Інтеграція української залізниці з Європою за шириною колії та російський вплив

Читать на русском

Інтеграція української залізниці з Європою за шириною колії та російський вплив

Історично Україна успадкувала від Російської імперії та Радянського Союзу ширшу аніж у Європі залізничну колію. Зараз, коли Україна хоче приєднатися до Євросоюзу, вона також хоче вирішити проблему різного стандарту залізничної колії.

Київ співпрацює з Іспанією, яка має технологію адаптації шасі на ходу потяга. Але одна угорська компанія хотіла придбати іспанську компанію з патентом зміни ширини коліс і є підозри, що за угорцями могла стояти Росія. А залізниця відіграє велику роль у сучасній війні в Україні і буде важливою в разі конфронтації Росії з Європою, зазначає Радіо Свобода.

Першу залізницю на українській території збудували британці – під час Кримської війни 1853–56 років. Тягнулася вона усього лише 23 кілометри – від Балаклави до Севастополя і слугувала для підвезення боєприпасів під час облоги Севастополя військами союзників.

Потім ту Кримську залізницю після війни Росія розібрала і продала рейки Османській імперії – учорашньому ворогу.

У 1861 році Австро-Угорська імперія будує залізницю з Відня до Львова через Краків і Перемишль. А російська імперія збудувала першу залізницю на українських теренах в 1865 році від Одеси до Балти. Зараз Україна має одну з найрозгалуженіших залізничних мереж в Європі.

Ділянка Великої Кримської Центральної залізниці, збудованої британцями в 1855 році, яка стала першою на території України. Автор картини Вільям Сімпсон (1823–1899)

Але от біда: ширина української колії – 1520 міліметрів – відрізняється від європейської колії – 1435 міліметрів.

«Є геополітичне пояснення – таким чином царська Росія ніби закривалась від європейського світу і зробила свій формат колії, щоб не було швидкого перекидання військ», – каже Радіо Свобода Віктор Довгань, колишній заступник міністра інфраструктури України.

«Історично, колія 1520 – це наслідок так званої старої російської колії, це залишок Російської імперії на залізниці. А Європа розвивалася за іншим стандартом», – каже в інтерв'ю директор Центру транспортних стратегій Сергій Вовк.

Проблема ширини колії при інтеграції до ЄС постає не лише перед Україною. Країни Балтії вже 20 років у ЄС і ще й досі будують залізницю європейського стандарту з Таллінна через Ригу до Вільнюса і далі до Польщі.

Фінляндія має східний стандарт колії – наслідок її перебування в Російській імперії.

Які варіанти?

Варіантів інтеграції української залізниці з Європою є кілька.

По-перше, є старий, ще з СРСР, спосіб заміни шасі на вагонах у прикордонних станціях, коли вагони піднімають, забирають шасі одного стандарту і потім ставлять шасі іншого стандарту. Це робиться, наприклад, на залізничному вузлі Чоп на Закарпатті та в інших місцях.

Але втрачається дорогоцінний час, адже ця процедура займає від двох до чотирьох годин і вважається непрактичною.

Інший варіант – це входження колій одного стандарту на територію країн з іншою шириною рейок.

Скажімо євроколія вже доходить до Чопа. Зараз «Укрзалізниця» будує євроколію від Чопа до Ужгорода, що було названо «одним з проєктів стратегічної програми розвитку залізничної структури для інтеграції України до ЄС». Вже прокладено 40 відсотків довжини лінії.

Довжина лінії Чоп-Ужгород становить 22 кілометри і є перспектива дотягнути її до Мукачево у майбутньому. Як казав прем'єр Денис Шмигаль, це дасть можливість сполучити Ужгород з Віднем, Братиславою, Будапештом, Прагою, Бухарестом, Белградом…

Залізничний вокзал у Львові. Одна з пропозицій нині – дотягнути євроколію до Львова, зробивши з нього пасажирський хаб

Також євроколія дотягнута до Мостиська на Львівщині, де функціонує вантажний перевалочний термінал.

Так само, лунали пропозиції дотягнути євроколію до Львова і зробити його пасажирським хабом України і залізничним вікном в Європу.

А широка колія 1520 мм дотягнута вже до Перемишля у Польщі і туди ходять прямі потяги з Києва. Цікавий факт: колись в часи існування Варшавського договору Москва пропонувала активне будівництво східної, широкої колії Варшаві, але поляки відкинули пропозицію. «Вони сказали, що нам не потрібна залізниця, якою, вибачте, російські танки можуть бути завезені на територію Польщі», – розповідає Сергій Вовк.

Також у транспортних колах України розглядають варіанти добудови європейської колії аж до Києва щоб охопити центр України, і до Одеси – це важливо і для пасажиропотоку на півдні і ще більш важливо для вантажопотоку, адже там морські порти і термінали. Але кожен кілометр такої колії, – а це сотні й сотні кілометрів – коштуватиме два мільйони євро як мінімум, а ще ж потрібна інфраструктура.

Президент США Джо Байден на залізничному вокзалі у момент прибуття до столиці України. Київ, 20 лютого 2023 року. Він майже 10 годин їхав потягом із Польщі до Києва. Усього за час Великої війни залізницею до Києва дістались сотні провідних світових політиків, щоб підтримати українців

В Україні навіть робились оцінки повної заміни східної колії європейською по всій країні. Але вартість цього космічна – принаймні третина трильйона доларів! Таких грошей ані Україна не матиме, ані Захід, навіть якби хотів допомогти, не зможе надати.

Іспанський варіант

Але є інші варіанти як інтегруватися з Європою в залізничному плані. В Європі є так звана Іберійська колія – на території Іспанії та Португалії. Її ширина ще ширша за російсько-радянську – 1668 міліметрів.

Іспанці винайшли технологію, яка дозволяє міняти ширину шасі без зупинки потяга – на ходу. Зміна на адаптивному шасі відбувається на швидкості 15 кілометрів на годину – тобто, потяг трошки уповільнює рух на якийсь час.

«В Іспанії це робиться швидко, по суті, це навіть непомітно для пасажира, бо зміна відбувається на ходу. Це непогана річ! Особливо це має сенс для експорту українських товарів. Це було б ефективно для нас і воно грає», – каже в інтерв'ю Віктор Довгань.

В кінці червня 2024 року до України прибула велика делегація уряду і підприємців Іспанії. І тоді перша віцепрем'єрка Юлія Свириденко повідомила, що готується «дорожня карта» для впровадження в Україні технології адаптивної зміни ширини коліс потягів.

«Для реалізації проєкту планується створення консорціуму іспанських компаній, які звернуться до Міністерства торгівлі Іспанії для залучення проєктного фінансування…» – сказала тоді на пресконференції Свириденко.

Перший віцепрем'єр-міністр і міністр економіки України Юлія Свириденко і міністр економіки, торгівлі та підприємництва Іспанії Карлос Куерпо Кабальєро під час підписання двосторонньої угоди про співпрацю. Київ, 26 червня 2024 року

Саме цей візит поклав початок співпраці між «Укрзалізницею» та оператором іспанської залізничної інфраструктури ADIF щодо впровадження в Україні технології зміни ширини коліс.

А міністр економіки та торгівлі Іспанії Карлос Куерпо Кабальєро тоді сказав у Києві: «Цей проєкт має не тільки величезне значення, він також має дуже велике символічне значення, оскільки це допоможе з'єднати Україну з європейськими країнами».

Поїзд під назвою «Потяг до Перемоги» на залізничному вокзалі в Києві, 23 серпня 2022 року. «Укрзалізниця» присвятила цей потяг тимчасово окупованим територіям України і стійкості українців у війні з Росією

Треба зауважити, що для реалізації іспанського проєкту в Україні не потрібно міняти склад локомотивів, пасажирських та вантажних вагонів. Просто на ті з них, яким треба прямувати в Європу, треба поставити спеціальне шасі, розроблене за іспанською технологією, яке може автоматично міняти свою ширину, підлаштовуючись під колію.

«Це дуже актуально і дуже перспективно. Це відбувається значно швидше аніж зміна шасі допотопною радянською технологією з перевузуванням одних візків на інші. В іспанців це давним-давно відпрацьовано. І для нас не обов'язково всі вагони міняти – можна просто інші візки зробити для існуючих вагонів», – пояснює в інтерв'ю Радіо Свобода експерт з питань транспорту Євген Наумов.

Україна, до речі, є одним з провідних виробників залізничних вагонів і локомотивів, а в своєму парку має десятки тисяч вантажних і тисячі пасажирських вагонів.

«Рука Москви»?

Але в серпні газета The Financial Times повідомила, що іспанський уряд заблокував придбання угорським консорціумом іспанського виробника вагонів Talgo, який володіє технологією адаптивної зміни ширини коліс.

«Іспанія назвала угорський консорціум, підтримуваний прем'єр-міністром Віктором Орбаном, загрозою своїй національній безпеці на тлі того, як уряд Педро Санчеса втрутився щоб заблокувати пропозицію купівлі іспанського виробника вагонів за 600 млн євро. Угорський консорціум Ganz-Mávag погрожує вдатись до позову проти Іспанії через вето щодо придбання Talgo на підставі того, що було названо «ризиком для національної безпеки та громадському порядку», що є дуже незвичним кроком всередині ЄС», – написало видання ділових кіл.

Володимир Зеленський тисне руку угорському прем'єру Віктору Орбану, а поруч голова іспанського уряду Педро Санчес. Гренада, Іспанія, жовтень 2023 року

The Financial Times додала, що Мінекономіки Іспанії не пояснило, які саме загрози для нацбезпеки становила так і не здійснена оборудка, але додало, що аналіз, на підставі якого було ухвалене рішення про блокування, є «засекреченим».

Тоді ЗМІ в Іспанії та Угорщині прямо пов'язали рішення про блокування спроби придбання побоюваннями Мадриду щодо зав'язків Віктора Орбана з Росією і потенційної загрози для критичної залізничної інфраструктури, написала FT.

«У них немає доказів цього, відтак це не більше аніж політичний блеф», – заначила у відповідь у серпні проурядова угорська газета Vilaggazdasag.

Для інформації: іспанські медіа писали, що угорський консорціум Ganz-Mávag, який хотів придбати іспанську компанію Talgo, на 55 відсотків володіється угорським виробником вагонів Magyar Vagon через компанію Magyar Vagon Holding.

А цей холдинг раніше був дочірнім підприємством російського виробника вагонів «Трансмашхолдинг» і мав зв'язки з російським «Ексимбанком».

«В той час як Москва офіційно поклала край своїй участі в 2022 році, є повідомлення, які вказують, що неформальні зв'язки залишаються активними», – написав у мережі X аналітик з питань безпеки, який пише під ніком Intelchizo, якого цитували українські ЗМІ.

Через те, що нинішній угорський уряд є проросійським у своїй політиці, а також з огляду на економічну співпрацю Угорщини з Росією, в Україні це було сприйнято як спробу Москви через Угорщину заволодіти іспанською технологією, яка є запатентованою. І щоб для себе отримати цю технологію, і щоб, можливо, завадити співпраці Іспанії й України.

«Дійсно, проникнення російського капіталу в Угорщині є значним. Можливо, тут мала місце невдала спроба промислового шпигунства», – каже Радіо Свобода Віктор Довгань.

«Те, що перепони з боку Росії Україні будуть чинитися – це для мене очевидно. Ясно, що тут можливий і тиск на іспанців і це буде й надалі робитися з боку Росії», – каже в інтерв'ю експерт з питань транспорту Євген Наумов.

Експерти, з якими розмовляло Радіо Свобода, кажуть, що Росія могла прагнути заволодіти технологіями адаптивної зміни залізничних шасі і з економічних мотивів.

Адже, як висловився Сергій Вовк, «Війна і санкції не вічні». Тим більше, що й зараз китайський «Шовковий шлях» – це переважно залізничне сполучення Китай–Казахстан-Росія–Білорусь і далі до ЄС. «Ясно, що з політичних мотивів це не афішується, але вантажопотоки там є», – каже експерт.

Війна і залізниця

Але є й ще один момент, про який говорять експерти: залізниця і далі активно використовується у військових цілях.

«Російська залізниця нині обмежена мережами, які мають російську ширину колії. Отже, якщо вони колись захотіли б вторгнутись до інших європейських країн, вони можуть діяти лише на коліях шириною 1520 мм, яка не співпадає з західноєвропейським Стандартом колії 1435 мм, якщо лише росіяни не отримають доступ до різних змінників шасі чи вагонів, оснащених шасі, які змінюють ширину», – написав OSINT-аналітик Intelchizo в мережі X, якого цитували в Україні.

«Недопуск Росії до цієї технології сильно б обмежив реальну російську логістику, яка б обмежувалась, власне, російськими залізничними коліями і значно уповільнила б їхню здатність здійснювати поставки на стандартних (європейських) коліях», – додав аналітик.

Директор Центру транспортних стратегій Сергій Вовк зазначає: «Мілітарний аспект дуже важливий. Залізницю дуже часто використовують у військових цілях для швидкого транспортування великих обсягів військової техніки та озброєнь».

Тай й Велика війна Росії проти України не є винятком. Саме залізницею до своїх кордонів Росія перекидала і перекидає техніку та війська.

Також на окупованих теренах півдня та сходу України саме залізницею Росія вивозить метал і збіжжя з окупованих територій до себе.

Також окупаційні сили збудували вже залізницю від російського Ростова-на-Дону до окупованого Маріуполя і далі планують подовжити її до Криму.

Та й збудований Росією після окупації Криму Керченський міст також має залізничне полотно.

«Побудова залізничного сухопутного коридору до Криму – це один з російських пріоритетів. Бо Керченський міст має вразливість, – каже Сергій Вовк. – Звичайно, Росія – це вороги, але треба бути об'єктивним: вони працюють досить ефективно».

Пожежа на Керченському мосту на світанку в Керченській протоці. 8 жовтня 2022 року. Росія на мосту збудувала і залізничні колії, але сам міст вважається вразливим. Тому зараз будується залізниця з Ростова через Маріуполь до Криму окупованим суходолом

Цікаво, що на початку 2024 року уряд України подав до РНБО пропозицію на 50 років перервати з Росією будь-яке транспортне сполучення через агресію, включно з залізничним.

«Це суто політичне рішення. Але ясно, що ми маємо говорити про перспективу мінімум 10 років, що жодного пасажирського чи вантажного сполучення не буде з країнами-агресорками – як на півночі (Білорусь), так і на сході (Росія). А далі будемо дивитись», – каже в інтерв'ю Віктор Довгань.

А Євген Наумов зауважує: «Дай Бог, щоб війна не тривала 50 років. Але зараз ми змогли відірватись від Росії, яка до війни домінувала в усіх сегментах. Для нас перспективним є європейський ринок і азійський є безмежним. А Росія – не той напрямок, на який треба звертати увагу. Від нього треба відвертатись».

У пресслужбі апарату РНБО Радіо Свобода повідомили, що питання про заборону на 50 років транспортного сполучення з Росією «перебуває на стадії опрацювання».

Ростислав Хотин, опубліковано у виданні Радіо Свобода

Теги: Карлос Куэрпо Кабальеро | Свириденко Юлия | Залізниця | Железная дорога | Україна | Украина | Россия | Росія | Укрзалізниця | Укрзализныця | АТ Укрзалізниця | Євросоюз | Евросоюз | европути | евроколия

Сергій Климчук
оглядач кримінальних новин

29 жовтня 2024 г., 15:15 | Переглядів: 2375 | Коментарі: 0

Роздрукувати | Надіслати товаришу

Коментарі:

comments powered by Disqus

2013-2026 © АНТИКОР — національний антикорупційний портал
Реклама на сайті • Наші партнери
Політика конфіденційності
Використання матеріалів сайту дозволено лише за наявності активного гіперпосилання на джерело. Усі права на тексти, зображення, фотографії та відеоматеріали належать їх авторам.
0.049036