

fundacja
ProKolej

 **ibris**

Zielona kolej – potencjał ekologicznego transportu

Firmy chcą zielonej kolei

Aż 42 proc. firm w Polsce deklaruje zwiększenie skali przewozów kolejowych jeśli ten rodzaj transportu osiągnie neutralność klimatyczną, a tym samym przejdzie na zasilanie z odnawialnych źródeł energii – wynika z badań Instytutu Badań Rynkowych i Społecznych (IBRIS) przeprowadzonych na zlecenie Fundacji ProKolej. To m.in. konsekwencja systematycznie rosnącego znaczenia ekologicznego transportu w gospodarce. Za pięć lat dla 65 proc. przedsiębiorstw będzie to ważniejsza sprawa niż dziś. Według polskich menedżerów neutralna klimatycznie kolej to przyszłość transportu towarowego.

IBRIS przeprowadził badania na ogólnopolskiej próbie 109 dużych firm – zatrudniających co najmniej 250 pracowników, których roczne obroty przekraczają 200 mln zł. Wywiady przeprowadzono z managerami działów logistyki tych firm.

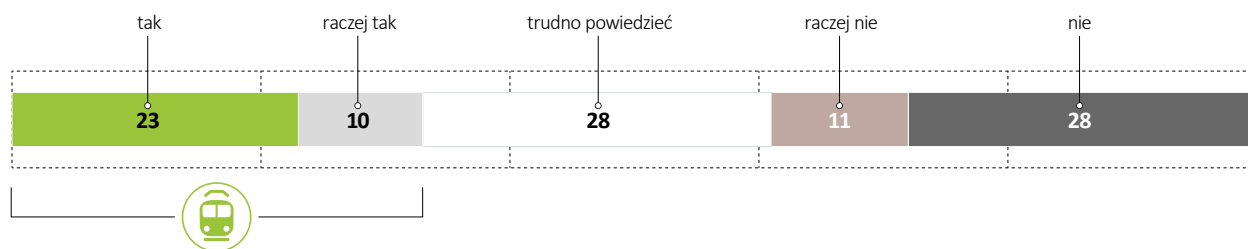
oraz ich koszt (po 72 proc. odpowiedzi zaznaczonych jako „bardzo istotne”) oraz duża dostępność punktów rozładunku i załadunku (58 proc.). Również za pięć lat – według obecnej opinii firm – te czynniki będą miały priorytetowe znaczenie dla ogółu badanych. Różnica w ocenie tego, co dziś, a co za pięć lat będzie ważne, sięga najwyżej kilku procent.

W tym czasie, w sposób zdecydowany, zmienia się za to podejście do spraw związanych z wpływem transportu na środowisko, a konkretnie śladem węglowym jaki generują poszczególne jego rodzaje. Dziś jest to „bardzo istotna” kwestia jedynie dla 22 proc. firm. Za pięć lat ślad węglowy takie znaczenie będzie miał już dla 37 proc. badanych podmiotów, a istotne dla kolejnych 28 proc.

Odnosząc się do zagadnienia śladu węglowego warto zauważyć, że dla prawie dwóch trzecich firm będzie ono w przyszłości ważniejsze niż obecnie. Istotne różnice pojawiają się natomiast w odpowiedziach udzielanych przez przedstawicieli poszczególnych branż. Szczególnie proekologiczne są tu firmy z sektora tworzyw sztucznych i metali. Dla aż 78 proc. z nich ślad węglowy w przyszłości będzie ważniejszy niż obecnie. Co istotne nikt nie był przeciwnego zdania, a dla 22 proc. respondentów sytuacja nie ulegnie zmianie. Wytłumaczeniem tego zjawiska może być fakt, że zwłaszcza branża tworzyw sztucznych jest dziś postrzegana jako jeden z głównych winowajców zanieczyszczenia środowiska naturalnego na świecie i wobec której wprowadza się regulacje mające zwiększyć recykling plastiku. Tym samym jej przedstawiciele bardziej niż innych sektorów gospodarki zdają sobie sprawę z konieczności zwiększania aktywności w zakresie szeroko rozumianej ochrony środowiska. Podobnie jest z branżą FMCG (produkty szybkozbywalne) oraz sektorem budownictwa, maszyn i pojazdów. W tych przypadkach ślad węglowy w przyszłości będzie miał większe znaczenie niż obecnie dla odpowiednio 67 i 65 proc. respondentów.

Teraz i za pięć lat

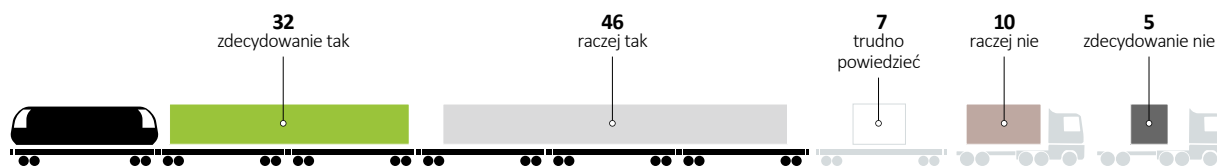
Dziś wiele firm w mniejszym lub większym stopniu korzysta z usług transportowych obejmujących różnego rodzaju towary. Dla jednych mogą to być przewozy niezbędne do realizacji stałego importu lub eksportu dóbr koniecznych do prowadzenia podstawowej działalności, a dla innych okazjonalne zlecenia, składne chociażby w celu otrzymania zamówionych maszyn, urządzeń, czy materiałów biurowych. Z przeprowadzonych badań wynika, że niezależnie od tego, dla firm zamawiających usługi transportowe najważniejsze są obecnie: terminowość i bezpieczeństwo realizacji dostaw. Jako „bardzo istotne”, te dwie kluczowe sprawy, wskazało aż 86 proc. respondentów. Ogromne znaczenie odgrywają także szybkość i punktualność realizacji zleceń



Rys. 1. Czy zwiększenie udziału kolei w dostawach i dystrybucji podnosi wartość ekologiczną produktów finalnych? [w proc.]

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

Zielona kolej – potencjał ekologicznego transportu



Rys. 2. Czy osiągnięcie neutralności klimatycznej przez kolej poprawi jej atrakcyjność i konkurencyjność? [w proc.]

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

Zdecydowanie najmniej, ale też dużo bo 48 proc. takich odpowiedzi udzielili przedstawiciele firm z sektora produkcji drewna, papieru i mebli, co być może jest związane z tym, że dziś jest on uznawany za mniej obciążający środowisko niż inne działy gospodarki.

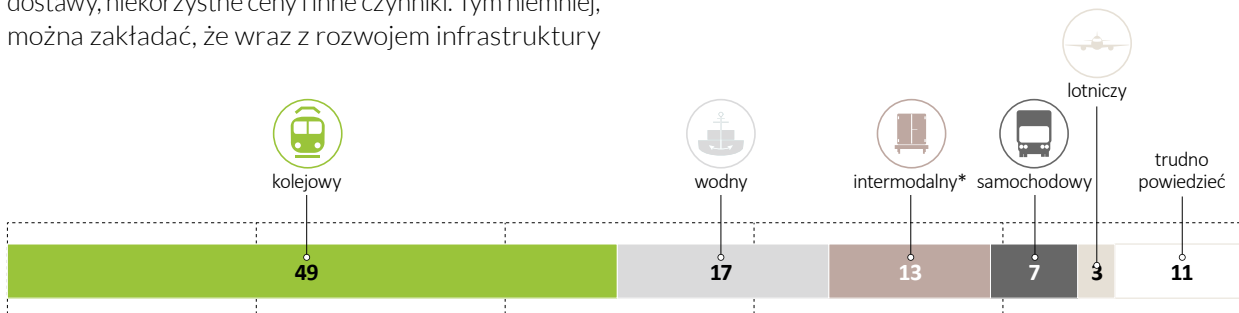
Rola śladu węglowego

Jeszcze ciekawiej wygląda odpowiedź na pytanie dotyczące tego, czy przedsiębiorstwa byłyby zainteresowane zwiększeniem przewozu towarów, surowców, materiałów i komponentów w oparciu o kolej, gdyby ten sektor był w większości zasilany z odnawialnych źródeł energii. Odpowiedzi na „tak” padło 42 proc., a na „nie” 43 proc. Niemal identyczna liczba respondentów mających przeciwne zdanie w tej samej sprawie wcale nie musi oznaczać, że ślad węglowy na kolei dla części z nich nie ma istotnego znaczenia. Wśród powodów braku zainteresowania tym rodzajem transportu wymieniane są czynniki obiektywne, na czele z ograniczonym dostępem do torów. Aż 34 proc. respondentów spośród tych, którzy nie są zainteresowani zwiększeniem przewozu towarów koleją wskazuje na brak do niej dostępu oraz problemy z organizacją i obsługą przeładunku. W dalszej kolejności wśród przyczyn tego stanu rzeczy wymienia się: rozdrobnienie klientów, specjalny rodzaj towarów i zbyt małe przesyłki oraz uwarunkowania po stronie klienta i dostawców, którzy stosują inny transport i w związku z tym zmiana jego rodzaju byłaby problemem. Ponadto część respondentów zwraca uwagę na wydłużony czas dostawy, niekorzystne ceny i inne czynniki. Tym niemniej, można zakładać, że wraz z rozwojem infrastruktury

kolejowej dostęp do usług transportowych, a co za tym idzie zainteresowanie tym najbardziej ekologicznym środkiem transportu znacząco wzrośnie.

Analizując odpowiedzi udzielone w badaniu warto zwrócić uwagę na wyniki badań dotyczących emisji gazów cieplarnianych przez poszczególne rodzaje transportu. Ostatnie z nich, obejmujące kraje Unii Europejskiej i przeprowadzone w 2018 r., wskazują, że kolej odpowiada jedynie za 0,5 proc. emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie wytworzonych przez sektor transportu. Dla porównania, 71 proc. CO₂ wygenerowały przewozy drogowe, 14,4 proc. lotnictwo cywilne, 13,5 proc. żegluga morska i śródlądowa, a pozostałą część inne rodzaje środków transportu. W tej sytuacji dla wielu firm kolej już dziś jawi się jako ekologiczny przewoźnik, który jako pierwszy ma szansę osiągnąć całkowitą neutralność klimatyczną i być alternatywą dla wysokoemisyjnego transportu drogowego. Proces ten może przyspieszyć nowy pakiet „Fit for 55”, który zakłada m.in. objęcie transportu drogowego systemem uprawnień do emisji CO₂.

Respondenci pytani przez IBRIS są zdania, że bardzo istotne jest, aby kolej dążyła do neutralności klimatycznej. Według 32 proc. firm realizacja tego celu zdecydowanie poprawi atrakcyjność i konkurencyjność branży, a według 46 proc. „raczej poprawi”.



Rys. 3. Który ze środków transportu należy uznać za najbardziej ekologiczny?

(generujący najmniej zanieczyszczeń, przy transporcie tego samego wolumenu ładunku) [w proc.]

*kontenerowy. Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

Osiągnięcie przez kolej neutralności klimatycznej, przy zachowaniu tych samych kosztów przewozu, będzie bodźcem do przeniesienia większej ilości ładunków na tory głównie dla tych firm, które już korzystają z transportu szynowego, bo dla 46 proc. spośród nich. Dla 43 proc. nie ma to znaczenia. Sektorem najbardziej proekologicznym wydaje się tu budownictwo, maszyny i pojazdy. Aż 61 proc. firm reprezentujących te branże byłaby skłonna przenieść większy wolumen swojego transportu na tory, podczas gdy 39 proc. było przeciwnego zdania. Na drugim biegunie znalazł się sektor produkcji drewna, papieru i mebli. Proporcje wynosiły tam 26 proc. do 61 proc. na rzecz tych firm, które nie są skłonne do zmian.

Ekologiczne wymagania

Dziś, już niemal co drugie przedsiębiorstwo jest zobowiązane do przestrzegania wymagań dotyczących ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych. Połowa badanych deklaruje, że nie jest jeszcze zobowiązana do przestrzegania wymagań dotyczących ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych.

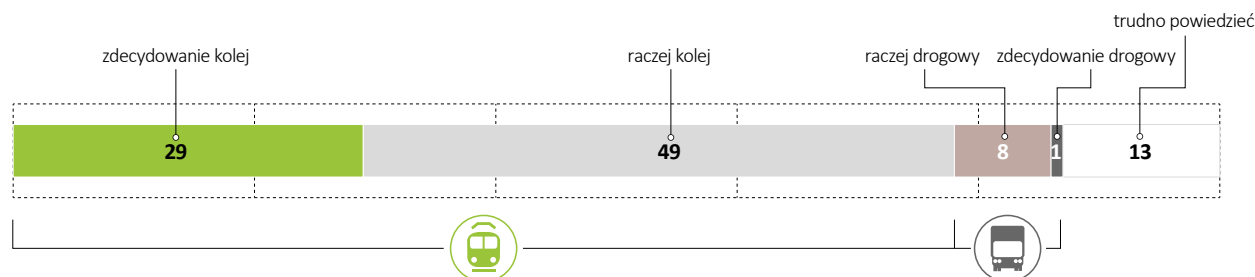
Firmy, które uznały w swoim przypadku obowiązek przestrzegania działań proekologicznych, zdecydowanie najczęściej jako jego podstawę identyfikowały krajowe i unijne regulacje prawne (73 proc. wskazań). Na kolejnych miejscach wymieniano wymagania zewnętrzne narzucone przez klientów oraz wewnętrzne, zapewniające im korzyści finansowe, oszczędności i usprawnienia dzięki podejmowanym działaniom proekologicznym. Dla mniej więcej co piątej firmy istotne znaczenie miały też takie czynniki jak wymagania związane z CSR (społeczna odpowiedzialność biznesu), realizowaną strategią, czy wymagania narzucone przez centralę lub korporację. Prowadzenie działań ekologicznych w obszarze transportu raportuje już 43 proc. przedsiębiorstw. Identyczny

odsetek tego nie robi, a 14 proc. respondentów nie miało wiedzy na ten temat. Spośród firm raportujących działania proekologiczne zdecydowanie najczęściej, bo 65 proc., czyni tak ze względu na regulacje krajowe i unijne. Znacznie mniejsze znaczenie mają już inne wymagania. Te narzucone przez klientów stanowią podstawę do sporządzenia raportów przez 27 proc. respondentów. Po kilkanaście procent firm, jako powód przygotowywania „ekologicznych” sprawozdań wskazuje korzyści finansowe, wymagania dotyczące CSR, strategii i narzucone przez centralę lub korporację.

Obecnie raportowanie działań ekologicznych dotyczących transportu prowadzi podobny odsetek przedsiębiorców, zarówno tych korzystających z usług towarowych przewozów kolejowych jaki i nie. Dla obu grup nieco inne wymagania są jednak podstawą do przygotowywania odpowiednich sprawozdań. W zasadzie podobne wskazania miały miejsce tylko w zakresie wymagań narzuconych przez klientów. Największa różnica, bo sięgająca 10 pkt. proc. pojawiła się w obszarze krajowych i unijnych regulacji prawnych oraz wymagań narzuconych przez centralę lub korporację. W obu przypadkach większe zobowiązania miały firmy korzystające z transportu szynowego. Wymagania związane ze strategią były za to o 7 pkt. proc. częściej wymieniane przez firmy nie realizujące przewozów kolejają.

Przewozy kolejowe czy drogowe

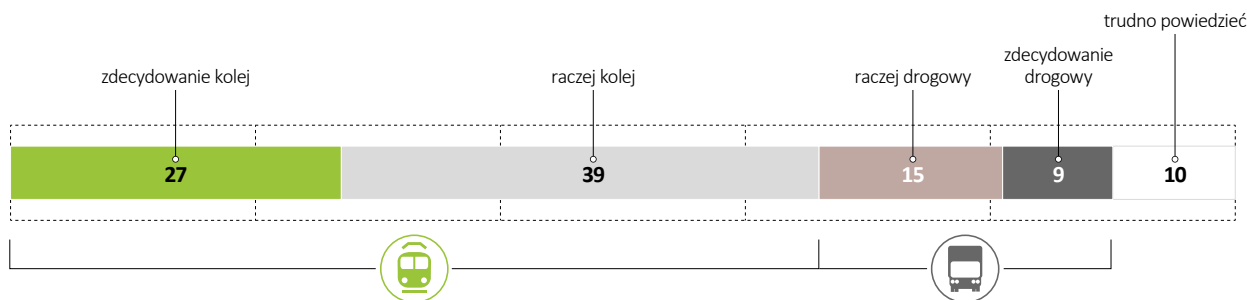
Dla niemal połowy firm najbardziej ekologicznym środkiem transportu, rozumianym jako generującym najmniej zanieczyszczeń, przy transporcie tego samego wolumenu ładunku, jest dziś kolej. 49 proc. odpowiedzi wskazujących jego przewagę nad innymi rodzajami przewozów to znacznie więcej niż drugiego w tej klasyfikacji transportu wodnego (17 proc. wskazań). Najniższe miejsce na podium zajął transport mieszany, w tym kontenerowy (13 proc.). Na przewozy drogowe wskazało już tylko 7 proc. badanych, a na transport lotniczy – 3 proc.



Rys. 4. Zarówno kolej jak i transport drogowy dążą do ograniczenia emisyjności. Który ze środków transportu towarów szybciej osiągnie ten cel? [w proc.]

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

Zielona kolej – potencjał ekologicznego transportu



Rys. 5. Który rodzaj transportu lądowego należy w Polsce rozwijać i promować w pierwszej kolejności? [w proc.]

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

Działania na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych prowadzone są zarówno w transporcie kolejowym jak i drogowym. IBRIS zapytał firmy, który z nich szybciej osiągnie zerowy ślad węglowy. „Zdecydowanie kolej” wskazało 29 proc. respondentów i „raczej kolej” 49 proc. Z drugiej strony tylko 1 proc. odpowiedzi brzmiało „zdecydowanie transport drogowy” i 8 proc. „raczej transport drogowy”. Pozostali respondenci nie mieli zdania w tej sprawie.

Nieco inaczej te proporcje wyglądają wśród firm, które obecnie zlecają realizację przewozów koleją i wśród tych, które nie korzystających z ich usług. Pierwsze znacznie bardziej niż drugie są przekonane, że transport szynowy szybciej niż samochodowy osiągnie neutralność klimatyczną. Odpowiedzi „zdecydowanie kolej” i „raczej kolej” padło razem w poszczególnych grupach odpowiednio: 85 proc. i 71 proc. Jeszcze większe dysproporcje w ocenie tego, kto pierwszy osiągnie neutralność emisyjną, wystąpiły przy badaniu poszczególnych sektorów. I tak kolej jako oczekiwanego zwycięzcę tego wyścigu wskazało aż 90 proc. firm z branży tworzyw sztucznych i metali. W przypadku firm zajmujących się produkcją drewna, papieru i mebli było to 78 proc. respondentów. Najmniej wskazań na kolej pojawiło się wśród firm reprezentujących sektor budownictwa, maszyn i pojazdów, bo 70 proc.

Dzisiaj biznes, w pierwszej kolejności opowiada się za rozwijaniem i promowaniem w Polsce transportu kolejowego. Zdecydowanie na ten rodzaj przewozów stawia 27 proc. respondentów. Do tego należy dodać 39 proc. badanych, którzy mówią: „raczej kolej”. Dla porównania na transport drogowy „zdecydowanie” wskazuje 9 proc. respondentów, a 15 proc. firm „raczej” skłania się by dać mu pierwszeństwo. W efekcie wynik konfrontacji wynosi 66 proc. do 24 proc. na rzecz rozwoju przewozów kolejowych. Co dziesiąty respondent nie opowiedział się po żadnej ze stron.

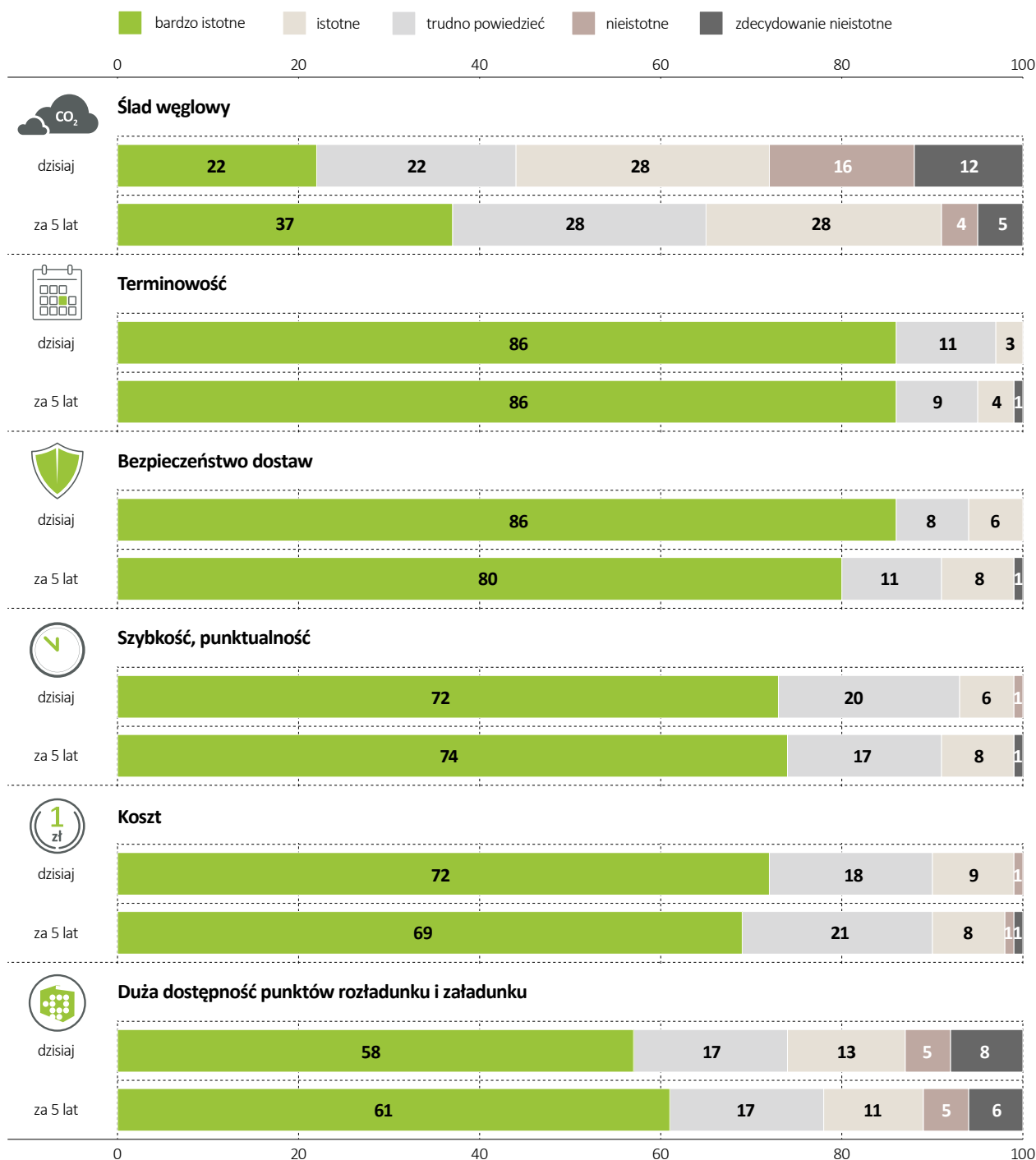
Tak jak we wcześniejszych odpowiedziach, tak i tu nieco inaczej sytuacja wygląda wśród firm zlecających realizację przewozów koleją i nie korzystających z ich usług. Te pierwsze znacznie częściej niż drugie postulują, aby transport szynowy w Polsce był szybciej rozwijany i promowany niż drogowy. Odpowiedzi „zdecydowanie kolej” i „raczej kolej” padły razem w poszczególnych grupach odpowiednio: 74 proc. i 58 proc. Na prymat szybszego rozwijania i promowania przewozów drogowych wskazywało 29 proc. firm nie korzystających z transportu kolejowego i 19 proc. korzystających. Jak można się domyśleć, nieco inne podejście do tej sprawy mają firmy z poszczególnych sektorów. Zdecydowanie najbardziej za rozwojem kolei opowiada się górnictwo, energetyka i branża paliwowa. Na jej pierwszeństwo względem transportu drogowego wskazuje 75 proc. przedstawicieli tego sektora.

Zielona kolej – potencjał ekologicznego transportu

Podobnie wygląda poparcie firm reprezentujących branżę budownictwa, maszyn i pojazdów oraz tworzyw sztucznych i metali. Jedynie w sektorze produkcji drewna, papieru i mebli proporcje pomiędzy zwolennikami rozwijania w pierwszej kolejności kolei, a tymi dającymi prymat przewozom drogowym są w miarę zbliżone, gdyż wynoszą 43 proc. do 39 proc.

Sektor kolejowy odpowiada na oczekiwania biznesu

Kolej już dziś jest jednym z najbardziej zrównoważonych i ekologicznych środków transportu. Pociąg towarowy emituje dwukrotnie mniej CO₂, w przeliczeniu



Rys. 6. Elementy decydujące o wyborze środka transportu towarów w firmie – obecnie i w przyszłości

(od najistotniejszych do najmniej istotnych) [w proc.]

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

42% firm

deklaruje zainteresowanie zwiększeniem skali przewozów kolejowych jeśli...



...osiągnie ona zero

ślad węglowy



Rys. 7. Ekologia napędza wzrost zainteresowania kolejją

Źródło: badanie IBRIS/Fundacja ProKolej

na tonokilometr, niż transport morski i czterokrotnie mniej niż drogowy. Co więcej ponad 90 proc. przewozów pasażerskich i towarowych realizowanych po torach działa w oparciu o zasilanie z trakcji elektrycznej. To powoduje, że kolej od dawna jest elektromobilna, w przeciwieństwie od transportu samochodowego, morskiego, czy lotniczego. Trzeba jednak pamiętać, że w Polsce produkcja prądu w ok. 70 proc. odbywa się w oparciu o węgiel kamienny i brunatny. Tymczasem oba surowce są głównymi winowajcami emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. Tym samym dalsze korzystanie z prądu wyprodukowanego z węgla kłóci się z ideą dążenia transportu kolejowego do pełnej neutralności klimatycznej.

Wyniki badań IBRIS jednoznacznie wskazują, że firmy działające w Polsce chcą coraz bardziej korzystać z ekologicznego transportu. Ten kierunek już dzisiaj jest mocno obecny w strategiach wielu firm, a w kolejnych latach znacząco zyska na znaczeniu, m.in. poprzez konieczność dostosowania się do wymagań unijnych oraz coraz bardziej uwzględniające kwestie środowiskowe wymagania klientów.

Sektor kolejowy wychodzi naprzeciw tym oczekiwaniom, sukcesywnie wdrażając program Zielona Kolej. Zakłada on m.in. przejście transportu szynowego na zasilanie energią z odnawialnych źródeł w 85 proc. do 2030 r. (obecnie udział ten to ok. 15 proc.). Aby zrealizować ten ambitny cel konieczne jest wybudowanie dedykowanych kolei instalacji zasilanych odnawialnymi źródłami o łącznej mocy 1,8 GW. Dzięki nim ma dojść do redukcji emisji CO₂ o 8 mln ton. Obliczono, że realizacja

programu Zielona Kolej przyczyni się do stymulacji inwestycji na poziomie od 6 do 10 mld zł w skali kraju.

Program Zielona Kolej odpowiada na zmieniające się oczekiwania sektora biznesowego i równolegle wspiera realizację celów wynikających z Polityki Energetycznej Polski. Dzięki tej inicjatywie sektor kolejowy ma swój wkład w osiągnięcie 36 proc. poziomu produkcji energii z OZE do 2030 r. i realizację kluczowego wspólnotowego celu, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej w Unii Europejskiej do 2050 r.

Zielona Kolej przyspiesza i angażuje do współpracy kolejne podmioty, czego dowodem są podpisane przez zarządzającą kolejową siecią elektroenergetyczną PKP Energetyka porozumienia z jednymi z największych przewoźników kolejowych aktywnych na polskim rynku: DB Cargo Polska i CTL Logistics i ostatnio Ecco Rail. Do programu dołączyli także pierwsi przewoźnicy pasażerscy – Łódzka Kolej Aglomeracyjna oraz Koleje Śląskie i Koleje Mazowieckie. PKP Energetyka podpisała także listy intencyjne, w których potwierdzono podjęcie współpracy przy stworzeniu najbardziej efektywnych i innowacyjnych rozwiązań, które umożliwią wykorzystywanie energii elektrycznej wyprodukowanej z Odnawialnych Źródeł Energii. Porozumienia takie zawarto z PKP Cargo, CTL Logistics, Rail Polska, LTE Polska, Transchem, Ecco Rail, Łódzką Koleją Aglomeracyjną, Kolejami Śląskimi i Kolejami Mazowieckimi, a do tego grona chcą dołączyć kolejne firmy.



fundacja
ProKolej 

Fundacja „ProKolej”
ul. Wspólna 47/49,
00-684 Warszawa
tel.: +48 22 243 81 37

www.prokolej.org