



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

129/2021

Необходимость развития пропускной способности железных дорог Польши

Рост спроса на железнодорожные перевозки в сообщении между Китаем и Европейским союзом в 2020-2021 годах показал, что пропускной способности логистической и железнодорожной инфраструктуры Польши, находящейся на перекрестке транзитных коридоров, стало не хватать. Чтобы в ближайшие годы повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта на этих маршрутах необходимы масштабные инвестиции, которые облегчат движение грузов и пассажиров по железной дороге внутри страны и через польские границы.

В результате реализованных компаниями Группы ПКП¹ инвестиций будет создана скоординированная и широко доступная железнодорожная сеть. Основными целями инвестиций, осуществлённых или запланированных в соответствии с новой перспективой ЕС на 2021-2027 годы, являются:

- адаптация инфраструктуры к требованиям к грузовым железнодорожным линиям, входящим в базовую сеть TEN-T, т.е. курсирование грузовых поездов колеи 1435 мм длиной до 740 м с допустимой нагрузкой на ось до 221 кН/ось (22,5 т/ось);

¹В начале 2001 года Польские государственные железные дороги (Polskie Koleje Państwowe) начали свою деятельность как акционерное общество, единственным акционером которого являлось Государственное казначейство. В последующие месяцы 2001 года подразделения, отвечающие за железнодорожную инфраструктуру, пассажирские и грузовые перевозки, энергоснабжение, телекоммуникации, информационные технологии и другие области, были разделены. Компании, созданные в то время и позднее в результате последующих преобразований, образуют Группу ПКП. В настоящее время в её состав входит АО «ПКП» – материнская компания, которая осуществляет надзор за имуществом и объектами компаний, входящих в состав Группы ПКП, и является одним из крупнейших управляющих недвижимым имуществом в Польше. В его собственности находится около 95 тыс. гектаров земли и 50 тыс. зданий и сооружений. В дополнение к этому, Группа ПКП состоит из дочерних компаний, а также компаний с долевым участием АО «ПКП», закреплённым акциями. Это компании, которые предоставляют услуги, в том числе в сфере транспорта, логистики, недвижимости, энергоснабжения и телекоммуникации.

- полная электрификация отдельных железнодорожных линий, являющихся частью коридоров, входящих в базовую сеть TEN-T;
- создание инфраструктуры, позволяющей грузовым поездам двигаться со скоростью 100 км/ч на большей части главных железнодорожных линий;
- внедрение системы ERTMS/ETCS на важнейших железнодорожных линиях с шириной колеи 1435 мм.

Компания ПКП планирует к 2023 году вложить в модернизацию существующих линий и обновление подвижного состава более 100 млрд злотых. Будет приобретён современный подвижной состав (19 миллиардов злотых на покупку и модернизацию существующего парка подвижного состава ПКП Интерсити), модернизированы железнодорожные пути, отремонтированы или созданы новые остановочные пункты и платформы (около 76 миллиардов злотых для Национальной железнодорожной программы ПКП ПЛК).

В настоящее время условия для грузовых перевозок по железнодорожной сети улучшаются за счёт уже реализованных и близких к завершению проектов. Сюда можно отнести модернизацию маршрутов международных транспортных коридоров – линии 131, которая является частью коридора № 5 Балтийское море – Адриатическое море; модернизацию международных маршрутов – линии E20 Москва – Берлин, участка Варшава – Познань или линии E75 Rail Baltica.

Близки к завершению проекты по модернизации перегрузочных мощностей на станции Малашевиче, а также проекты, направленные на обеспечение эффективных массовых контейнерных перевозок на стыке железнодорожных систем с различной шириной колеи через другие действующие железнодорожные пограничные переходы на белорусско-польской границе – Свислочь – Семянувка и Брузги – Кузница Белостокская. Суточная пропускная способность логистической инфраструктуры в пунктах, являющихся критически важными для обеспечения эффективного железнодорожного сообщения на маршрутах Шёлкового пути, включая железнодорожные переезды Брест – Тересполь и перегрузочный терминал вблизи станции Малашевиче, должна увеличиться с существующих 14 до 55 пар поездов в сутки на путях с шириной колеи 1520 мм. При этом допустимая длина одного состава составит до 1050 м при разрешённой осевой нагрузке вагона до 25 тс. Очень важным условием для этого является строительство третьего железнодорожного пограничного моста, что позволит увеличить пропускную способность на более 25 пар поездов в сутки.

Продвигается значительными темпами скоординированное развитие инфраструктуры морских портов и железнодорожной инфраструктуры, связанной с их работой. В результате значительно улучшено соединение

портов Гданьска и Гдыни с экономически важными регионами Польши и других стран Центральной Европы. Инвестиции в порты Гданьск, Гдыня, Щецин и Свиноуйсьце осуществлены на сумму более 4 миллиарда злотых.

Большая часть масштабных инвестиций являются частью полномасштабной инфраструктурной программы Польши Centralny Port Komunikacyjny (СРК) «Solidarność», основным элементом которой является строительство нового аэропорта, который будет расположен между Варшавой и третьим по величине городом страны – Лодзью. Между тем, проект СРК предусматривает не только строительство новейшего аэропорта. Предполагается создание целостной транспортной системы, объединяющей аэропорт с сетью железных дорог. Основная цель проекта – обеспечить доступ к новой транспортной системе, особенно к железнодорожным сообщениям, большей части населения страны.

Первый этап проекта, стоимость которого оценивается в 12,8 млрд злотых, планируется завершить в конце 2023 г. Он включает в себя проектирование и технико-экономическое обоснование аэропорта и обслуживающих его железнодорожных линий. В то время как строительство аэропорта частично будет финансироваться за счет заключения коммерческих соглашений, средства на железнодорожную составляющую проекта выделяются из национального бюджета и фондов Евросоюза.

Среди проектов, которые будут реализованы в рамках создания СРК – строительство польского участка маршрута «Рейл Балтика» (Rail Baltica), которое планируется завершить к 2030 году. Этот проект имеет большое значение для обеспечения привлекательности Польши с точки зрения транзита в сообщении между Севером и Югом Европы. Благодаря запуску этого международного маршрута можно будет осуществлять железнодорожные перевозки без перегрузки по путям с шириной колеи 1435 мм из Финляндии и стран Балтии, где ширина колеи составляет 1524 и 1520 мм соответственно, вглубь Европейского союза, что приведёт к повышению значения логистических центров ЦКП.

Развитие инфраструктуры и многомиллиардные инвестиции повлияют в целом на экономику – будут созданы рабочие места, улучшится транспортная доступность многих польских регионов и повысится их привлекательность. Инвестиционная деятельность компаний Группы ПКП, несмотря на сложную ситуацию, связанную с пандемией, не прерывалась, и каждая из железнодорожных компаний готовится к новой перспективе ЕС с точки зрения дальнейших инвестиций в инфраструктуру.

Источники: материалы компаний ПКП (pkp.pl) и Centralny Port Komunikacyjny, СРК (www.cpk.pl); International Railway Journal, 2021, № 09, pp. 38 – 40; Бюллетень ОСЖД, 2021, №4-5, с.1-17