

Hetmański Szlak. koncepcja budowy połączenia kolejowego z portów Trójmiasta do Kijowa, Charkowa i Dnipro

Hetman's Trail. The concept of building a railway connection from the Tri-City ports to Kiev, Kharkiv and Dnipro



Weronika Finke

PKP CARGO S.A.



Jarosław Kiepora

PKP CARGO S.A.



Dariusz Seliga

prezes zarządu
PKP CARGO S.A.

Streszczenie: Bliska perspektywa przystąpienia Ukrainy do wspólnoty Trójmorza stawia skuteczną integrację tego państwa i jego gospodarki ze strukturami Zachodu. Wyzwanie którego kluczowym wymogiem jest stworzenia korytarzy transportowych zdolnych do obsługi tranzytu ukraińskiego na Zachód; tranzytu którego główny ciężar będzie musiała przejąć ukraińska i polska kolej, a także nasze porty morskie. W artykule zaprezentowano koncepcję budowy normalnotorowego szlaku służącego obsłudze wywozu morskiego Ukrainy przez porty Trójmiasta. Projekt szlaku - ukazany w perspektywie zmian politycznych i gospodarczych jakie są pokłosiem inwazji Rosji na Ukrainę. Kluczowym czynnikiem warunkującym realizację przedstawionej koncepcji jest realizacja projektu przebudowy infrastruktury kolejowej na standard europejski 1435 mm. Propozycja budowy szlaku ma dwa aspekty: tym strategicznym jest realizacja postulatu politycznego Ukrainy - stworzenia w pełni bezpiecznego alternatywnego korytarza tranzytu morskiego Ukrainy. Tym gospodarczym budowa czysto komercyjnego szlaku otwierającego portom Trójmiasta możliwość rywalizacji o obsługę części wywozu morskiego Ukrainy.

Słowa kluczowe: Połączenia kolejowe; Sieć transportowa

Abstract: Ukraine's imminent accession to the Three Seas Initiative necessitates effective integration of the country and its economy into Western structures. A key requirement for this challenge is the creation of transport corridors capable of handling Ukrainian transit to the West; a transit load that will primarily be borne by Ukrainian and Polish railways, as well as our seaports. This article presents a concept for the construction of a standard-gauge railway route to serve Ukraine's maritime exports through the ports of the Tricity. The project is presented in the context of the political and economic changes resulting from Russia's invasion of Ukraine. A crucial factor for the realization of this concept is the implementation of the project to rebuild railway infrastructure to the European standard of 1435 mm. The proposed railway route has two aspects: strategically, it fulfills Ukraine's political demand for a fully secure alternative maritime transit corridor. Economically, it creates a purely commercial route, enabling the ports of the Tricity to compete for a portion of Ukraine's maritime exports.

Keywords: Railway connections; Transport network

W 2021 roku swój akces do Inicjatywy Trójmorza zgłosiła Ukraina. Rok później na szczycie w Rydze otrzymała ona status partnera uczestniczącego, co stanowi wstęp do pełnego członkostwa tego kraju w Trójmorzu. Zdaniem prezydenta Andrzeja Dudy – gorącego zwolennika włączenia Ukrainy do „naszej strefy bezpieczeństwa, wolności i dobrobytu” (tak jak i Białorusi, Mołdawii, Gruzji i państw Bałkanów Zachodnich), musi to stanowić nadrzędny cel nie tylko dla polskiej polityki zagranicznej, ale całej wspólnoty krajów tworzących tę inicjatywę. Pewnym potwierdzeniem

trafności tych ocen jest trwająca agresja Rosji na Ukrainę, do której w sytuacji włączenia tego kraju do struktur szeroko pojętego Zachodu w ogóle by nie doszło. Ale bliska perspektywa przystąpienia Ukrainy do wspólnoty Trójmorza stawia przed jej członkami – a szerzej przed Unią Europejską, wyzwanie skutecznej integracji tego państwa i jego gospodarki ze strukturami Zachodu. Wyzwanie, którego kluczowym wymogiem jest stworzenie korytarzy transportowych zdolnych do obsługi tranzytu ukraińskiego na Zachód; tranzytu, którego główny ciężar będzie musiała przejąć

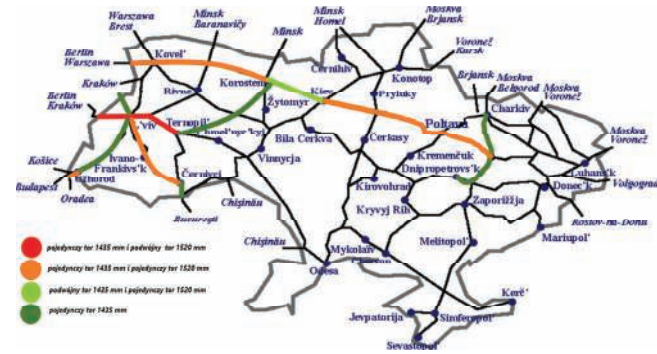
ukraińska i polska kolej, a także polskie porty morskie. Zaprezentowana tu koncepcja budowy normalnotorowego szlaku obsługującego najważniejsze centra przemysłowo-gospodarcze Ukrainy, stanowiącego główny korytarz tranzytowy łączący ten kraj z centrami gospodarczymi Europy jest głosem w dyskusji o kierunkach i sposobach integracji systemów transportowych Ukrainy i Polski.

Tło polityczno-gospodarcze

W rezultacie agresji rosyjskiej na Ukrainę 24 lutego 2022 roku uruchomiony



1. Proponowany kształt Hetmańskiego Szlaku w wariantcie docelowym



2. Sieć szkieletowa linii o rozstawie europejskim (1435 mm) na Ukrainie rekomendowana w opracowaniu Inicjatywy Jaspers wykonanym na zlecenie Komisji Europejskiej

został proces całkowitej politycznej – a w konsekwencji również i gospodarczej, reorientacji państwa ukraińskiego. Wojna w jednej chwili przekreśliła wielowiekowe więzi z Rosją, uruchamiając procesy gwałtownego przevektorowania gospodarki ukraińskiej, zmuszonej szukać nowych rynków zbytu, nowych zagranicznych partnerów i siłą rzeczy nowych korytarzy transportowych niezbędnych do wywozu produktów rodzimego przemysłu i rolnictwa. Korytarzy, bez których zniszczona i pozbawiona tradycyjnych rynków rosyjskich gospodarka ukraińska nie będzie w stanie się szybko odbudować, bo brak efektywnych możliwości wywozu swoich produktów proces jej odbudowy bardzo spowolni. Za zmianami w architekturze politycznej naszej części kontynentu, poszły przeobrażenia w sferze gospodarczej, w tym wektorów handlu i przebiegu szlaków komunikacyjnych. Ich finalnie oczekiwana skala i zasięg dalece wykracza poza obszar Ukrainy i jej najbliższego sąsiedztwa.

Praktycznym wyrazem tej sytuacji jest podjęta dwa lata temu decyzja przebudowy sieci kolejowej Ukrainy na standard europejski. W ślad za tą decyzją poszły działania wsparte przez UE, z której środków sfinansowano studium kierunków przebudowy infrastruktury kolejowej Ukrainy, zrealizowane w czerwcu 2023 przez Inicjatywę Jaspers. Rozpoczęty proces transformacji infrastruktury kolei ukraińskich ma na celu stworzenie warunków do włączenia ukraińskiej ekonomiki w obszar gospodarczy Wspólnoty Europejskiej i uzyskanie korzyści jakie daje członkostwo w

Unii. Jego efektem będzie wydłużenie istniejących normalnotorowych szlaków kończących się w strefie pogranicza polsko-ukraińskiego w głąb Ukrainy. To z kolei zmienia – i to radykalnie, położenie Polski. Z peryferyjnego kraju granicznego UE staniemy się wewnątrzunijnym krajem tranzytowym, zaś nasza sieć przestanie być końcówką szlaków europejskich, stając się elementem szlaków tranzytowych wschód-zachód wspólnej przestrzeni gospodarczej. Oznacza to także, że Polska stanie się kluczowym i niepomijalnym obszarem tranzytu ukraińskiego obsługującym gros łądowej (a także część morskiej) wymiany towarowej Ukrainy. Umocni to naszą pozycję - największego partnera gospodarczego Ukrainy. By tak się stało niezbędne jest dostosowanie naszego systemu transportowego do obsługi tranzytu ukraińskiego. Powszechnie spodziewany skokowy wzrost przewozów w relacji z Ukrainą w sposób oczywisty wymagać będzie inwestycji, a przede wszystkim rozbudowy infrastruktury kolejowej. Zadanie to nabiera szczególnego znaczenia nie tyle w kontekście połączeń na osi wschód-zachód, bo obie główne magistrale tranzytowe wschód-zachód (E20 i E30), na większej części swojego przebiegu zostały zmodernizowane i dostosowane do parametrów sieci TEN-T, ale w kontekście dostępu do głównych naszych portów morskich, przede wszystkim portów Trójmiasta.

Należy zwrócić uwagę na logikę procesów społeczno-gospodarczych na Ukrainie wywołanych agresją rosyjską w lutym 2022 roku i ich wpływie na kształtowanie się długofalowych

trendów rozwojowych ukraińskiego państwa i zmian jego gospodarczej geografii. W rezultacie wojennych zniszczeń i depopulacji słabnie znaczenie tradycyjnych ośrodków przemysłowych na wschodzie państwa, z jednoczesnym wzrostem w zachodniej części kraju, mającej lepszą „demografię”, ocenianej jako obszar bezpieczniejszy dla lokowania inwestycji i czerpiącej geograficzną rentę w postaci bliskości gospodarczych centrów Zachodu. Nie trzeba dodawać, że obszary te najwcześniej zyskają normalnotorowe połączenia z polską i europejską siecią kolejową, co tylko wzmocni ich konkurencyjność w stosunku do odległych obszarów położonych na wschodzie Ukrainy. Należy zauważyć, że analogiczne procesy - migracji przemysłu z obszarów położonych na wschodzie państwa na zachód, zaszyły na Węgrzech, Słowacji, ale też w Polsce i w Czechach. Nie zostały one wymuszone żadnymi działaniami wojennymi, a bliskością rynków zbytu. W efekcie tych opisywanych procesów otwiera się również szansa dla naszych portów do skutecznej rywalizacji o obsługę morskiego wywozu Ukrainy.

Główne cele i kluczowe założenia proponowanego szlaku

1. Proponowany szlak powinien przynieść istotne korzyści dla naszej narodowej ekonomiki. Umocnić gospodarczą pozycję Polski w relacjach z Ukrainą, poprzez stworzenie lepszych powiązań komunikacyjnych z tym krajem, w tym poprzez – wielokrotnie po-

stulowane przez stronę ukraińską, przejęcie przez porty w Gdańsku i Gdyni obsługi części jej tranzytu morskiego. Odbiciem tego jest proponowany przebieg szlaku, którego zadaniem jest skomunikowanie głównych centrów gospodarczych Ukrainy z polską siecią kolejową. Szlaku obejmującego poza stołecznym Kijowem (25% przedwojennego PKB Ukrainy) również Charków, Dnipro, czy Połtawę, a w dalszej przyszłości także Donbasu.

2. Szlak w oparciu o porty w Gdańsku i Gdyni powinien tworzyć w pełni bezpieczny, efektywny korytarz wywozu morskiego dla Ukrainy. Jest to szczególnie ważne w kontekście obecnych i przyszłych wyzwań geopolitycznych stojących przed tym państwem - zagwarantowania jej płynnego i niezakłóconego dostępu do rynków międzynarodowych. Niezależnie bowiem od rozstrzygnięcia trwającego konfliktu z Rosją, zagrożenie ze strony tego państwa – agresywnego i w dużej mierze nieprzewidywalnego, ma charakter stały. Szczególnie groźną bronią Rosji są różnego rodzaju wymuszenia w obszarze gospodarczym – odcięcia od dostaw surowców, ale też blokada żeglugi, która tak boleśnie uderzyła w wywóz morski Ukrainy. Stąd świadomość Ukraińców konieczności dokonania dywersyfikacji kierunków tego wywozu oraz poszukiwanie bezpiecznego „okna na świat”, trwale uwalniającego ich kraj od presji i szantażu ze strony wrogiego sąsiada. Tę rolę mogą i powinny pełnić polskie porty z korzyścią dla siebie, w postaci przejęcia obsługi części ukraińskiego tranzytu morskiego.
3. Realizację szlaku powinno charakteryzować dążenie do optymalizacji kosztów założonych inwestycji w infrastrukturę liniową; budowa nowych i modernizacja istniejących odcinków linii nie powinna generować nadmiernych kosztów. Projekt powinien się przy

tym cechować wysokimi wskaźnikami efektywności założonych inwestycji, zaś jego rozbudowa powinna mieć charakter etapowy rozkładający koszty owych inwestycji w dłuższym okresie. Ponadto, racjonalności finansowej projektu sprzyjać powinno dążenie do prowadzenia szlaku z wykorzystaniem istniejącej (historycznie ukształtowanej) infrastruktury kolejowej, zarówno odcinków już zmodernizowanych, czy będących w fazie realizacji, jak i tych planowanych dopiero do przebudowy. Innym czynnikiem sprzyjającym utrzymaniu rozsądnych kosztów inwestycyjnych jest synergia z innymi projektami infrastrukturalnymi, takimi jak Sarmacki Szlak, czy Magistrala Wschodnia. Co niemniej istotne, wszystkie nowe odcinki szlaku powinny być ujęte w zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK.

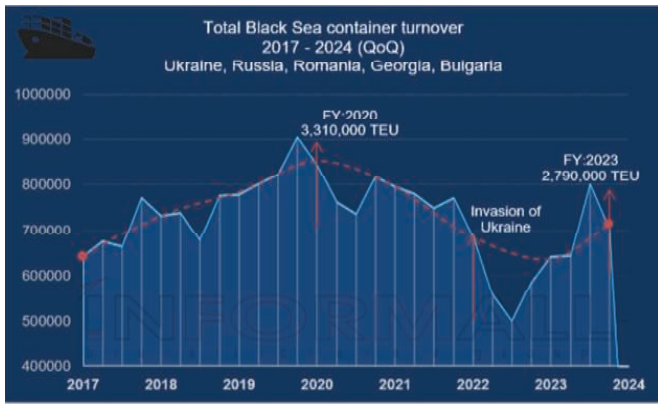
4. Projekt tak po stronie polskiej jak i ukraińskiej powinien mieć charakter skalowalny - być rozpisany na szereg zadań inwestycyjnych uruchamianych stopniowo w miarę wzrostu przewozów, pozwalając dostosować zakres realizowanych inwestycji liniowych do realnych potrzeb przewozowych. Takie podejście powinno zapewnić rentowność tych inwestycji, wykluczając zarazem groźbę wyczerpania się przepustowości szlaku. Założenie to dotyczy zwłaszcza odcinka ukraińskiego, którego realizacja siłą rzeczy musi być podzielona na kilka etapów. W miarę rozbudowy sieci normalnotorowej w głąb Ukrainy, wraz ze stopniowym wydłużaniem się szlaku - sukcesywnie obejmującym obsługę kolejnych leżących na nim ośrodków, zwiększać się będą prowadzone na nim przewozy.
5. Szlak powinien charakteryzować się bardzo dobrymi parametrami, pozwalając na uzyskiwanie wysokich prędkości handlowych. Wskaźnik ten ma znaczenie kluczowe – niwelujące mankament dużego oddalenia odbiorcy ła-

dunków od portu (rzutuujące na koszt przewozu) i wydłużenia drogi przewozu w stosunku do portów ukraińskich. Dotyczy to zwłaszcza segmentu przewozów intermodalnych, gdzie uzyskanie akceptowalnego przez przewoźników czasu przejazdu (transit time) może być ważniejsze od jego kosztu.

6. Po stronie ukraińskiej szlak poprowadzony ma być w wyłącznie liniami normalnotorowymi, pozwalającymi na pełną integrację z siecią kolei europejskich. Jego przebieg bazować ma na istniejącej sieci kolejowej, oraz planach jej rozwoju w tym zwłaszcza transformacji jej infrastruktury do europejskiego standardu 1435 mm. Podstawą proponowanych rozwiązań powinny być projekty opracowywane przez koleje ukraińskie, oraz te rekomendowane im przez działającą na zlecenie UE Inicjatywę Jaspers.

Perspektywy udziału portów Trójmiasta w obsłudze tranzytu morskiego Ukrainy

Jak już wspomniano zagadnienie trwałego związania portów Trójmiasta w system transportowym Ukrainy ma dwa aspekty. Pierwszy to aspekt bezpieczeństwa wynikający z zagrożenia dla żeglugi czarnomorskiej ze strony Rosji; wymagający stworzenia alternatywnych i w pełni bezpiecznych korytarzy wywozu morskiego Ukrainy w oparciu o możliwie bliskie gospodarczych centrów tego państwa porty zagraniczne. Porty dysponujące odpowiednim potencjałem przeładunkowym oraz dobrymi powiązaniem komunikacyjnymi z Ukrainą. Taką alternatywą mogą być porty w Gdańsku i Gdyni, pod jednym wszakże warunkiem - radykalnej poprawy parametrów połączeń kolejowych: stworzenia nowoczesnego korytarza kolejowego, zdolnego do obsługi wielkoskalowych przewozów tranzytowych z Ukrainy. To z kolei pociąga za sobą konieczność wykonania kosztownych inwestycji, których



3. Przeladunki kontenerów w portach czarnomorskich (bez Turcji). Szczytowa wielkość 3,3 mln TEU w 2020 roku jest niewiele większa od rekordowych przeladunków w terminalach Gdańska i Gdyni (3,11 mln TEU w 2021 roku)



5. Wywiad z ministrem rolnictwa Ukrainy M. Solskim postulujący budowę linii kolejowej z Ukrainy do polskich portów dla tranzytu ukraińskiego zboża. (Puls Biznesu 2024-03-29)

realizacji nie da się uzasadnić względami bezpieczeństwa ekonomicznego Ukrainy. I tu dochodzimy do kolejnego aspektu, gospodarczego – perspektyw wykorzystywania tego szlaku jako stałego (niezależnego od politycznego zapotrzebowania) korytarza wywozu morskiego Ukrainy. Wydatki na infrastrukturę muszą bowiem mieć udokumentowany sens ekonomiczny, co oznacza, że albo analizy przedprojektowe wykażą że projektowany szlak cechować się będzie stałym – długookresowym, założonym poziomem przewozów albo zwyczajnie nigdy nie powstanie. Co istotne strona ukraińska najwyraźniej ma świadomość tego stanu rzeczy. Na dziś nie wiadomo w jakiej części uda się Ukraińcom odbudować swoje przedwojenne łańcuchy dostaw w oparciu o własne porty morskie. Ale nawet zakładając optymistyczny dla Ukrainy finał zmagania wojennych - odtworzenia zdolności przeladunkowych i tranzytowych portów czarnomorskich, to wspomniane już procesy w gospodarce tego kraju otwierają szansę trwałego przejścia części morskiego tranzytu Ukrainy.

Porty Trójmiasta dysponują już dziś dużym i wciąż rozbudowywanym potencjałem przeladunkowym (trwają przygotowania do realizacji projektów Centralnego Portu Morskiego w Gdańsku oraz Portu Zewnętrznego w Gdyni). Porty te mają znakomite warunki hydrograficzne, bogatą sieć połączeń oraz coraz lepsze skomunikowanie z lądowym zapleczem. W parze z tym idzie wysoka jakość

świadczonych przez nie usług, przy umiarkowanej ich cenie. Oba porty mają swobodny dostęp (ograniczenia głębokościowe Cieśnin Duńskich nie stanowią istotnej bariery), gdy tymczasem porty ukraińskie muszą liczyć się z ograniczeniami żeglugowymi na Cieśninach Tureckich. Jednak czynniki te nie są w stanie zniwelować przewagi portów ukraińskich – bliskości gospodarczych centrów tego kraju. Dlatego realne możliwości konkurencji z portami ukraińskimi istnieją w trzech obszarach:

1. Przewozów kontenerowych stanowiących bodaj najważniejszym segment, w którym porty Trójmiasta będą w stanie skutecznie rywalizować z ukraińskimi. W segmencie tym bowiem polskie terminale kontenerowe w polskich portach mają trwałą strukturalną przewagę nad ukraińskimi. Podstawowym czynnikiem tej przewagi jest wciąż rosnący ich potencjał przeladunkowy, wielkość oraz struktura przeladunków. Aktualnie gdański Baltic Hub ma zdolności przeladunkowe na poziomie 3 mln TEU, a wkrótce po oddaniu terminala T3 wzrosną one do 4,5 mln TEU. To dziś jedyny terminal hubowy na Bałtyku zdolny przyjmować największe liniowce obsługujące połączenia z Dalekiego Wschodu do Europy. Takich możliwości nie mają oba terminale gdyńskie – BCT i GCT których łączna zdolność przeladunkowa wynosi 1,84 mln TEU, które również obsługują bezpo-

średnie serwisy dalekowschodnie, tyle, że mniejszymi jednostkami. Tym niemniej w ramach realizowanej już wielkiej inwestycji Portu Zewnętrznego do 2028 roku powstanie ma nowy głębokowodny terminal o zdolności przeladunkowej 2,5 mln TEU, co pozwoli Gdyni na konkurencję z Baltic Hub. Dynamika polskich terminali kontenerowych – trwający nieprzerwanie od dwudziestu lat wzrost ich obrotów, kontrastuje z sytuacją w portach Morza Czarnego, w tym Ukrainy. W szczytowym 2020 roku wielkość przeladunków kontenerów we wszystkich portach czarnomorskich (bez Turcji) osiągnęła 3,3 mln TEU, czyli niewiele więcej od rekordowych przeladunków w terminalach Gdańska i Gdyni w 2021 roku (3,11 mln TEU). Co prawda w przedwojennym 2021 roku Ukraina z udziałem 34,21% (829 725 TEU) była liderem na tym akwenie, ale udział największego z ukraińskich terminali – odeskского CTO, na poziomie 12,61% przeladowanych kontenerów dał mu dopiero trzecią pozycję. Na te dane nakłada się struktura podziału rynku gdzie dwaj najwięksi armatorzy MAERSK i MSC mają odpowiednio 25,51% i 21,29% rynku. Te wielkości w żaden sposób nie uzasadniają uruchamiania bezpośrednich połączeń głębokowodnych na Morzu Czarnym. Póki co zatem linie żeglugowe preferują model połączeń centralno-dopływowych na Morzu Śródziemnym

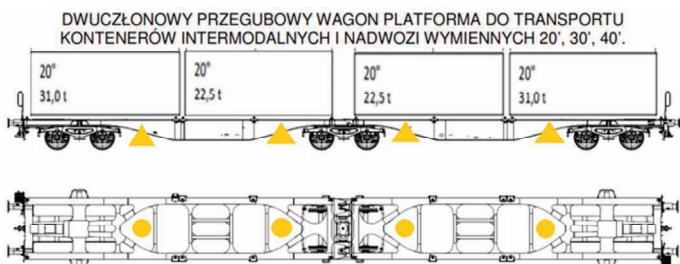
(w oparciu o porty w Pireusie i tureckie porty głębokowodne na Morzu Marmara), co oczywiście znacząco podwyższa cenę transportu w stosunku do tej w bezpośrednim transporcie liniowcem do terminali Trójmiasta. Jednak dopóki nie zostanie stworzony kolejowy korytarz z Trójmiasta do Kijowa, póty MAERSK (i inni wielcy armatorzy) swoje przesyłki kierować będzie przez Pireus, a stamtąd feederem do Czernomorska i dalej kolejną do Kijowa.

2. Eksportu ukraińskiego zboża. Ukraina jest jednym z największych i najważniejszych w świecie eksporterów zbóż, a przychody z ich sprzedaży stanowią istotną pozycję w budżecie państwa. Zarazem tocząca się wojna Rosji z Ukrainą ukazała jak bardzo łatwo sparaliżować ukraiński eksport zbóż, a jednocześnie jak ważnym zagadnieniem dla państwa ukraińskiego staje się stworzenie w pełni bezpiecznego alternatywnego korytarza wywozowego tych zbóż. W odróżnieniu jednak od segmentu przewozów kontenerowych wielkoskalowy tranzyt ukraińskiego zboża przez polskie porty wymaga sporych inwestycji w infrastrukturę przeładunkową oraz w tabor do transportu zbóż. Inwestycji, które i tak nie są w stanie zniwelować przewag konkurencyjnych ukraińskich portów i ukraińskich kolei dysponujących już dziś wyspecjalizowanym taborem i infrastrukturą przeładunkową. Rozumiejąc ten stan rzeczy strona ukraińska sygnalizuje goto-

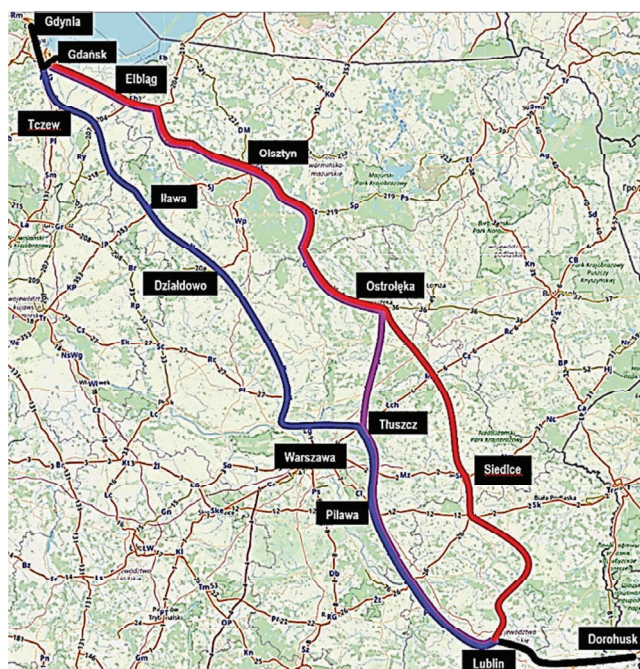
wość partycypowania w kosztach stworzenia i utrzymania owego alternatywnego korytarza wywozu ich zboża przez Polskę. Wyrazem tego są propozycje rodzaju tej, jaką minister rolnictwa Ukrainy Mykoła Solski złożył wiosną 2024 roku – budowy dwutorowej, szerokotorowej magistrali od granicy do portów Trójmiasta, za pieniądze ukraińskich przedsiębiorców. Projekt ten wobec transformacji infrastruktury kolejowej Ukrainy nie ma sensu (poza możliwością wykorzystania floty ukraińskich wagonów do przewozu zboża) stąd prezentowana tu propozycja budowy normalnotorowego korytarza do portów Trójmiasta. Z myślą o takim wariantcie włączenia do naszych portów w tranzyt ukraińskiego zboża powstała koncepcja systemu logistycznego przewozu zboża w oparciu o specjalistyczną intermodalną jednostkę ładunkową (zwaną potocznie kontenerem do zboża). Powstały wiosną 2022 r. projekt - będący efektem współpracy kolejarzy i naukowców Wojskowej Akademii Technicznej, zakłada maksymalne uproszczenie i obniżenie kosztu transportu zboża. Zarazem system ten ma wykorzystywać

istniejące metody przeładunku zbóż i kontenerów. Specjalistyczny kontener ma wyeliminować konieczność przeładunku zbóż (zamiast tego przeładowywany ma być sam kontener), a zamiast konieczności budowy floty normalnotorowych wagonów do przewozu zboża wykorzystywane mają być typowe wagony serii Sggrss 80`. Docelowo mają być one w pełni konstrukcyjnie zintegrowane z kontenerami, umożliwiając zsypanie zboża wprost z kontenera znajdującego się na wagonie do otworu zbiornika odbiorczego elewatora. Rozwiązanie to pozwoli na wykorzystanie w pełni istniejącej infrastruktury przeładunkowej w portach, dostosowanej do odbioru ziarna ze specjalistycznych wagonów do przewozu zboża, które opróżniane są właśnie metodą wysypu dolnego.

3. Połączeń Ukrainy z krajami Skandynawskimi i z Wyspami Brytyjskimi. Porty Trójmiasta z racji swojego położenia zaferować mogą najszybsze i co ważniejsze najniższe kosztowo połączenia z na tych kierunkach. Pewna konkurencja stanowi port w Kłajpedzie i porty łotewskie; jednak przy założeniu,



4. Koncepcja systemu logistycznego przewozów zboża (autorstwa Wojskowej Akademii Technicznej) oparta na intermodalnej jednostce ładunkowej („kontener do przewozu zboża”) dostosowanej do transportu wagonami serii Sggrss `80 przystosowanego do zsypania zboża z wagonów, analogicznie jak ma to miejsce w przypadku specjalistycznych wagonów do przewozu zboża



6. Przebieg Hetmańskiego Szlaku na obszarze Polski: wariant startowy zaznaczony jest kolorem niebieskim, docelowy czerwonym, alternatywny liliowym; odcinki wspólnego przebiegu szlaku są zaznaczone w kolorze czarnym

że większość towarów transportowanych będą stanowiły kontenery wspomniane przewagi konkurencyjne naszych portów w tym segmencie raz jeszcze postawią je w uprzywilejowanej pozycji.

Koncepcja proponowanego szlaku i uwarunkowania jego realizacji

Historyczne ukształtowanie sieci kolejowej północno-wschodniej Polski i Ukrainy sprzyja możliwości stworzenia nowoczesnej magistrali o najwyższych parametrach techniczno-eksploatacyjnych w ruchu towarowym, dając tym samym szansę portom Trójmiasta w rywalizacji o obsługę morskiego tranzytu Ukrainy. Na ukraińskim odcinku z Kijowa do granicy z Polską, biegnącym przez obszar Polesia Wołyńskiego linia ma charakter szlaku towarowego. Realizacja wariantu docelowego po polskiej zapewni adekwatne warunki do szybkiego i efektywnego przewozu towarów. Zgodnie z założeniami szlak poprowadzony jest niemal wyłącznie po istniejących liniach kolejowych, pozwalając ograniczyć koszty niezbędnych inwestycji. Wariantowe i etapowe ujęcie jego przebiegu po polskiej stronie powinno zapewnić szybkie uruchomienie przewozów, przy zachowaniu zdolności do elastycznego i stopniowego zwiększania zdolności przewozowych - dostosowania ich do zmieniających się warunków gospodarczych i potrzeb transportowych. Rozpoczęcie realizacji wariantu docelowego będzie możliwe w momencie, gdy szlak startowy osiągnie swoją pełną przepustowość, co pozwoli na płynne przejście do bardziej rozbudowanego systemu. Przyjęta koncepcja umożliwia zatem realizację kolejnego postulatu wyjściowego - rozłożenia kosztów finalnego kształtu szlaku w czasie i powiązanie realizacji modernizacji wskazanych odcinków (a także budowy nowych) z rzeczywistymi potrzebami przewozowymi. Zapewni to rentowność realizowanych projektów inwestycyjnych, zarazem eliminując groźbę wyczerpania przepustowości szlaku. Docelowo sieć proponowa-

nych wariantów szlaku tworzyć powinna również inne warianty (kombinacji tras) przejazdów.

Szlak jest pomyślany jako wspólny projekt Polski i Ukrainy. Geograficznie zatem dzieli się na dwa odcinki:

1. **Odcinek polski**, którego koncepcja została opracowana w trzech wariantach:
 - wariant startowy - liczący 627 km obejmujący połączenie z portów w Gdańsku i Gdyni przez m.in. Tczew, Hławę, Tłuszcz, Pilawę do granicy PL/UA w Dorohusku.
 - wariant docelowy - liczący 652 km obejmujący połączenie z portów w Gdańsku i Gdyni przez m.in. Elbląg, Ostrołękę, Siedlce do granicy PL/UA w Dorohusku. Szlak wymaga budowy nowych i modernizacji istniejących odcinków.
 - wariant alternatywny - liczący 643 km obejmujący połączenie z portów w Gdańsku i Gdyni przez m.in. Elbląg, Tłuszcz, Lublin do granicy PL/UA w Dorohusku, będący w zasadzie wariantem etapowym w drodze do realizacji finalnego (docelowego) wariantu.
2. **Odcinek ukraiński**, liczący 1155 km obejmujący połączenie od granicy PL/UA w Dorohusku do Krasnograda, w którym rozgałęzia się na odnogi do Charkowa oraz Dnipra. Jego realizacja będzie miała charakter etapowy - stopniowo przesuwać na wschód sieć linii normalnotorowych.

Opis przebiegu szlaku: odcinek polski

1. Wariant startowy

Największym atutem tego wariantu jest możliwość natychmiastowego uruchomienia przewozów. Umożliwia to stan infrastruktury kolejowej na wskazanej trasie, gdzie dzięki realizacji w ostatnich latach szeroko zakrojonych prac modernizacyjnych na liniach nr 7 i nr 9 znakomitą większość szlaku stanowią odcinki o najwyższych parametrach. Co więcej szlak w tym wariantcie jest – za wyjątkiem odcinka Legionowo-Krusze-Pilawa, w całości dwutorowy i zelektryfikowa-

ny. Także skala finansowa oraz horyzont czasowy realizacji pozostałych inwestycji nie stanowi przeszkody w do rozpoczęcia przewozów. Co istotne: niemal cały zakres tych inwestycji ujęty jest w planach PKP PLK. Niestety, proponowana trasa ma również swoje wady. Głównym mankamentem tego wariantu jest drastyczne ograniczenie jego przepustowości na odcinku linii nr 9 (271 km), z uwagi na uprzywilejowany, intensywny ruch pasażerski, w tym szybkie połączenia EIC Intercity. Mniejsze ale nadal istotne ograniczenia dotyczą też linii nr 7 między Pilawą, a Lublinem. Oczywiście w perspektywie realizacji planów CPK - budowy linii kolejowej nr 5 pomiędzy Korytowem, a Pruszczem Gdańskim (tzw. CMK-PÓŁNOC) oraz przesunięcia na nią większości ruchu osobowego z Warszawy do Trójmiasta, przepustowość linii nr 9 znacząco się poprawi. Nie wydaje się jednak, by nawet wtedy szlak w tym wariantcie mógł obsłużyć całość tranzytu idącego z głównych centrów gospodarczych Ukrainy.

2. Wariant docelowy

W przeciwieństwie do wariantu startowego proponowaną w tym wariantcie trasę cechować powinno najniższe natężenie ruchu pasażerskiego, co pozwoliłoby swobodnie kształtować ruch towarowy, bez obaw o kolizje z jedynie lokalnie zwiększającym się natężeniem ruchu osobowego. Celem takiego wytrasowania jest osiągnięcie możliwie najwyższej możliwej przepustowości dla ruchu towarowego, gwarantującego najlepszy transit time w relacji porty Trójmiasta – Dorohusk. Na odcinku od Lublina do Olsztyna linia powinna praktycznie uzyskać charakterystykę linii z uprzywilejowanym ruchem towarowym. Realizacja tego wariantu wiąże się jednak z bardzo wysokimi kosztami. Znakomita bowiem większość proponowanej trasy to odcinki jednotorowe, niezelektryfikowane, niespełniające parametrów linii przeznaczonej do prowadzenia wielkoskalowego tranzytu. Wariant ten wymaga ponadto budowy całkowicie nowego połączenia z Elbląga do

Gdańska (założonego w planach PKP PLK). Pewną zmianę tej oceny stanowi okoliczność synergii części inwestycji z projektem Sarmackiego Szlaku i wariantem alternatywnym Hetmańskiego Szlaku na odcinku z Ostrołki do Gdańska. Ponadto odcinek (linii

nr 30) z Lublina do Parczewa ma być przebudowany w ramach realizacji tzw. Magistrali Wschodniej. Dlatego decyzję o uruchomieniu realizacji tej trasy powinno się podjąć dopiero w momencie wyczerpywania się możliwości obsługi tranzytu towarowe-

go z Ukrainy do portów Trójmiasta w oparciu o trasy wariantu startowego i alternatywnego oraz po uruchomieniu wspomnianej linii kolejowej nr 5 i przekierowaniu na nią gros dalekobieżnego ruchu pasażerskiego z linii nr 9.

Tab. 1. Przebieg szlaku w wariantie startowym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 Gdynia Port - Gdynia Główna	201	1,3	III	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap II.
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	III	Pruszcz Gdański - Gdynia
3 Gdańsk Główny - Pruszcz Gdański	9	10,6 (32,9)	III	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III. pozostałe prace
4 Gdańsk Port Północny - Pruszcz Gdański	226	13,6	III	
5 Pruszcz Gdański - Zajątkowo Tczewskie ZTD	260	14,6 (47,5/ 28,2)	III	PP73 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap I: Tczew-Pruszcz Gd.
6 Zajątkowo Tczewskie ZTD - Zajątkowo Tczewskie	726	2,4 (40,0/ 30,6)	III	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap II: Pruszcz Gd.-Gdynia
7 Zajątkowo Tczewskie - Tczew	726	2,2 (52,1/ 32,8)	III	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap III. pozostałe prace
8 Tczew - Legionowo	9	271,1 (323,2/ 303,9)	III	PP107 Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204
9 Legionowo - Krusze	10	31,8 (355,0/ 335,7)	III	trwa opracowywanie studium wykonalności pn. „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia - Nasielek (Kajno Świerze)”
10 Krusze - Piława	13	56,3 (411,3/ 392,0)	III	trwa opracowywanie studium wykonalności pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 13 na odcinku Krusze - Piława”
11 Piława - Dorohusk	7	215,5 (626,8/ 607,5)	III	PP2 Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Deblin - Lublin, etap II - faza II CPK7 Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk

III - linia jednotorowa
 II - linia dwutorowa
 ⚡ - linia zelektryfikowana
 - linia zmodernizowana -
 - linia do budowy -
 - linia do rozbudowy i modernizacji -
 - linia do modernizacji i -
 - linia do rozbudowy, elektryfikacji i modernizacji -

Tab. 2. Przebieg szlaku w wariantie docelowym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 Gdynia Port - Gdynia Główna	201	1,3	III	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap II.
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	III	Pruszcz Gdański - Gdynia
3 Gdańsk Główny - Gdańsk Południowy	9	2,9 (25,2)	III	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III. pozostałe prace
4 Gdańsk Południowy - Gdańsk Olsztyńska R1	721	2,6 (27,8)	III	
5 Gdańsk Olsztyńska R1 - Gdańsk Olsztyńska (GO)	226	2,2 (30,0)	III	
6 Gdańsk Port Północny - Gdańsk Olsztyńska (GO)	226	3,3	III	
7 Gdańsk Olsztyńska (GO) - nowy p.o. linii do Elbląga	brak	ok. 51,3 (81,3/ 54,6)	III	PP108 Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju
8 nowy p.o. linii do Elbląga - Elbląg p.o. Tropy	254	3,3 (84,6/ 57,9)	III	PR157 Prace na linii kolejowej nr 254 (Elbląg) - Tropy - Frombork - Braniewo
9 Elbląg p.o. Tropy - Bogaczewo	204	14,9 (99,5/ 72,8)	III	PP37 Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica PL/RUS)
10 Bogaczewo - Olsztyn Główny -	220	85,1 (184,6/ 157,9)	III	PP81 Prace na linii kolejowej nr 220 na odc. Olsztyn Główny - Gutkowo - Bogaczewo PR153 Prace na linii kolejowej nr 220 na odcinku Gutkowo - Jonkowo
11 Olsztyn Główny - Korpele k/Szczytna	219	40,5 (225,1/ 198,4)	III	brak projektu
12 Korpele k/Szczytna - nowy p.o. Szczyconek k/Szczytna	brak	4,0 (229,1/ 202,4)	III	
13 nowy p.o. Szczyconek k/Szczytna - nowy p.o. Ostrołęka Narew	35	88,7 (317,8/ 291,1)	III	PR70 Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele PD156 Prace na ciągu (Ostrołęka - Chorzele) - p.o. Szymany
14 nowy p.o. Ostrołęka Narew - nowy p.o. Ostrołęka Tobolice	brak	0,8 (318,6/ 291,9)	III	PP104 Poprawa dostępności m. Ostrołęka poprzez budowę łącznika, odgłębiającego się od linii kolejowej nr 35
15 p.o. Ostrołęka Tobolice - Małkinia	34	52,5 (371,1/ 344,4)	III	PR72 Odbudowa linii kolejowej nr 55 na odcinku Sokół Podlaski - Małkinia
16 Małkinia - Sokół Podlaski	d. 34	36,7 (407,8/ 381,1)	III	PR78 Rewitalizacja linii 55 na odcinku Siedlce - Sokół Podlaski
15 Sokół Podlaski - Siedlce	55	28,8 (436,6/ 409,9)	III	PR71 Prace na odcinku Małkinia - Ostrow Maz. - (Ostrołęka) wraz z elektryfikacją PP105 Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 29 i 35
16 Siedlce - Łuków	2	27,8 (464,4/ 437,7)	III	
17 Łuków - Lublin Północny	30	106,6 (571,0/ 544,3)	III	PP96 Prace na linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin Północny wraz z elektryfikacją PD14 Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków - Lublin
18 Lublin Północny - Dorohusk	7	81,4 (652,4/ 625,7)	III	CPK7 Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk

III - linia jednotorowa
 II - linia dwutorowa
 ⚡ - linia zelektryfikowana
 - linia zmodernizowana -
 - linia do budowy -
 - linia do rozbudowy i modernizacji -
 - linia do modernizacji i -
 - linia do rozbudowy, elektryfikacji i modernizacji -

Tab. 3. Przebieg szlaku w wariantie alternatywnym

Odcinek	Nr linii	Dł. w km (narastająco)	Stan linii	Planowane inwestycje wg zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku.
1 Gdynia Port - Gdynia Główna	201	1,3	III	PP74 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew-Gdynia etap II.
2 Gdynia Główna - Gdańsk Główny	202	21 (22,3)	III	Pruszcz Gdański - Gdynia
3 Gdańsk Główny - Gdańsk Południowy	9	2,9 (25,2)	III	PP75 Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew - Gdynia etap III. pozostałe prace
4 Gdańsk Południowy - Gdańsk Olsztyńska R1	721	2,6 (27,8)	III	
5 Gdańsk Olsztyńska R1 - Gdańsk Olsztyńska (GO)	226	2,2 (30,0)	III	
6 Gdańsk Port Północny - Gdańsk Olsztyńska (GO)	226	3,3	III	
7 Gdańsk Olsztyńska (GO) - nowy p.o. linii do Elbląga	brak	ok. 51,3 (81,3/ 54,6)	III	PP108 Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztynem - Elblągiem i Trójmiastem, z uwzględnieniem obsługi Elbląga Zdroju
8 nowy p.o. linii do Elbląga - Elbląg p.o. Tropy	254	3,3 (84,6/ 57,9)	III	PR157 Prace na linii kolejowej nr 254 (Elbląg) - Tropy - Frombork - Braniewo
9 Elbląg p.o. Tropy - Rogaczewo	204	14,9 (99,5/ 72,8)	III	PP37 Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica PL/RUS)
10 Rogaczewo - Olsztyn Główny -	220	85,1 (184,6/ 157,9)	III	PP81 Prace na linii kolejowej nr 220 na odc. Olsztyn Główny - Gutkowo - Bogaczewo PR153 Prace na linii kolejowej nr 220 na odcinku Gutkowo - Jonkowo
11 Olsztyn Główny - Korpele k/Szczytna	219	40,5 (225,1/ 198,4)	III	brak projektu
12 Korpele k/Szczytna - nowy p.o. Szczyconek k/Szczytna	brak	4,0 (229,1/ 202,4)	III	
13 nowy p.o. Szczyconek k/Szczytna - nowy p.o. Ostrołęka Narew	35	88,7 (317,8/ 291,1)	III	PR70 Modernizacja linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka - Chorzele PP156 Prace na ciągu (Ostrołęka - Chorzele) - p.o. Szymany
14 nowy p.o. Ostrołęka Narew - nowy p.o. Ostrołęka Tobolice	brak	0,8 (318,6/ 291,9)	III	PP104 Poprawa dostępności m. Ostrołęka poprzez budowę łącznika, odgłębiającego się od linii kolejowej nr 35
15 p.o. Ostrołęka Tobolice - Tłuszcz	34	52,5 (371,1/ 344,4)	III	PP105 Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 29 i 35
16 Tłuszcz - Krusze R7 -	513	3,3 (374,4/ 347,7)	III	trwa opracowywanie studium wykonalności modernizacji linii kolejowej nr 29 na odcinku Tłuszcz - Ostrołęka
15 Krusze R7 - Piława	13	53,3 (427,7/ 401,0)	III	trwa opracowywanie studium wykonalności pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 13 na odcinku Krusze - Piława”
16 Piława - Dorohusk	2	215,5 (643,2/ 616,5)	III	PP2 Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Warszawa - Otwock - Deblin - Lublin, etap II - faza II CPK7 Prace na linii 7 na odcinku Lublin - Dorohusk

III - linia jednotorowa
 II - linia dwutorowa
 ⚡ - linia zelektryfikowana
 - linia zmodernizowana -
 - linia do budowy -
 - linia do rozbudowy i modernizacji -
 - linia do modernizacji i -
 - linia do rozbudowy, elektryfikacji i modernizacji -

3. Wariant alternatywny

Wariant ten powinien być rozważany jako wariant etapowy w rozwoju Hetmańskiego Szlaku, którego uruchomienie powinno nastąpić w chwili gdy zacznie wyczerpywać się przepustowość (i tak bardzo obciążonej) linii nr 9. Poprowadzony jest on w znakomitej większości swojego przebiegu po istniejących i eksploatowanych liniach kolejowych (za wyjątkiem wspomnianego odcinka z Elbląga do Gdańska), z których część wymaga modernizacji, dobudowy drugiego toru czy elektryfikacji. Poziom zakładanych nakładów inwestycyjnych – choć wysoki, powinien być zdecydowanie niższy niż w wariantcie docelowym. Co więcej gros potrzebnych środków przeznaczyć trzeba na odcinek od Ostrołęki do Gdańska. Odcinek ten nie tylko pokrywa się z przebiegiem wariantu docelowego Hetmańskiego Szlaku, ale również proponowany jest jako element docelowego przebiegu Sarmackiego Szlaku (z Białorusi do portów Trójmiasta). W tej perspektywie inwestycje jakie należy zrealizować na tym fragmencie Hetmańskiego Szlaku mają szersze i silniejsze uzasadnienie, od tych jakie są niezbędne dla realizacji wariantu docelowego. Zarazem nie w sposób nie zauważyć, że realizacja wariantu alternatywnego będzie pierwszym etapem budowy docelowego przebiegu Hetmańskiego Szlaku.

Opis przebiegu szlaku: odcinek ukraiński

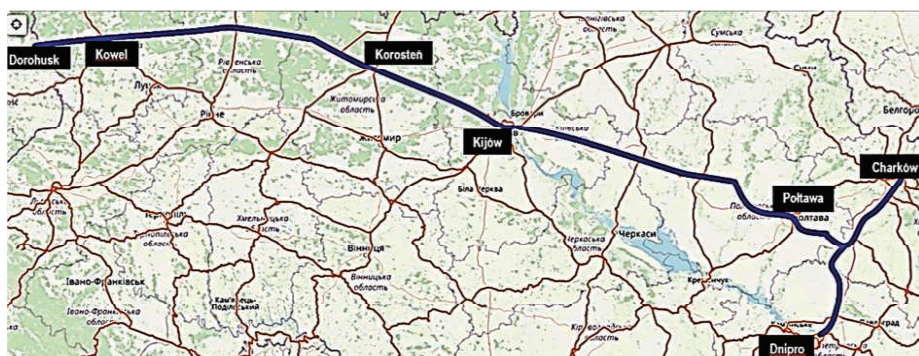
Zaproponowany przebieg po stronie ukraińskiej szlak od granicy w Doro-

husku do Charkowa oraz Dnipra w całości poprowadzony jest istniejącymi już liniami kolejowymi. Linie te mają spory potencjał modernizacyjny. Dotyczy to zwłaszcza odcinka od granicy do Kijowa, który z uwagi na swoje w dużej mierze peryferyjne usytuowanie na sieci kolei UŻ znakomicie nadaje się obsługi wielkoskalowego tranzytu towarowego. Wyjątkiem jest odcinek z Kijowa do Korostenia - stanowiący część połączenia stolicy z Lwowem, ma istotnie większe obciążenie zwłaszcza ruchem pasażerskim (stąd zapewne planowana dobudowa trzeciego toru na tym odcinku). Oddana w 1902 roku linia była częścią strategicznego szlaku Kijów–Sarny–Kowel–Chełm–Warszawa. Jej budowa była nieopłacalna, jednak w Imperium Rosyjskim względu militarno-strategiczne zawsze przeważały nad ekonomicznymi. Ponieważ kolej miała raczej znaczenie militarne niż gospodarcze, zbudowano ją, jako jednotorową. Najmniej obciążony ruchem odcinek z Korostenia do Kowla w dalszym ciągu pozostaje jednotorowy. Plany przebudowy zarówno tej linii, jak i pozostałych fragmentów Hetmańskiego Szlaku na Ukrainie mają kluczowe znaczenie dla odbudowy i przyszłego rozwoju gospodarczego Ukrainy, potrzebującej sprawnych połączeń transportowych ze swoich głównych ośrodków miejskich i przemysłowych – Kijowa, Charkowa, Dnipra do krajów Unii Europejskiej. Stąd taki - rekomendowany przez Inicjatywę JASPERS, przebieg normalnotorowego korytarza przez Ukrainę, stanowiącego taką przyszłą główną oś komunikacyjną na zachód Europy.

Zgodnie z tymi propozycjami cały

szlaku dostosowany byłby do ruchu pociągów o europejskim rozstawie torów. Obecnie taka możliwość istnieje tylko na odcinku przygranicznym z Dorohuska do Kowla (linia jest w trakcie modernizacji). Na tym odcinku zachowany zostanie układ dwutorowy z jednym torem 1435 mm, i drugim 1520 mm. Podobnie zmodernizowany zostanie odcinek z Kowla do Korostenia, gdzie do pojedynczego toru szerokiego dobudowany zostanie tor o rozstawie europejskim. Z kolei na odcinku z Korostenia do Kijowa dobudowany ma być trzeci tor, przy czym aż dwa tory mają uzyskać rozstaw 1435 mm. Odcinek z Kijowa do Krasnograda ponownie ma mieć układ mieszany – po jednym torze normalnym i szerokim. Natomiast oba jednotorowe odcinki z Krasnograda – do Charkowa i do Dnipra, mają być przebudowane na rozstaw europejski. Uzupełnieniem inwestycji torowych będzie pełna elektryfikacja szlaku (w całości będzie on zasilany prądem 25 Kv/AC). Aktualnie Koleje Ukraińskie są w trakcie elektryfikacji odcinka z Kowla do Dorohuska.

Uzupełnieniem tych planowanych inwestycji liniowych mają być wielkie huby przeładunkowe planowane na szlaku – w Kijowie i Kowlu, mające usprawnić przeładunki z toru szerokiego na normalny. Wykorzystanie obu węzłów – zwłaszcza kijowskiego stanowiącego naturalny zwornik sieci kolejowej Ukrainy, znakomicie powinno zwiększyć przeładunki z linii szerokotorowych, a w efekcie również przewozy na Hetmańskim Szlaku. Rozważana niegdyś koncepcja wykorzystania kosztownego taboru z systemem przestawczym do realizacji wielkoskalowych przewozów międzynarodowych w kontekście realizacji projektu całkowitej przebudowy ukraińskiej sieci kolejowej nie ma uzasadnienia. Kluczową kwestią w tym procesie pozostaje zapewnienie spójności sieci do czego niezbędne jest wdrożenie systemów przestawczych pozwalających na prowadzenie ruchu bez przeładunku przewozów z wykorzystaniem linii o różnym rozstawie toru. Dlatego Koleje Ukraińskie podję-



7. Przebieg Hetmańskiego Szlaku na obszarze Ukrainy

Tab. 4. Przebieg szlaku po stronie ukraińskiej

Odcinek	Długość w km narastająco	Stan linii
1 Dnipro - Krasnograd	120	■ ■ ■ ■
2 Charków - Krasnograd	100	■ ■ ■ ■
3 Krasnograd - Połtawa - Kijów	412 (532/512)	■ ■ ■ ■ ⚡
4 Kijów - Korosteń - Kowel - Jagodzin (granica UA/PL) *	523 (1055/1035)	■ ■ ■ ■ ⚡
■ ■ ■ ■ - linia jednotorowa ■ ■ ■ ■ - linia dwutorowa ⚡ - linia zelektryfikowana * linia zelektryfikowana na odcinku Kijów - Korosteń; odcinek Kowel - Jagodzin w trakcie elektryfikacji. Linia dwutorowa na odcinku Kijów - Korosteń oraz Kowel - Jagodzin.		

ły negocjacje z hiszpańskim ADIF (zarządcą infrastruktury kolejowym) w sprawie wdrożenia ich systemu przedstawczego. W tym miejscu wypada zadać pytanie dlaczego Ukraińcy nie sięgnęli po nasze rozwiązania – systemu SUW 2000, a w przyszłości jego projektowane rozwinięcie POLSUW?

Odrębnym zagadnieniem - rzutuującym na efektywność operacyjną projektowanego szlaku, będzie wdrożenie na Ukrainie architektury wspólnego rynku kolejowego obowiązującej w UE. Uzyskania pełnej interoperacyjności przynajmniej na najważniejszych szlakach kolejowych Ukrainy (sieci TEN-T). Ministerstwo Odbudowy (rozwoju gmin, terytoriów i infrastruktury) Ukrainy podpisało memorandum z ERA (Europejska Agencją Kolejową), w zakresie eksperckiego i technicznego wsparcia w procesie akcesji i integracji kolei ukraińskich ze wspólną europejską przestrzenią kolejową. Oznacza to uruchomienie procesów technicznej harmonizacji systemów kolejowych Ukrainy z normami i standardami UE oraz - co nie mniej ważne, implementację zasad otwartego rynku kolejowego. Otwiera to w nieodległej perspektywie możliwość swobodnego operowania europejskich przewoźników na ukraińskiej sieci kolejowej, co – jak pokazały doświadczenia europejskie, ma istotne wrażenie dla uzyskania wysokich parametrów eksploatacyjnych w prowadzeniu przewozów tranzytowych. Według opinii Josefa Doppelbauera (dyrektora wykonawczego ERA) wdrożenie ustalonych standardów i procedur powinno nie tylko zwiększyć poziom bezpieczeństwa przewozów kolejowych, a także uprościć komunikację pomiędzy Ukrainą a krajami UE. Po-

łączenie wysokich parametrów projektowanego ukraińskiego odcinka szlaku - uzyskane dzięki modernizacji i rozbudowie infrastruktury w połączeniu z wdrażanymi przy wsparciu ERA zasadami organizacji rynku kolejowego, umożliwi uruchomienie szybkich i punktualnych połączeń kolejowych. Poza ofertą wysokiej prędkości handlowej i krótszego czasu przejazdu, szlak powinien zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa i niezawodności przewozów, co zwiększy do niego zaufanie przewoźników i klientów. To z kolei przełoży się na jego konkurencyjność i zdolność przyciągania przyciągnięcie nowych klientów. Wszystko to powinno zarazem tworzyć dobrą podstawę wyjściową do skutecznej konkurencji polskich przewoźników i operatorów logistycznych.

Podsumowanie - wnioski końcowe

Zaproponowany tu szlak może stać się kluczowym korytarzem transportowym w Europie Środkowo-Wschodniej. Integracja infrastrukturalna Ukrainy z Unią Europejską ma szansę przyczynić się do stabilizacji regionu, wspierając jednocześnie rozwój gospodarczy i polityczny Ukrainy. Realizacja tego projektu to możliwość stworzenia nowej jakości w transporcie międzynarodowym, która przyniesie korzyści zarówno dla Polski, Ukrainy oraz całej Europy. Projekt integracji systemów kolejowych Polski i Ukrainy powinien mieć charakter procesu którego kolejne fazy przynosić muszą wymierną i odczuwalną poprawę jakości obsługi towarowego transportu: wzrost przepustowości korytarzy tranzytowych, skrócenie czasu przejazdu, obniżki kosztów operacyjnych

przewoźników i spedytorów. By ten proces zainicjować potrzebne jest uruchomienie prac studialnych, weryfikujących naszkicowane powyżej propozycje, poddające analizie przesłanki na których je oparto. Prace te powinny mieć charakter kompleksowy łączący działania planistów tak po polskiej, jak i ukraińskiej stronie. Ich początkiem powinno być przedstawienie poglądu stron na finalny kształt owego projektu – powstać on może ze zderzenie stanowisk, i z uwzględnienia spojrzenia drugiej strony.

W rezultacie realizacji szlaku możemy oczekiwać dalszego wzrostu obrotów, znaczenia i przychodowości sektora transportowego w tym rzecz jasna kolei. W aspekcie makroekonomicznym proponowane szlak powinien dać impuls rozwojowy - efekt kreacji i przesunięcia handlu, co z kolei przyspieszyć powinno proces emancypacji gospodarczej i cywilizacyjnego awansu krajów regionu do gospodarczej czołówki kontynentu, czego wyrazem są choćby sygnalizowane aspiracje portów morskich regionu. Wreszcie w wymiarze politycznym budować to będzie siłę i stabilność regionu, gwarantując mu bezpieczną jego egzystencję. Obserwowany od lat stały wzrost produktywności gospodarek krajów Trójmorza może być akceleratorem procesów modernizacji i rozwoju obsługujących je sieci transportowych. Coraz silniejsza integracja gospodarcza w ramach Unii Europejskiej tworzy dodatkową presję na przyspieszenie tych procesów. Już choćby tylko z tego względu można liczyć na poważny wzrost przewozów w osi N-S, oczywiście o ile uda się zbudować szlaki o parametrach pożądanym przez branżę logistyczną. Polityczno-gospodarczy zwrot Ukrainy, transformacja jej infrastruktury i otwarcie normalnotorowych szlaków na pomoście bałtycko-czarnomorskim pozwala prognozować bardzo istotny wzrost pracy przewozowej zwłaszcza w transzycie międzynarodowym. ◀