

Edward Mendyk

## Usprawnienie obsługi euroazjatyckich łańcuchów logistycznych w transporcie kolejowym

Przewozy ładunków euroazjatyckich są realizowane następującymi drogami transportowymi:

- morską, z krajów Europy Zachodniej do Finlandii (Hanko, Helsinki, Kotka) i dalej linią kolejową IX korytarza transportowego przez przejście graniczne Vainikkala / Busłowskaja do Federacji Rosyjskiej i wielką magistralą transsyberyjską w kierunku krajów azjatyckich

- morską, promową z Niemiec do Litwy i kolejną do Federacji Rosyjskiej, i dalej magistralą transsyberyjską w kierunku krajów azjatyckich

- II korytarza transportowego Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnyj Nowgorod i dalej wielką magistralą transsyberyjską w kierunku krajów azjatyckich

- III korytarza transportowego Berlin / Drezno – Wrocław – Kraków – Kijów

- dwoma trasami z krajów Europy Płd.: morsko-kolejowym korytarzem TRACECA przez Kaukaz oraz kolejową, południową magistralą transazjatycką przez Iran do różnych krajów w Azji

- V korytarza transportowego Wenecja / Koper / Rijeka / Ploce – Budapeszt – Kijów.

Korytarz transportowy III i V przez Kijów –Taszkent prowadzi środkową, euroazjatycką magistralą kolejową w kierunku do Chin. Obecne wykorzystanie tych korytarzy jest różne, najczęściej dalekie od potencjalnych możliwości przepustowych ich magistrali kolejowych.

Niedawno, we Władywostoku, odbyła się konferencja mająca na celu zaprezentowanie dalszych możliwości rozwoju euroazjatyckich przewozów kontenerowych. W obradach uczestniczyli przedstawiciele m.in. Ministerstwa Komunikacji Federacji Rosyjskiej, Komisji ESKATO ONZ<sup>1</sup>, Koreańskiej RL-D i Republiki Korei, Organizacji OSZD<sup>2</sup>, Związku UIC<sup>3</sup> oraz Międzynarodowej Rady Koordynacyjnej d.s. Przewozów Transsyberyjskich.

W ostatnich latach międzynarodowe przewozy towarowe na kolejach rosyjskich (RZD) znacznie się zwiększyły i w 2001 r. osiągnęły wielkość 305 mln. Stanowi to 26 % ogólnej wielkości przewozów kolejami RZD. Natomiast poziom przewozów kolejowych w korytarzu transportowym Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa – Niżnyj Nowgorod w obu kierunkach przewozowych w 2001 r. wynosił ogółem 8,5 mln t ładunków, w tym wielkość 5,0 mln t stanowiły przewozy eksportowe, 2,4 mln t przewozy importowe i 1,1 mln t przewozy tranzytowe.

Większość tych przewozów została zrealizowana kursującymi w relacji Niemcy – Polska – Białoruś – Rosja szybkimi pociągami: kontenerowym pociągiem „Wschodni Wiatr” i ogólnym towarowym „Rosja Ekspres” oraz w kierunku odwrotnym pociągiem „Europa Ekspres”. Pociągi te zostały zorganizowane przy udziale kolei niemieckich (DB Cargo), polskich (PKP Cargo), białoruskich (BC) i rosyjskich (RZD). Tymi pociągami w 2001 r. w kierunku Zachód – Wschód przewieziono ok. 5 tys. kontenerów, z tego 40% było przeznaczonych dla odbiorców na stacjach kolei rosyjskiej. Pozostałe ładunki były przewożone dalej, głównie w kierunku do Kazachstanu i Uzbekistanu.

Przewozom tym sprzyjało zawarcie pomiędzy kolejami rosyjskimi i białoruskimi umowy o preferencyjnym stosowaniu taryf towarowych przy przewozie ładunków między Federacją Rosyjską i Republiką Białorusi. Podstawową zasadą tej umowy jest zastosowanie taryfy towarowej – kolei BC lub RZD – korzystniejszej dla usługobiorcy, co pozwala już zauważyć stałą tendencję wzrostu dochodów taryfowych obydwu kolei. Zwiększaniu potoków ładunków sprzyja też uproszczenie procedur celnych przy towarach przewożonych w tranzycie transportem kolejowym na wspólnym ob-

szarze celnym Związku Białorusi i Rosji. Przyspieszenie i ułatwienie realizacji odpraw celnych stało się możliwe w wyniku zawarcia specjalnego porozumienia pomiędzy Państwowym Komitetem Celnym Federacji Rosyjskiej, Ministerstwem Komunikacji FR i odpowiednimi organami państwowymi Republiki Białorusi.

Przedłużenie paneuropejskiego korytarza transportowego Berlin – Warszawa – Moskwa na obszarze Federacji Rosyjskiej w zakresie transportu kolejowego stanowi wielką magistrala transsyberyjska, biegnąca dalej na wschód przez Omsk, Irkuck, Chabarowsk do Władywostoku / Nachodka / portu Wschodniego i przejścia granicznego Chasan w kierunku KRL-D. Zdaniem uczestników konferencji, magistrala ta powinna zająć właściwe miejsce w systemie międzynarodowych przewozów euroazjatyckich. W 2001 r. przewozy eksportowo – importowe towarów na tej magistrali wzrosły do 43 mln t, tj. o 7,5% w porównaniu z 2000 r. w efekcie wzrostu eksportu towarów leśnych, produktów naftowych i metali. Zwiększenie tych przewozów stało się możliwe dzięki oferowaniu przez kolej RZD atrakcyjniejszych warunków taryfowych na przewozy tych towarów. W tym też czasie magistralą transsyberyjską przewieziono 106,7 tys. TEU kontenerów wielkich z ładunkami eksportowo-importowymi i tranzytowymi. Odnośnie przewozów tranzytowych na tej magistrali, obserwuje się coroczne już zwiększanie się poziomu przewozów szybkimi pociągami kontenerowymi, kursującymi z portu Wschodniego do stacji Busłowskaja, na granicy z Finlandią. W latach 1998 – 2001 przewozy te zwiększyły się trzykrotnie, z 15,1 tys. TEU do 45,2 tys. TEU kontenerów, co stanowi ok. 75% ogółu przewozów kontenerowych w tranzycie przez koleje RZD. Zwiększeniu tych przewozów sprzyjało uzupełnienie floty realizującej przewozy kontenerów

<sup>1</sup> ESKATO ONZ – skrót z ros. ЭСКАТО – Экономическая и Социальная Комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана.

<sup>2</sup> OSZD – skrót z ros. ОСЖД Организация сотрудничества железных дорог.

<sup>3</sup> UIC – skrót z fran. – Union Internationale des Chemins de fer

bezpośrednio z portu morskiego Pusan (Korea Płd.) do portu morskiego Wschodni (Rosja) oraz zwiększenie parku kontenerowego Ministerstwa Komunikacji Rosji. Ponadto dyrekcja Kolei Dalekowschodniej wraz z portem Wschodnim opracowała i wdrożyła w październiku 2001 r. nową technologię organizacji całodobowej pracy załadunkowej i wywozu kontenerów z portu. Nowa technologia pozwala załadować i wywozić z portu do 150 wagonów z kontenerami w dobie.

Prędkość jazdy pociągów kontenerowych na magistrali transsyberyjskiej wynosi ok. 1000 km/dobę. Jednak nie jest to wielkość maksymalna. 5 czerwca 2002 r. ze stacji Nachodka Wschodnia z przeznaczeniem do stacji Busłowskaja został odprawiony pociąg próbny z kontenerami, który przejechał tę drogę długości 9880 km w ciągu 9 dób 4 godzin i 48 minut, uzyskując średnią prędkość jazdy pociągu 1079 km/dobę. Przeprowadzona modernizacja torów magistrali pozwala zwiększyć prędkość ruchu pociągów kontenerowych nawet do 1200 km/dobę. Natomiast trasę z portu Wschodniego, w pobliżu Nachodka do Brestu długości 10 538 km, szybkie pociągi kontenerowe pokonują w 9,3 doby (przejazd doświadczalny w kwietniu 1998 r.).

Koleje rosyjskie dużą uwagę zwracają też na skrócenie ogólnego czasu dostawy ładunków tranzytowych w przewozach euroazjatyckich. To właśnie, na podstawie kwartalnego rozkładu rejsów statków na liniach Japonia – Rosja i Korea Płd. – Rosja opracowywane są rozkłady jazdy kontenerowych pociągów tranzytowych. Rozkłady te uwzględniają odjazdy pociągów ze stacji Nachodka Wschodnia na następne doby po przybyciu statku i wyładowaniu kontenerów w porcie Wschodnim.

W ostatnim czasie również organizacje międzynarodowe, jak Komisja ESKATO ONZ i Organizacja OSZD, a także niektóre kraje, np. Chiny, Korea Płd. i Japonia dokonują analizy kwestii zorganizowania przejazdu pociągów eksperymentalnych (próbnych) z kontenerami aż w 5 relacjach euroazjatyckich, przy czym każda z nich włącza się w różnych punktach węzłowych do wielkiej magistrali transsyberyjskiej. W tym celu niezbędna jest koordynacja podejmowanych przez te kraje działań dla ujawnienia technologicznie trudnych odcinków przejazdu na tych długich, euroazjatyckich trasach przebiegu pociągów kontenero-

wych. W grudniu 2001 r. odbył się próbny przejazd pociągu kontenerowego z Chin do Niemiec przez Kazachstan – Rosję – Białoruś i Polskę. Czas przebiegu tego pociągu na liniach RZD wynosił jedynie 71 godzin 13 minut. Ten sukces, a także nowoczesne techniczne wyposażenie magistrali transsyberyjskiej były promocyjnie prezentowane przez kolej RZD w Chinach, Japonii i Korei Płd.

Jednym z elementów nowoczesnej infrastruktury tej magistrali jest utworzony jednolity obszar informacyjny w oparciu o łącza światłowodowe i system cyfrowej sieci łączności, co pozwala sprawnie przesyłać informacje m.in. o wszystkich wagonach i kontenerach, przewożonych na magistrali transsyberyjskiej oraz przekazywanych do dalszego przewozu w portach morskich lub poprzez kolejowe przejścia graniczne do innych krajów. Rozwojowi tych przewozów będzie sprzyjać wdrożenie i szersze zastosowanie systemu samoczynnej zmiany rozstawu kół na osi taboru (SUW 2000) z uwagi na występowanie różnej szerokości torów kolejowych (1435 mm/1520 mm) oraz wprowadzenie nowoczesnej konstrukcji sprzęgu wewnętrznego kolejowych środków transportowych, wagonów i lokomotyw przeznaczonych do przewozu ładunków w kierunku Zachód – Wschód – Zachód.

Zauważalny od paru lat powolny postęp we wzajemnych stosunkach społeczno-politycznych między rządami Korei Płd. i Korei Płn. oraz porozumienie zawarte na początku września 2002 r. o odbudowie linii kolejowych przez strefę demarkacyjną, stwarza podstawy do przewidywań, że w niedalekiej przyszłości zostanie przywrócone dalsze połączenie kolejowe magistralą transkoreańską, której naturalnym przedłużeniem w kierunku Europy jest magistrala transsyberyjska. Połączenie tych magistrali stworzy z pewnością nowe korzystne taryfowe, technologiczne i organizacyjne przesłanki, które pozwolą wielu dysponentom i posiadaczom ładunków oraz przewoźnikom przemysłu swoje zamierzenia transportowe i przekierunkować niektóre swe ładunki z drogi morskiej na euroazjatyckie magistralne kolejowe. Idee przywrócenia właściwej roli magistrali transsyberyjskiej w połączeniu z odbudowywaną magistralą transkoreańską wspiera również Prezydent Federacji Rosyjskiej oraz Minister Komunikacji FR, przewidując

możliwość dalszego skrócenia czasu i potężnienia przewozu kontenerów względem drogi morskiej, aby móc zarobić na przewozach tranzytowych nawet 1 mld USD rocznie.

Z rozmów przeprowadzonych w grudniu 2002 r. i w styczniu br. przez wicepremiera rządu RP M. Pola w Moskwie wynika, że Rosjanie są zainteresowani większym wykorzystaniem linii transsyberyjskiej, także poprzez nowy, tworzony w Sławkowie terminal, mający obsługiwać międzynarodowe centrum logistyczne, do którego dochodzi linia szerokotorowa z kolei ukraińskich<sup>4</sup>. Można przyjąć, iż istotnym tego warunkiem, oprócz znacznego zwiększenia euroazjatyckich przewozów magistralą transsyberyjską i dalej II korytarzem paneuropejskim w kierunku Polski, będzie przekierowanie części dotychczasowych potoków kontenerowych z kierunku rosyjskiego przejścia granicznego Busłowskaja do Finlandii, na ukraińsko – polskie przejście graniczne Izow – Hrubieszów, do czego może przyczynić się korzystniejsza oferta taryfowa i technologiczna, przedstawiona przez stronę polską, w tym PKP Cargo i zarząd terminala w Sławkowie. To właśnie od jakości tej oferty, przedkładanej wraz z kolejami RZD, będzie zależeć ewentualne przekierowanie choć części ładunków z korytarza transportowego kolejowo-morskiego Rosja – Finlandia – Europa Zachodnia oraz częściowe przejście potoków kontenerów z długiej drogi morskiej na konkurencyjny korytarz lądowy, kolejowy lub kolejowo-samochodowy Azja – Europa przez Polskę.

Oczywiste, iż temu przedsięwzięciu musi towarzyszyć dalsze uproszczenie procedur administracyjnych, w tym szczególnie celnych, na wszystkich granicach państwowych, np. poprzez dokonywanie tylko jednej odprawy na całej euroazjatyckiej drodze przewozu, by granice te rzeczywiście sprzyjały przepływowi łańcuchów logistycznych z krajów Europy Zachodniej przez Sławków i wielkie magistralne kolejowe (transsyberyjska, transkoreańska) do różnych krajów azjatyckich i odwrotnie, stanowiąc realną konkurencję dla dłuższej drogi morskiej.

Przy opracowaniu tekstu korzystałem z publikacji L. Kołyszki oraz I. Dubrowina publikowanych w języku rosyjskim w Biuletynie OSZD, 2002, nr 6.

<sup>4</sup> Szerzej – B. Cieszeńska, A. Burak, Brama dla Korei i Japonii do Europy, Rzeczpospolita, 2002, nr 303, s. B 3 oraz A. Łakoma, S. Popowski, Transportowa oferta dla Moskwy, „Rzeczpospolita”, 2003, nr 19, s. B 3.