

Na europejskich torach.

Wojenna transformacja kolei na zachodniej Ukrainie

Sławomir Matuszak, Konrad Popławski

współpraca: Sandra Baniak, Ilona Gizińska, Krzysztof Dębiec

Władze Ukrainy potraktowały trwającą wojnę jako okazję do przeprowadzenia szybkiej transformacji infrastruktury kolejowej na zachodzie kraju. Proces ten ma zarówno zwiększyć w krótkim czasie przepustowości linii kolejowych prowadzących do UE, jak i spowodować przejście przez miejscowe huby logistyczne istotnej części wartości dodanej z operacji przeładunkowych w handlu kolejowym. Kluczowy element koncepcji rządu to budowa dużego hubu w Skniłowie pod Lwowem, który dzięki rozbudowie torów w rozstawie normalnym do granicy ma zostać – wraz z już funkcjonującym niedaleko niej terminalem w Mościskach – jak najszybciej przyłączony do sieci kolejowych Polski i Rumunii.

Działania Kijowa wpisują się w plany transportowe Unii. Jeśli jednak będą podejmowane jednostronnie i nie uwzględnią interesów sąsiadów, kwestia kolei może się stać kolejnym polem napięć handlowych oraz wywołać protesty środkowoeuropejskiej branży kolejowej i logistycznej. Dlatego optymalnym scenariuszem wydaje się rozpoczęcie już teraz konsultacji pomiędzy państwami regionu a Ukrainą na temat modelu relacji przewozowych w obszarze infrastruktury granicznej, a także zagwarantowania unijnym przedsiębiorstwom równego dostępu do rozwoju oraz możliwości prowadzenia działalności gospodarczej w budowanych na Ukrainie hubach – w ramach liberalizacji rynku kolejowego w procesie jej akcesji do UE.

Rosyjska agresja wymusiła na Ukrainie szybką modernizację i transformację połączeń kolejowych z unijnymi sąsiadami i Mołdawią w celu zwiększenia przepustowości wymiany towarowej i ruchu pasażerskiego. Podniosło to znaczenie infrastrukturalnych powiązań transgranicznych z państwami Europy Środkowej, które od czasu rozpadu Związku Radzieckiego odgrywają niewielką rolę w obsłudze handlu zagranicznego Ukrainy. Wcześniej dużo ważniejszą funkcję w jej gospodarce pełniła wymiana ze wschodem oraz transport dóbr na rynek światowy poprzez własne porty nad Morzem Czarnym. Przyspieszenia transformacji połączeń kolejowych wymagają od Kijowa zarówno częściowo zniesiona rosyjska blokada owych portów, jak i perspektywa członkostwa w UE. Priorytetami Ukrainy są obecnie przedłużenie na jej terytorium toru normalnego (o rozstawie szyn 1435 mm, stosowanym na znakomitej większości obszaru Unii, w odróżnieniu od używanego w Rosji i krajach posowieckich toru szerokiego – 1520-milimetrowego) z państw członkowskich, zwiększenie częstotliwości kursów pasażerskich oraz zapewnienie funkcjonalności istniejących połączeń szerokotorowych.



Władze w Kijowie deklarują, że ich długoterminowy cel stanowi zastąpienie toru szerokiego normalnym na terenie całego państwa. Jest to jednak zadanie rozłożone na wiele lat, które pochłonie co najmniej kilkadziesiąt miliardów euro. Dlatego w międzyczasie w planach znajduje się rozbudowa toru o rozstawie normalnym, zwłaszcza od granicy z Polską do ukraińskich hubów w Skniłowie pod Lwowem i w Mościskach. W dłuższym okresie dąży się również do położenia go między Lwowem a Użhorodem, Kowlem i Czerniowcami, a docelowo – ustanowienia wykorzystujących go połączeń ze stolicą i wschodnią częścią kraju.

Od wybuchu wojny Kijów zdołał przeprowadzić liczne inwestycje realizujące tę wizję (zob. Aneks), m.in. połączenia w kierunku Polski (Izów–Kowel, węzeł Chyrów), Rumunii (Rachów–Berlebasz–granica oraz Tereswa–granica) i Mołdawii (przejście Berezyne–Basarabeasca). Należy się spodziewać, że linie kolejowe z Polską i Rumunią staną się podstawowymi drogami transportu miejscowych towarów. Ukraińskie posunięcia odpowiadają na uruchomione w wyniku rosyjskiej inwazji procesy gospodarcze oraz wytwarzanie się nowych łańcuchów logistycznych, kiedy te dwa kierunki okazały się najważniejsze dla podtrzymania gospodarki i wysiłku wojennego Ukrainy (w przypadku Rumunii chodzi głównie o dostawy zbóż i dóbr masowych, a Polski – dóbr masowych, skonteneryzowanych, pomocy humanitarnej i wojskowej). Poprawa przepustowości tamtejszej sieci kolejowej może też znacznie polepszyć skomunikowanie Polski – poprzez Ukrainę – m.in. z Rumunią i Mołdawią korytarzem Przemysł/Lublin–Lwów–Suczawa czy Słowacją i Węgrami przez węzeł Czop na Zakarpaciu.

Obecnie nie widać dużego zainteresowania rozwojem infrastruktury kolejowej z Ukrainą na Węgrzech i Słowacji (zob. Aneks).

Rząd w Bratysławie nie dąży na

razie do modernizacji tych połączeń, choć mógłby zmienić zdanie, gdyby UE przeznaczyła na ten cel większe środki. Z kolei Węgry mają na granicy ukraińskiej rozbudowaną i niedawno zmodernizowaną infrastrukturę kolejową i terminalową, która mogłaby służyć do przewożenia dóbr do portów adriatyckich oraz na rynek włoski. Dotychczas jednak – być może również ze względu na napięcia polityczne pomiędzy obydwojema krajami – współpraca w tej dziedzinie pozostaje słaba.

Intencją Kijowa, wyrażaną co najmniej od konferencji na temat odbudowy Ukrainy w Lugano, jest przesunięcie przeladunków z polskich i ukraińskich terminali przygranicznych w kierunku węzłów logistycznych w okolicach Lwowa (Skniłów i Mościska). Rozbudowa toru normalnego zapewni więc nie tylko wyższą przepustowość sieci, lecz także przeniesienie zysków z operacji spedycyjnych – aktualnie realizowanych m.in. w polskich centrach na granicy między oboma państwami – do ukraińskich hubów położonych w obwodzie lwowskim.

W 2022 r. otworzono nowy terminal w Mościskach. Połowę udziałów w nim ma przedsiębiorstwo Lemtrans – największy prywatny przewoźnik kolejowy na Ukrainie, wchodzący w skład holdingu SCM, należącego do najbogatszego oligarchy w kraju – Rinata Achmetowa. Obiekt oferuje przeladunek ładunków skonteneryzowanych, drobnicowych i masowych (suchych, głównie zbóż, oraz płynnych, m.in. oleju słonecznikowego) między torem szerokim i normalnym, a jego roczna przepustowość wynosi 5 mln ton towarów różnego rodzaju, w tym zbóż (60 tys. ton miesięcznie).

Zarówno centralne, jak i lokalne władze są zainteresowane utworzeniem hubu transportowego w Skniłowie, mogącego w przyszłości obsługiwać transeuropejskie korytarze do Krakowa, Warszawy, Konstancy, Budapesztu i Bratysławy (zob. Aneks). Planuje się też ustanowienie połączenia kolejowego z pobliskim portem lotniczym we Lwowie, z którego przed wojną korzystało niemal 2 mln pasażerów

rocznie. Według prezesa przedsiębiorstwa Ukrzaliznyca Jewhena Laszczenki do 2026 r. w Skniłowie ma powstać nowy dworzec, zorientowany na obsługę ruchu z Polski, oraz terminal logistyczny¹.

Unijna wizja kolejowego przyłączenia Ukrainy

Przejście Ukrainy na normalny tor jako proces stopniowy widzi także Komisja Europejska. W lipcu 2023 r. wspólnie z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) opublikowała ona studium analizujące możliwe scenariusze przeprowadzenia tej operacji². Zgodnie z nim na początku racjonalne ekonomicznie będzie budowanie kolei w standardzie europejskim do obsługi międzynarodowego ruchu pasażerskiego i przewozu kontenerów (zwłaszcza na osi wschód–zachód), a dopiero w dalszej kolejności – całościowa zmiana rozstawu toru. Komisja opowiada się za transformacją w tym kierunku od wybuchu wojny, a jednocześnie jest coraz bardziej świadoma, że ze względu na wysokie koszty przedsięwzięcia działania muszą postępować etapami³.

We wskazanym studium samą tylko rewitalizację jednego kilometra torów o rozstawie szerokim wyceniono na 1–1,1 mln euro, natomiast pełne przestawienie na standard europejski może pochłonąć nawet ośmiokrotność tej kwoty. To oznacza, że na odnowienie połączenia z Medyki do Kijowa należałoby przeznaczyć ok. 600–700 mln euro, a na jego przestawienie – 5–6 mld euro.

Niewykluczone, że Kijów będzie musiał ponieść oba te koszty – możliwe, że ze względów bezpieczeństwa nie będzie mógł sobie pozwolić na ograniczenie przepustowości na czas modernizowania infrastruktury, więc zdecyduje się na położenie na najważniejszych odcinkach nowego toru w standardzie europejskim. Rozwiązanie pośrednie, które zapewne zostanie zastosowane w okresie przejściowym, polega na przekuwaniu jednego z dwóch przebiegających równolegle torów o rozstawie szerokim na tor normalny.

Wizję KE ma urzeczywistnić propozycja z lipca 2022 r. dotycząca zmiany rozporządzenia w sprawie sieci TEN-T i wydłużenia czterech korytarzy transportowych na Ukra-

” Dzięki rewizji TEN-T Ukraina powinna uzyskać łatwiejszy dostęp do europejskich środków na rozbudowę infrastruktury kolejowej o znaczeniu transeuropejskim w rozstawie normalnotorowym.

inę i do Mołdawii⁴. Mowa o trasach Bałtyk–Adriatyk, Morze Północne–Bałtyk, Ren–Dunaj oraz nowo utworzonej Bałtyk–Morze Czarne–Morze Egejskie (zob. mapa 2). Zgodnie ze znowelizowanym aktem prawnym priorytetem będzie budowa połączenia w rozstawie normalnotorowym z Rzeszowa przez Medykę do Lwowa, a potem dalej – do Rumunii i Mołdawii. Wpisano je do sieci bazowej TEN-T, co oznacza, że przewiduje się, iż powstanie do 2030 r. Z kolei w trakcie rewizji przeprowadzonej w grudniu 2023 r. Komisja postanowiła podnieść rangę szlaku z Lublina przez przejście graniczne w Dorohusku do Kijowa poprzez włączenie go do sieci rozszerzonej TEN-T, która ma zostać zbudowana do 2040 r.⁵

Dzięki rewizji TEN-T Ukraina powinna uzyskać łatwiejszy dostęp do europejskich środków na rozbudowę infrastruktury kolejowej w rozstawie normalnotorowym o znaczeniu transeuropejskim. Choć już od 2022 r. KE wysłała sygnały o braku zgody na odbudowę za nie połączeń szerokotorowych, to najpewniej

¹ M. Szymajda, *UZ: Budowa torów 1435 mm od granicy do Lwowa możliwa w 2024 roku*, Rynek Kolejowy, 8.11.2023, rynek-kolejowy.pl

² *A strategy for the EU integration of the Ukrainian and Moldovan rail systems*, Komisja Europejska, Europejski Bank Inwestycyjny, 11.07.2023, jaspers.eib.org.

³ *Solidarity Lanes: study on EU rail connections with Ukraine and Moldova suggests deploying European track gauge on key linesets out step-by-step plan for better EU*, Komisja Europejska, 10.07.2023, transport.ec.europa.eu.

⁴ *Commission amends TEN-T proposal to reflect impacts on infrastructure of Russia's war of aggression against Ukraine*, Komisja Europejska, 27.07.2022, transport.ec.europa.eu.

⁵ *Trans-European transport network (TEN-T): Council and Parliament strike a deal to ensure sustainable connectivity in Europe*, Rada Unii Europejskiej, 18.12.2023, consilium.europa.eu.

zakaz będzie dotyczył wyłącznie nowych projektów. Ze współfinansowanego przez UE budżetu Ukrainy już teraz dokonuje się modernizacji torów o rozstawie szerokim. Przykładowo w raporcie KE i EBI zawarto sugestię rozważenia zwiększenia przepustowości Linii Hutniczej Szerokotorowej (LHS), wiodącej z Ukrainy do Sławkowa na Śląsku⁶.

Wyzwania finansowe

Na przeszkodzie do realizacji zamierzeń Kijowa stoi brak środków. Obecnie Ukraina może liczyć tylko na niewielkie wsparcie UE i Stanów Zjednoczonych. 25 listopada 2023 r. Ukrzaliznica i Amerykańska Agencja ds. Rozwoju Międzynarodowego (USAID) podpisały w tej sprawie memorandum, a jego pierwszym etapem ma być studium wykonalności projektu (wcześniej podano, że taki dokument jest już gotowy). Według informacji z 4 grudnia USAID zamierza poświęcić na ten cel 225 mln dolarów⁷. Wstępne szacunki Kijowa dotyczące kosztu budowy połączenia normalnotorowego między Mościskami i Lwowem mówiły o 1,8 mld hrywien (ok. 50 mln dolarów), czyli kwocie kilkakrotnie mniejszej niż wartość planowanej pomocy USAID.

W czerwcu 2023 r. Ukraina zawarła z UE umowę o dołączeniu do instrumentu Connecting Europe Facility (CEF). Pozwoli ona miejscowym podmiotom związanym

” **Styk toru normalnego i szerokiego przesunie się z granicy w okolice Lwowa i Kowla, więc Kijów uzyska dodatkowe dochody z przeładunku dóbr i ich obsługi logistycznej.**

m.in. z transportem ubiegać się o unijne finansowanie, mimo że środki te pochodzą z puli przeznaczonej dla państw członkowskich oraz Mołdawii. W ogłoszonym we wrześniu 2023 r. programie CEF Transport, którego termin naboru upływa z końcem stycznia 2024 r., do rozdysponowania jest 7 mld euro. Ukrzaliznica rozpoczęła negocjacje w sprawie otrzymania wsparcia z niego z Dyрекcją Generalną ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). Kijów liczy, że dostanie fundusze na trzy–cztery przedsięwzięcia, wśród których za priorytetowy uznano połączenie Mościska–Sknitów. W ramach pierwszego naboru do CEF, w którym Ukraina mogła uczestniczyć, wyłoniono dwa projekty drogowych i kolejowych przejść granicznych z Polską. Inwestycje te zakładają m.in. modernizację ok. 57 km linii kolejowych, co ma poprawić funkcjonowanie przejść w Jagodzinie i Mościskach.

Innym potencjalnym źródłem finansowania jest Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju. W czerwcu ub.r. Ukrzaliznica podpisała z nim umowę kredytową o wartości 200 mln euro. Środki te mają pójść głównie na zwiększenie drożności kolejowych przejść granicznych pomiędzy Ukrainą a państwami UE oraz modernizację taboru. Zamiar partycypowania włożeniu na te projekty ogłosiły Stany Zjednoczone, Holandia, Francja, a także – oddzielnie – UE.

Przyszłość połączeń przez granicę z Polską

Wojenna transformacja ukraińskiej kolei przynosi zarówno zwiększenie przepustowości infrastruktury, jak i nowy podział wartości dodanej z obsługi handlu zagranicznego. Gdy weźmie się pod uwagę dotychczasowe doświadczenia we współpracy Polski i Ukrainy w obszarze transportu szynowego, kluczowym wyzwaniem okaże się znalezienie satysfakcjonującego obie strony rozwiązania z zakresu rozplanowania hubów przeładunkowo-logistycznych obsługujących wymianę towarową. Styk toru normalnego i szerokiego przesunie się z granicy w okolice Lwowa i Kowla, więc Kijów uzyska dodatkowe dochody z przeładunku dóbr i ich obsługi logistycznej.

⁶ *A strategy for the EU integration of the Ukrainian and Moldovan rail systems*, op. cit., s. 111–112.

⁷ *Партнерство USAID з «Укрзалізницею» сприятиме інтеграції України до Транс'європейської транспортної мережі ЄС*, USAID, 4.12.2023, usaid.gov.

Jako rekompensaty polska branża transportowa będzie zapewne oczekiwała możliwości otwarcia własnych terminali w nowych hubach oraz zapewnienia równych warunków dostępu do miejscowych obiektów kolejowych i przeładunkowych (*level playing field*). Osiągnięciu tego celu służyć może m.in. liberalizacja rynku kolejowego i wprowadzenie regulacji chroniących inwestorów, wypracowywane w ramach procesu akcesyjnego Ukrainy (klastry drugi – rynek wewnętrzny – i czwarty – zielona agenda i zrównoważona konektywność). Ze względu na konieczność zachowania stabilności dostaw przez granicę za bardzo istotne należy też uznać zagwarantowanie przez stronę ukraińską płynności funkcjonowania LHS, o co w przeszłości toczyły się spory między Warszawą i Kijowem.

Aktualnie siedem z 15 formalnie istniejących kolejowych przejść łączących Ukrainę z UE znajduje się na granicy z Polską (zob. mapa 1), przy czym tylko cztery są operacyjne: Hrubieszów–Izow (jedyne z torem szerokim; jego zarządcą i jedynym przewoźnikiem po stronie polskiej jest PKP LHS), Medyka–Mościska, Werchrata–Rawa Ruska i Dorohusk–Jagodzin. Długofalowo będą one odgrywać pierwszoplanową rolę w powojennej odbudowie Ukrainy oraz jej integracji gospodarczej z UE. W przypadku sześciu przejść w pasie przygranicznym znajduje się styk toru normalnego i szerokiego, co zapewnia korzyści ekonomiczne centrom logistycznym, m.in. w okolicach Chełma, Zamościa, Przemyśla–Medyki i Hrebenego. Przychody z czynności logistycznych i magazynowych towarzyszących zatrzymaniu składów, zmianie rozstawu torów i przeładunkowi towarów, stanowią ważne źródło dochodów lokalnych gospodarek. Specjalne znaczenie ma tu ok. 400-kilometrowa LHS. Na jej trasie ulokowano kilka ważkich i dynamicznie rozwijających się centrów logistycznych i przeładunkowych.

Realizacja omawianych projektów może wprawdzie sprzyjać przesuwaniu działalności logistycznej z rejonów przygranicznych w kierunku ukraińskich hubów, lecz daje też szansę na przyciągnięcie do polskich portów potoków towarowych z Ukrainy. Niższy poziom bezpieczeństwa na wschodzie tego kraju sprawia, że aktywność gospodarcza w coraz większym stopniu przenosi się na zachód. W ramach trwającej rewizji sieci TEN-T KE również rekomenduje, aby tamtejsze zakłady produkcyjne lokować na zachodzie państwa, przy torach o standardzie europejskim. Po uwzględnieniu faktu, że odległość z Lwowa do Gdańska i Odessy jest taka sama (ok. 800 km), nie ulega wątpliwości, że także po zakończeniu wojny polskie porty będą miały istotne znaczenie dla obsługi ukraińskiego rynku, m.in. w dziedzinie transportu ładunków skonteneryzowanych do Wielkiej Brytanii, państw skandynawskich czy Stanów Zjednoczonych.

Należy zakładać, że po nastaniu pokoju towary masowe obłożone niewielką marżą, takie jak zboża czy rudy, nadal będą obsługiwane przez przystosowane do tego porty ukraińskie. Powrót do tych tendencji można zaobserwować od czasu uruchomienia we wrześniu 2023 r. nowego korytarza czarnomorskiego, z którego korzystają trzy porty tzw. wielkiej Odessy⁸. Obecny potencjał ukraińskich portów w zakresie obsługi kontenerów jest jednak stosunkowo nieduży. Przed rosyjską inwazją przeładowały one łącznie 1 mln TEU rocznie (trzykrotnie mniej niż polskie), a rozbudowa nowych mocy w tym obszarze wymaga znacznych nakładów finansowych i czasu.

⁸ S. Matuszak, J. Ber, *Ukraina: sukces nowego korytarza czarnomorskiego*, OSW, 22.12.2023, osw.waw.pl.

ANEKS

Postęp w modernizowaniu połączeń transportowych Ukrainy z UE

Inwestycje zrealizowane

- W czerwcu 2022 r. Ukrzaliznycia zakończyła elektryfikację 94-kilometrowego odcinka Kowel–Izów–granica polska.
- W 2022 r. wyremontowano odcinek normalnotorowy na trasie Kowel–Jagodzin–granica polska.
- 17 lutego 2023 r. Ukrzaliznycia zakończyła remont linii na trasach granica polska–Starzawa–Chyrów oraz granica polska–Niżankowice–Chyrów. Położono tam tor normalny i szeroki.
- W październiku 2023 r. uruchomiono połączenie pasażerskie między Warszawą a Lwowem. Na razie kursy odbywają się z przesiadką w Rawie Ruskiej (zmiana toru na szeroki), lecz Ukrzaliznycia planuje położyć tor o normalnej szerokości między nią a Lwowem. Będzie to pierwsze połączenie normalnotorowe z ukraińskim miastem obwodowym.
- 25 marca 2023 r. otworzono przejście kolejowe Berezyne–Basarabeasca (Mołdawia). W ramach prac wyremontowano 23 km torów po obu stronach granicy. Trasa ułatwi dostawy towarów do portów w Reni i Izmaile.
- W sierpniu 2022 r. oddano do użytku dwa nowe odcinki torów: Rachów–Berlebasz–granica rumuńska oraz Tereswa–granica rumuńska.

Inwestycje planowane

- Ukrzaliznycia zapowiedziała budowę linii normalnotorowej na odcinku Mościska–Skińków (okolice Lwowa). 25 listopada 2023 r. podpisała w tej sprawie memorandum z USAID. Według informacji z 4 grudnia ub.r. USAID zamierza przeznaczyć na ten cel 225 mln dolarów.
- Planuje się położenie toru standardowego między Lwowem a Czopem (granica z Węgrami), Užhorodem i Matovcami na Słowacji.
- W maju 2023 r. Ukrzaliznycia i Koleje Mołdawii podpisały memorandum w sprawie remontu linii z punktu Vălcineț (graniczącego z obwodem winnickim) do miasta Căinari, połączonego z nadunajskim portem Reni. Porozumienie ma ułatwić obsługę logistyczną tranzytu ukraińskiej produkcji rolnej przez terytorium Mołdawii. Koszt projektu to 32 mln euro, a przewidywany termin realizacji – koniec 2024 r.
- W planach jest budowa 585-kilometrowego odcinka toru o europejskiej szerokości pomiędzy Kijowem a granicą z Polską w celu uruchomienia połączenia dużych prędkości łączącego go z Warszawą. Inwestycja ma powstać w latach 2026–2032.
- W styczniu 2023 r. Ukrzaliznycia podpisała ze spółką CPK memorandum o współpracy przy budowie połączenia kolei dużej prędkości (o maksymalnej prędkości 250 km/h) na trasie Warszawa–Lublin–Lwów–Kijów (przez Rawę Ruską), będącego przedłużeniem „szprychy” nr 5 CPK do Lwowa. Porozumienie zakłada m.in. przygotowanie studium wykonalności dla planowanej nowej linii kolejowej między Ukrainą a Polską.
- 20 listopada 2023 r. Ukrzaliznycia podpisała z przedstawicielami koreańskiego resortu infrastruktury i transportu, Korea Railroad Corporation i Korea National Railway memorandum o współpracy. Dokument mówi o wsparciu przy siedmiu projektach – chodzi m.in. o budowę kolei dużej prędkości

do granicy z Polską (nie podano szczegółów), zwiększenie przepustowości linii Odessa–Izmaïł–Reni oraz postawienie nowego centrum kontroli ruchu kolejowego⁹. Ponadto koreańska firma Hyundai Rotem będzie odpowiedzialna za budowę i utrzymanie taboru oraz za wyposażenie zakładu naprawczego na Ukrainie.

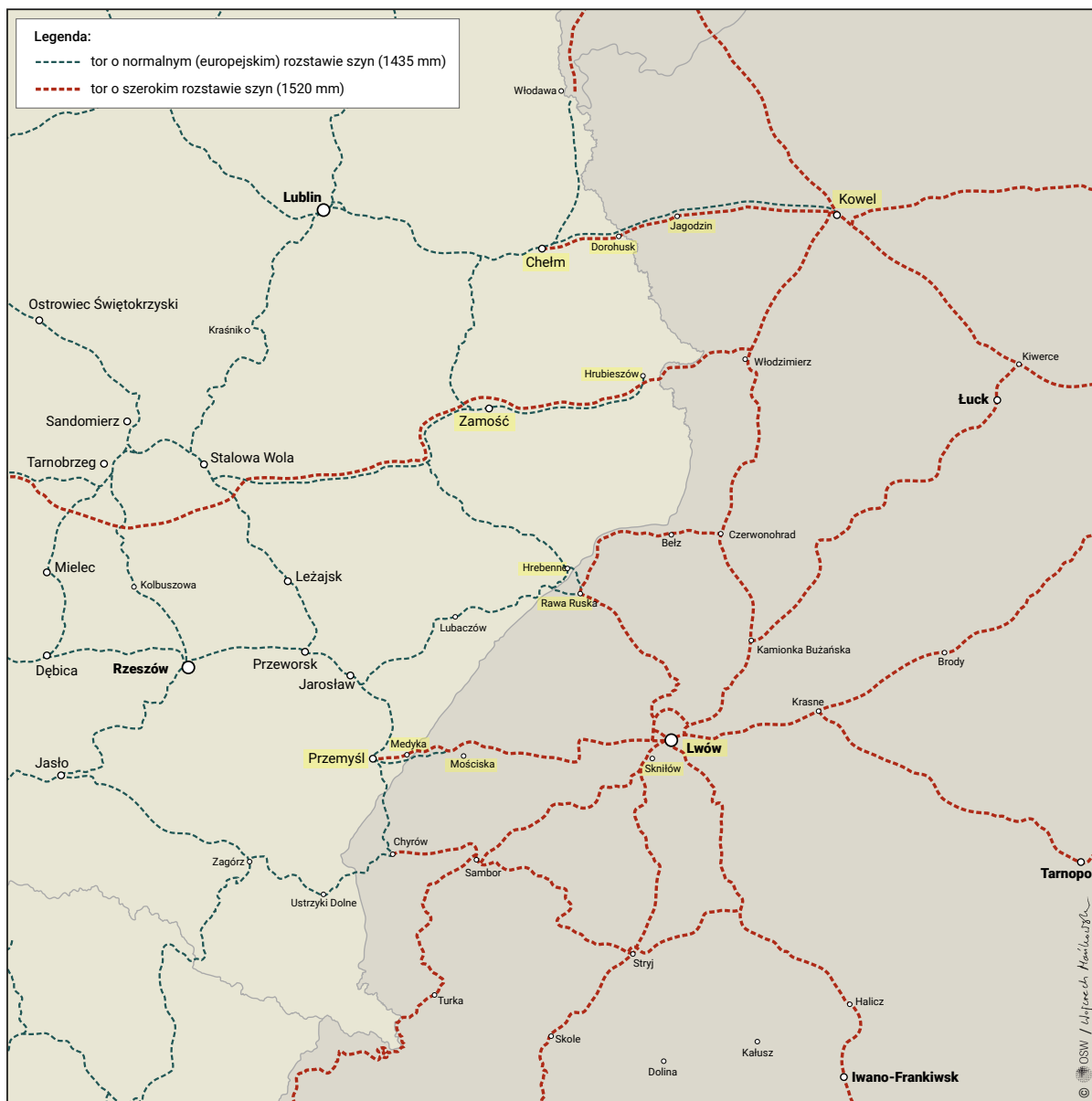
Plany Słowacji i Węgier dotyczące modernizacji połączeń kolejowych z Ukrainą

Wyłączając Polskę i Rumunię, sąsiedzi Ukrainy nie mają na razie ambitnych planów związanych z rozbudową połączeń kolejowych z tym państwem, choć nie można wykluczyć wzrostu zainteresowania tą kwestią w przyszłości. Na Słowacji gabinet Roberta Ficy, który objął władzę jesienią ub.r., zapowiada priorytetowe traktowanie sprawy rozwoju i modernizacji infrastruktury kolejowej, a także starania o wykorzystanie funduszy UE w regionach przy granicy z Ukrainą. Niemniej, choć nie przedstawiono jeszcze szczegółowych planów, zapisy programu rządu wskazują raczej na koncentrację na połączeniach wewnątrz krajowych. Rozwój tych przygranicznych będzie natomiast zależeł bardziej od ustaleń z Brukselą co do wydatkowania ewentualnych dodatkowych środków na wsparcie Kijowa, których część Bratysława chce wykorzystać w ten sposób. Obecnie jedyna ważna trasa kolejowa łącząca oba państwa biegnie z Koszyc przez Czerną nad Cisą na południowo-wschodniej Słowacji do węzła Czop na Zakarpaciu i dalej do Mukaczewa. Szlakiem tym (w odwrotnym kierunku) przesyła się 10–15% ukraińskiego eksportu artykułów rolnych w ramach tzw. korytarzy solidarnościowych przez UE. W Czernej znajduje się terminal przeładunkowy ładunków przywożonych koleją szerokotorową (składy przestawia się tu na tory o rozkładzie europejskim). Jest on przedmiotem realizowanych i przyszłych (przede wszystkim z CEF) inwestycji, głównie z myślą o transporcie ukraińskiego zboża. W przeszłości Słowacja miała ambicje rozwoju linii szerokotorowej i zamierzała przejąć część tranzytu towarowego z Chin. Plany te stają się jednak bezprzedmiotowe w sytuacji dążenia do przechodzenia przygranicznych obszarów Ukrainy na tory o rozstawie europejskim.

Węgry od lat szukały możliwości rozwoju węzła kolejowego przy granicy z Ukrainą. W styczniu 2021 r. w miejscowości Fényeslitke (ok. 20 km od niej) rozpoczęto budowę intermodalnego terminala East-West Gate. Został on oddany do użytku w październiku 2022 r. Posiada pięć par torów o rozstawie szyn 1520 mm i pięć 1435-milimetrowych. Jego możliwości przeładunkowe mają docelowo wynieść ok. 200 tys. TEU rocznie. Wyposażono go w sieć 5G (wdrożoną przez Vodafone Hungary i Huawei Technologies Hungary). Inwestycja – część projektu modernizacji suchego portu przeładunkowego Záhony – powstała z myślą o przyciągnięciu towarów z Chin w ramach gałęzi kolejowej Inicjatywy Pasa i Szlaku, która rozwinęła się szczególnie w okresie pandemicznym. Na razie jednak inwazja Rosji na Ukrainę uczyniła założenia biznesowe przedsięwzięcia nierealnymi. Aktualnie terminal wykorzystywany jest do przeładunku ukraińskiego zboża do portów nad Adriatykiem i gwarantuje jeden z najszybszych korytarzy dostaw. Węgierski rząd liczy jednak na jak najszybszą możliwość przywrócenia pierwotnego przeznaczenia suchego portu, czyli rozwoju połączeń z ChRL.

⁹ J. Newton, *Korea steps in to help Ukraine reconstruct railway*, *International Railway Journal*, 23.11.2023, railjournal.com.

Mapa 1. Polsko-ukraińska kolejowa infrastruktura graniczna



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 2. Połączenia TEN-T na Ukrainie



Źródło: opracowanie własne.

Mapa 3. Połączenia kolejowe wokół terminala w Skniłowie



Źródło: opracowanie własne.