

ProKolej 

działaj!

konferencja „Rzeki dla zrównoważonego rozwoju”

dr Jakub Majewski

Żegluga śródlądowa a kolej - co wozić po rzekach

Warszawa, 25.11.2017

Agenda

- Transport a środowisko naturalne
- Infrastruktura transportowa
- Rynek przewozów towarowych

Transport a środowisko naturalne

Ślad węglowy w transporcie ładunków



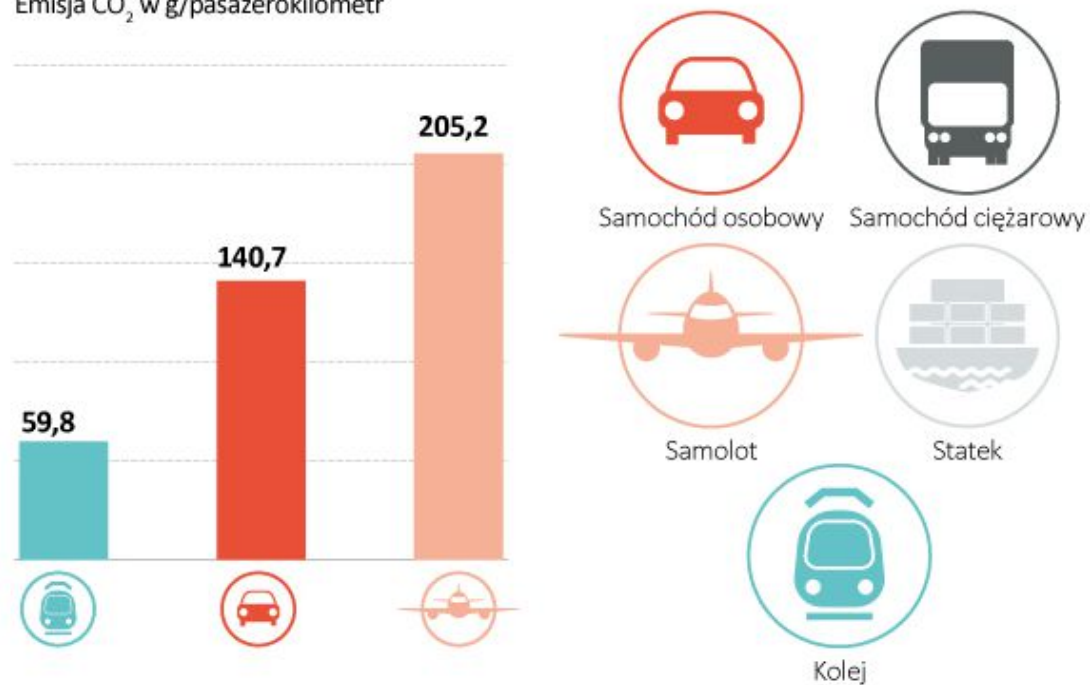
Pociąg towarowy produkuje **76%** mniej CO₂ niż ciężarówka*

*dla porównywalnych warunków. Źródło: Fundacja ProKolej za DfT RailFreight Strategy, 2016

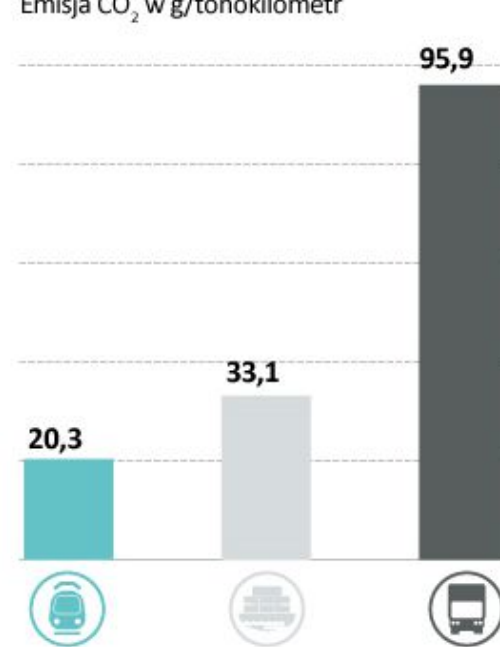
Transport a środowisko naturalne

Ślad węglowy w transporcie ładunków

Emisja CO₂ w g/pasażerokilometr



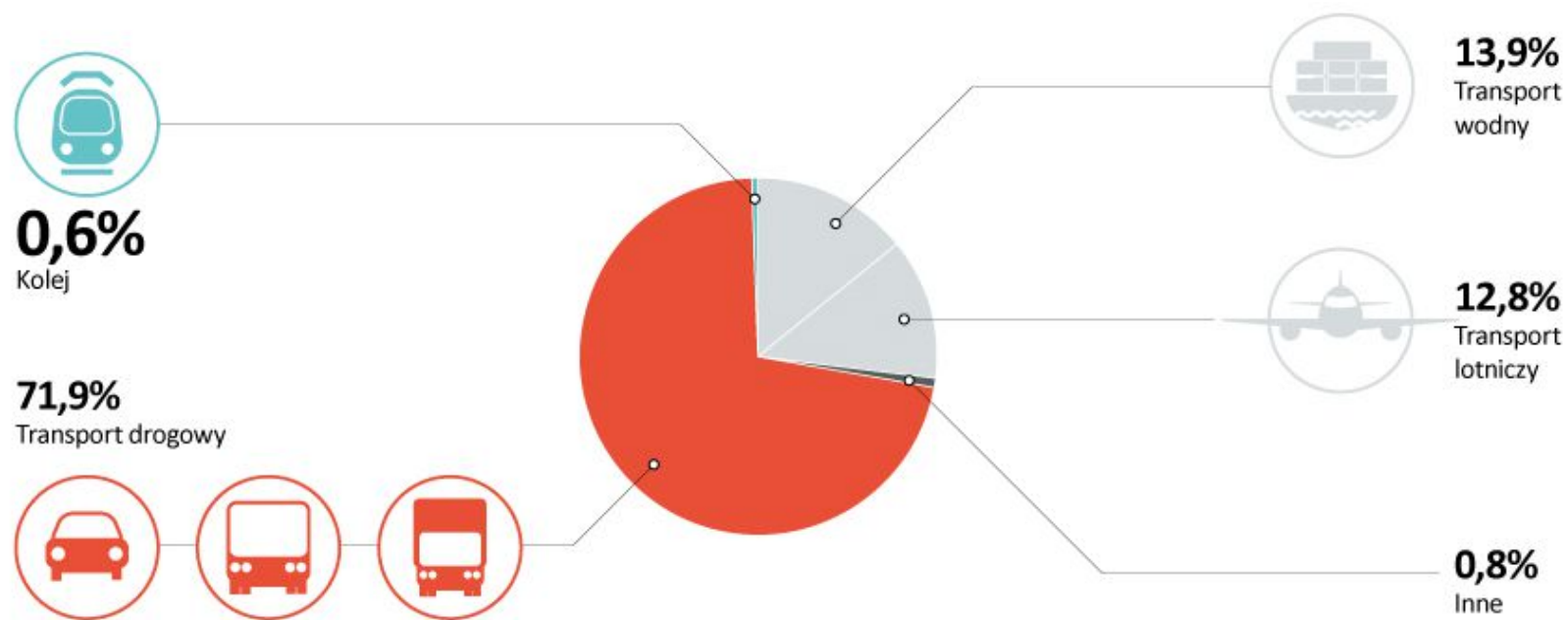
Emisja CO₂ w g/tonokilometr



Źródło: Fundacja Pro Kolej / Allianz pro Schiene

Transport a środowisko naturalne

Emisja gazów cieplarnianych w transporcie



Źródło: Fundacja ProKolej za European Environment Agency

Transport a środowisko naturalne

Odległość przewozu 1 t ładunku przy takim samym nakładzie energii

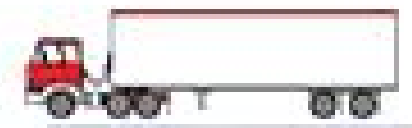
370 km



300 km

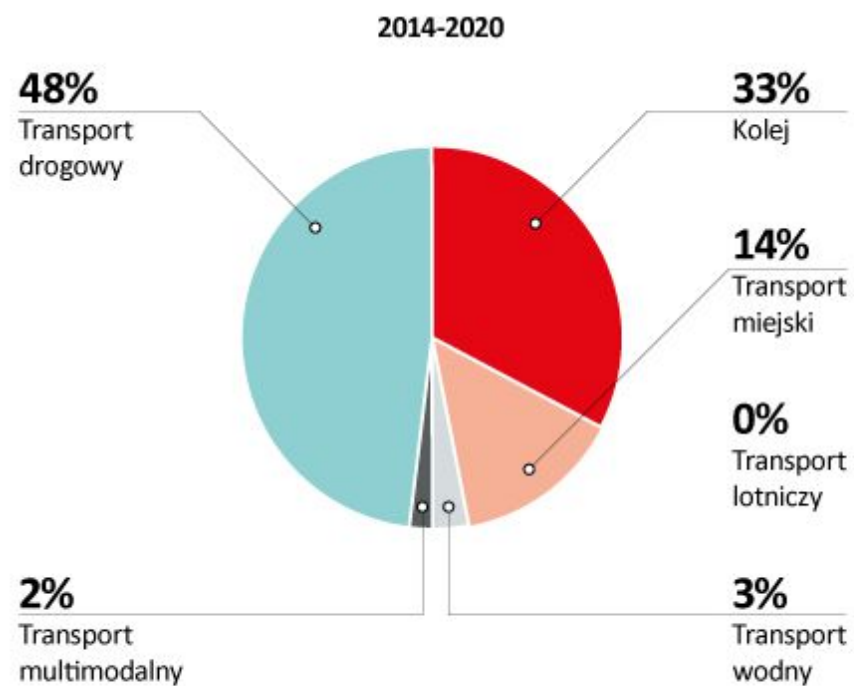
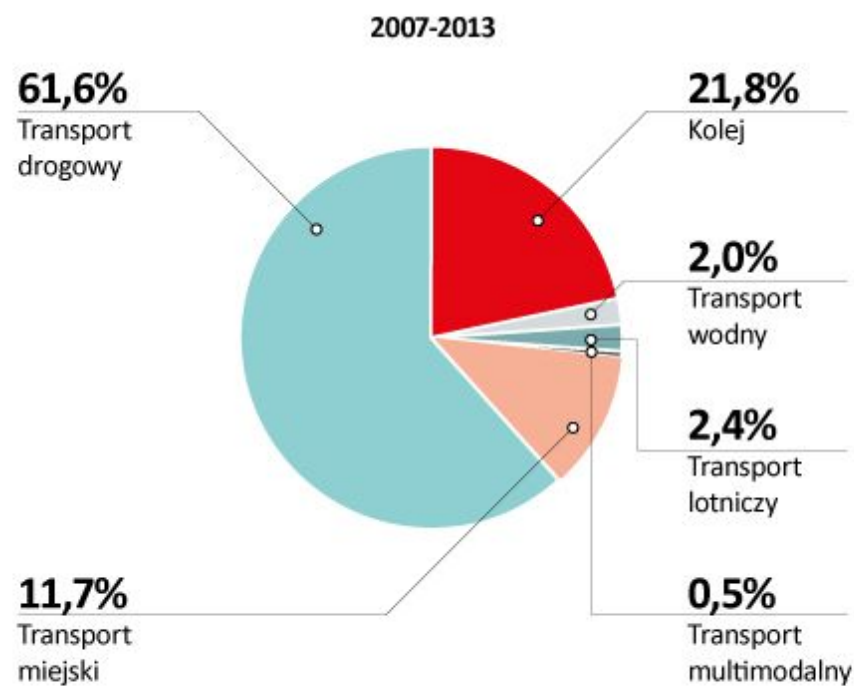


100 km



Infrastruktura transportowa

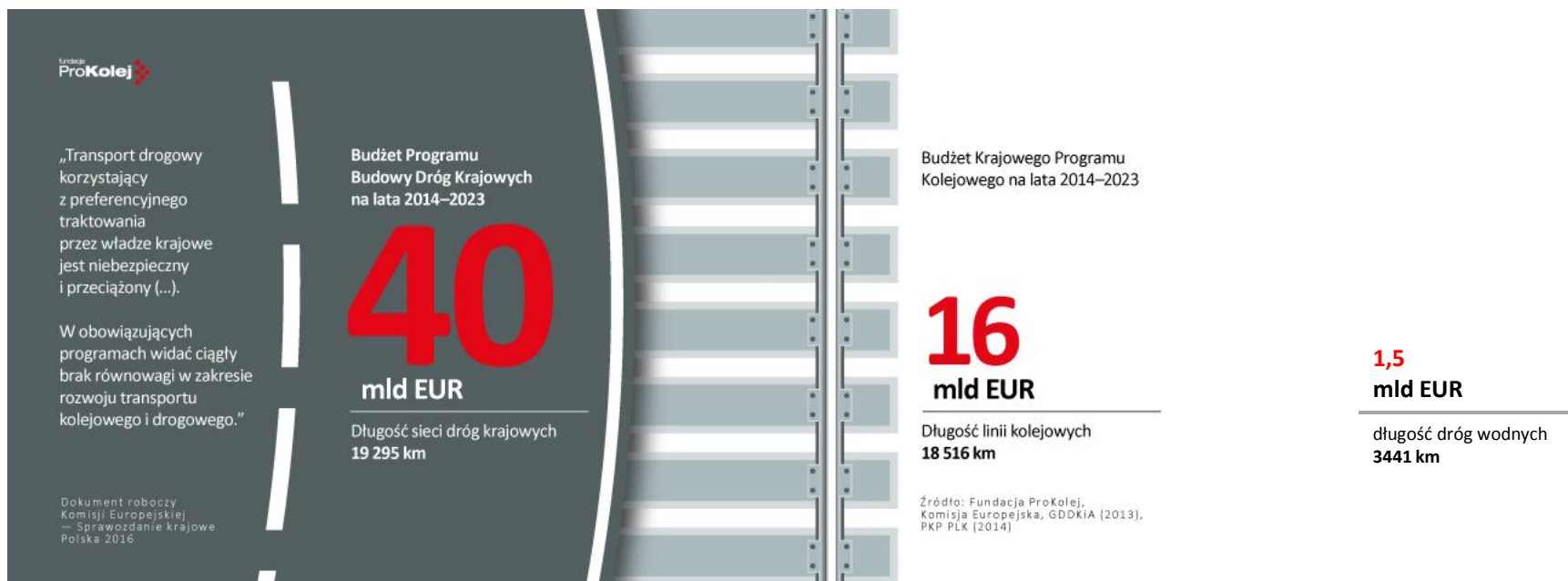
Środki unijne na transport w Polsce



Źródło: Fundacja ProKolej za EC DG Regio

Infrastruktura transportowa

Konkurencja o środki na inwestycje infrastrukturalne



Obecny stan infrastruktury żeglugi śródlądowej

- 214 km (5,9%) dróg wodnych spełnia wymagania międzynarodowe IV lub V klasy żeglowności
- 10% śródlądowych dróg wodnych w Polsce spełnia wymagane prawem warunki użytkowania
- niewłaściwe są parametry mostów drogowych i kolejowych
- zdekapitalizowane są śluzy i jazy, brakuje stopni wodnych
- warunki hydrograficzne i klimatyczne powodują długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem/wysoką wodą

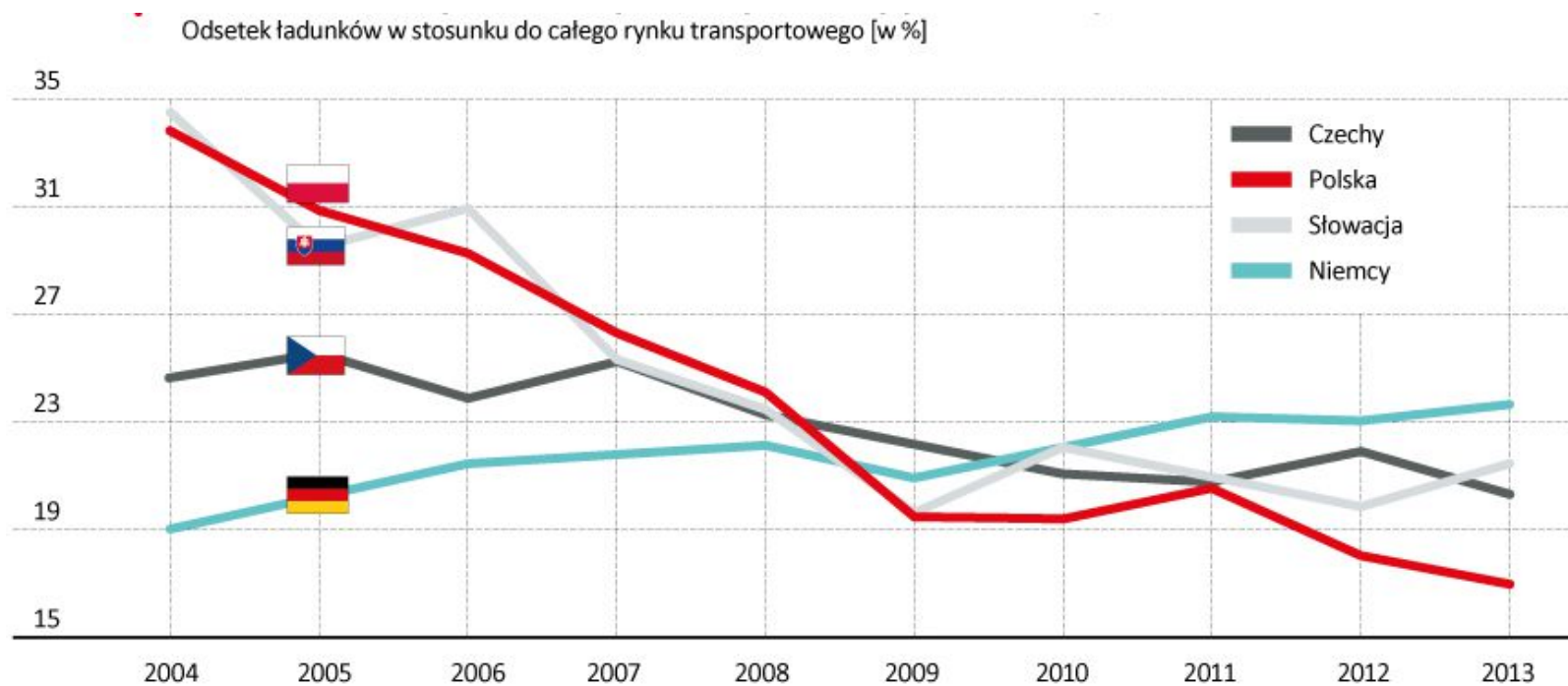


Konkurencja między koleją a żeglugą

- *najstarsza na obecnych ziemiach polskich linia kolejowa (z 1842 r.) została zbudowana z powodu suszy na Odrze i blokady transportu węgla*
- *na skanalizowanym odcinku Odry w latach 2011-12 wymagana głębokość tranzytowa (1,8 m) była zapewniona przez okres 90 dni, przy potrzebach 240 dni*
- *wprowadzona w 2016 r. zniżka o 25% na kolejowy transport ropy i produktów ropopochodnych pozbawiła pracy 1,5 tys. statków w dorzeczu Wołgi*

Rynek przewozów towarowych

Udział kolei w rynku transportowym



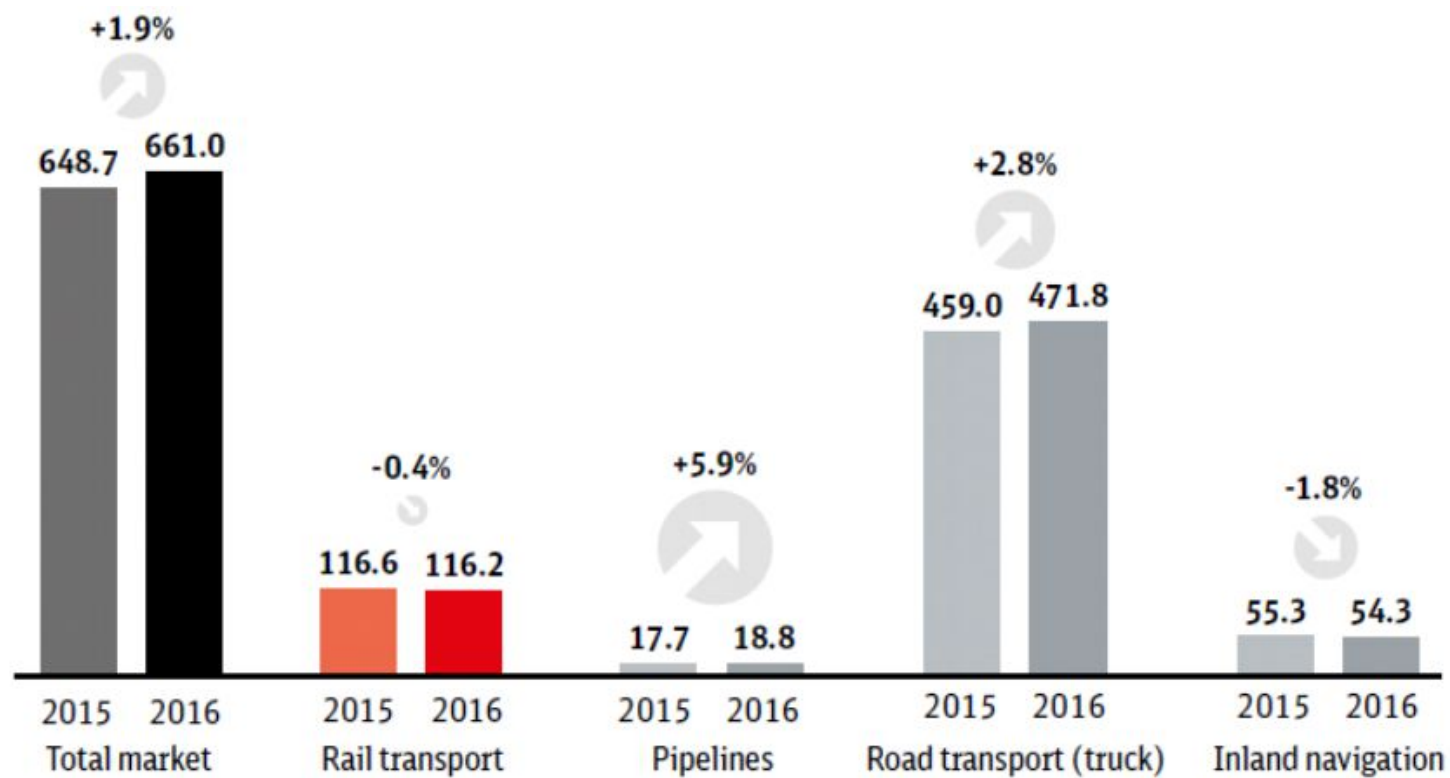
Źródło: Fundacja ProKolej za Eurostat; Sprawozdanie krajowe – Polska 2016

Rynek przewozów towarowych

- przewozy rzeczne stanowią 0,4% wszystkich lądowych przewozów towarowych
- udziały w rynku systematycznie spadają (0,8% w 2000 r. do 0,3% w 2016 r.)
- rzekami i kanałami przetransportowano 6 209 tys. t ładunków (ok. 3000 pociągów)
- 90% śródlądowych dróg wodnych w Polsce nie spełnia wymaganych prawem warunków użytkowania
- nie ma barek o zanurzeniu i ładowności przystosowanej do IV klasy drogi wodnej

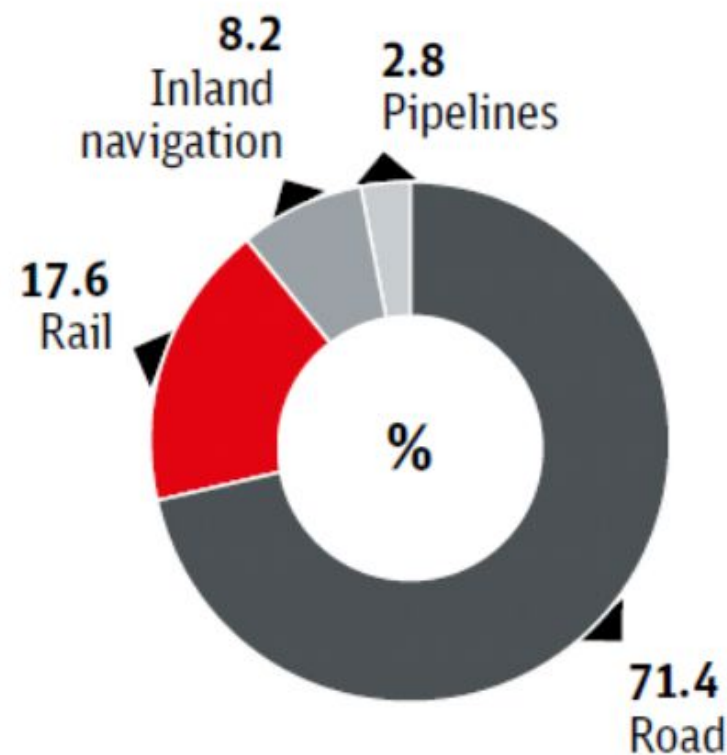
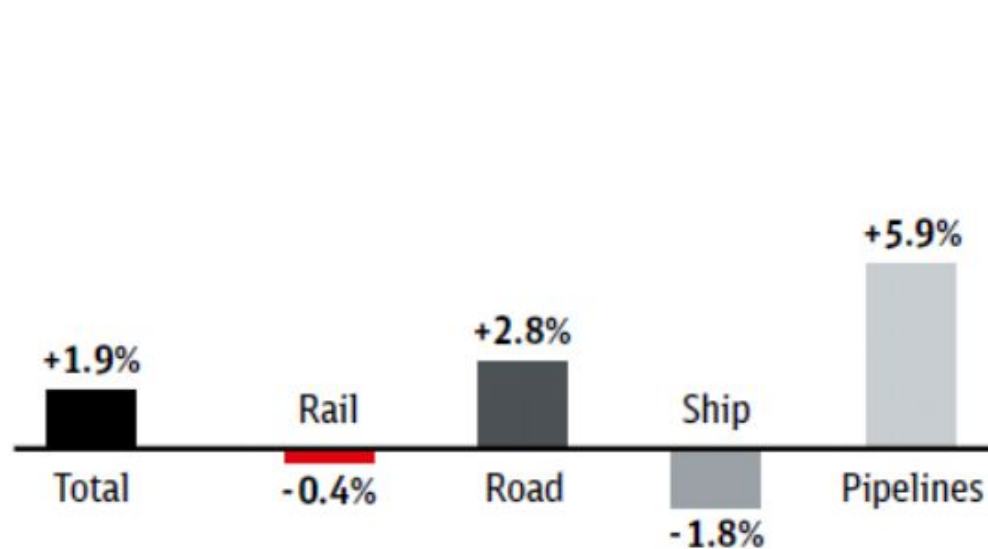
Rynek przewozów towarowych

Rynek transportu towarowego w Niemczech



Rynek przewozów towarowych

Rynek transportu towarowego w Niemczech



Rynek przewozów towarowych

Główne grupy towarów przewożone koleją

- węgiel, rudy metali, wyroby górnictwa i kopalnictwa łącznie - 64,9% masy, 53,6% pracy przewozowej
- sam węgiel kamienny to 40% masy
- przewozy węgla koleją spadają - w latach 2007-2015 o 53,9 mln t (37%)

Rynek przewozów towarowych

- Problemy które występują w transporcie kolejowym i mogą przenieść się na żeglugę śródlądową to:
 - koszty dostępu do infrastruktury (użytkownik płaci)
 - ograniczenia środowiskowe (limity emisji, strefy wyłączone, hałas)
 - inwestycje w tabor/flotę
 - warunki zatrudnienia, kwalifikacje, szkolnictwo

Podsumowanie

- między koleją a żeglugą śródlądową nie ma istotnych różnic w emisji z samego transportu
- znaczne różnice charakteryzują infrastrukturę i kolej jest tu wyraźnie mniej inwazyjna

Podsumowanie

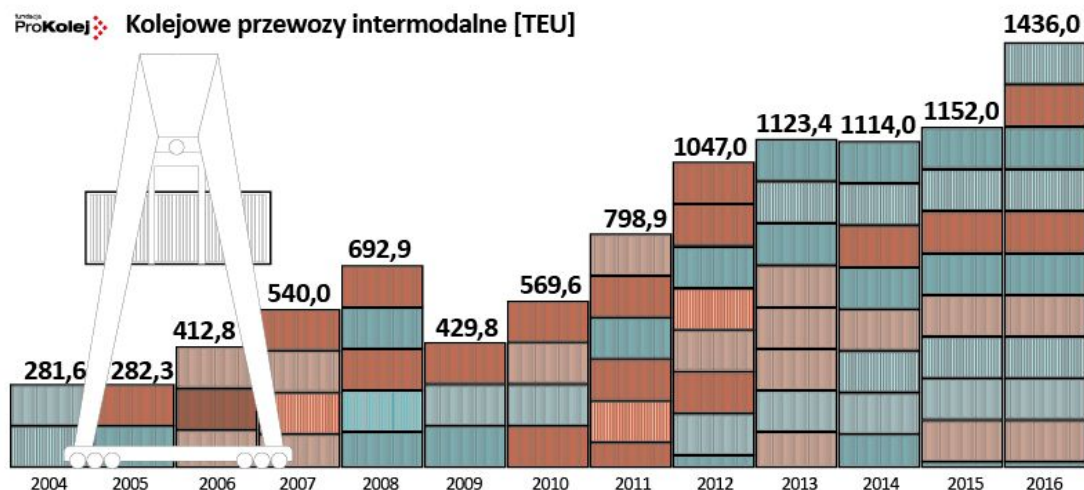
- infrastruktura kolejowa istnieje i wymaga modernizacji (ok 50%) i uzupełnienia (ok. 15%)
- infrastruktura żeglugi śródlądowej wymaga modernizacji (94%) i uzupełnienia (?)
- w każdym wariantcie transport kolejowy jest zdecydowanie bardziej dostępny przestrzennie

Podsumowanie

- kolej i żegluga śródlądowa wożą te same ładunki
- w obu przypadkach szansa na nowe ładunki to przewozy intermodalne (kontenerowe)

Podsumowanie

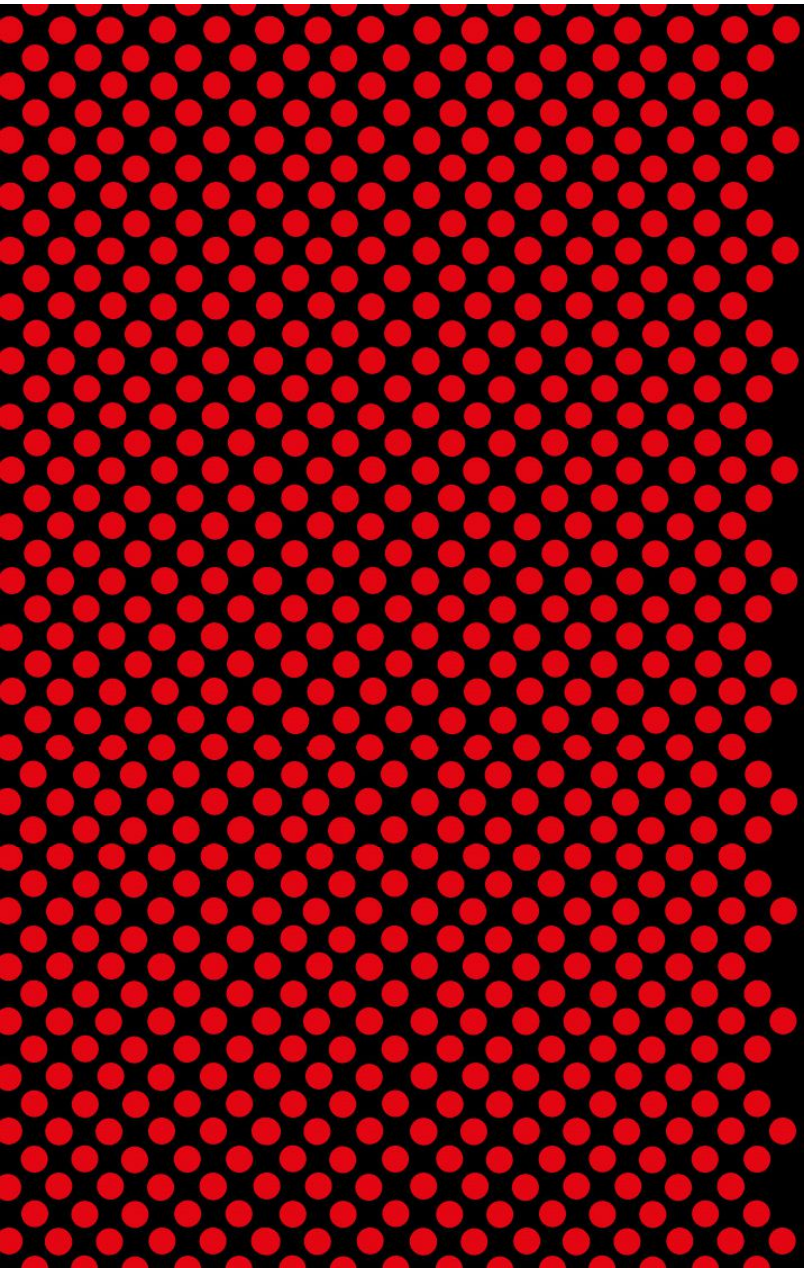
- W konkurencji na rynku transportowym liczy się czas i niezawodność, koszt dotyczy głównie ładunków masowych lub niskoprzetworzonych
- największą elastycznością charakteryzują się przewozy drogowe
- kolej przegrywa ze względu na niską prędkość (śr 24 km/h) i niską punktualność (43%)
- żegluga w obu przypadkach ma jeszcze niższe parametry



Źródło: Fundacja ProKolej ze UTK

Podsumowanie

- transport kolejowy jest szybszy, w minimalnym stopniu uzależniony od czynników zewnętrznych,
- żegluga ma charakter nieciągły (pokrywa lodowa, niedobory i nadmiar wody)
- w całym transporcie rośnie znaczenie presji klimatycznej (większa częstotliwość zjawisk ekstremalnych)



ProKolej 

działaj!