



BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA
B TEMATIKUS FŐOSZTÁLY: STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS
POLITIKÁK

KÖZLEKEDÉS ÉS TURIZMUS

KÖZÚTI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS: MIÉRT
VÁLASZTJÁK AZ UNIÓS FUVAROZTATÓK
INKÁBB A KÖZUTAT MINT A VASUTAT

ÖSSZEFOGLALÁS

Kivonat

Ez az értékelés a fuvaroztatók által a szállítás módjára vonatkozó választásról szól, kiemelve, hogy miért részesítik gyakorta előnyben a közúti szállítást a vasúttal szemben. A tanulmány a szállítási mód megválasztásának alapjául szolgáló fő tényezőket vizsgálja, felhasználva a teherszállítás hosszú távú trendjeinek elemzését, számos nemzeti esettanulmányt (Németország, Lengyelország, Franciaország, Olaszország és Spanyolország), és különféle ágazati szereplőkkel készített interjúkat. A záró fejezet ajánlásokat fogalmaz meg a vasúti szállítás ösztönzését szolgáló hatékony stratégia alapvető elemeivel kapcsolatban, felhasználva a korábbi szakpolitikai tapasztalatok tanulságait.

Ez a dokumentum az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságának felkérésére készült.

SZERZŐK

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Ranghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

FELELŐS TISZTVISELŐ

Marc Thomas
Strukturális és Kohéziós Politikai Tematikus Főosztály
Európai Parlament
B-1047 Brüsszel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

SZERKESZTŐ ASSZISZTENS

Adrienn Borka

NYELVI VÁLTOZATOK

Eredeti nyelv: EN.

A KIADÓRÓL

Tematikus Osztállyal a következő címen léphet kapcsolatba vagy iratkozhat fel a havi hírlevélre: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

A kézirat 2015 márciusában készült.
© Európai Unió, 2015.

A dokumentum a következő internetcímen érhető el:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

FELELŐSSÉG KIZÁRÁSA

Jelen dokumentumban megfogalmazott véleményért a szerző kizárólagos felelősséggel tartozik, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Parlament hivatalos álláspontját.

A dokumentum nem üzleti célú sokszorosítása és fordítása a forrás megadása és a kiadó előzetes értesítése mellett megengedett, és annak egy példányát a kiadónak meg kell küldeni.

ÖSSZEFOGLALÓ

A KÖZÚTI ÉS A VASÚTI TEHERSZÁLLÍTÁS ALAKULÁSA

Az EU-ban a vasúti teherszállítás 2000 óta alacsony szintű abszolút növekedést mutat. Az EU-n belüli vasúti teherszállítás piaci részesedése csökkent a közúti áru fuvarozás javára. Az átlagos tendencia mögött jelentős különbség mutatkozik a tagállamok között.

A nemzeti tendenciák számos tényezőtől függenek, többek között a vasúthálózat kiterjedésétől, a nemzetközi forgalom teljes forgalmon belül arányától és egyéb szállítási módok versenyhelyzetétől (pl. belvízi szállítás). A közúti és a vasúti áru fuvarozás részaránya a szállított áruk jellegétől függően jelentősen eltér. Nehéz ömlesztett áruk (pl. szén) szállítása elsősorban vasúton történik, míg a könnyebb és/vagy romlandóbb árukat közúton szállítják.

A SZÁLLÍTÁSI MÓD FUVAROZTATÓK ÁLTALI MEGVÁLASZTÁSÁT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

Az áruk tekintetében a két szélsőséges eseten kívül – amikor az árukat szinte mindig vasúton, illetve amikor leggyakrabban közúton szállítják – számos mikroszintű tényező befolyásolja a szállítási mód megválasztását. A fuvaroztatók által hozott döntések (akik a folyamat fő döntéshozói) a múltbeli tapasztalatoktól, a szállított áruk fajtájától, a fuvarozók jellemzőitől és a távolság/idő követelményektől függenek.

Ezenkívül bizonyos általános és strukturális tényezők is hozzájárulnak a szállítási módozatok részarányában hosszú távon bekövetkező változásokhoz. Ezek közé tartozik a gazdasági növekedés és a teherszállítás közötti kapcsolat, mivel a közúti szállítás a vasúthoz képest általában gyorsabban reagál a változásokra. Az ipari termelési folyamat változásai és a logisztikai szétaprózódás mind negatívan érintették a vasúti teherszállítást. Az intermodális szállítmányozás új formái azonban nagy növekedési potenciált jelentenek a vasúti szállítás piaci szegmensében.

A nemzeti esettanulmányokból kitűnik, hogy a fuvaroztatók preferenciái szempontjából fontos szerepet kapnak a költségekkel kapcsolatos megfontolások, különösen az olyan országokban, ahol a vasúti teherfuvarozást túl drágának találják (Franciaország, Olaszország). Általánosságban valamennyi esettanulmány azt mutatja, hogy magas minőségű, jobban összekapcsolt vasúti infrastruktúrára van szükség, középpontba helyezve a szűk keresztmetszeteket (Németország), a kapacitást (Olaszország, Franciaország) és megbízhatóságot (Spanyolország, Lengyelország).

Több tanulmány is értékelte a közúti közlekedésről a vasúti közlekedés, illetve az intermodális szolgáltatások felé való eltolódás lehetőségét. Az elmozdulásra vonatkozó becslések 1 és 14 százalékpont között mozognak. A szakirodalom rámutat arra is, hogy a 200–300 km-es küszöb felett a vasút különösen versenyképesé válik és megnövekszik a modális váltás lehetősége. Az Unión belüli vasúti áru fuvarozás arányára vonatkozó realisztikus célkitűzés középtávon a szárazföldi szállítás tonnakilométerben kifejezett teljes volumenének mintegy 20%-a lehet.

A KÖZLEKEDÉSI MÓD MEGVÁLASZTÁSÁRA IRÁNYULÓ INTÉZKEDÉSEK

Unió szinten számos kezdeményezést indítottak el a közútról a vasútra történő modális váltás érdekében. Ezek közé tartozik az euromatrica-irányelv, amely külső költségeken alapuló úthasználati díjakat vezet be, a vasúti reform, amely megnyitja a teherszállítmányozási piacok versenyét és javítja az interoperabilitást, valamint az intermodális infrastruktúrába és műveletekbe való befektetések finanszírozását célzó programok, mint például a TEN-T és a Marco Polo program.

Ezzel párhuzamosan a tagállamok számos intézkedést hajtottak végre, beleértve a vasúti infrastruktúra fejlesztését célzó közvetlen pénzügyi támogatást (például azáltal, hogy megfelelőbb nyomtávot biztosítanak a nagyobb tömegű vonatok számára és helyreállítják a mellékvonalakat.) Összességében azonban a nemzeti intézkedések nem gyakoroltak jelentős hatást a modális váltásra. Ennek oka az lehet, hogy a közúti beruházásokkal összehasonlítva összességében alacsony szintű a vasúti és intermodális szállításba való beruházások mértéke, valamint hiányzik a vasúti teherfuvarozási kezdeményezések uniós és nemzeti szintű összehangolása. Számos országban úthasználati díjakat vezettek be, azonban ennek a közúti teherszállításra gyakorolt hatásait olyan egyéb intézkedések ellensúlyozták, amelyek ösztönzőleg hatottak a közúton való szállításra.

Úgy tűnik, hogy a leghatékonyabb politikák azok, amelyek az intermodális szállításra irányulnak, akár az intermodális szállítványozóknak nyújtott célzott támogatások vagy a főbb intermodális csomópontokkal kötött konkrét megállapodások révén, különös figyelmet fordítva a kikötőkre, például Németországban, Spanyolországban és az Egyesült Királyságban.

A FUVAROZTATÓK SZÁLLÍTÁSI MÓDRA VONATKOZÓ DÖNTÉSEINEK MÓDOSÍTÁSÁRA IRÁNYULÓ STRATÉGIÁK

A tanulmány kapcsán elvégzett elemzés azt mutatja, hogy a modális váltás ösztönzésére irányuló aktív politikák hatással lehetnek a fuvaroztatók választásaira, amennyiben azok a vasúti szállítás versenyképességét befolyásoló főbb tényezőkre irányulnak. Ezek a politikák mind a célzott szabályozási ösztönzőket, mind pedig az infrastrukturális beruházási intézkedéseket magukban foglalják.

Három fő következtetést lehet levonni az eddigi politikák hatékonyságának hiányából, valamint a nemzeti esettanulmányok által feltárt legjobban bevált gyakorlatokból:

- Először is döntő fontosságú lesz a stratégiák jobb összehangolása a különböző közigazgatási szintek, valamint az egyes szállítási módok között. A modális váltásra irányuló programoknak el kell kerülniük, hogy a pénzügyi ösztönzők tekintetében szétdarabolt megközelítést alkalmazzanak: Az egyes programok tanulságait jobban meg kell osztani az ágazaton belül. A küszöbönálló Shift2Rail kezdeményezésnek ezt a célt kell szolgálnia azáltal, hogy növeli a kapacitást, fokozza a megbízhatóságot és növeli az európai vasúti rendszerek élettartamát. A vasúti és közúti politikák összehangolására is szükség van, mivel a valamely szállítási mód versenyhelyzetét befolyásoló bármely intézkedés hatással van a másikra is.
- Másodsor fontos, hogy a modális váltásra irányuló stratégiákat úgy alakítsák ki, hogy azok megfeleljenek a végrehajtás sajátos körülményeinek. Például az uniós szakpolitikák alakításában megjelenik annak felismerése, hogy a közútról a vasútra való átállás a hosszabb távú, határokon átnyúló szállítás esetén a legvalószínűbb.
- Harmadszor pedig a hatékony stratégiák végrehajtásához megfelelő és stabil finanszírozásra lesz szükség az EU és a tagállamok részéről egyaránt. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) segítséget jelent e tekintetben azáltal, hogy jelentős forrásokat biztosít a transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) és az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) fejlesztésének társfinanszírozásához. Bár a közlekedésre fordítandó pénzeszközök nem különülnek el az új Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön belül, ez arra ösztönözheti a projektek finanszírozóit, hogy szálljanak versenybe a finanszírozásért és mutassák meg az egyes beruházási programok tényleges hozzáadott értékét.