

# Přeměna železniční sítě: Evropa se připravuje na další válku

 lipovylis.cz/wordpress/premena-zeleznicni-site-evropa-se-pripravuje-na-dalsi-valku

David Z Moravy

11. září 2024

EU investuje miliardy eur do několika dopravních a logistických projektů na Ukrajině. Tyto peníze budou použity mimo jiné na přeměnu některých úseků stávajících ruských širokorozchodných železničních tratí na užší evropský formát. Cílem těchto zdánlivě ryze mírových projektů není v žádném případě jen obchodní charakter.

od Nikolaje Storošenka

Téma obnovy Ukrajiny jejími evropskými spojenci je obvykle vždy prezentováno v souvislosti s pojmem „poválečný“. Jsou však oblasti, kde se již pracuje. Jedním z nich je (nákladní) železniční doprava a zkapacitnění železničních tratí mezi Ukrajinou a EU.

Jde především o pokládku tzv. Eurospur – železnice evropského typu s rozchodem 1 435 milimetrů (v Rusku, postsovětských zemích a také v Mongolsku a Finsku je rozchod větší a má 1 520 milimetrů). Jde také o vytvoření logistických terminálů, které nahradí neaktivní přístavy.

## Náhrada za černomořské přístavy

Myšlenka položit Eurotrack pro Ukrajinu není nová a byla diskutována minimálně stejně dlouho jako otázka evropské integrace. Ukrajinská vláda ani Ukrzalisnycja (ukrajinská železnice) však nikdy neměly dostatek finančních prostředků na komplexní obnovu tratí.

Navíc to taky nedávalo moc smysl. Hlavní tok nákladu (uhlí, ruda, obilí, ropné produkty, kontejnery) byl prováděn přes černomořské přístavy – asi 150 milionů tun ročně. Drobné, urgentní/zkazitelné

zboží bylo přepravováno nákladními auty. Podíl železniční dopravy na exportu však nebyl zanedbatelný; v roce 2021 dosáhl podíl Ukrzaliznytsia na exportních nákladech 112 milionů tun. Jednalo se však především o dodávky zboží do nejbližších přístavů (převážně rumunské Kostnice), čímž se kompenzoval nedostatek přístavních kapacit na samotné Ukrajině.

Během funkčního období Petra Porošenka se aktivně diskutovalo o projektu propojení Kyjeva, Oděsy a Lvova s eurodráhou. Nepokročilo to však dále než k samotné diskusi.

Dnes Ukrajinské železnice aktivně zvyšují své prodeje. A přestože ještě nedosáhla úrovně roku 2021 (312 milionů tun), nákladní železniční doprava se zotavuje. V prvním pololetí letošního roku bylo přepraveno 90 milionů tun nákladu (nárůst o 28 procent oproti období od ledna do června 2023). Polovinu tohoto objemu tvořil exportní náklad (45 milionů tun, což je nárůst o 59 procent ve srovnání s obdobím leden–červen 2023).

Pro srovnání: V roce 2021 se podíl exportního nákladu na přepravách Ukrzaliznytsya pohyboval kolem 36 procent. S přihlédnutím k rozsahu poklesu nákladní dopravy se ukazuje, že ukrajinské železnice již převzaly 20–30 milionů tun nákladu, který byl dříve přepravován po moři. Celkově se diskutuje o převedení až poloviny předválečné přepravy zboží v přístavech na ukrajinskou železnici.

Problematická není jen ztráta tržeb v přístavech. Ukrajinské dopravní podniky se kvůli aktivní mobilizaci a zákazu odjezdu mužů ve vojenském věku potýkají s vážným nedostatkem řidičů dodávek. V některých zemích EU navíc existují kroky k omezení pracovních příležitostí pro ukrajinské řidiče na jejich trhu. To by také mohlo zvýšit zátěž železnice.

## **Křižovatky a dopravní cesty**

---

V současné době se úsilí Ukrajiny a EU více zaměřuje na vytváření logistických center. Jedná se zejména o logistické centrum Mostiska na hranici s Polskem (u města Mostiska) a „suchý přístav“ v regionu Vinnitsa. Plánovaná kapacita terminálu Mostiska – překladiště až 100 000 TEU ročně (první etapa, která bude otevřena letos, je plánována na 30 000 TEU). Překladiště bylo navíc již v roce 2023 vybaveno čerpacími stanicemi, které umožní překládku tekutého zboží z železničních cisteren do automobilů a naopak.

Obecně je cílem propojit klíčové regiony Ukrajiny s EU vytvořením udržitelného exportně-importního koridoru schopného manipulovat se všemi druhy zboží: kontejnery, volně ložené, tekuté volně ložené zboží a obilí. To z něj dělá plnohodnotnou, i když malou náhradu za tradiční námořní přístavy, které jsou eliminovány.

Další podobný koridor se plánuje v Moldavsku. Propojí Rumunsko s Oděsou prostřednictvím nového logistického komplexu „Beresti“.

Zapojení EU do těchto projektů se dosud omezovalo především na cílené financování (lokomotivy, elektrické lokomotivy, cisternové a obilné transportéry, nakladače atd.). V budoucnu by však financování EU mohlo dosáhnout kvalitativně nové úrovně.

Již v roce 2023 zveřejnila EU strategii integrace ukrajinských a moldavských železnic do transevropské dopravní sítě (TEN-T). Účast Moldavska se vysvětluje tím, že Ukrajina má být zařazena do tří dopravních os. Dvě z nich jsou dostupné z regionu Lvov (do Katovic a dále do jižního Německa a do Varšavy a dále do přístavů v Severním a Baltském moři). Třetí trasa vede směrem k přístavům na severním Jadranu, tedy přímo přes Moldavsko a Rumunsko.

V případě Ukrajiny tato integrace zahrnuje několik fází. Má zahájit stavbu euroželeznice spojující Polsko a Lvov. Tato trasa povede přes logistický uzel Mostiska. Druhá etapa zahrnuje výstavbu Lvov-Kyjev

Eurobahn. A i když se přesměrování trasy do Lvova zdá být s 432 miliony eur relativně levné, přesměrování trasy mezi Lvovem a Kyjevem bude stát 5,9 miliardy eur.

Kyjevem však apetit autorů těchto projektů nekončí. Strategie počítá s pokračováním 1435milimetrové trati do Poltavy, Charkova a Dněpropetrovska (kolem tří miliard eur). Plánovaná trasa spojující Rumunsko a Moldavsko s Oděsou (přes Beresti) se odhaduje na 4,9 miliardy eur.

Celkově je cílem investovat 14 až 15 miliard eur do ukrajinské železniční infrastruktury a vytvořit koridory, které spojí Kyjev a největší města na levém břehu Dněpru s hraničním uzlem a přístavy na severu a jihu Evropy. .

A v této fázi budou investovat spojenci Ukrajiny. Nikdo jiný není. Přinejmenším proto, že Ukrajina sama takové peníze nemá a ukrajinská železnice je už nyní silně zadlužená a na pokraji insolvence.

### **Příprava na budoucí válku**

---

Železniční expert Sergej Sigačev vysvětluje, proč to všechno Západ a Ukrajina potřebují: „Mezi Mostiska I (Ukrajina) a Przemysl (Polsko) jsou dvě koleje: 1520 milimetrů a 1435/1520 milimetrů ,kombinovaná trať“, tedy čtyřkolka. – kolejová železniční trať. Zároveň má Mostiska II také 1435milimetrovou přijímací stanici s více kolejemi. To je velmi praktické pro logistiku: vše, co pochází z leteckého uzlu Rzeszów v Polsku, lze do Mostiska II dovézt ve vozech s rozchodem 1435 milimetrů, aniž by došlo k přetížení na hranicích. Tam Ukrajinci náklad třídí, rozdělují a maskují – a to vše pokračuje na rozchodu 1520 milimetrů. A naopak: Ukrajinská kolejová vozidla mohou být dodána přímo na polské nádraží Przemysl, kde lze standardní skříňové vozy, plošinové vozy nebo gondolové vozy naložit tím, co

bylo dodáno z Rzeszówa nebo německých leteckých základen. A pak vše pokračuje přes ukrajinskou železniční síť a v případě potřeby přímo na frontu.“

To je však samozřejmě vysvětlení současné situace. Pokud vše funguje jako nyní, proč investovat miliardy do překládání železničních tratí?

Pravděpodobně proto, že EU uznala, že současný konflikt mezi Západem a Ruskem nebude poslední. A protože tomu tak je, měli by si Evropané nejen předem určit bojiště, ale také se postarat o pohodlnou logistiku – blíže k budoucí frontové linii.

## **Continue Reading**

---