



# Чи зможуть кияни доїхати до Львова за дві години?

**У**крзалізниця повідомила про амбітний проєкт швидкісного руху поїздів (300-350 км/год) між найбільшими містами: Києвом, Львовом, Харковом та Одесою. За словами голови правління АТ «Укрзалізниця» Володимира Жмака, для його реалізації УЗ шукатиме інвестора, зацікавленого в концесії. Наскільки можливо реалізувати проєкт високошвидкісного руху в Україні й що означають концесійні умови для інвесторів?

У загальноживаному значенні концесія – це вид співпраці, коли інвестор створює або реконструює інфраструктуру, що перебуває в державній власності. Натомість він отримує можливість експлуатувати об'єкт на оплатній основі впродовж певного часу. Зазвичай термін експлуатації обмежений і визначається договором на етапі планування. Наприклад, високошвидкісна магістраль у Тайвані, побудована за рахунок приватних інвестицій, після 68 років експлуатації має перейти до державної власності.

Практика залучення приватних інвесторів для проєктів високошвидкісного руху (далі – ВШР) широко застосовується в багатьох країнах світу. Оскільки йдеться не тільки про високотехнологічний, але й у край дорогий вид транспорту з погляду будівництва спеціалізованої інфраструктури. Наприклад, на реалізацію проєкту ВШР Іспанія витратила 31 млрд євро, Франція – понад 38 млрд, Італія – майже 32 млрд, а Німеччина – 28,5 млрд.

Рекордсменом досі залишається Китай, де на побудову високошвидкісних маршрутів уже витратили 1,2 трлн доларів.

За приблизними розрахунками, проєкт в Україні обійдеться не менш ніж у 60 млрд євро. Поїзди ВШР не можуть використовувати українські колії. Для цього потрібні лінії руху з більш розлогими кутами поворотів, аби потяг на високих швидкостях не зійшов із рейок. Між заявленими містами треба буде побудувати окремі нові маршрути, які б відповідали всім нормам швидкісного руху. Наприклад, на маршруті ВШР Київ – Львів є ділянка з гірським ландшафтом, тому на ній слід додатково передбачити нові тунелі та залізничні естакади. Усе це потребує значних капітальних інвестицій у будівництво.

Крім того, проєкт швидкісних маршрутів потребує нових поїздів, вартість яких значно перевищує ціну українських «Тарпанів» та навіть експлуатованих зараз «Хюндаїв». Вартість одного такого потяга ВШР на 350 місць, тобто майже вдвічі меншого за «Хюндай», становить близько 20-25 млн доларів, а його річне обслуговування обійдеться в 1,2 млн доларів. На оголошені маршрути потрібно купити не менш ніж десять поїздів.

Також варто враховувати обслуговування 1 км колій – це близько 100 000 доларів. За приблизними розрахунками, аби з'єднати заявлені міста, потрібно не менш як 2000 км нової магістралі.

У заявленому Укрзалізницею проєкті пропонують використовувати наявні вокзали. За словами Володимира

## Амбітний проєкт Укрзалізниці має чимало ризиків

Фото: BRDO

Жмака, перший етап проєкту – концесія вокзалів. У заяві йдеться про Київський, Одеський та Харківський. Також планують залучити Львів. Проєкт передбачає перетворення їх на великі торговельні центри, де близько 40% – пасажери, а решта – відвідувачі.

Нібито логічно, але не так просто. Перелічені вокзали перебувають у межах міст. Це означає, що високошвидкісний поїзд має рухатися в місті наявними коліями, значно знизивши швидкість до допустимих норм. Це зі свого боку суттєво збільшить час руху й нівелює ідею швидкісного руху як такого. Другий варіант – будівництво нової інфраструктури окремих колій у межах міст. Наразі це видається аж занадто нереалістичним. Саме через це у світі для ліній високошвидкісного руху побудовані окремі вокзали на околицях міста.

Загалом проєкт ВШР є досить амбітним, як заявляє й сама Укрзалізниця. Однак навіть не через масштаб будівництва та розмір залучених інвестицій. Питання ще й у доцільності такого проєкту. Пасажирські перевезення з року в рік залишаються збитковими. За даними звіту за січень – жовтень 2020 року, витрати на міжміські пасажирські перевезення становили 5,66 млрд грн, а доходи – лише 1,7 млрд грн, тобто операційний результат сягав (-3,94 млрд). 2019 року витрати налічували 15,4 млрд грн, доходи 9,2, операційний результат (-6,3 млрд). Чи будуть рентабельними нові маршрути, поки незрозуміло.

Однак Укрзалізниця може підвищити швидкість руху потягів до 180 км/год на вже наявних коліях. Ідеться про потяги «Інтерсіті», які наразі лише на деяких ділянках можуть рухатися зі швидкістю 170 км/год, а зазвичай їдуть 90 км/год. Оскільки «Інтерсіті» ходять тими самими коліями, що й вантажні потяги, залізничне покриття постійно потребує коригування та дрібного ремонту. Для цього перед «Інтерсіті» по коліях має проходити колієвимірвальний вагон, який перевіряє профіль колії, що деформується під вагою вантажних вагонів.

Проте сьогодні зношеність інфраструктури вже досягла критичного стану. З майже 27 000 км головних колій 34% (понад 9000 км) потребують капітального ремонту й реконструкції. У 2020 році УЗ спромоглася відремонтувати менш ніж 2%. Крім того, капітального ремонту й реконструкції потребують станційні та спеціальні колії. За минулий рік потребу в їхньому ремонті задовільнили менш ніж на 1%.

Варто зазначити, що для реалізації проєкту швидкісних маршрутів в Україні потрібно запровадити вільний ринок залізничних перевезень. Передумови для цього є. У Верховній Раді вже зареєстровано законопроекти «Про залізничний транспорт України» та «Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту». Їхнє завдання – анбандлінг, тобто розділення Укрзалізниці на окремих операторів: вантажного, пасажирського та інфраструктурного. Повністю в національній власності залишиться лише інфраструктура, тоді як для інших операторів будуть створені ринкові умови та з'явиться можливість залучати приватних інвесторів.

Дозволити собі реалізацію проєкту високошвидкісного руху в межах свого бюджету Україна не зможе протягом найближчих десяти років. Та навіть якщо припустити, що для проєкту знайдеться інвестор, готовий співпрацювати на умовах концесії в чинному правовому полі, абсолютно незрозуміло, навіщо йому для цього Укрзалізниця. ■

**На реалізацію проєкту ВШР Іспанія витратила 31 млрд євро, Франція – понад 38 млрд, Італія – майже 32 млрд, а Німеччина – 28,5 млрд**