

Nina Drejerska¹

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Przyszłość transportu w Europie – konieczność integracji polityk Unii Europejskiej

Transport ma obecnie fundamentalne znaczenie dla gospodarek krajów europejskich. W 2008 roku usługi w sektorze transportu stanowiły około 4,6% Wartości Dodanej Brutto w 27 krajach członkowskich Unii Europejskiej [5]. Z drugiej strony ocenia się natomiast, że zatory komunikacyjne kosztują Europę około 1% produktu krajowego brutto (PKB) rocznie [2]. Zatrudnienie w sektorze transportu miało w 2008 roku około 9,1 mln osób, co stanowiło blisko 4,5% całości zatrudnienia. Około dwóch trzecich z tej liczby było związanych z transportem drogowym, 2% z morskim, 5% z powietrznym a 27% różnego rodzaju usługami związanymi z sektorem transportu (na przykład magazynowanie).

W 2009 roku gospodarstwa domowe przeznaczyły około 13,2% wartości swoich budżetów na dobra i usługi związane z transportem [5].

Ocenia się, że udział branży logistycznej w światowym PKB wynosi 13,8% (5,4 bln euro). Roczne wydatki na logistykę w Europie i Ameryce Północnej kształtują się na poziomie około 1 bln euro w każdym z tych regionów. Konkurencja w europejskim sektorze logistycznym jest nasiloną. Można to wyjaśnić niską koncentracją niezależnych przedsiębiorstw logistycznych w Europie – udział 20 największych przedsiębiorstw w rynku wynosi zaledwie 33%.

Koszty logistyki stanowią średnio 10-15% końcowego kosztu gotowego produktu. Obejmuje to także takie koszty, jak transport i magazynowanie [8].

Stojąca przed takim wyzwaniem Europejska Polityka Transportowa jest jedną z trzech najstarszych, fundamentalnych

polityk wspólnotowych obecnych w prawie europejskim już od czasu Traktatu Rzymskiego, ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą w 1957 roku. Od tego czasu podlegała jednak znacznym zmianom, między innymi [9] od polityki stawiającej za cel wyłącznie rozwój transportu, bez uwzględnienia zewnętrznych kosztów tego procesu, do polityki transportu zrównoważonego, kładącej ogromny nacisk na zmniejszenie negatywnego wpływu rozwoju transportu na środowisko naturalne i zdrowie człowieka.

Obecnie Europejska Polityka Transportowa charakteryzuje się bardzo szerokimi interakcjami z innymi, zarówno sektorowymi jak i horyzontalnymi, politykami UE, na przykład polityką regionalną, polityką ochrony środowiska czy nawet polityką rolną. Celem opracowania jest wskazanie związków polityki transportowej Unii Europejskiej z innymi politykami w kontekście zamierzeń Białej Księgi Transportu. Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu przyjętej przez Komisję Europejską 28 marca 2011 roku. Strategia ta jest również w skrócie określana jako Transport w roku 2050.

Strategia Transport w roku 2050 a wybrane polityki Unii Europejskiej

Przedmowa wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej i jednocześnie komisarza ds. transportu Siima Kallasa do broszury zawierającej tekst Białej Księgi umiejscawia zamierzenia strategii w szerszym kontekście strategii Europa 2020 [1] i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania zasobów.

Jeden bowiem z priorytetów strategii Europa 2020 to rozwój zrównoważony – wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej [6].

Biała Księga wyznacza dziesięć, bardzo ambitnych ale jednocześnie bardzo konkretnie określonych, celów na rok 2050 [1]:

I. Rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju,

(1) Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 roku; eliminacja ich z miast do 2050 roku; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku,

(2) Osiągnięcie poziomu 40% wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 roku, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40% (a w miarę możliwości o 50%) również do 2050 roku

II. Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, między innymi poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu,

(3) Do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, na przykład kolej lub transport wodny, zaś do 2050

¹ Dr Nina Drejerska – Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Artykuł recenzowany (przyp. red).

roku powinno to być ponad 50% tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych,

(4) Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 roku. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 roku oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 roku większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją,

(5) Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 roku osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych,

(6) Do 2050 roku połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego.

III. Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom informacji i zachętom rynkowym,

(7) Wprowadzenie w Europie do 2020 roku zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS, ITS, SSN i LRIT, RIS). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo),

(8) Do 2020 roku ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, za-

rządzenia i płatności w zakresie transportu multimodalnego,

(9) Do 2050 roku osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 roku. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu,

(10) Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

Wymienione wyżej cele wskazują na szerokie interakcje polityki transportowej przede wszystkim z polityką ochrony środowiska. Biorąc pod uwagę fakt, że 24% emisji gazów cieplarnianych w Europie jest generowane przez transport [11], cele te mają naprawdę duże znaczenie dla środowiska naturalnego. Akcentując w tak znacznym stopniu kwestie środowiskowe, Biała Księga nakreśla w konsekwencji wizję konkurencyjnego systemu transportowego w Europie, opartego na zasadach efektywnego wykorzystania zasobów i zrównoważonego rozwoju, uznając działania na rzecz czystego transportu miejskiego² i odchodzenia od paliw kopalnych za ważny priorytet. Istotne jest również przyznanie faktu, że pozyskiwana z coraz bardziej niepewnych dostaw ropa naftowa stanie się w nadchodzących dekadach rzadszym i droższym surowcem [7].

Znaczenie infrastruktury transportowej dla uzyskiwania spójności i prowadzenia polityki regionalnej jest niewątpliwe i było już przedmiotem rozważań autorów w obrębie innych opracowań [3]. Natomiast cele Białej Księgi szczególnie istotne z tego punktu widzenia to ukoń-

czenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej (4), stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej, ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T (5) oraz połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami do 2050 roku (6). Realizacja tych celów zwiększyłaby w znacznym stopniu spójność społeczno-gospodarczą ocenianą z poziomu UE, jak również wykreowałaby szanse na uczestniczenie większej liczby europejskich regionów, a więc także ich mieszkańców, w globalnej gospodarce.

Osiągnięcie tak ambitnych celów oddziaływujących na środowisko i sytuację społeczno-gospodarczą europejskich regionów wymaga znacznych działań w zakresie polityki wspierania badań i innowacji, gdyż tylko sukcesy w tym zakresie umożliwią opracowanie i wdrożenie technologii odpowiadających takim wyzwaniom. Jednym z głównych środków realizacji Białej Księgi ma być zatem między innymi [10]:

- Unijny Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych – Badania i faktyczne wdrożenie nowych technologii będzie warunkiem obniżenia towarzyszących transportowi emisji w całej UE i na świecie, czy to w komunikacji śródmiejskiej, transporcie miejskim, czy na dłuższych trasach. Na naczelną inicjatywę roku 2011 zaplanowano Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych zmierzający do przegrupowania i ponownego ustrukturyzowania wysiłków badawczych w sferze transportu oraz ogólnorozwojowych w Europie
- opracowanie czystych, bezpiecznych i cichych pojazdów dla każdego rodzaju transportu – czy to drogowego, czy morskiego, rzeczno-kolejowego bądź lotniczego. Do najważniejszych obszarów zaliczają się: paliwa alternatywne, nowe materiały, nowe układy napędowe oraz narzędzia informatyczne i systemy zarządzania ruchem pozwalające na kierowanie i integrowanie złożonych systemów transportu.

² Wymiar miejski polityki spójności jest obecnie szeroko podkreślany; np. w dyskusji prowadzonej podczas konferencji Effective Instruments Supporting Territorial Development zorganizowanej przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w ramach Polskiej Prezydencji w dniach 24-25 października w Warszawie; jego związek z sektorem transportu został podkreślony między innymi przez Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy Hannę Gronkiewicz-Wal w postaci wspólnego biletu komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Warszawie.

Podsumowanie

Cele nakreślone dla sektora transportu w strategii Transport w roku 2050 są niewątpliwie bardzo ambitne. Ich sformułowanie wskazuje na bezpośredni związek z innymi politykami Unii Europejskiej zarówno w zakresie celów tych polityk jak i wykorzystania rezultatów ich implementacji dla osiągnięcia zamierzeń polityki transportowej. Wskazane w opracowaniu związki pomiędzy celami strategii polityki transportowej a politykami: ochrony środowiska, spójności oraz wspierania badań i innowacji są wynikiem logicznych i zrozumiałych interakcji zachodzących w rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Wyodrębnienie bowiem oddzielnej polityki, w tym przypadku transportowej, nie odcina jej faktycznych relacji z innymi obszarami funkcjonowania społeczeństwa. W tej rozbudowanej relacji fundamentalnym wyzwaniem pozostaje jednak efektywna koordynacja zarówno programowania poszczególnych polityk jak też ich implementacji, tak aby można było osiągnąć wspólną wartość dodaną.

Streszczenie

Europejska polityka transportowa ulegała znacznym zmianom zarówno pod względem zakresu merytorycznego jak i instrumentów realizacji od roku 1957. Współczesne realia sytuacji społeczno-gospodarczej warunkują istnienie szerokich interakcji pomiędzy zamierzeniami strategii Transport w roku 2050 a celami innych polityk Unii Europejskiej, jak na przykład polityki ochrony środowiska, spójności czy wspierania badań i innowacji. W tej sytuacji fundamentalnym wyzwaniem pozostaje efektywna koordynacja zarówno programowania poszczególnych polityk jak też instrumentów ich implementacji.

Future of transport in Europe – a necessity of integration of European Union policies

Abstract

European transport policy has undergone significant transformations both taking into account its range as well as implementation instruments since 1957. Contemporary conditions of the social and economic situation determine existence

of wide interactions between objectives of the strategy Transport 2050 and other European Union policies, like environmental and cohesion policy or support of research and innovations. In this situation, efficient coordination of both programming as well as implementation instruments of these policies has become a fundamental challenge.

LITERATURA

1. *Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2011 s. 1,9.
2. Commission Staff Working Paper, *Impact Assessment. Accompanying document to the White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, Brussels, 28.3.2011, SEC (2011) 358 final, s. 101.
3. Drejerska N.: *Znaczenie infrastruktury transportowej dla rozwoju regionów w krajach OECD*, „Logistyka” nr 3/2010, s. 1-9.
4. *Effective Instruments Supporting Territorial Development*, Konferencja zorganizowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w ramach Polskiej Prezydencji w dniach 24-25 października w Warszawie.
5. *EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2011*, Luxembourg: Publications Office of the European Union, s. 19.
6. *Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Komunikat Komisji, Bruksela, 3.3.2010, KOM (2010) 2020 wersja ostateczna s. 11.
7. *Kierunek: czystszy i bardziej ekologiczny transport*, Połączenia w Europie. Transport a polityka regionalna Panorama Inforegio 38, lato 2011, s. 14.
8. *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności*. Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Bruksela, dnia 28.6.2006, KOM (2006) 336 wersja ostateczna, s. 4.
9. Rakowska J.: *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*, „Logistyka” nr 3/2010.
10. *Transport w roku 2050: poważne wyzwania, decydujące środki*, MEMO/11/197, Bruksela, 28.03.2011 r., s. 3.
11. *Zmiana klimatu*, Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Działań w dziedzinie Klimatu, 2011, s. 2.