



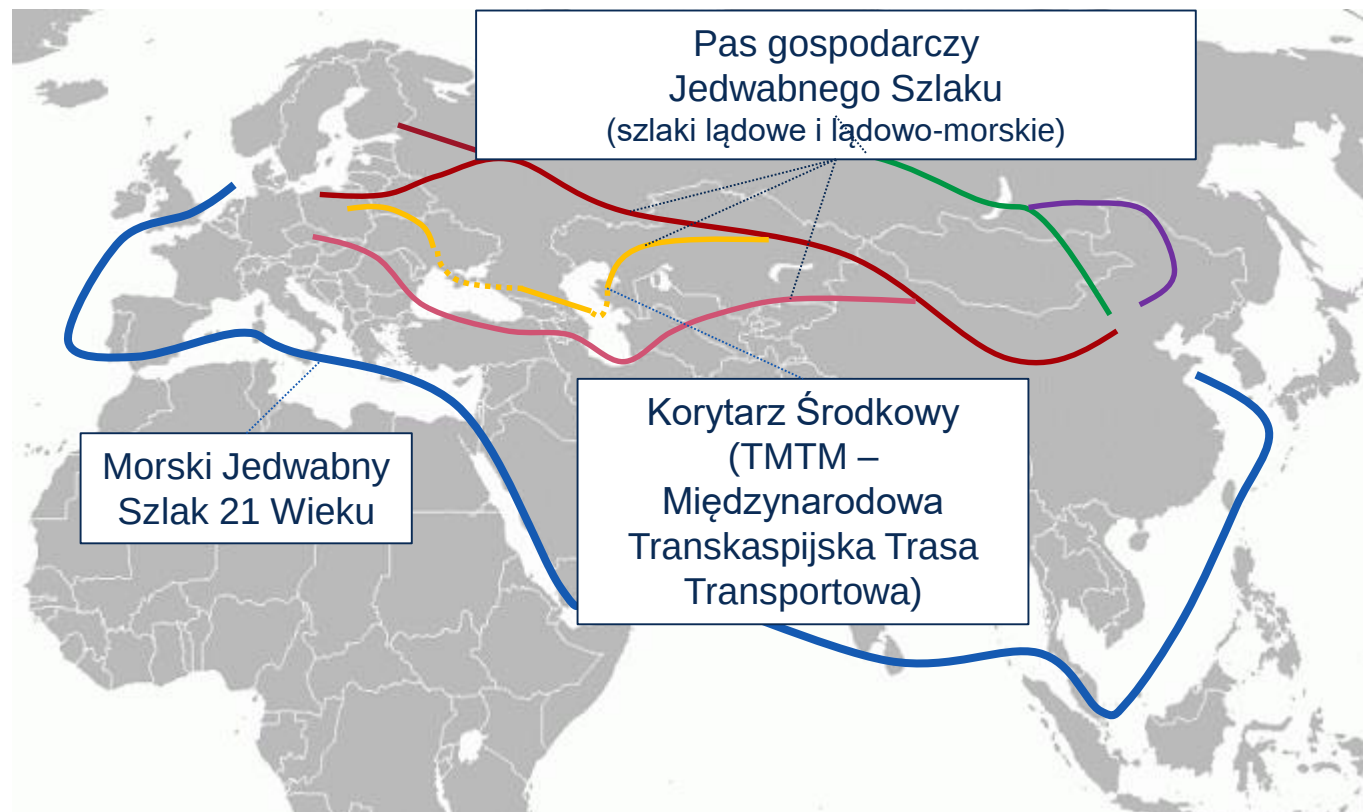
Przejścia graniczne na wschodzie Polski a inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku

dr Mirosław Antonowicz

Konferencja „Forum Kolejowe –1435/1520”
Warszawa, 3 października 2019 r.



► Chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku (BRI – Belt & Route Initiative)

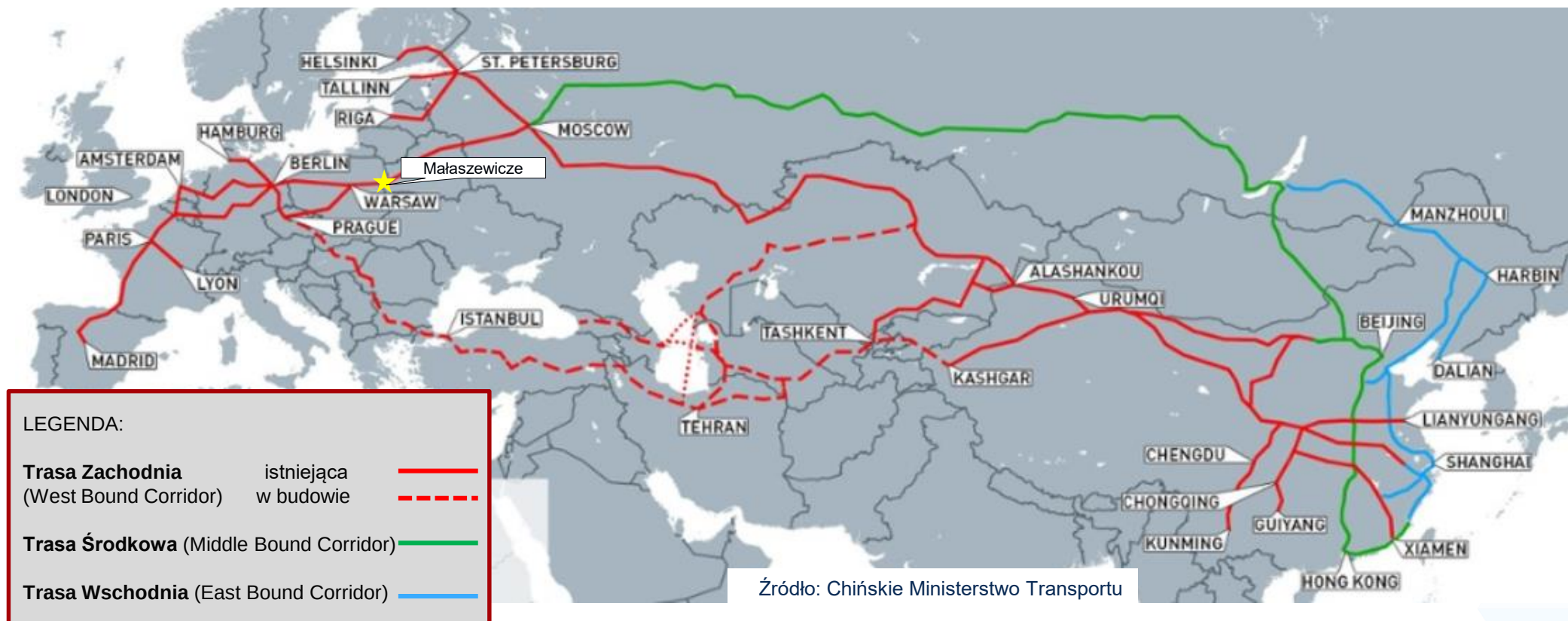


- **Chińska Inicjatywa Pasa i Szlaku (BRI)** należy do najważniejszych strategii rozwoju przyjętych przez chińskie władze. Inicjatywa wspiera zacieśnianie współpracy gospodarczej pomiędzy krajami wzdłuż głównych szlaków transportowych łączących Chiny z Europą.
- **BRI** zakłada wspieranie inwestycji infrastrukturalnych wzdłuż wielu tras pomiędzy Chinami a Europą, o ile są one obecnie ważne lub zostały uznane za perspektywiczne.
- **Pas (*Belt*)** rozumiany jest jako obszar obejmujący trasy kolejowe i samochodowe, często nazywany **pasem gospodarczym Jedwabnego Szlaku**, natomiast słowo **droga** odnosi się do tras morskich, zwłaszcza **Trasy Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI Wieku** (21st Century Maritime Silk Road).

► Trasy kolejowego Jedwabnego Szlaku, których rozwój wspierają Chiny



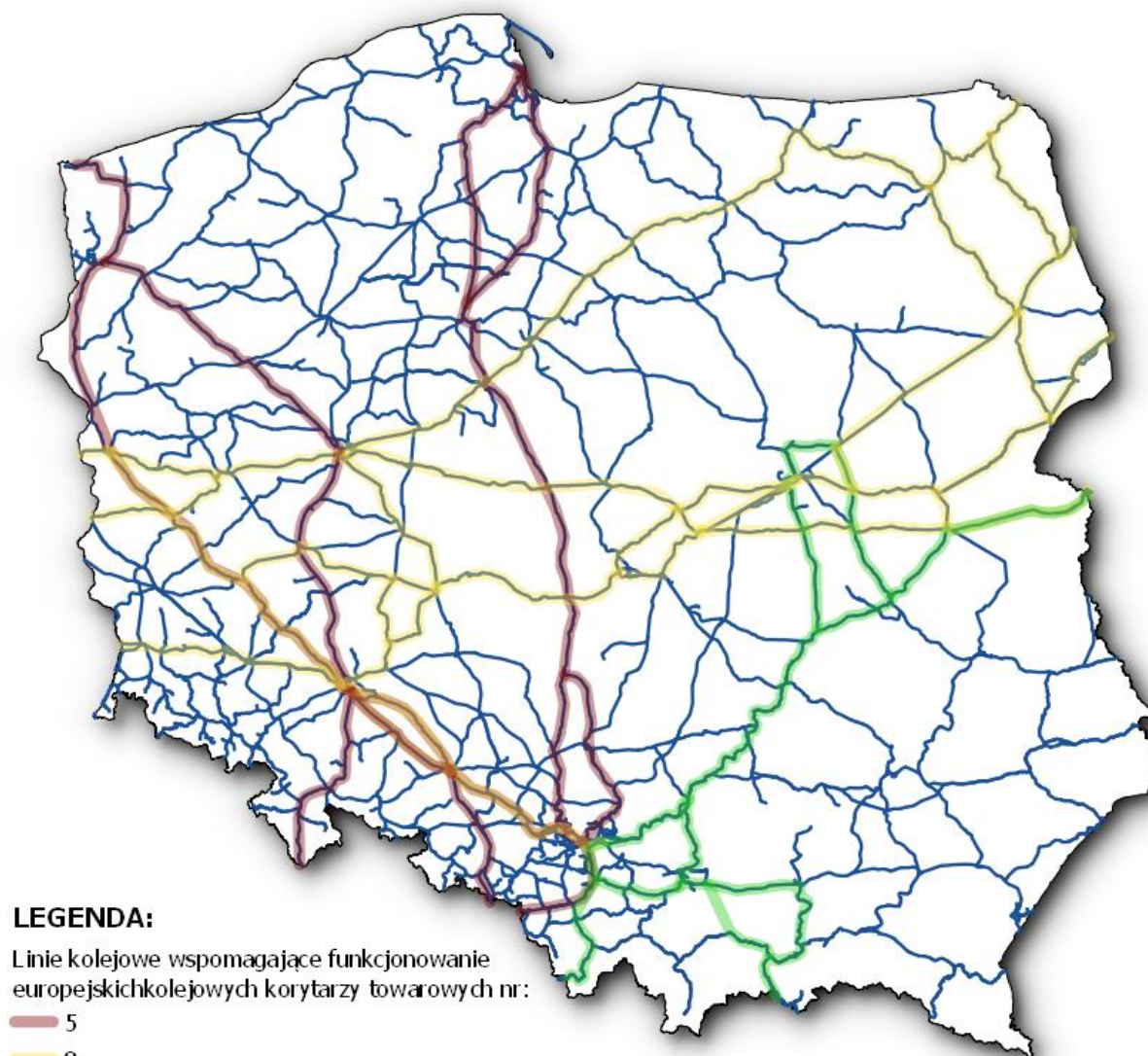
Chińska strategia rozwoju transportu zakłada, że w 2020 nadal ponad 80% frachtu kolejowego w relacjach pomiędzy Chinami a Unią Europejską przejeżdżać będzie przez polsko-białoruską granicę, co sprawia, że musi zostać rozbudowana kolejowa infrastruktura logistyczna oraz przebudowane układy torowe w przynajmniej paru miejscach styku torów 1435mm i 1520mm, a zwłaszcza w rejonie Małaszewicze.



72% z wynoszącej w 2016 roku **280 mln USD wartości dodanej** powstałej na terenie Unii Europejskiej dzięki funkcjonowaniu połączeń kolejowych w relacjach z Chinami to korzyści powiązane z **cleniem** towarów, kolejne **17%** łączy się z **usługami logistycznymi** świadczonymi w celu dystrybucji produktów chińskich, natomiast **jedynie 5% wytworzono w wyniku udostępniania taboru i linii kolejowych^a**. Wniosek: zasadne jest dofinansowywanie polskimi środkami publicznymi przedsięwzięć usprawniających główną trasę kolejowego jedwabnego szlaku, ponieważ przekierowanie ładunków z tras przez przejścia polsko-białoruskie spowodowałoby duże straty przychodów z cła.

^a Jakub Jakóbski, Konrad Popławski, Marcin Kaczmarek, *Kolejowy jedwabny szlak. Połączenia kolejowe UE-Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*. Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, Warszawa, luty 2018, s.8.

► Kolejowe korytarze towarowe przebiegające przez Polskę



LEGENDA:

Linie kolejowe wspomagające funkcjonowanie europejskich kolejowych korytarzy towarowych nr:

- 5
- 8
- 11
- Linie kolejowe

- Przez Polskę przebiegają główne kolejowe szlaki tranzytowe łączące Unię Europejską z krajami WNP i Dalekim Wschodem.
- 4 paneuropejskie korytarze transportowe (TINA) – o numerach I, II, III i VI - przebiegają przez Polskę. Spośród unijnych kolejowych korytarzy towarowych RFC (sformalizowanych zapisami w prawie UE) przez Polskę przechodzą ***RFC 5 Bałtyk- Adriatyk***, ***RFC 8 Morze Północne–Bałtyk*** oraz ***RFC 11 zwany Bursztynowym***.
- Korytarze ***RFC 8*** i ***RFC 11*** należy postrzegać jako **rozszerzenie** kolejowego jedwabnego szlaku **w kierunku krajów na południe od Polski** oraz w stronę **Skandynawii**.
- Od skali inwestycji infrastrukturalnych silnie zależy w jakim stopniu ładunki w wymianie Chiny-UE będą transportowane przez Polskę.

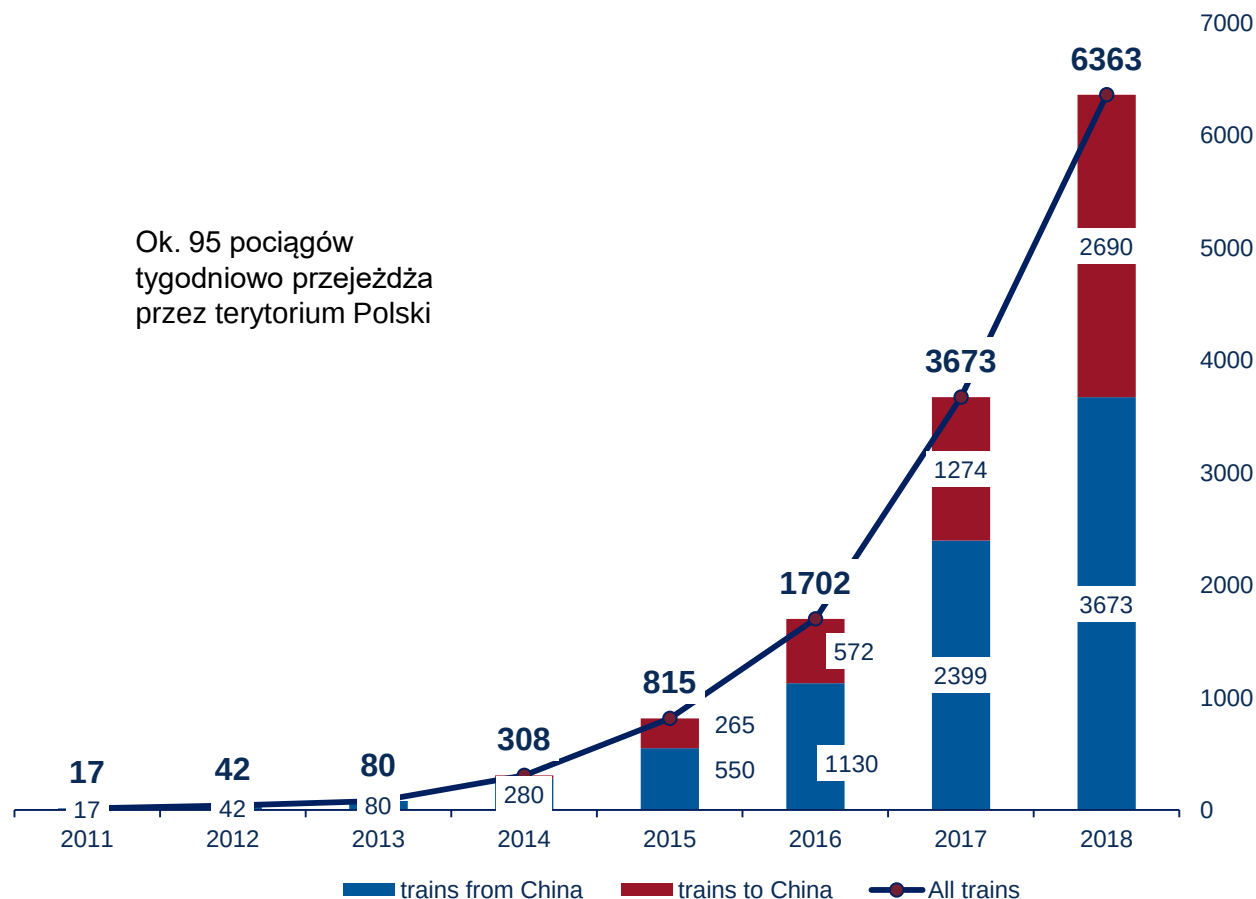
► Wolumen wymiany i trasy przewozów kolejowych Chiny – Unia Europejska

- W 2018 roku przetransportowano około **10 milionów** pojemnościowych jednostek kontenerowych **TEU** w wymianie pomiędzy Chinami a Unią Europejską, z czego około **3%** kolejowym Jedwabnym Szlakiem.
- Około 80% kontenerów jest przewożona trasą określaną przez stronę chińską jako Zachodnia, tj. biegnącą z Chin przez Kazachstan, Rosję w kierunku krajów UE. Prawie cała reszta przesyłana jest z wykorzystaniem Magistrali Transsyberyjskiej - trasą Środkową (przez Mongolię i Rosję) i trasą Wschodnią (przez granicę chińsko-rosyjską). W 2018 roku około **80% przechodzących przez Rosję kontenerów w tranzycie lądowym pomiędzy Chinami i krajami UE** przejechało także przez Polskę.
- Zdecydowana większość chińskich towarów transportowanych lądem do UE przeładowywana jest pomiędzy torami szerokim i normalnym na terminalach w rejonie przeładunkowym Małaszewicze, usytuowanym przy polsko-białoruskich przejściu granicznym Terespol-Brześć. Z powodu utrzymującego się konfliktu ukraińsko-rosyjskiego możliwości wykorzystywania tras przechodzących przez Ukrainę na potrzeby obsługi wymiany Chiny -UE są obecnie niewielkie.
- Obecnie, przy wsparciu chińskim, rozwijane są omijające Rosję trasy południowe (aktualnie mające jedynie strategiczne znaczenie – środek nacisku na Rosję), w tym potencjalnie istotna dla Polski lądowo-morska Międzynarodowa Transkaspijska Trasa Transportowa (TMTM), znana też jako Korytarz Środkowy (Middle Corridor), której jedną z zachodnich odnóg jest linia PKP LHS zakończona wysoceprzepustowym Euroterminalem w Sławkowie.

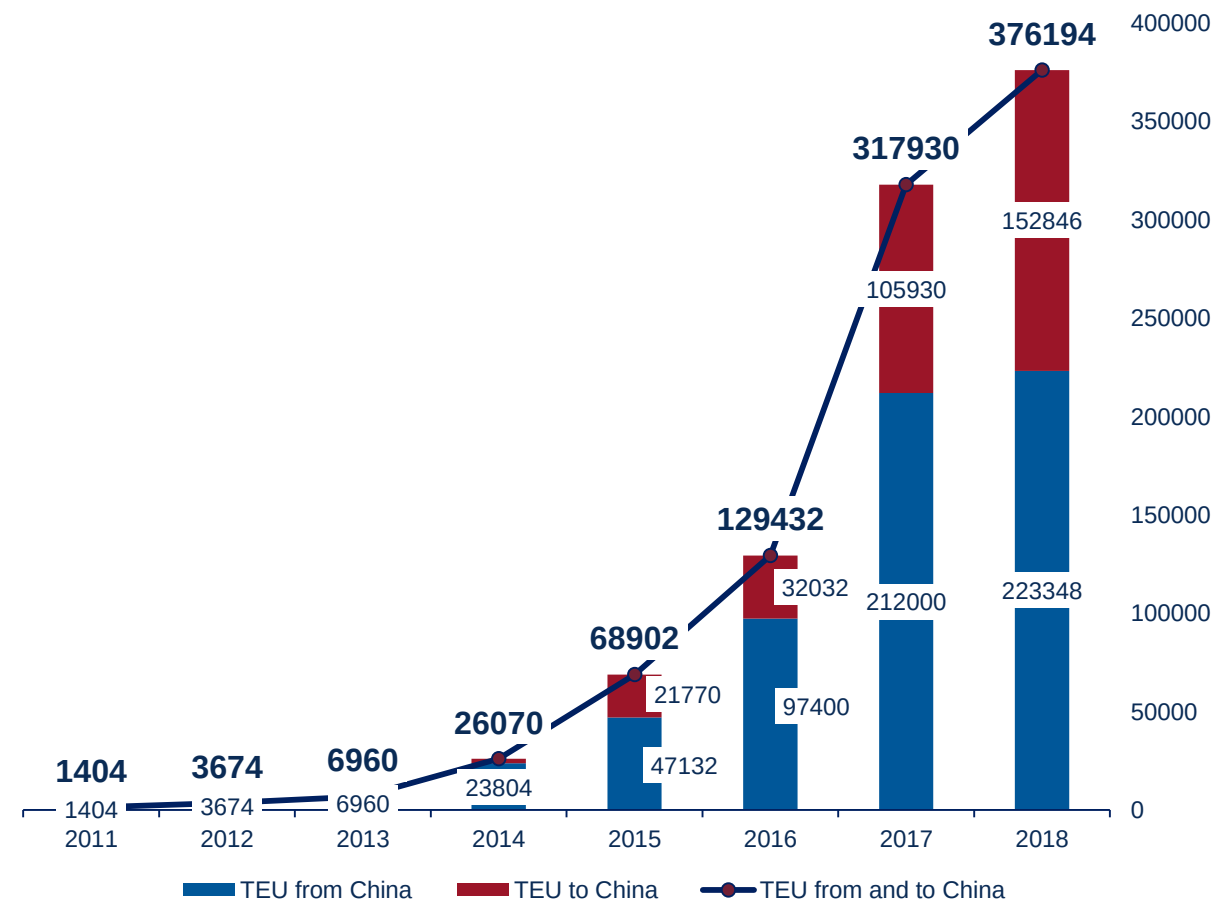
► Liczba pociągów i wolumen ładunków na trasach Jedwabnego Szlaku



Liczba pociągów kontenerowych na Jedwabnym Szlaku



Wolumen ładunków przewiezionych po kolejowym Jedwabnym Szlaku w jednostkach TEU



Źródła: dane 2011-2017: China Railway Container Transport Co. Ltd. za: Vinokurov, Lobyrev, Tikhomirov, Tsukarev, Silk Road Transport Corridors: Assessment of Trans-EAEU Freight Traffic Groth Potential, Euroazjatycki Bank Rozwoju, 12.04.2018, s. 41; prognoza 2018: Zhao Jun, szef China Railway Corporation, http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/26/c_136852817.htm

dane 2018: Xinhua, opublikowano 19.01.2019, za: „China Daily”, <http://www.chinadaily.com.cn/a/201901/19/WS5c42cf07a3106c65c34e5661.html> (pociągi ogółem);

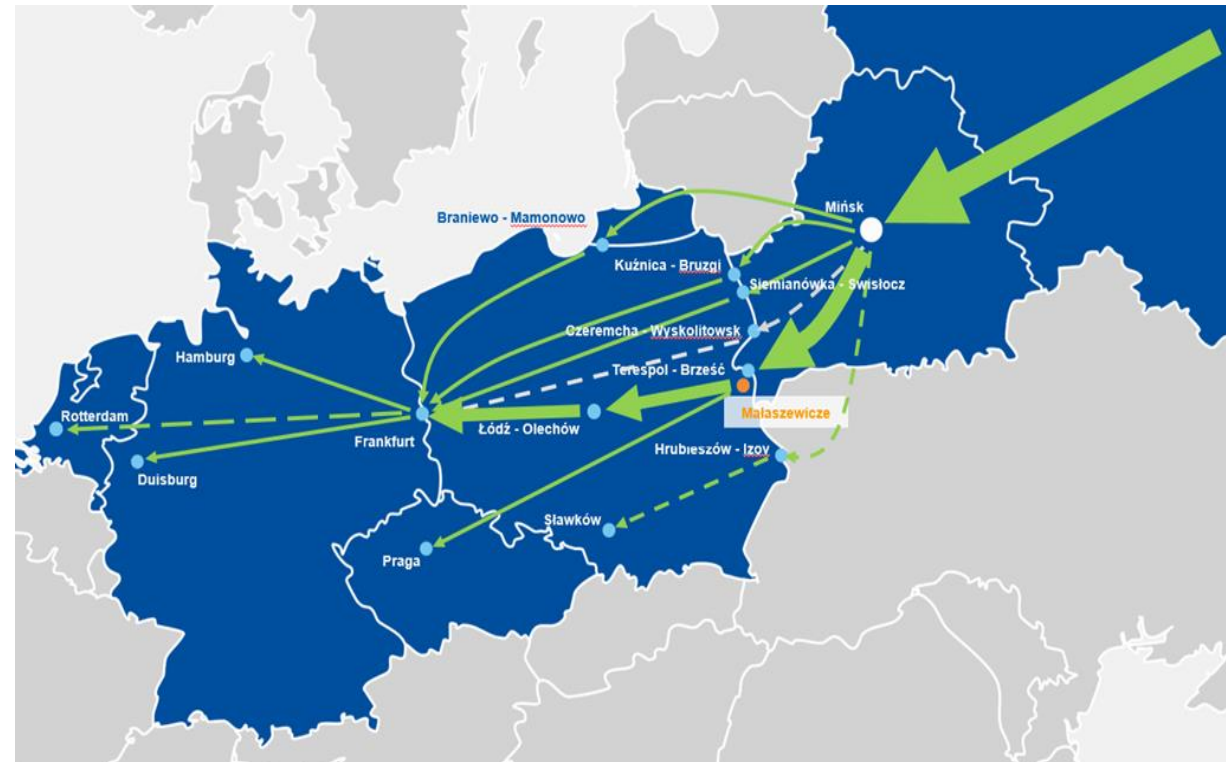
<https://en.imsilkroad.com/facility%20connectivit/p/127398.html>, za Xinhua 25.01.2019 (pociągi do Chin w 2018r. i liczba aktywnych tras);

prezes UTLC-ERA, za: Nazira Kozhanova, 24.05.2019, „Astana Times”, <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/china-europe-railroad-shipment-route-through-kazakhstan-russia-belarus-exceeds-expectations-in-2019-says-utlc-era-president/>

► Polskie trasy kolejowe umożliwiające tranzyt przesyłek w relacjach Chiny - UE



- Ze względu na położenie Polski i ukształtowanie terenu, przez przechodzące przez Polskę kolejowe trasy tranzytowe wschód-zachód, powinna przechodzić większość lądowej wymiany towarowej Chiny - UE.
- Wg ogólnoświatowej organizacji kolejowej UIC do 2027 roku rejon Brześcia pozostanie bramą dla większości kolejowych przewozów kontenerowych pomiędzy UE a Wschodem.
- Przechodzący przez Małaszewicze **potok ładunków** tranzytowych w relacjach UE - Wschód **można** w dużej mierze **przekierować na inne przejścia graniczne z Białorusią lub na linię LHS** tranzytem przez Ukrainę.
- Główną kolejową bramą dla kontenerowego frachtu lądowego pomiędzy Unią Europejską a Wschodem jest rejon przeładunkowy **Małaszewicze** (obsługuje około **93%** kolejowej wymiany pomiędzy Polską a Wschodem). Niedociążonymi przejściami z Białorusią są Kuźnica-Bruzgi, Braniewo-Mamonowo i Siemianówka-Świsłocz (3% ogółu ładunków).

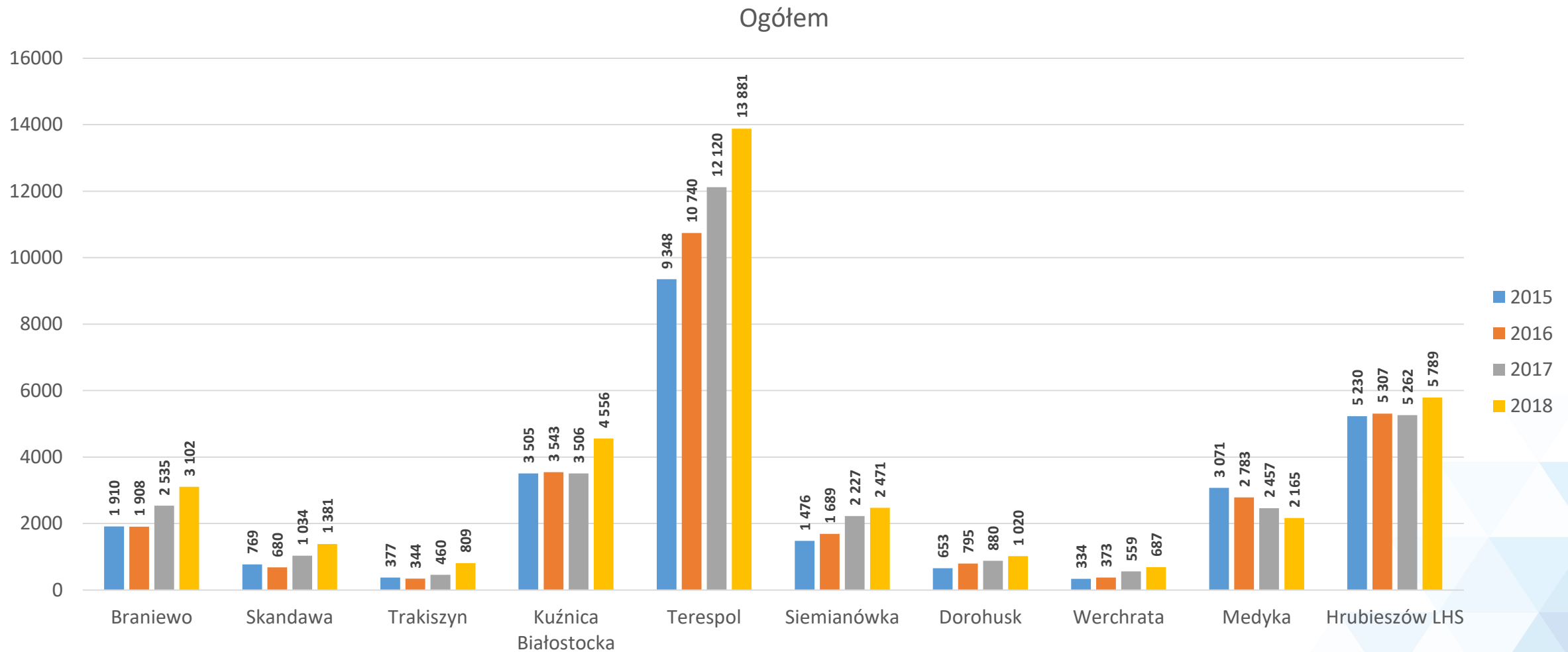


► Inwestycje infrastrukturalne wspierające przewozy po Jedwabnym Szlaku

- Inwestycje infrastrukturalne poprawiające funkcjonowanie polskiego fragmentu kolejowego Jedwabnego Szlaku polegają na **modernizowaniu linii kolejowych oraz tworzeniu lub modernizowaniu istotnych dla kolei obiektów logistycznej infrastruktury usługowej, w tym: terminali multimodalnych, centrów logistycznych i magazynów.**
- Celem powyższych inwestycji infrastrukturalnych jest skrócenie średniego czasu tranzytu ładunków przez Polskę oraz zwiększenie roli Polski w rozgrupowywaniu i grupowaniu ładunków transportowanych koleją pomiędzy Chinami a UE. Najpilniejszymi zadaniami są: **modernizacja infrastruktury kolejowej w przygranicznych rejonach styku torów 1435 mm i 1520 mm oraz udrożnienie przejść granicznych w rejonach styku torów 1435 mm i 1520 mm.**



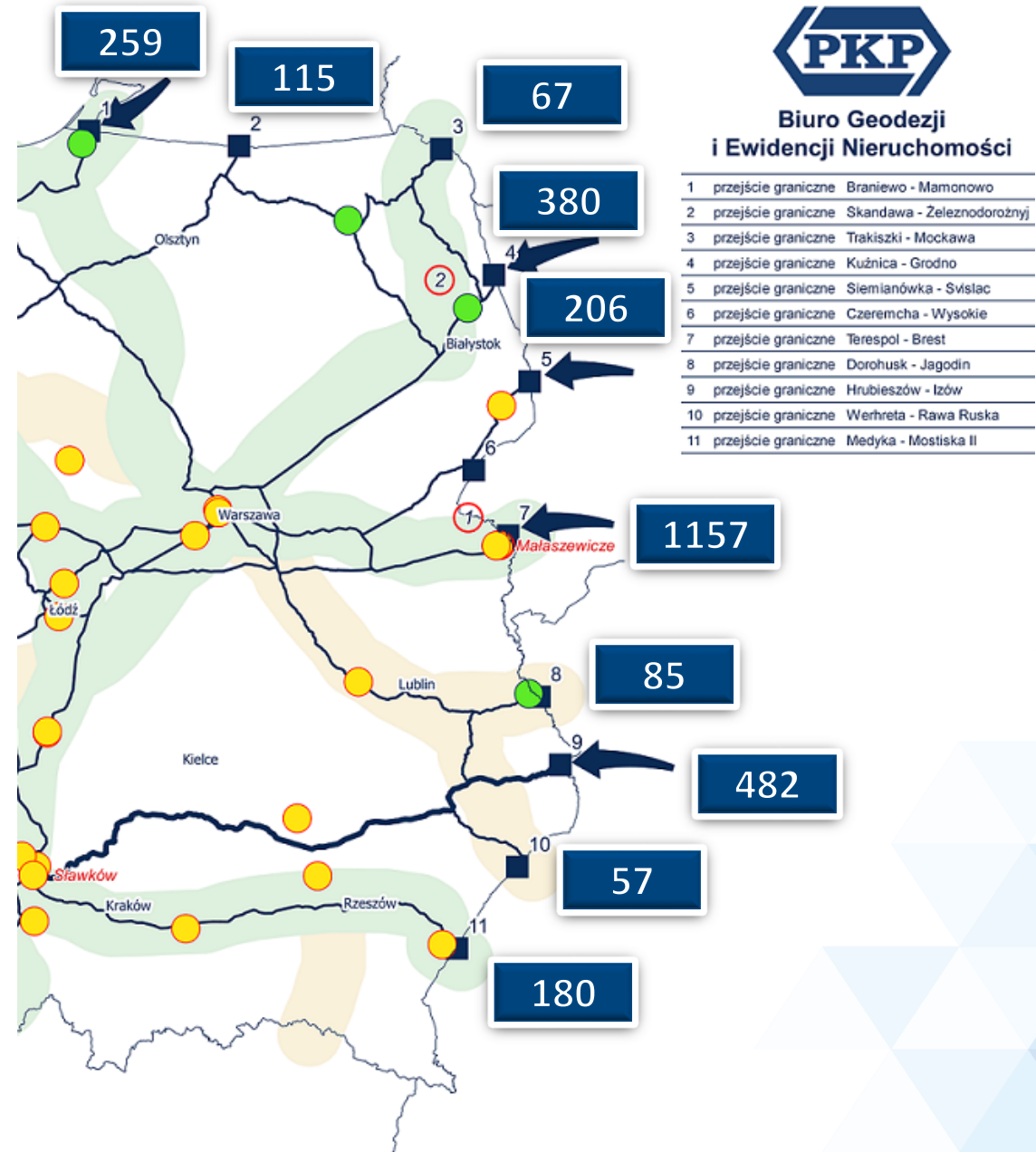
► Przejścia graniczne – ilości pociągów rocznie w obie strony



► RUCH KOLEJOWY NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH (LICZBA POCIĄGÓW TOWAROWYCH)



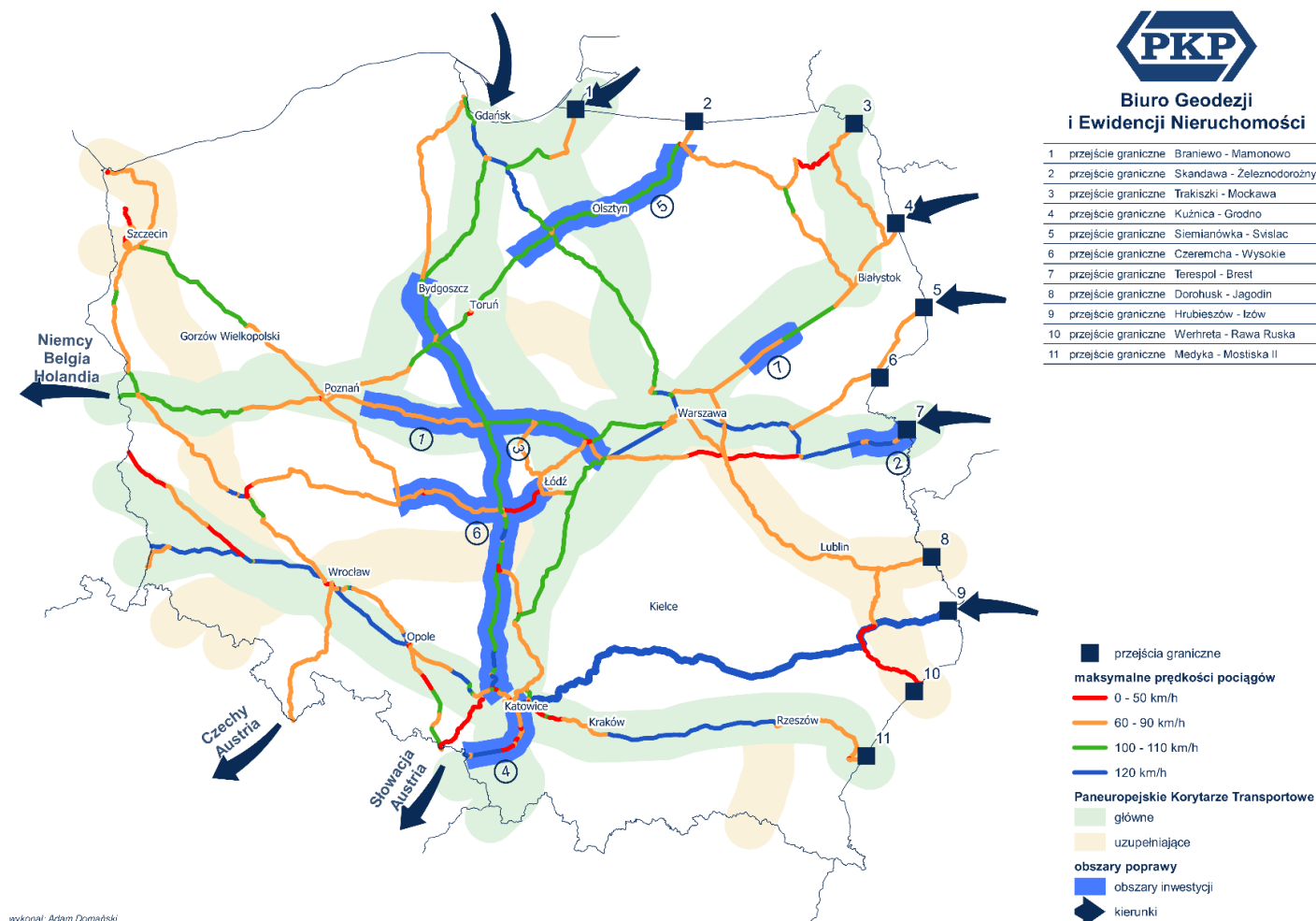
- Kluczowym przejściem na wchodzie są Terespol oraz Hrubieszów i Kuźnica.
- Przez Małaszewicze zwane bramą do Europy przejechało 13 881 pociągów w 2018 (czyli o 14% więcej niż w 2017).
- Średnio miesięcznie przez przejście Terespol -Brześć przejeżdża w obie strony 1157 pociągów.
- Z kolei LHS Hrubieszów to drugie pod względem ilości pociągów przejście w Polsce gdzie 5.789 pociągów odnotowano w 2018 (czyli wzrost o 10%).
- Potencjał mają także przejścia Dorohusk -Jagodin, Kuźnica-Grodno i Siemianówka -Świsłocz.



► INFRASTRUKTURA KOLEJOWA W REJONIE PRZEJŚĆ GRANICZNYCH



- W ramach Krajowego Programu Kolejowego PKP PLK realizuje projekt „Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego”, który dotyczy styku torów 1435 mm i 1520 mm.
- W celu poprawy infrastruktury w rejonie 9 przejść granicznych zaplanowano poniesienie w latach **2016 - 2023** nakładów inwestycyjnych w kwocie **245 mln zł**.
- Głównymi celami projektów jest podniesienie dopuszczalnych nacisków osi pojazdów kolejowych na tor do **25 ton** na torach 1520 mm oraz **zwiększenie dopuszczalnej długości przyjmowanych składów szerokotorowych do 1050 m**, tj. dostosowanie parametrów infrastruktury liniowej do standardów dla głównych linii w krajach WNP.



► Przejścia Terespol-Brześć i rejon przeładunkowy Małaszewicze

- Przepustowość styku torów 1435 mm i 1520 mm w rejonie przeładunkowym Małaszewicze ma krytyczne znaczenie dla sprawności całego Jedwabnego Szlaku, ponieważ obecnie aż 80% ładunków kolejowych w relacjach Chiny-UE przechodzi przez niego. W rejonie działa 17 terminali, z czego na czterech przeładowuje się kontenery.
- W ramach modernizacji planowana jest budowa **dodatkowego układu torów 1520 mm oraz mostu na rzece Bug**. Powstać ma przy tym kilka torów 1520 mm umożliwiających **przyjmowanie** wjeżdżających do Polski **składów o długości do 1050 m** a dopuszczalne naciski osi pojazdów kolejowych na tor mają zostać podniesione do standardu właściwego kolejom na Wschodzie, tj. 25 t/oś.
- Zakłada się, że od 2026 r., w efekcie modernizacji, możliwe będzie **zwiększenie liczby pociągów** przyjmowanych (a potem odprawianych) na torach 1520 mm **z obecnych 14 do 25** w ciągu doby (z możliwością zwiększenia tej liczby do 50 pociągów przy dodatkowych nakładach inwestycyjnych, pod warunkiem zwiększenia przepustowości infrastruktury po stronie białoruskiej).
- W wyniku inwestycji planowanej do ukończenia w 2 kwartale 2021 r. roczna zdolność przeładunkowa należącego do PKP CARGO **Centrum Logistycznego Małaszewicze** powinna wzrosnąć o 23% tj. do 172 000 TEU.



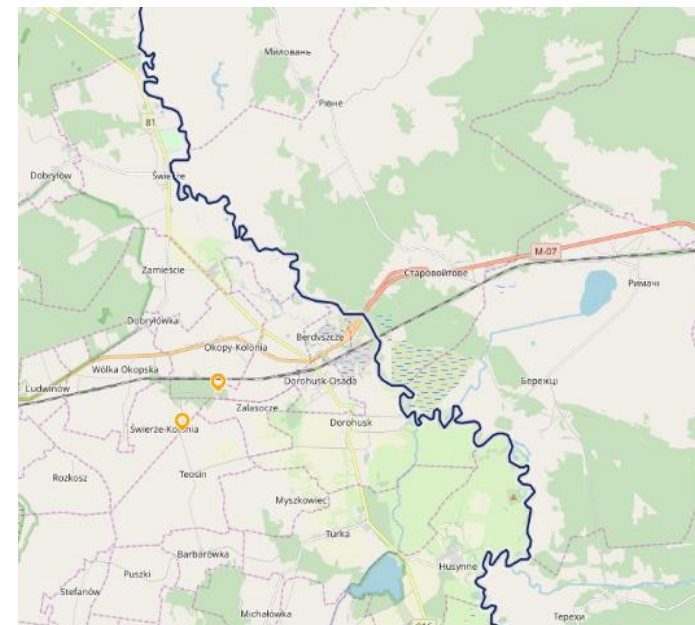
▶ Przejście Hrubieszów-Izov po torze szerokim (LHS)

- ▶ Możliwości linii LHS to **minimum 12 par pociągów na dobę**, a linia posiada 10 stacji, na których możliwe są przeładunki wszystkich rodzajów towarów.
- ▶ Niedaleko stacji Sławków LHS zlokalizowany jest Euroterminal Sławków, przystosowany do obsługi pociągów kontenerowych po szerokim i normalnym torze, którego zdolności przeładunkowe (300 tys. TEU rocznie) spokojnie w najbliższych latach sprostają zwiększonym przewozom towarowym.
- ▶ PKP LHS realizuje inwestycje, m.in. budowę nowoczesnych systemów (centrów) zdalnego sterowania ruchem kolejowym (tzw. LCS) oraz modernizację linii. Do 2025 r. spółka PKP LHS planuje przeznaczyć na inwestycje 800 mln zł, m.in. na wzrost **przepustowości linii do 16 par pociągów na dobę**.
- ▶ Wg szacunków PKP LHS (na bazie protokołów z Walnego Zgromadzenia Członków TMTM z 2018 r.), do 2020 roku możliwości korytarza TMTM w tranzycie są na poziomie **ok. 60 000 TEU rocznie** (to jest w przeliczeniu - około 1 pociąg dziennie do Chin i z powrotem).
- ▶ **LHS zakłada przewiezenie 20 000 TEU** na Trasie Południe-Zachód (z Azerbejdżanu) oraz 5 000 TEU korytarzem Transkaspjskim bezpośrednio z Chin.



► Przeście Dorohusk-Jagodzin

- Od granicy państwa do stacji granicznej w Dorohusku biegają 2 tory kolejowe o prześwitach: 1435 mm (tor normalny) i 1520 mm (tor szeroki).
- Obecnie są 4 tory o prześwicie 1520 mm i 7 o prześwicie 1435 mm, bocznicą z rampą do rozładunku towarów przychodzących oraz 2 perony przeznaczone do komunikacji kolejowej w krajowym i międzynarodowym ruchu pasażerskim, udostępnione do kontroli granicznej i celnej.
- Obecnie przepustowość to 85 pociągów miesięcznie.
- To kluczowe przeście w relacji Kijów - Warszawa.
- Planowane są inwestycje w rejonie przejścia: modernizacja na linii nr 7 Warszawa – Dorohusk (do 2020 r.) i linii szerokotorowej do Zawadówki koło Chełma oraz budowa terminalu multimodalnego w Chełmie lub Dorohusku.



▶ **Przejście Kuźnica Białostocka-Bruzgi (-Grodno)**

- ▶ Przejście graniczne Kuźnica Białostocka – Bruzgi znajduje się na dawnej linii magistralnej Warszawa – Sankt Petersburg, biegnącej m.in. przez Grodno i Wilno.
- ▶ Obecnie są dwa tory: zelektryfikowany normalny (1435 mm) oraz nieelektryfikowany szeroki (1520 mm).
- ▶ Obecna przepustowość to 380 pociągów miesięcznie.
- ▶ Planowane są inwestycje w rejonie przejścia i modernizacja całej linii szerokotorowej Kuźnica – Geniusze (nr 57). Tam też docelowo ma zostać wybudowany przez PKP Cargo terminal multimodalny umożliwiający obsługę przesyłek skonteneryzowanych.
- ▶ Znaczenie przejścia kolejowego w Kuźnicy rośnie ze względu na rozbudowę infrastruktury drogowej. Po stronie białoruskiej trwa budowa magistrali M6 z Mińska do Grodna. Natomiast po stronie polskiej trwa rozbudowa drogi S8 z Wrocławia do Białegostoku, a także modernizacja drogi krajowej nr 19 biegnącej do Kuźnicy, która w przyszłości zyska parametry drogi ekspresowej.

▶ Podsumowanie

- ▶ **Przewidywany jest wzrost obrotów w handlu pomiędzy Chinami a Unią Europejską** ponad poziom **843 miliardów euro** w perspektywie do 2030 roku (Infrastructure Economic Centre).
- ▶ Jednocześnie ilość przewozów towarowych z Chin do Europy cały czas rośnie **przynajmniej o 10% rocznie**.
- ▶ Studium dla Parlamentu Europejskiego (Steer Davies Gleave, 2018) wykazało, że w perspektywie do 2040 **około 2,5 mln TEU przewozu towarów mogłoby zostać przeniesione z transportu morskiego i 0,5 mln TEU z transportu lotniczego na kolej** dzięki poprawie jakości usług w obszarze transportu kolejowego, więc potencjał realizowanych inwestycji kolejowych bezpośrednio przekłada się na wolumen wymiany handlowej.
- ▶ **Spółki z Grupy PKP realizują aktywnie projekty modernizacji infrastruktury** tworząc potencjał dla obsługi transportu międzynarodowego, żeby **w perspektywie 2020-2023 umożliwić przejazd przez Polskę pociągów o długości 750 m z maksymalną prędkością 100 km/h**.
- ▶ **Przejścia na wschodniej granicy Polski są kluczem do większego przepływu potoków towarowych** oraz skrócenia czasu przewozu towarów przez terytorium Polski.
- ▶ Największe inwestycje są skupione w rejonie przejść granicznych na wschodzie Polski, gdzie w latach 2016-2023 **zostanie wydanych 245 mln zł**.



Dziękuję za uwagę!

