

**Д**овкола перспективи вступу України у Союз європейських держав нині точиться багато дискусій. Є чимало прихильників такої перспективи, а є й такі, хто вважає, що Україна потрапить у суцільну залежність від Західної Європи. Однак з економічної точки зору цей союз сприятиме розвитку торгових та туристичних відносин, зокрема пріоритетним напрямом співпраці європейські колеги вбачають розвиток саме екологічно чистого залізничного сполучення. Про перспективи спільного українсько-європейського залізничного проекту газеті розповів начальник Львівської залізниці Богдан Піх, який у складі української делегації нещодавно побував у польському місті Замості на робочій нараді, де обговорювався новий транспортний проект пасажирського залізничного сполучення між Варшавою та Львовом.



2000 та вагонів із відповідними візками. Третій варіант передбачав побудову суміщеної колії. Для України цей проект має важливе економічне та культурне значення, адже такий маршрут, окрім торговельних відносин, сприятиме і туристичному розвитку нашого краю. У процесі реалізації цього проекту українські залізниці зможуть модернізувати свою інфраструктуру. Більшість коштів на реалізацію проекту будуть спрямовані з держбюджету Євросоюзу.

За приблизними підрахунками у Польщі нині навчаються майже вісім тисяч українських студентів. Крім того, щодня лише через прикордонні переходи Львівської області мандрують сотні польських та українських громадян. Усі вони – потенційні пасажирів нового маршруту, якщо подорож залізницею

ця цього проекту повністю візьме на себе Євросоюз, то ми будемо обирати найкращий варіант його реалізації, тобто найзручніший для наших пасажирів: сів у поїзд у Варшаві, вийшов – у Львові, так само і в зворотному напрямку.

– Для реалізації цього проекту найперше потрібно прокласти колію?

– Так, і тут є над чим поміркувати. У нас ширина колії становить 1520 мм, а від кордону до Варшави – 1435 мм. Тому й з'явилося кілька варіантів. Перший – пряме сполучення, другий – пересадка пасажирів на станції Рава-Руська із європейських в українські вагони і далі – поїздка до Львова. Подорож із пересадкою – не найзручніший варіант. Кілька років тому у нас був пасажирський маршрут Львів–Рава-Руська і Рава-Руська–Варшава, проте він себе не виправдав з двох причин: поїзд не був достатньо “заселеним”, а ті пасажирів, які ним їздили, здебільшого використовували його для незаконного переміщення через кордон контрабандних товарів. Ховаючи “незаконний” крам у технологічних ємкостях вагонів, контрабандисти за короткий час буквально знищили вагони, польським залізничникам доводилося їх замінювати на нові. Через отаке варварське ставлення до рухомого складу цей поїзд відмінили. Сподіваюся, що гіркий досвід па-

– Чи готовий Євросоюз повністю фінансувати цей проект?

– Євросоюз має передбачене законом право фінансувати такі проекти в межах своєї території або на території держав, які є його асоційованими членами. Тому хоча особливо наголосити на важливості підписання угоди про асоційоване членство між Євросоюзом та Україною. Для цього та багатьох інших проектів ця подія стане визначальною. На сьогоднішній день Україна не має власних коштів для фінансування такого масштабного проекту. А Євросоюз має і бажання, і кошти для його реалізації. Про це промовисто свідчить уже сам факт зустрічі в Польщі з депутатами Європарламенту, які в цьому випадку люблять не лише інтереси Польщі, а й інтереси України. Мова не лише про колію, адже сусідам необхідно буде провести реконструкцію всієї інфраструктури від Варшави до кордону з Україною, щоб територію Польщі запровадити швидкісний рух – 160-180 км/год. По нашій території ми такі вимоги не розглядаємо, бо тоді об'єкт треба було б виводити на окрему землю і будувати окрему колію. А в нас, на жаль, дуже повільно і складно вирішуються питання виділення землі, будівництва мостів, прокладання колії через міста тощо. Тому на нашій території варто йти легшим і дешевшим шляхом. При

## Начальник Львівської залізниці Богдан ПІХ:

# “Євросоюз підтвердив своє зацікавлення у спільному з Україною залізничному проекті”

– Богдане Петровичу, у контексті взаємин між Україною та Польщею залізничне сполучення має важливе значення. Розкажіть, будь ласка, які основні торгові та туристичні залізничні маршрути поєднують сьогодні ці дві держави?

– На сьогодні між Україною і Польщею є чотири діючих міжнародних прикордонних залізничних переходи, окрім цього, є ще два резервних, які на даний час не працюють, але за потреби можуть бути швидко відкриті.

– Історія залізничного сполучення між столицею Польщі Варшавою і Львовом налічує понад півтора століття. Яким чином залізничні шляхи поєднували ці два міста?

– До 1939 року ці міста знаходилися на території однієї держави – Речі Посполитої. І транспортне сполучення між двома містами було активне – цим маршрутом курсували пасажирські поїзди, що слідували найкоротшою дорогою – через Люблін, Замость, Раву-Руську – аж до Львова, долаючи відстань довжиною 339 км.

Після 1939 року з початком Другої світової війни це транспортне сполучення було зупинене. Західна Україна увійшла до складу СРСР, де ширина колії становить 1520 мм, тоді як у Польщі донині експлуатується колія шириною 1435 мм. Тож пряме пасажирське сполучення було зупинене, натомість тривалий час залишалося тільки вантажне транспортне сполучення в напрямку Ярослава через Верхрату.

– Сьогодні Євросоюз надає важливого значення новим залізничним маршрутам із Західної Європи в Україні. Зокрема про один із них йшлося на спеціалізованій нараді у польському місті Замості.

– Недавно я був запрошений у Замость на робочу нараду, у якій взяли участь представники Європарламенту, представники місцевого самоврядування та владних кіл Польщі, фахівці польських залізниць. На нараді обговорювався новий транспортний проект пасажирського залізничного сполучення між Варшавою та Львовом.

Під час обговорення представники обох країн презентували три варіанти реалізації цього залізничного маршруту. Перший – із пересадкою на ст. Рава-Руська, другий – без пересадки із застосуванням пристрою SUW-

буде комфортною, а час у дорозі – короткий. Наступна зустріч із приводу цього масштабного проекту відбудеться вже на рівні урядів обох держав. Чому саме Польща? Тому що ця країна нині є, мабуть, найбільшим “лобістом” інтересів України у Євросоюзі.

– Чому цей маршрут настільки важливий для європейців і наскільки він вигідний для України?

– На сьогоднішній день Євросоюз не менше, ніж Україна, зацікавлений у тому, щоб наша держава увійшла до євроспільноти. Той факт, що Європарламент почав вивчати можливості реалізації спільних українсько-європейських і зокрема українсько-польських проектів, які можна фінансувати за кошти Євросоюзу, засвідчує високу взаємну зацікавленість в інтеграції. Є чимало інших прикладів на користь цього твердження: упродовж кількох попередніх років ми значно збільшили обсяги експорту нашої сільськогосподарської продукції у Західну Європу, з іншого боку Україна – одна з найбільших країн Європи, яку за територією можна порівняти з Францією чи Німеччиною, а це означає, що у нас – величезний ринок для європейських товарів. Зауважить, що зараз економіка європейських країн розподілила виробництво товарів так, що виробничі потужності розміщені по цілому світу, тому територія України є привабливою для розміщення деяких великих виробництв, які виготовлятимуть та експортуватимуть продукцію в інші країни світу. Крім того, така співпраця дасть можливість серйозно модернізувати технічний рівень нашої промисловості, застосувати у виробництві новітні технології. А це, звичайно, вона дає можливість для серйозного соціального поступу: безвізовий режим при поїздках у країни євросони, можливість легально працювати за кордоном, навчатися у провідних європейських вузах. Переконали, що перспектива працювати чи навчатися в Україні може зацікавити певну кількість людей з-за кордону.

– Проект розвитку транспортного сполучення між Львовом і Варшавою має три варіанти. Який із них, на Вашу думку, є найкращим для України? Чим загалом вони відрізняються?

– Усе доцільно розглядати з огляду на фінансові можливості. Якщо фінансуван-

сажирів, що залишилися без залізничного сполучення, спонукає їх берегти залізничне майно і тим більше не пристосовувати його до своїх протиправних вчинків.

– Яким є досвід використання пристрою SUW-2000, що дозволяє автоматично змінювати ширину колісних пар вагонів?

– У зв'язку з наявністю цього пристрою на прикордонному переході Мостиська–Медика розглядався третій варіант налагодження залізничного сполучення між Львовом і Варшавою. Щоправда, цей варіант теж має певну незручність, пов'язану з тим, що нема можливості поміняти ширину колісних пар у локомотивах, оскільки ще нема таких технічних засобів. Тому довелося б витратити час на маневрову роботу зі зміни локомотивів.

– Реалізація проекту за кожним із варіантів має різну вартість. Чи підраховували її, і хто власне фінансуватиме цей проект?

– Найдорожчий зі згаданих варіантів стосується прямого сполучення між Львовом і Варшавою, він потребує будівництва на території України суміщеної колії. Тобто ми можемо на тих самих коліях, які експлуатуємо, прокласти ще дві нитки шириною західноєвропейської колії. При цьому варто розглядати можливість спорудження цієї колії не до самого Львова, бо західноєвропейська колія до вокзалу у Львові повинна пролягти через станції Клепарів і Львів, а це величезні станції з інтенсивною вантажною і пасажирською роботою, то ж ціна питання була б аж надто високою, і економічний ефект від цього був би втрачений. Якщо дійде до розгляду цього варіанту сполучення, то будемо орієнтуватися на станцію Брюховичі – це передмістя Львова, і там є всі умови, щоб зробити реконструкцію вокзалу, є місце для прокладання колії європейського стандарту. При цьому можна було б окремо подбати про автобусні маршрути від вокзалу у Брюховичах до центру Львова.

– Скільки кілометрів колії необхідно прокласти від Брюховичів до кордону і якою може бути приблизна вартість цих робіт?

– Потрібно прокласти 62 кілометри колії, за попередніми розрахунками це коштуватиме приблизно 40-50 мільйонів євро.

цьому подорож від кордону до Львова мала б тривати до години часу.

– Щодо швидкості руху, чи розглядалися варіанти маршруту – нічний або денний пасажирський потяг, можливо, електропоїзд підвищеного комфорту?

– Це була перша робоча зустріч. На ній лише поверхово розглядалися кілька варіантів. Польські колеги зокрема розглядали такі: перший – польські пасажирські вагони звичайного стандарту з пересадкою на нашій території, другий – можливість обладнання вагонів системою SUW-2000 для автоматичної зміни ширини колісних пар, третій – поїзд денного сполучення зі зручними місцями для сидіння. Останній варіант, на мою думку, є оптимальним. Тим більше, що загальну відстань довжиною 339 км за належної швидкості та за чіткої організації прикордонних процедур можна було б долати до шести годин. Якщо врахувати, що автобусом пасажирів їдуть зі Львова до Варшави щонайменше десять годин, то в цьому випадку залізничне сполучення виглядає привабливо.

– За оцінками експертів, три-п'ять років – саме той термін, за який можна реалізувати такий масштабний проект.

– Якщо брати до уваги терміни виконання робіт, то необхідно виготовити проект і приступити до його реалізації, безпосередньо до будівництва. Роботи над проектом можуть тривати до двох років. Приблизно такий же період потрібен для будівництва лінії від Варшави до кордону з Україною. Будівництво на нашій території ми можемо реалізувати у термін до півтора року. Технічні засоби Львівської залізниці дозволяють зробити це швидко і якісно.

– І на завершення, яке Ваше враження про проект загалом.

– Цей проект – як перший пролісок, що з'являється навесні з-під снігу. На перший погляд пролісок – ніжна і беззахисна квітка, але енергетично це – потужна рослина, яка долає тверду землю, холодний сніг і прагне вгору – до сонця.

У проекті, про який ми вели мову, я бачу значний потенціал, корисний і для України, і для євроспільноти. Тому я від щирого серця бажаю цьому проекту гарної міжнародної “погоди” і доброї фінансової “долі”.

Записала Тетяна БАЛЛА