



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Β:
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΜΕΡΙΔΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ
ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΕΕ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Σύνοψη

Η παρούσα μελέτη παρέχει διαφωτιστικά στοιχεία σχετικά με το μερίδιο αγοράς που καταλαμβάνουν τα διάφορα μέσα μεταφοράς στη λιμενική διακίνηση εμπορευμάτων στην ΕΕ. Συγκεντρώνονται δεδομένα σχετικά με την κυκλοφορία στους λιμένες και τα χαρακτηριστικά της και αναλύονται οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς που χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση των λιμένων με τους τελικούς προορισμούς των εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορτώσεων, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Υποστηρίζεται η αξιολόγηση της προόδου που έχει σημειωθεί για την επίτευξη των στόχων των ασκούμενων πολιτικών όσον αφορά τη στροφή από τις οδικές μεταφορές προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.

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

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ

Κ. Enrico Pastori, Ιταλία

ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ

Κ. Piero Soave
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

Στην επισκόπηση εξετάζονται κυρίως τα ιδιαίτερα ζητήματα που σχετίζονται με τον χρησιμοποιούμενο τρόπο μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων από και προς τους λιμένες της ΕΕ. Στη μελέτη αναλύεται η διακίνηση εμπορευμάτων σε θαλάσσιους λιμένες, σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και σε οδικούς-σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς και περιγράφονται ορισμένες διαφορές μεταξύ κρατών μελών/περιφερειών. Τέλος, παρέχονται χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν επί του παρόντος οι λιμένες της ΕΕ όσον αφορά την αύξηση της κυκλοφορίας, τη συμφόρηση και την προσπελασιμότητά τους.

Τα χαρακτηριστικά των λιμένων και των υποδομών διασύνδεσης των λιμένων με την ενδοχώρα, το είδος εμπορευμάτων που διακινούνται και το μέγεθος των ευρύτερων περιοχών επιρροής των λιμένων αποτελούν γνωρίσματα που επηρεάζουν σημαντικά την επιλογή του τρόπου και τις δυνατότητες μεταβολής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

Η ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους θαλάσσιους λιμένες για το εμπόριό της με τον υπόλοιπο κόσμο και εντός της εσωτερικής αγοράς: το 74% των εμπορευμάτων που ανταλλάσσονται (εισαγωγές και εξαγωγές) με τον υπόλοιπο κόσμο και το 37% περίπου των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ διακινούνται μεταξύ των θαλάσσιων λιμένων. Οι λιμένες εξασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια της ΕΕ, εξυπηρετώντας την περιφερειακή και την τοπική ναυτιλία που συνδέει περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές. Είναι οι κόμβοι από όπου μπορούν να οργανωθούν οι πολυτροπικές εφοδιαστικές ροές του διευρωπαϊκού δικτύου, αξιοποιώντας τις συνδέσεις των λιμένων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοΐα για να ελαχιστοποιηθεί ο κυκλοφοριακός οδικός φόρτος και η κατανάλωση ενέργειας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές των λιμένων της ΕΕ αντιστοιχούν σε πάνω από 3 δισεκατομμύρια τόνους ετησίως.

Στη λευκή βίβλο του 2011 για τις μεταφορές αναφέρεται ότι χρειάζονται περισσότερα και αποτελεσματικότερα σημεία εισόδου στις ευρωπαϊκές αγορές, ώστε να αποφεύγεται η περιττή κυκλοφοριακή ροή στην Ευρώπη. Οι θαλάσσιοι λιμένες διαδραματίζουν μείζονα ρόλο ως κέντρα εφοδιαστικής και χρειάζονται αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η ανάπτυξή τους είναι ζωτικής σημασίας για την αντιμετώπιση της αύξησης του όγκου εμπορευμάτων στις αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, όπου υπάρχει αναξιοποίητο δυναμικό, πρέπει να διαδραματίσουν ολοένα και σημαντικότερο ρόλο, ιδίως στη μεταφορά εμπορευμάτων προς την ενδοχώρα και για τη σύνδεση των ευρωπαϊκών θαλασσών. Όσον αφορά τη ροή φορτίων στο ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων λιμένων, διακρίνονται πέντε βασικές αγορές: η αγορά εμπορευματοκιβωτίων, η αγορά Ro-Ro, η αγορά για συμβατικά φορτία γενικού τύπου, η αγορά υγρών φορτίων χύδην και η αγορά ξηρών φορτίων χύδην. Κάθε αγορά εμφανίζει τη δική της δυναμική: η δρομολόγηση των διαφόρων θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων προς την ενδοχώρα καθοδηγείται από τη σύνθετη αλληλεπίδραση πολλών συντελεστών και παραγόντων. Εντούτοις, όλοι οι λιμένες και όλα τα είδη εμπορίου βασίζονται σε δύο θεμελιώδεις κοινούς παράγοντες που επηρεάζουν τη δρομολόγηση προς την ενδοχώρα: τη συνδεσιμότητα του λιμένα με την ενδοχώρα και το επίπεδο απόδοσης του ίδιου του λιμένα.

Η αναγνωσιμότητα των δεδομένων σχετικά με τη λιμενική κυκλοφορία περιπλέκεται από δύο πτυχές που συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους: τις μεταφορτώσεις και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Ως «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» νοείται η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η έννοια των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων επεκτείνεται επίσης στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης και της Νορβηγίας και της Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής Θάλασσας, του Εύξεινου Πόντου και της Μεσογείου. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999)

Στην περίπτωση των εμπορευματοκιβωτίων, το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι σημαντικό διότι:

- οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (που αντιπροσωπεύουν το 60% περίπου της κυκλοφορίας στους λιμένες της ΕΕ) προορίζονται για (ή προέρχονται από) την άμεση ενδοχώρα ενός λιμένα· ως εκ τούτου, οι λιμένες πρέπει να είναι εξοπλισμένοι ώστε να μπορούν να χειρίζονται την αντίστοιχη μετακίνηση και να διαβιβάζουν τα εμπορευματοκιβώτια στους τελικούς τους προορισμούς. Το ποσοστό αυτό περιλαμβάνει τις ροές από και προς τους κοντινούς προορισμούς βάσει του ενωσιακού ορισμού των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και τις ροές που προκύπτουν από εργασίες μεταφόρτωσης·
- το ποσοστό των μεταφορών ανοιχτής θαλάσσης πρέπει να αναλυθεί περαιτέρω καθώς μπορεί να χωριστεί σε (i) μεταφορές εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν τον λιμένα προκειμένου να μεταφορτωθούν και (ii) μεταφορές εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν τον λιμένα για να κατευθυνθούν προς την ενδοχώρα και τον τελικό τους προορισμό. Για τον λόγο αυτόν, έχει καίρια σημασία να συνεκτιμηθεί το μερίδιο των μεταφορτώσεων.

Στον αντίποδα, οι μεταφορές Ro-Ro αποτελούν ουσιαστικά συντροπικές μεταφορές που περιλαμβάνουν εσωτερική οδική μεταφορά και θαλάσσια μεταφορά και, με ορισμένες εξαιρέσεις, πραγματοποιούνται σε μικρές αποστάσεις (και, ως εκ τούτου, συγκαταλέγονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων).

Ο βαθμός στον οποίο χρησιμοποιούν οι διάφορες χώρες της ΕΕ τις σιδηροδρομικές και πλωτές εμπορευματικές μεταφορές εμφανίζει μεγάλες αποκλίσεις. Το γεγονός αυτό οφείλεται μεταξύ άλλων στους ακόλουθους λόγους:

- i) γεωγραφικοί λόγοι (οι νησιωτικές χώρες χρησιμοποιούν γενικά λιγότερο τις σιδηροδρομικές μεταφορές· οι περικλειστές περιοχές της κεντρικής Ευρώπης, οι οποίες χρησιμοποιούνται ως χώρες διαμετακόμισης προς τους μεγάλους λιμένες, χρησιμοποιούν τους σιδηροδρόμους σε μεγαλύτερο βαθμό)·
- ii) οικονομικοί/πολιτικοί λόγοι (χώρες των οποίων η ανάπτυξη περιλαμβάνει βαριές βιομηχανίες χρησιμοποιούν κατά κανόνα τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε μεγαλύτερο βαθμό· οι χώρες της Βαλτικής και οι σκανδιναβικές χώρες έχουν υψηλότερο μερίδιο σιδηροδρομικών μεταφορών)·
- iii) περιβαλλοντικοί λόγοι (οι χώρες που εφαρμόζουν μακροπρόθεσμη περιβαλλοντική πολιτική χρησιμοποιούν γενικά τους σιδηροδρόμους σε μεγαλύτερο βαθμό). Παρόλο που για λόγους βιωσιμότητας η μετάβαση στις σιδηροδρομικές μεταφορές θεωρείται ωφέλιμη, πιθανόν για οικονομικούς και πολιτικούς λόγους (σημείο ii) ανωτέρω) σε ορισμένες χώρες

παρατηρήθηκε σημαντική στροφή από τις σιδηροδρομικές προς τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Έτσι, την περίοδο από το 2000 έως το 2010, σε 8 κράτη μέλη της ΕΕ αυξήθηκε το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών. Εντούτοις, σε πολλά άλλα κράτη μέλη παρατηρήθηκε σημαντική στροφή προς τις οδικές μεταφορές.

Οι επιδόσεις μεμονωμένων λιμένων δείχνουν ότι:

- οι οδικές μεταφορές είναι ο πιο διαδεδομένος τρόπος μεταφοράς για τη σύνδεση των λιμένων της ΕΕ με εσωτερικούς προορισμούς. Το υψηλό μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που έχουν συνήθως μικρότερη εμπορική περιοχή εξηγεί εν μέρει το γεγονός αυτό, όμως οι οδικές μεταφορές επιλέγονται κυρίως λόγω της μεγαλύτερης ευελιξίας και αξιοπιστίας, καθώς και της ευκολότερης πρόσβασης σε όλους τους εσωτερικούς προορισμούς.
- Η εσωτερική ναυσιπλοΐα χρησιμοποιείται εκτενώς από τους λιμένες όταν η διαθεσιμότητα και το επίπεδο των υποδομών ενδείκνυνται για τη μεταφορά μεγάλων όγκων εμπορευμάτων. Αυτό συμβαίνει με τους λιμένες που βρίσκονται στο δέλτα Ρήνου-Σκάλδη (Αμβέρσα, Ρότερνταμ και Άμστερνταμ) για τους οποίους το μερίδιο εσωτερικής ναυσιπλοΐας βρίσκεται σταθερά άνω του 30%. Άλλα παραδείγματα είναι ο ρουμανικός λιμένας της Κωσταντζας, οι γαλλικοί λιμένες Χάβρη και Μασσαλία και, σε μικρότερο βαθμό, οι γερμανικοί λιμένες της Βρέμης και του Αμβούργου.
- Πολλοί λιμένες παρουσιάζουν ήδη υψηλά μερίδια σιδηροδρομικών μεταφορών. Ιδιαίτερα υψηλά μερίδια συνδυασμένων μεταφορών διαπιστώνονται στους βαλτικούς λιμένες του Τάλιν και της Ρίγα (αν και με χαμηλή απόλυτη μετακίνηση), που χαρακτηρίζονται κατά κύριο λόγο από ροές διαμετακόμισης χύδην φορτίων. Όσον αφορά τους λιμένες που διαχειρίζονται μεγαλύτερες απόλυτες ροές, τα καλύτερα αποτελέσματα εντοπίζονται στη Γερμανία (Βρέμη και Αμβούργο, που δέχονται έως και 250 τρένα ημερησίως), στο δέλτα Ρήνου-Σκάλδη (Ρότερνταμ, Αμβέρσα και Zeebrugge) και σε άλλους λιμένες που διαχειρίζονται σημαντικά μικρότερους αριθμούς τρένων συνολικά (Koper στη Σλοβενία, Γκντανσκ και Gdynia στην Πολωνία, Τεργέστη και La Spezia στην Ιταλία, Felixstowe και Southampton στο Ηνωμένο Βασίλειο).

Εν κατακλείδι, οι λιμένες που εξετάστηκαν στην παρούσα μελέτη παρουσιάζουν, σε πολλές περιπτώσεις, ικανοποιητικά μερίδια στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα.