

RAPORT OSW



OSW

ZWROT NA WSCHÓD

POLITYKA TRANSPORTOWA ROSJI

Iwona Wiśniewska

WARSZAWA
LISTOPAD 2024

ZWROT NA WSCHÓD

POLITYKA TRANSPORTOWA ROSJI

Iwona Wiśniewska

© Copyright by Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia

REDAKCJA MERYTORYCZNA

Wojciech Konończuk, Marek Menkiszak

REDAKCJA

Szymon Sztyk

WSPÓŁPRACA

Katarzyna Kazimierska, Tomasz Strzelczyk

WYKRESY

Urszula Gumińska-Kurek

MAPY

Wojciech Mańkowski

OPRACOWANIE GRAFICZNE

OSW

SKŁAD

Wojciech Mańkowski

ZDJĘCIE NA OKŁADCE

Baikal1756 / Shutterstock.com



Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia
ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa
tel.: (+48) 22 525 80 00, info@osw.waw.pl

  www.osw.waw.pl

ISBN 978-83-68327-03-8

Spis treści

TEZY | 5

WSTĘP | 7

I. KONSEKWENCJE INWAZJI NA UKRAINĘ DLA SEKTORA TRANSPORTOWEGO ROSJI | 8

1. Wzrost kosztów, niewielki spadek przewozów | **9**
2. Załamanie się towarowego transportu lotniczego | **12**
3. Wzrost obrotów transportu drogowego | **12**
4. Adaptacja rosyjskich portów | **13**
5. Problemy transportu kolejowego | **17**

II. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ ROSJI I ICH REALIZACJA | 19

1. Rozbudowa infrastruktury kolejowej za Uralem | **20**
2. Wzrost wykorzystania Północnej Drogi Morskiej | **24**
3. Wyjście na Ocean Indyjski | **26**
4. Rozbudowa infrastruktury na potrzeby Białorusi i armii | **29**
5. Rozwój infrastruktury portowej | **30**

III. KONKLUZJE: UNIEZALEŻNIANIE SIĘ ROSJI OD UE I WZROST ZALEŻNOŚCI OD CHIN | 32

TEZY

- W wyniku trwającej od 2014 r. rosyjskiej agresji na Ukrainę i będących jej konsekwencją zachodnich sankcji nastąpiła reorientacja handlu zagranicznego Rosji na Wschód. Proces ten podporządkowany jest celom bezpieczeństwa Rosji i ma charakter trwały. W efekcie pełnoskalowa wojna z Ukrainą nie tylko nie zmieniła priorytetów Kremla, lecz także doprowadziła do dalszego zmniejszania zależności Rosji od powiązań gospodarczych (a co za tym idzie – transportowych) z Europą. Władze Federacji Rosyjskiej (FR) uznają bowiem, że znajdują się w egzystencjalnym konflikcie z Zachodem, którego elementem jest wojna z Ukrainą. Skutkiem tego stanu rzeczy jest umocnienie się Chin na pozycji największego partnera gospodarczego Rosji. Stały się one głównym, obok Indii, rynkiem zbytu dla rosyjskich surowców energetycznych oraz dominującym dostawcą towarów niezbędnych Rosji.
- Sektor transportowy Rosji przyjął na siebie ogromną skalę zmian w handlu zagranicznym oraz konieczność obsługi priorytetowych dostaw na potrzeby armii i toczącej się wojny. Zmuszony był mierzyć się nie tylko z ograniczeniami infrastrukturalnymi i słabo rozwiniętą siecią dróg i kolei w azjatyckiej części kraju, lecz także z konsekwencjami sankcji, w tym z niedoborem części zamiennych i technologii czy wycofaniem się ze współpracy zachodnich partnerów. Doprowadziło to do wzrostu kosztów spedycji i magazynowania towarów, wydłużenia czasu dostaw oraz obniżenia bezpieczeństwa przewozów (m.in. ze względu na trudności z utrzymaniem sprawności technicznej pojazdów), przy niewielkim ogólnym spadku ich wolumenu.
- Wojna i sankcje najsilniej uderzyły w transport lotniczy. Negatywne konsekwencje dotyczą również transport rurociągowy z uwagi na znaczne ograniczenie dostaw gazu i ropy do Europy. Zarazem jednak przewozy drogowe i morskie zwiększyły obroty. Towarowy transport kolejowy utrzymał się natomiast na poziomie zbliżonym do tego sprzed inwazji na Ukrainę.
- Strategię transportową Rosja podporządkowała celom polityki zagranicznej, przede wszystkim zwrotowi na Wschód. Z perspektywy Kremla głównym zadaniem infrastruktury wykorzystywanej w transporcie towarowym jest zapewnienie dywersyfikacji kierunków eksportu surowców, przede wszystkim energetycznych. Stąd koncentracja władz na projektach rozbudowy sieci kolejowej i rurociągowej na kierunku azjatyckim.

- Rosyjskie władze skupiają się zatem na zwiększeniu przepustowości linii kolejowych, co pozwala jednocześnie rozwijać potencjał przeładunkowy portów morskich. Priorytetowym projektem infrastrukturalnym jest przyspieszenie trwającej od lat rozbudowy kolei na rosyjskim Dalekim Wschodzie. Efekt to widoczny wzrost przewozów towarowych na tamtejszych szlakach, niemniej nadal nie są one w stanie w pełni obsłużyć dynamicznie rosnącego zapotrzebowania.
- Ze względu na sankcje i wstrzymanie rozwoju projektów energetycznych w Arktyce spadło natomiast tempo inwestycji w rozbudowę infrastruktury na Północnej Drodze Morskiej (PDM). Ma ona odciążyć szlaki lądowe prowadzące na Wschód. Inwestycje w PDM miały być finansowane w dużej mierze przez rosyjskie koncerny, które z powodu odcięcia ich od zachodnich technologii były zmuszone ograniczyć swoje zaangażowanie w tym regionie. W ostatnim czasie coraz aktywniejsze są tam jednak podmioty chińskie, a gotowość Kremla do współpracy z Pekinem przy zwiększeniu przepustowości tego korytarza wzrasta.
- Rosyjskie władze priorytetowo traktują rozwój multimodalnego korytarza transportowego Północ-Południe (International North-South Transport Corridor, INSTC), który ma umożliwić dostęp do rynków światowych poprzez Ocean Indyjski. Przede wszystkim ma on połączyć Rosję bezpośrednio m.in. z Indiami, ale też zwiększyć przewozy do Turcji (przy wykorzystaniu Korytarza Środkowego, ang. Middle Corridor) czy Afganistanu. Szlak ten ma jednak ograniczony potencjał transportowy i nie będzie odgrywał istotnej roli w rosyjskim eksporcie w ciągu najbliższych lat. Wymaga on przy tym ogromnych nakładów infrastrukturalnych – zarówno od Rosji, jak i państw, przez których terytorium on przebiega, zwłaszcza od Iranu.
- Zwiększanie przepustowości szlaków alternatywnych wobec tych wiodących na Zachód pozwala Rosji nie tylko przewycięzać problemy związane z reorientacją handlu i restrykcjami. Sprawia bowiem także, że rosnące nakłady na takie inwestycje stają się jednym z kół zamachowych rosyjskiej gospodarki, a co za tym idzie – prowadzą do poprawy wyników makroekonomicznych. Dlatego Kreml zwiększał wydatki publiczne na ten cel. Trudno jednak przewidzieć, na jak długo władzom wystarczy środków finansowych, gdyż wojna pochłania coraz znacznie większą część budżetu. Co więcej, również rosyjskie koncerny – ze względu na sankcje – ograniczają inwestycje, co pod jeszcze większym znakiem zapytania stawia dalszy rozwój infrastruktury transportowej.

WSTĘP

Od ponad dekady trwa reorientacja rosyjskiej polityki zagranicznej, w tym gospodarczej, na Wschód. To efekt agresywnej polityki Kremla, w wyniku której Rosja nielegalnie anektowała Krym i rozpoczęła wojnę z Ukrainą, a w konsekwencji skonfliktowała się z Zachodem. Następstwem tego konfliktu jest proces uniezależniania się FR od jej dotychczasowych głównych partnerów gospodarczych, w szczególności od UE, i zacieśnianie relacji z państwami Globalnego Południa.

Ów zwrot na Wschód, zwłaszcza w ostatnich dwóch latach, doprowadził do dynamicznego wzrostu wymiany handlowej Rosji przede wszystkim z Chinami, przy silnej redukcji współpracy z UE. Ta zmiana kursu zdeterminowała podporządkowanie rosyjskiej strategii transportowej reorientacji potoków towarowych. Rosja zwiększyła inwestycje w rozbudowę szlaków transportowych łączących ją z państwami azjatyckimi i rynkiem światowym poprzez porty na wschodnim wybrzeżu. Priorytetowe znaczenie mają zwłaszcza projekty prowadzące do zwiększenia przepustowości linii kolejowych na rosyjskim Dalekim Wschodzie, ale też na kierunku południowym oraz wiodących do wszystkich rosyjskich portów.

Niniejszy raport został podzielony na dwie części. W rozdziale pierwszym zawarto wnioski dotyczące konsekwencji wojny i spowodowanych nią zachodnich sankcji dla rosyjskiego sektora transportowego (w rozumieniu przewozów towarowych). W drugim omówiono priorytetowe projekty infrastrukturalne Kremla, zwłaszcza kolejowe. Pobieźnie potraktowano natomiast transport rurociągowy, który został już dość szczegółowo przeanalizowany w licznych wcześniejszych publikacjach OSW¹.

¹ Zob. np. S. Kardaś, *Cisza przed burzą. Stan i perspektywy sektora naftowego Rosji*, „Komentarze OSW”, nr 479, 5.01.2023; F. Rudnik, *Półowiczny sukces: adaptacja rosyjskiego sektora naftowego do sankcji*, „Komentarze OSW”, nr 528, 9.08.2023; *idem*, *Gaszenie pożaru benzyną: kryzys na rynku paliwowym w Rosji*, „Komentarze OSW”, nr 548, 18.10.2023, osw.waw.pl.

I. KONSEKWENCJE INWAZJI NA UKRAINĘ DLA SEKTORA TRANSPORTOWEGO ROSJI

Agresja na Ukrainę i będące jej następstwem zmasowane sankcje oraz bojkoty korporacyjne stały się poważnym wyzwaniem dla sektora transportowego Rosji, który przyjął na siebie ogromną skalę zmian w handlu zagranicznym oraz konieczność obsługi priorytetowych dostaw na potrzeby armii i toczącej się wojny (szerzej zob. niżej: *Zachodnie sankcje wobec rosyjskiego sektora transportowego*).

W efekcie nastąpiła **reorientacja handlu zagranicznego Rosji** i przekierowanie go na Wschód. Udział Europy w rosyjskim eksporcie spadł z ponad 50% w roku 2021 do 20% w roku 2023, zaś w imporcie – z 42% do 28%. W tym samym okresie udział Azji wzrósł: z 40% do 72% w eksporcie i z 47% do 66% w imporcie. Umocniła się przy tym pozycja ChRL jako głównego partnera handlowego FR. Rosyjskie obroty z Chinami w ciągu dwóch lat pełnoskalowej wojny zwiększyły się o 65%.

Zachodnie sankcje wobec rosyjskiego sektora transportowego

W odpowiedzi na inwazję na Ukrainę Rosję odcięto m.in. od możliwości zakupu i serwisowania taboru kolejowego (w tym lokomotyw), jak również innych środków transportu, w tym samochodów i samolotów, oraz maszyn wykorzystywanych w budownictwie. Zabroniono także dostarczania FR podzespołów, silników, części zamiennych i elektroniki oraz świadczenia na jej rzecz usług leasingowych czy remontowych przez czołowe w tych obszarach zachodnie firmy. Ponadto unijną przestrzeń powietrzną zamknięto dla rosyjskich samolotów. Wprowadzono też zakaz wjazdu na terytorium UE dla rosyjskich przewoźników drogowych.

Dodatkowo zachodnim podmiotom zabroniono obsługi transportu morskiego rosyjskiej ropy eksportowanej po cenie wyższej niż 60 dolarów za baryłkę (tzw. limit cenowy, ang. *price cap*), w tym przyjmowania statków do unijnych portów. Jednocześnie ze współpracy z Rosją wycofały się zachodnie koncerny motoryzacyjne, które wstrzymały tamtejszą produkcję, oraz najwięksi armatorzy, w tym linie kontenerowe, takie jak Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd, co głęboko oddziało na rosyjski rynek żeglugowy. Od rozpoczęcia inwazji wielu europejskich odbiorców towarów z Chin zrezygnowało z przewozów kolejowych tranzytem przez terytorium FR (tzw. Kolejowym Jedwabnym Szlakiem lub Korytarzem Północnym), choć należy zaznaczyć, że ruch ten zaczął się od końca 2023 r. odradzać.

1. Wzrost kosztów, niewielki spadek przewozów

Sankcje i konieczność reorientacji handlu zagranicznego doprowadziły w Rosji do wzrostu kosztów transportu (zob. wykres 1) i wydłużenia czasu dostaw. Jednocześnie zmniejszyło się bezpieczeństwo, w tym ekologiczne, frachtu – zwłaszcza morskiego i lotniczego – świadczonego w FR. Przewozy towarowe realizuje się tam przestarzałym taborem, serwisowanym przez nielicencjonowane firmy. Dodatkowo deficyt siły roboczej w kraju powoduje, że obciążenia – zwłaszcza kierowców i maszynistów – znacznie się zwiększyły.

Wzrosła także rola państwa w sektorze transportowym. Spółki państwowe umocniły się przede wszystkim w sektorach przewozów kolejowych i morskich. Na największy podmiot na rynku transportowym FR wyrasta koncern Rosatom, który już przed inwazją na Ukrainę kontrolował przewóz towarów na PDM. Atomowy monopolista w 2023 r. przejął też kontrolę nad spółkami FESCO (właściciel m.in. Portu Handlowego we Władywostoku oraz terminali kontenerowych w Noworosyjsku i Władywostoku) oraz Delo (właściciel spółki Transkontener – największego operatora przewozów kontenerowych w Rosji – oraz 47 lądowych terminali kontenerowych i dziewięciu portowych z dostępem do wszystkich mórz okalających FR).

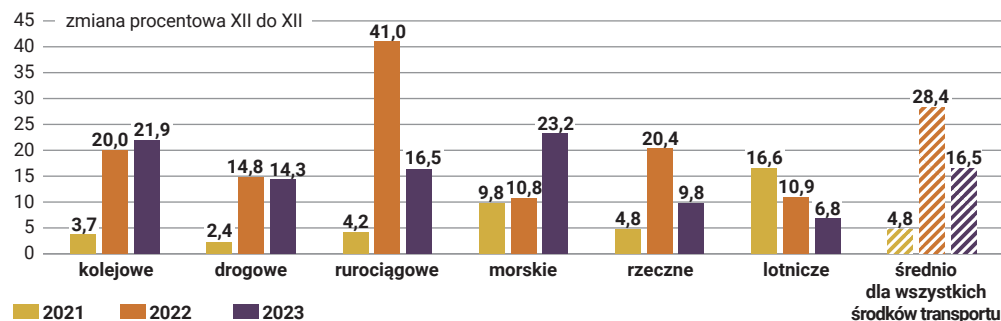
Państwo jest również głównym inwestorem w tym sektorze – wzrosły nakłady publiczne m.in. na infrastrukturę kolejową i drogową. Ponadto rząd wpływa na sektor, wprowadzając liczne regulacje. W zależności od sytuacji na rynku władze niemalże w trybie ręcznym zarządzają transportem kolejowym, rozdzielając kwoty na zapewnienie gwarantowanego przesyłu towarów Koleją Transsyberyjską oraz ulgowych taryf przesyłowych (korzystają z nich przede wszystkim producenci węgla oraz paliw).

Zmiana partnerów handlowych wymagała zbudowania nowych łańcuchów logistycznych, w tym znacznego zwiększenia wykorzystania słabo rozwiniętej infrastruktury transportowej w azjatyckiej części kraju². W przypadku wielu branż (np. drzewnej w Karelii) dotychczas blisko współpracujących z Zachodem zmiana odbiorców oznaczała niebagatelne zwiększenie odległości do nowych rynków zbytu. Niemniej jednak – zwłaszcza w przypadku eksportu

² Według zajmującego się logistyką w Rosji portalu informacyjnego Logirus (logirus.ru) infrastruktura na granicy rosyjsko-chińskiej składa się z 24 przejść granicznych (w większości samochodowych; zaledwie cztery to przejścia kolejowe). Niemniej jednak na początku 2022 r., m.in. ze względu na ograniczenia covidowe, tylko 10 z nich było otwartych, i to jedynie przez kilka godzin dziennie. Na granicy rosyjsko-mongolskiej funkcjonuje kolejnych 10 przejść, w tym dwa kolejowe prowadzące do Chin.

ropy – zastąpienie rynku UE chińskim i indyjskim, przy daleko idącej redukcji współpracy z europejskimi armatorami, zrodziło konieczność stworzenia odrębnej floty tankowców i wydłużenia czasu transportu. W efekcie niezbędne okazały się dalszy rozwój infrastruktury transportowej i parku maszynowego Rosji oraz przystosowanie go do nowych potrzeb gospodarki, co stanowiło poważne wyzwanie w warunkach sankcji.

Wykres 1. Taryfy na przewozy towarowe w Rosji

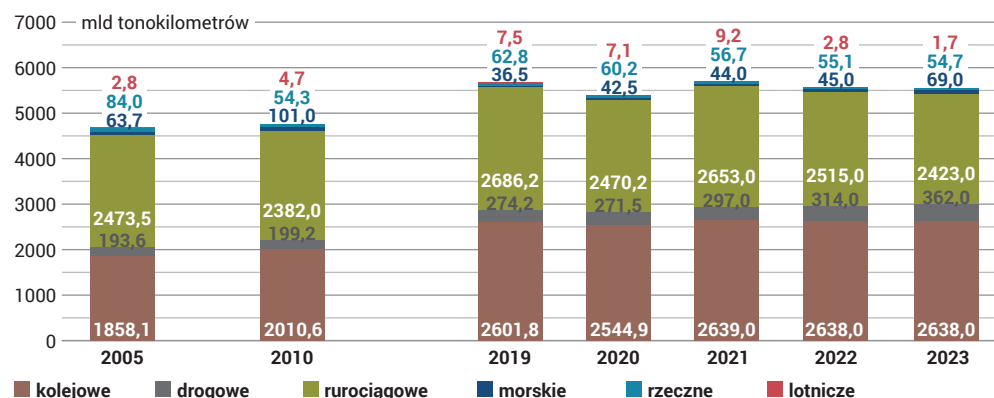


Źródło: Rosstat.

Perturbacje związane z reorientacją handlu zagranicznego i sankcjami doprowadziły jednak do jedynie **niewielkiego zmniejszenia obrotów towarowych w Rosji**, przy czym ów spadek odnotowano zarówno w pierwszym, jak i w drugim roku wojny. W 2023 r. ich wielkość wyniosła 5551 mld tonokilometrów, tj. o 3% mniej niż przed inwazją. Najsilniej dotknięty został transport lotniczy. Negatywne trendy – ze względu na znaczne ograniczenie dostaw gazu i ropy do Europy – objęły także przesył rurociagowy, podczas gdy przewozy drogowe i morskie odnotowały wzrost. Transport kolejowy natomiast, odpowiedzialny głównie za spedycję towarów masowych (węgla, zboża, materiałów budowlanych, nawozów mineralnych), w zasadzie utrzymał wielkość obrotów towarowych na poziomie sprzed lutego 2022 r. Z jednej strony możliwości zwiększenia przepustowości kolei w kierunku wschodnim były dość ograniczone, przez co nie była ona w stanie w pełni przejąć przesyłu towarów wcześniej transportowanych na Zachód. Z drugiej jednak istotne wsparcie przyniosła redukcja przewozów tranzytowych na linii Chiny-UE, co zwolniło część mocy przesyłowych. Kolej wykorzystywana jest przede wszystkim do transportowania dóbr na duże odległości – w efekcie przypada na nią prawie połowa wszystkich obrotów towarowych (w tonokilometrach), choć zarazem zaledwie 15% przewożonej w Rosji masy.

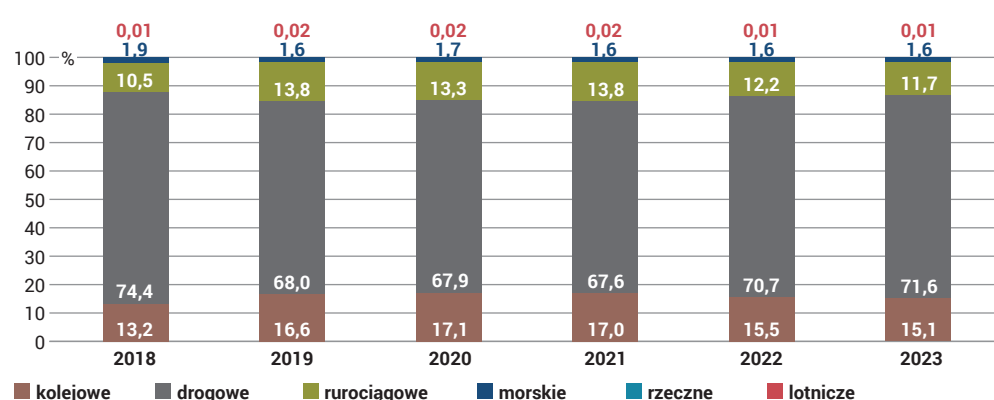
Pod względem masy przewozowej (liczonej w tonach) kluczowe znaczenie ma transport drogowy, na który przypada ponad 70% całości przewozów (i tylko 6,5% obrotów towarowych w tonokilometrach). Sektor ten utrzymał po pełno-skalowej agresji dynamiczny wzrost – w 2023 r. przewiózł o 16% więcej towarów niż w 2021 r. (tj. 6,5 mld ton). Wiązało się to przede wszystkim z przejęciem przezeń części przewozów z sektora kolejowego, ale też z rosnącymi obrotami w handlu (w tym w branży e-commerce) i dalszym wychodzeniem z szarej strefy przewoźników, co z kolei następowało ze względu na nasilenie kontroli i wynikający z nich upadek wielu małych firm. Zarazem jednak masa towarów przewożona w Rosji pozostałymi środkami transportu w ciągu dwóch lat od inwazji zmniejszyła się.

Wykres 2. Obroty towarowe w Rosji (wg pracy przewozowej)



Źródło: Rosstat.

Wykres 3. Struktura przewozów towarowych w Rosji (wg masy przewozowej)



Źródło: Rosstat.

2. Załamanie się towarowego transportu lotniczego

Zachodnie restrykcje najsilniej uderzyły we fracht lotniczy. Po tym jak państwa UE zamknęły swoją przestrzeń powietrzną dla rosyjskich samolotów, a zachodnie spółki wypowiedziały leasing i ubezpieczenie samolotów rosyjskim przewoźnikom (większość jednostek w ruchu pasażerskim i towarowym leasingowano od firm m.in. na Bermudach i w Irlandii), ich maszyny mogły zostać skonfiskowane za granicą na wniosek ich faktycznych zachodnich właścicieli. Aby nie dopuścić do takiej sytuacji, rosyjscy przewoźnicy zaprzestali lotów nimi za granicę, a co za tym idzie – stracili swój najbardziej dochodowy unijny rynek i znacznie ograniczyli współpracę z państwami spoza Zachodu.

Ze względu na niedobór części zamiennych i usług serwisowych także loty wewnętrzne mocno zredukowano. W konsekwencji unieruchomiona została część rosyjskiego parku lotniczego, zawieszono wiele rejsów międzynarodowych, a bezpieczeństwo w ruchu lotniczym obniżyło się. W efekcie w ciągu dwóch lat obroty frachtu lotniczego zmniejszyły się o ponad 80%, do 1,7 mld tonokilometrów w 2023 r. Dynamiczny wzrost liczby incydentów lotniczych (ponad trzykrotny rok do roku w 2023 r.) spowodował przy tym zwiększone zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie na długich trasach innymi środkami transportu, co jeszcze bardziej ograniczało możliwość spedycji towarów kolejną. W Rosji, podobnie jak w innych krajach, pasażerski transport szynowy uznaje się za priorytetowy.

3. Wzrost obrotów transportu drogowego

Mimo załamania się branży motoryzacyjnej w Rosji (w 2023 r. produkcja aut osobowych była o 60% mniejsza niż przed inwazją, a samochodów ciężarowych – o 10%) **obroty transportu drogowego w ciągu dwóch lat pełnoskalowej wojny wzrosły o ponad 20% (do 362 mln tonokilometrów).** Rosyjskie firmy zdołały częściowo odzyskać dostęp do zachodnich środków transportu i części zamiennych, wykorzystując import równoległy (głównie za pośrednictwem Białorusi). Zaczęły również sprowadzać zamienniki z państw trzecich (w 2022 r. import aut ciężarowych z ChRL wzrósł czterokrotnie, do 31 tys. sztuk, a w 2023 r. zwiększył się o dalsze trzy i pół razy; w efekcie udział chińskich samochodów w sprzedaży nowych aut ciężarowych w FR sięgnął 60%).

Udało się też częściowo wznowić rodzimą produkcję przy wykorzystaniu znacznie mniej zaawansowanych rozwiązań technologicznych. Transport drogowy, realizowany przez prywatne podmioty, w tym małej i średniej wielkości,

okazał się najbardziej elastyczny, więc to on – wobec ograniczeń infrastruktury kolejowej – przejmował na siebie obsługę dostaw na coraz dłuższych trasach.

4. Adaptacja rosyjskich portów

Sankcje okazały się też poważnym ciosem dla rosyjskich portów i terminali naftowych ulokowanych w basenach Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego.

Dodatkowo – ze względu na działania wojenne i wprowadzone restrykcje – koszty usług ubezpieczeniowych transportu morskiego w basenie Morza Czarnego znacznie wzrosły. Po wycofaniu się ze współpracy z FR zachodnich armatorów, na których opierał się rosyjski transport morski (w 2021 r. przypadło na nich niemal 90% morskich przewozów kontenerowych i 85% przewozów ropy), rosyjskie firmy rozbudowywały własną flotę, przede wszystkim skupując przestarzałe jednostki, w tym od europejskich armatorów (m.in. greckich, cypryjskich czy maltańskich), oraz wzmocniły kooperację z partnerami spoza Zachodu.

Obsługę kontenerowych przewozów morskich pomiędzy rosyjskimi portami a rynkami zagranicznymi przejęły głównie firmy zarejestrowane w FR – m.in. operator FESCO, obecnie kontrolowany przez państwowy koncern Rosatom (obsługuje głównie szlaki w kierunku Chin i Turcji, uruchomił także intermodalne połączenie Mińsk–Petersburg–Szanghaj), RusCon, kontrolowany przez Delo Group (kursuje z Petersburga i Noworosyjska do Turcji), czy Transmasters (pływający do ChRL), który wyczarterował trzy chińskie kontenerowce średniej wielkości (o pojemności 1662 TEU), pierwotnie przeznaczone na złom. Połączenie z Chinami obsługuje też zarejestrowana w Hong Kongu Global Field Line³, zaś w przewozy między portami Morza Czarnego a Turcją silnie zaangażowani są tureccy armatorzy, w tym nowo powstały (w 2022 r.) przewoźnik Sidra Line.

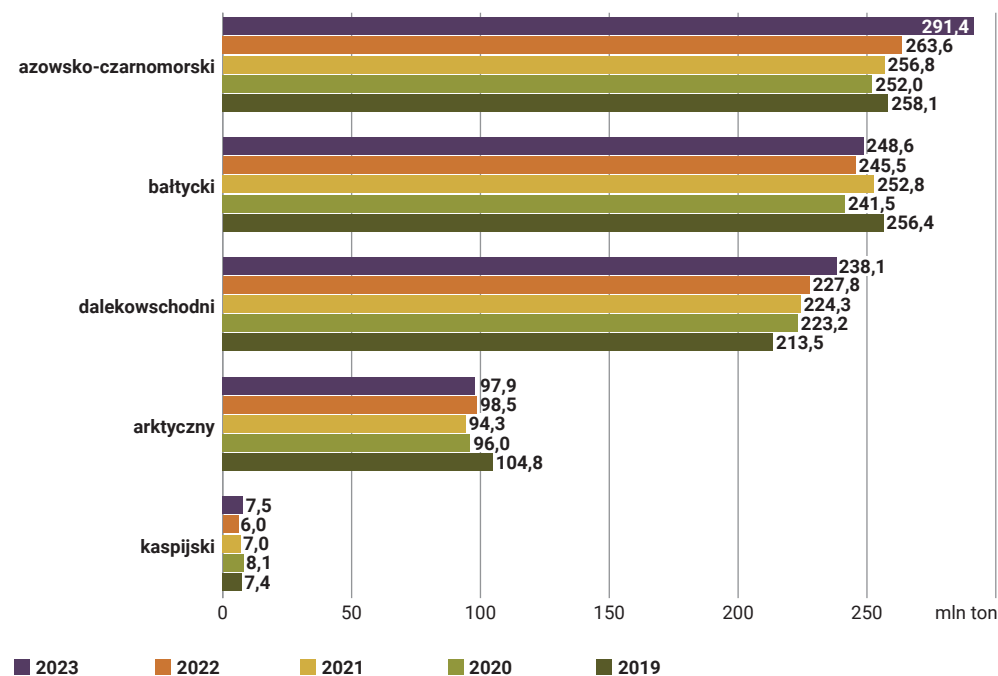
Eksportem objętej obostrzeniami ropy zajmują się natomiast tankowce pod rosyjską banderą oraz tzw. flota cienia (jednostki niezarejestrowane na Zachodzie i niekorzystające z ubezpieczeń renomowanych korporacji). Według szacunków S&P Global w czerwcu 2024 r. liczbę takich statków oceniono na blisko 600⁴, przy czym wartość ta systematycznie rośnie. Ponadto, mimo obowiązywania sankcji, zachodnie podmioty (z państw G7, UE oraz Norwegii) nadal transportowały rosyjskie paliwa i ropę bądź ubezpieczały ich

³ Szerzej zob. *Новые морские контейнерные сервисы между портами Китая, Азии и портом Санкт-Петербург*, spółka spedycyjna Аэростар, 15.06.2024, aerostar.by.

⁴ B. McKinney, J. Domballe, M.F. Esposito, M. Lin, *Russia's shadow fleet – Formation, operation and continued risks for sanctions compliance teams*, S&P Global, 19.06.2024, spglobal.com.

wywóz – w grudniu 2023 r. ich udział w tym procederze w przypadku ropy wynosił 36%, a w przypadku paliw 62% (wobec 80% w marcu 2022 r.)⁵. Aby ominąć restrykcje, m.in. wyłączają one transpondery bądź wysyłają przy ich użyciu fałszywy sygnał lokalizacji. Rosyjskie paliwa i surowiec są także przeładowywane na otwartym morzu na większe jednostki (burta w burtę) w celu sfalszowania pochodzenia ładunku, choćby poprzez mieszanie ropy z Rosji z tą innych marek⁶.

Wykres 4. Przeładunki w rosyjskich portach według akwenów



Źródło: Stowarzyszenie Morskich Portów Handlowych Rosji (ASOP).

W efekcie w ciągu dwóch lat pełnoskalowej wojny rosyjskie porty zdołały zaadaptować się do nowych warunków i obsłużyć rosnące potrzeby krajowych firm. Morskie terminale naftowe przejęły bowiem eksport ropy, którą wcześniej dostarczano do Europy północną nitką ropociągu Družba. Z kolei porty w basenie Morza Bałtyckiego zajęły się eksportem białoruskich nawozów mineralnych, dotąd eksportowanych przez porty państw bałtyckich⁷.

⁵ I. Levi, *December 2023 — Monthly analysis on Russian fossil fuel exports and sanctions*, Centre for Research on Energy and Clean Air, 23.01.2024, energyandcleanair.org.

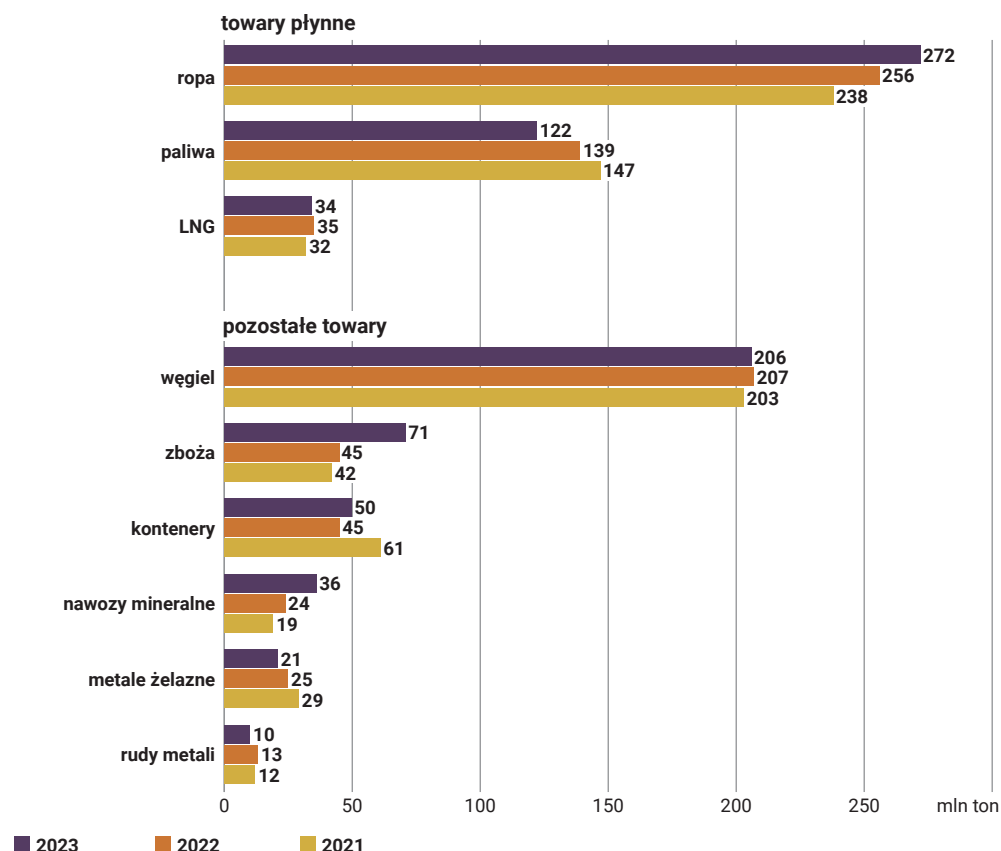
⁶ Szerzej zob. F. Rudnik, *Półowiczny sukces...*, op. cit.

⁷ W 2023 r. przez port w Petersburgu Białoruś wyeksportowała ponad 6,5 mln ton nawozów mineralnych, co stanowi 70% jej sprzedaży zagranicznej tej kategorii towarów. Kolejne 1,7 mln ton wysłano w kontenerach Kolejowym Jedwabnym Szlakiem do Chin.

Dodatkowo od połowy 2022 r. – dzięki wysokiemu urodzajowi i decyzji Kremla o zwiększeniu eksportu zbóż – nastąpił znaczny wzrost przewozów towarów rolno-spożywczych (w ciągu dwóch lat eksport zbóż podniósł się o prawie 20 mln ton). Ponadto, ze względu na ograniczoną przepustowość kolei w kierunku wschodnim, porty w europejskiej części Rosji nadal częściowo wykorzystywano do eksportu surowców, w tym węgla, na rynki azjatyckie.

W konsekwencji obroty portów morskich w 2023 r. były o 6% wyższe niż w 2021 r. i wyniosły ponad 880 mln ton. Wzrost ten wiązał się przede wszystkim ze zwiększonym załadunkiem ropy i produktów naftowych (o 6%), zbóż (o 60%), ładunków skonteneryzowanych (o 10,5%) oraz nawozów mineralnych (o 50%). Jedynie rosyjskie porty na Morzu Bałtyckim nie zdołały przekroczyć w 2023 r. poziomu obrotów sprzed inwazji na Ukrainę. Największe przyrosty odnotowały natomiast porty w basenie Morza Czarnego (o 13%) i na Dalekim Wschodzie (o 6%).

Wykres 5. Struktura towarowa przeładunków w rosyjskich portach

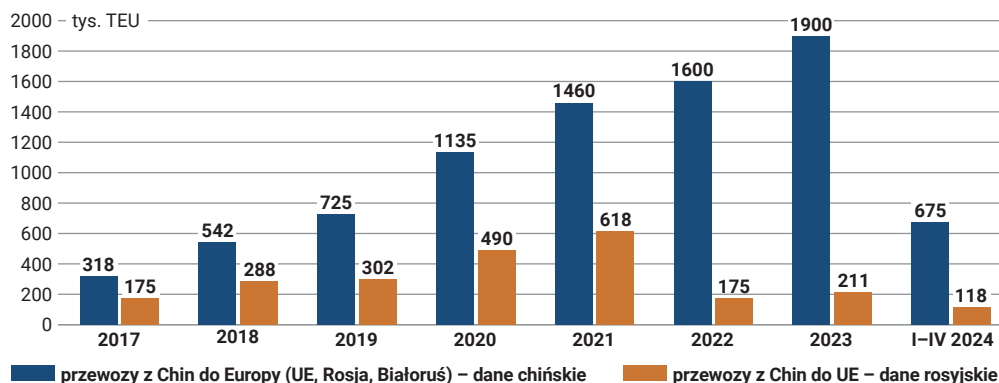


Źródło: Stowarzyszenie Morskich Portów Handlowych Rosji (ASOP).

5. Problemy transportu kolejowego

Najslabszym ogniwem w procesie reorientacji rosyjskiego handlu na Wschód okazała się tamtejsza kolej. Jej ograniczona przepustowość (zwłaszcza odcinka na Dalekim Wschodzie, który już przed inwazją wykorzystywano do granic jego możliwości) nie pozwalała na pełne obsłużenie rosnących zamówień⁸. Inwestycje w modernizację i rozbudowę infrastruktury co prawda prowadziły do zwiększenia przepustowości szlaków, ale jednocześnie w trakcie realizacji tych przedsięwzięć tworzyły się kolejne wąskie gardła. Niebagatelną korzyść dla transportu kolejowego w kierunku wschodnim przyniosła znaczna redukcja przewozów kontenerowych Korytarzem Północnym Kolejowego Jedwabnego Szlaku, prowadzącym między Chinami i Europą przede wszystkim przez terytorium Kazachstanu (w 2023 r. były one o ok. 65% niższe niż w 2021 r.), co skutkowało zwiększeniem potencjału przewozowego rosyjskich kolei w azjatyckiej części kraju. Pozwoliło im to przejąć rosnące obroty handlowe Rosji i Białorusi z ChRL (zob. wykres 7).

Wykres 7. Przewozy kolejowe Chiny-Europa



Źródło: CR Express; spółka transportowo-logistyczna Euroazjatycki Sojusz Kolejowy (UTLC ERA).

Od grudnia 2023 r. w związku z atakami jemeńskich rebeliantów Huti na Morzu Czerwonym ponownie zaczęła wzrastać rola Korytarza Północnego dla dostaw między Chinami a UE. Wielkość przewozów zbliżyła się do poziomu sprzed inwazji na Ukrainę i w pierwszej połowie 2024 r. wyniosła 189 tys. TEU (wobec 303 tys. TEU w analogicznym okresie rekordowego 2021 r.).

⁸ Przez porty na wschodnim wybrzeżu Rosji przeszło w 2023 r. 238 mln ton towarów, podczas gdy łączna przepustowość rosyjskich szlaków kolejowych w tym regionie to 173 mln ton. Z tego powodu porty te wykorzystują obecnie jedynie 70–90% swoich mocy. Szerzej zob. Е. Владимиров, *Дограться: мощностей Восточного полигона не будет хватать все следующие 10 лет*, Морские вести России, 2.05.2024, morvesti.ru.

Generalna reorientacja handlu Rosji w kierunku azjatyckim skutkowała zarazem pojawianiem się większych mocy przewozowych w europejskiej części kraju, co wykorzystywali m.in. producenci węgla, nasilając okresowo jego eksport przez porty na Bałtyku i w Murmańsku.

II. CELE POLITYKI TRANSPORTOWEJ ROSJI I ICH REALIZACJA

W percepcji Kremla Rosja znajduje się w systemowym, egzystencjalnym konflikcie z Zachodem, którego wojna z Ukrainą jest jedynie elementem⁹. Determinuje to podporządkowanie rosyjskiej strategii transportowej celom bezpieczeństwa. W tym kontekście kluczowe dla Kremla są dywersyfikacja i uniezależnienie się od powiązań gospodarczych (i co za tym idzie – transportowych) z Europą i zacieśnienie tych więzi z – postrzeganymi jako strategiczny sojusznik – Chinami. Przekłada się to na konieczność rozbudowy alternatywnych szlaków transportowych prowadzących bezpośrednio do państw Globalnego Południa, zwłaszcza eurazjatyckich tras kolejowych, które w coraz większym stopniu obsługują gwałtownie rosnący handel Chin–Rosja i Chin–Białoruś.

Impulsem do przeorientowywania się na Wschód było skonfliktowanie się FR z Zachodem w wyniku aneksji Krymu w 2014 r. i agresji na Ukrainę. Intensyfikacja tego procesu nastąpiła jednak po inwazji w 2022 r. i objęciu Rosji zmasowanymi zachodnimi sankcjami. De facto **pełnoskalowa wojna z Ukrainą nie zmieniła priorytetów polityki transportowej Kremla, lecz jedynie doprowadziła do przyspieszenia ich realizacji**.

Z perspektywy władz zadaniem infrastruktury transportowej jest przede wszystkim **zapewnienie dywersyfikacji kierunków eksportu rosyjskich surowców**, głównie energetycznych, stąd koncentracja na projektach rozbudowy sieci kolejowej i rurociągowej na kierunku azjatyckim (na wschód i południe). Do postulatów Władimira Putina należy uniezależnienie się FR nie tylko od Zachodu, lecz także od zagranicy w ogóle. Zgodnie z tymi założeniami wielkość importu powinna zmniejszyć się do 2030 r. do równowartości 17% PKB (z 19% w 2023 r. i 26% w 2019 r.). Import ten powinien być zdywersyfikowany i ograniczać się do niezbędnych Rosji dóbr, pozwalających na jak najszerszy zakres wytwarzania towarów i świadczenia usług na terenie państwa.

Poważną przeszkodę w realizacji tych celów stanowią zapóźnienia i wieloletnie niedoinwestowanie infrastruktury transportowej, zwłaszcza kolejowej i drogowej. Szczególnie słabo rozwinięte są przewozy intermodalne, w tym niezbędna do ich funkcjonowania sieć terminali przeładunkowych i centrów logistycznych. W zasadzie dopiero od pandemii COVID-19 i ożywieniu tranzytu

⁹ Szerzej zob. M. Menkiszak, *Wygrać wojnę z Rosją. O kontrstrategii Zachodu wobec Moskwy*, OSW, Warszawa 2023, osw.waw.pl.

towarów między Chinami i Europą przez terytorium FR rynek ten zaczął się dynamicznie rozwijać. Powstało kilka dużych centrów logistycznych wokół Moskwy w pobliżu węzłów kolejowych oraz portów (m.in. w Królewcu, Władywostoku, Noworosyjsku czy Petersburgu), dostosowanych m.in. do przeładunku towarów na różne środki transportu. Utrzymuje się także niski wskaźnik konteneryzacji – w przypadku przewozów kolejowych wynosił on w 2023 r. ok. 5,5%. Inwestycje w sektor transportowy sięgają średnio ok. 2% PKB, czyli o około połowę mniej, niż asygnują na te cele kraje rozwijające się i rozwinięte, przy czym tylko 30% tych środków przeznaczają się na budowę nowych obiektów infrastruktury, pozostałe zaś pochłania utrzymanie już istniejących. W dużej mierze wiąże się to z niską jakością realizowanych inwestycji¹⁰.

Kluczowym elementem rosyjskiego zwrotu na Wschód stało się przekierowanie rodzimych surowców energetycznych na rynek azjatycki. O ile reorientacja eksportu ropy naftowej z Europy do ChRL i Indii była możliwa bez dodatkowych nakładów na infrastrukturę rurociągową¹¹, o tyle przesył gazu wymaga już czasochłonnnych i kosztownych inwestycji. Jak dotąd zainteresowania budową dodatkowych gazociągów łączących rosyjskie złoża błękitnego paliwa z Chinami nie wyraża jednak Pekin, natomiast rozbudowę skraplarni gazu, pozwalającą na jego eksport w postaci LNG, blokują zachodnie sankcje¹². W konsekwencji władze FR koncentrują się obecnie na zwiększeniu przepustowości rosyjskich kolei i portów, które zapewniają im wymianę handlową z zagranicą oraz zaopatrzenie regionów, terytoriów okupowanych i walczącej armii.

1. Rozbudowa infrastruktury kolejowej za Uralem

Ze względu na powierzchnię kraju **kolej pozostaje priorytetowym środkiem transportu w Rosji, przede wszystkim na dalekich trasach**. Przypada nań prawie 50% obrotów towarowych (w 2023 r. było to ok. 2,6 bln tonokilometrów), lecz w przeliczeniu na tony jego udział wynosi jedynie 14%. Około 80% dóbr przewożonych w ten sposób stanowi przy tym pięć grup towarowych: węgiel, produkty naftowe, materiały budowlane, rudy metali i metale. W przewozach kolejowych traktuje się je priorytetowo, a ich transport odbywa się kosztem m.in. przewozów kontenerowych. Sieć szynowa jest jednak słabo

¹⁰ Szerzej zob. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года», Министерство Транспорта FR, mintrans.gov.ru.

¹¹ Szerzej zob. F. Rudnik, *Półwiczny sukces...*, op. cit.

¹² Szerzej zob. idem, *Gazociąg Siła Syberii-2 wciąż w stadium projektowym*, OSW, 6.04.2023; idem, *Efekt sankcji: problemy rosyjskiego sektora LNG*, „Komentarze OSW”, nr 578, 7.03.2024, osw.waw.pl.

rozwinięta w azjatyckiej części Rosji. Osią infrastruktury prowadzącej do Oceanu Spokojnego są dwie (równoległe) magistrale: Kolej Transsyberyjska, kończąca się w porcie we Władywostoku, oraz Kolej Bajkalsko-Amurska (BAM), prowadząca do portu Wanino w Kraju Chabarowskim (zob. mapa 1). Przepustowość tej ostatniej jest jednak mocno ograniczona (na początku 2024 r. wynosiła ok. 40 mln ton), jako że nie jest ona zelektryfikowana i na większości szlaku składa się z jednego toru.

Poza niewystarczającą przepustowością infrastruktury w azjatyckiej części Rosji istotnymi wyzwaniami dla transportu kolejowego w skali całego kraju są: niedobory w taborze, zwłaszcza lokomotyw i wyspecjalizowanych wagonów towarowych, w tym cystern, brak części zamiennych (m.in. łożysk), niedostateczna liczba maszynistów, daleko idące zapóźnienia we wdrażaniu rozwiązań cyfrowych usprawniających zarządzanie ruchem pociągów oraz ograniczona przepustowość infrastruktury dostępowej do w zasadzie wszystkich portów.

Inwestycje ostatniej dekady, m.in. mające na celu zwiększenie zdolności do obsłużenia dynamicznie rosnących w czasie pandemii COVID-19 przewozów kontenerowych z Chin do Europy, realizowanych tranzytem przez terytorium FR, pozwoliły na częściową modernizację infrastruktury. W efekcie obiema magistralami kolejowymi na Dalekim Wschodzie przewieziono w 2023 r. towary o łącznej masie 173 mln ton (wobec 144 mln ton w 2021 r. i ok. 60 mln ton w roku 2012).

Kolej nadal nie jest jednak w stanie podołać wszystkim potrzebom transportowym rosyjskiej gospodarki, a problemy są nawet z wypełnieniem zobowiązań kwotowych względem producentów węgla.

Na najbliższe lata zaplanowano intensyfikację inwestycji, w tym finansowanych ze środków Funduszu Dobrobytu Narodowego. W 2024 r. na zwiększenie przepustowości obu magistrali na Dalekim Wschodzie ma zostać wydane 400 mld rubli (ok. 4,5 mld dolarów), podczas gdy w 2023 r. wyasygnowano na ten cel 250 mld rubli (3 mld dolarów po ówczesnym kursie). Nakłady te zostaną przeznaczone przede wszystkim na likwidację wąskich gardeł, m.in. w okolicy stacji Tajszet w obwodzie irkuckim, gdzie zaczyna się BAM, na budowę drugiego toru na części tej magistrali i jej elektryfikację w okolicach portu Wanino oraz na wprowadzenie cyfrowych rozwiązań zarządzania ruchem. Do 2030 r. infrastruktura Kolei Rosyjskich na Dalekim Wschodzie ma zwiększyć swoją przepustowość do 210 mln ton rocznie, a w 2032 r. – nawet do 270 mln ton. Niezależnie od inwestycji publicznych infrastrukturę rozbudowują także spółki prywatne. Na potrzeby położonego w Jakucji Elgińskiego złoża węgla

koksującego¹³ powstaje prywatny szlak kolejowy o długości 530 km łączący je z będącym już na ukończeniu portem Elga na wybrzeżu Kraju Chabarowskiego. Trasą tą w 2025 r. ma zostać wyeksportowane 15 mln ton surowca, a w kolejnych latach jej przepustowość ma się zwiększyć do 50 mln ton.

Równocześnie w azjatyckiej części FR trwa rozbudowa infrastruktury granicznej z Chinami i Mongolią, zwłaszcza największego kolejowego przejścia granicznego w tym regionie – w Zabajkalsku. Przypada na nie około połowy przewozów realizowanych przez granice Rosji na Dalekim Wschodzie. W 2023 r. odprawiono tam 22 mln ton towarów (o 30% więcej r/r), z czego 19,5 mln ton stanowił eksport do Chin (głównie węgla). Do końca 2025 r. – dzięki budowie drugiego toru o normalnym rozstawie szyn (1435 mm) – przepustowość tego przejścia ma wzrosnąć do 37 mln ton. W 2023 r. Zabajkalsk zwiększył też (o 15% r/r) odprawę kontenerową. Wyniosła ona 550 tys. TEU, co stanowiło połowę wszystkich tego typu ładunków przesłanych przez granice z Chinami i Mongolią¹⁴.

Do obsługi dynamicznie rosnącego handlu z ChRL Rosja wykorzystuje także w coraz większym stopniu infrastrukturę kolejową Kazachstanu. W 2023 r. przez kraj ten przewieziono pomiędzy FR i Chinami 3,8 mln ton towarów, tj. o 35% więcej niż rok wcześniej, podczas gdy do rozpoczęcia inwazji na Ukrainę z tranzytu przez Kazachstan korzystano w mniejszym stopniu. Szlakiem tym przesyłano głównie towary między ChRL a UE. W ostatnich latach Astana konsekwentnie inwestuje w infrastrukturę transportową, w tym kolejową, dzięki czemu umacnia swoją pozycję w obszarze przewozów tranzytowych w regionie, zwłaszcza na kierunku chińskim. Efektami tych działań są trwająca rozbudowa dwóch istniejących już szlaków kolejowych wiodących przez granicę kazachstańsko-chińską (Horgos-Ałtyńkol i Dostyk-Alaszankou) oraz rozpoczęcie tworzenia trzeciego – Bakty-Tacheng. Pozwoli to w 2027 r. zwiększyć przepustowość infrastruktury na granicy z ChRL z obecnych 28 mln do 48 mln ton. Kazachstan stara się ponadto dywersyfikować swoje możliwości dzięki równoległej rozbudowie szlaków transportowych prowadzących na południe (do Kirgistanu, Uzbekistanu i Turkmenistanu), na zachód (przez Morze Kaspijskie do Azerbejdżanu) i na północ (do Rosji).

¹³ Jest to jedno z największych złóż węgla koksującego w Rosji. Jego eksploatacja rozpoczęła się w 2011 r. W 2023 r. wydobyte sięgnęło 21 mln ton, a do 2027 r. ma wzrosnąć do 50 mln ton. Złoże kontrolowane jest przez Alberta Awdoljana, silnie powiązanego z prezesem państwowej korporacji zbrojeniowej Rostech Siergiejem Czemezowem.

¹⁴ *Перевозки через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия выросли на треть в 2023 году*, Телеграмма РЖД, 30.01.2024, t.me/telerzd.

Mapa 1. Kolej na rosyjskim Dalekim Wschodzie



Źródło: Koleje Rosyjskie; А. Сидоров, *Восточный полигон: тревожные ожидания участников перевозок*, Морские вести России, 4.04.2024, morvesti.ru.

2. Wzrost wykorzystania Północnej Drogi Morskiej

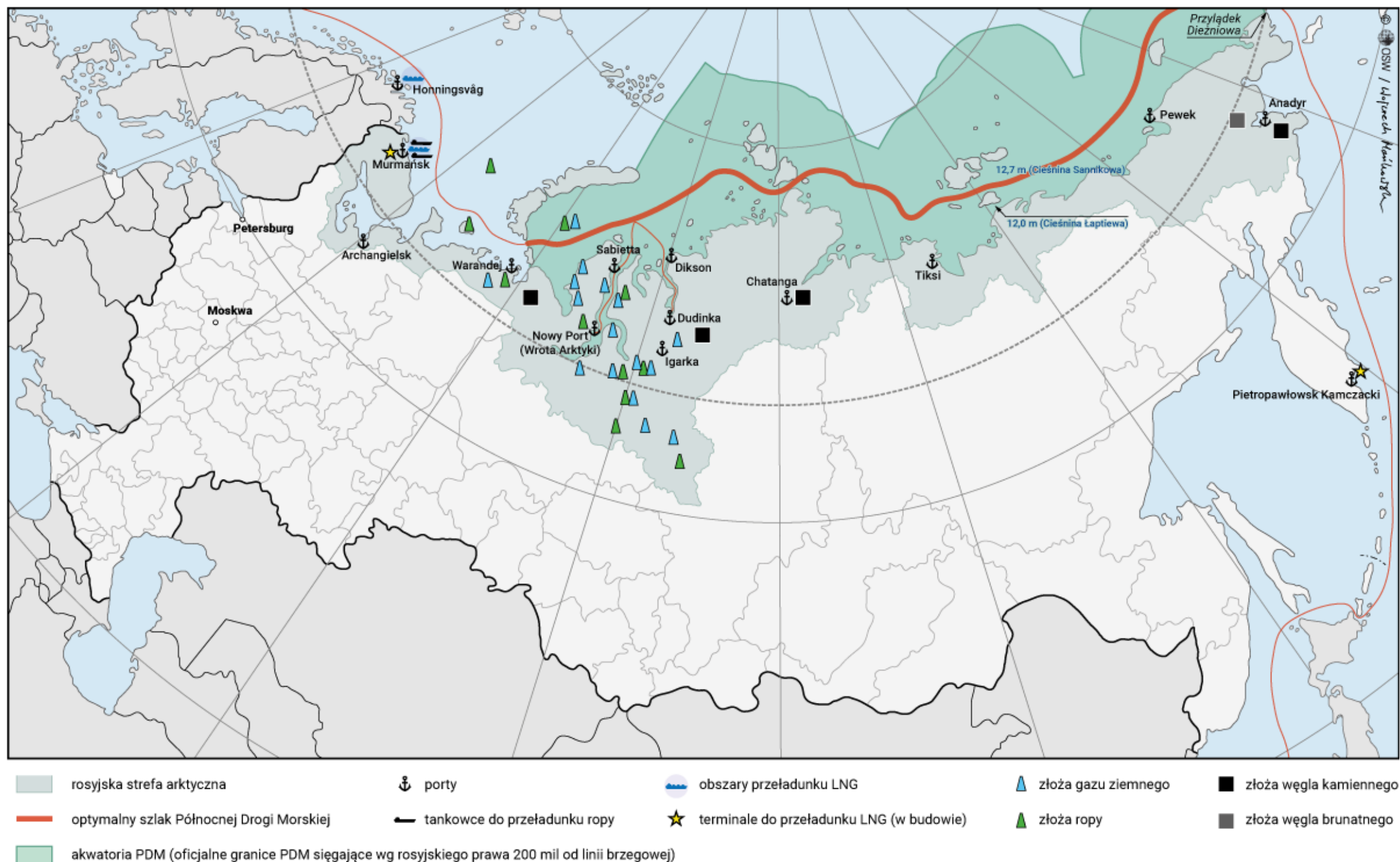
Odciążeniu szlaków lądowych wiodących na wschód służyć ma także **zwiększenie wykorzystania PDM** prowadzącej przez Arktykę (zob. mapa 2). Mimo że rozwój tej trasy pozostaje priorytetem Kremla, to inwestycje w jej infrastrukturę (m.in. portową, dostępową, do bunkrowania statków, systemów nawigacji) oraz budowę specjalistycznych i pomocniczych jednostek czy lodołamaczy nie postępują zgodnie z planem. Jest to głównie efekt sankcji i wyhamowania realizacji projektów energetycznych w tym regionie ze względu m.in. na ograniczony dostęp do niezbędnych technologii. Rozbudowa tego szlaku w dużej mierze miała się opierać na środkach pozabudżetowych pochodzących od rosyjskich koncernów. Zgodnie z rządowymi założeniami PDM miała bowiem służyć przede wszystkim do wywozu surowców wydobywanych w Arktyce. Na tranzyt przypadać miała jedynie niewielka część transportu towarów tą trasą (w 2035 r. tylko ok. 8%, tj. 10 mln ton, wobec 5% w 2023 r., tj. 2,1 mln ton)¹⁵.

Sposobu na przezwycięzenie trudności w rozwijaniu PDM Kreml upatruje we współpracy z Chinami. Po załamaniu się w 2022 r. przewozów tranzytowych na tym szlaku rok później odnotowano aż 75 rejsów, którymi przetransportowano towary o łącznej masie 2,1 mln ton, przy czym prawie 95% frachtu obsłużyło połączenie między FR a ChRL (przewożono głównie ropę z portów Morza Bałtyckiego)¹⁶. Kontenery stanowiły natomiast zaledwie 3% ładunków. Od 2013 r. fracht na PDM realizował m.in. największy chiński armator COSCO Shipping Lines (w latach 2013–2021 wykonał łącznie 42 rejsy, jednak po wybuchu pełnoskalowej wojny z Ukrainą zawiesił działalność na tej trasie). Jego miejsce zajął kolejny chiński armator – New Shipping Line, który uruchomił regularne (w sezonie letnim) połączenia między północnymi rosyjskimi portami (Królewcem, Petersburgiem i Archangielskiem) a Chinami i Koreą Południową. W 2023 r. wykonał osiem takich rejsów, w 2024 r. ma się ich odbyć dwanaście.

¹⁵ I. Wiśniewska, *Północna Droga Morska w polityce Rosji*, „Komentarze OSW”, nr 400, 14.07.2021, osw.waw.pl.

¹⁶ M. Humpert, *China Pushes Northern Sea Route Transit Cargo to New Record*, High North News, 18.12.2023, highnorthnews.com.

Мапа 2. Пółnocna Droga Morska



Źródło: А. Никишин, *Арктика: территория лидерства*, Парламентская газета, 4.12.2017, prp.ru; *Аkwatoria Северного морского пути*, ФГБУ «ИАСЦ», nsra.ru.

3. Wyjście na Ocean Indyjski

Kolejnym priorytetowym projektem Kremla jest rozwój **multimodalnego korytarza transportowego Północ-Południe** (INSTC)¹⁷. Od inwazji Rosji na Ukrainę – mimo wielu ograniczeń infrastrukturalnych – zyskał on na znaczeniu i jest przez FR intensywnie wykorzystywany (głównie połączenie morskie z Iranem, ale także szlaki lądowe wiodące przez Kaukaz Południowy do Turcji), w tym do omijania zachodnich sankcji. W 2023 r. przewozy przez Morze Kaspijskie do Iranu wzrosły aż o 55%, do 5,5 mln ton (wobec 3,5 mln ton w 2022 r.), choć ze względu na niewielką przepustowość szlak ten nadal nie odgrywa istotnej roli w rosyjskim transporcie ogółem. Przewozy kolejowe, głównie za pośrednictwem Azerbejdżanu, którego sieć poprzez Gruzję połączona jest z Turcją, zwiększyły się natomiast w analogicznym okresie o 14%, do 11,6 mln ton.

Kreml ma nadzieję, że dzięki dalszemu rozwojowi tego korytarza i wykorzystaniu szlaków prowadzących przez Azję Centralną, Kaukaz Południowy oraz Morze Kaspijskie Rosja uzyska bezpośrednie wyjście na Ocean Indyjski przez irański port Czabahar (choć najpierw należy połączyć go z irańską infrastrukturą kolejową). Pierwotne ambicje krajów tworzących INSTC zakładały, że miałby on przejąć również część potoków towarowych z państw skandynawskich w kierunku azjatyckim (podobnie jak Korytarz Środkowy¹⁸), jednak inwazja na Ukrainę zmodyfikowała te plany (zob. mapa 3).

W przypadku INSTC Rosja pozostaje zależna od współpracy z państwami trzecimi – aktualnie głównym ograniczeniem dla rozwoju przewozów kolejowych (najkrótszą trasą) jest brak połączenia infrastruktury irańskiej z azerską. W 2023 r. Moskwa podpisała z Teheranem umowę w sprawie wybudowania do 2028 r. odcinka Raszt–Astara, mającego rozwiązać ten problem. Wartość inwestycji, którą skredytuje FR, szacuje się na 1,6 mld dolarów. Łączne koszty modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej INSTC (zarówno projektów już realizowanych, jak i dopiero planowanych) oceniane są zaś na ponad 13 mld dolarów. Większość tych inwestycji dotyczy szlaku prowadzącego przez Kaukaz Południowy, gdyż umożliwia on także wyjście na Turcję. Pozwoli to na

¹⁷ Budowę INSTC zainicjowały w 2000 r. Rosja, Indie i Iran. W kolejnych latach do inicjatywy przyłączyły się inne państwa: Azerbejdżan, Armenia, Białoruś, Kazachstan, Kirgistan, Oman, Syria, Tadżykistan, Turcja, Turkmenistan, Ukraina oraz – jako obserwator – Bułgaria. Szerzej zob. E. Vinokurov, A. Ahunbaev, N. Usmanov, A. Zabojev, *International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure*, „Reports and Working Papers” 22/2, Eurasian Development Bank, kwiecień 2022, za: papers.ssrn.com.

¹⁸ K. Popławski, S. Baniak, A. Michalski, M. Popławski et al., *Korytarz Środkowy. Eurazjatycka alternatywa wobec Rosji*, OSW, Warszawa 2024, osw.waw.pl.

połączenie INSTC z Korytarzem Środkowym, biegnącym z Chin przez Kazachstan, Morze Kaspijskie, Azerbejdżan, Gruzję, a następnie Turcję lub Morze Czarne do UE.

Na potrzeby rozwoju korytarza Północ-Południe Rosja inwestuje w modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej na Morzu Kaspijskim – w Astrachaniu i Machaczkale. Planuje zastąpić mocno wysłużoną flotę i jednostki pomocnicze nowymi, choć potencjał transportowy tego szlaku jest istotnie ograniczony, głównie ze względu na warunki geograficzno-atmosferyczne. Morze Kaspijskie jest płytkie (dopuszczalne zanurzenie statków to ok. 5 m, przy załadunku 7,5 tys. ton), co sprawia, że de facto mogą pływać po nim tylko barki lub niewielkie promy. Ponadto często występują tam sztormy, całkowicie wstrzymujące żeglugę na wiele godzin, zimą zaś w północnej części akwenu pojawia się pokrywa lodowa, a przejście statków odbywa się przy użyciu lodołamaczy. Zgodnie z rządowymi szacunkami przewozy tą trasą powinny zwiększyć się do 2030 r. do 8 mln ton (a do 2050 r. – do 20 mln). Realizacja tego celu wymaga jednak dużych nakładów – zarówno po stronie rosyjskiej, jak i irańskiej. Chodzi o modernizację i rozbudowę szlaków kolejowych prowadzących do portów, a także infrastruktury śródlądowej, w tym dalsze pogłębienie szlaków wodnych i utrzymywanie parametrów głębokości (od 2023 r. Kanałem Wołżańsko-Kaspijskim łączącym Astrachań przez deltę Wołgi z morzem mogą przechodzić statki o zanurzeniu do 4,5 m), oraz poszerzenie floty (do 2030 r. ma się ona zwiększyć o 20 jednostek, w tym 10 kontenerowców).

Duże inwestycje zaplanowano też we wschodniej odnodze INSTC, prowadzącej przez Kazachstan i Turkmenistan. Co prawda połączenie kolejowe Rosji z Iranem jest już intensywnie eksploatowane, lecz ograniczenie niesie przepustowość przejść granicznych między Turkmenistanem i Iranem (ok. 10 mln ton w Sarahs-Sarachs i ok. 2 mln ton w Ak-Yayla-Incze Burun). Ma ona fundamentalne znaczenie, zwłaszcza że szlak ten wykorzystują również państwa Azji Centralnej i Chiny. Ponadto – ze względu na inny rozstaw szyn w Iranie (1450 mm) – niezbędny jest dodatkowy przeładunek. Równoległe z rozbudową infrastruktury kolejowej trwają inwestycje w tę drogową¹⁹.

¹⁹ *Коридор «Север-Юг»: Новые возможности для внешней торговли России*, Росконгресс, czerwiec 2024, roscongress.content.rcmedia.ru.

Mapa 3. Przebieg korytarza transportowego INSTC



Źródło: *International North-South Transport Corridor: Investments and Soft Infrastructure*, op. cit.

Rośnie także znaczenie INSTC dla dostaw do Afganistanu i Pakistanu. Rosja upatruje szansę na intensyfikację wymiany handlowej z tymi państwami w planowanej budowie Transafgańskiej Magistrali Kolejowej przez uzbecki Termez, afgańskie Mazar-i Szarif oraz Kabul, aż do przejścia granicznego z Pakistanem w Charlaczi. Zgodnie z zamierzeniami przepustowość tego szlaku ma w 2030 r. osiągnąć 15 mln ton rocznie. Koszty realizacji projektu szacuje się na 6 mld dolarów, niemniej nie ma jasności co do źródeł jego finansowania.

Jak dotąd w 2024 r. rozpoczęto jedynie modernizację szlaku kolejowego na granicy uzbecko-afgańskiej²⁰.

4. Rozbudowa infrastruktury na potrzeby Białorusi i armii

Potrzeby frontu oraz konieczność zapewnienia ciągłości dostaw na okupowany Krym wymusiły w ostatnich miesiącach na Kremlu również **budowę kolei łączącej Rostów z Sewastopolem przez Donieck i Mariupol**. Ma ona przebiegać wzdłuż wybrzeża Morza Azowskiego, dalej od frontu, równoległe do funkcjonującej drogi samochodowej (zob. mapa 4). Połączenie to ma stanowić alternatywny szlak zaopatrzenia wobec mostu Krymskiego na wypadek jego zniszczenia lub uszkodzenia przez armię ukraińską. Zgodnie z zapowiedziami Kolei Rosyjskich ma ono zostać oddane do użytku do końca 2024 r.²¹

Po tym jak w 2020 r. Zachód nałożył **sankcje na Białoruś** (i konsekwentnie je zaostrza), **Rosja stała się dla tego państwa jedynym korytarzem transportowym towarów objętych ograniczeniami** (głównie nawozów mineralnych) oraz na potrzeby importu. W 2023 r. 70% (ponad 6,6 mln ton) nawozów potasowych Białoruś wyeksportowała przez port w Petersburgu, a kolejne 17% (1,6 mln ton) – wykorzystując Kolejowy Jedwabny Szlak – bezpośrednio do Chin (w kontenerach). Ze względu na to, że restrykcje nałożone na Mińsk i Moskwę nie są zsynchronizowane, Białoruś stała się dla Rosji ważnym kanałem ich obchodzenia. Przez ten kraj wwożone są do FR m.in. samochody z UE. W efekcie, aby obsłużyć rosnące potoki towarowe, Rosja zdecydowała się na rozbudowę połączeń transportowych z Białorusią.

W 2023 r. koleje obu państw podpisały umowę o modernizacji szlaku biegnącego z Mińska do portów w obwodzie leningradzkim (w 2024 r. Białoruś planuje przetransportować w kierunku Petersburga prawie 13 mln ton towarów, a w 2027 r. dostawy można będzie zwiększyć do 20 mln ton). Moskwa zobowiązała się m.in. do wybudowania do 2026 r. na odcinku Nowosokolniki–Ługa (przez stacje Dno i Batieckaja) pięciu rozjazdów, aby zapewnić połączenie z resztą rosyjskiej sieci, oraz do wymiany sieci trakcyjnej i systemów łączności. Na kolejnym etapie rozbudowane mają zostać podjazdy do portu Bronka w Petersburgu (głównego portu obsługującego eksport na Białoruś). Inwestycje w rozwój połączeń kolejowych w kierunku północnym niezbędne są Mińskowi także do realizacji

²⁰ *Пакистан, Афганистан и Узбекистан построят Трансафганскую железную дорогу*, Trans.ru, 19.07.2023.

²¹ В. Юхневич, *Новая ЖД, новые территории, старые угрозы*, Вгудок, 19.04.2024, vgudok.com.

planów budowy na jego potrzeby terminalu przeładunkowego nawozów mineralnych w porcie w Murmańsku (o przepustowości 5–7 mln ton rocznie). Projekt ten nie jest jeszcze realizowany, strona białoruska nadal zastanawia się nad jego zasadnością. Mińsk – poza rozbudową infrastruktury w kierunku północnym – chce też zmodernizować tę prowadzącą do rosyjskich regionów graniczących z Ukrainą (w tym węzeł kolejowy w okolicy stacji Żłobin)²². Szlak ten może być wykorzystywany na potrzeby wojenne.

Mapa 4. Przebieg szlaku kolejowego z Rostowa do Sewastopola przez Mariupol



Źródło: В. Юхневич, *Новая ЖД, новые территории, старые угрозы*, op. cit.

5. Rozwój infrastruktury portowej

W ostatnich latach transport morski, zwłaszcza infrastruktura portowa, był dynamicznie rozwijany przez rosyjskich eksporterów surowców i firmy logistyczno-transportowe, lecz wciąż boryka się on z ograniczeniami

²² Беларусь и РФ используют порты Ленинградской области как оптимальный маршрут для перевалки белорусских нефтепродуктов – эксперт, Прайм Пресс, 12.04.2024, primepress.by.

infrastrukturalnymi. W efekcie przepustowość terminali wykorzystywana jest jedynie w 70–90%. Aktualnie większość inwestycji skupia się na przezwyciężeniu najpoważniejszych wyzwań, wynikających głównie z zaniedbań podmiotów państwowych. Należą do nich m.in.: ograniczona przepustowość kolei na podejściu do portów, nadmiernie wyeksploatowana flota pomocnicza do ich obsługi, deficyt głębokowodnych portów umożliwiających przyjmowanie dużych jednostek w basenie Morza Czarnego i Morza Bałtyckiego (obecnie dopuszcza się tam statki o maksymalnym zanurzeniu do 13 m, czyli w przypadku jednostek kontenerowych takie o ładowności do 5 tys. TEU, podczas gdy spedycytorzy wykorzystują najczęściej kontenerowce o ładowności 10–14 tys. TEU, a największe tego typu statki mogą mieć pojemność nawet powyżej 24 tys. TEU), a także niedobór wyspecjalizowanych portów do przeładunku wybranych grup towarów, np. nawozów mineralnych czy zboża.

III. KONKLUZJE: UNIEZALEŻNIANIE SIĘ ROSJI OD UE I WZROST ZALEŻNOŚCI OD CHIN

Zwiększenie przepustowości szlaków alternatywnych wobec tych wiodących na Zachód nie tylko pozwala Rosji przewycięzać problemy związane z sankcjami, lecz także sprawia, że rosnące nakłady na takie inwestycje stają się jednym z kół zamachowych jej gospodarki, co prowadzi do krótkookresowej poprawy wyników makroekonomicznych. Dlatego też Kreml w ostatnich dwóch latach podnosił wydatki budżetowe na te cele, w tym przekazywał na nie dodatkowe środki z Funduszu Dobrobytu Narodowego. Trudno jednak prognozować, jak długo budżet będzie stać na opłacanie realizacji takich projektów. Jak dotąd władze deklarują utrzymanie wysokich nakładów, lecz zarazem w coraz większym stopniu przerzucają ciężar finansowania inwestycji na biznes.

W obecnych warunkach, a także w obliczu niejasności co do dalszego rozwoju sytuacji gospodarczej w FR oraz perspektyw sankcji nie ma pewności, czy rosyjskie koncerny będą w stanie eksploatować złoża surowców i inwestować w rozbudowę infrastruktury do ich eksportu. Na możliwe trudności w tym obszarze wskazują wyhamowanie tempa wzrostu obrotów handlowych z Chinami w pierwszym kwartale 2024 r. (do 5,5% r/r wobec 40% w 2023 r.) oraz wstrzymanie projektów energetycznych w Arktyce.

Rozwój alternatywnych względem wiodących na Zachód szlaków transportowych zwiększa bezpieczeństwo FR, dlatego Kreml będzie za wszelką cenę dążył do realizacji inwestycji z tym związanych. **Rosja liczy się bowiem z ewentualnością całkowitej blokady jej powiązań gospodarczych i transportowych z Europą** w wyniku spodziewanej eskalacji konfrontacji z Zachodem bądź potencjalnego zaostrzenia konfliktu Chiny-USA na Pacyfiku. Co więcej, Moskwa wydaje się gotowa sięgnąć po szereg przybliżających urzeczywistnienie się tego scenariusza instrumentów (np. nasilić presję migracyjną, zastosować operacje hybrydowe wobec państw NATO, a w skrajnym przypadku – rozpocząć agresję zbrojną), mogących również uderzyć w przewozy kolejowe i tranzyt realizowany między Chinami i Europą, a w konsekwencji np. zmusić Polskę do zamknięcia granicy z Białorusią (w tym Rejonu Przeładunkowego Małaszewicze).

Łądowe korytarze transportowe prowadzące z Rosji na Zachód, w tym przez Polskę, nie mają obecnie dla Kremla znaczenia priorytetowego. Rola szlaku kolejowego biegnącego przez RP w relacjach handlowych FR z UE

(przewożono nim głównie sprowadzane z Rosji towary masowe, m.in. węgiel i drewno) znacznie zmalała, zwłaszcza po nałożeniu zachodnich sankcji. W 2023 r. Unia zaimportowała z FR kolejną towary o wartości 3 mld dolarów i masie ok. 5 mln ton (co stanowi ok. 6% całości importu UE z tego kierunku pod względem wartości i masy), podczas gdy wyeksportowała dobra warte ok. 0,3 mld euro i o masie 115 tys. ton (co odpowiada mniej niż 1% całego unijnego eksportu do Rosji pod względem wartości i masy). Głównym środkiem transportu wykorzystywanym do spedycji towarów z UE do FR są auta ciężarowe, które przewiozły do Rosji w 2023 r. towary o masie 3,6 mln ton i wartości 35 mld euro (to ok. 70% całości eksportu UE na tym kierunku pod względem masy i aż 90% pod względem wartości). W przypadku unijnego importu z FR prawie 50% dostaw (ok. 24 mld euro, 39 mln ton) przypada na rurociągi (ropa i gaz dla państw Europy Środkowej), a ponad 35% (ok. 18 mld euro, 30 mln ton) na fracht drogą morską.

Jak dotąd **utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej między Rosją a UE ma jednak dla Moskwy istotne znaczenie w procesie obchodzenia sankcji**. Wykorzystywanie luk w prawie unijnym i niedostateczna kontrola wdrażania restrykcji przez państwa członkowskie przyczyniają się bowiem do tego, że handel UE z państwami Azji Centralnej służy aktualnie w dużej mierze zaopatrywaniu rosyjskiego rynku. Również brak harmonizacji unijnej polityki sankcyjnej wobec Rosji i Białorusi powoduje, że oba państwa wzajemnie się wspierają w walce z obostrzeniami. Rosja stała się głównym kanałem eksportu białoruskich nawozów potasowych, Białoruś zaś zapewnia dostawy rozmaitych towarów, głównie samochodów, na rynek rosyjski.