



## Przewidywany wpływ projektów SPOT dotyczących rozwoju transportu intermodalnego na zwiększenie wielkości przewozów ładunków transportem intermodalnym

Realizacja:  
Instytut Badań Strukturalnych  
oraz IVV GmbH Sp. z o.o. oddział w Polsce  
i IP International Consulting Group LCC



## Cele i zakres badania ewaluacyjnego

### Cel ogólny badania

Celem badania ewaluacyjnego była ocena wpływu projektów dotyczących transportu intermodalnego, realizowanych w ramach SPO Transport, na osiągnięcie celów Działania 1.3, definiowanych jako uzyskanie sprawnego systemu połączeń między różnymi gałęziami transportu w przewozach towarowych oraz rozwijanie przewozów ładunków w jednostkach skonteneryzowanych.

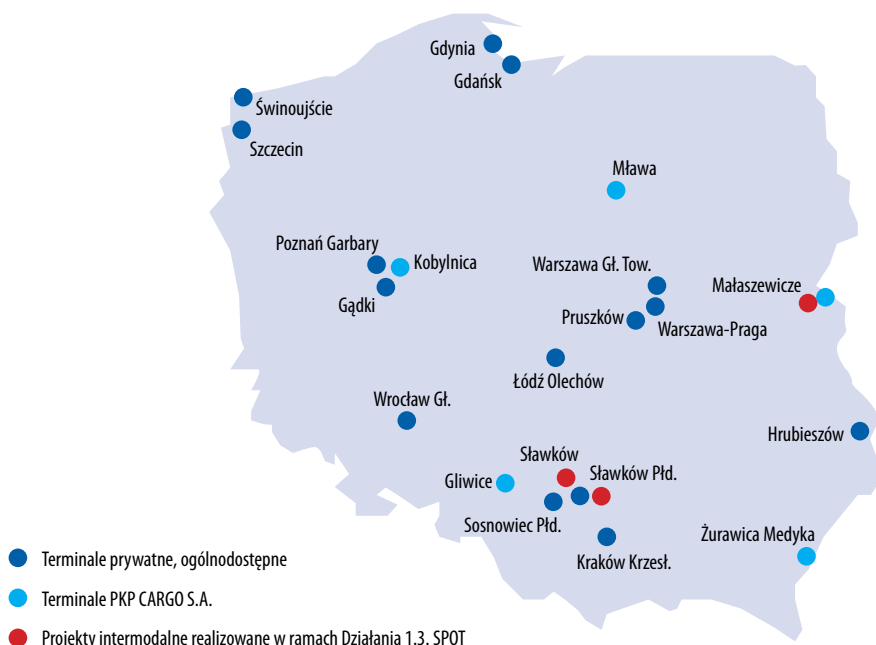
### Cele szczegółowe badania

- analiza obecnego oraz prognozowanego popytu na usługi transportu intermodalnego w Polsce;
- analiza rynku przedsiębiorstw świadczących usługi związane z transportem intermodalnym;
- analiza procesu wdrażania Działania 1.3. SPOT, z uwzględnieniem zarówno projektów realizowanych, jak i odrzuconych, oraz ustalenie faktycznego zakresu realizacji dofinansowanych projektów;
- kompleksowa ocena rezultatów projektów intermodalnych w kontekście celów Działania 1.3 SPO Transport.

### Zakres badania

Badanie objęło swoim zakresem rynek usług transportu intermodalnego w Polsce oraz projekty intermodalne zgłoszone w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (por. mapa)

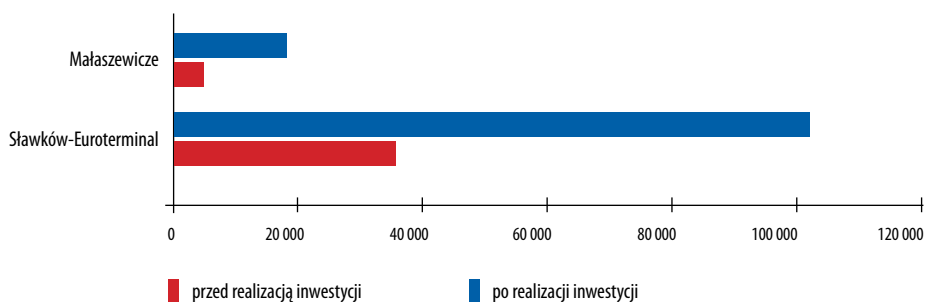
### Terminale intermodalne w Polsce



## Kluczowe wnioski z badania

- Z przeprowadzonych w ramach projektu analiz wynika, że przewóz ładunków transportem intermodalnym jest w Polsce ograniczany przez:
  - brak ośrodków logistycznych na głównych liniach kolejowych i w portach morskich;
  - niewystarczającą liczbę lądowych, intermodalnych terminali transportowych, w szczególności na wschodniej granicy Polski (patrz: mapa);
  - niewystarczające wyposażenie istniejących terminali w sprzęt przeładunkowy, systemy monitorowania przejazdu i bezpieczeństwa towarów;
  - ograniczona liczba kolejowego taboru intermodalnego dla przewozu przyczep, wymiennych podwozi lub ciężarówek;
  - zły stan techniczny linii kolejowych i wysokie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej.
- Wpływ Działania 1.3. SPOT na rozwój transportu intermodalnego w Polsce jest ograniczony. Wynika to przede wszystkim z niewielkiego zakresu udzielonego wsparcia, zarówno w kontekście alokacji finansowej, jak i osiągniętych wskaźników produktu – dofinansowanie otrzymały ostatecznie trzy projekty inwestycyjne.
- W efekcie realizacji Działania 1.3.SPOT powstanie centrum logistyczne w Sławkowie oraz częściowo zmodernizowany zostanie terminal kontenerowy w Małaszewiczach. Badanie wykazało, że dofinansowane projekty realizują cele SPOT, a udzielone w ich ramach wsparcie jest trafne i trwałe (patrz: wykres).

### Przewidywany wzrost zdolności przeładunkowej intermodalnych jednostek transportowych w terminalach objętych wsparciem w ramach Działania 1.3 SPOT.



- W ramach badania ewaluacyjnego zidentyfikowano problemy, które towarzyszyły wdrażaniu Działania 1.3., związane ze zgłaszaniem projektów w ramach naborów konkursowych, uzyskaniem dofinansowania projektów i realizacją, m.in.:
  - trudności związane z przygotowywaniem dokumentacji projektowej,
  - bardzo krótki okres naboru,
  - opóźnienie oceny wniosków o dofinansowanie złożonych w pierwszym konkursie,
  - problemy związane ze stosowaniem przepisów Ustawy Prawo Zamówień Publicznych,
  - zbyt późne rozpoczęcie realizacji inwestycji,
  - problemy związane z odbiorem/rozliczeniem inwestycji.

### Opracowanie kompleksowego programu rozwoju transportu intermodalnego w Polsce

Mimo przywiązywania istotnej wagi do transportu intermodalnego w najważniejszych krajowych dokumentach strategicznych i sektorowych, nie istnieje całościowa strategia jego rozwoju. Konieczne jest więc opracowanie kompleksowego Programu rozwoju transportu intermodalnego, który stanowić będzie punkt odniesienia dla działań w obszarze rozwoju infrastruktury intermodalnej, w tym dla wyboru projektów w ramach POIiŚ.

Program powinien zawierać szczegółową, zregionalizowaną analizę popytu na usługi transportu intermodalnego, uwzględniającą przewozy tranzytowe oraz integrację polskiego systemu transportowego z UE. Musi on ponadto formułować szczegółowy plan potrzeb inwestycyjnych, uwzględniający istniejącą infrastrukturę, oczekiwany popyt oraz uwarunkowania krajowe i regionalne. W formułowanie Programu powinni zostać włączeni uczestnicy rynku. Z jednej strony podniesie to jego szczegółowość i jakość, z drugiej strony, aktywny udział w tworzeniu Programu wszystkich zainteresowanych stron, zapewni aktywne wsparcie na etapie jego realizacji i podniesie zainteresowanie realizowanymi programami.

Wzorem państw UE-15, transport intermodalny powinien być wspierany i promowany również innymi drogami niż poprzez dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

### Wzmocnienie polityki informacyjnej i promocyjnej

Wdrażanie Działania 7.4. POIiŚ powinno zakładać znacznie lepszą politykę informacyjną i promocyjną. Instytucja Wdrażająca powinna z dużym wyprzedzeniem informować o planowanych terminach naboru wniosków oraz o wymaganiach formalnych stawianych przed Beneficjentami.

### Usprawnienie realizacji projektów

W celu usprawnienia naboru projektów należy rozważyć dwuetapową procedurę oceny wniosków. Procedura taka w pierwszej kolejności powinna weryfikować zgodność projektu z Programem rozwoju transportu intermodalnego.

Tam gdzie jest to dozwolone przepisami, rozważyć można odstępianie od wymogu organizowania przetargów w ramach Prawa o Zamówieniach Publicznych na rzecz wewnętrznych regulacji Beneficjentów, nadzorowanych przez Instytucję Wdrażającą.

### Zmiany w systemie gromadzenia danych dotyczących przewozów intermodalnych

Zmiany konieczne są także w istniejącym systemie gromadzenia danych dotyczących przewozów intermodalnych. Obecnie, podobnie jak w pozostałych krajach UE, dane na ten temat są zbierane od poszczególnych przewoźników, co prowadzi do sytuacji, w której część przewozów może być liczona wielokrotnie. Celem podmiotów gromadzących tego typu dane (obecnie jest to GUS) powinno być zbudowanie z informatyzowanego systemu monitorowania rynku transportu intermodalnego w Polsce. Pierwszym koniecznym krokiem w tym kierunku jest standaryzacja w obszarze zbierania danych. Proces tworzenia nowego systemu musi być przy tym skoordynowany z działaniami Eurostatu oraz uwzględniać obowiązujące rozporządzenia Komisji Europejskiej.

Pełna treść raportu dostępna jest na stronie