

KOLEJE UKRAINY

SPIS TREŚCI

1. Wstęp
2. Infrastruktura, sieć kolejowa oraz struktura organizacyjna
3. Przewozy kolejowe
4. Tabor i przemysł budowy taboru

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zarys historii kolei UZ, scharakteryzowano sieć oraz infrastrukturę kolejową, a także podano wielkości przewozów kolejowych, zarówno pasażerskich jak i towarowych. Omówiono również zagadnienia związane z taborem kolejowym oraz możliwości jego zakupu i produkcji na Ukrainie.

1. WSTĘP

Na terenach współczesnej Ukrainy pierwszy pociąg wjechał na tory dworca lwowskiego w dniu 4 grudnia 1861 roku. Przybył on z Wiednia, trasą przez Przemyśl do Lwowa. Ten dzień od kilku lat jest świętowany na Ukrainie jako „Dzień Kolejarza”. Warto nadmienić, że to święto jest także obchodzone zgodnie ze starą tradycją, jak to było w okresie istnienia ZSRR i jak pozostało do dziś w Federacji Rosyjskiej, czyli w pierwszą niedzielę sierpnia. Świadczy to o tym, że tak naprawdę Ukraina znajduje się między Wschodem a Zachodem — i to nie tylko w sensie geograficznym.

Na ziemiach wschodnich obecnej Ukrainy w drugiej połowie XIX wieku (1864 r.) zapoczątkowano intensywną budowę infrastruktury kolejowej, z szerokością torów 1524 mm (na zachód od granic ówczesnego Imperium Rosyjskiego szerokość ta wynosiła 1435 mm).

2. INFRASTRUKTURA, SIEĆ KOLEJOWA ORAZ STRUKTURA ORGANIZACYJNA

Sieć kolejowa dzisiejszej Ukrainy jest jedną z gęściejszych sieci kolejowych w Europie. Jej długość eksploatacyjna w końcu 2005 r. wynosiła 22001,4 km. Warto zaznaczyć, że długość ta jest wiele mniejsza od tej, jaka była w 1995 r. Przed dziesięcioma laty wynosiła ona 22606,2 km.

Prawie 43% tej długości stanowią linie zelektryfikowane. Ponad 83% pracy przewozowej odbywa się z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. Należy zaznaczyć, że 50% linii zelektryfikowano prądem stałym, natomiast pozostałe linie — prądem zmiennym.

Ogólnie charakteryzując koleje Ukrainy warto zaznaczyć, że 32,5% stanowią linie wielotorowe (2-torowe, 3-torowe i 4-torowe), a 61% linii kolejowych jest wyposażonych w blokadę samoczynną i centralizację dyspozytorską.

Przez Ukrainę przechodzą następujące międzynarodowe korytarze transportowe:

- nr 3 — *Berlin/Drezno—Wrocław—Kraków—Lwów—Kijów*;
- nr 5 — *Wenecja—Trieste/Koper—Ljubljana—Budapeszt—Uzgonod—Lwów—Kijów*;
- nr 9 — *Helsinki—St. Petersburg—Moskwa/Psków—Kijów—Liubasevka—Kiszyniew—Bukareszt—Dimitrovgrad—Aleksandrupoli* (wraz z odgałęzieniem do Odessy).

Należy podkreślić, że poprzez porty Izmil i Reni Ukraina ma dostęp do Korytarza Paneuropejskiego nr 7, dotyczącego drogi wodnej po rzece Dunaj.

Koleje Ukrainy tworzy 5 dyrekcji, tj.:

- Doniecka — z siedzibą w Doniecku,
- Przydnieprowska — z siedzibą w Dniepropawłowsku,
- Południowo-Zachodnia — z siedzibą w Kijowie,
- Południowa — z siedzibą w Charkowie,
- Lwowska — z siedzibą we Lwowie,
- Odeska — z siedzibą w Odessie.

Wymienione koleje są dotychczas przedsiębiorstwami państwowymi. Ale one same, jak również koordynacyjno-kierowniczy organ centralny, a także państwowa administracja transportu kolejowego Ukrainy (Ukrzaliznycia — UZ) przygotowują reformy restrukturyzacyjne, opracowywane m.in. na podstawie odpowiednich dyrektyw Unii Europejskiej.

3. PRZEWOZY KOLEJOWE

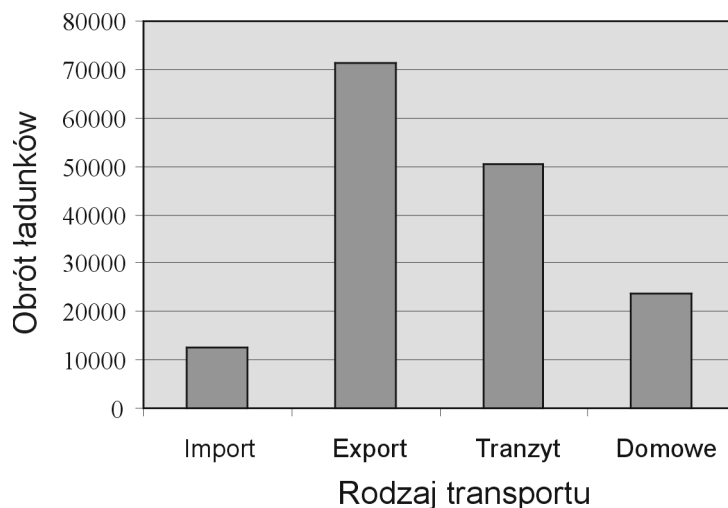
Na kolejach ukraińskich struktura wpływów przedstawia się następująco:

- 90% stanowią wpływy uzyskane z przewozów towarowych,
- 10% — wpływy uzyskiwane za przewóz osób.

Pod względem wykonywanej pracy przewozowej, koleje ukraińskie zajmują czwarte miejsce na kontynencie euroazjatyckim (po Chinach, Federacji Rosyjskiej, Indiach).

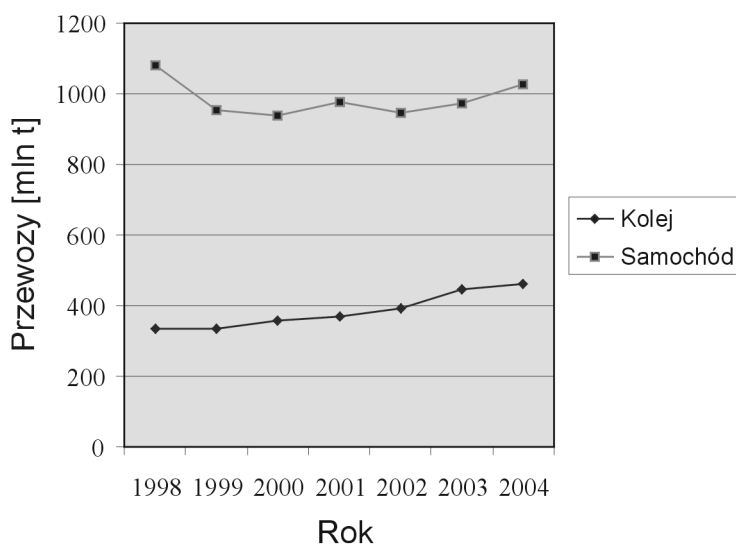
Obrót ładunków na kolejach UZ w 2005 r. osiągnął wielkość 223979,7 mln tkm taryfowych (netto). Jest to o 43,3% więcej niż w roku 1999 (156336,2 mln tkm netto).

Na podstawie danych przedstawionych na rysunku 1 można stwierdzić, że obrót ładunków na kolejach UZ jest zorientowany głównie na przewozy związane z eksportem oraz tranzytem, co odzwierciedla — w pewnej mierze — tendencje występujące w gospodarce Ukrainy.



Rys. 1. Struktura przewozu ładunków w 2005 r. (w mln tkm netto)

Trzeba podkreślić, że koleje ukraińskie wykonują znaczny procent przewozów realizowanych w państwie. Transport samochodowy, odgrywający coraz większą rolę na rynku transportowym Ukrainy, stanowi poważną konkurencję dla transportu kolejowego, pomimo słabo rozwiniętej — w porównaniu z kolejową — siecią drogową. Pomimo tej dysproporcji, w ciągu ostatnich 7 lat przewozy realizowane ciężarowym transportem samochodowym były znacznie większe od przewozów towarowych, realizowanych przez transport kolejowy. Charakterystykę obu gałęzi transportu w ruchu towarowym przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Dynamika przewozu ładunków naziemnym transportem Ukrainy

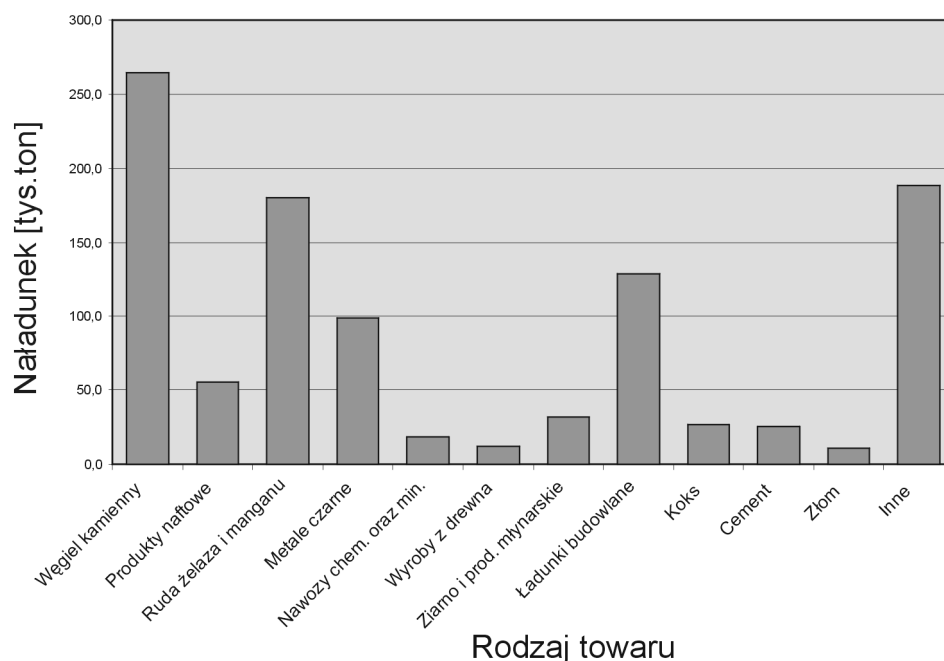
Na kolejach Ukrainy w ciągu doby realizuje się załadunek ok. 17000 wagonów, natomiast nieco więcej wagonów jest rozładowywanych.

Ponad 40% pracy związanej z przeładunkami przypada na kolej Doniecką, a prawie 30% — na Przydnieprowską. Przyczyną tego jest kumulacja na tych kolejach przewozów masowych. Są one związane ze specyfiką regionów, które charakteryzują się przemysłem wydobywczym i przetwórczym. Stąd też największe znaczenie odgrywają tu przewozy takich ładunków, jak: węgiel kamienny, ruda żelaza, manganu, koks i inne.

Pozostałe cztery dyrekcje kolei Ukrainy odgrywają także ważną rolę w obsłudze transportowej gospodarki ukraińskiej i w międzynarodowym podziale pracy (międzynarodowa wymiana towarowa).

Dyrekcja Lwowska obsługuje 10 przejść granicznych, do których należą przejścia graniczne z Polską, Słowacją, Węgrami oraz Rumunią. Dyrekcja Odeska opiekuje się współdziałaniem z taką samą liczbą portów morskich i rzecznych, a Południowo-Zachodnia oraz Południowa przyjmują największe potoki tranzytowe w międzynarodowych przewozach towarów i osób.

W przewozach towarowych struktura przewożonych ładunków jest adekwatna do tej, która charakteryzuje większość innych kolei. Oznacza to, że także w przewozach towarowych kolei ukraińskich dominują przewozy ładunków masowych. Przedstawiono to na rysunku 3.



Rys. 3. Średniodobowe załadunki na kolejach UZ

Odrębnego omówienia wymaga tabor przewozowy. Cały tabor wagonowy dzieli się na:
 1) prywatny — koleje UZ planują, aby wielkość prywatnego taboru przewozowego osiągnęła wartość 40%;

2) państwowy — użytkowania publicznego, stanowiący 60% parku taborowego.

We wszystkich przypadkach użytkowania taboru kolejowego, opłaty wynikają z „Przepisów wykorzystywania taboru kolejowego”. Zawarte w nich m.in. taryfy dotyczące opłat za przewozy towarowe, muszą w najbliższym czasie zostać poważnie zmienione, w wyniku czego opłata za przewóz (tzw. przewoźne) zostanie rozdzielona na trzy następujące elementy składowe:

- wagonowy,
- trakcyjny,
- infrastrukturalny.

Zakłada się, że operatorzy przewozowi lub prywatni przewoźnicy posiadający własny tabor przewozowy oraz trakcyjny będą opłacali jedynie trzeci element kosztów (dotyczy to zarówno przejazdu pociągów ładownych, jak i próżnych), a więc będą płacili za dostęp do infrastruktury kolejowej.

W przewozach pasażerskich obrót pasażerów przez ostatnie trzy lata był ustabilizowany i kształtował się na poziomie ok. 53000 mln pas.-km/rok, co przewyższyło aż o 9% przewozy transportem drogowym. Liczba przewożonych w ciągu roku pasażerów kształtuje się na poziomie 446 mln.

Od 2002 r. rozpoczęto regularne przewozy pasażerskie pociągami przyspieszonymi, o prędkości maksymalnej 140 km/h (tzw. „Stołeczne ekspresy”). Kursują one na trasach: *Kijów—Charków* oraz *Kijów—Dniepropetrowsk*, z czasem podróży około 6 godzin.

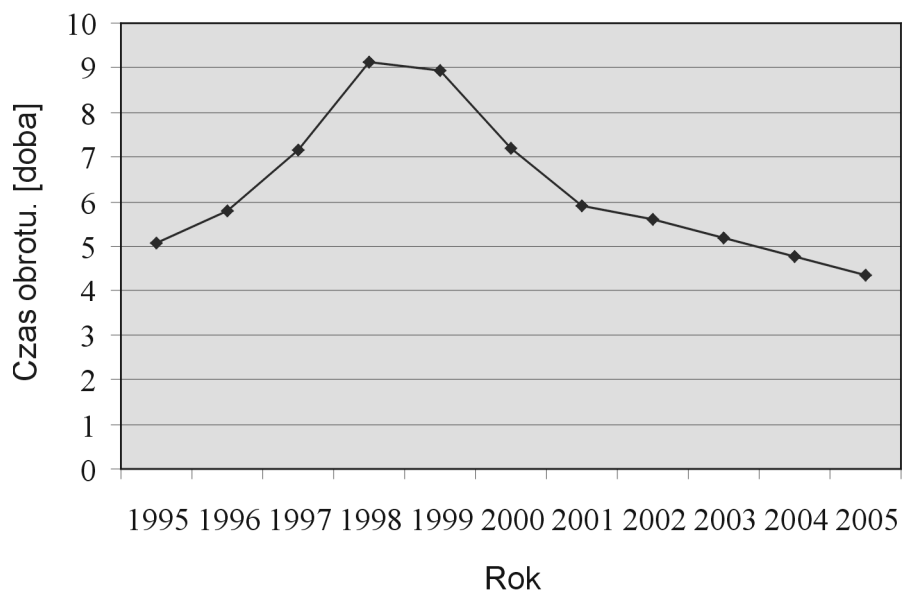
4. TABOR I PRZEMYSŁ BUDOWY TABORU

Po rozpadzie ZSRR i wydzieleniu się Ukrainy jako samodzielnego państwa wystąpił problem podziału eksploatowanego taboru kolejowego. W wyniku tego podziału, przeprowadzonego w 1992 r., Ukrainie przypadło ponad 270000 wagonów towarowych. Jednocześnie przewozy towarów transportowanych koleją spadły 2—3-krotnie. W ciągu kolejnych 7—8 lat nastąpił proces drastycznego braku taboru przewozowego (nie było czym wozić). Było to spowodowane z jednej strony likwidacją wyeksploatowanej części taboru, z drugiej zaś — ożywieniem gospodarki i wzrostem produkcji. Najprostszą metodą, którą zresztą wykorzystano na Ukrainie, było skrócenie czasu obrotu wagonów. W tym zakresie osiągnięto pewne sukcesy, co przedstawiono na rysunku 4. Należy również podkreślić, że zwiększył się średniodobowy przebieg lokomotyw pociągowych, co przedstawiono na rysunku 5.

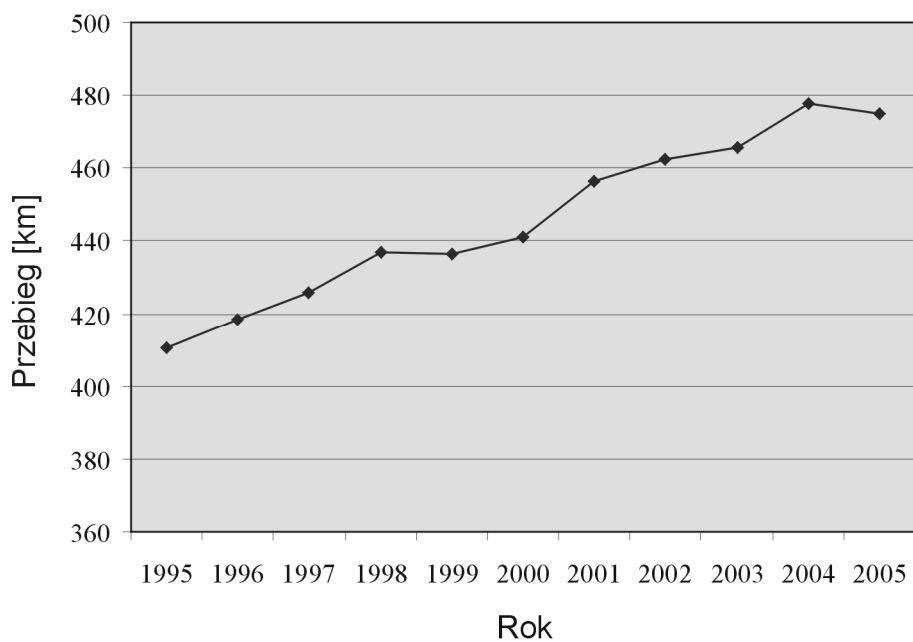
Kolejną pozytywną tendencją jest wykonanie większego zakresu pracy przewozowej mniejszą liczbą wagonów towarowych (rys. 6). Należy zaznaczyć, że w strukturze towarowego taboru przeważają wagony węglarki (rys.7).

Dużym problemem jest to, że zarówno towarowy tabor wagonowy, jak i tabor trakcyjny (lokomotywy) jest bardzo wyeksploatowany. Ponad 60% taboru wagonowego ma średnio 23 lata, a tabor trakcyjny — 30 lat. Trzeba dodać, że w ciągu ostatnich dziesięciu lat zakupy nowego taboru kolejowego były nieznaczne. Przyczyną takiego stanu był brak środków na finansowanie takich zakupów.

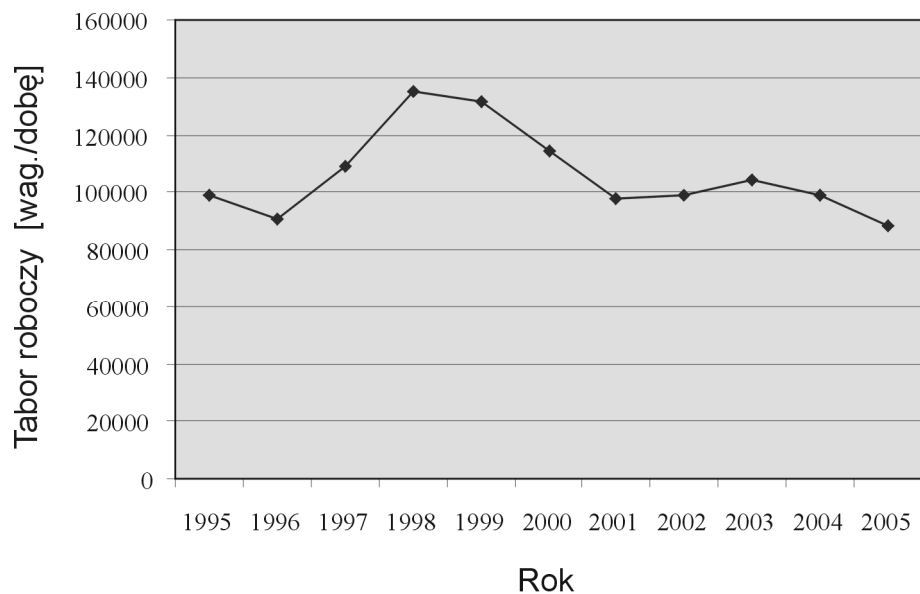
Aktualnie jest realizowany „Program odnowy taboru szynowego”, który będzie wdrażany w dziesięciu zakładach budowy wagonów towarowych i pasażerskich (dla przewozów międzymiastowych, podmiejskich, międzynarodowych) oraz budowy lokomotyw elektrycznych i spalinowych (w tym manewrowych).



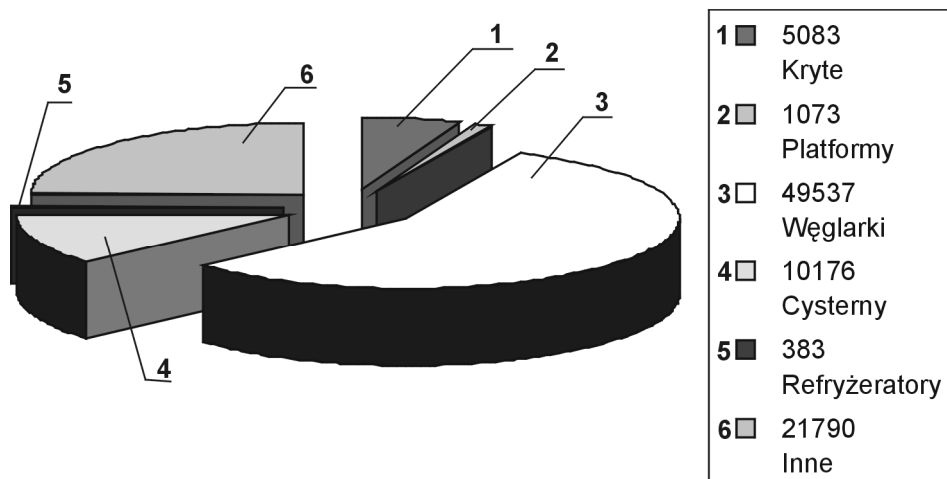
Rys. 4. Średni czas obrotu wagonów towarowych na kolejach UZ



Rys. 5. Średniodobowy przebieg lokomotyw pociągowych na kolejach UZ



Rys. 6. Średni dzienny udział taboru towarowego w realizacji przewozów na kolejach UZ



Rys. 7. Struktura taboru towarowego na kolejach UZ (dane za 2005 r.)

Do realizacji przewozów międzymiastowych koleje Ukrainy mają 9000 wagonów pasażerskich. Biorąc pod uwagę wielkość zadań przewozowych, aktualnie występujące braki w taborze przewozowym są szacowane na 1500—2000 wagonów. Ta sytuacja jest

najbardziej odczuwalna latem, kiedy to występuje wzmożony ruch pasażerski w kierunku miejscowości wypoczynkowych. Wówczas zakup biletu nie jest sprawą łatwą.

Deficyt wagonów pasażerskich był jedną z przyczyn wprowadzenia tzw. „Stołecznych ekspresów”, kursujących w ciągu dnia na odległość 500—600 km, których składy wykonują pełen obrót w ciągu doby. Obrót nocnych pociągów na tych samych trasach wynosił dotychczas dwie doby.

Wagony „Stołecznych ekspresów” są produkowane od 2001 r. przez Zakłady Budowy Wagonów w Krjukowie, które wcześniej budowały jedynie wagony towarowe. Obecnie fabryka ta buduje obok wagonów pasażerskich także wagony towarowe. Warto zauważyć, że Ukraina nie miała własnego przemysłu produkującego wagony pasażerskie. Obecnie zakłady te budują różne typy wagonów pasażerskich.

Analizując wielkości przewozów realizowanych przez transport kolejowy można stwierdzić, że Koleje Ukrainy (UZ) są największym przewoźnikiem krajowym. Dzięki zaangażowaniu w jej rozwój różnych działów przemysłu, dzisiejsza Kolej Ukrainy ma duży wpływ na funkcjonowanie gospodarki narodowej, stwarzając nowe miejsca pracy, generowane potrzebami rozwoju kolei.

BIBLIOGRAFIA

1. Довідник основних показників роботи залізниць України (1995—2005 роки). Міністерство транспорту та зв'язку України. Укрзалізниця. Головне управління інформатики та статистики. Управління статистики. Київ, 2006 р.
2. З Днем залізничника України. Київ, 2002 р.