

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT
TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Варшава, 20 октября 2015 г.

DTK.VIII.4602.26.2015.SzG.27

NK: 285652/15

Господину
Тадеушу Шозде
Председателю Комитета
Организации Сотрудничества Железных Дорог
г. ВАРШАВА

Уважаемый Господин Председатель!

В ответи на Ваше письмо No 1-3/141A, направляю Вам в приложении материал касающий реформирования железнодорожной отрасли в Польше.

С уважением,

С уважением,

Мацей Гладыга,
Заместитель Директора,
Департамента железнодорожного транспорта



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. (22) 630 13 00
fax (22) 630 19 30
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA



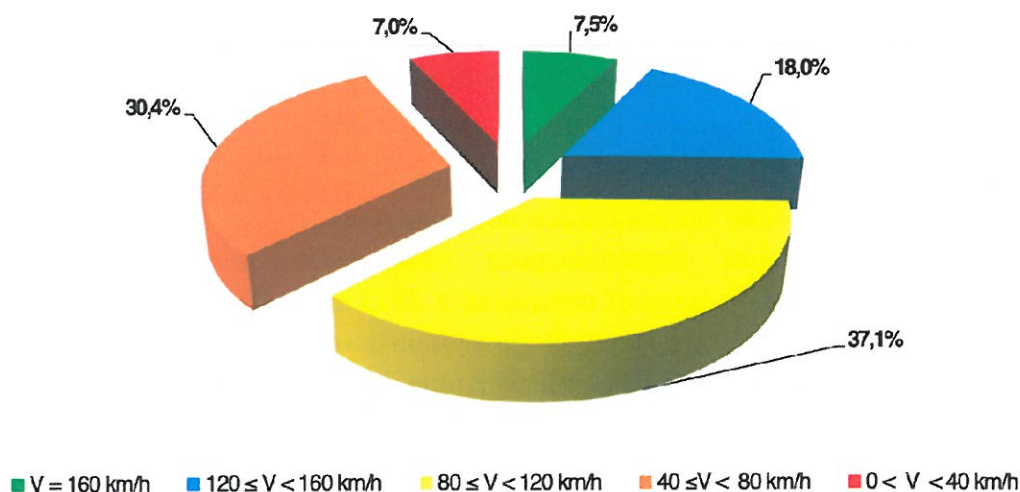
ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОЛЬШЕ

Железнодорожная сеть в Польше, в связи с её географическим положением, выполняет важную роль в транзитных перевозках людей и товаров в Европе. Одновременно она является местом соединения европейской сети стандартной колеи 1435 мм с ширококолейной сетью 1520 мм.

По данным председателя Правления железнодорожного транспорта (UTK – Urząd Transportu Kolejowego – Правление железнодорожного транспорта), длина железнодорожных линий, эксплуатируемых всеми управляющими инфраструктурой (включая ширококолейные и узкоколейные железные дороги) составила в 2013 году 19 995 км. По сравнению с 2012 годом, общая длина железнодорожной сети уменьшилась на 625,09 км (снижение примерно на 3%). Прежде всего, уменьшилась общая длина железнодорожных линий, эксплуатируемых главным управляющим инфраструктурой, то есть АО (акционерным обществом) PKP (Polskie Kolei Państwowe – Польские государственные железные дороги) PLK (Polskie Linie Kolejowe – Польские железнодорожные линии) (около 658,57 км, то есть более 3%) и на конец 2013 года составила 18 532 км.

По состоянию на конец 2013 года, среди управляемых АО «PKP Polskie Linie Kolejowe», из эксплуатируемых акционерным обществом линий, почти 23% являются магистральными линиями, 54% составляют первостепенные линии, более 17% второстепенные и около 6% это линии местного значения. В хорошем состоянии находилось 47% линий, находящихся в управлении АО «PKP PLK» по сравнению с 43% в 2012 году. Благодаря проводящейся АО «PKP PLK» модернизации и другой деятельности, связанной с улучшением состояния железнодорожных путей, в 2010-2013 годах, сократилась длина путей с максимальной скоростью $V \leq 30$ км/час. Структура планируемых скоростей на эксплуатируемых железнодорожных линиях, управляемых АО «PKP Polskie Linie Kolejowe», по состоянию на 31.12.2013 года представлена ниже.

Структура планируемых скоростей на эксплуатируемых железнодорожных линиях, управляемых АО «PKP Polskie Linie Kolejowe», по состоянию на 31.12.2013 г.



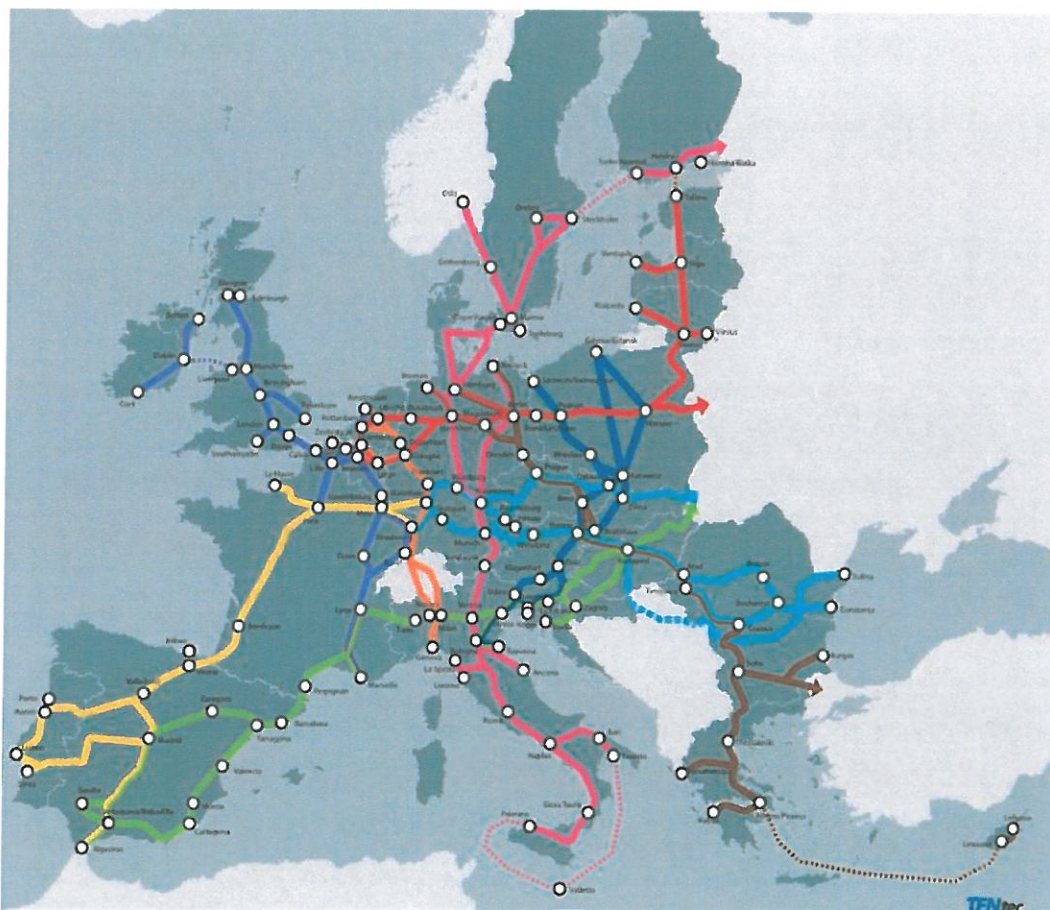
Источник: АО «PKPPLK»

Польская железнодорожная сеть на фоне других государств ЕС

Польская транспортная система является частью европейской сети. Один из её ключевых элементов - это Трансевропейская транспортная сеть (анг. *Trans-European Transport Network*-TEN-T), которая была запроектирована таким образом, чтобы увеличивать эффективность функционирования общего рынка, обеспечить внутреннюю экономическую согласованность Европейского Союза, а также позволить гражданам и субъектам предпринимательской деятельности извлекать выгоду из свободы общего рынка. В рамках последнего пересмотра TEN-T (проведенного в 2009-2012 годах), предложена новая, двухуровневая структура сети, которая включает в себя широкую комплексную сеть (анг. *comprehensive network*) и добавленную к ней базовую сеть (анг. *core network*), представляющую приоритетные соединения, которые являются существенными, с точки зрения реализации целей европейской транспортной политики.

Одним из самых важных нововведений в новых руководящих принципах для TEN-T является введение девяти коридоров для базовой сети. Они должны способствовать развитию этой сети. Каждый из коридоров должен включать три вида транспорта, три государства члена и два трансграничных отрезка.

Маршрут коридоров базовой сети TEN-T



Источник: Европейская комиссия

На основании имеющихся данных, следует отметить, что в 2013 год самой длинной сетью железнодорожных линий во всём Европейском Союзе (за исключением Мальты и Кипра - где не хватает действующих железнодорожных линий) обладали Германия (38 703 км), Франция (29 784 км), а также Польша (19 995 км). Самую короткую сеть железнодорожных линий имели Люксембург (275 км), Словения (1 228 км), а также Эстония (1 166 км).

Следует отметить, что самую длинную электрифицированную железнодорожную сеть в ЕС имеют Германия (19 857 км) и Франция (15 687 км), а затем - Италия (11 969 км), которые лишь незначительно, с этой точки зрения, впереди Польши (11 868 км). С другой стороны самые короткие отрезки оснащённые электрической тягой находятся в прибалтийских странах (Литва: 122 км, Эстония: 132 км), а также в Ирландии (145 км). Принимая во внимание соотношение отрезков электрической тяги к общей длине железнодорожных линий, лучше всех выглядит Люксембург (более 95% электрифицированных отрезков), затем Бельгия (более 84%) и Швеция (почти 75%). У Германии электрифицировано более 51% сетей, в Польше - более 59%.

Государство	Площадь (тыс. км ²)	Длина железнодорожных линий (км) – 2013 г.	Длина электрофициро- ванных железнодорожны х линий (км) – 2013 г.
Германия	357,3	38 703	19 857
Франция	551,5	29 784	15 687
Польша	312,7	19 995	11 868
Италия	301,3	16 752	11 969
Великобритания	244,1	16 202	5 262
Испания	506,0	15 189	10 182
Швеция	450,0	10 957	8 214
Румыния	238,4	10 768	4 029
Чехия	78,9	9 560	3 216
Венгрия	93,0	7 352	2 633
Финляндия	338,1	5 944	3 172
Австрия	83,9	5 651	3 854
Болгария	110,9	4 032	2 869
Словакия	49,0	3 624	1 586
Бельгия	30,5	3 595	3 024
Голландия	41,5	3 061	2 161
Хорватия	56,6	2 722	985
Дания	43,1	2 636	642
Греция	132,0	2 265	438
Португалия	92,2	2 427	1 626
Латвия	64,6	2 161	248
Ирландия	70,3	1 931	145

Литва	65,3	1 768	122
Эстония	45,2	1 166	132
Словения	20,3	1 228	500
Люксембург	2,6	275	262

Официальный интернет-сервис Eurostat: <http://ec.europa.eu/eurostat>.

Источник: Собственная разработка «МІІR» (Министерство инфраструктуры и развития) на основании статистических данных Государств-Членов ЕС

Как показывают данные, собранные председателем Правления железнодорожного транспорта, в странах ЕС большая часть эксплуатационных работ осуществляется пассажирскими поездами. Средний показатель для всех стран Союза составляет 80,8% эксплуатационных работ осуществлённых пассажирскими поездами, по сравнению с 19,2% поездо-километрами осуществлённых товарными поездами. Более половины эксплуатационных работ выполняемых товарными поездами осуществляется только в сети двух государств: Эстонии и Латвии. В случае Польши, отношение эксплуатационных работ пассажирских поездов к товарным составило 65% к 35%, что указывает на довольно большую нагрузку железнодорожных линий товарными перевозками.

Самыми большими проблемами в ближайшие годы в сфере европейской железнодорожной инфраструктуры будут:

- обеспечение совместимости железнодорожных систем,
- повышение стандартов железнодорожных линий до параметров указанных, в частности в *Распоряжении Европейского парламента и Совета ЕС 1315/2013 от 11 декабря 2013 г. по вопросу о руководящих принципах ЕС, касающихся развития транс-европейской транспортной сети и отменяющем решение номер 661/2010/ЕС* (в том числе об европейском межосевом расстоянии путей, скорости и длины товарных поездов, минимальных осевых нагрузок, электрификации),
- развитие высокоскоростных железнодорожных систем,
- внедрение современных систем управления железнодорожным сообщением повышающих безопасность управления поездами (Европейская система управления железнодорожным сообщением - ERTMS).

Модернизация линейной железнодорожной инфраструктуры в Польше. Подведение итогов финансовой перспективы ЕС 2007-2013

Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру в Польше реализуются в подавляющем большинстве с использованием средств из европейских фондов, а кроме того из бюджета государства, Железнодорожного фонда, облигаций, а также из собственных средств акционерного общества «PKPPLK». С 2008 года и до конца 2014 года модернизировано около 6,3 тыс. км путей. В 2015 году запланирован ввод в эксплуатацию около 820 км модернизированных и обновлённых путей.

Инвестиции в железнодорожные линии, управляемые АО «PKPPLK», включены в „Долгосрочную программу железнодородных инвестиций в 2015 год, с перспективой до 2020 года” (так называемый WPIK), принятый постановлением Совета Министров от 5.11.2013 г. (с посл. изм.). Последняя актуализация WPIK была принята постановлением Совета Министров от 13 марта 2015 г.

Насколько важную роль играют в модернизации железнодородных линий европейские фонды, показывает общая стоимость железнодородных инвестиций, которые являются предметом поддержки из средств доступных в рамках Оперативной программы инфраструктуры и окружающей среды (POIiŚ) 2007-2013.

Это более 21 млрд злотых, а также 1,50 млрд польских злотых в рамках региональных оперативных программ (RPO). Результатом реализации 60 проектов, финансируемых в рамках POIiŚ, а также 32 проектов в рамках RPO будут работы по модернизации / восстановлению более 2,6 тыс. км путей, на которых будет увеличена скорость и допустимая нагрузка на ось.

Общенациональные инвестиции, направленные на модернизацию / восстановление железнодородных линий, осуществляются в рамках Приоритета VI *Дружественный окружающей среде транспорт*, действие 7.1. *Развитие железнодородного транспорта* POIiŚ. Приоритетные железнодородные отрезки, на которых были сосредоточены усилия по модернизации (инвестициям), при существенном участии вышеуказанных средств, это, в том числе: выбранные отрезки железнодородной линии E65 Варшава - Гдыня, E59 Вроцлав - Познань, E75 Варшава - Белосток, E20 Седльце - Тересполь.

Примеры реализации проектов в рамках POIiŚ и RPO в 2007-2013 годах:

Модернизация железнодородной линии E65/С-Е 65 на отрезке Варшава - Гдыня -- территория LCSЦеханув

Полная сметная стоимость: 1 250,26 млн польских злотых

Годы реализации: 2009-2014

Проект включал полную модернизацию железнодорожной линии E65 длиной более 60 км на территории Местного центра управления движением Цеханув. Линия была приспособлена к скорости 160 км/час для пассажирских поездов. Модернизация железнодорожной линии позволила достичь самого короткого времени проезда поезда «ED 250 (Pendolino)» в расписании движения поездов 2014/2015 между Гдыней - Варшавой.

Модернизация железнодорожной линии Варшава - Лодзь, этап II, LotA- отрезок Западная Варшава-Медневице (Скерневице)

Полная сметная стоимость: 1 186,89 млн польских злотых.

Годы реализации: 2009-2015

Согласно данным WPIK, принятых постановлением Совета Министров 5 ноября 2013 г. с посл. изм.

Железнодорожная линия номер 1 на отрезке Варшава - Лодзь характеризуется самыми высокими потоками пассажирского движения в масштабе всей страны. Модернизация этой линии началась из средств Европейского фонда регионального развития, доступных в рамках Отраслевой операционной программы Транспорт в 2004-2006 годах. Тогда был модернизирован отрезок железнодорожной линии номер 1 Скерневице - Колюшки - Лодзь Видзев. Проект POiŚ является продолжением начатых работ и включает в себя модернизацию существующей инфраструктуры на отрезке от Западной Варшавы до Медневиц (Скерневице). Модернизированная линия сделает возможным осуществление движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/час и товарных поездов с максимальной скоростью 120 км/час, с максимальной осевой нагрузкой 22,5 т.

Модернизация железнодорожной линии номер 357 Сулехув - Любонь на территории великопольского воеводства, имеющей большое значение в обслуживании железнодорожного сообщения малых местностей познанской агломерацией на отрезке Вольштын - Любонь

Полная сметная стоимость: 69,71 млн польских злотых

Годы реализации: 2010-2014

Проект включал в себя модернизацию более 40 км существующего железнодорожного покрытия вместе с сопутствующей инфраструктурой (в частности, под железнодорожными путями, пустоты и инженерные объекты), строительство нового и перестройку существующих перронов, а также строительство новой пассажирской остановки. Реализация инвестиции способствовала сокращению времени в пути, увеличению пропускной способности линии, повышению доступности для лиц с ограниченными возможностями и улучшению доступности в периферийные районы. Проект финансировался в рамках средств Региональной операционной программы Великопольского воеводства.

Кроме проектов по модернизации и ремонтно-восстановительного характера поддержка из средств Европейского Союза включает в себя подготовку документации для планируемой модернизации железнодорожных линий.

Примеры реализации в рамках пределах POiŚ:

Работы на выбранных железнодорожных линиях в перспективе ЕС 2014-2020 - ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

Полная сметная стоимость: 28,66 млн польских злотых

Годы реализации: 2014-2015

В рамках проекта будет подготовлено технико-экономическое обоснование, которое будет использовано для реализации инвестиций на отдельных железнодорожных линиях. Разработанная документация позволит определить технико-экономические условия, оценку пропускной способности линии, а также необходимый для выполнения инвестиционных работ объём.

Модернизация железнодорожных вокзалов

Частью железнодорожной инфраструктуры являются также железнодорожные вокзалы.

В результате коммерциализации в 2000 г. государственного предприятия «Polskie Koleje Państwowe» все железнодорожные вокзалы в Польше стали собственностью акционерного общества РКР, в котором Государственное казначейство является единственным акционером. Действующие положения Закона от 8 сентября 2000 г. о коммерциализации, реструктуризации и приватизации государственного предприятия «Polskie Koleje Państwowe» позволяют акционерному обществу РКР передачу субъектам местного самоуправления недвижимое имущество, на котором расположены железнодорожные вокзалы.

В настоящее время в Польше существует более 2 500 железнодорожных вокзалов. Пассажирское движение обслуживают около 600 железнодорожных вокзалов, остающихся в ведении АО «РКР». Около 250 железнодорожных вокзалов, начиная с 2001 года, были переданы субъектам местного самоуправления, из которых небольшая часть всё-ещё выполняет транспортные функции.

АО «РКР» постепенно реализует программу модернизации железнодорожных вокзалов, используя различные источники для её финансирования. Наряду с этим меняются функции, выполняемые железнодорожными вокзалами - сокращается время пребывания пассажиров на железнодорожном вокзале, в связи с чем уменьшается потребность использования площади железнодорожного вокзала в сфере, непосредственно связанной с обслуживанием пассажиров, а свободные площади предназначаются для сдачи в аренду коммерческим структурам.

Вступление Польши к ЕС позволило акционерному обществу «РКР» добиваться финансирования из средств ЕС, а поправки к Закону от 28 марта 2003 г. о железнодорожном транспорте, которые вступили в силу 6 декабря 2008 г., сделали возможным для АО «РКР» добиваться общественных средств на финансирование или совместное финансирование расходов на строительство или перестройку железнодорожных вокзалов в сфере, непосредственно связанной с обслуживанием пассажиров. В настоящее время инвестиции, предназначенные на строительство, перестройку или модернизацию железнодорожных вокзалов реализуются следующим образом: из собственных средств, из средств бюджета государства, из средств ЕС либо в системе застройщиков, при участии частного партнёра.

С 2010 г. акционерное общество «РКР» сделало доступным для пассажиров около 80 железнодорожных вокзалов, модернизированных с участием средств бюджета государства (в том числе Восточная Варшава,Тарнув,Пшемысль Главный,Илава Главная,Ополе Главное,Легница). В настоящее время ведётся 25 инвестиционных проектов (в том числе 22 с участием средств бюджета государства), а их сдача в эксплуатацию для пассажиров планируется на 2015 г.

Самые большие проекты модернизации осуществляются с участием средств ЕС. Три из них уже завершены (Гдыня Главная, Вроцлав Главный и Краков Главный), а очередные три (Щецин Главный,Гливице и Быдгощ Главный) находятся в стадии реализации.

Реконструкция старинного исторического комплекса вокзала Вроцлав Главный с перестройкой железнодорожной технической инфраструктуры (POIiŚ 7.1-27)

Общая стоимость: 397,32 млн польских злотых

Годы реализации: 2010-2012

В рамках инвестиции восстановлена историческая старинная архитектура в соответствии с реставрационными указаниями, относящимися к вокзалу, перронам и навесам, построена подземная стоянка, благоустроена площадь перед вокзалом, а также перестроена функциональная система вокзала, перронная система, подземные переходы и перронные навесы. Инвестиционный проект включал в себя также модернизацию инфраструктуры и оборудования используемого непосредственно для обслуживания движения поездов.

Строительство интегрированного коммуникационного центра в Быдгоще (POIiŚ 7.1-54)

Общая стоимость: 192,02 млн польских злотых

Годы реализации: 2013-2015

Инвестиционный проект включает два здания железнодорожного вокзала, инфраструктуру путей и перронов, а также территорию вокруг станции. Находящийся между перронами старинный объект в настоящее время восстановлен и вернул себе прежний вид с прусских времён. Фасадное здание уже снесено, а на его месте строится новый объект. Инвестиционный проект включает в себя фундаментальную модернизацию подземного

перехода, перронов, на которых будут новые навесы, а также приведение в порядок территории, окружающей вокзал.

Принятие вокзалов органами местного самоуправления

Действующие положения Закона от 8 сентября 2000 г. о коммерциализации, реструктуризации и приватизации государственного предприятия «Polskie Koleje Państwowe» предоставляют возможность акционерному обществу «РКР» передачу субъектам местного самоуправления, недвижимого имущества, на котором расположены объекты железнодорожных вокзалов. Содержащиеся в законе механизмы позволяют АО «РКР», в числе прочего:

- безвозмездную передачу имущества субъектам местного самоуправления для целей, связанных с инвестиционными проектами улучшения инфраструктуры, выполняющими собственные задачи этих субъектов в области транспорта,
- безвозмездную передачу Государственному казначейству, субъекту местного самоуправления или государственной организации имущества, освоение которого не было возможно в порядке, предусмотренном законом (то есть, в числе прочего, продажи, передачи в платное использование посредством гражданско-правовых договоров),
- передачу по договору субъекту местного самоуправления имущественных прав на недвижимость, на которой находятся здания железнодорожных вокзалов, в пределах, необходимых для надлежащего их использования, при условии обязательства субъекта местного самоуправления выполнить в течение определённого срока реконструкцию или ремонт железнодорожного вокзала и обеспечить компаниям, осуществляющим железнодорожные пассажирские перевозки, возможности и условия для обслуживания перевозки пассажиров,
- передачу органам местного самоуправления имущественных прав на недвижимость, взамен за погашение налоговых задолженностей в соответствии с положениями, определёнными Законом от 29 августа 1997 г. «Положение о налогах».

В результате проведения мероприятий, связанных с освоением недвижимого имущества, на котором расположены вокзальные объекты, акционерное общество «РКР» в 2001-2015 годах (до 11.05.2015 г.) сбыло органам местного самоуправления в общей сложности 252 вокзальных объекта (в том числе 46 действующих в момент их передачи вокзальных объектов).

Новая перспектива ЕС 2014-2020 в железнодорожном секторе

На протяжении последних лет Польша добилась значительного прогресса в сфере развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также восстановления подвижного состава. Реализация этого этапа модернизации железных дорог в Польше стала возможна, главным образом, благодаря средствам POiŚ 2007-2013.

Этот процесс будет продолжаться при повышенном уровне поддержки со стороны ЕС так, чтобы в 2023 году завершить модернизацию, в том числе самых важных фрагментов основных транспортных маршрутов и создать связную транспортную сеть с высокими техническими параметрами.

Финансовая перспектива ЕС предусматривает для железных дорог в 2014-2020 г., в соответствии с подписанным Договором партнёрстве между правительством Республики Польша и Европейской Комиссией, сумму в размере 10,2 млрд евро. Выделение таких значительных средств на железнодорожные инвестиции связано с приоритетами Европейской Комиссии, изложенными в Белой книге, то есть переходом на низко эмиссионную экологическую экономику во всех секторах и поддержку железной дороги в развитии уравновешенного транспорта.

Железнодорожные инвестиции, запланированные на период 2014-2023 г. смогут быть дофинансированы из европейских средств в рамках следующих операционных программ и инструментов ЕС:

- Оперативная программа «Инфраструктура и окружающая среда 2014-2020 (POIiŚ)»,
- Оперативная программа «Восточная Польша 2014-2020 (POPW)»,
- 16 региональных оперативных программ (RPO),
- Инструмент „Объединяя Европу” (ConnectingEuropeFacility - CEF).

В оперативной программе «Инфраструктура и окружающая среда 2014-2020» предусмотрена поддержка инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, в подвижный состав, в информационные и коммуникационные системы, в системы управления железнодорожным сообщением, и тд. Реализация этих инвестиций будет возможна как в деятельность посвящённую строго железной дороге (приоритетная ось V), так и в иную деятельность (например инвестиции, касающиеся интермодальных терминалов), которые будут осуществляться в рамках приоритетной оси III. *Развитие дорожной сети EN-T и мультимодальных перевозок*, как и модернизация железнодорожных линий, связанная с улучшением доступа к железнодорожному порту - из доступных средств для морского транспорта). В приоритетной оси V. «*Развитие железнодорожного транспорта в Польше*» предусмотрена поддержка проектов, касающихся строительства, модернизации, восстановления железнодорожных линий, перестройки железнодорожных вокзалов, покупки и/или модернизации подвижного состава. На эти задачи предусмотрена в бюджете ЕС сумма более 5 млрд евро, в том числе, почти 4,5 млрд на железнодорожные линии, более 0,4 млрд евро на подвижный состав и 0,15 млрд евро на вокзалы.

Улучшение состояния сети железнодорожных линий в 5 воеводствах восточной Польши (варминьско-мазурское, подляское, люблинское, свентокшиское и подкарпатское воеводство)

будет возможно также благодаря доступным фондам в оперативной программе «Восточная Польша 2014-2020». На эту цель предусмотрена сумма 0,33 млрд евро.

В финансовой перспективе ЕС на 2014-2020 г., для финансирования железнодорожных инвестиций, Польша будет использовать также средства Европейского Союза, доступные в рамках Инструмента „*Воссоединяя Европу*”. Этот инструмент управляется централизованно фондом Европейской Комиссии, направленным на поддержку проектов, представляющих общую с ЕС заинтересованность в секторах транспорта, телекоммуникации и энергии в рамках трансъевропейской сети (TEN). Финансирование «CEF» (ConnectingEuropeFacility) предоставляется посредством конкурсов, организованных Европейской Комиссией. Часть суммы, из общего банка 26,3 млрд евро, предназначенной на сектор транспорта, будет предназначена на расходы исключительно в государствах-членах, имеющих право использования Фонда единства (так называемые национальные конверты) и распределена на основании специальных конкурсов на определённые, ранее идентифицированные, вместе с государствами-членами, проекты. У Польши есть шансы получить в рамках, так называемого, национального конверта средства в размере 4,14 млрд евро, в том числе на железные дороги, приблизительно 3,3 млрд евро.

На региональном уровне средства на железнодорожные инвестиции будут доступны в рамках 16 региональных оперативных программ, управляемых маршалами воеводств. Распределение средств ЕС на задачи, связанные с развитием железных дорог, разные в отдельных регионах. Считается, что при участии фондов ЕС будут реализованы задачи связанные с восстановлением железнодорожных линий вместе с сопроводительной инфраструктурой, а также модернизация или покупка подвижного состава.

Содержание инфраструктуры

Помимо инвестиций, чрезвычайно важным вопросом является обеспечение соответствующего стандарта содержания железнодорожных линий. Для этого будет реализована многолетняя программа, которая будет гарантировать многолетнее государственное финансирование управления железнодорожной инфраструктурой, включающее, в частности её содержание и ремонт.

Эффектом реализации программы будет:

- обеспечение стабильного финансирования деятельности, связанной с управлением железнодорожной инфраструктурой,
- поддержание эксплуатационных параметров на товарных и пассажирских потоках, на которых в последние годы была предпринята инвестиционная деятельность, а также на других ключевых железнодорожных линиях,
- улучшение коммерческого предложения для железнодорожных перевозчиков,
- повышение безопасности на железнодорожном транспорте,
- обеспечение экономической эффективности управляющего железнодорожной инфраструктуры,

- предложение железнодорожным перевозчикам фиксированных и предсказуемых технических параметров инфраструктуры, а также удовлетворение в этой сфере социальных и экономических потребностей,
- тесная координация инвестиционных и ремонтных работ.

Программа охватывает период до конца 2023 года, в связи с взаимосвязанностью вопросов, касающихся содержания железнодорожной инфраструктуры и работ по модернизации железнодорожных линий, реализуемых в рамках новой финансовой перспективы ЕС 2014-2020

(с квалификацией расходов к концу 2023 год).

На реализацию *Инструмента „Объединяя Европу”* на 2014-2020 г. установлена сумма в 33,2 млрд евро, в том числе: 26,3 млрд евро на сектор транспорта (79% от общей суммы), 1,1 млрд евро на сектор телекоммуникации (3% от общей суммы), 5,8 млрд евро на сектор энергии (18% от общей суммы).

Программа обновления подвижного состава

Процесс изменений, происходящих на польской железной дороге не обошел также подвижный состав. Всё более высокие требования к безопасности, надёжности и комфорту, как для пассажиров, так и для операторов были движущей силой для продолжающейся программы обновления подвижного состава. В то же время, появление возможности получения финансирования из средств Европейского Союза способствовало существенному ускорению этого процесса.

Замена подвижного состава касается всех видов пассажирских перевозок - начиная от перевозок на малые расстояния, и заканчивая перевозками на дальние расстояния. Существующий до настоящего времени, старый и в значительной степени изношенный подвижный состав, заменяется новой, современной техникой, или подвергается основательной модернизации. Создаётся также новая специализированная техническая база, а уже существующая база оснащается специализированным оборудованием, предоставляющим возможность надлежащего содержания поездов.

Наиболее показательным, как с точки зрения количества, так и стоимости, является замена подвижного состава, выполненная при помощи средств ЕС, доступных в рамках POiŚ на 2007-2013 г. На финансирование проектов замены подвижного состава, перевозок на малые расстояния и межрегиональных перевозок, реализованных в приоритете VII *«Транспорт дружественный окружающей среде»*, предназначена сумма около 4,2 млрд польских злотых.

В рамках действий 7.1 *«Развитие железнодорожного транспорта»* АО «POiŚ ПКР» ведёт огромную инвестиционную программу, стоимостью около 5,5 млрд польских злотых брутто и с размером финансирования ЕС на уровне около 2,2 млрд польских злотых. Реализовано 9 проектов, заключавшихся в приобретении или модернизации подвижного состава и один проект инфраструктуры, заключающийся в строительстве технической базы для закупленных составов ED-250 (Pendolino). После завершения реализации всех инвестиций, к концу декабря

2015 года, до 70% подвижного состава, принадлежащего АО «PKP Intercity» будет новым или модернизированным. В то же время, более чем 0,5 млрд польских злотых финансирования ЕС будет использовано на покупку и модернизацию подвижного состава, обслуживающего межрегиональные соединения, вводимого в эксплуатацию местными органами самоуправления и подвластными им фирмами-перевозчиками

Сектор перевозок на малые расстояния также извлёк для себя огромную пользу, благодаря внедрению «POiŚ 2007-2013». Совместно финансируемые инвестиции в рамках действия 7.3 «Городской транспорт на территории метрополий» способствовали значительному улучшению условий передвижения железнодорожным транспортом в крупнейших польских агломерациях и расширению доступного предложения для пассажиров. Они были катализатором для принятия решения о создании новых агломерационных сообщений, таких как Лодзинская агломерационная железная дорога. В общей сложности, в рамках действия 7.3 «POiŚ 2007-2013», на финансирование подвижного состава предназначено около 1,5 млрд польских злотых.

Товарные коридоры номера 5 и 8 - старт уже осенью

Целью создания товарных коридоров является повышение конкурентоспособности европейских железнодорожных грузовых перевозок, путём:

- повышения производительности,
- лучшей информации,
- большей пропускной способности.

Балтийско-Адриатический коридор (RFC5) соединяет Свиноуйсьце и Гдыню, при посредстве, в частности Вены и Любляны, с адриатическими портами Триест и Равенны.

Североморско- Балтийский коридор (RFC8) соединяет, в числе прочего, крупнейший европейский порт в Роттердаме с Берлином, Прагой, Варшавой, Тересполом и Каунасом (Ковно).

Создание коридоров служит решению задачи управления существующей инфраструктурой (без дополнительных инвестиций), за счёт централизованного управления пропускной способностью, железнодорожным движением и отношениями с клиентами.

Кроме того, коридоры являются платформой для координации инвестиций в инфраструктуру, обеспечения интероперативности, преодоления текущих (в том технических) барьеров и роста конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Министерство Инфраструктуры и развития является представителем Польши в Исполнительном совете «RFC5» и председательствует в Исполнительном совете «RFC8» - эти органы отвечают за определение общих целей коридоров и за надзор над ними. Активным членом обеих исполнительных советов (органов объединяющих управляющих инфраструктуры) является АО «PKP Polskie Linie Kolejowe», в штаб-квартире которого находятся офисы обеих коридоров.

Пункты комплексного обслуживания – Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

В рамках коридоров были учреждены пункты комплексного обслуживания, предлагающие информацию о пропускной способности инфраструктуры данного коридора для товарных поездов пересекающих, как минимум одну государственную границу. Кроме того, «С-OSS» предоставляет возможность заказать информацию о пропускной способности при международных перевозках.

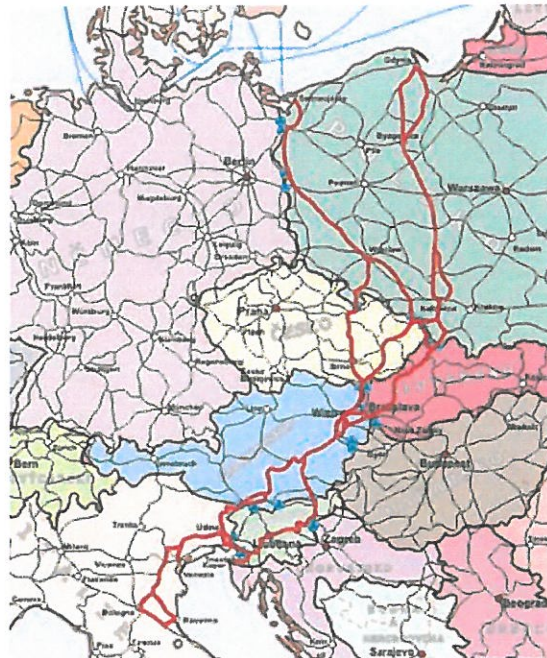
Программы пропускной способности будут вестись как в форме *ad hoc* (для этого случая), так и в форме заказов постоянных каталожных маршрутов (при помощи информационных программ, в рамках предложения опубликованного на интернет-страницах «С-OSS»).

Консультативные группы

Владельцы и менеджеры терминалов и железнодорожных компаний имеют возможность играть важную роль в эффективном функционировании транспортных коридоров, при помощи консультативных групп:

- RAG - консультативная группа железнодорожных перевозчиков,
- TAG- консультативная группа управляющих терминалами.

Маршрут коридора номер 5 Балтика - Адриатика



Источник: Бюро коридора номер 5

Маршрут коридора номер 8 Северное Море – Балтика



Источник: Бюро коридора номер 8

Юридические и системные изменения. Главные законодательные изменения в период с ноября 2013 до сентября 2015 года

1. Улучшение условий для реализации инвестиций в железные дороги
 - изменение сферы применения так называемой „специальной главы” 2b закона от 28.03.2003 г. о железнодорожном транспорте (особые основания и условия подготовки инвестиций в железные дороги) для всех железнодорожных линий
 - ранее касались только линий государственного значения - *март 2014*
 - включение органов местного самоуправления (JST) в подготовку и ведение инвестиций, касающихся железнодорожных линий в режиме вышеупомянутой главы 2b - *январь 2015*
 - упорядочение и сокращение административных процедур, касающихся принятия решения об определении расположения железнодорожной линии-*январь 2015*
 - внедрение института ограничения на использование недвижимого имущества при реализации железнодорожных инвестиций-*январь 2015*
 - безвозмездное принятие акционерным обществом «PLK» или «JST» территорий общественных дорог или территорий текущих вод на время реализации инвестиции - *январь 2015*
 - изменение технических условий железнодорожных построек - ускорение строительного процесса на железной дороге путём адаптации к новым технологиям и европейским требованиям-*июль 2014*
2. Унификация с европейским правом и упрощение процесса допуска Председателем УТКк разработке типов построек и типов железнодорожной техники - *март 2014 (принята в сентябре 2013 г.)*
3. Разрешение финансирования затрат на содержание железнодорожной инфраструктуры органами местного самоуправления и из других источников - *июнь 2014*
4. Дальнейшая стабилизация системы оплат за использование железнодорожной инфраструктуры
 - в случае если новая система оплат не будет утверждена, остаётся в силе прежняя - *июнь 2014*
5. Повышение безопасности путём внедрения требований для должностей, непосредственно связанных с управлением и безопасностью железнодорожного движения - *декабрь 2014*

6. Изменение основ подготовки и реализации многолетней программы в сфере железнодорожных инвестиций, служащей уменьшению бюрократизации процесса расчёта средств из бюджета государства - *январь 2015*

7. Дальнейшая либерализация железнодорожного рынка, в том числе укрепление позиции регулирующего органа (Председателя УТК), обязанность предоставления объектов и услуг для всех перевозчиков, изменение системы оплат за использование железнодорожной инфраструктуры-*осень 2015*