



NOWYBURSZTYNOWYSZLAK

**KORYTARZ:
BAŁTYK – ZATOKA
PERSKA**

Bydgoszcz – styczeń 2025

Wstęp

18 listopada podczas IV Bydgoskiego Forum Bursztynowego Szlaku zostało podpisane memorandum w sprawie wspierania działań na rzecz rozwoju korytarza transportowego Bałtyk – Zatoka Perska. Omawiany korytarz nie jest sformalizowany, ale powstaje w sposób naturalny za sprawą mniejszych projektów jak: korytarz TEN-T Bałtyk – Adriatyk, czy Iraq Development Road. Celem niniejszej analizy jest przedstawienie planów inwestycyjnych i zaawansowani na konkretnych odcinkach.

1. Irak, Kuwejt, ZEA

Irak jest ciekawie położonym na mapie logistycznej krajem. Za sprawą portu Al Faw na Zatoce Perskiej kraj ten ma ogromny potencjał na bycie częścią szlaku wymiany handlowej Europa – Chiny. Transport kolejowo-morski z wykorzystaniem Al Faw jest ciekawą alternatywą dla dróg z wykorzystaniem Kanału Sueskiego. Irak logistycznie umożliwić może dotarcie także drogą lądową do Kuwejtu, Zjednoczonych Emiratów Arabskich i Jordani, a za jej pośrednictwem potencjalnie do Izraela, jako najszybsze połączenie lądowe z Europy z ominięciem niepewnej politycznie Syrii – na dzisiaj są to mało prawdopodobne rozwiązania z uwagi na brak porozumienia między Izraelem i Jordanią co do budowy wspólnego systemu kolejowego.

W przypadku Iraku kluczowy dzisiaj projekt to „Iraq Development Road”, czyli plany zbudowania autostrady oraz linii kolejowej (w standardzie europejskim) między portem Al Faw i Basrą a Bagdadem do granicy z Turcją. Linia przebiegałaby przez m.in. Najaf, Karbalę, Samarrę i Mosul. Port Al Faw, Bagdad i Mosul będą kluczowymi węzłami logistycznymi w tej wizji. Sygnatariuszami porozumienia nazwanego „Iraq Development Road” są: Irak, Turcja, Katar i ZEA.

Budowa linii kolejowej podzielna jest na 12 etapów – pierwsze prace budowlane planuje się rozpocząć pod koniec 2025 roku, Całość linii kolejowej ma być gotowa do grudnia 2030 roku. Linia projektowana jest pod koleje dużych prędkości do – 300 km/h dla pociągów pasażerskich i 140 km/h dla pociągów towarowych. Będzie zgodna z unijnym rozstawem torów 1435 mm oraz europejskim systemem sterowania ruchem ERMTS poziomu 2.



Fot: Iraq Government

Jeżeli chodzi o komponent autostradowy – powstanie on w standardzie 3+3. Prace będą podzielone na 6 odcinków – pierwsze rozpoczną się w połowie 2025 roku, całość ma być gotowa w 2029 roku.

Port Al Faw uruchomiony został w 2013 roku, są ambicje aby był on największym na Bliskim Wschodzie. Do 2028 roku przewiduje się obsłużenie 36 mln ton w kontenerach oraz 22 mln ton innych ładunków. Port rozwijać ma się do 2038 roku.

W kolejnych etapach linia kolejowa będzie przedłużona z Basry do Kuwejtu, natomiast z Bagdadu powstaną linie kolejowe do Jordanii Arabii Saudyjskiej.

2. Turcja, Serbia, Bułgaria, Węgry

Turcja posiada w miarę dobrze rozwiniętą sieć kolei zewnętrznej w europejskim standardzie rozstawu 1435 mm oraz spory fragment kolei dużych prędkości w centrum kraju. Kluczowym węzłem logistycznym jest terminal Halkali pod Stambułem, uznawany za bramę do Europy dla handlu z Azji.

Na dzisiaj turecka sieć nie posiada skomunikowania kolejowego bezpośredni z Irakiem, istnieje jedynie połączenie przez Syrię, ale te tory są obecnie nieużytkowane. Przedłużenie Iraq Development Road na Turcję będzie obejmowało po stronie tureckiej następujące inwestycje: modernizację około 500 km linii kolejowej między Nusaybin przy granicy z Syrią a Gaziantep położonego kilkadziesiąt kilometrów od granicy z Irakiem.

Terminal Halkali pod Stambułem skomunikowany jest stałymi przewozami towarowymi z Belgradem i Bukaresztem, a dalej z Budapesztem.

3. Korytarz Bałtyk-Adriatyk i Skandynawia

W wyniku rewizji korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk w 2023 roku jego częścią jest węzeł Budapeszt. Korytarz Bałtyk-Adriatyk łączy zatem bezpośrednio Budapeszt z polskimi portami morskimi. Jest to korytarz sieci bazowej zatem do 2030 roku powinien osiągnąć parametry minimalne dla sieci TEN-T tj:

- linie kolejowe wchodzące w skład korytarza muszą być w pełni zelektryfikowane;
- prędkość dla pociągów towarowych musi wynosić przynajmniej 100 km/h;
- infrastruktura musi być dostosowana do obsługi pociągów o długości co najmniej 740 metrów;
- na liniach musi być w pełni wdrożony system ERTMS.

Od kilku lat rozwijana jest także inicjatywa autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona, której celem jest intensyfikacja przewozów między portem w Gdyni i Skandynawią.



Mapa korytarza Bałtyk-Adriatyk / załącznik do rozporządzenia UE o TEN-T

Podsumowanie

Inicjatywa utworzenia korytarza Bałtyk-Zatoka Perska ma potencjał do rozwoju w oparciu o już realizowane projekty, jeżeli nie dojdzie do niekorzystnych zdarzeń geopolitycznych. Kluczowym rokiem może być 2030, gdy zarówno na terenie Unii Europejskiej powinny zakończyć się kluczowe dla rozwoju sieci TEN-T projekty kolejowe, a także Irak planuje uruchomienie linii kolejowej z portu Al Faw do granicy z Turcją. Na dzisiaj elementem niewiadomym jest to, czy Turcja zrealizuje do tego czasu swój fragment. Już dzisiaj w praktyce istnieje infrastruktura umożliwiająca skomunikowanie tureckich terminali z polskimi portami morskimi, a realizowane inwestycje mają na celu poprawienie przepustowości.

Opracowanie:

Nowy Bursztynowy Szlak

ul. Gdańska 5

85-005 Bydgoszcz

KRS: 0000891703