

Bariery i szanse transportu drewna w Polsce

Łańcuch dostaw w leśnictwie - czy działamy skutecznie?
SGGW, luty 2025



Sieniawski Waldemar, Quercus sp. z o.o.

Czynniki kształtujące transport drewna

- Rynek surowca drzewnego (drewno pierwotne) - rynek quasimonopolistyczny
- Infrastruktura transportowa i rodzaje transportu
- Otoczenie legislacyjne
- Struktura firm transportowych w Polsce



Rynek quasimonopolistyczny

- Zasady sprzedaży surowca drzewnego
 - EXW
 - miejsca udostępniania surowca
 - harmonogramy odbiorów
 - mnogość procedur sprzedaży
- Transport realizowany przez firmy zewnętrzne



Infrastruktura transportowa

- Transport drogowy
- Transport drogowo-szynowy
- Transport drogowo-morski



Infrastruktura transportowa

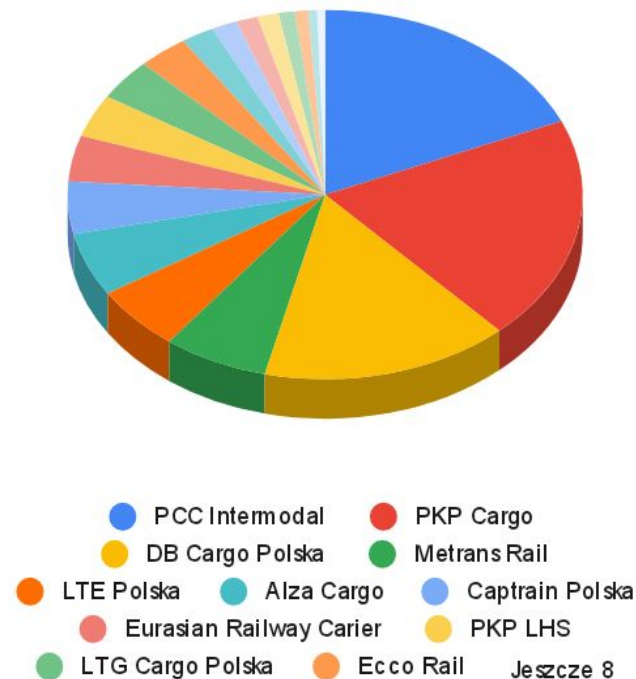
- Infrastruktura drogowa
 - duży udział dróg lokalnych w terenach niezurbanizowanych
 - największe obciążenie w bezpośrednim sąsiedztwie zakładów przemysłu drzewnego
 - wpływ na poziom bezpieczeństwa
- Infrastruktura kolejowa
 - zmiana parametrów trakcji w dół,
 - skracanie torów stacyjnych
 - likwidacja bocznic kolejowych
 - wysokie koszty utrzymania infrastruktury kolejowej na zakładach



Złożoność łańcucha dostaw w przypadku transportu kolejowego.

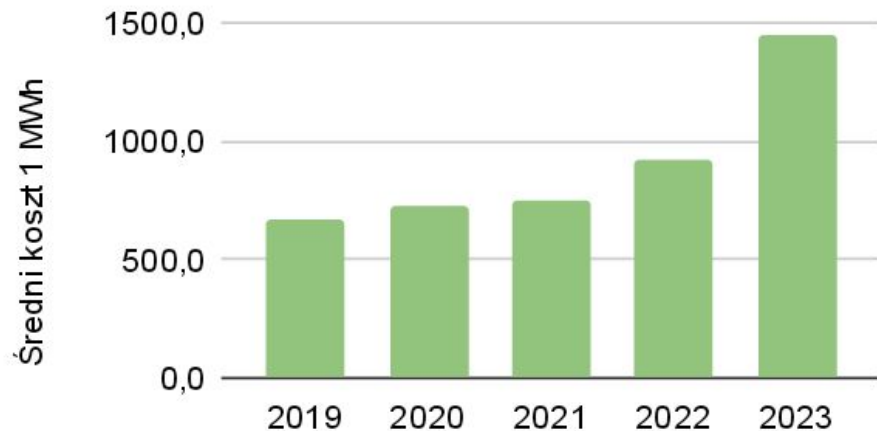
- Wiele operacji - wydłużony czas transportu
- Konieczność posiadania infrastruktury kolejowej na terenie zakładu
- Duży plac składowy
- Brak dedykowanych wagonów
- Mała elastyczność
- Brak wypracowanych praktyk w zakresie odbioru drewna na wagonach kolejowych

Udział poszczególnych przewoźników w rynku przewozów towarowych w Polsce

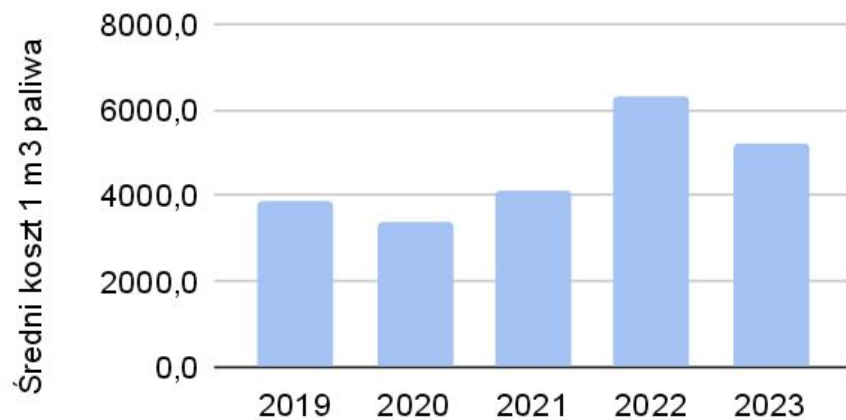


Koszty w różnych rodzajach transportu

Średni koszt 1 MWh



Średni koszt 1 m³ paliwa



Brak wypracowanych praktyk dla transportu kolejowego

2. W transporcie kolejowym obliczona według ogólnych zasad masa ładunku podlegać będzie redukcji z zastosowaniem współczynników określonych w „Zasadach ładowania, pomiaru i obliczania objętości drewna stosowego przy dostawach wagonowych” opracowanych przez Zakład Surowców Leśnych Instytutu Badawczego Leśnictwa w Warszawie w grudniu 1990 roku (drewno długości 2,4m Spedytor 4 %, odbiorca 2,5 %; drewno długości 1-1,2m Spedytor 1,5 %, odbiorca 0%). Jeżeli



Otoczenie legislacyjne

- Określenie maksymalnej wielkości jednorazowego ładunku - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- Rozporządzenie Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie określenia gęstości drewna
- EU ETS 2 (od 2027)

Co można zrobić?

Zmiany w ofercie/zasadach sprzedaży w PGL LP

- ujednoczenie sortymentów
- brak możliwości “wyboru”
- zmiana EXW na DAP - skrócenie odległości transportowej
- koncentracja surowca na składnicach

Zwiększenie ładowności pojazdów samochodowych

- wprowadzenie pojazdów 6-cio osiowych

Wdrożenie programów wsparcia dla transportu towarowego

Lepsza organizacja odbioru surowca u kupujących

Profesjonalizacja transportu drewna

Przykłady programów wsparcia dla transportu towarowego

AUSTRIA

- ograniczenia w ruchu w transporcie drogowym
- wsparcie dla transportu jednowagonowego
- transport zestawów drogowych koleją

DANIA

- ograniczenia dla zagranicznych firm w transporcie intermodalnym

WŁOCHY

- dopłaty dla spedytorów za zlecenie transportów kolejowych
- zakazy ruchu dla transportu drogowego powyżej 7,5 t

WĘGRY

- budżet na sfinansowanie dostępu do infrastruktury kolejowej

SZWAJCARIA

- wprowadzenie opłaty dla samochodów ciężarowych, która liczona jest od masy i przebytej odległości









Dziękuję za uwagę



Waldemar Sieniawski, sieniawski@quercus.org.pl; tel. 692 492 556