



**Rozwój transportu towarów w Polsce -
potrzeby, wymagania rynku i możliwości
ich zaspokojenia w zgodzie ze zrównoważonym rozwojem**

Trendy na rynku przewozu towarów

- Wzrost transportochłonności w gospodarce globalnej wioski
- Wzrost ilości i znaczenia przesyłek rozproszonych door-to-door
- Skrócenie czasu dostaw
- Łańcuch logistyczny rozpisuje na godziny termin dostaw
- Transport masowy surowców do Europy w oparciu łańcuch kolej-ocean-ARA – Antwerpia Rotterdam –Amsterdam (+porty Hamburg, Bremerhaven)
- **Feedery ARA jako część masowego łańcucha transportowego**
- Dostawy towarów 365 dni w roku.
- Skrócenie czasu pozostawania towaru ma magazynie (obniżenie ceny finalnej produktu)

Potrzeby w zakresie transportu zrównoważonego

- Zmniejszenie ujemnego wpływu na środowisko
- Poprawa efektywności transportu (np. nowe technologie)
- Oparcie łańcuch a transportowego na intermodalności – tylko końcowy odcinek towar dostarczany drogą
- Uwzględnienie kosztów zewnętrznych (obecnie 21% ruchu ciężarówek w UE to puste pojazdy, w Polsce w ruchu krajowym to 34%).

Wymogi Białej Księgi Unii Europejskiej

- Do 2030r. 30% transportu powyżej 300 km ma zostać przejęte z dróg na transport zrównoważony (kolej, rurociągi, transport wodny).
- Do 2050r. 50% transportu powyżej 300 km ma zostać przejęte z dróg na transport zrównoważony (kolej, rurociągi, transport wodny).
- Budowa ekologicznych korytarzy konkurencyjnych dla transportu drogowego.
- Do 2030r. w pełni funkcjonalna sieć multimodalna TEN-T.

W Polsce W 2014r. powyżej 300km przewoziło się 73,6% towarów [tkm] wobec 72,2% w 2010 r.

Możliwości realizacji celów z Białej Księgi

Źródło: http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en

Udział przewożonego towaru różnymi środkami transportu w UE [%] w tkm.

	Kolej	Transport wodny	Drogi
2000	19,7	6,5	73,7
2005	17,9	5,9	76,4
2010	17,1	6,7	76,2
2015	17,9	6,3	75,8
Zmiana	-1,8	-0,2	+2,1

W Europie w 2015 r. było to 24,2% wobec 26,2% w 2000 r. Trend spadkowy kolei to wynik upadku kolei towarowej m.in. w Polsce i innych krajach Europy Wschodniej.

W tym czasie Niemcy udział kolei wzrost z 19 do 24%, Włochy z 11% do 15%, Belgia z 11% do 15%. Z krajów starej UE tylko Francja i Holandia zwiększyły udział żeglugi śródlądowej w oparciu o feeder'y.

Możliwości realizacji celów z Białej Księgi

Źródło: http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=t2020_rk320&language=en

Udział przewożonego towaru różnymi środkami transportu w RP [%]w tkm

	Kolej	Transport wodny	Drogi
2000	42,5	0,2	57,3
2005	30,8	0,1	69,0
2010	19,4	0,1	80,6
2015	16,2	0,0	83,7
Zmiana	-26,3	-0,2	+26,4

W Polsce udział kolei w 2015 r. spadł 16,2% wobec 42,7% w 2000 r.

W 1990 r. transport wodny miał 0,7%, a kolej 66,5%. Transport wodny nigdy we współczesnej Polsce nie miał wyższego udziału w przewozach niż 1-2% tonokm kolei.

Transportowe i gospodarcze wyzwania dla Polski

- Polska ma obecnie jeden z najniższych udziałów zrównoważonego transportu w Europie.
- Docelowo zmniejsza to konkurencyjność polskiej gospodarki wobec braku wiodących portów (Hiszpania w Algeciras i Valencii, Wlk. Brytania w Felixstowe i Southampton, Grecja w Pireus'ie, Włochy np. Genua).
- Szansą dla Polski jest kolejowy jedwabny szlak i zmniejszenie strat dla gospodarki z tytułu transportu drogowego.
- Do tego potrzebne jest odzyskanie konkurencyjności przez kolej.

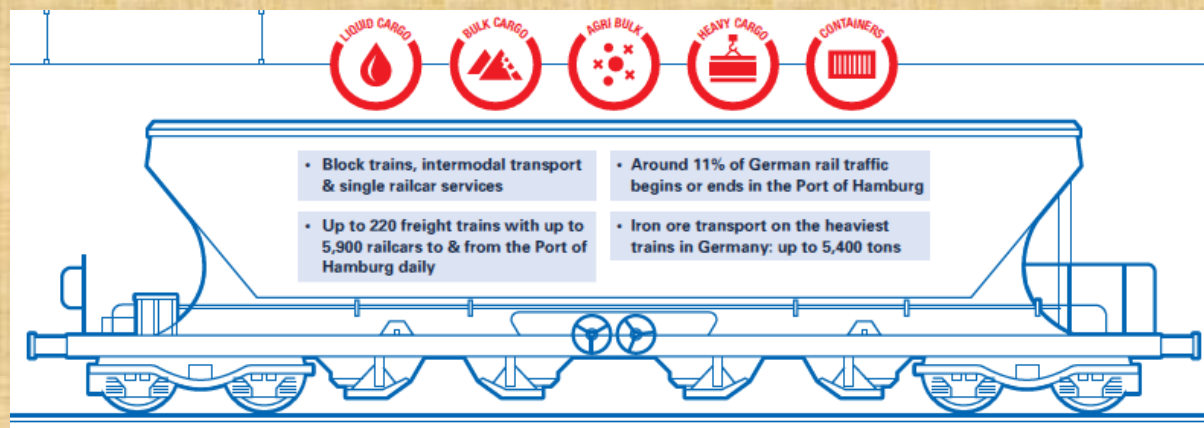
Realizacja celów z Białej Księgi dla Polski

Wzrost konkurencyjności tego środka transportu, który jest w stanie sprostać wymogom współczesnego rynku:

- Realizacja dostaw 365 dni w roku.
- Zapewnienia takiego samego czy nawet krótszego czasu dostawy względem łańcucha drogowego (czas do 48h),
- Wysoka dostępność centrów logistycznych na terenie kraju (sieć kolejowa 19 tys. Km, sieć rzeczna 3,5 tys. km) w kontekście dostawy do klienta końcowego,
- Wykorzystanie istniejącej lub dostosowanej do potrzeb rynku infrastruktury,
- Trasa korytarza zrównoważonego transportu musi być porównywalna wobec konkurencji drogowej.

Narzędzia realizacji celów z Białej Księgi UE

- Wahadła kontenerowe (intermodalne) między wiodącymi ośrodkami gospodarczymi kraju (np. port Hamburg wyprawia w dobie 220 pociągów)
- Sieć kolejowa gwarantująca prędkości handlowe pociągów towarowych 60-80 km/h wobec obecnych 18 km/h (uwzględniając opóźnienia) – bez zmian traktacji i czoła pociągu.
- Obecny program KPK do 2023 r. tego nie umożliwi z racji na złe alokowanie środków (66,4 mld zł).



Polskie porty morskie kontra potentaci rynku ARA/ Hamburg

- W 2016 port Gdańsk 37 mln ton, Gdynia 20 mln t, zespół Szczecin/Świnoujście 24 mln t.
- Rotterdam 466 mln t , Antwerpia 208 mln t, Hamburg 138 mln t, Amsterdam 97 mln t, Bremerhaven/Brema 75 mln t.

W latach 2005 -2015 wzrost przeładunku w samych holenderskich portach był większy niż cały przeładunek wszystkich polskich portów. Wzrósł w tym czasie z 460 mln t do 590 mln t wobec przeładunku 80 mln t w Polsce w 2016 r.

W Antwerpii feedery morskie stanowią 99 mln ton przeładunku (m.in. obsługują polskie porty). Dla porównania barki śródlądowe z Antwerpii to 91 mln ton.

Żegluga wodna w Europie

W UE tylko 24% żeglugi śródlądowej odbywa się w relacjach krajowych. Gdy odejmiemy od tego żeglugę feederów Rotterdamu i Hamburga oraz Bremerhaven to okaże się, że tylko 8% żeglugi śródlądowej to osławiony krajowy transport wodny, który ma być realizowany przez program dostosowania do konwencji AGN.

Transport wodny Niemiec, Holandii, Belgii odbywa się 365 dni w roku.

W polskich warunkach zakłada się tylko 240 dni żeglownych, co od razu eliminuje żeglugę z konkurencji z drogami. Oznacza to, że żadna inwestycja wodna nie uzyska wsparcia unijnego.

Żegluga śródlądowa w obecnym modelu przewozowym nie spełnia oczekiwań rynku oprócz spełnienia funkcji feederów dla portów ARA.

Port w Duisburgu (największy port śródlądowy Europy) – 133 mln t w 2016 r. (1,75 razy więcej ładunków niż wszystkie porty morskie Polski) ma identyczną funkcję w łańcuchu transportowym jak polskie porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin/Świnoujście.

To FEEDER, który korzysta z drogi wodnej zbudowanej w XIX wieku.



Porównanie szacunkowych kosztów inwestycji transportowych w Polsce tzw. Miles Stones.

Rodzaj transportu	Trasa	Koszt [mld zł.]	Prędkość [km/h]	Czas [min/h/dni]
Nowa magistrala kolejowa	Górny Śląsk - Trójmiasto	15	120	-/7/-
Szybka kolej pasażerska	Warszawa – Poznań - Wrocław	30	250	-/2,5/-
Autostrada (ruch ciężarowy)	Szczecin – Poznań - Górny Śląsk	27	90	-/10/-
Żegluga	Gliwice - Warszawa	75	15	-/100/4

W tej samej cenie można w Polsce wybudować nową magistralę towarową porty-GOP, autostradę Szczecin-GOP i kolejowy „Y”, co kosztować będzie program AGN dla podobnej sieci (wg заниzonych kosztów).

Porównanie emisji CO₂ w zależności od środka transportu

Emisje dwutlenku węgla, CO₂ na jednostkę przewozu (g/tkm)

Źródło: EEA, 2017

Rok	Żegluga*	Kolej**	Drogi
2005	75,8	23,06	145,93
2006	73,6	21,37	141,73
2007	68,1	20,66	139,74
2008	65,4	20,56	139
2009	70,8	19,5	147,37
2010	57,3	18,22	145,97
2011	60,6	17,42	145,9
2012	55,2	17,14	143,89
2013	52,09	16,76	141,15
2014	50,62	15,6	139,8

* - wyłącznie żegluga rzeczna

** - łącznie kolej spalinowa i elektryczna

Ekologia transportu versus pseudoekologia

Jak państwo polskie chce, aby TIR na autostradzie był lepszy od barki płynącej siecią AGN

Żegluga wodna powoduje 3 razy większe emisje CO₂ niż transport towarów koleją

Dane bazy TREMOVE pokazują także, że żegluga śródlądowa w Polsce w 2008 roku emitowała o 3 rzędy wielkości więcej tlenków azotu, niż kolej i 6-krotnie więcej pyłów zawieszonych PM_{2,5} na jednostkę.

Tylko dla relacji Gliwice-Opole przerzucenie transportu węgla z kolei na barki oznacza wyemitowanie dodatkowo 3,5 tony rocznie śmiertelnych pyłów PM_{2,5}, 15 tys. ton CO₂, 112 t NO_x.

Dla relacji Gliwice-Warszawa, czy Gliwice-Gdańsk transport drogowy węgla jest bardziej ekologiczny niż żegluga śródlądowa – żegluga wyemitowałaby względem TIR-ów więcej o 46 ton rocznie śmiertelnych pyłów PM_{2,5}, 17 tys. ton CO₂, 1000 t NO_x.

Dziękuję za uwagę

Stanisław Biega
Centrum Zrównoważonego Transportu
Warszawa, ul. Kłopotowskiego 11/215

