

cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH



**Fundusze
Europejskie**
Infrastruktura i Środowisko



**Rzeczpospolita
Polska**

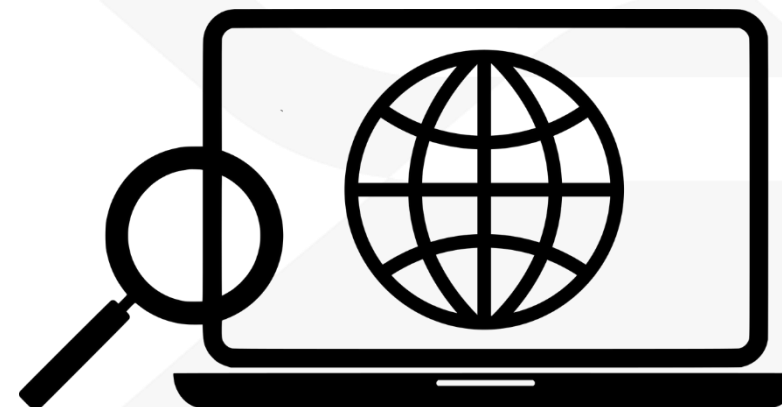
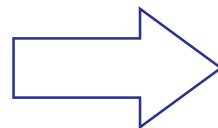
Unia Europejska
Fundusz Spójności



STAN I POTRZEBY ROZWOJOWE KOLEI W POLSCE

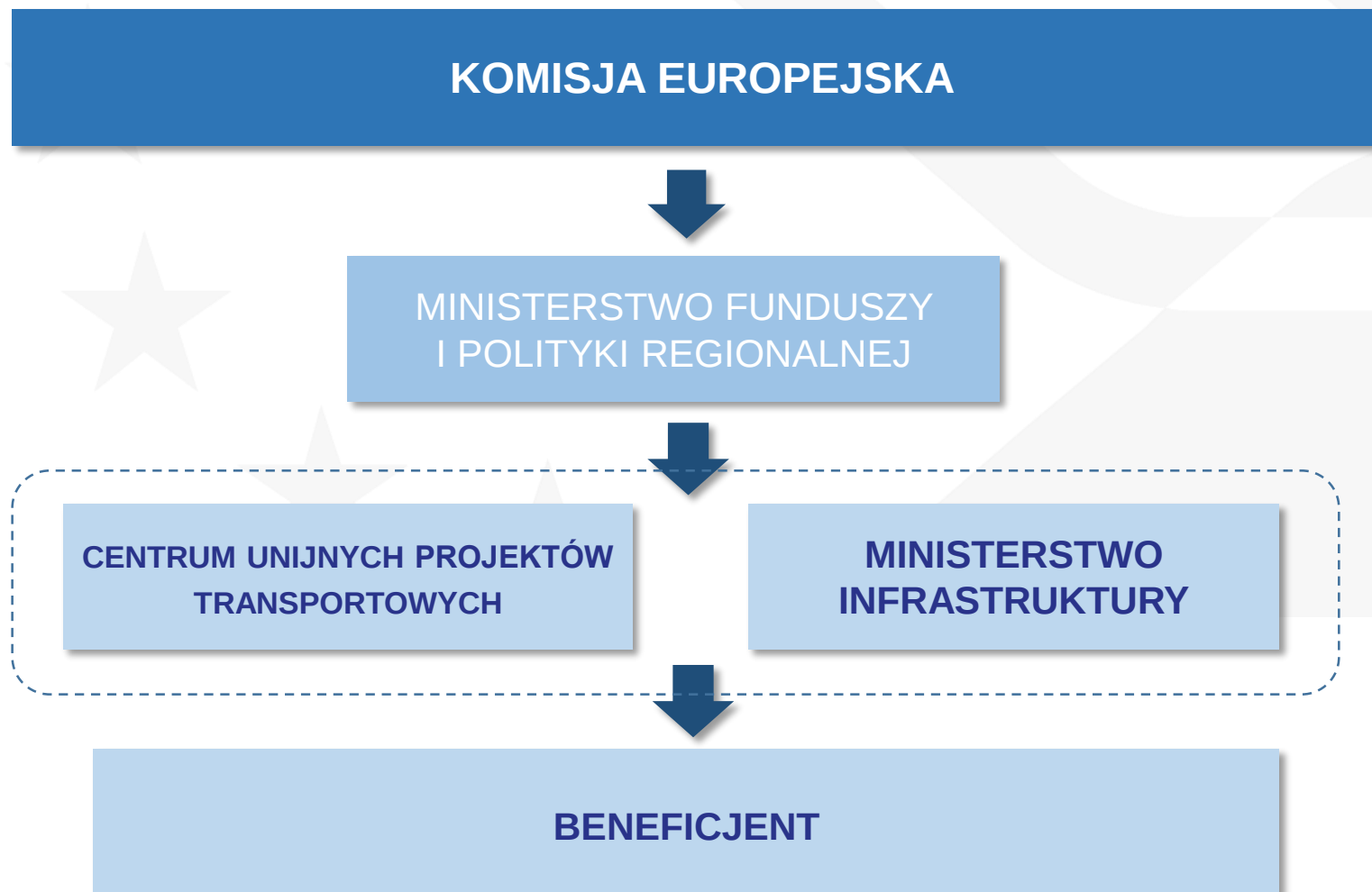
Co należałoby zrobić aby kolejowe przewozy intermodalne mogły rozwijać się intensywniej?

Kim jesteśmy?



www.cupt.gov.pl

Struktura zarządzania środkami unijnymi:



Czym się zajmujemy?



Środki UE na Politykę Spójności (główna polityka inwestycyjna UE)

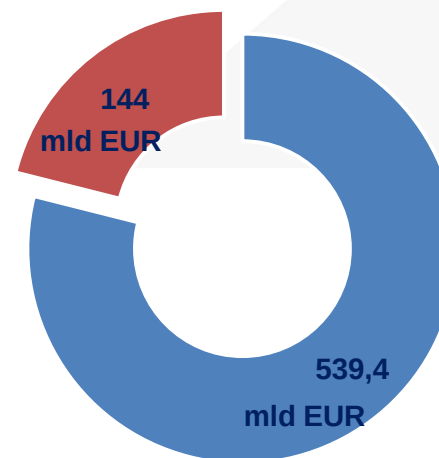


Polityka spójności w budżecie UE na perspektywę finansową 2007-2013 i 2014-2020:

- Polityka Spójności – **683,4 mld EUR**
- Instrument Łącząc Europę (CEF) - **30,2 mld EUR (dotyczy perspektywy 2014-2020)**

2007-2013
2014-2020

683,4 mld EUR



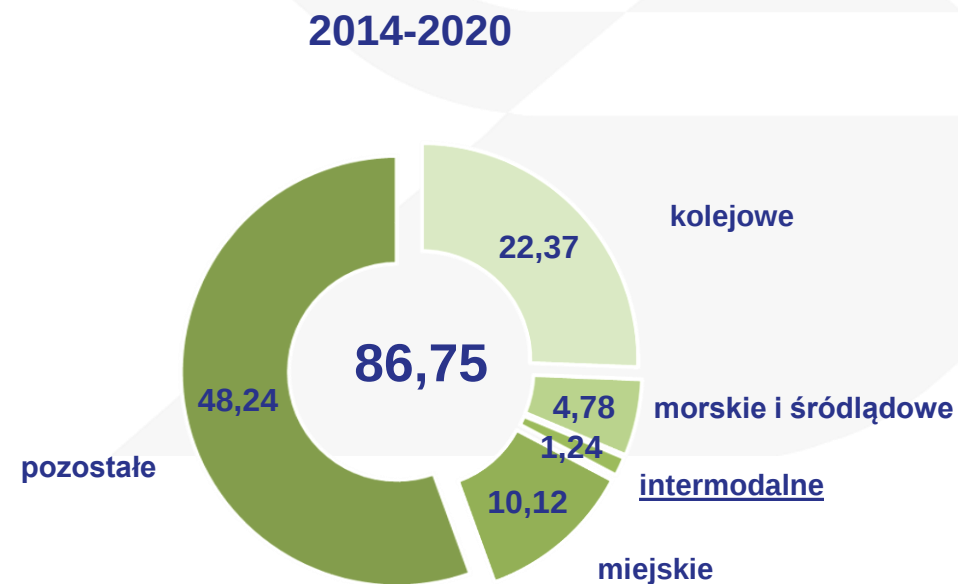
Polityka Spójności UE 2007-2013 i 2014-2020

■ Inne kraje UE

■ Polska

POLIŚ 2007-2013 i 2014-2020 - Transport

Transport przyjazny środowisku vs. pozostały transport (środki UE w mld PLN)





W ramach Działania 3.2 POIŚ: Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych, Grupa C: Transport intermodalny.

- ✓ zawarto 35 umów o dofinansowanie (2 UoD rozwiązane),
- ✓ kwota UE realizowanych umów to 1,24 mld PLN, co stanowi 100 % wnioskowanego dofinansowania UE w konkursie.

Realizowane umowy dotyczą:

- ✓ 9 projektów polegających na budowie/ rozbudowie infrastruktury terminali intermodalnych,
- ✓ 24 projektów zakupowych, w tym 19 polegających na zakupie taboru, 3 sprzętu do przeładunku i 2 naczep intermodalnych.

POLIŚ 2014-2020 Docelowe efekty rozbudowy infrastruktury transportu intermodalnego.



1,2 mld PLN*
środki UE przeznaczone na rozwój transportu
intermodalnego w Polsce w ramach POLiŚ 14-20

20
Rozbudowanych lub wspartych
intermodalnych terminali przeładunkowych

616
intermodalnych jednostek ładunkowych

3 475
jednostek taboru kolejowego

1 165 381 TEU/rok
dodatkowa zdolność przeładunkowa
intermodalnych terminali przeładunkowych



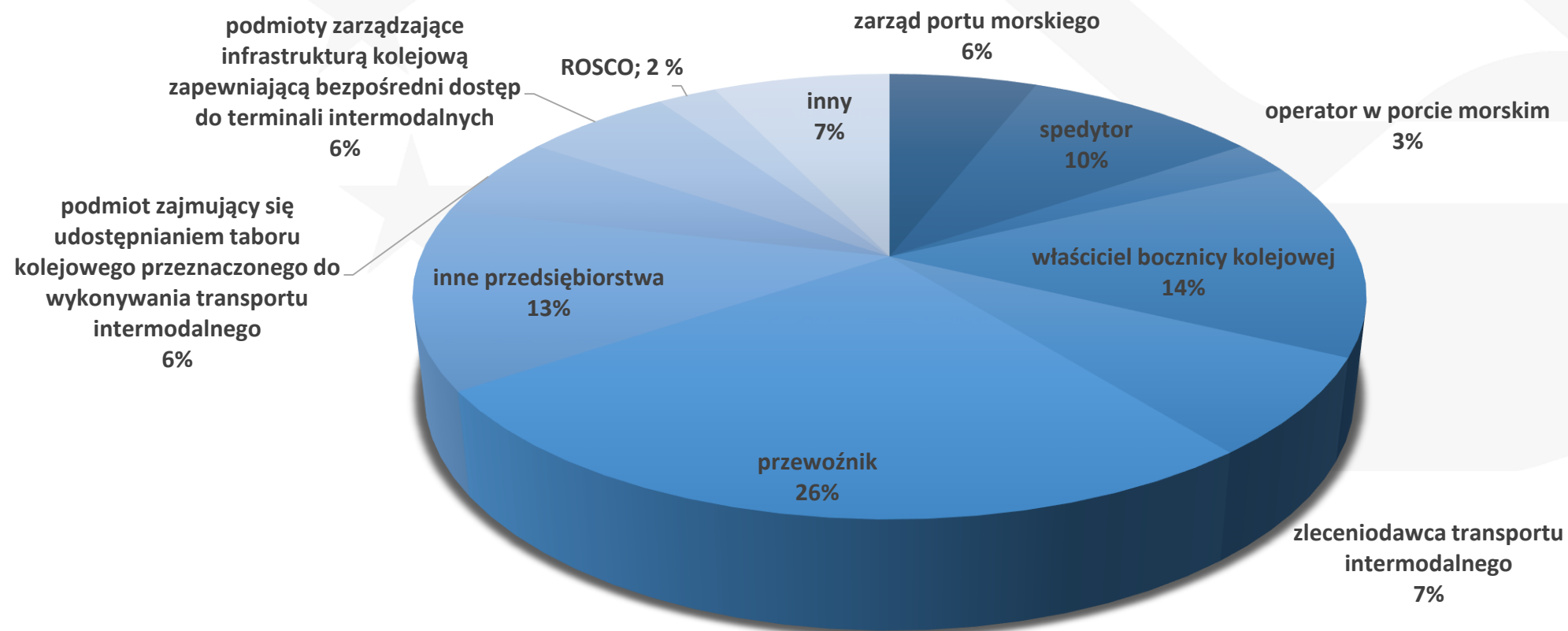
- zwiększenie udziału transportu intermodalnego w przewozach ładunków ogółem
- lepszy zrównoważony system transportowy
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko



Przeprowadzone zostało Badanie ankietowe na potrzeby ekspertyzy dotyczącej potrzeb w zakresie rozwoju transportu intermodalnego w Polsce w związku z trwającymi pracami nad programowaniem perspektywy finansowej 2021-2027:

- ✓ ankieta skierowana została do 433 podmiotów należących do branży związanej z transportem intermodalnym,
- ✓ udział w badaniu wzięło 76 jednostek (18% próby).

Transport Intermodalny w perspektywie finansowej 2021-2027 - ankieta





Respondenci:

- ✓ prawie 29% udzielających odpowiedzi stanowili beneficjenci/wnioskodawcy wsparcia w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013,
- ✓ 42% respondentów stanowili beneficjenci/wnioskodawcy wsparcia w zakresie transportu intermodalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- ✓ prawie 29% badanych nie było dotychczas wnioskodawcą ani beneficjentem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

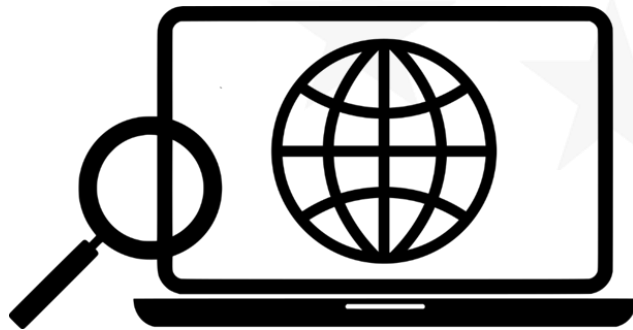


Wśród aspektów najistotniejszych w kontekście przyspieszenia procesu realizowania transportu towarowego poprzez transport intermodalny wskazywano głównie:

- ✓ **rozwój infrastruktury transportowej,**
- ✓ **integracja poszczególnych gałęzi transportu,**
- ✓ **odpowiedni tabor m.in. przystosowany do przewozu poszczególnych towarów w jednostkach intermodalnych (m.in. ładunków suchych, chemikaliów, gazu, paliw itp.),**
- ✓ **opracowanie i odpowiednie wdrażanie polityki w zakresie rozwoju transportu intermodalnego.**

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r.

Zasadniczym celem dokumentu jest identyfikacja działań zmierzających do rozwoju transportu intermodalnego i uwzględnianie potrzeb w tym zakresie w ramach przyszłego dofinansowania w perspektywie finansowej 2021-2027.



<http://krti.pl/>

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Fakty i liczby.

9 osobowy Zespół

Bieżąca współpraca
z MI

Konsultacje z UTK

Nadzór naukowy

TOB + Wywiady
pogłębione

4 opracowania cząstkowe

24 tygodnie

76/433
Badania ankietowe

Analiza 27 708
pociągów intermodalnych

Analiza praktyk
międzynarodowych (8)

Współpraca z
uczestnikami rynku

Strategiczna ocena
oddziaływania na
środowisko

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Struktura dokumentu.

Uwarunkowania strategiczne

Uwarunkowania techniczno-technologiczne i organizacyjne

Uwarunkowania finansowe

Trendy przewozowe, prognozy i scenariusze

Bariery, szanse i wyzwania

Wizja i cele rozwojowe

Monitorowanie i ewaluacja celów strategicznych

Możliwości finansowania i ramy wdrożeniowe

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Uwarunkowania rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

**UWARUNKOWANIA
STRATEGICZNE**

**UWARUNKOWANIA
TECHNICZNO-
TECHNOLOGICZNE
I ORGANIZACYJNE**

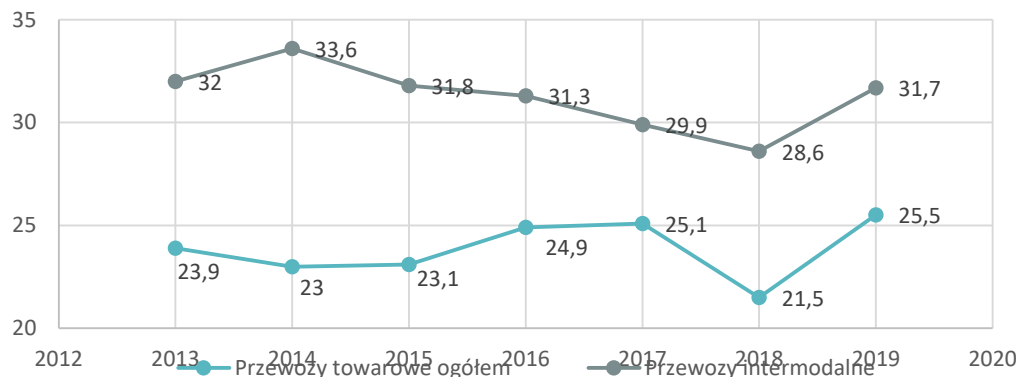
**UWARUNKOWANIA
FINANSOWE**

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Umieszczenie wśród dokumentów strategicznych.

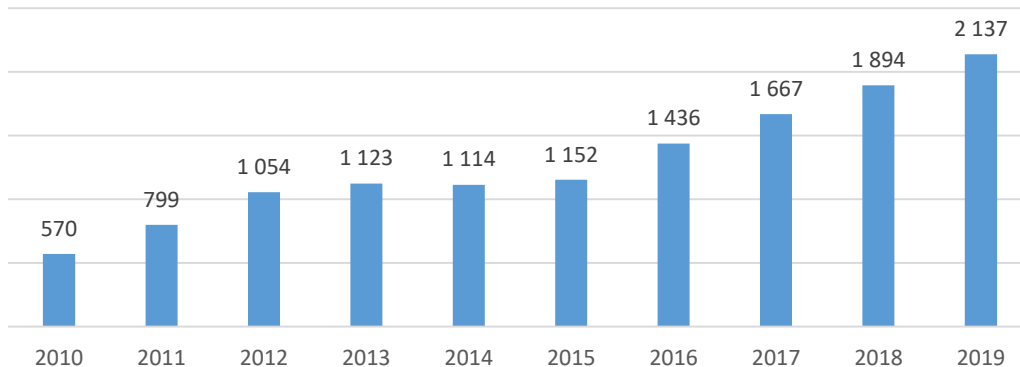


Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Uwarunkowania rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych i pociągów intermodalnych w Polsce w latach 2013 – 2019 (km/h)



Liczba kontenerów TEU w kolejowych przewozach intermodalnych w Polsce w latach 2010-2019 (tys. szt.)



Prędkości handlowe pociągów intermodalnych na głównych trasach w 2019 r. były nieco wyższe od średniej dla sieci, jednak ponad 66% wszystkich zrealizowanych tras pociągów intermodalnych nie osiągnęło prędkości 40 km/h, a tylko 5,6% osiągnęło prędkość 60 km/h.

W 2019 r. koleją przetransportowano rekordową liczbę jednostek ładunkowych – **ponad 2,1 mln TEU**.

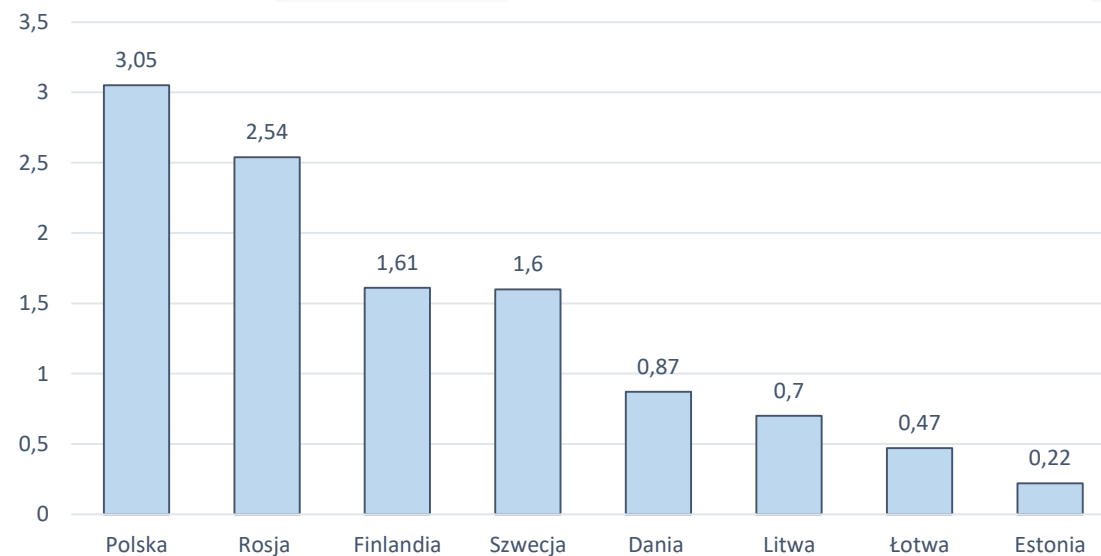
Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Uwarunkowania rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

Przeładunek kontenerów odbywa się w Polsce za pośrednictwem terminali zlokalizowanych w czterech głównych portach morskich: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Spośród wszystkich terminali intermodalnych w Polsce, terminale portowe dysponują prawie **60% zdolności przeładunkowej**.

Łączna zdolność przeładunkowa wynosi **ponad 5 mln TEU**, a średnia wykorzystania rocznej przepustowości jest **na poziomie 61%**.

Przeładunki kontenerów w terminalach morskich na Bałtyku w 2019 r. (mln TEU)

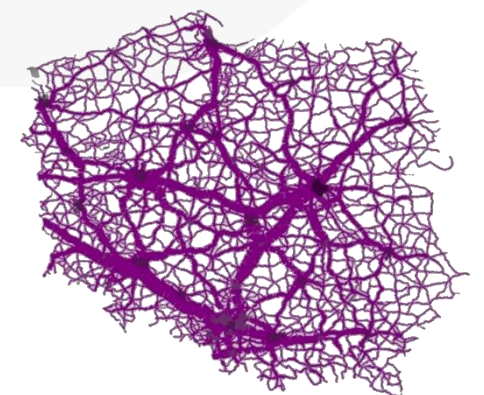
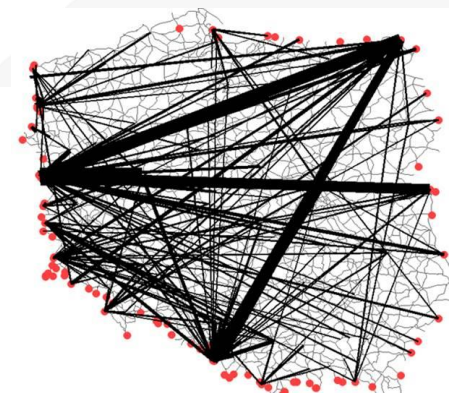
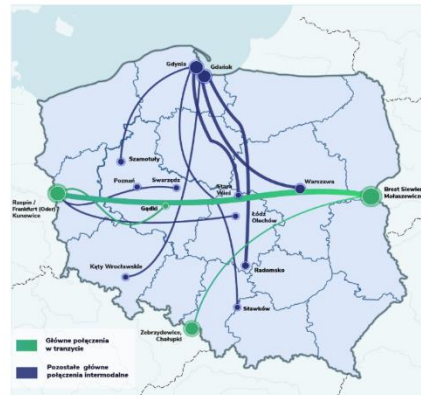


Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Główne połączenia intermodalne.

Główne kierunki przewozów w ruchu tranzytowym stanowią połączenia wschód-zachód wzdłuż linii E20 i E30 – w tym dominująca jest relacja z Białorusi (z Brześcia przez Terespol) do Niemiec oraz z Gądek pod Poznaniem do Kunowic i dalej do Niemiec. Duże znaczenie ma także tranzyt w relacji Białoruś – Czechy (Terespol-Zebrzydowice).

Równie istotna jest obsługa ruchu na ciągach północ – południe (także na linii E75 Rail Baltica), na których prowadzone są m.in. połączenia krajowe z portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście oraz z Litwy na południe Polski.

Wzrasta również znaczenie portów morskich. Największe w Polsce porty w Gdańsku i Gdyni w 2019 r. przeładowały prawie 3 mln TEU.



Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce.

INFRASTRUKTURALNE

- zły stan infrastruktury liniowej
- niska przepustowość sieci kolejowej
- nierównomierne rozmieszczenie i niedostateczna liczba terminali
- niska prędkość handlowa
- nieefektywne prowadzenie ruchu
- niedrożność infrastruktury dostępowej do portów
- ograniczona zdolność przeładunkowa i magazynowa portów

TABOROWE

- braki taboru lub tabor przestarzały
- brak specjalistycznego, nowoczesnego taboru
- brak możliwości gromadzenia środków na cele inwestycyjne

BARIERY

(według ankietowanych)

INSTYTUCJONALNE

- niekonkurencyjne stawki dostępu do infrastruktury
- biurokracja w transporcie kolejowym
- brak konkretnej i spójnej wizji rozwoju transportu intermodalnego w polityce transportowej państwa

INNE

- zbyt wysokie koszty zakupu taboru
- zbyt wysokie koszty prac przeładunkowych
- procedury celne i fiskalne
- brak wyraźnych zachęt
- fluktuacje na rynku pracy

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Prognozy i scenariusze prognostyczne.

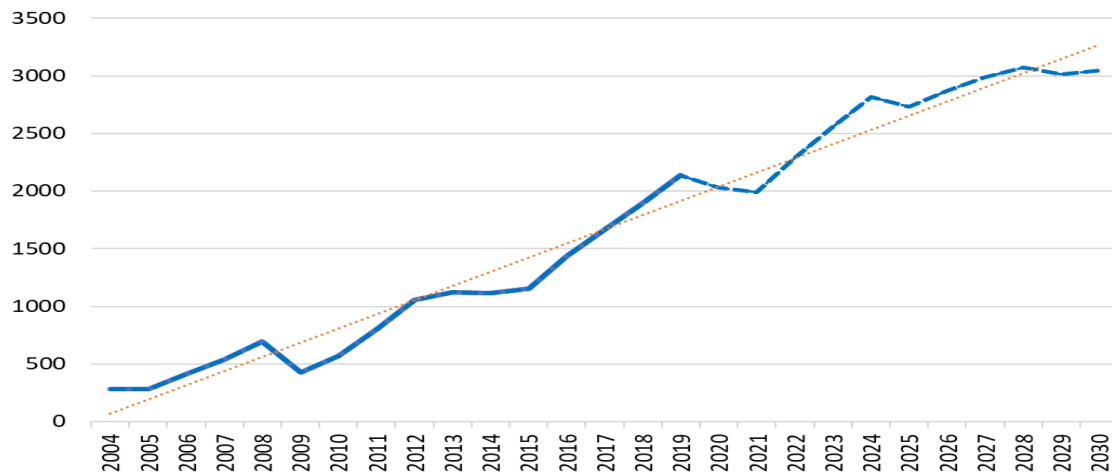
S1

Polityka delokalizacji produkcji i wspierania eksportu (z łącznym prawie 60-proc. udziałem przewozów krajowych i eksportu w 2040 r.).

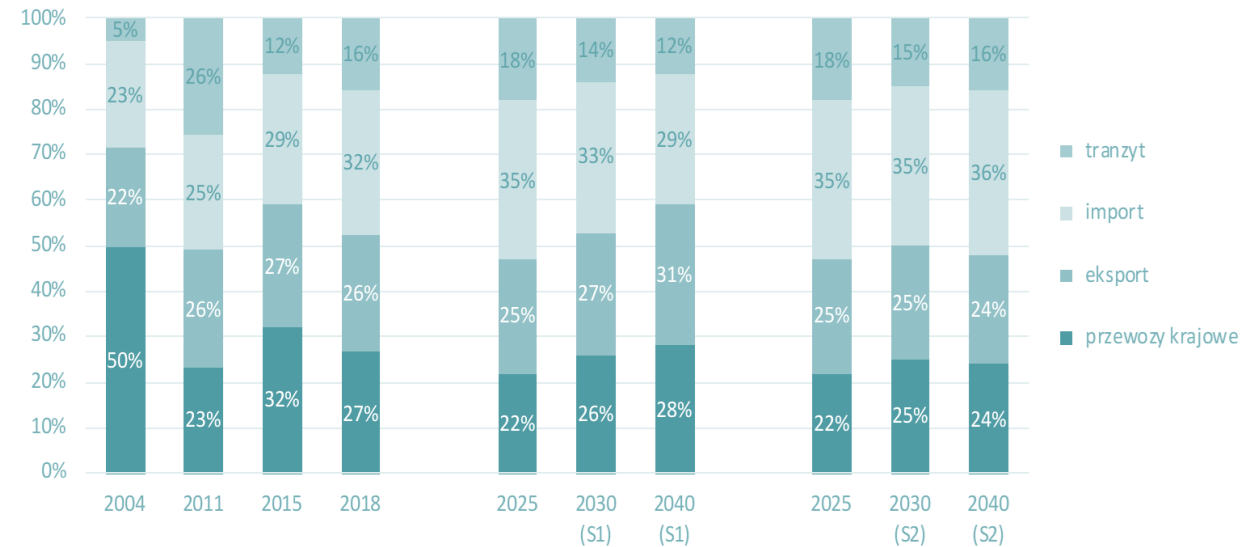
S2

Polityka wspierająca przewozy kolejowe w korytarzach tranzytowych (do 780 tys. TEU do 2040 r.).

Prognoza kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce na lata 2020-2030 (tys. TEU)



Szacowane zmiany w strukturze kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce



WIZJA

Wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw

CEL GŁÓWNY

Stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenia wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych

CELE SZCZEGÓŁOWE

CEL 1

Powstanie kompleksowych
projektów wykorzystania
transportu intermodalnego w
łańcuchach dostaw

CEL 2

Poprawa konkurencyjności
transportu intermodalnego

CEL 3

Cyfryzacja transportu
intermodalnego

CEL 1

**Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego
w łańcuchach dostaw**

CEL 1A

Wsparcie rozwoju
infrastruktury
punktowej

CEL 1B

Wsparcie rozwoju
infrastruktury
liniowej

CEL 1C

Wsparcie rozwoju
bocznic
kolejowych

CEL 1D

Wsparcie w zakresie
nowoczesnych
środków transportu

CEL 1

Powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw

Planowane działania

Weryfikacja listy terminali drogowo-kolejowych w ramach przeglądu sieci
TEN-T

Przygotowanie instrumentów wspierających budowę i modernizację
terminali intermodalnych

Wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym
uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego

Wsparcie działań poprawiających dostęp transportem kolejowym do
portów morskich

Opracowanie programu wsparcia rozwoju bocznic kolejowych

Opracowanie programu pomocowego wspierającego zakup taboru
kolejowego i systemów do przewozów intermodalnych

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Wizja i cele.

CEL 2

Poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego

CEL 2A

Instrumenty wspierające równoważenie
transportu drogowego i kolejowego w
transporcie ładunków

CEL 2B

Poprawa systemu organizacji oraz zarządzania
transportem intermodalnym

CEL 2

Poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego

Planowane działania

Przeprowadzenie analizy potencjalnego popytu na przewozy intermodalne w relacjach eksportowo-importowych

Przeprowadzenie analizy w zakresie ulgi intermodalnej, w tym określenie preferencji dla nadawców ładunków i operatorów intermodalnych

Analiza oraz zmiana przepisów celno-skarbowych przy imporcie

Optymalizacja rozkładów jazdy dla szybkich pociągów intermodalnych

Stworzenie wyspecjalizowanej jednostki odpowiedzialnej za koordynację i promocję transportu intermodalnego

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Wizja i cele.

CEL 3

Cyfryzacja transportu intermodalnego

CEL 3A

Szersze wykorzystanie nowoczesnych technologii w transporcie intermodalnym

CEL 3B

Wsparcie projektów badawczo-rozwojowych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Wizja i cele.

CEL 3

Cyfryzacja transportu intermodalnego

Planowane działania

Stworzenie warunków do prowadzenia działań w zakresie automatyzacji procesów transportowo-logistycznych

Wsparcie projektów B+R w transporcie kolejowym

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do roku 2030 z perspektywą do 2040 r. Projekty flagowe.



Eksport-Import



Eliminacja wąskich gardeł na kolei



Polska Wschodnia



Tranzyt



Zgodnie z aktualnymi założeniami:

- ✓ **planowane utrzymanie wsparcia rozwoju transportu intermodalnego ze środków UE w ramach PF 2021-2027,**
- ✓ **planowane wsparcie dostępne wyłącznie w programie krajowym,**
- ✓ **trwają negocjacje odnośnie wysokości alokacji przewidzianej na rozwój transportu intermodalnego,**
- ✓ **planowane finansowanie zadań na sieci i poza siecią TEN-T,**
- ✓ **szczegółowe warunki udzielania wsparcia uregulowane zostaną w programie pomocowym.**



Przewidywany zakres wsparcia rozwoju transportu intermodalnego:

- ✓ budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym dedykowanej infrastruktury kolejowej (w tym bocznice) / drogowej, niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego śródlądowego wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/ przebudową urządzeń obcych,
- ✓ zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych,
- ✓ zakup lub modernizacja taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych oraz systemów telematycznych i satelitarnych.

Kontakt

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

tel. (22) 262 05 00, fax (22) 262 05 01

www.cupt.gov.pl, e-mail: cupt@cupt.gov.pl



Dziękuję za uwagę!

Joanna Lech

p.o. Dyrektora

Centrum Unijnych Projektów Transportowych