



WOLAŃSKI  Lider  
Ewaluacji  
2014

OCENA PROGRAMU POMOCY  
PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ  
PROJEKTÓW W ZAKRESIE  
TRANSPORTU  
INTERMODALNEGO

W RAMACH PROGRAMU OPERACYJNEGO  
INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO NA LATA 2014-2020

ZAŁĄCZNIK 8. REKOMENDACJE

LISTOPAD 2021

  
dr Michał Wolański

Paulina Kozłowska



Rzeczpospolita  
Polska



Unia Europejska  
Fundusz Spójności



Tabela 1. Tabela rekomendacji

ID	WNIOSEK	ŹRÓDŁO	REKOMENDACJA	ODBIORCA	SPOSÓB REALIZACJI	TERMIN REALIZACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY	PROGRAM OPERACYJNY
1	Występowanie barier natury administracyjnej związanych z jednokrotnością i długim czasem trwania naboru	Wywiady indywidualne z przedstawicielami KOP, beneficjentami, niedoszłymi beneficjentami  Panel ekspertów	Zwiększenie częstotliwości naborów	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Organizacja dwóch lub więcej naborów wniosków w ramach wsparcia transportu intermodalnego (w zależności od dostępności alokacji) w celu wspomagania procesu uczenia się beneficjentów, w koordynacji z programami wsparcia krajowego (np. KPO).  Rekomendacja do wdrożenia zamiennie z Rekomendacją nr 2.	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS
2	Występowanie początkowych trudności w realizacji projektów inwestycyjnych związanych z nagromadzeniem inwestycji	Wywiady indywidualne z przedstawicielami KOP, beneficjentami, organizacjami branżowymi, niedoszłymi beneficjentami  Panel ekspertów	Podział Programu na odrębne konkursy dla projektów infrastrukturalnych i taborowych lub na poddziałania	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Podział wsparcia dla transportu intermodalnego na oddzielne konkursy lub poddziałania celem wyrównania warunków konkurowania o środki projektów taborowych i infrastrukturalnych (budowlanych i zakupowych polegających na pozyskaniu urządzeń przeładunkowych).  Rekomendacja do wdrożenia zamiennie z Rekomendacją nr 1.	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS
3	Istnienie takich kryteriów wyboru projektów, które nie w pełni odpowiadają charakterystyce interwencji	Wywiady indywidualne z przedstawicielami KOP, beneficjentami, niedoszłymi beneficjentami	Modyfikacja zestawu kryteriów wyboru projektów	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	W celu dostosowania zestawu kryteriów do celów Programu i poprawy jego skuteczności proponuje się m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>rezygnację, zmniejszenie wagi (w relacji do innych kryteriów) lub zmianę na kryteria formalne kryteriów o charakterze <i>pro forma</i> i martwych, tj. ponadregionalność, zgodność ze strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego, komplementarność;</li> <li>zwiększenie wagi (w relacji do innych kryteriów) lub zmianę sposobu weryfikacji kryterium przygotowania projektu do realizacji, tj. poprzez właściwe dokumenty w zamian za oświadczenia, mimo że może to wydłużyć procedurę wyboru, a w celu zmniejszenia obciążenia beneficjentów zwykle rekomenduje się stosowanie oświadczeń.</li> </ul>	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU  
INTERMODALNEGO

ID	WNIOSEK	ŹRÓDŁO	REKOMENDACJA	ODBIORCA	SPOSÓB REALIZACJI	TERMIN REALIZACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY	PROGRAM OPERACYJNY
4	Występowanie barier natury administracyjnej związanych z łączną oceną różnych typów projektów (budowlanych i zakupowych) za pomocą jednolitego zestawu kryteriów	Wywiady indywidualne z przedstawicielami KOP, beneficjentami, niedoszłymi beneficjentami	Jednolity sposób oceny wszystkich projektów	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Jednolity sposób oceny wszystkich projektów (równe proporcje udziału poszczególnych kryteriów w całkowitej ocenie projektu) wraz z premiowaniem projektów zawierających komponent infrastrukturalny (w przypadku łącznej ich oceny w ramach jednego konkursu) za pomocą dodatkowego kryterium za projekt budowlany lub budowlano-zakupowy.	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS
5	Istnienie elementów poza zakresem Programu, o które można by go wzbogacić (m.in. nacisk na innowacyjność projektów, wykorzystanie atrakcyjnych lokalizacji o niskiej gęstości terminali, finansowanie pociągów liniowych)	Wywiady indywidualne z beneficjentami, organizacjami branżowymi  Warsztat ewaluacyjny I  Panel ekspertów	Finansowanie kosztów operacyjnych uruchamiania intermodalnych pociągów liniowych	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Finansowanie w ramach kosztów kwalifikowalnych również kosztów takich jak koszty operacyjne związane z uruchamianiem pociągów liniowych (z wyłączeniem odcinków zagranicznych) w postaci np.:  <ul style="list-style-type: none"> <li>stawki dostępu do infrastruktury – w okresie pierwszych dwóch lat funkcjonowania pociągu;</li> <li>koszty leasingu lokomotywy – w okresie pierwszych dwóch lat funkcjonowania pociągu.</li> </ul>	2027+	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS
6	Istnienie elementów poza zakresem Programu, o które można by go wzbogacić (m.in. nacisk na innowacyjność projektów, wykorzystanie atrakcyjnych lokalizacji o niskiej gęstości terminali, finansowanie pociągów liniowych)	Metody logiczne  Wywiady indywidualne z beneficjentami, organizacjami branżowymi  Analizy przestrzenne  Warsztat ewaluacyjny II  Panel ekspertów	Premiowanie powstawania infrastruktury w niewykorzystanych, atrakcyjnych lokalizacjach	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Premiowanie powstawania infrastruktury w niewykorzystanych lokalizacjach za pomocą kryteriów wyboru projektów, np.:  <ul style="list-style-type: none"> <li>w regionach o niskiej gęstości terminali intermodalnych;</li> <li>w regionach słabiej rozwiniętych, o potencjalnie niższej stopie zwrotu z inwestycji terminalowych;</li> <li>w lokalizacjach położonych peryferyjnie względem istniejących terminali, np. w określonej odległości od istniejącego terminala.</li> </ul>	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEnIKS

ID	WNIOSEK	ŹRÓDŁO	REKOMENDACJA	ODBIORCA	SPOSÓB REALIZACJI	TERMIN REALIZACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY	PROGRAM OPERACYJNY
7	Brak zagrożenia dla realizacji projektów w zakładanym terminie i osiągnięcia wartości docelowych wskaźników rezultatu oraz osiągnięty dodatni efekt netto badanej interwencji dla wszystkich badanych aspektów (pozytywne efekty bezpośredni i pośredni)	<p>Analiza danych zastanych</p> <p>Wywiady z beneficjentami, niedoszłymi beneficjentami, organizacjami branżowymi i członkami KOP</p> <p>Oszacowanie efektu netto</p>	Kontynuacja wsparcia dla transportu intermodalnego w dotychczasowym kształcie dla projektów infrastrukturalnych i polegających na zakupie sprzętu terminalowego	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	Kontynuacja wsparcia dla transportu intermodalnego (projektów infrastrukturalnych i polegających na zakupie sprzętu terminalowego) w kolejnych perspektywach finansowych w formie programu pomocy publicznej, za pomocą dotacji, w oparciu o zaktualizowane wyliczenia dotyczące m.in. wielkości zapotrzebowania czy intensywności pomocy.	2027+	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	FEniKS
8	Niepełny efekt interwencji w wyniku opóźnień w realizacji projektów inwestycyjnych oraz wahań potoków ładunków nadawanych w transporcie intermodalnym podczas sytuacji pandemicznej	<p>Wywiady z przedstawicielami KOP</p> <p>Studia przypadku</p> <p>Oszacowanie efektu netto</p>	Przeprowadzenie ewaluacji ex post Programu Pomocowego najwcześniej w 2024 r. w celu objęcia oceną pełnych efektów Programu, łącznie z efektami opóźnionymi wskutek sytuacji pandemicznej	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	<p>Przeprowadzenie ewaluacji ex post Programu Pomocowego najwcześniej w 2024 r. w celu objęcia oceną pełnych efektów Programu, łącznie z efektami opóźnionymi wskutek sytuacji pandemicznej.</p> <p>Aktualizacja analiz metodami kontrfaktycznymi.</p>	IV kwartał 2023 r.	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	POIiŚ / FEniKS

OCENA PROGRAMU POMOCY PUBLICZNEJ NA REALIZACJĘ PROJEKTÓW W ZAKRESIE TRANSPORTU  
INTERMODALNEGO

ID	WNIOSEK	ŹRÓDŁO	REKOMENDACJA	ODBIORCA	SPOSÓB REALIZACJI	TERMIN REALIZACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY	PROGRAM OPERACYJNY
9	<p>Wysoki poziom zainteresowania wnioskodawców Programem Pomocowym (także ze strony niedoświadczonych wnioskodawców) z uwagi na atrakcyjność formy wsparcia, w szczególności w odniesieniu do poziomu finansowania dla projektów taborowych</p> <p>Wątpliwości respondentów (zarówno po stronie projektantów interwencji, organizacji branżowych, jak i samych beneficjentów) w odniesieniu do zasadności finansowania projektów taborowych w ramach Programu Pomocowego</p>	<p>Wywiady z beneficjentami, organizacjami branżowymi, interesariuszami Programu</p> <p>Panel ekspertów</p>	Kontynuacja wsparcia dla projektów taborowych w obszarze transportu intermodalnego w zmodyfikowanym kształcie	IZ POIiŚ, IP POIiŚ	<p>Kontynuacja wsparcia dla projektów taborowych w obszarze transportu intermodalnego w zmodyfikowanym kształcie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• możliwość finansowania wyłącznie zakupu taboru trakcyjnego;</li> <li>• możliwość finansowania zakupu taboru trakcyjnego i wagonów wyłącznie przez przewoźników i operatorów logistycznych oraz na zakontraktowane trasy, bez analogicznych możliwości dla podmiotów typu ROSCO;</li> <li>• możliwość finansowania zakupu taboru w ramach programu pomocy publicznej za pomocą instrumentów finansowych;</li> <li>• możliwość finansowania zakupu taboru wyłącznie w ramach kompleksowych projektów typu mieszanego obejmujących również budowę infrastruktury.</li> </ul> <p>Przeprowadzenie oceny <i>ex ante</i> instrumentów finansowych dla projektów taborowych w obszarze transportu intermodalnego w momencie programowania perspektywy finansowej 2027+.</p>	2027+	Programowa operacyjna	System realizacji polityki spójności	POIiŚ / FENiKS
10	<p>Inwestycyjny charakter Programu Pomocowego i brak niezależnych od CUPT działań komplementarnych</p>	<p>Metody logiczne</p> <p>Wywiady z projektantami interwencji, beneficjentami</p> <p>Warsztat ewaluacyjny I</p> <p>Panel ekspertów</p>	Wdrożenie długofalowych działań komplementarnych dla transportu intermodalnego	<p>Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego</p> <p>Minister właściwy do spraw transportu</p>	<p>Długofalowe działania komplementarne dla transportu intermodalnego mogą obejmować np. separację ruchu towarowego, nadawanie priorytetu ruchowego dla pociągów intermodalnych oraz kontynuację prac nad wzmocniającymi tego typu działania inwestycjami kolejowymi do Centralnego Portu Komunikacyjnego.</p> <p>Rekomendacja częściowo w trakcie realizacji.</p>	2027+	Horyzontalna strategiczna	System realizacji polityki spójności	Więcej niż jeden program

ID	WNIOSEK	ŹRÓDŁO	REKOMENDACJA	ODBIORCA	SPOSÓB REALIZACJI	TERMIN REALIZACJI	KLASA REKOMENDACJI	OBSZAR TEMATYCZNY	PROGRAM OPERACYJNY
11	Występowanie trudności związanych z nieprawidłowym funkcjonowaniem niektórych instytucji, brak zewnętrznego wsparcia dla Programu i możliwości osadzenia go w krajowej polityce transportowej	Wywiady z projektantami interwencji  Warsztat ewaluacyjny I  Panel ekspertów	Stworzenie dokumentu strategicznego oraz jednostki odpowiedzialnej za transport intermodalny	Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego  Minister właściwy do spraw transportu	Rekomendacja częściowo w trakcie realizacji, powstaje dokument strategiczny „Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” (KRTI).  Taki dokument strategiczny powinien zawierać również projekt docelowej sieć terminali, w oparciu o który można by premiować konkretne lokalizacje w ramach programów wsparcia.	IV kwartał 2023 r.	Horyzontalna strategiczna	System realizacji polityki spójności	Więcej niż jeden program

Instytucja zlecająca badanie: Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Źródło: opracowanie własne.