



GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR B: STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PROMET IN TURIZEM

**CESTNI TOVORNI PROMET: ZAKAJ IMAJO
PREVOZNIKI V EU RAJE TOVORNJAKE
KOT VLAKE**

POVZETEK

Izvleček

V tem dokumentu so ocenjeni dejavniki, ki vplivajo na prevoznike v EU pri izbiri vrste prevoza, in navedeni razlogi, zakaj pogosto dajejo prednost cestnemu prevozu pred železniškim. Podlaga za študijo so bili analiza dolgoročnih trendov v tovornem prometu, več nacionalnih študij primerov (Nemčija, Poljska, Francija, Italija in Španija) in intervjuji z akterji v industriji. V njej so preučeni najpomembnejši dejavniki, ki vplivajo na izbiro vrste tovornega prometa. V zaključnem poglavju so priporočila o glavnih elementih učinkovite strategije, s katero bi spodbudili uporabo železniškega prevoza, pripravljena na temelju političnih izkušenj v preteklosti.

Ta dokument je naročil Odbor za promet in turizem Evropskega parlamenta.

AVTORJI

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

ODGOVORNA OSEBA

Marc Thomas
Tematski sektor za strukturno in kohezijsko politiko
Evropski parlament
B-1047 Bruselj
E-naslov: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

UREDNIŠKA POMOČ

Adrienn Borka

JEZIKOVNE RAZLIČICE

Izvirnik: angleščina.

O IZDAJATELJU

Če se želite obrniti na tematski sektor ali se naročiti na njegov mesečni bilten, pišite na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rokopis dokončan marca 2015.
© Evropska unija, 2015.

Ta dokument je na voljo na spletnem mestu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI

Za mnenja, izražena v tem dokumentu, so odgovorni izključno avtorji in ne predstavljajo nujno uradnega stališča Evropskega parlamenta.

Razmnoževanje in prevajanje za nekomercialne namene je dovoljeno pod pogojem, da se navede vir ter da je izdajatelj o tem predhodno obveščen in prejme izvod.

POVZETEK

RAZVOJ V CESTNEM IN ŽELEZNIŠKEM TOVORNEM PROMETU

Absolutna rast v železniškem tovornem prometu je bila v vsej EU od leta 2000 na splošno nizka. Delež železniškega tovornega prometa se je relativno zmanjšal, zato pa se je povečal obseg tovornega prometa po cestah. Splošni razvoj pa ne pove ničesar o precejšnjih razlikah med državami članicami.

Težnje v posameznih državah so odvisne od vrste dejavnikov, med katere sodijo velikost železniškega omrežja, delež mednarodnega prometa v skupnem prometu in konkurenčnost drugih vrst prevoza (npr. po celinskih plovnihih poteh). Delež tovora, ki se prevažata po cestah in železnici, je močno odvisen tudi od vrste tovora. Težak tovor (kot je premog) se prevažata predvsem po železnici, lažji tovor in/ali bolj pokvarljivo blago pa se prevažata po cestah.

DEJAVNIKI, KI VPLIVAJO NA PREVOZNIKE PRI IZBIRI VRSTE PREVOZA

Nekatere vrste blaga se skoraj vedno prevažajo z vlaki, medtem ko se druge najverjetneje prevažajo po cestah. Poleg teh skrajnih primerov pa na odločitve o vrsti prevoza vpliva še mnogo zelo majhnih dejavnikov. Prevozniki (ki so glavni nosilci odločanja v tem procesu) se odločajo glede na pretekle izkušnje, vrsto blaga za prevoz, značilnosti špediterjev in zahteve glede razdalje/časa.

Poleg tega na dolgoročne spremembe deleža posameznih vrst prevoza vplivajo tudi nekateri splošni in strukturni dejavniki. Mednje sodi razmerje med gospodarsko rastjo in tovornim prometom, saj se cestni prevoz običajno bolje odziva na spremembe gospodarskega cikla kot železniški. Spremembe proizvodnih procesov v industriji in razdrobljena logistika imajo negativni učinek na železniški tovorni promet; nove oblike intermodalnega prevoza pa so za železnico hitro rastoč tržni segment.

Podatki iz nacionalnih študij primerov glede vrste prevoza, ki ji prevozniki dajejo prednost, kažejo, da je v nekaterih državah, kjer železniški tovorni promet velja za predragega (Francija, Italija), pomemben predvsem stroškovni vidik. Na splošno so vse študije primerov pokazale, da je potrebna visokokakovostna in bolj povezana železniška infrastruktura, predvsem za odpravo ozkih grl (Nemčija) ter povečanje zmogljivosti (Italija, Francija) in zanesljivosti (Španija, Poljska).

V različnih študijah so ocenjene možnosti za prehod s cestnega na železniški prevoz ali intermodalne storitve; ocene se gibljejo od 1 do 14 odstotnih točk. Literatura opozarja na mejno razdaljo 200–300 km; na razdaljah, večjih od mejne, je železnica še posebej konkurenčna in možnosti za prehod na to obliko prevoza so večje. Splošni cilj glede deleža železniškega tovornega prometa v EU, ki bi bil srednjeročno realističen, je približno 20 % celotnega obsega notranjega prometa, izmerjenega v tonah na kilometer.

SEDANJI UKREPI, KI VPLIVAJO NA IZBIRO VRSTE PREVOZA

Na ravni EU so bile uvedene mnoge pobude za prehod s cestnega na železniški prevoz. Mednje sodijo direktiva o evrovinjeti, uvedba pristojbin za uporabo cest na podlagi zunanjih stroškov, reforme železniškega prometa, ki so odprle trge tovornega prometa konkurenci in izboljšale interoperabilnost, ter programi za naložbe v intermodalno infrastrukturo in operacije, kot sta vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) in Marco Polo.

Države članice so hkrati izvedle vrsto ukrepov, med drugim ukrepe neposredne finančne podpore za razvoj železniške infrastrukture (npr. zagotavljanje primernejše tirne širine za težje vlake in obnova stranskih tirov). Toda njihovi ukrepi na splošno niso imeli večjega vpliva na prehod na druge oblike prevoza. Razlog je lahko na splošno majhen obseg naložb v železniško infrastrukturo in intermodalni prevoz v primerjavi z naložbami v cestno infrastrukturo, pa tudi premalo usklajene politične pobude v zvezi z železniškim tovornim prometom na ravni EU in nacionalni ravni. Veliko držav je uvedlo pristojbine za uporabo cest, vendar njihov učinek na cestni tovorni promet običajno zmanjšajo drugi ukrepi, ki ponavadi spodbujajo uporabo cest.

Zdi se, da so najučinkovitejše politike, ki spodbujajo intermodalni prevoz, bodisi z usmerjenimi subvencijami za tovrstne prevoznike bodisi s posebnimi sporazumi za najpomembnejša intermodalna vozlišča, predvsem pristanišča, kakršna imajo Nemčija, Španija in Združeno kraljestvo.

STRATEGIJE ZA SPREMEMBO ODLOČITVE O VRSTI PREVOZA

Analiza, ki je bila opravljena za to študijo, kaže, da lahko aktivne politike za spodbuditev prehoda na druge oblike prevoza vplivajo na odločitev prevoznikov, če so usmerjene v glavne dejavnike konkurenčnosti železniškega tovornega prometa. Te politike vključujejo tako usmerjene zakonodajne pobude kot tudi ukrepe za naložbe v infrastrukturo.

Ob upoštevanju premajhne učinkovitosti preteklih politik in na podlagi primerov dobre prakse iz nacionalnih študij primerov je mogoče izpeljati tri glavne sklepe:

- prvič, odločilno bo boljše usklajevanje strategij na različnih upravnih ravneh in za vse vrste prevoza. Finančne spodbude za programe prehoda na druge oblike prevoza ne smejo biti razdrobljene. V okviru te panoge je potrebna učinkovitejša izmenjava izkušenj, pridobljenih z vsako shemo. V ta namen bi bilo treba izkoristiti prihodnjo pobudo Shift2Rail, ki mora biti usmerjena v rešitve za povečanje zmogljivosti, okrepitev zanesljivosti in izboljšanje življenjskega cikla evropskih železniških sistemov. Ravno tako je treba usklajevati politike na področju cestnega in železniškega prometa, saj imajo vsi ukrepi, ki vplivajo na konkurenčnost ene vrste prevoza, posledice tudi za drugo.
- Drugič, strategije za prehod na drugo obliko prevoza morajo biti prilagojene posebnim razmeram, v katerih se izvajajo. Pri razvoju politik EU se na primer upošteva, da bo s ceste na železnico najverjetneje preusmerjen promet na daljše razdalje in preko meja.
- Tretjič, EU in države članice morajo poskrbeti za stabilno in zadostno financiranje za izvajanje učinkovitih strategij. Instrument za povezovanje Evrope bo pri tem v pomoč tako, da bodo na voljo precejšnji viri za sofinanciranje razvoja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Ker sredstva za promet v okviru nove politike v zvezi z instrumentom za povezovanje Evrope niso namenska, bi to lahko sponzorje projektov spodbudilo k tekmovanju za sredstva in pokazalo resnično dodano vrednost posamezne naložbene sheme.