

Przez śniegi i łązy

12 czerwca 2019

12 lat temu, 17 maja 2007 roku, północnokoreańska lokomotywa K62 z Fabryki Lokomotyw w Ługańsku, wyposażona w zmodernizowany silnik wysokoprężny z Kołomny, wypełniła historyczną misję łącząc koleje Północy i Południa.



Jednak tego dnia uwaga była zwrócona na południowokoreański skład, który pokonał magistralę wzdłuż zachodniego wybrzeża do wspólnej strefy przemysłowej Kaesŏng w Korei Północnej. Zachodnia trasa otworzyła też najkrótszą drogę do połączenia kolei Korei Południowej z jej głównym partnerem handlowym – Chinami.

Ceremonia połączenia półwyspu na wschodzie miała również symboliczne znaczenie – perspektywę wyjścia Kolei Transkoreańskiej na Kolej Transsyberyjską i, co za tym idzie, bezpośredni dostęp do europejskiego rynku. Niestety skończyło się na demonstracyjnym przejeździe i aktualnie koleje Korei Południowej oraz reszty świata – jak i 70 lat temu – zostały pozostawione same sobie. Jednak ubiegłoroczne ocieplenie stosunków między Seulem a Pyongyangiem dało nową nadzieję: przeprowadzono wspólną kontrolę stanu głównych północnokoreańskich tras. Formalnie znowu zostały one

połączone z Południem.

Po raz pierwszy przywódcy Korei Północnej i Południowej deklarowali chęć połączenia swoich kolei we wspólnej deklaracji końcowej pierwszego szczytu międzykoreańskiego w czerwcu 2000 roku. Miesiąc później do Pyongyangu przyjechał Władimir Putin, który zaproponował Kim Dzong Irowi współpracę przy budowie kolei z południa Półwyspu Koreańskiego do KRLD, a następnie przez terytorium Rosji do Europy.

W 2001 roku północnokoreański przywódca miał okazję samemu ocenić ten pomysł – przyjechał z Pyongyangu do samego Petersburga. Rok później obejrzał również kolej na Dalekim Wschodzie. W rezultacie do czerwca 2003 roku odcinki wzdłuż zachodniego, a pod koniec 2005 roku i wschodniego wybrzeża zostały uroczyście połączone.

W dwóch skokach do Moskwy

Wagon bezprzesiadkowy 100SZCZ relacji Moskwa – Tumangang, który wyrusza z Dworca Jarosławskiego 6 razy w miesiącu, po tygodniu dociera do stacji Chasan. Podróż z rosyjskiej stolicy do Pyongyangu obecnie jest najdłuższą kolejową trasą pasażerską na świecie – 10273 km. Niemal 90% drogi przypada na Kolej Transsyberyjską. Średnia prędkość, którą rozwija pociąg po terytorium Rosji (w tym czas postojów na prawie 150 stacjach), wynosi około 53 km/h.

Wszystkie procedury graniczne zajmują półtorej godziny, po czym brama z drutem kolczastym otwiera się i pociąg ciągnący jeden wagon wjeżdża po Moście Przyjaźni do Korei Północnej. Zmiana podwozia na rosyjsko-chińskiej granicy zajmuje niecałe 40 minut, ale w Tumangang wagon zatrzymuje się niemal na 5 godzin – czeka na lokalną lokomotywę, która zaciągnie go wprost do Pyongyangu.

Pomimo przebudowy przez Rosję torów kolejowych do portu Radzhin, położonego w odległości 50 km od granicy, ta droga

zajmuje północnokoreańskim lokomotywom, z których większość została zbudowana jeszcze w ubiegłym wieku, 2 godziny i 7 minut. W sumie, według rozkładu jazdy, z Tumangangu do Pyongyangu można dojechać w ciągu 29 godzin i 20 minut, tj. ze średnią prędkością 28,5 km/h.

Złote góry

Oczywiście, jeśli możecie, jak Kim Dzong Un przemieszczać się specjalnym pociągiem z nowoczesną lokomotywą spalinową na deficytowe paliwo, to droga do Rosji zajmie znacznie mniej czasu. Ale wszechobecne drewniane podkłady kolejowe, popękane betonowe tunele i mosty na pojedynczych kamiennych filarach, zbudowane jeszcze za Japończyków, i tak nie pozwolą zbyt szybko się rozpędzić. A ich odbudowa kosztuje dużo pieniędzy.

Odbudowa 54-kilometrowego odcinka od Chasan do Radzhin zajęła Kolejom Rosyjskim pięć lat i wraz z organizacją tam terminalu węglowego kosztowało ponad 300 milionów dolarów.

Z kolei południowokoreańskie Ministerstwo Ziemi i Transportu rok temu oszacowało podstawowe prace renowacyjne zachodniego odcinka od Kaesŏng do Sinuiji, co umożliwiłoby pociągom z Południa poruszanie się z prędkością 50 km/h, na 200 mld wonów – około 180 mln dolarów.

Kolejowe złącza

Jeśli Korea Południowa jest gotowa sponsorować z własnych środków międzykoreańską współpracę gospodarczą, to do przeprowadzenia pełnej modernizacji infrastruktury konieczne będzie powołanie do życia międzynarodowego konsorcjum. Nie tylko w celu zaciągania pożyczek. Wizja obecnego południowokoreańskiego prezydenta opiera się na możliwości rozwiązania kwestii pokoju i bezpieczeństwa poprzez zacieśnienie wielostronnej współpracy gospodarczej. Pierwszym krokiem w tym kierunku jest stworzenie Wschodnioazjatyckiej

Spółki Kolejowej.

Wizja ta, przypuszczalnie, opiera się na doświadczeniu Unii Europejskiej.

W przypadku rozwiązania kwestii jądrowej Koreę Północną otoczoną przez wiodące potęgi gospodarcze, prawdopodobnie – jak obiecuje prezydent Trump – czeka napływ inwestycji i bezprecedensowy wzrost. Ale modernizacja przestarzałej infrastruktury w młodym, ambitnym, 25-milionowym kraju stanowi ogromny rynek, którego nikt nie zamierza oddawać. Aby wreszcie został otwarty trzeba wcześniej uregulować interesy wszystkich stron.

Korea Południowa chciałaby być głównym beneficjentem wszystkich projektów na Północy, której terytorium i obywatele uważa za swoje. Ale Chiny i Stany Zjednoczone, które poświęciły tysiące żołnierzy i inwestowały niezliczone środki, aby zachować swoje wpływy w tym strategicznie ważnym regionie, mają tu swoje własne interesy. Z kolei Japonia i Rosja nie bez powodu starły się ze sobą pod Inczhon na początku XX wieku. Nie wspominając już o samym Pyongyangu.

Dlatego Seul, który liczy na zjednoczenie przed 2045 rokiem, uważa, że jedynym sposobem na przerwanie duchowych cierpień narodu koreańskiego jest stworzenie społeczeństwa inkluzyjnego wzrostu. Rosja zrobiła już dużo w tym kierunku.

Zaczynając od nowa

Po rozmowach z Kim Dzong Unem we Władystoku Władimir Putin mówiąc o „deficycie suwerenności” w Seulu przy podejmowaniu decyzji w sprawie trójstronnych projektów gospodarczych z Rosją i KRLD, w pierwszej kolejności wspominał o kolei. Jak dodał, stronom na razie nie udało się uzgodnić przejazdu ani jednego składu testowego z Korei Południowej do Rosji.

Nie jest tajemnicą, że przeszkadzają w tym Stany Zjednoczone,

które nie chcą złagodzić presji, zanim Korea Północna nie pójdzie na pewne ustępstwa w kwestii programu rakietowego i jądrowego. Nawet wspólne badania torów kolejowych Seul i Pyongyang musiały odroczyć w czasie o 2 miesiące najpierw z powodu tego, że amerykańscy generałowie mieli wątpliwości w odniesieniu do procedury otwarcia granicy, a następnie o kolejne dwa ze względu na konieczność skoordynowania wszystkich działań z komisją sankcyjną Rady Bezpieczeństwa ONZ.

Zresztą, jak podkreślił Park Jung Joon, szef Grupy Strategii Innowacji Przyszłości z Koreańskiego Instytutu Technologii Kolejowych (manager of the Future innovation R&D Strategy Division Korea Railroad Research Institute), pomimo fizycznego połączenia torów kolejowych Południa i Północy już od 2007 roku, mają one różne systemy elektryfikacji, sygnalizacji i łączności. Zgodnie z wymogami Organizacji Współpracy Kolei, której członkami są obecnie nie tylko Rosja i KRLD, ale także Korea Południowa, państwa członkowskie organizują transport po swoim terytorium tylko przy użyciu lokomotyw.

Gotowość nr 1

Jednak Koreańczycy z Południa nie stoją w miejscu. Instytut Kolejnictwa we współpracy z rosyjskimi kolegami opracował, w oparciu o własne technologie, wózek o zmiennym rozstawie. Ale to dopiero pierwszy krok w kierunku stworzenia uniwersalnej platformy kolejowej przeznaczonej do transkontynentalnego transportu towarów.

Nadal konieczne jest stworzenie sprzęgu, który umożliwiłby łączenie rosyjskich i południowokoreańskich wagonów (posiadają one różne urządzenia sprzęgające). Trzeba opracować uniwersalne układy hamulcowe do bezpiecznego transportu pociągów kontenerowych o długości ponad 50 wagonów z prędkością do 160 km/h, technologie ograniczające wibracje kontenerów dla towarów wrażliwych. Należy również ujednoczyć

systemy sygnalizacji oraz zintegrować systemy logistyczne i celne w celu zapewnienia płynnego transportu multimodalnego.

Niemniej jednak, wszystko to jest jedynie czubkiem góry lodowej, ponieważ aby technologie mogły wejść do produkcji, a następnie zostać faktycznie wdrożone, w pierwszej kolejności trzeba standaryzować ogromną ilość dokumentacji normatywnej.

Zdjęcie: [797329](#) (CC0)

Źródło: pl.SputnikNews.com