

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
CASE STUDY : Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΟ
ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΙΡΗΝΗ ΜΕΓΓΟΥΛΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: Α. ΠΑΡΔΑΛΗ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία. Θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω θερμά την εποπτεύοντα Αν. Καθηγήτρια κα Α. Παρδάλη για την καθοδήγηση και ουσιαστική συμβολή της. Ιδιαίτερες ευχαριστίες για τον Καθηγητή κ. Ε. Σαμπράκο για την ενθαρρυντική στήριξή του και βοήθεια του. Θερμές Ευχές στον Επικ. Καθηγητή κ. Σ. Θεοδωρόπουλο για την ουσιαστική βοήθεια του. Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω όλα τα μέλη του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών για τη πολύτιμη συνεργασία και στήριξη, που μου έδειξαν όλα τα χρόνια φοίτησης μου στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
CASE STUDY : Η ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΟ
ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Εισαγωγή - Σκοπός της Μελέτης

Κεφάλαιο 1: Εμπορευματικά Κέντρα

- 1.1 Ορισμός Εμπορευματικών Κέντρων
- 1.2 Σκοπός, ρόλος, λόγοι ανάπτυξης Εμπορευματικών Κέντρων
- 1.3 Υπηρεσίες Εμπορευματικών Κέντρων
- 1.4 Ευρωπαϊκά Εμπορευματικά Κέντρα
- 1.5 Europlatforms - Σύνδεσμος Εμπορευματικών Κέντρων Ευρώπης

Κεφάλαιο 2: Σχέση Εμπορευματικών Κέντρων και Συνδυασμένων Μεταφορών

- 2.1 Αναγκαιότητα ύπαρξης Συνδυασμένων Μεταφορών
- 2.2 Ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών
- 2.3 Συμβολή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στις Συνδυασμένες Μεταφορές
 - 2.3.1 Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε.
 - 2.3.2 Τροχοπέδη στην ανάπτυξη της ΝΜΑ
 - 2.3.3 Οι ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Αρτηρίες
- 2.4. Μελέτη αναφορικά με τη δομή και τη λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων

Κεφάλαιο 3: Σχέση Εμπορευματικών Κέντρων και Logistics

- 3.1 Οι αλλαγές στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας
- 3.2 Βασικοί Τύποι Οργάνωσης των Logistics
 - 3.2.1 Τύπος 1: Αποκεντρωμένα Logistics συνδεδεμένα με την παραγωγή και το μάρκετινγκ
 - 3.2.2 Τύπος 2: Συγκεντρωμένα Logistics και άμεση διανομή
 - 3.2.3. Τύπος 3: Logistics Platforms ως βάση για την ανάπτυξη της αγοράς
- 3.3 Ευρωπαϊκά Δίκτυα Logistics
- 3.4 Οργάνωση Εμπορευματικών Κέντρων βάση τα Logistics Platforms

Κεφάλαιο 4: Ο Ρόλος των Λιμανιών στα Δίκτυα Μεταφοράς

- 4.1. Οι λιμένες και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
- 4.2 ΕΚ που συνδέονται με τα σύγχρονα Λιμάνια
- 4.3 Η αλλαγή του ρόλου των λιμένων στην εφοδιαστική αλυσίδα
 - 4.3.1 Ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα
 - 4.3.2 Διαδικασίες και πόροι της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα

Κεφάλαιο 5: Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα

- 5.1 Το Υπόβαθρο των Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα
- 5.2. ΕΚ στην Ελλάδα: Σχετικές Μελέτες
 - 5.2.1. Μελέτη Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων από τον ΕΕΣΥΜ

- 5.2.2. Μελέτη Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων από το ΥΜΕ
- 5.3. Κέντρο Ανάπτυξης Ελληνικών Λιμένων και Θαλάσσιων Διαδρόμων (Κ.Α.Ε.Λ.Θ)
- 5.4 Θεσμική, Νομική και Διοικητική Δομή των Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα

Κεφάλαιο 6: Δημιουργία ΕΚ στο Λιμένα της Ηγουμενίτσας

- 6.1. Γενικά χαρακτηριστικά - Περιγραφή του Λιμένα
- 6.2. Λόγοι Δημιουργίας ΕΚ στο Λιμένα της Ηγουμενίτσας
- 6.3. Αναπτυξιακές προοπτικές για το Εμπορευματικό Κέντρο στην Ηγουμενίτσα
- 6.4. Τροχοπέδη στη δημιουργία ΕΚ στην Ηγουμενίτσα
- 6.5. Προτεινόμενες Ενέργειες για τη Δημιουργία του ΕΚ στην Ηγουμενίτσα
- 6.6. Στρατηγικοί Στόχοι ΕΚ Θεσπρωτίας
- 6.7. Χρηματοδότηση του ΕΚ της Ηγουμενίτσας

Συμπεράσματα

Βιβλιογραφία

Χάρτες

Χάρτης 2.1: Κυριότερες Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Αρτηρίες

Χάρτης 6.1: Στρατηγική θέση της Ηγουμενίτσας μεταξύ Ανατολής και Δύσης

Χάρτης 6.2: Οδικό και Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Ηγουμενίτσας

Χάρτης 6.3: Φάσεις Ανάπτυξης Νέου Λιμένα

Διαγράμματα

Διάγραμμα 1.1: Εμπορευματικά Κέντρα στην Ευρώπη

Διάγραμμα 1.2: Δίκτυο ΕΚ Βερολίνου

Διάγραμμα 1.3: Δίκτυο ΕΚ Αμβούργου

Διάγραμμα 1.4: Δίκτυο ΕΚ Le Havre

Διάγραμμα 1.5: Δίκτυο ΕΚ Πάντοβα

Διάγραμμα 2.1: Τρόποι Εμπορευματικών Μεταφορών

Διάγραμμα 3.1: Η περίπτωση Atlas Corco

Διάγραμμα 4.1: Η κίνηση στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια

Διάγραμμα 4.2: Συνοπτική απεικόνιση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Διάγραμμα 4.3: Το σύστημα logistics ενός λιμένα

Διάγραμμα 4.4: Δομή της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα

Διάγραμμα 6.1: Συγκεντρωτική Κίνηση Γραμμής Εξωτερικού 2000-2005

Διάγραμμα 6.2: Πρόβλεψη Φορτίων ανά Κατηγορία για το ΕΚ στην Ηγουμενίτσα

Πίνακες

Πίνακας 5.1: Ρόλος Έξι Περιοχών Ενδιαφέροντος σε σχέση με το Σύστημα Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Πίνακας 6.1: Σύνδεση ακτοπλοϊκή με Εσωτερικό – Εξωτερικά

Πίνακας 6.2: Κίνηση Φορτηγών στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας

Πίνακας 6.3: Πρόβλεψη φορτίων για το Εμπορευματικό Κέντρο (2005-2010)

Πίνακας 6.4: Πρόβλεψη φορτίων για το Εμπορευματικό Κέντρο (2015-2020)

Εισαγωγή - Σκοπός της Μελέτης

Το Διεθνές Εμπόριο και οι διεθνείς μεταφορές υφίστανται ουσιαστικές οργανωτικές, τεχνολογικές και επιχειρησιακές αλλαγές. Οι αλλαγές στους όρους του εμπορίου επιφέρει και την αλλαγή στις μεταφορές και αντίστροφα οι εξελίξεις στις μεταφορές δημιουργούν νέες ευκαιρίες και δυνατότητες.

Ο σκοπός κάθε επιχειρηματικής στρατηγικής είναι η βελτιστοποίηση των στόχων και των πόρων της εταιρείας. Η ολιστική θεώρηση της αλυσίδας μεταφοράς και του εμπορίου είναι μια καινούργια αντίληψη σύμφωνα με την οποία οι δραστηριότητες μεταφοράς και διανομής θεωρούνται πλέον ως υποσύστημα του συνόλου του παραγωγικού συστήματος.

Οι μεταφορές αποτελούν από τη φύση τους μια δραστηριότητα που δίνει πολλά περιθώρια πολιτικής δράσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει την πολιτική στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών αποβλέποντας στην καλύτερη εκμετάλλευση των εγγενών χαρακτηριστικών των μέσων μεταφοράς. Ιδιαίτερα σημαντική θεωρείται η πρωτοβουλία της ΕΕ για δημιουργία θαλασσίων διαδρόμων, όπως είναι οι γραμμές στον άξονα της Αδριατικής, με στόχο τη συγκέντρωση της ροής φορτίων με χρήση του θαλάσσιου διαδρόμου προκειμένου να μειωθεί η συμφόρηση στα οδικά δίκτυα.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην αρχή της υλοποίησης κομβικών σημείων εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικά κέντρα) με στόχο τον εξορθολογισμό του μεταφορικού συστήματος. Τα εμπορευματικά κέντρα συνιστούν νέο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας για τα ελληνικά δεδομένα και χρήζουν πραγματικά ιδιαίτερης προσοχής καθώς οι ανάγκες τους είναι ποικίλες και πολύμορφες .

Στόχος της εργασίας είναι να μελετηθεί η ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων κατά μήκος του ελλαδικού χώρου, χρησιμοποιώντας ως εργαλεία την Οικονομική Θεωρία, την Οικονομική των Μεταφορών και στατιστικά δεδομένα. Στα πλαίσια της διερεύνησης των συνθηκών ίδρυσης και λειτουργίας εμπορευματικών κέντρων, αναλύεται σε στρατηγικό επίπεδο η συστηματική και ολοκληρωμένη οργάνωση ενός εμπορευματικού κέντρου στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Η εργασία αποτελείται από 6 κεφάλαια που περιλαμβάνουν:

Το Κεφάλαιο 1 αναφέρεται σε εισαγωγικές έννοιες για την ίδρυση και τον τρόπο οργάνωσης των εμπορευματικών κέντρων. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται για τη λειτουργία των ευρωπαϊκών Εμπορευματικών Κέντρων.

Το Κεφάλαιο 2 αναλύει τη σχέση των Εμπορευματικών Κέντρων με τις Συνδυασμένες Μεταφορές. Καταδεικνύεται ο ρόλος που μπορούν να διαδραματίσουν τα Εμπορευματικά Κέντρα στην αξιοποίηση του συνόλου των δυνατοτήτων όλου του μεταφορικού συστήματος. Αποδεικνύεται ότι ένα άρτια οργανωμένο δίκτυο ΕΚ συμβάλλει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το Κεφάλαιο 3 αναλύει του νέους τύπους οργάνωσης και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, που καθορίζουν την οργάνωση των Εμπορευματικών Κέντρων, καθώς το ΕΚ αποτελεί ένα κομβικό κέντρο οργάνωσης και ελέγχου της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Το Κεφάλαιο 4 εξετάζει το νέο ρόλο, που διαδραματίζουν τα λιμάνια στα Δίκτυα Μεταφοράς και πώς αυτό επηρεάζει τα Εμπορευματικά Κέντρα που συνδέονται με τα λιμάνια.

Το Κεφάλαιο 5 αναλύει διεξοδικά το υπόβαθρο των Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα και αναφέρονται οι βασικές ενέργειες που πρέπει να πραγματοποιηθούν για την διαμόρφωση αυτών των κέντρων.

Το Κεφάλαιο 6 ασχολείται με την προοπτική ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Αναφέρονται οι λόγοι δημιουργίας, τα προβλήματα που υπάρχουν στη δημιουργία ΕΚ στην Ηγουμενίτσα καθώς και οι προτεινόμενες ενέργειες για την εξασφάλιση ενός βιώσιμου και καλά οργανωμένου Εμπορευματικού Κέντρου.

Κεφάλαιο 1: Εμπορευματικά Κέντρα

1.1 Ορισμός Εμπορευματικών Κέντρων

Στους βασικούς στόχους της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων για την αύξηση της συνδυασμένης χρήσης των μεταφορικών μέσων. Απώτερος σκοπός είναι ο συνδυασμός και η συμπληρωματικότητα των μεταφορικών υποδομών και μέσων. Για να επιτευχθεί αυτός ο συνδυασμός των υποδομών και μέσων απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για έρευνα και νέες υποδομές. Τέτοιες υποδομές αποτελούν, μεταξύ άλλων και τα εμπορευματικά κέντρα¹.

¹ Παρατίθεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή για τη δημιουργία των Εμπορευματικών Κέντρων: Την αρχή των Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) είχαν εκτιμήσει ιδιαίτερα οι Φοίνικες γιατί τους επέτρεπε να ασκούν με αυτό τον τρόπο ένα έλεγχο στο μεσογειακό εμπόριο κατά την εποχή εκείνη. Ο Αριστοτέλης στην 'Μασσαλιωτών Πολιτεία' περιγράφει τον εποικισμό του δυτικού μέρους του λιμανιού της Μασσαλίας από τους Φωκαείς γύρω στα 600 π.Χ. Οι Φωκαείς πήρανε την άδεια από τις αρχές να εισάγουν, να επεξεργάζονται, να κατασκευάζουν, να διαπραγματεύονται, να πωλούν και να ανταλλάσσουν με τους ντόπιους διάφορα προϊόντα ελεύθερα και χωρίς καμιά υποχρέωση προς τους μέχρι τότε κύριους του τόπου. Συνεπώς θεωρείται η Μασσαλία από τα πρώτα ελεύθερα λιμάνια με τεράστια για την εποχή οικονομική σημασία.

Στο Βυζάντιο εμφανίζονται παρόμοιοι θεσμοί. Στους Ενετούς, Γενάτες, Αμαλγηνούς παραχωρούνται εμπορικά προνόμια και παραθαλάσσιοι ελεύθεροι χώροι για να εξασκούν τις εμπορικές τους δραστηριότητες. Οι παραχωρήσεις αυτές με τις απαλλαγές από τους τελωνειακούς δασμούς και άλλα προνόμια για ελεύθερο εμπόριο αποτελούν πρόδρομο των Ελεύθερων Ζωνών και Λιμανιών.

Στο Μεσαίωνα η Γερμανική Χάνσα είχε παρόμοια πλεονεκτήματα ώστε ακόμα και σήμερα στο λιμάνι του Αμβούργου, ένα από τα λιμάνια που ανήκαν στην Χανσεατική Ένωση, να το συναντάμε σήμερα στην ίδια οικονομική κατάσταση.

Αυτού του είδους οργάνωση λιμένων δεν περιοριζόταν μόνο στην οργάνωση κατάλληλων λιμενικών χώρων αλλά επεκτεινόταν και στην ευκολότερη επικοινωνία του λιμένα και της ενδοχώρας που ήταν αναγκαία για τη γρήγορη μεταφορά των προϊόντων.

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 είχαμε εντυπωσιακές αλλαγές στις διεθνείς μεταφορές, τέτοιες που από πολλούς χαρακτηρίστηκαν ανάλογης σημασίας με τη βιομηχανική επανάσταση. Αρχικά παρουσιάστηκαν αλλαγές στο μέγεθος των πλοίων και στη συνέχεια στις μορφές οργάνωσης των μεταφορών, ιδιαίτερα των γενικών φορτίων με την επικράτηση της μοναδοποίησης και κυρίως της κιβωτιοποίησης.

Η κιβωτιοποίηση επέφερε σημαντικές αλλαγές με την εξέλιξη των Συνδυασμένων Μεταφορών, που δημιούργησαν ενιαία οργάνωση σε ολόκληρη την αλυσίδα των μεταφορικών συστημάτων που στοχεύουν στην αύξηση της ταχύτητας διανομής των φορτίων. Παράλληλα προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προβάλλει την ανάπτυξη αυτού του είδους ναυτιλίας, προκειμένου να αξιοποιηθούν στο μέγιστο οι θαλάσσιες και ποτάμιες πλωτές οδοί, υποκαθιστώντας όπου αυτό είναι δυνατό τις μεταφορές που διεξάγονται με τα υποκατάστατα μέσα. Στα πλαίσια αυτά τα το

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο να δοθεί ένας ορισμός για τα Εμπορευματικά Κέντρα²:

«Εμπορευματικό Κέντρο είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο».

Διαφορετικά ονόματα χρησιμοποιούνται σε κάθε χώρα για τον ορισμό ενός ΕΚ και για αυτό κρίνεται απαραίτητο μια σύντομη αναφορά.

ΓΑΛΛΙΑ : PLATE-FORME LOGISTIQUE / MULTIMODALE

- Κέντρο διανομών, θεωρητικά για οδικές μεταφορές.
- Η χώρας εγκατάστασης κυμαίνεται από 100 σε 750 στρέμματα.
- Οι πλέον πρόσφατες προτάσεις περιέχουν κέντρα συνδυασμένων μεταφορών με ενσωματωμένα τέρμιναλ.

ΙΤΑΛΙΑ : INTERPORTO

- Εθνικό τέρμιναλ συνδυασμένων μεταφορών με ενσωματωμένο χώρο μεγάλης κλίμακας υπηρεσιών διανομών.
- Κυμαίνεται από 1000 έως 2000 στρέμματα

ΟΛΛΑΝΔΙΑ : RAIL SERVICE CENTRE (RSC)

- Εθνικό και Ευρωπαϊκό τέρμιναλ συνδυασμένων μεταφορών.

λιμάνι γίνεται ολοένα και περισσότερο ένας κόμβος μεταφορών, αφού αποτελεί το συνδυαστικό κρίκο των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών.

Αγγελική Παρδάλη (1997) «Εισαγωγή στην Οικονομική Λιμένων» Εκδόσεις Interbooks

² Νόμος 333333 « Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις ».

- Συνήθως χωρίς υπηρεσίες διανομής.
- “Tradeport” : Κέντρο διανομής στο Venlo (35^ο στρέμματα) με ένα κέντρο εξυπηρέτησης σιδηροδρόμων κοντά σε μία νέα βιομηχανική ζώνη.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ : GÜTERVERKEHRSZENTRUM (GVZ)

- Κέντρο διανομής με ενσωματωμένο τέρμιναλ συνδυασμένων μεταφορών.
- Κυμαίνεται από 450 στρέμματα έως 2000 (και έως 3500 στρέμματα).
- Συνήθως περιλαμβάνεται και κέντρο αστικών διανομών (city-logistics centre).
- Πρόσφατα έχουν αναπτυχθεί σχέδια για αποκεντρωμένα Κέντρα πολλών χρήσεων "decentralised" GVZs (multisite).

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ : FREIGHT VILLAGE

- Τέρμιναλ συνδυασμένων μεταφορών του τούνελ της Μάγχης με νέους ή προϋπάρχοντες χώρους διανομών.
- Κυμαίνεται από 650 έως 2400 στρέμματα.

1.2 Σκοπός, ρόλος, λόγοι ανάπτυξης Εμπορευματικών Κέντρων

Στην πλειοψηφία τους τα εμπορευματικά κέντρα δημιουργήθηκαν με σκοπό τη συγκέντρωση μεταφορικών δραστηριοτήτων και ιδιωτικών επενδύσεων, με παράλληλη αύξηση της απασχόλησης και ενίσχυση της τοπικής/περιφερειακής οικονομίας και ανάπτυξης.

Παράλληλα εξυπηρετούν τις απαιτήσεις του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών για παροχή προηγμένων υπηρεσιών Logistics, δίνοντας στην ανεφοδιαστική αλυσίδα τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων ροών

μοναδοποιημένων φορτίων (containers) σε διεθνές και εθνικό επίπεδο πάνω στο δίκτυο των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και σε τοπικό επίπεδο με υπηρεσίες διανομής και ταχυμεταφοράς.

Επιπρόσθετα επιδιώχθηκε³:

- n** Μείωση του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων.
- n** Η δημιουργία σημαντικών δυνατοτήτων και ευκαιριών για τις επιχειρήσεις της περιοχής αναφορικά με την προώθηση και προβολή των προϊόντων και των υπηρεσιών τους και την αύξηση του κύκλου εργασιών.
- n** Η αύξηση της ζήτησης πρόσθετων υπηρεσιών όπως τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες, μεταφορές, φοροτεχνικές και νομικές υπηρεσίες, που δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας.
- n** Συμβολή στην προσέλκυση επενδύσεων εφ' όσον η εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων κοντά σε ένα "Κέντρο" μειώνει το μεταφορικό κόστος.
- n** Οργάνωση χρήσης γης και δημιουργία υπεραξίας χρήσεων γης.
- n** Αύξηση της εισροής συναλλάγματος, μέσω της ανάπτυξης του εμπορίου και των εξαγωγών.
- n** Αύξηση της ελκυστικότητας της περιφέρειας.
- n** Εξασφάλιση κάποιας μορφής συμμετοχής του Δημόσιου φορέα για οικονομική υποστήριξη και για γενικότερο έλεγχο.
- n** Παροχή κινήτρων για εγκατάσταση επιχειρήσεων μέσω χαμηλής τιμής πώλησης γης ή ενοικίου αποθηκών/εκτάσεων

³ Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

η Χωροθέτηση σε θέσεις που εξασφαλίζουν άμεση πρόσβαση σε κύριους χερσαίους άξονες και λιμάνια.

Ο βασικός ρόλος λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων είναι ο εξορθολογισμός του συστήματος μεταφορών. Η ύπαρξη των ΕΚ προσφέρει τη δυνατότητα μέγιστης αξιοποίησης των μεταφορικών συστημάτων (optimal) και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς μέσω των κέντρων επιτυγχάνεται η αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών.

Προκειμένου να είναι δυνατή η άριστη επιλογή του τρόπου μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης και της αλλαγής από οχήματα μεγάλων αποστάσεων σε μικρότερα καταλληλότερα για μικρές διαδρομές, τα ΕΚ πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα μείωσης του κόστους μεταφόρτωσης και γενικά των κινήσεων επί των εμπορευμάτων.

Ο σημαντικότερος λόγος ανάπτυξης των ΕΚ είναι η ελαχιστοποίηση στα σχετικά κοστολόγια φορτοεκφόρτωσης διαχείρισης και μεταφόρτωσης των φορτίων που κυρίως προέρχεται από τις οικονομίες κλίμακας⁴. Επί πλέον τα ΕΚ επιτρέπουν τη συγκέντρωση λειτουργιών που άλλως, θα γινόταν κατά λιγότερο αποτελεσματικό τρόπο και οπωσδήποτε σε χώρους άναρχα διεσπαρμένους σε μια περιοχή.

Οι οικονομίες αυτές που επιτυγχάνονται μπορούν συνοπτικά να αφορούν:

-Οικονομίες γης και εγκαταστάσεων που απορρέει από τη συγκέντρωση στον ίδιο χώρο διαφόρων δραστηριοτήτων και εξοπλισμού. Η άριστη αξιοποίηση αυτών των υποδομών

⁴ Μελέτη για Ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων, Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορέων Πειραιά.

και ευκολιών, προσφέρει μείωση του μέσου κόστους της εταιρείας που τις προσφέρει που είτε είναι επ'ωφελεία της εξ ολοκλήρου είτε μοιράζεται το όφελος αυτό με τους πελάτες της μέσω χαμηλότερης τιμής.

- Οικονομίες ευκαιριών και δράσεως. Στα ΕΚ διαφορετικοί χρήστες βρίσκουν συνήθως μια σειρά ευκολιών και υπηρεσιών που μπορεί να χρησιμοποιήσουν από κοινού με άλλους. Όπως είναι φυσικό αυτό συνεισφέρει στη μείωση του κόστους των υπηρεσιών λόγω της αυξημένης σε έκταση χρησιμοποίησης των υπηρεσιών αυτών και των διευκολύνσεων.

Δια της ελαχιστοποίησης του κόστους της διαχείρισης και φορτοεκφόρτωσης τα ΕΚ προσφέρουν στην οικονομία ένα μεταφορικό σύστημα που είναι απόλυτα προσαρμοζόμενο στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για άριστο σχεδιασμό των διανομών και ελαχιστοποίηση του χρόνου και κόστους μεταφοράς.

1.3 Υπηρεσίες Εμπορευματικών Κέντρων

Τα ΕΚ ανάλογα με την έκταση την οποία καταλαμβάνουν, απαιτείται να διαθέτουν ορισμένες μεταφορικές υποδομές (σιδηροδρομικές / λιμενικές / αεροπορικές εγκαταστάσεις) ή να εξασφαλίζουν την πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας. Οι ελάχιστες μεταφορικές υποδομές που απαιτούνται είναι οι ακόλουθες:

- Έκταση μεγαλύτερη από 500 στρέμματα υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή εφάπτεται με σιδηροδρομικές ή λιμενικές ή αεροπορικές εγκαταστάσεις.
- Έκταση μεταξύ 250 και 500 στρεμμάτων σε απόσταση μέχρι 50 χιλιόμετρα αντίστοιχες εγκαταστάσεις.

- Έκταση μεταξύ 100 και 250 στρεμμάτων σε απόσταση μέχρι 100 χιλιόμετρα αντίστοιχες εγκαταστάσεις.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια συνοπτική αναφορά των βασικών παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρονται σε ένα Εμπορευματικό Κέντρο⁵. Γίνεται ένας διαχωρισμός των βασικών υπηρεσιών που προσφέρονται σε ένα ΕΚ σε δύο βασικές κατηγορίες:

Υπηρεσίες Logistics

- Αποθήκευση
- Συσκευασία/αποσυσκευασία
- Παραγγελιοληψία
- Παρακολούθηση αποθεμάτων
- Συλλογή παραγγελιών / Ετικετοποίηση
- Ομαδοποίηση φορτίου
- Είσπραξη αξίας
- Διαχείριση επιστροφών
- Τοπική διανομή
- Εθνική Διανομή
- Διεθνής Μεταφορά
- Μεταφόρτωση (τρένο/πλοίο/φορτηγό)
- Συναρμολόγηση
- Έλεγχος ποιότητας προϊόντων

⁵ Δ. Μακρής (2004) «Εμπορευματικά Κέντρα σε Λιμένες - Distriparks», Παρουσίαση σε Ημερίδα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics.

- Επισκευές προϊόντων
- Συμβουλευτικές υπηρεσίες supply chain management

Υπηρεσίες υποστήριξης

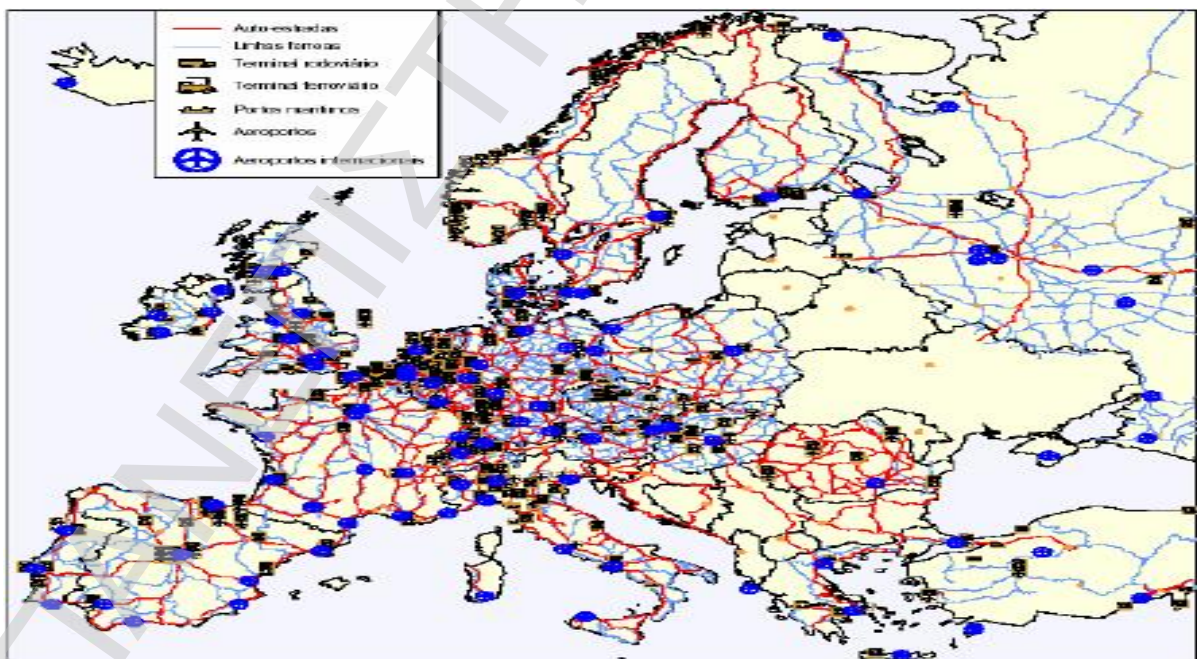
- Σταθμός φορτηγών οχημάτων (πλυντήριο, συνεργείο, διάθεση καυσίμων και λιπαντικών)
- Πρόσβαση σε υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής
- Υπηρεσίες ασφάλειας (security)
- Στάθμευση φορτηγών
- Ζύγιση φορτηγών
- Εκτελωνισμός
- Επισκευή και συντήρηση εμπορευματοκιβωτίων
- Παροχή εξοπλισμένων χώρων γραφείων
- Εστιατόριο / Αναψυκτήριο
- Ενοικίαση ρυμουλκούμενων
- Υπηρεσίες τηλεματικής
- Υπηρεσίες πληροφορικής
- Ταχυδρομείο
- Ασφαλιστικές εταιρείες ειδικευμένες στις μεταφορές
- Εταιρείες πακεταρίσματος, τυποποίησης, εμφιαλώσεων

Σε γενικές γραμμές οι επιχειρήσεις που εγκαθίστανται και δραστηριοποιούνται στα ΕΚ προσφέρουν ευκολίες μεταφόρτωσης και διαχείρισης φορτίων καθώς και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση των χρηστών του ΕΚ.

1.4 Ευρωπαϊκά Εμπορευματικά Κέντρα

Τα πρώτα εμπορευματικά κέντρα εμφανίστηκαν στη Γαλλία στη δεκαετία του 1960. Σήμερα ΕΚ υπάρχουν σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες που διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την έκταση που καταλαμβάνουν, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που τα διέπει (Δημόσιο, Ιδιωτικό ή Μικτό) και ως προς τις διάφορες δραστηριότητες και υπηρεσίες που προσφέρουν στην εξυπηρέτηση των μεταφορών (οδός - οδός), (οδός - σιδηρόδρομος) κλπ. και φυσικά το μέγεθος δράσης και συνεισφοράς τους.

Διάγραμμα 1.1.: Εμπορευματικά Κέντρα στην Ευρώπη



Πηγή: A. Dubke & N. Pizzolato (2004) «Logistics Platforms: Characteristics and trends for Brazil», XXIV ENEGEP Florianopolis.

Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς σχεδόν σε όλες τις χώρες που αναπτύχθηκαν τα ΕΚ, είναι η ενεργός συμμετοχή των τοπικών Αρχών και επιχειρηματιών, στο σχεδιασμό, ίδρυση και λειτουργία των ΕΚ. Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζονται τα μεγαλύτερα Ευρωπαϊκά Εμπορευματικά Κέντρα.

Οι ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες παρουσιάζουν αξιόλογα δείγματα ανάπτυξης και λειτουργίας ΕΚ σήμερα παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα μαζί με τον αριθμό των Κέντρων που υφίστανται σ' αυτές σε σχεδιασμό, υπό κατασκευή, είτε σε λειτουργία⁶.

Πίνακας 1.1: ΕΚ στις χώρες της ΕΕ για το έτος 2004

Χώρα	Σύνολο ΕΚ	...εκ των οποίων σε λειτουργία
Γαλλία	20	17
Γερμανία	32	27
Δανία	7	6
Ην. Βασίλειο	13	8
Ισπανία	23	21
Ιταλία	21	9
Λουξεμβούργο	1	-
Ολλανδία	3	1
Πορτογαλία	2	1

Πηγή: «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών», Υπουργείο Μεταφορών.

Σ' αυτό το σημείο κρίνεται σημαντική μια περιληπτική περιγραφή σε επιλεγμένα ΕΚ. Με βάση το υλικό που παρουσιάζεται αναδεικνύονται τα βασικά σημεία σχεδιασμού και οργάνωσης του ελληνικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων.

⁶ (2003) «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών.

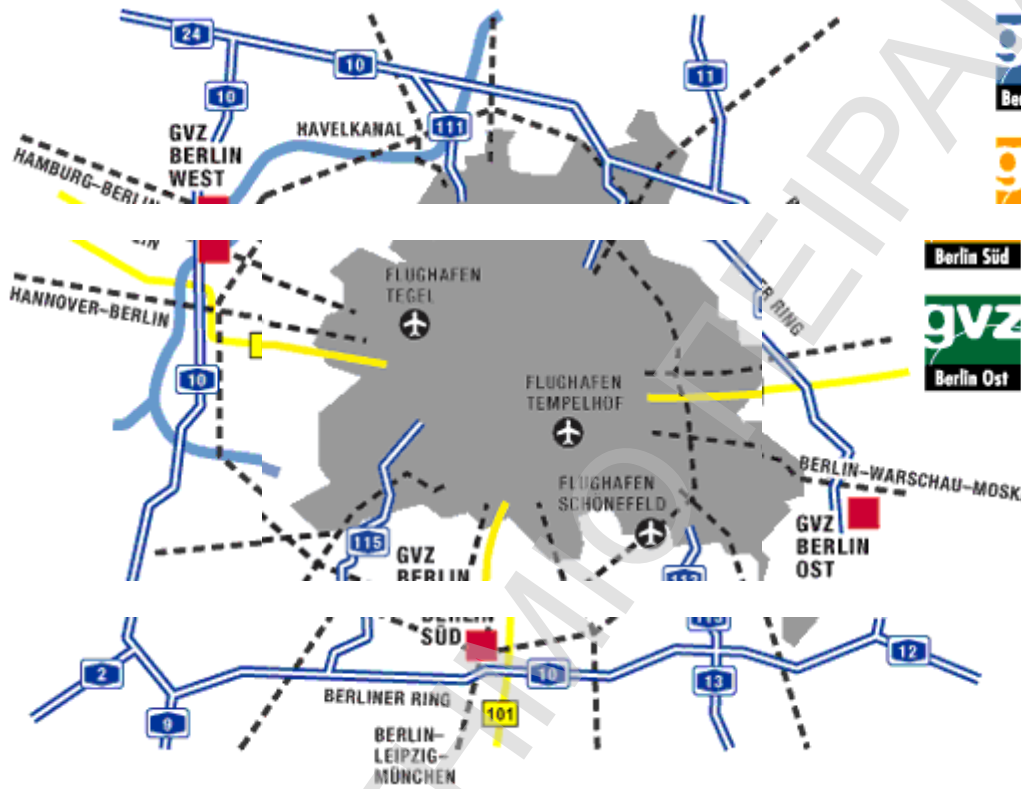
ΕΚ Βερολίνου

Μετά την ενοποίηση της Ανατολικής και Δυτικής Γερμανίας αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε η ιδέα για ένα διαβαθμισμένο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων που θα εξυπηρετεί τις συνδυασμένες μεταφορές⁷. Ο στόχος της δημιουργίας του εν λόγω δικτύου είναι η αποσυμφόρηση των πόλεων από την κυκλοφορία των φορτηγών. Η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων logistics σε λίγες περιοχές θα υποστηρίζουν τις μεταφορές φορτίων στους σιδηροδρόμους ή στις ποτάμιες οδούς στην ενδοχώρα.

Στη φάση αυτή το δίκτυο των ΕΚ στην περιοχή του Βερολίνου περιλαμβάνει τρεις μορφές ΕΚ: τα GVZ, τα μικρότερα κέντρα εμπορευματικής κίνησης και τις περιοχές μεταφορικών δραστηριοτήτων. Το υπάρχον δίκτυο με τα τρία GVZ θα ολοκληρωθεί πιθανότατα με το τέταρτο ΕΚ στο Βόρειο Βερολίνο. Τα GVZ εντοπίζονται στις περιφερειακές οδούς με άμεση πρόσβαση σε κεντρικές περιοχές της πόλης, με σιδηροδρομική πρόσβαση και σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Προωθείται ιδιαίτερα η ανάπτυξη των μικρότερων κέντρων εμπορευματικής κίνησης στις ενδοαστικές περιοχές, σε κομβικά σημεία κυκλοφορίας φορτηγών οχημάτων. Τα περισσότερα από αυτά έχουν πρόσβαση στις σιδηροτροχιές και έχουν μερικώς υπό την κατοχή τους χώρους για την στάθμευση εμπορευματοκιβωτίων ή συνορεύουν με παραποτάμια λιμάνια.

⁷ http://www.zab-brandenburg.de/pdf/ZAB_Bros_Logistik_dt.pdf#search=%22gvz%20berlin%22

Διάγραμμα 1.2: Δίκτυο ΕΚ Βερολίνου



Πηγή: www.gvz-berlin.de

ΕΚ Βρέμης

Το πρώτο και μεγαλύτερο ΕΚ συνδυασμένων μεταφορών στη Γερμανία θεωρείται το GVZ Βρέμης⁸. Υπάρχουν τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (shuttle services) από το λιμάνι στο GVZ και αναπτύσσονται ειδικές κοινές υπηρεσίες όπως περιφερειακές και αστικές υπηρεσίες παραλαβής και παράδοσης φορτίων, ομαδοποίηση φορτίων και πακετοποίηση, αποθήκευση για

⁸ <http://www.gvz-bremen.de/Deutsch/index.shtml>

αεροδρόμιο Orly. Είναι το μόνο γαλλικό ΕΚ με άμεση σιδηροδρομική πρόσβαση από τις πύλες των αποθηκών στο γαλλικό σιδηροδρομικό δίκτυο και ειδικότερα στο κοντινό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

EK Le Havre

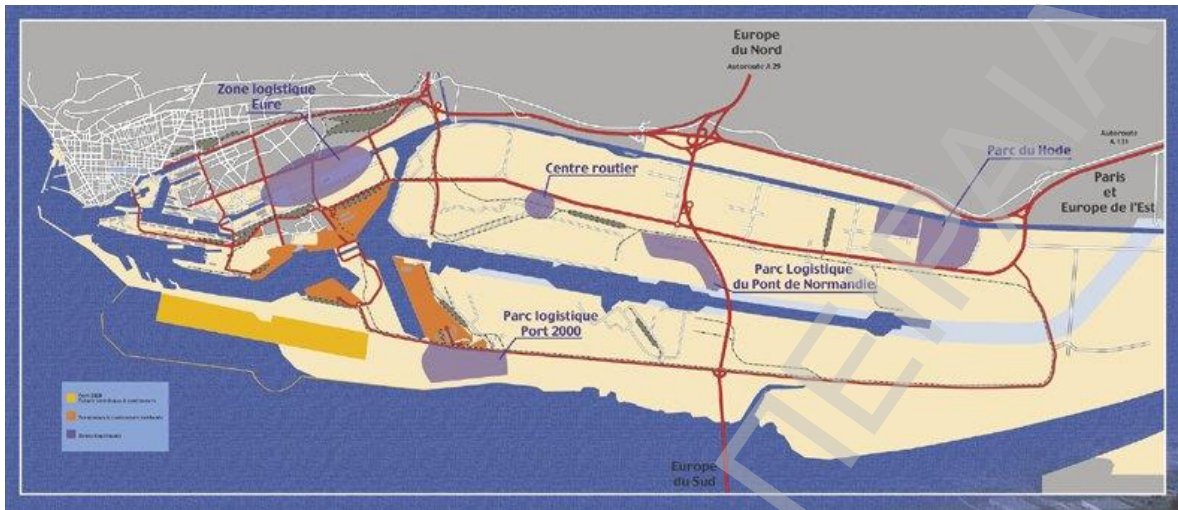
Το Normandie Bridge Logistics Park είναι μεσαίου μεγέθους λιμάνι που σχετίζεται με ΕΚ συνδυασμένων μεταφορών¹⁰. Με κυκλοφορία περισσότερων από 1,5 εκ. TEU κατά το έτος 2000 και μια δυνατή αύξηση 10% στην κυκλοφορία των Ε/Κ, το λιμάνι Le Havre λειτουργεί και συνεχίζει να προσελκύει ροές logistics προστιθέμενης αξίας.

Το λιμάνι εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο Port Community Data Processing System:

- Ηλεκτρονική διαχείριση των αποστολών που εμπλέκει όλους τους φορείς στο λιμάνι.
- Συνδέσεις EDI μεταξύ των διαφόρων χειριστών και γαλλικών τελωνείων
- Διεξαγωγή τυπικών διοικητικών διαδικασιών χωρίς έγγραφα
- Ολοκληρωμένες συναλλαγές μεταξύ του τελωνειακού, κοινοτικού και ιδιωτικών δικτύων.
- Λειτουργικές τηλεπικοινωνίες και συστήματα επεξεργασίας δεδομένων με άμεση σύνδεση στα γαλλικά τελωνεία.

¹⁰ <http://www.logistics-in-europe.com/norm-gb/site1.html>

Διάγραμμα 1.4: Δίκτυο ΕΚ Le Havre



Πηγή: www.havre-port.fr

ΕΚ Πάντοβα

Το ΕΚ τη Ραδονα συνδέεται με τα κοντινά λιμάνια της Βενετίας και της Τριέστης, που εξυπηρετούν την βιομηχανική περιοχή της Βορειοανατολικής Ιταλίας. Το ΕΚ συνδέεται με διάφορα μέσα εμπορευματικών μεταφορών με τα λιμάνια του Αδριατικού άξονα και παρέχει την υποδομή για τους ελληνικούς θαλάσσιους διαδρόμους Ηγουμενίτσας και Πάτρας¹¹. Από την άλλη μεριά συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο με τα λιμάνια της βόρειας ευρωπαϊκής ζώνης.

¹¹ <http://www.interportopd.it>

Διάγραμμα 1.5: Δίκτυο ΕΚ Πάντοβα



Πηγή: www.interportopd.it

ΕΚ Malaga

Το ΕΚ της Malaga αποτελεί ένα καλό παράδειγμα μικρού περιφερειακού κέντρου που συνδυάζει τις τοπικές μεταφορές, logistics καθώς και τις βιομηχανικές - εμπορικές δραστηριότητες προωθώντας την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, που κατά τα άλλα προσανατολίζεται κυρίως στον τουρισμό.

Τα χαρακτηριστικά, οι προσφερόμενες υπηρεσίες και οι στρατηγικές κατευθύνσεις των Εμπορευματικών Κέντρων που λειτουργούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαφέρουν από χώρα σε χώρα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος αναδείχτηκε ως πρωτεύων κατά τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΕΚ στη Γερμανία και στην Ιταλία¹².

¹² (2003) «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών.

Επιπρόσθετα σε χώρες όπως η Γαλλία, η Δανία και η Αγγλία, κεντρικό ρόλο στις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΕΚ κατείχε η οπτική της επιχειρηματικής ανάπτυξης, δηλαδή της κερδοφορίας των επιχειρήσεων που συμμετείχαν στο σχήμα ανάπτυξης . Ο βασικός στόχος της συγκεκριμένης προσέγγισης είναι η δημιουργία εσόδων από την ανάπτυξη ακινήτων, την εκμίσθωση εγκαταστάσεων και εξοπλισμού αλλά και την παροχή υπηρεσιών στις επιχειρήσεις των κλάδων των μεταφορών αλλά και των logistics.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι σε χώρες όπως η Ιταλία, η Γερμανία και η Ισπανία αναπτύχθηκαν τα ΕΚ σε μια προσπάθεια περιφερειακής ανάπτυξης.

1.5. Europlatforms - Σύνδεσμος Εμπορευματικών Κέντρων Ευρώπης

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η έρευνα που έγινε από Europlatforms E.E.I.G. που χρηματοδοτήθηκε από το 4ο Πρόγραμμα Κοινοτικής Στήριξης¹³. Ένας βασικός εκπρόσωπος των Εμπορευματικών Κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο θεωρείται η *Europlatforms*¹⁴.

Η Europlatforms είναι ένας μη κερδοσκοπικός φορέας Ευρωπαϊκού οικονομικού χαρακτήρα, που ιδρύθηκε το 1991, με τους εξής βασικούς σκοπούς:

- * Την υπεράσπιση των κοινών συμφερόντων των μελών της, την προώθηση πληροφοριών και την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ),

¹³ Europlatforms E.E.I.G.«Deliverable D2: FV Structure and Intermodal Transport: a Comparative Analysis» Contract Number IN-97-SC2115 funded by the European Commission

¹⁴ <http://www.freight-village.com>.

- * Την πληροφόρηση και ανάδειξη του προφίλ και της γενικής ιδέας των ΕΚ στην Ευρώπη και των επί μέρους έργων ανάπτυξης ΕΚ
- * Την ανάδειξη της ως βασικού σημείου επαφής και προτάσεων νομοθετικού χαρακτήρα προς την Ευρωπαϊκή Ένωση σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με τις συνδυασμένες μεταφορές και τα ΕΚ.

Η Europlatforms σήμερα εκπροσωπεί πλέον από 60 ΕΚ στην Πορτογαλία, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Δανία και Γερμανία.

Πλέον από 1400 μεταφορικές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις διανομών και «logistics» λειτουργούν στα κέντρα αυτά, και λόγω της μόνιμης επαφής της με την 7^η ΓΔ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σοβαρά θέματα όπως η διαρκής κινητικότητα και οι συνδυασμένες μεταφορές, τα μέλη της ενημερώνονται σε μόνιμη βάση καθώς για θέματα που αφορούν στα κέντρα.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 7 ευρωπαϊκές χώρες: Δανία, Φιλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Σουηδία. Τα στοιχεία έχουν συλλεχθεί με τη χρήση ερωτηματολογίων και κατέληξε σε συμπεράσματα, όπου διαπιστώθηκε ότι τα δεδομένα των ΕΚ διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα.

Ο λόγος που κρίνεται απαραίτητη η αναφορά στην εν λόγω έρευνα έγκειται στην επιπλέον διαπίστωση των ωφελειών για τους χρήστες ενός εμπορευματικού κέντρου.

Αρχικά γίνεται μια σύντομη αναφορά στις σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα στους διάφορους φορείς που εμπλέκονται σε ένα εμπορευματικό κέντρο λαμβάνοντας υπόψη:

- τη δομή του Εμπορευματικού Κέντρου
- το δίκτυο του Εμπορευματικού Κέντρου
- Μεταφορικές επιχειρήσεις
- Logistics Operators

Θεωρείται σημαντικό πλεονέκτημα για ένα Εμπορευματικό Κέντρο η συγκέντρωση των μεταφορικών επιχειρήσεων¹⁵. Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης για ΕΚ θεωρούνται η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής των ιδιόκτητων μεταφορικών μέσων των επιχειρήσεων και η εξασφάλιση προστατευμένων χώρων στάθμευσης για τα φορτηγά έξω από τους τερματικούς σταθμούς.

Προέκυψε από την παραπάνω έρευνα ότι τα σημαντικότερα κριτήρια για την επιλογή των συνδυασμένων μεταφορών είναι η επίτευξη χαμηλού κόστους και η βελτιστοποίηση των ροών μεταφοράς. Στο σύνολο της η συνδυασμένη μεταφορά θεωρείται κάπως αναξιόπιστη και πολύ ακριβότερη από τις οδικές μεταφορές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η χαμηλή αποδοτικότητα των συνδυασμένων μεταφορών στην περίπτωση των σουηδικών κρατικών σιδηροδρόμων. Τέθηκε το ερώτημα γιατί δεν είναι κερδοφόρο να σταλούν 25 φορτηγά με το τρένο (unaccompanied transport) αντί της μεταφοράς με τους 25 οδηγούς. Το πρόβλημα έγκειται στο γεγονός ότι οι σταθερές δαπάνες για ένα φορτηγό ανέρχονται περίπου στο 5% του συνολικού κόστους κατά τη χρησιμοποίησή του. Για το σύστημα συνδυασμένων μεταφορών οι σταθερές δαπάνες είναι άντ' αυτού περίπου 95% του συνολικού κόστους. Η μέθοδος υπολογισμού

¹⁵ Europlatforms E.E.I.G.«Deliverable D2: FV Structure and Intermodal Transport: a Comparative Analysis» Contract Number IN-97-SC2115 funded by the European Commission. (Powerpoint Presentation)

δαπανών που χρησιμοποιείται από τους σουηδικούς κρατικούς σιδηροδρόμους είναι βασισμένη στο κόστος για μια μεταφορά με φορτηγό. Στη συνέχεια προσφέρεται ένα δασμολόγιο που αντιστοιχεί στο 90% του κόστους μιας μεταφοράς με φορτηγό.

Εύλογα διαπιστώνεται ότι ένα ΕΚ πρέπει να έχει ένα ελάχιστο μέγεθος όσον αφορά την μεταφερόμενη ποσότητα για τους ακόλουθους λόγους:

§ είναι απαραίτητο να υπάρχει ικανοποιητικός αριθμός εμπορευματοκιβωτίων για τον ίδιο προορισμό

§ είναι απαραίτητο να ισορροπηθεί η κυκλοφορία και ως προς τις δύο κατευθύνσεις. Είναι απαραίτητο να υπάρξει μια ανταλλαγή 150.000 τόνων μεταξύ δύο περιοχών για να δημιουργηθεί ένα άμεσο επιστροφής τρένο πέντε φορές ανά εβδομάδα μεταξύ αυτών των δύο περιοχών.

Έχει παρατηρηθεί ότι η διάρκεια της διέλευσης είναι συχνά μεγαλύτερη στη σιδηροδρομική μεταφορά σε σύγκριση με την οδική μεταφορά. Οι χειριστές logistics επισημαίνουν ότι ο χρόνος που απαιτείται για να κινηθεί το φορτίο από τον τελευταίο σιδηροδρομικό κόμβο προς το τερματικό του ΕΚ θεωρείται πολύ μεγάλος. Τα συμπεράσματα από την έρευνα στην Ισπανία είναι ότι για την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτείται ίση ή χαμηλότερη τιμή και ευνοϊκή διάρκεια διέλευσης του μεταφερόμενου φορτίου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας έρευνας στην Ιταλία αποδείχτηκε ότι τα τελευταία έτη οι οδικές μεταφορές έχουν αυξηθεί κατά 180% ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν αυξηθεί κατά μόνο 3-4%. Αυτό το φαινόμενο εξηγείται από δύο

λόγους που είναι η μεγαλύτερη ευελιξία και η αξιοπιστία των οδικών μεταφορών και το χαμηλότερο κόστος (συμπεριλαμβανομένου του κόστους των καθυστερήσεων).

Η συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων φορτίων στο εμπορευματικό κέντρο με έναν οργανωμένο τρόπο και η δυνατότητα παρακολούθησης και ελέγχου των φορτίων καθ'όλη τη διάρκεια μεταφοράς τους, έχουν ως αποτέλεσμα την καλύτερη διαχείριση κινδύνου για τον κάθε χρήστη του εμπορευματικού κέντρου.

Συμπερασματικά οι λόγοι που εμποδίζουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και την ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

- Οικονομικοί όροι (χαμηλή αποδοτικότητα για τις συνδυασμένες μεταφορές)
- Τεχνικά θέματα (έλλειψη ομοιογένειας στα μεταφορικά συστήματα ανάμεσα στις γειτονικές χώρες – π.χ. στην Ελλάδα και την Ισπανία δεν χρησιμοποιούνται οι σιδηροδρομικές ράγες πλάτους UICC όπως στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες)
- Χαμηλή ευελιξία στις σιδηροδρομικές μεταφορές και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διαφόρων κόμβων μεταφοράς
- Μικρές ποσότητες φορτίων συνεπάγεται λιγότερα δρομολόγια
- Πάρα πολύ υψηλά δασμολόγια (έναντι των οδικών μεταφορών)
- Χαμηλή αξιοπιστία

Θεωρείται επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων με στόχο τη μείωση του μεταφορικού κόστους καθώς και την περαιτέρω

μείωση των καθυστερήσεων σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας αλλά και της διαδικασίας διακίνησης και διανομής των προϊόντων (Logistics).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Κεφάλαιο 2: Σχέση Εμπορευματικών Κέντρων και Συνδυασμένων Μεταφορών

2.1 Αναγκαιότητα ύπαρξης Συνδυασμένων Μεταφορών

Τα Εμπορευματικά Κέντρα είναι ένας κρίκος σε μια εφοδιαστική αλυσίδα. Το σύνολο των Εμπορευματικών Κέντρων και οι γεωγραφικές ζώνες στις οποίες θα ενταχθούν, θα αποτελέσουν ένα δίκτυο που θα πρέπει να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της ζήτησης για μεταφορικό έργο και σε συναφείς υπηρεσίες και να συμβάλλει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών¹⁶.

Απώτερος σκοπός της Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των μεταφορών είναι η αποτελεσματικότητα των μεταφορικών υπηρεσιών μέσω της αξιοποίησης του συνόλου των δυνατοτήτων όλου του μεταφορικού συστήματος. Μια σειρά από αποφάσεις, οδηγίες και κείμενα σκιαγραφούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο προβλέπεται να λειτουργήσουν οι συνδυασμένες μεταφορές στο άμεσο μέλλον. Τα βασικά στοιχεία του πλαισίου αυτού παρουσιάζονται συνοπτικά και είναι τα ακόλουθα¹⁷:

- ✓ Ανάπτυξη και Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- ✓ Συστηματική προώθηση και υποβοήθηση της ανάπτυξης των Διερωπαϊκών Δικτύων Συγκοινωνιακής Υποδομής και επέκτασή τους στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

¹⁶ Ευάγγελος Σαμπράκος, (1997), Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών.

¹⁷ <http://europa.eu/scadplus/leg/el/s13000.htm>

- ✓ Δημιουργία Κέντρων εμπορευματικών Μεταφορών, που να περιλαμβάνουν όλα τα μεταφορικά μέσα και ενίσχυση του ρόλου των λιμένων ως κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών.
- ✓ Ανάπτυξη και αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1996 εξέδωσε ένα έγγραφο με τίτλο 'Η Αναγέννηση των Σιδηροδρόμων' παρουσιάζοντας τη στρατηγική και επισημαίνοντας τις απαραίτητες αλλαγές που είναι απαραίτητες για την ανασυγκρότηση των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων. Οι βασικές αρχές είναι:
 - Βελτίωση των δημόσιων υπηρεσιών του σιδηροδρόμου
 - Η εφαρμογή των δυνάμεων της αγοράς
 - Διεθνής ενοποίηση των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων
- ✓ Προώθηση ενός νέου συστήματος «κοστολόγησης» στις μεταφορές, το οποίο θα περιλαμβάνει όλα τα είδη κόστους μιας μεταφοράς και αναμένεται να ευνοήσει για λόγους τις συνδυασμένες μεταφορές.
- ✓ Επίλυση του θέματος της προτυποποίησης των μέσων μοναδοποίησης (κυρίως containers και παλέτες).
- ✓ Ενθάρρυνση της χρήσης τηλεματικής. Προτείνεται εφαρμογή κοινής στρατηγικής και στήριξης ανάλογων προσπαθειών. Στα πλαίσια αυτά καταβάλλεται προσπάθεια για υιοθέτηση κοινών εγγράφων μεταφοράς που θα βοηθήσουν στο πέρασμα προς τις απολύτως ηλεκτρονικές συναλλαγές.

- ✓ Εφαρμογή σύγχρονων τεχνικών Logistics που συμβάλουν στην ανάπτυξη, αναζωογόνηση των περιοχών που βρίσκονται μακριά από τα κέντρα κατανάλωσης.

Η παραπάνω νέα τάξη πραγμάτων σε συνδυασμό με την ανάγκη για μεγαλύτερη και καλύτερη διαχείριση της διαλογής και διανομής των εμπορευμάτων στα ολοένα αυξανόμενα και διογκούμενα αστικά κέντρα οδήγησαν στον προβληματισμό για την ανάπτυξη άλλης μορφής μεταφορών. Σε αυτήν τη μορφή εμπεριέχονται και οι συνδυασμένες μεταφορές και κατά συνέπεια τα εμπορευματικά κέντρα που τις προάγουν.

2.2 Ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών

Στα πλαίσια της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς, ένα ολοκληρωμένο κοινό σύστημα μεταφορών πρέπει να αναπτύσσεται ως ανοιχτή αγορά σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον¹⁸. Οι πρακτικές του συστήματος πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα στους οικονομικούς φορείς να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού και νομισματικού χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, όπου ενεργεί ποικιλία φορέων και χρηστών με βάση κοινούς κανόνες.

Οι ανεπτυγμένες κεντρικές και βόρειες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτουν καλύτερο εξοπλισμό από αυτόν της περιφέρειας και των χωρών-μελών της Ανατολικής Ευρώπης και του Νότου. Γεγονός που είχε σαν λογική συνέπεια την αναγκαιότητα κοινοτικής επιλογής για τη δημιουργία ενός ενιαίου ολοκληρωμένου

¹⁸ Απόφαση αριθμ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (23/09/1996).

Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) που θα αποτελούσε την απαραίτητη βασική υποδομή της αγοράς των ευρωπαϊκών μεταφορών.

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές (οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, πλωτές οδοί, λιμένες, αερολιμένες, μέσα πλοήγησης, σταθμοί μεταφόρτωσης διατροπικών μεταφορών, σωληναγωγοί μεταφοράς προϊόντων), καθώς και τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία των ανωτέρω υποδομών.

Οι προτεραιότητες δράσης αφορούν:

- την υλοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για τη διευκόλυνση των μεταφορών
- την αριστοποίηση της απόδοσης των υπάρχουσων υποδομών
- την επίτευξη διαλειτουργικότητας των στοιχείων του δικτύου
- την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο δίκτυο.

Η δημιουργία και η ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έπρεπε να είναι ενταγμένο στα πλαίσια ενός συστήματος ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών. Δεν επιδιώκεται μόνο η βελτίωση της υποδομής των μεταφορών γενικά, αλλά η ολοκλήρωση του κοινοτικού συστήματος μεταφορών, μέσω της ολοκληρωμένης σύνδεσης των δικτύων, με βάση και τις ανάγκες των γεωγραφικά περιφερειακών περιοχών.

Έως το 2003 είχαν ολοκληρωθεί μόνο 3 από τα 14 έργα στα οποία έχει δοθεί προτεραιότητα. Πρόκειται για τη γέφυρα και τη σήραγγα του Oeresund, που συνδέει τη Δανία και τη Σουηδία, και τον αερολιμένα Malpensa στην Ιταλία.

Κατόπιν των συστάσεων του 2003, από την ομάδα υψηλού επιπέδου «Van Miert» για τα ΔΕΔ-Μ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε νέο κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ξεκινήσουν πριν από το 2010. Το συνολικό κόστος υπολογίζεται σε 225 δισεκατομμύρια ευρώ. Στον κατάλογο αυτόν είναι πλήρως ενσωματωμένη η διάσταση της νέας διεύρυνσης. Σκοπός είναι να διαμορφωθούν σχέδια βιωσιμότερης κινητικότητας, με τη συγκέντρωση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές. Και τα 30 έργα προτεραιότητας χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή των διασυνοριακών τμημάτων. Τα έργα είναι τα εξής:

1. Σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολώνια-Νάπολη-Μεσσίνα-Παλέρμο
2. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο
3. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιοδυτικής Ευρώπης
4. Σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας-ανατολικός κλάδος (περιλαμβάνει τη γραμμή Παρίσι-Στρασβούργο/Λουξεμβούργο)
5. Συμβατικός σιδηρόδρομος/συνδυασμένες μεταφορές (ή γραμμή Betuwe) (2007)
6. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Ντιβάτσα/Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-Ουκρανικά σύνορα
7. Οδικός άξονας Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη
8. Πολυτροπικός άξονας Πορτογαλία/Ισπανία-υπόλοιπη Ευρώπη
9. Σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνραρ

10. Αεροδρόμιο Μαλπένσα (Μιλάνο) (ολοκληρώθηκε το 2001)
11. Σταθερή ζεύξη Oresund (ολοκληρώθηκε το 2000)
12. Σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός/οδικός άξονας)
13. Οδικός άξονας HB/Ιρλανδία/Μπενελούξ (2010)
14. Σιδηροδρομική γραμμή «Κύριος άξονας δυτικής ακτής» (2007)
15. Παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και προσδιορισμού θέσης GALILEO (2008)
16. Εμπορικός σιδηροδρομικός άξονας μέσω των Πυρηναίων Σίνες/Αλγκεθίρας-Μαδρίτη-Παρίσι
17. Σιδηροδρομικός άξονας Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα
18. Άξονας εσωτερικής ναυσιπλοΐας Ρήνος/Μόζας-Μάιν-Δούναβης
19. Διαλειτουργικότητα σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας της ιβηρικής χερσονήσου
20. Σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt μεταξύ Γερμανίας και Δανίας
21. «Θαλάσσιες αρτηρίες»: Βαλτική Θάλασσα, Ατλαντικό Τόξο, νοτιοανατολική Ευρώπη, δυτική Μεσόγειος
22. Σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη
23. Σιδηροδρομικός άξονας Γκντάνσκ-Βαρσοβία-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη
24. Σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Ντούισμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσα

25. Οδικός άξονας Γκντανσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη
26. Σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/ηπειρωτική Ευρώπη
27. «Σιδηροδρομική γραμμή Βαλτικής»: άξονας Βαρσοβία-Κάουνας-Ρίγα-Τάλιν-Ελσίνκι
28. «Eurocaprail» στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο
29. Σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής
30. Εσωτερική πλωτή οδός Seine-Scheldt.

Η επέκταση των ΔΕΔ-Μ θα μπορούσε να συμβάλει άμεσα στην ενισχυμένη και διαρκή βελτίωση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας λόγω του μειωμένου κόστους των μεταφορικών διαδικασιών και της προώθησης της εξαγωγικής δυναμικότητας της ΕΕ όσο και των χωρών σύνδεσης¹⁹.

Στα πλαίσια επέκτασης του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών έγκεται και το σχέδιο ίδρυσης των εμπορευματικών κέντρων, καθώς περιλαμβάνει τις υποδομές και τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για την διευκόλυνση των μεταφορών. Τα Εμπορευματικά Κέντρα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ καθώς πληρούν τις βασικές Ευρωπαϊκές Πολιτικές στον Τομέα των Μεταφορών.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η δημιουργία των ΕΚ συμβάλλει στην επέκταση και ενοποίηση των δικτύων και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου και της

¹⁹ COM (97) 172 «Συνδέοντας το δίκτυο μεταφορικών υποδομών της Ένωσης με τους γείτονες της.»

ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς μέσω των κέντρων επιτυγχάνεται η αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών.

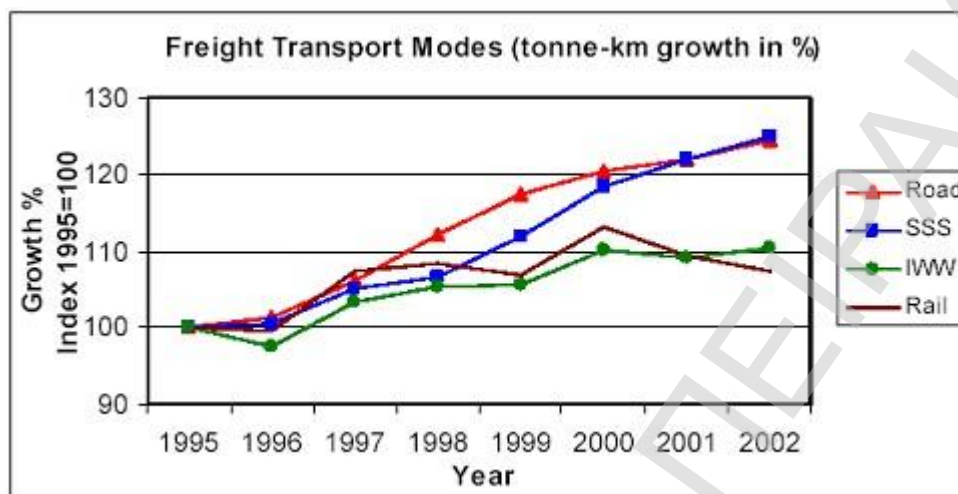
2.3 Συμβολή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στις Συνδυασμένες Μεταφορές

Προκειμένου να μειωθεί η ρύπανση και να αποσυμφορηθεί το οδικό δίκτυο, σκοπός της πολιτικής των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να προωθήσει τη σε μεγάλη κλίμακα μετατόπιση της κυκλοφορίας σε άλλους τρόπους μεταφορών μέχρι το 2010, συγκεκριμένα στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (ή αλλιώς Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων)²⁰. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μπορεί επίσης να συμβάλει στην υποβοήθηση της αειφόρου ανάπτυξης και της ασφάλειας.

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων στην Ευρώπη που ανταγωνίζεται σε ανάπτυξη την αντίστοιχη του οδικού τρόπου μεταφοράς. Μεταξύ των ετών 1990 και 1998 ο εν λόγω τρόπος παρουσίασε αύξηση του μεριδίου του κατά 27%, με αντίστοιχο ποσοστό 35% για τις οδικές μεταφορές. Έτσι το 1999 βρέθηκε να κατέχει ποσοστό 41% του συνόλου των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών. Το αντίστοιχο μερίδιο των οδικών μεταφορών παρουσίασε πτώση από 46% σε 45% κατά τα 1999 και 2000. Από το 2001 η ΝΜΑ εμφανίζει προβάδισμα έναντι των οδικών μεταφορών. Το παρακάτω διάγραμμα 5.1 παρουσιάζει τους διάφορους τρόπους εμπορευματικών μεταφορών για τα έτη 1995 με 2002.

²⁰ COM (2003) 155

Διάγραμμα 2.1: Τρόποι Εμπορευματικών Μεταφορών



Πηγή: Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων

2.3.1 Προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων από την Ε.Ε.

Σε μια προσπάθεια προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατήρτισε ένα πρόγραμμα που συνδυάζει 14 δραστηριότητες υποδιαιρούμενες σε μέτρα, ενώ για κάθε μέτρο αναφέρονται οι εκτελεστικοί φορείς και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης (2003-2010). Το πρόγραμμα αυτό περιγράφει τις πρωτοβουλίες σε κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο, προκειμένου να αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε νομοθετικό, τεχνικό και επιχειρησιακό επίπεδο.

A) Νομοθετικές δραστηριότητες

Εφαρμογή της οδηγίας σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου και απόπλου τους κοινοτικούς λιμένες (OMI-FAL). Η οδηγία αυτή επιβάλλει στα κράτη μέλη την εκ μέρους τους αποδοχή των εντύπων FAL του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΜΟ) (EN) όταν οι σχετικές με τον

κατάπλου ή τον απόπλου πλοίου πληροφορίες μπορούν να συγκεντρωθούν κατ' αυτόν τον τρόπο. Το εν λόγω μέτρο σημαίνει ότι τα πολλαπλά εθνικά έντυπα αντικαθίστανται από κοινά έντυπα.

- **Εφαρμογή του προγράμματος Marco Polo.**

Το πρόγραμμα Marco Polo , με ετήσιο μέσο προϋπολογισμό ύψους 18,75 εκατομμυρίων ευρώ, αναμένεται να επιτρέψει την, κατ' έτος, μεταφορά 12 δισεκατομμυρίων τόνων/χιλιομέτρων οδικών μεταφορών προς τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα επιδοτούσε τη ναυτιλιακή για παράδειγμα επιχείρηση με ένα ευρώ για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα φορτίου που θα άλλαζαν τρόπο μεταφοράς από τις οδικές στις θαλάσσιες αρτηρίες. Αυτό σήμαινε πως για ένα πλοίο που θα μετέφερε 10.000 τόνους τέτοιου φορτίου σε μια απόσταση 350 χιλιομέτρων θα επιδοτούνταν με έως και 7.000 ευρώ ανά δρομολόγιο²¹.

- **Τυποποίηση και εναρμόνιση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης**

Η ποικιλία που χαρακτηρίζει τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης (εμπορευματοκιβώτια και ανταλλασσόμενα αμαξώματα) προκαλούν καθυστερήσεις κατά τη μετάβαση από τον ένα τρόπο μεταφοράς στον άλλο. Η Επιτροπή υπέβαλε προσφάτως πρόταση οδηγίας (COM (2003) 155 τελικό) που θα επιτρέψει τον περιορισμό του κόστους τριβής και θα παράσχει στις

²¹ Δ. Λυρίδης (2005), Άρθρο «Προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Logistics & Management, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική.

μεταφορές μικρών αποστάσεων τη δυνατότητα εξασφάλισης μεγαλύτερου μεριδίου της αγοράς των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων.

- **Ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών**

Οι θαλάσσιες αρτηρίες αναμένεται να επιτρέψουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης στην Ευρώπη, στο πλαίσιο εκτενών αλυσίδων εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα, προτείνοντας αποδοτικές, τακτικές και συχνές υπηρεσίες, ικανές να ανταγωνιστούν τις οδικές μεταφορές, ιδίως εις ό,τι αφορά τη διάρκεια της διαμετακόμισης και την τιμή.

- **Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων**

Εν γένει, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι λιγότερο επιβλαβείς για το περιβάλλον για κάθε μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Λόγου χάριν, η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσε να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

B) Τεχνικές δραστηριότητες

- **Οδηγός των τελωνειακών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.**

Η Επιτροπή δημοσίευσε οδηγό των τελωνειακών διαδικασιών που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, με διττό στόχο: περιγραφή των τελωνειακών κανονιστικών διατάξεων, επισημαίνοντας τις περιπτώσεις κατά τις οποίες θα ήταν δυνατή η υιοθέτηση απλουστευμένων

διαδικασιών (η βάση για τον δεύτερο στόχο) και ο εντοπισμός συγκεκριμένων αναγκών υπό το πρίσμα μιας πρόσθετης απλούστευσης.

- **Καταγραφή και άρση των εμποδίων στην πρόοδο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων**

Από το 1999 και μετά, η Επιτροπή προβαίνει σε καταγραφή των σημείων συμφόρησης που κωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα εμπόδια αυτά μπορούν να καταταγούν σε πέντε κατηγορίες: παρωχημένη εικόνα της δραστηριότητας, έλλειψη ενσωμάτωσης στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής, σύνθετες διοικητικές διαδικασίες και έλλειψη αποδοτικότητας των λιμένων, καθώς και ελλείψεις εφαρμογής των κανόνων και διαδικασιών μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών.

- **Σύγκλιση των εθνικών πρακτικών και πληροφοριών εις ό,τι αφορά τις κοινοτικές τελωνειακές διαδικασίες**

Η πρωτοβουλία «eCustoms» (ηλεκτρονικά τελωνεία) αποβλέπει στην επιτάχυνση και απλούστευση των διαδικασιών δήλωσης των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Μία από τις πρώτες δράσεις της πρωτοβουλίας είναι η εφαρμογή του Νέου Μηχανογραφημένου Συστήματος Διαμετακόμισης (NSTI) που θα επιτρέψει την αντικατάσταση των διοικητικών εγγραφών που απαιτούνται βάσει του ενιαίου διοικητικού εγγράφου (DAU) που εφαρμόζεται για 3000 περίπου τελωνεία σε 22 χώρες.

- **Έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη**

Οι ερευνητικές εργασίες αποβλέπουν στη βελτίωση της ποιότητας, της

ασφάλειας ατόμων και υλικών, καθώς και των περιβαλλοντικών επιδόσεων στις θαλάσσιες μεταφορές. Το ζητούμενο είναι η διεκπεραίωση, στο πλαίσιο ενός θεματικού δικτύου, των εργασιών που αφορούν άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ιδίως στο πλαίσιο του Έκτου προγράμματος-πλαisiού.

Γ) Επιχειρησιακές δραστηριότητες

- **Ενιαίες διοικητικές θυρίδες**

ΟΙ ενιαίες διοικητικές θυρίδες στους λιμένες αποβλέπουν στην απλούστευση των διατυπώσεων των σχετικών με τον είσπλου, τον απόπλου και τις άδειες των πλοίων. Αφενός μεν, ο στόχος έγκειται στον περιορισμό του αριθμού των διοικητικών αρχών που επιβιβάζονται για τους ελέγχους, ή τουλάχιστον ο συντονισμός των δραστηριοτήτων τους, και αφετέρου, η προσφορά, στους χρήστες των λιμένων, ενιαίων «θυρίδων» ή γραφείων αρωγής για τις διοικητικές διατυπώσεις.

- **Διατήρηση του καίριου ρόλου των ανταποκριτών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (σύνδεσμοι).**

Εξασφάλιση συνεχούς συνεργασίας μεταξύ των ανταποκριτών και της Επιτροπής, τακτικών συνεδριάσεων και με την εξασφάλιση της συνεχούς ροής πληροφοριών μέσω του εργαλείου "CIRCA" (Communication and Information Resource Centre Administrator) του Διαδικτύου.

Εκ παραλλήλου, είναι αναγκαίο να συμμετάσχουν, στις εργασίες, οι υποψήφιος για προσχώρηση χώρες, προκειμένου να συνειδητοποιήσουν τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

- **Εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και του προσανατολισμού των κέντρων προαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων**

Τα κέντρα αυτά κατευθύνονται από εμπορικά συμφέροντα και συνιστούν ένα μέσο προαγωγής της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε εθνικό επίπεδο. Τα εθνικά κέντρα οργανώνονται σε ένα δίκτυο με την ονομασία «European Short Sea Network (ESN)» (Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων) το οποίο αποτελεί ένα κοινό μέσο προαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Στόχος του δικτύου είναι η ανταλλαγή πληροφοριών και καλών πρακτικών, καθώς και η παροχή πρακτικών συμβουλών σχετικά με τις διαφορετικές φάσεις μιας διαδρομής μικρής απόστασης.

- **Προβολή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως ικανοποιητικής εναλλακτικής λύσεως έναντι των άλλων τρόπων μεταφοράς.**

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καλούνται να αποκτήσουν μια περισσότερο σύγχρονη και δυναμική εικόνα, προβάλλοντας τις δυνατότητές τους, δηλαδή την ταχύτητα, την αξιοπιστία, την ευελιξία, την τακτικότητα και το υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

- **Συλλογή στατιστικών στοιχείων**

Οι ευρωπαϊκές στατιστικές που αφορούν το θαλάσσιο εμπόριο μικρών αποστάσεων δεν είναι αρκούντως λεπτομερείς. Το αιτούμενο είναι η συλλογή πληροφοριών σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων χάριν

στις συνεισφορές της Ευρωπαϊκής Οργάνωσης Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) μέχρις ότου η οδηγία για τις ναυτιλιακές στατιστικές εξασφαλίσει επαρκείς πληροφορίες που επιτρέπουν συγκρίσεις

Είναι γεγονός, λοιπόν, ότι μέσα από τη διαμόρφωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, μπορεί να διαπιστωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διακρίνει τη μεγάλη σημασία της ΝΜΑ. Είναι φανερό ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων πρέπει να αναλάβουν πιο ζωτικής σημασίας θέση στο πεδίο των μεταφορών της Κοινότητας. Συνεπώς τίθεται εύλογα το ερώτημα ποιοι είναι οι λόγοι που εμποδίζουν την ανάπτυξη της ΝΜΑ.

2.3.2 Τροχοπέδη στην ανάπτυξη της ΝΜΑ

Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων έχουν να αντιμετωπίσουν μια σειρά από προβλήματα και καταστάσεις που παρεμποδίζουν την εξέλιξη τους. Οι κύριες αιτίες είναι:

- Η πολυπλοκότητα και η γραφειοκρατία των διαδικασιών των λιμένων
- Δεν έχει ακόμα επιτύχει την πλήρη ενσωμάτωση της στη διατροφική αλυσίδα εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη
- Η ανεπάρκεια εξοπλισμού στους λιμένες, για καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων, όπως σε καταστάσεις φορτοεκφόρτωσης.

Βασική τροχοπέδη στην ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αποτελούν οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στους λιμένες λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών που απαιτούνται για τον κατάπλου και απόπλου ενός

πλοίου²². Επιπλέον παρατηρούνται ευρύτατες διαφορές στις διαδικασίες ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη και στους διάφορους λιμένες. Ως πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε το 2002 ένα οδηγό για τελωνειακές διαδικασίες στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων²³. Οδηγός έχει διττό σκοπό. Κατά πρώτο λόγο, περιγράφει τους τελωνειακούς κανόνες της ΕΕ οι οποίοι εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καθώς και τις δυνατότητες που διατίθενται για τη χρήση απλοποιημένων τελωνειακών διαδικασιών. Κατά δεύτερο λόγο, αποτελεί τη βάση προκειμένου να διαπιστωθεί εάν θα μπορούσαν να υπάρξουν συγκεκριμένες ανάγκες τροποποιήσεων ή περαιτέρω απλοποιήσεων. Το σημαντικότερο σημείο αναφοράς αφορά κυρίως την αποκαλούμενη «εγκεκριμένη τακτική γραμμή» η οποία τελεί υπό τελωνειακό καθεστώς το οποίο απλοποιεί σε πολύ μεγάλο βαθμό τις διατυπώσεις για τη μεταφορά κοινοτικών εμπορευμάτων μεταξύ δύο κρατών μελών. Για τα κοινοτικά εμπορεύματα, η γραμμή αυτή μπορεί να συγκριθεί με οδική γέφυρα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, όπου δεν υπάρχουν τελωνειακοί έλεγχοι σε καμία άκρη της γέφυρας.

Σε μια προσπάθεια απλοποίησης των διαδικασιών τίθεται το θέμα θέσπισης της ηλεκτρονικής διαβίβασης τελωνειακών ή άλλων διοικητικών δεδομένων (e-customs). Ένα από τα πρώτα βήματα της εφαρμογής της διαδικασίας ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων e-Customs, ήταν η εφαρμογή του νέου μηχανογραφημένου συστήματος διαμετακόμισης (NCTS) από τα μέσα του 2003. Βάσει του τρέχοντος συστήματος, η

²² COM (2004) 453 Τελικό

²³ SEC (2002) 632

διαδικασία σχετικά με τις μεταφορές βάσει ενιαίου διοικητικού εγγράφου (SAD) αντικαθίσταται από ηλεκτρονικά μηνύματα. Στο μέλλον, πρόσθετες λειτουργίες σχεδιάζονται να εφαρμοστούν στο NCTS.

Όσον αφορά στο επίπεδο των υπηρεσιών υπάρχουν προβλήματα στα συστήματα πληροφόρησης, καθώς τα ηλεκτρονικά και τηλεματικά συστήματα δεν έχουν εισχωρήσει σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις στους ελέγχους των εμπορευμάτων. Υπάρχει ο σχεδιασμός για βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης (tracking and tracing) των αποστελλόμενων φορτίων, καθώς και των συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων αποστολής με τους πελάτες, μέσω ηλεκτρονικής μεταβίβασης παραστατικών. Σοβαρότατο πρόβλημα σε συνάρτηση με τις υπηρεσίες είναι η προτεραιότητα που δίνεται στην εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών ανοικτής θάλασσας, με αποτέλεσμα να απαιτούνται χρονοβόρες διαδικασίες, ενώ και η διαχείριση των εμπορευμάτων σε πολλούς λιμένες είναι αναποτελεσματική.

Στον τομέα του κόστους στους λιμένες, το κύριο πρόβλημα έγκειται στη μη ελεύθερη είσοδο σε αυτά στην αδιαφάνεια στις διαδικασίες πληρωμής καθώς και σε κάποια υποχρεωτικά τέλη σε ορισμένους λιμένες, για υπηρεσίες που ενδεχομένως να μην είναι αναγκαίες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 2001 πρόταση (βλ. Κεφάλαιο 4) για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πρόταση αυτή είχε ως στόχο την αύξηση της επάρκειας και τη μείωση του κόστους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών: πλοηγικές υπηρεσίες, ρυμούλκηση, αγκυροβόλιο, υπηρεσίες προς τους επιβάτες και διακίνηση φορτίου.

Μεγάλα είναι τα προβλήματα σε σχέση με την υποδομή των λιμένων. Η υποδομή που χρειάζεται για τέτοιου είδους μεταφορές είναι πιο εξειδικευμένη, χωρίς να διατίθεται από όλους τους λιμένες, ενώ και η έλλειψη υποδομής Logistics θεωρείται ένα βασικό πρόβλημα. Αυτό γίνεται ακόμα πιο κρίσιμο από τη στιγμή που η ΝΜΑ πρέπει να προωθηθεί ως βασικός συντελεστής ανάπτυξης της διατροφικότητας. Ως συνέπεια αυτών, δεν μπορούν να προαχθούν ούτε οι υπηρεσίες πόρτα-πόρτα, που θα ανοίξουν νέους ορίζοντες στην ανάπτυξη των εν λόγω μεταφορών. Αποτέλεσμα της όλης κατάστασης είναι να συναντάμε άσκοπη συμφόρηση και καθυστέρηση στους λιμένες, που ζημιώνει όλο το οικοδόμημα των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρής Απόστασης, καθιστώντας το μη ελκυστικό προς την αγορά και τους επενδυτές.

Συμπερασματικά, από τα παραπάνω μπορεί να διαπιστωθεί πως το μέλλον των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι άμεσα συνδεδεμένο με το αντίστοιχο των λιμένων. Η ικανότητα αντιμετώπισης της αυξημένης κυκλοφορίας από τα λιμάνια θα αποτελέσει καθοριστικό στοιχείο, από το οποίο θα εξαρτηθεί και η δυνατότητα του ναυτιλιακού κλάδου να προσφέρει ελκυστικά πακέτα υπηρεσιών μεταφοράς από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη πόρτα-πόρτα, αποκτώντας έτσι νέους πελάτες και συμβάλλοντας στη διατροφικότητα.

2.3.3 Οι ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Αρτηρίες

Η Λευκή Βίβλος σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010 έδωσε μεγάλη έμφαση στην ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών»²⁴ (ή αλλιώς θαλάσσιοι λεωφόροι ή θαλάσσιοι διάδρομοι). Οι θαλάσσιες αυτές αρτηρίες θα πρέπει να

²⁴ COM (2004) 453 Τελικό.

καταστούν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου (TEN-T) – ακριβώς όπως οι χερσαίοι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηροδρομικές αρτηρίες – και να μειώσουν την οδική συμφόρηση ή/και τη βελτίωση της πρόσβασης σε απόκεντρες και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Εκτός από τη μείωση του αριθμού των φορτηγών οχημάτων στις κύριες οδούς, θα μπορούσαν επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να συμβάλουν στην ανάπτυξη των μεταφορών επιβατών δια θαλάσσης, δεδομένου ότι τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα και εμπορεύματα αλλά και επιβάτες.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο μέρος των αλυσίδων εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη και να προσφέρουν αποτελεσματικές, τακτικές, αξιόπιστες και συχνές υπηρεσίες, οι οποίες να μπορούν να ανταγωνιστούν, επί παραδείγματι, τις οδικές μεταφορές από απόψεως χρόνου διαμετακόμισης και τιμής. Οι λιμένες που συνδέονται με τις αρτηρίες θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς συνδέσεις προς την ενδοχώρα, ταχείες διοικητικές διαδικασίες και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο να έχει ως στόχο την επιτυχία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα είναι ο τρόπος μεταφορών που θα χρησιμοποιείται στις θαλάσσιες αρτηρίες, το πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής είναι ευρύτερο από εκείνο των θαλάσσιων αρτηριών λόγω του γεγονός ότι, εκτός από τις διεθνικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αφορούν επίσης συνδέσεις με κοντινές τρίτες χώρες, εσωτερικές συνδέσεις και συνδέσεις από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά.

Τον Οκτώβριο του 2003, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη του TEN-T (βλ. Κεφάλαιο 1). Το έργο αριθ.21 αποτελεί έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών. Τέσσερις περιοχές θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται στο πλαίσιο του εν λόγω έργου προτεραιότητας, οι οποίες παραθέτονται ακολούθως (βλ. χάρτη²⁵):

- ✓ Αρτηρία της Βαλτικής Θαλάσσης (η οποία συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της οδού μέσω της διώρυγας Βορείου Θαλάσσης/Βαλτικής Θαλάσσης)
- ✓ Θαλάσσια αρτηρία Δυτικής Ευρώπης (η οποία αρχίζει από την Πορτογαλία και την Ισπανία και διέρχεται μέσω του Ατλαντικού Τόξου έως τη Βόρειο Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
- ✓ Θαλάσσια αρτηρία ΝΑ Ευρώπης (η οποία συνδέει το Αδριατικό Πέλαγος με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου)
- ✓ Θαλάσσια αρτηρία της Ν. Ευρώπης (στη Δυτική Μεσόγειο, η οποία συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία καθώς και τη Μάλτα και συνδέεται με τη θαλάσσια αρτηρία της Ν.Α. Ευρώπης, με συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα).

²⁵ Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

Χάρτης2.1: Κυριότερες Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Αρτηρίες



Πηγή: «Δ.Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο», PowerPoint Presentation

Για ένα σωστό σχεδιασμό για την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων θα ήταν κατάλληλο να υιοθετηθεί το σύστημα κομβικών κέντρων (hubs), δηλαδή δημιουργία κόμβων για τις μεταφορές, προκειμένου να υπάρξει καλύτερη λειτουργικότητα και εξυπηρέτηση μεταξύ των λιμένων.

Συνεπώς γίνεται προσπάθεια χρησιμοποίησης και αξιοποίησης όσο το δυνατόν περισσότερο της υπάρχουσας υποδομής. Βασικός στόχος είναι η βελτίωση της παροχής υπηρεσιών και εξυπηρέτησης των χρηστών. Αυτό σημαίνει ότι προσβλέπουμε σε υψηλή συχνότητα εξυπηρέτησης σε επίπεδο φορτίων, καλύτερη ποιότητα παροχής υπηρεσιών, καθώς και σε ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας όσον αφορά τις τιμές.

Επομένως, κρίνεται απαραίτητο να συγκεντρωθούν τα φορτία και η ροή τους σε συγκεκριμένες διαδρομές, γεγονός που καθιστά αδύνατη την ενσωμάτωση όλων των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ανάπτυξη του συστήματος των θαλάσσιων διαδρόμων.

Σε γενικές γραμμές θα μπορούσε να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιοι διάδρομοι προσεγγίζονται σε δύο επίπεδα:

- Το μακροπολιτικό επίπεδο που αφορά την ενσωμάτωσή τους στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και μακροπρόθεσμα σε επίπεδο υψηλών επενδύσεων.
- Το μικροπολιτικό επίπεδο που αφορά κυρίως τη διαχειριστική εφοδιαστική αλυσίδα για την ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και την παροχή υπηρεσιών προς τους τελικούς χρήστες.

Οι Θαλάσσιοι Διάδρομοι αποσκοπούν στη δημιουργία ενός περιορισμένου αριθμού νέων, τακτικών, συχνών, διεθνών θαλάσσιων συνδέσεων, που θα επιτρέπουν της άρση της απομόνωσης λόγω φυσικών εμποδίων, την αντιμετώπιση της συμφόρησης του χερσαίου Δικτύου, καθώς επίσης και την καλύτερη σύνδεση των νησιωτικών ή περιφερειακών Κρατών-Μελών. Το θέμα που προκύπτει είναι σαφές και αφορά πάλι σε όλα τα κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γι' αυτό οι πολιτικοί πρέπει να κάνουν σαφείς επιλογές. Οι θαλάσσιοι διάδρομοι άπτονται των κρατών-μελών, καθώς επίσης και των κρατών που έχουν εσωτερικές πλωτές οδούς.

Η αύξηση του μεταφορικού όγκου των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τη δημιουργία πραγματικών Θαλάσσιων Διαδρόμων στο πλαίσιο του ρυθμιστικού σχεδίου

του Διευρωπαϊκού Δικτύου, όπως αναπτύχθηκε από την Ομάδα Υψηλού Επιπέδου (High Level Group), το οποίο θέτει τις βασικές αρχές για μελλοντική ανάπτυξη του δικτύου αυτού. Αυτό προϋποθέτει την καλύτερη σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό και ποτάμιο δίκτυο και τη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με την Ομάδα Υψηλού Επιπέδου αυτή η έννοια των θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων αντιπροσωπεύει:

- § Την ένωση μιας γεωγραφικής ασυνέχειας ή την παράκαμψη μιας συμφορημένης περιοχής του χερσαίου δικτύου μεταφοράς
- § Τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών κοντινών αποστάσεων ως κύριο μεταφορικό μέσο
- § Τη παροχή μιας πλατφόρμας συνεργασίας μεταξύ των συνεργατών με στόχο τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η ελληνική κυβέρνηση συμμετέχει ενεργά και ουσιαστικά σε όλες τις διαδικασίες αυτής της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου για την επέκταση των θαλάσσιων διαδρόμων. Με την υλοποίηση των θαλάσσιων διαδρόμων, θα δημιουργηθεί ένα σύνολο υποδομών και διαδικασιών, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, συστήματα οργανωτικής υποστήριξης συνδυασμένων μεταφορών (logistics management systems), διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες, διαδικασίες αναβάθμισης της ασφάλειας και προστασίας των εγκαταστάσεων, εξασφάλιση της προσβασιμότητας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τόσο από ξηράς όσο και δια θαλάσσης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Κεφάλαιο 3: Σχέση Εμπορευματικών Κέντρων και Logistics

3.1 Οι αλλαγές στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Σε ένα δυναμικό επιχειρησιακό περιβάλλον οι επιτυχέστερες επιχειρήσεις - από την άποψη της κερδοφορίας και της ανάπτυξης φαίνονται να βρίσκονται μεταξύ των επιχειρήσεων με τις μεγαλύτερες ικανότητες προσαρμογής στις εκάστοτε συνθήκες. Υποστηρίζεται ότι η αλληλεπίδραση υψηλής συχνότητας μεταξύ των νέων στρατηγικών κινήσεων και των ενεργειών για την υψηλότερη λειτουργική αποτελεσματικότητα απαιτείται έτσι ώστε η εκάστοτε επιχείρηση να μπορεί να προσαρμόζεται στο δυναμικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο επιχειρησιακό περιβάλλον, για να παραμείνει ανταγωνιστική. Αυτή η συχνή επανατοποθέτηση σε συνδυασμό με την υψηλή πίεση για τα περιθώρια κέρδους καθιστούν τη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics) ακρογωνιαίο λίθο για την στρατηγική ευελιξία μιας επιχείρησης.

Στη δεκαετία του '80 η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας εμπνεύστηκε από τις στρατηγικές της μεγάλης βιομηχανίας Toyota αναφορικά με την οργάνωση παραγωγής που εστιάζονταν στην παραγωγικότητα και στην μεγιστοποίηση της χρησιμοποίησης των παραγωγικών πόρων και πολύ συχνά χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο για τον ισολογισμό αιτιολόγησης δαπανών. Οργανωτικά, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας συνδέθηκε με την παραγωγή και την έρευνα αγοράς, όπου η δομή των logistics σύνδεσε την παραγωγή με τις περιφερειακές και τοπικές αποθήκες των εμπορευμάτων²⁶. Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας ήταν αποκεντρωμένη

²⁶ Bagchi, P.K. & Skjøtt-Larsen, T. (1995) European logistics in transition: some insights, *The*

ευθύνη που εστιάζονταν στις δαπάνες λειτουργίας και στην υπηρεσία παράδοσης των εμπορευμάτων.

Κατά τη δεκαετία του '90 εμπνεύστηκαν διοικητικές έννοιες όπως η διοίκηση βασισμένη στο χρόνο και η αναδιαμόρφωση της επιχειρησιακής διαδικασίας, έτσι ώστε η διοίκηση της εφοδιαστικής αλυσίδας έγινε συγκεντρωτική με άμεση διανομή στους πελάτες από ένα διεθνές κέντρο διανομής και με τον διαχωρισμό της οργάνωσης από την παραγωγή και την έρευνα αγοράς (marketing). Τώρα η εστίαση είναι στο σύστημα των Logistics συνολικά και πως να σχεδιαστούν διεθνείς έναντι τοπικών ή εσωτερικών δομών. Σήμερα ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις των προϊόντων και της αγοράς, η οργάνωση και η δόμηση της εφοδιαστικής αλυσίδας logistics συναντάται στις επιχειρήσεις και με τις δύο μορφές.

Σε ένα όλο και περισσότερο δυναμικό επιχειρησιακό περιβάλλον, απαιτείται από τις επιχειρήσεις μεγαλύτερη δυναμική αποτελεσματικότητα. Αποτέλεσμα της αυξανόμενης αλληλεπίδρασης μεταξύ marketing και logistics, οδήγησε να κινούμαστε προς έναν τρίτο τύπο οργάνωσης και δόμησης των Logistics, όπου η διοίκηση της εφοδιαστικής αλυσίδας θεωρείται ως μία πλατφόρμα για να υποστηρίξει και να μπορεί να επιτρέψει για νέες στρατηγικές κινήσεις στην αγορά.

Η εξέλιξη προς τις Logistics platforms που προσφέρουν υψηλή στρατηγική ευελιξία βρίσκεται μόνο στις επιχειρήσεις όπου η διοίκηση των logistics είναι ενσωματωμένη στο επιχειρησιακό μοντέλο της επιχείρησης. Σύμφωνα με έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί ο νέος τύπος οργάνωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας θα

συναντάται περισσότερο σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα συνεχώς δυναμικό επιχειρησιακό περιβάλλον με μεγάλη κατάκτηση της αγοράς, επιπρόσθετα κανάλια marketing, αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση από πλευρά προμηθευτών και πελατών και υψηλή πίεση για περιθώρια κέρδους.

3.2 Βασικοί Τύποι Οργάνωσης των Logistics

Οι βασικοί τύποι logistics για τη διανομή των προϊόντων που θα αναλυθούν στην παρούσα εργασία στηρίζονται στην μακροχρόνια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστημιακό Ίδρυμα Τεχνολογίας Linköping της Σουηδίας²⁷. Οι διαφορές που παρουσιάζουν οι τρεις τύποι logistics εστιάζονται στις διαφορετικές προτεραιότητες αναφορικά με την ισορροπία μεταξύ των δαπανών, τον χρόνο παράδοσης των προϊόντων την εξυπηρέτηση των πελατών και τις δυνατότητες ευελιξίας. Το θέμα έγκειται στην κατασκευή και οργάνωση των logistics μέσα στην επιχείρηση και όχι στην ενσωμάτωση των Logistics στην εφοδιαστική αλυσίδα.

3.2.1 Τύπος 1: Αποκεντρωμένα Logistics συνδεδεμένα με την παραγωγή και το μάρκετινγκ

Στον πρώτο τύπο το σύστημα logistics θεωρείται ένα σύνολο που συνδέεται στενά με το μάρκετινγκ και την παραγωγή. Η λειτουργία των logistics είναι στενά συνδεδεμένη με την παραγωγή ή το μάρκετινγκ αλλά και τις πωλήσεις στις κατασκευαστικές επιχειρήσεις και με τους προμηθευτές στις εμπορικές επιχειρήσεις. Στις επιχειρήσεις

²⁷ Abrahamsson M. Aldin N. & Fredrik Stahre (2003) Logistics Platforms for Improved Strategic Flexibility, *The International Journal of Logistics: Research and Applications*, Vol 6, No. 3.

που είναι προσανατολισμένες στην παραγωγή, τα logistics είναι ουσιαστικά ένα μέρος του συστήματος παραγωγής που συμβάλλει στην υψηλή παραγωγικότητα και στην καλύτερη χρήση των παραγωγικών πόρων. Στις απευθυνόμενες στην αγορά επιχειρήσεις τα logistics είναι λίγο πολύ ένα μέρος του μάρκετινγκ και των πωλήσεων προκειμένου να επιτευχθούν τα υψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης πελατών.

Σε αυτό το λειτουργικό παράδειγμα υπάρχει μια αποκεντρωμένη ευθύνη για την οργάνωση και τον έλεγχο των logistics. Η εστίαση είναι στην εσωτερική αποτελεσματικότητα και στη βελτιστοποίηση των δραστηριοτήτων, με τις υπηρεσίες παράδοσης να σχετίζονται με τη γεωγραφική κάλυψη, προκειμένου να είναι κοντά στους πελάτες. Κατά συνέπεια, εάν μια νέα κατασκευαστική μονάδα ή μια νέα εμπορική επιχείρηση προστεθεί στη δομή, τότε επίσης ένα νέο σύστημα logistics προστίθεται. Οι μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες με αυτό το τύπο logistics έχουν συνήθως έναν μεγάλο αριθμό ανεξάρτητων και αποκεντρωμένων συστημάτων logistics. Από την σκοπιά των logistics αυτό το γεγονός οδηγεί σε οργανωτικά προβλήματα που προκαλούνται από τις πάρα πολλές οργανωτικές μονάδες που περιλαμβάνονται στο σύστημα. Η ευελιξία είναι απαραίτητη για να λυθούν τα βραχυπρόθεσμα προβλήματα π.χ. η δυνατότητα να επιταχυνθούν οι διαδικασίες στην περίπτωση των εσπευσμένων παραγγελιών.

3.2.2 Τύπος 2: Συγκεντρωμένα Logistics και άμεση διανομή

Έχει υποστηριχτεί η άποψη ότι το περισσότερο αποτελεσματικό κανάλι για την επίτευξη των κερδοφόρων πωλήσεων δεν συμπίπτει με το περισσότερο αποτελεσματικό

κανάλι για τη φυσική διανομή²⁸. Κατά συνέπεια, σε πολλές χώρες σήμερα η άμεση διανομή γίνεται από ένα κεντρικό κέντρο διανομής προς τους πελάτες.

Σε αυτό το παράδειγμα όπου τα logistics και το κέντρο διανομής συγκεντρώνονται και οργανώνονται χωριστά από τις πωλήσεις και την παραγωγή, η εστίαση γίνεται στο συνολικό κόστος logistics, στις οικονομίες κλίμακας, στη διαθεσιμότητα προϊόντων και στα χρονικά περιθώρια εκτέλεσης παραγγελίας. Ο σχεδιασμός των δομών των logistics επηρεάζεται έντονα από τις βασισμένες στον χρόνο στρατηγικές. Κατά συνέπεια, η απόσταση από τους πελάτες από την άποψη της χρονικής ανοχής είναι σημαντικότερη από τη γεωγραφική απόσταση. Η ύπαρξη ενός συγκεντρωτικού συστήματος για το σχεδιασμό και τον έλεγχο των logistics είναι επίσης ένα σημαντικό θέμα προκειμένου να επιτευχθεί η τυποποίηση των δραστηριοτήτων διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας με τα πληροφοριακά συστήματα. Ωστόσο αυτός ο τύπος logistics εστιάζεται στην εσωτερική αποτελεσματικότητα της εκάστοτε επιχείρησης. Η ευελιξία χρησιμοποιείται για να ανταποκριθεί στα ειδικά αιτήματα εξυπηρέτησης πελατών, π.χ. ο προσδιορισμός με ετικέτες και διαδικασίες συναρμολόγησης στα κέντρα διανομής.

3.2.3. Τύπος 3: Logistics Platforms ως βάση για την ανάπτυξη της αγοράς

Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, τα συστήματα logistics άρχισαν να εστιάζονται περισσότερο στις εξωτερικές σχέσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα από τον παραγωγό στον καταναλωτή. Ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα της οργάνωσης του

²⁸ Abrahamsson, M. & Brege, S. (1995) Distribution Channel Reengineering, Linköping Research in Management Series Report No. 9501.

συστήματος logistics στα τέλη του 20ου-αιώνα είναι ότι οι οργανισμοί πρέπει να είναι αρκετά ευέλικτοι για να αντιμετωπίσουν την αβεβαιότητα της αγοράς. Όταν το σύστημα logistics μιας επιχείρησης είναι ευέλικτο τότε αποκομίζονται περισσότερα πλεονεκτήματα στην αγορά όπου δραστηριοποιείται. Θεωρείται καλά οργανωμένη η εφοδιαστική αλυσίδα όταν συνδυάζεται το χαμηλότερο κόστος με και τους συντομότερους χρόνους.

Η επίδραση από τους τύπους logistics 1 και 2 είναι ότι οι αλλαγές στο μάρκετινγκ και στην στρατηγική της παραγωγής ασκούν άμεση επίδραση στην οργάνωση και στον έλεγχο του συστήματος logistics. Όταν το σύστημα logistics εστιάζεται στην παραγωγή επιδιώκουν να υποστηρίξουν μια φιλοσοφία ώθησης της παραγωγής. Στην περίπτωση που το σύστημα logistics εστιάζεται στο μάρκετινγκ, τότε πρέπει να φέρει ένα κερδοσκοπικό απόθεμα για να υποστηρίξει μια φιλοσοφία επέκτασης της αγοράς με τους συντομότερους χρόνους. Στις ιδιαίτερα ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε ένα δυναμικό επιχειρησιακό περιβάλλον, η οργάνωση του συστήματος των logistics με βάση το κόστος και τα χρονικά περιθώρια δεν θεωρείται πλέον αρκετό. Τα logistics πρέπει επίσης να είναι η βάση υποστήριξης νέων στρατηγικών στο μάρκετινγκ ή στην παραγωγή.

Προκειμένου να εμμείνουν στο μεταβαλλόμενο περιβάλλον αγοράς, το μάρκετινγκ και οι πωλήσεις πρέπει να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις πελατών και στα μεταβαλλόμενα κανάλια μάρκετινγκ με μια υψηλότερη συχνότητα από πριν. Ενώ το σύστημα logistics έχει έναν αυξανόμενο ρόλο στη δημιουργία της προστιθέμενης αξίας (add-value) υπηρεσίας στους πελάτες, υπάρχει μια αυξανόμενη ανάγκη για τη

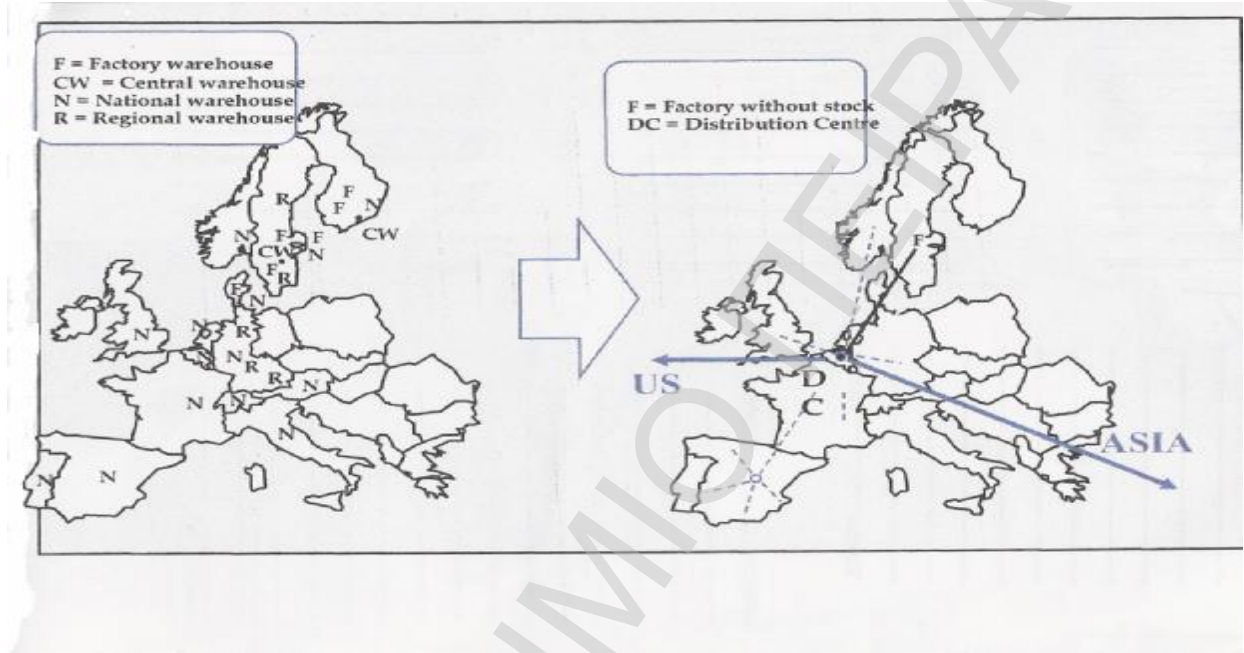
συνεργασία μεταξύ μάρκετινγκ και logistics. Γεγονός που θέτει ακόμα υψηλότερες απαιτήσεις στο στρατηγική ευελιξία και προσαρμοστικότητα των logistics. Το σύστημα των logistics πρέπει να είναι σε θέση να εξυπηρετήσει τα νέα και αναδυόμενα κανάλια μάρκετινγκ στο μακροπρόθεσμο κόστος και την παροχή υπηρεσιών με τους πλέον αποτελεσματικότερους τρόπους και να είναι σε θέση συνεχώς να ακολουθήσει τις αλλαγές της αγοράς ώστε να διατηρήσει τα επιδιωκόμενα επίπεδα κέρδους.

Ο 3ος τύπος logistics είναι όχι μόνο χωρισμένος από το μάρκετινγκ και την παραγωγή, αλλά και θεωρείται ως πλατφόρμα, όπου οι παραγωγικοί πόροι αναπτύσσονται συνεχώς, επιτρέποντας τις καινοτομίες logistics να τονώνουν την ανάπτυξη της αγοράς. Στους δύο πρώτους τύπους logistics, επιδιώκεται η ανάπτυξη μέσω της διαχείρισης της αβεβαιότητας. Στον 3ο τύπο logistics επιδιώκεται η βελτίωση της θέσης της επιχείρησης στην αγορά μέσω του συστήματος οργάνωσης και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Με μια τέτοια ενσωματωμένη στρατηγική μια επιχείρηση μπορεί να ενεργήσει γρηγορότερα από τους ανταγωνιστές της και να κρατήσει συγχρόνως ικανοποιητικά κέρδη τόσο στην άνοδο της αγοράς όσο και κατά την διάρκεια της ύφεσης.

Η βελτίωση του σχεδιασμού και της οργάνωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας οδηγεί σε βελτίωση της θέσης της επιχείρησης στην αγορά και αντίστροφα οι νέες στρατηγικές απαιτούν βελτιώσεις στο σύστημα logistics. Ο 3ος τύπος logistics διαφέρει από τους τύπους logistics 1 και 2 στο γεγονός ότι πρέπει να είναι στρατηγικά εύκαμπτος για να αντιμετωπίσει την αβεβαιότητα της αγοράς σε συνδυασμό με τη λειτουργική ευελιξία από την πλευρά της γρήγορης ανταπόκρισης στις συνεχώς

μεταβαλλόμενες απαιτήσεις των πελατών και στα χρονικά περιθώρια που έχουν οριοθετηθεί.

Διάγραμμα 3.1: Η περίπτωση Atlas Copco



Πηγή: Abrahamsson, M. & Brege, S. (1995) Distribution Channel Reengineering, Linköping Research in Management Series Report

Χαρακτηριστικό παράδειγμα σχεδιασμού και οργάνωσης της εφοδιαστικής αλυσίδας βάση τα Logistics Platforms είναι η εταιρεία Atlas Copco Industrial Techniques. Αρχικά διαθέτε στην Ευρώπη 28 τοπικές αποθήκες στη συνέχεια απέκτησε ένα κέντρο διανομής στο Βέλγιο (Διάγραμμα 1) με δυνατότητα άμεσων και καθημερινών παραδόσεων (Daily Direct Deliveries) στους πελάτες της. Αποτέλεσμα της όλης κατάστασης δεν ήταν μόνο η μείωση του κόστους και η απόκτηση οικονομικών κλίμακας αλλά και η απόκτηση διοικητικών δεξιοτήτων όσον αφορά τη λειτουργική αποτελεσματικότητα.

Στην προσπάθεια μας για κατανόηση της ανάπτυξης των υπηρεσιών logistics και των υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στον τομέα της αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων παρατίθεται μια σύντομη περιγραφή των ευρωπαϊκών δικτύων Logistics.

3.3 Ευρωπαϊκά Δίκτυα Logistics

Τα τελευταία χρόνια στη ευρωπαϊκή βιομηχανία Logistics παρατηρείται μια συνεχής αλλαγή που προσδιορίζεται από την μετατροπή των Εφοδιαστικών Αλυσίδων από συστήματα «push» σε συστήματα «pull», αποτέλεσμα της κυριαρχίας του λιανεμπορίου έναντι της βιομηχανίας με φυσικό επακόλουθο την ανάπτυξη Εφοδιαστικών Αλυσίδων ικανών να υποστηρίζουν τους κανόνες του παιχνιδιού που ορίζουν τα δίκτυα του λιανεμπορίου (retailer led supply chain pull system) έναντι αυτών που στο παρελθόν όριζε η κυριαρχία της παραγωγής (manufacturer led supply chain push system).

Σταδιακά ο έλεγχος των Εφοδιαστικών Αλυσίδων έχει περάσει στις μεγάλες αλυσίδες λιανεμπορίου (retailing networks) που είναι τα δίκτυα των μεγάλων supermarkets και των καταστημάτων πώλησης καταναλωτικών αγαθών κάθε μορφής. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία τάσης για συνεχή μείωση του αριθμού και του μεγέθους των αποθηκευτικών χώρων και των αποθεμάτων στην βιομηχανία και το εμπόριο και την σταδιακή ανάπτυξη δικτύου πολύ μεγάλων Κέντρων Διανομής (Distribution Centers - RDC) τα οποία παρέχουν την δυνατότητα της κάλυψης των αναγκών Logistics στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και εκτός αυτής.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει μιας προσέγγισης του ευρωπαϊκού δικτύου Logistics, που στηρίζεται στην ομιλία του κ. Β. Αγγελετόπουλου (VP SOLE Europe) στην ημερίδα «Logistics 2004 – Δίκτυα Μεταφορών και Διανομών μεταξύ ΕΕ και χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης – Προοπτικές Ανάπτυξης στη Βόρειο Ελλάδα»²⁹. Η συγκεκριμένη ημερίδα οργανώθηκε από το Παράρτημα Θεσσαλονίκης της Ελληνικής Εταιρείας Logistics στις 23 Μαρτίου του 2003.

Σύμφωνα με την συγκεκριμένη εισήγηση, ένα δίκτυο Logistics προσδιορίζεται από τους εξής τρεις (3) βασικούς παράγοντες, οι οποίοι συσχετίζονται, δημιουργούν απαιτήσεις και δεδομένα και καθορίζουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα του καθώς και των Εφοδιαστικών Αλυσίδων που στηρίζουν την επιχειρηματική τους δράση σ' αυτά:

- ✓ Θέση των Επιχειρηματικών Εταίρων (Business Partners) της Εφοδιαστικής Αλυσίδας όπως προμηθευτές, παραγωγικές μονάδες, αγορές κλπ.
- ✓ Μορφή και Μέγεθος Υποδομών και Δραστηριοτήτων Logistics που πραγματοποιούνται.
- ✓ Δραστηριότητες Μεταφοράς και Διανομής που λαμβάνουν χώρα προκειμένου να συνδέσουν αποδοτικά και αποτελεσματικά τα κομβικά σημεία του δικτύου έχοντας ανά πάσα στιγμή διαθέσιμο το σωστό προϊόν στον σωστό τόπο και χρόνο.

Η άκρη της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ή εκεί που τα Logistics συναντούν την αγορά κυριαρχείται από την αρχή του «one stop shopping» που οδηγεί στην απαίτηση

²⁹ Β. Αγγελετοπούλου (2004), Logistics 2004 – Δίκτυα Μεταφορών και Διανομών μεταξύ ΕΕ και χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης – Προοπτικές Ανάπτυξης στη Βόρειο Ελλάδα».

το εμπόριο να έχει διαθέσιμό σε κάθε σημείο πώλησης, με την ευρύτερη του όρου έννοια, το μεγαλύτερο δυνατό εύρος προϊόντων. Συνεπαγόμενο της παραπάνω κατάστασης είναι:

Ø Αφενός η διατήρηση των εμπορικών κέντρων στις ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις η οποία οφείλεται σε πολλούς λόγους όπως:

- Συνεχής εξέλιξη των πολυκαταστημάτων που βρίσκονται σε εμπορικούς πεζόδρομους με άριστη υποστήριξη από μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Συνεχής αύξηση του ποσοστού των εργαζομένων γυναικών που έχει σαν προέκταση την αύξηση της απαίτησης για "routing shopping" σε εμπορικά κέντρα κοντά στον χώρο δουλειάς.
- Market Segmentation από τις μεγάλες αλυσίδες λιανεμπορίου οι οποίες αναπτύσσουν σημεία πώλησης στην λογική "portfolio of different store types" ώστε να δημιουργείται ένα μεγάλο εύρος σημείων πώλησης από μικρά καταστήματα "express" στο κέντρο της πόλης μέχρι τα υπερκαταστήματα στα εμπορικά κέντρα.
- Κυβερνητική υποστήριξη μικρών καταστηματαρχών ειδικότερα στην νότια Ευρώπη κλπ.

Ø Αφετέρου η συνεχής ανάπτυξη εμπορικών κέντρων, κατά τα πρότυπα των ΗΠΑ, στην περιφέρεια μεγάλων αστικών περιοχών με πρωτοπόρους την Γαλλία και την Αγγλία φαινόμενο όμως, που αρχίζει να εξαπλώνεται σταδιακά και στις υπόλοιπες χώρες τις Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο στο

βορά όσο και τον νότο και στα οποία βασικοί πρωταγωνιστές είναι μεγάλα supermarkets και τα πολυκαταστήματα.

Η θέση των σημείων πώλησης κατά συνέπεια επηρεάζει άμεσα την θέση των Αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και των Κέντρων Διανομής καθώς και τον σχεδιασμό και τις υποδομές μεταφοράς και διανομής.

Η δεκαετία του 80 χαρακτηρίζεται από την μαζική επένδυση σε Περιφερειακά Κέντρα Διανομής (Regional Distribution Centers) ελεγχόμενα από το λιανεμπόριο τα οποία σταδιακά αντικατέστησαν μικρότερους αποθηκευτικούς χώρους που λειτουργούσε ή ήλεγχε η βιομηχανία.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '90 η κυριαρχούσα λογική της μεγίστης δυνατής μείωσης του αποθέματος, η βελτίωση του σχεδιασμού των μεταφορικών μέσων, και της οδικής υποδομής οδηγεί και επιτρέπει διανομή σε μικρότερους χρόνους και κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων από τη μεταφορά των προϊόντων, τα οποία παραδίδονται στα Regional Distribution Centers χωρίς να υπάρχει ανάγκη ανακατανομής σε ενδιάμεσους αποθηκευτικούς χώρους. Η παραπάνω τεχνολογική εξέλιξη σε συνδυασμό με την σταδιακά ανερχόμενη πανευρωπαϊκή διανομή και μεταφορά λόγω της συνεχούς ενοποίησης και της εισόδου του ΕΥΡΩ στην ευρωπαϊκή οικονομία οδηγεί βήμα προς βήμα στην ανάπτυξη πλέον πανευρωπαϊκών δικτύων Logistics βασισμένων σε ευρωπαϊκού επιπέδου Κέντρα Διανομής (European Distribution Centers).

Εξετάζοντας την γεωγραφική διασπορά των Κέντρων Διανομής θα πρέπει να σημειωθεί ότι το 2004 ήταν μια ιδιαίτερη χρονιά για τα Logistics στην Ευρώπη. Την 1η

Μαΐου 10 νέες χώρες έγιναν μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η διεύρυνση δημιουργεί πολύ σημαντικά νέα δεδομένα στις δραστηριότητες Logistics σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Οι ανακατατάξεις στα ευρωπαϊκά δίκτυα Logistics είναι πλέον δεδομένες. Με βάση τα τελευταία στοιχεία το Βέλγιο ή Γερμανία και η Ολλανδία συνεχίζουν να πληρούν της σημαντικότερες προϋποθέσεις, όπως γεωγραφική θέση, λιμάνια, αεροδρόμια, οδικές υποδομές, κίνητρα, δεξιότητες στο ανθρώπινο δυναμικό κλπ, για την ανάπτυξη Κέντρων Διανομής στην Κεντρική Ευρώπη και αποτελούν την πρώτη προτίμηση εταιριών που θέλουν να αναπτύξουν European Distribution Centers που θα στηρίζουν ευρωπαϊκά δίκτυα Logistics η θα εισάγουν μεγάλο μέρος των προϊόντων τους από περιοχές εκτός ευρωπαϊκής ηπείρου (overseas). Το τυπικό ευρωπαϊκό μοντέλο είναι πλέον η ανάπτυξη ενός Κεντρικού Ευρωπαϊκού Κέντρου Διανομής και σειρά δορυφορικών Κέντρων Διανομής σε διάφορες περιοχές. Εκείνο όμως που θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη είναι η γεωγραφική δομή της Ευρώπης. Για παράδειγμα στην Αγγλία οι περισσότερες εταιρίες αναπτύσσουν περιφερειακά κέντρα διανομής για να προσεγγίσουν την ευρωπαϊκή αγορά. Με αντίστοιχη λογική η ανάπτυξη τέτοιας υποδομής κρίνεται απαραίτητη σε χώρες όπως η Λιθουανία ή η Λετονία για να εξυπηρετηθούν οι επιχειρηματικές δραστηριότητες στην βόρεια άκρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε ότι αφορά την Νότια Ευρώπη χώρες όπως η Πορτογαλία ή η Ισπανία μπορούν, εξυπηρετηθούν με βάση την λογική του τυπικού ευρωπαϊκού μοντέλου.

Μετά τα παραπάνω είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον να τονισθούν κάποια πράγματα για την Ανατολική κ ιδιαίτερα για την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Όπως είναι γνωστό οι περισσότερες από τις χώρες της διεύρυνσης προέρχονται από αυτές τις περιοχές. Με

δεδομένη την υποδομή στην Κεντρική Ευρώπη ανάπτυξη δορυφορικών υποδομών στις περιοχές αυτές είναι πλέον επιτακτική ανάγκη. Επίσης η πιθανή μελλοντική ένταξη στην ΕΕ χώρων όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Τουρκία δημιουργεί ένα ιδιαίτερο δεδομένο στην Νοτιοανατολική Ευρώπης που πρέπει να εξετασθεί με ιδιαίτερη προσοχή. Η Εφοδιαστική Αλυσίδα σε περιοχές όπως η Ελλάδα, η Κύπρος, η Μάλτα, η Τουρκία κλπ δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί αποτελεσματικά και με βάση τα ευρωπαϊκά standards με τις υπάρχουσες υποδομές και οπωσδήποτε όχι από τις υπάρχουσες υποδομές στην Κεντρική Ευρώπη. Εκτιμάται ότι περιοχές όπως η Βόρεια Ελλάδα, ή Βουλγαρία κλπ αποτελούν το καλύτερο γεωγραφικό σημείο για να εξυπηρετήσουν τα Βαλκάνια και ενδεχομένως μέρος της ανατολικής Ευρώπης. Επίσης δορυφορικές υποδομές στην Κύπρο αποτελούν μια ανάγκη για την εξυπηρέτηση της Εφοδιαστικής Αλυσίδα από και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να σημειωθεί ότι οι σύγχρονες τάσεις προδιαγράφουν Κέντρα Διανομής που θα χαρακτηρίζονται από υποδομές που θα επιτρέπουν δραστηριότητες cross docking σε μεγάλη έκταση και ταχύτητα ενώ οι αποθηκευτικές δραστηριότητες θα είναι αισθητά περιορισμένες σαν απόρροια της αρχής better - faster - cheaper και της φιλοσοφίας του just in time.

Επίσης είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η εγκατάσταση μη ευρωπαϊκών επιχειρήσεων στην Ευρώπη δεν συναντά ιδιαίτερα προβλήματα στον τομέα των Logistics λαμβανομένου υπόψη ότι οι επιχειρήσεις αυτές συνήθως βλέπουν την Ευρώπη σαν μια ενιαία αγορά και σχεδιάζουν το Logistics Support στην λογική της μιας πανευρωπαϊκής εγκατάστασης ενώ δεν λείπουν και οι περιπτώσεις που

μεταφέρουν μαζί τους εξελιγμένα συστήματα ικανά να διαχειριστούν Εφοδιαστικές Αλυσίδες σε διαφορετικές αγορές.

Την μορφή και το μέγεθος των υποδομών και των δραστηριοτήτων Logistics την προσδιορίζει μια σειρά αλλαγών που χαρακτηρίζουν την βιομηχανία Logistics από τις οποίες οι πιο χαρακτηριστικές είναι οι εξής:

- Μικρότερος κύκλος παραγγελιών
- Μικρότερες σε ποσότητα και όγκο και με μεγάλη συχνότητα και αξιοπιστία παραδόσεις τόσο στα κατάστημα όσο και τους καταναλωτές λόγω της και εισόδου του e-commerce.
- Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων λιανικού εμπορίου που συνεπάγεται και αύξηση των μεταφορικών μέσων διανομής και τροφοδοσίας.
- Εκτεταμένη χρήση των Τεχνολογιών Πληροφορικής (Information Technology) που στοχεύει στην μείωση αποθεμάτων και την βελτιστοποίηση του συστήματος διανομής.
- Χρησιμοποίηση διαφορετικών συστημάτων χειρισμού για προϊόντα με διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά και διαφορετικό όριο ζωής.
- Αξιοποίηση συνεργιών μεταξύ Εφοδιαστικών Αλυσίδων που διαχειρίζονται διαφορετικά προϊόντα με στόχο την κοινή χρήση αποθηκευτικών χώρων, μεταφορικών μέσων, υπηρεσιών μεταφοράς και διανομής κλπ ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη μείωση του κόστους.
- Εκτεταμένη χρήση του Logistics Outsourcing μέσα από το οποίο επιτυγχάνεται προσπέλαση σε εξελιγμένες και εξειδικευμένες ικανότητες management σε

συνδυασμό με την ευέλικτη χρήση των πόρων την μείωση και την μετατροπή του Logistical Cost από σταθερό σε μεταβλητό. Στο σημείο αυτό βέβαια θα πρέπει να τονισθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση μείωσης του Logistics Outsourcing στο λιανεμπόριο και της διατήρησης των δραστηριοτήτων Logistics in house με κυρίαρχη λογική την διατήρηση του ελέγχου στα Logistics τα οποία θεωρούνται πλέον στρατηγικής σημασίας για τις επιχειρήσεις.

- Ποικίλα σχέδια διανομών, συνυφασμένα με την ζωή του προϊόντος, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των προϊόντων και την στρατηγική παραγωγής λιανικής πώλησης,
- Στενότερες σχέσεις με λιγότερους προμηθευτές,
- Αύξηση της ανακύκλωσης των υλικών.

Επίσης στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να γίνει ειδική αναφορά στο τρόπο με τον οποίο το e- Commerce θα επηρεάσει την μορφή και το μέγεθος των υποδομών και των δραστηριοτήτων Logistics αν και είναι ακόμη σχετικά ενωρίς τα προβλέψει κανείς με υψηλό βαθμό ακρίβειας τις επιδράσεις. Πάντως με μεγάλη σιγουριά θα μπορούσε να πει κανείς σήμερα ότι η αποθηκευτική λειτουργία και η διανομή θα επηρεασθούν σίγουρα αφού για παράδειγμα:

§ Η αποθήκευση σημαντικού αριθμού βιβλίων, CD, κινηματογραφικών ταινιών κλπ θα είναι σταδιακά μη απαραίτητη λόγω του downloading.

§ Θα αυξηθεί η πρακτική της διανομής door to door σαν απορία της σταδιακής αύξησης του e- shopping.

§ Σταδιακά ο αριθμός των supermarkets η και των πολυκαταστημάτων η μέρους των δραστηριοτήτων αυτών θα μειωθεί αφού θα αντικατασταθεί από ένα δίκτυο Κεντρικών Αποθηκών τα οποία μπορούν να βρίσκονται οπουδήποτε σε γειννίαση με το οδικό ή σιδηροδρομικό δίκτυο και Μικρών Κέντρων Διανομής κοντά στους καταναλωτές όπου θα γίνεται η τελική συγκέντρωση ο έλεγχος και η διανομή των προϊόντων.

Σήμερα στην Ευρώπη περίπου το 70% της μεταφοράς ξηρών φορτίων γίνεται οδικώς, σε ένα περιβάλλον συνεχώς αυξανόμενης πίεσης για αξιοπιστία στην εξυπηρέτηση του πελάτη και επίσης συνεχώς αυξανόμενης κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Εντούτοις η ζήτηση για οδικές εμπορικές μεταφορές είναι αρκετά ανελαστική, καθώς οι εναλλακτικές μορφές (σιδηρόδρομος, αερομεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές) θεωρούνται επιχειρήσεις ή ακατάλληλες ή ιδιαίτερα ακριβές ενώ συνεχίζεται η διαμάχη για τα μέτρα που επιθυμεί η βιομηχανία και το εμπόριο να ληφθούν ώστε να υπάρχει αποτελεσματικότητα, όπως μετριασμός των περιορισμών για τις ώρες κίνησης των οχημάτων, κατασκευή επιπλέον αυτοκινητοδρόμων, περιορισμοί της κίνησης ιδιωτικών αυτοκινήτων στις πόλεις κλπ.

Με την πάροδο του χρόνου οι αλλαγές στα χαρακτηριστικά της διανομής αλλά και στις υποδομές και στις σχετιζόμενες τεχνολογίες έχουν επηρεάσει και θα συνεχίζουν να επηρεάζουν τις δραστηριότητες της μεταφοράς και της διανομής των προϊόντων στην άκρη της Εφοδιαστικής Αλυσίδας δηλαδή στο point of consumption με ενδεικτικά παραδείγματα:

- § Την κυκλοφορική συμφόρηση στις μεγαλουπόλεις με σημαντικό συντελεστή επιβάρυνσης στις δραστηριότητες της διανομής.
- § Την χρήση μικρότερων, ησυχότερων και φιλικότερων προς το αστικό περιβάλλον μεταφορικών μέσων.
- § Την αυξημένη χρήση του cross docking.
- § Τον ανασχεδιασμό των μεταφορικών μέσων με στόχο την αύξηση της μεταφορικής δυνατότητας όγκος - βάρος και την μείωση της φθοράς του οδοστρώματος.
- § Την ανάπτυξη τεχνολογιών πληροφορικής για βελτιστοποίηση της διαχείρισης της διανομής στους τομείς του fleet και routing management κλπ

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι παρά την καταβαλλόμενη προσπάθεια της αξιοποίησης του Internet με την δημιουργία market places που θα εξυπηρετούν και ενδεχομένως θα αξιοποιούν τις ανάγκες της μεταφοράς και της διανομής η προσπάθεια μέχρι τώρα δεν κρίθηκε σαν ιδιαίτερα επιτυχής σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από μακροχρόνιες σχέσεις εμπιστοσύνης μεταξύ των επιχειρήσεων λιανεμπορίου και των εταιριών παροχής υπηρεσιών μεταφοράς στις οποίες πρωτεύοντα ρόλο έχει η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών σε όλες τις εκφάνσεις και όχι το κόστος.

Επίσης αν αριθμός των δρομολογίων για διανομή προϊόντων ακολουθούσε την τάση για μικρότερες και συχνότερες παραδόσεις, θα έπρεπε να αυξηθεί ταχύτερα από τον όγκο των αγαθών που πωλούνται με συνέπεια πέραν των άλλων να εκτιναχθεί το μεταφορικό κόστος στα ύψη. Αυτό δεν συνέβη λόγω σειράς προσπαθειών μέσα από τις

οποίες η βιομηχανία και το εμπόριο προσπαθούν να κρατήσουν το κόστος μεταφοράς και διανομής υπό έλεγχο. Σε αυτές συμπεριλαμβάνονται:

- Η ανάπτυξη εξειδικευμένου λογισμικού για την βελτιστοποίηση της δρομολόγησης των οχημάτων.
- Η αυξημένη χρήση του cross-docking,
- Το "άπλωμα" των παραδόσεων σε όλη την διάρκεια του εικοσιτετραώρου προκειμένου να μειωθούν οι μετακινήσεις οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.
- Το sharing των οχημάτων καθώς οι 3PL Providers ενοποιούν τις παραδόσεις πελατών. Ακόμη και ανταγωνιστές πλέον θα μοιράζονται υπηρεσίες μεταφοράς και διανομής, με στόχο την μείωση του κόστους.
- Οι βελτιώσεις στο σχεδιασμό των οχημάτων έτσι ώστε να χρησιμοποιείται ο εσωτερικός τους χώρος αποτελεσματικότερα (διπλά πατώματα, στήριξη και ανάρτηση παλετών, πλαίσια υψηλών κιβωτίων κλπ.)

3.4 Οργάνωση Εμπορευματικών Κέντρων βάσει τα Logistics Platforms

Σύμφωνα με τα νέα δεδομένα, η δημιουργία ενός ΕΚ στηρίζεται στον σχεδιασμό και στην οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας βάσει τα Logistics Platforms, αφού από τη φύση του το ΕΚ αποτελεί ένα κομβικό κέντρο οργάνωσης και ελέγχου της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ο 3ος τύπος logistics δεν επιδιώκει μόνο τη βελτιστοποίηση του κόστους και του χρόνου της παροχής υπηρεσιών αλλά και την προσαρμοστικότητα του συστήματος δηλ. την ικανότητα του συστήματος να επιστρέφει στην αρχική ή επιθυμητή κατάσταση μετά από μια διαταραχή (resilient supply chains).

Συμπερασματικά θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι το Εμπορευματικό Κέντρο ως μια οργανωμένη χωροταξικά ‘αγορά’ μεταφορών και Logistics δύναται να προσφέρει με την μορφή του Logistics Platform:

- ✓ Διαφάνεια.
- ✓ Εισαγωγή στην πρακτική «Διαχείριση Επικινδυνότητας», στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναγνώρισης παραγόντων επικινδυνότητας/ρίσκου.
- ✓ Προσδιορισμός των κρίσιμων κόμβων / συνδέσεων του δικτύου και καθορισμός διαδικασιών για τον συνεχή έλεγχο τους και πιθανώς διαχείριση και αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων.
- ✓ Σωστή διαχείριση πληροφοριών.

Σε γενικές γραμμές το Εμπορευματικό Κέντρο θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα λειτουργικής ενσωμάτωσης των δραστηριοτήτων του ΕΚ στις εφοδιαστικές αλυσίδες των πελατών του.

Σημειώνονται μεγάλες αλλαγές στη βιομηχανία των Logistics με βασικά χαρακτηριστικά την ανακατανομή των εγκαταστάσεων, την αλλαγή στην μορφή και το μέγεθος τους καθώς και στις δραστηριότητες που θα λαμβάνουν χώρα σ’αυτά και τέλος την αλλαγή στο μοντέλο διανομής των προϊόντων, το οποίο αν και είναι στηριγμένο στην οδική μεταφορά κάθε μορφής θα πρέπει να βρεθούν και άλλοι εναλλακτικοί τρόποι – όπως είναι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, κάτω από την πίεση των κυκλοφοριακών προβλημάτων.

Στα πλαίσια των μεγάλων αλλαγών στο σχεδιασμό στην οργάνωση και στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας, τα Εμπορευματικά Κέντρα καλούνται να

προσαρμοστούν ώστε αφενός να ανταποκρίνονται στις μεταβολές της ζήτησης και αφετέρου να ικανοποιούν τις μεταβαλλόμενες ανάγκες. Το ΕΚ καθιστά πιο εύκολη τη διαχείριση κινδύνων της εφοδιαστικής αλυσίδας αφού από τη φύση του αποτελεί ένα κομβικό κέντρο οργάνωσης και ελέγχου αυτής. Ακόμα περισσότερο, ένα ΕΚ σε λιμάνι συμβάλλει σε αυτό το σκοπό λόγω της γεωγραφικής του θέσης στα σύνορα για διαμετακόμιση σε άλλες χώρες.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Κεφάλαιο 4: Ο Ρόλος των Λιμανιών στα Δίκτυα Μεταφοράς

4.1. Οι λιμένες και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Οι θαλάσσιοι λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του ενδοκοινοτικού και διεθνούς εμπορίου, καθώς και για τη σύνδεση της με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές. Μέσω των λιμένων διακινούνται 3 δισ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως και περισσότερα από τα τρία τέταρτα του συνολικού εμπορίου με τις τρίτες χώρες.

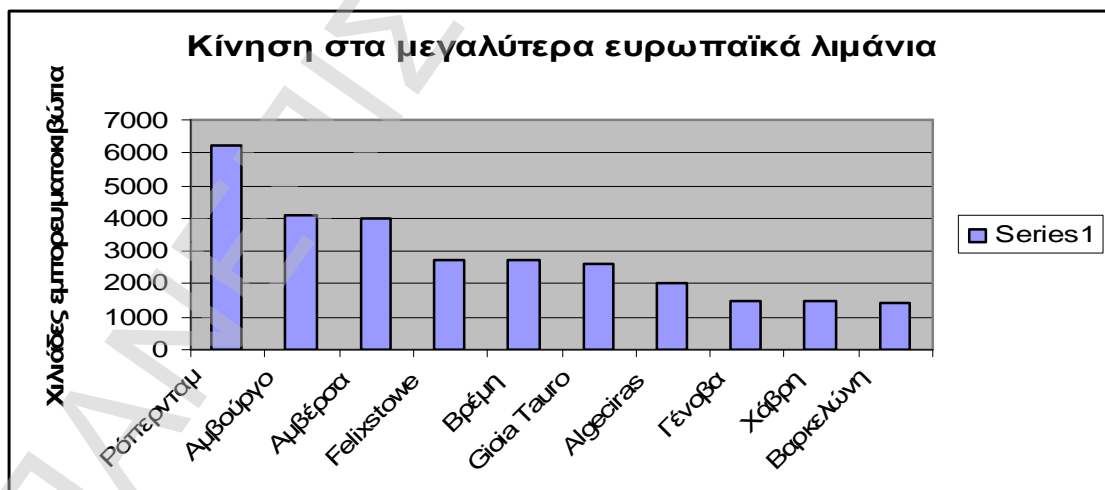
Για να εξυπηρετηθεί η προβλεπόμενη μελλοντική αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών χωρίς να επιβαρυνθεί περαιτέρω το ήδη υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο της Ευρώπης, θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων αποτελεί κεντρικό στοιχείο της στρατηγικής για την επίτευξη ευρωπαϊκού συστήματος καθαρών, ασφαλών και αποτελεσματικών μεταφορών, όπως καθορίστηκε στη Λευκή Βίβλο του 2001 της Επιτροπής με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Όπως καθίσταται σαφές στη Λευκή Βίβλο, τούτο θα απαιτήσει την αύξηση της δυναμικότητας και της αποτελεσματικότητας των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και βελτιωμένες συνδέσεις διατροπικών μεταφορών μεταξύ λιμένων και χερσαίων δικτύων μεταφορών.

Η ικανότητα των ευρωπαϊκών λιμένων να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά αυτή την αυξημένη κυκλοφορία θα αποτελέσει καθοριστικό στοιχείο από το οποίο θα εξαρτηθεί η δυνατότητα του ναυτιλιακού κλάδου να προσφέρει ελκυστικά πακέτα υπηρεσιών μεταφοράς από τον αποστολέα μέχρι τον τελικό παραλήπτη (πόρτα-πόρτα)

και να κερδίσει νέους πελάτες. Πολλές νέες λύσεις διατροπικών μεταφορών πρέπει να εφαρμοστούν στους λιμένες, ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των πλοίων και του οδικού, σιδηροδρομικού και εσωτερικού πλωτού δικτύου.

Οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν δυναμικά εμπορικά κέντρα με αξιόλογο δυναμικό ανάπτυξης. Ήδη την τελευταία δεκαετία οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω των ευρωπαϊκών λιμένων αυξήθηκαν περισσότερο από 20%. Οι μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια έχουν υπερδιπλασιαστεί³⁰. Πάνω από τα τρία τέταρτα του συνολικού εμπορίου της Ε.Ε. με τρίτες χώρες διενεργείται μέσω των λιμένων της, όπου φορτώνονται ή εκφορτώνονται περίπου 2,7 δισ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως. Το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει την επέκταση των ευρωπαϊκών λιμένων, παρουσιάζοντας τη κίνηση στους μεγαλύτερους ευρωπαϊκούς λιμένες εμπορευματοκιβωτίων για το έτος 2000.

Διάγραμμα 4.1: Η κίνηση στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια



Πηγή: Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 2002

³⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορές, ΚΟ-43-02-058-GR-D.

Στα πλαίσια ανάπτυξης των λιμένων απαιτείται ο καθορισμός σαφέστερων κανόνων οι οποίοι να θέτουν υψηλής ποιότητας προδιαγραφές για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Οι λιμενικές υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα και συγκεκριμένα η διακίνηση εμπορευμάτων, η ρυμούλκηση, η πλοήγηση και ο ελλιμενισμός καταβάλλονται κατά κανόνα έναντι τελών πρόσθετων των λιμενικών τελών. Τα τέλη αυτά αποτελούν το μεγαλύτερο μερίδιο του συνολικού κόστους για την προσέγγιση πλοίων η για τη διαμετακόμιση φορτίων. Οι υπηρεσίες πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ευέλικτες και σε ανταγωνιστικές τιμές, έτσι ώστε η ναυτιλία να είναι οικονομικώς συμφέρουσα συνιστώσα των οικονομικών λύσεων μεταφορών. Για αυτό το λόγο ανταγωνιστική αγορά για αυτές τις υπηρεσίες, που να ανταποκρίνεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των σημερινών και των δυνητικών πελατών.

Τον Φεβρουάριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για την πρώτη στην ιστορία οδηγία σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στο πλαίσιο της ανακοίνωσης με τίτλο «Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες, βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών»³¹, που είναι ευρύτερα γνωστή 'Δέσμη μέτρων για τους λιμένες'. Ο σκοπός προκειμένου να καθοριστούν σαφείς κανόνες και διαφανείς διαδικασίες για την πρόσβαση στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τροποποιημένη πρόταση τον Φεβρουάριο του 2002³². Σκοπός της συγκεκριμένης οδηγίας είναι να καθοριστεί νέο νομοθετικό πλαίσιο, όπου να περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων διαφανείς, δίκαιοι και αντικειμενικοί διαδικαστικοί κανόνες, οι οποίοι να βασίζονται σε κριτήρια

³¹ COM (2001) 35

³² COM (2002) 101

αναλογικότητας και μη διακριτικής μεταχείρισης ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι κάθε δυνητικός μεταφορέας έχει εύλογες και ίσες ευκαιρίες να ωφεληθεί από τις δυνατότητες που προσφέρει αυτή η αναπτυσσόμενη αγορά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανάπτυξης των διατροφικών μεταφορών και της επέκτασης και του εκσυγχρονισμού της δυναμικότητας και των εγκαταστάσεων των ευρωπαϊκών λιμένων θεωρείται ο λιμένας της Γάνδης.

Το συγκεκριμένο Βελγικό λιμάνι αποτελεί αμιγώς διατροφικό κόμβο μεταφορών, μέσω του οποίου διακινούνται ετησίως 24 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία από κοντινές αποστάσεις, καθώς και 16 εκατ. τόνοι από εσωτερικές πλωτές οδούς και από 5 εκατ. τόνοι που μεταφέρονται οδικώς και σιδηροδρομικώς. Ο λιμένας της Γάνδης, που βρίσκεται κοντά στον οδικό κόμβο μεταξύ των δύο διηπειρωτικών αυτοκινητοδρόμων E17 (Σκανδιναβία - Πορτογαλία) και E40 (Ηνωμένο Βασίλειο-Τουρκία), είναι συνδεδεμένος απευθείας με αμφοτέρους τους αυτοκινητοδρόμους μέσω ειδικής οδού ταχείας κυκλοφορίας. Πλωτοί δίαυλοι συνδέουν το λιμένα με κύριες εσωτερικές πλωτές οδούς, και κάθε αποβάθρα είναι συνδεδεμένη απευθείας με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από το 1997 διενεργούνται από τη Lys Line τακτικά δρομολόγια δύο φορές εβδομαδιαίως μεταξύ Γάνδης και Όσλο. Ειδικά πλοία που φορτοεκφορτώνονται πλευρικά μεταφέρουν προϊόντα χαρτιού και ξυλεία, καθώς και κοκκοποιημένα σε σβάλους προϊόντα και εμπορευματοκιβώτια από τη Σκανδιναβία στην ηπειρωτική Ευρώπη. Ο τερματικός σταθμός Eurobridge Tor Line, Που λειτουργεί από το 1994,

είναι το κέντρο υψηλής ποιότητας μεταφορών Ro-Ro με οχηματαγωγά που συνδέει τη Γάνδη με το Γκέτεμποργκ.

Ιδιαίτερα ελκυστικά για τους χρήστες είναι οι ειδικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας, συναρμολόγησης και πώλησης εμπορευμάτων. Η ανάπτυξη του μείζονος συγκροτήματος του λιμένα της Γάνδης είναι υπό εξέλιξη.

Το λιμάνι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών λόγω της συμπληρωματικότητας των μέσων μεταφοράς στην παραγωγή μεταφορικού έργου. Η ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος με τα υπόλοιπα τμήματα της μεταφορικής διαδικασίας συμβάλει άμεσα στη διαρκή βελτίωση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας.

4.2 ΕΚ που συνδέονται με τα σύγχρονα Λιμάνια

Τα Εμπορευματικά Κέντρα που συνδέονται με τα λιμάνια έχουν αναπτυχθεί από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και παρουσιάζουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά³³

- Ø Αποτελούν μέρος ή γειτνιάζουσα περιοχή της χερσαίας Λιμενικής Ζώνης.
- Ø Απαιτούν έκταση σχετικά μικρότερη από τα Τυπικά Εμπορευματικά Κέντρα.
- Ø Προσφέρουν άμεση μεταφορά φορτίου από το πλοίο ή το χώρο στοιβασίας στις αποθήκες .
- Ø Παρέχουν συνδυασμένη μεταφορά πλοίο – τρένο – φορτηγό.
- Ø Η γη ανήκει ή παρέχεται από το λιμένα.
- Ø Στο φορέα λειτουργίας και συντήρησης συμμετέχουν χρήστες του κέντρου.

³³ Δ. Μακρής (2004) «Εμπορευματικά Κέντρα σε Λιμένες - Distriparks», Παρουσίαση σε Ημερίδα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics

Αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς συνήθως παρατηρείται παραχώρηση του ΕΚ με μορφή μακροχρόνιας σύμβασης (15-30 έτη) από το Δημόσιο σε Ιδιώτες. Παράλληλα δύναται το δικαίωμα πώλησης ή ενοικίασης της γης και των αποθηκών σε χρήστες του ΕΚ ενώ το δικαίωμα υπενοικίασης σε τρίτους περιορίζεται.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν τα βασικά πλεονεκτήματα από τις επενδύσεις στα ΕΚ με τα λιμάνια³⁴:

- 'Εισβολή' σε αγορές ανταγωνιστικών λιμένων
- Παραγωγικότερη εκμετάλλευση χώρου μέσω καλύτερης σύνδεσης με την ενδοχώρα
- Υποστήριξη των δραστηριοτήτων διαμεταφοράς του Λιμένα λόγω βέλτιστης αξιοποίησης χώρου
- Μεταβίβαση φορτίου από μέσο σε μέσο
- Δημιουργία ισχυρότερων κινήτρων προσέλκυσης επενδύσεων
- Καλύτερη γνώση της τοπικής αγοράς
- Αύξηση μεριδίου στην αγορά συνδυασμένης μεταφοράς
- Εξασφάλιση ευελιξίας, αξιοπιστίας και συχνότητας υπηρεσιών
- Ενδυνάμωση της εφοδιαστικής και μεταφορικής αλυσίδας
- Απλούστευση τελωνειακών δραστηριοτήτων

Επιπρόσθετα πρέπει να αναφερθούν τα σημαντικότερα οικονομικά κίνητρα για επένδυση στα ΕΚ με λιμάνια. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η δυνατότητα επιχορήγησης της ιδιωτικής επένδυσης από κοινοτικά κονδύλια σε ποσοστό της τάξεως του 15%-

³⁴ Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

50%. Παράλληλα οι επιχειρήσεις που επενδύουν απαλλάσσονται ή επιβαρύνονται με χαμηλούς δημοτικούς φόρους. Επίσης υπάρχει η δυνατότητα για έκπτωση του φόρου εισοδήματος της επιχείρησης για την περίοδο εγκατάστασης. Επιδιώκεται η προσέλκυση του Ιδιωτικού Κεφαλαίου στην εκμετάλλευση των λιμενικών λειτουργιών σε μια προσπάθεια ευθυγράμμισης της λειτουργίας του λιμένα με τις σύγχρονες τάσεις του logistics management και του λιμενικού ανταγωνισμού

4.3 Η αλλαγή του ρόλου των λιμένων στην εφοδιαστική αλυσίδα

Τα τελευταία χρόνια οι λιμένες διαδραματίζουν έναν σημαντικότερο ρόλο στη διαχείριση και στο συντονισμό των πρώτων υλών και στις ροές της πληροφόρησης και της επικοινωνίας, δεδομένου ότι η μεταφορά είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα της σύνθετης αλυσίδας εφοδιασμού και διανομής των εμπορευμάτων. Οι λιμένες αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ποιότητα των υπηρεσιών.

Πραγματοποιούνται συντονισμένες προσπάθειες από τους διάφορους συμμετέχοντες στα λιμάνια προκειμένου να εξασφαλιστεί η αξιοπιστία, η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και ένα καλό επίπεδο παραγωγικότητας. Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η αξιοπιστία και η παραγωγικότητα είναι συλλογικές έννοιες που προέρχονται από τον μεγάλο αριθμό των συντελεστών που συμμετέχουν στο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι λιμένες, στην προσπάθεια τους να εξελιχθούν σε Logistics Platforms³⁵ (βλ. Κεφάλαιο 3) και να ανταποκριθούν στις νέες συνθήκες, πρέπει ταυτόχρονα να λειτουργήσουν σε διάφορες κατευθύνσεις, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των αποστολέων και των παραληπτών των εμπορευμάτων που αποτελούν τους νέους επιχειρησιακούς συνεργάτες τους εκτός από τους παραδοσιακούς συνεργάτες όπως είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι terminal operators, forwarding companies κ.λπ. Οι λιμένες, ένα «μίγμα βιομηχανίας και υπηρεσιών που υπηρετούν συγκεκριμένες παραγωγικές διαδικασίες»³⁶ έχουν βρεθεί σε μια διαδικασία διαρθρωτικών αλλαγών. Το λιμενικό προϊόν γίνεται σύνθετο και μπορεί να θεωρηθεί ως το αποτέλεσμα της λειτουργίας μιας αλυσίδας αλληλένδετων δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται στην περιοχή του λιμένα, με στόχο την ικανοποίηση περιβαλλοντικά φιλικών και οικονομικά αποτελεσματικότερων μεταφορών. Η παραγωγική ικανότητα των λιμένων συνδέεται με τη βελτίωση της συνολικής αλυσίδας μεταφορών και όχι μόνο του θαλάσσιου στοιχείου. Συνεπώς η λιμενική ανταγωνιστικότητα και ο λιμενικός σχεδιασμός συσχετίζεται με τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά των υπολοίπων τμημάτων του δικτύου.

Όταν οι χρήστες των λιμένων, τόσο οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι συχνά μετατρέπονται σε πολυτροπικούς μεταφορείς, όσο και οι ιδιοκτήτες φορτίων απαιτούν νέες υπηρεσίες και η ανταγωνιστικότητα των λιμένων αποτελεί συνάρτηση της δυνατότητας προσφοράς πολλαπλών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας. Κατά συνέπεια, ο κίνδυνος απώλειας σημαντικών πελατών για τους λιμένες μπορεί να προέλθει όχι

³⁵ Valentina Carbone and Marcella de Martino, (2003), The Changing Role of Ports in Supply-Chain Management: an empirical analysis, *Maritime Policy and Management*, Vol 30, No.4, pp 305-320.

³⁶ Suykens, F (1986), Ports should be efficient, *Maritime Policy and Management*, Vol 13, No.2, pp 105-126.

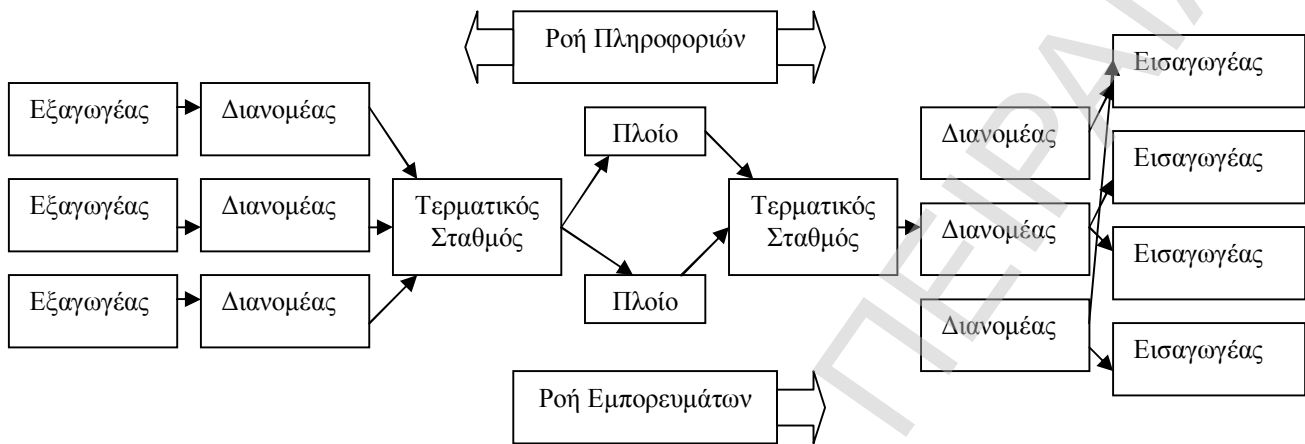
μόνο από τυχόν ελλείψεις στις υποδομές των λιμένων και στις συνδέσεις με τα χερσαία μέσα μεταφοράς αλλά και από την αναδιοργάνωση των δικτύων εξυπηρέτησης του πελάτη και της εισόδου του σε νέες συνεργασίες με τους φορείς παροχής υπηρεσιών Logistics, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούν ένα διαφορετικό κεντρικό σημείο συλλογής, ταξινόμησης και διανομής εμπορευμάτων για μια συγκεκριμένη περιοχή ή περιφέρεια. Με άλλα λόγια, η ανταγωνιστικότητα των λιμένων εξαρτάται ολοένα και περισσότερο από τον εξωτερικό συντονισμό και τον έλεγχο ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

4.3.1 Ο σχεδιασμός της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα

Η βασική λειτουργία του λιμένα είναι να εξασφαλίσει την παραλαβή και την παράδοση των φορτίων στο πλοίο. Ένα σύστημα διαχείρισης λιμένα αποτελείται από σύστημα παροχής υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων, σύστημα διακίνησης εμπορευμάτων, σύστημα αποθήκευσης, σύστημα διαχείρισης και ρύθμισης ενδολιμενικής κυκλοφορίας καθώς και σύστημα ηλεκτρονικής πληροφόρησης. Μια απλοποιημένη μορφή εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα παρατίθεται στο παρακάτω διάγραμμα 4.1³⁷.

³⁷ Tae-Woo Lee, Nam-Kyu Park & Dong-Won Lee (2003), A Simulation Study for the logistics planning of a container terminal in view of SCM, *Maritime Policy and Management*, Vol 30, No.3, pp 243-254.

Διάγραμμα 4.2: Συνοπτική απεικόνιση της εφοδιαστικής αλυσίδας



Πηγή: Tae-Woo Lee, Nam-Kyu Park & Dong-Won Lee «A Simulation Study for the logistics planning of a container terminal in view of SCM»

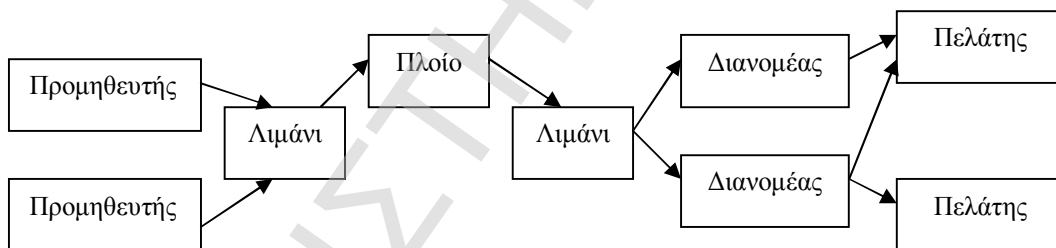
Μια εφοδιαστική αλυσίδα είναι σύνθετη και μεταβλητή, εντούτοις τα κύρια χαρακτηριστικά μιας εφοδιαστικής αλυσίδας διακρίνονται όχι μόνο από τις φυσικές συνδέσεις (δηλ. ο αριθμός σειρών, ο αριθμός κόμβων, και η απλή αναφορά των συμμετεχόντων) αλλά και από τις διαδικασίες, τους στόχους καθώς και άλλες ιδιότητες. Οι σημαντικότερες ιδιότητες περιλαμβάνουν: (1) στόχος της επιχείρησης, (2) προστιθέμενη αξία στην επιχειρησιακή διαδικασία, (3) στόχος στην επιχειρησιακή διαδικασία, (4) πρωτοβουλία στην επιχειρησιακή διαδικασία, (5) επιχειρησιακή οντότητα, και (6) αλληλεξάρτηση. Λαμβάνοντας εκείνες τις ιδιότητες υπόψη, μπορεί να αναγνωρισθεί ότι η εφοδιαστική αλυσίδα ενός λιμένα είναι διαφορετική από την εφοδιαστική αλυσίδα μιας εμπορικής επιχείρησης λόγω (1) των χαρακτηριστικών των

υπηρεσιών, (2) των χαρακτηριστικών των logistics (3) τον εκάστοτε στρατηγικό σχεδιασμό του λιμανιού.

4.3.2 Διαδικασίες και πόροι της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται, από τη πλευρά εισαγωγής των εμπορευματοκιβωτίων τα πλοία να φτάνουν στο λιμένα, να φορτώνουν τα εμπορευματοκιβώτια και έπειτα να αποπλέουν. Στη συνέχεια τα εμπορευματοκιβώτια ξεφορτώνονται από τους γερανούς (Gantry Cranes) και μεταφέρονται έπειτα με ρυμουλκό στον ειδικό χώρο αποθήκευσης. Έπειτα οι πράκτορες μεταφέρουν το εμπορευματοκιβώτιο προς την πύλη για την παράδοση έξω από το λιμένα. Για τα εμπορευματοκιβώτια εξαγωγής ισχύει η αντίστροφη διαδικασία.

Διάγραμμα 4.3: Το σύστημα logistics ενός λιμένα

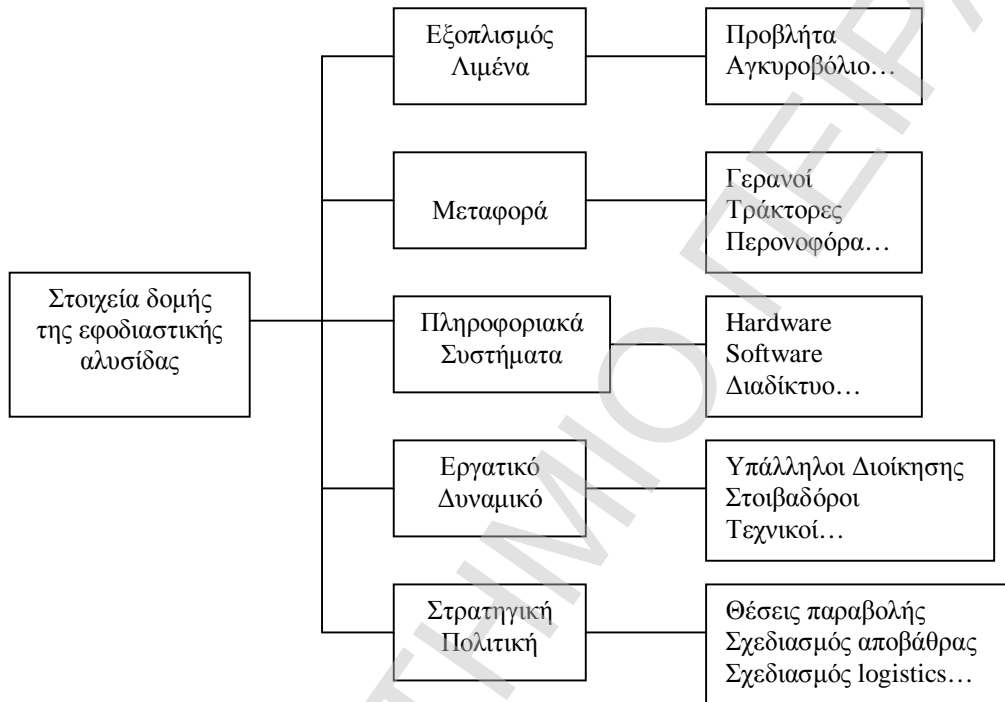


Πηγή: Tae-Woo Lee, Nam-Kyu Park & Dong-Won Lee «A Simulation Study for the logistics planning of a container terminal in view of SCM»

Επομένως, η καλύτερη χρησιμοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων και η σωστή οργάνωση και διοίκηση των λιμένων αποτελούν σημαντικές πτυχές της διαδικασίας σχεδιασμού, οργάνωσης και ελέγχου της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός

λιμένα. Παραθέτονται ακολούθως τα βασικά στοιχεία της δομής εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα.

Διάγραμμα 4.4: Δομή της εφοδιαστικής αλυσίδας ενός λιμένα



Πηγή: Tae-Woo Lee, Nam-Kyu Park & Dong-Won Lee «A Simulation Study for the logistics planning of a container terminal in view of SCM»

Κεφάλαιο 5: Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα

5.1 Το Υπόβαθρο των Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα

Τα Εμπορευματικά Κέντρα λειτουργούν εδώ και 30 χρόνια σε χώρες της Ευρώπης και διεθνώς. Η Ελλάδα βρίσκεται στην αρχή της υλοποίησης κομβικών σημείων εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικά κέντρα) και της δίνεται η δυνατότητα να αξιοποιήσει την εμπειρία που έχει ήδη αποκτηθεί από αντίστοιχες εφαρμογές στις άλλες χώρες.

Μέχρι σήμερα σημειώνονται σοβαρές καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων που εξυπηρετούν τις συνδυασμένες μεταφορές με συνέπεια η Ελλάδα να μην διαθέτει ακόμα οργανωμένο και διαλειτουργικό δίκτυο εμπορευματικών κέντρων. Η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων δεν υλοποιήθηκε λόγω έλλειψης σχετικού νομικού πλαισίου, το οποίο ψηφίστηκε μόλις πρόσφατα (βλ Κεφάλαιο 5.3).

Ταυτόχρονα η διασύνδεση των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλασσιών και άλλων μεταφορικών δικτύων δεν παρουσίασε σημαντική βελτίωση κατά την προγραμματισμένη περίοδο 2000-2006³⁸. Αποτέλεσμα της όλης κατάστασης είναι το ελληνικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών να παρουσιάζει προβλήματα και ελλείψεις στην οργάνωση και λειτουργία του, στις υποδομές και αδυναμία εξυπηρέτησης των συνδυασμένων μεταφορών, με αρνητικές επιπτώσεις στη δυνατότητα προσέλκυσης διερχόμενων εμπορευματικών ροών.

³⁸ Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 (2006), Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Γενική Γραμματεία Επενδύσεων & Ανάπτυξης.

Παράλληλα η κρίση στην Πρώην Γιουγκοσλαβία επέβαλε ξαφνικά την συνδυσασμένη θαλάσσια οδό χωρίς να υπάρχουν οι αντίστοιχες υποδομές στα λιμάνια και τις προσβάσεις σε αυτά . Ταυτόχρονα με την απότομη και άναρχη ανάπτυξη των λιμένων σημειώνεται και έλλειψη κεφαλαίων για επενδύσεις, γεγονός που οφείλεται στην μονοπωλιακή εμπορευματική διαχείριση από δημόσιους φορείς – κυρίως στα λιμάνια , γεγονός που περιορίζει την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Επιτακτική θεωρείται η ανάγκη δημιουργίας «χώρων» για συγκέντρωση φορτίων. Η συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων φορτίων στο εμπορευματικό κέντρο με έναν οργανωμένο τρόπο και η δυνατότητα παρακολούθησης και ελέγχου των φορτίων καθ'όλη τη διάρκεια μεταφοράς τους, έχουν ως αποτέλεσμα την καλύτερη διαχείριση κινδύνου για τον κάθε χρήστη του εμπορευματικού κέντρου.

Τα κύρια βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν στην Ελλάδα για τη διαμόρφωση αυτών των κέντρων, μέσα από μία συστηματική διαδικασία ανάλυσης, προγραμματισμού και υλοποίησης είναι³⁹:

- ανάλυση του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας, καθορισμός των θέσεων των κομβικών σημείων εμπορευματικών μεταφορών και ιεράρχησή τους
- μελέτη και διατύπωση στρατηγικών και επιχειρηματικών σχεδίων ανάπτυξης για κάθε ένα από τα εμπορευματικά κέντρα
- εκτίμηση της υπάρχουσας ζήτησης για τις υπηρεσίες που παρέχουν αυτά και στη διερεύνηση του επενδυτικού ενδιαφέροντος

³⁹ Ενημερωτικό Δελτίο Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Τεύχος Οκτώβριος -Δεκέμβριος 2003

- ο επαρκής διαστασιολόγηση των εγκαταστάσεων, συνεκτιμώντας την υπάρχουσα ζήτηση και προθέσεις των εμπλεκόμενων φορέων, όσο και των μελλοντικών απαιτήσεων, διασφαλίζοντας την εξυπηρέτηση τόσο των συνδυασμένων μεταφορών (μακρυνών διαδρομών), όσο και της τοπικής διανομής
- ο προσδιορισμός της βέλτιστης εκμετάλλευσης των πόρων και δυναμικού, αξιοποιώντας διαθέσιμες εκτάσεις, δίκτυα και εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των αναγκών των εμπορευματικών μεταφορών

Στην Ελλάδα μπορούν να αναπτυχθούν 5-6 εθνικής / διεθνούς σημασίας Εμπορευματικά Κέντρα και πολλά μικρότερα σε επίπεδο νομού, περιφερειακής ή τοπικής σημασίας. Εντούτοις εγκυμονεί ο κίνδυνος να εφαρμοστεί η αρχή «όποιος προλάβει πρώτος». Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η δημιουργία ενός μεγάλου ΕΚ σε μια περιφέρεια αποκλείει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός άλλου, που θα είναι βιώσιμο σε διαφορετική τοποθεσία. Στα πλαίσια των παραπάνω βημάτων πραγματοποιήθηκαν έρευνες, οι οποίες αναλύουν σε στρατηγικό επίπεδο τις βασικότερες ενέργειες για τη συστηματική και ολοκληρωμένη οργάνωση των εμπορευματικών κέντρων στην Ελλάδα.

5.2. ΕΚ στην Ελλάδα: Σχετικές Μελέτες

Έχουν πραγματοποιηθεί διάφορες μελέτες σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται οι βασικότερες μελέτες δημιουργίας

Εμπορευματικών Κέντρων ή Εμπορευματικών Κόμβων από κρατικούς φορείς και ιδιώτες.

- ✓ Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών» του Υπουργείου Μεταφορών.
- ✓ Μελέτη Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων από τον ΕΕΣΥΜ (Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών) για Ε.Ε
- ✓ Μελέτη επιλεγμένων Εμπορευματικών Κέντρων από τοπικούς φορείς (π.χ. Θεσπρωτίας).

Όσον αφορά την εξέλιξη της εμπορευματικής κίνησης καθώς και την ανάπτυξη κόμβων συνδυασμένων μεταφορών – Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα αποτελούν αξιόπιστη πηγή οι παραπάνω μελέτες. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητο να γίνει μια συνοπτική παρουσίαση των κυριότερων σημείων των μελετών του ΕΕΣΥΜ και του ΥΜΕ.

5.2.1. Μελέτη Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων από τον ΕΕΣΥΜ

Η μελέτη του ελληνικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων ανατέθηκε στον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών από τη Γενική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁴⁰. Ο κύριος στόχος της μελέτης είναι να προσδιορίσει τον αριθμό Εμπορευματικών Κέντρων και τις γεωγραφικές ζώνες στις οποίες θα ενταχθούν, ώστε να αποτελέσουν ένα δίκτυο που θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις της

⁴⁰ <http://www.infopeloponnisos.gr>

ζήτησης για μεταφορικό έργο και συναφείς υπηρεσίες και θα συμβάλλει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Η μελέτη ερευνά τη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου δικτύου, που θα συντίθεται από στοιχεία τριών διαφορετικών κατηγοριών: Εμπορευματικά Κέντρα, Εμπορευματικούς Σταθμούς και Εμπορευματικούς Κόμβους. Η κάθε κατηγορία αναμένεται να διαφέρει ως προς το εύρος των υπηρεσιών που προσφέρει και ως προς τη γεωγραφική εμβέλεια της εξυπηρέτησης. Τα Εμπορευματικά Κέντρα προσανατολίζονται στην προσφορά μεγάλου εύρους υπηρεσιών υψηλής ποιότητας για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών ροών σε διεθνή, εθνική και τοπική κλίμακα. Οι Εμπορευματικοί σταθμοί καλούνται να ικανοποιήσουν ανάγκες που προκύπτουν σε εθνική, διαπεριφερειακή, αλλά και τοπική κλίμακα. Οι Εμπορευματικοί Κόμβοι προσανατολίζονται στην προσφορά των βασικών υπηρεσιών που χρειάζεται η διαχείριση των εμπορευμάτων ενδοπεριφερειακής και κυρίως τοπικής κλίμακας.

Η μελέτη χωρίζεται σε τρία κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος επιχειρεί μια σφαιρική παρουσίαση του πεδίου των μεταφορών και επισημαίνει τις σχετικές εξελίξεις στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Επισημαίνονται τόσο οι εξελίξεις στην οργάνωση των μεταφορών και ειδικότερα των συνδυασμένων μεταφορών, όσο και οι διάφορες πολιτικές που αναπτύσσονται σχετικά με αυτό το ζήτημα. Το πρώτο μέρος επικαλείται τη διεθνή εμπειρία για να καταδείξει τη σημασία των Εμπορευματικών Κέντρων στο πλαίσιο των σύγχρονων συστημάτων μεταφορών. Παρουσιάζονται οι αναμενόμενες επιπτώσεις από τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, που αναλύονται ως προς την πολεοδομική και χωροταξική διάσταση, την μακροοικονομική διάσταση, αλλά και την

μικροοικονομική διάσταση στην κλίμακα της επιχείρησης. Βασιζόμενο σε μια εκτενή βιβλιογραφία, το πρώτο μέρος παρουσιάζει ως κύριες κατηγορίες κριτηρίων χωροθέτησης Εμπορευματικών Κέντρων τις εξής:

- Κριτήρια σχετικά με την ευχέρεια πρόσβασης σε έναν τερματικό σταθμό: διερεύνηση των ρόλων των εμπλεκομένων για « φυσική», οικονομική και νομική πρόσβαση.
- Κριτήρια ευχέρειας πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο.
- Κριτήρια ποιότητας της διοχέτευσης των ροών στο δίκτυο (σταθερότητα, φερεγγυότητα, ταχύτητα κλπ).
- Κριτήρια σχετικά με το ύψος της κίνησης.
- Κριτήρια σχετικά με τον εξοπλισμό και την απόδοση, με βάση δείκτες από τα αποτελέσματα λειτουργίας.
- Κριτήρια σχετικά με την θεώρηση του Εμπορευματικού Κέντρου στο γενικότερο σχεδιασμό.
- Κριτήρια σχετικά με την «Ευρωπαϊκή» διάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου.
- Κριτήρια σχετικά με την «εθνική» διάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου και τη θέση του στον εθνικό σχεδιασμό.
- Κριτήρια σχετικά με το βαθμό ένταξης του Εμπορευματικού Κέντρου σε περιφερειακή και τοπική κλίμακα.

Η ανάπτυξη της πρώτης φάσης της μελέτης παρέιχε τα απαραίτητα στοιχεία για την σύνταξη τριών ερωτηματολογίων, που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα του δεύτερου μέρους της μελέτης. Ο πρώτος τύπος ερωτηματολογίου απευθύνεται στα Ελληνικά Επιμελητήρια. Ο στόχος αυτού του ερωτηματολογίου είναι η διάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης στην Ελλάδα όσον αφορά την ύπαρξη υποδομών και υπηρεσιών σχετικών με τις εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης, τα Επαγγελματικά Επιμελητήρια, ως φορέας εκπροσώπησης των φορέων οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και ως εν δυνάμει συντονιστικός φορέας της δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων, κλήθηκαν να προσδιορίσουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων για υπηρεσίες σχετικές με μεταφορές σε κάθε περιοχή, καθώς και τα προβλεπόμενα έργα προς αυτή την κατεύθυνση.

Ο δεύτερος τύπος ερωτηματολογίου απευθύνεται σε αγροτικές, βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις, που εκφράζουν τη ζήτηση για μεταφορικό έργο. Το ερωτηματολόγιο στοχεύει στην εξαγωγή στοιχείων σχετικά με τον τρόπο οργάνωσης των μεταφορών των προϊόντων από τις επιχειρήσεις, ώστε να προσδιοριστούν τα χαρακτηριστικά της ζήτησης. Έμφαση δίνεται τόσο σε οργανωτικά θέματα της φυσικής μεταφοράς όσο και στη χωρική διάσταση της μεταφοράς.

Ο τρίτος τύπος ερωτηματολογίου απευθύνεται στις επιχειρήσεις μεταφορών, διαμεταφορέων και σε άλλες συναφείς επιχειρήσεις. Ο τύπος αυτός στοχεύει στα χαρακτηριστικά της προσφοράς υπηρεσιών σχετικών με μεταφορικό έργο. Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας αυτού του ερωτηματολογίου επιτρέπουν τον προσδιορισμό των, κυρίαρχων τάσεων της αγοράς των μεταφορών στην Ελλάδα.

Το δεύτερο μέρος της μελέτης επιχειρεί την κυρίως ανάλυση των μεταφορών στον Ελλαδικό χώρο. Η ανάλυση πραγματοποιείται ποσοτικά και ποιοτικά. Η ποσοτική ανάλυση βασίζεται στα στοιχεία των εμπορευματικών ροών, με κριτήριο τις προελεύσεις και προορισμούς των εμπορευμάτων. Η ποιοτική ανάλυση βασίζεται στην επεξεργασία των στοιχείων του στατιστικού δείγματος των ερωτηματολογίων.

Η ποσοτική ανάλυση συμπεριλαμβάνει την οδική, σιδηροδρομική και θαλάσσια κίνηση. Τα στοιχεία της κίνησης για κάθε μέσο μεταφοράς ελήφθησαν από τους αρμόδιους για κάθε περίπτωση φορείς. Αναφέρεται στο επίπεδο των νομών της ελληνικής επικράτειας και αποδίδει τη σημασία του κάθε νομού με βάση την εμπορευματική του κίνηση, αφού βάσει των στοιχείων προέλευσης προορισμού υπολογίζεται αθροιστικά η εμπορευματική κίνηση για κάθε νομό. Την ίδια γεωγραφική αναφορά (οι νομοί της ελληνικής επικράτειας) ακολουθεί και η ποιοτική ανάλυση. Τα αποτελέσματα της επεξεργασίας των ερωτηματολογίων προσδιορίζουν κυρίως τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης για μεταφορικό έργο σε κάθε νομό και ανά είδος εμπορεύματος. Ειδικότερα, για κάθε νομό παρουσιάζονται οι ιδιαίτερες ανάγκες των επιχειρήσεων σε σχέση με τα μέσα μεταφοράς, τη χρήση ίδιων μέσων ή μη, τη μοναδοποίηση φορτίων και τις σχετικές υπηρεσίες, τις συναφείς με την αποθήκευση και τη μεταποίηση υπηρεσίες, καθώς και το εύρος και τις ιδιαίτερες απαιτούμενες τεχνικές τους. Επίσης, αναλύονται τα κριτήρια επιλογής τόπου εγκατάστασης των αποθηκευτικών χώρων των επιχειρήσεων.

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής ανάλυσης παρουσιάζονται και σε μια ευρύτερη κλίμακα 9 γεωγραφικών ζωνών, της τάξης μεγέθους της «περιφέρειας». Οι

γεωγραφικές ζώνες που παρουσιάζει η μελέτη δεν αντιστοιχούν σε όρια διοικητικών περιφερειών του ελληνικού κράτους. Προέκυψαν, μετά από μια πρόσθετη επεξεργασία των στοιχείων, με κριτήριο το βαθμό ομοιογένειας των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ζήτησης για μεταφορές, σε ευρύτερες του νομού γεωγραφικές ζώνες. Για κάθε γεωγραφική ζώνη, το δεύτερο μέρος της μελέτης προβαίνει σε ερμηνεία των χαρακτηριστικών οργάνωσης των μεταφορών, με κριτήρια τα φυσικά χαρακτηριστικά των εμπορευματικών κατηγοριών, τη γεωγραφική κατανομή των αποστολών και διάφορες επιλογές οργάνωσης της παραγωγής.

Τα αποτελέσματα της ποσοτικής και ποιοτικής ανάλυσης αποτελούν τα βασικά στοιχεία / κριτήρια, στα οποία βασίζεται η πρόταση για τη διαμόρφωση του ελληνικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων, που αποτελεί το τρίτο μέρος της μελέτης. Η μέθοδος προσδιορισμού του δικτύου και της γεωγραφικής θέσης των Εμπορευματικών Κέντρων χρησιμοποιεί μια πολυκριτηριακή ανάλυση μέσα από μια διαδικασία τεσσάρων βημάτων.

Το πρώτο βήμα προσδιορίζει σε επίπεδο νομού τις περιοχές που εκφράζουν υψηλή ζήτηση για μεταφορικό έργο με βάση τα ποσοτικά στοιχεία της εμπορευματικής κίνησης και τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης στο εθνικό οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο. Οι υποψήφιες περιοχές να υποδεχθούν Εμπορευματικό Κέντρο, Σταθμό ή Κόμβο προκύπτουν από τη βαθμολόγηση όλων των περιοχών σε μια τεχνητή κλίμακα, με βάση τα παραπάνω κριτήρια, και την κατηγοριοποίησή τους με βάση μέγιστες, ελάχιστες και μέσες τιμές.

Το δεύτερο βήμα προσδιορίζει τις περιοχές που εκφράζουν υψηλή ζήτηση για μεταφορικό έργο με βάση τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης, που εκφράζουν τις κύριες τάσεις ανάπτυξης των επιχειρήσεων. Συνεκτιμώντας τα κριτήρια χωροθέτησης εγκαταστάσεων σχετικών με μεταφορές και το βαθμό ζήτησης για εγκατάσταση σε κάθε περιοχή, προκύπτει η κατηγοριοποίηση των ελληνικών νομών σε σχέση με το «βαθμό έντασης της ζήτησης». Παράλληλα, επειδή οι διάφορες σχετικές με μεταφορές υπηρεσίες δεν έχουν την ίδια σημασία στο πλαίσιο ενός μεταφορικού συστήματος, πραγματοποιείται μια κατηγοριοποίηση των υπηρεσιών με βάση το σύνολο του στατιστικού δείγματος. Από τον πολλαπλασιασμό του βαθμού σπουδαιότητας της κάθε υπηρεσίας με το βαθμό έντασης της ζήτησης για αυτή σε κάθε περιοχή προκύπτει η κατηγοριοποίηση των ελληνικών νομών στο πλαίσιο μιας νέας τεχνητής κλίμακας. Από αυτή την κατηγοριοποίηση προκύπτουν οι υποψήφιες περιοχές να υποδεχθούν Εμπορευματικό Κέντρο, με κριτήριο τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης.

Το τρίτο βήμα θεωρεί τις περιοχές της ελληνικής επικράτειας σε σχέση με τις διεθνείς ροές στους μεγάλους διαδρόμους (corridors) του διεθνούς συστήματος μεταφορών, ανεξάρτητα από την ύπαρξη ή μη κατάλληλων συγκοινωνιακών υποδομών, που ήδη έχουν ληφθεί ως κριτήριο κατά το πρώτο βήμα. Σε αυτό το βήμα, προτείνονται ορισμένοι νομοί ως υποψήφιοι να υποδεχθούν Εμπορευματικό Κέντρο με κριτήριο τη δυνατότητα να προσελκύσουν μέρος της διερχόμενης κίνησης για παροχή υπηρεσιών τέτοιων, που θα συνέβαλαν στη βελτιστοποίηση των συστημάτων των διεθνών μεταφορών.

Το τέταρτο βήμα αθροίζει τα αποτελέσματα των προηγούμενων βημάτων και καταλήγει στην πρόταση για το δίκτυο. Αναιρώντας ορισμένα Εμπορευματικά Κέντρα με κριτήριο ορισμένες ελάχιστες αποστάσεις που θα πρέπει να απέχουν μεταξύ τους, προκύπτει η τελική μορφή του ανώτερου ιεραρχικού στρώματος του δικτύου. Με κριτήριο την απόσταση από άλλα Εμπορευματικά Κέντρα ή Σταθμούς αναπροσαρμόζεται επίσης η διάταξη των Εμπορευματικών Σταθμών και ακολούθως των Εμπορευματικών Κόμβων, που είχε διαμορφωθεί βάσει των ποσοτικών κριτηρίων και ειδικότερα του μεταφορικού έργου. Η ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής επιτρέπει τον προσδιορισμό της τελικής μορφής του δικτύου συνολικά.

Η σύνθεση του προτεινόμενου δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων είναι η ακόλουθη:

Û Εμπορευματικά Κέντρα, σε 10 περιοχές

Αττική, Θεσσαλονίκη, Αχαΐα, Λάρισα, Θεσπρωτία, Κοζάνη, Κιλκίς, Έβρος, Ηράκλειο, Χίος.

Û Εμπορευματικοί Σταθμοί, σε 14 περιοχές

Βοιωτία, Φθιώτιδα, Εύβοια, Αιτωλοακαρνανία, Μαγνησία, Ιωάννινα, Πιερία, Ημαθία, Καβάλα, Ξάνθη, Κορινθία, Αρκαδία, Μεσσηνία, Χανιά.

Û Εμπορευματικοί Κόμβοι, σε 13 περιοχές

Καρδίτσα, Τρίκαλα, Πρέβεζα, Φλώρινα, Πέλλα, Χαλκιδική, Σέρρες, Δράμα, Αργολίδα, Ηλεία, Λακωνία, Ρέθυμνο, Λασιθί.

Στη συνέχεια του τρίτου μέρους της μελέτης, διαμορφώνεται το πλαίσιο ανάλυσης των επιπτώσεων από τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, σε επίπεδο μεμονωμένων Εμπορευματικών Κέντρων και σε επίπεδο δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, παρουσιάζονται οι βασικές παράμετροι της χρηματικής ανάλυσης και των κοινωνικό-οικονομικών επιπτώσεων από τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, καθώς και οι μέθοδοι αξιολόγησης των επενδύσεων για τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων. Το τρίτο μέρος συμπληρώνεται με συγκεκριμένα ενδεικτικά συμπεράσματα όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη δημιουργία του δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων. Οι ειδικές αυτές προσεγγίσεις αφορούν θέματα όπως η ενέργεια, η μόλυνση και η όχληση.

Τέλος, η μελέτη θίγει ορισμένα ζητήματα νομικής εφικτότητας της δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων. Αναλύεται το σχετικό θεσμικό και νομικό πλαίσιο στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, προσδιορίζεται η κατάλληλη διαδικασία για τη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων. Επίσης, προσδιορίζεται το κατάλληλο νομικό καθεστώς που μπορεί να διέπει τους φορείς που εμπλέκονται στη δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, τους εν δυνάμει χρήστες και το συνολικό πλαίσιο συναλλαγών.

Η μελέτη εκπονήθηκε σύμφωνα με τους στόχους, που είχαν τεθεί στην τεχνική περιγραφή. Κατά συνέπεια, προσδιόρισε το βέλτιστο δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα, οριοθετώντας το γεωγραφικά για τρεις τύπους εμπορευματικών κέντρων, βάσει του υπάρχοντος μεταφορικού έργου, της «λανθάνουσας» ζήτησης και των διεθνών εμπορευματικών ροών.

Η διαδικασία προσδιορισμού του δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων επέτρεψε και την ανάπτυξη ορισμένων επί μέρους θεωρήσεων, που σχετίζονται με την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στον ελληνικό χώρο. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στις προοπτικές ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών. Καταδείχτηκε ότι η δημιουργία του δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων, με χωροθετήσεις που λαμβάνουν υπόψη την πρόσβαση στα διάφορα μέσα μεταφοράς και στις εστίες σημαντικής ζήτησης, αναμένεται να προσδώσει σημαντική δυναμική στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης, η έρευνα προσέγγισε το θέμα της δημιουργίας Ελευθέρων Ζωνών και έδειξε τη συμβατότητά τους με την ανάπτυξη των Εμπορευματικών Κέντρων, ιδιαίτερα εκείνων που χωροθετούνται σε θαλάσσια λιμάνια αεροδρόμια ή παραμεθόριες περιοχές.

Η μελέτη προσδιορίζει το μεθοδολογικό πλαίσιο για την οικονομική βιωσιμότητα του δικτύου. Η διαδικασία αυτή προτείνεται να αναλυθεί σε δύο στάδια: τα αποτελέσματα της οικονομικής αξιολόγησης του κάθε μεμονωμένου Εμπορευματικού Κέντρου, που απαιτούνται στο πρώτο στάδιο, θα θεωρηθούν υπό το πρίσμα της λειτουργίας δικτύου σε δεύτερο στάδιο, από όπου θα προκύψουν οι τελικές βελτιστοποιήσεις της μορφής του δικτύου.

Η μελέτη, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή εμπειρία, προέβη σε μια πρωτότυπη ανάλυση της ελληνικής αγοράς των μεταφορών. Η μελέτη αξιολόγησε την ελληνική πραγματικότητα, αναλύοντας τις τάσεις ανάπτυξης των παραγωγικών επιχειρήσεων. Αυτή η προσέγγιση αποτελεί μια καινοτομία στον ερευνητικό χώρο. Η θεώρηση των Εμπορευματικών Κέντρων υπό το πρίσμα του δικτύου και όχι κάθε μεμονωμένου

στοιχείου, που ολοκληρώνει τη μελέτη, αποτελεί μια δεύτερη σημαντική καινοτομία. Η εισαγωγή των χρηστών, καθώς και των φορέων ιδιοκτησίας/ διαχείρισης των Εμπορευματικών Κέντρων από τη μελέτη εκπληρώνει επίσης έναν αντίστοιχο στόχο.

Επίσης, μέσα από τη διαδικασία ανάλυσης των εμπορευματικών ροών και των κριτηρίων χωροθέτησης των μεταφορικών δραστηριοτήτων, προέκυψε ανάγλυφα η κατάσταση των προσβάσεων στα δίκτυα των διαφόρων μέσων μεταφοράς στον ελληνικό χώρο και επισημάνθηκαν οι σχετικές αδυναμίες. Η καλύτερη οργάνωση και ο επικείμενος εξορθολογισμός της διαχείρισης των ροών, που καταδείχθηκε ότι θα επιφέρει η λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μια γενικότερη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στις ενδιαφερόμενες περιοχές. Ομοίως, προκύπτει ένας μεγάλος αριθμός από ωφέλειες συνολικά στην εθνική οικονομία, που οφείλεται σε διάφορες παραμέτρους.

Ο εξορθολογισμός των συστημάτων μεταφορών, που αναμένεται να επιφέρει η λειτουργία των Εμπορευματικών Κέντρων, αναμένεται να έχει και ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Η περιβαλλοντική διάσταση της μελέτης κατέδειξε τις κύριες αυτές επιπτώσεις, που προκύπτουν από τη μείωση των άσκοπων διαδρομών και τον εξορθολογισμένο χωροταξικό σχεδιασμό (στόχος 8). Η μελέτη ολοκληρώνεται παρουσιάζοντας και τη νομική, θεσμική και διοικητική δομή των Διεθνών Εμπορευματικών Κέντρων του δικτύου.

Συμπερασματικά, η μελέτη παρουσίασε την εφικτότητα δημιουργίας ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Καταδείχθηκαν η αναγκαιότητα και η

σημασία της εφαρμογής της πρότασης για τη δημιουργία του δικτύου, προσδιορίστηκε η βέλτιστη γεωγραφική του ανάπτυξη και εκτιμήθηκαν οι αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις από διάφορες επιστημονικές οπτικές γωνίες ανάλυσης. Τέλος, η μελέτη παρουσίασε και τις γενικές κατευθύνσεις των μελλοντικών απαραίτητων ενεργειών για την εφαρμογή της πρότασης.

5.2.2. Μελέτη Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων από το ΥΜΕ

Κύριος στόχος της συγκεκριμένης έκθεσης αποτελεί η οριστικοποίηση του Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων. Στο ιεραρχημένο σύστημα στόχων αρχικά καθορίζονται οι βασικοί στόχοι του εθνικού δικτύου ΕΚ. Η επίτευξη των βασικών αυτών στόχων έχει αντίκτυπο σε μια σειρά από τομείς της εθνικής και περιφερειακής οικονομίας και κοινότητας με έμμεσο ή άμεσο τρόπο μεταξύ των οποίων:

- Ο τομέας της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, διαμεταφοράς και 3rd Part Logistics
- Ο τομέας της βιομηχανίας και του εμπορίου
- Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας.

Μετά τον καθορισμό των παραπάνω κύριων στόχων, καθένας από αυτούς μετασχηματίζεται σε πιο συγκεκριμένους στόχους, η επίτευξη των οποίων οδηγεί στην επίτευξη των κύριων στόχων. Ως κύριοι στόχοι του Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων, μπορούν να θεωρηθούν οι εξής:

- Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων

- Συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη
- Συμβολή στην πολιτική μεταφορών
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής

Το γενικευμένο μοντέλο του ελληνικού δικτύου ΕΚ στηρίζεται στη διατροπική λειτουργία των ακόλουθων έξι ΕΚ:

- § ΕΚ Αλεξανδρούπολης
- § ΕΚ στον άξονα Θεσσαλονίκης-Κιλκίς
- § ΕΚ Ηγουμενίτσας
- § ΕΚ Πάτρας
- § ΕΚ Ηρακλείου
- § ΕΚ Λάρισας/Βόλου

Στον πίνακα που ακολουθεί αναλύονται οι ρόλοι των Έξι Περιοχών Ενδιαφέροντος σε σχέση με το Σύστημα Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα.

Πίνακας 5.1: Ρόλος Έξι Περιοχών Ενδιαφέροντος σε σχέση με το Σύστημα Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Ευρύτερη Περιοχή	Ρόλος σε σχέση με τους Διαδρόμους διεθνούς εμβέλειας	Ρόλος σε σχέση με τους Διαδρόμους Εθνικής Εμβέλειας
Αλεξανδρούπολη	<ul style="list-style-type: none">• Πύλη προς τον άξονα ΙΧ	<ul style="list-style-type: none">• Εξυπηρέτηση αστικού

	<p>και ενδεχομένως και IV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πύλη σχετικά με το διαμετακομιστικό Διάδρομο από Τουρκία και Μ. Ανατολή 	<p>πλέγματος και βιομηχανίας της περιοχής</p> <ul style="list-style-type: none"> • Λιμένας περιφερειακής/τοπικής εμβέλειας • Ανατολικό άκρο της Εγνατίας • Ανατολικό άκρο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου
Θεσσαλονίκη/Κιλκίς	<ul style="list-style-type: none"> • Πύλη προς τους άξονες IV,X και ενδεχομένως IX • Διεθνούς εμβέλειας λιμένας (2^{ος} εισαγωγικός/εξαγωγικός, 1^{ος} διαμετακομιστικός, συνδέσεις με όλους τους κύριους θαλάσσιους Διαδρόμους) 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση μητροπολιτικής περιοχής • Εξυπηρέτηση 2^{ου} εθνικού πόλου οικονομικής δραστηριότητας (βιομηχανία, εμπόριο, πρωτογενής τομέας, συγκέντρωση παροχών μεταφοράς & Logistics) • Στην τομή ΠΑΘΕ και

	<ul style="list-style-type: none"> • Διαμετακομιστικό Κέντρο για Βαλκάνια • Κύριος κόμβος διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών • Σημαντικός κόμβος Αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών 	<p>Εγνατίας</p> <ul style="list-style-type: none"> • Δευτερεύων κόμβος εθνικών ακτοπλοϊκών μεταφορών • Κόμβος σιδηροδρομικών μεταφορών στη Β. Ελλάδα
<p>Ηγουμενίτσας</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Βόρεια Δυτική Πύλη Διάδρομος Αδριατικής – Ιονίου 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση αστικής περιοχής με σχετικά χαμηλή δραστηριότητα στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα • Δυτικό άκρο Εγνατίας • Εξυπηρέτηση Ro-Ro γειτονικών νήσων • Στο μέλλον: δεν αποκλείονται να

		<p>λειτουργήσει και ως δυτικό άκρο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου</p>
Λάρισα/Βόλου	<ul style="list-style-type: none"> • Εισαγωγικός/εξαγωγικός λιμένας (υποστηρικτικός του Πειραιά) 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση σημαντικών αστικών περιοχών • Εξυπηρέτηση σημαντικού κέντρου οικονομικής δραστηριότητας • Εξυπηρέτηση Ro-Ro γειτονικών νήσων • Τοπικός/περιφερειακός σιδηροδρομικός κόμβος • Τοπικός/περιφερειακός οδικός κόμβος
Πάτρας	<ul style="list-style-type: none"> • Νότια Δυτική Πύλη (Διάδρομος Αδριατικής – Ιονίου) 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση σημαντικού αστικού κέντρου • Εξυπηρέτηση κέντρου οικονομικής δραστηριότητας

		<p>Πελοποννήσου</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση Ro-Ro γειτονικών νήσων • Στο μέλλον: δεν αποκλείονται να λειτουργήσει και ως νότιο άκρο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου
Ηρακλείου	<ul style="list-style-type: none"> • Αεροπορική σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με ευρωπαϊκούς κόμβους αεροπορικής μεταφοράς • Στο μέλλον: ενδεχόμενο ένταξης στους θαλάσσιους Διαδρόμους της Μεσογείου ή στη λειτουργία του Διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξυπηρέτηση σημαντικού αστικού κέντρου • Εξυπηρέτηση κέντρου οικονομικής δραστηριότητας Πελοποννήσου (έμφαση στον πρωτογενή τομέα) • Σύνδεση της ευρύτερης περιοχής με την ηπειρωτική Ελλάδα (ακτοπλοϊκά και αεροπορικά)

Πηγή: Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών

Μέχρι πρότινος ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων δεν είχε ενταχθεί σε κάποιο ευρύτερο πλαίσιο. Υπήρξαν κατά την τελευταία πενταετία ορισμένες πρωτοβουλίες ανεξάρτητων φορέων. Για παράδειγμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ταμείο Συνοχής χρηματοδότησαν τη μελέτη χωροθέτησης ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα στο ΕΕΣΥΜ. Στη συνέχεια, ο ίδιος φορέας χρηματοδότησε την πιλοτική μελέτη βιωσιμότητας ενός Εμπορευματικού Κέντρου στο νομό Κιλκίς, που αποτελεί μία από τις υποδεικνυόμενες περιοχές χωροθέτησης σύμφωνα με την προηγούμενη μελέτη. Εκπονήθηκε επίσης η μελέτη βιωσιμότητας του Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Πειραιά, ενώ ανεξάρτητοι φορείς (Επαγγελματικά Επιμελητήρια, ΟΤΑ) εκπονούν μελέτες βιωσιμότητας Εμπορευματικών Κέντρων για ορισμένες άλλες περιοχές (Κεντρική Μακεδονία, Θεσπρωτία, Θεσσαλία).

Από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν ξεχωρίζει η ίδρυση ορισμένων Εμπορευματικών Κέντρων, στα οποία θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα. Είναι σημαντικό να κατασκευαστούν διαμετακομιστικά εμπορευματικά κέντρα στην Ηγουμενίτσα, στην αρχή της Εγνατίας και στην Αλεξανδρούπολη που είναι στο τέλος της Εγνατίας. Η ίδρυση ενός Εμπορευματικού Κέντρου στην Θεσσαλονίκη κρίνεται απαραίτητη ενόψει της υλοποίησης του Πανευρωπαϊκού Άξονα 10, που θα ξεκινά από τη Θεσσαλονίκη, θα διασχίζει την πρώην Γιουγκοσλαβία και θα φτάνει στην Αυστρία και στην Γερμανία.. Παράλληλα στη Θεσσαλία ενδείκνυται η δημιουργία ενός ΕΚ λόγω της αυξημένης αγροτικής παραγωγής καθώς και λόγω της θέσης της – βρίσκεται στο μέσο της χώρας. Ένα ΕΚ στην Κρήτη μπορεί να εξυπηρετήσει το διαμετακομιστικό

εμπόριο ανάμεσα στην Αφρική, την Ασία και την Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται αεροπορικά και ακτοπλοϊκώς με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Παράλληλα χρειάζονται μικρότερης εμβέλειας νομαρχιακά ή περιφερειακά εμπορευματικά κέντρα, όπως χαρακτηριστικά αναφέρονται στην Μελέτη που εκπονήθηκε από το ΕΕΣΥΜ. Είναι αναμενόμενο ότι πολλές περιοχές της χώρας επιθυμούν και επιδιώκουν τη δημιουργία ΕΚ στην περιοχή – λόγω της προσέλκυσης μεγάλων κεφαλαίων επένδυσης.

Σε γενικές γραμμές επιδιώκεται η δημιουργία ΕΚ ώστε να προωθείται η περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, με την ταυτόχρονη αποσυμφόρηση του Οδικού δικτύου. Τα Εμπορευματικά Κέντρα θα πρέπει να έχουν στρατηγική θέση με γεωπολιτικό και γεωοικονομικό ρόλο. Με αυτό το κριτήριο θα πρέπει να γίνεται ο σχεδιασμός για την ίδρυση των Εμπορευματικών Κέντρων.

5.3. Κέντρο Ανάπτυξης Ελληνικών Λιμένων και Θαλάσσιων Διαδρόμων (Κ.Α.Ε.Λ.Θ)

Τα ΕΚ προωθούνται από την Πολιτεία και συνιστούν πλέον ένα νέο κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας για τα Ελληνικά Δεδομένα . Επιδιώκεται η δημιουργία και η ανάπτυξη κομβικών σημείων εμπορευματικών κέντρων, ώστε να προωθείται το σιδηροδρομικό δίκτυο και η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Στα πλαίσια ανάπτυξης του Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα προωθούνται ιδιαίτερα τα εμπορευματικοί κόμβοι που συνδέονται με λιμάνια, Συγκεκριμένα υπάρχει μια ανεξάρτητη αρχή που να προωθεί την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και των Θαλάσσιων Διαδρόμων.

Το Κέντρο Ανάπτυξης Ελληνικών Λιμένων και Θαλάσσιων Διαδρόμων (Κ.Α.Ε.Λ.Θ.), το οποίο θα εποπτεύεται από το ΥΕΝ, αποσκοπεί στην αντιμετώπιση και προώθηση όλων των θεμάτων που αφορούν τους λιμένες, τόσο σε εθνικό όσο και διεθνές επίπεδο. Αναφέρονται ενδεικτικά⁴¹:

- ✓ Η ενημέρωση και πληροφόρηση των μελών του Κ.Α.Ε.Λ.Θ. για θέματα αναπτύξεως και διαχείρισεως των λιμένων.
- ✓ Η παρακολούθηση ζητημάτων συλλογικού ενδιαφέροντος, και ειδικότερα η συλλογή και διάχυση πληροφοριών και τεχνογνωσίας σχετικά με τις νέες πρακτικές, τεχνικές ή τεχνολογίες όσον αφορά στην ανάπτυξη, την οργάνωση, τη διοίκηση και τη διαχείριση των λιμένων, εργασιακά θέματα και θέματα διαχείρισεως ανθρωπίνου δυναμικού.
- ✓ Η μελέτη, γνωμοδότηση και υποβολή προτάσεων αναφορικά με την ανάπτυξη και επέκταση των θαλασσίων διαδρόμων.
- ✓ Η οικοδόμηση συνεργασίας μεταξύ όλων των λιμενικών οργανισμών και των λιμένων της χώρας, η διαμόρφωση κοινών θέσεων των μελών του επί ζητημάτων συλλογικού ενδιαφέροντος και η υποβολή προτάσεων επί σχεδίων νομοθετικού περιεχομένου.
- ✓ Η παρουσίαση και προώθηση θέσεων και προτάσεων σε κυβερνητικούς και άλλους οργανισμούς σε εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.

⁴¹ Απόσπασμα Ομιλίας του Γ. Γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιου Βλάχου κατά την έγκριση του καταστατικού του Κ.Α.Ε.Λ.Θ. www.marineews.gr

- ✓ Η οικοδόμηση και διατήρηση σχέσεων με εθνικές, περιφερειακές και διεθνείς οργανώσεις, ενώσεις και αντιπροσωπείες σε θέματα αμοιβαίου συμφέροντος.
- ✓ Η αξιοποίηση υφιστάμενων χρηματοδοτικών δυνατοτήτων μέσω της συμμετοχής σε αναπτυξιακά κοινοτικά προγράμματα και πρωτοβουλίες, καθώς επίσης σε ερευνητικά προγράμματα κοινού ενδιαφέροντος.
- ✓ Η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού για τον ουσιαστικό ρόλο των ελληνικών λιμένων στην εθνική περιφερειακή, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.
- ✓ Η παροχή υπηρεσιών επαγγελματικής κατάρτισης, επιμορφώσεως και εκπαίδευσης στο προσωπικό των μελών του Κ.Α.Ε.Λ.Θ. και σε τρίτους για τη λειτουργία του λιμενικού συστήματος.

Η έδρα του Κέντρου θα είναι η Θεσσαλονίκη και θα λειτουργεί παράρτημα στον Πειραιά, η δε δαπάνη λειτουργίας του θα καλύπτεται αναλογικά από τα μέλη του και δεν πρόκειται να επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Το Κ.Α.Ε.Λ.Θ. προωθεί σχέδια ανάπτυξης εμπορευματικών κέντρων στον ελληνικό χώρο και δύναται να συμβάλλει δυναμικά στην ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών στο Ελληνικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

5.4 Θεσμική, Νομική και Διοικητική Δομή των Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα

Στην ελληνική νομοθεσία τα Εμπορευματικά Κέντρα θεσμοθετούνται με το νομοσχέδιο «Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων» (Ν.3333/2005) που ψηφίστηκε από την Ελληνική Βουλή στις 29 Μαρτίου του 2005⁴². Στην Εισηγητική Έκθεση του νομοσχεδίου γίνεται αναφορά στη λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων εδώ και μια εικοσαετία στην Ευρώπη και τα τελευταία πέντε χρόνια στις ΗΠΑ. Σαν κυριότεροι λόγοι για την ανάπτυξη τους αναφέρονται συγκεκριμένα η καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων και η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, που βρίσκονται στο επίκεντρο της αναπτυξιακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ήδη λειτουργούν πάνω από 100 εμπορευματικά κέντρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίως στην κεντρική Ευρώπη.

Τα εμπορευματικά κέντρα θα εξυπηρετούν τη συγκέντρωση φορτίων που προέρχονται από διαφορετικά μέσα και είδη ή που έχουν ανάγκη αλλαγής από διακίνηση μικρής απόστασης σε αυτή της μεγαλύτερης ή αντίθετα με το ίδιο μεταφορικό είδος ή άλλα⁴³. Παράλληλα τα εμπορευματικά κέντρα θα προσφέρουν τη δυνατότητα μέγιστης αξιοποίησης των διαφόρων μεταφορικών συστημάτων με χαμηλότερο κόστος μεταφόρτωσης και γενικά των κινήσεων επί των εμπορευμάτων.

Συνοπτικά στόχος του Υπουργείου Μεταφορών, με τον υπόψη νόμο για τα εμπορευματικά κέντρα είναι η καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων, που συντελεί στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή στον τελικό αποδέκτη, στη βελτιστοποίηση των μεταφορικών αλυσίδων, με την παράλληλη παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σε επίπεδο ασφάλειας και

⁴² <http://www.parliament.gr>

⁴³ Μελέτη για Ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων, Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορέων Πειραιά.

αξιοπιστίας καθώς και την προσαρμογή στις ευνοϊκές διεθνείς συνθήκες για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, που αποτελεί πρωταρχική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η λογική του νόμου για τα ΕΚ είναι ότι η πρόταση θα προέλθει από τους ιδιώτες και τις τοπικές κοινωνίες και η Πολιτεία θα είναι αρωγός σε αυτή την προσπάθεια. Στην ελληνική νομοθεσία τα Εμπορευματικά Κέντρα μπορούν να χρηματοδοτηθούν με δύο δυνατότητες:

1. *Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις* ”ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ΑΡΙΘ.3333 (ΦΕΚ Α’91 12-4-2005)
2. *“Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση* ” ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ΑΡΙΘ.3299 (ΦΕΚ Α’261 23-12-2004)

Η επιχορήγηση βάσει του Νόμου 3333/2005 είναι απόρροια προκήρυξης που γίνεται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, και είναι ανά περιφέρεια, προκειμένου να υποβληθούν προτάσεις δημιουργίας ΕΚ. Επιχορηγούνται ΕΚ που διαθέτουν σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 τα Εμπορευματικά Κέντρα καταλαμβάνουν έκταση τουλάχιστον 100 στρεμμάτων, εκτός από αυτά που χωροθετούνται σε νησιά, πλην της Κρήτης, για τα οποία η ελάχιστη έκταση ορίζεται σε 50 στρέμματα. Τα Εμπορευματικά Κέντρα που ιδρύεται σε έκταση μεταξύ 100 και 250 στρεμμάτων υποχρεωτικά

εξασφαλίζει πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά είτε σε σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών είτε σε λιμενικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων είτε σε αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς φορτίων. Η πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να γίνεται και με οδική σύνδεση όταν η απόσταση προς τους παραπάνω συγκοινωνιακούς κόμβους για συνδυασμένη μεταφορά είναι μέχρι 100 χιλιόμετρα.

Στην περίπτωση που δεν μπορεί να δοθεί επιχορήγηση βάσει του Νόμου 3333/2005 υπάρχει η δυνατότητα επιχορήγησης των ιδιωτικών επιχειρήσεων βάσει του Αναπτυξιακού Νόμου Ν3299/2004. Συγκεκριμένα το νέο θεσμικό πλαίσιο παροχής ενίσχυσης στηρίζει τις επιχειρήσεις που εκπληρούν κάποιους από τους παρακάτω στόχους:

- Ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη
- Αύξηση της απασχόλησης
- Ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας
- Ενίσχυση της επενδυτικής δραστηριότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Αναδιάρθρωση της οικονομίας
- Προστασία του περιβάλλοντος

Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου, η Επικράτεια κατανέμεται σε τέσσερις (4) περιοχές ως εξής⁴⁴:

- **ΠΕΡΙΟΧΗ Α'**: Περιλαμβάνει τους Νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, πλην των τμημάτων τους που εντάσσονται στις λοιπές περιοχές.
- **ΠΕΡΙΟΧΗ Β'**: Περιλαμβάνει τις Βιομηχανικές Επιχειρηματικές Περιοχές (Β.Ε.ΠΕ), την Επαρχία Λαγκαδά και το τμήμα δυτικά του ποταμού Αξιού του Νομού Θεσσαλονίκης και την επαρχία Τροιζηνίας του Νομού Αττικής.
- **ΠΕΡΙΟΧΗ Γ'**: Περιλαμβάνει τη Ζώνη Λαυρεωτικής του Νομού Αττικής, όπως αυτή καθορίστηκε με την 37349/5.11.1991 (ΦΕΚ Β'950) κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Εθνικής Οικονομίας και Εσωτερικών καθώς και τις περιφέρειες, τους νομούς ή τα τμήματα νομών της Επικράτειας που δεν εντάσσονται στις περιοχές Δ', Β' και Α'.
- **ΠΕΡΙΟΧΗ Δ'**: Περιλαμβάνει τους Νομούς Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου, τις Βιομηχανικές Επιχειρηματικές Περιοχές (Β.Ε.ΠΕ) όπως καθορίζονται στο άρθρο 1 του Ν.2545/1997 (ΦΕΚ 254/Α/1997), της Διοικητικής Περιφέρειας Ηπείρου, τα νησιά της Ελληνικής Επικράτειας με πληθυσμό μέχρι 3.100 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 1991, τα νησιά της Διοικητικής Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, τη νήσο Θάσο, το Νομό Δωδεκανήσου, πλην της περιοχής που καθορίζεται από την υπουργική απόφαση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου της πόλης της Ρόδου, και την παραμεθόρια ζώνη του

⁴⁴ Ν. 3299/2004 (ΦΕΚ 261)

ηπειρωτικού τμήματος της Επικράτειας σε απόσταση 20 χλμ. από τα σύνορα, στην οποία εντάσσονται και οι δήμοι ή οι κοινότητες των οποίων τα διοικητικά όρια τέμνονται από τη ζώνη αυτή.

Η περιοχή Δ' διαιρείται στις υποπεριοχές Δ1, Δ2 και Δ3 ως εξής:

Δ1: Περιλαμβάνει την παραμεθόριο ζώνη του ηπειρωτικού τμήματος της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας σε απόσταση 20 χλμ από τα σύνορα, στην οποία εντάσσονται και οι δήμοι ή οι κοινότητες των οποίων τα διοικητικά όρια τέμνονται από την ζώνη αυτή, το Νομό Δωδεκανήσου πλην της περιοχής που καθορίζεται από την Υπουργική απόφαση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου της πόλης Ρόδου, τα νησιά της Διοικητικής Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Ιονίων Νήσων, Στερεάς Ελλάδος, Αττικής, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης με πληθυσμό μέχρι 3.100 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 1991.

Δ2: Περιλαμβάνει την παραμεθόριο ζώνη του ηπειρωτικού τμήματος της Ανατολικής Μακεδονίας και Ηπείρου σε απόσταση 20 χλμ από τα σύνορα στην οποία εντάσσονται και οι δήμοι και οι Κοινότητες των οποίων τα διοικητικά όρια τέμνονται από τη ζώνη αυτή, τις Β.Ε.ΠΕ της Διοικητικής Περιφέρειας Ηπείρου, τα νησιά της Διοικητικής Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, τη νήσο Θάσο, και τα νησιά της Ανατολικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας, και Πελοποννήσου με πληθυσμό μέχρι 3.100 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 1991

Δ3: Περιλαμβάνει τους Νομούς Ξάνθης, Ροδόπης και Έβρου.

Στο καθεστώς των ενισχύσεων του συγκεκριμένου νόμου υπάγονται και τα επενδυτικά σχέδια συνεργαζόμενων εμπορικών και μεταφορικών επιχειρήσεων, υπό ενιαίο φορέα, για την δημιουργία εμπορευματικών σταθμών, εμπορευματικών κέντρων και διαμετακομιστικών κέντρων. Οι όροι και οι συνθήκες επιχορήγησης για επενδυτικά σχέδια μεταφορικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης μέσω μεταφοράς ανθρώπων και εμπορευμάτων θα οριστούν με την κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ή και του αρμοδίου Υπουργού, λαμβανομένης υπόψη της κοινοτικής νομοθεσίας.

Τέλος πρέπει να αναφερθούν οι βασικοί όροι και προϋποθέσεις ίδρυσης Εμπορευματικών Κέντρων. Συγκεκριμένα η αίτηση για την ίδρυση και εγκατάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου συνοδεύεται από τα εξής στοιχεία:

- νομιμοποιητικά έγγραφα της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, του μετοχικού κεφαλαίου και της εκπροσώπησης αυτής
- έγγραφα από τα οποία προκύπτει κυριότητα ή παραχώρηση ή επικαρπία ή μίσθωση της προτεινόμενης έκτασης, καθώς και οι υφιστάμενες χρήσεις γης, επιπλέον δε η μη διεκδίκηση και η μη κατάσχεση αυτής
- γενικό σχέδιο διάταξης των εγκαταστάσεων και υποδομών του Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και περιγραφή των δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν σε αυτό
- συγκοινωνιακή μελέτη σε επίπεδο προμελέτης, η οποία περιλαμβάνει:

- τρόπους προσπέλασης του Εμπορευματικού Κέντρου από τα υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών
 - πιστοποίηση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στην παρ. 2 του άρθρου 2 αναφορικά με την έκταση, τις μεταφορικές εγκαταστάσεις και την πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά,
 - ανάλυση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων στα υφιστάμενα μεταφορικά δίκτυα από τη λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου,
- αποδεικτικά έγγραφα της οικονομικής δυνατότητας και τεχνογνωσίας της Εταιρείας Εμπορευματικού Κέντρου, καθώς και έγγραφα από τα οποία προκύπτει η διαθεσιμότητα των κεφαλαίων που θα επενδυθούν
 - επενδυτικό σχέδιο για την ίδρυση του Εμπορευματικού Κέντρου και τη θέση του σε λειτουργία (τμηματική ή συνολική), οι πηγές χρηματοδότησης και χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης των απαιτούμενων έργων
 - μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) και όρων προστασίας του περιβάλλοντος, που εκπονείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις
 - πολεοδομική μελέτη, που εκπονείται σύμφωνα με το άρθρο 7 του νόμου αυτού
 - τοπογραφικά διαγράμματα και εκθέσεις στα οποία περιλαμβάνονται κατ'ελάχιστο:
 - τοπογραφικό διάγραμμα της ευρύτερης περιοχής (απόσπασμα χάρτου Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού Γ.Υ.Σ.) ή του Εθνικού Κτηματολογίου κλίμακας από 1:50.000 έως 1:5.000 με ιδιαίτερη επισήμανση της θέσης της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού

Κέντρου, συνοδευόμενο από πρόσφατη αεροφωτογραφία της Γ.Υ.Σ. ή του Οργανισμού Κτηματολογίου και Χαρτογραφίσεων Ελλάδος

- υψομετρικά τοπογραφικά διαγράμματα με ιδιαίτερη επισήμανση της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου κλίμακας 1:1.000
 - περιγραφή της προτεινόμενης έκτασης και της περιοχής σε ακτίνα ενός χιλιομέτρου από τα όρια του Εμπορευματικού Κέντρου με τοπογραφικό διάγραμμα κλίμακας 1:1.000
- ο σειρά φωτογραφιών με ιδιαίτερη επισήμανση της εδαφικής έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου.



Κεφάλαιο 6: Δημιουργία ΕΚ στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας

6.1.Γενικά χαρακτηριστικά - Περιγραφή του Λιμένα

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη Βορειοδυτική Πύλη της χώρας μας και την κύρια θαλάσσια πύλη για σύνδεση με τη Δυτική Ευρώπη. Θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς ανήκει στην κατηγορία Α στην οποία (με απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) περιλαμβάνονται οι θαλάσσιοι

λιμένες διεθνούς σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200 000 επιβάτες)⁴⁵.

Συνδέεται ακτοπλοϊκώς με την Ιταλία (Πρίντιζι Μπάρι, Ανκόνα, Βενετία). Η γραμμή Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα-Πρίντιζι ή Μπάρι ή Ανκόνα εκτελείται εδώ και τριάντα σχεδόν χρόνια, ενώνοντας την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη και τις Σκανδιναβικές Χώρες. Λειτουργεί ως "γέφυρα" απ' την οποία περνούν κάθε χρόνο αρκετά εκατομμύρια άτομα και διακινούνται εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων. Στον παρακάτω πίνακα 6.1. παρουσιάζονται οι διεθνείς συνδέσεις και η διάρκεια ταξιδιού από το λιμάνι της Πάτρας⁴⁶. Εξυπηρετεί κυρίως την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία) αλλά και σε μικρότερο βαθμό χώρες της Μέσης Ανατολής και το Ιράν. Υπάρχουν έκτακτα δρομολόγια με την Αλβανία και στο μέλλον προβλέπεται σύνδεση με άλλα λιμάνια της Αδριατικής και της Αφρικής.

Πίνακας 6.1: Σύνδεση ακτοπλοϊκή με Εσωτερικό – Εξωτερικά

Δρομολόγια	Διάρκεια ταξιδιού	Εταιρείες
Ηγουμενίτσα-Ανκόνα		MINOAN LINES - SUPERFAST FERRIES

⁴⁵ www.portnet.gr

⁴⁶ <http://www.gnto.gr>

		- ANEK LINES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Βενετία		MINOAN LINES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπάρι ή Πρίντιζι	Διάρκεια 13-9 ώρες	VENTOURIS FERRIES
Ηγουμενίτσα-Κέρκυρα-Μπρίντιζι	Διάρκεια 6.5-9 ώρες	AVONTALE NAVIGATION
Ηγουμενίτσα-Μπάρι	Διάρκεια 9 1/2 ώρες	BLUE STAR FERRIES - VENTOURIS FERRIES
Ηγουμενίτσα-Πρίντιζι	Διάρκεια 7 ώρες	AGOUDIMOS LINES - VENTOURIS FERRIES
Ηγουμενίτσα-Τεργέστη		ANEK LINES

Πηγή: www.portnet.gr

Η θαλάσσια λεωφόρος Ελλάδας – Ιταλίας αποτελεί έναν από τους βασικούς μοχλούς προώθησης φορτίων από και προς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Από το 1990 και μετά, αυτές οι γραμμές αποτέλεσαν τους μοναδικούς διαύλους ασφαλών και ταχέων logistics από την Ε.Ε. στην Ελλάδα, την ανατολική Μεσόγειο και ευρύτερα στις αγορές της Εγγύς και Μέσης Ανατολής.

Οι συνεχείς κρίσεις στην περιοχή της πρώην Γιουγκοσλαβίας, η αστάθεια στο κέντρο των Βαλκανίων και τα προβλήματα που σημειώθηκαν την τελευταία

δεκαπενταετία στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης ανέδειξαν την αξία της Αδριατικής ως ασφαλούς, οικονομικού και αξιόπιστου μεταφορικού διαύλου.

Η Αδριατική μπορεί να χαρακτηριστεί ως ζωτικός κόμβος για το εμπόριο και τα logistics, αφού απ' αυτή διέρχονται φορτία από όλη την Ευρώπη, τα Βαλκάνια, την Τουρκία ακόμα και τη Συρία.

Η ενδυνάμωση της θαλάσσιας οδού Ελλάδας-Ιταλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενίσχυση των λεγόμενων O-D pairs δηλαδή των κομματιών αφετηρίας και προορισμού των φορτίων, που προηγούνται της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας και στοχεύουν στη δημιουργία συνδυασμένης μεταφοράς⁴⁷. Στο πλαίσιο έργου που χρηματοδοτήθηκε επί διετία από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εμπορεύματα που αντιστοιχούν σε 18,25 εκατ. τονοχιλιόμετρα ετησίως δεν μεταφέρονται πλέον οδικώς με φορτηγά μεταξύ Βόρειας Ιταλίας και Ελλάδας. Πρόκειται για μια σαφή απόδειξη των εμπορικών οφελών που μπορούν να αποκομίσουν οι οδικοί μεταφορείς σε συνεργασία με εταίρους από τη ναυτιλία.

Το έργο περιλάμβανε την προσαρμογή των τερματικών σταθμών σε κάθε λιμένα, την εισαγωγή της χρήσης νέων και αναβαθμισμένων ρυμουλκούμενων για τη γρήγορη φορτοεκφόρτωση και τη βελτίωση συστήματος εντοπισμού και ιχνηλάτησης (tracking and tracing) των αποστελλόμενων φορτίων για την ανταλλαγή δεδομένων αποστολής με τους πελάτες μέσω της ηλεκτρονικής μεταβίβασης παραστατικών ή του διαδικτύου.

⁴⁷ Δ. Λυρίδη, (2005), «Προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Logistics & Management, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική.

Ο σχεδιασμός των δρομολογίων- όπως προαναφέρθηκε- από κάθε διοικητικό διαμέρισμα της χώρας πρωτεύοντος προς την Πάτρα και δευτερευόντως προς την Ηγουμενίτσα έχει γίνει κατά τέτοιο τρόπο βάσει των δεδομένων που είχαν διαμορφωθεί τις προηγούμενες δεκαετίες.

Υπό τις παρούσες συνθήκες ο μέσος όρος πληρότητας των πλοίων σε φορτηγά κυμαίνεται από 55 έως 60%, ποσοστό που περιορίζεται ακόμα πιο πολύ κατά τον μήνα Αύγουστο καθώς πολλές βιομηχανίες και εργοστάσια κατεβάζουν ρολά με συνέπεια να περιορίζονται τα φορτία που διακινούνται ανά την Ευρώπη. Η κίνηση φορτίων από την Ελλάδα προς την Ευρώπη μέσω της γραμμής Πάτρας-Ιταλίας είναι εποχιακή καθώς η χώρας μας εξάγει κυρίως αγροτικά προϊόντα. Το δεδομένο αυτό ενέχει πάντα τον κίνδυνο μια οποιαδήποτε καταστροφή ενός εξαγωγίμου αγροτικού προϊόντος από μια κακοκαιρία, να έχει άμεσες επιπτώσεις στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας, αποδυναμώνοντάς την ακόμα πιο πολύ.

Η αναζήτηση φθηνότερων ιταλικών λιμανιών αποτελεί ακόμα μια παράμετρο που προστίθεται στο «παιχνίδι» της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων στην θάλασσα της Αδριατικής.

Από το Αύγουστο του 2003 λειτουργεί το Νέο Λιμάνι Ηγουμενίτσας και ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός με βελτιωμένες λιμενικές υπηρεσίες. Λόγω της μη ολοκληρωμένης μορφής παράδοσης του, η Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. δαπάνησε για πρόσθετα έργα του Νέου Λιμένα και εξοπλισμό του κτιρίου άνω του 1.000.000,00 ευρώ.⁴⁸. Έγιναν συμπληρωματικές τεχνικές εγκαταστάσεις και έργα στο Νέο Λιμένα για την

⁴⁸ www.olig.gr

ασφαλέστερη πρόσδεση των πλοίων, διαγραμμίσεις δρόμων για την εξυπηρέτηση των μεταφορών, αγωγός νερού για την υδροδότηση των πλοίων και του Λιμένα.

Ο κεντρικός Επιβατικός Σταθμός εξοπλίστηκε με σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα πληροφοριών, επίπλων και εγκαταστάσεων. Διαθέτει κεντρικό επιβατικό σταθμό συνολικού εμβαδού 6.800 τ.μ., 12 θέσεις πρυμοδέτησης, 120 στρέμματα λιμενικών χώρων, 80 στρέμματα εξωτερικής οδοποιίας και χώρων στάθμευσης και πυροσβεστικό σταθμό.

Παράλληλα η εμπορευματική κίνηση του λιμένα έχει αυξητική τάση τα τελευταία χρόνια (βλ. πίνακα 6.2), φαινόμενο το οποίο αναμένεται να ενισχυθεί μετά την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, αυξάνοντας τις ανάγκες του λιμένα σε υποδομές και γενικότερα παροχή υπηρεσιών διαχείρισης των εμπορευμάτων⁴⁹.

Πίνακας 6.2: Κίνηση Φορτηγών στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας (2000-2005)

Λιμάνι Εξωτερικού						
ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ΑΠΟΠΛΟΥΣ	61.733	65.448	71.790	75.730	75.977	76.842
ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	67.530	68.806	74.793	78.859	82.252	81.605

Λιμάνι Εσωτερικού						
ΕΤΟΣ	2000	2001	2002	2003	2004	2005

⁴⁹ Ι. Παπαναγιώτου (2006), «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

ΑΠΟΠΛΟΥΣ	34.229	44.064	45.592	44.542	46.490	48.731
ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ	37.278	47.589	49.540	49.706	50.989	53.097

Πηγή: «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

Στα άμεσα σχέδια του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι η ολοκλήρωση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου, η περαιτέρω επέκταση και βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ δεδομένη είναι και η διαρκής συνεργασία με τους τοπικούς φορείς με στόχο τη συνδυασμένη ανάπτυξη και στενότερη σύνδεση του Λιμένα με την πόλη. Χαρακτηριστικά αναφέρονται Οι νέες επενδύσεις⁵⁰ οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο ολοκλήρωσης της μελέτης και έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση 44.00.000,00 από το Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.:

- ✓ Έργα για την στήριξη της ακτής στον κόλπο Δρεπάνου του Λιμένος Ηγουμενίτσας
- ✓ Διάνοιξη διαύλου, εκβάθυνση και διαπλάτυνση για την ασφαλέστερη και ταχύτερη προσέγγιση των πλοίων στον λιμένα
- ✓ Έργα για την ένωση του Παλαιού με το νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας
- ✓ Υποδομή για πλαγιοδέτηση πλοίων στο Νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας
- ✓ Διαμόρφωση νέων χώρων πάρκιν φορτηγών
- ✓ Διαμόρφωση περιοχής Σέγγεν στο παλαιό Λιμάνι Ηγουμενίτσας

⁵⁰ Εθνική Λιμενική Πολιτική (Ιανουάριος 2006), Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής

- ✓ Δημιουργία δύο νέων επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και την αναβάθμιση των υπηρεσιών στην λιμενική ζώνη.
- ✓ Υδραυλικά έργα απορροής όμβριων
- ✓ Μερική διαμόρφωση υφάλων και εξάλων, επιχώσεων και επιστρώσεων στην περιοχή μελλοντικής κατασκευής του τερματικού σιδηροδρομικού πορθμείου Ra-Ra του ΟΣΕ

6.2. Λόγοι Δημιουργίας ΕΚ στο Λιμμένα της Ηγουμενίτσας

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα για την δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου στην Θεσπρωτία είναι η γεωγραφική της θέση. Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πορθημιακά λιμάνια διεθνών μεταφορών της χώρας αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου. Παράλληλα η Ηγουμενίτσα θεωρείται και ένας σημαντικότερος κόμβος λόγω της σύγκλισης των αξόνων της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού. Η Εγνατία Οδός θα συνδέει την Ηγουμενίτσα με τα Ιωάννινα, το Μέτσοβο, την Κοζάνη, την Βέροια και την Θεσσαλονίκη. Το συνολικό της μήκος θα ξεπερνά περίπου τα 150 χιλιόμετρα και το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής της είναι ένα δις ECU. Η Εγνατία Οδός μειώνει αισθητά, κατά 5 ώρες, το χρόνο διαδρομής από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη (σήμερα με το υπάρχον Οδικό Δίκτυο απαιτούνται 11 ώρες και 30 λεπτά, ενώ με την Εγνατία Οδό 6 ώρες και 30 λεπτά)⁵¹.

Με την ολοκλήρωση του κλειστού αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας, η Ηγουμενίτσα αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της

⁵¹ www.minenv.gr

Δυτικής Ελλάδας αλλά και των Βαλκανίων γενικότερα. Ο άξονας Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων – Κοζάνης – Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης, που ένα μέρος του οποίου είναι έτοιμο και το υπόλοιπο είναι υπό κατασκευή με προβλεπόμενη ολοκλήρωση τα αμέσως προσεχή έτη, θα εξυπηρετήσει ένα μεγάλο μέρος των εθνικών και διεθνών εμπορευματικών ροών Ανατολής – Δύσης, αξιοποιώντας το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, δίνοντας λύσεις σε σειρά προβλημάτων μεταφοράς της ευρύτερης περιοχής, καθώς και των όμορων κρατών της Βαλκανικής. Παράλληλα ο άξονας ΕΓΝΑΤΙΑ τέμνεται από τον ΠΑΘΕ (άξονας Πάτρας – Αργινίου – Ιωαννίνων - Κακαβιάς). Η Εγνατία Οδός ξεκινά κυριολεκτικά μέσα από το λιμάνι και σε συνδυασμό με την μελλοντική κατασκευή της Ιόνιας Οδού η Ηγουμενίτσα καθίσταται κόμβος υψίστης σημασίας καθώς συγκλίνουν κοντά σε αυτή δύο βασικότεροι άξονες μεταφορών. Δια μέσου της Εγνατίας Οδού, θα μπορούσαν να διέρχονται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, φορτία από την Τουρκία και τη Βουλγαρία.

Η Ηγουμενίτσα απέχει περίπου την ίδια απόσταση από τις ανατολικές και δυτικές ακτές. Χαρακτηριστικά παρουσιάζεται ο παρακάτω χάρτης που υποδεικνύει τη στρατηγική θέση του Λιμένα μεταξύ της Ανατολής και της Δύσης.

Χάρτης 6.1: Στρατηγική θέση της Ηγουμενίτσας μεταξύ Ανατολής και Δύσης



Πηγή: Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

Παράλληλα πρέπει να σημειωθεί ότι έχουν υπογραφεί μνημόνια συνεργασίας με λιμένες της Ιταλίας (Πρίντιζι), της Γεωργίας (Ροττί), της Βουλγαρίας (Βάρνα), της Ρωσίας (Βουργας, Νοβοροσίσκ) και αναμένεται περαιτέρω συνεργασία με λιμένες της Μαύρης Θάλασσας. Ταυτόχρονα γίνονται συναλλαγές με την Αλβανία μέσω του τελωνείου του Μαυροματίου.

Επίσης αναφέρεται ότι με το υπάρχον οδικό δίκτυο ο χρόνος διαδρομής από την Ηγουμενίτσα για τα Ιωάννινα απαιτούνται 90 λεπτά ενώ με την Εγνατία Οδό μόλις 45 λεπτά. Το συγκεκριμένο γεγονός είναι ιδιαίτερα σημαντικό γιατί τα Ιωάννινα αποτελούν τον παραγωγικό πόλο της ευρύτερης περιφέρειας. Παράλληλα στην πόλη

των Ιωαννίνων είναι εγκατεστημένο αεροδρόμιο. Καθημερινές πτήσεις συνδέουν τα Ιωάννινα με την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη και εβδομαδιαίες πτήσεις με τα Τίρανα στην Αλβανία. Εγχώριες πτήσεις διεξάγονται με την Ολυμπιακή Αεροπορία και γίνονται με μικρά ελικοφόρα-αεροπλάνα (ATR-42 και ATR-72).

Ένας από τους σημαντικότερους για τις Ευρωπαϊκές μεταφορές θαλάσσιος διάδρομος είναι της Αδριατικής (βλ. Κεφάλαιο 1). Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κόστους μεταφοράς, της ταχύτητας, και της ασφάλειας του διαδρόμου της Αδριατικής έναντι των οδικών αξόνων μέσω Βουλγαρίας – Ρουμανίας προς το βορρά ή μέσω Βουλγαρίας – ΠΓΔΜ – Αλβανίας (Παραεγνατία), έχουν καταστήσει τον θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής ως τον σημαντικότερο άξονα μεταφορών των νοτίων Βαλκανίων με την Ευρώπη. Προσθέτοντας στα παραπάνω την είσοδο της Βουλγαρίας - Ρουμανίας στην Ε.Ε. το 2007 και την τελωνειακή ένωση με την Τουρκία αναμένεται αύξηση των μεταφορών διαμέσου της Εγνατίας καθώς μειώνονται οι άδειες transit των φορτηγών.

Η γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά έτσι ώστε να αποτελέσει ένα σημαντικό τμήμα της ευρωπαϊκής μεταφορικής αλυσίδας και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων της Ε.Ε. ειδικότερα. Ήδη πάρα πολλά φορτία μεταφέρονται διαμέσου της γραμμής καθώς αποτελεί την κύρια εξαγωγική οδό της χώρας προς τις αγορές της Δυτικής Ευρώπης. Η προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ενισχύσει τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping) μπορεί να

αποτελέσει σημαντικό μοχλό περαιτέρω ανάπτυξης της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας⁵². Η γραμμή είναι από τις πλέον δραστήριες στον Ευρωπαϊκό χώρο με πολύ ανταγωνισμό τόσο στα πλοία RoRo, στα γενικού φορτίου αλλά και στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Χάρτης 6.2: Οδικό και Σιδηροδρομικό Δίκτυο της Ηγουμενίτσας



Πηγή: Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο μια σύντομη περιγραφή του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της Ηγουμενίτσας (χάρτης παραπάνω). Η Εθνική Παραλιακή Οδός, E-55, συνδέει τα λιμάνια της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας και θα επεκταθεί

⁵² Δ. Λυρίδη, (2005), «Προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Logistics & Management, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική.

νότια στον Νομό Αιτωλοακαρνανίας μέσω της υποβρύχιας σύνδεσης του Ακτίου με την Πρέβεζα, και βόρεια προς τα Ελληνο-Αλβανικά σύνορα, κοντά στην πόλη της Σαγιάδας στον Νομό της Θεσπρωτίας⁵³. Οι Εθνικοί Οδοί E-90/E-92 συνδέουν το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με τα Ιωάννινα και το Μέτσοβο, και η επέκταση της Εθνικής Οδού E-92 ανατολικά συνδέει την περιοχή με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω του ορεινού περάσματος της Κατάρας (για Τρίκαλα και Βόλο).

Αν θα προσπαθούσαμε να εφαρμόσουμε χαρακτηριστικά συνδυασμένης μεταφοράς (intermodal) με έμφαση στη μείωση του μεταφορικού έργου από τις οδικές αρτηρίες, το σύστημα των μεταφορών θα μπορούσε να είναι αρκετά διαφορετικό με τη θαλάσσια γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας να αποκομίζει μεγαλύτερο μεταφορικό έργο.

Παράλληλα πρέπει να αναφερθεί ότι ο ΟΣΕ έχει εκδηλώσει σοβαρό ενδιαφέρον για δημιουργία ΕΚ στον λιμένα της Ηγουμενίτσας, στον οποίο άλλωστε έχει δεσμεύσει περιοχή για την κατασκευή επιλιμένιου τερματικού σταθμού στη Ηγουμενίτσα που θα ανήκει στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα⁵⁴. Η γραμμή θα υλοποιηθεί για μέγιστη ταχύτητα 160 χλμ/ω εκτός των περιοχών με δυσμενές γεωγραφικό ανάγλυφο, όπου εφαρμόστηκε ταχύτητα μελέτης 120 χλμ/ω (ελάχιστη ακτίνα 700 μ.) και μέγιστη κλίση 20%. Προβλέπεται σύγχρονη σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση και ηλεκτροκίνηση. Συγχρόνως μελετάται η δημιουργία σιδηροδρομικού σταθμού στο Λαδοχώρι, μετά τον ανισόπεδο κόμβο της Εγνατία Οδού καθώς και σιδηροδρομικό πορθμείο στο Λιμάνι, δίπλα από την είσοδο του λιμανιού και

⁵³ Κ. Δαβαράκης (1999), «Σχέδιο Rise: Μελέτη Σκοπιμότητας Εφαρμογών Κοινωνίας των Πληροφοριών, Θεματικό Επίπεδο: Μεταφορές».

⁵⁴ www.ose.gr

την Εγνατία Οδό. Το τελευταίο θεωρείται ιδιαίτερη ευνοϊκή παράμετρος για τις εμπορευματικές μεταφορές και την εξυπηρέτηση Εμπορευματικού Κέντρου.

Η συμβολή του Εμπορευματικού Κέντρου στο διαμετακομιστικό εμπόριο και γενικότερα στις εμπορευματικές ροές της φυσικής ενδοχώρας της Ηγουμενίτσας (Νομός Θεσπρωτίας, υπόλοιποι Νομοί της Ηπείρου και Κέρκυρα) καθώς και της Οικονομικής ενδοχώρας (Δυτική Μακεδονία, Βουλγαρία, FYROM, Αλβανία) θα είναι καίρια, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο μεταφορών και διακίνησης. Επίσης θα επηρεάσει ουσιαστικά και την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του Λιμένα της Ηγουμενίτσας διαμορφώνοντας μερικώς τις εξελίξεις. Η οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου, της Δυτικής Μακεδονίας καθώς και της Θεσσαλίας (μιας και σχεδιάζεται η οδική και σιδηροδρομική ένωση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με το αντίστοιχο του Βόλου) θα βοηθηθεί σημαντικά. Σημαντική παράμετρος είναι η δημιουργία δικτύου με αντίστοιχα Εμπορευματικά Κέντρα των Βαλκανίων και της Ιταλίας για βελτιστοποίηση των μεταφορών.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι στην περιοχή βρίσκεται εγκατεστημένος και συγκεντρωμένος ένας σημαντικότερος αριθμός επιχειρήσεων ιδιοκτησίας φορτηγών αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσεως Διεθνών και Εθνικών Μεταφορών, που έχουν απόλυτη ανάγκη ενός Εμπορευματικού Σταθμού για την εξυπηρέτησή τους και την αναβάθμιση των προσφερόμενων από αυτούς υπηρεσιών.

6.3. Αναπτυξιακές προοπτικές για το Εμπορευματικό Κέντρο στην Ηγουμενίτσα

Η εμπορευματική κίνηση του λιμένα έχει αυξητική τάση τα τελευταία χρόνια, (βλ. Διάγραμμα 6.1), φαινόμενο το οποίο αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα

χρόνια. Σύμφωνα με έρευνα που παρουσιάστηκε σε Ημερίδα στην Ηγουμενίτσα στις 30 Ιανουαρίου του 2006 από την εταιρεία Systems Planning & Management Consultants SA⁵⁵.

Διάγραμμα 6.1: Συγκεντρωτική Κίνηση Γραμμής Εξωτερικού 2000-2005



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας από το Λιμεναρχείο της Ηγουμενίτσας

Τα κρίσιμα θέματα για τη βιωσιμότητα του νέου συνδυασμένου μεταφορικού συστήματος με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια είναι:

§ Συνολικός χρόνος μεταφοράς αλλά και ανά τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας.

Είναι μια παράμετρος που δεν μπορεί να εξετασθεί αυτόνομα αλλά πρέπει να συνυπολογισθεί και το κόστος δεδομένου πως το κριτήριο είναι το value of time δηλαδή πόσες χρηματικές μονάδες είναι διατεθειμένος να ξοδέψει κανείς

⁵⁵ Ι. Παπαναγιώτου (2006), «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

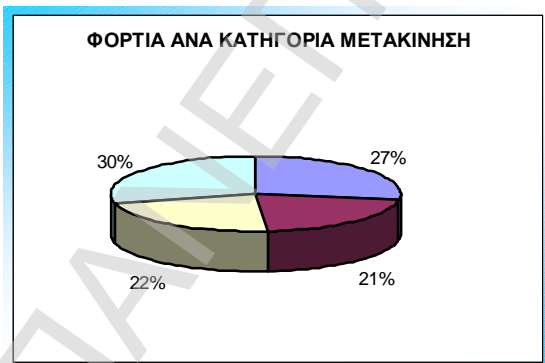
προκειμένου να μεταφέρει τα φορτία του γρηγορότερα κατά μια μονάδα χρόνου. Μειώνεται ο χρόνος μεταφοράς με το άνοιγμα της Εγνατίας Οδού και συνεπώς και το Κόστος μεταφοράς.

§ Συνθήκες μεταφοράς και μεταφόρτωσης. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δύναται να προσφέρει εξειδικευμένες υπηρεσίες διαχείρισης ασυνόδευτων φορτίων, δηλαδή προσωρινή αποθήκευση, δυνατότητα ρευματοδότησης για ψυγεία κλπ

§ Ποσότητα προς μεταφορά. Το συνολικό μεταφερόμενο φορτίο θα πρέπει να είναι ικανοποιητικό προκειμένου να μπορεί να δημιουργήσει οικονομίες κλίμακας αλλά και να στηρίξει οικονομικά την επένδυση δρομολόγησης πλοίων στις νέες γραμμές. Η δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου στην Ηγουμενίτσα θα συμβάλει στη οργανωμένη «αγορά» μεταφορών και Logistics.

Η πρόβλεψη των φορτίων για το Εμπορευματικό Κέντρο στηρίζεται στους πανευρωπαϊκούς δείκτες ανάπτυξης εμπορευματικών μεταφορών και στο συνδυασμό προέλευσης και προορισμού των φορτίων που προέκυψαν ανά κατηγορία μετακίνησης.

Διάγραμμα 6.2: Πρόβλεψη Φορτίων ανά Κατηγορία για το ΕΚ στην Ηγουμενίτσα



27,42%: Τράνζιτ
21,12%: Εσωτερικού
22,38%: Εξαγωγές
29,08%: Εισαγωγές

Πηγή: «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

Πραγματοποιείται διαχωρισμός ανά είδος μετακίνησης, ανά προέλευση ή προορισμό και ανά χρονικό ορίζοντα (2005 – 2010 – 2015- 2020). Στη συνέχεια παρουσιάζονται όλα τα ενδεχόμενα από το πιο αισιόδοξο ως το πιο απαισιόδοξο σενάριο.

Πίνακας 6.3: Πρόβλεψη φορτίων για το Εμπορευματικό Κέντρο (2005-2010)

Έτος		2005			2010		
		Απαισιόδοξο	Βασικό	Αισιόδοξο	Απαισιόδοξο	Βασικό	Αισιόδοξο
Φορτίο		Σενάριο					
Προορισμός Θεσπρωτία	Εισαγωγές	43	85	128	111	166	221
	Εσωτερικού	0	0	9	0	11	22
Προορισμός Λιμάνι	Τράνζιτ	140	279	559	363	726	908
	Εξαγωγές	0	16	60	21	78	199
Προέλευση Θεσπρωτία	Εξαγωγές	35	70	105	91	137	182
	Εσωτερικού	0	0	11	0	14	28
Προέλευση Λιμάνι	Εισαγωγές	0	21	78	28	101	258
	Τράνζιτ	107	214	427	278	555	694
Σύνολο		325	685	1.377	892	1.789	2.514

Πηγή: «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

Παρατηρείται μια αύξηση των διακινούμενων φορτίων ανά χρονικό ορίζοντα, ιδιαίτερα μεταξύ των ετών 2010 και 2015. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ολοκλήρωση της Β' Φάσης Εκσυγχρονισμού του Λιμένα της Ηγουμενίτσας – η οποία έχει έκταση 35 στρέμματα – και ενδεχομένως και η Γ' Φάση ή Τμήμα αυτής.

Πίνακας 6.4: Πρόβλεψη φορτίων για το Εμπορευματικό Κέντρο (2015-2020)

Έτος		2015			2020		
		Απαισιόδοξο	Βασικό	Αισιόδοξο	Απαισιόδοξο	Βασικό	Αισιόδοξο
Φορτίο	Σενάριο						
Προορισμός Θεσπρωτία	Εισαγωγές	340	408	477	647	728	808
	Εσωτερικού	22	28	83	33	99	164
Προορισμός Λιμάνι	Τράνζιτ	894	1341	1787	1592	2122	2653
	Εξαγωγές	107	166	499	507	748	987
Πρόελευση Θεσπρωτία	Εξαγωγές	281	337	393	449	505	561
	Εσωτερικού	28	35	105	42	125	208
Πρόελευση Λιμάνι	Εισαγωγές	138	216	647	661	971	1280
	Τράνζιτ	683	1025	1367	1025	1367	1708
Σύνολο		2.493	3.555	5.357	4.955	6.664	8.371

Πηγή: «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

Μέχρι το έτος 2020, που αποτελεί χρονικό ορίζοντα, στον οποίο έχει γίνει πρόβλεψη για μεγάλη αύξηση, αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί όλα τα προγραμματισμένα έργα για τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού –όπως ολοκλήρωση της Γ' Φάσης με έκταση περίπου 90 στρέμματα και επιπλέον είναι πιθανό να έχει κατασκευαστεί και σιδηροδρομικό δίκτυο.

6.4. Τροχοπέδη στη δημιουργία ΕΚ στην Ηγουμενίτσα

Η προσπάθεια για δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου στο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας συναντάει ορισμένες δυσκολίες. Το βασικότερο πρόβλημα που καλείται να αντιμετωπιστεί είναι η εύρεση 100 στρεμμάτων, που είναι προαπαιτούμενο από τον Νόμο 3333/2005. Σε μια προσπάθεια εξασφάλισης του προαπαιτούμενου χώρου των 100 στρεμμάτων τίθεται να χρησιμοποιηθεί ο χώρος του Επιβατικού Λιμένα της 1^{ης} και

2^{ης} Φάσης. Παράλληλα ίσως να χρειαστεί να μπαζωθεί η θάλασσα ώστε να γίνουν οι αποθήκες των Ναυπών Προϊόντων⁵⁶.

Είναι γεγονός ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας χαρακτηρίζεται – σύμφωνα και με την επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας⁵⁷ κατά κύριο λόγο επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το εσωτερικό όσο και με το εξωτερικό, δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και τις νταλίκες. Συνεπώς, το λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εμπορευματικό.

Παράλληλα χρειάζεται βελτίωση των υποδομών των λιμενικών εγκαταστάσεων για ταχύτερη φόρτωση και εκφόρτωση, καθώς και καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων. Επιπρόσθετα η έλλειψη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ήπειρο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα της δημιουργίας του ΕΚ.

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Πανεπιστήμιο των Ιωαννίνων για το μεταφορικό σύστημα στην Ήπειρο με συνεντεύξεις συνολικά σε 52 επιχειρήσεις και οργανισμούς. Έχει διατυπωθεί από διάφορους φορείς ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας επίσης υποφέρει, λόγω έλλειψης υποδομής και οργάνωσης⁵⁸. Εκτός του γεγονότος ότι ο χώρος του λιμανιού είναι περιορισμένος, η κάθοδος και η άνοδος των αυτοκινήτων στο λιμένα είναι προβληματική. Επιπλέον το λιμάνι δεν εξυπηρετεί πλοία

⁵⁶ www.nthesprotias.com

⁵⁷ www.olig.gr

⁵⁸ Ι. Παραβάντης (2002) «Μεταφορική Κινητικότητα στην Ήπειρο», Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων.

Ε/Κ. Επιπρόσθετα, σχετικά με τα δρομολόγια των πλοίων, διατυπώθηκε η άποψη ότι οι αναχωρήσεις των πλοίων είναι λίγες σχετικά με την αύξηση της κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί ότι παρατηρούνται προβλήματα σχετικά με την οδική πρόσβαση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Συγκεκριμένα ο οδικός άξονας Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας είναι προβληματικός και τα φορτηγά ψυγεία προτιμούν τη διαδρομή Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Ιωάννινα, με αποτέλεσμα την αύξηση του μεταφορικού κόστους και χρόνου. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα έχουν αυξηθεί από την έναρξη του εμφυλίου στην πρώην Γιουγκοσλαβία.

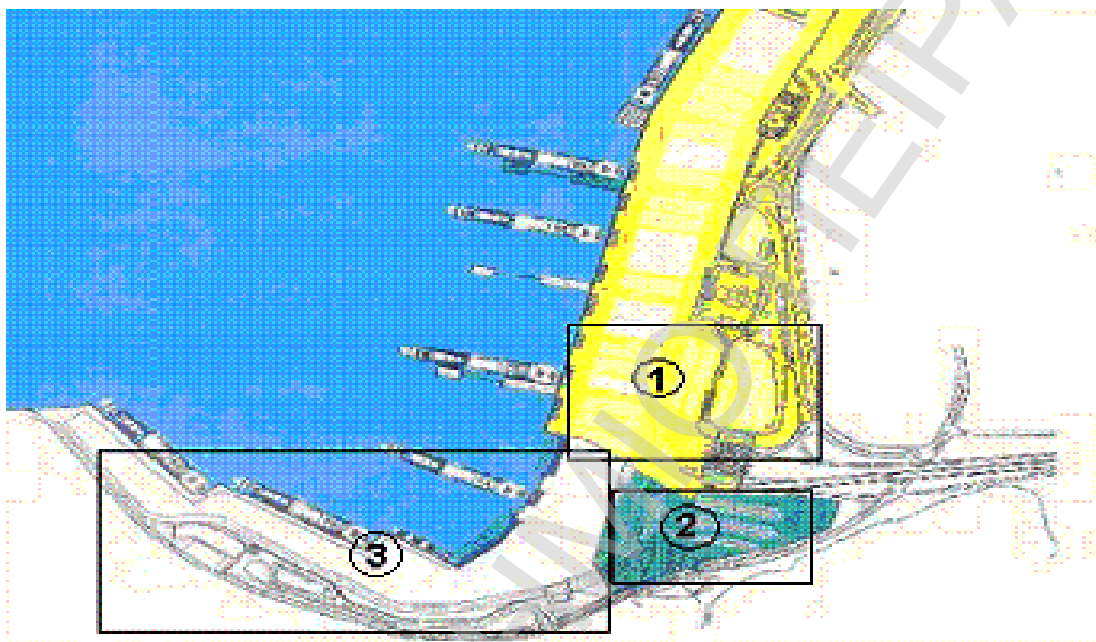
6.5. Προτεινόμενες Ενέργειες για τη Δημιουργία του ΕΚ στην Ηγουμενίτσα

Ο βασικότερος στόχος είναι η εξασφάλιση του προαπαιτούμενου χώρου των 100 στρεμμάτων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας από την εταιρεία Systems Planning & Management Consultants SA⁵⁹ οι πιθανές εκτάσεις του λιμένα της Ηγουμενίτσας παρουσιάζονται στον ακόλουθο χάρτη. Συγκεκριμένα η περιοχή 1, με έκταση 50 στρεμμάτων, στην οποία σήμερα εξυπηρετούνται και τα ασυνόδευτα φόρτια. Η περιοχή 2, η οποία έχει έκταση 35 στρεμμάτων και θα είναι διαθέσιμη μετά την ολοκλήρωση της Β' Φάσης ανάπτυξης του λιμένα. Επιπλέον μετά την ολοκλήρωση των

⁵⁹ Ι. Παπαναγιώτου (2006), «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

έργων της Γ' Φάσης θα διατεθεί περιοχή για τη δημιουργία του ΕΚ, η οποία έχει έκταση περίπου 90 στρέμματα. Συνολικά μπορούν να εξευρεθούν 175 στρέμματα.

Χάρτης 6.3: Φάσεις Ανάπτυξης Νέου Λιμένα



Πηγή: «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.

Παράλληλα το λιμάνι στο Πλατυγιάλι Αστακού θα μπορούσε να αναπτυχθεί ως πιλοτικός Σταθμός Συνδυασμένων Μεταφορών⁶⁰. Το Πλατυγιάλι Αστακού με την στρατηγική του θέση αλλά και τις υποδομές που διαθέτει (είναι το μόνο λιμάνι στο δυτικό άξονα που έχει βύθισμα 16 μέτρων) θα έχει σημαντικό ρόλο στον τομέα των μεταφορών στο μέλλον και ιδιαίτερα στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, ώστε

⁶⁰ Α. Κούστα (2006), «Ιδιαιτερότητες και Στόχοι για μια Βιώσιμη Διαπεριφερειακή Συνεργασία στο Δυτικό Άξονα», Συνεδρία Σύζευξης – Καλαμάτα 2006

να λειτουργεί επικουρικά και συμπληρωματικά με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Απαιτείται βέβαια η ταχεία δρομολόγηση των υποδομών και ο προγραμματισμός του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα, αλλά και η ταχεία υλοποίηση της Ιόνιας οδού τα οποία αποτελούν έργα προτεραιότητας στα Διευρωπαϊκά δίκτυα. Η πρωτύτερα απομονωμένη περιοχή της Ηπείρου μπορεί να αναδειχτεί σε ένα μεγάλο κέντρο μεταφορών και διαμετακόμισης.

Προαναφέρθηκε ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας λειτουργεί ως επιβατικό λιμάνι και συνεπώς δεν παρέχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, υπηρεσίες και εξοπλισμό για την αποτελεσματικότερη διακίνηση των διερχόμενων φορτίων και κυρίως των ασυνόδευτων. Συνεπώς απαιτείται ο ανάλογος εξοπλισμός για την παροχή των εξειδικευμένων υπηρεσιών διαχείρισης των ασυνόδευτων φορτίων.

Επιτακτική είναι η ανάγκη αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων στις εθνικές οδούς E-90/E-92 που συνδέουν λιμάνι της Ηγουμενίτσας με τα Ιωάννινα και το Μέτσοβο, και η επέκταση της Εθνικής Οδού E-92 ανατολικά συνδέει την περιοχή με την υπόλοιπη Ελλάδα μέσω του ορεινού περάσματος της Κατάρας (για Τρίκαλα και Βόλο). Η κατασκευή του Δυτικού οδικού Άξονα αποτελεί προτεραιότητα για την ανάπτυξη της Δ. Ελλάδος και μπορεί να δημιουργήσει προστιθέμενη αξία στο έργο της δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στην Ηγουμενίτσα που θεωρείται κόμβος συνδυασμένων μεταφορών σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

6.6. Στρατηγικοί Στόχοι ΕΚ Θεσπρωτίας

Ο ρόλος του Εμπορευματικού Κέντρου της Ηγουμενίτσας ενδείκνυται να λειτουργεί ως πύλη πορθμειακής μεταφοράς για εθνικά φορτία και φορτία

διαμετακόμισης, επικεντρωμένο. Θα πρέπει πρωτίστως να λειτουργεί υποστηρικτικά ως προς το λιμάνι, γιατί αυτό αποτελεί σχεδόν τον αποκλειστικό πόλο έλξης εμπορευματικής κίνησης στην περιοχή και γεννά σημαντικό μέρος του ακαθάριστου προϊόντος της⁶¹. Το ΕΚ θα πρέπει να προσφέρει εξειδικευμένες υπηρεσίες διαχείρισης των ασυνόδευτων φορτίων που φτάνουν στην Ηγουμενίτσα, δηλαδή προσωρινή αποθήκευση, δυνατότητα ρευματοδότησης εφόσον πρόκειται για ψυγεία, εξοπλισμό για τη φορτοεκφόρτωσή τους στα πλοία κλπ. Επιπρόσθετα θα μπορούσε να προσφέρει:

- Ø Υπηρεσίες ομαδοποίησης φορτίων που διακινούνται στις εξυπηρετούμενες από το λιμάνι ακτοπλοϊκές γραμμές (κυρίως εσωτερικού)
- Ø Υπηρεσίες υποστήριξης προς τα οχήματα και τους οδηγούς τους και ενδεχομένως στο μέλλον στοιχειώδεις υπηρεσίες συντήρησης εμπορευματοκιβωτίων
- Ø Υπηρεσίες οδικής μεταφοράς / διαμεταφοράς
- Ø Αποθήκευση και παροχή βασικών υπηρεσιών 3PL. Συγκεκριμένα οι βασικές λειτουργίες που θα καλύπτονται είναι : μεταφορά, μεταποίηση, ανασυσκευασία, αποθήκευση και διανομή. Τα αποτελέσματα της σύναψης σχέσεων συνεργασίας με 3PL είναι⁶²:
 - ο Οι επιχειρήσεις θα αφοσιώνονται καλύτερα στις κύριες δραστηριότητες και ικανότητες τους.
 - ο Αποφυγή του τεράστιου κόστους υποδομής σε μηχανολογικό εξοπλισμό.

⁶¹ (2003) «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών.

⁶² World Bank Port Reform Tool Kit, «The Evolution of Ports in a Competitive World», Module 2

- ο Οι προμηθευτές υπηρεσιών Logistics εκδηλώνουν όλο και περισσότερο την επιθυμία να προσφέρουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.
- Ø Υπηρεσίες δικτύωσης (ιδιαίτερη σημασία θα είχε η δικτύωση με ιταλικά λιμάνια) και πληροφόρησης. Σταδιακή παροχή δυνατότητας χρήσης προηγμένων πληροφοριακών συστημάτων και τηλεματικής. Η προώθηση της εφαρμογής της τηλεματικής και των ηλεκτρονικών συστημάτων στον τομέα των μεταφορών έχει αναγνωριστεί, όχι μόνο ως σημαντικό μέσο της προσπάθειας αποτελεσματικότερης διαλειτουργικότητας των τμημάτων του μεταφορικού συστήματος, αλλά και ως προϋπόθεση της προσαρμογής και της ποιοτικά επαρκούς παρουσίας κάθε μέσου ξεχωριστά. Επιπρόσθετα προωθείται από την Ε.Ε. το πρόγραμμα ραδιοπλοήγησης και προσδιορισμού στίγματος με δορυφόρο GALILEO. Η μελλοντική εφαρμογή της τηλεματικής και από το ΕΚ της Ηγουμενίτσας θα επιτρέπει την ενίσχυση της ασφάλειας, τη βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας, τον περιορισμό των συμφορήσεων και των περιβαλλοντικών οχλήσεων, καθώς και την ενίσχυση της διατροπικότητας στις μεταφορές⁶³.
- Ø Εφόσον στο μέλλον λειτουργήσει σιδηροδρομικός σταθμός και πορθμείο, μικρό σταθμό συνδυασμένων μεταφορών καθώς και υπηρεσίες υποστήριξης της μεταφόρτωσης, υπηρεσίες ομαδοποίησης/σπασίματος αυτών των φορτίων - συμπεριλαμβάνεται συσκευασία και αποσυσκευασία – αλλά και αποθήκευση, διαμεταφορά και διανομή αυτών.

⁶³ COM (1999) 54 Τελικό

Πρέπει να σημειωθεί κλείνοντας, ότι η δυναμική του λιμένα Ηγουμενίτσας και της περιοχής έχει κινήσει το ενδιαφέρον ελληνικών και ξένων κοινοπραξιών. Είναι επομένως επιτακτική ανάγκη η αξιοποίηση της δυναμικής αυτής προς όφελος ολόκληρης της οικονομικής ενδοχώρας αλλά και γενικότερα της Ελληνικής οικονομίας. Γεγονός που έχει προκαλέσει το ενδιαφέρον από ιταλική πλευρά για την πορθμειακή διασύνδεση του λιμένα του Τάραντα στην Νότια Ιταλία με την Ηγουμενίτσα⁶⁴. Η πρωτοβουλία της Λιμενικής Αρχής της πόλης αποβλέπει, στην εκμετάλλευση της κίνησης που θα προκύψει από την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού με την μεταφορά μέσω σύνδεσης Ro-Ro μεγάλου τμήματος της κίνησης που θα καταλήγει στην Ηγουμενίτσα στο λιμάνι του Τάραντα και από εκεί μέσω θαλασσιών ή χερσαίων οδών στη Βόρεια Ευρώπη. Τα έργα υποδομής που έχουν αποπερατωθεί ή συντελούνται (υποδομή για Logistics) αποσκοπούν στο να καταστήσουν την πόλη ανταγωνιστικό διαμετακομιστικό κέντρο στο εμπόριο μεταξύ Άπω Ανατολής και Βόρειας Ευρώπης και Αμερικής.

Εντούτοις ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόταση σύνδεσης του Λιμένα της Ηγουμενίτσας με το Λιμένα της Πάντοβα στη Βόρεια Ιταλία. Το Εμπορευματικό Κέντρο της Πάντοβα συνδέεται με τα λιμάνια της Βενετίας και της Τριέστης, που εξυπηρετούν τη βιομηχανική περιοχή της Βορειοανατολικής Ιταλίας. (βλ. Κεφάλαιο 2). Η συνολική έκταση του ΕΚ της Πάντοβα είναι περίπου 480 στρέμματα από τα οποία τα 200 στρέμματα καταλαμβάνονται από δημόσιες και ιδιωτικές αποθήκες. Από την άλλη μεριά συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο με τα λιμάνια της βόρειας ευρωπαϊκής

⁶⁴ Ε. Δαίρετζής, Ι. Κολλάρος, Ν.Χριστοδουλίδης, Ι. Τζεν, (2004) «Επισκόπηση Ιταλικής Οικονομίας, Εξελικτική Πορεία Ελληνοϊταλικών Οικονομικών-Εμπορικών Σχέσεων» Ελληνική Δημοκρατία, Ελληνική Πρεσβεία στη Ρώμη, Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων.

ζώνης. Η κυκλοφορία των εμπορευματικών μεταφορών στους σιδηροδρόμους ανέρχεται για το 2001 στα 2.4 εκατομμύρια τόνους από συνδυασμένες μεταφορές και στα 2.5 εκατομμύρια τόνους από συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές⁶⁵. Το ΕΚ της Πάντοβα παρέχει την κατάλληλη υποδομή για σύνδεση με τα διάφορα μέσα εμπορευματικών μεταφορών.

Η περίπτωση ενδεχόμενης ελληνοϊταλικής συνεργασίας στην περίπτωση του λιμένα της Πάντοβα μπορεί να είναι με δρομολόγηση μόνιμης γραμμής Ro-Ro για εμπορευματικές μεταφορές ώστε να αξιοποιηθούν οι οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες που διέρχονται από το λιμένα της Πάντοβα.

6.7. Χρηματοδότηση του ΕΚ της Ηγουμενίτσας

Υπάρχουν δύο δυνατότητες επιχορήγησης της ίδρυσης Εμπορευματικού Κέντρου, σύμφωνα με την ελληνική Νομοθεσία. Χαρακτηριστικά, όπως προαναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 5.2. είναι οι εξής:

- *Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις*
”ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ.3333 (ΦΕΚ Α’91 12-4-2005)
- *“Κίνητρα Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη και την Περιφερειακή Σύγκλιση ”* ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ.3299 (ΦΕΚ Α’261 23-12-2004)

⁶⁵ (2003)«Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών.

Επιχορηγούνται ΕΚ που διαθέτουν διαθέτουν σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών ή λιμενικές εγκαταστάσεις με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων ή αεροπορικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση αεροσκαφών μεταφοράς. Το ΕΚ στην Ηγουμενίτσα καλύπτει τα βασικά κριτήρια για την επιχορήγηση. Συγκεκριμένα στο μέλλον θα διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό και το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας διαθέτει τις κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών πλοίων.

Οι πρωτοβουλίες εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για υποδομές που καθιστούν τη δημιουργία δικτύου ΕΚ αναγκαία είναι:

- Ευρωπαϊκές Θαλάσσιες Αρτηρίες (βλ. Κεφάλαιο 1)
- Προέκταση των ΔΕΔ-Μ στις γείτονες χώρες . Συνεπώς προωθούνται οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές σε όλα τα μέσα και κυρίως μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (βλ. Κεφάλαιο 1). Αποτέλεσμα της όλης κατάστασης είναι να απαιτούνται εκτός από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και οι κόμβοι (Εμπορευματικά Κέντρα).

Στην κατεύθυνση ανεύρεσης λύσεων χρηματοδοτήσεων συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τη συμφωνία του Συμβουλίου Μεταφορών, η ομάδα υψηλού επιπέδου για τη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ-Μ από εταιρικά σχήματα μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησε ότι αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελεί το κλειδί για την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων⁶⁶.

⁶⁶ Α. Πάλλης & Κ. Χλωμούδης, (2001), Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Ελληνικά Γράμματα

Στην κατεύθυνση ανεύρεσης λύσεων χρηματοδοτήσεων συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τη συμφωνία του Συμβουλίου Μεταφορών, η ομάδα υψηλού επιπέδου για τη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ-Μ από εταιρικά σχήματα μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησε ότι αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελεί το κλειδί για την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων.

Η πολιτική όσον αφορά τα δίκτυα αποτελεί κοινοτική αρμοδιότητα σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1993, με σκοπό την προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των δικτύων. Δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές οικονομίες χωρίς αποδοτικά δίκτυα μεταφορών. Η καθιέρωση και η σωστή λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που έχει αναγνωριστεί ως κοινοτική πολιτική εδώ και δέκα χρόνια, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιτυχία της εσωτερικής αγοράς και για τη διασφάλιση της διαρκούς κινητικότητας εντός της διευρυμένης Ένωσης.

Παρ' όλα αυτά, το δίκτυο αντιμετωπίζει τη μεγάλη, όχι όμως ισόρροπη, ανάπτυξη της κυκλοφορίας, ενώ ενισχύεται η απαίτηση για αειφόρο ανάπτυξη και έρχεται εγγύτερα η ανάγκη ενσωμάτωσης των δικτύων των μελλοντικών κρατών μελών. Επιπλέον, οι μεταφορικές υποδομές εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα χρηματοδότησης, λόγω έλλειψης επαρκών χρηματοδοτικών μέσων και απουσίας ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις.

Οι επενδυτικές δραστηριότητες στις υποδομές μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα στην αρχή της δεκαετίας του 1990 ελήφθησαν κυρίως από το δημόσιο τομέα,

προκαλώντας σκεπτικισμό για τη δυνατότητα εξεύρεσης πόρων που απαιτούνται για την υλοποίηση των ΔΕΔ-Μ⁶⁷.

Στην κατεύθυνση ανεύρεσης λύσεων χρηματοδοτήσεων συγκροτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με τη συμφωνία του Συμβουλίου Μεταφορών, η ομάδα υψηλού επιπέδου για τη χρηματοδότηση έργων ΔΕΔ-Μ από εταιρικά σχήματα μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Στον παραπάνω χάρτη παρουσιάζονται τα σημαντικότερα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησε ότι αυτή η μορφή χρηματοδότησης αποτελεί το κλειδί για την υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων⁶⁸. Στα προγράμματα προτεραιότητας που καθιερώθηκαν και σύμφωνα με τις οδηγίες της Ομάδας, η Ελλάδα κατέβαλλε τις παρακάτω προτάσεις:

- Ένταξη του Πανευρωπαϊκού Άξονα X (άξονας που συνδέει την ΝΑ Ευρώπη με Κεντρική Ευρώπη)
- Διασύνδεση του Άξονα X /πρόσβαση σε Αιγαίο και Μεσόγειο μέσω λιμένα Θεσσαλονίκης

Το πρόγραμμα «Πιλοτικές δράσεις για συνδυασμένες μεταφορές» (Pilot Actions on Combined Transport - PACT) ξεκίνησε το 1992 με στόχο την ενίσχυση της χρήσης και του ρόλου των συνδυασμένων μεταφορών, όπου αυτές είναι οικονομικά αποδοτικές σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Οι στόχοι του προγράμματος είναι συνοπτικά:

- ο Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές σε θέματα τιμής και ποιότητας υπηρεσιών.

⁶⁷ Α. Πάλλης & Κ. Χλωμούδης, (2001), Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Ελληνικά Γράμματα

⁶⁸ Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.

- ο Η προώθηση της χρήσης τεχνολογίας στις συνδυασμένες μεταφορές
- ο Η βελτίωση της πρόσβασης στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Το πρόγραμμα των πιλοτικών ενεργειών για τις συνδυασμένες μεταφορές έληξε το τέλος του 2001. Το πρόγραμμα αυτό διαδέχτηκε ένα νέο πρόγραμμα «Marco Polo»⁶⁹, τον Αύγουστο του 2003. Το νέο αυτό πρόγραμμα έχει ευρύτερο πεδίο από ό,τι το προηγούμενο, δεδομένου ότι μπορεί να επιδοτήσει δράσεις σε όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικών υδάτων. Το πρόγραμμα Marco Polo έχει τον φιλόδοξο στόχο να στρέψει 12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ετησίως από τις οδικές στις μη οδικές μεταφορές. Ο προϋπολογισμός του νέου προγράμματος ανέρχεται σε 100 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2003-2006.

Το πρόγραμμα Marco Polo συμβάλλει στη χρηματοδότηση τριών τύπων έργων:

Δράσεις στροφής των μεταφορών με σκοπό τη στροφή μέρους των οδικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς, οι οποίες θα ενισχύσουν την έναρξη νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων.

Η δημιουργία νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων ενέχει πάντοτε κινδύνους. Για παράδειγμα, οι τακτικές θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές χρειάζονται ποσοστό πληρότητας μεταξύ 70 και 90% για να είναι αποδοτικές.

⁶⁹ COM (2003) 1382.

Το κόστος δημιουργίας ενός νέου δρομολογίου μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως 30%.

- *Καταλυτικές δράσεις για καινοτόμα έργα με σκοπό να αντιμετωπισθούν οι διαρθρωτικές ανεπάρκειες των αγορών.*

Για παράδειγμα, η δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων ποιότητας, η διαχείριση των οποίων θα γίνεται μέσω ενιαίου γραφείου. Οι δράσεις αυτές αναμένεται να οδηγήσουν σε τροποποίηση της πρακτικής των μη οδικών εμπορευματικών μεταφορών και της εκμετάλλευσης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς ή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων.

Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 35%.

- *Δράσεις κοινής εκμάθησης.*

Στόχος είναι να ενισχυθεί η συνεργασία και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των παραγόντων της αγοράς λογισμικού εμπορευματικών μεταφορών για να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή περιορίζεται στο 50%.

Συνεπώς η ίδρυση ενός Εμπορευματικού Κέντρου στη Ηγουμενίτσα δύναται να χρηματοδοτηθεί από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Marco Polo. Συμβάλλει στην ενίσχυση της θαλάσσιας αρτηρίας Αδριατικής-Ιονίου αλλά και στη δημιουργία θαλάσσια σύνδεσης με Πάντοβα της Ιταλίας.

Επιπρόσθετα, υπάρχουν και άλλα ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης θαλασσίων διαδρόμων, όπως είναι το INTERREG, καθώς και το πρόγραμμα MEDA, που αφορά τη διασύνδεση των Διευρωπαϊκών και Μεσογειακών Δικτύων για τις μεταφορές⁷⁰.

Η Κοινότητα έχει ήδη αποφασίσει να επιχορηγήσει Κοινοτικά Λιμάνια κοινού ενδιαφέροντος, αφού πρώτα αποδειχθεί ότι αποτελούν τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων και χώρους διακίνησης εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων. Η υποστήριξη των λιμένων προϋποθέτει και προσφορά στους χρήστες υποδομών υψηλής ποιότητας, καθώς και μέτρα σχετικά με την ασφάλεια και τη διαχείριση των αποθεμάτων.

⁷⁰ Δ. Τσαμπούλα, (2005) «Η προοπτική των θαλάσσιων διαδρόμων», άρθρο στο Περιοδικό 'Logistics Mangement' (Τεύχος Νοεμβρίου 2005).

Συμπεράσματα

Η Ευρωπαϊκή πολιτική στο τομέα των μεταφορών αλλά και η Εθνική προτεραιότητα εστιάζουν στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων συνδυασμένων μεταφορών. Απώτερος σκοπός είναι ο συνδυασμός και η συμπληρωματικότητα των μεταφορικών υποδομών και μέσων. Για να επιτευχθεί αυτός ο συνδυασμός των υποδομών και μέσων απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις για έρευνα και νέες υποδομές. Τέτοιες υποδομές αποτελούν, μεταξύ άλλων και τα εμπορευματικά κέντρα

Στην πλειοψηφία τους τα εμπορευματικά κέντρα δημιουργήθηκαν με σκοπό τη συγκέντρωση μεταφορικών δραστηριοτήτων και ιδιωτικών επενδύσεων, με παράλληλη αύξηση της απασχόλησης και ενίσχυση της τοπικής/περιφερειακής οικονομίας και ανάπτυξης

Σήμερα ΕΚ υπάρχουν σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες που διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την έκταση που καταλαμβάνουν, το ιδιοκτησιακό καθεστώς που τα διέπει (Δημόσιο, Ιδιωτικό ή Μικτό) και ως προς τις διάφορες δραστηριότητες και υπηρεσίες που προσφέρουν στην εξυπηρέτηση των μεταφορών (οδός - οδός), (οδός - σιδηρόδρομος) κλπ. και φυσικά το μέγεθος δράσης και συνεισφοράς τους. Ένας βασικός εκπρόσωπος των Εμπορευματικών Κέντρων στον ευρωπαϊκό χώρο θεωρείται η Europlatforms, που μέσα από έρευνες αποδεικνύει ότι είναι επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων με στόχο τη μείωση του μεταφορικού κόστους καθώς και την περαιτέρω μείωση των καθυστερήσεων σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας αλλά και της διαδικασίας διακίνησης και διανομής των προϊόντων (Logistics).

Τα Εμπορευματικά Κέντρα συμβάλλουν στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η δημιουργία των ΕΚ προωθεί την επέκταση και ενοποίηση των δικτύων και ιδιαίτερα του σιδηροδρόμου και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καθώς μέσω των κέντρων επιτυγχάνεται η αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών.

Τα Εμπορευματικά Κέντρα με τη μορφή του Logistics Platforms επιδιώκει όχι μόνο τη βελτιστοποίηση του κόστους και του χρόνου της παροχής υπηρεσιών αλλά και την προσαρμοστικότητα του συστήματος δηλ. την ικανότητα του συστήματος να επιστρέφει στην αρχική ή επιθυμητή κατάσταση μετά από μια διαταραχή.

Οι λιμένες αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ποιότητα των υπηρεσιών. Οι λιμένες, στην προσπάθειά τους να εξελιχθούν σε Logistics Platforms ανταποκρίνονται καλύτερα στις νέες συνθήκες και εξασφαλίζουν την αξιοπιστία, τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και ένα καλό επίπεδο παραγωγικότητας. Η επένδυση σε Εμπορευματικά Κέντρα που συνδέονται με λιμάνια είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού εξασφαλίζει ευελιξία και μεγαλύτερη συχνότητα στις υπηρεσίες καθώς και παραγωγικότερη εκμετάλλευση του χώρου μέσω καλύτερης σύνδεσης με την ενδοχώρα.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην αρχή της υλοποίησης κομβικών σημείων εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικά κέντρα) και της δίνεται η δυνατότητα να αξιοποιήσει την εμπειρία που έχει ήδη αποκτηθεί από αντίστοιχες εφαρμογές στις άλλες χώρες.

Από τις έρευνες που πραγματοποιήθηκαν ξεχωρίζει η ίδρυση ορισμένων Εμπορευματικών Κέντρων, στα οποία θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα. Είναι σημαντικό να κατασκευαστούν διαμετακομιστικά εμπορευματικά κέντρα στην Ηγουμενίτσα, στην αρχή της Εγνατίας και στην Αλεξανδρούπολη που είναι στο τέλος της Εγνατίας. Η ίδρυση ενός Εμπορευματικού Κέντρου στην Θεσσαλονίκη κρίνεται απαραίτητη ενόψει της υλοποίησης του Πανευρωπαϊκού Άξονα 10, που θα ξεκινά από τη Θεσσαλονίκη, θα διασχίζει την πρώην Γιουγκοσλαβία και θα φτάνει στην Αυστρία και στην Γερμανία.. Παράλληλα στη Θεσσαλία ενδείκνυται η δημιουργία ενός ΕΚ λόγω της αυξημένης αγροτικής παραγωγής καθώς και λόγω της θέσης της – βρίσκεται στο μέσο της χώρας. Ένα ΕΚ στην Κρήτη μπορεί να εξυπηρετήσει το διαμετακομιστικό εμπόριο ανάμεσα στην Αφρική, την Ασία και την Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται αεροπορικά και ακτοπλοϊκώς με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Στην Ελλάδα μπορούν να αναπτυχθούν 5-6 εθνικής / διεθνούς σημασίας Εμπορευματικά Κέντρα και πολλά μικρότερα σε επίπεδο νομού, περιφερειακής ή τοπικής σημασίας. Εντούτοις εγκυμονεί ο κίνδυνος να εφαρμοστεί η αρχή «όποιος προλάβει πρώτος». Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η δημιουργία ενός μεγάλου ΕΚ σε μια περιφέρεια αποκλείει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός άλλου, που θα είναι βιώσιμο σε διαφορετική τοποθεσία. Σε γενικές γραμμές επιδιώκεται η δημιουργία ΕΚ ώστε να προωθείται η περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, με την ταυτόχρονη αποσυμφόρηση του Οδικού δικτύου. Τα Εμπορευματικά Κέντρα θα πρέπει να έχουν στρατηγική θέση με γεωπολιτικό και γεωοικονομικό ρόλο. Με αυτό το κριτήριο θα πρέπει να γίνεται ο σχεδιασμός για την ίδρυση των Εμπορευματικών Κέντρων.

Στο πλαίσιο αυτό η ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς στην Δ. Ελλάδα θα πρέπει να στοχεύει στη βέλτιστη διασύνδεση των υφιστάμενων υποδομών με στόχο τη δημιουργία δικτύου μεταφορών με δυνατότητα συνδυασμού μέσω μεταφοράς. Απαιτείται να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη δικτύων και όχι σε μεμονωμένα έργα.

Η Δυτική Ελλάδα αποτελεί πύλη της Ελλάδος προς την ΕΕ. Η στρατηγική αυτή θέση σε σχέση και με τη προτεραιότητα που δόθηκε από τη τελευταία απόφαση της ΕΕ για την αναθεώρηση των Διευρωπαϊκών δικτύων, η οποία ενέταξε στα έργα προτεραιότητας την ανάπτυξη Θαλάσσιων Διαδρόμων στην Αδριατική- Ιόνιο καταδεικνύει την ανάγκη για την ανάπτυξη των λιμένων και των χερσαίων συνδέσεών τους κατά προτεραιότητα, ώστε η Ιόνια ακτή να αποκτήσει τις μεταφορικές υποδομές σε αντιστοιχία και με την Αδριατική ακτή. Αυτό σημαίνει ότι ο αριθμός αποδοτικών λιμένων πρέπει να αυξηθεί και τα λιμάνια πρέπει να αποκτήσουν οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Η πρόταση μας για την ίδρυση Εμπορευματικού Κέντρου στην Ηγουμενίτσα κινείται σαφώς στο ευρωπαϊκό πνεύμα περί περιβαλλοντικής προστασίας και προώθησης των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί μια άριστη επιλογή για την ανάπτυξη Εμπορευματικού Σταθμού, όπου θα πρέπει να συγκεντρώνονται μεγάλες ποσότητες φορτίου, γιατί μικρές ποσότητες φορτίου συνεπάγονται και μικρές συχνότητες δρομολογίων. Τα κύρια χαρακτηριστικά του λιμανιού συνοψίζονται στα εξής:

- ✓ Βρίσκεται πάνω στον άξονα της ΕΓΝΑΤΙΑΣ. Παράλληλα ο άξονας ΕΓΝΑΤΙΑ τέμνεται από τον ΠΑΘΕ (άξονας Πάτρας – Αργινίου – Ιωαννίνων - Κακαβιάς).
- ✓ Εξυπηρετεί κυρίως την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία) αλλά και σε μικρότερο βαθμό χώρες της Μέσης Ανατολής και το Ιράν. Η ετήσια διακίνηση σήμερα μέσω του λιμανιού κυμαίνεται στους 2 εκ. τόνους εμπορευμάτων μέσω φορτηγών διεθνών μεταφορών.
- ✓ Στην περιοχή βρίσκεται εγκατεστημένος και συγκεντρωμένος ένας σημαντικότερος αριθμός επιχειρήσεων ιδιοκτησίας φορτηγών αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσεως Διεθνών και Εθνικών Μεταφορών, που έχουν απόλυτη ανάγκη ενός Εμπορευματικού Σταθμού για την εξυπηρέτησή τους .
- ✓ Συνδέεται ακτοπλοϊκώς με:
 - Ιταλία (Πρίντιζι, Μπάρι, Ανκόνα, Βενετία)
 - Εσωτερικό (Πάτρα, Κέρκυρα, Παξούς)

Η δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου στην Ηγουμενίτσα θα είναι ιδιαίτερα επωφελής επένδυση, ιδιαίτερα θα συμβάλλει:

- Û Στον εκσυγχρονισμό του τομέα μεταφορών και την εναρμόνισή του με τα διεθνή δεδομένα και τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Û Στην ευρύτερη ανάδειξη και προώθηση της περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα και προσέλκυση επενδύσεων-κυρίως από άλλες χώρες.
- Û Στην ενδυνάμωση των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, που αποτελούν τον παραγωγικό ιστό της τοπικής οικονομίας.

- Û Στην ενθάρρυνση της συνεργασίας και καλύτερη «δικτύωση» των επιχειρήσεων (networking).
- Û Στη δημιουργία αρκετών θέσεων εργασίας με αποτέλεσμα την αύξηση του εισοδήματος μέρους του πληθυσμού και καταπολέμησης της υπάρχουσας ανεργίας.
- Û Στη προσέλκυση νέων προϊόντων, επιχειρηματικών επιδιώξεων και πρωτοβουλιών.
- Û Στην αύξηση του κύκλου εργασιών μεταφορικών επιχειρήσεων, εταιριών διαμετακομιστικού εμπορίου, κ.α.
- Û Στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των κρατικών επιχορηγήσεων.
- Û Ενίσχυση της επιχειρηματικής δράσης σε καινοτόμα αντικείμενα όπως είναι η τηλεματική και το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Είναι βέβαιο πως στα παραπάνω σε μια γενικότερη θεώρηση πρέπει να αποτιμηθεί και το κέρδος από τη μείωση του κοινωνικού κόστους. Η μείωση αυτή οφείλεται στο γεγονός πως η νέα μεταφορική αλυσίδα είναι φιλικότερη προς το περιβάλλον αφού χρησιμοποιούνται θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές σε μεγαλύτερο ποσοστό μειώνοντας το αντίστοιχο ποσοστό των οδικών μεταφορών. Με τη γραμμή σύνδεσης Ηγουμενίτσας-Πάντοβα αυξάνεται το κομμάτι της μεταφοράς, το οποίο γίνεται μέσω θάλασσα και σιδηροδρόμου.

Η πρόταση σύνδεσης του Λιμένα της Ηγουμενίτσας με το Λιμάνι της Πάντοβα στη Βόρεια Ιταλία στηρίζεται στο γεγονός ότι το Εμπορευματικό Κέντρο της Πάντοβα συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο με τα λιμάνια της βόρειας ευρωπαϊκής ζώνης

και παρέχει την κατάλληλη υποδομή για σύνδεση με τα διάφορα μέσα εμπορευματικών μεταφορών.

Παράλληλα το λιμάνι στο Πλατυγιάλι Αστακού θα μπορούσε να αναπτυχθεί ως πιλοτικός Σταθμός Συνδυασμένων Μεταφορών. Το Πλατυγιάλι Αστακού με την στρατηγική του θέση αλλά και τις υποδομές που διαθέτει θα έχει σημαντικό ρόλο στον τομέα των μεταφορών στο μέλλον και ιδιαίτερα στην διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να λειτουργεί επικουρικά και συμπληρωματικά με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Επιτακτική είναι η ανάγκη σχεδιασμού ενός βιώσιμου δικτύου εμπορευματικών κέντρων που θα συντελεί στην ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων από τον προμηθευτή στον τελικό αποδέκτη, στη βελτιστοποίηση των μεταφορικών αλυσίδων και την προσαρμογή στις ευνοϊκές διεθνείς συνθήκες για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Επιβάλλεται να αξιοποιήσουμε τις δυνατότητες της χώρας μας και να αποτελέσει το άρμα ανάπτυξης των διεθνών μεταφορών στη Νότια Βαλκανική και κατ' επέκταση στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Βιβλιογραφία

- (2003) «Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη των κόμβων συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών », Υπουργείο Μεταφορών.
- Α. Κούστα (2006), «Ιδιαιτερότητες και Στόχοι για μια Βιώσιμη Διαπεριφερειακή Συνεργασία στο Δυτικό Άξονα», Συνεδρία Σύζευξης – Καλαμάτα 2006
- Α. Πάλλης & Κ. Χλωμούδης, (2001), Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Ελληνικά Γράμματα
- Αγγελική Παρδάλη (1997) «Εισαγωγή στην Οικονομική Λιμένων» Εκδόσεις Interbooks.
- Απόσπασμα Ομιλίας του Γ. Γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιου Βλάχου κατά την έγκριση του καταστατικού του Κ.Α.Ε.Λ.Θ.
- Απόφαση αριθμ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (23/09/1996). COM (97) 172 «Συνδέοντας το δίκτυο μεταφορικών υποδομών της Ένωσης με τους γείτονες της.»
- Β. Αγγελοπούλου (2004), Logistics 2004 – Δίκτυα Μεταφορών και Διανομών μεταξύ ΕΕ και χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης – Προοπτικές Ανάπτυξης στη Βόρειο Ελλάδα».
- Δ. Λυρίδη, (2005), «Προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Logistics & Management, Εκδόσεις Τεχνοεκδοτική.
- Δ. Μακρής (2004) «Εμπορευματικά Κέντρα σε Λιμένες - Distriparks», Παρουσίαση σε Ημερίδα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics
- Δ. Τσαμπούλας, (2005) «Η προοπτική των θαλάσσιων διαδρόμων», άρθρο στο Περιοδικό 'Logistics Management' (Τεύχος Νοεμβρίου 2005).
- Δ. Τσαμπούλας (2006), «Εμπορευματικά Κέντρα: Μοχλός Ανάπτυξης σε Περιφερειακό Επίπεδο» Εβδομάδα Καινοτομίας 15-19 Μαΐου 2006 Ιωάννινα.
- Ε. Δαϊρετζής, Ι. Κολλάρος, Ν.Χριστοδουλίδης, Ι. Τζεν, (2004) «Επισκόπηση Ιταλικής Οικονομίας, Εξελικτική Πορεία Ελληνοϊταλικών Οικονομικών-

- Εμπορικών Σχέσεων» Ελληνική Δημοκρατία, Ελληνική Πρεσβεία στη Ρώμη, Γραφείο Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων.
- Εθνική Λιμενική Πολιτική (Ιανουάριος 2006), Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής
 - Ευάγγελος Σαμπράκος, (1997), Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών
 - Ευρωπαϊκή Επιτροπή ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορές, ΚΟ-43-02-058-GR-D.
 - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1992), Com (92) 494.
 - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1992), Οδηγία 92/106 της 07.12.1992.
 - Ι. Παπαναγιώτου (2006), «Διεύρυνση της Σκοπιμότητας και των Προϋποθέσεων Δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας σε εκτάσεις του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με άλλες εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής», Systems Planning & Management Consultants SA.
 - Ι. Παραβάντης (2002) «Μεταφορική Κινητικότητα στην Ήπειρο», Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων.
 - Κ. Δαβαράκης (1999), «Σχέδιο Rise: Μελέτη Σκοπιμότητας Εφαρμογών Κοινωνίας των Πληροφοριών, Θεματικό Επίπεδο: Μεταφορές».
 - Καθηγητής Ε. Σαμπράκος, (2001) Σημειώσεις μαθήματος «Συνδυασμένες Μεταφορές».
 - Μακρής (2004) «Εμπορευματικά Κέντρα σε Λιμένες - Distriparks», Παρουσίαση σε Ημερίδα στην Ελληνική Εταιρεία Logistics.
 - Μελέτη για Ίδρυση Εμπορευματικών Κέντρων, Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορέων Πειραιά.
 - Ν. 3299/2004 (ΦΕΚ 261)
 - Νόμος 333333 « Ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις »
 - Στράτος Παπαδημητρίου, Ορέστης Σχοινάς, (2002), Εισαγωγή στα Logistics, Εκδόσεις Α. Σταμούλη
 - Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 (2006), Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, Γενική Γραμματεία Επενδύσεων & Ανάπτυξης

- Ενημερωτικό Δελτίο Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Τεύχος Οκτώβριος -Δεκέμβριος 2003
- Abrahamsson M. Aldin N. & Fredrik Stahre (2003) Logistics Platforms for Improved Strategic Flexibility, *The International Journal of Logistics: Research and Applications*, Vol 6, No. 3.
- Bagchi, P.K. & Skjøtt-Larsen, T. (1995) European logistics in transition: some insights, *The International Journal of Logistics Management*, 6, (2), pp. 11–24.
- COM (1999) 54 Τελικό
- COM (2003) 1382
- COM (2003) 155
- COM (2004) 453
- COM (2004) 453 Τελικό
- Europlatforms E.E.I.G.«Deliverable D2: FV Structure and Intermodal Transport: a Comparative Analysis» Contract Number IN-97-SC2115 funded by the European Commission
- Suykens, F (1986), Ports should be efficient, *Maritime Policy and Management*, Vol 13, No.2, pp 105-126.
- Tae-Woo Lee, Nam-Kyu Park & Dong-Won Lee (2003), A Simulation Study for the logistics planning of a container terminal in view of SCM, *Maritime Policy and Management*, Vol 30, No.3, pp 243-254.
- Valentina Carbone and Marcella de Martino, (2003), The Changing Role of Ports in Supply-Chain Management: an empirical analysis, *Maritime Policy and Management*, Vol 30, No.4, pp 305-320.
- World Bank Port Reform Tool Kit, «The Evolution of Ports in a Competitive World», Module 2
- A. Dubke & N. Pizzolato (2004) «Logistics Platforms: Characteristics and trends for Brazil», XXIV ENEGEP Florianopolis
- Abrahamsson, M. & Brege, S. (1995) Distribution Channel Reengineering, Linköping Research in Management Series Report No. 9501.

- Vittorio Alberto Torbianelli, (2000), When the road controls the sea: a case study of Ro-Ro transport in the Mediterranean, *Maritime Police Management*, Vol.27, No.4, pp 375-389.
- www.freight-village.com.
- www.interportopd.it
- www.marineews.gr
- www.minenv.gr
- www.nthesprotias.com
- www.olig.gr
- www.olig.gr
- www.ose.gr
- www.parliament.gr
- www.portnet.gr
- <http://europa.eu/scadplus/leg/el/s13000.htm>
- <http://www.gnto.gr>
- <http://www.infopeloponnisos.gr>
- http://www.uirr.com/download/ListeMembres_en-05.pdf
- Τελικό SEC (2002) 632