

Aleksandra Kuczyńska-Zonik

## Bałtycki hub transportowy

**Państwa bałtyckie, położone między Europą Wschodnią a Zachodnią oraz między północną częścią kontynentu a państwami Europy Środkowej i Południowej, mają duży potencjał logistyczny i tranzytowy. Obecnie transport i logistyka należą do ważnych obszarów bilateralnej współpracy gospodarczej między państwami bałtyckimi a Europą Wschodnią (Rosją, Białorusią, Ukrainą), wzrasta również zainteresowanie współpracą z Chinami. Aby jednak stać się regionalnym hubem transportowym i beneficjentem wzrostu wymiany handlowej, infrastruktura transportowa w państwach bałtyckich, w szczególności kolejowa, potrzebuje znacznych inwestycji.**

**Potencjał przewozowy kolei w państwach bałtyckich.** Litwa i Łotwa należą do nielicznych państw, w których sieć kolejowa częściej wykorzystywana jest na potrzeby transportu towarów niż do przewozu pasażerów. Na intensywność użycia infrastruktury do przewozu ładunków wpływa m.in. poziom transgranicznego ruchu towarowego w tych państwach.

Koleje w państwach bałtyckich charakteryzują się jedną z najwyższych zdolności przewozowych w ruchu towarowym w Europie. Od kilkunastu lat Litwa, Łotwa i Estonia znajdują się w czołówce państw UE pod względem udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych (najwyższy cechuje Łotwę – 76%; średnia UE to 18%)<sup>1</sup>. Łotwa jest także liderem w skali UE pod względem wskaźnika przeciętnej ładowności pociągu towarowego. W 2017 r. wartość ta wyniosła 1809 ton/pociąg (średnia dla Polski to 685 ton/pociąg). Dotyczy to wszystkich trzech państw bałtyckich, gdzie średnia masa pociągów towarowych (powyżej 1600 ton/pociąg) jest wyraźnie wyższa niż w pozostałych państwach UE. Możliwość transportu towarów przy użyciu dłuższych i cięższych pociągów w państwach bałtyckich wynika z wykorzystania infrastruktury szerokotorowej (1520 mm) w wymianie handlowej z Rosją. Poza Litwą, Łotwą i Estonią transport z użyciem pociągów o średniej masie powyżej 600 ton/pociąg realizują operatorzy przewozowi w Finlandii, Polsce, na Słowacji i na Węgrzech. Najniższą masę pociągów odnotowano w Danii – średnio 120 ton/pociąg.

**Priorytety państw bałtyckich w sektorze logistyki i transportu.** Zasadnicze znaczenie w stosunkach gospodarczych Litwy, Łotwy i Estonii z partnerami zewnętrznymi mają ich centralne położenie oraz porty morskie. Intermodalne korytarze transportowe przebiegają przez terytorium państw bałtyckich zarówno ze wschodu na zachód, jak i z północy na południe, łącząc Rosję, państwa WNP i Azję Wschodnią z Europą Zachodnią.

Tranzyt i logistyka to ważne sektory gospodarki na Litwie, Łotwie i w Estonii. Jednym z priorytetów w obrębie tych sektorów jest zwiększenie wolumenu, a także dywersyfikacja kierunków przepływu towarów. Dotyczy to zarówno zwiększenia możliwości przewozowych pociągów kontenerowych w kierunku Azji, Morza Czarnego i Rosji, jak i rozwoju morskich linii kontenerowych w regionach Morza Bałtyckiego i Morza Północnego.

W tranzyście towarów znaczący udział ma kolej. Ładunki transportowane są głównie z Europy Wschodniej do portów bałtyckich. Kluczowym punktem generującym potoki ładunków transportowanych koleją lub drogą są porty – Kłajpeda i Ryga – znajdujące się w czołówce pod względem wielkości wolumenu przeładunków na Morzu Bałtyckim, z obrotem ładunków wynoszącym odpowiednio 46,2 mln i 32,7 mln ton (2019 r.). W 2019 r. porty państw bałtyckich obsłużyły 147 mln ton towarów, ale całkowity tonaż ładunku zmniejszył się nieznacznie w porównaniu z 2018 r. (największy spadek zanotował port w Rydze: -10%), co jest wynikiem ogólnego spadku wolumenu wymiany handlowej z Rosją oraz wykorzystania do celów tranzytowych rosyjskich portów, takich jak Ust-Ługa,

<sup>1</sup> Eurostat, *Modal split of freight transport*, 2017, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020\\_rk320/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/t2020_rk320/default/table?lang=en) [7-07-2020]. W 2019 r. na Łotwie stanowił około połowy wszystkich wolumenów transportu.

Petersburg czy Primorsk. Także rząd estoński zainteresowany jest rozwojem usług transportu kontenerowego przez port w Tallinie. Estonia mogłaby grać dużą rolę, szczególnie w świetle możliwości realizacji tunelu Tallin-Helsinki i połączenia na linii północ-południe.

**Główni partnerzy i nowe możliwości.** Mimo chłodnych relacji politycznych (po nałożonych na Rosję sankcjach i embargu Rosji na towary sprowadzane z UE wymiana handlowa między państwami bałtyckimi a Rosją zmniejszyła się znacząco) i spadku wolumenu rosyjskiego tranzytu przez państwa bałtyckie, branża logistyczna i transportowa nadal odgrywa istotną rolę we wzajemnej współpracy. Rosja jest jednym z głównych partnerów Łotwy zarówno pod względem organizacji regularnego transportu ładunków, jak i realizacji wspólnych projektów transportowych. Do transportu towarów wykorzystywana jest przede wszystkim infrastruktura kolejowa, w mniejszym stopniu drogowa. W 2019 r. spośród wszystkich towarów eksportowanych i importowanych przewożonych koleją z/do Łotwy odpowiednio 68% i 74% tych wielkości stanowiły ładunki do lub z Rosji.

Od niedawna infrastruktura kolejowa państw bałtyckich jest wykorzystywana do transportu przy użyciu długich pociągów kursujących z Chin do Kaliningradu (inna trasa przebiega przez Rosję, Białoruś i Polskę do Kaliningradu, a następnie drogą morską lub lądową do Niemiec). Kaliningrad zyskuje więc na znaczeniu jako punkt tranzytowy, mający połączenia z Europą Zachodnią. Litwa, Łotwa i Estonia są zainteresowane współpracą z Chinami, częściowo z powodu spadku wolumenu transportu z Rosji (w tym znaczeniu chińskie towary mogłyby stanowić alternatywę dla rosyjskich). Duży potencjał mają zarówno połączenia morskie, jak i infrastruktura kolejowa i drogowa. W przyszłości Kłajpeda i Ryga mogłyby stać się więc centralnymi portami dla Chin i hubem logistycznym w regionie Morza Bałtyckiego.

Równolegle tempa nabiera współpraca państw bałtyckich z Białorusią, ale również z Uzbekistanem i Kazachstanem, w dziedzinie transportu i logistyki, w zakresie tworzenia zintegrowanej intermodalnej sieci logistycznej, która ułatwi przesył towarów między Europą a Azją.

**Wnioski.** Znaczenie państw bałtyckich wynika zarówno z ich położenia geograficznego, zdolności przewozowych i zakresu usług, jak i z otwartości na dalszą współpracę. Mają one duży potencjał, aby stać się konkurencyjnym korytarzem tranzytowym. W dłuższej perspektywie ich infrastruktura kolejowa i porty morskie mogą świadczyć usługi w zakresie zapewnienia tranzytu w kierunku zachodnim i do pozostałych państw Europy Środkowej.

Rosja jest w dalszym ciągu głównym partnerem państw bałtyckich pod względem regularnego transportu ładunków. Alternatywą dla spadku znaczenia tranzytu towarów z Rosji może być intensyfikacja współpracy państw bałtyckich z państwami Azji Centralnej czy Chinami.

Konieczne są jednak zmiany, głównie w sektorze kolejowym. Eksperci zwracają uwagę na potrzebę obniżenia cen usług przewozowych i poprawę dostępności usług kolejowych na rynku transportowym. Słabą stroną jest także niski poziom elektryfikacji sieci kolejowej: w 2017 r. na Łotwie wynosił on 12%, w Estonii – 9%, na Litwie – 8%; średnia UE to 55%. Prowadzone od kilku lat prace modernizacyjne polegają na elektryfikacji istniejących linii i budowie nowych tras, w pełni zelektryfikowanych. Największą tego typu inwestycją jest Rail Baltica, dzięki której pociągi będą bardziej ekologiczne i wydajne niż pociągi o napędzie spalinowym, a ich wykorzystanie może wpłynąć na zwiększenie przepustowości istniejących sieci. Inwestycja zapewni połączenia między portami – jako ważnymi węzłami transportowymi i logistycznymi – a szlakami lądowymi i wodami śródlądowymi. Ponadto stworzy nowe możliwości przeładunku i rozwoju logistyki wzdłuż europejskich szlaków handlowych, nie tylko z Rosji i Chin w kierunku zachodnim, ale również między północną częścią kontynentu a państwami Europy Środkowej i Południowej ([„Komentarze IES”, nr 122](#)). Kwestią otwartą pozostaje, w jaki sposób rozwój nowych szlaków kolejowych wpłynie na konkurencyjność przewozów towarowych przez Polskę. Dzięki współpracy z litewskim partnerem – Lietuvos Geležinkeliai – Polska może liczyć na dalszą dywersyfikację kierunków przewozów ładunków na linii północ-południe. Z drugiej strony wzmocnienie pozycji państw bałtyckich jako punktu przeładunkowego i szlaku tranzytowego z Europy Wschodniej, Azji Centralnej i Chin, nowe rozwiązania transportowe w regionie, a także duże projekty inwestycyjne w portach (szczególnie rosyjskich portach na Bałtyku) mogą zmienić strukturę strumieni ładunkowych i stanowić konkurencję dla dotychczasowych szlaków transportowych, których beneficjentem jest Polska.