



NAIADES II

Źródła finansowania rozwoju transportu śródlądowego

Prezenter: Zbigniew Turek



Krajowy Punkt Kontaktowy
PROGRAMÓW BADAWCZYCH UE
Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN



NAIADES - przyjęty przez Komisję w 2006 r.,
Okres działania - 2006-2013

Cel

- zwiększenie korzyści wynikających z śródlądowego transportu wodnego
- pełne wykorzystanie potencjału żeglugi śródlądowej.

Wdrażanie - TEN-T , Marco Polo , Leonardo da Vinci , **7PR EU**

Ocena programu NAIADES

- zmobilizował on w znacznym stopniu do działania zarówno państwa członkowskie, jak i zainteresowane strony
- wykazał, że perspektywy dla żeglugi śródlądowej w zakresie rozwoju gospodarczego i ochrony środowiska wciąż się pogarszają
- **Komisja podjęła decyzję o przedłużeniu działań do 2010 roku i 10.08.2013 roku przyjęła program NAIADES II**





Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla **śródlądowego transportu wodnego**, by stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.





Wysoka jakość dzięki działaniom w kluczowych obszarach:

- Infrastruktura wysokiej jakości
 - Infrastruktura sieci TEN-T
 - Rozwój i utrzymanie wodnego systemu informatycznego (RIS)
- Wysoka jakość dzięki innowacyjności
- Sprawne funkcjonowanie rynku
- Poprawa jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji
- Wykwalifikowana siła robocza i wysoka jakość miejsc pracy
- Integracja śródlądowego transportu wodnego w logistyczne łańcuchy multimodalne





PODZIAŁ OBOWIĄZKÓW W POSZCZEGÓLNYCH OBSZARACH DZIAŁAŃ WDROŻENIOWYCH

Wysokiej jakości, niezawodna infrastruktura o dobrze rozwiniętej sieci połączeń, zapewniająca odpowiednią klasę żeglowności: **odpowiedzialność na szczeblu unijnym i państw członkowskich**

Wysokiej jakości ramy prawne, zapewniające równość szans: **odpowiedzialność na szczeblu unijnym, międzynarodowym i państw członkowskich**

Wysoka jakość dzięki innowacyjności: **zaangażowanie zainteresowanych stron w określanie potrzeb w zakresie badań naukowych i innowacji oraz wprowadzanie innowacji w życie: odpowiedzialność na szczeblu sektora**

Osiągnięcie wysokiej jakości na rynku dzięki przejrzystości i uczciwej konkurencji: **odpowiedzialność na szczeblu sektora**





Łącząc Europę - **finansowe dla inwestycji w infrastrukturę**

Horyzont 2020 - **dla badań naukowych, rozwoju i innowacji**

Łącząc Europę + Horyzont 2020 - **wpieranie strategii programu NAIADES II i wdrażanie innowacji**

Państwa członkowskie w Europejskim Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskim Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności – **rozwój strategii krajowych i projekty dotyczące zintegrowanych inwestycji terytorialnych**

Innowacyjne instrumenty finansowe – **przejsięcie na paliwa**





Obejmuje ono środki instytucjonalne i ustawodawcze





Plan wdrażania Naiades II

<http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/doc/2016-01-05-naiades-ii-implementation-measures.pdf>





Legenda:

Główni interesariusze zostali zaznaczeni za pomocą **pogrubionego tekstu**.

Status:

- *jeszcze nie wystartował (czerwony)*
- *zaplanowane , posiadające finansowanie (żółty)*
- *w trakcie (zielony)*
- *zakończony (niebieski)*

Finansowanie (**pogrubionym tekstem czynnik inicjujący**):

- **EU... Unia Europejska (FP7...7 Program Ramowy, CEF... „Łącząc Europę”, H2020... Horyzont 2020, CEF PSA... Projekty pomocy technicznej finansowane ze środków programu „Łącząc Europę”), ESIF... Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne**
- **Krajowe (zarówno regionalne , jak i miejskie)**
- **Przemysł**

Skróty i oznaczenia:

- CCNR Central Commission for the Navigation of the Rhine
- CEN Comité Européen de Normalisation
- CESNI European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation
- DC Danube Commission
- EBU European Barge Union
- EFIP European Federation of Inland Ports
- ESO European Skippers Organisation
- INE Inland Navigation Europe
- ISRBC InterKrajowe Sava River Basin Commission
- PLATINA II Platform for the implementation of NAIADES II
- PROMINENT Promoting Innovation in the Inland Waterways Transport Sector
- UNECE United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)





Opis działania	Interesariusze	Planowane Start	Planowane Koniec	Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
Wdrażanie Korytarzy Sieci Bazowej TEN-T oraz innych segmentów Sieci Bazowej					
Infrastruktura.1: Uruchomienie procesu implementacji korytarzy TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> • Kraje członkowskie, zarządcy infrastruktury transportowej śródlądowych dróg wodnych: przygotowanie strumienia projektów związanych z infrastrukturą dla rzek kanałów i jezior • Zarządcy śródlądowych portów i terminali: przygotowanie strumienia projektów ze wsparciem IT z strony PORTOPIA 	3Q2013	2020	Składanie dojrzałych projektów w celu skorzystania z aktualnie trwających możliwości współfinansowania	Krajowe EU (CEF, EFIE, IPA, EFSI)
Infrastruktura.2: Wzmocnienie narzędzi i procesów zmierzających do integracji żeglugi śródlądowej z siecią bazową TEN-T w odniesieniu do dostarczania danych i możliwości analitycznych	<ul style="list-style-type: none"> • PORTOPIA: Przygotowanie Europejskiej tablicy wskaźników wydajności dla portów śródlądowych 	2Q2015	1Q2016	Tablica wskaźników wydajności dla portów śródlądowych	EU (FP7) <i>Krajowe</i>
Infrastruktura 5: Uzasadnienie koncepcji Dobrych Warunków Nawigacji (Good Navigational Status) dla wspierania wdrażania rozporządzenia TEN-T	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: Uruchomienie i nadzór nad badaniem • Kraje członkowskie, we współpracy z interesariuszami (porty śródlądowe, Komisjami Rzecznymi, armatorzy, spedytorzy, etc.): współudział 	4Q2015	4Q2017	Zgodna interpretacja Dobrych Warunków Nawigacji	EU (CEF PSA)



Opis działania	Interesariusze	Planowane Start	Planowane Koniec	Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
<p>Infrastruktura.7: Planowanie i wdrożenie projektów Śródlądowego Transportu Wodnego (IWT) mających na celu regularną konserwację i odnowienie dróg IWT dla osiągnięcia dobrych warunków żeglugi</p> <ul style="list-style-type: none"> Zaplanowanie środków konserwacji i projektów IWT oraz informowanie zainteresowanych użytkowników dróg wodnych in innych władz Zapewnienie wyposażenia dla odnawiania dróg IWT, ich utrzymanie oraz wymiana informacji Utrzymanie i wdrożenie projektów 	<ul style="list-style-type: none"> Kraje członkowskie, administracja dróg wodnych, porty, Komisje Reczne (na tyle na ile pozostaje to w ich kompetencjach) Kraje Członkowskie Polityki Spójności: integracja i wdrożenie projektów IWT utrzymanie wsparcia w Umowach Partnerstwa i Programach Operacyjnych EFIF 	1Q2014	2030	Nieustanny postęp w kierunku dobrych warunków nawigacji w zgodzie z wymogami TEN-T	Krajowe
Rozwój i utrzymanie Rzecznego Systemu Informacyjnego (RIS)					
<p>RIS.3: Zakończenie i wsparcie wdrażania RIS</p>	<ul style="list-style-type: none"> Kraje członkowskie: kompletne przeniesienie i implementacja Dyrektywy RIS Komisja Europejska: zapewnienie finansowej stymulacji poprzez programy wsparcia UE 	4Q2005	2Q2016	Kompletne przeniesienie i implementacja	Krajowe
		1Q2014	4Q2020	Zaproszenie do składania wniosków	EU (CEF, EFIF, IPA)



Wysoka jakość dzięki innowacyjności

Opis działania	Interesariusze	Planowane Start	Planowane Koniec	Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
<p>Innowacje.1: Przygotowanie mapy drogowej dla Badań, Rozwoju i Innowacji (RDI), koncentrując się na wykorzystaniu i wdrażaniu innowacji</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PLATINA II: Utworzenie i moderowanie grupy roboczej oraz przygotowanie wstępnej wersji mapy drogowej • Sektor (w tym armatorzy, przemysł stoczniowy, usługodawcy i producenci wyposażenia, usługodawcy danych i logistyki, operatorzy terminali, władze portów, przewoźnicy, zarządzający drogami wodnymi, przedstawiciele pracowników): identyfikacja priorytetów i szans 	2Q2014	1Q2016	Publikacja mapy drogowej	EU (FP7) Krajowe Przemysł
<p>Innowacje.2: Wdrożenie mapy drogowej dla Badań, Rozwoju i Innowacji</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: Wsparcie dla R&D oraz działań innowacyjnych (odpowiednio H2020 i CEF) (H2020 2014 skupia się na on technologii jednostek pływających i kwalifikacjach zawodowych, CEF 2014 skupia się na LNG, H2020 2015 skupia się na poprawie koncepcji transportu wodnego, H2020 2016 skupia się na innowacyjnych rozwiązaniach ICT w logistyce) • Kraje członkowskie: Wsparcie dla R&D i innowacji za pomocą instrumentów krajowych • Sektor (porównaj powyżej): zapoczątkowanie i wdrożenie projektów wykorzystujących środki unijne i krajowe, wdrożenie innowacji na rynku • Komisja Europejska: uruchomienie European Union Platform of Innovation Centres 	2Q2014	2020	Sukcesy projektów opartych o unijne, krajowe i sektorowe fundusze (e.g. PROM- INENT) Wdrożenie innowacji	EU (CEF, H2020) Krajowe Przemysł
		2Q2015	4Q2018	Promocja wykorzystywania innowacyjnych rozwiązań	EU (CEF PSA)



Wysoka jakość dzięki innowacyjności

Opis działania	Interesariusze	Planowane		Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
		Start	Koniec		
Innowacje.3: Zdefiniowanie i wdrożenie instrumentów finansowych dla innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie IWT	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: zaproponowanie struktury i koordynacja • EBO, ESO: przeprowadzenie badania ilościowego • Komisja Europejska, Kraje członkowskie, Europejski Bank Inwestycyjny, banki: współdział, know-how, wsparcie poprzez istniejące instrumenty • Operatorzy IWT, producenci wyposażenia i jednostek pływających, władze odpowiedzialne za śródlądowe drogi wodne: identyfikacja szans i potrzeb, finansowanie wewnątrzsektorowe, operowanie funduszami, podjęcie zachęt finansowych • PLATINA II: zapewnienie wsparcia technicznego dla przeprowadzenia badania ilościowego 	4Q2014	ongoing	Opracowanie nowych instrumentów i schematów postępowania we wdrożeniu innowacji dla IWT Wdrożenie instrumentów	EU (CEF, H2020) Krajowe Fundusze Rezerwowe Przemysł
Innowacje.4: Przewodzenie badań w zakresie ekologicznej floty	<ul style="list-style-type: none"> • PROMINENT: rozwój wydajnych technologii o szerokim zastosowaniu, pozwalających na zmianę floty na bardziej ekologiczną (greening the fleet) w ścisłej kooperacji z producentami wyposażenia i całym sektorem 	2Q2015	2Q2018	Technologie gotowe do użytku	EU (H2020) Sektor



Sprawne funkcjonowanie rynku

Opis działania	Interesariusze	Planowane Start	Planowane Koniec	Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
<p>Rynek 1: Wdrożenie środków dla wykorzystania funduszy rezerwowych</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ESO, EBU: zaproponowanie wspólnych, jednogłośnie ustalonych środków 	2Q2014	ongoing	Jednogłośnie zgoda na wybór środków	Operatorzy IWT
	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: sprawdzenie i adaptacja środków • Kraje członkowskie: umożliwienie wykorzystania funduszy i wsparcie wdrożenia wybranych środków • EBU i ESO: implementacja wybranych środków 	4Q2014	ongoing	Implementacja wybranych środków	CEF (PSA) Fundusze rezerwowe
<p>Rynek.3: W zależności od postępów w innych rodzajach transportu, rozpoczęcie konsultacji na temat pobierania opłat za infrastrukturę w celu osiągnięcia internalizacji kosztów zewnętrznych IWT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: uruchomienie konsultacji • Użytkownicy, operatorzy i władze IWT: współdział w konsultacjach 	2016	2017	Wspólne spojrzenie na pobieranie opłat za infrastrukturę IWT	EU
<p>Rynek.4: Przegląd możliwości w temacie pobierania opłat za infrastrukturę w celu osiągnięcia internalizacji kosztów zewnętrznych IWT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska 	2017	2020	Identyfikacja możliwości regulacyjnych	EU
<p>Rynek.5: Usprawnienie norm dotyczących wymagań technicznych dla jednostek żeglugi śródlądowej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • CESNI, operatorzy IWT i Kraje członkowskie: przegląd przepisów przejściowych dla jednostek pływających w odniesieniu do aspektów koszty/bezpieczeństwo • Komisja Europejska and CCNR: dostosowanie przepisów przejściowych (jeśli dotyczą istotnych kwestii) 	1Q2014	2019	Ogólne podejście do przyjmowanych środków przejściowych	CCNR, EU (CEF PSA)



Sprawne funkcjonowanie rynku

Opis działania	Interesariusze	Planowane		Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
		Start	Koniec		
Rynek.6: Przygotowanie zharmonizowanych zasad ruchu dla IWT w UE.	<ul style="list-style-type: none"> UNECE, Komisje Rzeczne, Kraje członkowskie: Przeniesienie rekomendacji CEVNI na przepisy krajowe i regionalne 	2Q2015	ongoing	Przeniesienie zharmonizowanych zasad ruchu	EU UNECE
Rynek.7: Zebranie i udostępnienie informacji o regionalnych i krajowych odstępstwach od zasad CEVNI	<ul style="list-style-type: none"> UNECE: repozytorium informacji Komisje Rzeczne, Kraje członkowskie: zapewnienie informacji na zasadach regularności 	ongoing	ongoing	Dostępność repozytorium danych	UNECE, River Commissions
Rynek.8: Zorganizowanie nowych usług obserwacji rynku	<ul style="list-style-type: none"> CCNR: zdefiniowanie sposobów, zapewnienie finansowania i zorganizowanie obserwacji rynku Komisja Europejska: zdefiniowanie sposobów i zapewnienie finansowania obserwacji rynku Interesariusze: zdefiniowanie potrzeb użytkowników 	1Q2014	ongoing	Regularne raporty i prognozy z obserwacji rynku	EU (CEF PSA) CCNR



Poprawa jakości ochrony środowiska dzięki niskiemu poziomowi emisji

Opis działania	Interesariusze	Planowane		Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
		Start	Koniec		
Zapewnienie odpowiednich warunków ramowych dla poprawy ekologii					
Środowisko.3: Wdrożenie unijnej strategii dotyczącej paliw alternatywnych	<ul style="list-style-type: none"> Kraje członkowskie, operatorzy portów i dróg wodnych: zaplanowanie, utworzenie i zarządzanie pływającymi stacjami ładowania LNG UNECE/CEN: zaadaptowanie standardów dla pływających stacji ładowania LNG 	2014	2025/30	Dostępność alternatywnych paliw	Kraje członkowskie, porty, operatorzy pływających stacji paliw
		2014	4Q2015		



Wykwalifikowana siła robocza i wysoka jakość miejsc pracy

Opis działania	Interesariusze	Planowane		Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
		Start	Koniec		
Siła Robocza.1: Usprawnienie i unowocześnienie ram kwalifikacji zawodowych w IWT	<ul style="list-style-type: none"> • PLATINA II: przygotowanie propozycji standardów dla IWT, symulatory obsługi statków dla egzaminowania kapitanów oraz sprawdzania wiedzy o sytuacjach szczególnych 	3Q2013	4Q2015	Dostępna jest mapa drogowa	EU (FP7) Krajowe
	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska (JRC) and PROMINENT: dla prace nad koncepcją European Electronic Service Record Books and Logbooks 	2Q2015	2Q2018	Dostępna jest dopracowana koncepcja	EU
	<ul style="list-style-type: none"> • CESNI: zakończenie formułowania ram kwalifikacji zawodowych poprzez opracowanie standardów technicznych 	1Q2016	2018	Dostosowanie standardów	CCNR EU



Integracja śródlądowych dróg wodnych z multimodalnymi łańcuchami logistycznymi

Opis działania	Interesariusze	Planowane		Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
		Start	Koniec		
Multimodalność 3: Organizacja konferencji Barge to Business oraz River Dating	<ul style="list-style-type: none"> • Krajowe i regionalne instytucje promujące IWT 	2Q2015	ongoing	Regularne konferencje Barge to Business	EU (CEF PSA) Krajowe
Multimodalność 4: Stworzenie zachęt do organizacji multimodalnych łańcuchów logistycznych uwzględniających IWT	<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska: zapewnia możliwości finansowania • Kraje członkowskie: wyjście z inicjatywą 	2015	2020	Nowe bodźce do tworzenia multimodalnych łańcuchów logistycznych uwzględniających IWT	FU (CEF)



Opis działania	Interesariusze	Planowane Start	Koniec	Oczekiwane rezultaty	Koszt / Finansowanie
Zarządzanie.1: Przygotowanie Krajowych/regionalnych planów do wdrożenia programu NAIADES II	<ul style="list-style-type: none"> Kraje członkowskie/regiony: BE-AT i NL podjęły już działania 	2015	ongoing	Dotyczenie planów krajowych i regionalnych	Krajowe/regionalne
Zarządzanie.2: Ustanowienie i funkcjonowanie CESNI	<ul style="list-style-type: none"> CCNR na podstawie porozumienia administracyjnego z Komisją Europejską przy zaangażowaniu Kraju członkowskich, innych Komisji Rzecznych, UNECE, operatorów IWT, stoczni, producentów wyposażenia, instytucji klasyfikujących: obsługa CESNI Komisja Europejska, Komisje Rzeczne, UNECE: (tam gdzie to jest stosowne) integracja standardów CESNI w odpowiednich ramach prawnych 	2Q2015	ongoing	Unikatowe, europejskie standardy techniczne	CCNR, EU (CEF PSA)



- Wprowadzenie wyraźnego podziału kompetencji między szczeblem unijnym i międzynarodowym, szczeblem państw członkowskich i regionów oraz przedstawicielami sektora przyniesie ogólną **poprawę jakości zarządzania**.
- W 2017 r. Komisja przedstawi sprawozdanie z osiągniętych postępów i **określi szczegółowe działania** służące dalszemu wdrażaniu NAIADES II do 2020 r.





- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej chce odbudować polskie części trzech międzynarodowych szlaków wodnych. Chodzi o drogi E30 (Dunaj, Bratysława - Morze Bałtyckie, Szczecin), E40 (Morze Bałtyckie, Gdańsk - Morze Czarne, Odessa) i E70 (Atlantyk, Antwerpia - Morze Bałtyckie, Kłajpeda)
 - Czas na realizację – 15 lat
 - Planowany budżet – 60 mld PLN
 - Szczegóły planu – kwiecień 2016 roku
- Rząd pracuje nad ustawą stoczniową
 - MG MiŻŚ prognozuje zamówienia publiczne na zakup różnego rodzaju statków w ciągu najbliższych 10 lat na co najmniej 25 mld zł, co według wyliczeń powinno przynieść przynajmniej 5 tysięcy nowych miejsc pracy w samych stoczniach i kilkadziesiąt tysięcy w tzw. łańcuchu dostawców.
- Dokument implementacyjny SRT (<https://www.mr.gov.pl/strony/zadania/fundusze-europejskie/dokument-implementacyjny-do-strategii-rozwoju-transportu/>)





Śródlądowa sieć TEN-T w Polsce



Międzynarodowe drogi wodne w Polsce

- █ **E30**
Dunaj (Bratysława) - Morze Bałtyckie (Szczecin)
- █ **E40**
Morze Bałtyckie (Gdańsk) - Morze Czarne (Odessa)
- █ **E70**
Atlantyk (Antwerpia) - Morze Bałtyckie (Kłajpeda)





Bydgoszcz-Toruń-Włocławek

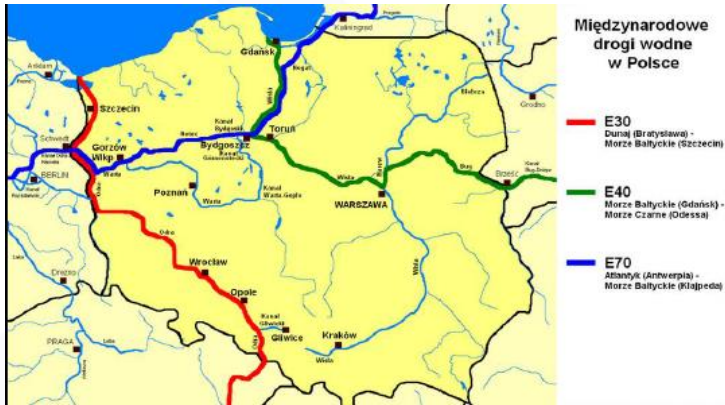
=

„Trójkąt bermudzki” SIECI LOGISTYCZNEJ W POLSCE





Bydgoszcz-Toruń-Włocławek = „Trójkąt bermudzki” SIECI LOGISTYCZNEJ W POLSCE

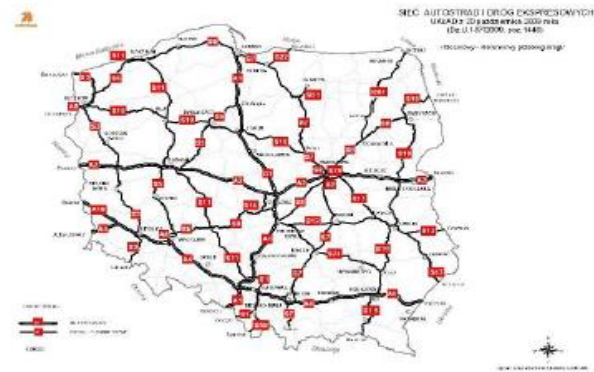




Bydgoszcz-Toruń-Włocławek = „Trójkąt bermudzki” SIECI LOGISTYCZNEJ W POLSCE



Nowoczesna infrastruktura wysokiej jakości – stan docelowy

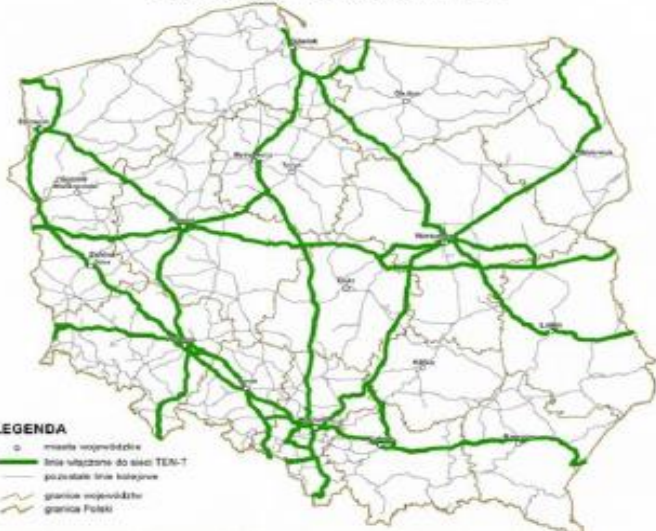




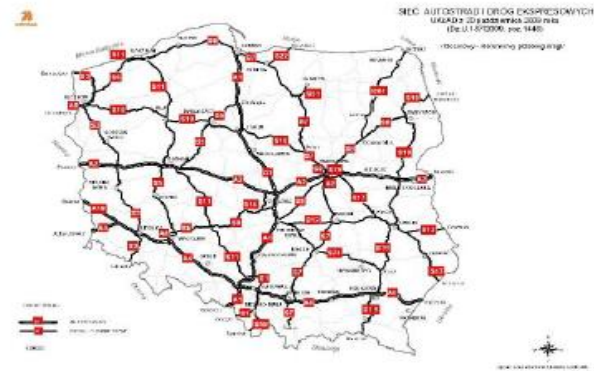
Bydgoszcz-Toruń-Włocławek = „Trójkąt bermudzki” SIECI LOGISTYCZNEJ W POLSCE



Linie kolejowe włączone do sieci TEN-T



Nowoczesna infrastruktura wysokiej jakości – stan docelowy

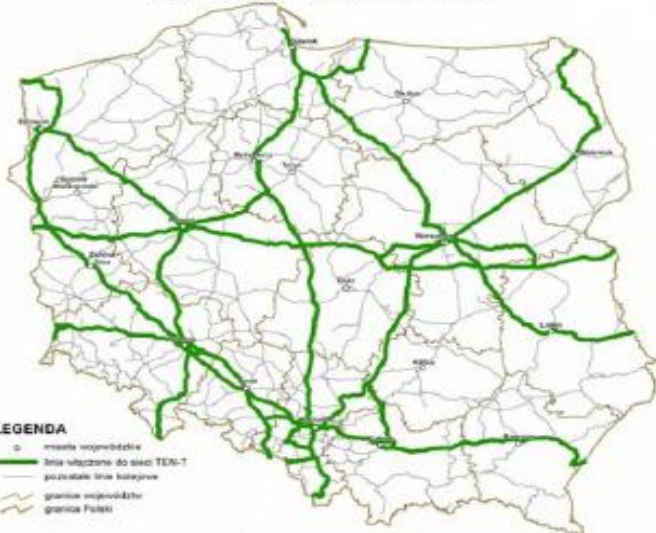




Bydgoszcz-Toruń-Włocławek = „Trójkąt bermudzki” SIECI LOGISTYCZNEJ W POLSCE



Linie kolejowe włączone do sieci TEN-T



Nowoczesna infrastruktura wysokiej jakości – stan docelowy





- Utworzenie regionalnego klastra innowacyjnego IWT
 - uczelnie regionu
 - firmy związane z transportem śródlądowym (armatorzy, przemysł stoczniowy, usługodawcy i producenci wyposażenia, usługodawcy danych i logistyki, operatorzy terminali, władze porów, przewoźnicy, zarządzający drogami wodnymi)
 - administracja z regionu
 - ??
- opracowanie strategii rozwoju IWT w regionie
- opracowanie regionalnego programu rozwoju innowacji dla IWT
- udział klastra w pracach nad rozwojem IWT w Polsce
- nawiązanie współpracy międzynarodowej w zakresie innowacji
- współpraca klastra z Krajowym Punktem Kontaktowym PB UE
- ??





- Środki NCBiR
- Środki H2020
- Środki CEF
- Środki MG MiŻŚ = np. 3% z budżetu inwestycyjnego IWT
- Środki własne sektora
- Środki regionalne (np. z programu inteligentnej specjalizacji)





Dziękuję za uwagę. *Pytania?*

Kontakt:

Zbigniew Turek

e-mail: zbigniew.turek@kpk.gov.pl



Krajowy Punkt Kontaktowy

PROGRAMÓW BADAWCZYCH UE

Instytut Podstawowych Problemów Techniki PAN

ul. Krzywickiego 34
02-078 Warszawa

tel: +4822 828 74 83

fax: +4822 828 53 70

e-mail: kpk@kpk.gov.pl