

Zwiększenie emisji gazów cieplarnianych w Polsce spowodowane jest w głównej mierze przez jedną część gospodarki - sektor transportowy. Do takiego wniosku doszli autorzy opublikowanego raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego. Pomiędzy latami 1990, a 2008 większość sektorów polskiej gospodarki – w tym gospodarowanie odpadami, elektroenergetyka i ciepłownictwo, a także rolnictwo i produkcja przemysłowa – zmniejszyły swoją emisyjność o przynajmniej 26 proc. W tym samym czasie emisyjność sektora transportowego wzrosła ponad dwukrotnie (+214 proc.).

Wzrost emisyjności transportu w Polsce wynika z rosnącego znaczenia transportu ładunków w polskiej gospodarce. W 2019 r., względem 2006 r., liczba milionów tonokilometrów przewiezionych ładunków w transporcie drogowym wzrosła w Polsce o 272 proc., podczas gdy w całej Unii Europejskiej zaledwie o 7 proc.

Polską gospodarkę cechuje obecnie bardzo wysoka transportochłonność. Oznacza to, że wyniki całej gospodarki – również tej części bezpośrednio niezwiązanej z transportem – w bardzo wysokim stopniu zależą od nakładów ponoszonych na działalność gospodarczą. Taki wniosek można wysnuć porównując rozmiary pracy przewozowej w transporcie lądowym z wynikami gospodarczymi mierzonymi produktem krajowym brutto. W 2020 r. przewóz towarów w Polsce w ruchu drogowym oraz kolejowym wyniósł 406 mld tonokilometrów przy wartości PKB równej 526 mld EUR.

Jak czytamy w raporcie wielkość transportu ładunków drogą lądową i kolejową w odniesieniu do PKB osiąga dla Polski jeden z najwyższych współczynników wśród państw europejskich. Współczynnik ten wyniósł w 2020 r. 0,8 i był niższy tylko od wyniku Litwy (1,4). Dla większości państw UE współczynnik nie przekraczał wartości 0,5, a średnia europejska (nieważona wielkością gospodarek) wyniosła 0,24. Warto zauważyć, że do grona najbardziej transportochłonnych gospodarek należą państwa Europy Środkowo-Wschodniej: Litwa, Polska, Łotwa, Słowenia, Słowacja, Czechy i Węgry. Gospodarki tych państw są z jednej strony silnie zintegrowane z gospodarkami zachodnioeuropejskimi, a z drugiej strony zajmują środkowe miejsca w łańcuchach dostaw, częstokroć wytwarzając komponenty i półprodukty, które wykorzystywane są w kolejnych etapach produkcji w innych państwach.

Wysoka transportochłonność polskiej gospodarki oznacza, że wyniki polskiej gospodarki w znacznym stopniu zależą od wielkości pracy przewozowej – głównie przewozu ładunków – oraz nakładów ponoszonych na transport. Potwierdzają to dane dotyczące udziału transportu w tworzeniu polskiego PKB. Według raportu pt. Transport drogowy w Polsce 2021+, wartość rynku całego transportu drogowego (wraz z przewozami pasażerskimi) warta była w 2020 r. 190 mld PLN. Ponadto (według tego samego raportu), koszty związane z transportem i logistyką są krytyczną pozycją w budżetach branż odpowiadających sumarycznie za ok. 50 proc. polskiego PKB.

*Źródło: PIE*