

**Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΈΝΩΣΗ: ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ**

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΡΙΑΝΟΣ

MN 020119

Α΄ ΚΥΚΛΟΣ ΣΠΟΥΔΩΝ

Η συμβολή της ΝΜΑ στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση είναι αποφασιστικής σημασίας εάν η Ε.Ε. θέλει να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διατροφικών μεταφορών το οποίο να μπορεί να εγγυηθεί τόσο τον ελεύθερο ανταγωνισμό όσο και την οικονομική και κοινωνική συνοχή εντός της. Η ΝΜΑ μπορεί να προσφέρει αποτελεσματικές μεταφορικές υπηρεσίες χαμηλού συγκριτικά κόστους και με λιγότερα εξωτερικά κόστη σε σχέση με τις οδικές μεταφορές οι οποίες θεωρούνται ο κύριος ανταγωνιστής της. Η πλήρης εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της ΝΜΑ απαιτεί μία πλήρη πολιτική προώθησής της από την Ε.Ε. Η τελευταία έχει υιοθετήσει πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση αν και με δισταχτικά και αργά βήματα. Προκειμένου η ΝΜΑ να ανταποκριθεί στις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις (door – to – door, just – in – time) πρέπει να ενταχθεί πλήρως στο πολυτροπικό / διατροπικό ενιαίο σύστημα μεταφοράς που προωθείται από την Ε.Ε. και στο οποίο η ΝΜΑ καλείται να παίξει αποφασιστικό ρόλο. Η ΝΜΑ πρέπει να ξεπεράσει προβλήματα κυρίως οργανωτικής φύσης καθώς και να βελτιώσει την εικόνα της η οποία είναι αυτή ενός παρωχημένου τρόπου μεταφοράς. Αποφασιστική σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της ΝΜΑ παίζουν και τα λιμάνια των οποίων η οργάνωση και οι υποδομές δεν είναι πάντα φιλικά προς τη ΝΜΑ. Η Ε.Ε., αναγνωρίζοντας αυτό το γεγονός συμπεριλαμβάνει μέτρα λιμενικής πολιτικής στην ευρύτερη προσπάθειά της για την ενίσχυση της ΝΜΑ. Οι τελευταίες Κοινοτικές πρωτοβουλίες των “Λεωφόρων της Θάλασσας”, στα πλαίσια του προγράμματος “Marco Polo” για την προώθηση της διατροπικότητας, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση αρκεί να τηρηθεί ή και να ενισχυθεί η αρχική κατανομή πόρων, και να υποστηριχθεί η πρωτοβουλία τόσο από τα Κοινοτικά όργανα όσο και από τα κράτη – μέλη. Στην ανωτέρω πρωτοβουλία δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στη liner ναυτιλία, δεν πρέπει όμως να παραβλέπεται και ο ρόλος της μεταφοράς χύδην φορτίων. Η Ελληνική Μεσογειακή Ναυτιλία και ΝΜΑ αντιμετωπίζει αρκετά και σοβαρά προβλήματα, με κυριότερα την έλλειψη κεφαλαίων, το γηραιό στόλο, την επαχθή (σύμφωνα με τους πλοιοκτήτες) εθνική νομοθεσία όσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων, και την έλλειψη φιλικής προς τον κλάδο λιμενικής πολιτικής. Αν και αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό μπορεί να παίξει κυρίαρχο ρόλο εάν οι πλοιοκτήτες προσαρμοστούν έγκαιρα στα σύγχρονα μεταφορικά δεδομένα και εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες που παρέχονται από τις Κοινοτικές πολιτικές. Αρωγός της Ελληνικής Μεσογειακής Ναυτιλίας και ΝΜΑ πρέπει να έλθει και το κράτος το οποίο, σύμφωνα με τους πλοιοκτήτες, δεν έχει δείξει μέχρι σήμερα το ανάλογο ενδιαφέρον.

The contribution of SSS to European integration is of decisive importance if E.U. desires to establish a complete and integrated system of intermodal transportations which will be able to guarantee not only free competition but also internal economic and social cohesion. SSS can offer effective transportation services with low relative cost and with less external costs compared to the road transport which is considered to be its main competitor. The full exploitation of the advantages of SSS demands a complete promotion policy from E.U. To this direction, the latter has adopted a number of initiatives, though with hesitant and slow steps. In order SSS to meet the contemporary transportation requirements (door – to – door, just – in – time) it should be fully incorporated to the multimodal / intermodal integrated transportation system which is being promoted from E.U. and in which SSS is expected to play a decisive role. SSS must overcome problems mainly of organizational nature and has to improve its image which is one of an old fashioned way of transportation. Of decisive importance for the proper functioning of SSS are also the ports, the organization of which, as well as their infrastructure are not always friendly to SSS. E.U. recognizes this fact and has included policy measures regarding ports in its wider effort towards the enhancement of SSS. The latest Community initiatives of the “Motorways of the Sea”, in the framework of the “Marco Polo” programme, are moving towards the right direction as long as the initial distribution of resources is being observed or even augmented and the initiative is being supported from the Community offices and the member states. In the aforementioned initiative special attention is given to liner shipping; however the transportation of bulk cargoes should not be overlooked. The Greek Mediterranean Shipping and SSS are facing several and serious problems, most prominent of which are the lack of capitals, the aged fleet, the onerous (according to the ship-owners) national law regarding the manning of the vessels, and the lack of a friendly to the sector port policy. Even though SSS faces intensive competition it can play a dominant role if ship-owners adapt timely to the contemporary transportation environment and exploit the potential which is offered from the Community policies. Assistance to the Greek Mediterranean Shipping and SSS must be given from the government, which according to the ship-owners, has not yet shown the appropriate interest.

Λέξεις Κλειδιά (Keywords)

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, Ευρωπαϊκή Ένωση, Μεταφορές, Πολυτροπικότητα, Διατροφικότητα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή.....	1
2	Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.....	5
2.1	Γενικά.....	5
2.2	Ορισμοί που παρέχονται από όργανα και φορείς της Ε.Ε....	5
2.2.1	Ορισμός της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.....	5
2.2.2	Ο πρώτος ορισμός του European Shortsea Network.....	7
2.2.3	Ο δεύτερος ορισμός του European Shortsea Network.....	8
2.2.4	Ο ορισμός του REALISE.....	9
2.3	Ορισμοί που παρέχονται από ερευνητές και μη Κοινοτικούς φορείς.....	11
2.3.1	Ορισμός της NMA σύμφωνα με το Σαμπράκο.....	11
2.3.2	Ορισμός της NMA σύμφωνα με τους Γουλιέλμο και Σαμπράκο.....	11
2.3.3	Ορισμός της NMA σύμφωνα με τους Peeters, Verbeke, Declercq, Wijnolst.....	13
2.3.4	Ορισμός της NMA σύμφωνα με το ISL.....	14
2.3.5	Ορισμός της NMA σύμφωνα με τον Xenellis.....	14
2.4	Τα βασικά σημεία των ορισμών της NMA.....	14
3	Οι Αιτίες για την Ανάπτυξη της NMA.....	19
3.1	Γενικά.....	19
3.2	Ιστορικές παράμετροι.....	20
3.3	Γεωγραφικές παράμετροι.....	21
3.4	Πολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες.....	22
4	Η NMA και η Συμμετοχή της στις Κοινοτικές Μεταφορές: Η Πλευρά της Ζήτησης.....	28
4.1	Γενικά.....	28
4.2	Ανάλυση της ζήτησης της NMA.....	28
4.2.1	Η συμμετοχή της NMA στις μεταφορές της Ε.Ε.....	28
4.2.2	Ανάλυση κατά τύπο φορτίου.....	32
4.2.3	Ανάλυση κατά θαλάσσια περιοχή.....	37
4.2.4	Ανάλυση κατά χώρα.....	39
4.2.5	Παρατηρήσεις για τη ζήτηση της NMA στην Ε.Ε.....	45

Περιεχόμενα

5	Η ΝΜΑ και η Συμμετοχή της στις Κοινοτικές Μεταφορές: Η Πλευρά της Προσφοράς.....	48
5.1	Γενικά.....	48
5.2	Ανάλυση του στόλου της ΝΜΑ.....	49
5.2.1	Η έρευνα του Dutch Maritime Network.....	51
5.2.1.1	Ο στόλος της ΝΜΑ ανά τύπο πλοίων.....	52
5.2.1.2	Ο στόλος της ΝΜΑ ανά σημαία.....	55
5.2.1.3	Τα ηλικιακά χαρακτηριστικά του στόλου της ΝΜΑ.....	57
5.3	Τα Κοινοτικά λιμάνια και η ΝΜΑ.....	62
5.3.1	Τα βασικότερα Κοινοτικά λιμάνια για τη ΝΜΑ.....	62
5.3.2	Ο ρόλος της λιμενικής υποδομής στη λειτουργία της ΝΜΑ	69
5.3.2.1	Τα λιμάνια ως κόμβοι των διατροπικών μεταφορών.....	69
5.3.2.2	Προοπτικές και απαιτούμενες βελτιώσεις.....	70
5.3.3	Η πολιτική της Ε.Ε. στον τομέα των λιμανιών ως συνάρτηση του ευρύτερου στόχου προώθησης της ΝΜΑ...	73
5.3.3.1	Ελεύθερος ανταγωνισμός και ιδιωτικοποιήσεις.....	73
5.3.3.2	Κοινοτικές πολιτικές για τις υποδομές και την οργάνωση των λιμανιών.....	79
5.4	Το επιχειρηματικό περιβάλλον της ΝΜΑ.....	83
5.5	Η συμμετοχή της ΝΜΑ στις διατροπικές μεταφορές.....	87
5.5.1	Ορισμός των διατροπικών μεταφορών.....	88
5.5.2	Το περιβάλλον λειτουργίας των διατροπικών μεταφορών...	89
5.5.3	Η λειτουργική ένταξη της ΝΜΑ στις διατροπικές μεταφορές.....	91
6	Συγκριτική Ανάλυση με τους Άλλους Τρόπους Μεταφοράς	98
6.1	Γενικά.....	98
6.2	Τα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ.....	98
6.3	Τα μειονεκτήματα της ΝΜΑ.....	102
7	Η Πολιτική της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ.....	109
7.1	Γενικά.....	109
7.2	Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.....	110
7.2.1	Communications.....	110

Περιεχόμενα

7.2.2	Η Λευκή και η Πράσινη Βίβλος του 1992.....	114
7.2.3	Το ναυτιλιακό ερευνητικό εργαστήριο του 1994.....	115
7.2.4	Η οδηγία για τα στατιστικά στοιχεία.....	115
7.2.5	Η μελέτη των οκτώ διαδρόμων.....	116
7.2.6	Η Λευκή Βίβλος του 2001.....	116
7.3	Γραφεία NMA και Ευρωπαϊκό δίκτυο NMA.....	117
7.4	Τελωνειακές και διοικητικές διαδικασίες.....	119
7.5	REALISE.....	121
7.6	Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.....	122
7.6.1	Πρόγραμμα PACT και Marco Polo.....	123
7.6.2	Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας.....	124
7.7	Αποτίμηση των Κοινοτικών Πολιτικών για τη NMA.....	131
8	Προτεινόμενες Βελτιώσεις για την Προώθηση της NMA στην Ε.Ε.....	134
8.1	Γενικά.....	134
8.2	Προτάσεις και παρατηρήσεις.....	134
8.3	Προτάσεις για την αποτελεσματική αξιοποίηση της πρωτοβουλίας των Λεωφόρων της Θάλασσας.....	140
9	Συμπεράσματα και Προτάσεις.....	143
	Παράρτημα Ι.....	147
	Παράρτημα ΙΙ.....	150
	Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	153

Πίνακες

2-1	Συγκριτική, συνοπτική, απεικόνιση των βασικών σημείων των ορισμών για τη NMA.....	16
4-1	NMA ανά χώρα και ανά θαλάσσια περιοχή – Χιλιάδες τόνοι, έτος 2003.....	40
4-2	Ανάπτυξη της NMA στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία – σε εκατομμύρια τόνους, περίοδος 2000 – 2003.....	41
4-3	NMA ανά χώρα και ανά θαλάσσια περιοχή – Χιλιάδες τόνοι, έτος 2004.....	42
4-4	Διακίνηση αγαθών με NMA ανά χώρα και κατεύθυνση – χιλιάδες τόνοι.....	44
5-1	Αριθμός πλοίων NMA ανά τύπο, έτος 2003.....	53
5-2	Συνολικοί ΚΟΧ (GT) ανά τύπο πλοίων NMA, έτος 2003.....	54
5-3	Οι 30 κυριότερες σημαίες της Ευρωπαϊκής NMA, έτος 2003.....	56
5-4	Οι κυριότερες χώρες πλοιοκτησίας της Ευρωπαϊκής NMA, έτος 2003.....	57
5-5	Αριθμός σκαφών με ηλικία άνω των 25 ετών ανά τύπο πλοίων, έτος 2003.....	59
5-6	Αριθμός σκαφών με ηλικία άνω των 25 ετών ανά σημαία (30 κυριότερες), έτος 2003.....	61
5-7	Τα 20 λιμάνια της Ε.Ε. με τις καλύτερες επιδόσεις όσον αφορά τη NMA – χιλιάδες τόνοι, έτος 2004.....	67

Διαγράμματα

4-1	Ανάπτυξη (%) σε τονο-χιλιόμετρα: Οδικές μεταφορές, NMA, Ποτάμιες μεταφορές, Σιδηρόδρομος.....	29
4-2	Τρόποι εμπορευματικών μεταφορών.....	30
4-3	Μερίδιο εμπορευματικών μεταφορών το 1990 και μερίδιο εμπορευματικών μεταφορών το 2000.....	30
4-4	Δείκτες ανάπτυξης στη NMA ανά κατηγορία φορτίων σε επιλεγμένα Ευρωπαϊκά λιμάνια.....	32
4-5	Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου - % τόνων, έτος 2003.....	33
4-6	Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου ανά θαλάσσια περιοχή φορτίου - % τόνων, έτος 2003.....	34
4-7	Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία με βάση τον τύπο φορτίου - % τόνων, έτος 2003.....	35
4-8	Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου, έτος 2004.....	36
4-9	Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου και τη θαλάσσια περιοχή, έτος 2004.....	36
4-10	Κατανομή της NMA ανά κράτος με βάση τον τύπο φορτίου, έτος 2004.....	37
4-11	Ανάλυση της NMA της Ε.Ε. ανά θαλάσσια περιοχή - % σε τόνους, έτος 2003..	38
4-12	Ανάλυση της NMA της Ε.Ε. ανά θαλάσσια περιοχή, έτος 2004.....	38
4-13	Ποσοστό της NMA επί του ετήσιου συνόλου τόνων που διακινήθηκαν θαλασσίως ανά κράτος – εκατομμύρια τόνοι, έτος 2003.....	44
4-14	Ποσοστό της NMA επί του ετήσιου συνόλου τόνων που διακινήθηκαν θαλασσίως ανά κράτος – εκατομμύρια τόνοι, έτος 2004.....	45
5-1	Σύνθεση του Ευρωπαϊκού στόλου NMA με βάση το έτος κατασκευής, έτος 2003.....	58
5-2	Μερίδιο της NMA στη διακίνηση χύδην υγρών φορτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003.....	63
5-3	Μερίδιο της NMA στη διακίνηση χύδην ξηρών φορτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003.....	63
5-4	Μερίδιο της NMA στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003.....	64
5-5	Μερίδιο της NMA στη διακίνηση μονάδων Ro-Ro – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003.....	65
5-6	Η NMA ως ποσοστό της συνολικής κίνησης των 20 λιμανιών της Ε.Ε. με τις καλύτερες επιδόσεις στη NMA, έτος 2004.....	68

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος, Κουμαριανός Παναγιώτης, δηλώνω υπεύθυνα ότι το κείμενο, τα στοιχεία, οι πίνακες, και τα διαγράμματα που περιέχονται στην παρούσα Διπλωματική Εργασία είναι πρωτότυπα και προϊόντα δικής μου εργασίας και σκέψης, εκτός από τα σημεία εκείνα (αυτούσια ή παραφρασμένα) όπου με τη χρήση βιβλιογραφικών αναφορών αναδύκνείται η πηγή τους

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

1 Εισαγωγή

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και η συμβολή της στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Οι προοπτικές της NMA αποτελούν αντικείμενο συζήτησης τόσο για τους ερευνητές των οικονομικών της ναυτιλίας όσο και πεδίο ενεργειών της Ε.Ε.

Ένα πρώτο ερώτημα αφορά τον προσδιορισμό της έννοιας της NMA ως διακριτού κλάδου της ναυτιλίας. Είναι γεγονός ότι δεν υφίσταται ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για τη NMA. Αυτό οφείλεται σε δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, η NMA αποτελεί ένα δυναμικό – εν εξελίξει – φαινόμενο. Δεν μπορεί δηλαδή να προσδιοριστεί από στατικές παραμέτρους όπως, για παράδειγμα, το μέγεθος των πλοίων (με εξαίρεση βέβαια τη γενική διαπίστωση ότι τα πλοία της NMA είναι κατά κανόνα μικρότερα από αυτά της ποντοπόρου ναυτιλίας), ή το είδος των μεταφερόμενων φορτίων. Δεν μπορεί, επίσης, κανείς να προσδιορίσει αυστηρά γεωγραφικά όρια στα οποία δραστηριοποιείται η Κοινοτική NMA καθώς εξυπηρετεί τόσο το ενδο-Κοινοτικό όσο και το εμπόριο με τρίτες χώρες. Δεύτερον, οι ορισμοί της NMA ποικίλουν ανάλογα με τον τρόπο που ο κάθε ερευνητής ή φορέας την προσεγγίζουν με γνώμονα το σκοπό της έρευνάς τους.

Όπως θα προκύψει από την παράθεση των σχετικών πρωτοβουλιών, η NMA προωθείται από την Ε.Ε. Σε αυτό το πλαίσιο αναλύονται οι στόχοι που εξυπηρετεί η Ε.Ε. προωθώντας τη NMA και το κατά πόσο τελικά η NMA συμβάλλει στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Η συζήτηση του παραπάνω ερωτήματος έχει δύο βασικά σκέλη ανάλυσης. Το πρώτο σκέλος αφορά στις ιστορικές και γεωγραφικές παραμέτρους οι οποίες ερμηνεύουν τη διαδεδομένη χρήση της NMA. Παράλληλα, ωστόσο, επιχειρείται και η εξέταση των νέων δεδομένων που καθιστούν όλο και πιο επιτακτική την προώθηση της NMA ως πρωταγωνιστή των Κοινοτικών μεταφορών. Η γεωγραφική ιδιαιτερότητα της Ε.Ε. εξετάζεται υπό το πρίσμα όχι μόνο του γεγονότος ότι η Ευρωπαϊκή ήπειρος κατά τα δύο τρίτα της περιβάλλεται από θάλασσα αλλά και σε σχέση με μία σειρά από άλλες παραμέτρους. Από τη μία μεριά η βιομηχανική παραγωγή είναι άνισα κατανομημένη μεταξύ Βορρά και Νότου ενώ από την άλλη

μεριά, οι συνεχείς διευρύνσεις της Ε.Ε. δημιουργούν διαρκώς νέα γεωγραφικά δεδομένα και κατ' επέκταση νέες μεταφορικές απαιτήσεις.

Το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος του εάν και κατά πόσο η ΝΜΑ συμβάλλει στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση αφορά στην εξέταση οικονομικών και πολιτικών παραγόντων. Του ρόλου, δηλαδή, των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως εγγυητή της ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Ένας από τους κύριους στόχους της Ε.Ε. είναι η διαμόρφωση μίας πλήρως ενοποιημένης αγοράς στο εσωτερικό της. Προς αυτή την κατεύθυνση, βασική επιδίωξη της Κοινότητας είναι η άρση των εμποδίων εκείνων τα οποία δυσχεραίνουν την ελευθερία του εμπορίου. Στα πλαίσια αυτά, η καθιέρωση ενός λειτουργικού δικτύου αποτελεσματικών μεταφορικών συνδέσεων παίζει αποφασιστικό ρόλο. Δεδομένων των αλλαγών που έχουν προκύψει από πλευράς ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών στην Ε.Ε. καθώς και των ακόμη μεγαλύτερων που αναμένεται να προκύψουν ως αποτέλεσμα της διεύρυνσης της Κοινότητας προς Ανατολάς, η ενίσχυση της ΝΜΑ στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών φαίνεται να αποτελεί μονόδρομο. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών στα πλαίσια της Ε.Ε. προϋποθέτει επίπεδα οργάνωσης που θα επιτρέπουν την αποτελεσματική συνεργασία όλων των μέσων μεταφοράς. Στόχος της Ε.Ε. είναι η διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών ώστε ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών να καλύπτει αποτελεσματικά τις σύγχρονες απαιτήσεις με το βέλτιστο κόστος τόσο για τους χρήστες όσο και για το περιβάλλον και την κοινωνία.

Μία ακόμη παράμετρος, η οποία χρίζει εξέτασης, είναι το μέγεθος της συμμετοχής της ΝΜΑ στις Κοινοτικές μεταφορές. Η παρουσίαση, δηλαδή, της ζήτησης για υπηρεσίες ΝΜΑ. Μέσα από τα διαθέσιμα στοιχεία εξετάζονται τα κυριότερα είδη φορτίων που μεταφέρονται από τη ΝΜΑ, οι μορφές μεταφοράς των φορτίων (μοναδοποιημένα ή χύδην) καθώς και τα βασικότερα λιμάνια στα οποία αυτή δραστηριοποιείται. Τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται τόσο στο σύνολο της ΕΕ. όσο και σε έκαστο κράτος – μέλος αλλά και σε γειτονικές μη Κοινοτικές χώρες. Είναι γεγονός ότι μέχρι πρόσφατα η Ε.Ε. δεν έδινε αρκετό βάρος στη συστηματική συγκέντρωση και παρουσίαση στατιστικών δεδομένων για τη ΝΜΑ. Η εικόνα αυτή έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, κάτι που αποτελεί σαφή ένδειξη της βαρύτητας που δίνει η Κοινότητα στη ΝΜΑ. Τα στατιστικά δεδομένα που παρατίθενται φανερώνουν τόσο τη δυναμική της ΝΜΑ όσο και τα περιθώρια βελτιώσεων που υφίστανται.

Η ανάλυση της προσφοράς υπηρεσιών NMA αποτελεί την άλλη όψη του νομίσματος. Ενδιαφέρουσα είναι η παρατήρηση ότι ουσιαστικά δεν υφίστανται πρόσφατα στοιχεία από την Ε.Ε. για το χαρακτηριστικά του Κοινοτικού στόλου NMA σε αντιδιαστολή με την ύπαρξη αρκετών μελετών για τη ζήτηση των υπηρεσιών NMA. Παρά τη μη ύπαρξη Κοινοτικών στοιχείων για το θέμα του στόλου η μελέτη ερευνών άλλων φορέων για το ίδιο θέμα σε πανευρωπαϊκό επίπεδο παρουσιάζει ενδιαφέρον.

Μία άλλη βασική συνιστώσα της προφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών μικρών αποστάσεων είναι τα λιμάνια. Η Ε.Ε. αναγνωρίζει τη σημασία των λιμενικών υπηρεσιών για τη NMA ενώ τονίζεται και ο κομβικός ρόλος τους σε ένα ενιαίο Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών. Υπό αυτό το πρίσμα εξετάζεται και το ζήτημα του ελεύθερου ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών ως προαπαιτούμενο στην αποτελεσματική τους συμβολή τόσο στη NMA όσο και στις διατροφικές μεταφορές.

Ένα ενδιαφέρον σημείο προς συζήτηση είναι και το επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η NMA και το οποίο παίζει καθοριστικό ρόλο στο πως ανταποκρίνονται οι επιχειρήσεις στις σύγχρονες προκλήσεις του κλάδου των μεταφορών.

Παράμετρος της προσφοράς υπηρεσιών NMA είναι και η ολοκληρωμένη συμμετοχή τους σε ένα ενιαίο Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών. Σύμφωνα με τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε., η NMA καλείται να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο σε ένα τέτοιο σύστημα. Εξετάζεται λοιπόν τόσο η φύση των διατροφικών μεταφορών όσο και ο τρόπος με τον οποίο η NMA θα ενταχθεί πλήρως και αποτελεσματικά σε αυτές.

Ποια είναι όμως εκείνα τα χαρακτηριστικά τα οποία καθιστούν τη NMA τόσο ελκυστική ώστε να αποτελεί έναν από τους κύριους πυλώνες στο σχεδιασμό του ενιαίου Κοινοτικού συστήματος μεταφορών; Και ποια είναι εκείνα τα εγγενή ή και επίκτητα προβλήματα τα οποία εμποδίζουν τη NMA να παίζει κυρίαρχο ρόλο στις Κοινοτικές μεταφορές; Η συζήτηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων έχει συγκριτικό χαρακτήρα σε σχέση με τα άλλα είδη μεταφοράς και ιδίως με τις οδικές μεταφορές. Η αντιπαραβολή κυρίως με τις οδικές μεταφορές προκύπτει για τρεις βασικούς λόγους. Πρώτον, γιατί όπως φαίνεται και από τα στατιστικά δεδομένα, η NMA είναι ο δεύτερος επικρατέστερος τρόπος μεταφοράς φορτίων μετά τις οδικές μεταφορές. Δεύτερον, γιατί σε αρκετές περιπτώσεις, τόσο από άποψη κόστους όσο

και αποτελεσματικότητας καθώς και ελαχιστοποίησης των εξωτερικών επιβαρύνσεων, η ΝΜΑ θεωρείται εφάμιλλη και ίσως καλύτερη από τις οδικές μεταφορές. Τρίτον, γιατί αποτελεί κοινή θέση τόσο της Ε.Ε. όσο και των ερευνητών του κλάδου των μεταφορών, ότι η ΝΜΑ θεωρείται το βέλτιστο υποκατάστατο των οδικών μεταφορών. Οι δεύτερες φαίνεται να χρεώνονται ένα τμήμα του μεταφορικού έργου το οποίο, τουλάχιστον από πλευράς αποτελεσματικότητας, θα έπρεπε να αφορά τη ΝΜΑ.

Εύλογη θεωρείται, στη συνέχεια, η παράθεση καθώς και η συζήτηση των Κοινοτικών πολιτικών για την ενίσχυση της ΝΜΑ. Από πλευράς Ε.Ε., είναι αλήθεια ότι μετά το 1990 υφίσταται έντονη κινητικότητα όσον αφορά τη λήψη πρωτοβουλιών προς την κατεύθυνση της προώθησης της ΝΜΑ. Όπως έχει ήδη τονιστεί, βασικός γνώμονας αυτών των πολιτικών είναι η ένταξη της ΝΜΑ στο κέντρο ενός ενιαίου και αποτελεσματικού Κοινοτικού συστήματος διατροφικών μεταφορών. Εξετάζοντας τις παραπάνω πολιτικές διαπιστώνει κανείς την ύπαρξη δομικών προβλημάτων της ΝΜΑ τα οποία, παρά τις συνεχείς προσπάθειες αντιμετώπισής τους, τόσο από τα Κοινοτικά όργανα όσο και από άλλους φορείς, φαίνεται ότι έχουν επιλυθεί σε όχι ικανοποιητικό βαθμό. Ειδική αναφορά γίνεται και στην πρόσφατη πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας η οποία αποτελεί την πλέον ολοκληρωμένη και ελπιδοφόρα προσπάθεια προώθησης της ΝΜΑ.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι η πλήρης ένταξη της ΝΜΑ σε συστήματα διατροφικών μεταφορών είναι μονόδρομος, η παρούσα εργασία εξετάζει τις αναγκαίες βελτιώσεις προς αυτή την κατεύθυνση από άποψη οργανωτική, θεσμική και τεχνική. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης σε επίπεδο αρμοδίων οργάνων της Ε.Ε. ενώ έχουν απασχολήσει και ερευνητές του κλάδου. Και τα δύο αυτά μέρη φαίνεται να συγκλίνουν στα ίδια βασικά σημεία. Οι προτεινόμενες βελτιώσεις απαιτούν δράση σε Κοινοτικό, εθνικό, τοπικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ιδιαίτερης μνείας χρίζει και εδώ η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας καθώς φαίνεται ότι θέτει το ζήτημα της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της ΝΜΑ στις σωστές βάσεις.

2 Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

2.1 Γενικά

Όπως θα καταστεί προφανές και από την παρουσίαση και συζήτηση των ορισμών παρακάτω, δεν υφίσταται ένας κοινά αποδεκτός ορισμός του τι ακριβώς αποτελεί NMA.

Η ποικιλία και το εύρος των υπάρχοντων ορισμών αποδεικνύει ότι η NMA αποτελεί μία πολύπλευρη δραστηριότητα η οποία προσεγγίζεται με διαφορετικό τρόπο ανάλογα με τους στόχους του κάθε ερευνητή.

Η NMA μπορεί να προσδιοριστεί με βάση το αντικείμενο των δραστηριοτήτων της, το γεωγραφικό χώρο όπου δραστηριοποιείται, καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά του στόλου ο οποίος την απαρτίζει.

Είναι πάντως γεγονός ότι κανένας ορισμός δεν είναι απόλυτα περιεκτικός· κάτι τέτοιο φαίνεται μάλλον ανέφικτο καθώς η NMA αποτελεί ένα δυναμικό κλάδο του οποίου οι δραστηριότητες και ο χαρακτήρας δεν είναι δυνατό να περιγραφούν με στατικό τρόπο.

Χαρακτηριστικό άλλωστε είναι το γεγονός ότι ακόμη και τα διάφορα όργανα της Ε.Ε. ή οι φορείς υπό την αιγίδα της προσδιορίζουν συχνά με διαφορετικό τρόπο το φαινόμενο.

Παρακάτω παρατίθενται οι διάφοροι ορισμοί που υιοθετούν τα Κοινοτικά όργανα και οι φορείς που έχουν συσταθεί με πρωτοβουλία της Ε.Ε. Ακολουθεί η παράθεση των ορισμών που προτείνονται από ερευνητές του κλάδου και άλλους μη Κοινοτικούς φορείς.

2.2 Ορισμοί που παρέχονται από όργανα και φορείς της Ε.Ε.

2.2.1 Ορισμός της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Ο ορισμός που παρέχεται από το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών της Οικονομικής και Κοινωνικής επιτροπής της Ε.Ε. αναφέρει τα ακόλουθα δίνοντας μία ευρεία περιγραφή του υπό εξέταση αντικειμένου: Το short sea "...περιλαμβάνει όλες

τις θαλάσσιες μεταφορές που δεν διασχίζουν ωκεανό. Δηλ. συμπεριλαμβάνει την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ ακτών της ηπειρωτικής χώρας / νησιών τις ενδοκοινοτικές μεταφορές (μεταξύ κρατών μελών) και εντός κράτους μέλους (cabotage) καθώς και τις θαλάσσιες / ποτάμιες μεταφορές με πλοία από και προς λιμάνια ποταμών της ενδοχώρας. Γεωγραφικά επεκτείνονται πέραν των ορίων της Ε.Ε. προς τη Νορβηγία, Ισλανδία, τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και τη Μεσόγειο.” (1).

Ο παραπάνω ορισμός κάνει λόγο για μη ωκεάνιες μεταφορές και περιλαμβάνει στα πλαίσια της ΝΜΑ:

- Την ακτοπλοΐα
- Τις θαλάσσιες μεταφορές από το ηπειρωτικό σκέλος στα νησιά
- Τόσο τις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών όσο και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε.
- Εδώ γίνεται σαφής αναφορά τόσο στην αμιγή ποταμοπλοΐα, όσο και στο συνδυασμό θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών με σκοπό την εξυπηρέτηση της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας.
- Τέλος παρέχει γεωγραφικό προσδιορισμό της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ κάνοντας μνεία στο γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή ΝΜΑ δεν αφορά μόνο στις ενδο-Κοινοτικές μεταφορές αλλά επεκτείνεται και στις μεταφορές μεταξύ Ε.Ε. και κρατών που γειτνιάζουν με αυτή, αναφέροντας συγκεκριμένα τη Νορβηγία, την Ισλανδία, τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και, φυσικά, τη Μεσόγειο.

Στο ίδιο κείμενο ακολουθεί μία ενδιαφέρουσα επισήμανση όσον αφορά το πρόβλημα που έχει ανακύψει λόγω της έλλειψης κοινά αποδεκτού ορισμού της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ και συγκεκριμένα τίγεται το ζήτημα προσδιορισμού του μεγέθους των πλοίων της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ. Συγκεκριμένα αναφέρεται: “ενδεικτικό της σύγχυσης που δύναται να προκληθεί εκ της έλλειψης καταλλήλου ορισμού είναι το γεγονός ότι...αναφέρεται σε μία αυθαίρετη διαχωριστική γραμμή μεταξύ πλοίων deep sea η οποία όμως δεν υφίσταται. Πλοία 6000 κόρων ολικής χωρητικότητας (grt) είναι απολύτως κατάλληλα για υπερωκεάνιους πλόες ενώ μεγάλα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται συνεχώς σε διαδρομές Short Sea. Το μέγεθος του πλοίου είναι ανεξάρτητο από τον τύπο εκμεταλλεύσεώς του” (1).

Δεδομένης της ανάγκης για ένα κοινά αποδεκτό ορισμό προκειμένου σ' αυτόν να βασιστεί η Κοινοτική νομοθεσία και να αποτελεί κριτήριο για την εφαρμογή μέτρων, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΟΚΕ) αναφέρει: "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 «Short Sea» είναι ο επιτυχέστερος για την περιγραφή όλων των ανωτέρω μεταφορών, δεδομένου ότι ορισμένες εξ αυτών δεν είναι καν μικρής απόστασης" (1).

Τέλος, "η ΟΚΕ επισημαίνει ότι ο τομέας Short Sea περιλαμβάνει μία πληθώρα διαφοροποιημένων (diversified) δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, οι οποίες δεν έχουν ομοιογενή χαρακτήρα. Μεταξύ άλλων, για τις θαλάσσιες μεταφορές οι βασικές μορφές υπηρεσιών είναι μεταφορές χύδην φορτίων (bulks), μεταφορές ferries, υπηρεσίες feeder και μεταφορές τακτικών γραμμών (liner services)." (1).

2.2.2 Ο πρώτος ορισμός του European Shortsea Network

Το European Shortsea Network, το δίκτυο για την προώθηση της ΝΜΑ που έχει συσταθεί με πρωτοβουλία της Ε.Ε. και τελεί υπό τη αιγίδα της αλλά και με την υποστήριξη των κρατών – μελών παρέχει, στο δικτυακό του τόπο, τον ακόλουθο ορισμό (σε ελεύθερη μετάφραση): Ναυτιλία μικρών αποστάσεων σημαίνει τη διακίνηση φορτίων και επιβατών δια θαλάσσης μεταξύ λιμανιών που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμανιών και λιμανιών που βρίσκονται σε μη Ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες έχουν ακτογραμμή επί των περικλειομένων θαλασσών που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει τις εγχώριες και διεθνείς μεταφορές συμπεριλαμβανομένων και των υπηρεσιών feeder κατά μήκος της ακτής, προς και από τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες. Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων επίσης επεκτείνεται στη θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των κρατών – μελών της Ένωσης και της Νορβηγίας και Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου (2).

Τα βασικά στοιχεία του ανωτέρω ορισμού συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Η ΝΜΑ μπορεί να διακριθεί σε:

- Ναυτιλία Τακτικών γραμμών και
- Ναυτιλία Tramp
- Οι τύποι φορτίων που διακινεί είναι:
 - Ξηρά ή υγρά χύδην φορτία
 - Συμβατικά φορτία
 - Φορτία Project
 - Μεταφορές τύπου Ro – Ro
 - Μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων
- Η NMA στην Ευρώπη περιλαμβάνει όλους τους προορισμούς οι οποίοι συνορεύουν με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα επισημαίνεται ότι η NMA στην Ευρώπη συνίσταται κυρίως από μεταφορές μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών στην ίδια χώρα.
- Οι υπηρεσίες τύπου feeder αφορούν πλοία που εξυπηρετούν και ακολουθούν το πρόγραμμα των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων ανοικτής θαλάσσης, ενώ εξυπηρετούν την ενδο – Ευρωπαϊκή διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανάλογα με τη ζήτηση της αγοράς.
- Η ποταμοπλοία θεωρείται αναπόσπαστο τμήμα / μορφή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η βασική ιδέα αφορά πλοία που έχουν δυνατότητα (θαλάσσιας) ακτοπλοΐας και ποταμοπλοΐας. Αυτού του είδους τα σκάφη έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όσον αφορά το (μικρό μέγιστο) βύθισμα, ύψος και μήκος που βέβαια σχετίζονται με τους περιορισμούς που θέτει η ναυσιπλοΐα σε ποταμούς και κανάλια. Συνήθως τα σκάφη αυτά δεν ξεπερνούν τους 3.000 τόνους νεκρού βάρους (DWT) με μέγιστα βυθίσματα που φτάνουν το πολύ τα πέντε μέτρα και ύψος τα εννέα μέτρα. Ο δε ρόλος τους συνίσταται όχι μόνο στην εξυπηρέτηση συμβατικών και χύδην φορτίων καθώς όλο και περισσότερο συμμετέχουν και στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (2).

2.2.3 Ο δεύτερος ορισμός του European Shortsea Network

Ένας ακόμη ενδιαφέρον ορισμός της NMA που παρέχεται επίσης από το Κοινοτικό European Shortsea Network έχει να κάνει με την προσέγγισή της ως εναλλακτικής των οδικών μεταφορών.

Επιχειρώντας πάλι μία ελεύθερη απόδοση, η ανωτέρω προσέγγιση αναφέρει ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η διατροφική μεταφορά ενδο – Ευρωπαϊκών φορτίων βάση του συστήματος διακίνησης από πόρτα σε πόρτα (door – to – door) συνήθως σε εμπορευματοκιβώτια ή τρέιλερ. Το μεγαλύτερο τμήμα της μεταφορικής διαδικασίας επιτελείται θαλασσίως (3).

Η ποιοτική διαφορά με τον πρώτο ορισμό του European Shortsea network είναι ότι εδώ η έννοια της NMA προσεγγίζεται μέσα από ένα ευρύτερο πρίσμα καθώς στα πλαίσιά της δεν εντάσσεται μόνο η θαλάσσια μεταφορά. Η NMA μνημονεύεται ως μία διαδικασία όπου το κύριο μέρος του μεταφορικού έργου διεκπεραιώνεται μεν θαλασσίως αλλά όχι το σύνολό του. Παρά το γεγονός ότι μιλάμε για ναυτιλία, υπονοείται ότι στη διαδικασία θα συμμετέχουν και άλλα μέσα μεταφοράς. Με άλλα λόγια, τονίζεται ο διατροφικός χαρακτήρας που έχει – ή πρέπει να έχει – η NMA. Για το διατροφικό χαρακτήρα και τις προοπτικές της NMA θα γίνει συζήτηση και παρακάτω.

Βέβαια μία παρατήρηση που θα μπορούσε να γίνει σε αυτό το σημείο αφορά στο γεγονός ότι σε ένα διατροφικό πλαίσιο μεταφορών η NMA λειτουργεί τόσο ως συμπληρωματικό όσο και ως υποκατάστατο / ανταγωνιστής των οδικών μεταφορών και αποτελεί εναλλακτική τους (όπως αναφέρεται στον ορισμό) μόνο υπό ορισμένες συνθήκες και προϋποθέσεις ενώ αλλού εκτελεί το κύριο τμήμα του μεταφορικού έργου αφήνοντας το αρχικό και τελικό – κυρίως – στάδιο στην οδική μεταφορά.

Η παραπάνω προσέγγιση βέβαια εντάσσεται στην τρέχουσα λογική των ολοκληρωμένων μεταφορικών δραστηριοτήτων από πόρτα – σε – πόρτα (door – to – door).

2.2.4 Ο ορισμός του REALISE

Ο ορισμός της NMA όπως παρέχεται στο δικτυακό τόπο του REALISE, το οποίο υφίσταται από την 01/10/2002 κατόπιν πρωτοβουλίας και υπό την αιγίδα της E.E., είναι – σε ελεύθερη μετάφραση από τα αγγλικά – ο ακόλουθος:

Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η μεταφορά μέσω της υδάτινης οδού φορτίων και επιβατών θαλασσίως ή μέσω ποταμών ως μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας μεταφοράς στην Ευρώπη και τις περιοχές που συνδέονται με την Ευρώπη. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας μεταφοράς από

τον προμηθευτή στον χρήστη (καταναλωτή του μεταφερόμενου αγαθού). Σημαίνει δε, τη μεταφορά δια της υδάτινης οδού μέσα στα γεωγραφικά πλαίσια της Ευρώπης, είτε αυτή είναι ενδο – Κοινοτική ή και μεταξύ της Ε.Ε. και τρίτων χωρών, όπως για παράδειγμα περιοχές της Μεσογείου ή της Μαύρης Θάλασσας (4).

Ο ανωτέρω ορισμός εμπεριέχει κάποια ενδιαφέροντα σημεία που χρίζουν επισήμανσης και σχολιασμού:

- Γίνεται, εύλογα, λόγος τόσο για τη μεταφορά φορτίων όσο και επιβατών. Όπως βέβαια επισημάνθηκε και στον πρόλογο, η απρόσκοπτη διακίνηση αγαθών με το μικρότερο δυνατό κόστος είναι προαπαιτούμενο της οικονομικής ολοκλήρωσης ενός ενιαίου οικονομικού χώρου. Όσον αφορά όμως τη μεταφορά επιβατών, αυτή δεν πρέπει να γίνεται αντιληπτή μόνο μέσα από τη διάσταση του τουρισμού και της αναψυχής. Υπενθυμίζεται ότι η εργασία αποτελεί συντελεστή παραγωγής και άρα η απρόσκοπτη κίνηση εργαζομένων με το μικρότερο δυνατό κόστος σίγουρα παίζει ρόλο στην Ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική ολοκλήρωση ιδιαίτερα δε όσον αφορά τον τριτογενή τομέα παραγωγής ή και άλλες οικονομικές δραστηριότητες όπου η διακίνηση ατόμων με υψηλή τεχνογνωσία και δεξιότητες σε όλο τον Ευρωπαϊκό χώρο ενισχύει τη διάχυση των γνώσεων και εμπλουτίζει το Κοινοτικό οικονομικό γίγνεσθαι. Βέβαια εδώ ο ρόλος της ΝΜΑ είναι μάλλον περιορισμένος σε διασυνοριακές ή τοπικές μεταφορές όπου η απόσταση είναι μικρή ενώ αποτελεί μάλλον την εξαίρεση παρά τον κανόνα.
- Η χρήση του όρου εφοδιαστική αλυσίδα μεταφοράς ίσως μπορεί να εκληφθεί ως νύξη για την τρέχουσα αντίληψη της Ε.Ε. όσον αφορά τις μεταφορές. Η Κοινοτική προσέγγιση προωθεί τη διατροπικότητα όπου οι εναλλακτικές μορφές μεταφοράς λειτουργούν συνεργατικά / συμπληρωματικά με στόχο την αποτελεσματικότητα από άποψη ποιότητας, χρόνου και κόστους ενώ λαμβάνεται υπ' όψιν η ελαχιστοποίηση των αρνητικών εξωτερικών οικονομικών (στο περιβάλλον και αλλού) και η γενικότερη λειτουργία στα πλαίσια του στόχου της αειφόρου ανάπτυξης.
- Τέλος, γίνεται λόγος για μεταφορές όχι μόνο ενδο – Κοινοτικές αλλά και μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών που βρίσκονται είτε στη Μεσόγειο είτε στη Μαύρη Θάλασσα. Ένας ορισμός ο οποίος δε συμπεριλαμβάνει τις μεταφορές

– και άρα το εμπόριο – αγαθών με μη – Κοινοτικές χώρες στερεί από τη ΝΜΑ ένα μεγάλο τμήμα του δυναμικού της.

2.3 Ορισμοί που παρέχονται από ερευνητές και μη Κοινοτικούς φορείς

2.3.1 Ορισμός της ΝΜΑ σύμφωνα με το Σαμπράκο

Σύμφωνα με το Σαμπράκο (5) η ΝΜΑ περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή μεταφορά στην Ευρώπη (μη περιλαμβανομένου του διάπλου ωκεανού), μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής (feeder services) κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες.

Ο ανωτέρω συγγραφέας προσδιορίζει τις υπηρεσίες συλλογής ή τροφοδοσίας (feeder services) ως ένα διακριτό υποσύνολο της ΝΜΑ αναφέροντας 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 λιμένας (κεντρικός λιμένας – hubs).” (5).

2.3.2 Ορισμός της ΝΜΑ σύμφωνα με τους Γουλιέλμο και Σαμπράκο

Οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) δίνουν έναν παρόμοιο με του REALISE ορισμό αναφέροντας 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”. Εδώ βέβαια δε γίνεται μνεία στον όρο εφοδιαστική αλυσίδα μεταφοράς που παραπέμπει στη διατροφικότητα.

Οι ίδιοι συγγραφείς (6) αναφέρουν ρητά ότι γεωγραφικά η ΝΜΑ δραστηριοποιείται στις μεταφορές μεταξύ των κρατών – μελών της Ε.Ε., της Νορβηγίας και Ισλανδίας, των χωρών της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας καθώς και της Μεσογείου. Αλλού (6), τονίζεται το γεγονός ότι η ΝΜΑ αφορά σε πλοία που έχουν να διανύσουν μικρές αποστάσεις – κάτι άλλωστε που υποδηλώνεται και αυτό από τον

τίτλο – προσθέτοντας ένα ακόμη χαρακτηριστικό που συμβάλλει στον ορισμό του αντικειμένου. Κατ' επέκταση οι ανωτέρω συγγραφείς (6) θεωρούν ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία – η οποία συνδέει δια θαλάσσης τις Ευρωπαϊκές χώρες – αποτελεί ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Μία άλλη σημαντική επισήμανση των Γουλιέλμου και Σαμπράκου (6) αφορά στο γεγονός ότι σε καμία περίπτωση η NMA δε θα πρέπει να προσεγγιστεί ως μικρογραφία των παραδοσιακών μεταφορών ανοικτής θάλασσας. Η NMA χαρακτηρίζεται από συνθήκες και αρχές διαφορετικές από αυτές των μεταφορών ανοικτής θάλασσας, καθώς προσδιορίζεται από διαφορετικές θεσμικές, εμπορικές, λειτουργικές και οικονομικές συνισταμένες οι οποίες προσδιορίζονται τόσο από το μέγεθος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων όσο και από το γεγονός ότι προϋποθέτουν διαφορετικές υποδομές.

Η αναφορά στο μέγεθος των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη NMA δίνει μία ακόμη παράμετρο στον ορισμό της. Μία γενική παρατήρηση είναι ότι στη NMA δραστηριοποιούνται κυρίως πλοία μικρού και μεσαίου σχετικά μεγέθους. Προσπαθώντας να καταστήσουν την ανωτέρω διαπίστωση πιο συγκεκριμένη οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) αναφέρουν ότι ανάλογα με το χώρο δραστηριότητας, το είδος του μεταφερόμενου εμπορεύματος, και το μέγεθος της αποστολής, οι τύποι των πλοίων διαφοροποιούνται. Όσον αφορά τη μεταφορά ξηρών φορτίων, η NMA εξυπηρετείται από πλοία μεγέθους μέχρι 3.000 DWT άνω αλλού υποστηρίζουν ότι η αντιπροσωπευτική τάξη μεγέθους κυμαίνεται μεταξύ 6.000 και 10.000 DWT.

Η προσπάθεια καθορισμού μιας αντιπροσωπευτικής τάξης μεγέθους για τα πλοία της NMA δε μπορεί να είναι στατική. Οι συνθήκες και οι όροι εμπορίου μεταβάλλονται διαχρονικά όπως άλλωστε μεταβάλλονται και οι αντίστοιχες απαιτήσεις φορτωτών, ναυλωτών και κατ' επέκταση, πλοιοκτητών. Έτσι, μία εκτίμηση για το μέσο μέγεθος του πλοίου NMA που ήταν αποδεκτή πριν κάποια χρόνια, σήμερα μπορεί να θεωρείται ξεπερασμένη.

Χαρακτηριστικά, οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) αναφέρουν ότι είναι φυσικό να έχει επέλθει μεταβολή στα μεγέθη των πλοίων – συν τω χρόνω. Το χαρακτηριστικό μέγεθος των πλοίων NMA της Ευρώπης το 1969 ήταν 2.000 KOX, το 1990 ήδη συζητούσαμε για 6.000 KOX κάτι που σήμαινε τριπλασιασμό ενώ δε θα ήταν υπερβολή εάν σήμερα αναφερόμασταν σε πλοία 10.000 KOX (ήτοι 30.000 DWT). Στα πλαίσια της συζήτησης των υπάρχοντων ορισμών για τη NMA, έχει ενδιαφέρον μία

ταξινόμηση των κλάδων θαλάσσιας μεταφοράς που εμπεριέχονται στη ΝΜΑ σύμφωνα με τους Γουλιέλμο και Σαμπράκο (6):

- Ακτοπλοΐα
- Μεσογειακή Ναυτιλία
- Φορτηγός Ακτοπλοϊκή Ναυτιλία
- Κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων
- Κάθε άλλη ΝΜΑ όπως: Ρ/Κ, σκάφη αναψυχής, πορθμεία κλπ.
- Ποταμοπλοΐα

2.3.3 Ορισμός της ΝΜΑ σύμφωνα με τους Peeters, Verbeke, Declercq, Wijnoist

Οι Peeters, Verbeke, Declercq και Wijnoist (7) για το σκοπό της ανάλυσής τους αναφέρουν ότι ορίζουν τη ΝΜΑ ως την ενδο – Ευρωπαϊκή κίνηση, δηλαδή τη ροή φορτίων με ενδο – Ευρωπαϊκή προέλευση και προορισμό, ενώ η ποτάμια ναυσιπλοΐα, χάριν της αναλύσεώς τους, δε λαμβάνεται υπ’ όψιν εκτός εάν αυτή συνδυάζεται με – θαλάσσια – ΝΜΑ.

Όσον αφορά στον προσδιορισμό του μεγέθους, οι ίδιοι (7), αναφέρουν ότι το 1995 για τις περισσότερες μελέτες του στόλου της ΝΜΑ το μέγιστο μέγεθος ήταν οι 10.000 τόνοι νεκρού βάρους ήτοι 6.000 GT, με ανοδικές όμως τάσεις. Θέτουν, δηλαδή, ως διαχωριστική γραμμή μεταξύ πλοίων ΝΜΑ και ανοικτής θάλασσας τους 10.000 τόνους νεκρού βάρους ή 6.000 GT. Βεβαίως αναγνωρίζουν το γεγονός ότι δεν αποκλείονται οι περιπτώσεις όπου πλοία ανοικτής θάλασσας μπορεί επίσης να λαμβάνουν μέρος και σε μεταφορές ΝΜΑ. Επίσης αναγνωρίζεται το γεγονός ότι το όριο των 6.000 GT είναι μικρό σχετικά καθώς το μέσο μέγεθος των πλοίων ΝΜΑ αυξάνεται ραγδαία χωρίς όμως να παραγνωρίζεται ο κυρίαρχος ρόλος των προαναφερθέντων μικρών πλοίων. Και τούτο γιατί η σημασία τους έγκειται στο ότι αυτού του είδους τα σκάφη μπορούν ευκολότερα να εισχωρούν στην ηπειρωτική Ευρώπη μέσω των καναλιών και των ποταμών της μειώνοντας με αυτό τον τρόπο τις αναγκαίες μεταφορτώσεις στα λιμάνια από τα πλοία ΝΜΑ σε φορτηγά αυτοκίνητα.

2.3.4 Ορισμός της NMA σύμφωνα με το ISL

Ένας άλλος ορισμός παρέχεται από την ISL στα πλαίσια σχετικής έρευνας που διεξήχθη στη Βρέμη (7) και αναφέρει ότι Ευρωπαϊκή NMA είναι όλη η θαλάσσια κίνηση στην περιοχή που εκτείνεται από την Ισλανδία στο Βορρά έως τη Μεσόγειο Θάλασσα στο Νότο, και από την ακτή του Ατλαντικού στη Δύση έως τη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα στην Ανατολή. Ο ανωτέρω ορισμός είναι μάλλον γενικός και έχει καθαρά γεωγραφικό χαρακτήρα αφήνοντας αρκετά περιθώρια ερμηνείας. Δε διακρίνει, για παράδειγμα, τις Liner μεταφορές πλοίων εμπορευματοκιβωτίων που μπορεί να προέρχονται από άλλη ήπειρο και μπορεί να προσεγγίζουν πέραν του ενός Ευρωπαϊκά λιμάνια. Για παράδειγμα, ένα πλοίο εμπορευματοκιβωτίων που έρχεται από τις Η.Π.Α. και προσεγγίζει λιμάνι στο Ηνωμένο Βασίλειο και κατόπιν στην Ολλανδία μπορεί, για το τμήμα του ταξιδιού που αφορά προσέγγιση στα δύο παραπάνω ευρωπαϊκά λιμάνια, να θεωρηθεί ότι εκτελεί πλου εντασσόμενο στα πλαίσια της NMA.

2.3.5 Ορισμός της NMA σύμφωνα με τον Xenellis

Μία λεπτομερής γεωγραφική περιγραφή του χώρου στον οποίο δραστηριοποιείται η NMA δίνεται από τον Xenellis (8) όπου αναφέρεται ότι η NMA αφορά στη μεταφορά αγαθών μεταξύ λιμένων της Ε.Ε. και της Νορβηγίας από τη μία, και λιμανιών που βρίσκονται γεωγραφικά στην Ευρώπη, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα από την άλλη. Ο ανωτέρω ορισμός βέβαια εξυπηρετεί το σκοπό του πονήματος του συγγραφέα ο οποίος είναι η στατιστική παρουσίαση της NMA την τριετία 2000 – 2003 και ως εκ τούτου περιορίζεται στις γεωγραφικές συνιστώσες του θέματος οι οποίες κρίνονται απαραίτητες για την ποσοτική παρουσίαση του φαινομένου.

2.4 Τα βασικά σημεία των ορισμών της NMA

Παρά τις όποιες διαφορές μεταξύ των ορισμών που αναφέρθηκαν παραπάνω, φαίνεται να υπάρχουν τρεις βασικές συνισταμένες οι οποίες απαντώνται στην πλειοψηφία των ορισμών της NMA:

- Γεωγραφικά όρια της NMA.

Οι περισσότεροι ορισμοί θεωρούν ότι η ΝΜΑ δραστηριοποιείται όχι μόνο εντός των συνόρων της Ε.Ε. αλλά επεκτείνεται και στο εμπόριο με μη Κοινοτικές χώρες που γειτνιάζουν με την Ε.Ε.

- Μέγεθος των πλοίων της ΝΜΑ
Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη ΝΜΑ έχουν συνήθως μικρό μέγεθος συγκριτικά με εκείνα τα οποία συναντώνται στις μεταφορές ανοικτής θάλασσας (αν και δεν αποκλείεται σε ορισμένες περιπτώσεις πλοία τα οποία εκτελούν και ωκεάνιους πλόες να συμμετέχουν, περιστασιακά, και στη ΝΜΑ). Συγκεκριμένο μέγεθος δεν μπορεί να προσδιοριστεί καθώς αυτό μεταβάλλεται με την πάροδο των ετών και τις αντίστοιχες αλλαγές των μεταφορικών απαιτήσεων. Πάντως υφίσταται μία τάση αύξησης του μέσου μεγέθους για τα πλοία της ΝΜΑ.
- Η ΝΜΑ ως αναπόσπαστο τμήμα των διατροφικών μεταφορών.
Οι πλέον πρόσφατοι ορισμοί φαίνεται να προσεγγίζουν τη ΝΜΑ ως λειτουργικό τμήμα μιας συνολικής αντίληψης του Κοινοτικού μεταφορικού γίγνεσθαι. Κατά συνέπεια τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ΝΜΑ προσεγγίζονται μέσα από το προαναφερθέν πρίσμα της διατροφικότητας.

Στην παρούσα εργασία η συζήτηση που ακολουθεί για τη ΝΜΑ βασίζεται στις παραπάνω τρεις βασικές συνισταμένες ως γνώμονας για την προσέγγιση του φαινομένου.

Στον πίνακα 2-1 παρατίθεται συγκριτική, συνοπτική, απεικόνιση των βασικών σημείων των ορισμών που αναφέρθηκαν παραπάνω

Πίνακας 2-1: Συγκριτική, συνοπτική, απεικόνιση των βασικών σημείων των ορισμών για τη NMA

Φορέας/ Ερευνητής	Γεωγραφικά όρια	Μέγεθος πλοίων	Συμμετοχή στις διατροπικές μεταφορές	Άλλα χαρακτηριστικά
ΟΚΕ	Μη ωκεάνιες μεταφορές εντός της Ε.Ε. αλλά και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. και μη Κοινοτικών χωρών (Νορβηγία, Ισλανδία, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Μεσόγειος)	Δε θεωρεί ότι πρέπει να καθορίζονται αυστηρά όρια μεγέθους καθώς το μέγεθος του πλοίου είναι ανεξάρτητο από τον τύπο εκμετάλλευσής του	-	- Περιλαμβάνεται και η ποταμοπλοία - Η NMA δραστηριοποιείται σε όλα τα είδη μεταφορών (bulk, ferries, feeder, liners κλπ)
European Shorrtsea Network	Εντός της Ε.Ε. αλλά και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. και μη Κοινοτικών χωρών (Νορβηγία, Ισλανδία, Βαλτική, Μαύρη Θάλασσα, Μεσόγειος)	Τα σκάφη που εκτελούν ποταμοπλοία συνήθως δεν ξεπερνούν τους 3000 DWT και έχουν μέγιστα βυθίσματα 5 μέτρων.	-	- Διακίνηση τόσο φορτίων όσο και επιβατών - Δραστηριοποιείται σε όλα τα είδη μεταφορές - Περιλαμβάνεται και η ποταμοπλοία
European Shorrtsea Network	-	-	Η NMA ως αναπόσπαστο τμήμα των διατροπικών μεταφορών	- Η NMA προσεγγίζεται ως η κύρια εναλλακτική στις οδικές μεταφορές
REALISE	Εντός της Ε.Ε. αλλά και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. και μη Κοινοτικών χωρών	-	Η NMA ως τμήμα μιας ενιαίας αλυσίδας μεταφορών	- Διακίνηση τόσο φορτίων όσο και επιβατών - Περιλαμβάνεται και η ποταμοπλοία

Φορείς υπό την αιγίδα της Ε.Ε.

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

Φορέας / Ερευνητής	Γεωγραφικά όρια	Μέγεθος πλοίων	Συμμετοχή στις διατropicές μεταφορές	Άλλα χαρακτηριστικά
Σαμπράκος	Εντός της Ε.Ε. αλλά και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. και μη Κοινοτικών χωρών εφόσον δεν περιλαμβάνεται ο διάπλους ωκεανού.	-	-	- Δραστηριοποιείται σε όλα τα είδη μεταφοράς . Γίνεται ιδιαίτερη μνεία στις υπηρησίες feeder
Γουλιέλμος, Σαμπράκος	Εντός της Ε.Ε. αλλά και μεταξύ κρατών – μελών της Ε.Ε. και μη Κοινοτικών χωρών οι οποίες έχουν ατογοραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη	Πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους . Το μέγεθος διαφοροποιείται ανάλογα με το χώρο δραστηριότητας, το είδος του μεταφερόμενου εμπορεύματος και το μέγεθος της αποστολής. Αντιπροσωπευτική τάξη μεγέθους μεταξύ 6000 και 10000 DWT χωρίς αυτό να είναι στατικό ενώ υφίστανται ανοδικές τάσεις	-	- Αφορά θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων - Η ΝΜΑ όχι ως μικρογραφία των μεταφορών ανοικτής θάλασσας, καθώς προσδιορίζεται από διαφορετικές θεσμικές, εμπορικές, λειτουργικές και οικονομικές συνισταμένες - Περιλαμβάνονται: ακτοπλοΐα, Μεσογειακή ναυτιλία, φορτηγός ακτοπλοϊκή ναυτιλία, κρουαζιερόπλοια μικρών αποστάσεων, κάθε άλλη ΝΜΑ, ποταμοπλοΐα
Peeters, Verbeke, Declercq, Wijnolst	Μεταφορές εντός της Ε.Ε. μόνο	10000 DWT ή 6000 GT (το 1995) με ανοδικές τάσεις ενώ δεν αποκλείουν το ενδεχόμενο και πλοία ανοικτής θάλασσας να λαμβάνουν μέρος σε μεταφορές ΝΜΑ	-	- Δεν περιλαμβάνεται η ποταμοπλοΐα

Ερευνητές και μη Κοινοτικοί φορείς

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

Φορέας / Ερευνητής	Γεωγραφικά όρια	Μέγεθος πλοίων	Συμμετοχή στις διατροφικές μεταφορές	Άλλα χαρακτηριστικά
ISL	Η θάλασσα κίνηση στην περιοχή από την Ισλανδία έως τη Μεσόγειο και από την ακτή του Ατλαντικού έως τη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα	-	-	-
Xenellis	Μεταφορά αγαθών μεταξύ λιμανιών της Ε.Ε. και της Νορβηγίας και λιμανιών που βρίσκονται γεωγραφικά στην Ευρώπη, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα	-	-	-
Ερευνητές και μη Κοινοτικοί φορείς				

3 Οι Αιτίες για την Ανάπτυξη της ΝΜΑ.

3.1 Γενικά

Η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση αποτελεί μία δυναμική διαδικασία η οποία συντελείται σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό και θεσμικό. Οι τρεις αυτές παράμετροι, αν και διακριτές λειτουργούν συμπληρωματικά μεταξύ τους. Η πρόοδος, ή μη, μίας εκ των τριών επηρεάζει άμεσα και την πορεία των υπόλοιπων δύο οδηγώντας, με αυτόν τον τρόπο, την όλη πορεία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης σε φάσεις είτε ανάπτυξης, είτε στασιμότητας ή ακόμη και οπισθοδρόμησης.

Ιστορικά, ατμομηχανή της πορείας προς την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση υπήρξε η προσπάθεια για οικονομική ενοποίηση. Η επιθυμία δημιουργίας μίας ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς και, κατ' επέκταση, ενός ενιαίου οικονομικού χώρου προέκυψαν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα μετά την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ) και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (ΕΚΑΕ). Η οικονομική ολοκλήρωση δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά συνιστά το βασικότερο μέσο του ευρύτερου στόχου της κοινωνικής και πολιτικής ολοκλήρωσης. Η παραπάνω επισήμανση αποτελεί πολιτική πεποίθηση ενός σημαντικού αριθμού πολιτών, πολιτικών και ακαδημαϊκών, τόσο εντός όσο και εκτός Ε.Ε.

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι η υπογράμμιση του, ζωτικής σημασίας, ρόλου που διαδραματίζουν οι μεταφορές και δη η ΝΜΑ στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Η συμβολή τους είναι σημαντική τόσο για αντικειμενικούς λόγους όσο και εξαιτίας των ιδιαιτεριοτήτων της Ευρωπαϊκής γεωγραφικής, οικονομικής και πολιτικής πραγματικότητας. Η παράθεση αυτών των λόγων αποτελεί προοίμιο στην προσπάθεια κατανόησης του γιατί η Ε.Ε. δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος Κοινοτικών μεταφορών. Παράλληλα επιχειρείται μία πρώτη προσέγγιση του γιατί η Ε.Ε. προκρίνει τη ΝΜΑ ως τη ραχοκοκαλιά του προαναφερθέντος ολοκληρωμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών το οποίο είναι προσανατολισμένο στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών με γνώμονα την αποτελεσματικότητα και τη βιώσιμη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων.

3.2 Ιστορικές παράμετροι

Η ΝΜΑ δεν αποτελεί βέβαια αποκλειστικότητα της σύγχρονης ναυτιλιακής πραγματικότητας, και τούτο γιατί από την αρχαιότητα σε κάθε παραθαλάσσιο λαό που ανέπτυξε θαλάσσιο εμπόριο, η ενασχόληση με την ακτοπλοΐα ήταν η πρώτη και βασική συνιστώσα (6).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο όρος Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων άρχισε να καθιερώνεται στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς σταδιακά παγιωνόταν η συνειδητοποίηση της σημασίας των θαλάσσιων μεταφορών για την Κοινοτική οικονομία και την Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Καθώς η ολοκλήρωση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής αγοράς προχωρούσε με σταθερά βήματα, άλλοτε πιο αργά και άλλοτε πιο γρήγορα, ενώ δεν έλλειψαν και οι περίοδοι στασιμότητας, η ΝΜΑ σημείωνε αντίστοιχη – αν και όχι πάντα ανάλογη – ανάπτυξη. Ο ρόλος της ενισχύονταν τόσο στις ενδοκοινοτικές όσο και στις μεταφορές αγαθών μεταξύ Ε.Ε. και τρίτων χωρών που γειτνιάζαν γεωγραφικά με την Κοινότητα. Βέβαια, όπως θα τονιστεί και πιο κάτω, το μεγαλύτερο κομμάτι στην πίτα των μεταφορών στα πλαίσια κυρίως του ηπειρωτικού Ευρωπαϊκού χώρου ανήκε και εξακολουθεί να ανήκει στις οδικές μεταφορές έστω και αν αυτό, με την πάροδο του χρόνου, συνεπαγόταν μία αθροιστική συσώρευση προβλημάτων σε επίπεδο εξωτερικών αρνητικών οικονομιών και αναποτελεσματικότητας.

Η απόφαση για τη δημιουργία της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς το 1985 και η υπογραφή της Συνθήκης του Μάαστριχτ το Φεβρουάριο του 1992 δημιούργησαν νέες προκλήσεις για τις εταιρείες που είχαν ως βάση τους την Ευρώπη. Μία από τις κύριες προκλήσεις που αυτές οι εταιρείες κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν ήταν και τα υφιστάμενα εμπόδια στις μεταφορές. Η δεκαετία του 1990 σήμανε την απαρχή της ελεύθερης διακίνησης ατόμων, αγαθών, υπηρεσιών και κεφαλαίων μεταξύ των εθνικών συνόρων.

Συνέπεια αυτού του γεγονότος ήταν η αξιοσημείωτη ενίσχυση του εμπορικού δικτύου σε κλάδους όπως η λιανική πώληση, το χονδρεμπόριο και οι κατασκευές. Αυτή η τάση ενίσχυσης είναι διαρκής καθώς οι εταιρείες πλέον αντιμετωπίζουν την Κοινοτική αγορά ως ενιαία χωρίς να περιορίζονται πλέον στις εθνικές τους αγορές. Το 1995 τρία νέα μέλη εισήλθαν στην Ε.Ε., η Σουηδία, η Φινλανδία και η Αυστρία και μετά το 1989 η πτώση των κεντρικά κατευθυνόμενων οικονομιών επέτρεψε την

καθιέρωση συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. και των κρατών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Το Μάιο του 2004 κάποιες από αυτές τις χώρες ύστερα από μία διαδικασία οικονομικών και πολιτικών αλλαγών, έγιναν μέλη της Ε.Ε. (9).

Αυτά τα γεγονότα δικαίωσαν τις εκτιμήσεις των Jentrie et al (στο 9) οι οποίοι υποστήριζαν ότι η συνένωση της Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης θα συνεπάγονταν τη δημιουργία μιας οικονομικής περιοχής μεγάλης όσο οι Η.Π.Α. και η Ιαπωνία μαζί. Το 1999, η Ε.Ε. αντιπροσώπευε περίπου το ένα πέμπτο (19,2%) του παγκόσμιου εμπορίου σε αγαθά σε αντιδιαστολή με το αντίστοιχο 18,1% των Η.Π.Α. και 9,6% της Ιαπωνίας. Με στόχο την προσαρμογή σε αυτές τις αλλαγές, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα με γενικότερο στόχο την τοποθέτηση, τρόπον τινά, της Ε.Ε. στο “κέντρο του κόσμου”. Ένα πολιτικό ζήτημα που αποπειράθηκε να αντιμετωπίσει η Επιτροπή ήταν η ανάπτυξη ενός συστήματος βιώσιμης ανάπτυξης των μεταφορών ικανό να προστατεύει το περιβάλλον για τις επερχόμενες γενιές. Ως μέρος αυτής της στρατηγικής, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε τη μετατόπιση μέρους του μεταφορικού έργου από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες.

3.3 Γεωγραφικές παράμετροι

Η Ευρωπαϊκή ήπειρος, ουσιαστικά, κατά τα τρία τέταρτά της συνορεύει με θάλασσα, γεγονός που υποδηλώνει ότι η ΝΜΑ εκ των πραγμάτων αποτελεί ουσιαστικό κομμάτι των μεταφορών που διεξάγονται στον Ευρωπαϊκό χώρο.

Όπως επισημαίνεται και από το συμβούλιο των υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για τις Λεωφόρους της Θάλασσας το 2006, οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη σπονδυλική στήλη του διεθνούς εμπορίου και παρέχουν ένα μεγάλο δυναμικό στην υπηρεσία της ενίσχυσης των ενδοκοινοτικών εμπορικών συναλλαγών. Οι Κοινοτικές οικονομίες χρειάζονται αξιόπιστες και αποτελεσματικές θαλάσσιες συνδέσεις και κάθε πολιτική για την ενίσχυσή τους πρέπει να συνάδει με τις ανάγκες της βιομηχανίας. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία ήδη λειτουργεί επιτυχώς έναν αριθμό τέτοιων θαλάσσιων συνδέσεων βασισμένων στις απαιτήσεις της αγοράς.

Σύμφωνα με τους Ραίχαιο και Μαrlow (9) το Ευρωπαϊκό εμπορικό υπόδειγμα αποτελεί απόρροια της γεωγραφικής κατανομής των χωρών που αποτελούσαν μέρη

της Συνθήκης της Ρώμης το 1957 καθώς και της συνακόλουθης προσχώρησης της Δανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας το 1973.

Οι βιομηχανικοί πυρήνες στην Ε.Ε. εντοπίζονται μέσα σε μία ακτίνα 200 με 400 χιλιόμετρα από τις ακτές όπου και υφίστανται πολλά αρκούντως ανεπτυγμένα λιμάνια. Οι περισσότερες βιομηχανικές δραστηριότητες (σε ποσοστό 60,1%) είναι συγκεντρωμένες στη Γαλλία, τη Γερμανία και το Ηνωμένο βασίλειο. Το πιο πάνω ποσοστό αυξάνεται σε 71,4% εάν προστεθεί το 11,3% που αφορά στη βιομηχανική δραστηριότητα που εντοπίζεται στην Ιρλανδία, τη Σουηδία, τη Φινλανδία και τη Δανία. Σχεδόν τα τρία τέταρτα της Ευρωπαϊκής βιομηχανικής δραστηριότητας, λοιπόν, εντοπίζονται στις χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Το γεγονός αυτό παρέχει την ερμηνεία για την υψηλή συγκέντρωση εταιρειών και δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιασμού σε αυτές τις περιοχές. Επίσης εξηγεί και το γιατί οι περισσότερες δραστηριότητες και υπηρεσίες ΝΜΑ εντοπίζονται εκεί. Οι ανωτέρω παρατηρήσεις οδηγούν σε μία διάκριση της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ σε τέσσερις γεωγραφικές περιοχές:

- Βόρεια Ευρώπη (συμπεριλαμβανομένης της Βαλτικής),
- Την ακτή που εκτείνεται από τη Βόρεια Ευρώπη στη Νότια Ατλαντική ακτή,
- Την ακτή που εκτείνεται από τη Βόρεια Ευρώπη στη Νότια Μεσογειακή ακτή,
- Τον ενδο – Μεσογειακό χώρο.

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εισδοχή στην Ε.Ε. ορισμένων κρατών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης θα επηρεάσει μελλοντικά την κατανομή των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στον Ευρωπαϊκό χώρο.

3.4 Πολιτικοί και οικονομικοί παράγοντες

Παρά τις συνεχείς προσπάθειες από πλευράς Ε.Ε. καθώς και την ύπαρξη κάποιων – δυστυχώς περιορισμένων – επιτυχιών, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων καθώς και η ακτοπλοΐα χρησιμοποιούνται σε πολύ μικρότερο από τον αναμενόμενο ή επιθυμητό βαθμό και βρίσκονται σε σαφώς μειονεκτικότερη θέση σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Οι εταιρείες φαίνεται να θεωρούν – και ίσως όχι άδικα – ότι βασικά προβλήματα σε σχέση με τη ΝΜΑ δεν έχουν επιλυθεί παρά τις όποιες προσπάθειες από πλευράς Ε.Ε. (9).

Η Ε.Ε. φιλοδοξεί να αποτελέσει μία πλήρως ενοποιημένη αγορά και αποτελεί δεδηλωμένο στόχο της η άρση των όποιων εμποδίων παρακωλύουν την ελευθερία του εμπορίου. Προς την κατεύθυνση αυτή η Ε.Ε. διαρκώς εκτοπίζει τέτοιου είδους εμπόδια και υιοθετεί πολιτικές για την άρση τους. Πρόκειται για μία διαδικασία δυναμική όπου πολλά έχουν επιτευχθεί αλλά αρκετά μένουν ακόμα να επιλυθούν.

Σε αυτά τα πλαίσια η διασφάλιση ενός δικτύου αποδοτικών μεταφορικών συνδέσεων είναι αποφασιστικής σημασίας. Με δεδομένες τις αλλαγές στη ζήτηση που ήδη έχουν προκύψει και τις ακόμη μεγαλύτερες που πρόκειται να προκύψουν μετά τη σημαντική διεύρυνση της Ε.Ε. προς Ανατολάς καθώς και με την επικράτηση της λογικής just – in – time στον κλάδο των μεταφορών και του εφοδιασμού όπου ο παράγοντας χρόνος είναι αποφασιστικής σημασίας η Ε.Ε. βρίσκεται αντιμέτωπη με μία σειρά προκλήσεων (6).

Εάν το ζητούμενο είναι η ενίσχυση / παγίωση της ενιαίας αγοράς μέσα και από τις μεταφορές και εάν οι τελευταίες καλούνται να ανταπεξέλθουν σε απαιτήσεις όπως αυξανόμενη ζήτηση, ποιότητα, ταχύτητα, συμμόρφωση στις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας τότε στη λύση του γρίφου σίγουρα σημαντικό ρόλο παίζει η ΝΜΑ.

Βασική αρχή της Ε.Ε. αποτελεί η διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού και προς αυτή την κατεύθυνση είναι ευρέως γνωστό ότι έχει αφιερωθεί μεγάλος όγκος Κοινοτικών πόρων ώστε να δημιουργηθούν και να εφαρμοστούν οι κατάλληλες πολιτικές που θα αποφέρουν και θα διατηρήσουν το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Ουσιαστική προϋπόθεση για την επίτευξη και διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού είναι η ελεύθερη και ταχεία κίνηση των συντελεστών της παραγωγής από τα σημεία προσφοράς στα σημεία ζήτησης. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται την εξίσωση των αμοιβών των συντελεστών που με τη σειρά του οδηγεί στην ελαχιστοποίηση του κόστους. Ο ανωτέρω μηχανισμός αποτελεί βασικό συστατικό στοιχείο μίας ολοκληρωμένης ενιαίας αγοράς.

Η ελεύθερη διακίνηση των συντελεστών παραγωγής, εξασφαλίζοντας την ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής, οδηγεί στη βελτιστοποίηση των κερδών *ceteris paribus*.

Σύμφωνα με τη θεωρία της εξίσωσης των τιμών των συντελεστών παραγωγής (πρόκειται για την προσέγγιση των Heckscher – Ohlin για το Διεθνές εμπόριο), με δεδομένους κάποιους συγκεκριμένους περιορισμούς, το ελεύθερο εμπόριο είναι τέλει υποκατάστατο της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής. Ως εκ τούτου

το ελεύθερο εμπόριο θα επιδρά εξισωτικά στις αμοιβές κάθε συντελεστή παραγωγής σε όλα τα κράτη – μέλη της E.E.

Επιπλέον, η ελεύθερη διακίνηση αγαθών μαζί με την ελεύθερη διακίνηση συντελεστών παραγωγής, συνεπάγεται (θεωρητικά τουλάχιστον) την εξίσωση των τιμών τους εντός της E.E.

Επαναλαμβάνοντας τη θέση ότι η ανταγωνιστικότητα επιτυγχάνεται μέσω της ελεύθερης διακίνησης των συντελεστών της παραγωγής συμπεριλαμβανομένης και της εργασίας, γίνεται αντιληπτό ότι βασικός πυλώνας του ανωτέρω μηχανισμού είναι οι μεταφορές οι οποίες άλλωστε αποτελούν το βασικό μέσο δημιουργίας μιας αγοράς μαζί βέβαια με τις άλλες μορφές επικοινωνίας. Και τούτο γιατί, βάση ορισμού, η αγορά αποτελεί το σημείο όπου η προσφορά και η ζήτηση συναντιούνται. Με άλλα λόγια, σύμφωνα με τον Stigler (στο 10) αγορά είναι ο τόπος όπου η τιμή ενός αγαθού τείνει στην ομοιογένεια, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα κόστη μεταφοράς. Δεν είναι λοιπόν τολμηρό το συμπέρασμα ότι η αποτελεσματική και ανταγωνιστική μεταφορά συμπληρώνει η ακόμη και δημιουργεί αυτή καθ' αυτή την ενιαία αγορά, λαμβανομένου υπ' όψιν του κόστους μεταφοράς. Όσο μικρότερα είναι τα κόστη μεταφοράς, τόσο μεγαλύτερος ο αριθμός των αγαθών ή υπηρεσιών που εισέρχονται στην αγορά με δεδομένη την ελαστικότητα της ζήτησης (10).

Κατά συνέπεια η έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών στα πλαίσια της E.E. αποτελεί τροχοπέδη στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς αφού δημιουργούνται στρεβλώσεις στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η E.E. αναγνωρίζοντας αυτό το γεγονός δίνει προτεραιότητα στη διαμόρφωση του πλαισίου εκείνου υποδομών και θεσμών που θα επιτρέψουν τη δημιουργία των ιδανικών συνθηκών ενός αποτελεσματικού (από πλευράς ποιότητας, ταχύτητας και φιλικότητας στο περιβάλλον) δικτύου ενδοκοινοτικών μεταφορών.

Ο Branch (στο 11) από το 1989 επισημαίνει επίσης το γεγονός ότι οι επιδοτήσεις στη ναυτιλία (και κατ' επέκταση και στη NMA) επιτρέπουν σε εθνικές κυβερνήσεις να εξοικονομήσουν σκληρό συνάλλαγμα εξ' αιτίας του ότι εάν ένα φορτίο μεταφερθεί με ένα πλοίο ξένων συμφερόντων αυτό συνεπάγεται αυτόματα συναλλαγματική εκροή. Βέβαια αν και βασική αρχή της E.E. είναι η αποφυγή των μέτρων που στρεβλώνουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι η δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη της Κοινοτικής NMA (έστω και με μέτρα που δεν αποτελούν άμεσες ή έμμεσες επιδοτήσεις) σίγουρα συμβάλλει στη συγκράτηση των συναλλαγματικών εκροών από τη E.E.

Οι πρωτοβουλίες της Ε.Ε. για την ενιαία αγορά σκοπεύουν όπως προαναφέρθηκε στην ελαχιστοποίηση των όποιων εμποδίων στο εμπόριο. Τέτοιου είδους εμπόδια είναι οι συνοριακοί έλεγχοι, ανομοιότητες μεταξύ των εθνικών προδιαγραφών και τεχνικών χαρακτηριστικών στα προϊόντα, επιδοτήσεις εξαγωγών κλπ. Ακριβώς εξαιτίας αυτών των εμποδίων η Ευρώπη σήμερα ακόμη θεωρείται σαν μία αγορά όχι απόλυτα ενιαία σε αντιδιαστολή με αγορές άλλων χωρών που τελούν υπό ομοσπονδιακό καθεστώς (που ομοιάζει κάπως με αυτό της Ε.Ε.) όπως για παράδειγμα οι Η.Π.Α. Βέβαια η ανωτέρω σύγκριση πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν τηρουμένων των αναλογιών. Γενικά πάντως είναι παραδεκτό το γεγονός ότι η πλήρης εξάλειψη των εμποδίων θα επιφέρει σε σημαντική κλίμακα δημιουργία εμπορίου.

Αποτέλεσμα αυτού του γεγονότος είναι η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών εντός της Ε.Ε. Σύμφωνα με τους Peeters, Verbeke, Declercq και Wijnoist (7) ήδη από το 1995 οι προβλέψεις για την αύξηση της μεταφορικής κίνησης εντός της Ε.Ε. κυμαίνονταν μεταξύ 25% και 45% (προβλέψεις οι οποίες μάλλον επαληθεύτηκαν).

Η, μετά το 1989, απελευθέρωση του εμπορίου Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης και η συνακόλουθη διεύρυνση της Ε.Ε. προς Ανατολάς επηρέασε επίσης δραματικά τη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών καθώς η πιο πάνω αναφερθείσα τάση δημιουργίας εμπορίου έχει περαιτέρω αυξηθεί.

Μία ενδιαφέρουσα προσέγγιση της ΝΜΑ ως διακριτού μέσου μεταφοράς γίνεται από τον Sjörbis (12) ο οποίος σκιαγραφεί τη ΝΜΑ της χώρας του με βάση τα κύρια χαρακτηριστικά της τόσο από την πλευρά της προσφοράς (μεταφορείς) όσο και από την πλευρά της ζήτησης.

Από την πλευρά της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών σημειώνεται ότι παραδοσιακά όλη η θαλάσσια μεταφορά διεξαγόταν βάση συμφωνίας μεταξύ κάποιου φορτωτή και ενός πλοιοκτήτη. Οι δυνατότητες αύξησης του αριθμού των συμβολαίων για το συνολικό σύστημα μεταφορών είναι μικρές. Οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να προσφέρουν άλλους τύπους υπηρεσιών ώστε να είναι ικανές να καλύψουν μία μεγαλύτερη ποικιλία αγαθών.

Σημειώνεται ότι λίγοι φορτωτές είναι σε θέση να παράσχουν υπηρεσίες liner σε ένα περιορισμένο επιχειρησιακό φάσμα υποκαθιστώντας τους μεταφορείς. Αυτού του είδους οι υπηρεσίες liner παρέχονται από operators σε ένα ανταγωνιστικό αγοραίο περιβάλλον όπου παρέχονται ολοκληρωμένες μεταφορικές λύσεις τύπου door – to – door.

Όσον αφορά στα Σουηδικά δεδομένα, παρόμοιου τύπου υπηρεσίες NMA παρέχονται από πολλές επιχειρήσεις. Το ανωτέρω χαρακτηριστικό φαίνεται να αποτελεί πραγματικότητα και στον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο.

Οι πλοιοκτήτες δεν είναι διατεθειμένοι να αναλάβουν το ρίσκο της επένδυσης για απόκτηση πλοίων των οποίων ο αριθμός θα εξασφαλίζει υψηλή συχνότητα μεταφορικών υπηρεσιών εάν αυτά τα πλοία εκτελούν πλόες με κενή χωρητικότητα.

Από την πλευρά της ζήτησης, αναφέρεται ότι κυρίως οι μεγάλοι φορτωτές – μεγάλες εταιρείες – μπορούν να εκμεταλλευτούν πλήρως τις δυνατότητες των ολοκληρωμένων συνδυασμένων μεταφορών. Οι μικρότερες παραγωγικές μονάδες δεν είναι σε απόλυτη θέση να κάνουν κάτι τέτοιο.

Σήμερα οι φορτωτές αναζητούν μεταφορικές εναλλακτικές όπου δε θα είναι υποχρεωμένοι να προχωρήσουν στη ναύλωση ολόκληρης της χωρητικότητας ενός πλοίου. Μία υπηρεσία τακτικών θαλάσσιων μεταφορών όπου θα υπάρχει δυνατότητα άμεσης ναύλωσης σε μεταφορές liner θα μπορούσε να είναι μία πιθανή λύση. Παρ' όλα αυτά οι φορτωτές αποζητούν υψηλή συχνότητα μεταφορικών υπηρεσιών – ει δυνατόν και σε ημερήσια βάση – και απαιτούν την απαραίτητη αξιοπιστία από πλευράς NMA.

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί λοιπόν αναπόσπαστο τμήμα της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς η οποία υφίσταται θεσμικά από τον Ιανουάριο του 1993. Όπως εύστοχα παρατηρούν οι Chloumoudis και Pallis (13) η πρόκληση που τίθεται για την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής αγοράς μεταφορών είναι αλληλένδετη με τον εκσυγχρονισμό των μέσων μεταφοράς, των τεχνικών, και του εξοπλισμού καθώς επίσης και με την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση της κατάλληλης υποδομής. Οι ανωτέρω συγγραφείς επισημαίνουν ότι η προοπτική ενός πανευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών το οποίο θα ικανοποιεί τις απαιτήσεις του 21^{ου} αιώνα απαιτεί συνετό σχεδιασμό. Τέτοιου είδους σχεδιασμός θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν του τις δυνατότητες και τα προβλήματα που είναι συμφυή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, καθώς επίσης και τη δυναμική που παρέχει η συνδυασμένη χρήση όλων των μορφών μεταφοράς.

Εύστοχη άλλωστε είναι και η παρατήρηση των Θεοδωρόπουλου, Λεκάκου και Πάλλη ότι “το οικονομικό και γεωπολιτικό περιβάλλον δημιουργεί προϋποθέσεις και αναγκαιότητες (Psaraftis, 2005a) για μια περισσότερο ενεργητική Ευρωπαϊκή στρατηγική, η οποία θέτει μετρήσιμους στόχους, παρέχει επαρκείς οικονομικούς πόρους, συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό του στόλου και περιορίζει τα

γραφειοκρατικά εμπόδια που επιβαρύνουν το κόστος και την πολυπλοκότητα των διαδικασιών θαλάσσιας μεταφοράς (14).

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

4 Η ΝΜΑ και η Συμμετοχή της στις Κοινοτικές Μεταφορές: Η Πλευρά της Ζήτησης

4.1 Γενικά

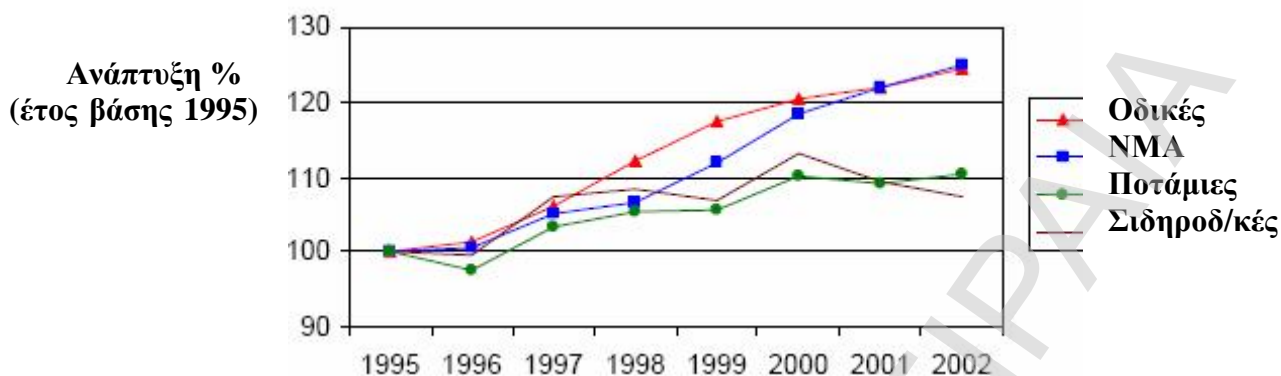
Στο παρόν τμήμα της εργασίας επιχειρείται μία παρουσίαση των διαθέσιμων στοιχείων για τη ΝΜΑ στην Ευρώπη ξεκινώντας από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και φτάνοντας μέχρι και το 2004. Τα τελευταία χρόνια η EUROSTAT παρουσιάζει όλο και πιο ολοκληρωμένα στοιχεία πάνω στο θέμα τουλάχιστον όσον αφορά τη διακίνηση φορτίων μέσω ΝΜΑ.

Όπως θα φανεί και παρακάτω η ΝΜΑ ακολουθεί κατά πόδας τις οδικές μεταφορές, κάτι που οφείλεται τόσο στα πλεονεκτήματα που προσφέρει (και τα οποία θα μνημονευθούν σε επόμενο τμήμα της παρούσας εργασίας) όσο και στην υποστήριξη και προώθησή της από την Ε.Ε. Είναι όμως γεγονός ότι δεν υφίσταται πλήρης αξιοποίηση του δυναμικού της ΝΜΑ ενώ οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να διατηρούν ισχυρό προβάδισμα. Άρα, υπάρχουν αρκετά περιθώρια βελτιώσεων τόσο από πλευράς μεταφορέων όσο και από πλευράς πολιτικών προώθησης της ΝΜΑ από την Ε.Ε.

4.2 Ανάλυση της ζήτησης της ΝΜΑ

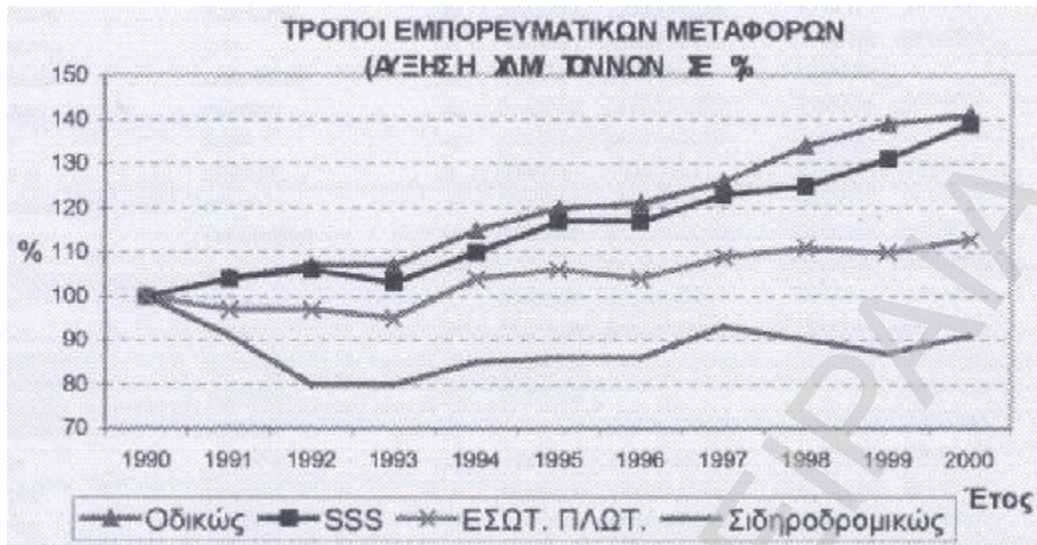
4.2.1 Η συμμετοχή της ΝΜΑ στις μεταφορές της Ε.Ε.

Σε σχετικό κείμενό της Ευρωπαϊκή Ένωση σημειώνει ότι κατά την περίοδο 1995 – 2002 οι επιδόσεις της ΝΜΑ και των οδικών μεταφορών σε τονοχιλιόμετρα σημείωσαν αύξηση κατά 25%, ενώ το 2001 η ΝΜΑ παρήγε το 40% των συνολικών τονο – χιλιομέτρων στην Ευρώπη. Το αντίστοιχο ποσοστό των οδικών μεταφορών ήταν 45% (βλέπε και Διάγραμμα 4-1) (15).

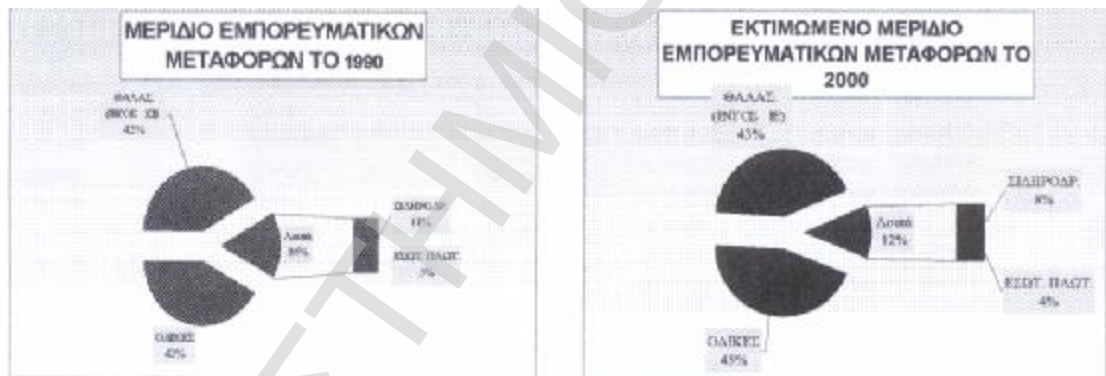


Διάγραμμα 4-1: Ανάπτυξη (%) σε τονο – χιλιόμετρα: Οδικές μεταφορές, NMA, Ποτάμιες μεταφορές, Σιδηρόδρομος (Πηγή: Commission of the European Communities COM (2004) 453 τελικό, 2004, ANNEX II σελ. 4)

Το Μάιο του 2002 η Γενική Διεύθυνση Ενέργεια και Μεταφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κυκλοφόρησε ένα ενημερωτικό στατιστικό δελτίο όπου ανέφερε ότι κατά τα τελευταία δέκα χρόνια οι χιλιόμετρικοί τόνοι που μεταφέρθηκαν οδικώς και με θαλάσσιες μεταφορές παρουσίασαν παρεμφερείς ρυθμούς αύξησης 41% και 39% αντίστοιχα (βλέπε και Διάγραμμα 4-2). Επίσης αναφερόταν ότι κατά την περίοδο 1995 – 2000 η NMA παρουσίασε μέση ετήσια αύξηση (σε χιλιόμετρικούς τόνους) που υπερέβη αυτή των οδικών μεταφορών. Παρατηρεί λοιπόν, η ανωτέρω Γενική Διεύθυνση ότι οι δύο προαναφερθέντες τρόποι μεταφοράς κατά την περίοδο 1990 – 2000 παρουσιάζουν δύο διαφορετικές εικόνες. Πριν το 1995 η NMA εμφάνιζε μέση ετήσια αύξηση 3,2% ενώ οι οδικές μεταφορές 3,7%. Μετά το 1995 και μέχρι το 2000 το κλίμα αντιστράφηκε οριακά υπέρ της NMA καθώς η μέση ετήσια αύξησή της ανήλθε σε 3,5% ενώ αυτή των οδικών μεταφορών παρουσίασε κάμψη και σημείωσε ποσοστό 3,4%. Τέλος, στο ίδιο δελτίο, αναφέρεται ότι η NMA κατάφερε να διατηρήσει το μερίδιό της (42%) επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών κατά την περίοδο 1990 – 1999 και παρά το γεγονός ότι το αντίστοιχο μερίδιο των οδικών μεταφορών σημείωσε αύξηση κατά την ίδια περίοδο (42% το 1990 και 46% το 1999) γινόταν η πρόβλεψη ότι κατά το 2000 θα σημειωνόταν κάμψη σε 45% από την οποία η NMA θα έβγαινε ωφελημένη (βλέπε και Διάγραμμα 4-3) (16).



Διάγραμμα 4-2: Τρόποι εμπορευματικών μεταφορών (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Γενική Διευθ. Ενέργεια και Μεταφορές, http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/statistics_2002_el.pdf)



Διάγραμμα 4-3: Μερίδιο εμπορευματικών μεταφορών το 1990 και μερίδιο εμπορευματικών μεταφορών το 2000 (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Γενική Διευθ. Ενέργεια και Μεταφορές, http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/statistics_2002_el.pdf)

Στηριζόμενη στα παραπάνω στατιστικά στοιχεία η προαναφερθείσα Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέφρασε την αισιοδοξία της για το μέλλον της ΝΜΑ τιλοφορώντας το ανωτέρω δελτίο ως “Στατιστικά Τεκμήρια Επιτυχίας”.

Η πρώτη εικόνα που δημιουργείται από τη μελέτη των παραπάνω στοιχείων είναι αυτή της σταδιακής ενίσχυσης της ΝΜΑ. Η ανοδική τάση που παρατηρείται είναι βέβαια οριακή όμως αποτελεί ένδειξη της δυναμικής που διαθέτει η ΝΜΑ.

Όπως παρατηρούν οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) κατά την περίοδο 1990 – 1997 η NMA παρουσίασε αύξηση 17% όσον αφορά τους μεταφερθέντες τόνους και 23% όσον αφορά τα τονο-χιλιόμετρα, παράλληλα όμως διαπιστώνεται μεγαλύτερη αύξηση στις οδικές μεταφορές ενώ σημειώνεται ότι μόνο το 6% των συνολικών τόνων που διακινούνται στην Ε.Ε. (τόσο όσον αφορά στις Κοινοτικές όσο και στις μη – Κοινοτικές συναλλαγές) μεταφέρονται από τη NMA.

Η συντριπτική πλειοψηφία (80%) των μεταφερόμενων τόνων διακινείται από το οδικό δίκτυο. Αυτή η διαπίστωση αφορά κυρίως τις εσωτερικές μεταφορές μικρών αποστάσεων σε αντίθεση, βέβαια, με τους μεταφερόμενους τόνους σε διεθνές επίπεδο όπου η NMA κυριαρχεί με ποσοστό 40% έναντι 30% των οδικών μεταφορών.

Τα στατιστικά στοιχεία που επικαλούνται οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το ταχύτερα αναπτυσσόμενο κομμάτι της NMA κατά την περίοδο 1993 – 1997 ήταν (όπως έχει παρατηρηθεί και αλλού για άλλες χρονικές περιόδους) η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Το γεγονός αυτό, εκτιμάται από τους συγγραφείς ότι, οφείλεται σε μία σειρά παραγόντων κυρίως όμως στο γεγονός ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω θάλασσας σημείωσε γενικότερη αύξηση κατά τη δεκαετία του 1990. Επιπλέον επισημαίνεται το γεγονός ότι τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανοικτής θάλασσας τείνουν να περιορίζουν τις προσεγγίσεις σε Ευρωπαϊκά λιμάνια καθώς διευκολύνονται από την αναπτυσσόμενη δραστηριότητα των μικρότερων πλοίων feeder.

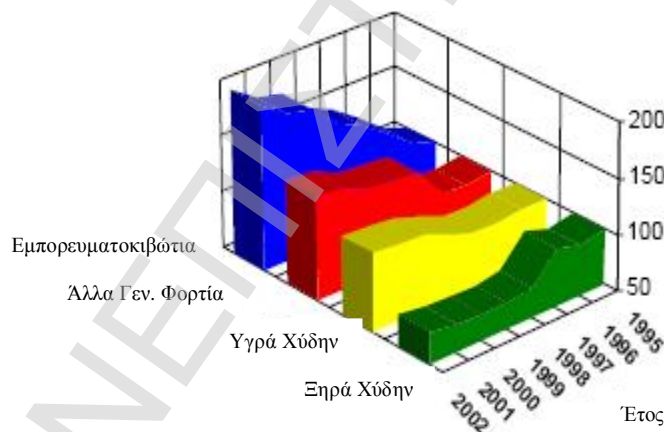
Όπως παρατηρεί ο Σαμπράκος (5) γενικά οι θαλάσσιες μεταφορές δε θεωρείται ότι έχουν ενταχθεί πλήρως στην Ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα και ειδικότερα στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών ενώ τονίζει το γεγονός ότι “Ως απόλυτο μέγεθος η συμμετοχή της NMA στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών στην Ε.Ε. ανήλθε το 1996 σε 140,7 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Το ποσοστό αυτό αντιπροσωπεύει το 13% της συνολικής δραστηριότητας της NMA. Παρ’ όλα αυτά ο ίδιος συγγραφέας σημειώνει το γεγονός της μέσης ετήσιας αύξησης κατά 10,7% όσον αφορά στο έργο της NMA στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, κατά την περίοδο 1990 – 1996 (5).

Τα πλέον πρόσφατα στατιστικά στοιχεία αφορούν τις επιδόσεις της NMA κατά τις περιόδους 2000 – 2003 και 2000 – 2004. Πρόκειται για μία ενδιαφέρουσα και εμπειριστατωμένη προσέγγιση της EUROSTAT η οποία βέβαια πάλι μελετά τη NMA από πλευράς παρεχόμενων υπηρεσιών (δηλαδή από την πλευρά της ζήτησης των μεταφορικών υπηρεσιών).

Όσον αφορά τα στοιχεία που παρέχει η Eurostat για την περίοδο 2000 – 2004 υπενθυμίζεται η διεύρυνση της Ε.Ε. η οποία πλέον αριθμεί 25 κράτη – μέλη. Στο σχετικό στατιστικό δελτίο αναφέρεται ρητά το γεγονός ότι σε όλα τα κράτη – μέλη (καθώς και στη Βουλγαρία, Ρουμανία και Νορβηγία) ο μεγαλύτερος όγκος θαλάσσιων μεταφορών αφορούσε τη ΝΜΑ. Αυτή η τάση είναι ιδιαίτερα έκδηλη στη Φινλανδία όπου η συμμετοχή της ΝΜΑ ανήλθε σε ποσοστό 93,6% ενώ ακολουθούσαν η Σουηδία με 89,6%, η Ελλάδα με 86,5%, η Δανία με 85%, η Λιθουανία με 84,1%, η Εσθονία με 82,1% και η Ιρλανδία με 81,6% (17). Η EUROSTAT υπογραμμίζει το γεγονός ότι κατά το έτος 2004 η ΝΜΑ αντιπροσώπευε το 63,4% του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών στην Ε.Ε. των 25 μεταφέροντας – δηλαδή – 1,8 δισεκατομμύρια τόνους αγαθών (17).

4.2.2 Ανάλυση κατά τύπο φορτίου

Η Ε.Ε. παρατηρεί ότι (15), όπως είχε επισημανθεί το 1999, έτσι και το 2004 τα εμπορευματοκιβώτια ήταν ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος της ΝΜΑ ο οποίος κατά την περίοδο μεταξύ 1995 – 2002 είχε σχεδόν διπλασιάσει τη δραστηριότητά του όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-4.

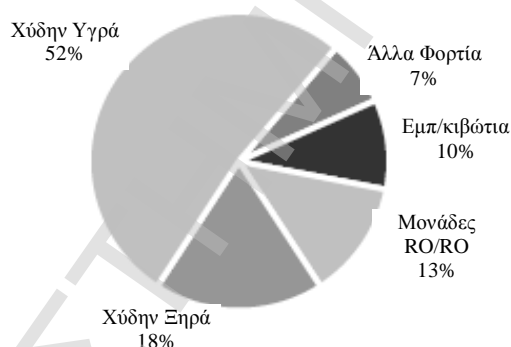


Διάγραμμα 4-4: Δείκτες ανάπτυξης στη ΝΜΑ ανά κατηγορία φορτίων σε επιλεγμένα Ευρωπαϊκά λιμάνια (Πηγή: Commission of the European Communities COM (2004) 453 τελικό, 2004, ANNEX II σελ. 5)

Παρά τη δυναμική ανάπτυξης της συμμετοχής των εμπορευματοκιβωτίων στη ΝΜΑ, εξετάζοντας τη συμμετοχή των διαφόρων τύπων φορτίων στη ΝΜΑ (όπως

αυτή απεικονίζεται στο Διάγραμμα 4-5) βλέπουμε ότι κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα χύδην υγρά φορτία καθώς κατά την τετραετία 2000 – 2003 μεταφέρθηκαν 853 εκατομμύρια τόνοι αντιπροσωπεύοντας το 52% του συνολικού όγκου αγαθών που μετέφεραν τα πλοία της NMA. Τα χύδην ξηρά φορτία κατείχαν ποσοστό 18% (ήτοι 301 εκατομμύρια τόνους) καταλαμβάνοντας τη δεύτερη θέση με αισθητή όμως διαφορά από την πρώτη.

Τα φορτία που διακινήθηκαν με πλοία τύπου Ro – Ro ακολουθούν με 13% (ήτοι 212 εκατομμύρια τόνους) ενώ μόνο 10% ήταν η συμμετοχή των εμπορευματοκιβωτίων (158 εκατομμύρια τόνους). Ο ερευνητής κάνει ιδιαίτερη μνεία στη χαμηλή συμμετοχή των Ro – Ro και εμπορευματοκιβωτίων καθώς αμφότερα θεωρούνται οι πλέον κατάλληλες μορφές διαμετακόμισης για τη NMA τονίζοντας όμως το γεγονός της δυναμικής τους παρουσίας αφού οι ρυθμοί ανάπτυξης και των δύο ήταν υψηλότεροι των άλλων τύπων φορτίων.

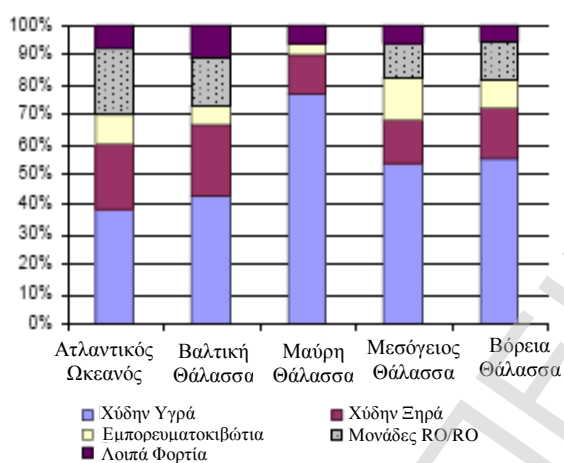


Διάγραμμα 4-5: Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου - % τόνων, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 3)

Η συμμετοχή των διαφορετικών τύπων φορτίων ανά ευρύτερη περιοχή της Ε.Ε. κατά το έτος 2003 απεικονίζεται στο Διάγραμμα 4-6. Και σε αυτό το διάγραμμα είναι καταφανής η κυριαρχία των χύδην υγρών φορτίων σε όλες τις περιοχές. Στη Μαύρη Θάλασσα η συμμετοχή των χύδην υγρών φορτίων ανέρχεται σε ποσοστό 77%.

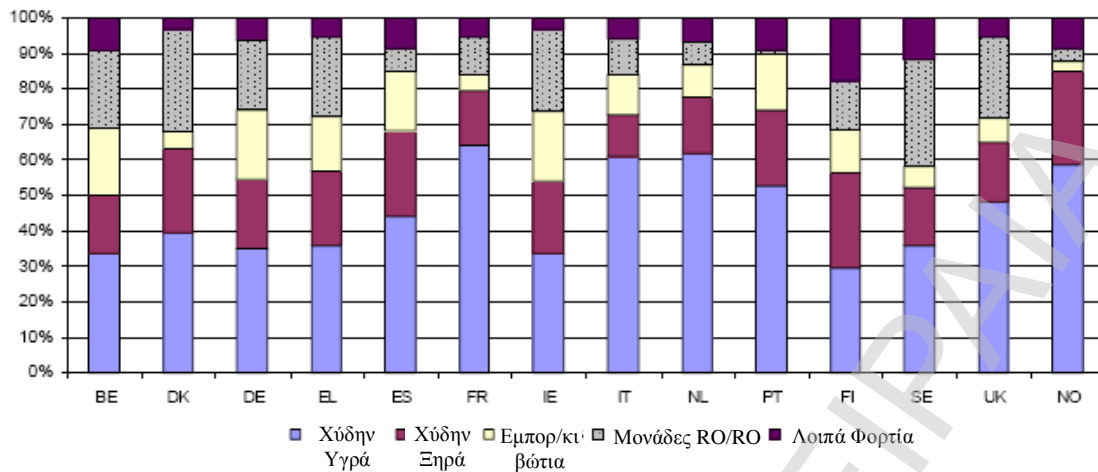
Στην περιοχή του Ατλαντικού αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 39% ενώ αξιοσημείωτη είναι η συμμετοχή τόσο των φορτίων τύπου Ro – Ro και των χύδην ξηρών τα οποία κατείχαν ποσοστό συμμετοχής 22% έκαστο. Ο ερευνητής αποδίδει αυτή την υψηλή, σχετικά, συμμετοχή στις πρωτοβουλίες προώθησης της NMA τόσο στα Στενά της Μάγχης όσο και στο Ατλαντικό τόξο από την Ιβηρική Χερσόνησο

προς το Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά τη διαμετακόμιση αγαθών με μονάδες φορτίου τύπου Ro – Ro.



Διάγραμμα 4-6: Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου ανά θαλάσσια περιοχή φορτίου - % τόνων, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 4)

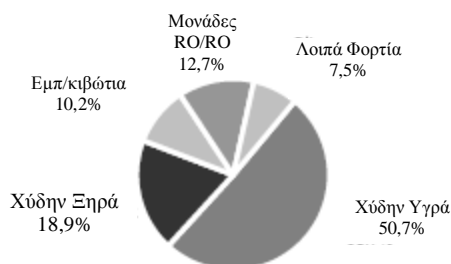
Σε επίπεδο κρατών – μελών της Ε.Ε. (καθώς επίσης και της Νορβηγίας) επιβεβαιώνεται η κυριαρχία στη συμμετοχή των χύδην υγρών φορτίων στη NMA (Διάγραμμα 4-7). Ιδιαίτερα έντονη είναι η παρουσία τους στη Γαλλία (ποσοστό 64%), την Ολλανδία (ποσοστό 62%) και την Ιταλία (61%). Όσον αφορά δε τη συμμετοχή των χύδην ξηρών καθώς και των φορτίων τύπου Ro – Ro, το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχει την πρώτη θέση με 57 και 77 εκατομμύρια τόνους αντίστοιχα. Στα χύδην υγρά φορτία και στα εμπορευματοκιβώτια, στην Ιταλία σημειώθηκε ο μεγαλύτερος όγκος όσον αφορά τη συμμετοχή τους στη NMA καθώς διακινήθηκαν 183 και 35 εκατομμύρια τόνοι αντίστοιχα. Τέλος, στην Ιρλανδία σημειώθηκε η μικρότερη διακίνηση χύδην υγρών και ξηρών φορτίων μέσω NMA, στη Δανία η μικρότερη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ η Πορτογαλία ήταν ουραγός στη διακίνηση φορτίων Ro – Ro μέσω της NMA.



Διάγραμμα 4-7: Κατανομή της ΝΜΑ στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία με βάση τον τύπο φορτίου - % τόνων, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 4)¹

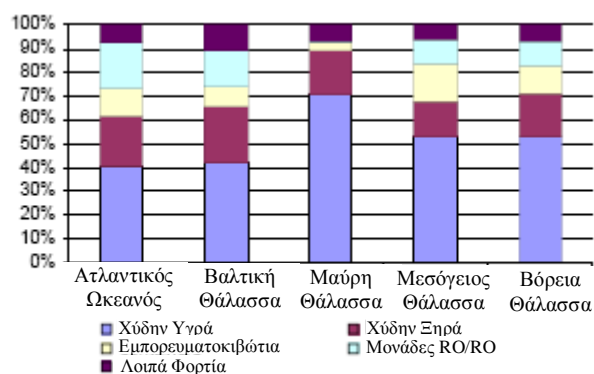
Εξετάζοντας τη συμμετοχή των διαφόρων τύπων φορτίων στη ΝΜΑ κατά το 2004 (όπως αυτή απεικονίζεται στο Διάγραμμα 4-8) βλέπουμε ότι ο “συνήθης ύποπτος”, ήτοι τα υγρά χύδην φορτία, κατέχουν δεσπόζουσα θέση στη ΝΜΑ προς και από τη διευρυμένη Ε.Ε. των 25, καθώς διακινήθηκαν 902 εκατομμύρια τόνοι (ποσοστό συμμετοχής 50,7% μειωμένο κατά 1,3% σε σχέση με το 2003). Στη δεύτερη θέση εξακολουθούν να βρίσκονται, με διαφορά από τον πρώτο, τα χύδην ξηρά φορτία: διακινήθηκαν 337 εκατομμύρια τόνοι (ποσοστό συμμετοχής 18,9%, ενισχυμένο κατά μία σχεδόν ποσοστιαία μονάδα σε σχέση με το 2003). Τα φορτία τύπου Ro – Ro βρίσκονταν στην τρίτη θέση συμμετέχοντας με ποσοστό 12,7% στην Κοινοτική ΝΜΑ και ακολουθούν τα εμπορευματοκιβώτια με 10,2% (225 και 182 εκατομμύρια τόνοι αντίστοιχα).

¹ Οι συντημήσεις των κρατών είναι : BE: Βέλγιο, DK: Δανία, DE: Γερμανία, EE: Εσθονία, EL: Ελλάδα, ES: Ισπανία, FR: Γαλλία, IE: Ιρλανδία, IT: Ιταλία, CY: Κύπρος, LV: Λετονία, LT: Λιθουανία, MT: Μάλτα, NL: Ολλανδία, PL: Πολωνία, PT: Πορτογαλία, FI: Φινλανδία, SE: Σουηδία, UK: Ηνωμένο Βασίλειο, BG: Βουλγαρία, RO: Ρουμανία, NO: Νορβηγία.



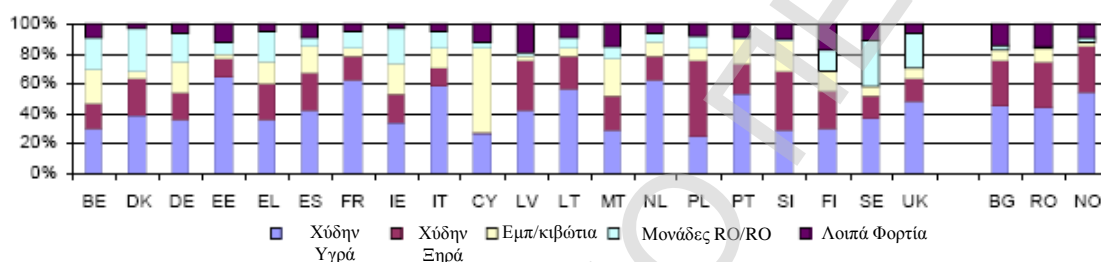
Διάγραμμα 4-8: Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου, έτος 2004 (Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 3)

Η συμμετοχή των διαφορετικών τύπων φορτίων ανά ευρύτερη περιοχή της Ε.Ε. κατά το έτος 2004 απεικονίζεται στο Διάγραμμα 4-9. Και σε αυτό το διάγραμμα είναι καταφανής η κυριαρχία των χύδην υγρών φορτίων σε όλες τις περιοχές. Στη Μαύρη Θάλασσα, ιδιαίτερα, το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 70,9% (ενώ πλέον του 97% των χύδην υγρών φορτίων που μετέφερε η NMA σε αυτή την περιοχή ήταν αργό πετρέλαιο και παράγωγα του πετρελαίου που φορτώθηκαν στη Μαύρη Θάλασσα και μεταφέρθηκαν στα λιμάνια των 25 κρατών – μελών της Ε.Ε.). Τα χύδην ξηρά φορτία αποτελούν το δεύτερο σημαντικό είδος φορτίου με βάση τη συμμετοχή του στη NMA κατά το έτος 2004 με εξαίρεση τη Μεσόγειο Θάλασσα. Στην περιοχή του Ατλαντικού, τα φορτία τύπου Ro – Ro και τα χύδην ξηρά φορτία είχαν ποσοστά συμμετοχής 18,8% και 20,7% αντίστοιχα. Η Μεσόγειος Θάλασσα ήταν η μόνη περιοχή όπου τα εμπορευματοκιβώτια αντιπροσώπευαν το δεύτερο πιο σημαντικό είδος φορτίου που διακινήθηκε από την Κοινοτική NMA με ποσοστό 16,2% επί του συνόλου.



Διάγραμμα 4-9: Κατανομή της NMA στην Ε.Ε. με βάση τον τύπο φορτίου και τη θαλάσσια περιοχή, έτος 2004 (Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 4)

Σε επίπεδο κρατών – μελών της Ε.Ε. (καθώς επίσης και της Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Νορβηγίας) επιβεβαιώνεται η κυριαρχία στη συμμετοχή των χύδην υγρών φορτίων στη ΝΜΑ (Διάγραμμα 4-10). Ιδιαίτερα έντονη είναι η συμμετοχή τους στις μεταφορές μέσω ΝΜΑ στην Εσθονία (64,3%), τη Γαλλία (62,6%) και την Ολλανδία (62,6%). Εξαίρεση στον κανόνα αποτελούν κάποια νέα κράτη – μέλη, ήτοι η Πολωνία και η Σλοβενία όπου ο κύριος όγκος των φορτίων που διακινήθηκαν από τη ΝΜΑ εκεί ήταν τα χύδην ξηρά (ποσοστό 51,1% για την Πολωνία και 39,1% για τη Σλοβενία).



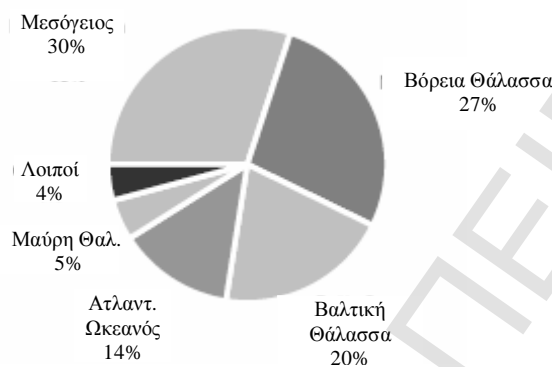
Διάγραμμα 4-10: Κατανομή της ΝΜΑ ανά κράτος με βάση τον τύπο φορτίου, έτος 2004 (Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 5)

Το 2004 τα υγρά χύδην φορτία (σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται το υγροποιημένο αέριο, το αργό πετρέλαιο καθώς και τα παράγωγα αυτού) εξακολουθούν να κρατούν τα σκήπτρα και σε χώρες όπως η Εσθονία, η Γαλλία και η Ολλανδία αντιπροσωπεύουν ποσοστά μεγαλύτερα του 60% επί του συνολικού όγκου φορτίων που μεταφέρθηκαν από τη ΝΜΑ στα κράτη αυτά. Σε όλες δε τις θαλάσσιες περιοχές, τα υγρά χύδην φορτία ήταν το πιο κοινό φορτίο της ΝΜΑ που εισήλθε ή εξήλθε από την Ε.Ε. με ποσοστά όμως που σημείωσαν έντονες διακυμάνσεις από περιοχή σε περιοχή (για παράδειγμα η συμμετοχή των χύδην υγρών φορτίων στη Μαύρη Θάλασσα ήταν το 70,9% ενώ στην περιοχή του Ατλαντικού 40,7%) (17).

4.2.3 Ανάλυση κατά θαλάσσια περιοχή

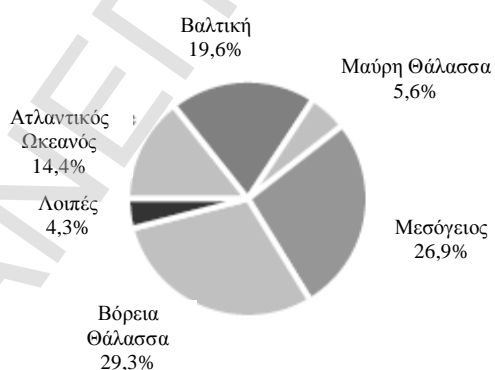
Στο Διάγραμμα 4-11 απεικονίζεται η ανάλυση της συμμετοχής της ΝΜΑ ανά ευρύτερη περιοχή σε σχέση με το συνολικό όγκο μεταφορών της Κοινοτικής ΝΜΑ κατά το έτος 2003. Το ποσοστό των φορτίων που διακινήθηκαν από τη ΝΜΑ από τα

Κοινοτικά λιμάνια προς τα λιμάνια της Μεσογείου μέσω της ΝΜΑ ανήλθε στο 30%, η Βόρεια Θάλασσα ακολουθεί με 27% ενώ η Βαλτική Θάλασσα και η Βόρεια Θάλασσα ως προορισμοί φορτίων αντιπροσωπεύουν το 47% επί του συνόλου των Κοινοτικών αγαθών που διακινήθηκαν από τη ΝΜΑ. Τέλος η Μαύρη Θάλασσα δέχτηκε μόνο το 5% των μεταφερόμενων προϊόντων κατά το 2003 (8).



Διάγραμμα 4-11: Ανάλυση της ΝΜΑ της Ε.Ε. ανά θαλάσσια περιοχή - % σε τόνους, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, 2004, σελ. 2)

Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 4-12 για το έτος 2004 το ποσοστό της ΝΜΑ που αφορά στη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των λιμένων της Ε.Ε. και αυτών της Βόρειας Θάλασσας είναι 29,3% (ήτοι 581,801 χιλιάδες τόνοι). Ακολουθεί η Μεσόγειος με 26,9% και 533,228 χιλιάδες τόνους, ενώ το συνολικό ποσοστό της ΝΜΑ στη Βόρεια Θάλασσα και τη Βαλτική ανέρχεται στο αξιοσημείωτο 48,9%, με άλλα λόγια στο ήμισυ σχεδόν της Κοινοτικής ΝΜΑ. Στη Μαύρη Θάλασσα εντοπίζεται μόνο το 5,6% της Κοινοτικής ΝΜΑ (17).



Διάγραμμα 4-12: Ανάλυση της ΝΜΑ της Ε.Ε. ανά θαλάσσια περιοχή, έτος 2004 (Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 2)

Το 2004 η Βόρεια Θάλασσα καθώς και η Μεσόγειος είχαν τα μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής της ΝΜΑ με ποσοστά 29,3% (ήτοι 582 εκατομμύρια τόνους) και 26,9% (ήτοι 533 εκατομμύρια τόνους) αντίστοιχα (17).

4.2.4 Ανάλυση κατά χώρα

Παρατηρώντας τον Πίνακα 4-1 διαπιστώνεται ότι, κατά το έτος 2003, ένα σημαντικό ποσοστό των φορτίων που δέχτηκαν τα Μεσογειακά λιμάνια (217 εκατομμύρια τόνοι) φορτο / εκφορτώθηκε από / στην Ιταλία ενώ στη ίδια περιοχή φορτο / εκφορτώθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός φορτίων με προορισμό / προέλευση τη Μαύρη Θάλασσα. Στρεφόμενοι προς τη Βόρεια Θάλασσα και τον Ατλαντικό Ωκεανό παρατηρούμε ότι κύρια χώρα προέλευσης ή προορισμού των φορτίων ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο. Στα λιμάνια της Βαλτικής Θάλασσας φορτο / εκφορτώθηκαν μέσω της ΝΜΑ αγαθά που προέρχονταν ή προορίζονταν από / σε τέσσερις χώρες, ήτοι την Ολλανδία, Γερμανία, τη Σουηδία και τη Φινλανδία. Μία αξιοσημείωτη παρατήρηση αφορά στο γεγονός ότι όλες οι χώρες διεξάγουν τον κύριο όγκο των μεταφορών μέσω της ΝΜΑ με λιμάνια που βρίσκονται σε κοινή ακτογραμμή (8).

Πίνακας 4-1: NMA ανά χώρα και ανά θαλάσσια περιοχή – Χιλιάδες τόνοι, έτος 2003

	Ατλαντικός Ωκεανός	Βαλτική Θάλασσα	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος	Βόρεια Θάλασσα	Άλλα
Βέλγιο	13279	19314	687	20252	40604	617
Δανία	3240	34606	7	673	26707	418
Γερμανία	10621	74818	479	10053	61722	2627
Ελλάδα	1205	5731	10081	58076	3302	1357
Ισπανία	33946	16751	11092	83259	24840	7778
Γαλλία	43859	17786	14859	55133	47617	26355
Ιρλανδία	16995	1401	98	656	13924	178
Ιταλία	7809	17503	33981	216792	12566	13331
Ολλανδία	28261	56696	2583	41360	85274	11913
Πορτογαλλία	10081	2289	1733	9622	8405	133
Φινλανδία	3726	48557	61	2037	29914	287
Σουηδία	3501	62619	40	2002	47214	2876
Ην. Βασίλειο	111385	28863	873	22393	176377	1981
E.E.- 15	221872	336235	76573	490554	448047	69497
Νορβηγία	11660	13445	5	5169	86569	5485

(Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 2)

Στον Πίνακα 4-2 απεικονίζεται η ανάπτυξη της NMA στην E.E. και τη Νορβηγία κατά την περίοδο 2000 – 2003. Όλες οι χώρες, εκτός της Δανίας και της Νορβηγίας, έστειλαν μικρότερο όγκο αγαθών από αυτά που παρέλαβαν μέσω της NMA. Κατά το έτος 2003, το 75% της NMA που διήλθε από Ολλανδικά λιμάνια αφορούσε εκφορτώσεις ενώ όσον αφορά τη Δανία και τη Νορβηγία τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν 49% και 38% αντίστοιχα. Ο δε ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της διαμετακόμισης φορτίων μέσω NMA για τα 15 κράτη – μέλη της E.E. την περίοδο 2000 – 2003 ήταν 2,2%. Μόνο στην Ελλάδα και τη Γαλλία σημειώθηκε πτώση στον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης αν και κατά την περίοδο 2002 – 2003 αμφότερες σημείωσαν αύξηση. Η Ελλάδα ειδικότερα, κατά το 2003, σημείωσε το μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης από όλα τα κράτη – μέλη (8,7%) ακολουθούμενη από τη Φινλανδία (6,1%). Το κράτος που σημείωσε το μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης όσον αφορά στη χρήση της NMA κατά την τετραετία υπό εξέταση ήταν η Ισπανία με ποσοστό 10,6% ενώ ο ερευνητής αποδίδει αυτό το ποσοστό και στη γεωγραφική θέση της χώρας (8).

Πίνακας 4-2: Ανάπτυξη της ΝΜΑ στην Ε.Ε. και τη Νορβηγία – σε εκατομμύρια τόνους, περίοδος 2000 – 2003

	2000			2001			2002			2003			Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης - Σύνολο	
	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Μέσος Ρυθμός 2000-2003	2002-2003
BE	59	36	94	58	35	93	56	36	92	56	39	95	0.4%	3.1%
DK	31	33	59	33	33	62	34	35	62	35	37	66	3.4%	5.4%
DE	107	52	156	108	53	158	104	53	155	108	55	160	0.8%	3.7%
EL ⁽¹⁾	63	43	86	53	38	78	51	36	73	57	41	80	-2.5%	8.7%
ES	99	45	131	124	58	159	134	58	171	138	63	178	10.6%	4.1%
FR	154	64	212	144	61	198	143	61	198	148	65	208	-1.0%	4.1%
IE	17	10	27	19	10	29	21	11	32	22	11	33	7.2%	3.7%
IT	227	102	279	227	96	277	234	108	291	244	115	302	2.7%	3.6%
NL	161	57	217	162	56	218	168	58	226	170	56	226	1.3%	0.1%
PT	25	10	31	25	10	31	25	10	31	25	11	32	1.1%	2.7%
FI	37	33	70	45	38	78	46	39	80	50	39	85	6.3%	6.1%
SE	66	62	118	62	59	111	63	58	114	67	59	118	0.0%	4.0%
UK	171	188	308	222	178	353	220	174	345	216	173	342	3.6%	-0.9%
EU-15	1 217	735	1 538	1 282	725	1 586	1 299	737	1 604	1 336	765	1 643	2.2%	2.4%
NO	:	:	:	:	:	:	54	81	128	51	81	122	:	-4.1%

(1) Estimated: cf. methodological notes

(Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 3)

Πίνακας 4-3: NMA ανά χώρα και ανά θαλάσσια περιοχή – Χιλιάδες τόνοι, έτος

2004

	Ατλαντικός Ωκεανός	Βαλτική Θάλασσα	Μαύρη Θάλασσα	Μεσόγειος	Βόρεια Θάλασσα	Άλλες
Βέλγιο	13.304	21.333	1.445	22.421	38.135	609
Δανία	3.058	36.064	37	590	30.262	566
Γερμανία	10.980	81.175	192	13.513	65.989	2.335
Εσθονία	2.921	13.677	--	1.020	17.451	1.708
Ελλάδα	1.379	494	13.735	72.927	3.415	1.319
Ισπανία	38.355	18.040	12.410	90.520	26.959	7.900
Γαλλία	49.266	16.164	18.210	51.995	46.230	27.123
Ιρλανδία	18.066	1.841	98	963	13.588	182
Ιταλία	7.412	1.700	55.455	212.657	11.908	21.580
Κύπρος	89	12	--	1.646	412	--
Λετονία	4.949	13.104	223	1.126	21.610	1.544
Λιθουανία	2.417	5.459	992	363	12.148	360
Μάλτα	173	38	255	1.980	312	--
Ολλανδία	33.770	68.242	2.560	45.487	97.093	6.526
Πολωνία	1.480	6.799	134	1.155	8.806	1.234
Πορτογαλλία	10.964	2.574	2.495	10.636	8.158	94
Σλοβενία	36	78	783	5.881	58	16
Φινλανδία	4.177	52.670	77	1.799	29.820	84
Σουηδία	4.220	66.224	33	1.830	49.831	5.570
Ην. Βασίλειο	120.966	35.619	1.106	22.833	178.336	5.805
E.E. – 15	273.751	370.925	107.854	524.949	521.004	79.694
E.E. – 25	285.815	389.825	110.240	533.228	581.801	84.557
Βουλγαρία	547	11	10.451	5.468	152	59
Ρουμανία	454	149	6.261	10.843	205	823
Νορβηγία	13.404	16.710	195	4.912	94.822	3.970
Σύνολο	300.220	406.694	127.147	554.450	661.480	89.409

(Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 2)

Κατά το έτος 2004, η Ιταλία ήταν εκείνο το κράτος – μέλος που ανέφερε το μεγαλύτερο ποσοστό διακίνησης φορτίων με NMA στη Μαύρη θάλασσα (50,3% επί της συνολικής δραστηριότητας της Κοινοτικής NMA στην περιοχή). Επίσης το 37,9% της δραστηριότητας της Κοινοτικής NMA στη Μεσόγειο αποδίδεται στην Ιταλία. Όσον αφορά τώρα στις περιοχές του Ατλαντικού και της Βόρειας Θάλασσας, το μεγαλύτερο ποσοστό της NMA σχετιζόταν με φορτία που φορτώθηκαν ή

εκφορτώθηκαν σε / από λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου. Κυρίαρχο ρόλο στην Κοινοτική ΝΜΑ που προοριζόταν ή προερχόταν από τη Βαλτική έπαιξαν τέσσερις χώρες: η Γερμανία, η Ολλανδία, η Σουηδία και η Φινλανδία. Τέλος από τον Πίνακα 4-3 προκύπτει ότι, με εξαίρεση την Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία και Πολωνία, όλες οι υπό εξέταση χώρες διεξήγαγαν τον μεγαλύτερο όγκο των μεταφορών μέσω ΝΜΑ μεταξύ λιμανιών που έχουν κοινή ακτογραμμή (17).

Στον Πίνακα 4-4 μνημονεύεται η διακίνηση αγαθών μέσω ΝΜΑ ανά κράτος κατά το έτος 2004. Όλα τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. έστειλαν λιγότερα φορτία από αυτά που έλαβαν μέσω της ΝΜΑ με εξαίρεση τις: Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία και Πολωνία (η ανωτέρω εξαίρεση ισχύει και για τις μη Κοινοτικές Ρουμανία και Νορβηγία). Σχεδόν σε όλες τις χώρες που αναφέρονται στον Πίνακα 4-4 καταγράφηκε ανοδική τάση της ΝΜΑ όσον αφορά τον ετήσιο ρυθμό ανάπτυξής της κατά την τετραετία 2000 – 2004. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η Γαλλία που σημείωσε αρνητικό μέσο ρυθμό ανάπτυξης για την εν λόγω περίοδο (-0,1%) αν και η τάση το έτος 2003 – 2004 ήταν τελικά θετική (2,2%). Εδώ πρέπει να σημειωθεί το γεγονός ότι ενώ κατά την περίοδο 2000 – 2003 η Ελλάδα είχε καταγράψει τη χαμηλότερη τάση ετήσιας ανάπτυξης της ΝΜΑ (-2,5%), αυτή η τάση κατά την περίοδο 2000 – 2004 φαίνεται αισθητά ανεστραμμένη (2,0%). Ο όγκος της ΝΜΑ, όπως αναφέρθηκε από τα 15 κράτη – μέλη της Ε.Ε., σημείωσε ανάπτυξη 4,2% μεταξύ των ετών 2003 και 2004.

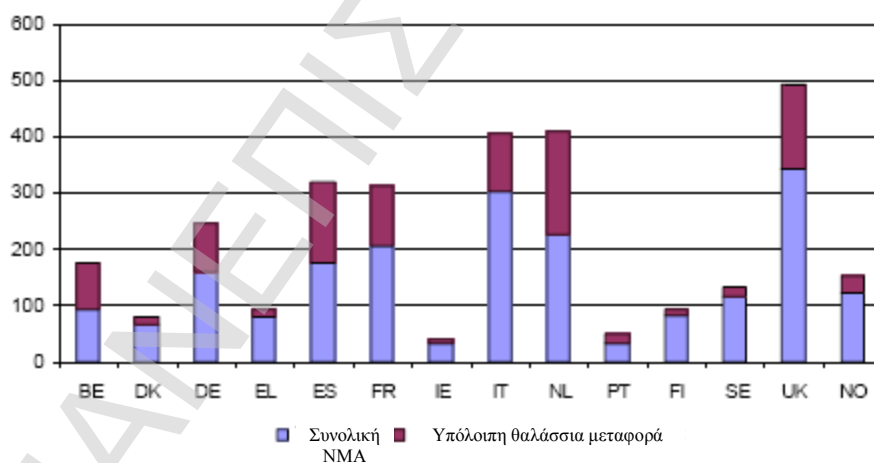
Γενικά η ΝΜΑ παρουσίασε αύξηση σε όλα τα παλιά κράτη – μέλη (πριν από τη τελευταία διεύρυνση) με μοναδική εξαίρεση την Ελλάδα που κατέγραψε κάμψη -4,4% για την περίοδο 2003 – 2004. Στον αντίποδα βρίσκεται η Ολλανδία που σημείωσε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη για την περίοδο 2003 – 2004 (11,9%) καθώς και η Γερμανία με 8,3%. Όσον αφορά τα νέα κράτη – μέλη, καταγράφηκαν αρκετές περιπτώσεις κάμψης της ΝΜΑ μεταξύ 2003 και 2004: Εσθονία (-9,5%), Λιθουανία (-9,6%) και Μάλτα (-12,6%) (17).

Πίνακας 4-4: Διακίνηση αγαθών με ΝΜΑ ανά χώρα και κατεύθυνση – χιλιάδες τόνοι

	2000			2002			2003			2004			Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης - Σύνολο	
	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Εισερχόμενα	Εξερχόμενα	Σύνολο	Μέσος Ρυθμός 2000-2004	2003-2004
BE	59	36	94	56	36	92	56	39	95	58	40	97	0.9%	2.6%
DK	31	33	64	34	35	62	35	37	66	39	38	69	3.9%	5.4%
DE	107	52	156	104	53	155	108	55	160	116	60	174	2.7%	8.3%
EE	:	:	:	4	34	38	4	36	41	4	33	37	:	-9.5%
EL	63	43	86	59	42	84	70	54	98	67	51	93	2.0%	-4.4%
ES	99	46	132	134	60	172	138	65	179	144	69	187	9.3%	4.8%
FR	153	64	210	141	60	195	147	65	204	150	66	209	-0.1%	2.2%
IE	17	10	27	21	11	32	22	11	33	24	11	35	6.5%	4.5%
IT	227	103	280	234	109	291	244	116	302	248	121	311	2.7%	2.9%
CY	:	:	:	2	1	3	1	1	2	1	1	2	:	-0.7%
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	:	3	39	43	:	:
LT	:	:	:	3	16	19	3	21	24	4	18	22	:	-9.6%
MT	:	:	:	:	:	:	3	0	3	2	0	3	:	-12.6%
NL	161	57	218	168	58	226	170	56	227	191	62	254	3.9%	11.9%
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	:	6	14	20	:	:
PT	25	10	31	25	10	32	25	11	32	26	12	35	2.5%	6.8%
SI	:	:	:	3	2	6	4	3	6	4	3	7	:	7.4%
FI	37	33	70	46	39	80	50	39	85	52	41	89	5.9%	4.8%
SE	66	62	118	63	58	114	67	60	118	70	62	125	1.3%	5.3%
UK	171	188	306	220	174	344	216	174	341	227	172	347	3.2%	1.7%
EU-15	1 216	738	1 514	1 305	746	1 609	1 348	782	1 658	1 412	806	1 729	3.4%	4.2%
Total	1 216	738	1 514	1 317	800	1 672	1 363	843	1 731	1 436	914	1 779	:	:
BG	:	:	:	8	7	16	8	7	15	10	7	17	:	11.4%
RO	:	:	:	3	10	14	4	10	14	8	11	19	:	33.1%
NO	:	:	:	54	82	127	51	81	122	54	91	134	:	9.7%

(Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 3)

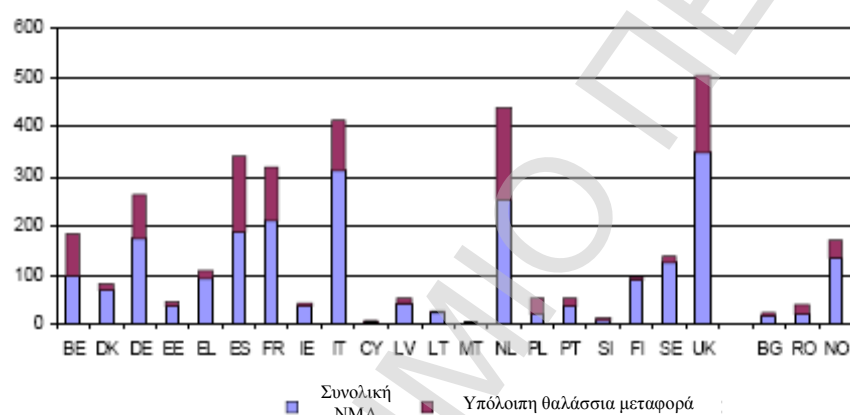
Στο Διάγραμμα 4-13 απεικονίζεται το ποσοστό της ΝΜΑ επί του συνόλου των διακινούμενων δια της θαλάσσης αγαθών στην Ε.Ε. κατά το έτος 2003, ανά κράτος – μέλος ενώ γίνεται μνεία και στη Νορβηγία.



Διάγραμμα 4-13: Ποσοστό της ΝΜΑ επί του ετήσιου συνόλου τόνων που διακινήθηκαν θαλασσίως ανά κράτος – εκατομμύρια τόνοι, έτος 2003 (Πηγή Xenellis, G., 2004, σελ. 1)

Είναι φανερό ότι το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία κρατούν τα σκήπτρα όσον αφορά τη χρήση NMA καθώς από αυτές τις χώρες διακινήθηκαν 342 και 302 εκατομμύρια τόνοι αντίστοιχα. Όσον αφορά στο Ηνωμένο Βασίλειο μία τέτοια επίδοση είναι μάλλον αυτονόητη δεδομένου του γεγονότος ότι η χώρα είναι νησί. Αξιοσημείωτη είναι όμως και η συμμετοχή της NMA επί του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών στη Δανία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία (νησί), τους Σκανδιναβικούς εταίρους, και τη Νορβηγία.

Στο Διάγραμμα 4-14 απεικονίζεται το ποσοστό της NMA επί του συνόλου των διακινούμενων δια της θαλάσσης αγαθών ανά κράτος – μέλος της Ε.Ε. κατά το έτος 2004, ενώ γίνεται αναφορά και στις Βουλγαρία, Ρουμανία και Νορβηγία.



Διάγραμμα 4-14: Ποσοστό της NMA επί του ετήσιου συνόλου τόνων που διακινήθηκαν θαλασσίως ανά κράτος – εκατομμύρια τόνοι, έτος 2004 (Πηγή Amerini, G., 2006, σελ. 1)

Όπως φαίνεται στο παραπάνω διάγραμμα, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία είναι κυρίαρχοι όσον αφορά τον όγκο της NMA που διαμετακομίστηκε προς και από τα λιμάνια τους αφού από αυτά διακινήθηκαν 347 και 311 εκατομμύρια τόνοι αντίστοιχα.

Σε γενικές γραμμές, το 2004, η NMA σημείωσε άνοδο στις περισσότερες χώρες – μέλη της Ε.Ε. σε σχέση με το 2003 με εξαίρεση την Εσθονία, την Ελλάδα, τη Λιθουανία και τη Μάλτα (17).

4.2.5 Παρατηρήσεις για τη ζήτηση της NMA στην Ε.Ε.

Η μελέτη των δεδομένων που παρατέθηκαν αναλυτικά παραπάνω μας οδηγεί σε συγκεκριμένα συμπεράσματα.

Τα χύδην υγρά φορτία κυριαρχούν στη ΝΜΑ. Η συγκεκριμένη τάση φαίνεται να είναι σταθερή. Ο πρωταγωνιστικός ρόλος των χύδην υγρών φορτίων μάλλον εξηγείται από το γεγονός ότι πρόκειται, ως επί το πλείστον, για μεταφορά καυσίμων των οποίων η ζήτηση είναι σταθερά υψηλή ενώ παράλληλα αποτελεί είδος φορτίου που δεν είναι δυνατόν να μεταφερθεί μοναδοποιημένο.

Από την άλλη μεριά παρατηρείται δυναμική ανάπτυξη του τμήματος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με τη ΝΜΑ. Η συγκεκριμένη λειτουργία προωθείται και από την Ε.Ε. ως ο πλέον κατάλληλος τρόπος συμμετοχής της ΝΜΑ σε ένα ενιαίο Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών. Παρ' όλα αυτά τα χύδην υγρά και ξηρά φορτία θα εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην Κοινοτική ΝΜΑ εφ' όσον δεν είναι δυνατόν να μοναδοποιηθούν.

Κατά το έτος 2003 ο συχνότερος προορισμός της ΝΜΑ ήταν τα λιμάνια της Μεσογείου ενώ ακολουθούσαν η Βόρεια Θάλασσα, η Βαλτική και ο Ατλαντικός ωκεανός. Η κατάσταση ήταν παρόμοια και για το 2004 αν και αυτή τη φορά συχνότερος προορισμός της ΝΜΑ ήταν η Βόρεια Θάλασσα ακολουθούμενη από τη Μεσόγειο, τη Βαλτική και τον Ατλαντικό ωκεανό. Το παραπάνω φαινόμενο (τουλάχιστον όσον αφορά τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Μεσογείου ως προορισμός της ΝΜΑ) ίσως να εξηγείται εν μέρει και από τη γεωγραφική διάρθρωση της βιομηχανικής παραγωγής στην Ευρώπη όπως αυτή συζητήθηκε και στην ενότητα 3.3 της παρούσας εργασίας. Ίσως, δηλαδή, να οφείλεται στο γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα της βιομηχανικής δραστηριότητας στην Ευρώπη είναι συγκεντρωμένο στο Βορρά με αποτέλεσμα να υφίσταται έντονη ροή προϊόντων προς το νότο.

Ερχόμενοι τώρα στα επί μέρους κράτη παρατηρούμε ότι κατά τα έτη 2003 και 2004 η χώρα στην οποία παρουσίαζε την εντονότερη δραστηριότητα η ΝΜΑ στη Μεσόγειο είναι η Ιταλία. Αντίστοιχα, κυρίαρχο ρόλο όσον αφορά τη ΝΜΑ στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας και του Ατλαντικού ωκεανού διαδραματίζει το Ηνωμένο Βασίλειο (εδώ βέβαια πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν το γεγονός ότι το εν λόγω κράτος είναι νησί) ενώ στη Βαλτική πρωταγωνιστικό ρόλο διαδραματίζουν η Ολλανδία, η Γερμανία, η Σουηδία, και η Φινλανδία.

Ενδιαφέρον, επίσης, έχει και παρατήρηση ότι σχεδόν σε όλα τα κράτη τα πλοία της ΝΜΑ κατέπλευσαν ως επί το πλείστον προκειμένου να εκφορτώσουν φορτία παρά για να φορτώσουν. Ίσως κάτι τέτοιο να οφείλεται και στο γεγονός ότι η ΝΜΑ συνήθως αξιοποιείται για να μεταφέρει πρώτες ύλες ή ημικατεργασμένα – όχι τελικά – προϊόντα. Για τα τελικά προϊόντα – με μεγαλύτερες ανά μονάδα αξίες – ίσως να

επιλέγονται άλλοι τρόποι μεταφοράς εφόσον απαιτούνται μεγαλύτερες ταχύτητες, τακτικότητα και συχνότητα. Εξαιρέση σε αυτή την ερμηνεία μπορεί να αποτελεί η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Κατά την περίοδο 2000 – 2003 ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της ΝΜΑ στην Ε.Ε. ήταν 2,2%, ενώ θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης παρουσίασαν όλα τα κράτη – μέλη με εξαίρεση την Ελλάδα και τη Γαλλία οι οποίες εμφάνισαν αρνητική ανάπτυξη της ΝΜΑ κατά την περίοδο 2000 – 2002. Και σε αυτά τα κράτη όμως η τάση αντιστράφηκε το 2003. Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης της ΝΜΑ κατά το έτος 2003 – 2004 ήταν επίσης θετικός (4,2%) Το ίδιο ίσχυε για όλα τα παλιά κράτη – μέλη (με εξαίρεση την Ελλάδα) ενώ σε αρκετά νέα κράτη – μέλη (όσα εισήλθαν με τη διεύρυνση του 2004) παρατηρήθηκε κάμψη του ρυθμού ανάπτυξης της ΝΜΑ που ίσως να οφείλεται τόσο σε ζητήματα υποδομής όσο και στην ανάγκη περαιτέρω προσαρμογής στο Κοινοτικό οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον.

5 Η ΝΜΑ και η Συμμετοχή της στις Κοινοτικές Μεταφορές: Η Πλευρά της Προσφοράς

5.1 Γενικά

Η ανάλυση της προσφοράς της ΝΜΑ στη Ε.Ε. είναι λογικό να ξεκινά από την παράθεση και μελέτη των στοιχείων για τον αντίστοιχο στόλο. Μία πρώτη ενδιαφέρουσα παρατήρηση αφορά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία για τον Κοινοτικό στόλο της ΝΜΑ. Θα περίμενε κανείς ότι η Ε.Ε., παράλληλα με τα στοιχεία που παρέχει για τη ζήτηση της ΝΜΑ θα είχε συλλέξει αντίστοιχα δεδομένα για την προσφορά και κυρίως για το προφίλ του στόλου που εξυπηρετεί τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τέτοιου είδους πρόσφατα στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα ούτε από Κοινοτικές, ούτε από άλλες πηγές.

Ένας λόγος που μπορεί να εξηγήσει το παραπάνω γεγονός είναι η ανυπαρξία κοινά αποδεκτών χαρακτηριστικών για το τι αποτελεί πλοίο ΝΜΑ. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι ένας σημαντικός αριθμός πλοίων μπορεί να είναι συμφερόντων κρατών – μελών της Κοινότητας όμως δραστηριοποιούνται υπό μη Κοινοτικές σημαίες. Μία τρίτη παρατήρηση, σχετική και με την αμέσως προηγούμενη, είναι ότι μπορεί ένα τμήμα της διακίνησης αγαθών μέσω της ΝΜΑ να εκτελείται από μη Κοινοτικά πλοία.

Οι παραπάνω λόγοι μπορεί όντως να περιορίζουν τις δυνατότητες για συλλογή και παρουσίαση στατιστικών στοιχείων, από την άλλη πλευρά όμως, σίγουρα θα ήταν χρήσιμη η παρουσίαση από πλευράς Ε.Ε. μίας, έστω και όχι πλήρως αντιπροσωπευτικής, εικόνας του Κοινοτικού στόλου της ΝΜΑ.

Όσον αφορά τον Ευρωπαϊκό στόλο ΝΜΑ (πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, σχετικά μικρού μεγέθους που εκτελούν συστηματικά πλόες στην Ευρωπαϊκή ήπειρο) υπάρχουν σχετικά πρόσφατα στοιχεία τα οποία προσφέρουν αρκετά καθαρή εικόνα των βασικών χαρακτηριστικών του.

Ένα άλλο τμήμα της προσφοράς των υπηρεσιών ΝΜΑ είναι και τα λιμάνια. Κρίνεται, λοιπόν, χρήσιμη η συζήτηση του ρόλου τους. Σε αυτά τα πλαίσια επιχειρείται η ανάλυση της συμβολής των λιμενικών υπηρεσιών ως κόμβοι ζωτικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία ενός ολοκληρωμένου Κοινοτικού συστήματος διατροφικών μεταφορών. Παράλληλα, εξετάζονται οι προοπτικές και απαιτούμενες βελτιώσεις σε αυτόν τον τομέα.

Στη συνέχεια παρατίθεται και η λιμενική πολιτική της Ε.Ε. ως συνάρτηση της προσπάθειας προώθησης της ΝΜΑ. Μία πτυχή η οποία έχει αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης σε Κοινοτικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο ερευνητών του κλάδου είναι η διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού τόσο όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών στα λιμάνια όσο και μεταξύ των λιμανιών. Η διασφάλιση του ελεύθερου ανταγωνισμού προβάλλεται ως προαπαιτούμενο για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία των λιμανιών πάντοτε υπό το πρίσμα της αποτελεσματικής συμμετοχής τους σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διατροφικών μεταφορών όπου η ΝΜΑ θα διαδραματίζει κομβικό ρόλο.

Σκόπιμη κρίνεται και η εξέταση των προκλήσεων στις οποίες καλείται να ανταποκριθεί η ΝΜΑ υπό το πρίσμα του επιχειρηματικού περιβάλλοντος στο οποίο δρα. Η εξέταση των συνθηκών οι οποίες χαρακτηρίζουν το διακριτό κλάδο της ΝΜΑ είναι αναγκαία δεδομένης της ιδιαιτερότητάς του. Άλλωστε, οι βασικότερες παράμετροι που σχετίζονται με την εξέλιξη ή και την επιβίωση μίας επιχείρησης είναι προϊόν της δομής του κλάδου στον οποίο ανήκει.

Μία ακόμη σημαντική παράμετρος της προσφοράς των υπηρεσιών ΝΜΑ είναι η συζήτηση του βαθμού και του τρόπου συμμετοχής τους στις διατροφικές μεταφορές. Από πλευράς Ε.Ε. υφίσταται συστηματική προσπάθεια προώθησης μίας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών η οποία θα αγκαλιάζει ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα και η οποία θα συμβάλλει αποφασιστικά στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση. Ξεκινώντας με τον ορισμό των διατροφικών μεταφορών, στη συνέχεια παρατίθενται τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος στο οποίο αυτές λειτουργούν. Τέλος, με δεδομένο το γεγονός ότι η λειτουργική ένταξη της ΝΜΑ σε ένα Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών είναι μονόδρομος, αναλύονται οι προτάσεις για την ολοκληρωμένη συμμετοχή της σε ένα τέτοιο σύστημα.

5.2 Ανάλυση του στόλου της ΝΜΑ

Μία πρώτη εικόνα της τρέχουσας πραγματικότητας όσον αφορά τον στόλο ΝΜΑ δίνουν οι παρατηρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο θέμα. Η Επιτροπή, λοιπόν, αναφέρει ότι ο Ευρωπαϊκός στόλος – γενικά – έχει συρρικνωθεί προς όφελος των σημαιών ευκαιρίας. Από την άλλη πλευρά όλο και λιγότεροι Ευρωπαίοι πολίτες επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα γεγονός που συνεπάγεται ένα έντονο έλλειμμα

ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σημειώνεται δε, χαρακτηριστικά ότι από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, η Ευρωπαϊκή Ένωση απώλεσε το 40% του δυναμικού της σε ναυτικούς, κάτι που πλέον έχει οδηγήσει σε έντονη ανάγκη για έμπυχο δυναμικό και κυρίως αξιωματικούς. Πιο συγκεκριμένα, το 2001 γινόταν η πρόβλεψη ότι μέχρι το 2006 η Ε.Ε. θα παρουσιάζει έλλειμμα 36.000 ναυτικών, οι οποίοι βέβαια – κατόπιν κατάλληλης εκπαίδευσης και έχοντας τις αναγκαίες δεξιότητες – θα εξασφάλιζαν την ασφαλή ναυσιπλοΐα και θα συνέβαλαν στην αποτελεσματική, λειτουργία και συντήρηση των Κοινοτικών πλοίων, κάτι που με τη σειρά του θα σήμαινε χαμηλότερα κόστη αλλά και μικρότερες επιβαρύνσεις εξαιτίας ατυχημάτων τόσο όσον αφορά στις ανθρώπινες ζωές όσο και στο περιβάλλον. Τονίζεται επίσης, η στρατηγική σημασία του κλάδου της Κοινοτικής ναυτιλίας στον τομέα διαχείρισης των Κοινοτικών πετρελαϊκών αποθεμάτων, ενώ περαιτέρω σημειώνεται το γεγονός ότι περισσότερο από τα δύο τρίτα (70%) του εμπορίου της Κοινότητας με τον υπόλοιπο κόσμο διεκπεραιώνεται από πλοία (18).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι θαλάσσιες καθώς και οι ποτάμιες μεταφορές δεν έχουν επαρκώς αξιοποιηθεί, αν και η Ε.Ε. διαθέτει ένα τεράστιο δυναμικό (χαρακτηριστικά μνημονεύονται τα συνολικά 35.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και τα εκατοντάδες θαλάσσια ή ποτάμια λιμάνια) που της εξασφαλίζει ουσιαστικά απεριόριστες μεταφορικές δυνατότητες. Παρ' όλα αυτά μέχρι και το 2001 η ΝΜΑ είχε μεταφέρει το 41% των αγαθών που διακινήθηκαν εντός της Ε.Ε., ενώ γινόταν η πρόβλεψη ότι μέχρι το 2010 το ποσοστό αυτό θα ήταν 40%. Τα ανάλογα ποσοστά για τις ποτάμιες μεταφορές ήταν 5% το 1990 με πρόβλεψη για περαιτέρω μείωση από 4% που ήταν το 1998 σε 3% το 2010. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η ΝΜΑ ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς αγαθών με ρυθμό ανάπτυξης εφάμιλλο αυτού των οδικών μεταφορών καθώς για την πρώτη, κατά την περίοδο 1990 – 1998, ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν 27% ενώ για το δεύτερο ήταν 35% (18).

Από πλευράς μεταφορικού έργου, μετρούμενο σε τονοχιλιόμετρα, ο όγκος του εμπορίου που διεξήγαγε η ΝΜΑ μεταξύ 1970 και 1998 σημείωσε αύξηση δύομιση φορές αντιπροσωπεύοντας το 44% του συνολικού εμπορίου και 23% της συνολικής αξίας των αγαθών που μεταφέρθηκαν εντός της Ευρώπης. Παρ' όλα αυτά όμως η Επιτροπή τονίζει το γεγονός ότι το πλήρες δυναμικό της ΝΜΑ παραμένει ακόμη ανεκμετάλλευτο (18).

Όπως έχει ήδη επισημανθεί, ο στόλος που συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή ΝΜΑ δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια. Οι βασικοί περιορισμοί οι οποίοι

συντελούν στη δυσκολία προσδιορισμού των χαρακτηριστικών του στόλου NMA μπορούν να συνοψισθούν στα ακόλουθα βασικά σημεία:

- Τα πλοία που εξυπηρετούν τόσο το ενδο – Κοινοτικό όσο και το Ευρωπαϊκό εμπόριο, δε φέρουν υποχρεωτικά Ευρωπαϊκή σημαία. Ένα μεγάλο ποσοστό αυτών των πλοίων πλέει υπό μη Ευρωπαϊκές σημαίες.
- Τα πλοία που εμπλέκονται στην Ευρωπαϊκή NMA δεν εξυπηρετούν υποχρεωτικά μόνο αυτή. Σε πολλές περιπτώσεις κάποια πλοία εξυπηρετούν περιστασιακά μόνο τις ανάγκες της Ευρωπαϊκής NMA ενώ σε άλλες περιπτώσεις πλοία τα οποία συνήθως εκτελούν ωκεάνιους πλόες ναυλώνονται για να διεκπεραιώσουν μεταφορές NMA.
- Όσον αφορά το μέγεθος, όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2 της παρούσας εργασίας, δεν μπορούν να καθοριστούν αυστηρά και κοινά αποδεκτά όρια. Αποτελεί όμως κοινή παραδοχή ότι συνήθως η NMA αφορά σκάφη μικρού συγκριτικά μεγέθους.

5.2.1 Η έρευνα του Dutch Maritime Network

Ο ανωτέρω φορέας εκπόνησε το 2004 μία έρευνα με κύριο άξονα τη μελέτη των ηλικιακών χαρακτηριστικών του Ευρωπαϊκού στόλου NMA. Τα στοιχεία που προέκυψαν από αυτή την έρευνα παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες όχι μόνο για τα ηλικιακά χαρακτηριστικά του στόλου αλλά και για άλλες παραμέτρους. Οι βασικές παραδοχές που έγιναν είναι οι ακόλουθες (19):

- Χωρητικότητα από 500 GT έως και 10.000 GT.
- Δραστηριοποίηση σε Ευρωπαϊκά ύδατα (Βαλτική θάλασσα, Βόρεια θάλασσα. Ακτές Ατλαντικού, Μαύρη θάλασσα) κατά το έτος 2003.

Τα στοιχεία ελήφθησαν από το Lloyd's Maritime Intelligence Unit. Προσδιορίστηκε ένας αριθμός πλέον των 10.000 πλοίων τα οποία πραγματοποίησαν 457.000 προσεγγίσεις σε Ευρωπαϊκά λιμάνια. Στη συγκεκριμένη έρευνα συμπεριλήφθηκαν αρκετοί τύποι πλοίων ορισμένοι από τους οποίους δεν αφορούν την συγκεκριμένη εργασία καθώς δεν εμπλέκονται άμεσα στη δραστηριότητα της NMA με αυστηρά εμπορικά κριτήρια (π.χ. ρυμουλκά, βυθοκόροι, αμμοληπτικά, πλοία υποστηρίξεως κ.λπ.).

5.2.1.1 Ο στόλος της NMA ανά τύπο πλοίων

Στον Πίνακα 5-1 παρουσιάζονται οι βασικότερες κατηγορίες πλοίων της Ευρωπαϊκής NMA. Πρωταγωνιστικό ρόλο παίζουν τα πλοία γενικού φορτίου, τα πλοία χύδην υγρών φορτίων, τα ψυγεία, τα Ro – Ro, και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η έρευνα του Dutch Maritime Network παραθέτει αναλυτικά τις ιδιαίτερες κατηγορίες πλοίων μεταφοράς χύδην υγρών φορτίων οι οποίες για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας έχουν ενταχθεί σε μία ενιαία ευρύτερη κατηγορία. Η ίδια παρατήρηση ισχύει και για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα, κάποιες άλλες κατηγορίες όπως, για παράδειγμα, bulk / oil ή bulk / container carrier μνημονεύονται ξεχωριστά χωρίς να προσμετρώνται σε ευρύτερη κατηγορία όπως πλοία μεταφοράς χύδην ξηρών, εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.

Πίνακας 5-1: Αριθμός πλοίων NMA ανά τύπο, έτος 2003

Τύπος Πλοίου	Αριθμός
Γενικού Φορτίου	4.575
Χύδην Υγρών Φορτίων	1.232
Ψυγεία	534
Ro – Ro	359
Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	347
LPG	240
Αλιευτικά Εργοστάσια και Μεταφοράς Αλιευμάτων	211
Χύδην Ξηρών Φορτίων	194
Μεταφοράς Επιβατών / Ro – Ro	165
Μεταφοράς Τσιμέντου	86
Μεταφοράς Επιβατών	66
Ferries	64
Μεταφοράς Οχημάτων	38
Μεταφοράς Μεταλλευμάτων / Πετρελαίου	31
Ro – Ro / Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	28
Μεταφοράς Ζώντων Ζώων	26
Μεταφοράς Μεταλλευμάτων	5
Μεταφοράς Φορηγίδων	5
Φορηγά / Εκπαιδευτικά	3
Δεξαμενόπλοια Μεταφοράς Βαρέων Φορτίων	2
LNG / LPG	2
Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων/ Εμπορευματοκιβωτίων	2
LNG	1
Εμπορευματοκιβωτίων Ψυγείων	1
Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων / Πετρελαίου	1

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 2)

Στον Πίνακα 5-2 παρουσιάζονται οι συνολικοί ΚΟΧ για τις βασικότερες κατηγορίες πλοίων. Και εδώ κυρίαρχες είναι οι κατηγορίες του γενικού φορτίου ενώ ακολουθούν τα χύδην υγρά, τα ψυγεία, τα Ro – Ro και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Πίνακας 5-2: Συνολικοί ΚΟΧ (GT) ανά τύπο πλοίων NMA, έτος 2003

Τύπος Πλοίου	Συνολικοί ΚΟΧ
Γενικού Φορτίου	13.318.373
Χύδην Υγρών Φορτίων	4.367.120
Ψυγεία	2.937.119
Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	2.070.896
Ro – Ro	1.883.831
Χύδην Ξηρών Φορτίων	1.248.681
LPG	1.104.377
Μεταφοράς Επιβατών / Ro – Ro	791.294
Αλιευτικά Εργοστάσια και Μεταφοράς Αλιευμάτων	770.630
Μεταφοράς Επιβατών	288.648
Μεταφοράς Οχημάτων	266.783
Μεταφοράς Τσιμέντου	255.784
Ferries	150.436
Ro – Ro / Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων	144.357
Μεταφοράς Μεταλλευμάτων / Πετρελαίου	82.262
Μεταφοράς Ζώντων Ζώων	56.326
Μεταφοράς Φορηγίδων	32.696
Μεταφοράς Μεταλλευμάτων	28.804
LNG / LPG	17.508
Φορηγά / Εκπαιδευτικά	10.898
Δεξαμενόπλοια Μεταφοράς Βαρέων Φορτίων	10.113
Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων/ Εμπορευματοκιβωτίων	6.443
Εμπορευματοκιβωτίων Ψυγείων	5.100
Μεταφοράς Χύδην Ξηρών Φορτίων / Πετρελαίου	4.749
LNG	1.687

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 3)

5.2.1.2 Ο στόλος της ΝΜΑ ανά σημαία

Οι τριάντα κυριότερες σημαίες του Ευρωπαϊκού στόλου ΝΜΑ παρατίθενται στον Πίνακα 5-3. Η Ρωσία κυριαρχεί με 1.241 πλοία ενώ ακολουθεί η Antigua & Barbuda η οποία αποτελεί σημαία ευκαιρίας στην οποία καταφεύγει ένας μεγάλος αριθμός Ευρωπαίων πλοιοκτητών. Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Ολλανδία η οποία είναι γνωστή τόσο για την παράδοσή της στη ΝΜΑ όσο και για τις πολιτικές που έχει εφαρμόσει στον τομέα της προώθησής της. Η σημαντική παρουσία σημαιών ευκαιρίας δεν είναι πρόσφατο φαινόμενο ενώ έχει αποτελέσει αντικείμενο συζήτησης ως προς τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να περιοριστεί το πρόβλημα του “flagging out”.

Πίνακας 5-3: Οι 30 κυριότερες σημαίες της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ, έτος 2003

Σημαία	Αριθμός Πλοίων
Russian Federation	1.241
Antigua & Barbuda	650
Netherlands	591
Panama	557
Norway	448
Turkey	447
United Kingdom	435
Malta	398
St. Vincent & Grenadines	325
Bahamas	308
Italy	286
Greece	241
Norwegian International Register	227
Cyprus	226
Ukraine	223
Cambodia	207
Germany	192
Danish International Register	176
Liberia	150
Isle of Man	148
Republic of Georgia	145
Sweden	129
Netherlands Antilles	128
Syria	122
Canary Islands	115
Belize	104
Democratic People's Republic of Korea	101
Gibraltar	100

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 5)

Σε επίπεδο πλοιοκτησίας (Πίνακας 5-4) πρωταγωνιστικό ρόλο παίζει πάλι η Ρωσία η οποία ακολουθείται από τη Γερμανία, τη Νορβηγία και την Ολλανδία. Η πλειοψηφία των κρατών με έντονη παρουσία σε αυτόν τον πίνακα έχουν μακρά παράδοση στη ΝΜΑ.

Πίνακας 5-4: Οι κυριότερες χώρες πλοιοκτησίας της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ, έτος 2003

Χώρα Πλοιοκτησίας	Αριθμός Πλοίων
Russian Federation	1.265
Germany	1199
Norway	930
Netherlands	737
Turkey	612
Greece	601

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 6)

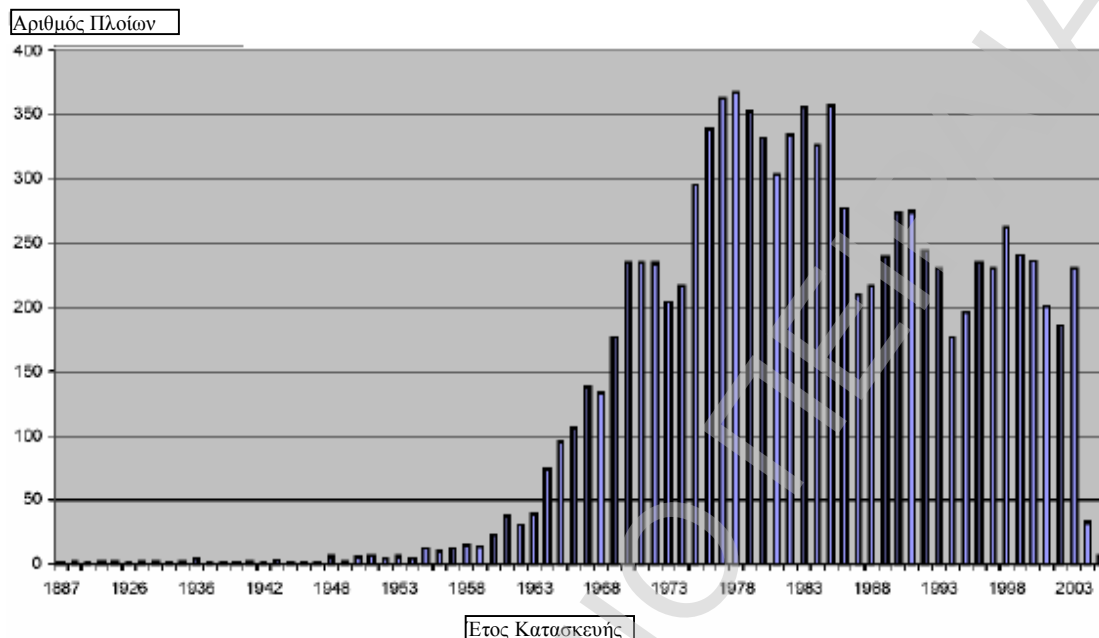
Μία ενδιαφέρουσα παρατήρηση που προέκυψε από την έρευνα του Dutch Maritime Network αφορά το γεγονός ότι τα 10.019 πλοία της έρευνας ανήκαν σε 3.460 πλοιοκτήτες. Με άλλα λόγια, οι εταιρείες ΝΜΑ είναι στη πλειοψηφία τους σχετικά μικρές ενώ σε αρκετές από αυτές ανήκει μόνο ένα πλοίο. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται περιορισμένες επιχειρηματικές δυνατότητες, γεγονός που έχει άμεσο αντίκτυπο και στην επιχειρηματική εικόνα του κλάδου (19).

5.2.1.3 Τα ηλικιακά χαρακτηριστικά του στόλου της ΝΜΑ

Όσον αφορά το θέμα της ηλικιακής σύνθεσης του στόλου της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ, ενδιαφέρον παρουσιάζει το Διάγραμμα 5-1 στο οποίο απεικονίζεται η σύνθεσή του με βάση το έτος κατασκευής.

Όπως γίνεται φανερό περισσότερο από το 50% του στόλου είναι μεγαλύτερο από 20 έτη. Ως εκ τούτου τίθεται έντονα το ζήτημα της ανανέωσης του Ευρωπαϊκού στόλου ΝΜΑ. Η ανανέωση του στόλου θα συμβάλει ουσιαστικά τόσο στην επίτευξη των στόχων περί αειφορίας και προστασίας του περιβάλλοντος όσο και στην

αποτελεσματικότερη λειτουργία της ΝΜΑ. Ένας σύγχρονος στόλος ΝΜΑ θα είναι σε θέση να καλύψει με μεγαλύτερη ευκολία τις απαιτήσεις των χρηστών για ποιοτικότερες και ταχύτερες υπηρεσίες (19).



Διάγραμμα 5-1: Σύνθεση του Ευρωπαϊκού στόλου ΝΜΑ με βάση το έτος κατασκευής, έτος 2003 (Πηγή: Dutch Maritime Network, 2004, σελ. 2)

Στον Πίνακα 5-5 παρουσιάζονται οι τύποι πλοίων με σκάφη ηλικίας άνω των 25 ετών καθώς και το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου ανά τύπο. Σε απόλυτους αριθμούς, οι πρώτες θέσεις καταλαμβάνονται από τις κατηγορίες που κυριαρχούν στην Ευρωπαϊκή ΝΜΑ, δηλαδή τα πλοία γενικού φορτίου, τα μεταφορές χύδην υγρών φορτίων, τα RO – RO, τα ψυγεία και τα μεταφορές χύδην ξηρών φορτίων. Όσον αφορά τα ποσοστά η εικόνα διαφοροποιείται, με κυρίαρχες κάποιες πιο ειδικές κατηγορίες όπως τα μεταφορές μεταλλευμάτων και ζώντων ζώων. Στις πιο συνηθισμένες κατηγορίες πλοίων της ευρωπαϊκής ΝΜΑ, ιδιαίτερα μεγάλα ποσοστά – που προσεγγίζουν το 50% – γηρεών σκαφών εμφανίζουν τα πλοία χύδην ξηρών φορτίων, τα RO – RO και τα γενικού φορτίου. Από την άλλη πλευρά άξια μνείας είναι η παρατήρηση ότι τα πλοία μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων εμφανίζουν συγκριτικά μικρό ποσοστό σκαφών πάνω από 25 ετών (12, 68%)

Πίνακας 5-5: Αριθμός σκαφών με ηλικία άνω των 25 ετών ανά τύπο πλοίων, έτος 2003

Τύπος Πλοίου	Αριθμός	Συνολικός Αριθμός	Ποσοστό %
Γενικού Φορτίου	1916	4575	41,88
Χύδην Υγρών Φορτίων	432	1232	35,06
RO – RO	170	359	47,35
Ψυγεία	117	534	21,91
Χύδην Ξηρών Φορτίων	110	194	56,70
Μεταφορές Επιβατών / RO – RO	93	165	56,36
Αλιευτικά Εργοστάσια και Μεταφορές Αλιευμάτων	81	211	38,39
Μεταφορές Τσιμέντου	68	86	79,07
Μεταφορές Εμπορευματοκιβωτίων	44	347	12,68
Μεταφορές Επιβατών	38	66	57,58
LPG	31	240	12,92
Μεταφορές Ζώντων Ζώων	23	26	88,46
Ferries	21	64	32,81
Μεταφορές Μεταλλευμάτων / Πετρελαίου	14	31	45,16
Μεταφορές Οχημάτων	13	38	34,21
RO – RO / Μεταφορές Εμπορευματοκιβωτίων	7	28	25,00
Μεταφορές Μεταλλευμάτων	5	5	100,00
Μεταφορές Φορηγίδων	2	5	40,00
Φορηγά / Εκπαιδευτικά	1	3	33,33
Δεξαμενόπλοια Μεταφορές Βαρέων Φορτίων	1	2	50,00

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 9)

Η Ρωσία αν και πρωταγωνιστεί στη ΝΜΑ φαίνεται να αντιμετωπίζει πρόβλημα παλαιότητας του στόλου της (Πίνακας 5-6) καθώς 472 από τα πλοία της είναι πλέον των 25 ετών. Τίθεται, λοιπόν, έντονο το πρόβλημα της ανανέωσης τόσο του Ρωσικού όσο και του στόλου άλλων κρατών της Ανατολικής Ευρώπης δεδομένου ότι πλέον δεν αποτελούν κεντρικά κατευθυνόμενες οικονομίες με κρατικά χρηματοδοτούμενα προγράμματα μαζικών ναυπηγήσεων. Οι πλοιοκτήτες σε αυτές τις περιοχές μπορεί να κληρονόμησαν αυτούς τους μεγάλους στόλους, καλούνται όμως τώρα να τους αντικαταστήσουν. Η ύπαρξη περιορισμένων κεφαλαίων θέτει σοβαρά προβλήματα.

Μεγάλους αριθμούς σκαφών άνω των 25 ετών εμφανίζουν και χώρες όπως η Νορβηγία, Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία. Έντονη επίσης είναι και η παρουσία των σημαίων ευκαιρίας.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις το πρόβλημα της γηραιών σκαφών φαντάζει εντονότερο όταν εξεταστεί ως ποσοστό επί του συνόλου των πλοίων που φέρουν την εκάστοτε σημαία.

Το ποιοτικό πρόβλημα της «ελαστικότητας» των προδιαγραφών των σημαίων ευκαιρίας αποτελεί ζήτημα που έχει απασχολήσει επανειλημμένα τον κλάδο της ναυτιλίας και δεν είναι λίγες οι φορές που έχει τεθεί το θέμα της ριζικής αντιμετώπισής του. Παράλληλα οι πλοιοκτήτες ωθούνται ή ίσως και δελεάζονται να εγκαταλείψουν τις Ευρωπαϊκές υπέρ των σημαίων ευκαιρίας. Αυτό συμβαίνει γιατί η παραμονή των πλοίων τους στις πρώτες συνεπάγεται ανταγωνιστικό έλλειμμα.

Πρέπει βέβαια εδώ να σημειωθεί ότι δεν είναι όλες οι σημαίες ευκαιρίας «ελαστικές» ως προς τις απαιτήσεις τους στον τομέα της ασφάλειας και της ποιότητας. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Antigua & Barbuda όπου μόνο το 11,54% του στόλου της ξεπερνά τα 25 έτη.

Από τη άλλη μεριά ορισμένα Ευρωπαϊκά κράτη έχουν προχωρήσει στην ίδρυση είτε παράλληλων είτε διεθνών νηολογίων (π.χ. Νορβηγία, Δανία, Ολλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο) με κύριο στόχο την τόνωση της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων πλοιοκτητών ή ακόμη και την προσέγγιση τρίτων. Τα παράλληλα και τα διεθνή νηολόγια παρέχουν κυρίως διευκολύνσεις όσον αφορά τη σύνθεση των πληρωμάτων ενώ συνήθως διατηρούν τα ίδια επίπεδα απαιτήσεων ποιότητας και ασφάλειας όπως και τα αντίστοιχα κύρια νηολόγια της εκάστοτε χώρας. Βέβαια ορισμένα από αυτά μπορεί να είναι ελαστικότερα σε ζητήματα που αφορούν, για παράδειγμα, την ηλικία των πλοίων. Πρέπει εδώ να σημειωθεί, όμως, ότι η συμβατότητα των παραπάνω νηολογίων με το Κοινοτικό δίκαιο έχει αμφισβητηθεί έντονα (20)

Πίνακας 5-6: Αριθμός σκαφών με ηλικία άνω των 25 ετών ανά σημαία (30 κυριότερες), έτος 2003

Σημαία	Αριθμός	Συνολικός Αριθμός	Ποσοστό %
Russian Federation	472	1241	38,03
Panama	243	557	43,63
Turkey	209	447	46,76
St. Vincent & Grenadines	203	325	62,46
Norway	191	448	42,63
Greece	187	241	77,59
Cambodia	173	207	83,57
United Kingdom	133	435	30,57
Republic of Georgia	116	145	80,00
Syria	111	122	90,98
Malta	108	398	27,14
Ukraine	103	223	46,19
Italy	101	286	35,31
Democratic People's Republic of Korea	96	101	95,05
Bahamas	93	308	30,19
Norwegian International Register	89	227	39,21
Antigua & Barbuda	75	650	11,54
Netherlands	69	591	11,68
Belize	66	104	63,46
Danish International Register	60	176	34,09
Cyprus	56	226	24,78
Sweden	51	129	39,53
Germany	40	192	20,83
Canary Islands	32	115	27,83
Madeira	28	92	30,43
Finland	19	66	28,79
Netherlands Antilles	18	128	14,06
Isle of Man	15	148	10,14
Liberia	15	150	10,00
Gibraltar	11	100	11,00

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Dutch Maritime Network, 2004, Annex 13)

5.3 Τα Κοινοτικά λιμάνια και η NMA

Σε όλες τις περιπτώσεις όπου υφίσταται θαλάσσιο σκέλος σε μία μεταφορική δραστηριότητα, τα λιμάνια αποτελούν το σημείο σύνδεσης μεταξύ της NMA και των άλλων μέσων μεταφοράς. Ως εκ τούτου, τα λιμάνια αποτελούν σημαντικούς κόμβους της μεταφορικής αλυσίδας. Η πραγματοποίηση επενδύσεων, τόσο σε επίπεδο υποδομής όσο και για οργανωτικές παρεμβάσεις, με στόχο τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών συμπεριλαμβάνεται στα αναγκαία μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της NMA, για την ενίσχυση της επέκτασης των δραστηριοτήτων της, καθώς και για την ολοκλήρωσή της σε ένα Κοινοτικό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, τυχόν παραμέληση του λιμενικού τομέα σίγουρα δυσχεραίνει τις παραπάνω προσπάθειες (13).

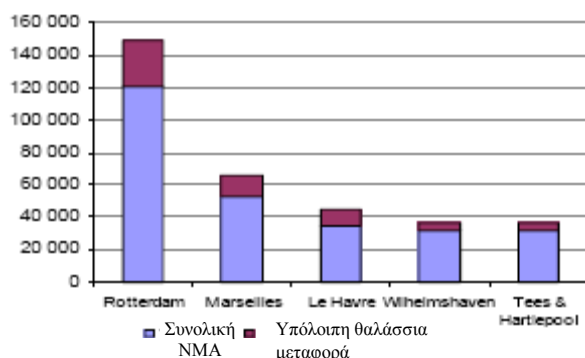
Όπως θα αναφερθεί και παρακάτω, δεδομένου του γεγονότος ότι συνήθως τα λιμενικά κόστη ως σύνολο αποτελούν πάνω από το 50% του συνολικού κόστους της θαλάσσιας μεταφοράς και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι τα μεταφορικά κόστη καταλαμβάνουν ένα ποσοστό από 7 έως και 35% της τελικής τιμής ενός προϊόντος, αντιλαμβάνεται κανείς ότι οποιαδήποτε βελτίωση στη λιμενική λειτουργία που μπορεί να επιφέρει μείωση του κόστους είναι μάλλον ιδιαίτερης σημασίας. Ο εκσυγχρονισμός των λιμανιών τόσο από πλευράς υποδομής όσο και από πλευράς οργάνωσης προσφέρει προφανή πλεονεκτήματα όσον αφορά και την αξιοπιστία των θαλάσσιων μεταφορών. Η εντεινόμενη ζήτηση μίας συνεχούς αλυσίδας μεταφοράς τύπου “door – to – door” καθώς και η όλη μεταφορική φιλοσοφία “just – in – time” συνεπάγονται ανάγκες έγκαιρης παράδοσης. Η πραγματοποίηση αυτών των αναγκών συνδέεται άμεσα με το βαθμό υλικής και οργανωτικής επάρκειας των λιμανιών (13). Όταν υφίσταται υστέρηση σε αυτές τις δύο παραμέτρους, αυτό έχει ουσιαστικό αντίκτυπο τόσο στην αξιοπιστία της θαλάσσιας μεταφοράς όσο και στο τελικό κόστος των μεταφερόμενων φορτίων.

5.3.1 Τα βασικότερα Κοινοτικά λιμάνια για τη NMA

Στο Διάγραμμα 5-2, απεικονίζονται τα πέντε κυριότερα λιμάνια όσον αφορά στη διακίνηση χύδην υγρών φορτίων από τη NMA κατά το έτος 2003. Την πρώτη θέση κατέχει το Rotterdam στο οποίο διακινήθηκε το 12% των χύδην υγρών φορτίων

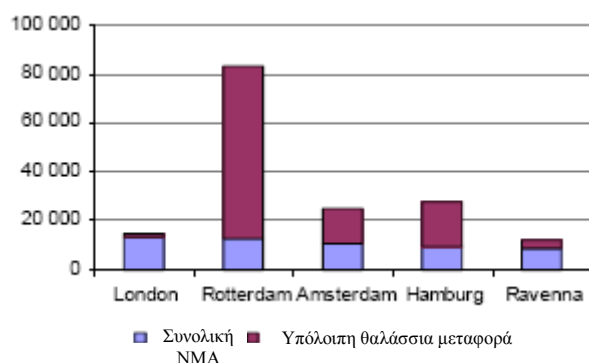
στην Ε.Ε. (όσον αφορά πάντα τη ΝΜΑ). Στην επόμενη θέση βρίσκεται το λιμάνι της Μασσαλίας και ακολουθούν το Le Havre, Wilhelmsahaven και το Tees & Hartlepool.

Η ΝΜΑ στα ανωτέρω λιμάνια κατείχε την κυρίαρχη θέση στη μεταφορά χύδην υγρών φορτίων καθώς – ενδεικτικά – αντανακλούσε το 87% του εκφορτωθέντος όγκου στο Tees & Hartlepool ενώ στο Le Havre σημειώθηκε το χαμηλότερο ποσοστό συμμετοχής 77%.



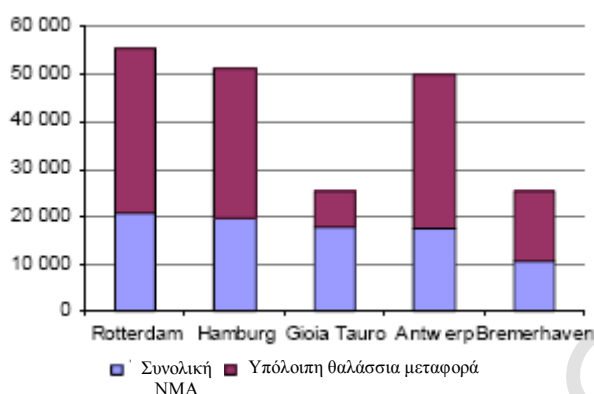
Διάγραμμα 5-2: Μερίδιο της ΝΜΑ στη διακίνηση χύδην υγρών φορτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 5)

Στο Διάγραμμα 5-3, απεικονίζονται τα πέντε κυριότερα λιμάνια όσον αφορά στη διακίνηση χύδην ξηρών φορτίων από τη ΝΜΑ κατά το έτος 2003. Την πρώτη θέση κατέχει το λιμάνι του Λονδίνου με μικρή διαφορά από το λιμάνι του Rotterdam ενώ ακολουθούν το Amsterdam, το Hamburg και η Ravenna. Σε αυτή την περίπτωση μόνο στο Λονδίνο και στη Ravenna η ΝΜΑ κατείχε κυρίαρχη θέση επί της συνολικής διακίνησης χύδην ξηρών φορτίων.



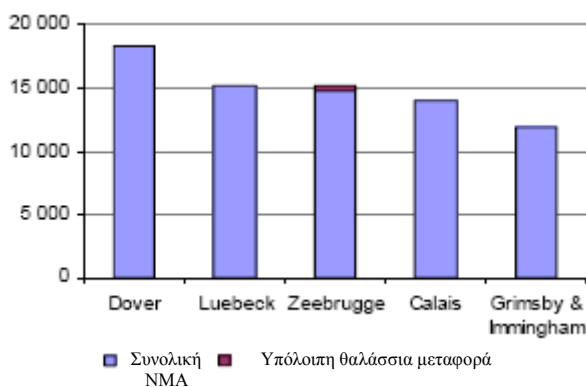
Διάγραμμα 5-3: Μερίδιο της ΝΜΑ στη διακίνηση χύδην ξηρών φορτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 6)

Στο Διάγραμμα 5-4, απεικονίζονται τα πέντε κυριότερα λιμάνια όσον αφορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από τη ΝΜΑ κατά το έτος 2003. Την πρώτη θέση κατέχει το λιμάνι του Rotterdam στο οποίο διακινήθηκε το 9% του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων στην Ε.Ε. (όσον αφορά πάντα τη ΝΜΑ). Δεύτερο – με μικρή διαφορά – έρχεται το λιμάνι του Hamburg και ακολουθούν το Gioia Tauro, το Antwerp και το Bremerhaven.



Διάγραμμα 5-4: Μερίδιο της ΝΜΑ στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 6)

Στο Διάγραμμα 5-5, απεικονίζονται τα πέντε κυριότερα λιμάνια όσον αφορά στη διακίνηση μονάδων φορτίου τύπου Ro – Ro από τη ΝΜΑ κατά το έτος 2003. Την πρώτη θέση κατέχει το λιμάνι του Dover (ίσως και για λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω) ενώ ακολουθούν τα λιμάνια του Luebeck, του Zeebrugge, του Calais (απέναντι από το Dover) και τέλος του Grimsby & Immingham. Τα λιμάνια αυτά σημειώνεται ότι είναι σε μεγάλο βαθμό εξειδικευμένα και σχεδόν αποκλειστικά χρησιμοποιούνται για τη διαμετακόμιση μονάδων φορτίου Ro – Ro από τη ΝΜΑ. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι μόνο το 3% από τα φορτία Ro – Ro που διαμετακομίστηκαν στο λιμάνι του Zeebrugge δεν αφορούσε τη ΝΜΑ. Σε όλα τα υπόλοιπα λιμάνια οι υπόλοιπες θαλάσσιες μεταφορές – εκτός της ΝΜΑ – είναι ανύπαρκτες. Πρόκειται βέβαια για μία ιδιαίτερη κατηγορία λιμανιών καθώς η γεωγραφική τους θέση προσδιορίζει αυτού του είδους τη μονόπλευρη διάρθρωση όσον αφορά τα είδη φορτίων που διέρχονται από εκεί.



Διάγραμμα 5-5: Μερίδιο της NMA στη διακίνηση μονάδων Ro – Ro – χιλιάδες τόνοι, έτος 2003 (Πηγή: Xenellis, G., 2004, σελ. 6)

Στον Πίνακα 5-7 αναφέρονται τα 20 σημαντικότερα λιμάνια της Ε.Ε. για τη NMA κατά το έτος 2004. Κυριότερο λιμάνι – όπως και κατά το έτος 2003 – για τη NMA είναι το Rotterdam και μάλιστα με αισθητή διαφορά από το δεύτερο. Στο συγκεκριμένο λιμάνι διακινήθηκε το 8% του συνολικού μεταφερόμενου φορτίου από τη NMA κατά το έτος 2004 στην Ε.Ε. Η σημασία αυτού του ποσοστού γίνεται κατανοητή εάν αναλογιστεί κανείς ότι και στα 20 λιμάνια του Πίνακα 5-7 διακινήθηκε το 40% των φορτίων της Κοινοτικής NMA. Ο όγκος των αγαθών που διακινήθηκαν μέσω της NMA στο λιμάνι του Rotterdam αυξήθηκε κατά 11,5% από το έτος 2003. Οι υψηλότεροι ρυθμοί ανάπτυξης σε σχέση με τη NMA σημειώθηκαν στο Gioia Tauro (33,9%), στο Amsterdam (31,5%), στο Wilhelmshaven (18%) και στο Milford Haven (14,6%). Το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι ως προς τη συμμετοχή της NMA σε αυτό ήταν η Μασσαλία η οποία όμως σημείωσε κάμψη -1,3% σε σχέση με το έτος 2003. Η Αμβέρσα ακολουθεί κατά πόδας τη Μασσαλία. Το λιμάνι της Αμβέρσας μάλιστα έχει το δεύτερο μικρότερο ποσοστό συμμετοχής της NMA στη λιμενική δραστηριότητα (44,9%) μεταξύ των 20 λιμανιών του Πίνακα 5-7 μετά το Αμβούργο (44,4%). Βέβαια το Αμβούργο επέδειξε ρυθμό ανάπτυξης 7,8% σε σχέση με τη συμμετοχή της NMA σε αυτό ενώ το Le Havre σημείωσε ρυθμό 6,9%· το μερίδιο του πρώτου επί του συνόλου της Κοινοτικής NMA ήταν 1,9% ενώ του δεύτερου 2%. Η μεγαλύτερη κάμψη μεταξύ των ετών 2003 – 2004 σημειώθηκε στο λιμάνι του Tallinn (-9,4%). Από τα 20 σημαντικότερα Κοινοτικά λιμάνια για τη NMA, τα έξι βρίσκονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και με εξαίρεση το Tees & Hartlepool που κατέγραψε ελαφρά κάμψη κατά -0,1%, όλα τα υπόλοιπα σημείωσαν

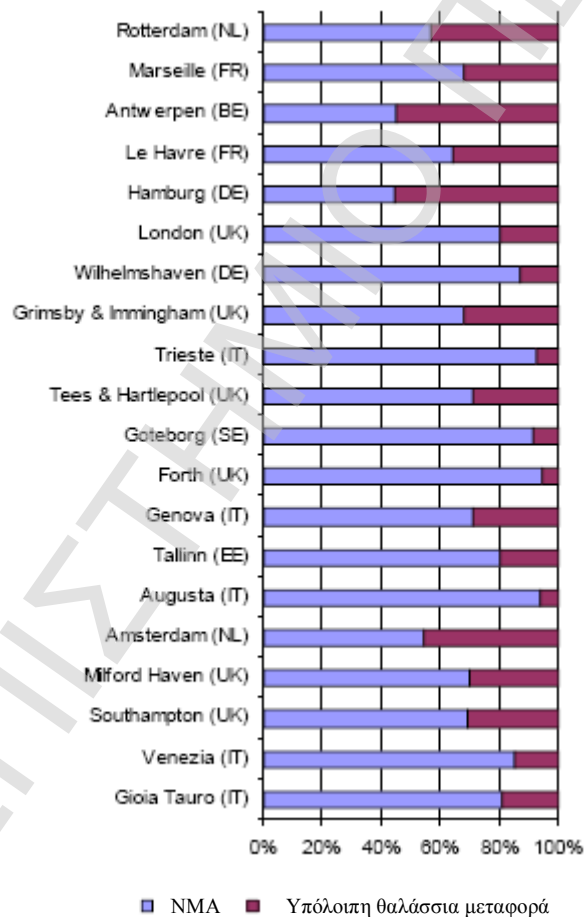
άνοδο σε σχέση με το 2003 που κυμαίνεται από 2,3% για το Λονδίνο σε 14,6% για το Milford Haven. Σημαντική είναι και η παρουσία της Ιταλίας στον Πίνακα 5-7 την οποία εκπροσωπούν πέντε λιμάνια, τρία εκ των οποίων σημείωσαν κατά το 2004 ανάπτυξη κοντά στο 4% (Τεργέστη, Βενετία και Augusta) σε σχέση με το 2003. Από τα Ιταλικά λιμάνια μόνο η Γένοβα είδε τη συμμετοχή της ΝΜΑ στο λιμάνι της να σημειώνει ελαφρά κάμψη (-0,5%) ενώ – στον αντίποδα – το Gioia Tauro κατέγραψε τη μεγαλύτερη αύξηση (33,9%) της συμμετοχής της Κοινοτικής ΝΜΑ σε σχέση με τα υπόλοιπα 20 λιμάνια (17).

Πίνακας 5-7: Τα 20 λιμάνια της Ε.Ε. με τις καλύτερες επιδόσεις όσον αφορά τη ΝΜΑ – χιλιάδες τόνοι, έτος 2004

Θέση	Λιμάνι	Προσεγγίσεις πλοίων ΝΜΑ	Ανάπτυξη 2003 - 2004	Ποσοστό επί της Κοινοτικής ΝΜΑ	Προσεγγίσεις εκτός ΝΜΑ
1	Rotterdam	187.830	11,5%	8,0%	143.035
2	Μασαλλία	61.642	-1,3%	2,6%	29.168
3	Αμβέρσα	60.827	2,7%	2,6%	74.614
4	Le Havre	46.150	6,9%	2,0%	25.728
5	Αμβούργο	44.208	7,8%	1,9%	55.321
6	Λονδίνο	42.702	2,3%	1,8%	10.587
7	Willelmshaven	39.267	18,0%	1,7%	5.689
8	Grimsby & Immingham	39.094	4,0%	1,7%	18.522
9	Τεργέστη	38.464	3,8%	1,6%	3.052
10	Tees & Hartlepool	38.200	-0,1%	1,6%	15.619
11	Gotenborg	33.347	11,2%	1,4%	3.057
12	Forth	32.942	-6,4%	1,4%	1.950
13	Γένοβα	32.610	-0,5%	1,4%	13.269
14	Tallinn	29.838	-9,4%	1,3%	7.278
15	Augusta	29.648	3,6%	1,3%	2.051
16	Amsterdam	27.100	31,5%	1,2%	22.809
17	Milford Haven	26.934	14,6%	1,1%	11.518
18	Southampton	26.679	9,5%	1,1%	11.752
19	Βενετία	24.627	4,0%	1,0%	4.256
20	Gioia Tauro	23.865	33,9%	1,0%	5.538
	Σύνολο	885.975	6,5%	37,7%	464.814

(Πηγή: Amerini, G., 2006, σελ. 6)

Στο Διάγραμμα 5-6 παρουσιάζεται το ποσοστό που καταλαμβάνει η ΝΜΑ ανά λιμάνι σε σχέση με το συνολικό όγκο της θαλάσσιας μεταφοράς που διεξάγεται στο καθένα από τα 20 προαναφερθέντα λιμάνια κατά το έτος 2004. Με εξαίρεση την Αμβέρσα και το Αμβούργο στα υπόλοιπα 20 λιμάνια η επί μέρους συμμετοχή της ΝΜΑ σε αυτά υπερβαίνει το 50%. Πρωταθλητές είναι τα λιμάνια του Forth, της Augusta, της Τεργέστης και του Gotenborg όπου η ΝΜΑ σημειώνει μία αξιόλογη κυριαρχία, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές ανοικτής θάλασσας, που υπερβαίνει το 90%. Αξιόλογη είναι και η συμμετοχή της ΝΜΑ στο λιμάνι της Βενετίας (με ποσοστό 85,3%) και στο Wilhelmshaven (με ποσοστό 87,3%) (17).



Διάγραμμα 5-6: Η ΝΜΑ ως ποσοστό της συνολικής κίνησης των 20 λιμανιών της Ε.Ε. με τις καλύτερες επιδόσεις στη ΝΜΑ, έτος 2004 (Πηγή: Amerini, 2006, G., σελ. 6)

Συμπερασματικά, κατά το έτος 2004, πρωταθλητής όσον αφορά τη διακίνηση φορτίων μέσω ΝΜΑ ήταν το λιμάνι του Rotterdam ενώ ακολουθούν η Μασσαλία, η Αμβέρσα, το Le Havre, και το Αμβούργο. Τους υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης ως

προς τη συμμετοχή της NMA είχε το Gioia Tauro. Άξια επισήμανσης είναι και η παρατήρηση ότι στην πλειοψηφία των 20 λιμανιών όπου η NMA είχε την εντονότερη παρουσία, αυτή διαδραμάτιζε και πρωταγωνιστικό ρόλο σε σύγκριση με τις υπόλοιπες θαλάσσιες μεταφορές ως ποσοστό της συνολικής κίνησης σε αυτά.

5.3.2 Ο ρόλος της λιμενικής υποδομής στη λειτουργία της NMA.

5.3.2.1 Τα λιμάνια ως κόμβοι των διατροφικών μεταφορών

Σύμφωνα με τους Chlomoudis και Pallis (13) η παραδοσιακή αντίληψη του λιμανιού ως μία πύλη που διευκολύνει τη μετάβαση από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο, σταδιακά αντικαθίσταται από την άποψη που θέλει τα λιμάνια να λειτουργούν ως κέντρα εφοδιασμού και μεταφορών τα οποία παρέχουν συμπληρωματικές ως προς τη μεταφορά λειτουργίες. Μαζί με τις συμβατικές υπηρεσίες, ένα λιμάνι σήμερα καλείται να προσφέρει σύγχρονες υπηρεσίες εφοδιασμού, μεταφορών και διανομής οι οποίες να διασφαλίζουν ταχεία και αποτελεσματική ροή φορτίων. Συνεπώς, τα λιμάνια πρέπει να προσφέρουν υποδομές προσανατολισμένες στη ζήτηση οι οποίες θα εξασφαλίζουν επαρκείς συνδέσεις με τα υπόλοιπα είδη μεταφοράς.

Ο Βαρβατές (21) γλαφυρά παρουσιάζει τις ανάγκες που καλούνται να καλύψουν τα σύγχρονα λιμάνια και τη συνακόλουθη ανάγκη αλλαγής τρόπου λειτουργίας πολλών από αυτά αναφέροντας ότι τα “λιμάνια από απλά σημεία απόθεσης εμπορευμάτων και είσπραξης τελωνειακών δασμών στο παρελθόν, έχουν σήμερα εξελιχθεί σε κόμβους διατροφικής μεταφοράς με κρίσιμη επίδραση πάνω στη συνολική αποτελεσματικότητα της μεταφορικής αλυσίδας. Τα πλοία που κάποτε έμεναν δύο και τρεις εβδομάδες στο λιμάνι για να ξεφορτώσουν, τελειώνουν σήμερα σε μία – δύο μέρες. Τα εμπορεύματα αντί να μπαίνουν μέσα σε τεράστιες αποθήκες για μήνες, φορτώνονται ξανά αυθημερόν για να παραδοθούν στην πόρτα του παραλήπτη. Εν ολίγοις, τα λιμάνια από υπναλέοι οργανισμοί στο παρελθόν πρέπει να μπου στην πρίζα για να ανταποκριθούν στο νέο ρόλο τους”.

Δε θα ήταν υπερβολή εάν κανείς υποστήριζε ότι το κλειδί της επιτυχούς συμμετοχής της NMA στις πολυτροπικές μεταφορές βρίσκεται στη λιμενική λειτουργία από πολλές απόψεις. Αδιαμφισβήτητος είναι ο ζωτικής σημασίας ρόλος που παίζουν παράμετροι όπως η συνολική προσβασιμότητα από τα μέσα μεταφοράς,

ο αριθμός των αποβάθρων και η υποδομή τους, ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίου, η ύπαρξη και οργάνωση κέντρων μεταφοράς και εφοδιασμού, τα κέντρα συγκέντρωσης και διάχυσης πληροφοριών (7).

Το 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπογράμμισε για ακόμη μία φορά το γεγονός ότι η NMA έχει ανάγκη από “φιλικά” προς αυτήν και αποτελεσματικά λιμάνια. Η NMA χρειάζεται σχετικά μικρούς χρόνους παραμονής στο λιμάνι, διαφανείς διαδικασίες και χρεώσεις. Μόνο εφόσον τα λιμάνια επιτύχουν την πλήρη προσαρμογή τους στη διατροφική διαδικασία εξασφαλίζοντας ομαλή σύνδεση μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, μπορεί η NMA να ενισχύσει τον πραγματικό ρόλο της στην Ευρώπη (15).

5.3.2.2 Προοπτικές και απαιτούμενες βελτιώσεις

Ένα θετικό χαρακτηριστικό του λιμενικού τομέα είναι το γεγονός ότι συγκριτικά χαμηλού ύψους επενδυτικά προγράμματα, τα οποία είναι δυνατόν να υλοποιηθούν σχετικά εύκολα σε κάθε μικρό εμπορικό λιμάνι της Ε.Ε., μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της μεταφορικής διαδικασίας (13).

Χαρακτηριστικά, όπως άλλωστε αναφέρθηκε και παραπάνω, σχετικά με το ζήτημα του αναλογικά μεγάλου κόστους που αντιμετωπίζει τη NMA στα λιμάνια, ο Fritzsche (22) παρατηρεί ότι τα κόστη που σχετίζονται με την παραμονή και δραστηριότητα ενός πλοίου NMA στο λιμάνι, υπό φυσιολογικές συνθήκες, αντιπροσωπεύουν πλέον του 50% του ναύλου, κάτι βέβαια που δρα αρνητικά ως προς την ελκυστικότητα της NMA.

Προς την ίδια κατεύθυνση οι Everard και Boyle (23) επιβεβαιώνουν την παραπάνω παρατήρηση σημειώνοντας ότι τα κόστη στα λιμάνια υπολογίζεται ότι αντιπροσωπεύουν το 30 με 80% του ναύλου και συνήθως υπερβαίνουν το 50%. Ως εκ τούτου η λιμενική αποτελεσματικότητα αναγνωρίζεται ότι αποτελεί κομβικό τομέα στη γενικότερη προσπάθεια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της NMA. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τα κόστη και να μειωθούν οι χρόνοι, η ομάδα συζήτησης του Maritime Industries Forum (MIF) προσδιόρισε τις ακόλουθες προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση αποτελεσματικών λιμανιών βασισμένες στην εμπειρία και τις ανάγκες των χρηστών. Με την κατάλληλη θεσμική και νομοθετική υποστήριξη από τις εθνικές κυβερνήσεις τα λιμάνια μπορούν να παράσχουν:

- Εύκολη και ασφαλή πρόσβαση, συμπεριλαμβανομένης και της διαθεσιμότητας βοηθημάτων ναυσιπλοΐας,
- Παροχή υπηρεσιών καθ' όλο το εικοσιτετράωρο,
- Σχεδιασμό ή και προσαρμογή της λιμενικής υποδομής και υπερδομής με γνώμονα τις συγκεκριμένες ανάγκες της NMA,
- Ομαλή σύνδεση με τα οδικά, σιδηροδρομικά και ποτάμια δίκτυα,
- Εισαγωγή ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών – κατάργηση μονοπωλιακών και περιοριστικών πρακτικών,
- Ευρύτερη χρήση του συστήματος EDI (Electronic Data Interchange),
- Καθιέρωση ευκολιών υποδοχής καταλοίπων σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις της συνθήκης MARPOL,
- Διαφάνεια στην τιμολογιακή πολιτική.

Πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ανταγωνιστικότητας της NMA, πέρα από τις αναγκαίες βελτιώσεις στη λιμενική υποδομή και οργάνωση, εξ' ίσου σημαντική και απαραίτητη είναι και η βελτίωση σε όλο το φάσμα των τερματικών που σχετίζονται με τη NMA. Οι συνδέσεις με την ενδοχώρα του κάθε λιμανιού είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία της NMA σε ένα πολυτροπικό μεταφορικό περιβάλλον. Σε γενικές γραμμές, σε αυτόν τον τομέα, στη Δυτική Ευρώπη τα προβλήματα είναι μικρότερα σε σύγκριση με την Ανατολική Ευρώπη όπου υφίστανται αρκετά περιθώρια βελτιώσεων ακόμη και όσον αφορά τις ανάγκες επενδύσεων στην οδική υποδομή (7).

Ο Martens (24) προς την κατεύθυνση της υπόδειξης συγκεκριμένων ζητημάτων προς βελτίωση στην οργάνωση και λειτουργία των λιμανιών, με κριτήριο πάντοτε το όφελος της NMA, προτείνει τρία σημεία που χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής:

- Λιμενικές άδειες. Οι διαχειριστές των μεταφορών NMA συχνά οφείλουν να αποκτήσουν λιμενικές άδειες. Προκειμένου να συμβεί αυτό υποχρεούνται να καταθέσουν χρηματικές εγγυήσεις. Κάτι τέτοιο επηρεάζει αρνητικά τα ρευστά διαθέσιμά τους, ειδικότερα σε περιπτώσεις μικρών επιχειρήσεων οι οποίες μόλις ξεκινούν τη δραστηριότητά τους. Προτείνεται η εξεύρεση κάποιας λύσης είτε σε κυβερνητικό επίπεδο, είτε σε επίπεδο διοίκησης λιμανιών.
- Λιμενικά τέλη. Αν και η δομή των λιμενικών τελών διαφέρει από λιμάνι σε λιμάνι, συνήθως οι χρεώσεις σπάνια εξαρτώνται από το είδος ή τη

μεταφερόμενη ποσότητα φορτίου από το πλοίο ενώ συνήθως αποτελούν συνάρτηση του μεγέθους του πλοίου. Προκειμένου να διαμορφωθεί μία πολιτική υποστήριξης της NMA, υπάρχει η αίσθηση ότι ο καθορισμός των λιμενικών τελών με βάση το μεταφερόμενο φορτίο είναι, ως μέθοδος, πιο συνεπής ως προς την πρόθεση κοστολόγησης και τιμολόγησης με βάση την πραγματική χρήση της υποδομής και της ενέργειας.

- Άλλα κόστη σχετιζόμενα με τα λιμάνια. Συχνά η χρήση πλοίου είναι υποχρεωτική, αν και από πλευράς ασφάλειας η επιβίβαση πλοηγού δεν απαιτείται εφ' όσον το πλοίο είναι υπό τις διαταγές ενός έμπειρου πλοιάρχου ο οποίος εκτελεί συχνούς πλόες σε συγκεκριμένα λιμάνια. Σε τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να θεσμοθετηθεί η χορήγηση σχετικής άδειας η οποία θα επιτρέπει τη μη χρήση πλοηγού.

Όπως παρατηρούν οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) υφίστανται ορισμένα λιμάνια στα οποία έχουν υιοθετηθεί συστήματα για την καλύτερη εξυπηρέτηση της NMA. Μεταξύ αυτών των συστημάτων περιλαμβάνονται ιδιαίτερα τερματικά για χρήση μόνο από πλοία NMA καθώς και μία σειρά εξειδικευμένων υπηρεσιών. Από την άλλη όμως πλευρά, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός λιμανιών στα οποία τα πλοία της NMA πρέπει να ανταγωνιστούν τα ποντοπόρα τόσο όσον αφορά τη χρήση του προβλήτα αλλά και γενικά της προσφερόμενης υποδομής ενώ σε πολλές περιπτώσεις δίνεται σαφής προτεραιότητα από τις λιμενικές αρχές στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Σύμφωνα με τους παραπάνω συγγραφείς (6) τα λιμάνια θα πρέπει να έχουν τρόπο λειτουργίας ανάλογο με αυτό των χερσαίων τερματικών και να παίζουν και αυτά ουσιαστικό ρόλο ως κομβικά σημεία στις συνδυασμένες μεταφορές. Σημειώνουν δε, ότι προς αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1997 όταν πρότεινε τη σχετική τροποποίηση των οδηγιών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Υπογραμμίζουν επίσης και το γεγονός ότι σύμφωνα με τα ανανεωμένα κριτήρια και τις προδιαγραφές για τα λιμάνια “ειδική προσοχή πρέπει να δίδεται στην ανάπτυξη της ναυτιλίας κοντινής [sic] αποστάσεων και της ποτάμιας ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης και της υποδομής” (COM (97) 681 final, στο 6).

5.3.3 Η πολιτική της Ε.Ε. στον τομέα των λιμανιών ως συνάρτηση του ευρύτερου στόχου προώθησης της ΝΜΑ

5.3.3.1 Ελεύθερος ανταγωνισμός και ιδιωτικοποιήσεις

Όσον αφορά το ζήτημα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των λιμανιών, είναι αυτονόητο ότι έχει αποτελέσει αντικείμενο ευρείας συζήτησης τόσο στους κόλπους της Ε.Ε. όσο και μεταξύ των χρηστών. Οι δεύτεροι, και κυρίως οι πλοιοκτήτες είναι μάλλον υπέρ μίας ουσιαστικής συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια τόσο όσον αφορά την παροχή όλων των υπηρεσιών σε αυτά όσο και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτών καθ' αυτών των λιμανιών. Σύμφωνα με την παραπάνω θέση μόνο μέσω της αποφασιστικής συμμετοχής των ιδιωτών στα λιμάνια μπορεί να διασφαλιστεί η μεγαλύτερη δυνατή προσέγγιση στον πλήρη ανταγωνισμό που με τη σειρά του συνεπάγεται μείωση στο κόστος χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων και της γενικότερης υποδομής ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή διαφάνεια στη λιμενική τιμολογιακή πολιτική, κάτι που αποτελεί ζητούμενο για το σύνολο σχεδόν των χρηστών.

Σύμφωνα με τον Βαρβατέ (25) είναι γνωστό ότι ιστορικά τα λιμάνια υπήρξαν δημόσια περιουσία στις περισσότερες χώρες. Κατά τον ίδιο, τα λιμάνια υπέφεραν από τα ίδια προβλήματα που ταλάνιζαν όλες τις επιχειρήσεις που υπάγονταν στο δημόσιο τομέα ήτοι αργές διαδικασίες, υψηλό κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών, μονοπωλιακή αντιμετώπιση των χρηστών, πλήρης υποταγή της διοίκησής τους στις απαιτήσεις των φορέων εκπροσώπησης των εργαζομένων, λήψη αποφάσεων με βάση πολιτικά και όχι αυστηρά επιχειρησιακά κριτήρια.

Γενικότερα μπορεί να υποστηριχθεί ότι σε ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον τα λιμάνια καλούνται να αναδιαμορφώσουν τους τρόπους λειτουργίας τους και να τους προσαρμόσουν στα σύγχρονα μεταφορικά δεδομένα και ανάγκες. Η επικρατούσα αντίληψη είναι ότι η ιδιωτικοποίηση αποτελεί ίσως το βασικότερο τρόπο ανταπόκρισης σε αυτές τις προκλήσεις και θεωρείται ότι μπορεί να επιφέρει την επιθυμητή αναβάθμιση της αποτελεσματικότητας στην παραγωγή των υπηρεσιών.

Από την άλλη πλευρά η εμπειρία του Βρετανικού εγχειρήματος πλήρους ιδιωτικοποίησης των λιμανιών είχε δείξει ότι η άμεση πώληση λιμενικών περιουσιακών στοιχείων όπου έχουμε την ολοκληρωτική μεταβίβαση της κυριότητας, της νομής και φυσικά της λειτουργίας ενός λιμανιού σε μία ιδιωτική επιχείρηση δεν αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη εναλλακτική (26).

Όμως η ιδιωτικοποίηση είναι ένα πολύπλευρο φαινόμενο και κάθε λιμάνι, χώρα η περιφέρεια την προσεγγίζει μέσα από διαφορετικές πρακτικές. Το είδος, η έκταση και τελικά αλλαγές που θα επιφέρει ένα πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης διαφέρει ανάλογα με τα εκάστοτε δεδομένα. Το μόνο ίσως σταθερό σημείο αναφοράς σε όλες τις μεθόδους και σε όλα τα εγχειρήματα εισαγωγής των ιδιωτικών φορέων στα λιμάνια είναι ο καταλυτικός ρόλος που το κράτος καλείται να παίζει ως ρυθμιστής και αρωγός τέτοιων προσπαθειών.

Ένας από τους βασικούς στόχους που επιδιώκεται μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις είναι η διαμόρφωση, όμως αναφέρθηκε και πιο πάνω, συνθηκών που να τείνουν, όσο περισσότερο γίνεται, στον πλήρη ανταγωνισμό, κάτι που υποστηρίζεται ότι μπορεί να επιφέρει υψηλότερη αποτελεσματικότητα σε δεδομένα επίπεδα κόστους παραγωγής. Η επιτυχής εφαρμογή των πολιτικών ελεύθερου ανταγωνισμού προϋποθέτει ότι οι παραγωγικές δραστηριότητες δεν παρουσιάζουν σημαντικές οικονομίες κλίμακας. Αυτό συμβαίνει γιατί, εάν υφίστανται αύξουσες αποδόσεις κλίμακας, δημιουργούνται κίνητρα για τη συγκέντρωση της παραγωγικής διαδικασίας και άρα οδηγούμαστε, πιθανόν, σε διαμόρφωση φυσικών μονοπωλίων. Σε ένα φυσικό μονοπώλιο οι τιμές στις οποίες το κέρδος μεγιστοποιείται είναι πάνω από το οριακό κόστος. Το μέσο κόστος που προκύπτει στην προκειμένη περίπτωση κατά την παραγωγή τέτοιων υπηρεσιών μειώνεται σημαντικά καθώς το σύνολο των μεταφερόμενων, από το λιμάνι, τόνων αυξάνει (ως εκ τούτου, τα οριακά κόστη είναι γενικά χαμηλότερα από το μέσο κόστος). Η φθίνουσα πρόοδος του μέσου κόστους συμβαίνει εξαιτίας της μεγάλης σημασίας του σταθερού κόστους. Ένα σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους για τη λειτουργία, παραδείγματος χάριν, ενός τερματικού εμπορευματοκιβωτίων είναι ανεξάρτητο του διακινούμενου όγκου φορτίου (27).

Σύμφωνα με τη θεωρία της ανταγωνιστικότητας, όπως έχει προταθεί από τον Baumol (στο 28), η απομάκρυνση των όποιων εμποδίων εισόδου στον κλάδο μπορεί

να εξασφαλίσει αποτελεσματικότητα ακόμα και σε περιπτώσεις όπου υφίστανται φυσικά μονοπώλια (δεδομένου ότι μπορεί τελικά να αποδειχτεί ότι ο εν λόγω κλάδος αποτελεί μία αγορά “τέλεια ανταγωνιστική”). Βασική προϋπόθεση του παραπάνω επιχειρήματος είναι η πλήρης ελευθερία εισόδου – και, κατ’ επέκταση, εξόδου – από τον κλάδο. Ένας μεγάλος αριθμός συγγραφέων υποστηρίζουν όμως ότι αυτή η θεωρία της ανταγωνιστικότητας δε μπορεί να ανταποκριθεί στην πραγματικότητα δεδομένου ότι είναι σπάνιο το φαινόμενο “τέλεια ανταγωνιστικών” κλάδων. Η είσοδος καθώς και η αποχώρηση από τον κλάδο συχνά δεν είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί, γεγονός που βασικά οφείλεται στα υφιστάμενα πάγια κόστη. Επίσης, για να πληρούται το κριτήριο της ελεύθερης εισόδου πρέπει να υφίσταται και το ανάλογο δυναμικό δυνητικών υποψηφίων προς είσοδο στον κλάδο.

Έχει παρατηρηθεί ότι οι λειτουργίες της λιμενικής παραγωγικής διαδικασίας (όπως, για παράδειγμα, ο τομέας χειρισμού των φορτίων) δεν είναι επαρκώς ανταγωνιστικές. Ένας από τους κυριότερους λόγους είναι ότι πρόκειται για ένα κλάδο που μπορεί να χαρακτηριστεί ως έντασης κεφαλαίου, κάτι που σημαίνει ότι η είσοδος είναι μάλλον δύσκολη και φυσικά γίνεται δυσκολότερη καθώς οι απαιτήσεις για εισαγωγή ακριβών νεωτερισμών στον τομέα του κεφαλαιουχικού εξοπλισμού συνεχώς αυξάνουν και, πέρα από το κόστος τους, προϋποθέτουν όλο και υψηλότερα επίπεδα τεχνογνωσίας. Η πιθανότητα να υπάρξει είσοδος τύπου “hit and run” είναι μάλλον περιορισμένη κυρίως λόγω της φύσης των συμβολαίων μεταξύ ιδιωτικών φορέων και δημόσιων λιμενικών αρχών. Σε αυτά τα συμβόλαια καθορίζεται και η χρονική διάρκεια της όποιας συμφωνίας. Συνήθως προτιμώνται μακροχρόνια συμβόλαια που επιτρέπουν στους συμβαλλόμενους να εκμεταλλευτούν τη διαδικασία μάθησης και να επιτύχουν αποδεκτές αποδόσεις των επενδύσεων τους (28).

Είναι λοιπόν σημαντικό να καθοριστεί το εάν η ύπαρξη κυρίως ενδο – λιμενικής ανταγωνιστικότητας θεωρείται τελικά ως βασικός μοχλός επίτευξης της επιθυμητής αποτελεσματικότητας. Ένα βασικό κριτήριο για την αναγκαιότητα ύπαρξης ενδο – λιμενικού ανταγωνισμού είναι η ύπαρξη ή όχι εξωτερικού ανταγωνισμού από άλλα λιμάνια ή τερματικά.

Το 1997 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε ένα Green Paper για τα λιμάνια. Στόχος αυτού του Green Paper ήταν η καλύτερη ενσωμάτωση των λιμανιών μέσα στη μεταφορική αλυσίδα και άρα η παροχή εγγυήσεων από μέρους της Ε.Ε. για ελεύθερο

ανταγωνισμό τόσο στο εσωτερικό των λιμανιών όσο και μεταξύ λιμανιών. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή αποσκοπούσε στην εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης της Ρώμης. Τα άρθρα αυτά πραγματεύονται την αποτροπή εγκαθίδρυσης μονοπωλίων ή τη διαμόρφωση και εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά. Αποδόθηκε, πλέον, στα λιμάνια η ίδια θέση με τα τερματικά της ενδοχώρας καθώς και με τα τερματικά που συνδέουν μεταξύ τους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς στα πλαίσια της ευρύτερης μεταφορικής αλυσίδας (29).

Στόχος αυτής της πρώτης απόπειρας (του 1997) δεν ήταν η εναρμόνιση των λιμενικών πολιτικών αλλά η συμβολή στην προσπάθεια ολοκλήρωσης των λιμανιών στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών. Μέσα από το Green Paper επιδιώκονταν η καθιέρωση του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών τόσο εντός όσο και μεταξύ λιμανιών στα πλαίσια ενός ανταγωνιστικού και απελευθερωμένου επιχειρησιακού περιβάλλοντος (6). Βέβαια η υλοποίηση του παραπάνω στόχου αποτελεί μια μακροχρόνια διαδικασία η οποία βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη και έχει απασχολήσει την Ε.Ε. επανειλημμένα καθώς η επίτευξη αυτού του στόχου αποδεικνύεται επίπονη και οι παράμετροι που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν δεν είναι λίγες δεδομένης της φύσης της λειτουργίας των λιμανιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το 2001, είχε καταθέσει πρόταση σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στόχος αυτής της πρότασης ήταν η αύξηση της αποτελεσματικότητας και η μείωση του κόστους συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών όπως τα πλοηγικά τέλη, τα ρυμουλκικά τα πρυμνοδετικά, οι υπηρεσίες προς τους επιβάτες και τα κόστη χειρισμού φορτίου. Η συγκεκριμένη πρόταση της Επιτροπής καταψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατόπιν διαβουλεύσεως με το Συμβούλιο. Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, συνέπεια αυτής της αρνητικής ψήφου ήταν η εξακολούθηση της ύπαρξης χαλαρού ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών (15).

Ήδη από το Μάιο του 2005 η Επιτροπή επανέλαβε την προσπάθεια παρέμβασής της στο ζήτημα του λιμενικού ανταγωνισμού και είχε καταθέσει μία νέα πρόταση προς συζήτηση. Ο Μεγαλίδης (30) υποστηρίζει ότι η επιχειρηματολογία και οι προτάσεις της Επιτροπής σε σχέση με το παραπάνω ζήτημα έχουν παρεξηγηθεί. Το ζήτημα του ανοίγματος των αγορών στα λιμάνια τέθηκε ως μέρος της ατζέντας στη Λισσαβόνα τόσο στο Συμβούλιο Υπουργών όσο και των Αρχηγών Κυβερνήσεων. Η Επιτροπή έκανε έκκληση προς όλα τα όργανα και τους θεσμούς να εργαστούν ώστε

να προκύψει κάποια λύση στο ζήτημα καθώς οι θαλάσσιοι λιμένες είναι η μοναδική πτυχή του κλάδου των μεταφορών η οποία δεν υπόκειται σε ένα Κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εφαρμοστούν και στα λιμάνια οι κανόνες της ελευθερίας του ανταγωνισμού χωρίς βέβαια κάτι τέτοιο να σημαίνει ότι δε θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι ιδιαιτερότητες του τομέα όπως ζητήματα περιβαλλοντικά, ασφαλείας, και διαχείρισης περιορισμένου χώρου. Λόγω της ιδιαιτερότητας στη φύση της λιμενικής παραγωγής υπογραμμίζεται η άμεση ανάγκη κατάρτισης ενός ιδιαίτερου νομικού πλαισίου ώστε να μη χρειαστεί να εφαρμοστούν στα λιμάνια οι γενικοί κανόνες της Ε.Ε. για την εδραίωση του ελεύθερου ανταγωνισμού, κάτι που, αν τελικά συμβεί, δε θα είναι προς όφελος των λιμανιών. Ένα άλλο σημείο που υποστηρίζεται από την Επιτροπή είναι η ανάγκη ύπαρξης ενός συγκεκριμένου και σαφούς κανονιστικού νομικού πλαισίου ενώ δε συνίσταται η λήψη αποφάσεων επί μεμονωμένων ζητημάτων οι οποίες θα λαμβάνονται ad hoc στα πλαίσια επιμέρους επίλυσης συγκεκριμένων υποθέσεων.

Από πλευράς Επιτροπής αναγνωρίζεται ότι υφίστανται κάποιες αντιρρήσεις κατά της θέσπισης κάποιας αρχής η οποία θα επιλαμβάνεται ζητημάτων που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Τονίζεται όμως, από πλευράς Επιτροπής, ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η καθιέρωση μονοπωλίων ή και ολιγοπωλίων τα οποία σήμερα υφίστανται στον τομέα παροχής λιμενικών υπηρεσιών και των οποίων η ύπαρξη δρα ανασταλτικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα. Ένα άλλο ζήτημα που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν είναι και η ύπαρξη πάνω από χιλίων λιμανιών στην Ευρώπη τα οποία παρουσιάζουν αρκετές διαφορές μεταξύ τους όσον αφορά παραμέτρους όπως το μέγεθος, τοποθεσία κ.λ.π. (30).

Είναι γεγονός ότι η Επιτροπή έχει δεχθεί αρκετή κριτική για τις προτάσεις που έχει υποβάλλει σχετικά με την καθιέρωση ενός κανονισμού που θα διασφαλίζει τον ελεύθερο ανταγωνισμό στα λιμάνια. Βασικό σημείο αυτών των επικρίσεων είναι ότι ένας τέτοιος κανονισμός δε θα είναι σε θέση να λάβει υπ' όψιν του και να αντιμετωπίσει τις ιδιαιτερότητες που υπάρχουν σε κάθε ένα λιμάνι. Από πλευράς Επιτροπής σημειώνεται ότι είναι πλήρως κατανοητό το γεγονός ότι κάθε λιμάνι αποτελεί μία ξεχωριστή περίπτωση και ως εκ τούτου δεν τίθεται ζήτημα μονομερούς προσέγγισης του θέματος. Προς αυτή την κατεύθυνση προωθείται, σύμφωνα πάντοτε με την Επιτροπή, η διεύρυνση των ευθυνών των λιμενικών αρχών καθ' ότι πιστεύεται

ότι αυτές είναι σε καλύτερη θέση να κρίνουν και να επιλέξουν τον βέλτιστο τρόπο διαχείρισης καθώς και να διαμορφώσουν την καταλληλότερη αναπτυξιακή πολιτική για τα λιμάνια ευθύνης τους. Θεωρείται λοιπόν ότι οι αρμόδιες λιμενικές αρχές, με τη συνδρομή, όπου απαιτείται, των κεντρικών κυβερνήσεων, θα προχωρήσουν στη λήψη των απαιτούμενων αποφάσεων ώστε να προάγουν τις κατάλληλες αναπτυξιακές πολιτικές. Σε αυτά τα πλαίσια πρέπει να τεθούν οι όροι με τους οποίους θα παρέχονται οι υπηρεσίες. Αυτού του είδους τα πλαίσια θα πρέπει βέβαια να χαρακτηρίζονται από την απαιτούμενη διαφάνεια και να αποφεύγονται πλήρως τακτικές διακριτικής μεταχείρισης ενώ ως γνώμονας λήψης αποφάσεων πρέπει να θεωρείται η υψηλή ποιότητα υπηρεσιών σε σχέση και με τον τύπο των εμπορικών συναλλαγών. Η ενίσχυση του ρόλου και των αρμοδιοτήτων των λιμενικών αρχών μπορεί να δράσει αποτρεπτικά στο ενδεχόμενο ενδυνάμωσης των μονοπωλίων τα οποία τείνουν να παίζουν κυρίαρχο ρόλο στα λιμάνια (30).

Στα πλαίσια αυτής της γενικότερης προσέγγισης του θέματος η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε καλέσει πολλά κράτη – μέλη καθώς και την ESPO (European Sea Ports Organization), η οποία είναι η εποπτική οργάνωση για τα Ευρωπαϊκά θαλάσσια λιμάνια, με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων όσον αφορά την αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων και την υιοθέτηση των κατάλληλων κριτηρίων για τη λήψη πολιτικών αποφάσεων στο ζήτημα αυτό. Όλα αυτά βέβαια και στα πλαίσια των γενικών Κοινοτικών αρχών κατά της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και κατάλυσης του υγιούς ανταγωνισμού (30).

Πέρα από την προσέγγιση του ζητήματος του ελεύθερου ανταγωνισμού στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, όπως παρουσιάστηκε πιο πάνω, η Επιτροπή θίγει και το ζήτημα του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμανιών. Στην πρόταση που κατατέθηκε το 2005 επαναλαμβάνεται η ανάγκη, και σε αυτή την περίπτωση, διαφάνειας, υποχρέωσης λογοδοσίας από τις λιμενικές αρχές καθώς και ύπαρξης κατευθυντήριων γραμμών από τις κεντρικές κυβερνήσεις σε ζητήματα χρηματοδότησης στα λιμάνια. Παρά το γεγονός ότι τέτοιου είδους παρεμβάσεις υπερβαίνουν τη δικαιοδοσία της Επιτροπής, η τελευταία προχώρησε στη λήψη πρωτοβουλίας κατόπιν σχετικών αιτημάτων από εμπλεκόμενους φορείς στον τομέα των λιμανιών. Σε αυτά τα πλαίσια το ζήτημα της χρηματοδότησης λιμενικών υποδομών από τις δημόσιες αρχές αποτέλεσε μέρος της νομοθετικής ατζέντας του καθ' ύλην αρμόδιου Επιτρόπου για το

έτος 2005. Επίσης στο πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2005 υπήρχαν νομοθετικές προτάσεις, οι οποίες θα τίθεντο προς εφαρμογή εάν κάτι τέτοιο θεωρείτο αναγκαίο, σχετικά με ζητήματα διαφάνειας χρεώσεων στις υποδομές (30).

5.3.3.2 Κοινοτικές πολιτικές για τις υποδομές και την οργάνωση των λιμανιών

Σε άρθρο του το 1994, ο Blonk (31) ως στέλεχος των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανακοίνωνε ότι εκείνη την περίοδο ήταν σε ώριμο στάδιο προετοιμασίας από την Ε.Ε. μία σειρά πρωτοβουλιών για τα λιμάνια ως μέρος της συνολικής πολιτικής προώθησης και βελτίωσης της θέσης της ΝΜΑ στο τοπίο των Κοινοτικών, και όχι μόνο, μεταφορών:

- Εξεταζόταν η πιθανότητα χρηματοδότησης λιμενικών προγραμμάτων υπό την αιγίδα του Ταμείου Συνοχής για τα τέσσερα κράτη – μέλη που εντάσσονταν, εκείνη την εποχή, στα πλαίσιά του (Ελλάδα, Ιρλανδία, Πορτογαλία και Ισπανία). Ήδη είχαν καταρτιστεί τα λειτουργικά κριτήρια για το ποια από τα δυνητικά λιμενικά προγράμματα θα συμπεριληφθούν. Επιπλέον, είχαν ήδη κατατεθεί προτάσεις από τα ανωτέρω κράτη – μέλη και εκκρεμούσε η απόφαση της Επιτροπής για την πρώτη ομάδα των προτεινόμενων προγραμμάτων.
- Εξεταζόταν το ενδεχόμενο να συμπεριληφθούν τα λιμάνια στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Προς αυτήν την κατεύθυνση είχε συσταθεί μία ομάδα εργασίας αποτελούμενη από εκπροσώπους των κρατών – μελών ώστε να βοηθήσει στην ανάδειξη των λιμενικών προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος. Ουσιαστικά, υπήρχαν τέσσερις κύριες ομάδες προγραμμάτων για λιμάνια ή ζητήματα λιμενικού ενδιαφέροντος:
 - βελτιώσεις στη θαλάσσια πρόσβαση (συμπεριλαμβανομένων και προβλέψεων για τα κανάλια θαλάσσιας πρόσβασης), και προγράμματα βυθοκόρησης (όχι για λόγους συντήρησης),
 - βοηθήματα ναυσιπλοΐας και εξωτερικούς κυματοθραύστες,
 - βελτιώσεις στις λιμενικές περιοχές αυτές καθαυτές (συμπεριλαμβανομένων τόσο προγραμμάτων οργάνωσης, όσο

και υποδομής σε σχέση με θέματα αποτελεσματικότητας, ασφάλειας και περιβάλλοντος),

- θέματα μεταφοράς στο εσωτερικό των λιμανιών (σε σχέση με τη βελτίωση υπαρχουσών ή τη δημιουργία νέων συνδέσεων, το σχεδιασμό του μεταφορικού δικτύου μέσα στα λιμάνια ή με προγράμματα σχετικά με τις συνδέσεις με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, ή με προγράμματα ποτάμιας ναυσιπλοΐας και σχετικών θεμάτων όπως κανάλια και προκυμαίες),
- συνδέσεις με την ενδοχώρα σε σχέση με προγράμματα που προβλέπουν βελτιωμένες συνδέσεις με ήδη υπάρχοντα δίκτυα οδικών μεταφορών.

Με στόχο τη διασφάλιση ότι τα λιμενικά προγράμματα που θα συμπεριλαμβάνονταν στο σχέδιο για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο λιμένων είναι, σε επίπεδο βασικών αρχών, ομοιόμορφα, αναπτύχθηκαν μία σειρά από λειτουργικά κριτήρια τα οποία ήταν διαφορετικά από εκείνα που αφορούσαν τα λιμενικά προγράμματα που θα χρηματοδοτούνταν από το Ταμείο Συνοχής. Στα πλαίσια της πολιτικής ένταξης των λιμανιών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα δεν τέθηκε θέμα εφαρμογής των ανωτέρω μέτρων σε συγκεκριμένα, προκαθορισμένα, λιμάνια. Δεν υπήρξε δηλαδή, πρόθεση διαμόρφωσης ενός καταλόγου συγκεκριμένων λιμανιών που θα ετίθετο προς έγκριση από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καθώς κάτι τέτοιο θα ενείχε τον κίνδυνο το ζήτημα να λάβει πολιτικές διαστάσεις και να προκύψουν διαφωνίες αφού κάθε λιμάνι της Κοινότητας, μικρό ή μεγάλο, θα υποστήριζε ότι είναι ιδιαίτερης σημασίας για την Ε.Ε. προκειμένου να ευεργετηθεί από τα προτεινόμενα μέτρα. Μία άλλη παράμετρος σχετιζόταν με τη φύση της όποιας χρηματοδότησης λιμενικών προγραμμάτων από την Ε.Ε. Κοινοτικοί πόροι θα ήταν διαθέσιμοι για μελέτες εφικτότητας, εγγυήσεις δανείων ή επιδοτήσεις επιτοκίων όσον αφορά την προετοιμασία υλοποίησης λιμενικών προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος που θα συμπεριλαμβάνονταν στο σχέδιο του δικτύου Ευρωπαϊκών λιμένων.

Πέρα όμως από τις παραπάνω πρωτοβουλίες οι οποίες, σύμφωνα με την Επιτροπή, το 1994 βρίσκονταν ήδη κοντά στην υλοποίησή τους, ο ίδιος Κοινοτικός φορέας εξέταζε τη σκοπιμότητα λήψης και κάποιων ακόμη πρωτοβουλιών σε σχέση με τη βελτίωση της αποδοτικότητας των λιμανιών πάντοτε σε συνάρτηση με την ενίσχυση της ΝΜΑ (31):

- βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα των υφισταμένων λιμενικών συστημάτων. Οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θεωρούσαν ότι η λιμενική αποτελεσματικότητα αποτελούσε τομέα προτεραιότητας. Τα λιμενικά κόστη αποτελούσαν σημαντικό τμήμα του συνολικού κόστους της θαλάσσια μεταφοράς. Σε γενικές γραμμές η Επιτροπή συμφωνούσε με τα συμπεράσματα του πάνελ για τη ΝΜΑ που έλαβε χώρα στα πλαίσια της συνάντησης του ΜΙΦ στην Αθήνα τον Ιούνιο του 1993 και τα οποία παρατέθηκαν πιο πάνω.
- Θέματα που αφορούν τις συμφορήσεις που μπορεί να προέρχονται από φυσικά ή και οργανωτικά αίτια. Για την αντιμετώπιση των συμφορήσεων που οφείλονται σε οργανωτικά αίτια προτάθηκε οι διοικητικές διαδικασίες να περιοριστούν στις απολύτως απαραίτητες. Η επανάληψη, τόσο στο λιμάνι άφιξης όσο και στο λιμάνι προέλευσης, των ίδιων απαιτήσεων τόσο από πλευράς ελέγχων όσο και απαιτούμενων εγγράφων πρέπει να αποφεύγεται. Ειδική προσοχή προτείνεται να δοθεί στην αναποτελεσματικότητα που παρουσιάζεται στην οργάνωση σε σχέση με τις αφίξεις πλοίων και τον απαιτούμενο χρόνο και την ακόλουθη παράδοση και παραλαβή των φορτίων.

Το 2004, στο άτυπο συμβούλιο για τις μεταφορές στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής προεδρίας στο Άμστερνταμ, με θέμα τη ΝΜΑ στη διευρυμένη Ε.Ε. τονίστηκε το γεγονός ότι ευέλικτες και αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες πρέπει να είναι διαθέσιμες ώστε, μέσω αυτών, να είναι σε θέση οι ναυτιλιακές υπηρεσίες να προσφέρουν τακτικότητα και να εγγυηθούν υψηλές ταχύτητες σε όλο το φάσμα των υπηρεσιών τους μέσα στην αλυσίδα μεταφοράς και εφοδιασμού καθώς και μικρούς χρόνους παραμονής των πλοίων στα λιμάνια. Σε σχέση με το ζήτημα της ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων, η Ε.Ε. εργάζεται προς την κατεύθυνση της πιθανής διαμόρφωσης υποδομών ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών στα λιμάνια των κρατών – μελών μέσω της καθιέρωσης της πρακτικής “one – stop – shop”, όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό. Παράλληλα ενθαρρύνονται οι λιμενικές αρχές των Κοινοτικών λιμανιών να ανταλλάσσουν, όταν κρίνεται αναγκαίο, πληροφορίες σχετικά με πλοία και το φορτίο τους μέσω ηλεκτρονικών μέσων με στόχο την αύξηση της αποτελεσματικότητάς τους. Προκειμένου να επιταχυνθεί η ανάπτυξη της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών προτείνεται και η περαιτέρω προώθηση των

Κοινοτήτων Ηλεκτρονικών Λιμανιών (Electronic Port Communities) σε όλη την Ε.Ε. (32).

Ο Μεγαλίδης (30) ως στέλεχος της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τομέα ευθύνης του τη ΝΜΑ, τη νησιωτική ναυσιπλοΐα και τα λιμάνια, αναφέρει ότι η Κοινότητα έχει ήδη διατυπώσει τις βασικές πολιτικές της θέσεις όσον αφορά το ρόλο των λιμανιών στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα. Προς αυτή την κατεύθυνση έχουν εκπονηθεί αρκετά προγράμματα ανάπτυξης λιμανιών και διασύνδεσής τους με την Ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Η χρηματοδότηση τέτοιων προγραμμάτων έχει προέλθει τόσο από τα Ταμεία Συνοχής όσο και από άλλους πόρους της Ε.Ε. Η σημασία των θαλάσσιων λιμανιών για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας είναι δεδομένη και ως εκ τούτου τα λιμάνια θεωρούνται σημεία προτεραιότητας. Παρά το γεγονός ότι η συμβολή των επί μέρους κρατών – μελών σε επίπεδο πρωτοβουλιών και προτάσεων θεωρείται σημαντική από την ΕΕ., στο ζήτημα της ενίσχυσης και βελτίωσης της αποδοτικότητας των Κοινοτικών λιμανιών αποφασιστικής σημασίας είναι και η συνεισφορά της βιομηχανίας. Χωρίς την ενεργή συμμετοχή της βιομηχανίας η υλοποίηση οποιασδήποτε Κοινοτικής πρωτοβουλίας θεωρείται ουσιαστικά ανέφικτη.

Σε ό,τι αφορά την πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας και το ρόλο των λιμανιών σε αυτή, πρέπει να τονιστεί το γεγονός ότι από διοικητικής άποψης οι θαλάσσιες λιμενικές αρχές θα έχουν την κύρια ευθύνη για την εποπτεία ενώ αναμένεται να προκύψουν συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Σημαντικός επίσης είναι και ο ρόλος που θα παίξει η διασύνδεση και αλληλοβοήθεια των λιμενικών αρχών προκειμένου να ευοδωθεί η προσπάθεια καθιέρωσης των Λεωφόρων της Θάλασσας. Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος εκτιμάται ότι θα παρουσιαστούν ευκαιρίες για τεχνολογικές βελτιώσεις και καινοτομίες στον τομέα του transshipment μέσω νέων λιμανιών, κέντρων αποθήκευσης ενώ υπάρχουν περιθώρια ακόμη και για υιοθέτηση καινοτομιών σε μονάδες ανοιχτών φορτίων και σε ζητήματα τεχνολογίας πλοίων καθώς και ρύθμισης της κυκλοφορίας τους. Παράλληλα επαναλαμβάνεται η ανάγκη τυποποίησης του εξοπλισμού καθώς και ανάπτυξης πληροφοριακών συστημάτων (33). Από την άλλη πλευρά, ενώ οι Λεωφόροι της Θάλασσας, είναι σε θέση να αξιοποιήσουν τη δυναμική και τις προοπτικές που υφίστανται στην Ανατολική Ευρώπη στα πλαίσια της διευρυμένης Ε.Ε., και στην Ανατολική Μεσόγειο, παρ' όλα αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν

αποτελεσματικά προβλήματα που σχετίζονται με ανεπάρκειες στη λιμενική υποδομή αυτών των περιοχών. Τέτοιες ανεπάρκειες συνδέονται με την προβληματική διασύνδεση των λιμανιών με την ενδοχώρα, τις ελλιπείς υποδομές στο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο (33).

Σε σχέση με το ζήτημα των απαιτούμενων επενδύσεων, η Επιτροπή σπεύδει να καθησυχάσει τους επενδυτές όσον αφορά το απαιτούμενο ύψος τους. Σύμφωνα με τα στοιχεία, η Επιτροπή εκτιμά ότι η κίνηση στα Ευρωπαϊκά λιμάνια έχει αυξηθεί και άρα υφίσταται ανάγκη νέων υποδομών. Επισημαίνει δε το γεγονός ότι η θέσπιση και καθιέρωση ενός Κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου (όπως αναφέρθηκε και παραπάνω) αποτελεί στοιχείο ενίσχυσης και ενθάρρυνσης των επενδυτικών πρωτοβουλιών (30).

5.4 Το επιχειρηματικό περιβάλλον της NMA

Στα πλαίσια πρόσφατης έρευνάς τους οι Raixao Casaca και Marlow (9) σχολιάζοντας τις σύγχρονες τάσεις στον τομέα εφοδιασμού και μεταφορών αναφέρουν ότι οι επιχειρήσεις έχουν διαφοροποιήσει τον τρόπο με τον οποίο προσεγγίζουν το αντικείμενό τους σε σχέση με το παρελθόν. Μία πρώτη τάση αφορά στην επικέντρωση των εταιρειών σε ό,τι γνωρίζουν να κάνουν καλύτερα, ενώ παύουν να ασχολούνται με δραστηριότητες που επιβαρύνουν το κόστος λειτουργίας τους χωρίς να έχουν ιδιαίτερη συμβολή στα κέρδη. Σύμφωνα με αυτή τη λογική, οι Ευρωπαϊκές εταιρείες εγκαταλείπουν δραστηριότητες όπως η κατοχή και διαχείριση αποθηκών, η μεταφορά η συσκευασία, η ζύγιση κ.λ.π., δραστηριότητες δηλαδή οι οποίες δεν είναι στρατηγικής σημασίας και για τις οποίες δε διαθέτουν την απαραίτητη τεχνογνωσία. Με δεδομένες τέτοιου είδους τάσεις στην Ευρώπη, οι εταιρείες θα αναζητούν καινοτόμες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας για τον πελάτη, συγκριτικά πλεονεκτήματα και πλήρως ολοκληρωμένες αλυσίδες μεταφοράς. Στην προσπάθειά τους να ηγηθούν της αγοράς οι Ευρωπαϊκές εταιρείες μεταφορών και logistics θα πρέπει να αναπτύξουν στρατηγικές βασισμένες στο στοιχείο του χρόνου (έγκαιρες παραδόσεις στην κατάλληλη στιγμή). Βασικά προσόντα σε ένα τέτοιο επιχειρηματικό περιβάλλον είναι η ικανότητα άμεσης ανταπόκρισης στις απαιτήσεις του πελάτη, η ευελιξία, η ευκινησία και η ευστροφία σε συνδυασμό με την αναγνώριση και υιοθέτηση των καλύτερων πρακτικών και μεθόδων στον κλάδο και την προσαρμοστικότητα.

Σε αντίθεση με τις εταιρείες διαχείρισης ολοκληρωμένων μεταφορών, οι εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών επικεντρώνονται κυρίως στην παροχή υπηρεσιών από λιμάνι σε λιμάνι και όχι από πόρτα σε πόρτα. Αυτό βέβαια συνεπάγεται την αδυναμία συνολικού ελέγχου της ροής φορτίων και άρα τη μείωση της πιθανότητας αυτές οι εταιρείες να μπορέσουν να εξελιχθούν σε freight forwarders, κάτι βέβαια που τις αποκλείει από την είσοδο σε ένα μεγάλο κομμάτι της αγοράς και συχνά τις κρατάει στην αφάνεια. Ως εκ τούτου οι ναυτιλιακές εταιρείες, στην πλειοψηφία τους, υποφέρουν ακόμη από έλλειψη κατάλληλης εικόνας στην αγορά και από τη συνακόλουθη υστέρηση στην προώθηση των υπηρεσιών τους (9).

Σύμφωνα με τον Potter (στο 9) η NMA, όπως κάθε άλλος κλάδος, υπόκειται στην παρουσία πέντε παραδοσιακών δυνάμεων οι οποίες είναι:

- Η απειλή εισόδου νέων εταιρειών στον κλάδο,
- Η απειλή υποκατάστατων μεταφορικών υπηρεσιών,
- Η διαπραγματευτική ισχύς των εταιρειών NMA,
- Η διαπραγματευτική ισχύς των αγοραστών υπηρεσιών NMA,
- Ο ανταγωνισμός μεταξύ ήδη υπάρχουσών εταιρειών NMA.

Η παρατήρηση των πιο πάνω δυνάμεων στη NMA, με το δεδομένο ότι αυτή αποτελεί και συμπεριφέρεται ως διακριτός κλάδος, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η τελευταία βρίσκεται υπό διαρκή πίεση. Με εξαίρεση ίσως κάποια διαπραγματευτική ισχύ που μπορεί να διαθέτει σε κάποιους κλάδους (όπως, για παράδειγμα, εταιρείες διαχείρισης ή εταιρείες σύνθεσης πληρωμάτων, πώλησης εφοδίων πλοίων, ναυτικούς πράκτορες και ίσως κάποια λιμάνια) η NMA πρέπει να αντιμετωπίζει την ισχυρότερη διαπραγματευτική θέση των πελατών της καθώς κάτι τέτοιο σχετίζεται άμεσα με την οικονομική της βιωσιμότητα. Αυτή η παράμετρος έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί η διαπραγματευτική ισχύς της NMA διαφοροποιείται ανάλογα με τον πελάτη με τον οποίο καλείται κάθε φορά να διαπραγματευθεί. Η διαπραγματευτική ισχύς της εταιρείας NMA εξαρτάται από παράγοντες όπως η αξία του φορτίου, τα κόστη του απαιτούμενου εξοπλισμού, η εποχικότητα και από το εάν υφίστανται σημαντικές ανισοροπίες στη διαθεσιμότητα φορτίου όπως, για παράδειγμα, ισχύει μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ευρώπης (9).

Το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί η NMA έχει τρία βασικά χαρακτηριστικά: τη συμπεριφορά της εταιρείας ως προς την προώθηση των υπηρεσιών της, τους οικονομικούς και νομικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία της, και την

αγορά εργασίας. Από τις τρεις αυτές παραμέτρους οι εταιρείες NMA έχουν πλήρη έλεγχο μόνο στην πρώτη, δηλαδή στην πολιτική προώθησης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Παρ' όλα αυτά, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων, παρατηρείται έλλειψη επικοινωνίας μεταξύ των εταιρειών NMA όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες τους καθώς και έλλειψη γνώσης των αναγκών των πελατών τους. Κάτι τέτοιο βέβαια συνεπάγεται ατροφική ανάπτυξη άμεσης σχέσης πελάτη και εταιρείας καθώς και απουσία μακροχρόνιων σχέσεων μεταξύ των δύο. Επισημαίνεται μάλιστα το γεγονός ότι εκτός και αν οι ίδιοι οι πελάτες προσεγγίσουν τις εταιρείες NMA προκειμένου να κάνουν προτάσεις για το επίπεδο και τα είδη των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι τελευταίες, στην πλειοψηφία τους, δεν επιδιώκουν άμεση επαφή με τους πρώτους (9).

Σύμφωνα με τους Wierikx και Van Riet (στο 34) οι συστηματικές υπηρεσίες NMA έχουν ένα πολλά υποσχόμενο μέλλον. Προτείνουν δε, την επικέντρωση προς πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες για έναν μικρότερο αριθμό πελατών ως την πλέον ενδεδειγμένη στρατηγική.

Στον αντίποδα της πιο πάνω άποψης, ο Martens (24) θεωρεί ότι η προσπάθεια βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω της λογικής της “εξατομίκευσής” με γνώμονα τις ιδιαίτερες απαιτήσεις του κάθε πελάτη θα οδηγήσει σε υψηλότερα κόστη για τον μεταφορέα προκειμένου αυτός να κατανοήσει και να προσφέρει στον πελάτη την κατάλληλη μεταφορική λύση. Φαίνεται δε ότι οι μεταφορείς ανταγωνίζονται για τους ίδιους πελάτες. Εξαιτίας αυτών των παρατηρήσεων ο συγγραφέας θεωρεί ότι μία εναλλακτική θα μπορούσε να είναι μία διεθνής στρατηγική συμμαχία ή μία άλλης μορφής συνεργασία ώστε να εξυπηρετηθούν, με έναν οικονομικά και εμπορικά βιώσιμο τρόπο, αγορές που χαρακτηρίζονται από υψηλό ανταγωνισμό.

Η παρούσα δομή της αγοράς μεταφορικών υπηρεσιών επιτρέπει σε κάθε διαμεταφορέα (freight forwarder) να ολοκληρώσει κάθετα τη δραστηριότητά του μέσω ναύλωσης πλοίων είτε μέσω χρονοναύλωσης ή μέσω ναύλωσης ταξιδιού χωρίς την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων απ' τη στιγμή βέβαια που υφίσταται η κατάλληλη οργάνωση της, υψηλού κόστους, χερσαίας υποδομής. Σύμφωνα με την έρευνα των Paixao Casaca, και Marlow (9) ένας μεγάλος αριθμός μικρών εταιρειών NMA δρα στην αγορά, κάτι που εξηγεί την ύπαρξη πλεονάζουσας χωρητικότητας που, με τη σειρά της, συνεπάγεται τη διαμόρφωση χαμηλού επιπέδου ναύλων. Η ισχυρή διαπραγματευτική θέση των πελατών, η έλλειψη καινοτόμου στρατηγικής προώθησης των υπηρεσιών NMA καθώς και η αδυναμία αντιμετώπισης του έντονου ανταγωνισμού από τα άλλα είδη μεταφοράς έλκουν ένα μέρος της ερμηνείας τους

επίσης από την παραπάνω κατάσταση. Κατά συνέπεια μία λύση, τουλάχιστον όσον αφορά τις μικρές εταιρείες NMA, θα ήταν είτε η σύνδεσή τους με κάποιο τρόπο με τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου, είτε η ανάπτυξη ανταγωνιστικών και καινοτόμων υπηρεσιών που θα τους επιτρέψουν τη διατήρηση των πελατών τους.

Σύμφωνα με την ίδια έρευνα (9) η NMA αντιμετωπίζεται ως ένας κλάδος που κινείται με αργά βήματα σε σύγκριση με τους πιο ενεργητικούς ανταγωνιστές της και η οποία έχει ένα ιδιαίτερα περιορισμένο πεδίο δράσης. Οι εταιρείες NMA έχουν δείξει απροθυμία να διευρύνουν τις δραστηριότητές τους, να συμμετάσχουν σε πολυτροπικές συμπράξεις, και να καταστήσουν εαυτούς πιο ελκυστικούς και ανταγωνιστικούς. Τόσο η NMA όσο και οι ανταγωνιστές τους τείνουν να ακολουθούν τη λογική “διατήρησης τιμών”. Αυτή η τάση είναι πιο έντονη στη NMA σε σύγκριση με τα άλλα είδη μεταφοράς και μπορεί να σηματοδοτεί την ανάγκη πιο αποδοτικής οργάνωσης των λειτουργιών της ενώ θα διατηρεί το επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών, ώστε να είναι σε θέση να μειώσει τις τιμές της και να γίνει ελκυστικότερη. Σύμφωνα με την αναφορά APAS (στο 9) το επίπεδο ναύλων στις θαλάσσιες υπηρεσίες “door – to – door” θα πρέπει να μειωθεί κατά 35% σε σχέση με τους αντίστοιχους ναύλους ανάλογων υπηρεσιών που προσφέρονται από τις οδικές μεταφορές ώστε να είναι εφικτή μία μετατόπιση μεταφορικού έργου υπέρ της NMA.

Αν και η εικόνα της NMA μπορεί να μη βρίσκεται στα επιθυμητά επίπεδα η έρευνα των Raixao Casaca και Marlow (9) έδειξε ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων θεωρεί ότι οι εργαζόμενοι και τα στελέχη της NMA διακρίνονται από περισσότερο επαγγελματισμό σε σύγκριση με τους ομόλογούς τους στον κλάδο των επίγειων μέσων μεταφοράς. Παρ’ όλα αυτά, σύμφωνα με την ίδια έρευνα, ο κλάδος της NMA είναι πιο συντηρητικός, από επιχειρηματική άποψη σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές του.

Σε γενικές γραμμές οι Raixao Casaca και Marlow (9) αξιολογώντας τα αποτελέσματα της έρευνάς τους διαπιστώνουν ότι, ενώ οι ενδο – Ευρωπαϊκές ροές φορτίων δεν μπορούν να αλλάξουν λόγω της γεωγραφικής κατανομής της βιομηχανικής παραγωγής, εάν τα μειονεκτήματα της NMA ελαχιστοποιηθούν ή ξεπεραστούν και εάν οι υπηρεσίες της ενταχθούν πλήρως στις πολυτροπικές αλυσίδες μεταφορών, η Ευρωπαϊκή βιομηχανική δραστηριότητα μπορεί να αποκεντρωθεί. Με αυτό τον τρόπο οι ροές φορτίων μπορεί να γίνουν πιο ισορροπημένες και η NMA πιο αποτελεσματική. Αν και η NMA δεν είναι φυσικά σε θέση να αλλάξει τη δομή της

αγοράς και να ελαττώσει την επίδοση των ανταγωνιστών της, ο κλάδος πρέπει να επιτύχει την ορθή διαχείριση δύο σημαντικών παραμέτρων: τη διαπραγματευτική ισχύ των πελατών του, και τη συμπεριφορά και τις τακτικές του όσον αφορά την πολιτική πωλήσεων. Μία ακόμη σημαντική επισήμανση που προκύπτει από την ανωτέρω έρευνα είναι ότι υφίστανται μεγάλα περιθώρια προόδου σε σχέση με τη συνειδητοποίηση από πλευράς εταιρειών NMA της σημασίας που έχει η έρευνα αγοράς. Άμεσα συνδεδεμένη με την προηγούμενη διαπίστωση είναι και η παρατήρηση του ότι υφίσταται μεγάλη μυστικοπάθεια στον κλάδο της NMA, γεγονός που δυσχαιρένει την ακαδημαϊκή έρευνα και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων προς όφελος της NMA.

5.5 Η συμμετοχή της NMA στις διατροφικές μεταφορές

Σε γενικές γραμμές είναι φανερό ότι από πλευράς Ε.Ε. υφίσταται μία συστηματική προσπάθεια προώθησης μίας συνολικής πολιτικής μεταφορών που αγκαλιάζει ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα και όχι μόνο τμήματά του. Κύρια παράμετρος αυτής της προσπάθειας είναι οι συνδυασμένες μεταφορές οι οποίες συνιστούν ένα καινοτόμο τρόπο ολιστικής προσέγγισης της μεταφορικής διαδικασίας αφού στόχος είναι η ισορροπημένη και αποδοτική εκμετάλλευση της υφιστάμενης χωρητικότητας όλων των μέσων μεταφοράς. Παράλληλα τίθενται και ζητήματα που άπτονται της υποδομής, της διαχείρισης, του εξοπλισμού αλλά και των μέσων αυτών καθ' αυτών. Οι δύο βασικοί πυλώνες φαίνεται να είναι οι διατροφικές και οι συνδυασμένες μεταφορές.

Μέσω της επίτευξης ενός ικανοποιητικού επιπέδου διατροφικότητας στις Κοινοτικές μεταφορές, ο οικονομικός και, κατ' επέκταση, κοινωνικός ιστός της Ε.Ε. θα μπορέσει να ενισχύσει τη συνεκτικότητά του και να οδηγηθεί με αυτόν τον τρόπο σε όλο και υψηλότερα επίπεδα ολοκλήρωσης. Η ελεύθερη διακίνηση αγαθών, η οποία αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις αρχές του Κοινοτικού γίγνεσθαι, θα μπορεί να λαμβάνει χώρα απρόσκοπτα αφού ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών συμβάλλει αποφασιστικά στην εξάλειψη ενός σημαντικού αριθμού εμποδίων στην προσπάθεια για την πλήρη απελευθέρωση της Κοινοτικής αγοράς.

Στην παρούσα ενότητα συζητείται ο βαθμός και οι δυνατότητες ένταξης της NMA στα διατροφικά συστήματα μεταφοράς. Η συζήτηση βασίζεται στην κοινά

παραδεκτή υπόθεση ότι η πλήρης ένταξη της NMA στα διατροφικά συστήματα μεταφοράς είναι μονόδρομος. Πέρα από το γεγονός ότι κάτι τέτοιο αποτελεί προαπαιτούμενο για την επιβίωση του κλάδου, είναι και αναγκαία συνθήκη προκειμένου η NMA να διαδραματίσει τον πρωταγωνιστικό ρόλο στις Κοινοτικές μεταφορές, για τον οποίο η Ε.Ε. την προορίζει.

5.5.1 Ορισμός των διατροφικών μεταφορών

Οι διατροφικές μεταφορές ορίζουν ένα μεταφορικό σύστημα όπου συμπράττουν τουλάχιστο δύο μέσα μεταφοράς με έναν ολοκληρωμένο τρόπο στα πλαίσια μίας μεταφορικής αλυσίδας. Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν μία μορφή διατροφικής μεταφοράς όπου η βασική μεταφορά εκτελείται είτε σιδηροδρομικά, είτε θαλάσσια, είτε ποτάμια ενώ οι οδικές μεταφορές αναλαμβάνουν να εκτελέσουν το αρχικό ή τελικό τμήμα της μεταφοράς και το οποίο θα πρέπει να αντιστοιχεί σε ένα πολύ μικρό τμήμα του συνολικού μεταφορικού έργου (6).

Ένας εκτενής ορισμός των διατροφικών μεταφορών παρέχεται από τον Ricci (35). Σύμφωνα με τον παραπάνω ερευνητή, ως διατροφικές μεταφορές ορίζεται η μετακίνηση αγαθών μέσα σε μία μονάδα φορτίου, η οποία χρησιμοποιεί διαδοχικά αρκετούς τρόπους μεταφοράς χωρίς να υφίσταται χειρισμός του φορτίου των αγαθών αυτών καθ' αυτών (δηλαδή τα αγαθά παραμένουν συσκευασμένα πάντοτε στην ίδια μονάδα φορτίου π.χ. εμπορευματοκιβώτιο) κατά τη διαδικασία μεταφόρτωσης όταν αλλάζει το μέσο και ο τρόπος μεταφοράς. Βασικά σημεία του παραπάνω ορισμού είναι τα ακόλουθα:

- Δύο ή περισσότεροι τρόποι μεταφοράς αξιοποιούνται, και ως εκ τούτου τουλάχιστο μία μεταφόρτωση λαμβάνει χώρα,
- Το κύριο τμήμα της μεταφοράς δε διεξάγεται οδικώς, αλλά είτε σιδηροδρομικώς είτε θαλασσίως, ενώ φορτηγά αυτοκίνητα χρησιμοποιούνται για το αρχικό και τελικό σκέλος της μεταφοράς των αγαθών,

Αν και περιεκτικός όσον αφορά την αλυσίδα χρήσης των μεταφορικών μέσων, ο ανωτέρω ορισμός ασχολείται μόνο με τα μοναδοποιημένα φορτία ενώ δεν κάνει λόγο για τα χύδην υγρά και ξηρά φορτία. Όπως όμως κατέστη σαφές και στην ενότητα 4 της παρούσας εργασίας, οι μεταφορές χύδην ξηρών και υγρών φορτίων αποτελούν

βασικό τμήμα της Ευρωπαϊκής NMA και άρα δικαιούνται της αυξημένης προσοχής τόσο των ερευνητών του κλάδου όσο και των Κοινοτικών οργάνων. Η ίδια παρατήρηση ισχύει βέβαια και για τη μη liner NMA.

5.5.2 Το περιβάλλον λειτουργίας των διατροφικών μεταφορών

Η πολυπλοκότητα των διατροφικών μεταφορών είναι προφανής και αναμφισβήτητα συνεπάγεται αντίστοιχη πολυπλοκότητα στη γενικότερη διάρθρωση της αγοράς των διατροφικών μεταφορών. Κάτι τέτοιο είναι αναπόφευκτο δεδομένου του πλήθους των φορέων που εμπλέκονται στις διατροφικές μεταφορές ξεκινώντας από τους πελάτες (φορτωτές και παραλήπτες) και φτάνοντας στους διαχειριστές των υποδομών, τους διαχειριστές μεταφορικών συστημάτων, και φυσικά τους μεταφορείς. Όλοι οι παραπάνω αλληλεπιδρούν μεταξύ τους σε διάφορες φάσεις της μεταφορικής διαδικασίας όχι πάντοτε με την ίδια σειρά ούτε με τον ίδιο πάντα τρόπο.

Στις διατροφικές μεταφορές εμπλέκεται ένας αρκετά μεγάλος αριθμός ιδιωτικών φορέων και το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται είναι ιδιαίτερος ανταγωνιστικό. Έχει παρατηρηθεί ότι η παρούσα διαμόρφωση της αγοράς στις διατροφικές μεταφορές δε διασφαλίζει την απαραίτητη διαφάνεια γεγονός που συνεπάγεται, όπως είναι φυσικό, στρεβλώσεις και περιορισμούς στην αποτελεσματικότητα. Ο ιδιαίτερα έντονος ανταγωνισμός που χαρακτηρίζει, λοιπόν, τις διατροφικές μεταφορές ενώ, κανονικά, θα έπρεπε να συνεπάγεται τη διαμόρφωση και διατήρηση αποτελεσματικών ισορροπιών, κατά παράδοξο τρόπο, στην πράξη, έχει οδηγήσει, σε βραχυχρόνιο επίπεδο, σε δυσκολίες όσον αφορά την επίτευξη του επιθυμητού επιπέδου διαφάνειας και ανταλλαγής πληροφοριών που με τη σειρά τους θα επιτρέψουν την υγιή αλληλεπίδραση των δυνάμεων της αγοράς (35). Ανάλογες παρατηρήσεις ισχύουν και για τον κλάδο της NMA και παρατέθηκαν σε ξεχωριστή υποενότητα παραπάνω.

Η ευρέως αποδεκτή αντίληψη είναι ότι οι διατροφικές μεταφορές είναι περισσότερο αποτελεσματικές (σε όρους συνολικού κοινωνικού κόστους) από τον κύριο ανταγωνιστή τους, τις οδικές μεταφορές, κυρίως λόγω των χαμηλότερων εξωτερικοτήτων στο περιβάλλον, σε ατυχήματα και σε κυκλοφοριακές συμφορήσεις. Παρ' όλα αυτά τα επιπρόσθετα κόστη που προκύπτουν από τις σχετικές λειτουργίες στα τερματικά και γενικά στα σημεία σύνδεσης μεταξύ των διαφορετικών μέσων στη

διατροφική αλυσίδα καθώς και τα κόστη της συνολικής διαχείρισης της εν λόγω αλυσίδας μπορεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, να αντισταθμίζουν το συγκριτικό πλεονέκτημα των διατροφικών σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Ως εκ τούτου τίθεται η πρόκληση της τιμολόγησης στις διατροφικές μεταφορές. Η πρόκληση αυτή συνίσταται όχι τόσο στη διαμόρφωση μίας στρατηγικής μετακύλισης στους χρήστες του πλήρους κοινωνικού κόστους της διατροφικής μεταφορικής διαδικασίας όσο στην κατανόηση του μέχρι ποιού σημείου οι τιμολογιακού τύπου παρεμβάσεις στους τρόπους μεταφοράς και τις υποδομές μπορούν να επηρεάσουν την ισορροπία της ανταγωνιστικότητας μεταξύ διατροφικής και οδικής μεταφοράς (35).

Όσον αφορά τη σημασία που έχει η αύξηση του μεταφορικού δυναμικού που θα ενεργοποιείται στις διατροφικές μεταφορές πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η παράμετρος από μόνη της δεν αρκεί για να εγγυηθεί την επιθυμητή μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις οδικές μεταφορές. Προκειμένου να επιτευχθεί ο παραπάνω στόχος πρέπει να λάβουν χώρα πρωτοβουλίες που θα έχουν σχέση με:

- Την αύξηση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας του τομέα των διατροφικών μεταφορών τόσο σε τεχνολογικό όσο και σε οργανωτικό επίπεδο.
- Τη μείωση των ανισορροπιών που υφίστανται μεταξύ διατροφικών και οδικών μεταφορών μέσω θεσμικών, δημοσιονομικών και τιμολογιακών παρεμβάσεων (35).

Σύμφωνα με την έρευνα RECORDIT (35) η εναλλακτική των διατροφικών μεταφορών είναι σαφώς φθηνότερη από αυτή της μεταφοράς εξ' ολοκλήρου οδικώς. Η ανταγωνιστικότητα της πρώτης όμως υπονομεύεται από τις χαμηλές της επιδόσεις όσον αφορά τη χρονική διάρκεια. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα η προώθηση της μετατόπισης μεταφορικού έργου από τις οδικές μεταφορές υπέρ των διατροφικών μεταφορών θα επέφερε σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον και γενικότερα στην κοινωνία. Φαίνεται όμως ότι το βασικότερο εμπόδιο για την επιτυχία ενός τέτοιου εγχειρήματος είναι ουσιαστικά η αναποτελεσματικότητα των διατροφικών εναλλακτικών, τουλάχιστον, όπως αυτές γίνονται αντιληπτές από τους πελάτες / χρήστες των μεταφορικών υπηρεσιών.

Στην ίδια έρευνα (35) τονίζεται, όπως και αλλού, η ανάγκη τιμολόγησης με βάση το οριακό κόστος όπως αυτή διακυρήχθηκε και στη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε. το 2001. Οι χρήστες των μεταφορικών υπηρεσιών θα πρέπει να καλύπτουν πλήρως

τόσο τα εξωτερικά κόστη όσο και τα οριακά κόστη από τη χρήση της υποδομής. Το τρέχον σύστημα φορολόγησης καθώς και χρεώσεων για τη χρήση υποδομών μετακυλύει αυτά τα κόστη μόνο μερικώς στους χρήστες (κυρίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές). Υπογραμμίζεται, δε το γεγονός ότι κάθε είδους τιμολογιακές μεταρρυθμίσεις μπορούν να ενισχύσουν τη διατροφική αλυσίδα μόνο εφόσον υπάρχει επαρκής πληροφόρηση προς όλους τους παίκτες της αγοράς. Η τρέχουσα θεσμική διάρθρωση καθώς και η οργάνωση της αγοράς δεν είναι σε θέση να διασφαλίσουν την απαραίτητη διάχυση πληροφοριών καθώς και τη διαφάνεια κυρίως στον τομέα των διατροφικών μεταφορών. Αυτό είναι αποτέλεσμα του υψηλού αριθμού των ανταγωνιζόμενων μεταξύ τους λειτουργών μεταφορικών συστημάτων, της μερικής αλληλοκάλυψης του φάσματος υπηρεσιών που προσφέρουν καθώς και του συνακόλουθου ιδιαίτερα ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται.

Ο Robert Navaro, Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θεωρεί ότι, μέχρι τώρα, δεν υφίσταται και η απαραίτητη διασύνδεση, η οποία θα οδηγούσε σε εθελοντικές πρωτοβουλίες και θα έπειθε τους μεγάλους φορείς στον τομέα της οργάνωσης των μεταφορών να προχωρήσουν σε σημαντική αξιοποίηση των δυνατοτήτων της NMA. Στο ίδιο μήκος κύματος αναφέρεται ότι απουσιάζει ένα ομοιόμορφο σύστημα ευθύνης σχετικά με την τρέχουσα νομοθεσία που διέπει τις διατροφικές μεταφορές όσον αφορά τη διάκριση των ευθυνών που αφορούν το φορτωτή και την επιχείρηση που εκτελεί διατροφικές μεταφορές. Αυτή η νομική ασάφεια είναι φυσικό να καθιστά τις διατροφικές μεταφορές και κατ' επέκταση τη NMA ακόμη λιγότερο ελκυστικές (στο 36).

5.5.3 Η λειτουργική ένταξη της NMA στις διατροφικές μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2001 (18) σημείωνε ότι δεν έχει επιτευχθεί η αναμενόμενη ανάπτυξη του καμποτάζ μεταξύ των Ευρωπαϊκών λιμανιών αν και κάτι τέτοιο θα μπορούσε να περιορίσει τις συμφορήσεις εντός της Κοινότητας και ιδιαίτερα μέσω της παράκαμψης των Άλπεων και των Πυρηναίων. Αναγνώριζε δε, η Επιτροπή, ότι η NMA δεν είναι σε θέση να προσφέρει αξιόπιστη εναλλακτική παρά μόνον αν υπάρξει ουσιαστική συνεργασία της με τις ποτάμιες και τις σιδηροδρομικές

μεταφορές. Τόνιζε, δηλαδή, το σημαντικό ρόλο της διαμόρφωσης ενός ισχυρού και βιώσιμου συστήματος διατροπικών μεταφορών.

Είναι γεγονός ότι η NMA και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές δεν έχουν επιτύχει την πλήρη, ή τουλάχιστον την επιθυμητή από πλευράς Κοινότητας ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα. Η βιωσιμότητα μίας υπηρεσίας NMA εξαρτάται μεταξύ άλλων, όπως είναι φυσικό, και από την ικανοποιητική συγκέντρωση φορτίων· από την αποτελεσματική, δηλαδή, εκμετάλλευση της προσφερόμενης χωρητικότητας. Η προσέλκυση φορτίων εξαρτάται με τη σειρά της από βελτιώσεις:

- Σε οργανωτικές παραμέτρους (καλύτερη προσαρμογή της NMA στο σύστημα εφοδιασμού και μεταφορών),
- Στο γενικότερο επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- Στην εγγύηση συχνότητας και τακτικότητας,
- Στα ήδη υφιστάμενα δίκτυα μεταφορών καθώς και στην επέκτασή τους,
- Σε πολιτικές τιμολόγησης τόσο σε επίπεδο NMA όσο και γενικότερα της συνολικής μεταφοράς “door – to – door” (6).

Προκειμένου να υλοποιηθεί η αύξηση της συμμετοχής της NMA στις Κοινοτικές μεταφορές, σύμφωνα με τους Γουλιέλμο και Σαμπράκο (6), “μία βασική επιδίωξη...θα πρέπει να είναι μεταξύ άλλων, η μείωση του ορίου της απόστασης στην οποία η NMA είναι ανταγωνιστική. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της αποδοτικής ολοκλήρωσής της σε ένα μεταφορικό σύστημα από πόρτα σε πόρτα”.

Η NMA συγκρινόμενη με άλλους τρόπους μεταφοράς και κυρίως με τις οδικές μεταφορές, παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα από άποψη κόστους ενώ φαίνεται να μειονεκτεί σε ζητήματα ταχύτητας, ευελιξίας και διαθεσιμότητας. Σύμφωνα με το Σαμπράκο (5) η NMA ανταποκρίνεται με ικανοποιητική επάρκεια στις απαιτήσεις των χρηστών μόνο στις απαιτήσεις για ασφάλεια του φορτίου. Αντίθετα φαίνεται να υπάρχουν προβλήματα σε τομείς που σχετίζονται με τους χρόνους μεταφοράς, την ευκαμψία, τη συχνότητα και την αξιοπιστία.

Σε γενικές γραμμές ο επιθυμητός στόχος της ολοκλήρωσης στην ένταξη της NMA στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών φαίνεται να επιτυγχάνεται σταδιακά. Κατά την περίοδο 1990 – 1996 παρατηρήθηκε μία μέση ετήσια αύξηση του έργου της NMA στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών κατά 10,7% (5). Σε καμία όμως περίπτωση αυτό δε σημαίνει ότι η NMA αποτελεί πλήρες οργανικό τμήμα των

συνδυασμένων μεταφορών καθώς μάλλον ακόμα τείνει να ισχύει το αντίθετο, δεδομένων των τεράστιων περιθωρίων βελτίωσης που υφίστανται. Αυτά τα περιθώρια βελτίωσης άπτονται τομέων όπως η οργάνωση των διαδικασιών logistics και η περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών. Σε αυτό ακριβώς το σημείο τίθεται η βασικότερη πρόκληση που καλείται να αντιμετωπίσει η NMA στην προσπάθεια της ολοκληρωμένης ένταξής της στο Κοινοτικό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Η NMA πρέπει να επιτύχει τη βέλτιστη δυνατή συνεργασία με όλους τους τρόπους μεταφοράς οι οποίοι εμπλέκονται στο χερσαίο τμήμα της διαδικασίας. Σύμφωνα με το Σαμπράκο (5) “Οι αγορές για τη NMA και την οδική μεταφορά, φαίνεται ότι αποτελούν ξεχωριστά μέρη. Όμως ο ανταγωνισμός των δύο αυτών μέσων υπάρχει μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η απόσταση μεταφοράς είναι σημαντικά μεγάλη. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι προκειμένου η ναυτιλία μικρών αποστάσεων να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της έναντι εκείνης της οδικής, θα πρέπει ουσιαστικά να ενισχύσει την ελκυστικότητά της για δραστηριοποίησή της σε κοντινότερες αποστάσεις. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της αποδοτικής ολοκλήρωσής της σε ένα μεταφορικό σύστημα από πόρτα σε πόρτα”.

Συμπερασματικά, εδώ πρέπει να τονιστεί και το γεγονός ότι δεν είναι οικονομικά ορθό η NMA να επιχειρήσει να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές σε τομείς όπου οι δεύτερες είναι αναπόφευκτα αποτελεσματικότερες. Αυτός άλλωστε δεν είναι και ο στόχος της Ε.Ε. Ουσιαστική επιδίωξη είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της NMA σε κομμάτια της μεταφορικής διαδικασίας όπου αυτή σαφώς υπερέχει από άποψης κόστους, και ελαχιστοποίησης των αρνητικών εξωτερικών οικονομικών. Στόχος, με άλλα λόγια, είναι η NMA να κατακτήσει εκείνο το κομμάτι της αγοράς που δικαιωματικά της ανήκει και το οποίο στερείται εξ αιτίας εμποδίων οργανωτικής, διοικητικής – θεσμικής ή τεχνικής φύσης. Αυτό επιχειρείται να επιτευχθεί μέσω της ένταξης της NMA στο σύστημα διατροπικών μεταφορών. Στα πλαίσια αυτού του συστήματος και όταν αυτό λειτουργεί ικανοποιητικά, το κάθε μέσο μεταφοράς έχει το ρόλο του και όλα λειτουργούν συνεργατικά. Σε ένα τέτοιο ολοκληρωμένο, οργανωτικά και τεχνικά, σύστημα διατροπικών μεταφορών οι οδικές μεταφορές θα λειτουργούν συμπληρωματικά ως προς τη NMA. Μπορεί δηλαδή η NMA να λειτουργήσει ως εκείνος ο συνδετικός κρίκος που θα ανακουφίσει κάποιες από τις συμφορήσεις του οδικού δικτύου. Προκειμένου όμως μία τέτοια εναλλακτική να υλοποιηθεί πλήρως, βασική προϋπόθεση είναι η πλήρης και αποτελεσματική σύνδεση της NMA με όλα τα άλλα είδη μεταφοράς. Είναι γεγονός ότι υφίστανται

ακόμη αρκετά περιθώρια όσον αφορά στην έρευνα που πρέπει να γίνει προκειμένου να τελειοποιηθούν τεχνολογικά και οργανωτικά ζητήματα που θα διασφαλίζουν την παραπάνω πλήρη και αποτελεσματική σύνδεση (7).

Μία άλλη παράμετρος είναι και αυτή της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Είναι προφανές ότι το κόστος κατέχει σημαντική θέση όσον αφορά την ελκυστικότητα του μέσου μεταφοράς όμως δεν πρέπει να αποτελεί κριτήριο για θυσίες στο επίπεδο της ποιότητας. Πρέπει άλλωστε να σημειωθεί ότι μία υπερβολική μείωση των ναύλων στη NMA μπορεί να είναι απαγορευτική για τη βιωσιμότητα τη επιχείρησης. Περιθώρια για μείωση κόστους υφίστανται, όχι όμως πάντα μέσω της μείωσης των ναύλων, αλλά μέσω της επίτευξης μεγαλύτερης αποδοτικότητας σε σχέση με το κόστος στο σύνολο της πολυτροπικής αλυσίδας μεταφοράς. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι αναγκαία και η υιοθέτηση νεωτερισμών στον τομέα της οργάνωσης και της τεχνολογίας.

Οι Runhaar, Van der Heijden και Kuipers (37) κατόπιν σχετικής έρευνας παρατηρούν ότι οι χρήστες των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών θέλουν κυρίως χαμηλά κόστη και δευτερευόντως υψηλές ταχύτητες. Αυτό δε σημαίνει βέβαια ότι βελτιώσεις σε ζητήματα ταχύτητας δεν είναι αναγκαίες. Απλώς προβάλλεται η ανάγκη διατήρησης ενός από τα βασικότερα πλεονεκτήματα της NMA, ήτοι η διατήρηση του χαμηλού κόστους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι σε μία υποτιθέμενη αύξηση κόστους σε όλα τα μέσα μεταφοράς που θα προέρχεται από αύξηση της φορολογίας προκειμένου να επιμεριστούν πλήρως όλα τα εξωτερικά κόστη, οι οδικές μεταφορές δε φαίνεται να είναι σε θέση να απορροφήσουν το επιπλέον κόστος ενώ αντίθετα οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές (όπως επίσης και οι σιδηροδρομικές) είναι σε θέση να αντιδράσουν με μεγαλύτερη ευελιξία μέσω της αύξησης των συντελεστών στοιβασίας (μεταφορά μεγαλύτερου όγκου φορτίων) τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους, τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τις κατάλληλες επενδύσεις. Μία ακόμη ενδιαφέρουσα παρατήρηση που προκύπτει από την πιο πάνω έρευνα (37) είναι ότι η NMA θα είναι πιο προσαρμοστική, σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς, σε μία ενδεχόμενη / υποτιθέμενη μείωση των επενδύσεων σε υποδομή. Αυτό οφείλεται κυρίως στην ευελιξία που διαθέτει η NMA όσον αφορά την επιλογή του δικτύου των τερματικών (πολλά λιμάνια που παρέχουν αρκετές εναλλακτικές), χωρίς βέβαια κάτι τέτοιο να σημαίνει ότι μία μείωση επενδύσεων σε υποδομές δε θα επηρεάσει αρνητικά και τη συνολική αποτελεσματικότητα της NMA.

Δεδομένου ότι η NMA απαιτεί αποτελεσματικές και ολοκληρωμένες εμπορικές υπηρεσίες, η Επιτροπή το 2001 (18) προώθησε την εναλλακτική της οργανωτικής συγκέντρωσης όλων των εμπλεκόμενων μερών της αλυσίδας εφοδιασμού και μεταφορών – παραλήπτες, πλοιοκτήτες, αλλά και εκπροσώπους των οδικών, ποτάμιων και σιδηροδρομικών μεταφορών – μέσω ενός και μοναδικού σημείου συναλλαγής (one – stop – shop). Αποτέλεσμα ενός τέτοιου εγχειρήματος θα ήταν η βελτίωση της αξιοπιστίας και της ευελιξίας της NMA και των ποτάμιων μεταφορών ώστε να διασφαλιστεί ένα επίπεδο υπηρεσιών ικανό να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές.

Πρόσφατα, ένας αυξανόμενος αριθμός εταιρειών – υπό την επιρροή της λογικής “just – in – time” εφάρμοσαν τεχνικές παραγωγής και αποθήκευσης με γνώμονα την πιο πάνω φιλοσοφία. Η έγκαιρη άφιξη στο εργοστάσιο των παραγγελθεισών πρώτων υλών έχει ιδιαίτερη σημασία για την εύρυθμη ροή των τεχνικών παραγωγής τύπου “just – in – time”. Συνεπώς, η αυξανόμενη συμφόρηση που παρατηρείται στις Ευρωπαϊκές οδικές αρτηρίες θέτει σοβαρές απειλές στη μελλοντική εφαρμογή της πιο πάνω φιλοσοφίας στην παραγωγή. Σε αυτή την κατεύθυνση, ιδιαίτερα σημαντική μπορεί να είναι και η συμβολή του EDI καθώς είναι σε θέση να προσφέρει λύση στα εμπόδια που παρουσιάζονται στην εφαρμογή του “just – in – time” και την ίδια στιγμή να δώσει την ευκαιρία στη NMA να ενισχύσει το ρόλο της στην αλυσίδα μεταφορών. Αντικειμενικός στόχος του EDI είναι η αντικατάσταση των εγγράφων με ηλεκτρονικά δεδομένα και η ανταλλαγή αυτών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των εμπλεκόμενων στη μεταφορική διαδικασία. Μέσω του συστήματος EDI μειώνεται ο χρόνος προώθησης των παραγγελιών, παρέχεται διαρκής ενημέρωση όσον αφορά την παρακολούθηση από τον παραγωγό της διαδρομής των αναμενόμενων πρώτων υλών και, το σημαντικότερο, ενισχύεται η ομαλή ροή των φορτίων στην αλυσίδα μεταφοράς. Είναι λοιπόν προφανές ότι το EDI δημιουργεί άμεσες ευκαιρίες για τη NMA καθώς συμβάλλει στη μείωση του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, επιταχύνει τις απαιτούμενες διοικητικές διαδικασίες τελωνισμού του φορτίου, και γενικότερα ενισχύει τη διασύνδεση της NMA με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Το EDI μπορεί να συμβάλλει στη μείωση του λειτουργικού κόστους και να δημιουργήσει επιπρόσθετες ευκαιρίες επέκτασης της δραστηριότητας της NMA (7).

Η Επιτροπή επανειλημμένα έχει αναφερθεί στη δυναμική που μπορεί να προσδώσει στη NMA η ανάπτυξη ενός εξελιγμένου συστήματος τηλεματικών υπηρεσιών. Η διαμόρφωση και καθιέρωση ενός συστήματος EDI υποστηρίζει τόσο

την ενεργή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων στη διατροπική μεταφορική διαδικασία όσο και την ποιότητα(18).

Σύμφωνα με τον Blonk (31) η κατάλληλη χρήση ενός ολοκληρωμένου συστήματος EDI θα αποτελέσει ένα σημαντικό βήμα προς την ουσιαστική επίλυση σοβαρών προβλημάτων. Όσον αφορά τα ήδη υπάρχοντα συστήματα EDI, τα οποία έχουν διαφορές από λιμάνι σε λιμάνι, δε φαίνεται να υφίστανται ουσιαστικά προβλήματα ώστε αυτά να προσαρμοστούν σε ένα ενιαίο Κοινοτικό τυποποιημένο EDI. Επίσης πρέπει να εξεταστεί σοβαρά το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός συστήματος ενημέρωσης των χρηστών σε πραγματικό χρόνο. Μέσω ενός τέτοιου συστήματος θα είναι σε θέση όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στη μεταφορική διαδικασία (πελάτης, φορτωτής κ.λ.π.) να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή την ακριβή θέση του φορτίου. Βέβαια η ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος ενέχει σημαντικά κόστη ιδίως στην αρχική φάση ανάπτυξής του.

Όσον αφορά τη δυνατότητα καθολικής υιοθέτησης ενός ενιαίου τυποποιημένου συστήματος ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων, στο παρελθόν, είχαν εκφραστεί και απόψεις που αντιμετώπιζαν την εφικτότητα ενός τέτοιου εγχειρήματος με σκεπτικισμό. Συγκεκριμένα, ο Peeters (38) σημειώνει ότι η εφαρμογή συστημάτων υποστήριξης όπως το EDI και το GIS (Συστήματα Γεωγραφικής Πληροφόρησης – Geographic Information Systems) είναι μεν ενδιαφέρουσα, όμως η οικονομική τους βιωσιμότητα είναι αμφίβολη. Έχοντας ως σημείο αναφοράς τα συστήματα GIS παρατηρεί ότι αυτά είχαν σχεδιαστεί για τις οδικές μεταφορές και ουσιαστικά δεν ήταν σε χρήση ούτε και από αυτόν τον τομέα. Κύριος λόγος ήταν οι απαιτήσεις για επενδύσεις που σχετίζονταν με την εφαρμογή τέτοιων συστημάτων. Βέβαια αναγνωριζόταν ότι η πλήρης και ορθή εφαρμογή τέτοιων συστημάτων μπορεί να συμβάλλει στη μακροχρόνια μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας στη μεταφορική διαδικασία. Η πλήρης όμως και ορθή εφαρμογή τέτοιων συστημάτων απαιτεί παράλληλη αύξηση στις ταχύτητες της μεταφοράς καθώς και βελτιώσεις στην αξιοπιστία και την ευελιξία τουλάχιστον όσον αφορά την NMA. Οι παραπάνω διαπιστώσεις σχετίζονται τόσο με το θαλάσσιο ταξίδι όσο και με τις επιδόσεις των λιμανιών. Κάτι τέτοιο βέβαια υπονοεί την ανάπτυξη ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων, με τα οποία η NMA θα μπορεί να συνδεθεί αποτελεσματικά στα πλαίσια των ήδη υπαρχουσών μεταφορικών αλυσίδων. Αυτή η ολοκλήρωση δε θα πρέπει να περιοριστεί, όπως ορθά παρατηρεί ο Peeters (38), στην ανάπτυξη απλώς

συνδυασμένων συστημάτων μεταφοράς. Αντιθέτως, η ΝΜΑ θα πρέπει να συνδεθεί αποτελεσματικά με όλα τα είδη μεταφοράς μέσω πολυτροπικών μεταφορών.

Η παραπάνω προσέγγιση είναι αδιαμφισβήτητα ορθή όσον αφορά τις προϋποθέσεις που τίθενται ώστε να είναι αποτελεσματική και βιώσιμη η καθολική εφαρμογή ενός ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών σε ένα σύστημα διατροπικών μεταφορών. Όσον αφορά το σκέλος των απαιτούμενων επενδύσεων για την εγκατάσταση ή και την τυποποίηση ενός τέτοιου συστήματος σε Κοινοτικό τουλάχιστον επίπεδο υπάρχει σαφής πρόθεση της Ε.Ε. να έλθει ουσιαστικός αρωγός μέσω των πόρων και της τεχνογνωσίας της στην υλοποίηση οποιουδήποτε τέτοιου εγχειρήματος αρκεί οι εμπλεκόμενοι φορείς να συνειδητοποιήσουν την αξία της εφαρμογής του και να την επιδιώξουν ενεργά.

6 Συγκριτική Ανάλυση με τους Άλλους Τρόπους Μεταφοράς

6.1 Γενικά

Στην ενότητα που ακολουθεί παρατίθενται τα βασικότερα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ΝΜΑ όπως αυτά γίνονται αντιληπτά και περιγράφονται τόσο από τα Κοινοτικά όργανα όσο και από φορείς που εμπλέκονται άμεσα στη μεταφορική διαδικασία αλλά και από ερευνητές του κλάδου.

Η παράθεση των ανωτέρω πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων έχει συχνά συγκριτικό χαρακτήρα σε σχέση με τις υπόλοιπες μορφές μεταφοράς. Το κύριο βάρος αυτών των συγκρίσεων εντοπίζεται στην αντιπαραβολή της ΝΜΑ με τις οδικές μεταφορές. Αυτό συμβαίνει για τρεις βασικούς λόγους. Πρώτον, γιατί Η ΝΜΑ αποτελεί το δεύτερο βασικότερο τρόπο μεταφοράς στην Ε.Ε. μετά τις οδικές μεταφορές. Δεύτερον, γιατί σε πολλές περιπτώσεις η ΝΜΑ θεωρείται, σε επίπεδο αποτελεσματικότητας, εφάμιλλη αν όχι καλύτερη από τις οδικές μεταφορές. Τρίτον, γιατί ενώ θεωρείται ότι η ΝΜΑ αποτελεί το βέλτιστο υποκατάστατο των οδικών μεταφορών, οι τελευταίες φαίνεται να επιτελούν ένα τμήμα του μεταφορικού έργου το οποίο από πλευράς αποτελεσματικότητας καθώς και από πλευράς ελαχιστοποίησης των αρνητικών εξωτερικών οικονομικών θα έπρεπε να πραγματοποιείται από την ΝΜΑ. Η τελευταία διαπίστωση αποτελεί άλλωστε μόνιμη επωδό των τόσο των Κοινοτικών οργάνων όσο και των εμπλεκόμενων φορέων και των ερευνητών.

6.2 Τα πλεονεκτήματα της ΝΜΑ

Σύμφωνα με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (1) τα κύρια πλεονεκτήματα της ΝΜΑ μπορούν να συνοψισθούν (πέρα από την αναμφισβήτητη συμβολή στη μείωση των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον) στα παρακάτω σημεία:

- Συχνότητα υπηρεσιών στα λιμάνια
- Αξιοπιστία μεταφορών
- Ελκυστική τιμολόγηση
- Σύντομοι χρόνοι transit στις μεταφορές “πόρτα – πόρτα”
- Ένα μόνο συμβαλλόμενο μέρος.

Η Ε.Ε., σε μία προσπάθεια διαφήμισης της ΝΜΑ μέσω του shortsea network, παραθέτει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Μέσω ενός εκτενούς λιμενικού δικτύου, τόσο σε Κοινοτικό επίπεδο όσο και συνολικά στην Ευρωπαϊκή ήπειρο και τη Μεσόγειο, η ΝΜΑ μπορεί να εγγυηθεί αποτελεσματική συμβολή σε μεταφορές τύπου “door – to – door”.
- Σχετικά μικρότερα μεταφορικά κόστη από τις οδικές μεταφορές.
- Αξιοπιστία.
- Φιλικότητα προς το περιβάλλον.
- Συνέπεια ως προς τους χρόνους παράδοσης.
- Ελαχιστοποίηση των σημείων συναλλαγής μεταξύ διαφορετικών μεταφορικών τρόπων σε μεταφορές “door – to – door” (το λιμάνι ως μοναδικό σημείο συναλλαγής) (3).

Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο η οποία υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το Δεκέμβριο του 1992, οι μεταφορές στην Ε.Ε. θα επιτύγχαναν την επιθυμητή αειφορία μέσω παροχής αποτελεσματικών υπηρεσιών εφ’ όσον ταυτόχρονα θα αναλάμβαναν τα πλήρη εσωτερικά και εξωτερικά τους κόστη, θα ήταν ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και κοινωνικά αποδεκτές. Είναι σαφές ότι τόσο οι θαλάσσιες όσο και οι ποτάμιες μεταφορές πληρούν τα ανωτέρω κριτήρια. Ως εκ τούτου η Επιτροπή ήταν της γνώμης ότι οι πολιτικοί θα έπρεπε να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους, με μεγαλύτερη προθυμία απ’ ότι στο παρελθόν, στην ανάπτυξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (31).

Ο Blonk (31) συνοψίζει τα βασικά πλεονεκτήματα της ΝΜΑ ακολούθως:

- Σε σύγκριση με τις ποτάμιες μεταφορές, η ΝΜΑ είναι περισσότερο αποτελεσματική από πλευράς κόστους όσον αφορά στη σχέση μεταξύ επένδυσης και της συνακόλουθης αύξησης μεταφορικής ικανότητας. Οι θαλάσσιες οδοί δεν απαιτούν ακριβές κατασκευές ή συντήρηση. Μία αύξηση της ΝΜΑ στα περισσότερα σημεία της Ε.Ε. δε θα απαιτεί ακριβές επιπρόσθετες υποδομές στα λιμάνια.
- Τόσο η ΝΜΑ όσο και οι ποτάμιες μεταφορές έχουν σχετικά καλές επιδόσεις σε ζητήματα ασφαλείας.
- Οι θαλάσσιες και οι ποτάμιες μεταφορές είναι μακράν οι πιο φιλικόι προς το περιβάλλον τρόποι μεταφοράς τόσο από πλευράς ρύπανσης όσο και από πλευράς ηχορύπανσης.

- Γενικά υφίσταται πλεονάζουσα χωρητικότητα στη ΝΜΑ και η διακίνηση των φορτίων μπορεί να μετατοπιστεί στη ΝΜΑ χωρίς να υπάρξει ιδιαίτερη ανάγκη υψηλών επενδύσεων για νεότευκτα πλοία.
- Η ΝΜΑ και οι ποτάμιες μεταφορές είναι οικονομικότερες από πλευράς ενεργειακής κατανάλωσης σε σύγκριση με τις επίγειες μεταφορές.
- Η ΝΜΑ μπορεί να συμβάλλει αποτελεσματικά και με χαμηλά κόστη στην περιφερειακή ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών της Ε.Ε.
- Η Ε.Ε. είχε μία ακτογραμμή περίπου 20.000 χιλιομέτρων – το 1994, από τότε αυτή έχει σημαντικά αυξηθεί – και η Ευρωπαϊκή Οικονομική Περιοχή πλέον των 30.000 χιλιομέτρων. Πολλά βιομηχανικά κέντρα στην Ε.Ε. βρίσκονται σε αποστάσεις μικρότερες των 400 χιλιομέτρων από λιμάνια ενώ ένας μεγάλος αριθμός από αυτές τις περιοχές συνδέονται με λιμάνια μέσω ποταμών ή καναλιών. Αμφότερα διευκολύνουν τη διεξαγωγή μεταφορών τύπου “door – to – door” με ακτοπλοϊκά σκάφη.

Στις 14 Φεβρουαρίου του 2002, από την Ευρωπαϊκή Ένωση συντάσσεται η οδηγία 2000/C 56/02 στην οποία η σημασία της ΝΜΑ για την Κοινότητα είναι έκδηλη. Εκεί τονίζεται η ανάγκη ολοκλήρωσης του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών βασικό συστατικό των οποίων είναι η ΝΜΑ της οποίας ο ρόλος τόσο στην προστασία του περιβάλλοντος όσο και στην αειφόρο ανάπτυξη είναι προφανής.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ το γεγονός ότι όσον αφορά τις αποστάσεις οι οδικές μεταφορές καλούνται να καλύψουν μία σχετικά περιορισμένη αγορά όπου όμως η ΝΜΑ δεν είναι σε θέση να παίξει σημαντικό ανταγωνιστικό ρόλο. Εκεί που η ΝΜΑ διαθέτει σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα είναι οι μεταφορές που αφορούν μεγάλες αποστάσεις (6).

Από άποψης περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι γενικά παραδεκτό το γεγονός ότι η ΝΜΑ – και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές – παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα με αποτέλεσμα η ναυτιλία να παράγει λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα σε σύγκριση με όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς. Είναι λοιπόν σωστή η επισήμανση ότι “μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων προς τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί σημαντικό στοιχείο επίτευξης της Ευρωπαϊκής στρατηγικής για την ικανοποίηση των υποχρεώσεων του πρωτοκόλλου Kyoto” (6). Οι Γουλιέλμος και Σαμπράκος (6) επισημαίνουν το γεγονός ότι, σύμφωνα με υπολογισμούς, ο ρυθμός θανάτων κατά τη θαλάσσια μεταφορά (στις μετρήσεις έχουν συμπεριληφθεί και οι

θάνατοι του προσωπικού) είναι 1,4 νεκροί ανά 100 εκατομμύρια επιβατικά χιλιόμετρα τη στιγμή που τα αντίστοιχα ποσοστά για τις οδικές μεταφορές είναι 100 νεκροί και για το σιδηρόδρομο 40 νεκροί. Σύμφωνα δε με το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ασφάλειας Μεταφοράς το 96% των θανατηφόρων δυστυχημάτων λαμβάνουν χώρα στο οδικό δίκτυο.

Επίσης, σε έγγραφο της Επιτροπής το 2004 επαναλαμβάνεται το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι φιλική προς το περιβάλλον ενώ και πρόσφατες έρευνες επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι έχει μικρή ενεργειακή κατανάλωση καθώς επίσης και χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η ποιοτική διαφορά αυτού του εγγράφου σε σχέση με άλλα στο παρελθόν είναι η επισήμανση του ότι εάν ληφθούν υπ' όψιν ευρύτερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις όπως επίπεδα ηχορύπανσης, ατυχήματα και άλλα εξωτερικά κόστη, η NMA διατηρεί τις καλύτερες επιδόσεις της ακόμη και εάν ληφθούν υπ' όψιν μελλοντικές, αυστηρότερες, τεχνολογικές προδιαγραφές για τις οδικές μεταφορές. Ως εκ τούτου η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να υποστηρίξει με βεβαιότητα το γεγονός ότι η ναυτιλία διαθέτει ακόμη καλές συνολικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις αν και υφίστανται περιθώρια βελτιώσεων κυρίως όσον αφορά σε θέματα εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων. Προς αυτή την κατεύθυνση, το Νοέμβριο του 2002, η Επιτροπή είχε παρουσιάσει μία πρόταση για τη θέσπιση σχετικής οδηγίας προς μείωση της περιεκτικότητας σε θείο στα ναυτιλιακά καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός της πρότασης ήταν η μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου από τα πλοία μέσω της εφαρμογής του ορίου 1,5% στην περιεκτικότητα σε θείο των ναυτιλιακών καυσίμων στα πλαίσια και της συνθήκης MARPOL 73 / 78 (ANNEX VI) (15).

Η NMA προτείνεται από την Ε.Ε. ως η βασική εναλλακτική για την αντιμετώπιση των ήδη “υπερφορτωμένων” οδικών δικτύων. Λαμβάνοντας δε υπ' όψιν την αύξουσα τάση στη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών η οποία εντείνεται περαιτέρω και μετά την τελευταία διεύρυνση της Ε.Ε. η ανάγκη στροφής φορτίων και επιβατών από τα οδικά δίκτυα στη NMA προβάλλεται εντονότερα.

Ένα άλλο σημαντικό “προσόν” της NMA είναι το ότι εάν αυξηθεί η ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών μέσω αυτής τότε αυτό με τη σειρά του μπορεί να οδηγήσει σε τόνωση της ναυπηγικής δραστηριότητας στην Ε.Ε., ενός κλάδου ο οποίος μαστίζεται από τον έντονο ανταγωνισμό που δέχεται κυρίως από τις επιδοτούμενες ανταγωνίστριες της Νότιο – Ανατολικής Ασίας.

Οι Runhaart, Van der Heijden και Kuipers (37), κατόπιν σχετικής έρευνας, παρατηρούν ότι, σύμφωνα με εκτιμήσεις παραγόντων και ειδημόνων στον κλάδο των μεταφορών, στο μέλλον (προβλέψεις για το έτος 2010) οι οδικές μεταφορές θα είναι όλο και πιο αργές σε αντιδιαστολή με τα διατροφικά συστήματα μεταφοράς που θα είναι σε θέση να επιδείξουν όλο και μεγαλύτερες ταχύτητες και άρα αξιοπιστία. Η έρευνα των παραπάνω (37) έδειξε ότι σε μία υποτιθέμενη αύξηση κόστους (από φόρους οι οποίοι θα επιμέριζαν αυστηρότερα τις αρνητικές εξωτερικές οικονομίες) οι οδικές μεταφορές δε θα μπορούσαν να απορροφήσουν το επιπλέον κόστος. Επίσης κατέστη σαφές ότι οι χρήστες των θαλάσσιων μεταφορών θέλουν κυρίως χαμηλό κόστος και δευτερευόντως χαμηλή ταχύτητα. Σε γενικές γραμμές η ίδια έρευνα (37) κατέδειξε ότι οι οδικές μεταφορές θα περιέλθουν σε δεινότερη θέση στο μέλλον σε σύγκριση με τις άλλες μορφές μεταφορών. Βασικοί παράγοντες αυτής της εξέλιξης θα είναι η πολιτική προώθησης των διατροφικών μεταφορών αλλά και η αύξηση των αποστάσεων που θα καλούνται να καλύψουν τα μεταφορικά μέσα.

6.3 Τα μειονεκτήματα της NMA

Όσον αφορά στις διατροφικές μεταφορές ένας κάποιος αντίλογος έρχεται από τον Ricci (35) όπου τονίζει το γεγονός ότι η μαζική μετατόπιση φορτίων από το οδικό δίκτυο προς τις συνδυασμένες μεταφορές θα συνεπαγόταν σαφή οφέλη για το περιβάλλον και για την κοινωνία γενικότερα, όμως ένα σημαντικό εμπόδιο για τη πραγματοποίηση μίας τέτοιας μετατόπισης είναι η αναποτελεσματικότητα των διατροφικών εναλλακτικών μεταφοράς, τουλάχιστο σύμφωνα με τους χρήστες. Ο ίδιος συγγραφέας (35) σημειώνει επίσης το γεγονός ότι η σύγκριση των αρνητικών εξωτερικών οικονομιών (συμπεριλαμβανομένων και των φθορών στην υποδομή) και των σχετικών φόρων και χρεώσεων όπως αυτές ισχύουν, με βάση τα στοιχεία που αξιολόγησε ο συγγραφέας, κρίνονται ανεπαρκή ως προς τη δυνατότητα που παρέχουν για εξαγωγή γενικευμένων συμπερασμάτων. Κύρια αιτία είναι οι έντονες διαφορές που υφίστανται από χώρα σε χώρα (κάτι που βέβαια οφείλεται και στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής).

Είναι δεδομένο ότι η ελαχιστοποίηση των αρνητικών εξωτερικών οικονομιών είναι κυρίως συνισταμένη τριών πραγμάτων: του θεσμικού πλαισίου που ορίζει προδιαγραφές και πρακτικές για τους μεταφορείς, του δικτύου ελέγχου της

συμμόρφωσης στο ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο και τέλος, από πλευράς μεταφορέων, του κόστους που συνεπάγεται η συμμόρφωση σε αυτό το θεσμικό πλαίσιο. Οι Fafaliou, Lekakou, Theotokas (39) αναφέρουν ότι η ποιότητα των υπηρεσιών έχει κάποιο κόστος και αυτό το κόστος καθορίζεται από το μηχανισμό της προσφοράς και της ζήτησης. Κατά συνέπεια, ούτε οι πλοιοκτήτες ούτε οι κανονισμοί από μόνοι τους μπορούν να αναλάβουν ή να επιβάλλουν, αντίστοιχα, αυτό το κόστος εάν η ποιότητα των υπηρεσιών δεν αποζητάται από τους χρήστες.

Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου ήταν πρόθυμοι να αμβλύνουν τις προδιαγραφές που εξασφάλιζαν το ελάχιστο αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος με στόχο βέβαια την αύξηση των κερδών τους. Αυτή η πρακτική συνεπάγεται την παραγωγή αρνητικών εξωτερικών οικονομιών και βέβαια αρνητική εικόνα της ναυτιλίας στην κοινωνία. Τέτοιες αρνητικές πρακτικές σημαίνουν ότι δε μπορεί κανείς απλώς να επαφίεται στις δυνάμεις της αγοράς για την προώθηση ηθικών συμπεριφορών και υπευθυνότητας.

Σύμφωνα με τη μελέτη CODISSART που πραγματοποιήθηκε από την Ε.Ε., οι ροές των εγγράφων και των διοικητικών διαδικασιών που απαιτούνταν για τις οδικές μεταφορές ήταν σαφώς λιγότερες από τις αντίστοιχες για τη ΝΜΑ. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές για κάθε ταξίδι απαιτείται μία σειρά διατυπώσεων που έχει να κάνει με την έκδοση άδειας κατάπλου ή και απόπλου, την πιστοποίηση της ασφάλειας του πλοίου, τη δήλωση και τον εκτελωνισμό του φορτίου.

Απ' ό,τι φαίνεται όμως τέτοιου είδους διατυπώσεις είναι ως ένα βαθμό αναπόφευκτες και τούτο γιατί ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει μεγάλη ποικιλία φορτίων (κάτι που δε συμβαίνει συνήθως στα φορτηγά αυτοκίνητα) και άρα απαιτούνται ξεχωριστά έγγραφα για κάθε διαφορετικό φορτίο. Επίσης υπάρχουν έγγραφα που επιτελούν διπλό ρόλο αφού παρέχουν στοιχεία που μπορεί να αφορούν τόσο τους παραλήπτες όσο και τις αρχές (για παράδειγμα το μανιφέστο ή η φορτωτική). Παρ' όλα αυτά μία ενδιαφέρουσα πρόταση της μελέτης CODISSART είναι η περαιτέρω προτυποποίηση των εγγράφων και των διοικητικών διαδικασιών αφού παρατηρείται ότι οι απαιτήσεις μπορεί να διαφέρουν από χώρα σε χώρα ή ανάμεσα σε διαφορετικά λιμάνια (6).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1992 ιεράρχησε τα μειονεκτήματα και τα προβλήματα της ΝΜΑ ακολούθως (31):

- Υπάρχει σαφής έλλειψη αξιόπιστων στατιστικών. Κατά συνέπεια παρουσιάζονται προβλήματα όταν οι διάφορες κυβερνήσεις των κρατών –

μελών προτίθενται να προβούν σε ακριβείς αναλύσεις του όγκου του εμπορίου που διακινείται μέσω της NMA στην Ε.Ε. Η έλλειψη στατιστικών δεδομένων δυσχεραίνει επίσης τους ίδιους τους πλοιοκτήτες να εντοπίσουν τις εν δυνάμει αγορές όπου θα μπορούσαν να προσφερθούν υπηρεσίες NMA. Βέβαια πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι σε αυτό τον τομέα η EUROSTAT έχει επιδείξει σημαντικές προόδους τουλάχιστον κατά την τελευταία εξαετία.

- Υφίσταται έντονη ανισορροπία μεταξύ εισερχόμενων και εξερχόμενων όγκων φορτίων στα λιμάνια όσον αφορά στις ενδο – Κοινοτικές μεταφορές. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει μη αποτελεσματική εκμετάλλευση της χωρητικότητας των πλοίων γεγονός που δημιουργεί προβλήματα από πλευράς κόστους.
- Σχετική ανεπάρκεια / αδυναμία της NMA να παράσχει υπηρεσίες τύπου “door – to – door”. Στις περισσότερες των περιπτώσεων τα φορτία χρειάζεται να μεταφορτωθούν στα λιμάνια, από το πλοίο σε άλλο μεταφορικό μέσο. Αν και αυτό το γεγονός από μόνο του συνεπάγεται κόστη σε χρόνο και χρήμα, οι μάλλον ανελαστικές συνθήκες όσον αφορά τα κόστη και τους χρόνους φόρτο / εκφόρτωσης σε αρκετά λιμάνια επιτείνουν το πρόβλημα.
- Έλλειψη αποτελεσματικής συνεργασίας με άλλα είδη μεταφοράς. Είναι αυτονόητη η ανάγκη εξασφάλισης υψηλού βαθμού συνεργασίας μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται στις θαλάσσιες μεταφορές, στις μεταφορτώσεις και στις οδικές μεταφορές προκειμένου να επιτευχθεί η επιθυμητή αποτελεσματικότητα σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών.
- Μεγάλες καθυστερήσεις στα λιμάνια λόγω έλλειψης υποδομών σε ορισμένα από αυτά καθώς και λόγω έλλειψης κατάλληλων συνδέσεων των λιμανιών με τις υποδομές των επίγειων μεταφορών. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οι φορτο / εκφορτώσεις είναι εξαιρετικά χρονοβόρες ή και ακριβές σε κάποια λιμάνια. Η Ένωση Πλοιοκτητών της Ε.Ε. (ECSA) εκτιμά ότι τα πλοία καταναλώνουν, κατά μέσο όρο, το 60% του συνολικού χρόνου της μεταφοράς στα λιμάνια και μόνο το 40% στη θάλασσα. Ιδιαίτερα σε κάποια από τα μικρότερα λιμάνια στις χώρες της νότιας Ευρώπης παρουσιάζονται εντονότερα προβλήματα. Όσον αφορά δε στις ποτάμιες οδούς, εκεί τα

λιμάνια δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς αφού, σε γενικές γραμμές, δε διαθέτουν εξοπλισμό / εγκαταστάσεις κατάλληλες για φορτο / εκφόρτωση ποταμόπλοιων.

- Η ΝΜΑ παρουσιάζει προβλήματα στο να ανταπεξέλθει στη μεταφορική νοοτροπία “just in time”. Αυτή η μεταφορική αντίληψη, που κυριαρχεί στα σύγχρονα logistics, σημαίνει ουσιαστικά λιγότερα και μικρότερα αποθέματα και άρα μικρότερες και συχνότερες αποστολές. Αυτή η αντίληψη βέβαια προϋποθέτει, από πλευράς μεταφορών, ταχύτητα, αξιοπιστία και ασφάλεια φορτίου.
- Η προσαρμογή στη λογική “just in time” συνεπάγεται δυσχέρειες στην επίτευξη οικονομιών κλίμακας από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες καθώς η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών ευνοεί μικρά μεγέθη πλοίων. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι το μέσο μέγεθος των πλοίων του στόλου της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ τείνει να αυξάνεται με το πέρασμα του χρόνου.
- Οι χρόνοι μεταφοράς με τη ΝΜΑ είναι σαφώς μεγαλύτεροι σε σύγκριση με το φορτηγό αυτοκίνητο ή το τραίνο. Σε κάθε περίπτωση τα πλοία της ΝΜΑ δε μπορούν να επιτύχουν την ευελιξία των οδικών μεταφορών ούτε βέβαια τις ταχύτητες του αυτοκινήτου ή του τραίνου.
- Οι λιμενικές χρεώσεις μερικές φορές είναι σχετικά υψηλές, κάτι που ισχύει και για τις αμοιβές των στοιβαδόρων σε ορισμένα κράτη – μέλη.
- Συνέχεια του προηγούμενου προβλήματος αποτελεί και η ύπαρξη ιδιαίτερα περιοριστικών εθνικών εργατικών νόμων που μειώνουν την ευελιξία ορισμένων λιμανιών και συμβάλλουν αρνητικά στα κόστη φορτο / εκφόρτωσης.
- Διαφορετικές συμβατικές υποχρεώσεις του πλοίου / μεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος συγκριτικά με το καθεστώς υποχρεώσεων που ισχύει σε άλλα είδη μεταφοράς. Με άλλα λόγια, το νομικό καθεστώς που διέπει τη ναυτιλία διαφοροποιείται από χώρα σε χώρα όπως άλλωστε υπάρχουν και διαφοροποιήσεις ανάλογα με τα είδη των μεταφερόμενων προϊόντων ή ακόμα και των εγγράφων που εκδίδονται για τη μεταφορά. Κατά συνέπεια υφίστανται διαφοροποιήσεις στη νομική ευθύνη που φέρει ο μεταφορέας σε περίπτωση ατυχήματος, γεγονός που σημαίνει βέβαια περίπλοκες

διαδικασίες αποζημίωσης. Είναι λοιπόν εύλογο κάτι τέτοιο να ενισχύει την απροθυμία των φορτωτών να προτιμήσουν την εναλλακτική της NMA.

- Οι θαλάσσιες μεταφορές συχνά – αν όχι πάντα – προϋποθέτουν ένα σύνθετο και χρονοβόρο σύνολο διοικητικών διαδικασιών που απαιτούν μεγάλο αριθμό εγγράφων στα λιμάνια. Πρόκειται για διοικητικές διαδικασίες που είτε αφορούν το φορτίο είτε το πλοίο που ακριβώς εξαιτίας της περιπλοκότητάς τους και της καθυστέρησης που προκαλούν κάθε άλλο παρά ως κίνητρο για τη χρήση της NMA μπορούν να θεωρηθούν. Βέβαια εδώ σημειώνεται και η μη επαρκής χρήση από πλευράς πλοιοκτητών των υπάρχοντων υποδομών πληροφορικής (κυρίως συστήματα EDI, οπού αυτά υφίστανται) που σίγουρα απλοποιούν κάπως τις παραπάνω διαδικασίες.
- Τέλος, ένα ακόμη εμπόδιο στην περαιτέρω ανάπτυξη της NMA είναι η έλλειψη της κατάλληλης εμπορικής εικόνας (“image”). Η NMA ως κλάδος είναι διασπασμένη και ως ένα σημείο απομακρυσμένη / απομονωμένη από τους φορτωτές. Οι δε υπηρεσίες που μπορεί να παράσχει η NMA δεν έχουν τύχει επαρκούς εμπορικής προώθησης. Ως εκ τούτου, η βελτίωση της εικόνας της NMA μέσω της διαφήμισης και της δέουσας εμπορικής προώθησης θα συνεισφέρει στην προσέλκυση πελατών.

Το 2004, η Επιτροπή με έγγραφό της εντοπίζει / επαναλαμβάνει τα προβλήματα που ταλανίζουν τη NMA:

- Η NMA δεν έχει ακόμη επιτύχει πλήρη ολοκλήρωση της συμμετοχής της στη διατροπική αλυσίδα μεταφοράς “door – to – door”
- Δεν έχει ακόμη απεκδυθεί της εικόνας της ως ενός μέσου “παλιομοδίτικου”
- Συνεπάγεται περίπλοκες διοικητικές διαδικασίες
- Προϋποθέτει υψηλή λιμενική αποτελεσματικότητα (15)

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, τα βασικά προβλήματα της Κοινοτικής NMA τείνουν να είναι χρόνια και άρα απαιτούν ριζικές λύσεις.

Είναι γεγονός ότι υφίσταται μία αδυναμία ευελιξίας της NMA που την εμποδίζει να προσαρμόζει τις υπηρεσίες της στις ιδιαίτερες ανάγκες του κάθε ξεχωριστού πελάτη.

Οι Paixao Casaca και Marlow (9) υποστηρίζουν ότι ο κύκλος ζωής του προϊόντος που παράγουν οι υπηρεσίες της NMA έχει φτάσει στο στάδιο της ωριμότητας. Το επίπεδο καινοτομίας στη NMA όπως αυτό εκφράζεται μέσα από νέες

ναυτιλιακές υπηρεσίες και εισαγωγή νέων τεχνολογιών είναι χαμηλό. Ο ρυθμός ανάπτυξης των υπηρεσιών της NMA είναι χαμηλός συγκριτικά με τις οδικές μεταφορές. Η έλλειψη διοίκησης των επιχειρήσεων NMA που να διακρίνονται από καινοτόμο πνεύμα και η προσκόλληση σε ένα σταθερό / τυποποιημένο φάσμα υπηρεσιών καθιστά τον κλάδο ανέτοιμο να αντιμετωπίσει τον έντονο και επιθετικό ανταγωνισμό από τα άλλα είδη μεταφοράς ο οποίος εντείνεται και από την ύπαρξη εταιρειών logistics οι οποίες είναι σε θέση να ελέγχουν τις ροές φορτίων και άρα την επιλογή του τρόπου μεταφοράς τους.

Σύμφωνα με τους Paixao Casaca και Marlow (9) υφίσταται αυτή τη στιγμή στο χώρο της Ε.Ε. ένας αυξανόμενος αριθμός μικρών εταιρειών NMA γεγονός που σημαίνει υπερπροσφορά υπηρεσιών και άρα χαμηλούς ναύλους που βέβαια συνδέονται άμεσα και με το γεγονός ότι οι χρήστες της NMA διαθέτουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική ισχύ απέναντι στις μικρές εταιρείες της NMA. Επιπλέον, οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν περιορισμένους πόρους να αξιοποιήσουν προς την κατεύθυνση της εφαρμογής καινοτομιών τόσο όσον αφορά την προώθησή τους όσο και τις υπηρεσίες τους. Τονίζεται δε η έλλειψη επικοινωνίας των εταιρειών NMA με τους φυσικούς τους πελάτες. Αυτό σημαίνει ότι συχνά οι πρώτοι δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν τις ακριβείς ανάγκες και επιθυμίες των δεύτερων, κάτι που βέβαια λειτουργεί αποτρεπτικά στη δημιουργία σταθερών και μακροχρόνιων σχέσεων πελάτη – αγοραστή.

Έρευνα των Paixao Casaca και Marlow (9) σχετικά με το πως χρήστες, ανταγωνιστές, ή και οι ίδιες οι πλοιοκτητρικές εταιρείες ιεραρχούν τις απαιτήσεις τους σχετικά με τις υπηρεσίες της NMA όταν αυτή λειτουργεί στα πλαίσια διατροφικών μεταφορών κατέδειξε (βλ. Παράρτημα I) ότι την υψηλότερη θέση κατέχει η κατηγορία που αφορά την ειδοποίηση του παραλήπτη ή φορτωτή για τη διαθεσιμότητα του φορτίου (αφού έχουν ολοκληρωθεί και οι σχετικές διαδικασίες εγγράφων από πλευράς μεταφορέα). Αυτό το εύρημα είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον εάν ληφθεί υπ' όψιν ότι ένα από τα κύρια μειονεκτήματα που αφορούν τη NMA είναι οι χρονοβόρες διοικητικές διαδικασίες. Βέβαια στην πέμπτη θέση βρίσκονται αυτές καθ' αυτές οι διοικητικές διαδικασίες με βάση τα απαιτούμενα έγγραφα (θέση, παρ' όλα αυτά, αρκετά υψηλή).

Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η συχνότητα ή και κανονικότητα των παρερχομένων υπηρεσιών. Και αυτό το εύρημα είναι ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένου

του προβληματισμού όσον αφορά τις επιδόσεις της ΝΜΑ στον τομέα της κανονικότητας και συχνότητας.

Στην τρίτη υψηλότερη θέση εντοπίζεται η ικανότητα της ΝΜΑ να μεταφέρει με ασφάλεια τα φορτία. Η έννοια της ασφαλούς μεταφοράς δε συνδέεται μόνο με την ελαχιστοποίηση των φθορών στο ίδιο το εμπόρευμα αλλά και στην εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών προστασίας της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος όταν μεταφέρονται επικίνδυνα φορτία.

Στον αντίποδα, στην τελευταία θέση, βρίσκεται η ευελιξία των μεταφορέων σε ζητήματα επιστροφής χρημάτων ενώ πολύ χαμηλά τοποθετείται και η ενεργή συμμετοχή της ΝΜΑ ως επιχείρησης στον κλάδο των μεταφορών. Επίσης παρατηρείται μία απροθυμία των εταιρειών ΝΜΑ στο να αποδέχονται μικρά σχετικά φορτία και χαμηλή προβολή τους μέσα από στρατηγικές ανάδειξης των υπηρεσιών τους (στρατηγικές marketing).

7 Η Πολιτική της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ

7.1 Γενικά

Δεδομένου ότι απώτερος στόχος της Ε.Ε. είναι η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, μέσω των πολιτικών της, στοχεύει στη σταδιακή επίτευξη του ανωτέρω στόχου σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο. Η πολιτική προώθησης της ΝΜΑ από τη Ε.Ε. εντάσσεται στα πλαίσια της Κοινοτικής προσπάθειας για δημιουργία ενός ενιαίου Ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Ένα τέτοιο ενιαίο σύστημα μεταφορών θα αξιοποιεί στο βέλτιστο βαθμό τις ήδη υπάρχουσες υποδομές και θα προωθεί την εισαγωγή θεσμικών και τεχνολογικών καινοτομιών πάντοτε με γνώμονα την ελαχιστοποίηση του κόστους καθώς και τη βελτίωση του επιπέδου των παρερχομένων υπηρεσιών σε συνδυασμό με την δεδηλωμένη επιδίωξη της αειφορίας.

Η ύπαρξη ενός αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών αποτελεί εγγύηση συνοχής του κάθε κρατικού ιστού. Η Κοινότητα στην προσπάθεια να αποκτήσει μία σαφέστερη κοινωνικό-οικονομική (αν και όχι κρατική) υπόσταση, παράγει μέτρα και παίρνει πρωτοβουλίες που προωθούν τη διαμόρφωση ενός συστήματος μεταφορών που θα εγγυάται τόσο την εσωτερική οικονομική συνοχή όσο και την προώθηση του εξωτερικού και ενδο- Κοινοτικού εμπορίου.

Με βάση τον Κανονισμό 3577/92, στην Ε.Ε. απομακρύνονται όλοι εκείνοι οι περιορισμοί που οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές. Από την 1^η Ιανουαρίου 1993, έχει τεθεί σε εφαρμογή η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό κάθε κράτους – μέλους (καμποτάζ) για όλους τους πλοιοκτήτες της Ε.Ε. εφόσον βέβαια τα πλοία τους φέρουν σημαία κράτους – μέλους και υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές που τα καθιστούν αξιόπλοα και ικανά να εκτελούν πλόες εσωτερικού σε κράτος – μέλος (η εφαρμογή του εν λόγω όρου ισχύει από 01/01/1996) (6).

Η παράθεση των Κοινοτικών πολιτικών για τη ΝΜΑ από το 1990 και μετά φανερώνει τον πρωταγωνιστικό ρόλο που διαδραματίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο σχεδιασμό ενός ενιαίου και αποτελεσματικού συστήματος μεταφορών στα πλαίσια της Ε.Ε. Η προώθηση βέβαια της ΝΜΑ γίνεται πάντοτε με γνώμονα την ενίσχυσή της στα τμήματα εκείνα της μεταφορικής διαδικασίας όπου η

NMA κατέχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Σε αρκετές περιπτώσεις τμήματα του μεταφορικού έργου τα οποία για λόγους αποτελεσματικότητας θα έπρεπε να εκτελεί η NMA τελικά υλοποιούνται από άλλα μεταφορικά μέσα (κυρίως από τις οδικές μεταφορές) με αποτέλεσμα υψηλά οικονομικά και περιβαλλοντικά κόστη. Μία άλλη παράμετρος η οποία λαμβάνουν υπ' όψιν τα Κοινοτικά όργανα είναι η προώθηση της NMA με μέτρα τα οποία δε θα προκαλούν στρεβλώσεις στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Η πολιτική της Ε.Ε. για τη NMA των δύο τελευταίων δεκαετιών καθιστά προφανή αφενός την εντεινόμενη προσπάθεια των Κοινοτικών οργάνων για την ενίσχυση της NMA και αφετέρου την ύπαρξη ορισμένων δομικών προβλημάτων της NMA τα οποία, παρά τις επανειλημμένες απόπειρες επίλυσής τους, φαίνεται να έχουν αντιμετωπιστεί σε μικρό μόνο βαθμό.

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στην πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας (Motorways of the Sea) η οποία ξεκίνησε το 2001 μέσα από τη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή μεταφορική πολιτική για το 2010. Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί την πλέον ελπιδοφόρα απόπειρα προώθησης της NMA στα πλαίσια ενός ενιαίου συστήματος Κοινοτικών μεταφορών

7.2 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

7.2.1 Communications

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προώθησε την ανάπτυξη του Φόρουμ των Θαλάσσιων Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum – MIF) μέσω της communication για την Πολιτική Μεταφορών η οποία εκπονήθηκε το 1992 και θεωρούσε τη NMA ως τομέα υψηλής προτεραιότητας σε σχέση με την επίτευξη της κινητικότητας η οποία, με τη σειρά της, διασφαλίζει βιώσιμη εξέλιξη και ανάπτυξη. Βασικοί στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας είναι η διατήρηση της ποιότητας ζωής, η διασφάλιση της διατήρησης των φυσικών πόρων και ο περιορισμός του περιβαλλοντικού κόστους στο ελάχιστο. Με δεδομένα τα παραπάνω εξηγείται εύκολα το γεγονός ότι μία μεταγενέστερη communication του 1995 στόχευε στην προώθηση της NMA ως κύριο υποκατάστατο των οδικών μεταφορών και ως κύριος μοχλός επίτευξης της βιώσιμης κινητικότητας (29).

Από το 1995 και μετά φαίνεται να αποτελεί πλέον πάγια θέση της Ε.Ε. το ότι τρεις τρόποι μεταφοράς διαθέτουν την απαραίτητη δυναμική για να εξυπηρετήσουν άρτια την οικονομική και εμπορική πολιτική της Ε.Ε. Πρόκειται για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις θαλάσσιες καθώς και το γενικότερο συνδυασμό θαλάσσιων / ποτάμιων και χερσαίων μεταφορών στα πλαίσια της διατροφικότητας.

Η διαπίστωση αυτή οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το 1995, στην εκπόνηση μίας communication στην οποία προσδιορίζονται τρεις τομείς όπου πρέπει να δραστηριοποιηθεί η Ε.Ε. στον τομέα των μεταφορών:

- Βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας της ΝΜΑ,
- Βελτίωση των λιμενικών και των άλλων σχετικών υποδομών,

Ενσωμάτωση της ΝΜΑ στο γενικό πλαίσιο των εξωτερικών σχέσεων της Κοινής Πολιτικής στις Μεταφορές (29).

Κατά το έτος 1996, η Επιτροπή παρουσίασε δύο άλλες communications (Μάρτιος 1996). Στόχος αυτών των communications ήταν η προώθηση της ποιότητας της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Βιομηχανίας καθώς και μία ανάλυση αυτής τονίζοντας το ρόλο των ναυπηγείων, των λιμανιών και άλλων συναφών δραστηριοτήτων στην ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας ως σύνολο. Στη δεύτερη communication του 1996 τονίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή – για ακόμη μία φορά – η αλληλεξάρτηση όλων των τομέων της οικονομίας που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Βάσει αυτής της διαπίστωσης η Επιτροπή επισημαίνει ότι μόνο με ισότιμη προσφορά από όλους τους παραπάνω τομείς είναι εφικτή η προώθηση της θαλάσσιας μεταφοράς ως ένας ασφαλής αποδοτικός και φιλικός τρόπος μεταφοράς. Προς αυτή την κατεύθυνση στοχεύει και η ίδρυση μίας ομάδας εργασίας με αντικείμενο τα “Ναυτιλιακά Συστήματα του Μέλλοντος” με σκοπό την ανάπτυξη του κλάδου των Κοινοτικών ναυπηγείων. Και σε αυτή την communication τονίζεται ότι η ναυτιλιακή οικονομική δραστηριότητα δεν αφορά μόνο τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό των πλοίων αλλά και όλες τις άλλες υπηρεσίες που σχετίζονται με τη θαλάσσια μεταφορά, τις λιμενικές υπηρεσίες, τους διαχειριστές ποικίλων μεταφορικών συστημάτων, ακόμη και την αλιεία (29).

Σε μία τρίτη communication του 1996 εισάγεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μία νέα προσέγγιση στη ναυτιλιακή στρατηγική της Ε.Ε. και αποφασίζεται ότι, δεδομένης της ύπαρξης μιας παγιωμένης πολιτικής σε ζητήματα ασφάλειας καθώς και της ήδη δρομολογημένης Κοινοτικής πολιτικής επί των εξωτερικών ναυτιλιακών

σχέσεων, επιχειρείται πλέον η επικέντρωση της Κοινότητας σε προβλήματα που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της Κοινοτικής ναυτιλίας και της συνακόλουθης συντήρησης και ανάπτυξης του εν λόγω κλάδου στην Ε.Ε. Σε αυτά τα πλαίσια, η πιο πάνω communication διατύπωνε προτάσεις σχετικές με:

- Τον καθορισμό της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής και άρα την εφαρμογή των διεθνών προτύπων για τη ναυτιλία στα πλαίσια της Ε.Ε. με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας,
- Τη διασφάλιση του δίκαιου και ασφαλούς ανταγωνισμού μέσω της απομάκρυνσης των πλοίων που δε συμμορφώνονται με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας καθώς και τα διεθνή πρότυπα παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών (29).

Προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ΝΜΑ είναι και η communication του 1998 όπου τα λιμάνια αναγνωρίζονται ως τομέας υψηλής προτεραιότητας για την Ε.Ε., προβλέποντας έτσι, το μελλοντικό τους ρόλο λόγω της ιδιότητάς τους ως κόμβοι μεταξύ διαφορετικών μορφών μεταφοράς. Στη Διάσκεψη των Υπουργών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στις 9 – 10 Δεκεμβρίου 1999, οι θέσεις της πιο πάνω communication επαναλήφθηκαν και τονίστηκε για μία ακόμη φορά, η ανάγκη επιτάχυνσης της προβολής της ΝΜΑ σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο επίπεδο (29).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μία έκθεση προόδου το 1997, μία ακόμη communication το 1999 ενσωμάτωσε μία δεύτερη έκθεση προόδου. Εκεί επίσης αναλύθηκε ένας αριθμός εμποδίων στην εξέλιξη της ΝΜΑ και υποστηρίχθηκε μία προσέγγιση της μεταφορικής διαδικασίας μέσω της φιλοσοφίας door – to – door με τη χρήση μοναδικών σημείων συναλλαγής (one – stop – shop) που θα διευκόλυναν την προώθηση της ΝΜΑ.

Στην communication του 1999 αναφέρονται τρεις λόγοι για την προώθηση της ΝΜΑ:

- Η ΝΜΑ μπορεί να διασφαλίσει τη βιώσιμη κινητικότητα, και είναι σε θέση να αποτελέσει ουσιαστικά εναλλακτική των οδικών μεταφορών αφού, επιπλέον, αποτελεί ένα φιλικό προς το περιβάλλον και ασφαλή τρόπο μεταφοράς.
- Η ΝΜΑ διαθέτει το απαραίτητο δυναμικό ώστε να ανταποκριθεί στην παρούσα καθώς και στη μελλοντική ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών. Ως εκ

τούτου η NMA πρέπει να ενσωματωθεί πλήρως στα διατροφικά συστήματα μεταφοράς. Επιπλέον, μόνο η NMA είναι σε θέση να υποστηρίξει την ενδυνάμωση της οικονομικής συνοχής της Ε.Ε. αφού μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ κέντρου και περιφέρειας (29).

Στην communication που παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2004 για τη NMA, τονίζεται η πρόοδος που επιτεύχθηκε από το 1999 συνδέοντάς τη με το Πρόγραμμα για την Προώθηση της NMA.

Στην communication του 2004 (15) η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επίσης υπογραμμίζει το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή βιομηχανία χρειάζεται ένα καλύτερο σύστημα όσον αφορά τη μοναδοποίηση των φορτίων ώστε να μειωθούν τα κόστη μεταφοράς και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα. Ως εκ τούτου τίθεται το ζήτημα της προσαρμογής των εμπορευματοκιβωτίων και των “swap bodies” με τρόπο που να διευκολύνει τη μεταφορά τους και τη μεταφόρτωσή τους από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο. Η υπάρχουσα μεγάλη ποικιλία όσον αφορά τις μορφές αυτών των μονάδων φορτίου προκαλεί κόστη και καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια του χειρισμού τους όταν μεταφορτώνονται από το ένα μέσο μεταφοράς στο άλλο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το πρόβλημα πρέπει να επιλυθεί μέσω της εναρμόνισης ορισμένων χαρακτηριστικών που σχετίζονται με το χειρισμό αυτών των μονάδων φορτίου. Ορισμένα τέτοια σημεία που χρίζουν εναρμόνισης είναι τα κάτω “corner fittings” καθώς και τα “gooseneck tunnels”. Ακόμη, στα “swap bodies” δεν είναι γενικά εφικτή η στοιβασία του ενός επάνω στο άλλο και, άρα, δεν είναι κατάλληλα για θαλάσσια μεταφορά με εξαίρεση τα πλοία τύπου Ro – Ro. Από την άλλη πλευρά, τα εμπορευματοκιβώτια δεν αξιοποιούν πλήρως τις επιτρεπόμενες διαστάσεις στην Ευρωπαϊκή οδική μεταφορά. Η τυποποίηση μίας Ευρωπαϊκής μονάδας φόρτωσης, σύμφωνα με την Επιτροπή, θα μπορούσε να είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού της δυνατότητας για κατακόρυφη στοιβασία με τον ωφέλιμο χώρο φόρτωσης που προσφέρουν τα “swap bodies”. Μία τέτοια τυποποίηση θα μπορούσε να εξυπηρετήσει με αποτελεσματικό τρόπο τις ενδο – Ευρωπαϊκές μεταφορικές ανάγκες. Προς αυτή την κατεύθυνση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε ήδη κάνει μία πρόταση σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φορτίου τον Απρίλιο του 2003. Ένα από τα βασικά σημεία αυτής της πρότασης είναι η δημιουργία μίας βέλτιστης μονάδας φορτίου για τις Ευρωπαϊκές διατροφικές μεταφορές. Κάτι τέτοιο θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω του συνδυασμού των πλεονεκτημάτων του εμπορευματοκιβωτίου με αυτά του “swap body”. Βέβαια τονίζεται το γεγονός ότι η χρήση αυτής της Ευρωπαϊκής διατροφικής

μονάδας φορτίου δε θα είναι υποχρεωτική. Η παραπάνω πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως γίνεται αντιληπτό, δε στοχεύει συγκεκριμένα στις θαλάσσιες μεταφορές αλλά καλύπτει όλες τις μορφές μεταφοράς. Βέβαια η NMA μπορεί να αντλήσει βασικό πλεονέκτημα μέσα από την καθιέρωση μίας τέτοιας Ευρωπαϊκής διατροπικής μονάδας φορτίου αφού, για παράδειγμα, θα είναι πλέον σε θέση να διεισδύσει στην αγορά που αφορά τις μεταφορές των “swap bodies” η οποία μέχρι τώρα αποτελεί σχεδόν αποκλειστικότητα των οδικών μεταφορών με εξαίρεση ίσως – όπως αναφέρθηκε και παραπάνω – τα πλοία τύπου Ro – Ro.

7.2.2 Η Λευκή και η Πράσινη Βίβλος του 1992

Ήδη από το 1989 η ομάδα “Transport 2000 plus” που τελούσε υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξέδιδε τη μελέτη “Μεταφορές σε μία ταχέως μεταβαλλόμενη Ευρώπη – προς ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Συστημάτων Μεταφορών” και ήταν η πρώτη επίσημη διαπίστωση από πλευράς Ε.Ε. της άμεσης ανάγκης λήψης μέτρων που θα συνέβαλλαν ουσιαστικά στην ελάφρυνση της συμφόρησης των χερσαίων μέσων μεταφοράς. Από εκείνη την περίοδο είχε ήδη επισημανθεί – και μάλιστα σε έντονο ύφος – ότι εάν δε ληφθούν μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση υπήρχε κίνδυνος “εμφράγματος” στα Κοινοτικά οδικά δίκτυα. Ως στόχος τέθηκε λοιπόν η μετατόπιση μεταφορικού έργου προς άλλες μορφές μεταφοράς με έμφαση στις μεταφορές μέσω NMA. Στο ίδιο “μήκος κύματος” κινήθηκαν και άλλα, μεταγενέστερα, κείμενα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Μεταξύ αυτών μνημονεύονται η Λευκή Βίβλος περί “Μελλοντικής Ανάπτυξης της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών” το Δεκέμβριο του 1992 και η Πράσινη Βίβλος “Περί των επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον” το Φεβρουάριο του 1992 (στο 1). Σε αυτά τα κείμενα, όπως παρατηρούν οι Θεοδωρόπουλος, Λεκάκου και Πάλλης (14) η ΕΕ προσέγγισε τις θαλάσσιες μεταφορές και κατ’ επέκταση τη NMA “ως παράγωγη αγορά που έπρεπε να συνδεθεί με τη βιομηχανική πολιτική, στοχεύοντας να ανατρέψει ανεπάρκειες των προηγούμενων πολιτικών της Ε.Ε. για την ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών βιομηχανιών”.

Στη Λευκή Βίβλο του 1992 κατέστη σαφές ότι η μεταφορική διαδικασία πρέπει να είναι συνεχής στα πλαίσια της Κοινότητας, γεγονός που σημαίνει ότι οποιαδήποτε γεωγραφικά ή διαδικαστικά προσκόμματα πρέπει να εκλείψουν σταδιακά. Στόχος

είναι ο συνδυασμός των διαφόρων τρόπων μεταφοράς μεταξύ τους. Εξάλλου δεν παραλήφθηκε και η αναφορά στην πρόθεση της Ε.Ε. να παράσχει υποστήριξη στον τομέα των μεταφορών και σε μη – Κοινοτικές χώρες ενώ υπογραμμίστηκε και το γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των Ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (6).

7.2.3 Το ναυτιλιακό ερευνητικό εργαστήριο του 1994

Τον Οκτώβριο του 1994 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διοργάνωσε ένα ναυτιλιακό ερευνητικό εργαστήριο. Κύριο θέμα της συνάντησης αυτής ήταν η έρευνα στον τομέα της ΝΜΑ. Σε αυτά τα πλαίσια εξετάστηκε η προοπτική τεχνικών καινοτομιών σε τομείς όπως η εξέλιξη των πλοίων θαλάσσιας και ποτάμιας ναυσιπλοΐας τα οποία θα πληρούν προδιαγραφές συμμετοχής σε διατροφικές μεταφορές, πλοία σχεδιασμένα για διευκόλυνση της φορτο / εκφόρτωσης με δικά τους συστήματα χειρισμού του φορτίου, αυτοματοποιημένα συστήματα πρόσδεσης πλοίων, ανάπτυξη γρήγορων πλοίων, σχεδιασμός σκαφών με στόχο την ανταγωνιστικότητά τους όσον αφορά τις πλευρές του χρόνου και του κόστους και γενικότερα θέματα αυτοματοποίησης και εξοπλισμού πλοίων (31).

7.2.4 Η οδηγία για τα στατιστικά στοιχεία

Καθώς την περίοδο μέχρι το 1994 (αλλά και μεταγενέστερα) είχε παρατηρηθεί σαφής έλλειψη αξιόπιστων στατιστικών σε σχέση με τη ΝΜΑ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδήλωσε την πρόθεση συν-χρηματοδότησης μελέτης η οποία θα προσδιόριζε τις στατιστικές ιδιαιτερότητες για κάθε κράτος – μέλος και θα εκπονούσε συγκεκριμένες προτάσεις πολιτικής καθώς και προτάσεις προς την κατεύθυνση της αποτελεσματικής συλλογής και παρουσίασης στατιστικών στοιχείων για τη ΝΜΑ. Πιο συγκεκριμένα, ήδη από το 1994 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε σχεδιάσει οδηγία σχετική με τη βελτίωση της παροχής δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές.

7.2.5 Η μελέτη των οκτώ διαδρόμων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1994 συγχρηματοδότησε μία μελέτη για οκτώ διαδρόμους, κυρίως μέσα στα γεωγραφικά πλαίσια της Ε.Ε. ενώ τρεις εξ αυτών επεκτείνονται πέρα από τα Κοινοτικά σύνορα. Οι διάδρομοι αυτοί είναι:

- Βρετανικά νησιά – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία – Μάγκρεμπ,
- Γερμανία – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία,
- Ελλάδα – Βόρεια Ιταλία – Γαλλία – Ισπανία – Πορτογαλία,
- Κεντρική Ευρώπη και Δούναβης – Ιταλία – Μάγκρεμπ,
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Ηνωμένο Βασίλειο – Ιρλανδία,
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Περιοχή Μαύρης Θάλασσας,
- Ηνωμένο Βασίλειο – Ιρλανδία – Ιταλία – Ελλάδα,
- Βέλγιο – Ολλανδία – Λουξεμβούργο – Γερμανία – Nordic countries – Περιοχή Βαλτικής.

Τα βασικά στοιχεία στις μελέτες των διαδρόμων μπορούν να συνοψισθούν στα κάτωθι:

- Προσδιορισμός των ανωτέρω περιοχών,
- Γεωγραφικές εμπορικές ροές και αγαθά που διακινούνται,
- Προσδιορισμός των αιτιών για τις οποίες η ΝΜΑ δεν αξιοποιείται επαρκώς σε κάθε έναν από τους οκτώ διαδρόμους,

Βασικός στόχος ήταν η αξιολόγηση των ανωτέρω δεδομένων καθώς και προσδιορισμός των ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων για κάθε διάδρομο καθώς και για κάθε διαφορετικό αγαθό που μεταφέρεται (31).

7.2.6 Η Λευκή Βίβλος του 2001

Το 2001, η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πολιτική μεταφορών για το 2010 έθεσε έναν αριθμό φιλόδοξων στόχων με σκοπό την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη (15).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχοντας πλέον εμπειρία πάνω στις μεθόδους που μπορούν να καταστήσουν πιο ανταγωνιστικό τον Κοινοτικό στόλο, ανέφερε στη Λευκή Βίβλο του 2001 (18) ότι προτίθετο να αναθεωρήσει τις προαναφερθείσες οδηγίες κατά το έτος 2002 ώστε να διευκολύνει τα κράτη – μέλη στην ανάληψη σχετικής δράσης δια μέσω ενός συντονισμένου πλαισίου δράσης που θα αποτρέπει τη στρέβλωση του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η Λευκή Βίβλος που πραγματεύτηκε την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010 δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ιδέα των “θαλάσσιων αρτηριών” οι οποίες θα πρέπει να αποτελέσουν αναπόσπαστο τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN – T) μαζί με τον σιδηρόδρομο και τις οδικές μεταφορές.

Επίσης η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε το 2001, επαναλαμβάνει ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των ποτάμιων μεταφορών και στη ΝΜΑ εξαρτάται και από την ύπαρξη αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών βασισμένων στις αρχές του ρυθμιζόμενου ανταγωνισμού (18). Στο ίδιο κείμενο (18) αναφέρεται ότι η εμπειρία έχει δείξει ότι η ΝΜΑ απαιτεί την ύπαρξη ολοκληρωμένων και αποτελεσματικών εμπορικών υπηρεσιών. Προς αυτή την κατεύθυνση είναι αναγκαία η προσέγγιση και η επικοινωνία όλων των στοιχείων της αλυσίδας εφοδιασμού μεταξύ τους (παραλήπτες, πλοιοκτήτες και όλοι όσοι μετέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς επίσης και στις οδικές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές) στα πλαίσια ενός μοναδικού σημείου συναλλαγής (one – stop shop) που θα καθιστά τη διατροφική μεταφορά μέσω των θαλάσσιων και ποτάμιων οδών τόσο αξιόπιστη, ευέλικτη και εύχρηστη όσο και οι οδικές μεταφορές. Η ανάπτυξη προηγμένων τηλεματικών υπηρεσιών στα λιμάνια, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μπορεί επίσης να βελτιώσει τη λειτουργική αξιοπιστία και ασφάλεια. Η ενεργή συνεργασία μεταξύ των διαφόρων μερών της μεταφορικής διαδικασίας, συγκεκριμένα μέσω της ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών, θα ενισχύσει τόσο την ποιότητα όσο και την αποτελεσματικότητα της διατροφικής αλυσίδας μεταφοράς.

7.3 Γραφεία ΝΜΑ και Ευρωπαϊκό δίκτυο ΝΜΑ

Ήδη από το 1995 είχε προταθεί η ανάγκη δημιουργίας από πλευράς Ε.Ε. ενός θεσμικού παράγοντα με σκοπό την υποστήριξη του στρατηγικού σχεδιασμού προώθησης της ΝΜΑ. Στα πλαίσια αυτά είχε προταθεί η ίδρυση μίας υπηρεσίας

προώθησης της NMA ως ένας μη – κερδοσκοπικός οργανισμός που θα μπορούσε να συμβάλλει ουσιαστικά στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της NMA μέσω:

- Παρακίνησης για δημιουργία συμμαχιών μεταξύ εταιρειών που σχετίζονται με τη NMA και δραστηριοποιούνται σε συγκεκριμένες διαδρομές,
- Παρακίνησης για συνεργασία με άλλα είδη μεταφοράς,
- Δημιουργία κινήτρων για εισαγωγή καινοτομιών στη NMA,
- Στρατηγικής αλληλεπίδρασης μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (40).

Στα πλαίσια της προσπάθειας προώθησης της NMA από την Ε.Ε. δημιουργήθηκαν γραφεία ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στα επιμέρους κράτη – μέλη όπου υφίσταται NMA. Το πρώτο τέτοιο γραφείο, που λειτουργεί από το 1997 είναι στην Ολλανδία. Η χρηματοδότηση για τη λειτουργία και τις δραστηριότητες αυτού του γραφείου προέρχεται κατά 50% από Κυβερνητικά κονδύλια και 50% από τους χρήστες. Στους χρήστες των γραφείων της NMA περιλαμβάνονται οι πλοιοκτήτες, τα λιμάνια (που στην περίπτωση της Ολλανδίας εκπροσωπούνται από 38 συμμετοχές), οι forwarders και οι εταιρείες μεταφορών γενικότερα².

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, που έχει συσταθεί κατόπιν πρωτοβουλίας της Ε.Ε. και μέσω των εθνικών γραφείων NMA, αποτελεί ισχυρό και μοναδικό εργαλείο μέσω του οποίου έρχονται σε επαφή σε πανευρωπαϊκό επίπεδο ειδήμονες υψηλού επιπέδου στον τομέα της NMA και γενικότερα των μεταφορών και του εφοδιασμού. Στα πλαίσιά του πραγματοποιείται ανταλλαγή εμπειριών που έχουν αποκτηθεί σε εθνικό επίπεδο και κατ' αυτό τον τρόπο παρέχεται μία πολύπλευρη προσέγγιση στην επίλυση των όποιων προβλημάτων καθώς και στην αναζήτηση πρωτοποριακών προτάσεων για την πρόοδο του κοινού στόχου της προώθησης της NMA (41).

Ήδη από το 2001, και νωρίτερα, έχει ξεκινήσει μία διαδικασία ανταλλαγής απόψεων μεταξύ των διαφορετικών γραφείων NMA με σκοπό τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού δικτύου προώθησης της NMA. Τα εθνικά γραφεία NMA, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τεχνικές δυσκολίες που υφίστανται για τη δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου προχώρησαν στην εξέταση κάποιων βασικών αρχών και κατέληξαν σε έναν αρχικό διαχωρισμό των λειτουργιών τους ανάμεσα σε εξωτερικές και εσωτερικές. Οι πρώτες αφορούν την παροχή οποιασδήποτε πληροφορίας ή στοιχείων προς τους

² Βέβαια η Ολλανδία είναι πρωτοπόρος σε αυτήν την πρωτοβουλία. Η περίπτωση της Ελλάδας είναι κάπως διαφορετική καθώς την ευθύνη για τη λειτουργία του αντίστοιχου γραφείου έχει, σχεδόν αποκλειστικά, αναλάβει η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

χρήστες των υπηρεσιών NMA, ενώ οι δεύτερες αφορούν στην αλληλοενημέρωση των κατά τόπους γραφείων με στοιχεία που δε θα είναι διαθέσιμα προς κοινοποίηση. Όσον αφορά στις εξωτερικές λειτουργίες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε προτείνει την αξιοποίηση της δικής της πύλης στο διαδίκτυο, κάτι που τελικά έγινε αποδεκτό. Θέση επίσης τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και των επιμέρους γραφείων NMA αποτέλεσε το γεγονός ότι δεν τίθεται θέμα ενιαίου Ευρωπαϊκού γραφείου NMA παρά μόνο συνεργασίας των εθνικών γραφείων μεταξύ τους στη βάση πάντοτε των ιδιαιτεροτήτων και των στόχων του κάθε ξεχωριστού γραφείου (42).

Κοινή θέση αποτελεί και το γεγονός ότι στόχος αυτών των γραφείων NMA δεν είναι να ασχοληθούν με εμπορικά ζητήματα υποκαθιστώντας με αυτό τον τρόπο τους ειδικούς (Agents, Brokers κλπ.). Τα γραφεία NMA επιτελούν το ρόλο του ενδιάμεσου με σκοπό την ενημέρωση καθώς επίσης και τη δημιουργία επαφών μεταξύ ενδιαφερόμενων μερών χωρίς όμως να προχωρούν στο κλείσιμο συμφωνιών. Με αυτό τον τρόπο υπογραμμίζεται ο χαρακτήρας των γραφείων που σχετίζεται κυρίως με την έννοια της προώθησης της NMA μέσω της διαφήμισης, της ενημέρωσης, των δημόσιων σχέσεων και άλλων συναφών δραστηριοτήτων. Όπως παρατηρεί ο Παπαγεωργιάκης (42) τα Βόρεια κράτη – μέλη της Ε.Ε. καθώς και η Ιταλία και η Γαλλία μέσω των γραφείων NMA επικεντρώνονται κυρίως σε ζητήματα που αφορούν στη λειτουργία της αγοράς και όχι σε θεσμικά / νομοθετικά θέματα όπως συμβαίνει στην Ελλάδα. Από τη ελληνική πλευρά έχει επιπλέον τονιστεί ότι πέρα από τα θέματα που αφορούν τον τομέα των τακτικών γραμμών πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και ζητήματα που άπτονται των μεταφορών χύδην φορτίων ενώ πέρα από ζητήματα λειτουργίας της αγοράς πρέπει να αντιμετωπιστούν και θεσμικά θέματα τόσο σε επίπεδο κρατών – μελών όσο και σε Κοινοτικό επίπεδο.

7.4 Τελωνειακές και διοικητικές διαδικασίες

Από 01/07/1998, το Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο για τις τελωνειακές διατάξεις που αφορούν στα φορτία που μεταφέρονται θαλασσίως άλλαξε. Η νέα βασική αρχή είναι ότι τα ανωτέρω αγαθά θεωρούνται a priori μη – Κοινοτικά και κατά συνέπεια χρίζουν τελωνειακού ελέγχου. Προκειμένου να πιστοποιηθεί ο Κοινοτικός τους χαρακτήρας πρέπει να προσκομισθούν στις αρμόδιες τελωνειακές αρχές – στο λιμάνι, ή στον τόπο, γενικότερα, προορισμού – τα σχετικά αποδεικτικά πιστοποιητικά. Με το

πέρασ αυτής της διαδικασίας τεκμηρίωσης τα ανωτέρω αγαθά μπορούν να διακινηθούν ελεύθερα πάντοτε βάσει των κανονισμών της ελεύθερης αγοράς. Εξαιρέση αποτελούν τα πλοία εκείνα που προσεγγίζουν λιμάνια της Κοινότητας και εκτελούν τακτικές θαλάσσιες μεταφορές. Σε αυτή την περίπτωση οι τελωνειακές διατυπώσεις είναι πιο χαλαρές, και τα αγαθά ορίζονται ως Κοινοτικά, μεταφερόμενα ελεύθερα σαν να διέρχονται σε Κοινοτικό έδαφος (6).

Το 2002 η Επιτροπή είχε παρουσιάσει έναν οδηγό για τις Τελωνειακές Διατυπώσεις για τη ΝΜΑ. Τον Απρίλιο του 2003 έληξαν οι διαβουλεύσεις στα πλαίσια της Ε.Ε. και οι πρώτες αναλύσεις έδειξαν ότι τα έντονα προβλήματα που σχετίζονται με τους γενικούς Κοινοτικούς τελωνειακούς κανονισμούς μπορεί να είναι λιγότερα απ' ό,τι είχε αρχικά υποθεθεί. Τα κύρια σχόλια επικεντρώθηκαν στην αποκαλούμενη "Εγκεκριμένη Τακτική Ναυτιλιακή Υπηρεσία" ("Authorised Regular Shipping Service") η οποία αφορά θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες οι οποίες έχουν λάβει έγκριση από τις τελωνειακές αρχές να μεταφέρουν Κοινοτικά αγαθά μεταξύ δύο κρατών – μελών με τις ελάχιστες απαιτούμενες τελωνειακές διατυπώσεις. Όσον αφορά στη διαμετακόμιση Κοινοτικών αγαθών, μία τέτοια υπηρεσία μπορεί να παρομοιαστεί με μία οδική γέφυρα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων στην τελωνειακή επικράτεια της Κοινότητας όπου δεν υφίστανται τελωνειακοί έλεγχοι σε καμία από τις δύο άκρες της γέφυρας (15).

Ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση των λεγόμενων "ηλεκτρονικών" τελωνείων ("e-customs") ήταν η εφαρμογή από ένα μεγάλο αριθμό τελωνείων (περίπου 3.000 το 2004) του "New Computerised Transit System" (NCTS) το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή από τα μέσα του 2003. Υπό το τρέχον σύστημα, η διαδικασία που αφορά τη μεταφορά με βάση το λεγόμενο ενιαίο διοικητικό έγγραφο αντικαθίσταται από ηλεκτρονικά μηνύματα. Ένας αριθμός από προβλήματα που αναδείχθηκαν κατόπιν διαβουλεύσεων σε εθνικό, περιφερειακό καθώς και τοπικό επίπεδο αφορούσαν στην εφαρμογή των Κοινοτικών τελωνειακών κανονισμών. Σύμφωνα με την communication του 2004 (15) ορισμένα από αυτά τα προβλήματα μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσα από τις πρωτοβουλίες για την προσέγγιση των εθνικών μεθόδων εφαρμογής των Κοινοτικών τελωνειακών κανονισμών και τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών.

7.5 REALISE

Το REALISE (Regional Action for Logistical Integration of Shipping across Europe) είναι ένα τριετές θεματικό Δίκτυο με 6 κύριους ανάδοχους, 26 μέλη και 6 πακέτα έργων, υπάγεται δε στο Κοινοτικό πρόγραμμα για ανταγωνιστική και βιώσιμη ανάπτυξη. Ο βασικός στόχος του REALISE – λαμβάνοντας υπ' όψιν ό,τι έχει ήδη επιτευχθεί τόσο από Κοινοτικές όσο και από τις εθνικές δραστηριότητες και προγράμματα – είναι η ανάπτυξη τεχνολογικών στρατηγικών, μεθοδολογιών και εργαλείων για την Ευρωπαϊκή επιχειρηματική κοινότητα και τα κέντρα λήψεως αποφάσεων ώστε να ενθαρρυνθεί η χρήση της NMA. Αυτές οι προσπάθειες θα επικεντρωθούν στη χρήση των μεταφορών μοναδοποιημένων φορτίων (4).

Ένας ακόμη στόχος του προγράμματος REALISE είναι η συμβολή στη Κοινοτική προσπάθεια για ουσιαστική μετατόπιση – σταδιακά – μεταφορικού έργου από τις οδικές αρτηρίες στη θάλασσα. Τέλος, επιδιώκεται η ανάπτυξη της διατροφικότητας μέσα στην επόμενη δεκαετία. Το REALISE, στα παραπάνω πλαίσια, επιχειρεί να παράσχει την κατάλληλη μεθοδολογία καθώς και τα αντίστοιχα μεθοδολογικά εργαλεία που θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη της NMA μέσω της πλήρους ένταξής της στην αλυσίδα μεταφορών. Η επίτευξη όλων των παραπάνω στόχων από αυτή την Κοινοτική πρωτοβουλία επιδιώκεται μέσα από:

- Τρεις κομβικές ολοκληρωμένες μελέτες που αφορούν:
 - Συλλογή και ανάλυση στατιστικών στοιχείων
 - Περιβαλλοντικές επιπτώσεις,
 - Συγκριτική ανάλυση τιμολογιακών δεδομένων στις πολυτροπικές μεταφορές
- Μία σειρά εργαστηρίων για την ανταλλαγή και μετάδοση γνώσεων, πληροφοριών και εμπειρίας.
- Την κατάστρωση μίας Ευρωπαϊκής Περιοχής Έρευνας σε σχέση με τις θαλάσσιες και διατροφικές μεταφορές και μέσω της αξιοποίησης ενός ηλεκτρονικού Συστήματος διασποράς Γνώσεων (43).

Το πρόγραμμα REALISE τελεί υπό την αιγίδα του AMRIE (Alliance of Maritime Regional Interests in Europe) το οποίο με τη σειρά του, αποτελεί, μία πρωτοβουλία μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

7.6 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Η ανάπτυξη διαφορετικών Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN) τα οποία περιλαμβάνουν τους διάφορους τρόπους μεταφορών παίζει έναν σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του προγράμματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Οι όροι και οι αρχές των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών έχουν εκφραστεί στη Συνθήκη του Μάαστριχτ (Τίτλος XII και άρθρο 129 b – d και Τίτλος XIV και άρθρο a – e) καθώς και στο κείμενο της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Εδιμβούργο στις 11 και 12 Δεκεμβρίου 1992 (Συμπεράσματα, μέρος Γ, Παράρτημα 3). Γενικά, οι κύριες αρχές των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών περιλαμβάνουν:

- Την αύξηση της συνοχής μεταξύ των κρατών – μελών
- Τη σημασία της κινητικότητας
- Τη διευκόλυνση του εμπορίου (42 44).

Μία άλλη πρωτοβουλία σχετίζεται με τα μέτρα που επιτρέπουν την πλήρη ενσωμάτωση της NMA στα πλαίσια ενός Κοινοτικού συστήματος συνδυασμένων μεταφορών. Η απελευθέρωση των αρχικών και τελικών τμημάτων σε ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών επεκτείνεται στη χρήση θαλάσσιων διαδρομών εφόσον το θαλάσσιο κομμάτι της μεταφοράς αποτελεί σημαντικό τμήμα επί του συνόλου. Μία επιπρόσθετη προϋπόθεση είναι ότι το αρχικό ή τελικό τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς που εκτελείται μέσω του οδικού δικτύου είναι εντός μίας ακτίνας που δεν ξεπερνά τα 150 χιλιόμετρα από το θαλάσσιο ή ποτάμιο λιμάνι φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Στις 22 Δεκεμβρίου 1992 ελήφθη μια απόφαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη χορήγηση οικονομικής υποστήριξης για πιλοτικά προγράμματα προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών. Οικονομική υποστήριξη μπορεί να χορηγηθεί για προκαταρκτικές μελέτες κοινές για όλα τα προγράμματα, για μελέτες βιωσιμότητας συγκεκριμένων πιλοτικών διαδρομών και για καινοτομικά προγράμματα που στοχεύουν στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών (31).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορισμένες θαλάσσιες συνδέσεις, ιδιαίτερα αυτές που μπορούν να παράσχουν παράκαμψη των συμφορήσεων στις Άλπεις και τα Πυρηναία, πρέπει να αποτελέσουν μέρος των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπως ακριβώς οι αυτοκινητόδρομοι ή οι σιδηρόδρομοι. Σε εθνικό επίπεδο, οι θαλάσσιες διαδρομές μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμανιών θα πρέπει να επιλεγθούν ώστε να σχηματίζουν δίκτυα, για παράδειγμα μεταξύ Γαλλίας και

Ισπανίας ή μεταξύ Γαλλίας και Ηνωμένου Βασιλείου. Παρ' όλα αυτά, αυτές οι γραμμές, σύμφωνα με την Επιτροπή, δεν πρόκειται να προκύψουν αυθόρμητα. Η Επιτροπή με βάση προτάσεις από τα κράτη – μέλη, προσδιόρισε αυτές τις διαδρομές και προχώρησε στην εκχώρηση Κοινοτικών πόρων που θα προέρχονται είτε από το πρόγραμμα Marco Polo (το οποίο και θα συζητηθεί παρακάτω) είτε από τα Διαρθρωτικά Ταμεία με στόχο την παρακίνηση της έναρξης πρωτοβουλιών και τη διαμόρφωση μίας ελκυστικής εμπορικής διάστασης (18).

7.6.1 Πρόγραμμα PACT και Marco Polo

Το πρόγραμμα Πιλοτικής Δράσης για τις Συνδυασμένες Μεταφορές (Pilot Action for Combined Transport) εγκαινιάστηκε το 1992 και οδήγησε σε έναν μεγάλο αριθμό πρωτοβουλιών με την εκπόνηση 167 προγραμμάτων μεταξύ 1992 και 2000 παρά τον περιορισμένο προϋπολογισμό του (53 εκατομμύρια euro κατά την περίοδο 1992 – 2001). Με τη λήξη του προγράμματος PACT το Δεκέμβριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το αντικατέστησε με ένα νέο πρόγραμμα προώθησης της διατροπικότητας που ονομάστηκε Marco Polo. Τα περιθώρια χρηματοδότησης του προγράμματος Marco Polo ήταν, αρχικά, της τάξης των 30 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για μία περίοδο τεσσάρων ετών. Οι κύριοι στόχοι του προγράμματος συνοψίζονταν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα κάτωθι:

- Πρώτον, η υποστήριξη μέτρων που θα προτείνονται από τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα εφοδιασμού και μεταφορών με ιδιαίτερη έμφαση στην δημιουργία νέων υπηρεσιών οι οποίες θα είναι εμπορικά βιώσιμες μακροπρόθεσμα και θα οδηγήσουν σε ουσιαστικές μετατοπίσεις από τις οδικές σε άλλα είδη μεταφορών, χωρίς την απαραίτητη εφαρμογή τεχνολογικών καινοτομιών. Η Κοινοτική βοήθεια θα περιοριστεί στην αρχική φάση αυτών των υπηρεσιών,
- Δεύτερος στόχος είναι η βελτίωση της λειτουργίας της διατροπικής αλυσίδας μεταφορών συνολικά,
- Ο τρίτος στόχος αφορά καινοτομίες στη συνεργασία και στη διάχυση των καλύτερων πρακτικών στον τομέα (18).

Προκειμένου να υποστηρίξει το πρόγραμμα Marco Polo η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύτηκε να λάβει μέτρα ώστε να καταστεί ο Κοινοτικός στόλος πιο

ανταγωνιστικός. Η Επιτροπή αναγνώρισε το γεγονός ότι η αυξανόμενη πίεση από τον διεθνή ανταγωνισμό ανάγκασε τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. να λάβουν μέτρα ώστε να διαφυλάξουν τα συμφέροντά τους στη ναυτιλία καθώς και τις θέσεις εργασίας στον τομέα αυτό.

Τον Οκτώβριο του 2003 εκδόθηκε η πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για το πρόγραμμα Marco Polo με προϋπολογισμό 15 εκατομμυρίων ευρώ. Για την παραπάνω πρόσκληση ενδιαφέροντος υποβλήθηκαν 87 έγκυρες προτάσεις οι οποίες αιτήθηκαν επιδοτήσεις που ανήλθαν στο συνολικό ποσό των 182,4 εκατομμυρίων ευρώ. Το 36% αυτών των προτάσεων σχετιζόνταν άμεσα με τη ΝΜΑ, ενώ το 34% ήταν προγράμματα σχετικά με το σιδηρόδρομο, το 5% αφορούσε τις ποτάμιες μεταφορές και το 25% συμπεριλάμβανε πλέον του ενός – εκτός των οδικών – τρόπους μεταφοράς (για παράδειγμα ΝΜΑ σε συνδυασμό με σιδηροδρομικές ή ποτάμιες μεταφορές) (15).

Το πρόγραμμα Marco Polo είναι σαφώς πιο ευρύ από το PACT καθώς μέσω αυτού μπορούν να επιδοτηθούν δράσεις τόσο στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων όσο και στην ποταμοπλοΐα και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Στόχος του Marco Polo είναι να στρέψει ετησίως 12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα από το οδικό δίκτυο σε μη οδικές μεταφορές. Η Κοινότητα για την περίοδο 2003 – 2006 διαθέτει το ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ, ποσό μικρότερο βέβαια από το αρχικά προβλεπόμενο (45).

Το πρόγραμμα θα συνεχιστεί μπαίνοντας στη νέα φάση του από το 2007 η οποία θα διαρκέσει μέχρι και το έτος 2013. Γι' αυτή τη φάση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει έναν σημαντικά αυξημένο προϋπολογισμό της τάξης των 100 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

7.6.2 Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας

Τον Οκτώβριο του 2003, και στα πλαίσια των προτάσεων της Λευκής Βίβλου του 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μία αναθεώρηση των Κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά την εξέλιξη των TEN – T συμπεριλαμβανομένων 29 προγραμμάτων προτεραιότητας τα οποία θα πρέπει να έχουν εφαρμοστεί το αργότερο μέχρι το 2020. Αυτά τα προγράμματα προτεραιότητας θα ανακηρύσσονταν “Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος” και θα λαμβάνουν

χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα από τους αρμόδιους Κοινοτικούς πόρους. Το Πρόγραμμα υπ' αριθμόν 21 είναι το πρόγραμμα προτεραιότητας για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας. Τέσσερις περιοχές Λεωφόρων της Θάλασσας έχουν προταθεί ως μέρος αυτού του προγράμματος προτεραιότητας:

- Λεωφόρος της Βαλτικής Θάλασσας (που συνδέει τα κράτη – μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με τα κράτη – μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής μέσω της Βόρειας Θάλασσας και του Καναλιού της Βαλτικής Θάλασσας)
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Δυτικής Ευρώπης (ξεκινάει από την Πορτογαλία και την Ισπανία μέσω του Ατλαντικού τόξου προς τη Βόρεια Θάλασσα και την Ιρλανδική Θάλασσα)
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Νότιο – Δυτικής Ευρώπης (Δυτική Μεσόγειος, συνδέοντας την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία περιλαμβάνοντας τη Μάλτα και, συνδεόμενη με τη Λεωφόρο της Θάλασσας της Νότιο – Ανατολικής Ευρώπης, περιλαμβάνει συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα).
- Λεωφόρος της Θάλασσας της Νότιο – Ανατολικής Ευρώπης (συνδέοντας την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου) (15).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση του Συμβουλίου επάνω στην ανωτέρω πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τον Απρίλιο του 2004. Το νέο άρθρο υπ' αριθμόν 12^α για τις Λεωφόρους της Θάλασσας επιτρέπει πλέον την παροχή Κοινοτικής βοήθειας για μία σειρά μέτρων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Ο μηχανισμός αυτός θα επιτρέπει στα κράτη – μέλη, μέσω Κοινοτικής βοήθειας, να υποστηρίζουν, μεταξύ άλλων, έργα υποδομής, διευκολύνσεων καθώς και διαχείρισης, εφοδιασμού και μεταφορών βασισμένα στις δέουσες διαδικασίες ανάθεσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η υποστήριξη για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας πρέπει να βασιστεί στα ίδια κριτήρια που αφορούν και το πρόγραμμα Marco Polo όπως η αποφυγή των στρεβλώσεων του ελεύθερου ανταγωνισμού, καθώς και την εξασφάλιση της αυτοδύναμης βιωσιμότητας του προγράμματος μετά τη λήξη της περιόδου παροχής Κοινοτικής βοήθειας (15).

Αναλυτικά, μέσω του θεσμού φιλοδοξείται:

- Η συγκέντρωση της ροής των φορτίων προς τις θαλάσσιες μεταφορές με στόχο τη μείωση των συμφορήσεων του Κοινοτικού οδικού δικτύου,
- Η ελαχιστοποίηση των συνδέσμων (nobs) στη διαδικασία της θαλάσσιας μεταφοράς,
- Η δημιουργία νέων βιώσιμων συνδέσμων με έμφαση στην τακτικότητα για τη διεξαγωγή του ενδο – Κοινοτικού εμπορίου,
- Η βελτίωση της πρόσβασης στις περιφερειακές και νησιωτικές, με άλλα λόγια στις απομακρυσμένες, περιοχές και κράτη της Κοινότητας.

Την κύρια ευθύνη του διοικητικού κομματιού του προγράμματος θα έχουν οι λιμενικές αρχές. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση, αυτή μπορεί να προέρχεται από τις αρμόδιες Γενικές Διευθύνσεις της Ε.Ε. ενώ σχετικά προγράμματα υφίστανται ήδη τόσο υπό την αιγίδα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς όσο και από τη Γενική Διεύθυνση Θαλασσιών Μεταφορών και Διατροφικότητας. Άλλα προγράμματα που σχετίζονται με τις Λεωφόρους της Θάλασσας είναι το INTERREG καθώς και το MEDA. Το τελευταίο πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή σύντομα ως απόρροια της διαδικασίας της Βαρκελώνης (33).

Όσον αφορά τις Λεωφόρους της Θάλασσας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της Γενικής Γραμματείας για την Ενέργεια και τις Μεταφορές (2006) ανέφερε ότι στόχος του θεσμού των Λεωφόρων της Θάλασσας είναι η δημιουργία μίας νέας διάστασης στη ΝΜΑ. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η πρωτοβουλία είναι συγκρίσιμη με τις εξελίξεις που σημαίνει για τις Ευρωπαϊκές μεταφορές η εισαγωγή των σιδηροδρόμων υψηλών ταχυτήτων. Τόσο η Επιτροπή όσο και τα κράτη – μέλη εργάζονται για τη δημιουργία μεταφορικών υπηρεσιών που δεν υφίστανται αυτή τη στιγμή στην Κοινότητα και οι οποίες απαιτούν νέες επενδύσεις υποδομής που προβλέπεται να υλοποιηθούν σε μία μακροχρόνια περίοδο 15 με 20 ετών. Βασικός στόχος των Λεωφόρων της Θάλασσας είναι η συγκέντρωση της κυκλοφορίας αγαθών σε επιλεγμένους διατροφικούς διαδρόμους καθώς και η προώθηση των συνεργασιών οι οποίες απαιτούνται για να καταστήσουν ελκυστικές αυτές τις διατροφικές αλυσίδες που θα βασίζονται στη ΝΜΑ. Η ραχοκοκαλιά των Λεωφόρων της Θάλασσας θα είναι η παροχή αξιόπιστων, τακτικών και συχνών υπηρεσιών ΝΜΑ μεταξύ επιλεγμένων λιμανιών με αποτελεσματικές και αποσυμφορημένες διατροφικές συνδέσεις που θα περιλαμβάνουν σιδηροδρομικές και ποτάμιες μεταφορές. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που προβάλλει η Επιτροπή είναι η συχνότητα καθώς και οι υψηλού

επιπέδου υπηρεσίες που θα είναι σε θέση να προσφέρουν μία ελκυστική εναλλακτική στις οδικές μεταφορές τόσο σε όρους κόστους όσο και διάρκειας μεταφοράς. Απαραίτητο συμπλήρωμα αυτών είναι και η ευκολία στη χρήση του νέου θεσμού η οποία θα εξασφαλίζεται μέσω της κατάλληλης πληροφορικής υποστήριξης (46).

Ο Τσαμπουλάς (33) παρατηρεί βέβαια ότι ο θεσμός των Λεωφόρων της Θάλασσας σχετίζεται μόνο με τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. ενώ δεν υφίστανται διατάξεις ή προβλέψεις από πλευράς Κοινότητας που να σχετίζονται με την επέκταση της πρωτοβουλίας αυτής στις μεταφορές που εξυπηρετούν το εμπόριο μεταξύ Ε.Ε. και μη Κοινοτικών κρατών που τυχαίνει να γειτνιάζουν γεωγραφικά με την Ε.Ε. Ο ίδιος (33) παρατηρεί επίσης ότι οι Λεωφόροι της Θάλασσας αποτελούν “μία πρωτοβουλία τύπου ομπρέλα. Αυτό σημαίνει ότι στα πλαίσιά της εντάσσονται και άλλες πρωτοβουλίες σχετικές με την προώθηση των διατροφικών μεταφορών. Την υλοποίηση του προγράμματος “Marco Polo” και του “PACT” και γενικότερα την προώθηση των μεταφορών μικρών αποστάσεων.”

Ο Τσαμπουλάς (33) εντοπίζει τη βασική διαφορά των Λεωφόρων της Θάλασσας, σε σχέση με προγενέστερες ανάλογες Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο ότι η ΝΜΑ αντιμετωπίζεται πλέον ως αναπόσπαστο τμήμα της συνολικής εφοδιαστικής αλυσίδας. Σε αυτά τα πλαίσια αποπειράται να εφαρμόσει πολιτικές που θα συμβάλλουν στον επιτυχή συνδυασμό όλων των ειδών μεταφοράς δίνοντας όμως έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές αφού απώτερος στόχος είναι και η μετατόπιση μεταφορικού έργου από το δρόμο στη θάλασσα. Όλους του προαναφερθέντες στόχους, η Ε.Ε. στοχεύει να επιτύχει χρησιμοποιώντας στο βέλτιστο βαθμό την ήδη υπάρχουσα υποδομή.

Στο επίκεντρο αυτών των πρωτοβουλιών τίθεται ο χρήστης των μεταφορικών συστημάτων μέσω της επίτευξης υψηλής συχνότητας στην εξυπηρέτηση, ανταγωνιστικότητας στην τιμολόγηση των μεταφορικών υπηρεσιών και φυσικά υψηλής ποιότητας. Η βιωσιμότητα της πρωτοβουλίας των Λεωφόρων της Θάλασσας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη συγκέντρωση φορτίων και τη ροή τους μέσα από συγκεκριμένες διαδρομές, κάτι βέβαια που σημαίνει ότι δεν είναι εφικτό όλα τα λιμάνια της Κοινότητας να αποτελέσουν μέρος των Λεωφόρων της Θάλασσας (33).

Τον Ιανουάριο του 2006 έλαβε χώρα στη Σλοβενία συνέδριο των αρμόδιων υπουργών της Ε.Ε. με θέμα τη θεσμική πρωτοβουλία των “Λεωφόρων της Θάλασσας” (Motorways of the Sea). Το υπουργικό συνέδριο τελούσε υπό την αιγίδα

της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν ήταν τα ακόλουθα (47):

- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του διεθνούς εμπορίου και προσφέρουν ένα μεγάλο δυναμικό για την ενίσχυση των ενδο – Κοινοτικών εμπορικών συναλλαγών. Οι οικονομίες των κρατών – μελών της Ε.Ε. χρειάζονται αξιόπιστες και αποτελεσματικές θαλάσσιες συνδέσεις. Κάθε πολιτική για την ενδυνάμωση αυτών των συνδέσεων πρέπει να συνάδει με τις ανάγκες της βιομηχανίας. Η Ευρωπαϊκή βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών λειτουργεί ήδη επιτυχώς έναν αριθμό τέτοιων θαλάσσιων συνδέσεων με βάση τη ζήτηση της αγοράς.
- Οι Λεωφόροι της Θάλασσας είναι μία νέα έννοια στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών η οποία θα αναπτύσσεται αξιοποιώντας την ίδια της την εμπειρία. Η έννοια των Λεωφόρων της Θάλασσας έχει καταρτιστεί με τρόπο που συνδυάζει τις προσπάθειες για την προώθηση της μετατόπισης μεταφορικού έργου προς τη θάλασσα, τις προσπάθειες δημιουργίας συνοχής στην Ε.Ε. καθώς και τις προσπάθειες βελτίωσης των θαλάσσιων συνδέσεων. Όλα τα ανωτέρω, βέβαια, πάντα λαμβάνοντας υπ' όψιν όλο το φάσμα πρωτοβουλιών που μπορεί να έχουν λάβει είτε τα κράτη – μέλη είτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- Οι φιλόδοξοι στόχοι της δημιουργίας Λεωφόρων της Θάλασσας με υψηλή ποιότητα που θα συγκεντρώσουν ροές αγαθών σε συστήματα μεταφορικών συνδέσεων με βάση τη θάλασσα, απαιτούν πολύ καλή προετοιμασία η οποία θα περιλαμβάνει επτά βασικές παραμέτρους:
 - Τον εντοπισμό θαλάσσιων συνδέσεων που έχουν την κατάλληλη δυναμική να αποτελέσουν Λεωφόρους της Θάλασσας, με βάση την ανάλυση υπαρχόντων ή νέων και βιώσιμων θαλάσσιων συνδέσεων οι οποίες χαρακτηρίζονται από τακτικότητα και συχνότητα, και συμβάλλουν στην ελάττωση των συμφορήσεων στα οδικά δίκτυα ή / και να βελτιώσουν την πρόσβαση στο νησιωτικό χώρο και στις απομακρυσμένες περιφέρειες ή κράτη. Μία τέτοια διαδικασία θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τη σχετική ζήτηση υπηρεσιών

και τις αντίστοιχες μελέτες της αγοράς όπως επίσης και τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

- Συστηματική ανάλυση των αναγκών των κοινωνικών και οικονομικών εταίρων οι οποίοι θα πρέπει να λάβουν γνώση των πλεονεκτημάτων αυτών των νέων θαλάσσιων συνδέσεων που μπορούν να καταστούν βιώσιμες μόνο εάν υφίσταται δέσμευση από τους ανωτέρω εταίρους για τη χρήση τους
- Τον καθορισμό των κριτηρίων και αναγκών για την εφαρμογή των Λεωφόρων της Θάλασσας, κάτι που είναι βασικό για τον καθορισμό των λιμανιών που θα ενταχθούν στην αλυσίδα μεταφορών και εφοδιασμού των λεωφόρων της Θάλασσας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα χαρακτηριστικά του κάθε ξεχωριστού θαλάσσιου διαδρόμου.
- Λήψη μέτρων που θα πρέπει να οδηγούν σε συγκέντρωση της κίνησης σε λιμάνια των Λεωφόρων της Θάλασσας ή περιφέρειες λιμανιών τα οποία είναι εξαιρετικής σημασίας για την επιβίωση του θεσμού. Τέτοιου είδους μέτρα περιλαμβάνουν επιλογή συνδέσεων, σε σχέση με τις Λεωφόρους της Θάλασσας που να συνάδουν με τον κανονισμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων (TEN – T) και με τη χρήση κριτηρίων που διασφαλίζουν την ποιότητα. Εδώ οι πιθανές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό απαιτούν στενή παρακολούθηση, κυρίως όσον αφορά τις επιπτώσεις στις υπάρχουσες θαλάσσιες συνδέσεις. Ως εκ τούτου οποιαδήποτε επιλογή πολιτικής πρέπει να είναι ανοικτή και διαφανής.
- Ανάλυση σε βάθος των προγραμμάτων που αφορούν τις Λεωφόρους της Θάλασσας από πλευράς οικονομικής, νομικής και τεχνικής όπως και συντονισμός των Κοινοτικών, εθνικών, περιφερειακών και ιδιωτικών επενδύσεων για τη χρηματοδότηση της εφαρμογής των Λεωφόρων της Θάλασσας.
- Απομάκρυνση όσων εμποδίων έχουν απομείνει για την ανάπτυξη των Λεωφόρων της Θάλασσας, όπως για παράδειγμα, ελάττωση των διοικητικών εμποδίων στα

τελωνεία και σε ελέγχους μέσω και της ανάπτυξης ηλεκτρονικών σημείων μίας συναλλαγής (one – stop – shops).

- Χρήση, όπου κρίνεται αναγκαίο, της υφιστάμενης πιθανότητας εναλλακτικών συμφωνιών ασφαλείας για τη ΝΜΑ όπως προβλέπεται στον Κανονισμό 725 / 2004 της Ε.Ε. ο οποίος εγγυάται ένα επαρκές επίπεδο προστασίας ελαττώνοντας, την ίδια στιγμή, τα διοικητικά εμπόδια.
- Οι Λεωφόροι της Θάλασσας πρέπει, ει δυνατόν, να συμπεριλαμβάνουν τόσο τις σιδηροδρομικές όσο και τις ποτάμιες μεταφορές που θα συμβάλλουν στη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και στη διαμόρφωση ολοκληρωμένων υπηρεσιών τύπου “door – to – door”.
- Η ποιοτική εξασφάλιση των Λεωφόρων της Θάλασσας προϋποθέτει την εφαρμογή νέων τεχνολογιών οι οποίες εάν συμπεριληφθούν και προωθηθούν κατάλληλα θα προσελκύσουν νέους ανθρώπους στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η συνεργασία μεταξύ των κρατών – μελών που εμπλέκονται στους διαδρόμους των Λεωφόρων της Θάλασσας πρέπει να αναπτυχθεί, για παράδειγμα, μέσω σχετικών μνημονίων ή οργανωτικών σχεδίων για αυτούς τους διαδρόμους. Σημαντική, επίσης, είναι η διασφάλιση ικανοποιητικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία προετοιμασίας διαφορετικών Λεωφόρων της Θάλασσας ώστε να διατηρηθεί η συνοχή της συνολικής προσέγγισης του θεσμού.
- Τα κράτη – μέλη παροτρύνονται να δώσουν σαφή προτεραιότητα στις Λεωφόρους της Θάλασσας στα πλαίσια προγραμματισμού των Διευρωπαϊκών Δικτύων και να συμπεριλάβουν τον ιδιωτικό τομέα ώστε να μετατρέψουν την έννοια των Λεωφόρων της Θάλασσας σε χειροπιαστές πρωτοβουλίες. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει το 2007 την πρώτη λίστα συγκεκριμένων Λεωφόρων της Θάλασσας ως προγράμματα κοινού ενδιαφέροντος η οποία θα προκύψει από την επιλογή σχετικών προγραμμάτων που θα έχουν υποβληθεί από τα κράτη – μέλη στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

- Είναι επιθυμητή η οργάνωση, εν ευθέτω χρόνω, μίας συνάντησης σε υπουργικό επίπεδο με σκοπό την αποτίμηση της προόδου όσον αφορά στην προετοιμασία και εφαρμογή των Λεωφόρων της Θάλασσας και την εξασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης από την Ε.Ε. για την εφαρμογή του θεσμού.
- Δεδομένης της σημασίας των Λεωφόρων της Θάλασσας καθώς και της περιπλοκότητας στην εφαρμογή, είναι ευπρόσδεκτος ο διορισμός ενός Ευρωπαϊού συντονιστή με στόχο τη διευκόλυνση και τη συμβολή στην ανάπτυξη μίας συνεπούς στρατηγικής για την εφαρμογή των Λεωφόρων της Θάλασσας.
- Τόσο οι εθνικές όσο και οι τοπικές δημόσιες αρχές πρέπει να υποστηρίξουν την επέκταση των αρμοδιοτήτων από την Κοινότητα στα κράτη - μέλη όσον αφορά την προώθηση της ΝΜΑ ώστε η τελευταία να ενταχθεί επιτυχώς σε όλες τις πλευρές της διατροφικότητας. Ενώ παράλληλα πρέπει να γίνουν κέντρα για την προώθηση των διατροφικών μεταφορών συμβάλλοντας έτσι στην υλοποίηση των Λεωφόρων της Θάλασσας.
- Η Επιτροπή, από την πλευρά της, θα αναλάβει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες ώστε να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών, να εντοπίσει και να προωθήσει ορθές πρακτικές στην υλοποίηση του θεσμού των Λεωφόρων της Θάλασσας και να καταγράψει, σε τακτική βάση, την πρόοδο που έχει επιτευχθεί.

7.7 Αποτίμηση των Κοινοτικών πολιτικών για τη ΝΜΑ

Μία συνοπτική περιγραφή των προβλημάτων και των πιθανών λύσεων στην προσπάθεια προώθησης της ΝΜΑ τα τελευταία δέκα χρόνια δόθηκε από την Επιτροπή το 2005 (στο 14) και παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙ.

Οι Raixao και Marlow (29) επιχειρώντας μία κριτική αναδρομή της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής από το 1985 μέχρι και το 2001 σημειώνουν ότι μέχρι το 1985, η Κοινοτική πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίστηκε από μία αργή, σχεδόν ανύπαρκτη, ανάπτυξη. Οι λίγες πρωτοβουλίες που η Ε.Ε. ανέλαβε, είτε πραγματοποιήθηκαν με πολύ αργούς ρυθμούς, είτε απέτυχαν. Αυτή ήταν η τύχη του

Πακέτου του 1986 και της πρότασης για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Νηολογίου (EUROS) εξ αιτίας κυρίως της βούλησης των κρατών – μελών να υποστηρίξουν τους εμπορικούς στόλους τους μέσω μίας ποικιλίας ασύμβατων, μεταξύ τους πολιτικών. Βέβαια, οι πρώτες απόπειρες υιοθέτησης μίας κοινής Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές ουσιαστικά ξεκίνησαν μετά το 1973. Το 1985 η Ε.Ε. προώθησε το άνοιγμα της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας στις διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες και, πιο πρόσφατα, η κατάργηση του cabotage ευνόησε την απελευθέρωση και την εναρμόνιση της Κοινοτικής αγοράς. Μετά το 1992, η Ε.Ε. στράφηκε στην περαιτέρω ενίσχυση της ΝΜΑ, της ασφάλειας, καθώς και του ρόλου που παίζουν τα λιμάνια στη μεταφορική διαδικασία. Πέρα από όλα τα παραπάνω η Ε.Ε. υιοθετεί τις διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ.

Οι ίδιοι συγγραφείς (9) κάνοντας κριτική στα μέχρι τώρα μέτρα καθώς και στις πολιτικές που έχει εφαρμόσει η Ε.Ε. όσον αφορά τη ΝΜΑ, σημειώνουν ότι παρά τις προσπάθειες της Κοινότητας και την ύπαρξη λίγων επιτυχών περιπτώσεων οι οποίες έχουν προβληθεί από την Ε.Ε., η ΝΜΑ βρίσκεται ακόμη αρκετά πίσω σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Η αγορά φαίνεται να εξακολουθεί να επικεντρώνεται σε αρκετά προβλήματα στα οποία και η Ε.Ε. έχει αναφερθεί επανειλημμένα σε communications σχετικές με τις μεταφορές χωρίς όμως να έχει παράσχει ικανοποιητικές λύσεις. Οι παραπάνω συγγραφείς (9) τονίζουν το γεγονός ότι τα μέτρα που έχουν προταθεί από την Ε.Ε. για την ενίσχυση της ΝΜΑ και για τη μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις οδικές μεταφορές υπέρ της πρώτης, δεν έχουν επιφέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Στην εισαγωγή του στο Συνέδριο “Ελληνικοί Λιμένες: Το παρόν και το μέλλον”, τον Ιούνιο του 2005, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων κ. Νίκος Βαρβατές (21) ασκεί έντονη κριτική στην άτολμη στάση που – κατά την εκτίμησή του – η Ε.Ε. έχει επιδείξει στην πολιτική της για την προώθηση της ΝΜΑ λέγοντας: “...η προώθηση της ΝΜΑ αφέθηκε στον πατριωτισμό των κρατών – μελών, λες και δεν αφορούσε την Κοινότητα συνολικά. Οτιδήποτε έχει αποτελέσει αντικείμενο Κοινοτικού ενδιαφέροντος σε οποιοδήποτε άλλο τομέα στο παρελθόν έχει πλούσια χρηματοδοτηθεί από χρηματοδοτικά προγράμματα της Ε.Ε. μοναδική εξαίρεση αποτελεί η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Κάποια από αυτά τα μέλη, στο βόρειο μέρος της Ε.Ε. κυρίως, έδειξαν μια επιμέλεια όπως πχ η Ολλανδία και το Βέλγιο. Τα περισσότερα κράτη όμως δεν ασχολήθηκαν με το ζήτημα και το άφησαν να αργοκινείται...”.

Τελικά, οι πολιτικές της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ καταδεικνύουν τη συνείδηση του βασικού ρόλου της ΝΜΑ στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και τη συνακόλουθη επιθυμία προώθησής της. Όμως υφίστανται, στην πράξη, αρκετά περιθώρια προόδου προκειμένου η ΝΜΑ να συμβάλλει δραστικότερα στη διαδικασία της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Στην επόμενη ενότητα παρατίθενται τα προβλήματα και οι προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν τόσο η Ε.Ε. όσο και οι εμπλεκόμενοι φορείς στην προσπάθεια προώθησης της ΝΜΑ και ένταξής της στις διατροφικές αλυσίδες μεταφοράς.

8 Προτεινόμενες Βελτιώσεις για την Προώθηση της ΝΜΑ στην Ε.Ε.

8.1 Γενικά

Ακολουθεί η παράθεση προτεινόμενων βελτιώσεων για τη ΝΜΑ σε οργανωτικό θεσμικό και τεχνικό επίπεδο πάντοτε υπό το πρίσμα της πλήρους ένταξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε ένα Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών. Οι προτάσεις που παρατίθενται προέρχονται είτε από Κοινοτικά όργανα είτε από ερευνητές του κλάδου ενώ παρατηρείται σύγκλιση απόψεων όσον αφορά τις βασικότερες παραμέτρους για τις οποίες απαιτείται ανάληψη πρωτοβουλιών και περαιτέρω δράσης. Ανησυχητικό βέβαια είναι το γεγονός ότι αρκετές από αυτές τις απαιτούμενες βελτιώσεις επαναλαμβάνονται ως ζητούμενο στα σχετικά κείμενα αρκετά χρόνια τώρα χωρίς να έχει σημειωθεί η επιθυμητή πρόοδος στην επίτευξή τους.

Οι Λεωφόροι της Θάλασσας φαίνεται να αποτελούν μία πρωτοβουλία η οποία επιχειρεί να θέσει τις σωστές βάσεις για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ΝΜΑ. Σε αυτά τα πλαίσια συζητούνται οι προοπτικές που δημιουργούνται για τη ΝΜΑ μέσω της πιο πάνω πρωτοβουλίας. Παράλληλα κρίνεται αναγκαία και η παράθεση των απαιτούμενων ενεργειών σε Κοινοτικό, εθνικό, τοπικό καθώς και σε επίπεδο ιδιωτικής πρωτοβουλίας ώστε το όλο εγχείρημα να επιτύχει το στόχο του.

8.2 Προτάσεις και παρατηρήσεις

Μία σειρά βελτιώσεων υπέρ της ΝΜΑ στον τεχνικό τομέα είχε προταθεί ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 από το MIF (48):

- Προσαρμογή των διαφόρων τύπων των μονάδων φορτίου στις ανάγκες που υπαγορεύει η βέλτιστη αξιοποίησή τους στη διατροφική αλυσίδα μεταφορών.
- Βελτιστοποίηση των διαδικασιών πλευρίσης και αποπλευρίσης τόσο από άποψη εισαγωγής αυτοματισμών όσο και από άποψη εξοικονόμησης χρόνου.

- Βελτιστοποίηση των διαδικασιών φορτο / εκφόρτωσης τόσο από πλευράς εισαγωγής ή και βελτίωσης των αυτοματισμών όσο και από πλευράς εξοικονόμησης χρόνου με έμφαση στις πλέον διαδεδομένες μορφές μονάδων φορτίου (π.χ. εμπορευματοκιβώτια, swap bodies κ.λ.π.).
- Σχεδιασμός κατάλληλων πλοίων που θα είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν πλήρως στις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις.

Ανάπτυξη λιμενικού εξοπλισμού και υποδομών καθώς και πληροφορικών συστημάτων για την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση της αλυσίδας εφοδιασμού και μεταφορών.

Το 1996, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή επεσήμανε την ανάγκη για άμεση δράση στα πλαίσια ενίσχυσης της ΝΜΑ αναφέροντας ότι “...η ΟΚΕ θεωρεί ότι είναι καιρός πλέον να περάσουμε στην επόμενη φάση. Περισσότερη δράση, λιγότερη συζήτηση. Χρειάζονται πρακτικές λύσεις και όχι άλλες φραστικές εξαγγελίες” (1). Η εν λόγω γνωμοδότηση κατέληγε συνοψίζοντας, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ΝΜΑ (1):

- Διαμόρφωση συνθηκών ίσου ανταγωνισμού της ΝΜΑ με τα άλλα είδη μεταφοράς. Κάτι τέτοιο είναι εφικτό τόσο μέσω της διαφάνειας των επιδοτήσεων όσο και της εσωτερικεύσης του εξωτερικού κόστους. Σε αυτό τον τομέα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο.
- Εξεύρεση πρακτικών λύσεων σε ζητήματα διοικητικά (τελωνειακές διαδικασίες κ.λ.π.)
- Ενίσχυση του ρόλου των μικρών και μεσαίων λιμανιών με στόχο την αποσυμφόρηση τόσο των μεγάλων λιμανιών όσο και των οδικών αξόνων.
- Αναβάθμιση της εικόνας της ΝΜΑ και προώθηση της ελκυστικότητάς της.
- Άμεση συνεργασία με το ΜΙΦ.
- Έμφαση στην κοινωνική διάσταση της ΝΜΑ.

Η Ε.Ε. αναγνωρίζει το γεγονός ότι υφίστανται, επί του παρόντος εμπόδια όσον αφορά την προώθηση της ΝΜΑ και ως εκ τούτου θεωρεί ότι τα παρακάτω κύρια σημεία επιδέχονται βελτιώσεων (5):

- Σημεία φορτο / εκφόρτωσης. Πρόκειται για κομβικά σημεία της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών όπως είναι τα τερματικά κάθε είδους και φυσικά τα λιμάνια. Τα σημεία αυτά επιδέχονται αρκετών βελτιώσεων τόσο από άποψης καλύτερης οργάνωσης των διοικητικών διαδικασιών όσο και

τεχνικών υποδομών και γενικότερου επιπέδου υπηρεσιών. Όσον αφορά στις τεχνικές υποδομές υπάρχουν περιθώρια για επενδύσεις και βελτιώσεις στις χερσαίες εγκαταστάσεις, στις εσωτερικές συνδέσεις, στις μονάδες φόρτωσης και αλλού,

- Πλήρης προσαρμογή στις απαιτήσεις μεταφορικών υπηρεσιών “door – to – door”. Αυτό με τη σειρά του, σημαίνει δίκτυα logistics στα οποία θα κυριαρχούν ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως τα συστήματα ενός και μόνο σημείου συναλλαγής (“one – stop – shop”). Στην πράξη, απαιτείται πλήρης συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μέσω μεταφοράς και, κατ’ επέκταση, των φορέων που ενέχονται στην εφοδιαστική αλυσίδα. Μέτρα που ενισχύουν τη βελτίωση αυτής της συνεργασίας είναι η συγκριτική αξιολόγηση καθώς και η διαμόρφωση δεικτών επίδοσης. Οι τελευταίοι θα πρέπει να είναι το αποτέλεσμα συστηματικής συλλογής και διασποράς στοιχείων και πληροφοριών κυρίως όσον αφορά τη ΝΜΑ καθώς και συνεργασιών στα πλαίσια συζητήσεων και φόρουμ στα οποία θα πρέπει να συμμετέχουν τα άμεσα ενδιαφερόμενα μέρη (π.χ. φορτο / παραλήπτες, χρήστες, πλοιοκτήτες κ.λ.π.) αλλά και τα κράτη – μέλη και εκπρόσωποι της Ε.Ε.
- Στον επιχειρησιακό αλλά και στον τεχνικό τομέα η έρευνα μπορεί να παίζει θετικό ρόλο. Έρευνες σε ζητήματα ανακάλυψης ή και δημιουργίας νέων αγορών για τη ΝΜΑ αλλά και τεχνικές μελέτες σε ζητήματα που αφορούν τη βελτίωση της αποδοτικότητας του πλοίου από ναυπηγικής άποψης καθώς και τεχνικές προτάσεις σχετικά με τις χερσαίες λιμενικές εγκαταστάσεις, τα τερματικά γενικότερα αλλά και την καλύτερη αξιοποίηση και εφαρμογή της πληροφορικής στη μεταφορική διαδικασία,
- Ένας τομέας ο οποίος επιδέχεται βελτιώσεων και διορθώσεων είναι και αυτός της τιμολογιακής πολιτικής των υποδομών. Η παραπάνω διαπίστωση είναι κοινός τόπος όχι μόνο για τους άμεσα ενδιαφερόμενους – τους πλοιοκτήτες – αλλά και για όλους σχεδόν τους εμπλεκόμενους φορείς στην εφοδιαστική αλυσίδα μεταφορών. Η Ε.Ε. αναγνωρίζει ότι υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης για τη θεσμική διασφάλιση καθώς και για τον αποτελεσματικό έλεγχο των συνθηκών που εξασφαλίζουν ίσους όρους

ανταγωνισμού όσον αφορά τις πολιτικές δίκαιης και αποδοτικής τιμολόγησης των υποδομών.

Προκειμένου, λοιπόν, η NMA να καταστεί ανταγωνιστική θα πρέπει να επιδείξει περαιτέρω προόδους σε ζητήματα που αφορούν την ταχύτητα, την αξιοπιστία, την ευελιξία, τη συχνότητα και την ασφάλεια του φορτίου διατηρώντας όμως χαμηλά επίπεδα κόστους ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να ενισχύσει και να ανανεώσει την εικόνα της ξεπερνώντας το κλισέ του “παλιομοδίτικου” και παρωχημένου μέσου μεταφοράς.

Από άποψης διοικητικών διαδικασιών, είναι σαφές ότι τα έγγραφα που απαιτούνται στις οδικές μεταφορές είναι σαφώς λιγότερα από ό,τι στη NMA. Τα περιθώρια όμως βελτιώσεων είναι περιορισμένα εξαιτίας της φύσης των θαλάσσιων μεταφορών. Άλλωστε όπως έχει φανεί από σχετικές έρευνες (CODISSART κ.λ.π.) οι καθυστερήσεις που πηγάζουν από έγγραφα και διοικητικές διατυπώσεις είναι μάλλον μικρότερες από από ό,τι γενικά πιστεύεται. Βέβαια έχουν υπάρξει προσπάθειες βελτίωσης στον τομέα αυτόν από πλευράς Ε.Ε. ενώ η περαιτέρω διάδοση και καθιέρωση του θεσμού των e – customs μπορεί να επιφέρει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα. Στο σημείο αυτό πρέπει, όμως, να ληφθούν υπ’ όψιν οι διοικητικές διαδικασίες που απαιτούνται όταν μέσω της NMA διεξάγεται εμπόριο μεταξύ μη – Κοινοτικών κρατών και Ε.Ε. Εδώ οι διαδικασίες τεκμηρίωσης είναι μάλλον περίπλοκες και ίσως να υφίστανται κάποια περιθώρια βελτίωσης αν και ο εκτενέστερος διοικητικός έλεγχος στις μεταφορές από τρίτες χώρες είναι μάλλον αναπόφευκτος.

Οι Peeters, Verbeke και Declercq (49) προτείνουν δέκα σημεία για την πολιτική της Ε.Ε. για τη NMA:

- Δημιουργία αξιόπιστων δεδομένων για την αγορά της Ευρωπαϊκής NMA
- Δημιουργία “λιμενικών ζευγών” που θα αποτελούν πρωταγωνιστές στη βελτίωση της θέσης της NMA ενώ σημειώνουν ότι μία μείωση της ισχύος των οδικών μεταφορών στην αγορά υπέρ της NMA θα προκύψει μόνο εφόσον η NMA μπορεί να βασιστεί και να επενδύσει στο εκτεταμένο δίκτυο μικρών λιμανιών στην Ευρώπη.
- Δημιουργία ομογενών προδιαγραφών EDI μέσω διαμόρφωσης ενός πακέτου ανάπτυξης συστημάτων EDI για τα λιμάνια και τους ενεχόμενους φορείς στις διατροπικές μεταφορές γενικότερα.

- Προώθηση της διάχυσης πληροφοριών όσον αφορά τύπους πλοίων πλέον κατάλληλων για την επέκταση των δραστηριοτήτων της ΝΜΑ.
- Κίνητρα για νεοκατασκευές και μετασκευές πλοίων κατάλληλων για τη ΝΜΑ.
- Κίνητρα για τη διεύρυνση ποτάμιων λιμανιών με υποδομή για πολυτροπικές μεταφορές.
- Κίνητρα για ανάπτυξη των λιμένων σε χώρες του Ταμείου Συνοχής και στην Ανατολική Ευρώπη.
- Εσωτερικοποίηση στα εξωτερικά κόστη που προκύπτουν από τα διάφορα είδη μεταφοράς.
- Δημιουργία της “Υπηρεσίας Προώθησης της Ευρωπαϊκής ΝΜΑ”.
- Μέτρα ενισχυτικά του ενδο-Κοινοτικού συντονισμού στη ΝΜΑ.

Τα τελευταία δέκα χρόνια πρέπει να σημειωθεί ότι έχουν υπάρξει πρωτοβουλίες και πρόοδος κυρίως όσον αφορά τα σημεία 1 , 9 και 10.

Όσον αφορά το θέμα της μεταφοράς επικίνδυνων αγαθών, κυρίως όταν αυτά μεταφέρονται σε μονάδες φορτίου π.χ. εμπορευματοκιβώτια κ.λ.π., η Κοινοτική νομοθεσία είναι πολύ συγκεκριμένη. Βέβαια δεν υπάρχουν πάντα εγγυήσεις για την πιστή τήρηση αυτής της νομοθεσίας καθώς επίσης δεν είναι πάντα δεδομένο ότι το μεταφερόμενο φορτίο και η φύση της επικινδυνότητάς του μνημονεύονται σαφώς στα σχετικά συνοδευτικά έγγραφα.

Ένα ακόμη ζήτημα αφορά στην άρτια εκπαίδευση των αξιωματικών που επιβλέπουν τη φόρτωση και εκφόρτωση αυτών των αγαθών καθώς και των χειριστών των μηχανημάτων φόρτο / εκφόρτωσης, των φορτο / εκφορτωτών και όλων των εμπλεκομένων στη μεταφορική διαδικασία.

Μία ακόμη σημαντική παράμετρος σε σχέση με την αλλοίωση του ανταγωνισμού υπέρ των οδικών μεταφορών και σε βάρος της ΝΜΑ αποτελεί το γεγονός ότι εξαιτίας πολιτικών και οικονομικών πιέσεων, η εφαρμογή των κανόνων ασφαλείας στις οδικές μεταφορές (ωράρια εργασίας των οδηγών, χρόνος ταξιδιού, μέγιστο φορτίο κ.λ.π.) είναι μάλλον ελαστική σε αντίθεση με τη ναυτιλία. Αυτό βέβαια, από άποψη κόστους καθιστά τη δεύτερη πιο ακριβή και άρα λιγότερο ελκυστική από την πρώτη. Προς αυτή την κατεύθυνση η Ε.Ε. πρέπει να δείξει μεγαλύτερη αποφασιστικότητα.

Όσον αφορά τα πρόσφατα ληφθέντα μέτρα και τις πολιτικές της Ε.Ε. για τη ΝΜΑ και τις διατροφικές μεταφορές ο Robert Navaro της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σε σχετική έκθεσή του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναφέρει ότι (στο 36) μία σημαντική παράμετρος είναι η τήρηση ή καλύτερα η διατήρηση, το λιγότερο, του αρχικού προϋπολογισμού του προγράμματος Marco Polo II όπως αυτός είχε μνημονευτεί στη σχετική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι “Η επέκταση του Marco Polo II στις διεθνείς συνδέσεις που προτείνει η Επιτροπή πρέπει να υποστηριχτεί. Καθώς οι εφοδιαστικές αλυσίδες δε σταματούν στα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι λογικό να προσκληθούν να συμμετάσχουν στο πρόγραμμα και οι χώρες της διευρυμένης Ευρώπης” (στο 36). Σε άλλο σημείο της έκθεσης τονίζεται ότι ουσιαστική προϋπόθεση για την παγίωση και καθιέρωση των θαλάσσιων αρτηριών είναι η σημαντική αύξηση του μεταφερόμενου τονάζ που θα καταστήσει την εν λόγω πρωτοβουλία εμπορικά βιώσιμη και ελκυστική όσον αφορά τη δημιουργία εκείνων των επενδύσεων οι οποίες θα επιτρέψουν τη δημιουργία γραμμών που θα τις χαρακτηρίζει η απαραίτητη τακτικότητα, συχνότητα και ακρίβεια (στο 36).

Στρεφόμενοι τώρα στη μη – liner ΝΜΑ, χαρακτηριστική είναι η παρατήρηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ε.Ε. σε σχέση με το ζήτημα της πλημμελούς απασχόλησης στην Κοινότητα με αυτή. Αναφέρεται συγκεκριμένα ότι “Είναι αμφίβολο...εάν στην ανάλυση των προβλημάτων αλλά και στα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνεται επαρκώς υπόψη ο τομέας των μεταφορών χύδην φορτίων (bulks). Η ανακοίνωση κυρίως ενασχολείται με τις μεταφορές τακτικών γραμμών (liners) που συνήθως αποτελούν τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών. Πλην όμως, οι μεταφορές χύδην φορτίων – που αποτελούν το 50% των μεταφορών Short Sea – αξίζουν αναλυτικότερης εξέτασης” (1).

Βέβαια πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι, θεσμικά τουλάχιστον, τόσο το πρόγραμμα Marco Polo όσο και οι Λεωφόροι της Θάλασσας ενώ έχουν ως βασικό άξονα τις διατροφικές μεταφορές, δεν αποκλείουν – το αντίθετο μάλιστα – τις χύδην μεταφορές υγρών και ξηρών φορτίων. Βέβαια αυτό δεν αναιρεί τη διαπίστωση ότι τόσο θεσμικά όσο και οργανωτικά σαφώς βαρύτητα δίνεται στη liner ναυτιλία.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να γίνει σύντομη μνεία (καθώς αυτό το ζήτημα έχει συζητηθεί εκτενέστερα παραπάνω) στο νευραλγικό ρόλο που παίζουν τα λιμάνια στην ανάπτυξη του θεσμού των θαλάσσιων οδών. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι στα

πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων μεταφοράς τα λιμάνια θεωρούνται ως σημεία προτεραιότητας.

Πρέπει εδώ να τονιστεί το γεγονός ότι ιδιαίτερα σε αυτόν τον τομέα οι όποιες πρωτοβουλίες και μέτρα της Ε.Ε. όσον αφορά τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής και οργάνωσης, προκειμένου να ευοδωθούν και να καταστούν οικονομικά βιώσιμες, πρέπει να συμπληρωθούν ή και να υποστηριχθούν από ανάλογες πρωτοβουλίες και μέτρα τόσο από πλευράς κρατών – μελών όσο και από πλευράς βιομηχανιών και γενικότερα ιδιωτικών φορέων της οικονομίας. Εννοείται βέβαια ότι όλα τα ανωτέρω πρέπει να λάβουν χώρα με συντονισμένο και ομοιόμορφο τρόπο προκειμένου να αποδώσουν τα μέγιστα.

8.3 Προτάσεις για την αποτελεσματική αξιοποίηση της πρωτοβουλίας των Λεωφόρων της Θάλασσας

Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας αποτελεί τη σημαντικότερη ευκαιρία για πλήρη και αποτελεσματική ένταξη της ΝΜΑ σε ένα Κοινοτικό σύστημα διατροπικών μεταφορών. Προκειμένου η εν λόγω προσπάθεια να ευοδωθεί πρέπει να τύχει της έμπρακτης υποστήριξης σε Κοινοτικό, εθνικό και τοπικό επίπεδο ενώ απαιτείται και η ενεργή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Η πρωτοβουλία των Λεωφόρων της Θάλασσας έχει δύο επίπεδα προσέγγισης. Υπάρχει κατ' αρχήν, το μακροπολιτικό επίπεδο το οποίο σχετίζεται με την πλήρη ένταξη των Λεωφόρων της Θάλασσας στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, κάτι που σε βάθος χρόνου, σημαίνει υψηλότερα επίπεδα επενδύσεων. Από την άλλη μεριά, σε πιο άμεσο επίπεδο, η πρωτοβουλία στοχεύει σε δομικές αναδιαρθρώσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας, δηλαδή στην πλήρη και αποτελεσματική ενσωμάτωση και συνεργασία όλων των τρόπων μεταφοράς με στόχο πάντα την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών στους χρήστες (33).

Σύμφωνα με τον Τσαμπουλά (33) οι Λεωφόροι της Θάλασσας μπορούν να συμβάλλουν ουσιαστικά σε επίπεδο ενοποίησης των ροών φορτίων, συγκέντρωσης δραστηριοτήτων στην αλυσίδα εφοδιασμού και μεταφορών και φυσικά να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη διάχυση βέλτιστων πρακτικών σε σχέση με την μεταφορική πρακτική “door – to – door” όπου βέβαια συμμετέχουν και οι οδικές μεταφορές. Από τον ίδιο (33) επισημαίνεται και η ιδιαίτερη βαρύτητα που έχει η

διασύνδεση και συνεργασία των εθνικών λιμενικών αρχών για την επιτυχή λειτουργία των Λεωφόρων της Θάλασσας. Σε επίπεδο τεχνολογικών καινοτομιών προβλέπεται η υιοθέτηση τέτοιων στον τομέα του transshipment, νέοι λιμένες, κέντρα αποθήκευσης, καινοτομίες για μονάδες ανοιχτών φορτίων ενώ, είναι δεδομένη η ανάγκη κάποιου βαθμού τυποποίησης τουλάχιστο σε ό,τι έχει σχέση με τον εξοπλισμό και τα πληροφοριακά συστήματα.

Μία ακόμη σημαντική επισήμανση του Τσαμπουλά (33) είναι ότι, δεδομένου ότι η θάλασσα δεν αποτελεί κλειστό έδαφος, χρειάζεται η συνεργασία όχι μόνο όλων των κρατών – μελών της Ε.Ε. αλλά και τρίτων, μη Κοινοτικών, χωρών. Οι ευκαιρίες κυρίως στα ανατολικά της Ε.Ε. είναι πολλές. Στην περιοχή υφίσταται μία αναπτυσσόμενη ναυτιλιακή βιομηχανία όπως άλλωστε και μία αναπτυσσόμενη αγορά με μεγάλες ροές φορτίων. Είναι λοιπόν δεδομένη η ανάγκη οι λεωφόροι της Θάλασσας να προσαρμοστούν θεσμικά και οργανωτικά ώστε να περιλάβουν και τρίτες χώρες.

Στο ζήτημα της χρηματοδότησης των προτάσεων στα πλαίσια των λεωφόρων της Θάλασσας πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν και ορισμένοι κίνδυνοι. Η όλη διαδικασία, προκειμένου η πρωτοβουλία αυτή να ευοδωθεί, είναι μάλλον μακροχρόνια και απαιτεί ανάλογη δέσμευση και αφοσίωση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Υπάρχει ο κίνδυνος κάποιιοι από αυτούς, κυρίως οι ιδιώτες, να προσβλέπουν σε άμεση χρηματοδότηση και από τη στιγμή της υλοποίησής της και πέρα όλο το εγχείρημα μπορεί να εγκαταλειφθεί από πλευράς τους (33). Σε αυτό το επίπεδο χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και θεσμικές προβλέψεις που να αποτρέπουν τη δημιουργία τέτοιων καταστάσεων ενώ η πλήρης συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων οργάνων της Ε.Ε. και των κρατών – μελών είναι και εδώ αποφασιστικής σημασίας τόσο σε επίπεδο εποπτικό όσο και στην απαραίτητη προώθηση της ουσιαστικής κατανόησης από όλους τους φορείς της ιδιαίτερης σημασίας των Λεωφόρων της Θάλασσας για την ποιοτική αναβάθμιση των μεταφορών στην Ευρώπη. Επισημαίνεται, επίσης, η ανάγκη διαμόρφωσης ενός ικανοποιητικού δικτύου επικοινωνίας λιμένων και ενδοχώρας που θα εντάσσεται τόσο στα πλαίσια των Λεωφόρων της Θάλασσας όσο και στο ευρύτερο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (33).

Στο Άμστερνταμ, στις 10 Ιουλίου 2004, έλαβε χώρα άτυπο συνέδριο μεταφορών της Ε.Ε. Η Ολλανδική προεδρία κατέληξε σε μία σειρά συμπερασμάτων γύρω από τη

NMA. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα συμπεράσματα και οι διαπιστώσεις που αφορούν τις Λεωφόρους της Θάλασσας.

Η προεδρία αναγνωρίζει την ποιοτική ανωτερότητα των Λεωφόρων της Θάλασσας ως έννοιας και τις δυνατότητες που διαθέτουν ώστε να καταστούν ένα χρήσιμο εργαλείο για την προώθηση της NMA και, όπου κάτι τέτοιο είναι χρήσιμο, να ενισχύσουν τη μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις οδικές αρτηρίες στη θάλασσα ή να βελτιώσουν την προσβασιμότητα των περιφερειακών περιοχών της Ε.Ε. στο κέντρο. Στα συμπεράσματα τονίζεται το γεγονός ότι προκειμένου να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση των ωφελειών από τις Λεωφόρους της Θάλασσας μπορεί να θεσμοθετηθεί μία διαδικασία όπου οι πλέον ποιοτικές περιπτώσεις εφαρμογής του θεσμού θα αναδουκνούνται. Τέτοιου είδους εφαρμογές του θεσμού θα προκύπτουν, μεταξύ άλλων, μέσω χρηματοδότησης από το δημόσιο, πάντοτε όμως σε πλήρη εναρμόνιση με τους Κοινοτικούς κανόνες (32).

Στο ίδιο κείμενο (32) υπογραμμίζεται ότι τα προαναφερθέντα κριτήρια ποιότητας θα πρέπει να καλύπτουν τόσο την ιδιωτική πρωτοβουλία όσο και το δημόσιο τομέα και θα αφορούν όλη τη διαδικασία της μεταφοράς και εφοδιασμού.

9 Συμπεράσματα και Προτάσεις

Σε σχέση με το βασικό στόχο της παρούσας εργασίας, που ήταν η μελέτη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η συμβολή της στην Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, η συγκριτική ανάλυση και συζήτηση των στοιχείων και ερευνών τόσο της Ε.Ε. όσο και άλλων ερευνητών οδήγησε στα παρακάτω συμπεράσματα.

Είναι γεγονός ότι η πολυσυζητημένη κοινωνική, πολιτική και οικονομική ολοκλήρωση προϋποθέτει ένα δίκτυο μεταφορών το οποίο θα διασφαλίζει τόσο την εσωτερική συνοχή της Κοινότητας όσο και την ομαλή διεξαγωγή του εμπορίου μέσα και έξω από τα σύνορά της. Άλλωστε αποτελεί κοινό τόπο η διαπίστωση ότι, ιστορικά, οι κοινωνίες σε όλα τα σύγχρονα κράτη απέκτησαν πλήρη συνείδηση της εθνικής τους ταυτότητας μέσα από την αίσθηση συνοχής που τους παρείχαν οι απρόσκοπτες συγκοινωνίες και επικοινωνίες. Δεν κομίζει κανείς, λοιπόν, γλαύκα στην Αθήνα υποστηρίζοντας ότι η Ε.Ε. πρέπει να μπορεί πρώτα απ' όλα να διασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του οικονομικού γίγνεσθαι μέσω και ενός πανευρωπαϊκού δικτύου ολοκληρωμένων μεταφορών εάν επιθυμεί να κάνει και τον τελευταίο Ευρωπαίο στα απώτατα σύνορά της να θεωρεί εαυτόν μέλος μία μεγάλης Ευρωπαϊκής οικογένειας.

Από την άλλη μεριά, η οικονομική βιωσιμότητα της Ε.Ε. και η επίτευξη της πολυσυζητημένης ανταγωνιστικότητας σίγουρα συνδέονται με συστήματα μεταφοράς αποτελεσματικά, τόσο από πλευράς παρεχόμενων υπηρεσιών όσο και κόστους. Ο ελεύθερος ανταγωνισμός είναι σε θέση να επιφέρει τη μεγαλύτερη δυνατή εξίσωση τιμών ομοειδών προϊόντων στο ελάχιστο, μέσα στην Κοινοτική αγορά, μόνο εφόσον – *ceteris paribus* – το κόστος μεταφοράς των αγαθών ελαχιστοποιηθεί. Η παραπάνω διαπίστωση μας οδηγεί ξανά στο συμπέρασμα ότι ένας πραγματικά ενιαίος Ευρωπαϊκός οικονομικός χώρος προϋποθέτει ολοκληρωμένα συστήματα μεταφοράς. Σε ένα τέτοιο ενιαίο Κοινοτικό σύστημα μεταφορών όλα τα μέσα μεταφοράς πρέπει να λειτουργούν συνεργατικά στα πλαίσια της διατροπικότητας. Βασικής σημασίας είναι και η προσαρμογή ενός τέτοιου συστήματος στις σύγχρονες απαιτήσεις για μεταφορές τύπου *just – in – time* όπου το φορτίο θα φεύγει από την πόρτα του φορτωτή, για να καταλήξει έγκαιρα κατευθείαν στην πόρτα του παραλήπτη μέσω ενός ολοκληρωμένου και αποτελεσματικού συστήματος *logistics*.

Ο ρόλος της NMA σε ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών για την Ε.Ε. είναι κομβικός για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, γιατί η NMA διαθέτει το απαραίτητο δυναμικό ώστε να ανταποκριθεί με επάρκεια στις διαρκώς αυξανόμενες μεταφορικές απαιτήσεις με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Δεύτερον, γιατί η NMA αποτελεί ίσως τον φιλικότερο προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς και μπορεί να εγγυηθεί ασφαλείς μεταφορές με γνώμονα πάντα στην αειφόρο ανάπτυξη. Η NMA αποτελεί ίσως την κύρια εναλλακτική στις οδικές μεταφορές, οι οποίες καλούνται να εξυπηρετήσουν τις διαρκώς αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες μέσω του ήδη επιβαρυσμένου Κοινοτικού οδικού δικτύου με αποτέλεσμα να παράγουν συνεχώς διογκούμενα εξωτερικά κόστη.

Η συλλογή και διάδοση στατιστικών στοιχείων γύρω από τη NMA με συστηματικό τρόπο από τα αρμόδια Κοινοτικά όργανα έχει ξεκινήσει σχετικά πρόσφατα. Τόσο η Ε.Ε. όσο και τα κράτη-μέλη αναγνωρίζουν την ανάγκη για έναν ομοιόμορφο και συστηματικό τρόπο συλλογής και διάδοσης στοιχείων για τη NMA με στόχο την περαιτέρω ενίσχυσή της προς τη σωστή κατεύθυνση. Τα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται τόσο από την Κοινότητα όσο και από άλλες σχετικές έρευνες δείχνουν ότι η NMA αποτελεί τον δεύτερο σε σειρά προτίμησης τρόπο μεταφοράς φορτίων στην Ε.Ε. μετά τις οδικές μεταφορές. Διαφαίνεται επίσης μία έντονη δυναμική ανάπτυξης της NMA τόσο στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων όσο και στη μεταφορά χύδην υγρών και ξηρών φορτίων.

Όλα τα όργανα της Ε.Ε. φαίνεται να έχουν πλήρη συνείδηση της ανάγκης υποστήριξης της NMA. Προς την κατεύθυνση αυτή, κυρίως από τη δεκαετία του 1990 και μετά, έχουν ληφθεί μέτρα και πρωτοβουλίες για την προώθησή της, όμως, σε σύγκριση με άλλους τομείς, σίγουρα υπάρχει δυνατότητα για περαιτέρω ενίσχυση.

Γενικά, όπως προαναφέρθηκε, οι οδικές μεταφορές θεωρούνται ως ο βασικός ανταγωνιστής της NMA. Κάτι τέτοιο είναι μερικώς ορθό καθώς υφίσταται ένα ποσοστό μεταφορικού έργου το οποίο ενώ θα μπορούσε να διεκπεραιωθεί θαλασσίως τελικά μεταφέρεται μέσω των ήδη υπερφορτωμένων οδικών αρτηριών. Για τη δυσλειτουργία αυτή στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών φαίνεται να ευθύνονται δύο βασικοί παράγοντες. Από τη μία πλευρά υπάρχουν προβλήματα οργανωτικής φύσης, και από την άλλη πλευρά υπάρχει ανεπαρκής ενημέρωση σχετικά με τις δυνατότητες της NMA. Μερίδιο ευθύνης έχουν τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και τα κράτη – μέλη αλλά και η Ε.Ε.: οι πλοιοκτήτες στην πλειοψηφία τους είναι μάλλον μικρές επιχειρήσεις με παρωχημένες αντιλήψεις περί οργάνωσης και προώθησης πωλήσεων, η πολιτική των

κρατών – μελών της Ε.Ε. σχετικά με τη προώθηση της ΝΜΑ είναι ελλιπής ή και ανύπαρκτη, και τέλος, η Ε.Ε. μάλλον έπρεπε να είχε προχωρήσει με τολμηρότερα βήματα και νωρίτερα στην προώθηση της ΝΜΑ.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σήμερα επικρατεί η αντίληψη, σύμφωνα πάντα με τις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις (just – in – time και door – to – door), ότι η ΝΜΑ πρέπει να ενταχθεί πλήρως σε ένα ενιαίο διατροφικό / πολυτροπικό σύστημα μεταφοράς στο οποίο θα συμμετέχουν όλοι οι τρόποι μεταφοράς. Σε ένα τέτοιο σύστημα το κάθε μέσο θα εκτελεί εκείνο το τμήμα της μεταφορικής υπηρεσίας για το οποίο κατέχει το συγκριτικό πλεονέκτημα. Με αυτόν τον τρόπο η όλη διαδικασία καθίσταται αποτελεσματικότερη τόσο από πλευράς τελικού αποτελέσματος (ποιότητα και ταχύτητα) όσο και από πλευράς κόστους αλλά και ελαχιστοποίησης των αρνητικών εξωτερικοτήτων.

Προκειμένου η ΝΜΑ να ενταχθεί πλήρως σε ένα τέτοιο σύστημα και να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο πρέπει να αντιμετωπισθούν συγκεκριμένα προβλήματα τα οποία φαίνεται να είναι χρόνια στον κλάδο. Τα κυριότερα προβλήματα αφορούν τόσο τον τρόπο με τον οποίο είναι οργανωμένες οι επιχειρήσεις του κλάδου όσο και ζητήματα θεσμικής και τεχνικής φύσης. Επιπλέον, ένα μεγάλο τμήμα του Ευρωπαϊκού στόλου ΝΜΑ αντιμετωπίζει προβλήματα γήρανσης. Η ανανέωση του στόλου είναι αναγκαία προκειμένου η ΝΜΑ να ανταποκριθεί στις σύγχρονες μεταφορικές απαιτήσεις και να αποτελέσει λειτουργικό τμήμα ενός Ευρωπαϊκού συστήματος διατροφικών μεταφορών.

Οι επιχειρήσεις πρέπει να απεκδυθούν της εικόνας του “παλιομοδίτικου” μέσου μεταφοράς και να υιοθετήσουν πρακτικές και μορφές οργάνωσης οι οποίες θα είναι σε θέση να εγγυηθούν τακτικότητα, συχνότητα, αξιοπιστία και ευελιξία. Αυτά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά θα καταστήσουν τη ΝΜΑ ελκυστικότερη και θα διευκολύνουν την πλήρη ένταξή της σε ολοκληρωμένα διατροφικά συστήματα μεταφοράς.

Αναγκαία επίσης είναι και η προσπάθεια της Ε.Ε. να μειώσει στο μικρότερο δυνατό βαθμό τις δυσλειτουργίες που οφείλονται σε διοικητικά αίτια, αν και οι θαλάσσιες μεταφορές λόγω της φύσης τους απαιτούν μεγαλύτερο όγκο διατυπώσεων συγκριτικά με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η Κοινότητα πρέπει ακόμα να εγγυηθεί τον ελεύθερο και δίκαιο ανταγωνισμό μεταξύ των μέσων μεταφοράς, χωρίς στρεβλώσεις, κατανέμοντας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τα εξωτερικά κόστη σε αυτούς που τα παράγουν και διαθέτοντας ισόρροπα τους πόρους της. Είναι αλήθεια

ότι η NMA αντιμετωπίζει σοβαρό συγκριτικό μειονέκτημα όταν ένα μεγάλο μέρος από Κοινοτικά και κρατικά κονδύλια διατίθενται για την κατασκευή οδικής ή σιδηροδρομικής υποδομής ενώ, παράλληλα, για πολιτικούς ή άλλους λόγους, οι οδικές μεταφορές αποζημιώνουν το κοινωνικό σύνολο για ένα μικρό μόνο μέρος από τα εξωτερικά κόστη που δημιουργούν. Την ίδια στιγμή τα πλοία της NMA καλούνται να ανταποκριθούν σε διαρκώς αυστηρότερους κανόνες ασφαλείας οι οποίοι συνεπάγονται υψηλότερα κόστη λειτουργίας.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να τονιστεί μία ακόμη βασική παράμετρος της επιτυχούς ένταξης της NMA σε ένα Κοινοτικό σύστημα διατροφικών μεταφορών. Αυτή η παράμετρος είναι η εύρυθμη λειτουργία των Κοινοτικών λιμανιών και η φιλικότητά τους προς τη NMA η οποία, μέχρι τώρα, δεν είναι παντού και πάντα δεδομένη. Η Ε.Ε. αναγνωρίζει αυτό το γεγονός και αφιερώνει ένα μεγάλο μέρος της πολιτικής στη βελτίωση και προσαρμογή της λιμενικής υποδομής με γνώμονα την προώθηση της NMA.

Το τρέχον κυρίαρχο πλαίσιο της Κοινοτικής πολιτικής για τη NMA είναι οι “Λεωφόροι τη Θάλασσας” οι οποίες εντάσσονται στο ευρύτερο πρόγραμμα “Marco Polo” για την προώθηση της διατροφικότητας. Αυτές οι πρωτοβουλίες φαίνεται να βρίσκονται σε αρκετά καλό δρόμο και αναμένεται να έχουν αποτελέσματα, εφόσον, βέβαια, τηρηθούν οι προβλέψεις για τη διάθεση Κοινοτικών πόρων και εφόσον υποστηριχθούν δεόντως τόσο από τα Κοινοτικά όργανα όσο και από τα κράτη – μέλη. Αυτές οι πρωτοβουλίες υποστηρίζουν κυρίως τη liner NMA αν και δε θα πρέπει να παραβλέπουν τη σημασία της μεταφοράς χύδην φορτίων.

Παράρτημα Ι

Ταξινόμηση των χαρακτηριστικών των υπηρεσιών με βάση το μέσο τους				
Χαρακτηριστικά Υπηρεσιών	Ελάχιστη Τιμή	Μέγιστη Τιμή	Μέσος	Τυπική Απόκλιση
Ειδοποίηση για διαθεσιμότητα του φορτίου και τεκμηρίωση για την παραλαβή ή παράδοση στον πράκτορα στον προσυμφωνημένο χρόνο	4,00	7,00	6,4706	0,9432
Συχνότητα υπηρεσιών / Τακτικότητα	3,00	7,00	6,4118	1,1213
Παροχή ασφαλούς μεταφορά των αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των επικύνδυνων	4,00	7,00	6,3529	0,8618
Φιλικότητα και ευγένεια του μεταφορέα και τεχνική κατάρτιση	3,00	7,00	6,3529	1,3666
Ποιότητα στη διαδικασία έκδοσης εγγράφων	4,00	7,00	6,2941	0,9852
Παραλαβή / Παράδοση από/στα σωστά σημεία	2,00	7,00	6,2941	1,2632
Συνέπεια στις έγκαιρες παραδόσεις	3,00	7,00	6,2353	1,1472
Προθυμία του μεταφορέα να εδραιώσει μακροχρόνιες σχέσεις με τον πελάτη	3,00	7,00	6,2353	1,1472
Λόγος ανταγωνιστικής τιμής / ποιότητας υπηρεσιών	4,00	7,00	6,1765	1,1311
Αξιολόγηση σχέσης τιμής προς ποιότητα	4,00	7,00	6,1765	1,0744
Συνέπεια στις έγκαιρες παραλαβές / ακρίβεια στην υπηρεσία παραλαβής	1,00	7,00	6,1176	1,5363
Καθαρότητα και γενική κατάσταση εμπορευματοκιβωτίων / εξοπλισμού	1,00	7,00	6,1176	1,4951
Φήμη του μεταφορέα για τιμότητα στην παροχή υπηρεσιών	4,00	7,00	6,1176	0,9926
Χαμηλοί χρόνοι διαμετακόμισης / ταχύτητα παράδοσης	3,00	7,00	6,0588	1,2485
Αξιοπιστία στο χρόνο διαμετακόμισης	1,00	7,00	6,0000	1,6583
Ενταλλαγή επιχειρησιακών εγγράφων	4,00	7,00	6,0000	1,1180
Ευχέρεια στην επικοινωνία με εμπλεκόμενους φορείς	4,00	7,00	5,9412	1,0290
Συνεργασία μεταξύ των προσωπικών του φορτωτή και του μεταφορέα στην κοινή επίλυση προβλημάτων	3,00	7,00	5,9412	1,2485
Προθυμία του μεταφορέα στο να επικεντρωθεί στη συνεχή βελτισίωσή του	1,00	7,00	5,9412	1,7489
Δυνατότητα παροχής στον πελάτη πραγματικής ημερομηνίας παράδοσης	2,00	7,00	5,9412	1,4778
Προθυμία του μεταφορέα να διαπραγματευθεί την τιμή όταν υφίστανται διαφοροποιήσεις στην κατάσταση	1,00	7,00	5,9412	1,5601
Ικανότητα κατανόησης προβλήματος και προθυμία για βοήθεια	1,00	7,00	5,9412	1,8531
Ικανότητα παράθεσης τιμής door – to – door	3,00	7,00	5,9412	1,6382
Απλοποιημένη, διαφανής και ακριβής δομή τιμολόγησης	1,00	7,00	5,8824	1,7987
Διευθέτηση απαιτήσεων έγκαιρα και δίκαια	1,00	7,00	5,8824	1,7987
Καλό δίκτυο αντιπροσώπων του μεταφορέα	3,00	7,00	5,8824	1,5363
Μακροχρόνια οικονομική σταθερότητα του μεταφορέα	1,00	7,00	5,8824	1,6912
Ικανότητα αντίδρασης σε διακυμάνσεις τη αγοράς / γνώση της αγοράς	3,00	7,00	5,8824	1,4090

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

Ταξινόμηση των χαρακτηριστικών των υπηρεσιών με βάση το μέσο τους				
Χαρακτηριστικά Υπηρεσιών	Ελάχιστη Τιμή	Μέγιστη Τιμή	Μέσος	Τυπική Απόκλιση
Έγκαιρη απόδοση λογαριασμών	3,00	7,00	5,8235	1,4246
Αξιοπιστία – προηγούμενες εμπειρίες με το μεταφορέα	1,00	7,00	5,7646	1,8210
Προθυμία μεταφορέα να συμμετέχει στον ανταγωνισμό	1,00	7,00	5,7647	1,7864
Γνώση των αναγκών του φορτωτή από τον μεταφορέα	1,00	7,00	5,7647	1,8210
Ικανότητα ανταπόκρισης σε απρόβλεπτα γεγονότα	1,00	7,00	5,7059	1,7946
Αποδοχή ευθύνης κατόπιν αποτυχίας παροχής των συμφωνημένων υπηρεσιών στο φορτωτή	2,00	7,00	5,7059	1,4476
Κόστος υπηρεσίας	1,00	7,00	5,5882	1,8048
Τήρηση της απαιτούμενης από το φορτωτή διαδρομής	4,00	7,00	5,5882	1,3720
Δυνατότητα εντοπισμού / παρακολούθησης φορτίου	1,00	7,00	5,5294	2,1540
Αριθμός τερματικών κοντινών στο φορτωτή	2,00	7,00	5,5294	1,5049
Δυνατότητα προσαρμογής της παραγγελθείσας ποσότητας και των προδιαγραφών στο σύστημα μεταφοράς	2,00	7,00	5,4706	1,5459
Ισχυρές τεχνικές δυνατότες σε όρους εξοπλισμού χειρισμού φορτίου, οχημάτων, συνθηκών αποθήκευσης	1,00	7,00	5,4706	1,9048
Προθυμία του μεταφορέα να προσαρμοστεί σε ένα εννιαίο σύστημα ευθύνης	1,00	7,00	5,3529	1,8689
Τεχνολογία πληροφορικής του μεταφορέα / Πληροφορικά συστήματα / ικανότητες	1,00	7,00	5,3529	2,0899
Καλός σχεδιασμός λύσεων μεταφορών logistics/ δραστηριοτήτων αποστολής (αμεσότητα υπηρεσίας/προγράμματος διαδρομής/διαμόρφωσης νέας διαδρομής)	1,00	7,00	5,2941	2,2013
Ακρίβεια των δεδομένων στο σύστημα (αυτόματη αναγνώριση του φορτίου ανδ συλλογή δεδομένων – barcodes, scanners)	1,00	7,00	5,1765	2,2146
Αριθμός ζημιών και αριθμός απαιτήσεων που έχουν εγερθεί	1,00	7,00	5,1765	1,9117
Δυνατότητα παροχής ενός ευρέως φάσματος υπηρεσιών, από εξειδικευμένες έως τυποποιημένες/ one size fits all, συμπεριλαμβανομένων υπηρεσιών για φθαρτά και αγαθά ευαίσθητα στο χρόνο	1,00	7,00	5,1765	1,8109
Σύστημα διεκπεραίωσης παραγγελιών / μηχανογράφηση λογαριασμών	1,00	7,00	5,1176	1,6539
Θέση των σημείων διασύνδεσης στη μεταφορά / αποθήκευση	1,00	7,00	5,0588	1,9193
Συχνές αναφορές για την κατάσταση του στόλου	2,00	7,00	5,0000	1,8028
Παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας	1,00	7,00	5,0000	2,2361
Σύνδεσμοι πληροφορικής μεταξύ των πληρ. συστημάτων των πελατών, των άλλων μεταφορέων και των λιμανιών	1,00	7,00	4,8824	2,0274
Δημοσιευμένα μέτρα για απόδοση των φορτωτών	1,00	7,00	4,8824	1,9648
Ο μεταφορέας καλύπτει διάφορους εμπορικούς διαδρόμους / δυνατότητα πολλαπλής διεξαγωγής εμπορίου	2,00	7,00	4,8824	1,5765
Προγράμματα μείωσης κόστους / ειδικές προσφορές	1,00	7,00	4,8235	2,0073

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

Ταξινόμηση των χαρακτηριστικών των υπηρεσιών με βάση το μέσο τους				
Χαρακτηριστικά Υπηρεσιών	Ελάχιστη Τιμή	Μέγιστη Τιμή	Μέσος	Τυπική Απόκλιση
Συχνότητα επικοινωνίας από το τμήμα πωλήσεων	1,00	7,00	4,6471	2,0899
Επιθεώρηση κατάστασης φορτίου μέσω πληρ. Συστημάτων	1,00	7,00	4,6471	1,6561
Συστήματα προσφοράς ναύλων / υπηρεσιών μέσω υπολογιστή	1,00	7,00	4,6471	2,0899
Επίπεδο δραστηριοτήτων προώθησης υπηρεσιών	1,00	7,00	4,5294	2,0346
Στάση του μεταφορέα σχετικά με την αποδοχή μικρών δεμάτων	1,00	7,00	4,3529	1,9346
Ανάμιξη του μεταφορέα στον κλάδο διαμετακόμισης (forwarding)	1,00	7,00	4,1765	2,0987
Προσφορές φια επιστροφές χρημάτων ως απόδειξη αφοσίωσης προς τον πελάτη	1,00	7,00	4,1176	1,9648

Υπόμνημα:

	Τάξη	Σημασία
1.	Μέσος μεταξύ $\geq 1,0$ και $< 3,5$	Το χαρακτηριστικό δεν είναι σημαντικό
2.	Μέσος μεταξύ $\geq 3,5$ και $\leq 4,5$	Το χαρακτηριστικό δεν είναι ούτε μη σημαντικό ούτε σημαντικό
	Μέσος μεταξύ $\geq 4,5$ και $\leq 7,0$	Το χαρακτηριστικό θεωρείται σημαντικό

Πηγή: (9) Πηγή: Paixao Casaca, A.C., Marlow, P.B., 2005, σελ. 379 – 380

Παράρτημα II

Πολιτικές Προώθησης της NMA στην Ευρώπη: Προβλήματα και πιθανές λύσεις			
	Περιγραφή Προβλήματος	Λύση	Δρώντες - Παράγοντες
Δημόσια	Ορισμένοι ναυλωτές και ιδιοκτήτες φορτίων θεωρούν ότι η NMA δεν έχει ενσωματωθεί πλήρως στη διατροφική αλυσίδα, με συνέπεια χρονικές καθυστερήσεις χρόνους και υψηλότερο κόστος από τα χερσαία μέσα μεταφοράς.	N' αποδειχτεί στους δυνητικούς χρήστες ότι η NMA αποτελεί ευέλικτο, αξιόπιστο και αποτελεσματικό από άποψη χρόνου και κόστους τμήμα της διατροφικής αλυσίδας.	Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη – βιομηχανία – εθνικές κυβερνήσεις – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
Διοικητικά	Η οδική μεταφορά απαιτεί λιγότερο αυστηρούς κανονισμούς και τεκμηρίωση.	Εναρμόνιση των κανονισμών μεταξύ των διάφορων τρόπων και κατηγοριών μεταφορών.	Ευρωπαϊκή Επιτροπή – εθνικές αρχές – βιομηχανία – διεθνείς οργανισμοί.
	Απαιτήσεις για τελωνειακές διαδικασίες στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.	Απλοποίηση εγγράφων, καθεστώ εξουσιοδότησης τακτικής ναυτιλιακής υπηρεσίας.	Πάροχοι υπηρεσιών – Ναυλωτές – καταναλωτές – τελωνεία.
	Παρά τους κοινούς κανονισμούς της E.E., τα κατά τόπους τελωνεία έχουν τις δικές τους διαδικασίες ή/και τη δική τους ερμηνεία των κανονισμών της E.E.	(α) Καλύτερη επικοινωνία μεταξύ τελωνειακών υπηρεσιών. (β) Αυστηρή εφαρμογή Κοινοτικών Κανονισμών.	Τελωνειακές αρχές.
	Γλωσσικές δυσκολίες με έγγραφα.	Χρήση της Αγγλικής ως επίσημης γλώσσας για όλα τα έγγραφα.	Ευρωπαϊκή Επιτροπή – εθνικές αρχές – πάροχοι Υπηρεσιών.
	Μη-αποδεκτές Ηλεκτρονικές φορτωτικές και τελωνειακές διαδικασίες σε μερικά κράτη-μέλη (Ολλανδία, Γαλλία και Δανία).	Εφαρμογή του NTCS απ' όλα τα τελωνεία.	Κράτη-μέλη – τελωνειακές αρχές – λιμένες – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Πλοία τα οποία εκτελούν τακτικές υπηρεσίες μεταξύ δύο λιμένων της E.E., αλλά ελλιμενίζονται σε λιμένα εκτός E.E. υποχρεούνται σε τελωνειακές διαδικασίες για όλο το φορτίο, συμπεριλαμβανόμενου του ενδοκοινοτικού φορτίου.	Αλλαγές σε τελωνειακή νομοθεσία για να καταστεί δυνατό να μεταχειρίζονται διαφορετικά οι δύο τύποι φορτίων.	Τελωνειακές αρχές – κράτη-μέλη – πλοιοκτήτες – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Έλλειψη συγκρίσιμων Στατιστικών Στοιχείων για τη NMA στην Ευρώπη.	Συνεχιζόμενη εργασία για τη συλλογή αξιόπιστων ναυτιλιακών στατιστικών στοιχείων (πινάκων προέλευσης / προορισμού, συγκρίσιμα στατιστικά στοιχεία, απόδοση σε τοννοχιλιόμετρα).	Ευρωπαϊκή Επιτροπή – κράτη-μέλη – Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία – ESPO.
	Δεν υπάρχουν μέτρα, σε παγκόσμιο επίπεδο, για ασφαλιστική κάλυψη των διατροφικών μεταφορών. (Αίσθηση ρίσκου στη NMA).	Τα ποσοστά ζημίας να δημοσιοποιούνται ώστε να δείχνουν την πραγματικότητα και να μην υπάρχει περιθώριο για αντιφατικές αντιλήψεις του κόστους.	Πλοιοκτήτες-πάροχοι υπηρεσιών – λιμένες – κράτη-μέλη, ασφαλιστικές εταιρείες, διεθνείς οργανισμοί.

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

	Περιγραφή Προβλήματος	Λύση	Δρώντες - Παράγοντες
Διαδικασίες Μεταφοράς	Κάθε τρόπος μεταφορών στη διατροφική αλυσίδα, θα πρέπει να καλύπτει το δικό του μερίδιο κόστους , συμπεριλαμβανόμενου του εξωτερικού κόστους (οι σιδηρόδρομοι και οι οδικές μεταφορές δεν καλύπτουν τα κόστη τους).	Εισαγωγή κανόνων τιμολόγησης με σκοπό την κάλυψη του κόστους υποδομών.	Κράτη-μέλη – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Ανισομερής κατανομή μέτρων κινήτρων ανάμεσα στους διάφορους τρόπους μεταφοράς (π.χ. στρέβλωση του ανταγωνισμού, από εθνικές σιδηροδρομικές εταιρείες).	Κοινοτική και εθνική πολιτική με στόχο να δημιουργεί μεγαλύτερη ισορροπία.	Κράτη-μέλη – Ευρωπαϊκή επιτροπή.
Ευρωπαϊκοί Λιμένες	Έλλειψη ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών.	Αναθεώρηση των περιοριστικών πρακτικών στην πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.	Λιμένες – κράτη-μέλη – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Μη ευέλικτες συνθήκες εργασίας στα λιμάνια επιμηκύνουν το χρόνο αναμονής και τον ανενεργό χρόνο.	Έναρξη διαδικασιών με την άφιξη του πλοίου.	Λιμενικές Αρχές – πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών, ναυτιλιακές εταιρείες.
	Σε ορισμένους λιμένες δίνεται προτεραιότητα στη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων από την ποντοπόρο ναυτιλία.	Οι λιμένες θα πρέπει να παρέχουν ένα επίπεδο υπηρεσιών το οποίο ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών, χωρίς διακρίσεις.	Όλοι οι λιμένες.
	Η χρήση πληροφορικής (π.χ. EDI) και αυτοματοποιημένων συστημάτων διαχείρισης αγαθών για τη μετάδοση πληροφοριών μεταξύ λιμένων, δεν έχει γενικευθεί ακόμα.	Διάδοση χρήσης συστημάτων EDI και τηλεματικής μεταξύ λιμένων.	Κεντρικές και τοπικές διοικήσεις – λιμενικές αρχές.
	Δύσκαμπτες Διοικητικές Διαδικασίες.	Χρήση ηλεκτρονικού εξοπλισμού – Έκδοση Πιστοποιήσεων – Απλοποίηση των διαδικασιών ελέγχου – σαφή προγράμματα εργασιών στους λιμένες – δημιουργία συνθηκών «one-stop-shop».	Λιμένες – μεταφορείς – κράτη-μέλη.
	Κόστος για υπηρεσίες που δεν κρίνονται πάντοτε απαραίτητες (π.χ. υποχρεωτική πλοήγηση).	(α) Ρύθμιση τοπικών κανονισμών πλοήγησης. (β) Επανεξέταση υποχρέωσης να χρησιμοποιούνται όλες οι λιμενικές υπηρεσίες σ' όλες τις περιπτώσεις.	Κεντρικές και τοπικές διοικήσεις – λιμενικές αρχές – Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Συνέχεια στην επόμενη σελίδα

Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα

	Περιγραφή Προβλήματος	Λύση	Δρώντες - Παράγοντες
Ευρωπαϊκοί Λιμένες	Μη διαπραγματεύσιμη τιμολόγηση για τη ΝΜΑ σε ορισμένα κράτη-μέλη / Έλλειψη ανταγωνισμού.	Κατάργηση των μονοπωλίων.	Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Υπουργεία Μεταφορών.
	Οι τιμολογήσεις των λιμενικών υπηρεσιών όταν βασίζονται στη μέτρηση της χωρητικότητας δεν αντανακλούν δίκαια, ή με ακρίβεια, τα ποσά τα οποία πρέπει να πληρώνονται για τις αντίστοιχες υπηρεσίες.	Δίκαιο σύστημα για την αποτίμηση του κόστους των υπηρεσιών.	Βιομηχανία, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
	Έλλειψη κατάλληλης λιμενικής υποδομής – ελλιπής πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.	Βελτίωση λιμενικών τερματικών σταθμών.	Πάροχοι υπηρεσιών – λιμενικές αρχές – κράτη-μέλη.
	Ελαττωματικές συνδέσεις με οδικά και σιδηροδρομικά τμήματα των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.	Αυξημένη ικανότητα λιμενικής υποδομής και κατασκευή κέντρων διατροπικότητας και logistics στην ενδοχώρα του λιμένα.	Κράτη-μέλη, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και λιμενική πολιτική: Συνοπτικός πίνακας δυσχερειών, Απρίλης 2005, στο (14), Θεοδωρόπουλος Σ, Λεκάκου ΜΒ, Πάλλης ΑΠ., 2006, σελ. 313 – 315.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

1. Γνωμοδότηση Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής – Ε.Ε. αριθ. 96 / C 97 / 05. 31.01.1996.
2. European Shortsea Network, Definition on shortsea shipping by the European Union, Ανασύρθηκε στις 7 Απριλίου 2005 από: <http://www.shortsea.info/front/DPage.aspx?menuID=328&part=cStandard>
3. European Shortsea Network. Advantages of shortsea shipping. Ανασύρθηκε στις 7 Απριλίου 2005 από: <http://www.shortsea.info/front/DPage.aspx?menuID=313&part=cStandard>
4. REALISE. A dictionary of the terms used in short sea shipping and in the REALISE Reports. Ανασύρθηκε στις 15 Μαρτίου 2006 από: <http://www.realise-sss.org/default.aspx?articleID=5466&heading=Glossary>
5. Σαμπράκος Ε. Ο Τομέας των Μεταφορών & οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές. Πειραιάς: Ειδική Εκδοτική Α.Ε.; 2002.
6. Γουλιέλμος ΑΜ, Σαμπράκος Ε. Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης; 2002.
7. Peeters C, Verbeke A, Declercq E, Wijnolst N. Analysis of the Competitive Position of Short Sea Shipping: Development of Policy Measures. Delft: Delft University Press; 1995.
8. Xenellis G. Short Sea Shipping 2000-2003. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: www.shortsea.nl/main/attachments/eurostat_shortsea_2003_eng.pdf
9. Paixao Casaca AC, Marlow PB. The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply chains: service attributes. Maritime Policy and Management 2005; 32(4): 363-382.
10. Goulielmos AM. The role of Greek shipping and ports in the Greek-Italian shortsea network. In: Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. Conference Papers; 20-21 June 1996; Bergen. Delft: Delft University Press; 1996. σελ 233-262.
11. Hart P, Ledger G, Roe M, Smith B. Introduction, στο Shipping Policy in the European Community, Avebury Ashgate Publishing Limited, Aldershot, 1993.
12. Sjobris A. The market potential for shortsea shipping: A case study. In: Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. Conference Papers; 20-21 June 1996; Bergen. Delft: Delft University Press; 1996. σελ 55-69.
13. Chlomoudis CI, Pallis AA. Investment policies in port's infrastructure in the perspective of the European shortsea shipping networks: The Case of Greece. In: Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. Conference Papers; 20-21 June 1996; Bergen. Delft: Delft University Press; 1996. σελ 279-299.

14. Θεοδωρόπουλος Σ, Λεκάκου ΜΒ, Πάλλης ΑΠ. Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία. Αθήνα: Τυπωθήτω – Γιώργος Δαρδανός; 2006.

15. Com (2004) 453 τελικό, 2.7.2004.

16. Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Γενική Διεύθυνση Ενέργεια και Μεταφορές. Στατιστικές σχετικά με τη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων: Στατιστικά τεκμήρια επιτυχίας. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: http://ec.europa.eu/transport/maritime/sss/doc/statistics_2002_el.pdf

17. Amerini G. Short Sea Shipping of goods 2000-2004. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: http://epp.eurostat.cec.eu.int/cache/ITY_OFFPUB/KS-NZ-06-004/EN/KS-NZ-06-004-EN.PDF

18. European Commission. White Paper – European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: Office for Official publications of the European Communities; 2001.

19. Dutch Maritime Network, European Shortsea Shipping: Scrap-and-Build Programme, Ανασύρθηκε στις 29 Νοεμβρίου 2006 από: <http://forum.dutch-maritime-network.nl/forum/nml/dispatch.cgi/f.3projects/docProfile/100008/d20040513112557/No/EU%20shortsea%20Scrap%20and%20Build%20data.pdf>

20. Βλάχος ΓΠ. Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική. Αθήνα: Εκδόσεις Αθην. Σταμούλης; 2000.

21. Βαρβατές Ν. Επίκαιρες εξελίξεις στις Θαλάσσιες μεταφορές: Εισηγήση Προέδρου ΕΕΦΜΠ κ. Ν. Βαρβατέ στο Συνέδριο “Ελληνικοί Λιμένες: Το Παρόν και το Μέλλον” Θεσσαλονίκη 9/6/05. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: <http://www.shortsea.gr/pub/News.asp?lang=gr&page=1&newid=25>

22. Fritzche E. Commentary. In Wijnlst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 557-558.

23. Everard FM, Boyle CP. The single market and the removal of obstacles to the greater use of shortsea shipping. In Wijnlst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 350-356.

24. Martens RJ. Short Sea Shipping: Via optima?, In Wijnlst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 230 – 244.

25. Varvates N. Recent developments in Short Sea Shipping and Ports in South East Med. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: <http://www.shortsea.gr/pub/News.asp?lang=gr&page=1&newid=23>
26. Thomas BJ. The Privatization of United Kingdom Seaports. *Maritime Policy and Management* 1994; 21(2): 135 – 148.
27. Fernandez JE, De Cea J, Fernandez JM. Port Privatization in Developing Countries: The Case of Container Terminals. *International Journal of Transport Economics* 1999; 26(2): 295-315.
28. Notteboom TE, Winkelmanns W. Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports. *International Journal of Maritime Economics* 2001; 3: 242-259.
29. Paixao AC, Marlow PB. A review of the European Union shipping policy. *Maritime Policy and Management* 2001; 28(2): 187-198.
30. Μεγαλίδης Δ., Ομιλία, Economist Conferences: 4th International Forum on Shipping & Ports – City Development: The outlook for Southeast Europe and the Mediterranean, Αθήνα 25 Μαΐου 2005, Παπαθανασίου Α. Κωνσταντίνος Ε.Π.Ε., 2005.
31. Blonk WAG. Short Sea Shipping and Inland Waterways as Part of a Sustainable Transportation System. *Maritime Pollution Bulletin* 1994; 29(6-12): 389-392.
32. E.U. Short Sea Shipping in the Enlarged European Union. ‘Full Steam Ahead’: Presidency Conclusions of the Informal Transport Council, 10 July 2004; Amsterdam.
33. Τσαμπουλάς Δ. Ομιλία. In: Economist Conferences: 4th International Forum on Shipping & Ports – City Development: The outlook for Southeast Europe and the Mediterranean; 25 Μαΐου 2005; Αθήνα. Αθήνα: Παπαθανασίου Α. Κωνσταντίνος Ε.Π.Ε ; 2005.
34. Peeters C, Verbeke A, Declercq E. Summary and Recommendations. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. *European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 36-52.*
35. Ricci A. Pricing of Intermodal transport. Lessons Learned from RECORDIT. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 2003; 3(4): 351-370.
36. Τσιμπλάκης Α. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Σε 4 άξονες η ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων. *Η Ναυτεμπορική* 13 Απριλίου 2005: 14.
37. Runhaar H, Van der Heijden R, Kuipers B. Flexibility of Freight Transport Sectors. An Exploration of Carriers’ Responses to External Pressure on Prices and Service. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 2002; 2(1): 19-40.

38. Peeters C. Commentary. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 538-540.
39. Fafaliou I, Lekakou M, Theotokas I. Is the European shipping industry aware of the corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies. Marine Policy 2005; Article on press.
40. Kelchtermans T. Introduction to the corridor study. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 450-452.
41. Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. European Short Sea Network – Annual Report. Ανασύρθηκε στις 14 Φεβρουαρίου 2006 από: <http://www.shortsea.gr/pub/News.asp?lang=gr&page=1&newid=20>
42. Παπαγεωργάκης Χ. Παράρτημα. Δελτίο της Ναυτιλίας Απρίλιος 2001; 169: 351-370.
43. REALISE. REALISE Newsletter No. 2. Ανασύρθηκε στις 14 Μαρτίου 2006 από: www.realise-sss.org
44. Maertens L. Competiveness of shortsea shipping ports: The case of Zeebrugge. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 439-449.
45. Μαρκοπούλου Μ. 14 δράσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Η Ναυτεμπορική 15 Νοεμβρίου 2004, 36.
46. European Commission and Directorate-General for Energy and Transport. European Freight Transport: Modern logistics solutions for competitiveness and sustainability. Ανασύρθηκε στις 20 Μαρτίου 2006 από: http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/highlights/doc/2006_brochure_freight_en.pdf
47. European Commission and Directorate General for Energy and Transport. Republic of Slovenia-Ministry of Transport, Conclusions adopted by the Conference. Ministerial Conference on the Motorway of the Sea, Ljubljana 24 January 2006. Ανασύρθηκε στις 30 Μαρτίου 2006 από: http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2006_01_24_conference/2006_01_24_conclusions_conference.pdf

48. Blonk W. Closing Speech. Prospects and challenges of shortsea shipping. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 25-35.

49. Peeters C, Verbeke A, Declercq E. The future of European policies for shortsea shipping. In Wijnolst IN, Peeters C, editors. European Shortsea Shipping. Proceedings from the Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping: Strategies for achieving cohesion in Europe through shortsea shipping; 2 – 3 June 1995; Athens/Vouliagmeni. Delft: Delft University Press; 1995. σελ 453-475.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ