

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ

ΣΠΟΥΔΩΝ στη ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ

ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΑΤΡΟΦΙΚΩΝ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Νικόλαος Κούτρας

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του

Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Ιανουάριος 2015

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

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Μέλη της Επιτροπής Καθηγητών:

- Παπαδημητρίου Ευστράτιος (Επιβλέπων)
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος
- Τζαννάτος Ερνέστος

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

Πρόλογος – Ευχαριστίες

Η διαδικασία εκπόνησης αυτής της πτυχιακής εργασίας μου έδωσε τη δυνατότητα να συνειδητοποιήσω, έμπρακτα, την αυξημένη σημασία της ναυτιλίας και των μεταφορών στη σύγχρονη πραγματικότητα.

Θέλω να ευχαριστήσω τον κύριο Ευστράτιο Παπαδημητρίου, καθηγητή και Πρόεδρο του τμήματος για την εποπτεία, την καθοδήγηση, και τις πολύτιμες συμβουλές του καθ' όλη τη διάρκεια της πτυχιακής εργασίας μου.

Ευχαριστίες επίσης εκφράζω στο σύνολο των καθηγητών μου στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά για την άψογη συνεργασία, τη βοήθεια και τη συμπαράστασή τους στο διάστημα των σπουδών μου στο μεταπτυχιακό.

Τέλος, αφιερώνω την παρούσα εργασία, στην οικογένειά μου, ως ελάχιστο δείγμα ευγνωμοσύνης για την εν γένει ανιδιοτελή και αμέριστη στήριξή της.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|--------|
| Εισαγωγή - Σκοπός | - 2 - |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΟΡΟΛΟΓΙΕΣ | - 4 - |
| 1.1 Ορισμοί μεταφορών | - 4 - |
| 1.2 Βασικοί τύποι μεταφορών | - 5 - |
| 1.3 Συνδυασμένες μεταφορές | - 7 - |
| 1.3.1 Διατροφική μεταφορά | - 8 - |
| 1.4 Ορισμοί σχετικοί με την εφοδιαστική εμπορευμάτων | - 10 - |
| 1.5 Άλλες σχετικές ορολογίες | - 12 - |
| 1.6 Σύστημα Hub and Spoke | - 15 - |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ | - 17 - |
| 2.1 Ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα των μεταφορών | - 17 - |
| 2.2 Προσανατολισμοί της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών | - 26 - |
| 2.3 Τα μεγάλα θέματα των Ευρωπαϊκών μεταφορών | - 29 - |
| 2.3.1 Η συνεχής αύξηση των μεταφορών | - 30 - |
| 2.3.2 Η συμφόρηση ορισμένων μεταφορικών δικτύων ως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφοράς | - 32 - |
| 2.3.3 Ευθύνη για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη | - 36 - |
| 2.4 Ανάπτυξη μέσω μεταφοράς | - 38 - |
| 2.4.1 Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων | - 38 - |
| 2.4.2 Βελτίωση ποιότητας οδικών μεταφορών | - 40 - |
| 2.4.3 Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών | - 41 - |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ | - 43 - |
| 3.1 Θεσμικό πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη | - 46 - |

| | |
|--|---------|
| 3.1.1 Ευρωπαϊκή συμφωνία για τις κύριες διεθνείς γραμμές συνδυασμένων μεταφορών και συναφών εγκαταστάσεων (AGTC)..... | - 46 - |
| 3.2 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών | - 47 - |
| 3.2.1 Ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the seas) | - 47 - |
| 3.2.2 Τα προγράμματα PACT και MARCO POLO | - 49 - |
| 3.2.3 Η απόσυρση του MARCO POLO | - 57 - |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ | - 59 - |
| 4.1 Υφιστάμενη κατάσταση: Το περιβάλλον των μεταφορών και των Logisites στην Ελλάδα | - 59 - |
| 4.1.1 Χερσαίες μεταφορές..... | - 61 - |
| 4.1.2 Σιδηροδρομικές μεταφορές | - 63 - |
| 4.1.2.1 Θριάσιο ΑΕ..... | - 64 - |
| 4.1.3 Θαλάσσιες μεταφορές | - 67 - |
| 4.1.4 Εναέριες μεταφορές..... | - 72 - |
| 4.1.5 Εφοδιαστική αλυσίδα | - 74 - |
| 4.2 SWOT Analysis τρόπων μεταφοράς..... | - 80 - |
| 4.3 Οικονομικά στοιχεία, κοινωνικά ζητήματα, αλυσίδες αξίας στον τομέα των μεταφορών | - 99 - |
| 4.3.1 Στοιχεία από προτάσεις ΣΕΒ " Αναπτυξιακές κατευθύνσεις και προτεραιότητες "..... | - 102 - |
| 4.4 Στοιχεία από άλλες μελέτες | - 117 - |
| 4.4.1 Mc Kinsey and Company " Δημιουργία περιφερειακών διαμετακομιστικών κόμβων " | - 117 - |
| 4.4.2 Στατιστικά στοιχεία από την κατανομή των κονδυλίων προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από την ΓΓΕΤ στο πλαίσιο των δράσεων του ΕΣΠΑ (2007 - 2013) | - 120 - |

| | |
|---|---------|
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | - 123 - |
| 5.1 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: « Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών » | - 123 - |
| 5.1.1 Στοιχεία αναπτυξιακής πολιτικής κατά μεταφορικό δίκτυο | - 129 - |
| 5.2 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου: « Προτάσεις αναπτυξιακού προγραμματισμού στο πλαίσιο διαμόρφωσης ΣΕΣ » | - 136 - |
| 5.3 Συμπεράσματα | - 144 - |
| Βιβλιογραφία | - 149 - |

ΠΙΝΑΚΕΣ

| | |
|---|---------|
| Πίνακας 1: Οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών | - 23 - |
| Πίνακας 2: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών | - 59 - |
| Πίνακας 3: Οδικές μεταφορές | - 62 - |
| Πίνακας 4: Θαλάσσιες μεταφορές | - 68 - |
| Πίνακας 5: Εναέριες μεταφορές | - 72 - |
| Πίνακας 6: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας κατά ΣΤΑΚΟΔ 2008 τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας | - 77 - |
| Πίνακας 7: Τεχνολογίες αιχμής και δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών . | - 104 - |
| Πίνακας 8: Οι κύριοι στόχοι της Εθνικής πολιτικής μεταφορών | - 125 - |

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

| | |
|--|--------|
| Γράφημα 1: Αναμενόμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς | - 30 - |
| Γράφημα 2: Αναμενόμενη αύξηση των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς | - 30 - |
| Γράφημα 3: Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές | - 32 - |

| | |
|--|--------|
| Γράφημα 4: Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις επιβατικές μεταφορές | - 33 - |
| Γράφημα 5: Αναμενόμενη εξέλιξη των εκπομπών CO ₂ από μεταφορές ανά τρόπο μεταφοράς..... | - 37 - |

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

| | |
|--|---------|
| Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του δείκτη κύκλου εργασιών στις μεταφορές..... | - 100 - |
| Διάγραμμα 2: Εξέλιξη του δείκτη Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος | - 101 - |
| Διάγραμμα 3: 55 τεχνολογίες αιχμής στους 8 τομείς | - 103 - |
| Διάγραμμα 4: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (αδιάλειπτες διατροφικές μεταφορές επιβατών) | - 105 - |
| Διάγραμμα 5: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (σταθμοί φόρτισης Η/Ο) | - 106 - |
| Διάγραμμα 6: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (ευφυή συστήματα εντοπισμού στο σύνολο της διατροφικής αλυσίδας) | - 107 - |
| Διάγραμμα 7: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (ιχνηλασιμότητα και ασφάλεια τροφίμων στο σύνολο της διατροφικής αλυσίδας)..... | - 108 - |
| Διάγραμμα 8: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (συστήματα ενσωματωμένων αισθητήρων στις μεταφορές)..... | - 109 - |
| Διάγραμμα 9: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές (ειδικές κατασκευές μεταφορών) | - 110 - |
| Διάγραμμα 10: Χαρτογράφηση υπηρεσιών τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας..... | - 112 - |
| Διάγραμμα 11: Πρόταση νέου αναπτυξιακού προτύπου | - 117 - |
| Διάγραμμα 12: Διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων | - 118 - |
| Διάγραμμα 13: Συμμετοχή ιδιωτικού τομέα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των μεταφορών..... | - 120 - |
| Διάγραμμα 14: Διάρθρωση αριθμού δικαιούχων ανά υποενότητα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των μεταφορών | - 121 - |
| Διάγραμμα 15: Διάρθρωση κατανομής κονδυλίων στις δράσεις της ΓΓΕΤ ανά περιφέρεια στον τομέα των μεταφορών | - 122 - |

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία απαρτίζεται από πέντε βασικές ενότητες που αφορούν στο Διεθνές μεταφορικό σύστημα στο σύνολό του και στις παραμέτρους που εμπεριέχονται και που χαρακτηρίζουν τις επί μέρους εξελίξεις στην Ευρώπη, τις εφαρμογές, τις λειτουργίες, τις πρακτικές, τα προβλήματα που προκύπτουν κατά την άσκησή τους, καθώς και τις προοπτικές επίλυσής τους. Πιο συγκεκριμένα:

Στην πρώτη ενότητα, φιλοξενούνται ορισμοί και ορολογίες που αφορούν στην εφοδιαστική εμπορευμάτων, τη διατροπική και όλο γενικά το πλέγμα των συνδυασμένων μεταφορών (combined transport).

Η δεύτερη ενότητα, αναφέρεται στις δράσεις, στους προσανατολισμούς, την πορεία, τη μεταφορική ζήτηση, τις εξελίξεις κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς, το περιβάλλον, τη Λευκή Βίβλο, την αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων, την ποιότητα των οδικών μεταφορών και τις ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές.

Στην τρίτη ενότητα, αναλύονται οι συνδυασμένες μεταφορές, η εφοδιαστική των εμπορευμάτων στον Ευρωπαϊκό μεταφορικό στίβο, το θεσμικό πλαίσιο που τις διέπει, οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξή τους, η εξέλιξη των θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the Seas), καθώς και τα προγράμματα PACT και MARCO POLO και η απόσυρση του τελευταίου.

Η τέταρτη ενότητα, περιλαμβάνει τις συνδυασμένες μεταφορές και την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ελληνική πραγματικότητα καθώς και την επιμέρους ανάλυση του κάθε τρόπου μεταφοράς. Περιγράφεται η περίπτωση του Θριάσιου Πεδίου παρουσιάζεται μια SWOT analysis των τρόπων μεταφοράς και τέλος γίνεται αναφορά σε κοινωνικά ζητήματα και παρατίθενται σχετικά οικονομικά στοιχεία.

Στην πέμπτη και τελευταία ενότητα, περιλαμβάνονται στοιχεία και προτάσεις των καθ' ύλην αρμοδίων Υπουργείων (Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Ναυτιλίας και

Αιγαίου), καθώς και προτάσεις και δεδομένα από ιδιωτικούς φορείς (ΣΕΒ) και άλλες μελέτες. Επίσης, παρατίθενται στατιστικά στοιχεία κατανομής των κονδυλίων προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν στο πλαίσιο των δράσεων του ΕΣΠΑ (2007-2013). Ακόμη, εξάγονται τα συμπεράσματα της ανάλυσης της εργασίας και επισημαίνεται η αδήριτη ανάγκη ανάληψης πρωτοβουλιών, εκ μέρους όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ιδιωτών και Δημοσίου, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα ενός τόσο σημαντικού όσο και συναλλαγματοφόρου τομέα όπως είναι οι μεταφορές και να δρομολογηθεί σειρά μέτρων και αποφάσεων για την αειφόρο βελτίωση και ανάπτυξή τους.

ABSTRACT

This thesis contains five basic units relating to the International system of transportation, as a whole and at the parameters which are involved and characterize the individual developments in Europe, the applications, the functions, the practices, the problems that occur during their exercise, and also the prospects for their resolution.

More specific:

In the first unit, there are definitions and terminologies relating to logistics, the intermodal and in general the “grid” of combined transport.

The second unit refers to the actions, destinations, the course, the transport demand, the developments of modal split, the environment, the “White Bible”, the revitalization of the railways, the quality of the road transport and the waterway and maritime transport.

In the third unit, are analyzing the combined transports, the logistics freight transport in the European “arena”, the institutional framework that governs them, the initiatives of the European Commission for their development, the evolution of the Motorways of the Seas and also the programs PACT and MARCO POLO, as well the withdrawal of the second.

The fourth unit includes the combined transportations and the logistics in Greek reality and also the individual analysis of each mode of transportation. It is also described the case of Thriasio, presents the SWOT analysis of transport modes and in the end there is a reference to social issues and there are listed concerned financial data.

In the fifth and last unit, are included information and suggestions of the relevant Ministries: (Infrastructure, Transport and Communications, Marine and Aegean), but also recommendations from private operators and other studies. Furthermore, there are quoted statistical distribution data of fund programs financed in the context of actions of ESPA (2007-2013). It is also, drew the conclusions of the analysis of this thesis and pointed out the important need of taking initiatives, by the part of all the involved communities, private and public, in order to face the problems of such an important and

exchange section like the transport and launch an array of measures and decisions for their eternal improvement and development.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΣΚΟΠΟΣ

Ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών. Τα πλοία, τα τρένα, τα φορτηγά οχήματα, τα αεροπλάνα, αλλά και ο συνδυασμός αυτών έχουν συμβάλει καθοριστικά στην εύκολη διακίνηση των αγαθών από το ένα άκρο της γης στο άλλο, επιτυγχάνοντας έτσι μία σταθερή και ισχυρή οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Παράλληλα, η μορφολογία της γης - με το διαχωρισμό της σε ξηρά και θάλασσα - σε συνδυασμό με την ανάγκη σύναψης εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των διαφόρων χωρών, καθιστούν τη χρήση της συνδυασμένης μεταφοράς υποχρεωτική. Έτσι, η φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων από το φορτηγό όχημα στο τρένο και στο πλοίο, αλλά και το αντίστροφο, δημιουργούν δυνητικά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για το διεθνές εμπόριο. Σήμερα, τα κράτη συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες μεταξύ τους για την ομαλή και ασφαλή διακίνηση των εμπορευμάτων από και προς τα σύνορα και τα εμπορικά τους λιμάνια.

Πιο συγκεκριμένα, η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο την αναδεικνύει ως κομβικό σημείο σύνδεσης Βορρά - Νότου και Ανατολής - Δύσης. Η ύπαρξη οδικών, σιδηροδρομικών και λιμενικών υποδομών στο μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδας, εξυπηρετώντας σε μεγάλο ποσοστό τις εμπορευματικές μεταφορές από την Ευρώπη στην Ασία, την Άπω Ανατολή, την Ινδία και το αντίστροφο αποτελεί κίνητρο μελέτης και έρευνας, τόσο της χερσαίας, όσο και της θαλάσσιας οδού.

Η προσαρμογή της μεταφοράς στη σύγχρονη πραγματικότητα, με καινοτόμες δράσεις, αποτελεί πλέον αδήριτη ανάγκη και μοχλό ανάπτυξης σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο και εξαιρετικά απαιτητικό περιβάλλον.

Βασικός σκοπός της ανά χείρας εργασίας, είναι η ανάλυση και η ανάδειξη της σπουδαιότητας όλου του φάσματος των μεταφορών (χερσαίες, θαλάσσιες, εναέριες, συνδυασμένες), μέσω βιβλιογραφικών πηγών, στατιστικών δεδομένων και διεθνών

πρακτικών, λαμβανομένης υπόψη της ραγδαίας εξέλιξης που σημειώνεται, στον τόσο ευαίσθητο, αναγκαίο όσο και συναλλαγματοφόρο αυτό τομέα .

Εκφράζεται η βεβαιότητα ότι το μεταφορικό έργο, εντάσσοντας στη δυναμική του όλες τις σύγχρονες τεχνολογίες και αναπτυξιακές δομές, θα μπορέσει να εδραιώσει τη θέση του και τη συμβολή του στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΟΡΟΛΟΓΙΕΣ

1.1 Ορισμοί μεταφορών

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά οποιεσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Συνήθως η μετακίνηση επιβατών και φορτίων γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, που παράγουν οικονομικό αντίκρισμα.

Ο παλαιότερος διεθνής όρος *transportation* έχει σήμερα αντικατασταθεί με τον βραχύτερο *transport*, ο οποίος χρησιμοποιείται με την ευρύτερη σημασία της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών γενικά στο χώρο, με επικεντρωμένο το ενδιαφέρον στα μέσα "πολλαπλής φοράς" καθώς και στα προσωπικά μέσα μετακίνησης, θεωρούμενα ως βασικοί δημιουργοί του συστήματος διακίνησης αγαθών μέσα στις κοινότητες, τις κοινωνίες και μεταξύ αυτών. Παρά ταύτα ενώ όλες οι κοινωνικές επιστήμες έχουν δείξει κάποιο ενδιαφέρον για αυτές, μόνο η Οικονομική Επιστήμη έχει παρουσιάσει αξιόλογο έργο σε εργασίες έρευνας και μελέτης σε σημείο που η έννοια μεταφορές να έχει επεκταθεί σήμερα σε ένα ευρύ ανεπτυγμένο τεχνικό πεδίο (τομέα) έρευνας στο σημείο που να χαρακτηρίζονται δικαιολογημένα από το εύρος ως «Βιομηχανία μεταφορών»¹.

¹ Το ενδιαφέρον των διαφόρων επιστημόνων στην εξέλιξη των μεταφορών θα μπορούσε να συνοψιστεί ως ακολούθως:

Οι μεν κοινωνιολόγοι – ανθρωπολόγοι μελετούν αυτές ως μια μορφή υλικής κουλτούρας (material culture). Οι πολιτικοί επιστήμονες εκλαμβάνουν τις μεταφορές ως οδηγό μελέτης και εκτίμησης των γεωγραφικών ορίων των πολιτικών μονάδων, ενώ κάθε σημαντική πρόοδος στη τεχνολογία αυτών θεωρείται προάγγελος πίεσεων για επέκταση των ορίων των πολιτικών μονάδων.

Για τους μελετητές της διακυβέρνησης (εθνολόγους και διεθνολόγους) μια αλλαγή στις μεταφορές μπορεί να προοιωνίσει ακόμη και μεταβολές, τόσο στην εσωτερική, όσο και στη διεθνή πολιτική σκηνή και ακόμη αλλαγές στην λεγόμενη ισορροπία δυνάμεων. Για παράδειγμα μια εκτροπή ή αλλαγή ενός οδικού άξονα είναι δυνατόν να ερημώσει μια περιοχή,

1.2 Βασικοί τύποι μεταφορών

Χερσαίες μεταφορές

Τις σημερινές χερσαίες μεταφορές τις χρησιμοποιούμε για να μεταφέρουμε και να μεταφερθούμε πάνω στην Γη. Τα μέσα μεταφοράς είναι: το οδικό δίκτυο, ο σιδηρόδρομος, οι αγωγοί πετρελαίου και οι αγωγοί φυσικού αερίου. Οι μεταφορές στην ξηρά διακρίνονται σε οδικές και σιδηροδρομικές: Η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Ελλάδας ήταν ένα δύσκολο πρόβλημα από την αρχαιότητα εποχή. Το ορεινό έδαφος της χώρας είναι ένας βασικός παράγοντας, που δυσκολεύει τις χερσαίες συγκοινωνίες. Τα ψηλά και δύσβατα βουνά, οι οροσειρές, τα μεγάλα φράγματα ανάμεσα στον ένα τύπο και στον άλλο, δυσκόλευαν ανέκαθεν τη δημιουργία και την εξάπλωση τόσο του οδικού όσο και του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς.

Θαλάσσιες μεταφορές

Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς κάνουν το ίδιο ακριβώς με τα χερσαία αλλά στη θάλασσα. Με τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς ο άνθρωπος εξερευνά τη θάλασσα και τη θαλάσσια ζωή. Η θαλάσσια μεταφορά υπερέχει όταν πρόκειται για τη μεταφορά μεγάλων φορτίων. Κάνουν εφικτό το εμπόριο με πολύ μακρινές χώρες. Επίσης, με αυτά μεταφέρονται το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, κ.λ.π. από χώρες που το παράγουν σε άλλες χώρες που το χρειάζονται. Ένα πλοίο χρειάζεται πολλά άτομα για να ταξιδέψει και έτσι δημιουργούνται θέσεις εργασίας.

σφρίγουσα προηγουμένως από ζωή, καθώς και το αντίθετο. Η εποχή των ανακαλύψεων επέφερε τεράστιες αλλαγές και ανακατατάξεις στις μέχρι τότε ναυτικές χώρες.

Οι τεχνολόγοι μηχανικοί, αρχιτέκτονες, ναυπηγοί και αεροναυπηγοί κυρίαρχοι του χώρου μελετούν και συνδράμουν τα μέγιστα στη συνεχή εξέλιξη των μεταφορών, ενώ νομοθέτες, νομικοί, μετεωρολόγοι και άλλοι μελετούν την διασφάλιση και την ακώλυτη λειτουργία τους για την οποία έχουν συσταθεί και διεθνείς οργανισμοί και υπηρεσίες (π.χ. IMO, ICAO, IIP κ.ά.).

Εναέριες μεταφορές

Σήμερα οι αεροπορικές μεταφορές καταλαμβάνουν σημαντικό κομμάτι της μεταφορικής δραστηριότητας επιβατών και εμπορευμάτων. Οι αεροπορικές μεταφορές αφορούν στο νεότερο μέσο μεταφοράς, αλλά και το ταχύτερα αυξανόμενο, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,8% στην Ευρώπη. το μερίδιο των εναέριων μεταφορών συγκριτικά με τις συνολικές μεταφορές το 2000 ήταν 5,4% και οι εκτιμήσεις δείχνουν πως το 2030 θα είναι 10,8%. ²

² European Energy and Transport (2007) Trends up to 2030- Update. European Commission Directorate-General for Energy and Transport

1.3 Συνδυασμένες Μεταφορές (Combined Transport)

Με βάση την ελληνική νομολογία³ συνδυασμένη μεταφορά είναι η μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων που γίνεται με μια σύμβαση αλλά με περισσότερα από ένα είδος μεταφορικά μέσα σε οποιονδήποτε μεταξύ τους συνδυασμό.

Η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC), την οποία κύρωσε η Ελλάδα με τον νόμο 2285/1.2.95, ορίζει την συνδυασμένη μεταφορά (combined transport) ως την μεταφορά αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα με τη χρησιμοποίηση περισσότερων από ένα μέσων μεταφοράς⁴. Η Συμφωνία επίσης ορίζει την έννοια του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, της μεταφορικής μονάδας καθώς και των σχετικών εγκαταστάσεων.

Σύμφωνα με την Οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών⁵, την οποία ενσωμάτωσε στην ελληνική νομοθεσία το ΠΔ 431/95, για τους σκοπούς της Οδηγίας, συνδυασμένη μεταφορά αγαθών μεταξύ των Κρατών-Μελών νοείται η εμπορευματική μεταφορά κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημι-ρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και για ενδιάμεσο τμήμα της διαδρομής χρησιμοποιούν το σιδηροδρομικό δίκτυο ή ποτάμιες πλωτές οδούς ή διαδρομή διά θαλάσσης.

³ Α. Κιάντου-Παμπούκη: Στοιχεία του Δικαίου της Χερσαίας Μεταφοράς σελ. 22, Α. Καλαντζή: Το Δίκαιο των Μεταφορών εκδ. 1994 σελ. 22

⁴ ECE/TRANS/88/Rev.4 European Agreement on Important International Combined Transport and Related Installations (AGTC) Geneva, 1 February 1991, United Nations 2006, Article 1

⁵ Council Directive 92/106/EEC, on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States, 7 December 1992, Article 1

Η ίδια Οδηγία ορίζει τι είναι αρχική και τελική διαδρομή καθώς και μια σειρά προϋποθέσεις που αφορούν στις χιλιομετρικές αποστάσεις, στο πλαίσιο εφαρμογής της.

1.3.1 Διατροπική μεταφορά (Intermodality)

Το 1993, η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ) όρισε ως διατροπική μεταφορά (intermodality) τη μεταφορά αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα ή όχημα, που χρησιμοποιεί διαδοχικά διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων.

Η αντίληψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί διατροπικότητας, που ξεπερνά κάθε προηγούμενο ορισμό, είναι ότι διατροπική μεταφορά (intermodal) είναι αυτή όπου τα αγαθά κατά την μετακίνησή τους χρησιμοποιούν κατ' ελάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς στην μεταφορική αλυσίδα, από "πόρτα σε πόρτα"⁶. Η άποψη βασίζεται στην αποδοχή ότι η διατροπικότητα αποτελεί χαρακτηριστικό ποιότητας στο επίπεδο της ενσωμάτωσης των διαφορετικών ειδών μεταφορικών μέσων.

Με την πάροδο του χρόνου και η ΟΕΕ-ΟΗΕ έδειξε προτίμηση στον όρο διατροπικότητα ονομάζοντας τη μόνιμη διακρατική ομάδα εργασίας Νο 24, που χειρίζεται τις συνδυασμένες μεταφορές συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων, σε "Working Party on Intermodal Transport and logistics (WP.24)".

Στην κοινή έκδοση από την ΟΕΕ-ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ του εντύπου⁷ με τις ορολογίες που αφορούν στις συνδυασμένες μεταφορές ορίζεται ως διατροπική μεταφορά (intermodal transport) η μετακίνηση αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα ή όχημα, που

⁶ EC Communication on Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union COM (87) 243 Final

⁷ Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE): Terminology on Combined Transport, New York and Geneva, 2001

χρησιμοποιεί διαδοχικά δύο ή περισσότερα διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων.



Στο ίδιο σημείο ορίζεται κατ' επέκταση ότι ο όρος διατροπικότητα (intermodality) χρησιμοποιείται για να περιγράψει ένα σύστημα μεταφοράς στο οποίο δύο ή περισσότερα είδη μεταφορών χρησιμοποιούνται για την μεταφορά της ίδιας μεταφορικής μονάδας ή φορτηγού διαδοχικά, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση, στη μεταφορική αλυσίδα από “πόρτα σε πόρτα”. Επίσης με τον όρο συνδυασμένη μεταφορά (combined transport) ορίζει την διατροπική μεταφορά κατά την οποία το πλείστο της διαδρομής εκτελείται σιδηροδρομικώς, σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή διά θαλάσσης, και κάθε τυχόν αρχικό ή και τελικό οδικό τμήμα της είναι όσο το δυνατό βραχύτερο.

1.4 Ορισμοί σχετικοί με την εφοδιαστική εμπορευμάτων (Freight transport logistics)

Η πρώτη αναφορά του όρου “Logistics” έγινε το 1960 από τον John F. Magee⁸, ο οποίος σε σχετικό άρθρο του χρησιμοποίησε τον όρο για να περιγράψει ένα σύστημα διαχείρισης υλικών και πληροφοριών. Έκτοτε πολλοί συγγραφείς αναφέρθηκαν στον όρο προκειμένου να περιγράψουν άλλοτε την φυσική διανομή, ή την διαχείριση της επιχείρησης “Business Logistics” ή της έρευνας αγοράς “Marketing Logistics”, κ.α. ενώ παράλληλα δόθηκαν διάφοροι ορισμοί.

Ως επικρατέστερο ορισμό, πού όμως αφορά το σύνολο της προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής (logistics supply chain) και όχι μόνο την εφοδιαστική εμπορευμάτων, θεωρούμε αυτόν του Αμερικανικού Συμβουλίου Διαχείρισης το οποίο με τον όρο “Logistics” περιγράφει τη διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου της αποτελεσματικότητας, μειωμένου κόστους ροής και αποθήκευσης πρώτων υλών, ημικατεργασμένων προϊόντων, τελικών προϊόντων και σχετικών με αυτά πληροφοριών από τον τόπο προέλευσης στον τόπο κατανάλωσης, με σκοπό την ανταπόκριση στις ανάγκες των πελατών⁹.

Η Ελληνική εταιρεία “Logistics” παράρτημα του SOLE “The Society of International Logistics” ορίζει τα “Logistics” ως την τέχνη και την επιστήμη της διοίκησης, της τεχνικής μεθοδολογίας και των τεχνικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το σχεδιασμό, τον προσδιορισμό των απαιτήσεων, την απόκτηση, τη διατήρηση και τη διάθεση των παραγωγικών πόρων και μέσων που υποστηρίζουν τους στόχους, τη στρατηγική, την τακτική και τον έλεγχο μίας επιχείρησης. Προφανώς και αυτός ο όρος δεν περιορίζεται μόνο στο χώρο των “Logistics” μεταφορών.

⁸ Άρθρο του John F. Magee “The Logistics of Distribution”

⁹ Logistics is the process of planning, implementation and controlling the efficient cost effective and storage of raw materials, in process inventory, finished goods, and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to customer requirement

Στην έκδοση ΟΕΕ-ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ ορίζεται ως “Logistics” η διαδικασία σχεδιασμού και διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας υπό ευρεία έννοια και κατόπιν διευκρινίζεται ότι η αλυσίδα μπορεί να εκτείνεται από την παράδοση υλικών για βιομηχανοποίηση, έως την διαχείριση υλικών εντός του εργοστασίου, παράδοσης στις αποθήκες και κέντρα διανομής, ταξινόμησης, φορτοεκφόρτωσης, πακεταρίσματος, και τελικής διανομής στα σημεία κατανάλωσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Ιούνιο του 2006 αφιερώνει στην εφοδιαστική εμπορευμάτων (freight transport logistics) την ανακοίνωσή¹⁰ της στην οποία παρουσιάζει τον εξής ορισμό: ή εφοδιαστική εμπορευμάτων καλύπτει τον σχεδιασμό, οργάνωση, διαχείριση, έλεγχο και εκτέλεση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού. Στην ίδια ανακοίνωση, επισημαίνεται ότι οι μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής (logistics supply chain), επεξηγούνται οι λόγοι που εστιάζει την προσοχή της στην εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και δίδει έμφαση στην ανάγκη βέλτιστης συμπληρωματικότητας των τρόπων μεταφοράς.

¹⁰ Ανακοίνωση της ΕΕ για την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη, Βρυξέλλες, 28.6.2006, COM (2006) 336 τελικό

1.5 Άλλες σχετικές ορολογίες

Η ΕΕ στην προσπάθειά της να ενθαρρύνει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και να ασχοληθεί με τα μεμονωμένα προβλήματα που προκύπτουν, έχει κατά καιρούς ενσωματώσει στο μεταφορικό της λεξιλόγιο, και κατ' επέκταση σ' αυτό των Κρατών-Μελών, μία σειρά από νέους ορισμούς, μερικοί εκ των οποίων έχουν γενικότερη εφαρμογή. Μερικοί από αυτούς είναι :

Πολυτροπικότητα (Multimodality), νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων από δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων, εντός μιας και της αυτής αλυσίδας μεταφορών.

Η κοινή έκδοση του ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ με τις ορολογίες, παρουσιάζει μία άλλη εκδοχή περί πολυτροπικότητας χαρακτηρίζοντας πολυτροπική μεταφορά (multimodality) την μεταφορά αγαθών από δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς

Συν-τροπικότητα (Co-modality)¹¹, νοείται η αποδοτική χρήση των τρόπων μεταφοράς που λειτουργούν μεμονωμένα ή σε πολυτροπική ενσωμάτωση στο Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, κατά τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη και αειφόρος χρήση πόρων.

Εφοδιαστική εξωτερικής σύνθεσης (Third-party logistics-3PL), σημαίνει ότι ένας οργανισμός χρησιμοποιεί εξωτερικούς παρόχους εφοδιαστικής που εξασφαλίζουν όλες ή σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων του στον τομέα της εφοδιαστικής

Άλλοι μεταφορικοί ορισμοί που περιγράφονται στην έκδοση του ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ είναι:

Οδική – σιδηροδρομική (Road-Rail), συνδυασμένη οδική-σιδηροδρομική μεταφορά.

¹¹ Ο όρος συν-τροπικότητα κάνει για πρώτη φορά την εμφάνισή του στην ευρωπαϊκή μεταφορική ορολογία με την Ανακοίνωση της ΕΕ της 22.6.2006, COM (2006) 314 τελικό, σελίδα 3



Κυλιόμενη οδός (Rolling Road ή/και Rollende landstrasse RO-LA), μεταφορά ολοκλήρων φορτηγών οχημάτων με την χρησιμοποίηση κυλιόμενων τεχνικών, σε τρένα που διαθέτουν χαμηλοδάπεδα βαγόνια.

Συνοδευόμενη (Accompanied) μεταφορά ολόκληρων φορτηγών οχημάτων, συνοδευόμενων από οδηγό, με χρησιμοποίηση άλλου είδους μεταφοράς, για παράδειγμα πλοίο ή τρένο.

Accompanied transport (Rolling Motorway)

Transport of a complete road vehicle on train, accompanied by the driver.



Ασυνόδευτη (Unaccompanied) μεταφορά οχήματος ή διατροφικής μεταφορικής μονάδας, χωρίς να συνοδεύεται από οδηγό, με χρησιμοποίηση άλλου είδους μεταφοράς, για παράδειγμα πλοίο ή τρένο.

Unaccompanied CT

Transport of a road vehicle, container, swap body or trailer, not accompanied by the driver.



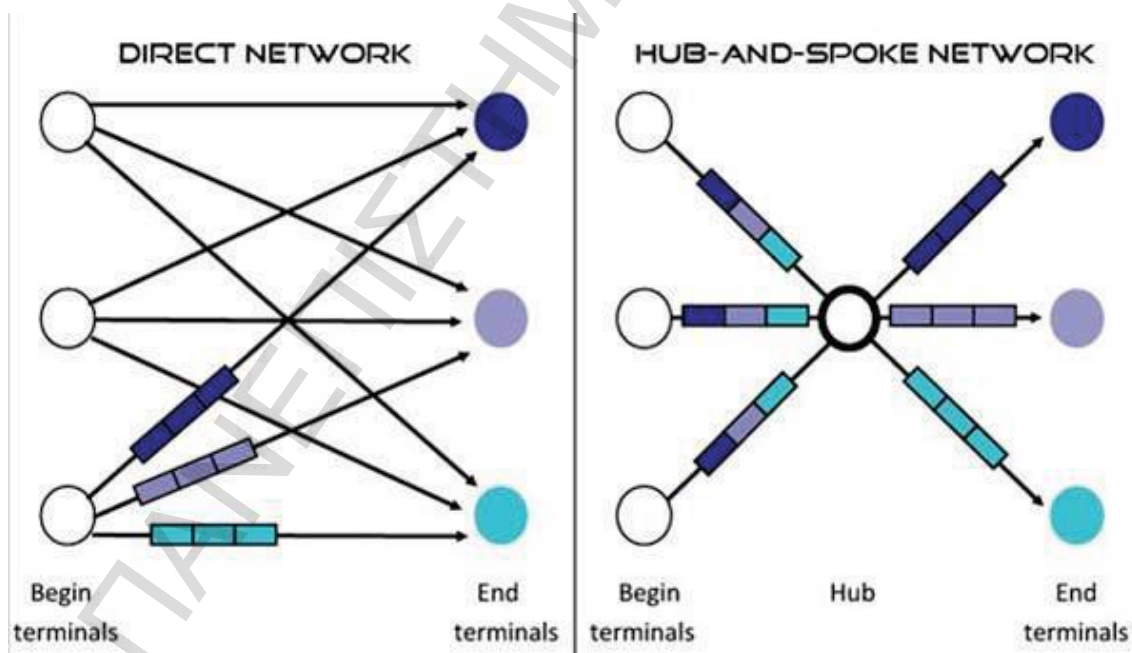
Τέλος με τους όρους RO-RO και LO-LO, οι οποίοι είναι συντομογραφία της Αγγλικής ορολογίας Roll-On-Roll-Off και Lift-On-Lift-Off αντίστοιχα, εννοούμε:

RO-RO φόρτωση και εκφόρτωση ενός οχήματος, βαγονιού ή διατροπικής μονάδας μεταφοράς εντός ή εκτός ενός πλοίου με τη χρήση των δικών του τροχών ή τροχών που προσαρμόζονται σ' αυτό για τον συγκεκριμένο λόγο, και **LO-LO** φόρτωση και εκφόρτωση διατροπικής μονάδας μεταφοράς με τη χρήση ανυψωτικού μηχανήματος.

Παρόλο που η ενδομεταφορά είναι γνωστός όρος και δεν αφορά μόνο στις συνδυασμένες μεταφορές κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί. **Ενδομεταφορά (Cabotage)** είναι η απαγόρευση μεταφοράς εμπορευμάτων μέσα σε μία χώρα από μεταφορέα άλλης χώρας.

1.6 Σύστημα Hub and Spoke

Το Hub and Spoke (συντετμημένα, H&S), είναι ένα εναλλακτικό σύστημα διανομής σε σχέση με τη παραδοσιακή μέθοδο απευθείας διασύνδεσης πολλών διαφορετικών προορισμών μεταξύ τους. Με το H&S, αντί για απευθείας συνδέσεις, η διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων πραγματοποιείται μέσα από ένα δίκτυο το οποίο δομείται από το βασικό κέντρο διανομής, που λειτουργεί ως κόμβος και τροφοδοτεί μια σειρά από μικρότερα, περιφερειακά κέντρα. Αυτά τα μικρότερα κέντρα ενδέχεται, μάλιστα, να τροφοδοτούν με τη σειρά τους ακόμη μικρότερα κέντρα, δημιουργώντας έτσι τοπικά συστήματα. Προσαρμοσμένο στην ακτοπλοία, το H&S θα μπορούσε να περιγραφεί ως εξής: ένα μεγάλο, κεντρικό λιμάνι (Hub), με κατάλληλες προδιαγραφές, υποδομές και ανωδομές, ορίζεται ως το σημείο έλξης του συνόλου των ροών εκείνων που αφορούν σε μια ολόκληρη γεωγραφική περιοχή. Στη συνέχεια, οι ροές αυτές διασπώνται, έτσι ώστε να κατευθυνθούν προς τα μικρότερα λιμάνια της ίδιας όμως γεωγραφικής περιοχής, τα οποία έχουν τον ρόλο των Spokes στο σύστημα.



Το H&S χρησιμοποιείται με επιτυχία εδώ και πολλές δεκαετίες στον χώρο των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Πρωτοπόρος εταιρεία ήταν η Delta

Airlines, η οποία δημιούργησε το 1955 το πρώτο αεροπορικό Hub, στην Atlanta των Η.Π.Α., πρακτική την οποία ακολούθησαν πολλές άλλες αεροπορικές εταιρείες στη συνέχεια και ειδικότερα στα τέλη της δεκαετίας του 1970. Στις οδικές μεταφορές, πρωτοπόρος υπήρξε η εταιρεία FedEx (εταιρεία ταχυδιανομών), η οποία υιοθέτησε το H&S στα μέσα της δεκαετίας του 1970. Το H&S εμφανίζεται και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, κλάδος στον οποίο εντάθηκε η χρήση του και λόγω των συνεργειών που αναπτύχθηκαν με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, στη βάση ενοποιημένων μεταφορικών αλυσίδων, κατά τις δεκαετίες 1980-1990.

Στο χώρο της ναυτιλίας εισήχθη την ίδια περίπου περίοδο, με καθοριστικό παράγοντα ανάπτυξης του τη ραγδαία αύξηση του ποσοστού αγαθών που μεταφέρονταν με εμπορευματοκιβώτια. Παρά τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων για τη μεταφορά εμπορευμάτων ήδη από τα τέλη του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου, η έκρηξη στη χρήση τους συντελέστηκε τις δεκαετίες του 1980 και κυρίως του 1990. Την περίοδο εκείνη άρχισε να διαφαίνεται και ο ανταγωνισμός των μεταφορικών αλυσίδων, ταυτόχρονα με την ανάγκη εξεύρεσης του οικονομικά αποδοτικότερου δρομολογίου για τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό το γεγονός οδήγησε στη μείωση των παρεκκλίσεων από τις κεντρικές εμπορικές γραμμές, με συνακόλουθο αποτέλεσμα και τον μικρότερο αριθμό προσεγγίσεων των μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (mother ships) σε μικρά, περιφερειακά λιμάνια: τα εμπορευματοκιβώτια διακινούνταν πλέον από και προς τους προορισμούς αυτούς με την πρακτική της μεταφόρτωσης σε μικρότερα πλοία (Feeder ships). Αυτό οδήγησε στην παρακμή παραδοσιακών λιμένων διαχείρισης φορτίου και την ανάδυση νέων λιμένων οι οποίοι είχαν το φυσικό πλεονέκτημα της δυνατότητας υποδοχής, των όλο και μεγαλύτερων mother ships, αλλά και την κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή για την εξυπηρέτησή τους, τα οποία λειτουργούν ως Hubs.

Ενδιαφέρον είναι το γεγονός πως, παρά την εφαρμογή του H&S στην θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, δεν έχει γίνει κάτι αντίστοιχο για τη μεταφορά επιβατών. Σημαντικός λόγος για αυτό είναι πως, με εξαίρεση της Ελλάδας και κάποιες χώρες της Νότιας και Ανατολικής Ασίας, δεν απαντάται πουθενά τόσο έντονα αλλού το

φαινόμενο της πολυνησίας και της συνακόλουθης ανάγκης τακτικής μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 Ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα των Μεταφορών

Ο τομέας των μεταφορών είναι μία από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) διότι οι μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ευρωπαϊκή οικονομία. Χωρίς καλές συνδέσεις η Ευρώπη δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε να ευημερήσει.

Ο τομέας των Μεταφορών διέπεται από τον τίτλο VI (άρθρα 90 μέχρι 100 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ). Από τη συνθήκη της Ρώμης το 1958, η πολιτική αυτή επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών και των αγαθών. Αρκετές πρωτοβουλίες για τις αστικές μεταφορές ανακοινώθηκαν στη Λευκή Βίβλο (2011) «Προς μία Ενιαία Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών». Από τη Λευκή Βίβλο του 2001 (που αναθεωρήθηκε το 2006)¹², η πολιτική αυτή προσανατολίστηκε προς μία αρμονική και συνεπή ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως μέσα από τη συντροπικότητα, δηλαδή τη χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς (χερσαίου, θαλάσσιου ή εναέριου) με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.

Με τη Λευκή Βίβλο¹³ εισάγεται ο όρος «Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών» (European Transport Area), και αναφέρεται στην επίτευξη μιας πλήρους και ουσιαστικής

¹² Το 2006, πραγματοποιήθηκε η ενδιάμεση αναθεώρηση της «Λευκής Βίβλου, 2001» και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προσπάθειες πρέπει να ενταθούν μεταξύ άλλων, στον τομέα των αστικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι της ΕΕ πολιτικής μεταφορών.

¹³ Γενικά, η νέα Λευκή Βίβλος είναι:

- Σαφώς πιο «Πράσινη» στη στόχευση,
- Συνδεδεμένη πλήρως με άλλες πολιτικές ιδίως αυτή του περιβάλλοντος, της έρευνας και της καινοτομίας,
- Επηρεασμένη από τις συνθήκες οικονομικής κρίσης κάτω από τις οποίες διαμορφώθηκε,

ενοποίησης του συστήματος των Μεταφορών της ΕΕ πολύ πέραν του μέχρι σήμερα χρησιμοποιούμενου όρου «Εσωτερική Αγορά Μεταφορών». Σε γενικές γραμμές περιλαμβάνεται η δημιουργία:

- Ενιαίου Ευρωπαϊκού ουρανού (Single European Sky)
- Ενιαίου Σιδηροδρομικού χώρου (Single European railway Area), και
- Ενιαίου θαλασσίου χώρου, ή της λεγόμενης «μπλε ζώνης» (blue belt) για τις θαλάσσιες μεταφορές (δηλαδή πλήρης συνεργασία, συνδεσιμότητα, και ανταλλαγή δεδομένων λειτουργίας μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων).

Επίσης, αρκετές δράσεις έχουν υιοθετηθεί από την ΕΕ για την ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών, με την Πράσινη Βίβλο (2007) «Προς μια νέα νοοτροπία για την αστική κινητικότητα». Η Πράσινη Βίβλος αποτέλεσε την αφετηρία μιας ευρείας διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς επιβεβαιώνοντας την προστιθέμενη αξία σε επίπεδο ΕΕ παρέμβαση σε μια σειρά από αστικές σχετιζόμενες με τις μεταφορές περιοχές (transport related).¹⁴

Σύμφωνα με τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τις υποδομές, τριπλασιάζεται η χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών στα 26 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2014–2020¹⁵. Ταυτόχρονα, η νέα αυτή πολιτική εστιάζει τη χρηματοδότηση σε ένα επακριβώς καθορισμένο νέο κεντρικό δίκτυο. Το δίκτυο αυτό θα αποτελεί τον κύριο κορμό των μεταφορών στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Τομεακά οι κυριότεροι άξονές της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποβλέπουν στην

-
- Προσανατολισμένη στην αρχή του ο «χρήστης πληρώνει»,
 - Βασισμένη σε μεγαλύτερη ιδιωτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση των υποδομών,
 - Συνδεδεμένη με «πρωτοβουλίες» αντί για συγκεκριμένες δράσεις και προγράμματα,
 - Φειδωλή σε αναφορά σε πόρους και κονδύλια,
 - Πλούσια σε καθορισμό ποσοτικοποιημένων στόχων

¹⁴ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_el.htm).

¹⁵ Η νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τις υποδομές θα δημιουργήσει ένα ισχυρό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στα 28 κράτη μέλη με στόχο την προαγωγή της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας. Το δίκτυο αυτό θα συνδέει την Ανατολή με τη Δύση και θα αντικαταστήσει το "μωσαϊκό" που υπάρχει σήμερα στον τομέα των μεταφορών με ένα δίκτυο καθαρά ευρωπαϊκό.

«ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, την εξασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης, την ανάπτυξη των μεγάλων δικτύων της Ευρώπης, το χωροταξικό έλεγχο, την ενίσχυση της ασφάλειας, και την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας».

Τα «μέσα» ή «δράσεις» για επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής πολιτικής Μεταφορών διατυπώνονται με μια παράθεση 40 «πρωτοβουλιών» (Initiatives) ομαδοποιημένες σε 4 Άξονες. Οι κύριοι άξονες της νέας πολιτικής Μεταφορών της ΕΕ¹⁶, είναι:

- Ύπαρξη «Βιωσιμότητας» (sustainability) σε όλους τους τομείς των μεταφορών,
- Μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου (greenhouse gas emissions) από τις μεταφορές κατά 60% το 2050 σε σχέση με το 1990,
- Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας σε όλα τα επίπεδα,
- Διατήρηση του σημερινού επιπέδου κινητικότητας με κάθε τρόπο (είναι μάλιστα χαρακτηριστικός, ο απόλυτος τρόπος με τον οποίο αυτό τίθεται στο κείμενο: curbing mobility is not an option).

Σε γενικές γραμμές, με ορίζοντα τα 40 επόμενα χρόνια καθίσταται σαφές ότι οι μεταφορές δεν μπορούν να αναπτυχθούν εάν υιοθετείται η προσέγγιση της «διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης». Δηλαδή, η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο μπορεί να εξακολουθεί να είναι κατά τι λιγότερο από 90%¹⁷, ενώ οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα υπερβαίνουν οριακά μόνο τον στόχο του 10% που τέθηκε για το 2020. Οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές θα παραμείνουν κατά το ένα τρίτο υψηλότερες ως προς τα επίπεδα του 1990 έως το 2050. Το κόστος της συμμόρφωσης θα αυξηθεί κατά περίπου 50% έως το 2050. Το χάσμα της προσβασιμότητας μεταξύ των κεντρικών και

¹⁶ (COM (2011) 144 τελικό / 28.3.2011)

¹⁷ Ακόμα και με βάση αυτό το σενάριο θα υπάρξει κάποια αύξηση στη χρήση βιοκαυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας σε σύγκριση με το παρόν.

περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και της ηχορρύπανσης θα συνεχίσει να αυξάνεται¹⁸.

Το 2011, η Ευρωπαϊκή πολιτική των ΔΕΔ-Μ αναθεωρήθηκε. Προκειμένου να λειτουργήσει η έννοια της «Ευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών» δηλαδή χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων μεταφορών καθώς και της ελεύθερης πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), (που χρηματοδοτούνται μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής) συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή και στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποτελεί βασικό εργαλείο της πολιτικής μεταφορών για την επίτευξη του γενικού στόχου της μείωσης κατά 60% των εκπομπών από τις μεταφορές έως το 2050 (βλ. Λευκή Βίβλο, 2011). Στον ουσία, το ΔΕΔ-Μ είναι ένα δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών που ευνοεί τη μετάβαση από τις οδικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς¹⁹.

¹⁸ Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι μεταφορές θα μπορούσαν να εξελιχθούν έως το 2050 εάν οι νέες πολιτικές δεν παρέμβουν για να μεταβάλουν τις τάσεις (σενάριο αναφοράς) παρατίθεται στο παράρτημα 3: «Σενάριο αναφοράς (2010-2050)» της εκτίμησης των επιπτώσεων της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.

¹⁹ Στο παρελθόν, τα συστήματα μεταφορών στην Ευρώπη αναπτύσσονταν κατά κύριο λόγο σύμφωνα με εθνικά κριτήρια. Αυτό οδήγησε σε κακές ή ανύπαρκτες διασυνδέσεις στα σύνορα ή κατά μήκος διαδρόμων ζωτικής σημασίας. Οι ανεπαρκείς διασυνδέσεις στον τομέα των μεταφορών αποτελούν τροχοπέδη για την οικονομική ανάπτυξη. Από τη δεκαετία του '90, η πολιτική του ΔΕΔ-Μ εστιάζεται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης καίριων ευρωπαϊκών έργων υποδομής. Ωστόσο, είναι αναγκαίο η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών να εστιασθεί εκεί όπου αποφέρει τη μέγιστη προστιθεμένη αξία για τη δημιουργία ενός ισχυρού ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου.

Το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)



Η κύρια καινοτομία της αναθεώρησης ήταν η ιδέα μιας προσέγγισης σχεδιασμού σε δύο επίπεδα, με κατώτατο επίπεδο το «βασικό δίκτυο» το οποίο περιλαμβάνει άξονες και κόμβους ζωτικής σημασίας για τις ροές κυκλοφορίας μέσα στην εσωτερική αγορά μεταξύ της ΕΕ, των γειτόνων της και άλλων μερών του κόσμου. Σε ένα επόμενο επίπεδο διατυπώνεται το λεγόμενο «αναλυτικό δίκτυο» το οποίο αποτελείται από αρκετά πιο πυκνά δίκτυα σιδηροδρομικών, οδικών, εσωτερικών πλωτών αρτηριών, δίκτυο λιμένων, και αερολιμένων.

Το «αναλυτικό δίκτυο» πρέπει να συνδέει με κατάλληλο τρόπο όλες τις περιφέρειες και να παρέχει τη βασική υποδομή για πολυτροπικές (multimodal) επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Καθώς το δίκτυο αυτό θα αποτελέσει το δεύτερο επίπεδο του ΔΕΔ-Μ, πρέπει να καλύπτει όλα τα στοιχεία του βασικού δικτύου με επί πλέον προσθήκη επιλεγμένων και καλά προσδιορισμένων συνδέσεων και κόμβων για να εξασφαλισθεί ομοιογενής σχεδιασμός του δικτύου και διασύνδεσή του με τα εθνικά δίκτυα. Όπως προδιαγράφεται στην έκθεση των αναθεωρημένων ΔΕΔ-Μ ο σχεδιασμός του βασικού δικτύου δεν έχει την έννοια της έναρξης ενός νέου τεράστιου προγράμματος υποδομών αλλά της συνέχειας και ολοκλήρωσης των υπαρχόντων ή εκτελούμενων έργων, με τη δέουσα προτεραιότητα στα κύρια σημεία συμφόρησης (ΙΜΕΤ- ΕΚΕΤΑ, 2013).

Πίνακας 1: Οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης

(1) Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030· σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050· επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO₂ αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.

(2) Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050· επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) οι εκπομπές CO₂ από καύσιμα πλοίων.

Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς

(3) Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.

(4) Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το

τρένο.

(5) Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

(6) Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς

(7) Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR12) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS13, ITS14, SSN και LRIT15, RIS16). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).

(8) Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.

(9) Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. Διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους

τρόπους μεταφοράς.

(10) Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων, θα δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

Πηγή: Επιτροπή (2011) ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. COM(2011) 144 τελικό: Βρυξέλλες

Το νέο κεντρικό δίκτυο θα υποστηρίζεται από ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, που θα συνδέεται με το κεντρικό σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι, σταδιακά μέχρι το 2050, η μεγάλη πλειονότητα των πολιτών και των επιχειρήσεων της Ευρώπης δεν θα χρειάζονται πάνω από 30 λεπτά διαδρομής για να φτάσουν στο εκτεταμένο αυτό δίκτυο.

2.2 Προσανατολισμοί της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Παράγοντας κεφαλαιώδους σημασίας για τη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών, οι μεταφορές καλούνται να επιλύσουν τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεχομένων υπηρεσιών. Αντιμέτωπη με τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να απαντήσει μόνο με την κατασκευή νέων υποδομών και με το άνοιγμα των αγορών.

Βασικός στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι τα συστήματα μεταφορών της, να εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας.

Ο κλάδος των μεταφορών αντιπροσωπεύει συνολικά περίπου 1.000 δις. Ευρώ, δηλαδή πάνω από το 10% του ευρωπαϊκού ΑΕΠ. Απασχολεί περισσότερα από 10 εκατ. άτομα ήτοι το 5% της απασχόλησης στην ΕΕ. Καθορίζει υποδομές και τεχνολογίες των οποίων το κόστος για την κοινωνία είναι τόσο υψηλό ώστε δεν αφήνει κανένα περιθώριο λάθους. Η κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων είναι βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Πρόκειται για σημαντικό κλάδο, ο οποίος συντελεί σε μεγάλο βαθμό στη λειτουργία της ευρωπαϊκής οικονομίας εν γένει.

Η σημασία των μεταφορών αναγνωρίζεται στην συνθήκη της Ρώμης η οποία μεταξύ άλλων προβλέπει τη θέσπιση κοινής πολιτικής η οποία διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες.

Οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών περιγράφονται στη λευκή βίβλο αφορούν μία δέσμη στρατηγικών κατευθύνσεων με γνώμονα την προσφορά αποδοτικών και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, τα οποία:

- Προσφέρουν υψηλό επίπεδο κινητικότητας σε κοινό και επιχειρήσεις σε όλη την ΕΕ, με παροχή υψηλής ποιότητας και σε προσιτές τιμές ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τη βελτίωση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας
- Προστατεύουν το περιβάλλον, εγγυώνται ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, προωθούν ελάχιστα πρότυπα εργασίας στον τομέα και προστατεύουν τον επιβάτη και τον πολίτη
- Καινοτομούν ως προς την υποστήριξη των δύο πρώτων στόχων για κινητικότητα και προστασία, αυξάνοντας την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα του τομέα μεταφορών
- Προσφέρουν διεθνή σύνδεση, προβάλλοντας τις πολιτικές της ΕΕ που αποβλέπουν στην ενίσχυση της βιωσιμότητας, της προστασίας και της καινοτομίας.

Σήμερα, ένα φορτηγό δεν είναι υποχρεωμένο να επιστρέφει χωρίς φορτίο από μια διεθνή μεταφορά. Μπορεί να φορτώνει και να μεταφέρει εμπορεύματα ακόμη και στο εσωτερικό ενός κράτους άλλου από τη χώρα προέλευσής του (ενδομεταφορά). Η εναέρια κυκλοφορία άνοιξε δρόμο σε έναν ανταγωνισμό που δεν αμφισβητείται πλέον από κανέναν. Ιστορική ήταν επίσης και η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών.

Πρώτη αποφασιστική επίπτωση της κοινής πολιτικής μεταφορών υπήρξε η σημαντική μείωση των τιμών για τους καταναλωτές, που σε συνδυασμό με τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και τον πολλαπλασιασμό των επιλογών, άλλαξε έως και τον τρόπο ζωής και κατανάλωσης των ευρωπαίων πολιτών.



Δεύτερη αποφασιστική επίπτωση της πολιτικής αυτής υπήρξε η ανάπτυξη υπερσύγχρονων τεχνικών. Αποτέλεσμα η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας.

Η επιτυχία όμως της απελευθέρωσης των αγορών στον τομέα των μεταφορών δεν πρέπει να υποβαθμίσει το γεγονός ότι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς δεν υφίσταται στρεβλώσεις. Τέτοιες είναι, η έλλειψη φορολογικής και κοινωνικής εναρμόνισης. Η μη εναρμονισμένη ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών εξηγεί γιατί το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών έρχεται αντιμέτωπο με σημαντικές δυσχέρειες και προκλήσεις, που είναι οι εξής:

Η άνιση ανάπτυξη των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, που αν και σε ένα βαθμό απεικονίζει την καλύτερη προσαρμογή ορισμένων τρόπων μεταφοράς στις σύγχρονες ανάγκες της οικονομίας, δεν παύει να συνδέεται με το γεγονός ότι στην διαμόρφωση της τελικής τιμής των μεταφορών δεν λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των εξωτερικών δαπανών καθώς και ότι δεν τηρούνται ορισμένες κοινωνικές ρυθμίσεις και κανονισμοί ασφάλειας- κυρίως όσον αφορά στις οδικές μεταφορές.

Η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στο εσωτερικό των πόλεων και στους αερολιμένες.

Οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των πολιτών, χωρίς να παραβλέπει κανείς το βαρύ τίμημα της έλλειψης ασφάλειας στους δρόμους.

2.3 Τα μεγάλα θέματα των ευρωπαϊκών μεταφορών

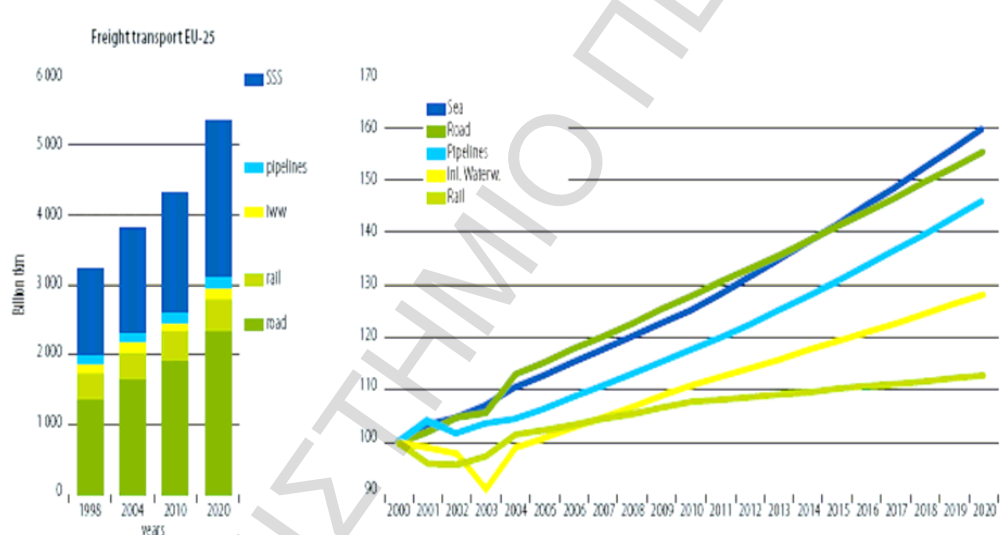
Στην αυγή του 21^{ου} αιώνα είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς την ισχυρή ανάπτυξη της Ευρώπης, που δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και παράγει πλούτο, χωρίς αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ικανό να αξιοποιεί πλήρως την εσωτερική αγορά και τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης.

Το κεφάλαιο αυτό πραγματεύεται τα μεγάλα θέματα μεταφορών της Ευρώπης, με έμφαση σ' αυτά που επηρεάζουν τις εμπορευματικές μεταφορές. Στόχος, η διευκόλυνση των εμπλεκομένων να κατανοήσουν καλύτερα τα αίτια που οδηγούν στη λήψη συγκεκριμένων μέτρων, κάποια από τα οποία διαφορετικά φαντάζουν ακατανόητα.

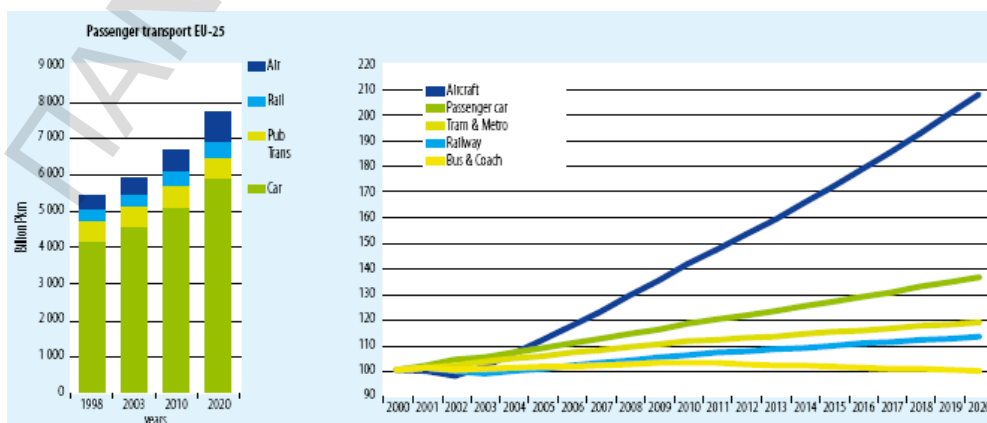
2.3.1 Η συνεχής αύξηση των μεταφορών

Σύμφωνα με τις προβλέψεις για την περίοδο 2000-2020, ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ θα είναι 2,1% (52% για το σύνολο της περιόδου). Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν με παρόμοιους ρυθμούς (50% για όλη την περίοδο), ενώ στις επιβατικές αναμένεται χαμηλότερος ρυθμός ανάπτυξης, της τάξεως του 1,5% κατά μέσο όρο ετησίως (35% για όλη την περίοδο).

Γράφημα 1. Αναμενόμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς



Γράφημα 2. Αναμενόμενη αύξηση των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς



Η συνεχής αύξηση της μεταφορικής ζήτησης μπορεί να αντιμετωπιστεί, έως ένα βαθμό, με νέες υποδομές. Όμως η κατασκευή νέων υποδομών σημαίνει μεγάλες επενδύσεις, ενώ συχνά, οι μεγάλες αστικές περιοχές που κυρίως πλήττονται από την αύξηση της μεταφορικής ζήτησης, δεν είναι σε θέση να τις φιλοξενήσουν λόγω του ότι είναι ήδη κορεσμένες.

Άρα υπάρχει ανάγκη λήψης και άλλων μέτρων, όπως για παράδειγμα περισσότερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς για τους επιβάτες και της ενεργοποίησης του αναξιοποίητου δυναμικού άλλων μεταφορικών μέσων για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Γίνεται λοιπόν σαφές γιατί η συνεχής αύξηση της ζήτησης μεταφορών είναι ένα από τα μεγάλα θέματα της Ευρώπης.

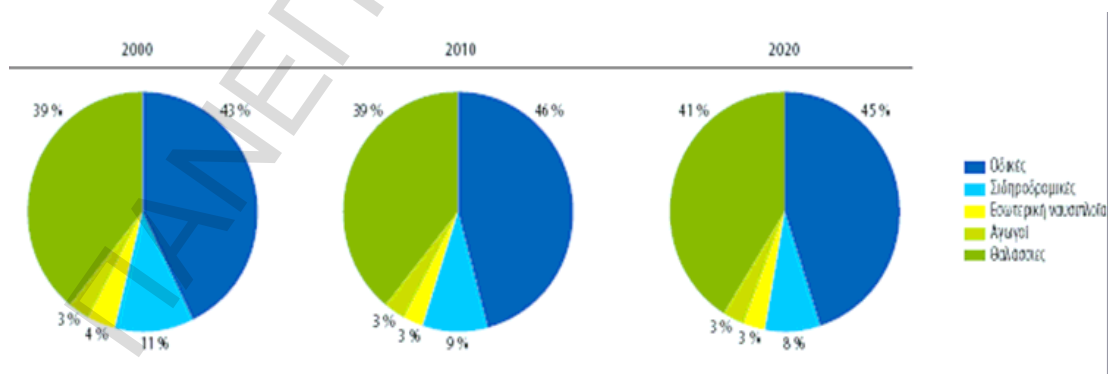
2.3.2 Η συμφόρηση ορισμένων μεταφορικών δικτύων ως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς

Σήμερα οι οδικές μεταφορές συνεχίζουν να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών με 44%.

Διάφοροι παράγοντες της ζήτησης, όπως η μείωση των μεταφορών εμπορευμάτων χύδην και η αύξηση της έγκαιρης εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα, συνέβαλαν αναμφίβολα στη μεγάλη και συνεχή ανάπτυξη των οδικών μεταφορών όλα αυτά τα χρόνια.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 39% των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών ενώ κατέχουν την πρώτη θέση στη διακίνηση του εξωτερικού εμπορίου με 90%. Το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι 10%. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα κατέχει μόνο το 3% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών. Οι αεροπορικές κατέχουν ένα πολύ μικρό ποσοστό επί του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών (0,1%)

Γράφημα 3. Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές

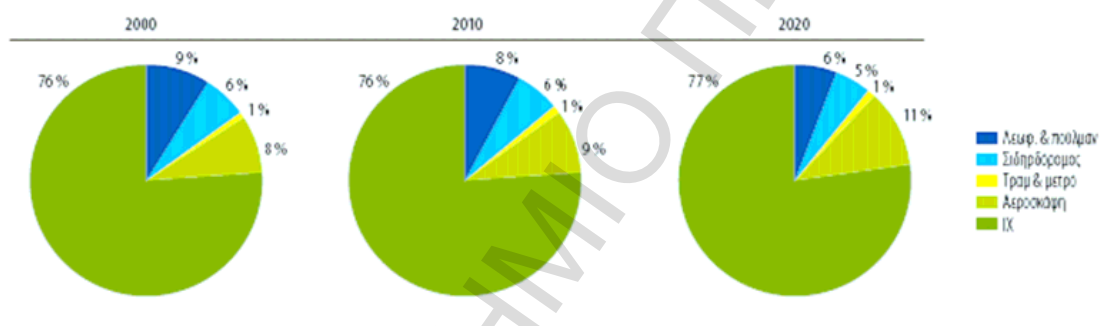


Πηγή: Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών οι οδικές κατέχουν το 85%. Οι αεροπορικές κατέχουν το 8% των επιβατικών μεταφορών (ενδοκοινοτικές πτήσεις). Το μερίδιο των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών είναι 6%.

Χαρακτηριστικό της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς στις επιβατικές μεταφορές είναι ότι το γεγονός ότι το 76% των μεταφορών αυτών γίνεται με ΙΧ αυτοκίνητα.

Γράφημα 4. Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις επιβατικές μεταφορές



Πηγή: Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Η συνεχόμενη αύξηση των μεταφορών έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα συμφόρησης σε διάφορα σημεία της Ευρώπης και κυρίως σε αστικές ζώνες, καθώς και σε περιοχές όπου βρίσκονται σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια.

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάζει η ΕΕ, 7.500 χιλιόμετρα του διευρωπαϊκού δικτύου χαρακτηρίζονται όλο και περισσότερο από συμφόρηση. Δηλαδή ένα ποσοστό 10% του οδικού δικτύου, δοκιμάζεται σε καθημερινή βάση από συμφορήσεις. Επίσης ένα ποσοστό 20% του σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή 16.000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, μπορούν να χαρακτηριστούν σημεία συμφόρησης. Η συμφόρηση ενέχει τον σοβαρό κίνδυνο μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αγοράς που οδηγεί στην αδυναμία της Ευρώπης να εκμεταλλευτεί ευκαιρίες για δημιουργία νέων

θέσεων εργασίας. Παράλληλα το κόστος της συμφόρησης στην οδική κυκλοφορία και μόνο, με βάση τα στοιχεία της ΕΕ ξεπερνά το 0,5% του κοινοτικού ΑΕΠ, προβλέπεται το 2015 να διπλασιαστεί, αν δεν αναληφθούν πρωτοβουλίες λόγω επιδείνωσης της συμφόρησης.

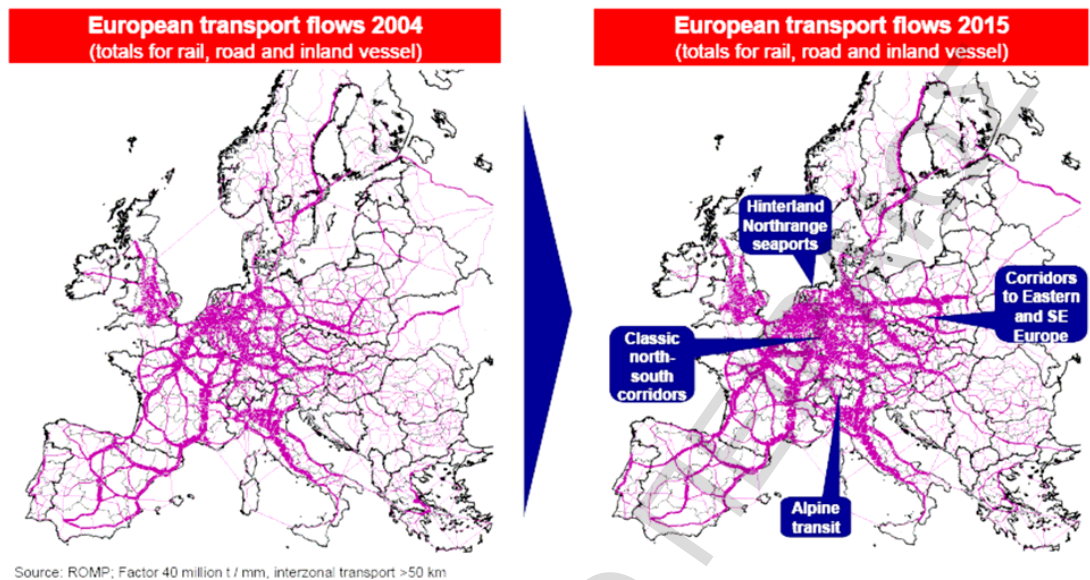
Η ΕΕ αποδίδει κατά ένα μέρος την κατάσταση στο ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν χρεώνονται σε κάθε περίπτωση τις δαπάνες που προκαλούν καθώς η διάρθρωση των τιμών δεν αντανακλά το σύνολο του κόστους των υποδομών, της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ζημίας και των ατυχημάτων. Ο κορεσμός ορισμένων μεγάλων αξόνων οφείλεται εν μέρει στις καθυστερήσεις υλοποίησης των υποδομών του διευρωπαϊκού δικτύου.

Δύο παράγοντες ερμηνεύουν τη συνεχιζόμενη αύξηση της ζήτησης στον τομέα μεταφορών. Όσον αφορά στους επιβάτες, υπεύθυνη είναι η θεαματική αύξηση της μηχανοκίνησης. Το σύνολο των οχημάτων τριπλασιάστηκε μέσα σε διάστημα 30 ετών. Κάθε χρόνο προστίθενται 3 εκατ. νέα αυτοκίνητα. Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αύξηση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις αλλαγές που σημειώθηκαν στην ευρωπαϊκή οικονομία και στο σύστημα παραγωγής της.

Στη διάρκεια των 20 τελευταίων ετών, υπήρξε μετάβαση από μία οικονομία αποθεμάτων σε μία οικονομία ροών. Το φαινόμενο εντάθηκε με το κύμα μετεγκατάστασης ορισμένων βιομηχανιών-κυρίως για αγαθά υψηλής έντασης εργασίας - που επιδιώκουν το χαμηλότερο δυνατό κόστος παραγωγής, ακόμη και αν ο τόπος παραγωγής απέχει εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες χιλιόμετρα από τον τόπο τελικής συναρμολόγησης ή κατανάλωσής τους.

Αν δεν ληφθούν μέτρα ευρείας κλίμακας σύντομα με στόχο την ορθολογικότερη χρήση των πλεονεκτημάτων του κάθε τρόπου μεταφοράς, η κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων και μόνον αναμένεται να αυξηθεί κατά 50% σε σχέση με τα επίπεδα του 1998. Αυτό σημαίνει ότι οι περιφέρειες και οι μεγάλοι διαμετακομιστικοί άξονες, που είναι ήδη επιβαρημένοι, θα υποχρεωθούν να δεχθούν ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή πίεση. Με μία απλή ματιά στους χάρτες που ακολουθούν, οι οποίοι

δείχνουν την κατάσταση των μεταφορικών ροών το έτος 2004 και την προβλεπόμενη κατάσταση μετά 10 χρόνια, μπορεί κανείς να διαπιστώσει το πρόβλημα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

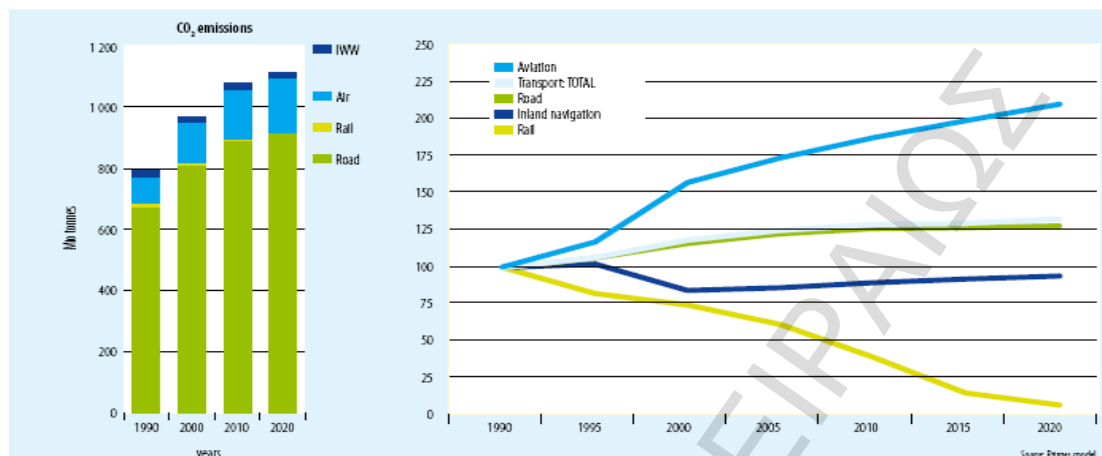
2.3.3 Ευθύνη για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη

Είναι γνωστό ότι ο κινητήρας εσωτερικής καύσης (πετρελαιοκίνηση) υστερεί από άποψη απόδοσης, κυρίως επειδή μέρος μόνον της καύσης χρησιμεύει για την κίνηση του οχήματος. Μείωση εξάρτησης από το πετρέλαιο, που αυτή τη στιγμή ανέρχεται στο 98% χάρη στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης συνιστούν οικολογική αναγκαιότητα και τεχνολογική πρόκληση.

Τα πάρα πάνω, ίσως εξηγούν τους λόγους που ευνοείται η χρήση φορτηγών EURO 5 και 6 που ακολουθεί σύντομα, τα λεγόμενα «καθαρά» φορτηγά. Επίσης, ίσως να απαντούν, εν μέρει, και στην απορία που εκφράζουν ορισμένα νέα Κράτη-Μέλη στην ΕΕ λέγοντας ότι ενώ αυτά έχουν ανάγκη από αυτοκινητοδρόμους η Κοινότητα τους δίνει βοήθεια για κατασκευή σιδηροδρόμων.

Οι προσπάθειες που έχουν αναληφθεί, ιδιαίτερα στον τομέα οδικών μεταφορών για διατήρηση της ποιότητας του αέρα, αλλά και της καθόλου αμελητέας συνεχούς αύξησης του θορύβου που προκαλείται από τις μεταφορές, πρέπει να συνεχιστούν προκειμένου να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιταγές, χωρίς να τεθεί σε αμφισβήτηση η ανταγωνιστικότητα του συστήματος των μεταφορών και της οικονομίας.

Γράφημα 5. Αναμενόμενη εξέλιξη των εκπομπών CO₂ από μεταφορές ανά τρόπο μεταφοράς



Πηγή: Μοντέλο PRIMES-Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Η απλοϊκή λύση να θεσμοθετηθεί η μείωση της κινητικότητας ατόμων και εμπορευμάτων με την επιβολή νέας κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφορών, δεν είναι ρεαλιστική. Η Κοινότητα δεν έχει την αρμοδιότητα να υπαγορεύει περιορισμούς κυκλοφορίας στις πόλεις ή στις οδικές αρτηρίες, ούτε να επιβάλλει συστήματα συνδυασμένων μεταφορών στις μεταφορές εμπορευμάτων. Να λοιπόν ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που απαιτεί λύση.

Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επικεντρώνει τις προσπάθειές της για την εξισορρόπηση των μεταφορών με μία σύνθετη προσέγγιση που βασίζεται σε σειρά μέτρων τιμολόγησης, ανανέωσης των τρόπων μεταφορών (εκτός της οδικής) και επενδύσεις σε κατασκευή νέων υποδομών (διευρωπαϊκά δίκτυα). Η εξισορρόπηση επιδιώκεται κυρίως μέσω επενδύσεων σε υποδομές που αφορούν στο σιδηρόδρομο, τις εσωτερικές πλωτές οδούς, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις συνδυασμένες μεταφορές (διατροπικότητα).

2.4 Ανάπτυξη μέσων μεταφοράς

2.4.1 Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν τον στρατηγικό τομέα επιτυχίας της εξισορρόπησης. Η αναζωογόνησή του εξαρτάται από τον ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των σιδηροδρομικών εταιρειών. Προτεραιότητα αποτελεί το επιτυχές άνοιγμα των αγορών, όχι μόνο για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, που έχει ήδη αποφασιστεί από το 2000 και σήμερα τίθενται σε εφαρμογή, αλλά και για τις ενδομεταφορές στις εθνικές αγορές καθώς και προοδευτικά, για τις διεθνείς επιβατικές μεταφορές.



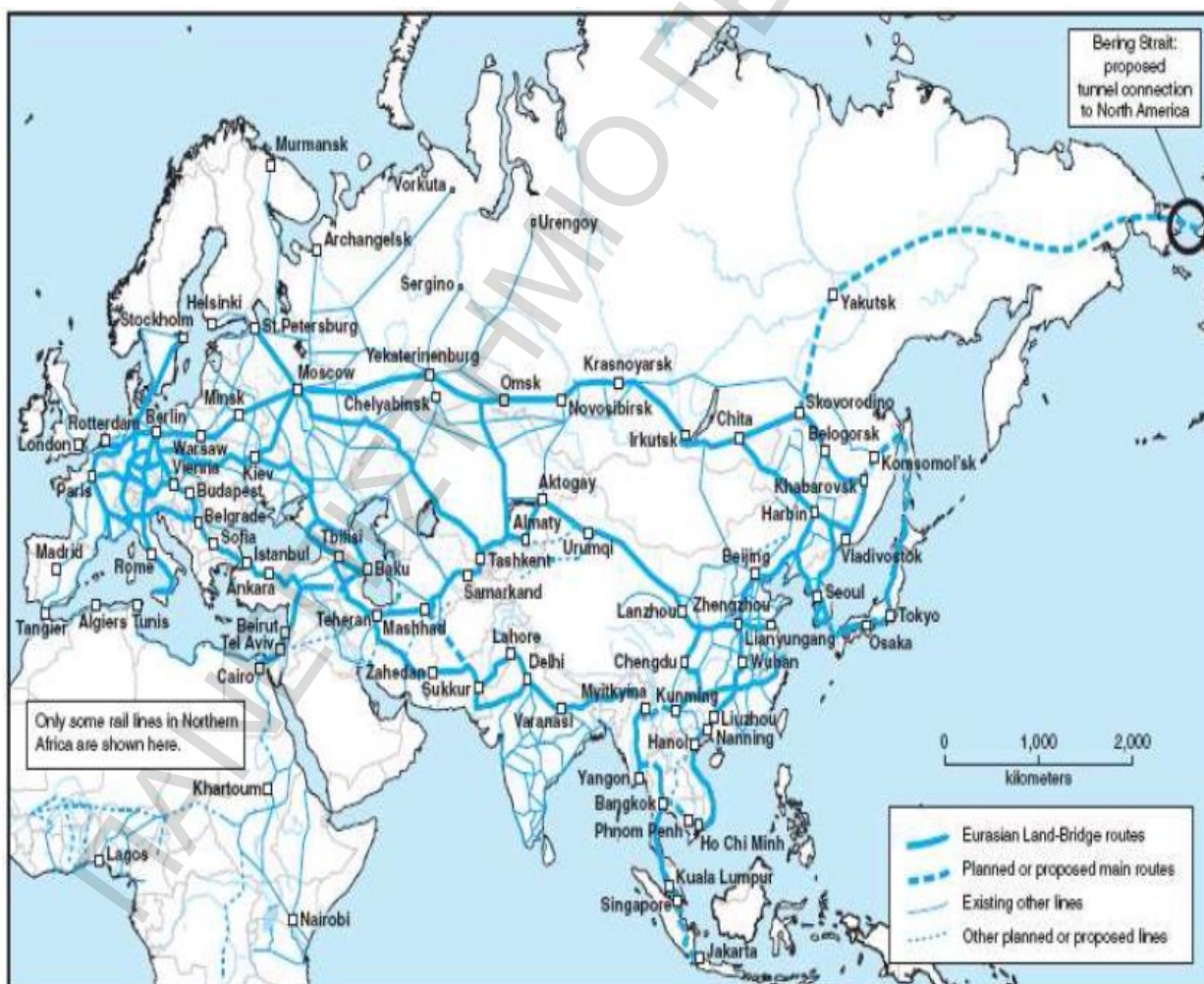
Το νομικό πλαίσιο των σιδηροδρομικών μεταφορών ολοκληρώθηκε το 2007. Με τρίτη δέσμη μέτρων θα ανοίξουν επίσης και οι διεθνείς επιβατικές μεταφορές, ενώ πολλά εξαρτώνται από τη λειτουργία των εθνικών ρυθμιστικών φορέων προκειμένου να εφαρμοστεί το κοινοτικό κεκτημένο που θα καταστήσει δυνατή την αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων.

Παραμένουν να αντιμετωπιστούν σε κοινοτικό επίπεδο εναπομένοντα διαρθρωτικά προβλήματα όπως: χαμηλά επίπεδα διαλειτουργικότητας, έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης του τροχαίου υλικού, ελλιπής συντονισμός υποδομών και η ελλιπής

διασύνδεση των συστημάτων των τεχνολογιών των πληροφοριών και τα προβλήματα των φορτίων μονών φορταμαζών.²⁰

Επίσης θα εξεταστούν θέματα καλύτερης τιμολόγησης, θα υπάρξει βοήθεια με την χρηματοδότηση έργων προτεραιότητας καθώς και του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ERTMS, και διατύπωση κατάλληλων κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις.

Οι Κόριες Διαδρομές και οι Επιλεγμένες Δευτερεύουσες Διαδρομές της Ευρασιατικής Χερσαίας Γέφυρας



²⁰ Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους-COM (2006) 189 τελικό της 3.5.2006

2.4.2 Βελτίωση ποιότητας οδικών μεταφορών

Το βασικό πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών είναι η ικανότητά τους να μεταφέρουν εμπορεύματα σε όλη την Ευρώπη με ασυναγώνιστη ευελιξία και ελάχιστο κόστος. Αν και ο ρόλος που διαδραματίζει είναι αναντικατάστατος, ο τομέας αυτός είναι πιο ευπαθής απ' όσο φαίνεται. Δεν αποδίδει παρά οριακά κέρδη, λόγω της μεγάλης εξατομικεύσής του και της πίεσης των φορτωτών και της βιομηχανίας σε σχέση με τις τιμές. Ορισμένες επιχειρήσεις οδικών μεταφορών επιχειρούν έτσι να εφαρμόσουν ντάμπινγκ (**dumping**) στις τιμές και να παρακάμψουν τις κοινωνικές ρυθμίσεις και τους κανονισμούς ασφάλειας προκειμένου να αντισταθμίσουν το μειονέκτημα αυτό.

Οι εθνικές μεταφορές είναι σε μεγάλο βαθμό προστατευόμενες. Οι ενδομεταφορές όμως έχουν ανοίξει σε όλα τα νέα κράτη μέλη. Η κυριαρχία των μικρών επιχειρήσεων και αντίκτυπος των πολύ διαφορετικών επιπέδων φορολόγησης στον ανταγωνισμό μεταξύ των καρτών μελών είναι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη μελλοντική ανάπτυξη.



Η Επιτροπή θα εξετάσει πώς μπορούν να μετριαστούν οι υπέρμετρες διαφορές των επιπέδων φορολόγησης. Η αλλαγή εξαρτάται επίσης από μέτρα που στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των μεταφορών, σεβόμενα την κοινωνική νομοθεσία και τα δικαιώματα των εργαζομένων. Παράλληλα θα εναρμονισθούν και θα ενισχυθούν διαδικασίες ελέγχου ώστε να εξαλειφθούν οι πρακτικές που στέκονται εμπόδιο στον υγιή και έντιμο ανταγωνισμό.

2.4.3 Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι ποτάμιες μεταφορές είναι οι δύο τρόποι μεταφορών που μπορούν να δώσουν λύση στη συμφόρηση ορισμένων οδικών υποδομών και στην έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών. Με τα δύο τρίτα της συνοριακής της γραμμής, η ευρωπαϊκή χερσόνησος είναι μία κατ' εξοχήν ναυτιλιακή οικονομία.

Το 2001 η λευκή βίβλος έκανε για πρώτη φορά λόγο για «θαλάσσιες λεωφόρους» στο πλαίσιο του σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Οι πλωτές μεταφορές, ιδίως οι θαλάσσιες μικρών αποστάσεων, έχουν καταστεί με την πάροδο του χρόνου εξίσου ισχυρές με τις οδικές και έχουν ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην ανάπτυξη.



Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών προσκρούει σε εμπόδια. Ένα σημαντικό θέμα είναι οι αυξημένες ανάγκες επενδύσεων στους λιμένες και στην ενδοχώρα για να βελτιωθούν και να εγκατασταθούν δρομολόγια, που θα καταστήσουν τους λιμένες σε αναπτυξιακούς πόλους, αντί σε σημεία συμφόρησης στην μεταφόρτωση. Η έλλειψη χωρητικότητας στους λιμένες θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπιστεί με την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και με εξειδίκευσή τους. Θα χρειαστεί επίσης να συνοδεύεται με υγιή ανταγωνισμό μέσα στους ίδιους τους λιμένες και μεταξύ τους.

Η επιτροπή στηριζόμενη στον διάλογο που έχει αρχίσει με βάση την Πράσινη Βίβλο για την μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική²¹, προκειμένου να καταστρωθεί μία στρατηγική ολοκληρωμένων θαλάσσιων μεταφορών γύρω από έναν «Κοινό Ευρωπαϊκό Θαλάσσιο Χώρο».

Το Κανάλι του Ρήνου-Μάιν-Δούναβη και το «Παραγωγικό Τρίγωνο»-Παρίσι,

Βερολίνο, Βιέννη



Πηγή: EIR

²¹ Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: «Προς μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» COM (2006) τελικό της 7.6.2006

3. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρώπη με την μορφή που τις αντιλαμβανόμαστε σήμερα έχουν μία ιστορία 80 περίπου ετών.

Η Γαλλία είναι πρωτοπόρος στην χρησιμοποίηση της συνδυασμένης μεταφοράς. Ήδη από το 1936 η εταιρεία συνδυασμένων μεταφορών Novatrans χρησιμοποίησε για πρώτη φορά το σύστημα οδός - σιδηρόδρομος²². Το παράδειγμα της Γαλλίας ακολουθεί η Γερμανία το 1954 και η Ελβετία το 1964.



Télégramme EPK aux délégués des Cheminots
France, 1936



Ein Foto zeigt ein LKW, der auf einen Güterzug verladen wird.
Germany 1954



Ein Foto zeigt ein LKW, der auf einen Güterzug verladen wird.
Switzerland 1964

Από την δεκαετία του 60, και ιδιαίτερα από το 1967 η Γερμανία αναλαμβάνει νομοθετικές και άλλες πρωτοβουλίες στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών και δαπανά σημαντικά ποσά για την ανάπτυξή τους. Την τετραετία 1969-1972 μόνο οι συνδυασμένες μεταφορές ενισχύονται ποικιλοτρόπως από την Γερμανική Κυβέρνηση με ποσό 511 εκατ. ευρώ, περίπου 128 εκατ. κάθε χρόνο. Τα χρήματα αυτά χρησιμοποιούνται κατά 50% για τη βελτίωση των υποδομών και την αγορά βαγονιών και φορτηγών. Η Γαλλία και Ιταλία ακολουθούν στην ίδια κατεύθυνση.

Η ΕΟΚ στις 17.02.1975 με την Οδηγία της 75/130/CEE εξαιρεί τις συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών από κάθε περιορισμό ποσοστώςσεων και χρήση διμερών καρτών διέλευσης. Παρόμοια πολιτική και προσπάθεια ακολουθεί μέχρι και σήμερα.

²² Φωτογραφίες, από την πανηγυρική έκδοση για τα 30 χρόνια της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Συνδυασμένων Μεταφορών Σιδηροδρόμων – Οδών, (UIRR)

Την περίοδο 1983-2003, τόσο σε εθνικό όσο και σε Κοινοτικό επίπεδο, λαμβάνονται πάσης φύσεως διοικητικά και οικονομικά μέτρα για την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών. Προσφέρεται άμεση οικονομική βοήθεια, εναρμονίζονται τα βάρη και οι διαστάσεις σε Κοινοτικό επίπεδο και επέρχονται τροποποιήσεις στη νομοθεσία των σιδηροδρόμων. Υιοθετείται η αρχή της ελευθερίας των ενδομεταφορών σε κράτη μέλη, αποφασίζονται εξαιρέσεις καταβολής τελών κυκλοφορίας, μειώνονται οι τελωνειακοί έλεγχοι και δίδονται απαλλαγές διοδίων.

Η Μοναδοποίηση των φορτίων που επεβλήθη από τους χρήστες των μεταφορών στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος μεταφοράς και να βελτιστοποιήσουν την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών της, απετέλεσε την επανάσταση για τις συνδυασμένες μεταφορές, και όχι μόνο. Τα μεταφορικά μέσα αλλάζουν ριζικά την φυσιογνωμία τους, εγκαταλείποντας την παλαιά τους μορφή, που με μία λέξη σήμερα την ονομάζουμε «συμβατική».

Η Μοναδοποίηση των φορτίων αρχικά σε εμπορευματοκιβώτια, παλέτες και στην συνέχεια σε κινητά αμαξώματα κ.α., είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των μεταφορικών δαπανών αλλά και των απωλειών και ζημιών των εμπορευμάτων. Και κυρίως εξασφαλίστηκε η ταχύτερη διακίνηση των εμπορευμάτων.

Η εξέλιξη αυτή δημιούργησε προϋποθέσεις που ώθησαν σε αύξηση των επενδυτικών προγραμμάτων σε νέες χερσαίες υποδομές, που θα ήταν ικανές να εξυπηρετήσουν μοναδοποιημένα φορτία και να κατευθύνουν προς τον εκσυγχρονισμό και εναρμόνιση του εξοπλισμού των λιμένων και σταθμών υποδοχής φορτίων, ακόμη και κατασκευή νέων μεταφορικών μέσων και εξοπλισμού αυτών (ειδικά πλοία, σιδηροδρομικά οχήματα, εμπορευματοκιβώτια για θαλάσσιες, χερσαίες αλλά και αεροπορικές μεταφορές, κινητά αμαξώματα, ημι-ρυμουλκούμενα κ.α.). Όλα αυτά είχαν ένα και μόνο στόχο, την αύξηση της παραγωγικότητας των υπηρεσιών της μεταφοράς για την επίτευξη του βέλτιστου οικονομικού αποτελέσματος, που ήταν και το αποτέλεσμα της κάθετης αύξησης του αριθμού των εξυπηρετούμενων κινήσεων με σύγχρονα μέσα, δηλαδή της αυτοματοποίησης.

Η απελευθέρωση του εμπορίου και των οικονομικών συναλλαγών και η παγκοσμιοποίηση δημιούργησε νέες συνθήκες στον διεθνή ανταγωνισμό και εξώθησε τις επιχειρήσεις στην εφαρμογή νέων μεθόδων και εφαρμογών ακολουθώντας την αρχή «Μη αποθεμάτων», (Non Stock - Just in time), που κερδίζει συνεχώς έδαφος μεταξύ μεγάλων και μικρότερων βιομηχανικών και μεταποιητικών μονάδων. Βασισμένη σε ένα καλά οργανωμένο μεταφορικό σύστημα, η σύγχρονη επιχείρηση, αποδεσμεύει σημαντικά κεφάλαια που ήταν παλαιότερα δεσμευμένα εν είδη αποθεμάτων πολλών ημερών επιτρέποντας την καλύτερη αξιοποίησή τους σε πιο αποδοτικές επενδύσεις.

Τόσο η Μοναδοποίηση, όσο και η εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρισης εμπορευματικών ροών σαν αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης και του διεθνούς ανταγωνισμού, έδωσαν νέα διάσταση στις μεταφορές εν γένει και απετέλεσαν την βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και της εφοδιαστικής εμπορευμάτων.

3.1 Θεσμικό πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη

Το θεσμικό πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών της Ευρώπης προσδιορίζουν διεθνείς διακρατικές συμφωνίες που έχουν γίνει είτε υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.1.1 Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC)

Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC) της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) έγινε αποδεκτή κατά την 51η Σύνοδο της Επιτροπής Χερσαίων Μεταφορών ΟΕΕ- ΟΗΕ τον που πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη στις 28 Ιανουαρίου – 1 Φεβρουαρίου 1991.

Τριάντα δύο (32) Ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, έχουν αποδεχτεί και προσχωρήσει στην εν λόγω σύμβαση. Η Ελλάδα στις 26 Απριλίου 1995, ενώ προηγήθηκε κύρωση της με τον νόμο 2285/1.2.95.

Η συμφωνία δίνει τον ορισμό της συνδυασμένης μεταφοράς (combined transport), ορίζει την έννοια του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, της μεταφορικής μονάδας καθώς και των σχετικών εγκαταστάσεων.

Τα συμβαλλόμενα μέρη με τον όρο δίκτυο κυρίων διεθνών γραμμών συνδυασμένων μεταφορών “ Network Important Combined Transport Lines ” εννοούν όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές που θεωρήθηκαν ως σημαντικές για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές εάν:

- λειτουργούν σε τακτική βάση για την εξυπηρέτηση των συνδυασμένων μεταφορών (κινητών αμαξωμάτων, εμπορευματοκιβωτίων, ημι-ρυμουλκούμενων)

- εξυπηρετούν ως γραμμές τροφοδότησης των διεθνών συνδυασμένων μεταφορών.

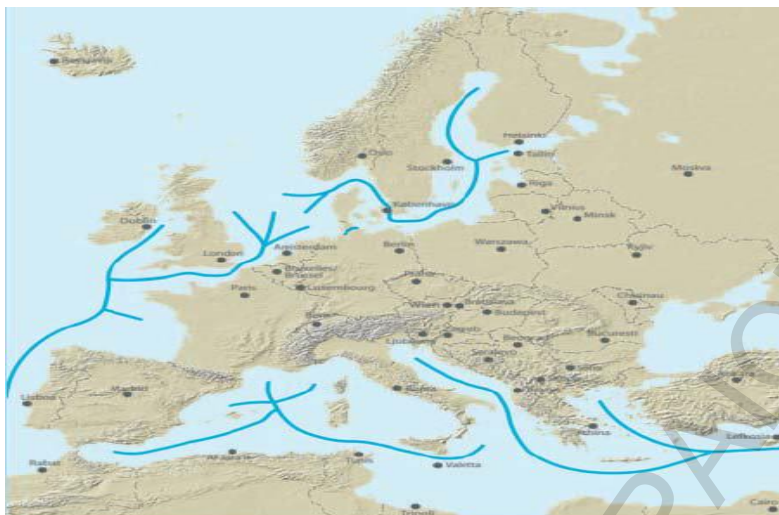
3.2 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών

3.2.1 Ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the Sea)



Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, που εκδόθηκε το 2001, κάνει για πρώτη φορά μνεία στην ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων. Η ιδέα βασίζεται στο συγκριτικό πλεονέκτημα της Ευρώπης η οποία βρέχεται σε ένα σημαντικό της μέρος από θάλασσες καθώς και στην δυναμική που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές να αποτελέσουν ένα αξιόπιστο εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων για ένα σημαντικό μέρος των μεταφορικών αναγκών από αυτόν της οδικής η οποία δοκιμάζεται από την συνεχή αύξηση της συμφόρησης.

Στην αναθεωρημένη λίστα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών που παρουσιάστηκε το 2004 προτάθηκαν και μία σειρά θαλάσσιοι διάδρομοι (χάρτης).



Στο Vedemecum,²³ που εκδόθηκε από την Επιτροπή το 2005 σύμφωνα με το άρθρο 12α των κατευθυντήριων οδηγιών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα σαν αναπόσπαστο τμήμα της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, παρουσιάζονται οι προϋποθέσεις και οι βασικοί όροι επιλεκτικότητας των έργων.

Με βάση πάντα το ίδιο έγγραφο, για να θεωρηθούν επιλέξιμα τα προτεινόμενα έργα πρέπει να είναι κατά μήκος των προσδιορισμένων θαλάσσιων λεωφόρων, να είναι Κοινοτικού ενδιαφέροντος και να μειώνουν την συμφόρηση των οδών και/ή να βελτιώνουν την προσβασιμότητα σε περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές ή χώρες. Επίσης πρέπει να προτείνονται κατ' ελάχιστον από δύο χώρες και μπορούν να αφορούν όχι μόνο έργα που συνδέονται με υποδομές λιμένων, αλλά και ενισχύσεις κάλυψης αρχικών δαπανών εκκίνησης νέων συνδέσεων.

Το ίδιο έγγραφο διευκρινίζει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν πρέπει να δημιουργούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και ότι, ενώ κύριοι αποδέκτες τους είναι τα κράτη μέλη, αυτά με τη σειρά τους έχουν το δικαίωμα να ορίζουν φορείς υλοποίησης, οι οποίοι μπορεί να είναι αρχές ή και ακόμη δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

²³ Motorways of the sea Art.12a of the TEN-T Guidelines, a Vendemecum in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005

Το θέμα αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την χώρα μας και σύμφωνα με πληροφορίες οι ελληνικές αρμόδιες αρχές (ΥΕΝ) σε συνεργασία με άλλες γειτονικές χώρες έχουν αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες.

3.2.2 Τα προγράμματα PACT και MARCO POLO

Το πρόγραμμα PACT το οποίο ίσχυσε για τη περίοδο 1992-2001 αποτέλεσε το έναυσμα για πολλές πρωτοβουλίες. Οι ενισχύσεις που δόθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος PACT ανήλθαν στο συνολικό ποσό των 53 εκατ. ευρώ μέχρι και το 2003, οπότε και ολοκληρώθηκαν όλα τα έργα που είχαν ενισχυθεί από αυτό.

Μεταξύ των επιτυχών δράσεων θεωρείται η περίπτωση της ιδιωτικής Γερμανικής εταιρείας Locomotion Rail Traction η οποία στο διάστημα 2001-2003 διακίνησε 2 έως 4 τρένα ημερησίως που μετέφεραν 584 εκατ. τόνους/χλμ. εμπορευμάτων στον ιδιαίτερα βεβαρημένο διάδρομο του Brener, μέγεθος που ισοδυναμεί με 50.000 ταξίδια φορτηγών αυτοκινήτων, αν οι μεταφορές αυτές είχαν γίνει οδικά, και τούτο σε διάστημα μόνο δύο ετών.

Επιτυχής δράση επίσης θεωρείται και η περίπτωση της Ναυτιλιακής εταιρείας Grimaldi Compañia di Navigazione που σύνδεσε Ιταλικά λιμάνια με το λιμάνι της Valencia Ισπανίας, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση των ευαίσθητων και ιδιαίτερα συμφορημένων οδών Ιταλίας – Γαλλίας – Ισπανίας. Το ίδιο διάστημα (2001-2003) η εταιρεία μετέφερε 25.000 ημι-ρυμουλκούμενα δια θαλάσσης, τα οποία άλλως θα είχαν διακινηθεί οδικά.

Το νέο πρόγραμμα MARCO POLO I, αφορούσε την περίοδο 2003 - 2006. Οι χρηματοδοτήσεις στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού ανήλθαν σε 102 εκ. ευρώ και περιελάμβαναν τρεις κύριες δράσεις:

- 1) αλλαγή τρόπου μεταφοράς,

2) καταλυτικές δράσεις και

3) εκπαίδευση.

Πλαίσιο

Από το 1975 η πολιτική των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων (μεταφορές που πραγματοποιούνται κυρίως σιδηροδρομικώς, με πλωτές μεταφορές ή διά θαλάσσης) ενθαρρύνει τη μετατόπιση της οδικής μεταφοράς φορτίων στην κατεύθυνση των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και πιο πρόσφατα, στις κοντινές θαλάσσιες μεταφορές.

Στο Λευκό βιβλίο για τις μεταφορές υπογραμμίζεται ότι, εάν δεν ληφθεί κανένα καθοριστικό μέτρο, η οδική μεταφορά εμπορευμάτων θα αυξηθεί κατά 50% στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έως το 2010 και η διασυνοριακή κυκλοφορία αναμένεται να διπλασιαστεί έως το 2020.

Το παλαιό πρόγραμμα PACT ((DE) (EN) (ES) (FR) (DE) (EN) (ES) (FR) (DE) (EN) (ES) (FR) (DE) (EN) (ES) (FR)) (1997-2001) στόχευε στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών με τη χρηματοδοτική ενίσχυση πρωτότυπων εμπορικών πρωτοβουλιών (δοκιμαστικών δράσεων) στον τομέα των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών. Το δε πρόγραμμα MARCO POLO αποτελεί κάτι περισσότερο από απλή επέκταση του προγράμματος PACT που στοχεύει στην καταπολέμηση της συμφόρησης στον τομέα της οδικής μεταφοράς φορτίων.

Ωστόσο, σειρά εμποδίων στον εμπορικό και λειτουργικό τομέα παρακωλύουν όλες τις μορφές μεταφορών εκτός των οδικών και τα εμπόδια αυτά πρέπει να παρακαμφθούν ώστε να είναι λειτουργικές οι αγορές φορτίων. Εξάλλου, τα κράτη μέλη δεν μπορούν από μόνα τους να δώσουν την ιδανική λύση στα προβλήματα που συνδέονται με τη συνεχή αύξηση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα MARCO POLO

Το προβλεπόμενο δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή του προγράμματος MARCO POLO, για το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, ήταν 75 εκατ. ευρώ.

Το πρόγραμμα αποσκοπούσε στη μείωση της συμφόρησης των οδικών υποδομών και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων στο σύνολο του συστήματος μεταφορών, με τη στροφή μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Όπως ίσχυε και για το προηγούμενο πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα MARCO POLO στόχευε στην επιχορήγηση εμπορικών δράσεων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών και στη χρηματοδότηση δράσεων στις οποίες συμμετείχαν χώρες υποψήφιες για προσχώρηση στην ΕΕ.

Σε αντίθεση με το πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα MARCO POLO καθόριζε ποσοτικούς και εξακριβωμένους στόχους στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, στόχος του ήταν να διατηρηθεί, το 2010, η κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφορών, στο επίπεδο του 1998.

Το πρόγραμμα είχε ως άξονα την προαγωγή των εμπορευματικών δρομολογίων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Δεν αφορούσε ούτε την έρευνα και την ανάπτυξη ούτε τα μέτρα υπέρ των υποδομών.

Τελικός στόχος ήταν να συμβάλει στη στροφή των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Αυτό μεταφράζεται σε 12 δισ. τόνους-χιλιόμετρα ετησίως.

Το πρόγραμμα MARCO POLO συνέβαλλε στη χρηματοδότηση τριών τύπων έργων:

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

Η δημιουργία νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων ενέχει πάντοτε κινδύνους. Για παράδειγμα, οι τακτικές θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές χρειάζονται ποσοστό πληρότητας μεταξύ 70 και 90% για να είναι αποδοτικές. Το κόστος δημιουργίας ενός νέου δρομολογίου μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως 30%.

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

Για παράδειγμα, η δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών δρομολογίων ποιότητας, η διαχείριση των οποίων θα γίνεται μέσω ενιαίου γραφείου. Οι δράσεις αυτές οδήγησαν σε τροποποίηση της πρακτικής των μη οδικών εμπορευματικών μεταφορών και της εκμετάλλευσης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς ή των πανευρωπαϊκών διαδρόμων. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανερχόταν σε 35%.

Δράσεις κοινής εκμάθησης.

Στόχος ήταν να ενισχυθεί η συνεργασία και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των παραγόντων της αγοράς λογισμικού εμπορευματικών μεταφορών για να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή αφορούσε στο 50%.

Το πρόγραμμα MARCO POLO ίσχυε για δράσεις στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών ή το έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και μιας εγγύς τρίτης χώρας.

Το πρόγραμμα επικέντρωσε την προσοχή του σε ουσιαστικές ενισχύσεις επιχειρηματικών πρωτοβουλιών στην αγορά μεταφορών, και δεν αφορούσε σε χρηματοδοτήσεις ερευνητικών σχεδίων και μελέτες. Χαρακτηριστικό του προγράμματος ήταν ότι χρηματοδότησε εμπορικές επιχειρήσεις μόνο. Οι δράσεις που υποστηρίχτηκαν από το πρόγραμμα αφορούσαν διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις σε συνεργασία τουλάχιστον δύο επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικές χώρες εκ των οποίων τουλάχιστον η μία έπρεπε να είναι κράτους μέλους.

Το πρόγραμμα MARCO POLO II είχε τους ίδιους στόχους με το πρώτο πρόγραμμα MARCO POLO. Είχε σχεδιαστεί για να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος διατροφικών μεταφορών, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών πιο αποτελεσματικό και βιώσιμο, το οποίο θα απέφερε προστιθέμενη αξία σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), χωρίς ζημιογόνες επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική ή εδαφική συνοχή. Το MARCO POLO II περιείχε ωστόσο και νέες διατάξεις.

Το πρόγραμμα πρότεινε ευρύτερη γεωγραφική κάλυψη. Εφαρμοζόταν σε δράσεις που αφορούσαν στο έδαφος τουλάχιστον δύο χωρών της ΕΕ ή το έδαφος τουλάχιστον μίας χώρας της ΕΕ και το έδαφος μιας εγγύς χώρας εκτός ΕΕ.

Οι επιλέξιμες δράσεις ήταν οι εξής:

οι καταλυτικές δράσεις: δράσεις που απέβλεπαν στην αντιμετώπιση σημαντικών διαρθρωτικών εμποδίων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ, τα οποία παρακώλυαν την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών ή της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή/και την αποτελεσματικότητα των αλυσίδων μεταφοράς στις οποίες χρησιμοποιούνταν αυτοί οι τρόποι μεταφοράς. Οι δράσεις αυτές σκοπό είχαν να βελτιωθεί η συνέργεια μεταξύ σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, καθώς και με τις θαλάσσιες αρτηρίες, με καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών

οι δράσεις στροφής: δράσεις που απέβλεπαν στη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα ή προς συνδυασμό τρόπων μεταφοράς. Στόχος ήταν να καταστούν όσο το δυνατόν πιο μικρές οι διανυόμενες οδικές διαδρομές

οι δράσεις κοινής διδασχής: δράσεις που σκοπό είχαν να βελτιωθεί η συνεργασία για να βελτιστοποιηθούν, διαρθρωτικά, οι μέθοδοι εργασίας και οι διαδικασίες που ακολουθούνται στην αλυσίδα εμπορευματικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της εφοδιαστικής

οι θαλάσσιες αρτηρίες: ιδέα που εισήγαγε η Δευκή Βίβλος του 2001 για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Σκοπός των θαλάσσιων αρτηριών ήταν η απευθείας στροφή μέρους των εμπορευμάτων από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή προς συνδυασμό άλλων τρόπων μεταφοράς, στους οποίους η οδική διαδρομή να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομη. Παραδείγματος χάριν, θα μπορούσαν να καθιερωθούν θαλάσσιες αρτηρίες μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας, έτσι ώστε να αποφεύγεται η οδική συμφόρηση στα Πυρηναία.

οι δράσεις αποφυγής της κίνησης: καινοτόμες δράσεις που απέβλεπαν στην ένταξη των μεταφορών στη διακίνηση της παραγωγής των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να αποφεύγεται σε μεγάλο ποσοστό η οδική μεταφορά εμπορευμάτων, χωρίς ωστόσο να θίγεται το δυναμικό παραγωγής ή η απασχόληση.

Η Επιτροπή εξέταζε άλλωστε τη δυνατότητα χρηματοδότησης της δημιουργίας ή της τροποποίησης των βοηθητικών υποδομών, οι οποίες ήταν αναγκαίες και ικανές για την υλοποίηση των έργων.

Οι δράσεις θα έπρεπε να υποβάλλονται από επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες, εγκατεστημένες σε χώρες της ΕΕ ή σε συμμετέχουσες χώρες, στις οποίες περιλαμβάνονται οι υποψήφιοι προς ένταξη στην ΕΕ χώρες, οι χώρες της ΕΖΕΣ και του

ΕΟΧ και οι εγγύς τρίτες χώρες υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Επιχειρήσεις που ήταν εγκατεστημένες εκτός των παραπάνω συμμετεχουσών χωρών μπορούσαν να συνδέονται με έργο, αλλά δεν μπορούσαν να λαμβάνουν χρηματοδότηση της ΕΕ με βάση το πρόγραμμα. Η ενίσχυση για την έναρξη των δράσεων έπρεπε εξάλλου να είναι διαφανής, αντικειμενική και σαφώς καθορισμένη. Η χρηματοδοτική συνδρομή της ΕΕ βασιζόταν στον αριθμό μετατοπισθέντων τονοχλιομέτρων από τις οδικές μεταφορές προς άλλα μέσα θαλάσσια ή χερσαία μέσα μεταφοράς ή στον αριθμό αποφευχθέντων από τις οδικές μεταφορές οχηματοχλιομέτρων. Στόχος ήταν να ανταμειφθούν τα έργα υψηλής ποιότητας. Κατά τη διαδικασία επιλογής, έπρεπε να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Στο πρόγραμμα δινόταν άλλωστε ιδιαίτερη προσοχή στις ευαίσθητες και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές. Η Επιτροπή αξιολογούσε τις δράσεις που υποβάλλονταν, λαμβάνοντας υπόψη κατά πόσο συντελούσαν στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, αλλά και τα περιβαλλοντικά τους πλεονεκτήματα και τη γενικότερη βιωσιμότητά τους.

Η χρηματοδοτική συνδρομή της ΕΕ για τις διάφορες δράσεις ανερχόταν στο 35 % κατ' ανώτατο όριο των συνολικών δαπανών που ήταν αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων που θα προέκυπταν από μια δράση. Για τις δράσεις κοινής διδασχής, αυτό το ανώτατο όριο καθοριζόταν στο 50 %. Το πρόγραμμα MARCO POLO II είχε επομένως ευρύτερο πεδίο εφαρμογής από το προηγούμενο και μεγαλύτερο προϋπολογισμό που ανερχόταν σε 400 εκατ. ευρώ.

Πλαίσιο

Το πρόγραμμα MARCO POLO II, το οποίο κάλυπτε την περίοδο 2007-2013, αποτελούσε διευρυμένη έκδοση του πρώτου προγράμματος, το οποίο άρχισε να εφαρμόζεται το 2003. Το πρόγραμμα αυτό έπασχε από το γεγονός ότι στην πραγματικότητα υπήρχε πολύ μεγάλη ζήτηση και περιορισμένα χρηματοδοτικά μέσα. Όντως, κατά τη διάρκεια των τεσσάρων διαδικασιών επιλογής του πρώτου προγράμματος MARCO POLO, η Επιτροπή είχε λάβει προτάσεις που αντιπροσώπευαν

επιχορηγήσεις ύψους 468 εκατ. ευρώ, ενώ ο συνολικός προϋπολογισμός του προγράμματος ήταν 100 εκατ. ευρώ.

Το πρόγραμμα MARCO POLO II (2007-2013) αφορούσε ένα συνολικό μέγεθος χρηματοδοτήσεων της τάξης των 740 εκατ. ευρώ (περίπου 100 εκατ. κάθε χρόνο).

Το σκέλος 1 του προγράμματος χρηματοδοτούσε μόνο δράσεις που είχαν σαν στόχο την εκτροπή φορτίων από τις οδούς σε άλλους τρόπους μεταφοράς και επιχορηγούσε με 1 ευρώ για κάθε 500 τόνους/χλμ που έφευγαν από τους δρόμους.

Το σκέλος 2 χρηματοδοτούσε την εξάλειψη υφισταμένων διαθρωτικών εμποδίων, ήταν ιδιαίτερα καινοτόμο και είχε ένα ελάχιστο ποσό επιχορήγησης 1,5 εκατ. ευρώ που δεν μπορούσε να υπερβεί το 35% της συνολικής δαπάνης.

Το σκέλος 3 ήταν εκπαιδευτικό και είχε στόχο την βελτίωση της συνεργασίας και διάχυση γνώσης και εκπαίδευση στα θέματα της ιδιαίτερα σύνθετης αγοράς μεταφορών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων. Οι δράσεις που υποστηρίζονταν από το πρόγραμμα έπρεπε να είναι κάποιου μεγέθους καθώς το ελάχιστο ποσό επιχορήγησης ανά δράση δεν μπορούσε να είναι κάτω των 250.000 ευρώ και δεν μπορούσε να ξεπερνά το 50% της δαπάνης.

Τέτοιες δράσεις μπορεί να είχαν στόχο την βελτίωση εφαρμοζόμενων μεθόδων σε λιμάνια, προσαρμογή σε συστήματα και μεθόδους για αντιμετώπιση σύγχρονων αναγκών της εφοδιαστικής εμπορευμάτων, ευρωπαϊκά κέντρα εκπαίδευσης, δράσεις που είχαν στόχο την αύξηση ζήτησης μη οδικών μεταφορών και δράσεις που σκόπευαν στη βελτίωση της κατανόησης των συνδυασμένων μεταφορών από πλευράς χρηστών.

3.2.3 Η απόσυρση του MARCO POLO

Στα αζήτητα πέρασε πλέον το ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Marco Polo», που στόχο είχε τη στροφή εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Μία έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, με τίτλο «Συνέβαλαν αποτελεσματικά τα προγράμματα Marco Polo στη μεταστροφή τμήματος της οδικής κυκλοφορίας προς άλλους τρόπους μεταφοράς;», έβαλε την ταφόπλακα στο πρόγραμμα καθώς ανέδειξε την αναποτελεσματικότητά του.

Το αποτέλεσμα δεν ήταν έκπληξη για τους παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίοι εδώ και αρκετά χρόνια έχουν διαπιστώσει την ανεπάρκεια αυτών των προγραμμάτων, από τα οποία άλλωστε απείχαν, όπως και το ίδιο το Ελεγκτικό Συνέδριο διαπιστώνει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ενσωματώσει το πρόγραμμα «Marco Polo» στο Trans-European Transport Network (TEN-T).

Επίσης μία σειρά άλλων δράσεων που αφορούν και τη ναυτιλία θα περάσουν μέσα από το πρόγραμμα «Horizon 2020», που χρηματοδοτεί δράσεις που συνδέονται με την έρευνα και καινοτομία. Ένα κονδύλι περί τα 6,34 δισ. ευρώ αφορά και τις «έξυπνες, οικολογικές και ενοποιημένες μεταφορές».

Μέσα από εκεί ελπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία να επιτύχει αποτελεσματικές χρηματοδοτήσεις για τη μετατροπή των πλοίων που καίνε συμβατικά καύσιμα σε πλοία που θα χρησιμοποιούν ως καύσιμο το φυσικό αέριο ή και να ανανεώσουν το στόλο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Ο ανταγωνισμός

Σημειώνεται ότι ο μεγάλος ανταγωνιστής της ευρωπαϊκής, η κινεζική ναυτιλία, ενισχύεται στην προσπάθεια ανανέωσης του στόλου της με ένα κρατικό πρόγραμμα

χρηματοδότησης που προσφέρει 125 δολάρια ανά gt για τη διάλυση παλαιότερων πλοίων και με 125 δολάρια ανά gt για την αντικατάστασή τους με νέα eco type πλοία.

Για ένα πλοίο 100.000 gt, δηλαδή, που θα πωλείται για scrap, σε συνδυασμό με την παραγγελία ενός νέου ίδιας χωρητικότητας πλοίου, η επιδότηση θα φτάνει τα 25 εκατ. δολάρια.

Όπως επισημαίνουν ναυτιλιακοί παράγοντες, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποφύγει τις άμεσες επιδοτήσεις και όλα αυτά τα χρόνια προσέφερε κάποια κονδύλια στήριξης της ναυτιλιακής μέσω προγραμμάτων που έθεταν περιβαλλοντικούς στόχους, όπως ήταν και το Marco Polo, με αμφίβολα όμως αποτελέσματα.

Το Marco Polo ξεκίνησε το 2003 (Marco Polo I, με προϋπολογισμό ύψους 102 εκατομμυρίων ευρώ) και εφαρμόστηκε έως το 2006. Ακολούθησε το τρέχον πρόγραμμα Marco Polo II (2007-2013), με σημαντικά μεγαλύτερο προϋπολογισμό, ύψους 450 εκατομμυρίων ευρώ, και διευρυμένο πεδίο εφαρμογής.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έκθεσης του Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι υλοποιήσεις του προγράμματος ήταν πολύ κατώτερες των προσδοκιών. Σε ό,τι αφορά το Marco Polo I, περίπου 22,1 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα φορτίου στράφηκαν από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Το αποτέλεσμα αυτό αντιστοιχεί μόλις στο 46% του στόχου του προγράμματος.

Αντιστοίχως, κατά την περίοδο 2007-2010 το Marco Polo II πέτυχε μόλις το 23,9% της στροφής σε άλλους τρόπους μεταφοράς για την οποία είχε αναληφθεί δέσμευση. Επίσης, όπως σημειώνει το Ελεγκτικό Συνέδριο, βάσει στοιχείων που παρέσχε η Επιτροπή, το 2003, οι οδικές μεταφορές αντιστοιχούσαν στο 46% των συνολικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ε.Ε., ενώ οι θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές αντιστοιχούσαν στο 38%, 11% και 3,5% αντίστοιχα.

Έως το 2010 το συνολικό μερίδιο των οδικών μεταφορών είχε αυξηθεί στο 50% του συνόλου, ενώ το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών είχε μειωθεί στο 33%. Τέλος, τα μερίδια των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών παρέμεναν στο 11% και το 4% αντίστοιχα.

4. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

4.1 Υφιστάμενη Κατάσταση: Το περιβάλλον των Μεταφορών & των Logistics* στην Ελλάδα

Τα βασικά χαρακτηριστικά που διέπουν το περιβάλλον των μεταφορών στην Ελλάδα είναι ότι, η χώρα βρίσκεται στην περιφέρεια της Ευρώπης και δεν διατηρεί φυσικά σύνορα με τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕ. Μεγάλο μέρος των διασυνοριακών μετακινήσεων πραγματοποιείται μέσω θαλασσίων οδών. Η Ελλάδα έχει γενικά αραιό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Βασικοί τύποι μεταφοράς είναι ο οδικός (38,451 χλμ. που περιλαμβάνουν 700 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και 9,210 χλμ. βασικών δρόμων) και ο θαλάσσιος (210 λιμάνια με 430 πλοία με σχεδιασμένες θαλάσσιες υπηρεσίες – 251 επιβατικά φέρρυ, 97 επιβατικά πλοία, 76 καταμαράν και μόνο 6 ναυλωμένα εμπορευματικά πλοία).

Πίνακας 2: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών

| Μεταβολή % | (2005=100,0) | | | | | |
|---|--------------|------|-------|-------|-------|-------|
| Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών | 18,2 | 5,1 | -31,5 | -18,1 | -1,7 | -3,3 |
| Πλωτές μεταφορές | 8,1 | 10,2 | -22,8 | -8,5 | -2,7 | -15,3 |
| Αεροπορικές μεταφορές | 7,0 | 6,5 | -11,7 | -7,0 | -0,9 | -1,1 |
| Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς μεταφορά δραστηριότητες | -1,4 | 3,1 | -32,2 | -10,8 | -7,9 | -4,8 |
| Ταξιδιωτικά πρακτορεία, γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσίες κρατήσεων κλπ. | 27,5 | 3,5 | -9,9 | -24,5 | -35,3 | -26,9 |

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

Μετά το άνοιγμα της ΕΕ προς τα Ανατολικά, και ακριβώς λόγω της θέσης της Ελλάδας ως κόμβος της θαλάσσιας μεταφοράς και της αερομεταφοράς στη Ανατολική Μεσόγειο, έχει αυξηθεί η διεθνής της σημασία. Ειδικότερα, η σημασία της Ελλάδας σήμερα στο Ευρωπαϊκό σύστημα Μεταφορών έχει αλλάξει ριζικά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη διασταύρωση 4 μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών με αυξανόμενο ρόλο και επιρροή (ΕΚΕΤΑ –ΙΜΕΤ, 2013):

Προς τα Δυτικά, είναι οι αναπτυγμένες χώρες (παλιά) μέλη της ΕΕ της οποίας η Ελλάδα ήταν (για 20 και πλέον χρόνια) το ανατολικότερο και πιο «απομονωμένο» μέλος.

Προς τον Βορρά, είναι οι νέες χώρες μέλη της ΕΕ (οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης) που είναι εν δυνάμει στην άμεση περιοχή επιρροής της Ελλάδας τόσο οικονομικά όσο και στις μεταφορές και τα logistics.

Προς την Ανατολή, είναι η ταχύτατα αναπτυσσόμενη Τουρκία, στην οποία η Ελλάδα αποτελεί φυσική πύλη εισόδου προς τη Δυτική ΕΕ.

Προς νότο, είναι:

οι χώρες του Αραβικού τόξου που βρέχονται από την Ανατολική Μεσόγειο, όπου συντελούνται κοσμογονικές αλλαγές στο πολιτικό και οικονομικό επίπεδο.

Η Κύπρος και το Ισραήλ των οποίων η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει stepping stone για την Ευρώπη, και τέλος είναι

Η διώρυγα του Σουέζ από την οποία περνούν όλες σχεδόν οι θαλάσσιες ροές από Ασία – Ινδία – και Αυστραλία προς Ευρώπη περιλαμβανομένης της Ρωσίας – Μαύρης θάλασσας.

4.1.1 Χερσαίες μεταφορές

Οι χερσαίες μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα. Σήμερα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιστοιχεί σχεδόν ένα όχημα για κάθε δύο κατοίκους και οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εκπροσωπούν πάνω από τα δύο τρίτα της ολικής χωρητικότητας. Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορά κυρίως τον έλεγχο των πολλαπλών δαπανών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η ανάπτυξη των μεταφορών πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας, καθώς επίσης και να συμμορφώνεται προς την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, πολλές πτυχές των μεταφορών αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκής νομοθεσίας, είτε πρόκειται για τον ανταγωνισμό μεταξύ μεταφορέων, την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις συνθήκες εργασίας ή ακόμη τα τεχνικά πρότυπα των οχημάτων.²⁴

Στις οδικές μεταφορές έχουν προωθηθεί και υλοποιηθεί πολλά οδικά έργα, αρκετά από τα οποία κατασκευάστηκαν κατά προτεραιότητα. Βασικό επίτευγμα είναι η ολοκλήρωση του άξονα Ανατολής – Δύσης της χώρας, δηλαδή της Εγνατίας Οδού, ο οποίος ήταν ένα από τα πιο σύνθετα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν ποτέ στην Ελλάδα. Σε ακόμη χαμηλότερο επίπεδο ολοκλήρωσης παραμένει ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (BOAK) αλλά αναμένεται επιτάχυνση της κατασκευής μετά την ίδρυση του φορέα «Υποδομές Κρήτης Α.Ε». Οι παραχωρήσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες με τη μέθοδο ΣΔΙΤ έδωσαν ώθηση στην κατασκευή των μεγάλων έργων οδοποιίας, αλλά συνέπεσαν με την αρνητική οικονομική συγκυρία που έχει δημιουργήσει καθυστερήσεις και προβλήματα.

²⁴ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_el.htm)

Πίνακας 3: Οδικές Μεταφορές

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Κυκλοφορούντα οχήματα | 7.380.265 | 7.729.262 | 7.910.565 | 8.062.085 | 8.086.910 | 8.069.872 |
| Επιβατηγά | 4.798.530 | 5.023.944 | 5.131.960 | 5.216.873 | 5.203.591 | 5.167.557 |
| Λεωφορεία | 27.102 | 27.186 | 27.324 | 27.311 | 27.121 | 29.962 |
| Φορτηγά | 1.255.945 | 1.289.525 | 1.302.430 | 1.318.768 | 1.321.296 | 1.318.918 |
| Μοτοσυκλέτες | 1.298.688 | 1.388.607 | 1.448.851 | 1.499.133 | 1.534.902 | 1.556.435 |
| Οδικά τροχαία ατυχήματα | 15.499 | 15.083 | 14.789 | 15.032 | 13.849 | *12.231 |
| Παθόντα πρόσωπα . | 21.378 | 20.563 | 20.097 | 20.366 | 18.400 | *16.197 |
| Από τα οποία, νεκροί | 1.612 | 1.553 | 1.456 | 1.258 | 1.141 | *984 |

* = Προσωρινά στοιχεία.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, στη σελ. 31

Αναφορικά με τις αστικές συγκοινωνίες η καλύτερη οργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς στη μετακίνηση ενισχύουν τις κοινωνικές και οικονομικές τάσεις. Επίσης, το σύστημα αστικών συγκοινωνιών στην υπόλοιπη Ελλάδα επηρεάζεται έμμεσα από τις πολιτικές της ΕΕ σε ότι αφορά τη περιφερειακή και αειφόρο ανάπτυξη. Βασικές παράμετροι ενδιαφέροντος είναι η αντιμετώπιση των αυξημένων μετακινήσεων του πληθυσμού στις διάφορες πόλεις και η εισαγωγή των μέσων μαζικής μεταφοράς. Επίσης, όπως αναπτύσσεται παρακάτω το ελληνικό σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών, παρουσιάζει ορισμένες σημαντικές δυσλειτουργίες, με αρνητικές επιπτώσεις στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στην ποιότητα εξυπηρέτησης (χρόνος, αξιοπιστία, ασφάλεια, κλπ).

4.1.2 Σιδηροδρομικές μεταφορές

Ο σιδηροδρομικός τύπος μεταφοράς κυριαρχεί κατά βάση στην ανατολική χώρα (2,500 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για τη μακροπρόθεσμη κάλυψη τη σχετική μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή και έλλειψης των κλασικών πηγών ενέργειας. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία σχεδιάστηκαν στα πλαίσια εθνικής λογικής, οφείλουν να προσαρμοστούν στην πραγματικότητα της ενιαίας αγοράς: τα τρένα και οι επιβάτες τους πρέπει να μπορούν να διέρχονται ελεύθερα από τα σύνορα, εντός ενός ενοποιημένου χώρου. Για το σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει τη διαλειτουργικότητα των δικτύων, τονώνοντας τις επενδύσεις υποδομές. Επίσης, η Ένωση εφαρμόζει μία πολιτική εναρμόνισης των δικαιωμάτων των επιβατών και των συνθηκών εργασίας, στο πλαίσιο της λογικής της εσωτερικής αγοράς²⁵. Ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας της χώρας ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας), έχει προωθηθεί σημαντικά με ορίζοντα ολοκλήρωσης έτη 2015-16 αλλά με τη σημαντικά χαμηλότερη ταχύτητα των 200 χλμ/ώρα (αντί των 300 χλμ/ώρα που είχε αρχικά προγραμματιστεί). Η νέα γραμμή Θεσσαλονίκη – Κομοτηνή (των 200 χλμ/ώρα) που είχε επίσης προγραμματιστεί δεν έχει αρχίσει να υλοποιείται και είναι άγνωστο αν θα υλοποιηθεί ποτέ. Γενικά, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο συνεχίζει να είναι μικρού συνολικού μήκους και να εξυπηρετεί τμήμα της χώρας μόνο. Ακόμα και στις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο, το μεταφορικό του έργου παραμένει χαμηλό εξαιτίας διαφόρων τεχνικών θεμάτων (διαφορετικό εύρος γραμμής, σχετικά μικρές ταχύτητες, κλπ). Στον τομέα της ασφάλειας και ελέγχου της κυκλοφορίας έχουν γίνει σημαντικά βήματα.

²⁵ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/index_el.htm).

4.1.2.1 ΘΡΙΑΣΙΟ ΑΕ

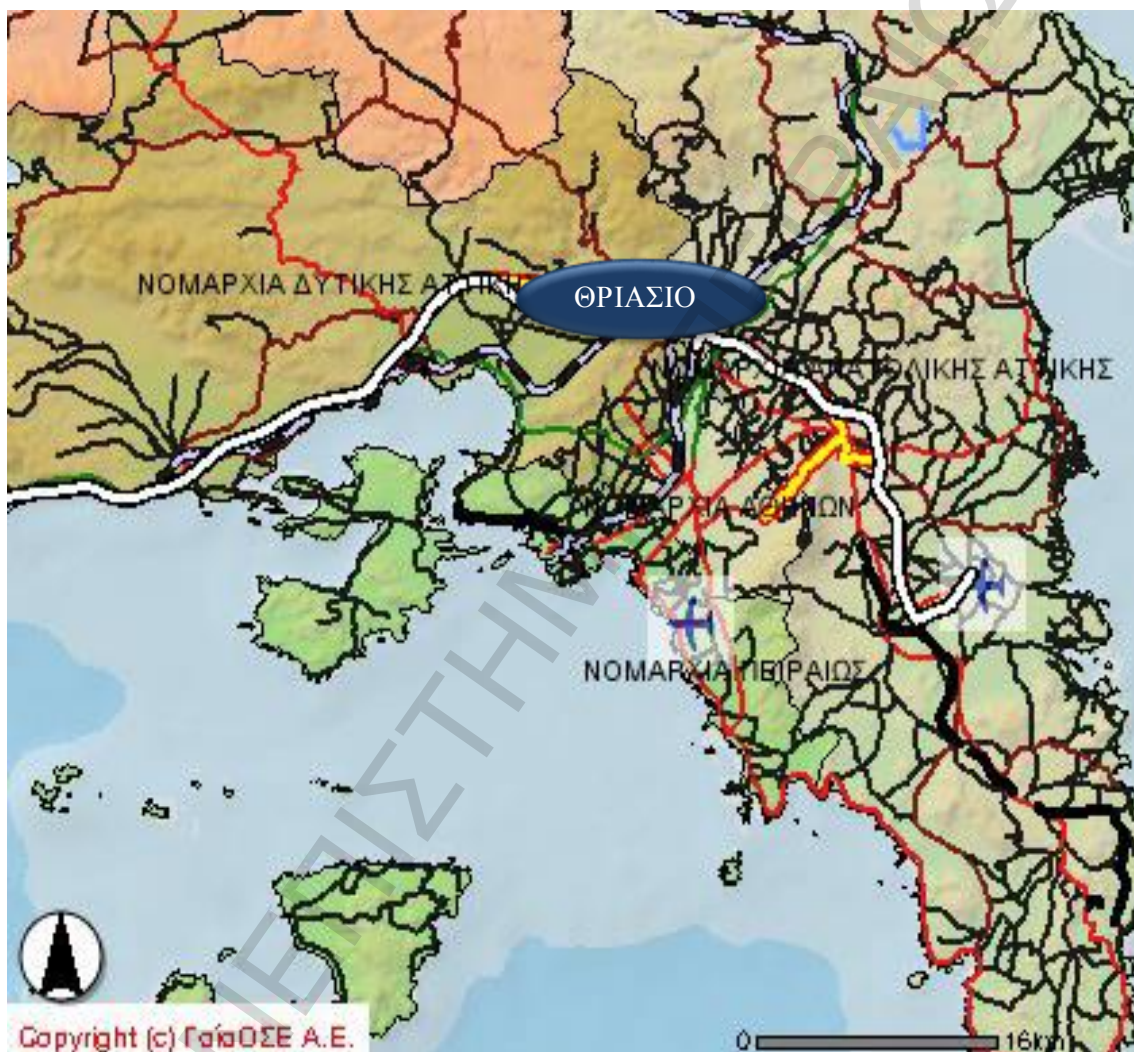
Η "ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε." είναι θυγατρική Εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και δημιουργήθηκε το 1994 προκειμένου να αναλάβει την ολοκλήρωση του έργου κατασκευής του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο. Ο σκοπός της περιλαμβάνει τη διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών και διαχείριση Εμπορευματικών Κέντρων, την ανάπτυξη σιδηροδρομικών υποδομών, την παροχή υπηρεσιών Συμβούλου και τη σύνταξη μελετών και κάθε άλλη σχετική δραστηριότητα.

Ο ΟΣΕ από την δεκαετία του 1970 προέβλεψε την ανάγκη για την ανάπτυξη ενός μεγάλου σιδηροδρομικού κέντρου διαλογής ικανού να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες του σιδηροδρομικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών. Κατόπιν μελέτης επιλέχθηκε ως καταλληλότερη θέση η περιοχή του Θριάσιου Πεδίου και ο ΟΣΕ προχώρησε στην απαλλοτρίωση των απαιτούμενων χώρων, συνολικής έκτασης 2.200 στρεμμάτων. Η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής έγινε με κριτήριο την κομβικότητα, η οποία και συνεπάγεται σημαντικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη σιδηροδρομικών και μεταφορικών εν γένει υποδομών.

Οι διαβουλεύσεις του ΟΣΕ με τις παραγωγικές τάξεις στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του ΕΒΕΠ και ΔΕΚΕΠ ΑΕ από το 1995 αφύπνισαν τις διοικήσεις του ΟΣΕ οι οποίες σταδιακά εγκατέλειψαν την αρχική ιδέα ενός σιδηροδρομικού κέντρου διαλογής στην περιοχή του Θριάσιου και την προώθηση του όλου έργου ως εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

Το Θριάσιο Πεδίο βρίσκεται στον καταλληλότερο χώρο για να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην επιχειρηματική κοινότητα. Έχει προνομιακή χωροθέτηση στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Είναι κοντά στα μεγαλύτερα παραγωγικά και καταναλωτικά κέντρα της περιοχής της Αττικής. Μεγάλης σπουδαιότητας είναι η άμεση σιδηροδρομική πρόσβαση με τον εμπορικό λιμένα του Νέου Ικονίου, άμεση πρόσβαση σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών και με το νέο Αεροδρόμιο Αθηνών. Συνδέεται με

την Αττική Οδό, με την Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης, με την Εθνική Οδό Αθηνών - Πατρών και με το Αεροδρόμιο Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος. Σημαντική είναι επίσης και η σύνδεση με την Λεωφόρο ΝΑΤΟ. Και στις δύο αυτές οδικές συνδέσεις προγραμματίζονται έργα που θα βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των κυκλοφοριακών ροών. Η θέση του κέντρου παρουσιάζεται στο χάρτη που ακολουθεί.



Σύμφωνα με το σχέδιο, στο γενικό συγκρότημα συγκεντρώθηκαν σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες μέχρι σήμερα διεκπεραιώνονταν σε εγκαταστάσεις που ήταν διάσπαρτες σε διάφορα σημεία. Στα 1.600 στρέμματα του συγκροτήματος αναπτύσσονται σιδηροδρομικές δραστηριότητες, όπως Σταθμός Διαλογής, Τερματικός Σταθμός Εμπορευματικών Φορτίων, Τελωνείο, Βοηθητικά κτίρια, χώρος διακίνησης containers, γερανογέφυρες και λοιπά. Τα 600 στρέμματα

διατίθενται προς χρήση από ιδιώτες για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων Εμπορευματικού Κέντρου, αλλά και άλλων συμπληρωματικών υπηρεσιών.

Το σχέδιο λειτουργίας του εμπορευματικού κέντρου προέβλεπε τη σύσταση φορέα εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το μοντέλο σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα, όπου η "ΘΡΙΑΣΙΟ" παραχωρεί την οικοπεδική έκταση για μεγάλο χρονικό διάστημα και ο παραχωρησιούχος ιδιώτης επενδυτής αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση και κατασκευή όλων των αποθηκευτικών και λοιπών εγκαταστάσεων. Ήτοι του εξοπλισμού, της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα, όλων των απαιτούμενων υποδομών εντός των ορίων του Εμπορευματικού Κέντρου.

Σε μια εποχή, που όλη η Ευρώπη “ μιλάει ” για συνδυασμένες μεταφορές, δεν γινόταν ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου, ο Πειραιάς, να είναι σιδηροδρομικά αποκομμένος. Ως εκ τούτου ήταν περισσότερο αναγκαία από ποτέ, η σιδηροδρομική σύνδεση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού, με το συγκρότημα του Θριάσιου Πεδίου στον Ασπρόπυργο και με γραμμή μήκους 17 χιλιομέτρων με 10 σήραγγες και 10 γέφυρες.

Αυτό το έργο είναι η βάση της συμφωνίας ανάμεσα στην COSCO, την HP και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Με τη νέα αυτή σιδηροδρομική σύνδεση, μειώνεται ο χρόνος των εμπορευματικών μεταφορών για πολλά πλοία από την Ασία και τη Μεσόγειο, με προορισμό τα λιμάνια της Αμβέρσας ή του Άμστερνταμ, τα οποία έπρεπε να διασχίζουν περιμετρικά την Ευρώπη.

Το κόστος του έργου ανήλθε στα 143 εκ. ευρώ εκ των οποίων το 50% χρηματοδοτήθηκε από το Ταμείο Συνοχής και το άλλο 50% από εθνικούς πόρους.

Στο πρότυπο του Θριάσιου, αναμένεται η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη. Η Βόρεια Ελλάδα αποτελεί βασικό κόμβο μεταφορών στα Βαλκάνια και,

για το λόγο αυτό, η «ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε.» έχει συνάψει μνημόνιο συνεργασίας με τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης για την από κοινού ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικού κέντρου. Η «ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε.» έχει δείξει ενδιαφέρον για την Αλεξανδρούπολη και το Βόλο.

4.1.3 Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές, καλύπτουν και αυτές της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία και για την Ενωμένη Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω ορισμένων ενεργειών όπως ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η εναρμόνιση των εξοπλισμών και των διαδικασιών. Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν επίσης προτεραιότητες. Οι ποτάμιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες οι οποίες όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς. Έχουν το πλεονέκτημα ότι ανακουφίζουν τις οδικές αρτηρίες αναλαμβάνοντας ένα μέρος των μεταφορών. Η Ένωση έχει προσηλωθεί στο στόχο της να δώσει νέα ώθηση στη δραστηριότητα του τομέα, ειδικότερα με το πρόγραμμα δράσης Naiades.²⁶

Σε ένα μεταβαλλόμενο κόσμο γεωπολιτικά, η ελληνική ναυτιλία εν γένει, είναι ένας αξιόπιστος εταίρος στο παγκόσμιο εμπόριο, καλύπτοντας σημαντικό μέρος των αναγκών για τη μεταφορά ενέργειας και πρώτων υλών, ενώ παράλληλα διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Η ναυτιλία στη χώρα προσδίδει προστιθέμενη αξία σε όλους τους τομείς που αφορούν στην παραγωγή, την απασχόληση στα πλοία, στα ναυτιλιακά γραφεία και στους ναυτιλιακούς συνεργατικούς σχηματισμούς στην ξηρά (clusters) και αποτελεί έναν από τους δύο βασικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό (YNA, 2013).

²⁶ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_el.htm).

Πίνακας 4: Θαλάσσιες Μεταφορές

| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Δύναμη ελληνικού εμπο- ρικού στόλου: | | | | | | |
| Πλοία | 2.028 | 2.021 | 2.091 | 2.074 | 2.014 | 1.939 |
| Χωρητικότητα (χιλ. ΚΟΧ) | 37.648 | 39.055 | 41.299 | 43.026 | 43.398 | 43.614 |
| Επιβάτες (χιλιάδες) .. | 47.462 | 46.666 | 44.842 | 43.325 | 40.583 | 37.137 |
| Εσωτερικού | 44.963 | 44.375 | 42.644 | 41.170 | 38.619 | 35.768 |
| Εξωτερικού | 2.499 | 2.291 | 2.198 | 2.155 | 1.964 | 1.369 |
| Εμπορεύματα (χιλ. τόνοι) | 122.288 | 115.521 | 102.815 | 100.301 | 105.767 | 123.253 |
| Εσωτερικού | 41.501 | 36.933 | 32.611 | 28.754 | 29.547 | 29.728 |
| Εξωτερικού | 80.787 | 78.588 | 70.204 | 71.547 | 76.220 | 93.525 |

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, στη σελ. 32

Το 2011, τα οικονομικά δεδομένα για τα υπό ελληνική σημαία πλοία εξακολούθησαν να είναι άκρως ικανοποιητικά²⁷. Παράλληλα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς στόλους που συμβάλλει τα μέγιστα στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχεται στις 1.300, ενώ το ναυτιλιακό πλέγμα παρέχει απασχόληση, άμεσα ή έμμεσα, σε 200.000 άτομα. Το 2011 οι συναλλαγματικές εισροές που προήλθαν από τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ανήλθαν σε 14,1δισ. ευρώ σε σύγκριση με €15,4δισ. για το έτος 2010), αντιστοιχώντας στο 6,72% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, καλύπτοντας το 35,28% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Επίσης, η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων (ΥΝΑ, 2013).

²⁷ Στο ελληνικό νηολόγιο, ήταν καταγεγραμμένα 2.014 πλοία (άνω των 100 gt), ισοδυναμίας 43.397.583gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στη πρώτη θέση διεθνώς. Ο ελληνόκτητος στόλος ανήρχετο σε 3.325 πλοία (άνω των 1.000gt) ήτοι 226,92 εκατομμύρια dwt, που αντιπροσωπεύουν το 14,83% της συνολικής χωρητικότητας διεθνώς. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη θέση στην ΕΕ σε χωρητικότητα του στόλου. Ο ελληνικών συμφερόντων στόλος με σημαίες της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 39,52% της χωρητικότητας της Ε.Ε. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δραστηριότητες του ελληνόκτητου στόλου, επικεντρώνονται κατά 97,5% στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Το πλαίσιο ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών της χώρας ξεκίνησε από τον στρατηγικό σχεδιασμό του 1994 (μελέτη ΕΛΛΑΔΑ 2010) όπου προωθήθηκε η ιεράρχηση των λιμένων σε 3 ομάδες με σκοπό την ένταξη των έργων τους στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Τα επόμενα χρόνια, αποφασίστηκε η δημιουργία 10 νέων οργανισμών λιμένων στους 10 σημαντικότερους λιμένες της χώρας, πέρα αυτών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που λειτουργούσαν ήδη σε αυτή τη μορφή. Στο χωροταξικό πλαίσιο του 2008 τίθενται στόχοι ανά λιμένα, και η ιεράρχησή τους γίνεται με βάση εθνικά κριτήρια (ΙΜΕΤ-ΕΚΕΤΑ, 2013).

Λιμένες

Η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους Λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων. Η λιμενική πολιτική και τεχνική εποπτεία επί συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων (της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων) ανήκουν στο ΥΝΑ, ενώ η υλοποίησή τους στο Υπουργείο Υποδομών ή την Περιφερειακή Διοίκηση. Οι Ελληνικοί Λιμένες διαχειρίζονται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών συναλλαγών της Ελλάδας και εξασφαλίζουν την τροφοδοσία των νησιών. Η ταξιδιωτική κίνηση μέσω ελληνικών λιμένων ανέρχεται στο 22% του συνόλου των επιβατών θαλασσιών μεταφορών σε όλη την Ε.Ε. (ΥΝΑ, 2013). Η έννοια της προώθησης της διατροφικότητας είναι βασική παράμετρος που προωθήθηκε από τους ως τώρα σχεδιασμούς χωρίς ωστόσο τα επιθυμητά αποτελέσματα. Συνεχίζει να υπάρχει σήμερα έλλειψη διαλειτουργικότητας με άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως με τους σιδηροδρόμους. Η ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών, συνοπτικά, εντοπίζεται στα εξής:

Εξωτερικά έργα: Πολλοί λιμένες, κυρίως στα μικρότερα νησιά, διαθέτουν ανεπαρκή εξωτερικά λιμενικά έργα (κυματοθραύστες, μώλους).

Εσωτερικά λιμενικά έργα: Οι συνηθέστερες ελλείψεις των λιμενικών υποδομών αφορούν σε ανεπαρκή εσωτερικά λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών ταυτόχρονων καταπλόων / αποπλόων. Οι ελλείψεις αυτές εξετάζονται βεβαίως σε

σχέση με την κίνηση που εξυπηρετεί ο λιμένας. Τα προβλήματα ποικίλουν από τη γενική διάταξη και τους ανεπαρκείς χερσαίους χώρους του λιμένα έως τα επιμέρους τεχνικά που έχουν όμως μεγάλη σημασία στη προσέγγιση και ελλιμενισμό των πλοίων, όπως η χαμηλή στάθμη των κρηπιδωμάτων, η απουσία προσκρουστήρων και δεσμών ικανής ελκτικής δυνάμεως για να ανταποκρίνονται στις υψηλές έλξεις των μεγάλων πλοίων.

Επιβατικοί Σταθμοί: Παρατηρείται σχεδόν παντελής έλλειψη σύγχρονων επιβατικών σταθμών. Οι σύγχρονοι επιβατικοί σταθμοί που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, στο πλαίσιο των έργων που υλοποιήθηκαν στη διάρκεια των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων στους Λιμένες Λαυρίου, Μυκόνου, Πατρών και Ηγουμενίτσας, αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα αυτό. Στους περισσότερους λιμένες ή δεν υπάρχουν καθόλου εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης, ή υπάρχουν πρόχειρες κατασκευές, στέγαστρα, καφετέριες, κλπ.

Προσβάσεις στο λιμένα: Είναι μεγάλης σημασίας στις συνδυασμένες μεταφορές. Οι συνηθέστερες ελλείψεις και προβλήματα συνίστανται: α) Ελλείψεις συγκοινωνιακών προσβάσεων προς τους λιμένες, β) Εμπλοκή της κίνησης των οχημάτων από/προς τον λιμένα με την κίνηση της πόλης, γ) Στους μεγάλους λιμένες, όπου και είναι απαραίτητο παρατηρείται η έλλειψη μιας εσωτερικής περιμετρικής οδού, η οποία συνδέει διαφορετικά λιμενικά τμήματα μεταξύ τους και με το εξωτερικό οδικό δίκτυο μέσω πυλών.

Εφαρμογή διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην Ελλάδα εφαρμόζονται οι διεθνείς κανονισμοί για την ασφάλεια λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS, Οδηγία 2005/65/EK) όπως και η ευρωπαϊκή οδηγία 2009/59 για την παραλαβή αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίου. Οι κανονισμοί ασφαλείας εφαρμόζονται ιδιαίτερα σε λιμένες που υποδέχονται διεθνείς (εμπορικούς και επιβατικούς) πλόες ενώ οι κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εφαρμόζονται σε όλους τους λιμένες ασχέτως μεγέθους, προέλευσης καταπλεόντων πλοίων, ή φορτίου που μεταφέρουν.

Επίσης ανεπάρκεια εντοπίζεται: α) στις Υποδομές Διοίκησης και υπηρεσιών του υπουργείου ώστε να προσφέρει τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες σε ένα τομέα υψηλής και διεθνούς ανταγωνιστικότητας, β) στη διοικητική κατάσταση ως προς την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και το ΛΣ και γ) στους Ανθρώπινους πόρους, κυρίως στον τομέα: 1) Ναυτική εκπαίδευση. Το Υπουργείο είναι αρμόδιο για την παροχή Ναυτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας, Ελέγχει –εποπτεύει την καλή λειτουργία των σχολών Εμπορικού Ναυτικού και προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για τον εκσυγχρονισμό του. 2) Ναυτική εργασία. Η ναυτική ανεργία βρίσκεται σε άνοδο αν και με τα ισχύοντα συστήματα καταγραφής της δεν αποκομίζεται η ακριβής εικόνα. Η ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος μαζί με τη δυσκολία καταγραφής της ακριβούς κατάστασης στο χώρο της ναυτικής ανεργίας και τις επιλεξιμότητες του ΕΚΤ που δεν χρηματοδοτούν παρά μόνο «πολιτικές ενεργούς απασχόλησης» εμποδίζουν το σχεδιασμό στοχευμένων δράσεων που αντιστοιχούν στους παράγοντες διαμόρφωσης της ανεργίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε όλες τις ειδικότητες οι προσφερόμενοι προς εργασία που είχε καταγράψει το ΓΕΝΕ τον 9/2012 ήταν 3280 ενώ δικαιούχοι του επιδόματος ήταν μόνο 671, δηλ το 20,46%.

4.1.4 Εναέρια μεταφορές

Οι εναέρια μεταφορές είναι το μέσο μεταφοράς που σημειώνει την ταχύτερη ανάπτυξη. Ωστόσο, ο τομέας των αερομεταφορών καλείται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα κορεσμού των υποδομών του. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να εκσυγχρονίσει και να προσαρμόσει τις υποδομές αυτές στην αυξανόμενη ροή επιβατών, ενισχύοντας παράλληλα τα δικαιώματα και την ασφάλεια των τελευταίων. Για το σκοπό αυτό, η Ένωση προωθεί την ενοποίηση του ευρωπαϊκού ουρανού. Εξάλλου, χάρη στην εισαγωγή τεχνολογιών που προωθούν τη βέλτιστη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να συνδυάζονται η οικονομική αποδοτικότητα, η ασφάλεια και ο σεβασμός προς το περιβάλλον.²⁸

Η εναέρια μεταφορά (40 αστικά αεροδρόμια) είναι επίσης σημαντική εξαιτίας ορεινών περιοχών και πολλών νησιών στο Ελληνικό αρχιπέλαγος (100 νησιά στο Αιγαίο και 20 στο Ιόνιο Πέλαγος). Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας πλέον από τους αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική-περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική εξέλιξη ενός τόπου.

Πίνακας 5: Εναέρια Μεταφορές

| Έτος | Πτήσεις αεροσκαφών | Επιβάτες (χιλιάδες) | | Εμπορεύματα και ταχυδρομείο (τόνοι) |
|------------|--------------------|---------------------|----------------|-------------------------------------|
| | | Επιβιβασθέντες | Αποβιβασθέντες | |
| 2007 | 455.199 | 20.785 | 20.530 | 143.894 |
| 2008 | 440.914 | 20.491 | 20.346 | 147.203 |
| 2009 | 457.706 | 19.899 | 19.746 | 129.400 |
| 2010 | 428.859 | 19.220 | 19.083 | 116.774 |
| 2011 | 410.226 | 19.508 | 19.323 | 102.094 |
| 2012 | 382.781 | 18.398 | 18.260 | 89.566 |

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

²⁸ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_el.htm).

Στο μεγάλο αριθμό αερολιμένων που ήδη διαθέτει η χώρα (που επιβάλλεται κυρίως από τη γεωμορφολογία της και την ύπαρξη πολλών νησιών), προστέθηκαν στις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους συνολικά 5 νέοι αερολιμένες (Νάξος, Σύρος, Αστυπάλαια, Ικαρία, Κάλυμνος), ενώ επαναλειτούργησε και ο αερολιμένας Νέας Αγχιάλου. Πέρα από το μεγάλο και σημαντικό έργο του αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», προωθήθηκαν πολλά έργα σε περιφερειακούς αερολιμένες (κυρίως επεκτάσεις δαπέδων στάθμευσης και έργα νέων αεροσταθμών). Έχει όμως καθυστερήσει σημαντικά ο εκσυγχρονισμός των δύο μεγαλύτερων αερολιμένων μετά από αυτόν των Αθηνών, δηλαδή εκείνων του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης (όπου η επέκταση του διαδρόμου καθυστερεί επί 10ετία περίπου). Υστερεί επίσης ακόμη το θέμα της ιδιωτικοποίησης των περιφερειακών αερολιμένων²⁹. Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκόσμιων όσο και στη Ελλάδα, τάση η οποία επιβεβαιώνεται από τη μέχρι τώρα εξέλιξη του.

²⁹ Με το νόμο 3913/2011 περί αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ επιχειρείται για πρώτη φορά η ίδρυση ανώνυμων εταιρειών διαχείρισης αεροδρομίων (ΑΕΔΑ) στις οποίες μπορούν να συμμετέχουν ιδιώτες.

4.1.5 Εφοδιαστική Αλυσίδα (Logistics)

Ο Τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (logistics) αναφέρεται σε ένα σύνολο δραστηριοτήτων, οι οποίες αφορούν στη συνολική διαχείριση του εφοδιασμού μίας επιχείρησης ή μίας αγοράς, και περιλαμβάνει επιμέρους δραστηριότητες, όπως η μεταφορά πρώτων υλών και τελικών εμπορευμάτων, η αποθήκευσή τους, η διαχείριση των αποθεμάτων, ο συντονισμός των δρομολογίων και ο έλεγχος της διανομής των τελικών προϊόντων. Σε αυτό το πλαίσιο, ο τομέας ορίζεται ως η διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου μίας αποτελεσματικής και οικονομικής ροής και αποθήκευσης των πρώτων υλών, των ημικατεργασμένων αποθεμάτων, των έτοιμων προϊόντων και της σχετικής πληροφορίας από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης, με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών. Σύμφωνα με έναν εναλλακτικό, σύγχρονο ορισμό, η δραστηριότητα των logistics συνίσταται στη μεταφορά των εμπορευμάτων από το σημείο παραγωγής τους στον κατάλληλο τόπο, στην κατάλληλη μορφή, την κατάλληλη χρονική στιγμή και με το κατάλληλο κόστος (ΣΕΒ, 2013).

Ως αποτέλεσμα των οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών αλλαγών, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας μετατράπηκε γρήγορα και αναγνωρίστηκε ως μία ξεχωριστή μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η οποία κλήθηκε να αντιμετωπίσει και να επιλύσει ζητήματα ειδικής φύσεως. Ως αποτέλεσμα δε της σταθερής, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, τάσης απελευθέρωσης των αγορών –τόσο στο εσωτερικό των περισσότερων εθνικών οικονομιών όσο και στο επίπεδο του διεθνούς εμπορίου– αλλά και του διαρκώς αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, η επίλυση των ειδικών αυτών ζητημάτων, κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο, κατέστη αναγκαία, ακόμα και για την ίδια την επιβίωση των κάθε είδους επιχειρήσεων.

Το γεγονός αυτό, η αναγκαιότητα δηλαδή των logistics για κάθε επιχείρηση, ανεξαρτήτως μάλιστα του συγκεκριμένου κλάδου οικονομικής δραστηριότητας στον οποίον ανήκει, είναι που καθιστά δύσκολο το σαφή ορισμό του τομέα. Στο μεγαλύτερο τους μέρος, οι υπηρεσίες οι οποίες περιέχονται στα logistics, λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό κάθε είδους επιχειρήσεων (εμπορικών, βιομηχανικών και επιχειρήσεων

παροχής υπηρεσιών), δεν αποτελούν, δηλαδή, κάποιον ιδιαίτερο κλάδο της οικονομίας και δεν καταγράφονται ως τέτοιος στις επίσημες στατιστικές.

Σε σχέση με την εικόνα της ελληνικής αγοράς των logistics καταγράφεται ότι η Ελλάδα πλεονεκτεί λόγω της γεωγραφικής της θέσης, καθώς θα μπορούσε να αποτελέσει κόμβο υποδοχής εμπορευμάτων αφού βρίσκεται στην διασταύρωση 4 μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών (προς τα Δυτικά η Ε.Ε., προς Βορρά οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης, ανατολικά η ταχύτατα αναπτυσσόμενη Τουρκία και νότια ο αραβικός κόσμος). Ωστόσο, σημειώνεται, ότι από την αγορά λείπουν οι σύγχρονες υποδομές, οι απλές και αποτελεσματικές διαδικασίες διεκπεραίωσης και το εθνικό marketing των εν λόγω υπηρεσιών, με αποτέλεσμα η εφοδιαστική αλυσίδα να μην έχει αναπτυχθεί όσο θα μπορούσε στην Ελλάδα σε αντίθεση με χώρες όπως η Ολλανδία ή η Γερμανία, που έχουν μετατρέψει την αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μία από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων και ανάπτυξης της χώρας, παρόλο που η γεωγραφική τους θέση δεν είναι το ίδιο πλεονεκτική. Εντούτοις, ο κλάδος υπολογίζεται ότι παράγει το 12% - 14% του ΑΕΠ κι εκτιμάται ότι απασχολεί το 5,4% του εργατικού δυναμικού (Euro2day, 2013).

Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης του ΣΕΒ (2013), στην Ελλάδα, η συνολική αξία παραγωγής στον τομέα ανέρχεται, το 2009, σε 6,4 δις ευρώ, ο συνολικός κύκλος εργασιών σε 7,8 δις. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 1,2% του συνόλου σε επίπεδο ΕΕ και στηρίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό στις μεταφορές εμπορευμάτων. Η προστιθέμενη αξία του τομέα αγγίζει τα 3,2 δις. ευρώ, αποτελεί δηλαδή το 1,4% της συνολικής προστιθέμενης αξίας του τομέα στην ΕΕ.

Σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι επιχειρήσεις του τομέα των logistics ανέρχονται, το 2009, σε 32.623, εκ των οποίων ποσοστό 75% δραστηριοποιούνται στις μεταφορές και το υπόλοιπο στην αποθήκευση. Η συνολική απασχόληση του τομέα ανέρχεται, για το ίδιο έτος, σε 53.831 εργαζόμενους, εκ των οποίων ποσοστό 41,2% απασχολούνται στον τομέα των μεταφορών και οι λοιποί στον τομέα της αποθήκευσης.

Στρατηγικές / Οικονομική Αξιολόγηση (ΣΕΒ, 2013)

Συνολικά, η εγχώρια προσφορά υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:

Στο σύνολο των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, οι υπηρεσίες μεταφοράς καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς.

Παρατηρείται υψηλός κατακερματισμός και έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, βασισμένος, κυρίως, στις τιμές των προσφερόμενων υπηρεσιών. Στον Τομέα δεν παρατηρούνται τάσεις συγκέντρωσης, εκτός από τους κλάδους διακίνησης και αποθήκευσης, με χαμηλά, όμως, ποσοστά, βάσει των διεθνών benchmarks.

Η ζήτηση για υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας υψηλού επιπέδου και χαμηλού κόστους έχει συμβάλει στη σταδιακή αύξηση του βαθμού καθετοποίησης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Εμφανίζεται μέσος βαθμός καθετοποίησης από τις εταιρείες εφοδιαστικής αλυσίδας (το φαινόμενο είναι πιο έντονο στις μεγάλες επιχειρήσεις του Τομέα), οι οποίες προσφέρουν υψηλό αριθμό υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (είτε εντός του κλάδου, είτε και υπηρεσίες που ανήκουν σε διαφορετικούς κλάδους), με στόχο την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

Ο βαθμός εξειδίκευσης των εταιρειών εφοδιαστικής αλυσίδας, με βάση την κατηγορία του διαχειριζόμενου είδους, χαρακτηρίζεται σχετικά χαμηλός, εκτός από τις περιπτώσεις ειδών που απαιτούν διαχείριση σε ιδιαίτερες συνθήκες θερμοκρασίας και υγρασίας.

Στο πεδίο των Υποδομών και Πόρων, παρατηρείται έλλειψη οργανωμένων logistics parks / hubs (με υποδομές πρόσβασης και ασφάλειας) στην Ελλάδα. Επίσης, υπάρχει υπερπροσφορά αποθηκευτικών χώρων, συγκεντρωμένων, γεωγραφικά, στις περιοχές της Αττικής και Θεσσαλονίκης, από τους οποίους πολλοί είναι χαμηλών προδιαγραφών

σε εξοπλισμό και συστήματα: α) χαμηλό ποσοστό υιοθέτησης ολοκληρωμένων (integrated) συστημάτων και τεχνολογιών εφοδιαστικής αλυσίδας, β) χαμηλός βαθμός επικοινωνίας σε πραγματικό χρόνο και διασύνδεσης μεταξύ των συστημάτων Shipper και των παροχών υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας ο μέσο προς χαμηλό επίπεδο χρήσης αυτοματοποιημένων συστημάτων και τεχνολογιών διαχείρισης υλικών (handling)

Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης, ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ορίζεται, βάσει της ΣΤΑΚΟΔ 08, ως το σύνολο των ακόλουθων κλάδων και υποκλάδων:

Πίνακας 6: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας κατά ΣΤΑΚΟΔ 2008 Τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας

| |
|--|
| 49.20 Σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων |
| 49.41 Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων |
| 50.20 Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων |
| 50.40 Εσωτερικές πλωτές μεταφορές εμπορευμάτων |
| 51.21 Αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων |
| 52.10 Αποθήκευση |
| 52.21 Δραστηριότητες συναφείς με τις χερσαίες μεταφορές |
| 52.22 Δραστηριότητες συναφείς με τις πλωτές μεταφορές |
| 52.23 Δραστηριότητες συναφείς με τις αεροπορικές μεταφορές |
| 52.24 Διακίνηση φορτίων |
| 52.29 Άλλες υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες |

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας - Μηχανισμός Διάγνωσης των αναγκών των επιχειρήσεων σε επαγγέλματα και δεξιότητες, (κείμενο προς διαβούλευση, Ιούλιος 2013). ΣΕΒ: Αθήνα

Η Ελλάδα, αν και κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιόκτητου στόλου οχημάτων στην Ευρώπη, με βάση τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα μεταφοράς εκτός Αττικής (70%), χαρακτηρίζεται από χαμηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τους αντίστοιχους

μεταφορείς της Ευρώπης, λόγω του μη εκσυγχρονισμένου στόλου της. Το ποσοστό χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών διαχείρισης μεταφορών από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις χαρακτηρίζεται μέσο προς υψηλό, ενώ για το σύνολο των επιχειρήσεων του τομέα μεταφορών, ως χαμηλό.

Το ποσοστό ευαισθητοποίησης των ελληνικών επιχειρήσεων σε θέματα “πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας” είναι χαμηλό.

Η δυσπιστία των ελληνικών επιχειρήσεων σχετικά με τη χρησιμότητα ορισμένων προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών, αλλά και η αβεβαιότητα για το εάν οι επενδύσεις σε συστήματα / τεχνολογίες θα αποφέρουν κέρδος και αξία έχουν ως αποτέλεσμα η πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου (με εξαίρεση τις μεγάλες επιχειρήσεις και τις πολυεθνικές) να έχουν μέσο προς χαμηλό βαθμό χρήσης σύγχρονων συστημάτων και τεχνολογιών.

Ο βαθμός εξωστρέφειας των ελληνικών επιχειρήσεων του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας χαρακτηρίζεται ως χαμηλός.

Η ανάγκη για αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης οδηγεί σε υψηλό ποσοστό συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων του τομέα. Παρόλα αυτά, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών του τομέα δεν χαρακτηρίζεται ως επιτυχές. Ειδικότερα οι κυρίαρχες επιχειρήσεις (οι οποίες και παρέχουν καθετοποιημένες υπηρεσίες) δεν χρησιμοποιούν συνεργάτες ή χρησιμοποιούν κατά περίπτωση.

Η οικονομική κρίση και ύφεση, εκτός από το μέγεθος, έχει επηρεάσει την κερδοφορία και κατ’ επέκταση την αποδοτικότητα του τομέα. Τα περιθώρια κερδοφορίας των επιχειρήσεων του τομέα είναι χαμηλά τόσο σε όλους τους κλάδους (με εξαίρεση τον κλάδο διαμεταφορών) όσο και στις κυρίαρχες επιχειρήσεις (βάσει κύκλου εργασιών), κάτι το οποίο συνάδει με τα αποτελέσματα των μεγάλων διεθνών εταιρειών.

Η έλλειψη χρηματοδότησης από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η παράλληλη πίεση για αποπληρωμή των υποχρεώσεων (δανείων) αποτελούν τα σημαντικότερα προβλήματα των εταιρειών του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, με αποτέλεσμα την αύξηση των προβλημάτων ρευστότητας στις επιχειρήσεις, κάτι το οποίο επιτείνεται λόγω και του υψηλού μέσου όρου ημερών είσπραξης των απαιτήσεων, και τη μείωση των επενδύσεων σε πάγιο εξοπλισμό.

Το ποσοστό το ανταγωνιστικών επιχειρήσεων του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, αλλά και το ποσοστό της αντοχής τους στην οικονομική ύφεση είναι πάρα πολύ μικρό σε σύγκριση με διεθνή benchmarks.

4.2 SWOT Analysis τρόπων μεταφοράς

Η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών, συμπληρώνεται στο παρόν, μέσω της σύνοψης των ισχυρών σημείων (strengths-S), των αδυναμιών (weaknesses-W), των ευκαιριών (opportunities-O) και των απειλών (threats-T) που παρουσιάζονται κατωτέρω με τη μορφή ανάλυσης SWOT.

Η ανάλυση SWOT διεκπεραιώνεται ξεχωριστά για κάθε υποσύστημα μεταφορών, δηλαδή τις Οδικές Μεταφορές, τις Σιδηροδρομικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, τις Θαλάσσιες και τις Αεροπορικές Μεταφορές. Επίσης λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα τους, διενεργείται ξεχωριστή ανάλυση SWOT για τις Αστικές Μεταφορές.

Κατά τα πρότυπα της ανάλυσης SWOT, προσδιορίζονται για κάθε ενότητα/υποσύστημα, τα στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος που αφορούν στα ισχυρά σημεία και τις αδυναμίες τους, καθώς και στα στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος που προσδιορίζουν τις απειλές και τις ευκαιρίες. Τα ισχυρά σημεία μπορεί να αξιοποιηθούν για την αντιμετώπιση των απειλών, στο πλαίσιο των υφιστάμενων ευκαιριών. Οι αδυναμίες πρέπει να αντιμετωπισθούν γιατί μπορούν να εξελιχθούν σε απειλές.

Το αποτέλεσμα της ανάλυσης SWOT αποτελεί τη βάση για τη διαμόρφωση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του τομέα των μεταφορών για την κάλυψη των αναγκών του τομέα, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων του εν δυνάμει εξωτερικού περιβάλλοντος.

ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)

- Υλοποίηση, σε ένα μεγάλο βαθμό, του ΠΑΘΕ και της ΕΓΝΑΤΙΑΣ καθώς και προγραμματισμός σημαντικών έργων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα για την επέκταση του δικτύου υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητόδρομων ΔΔ)
- Περαιτέρω ενίσχυση της οδικής υποδομής, με αξιοποίηση σημαντικών ιδιωτικών πόρων σε σχήματα παραχώρησης για την κατασκευή αυτοκινητόδρομων
- Θετικές περιβαλλοντικές και ενεργειακές επιπτώσεις των βελτιωμένων έργων υποδομής και των εξελίξεων στην τεχνολογία των οδικών μεταφορικών μέσων
- Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στα αστικά κέντρα, ως συμβολή της υλοποίησης των παρακάμψεων μεγάλων πόλεων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Αγρίνιο)
- Συμβολή στη σύνδεση σημαντικών περιφερειών/περιοχών της χώρας με τους κύριους άξονες ανάπτυξης μέσω των μεγάλων οδικών έργων
- Ικανοποιητική έκταση περιφερειακού/επαρχιακού οδικού δικτύου
- Συμβολή στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους αναβαθμισμένους οδικούς άξονες και στις παρακάμψεις που ολοκληρώθηκαν, υλοποιούνται ή προγραμματίζεται να υλοποιηθούν
- Προώθηση μέτρων για την παρακολούθηση και τη διαχείριση της οδικής κυκλοφορίας.
- Ύπαρξη εμπειρίας, τεχνογνωσίας και δομών για την απρόσκοπτη συνέχιση της ανάπτυξης του οδικού δικτύου

- Μη ολοκληρωμένο δίκτυο βασικών οδικών υποδομών ιδιαίτερα το δίκτυο υψηλών προδιαγραφών (αυτοκινητόδρομων)
- Πολύπλοκες διαδικασίες για την οριστικοποίηση των συμβάσεων παραχώρησης κατασκευής και λειτουργίας αυτοκινητόδρομων
- Το αυτοκίνητο (μικρό και μεγάλο) εξακολουθεί να είναι το πλέον ενεργοβόρο μέσο ανά μονάδα μεταφορικού έργου και το κυρίαρχο μέσο χερσαίας μεταφοράς στην Ελλάδα.
- Πολλές ελλείψεις στην κατάλληλη οδική σύνδεση σημαντικών κόμβων – λιμένων, αεροδρομίων, βιομηχανικών και εμπορικών συγκεντρώσεων, κέντρων διαμετακομιστικού εμπορίου
- Η Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει στις πρώτες θέσεις της Ε.Ε στα οδικά ατυχήματα, λόγω οδικής συμπεριφοράς και κατάστασης μεγάλου τμήματος του οδικού δικτύου, με παράλληλα προβλήματα σε συναφείς τομείς όπως η διαχείριση της κυκλοφορίας
- Ελλείψεις στη σύνδεση πολλών απομακρυσμένων περιοχών με το κύριο οδικό δίκτυο
- Η παρακολούθηση και η διαχείριση της κυκλοφορίας, η πληροφόρηση των οδηγών, η σήμανση κλπ, παραμένουν ανεπαρκείς, ενώ σχετικές παρεμβάσεις εμφανίζουν περιορισμένη πρόοδο υλοποίησης
- Η υλοποίηση των οδικών έργων συχνά απαιτεί πολύπλοκες διαδικασίες, εμπλοκή πολλών φορέων με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις

| | |
|---|---|
| <p>EYKAIPIES (OPPORTUNITIES)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Το σταθερό πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον • Η Κοινοτική Πολιτική που προωθεί την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Οδικών Δικτύων • Η πολιτική και προτεραιότητες της Ε.Ε. για τη μείωση των ατυχημάτων, ως προς όρια ταχύτητας, περιορισμό κινδύνων για μεταφορά επικίνδυνων προϊόντων • Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση • Η προοπτική υλοποίησης έργων με ΣΔΙΤ • Δυνατότητες για προώθηση των χερσαίων συνδέσεων της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, μετά την είσοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ε.Ε • Η συνεχής βελτίωση των συνδέσεων με όμορες χώρες • Οι τεχνολογικές εξελίξεις που δίνουν νέες δυνατότητες στην ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων μεταφορών • Αξιοποίηση της αποκτηθείσας εμπειρίας για βελτίωση του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και της συμβολής του στη λήψη αποφάσεων για την υλοποίηση των παρεμβάσεων στο σύστημα μεταφορών |
| <p>ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμασης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις) • Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμασης των έργων (όπως απαιτείται) • Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών φορέων υλοποίησης • Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της Ε.Ε, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης • Οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι σε σχέση με τις υφιστάμενες ανάγκες – απαιτήσεις για ανάπτυξη, συνεπάγονται αδυναμία λειτουργίας «overbooking» (με εθνικούς πόρους) |

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)

- Οι σιδηροδρομικές μεταφορές δημιουργούν οικονομίες χώρου, ατυχημάτων, ενέργειας και χρόνου
- Ο σιδηρόδρομος είναι ασφαλές μέσο μεταφοράς και φιλικό προς το περιβάλλον.
- Υπάρχει η δυνατότητα συμπληρωματικότητας με τα λοιπά μέσα μεταφοράς
- Σε μεταφορές μεσαίων αποστάσεων, τα τρένα υψηλής ταχύτητας εμφανίζουν πλεονεκτήματα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές (μικρότερο κόστος, ταχύτητα, μεγαλύτερη άνεση)
- Ο βαθμός εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθήνας – Θεσσαλονίκης (υποδομή, τροχιαίο υλικό) είναι σχετικά μεγάλος
- Τα προηγούμενα επενδυτικά προγράμματα έχουν αυξήσει το βαθμό τεχνογνωσίας

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (WEAKNESSES)

- Έλλειψη πυκνής σιδηροδρομικής υποδομής
- Ανολοκλήρωτο και ασύνδετο σιδηροδρομικό δίκτυο σε διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό επίπεδο που καθιστά τις αντίστοιχες συνδέσεις δυσχερείς
- Έλλειψη συνδέσεων με λιμάνια, ΒΙ.ΠΕ & αεροδρόμια με αποτέλεσμα την ανεπαρκή εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας των εμπορευματικών μεταφορών
- Έλλειψη δικτύου εμπορευματικών κέντρων στη χώρα για την προώθηση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών
- Παλαιότητα υποδομής & τεχνολογίας σε αρκετά σημεία του δικτύου πλην του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης
- Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης & οργάνωσης των σιδηρόδρομων
- Έλλειψη συντονισμένης πολιτικής προσέλκυσης της ζήτησης για μεταφορά (μεταφορικού έργου)
- Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού (τεχνικών)
- Ελλιπείς υποδομές και συστήματα ασφαλείας
- Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ)
- Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας

| | |
|----------------------------------|---|
| ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES) | <ul style="list-style-type: none"> • Η αύξηση της κινητικότητας και οι τάσεις αύξησης των διαδρομών λόγω παγκοσμιοποίησης & διευρυμένης αγοράς, συντελούν στην αύξηση του δυνητικού επιβατικού και κυρίως του εμπορευματικού μεταφορικού έργου του σιδηρόδρομου • Η μετατόπιση της Ε.Ε προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας («χερσαία νοτιοανατολική πύλη» της Ε.Ε), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής • Η αξιοποίηση των διατιθέμενων κοινοτικών πόρων, με κατεύθυνση την ολοκλήρωση των ΔΔΜ που περιλαμβάνουν σιδηρόδρομους σε ελληνικό έδαφος αφενός & ενίσχυση διατροπικών μεταφορών αφετέρου • Οι εθνικές στρατηγικές που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με τις επενδύσεις που γίνονται, κυρίως σε λιμάνια και σε εμπορευματικά κέντρα, σε συνάρτηση με το νομικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ • Απελευθέρωση σιδηροδρομικών υπηρεσιών • Συνεχόμενη αύξηση κόστους μετακίνησης οδικών μεταφορών κυρίως λόγω του κόστους των καυσίμων, που καθιστά τη χρήση των αντίστοιχων μέσων ασύμφορη • Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών |
| ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS) | <ul style="list-style-type: none"> • Εδραιωμένη προτίμηση αγοράς προς τις οδικές μεταφορές λόγω: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Του μικρότερου χρόνου μετακίνησης ✓ Της μεγαλύτερης άνεσης και ποιότητας μετακίνησης ✓ Της πυκνότητας του σύγχρονου οδικού δικτύου, που συνδέεται άμεσα με τους κόμβους (λιμάνια, αεροδρόμια), επιτρέποντας τις διατροπικές μεταφορές ✓ Της εξυπηρέτησης door – to – door (πόρτα – πόρτα) • Ανταγωνισμός ελληνικών μεταφορικών υποδομών από μεταφορικές υποδομές Βαλκανικών χωρών • Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων |

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)

- Ο «πολυνησιακός» χαρακτήρας της Ελλάδας και το μεγάλο ανάπτυγμα των ακτών της, ευνοεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών
- Η Ελλάδα βρίσκεται 1^η στην Ε.Ε στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών συνολικά, με σημαντική θετική δυναμική
- Πλεονέκτημα γεωγραφικής θέσης της χώρας στο σύστημα των Θαλάσσιων Διαδρομών της Μεσογείου και των Διευρωπαϊκών Αξόνων
- Έχουν υλοποιηθεί σημαντικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο Κοινοτικών προγραμμάτων για την ενίσχυση της υποδομής – ανωδομής και του εξοπλισμού των σημαντικότερων λιμένων – πυλών της χώρας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα, Πάτρα)
- Κυριαρχία της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων εξωτερικού από/προς την Ελλάδα. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι στην 1^η θέση διεθνώς
- Κυρίαρχος ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διαμετακόμιση Ε/Κ στην Ανατολική Μεσόγειο
- Βρίσκεται σε εξέλιξη δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας και ταχύπλοων και γενικά βελτίωση του ακτοπλοϊκού στόλου και λόγω cabotage
- Σημαντική κίνηση κρουαζιέρας transit στο λιμάνι του Πειραιά και σε άλλους ελληνικούς λιμένες, με αυξητικές τάσεις

- Ανεπαρκείς λιμενικές υποδομές/εγκαταστάσεις σε νησιωτικούς λιμένες, σε συνδυασμό με μη ορθολογική λειτουργία του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών
- Σχετικά περιορισμένο ύψος δημόσιων πόρων που διατίθενται, για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος
- Μεγάλος αριθμός νησιωτικών λιμένων που δεν έχουν τα απαιτούμενα μεγέθη, για τη συντήρηση βιώσιμων θαλάσσιων συνδέσεων
- Έντονες εποχικές διακυμάνσεις στη διακίνηση επιβατών και οχημάτων ακτοπλοΐας και «συνωστισμός» δρομολογίων πλοίων περίπου τις ίδιες ώρες της μέρας
- Γραμμική ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών του Αιγαίου που δημιουργεί καθυστερήσεις, αυξημένο κόστος και αδυνατίζει τις λειτουργικές συνδέσεις μεταξύ των νησιών
- Μίξη εμπορευματικών και επιβατικών λειτουργιών σε πολλούς λιμένες, με αρνητικές επιπτώσεις κατά τις περιόδους αιχμής
- Ελλιπής οδική και σιδηροδρομική σύνδεση των ελληνικών λιμένων – πυλών
- Περιορισμοί στην επέκταση, ορθολογική οργάνωση και αξιοποίηση χώρων των λιμένων λόγω άμεσης επαφής με τον περιβάλλοντα αστικό ιστό
- Η περιθωριοποίηση λιμένων που δεν έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης νέων τύπων πλοίων
- Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων για την προσέλκυση παρεμφερούς μεταφορικού έργου, με ελλείψεις επικαιροποίησης του σχεδιασμού και του ρόλου τους, στο πλαίσιο των δυνατοτήτων τους στον ελληνικό και διεθνή χώρο.

| | |
|---|--|
| <p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε οι οποίες ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και τη διασύνδεση των μεταφορικών μέσων • Η προώθηση πολιτικών από την Ε.Ε οι οποίες ευνοούν τη βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος στις λιμενικές ζώνες • Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση • Η αξιοποίηση της θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου μεταφορτωτικού έργου εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit, για τροφοδότηση των χωρών της ΝΑ Μεσογείου • Αξιοποίηση των ευκαιριών που παρέχει ο Ν.3389 περί ΣΔΙΤ για επενδύσεις και βελτιώσεις στη διαχείριση και απόδοση των λιμένων • Η αξιοποίηση των βελτιώσεων στην πολεοδομική οργάνωση των περιοχών που περιβάλλουν τους λιμένες στο πλαίσιο νέων ΓΠΣ και στη συνεργασία των λιμενικών αρχών με τους ΟΤΑ και τους φορείς των περιοχών τους |
| <p>ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Το ενδεχόμενο περιθωριοποίησης της χώρας ή μείωσης του μεριδίου του διαμετακομιστικού εμπορίου, λόγω καθυστερήσεων και ανταγωνισμού από λιμένες άλλων χωρών της Μεσογείου • Πολύπλοκες, αναποτελεσματικές, χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης, ωρίμασης έργων (πολλές αδειοδοτήσεις κλπ.) • Ο περιορισμένος χρόνος επιλεξιμότητας (07-15) σε σχέση με τον αναγκαίο χρόνο πλήρους ωρίμασης των έργων (όπως απαιτείται) • Χαμηλή αποτελεσματικότητα πολλών φορέων υλοποίησης • Οι αυστηροί κανονισμοί υλοποίησης των συγχρηματοδοτήσεων από τα ταμεία της Ε.Ε, σε σχέση με τις υφιστάμενες δυνατότητες των φορέων υλοποίησης • Οι περιορισμένοι διαθέσιμοι πόροι σε σχέση με τις υφιστάμενες ανάγκες – απαιτήσεις για την ανάπτυξη, συνεπάγονται αδυναμία λειτουργίας «overbooking» (με εθνικούς πόρους) |

ΛΙΜΕΝΕΣ

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)

- Μεγάλος αριθμός λιμένων , ευρεία γεωγραφική διασπορά και ποικιλία χρήσεων που μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες ανάγκες
- Η μακρά ενασχόληση των Ελλήνων με τη θάλασσα, που έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων και την εξειδίκευση του εργατικού δυναμικού της χώρας
- Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στο χώρο της Μεσογείου που δίνει στα λιμάνια ιδιαίτερα πλεονεκτήματα και ρόλο στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο ιδιαίτερα σε σχέση με τις Βαλκανικές και τις παρευξείνιες χώρες, οι οποίες αποτελούν δυνητική ενδοχώρα για τα ελληνικά λιμάνια
- Ο σημαντικός ρόλος του λιμένα Πειραιά στη θαλάσσια διακίνηση και διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων στην Ανατολική Μεσόγειο
- Η συνεχής ανανέωση και βελτίωση του Ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου
- Η σημαντικά αναβαθμισμένη υποδομή των Ελληνικών Λιμένων, ιδιαίτερα μέσω των κοινοτικών ενισχύσεων, που απορροφήθηκαν από το 1993 μέχρι σήμερα
- Η ένταξη σημαντικού αριθμού ελληνικών λιμένων της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας στο σύστημα ΔΔΜ
- Ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδας, με το εξαιρετικά μεγάλο μήκος ακτογραμμής που προσδίδει μοναδικά χαρακτηριστικά για τουριστική ανάπτυξη της χώρας
- Αναπτυγμένο δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών και έχει δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων

- Οι ελλείψεις που παρουσιάζονται στις υποδομές και ανωδομές των λιμένων για υποδοχή κρουαζιέρας και για την εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων νέας τεχνολογίας
- Η έλλειψη συνολικού αναπτυξιακού σχεδίου από την Ελληνική πολιτεία
- Η ανεπαρκής διασύνδεση των λιμανιών της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα χερσαία και εναέρια δίκτυα μεταφορών και η περιορισμένη δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών
- Η έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού με αποτέλεσμα οι λιμένες να λειτουργούν χωρίς επεξεργασμένη εξειδίκευση, που έχει ως αποτέλεσμα μειωμένη αποδοτικότητα και ανάπτυξη άγονου ανταγωνισμού μεταξύ τους
- Το πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο, που δυσχεραίνει την εφαρμογή Ευρωπαϊκών οδηγιών σχετικά με τη διαχείριση φορτίων και επιβατών, την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του περιβάλλοντος
- Η πολυπλοκότητα θεσμών και θεσμικών οργάνων και η διασπορά των αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών δυσχεραίνει την έγκαιρη αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη λήψη σημαντικών αποφάσεων, όπως αξιολόγηση και έγκριση Master Plan, συμβάσεων, προϋπολογισμών και απολογισμών
- Η υψηλή εξάρτηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και η αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης ή αυτοχρηματοδότησης για την έναρξη ή αποπεράτωση έργων και υποδομών
- Το Οργανωτικό μοντέλο λιμένων, που δεν υπάρχει σαφής διαχωρισμός των επιχειρησιακών λιμενικών δραστηριοτήτων από τις διοικητικές, κάτι που έχει σαν αποτέλεσμα, η ίδια διοικητική αρχή να ενεργεί ως εκμισθωτής γης, ως εργοδότης, ως λιμενικός εργολάβος ή ως συντηρητής μηχανημάτων
- Η ασάφεια των όρων λειτουργίας που προκαλεί σύγχυση σε υποψήφιους επενδυτές και φυγή κεφαλαίων

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)

- Η εξειδίκευση των λιμένων βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως είναι η γεωγραφική τους θέση, η συσχέτιση με ΔΔΜ, η δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών και η παρουσίαση και υιοθέτηση αναπτυξιακών σχεδίων ανάλογα με την εξειδίκευση
- Η ενδυνάμωση του ρόλου των ελληνικών λιμένων ως « πύλη εισροής » προς Βαλκάνια και παρευξείνιες χώρες, με την πλήρη υιοθέτηση των ΔΔΜ
- Το άνοιγμα προς τον ιδιωτικό τομέα με δυο μορφές.
 - ✓ Ιδιωτικά επενδυτικά κεφάλαια για συνεργασία στην ανάπτυξη των λιμένων, όπως στη βελτίωση των υποδομών και ανωδομών και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των λιμένων
 - ✓ Παραχώρηση δικαιωμάτων αξιοποίησης και ανάπτυξης συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, με κατάλληλη εμπειρία και θέση στην παγκόσμια αγορά, αλλά με την υποχρέωση υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων
- Η αναζωογόνηση των τοπικών οικονομιών με την παροχή υπηρεσιών υποστηρικτικών προς τις δραστηριότητες του λιμένα, όπως για παράδειγμα την ανάπτυξη ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ή άλλων λιμενικών υπηρεσιών, όπως η ναύλωση και η πρακτόρευση
- Η συνεχιζόμενη Κοινοτική χρηματοδότηση
- Η μεγαλύτερη αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων ως home ports για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας και την προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος
- Η πλήρης ανάπτυξη, οργάνωση και λειτουργία τουριστικών λιμένων σε δίκτυα μαρίνων με παροχή υπηρεσιών σε ιδιωτικά τουριστικά σκάφη
- Η πλήρης αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης της χώρας για την ανάπτυξη του θαλασσίου διαμετακομιστικού εμπορίου και τη μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων transit για τροφοδότηση των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων

ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)

- Ο συνεχιζόμενος περιορισμός της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών, λόγω της μη επαρκούς σύνδεσης των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών
- Έντονος ανταγωνισμός από λιμένες της Αδριατικής, του Αιγαίου και της Μαύρης Θάλασσας, οι οποίοι ήδη έχουν ξεκινήσει διεθνείς συνεργασίες και λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα για το διεθνές εμπόριο ή ως οργανωμένοι λιμένες υποδοχής τουριστικών σκαφών
- Η παρατεινόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση που συνεπάγεται τη μείωση και της ζήτησης για εμπορεύματα, άρα και για θαλάσσιες μεταφορές
- Η αδυναμία βελτίωσης και επέκτασης της ανεπαρκούς λιμενικής υποδομής, ειδικότερα για μεγάλα επιβατηγά και φορτηγά πλοία
- Η ανεπάρκεια πόρων στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για την υλοποίηση έργων, ιδιαίτερα στους μικρότερους λιμένες που δεν προβλέπεται πιθανότητα ιδιωτικοποίησης, οι οποίοι κινδυνεύουν με περιθωριοποίηση
- Η έλλειψη ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για τα λιμάνια, που έχει σαν αποτέλεσμα την απουσία προσανατολισμού και ολοκληρωμένου προγράμματος αναπτυξιακών ενεργειών
- Οι πολύπλοκες, αναποτελεσματικές και χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, χρηματοδότησης των απαιτούμενων για την ανάπτυξη έργων και υποδομών, λόγω της αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων και τη πληθώρα των αδειοδοτήσεων
- Ο δαιδαλώδης τρόπος διοίκησης, που έχει σαν αποτέλεσμα τη χαμηλή απορρόφηση των Κοινοτικών χρηματοδοτήσεων και την απώλεια σημαντικών κονδυλίων

| ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ | |
|--------------------------------------|---|
| ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS) | <ul style="list-style-type: none"> • Έκταση και πυκνότητα ελληνικού δικτύου αεροδρομίων λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας • Η απελευθέρωση των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών έχει ήδη προχωρήσει αρκετά • Μεγάλη ζήτηση αεροπορικής μεταφοράς για διακίνηση επισκεπτών προς και από τους τουριστικούς προορισμούς της χώρας |
| ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (WEAKNESSES) | <ul style="list-style-type: none"> • Μέσο μη φιλικό προς το περιβάλλον – απαιτούνται από την Ε.Ε μέτρα άμβλυνσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων • Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης σε αρκετά αεροδρόμια της χώρας (ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο) λόγω: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Ανεπαρκούς υποδομής (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτηριακές εγκαταστάσεις, υπηρεσίες εξυπηρέτησης) ✓ Έλλειψης πόρων για τις αντίστοιχες επενδύσεις • Τα περισσότερα αεροδρόμια εποχικής κίνησης δεν είναι βιώσιμα • Τα αεροδρόμια (πλην του αεροδρομίου της Αθήνας) δεν καλύπτουν τις ανάγκες για διατροφικές μεταφορές • Απαιτείται εκσυγχρονισμός της αεροναυτιλίας • Ελλιπείς υποδομές και συστήματα ασφαλείας • Οι υπερβολικοί ελεγκτικοί μηχανισμοί και κυρίως στις αεροπορικές μεταφορές οδηγούν σε αύξηση του χρόνου μετακίνησης επιβατών & εμπορευμάτων και του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων • Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες • Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας |

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)

- Η αύξηση που παρατηρείται στη ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές τόσο διεθνώς όσο και σε εθνικό επίπεδο
- Η συνεχής αύξηση του μήκους των διαδρομών, σε συνδυασμό με την απαίτηση για μικρότερο χρόνο διαδρομής
- Αξιοποίηση των αυξητικών τάσεων του τουρισμού στη χώρα (παρά την αύξηση του ανταγωνισμού)
- Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών
- Η μετατόπιση της Ε.Ε προς τα νοτιοανατολικά λόγω των διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας («χερσαία νοτιοανατολική πύλη» της Ε.Ε), μπορεί να μετατρέψει τη χώρα σε διαμετακομιστικό και διοικητικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής
- Η αξιοποίηση των σχετικά διατιθέμενων κοινοτικών πόρων

ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)

- Η ζήτηση για τις αεροπορικές μεταφορές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την τιμή του εισιτηρίου και κατά συνέπεια από τις μεταβολές των τιμών του πετρελαίου
- Η εποχικότητα της εξαρτώμενης από τον τουρισμό ζήτησης για κάποια αεροδρόμια
- Ο ανταγωνισμός από άλλα μεταφορικά μέσα (πλοία, σιδηρόδρομοι, οδικά μέσα) είναι αυξημένος λόγω:
 - ✓ Τεχνολογίας, με τη βοήθεια της οποίας έχουν αυξηθεί οι ταχύτητες (κυρίως για τις θαλάσσιες μεταφορές)
 - ✓ Μικρότερου κόστους
 - ✓ Επενδύσεων σε υποδομές (οδικές, σιδηροδρομικές, λιμενικές), οι οποίες έχουν βελτιώσει τις προσβάσεις
- Οι καθυστερήσεις που δημιουργούνται από την αύξηση των μέτρων ασφαλείας σε όλη τη διαδικασία της μεταφοράς
- Η δυσπιστία του επιβατικού κοινού απέναντι στις μικρές εταιρείες που δημιουργήθηκαν μετά την απελευθέρωση της αντίστοιχης αγοράς, ιδιαίτερα μετά από ατυχήματα
- Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων

ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)

- Τα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό) παρέχουν αξιόπιστες και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες (συχνότητα δρομολογίων, σταθερός & μικρός χρόνος διαδρομής)
- Οι σύγχρονες υποδομές των μέσων σταθερής τροχιάς και ο εκσυγχρονισμός του στόλου των λεωφορείων & τρόλεϊ που υλοποιήθηκαν κατά τις προηγούμενες περιόδους
- Τα Μ.Μ.Μ είναι φιλικότερα προς το περιβάλλον (μειωμένη εκπομπή ρύπων, μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών ανά όχημα, λιγότερη κατανάλωση ενέργειας ανά χρήστη)
- Το κόστος της μετακίνησης, συγκρινόμενο με αυτό του Ι.Χ είναι μικρότερο

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (WEAKNESSES)

- Κενά στην αξιοπιστία & ποιότητα της παροχής υπηρεσιών των λεωφορείων και των τρόλεϊ (συχνότητα δρομολογίων, μείωση & σταθεροποίηση χρόνου διαδρομής, ενημέρωση επιβατών)
- Έλλειψη υποδομών, αμαξοστασίων, χώρων στάθμευσης Ι.Χ & μετεπιβίβασης με αποτέλεσμα περιορισμένη κάλυψη και διατροπικότητα (κυρίως στην Αθήνα)
- Έλλειψη ενιαίων φορέων λειτουργίας ανά αστικό κέντρο
- Εστίαση δράσεων στην Αθήνα & στη Θεσσαλονίκη
- Ελλιπείς υποδομές για τη διευκόλυνση & εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ)
- Υστέρηση στη θέσπιση και κυρίως στον έλεγχο των κανόνων ασφαλείας

| | |
|----------------------------------|--|
| ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES) | <ul style="list-style-type: none"> • Η προτίμηση & η εμπιστοσύνη της αγοράς της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης προς τα μέσα σταθερής τροχιάς, αυξάνεται (κυρίως λόγω του μετρό της Αθήνας αλλά και της δυσχερούς μετακίνησης με ΙΧ στο κέντρο της πόλης) • Η διαμόρφωση νομικού πλαισίου από την Ε.Ε που επιτρέπει τον ανταγωνισμό • Οι κοινοτικές κατευθύνσεις που προωθούν τις επενδύσεις σε μέσα μαζικής μεταφοράς και η αξιοποίηση των σχετικά διατιθέμενων πόρων • Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών |
| ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS) | <ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση του ανταγωνισμού από Ι.Χ λόγω: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Του συνεχώς αυξανόμενου βαθμού ιδιοκτησίας Ι.Χ σε συνδυασμό με ✓ Τη βελτίωση των οδικών υποδομών και ✓ Τη μετατόπιση των κατοίκων προς τα προάστια ✓ Της έλλειψης πυκνού δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς • Η απροθυμία του επιβατικού κοινού ως προς τη χρήση των μέσων μη σταθερής τροχιάς λόγω του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης (αναξιπιστία δρομολογίων, ασταθής χρόνος διαδρομής, μεγάλη αναμονή) • Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων |

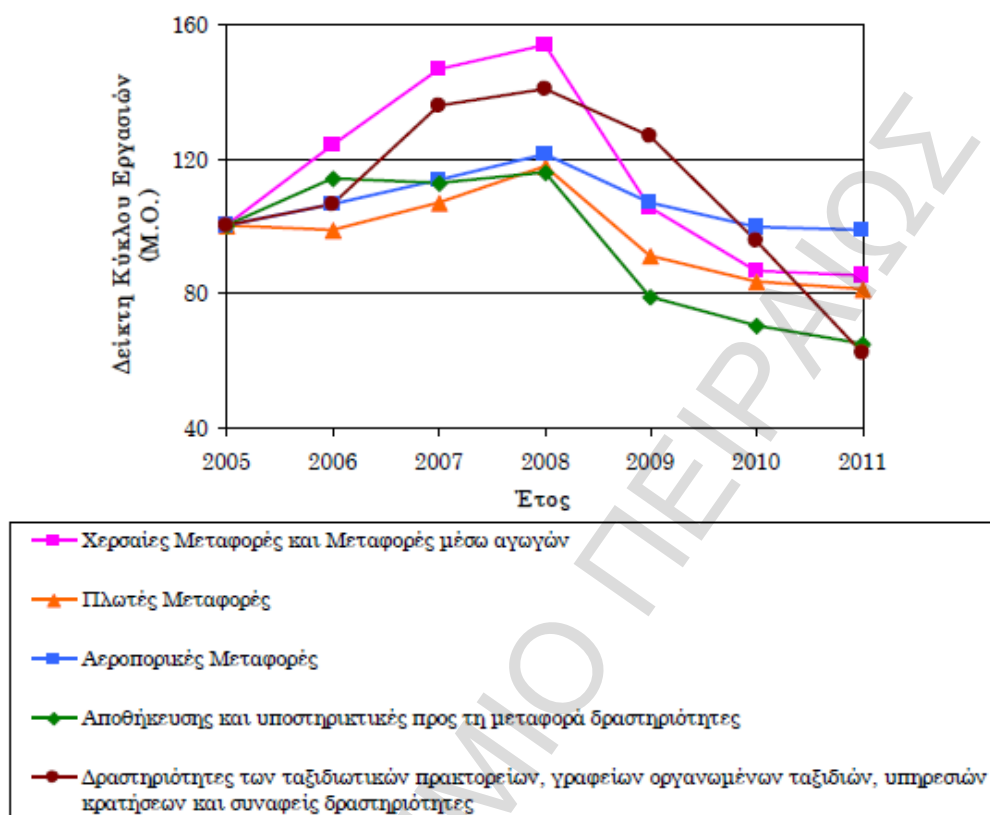
4.3 Οικονομικά Στοιχεία, Κοινωνικά Ζητήματα, Αλυσίδες Αξίας στον Τομέα των Μεταφορών

Η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μια κρίσιμη συγκυρία όσον αφορά τις προοπτικές ανάπτυξης³⁰, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην κατάσταση ύφεσης της οικονομίας, η οποία επιπλέον περιβάλλεται από κινδύνους και αβεβαιότητες, που επιτείνονται από την αργή ανάκαμψη στην ευρωζώνη και την παγκόσμια οικονομία. Η ελληνική οικονομία ανέκαθεν χαρακτηριζόταν από σημαντικό εμπορικό έλλειμμα, ως έκφραση του ατελούς παραγωγικού της συστήματος και της έλλειψης ανταγωνιστικότητας, τόσο στην εσωτερική όσο και στις εξωτερικές αγορές. Με την εξέλιξη της οικονομικής κρίσης, οι συνθήκες στην αγορά εργασίας επιδεινώθηκαν δραματικά. Παρά τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τις τελευταίες δεκαετίες, η Ελλάδα είχε απώλειες στη διεθνή ανταγωνιστικότητα, με αποτέλεσμα ένα διευρυνόμενο έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, την επιδείνωση της θέσης της στις διεθνείς επενδύσεις και μια φτωχή επίδοση στις άμεσες επενδύσεις από το εξωτερικό.

Στα διαγράμματα παρακάτω φαίνεται η εξέλιξη του δείκτη του κύκλου εργασιών για τους διάφορους υποτομείς μεταφορών την περίοδο 2005 – 2011 (τιμή βάσης θεωρείται το 2005=100 μονάδες) και του ΑΕΠ για την περίοδο 2001 - 2014.

³⁰ Βλ. : <http://kallikratis.ypes.gr/contents.aspx?catid=63>

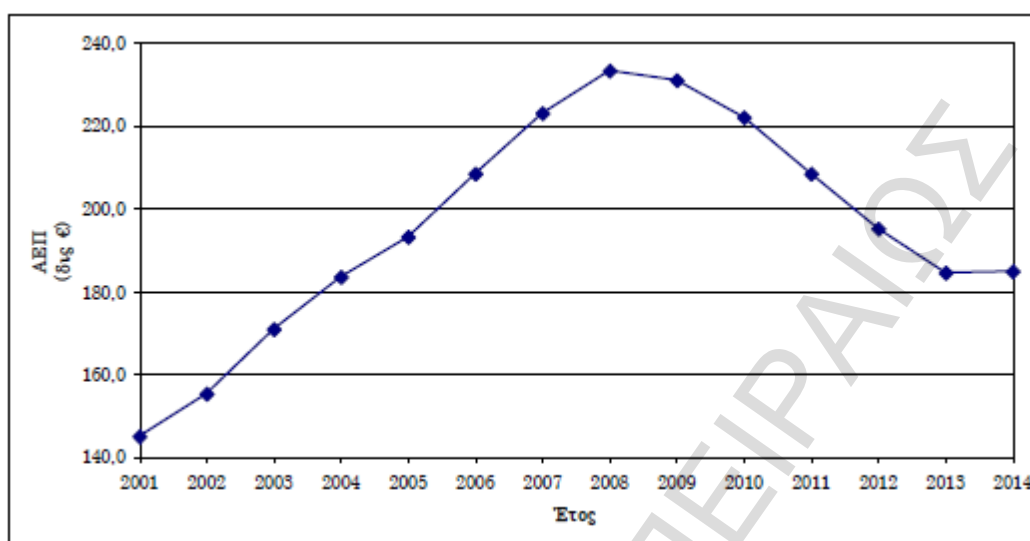
Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του Δείκτη Κύκλου Εργασιών στις μεταφορές



Πηγή: ΕΚΕΤΑ -IMET (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: ΥπΑνΥπ

Ο δείκτης αυτός θεωρεί τιμή βάσης τον κύκλο εργασιών ανά κλάδο μεταφορών για το έτος 2005=100, και δείχνει την αύξηση ή μείωση του δείκτη για τα επόμενα έτη (ως το 2011) που παρουσιάζει ο κάθε κλάδος (μεταβολή του δείκτη). Για τον λόγο αυτό είναι σκόπιμο να συσχετιστεί με την εξέλιξη του ΑΕΠ για το διάστημα αυτό (διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2: Εξέλιξη του Δείκτη Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος



Πηγή: ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών». Ειδική Έκδοση.Θεσσαλονίκη: ΥπΑνΥπ [από: Eurostat, Πρόγνωση: 2012, 2013, 2014]

Στο διάγραμμα 1 είναι φανερή η μείωση του παραγόμενου προϊόντος (για τον τομέα των μεταφορών) για τα έτη 2008 και μετά, γεγονός το οποίο συνδέεται άμεσα με την οικονομική κρίση που εκδηλώθηκε στην Ελλάδα την περίοδο αυτή. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μείωση των μεταφορών 'ακολουθεί' την μείωση του ΑΕΠ (Δ.2) για την ίδια χρονική περίοδο, γεγονός το οποίο φανερώνει την έντονη συσχέτιση του τομέα των μεταφορών με το συνολικό μέγεθος της οικονομικής δραστηριότητας. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι για τα έτη (2005-2008) υπήρχε παράλληλη αύξηση τόσο του ΑΕΠ όσο και του παραγόμενου προϊόντος των μεταφορών (ΕΚΕΤΑ – ΙΜΕΤ, 2013).

4.3.1 Στοιχεία από προτάσεις ΣΕΒ «Αναπτυξιακές κατευθύνσεις και προτεραιότητες»

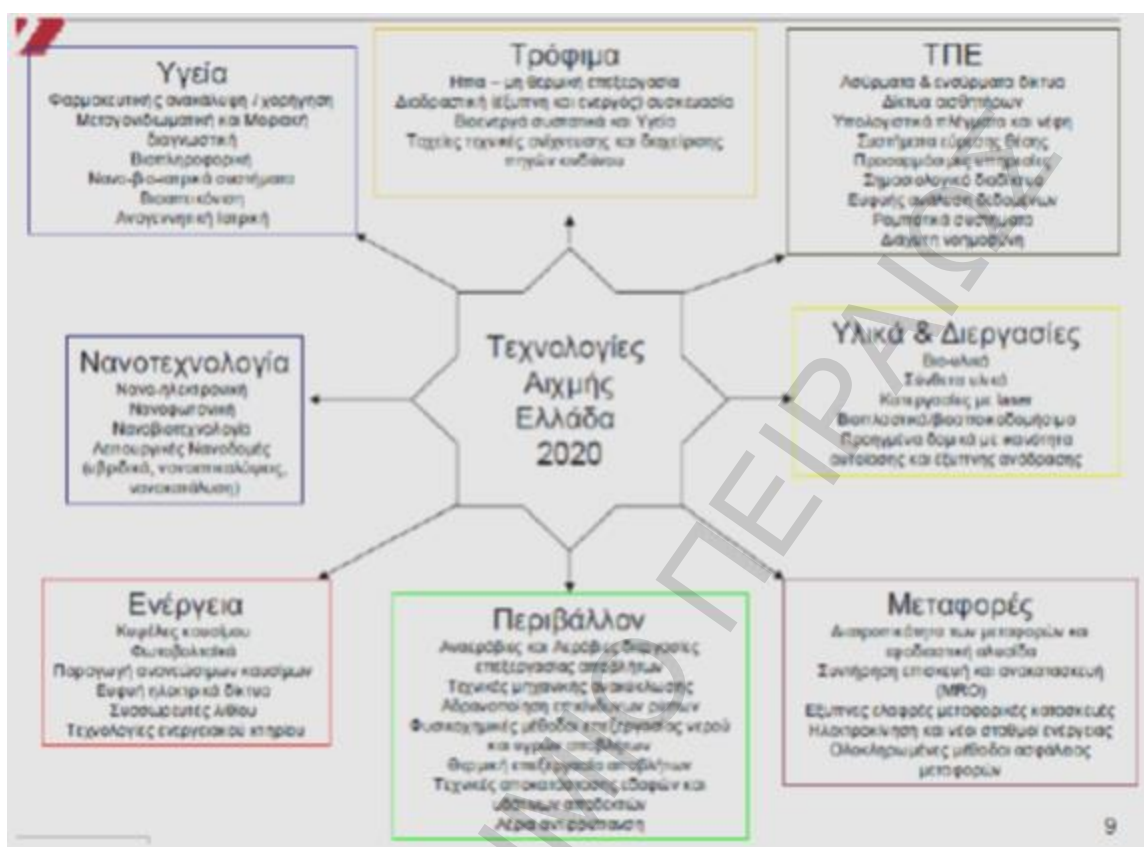
Στο πλαίσιο της Νέας Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020, ο ΣΕΒ (2013, 2012) έχει εκπονήσει σειρά μελετών εστιάζοντας στην ανίχνευση θεμάτων που αφορούν ερευνητικές και τεχνολογικές δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα είτε αυτές προκύπτουν είτε από πολιτικές επιταγές και δεσμεύσεις της χώρας προς την ΕΕ είτε από οικονομικές προκλήσεις όπου πρέπει να γίνει προσπάθεια με βάση τη δυνατότητα εφαρμογής έρευνας, καινοτομίας, και τεχνολογίας.

Τεχνολογικές αλυσίδες στον Τομέα των Μεταφορών

Στο πλαίσιο μελέτης από τον ΣΕΒ (2012) σε συνεργασία με το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ) αναδεικνύεται μια σειρά διαθεματικών και διεπιστημονικών τεχνολογικών αλυσίδων που μπορούν να υποδείξουν τεχνολογικές προτεραιότητες για τη διαμόρφωση εθνικών στρατηγικών αλλά να αναδείξουν επιχειρηματικές δυνατότητες. Οι τεχνολογικές αλυσίδες και διαδρομές υπηρετούν την ιδέα της έξυπνης εξειδίκευσης καθώς επιτρέπουν σε εθνικό (και περιφερειακό επίπεδο) τον εντοπισμό μοναδικών χαρακτηριστικών, την επισήμανση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και την συγκέντρωση των πόρων (ΣΕΒ, 2012).

Επίσης, πρόσφατη έκθεση του ΣΕΒ (2013) προτείνει τη σύσταση κοινοπραξιών αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ανταγωνιστικών ωφελειών και τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων (επιχειρηματική κοινότητα, ερευνητική κοινότητα, θεσμικοί φορείς). Γίνεται αναφορά για οκτώ (8) Τεχνολογικούς Τομείς Αναφοράς και 55 τεχνολογίες αιχμής όπου προσδιορίζονται και περιγράφονται οι νέες τεχνολογίες, είτε αυτές είναι τεχνολογίες αιχμής ή είναι τεχνολογίες αρκετά νέες, στις οποίες παρουσιάζεται υστέρηση στην Ελλάδα ή υπάρχει δυναμικό υιοθέτησής τους. Προσδιορίστηκαν και περιγράφηκαν 55 τεχνολογίες αιχμής που αναμένεται να έχουν σημαντικό ρόλο στις τεχνολογικές εξελίξεις κατά τα προσεχή έτη.

Διάγραμμα 3: 55 Τεχνολογίες Αιχμής στους 8 τομείς



Πηγή: Νίκος Μελανίτης (2012) Τεχνολογίες Αιχμής στο ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ

Οι εν λόγω τεχνολογίες είναι διαφόρων επιπέδων ωριμότητας, ωστόσο, αναπτυσσόμενες και αφομοιούμενες από την ελληνική επιχειρηματικότητα, θα επιφέρουν αλλαγές (σταδιακές ή και ριζικές) σε επιχειρηματικές λειτουργίες και πόρους (σχεδιασμός, παραγωγή, υπηρεσίες, προϊόντα, ανθρώπινο δυναμικό). Μεθοδολογικά κριτήρια για την επιλογή τους είναι η ύπαρξη αγοράς, διακεκριμένης τεχνολογικής και ερευνητικής παραγωγής, δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων με εκφρασμένο ενδιαφέρον στην τεχνολογία, και τέλος, προσδοκώμενη προστιθέμενη αξία στην ελληνική αγορά ή στο ελληνικό περιβάλλον σε ορίζοντα ως το 2020. Συγκεκριμένα για τον τομέα των Μεταφορών. Οι τεχνολογίες μεταφορών στη παρούσα μελέτη

αναφέρονται στην ανάπτυξη έξυπνων, διατροφικών, περιβαλλοντικών και ενεργειακά αποδοτικότερων συστημάτων μεταφορών, τα οποία βελτιώνουν τις παραμέτρους ασφάλειας, ικανοποίησης και άνεσης των επιβατών, δε διαταράσσουν το οικοσύστημα και συμβάλλουν στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή. Η εισαγωγή των τεχνολογιών αυτών στη βιομηχανία σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση και αναδιάρθρωση της αλυσίδας εφοδιασμού παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων.

Χαρακτηριστικές εφαρμογές στον τομέα αυτό περιλαμβάνουν: Ηλεκτρικά και υβριδικά αυτοκίνητα, ενεργειακά αποδοτικότερα οχήματα χερσαίων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, νέες γενιάς κινητήρες σκαφών με μειωμένες/μηδενικές εκπομπές αερίων ρύπων, ευφυείς σκελετούς αεροσκαφών που ενσωματώνουν σειρά από νέες τεχνολογίες, νέες προσεγγίσεις στα συστήματα μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας, αειφόρο αστική κινητικότητα και ασφάλεια των επιβατών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η χαρτογράφηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας αιχμής και ο εντοπισμός επιχειρηματικών συνεργειών για την παραγωγή καινοτομικών προϊόντων.

Πίνακας 7: Τεχνολογίες αιχμής και δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών

Τεχνολογίες Μεταφορών

Διατροφικότητα των μεταφορών και εφοδιαστική αλυσίδα: Διεθνείς και τοπικές μεταφορές, διανομή προϊόντων, ταχυδρομεία, διαμετακομιστικά κέντρα, αποθήκες, αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες

Συντήρηση επισκευή και ανακατασκευή (MRO): Έλεγχος και συντήρηση μεταφορικών οχημάτων, (αεροσκαφών, πλοίων, τροχαίου υλικού, οχήματα μαζικής μεταφοράς). Διαλυτήρια σκαφών, μονάδες ανακύκλωσης

Εξυπνες ελαφρές μεταφορικές κατασκευές: Παραγωγή εξαρτημάτων (οχημάτων, σκαφών) από σύνθετα υλικά, αισθητήρες και ενσωματωμένα συστήματα παρακολούθησης δομικής ακεραιότητας

Ηλεκτροκίνηση και νέοι σταθμοί ενέργειας: Συσσωρευτές νέας τεχνολογίας (μεγαλύτερη απόδοση, μικρότερο βάρος), εφαρμογή ηλεκτροκίνησης σε απομακρυσμένες περιοχές (πχ νησιά) σε συνδυασμό με συστήματα φόρτισης από ΑΠΕ, δημιουργία δικτύου V2G

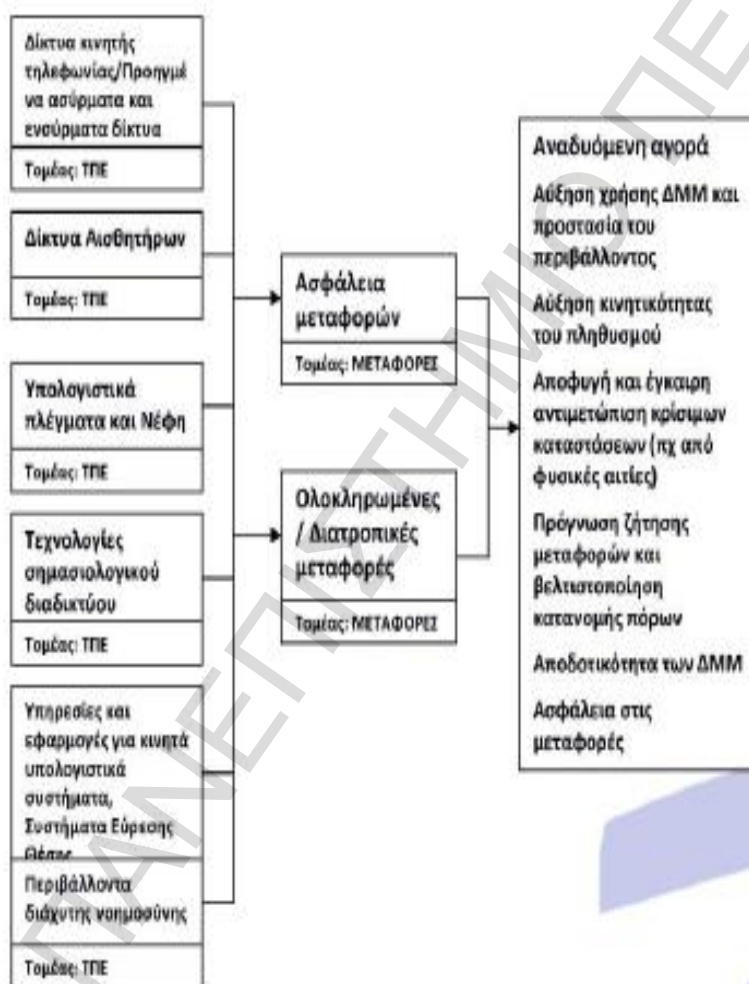
Ολοκληρωμένες μέθοδοι ασφάλειας μεταφορών: Έξυπνα συστήματα οδικής ασφάλειας, συστήματα παρακολούθησης και προειδοποίησης ευάλωτων χρηστών των οδικών δικτύων (παιδιά, μοτοσικλετιστές) για τη μείωση των ατυχημάτων, συστήματα διαχείρισης κρίσεων ατυχημάτων

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 4: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Αδιάλειπτες Διατροφικές Μεταφορές Επιβατών

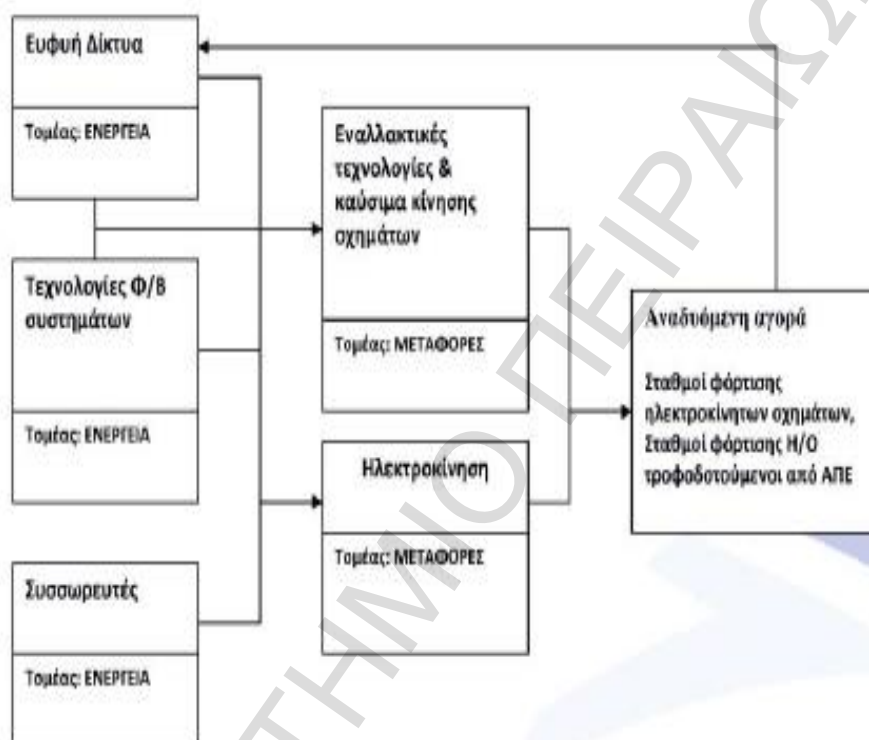


Τα νέα δίκτυα κινητής τηλεφωνίας (ενσύρματα και - κυρίως ασύρματα), οι καινοτόμες υπηρεσίες και εφαρμογές για κινητό με εύρεση θέσης, η ενσωμάτωση δικτύου αισθητήρων επί κινητών αλλά και του περιβάλλοντος των μεταφορών, οι τεχνολογίες σημασιολογικού διαδικτύου, η συγκέντρωση και διαχείριση τεράστιου όγκου πληροφοριών σχετικά με τις μετακινήσεις ανθρώπων σε υπολογιστικά νέφη και η διασύνδεση/επεξεργασία όλων των παρακάτω πληροφοριών σε περιβάλλοντα διάχυσης νοημοσύνης, οδηγεί σε προσωποποιημένες και ευέλικτες διατροφικές μεταφορές που υποστηρίζουν πολυμεσική μετακίνηση από

Διάγραμμα 5: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Σταθμοί φόρτισης Η/Ο



Η σταδιακά αυξανόμενη σύνδεση μεγάλου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων στο δίκτυο αναμένεται να δημιουργήσει ανάγκη για πρόσθετα ηλεκτρικά φορτία στα ενεργειακά δίκτυα. Οι πρόσφατες τεχνολογίες φόρτισης των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, καθώς και η δυνατότητα διασύνδεσης συστοιχιών χρησιμοποιούμενων μπαταριών τους ως τοπικού σταθμού αποθήκευσης ΑΠΕ, μπορούν να έχουν σημαντική επίπτωση στην ομαλοποίηση των φορτίων του δικτύου και να καταλήξουν σε ενίσχυση των ευφυών ηλεκτρικών δικτύων. Σημειώνεται πως η διάχυση της υποδομής των εναλλακτικών καυσίμων προβλέπει 13.000 κοινόχρηστα σημεία φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην Ελλάδα ως το 2020.

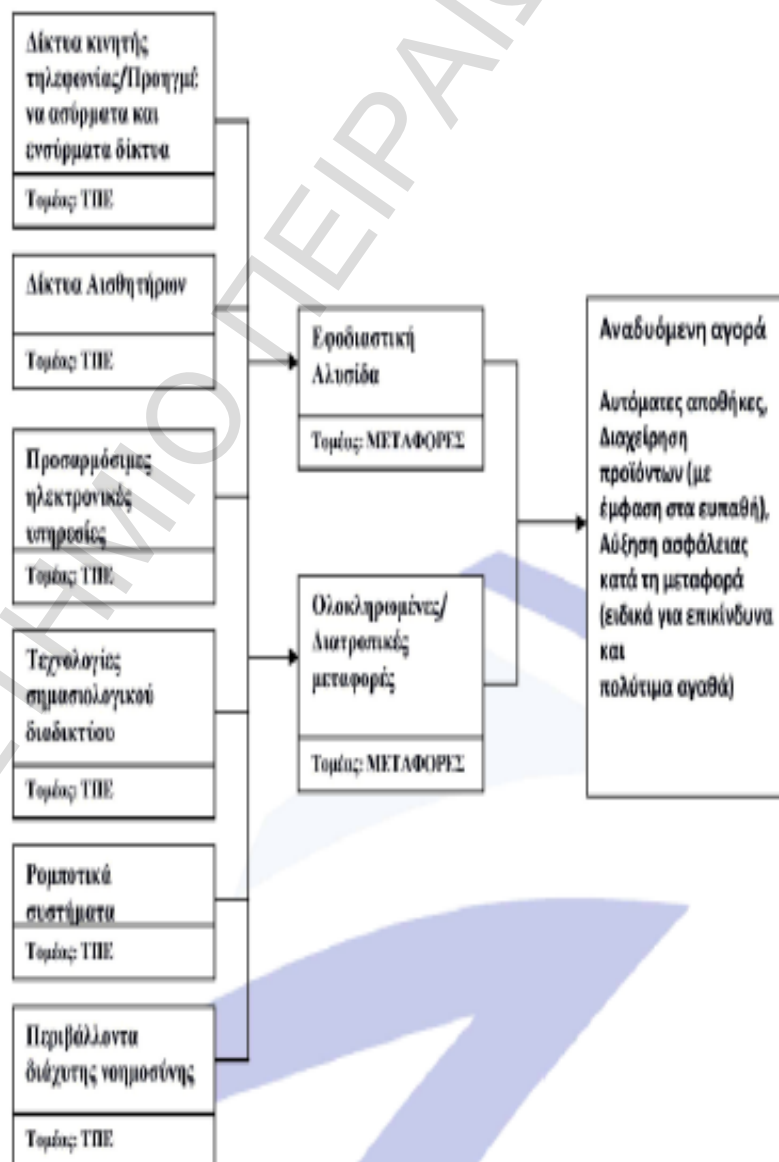
Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 6: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ευφυή συστήματα εντοπισμού στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας

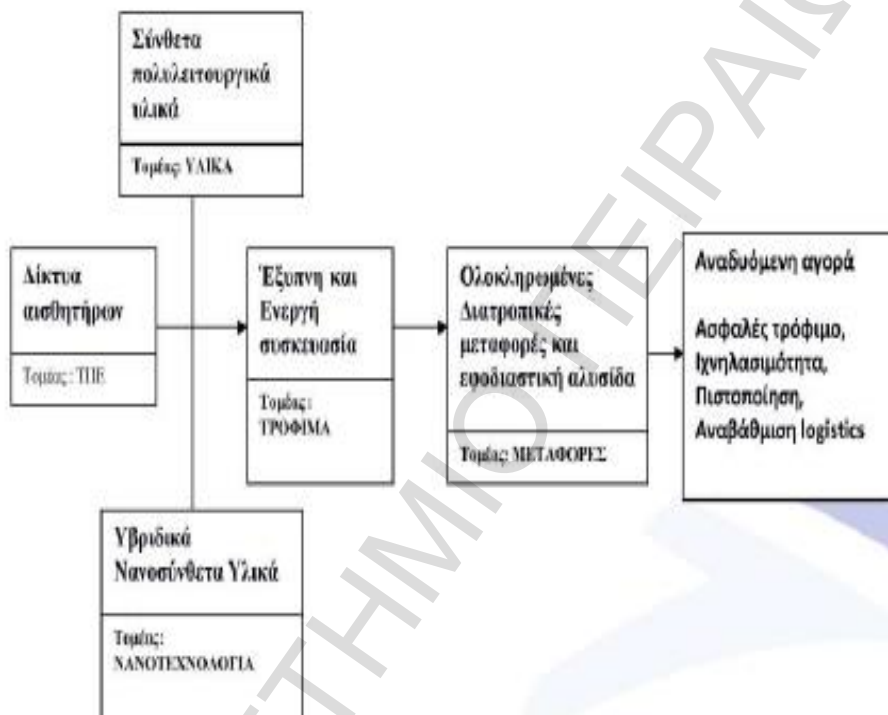
Οι νέες τεχνολογίες ΤΠΕ μπορούν, μέσω σημασιολογικά συνδεδεμένων υπηρεσιών διαδικτύου αλλά και με χρήση αισθητήρων (π.χ. RFID chips), ρομποτικών βραχιόνων κι άλλων διατάξεων, να παρακολουθούν αδιάλειπτα και να υποστηρίζουν την ασφαλή μεταφορά αλλά και αποθήκευση προϊόντων. Σημαντικό όφελος θα προκύψει από τη δυνατότητα ταχύτερης αλλά και ασφαλέστερης προώθησης ευπαθών, επικινδύνων και πολύτιμων προϊόντων αλλά και από την αποθήκευσή τους σε αυτόματες αποθήκες με μικρότερο κόστος αποθήκευσης, καλύτερη διαχείριση αλλά και βέλτιστη εκμετάλλευση χώρων.



Διάγραμμα 7: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ιχνηλασιμότητα και ασφάλεια τροφίμων στο σύνολο της διατροφικής αλυσίδας



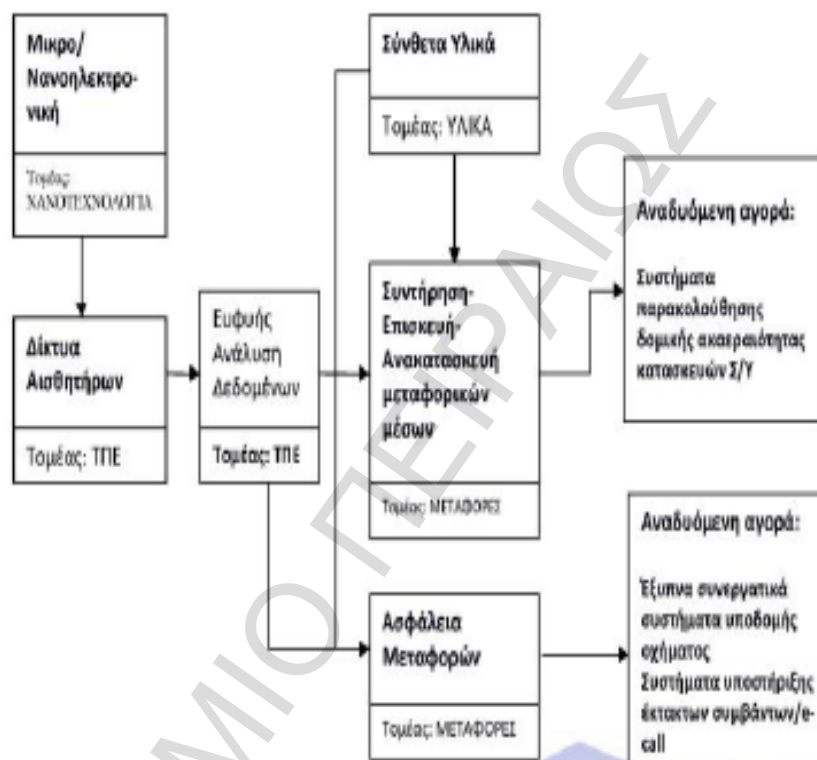
Η σύγχρονη κοινωνική και επιχειρηματική ανάγκη για ποιοτικά και ασφαλή διατροφικά προϊόντα διαμορφώνει μία νέα διατομεακή αγορά στην οποία συναντώνται τεχνικές και δεξιότητες του τομέα των Υλικών, των δικτύων επικοινωνίας και της Νανοτεχνολογίας με σκοπό την βελτιστοποίηση της ιχνηλασιμότητας των τροφίμων στο σύνολο της παραγωγής και της εφοδιαστικής αλυσίδας και τελικά την διάθεση ασφαλούς τροφίμου στον καταναλωτή.

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 8: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Συστήματα ενσωματωμένων αισθητήρων στις μεταφορές

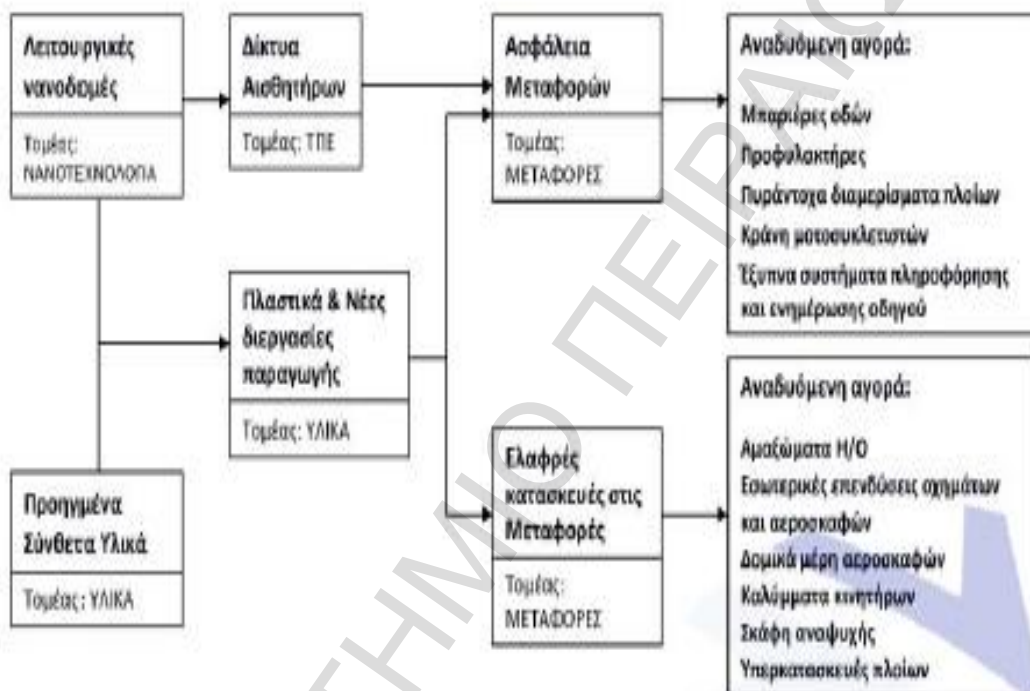


Η δυνατότητα ενσωμάτωσης μικρο και νανο αισθητήρων και ευφυών δικτύων αισθητήρων σε νέα σύνθετα υλικά (π.χ. ειδική πλαστική βαφή, ειδική ασφάλτος οδών, άξονες και τροχοί μεταφορικών μέσων) διανοίγει ένα τεράστιο πεδίο εφαρμογών. Έτσι, η χρήση ακριβών αισθητήρων επί του οχήματος (ΣΕΥΟ - Σύγχρονα Συστήματα Υποστήριξης Οδηγού) ή της υποδομής (π.χ. Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων-VMS) μπορεί να αντικατασταθεί από δίκτυα μικρο/νανο αισθητήρων επί της οδού, που θα παρέχουν πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο και υποστήριξη σε όλους τους χρήστες της οδού (θα παρέχουν κυκλοφοριακά δεδομένα, μετεωρολογικά στοιχεία, στοιχεία συντελεστή πρόσφυσης οδοστρώματος, απόστασης από προπορευόμενο όχημα, κόστους διοδίων, κλπ). Παράλληλα, τέτοια συστήματα, ενσωματωμένα σε κρίσιμα μέρη μεταφορικών μέσων και υποδομών (π.χ. τροχοί τριάνου), θα μπορούν να προβλέπουν μελλοντικές αποτυχίες και να παρέχουν συνεχή στοιχεία φθοράς τους, αλλά και να τοποθετούνται επί εξοπλισμού οδηγού (π.χ. κράνη μοτοσικλετιστών), παρέχοντας κρίσιμες πληροφορίες επί της θέσης κι έκτασης πρόσκρουσης και τραυματισμού (π.χ. της κεφαλής του μοτοσικλετιστή). Τέτοιες εφαρμογές θα οδηγήσουν σε σημαντικότερη αύξηση της ενεργητικής ασφάλειας αλλά και σε σειρά νέων προϊόντων, με χαμηλό κόστος παραγωγής και διάθεσης, παράλληλα με την ελληνική οικονομία.

Διάγραμμα 9: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ειδικές κατασκευές μεταφορών



Ο συνδυασμός λειτουργικών νανοδομών με προηγμένα υλικά οδηγεί σε νέα υλικά, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο στην κατασκευή τμημάτων διάφορων οχημάτων (που θα είναι πιο ελαφριά, ανθεκτικά αλλά και φιλικά προς το περιβάλλον/ανακυκλώσιμα), όσο και σε τμήματα εξοπλισμού οχημάτων (προφυλακτήρες, καπώ), υποδομών (μπαριέρες οδών) και οδηγών (κράνη μοτοσυκλετιστών) που θα αυξήσουν σημαντικά την παθητική ασφάλεια των μεταφορών (μειώνοντας τις επιπτώσεις των συγκρούσεων). Η τεχνολογική αυτή αλυσίδα δεν αφορά μόνο ολόκληρα οχήματα ή υποδομές, αλλά και μέρη/εξαρτήματα αυτών, στα οποία υπάρχει επαρκής δυνατότητα παραγωγής στη χώρα μας.

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Συγκεκριμένα σε σχέση με την πρόταση του ΣΕΒ (2013) για την Ελληνική Εφοδιαστική Αλυσίδα αναδεικνύεται ότι:

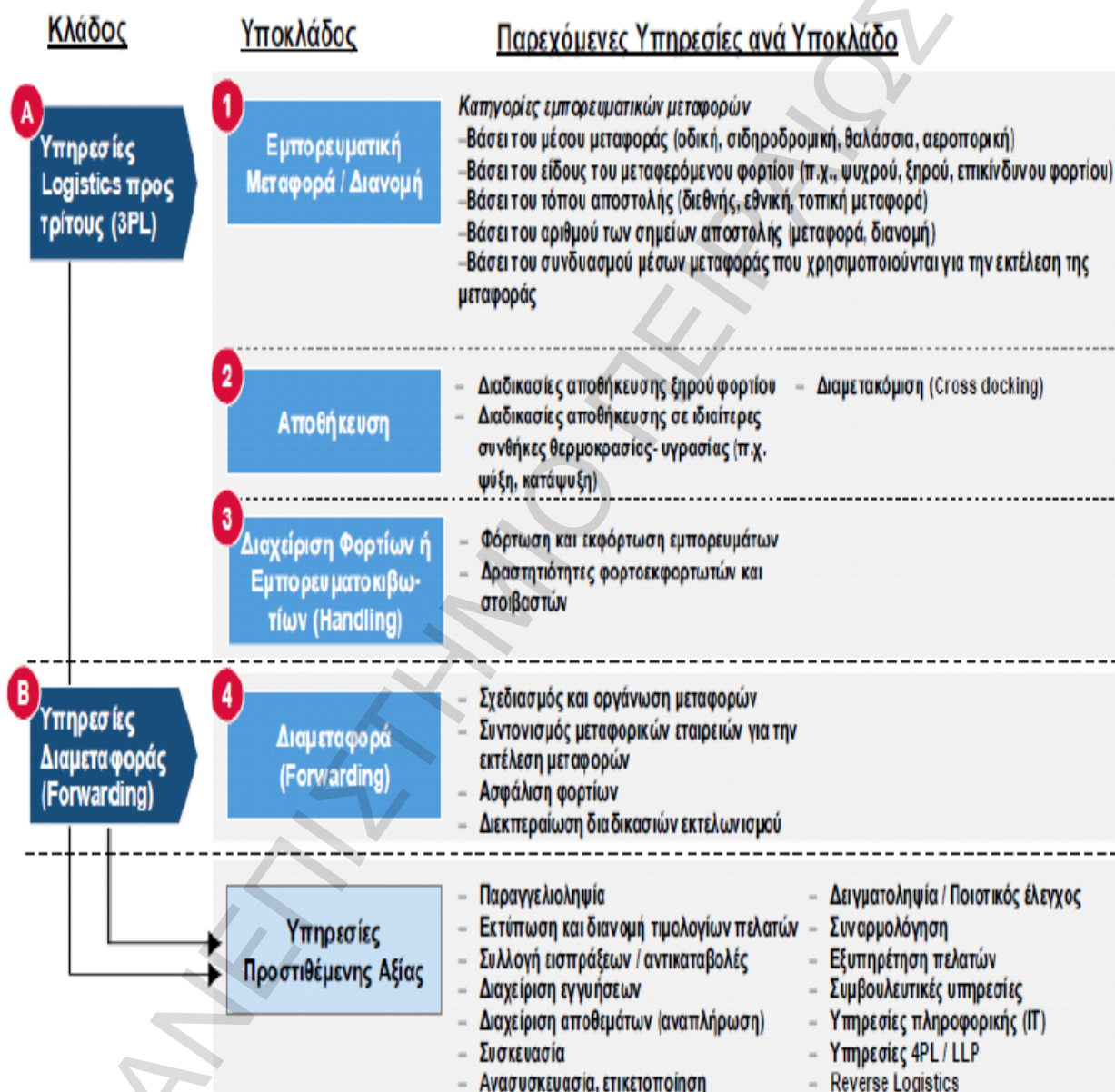
- Η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σε κόμβο των Logistics της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης για δημιουργία εισοδήματος στη χώρα.
- Η Εφοδιαστική Αλυσίδα μπορεί να είναι πυλώνας αειφόρου ανάπτυξης για τις ελληνικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Στο πλαίσιο διαβουλεύσεων του ΣΕΒ, κατά την τελευταία διετία, μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων φορέων σημειώθηκαν οι βασικότερες προτεραιότητες για την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών και υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως προτεραιότητες για την ΝΠΠ:

- Ανάδειξη σημαντικών εμπορικών πυλών εισόδου / εξόδου και πόλων ανάπτυξης Εφοδιαστικής Αλυσίδας με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας
- Ανάπτυξη οριζόντιων και κάθετων συνεργειών μεταξύ των κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Ενίσχυση της αποδοτικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω μείωσης του κόστους και παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου
- Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου, υποδομών και διασυνδέσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας
- Διασφάλιση της Βιωσιμότητας (Sustainability) της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους απόδοσης.

Διάγραμμα 10: Χαρτογράφηση Υπηρεσιών τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Χαρτογράφηση των υπηρεσιών του τομέα



Πηγή: ΣΕΒ (2012) Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, Σύνοψη Σχεδίου. Αθήνα: ΣΕΒ

Για να είναι αποτελεσματικότερες και αποδοτικότερες οι παρεμβάσεις της ΝΠΠ στην εφοδιαστική αλυσίδα και στην εθνική οικονομία, η υλοποίηση των δράσεων στη ΝΠΠ δεν πρέπει να γίνει αποσπασματικά, αλλά στην βάση μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Για τον σκοπό αυτό, οι δράσεις προτείνεται να ενσωματωθούν σε «Ολοκληρωμένα Σχέδια». Η υλοποίηση των Projects απαιτεί την ταυτόχρονη ενσωμάτωση περισσότερων δράσεων σε ένα κοινό και ολοκληρωμένο πλαίσιο. Η εστίαση της προσπάθειας επικεντρώνεται στη δημιουργία δυο «οικοσυστημάτων» εφοδιαστικής αλυσίδας:

- Το εθνικό οικοσύστημα κορμού για την εξυπηρέτηση των εθνικών αναγκών μεταφοράς, διανομής, αποθήκευσης. Αυτό απαιτεί την ανάπτυξη των Εθνικών Logistics για την αποτελεσματική διασύνδεση του κεντρικού logistics άξονα της χώρας Αθήνα-Θεσσαλονίκη με παράπλευρους Logistics άξονες της περιφέρειας και τις πύλες εισόδου-εξόδου στην χώρα.
- Το οικοσύστημα της (κάθε) ολοκληρωμένης εμπορικής πύλης και πόλου ανάπτυξης ώστε να διασυνδεθούν αποτελεσματικά (α) οι πύλες εισόδου, (β) οι υπηρεσίες Logistics με έμφαση στην προστιθέμενη αξία, (γ) οι πύλες εξόδου. Εστίαση της προσέγγισης στον Πειραιά ως πρώτο κεντρικό project και αναπαραγωγή του μοντέλου σε άλλες πύλες εισόδου-εξόδου όπως η Θεσσαλονίκη.

Για να καταστεί δυνατή η εκπλήρωση των προτεραιοτήτων ο ΣΕΒ προτείνει τα ακόλουθα:

Ανάδειξη σημαντικών εμπορικών πυλών και πόλων ανάπτυξης Εφοδιαστικής Αλυσίδας με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

- Α.** Ανάπτυξη του Πειραιά (ως πρώτο παράδειγμα) ως κόμβου Logistics που εκτός της διαμεταφοράς προσφέρει και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου «added value services» μέσω δορυφορικών district parks της ευρύτερης περιοχής της Αττικής. Αναπαραγωγή του μοντέλου και σε άλλα λιμάνια.

Το λιμάνι του Πειραιά με ιδιαίτερα ελκυστικές τεχνικές και γεωφυσικές προδιαγραφές έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές Logistics Hub για την Κεντρική και Νοτιανατολική Ευρώπη και την Μεσόγειο με διατροπική σύνδεση με όλα τα μέσα (οδικά, αεροπορικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια). Η ανάπτυξη του λιμένα μπορεί να αποτελέσει πρώτο ολοκληρωμένο σχέδιο («ένα mega-project») και να γίνει η ατμομηχανή για την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα. Το μέγεθος της ανάδειξης του εξαρτάται από το μέγεθος ενσωμάτωσης υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και σύνδεσης του με ένα district park.

- B.** Ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης (δεύτερο παράδειγμα ολοκληρωμένο σχεδίου) ως κόμβου agrologistics σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με παράλληλα agromarket places με στόχο αφενός την εισροή εισοδήματος στην χώρα και αφετέρου την παράλληλη υποστήριξη της εξωστρέφειας του πρωτογενούς τομέα της χώρας. Μέσω του κόμβου Agrologistics θα παρέχονται υπηρεσίες υψηλού επιπέδου (added value services) όπως αποτελεσματικής ροής και αποθήκευσης αγροτικών προϊόντων, πληροφοριών από το σημείο παραγωγής έως το σημείο κατανάλωσης για λόγους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του πελάτη, πακετάρισμα, συσκευασία, συνδυασμένη συσκευασία, κτλ.. Ένας κόμβος Agrologistics θα πρέπει να έχει εύκολη πρόσβαση σε όλα τα μέσα μεταφοράς (σιδηροδρομικά, οδικά, θαλάσσια, εναέρια) και να προσφέρει πλήρεις υπηρεσίες 3PL (μεταφορά, αποθήκευση, αποστολή, πακετάρισμα και συσκευασία, διοικητική υποστήριξη).
- C.** Διασύνδεση των logistics με sales parks (εκθεσιακοί χώροι, π.χ. κατά το Ιταλικό μοντέλο και του Dubai) με στόχο αφενός την διευκόλυνση των ελληνικών εξαγωγών αλλά και την χρήση τους από χώρες –στόχους προώθηση των προϊόντων στις χώρες αυτές.
- D.** Δημιουργία υπερτοπικών logistics parks και Agrologistics Hubs για συγκέντρωση των logistics activities κρίσιμων γεωγραφικών περιοχών σε αυτά και την επίτευξη συνεργιών και συνεργασιών τόσο μεταξύ τους όσο και με τις πύλες εισόδου / εξόδου.

Ανάπτυξη οριζόντιων και κάθετων συνεργειών μεταξύ των κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας με εστίαση σε :

- A.** Οριζόντιες συνεργασίες μεταξύ προμηθευτών και πελατών για τη διαμόρφωση της παραγγελίας μέσω καινοτόμων οργανωτικών και πληροφοριακών εργαλείων Οριζόντιες συνέργειες Supplier, 3PL & πελατών για την αύξηση της πληρότητας των οχημάτων, τη μείωση των άδειων οχηματο-χιλιομέτρων και τη μετάβαση σε πιο αειφόρα μέσα μεταφοράς.
- B.** Κάθετες συνεργασίες μεταξύ των πελατών κατά την αναζήτηση των προμηθευτών μέσω ηλεκτρονικών προμηθειών (e-procurement) & ανάπτυξης ηλεκτρονικών αγορών (marketplaces) (προϊοντικών – καναλιακών) Κάθετες συνεργασίες μεταξύ των προμηθευτών κατά τη διανομή για αύξηση της πληρότητας του στόλου των φορτηγών μέσω δράσεων Ανάλυσης Παραγωγικών Αλυσίδων (Value Chain Analysis (VCA)) και αναδόμηση δρομολόγησης.
- C.** Στήριξη συνεργατικών σχημάτων παροχής υπηρεσιών Logistics προς τρίτους (3PL).
- D.** Στήριξη επιχειρηματικών σχεδίων 4PL και LLP (Lead Logistics Providers).

Ενίσχυση της αποδοτικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω μείωσης του κόστους και παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου με εστίαση σε :

- A.** Άρση θεσμικών περιορισμών που επιβάλλουν έντυπη διακίνηση πληροφορίας κατά τις συναλλαγές εφοδιαστικής αλυσίδας (έντυπα δελτία αποστολής, φορτωτικές, αδυναμία ηλεκτρονικής υπογραφής).
- B.** Ενίσχυση δράσεων «απόδειξης παράδοσης / παραλαβής» (Proof of Delivery) και δράσεων ολοκληρωμένης (integrated) ιχνηλασιμότητας σε όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας από την έναρξη του κύκλου παραγωγής μέχρι την παράδοση στον τελικό πελάτη.
- C.** Επενδύσεις σε καινοτόμες διαδικασίες «ηλεκτρονικής» φόρτωσης (e-freight) και παροχής «single window» υπηρεσιών ηλεκτρονικής διαχείρισης των πληροφοριών στη μεταφορά εμπορευμάτων με χρήση ΤΠΕ.

Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου, υποδομών και διασυνδέσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας με εστίαση σε :

- Απλοποίηση θεσμικών διαδικασιών στις πύλες της χώρας κατά την είσοδο – έξοδο των εμπορευμάτων.
- Απλοποίηση θεσμικών διαδικασιών κατά την υλοποίηση των logistics υποδομών.
- Εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που διέπει την εκτέλεση του μεταφορικού έργου (αδειοδοτήσεις, ωράρια λειτουργίας κτλ).
- Ολοκλήρωση του βασικού και συμπληρωματικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου TEN-T.
- Διαμόρφωση σχεδίου για την ολοκληρωμένη και ισόρροπη διασύνδεση των περιφερειών στο βασικό δίκτυο TEN-T οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσιών υποδομών της χώρας.
- Βελτίωση της χωρικής υποδομής και αποδοτικότητας των λιμανιών της χώρας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου σχεδίου πολύτροπης μεταφοράς.

Διασφάλιση της λειτουργίας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με όρους βιώσιμης ανάπτυξης (Sustainability) μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους απόδοσης

- A.** Προώθηση των Πράσινων Logistics στις πόλεις μέσω ενισχύσεων προς τους Δήμους για την Ανάπτυξη Σχεδίων Αειφόρας Αστικής Μεταφοράς σε εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών της ΕΕ (Sustainable Urban Mobility Plans Guidelines)
- B.** Υποστήριξη πρακτικών που συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και πολιτικές όπως η προώθηση Πράσινων Logistics στις πόλεις (π.χ. πράσινες ζώνες, έξυπνη χρέωση, βραδινή διανομή, καθαρά οχήματα) και η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση)
- C.** Υποστήριξη καινοτόμων αειφόρων προσεγγίσεων στη διανομή εμπορευμάτων εντός των πόλεων όπου θα ολοκληρώνουν αποτελεσματικά τοπικές αρχές και

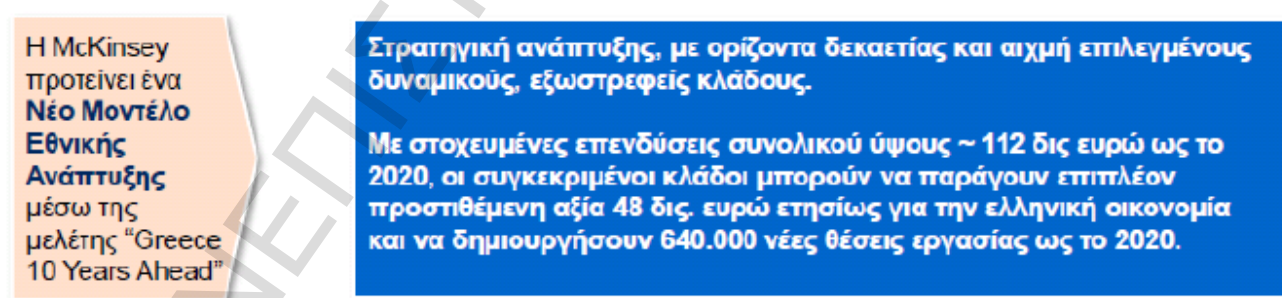
λοιπούς εμπλεκόμενους εταίρους (λιανέμποροι, προμηθευτές, μεταφορείς, διανομείς, υπηρεσίες courier, κλπ) και θα βασίζονται στην εφαρμογή βέλτιστων ευρωπαϊκών πρακτικών, ευφυών συστημάτων, καθαρότερων οχημάτων και αποτελεσματικών διαδικασιών Διαχείρισης.

4.4 Στοιχεία από άλλες μελέτες

4.4.1 McKinsey and Company (2011) «Δημιουργία Περιφερειακών Διαμετακομιστικών Κόμβων»

Η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου προσφέρεται για τη ανάδειξη λιμένων ως διαμετακομιστικών κόμβων, καθώς διατρέχεται από μία εκ των τριών μεγαλύτερων διηπειρωτικών διαδρομών παγκοσμίως, με περίπου 19 εκατομμύρια TEU (Twenty-foot-container Equivalent Units) να διέρχονται της περιοχής το 2009 και με μια σημαντική αύξηση του διεξαγόμενου εμπορίου κατά ~9% ετησίως μεταξύ 2004 και 2008.

Διάγραμμα 11: Πρόταση Νέου αναπτυξιακού προτύπου



Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας (2013) Το νέο ΕΣΠΑ (2014-2020)
Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας ενδείκνυται για την αξιοποίηση και των δύο κυριότερων τύπου θαλάσσιου εμπορίου (διαμετακόμισης και εμπορευματικής πύλης): στον τομέα της διαμετακόμισης (trans-shipment), όπου υπάρχει μία ενδιάμεση στάση

πριν την αποστολή των εμπορευμάτων δια θαλάσσης στον τελικό τους προορισμό, η εγγύτητα του Πειραιά με τις μεγάλες θαλάσσιες οδούς είναι αντίστοιχη με αυτήν ανταγωνιστικών λιμανιών, όπως του Gioia Tauro στην Ιταλία, ενώ στον τομέα της εμπορευματικής πύλης (gateway), όπου τα εμπορεύματα έχουν τελικό προορισμό είτε την τοπική αγορά είτε την απώτερη ηπειρωτική Ευρώπη, τόσο η Αθήνα όσο και η Θεσσαλονίκη είναι καλά τοποθετημένες για να εξυπηρετήσουν τις αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες τα τελευταία δέκα χρόνια αναπτύσσονται με ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 10% - 15%.

Διάγραμμα 12: Διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: McKinsey&Company (2011) Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά: Προσδιορίζοντας το νέο Εθνικό Μοντέλο Ανάπτυξης – Σύνοψη. Θέτοντας τις αναπτυξιακές βάσεις σε σημαντικούς οικονομικούς κλάδους

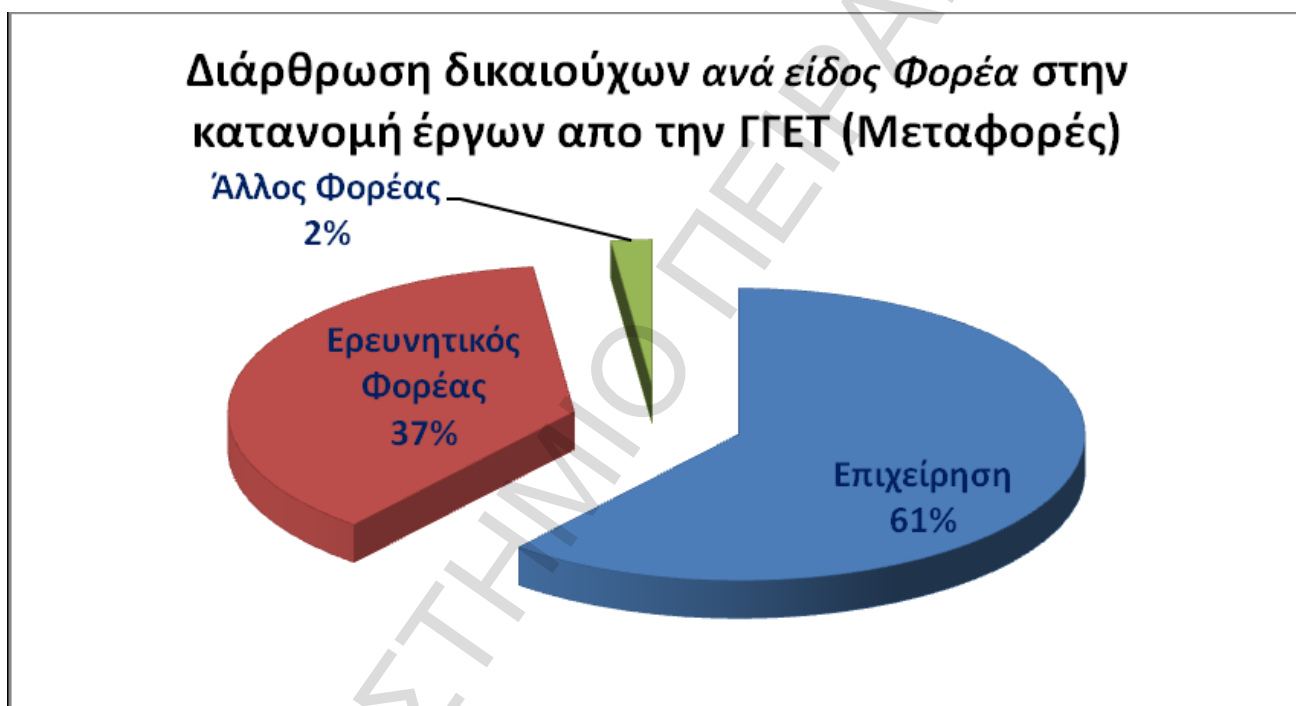
Στη δραστηριότητά τους αυτή, τα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από γειτονικές εναλλακτικές επιλογές όπως η Varna στη Βουλγαρία, το Ambarli στην Τουρκία και η Costanza στη Ρουμανία, οι οποίες προσφέρουν επί του παρόντος λειτουργική σταθερότητα (π.χ. λιγότερες ημέρες απεργίας σε σύγκριση με την Ελλάδα) και καλύτερες υπηρεσίες (π.χ. 50% λιγότερος χρόνος για φόρτωση/εκφόρτωση και τελωνειακό έλεγχο σε σύγκριση με την Ελλάδα). Παράλληλα, οι χώρες αυτές προσφέρουν καλύτερη υποδομή για τη μεταφορά στην ενδοχώρα, γεγονός που επιτρέπει στα εμπορεύματα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους πιο γρήγορα και πιο αποδοτικά σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά.

Τα ελληνικά λιμάνια θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη θέση τους σε μεγάλο βαθμό, και στα δύο είδη εμπορίου, με τα εξής βήματα:

- Μείωση των διαδικαστικών απαιτήσεων, του χρόνου φόρτωσης/εκφόρτωσης και των διαδικασιών για τους πελάτες.
- Χρήση της υπάρχουσας νομοθεσίας για να διασφαλιστεί η συνεχής και ομαλή λειτουργία των λιμανιών.
- Βελτίωση της υποδομής ώστε να υπάρχει καλύτερη σύνδεση της ενδοχώρας με τα λιμάνια (π.χ. γραμμές τρένου για μεταφορά εμπορευμάτων).

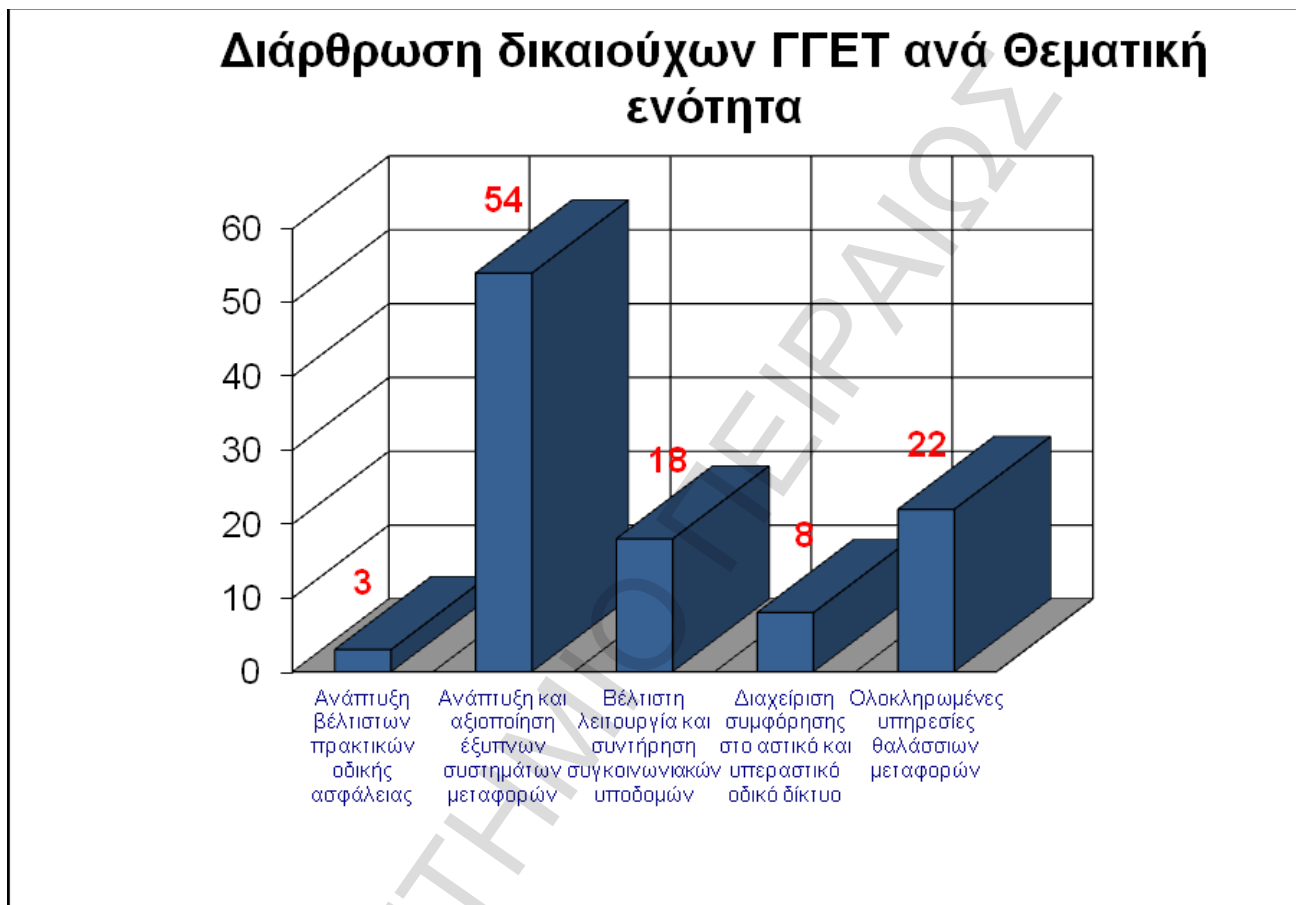
4.4.2 Στατιστικά στοιχεία από την κατανομή των κονδυλίων προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΓΓΕΤ στο πλαίσιο των δράσεων του ΕΣΠΑ (2007-2013)

Διάγραμμα 13: Συμμετοχή ιδιωτικού τομέα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα Μεταφορών



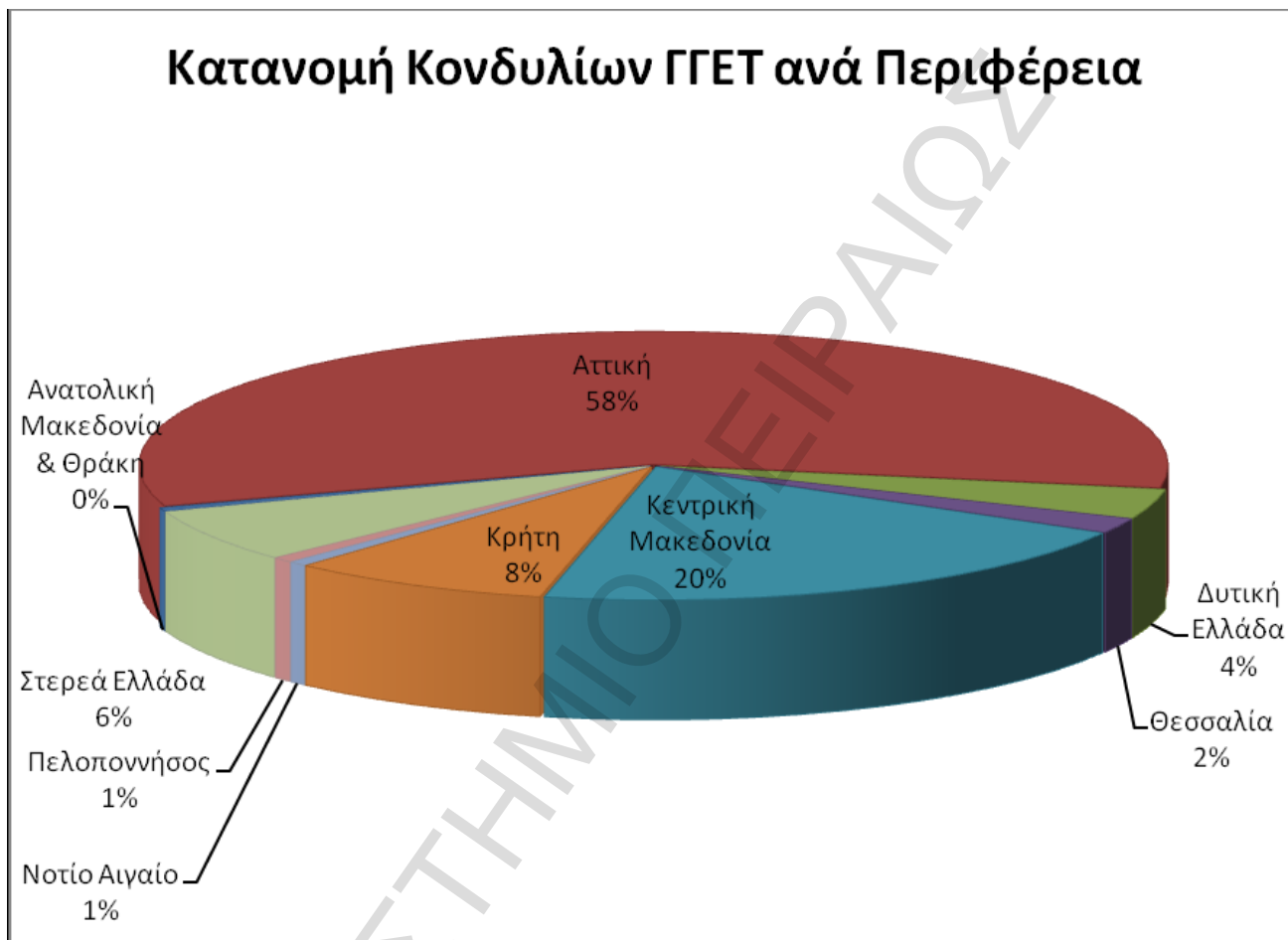
Πηγή: ΓΓΕΤ

Διάγραμμα 14: Διάρθρωση αριθμού δικαιούχων ανά υποενότητα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των Μεταφορών



Πηγή: ΓΓΕΤ

Διάγραμμα 15: Διάρθρωση κατανομής κονδυλίων στις δράσεις της ΓΓΕΤ ανά περιφέρεια στον τομέα των Μεταφορών



5. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

5.1 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών»

Σε γενικές γραμμές, ο κεντρικός αναπτυξιακός στόχος του τομέα μεταφορών για τη νέα προγραμματική περίοδο παραμένει η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και η ανάδειξη της Ελλάδας σε κύρια Βαλκανική πύλη και κόμβο μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, επαρκώς συνδεδεμένης με τα άλλα κράτη μέλη και κυρίως τον κεντρικό αναπτυξιακό πυρήνα (πεντάγωνο) της Ε.Ε. Η πρόθηση αποδοτικών σιδηροδρομικών, οδικών και αεροπορικών δικτύων συμπεριλαμβανομένων των δικτύων βιώσιμων περιφερειακών αερολιμένων), αποτελεσματικών θαλάσσιων οδών και δευτερευόντων δικτύων που θα συνδέουν τις κύριες αναπτυξιακές ζώνες με την ενδοχώρα και το νησιωτικό χώρο για την εξυπηρέτηση της περιφερειακής κινητικότητας, καθώς και η περαιτέρω εξέλιξη των διευρωπαϊκών δικτύων που συνδέουν τα κύρια ευρωπαϊκά κέντρα, (όπως οι πρωτεύουσες, οι μητροπολιτικές περιφέρειες και οι κόμβοι) με το κύριο δίκτυο της χώρας, αποτελούν τα βασικά στοιχεία ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών για την ΝΠΠ.

Οι κατευθύνσεις για την Πολιτική Μεταφορών της Χώρας κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020 έχουν εξειδικευτεί συνοπτικά στα εξής [ΙΜΕΤ- ΕΚΕΤΑ (2013), ΕΔΑ Μεταφορών -ΕΥΔ ΕΠΕΠ, (2013)].:

- 1) Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και εμπέδωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών, με επί μέρους στόχους:
 - Ολοκλήρωση της ανάπτυξης των «βασικών» αξόνων του εθνικού συστήματος μεταφορών.

- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων
- Ομαλή λειτουργία της «αγοράς» μεταφορών χωρίς στρεβλώσεις
- Εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και των ενεργειών που αυτή προβλέπει.

2) Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και κόμβο Μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, με επί μέρους στόχους:

- Ουσιαστική ένταξη στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του βόρειου τόξου της Μεσογείου.
- Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης για ανάπτυξη υπηρεσιών Μεταφορών «κομβικού σημείου».
- Παροχή δυνατότητας πρόσβασης μέσω της Ελλάδας προς την ΕΕ, Ιταλία / Δ. Ευρώπη.

3) Υλοποίηση διοικητικής και οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος Σχεδιασμού, και «παραγωγής έργων» και εισαγωγή και χρήση «ευφυΐας» στον τομέα των Μεταφορών.

Οι θεματικοί στόχοι που σχετίζονται με την πολιτική των μεταφορών είναι οι εξής:

Θεματικός Στόχος 7: «ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ» - Κύριος θεματικός στόχος

Θεματικός Στόχος 4: «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΡΥΠΩΝ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ»

Θεματικός Στόχος 2: «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ, ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ» Οι κατευθύνσεις

για την αναπτυξιακή στρατηγική στον Τομέα των Μεταφορών κατά την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014 – 2020 εμπεριέχονται στην Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών και παράλληλα αποτελούν τους κύριους στόχους της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών οι οποίες έχουν εξειδικευτεί και διατυπώνονται σε κείμενα του ΥπΑνΥπ και σε πρόσφατες μελέτες [ΙΜΕΤ- ΕΚΕΤΑ (2013), ΕΔΑ Μεταφορών -ΕΥΔ ΕΠΕΠ, (2013)] και συνοψίζονται σε έξι τομείς δράσης ως εξής:

Πίνακας 8: Οι κύριοι στόχοι της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών

| |
|---|
| <p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2020</p> |
| <p>I. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ</p> |
| <p>Η συγκεκριμένη δράση αφορά στην ολοκλήρωση των «βασικών» αξόνων και έναρξη επιλεγμένων τμημάτων των «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ στην Ελλάδα για όλα τα μέσα μεταφορών (Οδικών, Σιδηροδρομικών, Θαλάσσιων και Αεροπορικών υποδομών), σε συμφωνία και με τα ‘υπόλοιπα’ χρηματοδότησης έργων του ΕΣΠΑ 2007-2013. Οι σχετικές δράσεις εντάσσονται στο θεματικό στόχο 7 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε’ Προγραμματική Περίοδο.</p> |
| <p>II. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ</p> |
| <p>Δράση II-1: Δημιουργία 3 Εμπορευματικών Κέντρων (χρηματοδότηση βασικών υποδομών, και συνδέσεών τους με τα χερσαία δίκτυα) Δράση II-2: Δίκτυο διατροφικών εμπορευματικών κόμβων Δράση II-3: Ανάπτυξη των Ελληνικών logistics για παροχή υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο και εμβέλεια Δράση II-4: Ανάπτυξη κόμβων (hubs) διεθνών επιβατικών μεταφορών και μετεπιβίβασης Σχετικές δράσεις εντάσσονται</p> |

κυρίως στο θεματικό στόχο 7 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.

III. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΥΓΕΙΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Δράση III-1: Εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης της αγοράς των μεταφορών και της ποιότητας της προσφερόμενης εξυπηρέτησης Δράση III-2: Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και ποιοτικές μεταφορές με ασφάλεια και προστασία για όλα τα μεταφορικά μέσα Δράση III-3: Προώθηση χρήσης μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον Δράση III-4: Παροχή ή βελτίωση της προσβασιμότητας στο σύστημα των Μεταφορών για τους χρήστες με προβλήματα κινητικότητας Σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν στους θεματικούς στόχους 7, 4 και 2 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.

IV. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (με έμφαση στις Αστικές Περιοχές)

Δράση IV-1: Υποστήριξη επιδεικτικών ενεργειών για μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις Αστικές μεταφορές Δράση IV-2: Υποστήριξη επιδεικτικών ενεργειών για μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις υπεραστικές μεταφορές (οδικά, θαλάσσια μέσα) Δράση IV-3: Ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές μεταφορές.

Οι σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν στους θεματικούς Στόχους 7 και 4 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο

V. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ

Δράση V-1: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης των Ευφών Συστημάτων Μεταφορών - ITS Master Plan - στην Ελλάδα Δράση V-2: Ανάπτυξη επιδεικτικών εφαρμογών σε τομείς των Μεταφορών Οι σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν κυρίως στο Θεματικό Στόχο 2 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο

VI. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Δράση VI-1: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακών Υποδομών της χώρας – ΕΛΛΑΔΑ 2030 Δράση VI-2: Στρατηγικό Σχέδιο αναδιάρθρωσης των Υπηρεσιών διοίκησης και εποπτείας του τομέα των Μεταφορών Δράση VI-3: Υλοποίηση διοικητικής αναδιάρθρωσης τομέα Μεταφορών.

Οι σχετικές δράσεις αφορούν τους Θεματικούς Στόχους 7, 4, 2 και 11 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.

Πηγή: IMET- ΕΚΕΤΑ, (2013) Προτεινόμενες δράσεις και εκτιμώμενοι αναγκαίοι πόροι. Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών / Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων/ ΕΔΑ Μεταφορών- ΕΥΔ ΕΠΕΠ (2013) Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, Τομέας Μεταφορών. Γενική Γραμματεία Μεταφορών: Αθήνα

Συνεπώς, η ολοκλήρωση των υποδομών που αποτελούν τμήμα του βασικού ΔΕΔ-Μ (διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών), η αναβάθμιση των λιμένων και η διασύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην κατεύθυνση της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών, η επέκταση/ εκσυγχρονισμός του μικρού σε έκταση σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να συγκλίνει τεχνολογικά με τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, συνιστούν τις άμεσες και σημαντικότερες χρηματοδοτικές προτεραιότητες του τομέα. Στις άμεσες προτεραιότητες περιλαμβάνεται, επίσης, η ενίσχυση της ανάπτυξης βιώσιμων και οικολογικών αστικών

μεταφορών (αστικά μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς), σε συνέργεια με τη χρηματοδοτική προτεραιότητα 3 «Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον».³¹

Οι προτεραιότητες αυτές στηρίζουν παράλληλα ως αναγκαία προϋπόθεση, την επίτευξη των στόχων της πρώτης χρηματοδοτικής προτεραιότητας για την ανταγωνιστικότητα της χώρας, ενώ δημιουργούν ιδίως κατά την υλοποίηση και σημαντικότερο αριθμό θέσεων εργασίας.

³¹ Συγχρόνως απαιτείται η εφαρμογή οριζόντιων αρχών και στόχων πολιτικής για την υλοποίηση των ΕΔΕΤ ως εξής:

1. Εφαρμογή της αρχής της εταιρικής σχέσης (άρθρο 5 του ΚΚΔ). Η διαδικασία προετοιμασίας και συμμετοχής των εταιρών στο σχεδιασμό επετεύχθη μέσω της συνεργασίας με τους φορείς υλοποίησης των δράσεων / έργων οι οποίοι είναι υπεύθυνοι και για τους επί μέρους σχεδιασμούς. Οι εταίροι / φορείς είναι οι εξής: ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΓΔΕ, ΑΜ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ. Η εμπλοκή και ενεργός συμμετοχή των εταιρών, εξασφαλίστηκε μέσω ειδικής συμβουλευτικής σύμβασης μέσω της οποίας συγκεντρώθηκε το σχετικό υλικό και κατεγράφησαν οι απόψεις των φορέων.
2. Προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, της μη διάκρισης και της προσβασιμότητας (άρθρο 7 του ΚΚΔ). Η γενική προσέγγιση για την εξασφάλιση (α) της προώθησης της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, (β) της μη διάκρισης και (γ) της δυνατότητας πρόσβασης από τα ΑΜΕΑ στην υλοποίηση των ΕΔΕΤ εξασφαλίζεται μέσω των τευχών προκήρυξης των σχετικών έργων / δράσεων και των κριτηρίων ένταξης των έργων στα ΕΠ.
3. Στόχοι οριζόντιων πολιτικών: Οι προς επιδίωξη οριζόντιοι στόχοι πολιτικής είναι, όπως ορίζεται στο Κοινό Στρατηγικό Πλαίσιο - ΚΣΠ, η βελτίωση προσβασιμότητας, η βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές και η συνεισφορά στην αποφυγή της κλιματικής αλλαγής). Η εξασφάλιση της ενσωμάτωσής τους προκύπτει από τον σχεδιασμό και τις προβλέψεις των τευχών υλοποίησης των σχετικών έργων, την πολιτική της χώρας γενικότερα και την πολιτική Ε2020.

5.1.1 Στοιχεία Αναπτυξιακής Πολιτικής κατά Μεταφορικό Δίκτυο

Σιδηρόδρομος

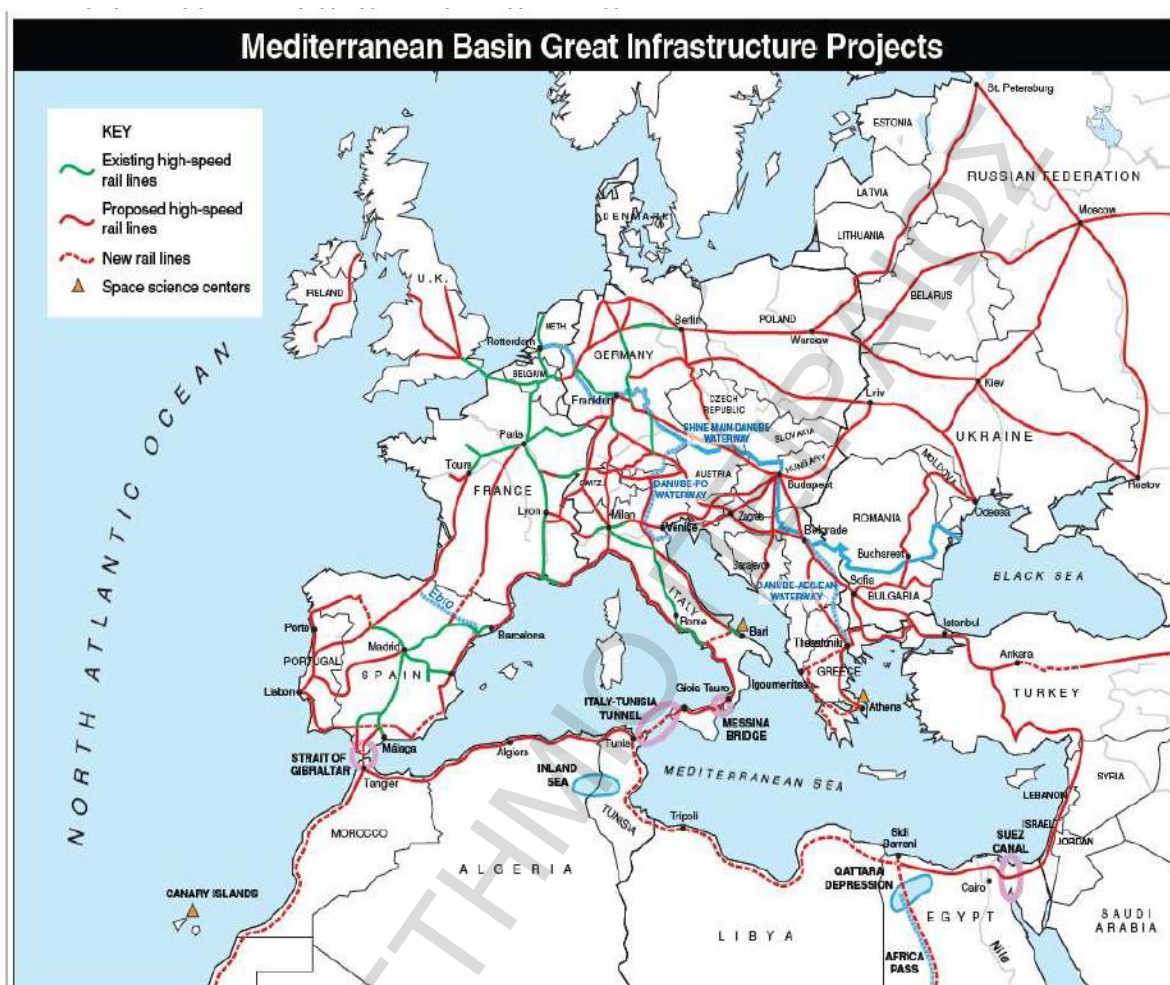
Στον σιδηροδρομικό τομέα η αναπτυξιακή πολιτική συνοψίζεται στην υλοποίηση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου στον άξονα ΠΑΘΕΠ και στην διαμόρφωση αποτελεσματικών συνδέσεων με επιλεγμένα λιμάνια:

Λαμβάνοντας υπόψη τους θεματικούς στόχους της EU2020, στην Ε' Προγραμματική Περίοδο τα σιδηροδρομικά έργα χρειάζεται να περιληφθούν κατά προτεραιότητα και ιδίως αυτά που ολοκληρώνουν το βασικό (core) και το αναλυτικό (comprehensive) ΔΕΔ-Μ της Χώρας, συμπληρώνοντας τις υπάρχουσες ασυνέχειες του δικτύου ΔΕΔ-Μ και απομακρύνοντας τα σημεία συμφόρησης. Επιπλέον, θα πρέπει να προωθηθούν ενέργειες για την ανάπτυξη του προαστιακού και περιφερειακού σ/δ δικτύου καθώς και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και ασφάλειας σύμφωνα με το ισχύον εθνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο. Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές περιλαμβάνονται [όπου Θ.Σ. = Θεματικός Στόχος και Ε.Π. = Επενδυτική Προτεραιότητα σύμφωνα με το άρθρο 5 του σχεδίου του Κανονισμού για το ΕΤΠΑ της Ε' ΠΠ]:

- 1) Ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της Χώρας (άξονας ΠΑΘΕΠ) σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1-2) και τηλεπικοινωνίες (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. a, c, d).
- 2) Ολοκλήρωση / ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου μητροπολιτικών περιοχών, ιδιαίτερα Αττικής, Θεσσαλονίκης, Πάτρας (Θ.Σ. 7/ Ε.Π. a, b, c, d, Θ.Σ.4 / Ε.Π.ε).
- 3) Δράσεις για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά και της διατροπικότητάς του με συνδέσεις σε σημαντικούς λιμένες (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. a, b, c, d).

- 4) Λοιπά έργα συμπλήρωσης βασικού και αναλυτικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.
- 5) Βελτίωση γραμμών περιφερειακού σ/δ δικτύου για αύξηση ασφάλειας και αξιοπιστίας και μείωση χρόνου διαδρομής (εξυγίανση υποδομής, τοπικές παραλλαγές, λειτουργικές παρεμβάσεις, σύγχρονη σηματοδότηση, κατάργηση ΑΣΙΔ κλπ). (Θ.Σ. 7/ Ε.Π. b, c, d).
- 6) Ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται και σύνδεση με αερολιμένες, με βάση το σχεδιασμό του δικτύου ΔΕΔ-Μ, κοινωνικοοικονομικά κριτήρια και την αναμενόμενη ζήτηση (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. b, c, d).
- 7) Δράσεις για βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. c , ακόμη Θ.Σ. 4, 6).

Τα μεγάλα έργα υποδομής της Μεσογειακής Δεκάνης



Πηγή: EIR

Οδικό Δίκτυο

Σύμφωνα με τον ΚΚΔ, ο σχεδιασμός για τη συγχρηματοδότηση των οδικών υποδομών μεταφορών της ΠΠ 2014 – 2020 θα εστιάσει κυρίως στην περαιτέρω ανάπτυξη του Δευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμων ή δρόμων ταχείας κυκλοφορίας, καθώς και στη διασύνδεση αυτού με τα λοιπά ΔΔΜ της χώρας (σιδηροδρομικά, λιμενικά και αεροπορικά δίκτυα), αλλά και των όμορων χωρών.

Επιδιώκεται – μέσω των σχετικών παρεμβάσεων – να ολοκληρωθεί ο βασικός κορμός ανάπτυξης του εθνικού οδικού συστήματος μεταφορών της χώρας και σημαντικό τμήμα του λοιπού οδικού αναλυτικού δικτύου.

Στόχος, επίσης, παραμένει η διασύνδεση της ενδοχώρας και των νησιωτικών περιοχών με τα ΔΔΜ της Ε.Ε., η διευκόλυνση της κινητικότητας και η βελτίωση της προσβασιμότητας σε όλη την επικράτεια, προκειμένου να επιδιωχθεί η ανάπτυξη όλων των Περιφερειών και η οικονομική, κοινωνική και χωρική συνοχή.

Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις οδικές μεταφορές περιλαμβάνονται:

1. Ολοκλήρωση του τμήματος της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Αντίρριο – Ιωάννινα, που αποτελεί τμήμα του βασικού ΔΟΔ, μέσω της αναδιαρθρωμένης Σύμβασης Παραχώρησης (Θ.Σ.7 / Ε.Π α).
2. Ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων της Εγνατίας οδού ‘Ιωάννινα – Κακκαβιά’ και ‘Χαλάστρα (Α/Κ Αξιού) – Εύζωνοι’ με την ολοκλήρωση των οποίων υλοποιείται το σύνολο του Βασικού ΔΟΔ της Ελλάδας (Θ.Σ.7 / Ε.Π. α).
3. Ολοκλήρωση μέσω των αναδιαρθρωμένων Συμβάσεων Παραχώρησης τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ και συγκεκριμένα του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, και του τμήματος Πάτρα – Πύργος. (Θ.Σ.7 / Ε.Π α).
4. Λοιποί οδικοί άξονες του αναλυτικού ΔΟΔ και του λοιπού εθνικού δικτύου όπου παρατηρούνται ορισμένα σημεία ασυνέχειας στην αποτελεσματική κάλυψη της χώρας όσο και σημεία συμφόρησης (Θ.Σ.7 / Ε.Π α, β). Οι άξονες αυτοί αφορούν κυρίως σε ενδοπεριφερειακές συνδέσεις που παρέχουν πρόσβαση στα κομβικά σημεία του διαπεριφερειακού δικτύου (όπως κατά προτεραιότητα οι συνδέσεις με τις πρωτεύουσες των Νομών της χώρας) και στους τουριστικούς και αναπτυξιακούς πόλους, σε παρακάμψεις πόλεων ή σε ελλείπουσες διασυνοριακές συνδέσεις.

Λιμενικές Υποδομές

Ο σχεδιασμός για τη συγχρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών της ΠΠ 2014 – 2020 θα πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπόψη τη διαμορφωμένη πρόταση στρατηγικής τους Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς και τη σχετική ιεράρχηση. Σύμφωνα με την πορεία των ήδη ενταγμένων ή προς άμεση ένταξη στο ΕΣΠΑ λιμενικών έργων, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να συμπεριληφθούν:

1. Η ολοκλήρωση των μεγάλων λιμενικών έργων του βασικού (core) Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) της χώρας. Πρόκειται για έργα που υλοποιούνται στις δύο βασικές δυτικές πύλες της χώρας (λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας), τα οποία είναι ήδη ενταγμένα στο ΕΣΠΑ και ολοκληρώνουν μέρος των προβλεπόμενων παρεμβάσεων των αντίστοιχων εγκεκριμένων, από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Αναπτυξιακών Προγραμμάτων Μελετών Διαχείρισης Λιμένων (Master Plans).
2. Νέα έργα. Αυτά θα πρέπει, σύμφωνα με τον Κανονισμό και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές των ΔΔΜ, να εστιάσουν πρωτίστως σε παρεμβάσεις επί των λιμανιών του βασικού (core) ΔΔΜ, όπως είναι το λιμάνι Ηρακλείου, και δευτερευόντως σε παρεμβάσεις σε λιμάνια του αναλυτικού ΔΔΜ, για τα οποία υπάρχει σχετική μελετητική ωριμότητα και αντίστοιχη ιεράρχηση από το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (π.χ. λιμάνι Λαυρίου, λιμάνι Χίου). Τέλος, θα πρέπει να εξετασθεί η υλοποίηση και άλλων σημαντικών λιμενικών έργων σε λιμάνια εκτός ΔΔΜ, τα οποία μετά την πλήρη ανάπτυξή τους θα αποτελέσουν κόμβους διαμετακομιστικού εμπορίου και συνδυασμένων μεταφορών με στόχο την ανάπτυξη των Περιφερειών τις οποίες εξυπηρετούν (π.χ. Λιμάνι Αλεξανδρούπολης).

Αεροδρόμια

Σχετικά με τα αεροδρόμια η αναπτυξιακή πολιτική συνοψίζεται στην ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων που ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ:

Σε σχέση με τους θεματικούς στόχους της EU2020, στην επόμενη Προγραμματική Περίοδο πρέπει να περιληφθούν κατά προτεραιότητα τα έργα αεροδρομίων που αναπτύσσουν περαιτέρω το αναλυτικό (comprehensive) ΔΕΔ-Μ στην Ελλάδα και καλύπτουν τα σημεία ασυνέχειας σε σχέση με την αποτελεσματική κάλυψη της Χώρας.

Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις αεροπορικές μεταφορές περιλαμβάνονται:

1. Βελτίωση υποδομών αεροδρομίων που ανήκουν στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. α). Ενδεικτικές παρεμβάσεις αποτελούν επεκτάσεις σε δάπεδα στάθμευσης, επιμηκύνσεις διαδρόμων, βελτιώσεις και επαυξήσεις κτιριακών υποδομών και εγκαταστάσεις ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας.
2. Βελτιώσεις σε συστήματα αεροναυτιλίας και αύξηση της χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών σε αεροδρόμια – βελτίωση λειτουργίας πληροφοριακού συστήματος ελέγχου και διοίκησης της ΥΠΑ (Θ.Σ. 2).
3. Δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές (Θ.Σ. 4, β).

Διατροπικοί Κόμβοι - Συνδυασμένες Μεταφορές

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού για ανάπτυξη της διασύνδεσης μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσίων μεταφορικών δικτύων και για την ανάπτυξη διατροπικών κόμβων και λαμβάνοντας υπόψη το Νόμο 3333/2005 για τη δημιουργία και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, χρειάζεται να προωθηθούν δράσεις που θα συμβάλλουν στις παρακάτω προτεραιότητες:

1. Ανάπτυξη / ολοκλήρωση εμπορευματικών κέντρων και σύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο (Θ.Σ 7/a, c, d).
2. Βιομηχανικές συνδέσεις και συνδέσεις του σ/δ δικτύου με λιμένες (Θ.Σ 7/a, c, d).

Ασφάλεια Μεταφορών - Περιβαλλοντική Διαχείριση - Οργάνωση

1. Δράσεις για Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας (Θ.Σ. 2, 11). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης στοιχείων που συνδέονται με την οδική ασφάλεια, ηλεκτρονικά μητρώα για τη διαχείριση και έλεγχο εγκαταστάσεων / οχημάτων / οδηγών κλπ.
2. Μείωση Εκπομπών Ρύπων Οχημάτων (Θ.Σ. 4). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: Βελτίωση διαδικασιών και αναβάθμιση εξοπλισμού ελέγχου οχημάτων.
3. Δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών (Θ.Σ.7 / Ε.Π. c) και συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Θ.Σ. 4) (σύστημα PERS (Port Environmental Review System))
4. Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών και εναερίων μεταφορών (Θ.Σ. 2, Θ.Σ. 7)
5. Βελτίωση Υπηρεσιών Μεταφορών μέσω Επιμόρφωσης Υπαλλήλων (Θ.Σ. 10). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: εκπαίδευση εξεταστών οδηγών, τεχνικών / προσωπικού ελέγχου οχημάτων.
6. Δράσεις για απλούστευση Διαδικασιών, βελτίωση της παραγωγικότητας του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου και της διαφάνειας Διαδικασιών (Θ.Σ. 2, 11).
7. Βελτίωση Υποδομών / Υπηρεσιών Μεταφορών μέσω Χρήσης Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) (Θ.Σ. 2).

5.2 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Προτάσεις Αναπτυξιακού Προγραμματισμού στο πλαίσιο της Διαμόρφωσης ΣΕΣ»

Το Υπουργείο³² στο πλαίσιο της ΝΠΠ παρουσιάζει προγραμματισμό για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δηλαδή την ναυτιλία στο πεδίο της οικονομίας, τους λιμένες στο πεδίο των υποδομών, την ναυτική εκπαίδευση και εργασία στο πεδίο του ανθρώπινου δυναμικού και ειδικότερα αναπτύσσει τους εξής θεματικούς στόχους:

1ος Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας, των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών

Προτεραιότητες:

Ολοκλήρωση συστημάτων Διοίκησης, παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία, θαλάσσιας επιτήρησης, συμμετοχής στη θαλάσσια διακυβέρνηση, στις βάσεις γνώσεων και δεδομένων στο πλαίσιο της ΟΘΠ. Ειδικότερα

- Βελτίωση των υφιστάμενων και η προώθηση νέων εφαρμογών τεχνολογιών ΤΠΕ.
- Μηχανοργάνωση Υπηρεσιών και παροχή ολοκληρωμένων πληροφοριακών λύσεων.
- Εφαρμογή και υποστήριξη ηλεκτρονικών Υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις και τους πολίτες
- Απλούστευση διαδικασιών σχεδιασμού, παρακολούθησης και υλοποίησης και ελέγχου με τη χρήση τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας (ΤΠΕ).
- Αξιοποίηση των δεδομένων των υφιστάμενων πληροφοριακών συστημάτων τα οποία μπορούν να είναι διαθέσιμα προς τους άλλους φορείς του Δημοσίου, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες

³² ΥΝΑ (2013) Προγραμματική Περίοδος 2014 - 2020 (ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2014-2020). Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

- Εκσυγχρονισμός και περαιτέρω ανάπτυξη των υφισταμένων πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών στο πλαίσιο της θαλάσσιας επιτήρησης (δίκτυα ενσύρματης και ασύρματης επικοινωνίας).
- Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη της πληροφοριακής υποδομής των λιμένων (Single maritime window).

2ος Θεματικός Στόχος: Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και στη διαβίου μάθηση

- Αναβάθμιση της παρεχόμενης ΝΕ ώστε να παράγει ποσοτικά και ποιοτικά ικανούς αξιωματικούς που μπορούν να ανταποκριθούν στις διεθνή αγορά εργασίας. Άμεση προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός των κτιριακών και λοιπών υποδομών και του εκπαιδευτικού προγράμματος, η αντιμετώπιση των ελλείψεων στα εργαστήρια, στον εκπαιδευτικό εξοπλισμό και τα εποπτικά μέσα, σύμφωνα και με τις επισημάνσεις της EMSA. Προτεραιότητα επίσης αποτελεί η ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης και πιστοποίησης. Οι προκύπτουσες ενέργειες θα ενταχθούν σε ένα Ολοκληρωμένο Πολυετές Πρόγραμμα Αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης.
- Εκπαίδευση, κατάρτιση και δυνατότητες επανεκπαίδευσης ναυτικών (ιδίως στην ακτοπλοΐα)
- Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών των Α.Ε.Ν. και στελεχών ΥΝΑ
- Ολοκληρωμένο Σύστημα ασύγχρονης ηλεκτρονικής τηλεεκπαίδευσης (e-learning)
- Πρόγραμμα πληροφόρησης - προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα & προβολής των Α.Ε.Ν
- Εναρμόνιση συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης με την αναθεωρημένη STCW, καθώς και τις ισχύουσες Κοινοτικές Οδηγίες
- Δημιουργία γραφείων διασύνδεσης / σταδιοδρομίας
- Ως προς το εκπαιδευτικό προσωπικό, ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης εκπαιδευτών και συνολικά αναβάθμισης των διδασκόντων
- Για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης σύνταξη σχετικής μελέτης από εξειδικευμένο φορέα.

- Προώθηση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, με τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.
- Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του υπουργείου σε νέα διοικητικά συστήματα και συστήματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης
- Αξιοποίηση, ενίσχυση και αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού του Λ.Σ. και συνεχής βελτίωση του επαγγελματικού επιπέδου μέσω της εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσής του

3ος Θεματικός στόχος: Προώθηση της απασχόλησης και κινητικότητας των εργαζομένων

- Εξειδίκευση των δυνατοτήτων συμβολής της «θαλάσσιας οικονομίας» στην ανάπτυξη και την απασχόληση.
- Αναβάθμιση των δυνατοτήτων του ΓΕΝΕ κατά τα πρότυπα του ΟΑΕΔ στην παρακολούθηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ναυτικής ανεργίας και τη συγκρότηση στοχευμένων προγραμμάτων κατάρτισης.
- Ανάπτυξη άρτιου μηχανογραφικού συστήματος καταγραφής, επεξεργασίας και τήρησης στατιστικών στοιχείων για τη ναυτική ανεργία.
- Βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ναυτικών όλων των ειδικοτήτων με τη δια βίου μάθηση προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων ναυτικών, να αντιμετωπιστεί ο παραγκωνισμός όσων δεν είναι επαρκώς καταρτισμένοι και να ενδυναμωθεί η κινητικότητα της εργασίας.
- Διατήρηση θέσεων εργασίας στην ακτοπλοΐα (διερεύνηση επιδότησης του μη μισθολογικού κόστους, προγράμματα κατάρτισης).
- Κατάρτιση κατάλληλων προγραμμάτων και πολιτικών για την ενίσχυση της απασχόλησης σε ιδιαίτερες κατηγορίες ανέργων π.χ. νέους, μακροχρόνια ανέργους, άνεργους ναυτικούς στο όριο της συνταξιοδότησης.
- Η επιδιωκόμενη προσέλκυση επενδύσεων στους εμπορικούς και τουριστικούς λιμένες θα δημιουργήσει παρεπόμενη οικονομική δραστηριότητα σε πολλούς δορυφορικούς τομείς από τους οποίους μπορούν να απορροφηθούν άνεργοι.

Προς αυτή τη κατεύθυνση θα σχεδιαστούν κατάλληλα προγράμματα κατάρτισης.

4ος Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς

- Συμμετοχή στην αύξηση της παραγωγής και στην αναζήτηση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.
 - Ο τομέας αυτός αποτελεί τη συμβολή της ΟΘΠ στους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» όσον αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.
- Ηλεκτροδότηση κατά τον ελλιμενισμό (ακτοπλοΐα).

5ος Θεματικός Στόχος: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών

- Εξειδίκευση του τομέα στο πλαίσιο του στρατηγικού στόχου «βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στις ακτές και τη θάλασσα» της ΟΠΘ καθώς και της Νησιωτικής Πολιτικής
- Συντονισμένη ανάπτυξη των λιμένων στο πλαίσιο της εξειδίκευσης μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής συνδυασμένων μεταφορών. Το ΥΝΑ καταρτίζει αυτή την περίοδο νέα Εθνική Στρατηγική Λιμένων (μνημονιακός στόχος) που αποσκοπεί στην ένταξη των Λιμένων στο συνολικό δίκτυο μεταφορών, συμβαδίζει με τις προτεραιότητες και αρχές των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και διασφαλίζει την αποτελεσματική χρήση των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων.³³

³³ Στο πλαίσιο αυτό, κάθε Λιμένας αναπτύσσει τη δική του «ταυτότητα» μέσα από ένα τεκμηριωμένο και ρεαλιστικό «Αναπτυξιακό Σχέδιο», συμβατό με το Κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο και το πρόγραμμα παραχωρήσεων του ΤΑΙΠΕΔ. Στο πλαίσιο της Στρατηγικής ΕΛΣ και με βάση τη διεθνή εμπειρία Λιμενικής Διακυβέρνησης, αναμορφώνεται η λειτουργία των Λιμένων, προκειμένου, μέσω επενδύσεων και εισαγωγής τεχνογνωσίας, να παρέχουν υψηλής ποιότητας λιμενικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές και, συνακόλουθα, να αυξήσουν τη

- Ο ανασχεδιασμός και βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και η αναβάθμιση των λιμένων-κόμβων του δικτύου αυτού.
- Η βελτίωση της διακίνησης επιβατών, φορτίων και πλοίων μέσω της ποιοτικής αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου θαλάσσιας παρακολούθησης και της βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων και των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

6ος Θεματικός Στόχος: Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων

- Στήριξη της αειφόρου εκμετάλλευσης των θαλασσιών υδάτων και των παράκτιων περιοχών με την εφαρμογή της οδηγίας για το πλαίσιο της θαλάσσιας στρατηγικής, την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης και το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.
- Εξασφάλιση απαραίτητης υποδομής και μέσων με σκοπό την καλύτερη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Ενίσχυση του αποτρεπτικού μηχανισμού της παραβατικής συμπεριφοράς στον τομέα προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος ιδιαίτερα σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές και διασφάλιση της εφαρμογής και επιβολής της νομοθεσίας.
- Επενδύσεις σε υποδομές, μέσα και συστήματα προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση της λειτουργίας των ελληνικών λιμένων με τις εξελίξεις στους διεθνείς κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος.

συμμετοχή τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και την παγκόσμια αγορά Θαλάσσιου Τουρισμού. Με βάση πολυκριτηριακή ανάλυση που λαμβάνει υπόψη τους ως άνω παράγοντες, θα προσδιοριστούν επακριβώς οι ανάγκες σε υποδομές και το κατάλληλο πλαίσιο χρηματοδότησης.

7ος Θεματικός Στόχος: Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης

- Ανασχεδιασμός και απλοποίηση της Διοικητικής δομής του Υπουργείου με βάση το αναπτυσσόμενο νέο οργανόγραμμα.
- Εισαγωγή συστημάτων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και ανταλλαγής δεδομένων με λοιπές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές αρχές.
- Εκσυγχρονισμός και βελτίωση του συνόλου των υπηρεσιών με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία και την αναβάθμιση της ποιότητας υπηρεσιών προς τον πολίτη και τις επιχειρήσεις.
- Εναρμόνιση δομής νομοθεσίας και συστημάτων με τους σχεδιασμούς της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, της Νησιωτικής Πολιτικής, της Νέας Λιμενικής Πολιτικής, του νέου ακτοπλοϊκού δικτύου.
- Θεσμοθέτηση ιδιωτικής ΝΕΚΕ, εξίσωση όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας με αυτές των ΑΕΝ. Ισοδυναμία μέσω ενιαίου συστήματος πιστοποίησης .
- Θεσμική οργάνωση του λιμενικού συστήματος ώστε να είναι δυνατός ο συντονισμός λειτουργίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας στο πλαίσιο ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής. Δημιουργία νέου ρυθμιστικού πλαισίου μέσω σύστασης των κατάλληλων οργάνων, καθώς και νέων εταιρικών σχημάτων με διαχωρισμό των διοικητικών αρμοδιοτήτων και αρμοδιοτήτων του Δημοσίου (port administration), από τις εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port operation). Στους μεγαλύτερους λιμένες, αυτός ο διαχωρισμός θα διευκολύνει την ανάθεση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε ιδιώτες επενδυτές μέσω του ΤΑΙΠΕΔ.

8ος Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων

- Ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας στο πλαίσιο της δημιουργίας και μεγέθυνσης του ναυτιλιακού cluster καθώς και στους τομείς που θα αναδειχθούν στην εξειδίκευση της νησιωτικής πολιτικής και της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας

Πολιτικής (θαλάσσια οικονομία στο πλαίσιο της πολιτικής της «Γαλάζιας Ανάπτυξης»).

- Αξιοποίηση των λιμένων ως μοχλών για την τοπική ανάπτυξη και την επιχειρηματικότητα –κρουαζιέρα χρήστες της οποίας είναι επιβάτες υψηλού εισοδήματος, μαρίνες που προσελκύουν υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευής, εστίασης, ψυχαγωγίας κ.α.
- Έλεγχος και η επιθεώρηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων, καθώς και δίωξη της παράνομης αλιείας προκειμένου να επιτευχθεί η βιωσιμότητα των ιχθυοποθεμάτων από βιολογικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής σκοπιάς. Η εξασφάλιση κατάλληλου εξοπλισμού στο Λ.Σ., καύλων αρμόδιου για τη λειτουργία αυτή.

9ος Θεματικός Στόχος: Προώθηση της προσαρμογής στις κλιματικές αλλαγές, της πρόληψης και της διαχείρισης του κινδύνου

- Ενίσχυση των δυνατοτήτων του ΛΣ ιδιαίτερα στην πρόληψη και διαχείριση του σχετικού κινδύνου στη θάλασσα και τις παράκτιες περιοχές. Ενδυνάμωση της διευρωπαϊκής συνεργασίας στο τομέα μέσω της ΟΘΠ.
- Ανάλυση δράσεων για την προετοιμασία αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ενημέρωσης και πρόληψης κινδύνου με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της υγείας και της παρουσίας των πολιτών.

Άλλοι Θεματικοί Στόχοι:

Ενίσχυση της διασυνοριακής, της διακρατικής και της διαπεριφερειακής συνεργασίας.

Βελτίωση των λιμενικών υποδομών μέσω των εθνικών και ευρωπαϊκών στρατηγικών και προγραμμάτων που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με επενδύσεις σε χερσαία δίκτυα και σε εμπορευματικά κέντρα. Αξιοποιείται έτσι η γεωγραφική θέση των ελληνικών λιμένων ως «πύλης εισόδου» στα Βαλκάνια

Ασφάλεια και Προστασία του Πολίτη, Θαλασσών και Λιμένων

- Η εξασφάλιση της συμμόρφωσης με όλους τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας για τους λιμένες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (ISPS, Οδηγία 2005/65/EK) και η συνεχής βελτίωση εγκαταστάσεων, συστημάτων και μέσων
- Η επιτήρηση και αστυνόμευση των θαλασσιών συνόρων της χώρας με σκοπό την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.
- Η αστυνόμευση των θαλασσών για την αντιμετώπιση της παράνομης δράσης και του οργανωμένου εγκλήματος (διακίνηση ναρκωτικών και όπλων, λαθρεμπόριο τσιγάρων) στη θάλασσα και τους λιμένες.
- Η άμεση παροχή βοήθειας και διάσωσης κινδυνευόντων ατόμων και πλοίων στη θάλασσα.
- Η αντιμετώπιση διαφόρων εκτάκτων γεγονότων που αφορούν στη θαλάσσια συγκοινωνία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και γενικά τον έλεγχο των χωρικών υδάτων της Ελλάδας.
- Η ανάπτυξη αστυνομικής και επιχειρησιακής συνεργασίας με άλλα κράτη και ξένους φορείς.

Οι στόχοι εναρμονίζονται με την «ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση της ΟΘΠ» με σκοπό τη δημιουργία ενός ενεργού και λειτουργικού κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για τον τομέα της θάλασσας στην ΕΕ μέχρι το 2020 , ως αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού τρόπου διασφάλισης του ελληνικού και ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου.

5.3 Συμπεράσματα

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από την ανάλυση SWOT για τον τομέα των μεταφορών, προκύπτει ότι τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα προόδου στη βελτίωση του συστήματος μεταφορών της χώρας, αλλά διαπιστώνεται ταυτόχρονα ότι παραμένουν κενά και αδυναμίες, σε όλα τα μεταφορικά υποσυστήματα, που πρέπει να αντιμετωπισθούν με νέες, σημαντικής κλίμακας παρεμβάσεις. Τόσο οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει κατά τις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους και αφορούν ως επί το πλείστον στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (εν μέρει υπό ολοκλήρωση), καθώς και οι παρεμβάσεις που προγραμματίζονται στο πλαίσιο της 4ης προγραμματικής περιόδου συνδράμουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Σε σχέση με το υποσύστημα των οδικών μεταφορών, υπολογίζεται ότι μέχρι το τέλος του 2015, θα υπάρχουν στην Ελλάδα 3.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, ενώ συγκριτικά μέχρι τις αρχές περίπου της δεκαετίας του '90, δεν υπήρχαν καθόλου οδικοί άξονες της κατηγορίας αυτής στη χώρα. Ήδη, πολλά οφέλη είναι εμφανή, ως προς τη μείωση του κόστους μεταφοράς και των χρονοαποστάσεων, τη διασύνδεση σημαντικών περιοχών της χώρας και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων στους αυτοκινητόδρομους (παρά το αυξημένο πρόβλημα στις οδούς του εθνικού και περιφερειακού δικτύου, που εξακολουθεί να κατατάσσει την Ελλάδα στις τελευταίες θέσεις μεταξύ των χωρών - μελών της Ε.Ε.). Επίσης, με τα έργα που υλοποιούνται τα τελευταία χρόνια βελτιώνονται αισθητά οι οδικές συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες. Βασικό πρόβλημα του τομέα, είναι η έλλειψη σημαντικών αξόνων του Διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, που θα καλύπτουν το σύνολο του ηπειρωτικού κορμού της χώρας και θα ενισχύσουν την προσπελασιμότητα δύσβατων και απομακρυσμένων περιοχών. Το κενό αυτό αναμένεται να καλυφθεί με τις σημαντικές παρεμβάσεις των συμβάσεων παραχώρησης αυτοκινητοδρόμων που έχουν προγραμματισθεί.

Σε σχέση με το υποσύστημα των σιδηροδρομικών μεταφορών, διαπιστώνεται ότι μέχρι το τέλος του 2015 θα έχουν ολοκληρωθεί 800 χιλιόμετρα ΣΓΥΤ του ΠΑΘΕ/Π. Επίσης έχουν αναβαθμισθεί / εκσυγχρονισθεί 110 χιλιόμετρα του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου. Παρά τις σημαντικές αυτές επενδύσεις της τελευταίας

15ετίας, η Ελλάδα υστερεί ως προς την έκταση / πυκνότητα και την ποιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου και μέσων.

Πολλές περιοχές της χώρας, εκτός του κύριου αναπτυξιακού άξονα σχήματος S, δεν εξυπηρετούνται σιδηροδρομικά και, με βάση τα υφιστάμενα δεδομένα, η σιδηροδρομική τους σύνδεση δεν θα ήταν αποδοτική. Αντίθετα, υπάρχουν οι προϋποθέσεις αποδοτικής σιδηροδρομικής σύνδεσης πολλών κύριων μεταφορικών κόμβων – κυρίως λιμένων και αεροδρομίων – που όμως δεν έχει υλοποιηθεί ως σήμερα. Η έλλειψη αυτή, σε συνδυασμό με τα κενά στο νομικό καθεστώς, έχει ουσιαστικά απενεργοποιήσει την ανάπτυξη / λειτουργία ως σήμερα στη χώρα εμπορευματικών κέντρων, που είναι προϋπόθεση για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών.

Σε σχέση με το υποσύστημα των θαλάσσιων μεταφορών, διαπιστώνεται ότι έχει προωθηθεί η υλοποίηση σημαντικών λιμενικών έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένους επιβατικούς και εμπορευματικούς λιμένες, για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου λιμενικού δικτύου. Η Ελλάδα έχει πυκνότατο λιμενικό δίκτυο με περίπου 155 λιμένες. Η κίνηση της ακτοπλοΐας πλησιάζει τα 40 εκατομμύρια επιβάτες και έχει υπερβεί τα 80 εκατομμύρια τόνους εμπορευμάτων ετησίως. Το εξωτερικό εμπόριο της χώρας που διακινείται δια θαλάσσης επίσης πλησιάζει τα 80 εκατομμύρια τόνους, με τον λιμένα Πειραιά να έχει καταστεί ένα από τα σημαντικότερα κέντρα διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, ακολουθούμενος από το λιμένα Θεσσαλονίκης, ενώ διαφαίνονται δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης των λιμένων της χώρας στον τομέα αυτό. Οι λιμένες Πάτρας και Ηγουμενίτσας είναι οι κύριες εμπορευματικές πύλες σύνδεσης της χώρας με τη λοιπή Ευρώπη, ενώ υπάρχουν οι προϋποθέσεις να αναλάβουν διεθνή ρόλο και άλλοι λιμένες. Στο πλαίσιο της προηγούμενης περιόδου έχουν δημιουργηθεί 13 νέες θέσεις παραβολής πλοίων και αυξήθηκε η δυναμικότητα διακίνησης των λιμένων αυτών κατά 831.000 επιβάτες και 811.000 τόνους εμπορευμάτων. Παρά τις διαρκείς σχετικές βελτιώσεις, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικά προβλήματα που αφορούν στην ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών ως προς τη χωρητικότητά τους και τη δυνατότητά τους για εξυπηρέτηση των πλοίων νέας τεχνολογίας, στην ανεπάρκειά τους για αντιμετώπιση δυσμενών καιρικών συνθηκών, στην ανεπάρκεια και στη μη καταλληλότητα χερσαίων χώρων,

εγκαταστάσεων και υποδομών, στην περιορισμένη εφαρμογή σύγχρονης τεχνολογίας, καθώς και στη διαχείριση και στην προώθηση της ασφάλειας. Σε σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις συνδέσεων των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών και ιδιαίτερα το σιδηρόδρομο (ακόμη και των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας), στη μίξη σε πολλούς λιμένες των επιβατικών και εμπορικών χρήσεων κ.α. Τα προβλήματα αυτά, σε μεγάλο βαθμό, χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης με σειρά συγκεκριμένων παρεμβάσεων.

Σε σχέση με το υποσύστημα των αεροπορικών μεταφορών, παρατηρείται ότι το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο με 41 αεροδρόμια διάσπαρτα σε όλη τη χώρα, αριθμός ο οποίος είναι μεγάλος σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αλλά δικαιολογείται από τη γεωφυσική της ιδιομορφία. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης διαπιστώνεται, ότι έχει προωθηθεί η υλοποίηση σημαντικών έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε επιλεγμένους κεντρικούς και περιφερειακούς αερολιμένες, έχει αυξηθεί η χωρητικότητα, έχει βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και έχουν δημιουργηθεί οι προϋποθέσεις για νέες εκμεταλλεύσεις. Εντούτοις, και παρά τις μέχρι σήμερα παρεμβάσεις, δεν έχει ακόμη επιτευχθεί το επιθυμητό επίπεδο παρεχομένων υπηρεσιών σε σχέση με το αντίστοιχο άλλων κοινοτικών αεροδρομίων. Εξαιρέση αποτελεί το διεθνές Α/Δ Ελ. Βενιζέλος που έχει συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη των αερομεταφορών της χώρας, ως σύγχρονο, υψηλών προδιαγραφών κομβικό σημείο του συστήματος μεταφορών και κύρια πύλη πρόσβασης στην χώρα. Με βάση δε την τάση για αναμενόμενη αύξηση της κίνησης, τις ενισχυόμενες συνθήκες ανταγωνισμού, καθώς και τις αυξανόμενες απαιτήσεις σε υψηλότερα προσφερόμενα επίπεδα ασφαλείας και εξυπηρέτησης, καθίσταται σαφής η επιτακτική ανάγκη άμεσης υλοποίησης, νέων σημαντικής κλίμακας παρεμβάσεων, σε άλλα σημαντικά αεροδρόμια.

Όσον αφορά στις Αστικές Μεταφορές, οι μεγαλύτερες βελτιώσεις των τελευταίων χρόνων εντοπίζονται στην Αττική, κυρίως λόγω της κατασκευής και λειτουργίας των μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό). Ελλείψεις όμως, εξακολουθούν να υπάρχουν ως προς την έκταση που καλύπτουν τα μέσα σταθερής τροχιάς και ως προς την πρόσβασή τους (σύνδεση με λεωφορειακές γραμμές, χώροι

στάθμευσης αυτοκινήτων, σταθμοί μετεπιβίβασης), καθώς και ως προς τις συνθήκες λειτουργίας των λεωφορείων και τρόλεϊ, όπως είναι χαμηλές ταχύτητες, τα προβλήματα αξιοπιστίας στα δρομολόγια και το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Στη Θεσσαλονίκη τα προβλήματα των Αστικών Μεταφορών είναι παρόμοια με αυτά της Αθήνας, παρόλο που έχουν πραγματοποιηθεί ενέργειες για τη βελτίωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας. Στα υπόλοιπα αστικά κέντρα, τα οποία λόγω μεγέθους δεν εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς, τα προβλήματα των ΜΜΜ είναι ακόμη μεγαλύτερα, με βασικές ελλείψεις υποδομής και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Η διαπιστωμένη μεγάλη αποδοχή και χρήση του μετρό της Αθήνας, συμβάλλει στη διαμόρφωση της πολιτικής για περαιτέρω ενίσχυση του ρόλου των μέσων σταθερής τροχιάς στα δύο μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη). Παράλληλα, ο σωστός σχεδιασμός και η προώθηση στα αστικά κέντρα μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον και την εξοικονόμηση ενέργειας, συνδράμει την προσπάθεια για την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την αειφόρο ανάπτυξη.

Τέλος, και σύμφωνα με τις διεθνείς εξελίξεις και τη στόχευση για αύξηση του εμπορευματικού και επιβατικού έργου των μέσων μεταφοράς εκτός των οδικών, η επίτευξη της μέγιστης δυνατής ασφάλειας του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών, αποτελεί πρωταρχικό στόχο.

Από τα στατιστικά στοιχεία, είναι προφανές ότι στην Ελλάδα, ο τομέας υστερεί σημαντικά σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές συνιστούν το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα, το πρόβλημα της ασφάλειας είναι περισσότερο ορατό στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Σε εθνικό επίπεδο, ο προγραμματισμός των προηγούμενων περιόδων βασίστηκε στην αρχή της προστασίας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων, με την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό, στην υλοποίηση και στη διαχείριση έργων και παρεμβάσεων στον τομέα των μεταφορών. Η συνέχεια της ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών της χώρας και της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφορών, πρέπει κατά τον ίδιο τρόπο ή και με ακόμη μεγαλύτερη έμφαση, να λαμβάνει σοβαρά υπόψη την

παράμετρο της αειφορίας, ενσωματώνοντας την περιβαλλοντική διάσταση, στην οποία μελλοντική αναπτυξιακή στρατηγική.

Με βάση τα παραπάνω, η Ελλάδα καλείται να αντιμετωπίσει προκλήσεις, με στόχο τη βελτίωση των υποδομών της και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής, και τη μετατροπή τους σε προοπτικές και ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη και αύξηση της ανταγωνιστικότητας της.

Σ' αυτό βοηθά αποφασιστικά η εμπειρία που έχει αποκτηθεί – μέσα από την αντιμετώπιση και επίλυση των σχετικών προβλημάτων που αναδείχθηκαν κατά το παρελθόν – σχετικά με τον εντοπισμό και των αξιολόγηση των αναγκών, καθώς και το σχεδιασμό, την ανάθεση, την παρακολούθηση και παραλαβή των έργων, το συντονισμό όλων των σχετικών ενεργειών και την ευελιξία που απαιτείται στην αντιμετώπιση απρόβλεπτων αρχικά φαινομένων.

Εν κατακλείδι, η τεχνογνωσία, οι υποδομές, η τεχνοκρατική αντίληψη, καθώς και ανθρωποκεντρικά χαρακτηριστικά, πρακτικές και έννοιες όπως υπευθυνότητα, ταχύτητα, συνέπεια, αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα, οικοδομούν τη βεβαιότητα ότι συναποτελούν ισχυρούς πυλώνες που διαμορφώνουν το « δέον γενέσθαι » στο διεθνές μεταφορικό γίγνεσθαι.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΕΔΑ Μεταφορών- ΕΥΔ ΕΠΕΠ (2013) Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, Τομέας Μεταφορών. Γενική Γραμματεία Μεταφορών: Αθήνα
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2009] ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ, ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Βρυξέλλες: COM (2009) 44 τελικό.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Βρυξέλλες: COM(2011) 144 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) Το πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Βρυξέλλες: MEMO(/13/897 - 17/10/2013)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2010] ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΥΡΩΠΗ 2020. Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη. Βρυξέλλες: COM(2010) 2020 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] Στρατηγικές έρευνας και καινοτομίας για έξυπνη εξειδίκευση. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ 2014-2020. Βρυξέλλες
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2012] Θέση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη συμφωνίας εταιρικής σχέσης και προγραμμάτων στην Ελλάδα για την περίοδο 2014-2020
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2013] Το πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Βρυξέλλες: MEMO/13/897
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2013] Το πλαίσιο της νέας Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Αθήνα: ΕΔΑ – ΕΥΔ ΕΠΕΠ
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την καινοτομία «Ορίζοντας 2020» (2014-2020). Βρυξέλλες: COM(2011) 809 τελικό2011/0401 (COD)

- ΕΚΕΤΑ -IMET (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών ». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών/Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥπΑνΥπ)
- ΕΕΣΥΜ (2007) Συνδυασμένες μεταφορές και εφοδιαστική εμπορευμάτων. Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών
- ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία- ΕΛΣΤΑΤ
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2014) 3η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας
- ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2012) 1η Εγκύκλιος σχεδιασμού και κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014 -2020. Αθήνα: Εθνική Αρχή Συντονισμού ΕΣΠΑ, Ειδική Υπηρεσία Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΕΥΣΣΑΑΠ), Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2013) 2η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ, Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
- Νίκος Μελανίτης (2012) Τεχνολογίες Αιχμής στο ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Αθήνα: ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ
- Σαχίνη Ε., Μάλλιου Ν., Χούσος Ν., Καραϊσκος Δ., (2013), Ελληνικές Επιστημονικές Δημοσιεύσεις 1996-2010: Βιβλιομετρική Ανάλυση Ελληνικών Δημοσιεύσεων σε Διεθνή Επιστημονικά Περιοδικά – Scopus. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης

- ΣΕΒ (2012) Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης επιχειρήσεων στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας,
- ΣΕΒ (2013) ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ, Στο πλαίσιο της Διαβούλευσης για τη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Αθήνα: ΣΕΒ
- ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ
- ΣΕΒ(2013)Εξυπνη Εξειδίκευση, Καινοτομία και Βιομηχανική Πολιτική. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ Πηγή: ΣΕΒ (2013) Ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας - Μηχανισμός Διάγνωσης των αναγκών των επιχειρήσεων σε επαγγέλματα και δεξιότητες, (κείμενο προς διαβούλευση, Ιούλιος 2013). ΣΕΒ: Αθήνα
- ΣΕΒ (2012) Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, Σύνοψη Σχεδίου. Αθήνα: ΣΕΒ
- ΥΝΑ (2013) Προγραμματική Περίοδος 2014 - 2020 (ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2014-2020). Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου
- Στουρνάρας, Καλογήρου, Τσακανίκας (2012) Έρευνα στις επιχειρήσεις για την πρόβλεψη των μεταβολών στα περιφερειακά παραγωγικά συστήματα και στις τοπικές αγορές εργασίας, Αθήνα: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) / ΕΜΠ
- Α. Κιάντου-Παμπούκη: Στοιχεία του Δικαίου της Χερσαίας Μεταφοράς σελ. 22, Α. Καλαντζή: Το Δίκαιο των Μεταφορών εκδ. 1994 σελ. 22
- Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE): Terminology on Combined Transport, New York and Geneva, 2001
- Ανακοίνωση της ΕΕ για την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη, Βρυξέλλες, 28.6.2006, COM (2006) 336 τελικό
- Ανακοίνωση της ΕΕ της 22.6.2006, COM (2006) 314 τελικό, σελίδα 3
- COM (2001) 370, Βρυξέλλες 12.9.2001: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010

- Ευρωπαϊκή Επιτροπή Λευκή Βίβλος “Μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών” Δεκέμβριος 1992
- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες, 22.6.2006, COM (2006) 314 τελικό
- Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους-COM (2006) 189 τελικό της 3.5.2006
- Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: «Προς μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» COM (2006) τελικό της 7.6.2006
- Συμβούλιο Μεταφορών Ελληνικών Επιμελητηρίων , 993-1995, άτυπο όργανο των ελληνικών επιμελητηρίων για τις μεταφορές, τις εργασίες του οποίου συνέχισε ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ από το 1995 μέχρι σήμερα
- McKinsey & Company (2011) Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά Προσδιορίζοντας το νέο Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελλάδας, Σύνοψη, Σεπτέμβριος. McKinsey & Company: Αθήνα
- Reid A., N. Komninos, J-A. Sanchez, P. P Tsanakas (2012) RIS3 National Assessment Greece: Smart specialisation as a means to foster economic renewal. Report for the European Commission, Directorate-General for Regional Policy, Brussels
- ECE/TRANS/88/Rev.4 European Agreement on Important International Combined Transport and Related Installations (AGTC) Geneva, 1 February 1991, United Nations 2006, Article 1
- Council Directive 92/106/EEC, on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States, 7 December 1992, Article 1
- EC Communication on Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union COM (87) 243 Final
- John F. Magee “The Logistics of Distribution”
- Decision 1692/96/EC, 23 July 1996 on Community Guidelines for the development of the Trans-European Transport Networks TEN-T

- Council Directive 92/06/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States
- Motorways of the sea Art.12a of the TEN-T Guidelines, a Vendemecum in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005
- Decision 93/45/EEC of 22 December 1992, concerning the granting of financial support for pilot schemes to promote combined transport
- Estimation of Global and National Logistics Expenditures: Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005
- Logistics Value Chain by L. Ojala, D. Andersson and T Naula, Global Production Networks, UNIDO

Πηγές στο Διαδίκτυο:

- Πρόγραμμα «Η 2020»: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>
- MEMO/13/1085: «Η 2020» – Το νέο πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία
- Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (2013). Στο διαδίκτυο <http://ec.europa.eu/europe2020>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013). Δελτίο Τύπου Στο διαδίκτυο: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1475_el.htm
- «Ορίζοντας 2020 (Horizon 2020)»: http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=home
- Euro2day (2013) Logistics: Η μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα. Ηλεκτρονική Εφημερίδα, <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/762779/Article.aspx>.

Δημοσιεύθηκε: 07:51 - 12/03/13

- http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124456_el.html

- <http://www.lkw-walter.gr>
- <http://www.proeuro.gr>
- <http://www.espa.gr>
- <http://www.intellectum.org>
- <http://www.martrans.org>
- <http://www.syneemp.gr>
- <http://www.metaforespress.gr>
- <http://www.yen.gr>
- <http://www.unece.org>
- <http://www.eurogroup.gr>
- <http://europa.eu>
- <http://www.imerisia.gr>
- <http://euractiv.gr>
- <http://naftemporiki.gr>

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ