

Akademia WSB

Dąbrowa Górnicza, Cieszyn, Olkusz, Żywiec, Kraków

WSB University

Seminarium Naukowo-Techniczne

**BOCZNICE I TERMINALE
W KOLEJOWYCH ŁAŃCUCHACH DOSTAW**

Dąbrowa Górnicza, 23-24 marca 2023 r.

Rozwój kolejowej infrastruktury przeładunkowej w Polsce w kontekście polityki transportowej UE

Henryk Zielaskiewicz – SITK RP



Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu



- 2. Osiągnięcie poziomu 40 % wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r.,
 - zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji w przewozach morskich o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %) również do 2050 r.
 - optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu
- 3. Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu
- 5. Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych związanych z zarządzaniem ruchem.
- 6. Do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami;
 - zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz,
 - w miarę możliwości, systemem transportu wodnego śródlądowego.
- 7. Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego
- 10. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności UE - Europejski transport na drodze ku przyszłości.

- **KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW** Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości {SWD(2020) 331 final}
- **Najpoważniejszym wyzwaniem, z jakim mierzy się sektor transportu, jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie bardziej zrównoważonego charakteru sektora**
- **Biorąc pod uwagę wysoki odsetek całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE, unijny cel w postaci ograniczenia gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.**
- Ekologizacja mobilności musi stać się nową licencją na rozwój sektora transportu. Mobilność w Europie powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, wzmocnionym przez przystępną cenę .
- Neutralne klimatycznie podróże publicznym transportem zbiorowym.
- **Podwojenie kolejowych przewozów dalekobieżnych i towarowych.**
- **Wyrównanie warunków konkurencji dla przewozów drogowych i kolejowych**
- Pełna digitalizacja informacji w łańcuchach transportowych.
- Znaczny udział automatyzacji operacji transportowych.



- Europejski zielony ład to pakiet inicjatyw politycznych, którego celem jest skierowanie UE na drogę **transformacji ekologicznej** a ostatecznie – osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.

Udział gałęzi gospodarczych w emisji CO od 1991-2021



Dziedzina	Transport	Energetyka	Inne przemysłowe	Budynki	Inny sektory	Razem
Unia Europejska	+14%	- 25%	- 41%	- 32%	23%	-27 %
Polska	+223%	-37 %	-11%	- 8%	9 %	-14 %



Emisje gazów cieplarnianych na świecie wg substancji*

2019



<0,2%: perfluorowęglowodory (PFC), nieokreślona mieszanina PFC i HFC, heksafluorek siarki (SF₆) i trójfluorek azotu (NF₃)

Z powodu zaokrągleń wartości nie sumują się do 100%

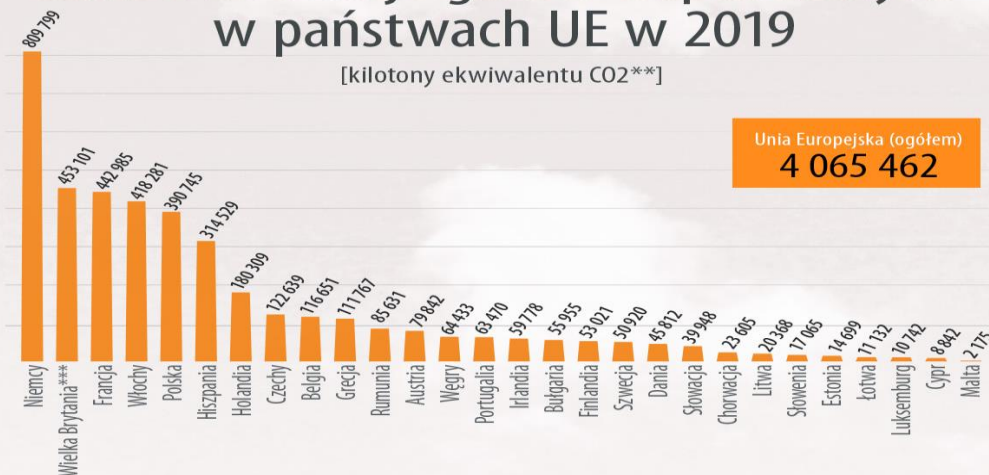
* Całkowite emisje gazów cieplarnianych z wyłączeniem użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF)

Źródło: Europejska Agencja Środowiska (EEA)



Całkowite emisje gazów cieplarnianych* w państwach UE w 2019

[kilotony ekwiwalentu CO₂**]



* Wszystkie sektory z wyłączeniem użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF)

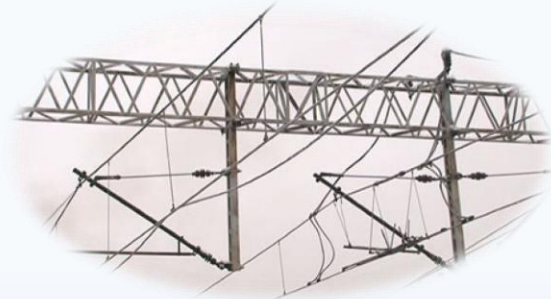
** CO₂ oraz N₂O, CH₄, HFC, PFC, SF₆, NF₃ wyrażone w ekwiwalencie CO₂

***W 2019 r. Wielka Brytania była nadal częścią UE.

Źródło: Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC)



Podział lini kolejowych eksploatowanych w Polsce z uwagi na rodzaj trakcji w 2022



12 156 km 62,9%

7 170 km 37,1%



Linie z trakcją elektryczną



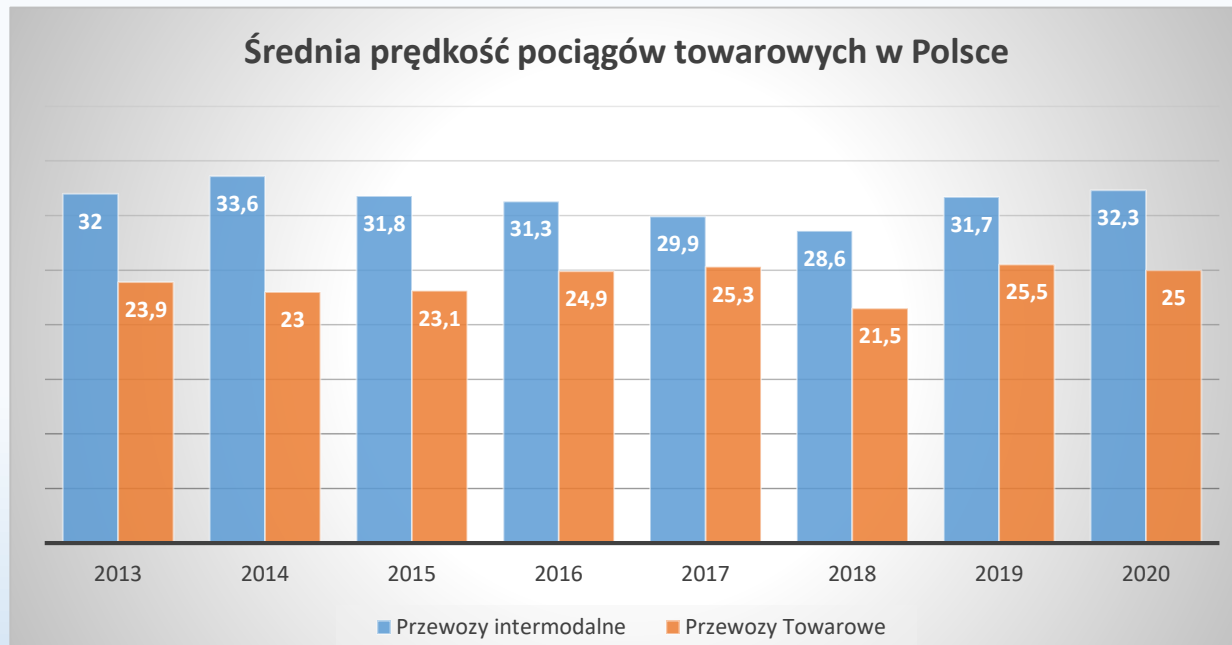
Linie niezelektryfikowane

Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2021 roku przez wszystkich zarządców infrastruktury wynosiła 19 325 –nie wliczając kolei wąskotorowych i szerokotorowych.

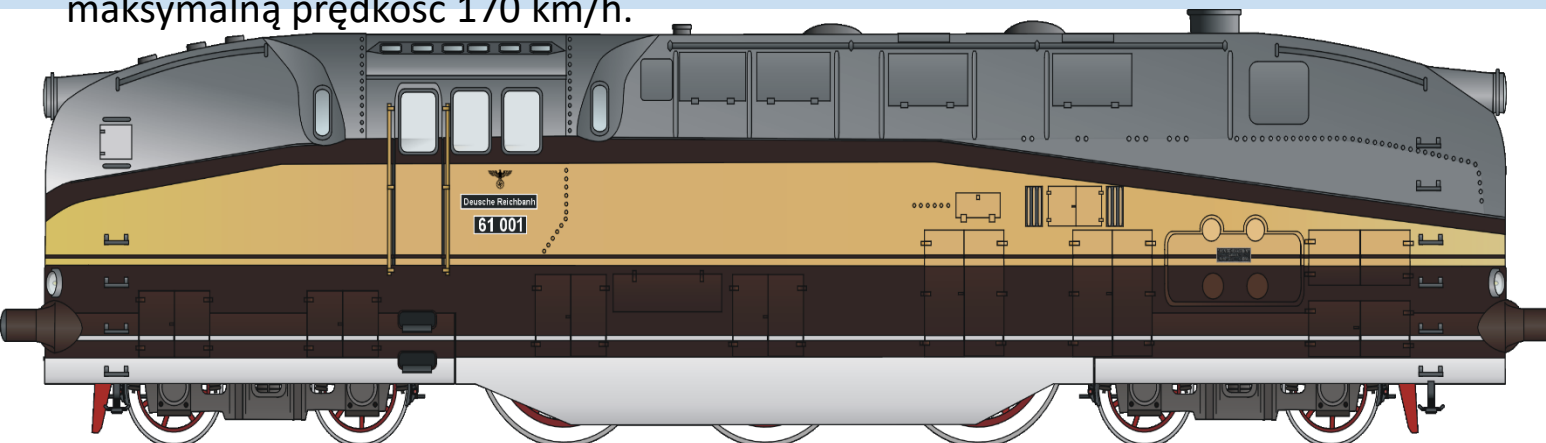
Większość (95%) lokomotyw spalinowych ma przekładnię elektryczną.

W ostatnich dwóch perspektywach finansowych przy wsparciu środków pomocowych wybudowano **12 840** km nowych dróg i **42** kilometry nowych linii kolejowych.

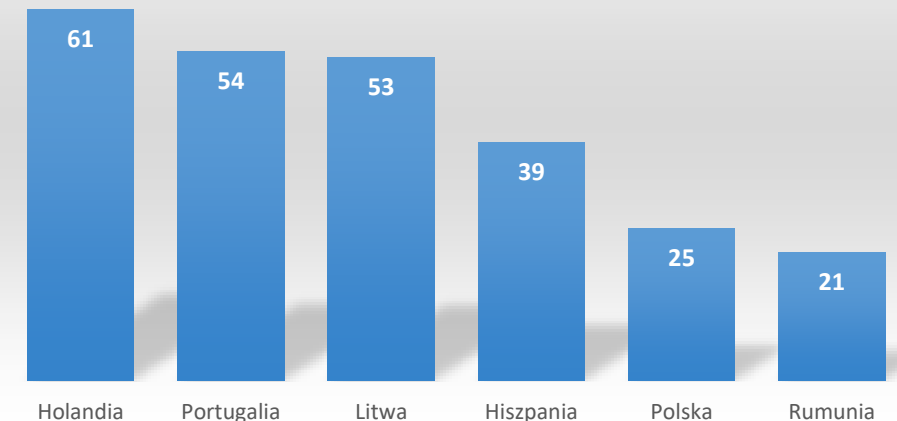
Szybkości pociągów towarowych.



Firma Henschel w 1935 r. jeden egzemplarz parowozu tendzaka BR 61 dla specjalnie do tego celu dostarczonego pociągu "Henschel-Wegmann". Osiągał maksymalną prędkość 170 km/h.



Średnia prędkość pociągów towarowych w Europie



Wybrane obszary dotyczące rozwoju kolejowych przewozów towarowych



Wysoko wydajna sieć kolejowa zapewniająca dużą szybkość przewozu



2014-2023: 75 mld zł przeznaczone na inwestycje związane z infrastrukturą torową



Zapewnienie szybkiego i terminowego dostarczenia ładunków w przewozach międzynarodowych



Spełnienie parametrów/ wymagań w zakresie interoperacyjności i harmonizacji (TEN-T um. AGTC)



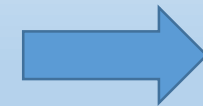
Wzrost przepustowości na istniejących liniach oraz większa niezawodność przewozów



Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS), zwiększenie długości torów stacyjnych do 750 m



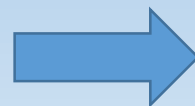
Wspomaganie zarządzania procesami związanymi z utrzymaniem i eksploatacją taboru kolejowego, zapewnienie bezpieczeństwa



Centralne monitorowanie ruchu pociągów, automatyczna kontrola lokalizacji wagonów do przewozu jednostek intermodalnych



Rozwój kolejowej infrastruktury przeładunkowej



Dotacje do budowy i rozbudowy terminali i bocznic kolejowych, uregulowania prawne



▶ Przewozy kolejowe w latach 1946 - 2014. przewóz ładunku transportem samochodowym i kolejowym 1990-2020 rok

rok	1946	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Długość linii kolejowych [tys. km]	20,8	22,5	23,2	23,3	24,4	24,0	21,6	19,8	19,8	20,0	20,2	20,1	20,1	20,0	19,3	19,2
w tym zelektryfikowane [tys. km]	0,1	0,2	1,0	3,9	6,9	11,4	11,9	11,9	11,9	11,9	12,0	11,9	11,9	11,9	11,9	11,8
Przewóz ładunków [mln t]	67	150	274	371	473	278	187	269	245	249	222	234	248	231	232	228
Przewóz pasażerów [mln]	245	581	789	1036	1093	788	360	258	280	292	283	261	264	273	270	268

W roku 2021 nastąpił wzrost przewozów wszystkimi rodzajami transportu 2,4% w transporcie kolejowym nastąpił wzrost o 8,8 % przewieziono 237,9 miliona ton dane GUS

W 2022 według statystyk UTK przewieziono transportem kolejowym 248,6 mil ton

Przewozy ładunków	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport ogółem	1645297	1380810	1347896	1422576	1795573	1803818	1836652	2053245	2191888	2220678	2613800
Transport kolejowy	281658	225348	187247	269553	234568	224320	222523	239501	249260	233744	218400
Udział % w rynku	17,12%	16,32%	13,89%	18,95%	13,06%	12,44%	12,12%	11,66%	11,37%	11,34%	8,3
Transport drogowy	1292358	1086762	1107027	1079761	1491253	1505719	1546572	1747266	1873022	1921073	2331800
Udział % w rynku	78,55%	78,70%	82,13%	75,90%	83,05%	83,47%	84,21%	85,10%	85,35%	85,4%	89,2



Wsparcie rozwoju terminali intermodalnych

W perspektywie finansowej 2007 -2013 – 23 projekty -- 450 milionów zł.

W perspektywie finansowej 2014 -2020 -- 33 projekty -- 1 133,76 milionów zł.



Lata 2021 -2027
175 mil Euro KPO
230 mil Euro FEnIKS

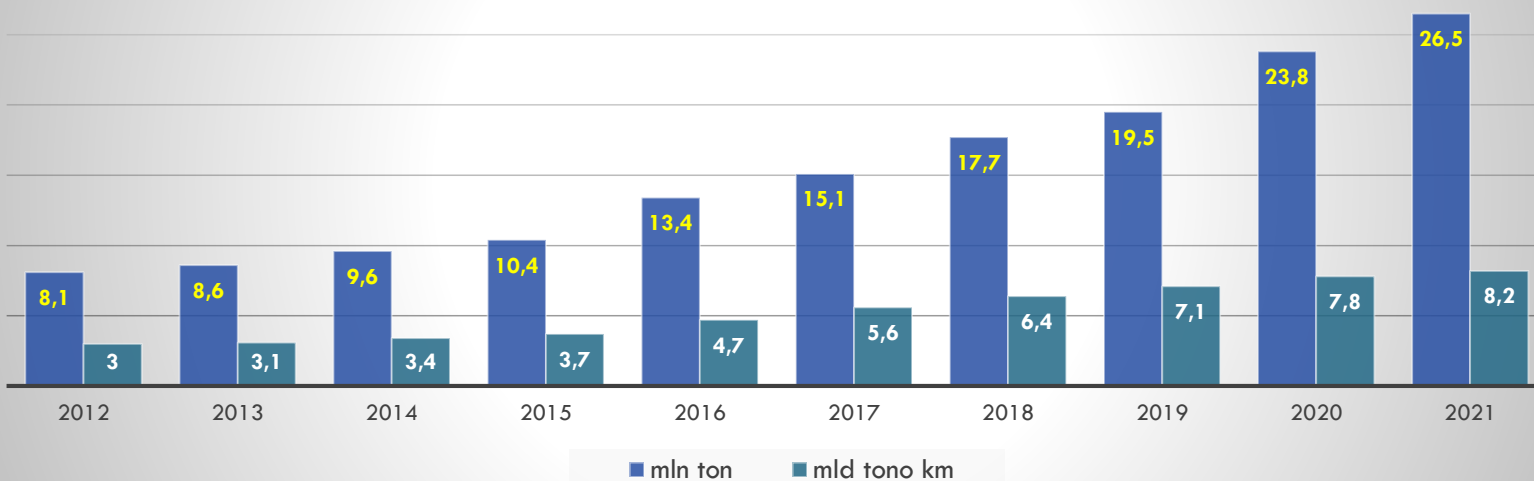
Sieć terminali i centrów logistycznych w polsce



Lp.	Lokalizacja	Operator/Zarządca
1	Brzeg Dolny	PCC Intermodal S.A.
2	Brzesko	Karpień Sp. z o.o.
3	Dąbrowa Górnicza	METRANS (Polonia) sp. z o.o.
4	Elk	Nelport Gróbarczyk, Kaniewska, Mieczkowski sp. j.
5	Gądky	METRANS (Polonia) sp. z o.o.
6	Gdańsk (DCT)	DCT Gdańsk S.A.
7	Gdańsk	Gdański Terminal Kontenerowy S.A.
8	Gdynia (BCT)	International Container Terminal Services, Inc
9	Gliwice Kontenerowa	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
10	Gliwice (ŚCL)	ŚCL (Zarządca)
11	Kąty Wrocławskie	SCHAVEMAKER INVEST sp. z o. o.
12	Kolbuszowa	PCC Intermodal S.A.
13	Kutno/Stara Wieś	PCC Intermodal S.A.
14	Łódź Olechów	Spedycja Polska SPED CONT sp. z o.o. w Łodzi
15	Małaszewicze	Adampol S.A.
16	Małaszewicze	P.U.H. Agrostop sp. z o.o.
17	Małaszewicze	EUROPORT sp. z o.o.
18	Małaszewicze	PKP CARGO S.A./PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze sp. z o.o.
19	Nałęczów - Drzewce	LTK Intermodal sp. z o.o.
20	Narewka (Chryzanów)	Andrex-Logistics Andrzej Konończuk
21	Poznań Franowo	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
22	Poznań (terminal kontenerowy)	CLIP Logistics Sp. z o.o. (Centrum Logistyczno-Inwestycyjne Poznań II)
23	Pruszków	METRANS (Polonia) sp. z o.o.
24	Radomsko	Erontrans Agencja Celna sp. z o.o.
25	Radomsko	Locon Intermodal S.A.
26	Rzepin	Rail Terminal Rzepin sp. z o.o.
27	Siechnice k. Wrocławia	Rail Polska sp. z o.o. (zarządca Baltic Rail AS)
28	Sławków (terminal kontenerowy)	"EUROTERMINAL SŁAWKÓW" sp. z o.o.
29	Stryków k. Łodzi	Erontrans Agencja Celna sp. z o.o.
30	Szamotuly k. Poznania	Ost Sped Intermodal Spółka z o.o. Spółka Komandytowa
31	Szczecin	DB Port Szczecin Sp. z o.o.
32	Świnoujście	OT Port Świnoujście Sp. z o.o.
33	Warszawa Praga	Locon Intermodal S.A.
34	Warszawa Praga	PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.
35	Włosienica k. Oświęcimia	Rail Polska sp. z o.o. (zarządca Baltic Rail AS)
36	Żurawica	PKP CARGO CENTRUM LOGISTYCZNE MEDYKA-ŻURAWICA sp. z o.o.

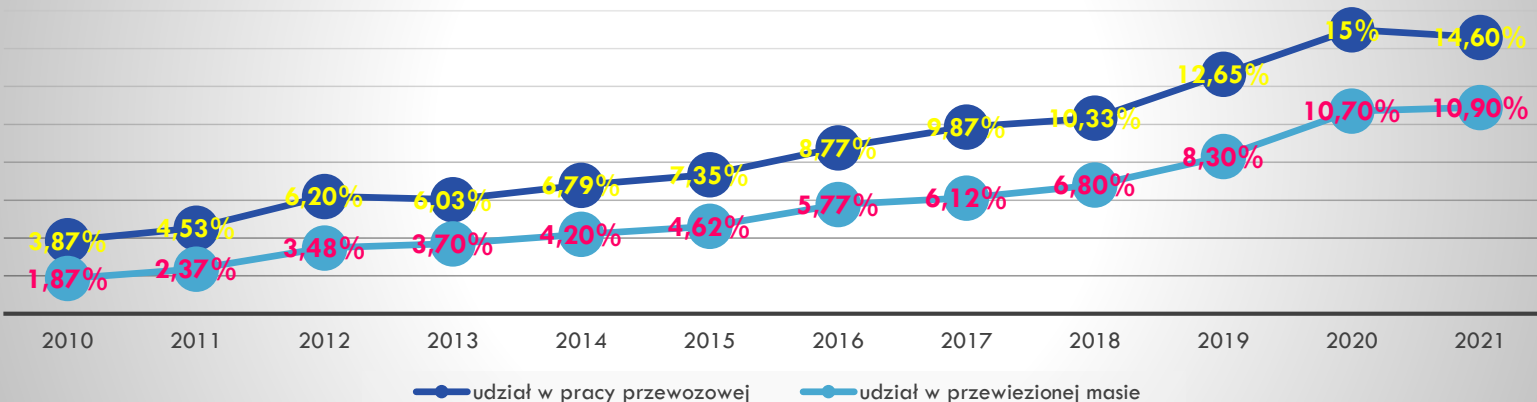
Przewozy kolejowych jednostek intermodalnych – masa i praca przewozowa

Wielkość przewiezionnej masy i wykonanej pracy przewozowej



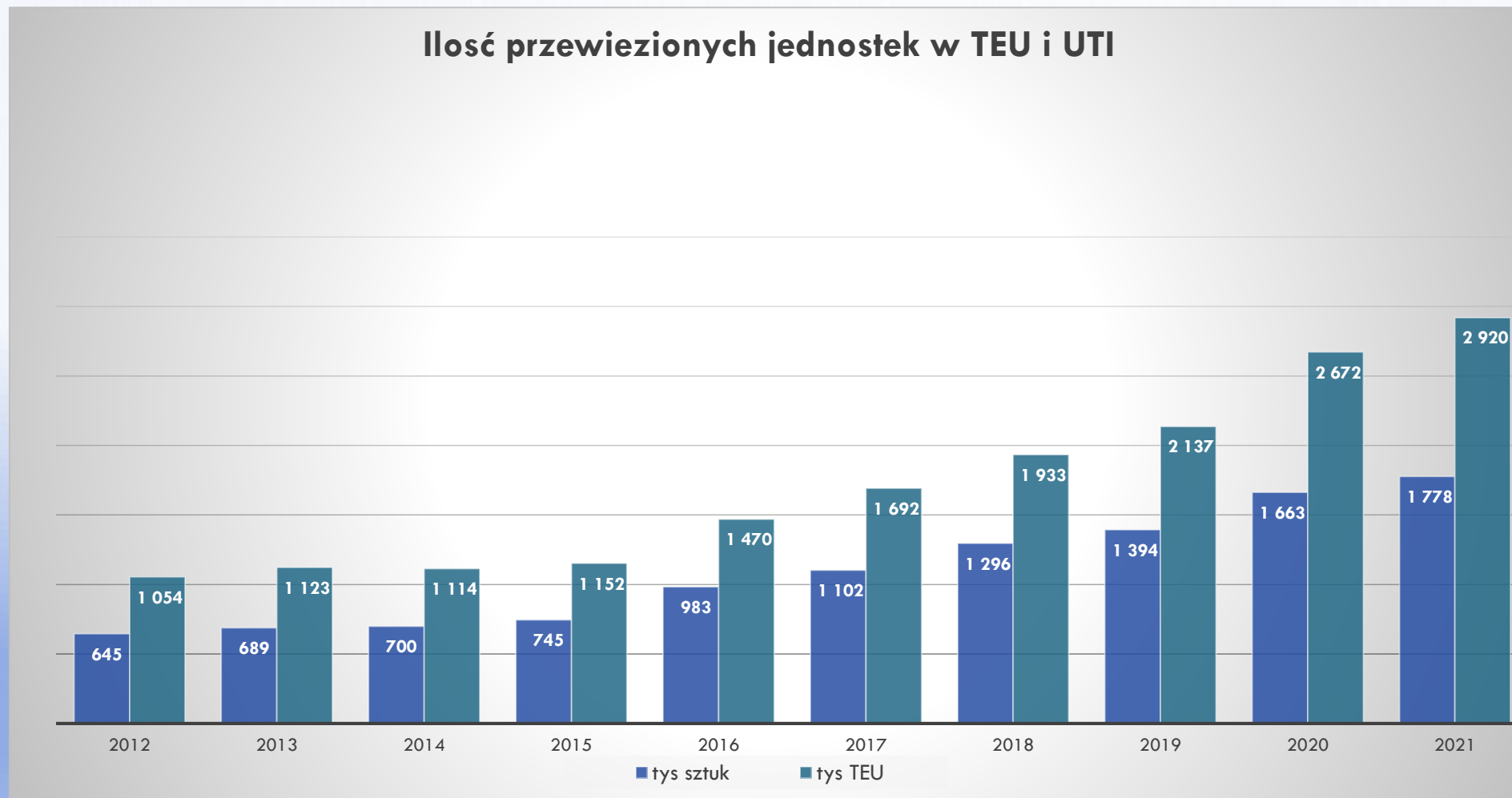
W 2020 udział transportu intermodalnego w przewozie towarowym koleją wyniósł **10,7% wg masy i 15% wg pracy przewozowej**. To wzrost o prawie 29% według masy i 19% według pracy przewozowej w stosunku do roku 2019. W 2022 według masy 25,8 mln ton spadek -3% według pracy przewozowej 8,4 mld tono km wzrost o 3 procent.

Udział przewozów intermodalnych w pracy przewozowej i masie wyrażony w procentach



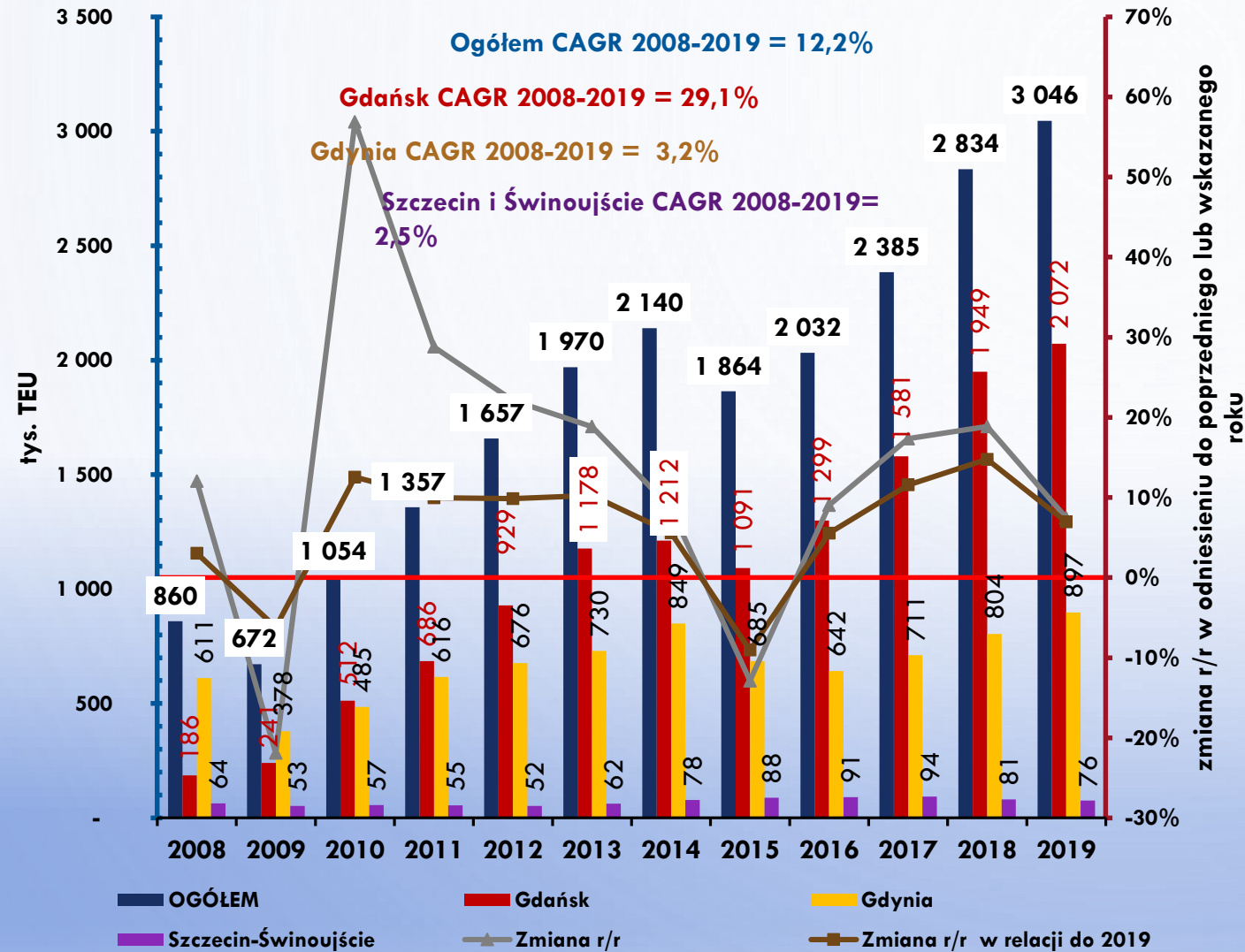
W 2021 udział przewiezionnej masy wyniósł **10,9%** a w pracy przewozowej **14,6%** w przewozie towarów w transporcie kolejowym.

Przewozy kolejowych jednostek intermodalnych – UTI i TEU



W 2022 przewieziono jednostek TEU – 2786 tys spadek o 5%
Jednostek UTI 1728 tys spadek 3%

Przeładunki w polskich portach morskich



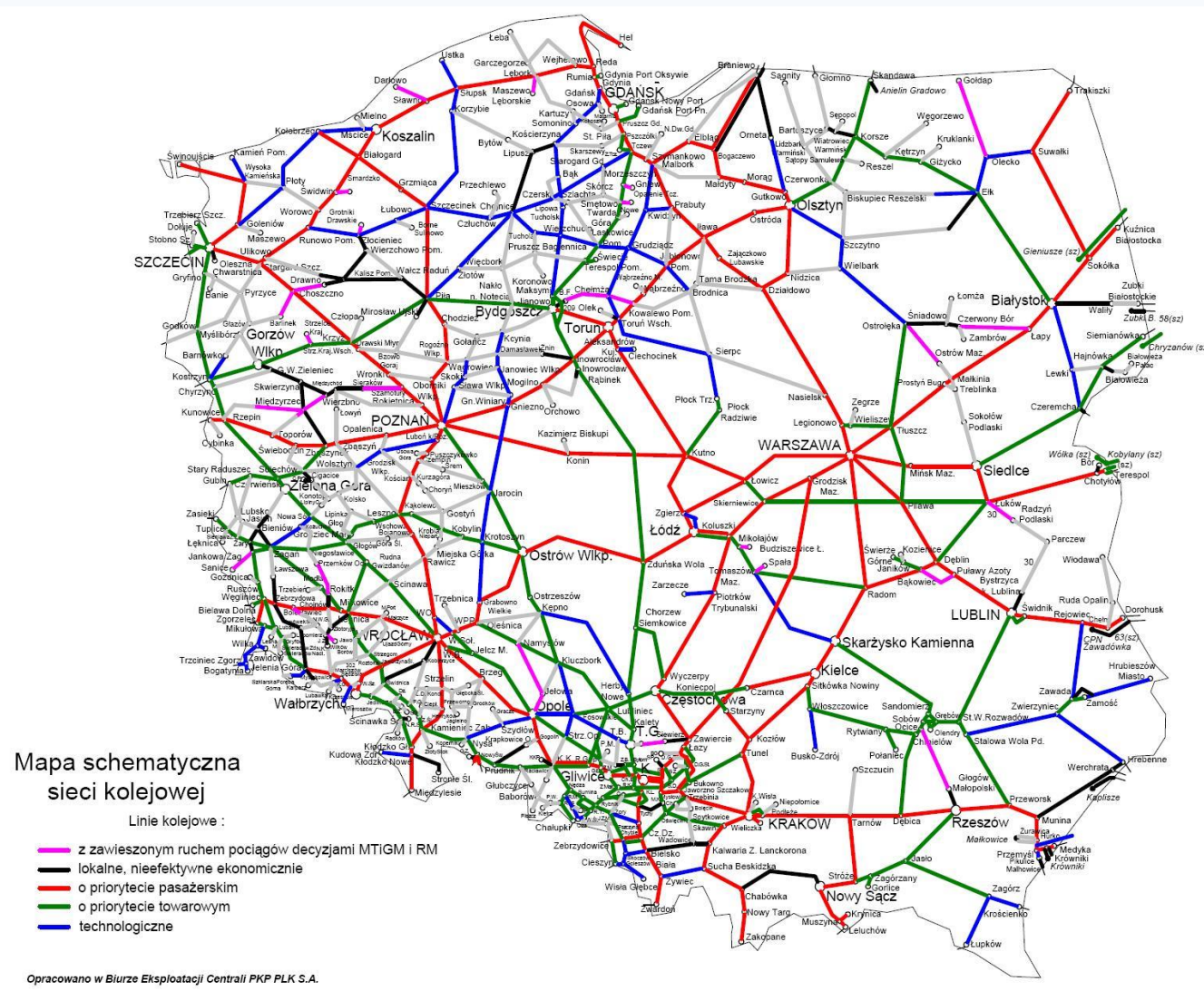
PRZEŁADUNKI W POLSKICH PORTACH MORSKICH W LATACH 2017-2021

ROK	Gdańsk (tys TEU)	Gdynia (tys TEU)	Szczecin-Świnoujście (tys TEU)	Razem (tys TEU)
2017	1581	711	94	2386
2018	1949	804	81	2834
2019	2073	897	76	3046
2020	1924	905	87	2916
2021	2118	986	82	3186
2022	2072	913	75	3060

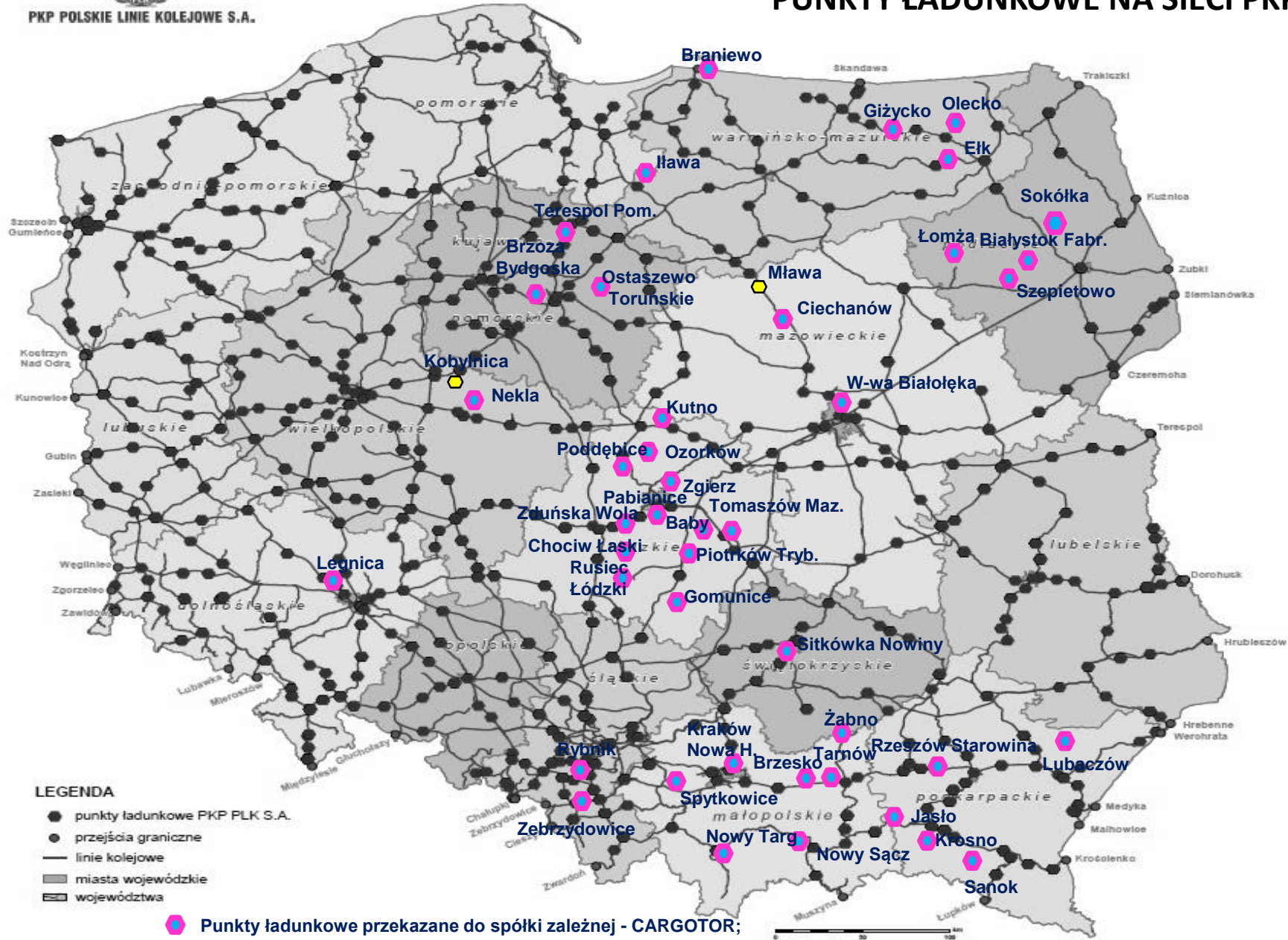
Największy wolumen TEU obsłużyły porty morskie w Gdańsku i Gdyni odpowiednio nieco ponad 2,1 mln TEU i niemal 1 mln TEU. W 2021 roku w portach osiągnięto poziom blisko 3,2 mln TEU podczas gdy w 2020 roku było to 2,9 mln TEU.

Mapa sieci kolejowej z podziałem na priorytety

Zarówno w Unii Europejskiej jak również w Polsce z uwagi na koszty dominują linie kolejowe o charakterze uniwersalnym tj. dopuszczone do ruchu zarówno dla przewozów towarowych jak również osobowych. Sytuacja taka z jednej strony daje dużą swobodę w trasowaniu pociągów lecz z drugiej strony infrastruktura nie pozwala na wykorzystanie w pełni żadnych z zalet poszczególnych segmentów transportu kolejowego.



Typ linii	Uniwersalne	Pasażerskie	Towarowe
Prędkość maksymalna (km/h)	160-200	200-350	80-120
Maksymalny nacisk na oś (t).	22,5	20-21,5 (dla lokomotyw) 18-20 (dla EZT)	25-30
Długość składu (m)	750	400	1500
Podstacje dostosowane do poboru energii przez pociąg (MW)	6	6	12



LEGENDA

- punkty ładunkowe PKP PLK S.A.
- przejścia graniczne
- linie kolejowe
- miasta wojewódzkie
- ▭ województwa

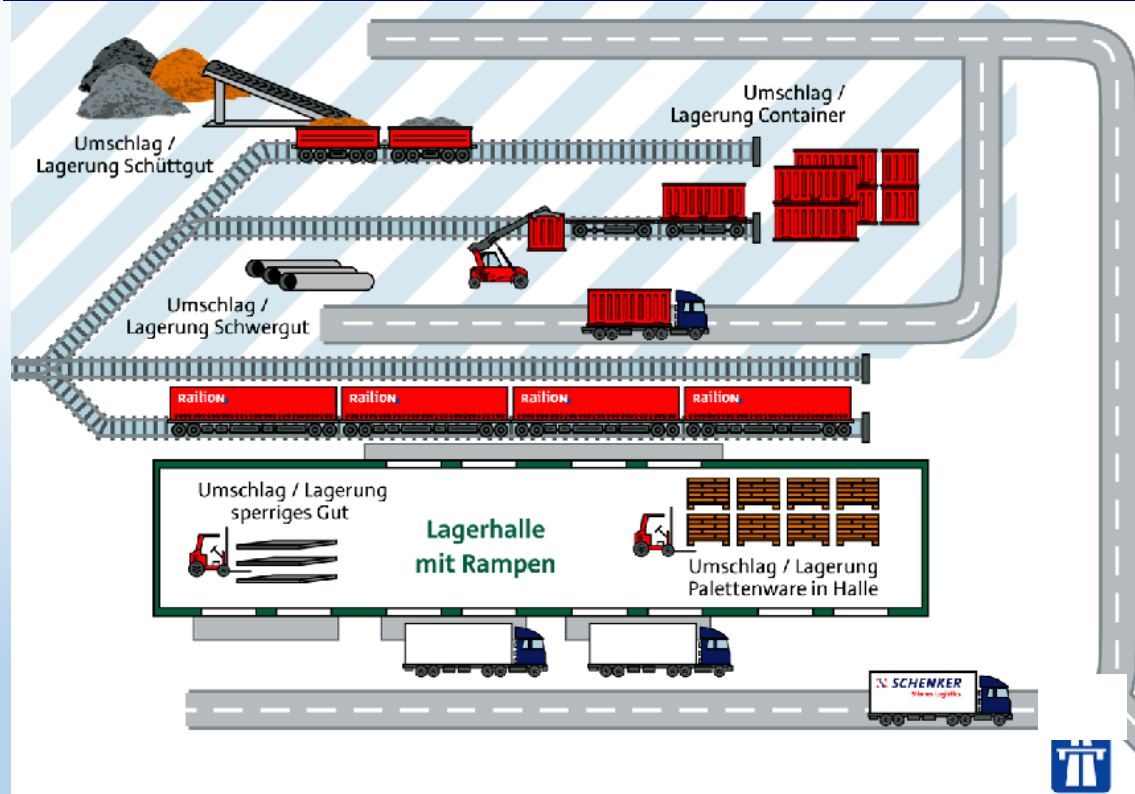
● Punkty ładunkowe przekazane do spółki zależnej - CARGOTOR;

● Punkty ładunkowe dzierżawione od PKP CARGO przez operatora logistycznego CARGO CONNECT (dawny CARGOSPED). Dalsza dzierżawa dla innego przeładowcy.

Railporty są multifunkcjonalnymi punktami przeładunku w koncepcji logistycznej bazującej na transporcie kolejowym



Schemat Railportu

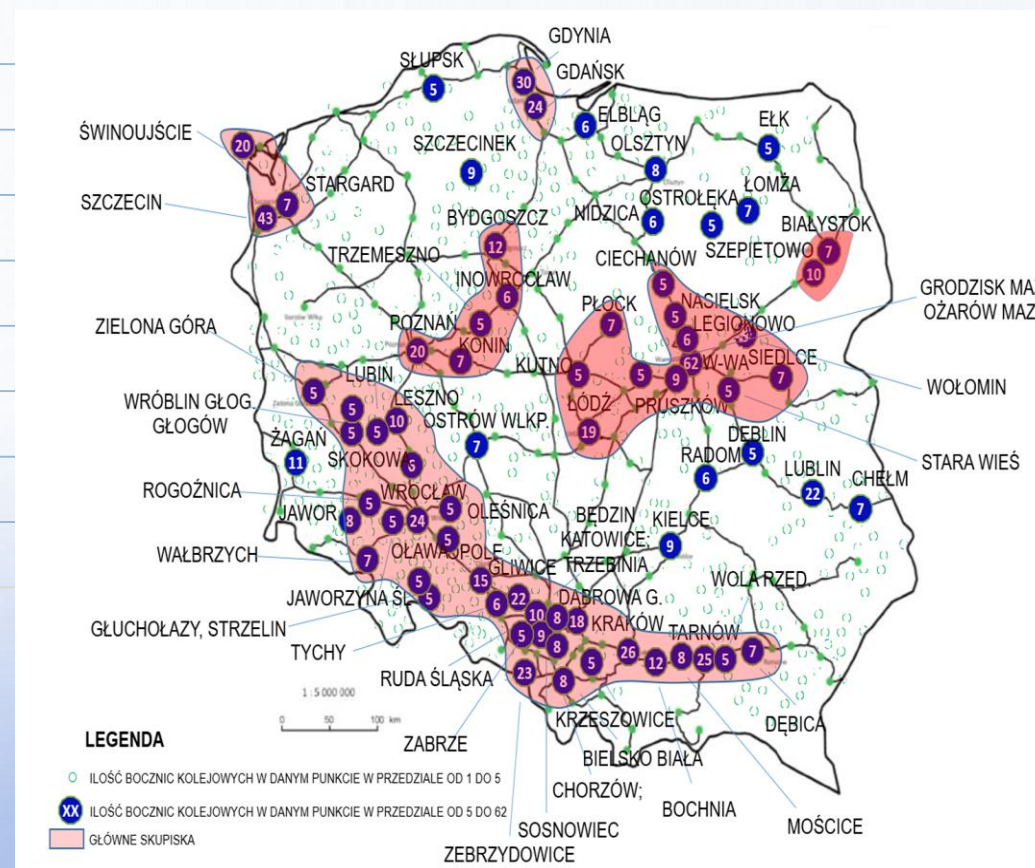
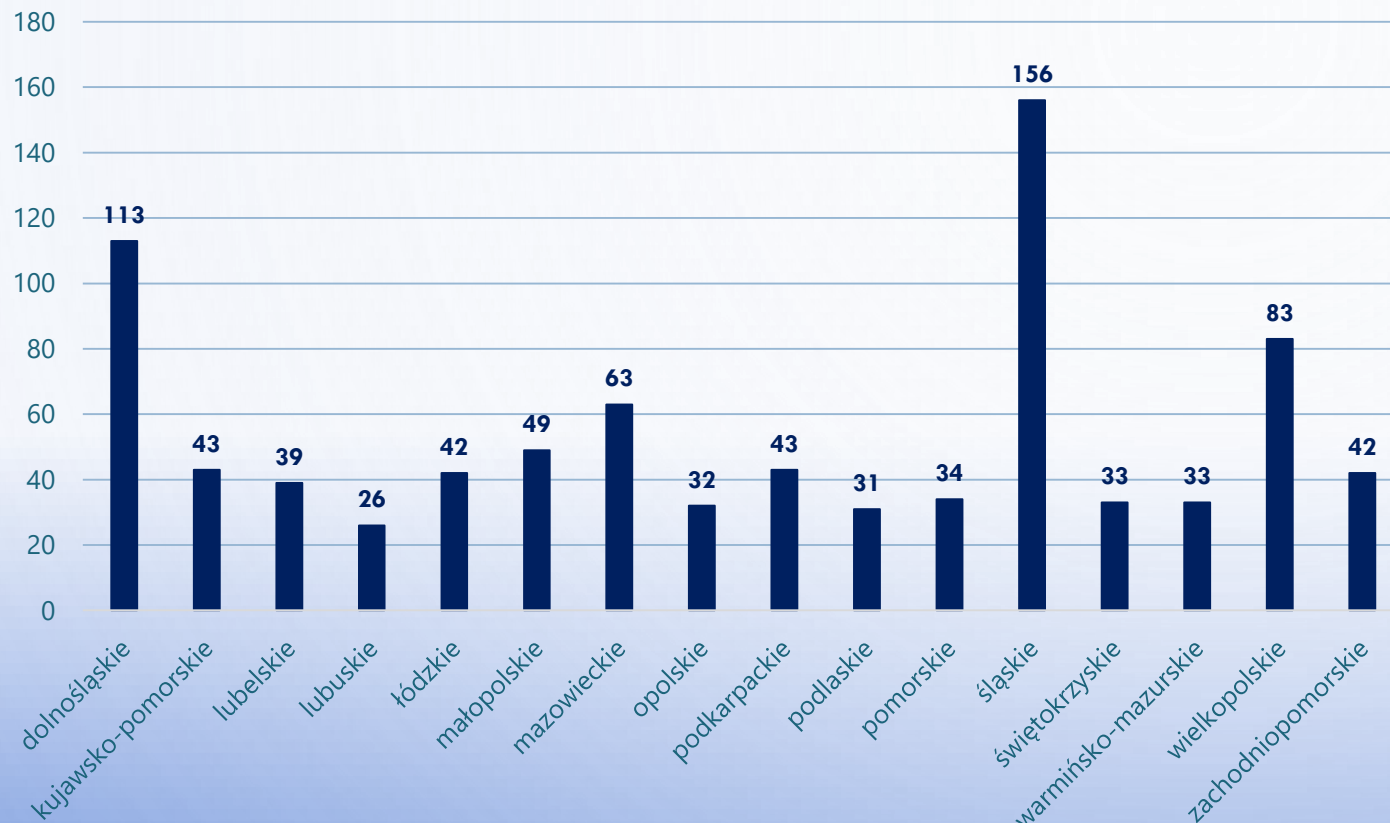


© Stinnes AG

Funkcje Railportu

- Dobre połączenie z siecią kolejową
- Tory przeładunkowe dla całych pociągów, dostateczna długość torowisk dla parkowania wagonów.
- Utwardzona nawierzchnia umożliwiającą przeładunki intermodalne.
- Powierzchnia dla przeładunków i magazynowania towarów masowych i kontenerów.
- Powierzchnia magazynowa
- Sprzęt przeładunkowy dostępny na miejscu (ew. od partnerów)
- Plac dostosowany do przeładunku i magazynowania towarów niebezpiecznych
- Możliwość szybkiej adaptacji do specjalnych wymogów Klienta

Bocznicie kolejowe w Polsce

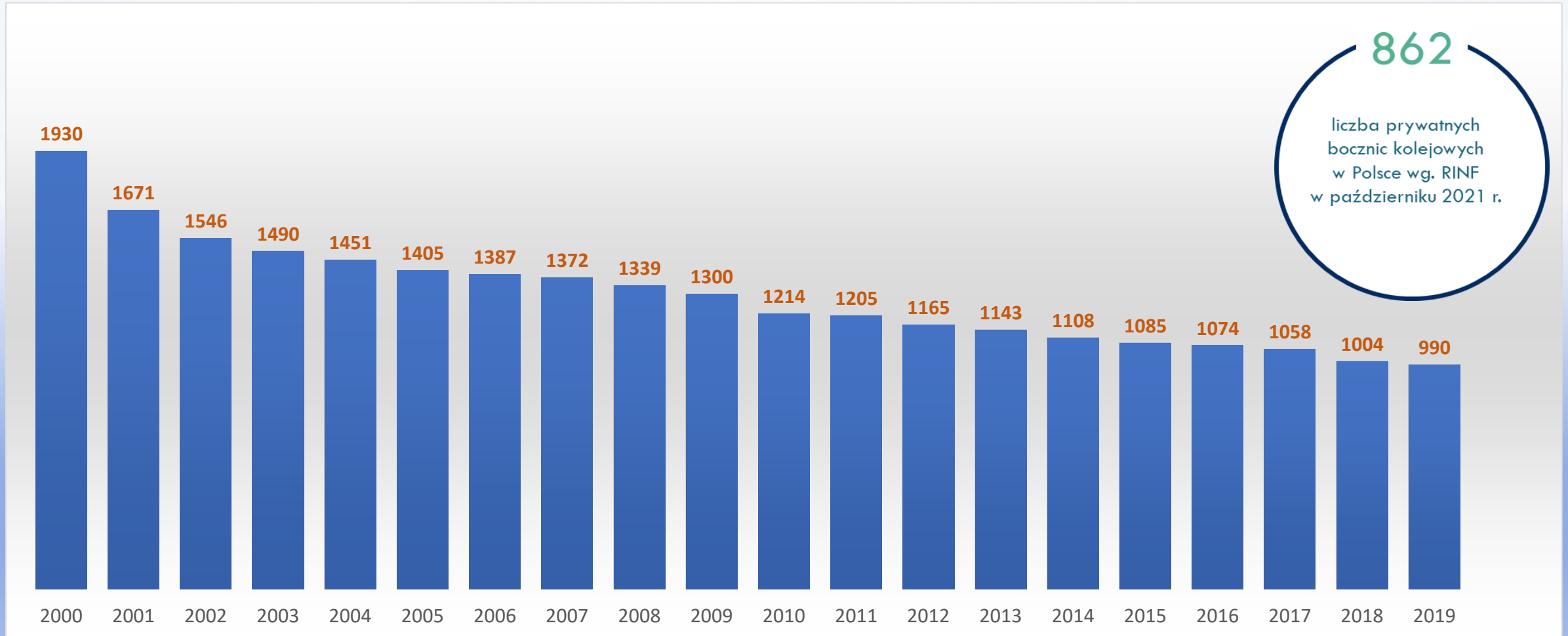


Źródło Prezentacja UTK

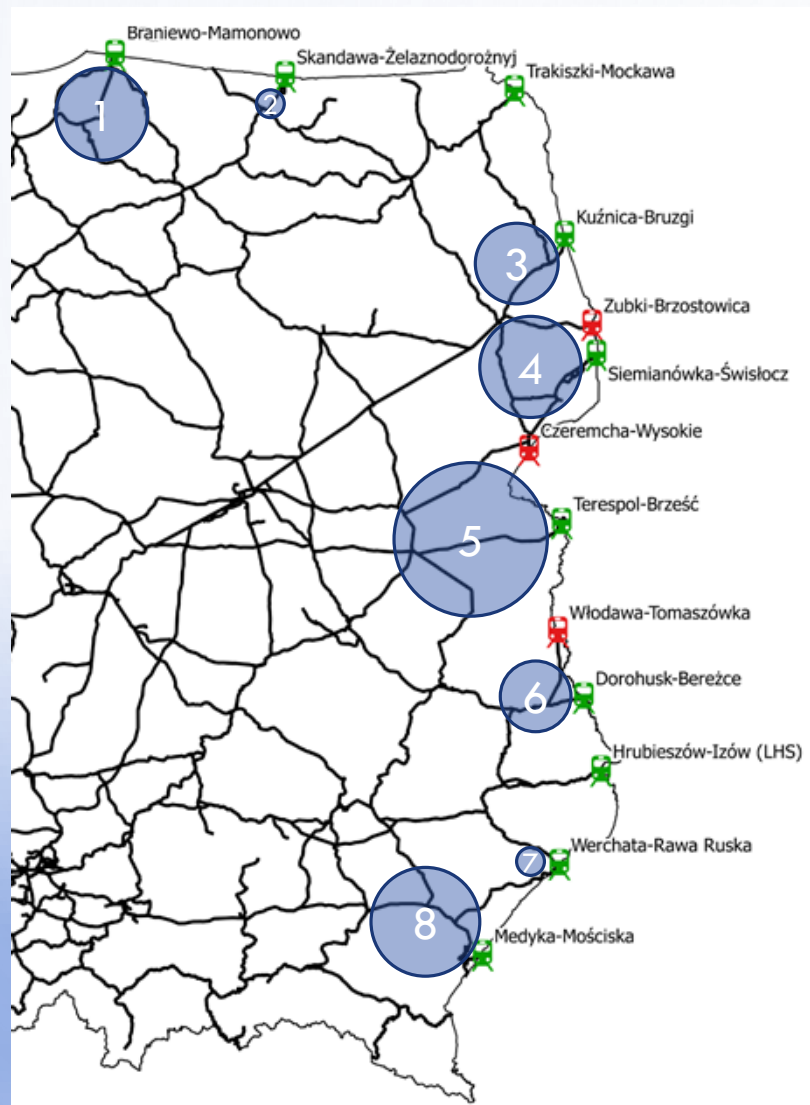
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z systemu Rejestru Infrastruktury Kolejowej, stan na 15 października 2021 r.

Konieczność działań zmierzających do odbudowy stanu infrastruktury za i wyładunkowej

Ilość bocznic kolejowych obsługiwanych przez PKP CARGO S.A. w latach 2000- 2019



Kolejowe terminale konwencjonalne na wschodniej granicy polski



Legenda:

Terminale konwencjonalne grupy PKP Cargo
Prywatne terminale konwencjonalne

Przejścia graniczne:

zamknięte
czynne

TERMINALE NA TERENIE POLSKI

1. BRANIEWO - MAMONOWO

1	Chemikals
2	Polfrost Terminal
3	Glob Terminal
4	Be Rucianka KTK Polska
5	By Piórkowo TUH Tiboj
6	Makrochem współużytkownik boczniczy Bartex
7	Feniks
8	Cargosped Terminal Braniewo

2. SKANDAWA - ŻELAZNODOROŻNYJ

1	Kotki / Eurochem
---	------------------

3. KUŹNICA BIAŁOSTOCKA - BRUZGI

1	Czuprynowo
2	Saga
3	Rolimex
4	Centrum Logistyczne w Łosośnej
5	PKN Orlen
6	Bocznicza PZZ
7	AM&HP

4. SIEMIANÓWKA - ŚWISŁOCZ

1	Terminal Integro/Terminal Ekoil Planta
2	Naftobazy
3	Aida
4	Naftan
5	Cyklon
6	Krex
7	Tory ogólne Siemianówka
8	Tory ogólne Planta
9	Rampa tor 1435/1520mm st. Siemianówka
10	Andrex Logistic – Terminal Chryzanów

5. TERESPOL – BRZEŚĆ

1	Adampol
2	Kwarantanna Wet
3	Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o. o.
4	Agrostop
5	Europort

6	Zaborze STW
---	-------------

7	Gaspol
8	Bialchem - Trans
9	Amerigas Polska
10	Darocha
11	Aleksandra

12. Terminal Uniwersalny

13. Terminal Podsędków

14. Terminal Kowalewo

15. Terminal Raniewo

16. Terminal Zaborze

17. Terminal Wólka

18. Transgaz w Wólce

6. DOROHUSK - JAGODZIN

1	PPHU B&J Borysiak i Jaholkowski Sp. J.
2	Tezet Sp. z o. o.
3	Terminal Przeladunkowy Sp. z o. o.
4	Pawliszuk & Rudnik Transpol Sp. J.
5	Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o. o.
6	PKPCC Terminal Przeladunkowy Dorohusk

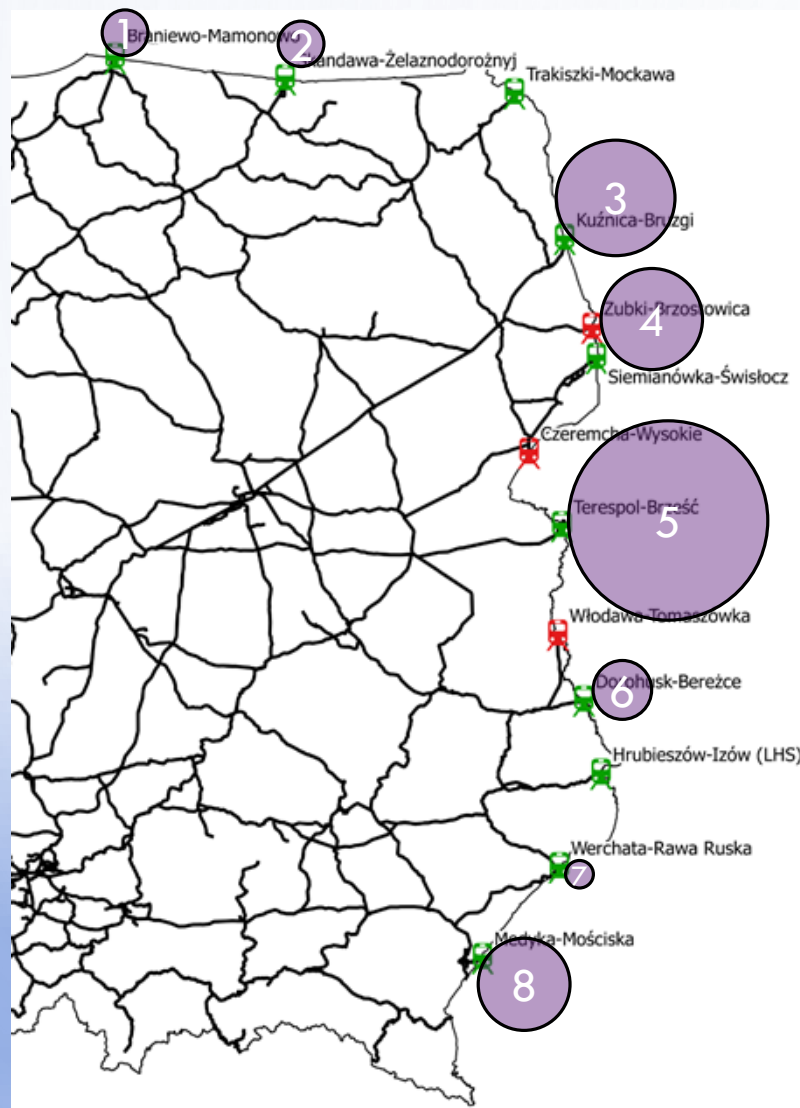
7. WERCHRATA – RAWA RUSKA

1	Energosped Sp. z o. o. (dawne PHU UKPOL)
---	--

8. MEDYKA – MOŚCISKA II

1	Rentrans East Sp. z o. o.
2	CTL Południe Sp. z o. o.
3	PKN Orlen
4	Terminal w Żurawicy T1
5	Terminal Towarów Sypkich Medyka T2
6	Rampa Płaska Medyka T3
7	Terminal Chałupki Medyckie T4
8	Terminal Komunikacja Przystawcza T5
9	Odmrażalnia Medyka T6
10	Terminal Medyka (dawne TPSM)
11	COG Medyka (Railport)

Kolejowe terminale konwencjonalne na wschodniej granicy polski



Legenda:

Terminale konwencjonalne kolei państwowych
Prywatne terminale konwencjonalne

Przejścia graniczne:

zamknięte
czynne

TERMINALE ZAGRANICZNE

1. BRANIEWO - MAMONOWO

1 St. Dzierżyńska – Nowa kolei RZD

2. SKANDAWA - ŻELAZNODOROŻNYJ

1 St. Czerniachowski kolei RZD

3. KUŹNICA BIAŁOSTOCKA - BRUZGI

1 Bruzgi kolei BC
2 Łosońska kolei BC
3 Grodno terminal kolei BC
4 St. Auls – terminal kolei BC
5 Lukoil Białoruś
6 Zakłady azotowe „GrodnoAzot” (bocznicza kolejowa, terminal prywatny)
7 Punkt przeładunku produktów naftowych
8 Белполгистик
9 Punkt przeładunku ИП ЛУКОЙЛ-Белоруссия

4. SIEMIANÓWKA - ŚWISŁOCZ

1 Świsłocz kolei BC
2 Punkt pereliva gazu Belorusneft' - Swisłocz ГАЗ РУП ИО Белоруснефт'
3 СП СООО Свиполтранс бывшая база в/ч Кобыльники
4 Комплекс по переработке углеводородного сырья и нефти СООО СП « БНК Груп инвест

5. TERESPOL – BRZEŚĆ

1 Terminal kolei BC
2 Terminal kolei BC
3 Terminal kolei BC
4 Terminal kolei BC
5 Terminal kolei BC
6 Terminal przeładunkowy BVT
7 СЗАО « ЛогистА » на ст . Мотыкалы
8 Punkt przeładunku ОДО « Гал онавтогаз » на ст . Лыилицы ;
9 РУП Белоруснефт' - Брестобл нефтепродукт на ст . Бернады
10 УППТУП « Терминалойлтранс » на ст . Закрутин
11 Филиал No 2 гвТуп « Бел спецanei техника » на ст . Жабинка

6. DOROHUSK - JAGODZIN

1 Terminal załadunkowo-rozładunkowy Kolei Lwowskiej dla wagonów węglarek w Jagodzinie
2 Terminal prywatny firmy L-Trans w Lubomilu (około 15 km od granicy Państwa)

7. WERCHRATA – RAWA RUSKA

1 Brak terminalu

8. MEDYKA – MOŚCISKA II

1 Terminal załadunkowo-rozładunkowy Kolei Lwowskiej w Mostiskach

Przykłady działań wspierających rozwój bocznic kolejowych w innych państwach

Niemcy

- Dążenie do zrównoważenia kosztów dostępu do infrastruktury przez różne gałęzie transportu - zdecydowano o **obciążeniu transportu samochodowego dodatkowymi opłatami związanymi z realizacją przewozu po drogach publicznych**. W 2005 roku wprowadzono opłatę autostradową, tzw. myto. W 2018 r. rozszerzono pobór tej daniny o drogi federalne(landowe).
- Dyrektywa zachęcająca do budowy, rozbudowy i reaktywacji bocznic prywatnych (Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen).
- Przedmiotem przyznawanego na podstawie dyrektywy dofinansowania jest odtwarzanie infrastruktury służącej przewozom towarowym na odległość powyżej 50 km. Ponadto możliwe jest dofinansowywanie przedsięwzięć zwiększających zdolności przeładunkowe.
- **Dopuszczalny poziom dofinansowania bocznicowych projektów budowlanych to 50%.**

Przykłady działań wspierających rozwój bocznic kolejowych w innych państwach

Niemcy

- Projekty w Niemczech rozliczane są na bazie efektywności.
- Dla nowych bocznic podmioty otrzymują dopłaty:
 - **8 Euro** do każdej przeładowanej tony
 - **lub 32 Euro** do każdego wygenerowanego 1 tys. tono-km pracy przewozowej w ciągu roku.
- Dla rewitalizowanych lub modernizowanych bocznic podmioty otrzymują:
 - **6 Euro** do każdej dodatkowo (ponad wartości z lat wcześniejszych) przeładowanej tony
 - **lub EUR Zakaz przewozu transportem drogowym** wybranych grup towarów

Austria

- Ograniczenia dla samochodów ciężarowych np. limit masy ciężarówek **38 ton**, max prędkość **60 km/h** dla jazdy w nocy na autostradach
- **2,9 mln €** jednorazowej dopłaty dla nowych bocznic
- Poziom dofinansowania do **40%** dla nowych lub reaktywowanych bocznic
- Rozliczenie dotacji na podstawie uzyskania zapisanego w umowie przeciętnego wolumenu ładunków w min. **5 letnim okresie**
- **24** do każdego dodatkowo wygenerowanego 1 tys. tono-km pracy przewozowej w ciągu roku.
- **Minimalna kwota dotacji to 15 tys. Euro, a podstawą rozliczenia dotacji jest średnia z 5 lat dodatkowego wolumenu ładunków przewiezionych koleją w skali roku.**

Czynniki hamujące rozwój infrastruktury bocznicowej obszary wsparcia w zakresie rozwoju bocznic.

Skomplikowane regulacje prawne

Wysoki koszt przewozów kolejowych w porównaniu do transportu samochodowego

Jakość oferowanych usług przez przewoźników kolejowych

Niska dostępność infrastruktury bocznicowej

Coraz większe wymagania odnośnie uregulowań prawno-organizacyjnych

Wysokie koszty przeładunków na bocznicach

Trudności w pozyskaniu pracowników o odpowiednich kwalifikacjach i warunkach zdrowotnych

Jaka forma wsparcia mogłaby zwiększyć wielkość przeładunków na bocznicach kolejowych w Polsce?

Dotacje do budowy, modernizacji i wyposażenia bocznic

Dotacje do przewozów kolejowych

Doradztwo inwestycyjne, doradztwo w zakresie transportu kolejowego
doradztwo w zakresie niezbędnej dokumentacji (np. opracowanie wzorcowych instrukcji)

Dopłaty do przeładunków na bocznicach kolejowych

Współfinansowanie przygotowania zawodowego pracowników zatrudnianych na bocznicach kolejowych

Założenia ramowe programu rozwoju bocznic.



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



MGR INŻ. HENRYK ZIELASKIEWICZ

TEL. 608170 651 e-mail.zielaskiewicz@gmail.com

