

ПОТЯГОМ В ЄВРОПУ: ЯК ВІЙНА ЗМІНИЛА ПОТЕНЦІАЛ ЗАЛІЗНИЧНИХ СПОЛУЧЕНЬ МІЖ УКРАЇНОЮ І ПОЛЬЩЕЮ

Матеріал підготовлено за підтримки Європейського Союзу та Міжнародного Фонду «Відродження» в межах грантового компоненту проєкту EU4USociety. Матеріал відображає позицію авторів і не обов'язково відображає позицію Міжнародного фонду «Відродження» та Європейського Союзу».

Над текстом працювали:
Юрій Самойлов

Редагування:
Павло Кравчук



В умовах повномасштабної війни, розв'язаної Росією проти України, саме залізничні шляхи, що єднають нашу державу з Європою, виявилися тими артеріями, які підтримують більш-менш стабільне функціонування вітчизняної економіки.

Крім того, у найперші тижні війни саме міжнародні потяги “Укрзалізниці” для сотень тисяч українців та іноземців стали найнадійнішим й найбільш гарантованим способом евакуюватися до Європи.

При цьому саме залізничне сполучення між умовною Європою та державними утвореннями на схід від неї завжди жорстко регулювалося та штучно стримувалося. Так відбувалося, починаючи від 50-х років XIX століття, коли в Російській імперії було запроваджено стандарт ширини залізничної колії у 1520 мм, замість європейських 1435 мм. Після Другої світової війни затято знищували ділянки колії європейської ширини на територіях, які відійшли до Радянського союзу.

Приклади такого ставлення ми наведемо у статті далі, тут же зазначимо, що метою цієї публікації є аналіз стану та перспектив пасажирського залізничного сполучення між Україною та одним з найбільших та найважливіших стратегічних партнерів нашої держави – Республікою Польща.

Наприкінці травня 2022 року на спільній зустрічі президентів Польщі й України керівники наших держав зробили історичну заяву, відповідно до якої українсько-польський кордон давно вже ментально не розділяє наші народи.

Відтак найближчим часом мусить з'явитися відповідна міждержавна угода, яка кардинально змінює процедуру інтегрованого управління кордоном з обох сторін. Зокрема, на всіх наявних пунктах пропуску має бути запроваджено спільний контроль, який в середньому удвічі скорочує час їх перетину.

Проте залізниця має свою специфіку прикордонного контролю, відтак спрощення та скорочення часу на відповідні процедури можна досягнути й іншими шляхами. Наприклад, контроль може відбуватися під час руху поїзда або під час технічних операцій, таких як заміна колісних пар.

Так, процедуру контролю під час руху в поїздах сполучення Київ – Перемишль визнавали найзручнішою для мандрівників як вони самі, так і профільні експерти.

**На жаль, після
розпаду СРСР
залізничні
прикордонні
переходи на
європейських
напрямах
не тільки
не розвивалися,
але й деградували.**



ДО ПОЛЬЩІ – ПО РЕЙКАХ: ДЕ ТА ЯК



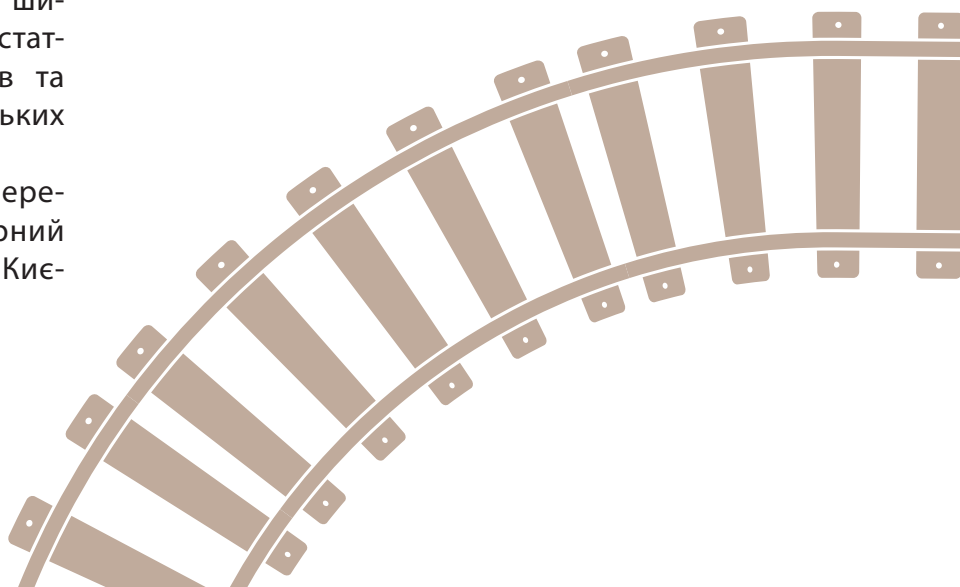
ЛЬВІВ – ПЕРЕМИШЛЬ

Цей 100-кілометровий відрізок широкої (1520 мм) колії, який на територію Польщі простягається на 14 км та закінчується на станції Przemyśl Główny, є для України своєрідною залізничною брамою на Захід.

Це єдина така двоколійна та електрифікована ділянка залізниці, а розвиток (тобто мережа) широкої колії в Перемишлі є достатнім для здійснення маневрів та відстою кількох пар пасажирських потягів на добу.

В результаті сьогодні до Перемишля здійснюється регулярний рух таких поїздів: Інтерсіті + з Киє-

ва (№705 та 715, працюють з грудня 2016 року), №36 з Одеси (запущений влітку 2017-го), а також нічні №32 із Запоріжжя та №53 з Києва. Обидва останні потяги запущені протягом останніх місяців, вже після початку широкомасштабної російської агресії.



У такий спосіб по цій колії кордон перетинають усього п'ять пар регулярних потягів.

До війни під час підвищеного попиту призначався графіковий потяг №80/79 сполученням Перемишль – Львів – Перемишль зі складу вагонної групи від одеського поїзда.

Польський інформаційний портал nowiny24.pl повідомляє, що польське Управління залізничного транспорту в липні 2022 року видало дозвіл чеській приватній залізничній компанії Regio Jet на виконання рейсів за маршрутом Перемишль – Медика (прикордонна станція на кордоні з Україною) – Мостиська-2, де закінчується колія європейської ширини.

У разі узгодження усіх необхідних питань з українською стороною не виключено, що чеські поїзди заїжджатимуть на українську територію й між Польщею та Україною з'явиться принаймні шоста пара потягів у регулярному сполученні.

ЯГОДИН – ХЕЛМ

На вказаній ділянці щодоби курсують міжнародні потяги №67 Київ – Варшава та №23 Київ – Хелм.

Якщо потяг між нашими столицями ходить принаймні з 1950-х років (а вказаним маршрутом – через Ягодин – починаючи з початку 2000-х),

то потяг №23 було запущено вже під час повномасштабної війни.

Оскільки колія шириною 1520 мм на території Польщі доходить лише до станції Chełm, поїзд №67 на український прикордонний станції Ягодин проходить процедуру зміни колісних пар та до Варшави слідує вже колією європейської ширини.

**Саме через це
довжина
цього поїзда є
обмеженою.**

Потужності з переставлення колісних пар мають можливість за один цикл обслужити лише обмежену кількість вагонів.

Кілька років тому з Ковеля до Хелма було запущено транскордонний потяг формування «Укрзалізниці», який пізніше було продовжено до Здолбунова. Однак цей потяг курсував лише кілька місяців, оскільки польське митне законодавство дозволяє іноземним транспортним засобам, обладнаним двигунами внутрішнього згорання, ввозити в баках на територію Польщі лише обмежену кількість пального (200 літрів).

Оскільки такої кількості для оборотного рейсу не вистачало, поїзд врешті-решт скоротили до прикордонної станції Дорогуськ, а потім взагалі скасували.

У той самий час на українській території збереглася колія шириною 1435 мм, яка доходить до Ковеля. Сьогодні вона час від часу використовується для вантажних перевезень.

ІЗОВ – ГРУБ'ЄШУВ

Від українсько-польського кордону неподалік станції Ізов починається унікальне явище – LHS, або Linia Hutnicza Szerokotorowa, у перекладі – «металургійна ширококолійна лінія».

Ця залізнична гілка заходить на територію Польщі на 404 км та закінчується в місті Sławków неподалік Катовіце. Сама її назва говорить про те, що її було побудовано для доставки радянської (в основному криворізької) залізної руди на сталеплавильні комбінати польської Силезії.

Здавалося б, ця лінія – просто мрія для пасажирського сполучення, однак, за винятком перших тижнів війни та кількох місяців на початку 1990-х років, пасажирських потягів тут ніколи не було. Річ у тім, що одноколійну неелектрифіковану LHS прокладено на значній відстані від великих міст та транспортних хабів, отже, пасажирам на ній просто немає куди їхати.

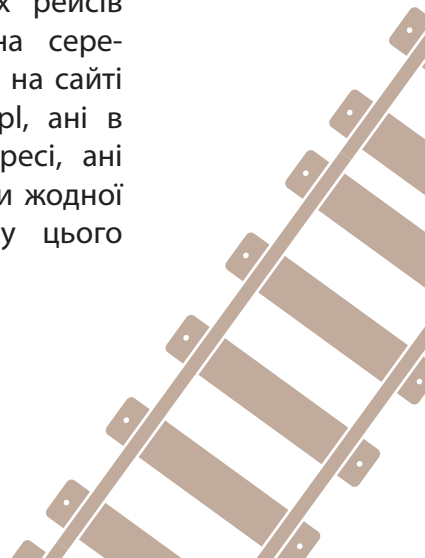
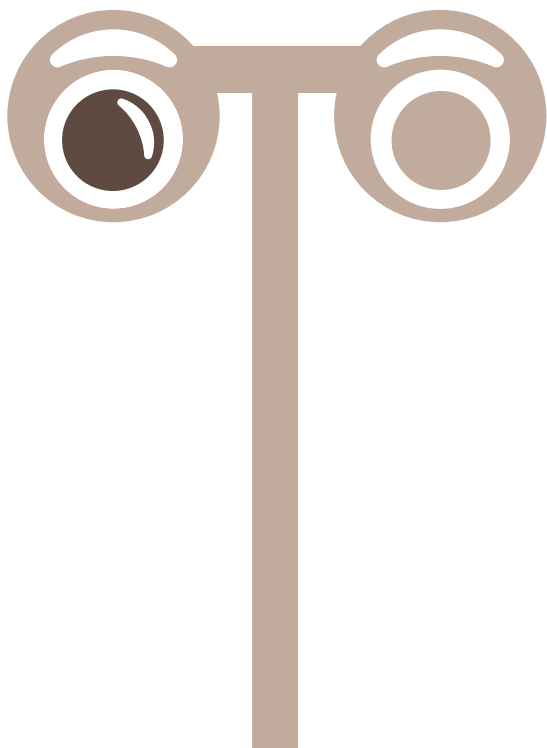
РАВА-РУСЬКА – ГРЕБЕННЕ

Це найкоротший шлях між Львовом та Варшавою. Після Другої світової війни, коли західні регіони України відійшли до СРСР, колію шириною 1435 мм від Львова до Рави-Руської було знищено.

Зберігся лише відрізок від кордону до вказаної станції довжиною 8 км, який прямо зараз відновлюється власними ресурсами «Укрзалізниці» за проєктом, розробленим за кошти місцевих громад. Так само реконструюється вокзал у Раві, а також зводяться приміщення для прикордонного та митного контролю. Колія 1520 мм єднає Раву-Руську з польською Верхратою, вона використовується для перевезення вантажів.

Авторитетне вітчизняне галузеве видання «Центр транспортних стратегій» з посиланням на Львівську обласну військову адміністрацію **повідомляє**, що до Дня незалежності України планується запуск пасажирського потягу з Варшави. Щоправда, це поки що не підтверджує польська сторона, яка значно скептичніше ставиться до відновлення такого сполучення.

Також невідомо, хто може здійснювати такі перевезення. Фахівці називають дві польські залізничні компанії – Przewozy Regionalne та SKPL, які оперують придатними для обслуговування таких рейсів автомотрисами. Станом на середину серпня 2022 року ані на сайті Польських залізниць rkr.pl, ані в польській транспортній пресі, ані в блогах не вдалося знайти жодної конкретики щодо запуску цього маршруту.



Після закінчення Другої світової війни частина території довоєнної Польщі відійшла до Радянського Союзу, а відтак радянськими стали й залізничні колії на цих територіях.

На початку 1950-х років між урядами ПНР та СРСР було укладено угоду про транзит польських пасажирських потягів через станції Нижанковичі, Хирів та Смільниця, які після Другої світової війни відійшли до СРСР. Посадка та висадка пасажирів на цих станціях не здійснювалася, а потяги на українській території супроводжувалися радянськими військовослужбовцями.

Ця угода пережила як ПНР, так і СРСР: останні потяги Лінії 102 ходили ще 1993 року.

Проте невдовзі, під час модернізації відрізка колії між станціями Хирів та Нижанковичі, колію шириною 1435 мм було знищено. Точніше, на шпалах і зараз наявні місця під кріплення для рейок, але самих кріплень та власне рейок немає. Це і є обіцяний приклад недалекоглядності, який у підсумку призвів до значних збитків через втрачений економічний ефект як від транзитних, так і від міжнародних залізничних перевезень.

2016 року польська громадська організація Linia 102.pl вирішила при-

вернути увагу до забутої транскордонної колії, і з того часу регулярно, аж до оголошення пандемії коронавірусу, разом зі своїми побратимами з української сторони – громадською організацією Linia 102.ua – організовували різноманітні акції на підтримку відновлення міжнародного сполучення на вказаному напрямку.

Результатами зусиль громадських організацій стало те, що відновлення колії на Лінії 102 включене до державних програм відповідних відомств як Польщі, так і України, й сьогодні роботи з відновлення колії ведуться як на польській, так й українській сторонах кордону.

Щоправда, в Україні наразі відновлюється суміщена колія лише до станції Хирів. Про Смільницю не йдеться, принаймні поки що. Також незрозуміло, чи підуть з Перемишля до Нижанковичів пасажирські потяги, чи залізничний пункт пропуску на вказаній ділянці обслуговуватиме лише вантажні перевезення.

На авторитетному польському транспортному порталі Rynek kolejowy з інтервалом у кілька днів було розміщено дві статті протилежного змісту. **Перша** з них 27 липня стверджувала, що відновлюваний залізничний перехід Мальговіце – Нижанковичі використовуватиметься лише для вантажних перевезень, **інший матеріал**, опублікований 1 серпня, стверджував, що через відновлений перехід найближчим часом можуть рушити транскордонні пасажирські потяги. Сподіваємось, відповідь на питання, що ж курсуватиме через кордон біля Нижанковичів, ми дізнаємось у найближчому майбутньому.



" ШЛЯХИ СОЛІДАРНОСТІ "



В найближчій перспективі пасажирське залізничне сполучення між нашими державами буде розвиватися з опорою на наявну інфраструктуру. Там, де це потрібно, транскордонне сполучення має бути оптимізоване.

Наприклад, наситити попит на перевезення між Львовом та Перемишлем може запуск маятникових рейсів, які б у піковий період відправлялися зі Львова та Перемишля зі встановленою періодичністю.

Такі перевезення можна було б здійснювати складом регіональних потягів Škoda Elefant місткістю 686 пасажирів кожний.

Наразі «Укрзалізниця» має у своєму розпорядженні два таких потяги, проте, судячи з публічних виступів керівництва компанії, вважає за потрібне експлуатувати їх на внутріш-

ніх маршрутах. Та й висока інтенсивність вантажних перевезень на вказаному напрямку робить запуск такого сполучення в нинішніх умовах вельми проблематичним.

На лінії Ковель – Хелм – Люблін – Варшава варто відновити маятникові перевезення за маршрутом Ковель – Хелм.

Для цього, щоб не вступати у конфлікт із польським митним законодавством, «Укрзалізниця» або ж один із її структурних підрозділів, які виступили б оператором таких перевезень, могли б використовувати комбіновані потяги виробництва польської компанії NEWAG, які здатні працювати як від електричної мережі, так і від дизельного двигуна.

У перспективі при реновації євроколії між Ягодином та Ковелем (а в ідеалі – електрифікації 60 км від станції Ковель-Пасажирський до польської прикордонної станції Дорогуськ) по ній цілком міг би ходити експрес Варшава – Ковель формування PKP Intercity. Або того ж таки чеського Regio Jet.

Цілком очевидно, що першим глобальним хабом 1520/1435 мм у пасажирському сполученні між Заходом та Сходом має стати Львів, до якого повинні прийти одразу дві європейські колії: з Перемишля та Рави-Руської.

Важко сумніватися, що до Львова європейські залізничні компанії, такі як чеські Regio Jet та Leo Express, австрійська ÖBB та німецька Deutsche Bahn (які сьогодні курсують до польського Перемишля), прийдуть значно з більшим бажанням, ніж до прикордонної станції Мостиська І.

Гадаємо, PKP Intercity теж із задоволенням запустить експрес за маршрутом Варшава – Львів.

Механізми, які можна буде застосовувати для реалізації таких проєктів, зокрема залучення для них фінансування, можуть бути як традиційними (ЄБРР, Світовий банк, програми ЄС для держав-партнерів), так і новими.

Наприклад, ці проєкти можна було б реалізувати в рамках комплексу програм післявоєнного відновлення України, які сьогодні прийнято називати «планом Маршалла-2». Адже в нашій державі існують приклади успішної реалізації глобальних проєктів за кошти міжнародних інституцій. Згадаймо хоча б побудову нового Бескидського тунелю, здійсненого за кошти ЄБРР.

Не виключено, що в майбутньому Єврокомісія може розширити на пасажирське сполучення комплекс заходів, відомий під назвою «Шляхи солідарності», один із компонентів якого спрямований на ліквідацію заборів на кордонах України з ЄС.

У подальшій перспективі на територію України мають повернутися колії європейської ширини, тобто 1435 мм.

