

Edward Mendyk

# Koleje rosyjskie – euroazjatycki most lądowy<sup>1</sup>

## Prorynkowe reformy organizacyjne

Obecne koleje rosyjskie (RЖД) tworzą holding w formie spółki akcyjnej, co jest rezultatem przeprowadzanej od 2001 roku reformy strukturalnej kolei w Federacji Rosyjskiej. Podstawową zasadą reformy było wydzielenie naturalnej, monopolowej działalności kolei, to jest zarządzania infrastrukturą, od sfery, gdzie możliwa jest konkurencja, a także pozyskanie prywatnych inwestycji w rynkowe segmenty branży kolejowej. Ponadto przewidziano wstrzymanie krzyżującego subsydiowania działalności kolejowej, zwiększenie elastyczności w regulacjach taryfowych, wzrost inwestycyjnych możliwości branży i podwyższenie przejrzystości całego biznesu kolejowego. Działania te podjęte były w pierwszym etapie reformowania RЖД w latach 2001 – 2002.

W rezultacie podjętych działań reorganizacyjnych w 2003 roku nastąpiło przekształcenie części komórek branżowego ministerstwa (MPS)<sup>2</sup> w spółkę akcyjną „Koleje Rosyjskie” ze 100% udziałem państwa. Misją tej spółki polega na: zapewnieniu realizacji reformy transportu kolejowego, stworzeniu konkurencyjnego, efektywnego biznesu, zaspokojeniu rynkowego popytu na przewozy, poprawie jakości usług oraz pełniejszej integracji z euroazjatyckim systemem transportowym.

Głównymi celami działalności spółki RЖД jest zapewnienie realizacji potrzeb państwa, osób prawnych i fizycznych w zakresie przewozów kolejowych, świadczenia usług dodatkowych na rynku transportowym, a także osiągnięcie zysku. Działalność ta jest prowadzona przez 17 terenowych fili spółki zlokalizowanych na terenie kraju, między innymi przez Kolej Kaliningradzką z siedzibą zarządu w Kaliningradzie, Kolej Północną z siedzibą zarządu filii w Jarosławiu i Kolej Dalekowschodnią z siedzibą zarządu w Chabarowsku. W okresie drugiego etapu reformy spółki RЖД, trwającego do 2005 roku, zostało utworzonych 27 spółek – córek w sferze produkcji i napraw techniki drogowej, produkcji środków automatyki i telemechaniki kolejowej, budownictwa i prac projektowo – badawczych, remontu wagonów towarowych, przewozów kontenerowych i innych. Efektem tego etapu jest zwiększenie poziomu konkurencji na rynku przewozów towarowych i kształtowanie wielkości całego holdingu RЖД. Trzeci etap reformowania kolei RЖД rozpoczął się w 2006 roku i potrwa do 2010 roku. W efekcie podjęcia tej reformy uczestnikami rynku usług transportu kolejowego – oprócz spółki RЖД i jej spółek-córek – będą również inne spółki, prywatne i państwowe, wykonujące przewozy pasażerskie, usługi udostępniania taboru kolejowego, naprawy taboru i infrastruktury, usługi terminalowe i logistyczne, a także inne usługi świadczone pasażerom. Przewiduje się także dalszy wzrost liczby lokomotyw liniowych własności prywatnej. Od początku realizacji programu reformy strukturalnej

kolei rosyjskich podjęto decyzje o utworzeniu 55 spółek – córek i spółek zależnych.

W 2008 roku nastąpiło ważne dla dalszego rozwoju transportu kolejowego w Rosji wydarzenie, a mianowicie 17 czerwca rząd Federacji Rosyjskiej przyjął rozporządzenie nr 877-r, którym zatwierdził „Strategię rozwoju transportu kolejowego w Federacji Rosyjskiej do 2020 roku”. Pozytywny przebieg reformy transportu kolejowego został potwierdzony wieloma opiniami, w tym Rady Ministrów FR, Zgromadzenia Federalnego Rosji, jak i ekspertów Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) oraz innych specjalistów zagranicznych.

## Euroazjatyckie korytarze transportowe

Na obszarze Federacji Rosyjskiej – stosownie do ustaleń II i III europejskiej konferencji ministrów transportu (Kreta 1994, Helsinki 1997) – zostały określone paneuropejskie korytarze transportowe, których magistrale kolejowe powinny odpowiadać standardom wskazanym w umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz w umowie europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC). Korytarz transportowy jest to ciąg infrastruktury transportowej międzynarodowego znaczenia, wzdłuż którego przebiegają różne drogi transportowe o odpowiednich parametrach technicznych (na przykład autostrada i linia kolejowa o podwyższonych parametrach technicznych) z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (na przykład centrami logistycznymi)<sup>3</sup>.

Trasy tych korytarzy, które przebiegają liniami kolejowymi spółki RЖД<sup>4</sup> w różnych kierunkach geograficznych, są następujące:

1) w układzie równoleżnikowym:

→ korytarz II – Berlin – Warszawa – Mińsk – Krasnoje (RЖД) – Moskwa – Niżnyj Nowgorod, połączony z magistralą transsyberyjską (Transsib), aż do Władywostoku,

2) w układzie południkowym:

→ korytarz I A – Ryga – Sowetsk (RЖД) – Kaliningrad – Mamono-wo (RЖД) – Gdańsk,

→ korytarz IX – Helsinki – Busłowskaja (RЖД) – S. Petersburg – Moskwa – Suzemka (RЖД) // Psków (RЖД) – Kijów – Lubaszewka – Kiszyniów – Bukareszt i dalej do Grecji,

→ korytarz IX B – Kijów – Mińsk – Wilno – Kowno – Nesterow (RЖД) – Kaliningrad.

Korytarze te nie uwzględniały jednak interesów geopolitycznych i gospodarczych wielu krajów Azji, w tym Chin, Kazachstanu i Federacji Rosyjskiej, które terytorium znajduje się na wielkim euroazjatyckim kontynencie. W 1996 roku, po analizie potoków ładun-

<sup>1</sup> W opracowaniu został wykorzystany tekst prezydenta RЖД SA, Владимира Якунина, Российские железные дороги – евроазиатский сухопутный мост, Бюллетень ОСЖД, 2009, № 2, s. 2-12.

<sup>2</sup> MPS – ros. Министерство путей сообщения. Struktury tegoż ministerstwa zostały rozwiązane dekretem prezydenta Rosji nr 314 z 9 marca 2004 r. o systemie i strukturze federalnych organów władzy wykonawczej.

<sup>3</sup> A. Wielądek, Korytarze transportowe, [w:] Współczesne technologie transportowe, red. L. Mindur, Politechnika Radomska, Warszawa 2004, s. 467 oraz L. Mindur (red.), Europa – Azja. Gospodarka, transport, I LiM, Poznań 2007, s. 64.

<sup>4</sup> Rosyjskie odcinki korytarzy transportowych w tekście wskazane są kursywą.

ków między krajami Europy i Azji, zostały przez Organizację Współpracy Kolei (OSŽD) określone główne kierunki (korytarze) przewozów kolejowych na obszarze krajów – członków OSŽD, z uwzględnieniem między innymi tras przebiegu paneuropejskich korytarzy transportowych oraz materiałów opracowanych przez komisję ESKATO ONZ<sup>5</sup>. Przyjęto również podobny podział kierunkowy tych korytarzy.

Przez terytorium Rosji zostały wytyczone następujące główne korytarze OSŽD /ESKATO ONZ:

- korytarz 1 – Kunowice – Warszawa – Mińsk – Krasnoje (RŽD) – Moskwa – Niżnij Nowgorod – Busłowskaja – S. Petersburg – Wołogda / Kotelnicz – Jekaterynburg – Omsk – Krasnojarsk – Irkuck – Czyta – Nachodka / Wanino / Chasan i dalej do Korei Płn., stanowi przedłużenie II korytarza paneuropejskiego i przebiega wielką magistralą transsyberyjską. Dalszy, znaczący wzrost przewozów na Transsib-ie jest zależny jednak od wielu czynników, między innymi politycznych (pomiędzy państwami koreańskimi) i ekonomicznych, w tym poziomu opłat portowych, a także administracyjnych, to jest rzeczywistego uproszczenia formalności granicznych<sup>6</sup>,
- korytarz 2 – Moskwa – Kazań – Kurgan – Pietropawłowski (RŽD) – Astana – Druźba i dalej do Chin. Kolejowe przejście graniczne Druźba (Kazachstan) – Ałaszankou (Chiny) zostało otwarte po utworzeniu Wspólnoty Niepodległych Państw,
- korytarz 3 – Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Medyka – Lwów – Kijów – Suzemka (RŽD) – Moskwa,
- korytarz 5 – Bajansenye / Sopron / Hegyeshalom – Budapeszt – Czop – Charków – Sołowej (RŽD) – Penza – Kurgan – Presnogorskaja (RŽD) – Astana – Druźba i dalej do Chin,
- korytarz 8 – Fastow (Ukraina) – Krasnaja Mogiła – Gukowo (RŽD) – Wołgograd – Aksarajskaja II (RŽD) – Makat – Uczkuduk – Nawoi (Uzbekistan),
- korytarz 9a – Kaliningrad – Nesterow (RŽD) – Kowno – Wilno – Mińsk,
- korytarz 11 (korytarz „Północ – Południe”) – Busłowskaja (RŽD) – S. Petersburg – Moskwa – Wołgograd – Astrachań – Machaczkała – Samur (RŽD) – Baku – Astara – Kazwin – Teheran – Bandar Abbas (port morski – Iran). Przepustowość tego korytarza w Iranie ogranicza odcinek Astara (Azerbejdżan) – Kazwin (Iran) około 320 km, na którym dotychczas nie ma toru kolejowego. Możliwy jest jednak przewóz linią kolejową z Baku przez Armenię i przejście graniczne Dżulfa, gdzie następuje przeładunek towaru z toru szerokiego WNP (1520 mm) na tor normalny (1435 mm) kolei irańskiej. Istotną alternatywę stanowi transport morski z portów rosyjskich: Astrachań, Olja (port w budowie) i Machaczkała, także z przeprawą promową przez Morze Kaspijskie bezpośrednio do portów irańskich,
- korytarz 13 – S. Petersburg – Iwangorod Narwski (RŽD) – Tapa – Ryga – Kowno – Trakiszki – Warszawa.

Korytarze transportowe, a w nich magistrale kolejowe, powinny posiadać odpowiadające wymogom umów międzynarodowych wysokie parametry eksploatacyjne, uzyskiwane na podstawie planów rozwoju poszczególnych kolei. Możliwość realizacji wysokiej jakości usług transportowych sprzyja rozwojowi przewozów międzynarodowych. W Rosji program modernizacji korytarzy transportowych został zatwierdzony na posiedzeniu rządu w dniu 2 sierpnia 2001 roku i stanowi część federalnego programu „Modernizacja systemu transportowego Rosji w okresie do 2010 roku”. Modernizacja magistrali kolejowych może dotyczyć między innymi:

- zwiększenia liczby torów, gdyż linie międzynarodowe powinny mieć wysoką zdolność przepustową
- odległości pomiędzy osiami torów na liniach dwu- i więcej torowych
- możliwości osiągania wysokiej dopuszczalnej prędkości na linii (na przykład 160 – 200 km/godz.), określającej warunki techniczne ruchu tych pociągów
- dopuszczalnej wielkości obciążenia na oś wagonu i metr bieżący toru, z uwzględnieniem prędkości przewozu
- wymiarów skrajni taboru przewozowego, pasażerskiego i towarowego, także dla przewozu jednostek transportowych (UTI)
- minimalnej długości peronów pasażerskich na dużych stacjach, obsługujących aglomeracje miejskie
- skrzyżowania międzynarodowych linii kolejowych z drogami samochodowymi na różnych poziomach, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Rozwojowi przewozów międzynarodowych w korytarzach transportowych sprzyja podpisana 30 czerwca 2003 roku przez prezydenta Federacji Rosyjskiej ustawa o działalności transportowo – ekspedycyjnej, mająca uporządkować dalszy rozwój rynku usług transportowych, w aspekcie praw, obowiązków i odpowiedzialności stron przy realizacji umów związanych z przewozem towarów. Także wprowadzenie nowego kodeksu celnego, opartego na rozwiązaniach prawnych zawartych w przepisach konwencji o uproszczeniu procedur celnych oraz konwencji w sprawie harmonizacji kontroli towarów na granicach, zwiększy stopień zaufania partnerów handlowych Rosji, przez co stworzy warunki dla wzrostu przewozów międzynarodowych w wielkich korytarzach transportowych oraz przyczyni się do szerszej integracji gospodarki rosyjskiej z gospodarką światową.

Utworzenie międzynarodowych korytarzy transportowych, doprowadzenie ich technicznego wyposażenia do standardów międzynarodowych oraz usprawnienie procedur granicznych zapewni kolejom Rosji dalszy znaczący rozwój przewozów kolejowych, w tym szczególnie tranzytowych i związane z tym dodatkowe dochody, a także zwiększone wpływy podatkowe dla budżetu państwa.

## Dalszy rozwój euroazjatyckiego mostu lądowego

Głęboka integracja kolei rosyjskich z euroazjatyckim systemem transportowym stanowi jedną z głównych misji spółki RŽD i dlatego prowadzi ona aktywną działalność międzynarodową na globalnym rynku usług transportowych. Holding RŽD spełnia bowiem podstawową rolę ogniwa łączącego sieć wielu kolei o prześwicie toru 1520 mm w ramach działalności Rady ds. Transportu Kolejowego Wspólnoty Niepodległych Państw. Ważne porozumienia o uzgodnieniu strategicznych spraw rozwoju sieci kolejowej 1520 mm zostały osiągnięte z Kazachstanem i innymi partnerami w krajach Azji Centralnej, także w zakresie zapewnienia sprawniej realizacji przewozów tranzytowych. Przy tym jednym z podstawowych zadań pozostaje usprawnienie koordynacji wykonywania taboru kolejowego.

Spółka RŽD prowadzi konsekwentnie prace nad polepszeniem warunków dla pozyskania ładunków tranzytowych do euroazjatyckiego przewozu w korytarzach Zachód – Wschód, w tym przewozu magistralą transsyberyjską (Transsib). W szczególności rozpoczęło działalność wspólne przedsiębiorstwo kolei rosyjskich z kolejami niemieckimi oraz czterostronna spółka z udziałem kolei rosyjskich, bia-

<sup>5</sup> Международные железнодорожные транспортные коридоры (МТК) ОСЖД, Бюллетень ОСЖД, 2002, № 4-5.

<sup>6</sup> В. Башкин, Трансб обретает второе дыхание, Транспорт России, 2003, № 29.

łoruskich, polskich i niemieckich dla sprawnej obsługi przewozów Zachód – Wschód. Wielki potencjał przemieszczania ładunków prezentuje projekt możliwości przewozu kontenerów wielkich pociągami z Chin do Europy, zademonstrowany w 2008 roku na trasie Pekin – Hamburg. Przewóz został zorganizowany przy udziale kolei Chin, Mongolii, Rosji, Białorusi, Polski i Niemiec. W tym też czasie spółka RZD wspólnie z kolejami niemieckimi DB AG przystąpiła bezpośrednio do opracowania projektów w zakresie działalności logistycznej, to jest do utworzenia terminala w miejscowości Białe Rast (obwód moskiewski) oraz przygotowania wysokokwalifikowanych kadr pracowników w Centrum Logistyki Międzynarodowej przy Uniwersytecie Państwowym w St. Petersburgu. Osiągnięte porozumienia sprzyjają optymalizacji procesu przewozowego i zwiększeniu wolumenu towarów przewożonych w relacjach Zachód – Wschód, w tym również przewozów euroazjatyckich. Dalszemu usprawnieniu tych przewozów sprzyja stosowanie nowego, ujednoliconego międzynarodowego listu przewozowego CIM/SMGS, umożliwiającego wykonywanie przewozu różnych towarów bez sporządzania kolejnego dokumentu przewozowego, na przykład SMGS, na drodze przewozu w kierunku do Rosji. List ten zamierzają przyjąć również koleje mongolskie, kazachskie i chińskie. W 2008 roku nowy wzór listu przewozowego dla przewozów Zachód – Wschód był sporządzony dla ponad 8 000 przesyłek z Niemiec do Rosji.

W najbliższych latach, do 2012 roku, spółka RZD zamierza na magistrali Transsib zwiększyć średnią prędkość pociągów do 58,3 km/h i skrócić czas przewozu do 7 dni oraz osiągnąć wielkość przewozu 1,3 mln kontenerów wielkich rocznie, czyli znacznie więcej niż jest przewożonych obecnie. Transport kolejowy nie będzie w stanie konkurować z transportem morskim wysokością ceny przewozu, ale może konkurować również istotnym czynnikiem procesu transportowego – czasem przewozu oraz poziomem ryzyka podczas przewozu<sup>7</sup>. Natomiast zależność czasu przewozu tranzytowego kontenerów względem indeksu cenowego poszczególnych rodzajów transportu, także kombinowanego lotniczo – morskigo w relacjach przewozowych Chiny – kraje Europy, przedstawia tabela 1. Dane w niej zamieszczone wskazują na odwrotność tych czynników, a mianowicie – im dłuższy czas przewozu, tym niższa jest cena przewozu i odwrotnie.

Tab. 1. Przewozy Chiny – Europa według rodzaju transportu.

| Rodzaj transportu | Indeks cenowy | Czas przewozu (dni) |
|-------------------|---------------|---------------------|
| Morski            | 1             | 30                  |
| Kolejowy          | 5             | 18                  |
| Lotniczy/morski   | 7             | 15                  |
| Lotniczy          | 11            | 3                   |

Źródło: D. Briginshaw, *RZD aims to halve Trans-Siberia transit time*, „International Railway Journal” 2009, nr 7, s. 25.

Obecnie różnica w cenie przewozu pomiędzy wysłaniem kontenera z Chin do Europy transportem morskim a kolejowym wynosi 1 400 USD. Według badań rynkowych, jeżeli czas transportu kolejną zostanie skrócony do 7 dni, a różnica w cenie zmniejszy się do 1 000 USD, wtedy załadowca będzie gotów zapłacić dodatkowo w zamian za krótszy czas przewozu<sup>8</sup>.

W ostatnich latach zostały również stworzone warunki polityczne dla praktycznej realizacji projektu przywrócenia przewozów na

magistrali transkoreańskiej. W tym celu w 2008 roku w Korei Północnej utworzone zostało przedsiębiorstwo dla rekonstrukcji odcinka linii Chasan (stacja graniczna RZD z kolejami koreańskimi) – Radżin (54 km), budowy terminala kontenerowego w porcie Radżin w celu dalszego użytkowania tej infrastruktury przy organizacji przewozów tranzytowych w kierunku magistrali transsyberyjskiej. Spółka RZD zawarła również ważne porozumienie o poszerzeniu współpracy z Koleją Ułan-Batorską (Mongolia). Realizacji tego porozumienia sprzyjać będzie szybka decyzja przekazania w zarząd powierniczy spółki RZD przypadającego Federacji Rosyjskiej 50% pakietu akcji rosyjsko – mongolskiej spółki Kolei Ułan-Batorskiej. W perspektywie, przewozy przez Mongolię mogą stać się częścią korytarza tranzytowego dla dostaw ładunków kontenerowych z Chin do Europy i w kierunku odwrotnym. Według oceny ekspertów, poziom obrotu towarowego między krajami Azji, Pacyfiku oraz Europy stanowi około 600 mld USD, a istotną część tego potoku ładunków może być przewożona przez obszar Mongolii. Koleje rosyjskie uaktywniły też współpracę z nadawcami towarów i spedytorami w Japonii i w Korei Południowej w celu pozyskania dalszych ładunków do przewozu magistralą transsyberyjską.

Spółka RZD przewiduje również dalszy rozwój międzynarodowego korytarza transportowego „Północ-Południe” dla zapewnienia sprawnego przewozu ładunków tranzytowych w relacjach euroazjatyckich w kierunku Indii przez porty Zatoki Perskiej. W celu zwiększenia efektywności handlowej tej trasy przewozowej, wspólnie z partnerami w Azerbejdżanie i Iranie, koleje rosyjskie podejmują działania w zakresie usprawnienia bezpośredniego, lądowego połączenia wzdłuż zachodniego brzegu Morza Kaspijskiego wraz z budową nowej linii kolejowej z Azerbejdżanu, ze stacji końcowej Astara, przez Rasht do Qazvin w Iranie. Korytarz ten znacząco skraca – w porównaniu z trasą morską przez Kanał Sueski – drogę i czas przewozu ładunków z Indii i z rejonu Azji Południowo – Wschodniej do Rosji i innych krajów europejskich oraz umożliwia wywóz ropy naftowej i jej przetworów z Morza Kaspijskiego. Rozwój infrastruktury tego korytarza jest realizowany na podstawie międzyrządowej umowy o międzynarodowym korytarzu transportowym „Północ – Południe”, podpisanej przez ministrów transportu Federacji Rosyjskiej, Islamskiej Republiki Iranu i Republiki Indii 12 września 2000 roku na euroazjatyckiej konferencji transportowej. Umowa ta jest otwarta również dla innych krajów, które zamierzają rozwijać przewozy w korytarzu „Północ – Południe”.

W 2008 roku na podstawie dogłębnej analizy projektu budowy linii szerokotorowej 1520 mm od słowackiego miasta Koszyce do Bratysławy i dalej do Wiednia wyciągnięto wnioski, dotyczące jej potencjalnej realizacji oraz rentowności dla zainteresowanych kolei. Przy tym, dla zwiększenia tranzytowego potoku ładunków w tej relacji i rozwijania części dochodowej projektu przyjęto decyzję o rozbudowie nowej dla spółki RZD trasy kontenerowej w ramach 5 korytarza transportowego z portów krajów położonych na północnym wybrzeżu Adriatyku przez Europę Wschodnią oraz wynajęciu w tym celu na długi okres terminala przeładunkowego we Wschodniej Słowacji.

Mimo złożonej sytuacji ekonomicznej w 2009 roku, spółka RZD zapewnia nadal kontynuowanie zaspokajania popytu gospodarki na przewozy kolejowe, zwiększanie efektywności działalności przewozowej i jakości usług, a także pogłębianie procesu integracji w euroazjatycki system transportu kolejowego.

<sup>7</sup> D. Briginshaw, *RZD aims to halve Trans-Siberia transit time*, „International Railway Journal” 2009, nr 7, s. 24-25.

<sup>8</sup> Ibidem, s. 24.