



Badanie dotyczące priorytetów polityki transportowej zostało przeprowadzone w latach 2012/2013 w krajach członkowskich ITF. Tematy poruszone w kwestionariuszu dotyczyły m.in. dużych projektów, finansowania i planów strategicznych.

Infrastruktura i wydajność

Wszystkie 31 krajów biorących udział w ankiecie podkreśliło, że transport odgrywa istotną rolę w rozwoju gospodarczym i społecznym. Ułatwia handel, stymuluje wzrost gospodarczy i łączy różne społeczności. Wszystkie państwa, zarówno rozwinięte, jak i rozwijające się, doceniają rolę skutecznego i niezawodnego systemu transportu. Infrastruktura transportowa jest postrzegana jako ważna w zapewnieniu korzyści gospodarczych i społecznych poprzez poprawę dostępności do rynku i zapewnienie zrównoważonego rozwoju gospodarczego, tworzenia miejsc pracy oraz promowania mobilności wśród pracowników. Braki w infrastrukturze transportowej są uznawane za koszt dla gospodarki i społeczeństwa.

Wyniki badań pokazują, że kraje rozwinięte i rozwijające się mają różne priorytety w rozwoju infrastruktury. Kraje Europy Środkowo-Wschodniej stawiają na budowę oraz rozwój sieci komunikacyjnych. Drogi i kolej mają priorytet, zarówno przy budowie, jak i modernizacji. Znajduje to odzwierciedlenie w rosnących wydatkach inwestycyjnych, które mają zrekompensować wcześniejsze niedoinwestowanie tej gałęzi gospodarki. W krajach rozwiniętych, gdzie rozległe sieci komunikacyjne już istnieją, stawia się na poprawę ich wydajności i bezpieczeństwa, a także ochronę środowiska.

Badanie potwierdza, że kraje rozwinięte w swoich strategiach komunikacyjnych skupiają się na jakości usług transportowych i ich wpływie na dobrobyt społeczny.

Ważną rolę odgrywa tu wydajność i bezpieczeństwo, a także ochrona środowiska, w tym głównie redukcja hałasu, walka ze zmianami klimatycznymi, redukcja emisji CO₂. Np. Niemcy i Francja mają założoną redukcję emisji dwutlenku węgla o 40 i 20 proc. do 2020 roku i 80 oraz 75 proc. do 2050 roku.

Chociaż system transportu w tych krajach jest skuteczny i wysokiej jakości, to jednak, zwłaszcza w okolicach miast, duże natężenie ruchu drogowego nadal stanowi problem. Przewidywany jest dalszy wzrost zatłoczenia w dłuższej perspektywie w miarę wychodzenia z recesji. Wyzwania te są różne od tych ze Środkowo-Wschodniej Europy, gdzie problemem są tzw. wąskie gardła – konsekwencja zniszczonej lub nieodpowiedniej sieci drogowej, która wymaga modernizacji lub całkowitej przebudowy. Te same problemy dotyczą sieci kolejowej. Wśród najczęściej wymienianych znalazły się: niepunktualność, mała przepustowość, a także przestarzały sprzęt. W ankietach znalazło się kilka pomysłów, w jaki sposób zwiększyć wydajność sieci kolejowej. Respondenci podali przede wszystkim wzrost wykorzystania inteligentnych technologii oraz lepsze skoordynowanie kolei.

W wielu krajach uważa się, że w celu łagodzenia zatorów drogowych i kolejowych, większą rolę w transporcie towarowym powinna odgrywać żegluga śródlądowa. Tym bardziej, że jest ona postrzegana jako przyjazny dla środowiska środek transportu. Tak się składa, że wody śródlądowe są częścią transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), a także ważnym środkiem transportu w Ameryce Północnej i jest jeszcze rezerwa możliwości infrastrukturalnych śródlądowych dróg wodnych.

Ogólnie rzecz biorąc agencje rządowe mają mniej bezpośrednią rolę w rozwoju i finansowaniu sektora lotniczego i wodnego, niemniej zwykle tworzą ramy prawne regulujące działalność handlową portów lotniczych i morskich, zapewniając określony poziom jakości usług. W wielu krajach lotniska i porty są sprywatyzowane, więc dane dotyczące ich działalności nie są dostępne. Kraje, które objęto badaniem, odnotowują jednak stałe inwestycje w celu poprawy wydajności transportu lotniczego i infrastruktury morskiej. Duże projekty budowlane są zgłaszane jednak głównie w krajach o średnim dochodzie, gdzie istnieje duża potrzeba rozwoju.

Plany strategiczne i główne projekty

Mimo bardzo zróżnicowanego poziomu rozwoju gospodarczego i społecznego między poszczególnymi krajami, większość formułuje swoje plany strategiczne wokół trzech głównych zagadnień: ekonomii, ekologii oraz bezpieczeństwa. Wszystkie strategie polityki transportowej mają na celu dostarczenie skutecznego, efektywnego, bezpiecznego i dostępnego systemu transportu, który spełni wymagania wzrostu gospodarczego, a jednocześnie minimalnie wpłynie na środowisko.

Wyniki gospodarcze

Wszystkie kraje podkreślają istotną rolę transportu w handlu i wzroście

gospodarczym, poziomie zatrudnienia i integracji społecznej. Konkurencyjność gospodarcza to pierwszy i najważniejszy cel krajowych strategii transportowych. Np. transport towarowy i logistyka są obecnie trzecim pod względem wielkości sektorem gospodarki niemieckiej, z rocznym obrotem ponad 220 mld euro i 3 mln pracowników. Dzięki położeniu geograficznemu, jednym z głównych celów polityki transportowej Niemiec jest uzyskanie pozycji centrum logistycznego Europy.

Wielu respondentów zaznacza ważne znaczenie korytarzy handlowych i potrzebę dalszej poprawy połączeń w celu zapewnienia skutecznego i płynnego przepływu ładunków. Transport morski pozostaje podstawą handlu międzynarodowego (ponad 80 proc. ładunków na świecie transportowanych jest drogą morską). Porty są zatem krytycznymi połączeniami w globalnych łańcuchach dostaw. Połączenia lądowe zyskują natomiast coraz większe znaczenie w podnoszeniu konkurencyjności portów. Wysoka jakość i skoordynowanie połączeń transportu drogowego, kolejowego i żeglugi śródlądowej znaczenie rozszerzają zasięg oddziaływania portów i oferują możliwość przewożenia towarów do konkretnych miejsc z dala od nabrzeży.

Kilka dużych projektów w zakresie infrastruktury transportowej zapoczątkowane w krajach środkowo-wschodniej Europy jest realizowana w ramach sieci TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa). Jest to kluczowy element w odnowionej strategii lizbońskiej na rzecz konkurencyjności i zatrudnienia w Europie i odgrywa ważną rolę w realizacji strategii Europa 2020. Unia Europejska wspiera rozwój sieci TEN-T dzięki kilku instrumentom finansowym: Programowi TEN-T, Europejskiemu Funduszowi Spójności, Europejskiemu Funduszowi Rozwoju Regionalnego oraz pożyczkom i gwarancjom kredytowym z Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Środowisko

Kraje biorące udział w badaniu potwierdzają, że ochrona środowiska jest jednym z głównym elementami strategii polityki transportowej. Te najbardziej zaawansowane technologicznie stawiają sobie ambitne cele w dążeniu do osiągnięcia zrównoważonych ekologicznie systemów transportu i gospodarki niskoemisyjnej. Polityka transportowa z czasem będzie odgrywać coraz większą rolę w ochronie środowiska i przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym. Nawet kraje rozwijające się podkreślają znaczenie zminimalizowania negatywnego wpływu transportu na środowisko, choć wciąż są głównie ukierunkowane na budowę potrzebnej infrastruktury.

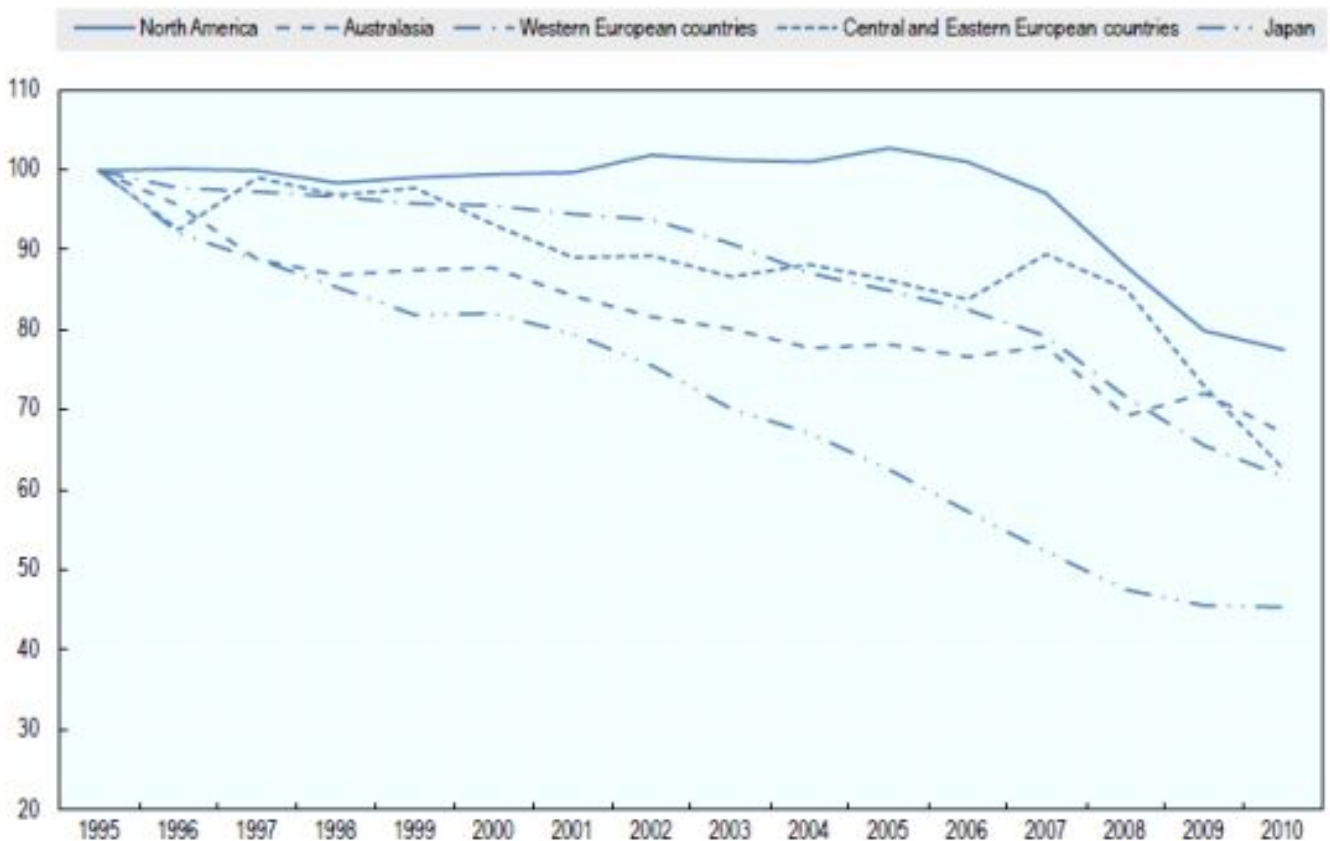
Osiągnięcie równowagi ekologicznej nie wymaga rozległych inwestycji, dlatego wymieniono szereg działań obniżających emisję dwutlenku węgla pochodzącą z transportu, m.in.:

- poprawa lokalnego transportu zbiorowego w obszarach miejskich i wiejskich (wyjazdy indywidualne stanowią największy odsetek zużycia energii i generują korki),

- nacisk na transport kolejowy i wodny,
- optymalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury dzięki stworzeniu zintegrowanej sieci i rozwoju elektronicznego zarządzania ruchem, a także innym rozwiązaniom technologicznym.

Bezpieczeństwo

Jednym z priorytetów w zakresie polityki transportowej jest też bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kilka krajów określiło cele ilościowe dotyczące zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. I rzeczywiście w latach 2001-2010 średni roczny spadek liczby zgonów był znacznie niższy niż w ciągu ostatnich trzech dekad. Przyczyniła się do tego coraz bardziej skuteczna polityka bezpieczeństwa drogowego. Założone cele i sposoby ich realizacją są różne w poszczególnych państwach.



Główne projekty

Główne projekty transportowe to inwestycje w infrastrukturę drogową – sieć dróg krajowych i autostrad, budowa nowej lub rozbudowa istniejącej infrastruktury oraz poprawa jej jakości. Część z nich dotyczy budowy obwodnic, tuneli i mostów. W ostatnich latach coraz większą popularnością cieszy się też kolej. W środkowo-wschodniej Europie te inwestycje dotyczą elektryfikacji i modernizacji torów, aby

podnieść prędkość pociągów. Kolej odgrywa też ważną rolę w rosyjskiej polityce transportowej. Natomiast kraje Europy Zachodniej, Japonia czy Korea Południowa pracują nad rozwinięciem sieci kolei wysokiej prędkości.

Duże projekty na śródlądowych drogach wodnych koncentrują się głównie na modernizacji systemów i budowie nowych połączeń. We wszystkich krajach trwają również projekty dotyczące modernizacji lotnisk i portów. Część z nich skupia się na dostępności, czyli rozwijaniu sieci połączeń drogowych i kolejowych wokół portów morskich i lotniczych.

Źródło: Międzynarodowe Forum Transportu

Tł. Ilona Hałucha