

Kaliningrad na Kolejowym Jedwabnym Szlaku

Iwona Wiśniewska, współpraca Jakub Jakóbcowski

Pandemia i zatłoczenie Kanału Sueskiego w 2020 r. przyczyniły się do dynamicznego wzrostu (o 50%) przewozów kolejowych między Europą i Chinami. W czasie znacznego spiętrzenia dostaw przepustowość głównej trasy transeurazjatyckiej zaczęła się jednak okresowo wyczerpywać, a czas oczekiwania na przeładunki z toru szerokiego na europejski na granicy polsko-białoruskiej uległ wydłużeniu. W tej sytuacji operatorzy intermodalni obsługujący transport na linii UE-Chiny szukali nowych szlaków. Dotychczas najbardziej konkurencyjne okazały się przewozy przez obwód kaliningradzki – zarówno w pełni lądowe przez granicę z Polską, jak i multimodalne (lądowo-morskie) w głąb Europy, przez porty. W efekcie na ten rosyjski region przypadło w ub.r. ok. 8% wszystkich transportów kolejowych między Europą i ChRL, wobec ok. 3% w 2019 r. Wzrost ten nastąpił w dużej mierze dzięki rozwojowi multimodalnych połączeń przez port morski Kaliningrad w głąb Europy. W 2020 r. tranzyt przez obwód kaliningradzki drogą morską przewyższył wielkością dostawy lądowe realizowane przez granicę polsko-rosyjską. Z transportu tą trasą coraz chętniej korzystają państwa skandynawskie. W ostatnich miesiącach powstały nowe połączenia przez Morze Bałtyckie, m.in. do Danii, Finlandii, Niemiec, Norwegii, Szwecji i Wielkiej Brytanii. W kolejnych latach można spodziewać się dalszego wzrostu przewozów kolejowych, co – w sytuacji ograniczonej przepustowości w pełni lądowych tras – może wzmacniać pozycję Kaliningradu. Obecnie trudno jednak ocenić, czy atrakcyjność przewozów multimodalnych przez Bałtyk utrzyma się, jeśli uda się rozszerzyć przepustowość szlaków lądowych, zwłaszcza przez Polskę. Niewątpliwie jednak porty kaliningradzkie mają szansę zwiększyć swoją rolę w obsłudze państw Skandynawii i Wielkiej Brytanii.

Znaczenie tranzytu przez obwód kaliningradzki

Przewozy szynowe między Europą i ChRL, nazywane popularnie Kolejowym Jedwabnym Szlakiem, rozwijane są od 2011 r. w ramach chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku. Przypada na nie obecnie jedynie ok. 4,2% ogółu wartości dostaw między oboma partnerami i ok. 2,2% ich wagi. W 2020 r. kolejną na trasie Chiny-UE przez terytorium Rosji przetransportowano rekordowe 592 tys. TEU. Z tej liczby ok. 90% przewozów przypadło na dominujący korytarz biegnący przez Rosję, Białoruś i Polskę, z kluczowym przejściem granicznym Brześć-Terespol i centrum Małaszewicze. Obok korytarza przez Kaliningrad w 2020 r. w niewielkim stopniu wykorzystywano również trasy przez granice białorusko-litewską (ok. 5 tys. TEU) i rosyjsko-fińską. Mimo ponownego otwarcia Ukrainy na tranzyt kolejowy z Chin



w 2019 r. (został on zatrzymany po 2014 r. w wyniku konfliktu ukraińsko-rosyjskiego) przewozy przez jej terytorium również pozostały relatywnie niewielkie (ok. 7–8 tys. TEU w 2020 r.) i koncentrowały się na polskim terminalu w Sławkowie oraz węgierskim w miejscowości Záhony.

„ Dzięki wzrostowi transportu szynowego umocniła się rola Kaliningradu na tym szlaku. Z danych Kolei Rosyjskich wynika, że w 2020 r. z wykorzystaniem infrastruktury

» **Pandemia przyczyniła się do wzrostu przewozów kolejowych między Europą i Chinami w 2020 r., co wykorzystał Kaliningrad, umacniając swoją pozycję na tym szlaku.**

kolejowej obwodu między Chinami i Europą przewieziono 47,5 tys. TEU towarów wobec 10,3 tys. TEU w 2019 r., co oznacza 4,6-krotny wzrost. Z tej liczby prawie 18,4 tys. TEU przetransportowano szlakiem w pełni lądowym przez Polskę (przejście graniczne Mamonowo–Braniewo), co oznacza wzrost o ok. 50% względem 2019 r., a ponad 29 tys. TEU – połączeniem multimodalnym przez port morski Kaliningrad (w 2019 r. ponad 1 tys. TEU). Port ten tworzą wszystkie porty znajdujące się w obwodzie, w tym obiekt w Bałtyjsku (który w 2020 r. odprawił 14,6 tys. TEU) i kaliningradzki morski port handlowy (w 2020 r. 14,5 tys. TEU, w 2019 r. nie był wykorzystywany do tego typu operacji). Przewozy kontenerów między Chinami a Europą przez Kaliningrad stanowią jedynie ok. 10% całości obrotu kontenerami w tym porcie. W efekcie, mimo ich dynamicznego wzrostu, łączny przeładunek kontenerów zmniejszył się w nim w 2020 r. o 13%, do 281 tys. TEU.

Z danych Kolei Rosyjskich wynika ponadto, że centrum transportowo-logistyczne (TLC) Kaliningrad (stacja Dzierżyńska Nowa) obsłużyło w 2020 r., łącznie ze zmianą rozstawu kół w pociągach, ponad 13 tys. TEU, tj. 1,7-krotnie więcej niż w 2019 r. Trend wzrostowy, zwłaszcza jeśli chodzi o dostawy multimodalne, utrzymał się również na początku 2021 r. W styczniu tranzytem kaliningradzką infrastrukturą kolejową przewieziono 8,5 tys. TEU towarów między ChRL a Europą, tj. 10 razy więcej niż w styczniu 2019 r. Z tego połączeniami multimodalnymi przesłano 6,6 tys. TEU (rok wcześniej niespełna 200 TEU), zaś lądowym szlakiem przez Mamonowo kolejne 1,9 tys. TEU (w styczniu 2019 r. ok. 700 TEU). Operator – spółka transportowo-logistyczna Euroazjatycki Sojusz Kolejowy (UTLC ERA, zob. dalej) – przetransportował w styczniu na kierunku Chiny–Europa–Chiny łącznie prawie 52 tys. TEU (tj. ok. 90% wolumenu wszystkich przewozów ChRL–Europa przez Rosję). Oznacza to, że Kaliningrad odprawił w styczniu prawie 15% przewozów kolejowych na tej trasie. UTLC prognozuje, że w całym 2021 r. tranzyt przez Kaliningrad wzrośnie dwukrotnie w porównaniu z 2020 r.

Do wzrostu atrakcyjności transportu szynowego przyczyniła się przede wszystkim pandemia. W czasie zamknięcia gospodarek chińskiej i europejskiej w pierwszej połowie 2020 r. przewozy morskie, lotnicze i samochodowe między ChRL i UE zostały mocno ograniczone. Transport kolejowy, którym dostarczano m.in. sprzęt i środki ochrony osobistej z Chin, ze względu na ograniczone kontakty międzyludzkie okazał się bardziej odporny na restrykcje epidemiczne. Z kolei pod koniec 2020 r., kiedy popyt w Europie zaczął się zwiększać, koszty frachtu morskiego z Azji wzrosły kilkukrotnie (do ponad 9 tys. dolarów za TEU w grudniu 2020 r.), co zwiększyło konkurencyjność – z reguły droższych od transportu morzem – przewozów szynowych z Azji. Na przełomie 2020 i 2021 r. doprowadziło to m.in. do zatoru na kolejowej granicy chińsko-kazaskiej, przez którą biegnie główny korytarz transportowy Chiny–UE. Niebagatelne znaczenie miała również decyzja Kolei Rosyjskich o wprowadzeniu od kwietnia do sierpnia 2020 r. 40-procentowej redukcji taryf na tranzyt pustych kontenerów do Chin (podobne decyzje podjęły także koleje białoruskie i kazachstańskie). W efekcie w transporcie szynowym – w odróżnieniu od morskiego – udało się ograniczyć problem deficytu kontenerów w ChRL.

Należy zauważyć, że rosyjska polityka taryfowa jest ważnym czynnikiem zwiększającym konkurencyjność tranzytu kolejowego przez ten kraj. Koleje Rosyjskie mają możliwość oferowania przewoźnikom nawet 50-procentowych ulg. Korzystają z nich również spedytorzy kaliningradzcy, choć ich

przyznawanie ma dość uznaniowy charakter. Dodatkowo w sierpniu 2020 r. rząd, w ramach programu walki ze skutkami pandemii, zdecydował się zrekompensować Kolejom Rosyjskim część kosztów przewozów tranzytowych. Subsidia państwowe na te transporty przez terytorium kraju na kierunku europejskim (zarówno przez Kaliningrad, jak i Białoruś oraz Polskę) wyniosły ponad 500 dolarów za TEU, a na kierunku wschodnim – prawie 350 dolarów za TEU. Wsparcie to nie zostało jednak przedłużone na 2021 r. Ponadto od 2018 r. rząd zrezygnował ze stosowania dodatkowych subsydiów na przewozy kolejowe między Kaliningradem a pozostałą częścią Rosji (w latach 2016–2017 rekompensowały one kolejom koszt przewozu towarów przez Litwę i Białoruś). Władze obwodu lobbują za ich przywróceniem, lecz na razie bez skutku.

Rozwój połączeń multimodalnych UE–Chiny przez Kaliningrad

Kaliningrad początkowo koncentrował się na umacnianiu swojej obecności na Kolejowym Jedwabnym Szlaku w roli obszaru tranzytowego dla lądowych przewozów szynowych do Europy przez granicę polsko-rosyjską na przejściu Braniewo–Mamonowo. W 2017 r. przez obwód przechodziły testowe połączenia z Chengdu do Łodzi oraz z Chongqing do Duisburga. W 2018 r. pociąg do Duisburga zaczął kursować regularnie. W 2020 r. testowane było też połączenie z Xi'an do Mannheimu koło Frankfurtu nad Menem.

Dynamiczny wzrost popytu na przewozy kolejowe między Chinami i Europą w 2020 r., w tym przez obwód kaliningradzki, zaowocował jednak przede wszystkim wzrostem atrakcyjności połączeń multimodalnych i rozwojem

nowych szlaków przez kaliningradzki port morski do portów niemieckich Mukran i Rostock, i dalej – do innych portów na Bałtyku, a nawet poza nim (Oslo). Operatorzy połączeń multimodalnych przez obwód kaliningradzki zachwalają je jako pozwalające zaoszczędzić nawet 2–3 dni względem transportu towarów przez polskie Małaszewicze, choć w rzeczywistości przewaga zależy od aktualnego natężenia przewozów na całej trasie.

Testy połączeń multimodalnych przez port Kaliningrad rozpoczęły się już w 2018 r. W lutym 2018 r. Koleje Kaliningradzkie i spółka UTLC ERA (jej udziałowcami są w równej mierze państwowe koleje Rosji, Kazachstanu i Białorusi; firma od 2014 r. jest operatorem tranzytowych kolejowych, kontenerowych usług spedycyjnych na kierunku Chiny–Europa–Chiny przez obszar Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej; przypada na nią ponad 90% wszystkich przewozów tranzytowych przez Rosję na tej trasie) podpisały memorandum o strategicznej współpracy z portami obwodu kaliningradzkiego dotyczące realizacji projektu multimodalnych przewozów między ChRL i Europą. W listopadzie 2018 r. odbyła się testowa odprawa pierwszych trzech pociągów z Chengdu przez Dostyk (Kazachstan) do Kaliningradu i dalej przez port Mukran/Sassnitz do Rotterdamu.

W 2019 r. testowano nowe połączenie – chińskiego Xi'an z niemieckim portem Mukran/Sassnitz. Do intensyfikacji jego eksploatacji doprowadziły jednak de facto dopiero skutki pandemii, w tym ograniczenie w pierwszej połowie 2020 r. dostaw morskich. W kwietniu 2020 r. rozpoczęły się regularne przewozy kolejowe na tej trasie, a w październiku możliwości przesyłowe podwoiły się dzięki włączeniu do obsługi drugiego promu. Jesienią szlak ten został ponadto przedłużony do kolejnych portów bałtyckich – w Karlshamn (Szwecja) i Kłajpedzie (Litwa). Połączenia te powstały dzięki współpracy portu Mukran ze spółkami transportowymi DBO Bahnoperator GmbH i Eisenbahngesellschaft

W ostatnim roku Kaliningrad rozwijał zwłaszcza przewozy multimodalne przez Bałtyk do państw skandynawskich, Niemiec i Wielkiej Brytanii. Okazały się one konkurencyjne cenowo w związku ze wzrostem kosztów frachtu morskiego między Azją i Europą.

Potsdam mbH. Mukran chwali się możliwością obsługi 40-stopowych kontenerów oraz pociągów o długości 740 m, co ma mu zapewnić przewagę – nie tylko czasową – nad lądowym szlakiem przez Polskę.

W kwietniu 2020 r. pojawiło się także nowe połączenie kolejowe na trasie Xi'an przez port kaliningradzki do niemieckiego Rostocku i dalej do Duisburga, organizowane przez spółki DB Cargo Eurasia, DB Schenker, DB Cargo Russia, Xi'an ITL, UTLC i Mann Lines Multimodal. Otwarcie tego szlaku również sprzyjała pandemia, w tym potrzeba szybkiego przewożenia z Chin do Europy środków ochrony osobistej. Pierwsze pociągi zawierały właśnie tego typu towary. Transport kontenerów z Xi'an do Rostocku zajmuje 11–13 dni.

” **Umacnianie pozycji obwodu kaliningradzkiego na Kolejowym Jedwabnym Szlaku było możliwe m.in. dzięki postępującej modernizacji infrastruktury kolejowej w regionie i polityce taryfowej Rosyjskich Kolei.**

W grudniu 2020 r. spółka DB Cargo Eurasia we współpracy z Mann Lines Multimodal uruchomiła również bezpośrednie połączenie z Xi'an przez Kaliningrad do Oslo (wcześniej przewóz był możliwy, jednak niezbędny był postój w Rostocku). Transport z Chin do Norwegii trwa 15–17 dni. Ten sam operator w lutym 2021 r. ustanowił bezpośrednie połączenie z Xi'an przez Kaliningrad do portu Fredericia w Danii, a w marcu trasę z Xi'an do Helsinek (docelowo przewóz na tych szlakach ma trwać 16 dni). Z informacji podawanych przez DB Cargo Eurasia wynika, że od kwietnia 2020 r., kiedy ruszył pierwszy pociąg z Xi'an, do marca 2021 r. przez kaliningradzki port odprawiono ponad 90 pociągów do różnych portów na Bałtyku.

W marcu 2021 r. UTLC i spółka Koleje Rosyjskie „Logistyka” opracowały natomiast połączenie między Xi'an i portem Immingham (Wielka Brytania) przez port w Kaliningradzie. 30 marca do obwodu przybył pierwszy pociąg zmierzający do Anglii tą trasą.

Należy przy tym zauważyć, że państwa skandynawskie poza połączeniami multimodalnymi starają się także rozwijać bezpośredni kolejowy szlak lądowy. Pociągi z Chin (z Xi'an, Jinan i Suzhou) do Finlandii przez Rosję kursują od 2017 r. Przechodzą one przez hub na fińskiej stacji Kouvola (przy granicy z FR). Połączenie to ma przedłużenie przez szwedzką Haparandę do Narwiku w Norwegii. Jego atrakcyjność jest jednak ograniczona, bowiem mimo postępującej modernizacji infrastruktury część szlaku nadal nie została zelektryfikowana i składa się z pojedynczych torów. Na 2022 r. zapowiadane jest oddanie do użytku projektu Kouvola Rail and Road Terminal, który ma pozwolić nie tylko na zwiększenie przepustowości terminalu, lecz także na obsługę pociągów o długości 1000 m.

Wzmacnianie potencjału tranzytowego Kaliningradu

Umacnianie obecności Kaliningradu na Kolejowym Jedwabnym Szlaku było możliwe m.in. dzięki postępującej modernizacji infrastruktury kolejowej w regionie. Od 2017 r. władze obwodu i Kolej Kaliningradzka (filia Kolei Rosyjskich) przy wsparciu finansowym Moskwy realizują projekt inwestycyjny, który ma się zakończyć w 2025 r., zakładający przede wszystkim rozbudowę dwóch centrów transportowo-logistycznych (CTL) – na stacji kolejowej w Czerniachowsku i na stacji Dzierżyńska Nowa w Kaliningradzie. Obie położone są na styku torów o europejskim (1435 mm) i rosyjskim (1520 mm) rozstawie szyn i mają połączenie kolejowe z Polską. Obie dysponują też obecnie sprzętem (dźwigami, suwnicami) umożliwiającym przeladunek z wagonów rosyjskich na europejskie (i odwrotnie): kontenerów, towarów przewożonych luzem (węgiel, piasek, zboże) i wielkogabarytowych (drewno, wyroby metalowe).

W 2020 r. w Czerniachowsku zamontowano nową suwnicę do przeładunku kontenerów, oprócz tego Kolej Kaliningradzka zamówiła pięć nowych lokomotyw spalinowych. Modernizowane są też tory na wielu odcinkach obwodu, zwłaszcza prowadzące do portów. Pod koniec 2019 r. oddano do użytku zrekonstruowany pirs w porcie w Bałtyjsku, pozwalający na przeładunek 300 tys. TEU rocznie. Ważnym czynnikiem rozwoju potencjału przeładunkowego regionu ma się stać budowa głębokowodnego międzynarodowego terminalu towarowo-pasażerskiego w mieście Pionierskij. Nowy port nad otwartym morzem znacznie zwiększyłby i usprawnił możliwości tranzytowe obwodu kaliningradzkiego, jednak inwestycja, która pierwotnie miała się zakończyć w 2019 r., opóźnia się. Na skutek afery korupcyjnej przepadła większość środków przeznaczonych na budowę portu i zwolniono wykonawcę projektu. Nowy wykonawca, którego wybrano w grudniu 2020 r., w lutym 2021 r. zrezygnował z realizacji przedsięwzięcia. W rezultacie termin ukończenia obiektu jest trudny do określenia. Opóźnia się też oddanie do użytku dwóch nowych promów samochodowo-kolejowych, które mają kursować na trasie Bałtyjsk–Ust-Ługa i zapewnić bezpośrednie połączenie obwodu z pozostałą częścią Rosji. Pierwszy z nich rozpocznie pracę najprawdopodobniej w połowie 2021 r. Promy te traktowane są przez Moskwę jako ważny instrument w relacjach z Wilnem. Zdaniem Kremla zmniejszenie zależności obwodu od przewozów lądowych spowoduje spadek tranzytowych taryf kolejowych na Litwie.

W celu usprawnienia tranzytu pociągów przez Kaliningrad rozważa się także zmiany administracyjne pozwalające na skrócenie procedur celnych związanych z ich przejazdem przez obwód (obecnie każdy pociąg na rozpoczęcie tranzytu, a następnie jego zakończenie traci nawet ok. 10 godzin). Ponadto wzrost w zakresie połączeń multimodalnych przez Kaliningrad spowodował, że w 2020 r. rosyjskie władze zdecydowały o budowie multimodalnego kompleksu transportowo-logistycznego Zapadnyj, który powstanie na bazie CTL Dzierżyńska Nowa i Czerniachowsk. Obiekt ma się stać eksportowo-importowym hubem dla przesyłu towarów z i do Rosji, a także ich tranzytu między Europą i Azją.

Wiele czynników, w tym zatłoczenie Kanału Sueskiego, powoduje, że można spodziewać się dalszego zwiększania znaczenia przewozów kolejowych w handlu między Chinami i Europą.

Moskwa wiąże także duże nadzieje na zwiększenie potencjału tranzytowego obwodu z modernizacją infrastruktury kolejowej po stronie polskiej (w grudniu 2020 r. PKP PLK podpisały umowę na przygotowanie studium wykonalności dla przebudowy torów na trasie Braniewo–Malbork; trwają również prace modernizacyjne na przejściu granicznym Skandawa–Żeleznodorożnyj).

Perspektywy

Wzrost towarowych przewozów kolejowych na kierunku Europa–Chiny obserwowany jest już od kilku lat. Pandemia przyczyniła się do zdynamizowania tego trendu. Na dalsze umacnianie się roli kolei na tej trasie wpływa również zatłoczenie Kanału Sueskiego, które wydłuża przesył i zwiększa jego koszty. Można się zatem spodziewać, że spedytorzy będą chcieli choć częściowo zdywersyfikować szlaki dostaw. Istotnym czynnikiem zwiększającym atrakcyjność transportu szynowego było także otwarcie się FR w 2020 r. na tranzyt europejskich artykułów rolno-spożywczych objętych rosyjskim embargiem z 2014 r. Na kontenery zawierające sankcjonowane towary nakładane są plomby nawigacyjne, dzięki którym władze mogą mieć pewność, że opuściły one kraj. Kolejną ważną inicjatywą mogącą zwiększyć zapotrzebowanie na transport kolejowy są zabiegi przewoźników o to, by Chiny umożliwiły przewożenie tą metodą towarów niebezpiecznych. Tamtejsze restrykcje ograniczają przesył lądem m.in. baterii elektrycznych do samochodów, laptopów i rowerów. UTLC prognozuje, że do 2025 r. wolumen dostaw kolejowych między ChRL i Europą osiągnie 1 mln TEU.

Ograniczenie dla tempa wykorzystywania kolei w handlu między Chinami i Europą stanowi przede wszystkim infrastruktura, która już obecnie ma problemy z obsługą rosnącej liczby pociągów. W sytuacji dalszych dużych wzrostów w zakresie przewozów na tym kierunku ograniczona przepustowość infrastruktury granicznej będzie zachęcać spedytorów do szukania alternatywnych połączeń, nawet jeśli okażą się one droższe, tak jak przewozy multimodalne.

Moskwa była w stanie wykorzystać nadarżającą się okazję dzięki rozwijaniu potencjału tranzytowego obwodu kaliningradzkiego. Inwestycje w infrastrukturę kole-

” Atrakcyjność tranzytową Kaliningradu ogranicza konieczność dwukrotnego przekroczenia granicy z UE, a także wyższy koszt połączeń przez Bałtyk w porównaniu z korytarzami w pełni lądowymi.

jową i portową (jedyne niezamarzający rosyjski port na Bałtyku) pozwalają na zwiększanie mocy przeładunkowych – choć należy zaznaczyć, że Kolej Kaliningradzka miewała problemy ze sprawną organizacją ruchu pociągów w czasie spiętrzenia tranzytu w ostatnich miesiącach. Poważnym ograniczeniem obwodu jest jednak brak bezpośredniego połączenia lądowego z pozostałą częścią kraju. Skutkuje to koniecznością dwukrotnego pokonywania przez pociągi granicy z UE i opłatami wyższymi niż rosyjskie taryfy przesyłowe na Litwie i Białorusi, a także mniejszą konkurencyjnością finansową intermodalnych połączeń lądowo-morskich przez Bałtyk. Połączenia tego typu pozostają wyraźnie mniej atrakcyjne pod tym kątem względem tras w pełni lądowych między Chinami i głównymi centrami logistycznymi UE, co wynika m.in. z kosztów związanych z dodatkowymi przeładunkami lądowo-morskimi oraz z ryzyka pogodowego w transporcie morskim. Wskazuje na to przypadek Kaliningradu, który do momentu wyczerpania przepustowości na granicy polsko-rosyjskiej realizował głównie przewozy lądowe. Jak pokazały doświadczenia 2020 r., przewozy przez obwód, w tym multimodalne do Niemiec czy Holandii, mogą jednak rosnąć – pomimo tych ograniczeń – w sytuacji wyczerpywania się przepustowości głównych korytarzy. Intensywnie rozwijające się w dalszym ciągu przewozy UE–ChRL mogą więc być w coraz większym (choć nie dominującym) stopniu obsługiwane przez port Kaliningrad.

Sytuacja wygląda odmiennie w przypadku połączeń morskich z państwami europejskimi, których handel kolejowy z Chinami musi wykorzystywać krótkie trasy morskie – dotyczy to głównie Skandynawii (Szwecja, Norwegia), a także Wielkiej Brytanii. Na tym obszarze Kaliningrad zdolny jest skutecznie konkurować z innymi portami bałtyckimi, m.in. Gdańskiem (obsługującym już połączenia Chiny–Szwecja), Kłajpedą czy Rygą.

Mapa. Główne szlaki kolejowe w handlu między Europą i Chinami



Źródło: opracowanie własne.