

Wstępny Opis Przedmiotu Zamówienia

Opracowanie „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły”

I. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zlecenie wykonania analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej rzeki Wisły.

II. Kontekst

14 czerwca 2016 r. Rada Ministrów przyjęła „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”¹. Jest to dokument kierunkowy określający priorytety i zadania, które powinny zostać zrealizowane w celu rozwoju śródlądowych dróg wodnych jako elementu zrównoważonego systemu transportowego kraju. Za koordynowanie i nadzorowanie realizacji „Założeń” odpowiada minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Zgodnie z Priorytetem I „Założeń” równolegle z bieżącymi działaniami mającymi na celu przywrócenie transportu wodnego śródlądowego na Odrzańskiej Drodze Wodnej w ramach działań I.1 *Likwidacja wąskich gardeł*² konieczne jest rozpoczęcie procesu planowania inwestycji służących osiągnięciu międzynarodowej klasy żeglowności na całej długości drogi wodnej E-30 określonej w Europejskim porozumieniu w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN)³ oraz utworzenie nowych połączeń funkcjonalnie powiązanych z drogą E-30⁴.

Droga wodna rzeki Wisły zgodnie z Priorytetem II „Założeń” jest przewidziana do modernizacji w ramach działań II.1 *Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska* oraz w ramach działań II.2. *Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach*.

„Analiza sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz drogi wodnej rzeki Wisły” („Analiza”) będzie opracowaniem wyjściowym dla studium wykonalności dla *modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) w celu osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności*, a w dalszej kolejności na opracowaniu *Programu modernizacji i rozwoju drogi wodnej E-30*, a także określi potencjał transportowego wykorzystania Drogi Wodnej Wisły w przypadku osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności (do co najmniej IV klasy).

W związku z powyższym analiza obejmie także odcinki Wisły, jednak ze względu na fakt, że górna skanalizowana Wisła po wybudowaniu Kanału Śląskiego będzie funkcjonalnie stanowić jeden korytarz wodny śródlądowy, uzasadnione jest, aby odcinek Drogi Wodnej Górnej Wisły do Niepołomic poddać ocenie w powiązaniu z drogą wodną E-30.

Na potrzeby niniejszego opracowania istotne jest przyjęcie założenia, że:

- Odrzańską Drogę Wodną (ODW) należy rozumieć jako korytarz transportowy drogi wodnej rzeki Odry wraz z Kanałem Gliwickim oraz połączeniem Dunaj-Odra-Łaba na terenie Polski (obejmującym odcinek

¹ Uchwała nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. w sprawie przyjęcia „Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”, MP z 2016, poz. 711.

² Zalicza się do nich między innymi realizację przez administrację wodną projektów dotyczących Odrzańskiej Drogi Wodnej współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej w ramach perspektywy 2014-2020.

³ Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.

⁴ Rezolucja Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ nr 49 z 2002 (2005) r. w sprawie wykazu najważniejszych wąskich gardeł i brakujących połączeń w sieci dróg wodnych klasy E.

Koźle-granica państwa), a także Kanałem Śląskim łączącym Odrzańską Drogę Wodną z Drogą Wodną Górnej Wisły na odcinku do Niepołomic;

- Drogę Wodną Dolnej Wisły (DWW) należy rozumieć jako międzynarodową drogę wodną E-40 na odcinku drogi wodnej rzeki Wisły od Gdańska do Warszawy oraz od Warszawy do Brześcia⁵ oraz fragmenty drogi wodnej E-70: Bydgoski Węzeł Wodny i połączenie Wisła – Zalew Wiślany;
- dla potrzeb analizy nadrzędnym celem modernizacji ODW oraz DWW jest zapewnienie możliwości niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego;
- sektor transportu wodnego śródlądowego należy rozumieć jako drogę wodną wraz z infrastrukturą portową i przeładunkową oraz funkcjonującym na tej drodze wodnej rynkiem usług transportowych z flotą statków żeglugi śródlądowej, załogą obsługującą te statki, a także rodzajem i ilością przewożonego ładunku i zapotrzebowaniem na usługi transportu wodnego śródlądowego.

III. Cel główny analizy

1. Głównym celem analizy jest prognoza rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego określająca wielkość, strukturę i kierunek przewożonych towarów w związku z planowanymi inwestycjami na ODW oraz DWW mającymi na celu zapewnienie możliwości niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego.

IV. Cele dodatkowe analizy

1. Sporządzenie diagnozy aktualnego stanu sektora transportu wodnego śródlądowego wraz z identyfikacją barier dla jego rozwoju.
2. Identyfikacja podmiotów (interesariuszy) zainteresowanych rozwojem sektora transportu wodnego śródlądowego wraz z oceną ich wpływu na rozwój tego sektora.
3. Opracowanie scenariuszy kosztowych dla korzystania z transportu wodnego śródlądowego w wariantach określonych w pkt. V.
4. Określenie rezultatów modernizacji drogi wodnej dla usługodawców (armatorów, spedytorów, wykonawców przewozu) oraz usługobiorców (klienci – właściciele ładunków, gestorzy ładunków), w szczególności rozumianych jako zwiększenie potencjału transportowego lub produkcyjnego (inwestycje oraz zatrudnienie).

V. Warianty modernizacji i rozwoju ODW i DWW.

Punktem odniesienia dla analizy są założenia modernizacji i rozwoju ODW i DWW określone w kierunkowych oraz strategicznych dokumentach rządowych.

1. Analiza przeprowadzona przez Wykonawcę w odniesieniu do ODW powinna zawierać scenariusze uwzględniające co najmniej następujące warianty:
 - *Wariant 0* – brak inwestycji, tzn. w szczególności nie są osiągnięte rezultaty określone dla projektów przewidzianych do współfinansowania w ramach programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.
 - *Wariant 1* – osiągnięcie III klasy drogi wodnej w perspektywie do 2020 r.+ brak połączenia DOL (Koźle-Ostrawa) + brak Kanału Śląskiego – przy zapewnieniu okresu żeglugi trwającego co najmniej 282 dni w roku.
 - *Wariant 2* – osiągnięcie III klasy drogi wodnej w perspektywie do 2030 r. wraz z budową brakujących połączeń (połączenie DOL Koźle-Ostrawa, Kanał Śląski) – przy zapewnieniu okresu żeglugi trwającego co najmniej 282 dni w roku.

⁵ Zgodnie z wariantami określonymi w załączniku nr 5 – zob. punkt XV.

- *Wariant 3* – analiza sektora rynku transportu w przypadku osiągnięcia co najmniej IV klasy drogi wodnej w perspektywie do 2030 r. wraz z budową brakujących połączeń (DOL, Kanał Śląski) oraz budową stopnia wodnego Niepołomice – przy zapewnieniu okresu żeglugi trwającego 365 dni w roku.
2. Analiza przeprowadzona przez Wykonawcę w odniesieniu do DWW powinna zawierać scenariusze uwzględniające co najmniej następujące warianty:
- *Wariant 0* – brak inwestycji tzn. na DWW nie zapewniono co najmniej międzynarodowej IV klasy żeglowności, jednocześnie utrzymane są obecne warunki do prowadzenia transportu wodnego śródlądowego.
 - *Wariant 1* – analiza sektora rynku transportu w przypadku osiągnięcia co najmniej IV klasy drogi wodnej w perspektywie do 2030 r – przy zapewnieniu okresu żeglugi trwającego 365 dni w roku.

Wykonawca w ramach proponowanej metodologii może zaproponować uzupełnienie ww. wariantów.

VI. Zawartość analizy

- I. **Wykonawca przedstawi Zamawiającemu propozycję metodologii badań popytu i podaży w sektorze transportu wodnego śródlądowego. Zamawiający wymaga przeprowadzenia badania ilościowego i jakościowego uwzględniającego co najmniej następujące kwestie:**
- Istotne lokalne uwarunkowania przekazane przez zamawiającego (stan drogi wodnej oraz infrastruktury);
 - analizę kosztową (koszt wykonania usługi transportu wodnego);
 - wielkość i struktura ładunków;
 - kierunki przewozu ładunków wraz z lokalizacją preferowanej infrastruktury dostępowej (porty i nabrzeża przeładunkowe);
 - stan floty (liczba i rodzaj statków) wraz z określeniem możliwości rozwoju floty (inwestycji w zakup nowych jednostek oraz modernizacji istniejących);
 - opis rodzaju, wielkości i nakładów finansowych inwestycji mających na celu zwiększenie potencjału produkcyjnego i transportowego po stronie usługodawcy i usługobiorcy transportu wodnego śródlądowego;
 - uwagi odbiorców badania.

Na podstawie przedstawionej metody badań Wykonawca opracuje w ramach:

II. Zadania IA:

1. **Diagnozę aktualnego stanu sektora transportu wodnego śródlądowego na ODW uwzględniającą w szczególności następujące zagadnienia:**
- a. Ładunki
 - wielkość i struktura;
 - źródła w układzie przestrzennym (miejscowości/regiony/okręgi gospodarcze),
 - źródła w układzie branżowym,
 - kierunki przewozu wraz ze strukturą i wielkością (tkm, T),
 - inne gałęzie transportu i relacje wykorzystywane aktualnie do przemieszczania ładunków.
 - b. Średnie koszty jednostkowe związane z transportem wodnym śródlądowym w relacji od miejsca nadania do miejsca odbioru ładunków.
 - c. Flota transportu wodnego śródlądowego rozumiana jako liczba rodzaj oraz wiek statków.

- d. Listę podmiotów gospodarczych działających w sektorze rozumianych jako usługodawcy (armatorzy żeglugi śródlądowej, spedytorzy oraz wykonawcy przewozu) oraz usługobiorcy (klienci – właściciele ładunków oraz gestorzy ładunków) transportu wodnego śródlądowego wraz z ich podziałem co najmniej na 1) rolę w łańcuchu dostaw (usługodawca/ usługobiorca), 2) formy prawne przedsiębiorstw, 3) ich wielkość (obroty i wielkość zatrudnienia) oraz 4) strukturę właścicielską (tzn. kapitał prywatny / udział Skarbu Państwa).

2. Analizę potencjalnego stanu sektora transportu wodnego śródlądowego na ODW w oparciu o warianty określone w pkt V.1, uwzględniającą, co najmniej następujące zagadnienia:

- a. Ładunki – zgodnie ze specyfikacją z pkt. VI.II.1.a.
- b. Flotę transportu wodnego śródlądowego – zgodnie ze specyfikacją z pkt. VI.II.1.c wraz z oceną potencjalnego rozwoju tej floty (zwiększenia liczby i rodzajów statków oraz modernizacji istniejących statków) w związku z zapotrzebowaniem na usługi transportu wodnego śródlądowego.
- c. Listę podmiotów gospodarczych potencjalnie zainteresowanych wykorzystaniem transportu wodnego śródlądowego z uwzględnieniem co najmniej 1) ich roli w łańcuchu dostaw (usługodawca – armator, spedytor, wykonawca przewozu i usługobiorca – właściciel ładunku i gestor ładunku), 2) form prawnych przedsiębiorstw, 3) wielkość przedsiębiorstw (obroty i wielkość zatrudnienia) oraz 4) strukturę właścicielską (kapitał prywatny / udział Skarbu Państwa) – z ich podziałem na podmioty korzystające z transportu wodnego śródlądowego, które są zainteresowane zwiększeniem udziału tego sektora w swojej działalności i na podmioty, które do tej pory nie korzystały z transportu wodnego śródlądowego.
- d. Preferowane przez ww. podmioty lokalizacje infrastruktury (m.in. porty i nabrzeża przeładunkowe) i rodzaje infrastruktury multimodalnej.
- e. Określenie możliwości i warunków zwiększenia potencjału produkcyjnego lub transportowego (inwestycje i zatrudnienie) w związku z zapewnieniem możliwości niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego.
- f. Scenariusze kosztowe dla rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego w wariantach określonych w pkt. V.1

III. Zadania IB:

1. Diagnozę aktualnego stanu sektora transportu wodnego śródlądowego na DWW uwzględniającą w szczególności następujące zagadnienia:

- a. Ładunki
 - wielkość i struktura;
 - źródła w układzie przestrzennym (miejscowości/regiony/okręgi gospodarcze),
 - źródła w układzie branżowym,
 - kierunki przewozu wraz ze strukturą i wielkością (tkm, T),
 - inne gałęzie transportu i relacje wykorzystywane aktualnie do przemieszczania ładunków.
- b. Średnie koszty jednostkowe związane z transportem wodnym śródlądowym w relacji od miejsca nadania do miejsca odbioru ładunków.
- c. Flota transportu wodnego śródlądowego rozumiany jako liczba rodzaj oraz wiek statków.
- d. Listę podmiotów gospodarczych działających w sektorze rozumianych jako usługodawcy (armatorzy żeglugi śródlądowej, spedytorzy oraz wykonawcy przewozu) oraz usługobiorcy (klienci – właściciele ładunków i gestorzy ładunków) transportu wodnego śródlądowego wraz z ich podziałem co najmniej na 1) rolę w łańcuchu dostaw (usługodawca/ usługobiorca), 2) formy prawne przedsiębiorstw, 3) ich wielkość (obroty i wielkość zatrudnienia) oraz 4) strukturę właścicielską (tzn. kapitał prywatny/ udział Skarbu Państwa).

- 2. Analizę potencjalnego stanu sektora transportu wodnego śródlądowego na DWW w oparciu o warianty określone w pkt V.2, uwzględniającą, co najmniej następujące zagadnienia:**
- a. Ładunki – zgodnie ze specyfikacją z pkt VI.III.1.a.
 - b. Flotę transportu wodnego śródlądowego – zgodnie ze specyfikacją z pkt VI.III.1.c wraz z oceną potencjalnego rozwoju tej floty (zwiększenia liczby i rodzajów statków oraz modernizacji istniejących statków) w związku z zapotrzebowaniem na usługi transportu wodnego śródlądowego.
 - c. Listę podmiotów potencjalnie zainteresowanych wykorzystaniem transportu wodnego śródlądowego z uwzględnieniem co najmniej 1) ich roli w łańcuchu dostaw (usługodawca – armator, spedytor, wykonawca przewozu i usługobiorca – właściciel ładunku i gestorzy ładunków), 2) form prawnych przedsiębiorstw, 3) wielkość przedsiębiorstw (obroty i wielkość zatrudnienia) oraz 4) strukturę właścicielską (kapitał prywatny / udział Skarbu Państwa) z ich podziałem na podmioty korzystające z transportu wodnego śródlądowego, które są zainteresowane zwiększeniem udziału tego sektora w swojej działalności i na podmioty, które do tej pory nie korzystały z transportu wodnego śródlądowego.
 - d. Preferowane przez ww. podmioty lokalizacje infrastruktury (m.in. porty i nabrzeża przeładunkowe) i rodzaje infrastruktury multimodalnej.
 - e. Określenie możliwości i warunków zwiększenia potencjału produkcyjnego lub transportowego (inwestycje i zatrudnienie) w związku z zapewnieniem możliwości niezawodnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego.
 - f. Scenariusze kosztowe dla rozwoju sektora transportu wodnego śródlądowego w wariantach określonych w pkt. V.2.
- IV. Wykonawca po wykonaniu zadań, o których mowa w pkt VI.II oraz VI.III przedstawi wyniki przeprowadzonych analiz Zamawiającemu, w szczególności w formie:**
- raportu zawierającego prognozę rozwoju sektora;
 - zestawienia tabelarycznego;
 - graficznej, w szczególności w postaci:
 - map obrazujących zagadnienia będące przedmiotem analiz w przekroju ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym (do poziomu NUTS 5) ze wskazaniem danych dot. przewożonego ładunku, w określonych wariantach wraz z potencjalną lokalizacją infrastruktury transportowej (porty i nabrzeża przeładunkowe);
 - wykresów;
 - prezentacji multimedialnych (co najmniej 2 wersje: krótsza i dłuższa).