Przyszłość mobilności w Europie

Utworzono: wtorek, 25, wrzesień 2012 08:25 Redakcja - edroga.pl



Komisja Europejska naciska na przyspieszenie rozwoju i wprowadzania na rynek nowych technologii w branży transportowej. 18 września rozpoczęto prace, których celem jest koordynacja badań naukowych i innowacji w transporcie.

- Transport ma zasadnicze znaczenie dla europejskiej gospodarki – powiedział wiceprzewodniczący KE Siim Kallas. – Jeśli nie będziemy więcej inwestować w badania i innowacje, może mieć to poważne konsekwencje dla ogólnej konkurencyjności gospodarki UE. Inicjatywa, którą rozpoczynamy ma pomóc w osiągnięciu naszych celów w zakresie mobilności i ma mieć pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i zatrudnienie w Europie.

Zgodnie z założeniami KE, transport w Europie (drogowy, lotniczy, kolejowy i wodny) powinien być ekologiczny, wydajny, bezpieczny, cichy i inteligentny.

Koszt importu ropy do Unii Europejskiej w 2010 roku wyniósł 210 mld euro, a ceny ropy wciąż rosną. Transport w 95 proc. jest uzależniony od paliw, więc możliwości podróżowania oraz transportu towarów mogą zostać ograniczone, co negatywnie wpłynie na konkurencyjność gospodarki UE. Poza tym Unia Europejska zobowiązała się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, a sektor transportu to główne źródło tych zanieczyszczeń.

Zmniejszenie zależności od ropy naftowej oraz emisji gazów cieplarnianych jest możliwa dzięki innowacyjnym technologiom. Nowe technologie są potrzebne również dla utrzymania konkurencyjności europejskiego sektora transportu, przy jednoczesnym zachowaniu miejsc pracy oraz wspieraniu wzrostu gospodarczego. Przemysłowcy, naukowcy i politycy mogą współpracować i ustalać wspólnie priorytety w zakresie badań i innowacji w transporcie. Wymaga to ambitnych

Phoca PDF

planów, przyspieszonych badań i wdrażania innowacyjnych technologii, które przyczynią się do osiągnięcia zrównoważonej mobilności w Europie. Korzyścią dla mieszkańców ma być stworzenie bezpiecznego i ekologicznego systemu transportowego w Europie, a dla przedsiębiorców – wzrost konkurencyjności przemysłu i tworzenie nowych miejsc pracy.

Nacisk na prowadzenie badań naukowych i wdrażanie innowacji będzie bardziej skuteczne, jeśli będzie skoordynowane na poziomie europejskim. UE ma poza tym do dyspozycji szereg instrumentów, które mogą przyczynić się do realizacji strategii, m.in. programy finansowania.

W 2008 roku środki przeznaczone na badania dla branży transportowej przekroczyły 43 mld euro. Większość z nich (ponad 90 proc.) pochodziła z przedsiębiorstw, a niewiele ponad 8 proc. z UE. Znaczna ich część została przeznaczona na rozwój technologii, które pomogą zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych, głównie na transport wodny (45 proc), drogowy i lotniczy (35 proc.) oraz kolejowy (20 proc.). Innowacyjnymi technologiami interesują się jednak przede wszystkim producenci samochodów.

Firmy europejskie związane z inwestycjami badawczo-rozwojowymi w transporcie stanowią około 43 proc. ogółu. Wyprzedzają je spółki japońskie i amerykańskie. W 2008 roku tylko w 30 firmach na świecie przeprowadzano 80 proc. inwestycji badawczo-rozwojowych w branży transportowej. W samej Europie ta koncentracja jest jeszcze bardziej widoczna, gdyż 80 proc. inwestycji przeprowadza się w 12 firmach. Ponad połowa (56 proc). inwestycji badawczo-rozwojowych prowadzona jest w firmach niemieckich.

Wkład w badania w branży motoryzacyjnej, w szczególności wśród producentów samochodowych, są największe. Wyprzedza je tylko sektor lotniczy. Badania dotyczące transportu kolejowego i wodnego są bardziej ograniczone, choć biorąc pod uwagę relację środków przeznaczonych na innowacje z przychodami w tych branżach, różnice nie są już tak znaczne (7,8 proc. – lotnictwo, 5,2 proc. – sektor drogowy, 3,9 proc. – kolejowy, 3,2 proc. – wodny).

Obecnie UE i państwa członkowskie nie wykorzystują w pełni potencjału, który daje możliwość wspólnego prowadzenia prac badawczo-rozwojowych. Powodem mogą być rozbieżne polityki transportowe, różnice instytucjonalne, prawne, naukowe, ale także przemysłowe, geograficzne i historyczne różnice między państwami. Aby przezwyciężyć rozdrobnienie w prowadzeniu badań stworzono Europejską Sieć Przestrzeni Badawczej (ERA-NET) w celu wolnego przepływu wiedzy, mobilności naukowców i zacieśnienie współpracy naukowo-badawczej na terenie Europy. Inicjatywa została uznana za udaną, ale i tak ponadnarodowe działania badawcze to nadal niewielka część wśród krajowych inwestycji.

Problemem jest też niedobór wykwalifikowanej kadry w europejskim sektorze transportu – w kwietniu ubiegłego roku Niemieckie Stowarzyszenie Inżynierów zgłosiło zapotrzebowanie na prawie 70 tysięcy inżynierów, z czego ponad 29 tysięcy

Phoca PDF

brakuje w przemyśle motoryzacyjnym i maszynowym. W europejskim przemyśle lotniczym, rosnący poziom produkcji doprowadził do szacowanego niedoboru 25 tys. inżynierów rocznie, a popyt rośnie również na poziomie dostawców części.

Źródło: Portal Unii Europejskiej Europa

Tł. Ilona Hałucha

Phoca PDF