

# Perspektywy polityki transportowej/logistycznej UE 2014 - 2020

71. Polsko – Niemieckie Forum Przedsiębiorców  
Szczecin, 4 Grudnia 2013

**Szymon Ościński**

Transport morski i logistyka  
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu  
Komisja Europejska



# Transport/logistyka – rola w gospodarce UE

- co najmniej 10% PKB Europy
- 4,9% gospodarki jeśli chodzi o wartość dodaną
- zatrudnienie dla 11 mln osób
- w UE swoje siedziby mają najwięksi na świecie dostawcy usług

logistycznych

# Transport/logistyka – odkryty potencjał

- transport jest kluczowy dla jednolitego rynku UE
- różne przeszkody uniemożliwiające pełne wprowadzenie wewnętrznego rynku transportowego UE i wpływające na wydajność sektora transportu i logistyki w UE, np.:
  - formalności administracyjne,
  - liczne „brakujące ogniwa” i „wąskie gardła” w sieci transportowej,
  - słabe połączenia pomiędzy różnymi środkami transportu,
  - niezgodności techniczne, organizacyjne i operacyjne.

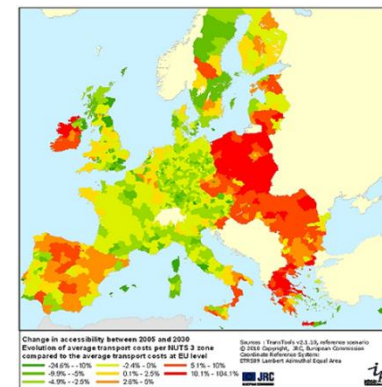
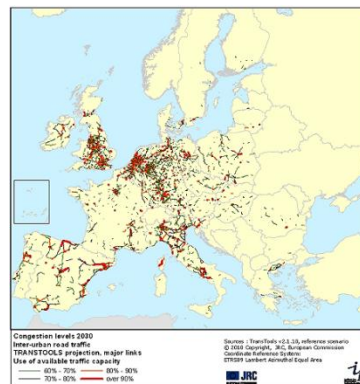


# Do starych wyzwań dołączyły nowe

Rosnące zatłoczenie i coraz słabsza dostępność. Luka infrastrukturalna w powiększonej Unii.



Zwiększona presja konkurencyjna w globalnej gospodarce.



Wzrost cen ropy naftowej i ciągła zależność od jej zastosowania. Pogarszające się warunki klimatyczne i środowiska lokalne. 96% zapotrzebowania energetycznego transportu to zapotrzebowanie na ropę naftową.



# Biała Księga Transportu, marzec 2011 r.

- „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”
- Wizja systemu transportowego w 2050 r.
- Cel: 60% redukcja emisji gazów ciplarnianych do roku 2050, która wymaga:
  - powstania multimodalnej i interoperacyjnej sieci transportu TEN-T
  - zmiany sposobów transportu
  - systemu zarządzania ruchem zapewniającego bezpieczniejsze i wydajniejsze wykorzystanie infrastruktury
  - systemów zarządzania transportem dla wydajniejszych łańcuchów logistycznych i dostaw
  - logistyki miejskiej wolnej od CO<sub>2</sub>
- 10 celów wskazujących kierunek rozwoju polityki oraz 40 inicjatyw

# Dziesięć celów dla konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

## Nowe ekologiczne paliwa i układy napędowe

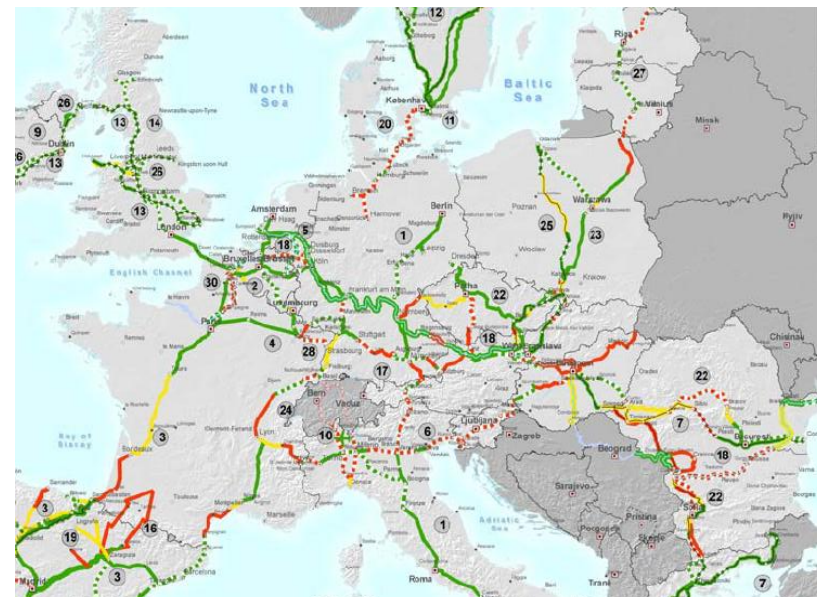
- zmniejszenie o połowę liczby pojazdów napędzanych „tradycyjnie” w transporcie miejskim do 2030 r.; stopniowa ich eliminacja z miast do roku 2050; osiągnięcie zasadniczo nieemitującej CO<sub>2</sub> logistyki miejskiej do roku 2030
- 40% paliw o niskiej zawartości węgla w lotnictwie i o 40% (jeśli to wykonalne 50%) mniej emisji w sektorze morskim do 2050 r.



# Dziesięć celów dla konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

**Optymalizacja funkcjonowania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez szersze wykorzystanie środków transportu o wyższej efektywności energetycznej.**

- 30% transportu drogowego powyżej 300 km powinno zostać zastąpione innymi środkami do roku 2030, natomiast ponad 50% do roku 2050.
- potrojenie długości obecnej sieci szybkiej kolei. Do roku 2050 większość średniodystansowego transportu pasażerskiego powinno być wykonywane koleją
- w pełni funkcjonalna i obejmująca swym zasięgiem całą UE multimodalna sieć bazowa TEN-T do roku 2030
- do roku 2050 połączenie wszystkich lotnisk sieci bazowej z siecią kolejową; wszystkich portów morskich z siecią transportu drogowego i, tam gdzie jest to możliwe, z systemem żeglugi śródlądowej.





# Dziesięć celów dla konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu

Zwiększenie wydajności transportu oraz wykorzystania infrastruktury dzięki systemom informacyjnym i zachętom rynkowym.

- uruchomienie programu SESAR do 2020 r. i ukończenie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, wprowadzenie ERTMS, ITS, SSN oraz LRIT, RIS i Galileo
- do roku 2020 należy opracować ramy dla systemu informacji, zarządzania i płatności europejskiego transportu multimodalnego
- do 2050 r. osiągnąć zblizoną do zera liczbę wypadków śmiertelnych w transporcie drogowym
- postęp w kierunku pełnego zastosowania zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”





# Nowe wytyczne TEN-T

- Główny priorytet Komisji: ukończenie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) jako jednolitego łańcucha łączącego wszystkie środki transportu
- Wytyczne TEN-T przewidują usprawnioną infrastrukturę multimodalną z inteligentnymi systemami zarządzania:
  - wysoka wydajność i niski poziom emisji
  - wykorzystanie istniejącej infrastruktury
  - uzupełnienie brakujących połączeń i eliminowanie „wąskich gardeł”
  - wykorzystanie większej liczby usług transportu multimodalnego wspieranych przez zaawansowane technologie teleinformacyjne
- Instrument „Łącząc Europę” (CEF) – kluczowy instrument dla inwestycji w docelową infrastrukturę na poziomie unijnym



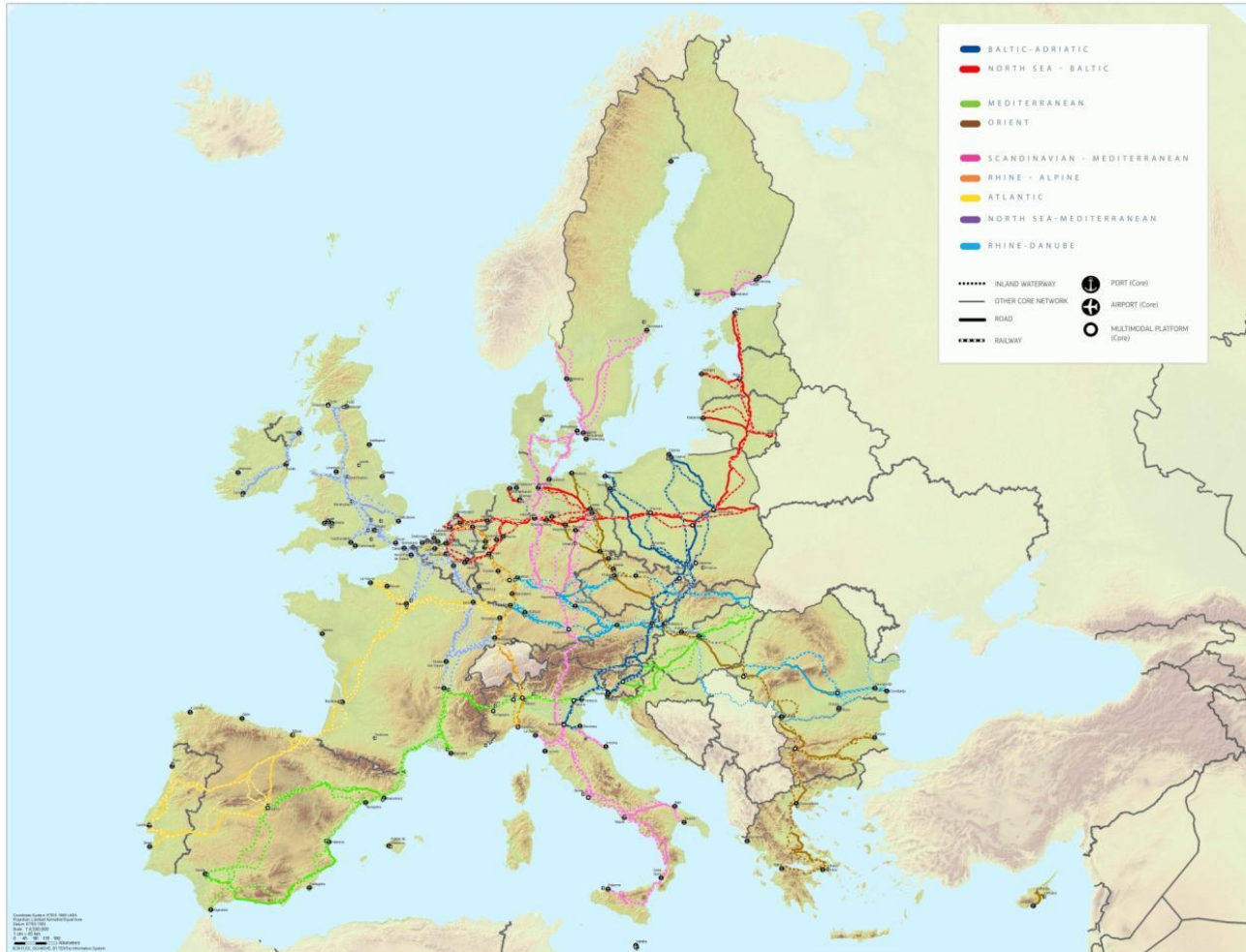
# Wytyczne TEN-T oraz Instrument „Łącząc Europę” (CEF)

- wytyczne TEN-T oraz CEF: podejście dwuwarstwowe: sieć bazowa i kompleksowa;
- sieć kompleksowa obejmie całość terytorium UE, dostępność dla wszystkich obywateli i przedsiębiorstw;
- sieć bazowa: wybór najważniejszych elementów sieci, które zostaną zrealizowane w trybie priorytetowym do 2030 r.;
- porty: połączenia kolejowe i drogowe do sieci;
- koordynacja z Funduszem Spójności;
- ważna rola węzłów miejskich i terminali towarowych.



European  
Commission

# Korytarze TEN-T





# Przez Polskę biegną dwa korytarze w ramach Sieci Bazowej TEN-T

## ● Korytarz Bałtyk-Adriatyk

łączy Morze Bałtyckie i Morze Adriatyckie przebiegając przez uprzemysłowione obszary rozciągające się pomiędzy południową Polską (Górny Śląsk), Wiedniem, Bratysławą, wschodnimi rejonami Alp i Włochami Północnymi; obejmuje ważne projekty kolejowe, takie jak tunel bazowy Semmering oraz kolej Koralm w Austrii.

## ● Korytarz Morze Północne-Bałtyk

łączy porty wschodniego wybrzeża Bałtyku z portami Morza Północnego; ma połączyć Finlandię z Estonią drogą promową, zapewnić nowoczesne transportowe połączenia drogowe i kolejowe pomiędzy trzema krajami bałtyckimi z jednej strony, a Polską, Niemcami, Holandią i Belgią z drugiej; pomiędzy rzeką Odrą a portami niemieckimi, holenderskimi i flamandzkimi korytarz obejmie również śródlądowe drogi wodne takie jak Kanał Śródlądowy (Mittellandkanal); najważniejszym projektem jest „Rail Baltic(a)”, europejska kolej normalnotorowa pomiędzy Tallinnem, Rygą, Kownem a północno-wschodnią Polską.



# Projekty, które mogą otrzymać finansowanie z CEF

## Bałtyk-Adriatyk

- Gdynia – Katowice, kolej, roboty
- Gdynia, Gdańsk, porty, wzajemne połączenia między portami, (dalsze) rozwijanie platform multimodalnych
- Warszawa – Katowice, kolej, roboty
- Wrocław – Poznań – Szczecin/Świnoujście, kolej, roboty
- Świnoujście, Szczecin – wzajemne połączenia między portami
- Bielsko Biała – Żylna – roboty drogowe
- Katowice – Ostrawa – Brno – Wiedeń i Katowice – Żylna – Bratysława – Wiedeń – roboty kolejowe, w szczególności odcinki transgraniczne PL-CZ, CZ-AT, PL-SK oraz SK-AT,
- linia Brno – Przerów; (dalsze) rozwijanie platform multimodalnych i wzajemnych połączeń sieci lotniczych i kolejowych



# Projekty, które mogą otrzymać finansowanie z CEF

## Morze Północne – Bałtyk

- › kolej Tallinn – Ryga – Kowno – Warszawa – (szczegółowe) prace studyjne dla nowej, w pełni interoperacyjnej, linii o rozstawie szyn UIC; roboty związane z nową linią rozpoczną się przed 2020 r.; aktualizacja i nowa linia na terytorium polskim; wzajemne połączenia kolej – porty lotnicze/porty; terminale kolejowe-drogowe, MoS (autostrady morskie)
- › korytarz Via Baltica – roboty drogowe na odcinkach transgranicznych (EE, LV, LT, PL)
- › granica BY – Warszawa – Poznań – granica Niemiec; kolej; modernizacja istniejącej linii, prace studyjne dotyczące kolei dużych prędkości

## Kluczowe węzły transportowe Sieci TEN-T

- › Wrocław – Praga; transgraniczny; kolej; roboty
- › Nowa Sól - Hradec Králové; transgraniczny; drogowy; roboty
- › Kędzierzyn Koźle – Chałupki-granica; transgraniczny; kolej; roboty
- › granica UA – Kraków – Katowice – Wrocław – Drezno; pozostała sieć bazowa; kolej; roboty





# CEF Transport – budżet

## 26,2 mld euro dla TEN-T

- 14,9 mld euro dostępne dla wszystkich państw członkowskich
- 11,3 mld euro do przekazania z Funduszu Spójności

## Środki te zostaną rozdysponowane w formie:

- dotacji (ok. 24,2 mld euro)
- innowacyjnych instrumentów finansowych (ok. 2 mld euro wprowadzone na rynek)

# CEF: stopy współfinansowania

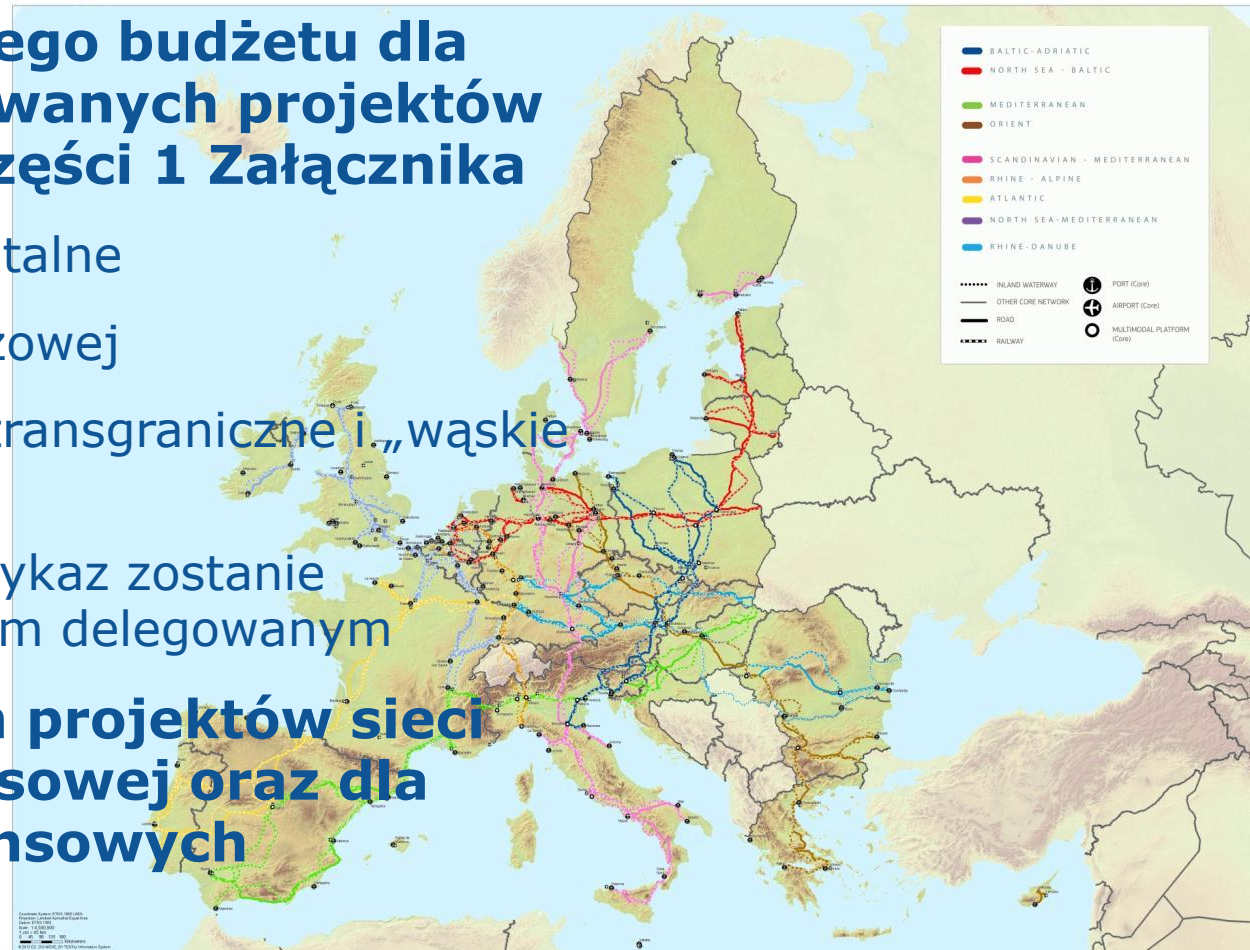
Types of Projects		All Member States	Member States eligible for Cohesion Fund
<b>(a) Studies (all modes)</b>		50%	85%
<b>(b) Works on</b>			
<b>Rail</b>	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	30%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
<b>Inland waterways</b>	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	40%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
<b>Inland transport connections to ports and airports (rail and road)</b>		20%	85%
<b>Development of ports</b>		20%	85%
<b>Development of multi-modal platforms</b>		20%	85%
<b>Reduce rail freight noise by retrofitting of existing rolling stock</b>		20%	20%
<b>Freight transport services</b>		20%	20%
<b>Secure parkings on road core network</b>		20%	20%
<b>Motorways of the sea</b>		30%	85%
<b>Traffic management systems</b>	SESAR, RIS, VTMIS (around/onboard)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	ITS for road	20%	85%
<b>Cross border road sections</b>		10%	85%
<b>New technologies and innovation for all modes of transport</b>		20%	85%

# CEF Transport: kwalifikowanie

- **80 – 85% dostępnego budżetu dla uprzednio zdefiniowanych projektów wymienionych w części 1 Załącznika**

- 4 priorytety horyzontalne
- 9 korytarzy sieci bazowej
- inne ważne odcinki transgraniczne i „wąskie gardła”
- przewiduje się, że wykaz zostanie zaktualizowany aktem delegowanym

- **15-20% dla innych projektów sieci bazowej i kompleksowej oraz dla instrumentów finansowych**





# CEF Transport: programy robocze i zaproszenia do składania wniosków w roku 2014

- **skala zaproszeń do składania wniosków będzie oceniana na podstawie zamierzeń projektowych państw członkowskich**

We współpracy z władzami państw członkowskich i DG REGIO, szczególnie dla państw członkowskich korzystającym z Funduszu Spójności.

- **1 program wieloletni za 11,3 mld euro (państwa członkowskie korzystające z Funduszu Spójności)**

koniec marca – początek kwietnia 2014 r., następnie wiosna 2015 r., a dalej

- **1 program wieloletni oraz 1 program roczny dla 28 państw członkowskich UE**

całkowity budżet programu CEF (bez środków z Funduszu Spójności): około 14,9 mld euro w cenach bieżących

- **brak planu programu rocznego za 11,3 mld euro**

wszystkie kluczowe projekty w ramach sieci bazowej uwzględniono w Załączniku i objęto programem wieloletnim



European  
Commission

Dziękuję za uwagę!