



**Renata Anisiewicz**  
Katedra Geografii  
Rozwoju Regionalnego  
Uniwersytet Gdański  
Al. Marszałka Piłsudskiego 46, 81-378 Gdynia  
geora@univ.gda.pl

Rola Geografii Społeczno-Ekonomicznej  
w Badaniach Regionalnych  
Nauki Geograficzne w Badaniach Regionalnych, tom II  
Kielce 2007

## **Transport kolejowy w Obwodzie Kaliningradzkim jako czynnik rozwoju współpracy transgranicznej**

### **Railway Transport in the Kaliningrad Oblast as a factor in the development of cross-border co-operation**

**Streszczenie:** Czynnikiem wpływającym na rozwój współpracy transgranicznej jest stan systemu transportowego. W zagrożonym peryferyzacją Obwodzie Kaliningradzkim - rosyjskiej enklawie oddzielonej od macierzystej części Rosji - szczególną rolę odgrywa transport kolejowy, zabezpieczający zapotrzebowanie społeczeństwa i gospodarki na niezbędne surowce i gotowe wyroby. Modernizacja sieci kolejowej jest czynnikiem mogącym wspierać współpracę transgraniczną między Obwodem a przygranicznymi regionami państw sąsiednich. W pracy omówiono zmiany w sieci kolejowej regionu, koncentrując się na przeobrażeniach, jakie zaszły w pierwszych latach XXI wieku.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, Obwód Kaliningradzki

**Key words:** railway transport, the Kaliningrad Oblast

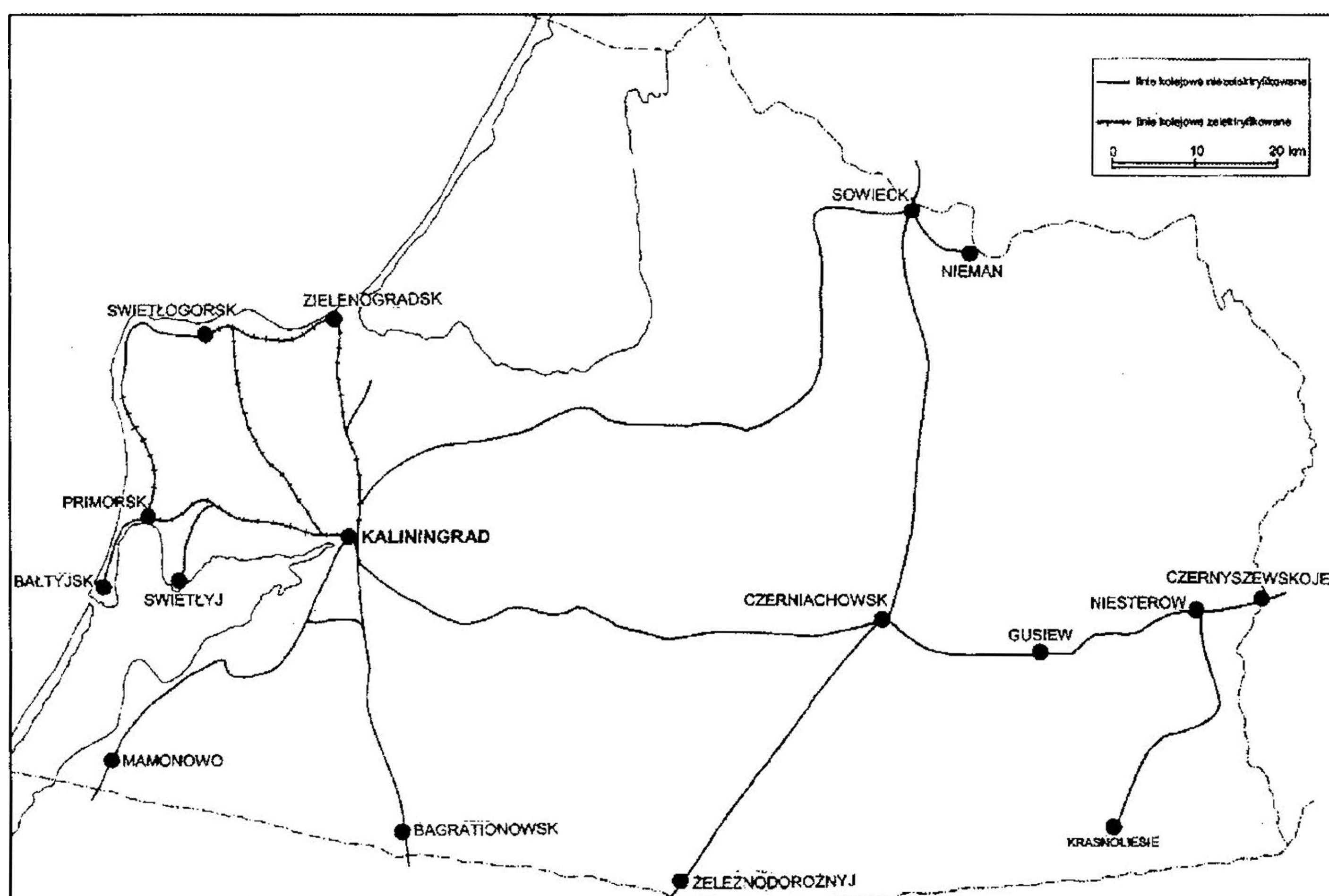
Czynnikiem istotnie wpływającym na rozwój współpracy transgranicznej jest stan systemu transportowego. W Rosji jego podstawę stanowi transport kolejowy, który przewozi około 80% wszystkich ładunków oraz 40% pasażerów (Pieriegud 2002). Szczególnie ważną rolę pełni on w Obwodzie Kaliningradzkim - rosyjskiej eksklawie i najbardziej na zachód wysuniętej części kraju. Terytorialne oddzielenie Obwodu od macierzystej części Rosji, przy braku większego, własnego przemysłu i zasobów surowców mineralnych, a także obecność jedyne rosyjskiego, niezamarzającego, bałtyckiego portu morskiego, decydują o dużym udziale kolei w zabezpieczeniu zapotrzebowania gospodarki i społeczeństwa eksklawy na niezbędne surowce i gotowe wyroby.

Sieć kolejowa na terytorium obecnego Obwodu powstała w drugiej połowie XIX wieku. W ramach budowy Królewskiej Kolei Wschodniej (Ostbahn) utworzono połączenie Berlina z Królewcem, przedłużone następnie do Eitkun (obecnie Czernyszewskoje). W dalszej kolejności zbudowano linie łączące: Królewiec przez Bartoszyce, Korsze z Ełkiem oraz Olsztyn przez Korsze, Insterburg (Czerniachowsk) z Tylżą (Sowieck). Sieć kolejową uzupełniły linie lokalne i wąskotorowe. Rezultatem tego była jej wysoka, wynosząca ponad 10 km na 100 km<sup>2</sup>, gęstość w Prusach Wschodnich przed 1945 r. Po zakończeniu II wojny światowej Rosjanie zdemontowali większość Unii kolejowych (około 700 km na obszarze obecnego Obwodu), uznając tak dużą gęstość sieci za zbyt wysoką w stosunku do norm obowiązujących w ZSRR (Maryański 1993). Kolej Obwodu włączono do Kolei Litewskiej SRR. W latach 1963 - 1992 funkcjonowała Nadbałtycka Dyrekcja Kolejowa (Pribaltijska Zeleznaja Doroga), a po jej rozwiązaniu powołano Kolej Kaliningradzką (Kaliningradskaja Zeleznaja Doroga), będącą częścią Kolei Rosyjskich (Rosijskie Żeleznyje Dorogi).

Obecnie długość Unii kolejowych w Obwodzie Kaliningradzkim wynosi 765 km, z czego około 100 km to Unie wewnętrzne (Palmowski 2002). Eksploatowanych jest 618 km torów (2002 r.). Większość linii została po II wojnie światowej przekuta przez Rosjan na Unie szerokotorowe (1520 mm). Główna magistrala szerokotorowa (Kaliningrad - Czerniachowsk - Niestierow - Czernyszewskoje) o długości 152 km, przebiega równoleżnikowo przez Obwód (Ryc. 1). Jej przedłużenie na południowy zachód od Kaliningradu, łączy stolicę Obwodu z Mamonowem i granicą z Polską (długość 50 km). Linia ta na odcinku Kaliningrad - Gołubiewo jest jednotorowa, zaś od Gołubiewa do Mamonowa - dwutorowa (tor szeroki i normalny - 1435 mm). Druga linia łącząca Kaliningrad z granicą polsko-rosyjską biegnie na południe do Bagrationowska. Na całej długości ma ona dwie szerokości toru (Butrym 2002). Obie linie łączy łącznica Gołubiewo - Dzierżynskaja. Na północny wschód od Kaliningradu wybiega 124-kilometrowa Unia do Sowiecka przy granicy z Litwą (dalej przez Szawle do Rygi, z odgałęzieniem do Kłajpedy). Do Sowiecka prowadzi również od południa szlak z Czerniachowska - ważnej stacji węzłowej na magistrali Kaliningrad - Czernyszewskoje. Od Czerniachowska Unia ta ma przedłużenie (45 km) na południowy zachód, do stacji Zeleznodorożnyj przy granicy polsko-rosyjskiej. Na tym odcinku wymienionej linii, od małej stacji Krasnowka w kierunku Polski biegną dwa tory - normalny i szeroki, z czego do ruchu pociągów wykorzystywany jest tylko ten drugi. Ku granicom Obwodu przebiega też linia łącząca leżący na wschodzie Niestierow, ze stacją Krasnoliesie w pobliżu Gołdapi w Polsce. Tory na 8-kilometrowym odcinku między Gołdapią a Krasnoliesiem zostały zdemontowane przez Rosjan, wskutek czego obecnie połączenie kolejowe tych stacji nie istnieje. Sieć Unii kolejowych Obwodu Kaliningradzkiego uzupełniają

ponadto linie poprowadzone z Kaliningradu w kierunku zachodnim (do Bałtyjska - portu rosyjskiej floty wojennej i handlowej na Bałtyku - z odgałęzieniem do Bałtyjskiego Liesu przez Primorsk, z którego na północ wybiega nieprzejezdna linia do Swietłogorska) oraz północnym (zelektryfikowane w 1976 r. linie do nadbałtyckich kurortów: Swietłogorska i Zielenogradzka).

Obwód Kaliningradzki posiada 55 stacji kolejowych, z których na pięciu (Kaliningrad, Bagrationowsk, Czerniachowsk, Mamonowo, Zeleznodorożnyj) istnieją techniczne możliwości przeładunku z kolei europejskiej na rosyjską i odwrotnie (Palmowski 2002). Również pięć stacji to stacje graniczne, z czego trzy znajdują się na granicy z Polską (Mamonowo - Braniewo, Bagrationowsk-Głomno, Zeleznodorożnyj - Skandawa) i dwie z Litwą (Czernyszewskoje - Kibartaj, Sowieck - Panemune).



**Ryc. 1.** Sieć kolejowa Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej

*Źródło: opracowanie własne.*

Towarowe przewozy kolejowe pełnią istotną rolę w gospodarce Obwodu Kaliningradzkiego. Pociągi przewożą ponad 60% masy ładunków i wykonują blisko 70% pracy przewozowej całego transportu towarowego (Tabl. 1). Obsługują ponadto 80% tranzytu płynącego przez port kaliningradzki (drugi pod względem wielkości przeładunków rosyjski port na Bałtyku) i przejścia graniczne Obwodu (Palmowski 2002). Na przewozy kolejowe przypada 92% ładunków przewożonych tranzytem przez terytorium Litwy (*Obwód Kaliningradzki...*, 2005, s.71). Mniejsze znaczenie mają kolejowe przewozy pasażer-

skie, obsługujące mniej niż 10% przewozów osób ogółem, głównie w ruchu podmiejskim w okolicach Kaliningradu (Tabl. 1).

W strukturze towarów przewożonych przez Kolej Kaliningradzką na początku XXI wieku dominują ropa i produkty naftowe, stanowiące około 40% strumienia ładunków, transportowane przede wszystkim z macierzystej części Rosji do Obwodu. Główne ładunki wywożone z Obwodu to produkty spożywcze - konserwy, ryby, mięso (*Obwód Kaliningradzki 2005, s.72*).

**Tabl. 1.** Przewozy transportem kolejowym w Obwodzie Kaliningradzkim w latach 1990-2004

Lata	Długość eksploatowanych linii kolejowych w km	Przewozy towarowe				Przewozy pasażerskie			
		W tys. ton	% przewozów ogółem	W mln tkm	% pracy przewozowej transportu ogółem	W tys. osób	% przewozów osób ogółem	W mln pasażerów	% pracy przewozowej transportu ogółem
1990	.	19100	48,5	2662,0	55,2	28000	9,9	-	-
1997	572	8278	74,7	1190,0	39,2	7716	3,3	356,0	18,1
1998	570	7142	80,8	1080,0	40,9	6924	3,0	239,3	13,8
1999	640	7220	91,8	1085,0	41,3	6991	3,2	293,8	17,4
2000	639	1773 <sup>a</sup>	75,7	1158,0	45,3	8712	4,0	395,2	23,0
2001	618	1478	69,5	1395,5	51,5	7391	3,5	360,8	22,0
2002	618	1785	71,8	2241,8	65,4	6979	3,4	370,6	23,8
2003	.	2043	64,3	2700,4	68,6	6462	3,3	300,2	22,3
2004	.	2059	61,2	2890,7	69,3	6792	6,3	332,6	31,6

<sup>a</sup> Od 2000 r. zmieniono system obliczania przewozów ładunków transportem kolejowym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport i swiaż Kaliningradzkiej oblasti. Statisticheskij sbornik, 2003, oraz Kaliningradskaja oblast. Kratkij statisticheskij sbornik 2005, 2005.*

Największe natężenie ruchu występuje na magistralnej linii Kaliningrad - Czerniachowsk - Czernyszewskoje, na której prowadzone są przewozy towarowe oraz pasażerskie, min. ze stolicy Obwodu do Moskwy, St. Petersburga, Charkowa i Homla. Ruch towarowy odbywa się także na linii Kaliningrad -Sowieck. Pozostałe odcinki sieci, w tym Unie w kierunku południowym do Polski, wykorzystuje się w mniejszym stopniu, głównie do przewozów towarowych. Ruch pasażerski do Polski utrzymywany jest tylko na linii Kaliningrad - Mamonowo, po której od maja 1993 r. kursuje 1 para pociągów relacji Kaliningrad - Gdynia. Rocznie przewożą one około 36 tys. pasażerów, co

stanowi niecały 1% ogółu przekraczających granicę polską-rosyjską (Turystyka w 2005 r., 2006). Od grudnia 2003 r., po 5 latach przerwy, pociągi na tej trasie prowadzą bezpośrednie wagony do Berlina.

Wyraźna tendencja wzrostu wielkości towarowych przewozów kolejowych na początku XXI wieku wskazuje na umacnianie się roli tej gałęzi transportu w Obwodzie Kaliningradzkim. Sprzyjać jej będzie szczególne znaczenie eksklawy zarówno dla Rosji, jak i całego regionu Europy Bałtyckiej. Znaczenie to znalazło swoje odzwierciedlenie we włączeniu terytorium Obwodu w sieć paneuropejskich korytarzy transportowych. Przez eksklawę przebiega korytarz IA (Ryga - Kaliningrad - Warszawa) stanowiący odgałęzienie korytarza I (Helsinki - Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa). Korytarz IA (obejmuje m.in. linię kolejową Sowieck-Kaliningrad-Mamonowo) stanowi łącznik korytarza I z korytarzem VI (Gdańsk - Warszawa - Katowice - Zylina). Obszar Obwodu jest także połączony z korytarzem IX (Helsinki - St. Petersburg - Moskwa/Psków - Kijów - Kiszyniów - Bukareszt - Alexandropulis) przez odgałęzienie IXD (Kaliningrad - Kowno - Wilno - Mińsk - Kijów) obejmujące linię kolejową Kaliningrad - Czerniachowsk - Czernyszewskoje.

Znaczenie transportowe Obwodu Kaliningradzkiego dla Rosji znalazło wyraz w „Strategii Transportowej Federacji Rosyjskiej” (2003) oraz w Federalnym Programie Celowym „Rozwój Obwodu Kaliningradzkiego do 2010 roku” z 2002 r. (Naidenov 2003). Duży nacisk położono w nich na rozwijanie powiązań komunikacyjnych macierzystej części kraju i eksklawy, m.in. przez modernizację i rozbudowę portów morskich nad Bałtykiem oraz rozwijanie kolejowych i drogowych połączeń z portami (Romanowska 2005). Rozwój Kaliningradu jako dużego węzła transportu, umożliwi ekonomiczną, naukową i techniczną współpracę z innymi krajami, co w konsekwencji prowadzi do przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu oraz przeciwdziałania jego peryferyzacji. Służyć ma temu realizacja projektów modernizacji infrastruktury transportu, m.in. kolejowego.

W programie modernizacyjnym Kolei Kaliningradzkiej założono przede wszystkim zwiększenie przepustowości istniejącej sieci kolejowej (zwłaszcza na linii Kaliningrad - Czernyszewskoje) łączącej kompleks portowy eksklawy z granicą litewską, poprzez modernizację już istniejącej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem informatyzacji systemu oraz wdrażania nowych technologii przewozowych.

Do 2005 r. wykonano m.in. remont magistrali Kaliningrad - Czernyszewskoje (modernizacja torowiska, automatyzacja sterowania ruchem, remonty stacji Znamiensk, Gusiew i Niestierow oraz węzłowej Czerniachowsk), budowę 218-kilometrowej magistralnej linii łączności światłowodowej i jej połączenie z analogicznym systemem kolei litewskich (*Inwiesticjonnyje projekta...*, 2003). W Kaliningradzie utworzono jeden z siedmiu rosyjskich regionalnych centrów kontroli ruchu. W 2002 r. rozpoczęto budowę termi-

nalu granicznego w Czernyszewskoje, który pozwoli na zwiększenie liczby przyjmowanych pociągów z Litwy oraz połączy w jednym miejscu struktury celne i graniczne, od pracy których zależy przepustowość kompleksu transportowego całego regionu.

Prace modernizacyjne przeprowadzono także w okolicy portów morskich w Swietłym i Bałtyjsku oraz na Unii Kaliningrad - Mamonowo. Na tej Unii skrócono czas przejazdu pociągów od granicy polsko-rosyjskiej do stolicy Obwodu o około 30 minut. Wykonano ponadto, poprawiające jakość obsługi ruchu pasażerskiego, remonty dworców w Sowiecku oraz Jużnego i Siewiernego w Kaliningradzie.

Do 2010 r. planowane jest powstanie strategicznego połączenia Kaliningrad - Gusiew - Gołdap w Polsce, wybudowanie południowej linii okrężnej wokół stolicy Obwodu, dalsza modernizacja kolejnych odcinków sieci kolejowej z jej elektryfikacją (obecnie 14% Unii jest zelektryfikowanych), rozwój związanych z działalnością portów stacji: rozrządowej w Kaliningradzie oraz w Bałtyjsku.

Modernizacja transportu kolejowego w eksklawie kaliningradzkiej to ważny element poprawy efektywności systemu transportowego, od której w istotny sposób zależą możliwości współpracy transgranicznej w tej części Europy. Jednym z unikatowych czynników sprzyjających tej współpracy jest sieć kolejowa, składająca się oprócz Unii szerokotorowych ze 131 km linii normalnotorowych, łączących Obwód bezpośrednio z Polską i dalej z innymi krajami Europy. Działania mające na celu poprawienie przepustowości tej sieci wraz z wdrażaniem przewozów multimodalnych są szansą tworzenia nowych połączeń, zwłaszcza w korytarzach transportowych łączących rosyjską eksklawę z pozostałymi krajami regionu, rozwoju współpracy transgranicznej i tym samym wzrostu społeczno-gospodarczego tej części Europy.

## Literatura

- Butrym T., 2002 *Kolej w Obwodzie Kaliningradzkim*, Świat Kolei, nr 2, s. 26 - 29.
- Inwestycyjnyje projekta goda. Kaliningradskaja Doroga, 2003, Zeleznodorożnyj Transport*, nr 12, s. 24 - 26.
- Kaliningradskaja obłast 2005 *Kratkij statističeskij sbornik, 2005, Terńtorialnyj organ Federalnoj służby gosudarstwiennoj statistiki po Kaliningradskoj obłasti*, Kaliningrad.
- Obwód Kaliningradzki. Przegląd faktów, wydarzeń, opinii*, luty 2005, Biuletyn Towarzystwa Naukowego i Ośrodka Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, nr 2, Olsztyn.
- Maryański A., 1993 *Litwa Łotwa Estonia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, s. 104.

- Naidenov E., 2003 *Problemy Transeuropejskiego Korytarza Via Hanseatica i jego wpływ na gospodarkę Obwodu Kaliningradzkiego*, [w:] T. Parteka, W. Szydarowski (red.) *Strefa rozwoju Południowego Bałtyku w konkurencyjności regionów nadmorskich*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, s. 71 - 87.
- Palmowski T., 2002 *Kaliningrad jako bałtycki węzeł transportowy*, [w:] J. Wendt (red.) *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Wydawnictwo Carta Blanca, Szczecin, s. 50 - 56.
- Pieriegud J., 2002 *Zmiany strukturalne w transporcie kolejowym Rosji*, Rynek Kolejowy, nr 2/3, s. 32 - 34.
- Romanowska K., 2005 *Strategia Transportowa Federacji Rosyjskiej (omówienie)*, Przegląd Komunikacyjny, nr 9, s. 3 - 15.
- Transport i swiaż Kaliningradskoj obłasti*. Statisticeskij sbornik, 2003, Goskomstat Rossijskoj Federacji, Kaliningradskij obłastnoj komitet gosstatistiki, Kaliningrad.
- Turystyka w 2005 r.*, 2006, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

**Abstract:** The state of the transport system holds influence over the development of cross-border co-operation. In the Kaliningrad Oblast - a Russian enclave cut off from the rest of Russia and under threat of marginalization - railway transport plays a significant role, providing a local society and economy with essential raw materials and finished goods. The modernization of the railway network is a possible influencing factor on cross-border co-operation between the Oblast and the border regions of neighboring states. Under consideration are changes in the railway network, focusing on a metamorphosis similar to the one which occurred at the beginning of the XXI century.