



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

**ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Β:
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ**

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ: ΓΙΑΤΙ ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ ΠΡΟΤΙΜΟΥΝ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Σύνοψη

Στην παρούσα μελέτη παρουσιάζεται αξιολόγηση των παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή του τρόπου μεταφοράς από τις μεταφορικές επιχειρήσεις της ΕΕ όσον αφορά τον τρόπο μεταφοράς, με έμφαση στους λόγους για τους οποίους συχνά προτιμούν τις οδικές μεταφορές έναντι των σιδηροδρομικών. Η μελέτη διερευνά τους βασικούς υποκείμενους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή του τρόπου μεταφοράς, βασιζόμενη στην ανάλυση μακροπρόθεσμων τάσεων που επικρατούν στη μεταφορά εμπορευμάτων, σε μια σειρά εθνικών περιπτώσιολογικών μελετών (Γερμανία, Πολωνία, Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία), καθώς και σε συνεντεύξεις με φορείς του κλάδου. Στο τελευταίο κεφάλαιο παρέχονται συστάσεις όσον αφορά τα βασικά στοιχεία μιας αποτελεσματικής στρατηγικής με στόχο να δοθούν κίνητρα για τη χρήση των σιδηροδρόμων, αξιοποιώντας τα διδάγματα που έχουν αντληθεί από προηγούμενη εμπειρία άσκησης πολιτικής.

Το παρόν έγγραφο εκπονήθηκε κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ

Steer Davies Gleave - Κ. Francesco Dionori, κ. Lorenzo Casullo, κ. Simon Ellis, κ. Davide Raghetti, κ. Konrad Bablinski, κ. Christoph Vollath, κ. Carl Soutra

ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ

Κ. Marc Thomas
Θεματικό Τμήμα Διαρθρωτική Πολιτική και Πολιτική Συνοχής
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
B-1047 Βρυξέλλες
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ΒΟΗΘΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Κυρία Adrienn Borka

ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Πρωτότυπο: EN.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ

Για να επικοινωνήσετε με το Θεματικό Τμήμα ή να εγγραφείτε συνδρομητής στο μηνιαίο ενημερωτικό δελτίο του, στείλτε μήνυμα στο: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Το χειρόγραφο ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2015.
© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2015.

Το παρόν έγγραφο είναι διαθέσιμο στο Διαδίκτυο στη διεύθυνση:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

Οι απόψεις που εκφράζονται στο παρόν έγγραφο αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του συντάκτη και δεν εκφράζουν κατ' ανάγκη την επίσημη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η αναπαραγωγή και η μετάφραση για μη εμπορικούς σκοπούς επιτρέπεται, με την προϋπόθεση να γίνεται μνεία της πηγής και ο εκδότης να έχει ενημερωθεί και έχει λάβει αντίγραφο.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Από το 2000 έχουν σημειωθεί χαμηλά κατά μέσο όρο επίπεδα απόλυτης ανάπτυξης σε ολόκληρη την ΕΕ στον τομέα της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων. Με σχετικούς όρους, το μερίδιο της οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων έχει αυξηθεί σε βάρος της αντίστοιχης σιδηροδρομικής. Η μέση τάση κρύβει ουσιώδεις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών.

Η διαμόρφωση των εθνικών τάσεων εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων, μεταξύ των οποίων η έκταση των σιδηροδρομικών δικτύων, το ποσοστό της διεθνούς κυκλοφορίας σε σχέση με τη συνολική κυκλοφορία και ο βαθμός ανταγωνισμού από άλλους τρόπους μεταφοράς (π.χ. εσωτερική ναυσιπλοΐα). Το μερίδιο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς και σιδηροδρομικώς παρουσιάζει μεγάλες διαφορές ανάλογα με το είδος των μεταφερόμενων αγαθών. Η χύδην μεταφορά βαρέων φορτίων (όπως φορτίων άνθρακα) πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο σιδηροδρομικώς, ενώ προϊόντα που είναι ελαφρύτερα ή/και περισσότερο ευπαθή μεταφέρονται οδικώς.

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΡΟΠΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Μεταξύ των ακραίων περιπτώσεων προϊόντων που μεταφέρονται σχεδόν πάντοτε σιδηροδρομικώς και εκείνων που είναι πιθανότερο να μεταφερθούν οδικώς υπεισέρχεται μια σειρά παραγόντων σε μικροοικονομικό επίπεδο, οι οποίοι επηρεάζουν την επιλογή του τρόπου μεταφοράς. Οι αποφάσεις που λαμβάνουν οι επιχειρήσεις μεταφορών (βασικοί φορείς λήψης αποφάσεων στην εν λόγω διαδικασία) αποτελούν συνάρτηση των στοιχείων της εμπειρίας του παρελθόντος, του είδους των μεταφερόμενων προϊόντων, των χαρακτηριστικών των μεταφορέων και των απαιτήσεων απόστασης/χρόνου.

Υπάρχουν επίσης ορισμένοι γενικότεροι και διαρθρωτικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην επίτευξη μακροπρόθεσμων αλλαγών όσον αφορά το μερίδιο των τρόπων μεταφοράς. Σε αυτούς περιλαμβάνεται η σχέση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη και τη μεταφορά εμπορευμάτων, με τις οδικές μεταφορές να ανταποκρίνονται εν γένει καλύτερα στις αλλαγές του οικονομικού κύκλου σε σύγκριση με τις σιδηροδρομικές. Οι αλλαγές στη διαδικασία της βιομηχανικής παραγωγής καθώς και ο κατακερματισμός της υλικοτεχνικής υποδομής έχουν επηρεάσει αρνητικά τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων· αντιθέτως, οι νέες μορφές διατροφικών μεταφορών αντιπροσωπεύουν ένα ταχέως αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στοιχεία προερχόμενα από εθνικές περιπτώσιολογικές μελέτες σχετικά με τις προτιμήσεις των μεταφορικών επιχειρήσεων επισημαίνουν τη σημασία του κόστους σε ορισμένες χώρες, στις οποίες η σιδηροδρομική μεταφορά προϊόντων θεωρείται πολύ δαπανηρή (Γαλλία, Ιταλία). Σε γενικές γραμμές, σε όλες τις περιπτώσιολογικές μελέτες καταδεικνύεται η ανάγκη για υψηλής ποιότητας και καλύτερα διασυνδεδεμένες σιδηροδρομικές υποδομές, με έμφαση στα σημεία συμφόρησης (Γερμανία), στη μεταφορική ικανότητα (Ιταλία, Γαλλία) και την αξιοπιστία (Ισπανία, Πολωνία).

Έχουν εκπονηθεί διάφορες μελέτες με στόχο την αξιολόγηση της δυνατότητας μετάβασης από τις οδικές στις σιδηροδρομικές ή τις διατροπικές μεταφορές· οι εκτιμήσεις όσον αφορά τη μετάβαση κυμαίνονται μεταξύ 1 και 14 ποσοστιαίων μονάδων. Στη βιβλιογραφία επισημαίνεται επίσης ένα κατώτατο όριο 200-300 χλμ., πέραν του οποίου οι σιδηροδρομικές μεταφορές καθίστανται ιδιαίτερος ανταγωνιστικές και αυξάνεται η δυνατότητα μεταβολής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Ένας ρεαλιστικός συνολικός στόχος όσον αφορά το μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούνται σιδηροδρομικώς στην ΕΕ θα μπορούσε, μεσοπρόθεσμα, να οριστεί περίπου στο 20% επί του συνολικού όγκου των εσωτερικών μεταφορών, υπολογιζόμενου σε τονοχιλιόμετρα.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Σε επίπεδο ΕΕ, έχει δρομολογηθεί σειρά πρωτοβουλιών με στόχο τη μετάβαση από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Σε αυτές περιλαμβάνονται η οδηγία για το ευρωπαϊκό σήμα τελών κυκλοφορίας, με την οποία θεσπίζεται η επιβολή οδικών τελών βάσει εξωτερικού κόστους, οι μεταρρυθμίσεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές ώστε να ανοίξουν οι αγορές μεταφοράς εμπορευμάτων στον ανταγωνισμό και να βελτιωθεί η διαλειτουργικότητα, καθώς και προγράμματα χρηματοδότησης των επενδύσεων σε διατροπικές υποδομές και λειτουργίες, όπως τα προγράμματα ΔΕΔ-Μ και Marco Polo.

Παράλληλα, τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει σειρά μέτρων στα οποία περιλαμβάνεται η παροχή άμεσης οικονομικής στήριξης με στόχο την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών υποδομών (για παράδειγμα, μέσω της παροχής καλύτερου περιτυπώματος για βαρύτερα τρένα και της αποκατάστασης παρακαμπτήριων και βοηθητικών γραμμών). Ωστόσο, τα εθνικά μέτρα στο σύνολό τους δεν είχαν σημαντικό αντίκτυπο στη μεταβολή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί στη μικρή, εν γένει, κλίμακα των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές και διατροπικές μεταφορές σε σύγκριση με τις επενδύσεις στις οδικές μεταφορές, καθώς και στην έλλειψη συντονισμού των πρωτοβουλιών πολιτικής στον τομέα της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο. Οδικά τέλη έχουν θεσπιστεί σε αρκετές χώρες, ωστόσο ο αντίκτυπός τους στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων συνήθως αντισταθμίζεται από άλλα μέτρα που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της χρήσης οδικών μεταφορών.

Οι πλέον αποτελεσματικές πολιτικές φαίνεται ότι είναι εκείνες που έχουν ως στόχο τις διατροπικές μεταφορές, είτε μέσω στοχευμένων επιδοτήσεων προς φορείς εκτέλεσης διατροπικών μεταφορών είτε μέσω ειδικών συμφωνιών σε βασικούς διατροπικούς κόμβους, με ιδιαίτερη έμφαση στους λιμένες, όπως στη Γερμανία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Η ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης υποδεικνύει ότι οι ενεργές πολιτικές με στόχο την ενθάρρυνση της μεταβολής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών μπορεί να έχουν αντίκτυπο στις επιλογές των μεταφορικών επιχειρήσεων, μέσα από την εξέταση των βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων. Οι εν λόγω πολιτικές περιλαμβάνουν όχι μόνο στοχευμένα κανονιστικά κίνητρα αλλά και μέτρα για επενδύσεις σε υποδομές.

Τρία βασικά συμπεράσματα μπορούν να συναχθούν από την ελλιπή αποτελεσματικότητα παλαιότερων πολιτικών καθώς και από τις ορθές πρακτικές που προσδιορίζονται στις εθνικές περιπτώσιολογικές μελέτες:

- πρώτον, είναι καίριας σημασίας η βελτίωση του συντονισμού των στρατηγικών σε διαφορετικά επίπεδα διοίκησης, καθώς και μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Απαιτούνται προγράμματα μεταβολής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προκειμένου να αποφευχθεί μια κατακερματισμένη προσέγγιση στο ζήτημα των χρηματικών κινήτρων. Πρέπει να υπάρξει, εντός του κλάδου, καλύτερη ανταλλαγή των διδαγμάτων που έχουν αντληθεί από κάθε πρόγραμμα. Η επικείμενη πρωτοβουλία Shift2Rail θα πρέπει να εξυπηρετεί τον σκοπό αυτό, εστιάζοντας σε λύσεις που ενισχύουν τη μεταφορική ικανότητα, εδραιώνουν την αξιοπιστία και βελτιώνουν τον κύκλο ζωής των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών συστημάτων. Απαιτείται επίσης συντονισμός των πολιτικών για τις σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, διότι τα μέτρα που επηρεάζουν την ανταγωνιστική θέση του ενός τρόπου μεταφοράς έχουν επιπτώσεις και στον άλλο.
- δεύτερον, είναι σημαντικό οι στρατηγικές που αφορούν τη μεταβολή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών να είναι προσαρμοσμένες στις συγκεκριμένες συνθήκες στις οποίες εφαρμόζονται. Για παράδειγμα, αναγνωρίζεται ότι οι διασυνοριακές μεταφορές μεγαλύτερων αποστάσεων είναι πιθανότερο να μετατραπούν από οδικές σε σιδηροδρομικές, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στον σχεδιασμό των πολιτικών της ΕΕ.
- τρίτον, η εφαρμογή αποτελεσματικών στρατηγικών απαιτεί σταθερή και επαρκή χρηματοδότηση τόσο από την ΕΕ όσο και από τα κράτη μέλη. Η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) θα συμβάλει, από αυτήν την άποψη, με την παροχή σημαντικών πόρων, στη συγχρηματοδότηση της ανάπτυξης του δικτύου ΔΕΔ-Μ και του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS). Τα κεφάλαια που προορίζονται για τις μεταφορές δεν είναι πλήρως οριοθετημένα στο πλαίσιο της νέας πολιτικής για τη ΔΣΕ, ωστόσο κάτι τέτοιο θα μπορούσε, αφενός, να παράσχει κίνητρα ώστε οι χορηγοί των έργων να ανταγωνίζονται για την εξασφάλιση χρηματοδότησης και, αφετέρου, να καταδείξει την πραγματική προστιθέμενη αξία κάθε επενδυτικού προγράμματος.