

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ
ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗ
ΜΕΣΟΓΕΙΟ**

ΖΩΓΡΑΦΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

Διπλωματική εργασία

*υποβληθείσα στο τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πειραιώς
ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος
Ειδίκευσης στη Ναυτιλία*

**ΠΕΙΡΑΙΑΣ,
ΙΟΥΝΙΟΣ 2017**

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από το ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)
- Παρδάλη Αγγελική
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.»

ΠΡΟΛΟΓΟΣ/ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία είναι αποτέλεσμα εκτενούς αναζήτησης και έρευνας και εκπονήθηκε στην Αθήνα στα πλαίσια του 12^{ου} Κύκλου Σπουδών του Κανονισμού του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Υπεύθυνος για την εργασία εκ μέρους του Πανεπιστημίου Πειραιώς ήταν ο καθηγητής κ. Παπαδημητρίου Ευστράτιος, τον οποίο και ευχαριστώ ιδιαίτερος για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου. Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητές Παρδάλη Αγγελική και Χλωμούδη Κωνσταντίνο για την ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις και τις εύστοχες παρατηρήσεις τους στο σύνολο της εργασίας μου.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους φίλους και τους συνεργάτες μου για την κατανόηση και την έμπρακτη υποστήριξή τους, αλλά και έναν ξεχωριστό άνθρωπο στη ζωή μου που ήρθε από μακριά και με ενθάρρυνε καθημερινά, συμβάλλοντας με το δικό του ξεχωριστό τρόπο στην ολοκλήρωση της συγγραφής.

Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στην οικογένειά μου και ιδιαίτερος στους γονείς μου, Ιωάννη και Αναστασία, για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια, δίνοντας μου τη δύναμη και τη δυνατότητα να συνεχίσω να προσπαθώ για το καλύτερο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συμβολή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) έχει αδιαμφισβήτητα σημαίνουσα βαρύτητα για την ναυτιλία παγκοσμίως, δεδομένου ότι έχει ως απώτερο στόχο τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διατροφικών μεταφορών, το οποίο να μπορεί να αναπτύξει τόσο τον ελεύθερο ανταγωνισμό αλλά και να εξασφαλίσει την οικονομική και κοινωνική ενότητα της.

Η NMA έχει τη δυνατότητα παροχής αποτελεσματικών μεταφορών σε χαμηλό συγκριτικά κόστος και με αρκετά λιγότερες δαπάνες σε σύγκριση με τις οδικές ή και άλλους γνωστούς τρόπους μεταφορών, γεγονός που την καθιστά το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς αγαθών, και συνεπώς έναν από τους πυλώνες του εμπορίου και επομένως και της οικονομίας παγκοσμίως.

Η ολοκληρωμένη αξιοποίηση των ωφελειών που προκύπτουν από τη NMA χρειάζεται μία ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή πολιτική η οποία θα την προωθήσει.

Για να ανταποκριθεί η NMA στα σύγχρονα μεταφορικά δεδομένα καλείται να ενσωματωθεί στο ενιαίο πολυτροπικό/διατροφικό ενιαίο σύστημα μεταφοράς το οποίο προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και στο οποίο η NMA μπορεί να έχει έναν από τους σημαντικότερους ρόλους.

Η NMA θα πρέπει να βελτιωθεί σε οργανωτικό και διοικητικό επίπεδο προκειμένου να βελτιώσει τη συνολική εικόνα της ούτως ώστε να μην είναι πλέον παρωχημένη, ενώ σημαίνοντα ρόλο θα παίξουν ως λογικό αποτέλεσμα οι λιμένες, των οποίων οι υποδομές και ο τρόπος λειτουργίας δεν είναι πάντα ο πλέον αποτελεσματικός ακόμη και σήμερα.

Ωστόσο, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες με πιο πρόσφατες εκείνες των Θαλάσσιων Διαδρόμων (Motorways of the Sea) κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των θαλασσιών κυρίως μεταφορών, καθώς και των συμπληρωματικών υπηρεσιών τους.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Motorways of the Sea.

ABSTRACT

On a global scale, the contribution of Short Sea Shipping (SSS) is undoubtedly of utmost importance not only for Commerce, but also for a variety of purposes internationally.

Whilst overviewing the case of SSS contribution to Transport, specifically within Europe and its greater area, we can observe that the ultimate goal for an ideal transport model is for SSS to evolve to an integrated intermodal transport system which is capable to maintain and develop the competition as well as to ensure economic and social unity.

The SSS has the ability to provide efficient transport into comparatively low cost with lesser external costs compared to either trucking or different transportation systems.

In order to exploit the benefits arising from SSS, it can easily be assumed that an integrated European policy is crucial in order to promote it accordingly.

SSS can meet its needs and requirements in modern transport data, only by the case of its incorporation to a single multimodal / intermodal transport system promoted methodically and wholly by the European Union.

The SSS sector so far, shows obvious signs that in the very near future, there will be a vital need of improvement in both organizational and administrative level in order to improve its effectiveness and achieve its full integration in a complete transport network.

Additionally, ports will play an equally important and influential role in the infrastructure as their current way of operation is not always as effective as needed and required, and also consequently they will need to adapt in the new order for SSS.

Several initiatives triggered by the European Commission have been taking place for a long period of time for the development of SSS and to nowadays, with the most recent example the case of MoS (Motorways of the Sea), heading towards the correct direction in order to develop essentially the maritime transport sector and all other practices attached to it.

KEY WORDS: Short Sea Shipping, Motorways of the Sea

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί τον τρόπο μεταφοράς μέσω θαλάσσης, ο οποίος μπορεί να αποκληθεί ως καθοριστικός σε κάθε περίπτωση που η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να επιτύχει την διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διατροπικών μεταφορών, το οποίο θα τονώσει και θα ενδυναμώσει την ανταγωνιστικότητά της, αλλά και επιπροσθέτως την κοινωνική και οικονομική συνοχή της.

Οι διεθνείς μεταφορές έχουν επηρεαστεί δραστικά τις τελευταίες δεκαετίες από ουσιώδεις μεταβολές, σε οργανωτικό, τεχνολογικό και επιχειρησιακό επίπεδο. Οι νέες συνθήκες στο διεθνές εμπόριο προκαλούν σημαντικές αλλαγές και στις μεταφορές, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες και δυναμικές στον τομέα αυτό. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί μία δράση η οποία παρέχει δυνατότητες τόσο για τον ιδιωτικό τομέα όσο και για τον δημόσιο, κατανοεί κανείς τον λόγο που και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει τις συνδυασμένες μεταφορές, όπως είναι για παράδειγμα η πρωτοβουλία της για την ανάπτυξη θαλασσιών διαδρόμων στον άξονα της Αδριατικής.

Σκοπό της παρούσας πτυχιακής εργασίας αποτελεί η εις βάθος μελέτη και ανάλυση της σπουδαιότητας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών με έμφαση στη Μεσόγειο. Η παρούσα εργασία θα μελετήσει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και την εξέλιξη της στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής συνοχής και ολοκλήρωσης.

Η NMA βρίσκεται γεωγραφικά σε πλεονεκτική θέση συγκριτικά με τα παραδοσιακά μεταφορικά μέσα μεταφοράς. Η συγκεκριμένη πλεονεκτική θέση δημιουργεί ένα μεγάλο οικονομικό όφελος, διότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν την δυνατότητα να συνεισφέρουν στην ενσωμάτωση, αλληλουχία και οικονομική εξέλιξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η NMA αποτελεί μία βασική παράμετρο του διεθνούς μεταφορικού δικτύου και ένα μέσο το οποίο συμβάλλει στην εξέλιξη της μεταφορικής δυνατότητας του συστήματος.

Συγκεκριμένα, στην παρούσα πτυχιακή εργασία επικεντρωνόμαστε στην ανάλυση και επεξήγηση της προαναφερθείσας εξέλιξης με την πάροδο του χρόνου, μέσω του θεωρητικού και εμπειρικού της μέρους.

Το θεωρητικό μέρος θα αναλύσει το αντικείμενο της ΝΜΑ, πώς αυτό ορίζεται από διάφορους μελετητές του είδους και ποια είναι τα πλεονεκτήματα της, ενώ θα ασχοληθεί με τις πολιτικές που υιοθετούνται στην Ελλάδα και την Ευρώπη για την εξέλιξη και βελτίωση αυτής, περιγράφει τις θαλάσσιες αρτηρίες που έχουν καθοριστεί τα τελευταία χρόνια και τη συμμετοχή της ΝΜΑ στο σύνολο των διατροπικών μεταφορών.

Το εμπειρικό μέρος της εργασίας θα ασχοληθεί με τη μελέτη περίπτωσης του λιμένα Ηγουμενίτσας σε σχέση με τους θαλάσσιους διαδρόμους TEN-T, και θα περιγράψει πώς η δράση που βρίσκεται υπό εξέλιξη δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση του ανταγωνισμού και της αποδοτικότητας στον τομέα των σιδηροδρομικών και των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μέσω της αναβάθμισης των φυσικών και των υποδομών Τεχνολογίας Πληροφοριών και Επικοινωνίας (ΤΠΕ).

Η πτυχιακή εργασία θα ολοκληρωθεί με συμπεράσματα και προτάσεις, καταλήγοντας σε αυτά λαμβάνοντας υπόψη τη θεωρητική αλλά και την εμπειρική ανάλυση που θα έχει προηγηθεί και αναλυθεί εκτενώς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κυρίως Μέρος Εργασίας	Σελ.11
1.1. Ορισμός του Αντικειμένου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA)	Σελ.11
1.2. Ο ορισμός του European Shortsea Network.....	Σελ.13
1.3. Ο ορισμός της NMA σύμφωνα με τον Weintrit (2009).....	Σελ.15
1.4. Ορισμός της NMA σύμφωνα με το Σαμπράκο (2002).....	Σελ.16
1.5. Τα κύρια σημεία των ορισμών της NMA.....	Σελ.18
1.6. Τα πλεονεκτήματα της NMA.....	Σελ.19
2.1. Πολιτικές Ελλάδας & Ευρώπης για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων....	Σελ.22
2.2 Η NMA στην Ελλάδα.....	Σελ.24
2.3. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ένωση.....	Σελ.28
2.4. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων-Στατιστικά Στοιχεία.....	Σελ.30
3.1. Ναυτιλιακή Στρατηγική Μεταφορών 2018.....	Σελ.39
3.2. Η περίπτωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.....	Σελ.41
3.3. Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών.....	Σελ.46
3.4. Η νέα πολιτική υποδομών στην Ευρώπη.....	Σελ.52
4.1. Η NMA και η συμμετοχή της στις διατροπικές μεταφορές.....	Σελ.55
4.2. Θαλάσσιες Αρτηρίες- Motorways of the Sea (MoS).....	Σελ.58
4.3. Ten-T και Θαλάσσιες Μεταφορές.....	Σελ.62
Β' μέρος: Μελέτη περίπτωσης TEN-T και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας	Σελ.66
5.1. Εισαγωγή.....	Σελ.66
5.2. Τομείς Δραστηριοποίησης.....	Σελ.67
5.3. Συμβολή της προτεινόμενης δράσης για την εσωτερική αγορά, την πολιτική συνοχής και την Ευρωπαϊκή στρατηγική για το 2020.....	Σελ.74
5.4. ΟΛΗΓ: Στρατηγικοί Στόχοι και Στρατηγικές Κατευθύνσεις ανά Λειτουργία.....	Σελ.79
5.5. Η επίδραση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στις δραστηριότητες του λιμένα και της πόλης.....	Σελ.87
Συμπεράσματα	Σελ.89
Βιβλιογραφία	Σελ.94

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αγαθών σε τόνους, ανά χώρα και Θαλάσσια Περιοχή (2005-2014).....	Σελ.31
Πίνακας 2-2: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: Τονάζ ανά χώρα (2005-2014).....	Σελ.34
Πίνακας 2-3: Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια της Ε.Ε. στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (2014).....	Σελ.35
Πίνακας 2-4: Τα μεγαλύτερα λιμάνια σε μεταφορές υγρών χύδην φορτίων ΝΜΑ (2014).....	Σελ.36
Πίνακας 2-5: Τα μεγαλύτερα λιμάνια σε μεταφορές ξηρού χύδην φορτίου ΝΜΑ (2014).....	Σελ.36
Πίνακας 2-6: Μερίδια των μεγαλύτερων λιμανιών σε εμπορευματοκιβώτια (2013-2014).....	Σελ.37
Πίνακας 2-7: Μερίδια των μεγαλύτερων λιμανιών για Ro Ro (2013-2014).....	Σελ.37
Πίνακας 2-8: Συνολικός πίνακας λιμανιών για εμπ/τια ανά 1000 TEUs ΝΜΑ (2005-2014).....	Σελ.38

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3-1 : Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών - Διάδρομος μέσω Ελλάδας 2014-2030.....	Σελ.43
Εικόνα 3-2 : Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών - Το Δίκτυο του Ελληνικού χώρου 2013.....	Σελ.44
Εικόνα 3-3: Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών - Οι εννέα διάδρομοι του κεντρικού δικτύου.....	Σελ.48
Εικόνα 4-2: MotorWays of the Sea.....	Σελ.59
Εικόνα 5-1: Μελλοντική Άποψη Λιμένος Ηγουμενίτσας.....	Σελ.81

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 2-1: Κατανομή ανά dwt, ανά χώρα. 2013.....	Σελ.24
Γράφημα 2-2:Κατανομή Ελληνόκτητου στόλου ΝΜΑ 2013.....	Σελ.25
Γράφημα 2-3 :Μερίδιο Θαλάσσιων μεταφορών Μικρών Αποστάσεων 2014.....	Σελ.32
Γράφημα 2-4: Μερίδια της ΝΜΑ ανά θαλάσσια περιοχή 2014.....	Σελ.33
Γράφημα 4-1: Σύνολο έργων για τους εννέα διαδρόμους 2015.....	Σελ.61

1. ΚΥΡΙΩΣ ΜΕΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1.1. Ορισμός του Αντικειμένου της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA)

Οι ορισμοί για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) είναι πολλοί και διαφορετικοί, αποδεικνύοντας ότι η NMA είναι μια δράση πολύπλευρη, η οποία μπορεί να ερμηνευτεί διαφορετικά ανάλογα με τους στόχους και τα ζητούμενα που έχει ο κάθε μελετητής της.

Η NMA καθορίζεται βάσει διαφορετικών κριτηρίων, ανάμεσα στα οποία διακρίνονται ως σημαντικότερα το αντικείμενο που αφορούν οι δράσεις της, το γεωγραφικό πεδίο στο οποίο δραστηριοποιείται, αλλά και τα κύρια γνωρίσματα του στόλου της.

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνεται από την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και πιο συγκεκριμένα από την Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών η NMA περιγράφεται ως εξής:

Η NMA περιλαμβάνει όλες εκείνες τις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες δεν δραστηριοποιούνται στην ανοικτή θάλασσα και συμπεριλαμβάνουν την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ των ακτών της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών, τις ενδοκοινοτικές μεταφορές και πιο συγκεκριμένα τις μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, αλλά και τις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεμονωμένα σε ένα κράτος μέλος (cabotage). Επίσης, περιλαμβάνει και όλα τα είδη μεταφορών στη θάλασσα, σε ποτάμια, με τα πλοία, σε κάθε κράτος μέλος ξεχωριστά.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, μπορούμε να διακρίνουμε πως η NMA δεν αφορά σε ωκεάνιες μεταφορές, αλλά αντίθετα συμπεριλαμβάνει:

- α. Την ακτοπλοΐα.
- β. Τις θαλάσσιες μεταφορές από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά.
- γ. Τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες πραγματοποιούνται κυρίως στο εσωτερικό ενός κράτους.

Σε αυτά τα πλαίσια, προσδιορίζεται σε γεωγραφικό επίπεδο η NMA στην Ευρώπη ως ενιαίο σύνολο, λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν αναφέρεται μόνο στις ενδο-Κοινοτικές μεταφορές αλλά και σε μεταφορές οι οποίες πραγματοποιούνται ανάμεσα σε Ευρωπαϊκά κράτη αλλά και σε γείτονες χώρες, όπως για παράδειγμα τη Νορβηγία, την Ισλανδία, τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και τη Μεσόγειο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να δημιουργηθεί ένας κοινά αποδεκτός ορισμός στον οποίο θα στηριχτεί η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΟΚΕ) μνημονεύει ότι: *«Η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι ο ορισμός αυτός θα χρειαστεί πιο συγκεκριμένη οριοθέτηση όταν θα εκδοθούν μεταγενέστερα νομοθετικά μέτρα προς υλοποίηση των στόχων της ανακοίνωσης προκειμένου να συγκεκριμενοποιηθούν και οι δικαιούχοι αυτού. Επίσης, είναι αμφίβολο κατά πόσον ο όρος «ShortSea» είναι ο πιο επιτυχημένος για την περιγραφή όλων των ανωτέρω μεταφορών, δεδομένου ότι ορισμένες εξ αυτών δεν είναι καν μικρής απόστασης»*

Τέλος, *«η ΟΚΕ αναφέρει ότι ο τομέας ShortSea περιλαμβάνει ένα πλήθος διαφοροποιημένων (diversified) δράσεων και υπηρεσιών, οι οποίες δεν έχουν ομοιογένεια. Συγκεκριμένα, ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές οι κύριες μορφές υπηρεσιών είναι μεταφορές χύδην φορτίων (bulks), μεταφορές ferries, υπηρεσίες feeder και μεταφορές τακτικών γραμμών (linerservices).»*

Σύμφωνα με τα παραπάνω, βλέπουμε το εύρος του φάσματος της δραστηριοποίησης της ΝΜΑ, καθώς παρά το κυριολεκτικό νόημα του τίτλου της ως δράση, δεν περιορίζεται ούτε προσδιορίζεται συγκεκριμένα από τον όρο «απόσταση», και τοιουτοτρόπως και με τον όρο «ναυτιλία» μπορούν να διακριθούν πολλές και διαφορετικές μορφές της ή ακόμα και συμπληρωματικές υπηρεσίες της, οι οποίες δεν είναι απαραίτητως ομοιογενείς και συνεχώς εξελίσσονται και διαφοροποιούνται.

1.2. Ο ορισμός του European Shortsea Network

Σύμφωνα με το European Shortsea Network, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων περιλαμβάνει τη διακίνηση φορτίων και επιβατών μέσω θάλασσας ανάμεσα στα λιμάνια που γεωγραφικά, βρίσκονται στην Ευρώπη. Επίσης, αφορά τόσο λιμάνια κρατών μελών της Ευρώπης όσο και εκείνα τα οποία γεωγραφικά βρίσκονται σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά η ακτογραμμή τους βρίσκεται σε θάλασσες που συνορεύουν με αυτήν.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων περιλαμβάνει τόσο τις εγχώριες όσο και τις διεθνείς μεταφορές καθώς και τις υπηρεσίες *feeder* κατά μήκος της ακτής, με προορισμό τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. Οι υπηρεσίες τύπου *feeder* αφορούν κυρίως *container* πλοία περιορισμένης χωρητικότητας και μικρότερου βυθίσματος που προσεγγίζουν μικρότερα λιμάνια και έχουν την δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μέσω ενός προκαθορισμένου προγράμματος δρομολογίων τα πλοία *container* ανοικτής θαλάσσης (*Mother Vessels*), ενώ εξυπηρετούν την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και εντός του εσωτερικού της Ευρωπαϊκής αγοράς, ανάλογα με τη ζήτηση της αγοράς.

Επιπροσθέτως, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, μπορεί να αφορά όπως προαναφέρθηκε, τη θαλάσσια μεταφορά ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νορβηγίας, της Ισλανδίας καθώς και άλλων κρατών της Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου.

Η NMA μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε i. Ναυτιλία Τακτικών γραμμών και ii. Ναυτιλία *Tramp* (*Spot*). Οι τύποι φορτίων που διακινεί είναι:

- Ξηρά ή υγρά χύδην φορτία
- Συμβατικά φορτία (*Conventional cargo*)
- Φορτία *Project*
- Μεταφορές τύπου *Ro – Ro*
- Μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων Γενικού ή και Ιδιαίτερου φορτίου

Η Ευρωπαϊκή NMA περιλαμβάνει όλους τους προορισμούς που γειτνιάζουν με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι αποτελείται στην πλειοψηφία της από μεταφορές ανάμεσα σε τουλάχιστον δυο λιμάνια που ανήκουν στην ίδια χώρα.

Μία ακόμη σημαντική μορφή της NMA είναι και η ποταμοπλοΐα, δεδομένου ότι ο κύριος άξονας είναι η δυνατότητα συγκεκριμένων πλοίων να συνάδουν με τις απαιτήσεις της θαλάσσιας ποταμοπλοΐας, αφού χρειάζεται να διαθέτουν ιδιαίτερα γνωρίσματα σε σχέση με τη βύθιση, τα ύψη και τα μήκη, λαμβάνοντας υπόψη τα όρια που τίθενται από την ίδια την ναυσιπλοΐα στα ποτάμια.

Συχνά πρόκειται για σκάφη τα οποία δεν ζυγίζουν περισσότερο από 3.000 τόνους νεκρού βάρους (DWT) με μέγιστη δυνατότητα βύθισης που δεν ξεπερνά το μέγιστο σε βάθος τα πέντε μέτρα και σε ύψος τα εννέα μέτρα.

Τα εν λόγω σκάφη δεν εξυπηρετούν μόνο τα συμβατικά και χύδην φορτία αλλά και τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα με έναν άλλο ορισμό προερχόμενο από τον Κοινοτικό Οργανισμό European Shortsea Network, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι ουσιαστικά η διατροπική μεταφορά ενδο-Ευρωπαϊκών φορτίων σύμφωνα με το σύστημα διακίνησης από πόρτα σε πόρτα (door – to – door) είτε σε εμπορευματοκιβώτια ή σε τρέιλερ, αρκεί το μεγαλύτερο μέρος της διαδικασίας να πραγματοποιείται με θαλάσσιο τρόπο.

Σύμφωνα με αυτό τον ορισμό, στη NMA δεν περιλαμβάνεται αποκλειστικά η μεταφορά μέσω θαλάσσης, αλλά λογίζεται ως μία συστηματική σειρά ενεργειών, με ένα μεγάλο μέρος του μεταφορικού έργου να πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης, αλλά όχι το σύνολο του, το οποίο σε κάποιες περιπτώσεις παραχωρείται στην οδική μεταφορά συμπληρωματικά. Αυτό οφείλεται στο ότι η διαδικασία της ναυτιλίας είναι δυνατόν να περιλαμβάνει κάποιες φορές και άλλα μεταφορικά μέσα αν το απαιτούν οι συνθήκες και οι εκάστοτε περιπτώσεις.

Συνεπώς, ένα διατροπικό πλαίσιο μεταφορών μπορεί να αποτελέσει για την NMA μία συμπληρωματική λύση, η οποία είναι δυνατόν είτε να λειτουργήσει ανταγωνιστικά σε σχέση με τις οδικές μεταφορές και τις υπόλοιπες μορφές μεταφορών, είτε συμπληρωματικά υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις και συνθήκες.

1.3. Ο ορισμός της ΝΜΑ σύμφωνα με τον Weintrit (2009)

Σύμφωνα με τον Adam Weintrit (2009), ως Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων ορίζεται η μεταφορά μέσω ύδατος, φορτίων αλλά και επιβατών, ως τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας τόσο για την Ευρώπη όσο και για άλλους προορισμούς εκτός Ένωσης, που συνδέονται με εκείνη.

Συγκεκριμένα, η ΝΜΑ αποτελεί μέρος της μεταφορικής εφοδιαστικής αλυσίδας που περιλαμβάνει τη μεταφορά του αγαθού από τον προμηθευτή μέχρι τον τελικό χρήστη, ο οποίος είναι στις περισσότερες περιπτώσεις και ο καταναλωτής του προϊόντος που μεταφέρεται.

Επιπροσθέτως, πραγματοποιείται η μεταφορά, είτε μέσω θαλάσσης είτε μέσω άλλου υδάτινου τρόπου, εντός των γεωγραφικών ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και η μεταφορά αυτή μπορεί να αφορά μετακίνηση στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή ακόμα και από και προς αυτή σε τρίτες χώρες, όπως είναι για παράδειγμα τα κράτη στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας.

Συνεπώς, βάσει του συγκεκριμένου ορισμού, προβλέπεται μεταφορά τόσο για φορτία όσο και για επιβάτες, ενώ είναι απαραίτητη προϋπόθεση η διακίνηση των προϊόντων με το μικρότερο δυνατό κόστος. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή κοινοτική θεωρία, η προώθηση της διατροφικότητας είναι μια ιδιαίτερως σημαντική δράση, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς λειτουργούν συμπληρωματικά για να υπάρχει ένα ποιοτικό αποτέλεσμα το οποίο συνοψίζεται σε ελαχιστοποίηση χρόνου και κόστους.

Όλα τα παραπάνω εφαρμόζονται και οδηγούν στο επιθυμητό αυτό αποτέλεσμα, αφού ληφθούν υπόψη τόσο οι αρνητικές επιδράσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος όσο και οι βασικοί στόχοι της αειφόρου ανάπτυξης.

1.4. Ορισμός της NMA σύμφωνα με το Σαμπράκο(2002)

Κατά τον Σαμπράκο (2002) η NMA αποτελείται από την εγχώρια και διεθνή μεταφορά στην Ευρώπη (στην οποία δεν περιλαμβάνεται ο διάπλους ωκεανός), όπου περιλαμβάνονται και οι υπηρεσίες συγκέντρωσης ή τροφοδοσίας (feeder services) σε όλες τις ακτές που σχετίζονται με τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες.

Ο Σαμπράκος καθορίζει τις υπηρεσίες συγκέντρωσης ή τροφοδοσίας (feeder services) ως ένα ξεχωριστό υποσύνολο της NMA καταδεικνύοντας ότι *«αποτελούν ένα δίκτυο ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μεταξύ λιμένων, όπου γίνεται πλήρωση ή εκκένωση των εμπορευμάτων (συνήθως containers) ή αναδιανομή από ή προς μία υπηρεσία ανοικτών θαλασσών σε έναν από αυτούς τους λιμένες (κεντρικός λιμένας – hubs).»*

Οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος, προσδιορίζουν τον ορισμό της NMA καταδεικνύοντας ότι: *«Ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη».*

Πρόκειται για έναν ορισμό στον οποίο δε μνημονεύεται ούτε η εφοδιαστική αλυσίδα μεταφοράς ούτε η διατροφικότητα. Οι εν λόγω συγγραφείς προσδιορίζουν με ξεκάθαρο τρόπο ότι η δραστηριοποίηση της NMA σε γεωγραφικό επίπεδο περιορίζεται για τις μεταφορές, ανάμεσα στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε Νορβηγία, Ισλανδία, Βαλτική, Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα.

Επίσης, προσδιορίζεται ότι η NMA αφορά σε πλοία τα οποία δε ζητείται να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις συνδέοντας τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω θαλάσσης, συνεπώς, πρόκειται για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων συγκεκριμένα και προσδιορισμένα εντός Ευρωπαϊκών υδάτων.

Επιπροσθέτως, οι εν λόγω συγγραφείς καθόρισαν ότι η NMA δεν θα πρέπει να θεωρείται ως μία άλλη εκδοχή του παραδοσιακού τρόπου μεταφοράς ανοικτής θάλασσας. Η NMA καθορίζεται από προϋποθέσεις και αρχές οι οποίες είναι διαφοροποιημένες σε σχέση με εκείνες των μεταφορών ανοικτής θάλασσας, οι οποίες πιο συγκεκριμένα χαρακτηρίζονται από διαφοροποιημένες θεσμικές, εμπορικές, λειτουργικές και οικονομικές παραμέτρους, που δείχνουν να επηρεάζονται τόσο από

τα μεγέθη των πλοίων τα οποία δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, όσο και από τις διαφορετικού τύπου υποδομές ανά περίπτωση.

Γενικά, επισημαίνεται ότι στη ΝΜΑ ως δραστηριότητα μπορεί να πραγματοποιείται τόσο σε μεσαίου όσο και σε μικρού μεγέθους πλοία.

Οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος καθόρισαν ότι ο τύπος των πλοίων διαφοροποιείται ανάλογα με τον χώρο δράσης, το είδος του εμπορεύματος που μεταφέρεται, καθώς και τον όγκο της μεταφερόμενης ποσότητας.

Ειδικά για τα ξηρά φορτία, η μεταφορά τους μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, πραγματοποιείται από πλοία μεγέθους μέχρι 3.000 DWT, αν και άλλοι θεωρητικοί εκτιμούν ότι το μέγεθος των πλοίων κυμαίνεται ανάμεσα σε 6.000-10.000 DWT.

Για να προσδιοριστούν τα αντιπροσωπευτικά μεγέθη πλοίων που χρησιμοποιούνται στη ΝΜΑ, λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές του περιβάλλοντος, των συνθηκών, καθώς και οι ανάγκες των ίδιων πλοιοκτητών, γεγονός που αιτιολογεί την αλλαγή του μεγέθους των πλοίων με το πέρασμα των χρόνων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μεγέθους πλοίου που δραστηριοποιείται στη ΝΜΑ το 1969 ήταν στα 2.000 ΚΟΧ, το 1990 ήταν τριπλάσιο μέγεθος, αγγίζοντας τα 6.000 ΚΟΧ, ενώ σήμερα το μέγεθος αγγίζει τα 10.000 ΚΟΧ (ή 30.000 DWT). (Γουλιέλμος, Σαμπράκος, 2002)

Συνεπώς, παρατηρούμε πως ο προσδιορισμός του μεγέθους των πλοίων στη ΝΜΑ δεν είναι ξεκάθαρος και απόλυτος, και επηρεάζεται άμεσα από τις συνθήκες και τις ανάγκες της εποχής.

1.5. Τα κύρια σημεία των ορισμών της ΝΜΑ

Προκειμένου να καθοριστούν τα βασικά σημεία στους ορισμούς και τις θεωρίες της ΝΜΑ, είναι απαραίτητο να ληφθεί υπόψη η ύπαρξη τριών κυρίων παραμέτρων που συναντώνται στις περισσότερες θεωρητικές προσεγγίσεις και μπορούν να καθοριστούν ως κάτωθι:

1. Τα γεωγραφικά όρια της ΝΜΑ.

Οι περισσότεροι ορισμοί που έχουν ως σκοπό τον γεωγραφικό προσδιορισμό της ΝΜΑ στην Ευρώπη, επισημαίνουν ότι δραστηριοποιείται τόσο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες είναι γείτονες χώρες και συνδέονται με τις χώρες της Ένωσης λόγω των εμπορικών τους σχέσεων.

2. Το μέγεθος των πλοίων της ΝΜΑ.

Συνήθως, τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη ΝΜΑ είναι μικρά σε μέγεθος, συγκριτικά με τα πλοία που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές της ανοικτής θάλασσας, χωρίς να σημαίνει ότι δεν συμμετέχουν παροδικά και στη ΝΜΑ.

Εντούτοις, το μέγεθος δεν μπορεί να συγκεκριμενοποιηθεί, διότι αλλάζει ανάλογα με την πάροδο του χρόνου και προσαρμόζονται ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες που παρουσιάζονται στις μεταφορές.

Σε κάθε περίπτωση, παρατηρείται η τάση για την αύξηση του μεγέθους των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη ΝΜΑ, ολοένα και πιο έντονα.

3. Η ΝΜΑ αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της διατροφικότητας.

Υπό αυτή την έννοια, οι πλέον πρόσφατες προσεγγίσεις περί ΝΜΑ εκτιμούν ότι αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της συνολικής αντίληψης σχετικά με τον τρόπο που πραγματοποιούνται οι μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού στις περισσότερες των περιπτώσεων αποτελεί μεγάλο κομμάτι της συνολικής μεταφορικής πορείας του προϊόντος.

1.6. Τα πλεονεκτήματα της NMA

Βάσει της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής τα βασικά πλεονεκτήματα της NMA μπορούν να συνοψιστούν στα κάτωθι σημεία:

- Μείωση των αρνητικών επιρροών από το περιβάλλον και ανάπτυξη φιλικότητας προς αυτό.
- Περισσότερες και πιο συχνές υπηρεσίες στους λιμένες.
- Ενίσχυση της αξιοπιστίας στις μεταφορές και συνέπεια στη παράδοση.
- Ελκυστική τιμολογιακή πολιτική, γεγονός στο οποίο συμβάλλουν και τα αρκετά χαμηλότερα, συγκριτικά με τις οδικές μεταφορές, θαλάσσια κόστη μεταφορών.
- Μικρότερης διάρκειας μεταφορές «πόρτα – πόρτα», δεδομένου ότι η NMA μπορεί με τη βοήθεια ενός διευρυμένου λιμενικού δικτύου να συμβάλλει αποτελεσματικά σε τέτοιου τύπου ολοκληρωμένες μεταφορές.
- Μεγάλη μείωση των σημείων στα οποία διενεργούνται συναλλαγές ανάμεσα στους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς τύπου «πόρτα – πόρτα», καταδεικνύοντας τον λιμένα ως το μοναδικό μέρος συναλλαγής.

Η Λευκή Βίβλος, κατά την υποβολή της στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στα τέλη του 1992, καθόρισε ότι ο τομέας των μεταφορών (θαλάσσιος και οδικός) στην Ε.Ε. θα ήταν επιτυχημένος μόνο αν παρείχε τις κατάλληλες και αποτελεσματικές υπηρεσίες, εξασφαλίζοντας ασφάλεια, αξιοπιστία, φιλικότητα τόσο στο περιβάλλον όσο και στους χρήστες.

Κατά τον Blonk (1994) τα κύρια πλεονεκτήματα της NMA είναι τα κάτωθι:

Οι μεταφορές μέσω της NMA είναι λιγότερο δαπανηρές συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, δεδομένου ότι οι θαλάσσιοι άξονες δεν χρειάζονται ούτε δαπανηρές κατασκευές, αλλά ούτε και συντήρηση.

Στη NMA, επειδή η χωρητικότητα είναι πλεονάζουσα, η μεταφορά των φορτίων μπορεί να πραγματοποιείται χωρίς να απαιτούνται μεγάλες επενδύσεις για την αγορά νέων πλοίων. Επίσης, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν περισσότερο φιλικό για το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς (αποφυγή ρύπανσης και ηχορύπανσης).

Τέλος, η NMA έχει την δυνατότητα για αποτελεσματική ανάπτυξη περιφερειακά με χαμηλό κόστος, ακόμα και στις περισσότερο απομονωμένες περιοχές της Ε.Ε..

Λαμβάνοντας μάλιστα υπόψη ότι οι οδικές μεταφορές καλύπτουν μία συγκεκριμένη αγορά, το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που διαθέτει η NMA είναι ότι

μπορεί να ανταποκριθεί στις μεταφορές που απαιτούν μεγαλύτερες συγκριτικά με τις οδικές μεταφορές, αποστάσεις.

Ακόμη, όσον αφορά σε περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιδόσεις, η ΝΜΑ και η ναυτιλία εν γένει, παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα και ως συνέπεια μπορεί να παρατηρηθεί πως η παραγωγή του διοξειδίου του άνθρακα είναι εμφανώς χαμηλότερη συγκριτικά με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

Σύμφωνα με το πρωτόκολλο Kyoto, « η μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αποτελεί σημαντικό στοιχείο επίτευξης της Ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ικανοποίηση των υποχρεώσεων του πρωτοκόλλου αυτού » .

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαθέτουν πολύ μεγαλύτερη απόδοση ενέργειας, συγκριτικά με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, με συνέπεια να παράγουν λιγότερο CO₂ σε σχέση με αυτά, ανά τόνο ή ανά μεταφερόμενο επιβάτη.

Ειδικότερα το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), τον υδρογονάνθρακα (HC) και τις εκπομπές σωματιδίων, η θαλάσσια μεταφορά είτε εμπορευμάτων (για ένα τόνο) είτε επιβατών για απόσταση ενός χιλιομέτρου έχει μικρότερες συνέπειες στο περιβάλλον συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Επιπροσθέτως, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) που προκαλούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι λιγότερες σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω βελτίωσης και σε αυτό τον τομέα. Εντούτοις, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι περισσότερο φιλικές με το περιβάλλον.

Οι εκπομπές NO_x που προκαλούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι χαμηλότερες ανά χιλιόμετρο συγκριτικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και ακόμη χαμηλότερες από τις οδικές μεταφορές.

Από το σύνολο των εκπομπών NO_x στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα, το 51% των εκπομπών προέρχεται από οχήματα και το 12% από διάφορα άλλα μέσα μεταφοράς.

Ωστόσο, αν και οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν εξαιρετικά καλές αποδόσεις για το περιβάλλον, δεν συμβαίνει το ίδιο με τις εκπομπές του διοξειδίου του θείου (SO₂) οι οποίες είναι πολύ μεγαλύτερες συγκριτικά με άλλα μέσα. Από τις συνολικές εκπομπές του διοξειδίου του θείου SO₂ στην Κοινότητα, οι εκπομπές από τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το 3%, λόγω της υψηλής περιεκτικότητας του καυσίμου τους σε θείο, ενώ οι εκπομπές από τα άλλα μεταφορικά μέσα αποτελούν στο σύνολο τους το 2%. (COM(1999) 317)

Συνεπώς, μια δραστηριότητα η οποία δύναται να αξιολογηθεί σύμφωνα με την αρχή, «ο χρήστης πληρώνει», είναι η χρήση τελών στις θαλάσσιες μεταφορές σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές συνέπειες λαμβάνοντας υπόψη τους δημόσιους κανονισμούς.

Η NMA, εκτός από ένα αρκετά λιγότερο ρυπογόνο μέσο μεταφοράς, αποτελεί και ένα μέσο ιδιαίτερος ασφαλές, και αυτό αποδεικνύεται από διάφορες μελέτες που διενεργήθηκαν για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις οποίες προέκυψε ότι τα ατυχήματα στις θαλάσσιες μεταφορές είναι λιγότερα διεθνώς σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

Βάσει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ασφάλεια στις Μεταφορές, το 96% όλων των ατυχημάτων που είναι θανατηφόρα, έχουν προκληθεί από οδικά μέσα, με 40.000 περίπου θανάτους, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός ατόμων που σκοτώνεται στις σιδηροδρομικές μεταφορές σε ετήσια βάση ανέρχεται περίπου σε 115.000 άτομα (μέσος όρος για την περίοδο 1990-1996). (COM(1999) 317)

Είναι αδιαμφισβήτητο πως με την ύπαρξη της NMA είτε ως κύριο είτε ως συμπληρωματικό μέσο μεταφοράς, μπορούμε να αποκομίσουμε πολλαπλά οφέλη όχι μόνο σε οικονομικό επίπεδο, αλλά και σε επίπεδο φιλικότητας προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο, ζητήματα εξίσου φλέγοντα για τις σημερινές κοινωνίες παγκοσμίως.

2.1. Πολιτικές Ελλάδας και Ευρώπης για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Δεδομένου ότι η NMA μεταφέρει το 40% του εμπορίου των κρατών μελών της Ε.Ε., αποτελεί μία ζωτικής σημασίας δράση για αυτήν. Η Ένωση έχει ήδη ενδιαφέρον από τις αρχές του 1990, για την μετατόπιση, με συστηματικό τρόπο των ροών από τους οδικούς άξονες στις θαλάσσιες αρτηρίες, ώστε να αποσυμφορηθούν οι Ευρωπαϊκοί δρόμοι, να μειωθούν τα ατυχήματα και να παρασχεθούν περιβαλλοντικά φιλικές υπηρεσίες. (Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων)

Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, η Επιτροπή κατήρτισε ένα πρόγραμμα από 14 δράσεις προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα της NMA και να βελτιωθούν οι συνθήκες που θα συνέβαλλαν στην περαιτέρω ανάπτυξη της.

Προκειμένου να προωθηθεί με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα η εισαγωγή της δράσης αυτής στην αλυσίδα των μεταφορών, υιοθετήθηκε η πρόταση των Κέντρων Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Shortsea Promotion Centers).

Σήμερα, λειτουργούν 22 εθνικά Κέντρα Προώθησης υπό το Ευρωπαϊκό Κέντρο Προώθησης (European Shortsea Network – ESN), το οποίο είναι ένα σχήμα συνεργασίας που διοικείται από τα Κέντρα Προώθησης ακολουθώντας την Ευρωπαϊκή Προεδρία.

Οι βασικοί σκοποί του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων καθορίζονται από τους ακόλουθους άξονες:

- Εντοπισμός κοινών προβλημάτων
- Ανταλλαγή ιδεών και προτάσεων
- Υποστήριξη νέων γραφείων NMA
- Προώθηση είτε μεμονωμένα είτε από κοινού των δραστηριοτήτων των γραφείων
- Συνεργασία με τα υπάρχοντα όργανα της ναυτιλιακής κοινότητας με σκοπό την προώθηση της NMA

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει τη NMA ως το πλέον αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς όσον αφορά σε όρους περιβαλλοντικής απόδοσης αλλά και ενεργειακής αποτελεσματικότητας και για το λόγο αυτό δίνει μεγάλη σημασία στην ενεργό πολιτική για τη προώθηση της NMA.

Στη δεκαετία του 1990, η NMA ήταν το μοναδικό μέσο μεταφοράς το οποίο μπορούσε να ακολουθήσει τους γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης των οδικών

μεταφορών. Στη διάρκεια της περιόδου 1995-2002 η απόδοση ανά τονοχιλιόμετρο αυξήθηκε και για τα δύο μέσα κατά 25%. Η NMA μετέφερε το 40% των συνολικά διακινούμενων φορτίων στην Ευρώπη, ενώ οι οδικές το 45%.

Οι τρέχουσες πολιτικές και τα σχέδια δράσης για την προώθηση της NMA έχουν κατηγοριοποιηθεί σε τρεις δράσεις, (α) νομοθετικές, (β) τεχνικές και (γ) λειτουργικές και περιλαμβάνουν επιμέρους μέτρα για την υλοποίηση τους.

Κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας το 2014 και προκειμένου να επανεξεταστεί εκείνη την περίοδο η πολιτική της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 ούτως ώστε να εξασφαλιστούν οι κατάλληλες προοπτικές για το 2020 υιοθετήθηκε η «Διακήρυξη των Αθηνών», η οποία αποτέλεσε τη βάση για την περαιτέρω ανάπτυξη αλλά και υλοποίηση της Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρώπης μέχρι το 2020. Τα κυριότερα σημεία της Διακήρυξης τα οποία θα γίνουν και οι βασικοί πυλώνες της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής για την επόμενη περίοδο είναι τα παρακάτω:

- Η ενίσχυση του ρόλου της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό οικονομικό γίγνεσθαι και στην ευζωία.
- Η εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας του Ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα, μακροπρόθεσμα.
- Η ενίσχυση του τομέα της απασχόλησης στην ναυτιλία.
- Η ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές.

Επίσης, η Διακήρυξη δίνει έμφαση στην ανάγκη της NMA να έχει μεγαλύτερη συμμετοχή στην Ευρώπη, και για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος αποφασίστηκε να ενισχυθεί η περιβαλλοντική αποδοτικότητα των πλοίων της NMA ώστε να είναι έτοιμοι στις νέες απαιτήσεις για πιο καθαρό καύσιμο, με την προσδοκία ότι οι κατάλληλες αλλαγές θα πραγματοποιηθούν σε ναυπηγεία της Ευρώπης. (NMA ,Σύνοψη Ευρωπαϊκής Πολιτικής)

Η διακίνηση φορτίων NMA έχει αυξηθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών και σε αυτό το πλαίσιο, ενδεικτικό είναι ότι κατά τη διάρκεια των ετών 2001-2010 ο όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν αυξήθηκε κατά 12%.

Βάσει των στοιχείων της Eurostat (2016) μέσα στο 2014, 1,8 εκατομμύρια τόνοι διακινήθηκαν στα 28 Κ-Μ της Ένωσης, γεγονός που σήμαινε αύξηση κατά 2,4% συγκριτικά με το 2013. Γεωγραφικά η Μεσόγειος βάσει στοιχείων του 2014, πρωταγωνιστεί έχοντας το 29% του συνολικά διακινούμενου τονάζ, δηλαδή 582 εκατομμύρια τόνους.

2.2. Η ΝΜΑ στην Ελλάδα

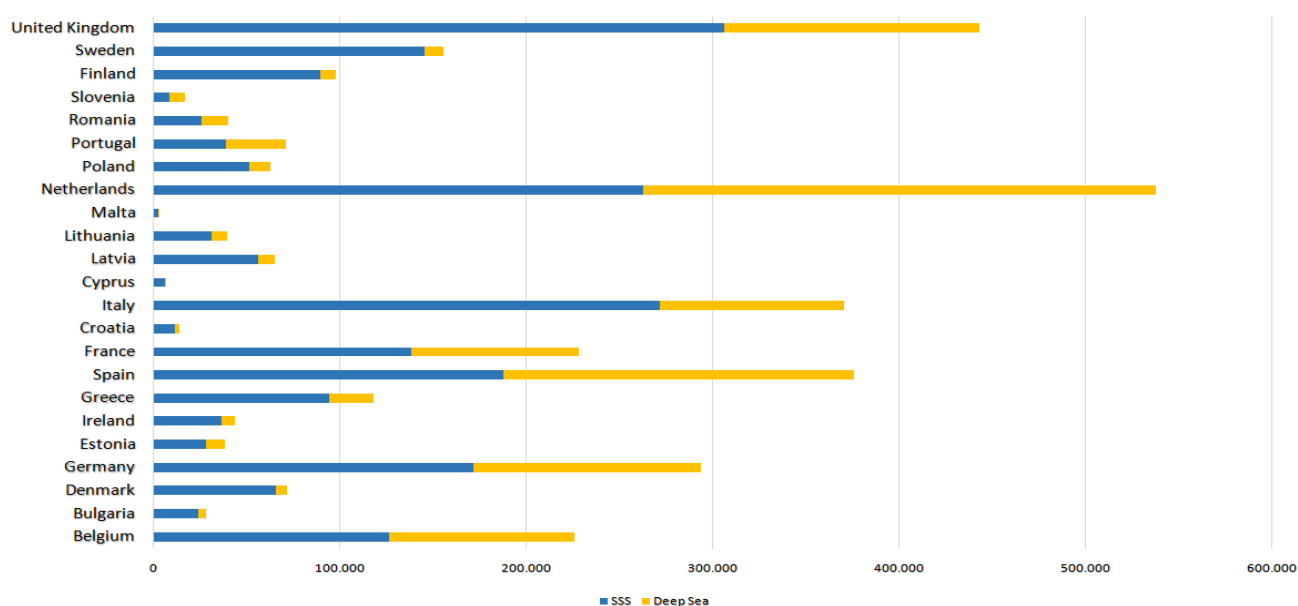
Σύμφωνα με την μελέτη για την Γαλάζια Ανάπτυξη, η ΝΜΑ αποτελεί την 3η πιο σημαντική θαλάσσια οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα, με προστιθέμενη αξία η οποία, βάσει των στοιχείων του 2012 αποτιμάται κατ' εκτίμηση στα 3,63 δις ευρώ. Ο ναυτιλιακός κλάδος απασχολεί περισσότερα από 1.600 εργαζόμενους στα πλοία και περίπου 15.000 άτομα στις υπόλοιπες υπηρεσίες οι οποίες είναι λειτουργούν συμπληρωματικά και υποστηρικτικά.

Αναφορικά με το μέγεθος και την χωρητικότητα των πλοίων που εκτελούν ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων δεν υπάρχει ξεκάθαρη διάκριση. Συγκεκριμένα, μικρότερα πλοία είναι κατάλληλα για υπερωκεάνιους πλόες, ενώ μεγαλύτερα πλοία χρησιμοποιούνται για διαδρομές μικρών αποστάσεων. Σύμφωνα με τις τάσεις που επικρατούν στην ναυπηγική βιομηχανία, το τυπικό μέγεθος ενός πλοίου ΝΜΑ κυμαίνεται από 1,000 dwt έως 20,000 dwt.

Ο Ελληνόκτητος στόλος αποτελείται από περισσότερα από 700 πλοία χωρητικότητας από 500-20,000 gt. (Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων)

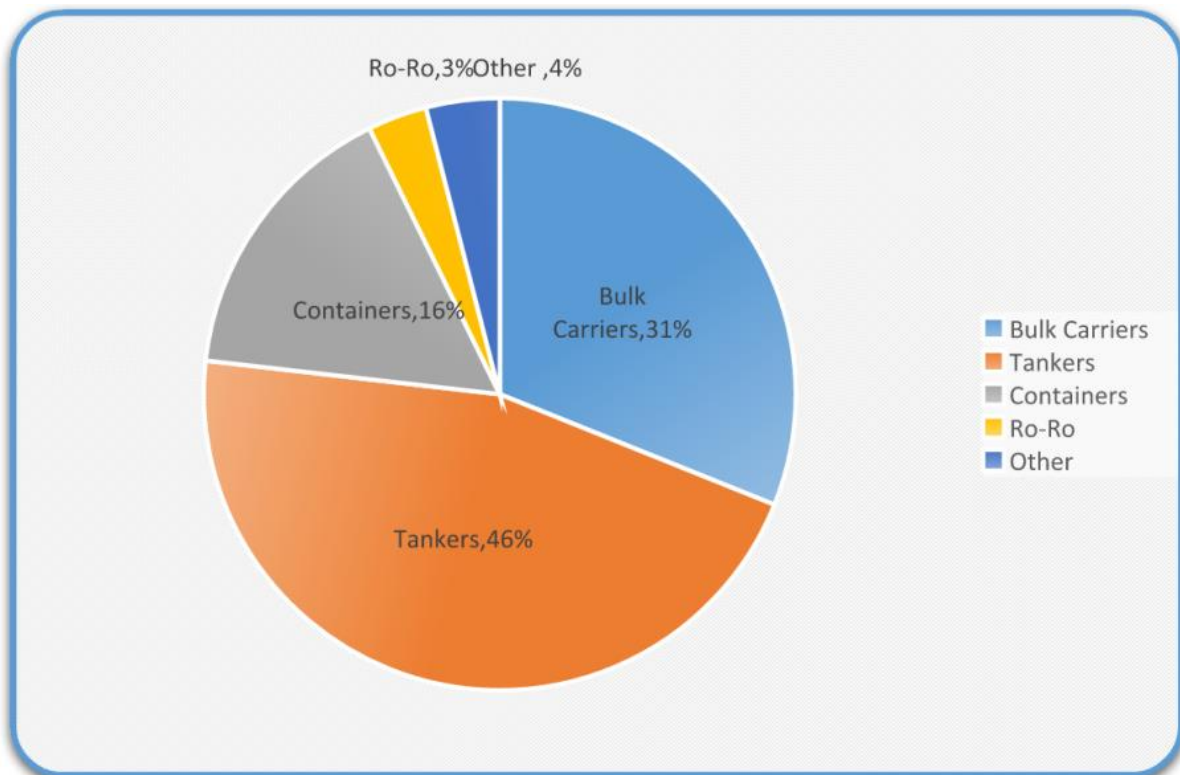
Η βασική κατηγορία πλοίων είναι αυτή των δεξαμενοπλοίων, τα οποία αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 50% του στόλου. Το μέσο μέγεθος του Ελληνόκτητου ΝΜΑ στόλου εκτιμάται στα 7,500 dwt με μέση ηλικία τα 23 έτη.

Τα παρακάτω γραφικά (1) και (2) απεικονίζουν τόσο την κατανομή ανά dwt, ανά χώρα, όσο και τη κατανομή του Ελληνόκτητου στόλου ΝΜΑ.



Γράφημα 2-1: Κατανομή ανά dwt, ανά χώρα 2013

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Στατιστικά Στοιχεία 2013



Γράφημα 2-2: Κατανομή Ελληνόκτητου στόλου NMA 2013

Πηγή: Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Στατιστικά Στοιχεία 2013

Η Ευρώπη προκειμένου να αξιοποιήσει πλήρως το δυναμικό των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για τις επιχειρήσεις και τους πολίτες αναμένει από τα κράτη μέλη να ενισχύσουν αυτή τη προσπάθεια προωθώντας τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Με αυτό τον τρόπο οι μεταφορές μεγάλων αποστάσεων μπορεί να μετακινηθούν από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, εξασφαλίζοντας την κατάλληλη προσβασιμότητα και τις ροές εμπορικών συναλλαγών ακόμη και μεταξύ ηπειρωτικής και νησιωτικής ενδοχώρας, αναζητώντας κατά περίπτωση την χρηματοδότηση της προσφοράς και της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, και πιο ειδικά και συγκεκριμένα με τη βοήθεια του προγράμματος «Συνδέοντας την Ευρώπη».

Αυτή η κίνηση θα καταστήσει δυνατή τη πρόοδο της περιβαλλοντικής αποδοτικότητας στον ναυτιλιακό κλάδο, την καινοτομία και την πλήρη ανάπτυξη των θαλάσσιων ροών.

Σε αυτό το πλαίσιο, δίνεται επίσης έμφαση στην κατά περίπτωση χρηματοδότηση, προκειμένου να προσαρμοστούν τα πλοία στις καινούριες περιβαλλοντικές συνθήκες και προϋποθέσεις ασφαλείας, ώστε να ενισχυθούν ιδιαίτερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Ακόμη, η εγκατάσταση κατάλληλων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στους λιμένες της ΕΕ, και ειδικά στα σημεία ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο, είναι βασική προτεραιότητα, ενώ παράλληλα ενθαρρύνεται η εξέλιξη περισσότερο βιώσιμων και αποδοτικών λιμενικών συστημάτων για τη περαιτέρω βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των λιμανιών και της επίτευξης του τρόπου διαχείρισης των ολοένα αυξανόμενων θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών.

Με αυτό τον τρόπο θα ανταποκριθούν στα αιτήματα των επιχειρήσεων και των καταναλωτών της ΕΕ για περισσότερο οικονομικά αποτελεσματικές και γρήγορες μεταφορές από πόρτα σε πόρτα.

Επίσης, αναζητούνται κατευθύνσεις ώστε να υπάρξουν κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιους λιμένες, για να εξασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός και ένα σταθερό νομικό πλαίσιο το οποίο θα ενισχύσει τις επενδυτικές δυνατότητες στα λιμάνια, βελτιώνοντας τη προοπτική διασύνδεσης, ιδιαίτερα μέσω της θαλάσσιας οδού και τη δυνατότητα καλύτερης δυνατής πρόσβασης στους λιμένες, ως αναπόσπαστη παράμετρο για την οικονομική και κοινωνική ενότητα της Ευρώπης, με τη βοήθεια της πλήρης αξιοποίησης των χρηματοδοτικών ευκαιριών όπως αυτές αποτυπώνονται στα πλαίσια της σύγχρονης δημοσιονομικής πολιτικής της ΕΕ.

Ειδικότερα, επιθυμείται η προαγωγή της διασύνδεσης με την Ευρώπη, η βέλτιστη νησιωτική διασύνδεση και οι ενδοκοινοτικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, με καλύτερες, ποιοτικά, υπηρεσίες πορθμείων και κατάλληλους τερματικούς σταθμούς.

Επίσης, προωθείται και η βέλτιστη σύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα, που θα δημιουργήσουν τις κατάλληλες ευκαιρίες για ανάπτυξη στα μικρά και απομακρυσμένα νησιά προωθώντας τον παράκτιο τουρισμό. Ακόμη, τα κράτη μέλη προτρέπονται προκειμένου να συνεχίσουν την προσπάθεια τους για περαιτέρω ψηφιοποίηση και απλούστευση των διοικητικών και λειτουργικών διαδικασιών για να μειωθεί η διοικητική γραφειοκρατία και να διευκολυνθεί η θαλάσσια κυκλοφορία, ιδιαίτερα με τη βοήθεια της ολοκληρωμένης και γρήγορης υλοποίησης της Γαλάζιας Ζώνης.

Στη τελευταία έκθεση προόδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναλύθηκαν οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, οι οποίες εντοπίστηκε με βάσιμα και ακράδαντα στοιχεία πως ήταν κατά μεγάλο βαθμό μεγαλύτερες από τις αναμενόμενες.

Για παράδειγμα κατά τη δεκαετία του 1990, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αποτέλεσαν τον μοναδικό τρόπο μεταφοράς που μπορούσε να ακολουθήσει την γρήγορη ανάπτυξη των οδικών μεταφορών.

Κατά την περίοδο 1995-2002, η αποδοτικότητα σε επίπεδο τονοχιλιόμετρου τόσο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων όσο και των οδικών μεταφορών παρουσίασε έντονη αύξηση κατά 25%. Το 2001, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εκτέλεσαν το 40% όλων των τονοχιλιόμετρων στην Ευρώπη, ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών ανήλθε σε 45%. (European Commission and Directorate-General for Energy and Transport. European Freight Transport: Modern logistics solutions for competitiveness and sustainability)

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η μεταφορά επιβατών είναι ένα σημαντικό μέρος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, εντούτοις, μπορούμε να πούμε πως ο κύριος στόχος και σκοπός των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι η αλλαγή του τρόπου με τον οποίο μεταφέρονται τα αγαθά.

Αν μάλιστα ληφθεί υπόψη ότι η δυνατότητα περιορισμού της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι έντονη δια της οδού αυτής, διότι οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα και την επιλογή να στρέφονται από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές, καταδεικνύεται η σημαίνουσα βαρύτητα που λαμβάνουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και η ανάγκη για τη βελτιστοποίησή τους.

2.3. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ένωση

Η ΕΕ έχει στρατηγικό συμφέρον να διασφαλίσει τη συνεχή αποτελεσματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, από το 2050 οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν έναν ισχυρό ρόλο στην επίτευξη του στόχου μεταφορών της ΕΕ για τη μείωση 60% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που παράγονται από τις μεταφορές και από το 2030 προβλέπεται η μετατόπιση του 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών άνω των 300 χιλιομέτρων με άλλους τρόπους.

Μια βασική πρόκληση της ΕΕ είναι να διατηρήσει το δυναμισμό και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου, ενώ την ίδια στιγμή να επιτευχθεί η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ενέργειάς του. Σήμερα, εξακολουθεί να πρέπει να αντιμετωπιστεί ένας σημαντικός αριθμός των εμποδίων που παρακωλύουν την περαιτέρω ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Οι κυριότεροι τομείς προτεραιότητας στους οποίους η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λαμβάνει μέτρα για την ενίσχυση της περαιτέρω ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι τρεις:

1. Απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών.
2. Στήριξη της βιομηχανίας μέσω της εφαρμογής νέων τεχνολογιών για τη συμμόρφωση με τη νέα και περισσότερο αυστηρή περιβαλλοντική νομοθεσία.
3. Ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε ολοκληρωμένο δίκτυο εφοδιαστικών αλυσίδων.

Με σκοπό την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα Κέντρα Προώθησης (ΚΠ) έχουν καθιερωθεί σε όλα σχεδόν τα παράκτια κράτη μέλη της ΕΕ. Η Επιτροπή ενθαρρύνει το συντονισμό αυτών των Κέντρων Προώθησης, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στο πλαίσιο ενός Ευρωπαϊκού Δικτύου Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων για να είναι αποτελεσματικές, χρειάζονται οργανωμένους, με υποδομές λιμένες, είτε πρόκειται για θαλάσσιους, είτε για λιμένες εσωτερικών υδάτων, είτε για θαλάσσιους–ποτάμιους, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εν λόγω μεταφορές απαιτούν ένα σαφές περιθώριο χρόνου και σαφείς διαδικασίες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να ενδυναμώσουν την παρουσία τους στην Ευρώπη, μόνο αν συνεργαστούν με λιμάνια που λειτουργούν συντελεστικά στη διατροπική αλυσίδα.

Η Επιτροπή εξέδωσε το 2001 πρόταση προκειμένου να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με απώτερο στόχο την ενίσχυση της ικανότητας και τη μείωση του κόστους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών, όπως είναι για παράδειγμα, οι πλοηγικές υπηρεσίες, η ρυμούλκηση, η αγκυροβολία, οι υπηρεσίες προς τους επιβάτες και διακίνηση φορτίου.

Όσον αφορά στον τομέα της ασφάλειας λιμένων, στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων προτείνεται η αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει η σύμβαση SOLAS (Ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα) όταν συνάπτονται διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ανάμεσα στα κράτη μέλη σχετικά με τους εναλλακτικούς τρόπους με τους οποίους ρυθμίζεται η ασφάλεια.

Η Λευκή Βίβλος αποτέλεσε εφαλτήριο της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών για το 2010 δίνοντας μεγάλη σημασία στην ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών», οι οποίες αποτελούν πλέον τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου (TEN-T), και έχουν ίδια λειτουργία όπως οι χερσαίοι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηροδρομικές αρτηρίες μειώνοντας την οδική συμφόρηση ή/και τη βελτίωση της πρόσβασης σε απόκεντρες και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Η Λευκή Βίβλος συνέβαλλε στη μείωση του αριθμού των φορτηγών στους δρόμους, ενώ ταυτόχρονα αναπτύχθηκε η μεταφορά επιβατών μέσω θαλάσσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι η μεταφορά μέσω πλοίων μπορεί να γίνει και για εμπορεύματα και για άτομα.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες έχουν την δυνατότητα να αποτελέσουν ένα σημαντικό τμήμα των αλυσίδων εφοδιασμού σε όλη την μεταφορική διαδικασία, παρέχοντας αποδοτικές, αξιόπιστες υπηρεσίες, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές ως προς τις οδικές μεταφορές τόσο σε κόστος όσο και σε χρόνο.

Τα λιμάνια που έχουν διασύνδεση με τις αρτηρίες, για να παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες, θα πρέπει να διαθέτουν επάρκεια στις συνδέσεις με το εσωτερικό της κάθε χώρας, γρήγορες και ευέλικτες διοικητικές διαδικασίες και πολύ καλή εξυπηρέτηση.

2.4. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων-Στατιστικά Στοιχεία

Προκειμένου να αποτυπωθεί καλύτερα η δυναμική της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, παρατίθενται στο κεφάλαιο αυτό στατιστικά στοιχεία κυρίως για τις θαλάσσιες μεταφορές, τα οποία μέσω διαφόρων δεικτών απεικονίζουν τη σημασία της ΝΜΑ για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και τον ευρύτερο γεωγραφικά Ευρωπαϊκό χώρο.

Πρόκειται για στοιχεία που καταδεικνύουν τόσο τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων των 28 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη μία πλευρά, όσο και των λιμανιών που βρίσκονται γεωγραφικά στην Ευρώπη, στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα, από την άλλη.

Εκτός από τα κράτη μέλη της ΕΕ, τα στατιστικά δεδομένα είναι επίσης διαθέσιμα για τις χώρες της Νορβηγίας και της Τουρκίας.

Τα στατιστικά δεδομένα αφορούν στις θαλάσσιες περιοχές (Ατλαντικός Ωκεανός, Βαλτική Θάλασσα, κ.λπ.) όσο και στον τύπο του φορτίου, ενώ τα στοιχεία εκείνα που παρουσιάζονται για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων προέρχονται από στοιχεία των κύριων λιμένων.

Το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην ΕΕ εκτιμάται σε 1,8 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων το 2014, μια αύξηση της τάξης του 2,4% από το προηγούμενο έτος.

Η συνολική αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που καταγράφεται από τα κύρια λιμάνια της ΕΕ εδραίωσε τη σταδιακή ανάκαμψη που παρατηρήθηκε στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ναυτιλίας στα χρόνια μετά την οικονομική ύφεση του 2009.

Ωστόσο, το επίπεδο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ναυτιλίας στην Ελλάδα το 2014 παρέμεινε σε χαμηλότερα ποσοστά από εκείνα που καταγράφηκαν εννέα χρόνια νωρίτερα, δηλαδή το 2005 (Πίνακας 2-1).

**Πίνακας 2-1: Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αγαθών σε τόνους, ανά χώρα
2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total
EU-28	1 808.3	1 835.4	1 865.9	1 862.0	1 691.4	1 765.3	1 787.3	1 775.7	1 756.3	1 793.9
Belgium	108.7	113.1	121.6	128.7	111.7	130.1	125.6	123.9	126.6	134.3
Bulgaria	17.9	20.0	19.4	20.9	18.2	18.9	21.2	22.1	24.1	21.9
Denmark	71.6	74.8	76.8	76.7	65.2	66.8	67.7	66.2	66.3	66.6
Germany	178.6	186.7	192.8	189.9	156.0	157.7	168.3	170.4	171.9	177.0
Estonia	34.9	37.4	30.0	22.9	22.6	28.3	31.2	25.5	28.3	29.9
Ireland	37.2	39.6	40.5	38.1	35.0	37.1	36.1	37.0	37.1	36.8
Greece	89.0	90.9	93.3	89.4	83.3	81.5	78.0	90.5	94.6	96.0
Spain	192.6	194.2	192.0	187.1	174.3	176.8	187.0	191.1	186.0	196.3
France (*)	215.2	216.6	215.6	222.1	194.9	194.2	194.3	171.0	166.6	171.9
Croatia	16.1	15.4	19.2	18.5	16.3	15.5	13.2	12.1	12.1	10.4
Italy	322.8	323.6	329.8	334.0	308.5	310.7	298.4	285.2	272.0	262.5
Cyprus (*)	3.9	2.3	2.3	2.7	2.5	2.6	4.4	5.7	6.7	6.7
Latvia	45.8	46.4	49.4	49.2	48.8	47.0	53.4	61.0	56.3	58.2
Lithuania	20.7	21.6	23.3	28.6	25.4	28.3	32.2	32.4	31.3	30.7
Malta	3.2	3.3	3.0	3.1	3.0	3.5	3.0	3.0	2.8	2.9
Netherlands	253.5	253.0	259.3	250.8	243.8	275.9	242.3	265.6	262.9	272.1
Poland	42.4	41.6	44.5	39.4	37.7	49.5	48.1	48.8	52.0	54.2
Portugal	35.4	36.5	36.6	35.2	29.3	35.4	35.7	34.7	39.2	41.7
Romania (*)	22.1	21.2	19.4	22.8	22.6	24.0	24.6	23.9	26.4	31.3
Slovenia	7.3	8.7	8.8	8.7	7.8	7.8	7.9	8.8	9.2	9.8
Finland	83.3	90.9	95.9	97.7	79.0	91.2	94.7	88.0	90.2	89.6
Sweden	137.2	139.1	144.3	148.0	130.4	148.7	148.0	142.1	145.8	150.5
United Kingdom	355.2	369.3	365.6	348.4	313.4	316.3	320.1	311.0	306.9	315.7
Iceland	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Norway	140.2	142.2	144.9	138.9	126.5	140.1	145.4	147.4	152.3	150.3
Turkey	:	:	:	211.4	214.5	242.6	256.9	254.6	264.0	258.5

Πηγή : Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods.

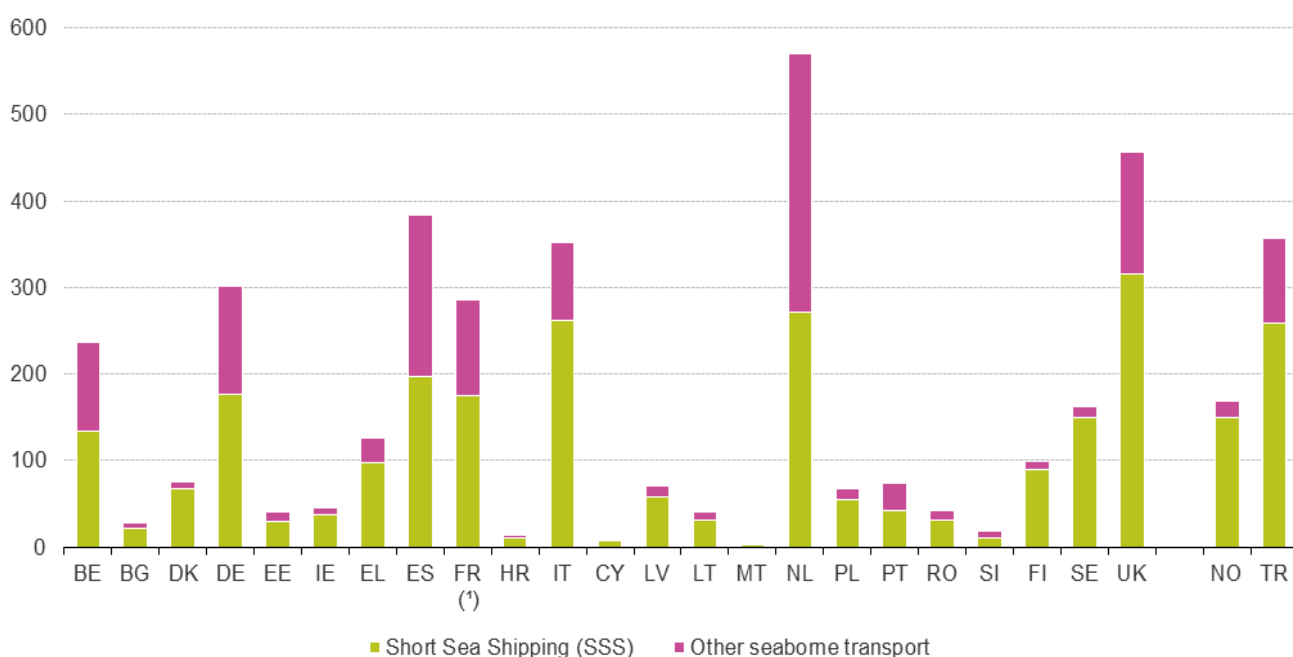
Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων κατείχαν το 2014, το 59% του συνόλου των θαλασσιών μεταφορών εμπορευμάτων προς και από τα κύρια λιμάνια της ΕΕ, ποσοστό που παρέμεινε περίπου στα ίδια επίπεδα με το 2013.

Ωστόσο, το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, διαφοροποιείται σημαντικά ανάμεσα στις χώρες. Η επικράτηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων των αγαθών μέσω ανοικτής θαλάσσης ήταν ιδιαίτερα έντονη (τουλάχιστον 70%) στη Βουλγαρία, Δανία, Εσθονία, Ιρλανδία, Ελλάδα, Κροατία, Ιταλία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Ρουμανία, η Φινλανδία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και στη χώρα της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ) Νορβηγία (Πίνακας 2-1).

Γεωγραφικές παράμετροι όπως μεγάλου μήκους ακτές αλλά και ένας μεγάλος αριθμός από κατοικημένα νησιά, αιτιολογούν το υψηλό μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις περισσότερες από τις χώρες αυτές.

Ένας μεγάλος όγκος των υπηρεσιών τροφοδοσίας προς ή από λιμένες αιτιολογεί επίσης το μεγάλο όγκο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις χώρες που λειτουργούν ως περιφερειακά σημεία μεταφόρτωσης.

Όπως παρατηρείται και στο παρακάτω γράφημα, το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει χαμηλότερο σχετικά ποσοστό συγκριτικά με άλλους τρόπους μεταφορών σε χώρες με μεγάλα λιμάνια όπως το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ισπανία, τις Κάτω Χώρες, την Πορτογαλία και τη Σλοβενία (Γράφημα 2-3), χώρες οι οποίες χάρη στις υποδομές τους προσφέρουν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.



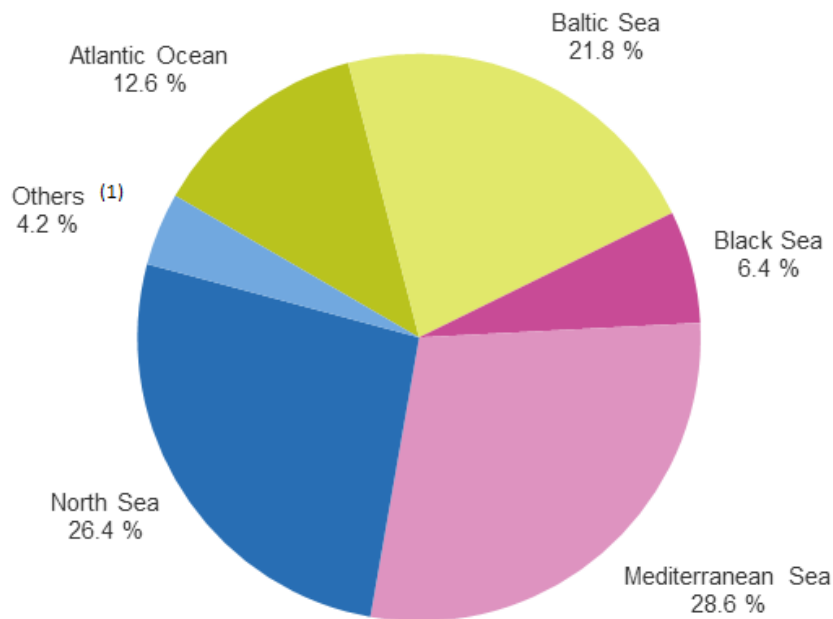
(¹) Please note that the figures for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

Γράφημα 2-3 :Μερίδιο Θαλάσσιων μεταφορών Μικρών Αποστάσεων 2014

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων των εμπορευμάτων μεταξύ των κύριων λιμένων-κόμβων και των μικρότερων λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που βρίσκονται στη Μεσόγειο ανήλθε σε 582 εκατομμύρια τόνους το 2014. Πρόκειται για περίπου 29% του συνόλου του τονάζ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για όλες τις θαλάσσιες περιοχές το 2014.

Την Μεσόγειο ακολούθησε η Βόρεια και η Βαλτική Θάλασσα, με μερίδια που πλησίασαν αντίστοιχα πλησίασαν το 26% και το 22% (Γράφημα 2-4).



(*) See definition of "sea regions" in "Data sources and availability".

Γράφημα 2-4: Μερίδια της NMA ανά θαλάσσια περιοχή 2014

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Για την πλειοψηφία των χωρών, το μεγαλύτερο μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων των προϊόντων, αφορούσε λιμένες της δικής τους δικαιοδοσίας.

Υπάρχουν ορισμένες εξαιρέσεις, όπως η Λετονία, όπου περίπου το ήμισυ του θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων των προϊόντων προέρχονταν από λιμένες που βρίσκονται στη Βόρεια Θάλασσα.

Η Ρουμανία αποτελεί μια άλλη εξαίρεση, με το μεγαλύτερο μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων να προέρχεται από τη Μεσόγειο.

Συγκριτικά οι χώρες με μεγάλα λιμάνια που λειτουργούν ως σημεία μεταφόρτωσης τείνουν να συνεργάζονται με λιμάνια που βρίσκονται σε διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές (Πίνακας 1-2).

Το Ηνωμένο Βασίλειο παρέμεινε για το 2014, η πιο σημαντική χώρα θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, με μερίδιο έως 14% στις συνολικές ποσότητες των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ε.Ε. (316 εκατομμύρια τόνοι).

Το Ηνωμένο Βασίλειο ακολούθησε η Ολλανδία με 272 εκατομμύρια τόνους και η Ιταλία με 262 εκατομμύρια τόνους με την μεταφορά αγαθών στα κύρια λιμάνια (Πίνακας 2-2).

Πίνακας 2-2: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων: Τονάζ ανά χώρα (2005-2014)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014			Growth rate 2013-2014 (%)	Average annual growth rate 2005-2014 (%)
	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
EU-28 ⁽¹⁾	1 808.3	1 835.4	1 865.9	1 862.0	1 691.4	1 765.3	1 787.3	1 775.7	1 757.0	1 440.4	1 041.4	1 799.0	+2.4	-0.1
BELGIUM (BE) ⁽¹⁾	108.7	113.1	121.6	128.7	111.7	130.1	125.6	123.9	126.6	75.8	58.6	134.3	+6.1	+2.4
BULGARIA (BG)	17.9	20.0	19.4	20.9	18.2	18.9	21.2	22.1	24.1	10.5	11.5	21.9	-9.0	+2.3
DENMARK (DK)	71.6	74.8	76.8	76.7	65.2	66.8	67.7	66.2	66.3	40.2	30.8	67.6	+1.9	-0.6
GERMANY (DE) ⁽¹⁾	178.6	186.7	192.8	189.9	156.0	157.7	168.3	170.4	171.9	112.7	67.3	177.0	+2.9	-0.1
ESTONIA (EE)	34.9	37.4	30.0	22.9	22.6	28.3	31.2	25.5	28.3	12.3	17.8	29.9	+5.4	-1.7
IRELAND (IE)	37.2	39.6	40.5	38.1	35.0	37.1	36.1	37.0	37.1	23.2	15.0	36.8	-0.8	-0.1
GREECE (EL)	89.0	90.9	93.3	89.4	83.3	81.5	78.0	90.5	94.6	61.8	55.9	96.8	+2.3	+0.9
SPAIN (ES)	192.6	194.2	192.0	187.1	174.3	176.8	187.0	191.1	186.0	132.4	107.6	196.3	+5.5	+0.2
FRANCE (FR) ^{(1) (2)}	215.2	216.6	215.6	222.1	194.9	194.2	194.3	171.0	167.2	114.2	66.4	175.6	+5.0	-2.2
CROATIA (HR)	16.1	15.4	19.2	18.5	16.3	15.5	13.2	12.1	12.1	6.0	4.9	10.4	-14.4	-4.8
ITALY (IT)	322.8	323.6	329.8	334.0	308.5	310.7	298.4	285.2	272.0	210.5	134.2	262.5	-3.5	-2.3
CYPRUS (CY) ⁽³⁾	3.9	2.3	2.3	2.7	2.5	2.6	4.4	5.7	6.7	4.3	2.4	6.7	+0.6	+6.3
LATVIA (LV)	45.8	46.4	49.4	49.2	48.8	47.0	53.4	61.0	56.3	7.5	50.9	58.2	+3.3	+2.7
LITHUANIA (LT)	20.7	21.6	23.3	28.6	25.4	28.3	32.2	32.4	31.3	12.8	17.9	30.7	-2.0	+4.5
MALTA (MT)	3.2	3.3	3.0	3.1	3.0	3.5	3.0	3.0	2.8	2.7	0.2	2.9	+6.0	-1.0
NETHERLANDS (NL) ⁽¹⁾	253.5	253.0	259.3	250.8	243.8	275.9	242.3	265.6	262.9	199.4	72.8	272.1	+3.5	+0.8
POLAND (PL)	42.4	41.6	44.5	39.4	37.7	49.5	48.1	48.8	52.0	29.7	24.8	54.2	+4.2	+2.8
PORTUGAL (PT)	35.4	36.5	36.6	35.2	29.3	35.4	35.7	34.7	39.2	26.5	20.1	41.7	+6.4	+1.8
ROMANIA (RO) ⁽³⁾	22.1	21.2	19.4	22.8	22.6	24.0	24.6	23.9	26.4	12.7	18.6	31.3	+18.6	+3.9
SLOVENIA (SI)	7.3	8.7	8.8	8.7	7.8	7.8	7.9	8.8	9.2	5.3	4.5	9.8	+7.0	+3.3
FINLAND (FI)	83.3	90.9	95.9	97.7	79.0	91.2	94.7	88.0	90.2	48.1	45.5	89.6	-0.6	+0.8
SWEDEN (SE)	137.2	139.1	144.3	148.0	130.4	148.7	148.0	142.1	145.8	82.7	71.4	149.8	+2.7	+1.0
UNITED KINGDOM (UK)	355.2	369.3	365.6	348.4	313.4	316.3	320.1	311.0	306.9	209.3	142.4	315.7	+2.9	-1.3
ICELAND (IS) ⁽⁴⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NORWAY (NO)	140.2	142.2	144.9	138.9	126.5	140.1	145.4	147.4	152.3	51.6	110.2	150.3	-1.3	+0.8
TURKEY (TR)	:	:	:	211.4	214.5	242.6	256.9	254.6	264.0	154.6	125.1	258.5	-2.1	:

The columns "total" excludes double counting. These totals may therefore differ from the sum of inward and outward declarations (see methodological notes on "elimination of double counting" in "Data sources and availability").

(1) See methodological notes on "structural changes between 2005 and 2006" and "between 2006 and 2007" ("Data sources and availability").

(2) Please note that the data from 2009 to 2014 for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

(3) See methodological notes by country in "Data sources and availability".

(4) No data available for Iceland

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Η Ρουμανία κατέγραψε τη μεγαλύτερη αύξηση στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μεταξύ των ετών 2013 και 2014 (18,6%), ακολουθούμενη από τη Σλοβενία (7%), την Πορτογαλία (6,4%) και το Βέλγιο (6,1%). Σε αντίθεση, η Κροατία σημείωσε τη μεγαλύτερη πτώση στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων των αγαθών (-14,4%), ακολουθούμενη από τη Βουλγαρία (-9%) και την Ιταλία (-3,5%).

Τα 20 κορυφαία λιμάνια των ΝΜΑ μεταφορών αντιπροσώπευαν συνολικά το 36,5% επί του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων των εμπορευμάτων στην ΕΕ για το 2014.

Το Ρότερνταμ στην Ολλανδία παρέμεινε το μεγαλύτερο λιμάνι της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, με συνολικά 195 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων το 2014. Μεταξύ των άλλων λιμένων, το λιμάνι της Αμβέρσας στο Βέλγιο μετέφερε 95 εκατομμύρια τόνους αγαθών το 2014 ενώ στο Αμβούργο της Γερμανίας διακινήθηκαν αντίστοιχα, 53 εκατομμύρια τόνοι (Πίνακας 1-2).

Μερικά από τα κύρια λιμάνια της Ευρώπης, όπως το Ρότερνταμ, το Αμβούργο, καθώς και το Άμστερνταμ στην Ολλανδία, έχουν μεγαλύτερη δραστηριότητα σε μεταφορές εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων.

Αντίθετα, όλα τα άλλα κορυφαία 20 λιμάνια είχαν μερίδιο στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συνολικά, περισσότερο από 50% (Πίνακας 2-3).

Πίνακας 2-3: Τα 20 μεγαλύτερα λιμάνια της Ε.Ε. στη Ν.Μ.Α 2014

Rank 2014	Ports	(1)	Total SSS	Growth 2013-2014 (%)	Share of EU-28 SSS (%)	Other seaborne transport
1	Rotterdam (NL)	=	195.1	+3.7	7.9	226.5
2	Antwerpen (BE)	=	94.6	+4.6	3.8	85.8
3	Hamburg (DE)	=	53.2	+6.5	2.2	72.8
4	Amsterdam (NL)	+2	43.0	+3.1	1.7	54.1
5	Immingham (UK)	=	43.0	+0.8	1.7	16.4
6	Marseille (FR) ⁽²⁾	-2	42.9	-5.9	1.7	31.6
7	Trieste (IT)	=	38.5	+5.1	1.6	8.8
8	London (UK)	+1	36.3	+7.4	1.5	8.2
9	Riga (LV)	+2	35.3	+16.1	1.4	4.5
10	Genova (IT)	+2	34.6	+13.8	1.4	8.8
11	Algeciras (ES)	+2	34.3	+14.7	1.4	41.3
12	Le Havre (FR) ⁽²⁾	-2	33.5	+9.2	1.4	28.0
13	Göteborg (SE)	-5	32.6	-4.1	1.3	4.2
14	Piraeus (GR)	=	28.0	+9.7	1.1	14.2
15	Valencia (ES)	+1	27.8	+14.4	1.1	27.3
16	Tees & Hartlepool (UK)	+1	27.7	+15.6	1.1	11.9
17	Dover (UK)	-2	27.3	+9.4	1.1	0.3
18	Gdansk (PL)	+2	23.9	+4.5	1.0	4.9
19	Constanta (RO)	+12	23.6	+20.0	1.0	11.2
20	Klaipeda (LT)	+1	23.4	+4.0	1.0	10.3
Total top 20			898.5	+8.3	36.5	671.1
Total EU-28 ports			2 464.0	+2.7	100.0	1 227.5

(1) This column indicates the number of positions gained or lost compared to 2013

(2) Please note that the figures for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Με 134 εκατομμύρια τόνους, το Ρότερνταμ αντιπροσώπευε το υψηλότερο ποσοστό επί του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων υγρών χύδην φορτίων που δηλώνονται από τα κύρια λιμάνια της ΕΕ το 2014, μακράν το μεγαλύτερο όγκο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων υγρών χύμα από οποιοδήποτε λιμάνι της ΕΕ. (Πίνακας 2-4)

Πίνακας 2-4: Τα μεγαλύτερα λιμάνια σε μεταφορές υγρών χύδην φορτίων ΝΜΑ 2014

	Ports	*	Total SSS	Growth 2014-2015 (%)	Share of EU-28 SSS (%)	Other seaborne transport
1	Rotterdam (NL)	=	134.5	+9.5	13.1	82.1
2	Antwerpen (BE)	=	41.6	+6.1	4.1	24.5
3	Marseille (FR)	=	32.9	+2.6	3.2	17.0
4	Trieste (IT)	=	31.7	+16.8	3.1	2.9
5	Le Havre (FR) (*)	=	25.9	+2.6	2.5	14.2
Total top 5			266.6	+8.2	26.0	140.6
Total handled in main EU-28 ports			1 026.2	+3.5	1.0	402.8

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Όπως μπορεί να διαπιστωθεί στον παρακάτω πίνακα, το λιμάνι της Ρίγα στη Λετονία μετρώντας 19 εκατομμύρια τόνους ξηρού χύδην φορτίου, επιβεβαίωσε τη θέση του ως το μεγαλύτερο λιμάνι για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ξηρών χύδην εμπορευμάτων στην Ευρώπη. (Πίνακας 2-5)

Πίνακας 2-5: Τα μεγαλύτερα λιμάνια σε μεταφορές ξηρού χύδην φορτίου ΝΜΑ 2014

Rank 2014	Ports	(1)	Total SSS	Growth 2013-2014 (%)	Share of EU-28 SSS (%)	Other seaborne transport
1	Riga (LV)	=	19.1	+8.9	4.0	3.8
2	Amsterdam (NL)	=	17.2	+9.3	3.6	25.8
3	Gent (Ghent) (BE)	+2	13.6	+37.0	2.8	6.4
4	Rotterdam (NL)	-1	13.6	-12.3	2.8	67.8
5	Constanta (RO)	+2	12.8	+32.3	2.7	7.8
Total top 5			76.3	+8.9	15.9	111.6
Total EU-28 ports			480.2	+7.0	100.0	383.8

(1) This column indicates the number of positions gained or lost compared to 2013

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Επίσης, το λιμάνι της Αμβέρσας παρέμεινε το μεγαλύτερο λιμάνι για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε εμπορευματοκιβώτια το 2014 με 43.500.000 τόνους, ενώ το Ντόβερ στο Ηνωμένο Βασίλειο παρέμεινε το μεγαλύτερο λιμάνι για Ro-Ro φορτίου με συνολικά 27 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων (Πίνακες 2-6, 2-7).

Πίνακας 2-6: Μερίδια των μεγαλύτερων λιμανιών σε εμπορευματοκιβώτια 2013-2014

Rank 2014	Ports	(1)	Total SSS	Growth 2013-2014 (%)	Share of EU-28 SSS (%)	Other seaborne transport
1	Antwerpen (BE)	=	43.5	+10.8	11.3	46.7
2	Rotterdam (NL)	=	33.9	+2.6	8.8	73.7
3	Hamburg (DE)	=	27.6	+6.7	7.2	53.8
4	Piraeus (GR)	=	22.5	+9.1	5.8	13.9
5	Bremerhaven (DE)	=	20.5	+1.0	5.3	27.5
Total top 5			148.0	+6.4	38.5	215.6
Total EU-28 ports			384.9	+9.2	100.0	405.6

(1) This column indicates the number of positions gained or lost compared to 2013

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Πίνακας 2-7: Μερίδια των μεγαλύτερων λιμανιών για Ro Ro 2013-2014

Rank 2014	Ports	(1)	Total SSS	Growth 2013-2014 (%)	Share of EU-28 SSS (%)	Other seaborne transport
1	Dover (UK)	=	27.3	+9.7	6.3	0.0
2	Calais (FR) ⁽²⁾	=	16.6	+9.3	3.9	0.0
3	Immingham (UK)	=	14.7	+1.4	3.4	0.1
4	Lübeck (DE)	=	13.8	+0.5	3.2	0.0
5	Rotterdam (NL)	=	13.4	+4.7	3.1	0.1
Total top 5			85.9	+5.8	19.9	0.2
Total EU-28 ports			432.0	+5.2	100.0	15.6

(1) This column indicates the number of positions gained or lost compared to 2013

(2) Please note that the figures for France are Eurostat estimates based on partial data

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

Όσον αφορά στην διακίνηση εμπ/τίων (containers) με NMA στην Ευρώπη, η Γερμανία διακατέχει σταθερά την κυρίαρχη θέση όπως και τα τελευταία χρόνια, και συγκεκριμένα το 2014 μετρώντας περίπου 6 εκατομμύρια TEUs εμφόρτων εμπ/τίων μέσα στο 2014 με το λιμάνι Αμβούργου να παίζει καθοριστικό ρόλο στη διάκριση αυτή.

Τη μεγαλύτερη άνοδο όμως στις κινήσεις εμπορτών αλλά και κενών μονάδων παρουσιάζει η Ρουμανία, αφού την περίοδο 2013-2014 υπάρχει αύξηση 91% και 216% για έμφορτες και κενές μονάδες αντίστοιχα, με ζωτικό ρόλο για την άνοδο αυτή στο σύνολο των κινήσεων να παίζει το λιμάνι της Κωσταντάς.

Πίνακας 2-8: Συνολικός πίνακας λιμανιών για εμπ/τια ανά 1000 TEUs NMA 2005-2014

	2005		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		2014		Growth rate 2013-2014 (%)		Average annual growth rate 2005-2014 (%)	
	Total	of which empty	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	Total	of which empty	Total	of which empty	Total	of which empty	Total	of which empty
EU-28⁽¹⁾	21 672	4 919	22 872	25 044	25 308	21 647	24 069	26 677	27 520	28 599	6 252	30 825	6 864	+7.8	+9.8	+4.0	+3.8
BELGIUM (BE) ⁽¹⁾	2 283	403	2 587	3 320	3 973	3 860	4 440	4 011	3 843	3 949	540	4 288	565	+8.6	+4.7	+7.3	+3.8
BULGARIA (BG)	105	28	111	118	184	132	140	119	164	174	38	194	41	+11.8	+10.1	+7.1	+4.5
DENMARK (DK)	544	122	601	696	664	571	665	625	590	593	165	630	176	+6.3	+6.7	+1.7	+4.2
GERMANY (DE) ⁽¹⁾	4 686	943	5 407	5 800	5 863	4 218	4 421	5 401	5 632	5 905	1 203	5 921	1 133	+0.3	-5.8	+2.6	+2.1
ESTONIA (EE)	127	26	152	177	180	129	152	198	228	254	66	261	59	+2.7	-10.5	+8.4	+9.4
IRELAND (IE)	989	208	1 097	1 159	1 037	806	752	713	705	701	136	758	160	+8.2	+18.0	-2.9	-2.9
GREECE (EL)	1 152	180	1 087	1 154	655	771	801	1 257	1 961	2 225	451	2 478	538	+11.4	+19.3	+8.9	+12.9
SPAIN (ES)	3 743	952	4 026	4 257	4 050	3 582	3 975	4 391	4 599	4 513	1 210	5 124	1 361	+13.6	+12.5	+3.6	+4.0
FRANCE (FR) ⁽¹⁾⁽²⁾	1 272	348	1 254	1 440	1 485	1 241	1 205	1 258	1 128	1 164	219	1 346	398	+15.7	+82.2	+0.6	+1.5
CROATIA (HR)	46	17	53	90	138	129	109	111	103	85	20	95	13	+11.5	-32.4	+8.5	-2.3
ITALY (IT)	4 361	765	4 258	4 637	4 533	3 992	4 205	4 184	4 794	4 764	464	5 396	467	+13.3	+0.5	+2.4	-5.3
CYPRUS (CY) ⁽³⁾	128	31	127	104	120	99	103	245	267	243	76	273	96	+12.4	+26.5	+8.8	+13.4
LATVIA (LV)	162	41	192	233	231	181	256	306	366	385	76	392	71	+1.8	-7.3	+10.3	+6.2
LITHUANIA (LT)	214	64	231	321	372	248	295	382	381	403	87	449	90	+11.5	+2.8	+8.6	+3.8
MALTA (MT)	65	14	60	59	70	74	79	83	82	86	31	77	29	-9.7	-7.5	+1.9	+8.0
NETHERLANDS (NL) ⁽¹⁾	3 527	834	3 796	4 062	3 736	3 227	4 090	3 256	2 811	2 720	951	2 569	985	-5.6	+3.6	-3.5	+1.9
POLAND (PL)	492	100	576	762	856	660	850	1 047	1 256	1 494	384	1 676	423	+12.2	+10.2	+14.6	+17.4
PORTUGAL (PT)	719	179	796	870	960	919	953	1 110	1 056	1 206	295	1 252	317	+3.8	+7.4	+6.4	+6.6
ROMANIA (RO) ⁽³⁾	212	44	169	59	390	166	158	197	208	241	56	460	176	+91.0	+216.0	+9.0	+16.8
SLOVENIA (SI)	180	28	185	207	225	234	308	339	346	397	68	437	72	+9.9	+5.5	+10.3	+11.3
FINLAND (FI)	1 297	271	1 391	1 560	1 599	1 120	1 229	1 110	1 189	1 227	275	1 220	287	-0.5	+4.6	-0.7	+0.7
SWEDEN (SE)	962	222	1 027	1 114	1 129	1 056	1 203	1 336	1 277	1 243	293	1 281	279	+3.1	-4.5	+3.2	+2.6
UNITED KINGDOM (UK)	3 027	985	2 950	3 244	3 172	2 694	2 875	3 029	3 320	3 445	1 139	3 803	1 266	+10.4	+11.1	+2.6	+2.8
ICELAND (IS) ⁽⁴⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NORWAY (NO)	508	142	533	567	563	531	601	625	650	664	207	704	215	+6.0	+3.7	+3.7	+4.7
TURKEY (TR)	:	:	:	:	:	:	:	:	5 976	6 514	1 723	6 835	1 664	+4.9	-3.4	:	:

(1) See methodological notes on "structural changes between 2005 and 2006" and "between 2006 and 2007" ("Data sources and availability").

(2) Please note that the 2012, 2013 and 2014 figures for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

(3) See methodological notes by country in "Data sources and availability".

(4) No data available for Iceland

Πηγή: Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods

3.1. Ναυτιλιακή Στρατηγική Μεταφορών 2018

Αναφορικά με τη Στρατηγική των Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μέσα στο 2009 τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο μέχρι και το 2018. Η Ναυτιλιακή Στρατηγική Μεταφορών προσδιορίζει τους βασικούς τομείς στους οποίους η δράση της ΕΕ θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του.

Η στρατηγική εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ, αλλά στοχεύει επίσης στη στήριξη άλλων συναφών πολιτικών, ιδίως στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της ΕΕ. Σε γενικές γραμμές, οι στρατηγικοί στόχοι της Επιτροπής αναφέρονται σε δύο κύρια ζητήματα:

- α. Στην ικανότητα του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών να παρέχει υπηρεσίες αποδοτικές από πλευράς κόστους, προσαρμοσμένες στις ανάγκες της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης της ΕΕ και την παγκόσμια οικονομία και
- β. Στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα του τομέα της ναυτιλίας της ΕΕ, ενισχύοντας την ικανότητά της να παράγει αξία και απασχόληση σε αυτήν, τόσο άμεσα όσο και έμμεσα, μέσω του ολοκληρωμένου συμπλέγματος των ναυτιλιακών βιομηχανιών.

Συγχρόνως, σχετικά με τη Στρατηγική αυτή, οι φορείς της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας επισήμαναν για ακόμη μία φορά την ανάγκη βελτίωσης των κανονισμών της Ε.Ε., καθώς και την αναγκαιότητα της ύπαρξης ενός ηλεκτρονικού συστήματος ενιαίας ναυτιλιακής θυρίδας (Single Window) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Με την εφαρμογή του συστήματος αυτού θα διασφαλίζεται η ανταλλαγή των απαιτούμενων πληροφοριών σχετικά με τις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευματικών φορτίων ανάμεσα στις κυβερνήσεις των χωρών και τις αντίστοιχες λιμενικές αρχές. Μέσω του συστήματος «Single Window» θα μειωθούν τα διοικητικά εμπόδια που αντιμετωπίζουν τώρα οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και οι ναυτιλιακοί πράκτορες και θα απλοποιηθούν οι διαδικασίες ανταλλαγής των στοιχείων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Η απλοποίηση των διοικητικών κανονισμών και των απαιτήσεων θα θέσει τις ναυτιλιακές μεταφορές στην ίδια βάση με τις χερσαίες μεταφορές, οι οποίες ήδη κερδίζουν από μια ενιαία αγορά.

Προχωρώντας στο χρονικό πλαίσιο, μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική είναι αναγκαία από το 2018 και μετά, η οποία ως επίκεντρο έχει την ανάδειξη της Ευρώπης ως την κυρίαρχη ήπειρο στον τομέα της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Για την επίτευξη αυτού του σκοπού απαιτούνται, βέβαια, νέες επενδύσεις, ένα υψηλά ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, συνεχής εφαρμογή των διεθνών κανονισμών που αφορούν περιβαλλοντικά ζητήματα και θέματα ασφάλειας, όπως και εφαρμογή πολιτικών που θα συνεισφέρουν στη διευκόλυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων και των συναλλαγών.

Απέναντι στις διεθνείς προκλήσεις και στην πολιτική αβεβαιότητα που χαρακτηρίζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία στην εποχή που διανύεται, είναι ξεκάθαρη η προτεραιότητα που θέτουν οι φορείς της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίοι τονίζουν ότι η Ε.Ε. οφείλει να επιβεβαιώσει την ηγετική θέση που κατέχει στον χώρο του ελεύθερου εμπορίου.

Σημαντική είναι και η συνεισφορά του IMO (International Maritime Organization) στη διαμόρφωση των απαραίτητων πολιτικών, που θα διασφαλίσουν ότι η Ε.Ε. ανταποκρίνεται σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, βαδίζοντας παράλληλα και σε συνεργασία με τις ανάγκες για την υλοποίηση των στόχων που έχουν τεθεί από τους φορείς.

Αξίζει να σημειωθεί πως απαραίτητη προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των προαναφερθέντων είναι και η σωστή και αποτελεσματική συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη- μέλη της Ένωσης, ούτως ώστε να μπορέσει να εξασφαλιστεί ότι η εφαρμογή αυτής της στρατηγικής θα είναι επιτυχής.

3.2. Η περίπτωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)

Η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) διατηρεί στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ) για τα οποία έγινε για πρώτη φορά λόγος στη Συνθήκη του Μάαστριχτ, με στόχο την σύνδεση όλων των περιοχών της ΕΕ. Τα δίκτυα αποτελούν μηχανισμούς που δημιουργήθηκαν για να συμβάλουν τόσο στην ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και της απασχόλησης όσο και στην προσπάθεια επίτευξης των στόχων για το περιβάλλον και για την βιώσιμη ανάπτυξη.

Σύμφωνα με το δημοσιονομικό πλαίσιο της ΕΕ, για την περίοδο 2014-2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναθεώρησε την πολιτική που εφάρμοζε από το 2009. Η αναθεώρηση στηρίχτηκε στον καθορισμό των δυνατών και αδύνατων σημείων της ισχύουσας πολιτικής της σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των τεχνικών εμπειρογνομόνων και την ευρεία συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών.

Όσον αφορά τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στον τομέα των Μεταφορών, το νέο πλαίσιο πολιτικής έφερε καινοτομίες και σημαντική πρόοδο σε ορισμένους τομείς: διακυβέρνηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ένα ισχυρό νομικό πλαίσιο, μια πραγματική προσέγγιση του δικτύου, ένα δυνατό μέσο για τη χρηματοδότηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), προκειμένου να δημιουργηθεί ένα σαφώς καθορισμένο περίγραμμα που θα εξασφαλίσει στο μέλλον την επιτυχία τους.

Τα πρώτα 20 χρόνια της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, δεν επιτεύχθηκαν όλοι οι φιλόδοξοι στόχοι, εντούτοις, υπήρξαν σημαντικές επιτυχίες ως απόδειξη της σταθερής προόδου που σημειώθηκε σε διάφορους σχετικούς τομείς. Η ομαλή διασύνδεση ανάμεσα στην Ανατολή και τη Δύση της Ευρώπης στον απόηχο της ανάπτυξης από το 2004 υπήρξε ένα από τα πιο σημαντικά επιτεύγματα της πολιτικής ΔΕΔ-Μ κατά την τελευταία δεκαετία.

Σημαντικό όφελος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών είναι ότι το πολυτροπικό κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ με τους διαδρόμους κεντρικού δικτύου θα συμβάλει σημαντικά στην ευρωπαϊκή συνοχή και θα ενισχύσει αρκετά την εσωτερική αγορά. Συνεπώς, θα δημιουργηθεί μια περισσότερο ανταγωνιστική οικονομία, η οποία θα δημιουργήσει περισσότερες θέσεις εργασίας.

Η ενισχυμένη πολυτροπικότητα για καλύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο, εσωτερικές πλωτές οδούς και θαλάσσιες υποδομές σε ένα πολυτροπικό ΔΕΔ-Μ, καθώς και οι καινοτόμες τεχνολογίες στον τομέα των μεταφορών θα οδηγήσουν σε

αλλαγές του τρόπου μεταφοράς, θα μειώσουν τον κυκλοφοριακό φόρτο στο οδικό δίκτυο, θα περιορίσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και αερίων ρύπων και θα προωθήσουν την ασφάλεια και την προστασία των μεταφορών.

Οι παραπάνω οργανωμένες δράσεις σε συνδυασμό με τα ανάλογα χρηματοδοτικά εργαλεία, θα αποτελέσουν τη συνεκτική αλυσίδα για την απρόσκοπτη και ομαλή διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων καθ' όλη την έκταση της ΕΕ με πολύ βασικό και το κομμάτι της Ελλάδας, δημιουργώντας διευκολύνσεις και σημαντική άνοδο για όλους τους κλάδους της οικονομίας και δημιουργώντας κατά συνέπεια και νέες θέσεις εργασίας. Η Ελλάδα συνδέεται άμεσα με το κομμάτι των ΔΕΔ-Μ λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Διαθέτει ένα διάδρομο κεντρικού δικτύου που διασχίζει τη χώρα:

Ο ανατολικός διάδρομος – Διάδρομος της Ανατολικής Μεσογείου συνδέει τους γερμανικούς λιμένες της Βρέμης, του Αμβούργου και του Ροστόκ μέσω της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Σλοβακίας, ενώ μία διακλάδωση διέρχεται από την Αυστρία, κατόπιν μέσω της Ουγγαρίας έως τον ρουμανικό λιμένα της Κωνσταντίας, τον βουλγαρικό λιμένα του Πύργου, με συνδέσεις στην Τουρκία, στους ελληνικούς λιμένες της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά και σύνδεση μέσω «θαλάσσιας αρτηρίας» με την Κύπρο.

Η διαδρομή αυτή των εμπορευμάτων περιλαμβάνει σιδηροδρομικό δίκτυο, οδικό δίκτυο, αερολιμένες, λιμένες, ταχείς αστικούς σιδηροδρόμους (RRT) αλλά και επιτρέπει τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές προερχόμενες μέσω του ποταμού Έλβα.

Το κύριο σημείο της έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης των φορτίων που διέρχονται μέσω του νοτιοανατολικού κομματιού της Ευρώπης, είναι το τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου μεταξύ Ρουμανίας και Βουλγαρίας, πιο συγκεκριμένα μεταξύ Τιμισοάρας — Σόφιας.

Ο διάδρομος ο οποίος διέρχεται μέσα από την Ελλάδα και εξυπηρετεί την ομαλή πορεία εμπορευματικών ροών από Νότια προς Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, αφού τονώνει τη σύνδεση της με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες ειδικότερα στο χώρο των Βαλκανίων, απεικονίζεται στο κάτωθι σχήμα. (Εικόνα 3-1)



Εικόνα 3-1 :Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών-Διάδρομος μέσω Ελλάδας 2014-2030

Πηγή: European Commission, Infrastructure / TEN-T Connecting Europe, Corridors 2014-2030

Όπως προαναφέρθηκε, από τους 9 κεντρικούς διαδρόμους η Ελλάδα συμμετέχει στο Διάδρομο Orient/East-Med ο οποίος ξεκινάει από τη Γερμανία και καταλήγει στην Κύπρο. Επί της ελληνικής επικράτειας ο διάδρομος περιλαμβάνει τον διατροπικό άξονα Ηγουμενίτσα / Πάτρα - Αθήνα / Πειραιάς - Θεσσαλονίκη – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν ως προθεσμία για την υλοποίηση του Κεντρικού Δικτύου το έτος 2030.

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, στο Κεντρικό Δίκτυο περιλαμβάνονται:

- οι οδικοί άξονες (ΠΑΘΕ, ΕΓΝΑΤΙΑ, ΙΟΝΙΑ ΟΔΟΣ)
- ο σιδηροδρομικός άξονας (ΠΑΘΕπ) και η σιδηροδρομική ΕΓΝΑΤΙΑ (με παράλια σύνδεση Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Τοξότες)
- τα αεροδρόμια Αθήνας, Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου
- τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και του Ηρακλείου
- οι οδικές διασυνοριακές συνδέσεις με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και την Τουρκία, και
- οι τερματικοί σταθμοί οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών της Αθήνας (Πειραιάς - Θριάσιο Πεδίο), της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας.

Όλα τα σημεία αυτά είναι εξαιρετικής σημαντικότητας και απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη. (Εικόνα 3-2)



Εικόνα 3-2 :Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών-Το Δίκτυο του Ελληνικού χώρου 2013

Πηγή: Οι νέοι προσανατολισμοί και ο χρηματοδοτικός μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη – CEF»

2013

Καθώς η Ελλάδα συμμετέχει στο Διάδρομο Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος (Orient/East Med Corridor), το Τμήμα Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Μεταφορών έχει την ευθύνη για την τεκμηρίωση, παρακολούθηση και εφαρμογή της πολιτικής των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στη χώρα, για όλα τα μέσα μεταφοράς, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς (σημείο αναφοράς/focal point).

Στο πλαίσιο αυτό:

- παρακολουθεί τις εξελίξεις στον τομέα των ΔΕΔ-Μ,
- συμμετέχει στα αρμόδια όργανα της ΕΕ
- προωθεί προτάσεις για την έγκριση συγχρηματοδοτούμενων δράσεων στο πλαίσιο του προγράμματος CEF, του Ταμείου Συνοχής, κ.α. χρηματοδοτικών εργαλείων
- Έχει την ευθύνη για την παρακολούθηση και τακτική ενημέρωση της βάσης TEN-tec portal της DG-Move (Directorate-General for Mobility and Transport), με οικονομικά και τεχνικά στοιχεία που συλλέγονται μέσω των αρμόδιων διαχειριστικών αρχών από τους εποπτευόμενους φορείς.

3.3. Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών

Προκειμένου να ενοποιηθεί ο χώρος των μεταφορών στη Ευρώπη, μπορούμε να πούμε πως η συμβολή της Λευκής Βίβλου του 2011 ήταν καταλυτική, αφού συνέβαλλε σημαντικά στην ευθυγράμμιση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών με την ευρύτερη Ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών. Συγκεκριμένα, συντέλεσε στο ότι ο τομέας μεταφορών της Ευρώπης θα μπορεί να εποπτεύει τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών σε οικονομικό, τεχνολογικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, μέσα στις επόμενες δεκαετίες, όταν θα προκύψουν αλληλεπιδράσεις και ενδεχόμενες συνέργειες μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.

Ωστόσο, είναι αρκετά προφανές πως απαιτείται περαιτέρω ενίσχυση των μεταφορών προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αύξηση των επιπέδων της κινητικότητας ως προϋπόθεση για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς οικονομική ανάπτυξη, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την παγκόσμια θέση της Ευρώπης.

Η Λευκή Βίβλος του 2011 παραθέτει μια σειρά μέτρων πολιτικής, τα οποία - μεταξύ άλλων - στοχεύουν στην άρση των εμποδίων στην εσωτερική αγορά (με ιδιαίτερη έμφαση στο σιδηροδρομικό και τον θαλάσσιο τομέα), στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, στην ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών, στην ανάπτυξη της καινοτομίας για την δημιουργία ενός περισσότερο αποτελεσματικού συστήματος, βιώσιμου και φιλικού προς το χρήστη, τόσο για την προώθηση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας του κλάδου των μεταφορών, όσο και, για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής διασύνδεσης με τις παγκόσμιες αγορές. Εντούτοις, κανένα από αυτά τα μέτρα πολιτικής δεν μπορούν να εφαρμοστούν με ένα ολοκληρωμένο τρόπο, χωρίς την αντίστοιχη ανάπτυξη στις υποδομές.

Η ανάπτυξη των υποδομών πρέπει να επιτρέπει την επίτευξη των καθιερωμένων ευρωπαϊκών στόχων, όπως αυτών στους τομείς της διαλειτουργικότητας, της ασφάλειας ή των προηγμένων υπηρεσιών.

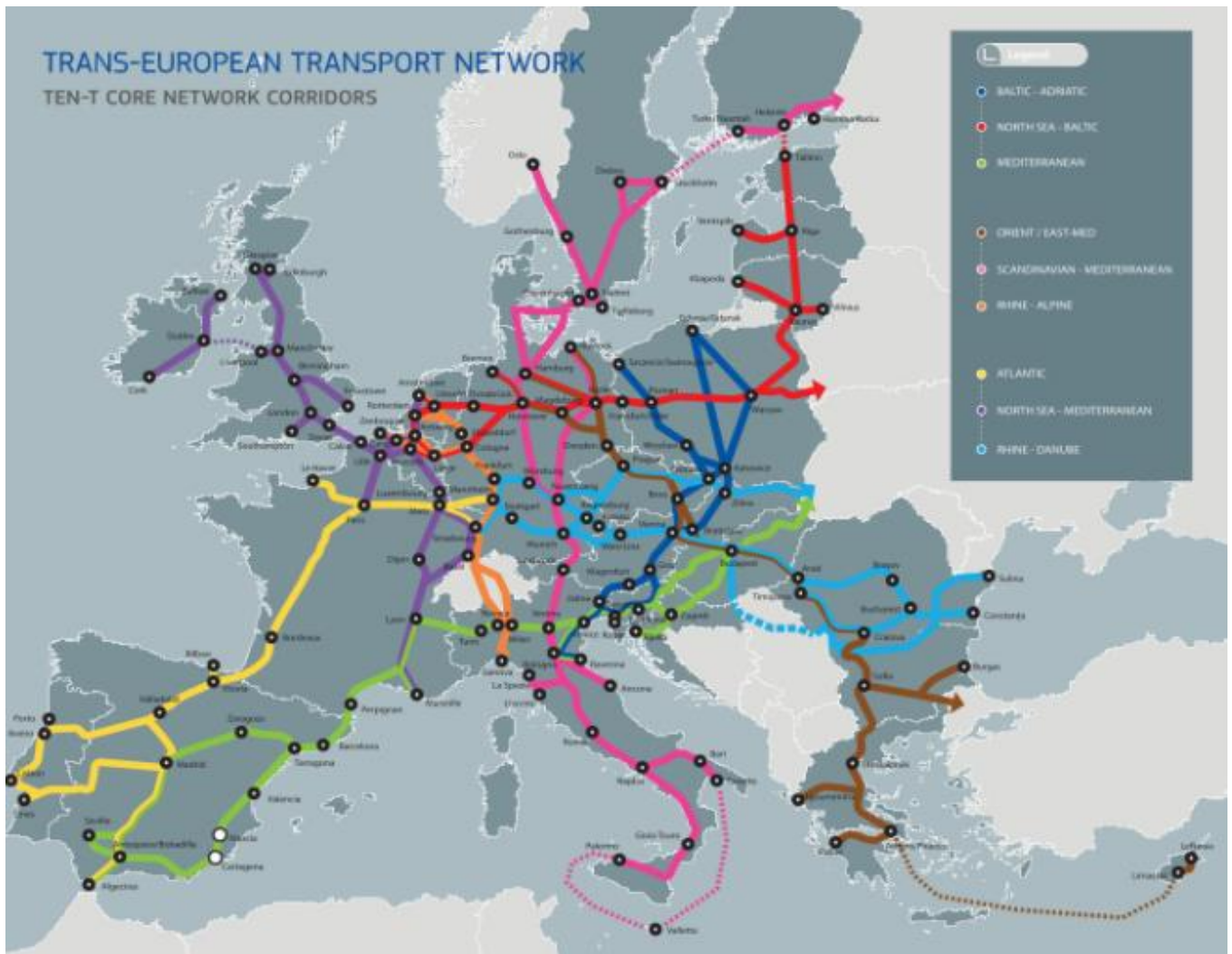
Αυτός είναι ο λόγος που για παράδειγμα, το σύνολο των τεχνικών προδιαγραφών για τις θαλάσσιες αρτηρίες, οι διατάξεις για τη διαλειτουργικότητα των ευφών συστημάτων μεταφορών, οι κανόνες για τη δημιουργία των θαλάσσιων εμπορευματικών διαδρόμων, καθώς και για την ασφάλεια των θαλάσσιων οδών έχουν τεθεί υπόψη στις κατευθυντήριες γραμμές των ΔΕΔ-Μ.

Η νέα πολιτική ΔΕΔ-Μ εισήγαγε νέες διατάξεις σε τομείς όπως οι νέες τεχνολογίες και η καινοτομία, η ανάπτυξη των υποδομών πολλαπλών μέσων, οι υπηρεσίες των βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών ή εκείνων που σχετίζονται με την ανάπτυξη των υποδομών των αστικών κόμβων.

Επίσης, δίνεται εξαιρετικά μεγάλη σημασία στο πεδίο εφαρμογής των «έξυπνων μεταφορών» και στην ανάπτυξη των υποδομών με σκοπό την προηγμένη διαχείριση της κυκλοφορίας των μεταφορικών μέσων.

Αυτό περιλαμβάνει επίσης την ανάπτυξη επικοινωνιακών συστημάτων μεταξύ των υποδομών και των οχημάτων, που έχουν γίνει λειτουργικά αδιαίρετα. Τέτοια έξυπνα συστήματα είναι και το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS), το οποίο αντικαθιστά τα συμβατικά συστήματα ελέγχου και διοίκησης, προκειμένου να μπορεί να τροφοδοτεί την εφοδιαστική αλυσίδα και παράλληλα, να προωθεί συνεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών του χρήστη προς βελτίωση ενώ από την άποψη των υποδομών, συμβάλλουν σημαντικά στην βελτιστοποίηση της αποδοτικής χρήσης των πόρων και εκείνων που αφορούν στις επενδύσεις.

Οι **εννέα διάδρομοι** (Εικόνα 3-3) του κεντρικού δικτύου περιλαμβάνουν ένα πλήθος μικρότερων έργων και πρωτοβουλιών που - εκτός από τα μεγάλα επενδυτικά σχέδια - μπορούν με την ολοκλήρωσή τους να συμβάλουν αποτελεσματικά στην προώθηση των στόχων της πολιτικής μεταφορών.



Εικόνα 3-3:

Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών - Οι εννέα διάδρομοι του κεντρικού δικτύου

Πηγή: European Commission, Infrastructure / TEN-T Connecting Europe, Corridors 2014-2030

Οι εννέα διάδρομοι του κεντρικού δικτύου έχουν προσδιοριστεί και θα λειτουργούν σύμφωνα με τις κάτωθι κατευθύνσεις:

1. Ο **Σκανδιναβικός-Μεσογειακός διάδρομος** είναι ένας κρίσιμος άξονας Βορρά-Νότου για την ευρωπαϊκή οικονομία. Μέσω της Βαλτικής Θάλασσας από τη Φιλανδία στη Σουηδία και περνώντας μέσα από τη Γερμανία, τις Άλπεις και την Ιταλία, συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα με τα λιμάνια της Σκανδιναβίας και της Βόρειας Γερμανίας προκειμένου να συνεχιστεί η υψηλή παραγωγικότητα στα βιομηχανικά κέντρα της νότιας Γερμανίας, της Αυστρίας και της Βόρειας Ιταλίας στα λιμάνια της Ιταλίας και της Μάλτας.

Εκτείνεται πέρα από τη θάλασσα, από τη Νότια Ιταλία και τη Σικελία στη Μάλτα.

2.Ο Διάδρομος της Βόρειας Θάλασσας- Βαλτικής συνδέει τα λιμάνια της ανατολικής ακτής της Βαλτικής Θάλασσας με τα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας.

Ο διάδρομος θα συνδέει τη Φινλανδία με την Εσθονία με πλοίο, παρέχοντας σύγχρονες οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές δεσμών μεταξύ των τριών κρατών της Βαλτικής από τη μία πλευρά και την Πολωνία, τη Γερμανία, την Ολλανδία και το Βέλγιο, από την άλλη. Μεταξύ του ποταμού Όντερ και των Γερμανικών, Ολλανδικών και Φλαμανδικών λιμανιών, περιλαμβάνονται επίσης εσωτερικές πλωτές οδούς. Το πιο σημαντικό έργο είναι «Ο σιδηρόδρομος της Βαλτικής», ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό πρότυπο ανάμεσα στο Ταλίν, την Ρίγα, το Κάουνας και τη βορειοανατολική Πολωνία.

3.Ο Βόρειος -Μεσογειακός Διάδρομος εκτείνεται από την Ιρλανδία και το βόρειο Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αλλά και τη Μεσόγειο Θάλασσα στα νότια της Γαλλίας.

Αυτός ο πολυτροπικός διάδρομος, που περιλαμβάνει εσωτερικές πλωτές οδούς στο Βέλγιο και τη Γαλλία, έχει ως στόχο όχι μόνο να προσφέρει βελτιωμένες πολυτροπικές μεταφορές μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Θάλασσας, των ποταμών, του Ρήνου, του Σηκουάνα, του λιμένα της Μασσαλίας, αλλά και την καλύτερη διασύνδεση των βρετανικών νήσων με την ηπειρωτική Ευρώπη.

4.Ο Διάδρομος Βαλτικής-Αδριατικής είναι ένας από τους πιο σημαντικούς διευρωπαϊκούς οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες.

Συνδέει τη Βαλτική με την Αδριατική Θάλασσα, μέσω βιομηχανικών περιοχών μεταξύ Νότιας Πολωνίας, Βιέννης και της Μπρατισλάβας, της περιοχής των Ανατολικών Αλπεων και της Βόρειας Ιταλίας.

Περιλαμβάνει σημαντικά σιδηροδρομικά έργα, όπως την κατασκευή της βασικής σήραγγας και των σιδηροδρόμων στην Αυστρία και διασυνοριακά τμήματα μεταξύ της Πολωνίας και Τσεχίας.

5.Ο Διάδρομος Ανατολή/Ανατολική Μεσόγειος συνδέει τις θαλάσσιες αρτηρίες του Βορρά, της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, επιτρέποντας την βελτιστοποίηση της χρήσης των συγκεκριμένων λιμένων και των αντίστοιχων θαλάσσιων αρτηριών.

Ο συγκεκριμένος διάδρομος περιλαμβάνει εσωτερικά πλωτά μέσα μεταφοράς, στοχεύοντας στη βελτίωση των πολυτροπικών συνδέσεων μεταξύ της Βόρειας Γερμανίας, της Δημοκρατίας της Τσεχίας, και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Εκτείνεται, πέρα από τη θάλασσα, από την Ελλάδα μέχρι την Κύπρο.

6.Ο **Διάδρομος Ρήνου-Άλπεων** αποτελεί ένα από τα πιο πολυσύχναστα δρομολόγια εμπορευματικών μεταφορών της Ευρώπης, που συνδέει τα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας στη λεκάνη της Μεσογείου στη Γένοβα, μέσω της Ελβετίας και μερικά από τα σημαντικότερα οικονομικά κέντρα του ποταμού Ρήνου, τις περιφέρειες και το Μιλάνο στην βόρεια Ιταλία. Αυτός ο πολυτροπικός διάδρομος περιλαμβάνει τον Ρήνο ως εσωτερικό πλωτό μέσο μεταφορών. Κύρια έργα του αποτελούν τα υπόγεια τούνελ τα οποία έχουν ήδη ολοκληρωθεί στην Ελβετία και οι οδοί πρόσβασης τους στη Γερμανία και την Ιταλία.

7.Ο **Ατλαντικός Διάδρομος** συνδέει το δυτικό τμήμα της Ιβηρικής Χερσονήσου με τα λιμάνια της Χάβρης και της Ρουέν στο Παρίσι και στο Στρασβούργο, με σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και παράλληλα με συμβατικά μέσα, συμπεριλαμβανομένου και του Σηκουάνα ως μέσο εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Η θαλάσσια διάσταση διαδραματίζει έναν κρίσιμο ρόλο σε αυτό το διάδρομο.

8.Ο **Διάδρομος Ρήνου-Δούναβη**, με βασικό πυλώνα τον Δούναβη, συνδέει τις κεντρικές περιοχές γύρω από το Στρασβούργο και τη Φρανκφούρτη μέσω Νότιας Γερμανίας Βιέννης, Μπρατισλάβα, Βουδαπέστης και, τέλος, τη Μαύρη Θάλασσα, με ένα σημαντικό τμήμα από το Μόναχο την Πράγα και τα ουκρανικά σύνορα.

9.Ο **Διάδρομος της Μεσογείου** συνδέει την Ιβηρική χερσόνησο με τα σύνορα Ουγγαρίας-Ουκρανίας. Επομένως, οι μεσογειακές ακτές της Ισπανίας και της Γαλλίας, διασχίζουν τις Άλπεις προς τα ανατολικά, μέσω της Βόρειας Ιταλίας, εκτός από την Αδριατική ακτή, την Σλοβενία και την Κροατία προς την Ουγγαρία. Εκτός από τον ποταμό Πάδο και μερικά άλλα κανάλια στη Βόρεια Ιταλία, αποτελείται από τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Βασικά σιδηροδρομικά έργα κατά μήκος αυτού του διαδρόμου είναι οι οδοί Λυών - Τορίνο και το τμήμα Βενετίας - Λιουμπλιάνας.

Αυτοί οι διάδρομοι είναι ισχυρά μέσα για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή όχι μόνο για την ενίσχυση των επενδύσεων, αλλά και για την προώθηση και ανάδειξη της επίτευξης των ευρύτερων στόχων της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ. Καθένας από αυτούς, παρουσιάζει πολλές ευκαιρίες για την προώθηση γενικών λύσεων μεταφοράς. Ο απώτερος στόχος της ανάπτυξης υποδομών κατά μήκος αυτών των διαδρόμων - και στο κεντρικό δίκτυο στο σύνολό του - είναι να ολοκληρωθεί-με στόχο την επίτευξη της της εξασφάλισης παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφορών για τους πολίτες και τους οικονομικούς φορείς.

Η τεράστια πολυπλοκότητα των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου είναι μια πραγματική πρόκληση. Τα οφέλη που αναμένονται από το πλήθος των αλληλεπιδράσεων και συνεργιών, οι τεχνολογικές δυνατότητες, όπως και οι ανάγκες των χρηστών θα πρέπει, από την άλλη πλευρά, να αποτελέσουν ισχυρά κίνητρα για να καταφέρει να αντιμετωπιστεί αυτή η πολυπλοκότητα. Το καινοτόμο σύστημα διακυβέρνησης του κεντρικού δικτύου - με ευρωπαϊούς συντονιστές- το προβάδισμα και με μια ισχυρή δομή υποστήριξης (για παράδειγμα, θεματικές ομάδες εργασίας εμπειρογνομόνων αλλά και άλλες τακτικές ανταλλαγές πληροφοριών) έχουν ειδικά σχεδιαστεί για το σκοπό αυτό.

Ένα ευρύ φάσμα παραγόντων, που έχουν εμπλακεί άμεσα στην ανάπτυξη των ήδη υπάρχοντων υποδομών ή στην ανάπτυξη των μελλοντικών υποδομών μπορούν να δραστηριοποιηθούν περαιτέρω, όπως για παράδειγμα, οι δημόσιες και ιδιωτικές αρχές σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, οι διαχειριστές υποδομής, οι επενδυτές, οι χρήστες ή οι εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών. Σε αυτό το πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ήθελε οι εννέα διάδρομοι του κεντρικού δικτύου να αποτελέσουν τους προδρόμους ενός πλήρους δικτύου που θα αποτελέσει έναν πυρήνα, ο οποίος θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030.

Οι κατευθυντήριες γραμμές των ΔΕΔ-Μ προβλέπουν ότι κάθε ευρωπαίος συντονιστής, οφείλει να καταρτίζει ένα σχέδιο εργασίας, για το κύριο διάδρομο του κεντρικού δικτύου, το οποίο να απεικονίζει την τρέχουσα κατάσταση των υποδομών κατά μήκος αυτού του διαδρόμου καθορίζοντας παράλληλα τις προκλήσεις για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών. Σε αυτό το μεγαλεπήβολο έργο, ενσωματώνονται οι στόχοι και οι προτεραιότητες της ΕΕ της περιόδου 2014 - 2020.

Συγκεκριμένα, θέτουν το πλαίσιο για τις επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών - από δημόσιες και ιδιωτικές, ευρωπαϊκές και εθνικές πηγές, προκειμένου να υλοποιηθούν με μεγαλύτερη επιτυχία οι κύριοι στόχοι της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αυτοί συνοπτικά είναι:

- α. Ενίσχυση των θεμελίων για τις εμπορικές ροές και για την κινητικότητα των πολιτών τόσο στο εσωτερικό της Ένωσης, όσο και στο εξωτερικό.
- β. Ενίσχυση της εδαφικής, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- γ. Ενίσχυση των θεμελίων υποδομής για ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα κινητικότητας το οποίο να επενδύει στο μέλλον και στις υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων.

3.4. Η νέα πολιτική υποδομών στην Ευρώπη

Οι μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία, δεδομένου ότι χωρίς αποτελεσματική διασύνδεση, η Ευρώπη δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε να ευημερήσει. Με τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική υποδομών θα δημιουργηθεί ένα ισχυρό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που θα διέρχεται από 28 κράτη μέλη και θα συνδέεται με τις γειτονικές χώρες και τον υπόλοιπο κόσμο, ώστε να προωθηθεί η ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα.

Το εν λόγω δίκτυο θα συνδέει την Ανατολή με τη Δύση και θα αντικαταστήσει το σημερινό δίκτυο μεταφορών με ένα δίκτυο αυθεντικά ευρωπαϊκό. Με τη νέα πολιτική τριπλασιάζεται η χρηματοδότηση της ΕΕ αγγίζοντας τα 26 δισ. ευρώ για τις μεταφορές την περίοδο 2014-2020 και παράλληλα η χρηματοδότηση των μεταφορών εστιάζεται σε ένα σαφώς καθορισμένο κεντρικό δίκτυο.

Το κεντρικό δίκτυο θα αποτελεί τον κύριο κορμό των μεταφορών στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Έως το 2030 θα εξαλειφθούν τα σημεία κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα αναβαθμισθούν οι υποδομές και θα εκσυγχρονισθούν οι διασυνοριακές μεταφορές τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις επιχειρήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ. Η υλοποίηση του δικτύου θα προωθηθεί με τη δημιουργία των εννέα μεγάλων διαδρόμων για μεταφορές, για τους οποίους θα συνεργαστούν τα κράτη μέλη με τους αντιστοίχους ενδιαφερομένους, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στη συγκέντρωση των περιορισμένων πόρων και στην επίτευξη λειτουργικών αποτελεσμάτων.

Το νέο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα υποστηρίζεται από εκτεταμένο οδικό δίκτυο, το οποίο θα συνδέεται με άλλα δίκτυα σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι βαθμιαία, σε ολόκληρη την ΕΕ, το ΔΕΔ-Μ θα ενισχύσει την εσωτερική αγορά, την εδαφική, οικονομική και κοινωνική συνοχή και στη προστασία του περιβάλλοντος. Συνολικά, το νέο δίκτυο μεταφορών θα παρέχει, ασφαλέστερες μετακινήσεις με λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση - ευκολότερα και γρηγορότερα ταξίδια - καθώς και μικρότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Τα νέα θεμέλια για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) που εγκρίθηκε το Δεκέμβριο του 2013 σηματοδοτεί την αρχή μιας νέας εποχής στην πολιτική υποδομών μεταφορών της Ευρώπης. Η βασική καινοτομία της νέας πολιτικής για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών βρίσκεται στον καθορισμό ενός ολοκληρωμένου, πολυτροπικού δικτύου που σχεδιάζεται ώστε να αναπτυχθεί

έως το 2030 από τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς (για παράδειγμα περιφέρειες).

Αυτό το κεντρικό δίκτυο συνδέει μεγάλους κόμβους (αστικούς κόμβους, λιμάνια, αεροδρόμια και άλλους τερματικούς σταθμούς μεταφορών) με τη βοήθεια βασικών σιδηροδρομικών, οδικών, εσωτερικών πλωτών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορικών συνδέσεων.

Μια τέτοια ενισχυμένη πανευρωπαϊκή προσέγγιση του δικτύου, συγκριτικά με τα προηγούμενα προγράμματα, ενισχύει σημαντικά τις υποδομές για την αποτελεσματική, ασφαλή και υψηλής ποιότητας μεταφορές των πολυτροπικών αλυσίδων. Παρέχει ένα ισχυρό ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικής, ξεπερνώντας το σύγχρονο συνονθύλευμα των έργων υποδομής, στοχεύοντας στην ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, εξασφαλίζοντας την οικονομική, κοινωνική, εδαφική συνοχή και βελτιώνοντας την προσβασιμότητα σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η επένδυση σε πολλά έργα τα οποία θα συνεισφέρουν στην επίτευξη αυτού του στόχου θα είναι ζωτικής σημασίας για μια έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς Ευρωπαϊκή ανάπτυξη, προσφέροντας πολλές θέσεις εργασίας τόσο κατά τη διάρκεια της κατασκευής όσο και μετά την ολοκλήρωση - σε πολλούς τομείς της οικονομίας.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ αποτελούν μια σαφή βάση για δράση έως το 2030. Για να αποφευχθεί πλέον η δυσκολία πρόσβασης στη κυκλοφορία των μεταφορών, θα πρέπει να ολοκληρωθεί ο κεντρικός πυρήνας, που αποτελείται από την ύπαρξη ενός πλήρους δικτύου το οποίο να είναι σε λειτουργία, με ολοκληρωμένες διασυνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών και χαμηλό κόστος στην οικονομία. Οι διάδρομοι του κεντρικού δικτύου διαδραματίζουν καίριο ρόλο στη συντονισμένη εφαρμογή της νέας πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ.

Οι διάδρομοι αυτοί στηρίζονται σε τρεις πυλώνες:

- Στην ενίσχυση των διασυνοριακών συνδέσεων και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.
- Στην ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς (πολυτροπικότητα)
- Στην προώθηση της τεχνικής διαλειτουργικότητας.

Ανάμεσα σε όλους τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου (CNC) εκείνος της Βόρειας Θάλασσας - Βαλτικής που είναι 3,200 χιλιόμετρα έχει τη δυνατότητα να γίνει, οικονομικά, ένας από τους πιο διαφοροποιημένους διαδρόμους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο Διάδρομος Βόρειας Θάλασσας - Βαλτικής διαθέτει 16 αεροδρόμια του κεντρικού δικτύου, 12 βασικά λιμάνια, 18 λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και 18 κεντρικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς.

Ο Διάδρομος αυτός, συνδέει τις πρωτεύουσες των οκτώ ενδιαφερομένων χωρών, μεταξύ των οποίων, το Ελσίνκι, το Ταλίν, τη Ρίγα, Βαρσοβία, Βερολίνο, Βρυξέλλες, καθώς και το Άμστερνταμ. Επίσης συνδέει τα κορυφαία λιμάνια της Ευρώπης στα δυτικά (Ρότερνταμ, Αμβέρσα, το Άμστερνταμ και Αμβούργο) με την ταχύτερη αναπτυσσόμενη περιοχή στην ΕΕ - την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας στα βόρειο-ανατολικά.

Ακόμη, διαθέτει ένα αποτελεσματικό δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών που εκτείνεται από τα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας μέχρι το Βερολίνο και περιλαμβάνει αρκετά από τα κορυφαία κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ευρώπη. Ο διάδρομος χαρακτηρίζεται από μεγάλους όγκους εμπορευμάτων και επιβατών στη δυτική και βόρεια πλευρά, δηλαδή την Φινλανδία, την Γερμανία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και το δυτικό τμήμα της Πολωνίας. Ωστόσο, ένα μεγάλο τμήμα από τη Βαρσοβία στο Ταλίν χαρακτηρίζεται από ανεπαρκή υποδομή μεταφορών, έλλειψη των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών και υπερβολική εξάρτηση από τις οδικές μεταφορές. Αυτές οι ελλείψεις υπονομεύουν την θετική εξέλιξη της οικονομικής συνοχής, ιδίως στις χώρες της Βαλτικής και συνδέονται λιγότερο με τις ευρωπαϊκές ροές μεταφορών από τις άλλες χώρες κατά μήκος του διαδρόμου.

Αυτή η θεμελιώδης ανισορροπία των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών αποτελεί την μεγαλύτερη πρόκληση για τον συγκεκριμένο διάδρομο.

Ένα σημαντικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί η «*Σύνδεση των Υποδομών της Ευρώπης για μεταφορά: Connecting Europe Facility(CEF) for Transport*», βάσει του οποίου προωθούνται ανάπτυξη, εργασίες και ανταγωνιστικότητα μέσω στοχευμένων επενδύσεων σε υποδομές Ευρωπαϊκού επιπέδου. Υποστηρίζει την ανάπτυξη των βιώσιμων και αποτελεσματικά συνδεδεμένων Ευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς της μεταφοράς, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών.

Ωφελούνται οι πολίτες όλων των κρατών, δημιουργώντας ένα ταξίδι ευκολότερο και περισσότερο βιώσιμο, ενισχύοντας την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, μέσω της χρήσης των ανακυκλώσιμων υλικών ενώ παράλληλα διευκολύνει την διασυνοριακή σύνδεση, ανάμεσα στους δημόσιους οργανισμούς, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες.

4.1.Η ΝΜΑ και η συμμετοχή της στις διατροφικές μεταφορές

Μία βασική προσπάθεια που πραγματοποιείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών είναι οι συνδυασμένες μεταφορές που αποτελούν έναν νεωτεριστικό τρόπο καθορισμού της μεταφορικής αλυσίδας, με τελικό στόχο την ισόρροπη και αποτελεσματική αξιοποίηση της υπάρχουσας χωρητικότητας όλων των μεταφορικών μέσων. Οι δυο κύριοι πυλώνες αυτής της προσπάθειας είναι οι διατροφικές και οι συνδυασμένες μεταφορές.

Δημιουργώντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο διατροφικότητας στις μεταφορές της Κοινότητας, τόσο το οικονομικό όσο και το κοινωνικό πλαίσιο της Ε.Ε. μπορεί να γίνει περισσότερο συνεκτικό και ολοκληρωμένο. Με αυτό τον τρόπο, η ελεύθερη διακίνηση των αγαθών θα μπορεί να γίνεται χωρίς εμπόδια, δεδομένου ότι η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών θα συμβάλλει στην απελευθέρωση της αγοράς. Οι διατροφικές μεταφορές προσδιορίζουν ένα μεταφορικό σύστημα στο οποίο συμμετέχουν τουλάχιστον δυο μεταφορικά μέσα τα οποία λειτουργούν ολοκληρωμένα, εντός ενός ευρύτερου πλαισίου μιας μεταφορικής αλυσίδας.

Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ένα είδος διατροφικής μεταφοράς, κατά την οποία η κύρια μεταφορά εκτελείται είτε μέσω της σιδηροδρομικής, είτε της θαλάσσιας οδού, είτε μέσω ποταμών. Επιπροσθέτως, οι οδικές μεταφορές αναλαμβάνουν ένα μόνο μέρος του έργου, είτε στην αρχή είτε στο τέλος και το οποίο αντιστοιχεί σε ένα πολύ μικρό τμήμα του συνολικού έργου.

Σύμφωνα με τον Ricci (2003), οι διατροφικές μεταφορές είναι η μετακίνηση των προϊόντων που χρησιμοποιεί με διαδοχικό τρόπο διάφορους τρόπους μεταφοράς, με τα αγαθά να είναι συσκευασμένα στην ίδια μονάδα φορτίου (container), αν και αλλάζει ο τρόπος μεταφοράς και το μεταφορικό μέσο. Οι διατροφικές μεταφορές κατά τον Ricci, λαμβάνουν υπόψη τις εξής παραμέτρους :

α. Απαιτούνται τουλάχιστον δυο τρόποι μεταφοράς για την υλοποίηση μιας μεταφόρτωσης.

β. Το κύριο μέρος της μεταφοράς δεν πραγματοποιείται μέσω οδικών αρτηριών, αλλά είτε μέσω σιδηροδρομικών είτε μέσω θαλάσσιων οδών και παράλληλα γίνεται χρήση φορτηγών αυτοκινήτων τόσο στην αρχή όσο και στο τέλος της μεταφορικής διαδικασίας.

Οι διατροφικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα δεδομένου ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς από την αρχή μέχρι το τέλος της διαδικασίας είναι αριθμητικά πολλοί και αλληλεπιδρούν. Επίσης χαρακτηρίζονται από έντονο ανταγωνισμό και συνεπώς απαιτείται αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού το οποίο θα δραστηριοποιείται στις διατροφικές μεταφορές.

Επιπροσθέτως, οι διατροφικές μεταφορές μπορούν να αναπτυχθούν αν υπάρξουν οι κάτωθι προϋποθέσεις:

1. Να ενισχυθεί η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα των διατροφικών μεταφορών σε οργανωτικό και τεχνολογικό επίπεδο.
2. Την αντιμετώπιση των ανισορροπιών που επικρατούν μεταξύ των διατροφικών και των οδικών μεταφορών.

Εντούτοις και σε περιβαλλοντικό επίπεδο, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα συγκριτικά με άλλους τρόπους μεταφοράς διότι προκαλούν μικρότερη περιβαλλοντική ρύπανση και ταυτίζονται με τις κοινοτικές πολιτικές μεταφορών και περιβάλλοντος.

Παράλληλα όμως, υπάρχουν και εμπόδια στη προώθηση και την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα οποία συνοψίζονται στα εξής:

α. Το γεγονός ότι δεν έχει ακόμη καταφέρει να ενσωματωθεί πλήρως στη διατροφική αλυσίδα εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη.

β. Εξακολουθεί να υπάρχει η αντίληψη ότι πρόκειται για ένα απηρχαιωμένο, αργό και πολύπλοκο μεταφορικό μέσο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί κυρίως για μεταφορές μεγάλων χύδην φορτίων.

Σε έρευνα μεταξύ φορτωτών για τον καθορισμό εκείνων των παραμέτρων που επηρεάζουν την επιλογή του μεταφορέα, οι οδικές μεταφορές είναι οι προτιμητέες, κυρίως λόγω του μειωμένου χρόνου διαμετακόμισης, αξιοπιστίας, ευελιξίας, συχνών δρομολογίων, ασφάλειας φορτίου.

Επίσης, οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν ικανοποιητικό μεταφορικό μέσο, χωρίς να θεωρείται αξιόπιστο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν υψηλό βαθμό ικανοποίησης, μόνο για την ασφάλεια φορτίου, ενώ οι απαιτήσεις αναφορικά με τον χρόνο διαμετακόμισης, ευελιξίας, συχνών δρομολογίων έχουν μικρό βαθμό ικανοποίησης και η αξιοπιστία έχει μέσο βαθμό ικανοποίησης.

γ. Γίνεται η χρήση περίπλοκων διοικητικών διαδικασιών. Τόσο η διαχείριση όσο και η εκμετάλλευση αλυσίδων διαχείρισης μεταφορών στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων θα πρέπει να γίνεται από ενιαίους φορείς, όπως είναι για παράδειγμα, οι υπεύθυνοι ολοκλήρωσης εμπορευματικών μεταφορών, παρέχοντας ένα κοινό και απλουστευμένο σημείο επικοινωνίας και ευθύνης για ολόκληρη την διατροπική αλυσίδα εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι και τον παραλήπτη.

Αυτή η ολοκληρωμένη προσπάθεια πρέπει να αποτελέσει κοινή και συντονισμένη προσπάθεια για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη με σκοπό να μειώσει στο ελάχιστο τη γραφειοκρατία και τις χρονοβόρες διαδικασίες που την επιβαρύνουν.

4.2. Θαλάσσιες Αρτηρίες - Motorways of the Sea (MoS)

Οι θαλάσσιες αρτηρίες (MoS) αντιπροσωπεύουν τη θαλάσσια διάσταση του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Οι θαλάσσιες αρτηρίες είναι μια οριζόντια δραστηριότητα, η οποία στηρίζει και ενσωματώνει την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων και τις συνδέσεις με την ενδοχώρα τους (προέλευσης / προορισμού), ενώ ταυτόχρονα προωθεί την ανάπτυξη των υποδομών, της τεχνολογίας των μεταφορών και των πληροφοριακών συστημάτων.

Το πρόγραμμα «Θαλάσσιες αρτηρίες» (Motorways of the Sea, MoS) θεσπίστηκε το 2001, και με την πάροδο των χρόνων, η έννοια του τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε σύμφωνα με τις εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας και τις αλλαγές που μεσολάβησαν σε καίρια σημεία της ευρωπαϊκής ατζέντας.

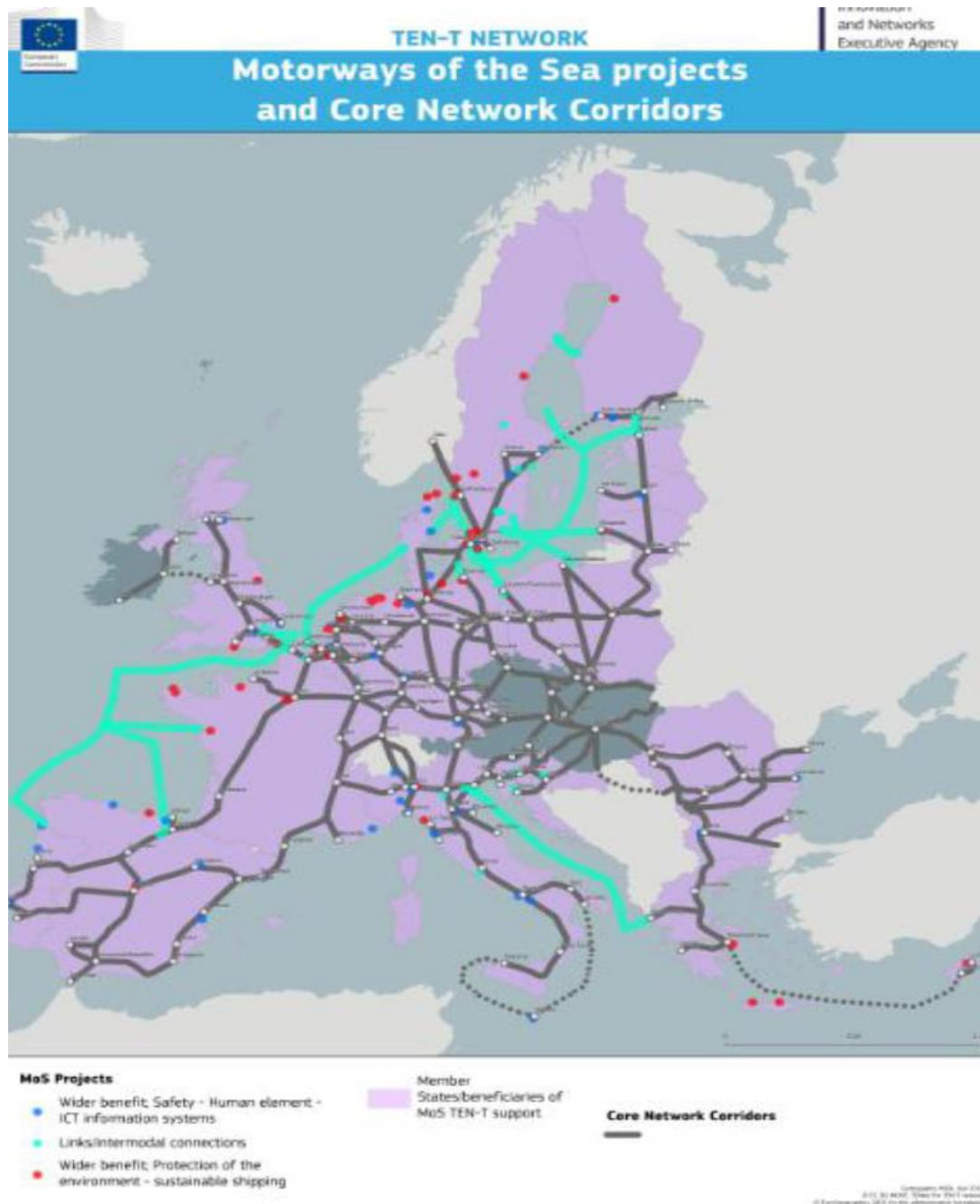
Η έννοια «Θαλάσσιες αρτηρίες» έκανε την εμφάνισή της για πρώτη φορά στη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2001 για την πολιτική των μεταφορών, με τίτλο « Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Στην εν λόγω βίβλο εκδηλώθηκε και ορίστηκε η επιθυμία της Επιτροπής για την ανάκαμψη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Το 2004, η έννοια των θαλάσσιων αρτηριών αναπτύχθηκε περαιτέρω και η δημιουργία τους παρουσιάστηκε ως ένα έργο προτεραιότητας στο πλαίσιο του προγράμματος του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) (2007-2013). Η εξέλιξη αυτή δρομολογήθηκε λόγω της δυνητικής συμβολής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση της προσβασιμότητας των απομακρυσμένων και των νησιωτικών περιφερειών.

Απώτερος στόχος της είναι να επιτευχθεί μια πλήρης ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς αυτό θα επιτρέψει την απρόσκοπτη ολοκλήρωση των λειτουργιών της μεταφορικής αλυσίδας, υποστηρίζοντας το εξωτερικό εμπόριο της Ευρώπης (75% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης εκτελείται από τις θαλάσσιες μεταφορές) και το εσωτερικό εμπόριο (40% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρώπης).

Οι θαλάσσιες αρτηρίες MoS βασίζονται στα κύρια και ολοκληρωμένα δίκτυα των ευρωπαϊκών λιμένων και των κέντρων logistics, καθώς και στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, δημιουργώντας ένα πυκνό δίκτυο μεταφορών το οποίο θα

διευκολύνει τις εμπορικές συναλλαγές επιχειρήσεων και θα συμβάλει στη συνοχή με τον τρόπο αυτό για να τονωθεί η ανάπτυξη, όπως απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα. (Εικόνα 4-2)



Εικόνα 4-2: MotorWays of the Sea

Πηγή: Simpson,2015

Κάθε ΔΕΔ-Μ διάδρομος ξεκινά από ένα λιμάνι και καταλήγει σε αυτό. Στο πλαίσιο του προγράμματος 2007-2014 των ΔΕΔ-Μ, 52 έργα επελέγησαν για

υλοποίηση, αντιπροσωπεύοντας κατά προσέγγιση 450 εκ. € επιχορηγήσεων και συνολικά 2 δις. € επένδυση.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ προβλέπουν ότι «μέσα σε δύο χρόνια μετά την ανακήρυξη της [...], ο Ευρωπαίος συντονιστής για τις θαλάσσιες αρτηρίες υποβάλλει λεπτομερή σχέδιο εφαρμογής για τις θαλάσσιες αρτηρίες με βάση τις εμπειρίες και τις εξελίξεις που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές της Ένωσης, καθώς και η πρόβλεψη της κυκλοφορίας σε διαδρόμους της θάλασσας».

Λόγω της καλύτερης ενσωμάτωσης των Θαλάσσιων Μεταφορών στην εφοδιαστική αλυσίδα, η ανταγωνιστικότητα πρέπει να ενισχυθεί. Αυτό ισχύει για το σύνολο της κοινότητας των λιμένων, με την πρώτη προτεραιότητα να είναι το κεντρικό δίκτυο. Υπάρχουν δύο διαφορετικές διαστάσεις της διαλειτουργικότητας που πρέπει να υποστηριχθούν: η φυσική και των ΤΠΕ.

Επίσης, βασική προτεραιότητα αποτελούν οι συνδέσεις με την ενδοχώρα, μέσω της χρήσης των σιδηροδρομικών και πλωτών οδών.

Από την πλευρά των Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας (ΤΠΕ), προτεραιότητα αποτελεί η ανάπτυξη των πληροφοριακών συστημάτων που συνδέουν το πλοίο με τις ναυτιλιακές και οικονομικές αρχές, όπως για παράδειγμα τα τελωνεία και τους φορείς εκμετάλλευσης των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδα.

Ο λεπτομερής καθορισμός για την ευθυγράμμιση των διαδρόμων, λαμβάνοντας υπόψη ότι αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μέρος του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Οι διάδρομοι περιλαμβάνουν όλους τους τρόπους μεταφοράς - σιδηροδρομικές γραμμές επιβατών και εμπορευμάτων, δρόμους, εσωτερικές υδάτινες οδούς, λιμάνια, αεροδρόμια και σιδηροδρομικά και οδικά τερματικά.

Ως τμήμα ενός ολοκληρωμένου δικτύου πλήρους κλίμακας, οι διάδρομοι θα ενσωματωθούν επίσης σε αστικούς κόμβους, αφού προσδιοριστούν με ακρίβεια τα δρομολόγια, οι κόμβοι μεταφορών και η πρόσβασή τους, οι διασυνδέσεις των ΔΕΔ-Μ με αστικούς κόμβους ή με σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους.

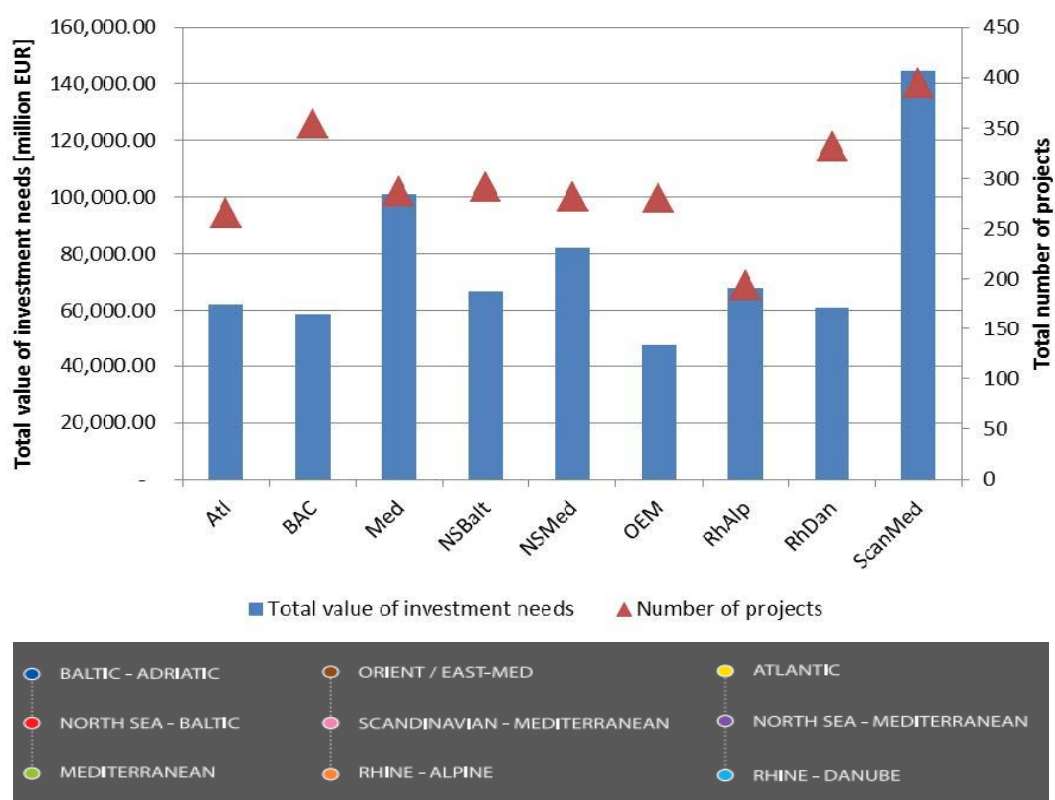
Το έργο αυτό οδήγησε σε μια σαφή και κοινώς συμφωνημένη βάση των υποδομών καθορίζοντας τόσο τις υφιστάμενες όσο και τις σχεδιαζόμενες υποδομές στις οποίες βασίζονται οι κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ.

Επίσης, απαιτήθηκε ανάλυση της αγοράς, δεδομένου ότι η διεξαγωγή της για την μελέτη των πολυτροπικών διαδρόμων αρκετών χιλιάδων χιλιομέτρων μήκους, μέσα σε λίγους μήνες το χρόνο, αποτελεί μια μοναδική πρόκληση για τις ομάδες εμπειρογνομόνων.

Μέσω των ΔΕΔ-Μ καθορίστηκαν τα ζητήματα και οι στόχοι που απαιτούνται για να αναπτυχθούν οι διάδρομοι, να αναλυθεί η αγορά και οι αλληλεπιδράσεις με το κεντρικό δίκτυο, δημιουργώντας μια ξεκάθαρη εικόνα για τα κρίσιμα θέματα που παρεμποδίζουν την ροή της κυκλοφορίας κατά μήκος των διαδρόμων, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

Αυτά τα θέματα περιλαμβάνουν, την έλλειψη διασυνοριακών συνδέσεων, τα σημεία συμφόρησης, την απουσία ή την ανεπαρκή ποιότητα των διατροπικών συνδέσεων ή ακόμη και την αδυναμία προσβασιμότητα τους.

Η μελέτη των ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει έναν σύνολο επιλεγέντων έργων προς υλοποίηση, που έχουν προσδιοριστεί για τους εννέα διαδρόμους και τα οποία απεικονίζονται στο κάτωθι διάγραμμα (Γράφημα 1-5):



Γράφημα 4-1: Σύνολο έργων για τους εννέα διαδρόμους 2015

Πηγή: Simpson,2015

Ένα ακόμη σημαντικό ζήτημα αποτελεί ο καθορισμός εκείνων των έργων που έχουν δεν έχουν αναπτυχθεί μέχρι σήμερα, αλλά είναι καίριας σημασίας για τη λειτουργία αποδοτικών και βιώσιμων διαδρόμων, όπως είναι τα ευφυή συστήματα μεταφορών στον οδικό τομέα, στον τομέα της τεχνολογικής καινοτομίας ή έργα που σχετίζονται με την ένταξη των αστικών περιοχών στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου.

4.3. Ten-T και Θαλάσσιες Μεταφορές

Για την Ευρώπη, οι θαλάσσιες μεταφορές υπήρξαν καταλύτης για την οικονομική ανάπτυξη και την ευημερία σε όλη την πορεία της. Οι θαλάσσιες μεταφορές επιτρέπουν το εμπόριο και τις επαφές μεταξύ όλων των Ευρωπαϊκών Εθνών. Διασφαλίζουν την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, τα τρόφιμα και τα εμπορεύματα και αποτελούν το κύριο όχημα για τις Ευρωπαϊκές εισαγωγές και εξαγωγές προς τον υπόλοιπο κόσμο.

Σχεδόν το 90% του εξωτερικού εμπορίου εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ είναι δια θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το 40% των ενδοκοινοτικών ανταλλαγών από την άποψη των τόνο-χιλιομέτρων. Η εξασφάλιση μιας καλής ποιότητας ζωής στα νησιά της Ευρώπης και σε απομακρυσμένες θαλάσσιες περιοχές εξαρτώνται από τις αποτελεσματικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

Κάθε χρόνο, περισσότεροι από 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε ευρωπαϊκούς λιμένες. Συνολικά, οι θαλάσσιες βιομηχανίες αποτελούν σημαντική πηγή απασχόλησης και εισοδήματος για την Ευρωπαϊκή οικονομία. Στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να προστατεύσει την Ευρώπη με πολύ αυστηρούς κανόνες ασφαλείας, μειώνοντας τον κίνδυνο σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων και ελαχιστοποιώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των θαλάσσιων μεταφορών.

Η Επιτροπή εργάζεται επίσης έντονα κατά της πειρατείας και της τρομοκρατίας. Μια άλλη σημαντική δραστηριότητα αφορά στην κοινωνική διάσταση: στη μέριμνα για την βελτιστοποίηση των συνθηκών εργασίας, στα θέματα υγείας και ασφαλείας και στη ρύθμιση των επαγγελματικών προσόντων των ναυτικών.

Τέλος, η Επιτροπή εργάζεται για την προστασία των πολιτών ως χρηστών των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, εξασφαλίζοντας ασφαλείς συνθήκες, φροντίζοντας τα δικαιώματά τους ως επιβάτες και εξετάζοντας την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών που προτείνονται από τα κράτη μέλη. Οι στρατηγικοί στόχοι και οι συστάσεις της Επιτροπής για την ΕΕ αναφέρονται στην πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018.

Η δράση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αποσκοπεί στην εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης απόδοσης του ευρωπαϊκού συστήματος θαλάσσιων μεταφορών

στο σύνολό του, προς όφελος όλων των άλλων οικονομικών τομέων και για τον τελικό καταναλωτή.

Η Επιτροπή υποστηρίζει ενεργά τις προσπάθειες των κρατών μελών της ΕΕ και του ευρωπαϊκού τομέα της ναυτιλίας προσφέροντας ποιοτικές ναυτιλιακές υπηρεσίες σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Οι Διάδρομοι του κεντρικού δικτύου που ανέρχονται συνολικά σε εννέα λανσαρίστηκαν προκειμένου να εξασφαλιστεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Συγκεντρώνουν δημόσιους και ιδιωτικούς πόρους και έχουν εξασφαλίσει την στήριξη της ΕΕ από το CEF, ειδικά για τα εξής:

- α. Την οικοδόμηση των διασυνοριακών συνδέσεων
- β. Την προώθηση της ολοκλήρωσης τρόπων μεταφοράς
- γ. Την επίτευξη διαλειτουργικότητας.
- δ. Την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων,
- ε. Τη προώθηση καθαρών καυσίμων και σε άλλες καινοτόμες λύσεις μεταφοράς.
- στ. Τη προώθηση τηλεματικών εφαρμογών για την αποτελεσματική χρήση των υποδομών, των αστικών περιοχών στο ΔΕΔ-Μ και την ενίσχυση της ασφάλειας.

Προκειμένου οι διάδρομοι να αναπτυχθούν αποτελεσματικά και αποδοτικά, θα πρέπει να καθοδηγούνται από ένα ευρωπαϊκό συντονιστή.

Οι βασικοί τεχνικοί τομείς θα οδηγήσουν στην καλύτερη αποδοτικότητα των θαλάσσιων επιχειρήσεων και οι τομείς αυτοί είναι: θαλάσσια ασφάλεια, διαχείριση της κυκλοφορίας και ο ανθρώπινος παράγοντας / εκπαίδευση.

Οι κύριοι τομείς εργασίας είναι οι εξής: γενική βιωσιμότητα και ασφάλεια για την ενίσχυση της συνοχής, ανάπτυξη περισσότερο αποτελεσματικών συστημάτων κυκλοφορίας και διαχείρισης των μεταφορών (π.χ. Θαλάσσιες Μεταφορές Διαχείρισης Κυκλοφορίας), προωθώντας την ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και συστημάτων και η βελτιστοποίηση των διαδικασιών, και του ανθρώπινου στοιχείου (π.χ. προσομοίωση δικτύων, κατάρτιση μεγάλων αποστάσεων, δίκτυα γνώσης).

Οι Θαλάσσιες αρτηρίες προσπαθούν να δημιουργήσουν ένα διευρωπαϊκό δίκτυο που να επικεντρώνεται στη δημιουργία εμπορευματικών ροών που θα παράσχουν βιώσιμες, τακτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες θα ενσωματωθούν στην εφοδιαστική αλυσίδα καλύπτοντας όλους τους τύπους των επιχειρήσεων που ασχολούνται με την θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, με στόχο:

- Τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης χερσαίων μεταφορών
- Την αυξημένη χρήση των πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς
- Την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα της αύξησης των μεταφορών
- Βελτίωση της πρόσβασης σε απομακρυσμένες περιφέρειες.

Για την επίτευξη αυτών των γενικών στόχων, η Ευρωπαϊκή Ένωση προσδιόρισε τρεις βασικές προτεραιότητες για την ανάληψη δράσης:

1. Περιβάλλον.
2. Ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών στην εφοδιαστική αλυσίδα
3. Ασφάλεια στη Θάλασσα, Διαχείριση Κυκλοφορίας, Ανθρώπινο Στοιχείο/ Εκπαίδευση.

Για το περιβάλλον, οι βασικοί τομείς του έργου είναι η μείωση των εκπομπών, κυρίως του θείου, προκειμένου να συμμορφωθούν με το νέο παράρτημα VI της MARPOL (Διεθνής Σύμβαση Ναυτιλιακού Οργανισμού για τη θαλάσσια ρύπανση), η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο 2015 στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα. Σχετικά με την ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών στην εφοδιαστική αλυσίδα, ο γενικός στόχος είναι η επίτευξη ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης που αποσκοπεί στην μεγαλύτερη και καλύτερη υποστήριξη για το εμπόριο.

Οι επιμέρους στόχοι είναι οι εξής:

- Η υποστήριξη Εσωτερικού Εμπορίου (40%)
- Η υποστήριξη Εξωτερικού Εμπορίου (75%)
- Η σύνδεση λιμένων με την ευρωπαϊκή ενδοχώρα
- Η σύνδεση των λιμανιών με τους διαδρόμους.
- Η σύνδεση των λιμανιών, με ολοκληρωμένα λιμάνια .
- Η σύνδεση των λιμανιών με λιμένες τρίτων χωρών.

Οι συνδέσεις μεταξύ του κεντρικού δικτύου διαδρόμων και των τρίτων χωρών στο εξωτερικό είναι σημαντικό να ενισχυθούν και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τις περιοχές του Ατλαντικού. Ως εκ τούτου, συνδέει την Ευρωπαϊκή ενδοχώρα με τις τρίτες χώρες.

Το πρόγραμμα Θαλάσσιων Διαδρόμων (MoS) θα ενισχύσει τη συνοχή, τη βελτίωση των υφιστάμενων ή τη δημιουργία νέων θαλάσσιων συνδέσεων, την βελτίωση της ενσωμάτωσης των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα και την βελτίωση της μεταφόρτωσης και τις συνδέσεις με την ενδοχώρα στα λιμάνια, τη στήριξη πολυτροπικού δικτύου με προτεραιότητα αυτό της ολοκλήρωσης

της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των σιδηροδρομικών μεταφορών και, τέλος, την προώθηση της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και συστημάτων πληροφορικής (τελωνεία, την επιτήρηση, την υποβολή εκθέσεων, διοίκηση).

Β' μέρος : Μελέτη περίπτωσης TEN-T και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

5.1. Εισαγωγή

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής του θέσης αποτελούσε ανέκαθεν σημείο εξαιρετικής εξελικτικής ικανότητας. Τα τελευταία χρόνια έχει εξελιχθεί σε έναν από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας, αφού συνδέεται με κάποια από τα εμπορικότερα λιμάνια της Ιταλίας, ενώ στο εσωτερικό της χώρας συνδέεται με την Πάτρα, την Κέρκυρα και τους Παξούς.

Η εξελικτική πορεία του λιμένα Ηγουμενίτσας σε χρονικό πλαίσιο, μπορεί να περιγραφεί συνοπτικά ως κάτωθι :

Αρχικά, επρόκειτο για μικρό λιμένα πολύ περιορισμένης δραστηριότητας, και πιο συγκεκριμένα η χρήση του περιοριζόταν στον ελλιμενισμό αλιευτικών σκαφών. Με την πάροδο του χρόνου, ξεκίνησαν σημαντικά έργα εκβάθυνσης και υποδομών του, καθιστώντας το ως ένα από τα πιο σημαντικά σε μέγεθος και λειτουργικότητα λιμάνια της Ελλάδας, ενώ αναβαθμίσθηκαν οι λειτουργίες του και αναπτύχθηκαν σημαντικές γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού.

Αργότερα, πραγματοποιήθηκαν σημαντικά επενδυτικά έργα για τη διαμόρφωση των χώρων αρμοδιότητας του Λιμένα προκειμένου να καταστεί δυνατή η παροχή πληθώρας νέων υπηρεσιών αλλά και να καταφέρουν να αναβαθμιστούν οι ήδη παρεχόμενες προς τους χρήστες υπηρεσίες. Επρόκειτο για υπηρεσίες που αφορούν σε Μαρίνες, καταφύγια σκαφών, εκβαθύνσεις, διαμορφώσεις παραλιών, διαμόρφωση περιοχής Cruise Terminal, διαμόρφωση νέων χώρων στάθμευσης φορτηγών, έργα για την ένωση του Παλαιού με το νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας αλλά και τη δημιουργία δύο νέων επιβατικών σταθμών.

Ο Λιμένας Ηγουμενίτσας μέσω του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του (ΟΛΗΓ), δρα με το να προσαρμόζει τις υπάρχουσες υποδομές στις νέες, εξελιγμένες τεχνικές και λειτουργίες, ώστε να τονώνει και αξιοποιεί τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που προσφέρονται, ώστε να δημιουργηθεί ευνοϊκό περιβάλλον για την προσέλκυση πρόσθετης εμπορευματικής και τουριστικής κίνησης και συνακόλουθα για τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων του.

5.2. Τομείς Δραστηριοποίησης

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων.

Το λιμάνι είναι βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το εσωτερικό όσο και με το εξωτερικό.

Δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων (ΣΕΜΠΟ-Container Terminal, Σιλό), όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός εκείνων που μεταφέρονται στα φορηγά και στις νταλίκες, καθώς και ορισμένων χύδην φορτίων. Συνεπώς το λιμάνι δεν μπορεί, προς το παρόν, να χαρακτηριστεί εμπορευματικό.

Σήμερα γίνεται πολύ μικρής κλίμακας διακίνηση ασυνόδευτων φορτίων σε χώρους εντός του Λιμένα με σκοπό σε μεταγενέστερο στάδιο γίνει ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου σε χώρους εκτός Λιμένα (επιλογή διχωρικού συστήματος). Ο Οργανισμός είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα, την συντήρηση και βελτίωση των κτιριακών και τεχνικών εγκαταστάσεων της όπως και της εύρυθμη λειτουργίας της. Παράλληλα εκμισθώνει σε ιδιώτες καταστήματα και γραφεία εντός του τερματικού σταθμού, όπως και υπαίθριους χώρους σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου.

Επιπροσθέτως, τα τελευταία χρόνια έχει αναπτύξει σημαντική δράση στην συμμετοχή του σε Ευρωπαϊκά Προγράμματα σχετικά με τις δραστηριότητές του, ενώ έχει ξεκινήσει από το 2010 την παροχή υπηρεσιών και στον τομέα της κρουαζιέρας. Τέλος, συνεργάζεται με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας για θέματα που αφορούν την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Για τις ανάγκες της πτυχιακής εργασίας, θα χρησιμοποιηθούν ως μελέτη περίπτωσης οι διάδρομοι TEN-T σε σχέση με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Τα στοιχεία για τις ανάγκες της πτυχιακής εργασίας διατέθηκαν από τον ίδιο τον Οργανισμό Ηγουμενίτσας, καθώς και από έγκυρους διαδικτυακούς τόπους.

Το έργο που θα μελετηθεί αναφέρεται στην αναβάθμιση του διαδρόμου της Θάλασσας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της αύξησης της ασφάλειας κατά μήκος του.

Το εν λόγω έργο στοχεύει στη σύνδεση των λιμανιών της Κεντρικής-Βόρειας Αδριατικής με το Ιόνιο Πέλαγος και την Δυτική Ελλάδα. Πρόσφατα, μάλιστα, ο στρατηγικός ρόλος των λιμένων της Αδριατικής και του Ιονίου, κοντά στην Μέση Ανατολή και την Άπω Ανατολή έχει αναβαθμιστεί λόγω των αυξημένων εμπορικών ροών Ασίας-Ευρώπης, στα λιμάνια της Κεντρικής Βόρειας Αδριατικής και τα ελληνικά λιμάνια, τα οποία έχουν γεωγραφικό πλεονέκτημα να είναι τόσο στις αναπτυσσόμενες αγορές, όσο και στις ήδη υπάρχουσες της Κεντρικής Ευρώπης.

Οι διατροπικοί διάδρομοι Αδριατικής - Ιονίου είναι εκείνοι οι οποίοι χρησιμοποιούνται περισσότερο στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και χαρακτηρίζονται από την εκτεταμένη και μακροχρόνια παροχή υπηρεσιών.

Η ενίσχυση της σύνδεσης MoS Τεργέστης-Αγκόνα-Ηγουμενίτσας επιτρέπει τη σύνδεση και την ολοκλήρωση των τεσσάρων ΔΕΔ-Μ διαδρόμων: 1) τον Διάδρομο ανάμεσα στη Σκανδιναβία και την Μεσόγειο 2) τον Διάδρομο ανάμεσα στην Ανατολή / Ανατολική Μεσόγειο 3) τον Διάδρομο Βαλτικής-Αδριατικής αλλά και 4) τον Διάδρομο της Μεσογείου. Επίσης, σημειώνεται ότι τα λιμάνια της Τεργέστης, της Αγκόνα και της Ηγουμενίτσας είναι βασικά λιμάνια του δικτύου ΔΕΔ-Μ και το κλειδί για την υλοποίηση μιας βιώσιμης και αποδοτικής λύσης για τις θαλάσσιες αρτηρίες.

Αυτή η ενίσχυση της σύνδεσης MoS Τεργέστης-Αγκόνα-Ηγουμενίτσας, συμβάλλει στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προκειμένου να εξασφαλιστεί η ισχυρότερη ολοκλήρωση μεταξύ των κρατών μελών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου (Ιταλία, Ελλάδα, Κύπρος, Βουλγαρία και Ρουμανία), η βελτίωση της πρόσβασης σε περιφερειακές περιοχές της Ευρώπης (Ελλάδα, Κύπρος) και η βελτιωμένη σύνδεση με τις γειτονικές τρίτες χώρες (Τουρκία, Μαύρη Θάλασσα, Βαλκάνια).

Σε παγκόσμιο επίπεδο, το έργο στοχεύει επίσης στη βελτίωση της αποτελεσματικής σύνδεσης των λιμένων με τις περιοχές της ενδοχώρα τους και στην αύξηση της χρήσης των μεταφορών και των βιώσιμων μεταφορικών μέσων.

Το παγκόσμιο αυτό έργο και η συγκεκριμένη θαλάσσια σύνδεση του διαδρόμου της Θάλασσας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που το σχέδιο προτείνει την ενίσχυση για - Αγκόνα-Ηγουμενίτσα και Ηγουμενίτσα-Τεργέστη - έχει εξετασθεί εκτενώς τόσο σε διάφορα προγράμματα της ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Η εξέλιξη της ζήτησης της κυκλοφορίας από την Ηγουμενίτσα προς την Ιταλία ήταν τεράστια τις τελευταίες δύο δεκαετίες, καθώς το λιμάνι εξελίχθηκε, από

ένα περιφερειακό, σε έναν κεντρικό κόμβο, κυρίως λόγω του Διαδρόμου της Αδριατικής-Ιονίου.

Επίσης, άλλα έργα, όπως για παράδειγμα, η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, που συνδέει την Δυτική με την Βορειοανατολική Ελλάδα, τα Βαλκάνια και την Τουρκία, συνέβαλλαν σημαντικά στην προσβασιμότητα του λιμανιού με αποτέλεσμα την σημαντική αύξηση των εμπορευματικών ροών από τις εν λόγω περιοχές.

Ένα ακόμη σημαντικό έργο που συνέβαλλε στην αναβάθμιση του λιμένα ως εμπορευματικού σταθμού και στην αύξηση των εμπορευματικών ροών στο λιμάνι, αποτέλεσαν τα σχέδια για τη σύνδεση του λιμανιού με το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω της επέκτασης, τα τελευταία έτη, της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής της Κεντρικής Ελλάδας με την Περιφέρεια Ηπείρου.

Η αναδυόμενη αύξηση των εμπορευματικών ροών υπαγορεύει την περαιτέρω επέκταση του λιμένα, συμπεριλαμβανομένης και της ανάπτυξης ενός εμπορευματικού κέντρου. Ωστόσο, επί του παρόντος υπάρχει περιορισμένος διαθέσιμος χώρος για μια τέτοια κατασκευή εντός του λιμένα και οι δυνατότητες για την περαιτέρω επέκταση της, είναι περιορισμένες, λόγω της εγγύτητας του λιμανιού στην αστική περιοχή της Ηγουμενίτσας.

Η ανάπτυξη ενός διπολικού Εμπορευματικού κέντρου έχει αναδειχθεί ως η προτιμώμενη λύση, προκειμένου να πραγματοποιούνται εργασίες εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά σε κάθε περίπτωση, σε ξεχωριστό χώρο στο εσωτερικό του λιμανιού.

Εξίσου σημαντικοί συνδετικοί κρίκοι για την εξέλιξη και πορεία των εμπορευματικών ροών Αδριατικής - Ιονίου, ως γειτνιάζοντες λιμένες είναι αυτοί της Ανκόνα και της Τεργέστης, και σύμφωνα με τα παρακάτω μπορεί να αιτιολογηθεί η αλληλένδετη αυτή σχέση.

Το Λιμάνι της Ανκόνα βρίσκεται στη μέση της ακτής της ιταλικής Αδριατικής. Οι λιμενικές εκτάσεις σε αυτό το λιμάνι είναι 1,4 εκατομμύρια m² και χωρίζονται σε Ro / Pax εγκαταστάσεις και σε σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων.

Το λιμάνι έχει ένα ρόλο-κλειδί στην περιοχή της Αδριατικής-Ιονίου, ως βόρειος εμπορευματικός τερματικός σταθμός ανάμεσα στην Ελλάδα, την Κεντρική και την Δυτική Ευρώπη. Η ετήσια διακίνηση για αυτή τη διαδρομή το 2015 ήταν σχεδόν 1,9 εκατομμύρια τόνοι φορτίου και 1 εκατομμύριο επιβάτες.

Ο κύριος στόχος του Master Plan του λιμανιού της Ανκόνα είναι η υλοποίηση ενός αποτελεσματικού και ανταγωνιστικού συστήματος λιμένων για τη στήριξη της

ανάπτυξη της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών. Ως εκ τούτου, έχουν καθοριστεί ως κύριοι στόχοι, η επέκταση και η βελτιστοποίηση των διαθέσιμων λιμενικών ζωνών μέσω της εξειδίκευσης και ο επανακαθορισμός τους, την ενσωμάτωση της περιοχής του λιμένα με το αστικό οικισμό και η ανάπτυξη των εσωτερικών λιμενικών υποδομών και των συνδέσεων με τα εξωτερικά δίκτυα, για την εφαρμογή των συνδυασμένων λύσεων μεταφορών.

Το Master Plan του λιμανιού της Ανκόνα σχεδιάζει την επέκταση του λιμένα προς τη Δυτική πλευρά του, αποτελούμενο από:

- **Αύξηση των λιμενικών χώρων:** το σχέδιο προβλέπει την κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων του συνολικού μήκους 920μ και 211.000 m² νέων ναυπηγείων, αφιερωμένο κυρίως στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Οι νέες αποβάθρες προστατεύονται από κυματοθραύστη που βρίσκεται στο μπροστινό μέρος και από ένα κυματοθραύστη στη βόρεια πλευρά του λιμανιού.

Επίσης, προβλέπεται μία επιπλέον αποβάθρα με μήκος 250 μέτρα στη δυτική πλευρά των νέων λιμενικών ζωνών.

- **Βελτίωση της θαλάσσιας προσβασιμότητας:** προβλέπεται η τροποποίηση στην είσοδο του λιμανιού, με την κατασκευή των νέων κυματοθραυστών και την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, εμπροσθεν της νέας γραμμής, με αποβάθρες κατάλληλες για την προστασία των νέων κρηπιδωμάτων.

- **Κατασκευή νέας οδικής σύνδεσης** από το λιμάνι προς την εθνική οδό, παρακάμπτοντας τα αστικά κέντρα γύρω από το λιμάνι.

- **Βελτίωση της προσπελασιμότητας γης:** η κατασκευή μιας ειδικής σιδηροδρομικής σύνδεσης από τις νέες αποβάθρες για την εθνική σιδηροδρομική γραμμή, που συνδέει την Ανκόνα με Μπολόνια βόρεια, Μπάρι νότια και τη Ρώμη έχει ολοκληρωθεί και βρίσκεται σε λειτουργία. Η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών χωρητικότητας στο λιμάνι της Ανκόνα, θα μειώσει δραστικά την αρνητική επίδραση των βαρέων φορτηγών οχημάτων που διέρχονται κυκλοφορίας μέσα από την πόλη, ειδικά εξαιτίας απουσίας μιας άμεσης σύνδεσης με την εθνική οδό.

Το λιμάνι της Τεργέστης εξυπηρετείται από πολλές εγκαταστάσεις, ενώ ξεχωριστές σιδηροδρομικές μεταφορές διασυνδέονται με το εξωτερικό διεθνές δίκτυο (συνολικά 70 χιλιόμετρα διαδρομών στην περιοχή του λιμένα).

Περισσότερα από 100 τρένα την εβδομάδα συνδέουν το λιμάνι της Τεργέστης με τις ιταλικές βιομηχανικές εγκαταστάσεις βόρειο-ανατολικά, με χώρες, όπως νότια Γερμανία, Αυστρία, Ουγγαρία, Σλοβακία και Τσεχία.

Οι σημερινές και μελλοντικές προκλήσεις του λιμανιού της Τεργέστης είναι η αύξηση των συναλλαγών από την Ασία μέσω της διώρυγας του Σουέζ, καθώς και οι αυξημένες εμπορευματικές ροές από και προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη. Οι τρέχουσες γεωπολιτικές συνθήκες, η οικονομική ανάπτυξη και η εμβάθυνση των εμπορικών σχέσεων με την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και οι πλωτές μεταφορές έχουν καταστήσει την Τεργέστη ένα διεθνή κόμβο λόγω της γεωγραφικής θέσης της και των φυσικών χαρακτηριστικών της.

Οι βασικοί ειδικοί στόχοι αυτής της δράσης περιλαμβάνουν:

- α. Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- β. Εξορθολογισμό των εμπορευματικών ροών.
- γ. Βελτίωση της διαλειτουργικότητας και πολυτροπικότητα.
- δ. Εξασφάλιση της ποιότητας της κυκλοφορίας και αναβάθμιση της εφοδιαστικής αλυσίδας.
- ε. Αύξηση της ασφάλειας στους λιμένες.

Η υλοποίηση αυτής της δράσης θα δώσει σημαντική ώθηση στη μετατόπιση των εμπορευματικών ροών από τις οδικές αρτηρίες σε περισσότερο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους και πιο συγκεκριμένα, στις θαλάσσιες και σιδηροδρομικές οδούς, με συνέπειες τα λιγότερα φορτηγά στις οδικές αρτηρίες, τη λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, λιγότερη ρύπανση και πιο αξιόπιστη και αποτελεσματική μεταφορά εμπορευμάτων.

Η βελτιωμένη διατροπική διαδρομή μαζί με τον διάδρομο της Αδριατικής-Ιονίου θα στηρίξουν την ένταξη των Θαλάσσιων Διαδρόμων στην σύνθετη εφοδιαστική αλυσίδα που θα δημιουργηθεί μεταξύ Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Ελλάδα, Αλβανία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Τουρκία) και άλλων βαλκανικών χωρών (Κροατία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Σερβία, Μαυροβούνιο, Ρουμανία) μαζί με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη (Βόρεια και Κεντρική Ιταλία, η Αυστρία, η Γερμανία, η Σλοβενία, Γαλλία, Ισπανία).

Ο συγχρονισμένος προγραμματισμός της κατασκευής και αναβάθμισης της υποδομής των μεταφορών θα συμβάλλει στην ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα συμμετέχοντα λιμάνια, δημιουργώντας υψηλής ποιότητας και ολοκληρωμένες συνδέσεις εφοδιαστικής αλυσίδας. Παράλληλα θα επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα

των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, βελτιστοποιώντας έτσι τα επίπεδα της ικανότητας, της αποδοτικότητας και της πολυτροπικότητας.

Αναφορικά με τη συμβολή της προτεινόμενης δράσης στο διεθνές έργο και τα αναμενόμενα αποτελέσματα, σημειώνεται ότι αποσκοπεί στην ενίσχυση της ήδη υπάρχουσας θαλάσσιας διασύνδεσης ανάμεσα στην Τεργέστη-Αγκόνα-Ηγουμενίτσα.

Αρκετές συνδέσεις Ro-Pax λειτουργούν εδώ και περισσότερα από 15 χρόνια κατά μήκος της Βόρειας και Νότιας Αδριατικής, αποτελώντας στρατηγικό πλεονέκτημα για τα λιμάνια της. Η εξέλιξη της εμπορευματικών μεταφορών κατά τα τελευταία χρόνια επιβάλλει την υιοθέτηση νέων λύσεων για την αντιμετώπιση της νέας εποχής στον θαλάσσιο τομέα των διατροπικών μεταφορών.

Η δράση προβλέπει επτά σημαντικές παρεμβάσεις, για να υποστηρίξει την υψηλότερη επισκεψιμότητα σε κάθε πλευρά των Θαλάσσιων Διαδρόμων.

Το αποτέλεσμα θα είναι η σημαντική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών εξαλείφοντας τα υπάρχοντα σημεία συμφόρησης και τα εμπόδια και προσαρμόζοντας την συγκεκριμένη διασύνδεση σε ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό Θαλάσσιο Διάδρομο με ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας.

Αναμενόμενα αποτελέσματα είναι τα παρακάτω:

- Αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας: η κατασκευή του νέου Εμπορευματικού Κέντρου στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας θα οδηγήσει στην αναδιοργάνωση των υπηρεσιών logistics στην περιοχή του λιμανιού, επιτρέποντας τη χρήση της λιμενικής ζώνης για την υποδοχή των πλοίων.

Επιπλέον, η λειτουργική και τεχνική αναδιάρθρωση του Προβλήτα VI στο λιμάνι της Τεργέστης θα εξαλείψει τα υπάρχοντα εμπόδια στη διαμονή και τη λειτουργία των πλοίων. Αυτές οι δύο ενέργειες θα αυξήσουν την κυκλοφοριακή δυναμική στα συγκεκριμένα λιμάνια. Επιπλέον, οι μελέτες που λαμβάνουν χώρα για την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών και η κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού Ro-Pax θα θέσουν τα θεμέλια για την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του λιμανιού της Ανκόνα τα επόμενα χρόνια.

- Μείωση της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης: Η μεταφορά των εργασιών χειρισμού φορτίων από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας προς την ενδοχώρα θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της κυκλοφορίας στην πόλη της Ηγουμενίτσας. Επιπλέον, οι προβλεπόμενες δραστηριότητες στο λιμάνι της Ανκόνα, θα οδηγήσουν σε σημαντική στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, μειώνοντας την οδική συμφόρηση στο λιμάνι. Τέλος, η αναδιάρθρωση του προβλήτα VI στο λιμάνι της

Τεργέστης και οι βελτιώσεις του λιμανιού, θα συμβάλουν στη δημιουργία μιας αποτελεσματικής διατροπικής εφοδιαστικής αλυσίδας, ενισχύοντας την στροφή από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές.

- Μείωση του αέρα και της ηχορύπανσης: Για κάθε φορτηγό που θα χρησιμοποιεί λιγότερο τις οδικές αρτηρίες και περισσότερο τις θαλάσσιες ή τις σιδηροδρομικές προτείνεται η μείωση των εκπομπών CO₂ και άλλων αερίων, ενώ η μείωση των επιπέδων θορύβου αναμένεται να ωφελήσει την τοπική κοινωνία, βελτιώνοντας τη συνολική περιβαλλοντική απόδοση της εφοδιαστικής αλυσίδας.

- Βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας: Η ανάπτυξη των εργαλείων ΤΠΕ, η διασύνδεση των λιμανιών της Ανκόνα, Τεργέστης και της Ηγουμενίτσας, θα ενισχύσει τη διαφάνεια των διαθέσιμων πληροφοριών για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα, βελτιώνοντας παράλληλα σημαντικά το επίπεδο ασφάλειας στους εμπλεκόμενους λιμένες. Επιπλέον, η πλατφόρμα για τον εντοπισμό του τρένου μέσα στο λιμάνι, θα επιτρέψει την καλύτερη παρακολούθηση των κινήσεων επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσα σε αυτά.

5.3. Συμβολή της προτεινόμενης δράσης για την εσωτερική αγορά, την πολιτική συνοχής και την Ευρωπαϊκή στρατηγική για το 2020

Η δράση του συγχρονισμένου προγραμματισμού της κατασκευής αλλά και αναβάθμισης της υποδομής των μεταφορών μεταξύ των λιμένων της Αδριατικής και του Ιονίου αναμένεται να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των Θαλάσσιων Διαδρόμων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ειδικότερα να τονίσει τον ρόλο των λιμανιών που βρίσκονται στον διάδρομο της Αδριατικής-Ιονίου δηλαδή της Τεργέστης, της Ανκόνα και της Ηγουμενίτσας.

Ο αντίκτυπος της δράσης σε επίπεδο ευρωπαϊκής πολιτικής εστιάζεται στην συμβολή του στην αύξηση της προσβασιμότητας των λιμένων στην περιοχή της Μεσογείου.

Η ύπαρξη ενός δικτύου μεταφορών, χωρίς εμπόδια και σημεία συμφόρησης ώστε να κινούνται αγαθά, υπηρεσίες και κεφάλαια σε όλη την Ευρώπη, είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση του ανταγωνισμού, ενισχύοντας παράλληλα και δραστηριότητες που αφορούν στην εσωτερική αγορά.

Η προτεινόμενη δράση επικεντρώνεται στην αναβάθμιση του Θαλασσιού Διαδρόμου Τεργέστης-Ανκόνα-Ηγουμενίτσας εξαλείφοντας τα υφιστάμενα εμπόδια και τα σημεία συμφόρησης και επιτρέποντας την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων σε όλη την περιοχή της Αδριατικής και της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Επιπλέον, η προτεινόμενη δράση συμβάλλει στη δημιουργία νέων εμπορικών ευκαιριών για τις ευρωπαϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Νοτιοανατολική της Ανατολικής Μεσογείου και της Ασίας, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την ανταγωνιστικότητα και την καλύτερη ενσωμάτωση στην διεθνή αλυσίδα αξίας.

Η δράση αυτή είναι επίσης σύμφωνη με την ανάγκη προσαρμογής της ευρωπαϊκής ενιαίας αγοράς ως επιθυμία για τον εκσυγχρονισμό και την μείωση των τεχνικών και λειτουργικών εμποδίων προς την κατεύθυνση ομοιογενούς Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Επιπροσθέτως, η δράση δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη βελτίωση του ανταγωνισμού και της αποδοτικότητας στον τομέα των σιδηροδρομικών και των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μέσω της αναβάθμισης των φυσικών και των ΤΠΕ υποδομών (Ro-Ro τερματικά, τα χωριά εμπορευματικών μεταφορών, τις σιδηροδρομικές υποδομές) των τριών βασικών κόμβων του Ευρωπαϊκού Δικτύου

Μεταφορών, επιτρέποντας πιο οικονομική μεταφορά αγαθών στο εσωτερικό της ΕΕ ενισχύοντας τις διασυνοριακές σχέσεις και τον διεθνή ανταγωνισμό.

Η δράση αναμένεται να συμβάλει στην πολιτική συνοχής της Ευρώπης που εστιάζει στην μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των διαφόρων περιοχών και στη μείωση της καθυστερημένης ανάπτυξης των λιγότερο ευνοημένων περιφερειών. Συγκεκριμένα, η δράση αυτή θα συμβάλει στην ένταξη των απομονωμένων ευρωπαϊκών περιοχών, όπως η Ήπειρος, Κεντρική & Δυτική Μακεδονία και Δυτική Ελλάδα, καθώς και την περιοχή των Βαλκανίων με την πιο βιομηχανοποιημένες και ανεπτυγμένες περιοχές της Κεντρικής Ευρώπης.

Οι προβλεπόμενες δραστηριότητες θα συμβάλουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε συγκεκριμένους τομείς σε ολόκληρη την περιοχή της Αδριατικής, ενώ αναμένεται αύξηση της απασχόλησης και της οικονομικής ανάπτυξης.

Επίσης, η δράση θα συμβάλλει στο συνολικό στόχο για την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, με την προώθηση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης των βιώσιμων και αποτελεσματικών θαλάσσιων σχέσεων μεταξύ των τριών βασικών λιμένων σε τέσσερις διαφορετικούς βασικούς διαδρόμους.

Ειδικότερα, η δράση αυτή υποστηρίζει την εφαρμογή της *«Προώθησης βιώσιμων μεταφορών και άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων»* καθώς διευκολύνει τη σύνδεση μεταξύ Ηγουμενίτσας, Ανκόνας, Τεργέστης, και των λιμένων ως πύλες για την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη από τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο και χώρες της Ασίας.

Η δράση είναι επίσης συνεπής με την *«Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς»* και με το στόχο που τέθηκε στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές αναφορικά με το ποσοστό των εμπορευματικών μεταφορών στην ξηρά.

Με αυτό τον τρόπο ανοίγει ο δρόμος για την ενεργοποίηση μιας υπηρεσίας συνδυασμένων μεταφορών, συνδυάζοντας σιδηροδρομικά και θαλάσσια δίκτυα και μετατοπίζοντας σημαντικά τον αριθμό των εμπορευματικών ροών από τις οδικές αρτηρίες στους πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές.

Εκτός από τα παραπάνω, ένα όφελος ακόμη είναι η οικονομική ανάπτυξη των λιμένων στο εσωτερικό κάθε χώρας, γεγονός που οφείλεται στη μείωση του

μεταφορικού κόστους, ενώ χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, όπως η Ουγγαρία, η Τσεχία Δημοκρατία και τη Σλοβακία, θα επωφεληθούν από τη βελτίωση των Θαλάσσιων Διαδρόμων.

Η δράση είναι ακόμη συνεπής με τη «*Βιώσιμη ανάπτυξη - προτεραιότητα της στρατηγικής της ΕΕ για το 2020, προώθηση μιας πιο αποδοτικής στη χρήση πόρων, πιο πράσινης και πιο ανταγωνιστικής οικονομίας*». Η συγκεκριμένη στρατηγική ΕΕ-2020-2023 υποστηρίζει τη μετάβαση προς μια αποδοτική αξιοποίηση των πόρων και την οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα, την αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από χρήση πόρων και ενέργειας, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας μέσω της εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.

Η ενίσχυση των θαλάσσιων συνδέσεων κατά μήκος του διαδρόμου της Αδριατικής θα παρέχει μια αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την κυκλοφοριακή συμφόρηση του οδικού δικτύου στην περιοχή, προωθώντας ταυτόχρονα τη χρήση των μεταφορικών μέσων εκείνων που είναι φιλικά στο περιβάλλον.

Επιπροσθέτως, υπάρχουν και κοινωνικό-οικονομικά οφέλη της προτεινόμενης δράσης σε μακροοικονομικό επίπεδο. Όλο το έργο θα υλοποιηθεί για την προώθηση και την ανάπτυξη της διαδρομής της Τεργέστης-Ανκόνα-Ηγουμενίτσα, την ενίσχυση της ενσωμάτωσης των τεσσάρων ΔΕΔ-Μ διαδρόμων και των αντίστοιχων περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, η δράση προβλέπει η κατασκευή νέων υποδομών μεταφορών (IFV) ή την αναδιάρθρωση των υφιστάμενων (Pier VI), καθώς και για την εκπόνηση μελετών σχετικά με την ανάπτυξη νέων υποδομών τα επόμενα χρόνια.

Το συγκεκριμένο έργο θα έχει θετικές επιπτώσεις από την άποψη της οικονομικής ανάπτυξης και των ευκαιριών απασχόλησης στην περιφερειακές περιοχές της Ευρώπης κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας της νέας υποδομής.

Εκτός από τα παραπάνω, η δράση είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της ελκυστικότητας των πλωτών μεταφορών, την λειτουργία και την βελτίωση της προσβασιμότητας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων περιοχή και την αναβάθμιση των θαλάσσιων διαδρόμων επιτρέποντας στον διάδρομο Αδριατικής-Ιονίου να απολαύσει πλήρως τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής της θέσης. Επιπλέον, η αύξηση του αριθμού των εμπορευματικών ροών που μεταφέρεται μέσω του Διαδρόμου της Αδριατικής-Ιονίου θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειακών και απομονωμένων / αραιοκατοικημένων περιοχών.

Η ενίσχυση των νέων Θαλάσσιων Διαδρόμων, αναμένεται να έχει άμεσο αντίκτυπο στο δίκτυο μεταφοράς της Αδριατικής περιοχής, τόσο από πλευράς των

ροών της κυκλοφορίας όσο και της ασφάλειας, ιδιαίτερα λόγω της ανάπτυξης του εργαλείου ΤΠΕ.

Η ανάπτυξη νέων υποδομών θα επηρεάσει θετικά την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα να μειωθεί το κόστος και ο χρόνος μετακίνησης και παράλληλα θα βελτιωθεί η αξιοπιστία και η ελκυστικότητα όλου του δικτύου.

Ακόμη, αναμένεται η υποστήριξη της αναδιοργάνωσης των εμπορευματικών μεταφορών, η βελτιστοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού του λιμένα και ο μετριασμός της αστικής συμφόρησης, μέσω της ανταλλαγής φορτίου και της ομαδοποίησης των εμπορικών δραστηριοτήτων.

Η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας και των μεταφορών θα είναι περισσότερο αποτελεσματική από ό,τι πολλές μικρότερες δραστηριότητες σε τερματικούς σταθμούς διατροφικών μεταφορών διασκορπισμένα στη περιοχή. Με αυτό τον τρόπο η ενσωμάτωση και η συνδεσιμότητα του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών θα ενισχυθεί με όλους τους τρόπους μεταφοράς διατηρώντας ταυτόχρονα την ποιότητα των υπηρεσιών στο υπάρχον δίκτυο μεταφορών.

Από την άποψη της βελτιστοποίησης της κυκλοφορίας, η βελτίωση των διατροφικών μεταφορών θα μειώσει την οδική κυκλοφορία προλαμβάνοντας την συμφόρηση. Συγκεκριμένα, σημαντική άμβλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα σημειωθεί στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, καθώς η πλειοψηφία του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών θα μπορεί πλέον να αντιμετωπιστεί εντός της λιμενικής ζώνης.

Όσον αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας, η σχέση ανάμεσα στο λιμάνι και τα κύρια σιδηροδρομική υποδομή θα βελτιωθεί, ενισχύοντας την «δικτύωση» των συνδυασμένων μεταφορών, μειώνοντας το κόστος διαχείρισης και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά τους.

Οι κατάλληλες διαστάσεις των χώρων και η βελτίωση των εγκαταστάσεων για τους επιβάτες και τα οχήματα θα μειώσουν τους κινδύνους για την ασφάλεια, ενισχύοντας παράλληλα την ποιότητα των υπηρεσιών του λιμένα.

Οι θαλάσσιοι διάδρομοι θα επιτρέψουν ακόμη την αύξηση στο λιμάνι της Τεργέστης λόγω της βελτιωμένης θαλάσσιας προσβασιμότητας μέσω της αποσυμφόρησης των θαλάσσιων και χερσαίων εισόδων του λιμανιού.

Διατροφικές διασυνδέσεις λειτουργούν σήμερα από την προβλήτα VI στη Γερμανία, Λουξεμβούργο και την Τσεχική Δημοκρατία ενώ η προτεινόμενη δραστηριότητα θα αυξήσει τους τρόπους θαλάσσιας και σιδηροδρομικής μεταφοράς.

Η εν λόγω δραστηριότητα θα επιτρέψει την άμεση σύνδεση με το σύστημα ελέγχου της πρόσβασης στην περιοχή του λιμανιού, ενώ θα πρέπει να βελτιστοποιηθούν οι υλικοτεχνικές υποδομές αλλά και εκείνες των μεταφορών.

Η ανάπτυξη των συστημάτων πληροφορικής στα λιμάνια της Αγκόνας και της Τεργέστης θα συμβάλλουν στον εντοπισμό επιβατών και επικίνδυνων εμπορευμάτων μέσα στο λιμάνι, με αποτέλεσμα να μειωθούν τα περιστατικά των επικίνδυνων συμβάντων και να αυξηθεί η ασφάλεια γύρω από το λιμάνι.

Τέλος, βελτιωμένες διαδικασίες και αυξημένη λειτουργική αποδοτικότητα θα συμβάλλουν στον περιορισμό των επικίνδυνων εμπορευμάτων εντός των λιμενικών ζωνών.

5.4.ΟΛΗΓ: Στρατηγικοί Στόχοι και Στρατηγικές Κατευθύνσεις ανά

Λειτουργία

Σύμφωνα με το Όραμα και τους Βασικούς Στρατηγικούς Άξονες του Ο.Λ.ΗΓ., η μελλοντική λειτουργία του Οργανισμού μπορεί να εστιασθεί στις ακόλουθες δραστηριότητες ή κύριες παραγωγικές λειτουργίες:

1. Δραστηριότητες Εμπορευματικού Λιμένα (Χώρος Ασυνόδευτων Φορτίων, Εμπορευματικό Κέντρο, Ro-Ro κίνηση)

Οι στρατηγικοί στόχοι του Εμπορευματικού Λιμένα είναι οι κάτωθι:

- Δραστηριότητες του Επιβατικού Λιμένα (Ακτοπλοϊκή Κίνηση)
- Δραστηριότητες του Τουριστικού Λιμένα (Μαρίνες, τουριστικά καταφύγια σκαφών, Ανάπλαση παράλιων χώρων, Ανάπτυξη ελεύθερων υπαίθριων χώρων για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού, Cruise Terminal).
- Δραστηριότητες για την Αξιοποίηση της Ακίνητης Περιουσίας (μισθώσεις, παραχωρήσεις, ανάπτυξη ακινήτων).
- Αξιοποίηση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων.
- Εκσυγχρονισμός του Ο.Λ.ΗΓ. (Οργανωτικός & λειτουργικός ανασχεδιασμός, σχεδιασμός και υλοποίηση προγράμματος εκπαίδευσης προσωπικού, ανάπτυξη λειτουργίας Μάρκετινγκ, αναβάθμιση της ποιότητας και ασφάλειας των παρεχομένων υπηρεσιών, Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη).

2. Ανάπτυξη της Εμπορευματικής Κίνησης

Στόχος είναι η σημαντική αύξηση των εσόδων του λιμένα από την αύξηση της εμπορικής κίνησης και η βέλτιστη εξυπηρέτηση των διαμετακομιστικών αναγκών των περιοχών της Δυτικής και Βόρειας Ελλάδας και γενικότερα των χωρών της νότιας Βαλκανικής.

Κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα θα αποτελέσουν η σημαντική μείωση του χρόνου και κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων από τη Βόρεια, τη Δυτική Ελλάδα και τις Βαλκανικές χώρες στη Δυτική Ευρώπη, μέσω της Εγνατίας Οδού και της Ιόνιας Οδού, αλλά και οι σαφώς αναβαθμισμένες υπηρεσίες που θα προσφέρει ο Ο.Λ.ΗΓ., μέσω του χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων και των νέων υποδομών της Β' Φάσης επέκτασης του λιμένα.

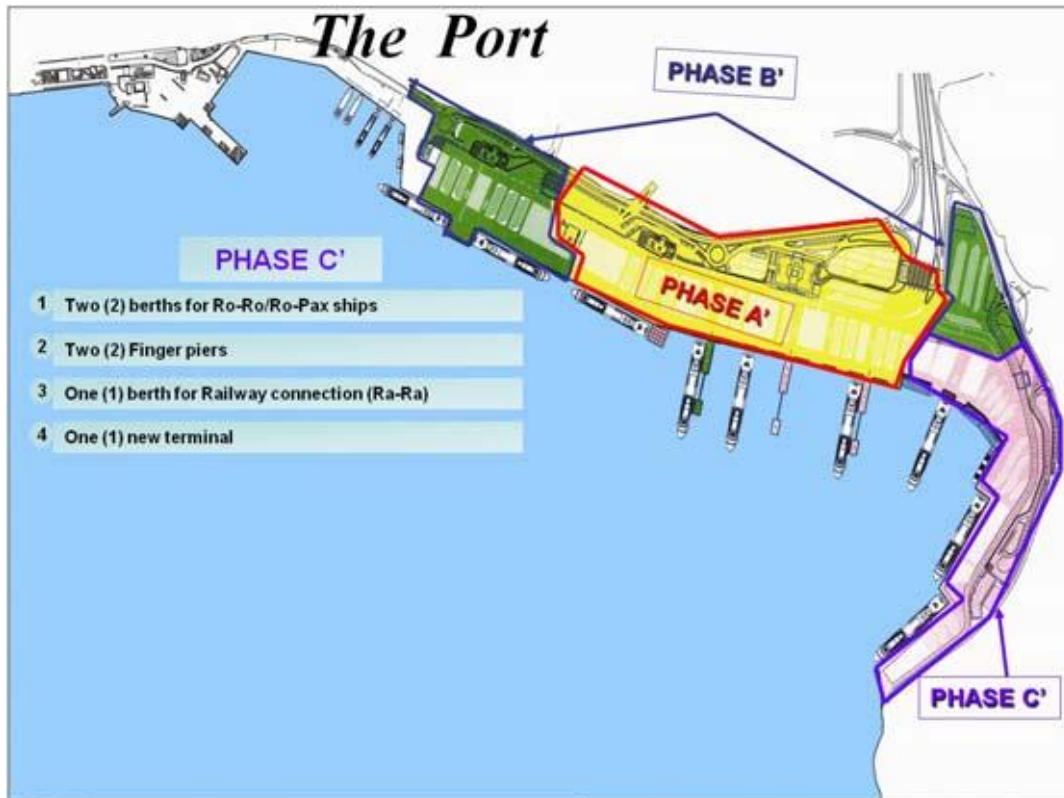
Οι κύριες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι οι ακόλουθες:

- Ανάπτυξη και λειτουργία Χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων και Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου.
- Ανάπτυξη χώρου απόθεσης ασυνόδευτων φορτίων και Containers και σε δεύτερη φάση μετεξέλιξη του χώρου εξυπηρέτησης ασυνόδευτων φορτίων σε Εμπορευματικό Κέντρο.
- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών – Ανάπτυξη Εμπορευματικών Μεταφορών. Διαμόρφωση δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων στις χώρες της Βαλτικής και της Ανατολικής Μεσογείου για την ανάδειξη του λιμένα ως σημαντικού κόμβου συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων.
- Εφαρμογή Προγράμματος Συστηματικής Δικτύωσης (Networking). Προσέγγιση των σημαντικών ιδιωτικών φορέων που δραστηριοποιούνται στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών – logistics, με στόχο την ενημέρωση της αγοράς για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των στρατηγικών έργων ανάπτυξης του λιμένα και την προώθηση της πολιτικής της εταιρείας όσον αφορά τις προθέσεις διαμόρφωσης στρατηγικών συμμαχιών.

3. Ανάπτυξη της Επιβατικής Κίνησης του Λιμένα.

Στόχος είναι, αφενός η περαιτέρω ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού, εκμεταλλευόμενοι τις θετικές προοπτικές του τουρισμού για τα επόμενα χρόνια και αφετέρου η σημαντική αύξηση του αριθμού πλοίων που θα χρησιμοποιούν το λιμένα ως αφετήριο λιμάνι, βελτιώνοντας σημαντικά τα έσοδα του Ο.Λ.ΗΓ. από την εξυπηρέτηση επιβατών και από τον ελλιμενισμό πλοίων. Κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση αυτού του στόχου είναι τα έργα επέκτασης των υποδομών του λιμένα -B' Φάση και C' Φάση και η γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών του λιμένα. (Εικόνα 5-1)

Παράλληλα, σημαντική ώθηση στην επιβατική κίνηση του λιμένα αναμένεται να δώσουν και οι δράσεις ανάπτυξης των τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα (Cruise Terminal).



Εικόνα 5-1: Μελλοντική Άποψη Λιμένος Ηγουμενίτσας

Πηγή Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΗΓ 2016-2019

Οι κύριες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι οι εξής:

- Ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του νέου λιμένα (B' Φάση) Η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης των υποδομών του λιμένα θα βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες του λιμένα (επιβάτες και Ο/Γ - Ε/Γ πλοία) βελτιώνοντας περαιτέρω την εικόνα του λιμένα και τη δυνατότητά του να προσελκύσει και να εξυπηρετήσει αυξανόμενο αριθμό επιβατών και πλοίων. Στόχος είναι να ολοκληρωθούν τα έργα σύμφωνα με το αναθεωρημένο χρονοδιάγραμμα και τις ποιοτικές προδιαγραφές που έχουν τεθεί.

Συγκεκριμένα, το πλαίσιο της B' Φάσης επέκτασης του λιμένα περιλαμβάνει τα ακόλουθα έργα:

Τουριστικός Λιμένας

Ο στρατηγικός στόχος αυτού του εγχειρήματος είναι η ανάπτυξη δραστηριοτήτων Τουριστικού Λιμένα και ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης του τουρισμού στη Θεσπρωτία. Αυτό θα προκαλέσει την αύξηση της τουριστικής κίνησης της περιοχής Θεσπρωτίας, και πιο συγκεκριμένα, θα επιτευχθεί η προσέλκυση τουρισμού "υψηλού

επιπέδου”, και η αύξηση των εσόδων του Ο.Λ.ΗΓ. μέσω, αφενός της αξιοποίησης σημαντικών περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού που μέχρι σήμερα παρέμεναν αναξιοποίητα και αφετέρου της αύξησης της επιβατικής κίνησης που θα επιφέρει η ανάπτυξη των τουριστικών προοπτικών της περιοχής.

Οι κύριες στρατηγικές κατευθύνσεις για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι οι ακόλουθες:

- Ανάπτυξη δικτύου σύγχρονων μαρίνων και υπηρεσιών εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, τουριστικών καταφυγίων σκαφών και αλιευτικών καταφυγίων σκαφών για την τουριστική ανάπτυξη των παραλιακών περιοχών: Διερεύνηση, σχεδιασμός και υλοποίηση σύγχρονων μαρίνων και τουριστικών καταφυγίων στις περιοχές Ηγουμενίτσα, Σαγιάδα, Σύβοτα. Για την υλοποίηση των νέων υποδομών θα επιδιωχθεί η προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών και η ανάπτυξη συνεργασιών με εγχώριους ή διεθνείς φορείς διαχείρισης μαρίνων, που θα διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία, εμπειρία, κεφαλαιακή επάρκεια και δίκτυο επαφών με φορείς προώθησης αυτής της εξειδικευμένης μορφής τουρισμού.
- Ανάπτυξη ενός τερματικού σταθμού κρουαζιερόπλοιων και η παράλληλη συνεργασία με όλους τους τοπικούς φορείς της τουριστικής βιομηχανίας για μια συντονισμένη εκστρατεία οργάνωσης και προώθησης ενός ολοκληρωμένου και ποιοτικού πακέτου τουριστικών υπηρεσιών.

Η επιτυχία της εν λόγω επένδυσης δεν διασφαλίζεται αποκλειστικά από την ανάπτυξη των απαραίτητων λιμενικών υποδομών υποδοχής και εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, αλλά και από την δυνατότητα της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας να διαμορφώσει ελκυστικά τουριστικά πακέτα που θα βελτιώσουν την ελκυστικότητα της περιοχής για αυτή την κατηγορία τουριστών (π.χ. περιηγήσεις σε γειτνιάζοντες προορισμούς που παρουσιάζουν ενδιαφέρον, ανάδειξη αρχαιολογικών μνημείων, ανάπτυξη ειδικών τουριστικών υποδομών, κλπ).

Η συγκεκριμένη επένδυση προβλέπεται να έχει ικανοποιητική και γρήγορη απόδοση για τον Ο.Λ.ΗΓ. δεδομένου του σχετικού ενδιαφέροντος που υπάρχει από ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της κρουαζιέρας αλλά και των πολλών, διαφορετικών και μεγάλων δυνατοτήτων τουριστικής αξιοποίησης περιοχών στην ευρύτερη ζώνη της Θεσπρωτίας οι οποίες, λόγω της Εγνατίας Οδού, είναι πλέον εύκολα προσβάσιμες.

Επίσης προβλέπεται η αναπτυξιακή αξιοποίηση της έκτασης του Παλαιού Λιμένα, μέσω της διερεύνησης των προοπτικών και δυνατοτήτων α) αξιοποίησης απελευθερωμένων χώρων του παλαιού λιμένα με εστίαση στην ανάπτυξη συνεδριακού, εκθεσιακού και εκπαιδευτικού πολυχώρου που θα υποστηρίξει επιχειρηματικές, πολιτιστικές και εκπαιδευτικές δράσεις φορέων της περιοχής, β) προσαρμογή υπαρχόντων κτηριακών εγκαταστάσεων για διαμόρφωση χώρου πραγματοποίησης πολιτιστικών και λοιπών εκδηλώσεων γ) αξιοποίηση ανοικτών χώρων εγκαταστάσεων (παρκινγκ κλπ).

Εμπορευματικός Λιμένας

Το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας με τις παρούσες υποδομές και τις υπηρεσίες που προσφέρει, χαρακτηρίζεται βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το εσωτερικό όσο και με το εξωτερικό. Δεδομένης της έλλειψης, μέχρι σήμερα, τόσο αποθηκευτικών χώρων (ΣΕΜΠΟ-Container Terminal, Σιλό κ.λπ.), όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός αυτών που μεταφέρονται με τα φορτηγά και τις νταλίκες. Σημειώνεται όμως ότι στη χρήση 2014 ξεκίνησε σε πολύ μικρή έκταση η παροχή υπηρεσιών ασυνόδευτων φορτίων.

Η συνολική ετήσια κίνηση φορτηγών εξωτερικού για το 2009 ανήλθε σε 164.288 (82.787 απόπλους και 81.501 κατάπλους), μειωμένη κατά 17.602 σε σχέση με το 2008 (87.529 απόπλους και 94.361 κατάπλους), το 2010 παρουσίασε περαιτέρω οριακή μείωση 0,26% (84.359 απόπλους και 79.509 κατάπλους) ενώ τα 2011 η μείωση ήταν της τάξης του 5,77% (79.936 απόπλοι και 79.481 κατάπλοι). Το 2012 η ετήσια κίνηση φορτηγών εξωτερικού ανήλθε σε 141.096 (72.394 απόπλους και 68.702 κατάπλους) παρουσιάζοντας νέα μείωση κατά 8,6% έναντι του 2011. Το 2013 η ετήσια κίνηση φορτηγών εξωτερικού μειώθηκε περαιτέρω κατά 1,7% έναντι του 2012 (70.412 απόπλους και 68.262 κατάπλους) ενώ το 2014 παρουσίασε μέση αύξηση 8% σε σχέση με το 2013.

Η κίνηση φορτηγών εσωτερικού για το 2009 ανήλθε σε 98.391 (48.200 απόπλους και 50.191 κατάπλους), μειωμένη κατά 4.292 (49.545 απόπλους και 53.138 κατάπλους) σε σχέση με το 2008. Το 2010 ανήλθε σε 87.229 (42.760 απόπλους και 44.469 κατάπλους) παρουσιάζοντας μείωση 11,34% σε σχέση με το 2009 και το 2011 η συνολική ετήσια κίνηση φορτηγών εσωτερικού ανήλθε σε 80.446 (38.800 απόπλους και 41.646 κατάπλους) παρουσιάζοντας περαιτέρω μείωση 7,78% σε σχέση με το 2010. Το 2012 η κίνηση φορτηγών εσωτερικού ανήλθε σε 79.814 (39.735 απόπλους και 40.079 κατάπλους) παρουσιάζοντας σχετική σταθερότητα σε σχέση με

το έτος 2011. Το 2013 η κίνηση ανήλθε σε 83.131 (41.792 απόπλους και 41.339 κατάπλους) παρουσιάζοντας αύξηση 4,16% σε σχέση με το 2012 ενώ το 2014 παρέμεινε στα επίπεδα του 2013 (83.318 – αύξηση 0,2%).

Ο Ο.Λ.ΗΓ. έχει ως βασική προτεραιότητα την ουσιαστική ενίσχυση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα μέσω:

- α. Της ανάπτυξης εξειδικευμένων υποδομών και υπηρεσιών (Χώρο Ασυνόδευτων, Υπηρεσίες Εμπορευματικού Κέντρου) οι οποίες θα αναβαθμίσουν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και το γενικότερο κύρος του λιμένα για εμπορευματικές μεταφορές, και
- β. Της ανάπτυξης στρατηγικών συνεργασιών με λιμένες της Αδριατικής, των Βαλκανίων, της Μέσης Ανατολής και της Ελλάδας για την ανάδειξη του λιμένα ως Δυτική Πύλη των Βαλκανίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Η ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου αποτελεί σύνθετο έργο με μακροπρόθεσμο ορίζοντα ολοκλήρωσης. Στο πλαίσιο αυτό, δεν αναμένεται σημαντική αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα, μέχρι να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν πλήρως οι εξειδικευμένες υποδομές και υπηρεσίες εξυπηρέτησης της εμπορευματικής κίνησης.

Η αύξηση της κίνησης προβλέπεται να γίνει μέσω της ανάπτυξης και λειτουργίας χώρων ασυνόδευτων φορτίων, της σταδιακής βελτίωσης των υπηρεσιών του λιμένα και της προώθησης του λιμένα στους κύριους προορισμούς της σημερινής εμπορευματικής κίνησης (Μπάρι, Πρίντεζι, Ανκόνα).

Οι επιμέρους δράσεις που εντάσσονται στο ανωτέρω πλαίσιο είναι:

α: Ανάπτυξη Χώρου Ασυνόδευτων Φορτίων - Εμπορευματικού Κέντρου.

β: Ανάπτυξη Στρατηγικών Συνεργασιών – Ανάπτυξη Εμπορευματικών Μεταφορών:

Οι προαναφερόμενες δράσεις θα εξασφαλίσουν την επιτυχημένη υλοποίηση των μεγάλων έργων που σχεδιάζει ο Ο.Λ.ΗΓ. στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών και για την ανάδειξη του λιμένα ως Δυτική Πύλη των Βαλκανίων για μεταφορά εμπορευμάτων.

Επίσης, έγκειται στη δυναμική του Ο.Λ.ΗΓ., αφενός να διαμορφώσει ένα εκτενές δίκτυο συνεργαζόμενων λιμένων, αφετέρου να επιτύχει την προσέλκυση σοβαρού επενδυτικού ενδιαφέροντος από ελληνικούς και διεθνείς φορείς που δραστηριοποιούνται στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών και logistics, για την υλοποίηση και διαχείριση αυτών των επενδύσεων.

Συγκεκριμένα, θα πρέπει να γίνουν βήματα για να υλοποιηθεί η Διαμόρφωση Σχεδίου Προώθησης Στρατηγικών Συνεργασιών για τις χώρες της Βαλτικής: Διάδρομος Ηγουμενίτσας – Βάρνας – Μαύρης Θάλασσας - Ρωσίας / Παρευξείνιων χωρών, κλπ., μέσω συμμαχιών και συμφωνιών με λιμένες της Αδριατικής, των Βαλκανίων, της Μέσης Ανατολής, αλλά και της Ελλάδας.

Το σχέδιο θα καθορίσει τα βήματα που απαιτούνται για τη διαμόρφωση ενός δικτύου συνεργαζόμενων λιμένων που θα επιτρέψει τη σταδιακή ανάδειξη του λιμένα Ηγουμενίτσας σε Δυτική Πύλη των Βαλκανίων για μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, ενώ πρέπει να επισημανθεί ότι ο Ο.Λ.ΗΓ. έχει ήδη ξεκινήσει συνεργασία με το λιμάνι της Βάρνας, της Βενετίας και με το λιμάνι του Τάραντα.

Επίσης, το στρατηγικό σχέδιο καλείται να αντιμετωπίσει ζητήματα όπως:

1. Επιλογή λιμένων στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη του δικτύου.
2. Πολιτική σύναψης συνεργασιών και στρατηγικών συμμαχιών.
3. Προώθηση συνεργασιών – σύναψη αρχικών Memorandums of Understanding (M.O.U.)
4. Ανάπτυξη κοινού σχεδίου δράσης με τους συνεργαζόμενους λιμένες για την προώθηση των θαλάσσιων διαδρόμων.
5. Ανάπτυξη μηχανισμών συστηματικής επικοινωνίας και παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης των κοινών δράσεων.

Ένας ακόμη στρατηγικός στόχος είναι η ανάπτυξη εμπορευματικών μεταφορών, στόχος του οποίου θα είναι η ενημέρωση της αγοράς για το σχεδιασμό και προγραμματισμό των στρατηγικών έργων ανάπτυξης του λιμένα και η προώθηση της πολιτικής της εταιρείας, όσον αφορά τις προθέσεις διαμόρφωσης στρατηγικών συμμαχιών.

Αναφορικά με τον επιβατικό λιμένα του Ο.Λ.ΗΓ., που αποτελεί μία ακόμη προτεραιότητα, σημειώνεται ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σήμερα είναι κυρίως επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση, τόσο με το εσωτερικό, όσο και με το εξωτερικό.

Η επιβατική κίνηση, κατά το 2014 (α' εξάμηνο), εξυπηρετείται, κατά μέσο όρο, με 14 πλοία για τις γραμμές του εσωτερικού και 15 πλοία για τις γραμμές του Εξωτερικού. Η κίνηση επιβατών εξωτερικού, από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, μετά από σημαντική μείωση στην πενταετία 2000 – 2005, παρουσίασε αυξητικές τάσεις όσον αφορά την περίοδο 2006-2010 (μέση αύξηση 6,28%) αλλά το 2011 εμφάνισε μείωση 4,15% σε σχέση με το 2010.

Επίσης, η συνολική κίνηση επιβατών εσωτερικού παρουσίαζε σημαντική αύξηση την περίοδο 2005 - 2009 αλλά το 2010 εμφάνισε μείωση περίπου 3,6% η οποία επεκτάθηκε περαιτέρω το 2011 (μείωση 7,3% σε σχέση με το 2010). Στη χρήση 2012 επήλθε νέα μείωση έναντι του 2011 κατά 10,70 % στα έσοδα από την κίνηση εσωτερικού ενώ, στα έσοδα από την κίνηση εξωτερικού η νέα μείωση έφθασε το 17% έναντι του 2011.

Στη χρήση 2013 υπάρχει αντιστροφή της τάσης με αύξηση στην κίνηση εσωτερικού κατά 11,28% σε σχέση με το 2012 και αύξηση στην κίνηση εξωτερικού κατά 5,7%. Το 2014 η τάση αυτή συνεχίστηκε με οριακή αύξηση στην κίνηση εσωτερικού κατά 1,16% σε σχέση με το 2013 και αύξηση στην κίνηση εξωτερικού κατά 0,3% αντίστοιχα. Η μείωση των εσόδων τόσο στην κίνηση εσωτερικού όσο και εξωτερικού κατά το 2012 αποδίδεται στην οικονομική κρίση / ύφεση που έχει πλήξει τόσο την Ελλάδα όσο και χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης (κυρίως Ιταλία και Ισπανία).

Βάσει των προαναφερόμενων, στόχος του Ο.Λ.ΗΓ. είναι, αφενός η σταθεροποίηση αρχικά και ανάπτυξη ακολούθως της επιβατικής κίνησης εξωτερικού αλλά και η ενίσχυση της επιβατικής κίνησης εσωτερικού (στόχος είναι από το 2017 να επιτευχθεί αύξηση κατά 5% της κίνησης εσωτερικού και εξωτερικού και 7% και 5% αντίστοιχα για το 2018 και 2019).

Παράλληλα, ο Ο.Λ.ΗΓ. στοχεύει στη σημαντική αύξηση του αριθμού πλοίων που θα χρησιμοποιούν το λιμένα ως αφετηρία. Σημαντική συνεισφορά στην βελτίωση της επιβατικής κίνησης του λιμένα αναμένεται να έχει η ανάπτυξη συνεργασιών με λιμένες της Αδριατικής (ανάληψη κοινών δράσεων ανάπτυξης της τουριστικής κίνησης του λιμένα) και η βελτίωση της συνεργασίας με τους χρήστες του λιμένα (άμεση αντιμετώπιση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν – βελτίωση προσφερόμενων υπηρεσιών).

Κύρια προτεραιότητα του Ο.Λ.ΗΓ. είναι η ολοκλήρωση της Β' Φάσης επέκτασης των υποδομών του λιμένα που θα αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών στους χρήστες του λιμένα και, παράλληλα, θα επιτρέψει την μετατροπή του σε αφετήριο λιμάνι με πολλαπλά οφέλη για τα έσοδα του Οργανισμού.

Παράλληλα, η προώθηση των τουριστικών δραστηριοτήτων του λιμένα (μαρίνες, εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων) και η ανάδειξη των τουριστικών προοπτικών της Θεσπρωτίας, αναμένεται να έχει σημαντική επίδραση στην μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης.

5.5. Η επίδραση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στις δραστηριότητες του λιμένα και της πόλης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αποφασίσει στα προηγούμενα χρόνια επενδύσεις μεγάλων διαστάσεων, ακόμη και για τα κοινοτικά δεδομένα, προκειμένου να αναπτυχθούν τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς μεταφορών με σημείο αναφοράς τις λιμενικές υποδομές.

Από την ομάδα υψηλού επιπέδου «Van Miert», για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ολοκληρωθούν γύρω στο 2020. Τα έργα αυτά χαρακτηρίζονται «Έργα Ευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος», προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή των διασυνοριακών τμημάτων. Δύο από τα έργα αυτά καταλήγουν στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και είναι η επέκταση του οδικού άξονα Ηγουμενίτσα/Πάτρα – Αθήνα – Σόφια - Βουδαπέστη και ο σιδηροδρομικός άξονας του διαδρόμου της Αδριατικής με την κατασκευή του τμήματος Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα - Κοζάνη.

Για τους ελληνικούς λιμένες, λοιπόν, ενδοχώρα δεν είναι μόνον η ελληνική επικράτεια αλλά και οι γειτονικές - κυρίως προς βορρά - χώρες όπως η Σερβία, η ΠΓΔΜ, το Κόσσοβο, η Βουλγαρία η Ρουμανία και η Ουκρανία, αλλά και οι προς ανατολάς χώρες όπως η Τουρκία κ.α. για τις οποίες οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν «πύλες εισόδου και διαμετακόμισης».

Η σημασία των ελληνικών λιμένων για τις χώρες αυτές εξαρτάται, πρώτον, από το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξής τους που συνεπάγεται αύξηση της ζήτησης για εισαγωγές, και, δεύτερον, από την ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου στο εσωτερικό της Ελλάδας που θα διευκολύνει την εφαρμογή συνδυασμένων μεταφορών.

Ιδιαίτερα, η σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, μια πιθανή είσοδος της Τουρκίας στην Ε.Ε. θα έχει ως αποτέλεσμα η περιοχή της Ν.Α. Ευρωπαϊκής Ένωσης να καταστεί ο «οργανικός σύνδεσμος» της Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή. Με τις εξελίξεις αυτές, μειώνεται δραστικά η «περιφερειακότητα» της Ελλάδας και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις να καταστεί η χώρα σημαντικός εμπορικός και οικονομικός κόμβος.

Στο πλαίσιο αυτό, ο λιμένας Ηγουμενίτσας καθίσταται Πύλη Σύνδεσης όχι μόνο της Ελλάδας με τη λοιπή Ευρώπη, αλλά ολόκληρης της Ευρώπης με τα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο και τη Μέση Ανατολή, μέσω της ανάπτυξης

συνδυασμένης μεταφοράς, άμεσα θαλάσσιας-οδικής και μακροπρόθεσμα (μέσω της σιδηροδρομικής Εγνατίας), ενσωματώνοντας το σιδηρόδρομο.

Θα δημιουργηθούν, παράλληλα, οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και άλλων συστημάτων συνδυασμένων χερσαίων-θαλάσσιων μεταφορών διεθνούς εμβέλειας, όπως αυτών, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης στη Βόρεια Ελλάδα (ως κέντρο θαλάσσιας εξυπηρέτησης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, αλλά και της ΠΓΔΜ και της Σερβίας), του λιμένα Βόλου στην Κεντρική (με πιθανή θαλάσσια σύνδεση με τη Μέση Ανατολή μακροπρόθεσμα), του λιμένα Πάτρας (όπου με κατάλληλη οργάνωση (θαλάσσια μεταφορά σιδηροδρομικών συρμών), η σιδηροδρομική μεταφορά θα έχει τη δυνατότητα να υποκαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την οδική, ως προς τη σύνδεση της Νότιας Ελλάδας με την Ευρώπη).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για την Ευρώπη οι μεταφορές είναι πολύ σημαντικές τόσο για την όξυνση της ανταγωνιστικότητας, όσο και για τις συναλλαγές που διενεργούνται σε εμπορικό, οικονομικό ή πολιτιστικό επίπεδο.

Πρόκειται για έναν οικονομικό τομέα, ο οποίος αντιπροσωπεύει περίπου 1000 δις. ευρώ, που σημαίνει παραπάνω από το 10% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ευρώπης απασχολώντας 10 εκατ. άτομα.

Οι μεταφορές ακόμη συμβάλλουν στην δημιουργία στενότερων σχέσεων ανάμεσα στους Ευρωπαίους πολίτες, καθορίζοντας μία κοινή πολιτική, η οποία λειτουργεί ως θεμέλιο του έργου που συντελείται στην Ευρώπη. Εντούτοις η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται πλέον από έντονα φαινόμενα συγκρούσεων, συμφορήσεων, περιβαλλοντικών οχλήσεων, ή ακόμη και ατυχημάτων που μπορεί να συμβούν, με συνέπεια την καθημερινή επιδείνωση ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού χρηστών αλλά και της οικονομίας.

Συνεπώς, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να προσδιορίσει και να εφαρμόσει ένα κοινό πλαίσιο πολιτικής μεταφορών, το οποίο να περιλαμβάνει μία βιώσιμη επανόρθωση της ισορροπίας ανάμεσα στους τρόπους μεταφοράς, στην εξέλιξη της διατροφικότητας, στην αποσυμφόρηση και στόχευση στην ενίσχυση της ασφάλειας και της ποιότητας υπηρεσιών, διατηρώντας παράλληλα το δικαίωμα της κινητικότητας.

Προκειμένου να ικανοποιήσουν τους σκοπούς της ενιαίας πολιτικής μεταφορών, οι παράγοντες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υπέρ της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών, εκτιμώντας ότι μπορεί να αποτελέσει ένα εναλλακτικό τρόπο που θα ανταποκριθεί στις ανάγκες της αειφόρου οικονομικής ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, προωθείται η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, οι θαλάσσιες αρτηρίες, οι συνδυασμένες μεταφορές και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, εκτιμώντας ότι τα οφέλη είναι σημαντικά για την βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας του τομέα των μεταφορών. Ειδικότερα, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι ένα μέσο μεταφοράς που χαρακτηρίζεται φιλικό προς το περιβάλλον, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των ιδιαίτερα επιβαρυσμένων οδικών αρτηριών και στην έλλειψη του θορύβου, συγκριτικά με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Επίσης, πρόκειται για τον περισσότερο οικονομικό τρόπο κατανάλωσης καυσίμων και μεταφορικών εξόδων, ενώ στοιχίζει λιγότερο σε ανθρώπινες ζωές από ατυχήματα συγκριτικά με τις οδικές και τις άλλες μορφές μεταφοράς.

Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων για πολλά χρόνια είχαν καθιερωθεί ως ο λιγότερο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς, ενώ στη σημερινή εποχή έχει αποδειχθεί πλέον η δυνατότητα του να είναι περισσότερο ανταγωνιστικός ακόμη κι από τις οδικές μεταφορές.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η ναυτιλία μικρών αποστάσεων συμμετέχει ενεργά στην επιβίωση του τομέα των μεταφορών, στην ενίσχυση της κοινοτικής συνοχής και στη συμβολή της αυξημένης αποτελεσματικότητας του Ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος.

Τα Ευρωπαϊκά όργανα με τις αποφάσεις και τις οδηγίες που καταρτίζουν, κάνουν προτάσεις στις βιομηχανίες, αλλά ιδιαίτερα στα κράτη μέλη της να ενεργοποιηθούν προκειμένου να ενσωματωθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στις αλυσίδες διατροφικών μεταφορών.

Με αυτό τον τρόπο, θα υπάρξει μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για τους χρήστες έχοντας κύριο γνώμονα τις απαιτήσεις του πελάτη, τις παροχές υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, αλλά και δυνατότητες για συχνά δρομολόγια σε ένα περιβάλλον “just in time”.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων απαιτεί συνεργατική σχέση και με άλλα μεταφορικά συστήματα τα οποία να έχουν την δυνατότητα να καλύψουν το χερσαίο κομμάτι της μεταφοράς ή να χρησιμοποιούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως ένα σημαντικό μέρος του ταξιδιού αντί για τα χερσαία μέσα.

Ακόμη, σημαντική βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στη δημιουργία συνεργασίας με μέσα που είναι περισσότερο φιλικά στο περιβάλλον. Για το λόγο αυτόν, η ΕΕ αναζητά τρόπους ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ΝΜΑ, ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστική, ενισχύοντας επενδυτικά τη ναυπηγική βιομηχανία καθώς και την λιμενική πολιτική με αντίστοιχες επενδύσεις στις υποδομές.

Ειδικότερα για τους λιμένες προτείνεται η ίδρυση ειδικών τερματικών σταθμών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με ξεχωριστές εγκαταστάσεις και παρέχοντας ειδικές υπηρεσίες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εκτιμά ότι η σπουδαιότητα των λιμένων είναι κομβική για την διασύνδεση της ΝΜΑ με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα συνεπώς,

απαιτούνται οι κατάλληλες υποδομές, προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότητα των λιμανιών στις “just in time” υπηρεσίες.

Επίσης, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην εισαγωγή της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων στα διευρωπαϊκά δίκτυα, με στόχο την στροφή υλοποίησης του μεταφορικού έργου από τις οδικές στις θαλάσσιες αρτηρίες.

Συνεπώς, η Ευρώπη θα προκαλέσει μια σημαντική αλλαγή στον τρόπο που εκτελούνται οι μεταφορές, αποφεύγοντας την αντίστοιχη συμφόρηση. Ακόμη, η σύνδεση αυτών των αρτηριών με τα νησιά θα βελτιώσει και φυσικά εμπόδια, όπως οι Άλπεις και τα Πυρηναία Όρη, χωρίς να αποτελούν πλέον πρόβλημα για τη μεταφορά αγαθών.

Η επιθυμία της ΕΕ είναι οι θαλάσσιες αρτηρίες να είναι το ίδιο σημαντικές με τις οδικές και σιδηροδρομικές οδούς του διευρωπαϊκού δικτύου. Για να γίνει αυτό, η ΕΕ θα πρέπει να προτείνει κάποια μέτρα όπως είναι η απλούστευση των τελωνειακών και διοικητικών ελέγχων στους λιμένες, η δημιουργία των κατάλληλων και αναγκαίων λιμενικών εγκαταστάσεων για την δραστηριότητα αυτή, η συμμετοχή όλων των συμβαλλόμενων μερών όπως οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, αλλά και οι χρήστες των υποδομών.

Το χρηματοδοτικό πρόγραμμα των Θαλάσσιων Διαδρόμων (Motorways of the sea (MoS) κινείται προς αυτή την κατεύθυνση στοχεύοντας σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, και κύρια στην προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων.

Οι θαλάσσιοι διάδρομοι αποτελούν μία βασική προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής πολιτικής, υποστηρίζοντας και αναβαθμίζοντας την ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφοράς των λιμανιών και των προορισμών τους και προωθώντας ταυτόχρονα την ανάπτυξη των υποδομών, την τεχνολογία τους και τα πληροφοριακά συστήματα.

Απώτερος στόχος είναι να επιτευχθεί μια πλήρης ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς αυτό θα επιτρέψει την απρόσκοπτη ολοκλήρωση των εργασιών μεταφοράς και στήριξης του εξωτερικού εμπορίου (75% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρώπης πραγματοποιείται από τις θαλάσσιες μεταφορές) και του εσωτερικού εμπορίου (40% του εσωτερικού εμπορίου της Ευρώπης).

Οι θαλάσσιοι Διάδρομοι MoS δημιουργούν ολοκληρωμένα δίκτυα των ευρωπαϊκών λιμένων και των κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και τους

κύριους διαδρόμους του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Το συγκεκριμένο δίκτυο μεταφορών που προκύπτει από τους Θαλάσσιους διαδρόμους, θα μπορεί να διευκολύνει τις εμπορικές δραστηριότητες, ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την ανάπτυξη.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ προβλέπουν ότι «μέσα σε δύο χρόνια μετά την ανακήρυξη της [...], ο Ευρωπαϊός Συντονιστής για τις θαλάσσιες αρτηρίες υποβάλλει λεπτομερές σχέδιο εφαρμογής για τις οδικές και θαλάσσιες αρτηρίες βάσει των εμπειριών και των εξελίξεων που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές».

Κύριος στόχος του προγράμματος είναι η στροφή όλης της αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές χωρίς αυτό όμως να σημαίνει ότι η στρατηγική που θα ακολουθηθεί, θα στραφεί ενάντια στις οδικές μεταφορές.

Στον τομέα των μεταφορών ο πρωταρχικός στόχος είναι η διευρωπαϊκή διασύνδεση των ήδη υπάρχοντων εθνικών μεταφορικών υποδομών μεταξύ των οδικών, θαλάσσιων και σιδηροδρομικών, αρτηριών καθώς και η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης όσο και η προσθήκη των εναπομενόντων κόμβων.

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών συμμετέχει στην προώθηση της κυκλοφορίας αγαθών και προσώπων εντός του εσωτερικού της αγοράς συνδέοντας τις απομονωμένες και απομακρυσμένες περιοχές μεταξύ τους.

Μελλοντικά, η αποτελεσματικότητα του νέου αυτού δικτύου θα εξαρτηθεί από την ορθολογική χρήση των μεταφορών μέσω των οδικών αρτηριών, από την αλλαγή της τάσης από τις οδικές αρτηρίες στις σιδηροδρομικές και τις θαλάσσιες διατηρώντας εντούτοις την ανταγωνιστικότητα την αποδοτικότητα, την ταχύτητα λόγω της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών για την πλειοψηφία των μετακινήσεων, αλλά και από την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούν οι μεταφορές.

Η Ελλάδα αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέρος των μεταφορών στην Ευρώπη, δεδομένου ότι τα ελληνικά πλοία αντιπροσωπεύουν το 40% της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού στόλου και το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και το 40% του εσωτερικού κοινοτικού εμπορίου πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, εκτιμάται ότι η παρουσία της Ελλάδας στο διεθνές περιβάλλον είναι

ιδιαίτερα ισχυρή, συμβάλλοντας παράλληλα τόσο στην ναυτιλιακή οικονομία όσο και στην εθνική της οικονομία.

Σε αυτό το πλαίσιο σημειώνεται ότι κύριες αρχές της ναυτιλιακής δράσης αποτελούν η συμβολή στην ανάπτυξη της περιφέρειας και στην τόνωση της απασχόλησης, αλλά και η κοινωνική συνοχή.

Συνεπώς, η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική θα πρέπει να λάβει υπόψη τα ζητήματα τα σχετιζόμενα με τον τομέα μεταφορών, όπως η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, οι θαλάσσιες αρτηρίες, η διατροφικότητα και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποσκοπεί στην ενδυνάμωση των φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων της ΕΕ που αποσκοπούν στην αποσυμφόρηση των οδικών αρτηριών από τις οδικές αρτηρίες μέσω των συνδυασμένων μεταφορών (θαλάσσιων και σιδηροδρομικών) προκειμένου να συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης εκτιμάται ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα επεκτείνονται μέσω των θαλάσσιων αρτηριών και των νησιών, αποτελώντας τμήμα της ενιαίας αγοράς. Συνεπώς, κύρια κατεύθυνση της πολιτικής της Ελλάδας αποτελεί η αναβάθμιση και προώθηση των λιμένων, όπως για παράδειγμα αυτό της Ηγουμενίτσας που αναλύθηκε και εξετάστηκε ως ένας προκείμενος κόμβος των διευρωπαϊκών δικτύων των θαλάσσιων διαδρόμων, και τονίσθηκε η σημαντικότητα της υποστήριξης που προσφέρουν σε αυτό οι συνδυασμένες μεταφορές, δεδομένου ότι αποτελούν πλέον προαπαιτούμενες για τον καταλυτικό ρόλο της χώρας στον τομέα των μεταφορών.

Τέλος, θεωρείται επιτακτική η ανάγκη για δημιουργία αποτελεσματικής σιδηροδρομικής πρόσβασης στους λιμένες, η ύπαρξη περισσότερων αριθμητικά και περισσότερο αποτελεσματικά εξοπλισμένων τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών ώστε να εξασφαλιστούν γρήγοροι και περισσότερο αποτελεσματικοί τρόποι μεταφορών και τέλος η απλούστευση των διαδικασιών των τελωνειακών ελέγχων.

Συμπερασματικά η Ελλάδα ενστερνίζεται και προσαρμόζεται στις Ευρωπαϊκές πολιτικές προκειμένου να δημιουργηθεί ένας δυναμικός μεταφορικός τομέας ο οποίος θα προσαρμοστεί στα Ελληνικά δεδομένα, ώστε στο άμεσο μέλλον να μπορέσει να υιοθετήσει τις κατάλληλες πολιτικές οι οποίες να ανταποκρίνονται στα Ευρωπαϊκά δεδομένα, συνεισφέροντας στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γουλιέλμος Αλ., Σαμπράκος Ε.(2002) Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Σταμούλης, Αθήνα
2. Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, ΝΜΑ, Ορισμός Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, διαθέσιμο στο: <http://www.shortsea.gr/nma/>, τελευταία ανάκτηση : 25/09/2016
3. Ελληνικό Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, διαθέσιμο στο : <http://www.shortsea.gr/spc-greece/>, τελευταία ανάκτηση : 15/10/2016
4. Λευκή Βίβλος , Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010, η ώρα των επιλογών, διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_el.pdf, τελευταία ανάκτηση : 03/10/2016
5. Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Σύνοψη Ευρωπαϊκής Πολιτικής, διαθέσιμο στο : <http://www.shortsea.gr/nma/sinopsi-europaikis-politikis/> τελευταία ανάκτηση : 15/10/2016
6. Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Στατιστικά Στοιχεία, διαθέσιμο στο: <http://www.shortsea.gr/nma/statistics/> ανάκτηση : 15/10/2016
7. Σαμπράκος Ε.(2002), Ο τομέας των Μεταφορών και οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Ειδική Εκδοτική, Πειραιάς
8. Advantages of shortsea shipping, διαθέσιμο στο: <http://www.shortsea.info/advantages.html>, τελευταία ανάκτηση : 25/09/2016
9. Blonk, W. A.G. (1994): “Short-sea shipping and inland waterways as part of a sustainable transportation system”, *Marine Pollution Bulletin*, 29(6), 389–392.
10. Ricci A.(2003), Pricing of Intermodal transport. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 3(4), 351-370
11. Xenellis G. (2002), Short Sea Shipping, 2000-2003, διαθέσιμο στο: http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Reuniones/DTrabajo/SG_REG_ES_TA_V_dt%202.pdf, τελευταία ανάκτηση : 25/09/2016
12. Weintrit A.(2009), *Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Taylor & Francis Group, N.W.

13. Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social committee and the Committee of the Regions on Short Sea Shipping {SEC(2004) 875}, διαθέσιμο στο:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52004DC0453>,

τελευταία ανάκτηση : 03/10/2016

14. Communication from the commission to the European Parliament, the council, the economic and social committee and the committee of the regions.

15. COM(2003) 155) τελικό, Πρόγραμμα για την προαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, διαθέσιμο στο : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=URISERV:l24258&from=EN>, τελευταία ανάκτηση : 15/10/2016.

16. COM(2001) 370 τελικό, ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών Με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, διαθέσιμο στο : http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_el.pdf, τελευταία ανάκτηση :15/10/2016

17. COM(1999) 317 τελικό, 29.06.1999.Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

18. European Definition on shortsea shipping by the European Union, διαθέσιμο στο: <http://www.shortsea.info/definition.html>, τελευταία ανάκτηση : 03/10/2016

19. The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain Second Two-yearly Progress Report, διαθέσιμο στο: [:http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_en_final.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/com_99_317_en_final.pdf),

τελευταία ανάκτηση : 25/09/2016

20. European Commission and Directorate-General for Energy and Transport. European Freight Transport: Modern logistics solutions for competitiveness and sustainability, διαθέσιμο στο :

http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/highlights/doc/2006_brochure_freight_en.pdf, ανάκτηση : 15/10/2016

21. Eurostat/Maritime transport statistics - short sea shipping of goods, διαθέσιμο στο:

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods,

ανάκτηση : 29/10/2016

22. Maritime/Short sea shipping, διαθέσιμο στο:

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/short_sea_shipping_en, ανάκτηση :

29/10/2016.

23. Commission, European strategies-Maritime Transport Strategy 2018, διαθέσιμο στο:http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en, ανάκτηση : 29/10/2016.
24. Commission, Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe-20 Years of TEN-T Policy, διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-policy_en, ανάκτηση : 29/10/2016.
25. Commission, Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe-Corridors, διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en, ανάκτηση :29/10/2016.
26. Commission, Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe-https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent_gr.pdf Corridor studies, διαθέσιμο στο:
https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en, ανάκτηση : 29/10/2016.
27. Commission, Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe- διαθέσιμο στο:
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf> 29/10/2016.
28. Commission, Core Network Corridors, Progress Report of the European Coordinators, 2014, διαθέσιμο στο:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/CorridorsProgrReport_version1_2014.pdf, ανάκτηση : 29/10/2016.
29. Commission, INEA, Connecting Europe Facility, διαθέσιμο στο:
<http://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, ανάκτηση : 29/10/2016.
30. Οι νέοι προσανατολισμοί και ο χρηματοδοτικός μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη – CEF» - Η Ελλάδα πύλη του Διεθνούς Εμπορίου διαθέσιμο στο:
<http://www.egnatia.gr/files/pdf/> ανάκτηση : 18/11/2013.
31. Simpson B.(2015), Commission, Motorways of the Sea, Work plan of the European Coordinator, διαθέσιμο στο:
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2015-05-28-coordinator-work-plans/wp_mos_final.pdf, ανάκτηση : 29/10/2016.
32. Commission, Maritime-What do we want to achieve? διαθέσιμο στο:
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en, ανάκτηση : 29/10/2016
33. Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΗΓ 2016-2019