

Tranzyt do Kaliningradu – napięcia rosyjsko-litewskie

Iwona Wiśniewska

O północy 18 czerwca wszedł w życie wprowadzony przez Unię Europejską w ramach czwartego pakietu sankcji (z 15 marca br.) zakaz importu oraz transportu wybranych wyrobów z żelaza i stali wyprodukowanych w Rosji (zob. [„Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” L 87 I](#)). W konsekwencji m.in. litewska spółka kolejowa LTG Cargo, należąca do państwowych Kolei Litewskich (LG), po konsultacji z Komisją Europejską przestała obsługiwać tranzyt kolejowy tego typu towarów do i z obwodu kaliningradzkiego przez terytorium Litwy. Strona litewska zapowiedziała ponadto, że w najbliższych miesiącach ograniczenia tranzytowe będą rozszerzane na kolejne towary wraz z rozpoczęciem obowiązywania zakazów ich importu z Rosji: np. od 11 lipca br. – na alkohol, cement oraz wyroby z drewna.

20 czerwca szef unijnej dyplomacji Josep Borrell poinformował, że decyzja Litwy o wstrzymaniu tranzytu wybranych towarów do i z obwodu kaliningradzkiego stanowi jedynie wdrożenie unijnych sankcji, nie są to natomiast jednostronne działania Wilna. Zadeklarował jednak, że Komisja Europejska zweryfikuje, czy wprowadzone restrykcje są zgodne z zobowiązaniami przyjętymi przez UE.

Na ograniczenia tranzytowe do i z obwodu kaliningradzkiego bardzo ostro zareagowała strona rosyjska, która oskarżyła Wilno o prowokacyjne i otwarcie wrogie działania. Chargé d'affaires Litwy w Moskwie została wezwana do MSZ FR, gdzie wręczono jej notę protestacyjną. Zapowiedziano, że jeśli w najbliższej przyszłości tranzyt towarów nie zostanie w pełni przywrócony, to Rosja zastrzega sobie prawo do poczynienia kroków w celu ochrony swoich interesów narodowych. Resort uznał posunięcie Litwy za naruszające rosyjsko-unijne uzgodnienia z 2002 r. dotyczące tranzytu osób i towarów pomiędzy Kaliningradem i pozostałą częścią Rosji (zob. [EU-Russia Summit, Brussels, 11 November 2002](#)).

Rzecznik prasowy Kremla Dmitrij Pieskow określił decyzję o wprowadzeniu ograniczeń tranzytowych jako bezprecedensową i niezgodną z prawem. Zapowiedział, że w najbliższych dniach działania te zostaną uważnie przeanalizowane i spotkają się z odpowiedzią.

Rosyjscy parlamentarzyści wypowiadali się jeszcze ostrzej. Deputowany Rady Federacji Andriej Klimow stwierdził, że NATO rękoma Litwy rozpoczęło blokadę rosyjskiego regionu, co należy traktować jako bezpośrednią agresję, zmuszającą kraj do samoobrony. Jeśli UE nie zmieni sytuacji, to – jego zdaniem – oznaczać to będzie zdezwuowanie dokumentów o wstąpieniu Litwy do Unii, a to „rozwiąże ręce” Rosji i pozwoli jej zlikwidować problem wszelkimi sposobami, jakie uzna za stosowne.

Sankcje wywołały zaniepokojenie w obwodzie kaliningradzkim. Jest on zależny od importu towarów – głównie z Rosji właściwej – dostarczanych przede wszystkim kolejną przez terytorium Litwy i Białorusi. Obecne restrykcje nakładają się na już wprowadzone zachodnie sankcje i bojkoty korporacyjne, które mocno uderzyły w gospodarkę regionu. Gubernator obwodu kaliningradzkiego Anton Alichanow zapewnił jednak, że przy wsparciu Moskwy w najbliższym czasie zostanie rozszerzona (do pięciu) liczba promów obsługujących transport z Rosji właściwej przez Morze Bałtyckie do obwodu, co umożliwi zwiększenie wolumenu bezpośrednich dostaw towarów. Stwierdził przy tym, że jedną z kontrsankcji mogłaby być odmowa nadawania znaków akcyzowych na importowany z państw bałtyckich do Rosji alkohol, co miałyby im przynieść ok. 300 mln dolarów strat.

Tabela. Najważniejsze wskaźniki moskiewskiej giełdy oraz kurs dolara w rublach w okresie od 14 do 20 czerwca (na zamknięciu sesji)

	14 czerwca	15 czerwca	16 czerwca	17 czerwca	20 czerwca
IMOEX indeks rublowy (w punktach)	2289,75	2318,96	2369,75	2353,98	2404,40
RTSI indeks dolarowy (w punktach)	1272,97	1280,38	1316,75	1315,43	1357,63
USD/RUB kurs dolara w rublach	57,72	58,34	57,22	57,34	56,72

Komentarz

- W dotychczas wprowadzanych przez UE sankcjach wobec Rosji wyłączenie dotyczące tranzytu do i z Kaliningradu pojawiło się jedynie raz (w piątym pakiecie sankcyjnym z 8 kwietnia br.) i dotyczyło zakazu wjazdu na terytorium UE dla rosyjskich przewoźników drogowych. Nadal mogą oni przejeżdżać tranzytem przez terytorium Unii i w ten sposób obsługiwać przewozy między obwodem kaliningradzkim i Rosją właściwą, pod warunkiem jednak że transport przewożonych przez nich towarów nie został w inny sposób zakazany (zob. *„Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej” L 111*). W związku z tym, wbrew twierdzeniom rosyjskiej propagandy, Kaliningrad nie podlega blokadzie. Zarówno tranzyt pasażerski (kolejowy i drogowy), jak i przewóz towarów nieobjętych sankcjami odbywa się bez zmian i zakłóceń. Rosja może również korzystać z transportu drogą morską z ominięciem państw bałtyckich.
- Moskwa zdecydowała się wykorzystać implementację unijnych sankcji do eskalacji napięcia w relacjach z Wilnem. Podgrzewając napięcie i strasząc bliżej nieokreśloną odpowiedzią, testuje odporność UE i samej Litwy oraz próbuje dokonać w systemie sankcyjnym wyłomu, który stałby się precedensem utrudniającym wdrożenie pozostałych restrykcji i ewentualne przyjmowanie nowych.
- Eksklawowe położenie obwodu kaliningradzkiego wielokrotnie już traktowane było przez Kreml jako instrument polityki zagranicznej i nacisku na państwa zachodnie. Rosja, grając wyjątkową lokalizacją obwodu, starała się uzyskać koncesje i specjalne

traktowanie zarówno w procesie rozszerzenia UE, jak i NATO. Dodatkowo położenie obwodu ze względów bezpieczeństwa postrzegane jest przez Kreml jako strategiczne. Dlatego też w ostatnich latach Moskwa konsekwentnie modernizowała i rozbudowywała potencjał militarny regionu, co przyczyniło się do widocznego wzrostu zdolności ofensywnych dyslokowanego tam zgrupowania Sił Zbrojnych FR.

- Zarazem od kilku lat władze Rosji konsekwentnie inwestują w infrastrukturę zwiększającą samowystarczalność obwodu kaliningradzkiego. Jest on już niezależny energetycznie: jego moce elektroenergetyczne przewyższają zapotrzebowanie regionu, a pływający terminal LNG zapewnia alternatywny wobec lądowego szlak dostawy gazu ziemnego. Od początku inwazji na Ukrainę w lutym br. Kreml podwoił ponadto morski potencjał transportowy obwodu. Do dwóch wysłużonych kolejowo-samochodowych promów dołączył nowy kolejowo-samochodowy prom „Marszałek Rokossowski” (11 000 DWT) oraz prom uniwersalny (samochodowo-kontenerowy) „Ursa Major” (12 500 DWT), do niedawna obsługujący Noworosyjsk. Ich operatorem pozostaje spółka Oboronlogistyka należąca do Ministerstwa Obrony FR. Jesienią br. do floty ma dołączyć nowa jednostka (11 000 DWT). Co więcej, gubernator obwodu stwierdził, że toczą się rozmowy o dalszym zwiększeniu jej liczebności. Obecnie potencjał floty nie jest w pełni wykorzystywany, przede wszystkim ze względu na koszty dostaw. „Ursa Major” kursuje wypełniony w maksymalnie 30%. Zapotrzebowanie dotyczy bowiem przewozu dotowanych przez państwo wagonów kolejowych, nie zaś samochodów ciężarowych czy kontenerów pozbawionych takiego wsparcia finansowego. Jednak w przypadku wystąpienia dalszych problemów w transporcie lądowym (np. ze względu na szczegółowe kontrole przeprowadzane przez litewskie i polskie służby celne, sprawdzające, czy przestrzegane są sankcje, odprawa przewozów towarowych na przejściach lądowych znacznie się wydłużyła, co rzutuje na koszty spedycji) promy najprawdopodobniej będą wypełniane.
- Od początku inwazji popyt na usługi transportowe w regionie znacznie się zmniejszył. Główne przedsiębiorstwo przemysłowe obwodu – zakłady samochodowe Awtotor (producent takich marek jak BMW, Kia i Hyundai) – w związku z niedoborem podzespołów i części od początku maja w zasadzie wstrzymało pracę. W czerwcu produkcja południowokoreańskich aut zostanie częściowo wznowiona, jednak nie wiadomo, w jakim zakresie. Jeszcze w 2019 r. na Awtotor przypadało 53% wszystkich towarowych przewozów Kolejami Kaliningradzkimi (spółka córka Kolei Rosyjskich) i ponad 70% kontenerowych obrotów kaliningradzkich portów. Po inwazji na Ukrainę wstrzymano także kolejowy tranzyt kontenerowy za pośrednictwem obwodu kaliningradzkiego między Chinami a Europą, który od połowy 2020 r. dynamicznie rósł. W wyniku bojkotów korporacyjnych europejscy kontrahenci zrezygnowali bowiem z dostaw tym szlakiem (woleli dostawy drogą morską), a dodatkowo morscy operatorzy kontenerowi wycofali się ze współpracy z rosyjskimi portami. Kolejnym ciosem dla transportu kolejowego Kaliningradu było wprowadzenie przez Polskę embarga na import i tranzyt rosyjskiego węgla. Regionalne szacunki wskazują, że już w pierwszym kwartale 2022 r. Koleje Kaliningradzkie odnotowały spadek przewozów towarowych nawet o ok. 45%. Dodatkowo z informacji Stowarzyszenia Morskich Portów Towarowych FR wynika, że w maju br. przeładunek kontenerów w kaliningradzkich portach zmniejszył się o 78% r/r, co

było, obok wyników portu w Ust-Ludze (-79%), najgorszym rezultatem wśród wszystkich portów Federacji Rosyjskiej.

- Sankcje i problemy transportowe szczególnie wyraźnie odbijają się na cenach w obwodzie kaliningradzkim. Roczna inflacja w maju wyniosła tam 17,4% (przy czym towarów spożywczych – ponad 18%) i był to najwyższy wskaźnik w Północno-Zachodnim Okręgu Federalnym FR, przekraczający również średnią ogólnokrajową. Sposobem radzenia sobie przez mieszkańców obwodu z problemem wysokich cen były do niedawna zwłaszcza wyjazdy na zakupy do Polski i na Litwę. Ze względu na pandemię COVID-19 i nadal obowiązujące ograniczenia w przekraczaniu rosyjskiej granicy (wprowadzone zarówno przez kraje unijne, jak i Rosję) stały się one jednak bardzo trudne. Dodatkowo w ostatnich miesiącach mocno zredukowano personel konsulatów państw UE w obwodzie (głównie Polski i Litwy), przez co uzyskanie wizy strefy Schengen jest znacznie trudniejsze. Podróż do Rosji właściwej samolotem także się wydłużyła ze względu na konieczność ominięcia przestrzeni powietrznej UE. Niemniej, dzięki państwowym dotacjom, ceny biletów nie wzrosły.
- Mimo ostrej reakcji Kremla władze litewskie prezentują gotowość do wdrażania dalszych zapowiedzianych przez UE sankcji wobec Rosji, w tym także względem obwodu kaliningradzkiego. Deklarują jednak przy tym, że nie będą podejmować żadnych jednostronnych kroków, które nie wynikają z ustaw i przepisów przyjętych przez UE. W sytuacji zaognionego obecnie sporu z Moskwą kluczowe dla Wilna jest wsparcie ze strony unijnych decydentów, promujących identyczną do litewskiej narrację i potwierdzających, że decyzje Litwy podejmowane są w konsultacji z KE. Ich postawa stanowi dla Wilna zabezpieczenie przed próbą skierowania przez Rosję przeciwko Litwie skargi do sądu arbitrażowego. Groźby działań odwetowych kierowane przez Kreml pod adresem Litwy nie niepokoją jej władz. Rosja nie ma bowiem możliwości, aby niemilitarnymi środkami dokonać blokady portu w Kłajpedzie. Litwa jest już także niezależna od dostaw rosyjskich surowców energetycznych.