

## KALININGRAD JAKO BAŁTYCKI WĘZŁ TRANSPORTOWY

Eksklawowe położenie spowodowało, że Obwód Kaliningradzki jest uzależniony od funkcjonowania powiązań komunikacyjnych. Najważniejsze z nich wiążą się ze sprawnym wykonywaniem przewozów przez transport morski, transport kolejowy i drogowy, lotniczy i żeglugę śródlądową.

Utrata portów w Tallinie, Rydze i Kłajpedzie po rozpadzie ZSRR spowodowała, że obsługa rosyjskich przewozów międzynarodowych na Bałtyku skoncentrowała się w trzech portach: St. Petersburgu, Kaliningradzie i Wyborgu.

Kaliningrad jest po Sankt Petersburgu drugim pod względem przeładunków rosyjskim portem morskim na Bałtyku. Charakteryzuje się tym, że nie zamarza nawet w czasie najbardziej surowych zim, dlatego dostępny jest dla żeglugi przez cały rok. Jego otwarcie dla żeglugi międzynarodowej nastąpiło dopiero w 1991 roku. Po odzyskaniu niepodległości przez Litwę w roku 1994 roku, port został odcięty od swojego naturalnego zaplecza, czyli Białorusi i Rosji. Odległość od najbliższego obwodu Rosji (pskowskiego) drogą kolejową wynosi 600 km, drogą morską od portu rosyjskiego w Sankt Petersburgu - 1100 km.

Port zlokalizowano w dolnym odcinku rzeki Pregoły, przy jej ujściu do Zalewu Kaliningradzkiego, w odległości 43 km od morza. Pierwszy od strony Bałtyku odcinek kanału żeglugowego o długości 4,2 km pogłębiony został do 10 m. Pozostała część kanału ma głębokość 9 m. Szerokość kanału wynosi od 50 do 90 m. Przy wejściu z morza do kanału usytuował się awanport Kaliningradu - Bałtyjsk, jedna z głównych baz floty wojennej Rosji na Bałtyku.

Kanał prowadzący do portu dostępny jest dla statków o maksymalnym zanurzeniu nieprzekraczającym 8,2 m. Długość przepływających statków ograniczona jest do 170 m (zbiorników do 140 m), a ich szerokość nie może przekroczyć 23 m. Maksymalna nośność statków może wynosić 24 tys. ton. Jednak w porcie ładuje się statki do 18 tys. ton. Pozostałą część ładunku dopełnia się na redzie Bałtyjska przeładunkami z barek.

Port w Kaliningradzie składa się z kilku niezależnych od siebie jednostek organizacyjnych. Najważniejsze z nich to morski port handlowy, port rybacki i port rzeczny. Pozostałe ważniejsze jednostki to bałtycka kompania przeładunkowa ropy, portowa baza przeładunków ropy i elewator. Porty rybackie zlokalizowano także nad otwartym morzem w Pioniersku i przy kanale żeglugowym w Swietłym. Oprócz istniejącej od dawna w Bałtyjsku bałtyckiej kompanii przeładunkowej ropy (BNK), przeładowującej rocznie 1,5 mln m<sup>3</sup> przetworów ropy naftowej, 9 listopada 2000 roku w Łzewsku - niewielkiej osadzie nad kanałem żeglugowym w pobliżu Swietłego - firma Łukoil-Kaliningradmorneft uruchomiła nowy terminal przeładunków naftowych o rocznej wydajności 690 tys. ton, w tym surowej ropy naftowej - 600 tys. ton. W nowym terminalu zbudowano zbiorniki (o pojemności 80 tys. ton) na ropę naftową i benzynę. Od strony lądu doprowadzono linię kolejową ze stanowiskami do przeładunku ropy. Terminal wyposażony został w stacje pomp, elektrownię spalinową, stację ochrony przeciwpożarowej oraz instalację do spalania odpadów ropopochodnych. Docelowa wydajność po ukończeniu całej inwestycji ma wynosić 1540 tys. ton rocznie.

**Morski port handlowy** zajmuje 80 ha (powierzchnia lądowa), posiada 3017 m nabrzeży z dwudziestoma dwoma uniwersalnymi stanowiskami do cumowania statków, w tym 3 do rozładunku zboża. Powierzchnia składowa (łącznie z magazynami o pow. 60 tys. m<sup>2</sup>) wynosi około 240 tys. m<sup>2</sup>, z czego 41 tys. m<sup>2</sup> zajmują wydzielone obszary dla środków transportu, maszyn itp. Plac składowy ładunków masowych pozwala na przechowywanie 100 tys. ton węgla, rudy, koksu itp. Magazyny do przechowywania papieru, celulozy i innych ładunków mają powierzchnię

40 tys. m<sup>2</sup>, a specjalne magazyny do przechowywania 4 tys. ton warzyw i owoców w temperaturze od 0° do +13°C zajmują 4,3 tys. m<sup>2</sup>. Chłodnie o temperaturze od -18° do -25°C mają pojemność 5 tys. m<sup>3</sup> (rocznie 44 tys. ton mrożonych produktów). Elewator może jednorazowo przyjąć 46 tys. ton zbóż. W skład suprastruktury portu wchodzi 62 dźwigi nabrzeżne. Mogą one przenosić ładunki o ciężarze od 5 do 32 ton, jeden z dźwigów aż 41 ton.

Terminal kontenerowy z nabrzeżem o długości 811 m posiada dwa stanowiska do obsługi statków ro-ro. Dwa kryte składy zajmują łącznie powierzchnię 22 tys. m<sup>2</sup>, a place do magazynowania kontenerów (o pow. 126 tys. m<sup>2</sup>) mogą pomieścić 1080 TEU (w tym 60 kontenerów chłodzonych). Do terminalu prowadzi połączenie drogowe i kolejowe.

Na terenie portu handlowego znajduje się także terminal załadunkowy węgla, koksu i rud o pow. 49 tys. m<sup>2</sup> (7 stanowisk dla statków) oraz terminal do przeładunku ładunków sypkich, takich jak zboża, czy cukier.

Na przyszłe inwestycje portu zarezerwowano 36 ha przy kanale żegludowym, 4 kilometry poniżej dzisiejszej lokalizacji portu handlowego.

**Port rybacki** utworzony został w roku 1947 na terenie dawnej przystani do przeładunków drewna. Jego budowa i rozbudowa trwała do połowy lat siedemdziesiątych. Port obsługiwał dalekomorską i przybrzeżną flotę rybacką. W związku z kryzysem rybołówstwa i drastycznym zmniejszeniem się floty rybackiej stacjonującej w Kaliningradzie, a co za tym idzie, spadkiem przeładunku ryb, port przystosowany został do obsługi różnego rodzaju ładunków, w tym sypkich i płynnych. Część lądowa portu zajmuje 114 ha, łączna długość dwóch nabrzeży wynosi 3,1 km. Znajduje się tu 30 stanowisk cumowniczych, w tym jedno do przeładunku ładunków masowych, trzy - do ładunków płynnych, terminal do przeładunków ropy naftowej i jej przetworów oraz bunkrowania statków - dwa stanowiska, terminal kontenerowy z dwoma stanowiskami dla statków ro-ro. Magazyny kryte zajmują powierzchnię 60 tys. m<sup>2</sup>, dwie chłodnie (do -25°C) mogą jednorazowo przyjąć 20 tys. ton ładunków mrożonych. Place składowe do przechowywania kontenerów mają pow. 10 tys. m<sup>2</sup>, taką samą powierzchnię zajmują składowiska złomu, składy drewna i metali - po 5 tys. m<sup>2</sup>. Pozostałe powierzchnie składowe zajmują 80 tys. m<sup>2</sup>. W ośmiu zbiornikach można jednorazowo przechowywać 32 tys. ton ładunków płynnych.

Port wyposażony jest w cztery suwnice bramowe o udźwigu 32 tony i jedną o udźwigu 38 ton, 38 żurawi o udźwigu od 5 do 32 ton oraz odpowiednie urządzenia do przeładunku ropy naftowej i jej produktów, innych ładunków płynnych i nawozów sztucznych luzem.

Na terenie portu znajduje się sieć dróg oraz 13,5 km linii kolejowych o rozstawie torów 1520 mm. Port jest w przygotowany do obsługi 650 statków i ponad 25 tys. wagonów kolejowych rocznie. Potencjał przeładunkowy portu pozwala teoretycznie w ciągu roku na uzyskiwanie obrotów rzędu 2 mln ton. Poza obsługą rybołówstwa, przeładowuje się tu m.in. drobnicę w kontenerach, żywność i nawozy sztuczne.

Do portu rybackiego w Kaliningradzie przynależy także niewielki port rybacki Pioniersk położony nad otwartym morzem. Obsługuje on małe i średnie jednostki rybackie poławiające głównie na Bałtyku.

**Kaliningradzki port rzeczny**, specjalizujący się w obsłudze niewielkich statków morsko-rzecznych i barek śródlądowych, dysponuje nabrzeżem o długości 201 m, wyposażonym w 6 żurawi o udźwigu 10 ton. Plac składowy może pomieścić 35 tys. ton węgla. W skład portu rzeczno-żegludowego wchodzi również niewielki port w Sowietku nad rzeką Niemen i nabrzeże w Swietłym o długości 130 m, uzbrojone w trzy żurawie o udźwigu od 10 do 16 ton. Skład może pomieścić 19 tys. ton węgla. Port specjalizuje się w przeładunkach węgla, koksu, materiałów budowlanych oraz zboża. Stąd węgiel dostarczano do Polski, a koks do krajów skandynawskich. Głównym użytkownikiem tego portu była SA „Zachodnie Linie Żegludowe”. Jej upadek w drastyczny sposób wpłynął na spadek obrotów portu.

Podstawowe ładunki płynące przez port w Kaliningradzie w imporcie to zboża, cukier, owoce cytrusowe, mrożone mięso, metale i drobnica. W eksporcie przeważa węgiel (w ostatnich latach

zmniejszyły się jego dostawy z Kemerowa i Zagłębia Kuźnieckiego), koks, ruda, drewno (tarcica i papierówka), celuloza, nawozy i alumina. Główne kierunki przewozu w relacjach importowych to porty Niemiec, Francji, Szwecji, Kuby, Belgii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. W eksporcie ładunki kierowane są przede wszystkim do Niemiec, Hiszpanii, Francji i Szwecji.

Według założeń projektowych, w portach Kaliningradu można rocznie przeładowywać 16,4 mln ton towarów (przy przeładunkach kontenerów 150 tys. TEU). Jednak faktyczne obroty w roku 2000 wynosiły 4,5 mln ton, z czego przetwory ropy naftowej stanowiły 24%, nawozy mineralne 20%, węgiel i koks 19%, metale i złom metalowy 10%, przetwory rybne 7%. W morskim porcie handlowym przeładowano w roku 2000 tylko 3,4 mln ton ładunków, co stanowiło zaledwie 40% jego aktualnych możliwości przeładunkowych. Moce przeładunkowe portu rybackiego w tym samym roku były wykorzystane tylko w 10%, a rzeczno - w 0,7% (140 tys. ton przy możliwości 2 mln ton)

Tak drastycznie niskie przeładunki Kaliningradu i przegrywanie z konkurencyjnymi portami sąsiednich państw bałtyckich i Sankt Petersburgiem związane było skutkiem nie tylko polityki taryfowej państw sąsiednich, ale także znacznie lepszego wyposażenia w infrastrukturę i suprastrukturę portów litewskich, łotewskich, estońskich i polskich.

Inne czynniki hamujące prawidłowe funkcjonowanie portów obwodu to niestabilne i często zmieniające się przepisy federalne dotyczące przewozów ładunków, odpraw granicznych i celnych, stałe zmiany zasad i warunków organizacyjnych dotyczących przewozów tranzytowych i długotrwałe przestoje wagonów na granicach z Litwą i Białorusią.

Morska doktryna Federacji Rosyjskiej do 2020 roku - nowy dokument podpisany przez prezydenta W. Putina 27 lipca 2001 r., zakłada m.in. stworzenie warunków rozwoju stabilnej współpracy gospodarczej z państwami regionu Morza Bałtyckiego, rozwój bałtyckiej infrastruktury portowej. Dla Obwodu Kaliningradzkiego doktryna deklaruje zapewnienie bezpieczeństwa gospodarczego i militarnego oraz rozwój komunikacji morskiej. Deklaracja ta oraz zapowiedź gubernatora W. Jegorowa o redukcji (o 8600 żołnierzy) liczby wojska stacjonującego w obwodzie, z 25 tys. obecnie do 16,4 tys. do 2003 roku<sup>1</sup>, przyczyniła się do tego, że sytuacja napięcia wokół Kaliningradu w ostatnim czasie złagodniała.

Według ocen specjalistów, Rosja powinna posiadać nad Bałtykiem porty o zdolności przeładunkowej 120-160 mln ton rocznie. W związku z tym podjęto decyzje o rozbudowie istniejących i budowie nowych portów. Zakłada się wykorzystanie dotychczasowych portów wojennych, rybackich i rzecznych oraz podniesienie ich poziomu technicznego. Spodziewane są także zmiany w strukturze rosyjskiego handlu zagranicznego. Program rozwoju zakłada, że do roku 2005 wszystkie ładunki importowe i eksportowe będą mogły być obsługiwane przez własne porty.<sup>2</sup>

W ramach rozbudowy kompleksu portowego wokół Sankt Petersburga powstaje kilka nowych portów przeładunkowych. Najważniejsze z nich to: Ust-Ługa, Batarejnaja, Primorsk, Łomonosow i Kronsztadt. Jednym ze spektakularnych przykładów było otwarcie 27 grudnia 2001 roku w Primorsku nad Zatoką Fińską nowego terminalu naftowego stanowiącego część Bałtyckiego Systemu Rurociągów. Inwestycja ta częściowo zmniejszyła uzależnienie Rosji od portów krajów bałtyckich.

Porty kaliningradzkie, zgodnie z planami opracowanymi w Moskwie, mają stać się dużym zespołem z jednym kierownictwem i wspólną administracją. Zapleczem dla Kaliningradu są tereny Białorusi i Rosji. Jednak napływ ładunków z tych obszarów utrudniają bariery w postaci granic państwowych. Na opłacalność przewozów do Kaliningradu miały do niedawna wpływ niekorzystne dla obwodu warunki taryfowe. W polityce taryfowej Litewskich Kolei Żelaznych dla

<sup>1</sup> „Moskauer Deutsche Zeitung” z 15. 02. 2001 r.

<sup>2</sup> Obecny tranzyt do Rosji przez porty Finlandii wynosi 6 mln ton, a przez porty Litwy, Łotwy i Estonii 47 mln ton.



kłajpedzkiego i wszystkich innych kierunków, oprócz kaliningradzkiego, stosowano obniżone współczynniki od 0,116 do 0,136, dla kaliningradzkiego 0,24 (np. dla metali kolorowych i przetworów ropy naftowej 0,12 przez Kłajpedę, 0,21 przez Kaliningrad). Roczne straty z tego tytułu wyniosły np. w roku 1999 - 22 mln dolarów.

17 września 2001 roku stronie rosyjskiej udało się wynegocjować z Litwinami nowe porozumienie o włączeniu dodatkowo, uwzględniając artykuły 5 i 7 umowy między rządem Federacji Rosyjskiej i rządem Republiki Litewskiej „O długoterminowej współpracy Obwodu Kaliningradzkiego FR i regionów Republiki Litewskiej”, artykułu o jednakowym poziomie taryf przy przewozach tranzytowych po drogach Litwy w kierunku Kłajpedy i Kaliningradu. Porozumienie to znacząco zwiększa opłacalność przewozów tranzytowych przez porty obwodu.

Plany rozwoju obwodu zakładają stworzenie z Kaliningradu dużego węzła transportowego, którego porty będą konkurencyjne w tej części Bałtyku. Do roku 2005 przewidywany jest 2,5-krotny wzrost przeładunków. Żeby to osiągnąć, porty muszą uzyskać możliwość przyjmowania statków o większym zanurzeniu. Pogłębienie kanału morskiego do 9,75 m pozwoli na obsługę statków o nośności do 24 tys. ton. W celu zwiększenia przepustowości i umożliwienia jednoczesnego ruchu statków w obu kierunkach, wzdłuż kanału mają zostać zbudowane trzy lub cztery tzw. mijanki.

Część portu wojennego w Bałtyjsku ma być wykorzystana do zbudowania portu głębokowodnego. W pierwszym kwartale 2001 roku nastąpiły uzgodnienia pomiędzy administracją obwodu, Ministerstwem Obrony FR i Ministerstwem Transportu FR, w sprawie przekazania temu ostatniemu nabrzeży, terytorium i akwatorium basenu nr 3 portu wojennego w Bałtyjsku na potrzeby przyszłego portu. Głębokości w tej części portu sięgają 11 m. Budowa zasadniczej części portu promowego ma trwać trzy lata. Nowy port w Bałtyjsku o powierzchni (lądowej) 52 ha, usytuowany po stronie zalewu na półwyspie Wostocznyj, wyposażony w nowoczesną infrastrukturę i suprastrukturę pozwoli na sprawną obsługę promów i innych jednostek do 40 tys. ton. Poza terminalem promowym w porcie zlokalizowane będą terminale do przeładunku drobnicy, płynnych ładunków chemicznych i przetworów ropy naftowej. Lokalizacja portu znacznie skróci drogę z pełnego morza do nabrzeży portowych, a tym samym wpłynie na obniżenie kosztów przewozu. Roczna wielkość przeładunków w tym porcie wg założeń projektowych ma wynosić 34 mln ton, w tym udział przetworów ropy naftowej 20 mln ton. Koszt budowy ma zamknąć się w kwocie 400-450 mln dolarów (wg wyliczeń konsorcjum NYC z 1995 r.) Fundusze na budowę portu mają zapewnić Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju oraz inwestorzy niemieccy, którzy otrzymają stosowne gwarancje rządu Federacji Rosyjskiej. Jeżeli projekt nowego portu Wostocznyj uda się przekształcić w rzeczywistość, to Bałtyjsk, dotychczasowy awanport Kaliningradu może stać się jego głównym portem.

Inwestycje uzupełniające rozbudowę kompleksu portowego Obwodu Kaliningradzkiego to projekty nowych terminali w Primorsku (Zatoka Primorska), w pobliżu osady Pregolskij - przy kanale żegludowym poniżej Kaliningradu. Planuje się także budowę portu nad otwartym morzem w Pioniersku oraz dalszą rozbudowę portu w Swietłym. Ponadto przewidziano rozwinięcie i modernizację połączeń drogowych i kolejowych prowadzących do wszystkich części portu.

Dodatkowo, aby zwiększyć strumień ładunków oraz rentowność i konkurencyjność, opłaty portowe w Kaliningradzie (i Sankt Petersburgu) obniżono do 1/10 stawki bazowej.

Już w 1997 roku Duńczycy, z udziałem kapitału z innych państw skandynawskich, utworzyli kompanię transportową Kaliningrad Key Line. Skandynawowie wierzą, że szlak transportowy, biegnący z Zachodu przez Kaliningrad w kierunku Moskwy i dalej na wschód, będzie się rozwijał. Założyli też, że równoległe z jego ekonomiczną atrakcyjnością będą dyskutowane również i efekty polityczne. Statek ro-ro zawijający do Morskiego Portu Rybackiego w Kaliningradzie utrzymuje regularne połączenie z Kilonią, Århus i Tallinem. Przewozi trajlery, kontenery, drobnicę i ładunki pozagabarytowe.

20 sierpnia 2001 roku Rosjanie uruchomili nowe połączenie promowe na trasie Sankt Petersburg-Kaliningrad-Kilonia. Obsługuje je statek Trans-Russia<sup>3</sup>. O wielkim znaczeniu tego połączenia dla Rosji i gospodarki kaliningradzkiej świadczy m.in. wypowiedź wiceministra transportu FR W. Jakunina, który zapowiedział jej systematyczne modyfikowanie i udoskonalanie. Przewidziano dla niej wiele rządowych priorytetów. Linia promowa z Sankt Petersburga do Kaliningradu jest alternatywnym rozwiązaniem komunikacyjnym uniezależniającym obwód od „kaprysów sąsiadów”, ma także duże znaczenie strategiczne, gdyż na pokładach promu przewozi się, oprócz ładunków cywilnych, także elementy techniki bojowej i zaopatrzenia dla wojska rozlokowanego na terenie obwodu. Połączenie morskie Sankt Petersburg-Kaliningrad ma również ułatwić komunikację z eksklawą po wprowadzeniu wiz dla Rosjan przez Litwę i Łotwę. Jednak zdaniem niektórych analityków, natężenie ruchu prawdopodobnie nie zrównoważy poniesionych kosztów.

Kolejnym zapowiadany przedsięwzięciem komunikacyjnym ma być uruchomienie w najbliższym czasie połączenia kolejowo-drogowego z Ust-Ługi w obwodzie leningradzkim, poprzez port w Bałtyjsku, do portów niemieckich.

Po modernizacji i rozbudowie porty Kaliningradu będą zdolne do obsługi ładunków tranzytowych płynących z UE do Kaliningradu i dalej kolejną przez europejską część Rosji, Syberię i porty Nachodka i Wostocznyj do Japonii i Południowej Korei, a poprzez Morze Kaspijskie - w kierunku Oceanu Indyjskiego.

Obecnie w transporcie obwodu zatrudnionych jest 30 tys. osób. Stanowi to 8% zatrudnionych w gospodarce regionu. Rozwój portów i - co za tym idzie - całego kaliningradzkiego węzła transportowego może dać jego mieszkańcom aż 10 tys. nowych miejsc pracy. Trwają prace nad sformułowaniem programu rozwoju transportu w obwodzie kaliningradzkim do roku 2010. Administracja obwodu priorytetowo traktuje rozwój transportu. Wspólnie z ministerstwem transportu FR przygotowano szereg dokumentów mających na celu wspomaganie rozwoju tej tak ważnej dla funkcjonowania eksklawy dziedziny gospodarki. Jednym z nich jest *Projekt umowy pomiędzy Federacją Rosyjską i Unią Europejską o integracji kaliningradzkiego kompleksu transportowego z europejską siecią transportową*. Projekt ten będzie dyskutowany i negocjowany pomiędzy Moskwą a Brukselą w marcu i kwietniu 2002. Ostateczne stanowisko w tej sprawie i innych kompleksowo regulujących relacje Kaliningradu z UE zostanie przedstawione podczas szczytu Rosja-UE w maju 2002 r.

Ważną rolę w obsłudze transportowej portów i całego obwodu odgrywają połączenia kolejowe. Transportem kolejowym przewozi się 40% ładunków obwodu i 80% tranzytu płynącego przez port i przejścia graniczne obwodu. Stacje rozrządowe portów wymagają pełnej modernizacji. Linie kolejowe prowadzą także do portów rzecznych i większych przedsiębiorstw obwodu.

Całkowita długość linii kolejowych wynosi 765 km, z czego około 100 km stanowią linie wewnętrzne. Bezpośrednio eksploatuje się 572 km linii kolejowych. Spośród 55 stacji kolejowych, na pięciu istnieją techniczne możliwości do prowadzenia prac przeładunkowych z kolei europejskiej na rosyjską i odwrotnie. Dotyczy to Kaliningradu, Bagriatonowska, Czerniachowska, Mamonowa i Żeleznodorożnego. Główna szerokotorowa magistrała kolejowa prowadzi z Kaliningradu przez Czerniachowsk, Nesterow, Kowno, Mińsk i dalej w kierunku Moskwy. Przepustowość tej linii wykorzystana jest zaledwie w 30-40%. Linia kolejowa biegnąca z Kaliningradu w kierunku północnym przez Sowietsk, Szawle do Rygi, w ostatnich latach jest tylko minimalnym stopniu wykorzystywana do przewozu ładunków. Podobna sytuacja panuje w połączeniach w kierunku południowym do Polski. Wielkość ładunków kolejowych przy

<sup>3</sup> Operatorem linii jest firma Trans-Eskima z Kaliningradu. Prom może pomieścić jednorazowo 70 zestawów samochodowych. Rejs z St. Petersburga do Kaliningradu trwa 30 godzin, z Kaliningradu do Kilonii 24 godziny. Prom zawija do Kaliningradu dwa razy w tygodniu.

zwiększeniu efektywności przewozów i pełnym wykorzystaniu istniejącego potencjału infrastruktury kolejowej może być zwielokrotniona.

Połączenie z Litwą odbywa się przez przejście graniczne Sowietsk-Panemune, Niestierow-Kiribataj, z Polską Żeleznodorożnyj-Skandawa, Mamonowo-Braniewo i Bagriationowsk-Bartoszyce. Poważnym mankamentem utrudniającym przewozy tranzytowe są przestoje wagonów przy przekraczaniu granic. Przykładowo, na trasie Kaliningrad-Moskwa czas odpraw wagonów na granicy z Litwą i Białorusią przekracza 46 godzin.

Wielkość ładunków przewożonych koleją, wynosząca w 1990 roku prawie 20 mln ton, spadła do 7 mln ton w 1999 roku. Przewozy pasażerskie w analogicznym czasie zmniejszyły się z 28 do 7 mln osób<sup>4</sup>. Spadek przewozów jest wyraźnym odbiciem trudnej sytuacji gospodarczej obwodu. 60% przewozów stanowią obroty związane z handlem zagranicznym. Z Rosji i Ukrainy koleją przywozi się węgiel, przetwory ropopochodne, drewno, metale, nawozy mineralne i żywność. Wewnątrz obwodu głównym ładunkiem przewożonym koleją są materiały budowlane.

Sieć drogowa obwodu jest dobrze rozwinięta. Łączna długość dróg publicznych o twardej nawierzchni i znaczeniu regionalnym wynosi 4625 km, a o znaczeniu federalnym - 264 km. Na tysiąc kilometrów kwadratowych powierzchni obwodu przypada 303,4 km dróg utwardzonych (w Federacji Rosyjskiej 28,1 km). Wskaźnik ten stawia Obwód Kaliningradzki na drugim miejscu po Obwodzie Moskiewskim (317,4 km) Do dróg o znaczeniu federalnym należą odcinki Kaliningrad-Niestierow i Gwardiejsk-Nieman. Cechą tych dróg o łącznej długości 252 km jest ulepszona nawierzchnia. Długość dróg o znaczeniu lokalnym wynosi 4,3 tys. km. Sieć drogowa jest dobrze rozwinięta, ale jej stan i niektóre parametry nie zawsze spełniają współczesne normy techniczne. Przepustowość całej sieci drogowej jest wykorzystana tylko w 50 %. W roku 1998 oddano do użytku nowy odcinek drogi Gusiew-Olchowatka, prowadzącej w kierunku Gołdapi. Inną inwestycją było zbudowanie obwodnicy i mostu na Pregole w Gwardiejsku, na głównej magistrali drogowej prowadzącej do Wilna. Na wschód od Kaliningradu powstał pierwszy, dwudziestokilometrowy odcinek autostrady. W projektach rozwoju sieci drogowej zakłada się modernizację obwodnicy Kaliningradu i budowę mostu na Pregole, a także zbudowanie magistrali drogowej pomiędzy Mamonowem a Sowietskiem. Odcinek ten będzie częścią międzynarodowego szlaku Via Hanseatica i europejskiego korytarza transportowego I A biegnącego z Rygi przez Kaliningrad do Gdańska. Kaliningrad uzyskał także połączenie korytarzem IX D z Wilnem, Mińskiem i Kijowem. Ponieważ korytarz ten w Kownie krzyżuje się z korytarzem I (Via Baltica) biegnącym z Helsinek przez Tallin, Rygę i Kowno do Warszawy, pozwoli to na dobre skomunikowanie obwodu ze środkową i zachodnią Europą.

**Transport lotniczy** odgrywa ważną rolę w powiązaniach obwodu z Rosją i z innymi krajami. W szczególności dotyczy to powiązań pasażerskich. Obwód dysponuje siecią kilkunastu odpowiednio wyposażonych lotnisk. Niektóre z nich mają możliwość przyjmowania wszystkich typów samolotów. Są to jednak lotniska wojskowe podległe ministerstwu obrony. Największe z nich w Czkałowsku, położone w bezpośrednim sąsiedztwie Kaliningradu, na północ od miasta oraz w Czerniachowsku i Niwenskoje, były w ciągu ostatnich kilku lat słabo wykorzystywane.

Jedynym cywilnym portem lotniczym jest Chrabrowo odległe o 25 km od Kaliningradu. Pas startowy przystosowany jest do przyjmowania samolotów o masie startowej do 100 ton. Terminal pasażerski może obsłużyć w ciągu godziny 300 osób.

Jednak słabe wyposażenie techniczne i kiepski stan obiektów lotniska, w tym pasa startowego, dróg kołowania i terminalu pasażerskiego wskazują na konieczność szybkiej modernizacji. Przedsiębiorstwo lotnicze Kaliningradawia, dysponujące tylko trzema samolotami, które w niewielkim stopniu odpowiadają wymogom bezpieczeństwa, znajduje się na krawędzi bankructwa. Ostatnio w stosunku do lotniska wszczęto postępowanie upadłościowe<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Kaliningradzka obłast w cyfrach 2000, s.103



Przewozy pasażerskie w latach 1990-2000 zmniejszyły się z 176 tys. do 104 tys. Pomimo to Kaliningrad utrzymuje regularne połączenia lotnicze m.in. z Moskwą (Wnukowo, Domo-diedowo), Aktau, Ałma-Atą, Jekaterymburgiem, Iżewskiem, Krasnodarem, Mineralnymi Wodami, Murmańskiem, Nowosybirskiem, Omskiem, Permem, Rostowem, Samarą, Sankt Petersburgiem i Soczi.

W Europie Zachodniej Kaliningrad utrzymywał regularne połączenia lotnicze z Hannoverem i Kopenhagą. Ze względu na niską frekwencję - poniżej 30% wykorzystanych miejsc - po ośmiu latach, 25 października 2001 r. SAS wstrzymał komunikację z Kaliningradem. Prowadzone są rozmowy z przewoźnikami rosyjskimi, niemieckimi i polskim LOT-em w sprawie uruchomienia nowych linii łączących obwód z Europą. Rejsy czarterowe z Kaliningradu, szczególnie w okresie letnim, odbywają się do Antalyi, Aten, Burgas, Larnaki, Rimini i Salonik.

Pod koniec 2001 roku w Chrabrowie oddano do użytku nowoczesną, radiolokacyjną stację kontroli lotów, dzięki której uzyskano pełną kontrolę przestrzeni powietrznej obwodu<sup>6</sup>. W ciągu doby nad obwodem przelatuje przeciętnie około 200 samolotów pasażerskich.

Dotychczasowa sytuacja ekonomiczna Rosji, problemy gospodarcze Białorusi i katastrofalny stan gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego sprawiają, że pomiędzy ambitnymi projektami modernizacji istniejących i budowy nowych portów, lotnisk oraz szlaków komunikacyjnych a rzeczywistością często pojawiają się duże dysproporcje. Plany dotyczące budowy nowych obiektów infrastruktury komunikacyjnej w Rosji są często pełnymi nadziei deklaracjami dla potencjalnych inwestorów.

Czy po rozszerzeniu Unii Europejskiej eksklawa kaliningradzka stanie się węzłem transportowym o znaczeniu bałtyckim i europejskim, czy będzie pomostem pomiędzy Europą Zachodnią i Rosją, czy rozwój transportu ożywi gospodarkę obwodu? Odpowiedź na te pytania wymaga otwartego podejścia Moskwy i znacznych nakładów finansowych, zmian wielu rosyjskich przepisów i ustaw, usprawnienia i zmian procedur, a także zmian mentalności wielu urzędników z Moskwy i Kaliningradu. Można przypuszczać, że proces ten nie zakończy się szybko.

## Literatura

Kuzin W., Naumkin S., *Kaliningrad i stowarzyszone członkostwo z Unią Europejską. Mit czy rzeczywistość?*

Bilczak W. S., *Ekonomika regionalna*, Wyd. Wyższej Szkoły Informatyki i Ekonomii Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Olsztynie, Olsztyn 1999.

Samson I. (red.), *Kaliningrad Region, The diagnose of a crisis*, Kaliningrad 1998.

*Obwód Kaliningradzki, Przegląd faktów, wydarzeń, opinii*, Biuletyn Tow. Naukowego i Ośrodka Badań Naukowych im W. Kętrzyńskiego w Olsztynie z lat 2000 i 2001.

<sup>5</sup> W. Kuzin, S. Naumkin, *Kaliningrad i stowarzyszone członkostwo z Unią Europejską. Mit czy rzeczywistość?*

<sup>6</sup> Wcześniej lotnictwo obwodu korzystało ze stacji kontroli lotów w Wilnie.