

FINANCOVÁNÍ INFRASTRUKTURY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V POLSKU

Stanisław MIECZNIKOWSKI

Prof. Dr hab. Stanisław MIECZNIKOWSKI, Katedra Rynku transportowego, Uniwersytet
Gdański, 81-824 Sopot, ul. Armii Krajowej 119/121
poradce Prezidenta města Gdańsk pro rozvoj městské dopravy

1 .Správa a stav infrastruktury železniční dopravy

V červnu 2003 začal platit novelizovaný zákon o polské železniční dopravě, který reguluje pravidla používání železniční infrastruktury, její spravování a udržování. Z těchto pravidel vyplývá, že hospodářským subjektem spravujícím železniční trati jsou PKP Železniční Trati Akciová Společnost - PLK S. A.. Tato společnost je členem holdingu PKP S.A., ve které je v roce 2005 určeno k privatizaci více než 20 společností. Společnost PLK S.A. však nebude privatizována.

K nejdůležitějším činnostem tohoto podniku patří:

- stavba a údržba železniční infrastruktury
- řízení vlakové dopravy na železničních tratích
- udržení železniční infrastruktury ve stavu zajišťujícím bezpečnost železničního provozu
- zpřístupnění dopravních tras vlaků na železničních tratích a poskytování služeb s tímto souvisejících
- správa nemovitostí jako součástí železniční infrastruktury

Význam PKP PLK S.A. v holdingu PKP S.A. vyplývá nejen z funkcí popsaných v zákoně o železniční dopravě, ale také z pozice Společnosti jako jedné z největších evropských správ infrastruktury. Tato funkce byla posílena v roce 2003 kdy vstoupila do sdružení RNE RailNetEurope, kterého úkolem je stimulace mezinárodní železniční dopravy. V roce 2004 Společnost vstoupila do EIM (European Rail Infrastructure Managers) – největší mezinárodní organizace sdružující evropské správy infrastruktury.

Velká aktivita PKP PLK S. A. na evropské aréně je důležitá z pohledu skutečnosti vstupu Polska do Evropské Unie a nezbytnosti harmonizace strategických plánů rozvoje z evropského pohledu. Je nutno podotknout, že pro Společnost to znamená využití historické šance na podstatné zlepšení stavu železničních tratí v Polsku prostřednictvím účasti na unijních pomocných programech před a po vstupu do EU.

Protože Polská železniční infrastruktura musí být připravena ztraktivnit svou nabídku, učinit ji přitažlivější v podmínkách liberalizace trhu v EU, v oblasti tuzemských a mezinárodních přeprav. Hlavními směry její činnosti je:

- vytvoření transportního systému integrovaného s EU prostřednictvím vysoké úrovně harmonizace propojení jednotlivých regionů Polska z regiony EU sítě železničních spojení
- snížení provozních nákladů jako důsledek technické modernizace umožňující zvýšení atraktivnosti železničních spojení
- zlepšení dostupnosti v mezinárodním a meziregionálním měřítku a rozvoj dopravních služeb veřejného charakteru
- rozhodovací činnost s cílem dosažení zrovnovážené úrovně rozvoje transportu a dopravy prostřednictvím zvýšení konkurenčnosti železnice ve vztahu k jiným druhům dopravy

Realizace těchto předpokladů vyžaduje strategii rozvoje železniční infrastruktury, která je založená na současné reformaci železnice a realizace investic, které přizpůsobí polskou infrastrukturu evropskému standardu.

V polské železniční síti není třeba změny co do počtu tratí ale nezbytné je provedení intenzivních modernizačních prací a zajištění tímto interoperability na hlavních tratích. Nejdůležitější dopravní železniční trati v Polsku jsou úseky hlavních evropských transportních koridorů – I, II, III, IV, které byly zahrnuty do mezinárodních smluv AGC a AGTC. Tyto trati byly přihlášeny do Národního Plánu Rozvoje v letech 2004 – 2006 jako modernizační priority a mohou být spolufinancovány z prostředků Evropské Unie.

Dopravní a Energetická komise EU provedla revizi priorit v roce 2003 na Evropské Transportní Síti TEN (Trans-European Network). Prohlášení Evropské Komise na základě těchto prací obsahuje přílohu se seznamem nových prioritních projektů. Mezi sedmnácti zohledněných v tomto seznamu projektů, osm má za cíl realizaci myšlenky spojení mezi dřívějšími a novými členy EU. Jsou mezi nimi dva železniční projekty s účastí polské infrastruktury:

1. Železniční trať Gdańsk-Warszawa – Ostrava – Brno/Bratislava – Vídeň (ukončení prací plánované na rok 2015)
2. „Rail Baltica“ železniční trať Warszawa – Kowno – Riga – Tallin (ukončení prací v roce 2016).

Po provedení odpovídající rozhodovací procedury založené na vyjádření souhlasu Evropské komise, a následovně Evropským parlamentem a Radou Ministrů musí 10 do 30 procent hodnoty investice být financováno ze státního rozpočtu každé z členských zemí nezávisle na jiných pomocných fondech Unie.

Přechod do realizační fáze těchto investic vyžaduje od polské strany přípravu odpovídajících studií proveditelnosti a ekonomických analýz a také zajištění odpovídajících finančních prostředků na jejich realizaci.

Stav polské dopravní infrastruktury byl hodnocen z pohledu zavedení a používání unijních zákonů Misi Evropské Komise v srpnu 2003. Zástupci Komise pozitivně hodnotili stav zavedení nebo koncové připravenosti směrnic souvisejících se železnicí, týkajících se liberalizace přístupu na železniční tratě na PLK S.A. Kladně hodnotili průhlednost pravidel regulujících přístup k železniční infrastruktuře a kontroly jeho jednotlivých elementů i přes nedostatky související se stavem permanentního nedostatku investic a chybějícího jednotného plánu rozvoje dopravního sektoru v Polsku.

V budoucnu bude jedním z hlavních úkolů pro PKP PLK S. A. pokračování v činnosti v průběhu 2 – letého přechodného období, ve kterém bude Polsko zpřístupňovat mezinárodním přepravcům 20 procent Transevropské Sítě Nákladních Přeprav (TERFN) a po roku 2006 zpřístupnění plně liberalizovaného železničního trhu.

Provedený výzkum u 700 malých a středních podniků v Německu vykazuje, že Polsko s (58,4) a Česko s (58,1) byly pro tyto podniky největšími trhy na které expandovaly ze zemí Střední a Východní Evropy v roce 2004. V budoucnu tyto trhy budou rovněž cílem jejich expanze – Polsko 48 % a Česko 47 % . Mezi příčinami směru této expanze malých a středních podniků v Německu do těchto zemí byly zaznamenány na třetím a čtvrtém místě rovněž výhody související s geografickou polohou a úrovní infrastruktury, které se přičinily ke snížení nákladů v mezinárodním obchodu a zvýšení výhodnosti této dopravy. Snížení nákladů v mezinárodní dopravě a tím zvýšení výhodnosti je možno dosáhnout zvýšením rychlosti na hlavních tratích spolu s realizací dodávek v systému *Just in time*.

Z celkové sítě elektrifikovaných tratí v Polsku v roce 2003 připadá pouze 0,25 procent tratí s rychlostí od 160 kmh⁻¹ do 200 kmh⁻¹, 18,4 procent elektrifikovaných tratí s rychlostmi od 120 kmh⁻¹ do 160 kmh⁻¹. největší podíl 70,8 procent měly tratě s rychlostmi od 100 kmh⁻¹ do 120 kmh⁻¹ a 10,5 procenta jsou tratě s rychlostí menší než 100 kmh⁻¹.

Vykazované tendence ukazují na nezbytnost zlepšení stavu dopravní infrastruktury v Polsku. Z důvodu velkých kapitálových nákladů na železniční dopravní infrastrukturu je nezbytné určení zdrojů a způsobů její financování.

2 Financování infrastruktury železničních tratí

Realizace plánu investic do železničních tratí v Polsku probíhá na základě finanční a účetní evidence vedené na úrovni regionálních oddělení, Centrály PLK S.A a Centrály PKP S.A.. Souhrnně se předpokládala v plánu roku 2003 výška investičních nákladů v částce 908,8 mln zlotých, avšak ve skutečnosti byly provedeny investiční modernizační práce v železniční infrastruktuře v částce 853,1 mln zlotých, což je 93,9 procent plánu.

Zdroje financování investic modernizace železničních tratí jsou uvedeny v následující tabulce

Finanční zdroje investic PLK a jejich čerpání v roce 2003

Finanční zdroje investic	Podíl čerpání v procentech
Rozpočtová dotace	100
Úvěr Evropské Investiční Banky	97,6
PHARE	65,1
ISPA	94,4
Vlastní prostředky PKP PLK S.A.	94,3

Zdroj: Výroční zpráva 2003. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Warszawa 2004, str.29

Nevyčerpání plánovaných investičních prostředků v Polsku vyplývalo z pokračování prací na základě kontraktů uzavřených v minulém roce. Týkalo se to úkolů spolufinancovaných z vlastních prostředků PKP PLK S. A., ISPA, PHARE a rovněž úvěru Evropské Investiční Banky EBI.

Od roku 1990 se Polsko stalo jednou z prvních zemí čerpajících finanční pomoc z Evropské Unie – z programu PHARE. V období od 1994 do 31 prosince 2003 PKP obdrželo nevratnou finanční pomoc Evropské Unie v rámci programu PHARE ve výši 130,9 mln euro. V roce 2003 jako poslední byl ukončen program PHARE – obnova a modernizace železniční trati E 30 v úseku Wrocław – Opole – Legnica, která se nachází ve třetím koridoru EU.

Tento projekt je součástí většího záměru ve výši 355,5 mln euro spolufinancovaného státním rozpočtem a Evropskou Investiční Bankou. Podíl finančních prostředků PHARE v celkovém záměru činí 10,7 procent. Ukončení tohoto investičního projektu se předpokládá 31 prosince 2006.

Od 1 ledna 2000 je základním prostředkem financování investičních projektů v odvětví dopravní infrastruktury fond EU - ISPA (Instrument Strukturální politiky před vstupem do EU).

Realizace investičních projektů v rámci ISPA napomáhá integraci polské železniční infrastruktury s evropskou železniční sítí – TEN (Trans-European Network). Investice jsou lokalizovány do čtyř Panevropských dopravních koridorů procházejících Polskem: I, II, III a VI.

Koncem roku 2003 bylo podepsáno Finanční memorandum pro 11 železničních projektů, kterých finanční náklady byly vyčísleny v částce 743 101 569 euro z čehož maximální podíl ISPA činí 557 920 999 euro, tzn. 75 procent.

Prostředky fondu ISPA podporují modernizaci následujících 11 projektů železničních tratí v Polsku :

1. Modernizace železniční trati E 20 v úseku Mińsk Mazowiecki – Siedlce, která leží ve II Panevropském koridoru Berlin – Warszawa – Moskva. Objem investičních nákladů pro tento projekt činí 124 595 625 euro, z toho prostředky fondu ISPA činí 93 446 719 euro, tzn. 75 procent. V rámci modernizačních prací byla realizována přestavba železniční stanice Mrozy, modernizace kolejí a trakční sítě, modernizace zabezpečovacích a řídicích zařízení společně s dálkovým řízením, výstavbu samočinné signalizace na železničních přejezdech a modernizaci systému energetického napájení společně s napájecími stanicemi a dálkovým řízením jejich provozu.
2. Modernizace železniční trati E 20, západní úsek Rzepin – státní hranice ležící taktéž v druhém Panevropském železničním koridoru. Investiční náklady na realizaci tohoto projektu činí 23 033 384 euro, z toho ISPA podporuje tento

- projekt investičními náklady ve výši 17 275 038 euro, tzn. taktéž 75 procentní podíl. V rámci tohoto projektu byly realizovány traťové, trakční a elektroenergetické práce a taktéž likvidace hraniční stanice Kunovice.
3. Modernizace železniční trati E 20 , východní úsek Siedlce - Terespol ve výši 185 274 000 euro, z toho fond ISPA 138 955 500 euro (podíl 75%). V rámci tohoto projektu byly realizovány traťové práce v úseku 102 km dvoukolejné trati včetně modernizace inženýrských objektů a trakční sítě, přestavba železničních přejezdů, stavba energetického vedení 15 kV a přípravné práce druhé fáze prací.
 4. Modernizace železniční trati E 30, úsek Węgliniec – Legnica leżící ve III dopravním koridoru. Investiční náklady činí 123 783 000 euro, podíl z prostředků fondu ISPA 92 837 250 euro, tzn. 75 procent. V rámci tohoto projektu byly provedeny traťové, trakční a elektroenergetické práce a byly modernizovány stanice a řízení dopravy.
 5. Modernizace Poznaňského železničního uzlu ležícího v druhém koridoru na trati E 20. Investiční náklady na realizaci tohoto předsevzetí činí 67 439 560 euro, z toho prostředky ISPA 50579 670 euro, tzn. 75 procent. V rámci tohoto předsevzetí byla provedená modernizace stanice a železniční trati poznaňského železničního uzlu. Hlavní práce se týkají modernizace řízení provozu včetně výstavby dálkového řízení zahrnujícího všechny modernizované stanice.
 6. Zlepšení stavu železniční infrastruktury v Polsku ve výši investičních nákladů 111 000 000 euro, z toho prostředky ISPA 83 250 000 tzn. 75 procent. V rámci tohoto projektu jsou vyměňovány kolejnice, výhybky, jsou modernizovány inženýrské objekty a trakční síť a automatická signalizace železničních přejezdů nacházejících se na čtyřech Panevropských dopravních koridorech protínajících Polsko.
 7. Technická pomoc přípravy projektu modernizace železniční trati E 65 v úseku Warszawa - Działdowo - Gdynia nacházející se v VI Panevropském dopravním koridoru. Finanční náklady činí 14 900 000 euro, z toho prostředky ISPA 11 175 000 euro. V rámci tohoto projektu se připravuje Studie proveditelnosti (Feasibility Study) Warszawa – Działdowo – Gdynia a příprava aplikace pro strukturální fondy Unie a také příprava technické dokumentace a výběrového řízení pro tento úsek. Kontrakt na projekční práce byl uzavřen v roce 2004.
 8. Modernizace železniční trati E 30 v úseku Węgliniec – Zgorzelec a Węgliniec – Bielawa Dolna nacházejících se ve III dopravním koridoru. Investiční náklady činí 83 415 000 euro, z toho prostředky z fondu ISPA 62 588 250 euro , tzn. 75 procent. V rámci těchto nákladů bude provedená modernizace tras a stanic společně s inženýrskými objekty, zlepšení systému napájení a řízení provozu a komunikace, v úseku Węgliniec – Bielawa Dolna také elektrifikaci. Ukončení prací se předpokládá do konce roku 2007.
 9. Technická pomoc přípravy projektu modernizace železniční trati v úseku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki státní hranice s Litvou. Tento úsek se nachází v prvním dopravním koridoru a rozsah prováděných prací zahrnuje hodnocení vlivu projektu na životní prostředí a ověření Studie proveditelnosti. Týká se také dokumentace výběrového řízení pro výběr dodavatele modernizace celé železniční trati E 75.
 10. Technická pomoc přípravy projektu modernizace celého druhého dopravného koridoru, tratě E 20 a C-E 20, s investičními náklady ve výši 3 000 000 euro, z toho prostředky fondu ISPA 2 250 000 euro. V rámci projektu se předpokládá provedení Studie Proveditelnosti trati E 20 v úseku Warszawa – Rzepin – státní hranice, v úseku Łowicz – Łuków a přípravu aplikace pro strukturální fondy EU.
 11. Technická pomoc přípravy projektu modernizace tratě nacházející se ve třetím dopravním koridoru E 30/C-E-30 v úseku Opole – Katowice – Kraków. Celkové investiční náklady činí 3 625 000 euro, z toho prostředky ISPA 2 718 750

euro, tzn. 75 procent. V rámci projektu se předpokládá provedení Studie Proveditelnosti, analýza vlivu na životní prostředí, aplikaci na získání unijních strukturálních fondů a zpracování dokumentace výběrového řízení.

Je nutno podotknout, že využití unijních fondů k modernizaci polské železniční infrastruktury umožní otevření železničních tratí pro přepravu nákladů a pasažérů a zvýší konkurenci na tomto trhu. Na zvýšení konkurence bude mít vliv také zavedení poplatků za používání dálnic nákladními vozidly v Německu a jiných zemích EU, v Polsku teprve po vybudování dálnic.

Summary

The Polish Railways Lines-PLK (S.A) operates on the railway network of 20 000 km lines in Poland. More than half of the lines are electrified. Those lines situated within four Pan European Transport Corridors connect West-East and South-North of Poland. Since there was an urgent need for investment to the modernization of the main railway lines to mark out Polish transit of goods and passengers and to stimulate foreign trade transport, the eleven investment projects were worked up and with their source of funding are described here.

Resumé

Polské železnice PLK S.A spravují kolem 20 000 km železničních tratí. Více než polovina těchto tratí je elektrifikována. Tyto tratě jsou situovány ve čtyřech Panevropských transportních koridorech spojujících Východ – Západ a Sever-Jih Polska. Pro zajištění interoperability nezbytně potřebují investice do modernizace hlavních železničních směrů přepravy zboží, pasažérů a zahraničních přeprav zboží. V přednášce je popsáno 11 investičních projektů s uvedením jejich finančních zdrojů.