

# Zielona Kolej – potencjał ekologicznego transportu

Raport przygotowano dla:





NOTA METODOLOGICZNA

# Nota metodologiczna



Czas realizacji: 26-30 kwietnia 2021 r.



Jednostka badania: Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 250 pracowników oraz przedsiębiorstwa, których roczny obrót przekracza 200 mln złotych. Połowa firm ujętych w badaniu korzysta z kolejowego transportu towarowego. Wywiady przeprowadzono z kompetentnymi pracownikami działu logistyki w firmach.



Wielkość próby: N=109



Miejsce badania: Badanie ogólnopolskie



Technika badawcza: Badanie zrealizowane metodą telefonicznych standaryzowanych wywiadów kwestionariuszowych wspomaganym komputerowo (CATI)

UWAGA: W każdym przypadku powoływania się na Fundację Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS) jako źródło wyników badań, wszelkie materiały oparte na przekazanych wynikach badań, przeznaczone do wiadomości publicznej, muszą zostać uprzednio zatwierdzone przez Fundację Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS). Klient ma obowiązek pisemnie (za pomocą korespondencji elektronicznej) poinformować Fundację Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS) o planowanych do wykorzystania w publikacji/publikacjach danych i ich opisie i/lub analizie. Fundacja Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS) dokona przeglądu nadesłanych materiałów pod kątem ich zgodności i dokładności, i w ciągu 2 dni roboczych od daty otrzymania prześle Klientowi drogą elektroniczną odpowiedź z ewentualnymi korektami lub akceptacją. Dołożymy wszelkich starań, aby na wyraźne życzenie Klienta przyspieszyć ten proces. W przypadku opublikowania wyników badań w jakiegokolwiek formie bez wcześniejszego uzgodnienia materiałów do publikacji, Fundacja Instytut Badań Rynkowych i Społecznych (IBRiS) może według własnego uznania, bez konsultacji z Klientem, opublikować sprostowanie w formie, którą uzna za stosowną.



PODSUMOWANIE

## Wymagania wobec firm z zakresu ekologii transportu

- Wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych musi spełniać 47 proc. firm. Najczęściej są to krajowe i unijne regulacje prawne (73 proc.) oraz wymogi zewnętrzne narzucone przez klientów (48 proc.).
- Działania ekologiczne dotyczące transportu są raportowane przez 43 proc. przedsiębiorstw.
- *Firmy wykorzystujące w swojej działalności kolejowe przewozy towarowe są nieco częściej zobligowane do przestrzegania wymagań dotyczących ekologii w zakresie transportu – różnica 10 pp. w porównaniu do przedsiębiorstw, które nie korzystają z kolei.*

## Percepcja kolei na tle transportu drogowego

- **Za najbardziej ekologiczny środek transportu najczęściej uznawany jest transport kolejowy** – twierdzi tak co drugi badany. Jednocześnie blisko ośmiu na dziesięciu respondentów podziela zdanie, że to właśnie kolej szybciej niż transport drogowy osiągnie zerowy ślad węglowy.
- W przedsiębiorstwach objętych badaniem **przeważa opinia, że w Polsce w pierwszej kolejności należy rozwijać i promować transport kolejowy** (66 proc.), zaś za transportem drogowym opowiada się co czwarta firma.
- *Pracownicy przedsiębiorstw, w których korzysta się z usług kolei, częściej twierdzą, że ten środek transportu szybciej – w porównaniu do samochodowego – osiągnie zerowy ślad węglowy. Respondenci ci również częściej stawiają na kolej jako środek transportu, który należy w Polsce rozwijać i promować w pierwszej kolejności.*

## Pożądane cechy transportu towarowego

- Wśród ujętych w badaniu pożądanych cech transportu towarowego najczęściej dla firm istotna jest terminowość oraz bezpieczeństwo dostaw - po 86 proc. wskazań odpowiedzi "bardzo istotne". Następnie plasują się koszt i szybkość/punktualność (po 72 proc. wskazań). Wszystkie te cechy będą także coraz ważniejsze w przyszłości dla badanych firm.
- Mimo, że 44 proc. przedstawicieli firm deklaruje, że ekologiczność transportu/ślad węglowy jest ważną cechą dla firmy, z zebranych danych wynika, że tylko 29 proc. firm kieruje się kryteriami ekologicznymi przy wyborze środka transportu towarów. Dla większości ankietowanych przedsiębiorstw (52 proc.) kryteria ekologiczne nie są istotne przy takim wyborze. Jednocześnie ślad węglowy jest cechą, której ważność będzie wzrastać z czasem – zdaniem 65 proc. ankietowanych, **za 5 lat ekologiczność transportu będzie ważniejsza niż dzisiaj.**

## Zainteresowanie firm zwiększeniem udziału transportu kolejowego

- Zdaniem co trzeciego zapytanego respondenta (33 proc.) **przejdzie na transport kolejowy lub zwiększenie jego udziału podniosłoby wartość ekologiczną produktu finalnego firmy**. Z kolei blisko 40 proc. deklaruje opinię przeciwną.
- W grupie ankietowanych przedstawicieli firm **42 proc. deklaruje zainteresowanie zwiększeniem skali przewozów kolejowych jeśli transport kolejowy osiągnie zerowy ślad węglowy** (zasilanie przez OZE). Jednocześnie 15 proc. nie ma zdania, a 43 proc. nie jest zainteresowanych taką ofertą. Wśród powodów braku zainteresowania transportem kolejowym dominują te związane z ograniczonym zasięgiem sieci kolejowej (kolej nie dociera do klientów firmy) oraz z problemami organizacyjnymi związanymi z obsługą przeładunku. Powodem jest także działalność na skalę lokalną lub rozdrobnienie klientów.
- Ogółem **blisko ośmiu na dziesięciu zapytanych przedstawicieli firm potwierdza, że osiągnięcie celu zeroemisyjności przez transport kolejowy zwiększy atrakcyjność i konkurencyjność kolei**. Dla 43 proc. firm będzie to bodźcem do przeniesienia większych ilości ładunków na kolej. Z kolei 46 proc. nie planuje takich zmian.
- *Zgodnie z deklaracjami, 46 proc. firm, które już teraz korzystają z transportu kolejją, będzie zainteresowanych zwiększeniem wolumenu przewożonych ładunków jeśli kolej osiągnie zeroemisyjność (takich wskazań jest mniej – 38 proc. w grupie firm, które obecnie nie przewożą towarów kolejją). Wśród analizowanych branż, zainteresowanie przeniesieniem większej ilości ładunków na kolej najczęściej dotyczy firm z branży „budownictwo i maszyny” (61 proc. wskazań) i z branży górniczo-energetycznej (50 proc.).*



WYNIKI BADANIA

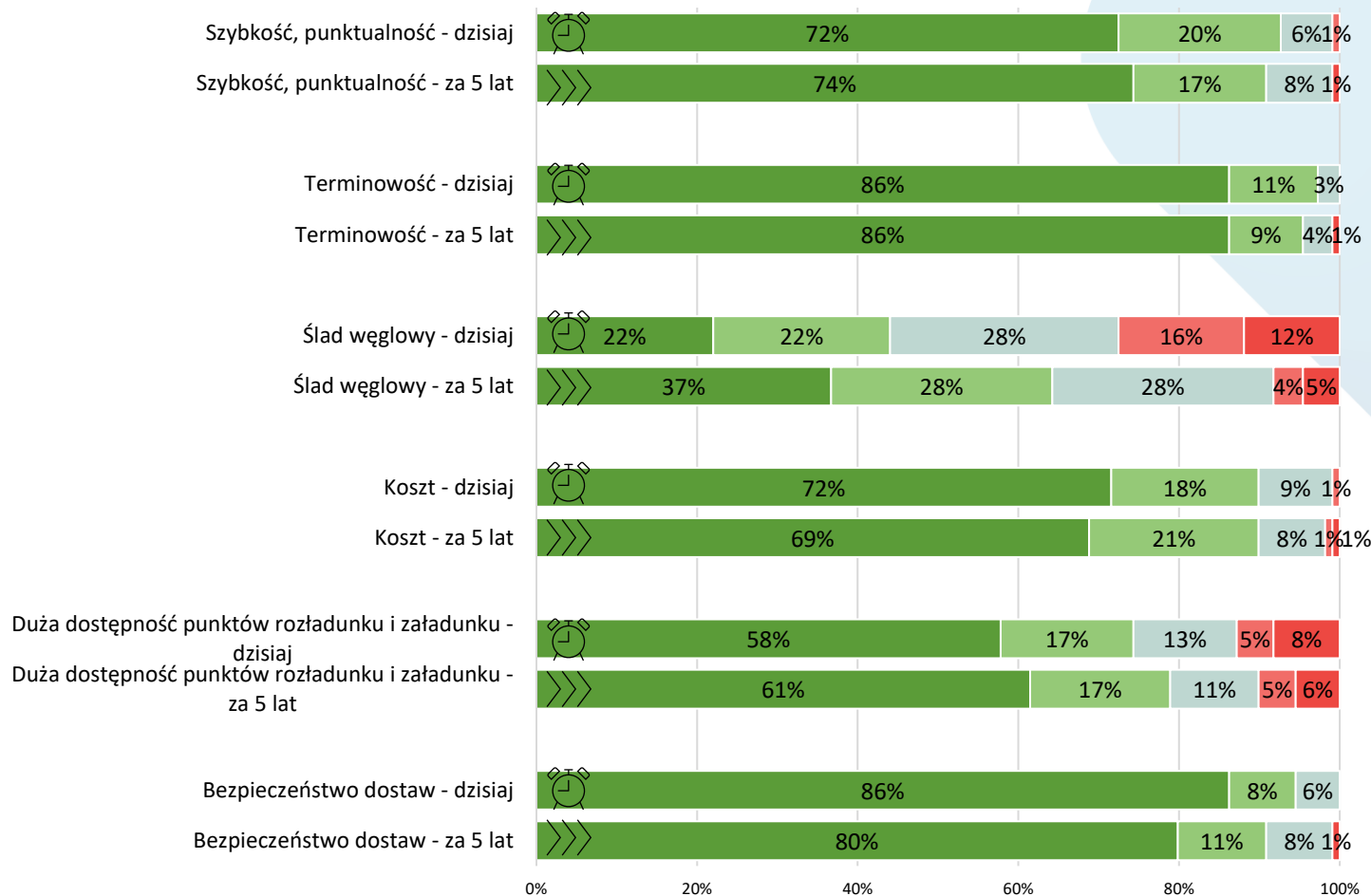


# 01 | Czynniki decydujące o wyborze środka transportu

# 01 Najważniejsze cechy transportu towarów – obecnie i za 5 lat

Jak ważne dla Pana/i firmy są wymienione cechy transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych?  
Proszę posłużyć się skalą 1 do 5, gdzie 1 oznacza zdecydowanie nieistotne, 5 bardzo istotne.

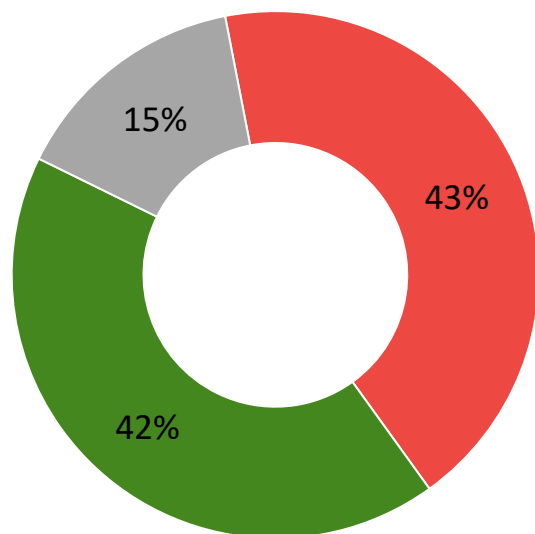
Jak ważne dla Pana/i firmy będą wymienione cechy transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych za 5 lat? Proszę posłużyć się skalą 1 do 5, gdzie 1 oznacza, że dana cecha będzie mniej ważna niż obecnie, 5 - będzie ważniejsza niż obecnie.



Cechą, która jest bardzo wysoko ceniona w kontekście transportu towarowego jest terminowość – odpowiedź „bardzo istotne” wskazało 86 proc. zapytanych przedstawicieli firm i jednocześnie taki sam odsetek uważa, że cecha ta będzie jeszcze ważniejsza za 5 lat. Kolejne ważne cechy to bezpieczeństwo dostaw (także 86 proc. wskazań odpowiedzi 5), oraz koszt i szybkość/ punktualność – po 72 proc. wskazań. Wszystkie te cechy będą także coraz ważniejsze w przyszłości dla badanych firm. Wśród analizowanych cech, najmniejszy odsetek respondentów uznaje ważność ekologiczności transportu – czyli śladu węglowego – zdaniem 22 proc. jest to bardzo istotna cecha, a łącznie 44 proc. uważa ją za ważną (oceny 4 i 5). Jednocześnie jest to cecha, której ważność będzie wzrastać z czasem – zdaniem 65 proc. ekologiczność transportu będzie ważniejsza za 5 lat, niż dzisiaj.

# 01 Rola śladu węglowego w wyborze transportu kolejowego

Czy Pana/i firma byłaby potencjalnie zainteresowana zwiększeniem wolumenu przewozu swoich towarów, surowców, materiałów, komponentów w oparciu o kolej, gdyby ten sektor miał całkowicie zerowy ślad węglowy tj. byłby zasilany z Odnawialnych Źródeł Energii?



N=109

■ Nie ■ Tak ■ Nie wiem/ Trudno powiedzieć

## Dlaczego nie?



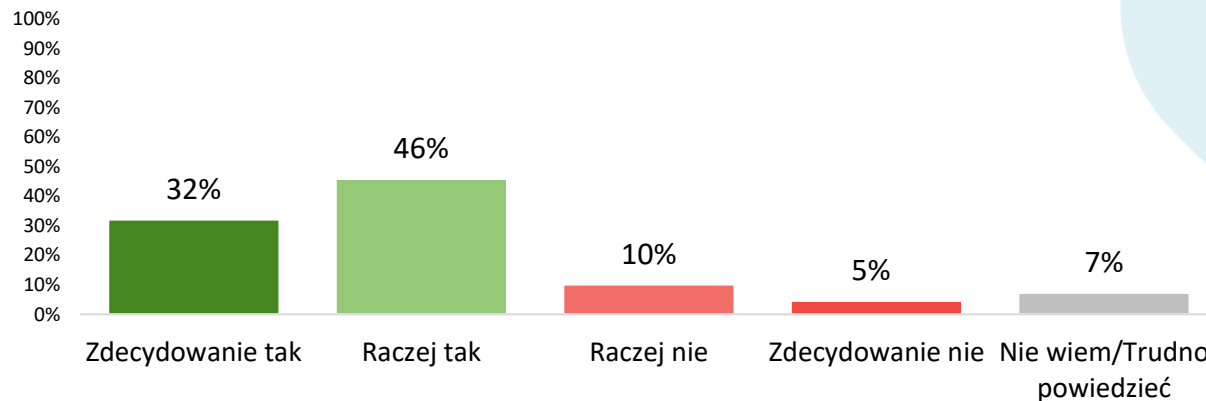
Odpowiedzi respondentów, których firma nie jest zainteresowana zwiększeniem skali wykorzystania kolejowego transportu towarów.

N=50 Pytanie otwarte

W grupie ankietowanych przedstawicieli firm, 42 proc. deklaruje zainteresowanie zwiększeniem skali przewozów kolejowych jeśli transport kolejowy osiągnie zerowy ślad węglowy (zasilanie przez OZE). Jednocześnie 15 proc. nie ma zdania, a 43 proc. nie jest zainteresowanych taką ofertą. Wśród powodów braku zainteresowania transportem kolejowym dominują te związane z ograniczonym zasięgiem sieci kolejowej (kolej nie dociera do klientów firmy) oraz z problemami organizacyjnymi związanymi z obsługą przeładunku. Część respondentów wskazuje, że klienci firmy są rozdrobnieni. Cena/opłacalność nie odgrywa roli przy decyzji negatywnej.

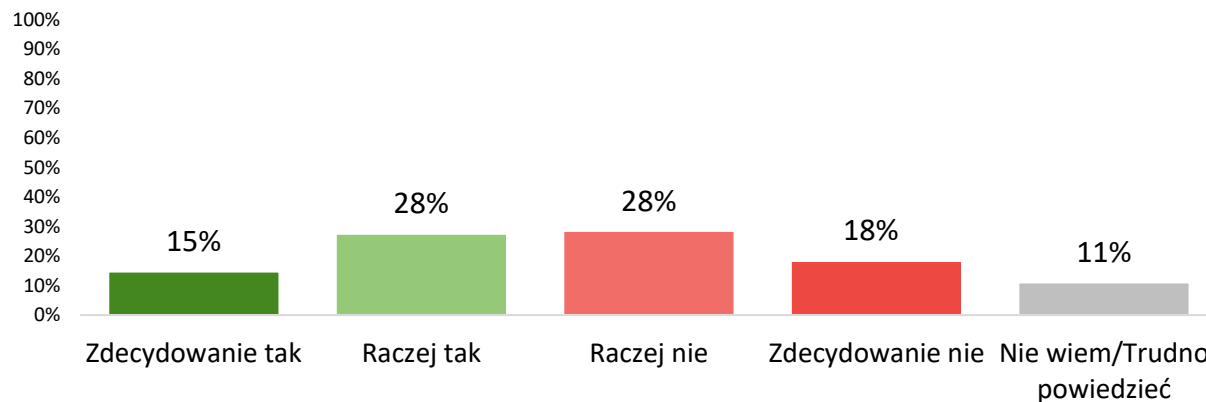
# 01 Czy mniejsza emisyjność będzie atutem kolei?

*Czy w Pana/i opinii osiągnięcie celu zeroemisyjności przez transport kolejowy poprawi jego atrakcyjność i konkurencyjność?*



N=109

*Czy dla Pana/i firmy, Pana/i zdaniem, osiągnięcie przez kolej zeroemisyjności, przy zachowaniu tych samych kosztów przewozu, będzie bodźcem do przeniesienia większej ilości ładunków na kolej?*



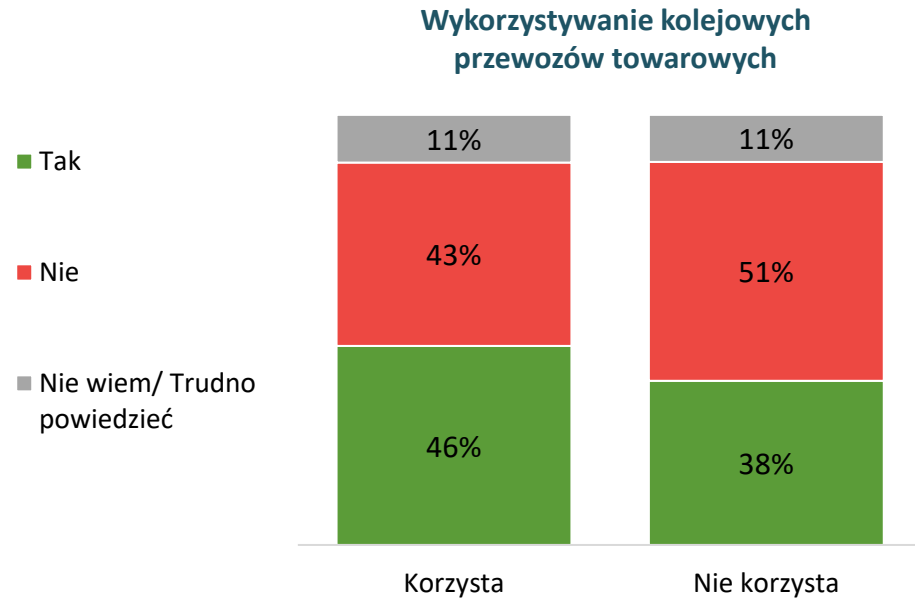
N=109

Ogółem blisko ośmiu na dziesięciu zapytanych przedstawicieli firm potwierdza, że osiągnięcie celu zeroemisyjności przez transport kolejowy zwiększy atrakcyjność i konkurencyjność kolei, w tym 32 proc. ma co do tego absolutną pewność. Opinie przeciwstawne występują w 15 proc. przypadków, przy czym tylko co dwudziesty zdecydowanie neguje tak postawioną tezę.

Mimo, tak znacznego odsetka badanych uważających, że osiągnięcie przez kolej zeroemisyjności podniesie konkurencyjność tego środka transportu, tylko dla 43 proc. będzie to bodźcem do przeniesienia większych ilości ładunków na kolej. Z kolei 46 proc. nie planuje takich zmian. Jasno sprecyzowanej opinii w tym temacie, nie ma 11 proc. zapytanych.

# 01 Czy mniejsza emisyjność kolei przyciągnie więcej klientów?

*Czy dla Pana/i firmy, Pana/i zdaniem, osiągnięcie przez kolej zeroemisyjności, przy zachowaniu tych samych kosztów przewozu, będzie bodźcem do przeniesienia większej ilości ładunków na kolej?*

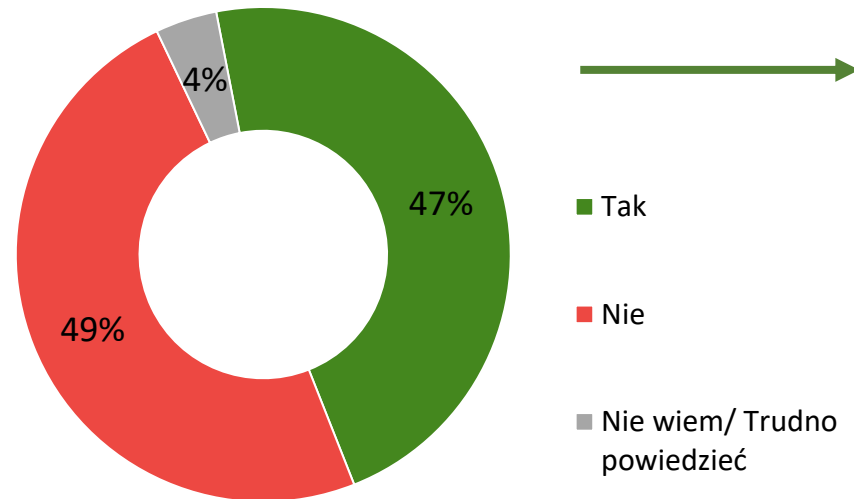


Zgodnie z deklaracjami, 46 proc. firm, które już teraz korzystają z transportu koleją, będzie zainteresowanych zwiększeniem wolumenu przewożonych ładunków jeśli kolej osiągnie zeroemisyjność (takich wskazań jest mniej – 38 proc. w grupie firm, które obecnie nie przewożą towarów koleją).

# 02 | Wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów

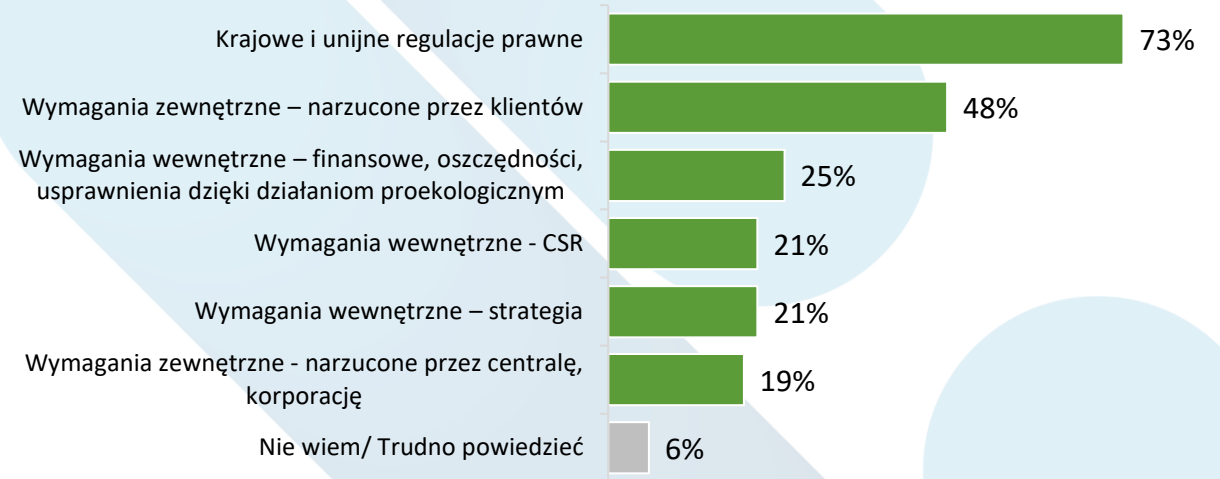
# 02 Wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów

Czy firma musi spełniać wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych?



N=109

Jakiego rodzaju są to wymagania?



Odpowiedzi respondentów, których firma musi spełniać wymagania ekologiczne w zakresie transportu towarów.

Możliwość wskazania wielu odpowiedzi; N=51

Co druga firma nie jest zobligowana do przestrzegania wymagań dotyczących ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych. Z kolei do ich stosowania zobowiązanych jest 47 proc. przedsiębiorstw.

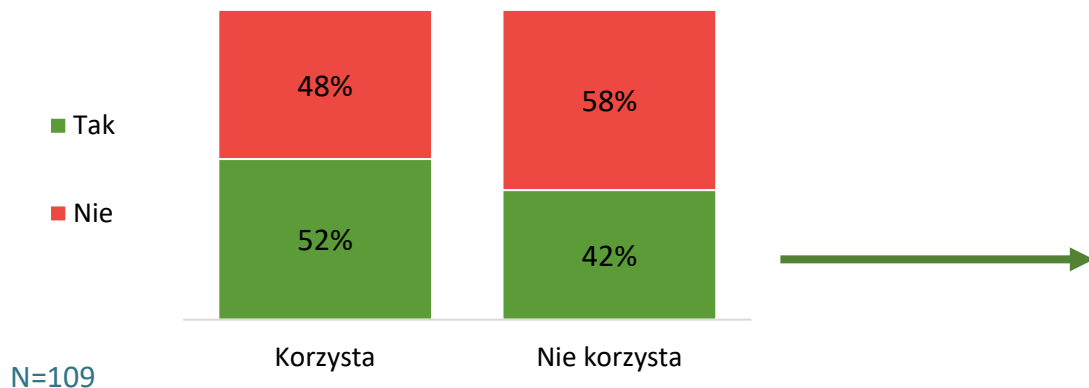
W przypadku firm, które mają obowiązek przestrzegania działań proekologicznych, zdecydowanie najczęściej są to wymagania związane z krajowymi i unijnymi regulacjami prawnymi (73 proc. wskazań). Dla blisko co drugiej zapytanej firmy są to wymagania narzucone przez klientów. Rzadziej obowiązek ten ma charakter wewnętrzny – w co czwartej firmie wynika on z korzyści finansowych, a w średnio co piątej - z koncepcji CSR lub strategii firmy. Zbliżony odsetek – 19 proc. wskazuje na zasady narzucone przez centralę, korporację.

# 02 Wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów

Czy firma musi spełniać wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych?

Jakiego rodzaju są to wymagania?

Wykorzystywanie kolejowych przewozów towarowych



Wykorzystywanie kolejowych przewozów towarowych

	Korzysta	Nie korzysta
Wymagania wewnętrzne – strategia	29%	13%
Wymagania wewnętrzne - CSR	29%	13%
Wymagania wewnętrzne – finansowe, oszczędności, usprawnienia dzięki działaniom proekologicznym	36%	13%
Wymagania zewnętrzne - narzucone przez centralę, korporację	29%	8%
Wymagania zewnętrzne – narzucone przez klientów	54%	42%
Krajowe i unijne regulacje prawne	71%	75%
Nie wiem/ Trudno powiedzieć	0%	13%

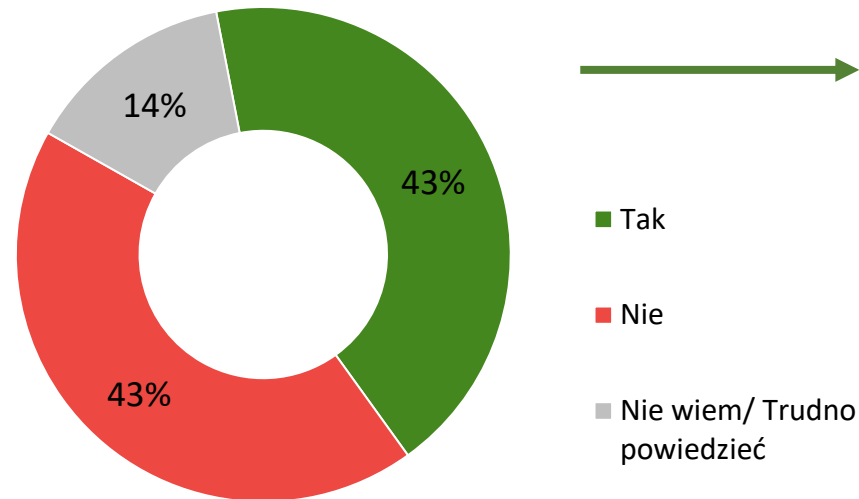
Odpowiedzi respondentów, których firma musi spełniać wymagania ekologiczne w zakresie transportu towarów. Możliwość wskazania wielu odpowiedzi; N=51

Firmy, które w swojej działalności wykorzystują kolejowe przewozy towarowe, nieco częściej muszą spełniać wymagania dotyczące ekologii w zakresie transportu (różnica 10 pp.). Dotyczy to większości ujętych w badaniu rodzajów wymagań. Największe różnice w odsetkach występują w przypadku wewnętrznych wymagań finansowych, oszczędności i usprawnień dzięki działaniom proekologicznym (23 pp.) oraz zewnętrznych wymagań narzuconych przez centralę, korporację (21 pp.). Wyjątek stanowią krajowe i unijne regulacje prawne, które nieco częściej były wskazywane przez respondentów z firm, które nie korzystają z przewozów kolejowych.



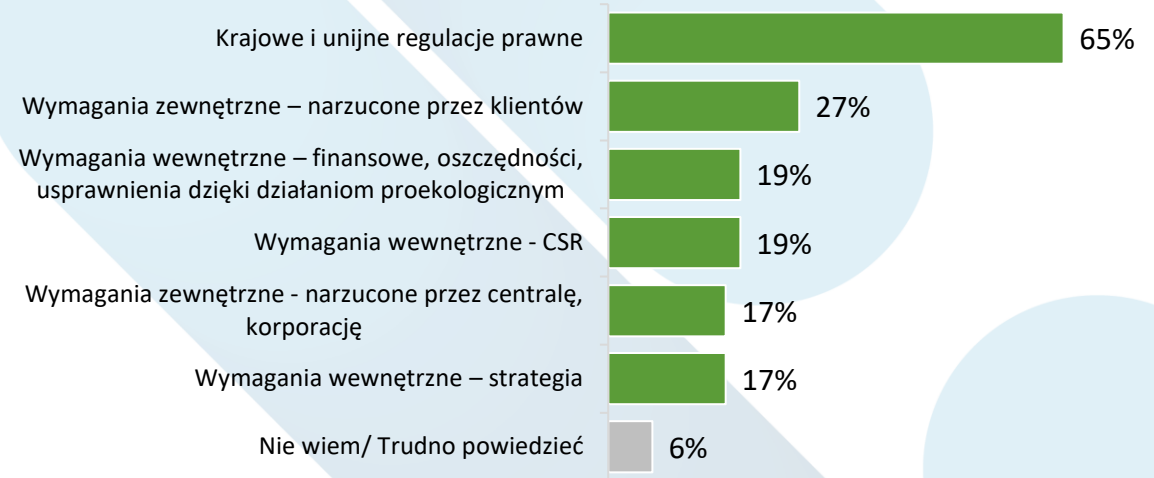
# 02 Raportowanie działań ekologicznych dotyczących transportu

Czy firma raportuje działania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych?



N=109

Jakiego rodzaju są to raportowania?



Odpowiedzi respondentów, których firma raportuje działania ekologiczne w zakresie transportu towarów.

Możliwość wskazania wielu odpowiedzi; N=47

Działania ekologiczne dotyczące transportu są raportowane przez 43 proc. przedsiębiorstw, jednocześnie taki sam odsetek nie raportuje tego typu działań. Brak wiedzy na ten temat deklaruje natomiast 14 proc. badanych przedstawicieli firm.

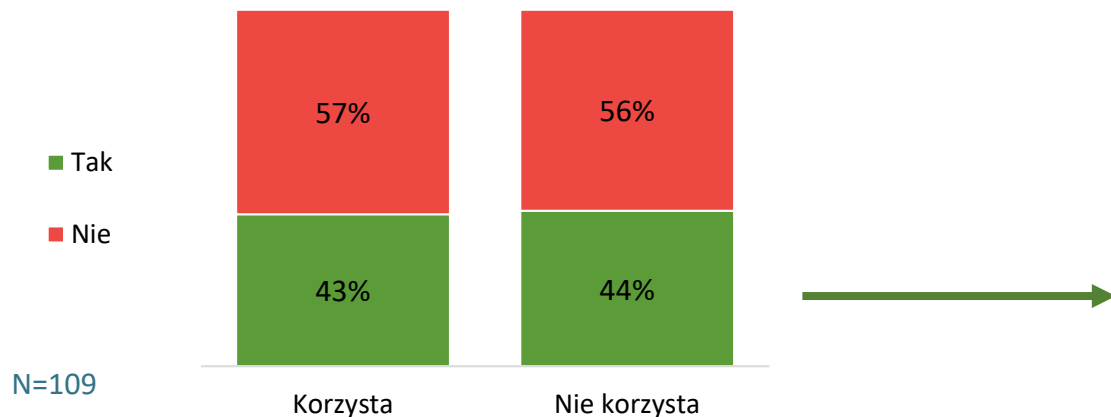
W firmach, które raportują działania ekologiczne dotyczące przewozu produktów – jest to najczęściej związane z uregulowaniami prawnymi: krajowymi lub unijnymi (65 proc. wskazań). Rzadziej jest to następstwem innych czynników. W blisko trzech przedsiębiorstwach na dziesięć konieczność raportowania wynika z oczekiwań klientów, natomiast dla jednej na pięć firm ma to związek z wymaganiami wewnętrznymi: oszczędności, korzyści finansowe oraz strategia CSR. Nieco mniej przedsiębiorców wskazało strategię firmy i wymagania korporacyjne (po 17 proc.).

# 02 Raportowanie działań ekologicznych dotyczących transportu

Czy firma raportuje działania dotyczące ekologii w zakresie transportu towarów, surowców i komponentów produkcyjnych?

Jakiego rodzaju są to raportowania?

Wykorzystywanie kolejowych przewozów towarowych



Wykorzystywanie kolejowych przewozów towarowych

	Korzysta	Nie korzysta
Wymagania wewnętrzne – strategia	13%	20%
Wymagania wewnętrzne - CSR	22%	16%
Wymagania wewnętrzne – finansowe, oszczędności, usprawnienia dzięki działaniom proekologicznym	22%	16%
Wymagania zewnętrzne - narzucone przez centralę, korporację	22%	12%
Wymagania zewnętrzne – narzucone przez klientów	26%	28%
Krajowe i unijne regulacje prawne	70%	60%
Nie wiem/ Trudno powiedzieć	0%	12%

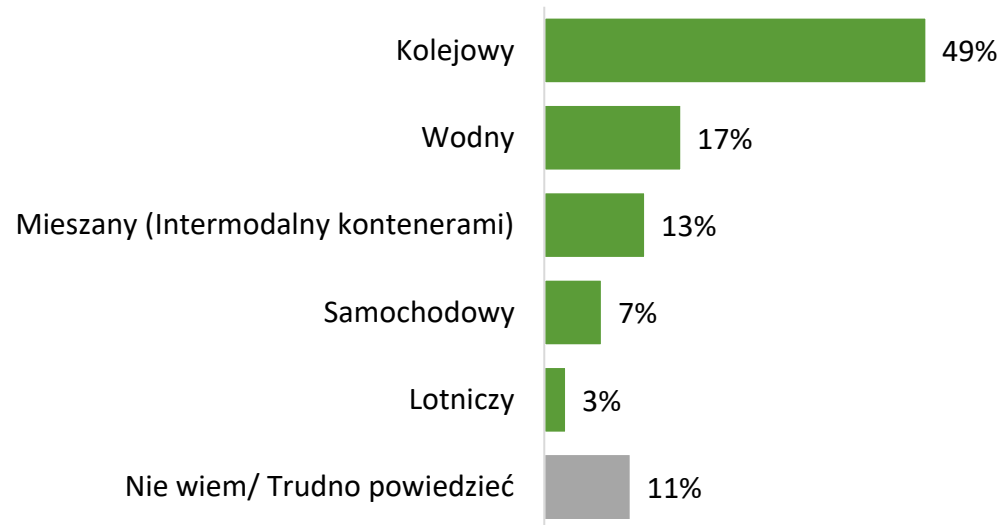
Odpowiedzi respondentów, których firma raportuje działania ekologiczne w zakresie transportu towarów. Możliwość wskazania wielu odpowiedzi; N=47

W przypadku raportowania działań dotyczących ekologii w zakresie transportu towarów, nie obserwujemy różnic pomiędzy firmami korzystającymi i niekorzystającymi z kolei. Natomiast w grupie przedsiębiorstw, które raportują w/w działania, odnotowano, że w firmach wykorzystujących transport kolejowy częściej funkcjonują wymagania wewnętrzne – CSR oraz finansowe (oszczędności, usprawnienia dzięki działaniom proekologicznym), a także wymogi zewnętrzne – narzucone przez centralę, korporację oraz krajowe i unijne regulacje prawne. Rzadziej natomiast przedsiębiorstwa wymieniają wymogi wewnętrzne związane ze strategią.

# 03 | Percepcja kolei na tle innych środków transportu

# 03 Najbardziej ekologiczny środek transportu

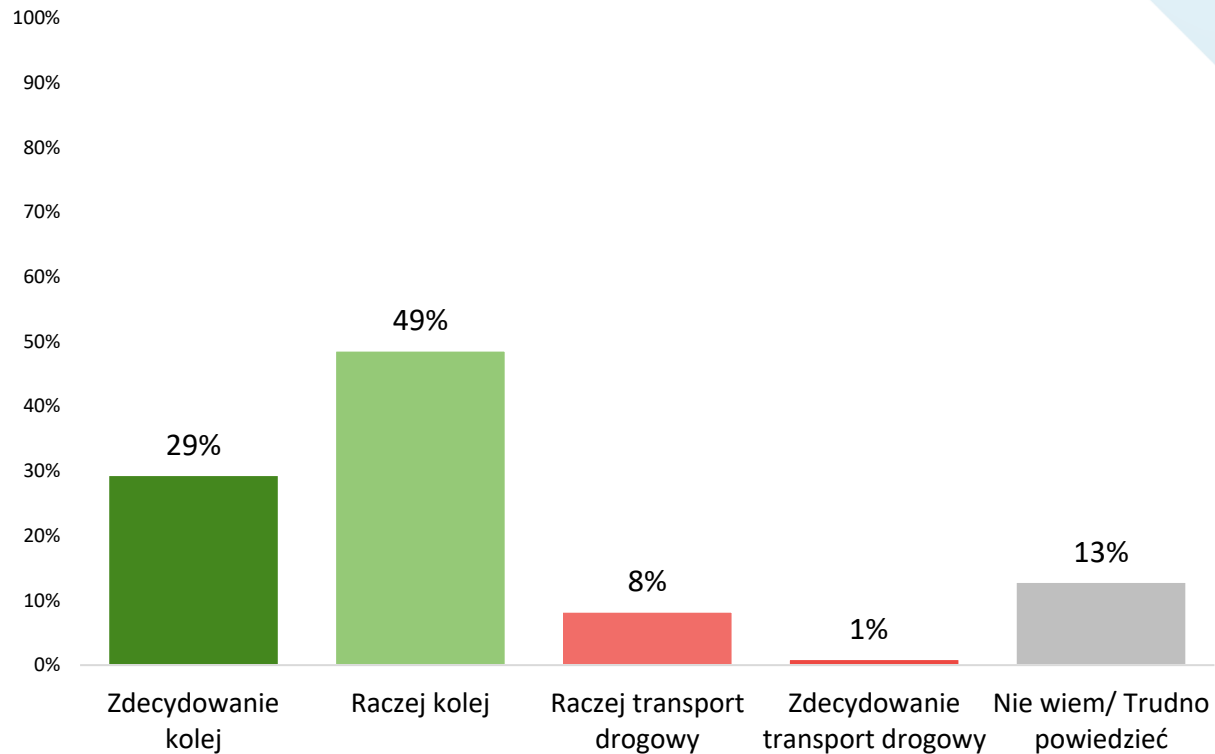
*Który ze środków transportu jest w Pana/i opinii najbardziej ekologiczny – generuje najmniej zanieczyszczeń, przy transporcie tego samego wolumenu ładunku?*



W opinii pracowników firm, którzy odpowiadają za logistykę, najbardziej ekologicznym środkiem transportu jest transport kolejowy – 49 proc. badanych twierdzi, że generuje on najmniej zanieczyszczeń przy przewozie takiego samego wolumenu ładunku. Transport wodny otrzymał 17 proc. wskazań, zaś mieszany (intermodalny kontenerami) – 13 proc. Zaledwie 7 proc. ankietowanych za najbardziej ekologiczny uznaje transport samochodowy, zaś lotniczy – 3 proc.

# 03 Ograniczenie emisyjności – czy kolej będzie pierwsza?

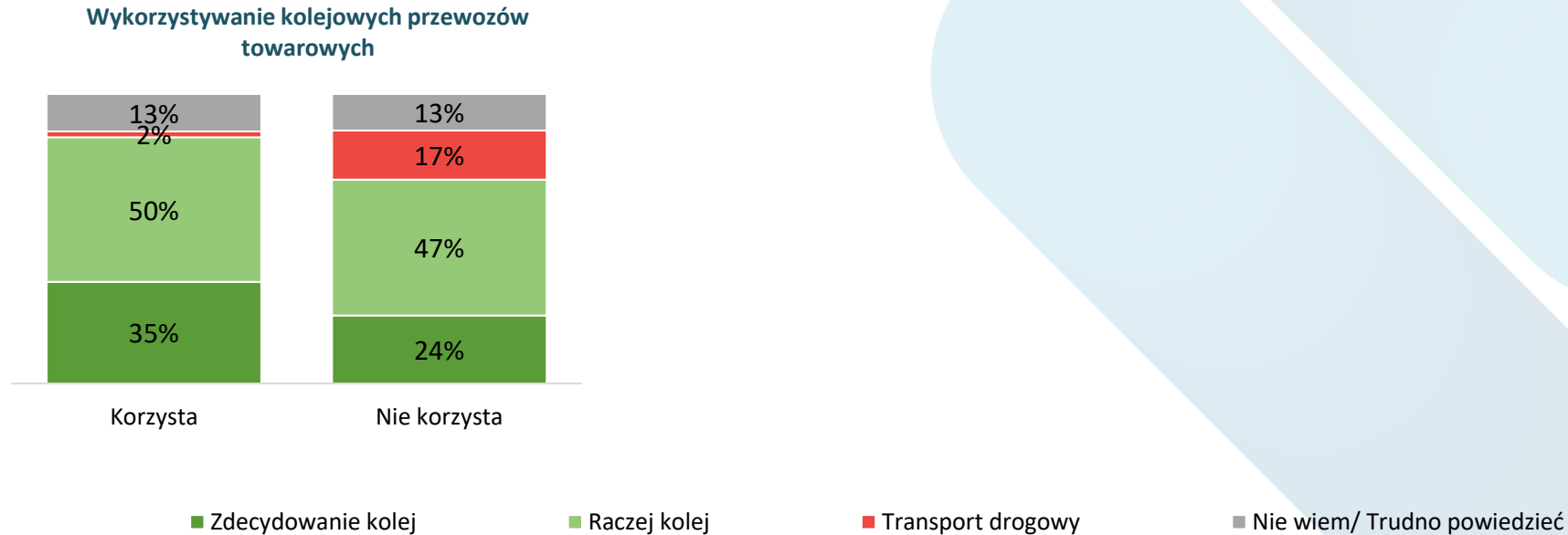
Zarówno kolej jak i transport drogowy dążą do ograniczenia emisyjności. Który ze środków transportu towarów szybciej Pana/i zdaniem osiągnie zerowy ślad węglowy?



Zdaniem większości ankietowanych (78 proc.) zerowy ślad węglowy szybciej osiągnie kolej, w tym 29 proc. respondentów jest co do tego zdecydowanie przekonanych. Przeciwnie zdanie wyraził niespełna co dziesiąty zapytany, wskazując, że szybszy będzie transport drogowy. Z kolei 13 proc. badanych nie ma zdania w tej kwestii.

# 03 Ograniczenie emisyjności – czy kolej będzie pierwsza?

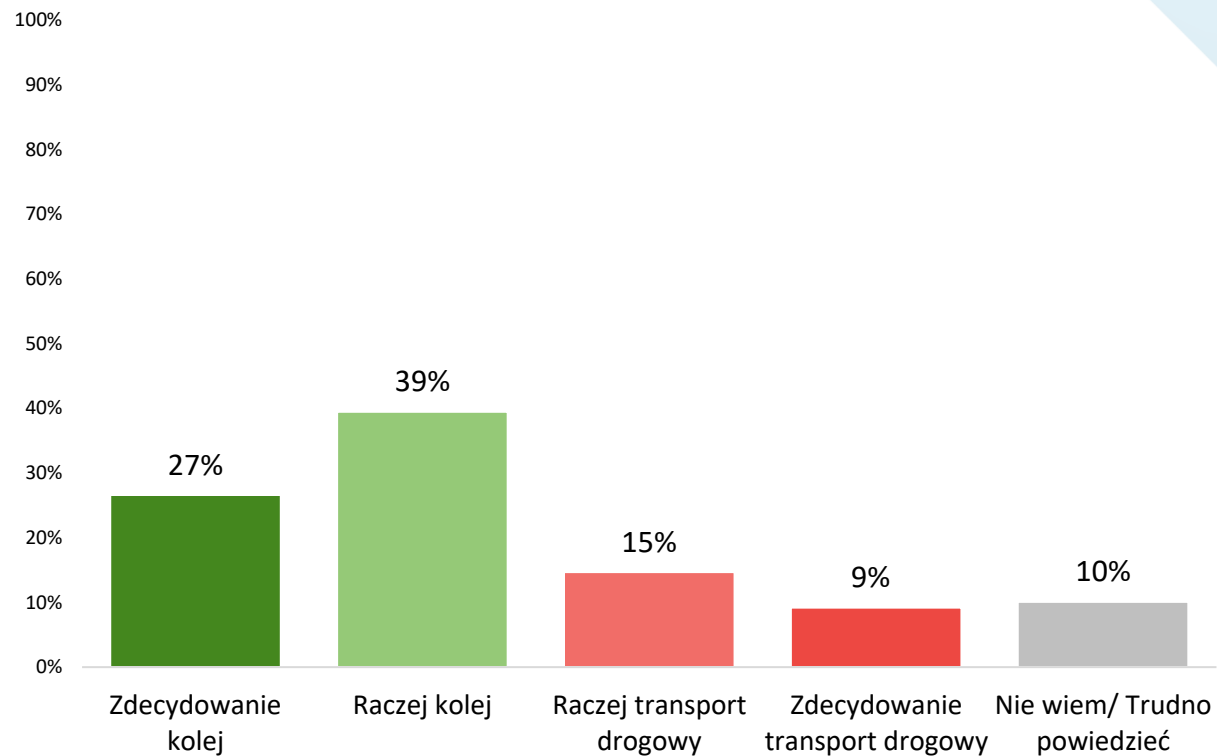
Zarówno kolej jak i transport drogowy dążą do ograniczenia emisyjności. Który ze środków transportu towarów szybciej Pana/i zdaniem osiągnie zerowy ślad węglowy?



W firmach, które nie wykorzystują kolejowych przewozów towarowych, częściej panuje opinia, że transport drogowy szybciej osiągnie zerowy ślad węglowy. Z kolei w przedsiębiorstwach, które korzystają w swojej działalności z kolei, częściej deklarowane jest przekonanie, że to właśnie kolej pierwsza osiągnie zeroemisyjność.

# 03 Rozwój kolei czy transportu drogowego?

*Który rodzaj transportu lądowego Pana/i zdaniem należy rozwijać i promować w pierwszej kolejności w Polsce?*



Wśród ankietowanych pracowników działów logistyki, przeważa opinia, że w Polsce w pierwszej kolejności należy rozwijać i promować transport kolejowy. Takie zdanie podzieliła dwóch na trzech ankietowanych, w tym 27 proc. jest o tym zdecydowanie przekonanych. Z kolei w opinii 24 proc. ankietowanych priorytetem jest transport drogowy. Co dziesiąty zapytany nie wyraził zdania w tej sprawie.

# 03 Rozwój kolei czy transportu drogowego?

*Który rodzaj transportu lądowego Pana/i zdaniem należy rozwijać i promować w pierwszej kolejności w Polsce?*

Wykorzystywanie kolejowych przewozów towarowych



Kolej jako rodzaj transportu, który w Polsce należy rozwijać i promować w pierwszej kolejności, częściej wskazywana jest przez badanych reprezentujących firmy, które w swojej działalności korzystają z przewozów kolejowych (różnica 16 pp.). W przedsiębiorstwach, które nie korzystają z kolei, nieco częściej stawia się na transport drogowy.