



**DYREKCJA GENERALNA DS. POLITYKI WEWNĘTRZNEJ UNII
EUROPEJSKIEJ**

**DEPARTAMENT POLITYCZNY B: POLITYKA STRUKTURALNA I
POLITYKA SPÓJNOŚCI**

TRANSPORT I TURYSTYKA

TOWAROWY TRANSPORT DROGOWY: DLACZEGO NADAWCY W UE WOLĄ CIĘŻARÓWKI OD POCIĄGÓW

STRESZCZENIE

Treść

W niniejszym dokumencie przeanalizowano czynniki wpływające na wybór środka transportu przez nadawców w UE, zwracając uwagę na to, dlaczego często wolą oni transport drogowy od kolejowego. Opierając się na analizie długofalowych tendencji w transporcie towarowym, na szeregu krajowych badań sytuacyjnych (Niemcy, Polska, Francja, Włochy i Hiszpania) oraz na wywiadach z podmiotami branżowymi, zbadano główne podstawowe czynniki decydujące o wyborze środka transportu. W części podsumowującej przedstawiono zalecenia dotyczące kluczowych elementów skutecznej strategii mającej na celu motywowanie do korzystania z transportu kolejowego, na podstawie wcześniejszych doświadczeń zdobytych w tym obszarze polityki.

Niniejszy dokument został zamówiony przez Komisję Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego.

AUTORZY

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

WŁAŚCIWY ADMINISTRATOR

Marc Thomas

Departament Tematyczny: Polityka Strukturalna i Polityka Spójności

Parlament Europejski

B-1047 Bruxelles

E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

POMOC REDAKCYJNA

Adrienn Borka

WERSJE JĘZYKOWE

Oryginał: EN.

O WYDAWCY

W celu skontaktowania się z departamentem tematycznym lub zaprenumerowania jego comiesięcznego biuletynu prosimy pisać na adres: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Dokument ukończony w marcu 2015 r.

© Unia Europejska, 2015.

Niniejszy dokument jest dostępny przez Internet na stronie:

<http://www.europarl.europa.eu/studies>

SPROSTOWANIE

Opinie wyrażone w niniejszym dokumencie są jedynie opiniami autorów i niekoniecznie odzwierciedlają oficjalne stanowisko Parlamentu Europejskiego.

Powielanie i tłumaczenie do celów niehandlowych jest dozwolone pod warunkiem wskazania źródła oraz wcześniejszego poinformowania wydawcy i wysłania mu egzemplarza.

STRESZCZENIE

TENDENCJE W TRANSPORCIE DROGOWYM I KOLEJOWYM

Od 2000 r. średni bezwzględny wzrost w sektorze towarowego transportu kolejowego kształtuje się w całej UE na niskim poziomie. W ujęciu względnym udział towarowego transportu kolejowego zmniejszył się na korzyść transportu drogowego. Ta średnia tendencja maskuje istotne różnice między poszczególnymi państwami członkowskimi.

Tendencje krajowe zależą od szeregu czynników, w tym takich jak rozległość sieci kolejowych, stosunek ruchu międzynarodowego do ruchu całkowitego oraz siła konkurencji ze strony innych środków transportu (np. transportu wodnego śródlądowego). Procentowy stosunek towarów przewożonych drogami do towarów przewożonych koleją znacznie różni się w zależności od rodzaju transportowanych towarów. Ciężki transport masowy (np. węgla) odbywa się głównie koleją, natomiast towary lżejsze lub mniej trwałe są transportowane drogami.

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU PRZEZ NADAWCÓW

Niektóre towary prawie zawsze przewozi się koleją, inne zaś najczęściej transportowane są drogami, jednak pomiędzy tymi skrajnościami na wybór środka transportu wpływa szereg mikroczynników. Decyzje podejmowane przez nadawców (których rola decyzyjna jest w tym procesie kluczowa) zależą od czynników takich jak charakter przeszłych doświadczeń, rodzaj przewożonych towarów, cechy przewoźnika oraz wymagania dotyczące odległości/czasu.

Ponadto do długofalowych zmian w korzystaniu z różnych środków transportu przyczyniają się też pewne nadrzędne czynniki strukturalne. Należy do nich związek między wzrostem gospodarczym a transportem towarowym, przy czym sektor transportu drogowego zazwyczaj bardziej reaguje na wahania cyklu gospodarczego niż sektor transportu kolejowego. Zmiany w procesie produkcji przemysłowej oraz fragmentaryzacja logistyki wpływają negatywnie na transport kolejowy; nowe formy transportu intermodalnego – przeciwnie – stanowią dla kolei segment rynkowy o wysokim potencjale wzrostu.

Fakty dotyczące preferencji nadawców stwierdzone w krajowych badaniach sytuacyjnych wskazują na znaczenie względów kosztowych w niektórych krajach, w których towarowy transport kolejowy postrzega się jako zbyt drogi (Francja, Włochy). W szerszej perspektywie, wszystkie badania sytuacyjne wykazały, iż potrzebna jest wysokiej jakości i charakteryzująca się lepszymi połączeniami infrastruktura kolejowa, przy czym w centrum uwagi znalazły się zatory (Niemcy), przepustowość (Włochy, Francja) i niezawodność (Hiszpania, Polska).

W różnych badaniach oceniono możliwość zastąpienia transportu drogowego transportem kolejowym lub usługami intermodalnymi; poziom takiej zmiany szacuje się na 1–14 punktów procentowych. Literatura przedmiotu wskazuje też, że powyżej progu 200–300 km kolej jest szczególnie konkurencyjna, a potencjał zmiany pod względem wykorzystywania środków transportu wzrasta. Realistyczny ogólny udział docelowy towarowego transportu kolejowego w UE mógłby w perspektywie średnioterminowej wynieść około 20% całkowitego transportu lądowego mierzonego w tonokilometrach.

OBOWIĄZUJĄCE ŚRODKI DOTYCZĄCE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU

Na szczeblu UE wprowadzono szereg inicjatyw ukierunkowanych na zastąpienie transportu drogowego kolejowym. Obejmują one dyrektywę w sprawie eurowiniet, wprowadzenie opłat drogowych na podstawie kosztów zewnętrznych, reformy kolei otwierające rynki transportu kolejowego dla konkurencji i poprawiające interoperacyjność oraz programy na rzecz finansowania inwestycji w infrastrukturę i operacje intermodalne, takie jak programy TEN-T i Marco Polo.

Jednocześnie państwa członkowskie wdrożyły szereg środków, w tym bezpośrednie wsparcie finansowe ukierunkowane na rozwój infrastruktury kolejowej (np. przez poprawę skrajni budowli dla cięższych pociągów i przywrócenie torów postojowych). Łącznie jednak środki krajowe nie mają znaczącego wpływu na zmianę wykorzystywanych środków transportu. Można to wyjaśnić zwykle małą skalą inwestycji w transport kolejowy i intermodalny w porównaniu z inwestycjami w transport drogowy, a także brakiem koordynacji inicjatyw w ramach polityki dotyczącej towarowego transportu kolejowego na szczeblu UE i krajowym. W niektórych krajach wprowadzono opłaty drogowe, chociaż wpływ na transport drogowy jest zwykle kompensowany innymi środkami, które raczej zachęcają do korzystania z transportu drogowego.

Najskuteczniejsza wydaje się polityka nastawiona na transport intermodalny albo poprzez ukierunkowane dotacje dla operatorów intermodalnych, albo poprzez szczegółowe porozumienia dotyczące kluczowych węzłów intermodalnych, ze szczególnym uwzględnieniem portów, tak jak w Niemczech, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.

STRATEGIE MAJĄCE NA CELU ZMIANĘ WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU PRZEZ NADAWCÓW

Analiza przeprowadzona do celów niniejszego studium sugeruje, że aktywna polityka mająca na celu zachęcenie do zmiany wykorzystywanych środków transportu może wywierać wpływ na wybór dokonywany przez nadawców dzięki temu, że ukierunkowana jest na kluczowe czynniki wpływające na konkurencyjność transportu kolejowego. Tego rodzaju polityka obejmuje zarówno ukierunkowane zachęty regulacyjne, jak i środki dotyczące inwestycji w infrastrukturę.

Nieskuteczność polityki prowadzonej w przeszłości, a także dobre praktyki wskazane w krajowych badaniach sytuacyjnych prowadzą do trzech głównych wniosków:

- Po pierwsze – krytyczne okaże się znaczenie lepszej koordynacji strategii na poszczególnych szczeblach administracyjnych, a także w odniesieniu do wszystkich środków transportu. W programach dotyczących zmiany wykorzystywanych środków transportu należy unikać niespójnego podejścia do zachęt finansowych. Należy lepiej upowszechniać w branży doświadczenia zdobyte przy poszczególnych programach. Inicjatywa Shift2Rail, która wkrótce wejdzie w życie, powinna służyć temu celowi poprzez skupienie się na rozwiązaniach mających na celu zwiększenie przepustowości, utrwalenie niezawodności oraz poprawę cyklu życia europejskich systemów kolejowych. Koordynacja polityki transportu kolejowego i drogowego jest potrzebna również dlatego, że wszelkie środki wpływające na pozycję konkurencyjną jednego środka transportu odbijają się na drugim.

- Po drugie – ważne, aby strategie dotyczące zmiany wykorzystywanych środków transportu dostosowywać do konkretnych sytuacji, w których są one wdrażane. Na przykład to, że zdano sobie sprawę, iż zastąpienie transportu drogowego kolejowym jest najbardziej możliwe w przypadku dalekodystansowego transportu transgranicznego, znajduje obecnie odzwierciedlenie w rozwoju polityki UE.
- Po trzecie – wdrożenie skutecznych strategii będzie wymagać stabilnego i wystarczającego finansowania zarówno ze strony UE, jak i państw członkowskich. instrument „Łącząc Europę” (CEF) pomoże w tym względzie przez zapewnienie znacznych środków na współfinansowanie rozwoju sieci TEN-T i europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS). W ramach nowej polityki związanej z CEF fundusze przeznaczone na transport nie są wyodrębnione – może to zachęcić sponsorów projektów do konkurowania o finansowanie oraz do wykazywania rzeczywistej wartości dodanej poszczególnych programów inwestycyjnych.