

Janusz Figura, Maria Michałowska

Katedra Transportu
Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

Przesunięcia modalne wsparciem mobilności w przestrzeni transportowej Unii Europejskiej

Streszczenie

Artykuł prezentuje wyniki badań dotyczące przesunięć modalnych jako elementu wsparcia dla mobilności w przestrzeni transportowej Unii Europejskiej. Autorzy artykułu koncentrują się szczególnie na sektorze TSL (transport, spedycja, logistyka), prezentując dane dotyczące analizy zmian struktury gałęziowej w odniesieniu do transportu lądowego towarów, krajowego transportu towarowego, transportu towarowego w UE oraz relacji przewozów samochodowych krajowych do międzynarodowych w latach 2010–2015. Struktura gałęziowa oraz udział procentowy różnych rodzajów transportu w całkowitej liczbie tonokilometrów nie zmieniają się w UE radykalnie z roku na rok i obecnie (dane za rok 2015) udział ten wynosi: 50,6 proc. – transport drogowy, 32,7 proc. – morski, 12,3 proc. – kolejowy, 4,3 proc. – żegluga śródlądowa i 0,1 proc. – transport lotniczy. Z badań i obserwacji wynika konkluzja, że zmiany gałęziowe transportu stanowią istotne wyzwanie dla rozwoju przestrzeni transportowej UE.

Słowa kluczowe: przesunięcia modalne, mobilność, polityka transportowa, europejska przestrzeń transportowa

Kody klasyfikacji JEL: R, R4, R42, R420.

1. Wprowadzenie

Przesunięcia modalne (*modal shift*)¹ stanowią złożony i interdyscyplinarny problem, który determinuje zmiany sprawności przepływu ładunków w przestrzeni transportowej Unii Europejskiej. Co więcej, struktura i dynamika zmian w realizacji przesunięć modalnych pozwalają zilustrować rozwój mobilności w Unii Europejskiej. Zmiany struktury gałęziowej przewozów stanowią jeden z głównych celów strategicznych nowej polityki transportowej Unii Europejskiej. Utworzenie konkurencyjnego i zasobooszczędnego transportu jest celem wynikającym z założenia, że do 2050 r. w przewozach ładunków nastąpią istotne przesunięcia umożliwiające zwiększenie poziomu sprawności przepływów towarów dzięki ukształtowaniu nowoczesnych systemów i łańcuchów logistycznych. Narzędziem do realizacji zmian struktury gałęziowej przewozów ma być rozbudowa sieci logistycznej, która musi zapewniać skuteczne połączenia między wszystkimi stolicami UE oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi oraz centrami gospodarczymi. Zakłada się ponadto, że zmiana struktury gałęziowej przewozów umożliwi rozwój bardziej przyjaznych dla środowiska, zrównoważonych form przepływów ładunków i pasażerów.

Celem artykułu jest analiza oraz określenie tendencji zmian struktury gałęziowej transportu ładunków w Unii Europejskiej w latach 2010–2015 będących elementem wsparcia mobilności w polityce transportowej UE.

Metodyka analizy struktury gałęziowej transportu obejmuje identyfikację relacji oraz udziałów gałęzi transportu samochodowego, kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej i lotniczego w obsłudze ładunków w Unii Europejskiej na podstawie uzyskanych z Eurostatu wybranych danych i informacji obejmujących lata 2010–2015.

2. Przesunięcia modalne jako narzędzie wsparcia dla mobilności transportu UE

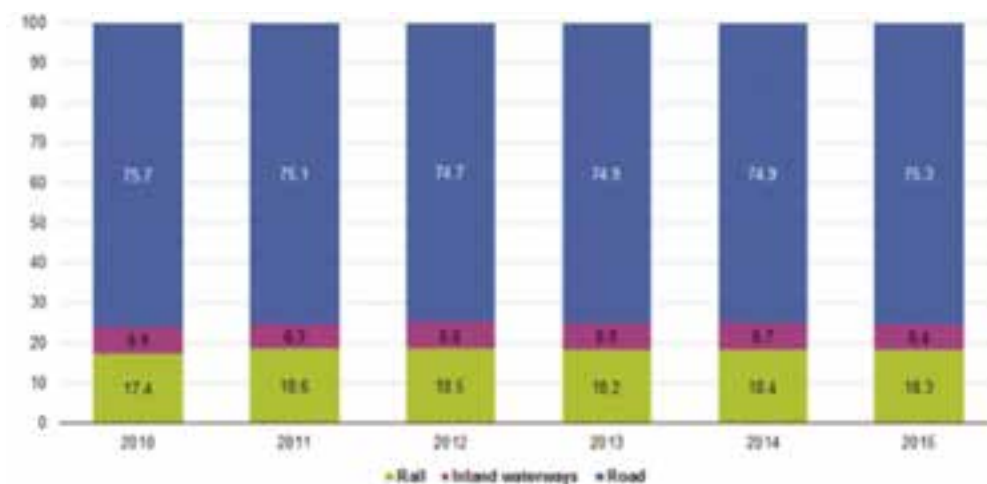
Jednym z istotnych czynników kształtujących poziom zrównoważenia przewozu ładunków w przestrzeni transportowej Unii Europejskiej są przesunięcia modalne (*modal shift*). Są one efektem kształtowania stopnia zaawansowania rozwoju przewozów ładunków, pozwalają na dostosowanie form i sposobów przewozu do potrzeb generowanych w przestrzeni transportowej Unii Europejskiej i jej otoczenia. Zagadnienie przesunięć modalnych ilustruje zatem wiele aspektów, dotyczących w głównej mierze problematyki zmian w strukturze przewozowej rynku transportowego UE. Wybór gałęzi transportu może się odbywać na zasadzie komparacji preferencji nabywców oraz konkurencyjności ofert przewozowych na rynku transportowym. Preferencje wyboru gałęzi transportu mają charakter złożony

¹ W prezentowanym artykule terminy przesunięcia międzygałęziowe oraz przesunięcia modalne używane są jako synonim (*modal shift*).

i dynamiczny, a ponadto wynikają z oddziaływania licznych czynników społecznych, technologicznych, technicznych i ekonomicznych.

Biała Księga Komisji Europejskiej (2011) stwierdza, że sektor transportu w UE powinien zużywać energię czystsza i w mniejszej ilości, a poza tym powinny istnieć wydajne sieci logistyczne. W Białej Księdze dodaje się również, że należy zachęcać do zmiany tendencji rozwoju transportu na bardziej zrównoważone ekologicznie środki transportu. Konieczne zatem wydaje się, aby mieć na celu monitorowanie postępów w realizacji przesunięć modalnych na podstawie danych pochodzących z UE. Bardzo ważne jest ich monitorowanie i rejestracja w określonym miejscu i czasie, co umożliwi dokładniejsze dostosowanie do potrzeb rozwoju transportu UE. W Unii Europejskiej strukturę gałęziową transportu lądowego w 28 krajach w latach 2010–2015 zaprezentowano na rysunku 1.

Rysunek 1. Zmiana struktury gałęziowej transportu lądowego w UE-28 w latach 2010–2015 (proc. całkowitej liczby tonokilometrów, tkm)



Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 2.04.2018.

Z rysunku 1 wynika, że biorąc pod uwagę trzy rodzaje transportu lądowego, transport drogowy nadal posiada największy udział w strukturze gałęziowej przewozów towarowych w UE. Jego udział w strukturze całego transportu lądowego od 2010 r., gdy wynosił 75,7 proc., pozostaje bez większych zmian, gdyż w 2015 r. transport drogowy stanowił 75,3 proc. całkowitej struktury przewozów towarowych (na podstawie wykonanych tonokilometrów), wciąż więc zajmuje pozycję dominującą. Chociaż odnotowano niewielki spadek udziału transportu drogowego w okresie od 2010 r. do 2014 r., to w 2015 r. udział ten nieznacznie (0,4 proc.) wzrósł w stosunku do roku poprzedniego. Należy również odnotować wzrost od 2011 r. udziału kolei w transporcie lądowym, który od tego czasu pozostaje na stabilnym poziomie i wynosi ok. 18,5 proc. W 2015 r. transport kolejowy stanowił 18,3 proc. całkowitej struktury przewozów w UE i pozostaje prawie bez zmian (w stosunku do 2014 r. spadek o 0,1 proc.). Udział

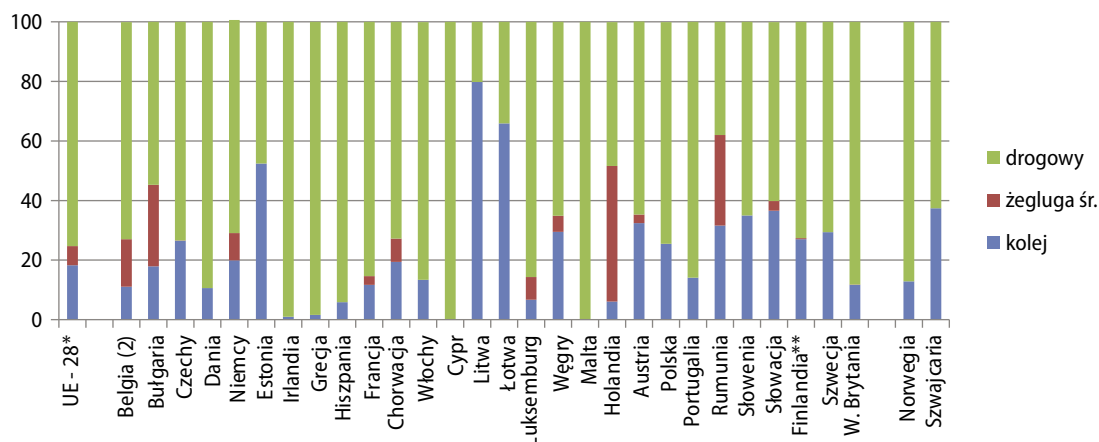
żegluga śródlądowej w strukturze przewozów towarowych w UE wahał się 6–7 proc., w latach 2010–2015 r. Dane dotyczące struktury gałęziowej transportu w UE-28 pokazują, że całkowita wielkość przewozów w żegludze śródlądowej pozostała na względnie stabilnym poziomie 2,2–2,3 mld tonokilometrów w latach 2010–2015. W 2010 r. całkowita wielkość przewozów żegluga śródlądową wyniosła 2,259 mld tonokilometrów w porównaniu z 2,287 mld tonokilometrów w 2015 r. W 2010 r. udział transportu samochodowego był tylko o 0,7 proc. niższy niż w 2015 r. Natomiast w tym samym okresie wzrosły przewozy o 6,1 proc. w przypadku transportu kolejowego, ale spadły o 5,1 proc. w przypadku żegluga śródlądowej.

Równie istotną kwestią badanego zagadnienia jest określenie struktury gałęziowej transportu poszczególnych państw Unii Europejskiej. Pomimo że struktura gałęziowa transportu nie zmienia się radykalnie, z roku na rok, w całej UE, to zachodzące zmiany są czasami bardziej zauważalne na poziomie poszczególnych państw, gdzie, jak zostało to zaprezentowane na rysunku 2, struktura ta uległa znacznej dywersyfikacji. Zauważalne zmiany w latach 2010–2015 nastąpiły zwłaszcza w takich krajach jak Estonia, Luksemburg, Litwa, Szwecja i Włochy. Należy pamiętać, że struktura gałęziowa transportu zależy oczywiście od technicznej dostępności danej metody transportu, bo tylko 17 państw członkowskich UE ma żegluga śródlądową. Np. żegluga śródlądowa odgrywa nader istotną rolę w strukturze transportowej Holandii. Pomimo nieznacznego spadku (0,5 proc.) w porównaniu z 2014 r., udział żegluga śródlądowej w tym kraju wyniósł w 2015 r. 45,5 proc. i był prawie równy udziałowi transportu samochodowego (48,3 proc.). Wysoki poziom wykorzystania możliwości pływania po Dunaju wyjaśnia, również wysoki, udział żegluga śródlądowej w Rumunii (30,4 proc.) i Bułgarii (27,4 proc.). Dane dotyczące zmiany struktury gałęziowej zaprezentowane na rysunku 2 ilustrują również, że w roku 2015 udział transportu samochodowego dla przykładu we Włoszech wyniósł 86,5 proc., w Portugalii 85,9 proc., w Słowenii 65 proc., we Francji 85,4 proc., a także w kraju EFTA – Szwajcarii 62,6 proc. Szczegółową strukturę zmian struktury gałęziowej w UE-28 w 2015 r. zaprezentowano na rysunku 2. Zjawisko spadku poziomu przewozów transportem drogowym w niektórych państwach UE zostało tylko nieznacznie skompensowane śladowym wzrostem przewozów koleją w innych. Łączne wyniki przewozów w 2015 r. w przypadku np. Polski wyniosły 25,5 proc. transportem kolejowym i 74,4 proc. transportem samochodowym, a struktura gałęziowa była podobna jak w wypadku Szwecji, Słowenii czy Czech.

Udział transportu samochodowego (w tonokilometrach) w całkowitej strukturze przewozów w UE wyniósł w 2015 r. 75,3 proc., wobec 18,3 proc. przypadających na transport kolejowy oraz 6,4 proc. na żegluga śródlądową. Najbardziej zbliżona do średniej w UE jest struktura gałęziowa transportu Chorwacji, Niemiec i częściowo Węgier. Warto zwrócić uwagę na zrównoważony udział transportu samochodowego, kolejowego i żegluga śródlądowej w Rumunii. Spośród krajów o dominującym udziale transportu kolejowego wyróżniają się Litwa, Łotwa i Estonia, natomiast krajami o znaczącym udziale transportu samochodowego są Malta, Cypr, Irlandia i Grecja. Dane na rysunku 2 odzwierciedlają wyrażony w tonokilometrach, zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi UE, całkowity udział poszczególnych gałęzi transportu lądowego w całości przewozów dokonywanych w UE. Dane dotyczące

transportu kolejowego i żegluga śródlądowej są przekazywane zgodnie z zasadą terytorialności (transport na terytorium kraju, niezależnie od przynależności państwowej przewoźnika). Jednak dane o transporcie samochodowym są zgłaszane zgodnie z przynależnością państwową przewoźnika (niezależnie od tego, gdzie odbył się transport). W związku z tym transport drogowy musi zostać dostosowany zgodnie z zasadą terytorialności.

Rysunek 2. Struktura gałęziowa transportu towarowego krajów UE-28 i EFTA w 2015 r. (proc. całkowitej liczby tonokilometrów, tkm)



* EU-28 obejmuje dane szacunkowe dotyczące transportu kolejowego dla Belgii, żegluga śródlądowej dla Finlandii i nie obejmuje transportu drogowego dla Malty. Wartości mogą nie sumować się do 100 proc. z uwagi na zaokrąglenia

** Dane szacunkowe

Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 2.04.2018.

Omawiając zagadnienie struktury gałęziowej całego transportu w UE, warto również zaprezentować zmiany transportu towarowego w latach 2010–2015. Pokazuje to tabela 1.

Tabela 1. Zmiana struktury gałęziowej transportu towarowego w UE-28 w latach 2010–2015 (dane pokazują całkowitą liczbę tonokilometrów – tkm)

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Drogowy	1 709 802	1 699 186	1 645 087	1 670 705	1 676 168	1 722 324
Kolejowy ⁽¹⁾	393 531	422 096	406 633	406 720	410 824	417 540
Żegluga śród. ⁽²⁾	155 521	141 969	149 987	152 795	150 876	147 525
Lotniczy ⁽³⁾	2 313	2 284	2 273	2 245	2 538	2 559
Morski	1 079 644	1 094 548	1 070 339	1 082 317	1 123 195	1 111 362
RAZEM	3 340 810	3 360 083	3 274 318	3 314 782	3 363 601	3 401 310

Uwagi: Transport lotniczy i morski obejmuje wyłącznie transport wewnątrzspółnotowy, nie uwzględnia transportu poza UE

⁽¹⁾ Obejmuje dane szacunkowe dotyczące Belgii (2012–2015)

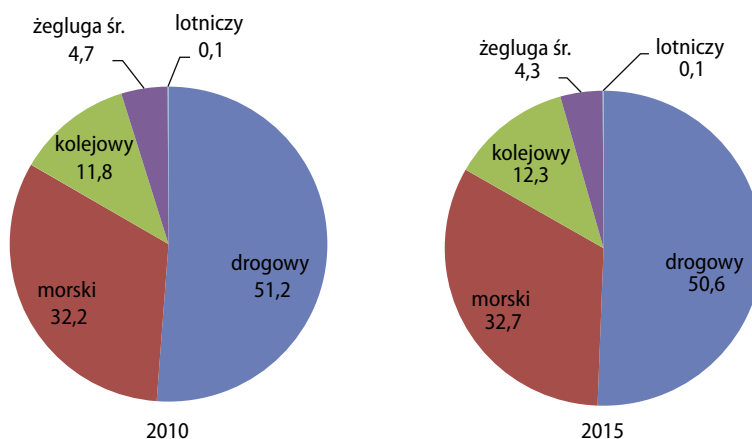
⁽²⁾ 2015 uwzględnia dane szacunkowe dotyczące Finlandii

⁽³⁾ Szczegółowe obliczenia do weryfikacji

Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 3.04.2018.

Analiza danych z lat 2010–2015 zawartych w tabeli 1 wskazuje na wzrost w UE-28 przewozów ładunków w transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym i morskim, zaś spadek w żegludze śródlądowej. W 2015 r. zanotowano zatem wzrost wielkości przewozu ładunków na poziomie 1,8 proc. w porównaniu do 2010 r., co pokazuje rysunek 3. Należy również odnotować nieznaczne zmiany struktury gałęziowej w latach 2010–2015 skutkujące zwiększeniem przewozów transportem morskim o 0,4 proc. oraz transportem kolejowym o 0,5 proc., kosztem zmniejszenia udziału żeglugi śródlądowej o 0,4 proc. i transportu samochodowego o 0,6 proc. W transporcie lotniczym nie odnotowano w tym czasie istotnych zmian.

Rysunek 3. Zmiana struktury gałęziowej transportu towarowego w UE-28 w latach 2010–2015 (proc. całkowitej liczby tonokilometrów, tkm)



Uwaga: Transport lotniczy i morski obejmuje wyłącznie transport wewnątrzspółnotowy, nie uwzględnia transportu poza UE
 Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_nland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_nland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 3.04.2018.

Ważną informacją dotyczącą zmian w strukturze gałęziowej transportu jest również zagadnienie terytorialności kraju, w którym odbywał się przewóz ładunków, niezależnie od tego, w jakim kraju zarejestrowany był przewoźnik, który dokonał przewozu, zwłaszcza w międzynarodowym transporcie samochodowym. W UE-28 zdecydowanie dominują Niemcy, przez których terytorium odbywa się 27,2 proc. przewozów tranzytowych ładunków w międzynarodowym transporcie samochodowym, druga jest Francja (18,3 proc.), a trzecie miejsce zajmuje Polska (7,7 proc.). Dane ze wszystkich krajów zawiera tabela 2.

Tabela 2. Struktura przewozów w UE-28 w 2015 r. wg kryterium kraju, przez który odbył się przewóz (całkowita liczba tonokilometrów oraz udział procentowy danego kraju w całości przewozów w UE-28)

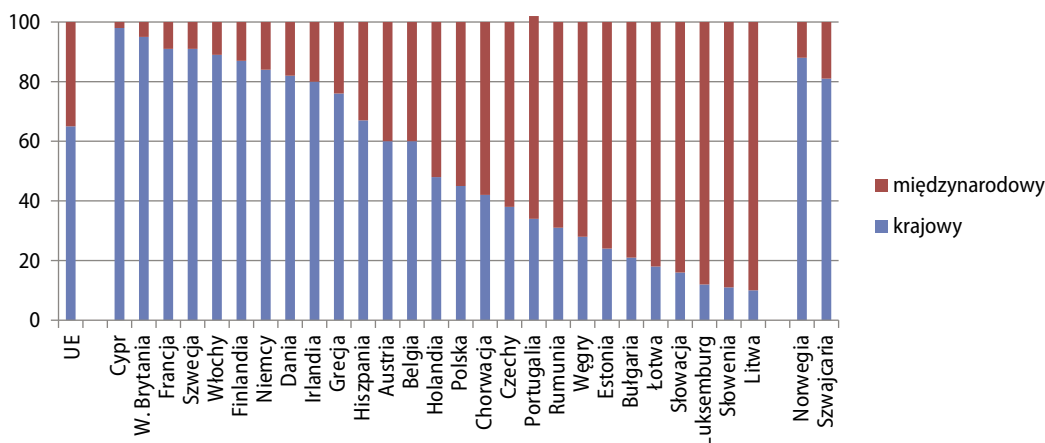
Lp.	Kraj	Wielkość przewozów towarowych (miliony tkm)	Udział w całości przewozów towarowych w proc.
1	Niemcy	150 337	27,2
2	Francja	100 973	18,3
3	Polska	42 592	7,7
4	Hiszpania	39 460	7,1
5	Włochy	27 905	5,0
6	Belgia	27 259	4,9
7	Austria	25 074	4,5
8	Czechy	20 818	3,8
9	Holandia	18 646	3,4
10	Wlk. Brytania	12 858	2,3
11	Węgry	11 649	2,1
12	Szwajcaria	10 352	1,9
13	Szwecja	9 896	1,8
14	Słowacja	8 463	1,5
15	Dania	6 238	1,1
16	Słowenia	5 675	1,0
17	Portugalia	5 483	1,0
18	Litwa	4 343	0,8
19	Rumunia	4 316	0,8
20	Chorwacja	4 162	0,8
21	Bułgaria	3 962	0,7
22	Norwegia	2 825	0,5
23	Grecja	2 571	0,5
24	Łotwa	2 031	0,4
25	Luksemburg	1 522	0,3
26	Estonia	1 299	0,2
27	Irlandia	1 260	0,2
28	Finlandia	1 237	0,2

Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\). png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 3.04.2018.

Interesującym zagadnieniem w kwestii udziału poszczególnych gałęzi transportu w UE-28 jest również odzwierciedlenie struktury w podziale na transport międzynarodowy i krajowy, realizowany w ramach poszczególnych krajów członkowskich. Podczas gdy zarówno krajowy, jak i kabotażowy drogowy transport towarów są z natury terytorialne i nie wymagają żadnych

dostosowań, „terytorializacja” międzynarodowego drogowego transportu towarów, przeprowadzona w celu ustalenia struktury gałęziowej na poszczególne rodzaje transportu dla każdego kraju, generuje interesujące ustalenia. Na rysunku 4 zilustrowano strukturę gałęziową transportu poszczególnych krajów członkowskich UE-28 w 2015 r. według relacji między krajowym a międzynarodowym transportem samochodowym. Generalnie, w UE-28 struktura gałęziowa transportu samochodowego kształtowała się w proporcjach – 65 proc. krajowy i 35 proc. międzynarodowy. Minimalny udział samochodowego transportu międzynarodowego odnotowano na Cyprze, a maksymalny na Litwie, Słowenii i w Luksemburgu. Struktura gałęziowa transportu samochodowego w Polsce kształtowała się w taki sposób, że przewozy międzynarodowe stanowiły 55 proc., a krajowe 45 proc., co należy uznać za strukturę prawie zrównoważoną. Za najbardziej zrównoważoną strukturę gałęziową transportu samochodowego towarów w UE-28 uznać należy tę występującą w Holandii ze względu na proporcję przewozów krajowych – 48 proc. do międzynarodowych – 52 proc. (rysunek 4).

Rysunek 4. Struktura gałęziowa transportu ładunków w UE-28 i EFTA w 2015 r. wg kryterium relacji transportu samochodowego krajowego do międzynarodowego (proc. całkowitej liczby tonokilometrów, tkm)



Źródło: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_\(%_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Freight_transport_in_the_EU-28_modal_split_of_inland_transport_modes_(%_of_total_tonne-kilometres).png), dostęp 4.04.2018.

3. Mobilność w europejskiej polityce transportowej

Dyrekcja Generalna Komisji Europejskiej ds. Mobilności i Transportu odpowiada za rozwój polityki transportowej w UE. Zadaniem Dyrekcji jest zapewnienie mobilności w jednolitym europejskim obszarze transportu, łącząc potrzeby ludności i całej gospodarki, jednocześnie minimalizując negatywne skutki dla środowiska. W marcu 2011 r. Komisja Europejska przyjęła Białą Księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – w kierunku konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM 2011, 144 wersja

ostateczna). Księga zawiera 40 konkretnych inicjatyw zaprojektowanych, aby pomóc w budowie konkurencyjnego systemu transportowego w UE, wyznacza też wiele celów środowiskowych, które należy osiągnąć do 2050 r., w tym zwłaszcza:

- zamknięcie możliwości korzystania z konwencjonalnych (napędzanych silnikami na paliwo węglowodorowe) samochodów w miastach,
- 40 proc. paliwa wykorzystywanego w sektorze lotniczym powinno pochodzić ze zrównoważonych paliw o niskiej zawartości węgla,
- redukcja o co najmniej 40 proc. emisji pochodzących z transportu,
- w komunikacji międzymiastowej przesunięcie 50 proc. przewozów pasażerskich i towarowych ze środków transportu z drogowego do transportu kolejowego lub wodnego.

Pakiet Komisji Europejskiej dotyczący zatrudnienia i wzrostu inwestycji, przyjęty w 2014 r., podkreśla konieczność realizacji licznych projektów infrastrukturalnych, takich jak: połączenia transportowe między państwami członkowskimi UE, rozbudowa i modernizacja zdolności przewozowych i pasażerskich w portach i na lotniskach, dedykowane połączenia kolejowe między ważnymi lotniskami i ośrodkami miejskimi, „zielone” projekty w dziedzinie transportu morskiego, a także promowanie budowy infrastruktury dla paliw alternatywnych wzdłuż głównych dróg przewozowych. Dokonując ponownej oceny planu inwestycyjnego dla Europy w 2016 r., Komisja Europejska przedstawiła propozycje dotyczące podwojenia czasu trwania funduszu i jego zdolności finansowej.

W ramach przeglądu polityki transportowej do 2020 r. Komisja Europejska przedstawiła wiele sugestii dotyczących nowych rozwiązań polityki transportu w ramach rozwoju europejskiej przestrzeni transportowej, które następnie zostały rozszerzone w formie serii komunikatów. Wśród nich znalazły się:

- unijny program transportu towarowego – zwiększenie wydajności, integracji i zrównoważonego charakteru transportu towarowego w Europie (COM (2007) 606 wersja ostateczna),
- plan działań w zakresie logistyki transportu towarowego (COM (2007) 607 wersja ostateczna),
- przejście w kierunku sieci kolejowej dającej pierwszeństwo przewozom towarowym (COM (2007) 608 wersja ostateczna),
- europejska polityka portowa (COM (2007) 616 wersja ostateczna),
- pakiet ekologicznego transportu (COM (2008) 433 wersja ostateczna),
- zestaw strategicznych celów i zaleceń dotyczących unijnej polityki transportu morskiego do 2018 r. (COM (2009) 8 wersja ostateczna),
- europejska przestrzeń transportu morskiego bez barier (COM (2009) 10 wersja ostateczna).

4. Podsumowanie

Przesunięcia modalne (*modal shift*) stanowią złożony i interdyscyplinarny problem, który determinuje zmiany sprawności przepływu ładunków w przestrzeni transportowej

Unii Europejskiej. Kształtowanie się struktury gałęziowej transportu i jej podział na rynku stają się istotnymi elementami w polityce transportowej UE. Ponadto, zmiany struktury gałęziowej są ważnym czynnikiem nie tylko zmian struktury gałęziowej rynku transportowego, ze względu na sposób, w jaki poszczególne rodzaje transportu kształtują popyt i podaż, ale również dla zrównoważenia rozwoju przestrzeni transportowej UE. Pomimo że zmiana struktury między różnymi gałęziami transportu nie dokonuje się radykalnie z roku na rok, to na poziomie UE w 2015 r. parytet procentowy kształtował się następująco: transport drogowy – 50,6, morski – 32,7 kolejowy – 12,3 żegluga śródlądowa – 4,3 lotniczy – 0,1. Istotne zmiany w strukturze gałęziowej transportu w UE dokonują się zwłaszcza na poziomie przewozów krajowych. Zaprezentowane w artykule dane stanowią jedynie niewielki wycinek zagadnienia, a zawarte informacje dotyczą głównie rodzajów transportu lądowego (transport drogowy, żegluga śródlądowa i transport kolejowy). Nie są one jeszcze w pełni porównywalne z obecną metodyką Eurostat (Eurobase) dotyczącą modalnego podziału transportu towarowego z powodu różnic w transporcie samochodowym. Dane o transporcie samochodowym wykorzystywane w metodyce Eurostat są podawane na podstawie przynależności państwowej przewoźnika, natomiast dane o wielkości w przewozach samochodowych (tkm) wykorzystane w prezentowanej publikacji zostały obliczone zgodnie z zasadą terytorialności, aby osiągnąć spójność w różnych rodzajach transportu. Istotne zatem staje się zestandaryzowanie struktury danych dotyczących przesunięć modalnych w UE.

Bibliografia

1. Biała Księga (2011). *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*.
2. Brdulak, J. (2005) *Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego*. Warszawa: SGH.
3. Domański, R., Marciniak, A. (2003). *Sieciowe koncepcje gospodarki miast i regionów*. Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.
4. Komornicki, T. (2013). *Powiązania funkcjonalne pomiędzy polskimi metropoliami*. Warszawa: Wydawnictwo Akademickie Sedno: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
5. Rosik, P., Goliszek, S., Kowalczyk, K. (2015). *The impact of selected road projects on changes in traffic intensity. Europa XXI*. Warszawa: IGiPZ PAN.
6. Rosik, P., Kowalczyk, K. (2015). *Rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej a przesunięcia modalne w Polsce w latach 2000–2010*. Warszawa: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN. Prace Geograficzne nr 248.
7. www.europe.eu/eurostat

Modal Shift as Support to Mobility in the European Union Transport Area

Abstract

The paper presents results of studies on modal shift as an element that supports mobility within the European Transport Area. The authors have focused particularly on the TSL sector and share data obtained from the analysis of changes in industrial structure in the road transport of goods, domestic cargo transport, EU cargo transport and the proportion of domestic to international road transport volume over the period 2010–2015. Transport industrial structure between diverse modes of transport has not been changing radically within the EU and currently is 50:33:12:4:0.1 representing, respectively, road, maritime, rail, inland waterways, and air transport. Conclusion from the research boils down to the observation that changes in industrial structure of transport pose a real challenge to the development of the EU transport area.

Keywords: modal shift, mobility, transportation policy, European transport space

JEL classification codes: R, R4, R42, R420
