Analizy OSW

OŚRODEK STUDIÓW WSCHODNICH 4.02.2022 www.osw.waw.pl

Białoruś: częściowa blokada kolejowego tranzytu towarowego z Litwy

Joanna Hyndle-Hussein, Kamil Kłysiński, Sławomir Matuszak

2 lutego białoruskie MSZ poinformowało o bezterminowym zablokowaniu kolejowego tranzytu paliw i nawozów sztucznych ładowanych na Litwie i przewożonych przez terytorium Białorusi. Blokada wchodzi w życie 7 lutego i jest następstwem decyzji rządu Litwy z 12 stycznia o uznaniu za nieważną umowy pomiędzy państwowymi Kolejami Litewskimi (LTG) a białoruskim producentem nawozów potasowych Biełaruskalij. Wilno rozwiązało tę umowę jednostronnie z dniem 1 lutego, by zastosować się do amerykańskich sankcji, które zostały wprowadzone w sierpniu i grudniu 2021 r. w związku z łamaniem zasad demokracji przez reżim. Zerwanie porozumienia z objętymi tymi restrykcjami zakładami Biełaruskalij zakończyło przewozy białoruskich nawozów potasowych do portu w Kłajpedzie, gdzie przedsiębiorstwo to ma 30% udziałów w terminalu towarowym.

Swoją decyzję o zablokowaniu litewskiego tranzytu Mińsk przedstawił jako „symetryczną" odpowiedź na działania Wilna. O możliwych retorsjach uprzedzał 1 lutego premier Białorusi Raman Hałouczenka, a 28 stycznia w dorocznym orędziu do narodu i parlamentu prezydent Alaksandr Łukaszenka otwarcie zagroził Litwie negatywnymi konsekwencjami. Władze w Mińsku uznały, że Wilno swoim postępowaniem naruszyło umowy pomiędzy oboma krajami o współpracy gospodarczej i tranzycie towarowym. Zasugerowały też, że Litwa nie jest zobowiązana do przestrzegania amerykańskich ograniczeń i wezwały do rozmów w sprawie przywrócenia tranzytu towarowego po obu stronach. Białoruski MSZ szacuje wartość przewozów objętych blokadą na ok. 1 mld dolarów. Według danych Eurostatu w 2020 r. wartość litewskich przewozów paliw i nawozów przez Białoruś wyniosła ok. 450 mln euro (1,3 mln ton), a w ciągu 10 miesięcy ub.r. – 627 mln euro (1,26 mln ton). W 2022 r. litewskie koleje planowały przewieźć łącznie 1,4 mln ton tych ładunków, z czego większość stanowią przeznaczone dla Ukrainy dostawy paliw z należącej do PKN Orlen rafinerii w Możejkach.

Komentarz

- Decyzja białoruskich władz o blokadzie tranzytu jest logiczną konsekwencją radykalnej (a w wykonaniu Łukaszenki również emocjonalnej) retoryki Mińska wobec Wilna w reakcji na zapowiedź wstrzymania tranzytu nawozów potasowych do Kłajpedy. Litwa była do tej pory głównym szlakiem transportowym dla białoruskiej kompanii potasowej, której eksport w ostatnich latach osiągał wartość 2,4–2,7 mld dolarów, co stanowiło od 7 do 9% całości eksportu Białorusi. Głównymi odbiorcami białoruskiego potasu są Chiny, Indie i Brazylia, a litewska blokada w istotny sposób utrudnia bieżącą realizację obowiązujących kontraktów handlowych. Wbrew wygłaszanym w ostatnich tygodniach

deklaracjom o skutecznej dywersyfikacji kierunków tranzytu Mińsk nie jest w stanie znaleźć równie korzystnego logistycznie i finansowo wariantu, a kosztowniejszy tranzyt przez Rosję (m.in. ze względu na większą odległość do portów w Petersburgu i Murmańsku) znajduje się obecnie w fazie uzgodnień. Stąd też strona białoruska przejawia dużą determinację w działaniu, licząc na to, że uda się jej wymusić odblokowanie tranzytu do Kłajpedy. Wprowadzając blokadę dla litewskich ładunków, Białoruś ryzykuje jednak osłabieniem swojej wiarygodności jako państwa tranzytowego, co może w przyszłości spowodować spadek liczby zawieranych kontraktów przewozowych, także z tak strategicznymi partnerami jak Chiny. Straty poniosą również białoruskie koleje, pobierające opłaty za korzystanie z tranzytowych szlaków szynowych.

- Wprowadzona blokada uderza głównie w tranzyt paliw z rafinerii w Możejkach dla ukraińskich odbiorców. Straci na tym spółka Orlen Lietuva, która zostanie zmuszona do przekierowania dostaw w stronę Polski, jednak w mniejszych niż dotychczas wolumenach ze względu na ograniczoną przepustowość linii kolejowych i moc terminalu w Mockavie. W związku z tym decyzja Mińska jest działaniem nie tylko przeciwko Litwie – straty poniosą także Polska i Ukraina. Tym samym postępowanie reżimu można odczytywać jako rewanż wobec trzech państw, które w ocenie Łukaszenki aktywnie prowadzą wrogą politykę wobec Białorusi, dążąc jakoby – w ścisłym porozumieniu z Waszyngtonem – do jej destabilizacji.
- Jeśli wstrzymanie tranzytu litewskich paliw utrzyma się przez dłuższy okres, będzie stanowić spory problem dla Kijowa, uzależnionego od ich importu z zagranicy. Według danych Państwowego Komitetu Statystyki za styczeń–listopad 2021 r. Ukraina sprowadziła z Litwy 927 tys. ton paliw – 246 tys. ton benzyny (14,6% jej importu) i 681 tys. ton oleju napędowego (11,1% importu). Niemal w całości były one przesyłane transportem kolejowym przez Białoruś. Blokada tranzytu nie musi skutkować deficytem paliwa na Ukrainie, gdyż braki zostaną zapewne zrekompensowane wzrostem importu z Białorusi i Rosji, lecz zwiększy ona, już obecnie znaczną, zależność Kijowa od dostaw z tych państw (na Białoruś przypada 45,1% importu paliw, a na Rosję – 23,8%). Alternatywą jest wzrost dostaw na Ukrainę drogą morską, ale o szybkie efekty na tym polu byłoby trudno. Wyzwaniem dla Ukrainy będzie też zakaz tranzytu nawozów sztucznych z Litwy, którego 80% realizowane jest koleją. W pierwszych 11 miesiącach 2021 r. import nawozów z Litwy osiągnął wartość 216 mln dolarów, a ich udział w całości ukraińskiego importu tej kategorii towarowej wyniósł 15%. Także w tym przypadku można oczekiwać, że kompensacją będzie zwiększenie zakupów nawozów z Białorusi (obecnie przypada na nią jedna trzecia ukraińskiego rynku).
- Podejmując decyzję o unieważnieniu kontraktu LTG na przewozy przez Litwę białoruskich nawozów potasowych, rząd w Wilnie brał pod uwagę ryzyko – zarówno retorsji gospodarczych, jak i wywołania przez Mińsk ponownej fali kryzysu migracyjnego na granicy między oboma państwami (po 1 lutego litewskie służby graniczne ponownie wzmocniły tam obsadę). Litewskie władze unikają jednak spekulacji na temat strat, jakie mogłaby ponieść Litwa w związku z retorsjami. Nie ujawniają też, jakie kroki polityczne i prawne podejmą, jeśli blokada rzeczywiście zostanie wprowadzona 7 lutego. Należy oczekiwać, że podobnie jak w konflikcie z Chinami, Wilno rozpocznie rozmowy z zachodnimi sojusznikami w sprawie wspólnej reakcji na blokadę. W ocenie litewskiej

minister finansów Gintarė Skaistė, ze względu na duży popyt na towary kierowane tranzytem przez Białoruś, można stworzyć alternatywny łańcuch logistyczny i sprawić, że straty spowodowane blokadą nie będą aż tak znaczące dla gospodarki Litwy.

- Ocenę skutków blokady utrudniają wciąż nieznane szczegóły ograniczeń, jakie zamierza zastosować Białoruś. Nie wiadomo, czy obejmą one przejazdy pociągów nieprzewożących towarów tranzytem i czy wstrzymany zostanie też pociąg Viking, transportujący kontenery do portu w Kłajpedzie, a będący wspólnym projektem litewsko-białorusko-ukraińskim. Oprócz Kolei Litewskich straty poniosą także inne podmioty, w tym port w Kłajpedzie i działające w nim spółki zajmujące się przeładunkami. Wolumen przeładunków może zmniejszyć się nawet o ok. 3 mln ton. Kłajpeda może stracić klientów na rzecz konkurencyjnych portów bałtyckich. Wśród dużych przedsiębiorstw, których interesy naruszy białoruska blokada, znajduje się też prywatna litewska spółka Achema z Janowa, produkująca nawozy azotowe. Podobnie jak Orlen Lietuva poinformowała ona o podjętych już decyzjach przekierowania tranzytu przez Polskę w stronę Ukrainy. Achema zamierza również kierować ładunki na Łotwę, lecz trasa ta ma niską przepustowość i generuje wyższe koszty transportu. Litewskie spółki przewozowe oferują spedycję zablokowanych towarów ciężarówkami jako najszybszą alternatywę dla kolei. Nie będą one jednak w stanie przejąć całego dotychczasowego wolumenu dostaw.