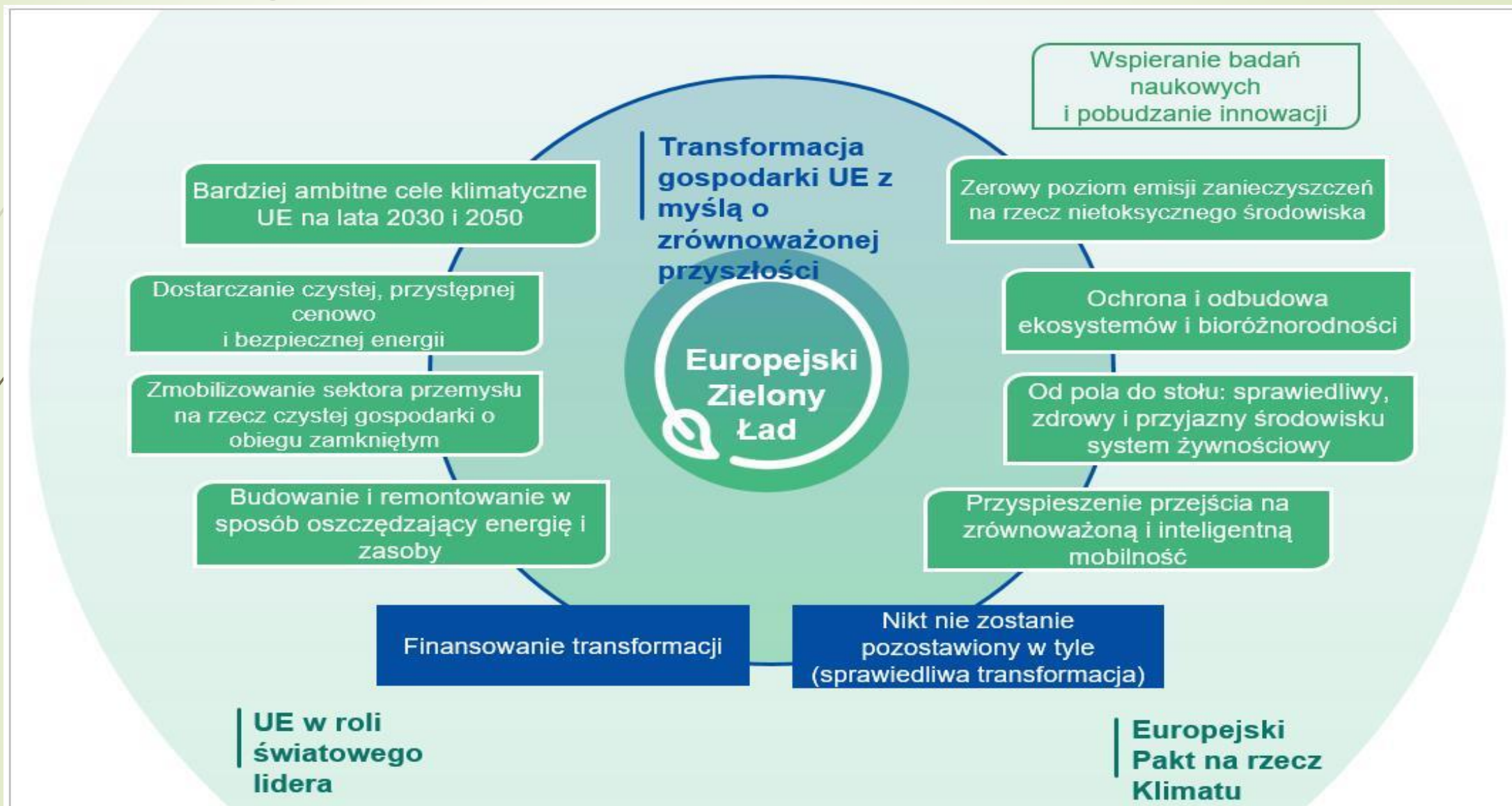


Intermodalność elementem Zielonego Ładu zwiększającym skuteczność systemu transportowego

Europejski Zielony Ład

- Nowa strategia Unii Europejskiej na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Wspólnoty w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych.
- Jej celem jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego Unii Europejskiej oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem.

Elementy europejskiej polityki Zielonego Ładu



Do transportu odnosi się element Europejskiego Zielonego Ładu zatytułowany:

„Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność”

- Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Będą się musiały do tego przyczynić wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny.
- Droga do zrównoważonego transportu wiedzie przez postawienie na pierwszym miejscu potrzeb pasażerów: trzeba zaoferować im tańsze, bardziej dostępne, zdrowsze i czystsze opcje od tych, z których obecnie najczęściej korzystają.
- **Transport multimodalny potrzebuje silnego wsparcia, które zwiększy skuteczność całego systemu transportu. W pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.**
- Obok inteligentnych systemów zarządzania ruchem, możliwych dzięki digitalizacji, coraz większą rolę będzie odgrywać zautomatyzowana i oparta na sieci multimodalna mobilność.
- System i infrastruktura transportu w UE zostaną dostosowane tak, aby wspierały nowe zrównoważone usługi mobilności dające możliwość zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia środowiska, szczególnie w miastach.

Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność

5

- Cena transportu musi odzwierciedlać jego wpływ na środowisko i zdrowie - należy zlikwidować dopłaty do paliw kopalnych.
- Ograniczenie obowiązujących obecnie zwolnień podatkowych, w tym również zwolnień obejmujących paliwo lotnicze i żeglugowe.
- Rozszerzenie europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji na sektor gospodarki morskiej oraz ograniczenie liczby bezpłatnych uprawnień przydzielanych liniom lotniczym.
- Utworzenie skutecznego systemu opłat drogowych w Unii Europejskiej.
- Rozwój produkcji i wprowadzania alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych.
- Bardziej rygorystyczne normy emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi.
- Włączenie sektora transportu drogowego do systemu europejskiego handlu uprawnieniami do emisji jako uzupełnienie obecnych i przyszłych norm emisji CO₂ dla pojazdów.
- Działania dotyczące sektora morskiego, które obejmą uregulowanie dostępu najbardziej zanieczyszczających statków do unijnych portów oraz zobowiązanie statków stojących w doku do pobierania energii elektrycznej z lądu.

W grudniu 2020 r. Komisja Europejska przyjęła (COM(2020) 789 final) „**Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**”, która ma stanowić podstawę tego, w jaki sposób unijny system transportowy może osiągnąć zieloną i cyfrową transformację oraz stać się bardziej odporny na przyszłe kryzysy.

W strategii określono łącznie 82 inicjatywy w 10 kluczowych obszarach działania ("inicjatywy przewodnie"), z których każda zawiera konkretne środki. W praktyce planowane działania mają zapewnić:

- Zwiększenie wykorzystania **bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych** oraz powiązanej infrastruktury – na przykład poprzez zainstalowanie 3 mln publicznych punktów ładowania do 2030 r.
- Tworzenie **bezemisyjnych portów lotniczych morskich** – na przykład poprzez nowe inicjatywy promujące zrównoważone paliwa lotnicze i morskie.
- Uczynienie **mobilności międzymiastowej i miejskiej zdrową i zrównoważoną** – na przykład poprzez podwojenie ruchu kolei dużych prędkości i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat.
- Zwiększoną **proekologiczność transportu towarowego** – na przykład poprzez podwojenie kolejowego ruchu towarowego do 2050 r.
- **Ustalanie cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników** – na przykład poprzez realizację kompleksowego zestawu środków w celu zapewnienia sprawiedliwych i skutecznych cen w całym transporcie.

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności zawiera wiele pośrednich i bezpośrednich odniesień do transportu intermodalnego.

W ramach Inicjatywy przewodniej 4 podkreślono między innymi, że:

- Wsparcie ekologizacji operacji transportu towarowego w Europie wymaga wprowadzenia zasadniczych zmian w istniejących ramach dotyczących transportu intermodalnego, które należy przekształcić w skuteczne narzędzie.
- Należy uwzględnić możliwość dokonania przeglądu ram regulacyjnych takich jak dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego, a także wprowadzenie zachęt gospodarczych zarówno w odniesieniu do operacji, jak i infrastruktury.
- Mechanizmy zachęcające powinny opierać się na bezstronnym monitorowaniu wyników zgodnie z europejskimi ramami pomiarów emisji pochodzących z transportu i logistyki.

- W niektórych częściach Europy widoczny jest niedobór infrastruktury do przeładunku, a w szczególności śródlądowych multimodalnych terminali, dlatego kwestii tej należy nadać najwyższy priorytet.
- Należy uzupełnić brakujące połączenia w multimodalnej infrastrukturze.
- Ponadto lepsze technologie przeładunku powinny zasadniczo przyczynić się do usprawnienia systemu transportu.
- UE potrzebuje multimodalnej wymiany danych, a także inteligentnych systemów zarządzania ruchem we wszystkich rodzajach transportu.
- Ostatecznie wszystkie rodzaje transportu towarowego muszą zostać połączone za pomocą terminali multimodalnych, a Komisja podejmie inicjatywy mające na celu lepsze ukierunkowanie finansowania unijnego i innych polityk, w tym wsparcia na badania naukowe i innowacje, na rozwiązywanie tych kwestii, przy pełnym poszanowaniu międzynarodowych zobowiązań Unii.
- W osiągnięciu tego celu pomoże dodatkowo przegląd zasad pomocy państwa w odniesieniu do kolei, w których to zasadach już przewidziane są elastyczne ramy publicznego finansowania multimodalności.

Deklarowane kierunki unijnej polityki dalszego rozwoju transportu intermodalnego w ramach Europejskiego Zielonego Ładu w dużym stopniu znajdują odzwierciedlenie w deklaracjach i postulatach polskiej polityki transportowej.

W ostatnich latach obowiązywały dwa podstawowe dokumenty polityki transportowej zawierające szerokie odniesienia i deklaracje w zakresie dalszego rozwoju transportu intermodalnego:

- **STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU** (z perspektywą do 2030 roku) – od stycznia 2013 r.
- **STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU** zastępująca dokument z 2013 r. i przyjęta we wrześniu 2019 r.

W dokumencie z 2013 r. wskazywano, że istniejąca w 2010 r. sieć terminali intermodalnych musi ulec znaczącej rozbudowie.

Objęcie transportem intermodalnym całego terytorium Polski wymagałoby uruchomienia, co najmniej około 30 terminali oraz 6 - 8 regionalnych centrów logistycznych.

Założono również, że udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym wzrośnie z 2% w 2010 r. do 5 – 6% w 2020 r.

W ramach rewizji wytycznych Unii Europejskiej dla dalszego rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) Polska zgłosiła do sieci bazowej i kompleksowej rozmieszczenie przestrzenne tzw. platform multimodalnych.

Przewidywana lokalizacja platform multimodalnych na sieci TEN-T (2013)

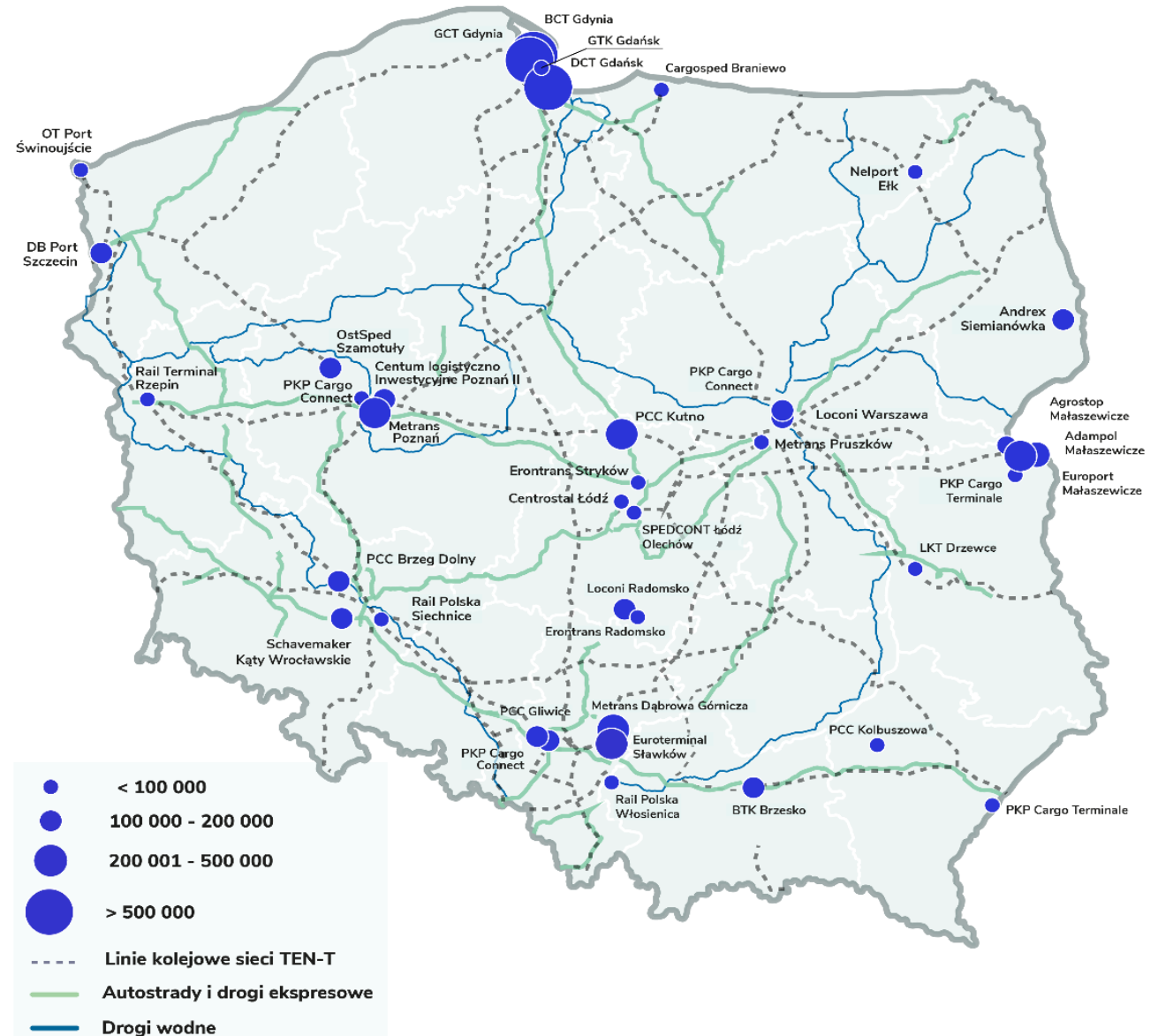


Do 2020 r. cele wyznaczone w dokumencie z 2013 r. te zostały w większości zrealizowane.

12

**Kolejowe przewozy
intermodalne 2020:**
23,8 mln ton – 10,7 % przewozów
7,8 mld tkm – 15,0 % pracy przew.

**W 2020 r. funkcjonowało
w Polsce:**
6 terminali morskich
8 terminali granicznych
lądowych
24 wewnątrz krajowych
terminali lądowych



W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 nadal silnie akcentowany jest dalszy rozwój przewozów intermodalnych.

W szczególności podkreślono, że głównymi celami w zakresie transportu intermodalnego są:

- budowa węzłów międzynarodowego transportu intermodalnego poprawiającego jakość przewożonych przez Polskę towarów na szlaku Europa-Azja, zintegrowanych ze szlakami transeuropejskimi, w szczególności północ-południe, powiązanych z ewentualną rozbudową linii szerokotorowych na terenie Polski
- budowa systemu wewnątrzkrajowych przewozów intermodalnych obejmujących dostępnością wszystkie regiony kraju i zintegrowanego z węzłami intermodalnymi transportu międzynarodowego.

Realizacja celów i kierunków interwencji SZRT 2030 odnoszących się do transportu intermodalnego będzie koncentrowała się na podjęciu między innymi następujących działań:

14

- rozwijanie kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej na sieci TEN-T w kierunku jej lepszego przystosowania do przewozów intermodalnych
- modernizacja i rozbudowa istniejących terminali transportu intermodalnego oraz budowa nowych terminali i zorganizowanie regionalnych centrów logistycznych, w tym terminali obsługujących przewozy tranzytowe w handlu międzynarodowym
- rozwijanie funkcji multimodalnych portów morskich poprzez ich łączenie z transportem drogowym, kolejowym i wodnym śródlądowym
- poprawa parametrów eksploatacyjnych na wybranych śródlądowych drogach wodnych celem włączenia żeglugi śródlądowej w łańcuch dostaw, w ramach transportu intermodalnego zgodnie z Porozumieniem AGN
- promocja transportu intermodalnego oraz kombinowanego, stosowanie preferencyjnych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewozów intermodalnych,
- dalszy rozwój infrastruktury wspierającej transport intermodalny, w szczególności poprzez powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową), zapewniając integrację portów z ich zapleczem (ze szczególnym uwzględnieniem terminali intermodalnych)
- dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług,

Uszczegółowienie planowanych kierunków działań znalazło się w kolejnej części dokumentu pod nazwą: „Projekt strategiczny: Rozwój transportu intermodalnego”, gdzie zadeklarowano między innymi:

- inwestycje punktowe w portach morskich uwzględniających rosnące znaczenie transportu intermodalnego, w tym m.in. budowę Portu Centralnego w porcie Gdańsk, Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz Terminala Kontenerowego w Świnoujściu
- modernizację wewnętrznych układów drogowych i kolejowych, dalsze przystosowywanie infrastruktury portowej do obsługi kontenerów, utrzymanie torów wodnych i podejściowych do portów i przebudowę nabrzeży
- dalsze modernizowanie i odpowiednie utrzymanie infrastruktury dostępowej (do portów morskich) oraz korytarzy transportowych eliminujących tzw. „wąskie gardła” i zapewniających połączenie z resztą kraju i zagranicą
- przygotowanie warunków dla dalszego rozwoju transportu intermodalnego, w tym infrastruktury terminali logistycznych we wschodniej części Polski,
- udział Polski w inicjatywie Nowego Jedwabnego Szlaku (uwzględniając funkcjonujące już węzły multimodalne, np. w Łodzi), a także budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego, zorientowanego również na transport towarowy,
- poddanie niezbędnym analizom idei konteneryzacji gospodarki, co znacznie przyspieszyłoby i standaryzowałoby wykonywanie przewozów towarowych.

W trwającej obecnie perspektywie budżetowej uruchomiony został proces dofinansowania projektów intermodalnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020, działanie 3.2.: Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych

- Łączna wysokość wsparcia wynosi ok. 2 mld zł.
- Wsparcie skierowane jest na budowę oraz modernizację infrastruktury transportu intermodalnego (wykorzystującego różne rodzaje środków transportu) w Polsce, a także na zakup taboru kolejowego i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w przewozach intermodalnych.

W kontekście zapisów w SZRT 2030 można przyjąć, że z punktu widzenia celów i zadań polityki transportowej państwo nadal będzie żywotnie zainteresowane dynamicznym rozwojem przewozów intermodalnych, ponieważ mają one wyjątkowo pro-środowiskowy charakter, odciążają infrastrukturę drogową i ograniczają tzw. koszty zewnętrzne transportu a tym samym technologie intermodalne wpisują się w politykę Europejskiego Zielonego Ładu.

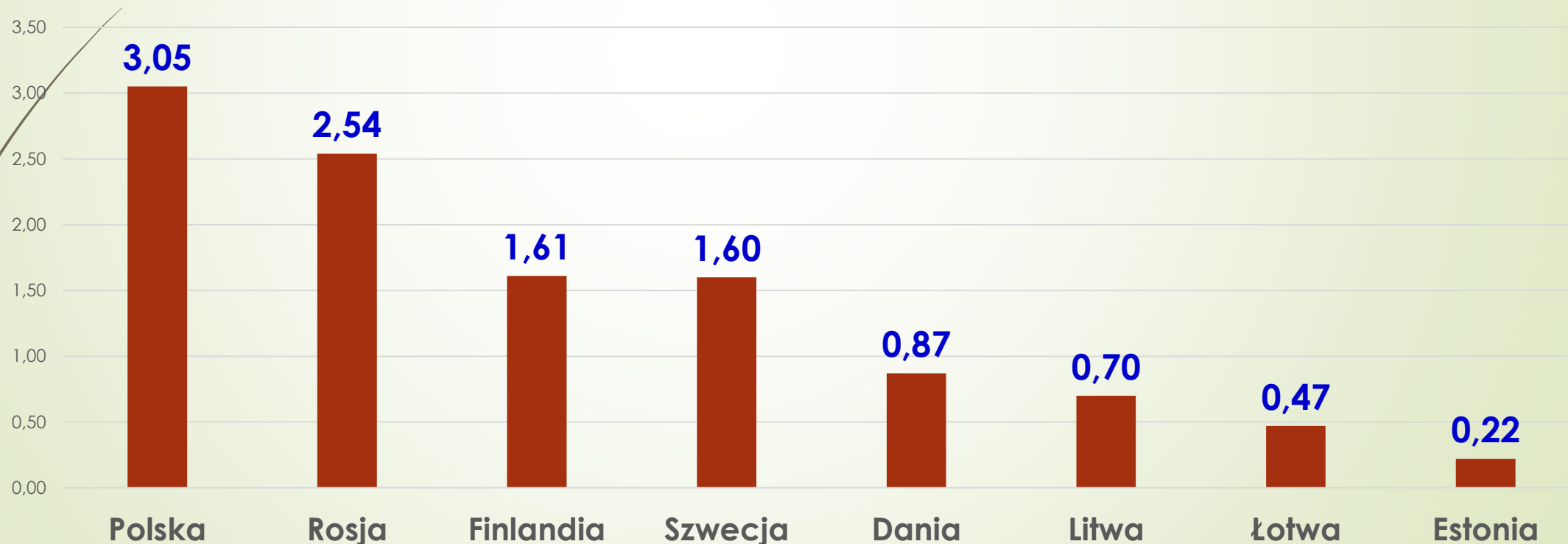
W 2020 r. w Ministerstwie Infrastruktury powstał projekt odrębnego dokumentu odnośnie przewozów intermodalnych pod nazwą:
„Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.”

- Dokument został przygotowany w kontekście nowego budżetu Unii Europejskiej obejmującego lata 2021 – 2027.
- Planowany do przyjęcia dokument ma być pierwszym, który uwzględni potrzeby transportu intermodalnego wraz z potrzebami uczestników rynku i powiązaniem między różnymi gałęziami transportu.
- Na trzeci kwartał tego roku rząd planuje przyjęcie uchwały w sprawie.

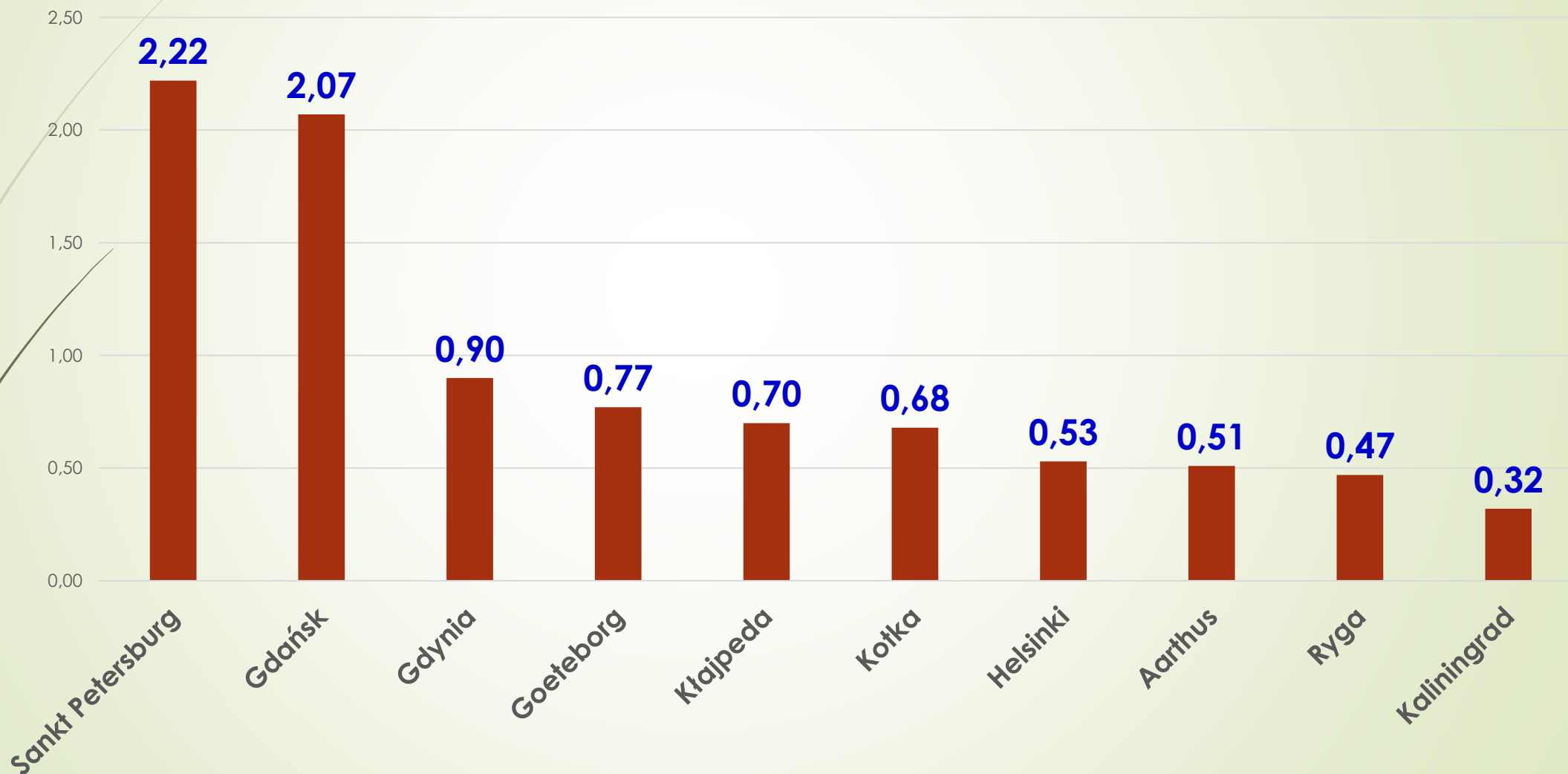
19

W 2020 r. potencjał przeładunkowy polskich terminali intermodalnych osiągnął poziom ponad 9 mln TEU rocznie. Polska jest liderem w przeładunku kontenerów w portach bałtyckich

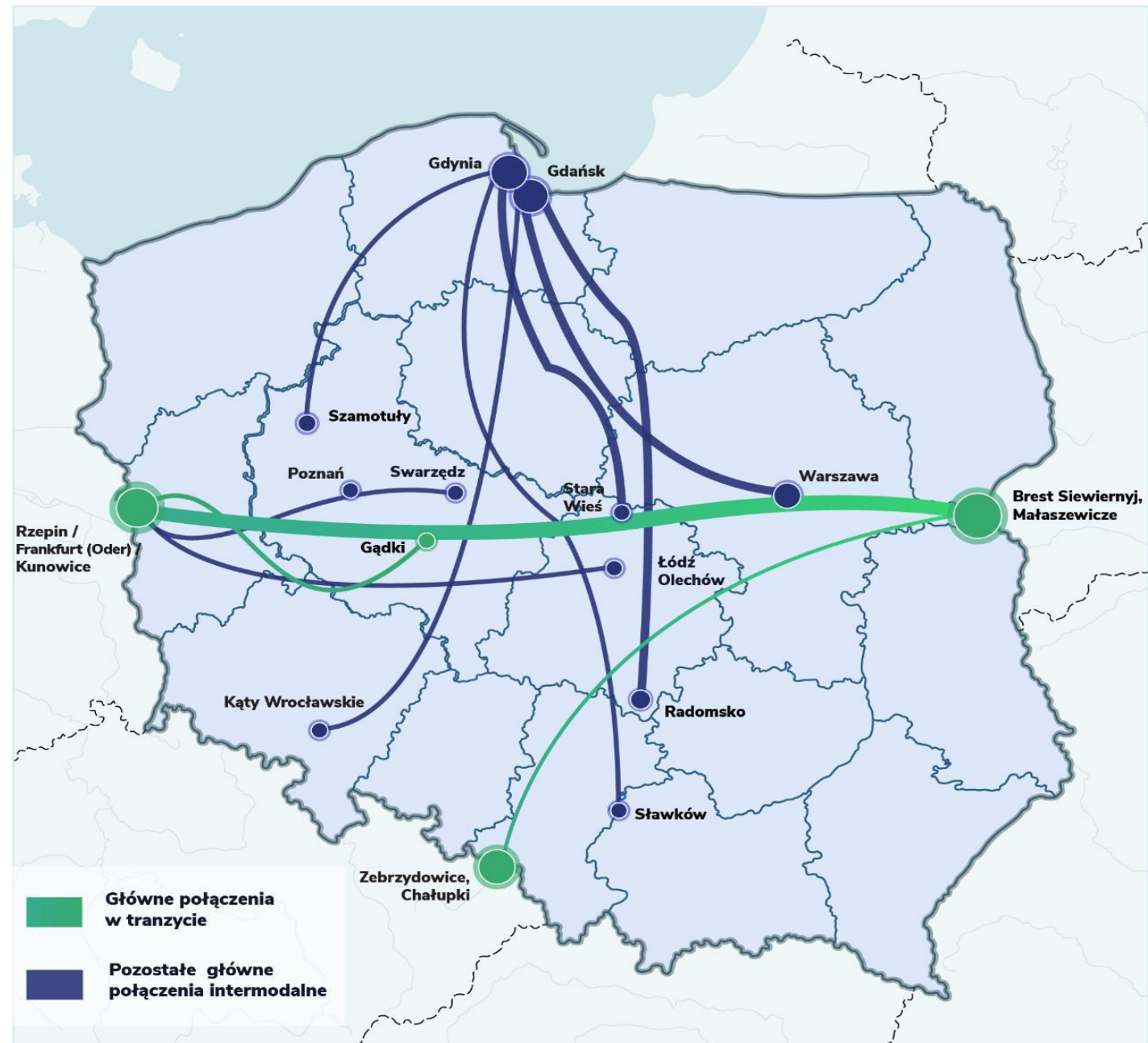
2019 mln TEU



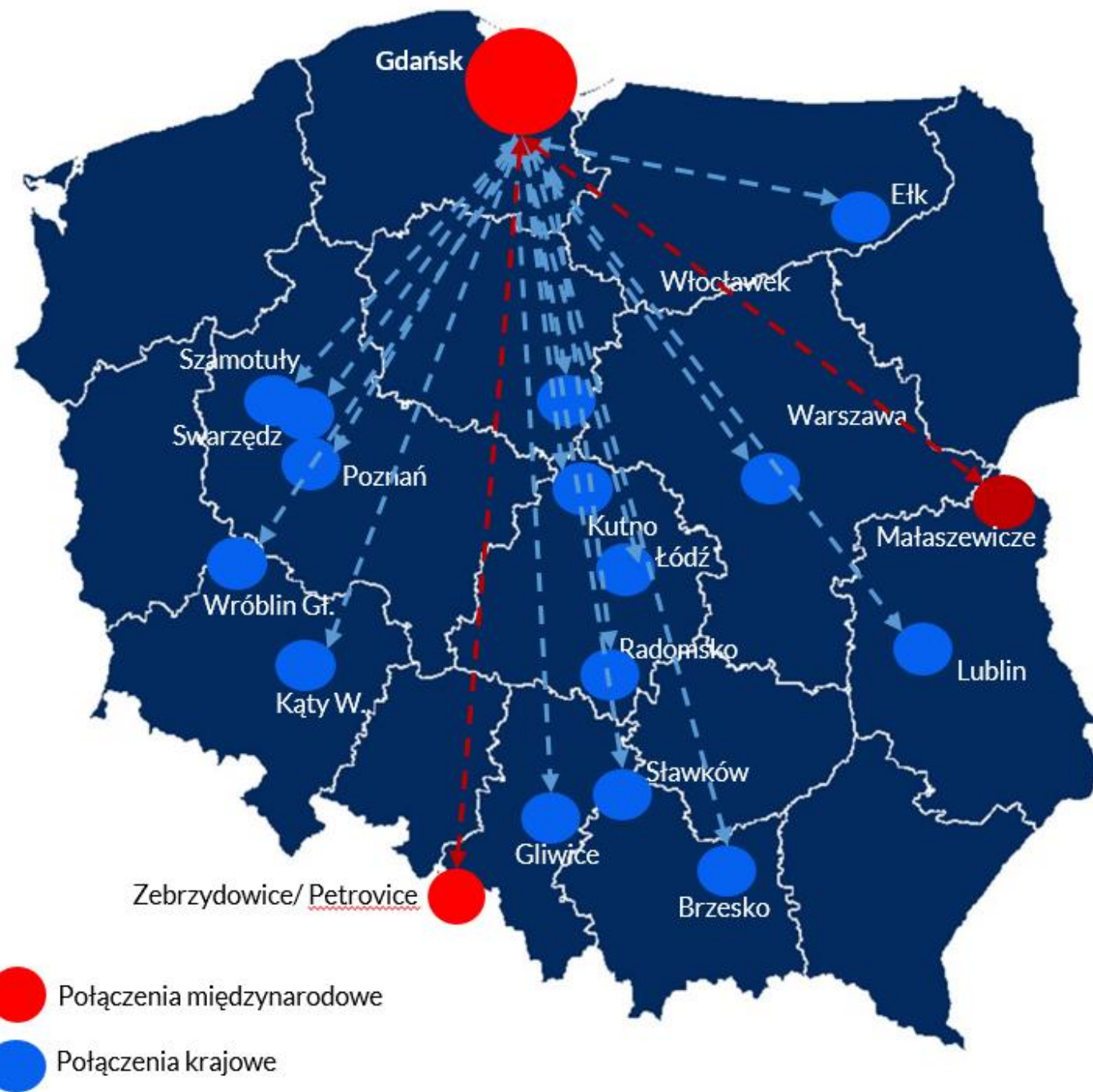
Przeładunki kontenerów w największych portach bałtyckich 2019 mln TEU



Główne Wewnętrzne połączenia intermodalne



Główne relacje intermodalne uruchamiane z Portu Gdańsk w 2019 r.



Główne relacje intermodalne uruchamiane z Portu Gdynia w 2019 r.

