Polski Instytut Ekonomiczny

28/2023

Tygodnik Gospodarczy PIE

13 lipca 2023 r.

Bez umowy zbożowej Ukraina znajdzie inne szlaki transportowe

o 32 proc. i 11 proc.

spadnie eksport kukurydzy i pszenicy z Ukrainy w roku rozliczeniowym 2023/2024

25 proc.

eksportu ukraińskiego zboża korzysta z portów dunajskich

ok. 547 mln USD

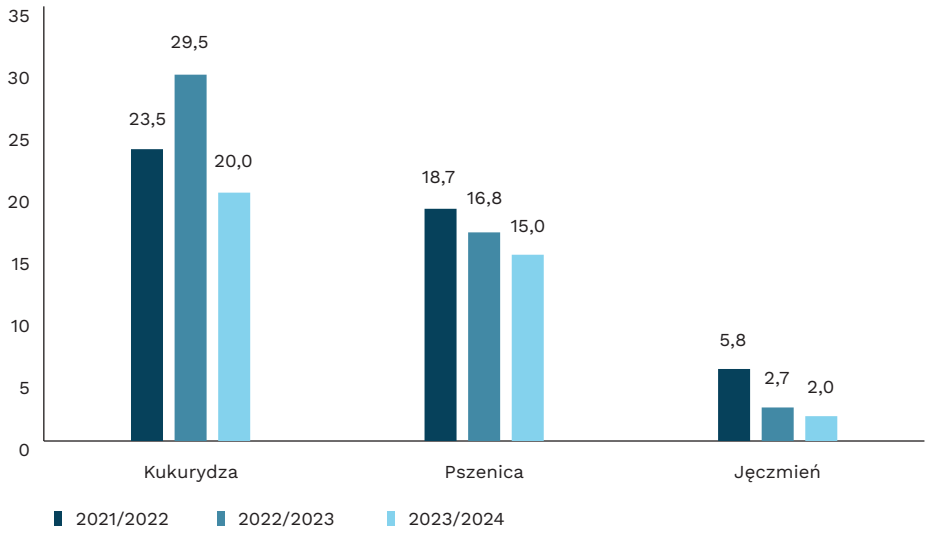
rząd Ukrainy przeznaczył na ubezpieczenia dla zagranicznych firm transportowych

▶ **Ukraina przygotowuje „plan B" na scenariusz wypowiedzenia umowy zbożowej przez Rosję. Ukraiński rząd stworzył fundusz ubezpieczeniowy w wysokości ok. 547 mln USD.** Firmy zagraniczne, których statki będą przepływać przez Morze Czarne, będą mogły skorzystać z tych środków, gdyby Rosja odstąpiła od umowy. W tych działaniach Ukrainę wspiera również ONZ. **Dzięki rozbudowie i planowanemu pogłębieniu Kanału Bystre, będzie można też zwiększyć eksport zboża przez małe porty nad Dunajem (Izmaił, Reni i Ust-Dunajsk).** W trakcie funkcjonowania korytarza zbożowego transport zbóż tą drogą odpowiadał za 25 proc. ich eksportu.

▶ Niedaleko Lwowa powstają nowe silosy przeznaczone do przechowywania zboża, które ma być następnie transportowane przez Polskę. Ukończenie budowy planowane jest na jesieni br. Rozważana jest też budowa i rozbudowa suchych portów po stronie ukraińskiej przy granicy z Rumunią i Polską (przejście graniczne Mościska-Medyka) oraz do jesieni br. dwukrotne zwiększenie pojemności magazynowania centrum logistycznego MOST Logistic Terminal, przeładowującego przede wszystkim nawozy mineralne. Na granicy powstało także kilka intermodalnych terminali pozwalających na przeładunek między pociągami poruszającymi się na różnych rozstawach torów. Po stronie polskiej tego rodzaju terminale powstają przy Linii Hutniczej Szerokotorowej łączącej Ukrainę i Śląsk.

▶ **Presja eksportowa z Ukrainy będzie nieco mniejsza niż przed rokiem.** Prognoza eksportu kukurydzy i pszenicy wskazuje na znaczny spadek w roku gospodarczym 2023/2024 odpowiednio o 32 proc. i 11 proc. Jednak bez wypracowania alternatywnych szlaków transportowych dla ukraińskiego zboża eksport będzie odbywał się przede wszystkim do krajów sąsiedzkich Ukrainy, tj. Polski i Rumunii.

Wykres 1. Prognoza eksportu wybranych ukraińskich upraw (w MY w mmt)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Ukrainian Grain Association.

▶ **Korytarze solidarnościowe nie funkcjonują jeszcze w sposób wystarczający, ale KE pracuje nad ich rozwojem.** 6 czerwca br. KE włączyła Ukrainę w program „Łącząc Europę" (CEF), dzięki któremu Ukraina będzie mogła wnioskować o środki na projekty związane

z transportem, energią i usługami cyfrowymi. Ponadto, 22 czerwca KE wybrała 107 projektów infrastruktury transportowej, które otrzymają unijne dotacje w wysokości 6,2 mld EUR w ramach CEF w dziedzinie transportu na lata 2021-2027. Znaczna ich część ma wzmocnić szlaki solidarnościowe UE-Ukraina.

▶ **Alternatywą może być wykorzystanie linii kolejowej o rozstawie europejskim prowadzącej przez Słowację do Użhorod w Ukrainie.** W tym wypadku konieczna jest renowacja torów po stronie ukraińskiej (ok. 10 km torów). Region Zakarpacia oceniany jest jako jeden z najbezpieczniejszych w Ukrainie.

(JM, KS)

Restrykcyjna polityka pieniężna skutecznym narzędziem w walce z inflacją

o 40 proc.

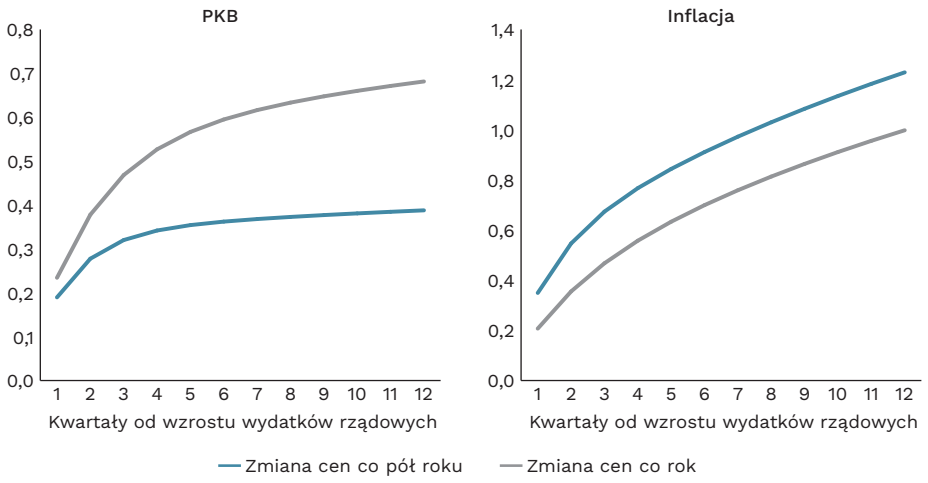
słabsze będą impulsy fiskalne dla wzrostu, jeżeli firmy zwiększą częstotliwość podnoszenia cen z roku do półrocza

▶ **Rekomendacje Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) dla gospodarek rozwiniętych skoncentrowane są głównie na polityce monetarnej. Takie działania są silnie zakorzenione w teorii ekonomii – przy częstych zmianach cen banki centralne mogą silniej wpływać na koniunkturę.**

▶ Analizie poddaliśmy zmiany wartości PKB oraz inflacji w reakcji na wstrząsy gospodarcze związane z polityką pieniężną oraz fiskalną w modelu neokeynesowskim. Pozwala on określić, jak gospodarka reaguje na podstawowe szoki w polityce fiskalnej i monetarnej w momencie częstszego podnoszenia cen. Model zakłada, że firmy działają zgodnie z tzw. mechanizmem Calvo – w danym kwartale tylko określony odsetek podmiotów gospodarczych jest w stanie dostosować cennik do warunków rynkowych.

▶ Wykonaliśmy dwie symulacje analogicznych szoków gospodarczych w momencie, w którym firmy zmieniają cenniki średnio raz na pół roku i raz na rok. Inspirowaliśmy się tym, że w warunkach wysokiej inflacji ceny zazwyczaj zmieniane są częściej niż przy niskiej inflacji. Wnioski dla polityki gospodarczej przedstawiamy poniżej.

Wykres 2. Skumulowana odpowiedź gospodarki w reakcji na wydatki rządowe w kolejnych kwartałach (w proc.)

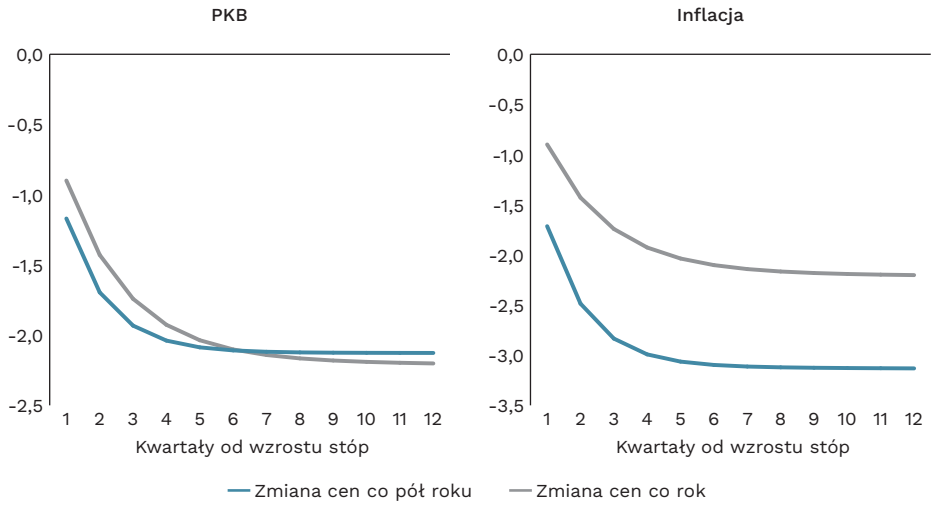


Źródło: opracowanie własne PIE.

▶ **W warunkach częstszych zmian cen polityka fiskalna będzie słabiej stymulować wzrost gospodarczy.** Szacunki na podstawie modelu z półrocznymi zmianami wskazują, że łączna odpowiedź gospodarki może być nawet o 40 proc. słabsza niż w momencie, w którym ceny zmieniane były raz na rok. W warunkach częstszych dostosowań cen większa część impulsu faktycznie powiększa inflację. Dla przykładu, wzrost wydatków, który powiększał PKB o 0,7 pkt. proc., po zwiększeniu częstotliwości zmian cen podnosiłby wzrost gospodarczy tylko o 0,3 pkt. proc.

▶ **W reżimie wysokiej inflacji większego znaczenia nabiera polityka monetarna.** Odpowiedź koniunktury oraz inflacji na zmiany stóp procentowych jest dużo szybsza, a w przypadku inflacji silniejsza. Różnice między odpowiedziami na analogiczny szok monetarny przedstawiamy na wykresie 3. Taki mechanizm sugeruje, że restrykcyjna polityka pieniężna jest najskuteczniejszą odpowiedzią na problem inflacji.

Wykres 3. Skumulowana odpowiedź gospodarki w reakcji na podwyżki stóp w kolejnych kwartałach



Źródło: opracowanie własne PIE.

(JR)

Komisja Europejska przedstawiła 4 wizje klimatycznej i gospodarczej przyszłości UE

▶ **Ponad 1080 mld EUR rocznie powinny, według Komisji Europejskiej, inwestować państwa UE, aby odpowiedzieć na wyzwania globalnej „bitwy ofert".** W opublikowanym 2023 Strategic Foresight Report, opracowanym na podstawie analiz Wspólnego Centrum Badawczego, Komisja Europejska przedstawiła główne ryzyka i szanse związane z przyszłością UE. **Głównymi wyzwaniami do 2050 r. pozostaną: transformacja energetyczna, utrzymanie konkurencyjności, poziomu życia i spójności społeczno-politycznej UE oraz geopolityczne napięcia zagrażające demokracji i światowemu bezpieczeństwu.**

▶ Na część tych wyzwań odpowiedzią mają być zwiększone wydatki inwestycyjne, z których najistotniejszym pozostanie transformacja klimatyczna. **Osiągnięcie celów Zielonego**

8 proc.

łącznego budżetu państw członkowskich i UE mogą stanowić konieczne wydatki na transformację klimatyczną

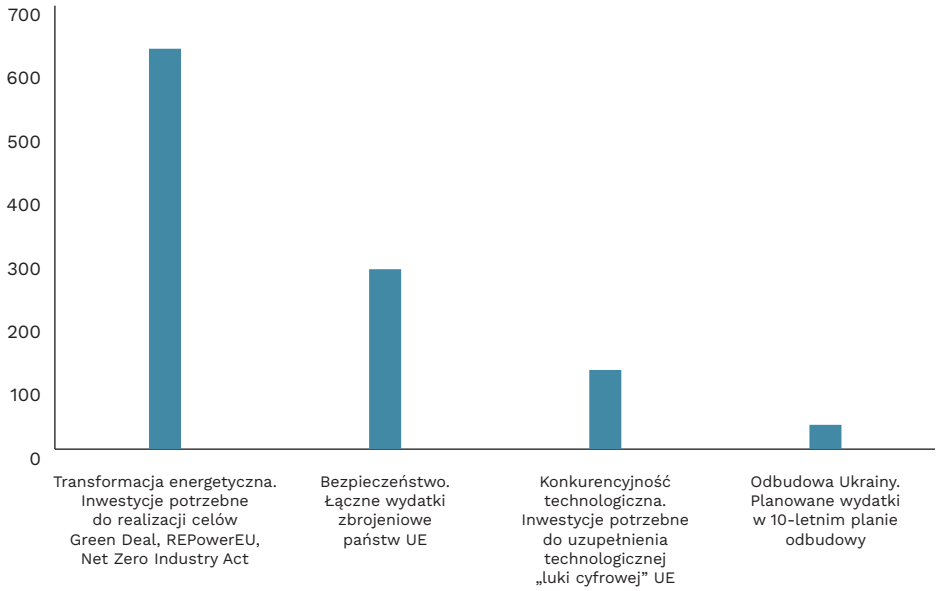
631,5 mld EUR

rocznie powinny wynosić inwestycje UE na transformację klimatyczną umożliwiające realizację celów Zielonego Ładu, REPowerEU i Net Zero Industrial Act

Ładu, REPowerEU i Net Zero Industrial Act będzie wymagać inwestycji w UE w wysokości 631,5 mld EUR rocznie. To ponad trzykrotnie więcej niż obecny budżet UE, wynoszący 186,6 mld EUR na 2023 r., i około 8 proc. łącznego budżetu państw członkowskich i UE. Z tej przyczyny istotną rolę w finansowaniu transformacji będą pełnić środki państw członkowskich i inwestycje prywatne. Ważnym wyzwaniem pozostanie obronność Europy, na którą państwa członkowskie będą wydawać rocznie 284 mld EUR. Inwestycji na poziomie 125 mld EUR rocznie będzie też wymagać uzupełnienie luki cyfrowej, a około 38,4 mld EUR rocznie będzie kosztowało finansowanie 10-letniego planu odbudowy Ukrainy.

▶ Komisja przedstawiła 4 scenariusze rozwoju UE na lata 2023-2050, w zależności od poziomu współpracy i zaangażowania państw członkowskich w cele transformacji energetycznej. Proponuje też odejście od PKB jako głównego wskaźnika rozwoju. Zamiast niego Komisja postuluje zmodyfikowany, pilotażowy wskaźnik, uwzględniający oczekiwaną długość i poziom życia. **Scenariusz „Eko-państwa", możliwy przy współpracy i głębokim zaangażowaniu w transformację, zachowywałby wiodącą rolę państw członkowskich.** Optymistyczny scenariusz „Boom zielonych biznesów" zakłada wykorzystanie szansy na rozwój zrównoważonych technologii za pomocą mechanizmów rynkowych. Bardziej pesymistyczny scenariusz „Glokalny eko-świat" opisuje głęboki klimatyczny, społeczny i gospodarczy kryzys UE spowodowany niskim zaangażowaniem w transformację prowadzi do oddolnej zmiany postaw społecznych. **Scenariusz „Zazielenianie poprzez kryzys" wskazuje, że w przypadku pogłębienia globalnych politycznych i klimatycznych kryzysów odpowiedzią na wyzwania może być pogłębienie integracji UE w kierunku systemu federalnego.** Sprawiedliwa transformacja, aktywna polityka inwestycyjna i fiskalna, demokratyczna partycypacja oraz globalna współpraca mają być odpowiedzią na wyzwania, z którymi, według Komisji, będą musiały zmierzyć się państwa UE.

Wykres 4. Szacunkowa wielkość inwestycji związanych z głównymi wyzwaniami UE-27 (w mld EUR rocznie)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych z 2023 Strategic Foresight Report.

(KL)

Jak Polacy inwestują w kryptowaluty?

21,5 proc.

badanych, którzy kupili kryptowaluty, ukrywało ten zakup przed członkami rodziny

ponad 1/3

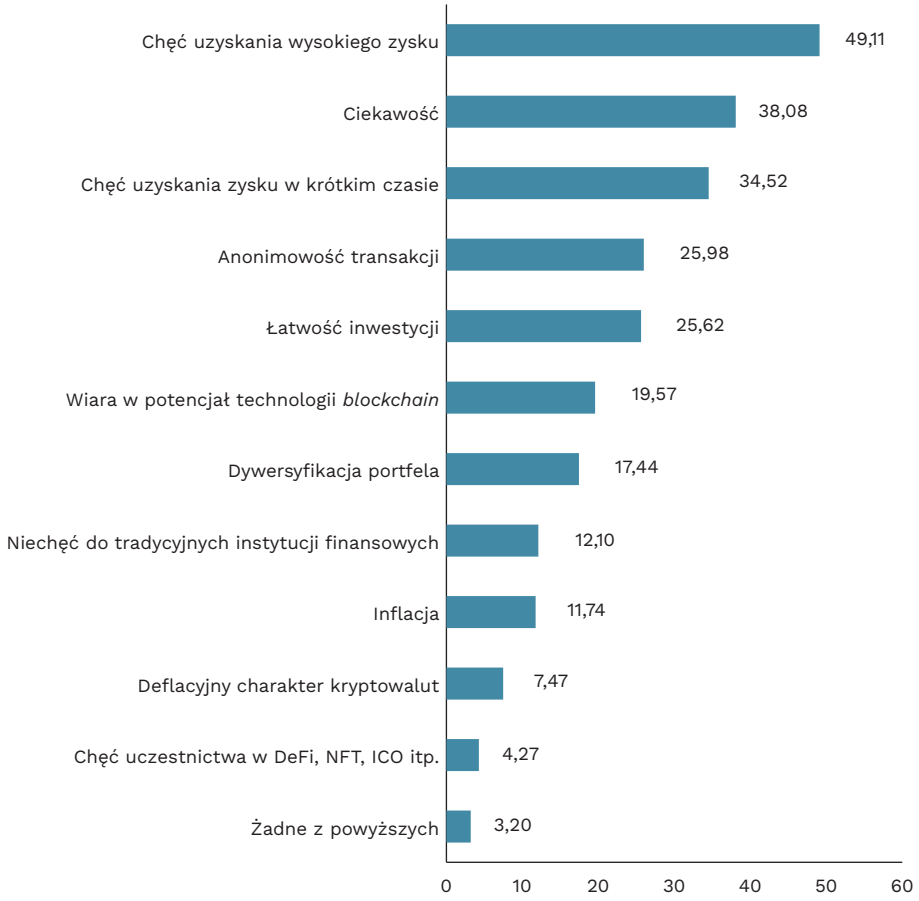
polskich inwestorów w kryptowaluty przeznacza mniej niż 1 proc. swoich aktywów na takie inwestycje

20,7 proc.

Polaków inwestujących w kryptowaluty zostało oszukanych

▶ **Badanie przeprowadzone przez PIE w czerwcu 2023 r. pokazuje, że Polacy chętnie inwestują w kryptowaluty, ale najczęściej niewielkie kwoty[1].** Ponad 36 proc. polskich inwestorów w kryptowaluty przeznacza na takie inwestycje mniej niż 1 proc. swoich wszystkich aktywów finansowych, a ponad 61 proc. mniej niż 5 proc. Tylko co dziesiąty polski inwestor w kryptowaluty przeznacza na ten cel więcej niż jedną czwartą swoich środków, a 2 proc. inwestujących przeznacza więcej niż 50 proc. Mediana deklarowanych środków przeznaczonych na inwestycje w kryptowaluty w Polsce wynosi 1000 PLN, średnia – 7642 PLN, a średnia przy wykluczeniu 10 proc. skrajnych wartości – 3992 PLN.

Wykres 5. Rozkład odpowiedzi na pytanie „Co skłoniło Cię do inwestycji w kryptowaluty?" (w proc.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania PIE (N=281).

▶ **Główna motywacja stojąca za podjęciem decyzji o inwestycji ma charakter spekulacyjny.** Niemal połowa posiadaczy kryptowalut oznajmiła, że kupiła kryptowaluty z chęci uzyskania wysokiego zysku. Czysta ciekawość to druga najczęściej wybierana opcja wśród

[1] Badanie przeprowadzono na grupie 1220 osób w wieku 18-64 lata, metodą CAWI. Całościowe wyniki badania będą dostępne na jesieni 2023 r.

respondentów (38 proc.). Ponad 30 proc. polskich inwestorów zdecydowało się na zakup kryptowalut ze względu na spodziewane zyski możliwe do uzyskania w relatywnie krótkim czasie. Najmniej kusząca do inwestycji w kryptoaktywa była możliwość uczestnictwa w projektach opartych na technologii *blockchain*, inflacji (oraz deflacyjnym charakterze Bitcoina) czy niechęci do tradycyjnych instytucji finansowych. Co ciekawe, co czwarty Polak kupił kryptowaluty m.in. ze względu na anonimowość transakcji, a tylko co piąty ze względu na potencjał technologii *blockchain*.

▶ **Odsetki respondentów zadowolonych i niezadowolonych z inwestycji w kryptowaluty rozkładają się podobnie.** Ponad 30 proc. badanych deklarowało, że zyskało na inwestycji w kryptowaluty. Wśród nich 43,6 proc. zyskało więcej niż się spodziewało, a 42,6 proc. mniej niż się spodziewało. Ponad 22 proc. badanych zadeklarowało stratę w związku z inwestycją w kryptowaluty, a wśród ogółu inwestorów 20,7 proc. deklaruje, że padło ofiarą kryptowalutowego oszustwa. Średnio, po wyeliminowaniu obserwacji odstającej, polscy inwestorzy w kryptowaluty zostali oszukani na kwotę 4666 PLN. Co ciekawe, inwestowanie w kryptoaktywa wciąż wiąże się z pewnym społecznym tabu, gdyż 21,5 proc. badanych zadeklarowało, że ukrywało przed członkami rodziny zakup kryptowaluty.

(KŁ)

Jakie działania podejmują firmy w celu poprawy dbałości o środowisko?

84 proc.

firm segreguje śmieci

50 proc.

firm ogranicza wytwarzanie odpadów

7 proc.

przedsiębiorstw wprowadziło do floty pojazdy elektryczne

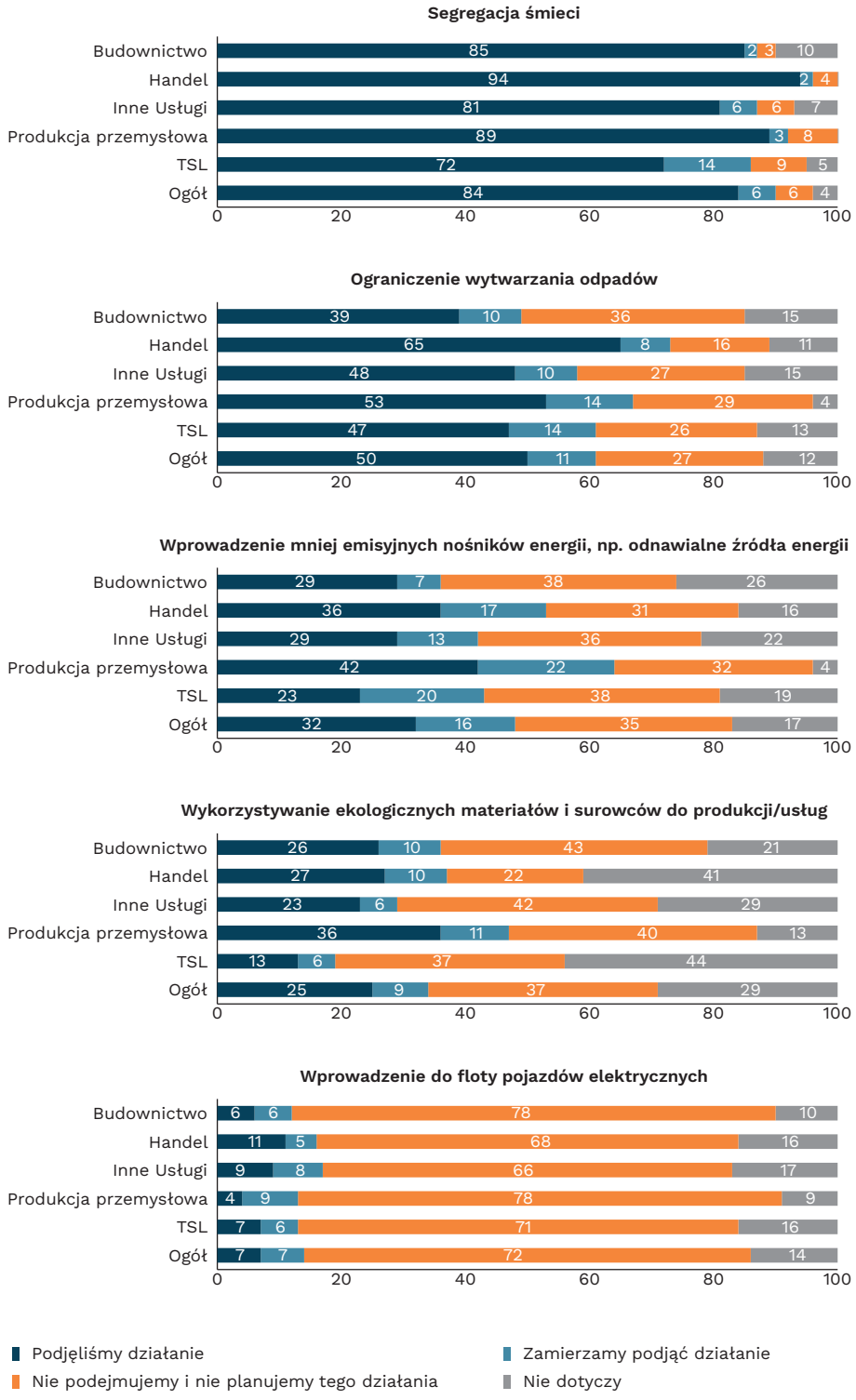
▶ **Przedsiębiorcy mają świadomość swojej roli w ochronie środowiska w nadchodzących dekadach – 70 proc. firm przyznaje, że to biznes może w największym stopniu przeciwdziałać zmianom środowiskowym** – wynika z raportu DNB Bank Polska i PwC. Największe szkody w środowisku powodują produkcja żywności oraz przemysł wydobywczy. Z kolei handel detaliczny produkuje plastik krótkiego wykorzystania, który ma bardzo szkodliwy wpływ na środowisko. Z badań PIE i BGK wynika, że to właśnie firmy produkcyjne i handlowe są najbardziej aktywne w podejmowaniu działań w celu poprawy dbałości o środowisko.

▶ **Z lipcowego badania Miesięcznego Indeksu Koniunktury (MIK) przeprowadzonego przez PIE i BGK wynika, że większość firm podejmuje lub planuje podjąć działania zmierzające do poprawy dbałości o środowisko.** Zdecydowanie najczęściej podejmowanym działaniem, wynikającym z obowiązujących przepisów prawnych, jest segregowanie śmieci (84 proc.). Przedsiębiorcy działający w handlu oraz produkcji przemysłowej to działanie wykonują niemal w 100 proc.

▶ **Połowa badanych firm ogranicza wytwarzanie odpadów.** W tym działaniu znów prym wiodą firmy handlowe (65 proc.) i produkcyjne (53 proc.). Najrzadziej ograniczanie wytwarzania odpadów występuje w firmach budowlanych (39 proc.), chociaż co dziesiąta firma z tej branży planuje podjąć takie działanie. Największy odsetek planujących ograniczanie produkcji odpadów (14 proc.) znajdziemy w branży TSL.

▶ **Niemal co trzecia firma zdecydowała się na wprowadzenie mniej emisyjnych nośników energii, np. odnawialnych źródeł energii.** Stosowanie mniej emisyjnych nośników energii najczęściej deklarują przedsiębiorstwa produkcyjne (42 proc.), które również najczęściej mają w planach takie rozwiązanie (22 proc.). Przy wysokich cenach energii korzystanie z OZE jest nie tylko ważne z punktu widzenia ekologii, ale również pozwala firmom zmniejszyć koszty związane z wykorzystaniem energii potrzebnej do produkcji.

Wykres 6. Podejmowanie działań w celu poprawy dbałości o środowisko według branż



Źródło: opracowanie własne na podstawie badania PIE i BGK.

▶ **Co czwarta firma wykorzystuje ekologiczne materiały lub surowce do produkcji lub usług.** Blisko połowa firm produkcyjnych i nieco więcej niż co trzecia firma budowlana już wykorzystują ekologiczne materiały lub planują je wykorzystywać.

▶ **Zdecydowanie najrzadziej podejmowanym działaniem przez badane firmy jest wprowadzenie do floty pojazdów elektrycznych (7 proc. wskazań).** Częściej samochody elektyczne

znajdziemy w firmach handlowych (11 proc.) i usługowych (9 proc.) W produkcji tylko 4 proc. przedsiębiorstw wprowadziło do floty pojazdy elektryczne, ale blisko co dziesiąta firma planuje zakup takich pojazdów. Niezależnie od branży ok. 72 proc. przedsiębiorców nie wprowadziło i nie zamierza zakupu samochodów elektrycznych.

(KD, AW-K)

Wyniki matur w miastach wojewódzkich lepsze niż w pozostałej części Polski

średnio o 8 pkt. proc.

lepszy wynik z matury z podstawowej matematyki uzyskiwali uczniowie ze stolic województw w porównaniu z pozostałymi powiatami

średnio o 11 pkt. proc.

wyższe były wyniki egzaminu ósmoklasisty z matematyki w stolicach województw w porównaniu z resztą powiatów

15,3 pkt. proc.

wynosi największa w kraju różnica w wynikach analizowanych egzaminów; o tyle przeciętnie wyższy wynik z egzaminu ósmoklasisty z języka angielskiego uzyskali uczniowie w Lublinie w porównaniu z resztą województwa lubelskiego

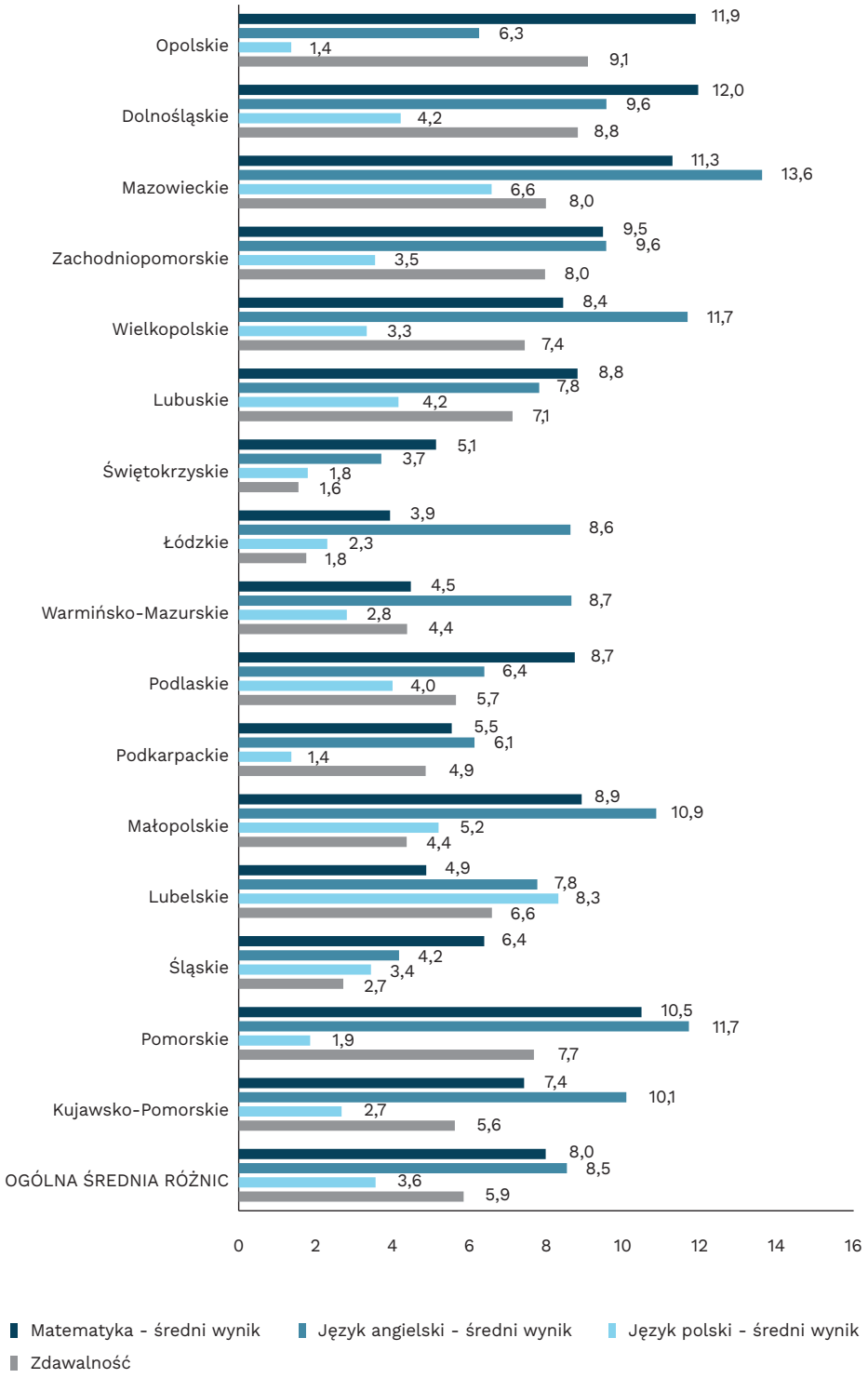
▶ **Opublikowane niedawno wyniki matur oraz egzaminów ósmoklasisty pozwalają na porównania między miastami wojewódzkimi a szkołami w pozostałych miejscowościach w każdym województwie.** Przeanalizowaliśmy w ten sposób średnie wyniki z trzech głównych przedmiotów, które występują zarówno na maturach, jak i na egzaminach ósmoklasisty (w przypadku matur mowa o poziomie podstawowym): język polski, język angielski oraz matematyka. Matury porównaliśmy także pod względem średniej zdawalności. Ponieważ występują duże różnice w liczbie uczniów podchodzących do egzaminów w różnych powiatach, wyniki były liczone jako średnia ważona względem liczby zdających w danym powiecie.

▶ **Zdawalność matur była średnio o 6 pkt. proc. większa w stolicach województw niż w pozostałych powiatach.** W przypadku egzaminu podstawowego z języka polskiego różnica średniego wyniku uzyskiwanego przez uczniów w miastach wojewódzkich i w pozostałych ośrodkach wyniosła 3,6 pkt. proc., w przypadku podstawowego języka angielskiego – 8,5 pkt. proc., zaś matematyka podstawowa była zdawana w stolicach województw średnio o 8 pkt. proc. lepiej. W niektórych województwach mieliśmy do czynienia z bardzo wysokimi różnicami. Na przykład w Warszawie uczniowie zdali język angielski o 13,6 pkt. proc. lepiej niż w pozostałych powiatach województwa. Wyraźna była także różnica w średnim wyniku z matematyki między Wrocławiem a resztą województwa dolnośląskiego – 12 pkt. proc., podobnie w opolskim.

▶ Wyniki egzaminów ósmoklasisty pokazują większe nierówności. Tutaj średnia różnica w uśrednionym wyniku pomiędzy stolicami województw a pozostałymi powiatami wynosi 5,2 pkt. proc. dla języka polskiego, 12 pkt. proc. dla języka angielskiego oraz 11 pkt. proc. dla matematyki. Język angielski jest zatem przedmiotem generującym największe nierównowagi między miastami wojewódzkimi a pozostałymi ośrodkami zarówno w przypadku matur, jak i egzaminów ósmoklasisty. W Lublinie średni wynik z tego przedmiotu był o 15,3 pkt. proc. wyższy niż w reszcie województwa lubelskiego, podobna sytuacja miała miejsce w województwach mazowieckim i pomorskim (różnice to 15,2 pkt. proc.).

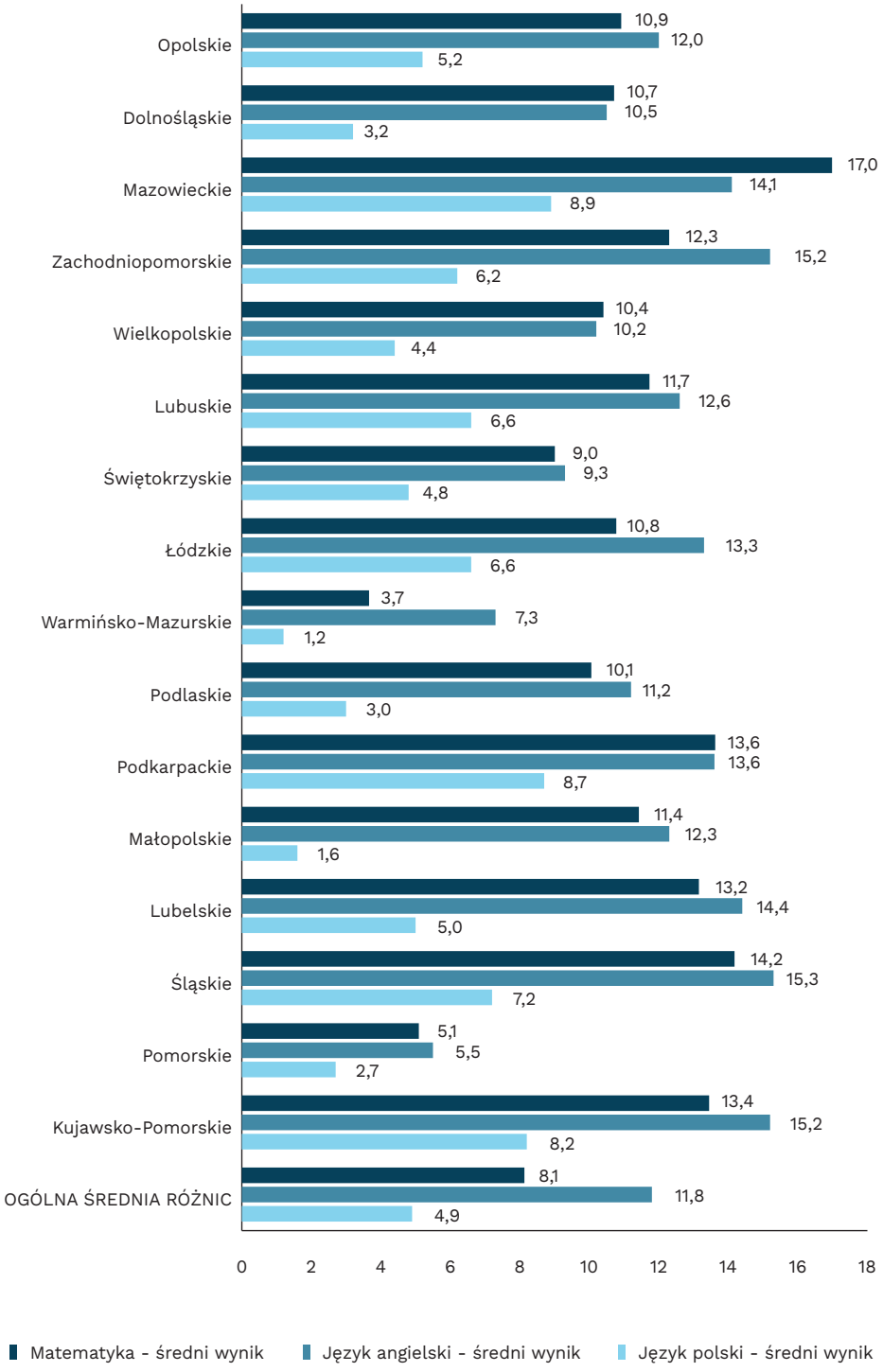
▶ Policzyliśmy także średnią wielkość różnic w każdym województwie sumarycznie z siedmiu analizowanych przez nas kategorii (różnice wyników z języka polskiego, angielskiego oraz matematyki w obu egzaminach oraz w odsetku zdanych matur zostały do siebie dodane i policzona została średnia). **Województwami z ogółem największą różnicą w wynikach z egzaminów pisanych przez uczniów ze stolic województw w porównaniu z resztą powiatów są: dolnośląskie (średnia różnic dla wszystkich analizowanych wyników z obu egzaminów to 11 pkt. proc. na korzyść Wrocławia), mazowieckie (średnia różnic to 10,5 pkt. proc.) oraz pomorskie (średnia różnic między łącznie analizowanym Trójmiastem a resztą ośrodków to 10 pkt. proc.).** Najmniejsza średnia różnic została uzyskana przez województwa łódzkie (4,1 pkt. proc.) i śląskie (4,4 pkt. proc.). Łączna średnia różnic w całym kraju to 7,7 pkt. proc.

Wykres 7. Porównanie wyników matur z podstawowego języka polskiego, podstawowego języka angielskiego, podstawowej matematyki oraz odsetka zdanych matur między stolicami województw a pozostałymi powiatami w województwach (w pkt. proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych z Okręgowych Komisji Egzaminacyjnych.

Wykres 8. Porównanie wyników egzaminów ósmoklasisty z języka polskiego, języka angielskiego, matematyki ze stolic województw i pozostałych powiatów w województwach (w pkt. proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych z Okręgowych Komisji Egzaminacyjnych.

(ŁB)

Rośnie długość dróg rowerowych w Polsce

739 km

tras rowerowych było w 2022 r. w Warszawie; to zdecydowanie najlepszy wynik w całej Polsce

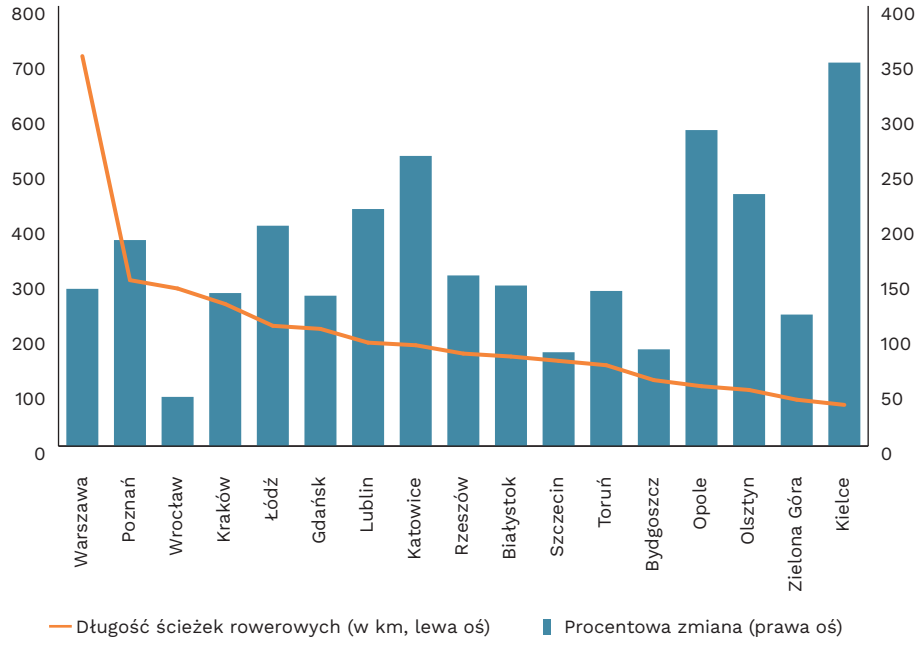
prawie 13 000 km

dróg rowerowych przybyło w ostatnich 10 latach w Polsce; to wzrost o 146 proc.

▶ Jazda rowerem to najpopularniejsza aktywność fizyczna Polaków. Wśród 40 proc. aktywnych fizycznie obywateli ponad połowa deklarowała uprawianie tego sportu. Jest to również najpopularniejszy posiadany środek transportu – rower znajduje się w 79 proc. gospodarstw domowych, a samochód – w 66 proc.

▶ Rowery to jeden z podstawowych składników zrównoważonej mobilności miejskiej. Nie zużywają paliw kopalnych, nie powodują zanieczyszczenia powietrza i poprawiają zdrowie zarówno psychiczne, jak i fizyczne. Do zrównoważonego rozwoju miast potrzebny jest więc, między innymi, rozwój infrastruktury rowerowej, czyli przede wszystkim dróg i ścieżek rowerowych oraz zwiększanie liczby rowerzystów w miastach. Warto pamiętać, że ze względu na rozwój tras rowerowych i elektrycznych rowerów, jednoślady stają się coraz bardziej konkurencyjne wobec samochodów, szczególnie w przypadku odległości mniejszych niż 5 km.

Wykres 9. Zmiana procentowa w latach 2011-2021 i długość tras rowerowych (w km w miastach wojewódzkich)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych GUS.

▶ **W ostatnich 10 latach polskie miasta wojewódzkie zwiększyły liczbę dróg rowerowych z 1430 km do 3480 km. To wzrost o 143 proc.** Największy wzrost nastąpił w mniejszych miastach wojewódzkich, np.: Kielcach (350 proc.), Opolu (287 proc.) i Katowicach (264 proc.)

▶ Wśród siedemnastu miast wojewódzkich, najwięcej kilometrów dróg rowerowych znajdziemy w Warszawie. **W stolicy Polski znajduje się 739 km dróg rowerowych, ponad 400 km więcej niż w drugim na liście Poznaniu.** Warto jednak zaznaczyć, że Warszawa jest zdecydowanie największym miastem w Polsce o powierzchni ponad 500 km². W relacji

dróg rowerowych do 1 km^2 miasta Warszawa spada na trzecie miejsce w rankingu, za Białymstokiem i Olsztynem.

▶ Długość dróg rowerowych to jednak nie jedyny czynnik zachęcający ludzi do preferowania transportu rowerowego. Ważny jest również dobry system *bike-sharingu* czy poczucie bezpieczeństwa na drodze. Według rankingu centrumrowerowego.pl, najlepszym miastem dla jednośladów w Polsce jest Warszawa, jednak w światowych rankingach polskich miast próżno jej szukać w czołówce. **W indeksie kopenhagizacji, badającym przyjazność miast dla jednośladów, przodują stolica Danii, Amsterdam czy Utrecht. Z kolei w Global Bicycle Cities Index 2022 Warszawa znajduje się na 59. miejscu, a największą różnicą w porównaniu do np. miast Beneluksu jest odsetek ludzi wybierających rower jako sposób dotarcia do pracy/uczelni/szkoły (*modal share*).** W Antwerpii czy szwedzkim Malmö ten odsetek oscyluje w okolicach 30 proc., a w polskich miastach to zaledwie kilka procent. Na tle reszty państw Grupy Wyszehradzkiej Polska wypada zdecydowanie najlepiej. W zestawieniu Global Bicycle Index Praga znajduje się poniżej Warszawy i Krakowa, a Budapesztu i Bratysławy nie ma w pierwszej 90-tce miast.

(TM)

Autorzy: Łukasz Baszczak, Katarzyna Dębkowska, Kamil Lipiński, Krystian Łukasik, Jan Markiewicz, Tomasz Mądry, Jakub Rybacki, Katarzyna Sierocińska, Aleksandra Wejt-Knyżewska

Polski Instytut Ekonomiczny

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny *think tank* ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energetyka i klimat, handel zagraniczny, foresight gospodarczy, gospodarka cyfrowa i ekonomia behawioralna. Instytut przygotowuje raporty, analizy i rekomendacje dotyczące kluczowych obszarów gospodarki oraz życia społecznego w Polsce, z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej.

Wydarzenia i dane przedstawione w niniejszej publikacji pochodzą i bazują na źródłach zewnętrznych, stąd nie gwarantujemy ich poprawności. Mogą one być ponadto niekompletne albo skrócone. Wszystkie opinie i prognozy zawarte w niniejszej publikacji są wyrazem oceny ekspertów PIE w dniu ich publikacji i mogą ulec zmianie bez zapowiedzi. Niniejszy dokument jest jedynie materiałem informacyjnym do użytku odbiorcy.

Polski Instytut Ekonomiczny

Kontakt
Ewa Balicka-Sawiak
Kierownik Zespołu Komunikacji
Rzecznik Prasowy
ewa.balicka@pie.net.pl
tel. 48 727 427 918