



IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS
POLITIKAS DEPARTAMENTS B: STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS
POLITIKA

TRANSPORTS UN TŪRISMS

SAUSZEMES KRAVAS – KĀPĒC ES
NOSŪTĪTĀJI PRIEKŠROKU DOD
AUTOPĀRVADĀJUMIEM, NEVIS
PĀRVADĀJUMIEM PA DZELZCEĻU

KOPSAVILKUMS

Kopsavilkums

Šis ir pētījums par to, kas ietekmē nosūtītāju izvēli attiecībā uz transporta veidu Eiropas Savienībā, izceļot, kāpēc viņi bieži vien priekšroku dod autoceļiem, nevis dzelzceļam. Pētījums, kura pamatā ir kravas pārvadājumu ilgtermiņa tendenču analīze, vairākas nacionālās konkrētu gadījumu izpētes (Vācijā, Polijā, Francijā, Itālijā un Spānijā) un nozares pārstāvju aptaujāšana, noskaidro, kādi galvenie faktori liek izšķirties par labu attiecīga pārvadājumu veida izvēlei. Noslēguma daļā tiek sniegti ieteikumi par izšķirošajiem elementiem efektīvā stratēģijā, ar kuru panākt intensīvāku sliežu transporta izmantošanu, balstoties uz atziņām, kas gūtas iepriekšējās politikas pieredzē.

Šo dokumentu pieprasīja Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja.

AUTORI

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

ATBILDĪGAIS ADMINISTRATORS

Marc Thomas
Struktūrpolitikas un kohēzijas politikas departaments
Eiropas Parlaments
B-1047 Brisele
E-pasts: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTORE

Adrienn Borka

VALODU VERSIJAS

Oriģinālvaloda: EN.

PAR IZDEVĒJU

Lai sazinātos ar politikas departamentu vai abonētu ikmēneša informatīvo biļetenu, lūdzu, rakstiet: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuskripts pabeigts 2015. gada martā.
© Eiropas Savienība, 2015.

Šis dokuments ir pieejams internetā:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

Par šajā dokumentā paustajiem viedokļiem ir atbildīgi tikai un vienīgi to autori, un tie ne vienmēr atspoguļo Eiropas Parlamenta oficiālo nostāju.

Pārpublicēšana un tulkošana nekomerciāliem nolūkiem ir atļauta, ja tiek norādīts avots un ja par to iepriekš informē publicētāju izdevēju un tam nosūta vienu eksemplāru.

KOPSAVILKUMS

TENDENCES AUTOCEĻU UN DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMOS

Kopumā kravas dzelzceļa pārvadājumiem Eiropas Savienībā kopš 2000. gada ir bijis zems absolūtā pieauguma līmenis. Relatīvā izteiksmē dzelzceļa kravu pārvadājumu daļas samazināšanās ir notikusi uz autoceļu pārvadājumu rēķina. Aiz caurmēra tendences saskatāmas būtiskas atšķirības dalībvalstu starpā.

Tendences konkrētās valstīs ir atkarīgas no daudziem faktoriem, tostarp dzelzceļu tīklu apjoma, starptautiskās satiksmes proporcionālā samēra kopējā satiksmē un tā, cik lielu konkurenci rada citi transporta veidi (piem., iekšējie ūdensceļi). Tas, cik lielu daļu aizņem kravas pārvadājumi ar autotransportu un pa dzelzceļu, ļoti atšķiras atkarībā no pārvadāto preču veida. Beztaras smagkravas (piemēram, ogļu) pārvadājumi galvenokārt notiek pa dzelzceļu, savukārt tādas preces, kuras ir vieglākas un/vai ātrāk bojājas, tiek pārvadātas ar autotransportu.

FAKTORI, KAS IETEKMĒ TO, KURU TRANSPORTA VEIDU IZVĒLAS KRAVAS NOSŪTĪTĀJI

Robežās starp galējiem variantiem, kad noteikta veida preces gandrīz vienmēr tiek pārvadātas pa dzelzceļu un citas savukārt ar kravas automašīnām, transporta veida izvēli ietekmē daudzi faktori vissīkākajā līmenī. Lēmumi, ko pieņem nosūtītāji (galvenie lēmēji šajā procesā), ir atkarīgi no iepriekšējās pieredzes rādītājiem, pārvadāto preču veida, pārvadātāju īpašībām un prasībām saistībā ar attālumu/laiku.

Turklāt arī atsevišķi vispārēji un strukturāli faktori veicina ilgtermiņa izmaiņas veidu proporcijā. Pie tām pieder samērs starp ekonomikas izaugsmi un kravas transportu, un kopumā ekonomikas cikla izmaiņas vairāk attiecināmas uz autoceļiem, nevis dzelzceļu. Rūpnieciskās ražošanas procesa izmaiņas un loģistikas sadrumstalotība ir negatīvi ietekmējusi dzelzceļa kravas; turpretī jaunas intermodālo pārvadājumu formas nozīmē dzelzceļam tirgus segmentu ar augstu izaugsmes potenciālu.

Liecības, kas gūtas no nacionālas konkrētu gadījumu izpētes, attiecībā uz to, kam nosūtītāji dod priekšroku, norāda uz to, cik svarīgi ir izmaksu apsvērumi dažās valstīs, kur dzelzceļa kravas uzskata par pārāk dārgām (Francijā, Itālijā). Plašākā skatījumā nepieciešamību pēc kvalitatīvākas un labāk savienotas dzelzceļa infrastruktūras demonstrē visas konkrētu gadījumu izpētes, uzmanības centrā izvirzot problemātiskos posmus (Vācija), kapacitāti (Itālija, Francija) un uzticamību (Spānija, Polija).

Dažādi pētījumi ir izvērtējuši potenciālo veidu maiņu, pārejot no autoceļiem uz dzelzceļu vai intermodāliem pakalpojumiem; aplēses attiecībā uz šo veidu maiņu uzrāda no 1 līdz 14 procentpunktiem. Profesionālajā literatūrā arī tiek norādīts uz sliekšni „200–300 km”, kuru pārsniedzot īpaši konkurētspējīgs ir dzelzceļš un veidu maiņas potenciāls ir augstāks. Reālistisks kopējais mērķis kravu dzelzceļa pārvadājumu daļai Eiropas Savienībā varētu būt vidējā termiņā apmēram 20 % no visiem iekšzemes pārvadājumu apjomiem, rēķinot tonnkilometros.

PASTĀVOŠIE PASĀKUMI AR VEIDU IZVĒLES MĒRĶI

ES mērogā ir ieviestas daudzas iniciatīvas, kuru mērķis ir veidu maiņa no autoceļiem uz dzelzceļa pārvadājumiem. Pie tām pieder „Eirovinjetes” direktīva, ar kuru ievieš ceļu nodevas, kas balstītas uz ārējām izmaksām, dzelzceļa reformas, ar kurām atver

konkurencei kravu pārvadājumu tirgus un uzlabo sadarbību, un programmas, lai finansētu ieguldījumus intermodālā infrastruktūrā un operācijās, piemēram, *TEN-T* un *Marco Polo* programmas.

Vienlaikus dalībvalstis ir īstenojušas virkni pasākumu, ieskaitot tiešu finansiālu atbalstu, kas vērsts uz dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanu (piemēram, nodrošinot labāku klirensu smagākiem vilcieniem sastāviem un atjaunojot rezerves ceļus). Kopumā ņemot, tomēr nacionālajiem pasākumiem nav bijis nozīmīgas ietekmes uz veidu maiņu. Tas var būt saistīts ar uz visumā nelielu ieguldījumu līmeni dzelzceļa un intermodālajos pārvadājumos salīdzinājumā ar ieguldījumiem autoceļos un ar koordinācijas trūkumu attiecībā uz dzelzceļa kravu pārvadājumu politikas iniciatīvām ES un nacionālā līmenī. Vairākās valstīs tika ieviestas ceļu nodevas, lai gan ietekme uz autokravu pārvadājumiem tipiski tiek kompensēta ar citiem pasākumiem, ar kuriem cenšas veicināt autoceļu transporta izmantošanu.

Visefektīvākās ir izrādījušās tās politikas, kuras ir vērstas uz intermodālo transportu — vai nu ar mērķsubsīdijām intermodālajiem operatoriem, vai ar īpašiem līgumiem izšķiroši svarīgos transporta mezglos, īpašu uzmanību koncentrējot uz ostām, piemēram, kā tas ir Vācijā, Spānijā un Apvienotajā Karalistē.

STRATĒGIJAS, KĀ IZMAINĪT NOSŪTĪTĀJU IZVĒLI ATTIECĪBĀ UZ VEIDU

Šajā pētījumā veiktā analīze rāda, ka aktīva veidu maiņas veicināšanas politika var ietekmēt nosūtītāju izvēli, mērķtiecīgi pievēršoties izšķirošajiem faktoriem, kuri skar dzelzceļa kravu konkurētspēju. Šī politika ietver sevī gan mērķtiecīgus regulatīvos stimulus, gan infrastruktūras ieguldījumu pasākumus.

No iepriekšējās politikas efektivitātes trūkuma, kā arī no nacionālajās konkrētu gadījumu izpētēs atklātajiem labas prakses piemēriem var izdarīt trīs galvenos secinājumus.

- Pirmkārt, stratēģiju labākai koordinācijai dažādos pārvaldības līmeņos, kā arī starp veidiem būs izšķiroša nozīme. Veidu maiņas programmām ir jāizvairās no „ielāpu likšanas” pieejas monetārajiem stimuliem. Nozarē nepieciešams labāk dalīties atziņās, kas gūtas no katras shēmas. Paredzētajai iniciatīvai „*Shift2Rail*” būtu jākalpo šim mērķim, koncentrējoties uz risinājumiem kapacitātes palielināšanai, uzticamības konsolidēšanai un Eiropas dzelzceļa sistēmu dzīves cikla uzlabošanai. Ir nepieciešama arī dzelzceļa un autoceļu politikas koordinācija, jo jebkuri pasākumi, kas skar viena veida situāciju, atbalsojas arī otrā.
- Otrkārt, ir svarīgi, lai veidu maiņas stratēģijas būtu pielāgotas konkrētajiem apstākļiem, kuros tās īsteno. Piemēram, ES politikas attīstībā atspoguļojas tas, ka tiek atzīts, ka pārrobežu transports visdrīzāk varētu mainīties, pārejot no autotransporta uz dzelzceļa transportu.
- Treškārt, efektīvu stratēģiju īstenošanai būs vajadzīgs stabils un pietiekams finansējums gan no ES, gan dalībvalstu līdzekļiem. Šajā saistībā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) palīdzēs, sniedzot ievērojamus resursus, ar ko līdzfinansēt *TEN-T* tīkla un *ERTMS* attīstīšanu. Jaunajā EISI politikā transporta fondu līdzekļi netiek norobežoti, un tas varētu kalpot par stimulu projektu sponsoriem sacensties par finansējumu un parādīt katras ieguldījumu shēmas patieso pievienoto vērtību.