

Сеть интермодальных терминалов в Польше

Компания PCC Intermodal планирует построить на территории Польши сеть открытых терминалов интермодальных сообщений. Этот проект может положить начало стратегическим инвестициям в контейнеризацию перевозок в масштабах не только одной страны, но и Центральной и Восточной Европы в целом.

PCC Intermodal — первая в Польше частная компания, дочернее предприятие холдинга PCC SE, базирующегося в Дуйсбурге (Германия), которая в 2005 г. начала регулярные перевозки контейнеров групповыми поездами, ставшими существенной альтернативой нерегулярным железнодорожным и дальним автомобильным перевозкам (рисунок). В настоящее время компания еженедельно отправляет в города центральной части Польши около 30 челночных поездов из контейнерных терминалов, находящихся в главных морских портах страны — Гдыне, Гданьске и Щецине. Начиная с 2008 г. PCC Intermodal обеспечивает также связи между Гамбургом, Бремерхафеном (оба — Германия), Роттердамом (Нидерланды) и районами центра и юга Польши через транспортный узел во Франкфурте-на-Одере (Германия). В 2007 г. компания перевезла 15 тыс. контейнеров (22 тыс. в приведении к 6-метровым TEU), а только в первой половине 2008 г. объем перевозок увеличился до 18,5 тыс. контейнеров, что соответствует приросту на 123% относительно аналогичного периода предыдущего года.

Дальнейшему развитию контейнерных перевозок на железных дорогах Польши препятствует не столько состояние инфраструктуры и высокая плата за доступ к ней или

низкая скорость продвижения грузовых поездов, сколько отсутствие внутренних интермодальных терминалов. Единственный имеющийся в стране комплекс, который можно назвать настоящим контейнерным терминалом или, по крайней мере, можно модернизировать до приемлемого уровня, принадлежит конкурирующей компании Spedcont и находится в Лодзи, в центре страны. Остальные — это просто короткие подъездные пути с площадками для хранения контейнеров. PCC Intermodal арендует подобные устаревшие объекты, но условия работы там никого не устраивают. Невозможно обеспечить надежные сооб-

щения, теряя по 12–16 ч на подготовку поезда к отправлению из-за того, что длина путей, как правило, не превышающая 160 м, вынуждает работать с четырьмя отдельными группами вагонов.

Другое препятствие состоит в плотности расположения терминалов на территории Польши: пока на каждые 2000 км железнодорожных линий в среднем приходится менее одного такого комплекса, что в 4 раза меньше, чем в странах Западной Европы. Такая ситуация стимулирует PCC Intermodal к созданию в течение 2–3 лет сети современных эффективных интермодальных терминалов, размещенных в основных экономических регионах страны. Это даст возможность предложить клиентуре регулярные рейсы челночных контейнерных поездов между Польшей, портами Северного моря и Южной Европой, конкурентоспособные по отношению к автомобильным перевозкам. Планируемую сеть образуют четыре внутренних терминала: в Центральной Польше (Кутно), Велькопольском (Познань), Силезском (Сосновец) и Нижнесилезском (Вроцлав) воеводствах. Все терминалы будут рассчитаны на обработку одновременно по меньшей мере четы-



Контейнерный поезд компании PCC Intermodal

рех поездов. Для этого необходимы 3–5 путей длиной как минимум 600 м, оснащенных двумя-тремя современными порталными кранами и парой штабелеров, а также вместительные накопительные и ремонтные зоны в расчете на рост перевозок в будущем. Эти терминалы создадут два параллельных железнодорожных коридора, связывающих побережья Балтийского и Адриатического морей: первый пройдет через Кутно, Сосновец, Остраву, Братиславу в Копер, второй — через Познань, Вроцлав, Прагу и Вену в Триест. С другой стороны, запланированные оси Познань — Кутно и Вроцлав — Сосновец совпадают с двумя транзитными коридорами направления восток — запад, проходящими через Польшу. Все терминалы будут работать в открытом режиме, т. е. будут доступны любой компании, в том числе конкурирующей. Принцип интермодальности распространяется не только на оснащение терминалов, но и на организацию перевозок: все поезда PCC Intermodal доступны для любого клиента, даже отправляющего один-единственный контейнер.

Этот проект — не единственный, реализуемый материнским холдингом, компании которого заняты в сферах химической промышленности, энергетики и логистики. Так, PCC Port Szczecin (недавно переименованная известная стивидорская компания Drobniца Port Szczecin) строит в порту Щецина современный терминал перерабатывающей способностью 100 тыс. приведенных контейнеров (TEU), срок реализации проекта 30 мес.

Кроме того, PCC Intermodal в перспективе планирует строитель-

ство еще одного терминала в Тчеве, недалеко от портов Гданьска и Гдыни. Эти проекты могут оказать весьма важными для этих портов в ближайшие годы, когда перегрузка автомобильных дорог по мере увеличения объема перевозок вовсе отрешит порты от глубинных районов страны, если только железная дорога не возьмет на себя растущие грузопотоки. В настоящее время в балтийских портах работают четыре контейнерных терминала, перерабатывающих суммарно более 1,5 млн. контейнеров в пересчете на TEU. Все порты ежегодно регистрируют существенный рост переработки контейнеров и планируют дальнейшее развитие инфраструктуры терминалов. В то же время более 85% контейнеров из портов по-прежнему вывозится автомобильным транспортом.

По оценке PCC Intermodal, интермодальные перевозки в современном виде не могут эффективно конкурировать с чисто автомобильными, и транспортный рынок требует изменений в планировании логистических цепочек. Хорошо известно, что перевозки автомобилями на дальние расстояния, помимо экономической неэффективности, перегружают дороги и загрязняют окружающую среду. Взаимодействие с железными дорогами, наоборот, способствует росту более целесообразных короткопробежных автомобильных перевозок. Расположенные недалеко от промышленных зон или коммерческих центров, терминалы могут обслуживать клиентуру в радиусе 100–150 км. Водители вместо того, чтобы дважды в неделю отправляться на расстояние 700–1000 км,

могут выполнять ежедневно два-три коротких рейса в сообщении с терминалом, на котором налажена быстрая переработка грузов, и отдыхать дома, имея стабильную работу и нормальный жизненный уклад.

Все проекты PCC Intermodal являются инвестициями в инновационные сферы деятельности. По мнению компании, в Польше нет в наличии таких подъездных путей, которые можно приобрести и реконструировать до необходимых параметров. К тому же имеющиеся объекты, как правило, находятся в черте городов, что накладывает определенные ограничения по эксплуатации и перспективам развития. Поэтому компания ориентируется на участки площадью около 100 тыс. м² неподалеку от крупных городов, что гарантирует возможность расширения в будущем. Оформление приобретения земельных участков к концу 2008 г. позволит начать работы весной 2009 г. и завершить к концу 2011 г., за исключением терминала в Тчеве, который может быть готов к вводу в эксплуатацию годом позже.

PCC Intermodal, выделяя на реализацию указанных проектов 18 млн. евро из собственных источников, рассчитывает на привлечение средств из фондов ЕС, банковских кредитов и на участие потенциальных партнеров. Для окупаемости подобных крупных проектов обычно требуется около 12 лет, но динамика роста перевозок компании позволяет рассчитывать на сокращение этого срока до 10 лет.

P. Trusiewicz. Baltic Transport Journal, 2008, № 5, p. 64–65.