

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: Σ. ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ
Ε. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Διπλωματική Εργασία:
Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων κι Ευρωπαϊκή Ένωση



Ρουμπιέν Βασιλική
Α.Μ.:ΜΝ020157

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	5
1. Γενικά	6
2. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων	7
2.1 Η Σημασία της	7
2.2 Τα Πλεονεκτήματα της Ναυσιπλοΐας Μικρών Αποστάσεων	9
2.3 Εμπόδια στην Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	12
2.4 Βήματα για την Επίτευξη μιας Επιτυχημένης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων	15
2.5 Οι Γενικές Πολιτικές και Συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής	16
3. Ποταμοθαλάσσιες Μεταφορές	20
3.1 Τύποι Φορτίων	23
3.2 Το Μέλλον	24
4. Θαλάσσιες Μεταφορές και Ασφάλεια	25
4.1 Ασφάλεια στα Δεξαμενόπλοια	25
4.2 Ασφάλεια στα Πλοία Ro- Ro	26
4.3 Ναυσιπλοΐα στον Πάγο	27
5. Ελλάδα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων	28
5.1 Ελλάδα και Ευρώπη	28
5.2 Προβλήματα Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ελλάδα	31

5.2.1	Υποδομή	31
5.2.2	Η Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ως τμήμα της Ελληνικής ναυτιλίας	33
5.2.2.α	ΓΕΝΙΚΑ	33
5.2.2.β	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	35
5.2.2.β.1	Ναύλωση γυμνού πλοίου	38
5.2.3	Ο Ελληνόκτητος στόλος	39
5.2.4	Ναυτική εκπαίδευση-Ανεπάρκεια αξιωματικών- Ασφάλεια Πλοίων	41
5.2.5	Διοικητικές διαδικασίες	43
6.	Η Ύπαρξη Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη	45
6.1	Θέση και Προοπτικές της Τεχνολογικής Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη	50
6.1.1	Τύποι φορτίων και τυπολογία πλοίων της Ευρωπαϊκής ναυτιλί- ας μικρών αποστάσεων	51
6.1.2	Μεγέθη πλοίων	52
6.1.3	Η ταχύτητα των πλοίων	54
6.2	Λιμάνια που Δραστηριοποιούνται στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων .	56
6.2.1	Μαύρη Θάλασσα	56
6.2.1.α	Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	59
6.2.1.β	ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΕΚΑΝΗ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	60

6.2.1.γ	ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΩΣΤΑΝΤΖΑ-ΕΝΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ	63
6.2.2	<i>Βαλτική Θάλασσα</i>	66
6.2.2.α	Η ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΒΑΛΤΙΚΗΣ	67
6.2.2.β	GOTHENBURG	68
6.2.2.γ	LUBECK	69
6.2.3	<i>Βόρεια Ευρώπη/ Βόρεια Θάλασσα</i>	70
6.2.3.α	HAMBURG	70
6.2.3.β	ROTTERDAM	71
6.2.4	<i>Μεσόγειος Θάλασσα</i>	72
6.2.4.α	GIOIA TAURO	73
7.	Λευκή Βίβλος	74
7.1	Τρόποι Μεταφοράς και Ανταγωνισμός	74
7.2	Σύνδεση της Μελλοντικής Πορείας των Μέσων Μεταφοράς	77
7.3	Διασφάλιση της Σύνδεσης Μεταξύ της Θάλασσας, των Εσωτερικών Πλωτών Οδών και του Σιδηροδρόμου	79
7.3.1	<i>Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων</i>	80
7.3.2	<i>Ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας</i>	83
7.3.2.α	ΜΕΤΡΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	85
7.3.2.β	ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΤΑΜΙΑΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ	86
7.3.3	<i>Παροχή καινοτόμων υπηρεσιών</i>	89
7.4	Συμπεράσματα: Η Ώρα των Επιλογών	91

8. Marco Polo	95
8.1 Γενικά	95
8.2 Αντικειμενικοί Στόχοι και Πεδία Δράσης	99
8.3 Μέτρα και Περιορισμοί	100
8.4 Ελλάδα	104
Επίλογος	106
Βιβλιογραφία	108

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί έναν τρόπο μεταφοράς δια θαλάσσης κυρίως εμπορευμάτων, για τον οποίο δεν έχει υπάρξει μέχρι στιγμής ένας μόνο ορισμός που να είναι επαρκής και περιεκτικός. Κάποιοι τη θεωρούν συνώνυμη του καμποτάζ, άλλοι εναλλακτική μεταφορική οδό αναφορικά με τις χερσαίες μεταφορές, ενώ μπορεί ακόμη να αποκληθεί και ναυτιλιακή μεταφορά εντός συγκεκριμένης περιοχής, που εξυπηρετεί κυρίως υπηρεσίες feeder από λιμάνι σε λιμάνι. Οι ορισμοί πάντως ποικίλουν ανάλογα με τα κριτήρια και την οπτική γωνία από όπου θεωρείται κάθε φορά αυτός ο σημαντικότερος τρόπος εξυπηρέτησης της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες¹.

Τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να λαμβάνει ιδιαίτερης προσοχής από τις κυβερνήσεις όλων των χωρών, καθώς γίνεται μια προσπάθεια για εύρεση λύσεων στο πρόβλημα της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και του φαινομένου του θερμοκηπίου. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι πολλές φορές προτιμότερη από κάθε άλλο χερσαίο μεταφορικό μέσο λόγω του ότι είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον και δεν σχετίζεται με αξεπέραστα προβλήματα όπως η μόλυνση, η κοινωνική αποδοκιμασία κι ο κορεσμός, προβλήματα τα οποία έχουν συνδεθεί με τις χερσαίες μεταφορές. Ιδιαίτερος δραστήριες υπήρξαν η Ευρωπαϊκή Ένωση με το πρόγραμμα Marco Polo και οι Η.Π.Α. με την U.S. Maritime Administration (MARAD), η οποία και χρηματοδότησε μια σημαντική διάσκεψη που έλαβε χώρα το Νοέμβριο του 2002 γι' αυτό το θέμα.

Κατά καιρούς έχουν γίνει πολλά σχόλια σχετικά με τα θετικά αποτελέσματα που θα επιφέρει η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η εξερεύνηση πιθανών ευκαιριών για προώθησή της θα υποβοηθήσει στην ανακούφιση των οδικών αρτηριών από την εμπορευματική συμφόρηση, στην διευκόλυνση του εμπορίου, στη βελτίωση της χρησιμότητας

¹ Musso, Enrico και Ugo Marchese (2002), *Economics of Shortsea Shipping*, στο Handbook of Maritime Economics and Business, εκδόσεις Costas Th. Grammenos, Λονδίνο.

τητας των θαλάσσιων οδών και στην μείωση εκπομπής αερίων που προκαλούν συνθήκες θερμοκηπίου στον πλανήτη. Επίσης, θα συνεισφέρει στην ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων κρατών σε τομείς όπως η ναυτιλιακή τεχνολογία, θεσμικά και νομικά πλαίσια που μπορούν να συμβάλλουν στην μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος και στην αύξηση της ασφάλειας².

1. Γενικά

Ως *Ναυτιλία μικρών αποστάσεων*, ορίζουμε τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών κι εμπορευμάτων κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Περιλαμβάνει δηλαδή την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και νησιωτικών λιμένων, τις μεταφορές μεταξύ των Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και τις θαλάσσιες/ ποτάμιες μεταφορές από και προς τα ποτάμια λιμάνια της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας και των παραλίων³. Έχει αναγνωριστεί σχετικά πρόσφατα ως γνήσιος οικονομικός τομέας με συγκεκριμένες ιδιότητες, συγκεκριμένα προβλήματα και κυρίως συγκεκριμένους στόχους. Μπορεί να καθοριστεί με βάση τα μεγέθη των πλοίων που εξυπηρετούν τις διάφορες περιοχές, ή με βάση τις διαδρομές στις οποίες οι θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται.

Γεωγραφικά, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει τόσο εγχώριες όσο και διεθνείς μεταφορές. Επεκτείνεται και πέρα των ορίων της Ε. Ένωσης προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τα παράλια της Μεσογείου. Οι χώρες μεταξύ των οποίων εκτελούνται οι πλόες χαρακτηρίζονται από κοινή ακτογραμμή.

Από πλευράς μεγέθους και χωρητικότητας των πλοίων που χρησιμοποιούνται, δεν υ-

² *Memorandum of Cooperation on Sharing Short Sea Shipping Information and Experience Between the Transportation Authorities of the United States of America and Canada*, 16 Ιουλίου 2003.

³ «Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία», Δρ.Κ.Ν. Παπαγιαννούλης, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.

πάρχει σαφής διαχωριστική γραμμή. Για παράδειγμα, πλοία 10.000 dwt είναι απολύτως κατάλληλα για υπερωκεάνιους πλόες, ενώ μεγάλα δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται συνεχώς σε διαδρομές μικρών αποστάσεων. Συνήθως όμως σε τέτοιους πλόες υπερισχύουν πλοία χωρητικότητας μεταξύ 100 grt και 5.000 grt.

Όσον αφορά στις παρεχόμενες υπηρεσίες, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει αρκετές διαφορετικές δραστηριότητες και υπηρεσίες, όπως είναι η tramp και η liner ναυτιλία. Οι βασικές μορφές προϊόντων που εξυπηρετούνται είναι χύδην υγρά ή ξηρά φορτία, συμβατικά εμπορεύματα, βιομηχανικά προϊόντα, οχήματα, εμπορευματοκιβώτια, μοναδοποιημένα τρόφιμα και άλλα. Επίσης να αναφέρουμε τις υπηρεσίες μικρών "τροφοδοτικών" πλοίων (FEEDERS) που δραστηριοποιούνται κυρίως στον Ευρωπαϊκό χώρο, τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών καθώς και τις επιβατικές μεταφορές, με τις οποίες όμως δεν θα ασχοληθεί η εργασία αυτή.

Στην περίπτωση των feeders, τα δρομολόγια είναι ως επί το πλείστον προγραμματισμένα σύμφωνα με τη ζήτηση της αγοράς, αλλά συνήθως είναι συχνά. Η διακίνηση γίνεται προβλήτα- προβλήτα, κι ο κύριος πελάτης είναι το πλοίο ανοικτής θαλάσσης που δεν μπορεί να πλευρίσει στο λιμάνι λόγω όγκου και εξοικονόμησης χρόνου. Το πλοίο feeder προσεγγίζει την περιορισμένη σε χώρο προβλήτα του κύριου μεταφορέα, η οποία είναι ιδιόκτητη ή υπό ενοικίαση κι εκφορτώνει τα εμπορεύματα. Με τον τρόπο αυτό γίνεται πιο εύκολη η πρόσβαση προς τις αγορές, εξυπηρετούνται διηπειρωτικά φορτία, και πετυχαίνουμε οικονομίες κλίμακας στην χρήση των πλοίων.

2. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

2.1 Η Σημασία της

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει πλέον αναγνωριστεί ως ένας τρόπος μεταφοράς

που θα παίζει καθοριστικό ρόλο στη βελτίωση των μεταφορικών συνθηκών στα επόμενα χρόνια. Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών, σαν συνέπεια κυρίως της συνεχιζόμενης διαδικασίας οικονομικής ενοποίησης της Ευρώπης και ολοκλήρωσης της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς της, αποτελεί μια κοινή διαπίστωση. Από το 1992 στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τη Μελλοντική Ανάπτυξη της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών έχει αρχίσει να υπογραμμίζεται η βαρύτητα του θέματος των συνδυασμένων μεταφορών, ενώ μετέπειτα στην Συνθήκη του Μάαστριχτ προβλέπεται η ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής οικονομίας με τη δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.

Η μη ολοκλήρωση και η συνεχής υπερφόρτωση - σε σημείο κορεσμού - των χερσαίων μεταφορικών δικτύων της Ένωσης, προκαλούν συχνά σοβαρά προβλήματα σε μητροπολιτικά της κέντρα, ενώ εμποδίζουν την αποτελεσματική ενσωμάτωση περιφερειακών περιοχών της στην Ενιαία Αγορά. Το συνολικό μεταφορικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σήμερα, χαρακτηρίζεται από ανισοροπίες και αναποτελεσματικότητες που είναι ιδιαίτερα έντονες μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Η συνεχής αύξηση του μεριδίου των οδικών μεταφορών στο συνολικό μεταφορικό έργο που επιτυγχάνεται με την εντατικότερη χρήση και επιβάρυνση των οδικών αξόνων, έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία πλήθους αρνητικών επιπτώσεων. Οι επιπτώσεις αυτές σημαίνουν σημαντικά εξωτερικά κόστη, και επειδή τα κόστη αυτά ελάχιστα εσωτερικοποιούνται γιατί δεν προστίθονται κατά την τιμολόγηση στο εσωτερικό κόστος, η ζήτηση των οδικών μεταφορικών υπηρεσιών συνεχίζει να είναι υψηλή και αυξανόμενη.

Στο στάδιο που έφτασε το μεταφορικό σύστημα τα τελευταία χρόνια, με την εμφάνιση πλέον των αρνητικών οικονομικών κλίμακας λόγω των αυξανόμενων οδικών κυκλοφοριακών φορτίων εμπορευμάτων και επιβατών, απαιτείται μια αλλαγή πολιτικής και σχεδιασμού. Η μη χρησιμοποίηση της ανταγωνιστικής θέσης των περισσότερο αποτελεσματικών και φιλικότερων προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, θα πρέπει να αναθεωρηθεί. Κύριο στοιχείο της πολιτικής αυτής για την επίτευξη μιας ικανοποιητικής κινητικότητας και

μετακινήσεων φορτίων μέσα στην Ένωση, θα πρέπει να είναι η δημιουργία αποτελεσματικών μεταφορικών υπηρεσιών οι οποίες πληρώνουν το συνολικό τους κόστος, - εσωτερικό και εξωτερικό - είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και κοινωνικά αποδεκτές. Στο πλαίσιο αυτό, η μεταφορά με πλοίο πλεονεκτεί σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς. Ιδιαίτερα στον Ευρωπαϊκό χώρο, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θεωρείται πλέον μια σημαντική εναλλακτική λύση αντί της χρήσης χερσαίων τρόπων μεταφοράς. Σε αντίθεση με τις χερσαίες μεταφορές, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων χαρακτηρίζεται από αργούσα παραγωγική δυναμικότητα και μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης.

2.2 Τα Πλεονεκτήματα της Ναυσιπλοΐας Μικρών Αποστάσεων

Η Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζει μια πολύ ευνοϊκή γεωγραφική διαμόρφωση για συνδυασμένου τύπου μεταφορές. Μαζί με τις χώρες της τελευταίας διεύρυνσης, το μήκος των ακτογραμμών της ξεπερνά τα 67.000 χιλιόμετρα, ενώ λίγα μόνο βιομηχανικά και οικονομικά κέντρα της Ευρώπης βρίσκονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 400 χιλιομέτρων από κάποιο λιμάνι. Περίπου το 60% με 70% των βιομηχανικών κέντρων της Ένωσης, είναι εγκατεστημένα σε απόσταση 150-200 χιλιομέτρων απ' την ακτή, γεγονός που διευκολύνει τις μεταφορές στην ενδοχώρα μέσω λιμανιών, ενώ σημαντικός αριθμός απ' τα κέντρα αυτά συνδέεται μέσω ποταμών ή καναλιών με τα λιμάνια. Το γεγονός αυτό διευκολύνει επίσης τη μεταφορά από πόρτα σε πόρτα (door-to-door transport)⁴.

Από τα πιο δυνατά σημεία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι επίσης η ικανότητα παροχής πρόσβασης σε πάρα πολλές αγορές οι οποίες δεν βρίσκονται κοντά ή μια στην άλλη. Η ποταμοθαλάσσια μεταφόρτωση δεν είναι απαραίτητη όταν το συγκεκριμένο πλοίο που εκτελεί την μεταφορά είναι ικανό να πλεύσει και στις δύο περιοχές, έτσι ώστε να συνδέσει την ενδοχώρα με υπερπόντιους προορισμούς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα

⁴ «Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Σωτήρης Θεοδωρόπουλος, εκδόσεις Α. Σταμούλης,

μειωμένο κόστος μεταφοράς και μείωση του κινδύνου ζημιών, εφ' όσον δεν υπάρχει επιπλέον μεταφόρτωση.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων πρέπει και μπορεί να συμβάλλει στην μείωση των προβλημάτων που απορρέουν από τον διαχωρισμό του υπάρχει σήμερα μεταξύ των μεταφορικών μέσων. Τέτοια προβλήματα αποτελούν η πίεση της ολοένα και μεγαλύτερης επιβάρυνσης που υφίσταται το περιβάλλον, η μείωση του ποσοστού των φυσικών οδών που εξακολουθούν να παραμένουν ανεκμετάλλευτοι, η διατήρηση της ασφάλειας στη μεταφορική διαδικασία και η μειωμένη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτήν.

Σε αντίθεση με τους χερσαίους τρόπους μεταφοράς, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρουσιάζει μια σειρά συγκεκριμένων συγκριτικών πλεονεκτημάτων τα οποία την καθιστούν μια ιδιαίτερα ελκυστική εναλλακτική λύση στα σημερινά προβλήματα. Μερικά από αυτά είναι:

- 1.** Είναι η πλέον αποτελεσματική από πλευράς επενδύσεων, συγκριτικά με τη μεταφορική της ικανότητα. Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων δεν απαιτεί πολύ μεγάλη επιπλέον επένδυση σε υποδομή, οι οποίες στην περίπτωση των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών είναι τεράστιες. Απαραίτητες είναι σε τακτά χρονικά διαστήματα κάποιες πρόσθετες επενδύσεις στις υποδομές των υπαρχόντων λιμένων, για να είναι αυτά σε θέση να ανταποκριθούν στις τεχνολογικές- μελλοντικές εξελίξεις και στον παγκόσμιο ανταγωνισμό.
- 2.** Εάν εξαιρέσουμε τα λιμάνια, η θαλάσσια μεταφορά δεν απαιτεί ευρεία κάλυψη κι εκμετάλλευση φυσικού χώρου. Οι γραμμές διέλευσης όσον αφορά στις χερσαίες μεταφορές πρέπει να κατασκευαστούν, ενώ στις θαλάσσιες ήδη υπάρχουν.
- 3.** Είναι φιλικότερη προς το περιβάλλον και κατά πολύ λιγότερο ενεργοβόρα συγκρινόμενη με τους υπόλοιπους χερσαίους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι παραγόμενες από τη θαλάσσια μεταφορά εκπομπές ρύπων και βλαβερών ουσιών βρίσκο-

νται σε επίπεδα πολύ χαμηλότερα των αντιστοίχων οδικών ή σιδηροδρομικών μέσων. Επίσης, η κατανάλωση καυσίμων ανά μονάδα μεταφερόμενου φορτίου είναι κατά 60% περίπου υψηλότερη όταν η μεταφορά αυτή εκτελείται με το σιδηρόδρομο, κι επτά φορές περίπου υψηλότερη όταν αφορά στις οδικές μεταφορές.

4. Συμβάλλει αποφασιστικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των ιδιαίτερα βεβαρημένων οδικών αρτηριών και στην αποφυγή του θορύβου. Το μεγαλύτερο πρόβλημα εντοπίζεται σε μεγάλα αστικά, βιομηχανικά και εμπορικά κέντρα, ιδιαίτερα όταν σε αυτά δεν υπήρξε κατά την περίοδο της ανάπτυξής τους αντίστοιχη πρόβλεψη για την αντιμετώπιση τέτοιου όγκου κινητικότητας.
5. Η θαλάσσια μεταφορά παρουσιάζει υψηλό δείκτη ασφάλειας. Στοιχίζει λιγότερες ανθρώπινες ζωές από πλευράς ατυχημάτων, και λιγότερες απώλειες εμπορευμάτων σε σχέση με τις οδικές και τις άλλες μορφές μεταφοράς.
6. Είναι κατά πολύ φθηνότερη από τις οδικές μεταφορές που αποτελούν το κύριο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων ανά τον κόσμο.
7. Είναι αξιόπιστη.
8. Υπάρχουν συγκεκριμένοι μεταφορικοί χρόνοι έτσι ώστε να γίνονται προγραμματισμένες παραδόσεις φορτίων. Οι θαλάσσιες μεταφορές όταν εκτελούνται σε κοντινές αποστάσεις και δεν περιλαμβάνεται η διάσχιση ωκεανού, δεν υπόκεινται σε καθυστερήσεις και συμφορήσεις του μεταφορικού δικτύου.
9. Βοηθάει στην ολοκλήρωση του door-to-door συστήματος μεταφοράς. Λόγω της σημερινής τάσης που οδηγεί στην μείωση των προσεγγίσεων μεγάλων ποντοπόρων πλοίων και τη διανομή των εμπορευμάτων από λίγα μητροπολιτικά λιμάνια, η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων αποτελεί πλέον μια σημαντική στρατηγική επιλογή για τα περισσότερα λιμενικά κέντρα της Ευρώπης.
10. Είναι η πλέον κατάλληλη για την εξυπηρέτηση των περιφερειακών περιοχών της Ευρώπης αλλά και της Μαύρης Θάλασσας και της Βαλτικής, λόγω της μορφολογίας

της περιοχής (εξυπηρετεί μεταφορές από και προς πάνω από 300 Ευρωπαϊκά λιμάνια).
Σημαντική μπορεί ακόμη να είναι η συμβολή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην ανάπτυξη των πιο απομακρυσμένων περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

11. Οι τύποι των πλοίων που χρησιμοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, κάτω βεβαίως από ορισμένες προϋποθέσεις, μπορούν να αποτελέσουν κάλλιστα παραγωγείες για την Ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία. Επιπλέον, σε σύγκριση με την πο- ντοπόρο ναυτιλία, τα πλοία που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θεωρούνται περισσότερο εντάσεως εργασίας. Με αυτόν τον τρόπο μπο- ρεί να ενισχυθεί η απασχόληση των Ευρωπαίων είτε στη ναυπήγηση είτε στη λειτουρ- γία των πλοίων και να μειωθεί ικανοποιητικά το ποσοστό ανεργίας που αποτελεί μεί- ζον πρόβλημα σε όλα τα κράτη της Ευρώπης.

12. Οι ικανότητες της θάλασσας είναι σχεδόν απεριόριστες.

2.3 Εμπόδια στην Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Παρά την ύπαρξη των παραπάνω συγκριτικών πλεονεκτημάτων και τις δυνατότητες α- νάπτυξης των υπηρεσιών αυτού του είδους της ναυτιλίας, υπάρχουν σημαντικά εμπόδια και προβλήματα διαρθρωτικής φύσης, τα οποία καθυστερούν μέχρι και σήμερα την εκμε- τάλλευση των πλεονεκτημάτων αυτών και μειώνουν την οικονομική της ελκυστικότητα. Τα εμπόδια αυτά πρέπει να αντιμετωπισθούν με κατάλληλα μέτρα και πολιτικές στο άμε- σο μέλλον, προκειμένου η ναυτιλία μικρών αποστάσεων να αποκτήσει τη θέση που της αρμόζει στο όλο σύστημα μεταφορών της Ένωσης.

Ένα σημαντικό πρόβλημα στην ανάλυση των ροών του υπάρχοντος φορτίου και στην αξιολόγηση των δυνατοτήτων της αγοράς της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι η αξιο- πιστία και η ισοτιμία των στατιστικών δεδομένων. Για διάφορους λόγους η σύγκριση των ροών της NMA μεταξύ διαφορετικών μελετών αποτελεί ένα λεπτό θέμα, διότι:

1. ο ορισμός της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ποικίλλει από τη μια μελέτη στην άλλη

2. δεν υπάρχει βάση δεδομένων που να περιέχει στοιχεία για το εξωτερικό εμπόριο ανά μέσο μεταφοράς για όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, ή παγκόσμια
3. στο βαθμό που οι αναλύσεις είναι βασισμένες στα στοιχεία του εξωτερικού εμπορίου, οι ορισμοί της εισαγωγής και της εξαγωγής μπορούν να ποικίλουν αρκετά ανάλογα με την υπηρεσία που υποβάλλει τις αντίστοιχες στατιστικές εκθέσεις
4. συχνά οι ροές του φορτίου διασπώνται σε ταξινομήσεις αγαθών έτσι ώστε να αξιολογηθεί η σημασία μόνο μιας ιδιαίτερης κατηγορίας αγαθών. Δυστυχώς, υπάρχουν πολλές τέτοιες ταξινομήσεις, και όλες τους διαφέρουν σε ένα ή περισσότερα σημεία από τις υπόλοιπες. Για το λόγο αυτό οι μελέτες των ροών των φορτίων που χρησιμοποιούν διάφορες ταξινομήσεις αγαθών είναι πολύ δύσκολο να συγκριθούν.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν χαρακτηρίζεται από την ευελιξία της οδικής μεταφοράς, ούτε μπορούν τα πλοία που παραδοσιακά απασχολούνται στις θαλάσσιες μεταφορές να συγκριθούν σε ταχύτητα με τα οδικά μέσα ή το σιδηρόδρομο. Το γεγονός αυτό αποτελεί βασικό ανασταλτικό παράγοντα ιδιαίτερα όταν αφορά στην μεταφορά εμπορευμάτων υψηλής αξίας, ευπαθή ή υψηλής τεχνολογικής εξειδίκευσης, τα οποία λόγω του χαρακτήρα τους απαιτούν γρήγορη μεταφορά τους στον τόπο προορισμού.

Ένα επίσης κρίσιμο θέμα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αποτελεί η έλλειψη επαρκούς ενσωμάτωσης και διασύνδεσής της με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς. Σε σύγκριση με τις χερσαίες μεταφορές, μπορεί να συνεισφέρει στην αύξηση του χρόνου παράδοσης του εμπορεύματος, καθώς οι καθυστερήσεις στα λιμάνια αποτελούν ένα σύνηθες φαινόμενο. Έχει εκτιμηθεί πως κατά μέσο όρο την Ευρώπη, ένα πλοίο δαπανά το 60% του χρόνου του στο λιμάνι και το 40% στη θάλασσα. Μεγάλη βαρύτητα έχει και το γεγονός ότι οι καθυστερήσεις αυτές μπορεί να σημαίνουν και σημαντική αύξηση του κόστους μεταφοράς, το οποίο σχεδόν πάντα μετακυλύεται στον τελικό καταναλωτή με την ενσωμάτωσή του στη λιανική τιμή του προϊόντος.

Από την άλλη πλευρά, οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των πελατών για συνεργασία των διαφόρων μέσων μεταφοράς και της διατήρησης χαμηλών αποθεμάτων σύμφωνα με τη λογική just in time, η οποία απαιτεί κανονική, αξιόπιστη και σε προγραμματισμένη συχνότητα χρόνου παράδοση των εμπορευμάτων, ελάχιστα ικανοποιήθηκαν μέχρι σήμερα απ' την ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Η έλλειψη κανονικότητας και η ύπαρξη σε ορισμένες περιπτώσεις έντονης εποχικότητας στο εμπόριο ορισμένων περιοχών και χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η οποία δεν μπορεί να προσαρμόσει αντίστοιχα την ενεργό δυναμικότητά της σύμφωνα με τις δημιουργούμενες ανάγκες, δυνατότητα που έχουν οι οδικές μεταφορές οι οποίες διαθέτουν ιδιαίτερη ευελιξία στο θέμα αυτό.

Η πλήρης ένταξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στις συνδυασμένες door-to-door αλυσίδες ανεφοδιασμού ακόμα δεν έχει πλήρως επιτευχθεί. Αυτό είναι ένα θέμα που πρώτιστα οι βιομηχανίες οφείλουν να φέρουν εις πέρας. Όμως, προσπάθειες και σε άλλα επίπεδα μπορούν επίσης να βοηθήσουν τη διαδικασία, και να ανακουφίσουν τα εμπόδια που εμφανίζονται στο νομικό πλαίσιο, τα οποία δυσκολεύουν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων από το να αναπτυχθεί γρηγορότερα. Τέτοια εμπόδια είναι:

- ✧ ακόμα δεν έχει απελευθερωθεί πλήρως από την προηγούμενη εικόνα της ως πεπαιωμένος τρόπος μεταφοράς,
- ✧ περιλαμβάνει σύνθετες διοικητικές και νομικές διαδικασίες,
- ✧ απαιτεί την ενίσχυση της αποδοτικότητας των λιμένων και
- ✧ χρειάζεται νέες προηγμένες τεχνολογικές λύσεις για τα σκάφη, τα λιμάνια, τις φορτοεκφορτωτικές μονάδες και τα δίκτυα τηλεπληροφορικής.

Ο απαιτούμενος χρόνος εκτελωνισμού και μεταφόρτωσης των εμπορευμάτων είναι επίσης σημαντικός και οδηγεί σε περαιτέρω καθυστερήσεις. Η κατάσταση αυτή υφίσταται λόγω ελλείψεων -στην λιμενική υποδομή, στο συντονισμό και στην οργάνωση των ε-

μπλεκομένων φορέων, αλλά και λόγω των αναποτελεσματικών γραφειοκρατικών διαδικασιών και των περιοριστικών εργασιακών πρακτικών.

Πρόβλημα δημιουργείται επίσης, απ' την έλλειψη στοιχείων επαρκούς πληροφόρησης και εξειδικευμένης διαφήμισης στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, στην άσκηση πολιτικής και σχεδιασμών απ' το κράτος, καθώς επίσης και ενημέρωση προς τους ιδιώτες σχετικά με τις δυνατότητες της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, τον επιχειρησιακό τους σχεδιασμό και τις εναλλακτικές λύσεις που υπάρχουν.

Τέλος ως ανασταλτικοί παράγοντες στην ανάπτυξη αυτού του είδους της ναυτιλίας, θα πρέπει να αναφερθεί η σχετικά υψηλή κοστολόγηση λιμενικών υπηρεσιών ειδικότερα σε ορισμένα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης και η δυσκολία διατήρησης κανονικών και υψηλής συχνότητας δρομολογίων σε πολλές γραμμές λόγω έλλειψης του αναγκαίου όγκου εμπορευματικού φορτίου.

2.4 Βήματα για την Επίτευξη μιας Επιτυχημένης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Προκειμένου να αξιοποιηθούν τα σημαντικά πλεονεκτήματα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, να ενσωματωθεί και να αποκτήσει τη θέση που της αρμόζει στο ολοκληρωμένο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών, απαιτείται η αντιμετώπιση και η λύση των προβλημάτων που προαναφέρθηκαν. Η συνεχής αύξηση του μεταφορικού έργου επιβατών και εμπορευμάτων και της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες, θα προέλθει εκτός απ' τη δυναμική που δημιουργεί η προώθηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής ολοκλήρωσης, και απ' τη νέα διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την προσχώρηση σε αυτήν των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Προκειμένου για τη διατήρηση και την αύξηση της υπάρχουσας κινητικότητας επιβατών και εμπορευμάτων για τη στήριξη της Ενιαίας Αγοράς, απαιτούνται διασυνδεδεμένα μεταφορικά δίκτυα, στα οποία τα πλεονεκτήματα

του κάθε μέσου μεταφοράς συνδυάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να αυξάνουν την αποτελεσματικότητά του, να μειώνουν τις επιβαρύνσεις στο περιβάλλον, και τελικά να οδηγούν σε ορθολογική χρήση των υπαρχόντων πόρων.

Κατά καιρούς έχει σχολιαστεί ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θα έχει μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας αν δεν συγκρουστεί με τον οδικό τρόπο μεταφοράς φορτίων, αλλά αν λειτουργήσει συμπληρωματικά προς αυτόν, ως ο χαμένος κρίκος που χρειαζόταν για την επαρκή ανακούφιση των κόμβων οδικής συμφόρησης στο χερσαίο δίκτυο μεταφοράς. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο και να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη, πρέπει αυτό το μεταφορικό σύστημα να συνδεθεί με τους υπόλοιπους τρόπους μεταφοράς και να ενσωματωθεί επιτυχώς στις αλυσίδες logistics έτσι ώστε να προσφέρει απρόσκοπτες door-to-door υπηρεσίες. Τέτοιες αλυσίδες πρέπει να ρυθμιστούν και να οργανωθούν από ενιαίες εμπορικές μονάδες, που ονομάζονται "one stop shops". Αυτές οι επιχειρήσεις πρέπει να προσφέρουν στους πελάτες ένα και μοναδικό σημείο επαφής, το οποίο να αναλαμβάνει την ευθύνη για ολόκληρη την αλυσίδα συνδυασμένης μεταφοράς.

Η έννοια του ανταγωνισμού μεταξύ των εναλλακτικών τρόπων πρέπει να αντικατασταθεί από τη συμπληρωματικότητα επειδή η συνεργασία μεταξύ των μέσων μεταφοράς είναι ζωτικής σημασίας στις αλυσίδες που περιλαμβάνουν περισσότερα από ένα μέσα. Απαιτείται ευρεία έρευνα προσανατολισμένη προς τις νέες τεχνολογίες και τις μεθόδους οργάνωσης που θα εξασφαλίσουν μια τέτοια σύνδεση.

2.5 Οι Γενικές Πολιτικές και Συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Απ' τις αρχές της δεκαετίας του 90, η Επιτροπή με δικές της πρωτοβουλίες προκάλεσε τον κοινό προβληματισμό και την ανταλλαγή απόψεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων πάνω στο θέμα της ανάπτυξης και στήριξης του συνδυασμού των τρόπων μεταφοράς,

τονίζοντας ιδιαίτερα τη σημασία τους για την Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά. Η κινητοποίηση αυτή οδήγησε στην δημιουργία το 1992 του Βήματος των Ναυτιλιακών Βιομηχανιών (Maritime Industries Forum- M.I.F.), και στα πλαίσια του συγκεκριμένου βήματος - στο Short Sea Panel - τον Ιούλιο του 1995, η Επιτροπή κυκλοφόρησε την Ανακοίνωσή της για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Στην Ανακοίνωση αυτή, εκτός απ' την παρουσίαση του θέματος των μεταφορών, περιέχονται και οι κύριοι άξονες πολιτικής που καλούνται τα κράτη- μέλη ν' ακολουθήσουν μέσα σε προκαθορισμένα χρονικά διαγράμματα. Οι προτεινόμενες πολιτικές επικεντρώνονται σε τρεις περιοχές, τα προβλήματα των οποίων θα πρέπει να αντιμετωπισθούν έγκαιρα με κοινή δράση και συνεργασία απ' τα κράτη - μέλη, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού έργου της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας , διεξάγεται μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών της. Οι άξονες της Ευρωπαϊκής αυτής Πολιτικής είναι οι κατωτέρω:

1. *Η βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, μέσω της δέσμευσης πόρων για έρευνα και ανάπτυξη (R and D), ενώ ήδη έχουν διατεθεί πόροι για συγκεκριμένα πιλοτικά προγράμματα τα οποία θα υποβοηθήσουν τους σκοπούς της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών όσον αφορά στο πλοίο, η βελτίωση των συστημάτων πληροφορικής και αυτόματης εκφόρτωσης και η εκτεταμένη χρήση εφαρμογών τηλεματικής αποτελούν στόχους των προγραμμάτων αυτών, τα οποία θα βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων.*

Εμπλεκόμενοι φορείς στην όλη προσπάθεια είναι κυρίως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα κράτη-μέλη, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις συμμετέχουν οι Τοπικές ή Περιφερειακές αρχές καθώς και οι ναυτιλιακές Βιομηχανίες.

2. *Η ενσωμάτωση στα διασυνδεδεμένα δίκτυα μεταφορών της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, με τη βοήθεια νέων πιλοτικών προγραμμάτων. Τα προγράμματα αυτά στοχεύουν στην επίτευξη μεγαλύτερης ταχύτητας, αξιοπιστίας και προσανατολισμού*

προς τους πελάτες, εκμεταλλεζόμενα εκτός απ' την ανάπτυξη της βασικής έρευνας στον τομέα των μεταφορών, και την εφαρμογή των ήδη υπάρχοντων πρακτικών και εμπειριών που εφαρμόζονται σε ορισμένες χώρες.

3. Η ύπαρξη διοικητικού πλαισίου που θα διευκολύνει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και θα ενισχύει τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, στο οποίο θα ληφθεί σοβαρά υπόψη η κατάργηση του Cabotage που πλέον υφίσταται ως πραγματικότητα. Επίσης, νομικές προσπάθειες θα γίνουν με κατεύθυνση τη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, την απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών, τη παροχή αξιόπιστων στατιστικών στοιχείων, και τη βελτίωση της υποδομής των λιμανιών.

Γενική αρχή η οποία θα πρέπει να ισχύει στην λήψη και εφαρμογή των παραπάνω μέτρων και πολιτικών, είναι ότι δεν θα προκαλέσουν νόθευση του ανταγωνισμού και δεν θα λειτουργούν σε βάρος των άλλων τρόπων μεταφοράς.

Η προετοιμασία της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων για μια διευρυμένη Ευρώπη, αποτελεί πλέον σημαντικό στόχο της παραπάνω πολιτικής και για το σκοπό αυτό έχουν ήδη δημιουργηθεί ομάδες εργασίας για κάθε μια από τις τρεις περιπτώσεις με πρωτοβουλία της Επιτροπής. Επιπλέον, διάφορες Κοινοτικές ενέργειες έχουν αρχίσει να λαμβάνονται ή προβλέπονται να εκτελεστούν σύντομα προκειμένου για την μείωση των εμποδίων και την περαιτέρω ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Μεταξύ αυτών, μπορούμε να αναφέρουμε επιγραμματικά τις εξής:

- * υιοθέτηση μιας οδηγίας που τυποποιεί ορισμένες αναφορές ή εκθέσεις για τα πλοία που φθάνουν ή/ και αναχωρούν από τους λιμένες των κρατών μελών⁵
- * πρόταση για ένα νέο υποστηρικτικό πρόγραμμα, το “*Marco Polo*”⁶
- * πρόταση οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μονάδες φόρτωσης

⁵ Οδηγία 2002/6/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002 στην υποβολή εκθέσεων για τα πλοία που φθάνουν ή/ και που αναχωρούν από τους λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, OJ L 67, 9.3.2002, σελ. 31.

⁶ Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη χορήγηση της κοινοτικής χρηματοδοτικής υποστήριξης για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του συστήματος

- * εισαγωγή της έννοιας των "αυτοκινητόδρομων της θάλασσας" στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010
- * πρόταση οδηγίας σχετικά με την πρόσβαση της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες
- * δημοσίευση ενός οδηγού για τις τελωνειακές διαδικασίες που θα ισχύουν για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων⁷
- * εισαγωγή του Νέου Αυτοματοποιημένου Συστήματος Διέλευσης (New Computerized Transit System, NCTS) στα τελωνεία διαμετακίνησης
- * προγράμματα τελωνείων 2002 και 2007⁸ και το σχέδιο⁹ RALFH που χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος τελωνείων 2002
- * περαιτέρω ανάπτυξη των δικτύων τηλεπληροφορικής για τους λιμένες και την ναυτιλία μικρών αποστάσεων γενικότερα.

Τέλος, μια προσπάθεια καταγραφής κάποιων ενεργειών και συστάσεων που θα βοηθούσαν την τακτική της κάθε Ευρωπαϊκής χώρας ή ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως σύνολο να αναπτύξει περαιτέρω την ναυτιλία μικρών αποστάσεων, σίγουρα θα περιελάμβανε τις προτάσεις που ακολουθούν :

1. Υποστήριξη με κατάλληλα μέσα των προσπαθειών των πλοιοκτητών των κρατών-μελών για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση των στόλων που ασχολούνται με την ναυτιλία μικρών αποστάσεων όσον αφορά στα είδη και τα μεγέθη των πλοίων
2. Υποστήριξη κι έναρξη προγραμμάτων έρευνας στο πεδίο της βελτίωσης των συστημάτων της θαλάσσιας μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων επίσης όσον αφορά στα μεγέθη και τα είδη των πλοίων την ταχύτητά τους, την διαχείριση του φορτίου, τα πολυτροπικά συστήματα μεταφοράς κ.ά.

μεταφοράς εμπορευμάτων, COM (2002) 54 τελικό, 4.2.2002.

⁷ Έγγραφο Εργασίας Προσωπικού της Επιτροπής: Οδηγός για τις τελωνειακές διαδικασίες για την ναυτιλία μικρών αποστάσεων, SEC (2002) 632, 29.5.2002.

⁸ RALFH = Ομάδα Επαφών Διευθυντών Τελωνείων των Βόρειων Λιμένων στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Χάβρη, Felixstowe και Αμβούργο. Το πρόγραμμα στοχεύει στην βελτίωση της πρακτικής τελωνειακής συνεργασίας μεταξύ των λιμένων.

3. Υποστήριξη για ανάπτυξη προγραμμάτων ανασυγκρότησης των λιμένων για την παροχή πιο αποδοτικών υπηρεσιών προς τα πλοία μικρότερου μεγέθους, και να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων και της σύνδεσής της με την ποντοπόρο ναυτιλία
4. Έναρξη και υποστήριξη συνεργασίας μεταξύ ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ποντοπόρου, κι αντίστοιχα μεταξύ πλοιοκτητών. Έναρξη έρευνας με αντικείμενο την αλληλεπίδραση μεταξύ ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ποντοπόρου σε τομείς όπως για παράδειγμα οι διαδικασίες μεταφόρτωσης, οι υπηρεσίες feeder κλπ.
5. Υποστήριξη μελετών για την ανάπτυξη καλύτερης ενσωμάτωσης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην μεταφορική αλυσίδα όπως έχει ήδη συμβεί με την ποντοπόρο ναυτιλία. Ακόμα, απαραίτητη είναι η περαιτέρω εξέλιξη και βελτίωση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων έτσι ώστε να αποκτήσουν περισσότερα προσόντα και στο μέλλον να υπάρξει υψηλότερη συμμετοχή τους στην Ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα.

3. Ποταμοθαλάσσιες Μεταφορές



Σημαντική είναι η αναφορά και στη ναυτιλιακή δραστηριότητα που εμφανίζεται στις ποταμοθαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνονται επίσης στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, και η γενική ιδέα είναι απλή: υπάρχουν εξειδικευμένα πλοία μεταφοράς φορτίων ικανά για ταξίδια τόσο στη θάλασσα όσο και σε λίμνες ή ποτάμια. Η χρησιμοποίηση πλοίων περιορισμένου μεγέθους και διαστάσεων, γενικά προσφέρει την δυνα-

⁹ Απόφαση αριθ. 253/2003/EC του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Φεβρουαρίου 2003 που υιοθέτησε ένα πρόγραμμα δράσης για το τελωνείο στην Κοινότητα (τελωνείο 2007), OJ L 36,

τότητα να δραστηριοποιηθούν ευρύτερα και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα -ποτάμια, κανάλια- εάν βέβαια επιτρέπει την λειτουργία των πλοίων το βάθος της περιοχής. Τα πλοία αυτά έχουν συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά όπως βύθισμα, ύψος και μήκος, σχετιζόμενα πάντα με τις δυνατότητες πλοήγησης του πλοίου στο γεωγραφικό χώρο που δραστηριοποιείται. Συνήθως τα ποταμοθαλάσσια πλοία δεν υπερβαίνουν τα 3.000 dwt με βύθισμα έως 5 μέτρα και ύψος τα 9 μέτρα, λόγω ύπαρξης γεφυρών στα κανάλια απ' όπου διέρχονται.

Στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων, η οικονομική σημασία της εναλλακτικής αυτής λειτουργίας είναι πολύ υψηλή. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η Γερμανία, η οποία το 1995 κατείχε 230 πλοία που ήταν ικανά και κατά καιρούς δραστηριοποιούνταν στις ποταμοθαλάσσιες μεταφορές, αντιπροσωπεύοντας το 20% του συνολικού τονάζ. Κύρια περιοχή δράσης εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Γερμανία είναι αυτή του Ρήνου και των κυριότερων παραπόταμών του. Από την άλλη πλευρά, χώρες όπως η Αγγλία, η Σουηδία, η Φιλανδία, η Γαλλία και η Ρωσία προσφέρουν έναν ελκυστικό αριθμό εσωτερικών πλωτών οδών οι οποίες παρέχουν πρόσβαση στην αγορά τους σε συγκεκριμένα είδη ξηρού φορτίου, όπως για παράδειγμα χύδην ξηρά, χύδην υγρά και εμπορευματοκιβώτια.



πολλαπλής χρήσης Γερμανικό πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου κατάλληλο για εσωτερική ναυσιπλοΐα

Συνήθως η σχεδίαση των ποταμοπλοίων ξηρού φορτίου είναι τέτοια ώστε να τους επιτρέπει λίγο ή περισσότερο μακρινούς πλόες στις εσωτερικές οδούς. Αυτό συμβαίνει σε μικρότερο βαθμό σε κατηγορίες όπως τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία ro-ro. Κλασικά μεγέθη που συναντάμε στην εσωτερική ναυσιπλοΐα κυμαίνονται στα 2.000 dwt

με βύθισμα 3,5-4 μ., 3.000 dwt με βύθισμα περίπου 4,5 μ. και μέχρι 4.000 dwt με βύθισμα 5-5,5 μ.. Για να επιτευχθούν όμως τα πλεονεκτήματα της ποταμοθαλάσσιας μεταφοράς θα πρέπει να υπάρχουν αυστηρά συγκεκριμένου μεγέθους διαστάσεις και δυνατότητες, πράγμα που σταδιακά ίσως οδηγήσει τις δραστηριοποιούμενες εταιρίες σε καταστροφικές μορφές κόστους. Παρ' όλα αυτά φαίνεται ότι είναι πολύ ελκυστική η λειτουργία μιας τέτοιας μεταφορικής αλυσίδας και στο μέλλον η εναλλακτική της εσωτερικής ναυσιπλοΐας πρέπει να μελετάται με προσοχή. Οι προσπάθειες θα πρέπει να επικεντρωθούν στην μεγιστοποίηση της μεταφορικής αποδοτικότητας του πλοίου εντός περιορισμένων διαστάσεων.

Όσον αφορά στις Ευρωπαϊκές περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν δραστηριότητα ποταμοθαλάσσιων μεταφορών, οι ποταμοί Humber και Nene στην Αγγλία και το κανάλι Trolhätte στην Σουηδία είναι πλωτά και από συμβατικά μικρά ακτοπλοϊκά. Στην Σουηδία υπάρχουν σημαντικές βιομηχανίες χαρτιού, οι οποίες χρησιμοποιούν το κανάλι για γρήγορη και αποτελεσματικότερη πρόσβαση του προϊόντος τους στη θάλασσα, κι από εκεί προωθείται στους τελικούς προορισμούς του. Κοντά στις εκβολές του ποταμού Nene υπάρχουν αρκετά λιμάνια που εξυπηρετούν τόσο ποταμοθαλάσσια όσο και ακτοπλοϊκά πλοία.

Η Ολλανδία έχει αρκετά κανάλια και ποτάμια όπως τον Ρήνο, το Maas και το IJssel, αλλά και το Amsterdam –Rijnkanaal το οποίο είναι προσβάσιμο από πλοία ποταμοθαλάσσιας μεταφοράς. Εντούτοις, χρειάζονται και τερματικοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων, καθώς η ύπαρξη πλωτών υδάτινων οδών από μόνη της δεν είναι αρκετή. Σημαντικότερη είναι η ανάπτυξη των Regional Transshipment Centres (ROCs) τα οποία ήδη έχουν κάνει την εμφάνισή τους στο Kampen, Heijen, Stein και Oss προς το παρόν μόνο για φόρτωση κι εκφόρτωση containers. Βέβαια παρατηρήθηκαν και περιπτώσεις εξυπηρέτησης ποταμοθαλάσσιων πλοίων που μετέφεραν συμβατικό φορτίο.

Η περίπτωση της Ρωσίας είναι επίσης ενδιαφέρουσα, διότι έχει πάρα πολλά πλωτά ποτάμια που μέσω και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας καταλήγουν να εξυπηρετούν τη ναυτιλία

μικρών αποστάσεων. Όμως, η ναυσιπλοΐα στα ύδατά τους επιτρέπεται μέχρι σήμερα μόνο σε πλοία που έχουν σημαία Ρωσίας κι έτσι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς έχει μείνει πίσω. Ακόμα, η διακίνηση των φορτίων αντιμετωπίζει ευνοϊκότερη μεταχείριση όταν αυτά προέρχονται από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, καθώς εξυπηρετούνται με προτεραιότητα στα παρόχθια και παράκτια λιμάνια και δεν υπόκεινται σε τέλη και φόρους¹⁰.

3.1 Τύποι Φορτίων

Μέχρι στιγμής τα ποταμοθαλάσσια πλοία χρησιμοποιούνται στη μεταφορά συμβατικών και χύδην φορτίων, όπως κάρβουνο, δημητριακά, οικοδομικά υλικά και λιπάσματα. Επίσης χρησιμοποιούνται για την μεταφορική εξυπηρέτηση ατσαλιού καθώς και υποπροϊόντων του, ξυλείας και χαρτιού, αλλά γίνονται αξιοσημείωτες προσπάθειες για επέκταση χρήσης των πλοίων αυτών και στη μεταφορά containers.

Οι δυο κυριότεροι χρήστες ποταμοθαλάσσιας ναυσιπλοΐας είναι η Γερμανική βιομηχανία ατσαλιού, η οποία βρίσκεται συγκεντρωμένη στην περιοχή της Ρούρ, και οι Σουηδικές & Φιλανδικές βιομηχανίες ξυλείας. Αυτές οι περιοχές καθορίζουν τα επικρατέστερα πρότυπα μεταφοράς στην αγορά. Με το ρεύμα του Ρήνου μεταφέρονται προϊόντα ατσαλιού και αντίθετα στο ρεύμα εκτελούνται μεταφορές χαρτιού και ξυλείας από τις Σκανδιναβικές χώρες. Οι ροές και των δύο ειδών φορτίων έχουν προορισμούς σε διάφορες περιοχές της Ευρώπης, όπως επίσης και χύδην φορτίων όπως δημητριακά και σίδηρος. Αυτά τα προϊόντα μεταφέρονται σε μορφή επιστρεφόμενων φορτίων από την περιοχή της Ρούρ προς τη Σκανδιναβία. Το ένα τέταρτο από τη μεταφορική κίνηση του καναλιού Trolhatte αποτελείται από προϊόντα πετρελαίου.

3.2 Το Μέλλον

¹⁰ «Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές», Ευάγγελος Σαμπράκος, Ειδική Εκδοτική Α.Ε.

Παρ' όλο που για μακρύ χρονικό διάστημα η ποταμοθαλάσσια μεταφορά υπήρξε ένα ξεχασμένο τμήμα της αγοράς, πρόσφατα εμφανίζονται νέες και άφθονες επενδύσεις στον τομέα αυτό. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες με πρωταγωνιστές τις Γερμανικές έχουν προβεί σε παραγγελίες κατασκευής πλοίων ποταμοθαλάσσιας ναυσιπλοΐας. Η νέα τεχνολογία και οι τεχνολογικές εξελίξεις είχαν ως αποτέλεσμα την αύξηση του αεροβυθίσματος και την μείωση του βυθίσματος, εξελίξεις που έκαναν περισσότερες περιοχές της Ευρωπαϊκής ενδοχώρας πιο εύκολα προσβάσιμες. Ο ερχομός των νέων τύπων πλοίων συχνά συνεπάγεται και την αύξηση του μεγέθους τους. Για τον τομέα της ακτοπλοϊκής ναυσιπλοΐας όμως, η τροπή αυτή μπορεί και να σημαίνει μείωση της ναυτιλιακής τους κίνησης.

Η νέα γενιά ποταμοθαλάσσιων πλοίων είναι μικρότερη όσον αφορά στο τονάζ. Ένα παράδειγμα διαστάσεων τέτοιου πλοίου περιλαμβάνει μήκος 80μ. 6,30μ. ύψος και 1.700 dwt, με βύθισμα μόνο 4,40 μ. Το αμπάρι του έχει τετράγωνο σχήμα που καθιστά το πλοίο ικανό για μεταφορά κάθε τύπου φορτίου, περιλαμβανομένου και εμπορευματοκιβωτίων.

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι το ελάχιστο μέγεθος φορτίου για μεταφορά είναι οι 1.000 τόνοι. Εν τούτοις, η χρήση των ποταμοθαλάσσιων πλοίων επιλέγεται για την ευελιξία τους καθώς υπάρχουν ξεχωριστά αμπάρια για κάθε φορτίο, και μπορούν να μεταφερθούν διάφορα είδη εμπορευμάτων με το ίδιο πλοίο. Ακόμα πλεονέκτημα αποτελεί η δυνατότητα χρήσης τους ως πλωτές αποθήκες για εμπορεύματα που παραμένουν στα πλοία αυτά για κάποιο διάστημα καθώς ταξιδεύουν προς τον τελικό πελάτη, αποφεύγοντας έτσι την απασχόληση σιλό ή άλλου αποθηκευτικού χώρου. Στην Ευρώπη ο ποταμοθαλάσσιος στόλος (εκτός της Ανατολικής Ευρώπης) περιλαμβάνει σχεδόν 400 πλοία με μέση μεταφορική ικανότητα 2.000 dwt.

4. Θαλάσσιες Μεταφορές και ασφάλεια

4.1 Ασφάλεια στα Δεξαμενόπλοια

Το σοβαρό πρόβλημα της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων εμφανίζεται και στις μεταφορές φορτίων πετρελαίου, παραγώγων του και χημικών ή LPG μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Με τον όρο ασφάλεια εδώ καλύπτουμε το θέμα της ζημιάς από σύγκρουση ή προσάραξη, την αποφυγή της εκροής πετρελαίου στην θάλασσα και της εν γένει μόλυνσης του περιβάλλοντος. Μορφές σχεδίασης και κατασκευής όπως διπλού κύτους, διπύθμενο ή ακόμα και διπλού καταστρώματος ξεκίνησαν να χρησιμοποιούνται κατά κόρον μετά το 1995 και σήμερα αποτελούν απαίτηση στην πλειοψηφία των διεθνών ή/και των εθνικών κανονισμών ασφαλείας. Οι περιορισμοί αυτοί αρχικά φαίνονται ικανοποιητικοί από πλευράς διατήρησης της ασφάλειας. Αλλά θα πρέπει επίσης να θεωρήσουμε την άποψη κάποιων μελετητών οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι πραγματικοί λόγοι ανάπτυξης τέτοιων κατασκευών δεν είναι η προστασία του περιβάλλοντος, αλλά η καλύτερη εξυπηρέτηση του καθαρισμού, της θέρμανσης και της προστασίας των δεξαμενών φορτίου. Είναι αλήθεια βέβαια ότι το διπλό κύτος ή ο διπλός πυθμένας, σε οποιοσδήποτε διαστάσεις, προσφέρουν αποτελεσματική προστασία μόνο σε περιπτώσεις «ελαφριάς» προσάραξης ή σύγκρουσης και δεν επαρκούν σε περιπτώσεις ισχυρής, πραγματικής ζημιάς.

Σίγουρα η ύπαρξη σχεδίων πλοίων που έστω κι ελάχιστα βοηθούν την ασφάλεια στην ναυσιπλοΐα οφείλει να θεωρηθεί σημαντική, απλά δεν λύνει όλα τα προβλήματα ασφαλείας. Κατά καιρούς έχουν εμφανιστεί παρουσιάσεις για διαφορετικούς σχεδιασμούς σκαφών, όπως για παράδειγμα μορφές μικρότερου μεγέθους δεξαμενόπλοια, ή τρόποι διαφορετικής υποδιαίρεσης των δεξαμενών φορτίου, Όμως η μόλυνση του περιβάλλοντος ακόμα και σε μικρές ποσότητες υψηλού κινδύνου υγρών ή χημικών μπορεί να προκαλέσει

μη αναστρέψιμες αρνητικές επιπτώσεις και γι' αυτό δεν πρέπει ποτέ να υποτιμάται η ασφάλεια στη θαλάσσια μεταφορική αλυσίδα.

4.2 Ασφάλεια στα Πλοία Ro-Ro

Προβλήματα διατήρησης της ασφάλειας υπάρχουν και σε άλλα είδη πλοίων εκτός των τάνκερς, όπως τα ro-ro και τα ferries. Θέματα που έχουν απασχολήσει την παγκόσμια ναυτιλία είναι η απώλεια των πλοίων, του πληρώματος ή/ και των επιβατών και του φορτίου σε περίπτωση σύγκρουσης, εισροής ύδατος, επικίνδυνης κλίσης του πλοίου κ.ά.

Το πιο σημαντικό στοιχείο είναι ότι πλέον ο IMO έχει παρουσιάσει διεθνείς κανονισμούς για την υδατοστεγή υποδιαίρεση των φορτηγών πλοίων και τα ro-ro επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από αυτούς. Όμως, η επιρροή του βαθμού διαίρεσης είναι πολύ μεγάλης σημασίας, γιατί οι δυνατότητες ελαχιστοποίησης της υδατοστεγούς υποδιαίρεσης έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν, για την επίτευξη μιας πιο εύκολης διαχείρισης και αποθήκευσης του φορτίου. Έτσι, δεν έχουν μείνει πλέον πολλά περιθώρια βελτίωσης της ασφάλειας των ro-ro μέσω της περαιτέρω υποδιαίρεσης των χώρων του φορτίου, καθώς φαίνεται ότι η λύση αυτή έχει σχεδόν εξαντλήσει τις δυνατότητές της.

Οι σχεδιαστές των πλοίων σήμερα ασχολούνται περισσότερο με την λεπτομερή μελέτη των συνεπειών των νέων κανονισμών. Ιδιαίτερα τα μεγάλου μεγέθους ro-ro πλοία ίσως να διαφοροποιηθούν στο μέλλον από πλευράς εμφάνισης και σε σχέση με τον κλασικό σχεδιασμό που γνωρίζαμε. Τα μικρότερα πλοία θα χρειαστούν μόνο σταδιακή αύξηση των στεγανών υποδιαίρεσεων, για παράδειγμα, ένα πλοίο που παρουσιάζει παντελής έλλειψη υδατοστεγών διαχωριστικών και το φορτίο βρίσκεται σε ένα μόνο αμπάρι, πιθανότατα να μην γίνεται δεκτό για δραστηριοποίηση σε καμιά περιοχή της Ευρώπης.

Στην διάρκεια των περασμένων χρόνων έχει επίσης ακουστεί και η γνώμη ότι οι περιορισμοί του IMO που προαναφέρθηκαν μπορεί να εμφανίσουν προβλήματα στην οριζόντια

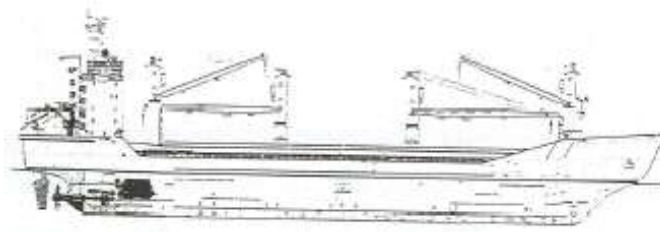
διαχείριση των φορτίων των ro-ro πλοίων. Όμως φαίνεται πως αυτή είναι μια αρκετά απαισιόδοξη θεώρηση των προσπαθειών για την επίτευξη της ασφάλειας στην ναυσιπλοΐα. Βέβαια θα πρέπει να μελετάται πάντοτε προσεκτικά η συνάφεια αποδοτικότητας και λειτουργίας του πλοίου, ή αν χρειαστεί, να αναπτυχθούν νέοι τρόποι λειτουργίας των πλοίων. Πάντως, τα περιθώρια για ελκυστικά από πλευράς αποδοτικότητας μεγέθη πλοίων δεν φαίνεται να περιοριστούν σε πολύ μικρά ή πολύ μεγάλα πλοία.

4.3 Ναυσιπλοΐα στον Πάγο

Τα ιδιαίτερα προβλήματα που έχουν να αντιμετωπίσουν τα πλοία που ταξιδεύουν σε περιοχές με πάγο διαδραματίζουν αξιοσημείωτο ρόλο στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία κοντινών αποστάσεων. Για παράδειγμα, στην Βαλτική θάλασσα και ιδιαίτερα στο πιο βόρειο τμήμα της όπως επίσης και στην θάλασσα του Μπάρενς οι δυσκολίες είναι σημαντικές, αν επίσης αναλογιστούμε την σημασία που έχουν και θα συνεχίσουν να έχουν στο μέλλον οι περιοχές αυτές για την θαλάσσια οικονομία. Οι επιπτώσεις είναι τόσο από πλευράς σχεδιασμού του σκάφους όσο και οικονομικές.

Θεωρώντας τον Γερμανικό στόλο, παρατηρούμε ότι περίπου το 20% των πλοίων έχει κατασκευαστεί με μικρού ή μεσαίου βαθμού ενίσχυση για ναυσιπλοΐα σε πάγους, όπως καθορίζεται από τους νηογνώμονες. Η κατάσταση αυτή προσφέρει στα πλοία περιορισμένες, σχεδόν οριακές δυνατότητες δραστηριοποίησης σε περιοχές με πάγο. Αρκετά πολλαπλής χρήσης πλοία ξηρού φορτίου και μικρός αριθμός δεξαμενόπλοιων έχουν εφοδιαστεί με μια πιο ευρεία ενίσχυση για πάγους, ειδικά όσα ακολουθούν τους Φιλανδικούς κανονισμούς. Έτσι είναι σε θέση να δραστηριοποιηθούν το χειμώνα και στην περιοχή της Βαλτικής, δεδομένου βέβαια των καλών εν γένει καιρικών συνθηκών. Παρ' όλα αυτά ένα συγκεκριμένο επίπεδο ενίσχυσης για πάγους δεν παρέχει καμία εγγύηση ασφαλούς ναυσιπλοΐας στις προαναφερθείσες περιοχές υπό καιρικές συνθήκες πιο άσχημες, διότι στην

πραγματικότητα είναι συνηθισμένο φαινόμενο ο καιρός να ποικίλει σε μεγάλο βαθμό και χωρίς να μπορεί να υπάρξει πρόβλεψη για μια τέτοια μεταβολή. Ιδιαίτερος μελετημένα σχέδια κύτους και πρόωσης\ χειρισμού του πλοίου θα είναι τώρα και στο μέλλον ζωτικής σημασίας και θα πρέπει να υπάρχουν δεδομένου βέβαια ότι οι περιοχές που πρόκειται να δραστηριοποιηθούν τα σκάφη αυτά παρουσιάζουν επαρκές οικονομικό ενδιαφέρον.



Γερμανικό πολλαπλής χρήσης πλοίο ξηρού φορτίου με υψηλού βαθμού ενίσχυση για πάγο

5. Ελλάδα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

5.1 Ελλάδα και Ευρώπη

Η Ελλάδα αποτελεί το μόνο μη- νησιωτικό κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο δεν γειτονεύει με τα υπόλοιπα κράτη- μέλη τα οποία βρίσκονται σε συνέχεια μεταξύ τους. Μαζί με την Ιρλανδία, η οποία είναι νησί, αποτελούν τις μοναδικές χώρες της Ε.Ε. που δεν έχουν απευθείας χερσαία σύνδεση με κάποιο άλλο μέλος. Η Μεγάλη Βρετανία δεν ανήκει πλέον στις χώρες αυτές λόγω της διάνοιξης του υπόγειου τούνελ που την συνέδεσε οδικώς με την Γαλλία. Επίσης, για την Σουηδία και την Φιλανδία υπήρχε ένα σχέδιο σύνδεσής τους με την Γερμανία με σύστημα γεφυρών, αλλά δεν προχώρησε στην ολοκλήρωσή του.

Παρ' όλα αυτά, οι χώρες της Δυτικής Ευρώπης έχουν πιο ανεπτυγμένη τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων μεταφοράς φορτίων σε σχέση με την Ελλάδα, εξαιτίας της μορφολογίας τους που ευνοεί την εκτεταμένη χρήση της, αλλά και γιατί έγιναν από πολύ νωρίς αντι-

ληπτά τα τεράστια οφέλη για την οικονομία και το περιβάλλον.

Στη χώρα μας η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει γενικότερα αναγνωριστεί για τη συμβολή της στην εξυπηρέτηση των διαφόρων περιοχών και χωρών που βρίσκονται γύρω της. Εμπορικές συναλλαγές αυτού του είδους εκτελούνται με την Ιταλία, τη Γαλλία, ανατολικά με την Τουρκία και τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, αλλά και με τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι ναυτιλία μικρών αποστάσεων χαρακτηρίζεται και η μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των πολυπληθών νησιών μας.

Πριν το ξέσπασμα του πολέμου στην Γιουγκοσλαβία, οι μεταφορικές ροές από και προς την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζονταν σχεδόν αποκλειστικά στις Βαλκανικές χερσαίες οδούς και δευτερευόντως στο σιδηρόδρομο. Ο δρόμος που συνδέει την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, το Βελιγράδι, την Αυστρία και το Μόναχο προσέφερε επί δεκαετίες τον φθηνότερο και ταχύτερο τρόπο για τη μεταφορά αγαθών από και προς την Ελλάδα. Παρ' όλο που η θαλάσσια οδός προς την Ευρώπη μέσω Αδριατικής ήταν ακόμη φθηνότερη, απαιτούσε περίπου μισή μέρα επιπλέον ταξιδιού όταν προτιμιόταν κι αυτός ήταν ο σημαντικότερος λόγος για τον οποίο δεν χρησιμοποιούνταν ο τρόπος αυτός.

Έτσι, μέχρι το 1989 η Ελλάδα εκτελούσε τις εισαγωγές κι εξαγωγές της μέσω των Βαλκανικών χωρών και μόνο μετά την χρονολογία αυτή αναγκάστηκε να μελετήσει εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς αγαθών λόγω του επικίνδυνου των δρόμων που περνούσαν από την Γιουγκοσλαβία. Η στροφή προς την σύνδεση με τα Ιταλικά λιμάνια υπήρξε ξαφνική και η απαίτηση για εξυπηρέτηση μεγάλου όγκου φορτίων δεν μπορούσε άμεσα να ικανοποιηθεί, διότι δεν υπήρχαν οι κατάλληλες υποδομές.

Μετά το ξέσπασμα του πολέμου στην περιοχή της πρώην Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, ο κυριότερος χερσαίος σύνδεσμος της Βαλκανικής χερσονήσου έγινε ιδιαίτερα επικίνδυνος κι ανεπαρκής στο να ανταποκριθεί στον ολοένα αυξανόμενο όγκο μεταφερόμενων φορτίων. Η δεύτερη χερσαία οδός που συνδέει τη χώρα μας με την Ευρωπαϊκή

Ένωση σχετίζεται με την πολυτροπική μεταφορά φορτίων. Συνδέει τα δυτικά Ελληνικά λιμάνια με την ανατολική Ιταλία μέσω της Αδριατικής θάλασσας. Μέχρι να εξομαλυνθούν πλήρως οι πολιτικοκοινωνικές συνθήκες στην Γιουγκοσλαβία, αυτός είναι ο πιο ασφαλής και συχνά χρησιμοποιούμενος τρόπος μεταφοράς φορτίων από/ προς την Ελλάδα.

Ο όγκος και η αξία των μεταφερόμενων φορτίων μεταξύ Ελλάδας και Ευρωπαϊκής Ένωσης υπήρξαν ανοδικά τα τελευταία χρόνια. Όμως, το υπάρχον δίκτυο έχει εξαντλήσει τις δυνατότητές του κι εμφανίζονται όλο και πυκνότερα σύνθετα προβλήματα ανεπαρκούς χερσαίας σύνδεσης, τα οποία απαιτούν άμεση δράση. Για τους λόγους αυτούς, καθώς επίσης και λόγω του οξέως διεθνούς ανταγωνισμού που αναπόφευκτα δημιουργείται από τις προαναφερθείσες συνθήκες, πρέπει η Ελληνική ναυτιλία να διατηρήσει τη θέση της στο Ευρωπαϊκό εμπόριο και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της.

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι παγκοσμίως γνωστή για την ναυτιλιακή της παράδοση και οι ικανότητές της στον κλάδο αυτό είναι ευρέως παραδεκτές, μόνο την τελευταία δεκαπενταετία οι Έλληνες πλοιοκτήτες άρχισαν να επενδύουν σε νεότευκτα πλοία και στρατηγικές δραστηριοποίησης στην Αδριατική, κυρίως γιατί φάνηκε ότι η κατάσταση στις Βαλκανικές χώρες θα είναι ρευστή κι επικίνδυνη για κάποια χρόνια ακόμη. Έχουν γίνει προσπάθειες συνεργασίας με εταιρείες χερσαίων μεταφορών, αλλά η λιμενική υποδομή και η ελάχιστη ανάπτυξη της ενδοχώρας δεν ευνοούσαν την νέα μέθοδο συνδυασμένης μεταφοράς μέσω Ιταλίας και η οδική συμφόρηση συνέχισε να υφίσταται.

Θα πρέπει να υπάρξει προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων και των διευρωπαϊκών δικτύων, προκειμένου να αξιοποιήσει η χώρα μας τη προνομιακή γεωγραφική θέση που κατέχει και να αποτελέσει κέντρο για την μεταφόρτωση και την διοχέτευση όλων των φορτίων, τα οποία διακινούνται από Ευρώπη προς Μέση Ανατολή, Ασία, και Αφρική.

Για να το επιτύχει αυτό θα πρέπει να προσαρμόσει τους ανταγωνιστικούς της όρους στα πλαίσια που οι άλλες Ευρωπαϊκές ναυτιλίες έχουν ήδη υιοθετήσει, χρησιμοποιώντας και

τις δυνατότητες που παρέχονται από την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στα πλαίσια των Οδηγιών για τη στήριξη της Κοινοτικής εμπορικής ναυτιλίας. Με αυτές τις αποφάσεις όχι μόνο θα εδραιώσει τη θέση της στο μεταφορικό τομέα, αλλά η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θα συμβάλει σημαντικά στην εκτροπή μεταφορικού έργου από την ξηρά προς τη θάλασσα και στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της Ελλάδας.

5.2 Προβλήματα Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ελλάδα

Για να επιτευχθεί η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ελλάδα στο βαθμό που επιθυμείται, πρέπει να υπερκεραστούν κάποια εμπόδια. Ένα από τα εμπόδια αυτά είναι οι υπάρχουσες υποδομές στον τομέα των λιμένων οι οποίες δεν είναι ικανές στην σημερινή τους μορφή να υποστηρίξουν τη συγκεκριμένη μεταφορική δραστηριότητα από άποψης μεγέθους αλλά και τεχνολογικού εξοπλισμού. Το δεύτερο πρόβλημα είναι ο εκσυγχρονισμός του στόλου που εκτελεί τους πλόες αυτούς και με ποιους τρόπους θα χρηματοδοτηθούν τα νέα πλοία. Τέλος, κάποιες γραφειοκρατικές και δασμολογικές διαδικασίες στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μας δυσκολεύουν την απρόσκοπτη μεταφορά των εμπορευμάτων.

5.2.1 Υποδομή

Όσον αφορά στο θέμα της βελτιώσεως των υποδομών, έχουμε δύο άξονες που χρειάζονται προσοχή: ο πρώτος άξονας αφορά στα επιβατηγά λιμάνια όπου έχουν μείνει με προδιαγραφές δημιουργημένες προ δεκαετιών οι οποίες δεν μπορούν σήμερα να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα πλοία. Κυρίως όμως μας ενδιαφέρει ο δεύτερος άξονας των εμπορικών λιμανιών, των καθαρά εμπορευματικών λιμανιών, τα οποία θα πρέπει να βελτιωθούν, να εξοπλιστούν με σύγχρονο εξοπλισμό και ιδίως να εξειδικευτούν σε θέματα μεταφορτώ-

σεων μοναδοποιημένων φορτίων. Αυτός είναι ο στόχος που θα πρέπει να επικεντρωθεί και το κράτος με τις επιδοτήσεις του.

Για τη βελτίωση του ρόλου των Ελληνικών λιμανιών στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία το ΥΕΝ προχώρησε το 2001 στην μετατροπή 10 Οργανισμών Λιμένων σε Ανώνυμες Εταιρείες. Στις εταιρείες αυτές παραχωρήθηκαν επιδοτήσεις για την πραγματοποίηση έργων συνολικής δαπάνης 370,93 εκατ. ευρώ (126,40 δις. δρχ.), των οποίων ο κύριος προγραμματισμός καλύπτει την περίοδο 2002-2006. Τα έργα αφορούν στους Οργανισμούς Λιμένων, οι οποίοι σήμερα λειτουργούν με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας και οι οποίοι μετά την οργάνωση και στελέχωσή τους κατέστρωσαν τους στρατηγικούς τους σχεδιασμούς. Έτσι μετά τη μετοχοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. και του Ο.Λ.Π. Α.Ε., μπαίνουν σε πορεία ανάπτυξης και τα δέκα μεγάλα λιμάνια της χώρας, από την άποψη μιας συνδυασμένης εμπορικής και επιβατικής κίνησης, μαζί με τη δυνατότητα πρόσβασής τους σε μεγάλες περιοχές αγορών Ανατολής και Δύσης. Στα πλαίσια μάλιστα των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για συνδυασμένες μεταφορές μέσω των πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων, όπως το πλοίο και το τρένο, καθώς και τη στήριξη των πολιτικών για την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η εκπόνηση και εκτέλεση των μελετών έχει πλήρως αναπροσανατολιστεί προς τις νέες ανάγκες της Ευρωπαϊκής πολιτικής Μεταφορών προς το 2010. Τα έργα αφορούν στα λιμάνια Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Καβάλας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ηρακλείου, Λαυρίου, Ραφήνας, Πάτρας και Ελευσίνας. Εξ αυτών το λιμάνι της Ελευσίνας επανασχεδιάζεται εξ ολοκλήρου σε νέα τοποθεσία.

Η Ηγουμενίτσα αποτελεί σήμερα το πιο σημαντικό λιμάνι της δυτικής Ελλάδας μετά την Πάτρα. Αποτελεί κόμβο της Εγνατίας οδού, πάνω σ' ένα χερσαίο δίκτυο που στοχεύει στην σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της Αδριατικής θάλασσας με την Ηγουμενίτσα, κι από εκεί με την Θεσσαλονίκη, την Τουρκία ή τις χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου. Το λιμάνι μέχρι πριν από λίγα χρόνια είχε δυο κύριες λειτουργίες: να διαχειρίζεται την ακτοπλοϊκή κίνηση και την σύνδεση με την Κέρκυρα και δεύτερον να εξυπηρετεί την

διεθνή κίνηση φορτίων μέσω Ιταλίας. Μετά την κρίση στην Γιουγκοσλαβία εκπονήθηκαν διάφορα χρηματοδοτικά προγράμματα για ανάπτυξη της υποδομής στην περιοχή ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί φορτία σε μεγαλύτερη έκταση και με υψηλότερη εξειδίκευση, αλλά και να αποκτήσει οδικό δίκτυο διεθνών προδιαγραφών. Βέβαια, θα αποτελεί πάντα μειονέκτημα το γεγονός ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας δεν συνδέεται σιδηροδρομικώς με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα, ούτε και υπάρχουν μέχρι στιγμής μελέτες για μια τέτοια προοπτική.

Το λιμάνι της Κέρκυρας απέχει μόλις 18 ναυτικά μίλια από την Ηγουμενίτσα κι ως λιμάνι δεν εμφανίζει τα τελευταία χρόνια κάποιο ενδιαφέρον από πλευράς μεταφοράς φορτίων. Οι δυο κύριες και διακριτές λειτουργίες του λιμανιού είναι η εξυπηρέτηση της τοπικής ζήτησης από και προς την ηπειρωτική Ελλάδα και η διαχείριση της διεθνούς κίνησης από και προς το νησί. Στις δύο αυτές περιπτώσεις η κίνηση που εξυπηρετείται είναι τουριστικής φύσεως και η μεταφορά εμπορευμάτων εμφανίζεται πολύ περιορισμένη. Σημαντικό είναι και το γεγονός ότι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που μπορεί καλύτερα να εξυπηρετήσει διακίνηση φορτίων βρίσκεται σε κοντινή απόσταση, ως εκ τούτου η επένδυση σε υποδομές στην Κέρκυρα ίσως να μην είναι η βέλτιστη εναλλακτική.

5.2.2 Η Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ως τμήμα της Ελληνικής ναυτιλίας

5.2.2.α ΓΕΝΙΚΑ

Η Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία είναι ένας κλάδος της Ελληνικής ναυτιλίας, ο οποίος αν και είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις εθνικές μεταφορές, εντούτοις δεν είναι ευρύτερα γνωστός για την προσφορά του στην εθνική οικονομία. Η Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία

αποτελούσε κι εξακολουθεί να αποτελεί το εφαλτήριο για την ανάδειξη των ποντοπόρων πλοιοκτητών που δραστηριοποιούνται στις παγκόσμιες αγορές. Ο ρόλος της λοιπόν, ήταν και παραμένει πολύ σημαντικός για την πορεία της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας γενικότερα.

Βέβαια στις μέρες μας, η Μεσογειακή ναυτιλία έχει αλλάξει ως προς τα χαρακτηριστικά του παρελθόντος. Για παράδειγμα, τείνει να χάσει την ουσία του ονόματός της κι αυτό γιατί ο γεωγραφικός χώρος στον οποίο δραστηριοποιούνται τα Μεσογειακά πλοία έχει πλέον διευρυνθεί προς την Ερυθρά θάλασσα, τον Εύξεινο Πόντο τη Δυτική Ευρώπη και τη Δυτική Αφρική. Επίσης, η χωρητικότητα των πλοίων έχει μεγαλώσει σε σχέση με το παρελθόν, γεγονός που ξενίζει ιδιαίτερα όσους είχαν συνδυάσει την Μεσογειακή ναυτιλία με μικρής απόστασης και μεταφορικής ικανότητας πλόες. Παρ' όλα αυτά, δεν έχει χάσει την ουσία της ως κλάδος της ναυτιλίας, απλά στρέφεται προς την κάλυψη των νέων απαιτήσεων των αγορών.

Όσον αφορά στην Ελλάδα πιο συγκεκριμένα, συγκριτικά στοιχεία δείχνουν ότι η Μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία προσφέρει αναλογικά περισσότερα από άλλους κλάδους της ναυτιλίας στην Εθνική οικονομία. Μερικοί από τους λόγους είναι ότι πραγματοποιούνται συχνότερες προσεγγίσεις στα Ελληνικά λιμάνια πλοίων που δραστηριοποιούνται στα Μεσογειακά ύδατα, αυξάνεται η απασχόληση σχεδόν αποκλειστικά Ελλήνων ναυτικών τόσο στα πλοία του τομέα όσο και στα λιμάνια της χώρας που καλούνται να ανταποκριθούν στην αυξημένη ζήτηση για υπηρεσίες, υπάρχει εισροή συναλλάγματος στην χώρα κ.λπ.

Όμως παρ' όλη αυτή τη σημαντική προσφορά της στην προσπάθεια της Ελλάδας για ανάπτυξη και δημιουργία ανταγωνιστικής θέσης στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία, και μέσα στο κλίμα των γενικότερων αλλαγών που δημιουργεί η παγκοσμιοποίηση, η Μεσογειακή ναυτιλία προσπαθεί να αντεπεξέλθει, με ελάχιστη θεσμική συμπαράσταση όπως καταμαρτυρούν οι εμπλεκόμενοι σε αυτήν. Από την πλευρά της η πλοιοκτησία θεωρεί ότι έχει ήδη

αντιληφθεί πως η παροχή εξειδικευμένων και υψηλής ποιότητας ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι η μόνη διέξοδος για την επιβίωση του κλάδου.

Καθοριστικό ρόλο στην πορεία της Μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας διαδραμάτισε η ένταξη της Ελλάδας σε πρώτη φάση στην ΟΝΕ. Μετά από το βήμα αυτό, βασικός μοχλός για την οικονομική ανάπτυξη των επιμέρους παραγωγικών κλάδων ήταν και είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Προς αυτή την κατεύθυνση θα έπρεπε να αποσκοπούν όλες οι προσπάθειες, τόσο των θεσμικών, όσο και των ιδιωτικών παραγόντων.

Λίγα χρόνια αργότερα, με την απελευθέρωση της φορτηγού ακτοπλοΐας στην Ευρωπαϊκή Ένωση από την 01/01/1999, άνοιξαν νέες προοπτικές για τη Μεσογειακή ναυτιλία. Σ' αυτό το ελεύθερο ανταγωνιστικό περιβάλλον η Ελληνική παρουσία προσπάθησε να παίξει έναν ηγετικό ρόλο, αλλά υπήρχαν πολλά πρακτικά και νομικά κενά που ανέστειλαν την επίτευξη μιας τέτοιας προσπάθειας. Έπρεπε πρωτίστως να ληφθούν μέτρα ούτως ώστε να βελτιωθεί αισθητά η ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού πλοίου τόσο σε τομείς τεχνολογίας και δυνατότητας ανταπόκρισης στην ζήτηση, όσο κι από πλευράς κόστους. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες γνώριζαν ότι έπρεπε να παρέχουν εξειδικευμένες και υψηλής ποιότητας ναυτιλιακές υπηρεσίες, όμως η προαναφερόμενη συμπαράσταση της Πολιτείας, στα πλαίσια της Κοινοτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ήταν απαραίτητη σ' αυτήν την προσπάθεια.

5.2.2.β ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Τόσο η πλευρά των ναυτικών όσο και η ένωση των Ελλήνων εφοπλιστών εκφράζουν την άποψη ότι απαιτείται να διαγραφεί στον ναυτιλιακό ορίζοντα μια τολμηρή και δημιουργική πολιτική. Τα τελευταία μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Μεσογειακών πλοίων, ελήφθησαν το 1987. Ένα δεύτερο πακέτο μέτρων που ελήφθησαν

από το YEN τον Ιούνιο του 1997, αφορούσαν μόνο στα πλοία πάνω από 3.000 κόρους ολικής χωρητικότητας. Όμως ο Αναπτυξιακός Νόμος 2687/53, ο οποίος αποτελεί και το βασικό θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία, καλύπτει τα πλοία από 1500 κ.ο.χ και πάνω. Γι' αυτό, τα σκάφη που βρίσκονται στην ενδιάμεση κλίμακα από 1500 έως 3000 κ.ο.χ. ουσιαστικά αποκλείονται από τα ανωτέρω μέτρα, κάτι που δεν θα έπρεπε να συμβεί για δύο κυρίως λόγους: πρώτον, για να υπάρχει ίση μεταχείριση καθώς ο Α.Ν 2687/53 είναι συνταγματικά κατοχυρωμένος, και δεύτερον γιατί αφορούν σε αρκετά μεγάλο αριθμό, σχεδόν στην πλειονότητα των Μεσογειακών φορτηγών πλοίων¹¹.

Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής η οποία ισχύει μέχρι σήμερα, είναι το Μεσογειακό πλοίο να έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση από ένα VLCC ή ένα μεγάλο bulk carrier, ως προς τους Έλληνες ναυτικούς που απασχολεί και το κόστος του εργατικού αυτού δυναμικού. Για παράδειγμα, οι άλλες κοινοτικές παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες διατηρούν μόνο πλοίαρχο της εθνικότητάς τους στα πλοία υπό την εθνική τους σημαία και οι υπόλοιποι αξιωματικοί και το πλήρωμα, μπορεί να μην είναι κοινοτικοί. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι βάσει των μέτρων του 1997, πλοίο χωρητικότητας 19.999 κ.ο.χ. έχει συνολική σύνθεση 12 άτομα με 7 Έλληνες, ενώ πλοίο χωρητικότητας 2.999 κ.ο.χ. έχει συνολική σύνθεση 13 άτομα και όλους Έλληνες. Επιπλέον, ο κλάδος, των Μεσογειακών πλοίων εξακολουθεί να επιβαρύνεται με τις εισφορές των αλλοδαπών ναυτικών στο NAT, επειδή πληρώνει για όλη την οργανική σύνθεση και όχι μόνο για τους Έλληνες, όπως αντίστοιχα ισχύει για τα ποντοπόρα πλοία. Επιπλέον, ενώ στο ποσοστό των αλλοδαπών που επιτρέπεται για τα άνω των 3.000 κ.ο.χ. πλοία, συμπεριλαμβάνονται και οι αξιωματικοί εκτός του πλοιάρχου και του Α' μηχανικού, για τα κάτω των 3.000 κ.ο.χ. πλοία, απαιτείται όπως όλοι οι αξιωματικοί να είναι Έλληνες. Στο πρόβλημα του ποσοστού του ναυτικού δυναμικού που απαιτείται να είναι Έλληνες έρχεται να προστεθεί και το γεγονός πως έχει διαπιστωθεί ότι η κατηγορία των Μεσογειακών πλοίων αντιμετωπίζει μεγαλύτερες δυσκολίες από τα πο-

¹¹ Υπόμνημα Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων προς τον κ. YEN, 18/06/2004.

ντοπόρα στην εξεύρεση κατάλληλων και ικανών Ελλήνων αξιωματικών και ναυτικών, λόγω της προτίμησης που δείχνουν οι τελευταίοι προς τα ποντοπόρα πλοία, τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά πλοία έναντι της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Μετά την πάροδο τόσων χρόνων από την τελευταία νομοθεσία και μέσα στο νέο κι αμείλικτα ανταγωνιστικό πλαίσιο της ONE, θα πρέπει να επανεξεταστεί το θέμα του θεσμικού πλαισίου που διέπει την Ελληνική ναυτιλία. Ως βάση για κάτι τέτοιο θα λειτουργήσουν τα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργηθεί και θα πρέπει να τεθούν καινούργια θέματα για το μέλλον της Ελλάδας στις θαλάσσιες αγορές, σύμφωνα πάντα με τις σύγχρονες ανάγκες μιας ανταγωνιστικής Ελληνικής Μεσογειακής Ναυτιλίας.

Αντίθετα με την ποντοπόρο ναυτιλία η οποία έχει βρει την καταξίωση που της αξίζει, η Μεσογειακή ναυτιλία συχνά θεωρείται ελάσσονος σημασίας για την χώρα. Θα ήταν όμως σωστό να υπενθυμιστεί ότι ο συγκεκριμένος κλάδος εξυπηρετεί τις ανάγκες ενός μεγάλου μέρους του Ελληνικού κοινωνικού συνόλου και προσφέρει αρκετά στην εθνική οικονομία. Με τα Μεσογειακά πλοία, μεταφέρονται με χαμηλό κόστος και με αποδεδειγμένη στατιστικά ασφάλεια, παρ' όλη την παλαιότητα του στόλου που θα εξεταστεί παρακάτω και χωρίς τη ρύπανση του περιβάλλοντος που δημιουργείται από τις χερσαίες μεταφορές, καύσιμα, πρώτες ύλες και οικοδομικά υλικά στα νησιά της Ελλάδας, τις παράκτιες μονάδες καυσίμων κ.λπ.

Ακόμη, είναι ο κλάδος εκείνος ο οποίος προσφέρει στα Ελληνικά λιμάνια, λόγω των συχνών προσεγγίσεων Μεσογειακών πλοίων σε αυτά, καθώς και στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, καθώς η συντήρηση, οι επισκευές, οι καθαρισμοί κ.λπ. αυτών των πλοίων αντιμετωπίζονται σε μεγάλο βαθμό από Ελληνικά συνεργεία. Τέλος, το Μεσογειακό φορτηγό πλοίο είναι ο καλύτερος πελάτης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος και ένας μεγάλος αριθμός παράλληλων οικονομικών δραστηριοτήτων, εξαρτώνται άμεσα απ' αυτό.

5.2.2.β.1 ναύλωση γυμνού πλοίου

Έχοντας ήδη αναφέρει ότι δεν λαμβάνονται μέχρι τώρα επαρκή μέτρα για την ανταγωνιστικότητα και την ανανέωση του Μεσογειακού φορτηγού στόλου, στην συνέχεια θα παρουσιαστεί μια πρόταση που είχε καταθέσει η Ένωση Ελλήνων πλοιοκτητών Μεσογειακών φορτηγών πλοίων στις αρχές της δεκαετίας του 2000, με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών δραστηριοποίησής τους στο χώρο. Υποστήριξε την καθιέρωση της ναύλωσης του γυμνού πλοίου, όπου ως θεσμός είναι εδώ και πολλά χρόνια μια υπαρκτή πραγματικότητα σε αρκετές Ευρωπαϊκές παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες καθώς και στη Μάλτα και στην Κύπρο. Με τη ναύλωση του γυμνού πλοίου δίνεται η δυνατότητα χωρίς να επωμιστούν οι πλοιοκτήτες το σημαντικό οικονομικό κόστος μιας αγοράς νέας τεχνολογίας ή εξειδικευμένων πλοίων, να αποκτήσουν νέα σχετικά πλοία με μικρότερο κόστος.

Τα πλοία αυτά θα εγγράφονται κανονικά σε ένα Ελληνικό Μητρώο Διπλής Νηολόγησης και για όσο χρονικό διάστημα διαρκεί η ναύλωσή τους, θα υπόκεινται στην Ελληνική νομοθεσία για όλα τα θέματα, όπως εργασιακά, φορολογικά, συνθέσεις κ.λπ. Έτσι διασφαλίζονται από την μια πλευρά τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτεργατών και από την άλλη το NAT δεν θα στερείται τις εισφορές του. Με την καθιέρωση του θεσμού αυτού, είναι πιθανό να αυξηθούν και οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, καθώς οι πλοιοκτήτες θα έχουν απαλλαχτεί από το αρχικό κόστος αγοράς του πλοίου και θα είναι οικονομικά σε θέση να αποφύγουν την συμπίεση του εργατικού τους κόστους, επιλέγοντας προς απασχόληση προσωπικό από την εγχώρια προσφορά. Διαφορετικά, η εδώ και καιρό υλοποίηση του ανωτέρω θεσμού από άλλες ανταγωνίστριες της Ελληνικής, κοινοτικές σημαίες, εκτός της Μάλτας και της Κύπρου, θα έχει ορατές επιπτώσεις σε σημαντικούς τομείς της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

5.2.3 Ο Ελληνόκτητος στόλος

Χρόνιο επίσης αποδεικνύεται και το πρόβλημα της μεγάλης ηλικίας του στόλου που απαρτίζει την Ελληνική ναυτιλία. Αν συνδέσουμε το γεγονός αυτό με την επιθυμητή εντονότερη δραστηριοποίηση του κλάδου που προσπαθεί να επιτύχει η χώρα στα πλαίσια της Κοινοτικής πρωτοβουλίας για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων μέσω νέων, ευέλικτων και εξειδικευμένων πλοίων, γίνεται αντιληπτή η τεράστια διάσταση αυτού του προβλήματος.

Ο εκσυγχρονισμός του Ελληνικού στόλου είναι σημαντικότερο θέμα για να μπορέσει να σταθεί επάξια έναντι του στόλου των υπολοίπων κρατών-μελών της Ευρώπης. Τα Ελληνόκτητα πλοία είναι τα γηραιότερα που δραστηριοποιούνται στον Ευρωπαϊκό χώρο και στην Μεσόγειο. Λόγω του αυξημένου μέσου όρου ηλικίας των Μεσογειακών φορτηγών πλοίων, αντιμετωπίζουν πλέον το φάσμα του αποκλεισμού τους από πλοία ανταγωνιστικών σημαιών. Οι εξελίξεις μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου PRESTIGE, όπου αποφασίστηκε η λήψη αυστηρότερων μέτρων για τα υπερήλικα δεξαμενόπλοια, επιδεινώνουν ακόμη περισσότερο την κατάσταση γι' αυτά, τα οποία όμως αποτελούν σχεδόν το 50% του στόλου των φορτηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στην Μεσόγειο.

Όσον αφορά στις αποφάσεις των εταίρων στο θέμα της ηλικίας των πλοίων, τόσο Κοινοτικές όσο και μη Κοινοτικές χώρες, όπως η Ιταλία και η Τουρκία, ακολούθησαν μαζικό πρόγραμμα ναυπηγήσεων με κρατική ενίσχυση και χρηματοδότηση. Επίσης, η Γερμανία με την Ισπανία έλαβαν μέτρα διευκόλυνσης των πλοιοκτητών με μαζικά προγράμματα που προωθούσαν νέες αγορές πλοίων ηλικίας μικρότερης των εννέα ετών, σε χωρητικότητα 3.000-5.999 grt. Με αυτές τις αναφορές γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι η ανανέωση του στόλου των φορτηγών πλοίων είναι πλέον ζήτημα επιβίωσης για τα Ελληνικά πλοία.

Οι διάφορες ναυτιλιακές οργανώσεις της χώρας μας έχουν τονίσει επανειλημμένως προς κάθε ενδιαφερόμενη κατεύθυνση ότι λόγω του περιορισμένου μεγέθους της συντριπτικής πλειοψηφίας των Μεσογειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αυτές δεν είναι σε θέση από

μόνες τους να αναλάβουν εξ' ολοκλήρου και κάτω από τόσο στενά χρονικά περιθώρια ανανέωσης, ένα τέτοιο τεράστιο οικονομικό βάρος. Η έμπρακτη συμπαράσταση της Πολιτείας είναι περισσότερο από αναγκαία, αν επιθυμούμε να έχουμε τα βέλτιστα αποτελέσματα στον τομέα του ανταγωνισμού των Ευρωπαϊκών στόλων.

Τα τελευταία χρόνια γίνονται κινήσεις από πλευράς του Ελληνικού κράτους να ανατραπεί η δυσάρεστη αυτή πρωτιά μεγάλης ηλικίας πλοίων και να υπάρξουν ναυπηγήσεις καινούργιων τα οποία θα εισέλθουν δυναμικά στις θαλάσσιες μεταφορές. Για την ανανέωση



του μεσογειακού στόλου γίνονται συζητήσεις κυρίως μεταξύ των νότιων Ευρωπαϊκών κρατών που βρίσκονται στη λεκάνη της, σχετικά με τις προϋποθέσεις και τους περιορισμούς που θέτουν οι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί και ιδιαίτερα οι κατευθυντήριες γραμμές (guide lines) σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία. Είναι δυνατό τόσο σε εθνικό, όσο και σε Κοινοτικό επίπεδο, να εξεταστεί και η δυνατότητα ενίσχυσης των Μεσογειακών πλοιοκτητών για την ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου, πάντα με απώτερο σκοπό την προαγωγή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Οι μορφές ενισχύσεων για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων συζητούνται στις συνεδριάσεις της επονομαζόμενης ομάδας Linoport που απαρτίζεται από την Ελλάδα, την Ιταλία, τη Γαλλία, την Ισπανία και την Πορτογαλία. Η χώρα μας προτίθεται να υποστηρίξει σαν βάση της ανανέωσης των πλοίων το σχήμα που ήδη έχει ακολουθήσει η Ιταλία με την χρηματοδότηση ανά τόνο στις διαλύσεις των πλοίων.

Στα πλαίσια του ενδιαφέροντος της πολιτείας για τον κλάδο των Μεσογειακών φορτηγών πλοίων έχουν εξεταστεί οι τρόποι και οι διαδικασίες ένταξης της ανανέωσής του στον Αναπτυξιακό νόμο. Σ' αυτό το πλαίσιο έχουν γίνει μεν ενέργειες σε υπηρεσιακό επίπεδο, αλλά επίσης και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σε ιδιωτικό μελετητικό γραφείο, με αντικείμενο την ένταξη του προγράμματος ανανέωσης

του στόλου στον Αναπτυξιακό νόμο, και την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση και εκμετάλλευση των Κοινοτικών πόρων. Οι αρμόδιοι φορείς στο Υπουργείο Οικονομικών υποστηρίζουν πλέον την προσπάθεια που γίνεται για την ύπαρξη νεότευκτου Ελληνικού στόλου στην Μεσόγειο, ο οποίος πέραν των Μεσογειακών μεταφορών και των μεταφορών του Ευξείνου Πόντου, εξυπηρετεί όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω σχεδόν αποκλειστικά εθνικές εσωτερικές ανάγκες και κυρίως ανάγκες του νησιωτικού μας συμπλέγματος, με κυριότερα προϊόντα τα πετρελαιοειδή, τις πρώτες ύλες, τα οικοδομικά υλικά και διάφορα συναφή.

Αν η υπαγωγή των χρηματοδοτήσεων στον Αναπτυξιακό νόμο δεν γίνει και εφ' όσον έχουν υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι προτάσεις για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την απαγόρευση μεταφοράς βαρέων πετρελαιοειδών, οι συνέπειες θα είναι βαριές, τόσο για τα Μεσογειακά δεξαμενόπλοια, όσο και για το εθνικό μας θαλάσσιο εμπόριο και την εθνική οικονομία γενικότερα.

5.2.4 Ναυτική εκπαίδευση- Ανεπάρκεια αξιωματικών- Ασφάλεια πλοίων

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη παράγραφο, τα Ελληνόκτητα πλοία έρχονται αντιμέτωπα με το θέμα της έλλειψης ναυτικής δύναμης ικανής και πρόθυμης να δραστηριοποιηθεί στις ενδομεσογειακές γραμμές. Για τα Μεσογειακά φορτηγά πλοία, το πρόβλημα της μη ύπαρξης κατάλληλων αξιωματικών αλλά και πληρωμάτων για την επάνδρωσή τους, είναι χρόνιο κι εντονότερο από τις άλλες κατηγορίες πλοίων όπως για παράδειγμα τα ποντοπόρα. Ο στόλος που εκτελεί πλόες εντός των Μεσογειακών υδάτων κατέχει ορισμένες γνωστές ιδιαιτερότητες: αποτελείται κατά κύριο λόγο από μικρά και μεσαία πλοία, τα οποία πραγματοποιούν συχνές προσεγγίσεις στο εσωτερικό. Αυτοί είναι και οι λόγοι που αποφεύγονται από την ναυτική κοινότητα για απασχόληση, αλλά ο σημαντικό-

τερος λόγος για τους εργαζόμενους είναι το διαφορετικού μισθολόγιο που ισχύει για τη συγκεκριμένη κατηγορία της ναυτιλίας.

Μεγάλος αριθμός Μεσογειακών πλοίων δραστηριοποιείται στις εσωτερικές- εθνικές μεταφορές της Ελλάδας για μεταφορά πετρελαιοειδών, πρώτων υλών, οικοδομικών υλικών κ.λπ., εξυπηρετώντας σχεδόν αποκλειστικά ηπειρωτικούς προορισμούς και το νησιωτικό σύμπλεγμα που αποτελεί σημαντικό μέρος της χώρας. Όμως, τα πλοία αυτά είναι εκ του νόμου υποχρεωμένα να απασχολούν ένα ελάχιστο αριθμό Ελλήνων ναυτικών. Ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, το Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό δεν επαρκεί για την επάνδρωση των Μεσογειακών πλοίων, επειδή αυτό προτιμά την ποντοπόρο και την επιβατηγό ναυτιλία.

Το γεγονός αυτό, συνδέεται άμεσα και με την εφαρμογή του ISM Code και γενικότερα με την ασφάλεια των πλοίων. Έτσι, τα πλοία αυτά βρίσκονται συχνά σε δύσκολη θέση, αφού από την μια πρέπει ν' ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των πελατών και του νόμου που διέπει την εξυπηρέτηση και την τροφοδοσία των νήσων και της άγονης γραμμής, ενώ από την άλλη πλευρά αντιμετωπίζουν έλλειψη κατάλληλων και ικανών Ελλήνων ναυτικών και την αυστηρότητα της Πολιτείας ως προς την εφαρμογή της νομοθεσίας επί της απασχόλησης αλλοδαπών πληρωμάτων.

Ως πιθανές λύσεις στο ζήτημα αυτό έχουν προταθεί πολλές. Το κυριότερο όμως είναι ότι το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να γίνει και πάλι ελκυστικό για τους νέους της Ελλάδας. Αυτό θα μπορούσε εν μέρει να γίνει με την πραγματική αναβάθμιση των ΑΕΝ και την πλήρη ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Με τον τρόπο αυτό δεν θα φαίνονταν ως υποδεέστερα τα ναυτικά πτυχία κι οι υποψήφιοι θα θεωρούσαν πως οι σπουδές τους αναγνωρίζονται επάξια μαζί με των υπόλοιπες πανεπιστημιακές σχολές. Επίσης, όσον αφορά στην έλλειψη αξιωματικών, τα ναυτικά ΤΕΕ θα αποτελούσαν μια λύση, αν οι σπουδαστές τους είχαν τη δυνατότητα να εξελιχθούν μέχρι το βαθμό του Α' πλοίαρχου και Α' μηχανικού.

Οι κινήσεις που έχει κάνει κατά καιρούς η πολιτεία για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και η θεσμοθέτηση των ιδιωτικών ΚΕ-ΣΕΝ, κι αυτό αποτελεί ένα πρώτο βήμα. Η συγκεκριμένη πρόταση είναι στο πνεύμα της STCW, η οποία δεν περιορίζει τις μορφές εκπαίδευσης, αλλά προσδιορίζει τις προϋποθέσεις απόκτησης της εμπειρίας και των διπλωμάτων. Το ζητούμενο είναι η εξασφάλιση ικανού αριθμού αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, για τις ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας γενικότερα. Πρέπει όμως να υλοποιηθούν και τα υπόλοιπα μέτρα, ώστε συνολικά να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο ναυτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις σύγχρονες ανάγκες της Ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Σε όλα τα επαγγέλματα η εκπαίδευση των ατόμων που ασχολούνται με αυτά είναι το κυριότερο. Από εκεί θα εξαρτηθεί η ικανότητα του κλάδου να ανταποκριθεί στην αγορά που απευθύνεται, στις διεθνείς εξελίξεις, στις κρίσεις, και τελικά να εξασφαλίσει την βιωσιμότητα και την συνέχισή του. Υψηλής στάθμης τεχνογνωσία σε όλες τις βαθμίδες, αλλά κυρίως στους αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού της Ελλάδας, καθώς και αριθμητική επάρκεια όλων των τύπων ναυτικού δυναμικού που θα αποφοιτούν, είναι σίγουρα οι δύο απαραίτητες και βασικές προϋποθέσεις για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Συμπληρωματικά, θα πρέπει να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες που είναι σε θέση να παρέχει η ιδιωτική πρωτοβουλία για την παραγωγή στελεχών, πάντοτε υπό την εποπτεία του κράτους για την προώθηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας.

5.2.5 Διοικητικές διαδικασίες

Η διακίνηση των Κοινοτικών φορτίων τακτικών γραμμών κυρίως από το λιμάνι του Πειραιά βελτιώθηκε σε μεγάλο βαθμό με την καθιέρωση πιο απλουστευμένων διαδικασιών. Πλην όμως, εξακολουθούν να υπάρχουν μικρότερα προβλήματα, όπως για παράδειγμα το Τελωνείο, το οποίο για κάποιους λόγους δεν εξυπηρετεί επί 24ώρου βάσεως τα

Κοινοτικά φορτία, όπως γίνεται στα υπόλοιπα προηγμένα Κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επομένως, εκτός από το πρακτικό πρόβλημα που δημιουργείται της καθυστέρησης των εμπορευμάτων, εξακολουθεί να υπάρχει μία μορφή διάκρισης εις βάρος των Κοινοτικών φορτίων γιατί σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας προς την Ε.Ε, ο Πειραιάς αποτελεί πύλη των Ανατολικών χωρών προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και οφείλει να λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως.

Ακόμα, η εφαρμογή μονοπωλιακής πολιτικής τιμολόγησης των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών από τον ΟΛΠ ΑΕ εξακολουθεί να προκαλεί προβλήματα στα Μεσογειακά φορτηγά πλοία και κυρίως τα υπέρμετρα τιμολόγια των φορτοεκφορτώσεων, της αποθήκευσης των εμπορευμάτων και των δεξαμενισμών των πλοίων. Δεν χρειάζεται να αναφέρουμε τον αντίκτυπο που έχει η πολιτική αυτή στην ανταγωνιστικότητα του Πειραιά, αλλά και των εμπορευμάτων που μεταφέρουν τα συγκεκριμένα φορτηγά, καθώς το λιμενικό κόστος μετακυλύεται τελικά σε αυτά και κατά συνέπεια στους καταναλωτές. Η αποκλειστική μονοπωλιακή εκμετάλλευση λιμενικών υπηρεσιών από τον ΟΛΠ ΑΕ μετά τη μετεξέλιξή του σε Ανώνυμη Εταιρία, εξακολουθεί να στερεί τη δυνατότητα παροχής λιμενικών υπηρεσιών από ενδιαφερόμενους του ιδιωτικού τομέα, με επιπτώσεις στην τιμολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Επίσης, δεν υπάρχει καμιά εξέλιξη στο θέμα των ειδικών εκπτώτικών τελών και χρεώσεων για τα πλοία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, καθώς και πλοίων με μεγάλο αριθμό προσεγγίσεων, όπως είχε εφαρμοστεί στα κρουαζιερόπλοια κατά την περίοδο της κρίσης του πολέμου στη γειτονική Γιουγκοσλαβία.

6. Η Ύπαρξη Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελούν οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, οι θαλάσσιες ή και ποτάμιες μεταφορές από και προς τα λιμάνια της ευρωπαϊκής ενδοχώρας, συμπεριλαμβάνονται δηλαδή και οι ακτοπλοϊκές μεταφορές (cabotage). Γεωγραφικά καλύπτει τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., αλλά επεκτείνεται και προς τη Μαύρη θάλασσα, Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Στην Ευρώπη η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει πλέον καθιερωθεί από πλευράς σημαντικότητας, αλλά ακόμα εξελίσσεται. Αποτελείται κατά κύριο λόγο από μεταφορές μεταξύ Ευρωπαϊκών χωρών, όμως οι μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές χώρες έχουν αναπτύξει και διεθνείς υπηρεσίες που εξυπηρετούν μεταφορά φορτίων μεταξύ δύο ή περισσότερων λιμανιών της ίδιας χώρας. Τέτοια παραδείγματα έχουν να επιδείξουν η Νορβηγία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία και η Ιταλία.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ προβλέπει μεταξύ άλλων, για την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής οικονομίας, και την δημιουργία διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Ετσι λοιπόν από την μια μεριά η ανάγκη αποσυμφόρησης των χερσαίων αξόνων μεταφοράς, αλλά και το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως το πιο αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς από την άποψη της εξοικονόμησης ενέργειας, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ σημαντικές για την ανάπτυξη και του ενδοκοινοτικού, αλλά και του εξαγωγικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τους λόγους αυτούς εκτός από την υιοθέτηση των οποιωνδήποτε μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία χρειάζεται ακόμη και η ανάπτυξη του κοινοτικού συστήματος συνδυασμένης μεταφοράς, αλλά και η βελτίωση της υποδομής των λιμένων, καθώς επίσης και η αποτελεσματικότερη σύνδεση με τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές της Ένωσης. Κατά συνέπεια θεωρείται ότι η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα βοηθήσει πάρα πολύ στην επίτευξη των πα-

ραπάνω στόχων, ειδικά στο πλαίσιο της σύνθετης μεταφοράς με την χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (E.O.K., A26).

Στα πλεονεκτήματα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων καταγράφεται το ότι είναι, όπως η ναυτιλία γενικότερα, η πλέον φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς- η θαλάσσια μεταφορά συντελεί μόνο κατά 14% στη θαλάσσια ρύπανση, σύμφωνα με στατιστικές της E.E., ενώ ιδιαίτερα μικρό είναι το ποσοστό συμβολής της στην ατμοσφαιρική ρύπανση (E.O.K, A26). Είναι ακόμη η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων και στα έξοδα μεταφοράς, συμβάλλοντας στη χαμηλή τιμή των αγαθών, όπως επίσης είναι συμβατή με το συγκοινωνιακό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ορίσει οκτώ κοινοτικούς θαλάσσιους διαδρόμους που φέρουν το κύριο βάρος ανάπτυξης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Αυτοί είναι:

- Ισπανία-Ηνωμένο Βασίλειο
- Πορτογαλία-Ηνωμένο Βασίλειο
- Ιταλία-Ελλάδα
- Μπενελούξ- Γερμανία/ Σκανδιναβικές χώρες
- Μπενελούξ-Γερμανία/ Ηνωμένο Βασίλειο-Ιρλανδία
- Μπενελούξ-Γερμανία/ Μαύρη Θάλασσα
- Ιταλία- Δουνάβιες χώρες.

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει επηρεαστεί από τη κατασκευή σταθερών κόμβων στο Αγγλικό Κανάλι και ανάμεσα στη Δανία και τη Σουηδία. Επιπλέον, οι υπηρεσίες φερρυμπώτ έχουν πρόβλημα με την κατάργηση των duty free πωλήσεων σε κάποιες άλλες διαδρομές καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση επεκτείνεται. Ο τομέας έχει ωφεληθεί πολύ από την πρόοδο στην τεχνολογία πλοίων η οποία έχει αυξήσει κατά πολύ την ταχύτητα των υπηρεσιών και την ικανότητα για πιο αποδοτικό χειρισμό των φορτίων. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη εξελίσσεται ως λειτουργία υπό μορφή επέκτασης ή συμπλήρωμα της ποντοπόρου ναυτιλίας, σε μια door-to-door, πλήρως μοναδοποιημένη

υπηρεσία μεταξύ διαφορετικών Ευρωπαϊκών λιμένων. Παρ' όλα αυτά, συνεχίζει να αντιμετωπίζει δυσκολίες στο να κερδίσει την αποδοχή των πλοιοκτητών. Οι μεταφορείς της ποντοπόρου ναυτιλίας μόλις τώρα ξεκίνησαν να επενδύουν στις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Από το 1990 η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αρχίσει να εγκρίνει υψηλά κονδύλια τόσο για ερευνητικά προγράμματα όσο και για προγράμματα επιχορηγήσεων που σκοπό είχαν την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Σχεδόν 500 μελέτες ολοκληρώθηκαν από ενδιαφέρον για την ενεργοποίηση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων. Δώδεκα χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εκτός του Λουξεμβούργου, της Αυστρίας και του Ηνωμένου Βασιλείου) συμμετείχαν στην προσπάθεια αυτή. Κέντρα Προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων υπό την αιγίδα του European Shortsea Network υπάρχουν σε 13 χώρες: Πορτογαλία, Σουηδία, Ιρλανδία, Ολλανδία, Φινλανδία, Γερμανία, Βέλγιο, Ιταλία, Γαλλία, Ελλάδα, Ισπανία, Δανία, Νορβηγία. Η Αγγλία, η οποία δεν περιλαμβάνεται στις χώρες αυτές, υποτίθεται ότι θα οργάνωνε κάποια δικά της προγράμματα και θα δημιουργούσε ένα *Κέντρο Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων* το οποίο τελικά δεν ιδρύθηκε.

Το πρόγραμμα *Πιλοτικής Δραστηριοποίησης για Συνδυασμένες Μεταφορές (PACT)* που ξεκίνησε το 1992 χρηματοδότησε 167 προγράμματα μεταξύ 1992 και 2000, με συνολικό προϋπολογισμό για το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα 53 εκ. €¹². Η επιτυχία που είχε

ήταν στα εξής σημεία:



- ☞ Μια νέα σιδηροδρομική/ θαλάσσια σύνδεση μεταξύ Σουηδίας και Ιταλίας διαμέσου Γερμανίας και Αυστρίας, η οποία ελαφρύνει την κίνηση στους αυτοκινητοδρόμους κατά 500.000 τόνους το χρόνο και βελτιώνει το χρόνο μεταφοράς κατά 48 ώρες.
- ☞ Καθημερινή εξυπηρέτηση με φορτηγίδες μεταξύ Lille και

¹² European Commission (2001), *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, Luxembourg

Rotterdam που μειώνει την κίνηση των οδικών αρτηριών κατά 50 ρυμουλκούμενα φορτηγά..

- ☞ Εξυπηρέτηση σιδηροδρόμου/ θαλάσσιας οδού μεταξύ Ισπανίας και Γερμανίας, η οποία επίσης αφαιρεί ετησίως 6.500 φορτηγά από τις χερσαίες οδούς.

Το πρόγραμμα Marco Polo της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αντικατέστησε το PACT το 2001, παρέχει πλέον οικονομική βοήθεια στην νεοαναπτυσσόμενη ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Έχει προϋπολογισμό 75 εκ. € που υπολογίζεται για την κάλυψη αναγκών 4 ετών, παρ' όλο που οι επικριτές του προγράμματος θεωρούν ότι δεν είναι αρκετός¹³. Έχουν σχεδιαστεί τρεις αντικειμενικοί στόχοι:

- ☞ Υποστήριξη νέων υπηρεσιών που θα βοηθήσουν στην εκτροπή της κίνησης φορτίων από την ξηρά προς τη θάλασσα. Η βοήθεια θα παρασχεθεί στην αρχική φάση ανάπτυξης.
- ☞ Βελτίωση της λειτουργίας ολόκληρης της αλυσίδας διατροπικής μεταφοράς.
- ☞ Διάχυση πληροφοριών που αφορούν στις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει να επιδείξει τουλάχιστον 57 περιπτώσεις που είχαν επιτυχία εξαιτίας του συγκεκριμένου προγράμματος. Μερικές από αυτές είναι οι ακόλουθες:

- ✧ Ίδρυση Βαλτικών Γραμμών Container το 2000 που εξυπηρετούν με υπηρεσίες feeder την περιοχή από Wallhamm, Σουηδία προς Gydنيا, Klaipeda, Bremerhaven και Αμβούργο.
- ✧ Νέα υπηρεσία ferry από Ipswich στην Αγγλία στο Ostend-Βέλγιο που λειτουργεί από το 2000.
- ✧ Νέα υπηρεσία container ro-ro που ανέλαβαν οι Northern Continental Lines και δραστηριοποιείται από το Moerdijk (κοντά στο Rotterdam) προς το Blyth στην Αγγλία, προς τη Ρίγα της Λετονίας και το Ahus της Σουηδίας από το 2000.
- ✧ Νέα εβδομαδιαία υπηρεσία της Mediterranean Shipping Co από την Αμβέρσα στο St.

¹³ *Lloyd's List*, 28 Αυγούστου 2003.

Petersburg, Helsinki, Rauma, και Gdynia, από το 2000.

- ✧ Εβδομαδιαία υπηρεσία με δύο πλοία χωρητικότητας 250 TEU που δραστηριοποιείται από το 2000 μεταξύ Ισπανίας και Ανατολικής Μεσογείου, ενώνοντας την Valencia, την Tarragona & την Βαρκελώνη με τον Πειραιά, το Ιζμίρ και την Κωνσταντινούπολη.
- ✧ Υπηρεσία μεταφοράς φορτίων με ferry από το 2000 στην περιοχή της Βαλτικής, ενώνοντας το Vyborg στη Ρωσία με το Kiel στην Γερμανία, χρησιμοποιώντας ferry μεταφορικής ικανότητας 64 ρυμουλκούμενων φορτηγών.
- ✧ Υπηρεσία ro-ro από την Gulf Stream Ireland Co., μεταξύ του Brest της Γαλλίας και του Rosslare της Ιρλανδίας, 3 φορές την εβδομάδα από το 2000.
- ✧ Εξυπηρέτηση από την Superfast Ferries συνδέοντας το Rostock στη Γερμανία με το Hanko της Φιλανδίας από το 2001, με τη χρήση 4 πλοίων.
- ✧ Νέα υπηρεσία που λειτουργεί από την Bow Marine Oy της Φιλανδίας, μεταξύ Bremerhaven, Tallinn και Helsinki, από το 2001.
- ✧ Σύνδεση Ισπανίας, Ιταλίας, Ελλάδας, Τουρκίας, Ισραήλ κι Αιγύπτου από την εταιρεία CTE, ιδιοκτησίας της Naviera del Odeil and Lykes Lines. Από το 2001 υπάρχουν τρεις γραμμές feeder υπηρεσιών που καλύπτονται από έξι πλοία χωρητικότητας 500- 1.000 TEU.

Αντικατοπτρίζοντας μια δυναμικά εξελισσόμενη αγορά και ίσως ακόμα και τις παγίδες της επιδότησης, δεν ήταν όλες οι νέες υπηρεσίες επιτυχημένες. Για παράδειγμα, υπήρξε μια γραμμή που ξεκίνησε το 1997 η European Feeder Lines (EFL) μεταξύ Le Havre και La Rochelle με χρηματοδότηση 300,000 € ετησίως αλλά σταμάτησε το 2002, κυρίως λόγω της επιλογής του λιμανιού La Rochelle αντί του Bordeaux το οποίο ήταν 120 χιλιόμετρα πιο κοντά στην αγοραστική περιοχή που την ενδιέφερε. Η EFL αιτήθηκε ξανά για επιδότηση μέσω του προγράμματος Marco Polo κι έχει σκοπό να επαναλειτουργήσει τη γραμμή -εφ' όσον λάβει τη σχετική έγκριση- αλλά χρησιμοποιώντας αυτή τη φορά το

Bordeaux ως τερματικό λιμένα.

6.1 Θέση και Προοπτικές της Τεχνολογικής Ανάπτυξης της Ναυτιλίας

Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη

Η σημασία που έχει παγκοσμίως η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και η εξέλιξη της τεχνολογίας στις θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ μεγαλύτερη απ' ό τι μπορεί να νομίσει κάποιος αρχικά. Από τη στιγμή που στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων απασχολούνται κυρίως μικρής χωρητικότητας πλοία – παρ' όλο που δεν μπορούμε να αγνοήσουμε τη δραστηριοποίηση σημαντικού αριθμού μεγαλύτερων πλοίων στις ακτοπλοϊκές γραμμές – η διεύρυνση του μεγέθους του παγκόσμιου εμπορικού στόλου που έχει παρατηρηθεί την τελευταία δεκαετία αποδεικνύει καθαρά την σημαντική θέση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως παγκόσμιο φαινόμενο δεν επισκιάζει τη σημασία της για την Ευρωπαϊκή ακτοπλοϊκή ναυτιλία η οποία εκτείνεται από την Σκανδιναβία μέσω της Βόρειας Θάλασσας και της Βαλτικής προς την Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα και η οποία ναυτιλία διεξάγεται κυρίως από Ευρωπαϊκές πλοιοκτήτριες εταιρίες. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι αυτό του Γερμανικού στόλου, που διαχειρίζεται και διοικείται από Γερμανόκτητες εταιρίες, αλλά δραστηριοποιείται όχι μόνο κάτω από την Γερμανική αλλά και άλλες σημαίες. Ο στόλος αποτελείται από περίπου 1.000 πλοία που αντιπροσωπεύουν τονάζ 3 εκατομμυρίων τόνων και θα μπορούσε να θεωρηθεί ως απαρχή για την περαιτέρω ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων διότι αντιπροσωπεύει την πλειοψηφία του Ευρωπαϊκού στόλου.

Οι τεχνολογικές μελέτες επικεντρώνονται κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές ξηρών φορτίων και τα είδη των πλοίων πολλαπλής χρήσης που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό. Μελέτες γίνονται επίσης για πλοία εμπορευματοκιβωτίων, ro-ro και ferries, διότι

φαίνεται από την παρούσα κατάσταση αλλά και από την μελλοντική εξέλιξη της αγοράς στο συγκεκριμένο πεδίο ότι αξίζει τον κόπο να υπάρξει βαθύτερη ενασχόληση, καθώς έως μέχρι λίγα χρόνια πριν η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων δραστηριοποιούνταν σχεδόν αποκλειστικά με ξηρά φορτία.

6.1.1 Τύποι φορτίων και τυπολογία πλοίων της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

Παρ' όλο που η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει βάλει τα υγρά χύδην φορτία σε δεύτερη προτεραιότητα, αυτά και ιδιαίτερα η μεταφορά πετρελαίου παίζει σχετικά σημαντικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή οικονομία και δεν μπορεί να αγνοηθεί.

Τα ξηρά φορτία εμφανίζονται ως κατηγορία των χύδην ξηρών και της νέας γενιάς ξηρών όπως τα μέταλλα, το ασάλι και η δασική ξυλεία, αλλά και ως υποκατηγορία των φορτίων που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια. Η μεταφορά συμβατικού break bulk φορτίου παίζει όλο και μικρότερο ρόλο στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Όσον αφορά στα είδη των χύδην υγρών φορτίων, κυριαρχούν τα πετρελαιοειδή και τα χημικά και συχνά μεταφέρονται σε μεγάλες ποσότητες ή μεμονωμένες αποστολές μικρότερων ποσοτήτων.

Παρατηρώντας τον τρόπο που εξυπηρετούνται τα προαναφερθέντα φορτία, βλέπουμε ένα ευρύ φάσμα ειδών πλοίων να δραστηριοποιούνται, τα οποία έχουν ως κοινό στοιχείο την μικρή τους ηλικία. Κυρίως καταγράφονται πολλαπλής χρήσεως πλοία ξηρού φορτίου με συστήματα φορτοεκφόρτωσης τύπου lift on-lift off ή συμβατικού τύπου πλοία τα οποία εντούτοις έχουν μια πιο σύγχρονη σχεδίαση. Από την άλλη πλευρά, τα πλοία go-go, τα οποία βασίζονται στην οριζόντια διαχείριση του φορτίου, θεωρούνται ως ο πιο αποτελεσματικός και αποδοτικός τύπος μεταφοράς. Στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσε-

ων τέτοιου είδους πλοία είναι προφανώς σημαντικά, παρ' όλο που ο αριθμός τους εντός Ευρώπης είναι περιορισμένος.

Τα πλοία ro-ro θα μπορούσαν να αποδειχθούν πιο χρήσιμα για την μεταφορά επειγόντων, ευαίσθητων και μεγαλύτερης αξίας μη χύδην φορτίων. Ιδανική θα ήταν η περίπτωση συνδυασμού φορτίων με την μεταφορά επιβατών ή επιβατηγών αυτοκινήτων, ανταποκρινόμενο έτσι στην πραγματική έννοια του πλοίου ro-ro. Συνεπώς, η μελλοντική χρησιμοποίηση των lift on-lift off πλοίων ξηρού φορτίου θα πρέπει να επικεντρωθεί στις πιο αναπτυγμένες αγορές των νέας γενιάς χύδην ξηρών φορτίων και στα φορτία που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, τα οποία πλέον κατέχουν και το μεγαλύτερο μερίδιο του τομέα των μεταφορών. Βέβαια δεν πρέπει να παραβλέψουμε το γεγονός ότι συνδυασμός χύδην ξηρού/ υγρού φορτίου ή χύδην/ container πλοίων θα έχει πάντα ένα σημαντικό ρόλο στη θαλάσσια μεταφορά.

Τα Ευρωπαϊκά πλοία μεταφοράς χημικών/ χύδην φορτίων, χημικών ή παραγώγων πετρελαίου έχουν σήμερα φτάσει ένα αρκετά υψηλό επίπεδο εξειδίκευσης και αρτιότητας, με προσανατολισμό στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε τύπου φορτίου και στις απαιτήσεις που αυτό έχει ως προς την μεταφορά του. Από την άλλη πλευρά τα πλοία αυτά προσφέρουν υψηλή διαφοροποίηση στις υπηρεσίες που προσφέρουν στην μεταφορά φορτίων σε δέματα.

6.1.2 Μεγέθη πλοίων

Στο χώρο της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων συναντάμε εκτεταμένα κυρίως μικρής χωρητικότητας πλοία, αλλά το παλιό καθεστώς του αυστηρού διαχωρισμού και περιορισμού στο μέγεθος (π.χ. έως τα 5.000 με 6.000 dwt) των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις ακτογραμμές έχει πάψει πια να ισχύει όπως έχει αναφερθεί και στην αρχή της εργασίας. Για παράδειγμα, περίπου το 60% του τονάζ του Γερμανικού στόλου των πολ-

λαπλής χρήσης πλοίων ξηρού φορτίου κυμαίνεται μεταξύ 2.000 και 5.000 dwt αλλά περίπου το 33% του στόλου φτάνει έως τα 15.000 dwt. Έχουν καταγραφεί ακόμα μεγαλύτερα πλοία να δραστηριοποιούνται προσωρινά στην Ευρωπαϊκή ναυτιλία κοντινών αποστάσεων σε περιόδους που η αγορά ήταν ευνοϊκή, και ιδιαίτερα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι τα μικρότερης ηλικίας και τα νεοκατασκευασθέντα πλοία τείνουν να έχουν μεγαλύτερο μέγεθος, κάτι που σημαίνει πως η κατανομή της χωρητικότητας σχετίζεται με την ηλικία του πλοίου και την προσπάθεια επίτευξης οικονομικών κλίμακας.

Είναι πολύ πιθανό η συνεχής διεύρυνση της αγοράς και η αναγκαιότητα ύπαρξης οικονομικών κλίμακας να υποβοηθήσουν την τάση για εισαγωγή όλο και μεγαλύτερων πλοίων στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ιδιαίτερα στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, με ή χωρίς άμεση σύνδεση με την ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι στο μέλλον η σημαντικότητα των μικρότερης χωρητικότητας πλοίων για την εξυπηρέτηση μικρότερου όγκου εμπορίου ή/ και μικρότερων λιμανιών θα πρέπει να υποβιβαστεί. Τα πλοία αυτά μπορούν να συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στην απαιτούμενη και αναμενόμενη μετατόπιση του μεταφορικού όγκου από τα χερσαία μέσα προς τις θαλάσσιες οδούς.

Σημαντικά μεγαλύτερα πλοία έχουν παρουσιαστεί την τελευταία δεκαετία, κυρίως σε τύπους ro-ro και σε ferry μεταφοράς φορτίων, περιλαμβανομένης και της όχι και τόσο διαδεδομένης κατηγορίας ferry μεταφοράς αυτοκινήτων και βαγονιών τρένου. Ίσως η ανάγκη για επίτευξη οικονομικών κλίμακας που γίνεται όλο και πιο επιτακτική στις μέρες μας λόγω της οικονομικής κρίσης που παρατηρείται στα κράτη, γίνεται ιδιαίτερα επείγουσα στην περίπτωση της προαναφερθείσας ακριβής κατηγορίας μεταφορικών πλοίων. Παρ' όλα αυτά, τα μεγαλύτερης χωρητικότητας ro-ro πλοία θα τείνουν όλο και περισσότερο να χαρακτηρίζονται από ανεξάρτητη δραστηριότητα παρά να αποτελούν μέρος ποντοπόρων στόλων.

6.1.3 Η ταχύτητα των πλοίων

Ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη των αγορών φορτίων και μεταφορών και την μετατόπιση της μεταφοράς φορτίων από τα χερσαία μέσα στα θαλάσσια, είναι ως ένα βαθμό σχετικές με τις ταχύτητες που επικρατούν στην ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά, τα πλοία μικρότερου μεγέθους φυσικά μπορούν να λειτουργήσουν εντός περιορισμένων ταχυτήτων, και οι υπερβολικά υψηλές ταχύτητες επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική πλευρά της λειτουργία ενός πλοίου.

Θεωρούμε ως αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων την περίπτωση του Γερμανικού στόλου που απασχολείται κυρίως στην αγορά των πολλαπλής χρήσης πλοίων ξηρού φορτίου και μπορούμε να αναφέρουμε ένα ευρύ φάσμα ταχυτήτων που αναπτύσσονται από τα πλοία αυτά – περίπου 8 έως 19 κόμβοι, όπως φαίνεται και από το διάγραμμα 4.1. Αν αντιστοιχίσουμε την ταχύτητα με το μέγεθος, την ηλικία και την υποκατηγορία του πλοίου, θα παρατηρήσουμε ότι τα μεγαλύτερα, καινούργια, και ιδιαίτερα τα πλοία container είναι αυτά που εμφανίζονται να λειτουργούν σε υψηλότερες ταχύτητες της τάξεως των 13-18 κόμβων. Από την άλλη πλευρά, μόνο μικρότερης χωρητικότητας και μεγαλύτερης ηλικίας σκάφη λειτουργούν σε ταχύτητες των 10 κόμβων ή και χαμηλότερες.

Συγκρίνοντας τα δύο στάδια των ηλικιών γίνεται σαφές ότι υπάρχει μια τάση αύξησης των ταχυτήτων. Οι επιλογή όμως του ύψους της τελικής ταχύτητας που θα έχει ένα πλοίο δεν καθορίζεται από συγκεκριμένες απαιτήσεις που θα μπορούσαν να υπάρχουν ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες του. Για παράδειγμα, ιδιαίτερα στα νέας κατασκευής πλοία, ταχύτητες των 10-15 κόμβων ή ακόμα και μικρότερες των 11 κόμβων συνεχίζουν να θεωρούνται αποτελεσματικές και ανταγωνιστικές στην αγορά των μεταφορών.

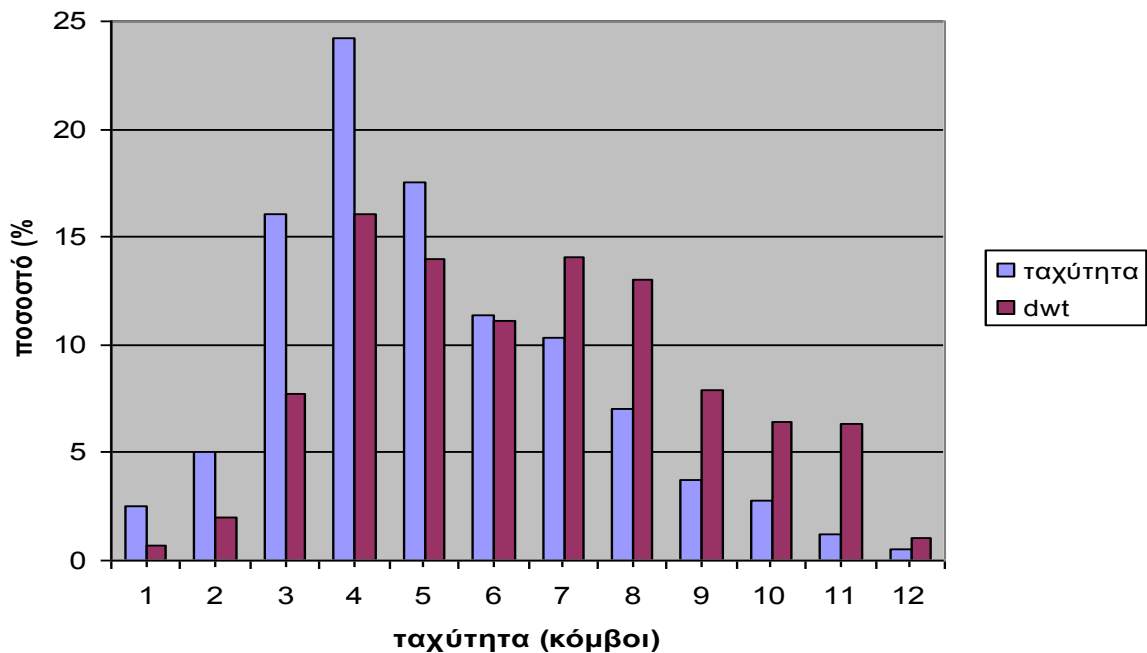
Περνώντας στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, οι κλίμακες των τελικών ταχυτήτων που κυμαίνονται μεταξύ 9 και 16 κόμβων καθώς και οι τάσεις στα μεγέθη και την ηλικία των

πλοίων, ακολουθούν λίγο ως πολύ την επικρατούσα κατάσταση που περιγράφηκε για τα πλοία χύδην φορτίων. Οι νέοι τύποι πλοίων παραγωγών πετρελαίου, χημικών και LPG τάνκερς σταδιακά μέσα στην τελευταία δεκαετία έγιναν ταχύτερα από τους παραδοσιακούς τύπους δεξαμενόπλοιων, κάτι που επιτεύχθηκε μέσα από τις νέες κατασκευές.

Τα πλοία go-go θα περίμενε κάποιος να εμφανίζονται σημαντικά ταχύτερα από οποιοδήποτε άλλο πλοίο μεταφοράς συμβατικού ξηρού φορτίου λόγω της φύσης τους. Όμως το εύρος των ταχυτήτων που συναντάμε είναι 10 με 20 κόμβους, με πιο συχνή (ιδιαίτερα στην δεκαετία του 1990) την κλίμακα 14-17 κόμβους. Οι μεγαλύτερες ταχύτητες παρατηρούνται κυρίως στις νέες κατασκευές, περιλαμβανομένων και των φορτηγών ferries, και ιδιαίτερα σε στόλους που λειτουργούν υπό Ευρωπαϊκή σημαία.

Στόχος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι να παίζει έναν μεγαλύτερο και πιο καθοριστικό ρόλο στην οικονομία της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας στο σύνολό της. Για να το επιτύχει αυτό θα χρειαστεί να προσφέρει ολοένα και αυξανόμενα επίπεδα ταχυτήτων στις τάξεις των 13 με 15 κόμβων, πάντα σε σχέση με το είδος ή\ και το μέγεθος του πλοίου. Τα πλοία ολοένα και περισσότερο προσανατολίζονται προς την μεταφορά με τύπους lo-lo container σκαφών, και τα go-go, που όπως προείπαμε έχουν αυξήσει τα μεγέθη τους από το 1990 κι έπειτα, απαιτούν πλέον ταχύτητες των 16-18 κόμβων την ώρα. Το ίδιο ισχύει και για τα πλοία τύπου φορτηγών ή μεικτών ferries, σε κάποιες περιπτώσεις όμως οι απαιτήσεις για μεγάλη ταχύτητα είναι ακόμα πιο επιτακτικές, όπως στα μεικτά ή επιβατηγά ferries.

διάγραμμα 6.1
κατανομή ταχύτητας των Γερμανικών πολλαπλής χρήσης
πλοίων ξηρού φορτίου το 1990



6.2 Λιμάνια που Δραστηριοποιούνται στην Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

6.2.1 Μαύρη Θάλασσα

Η Ευρωπαϊκή γενική ιδέα για την ανάπτυξη της λιμενικής μεταφορικής υποδομής αναφέρεται στην δημιουργία κάποιων μεταφορικών αξόνων οι οποίοι θα έχουν συγκεκριμένα λιμάνια ως τερματικούς προορισμούς. Αυτός ο σχεδιασμός δίνει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της θαλάσσιας μεταφορικής δυνατότητας, ιδιαίτερα στα πλεονεκτήματα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

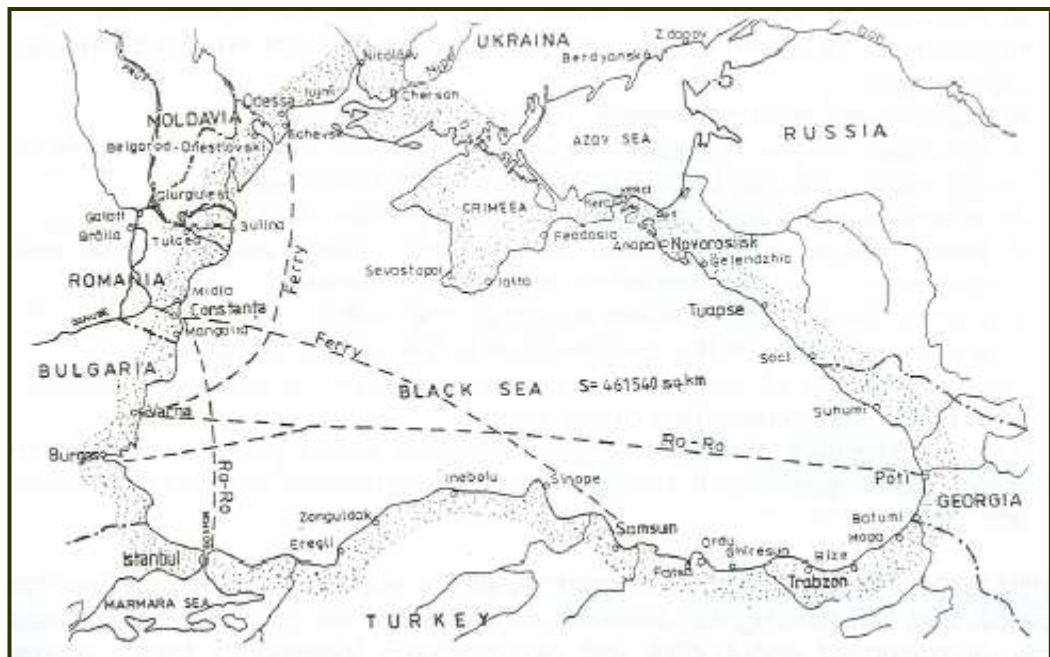
Αυτός ο τύπος μεταφοράς έχει πολλές πιθανότητες να αναπτυχθεί επιτυχώς στην λεκάνη της Μαύρης θάλασσας και να ενώσει αποτελεσματικά τα λιμάνια των χωρών των οποίων αποτελεί μέρος των συνόρων τους μεταξύ τους. Αυτές οι χώρες είναι η Ρουμανία, η Ουκρανία, η Ρωσία, η Γεωργία, η Τουρκία και η Βουλγαρία και μαζί με την Ελλάδα και την

Αλβανία δημιούργησαν μια ζώνη οικονομικής συνεργασίας, την *Black Sea Economic Cooperation (BSEC)*, προκειμένου για την ταχύτερη επίτευξη της βέλτιστης ανάπτυξης.

Στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας και της Αζοφικής υπάρχουν πάνω από 35 μεγάλα λιμάνια, το ένα τρίτο των οποίων είναι προσβάσιμο από πλοία μεσαίας ή μεγάλης χωρητικότητας όπως η Odessa, το Νοβοροσίσκ, η Σαμψούντα, το Poti, η Κωσταντζα, η Κωνσταντινούπολη. Το λιμάνι της Κωσταντζας, το οποίο θα εξετάσουμε στην συνέχεια και μεμονωμένα, αποτελεί το κυριότερο λιμάνι της περιοχής. Συνδέεται οδικώς και σιδηροδρομικώς με χώρες της Ευρώπης, αλλά το σημαντικότερο είναι ότι υπάρχει ποτάμια σύνδεση μέσω του Δούναβη με την Κεντρική Ευρώπη, που αποτελεί και το κυριότερο εμπορικό κέντρο. Η Κωσταντζα θα μπορούσε να εξυπηρετήσει ως feeder λιμάνι, ή ως λιμάνι φύλαξης και διανομής για τα αγαθά που προέρχονται από την Ευρώπη με προορισμό την Μέση και Άπω Ανατολή.

No	Country	Port	Depth Of Entrance (m)
1	Romania	Sulina Midia Constantza Mangalia	-7,30 -10,00 -23,00 -20,00
2	Bulgaria	Varna Burgas	East -10,98 West -10,00 -12,50
3	Turkey	Eregli Zonguldak Inebolu Samsun Ordu Trabzon Fatsa Giresun Hopa Rize Sinop Istanbul	-12,80 -10,00 -8,00 -11,90 -10,00 -12,00 -8,00 -14,00 -15,00 -8,00 -12,80 -12,50
4	Georgia	Suhumi Poti Butumi	-7,80 -13,00 -13,00
5	Russia	Novorosiisk Tuapse Soci Taganrog	PMV -12,80 PP -20,00 * * *
6	Ukraine	Odessa Sevastopol Ialta Feodosia Kerci Nicolayev Kerson Ilychevsk Belgorod- Dnestrovskiy Bredians Zhdanov Iujnii	-14,50 * * -8,00 * * -2,20 * -6,50 * -8,80 -14,00

Λιμάνια της Μαύρης θάλασσας και της Αζοφικής



Τα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας



Η έκταση της ενδοχώρας της Μαύρης θάλασσας

6.2.1.α Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η Μαύρη Θάλασσα εκτείνεται σε μια περιοχή 411.540 m^2 κι αν συμπεριλάβουμε την Αζοφική θάλασσα μιλάμε για μια περιοχή 461.540 m^2 . Η μέγιστη απόσταση μεταξύ των

ακτών της είναι 1.125 χλμ. από Ανατολή σε Δύση και 600 χλμ. από Βορά σε Νότο.

Η ναυσιπλοΐα είναι εφικτή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, εκτός του πιο βόρειου μέρους της Αζοφικής όπου, μερικές φορές το χειμώνα και για δύο περίπου μήνες απαιτούνται πλοία με παγοθραυστική ικανότητα για την εκτέλεση των πλόων. Όσον αφορά στα ποτάμια που βοηθούν στην αύξηση της εμπορευματικής κίνησης της περιοχής, αυτά είναι ο Δούναβης, ο Δνείπερος και ο Ντον οι οποίοι εκβάλλουν στην Μαύρη θάλασσα κι επεκτείνουν την ενδοχώρα της ως την κεντρική Ευρώπη. Ιδιαίτερα η οδός των Βόλγα- Ντον επιτρέπει την ναυσιπλοΐα μέχρι την Κασπία θάλασσα κι από εκεί, μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών της Ρωσίας, τα πλοία είναι σε θέση να φτάσουν ως την Μόσχα και την Πετρούπολη η οποία αποτελεί κι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Βαλτικής θάλασσας. Η Βαλτική συνδέεται με την Μεσόγειο θάλασσα μέσω του Βοσπόρου και του στενού των Δαρδανελίων κι από εκεί με τον Ατλαντικό μέσω του Γιβραλτάρ, ενώ η ναυσιπλοΐα με την Ασία και τον Ειρηνικό πραγματοποιείται από την διώρυγα του Σουέζ.

6.2.1.β ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ

ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΕΚΑΝΗ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Οι σημαντικές κοινωνικοπολιτικές και οικονομικές αλλαγές οι οποίες έχουν λάβει χώρα την τελευταία 15ετία στην Ευρώπη αλλά και στην πρώην Σοβιετική Ένωση επιβεβαιώνουν την ύπαρξη πλέον μιας παγκόσμιας αγοράς μεταφορών. Η ενοποίηση και η συνεργασία μεταξύ των χωρών των περιοχών αυτών αποτελεί μια επιτακτική αναγκαιότητα κι ο κύριος δρόμος επίτευξής της είναι μέσω του μεταφορικού δικτύου. Έχουν δημιουργηθεί οι ευνοϊκές εκείνες συνθήκες που χρειάζονται για την προώθηση των συναλλαγών μεταξύ Ευρώπης και της ενδοχώρας της Δυτικής Ασίας, όπως επίσης και για την μετατροπή του ήδη υπάρχοντος τοπικού μεταφορικού δικτύου σε διηπειρωτικό. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργώντας την ζώνη logistics της Μαύρης θάλασσας μπορεί να γίνει πραγματικότητα

μια αποτελεσματική και αποδοτική σύνδεση των εμπορικών ροών της Ευρώπης με την ευρύτερη περιοχή της Ασίας.

Ήδη από τη δεκαετία του 1990 οι εταιρείες παγκοσμίως έχουν αρχίσει να εκδηλώνουν ενδιαφέρον για την περιοχή της Μαύρης θάλασσας καθώς την θεωρούν ταχύτατα αναπτυσσόμενη κι ενδιαφέρουσα από πλευράς αγοράς. Οι νέες πολιτικές, οικονομικές κι εμπορικές συνθήκες που σιγά-σιγά επικράτησαν δημιούργησαν ένα γενικό πλαίσιο ιδιαιτέρως ελκυστικό για την σύναψη εμπορικών συναλλαγών.

Η απαιτούμενη συνοχή των περιφερειακών συστημάτων μεταφοράς είναι δυνατόν να διασφαλιστεί με την ενεργοποίηση της πολυτροπικής μεταφοράς φορτίων, δημιουργώντας κατάλληλα δίκτυα κι εφαρμόζοντας συγκεκριμένη τεχνολογία. Το θέμα αυτό ήταν ένα από εκείνα που συζητήθηκαν στην συνάντηση των χωρών που απαρτίζουν την *Black Sea Economic Cooperation (BSEC)* η οποία πραγματοποιήθηκε στην Άναρα της Ρωσίας τον Οκτώβριο του 1995, και τα μέλη της Συνεργασίας κατέληξαν στις ακόλουθες συστάσεις προκειμένου για την επίτευξη της απαιτούμενης συνοχής στις υποδομές:

- ☞ Στην εκτεταμένη μελέτη των πιθανοτήτων της ανάπτυξης συστημάτων go-go και συνδυασμού σιδηρόδρομου- ferry μεταξύ των λιμένων της Μαύρης θάλασσας και της Αζοφικής, εκτός των γραμμών go-go που δραστηριοποιούνται μεταξύ των λιμένων της Βουλγαρίας Βάρνα και Μπουργκάς και του Poti στην Γεωργία, όπως επίσης των γραμμών μεταξύ της Κωσταντζας στην Ρουμανία και της Σαμψούντας στην Τουρκία
- ☞ Στην ενσωμάτωση της πλωτής οδού Μόσχα- Rostov/ Ντον- Νοβοροσίσκ στον Ευρωπαϊκό μεταφορικό διάδρομο No 9 που περιλαμβάνει την σύνδεση της Κεντρικής Ευρώπης με πόλεις της Δυτικής Ασίας όπως Βουκουρέστι, Κίεβο, Πετρούπολη, Οδησό, Minsk, Klaipeda κι άλλες
- ☞ Στη δημιουργία και την ανάπτυξη τερματικών σημείων για containers

☞ Στην πραγματοποίηση ενός κατάλληλου οδικού- σιδηροδρομικού δικτύου για συνδυσμένη μεταφορά και σύνδεση μεταξύ των λιμένων των χωρών της Μαύρης θάλασσας και της Αζοφικής.

Επίσης, όπως γίνεται φανερό από την ανάλυση για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών μεταξύ των λιμανιών της Κωσταντζας και του Poti χρησιμοποιώντας ως δίαυλο την Μαύρη θάλασσα, υπάρχουν τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

1. Μείωση της απόστασης από 2.600 χλμ. Ρωσικού και Ουκρανικού σιδηροδρόμου σε 1.815 χλμ. μέσω του Batumi- Tbilisi, και σε 2.208 χλμ. διαδρομής μέσω Σαμψούντας- Kars- Dogukari
2. Μείωση του απαιτούμενου χρόνου μεταφοράς από 8-10 μέρες σε 4-5 μέρες
3. Μείωση στα μεταφορικά έξοδα
4. Εμφάνιση μιας εναλλακτικής μεταφορικής οδού από την Ευρώπη προς τις αγορές του Ιράν, της Ασίας και της Κίνας
5. Καλύτερη χρήση των μεταφορικών μέσων: των πλοίων, των τρένων, των φορτηγών αυτοκινήτων, των εμπορευματοκιβωτίων και άλλων μονάδων μεταφοράς που χρησιμοποιούνται στο διεθνές πολυτροπικό εμπόριο
6. Προσέλκυση διεθνούς διαμετακίνησης στις συγκεκριμένες διαδρομές
7. Ενδυνάμωση συνεργασιών μεταξύ επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην προαναφερθείσα περιοχή
8. Δημιουργία συνέχειας μεταξύ σιδηροδρόμου, οδικών αξόνων και ποτάμιας ναυσιπλοΐας, η οποία επιτυγχάνεται με την ύπαρξη των λιμένων στις άκρες αυτής της μεταφορικής γραμμής
9. Εισαγωγή νέων μεταφορικών συστημάτων τα οποία βασίζονται στην πολυτροπική μεταφορά όπου χρησιμοποιούνται εξειδικευμένες μονάδες μεταφοράς όπως τα containers, τα ρυμουλκά, τα βαγόνια κ.λπ.

Σχετικά με τα στατιστικά στοιχεία που έχουν υπολογιστεί για την εμπορευματική κίνη-

ση της περιοχής και σύμφωνα με τις έρευνες του Ινστιτούτου της Transpolis της Ουκρανίας, το 1990 μεταφέρθηκαν 651 εκατομμύρια τόνοι φορτίων μεταξύ των χωρών γύρω από την Μαύρη θάλασσα και της Ευρώπης. Ιδιαίτερα για την Ρουμανία, αναφέρονται συναλλαγές ύψους 14,35 εκατ. τόνων το 1993 με τις χώρες που βρίσκονται στην περιοχή της Μαύρης θάλασσας, από τους οποίους οι 2,75 εκατ. τόνοι αφορούσαν εξαγωγές και οι 11,6 εκατ. τόνοι εισαγωγές. Υπολογίζεται πως μέχρι το 2010 η συνολική εμπορευματική κίνηση της ίδιας περιοχής θα έχει φτάσει τα 1.628 εκατομμύρια τόνους¹⁴.

6.2.1.γ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΩΣΤΑΝΤΖΑ- ΕΝΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΟΜΗΣ

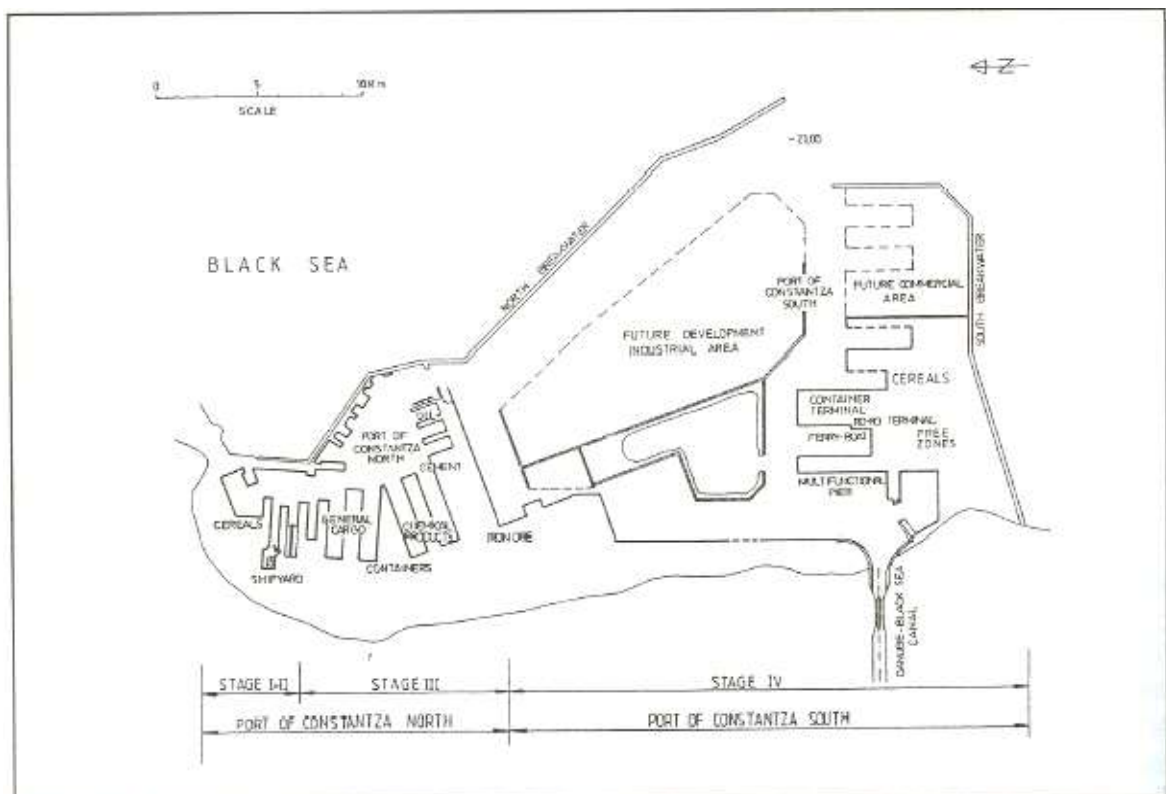
Υπάρχουν τρία κύρια λιμάνια κατά μήκος της Ρουμάνικης ακτογραμμής στην Μαύρη θάλασσα, η Κωσταντζα, νοτιότερα η Mangalia και 10 ναυτικά μίλια πιο βόρεια η Midia. Το πιο σημαντικό εξ αυτών είναι το λιμάνι της Κωσταντζα που βρίσκεται περίπου 182 ναυτικά μίλια από τα Βόσπορο. Έχει έκταση περίπου 10 τ.χλμ. ξηράς όπου περιλαμβάνει μια καίρια έξοδο του καναλιού Δούναβης- Μαύρη θάλασσα και περίπου 32 τ.χλμ. έκταση προς τη θάλασσα.

Η ανάπτυξη του λιμανιού επιτεύχθηκε μέσα από μια σειρά σταδίων. Το πρώτο ξεκίνησε το 1888 με μια αντίληψη προσανατολισμένη στην μονάδα του φορτίου όσον αφορά στην κατασκευή του λιμένα, με κάθετες προβλήτες βάθους 8,28 μέτρα. Το δεύτερο στάδιο πραγματοποιήθηκε μεταξύ 1958 και 1965 όπου ολοκληρώθηκε η κατασκευή της υποδομής η οποία στεγαζόταν εντός της περιοχής που αρχικά αποτελούσε το λιμάνι της Κωσταντζα, με νέες προβλήτες βάθους 9-10 μέτρων. Κατά τη διάρκεια του τρίτου σταδίου, από το 1962 ως το 1982, οι καινούργιες λειτουργικές ικανότητες του λιμανιού χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρον προκειμένου να ικανοποιηθεί η αυξημένη εμπορευματική κίνηση και

¹⁴ Conference Papers, 20-21 June 1996, Bergen-Norway, Delft University Press, σελ.90.

να εξυπηρετηθούν μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοία. Την περίοδο αυτή δημιουργήθηκε επίσης μια νέα περιοχή του λιμανιού που κάλυπτε περίπου 5,23 τετραγωνικά χλμ. και ήταν εξοπλισμένη με μοντέρνες ευκολίες. Περιελάμβανε κρηπιδώματα κατάλληλα να διαχειριστούν προϊόντα πετρελαίου, μεταλλεύματα, δημητριακά, εμπορευματοκιβώτια, και μεταλλουργικά προϊόντα, καθώς και αποθήκες για το γενικό εμπόριο ή άλλα αγαθά. Οι διαχειριστικές ικανότητες επικεντρώθηκαν κυρίως στα πλοία 10-10 αλλά παράλληλα δημιουργήθηκαν και προβλήτες κατάλληλες να εξυπηρετήσουν δεξαμενόπλοια των 80.000 dwt ή bulk carriers των 65.000 dwt.

Την περίοδο εκείνη σημειωνόταν κίνηση 100.000 τόνων ημερησίως στην κατηγορία του ξηρού φορτίου κι εξυπηρετούνταν έως 60 πλοία ταυτόχρονα. Το 1976 ξεκίνησε η διαδικασία μεγέθυνσης του λιμανιού της Κωσταντζα με επικέντρωση των εργασιών στο βόρειο τμήμα του, προκειμένου για την επίτευξη ικανότητας υποδοχής πλοίων χωρητικότητας μέχρι 250.000 τόνων. Σήμερα το λιμάνι αποτελείται από 2 κύριες λεκάνες, τη βόρεια και τη νότια, και είναι σε θέση να διαχειριστεί οποιοδήποτε είδος φορτίου.



Το λιμάνι της Κωσταντζα

Εξαιτίας του πλωτού καναλιού Ρήνος- Μείν- Δούναβης δημιουργήθηκε την προηγούμενη δεκαετία ένας διάδρομος μεταφοράς φορτίων μεταξύ της Μαύρης θάλασσας και της Βόρειας θάλασσας. Το αποτέλεσμα ήταν η ανάπτυξη ισχυρών οικονομικών σχέσεων μεταξύ των αντιστοίχων χωρών, αλλά και η σημαντική αύξηση των δραστηριοτήτων στα λιμάνια των δύο θαλασσών και το ρόλο που αυτά διαδραμάτιζαν. Ειδικά η Κωσταντζα βρίσκεται στο ένα άκρο της ποτάμιας αυτής οδού, μια πραγματικότητα που επηρεάζει πολύ τον τρόπο λειτουργίας του λιμανιού της και την περαιτέρω εξέλιξή του.

Οι θαλάσσιες εμπορικές διασυνδέσεις μπορεί να ενταθούν παγκοσμίως, καθώς το λιμάνι της Κωσταντζα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει οποιοδήποτε τύπο πλοίου που περνά απ' το Βόσπορο και κατευθύνεται να διασχίσει το κανάλι του Σουέζ. Έτσι, μια πολύ μεγάλη περιοχή που περιλαμβάνει την Ευρώπη, την Μέση και την Άπω Ανατολή μπορεί ν' αποκομίσει τεράστια οφέλη από την συγκεκριμένη πλωτή οδό.

Οι προοπτικές αυτές αυξάνουν τη δραστηριότητα του λιμένα και προς τις δύο κατευθύνσεις, της μεταφορικής διαδικασίας αλλά και της εξυπηρέτησης του βιομηχανικού τομέα. Με την εξειδίκευση του λιμανιού στην παροχή συγκεκριμένων συμπληρωματικών υπηρεσιών και με ανταγωνιστικό κόστος, επιτεύχθηκε βελτίωση στους δείκτες αποδοτικότητας. Την ίδια στιγμή, η προστιθέμενη αξία των εμπορευμάτων που διακινούνται έχει αυξηθεί. Επίσης, με την εφαρμογή του παγκόσμιου και πολυτροπικού εμπορίου στην Κωσταντζα και με την ανάπτυξη των υπηρεσιών logistics κατορθώθηκε η προσφορά προς τον πελάτη της μέγιστης ωφέλειας, τα έσοδα του λιμανιού αυξήθηκαν και η υποδομή έγινε πιο αποτελεσματική.

Το λιμάνι της Κωσταντζα θεωρούμενο ως το πιο μεγάλο εμπορικό λιμάνι της Μαύρης θάλασσας, είχε την τύχη να εξελιχθεί ευρέως προς τρεις κατευθύνσεις:

- Ως το κύριο λιμάνι διαμετακίνησης μεταξύ της Μαύρης θάλασσας και της Δυτικής Ευρώπης, περιλαμβανομένων και των υπηρεσιών ro-ro

- Ως τον ενδιάμεσο συλλέκτη εμπορευμάτων και φορτίων μεταξύ της Μέσης, της Άπω Ανατολής και της Ευρώπης
- Ως το λιμάνι διαχείρισης μεγάλης χωρητικότητας πλοίων που εξυπηρετούν το εμπόριο μεταξύ των γειτονικών αγορών της περιοχής.

Εξαιτίας της θέσης και των διαστάσεών του (είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Μαύρης θάλασσας), κρατά μια στρατηγική θέση στο εμπορικό σταυροδρόμι Ευρώπης και Ασίας κι έχει πολλές ακόμα προοπτικές προσέλκυσης όγκου φορτίων και περαιτέρω ανάπτυξης οικονομικής δραστηριότητας ως συνεργάτης άλλων χωρών, τόσο για κάλυψη εθνικών αναγκών όσο και για υπηρεσίες διαμετακόμισης. Έχει ευνοηθεί από την ύπαρξη εκτεταμένων οδικών, σιδηροδρομικών και ποτάμιων συνδέσεων με την Ευρώπη, ως εκ τούτου θα μπορούσε κάλλιστα να λειτουργήσει ως ένα άκρως αποτελεσματικό feeder λιμάνι για την αποθήκευση και διανομή αγαθών της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, αλλά και των χωρών της Μέσης και Άπω Ανατολής. Η ανάπτυξη του λιμανιού της Κωνσταντίας έχει σχεδιαστεί στη βάση νέων, μοντέρνων ιδεών. Έτσι θα είναι σε θέση να ανταποκριθεί στον αυξημένο όγκο εμπορευματικής κίνησης που θα απαιτεί υπηρεσίες μεταφοράς λόγω της ύπαρξης παγκοσμίων εμπορικών διασυνδέσεων

6.2.2 Βαλτική Θάλασσα

Η Βαλτική είναι μια από τις πιο δραστήριες περιοχές του πλανήτη στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Αυτό συμβαίνει διότι τα αγαθά και οι καταναλωτές τους χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν τις θαλάσσιες οδούς έτσι ώστε τα προϊόντα να μεταφερθούν από τη Σκανδιναβία στις αγορές της βόρειας αλλά και της νότιας Ευρώπης. Οι χερσαίες οδοί διαμέσου της Ρωσίας εξακολουθούν ακόμα και σήμερα να είναι μακρινοί και δύσκολοι στην χρήση τους. Πρόσφατα, η είσοδος των πρώην Βαλτικών δημοκρατιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει λειτουργήσει ως κίνητρο για επενδύσεις σε θαλάσσια υπο-

δομή.

6.2.2.α Η ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ

ΒΑΛΤΙΚΗΣ

Η αγορά της θαλάσσιας μεταφοράς ξηρού φορτίου στην Βαλτική έχει γνωρίσει μεγάλη άνθηση, ιδιαίτερα από την δεκαετία του 1990 κι έπειτα. Τα περισσότερα φορτία προέρχονται από την Ευρώπη και κατευθύνονται σε χώρες της Ασίας. Τα κυριότερα από αυτά είναι τα μεταλλεύματα, η ξυλεία, ακατέργαστα μέταλλα και σιδηρομέταλλευμα, κάρβουνο, πριονίδι, λιπάσματα και σιτηρά. Τέσσερις είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες που επηρέασαν ευρέως την αγορά της ναυτιλίας ξηρού φορτίου στην Βαλτική:

- Η ανάπτυξη κι εξέλιξη της Φιλανδικής και της Σουηδικής βιομηχανίας και πιο συγκεκριμένα η βιομηχανία ξυλείας και χαρτιού, ατσαλιού, μετάλλων λιπασμάτων και χημικών προϊόντων
- Οι νέες προοπτικές στην χρήση ενέργειας από το κάρβουνο στα εργοστάσια της Φιλανδίας, της Σουηδίας και της Γερμανίας
- Η οικονομική εξέλιξη και οι εξαγωγικές δραστηριότητες των χωρών της πρώην Σοβιετικής Δημοκρατίας όπως η Ρωσία, η Εσθονία, η Λετονία και η Λιθουανία, οι οποίες γειτνιάζουν με τη Βαλτική θάλασσα
- Οι αλλαγές στο παγκόσμιο ισοζύγιο των σιτηρών ανά περιοχές παραγωγής και κατανάλωσης.

Οι βιομηχανίες που δραστηριοποιούνται γύρω από τη Βαλτική στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων κι από προηγούμενα χρόνια έχουν εκφράσει την ανάγκη τους για σοβαρές κι αξιόπιστες υπηρεσίες μεταφοράς χύδην και γενικού φορτίου από και προς την Περιοχή. Από το 1992 είχε παρατηρηθεί μια ραγδαία αύξηση στην εμπορευματική κίνηση στην Βαλτική θάλασσα. Οι δημοκρατίες της ανατολικής Βαλτικής

είχαν επιδείξει μια ανοδική τάση στην διακίνηση χύδην φορτίων από τα λιμάνια τους και την ίδια στιγμή οι Φιλανδικές και Σουηδικές εξαγωγές είχαν σημειώσει υψηλά επίπεδα, ιδιαίτερα λόγω της υποτίμησης των νομισμάτων. Το συνολικό θαλάσσιο Φιλανδικό εμπόριο αυξήθηκε από 58,9 εκατ. τόνους το 1991 σε 74,3 εκατ. τόνους το 1994, δηλαδή σε ποσοστό 26%, ενώ ταυτόχρονα οι εισαγωγές πρώτων υλών αυξήθηκαν κατά 23%, από 15,5 εκατ. τόνους σε 19,1 εκατ. τόνους. Από την άλλη πλευρά, οι εξαγωγές της Ρωσίας προς τις χώρες της Ευρώπης αυξήθηκαν κατά 20% το 1994, ενώ την ίδια χρονιά ο όγκος συνολικά των εξαγόμενων προϊόντων που διακινήθηκαν από λιμάνια της σημείωσε αύξηση 30%, ποσοστό εκ του οποίου τα λιπάσματα και τα μέταλλα αποτελούν τις πιο σημαντικές κατηγορίες φορτίων.

Με την προοπτική της ολοένα και μεγαλύτερης οικονομικής εξέλιξης στην ανατολική Βαλτική, πολλά από τα λιμάνια της που διαχειρίζονται κυρίως χύδην ξηρά φορτία αναμένουν και ανάλογη έξαρση στην εμπορική δραστηριότητα. Πολλά Νορβηγικά λιμάνια χύδην ξηρού φορτίου εγκατέστησαν τα προηγούμενα χρόνια εγκαταστάσεις και υποδομές για να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στην εξυπηρέτηση της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Παρ' όλα αυτά έχει αναγνωριστεί πως δεν υπήρξε επαρκής ανάπτυξη στο τονάζ που διακινείται μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ενώ υπήρχαν καταγεγραμμένες ενδείξεις για σημαντική αναμενόμενη άνοδο στον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων και ιδιαίτερα των πιο παραδοσιακών ειδών χύδην φορτίων.

6.2.2.β GOTHENBURG

Το Gothenburg προσφέρει ένα μοναδικό συνδυασμό θαλάσσιων υπηρεσιών προς την ποντοπόρο ναυτιλία, τις διηπειρωτικές μεταφορές αλλά και προς τη Βαλτική περιοχή. Το 2002 διαχειρίστηκε 33,4 εκατ. τόνους φορτίου, περιλαμβανομένων και 750,000 TEUs. Επίσης έχει στενή συνεργασία με το λιμάνι του Halifax, το οποίο μπορεί να μιμηθεί το

Gothenburg σε πολλές δραστηριότητες.

Το λιμάνι καυχείται ότι εκτελεί 8 απόπλους ανά ημέρα προς την περιοχή της Νορβηγίας, 6 ανά ημέρα προς την ηπειρωτική Ευρώπη, 2 την ημέρα προς το Ηνωμένο Βασίλειο, 3 απόπλους την εβδομάδα προς Βόρεια Αμερική, 4 ανά εβδομάδα προς την Άπω Ανατολή και τέλος 1 απόπλου την εβδομάδα προς τη Μέση Ανατολή.

Τα δασικά προϊόντα είναι πολύ σημαντικό εμπόρευμα για το Gothenburg και γι' αυτό έχει αναπτύξει ένα μοναδικό σύστημα χειρισμού του συγκεκριμένου φορτίου, το Stora-Enso και Cobelfret. Χρησιμοποιεί την κασέτα Stora-Enso, ένα σπάνιο σύστημα φόρτωσης, και ένα σύστημα συνεχούς συγκοινωνίας που το συνδέει με το Βελγικό λιμάνι του Zeebrugge¹⁵.

6.2.2.γ LUBECK

Το Lubeck βρίσκεται στην Βαλτική ακτή της Γερμανίας και αποτελεί το μεγαλύτερο Γερμανικό λιμάνι στην περιοχή. Διαχειρίζεται ετησίως περίπου 25 εκατ. τόνους φορτίου και έχει περισσότερους από 120 απόπλους την εβδομάδα προς 20 διαφορετικούς προορισμούς, απόπλους που εκτελούνται από εξειδικευμένα τερματικά. Δυο συγκεκριμένα τερματικά είναι αξιομνημόνευτα. Μέσω της θυγατρικής Combispeed, ο operator του τερματικού στο Αμβούργο HHLA ανέπτυξε την Container Terminal Lubeck, που σχεδιάστηκε για να διοχετεύει τα container από τα πλοία ro-ro και lo-lo με τα οποία φτάνουν από τη περιοχή της Βαλτικής, προς Ευρωπαϊκά λιμάνια αλλά και εκτός Ευρώπης μέσω της Αμβέρσας. Τα πλοία feeder φορτοεκφορτώνονται μέσα σε 4 ώρες και υπάρχουν μέχρι 12 μεγάλα διατροπικά τρένα που κινούνται μεταξύ των τερματικών CTL και HHLA στο Αμβούργο. Το τερματικό της CTL αναμένεται να φτάσει την διαχείριση 500,000 TEU το χρόνο.

¹⁵ Lindell Nils-Eric: Intermodality the way ahead for short sea shipping, *Cruise and Ferry Info*, May 2002.

Το terminal Schlutup είναι τερματικό νέας γενιάς που δημιουργήθηκε σε συμφωνία με τη Σουηδική βιομηχανία δασικών προϊόντων. Ο διευθυντής δημοσίων σχέσεων του Lubeck αναφέρει ότι:

Στο Schlutup παραλαμβάνουμε φορτίο χαρτιού από την Interforest (πρώην SCA), την Iggesund και την M-Real. Τα πλοία που εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια είναι το “Helena” και το “Viola Gorthon”. Πέρυσι χειριστήκαμε περίπου 1,2 εκ. τόνους φορτίου, στην πλειοψηφία του χαρτί και χαρτοπολλτό στο χώρο του Schlutup (συνολικά ο χειρισμός φορτίων στο Lubeck έφτασε τα 25 εκ. τόνους, εκ των οποίων τα 4 εκατομμύρια ήταν χαρτί). Τα φορτία μεταφέρονται από το λιμάνι είτε οδικώς είτε σιδηροδρομικώς προς διάφορες κατευθύνσεις στη Γερμανία & σε ολόκληρη την Ευρώπη. Επίσης, στοιβάζουμε στο Schlutup Περίπου 10,000 container της ποντοπόρου ναυτιλίας ετησίως, τα οποία καταφθάνουν κυρίως με τρένο, γεμίζονται με προϊόντα χαρτιού και μεταφέρονται στην Αμβέρσα οδικώς ή σιδηροδρομικώς, κι από κει εκτός Ευρώπης.¹⁶

6.2.3 Βόρεια Ευρώπη / Βόρεια Θάλασσα

6.2.3.α HAMBURG

Στο λιμάνι του Αμβούργου ο τομέας της ναυτιλία μικρών αποστάσεων ενδυναμώνει και αναπτύσσεται. Σε όρους διανομής φορτίου στην ενδοχώρα του λιμένος, η N.M.A. και η εσωτερική ναυσιπλοΐα καταλαμβάνουν το 23%, με την N.M.A. να διαχειρίζεται ένα μικρό μερίδιο μόλις 11%. Παρ’ όλα αυτά η μεταφόρτωση container υπολογίζεται σε 5,5 εκατ. τόνους φορτίου το 2001 ενώ η Φιλανδία είναι η σημαντικότερη αγορά τους με 27%, η Σουηδία δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός με 23% και ακολουθεί η Νορβηγία με 12%¹⁷.

¹⁶ E-mail του Rolf Klein, Lubeck, προς τον James Frost, 19 Αυγούστου 2003.

¹⁷ Port of Hamburg (2002), A Gaze Across the Pond: European Short Sea Shipping Viewpoints, παρουσίαση στη MARAD Short Sea Shipping Conference, Νέα Υόρκη, 12 Νοεμβρίου.

Το Αμβούργο έχει εκτεταμένο δίκτυο υπηρεσιών ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, με 128 αναχωρήσεις ανά εβδομάδα προς διάφορους προορισμούς περιλαμβανομένων 24 για



Σουηδία, 23 για Φιλανδία, 22 για Νορβηγία, 15 προς τη Ρωσία, 11 προς Πολωνία κι 9 για Δανία. Μια καινούργια πρακτική είναι η συνεχής συγκοινωνία που διαμορφώθηκε από έναν από τους operators

του λιμανιού, την HHLA, όπως προαναφέρθηκε και στο σχετικό κομμάτι για το Lubeck.

Δρομολόγια πλοίων feeder & μικρών αποστάσεων από Αμβούργο

6.2.3.β ROTTERDAM

Το Rotterdam είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου μετά τη Σιγκαπούρη, έχοντας έναν όγκο διαχείρισης φορτίων της τάξης των 322 εκατ. τόνων το χρόνο. Επίσης επειδή αναλαμβάνει το χειρισμό 6,5 εκατ. TEU ετησίως θεωρείται το όγδοο μεγαλύτερο λιμάνι container παγκοσμίως, μετά το Χονγκ-Κονγκ, τη Σιγκαπούρη, το Pusan, τη Σανγκάι, το Kaohsiung και το Shenzhen.

Το φορτίο διανέμεται στην εκτεταμένη ενδοχώρα του Rotterdam με διαφορετικά μεταφορικά μέσα όπως πλοία feeder, με την ναυτιλία κοντινών αποστάσεων που δραστηριοποιείται στην περιοχή, ro-ro, φορτηγίδες, σιδηρόδρομο και φορτηγό αυτοκίνητο. Η μεταφορά των container με feeder και μέσω ναυτιλίας μικρών αποστάσεων υπολογίζεται ότι

έφτασε το 2000 τα 2,2 εκατ. TEU¹⁸. Ο παραπάνω χάρτης απεικονίζει τις αρκετά περίπλοκες συνδέσεις της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και των feeder δραστηριοτήτων του Rotterdam.

Το 1994 το Rotterdam ξεκίνησε την ανάπτυξη ενός terminal με σκοπό την εξυπηρέτηση λειτουργιών συναφών με τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τη μείωση του κόστους και τη βελτίωση της ποιότητας. Σήμερα καταλαμβάνει 30 εκτάρια περιλαμβάνοντας μια αποβάθρα μήκους 1,9 km. Επιπροσθέτως της Αγγλίας, της Ιρλανδίας και της Σκανδιναβίας, το Rotterdam παρέχει κανονικές υπηρεσίες σε χώρες όπως η Ισπανία, η Ελλάδα, η Ιταλία, οι χώρες της Βαλτικής και τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής.



Υπηρεσίες ναυτιλίας μικρών αποστάσεων από το Rotterdam

6.2.4 Μεσόγειος Θάλασσα

Ο τομέας της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην περιοχή της Μεσογείου παρουσίασε εκπληκτική ανάπτυξη. Το *Containerisation International 2003 Yearbook* αναφέρει 68 μεταφορείς που εξυπηρετούν 63 λιμάνια στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου¹⁹. Ο τομέας περιλαμβάνει πλοία ro-ro, ro-rax, con-ro και πλήρως κυψελωτά container πλοία που λειτουργούν ως feeder. Ως τα κυριότερα κομβικά λιμάνια που διαχειρίζονται πάνω από 2 εκατ. TEU έχουν εμφανιστεί το Gioia Tauro και η Algeciras, ενώ δεύτερα στην κατηγορία εμφανίζονται η Μάλτα και ο Πειραιάς με περίπου 1 εκ. TEU. Ακόμα, έχουν εγκαινιαστεί

¹⁸ Jonkman William H., *Short Sea Shipping: Highways of the Sea*, παρουσίαση στην MARAD Short Sea Shipping Conference, Νέα Υόρκη, Νοέμβριος.

νέες υπηρεσίες πλοίων ro-ro και ro-rax μεταξύ Ελλάδας- Ιταλίας με σκοπό να ξεπεραστούν οι δυσκολίες που προέκυψαν από τις πολιτικές αναταραχές στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Αξιοσημείωτη ανάπτυξη υπήρξε επίσης στις συναλλαγές μεταξύ Νότιας Ευρώπης και Βόρειας Αφρικής, ιδιαιτέρως στην Τυνησία και την Αλγερία.



Η προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης βέβαια εξακολουθεί να είναι η

εκτροπή της οδικής εμπορευματικής κίνησης από τις ακτές της Μεσογείου και η ενθάρρυνση της ανάπτυξης του εμπορίου ανατολής- δύσης. Αναμένεται ότι τα μικρότερα λιμάνια της περιοχής θα διαδραματίσουν σημαντικότερο ρόλο στην προσπάθεια αυτή. Οι εμπλεκόμενοι με το εμπόριο γνωρίζουν ότι αν το προϊόν παραδοθεί στο λιμάνι που είναι πιο κοντά στο σημείο προέλευσης ή στον τόπο προορισμού του, τότε επιτυγχάνεται η μείωση του φόρτου εργασίας στα μεγαλύτερα λιμάνια, πολλά εκ των οποίων δεν μπορούν πλέον ν' ανταποκριθούν στον όγκο της ζήτησης, αλλά επιπλέον επιτυγχάνεται και η μείωση της κίνησης στους δρόμους.

6.2.4.α ΓΙΟΙΑ ΤΑΥΡΟ

Ένα από τα λιμάνια με παγκοσμίως φαινομενική ανάπτυξη, το Gioia Tauro, δεν υπήρχε μέχρι το 1995. Η θέση του στο κέντρο της Μεσογείου καθώς βρίσκεται στην Νότια Ιταλία, το κατατάσσει 19ο στον κόσμο για το 2000 με διαχείριση πάνω από 2,6 εκατ. TEU. Καταλαμβάνει 74 εκτάρια γης, έχει 8 προβλήτες, 14 γερανούς για πλοία post-Panamax, προκυμαία μήκους 2.450 μέτρων με 15 μέτρα νερού από κάθε πλευρά και 3 km σιδηροδρόμου που φτάνει ως την αποβάθρα. Το λιμάνι είναι ιδιοκτησία της Contship Italia σε

¹⁹ Elliott Nick, Med Sea Change, *Containerisation International*, Μάιος 2003.

συνεργασία με την Ecklemann-Euroκαι της Αμβέρσας. Αποτελεί κλασικό κόμβο διαμετακόμισης, λόγω της στρατηγικής τοποθεσίας του.

Το Gioia Tauro αντιμετωπίζει σήμερα αυξημένο ανταγωνισμό από έναν αριθμό άλλων λιμένων της Ιταλίας, όχι μόνο παλαιότερων όπως η Νάπολη ή η Γένοβα αλλά και από νεότερα όπως ο Τάραντας, το Caligari και το Marsaxlokk στην Μάλτα. Επίσης το λιμάνι αρχίζει τώρα να αναζητά κίνηση και πέρα από τη διαμετακόμιση η οποία εκπροσωπεί περίπου το 65% της εμπορευματικής κίνησής του. Στόχο αποτελεί η εξάπλωση του ρόλου του ως πύλη για την κίνηση των container από την Ιταλία προς τη Νότια Ευρώπη.

7. Λευκή Βίβλος

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η επιλογή εκείνη που θα παίξει το ρόλο-κλειδί για την επίτευξη των στόχων ως προς τη βελτίωση του μεταφορικού τομέα. Τα αποτελέσματα θα είναι η υποστήριξη της συνδυασμένης μεταφοράς, η υπερπήδηση των φυσικών εμποδίων που εμφανίζονται στις χερσαίες μεταφορές και η αισθητή μείωση των ατυχημάτων.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σήμερα οι αποφάσεις για τις λιμενικές υπηρεσίες οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τους τις αλλαγές στο διεθνές περιβάλλον. Η ώρα των επιλογών, γνωστή πλέον με τον τίτλο Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, καλείται να επιλύσει τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ της αυξανόμενης ζήτησης στις αγορές, της αρνητικής ανεκτικότητας, της μέτριας ποιότητας και των απαιτήσεων της αειφόρου ανάπτυξης.

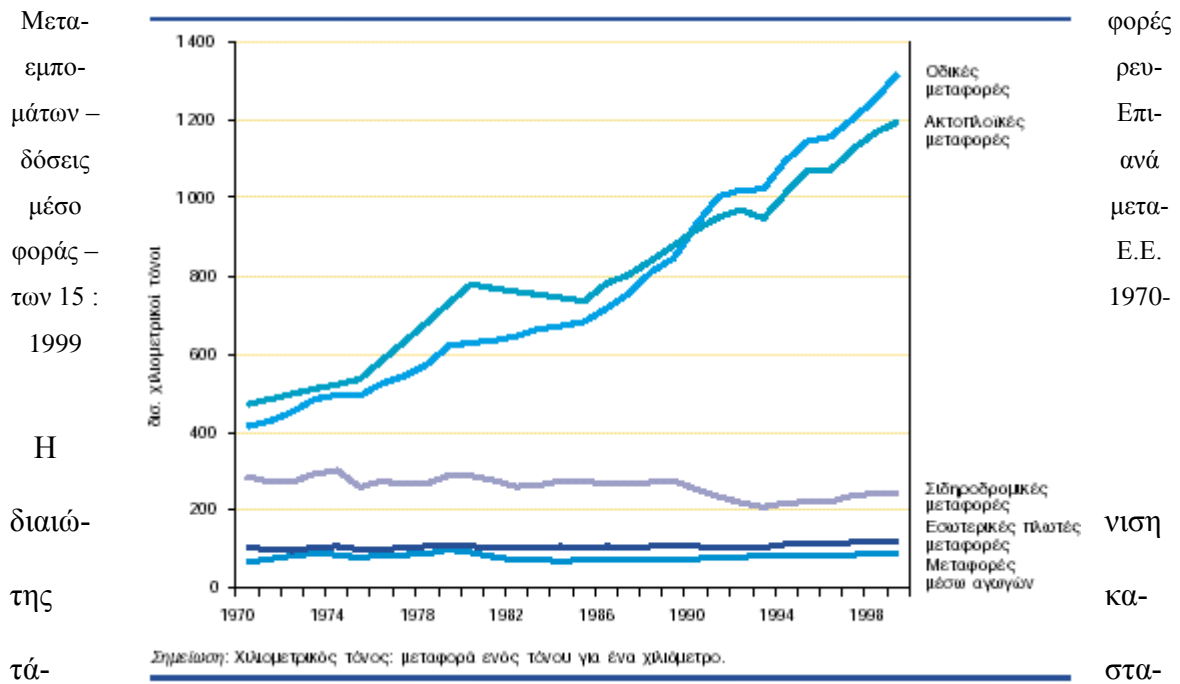
7.1 Τρόποι Μεταφοράς και Ανταγωνισμός

Με κύριους στόχους την εξισορρόπηση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και την ενί-

σχυση του ανταγωνισμού, η Λευκή Βίβλος δίνει ιδιαίτερη σημασία στη διασφάλιση της σύνδεσης μεταξύ θάλασσας, εσωτερικών πλωτών οδών και σιδηροδρόμου, την ανάπτυξη των θαλασσιών οδών, την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών, τη διάρθρωση των τιμών και τις μεταφορές με ανθρώπινο πρόσωπο.

Σε μία Ευρώπη, όπου οι μεγαλύτερες πόλεις έχουν αναπτυχθεί στις ακτές ή στις όχθες ποταμών και οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν με ποσοστό 70% επί του συνόλου των μεταφορών μεταξύ κοινότητας και υπόλοιπου κόσμου, οι πολιτικές που ασκήθηκαν γι' αυτές και τα λιμάνια στο παρελθόν δεν ευνοούσαν εξελίξεις στους τρόπους μεταφοράς. Η επιλογή της στροφής από τις χερσαίες μεταφορές προς τις θαλάσσιες μέσα από τη διασύνδεση πλοίου και σιδηροδρόμου ή την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι φανερή σ' όλες τις παραγράφους της Λευκής Βίβλου. Σε μια Ευρώπη με έντονα περιβαλλοντικά κυρίως προβλήματα, αυτό είναι πλέον επιτακτική ανάγκη, αφού είναι γνωστό, όσον αφορά στην ενεργειακή απόδοση, ότι ένα λίτρο πετρελαίου μπορεί να μετακινήσει 50 τόνους φορτίου με ένα φορτηγό, 97 τόνους με ένα σιδηροδρομικό βαγόνι και 127 τόνους με ένα πλοίο. Ή για μια άλλη σύγκριση, ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μήκους 135 μ. και 17 μ. πλάτους ισοδυναμεί με μεταφορικό φορτίο 470 φορτηγών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση καλείται να αντιμετωπίσει μια αυξανόμενη έλλειψη ισορροπίας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς. Η ενισχυόμενη επιτυχία των οδικών και αεροπορικών μεταφορικών μέσων έχει ως συνέπεια την επιδείνωση της συμφόρησης στα δίκτυά τους. Επίσης, η ελλιπής μέχρι και σήμερα αξιοποίηση των δυνατοτήτων του σιδηροδρόμου και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, λειτουργεί ανασταλτικά για την ανάπτυξη ουσιαστικών εναλλακτικών λύσεων στις μεταφορές εμπορευμάτων με φορτηγά αυτοκίνητα. Ακόμα, τα μοτιλιαρίσματα σε ορισμένα σημεία των οδικών δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποδεικνύουν την ανεπάρκεια πρόσβασης των απομακρυσμένων περιφερειών στις κεντρικές αγορές.



σης αυτής οδηγεί σε μια ανισορροπία στην κατανομή της κυκλοφορίας για το σύνολο των μεταφορικών μέσων, με αποτέλεσμα την αύξηση της συμφόρησης κυρίως στους βασικούς άξονες και στις πόλεις. Η λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα προϋποθέτει την επίτευξη δύο στόχων προτεραιότητας έως το 2010:

- 1.** Την εδραίωση ενός ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και
- 2.** Την σύνδεση της μελλοντικής πορείας των τρόπων αυτών, με απώτερο στόχο την επίτευξη της διατροπικότητας.

Αν δεν επιτευχθεί καλύτερος έλεγχος του ανταγωνισμού μεταξύ των συστημάτων μεταφοράς φορτίων, είναι ουτοπική η πίστη ότι μπορεί να αποφευχθεί η περαιτέρω ενίσχυση των ανισορροπιών αυτών. Μια τέτοια πραγματικότητα μπορεί να οδηγήσει, και εντέλει όντως θα οδηγήσει, ουσιαστικά σε ένα μονοπώλιο της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε μια διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση. Εξάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι θα ήταν σκόπιμο να συγκρατηθεί η μεγαλύτερη αύξηση της οδικής και της εναέριας κυκλοφορίας μέσω διαφόρων πολιτικών και πρακτικών, και να εγκαινιαστεί μια εκστρατεία υπέρ του σιδηροδρόμου και των υπολοίπων φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφο-

ράς. Με τον τρόπο αυτό θα τους παρέχονταν τα μέσα ώστε να αποτελέσουν δελεαστικές ανταγωνιστικές εναλλακτικές λύσεις.

7.2 Σύνδεση της Μελλοντικής Πορείας των Μέσων

Μεταφοράς

Η αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς προϋποθέτει την λήψη μέτρων που, πέρα από την ενδεδειγμένη θέση του κάθε μέσου στην μεταφορική αλυσίδα ενός εμπορεύματος, διασφαλίζουν και τη διατροφικότητα στο σύστημα. Ο μεγάλος κρίκος που λείπει εντοπίζεται στην απουσία στενής σχέσης μεταξύ της θάλασσας, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και του σιδηροδρόμου.

Για πολλούς αιώνες οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές κυριαρχούσαν στον τομέα των μεταφορών εμπορευμάτων στην Ευρώπη. Οι μεγάλες πόλεις χτίζονταν στις όχθες ή στις εκβολές ποταμών, κι οι μεγάλες γιορτές στη διάρκεια του Μεσαίωνα οργανώνονταν πάντα σε πόλεις που διέθεταν λιμένα. Σήμερα, οι πλωτές μεταφορές, ένας οικονομικός και πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς σε σχέση με τα οδικά οχήματα, βρίσκεται στην αφάνεια, παρά την μικρή ανάκαμψη που έχουν σημειώσει μετά την αρχή της συνειδητοποίησης της αξίας τους.

Κατά την δεκαετία του 1990 ο Ευρωπαϊκός στόλος μειώθηκε, ενώ αυξήθηκαν τα πλοία με σημαία ευκαιρίας ενώ παράλληλα παρουσιάζεται πρόβλημα στο επάγγελμα του ναυτικού το οποίο ασκεί όλο και λιγότερη γοητεία. Επίσης η έλλειψη ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί μείζον πρόβλημα το οποίο επιδεινώνεται: σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980 το δυναμικό της σε ναυτικούς σημείωσε πτώση κατά 40%. Η ανάγκη για αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού έχει ήδη αρχίσει να γίνεται έντονα αισθητή. Υπολογίζεται ότι έως το τέλος του 2006 η Ένωση θα έχει έλλειψη 36.000 περίπου ναυτικών. Καλά εκπαιδευμένοι και ικανοί ναυτικοί αποτελούν επιπλέον κατοχύρωση της α-

σφάλειας της ναυτιλίας, των αποτελεσματικών λειτουργιών, της καλής συντήρησης των σκαφών, της μείωσης του αριθμού των ατυχημάτων και της μείωσης της θαλάσσιας ρύπανσης. Τέλος, υπάρχουν στρατηγικές επιπτώσεις οι οποίες συνδέονται με τον εφοδιασμό της κοινότητας σε πετρέλαιο, γεγονός που απαιτεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση ναυτική τεχνογνωσία προκειμένου για τη διασφάλιση αυστηρού ελέγχου του στόλου των πετρελαιοφόρων της.

Παρ' όλες τις προαναφερθείσες δυσχέρειες, οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν σε ποσοστό μεγαλύτερο των δύο τρίτων, δηλαδή κατά 70% επί του συνόλου, στις ανταλλαγές εμπορευμάτων μεταξύ της κοινότητας και του υπόλοιπου κόσμου. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων ειδών εμπορευμάτων (υδρογονάνθρακες, στερεά και ορυκτά καύσιμα, βιομηχανικά προϊόντα), τα οποία είναι απαραίτητα τόσο για την ευρωπαϊκή οικονομία, όσο και για το εμπόριο με τις άλλες περιοχές του κόσμου.

Κατά έναν παράδοξο τρόπο, οι ενδομεταφορές μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων δεν γνώρισαν την ίδια ανάπτυξη που παρουσίασαν τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, αν και θα μπορούσαν να ανακουφίσουν την συμφόρηση στην κοινότητα, ιδιαίτερα στην περιοχή γύρω από τις Άλπεις και τα Πυρηναία. Πράγματι, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν να αποτελέσουν μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση αλλά μόνο εφόσον οι ποταμοί και ο σιδηρόδρομος είναι παράλληλα σε θέση να παραλάβουν τα εμπορεύματα αντικαθιστώντας τα οδικά μέσα. Γενικότερα όμως, πρέπει να δοθεί στη διατροφικότητα ένα από και πρακτικό περιεχόμενο.

Επικεντρώνοντας στις θαλάσσιες μεταφορές, η Λευκή Βίβλος προβλέπει ειδικές νομοθετικές πρωτοβουλίες που αφορούν στην ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και προτείνει τη δρομολόγηση ενός προγράμματος ευρείας κλίμακας, το *Marco Polo*. Αυτό αναφέρεται στην ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου, στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, στους όρους εργασίας που θα διέπουν τους Ευρωπαίους ναυτικούς, τη

συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΙΜΟ, στην αντιμετώπιση του προβλήματος της παράνομης μετανάστευσης και την πρόταση δημιουργίας ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της ασφάλειας των επιβατών στα πλοία. Απώτερος στόχος του προγράμματος *Marco Polo* είναι η χρηματοδοτική υποστήριξη πρωτοβουλιών διατροφικότητας κι εναλλακτικών λύσεων έως ότου αυτές καταστούν εμπορικά βιώσιμες. Η διατροφικότητα επίσης προϋποθέτει την ταχεία εφαρμογή ορισμένων τεχνικών μέτρων που αφορούν κυρίως στα εμπορευματοκιβώτια, στις μονάδες φόρτωσης και στο επάγγελμα του υπεύθυνου ολοκλήρωσης εμπορευματικών μεταφορών.

7.3 Διασφάλιση της Σύνδεσης Μεταξύ της Θάλασσας, των Εσωτερικών Πλωτών Οδών και του Σιδηροδρόμου

Οι ενδοκοινοτικές θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές αποτελούν δύο βασικά στοιχεία του διατροφικού συστήματος μεταφοράς, τα οποία προσδοκείται ότι θα συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην καταπολέμηση της αυξανόμενης συμφόρησης των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών, αλλά και στην καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι δυο αυτοί τρόποι μεταφορών παραμένουν έως και σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιημένοι, παρ' όλο που η κοινότητα έχει στην διάθεσή της ένα ανεκτίμητο δυναμικό που αποτελείται από 35.000 χιλιόμετρα ακτών κι εκατοντάδες θαλάσσιους και ποτάμιους λιμένες, και σχεδόν απεριόριστες μεταφορικές δυνατότητες.

Η ώθηση στις ποτάμιες και θαλάσσιες μεταφορές εξαρτάται σήμερα από τη δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων αλλά και από την παροχή αποτελεσματικών κι απλοποιημένων υπηρεσιών. Η χάραξη αυτού του υδάτινου διευρωπαϊκού δικτύου πιστεύεται ότι θα διευκολυνθεί λόγω της προτεραιότητας που αποδίδεται σε εθνικό επίπεδο στους λιμένες εκείνους οι οποίοι διαθέτουν καλή σύνδεση με το οδικό δίκτυο, ιδιαίτερα στις ακτές του Ατλαντικού και της Μεσογείου. Οι δύο αυτές περιοχές προσφέρονται σε μεγάλο βαθμό για

την ανάπτυξη μιας πραγματικής υλικοτεχνικής αλυσίδας.

7.3.1 Ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων

Η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων έχει μια ιστορία χιλιετιών όπως μαρτυρούν τα χιλιάδες ναύαγια που βρίσκονται διάσπαρτα στον πυθμένα της Μεσογείου. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων κατέχουν σήμερα το 41% της ενδοκοινοτικής μεταφορικής κίνησης εμπορευμάτων, ενώ μέχρι το 2010 έχει προβλεφθεί μια ανεπαίσθητη μείωση στο 40% του συνόλου της κίνησης. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα από την άλλη πλευρά, αναμένεται να παρουσιάσει κάμψη από το 5% που κατείχε το 1990 και το 4% το 1998, σε 3% έως το 2010. Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι το μόνο μέσο διακίνησης εμπορευμάτων που σε γενικές γραμμές παρουσιάζει ποσοστό ανάπτυξης, ύψους 27% για τη χρονική περίοδο μεταξύ 1990 και 1998, ποσοστό το οποίο προσεγγίζει το αντίστοιχο των οδικών μεταφορών (+35%). Μετρώντας σε εκατομμύρια χιλιομετρικούς τόνους, ο όγκος των μεταφορών μεταξύ 1970 και 1998 πολλαπλασιάστηκε δύομισι φορές, ύψος που αντιπροσωπεύει το 44% του συνολικού όγκου και 23% της συνολικής αξίας των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν ενδοευρωπαϊκώς.

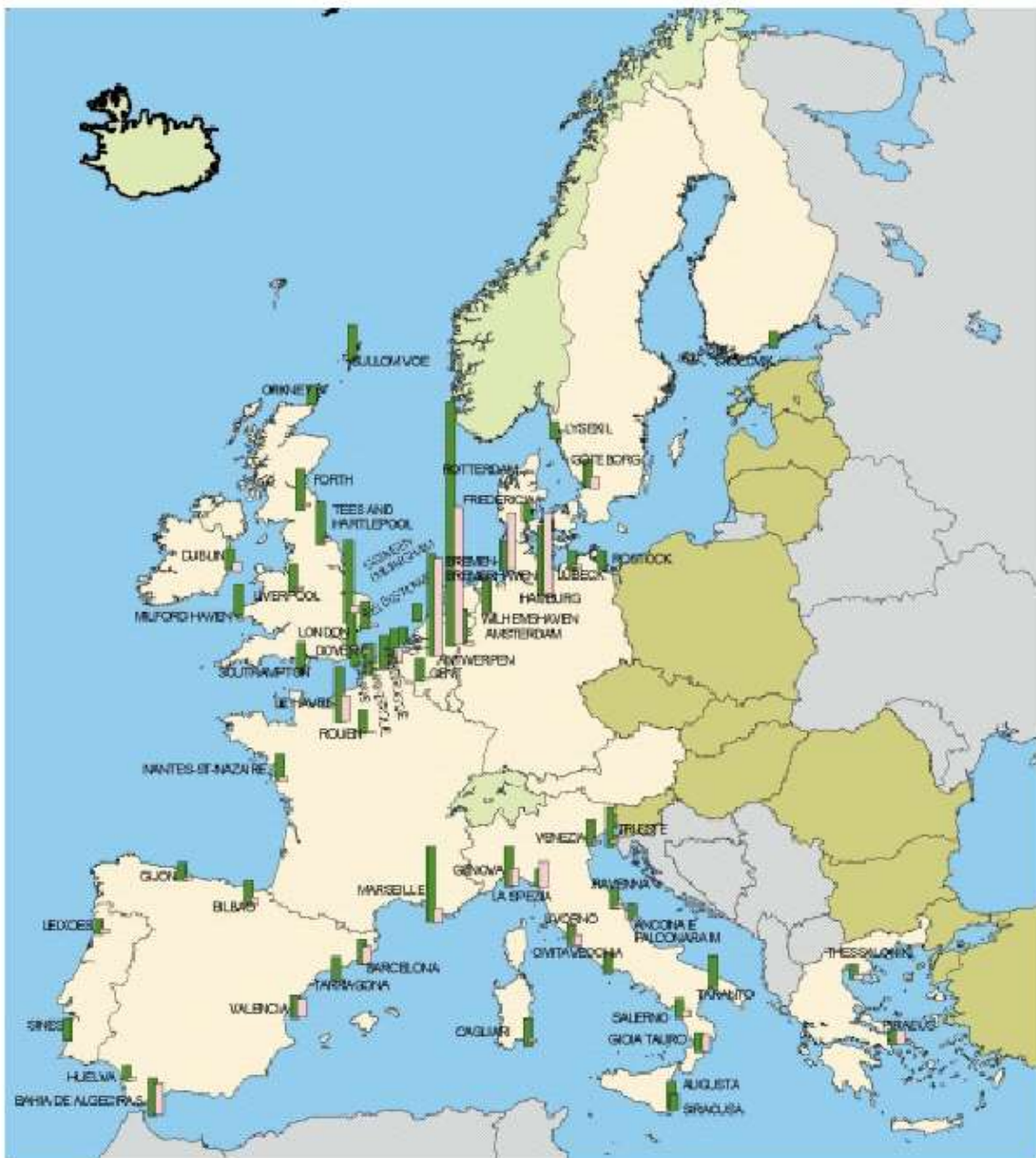
Τα στατιστικά αυτά στοιχεία αποδεικνύουν το μέγεθος της αξίας που έχει η ναυτιλία μικρών αποστάσεων για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα θετικά αποτελέσματα που μπορεί να επιφέρει η εκμετάλλευση των υπηρεσιών που προσφέρει. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα τέτοιων αποτελεσματικών υπηρεσιών όπως η εμπορευματική κίνηση μεταξύ της νότιας Σουηδίας και του Αμβούργου, μεταξύ των λιμένων της Αμβέρσας και του Ρότερνταμ, καθώς και μεταξύ της νοτιοανατολικής Αγγλίας και του εσωτερικού λιμένα του Duisburg. Πράγματι, οι θαλάσσιες μεταφορές αποδεικνύεται ότι δεν αποτελούν μόνο διηπειρωτικό τρόπο μεταφορών μέσω ωκεάνιων πλόων, αλλά συνιστούν μια πραγματική ανταγωνιστική εναλλακτική λύση στα χερσαία δίκτυα.

Για να γίνει πιο ορατό το πλεονέκτημα αυτό, θα αναφερθεί το παράδειγμα μιας πρακτικής που ακολούθησε μια ιταλική εταιρία για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Εγκαινίασε πριν από λίγα χρόνια μια υπηρεσία οδικών μεταφορών όπου μεταφέρεται ολόκληρο το φορτηγό αυτοκίνητο, η οποία συνδέει το λιμάνι της Γένοβας με αυτό της Βαρκελώνης σε 12 ώρες, χάρη στη χρήση γρήγορων πλοίων. Η νέα αυτή υπηρεσία γνώρισε επιτυχία, διότι συνδυάζει ταχύτητα και ακρίβεια, αλλά επιπλέον παρέχει τη δυνατότητα στις εταιρίες οδικών μεταφορών, έναντι ενός ανταγωνιστικού κόστους, να αποφεύγουν τη χρήση αυτοκινητοδρόμων οι οποίοι συγκαταλέγονται στους πιο κορεσμένους της Ευρώπης. Το παράδειγμα αυτό δείχνει ότι μια τέτοια λύση θα μπορούσε να επεκταθεί και σε άλλους προορισμούς, ή ακόμα και σε σύνδεση Ευρωπαϊκών λιμένων με λιμάνια της βόρειας Αφρικής. Η συγκεκριμένη πρακτική συνδυάζει τη μεταφορική ικανότητα της θάλασσας με την ευελιξία των οδικών μεταφορών. Εξάλλου, ας μην παραμερίζεται και η σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης του ενισχύονται με παρόμοιες πρακτικές. Μελέτη που είχε πραγματοποιηθεί στο τέλος της δεκαετίας του 1990 από την Grimaldi στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος κλιματικών αλλαγών με τίτλο «Reducing CO₂ emissions in Europe through a door-to-door service based on short sea shipping», έδειξε ότι στην ίδια σύνδεση η επιλογή της συνδυασμένης μεταφοράς με βάση τη ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, ήταν κατά 2,5 φορές λιγότερο ρυπογόνα όσον αφορά στις εκπομπές CO₂ σε σχέση με την οδική μεταφορά.

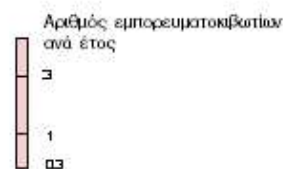
Τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα ενισχύουν την άποψη πως ορισμένες θαλάσσιες συνδέσεις, και κυρίως όσες επιτρέπουν την παράκαμψη των σημείων συμφόρησης στις Άλπεις και τα Πυρηναία, θα έπρεπε να ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο, όπως ισχύει για τους αυτοκινητοδρόμους και τους σιδηροδρόμους. Επίσης σκόπιμο θα ήταν να επιλεγούν σε εθνικό επίπεδο κάποιες θαλάσσιες γραμμές μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων, λόγω χάρη για την προώθηση των δικτύων μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας, ή Γαλλίας και Μεγάλης Βρετανίας. Ομοίως, ενδείκνυται η ενθάρρυνση της χάραξης παρόμοιων μεταφορικών

γραμμών μεταξύ της Πολωνίας, μιας ταχέως αναπτυσσόμενης αγοράς τόσο ως προς την προσφορά όσο και ως προς την ζήτηση αγαθών, και της Γερμανίας. Οι γραμμές αυτές δεν θα αναπτυχθούν αυτομάτως. Θα χρειαστεί με βάση τις προτάσεις των κρατών μελών, να χαρακτηριστούν, κυρίως με γνώμονα την ευκολία διάθεσης των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών πόρων (*Marco Polo*, διαρθρωτικά ταμεία), έτσι ώστε να δοθεί η απαραίτητη ώθηση στο ξεκίνημά τους και να διασφαλιστεί η εμπορική ελκυστικότητά τους.

Χάρτης των βασικών ευρωπαϊκών εμπορικών λιμένων



Λιμένες > 13 εκατ. τόνοι/έτος



7.3.2 Ανάπτυξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει ένα σημαντικό φυσικό πλεονέκτημα : το πυκνό δίκτυο των ποταμών και καναλιών που συνδέουν τις λεκάνες των ποταμών Σηκουάνα, Ρήνο, Μοζέλα, Escaut, Έλβα και Οντέρ, οι οποίοι εκβάλλουν στον Ατλαντικό και στη Βόρεια θάλασσα . Το δίκτυο αυτό πριν από μερικά χρόνια συνδέθηκε και με την περιοχή του Δούναβη μέσω του καναλιού Ρήνου- Μείν- Δούναβη. Στις έξι χώρες της Ένωσης τις οποίες διασχίζει, οι πλωτές μεταφορές προωθούν το 9% της κυκλοφορίας εμπορευμάτων. Αν συμπεριληφθούν και οι νεοεισαχθείσες στην Ευρωπαϊκή Ένωση χώρες που βρίσκονται στην λεκάνη του Δούναβη μέχρι τη Μαύρη θάλασσα, δώδεκα ευρωπαϊκά κράτη μπορούν να καλύπτουν μέρος των μεταφορικών τους αναγκών από αυτό το δίκτυο το οποίο μεταφέρει σήμερα 450 εκατ. τόνους ετησίως.

Οι μεταφορές μέσω πλωτών οδών αποτελούν ένα φυσικό συμπλήρωμα των θαλάσσιων μεταφορών. Έχουν αυξανόμενη σημασία για τα κυριότερα λιμάνια της Βόρειας θάλασσας τα οποία δραστηριοποιούνται στην προώθηση ή την αποστολή εκ νέου μέσω των συγκεκριμένων ποταμοθαλάσσιων οδών μεγάλο μέρος της κυκλοφορίας τους σε εμπορευματοκιβώτια. Σε ορισμένες χώρες που δεν είναι συνδεδεμένες με το ευρωπαϊκό δίκτυο Βορρά-Δύσης, οι κλειστές λεκάνες όπως αυτές του Ροδανού, του Ρο και του Douro παρουσιάζουν



Μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων και συνοδείες

αυξανόμενο ενδιαφέρον για την περιφερειακή ναυσιπλοΐα, όπως επίσης και για τις συνδυσμένες μεταφορές θάλασσας-ποταμού οι οποίες σημειώνουν σιγά-σιγά μια ανάκαμψη στις δραστηριότητες τους. Η ανάκαμψη αυτή οφείλεται στις τεχνικές προόδους που έχουν επιτευχθεί στο σχεδιασμό των πλοίων, τα οποία πλέον μπορούν να ταξιδεύουν τόσο στη θάλασσα όσο και σε ποτάμιες οδούς.

Αγγίζοντας το φλέγον ζήτημα των ημερών μας, της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης, καθώς και της εξάντλησης των φυσικών πόρων, σημαντικό είναι να τονιστεί η ιδιαίτερη συνεισφορά των εσωτερικών πλωτών οδών στα θέματα αυτά. Οι ποτάμιες μεταφορές αποτελούν ένα μη ενεργοβόρο και μη θορυβώδη τρόπο μεταφορών, ο οποίος επιπλέον δεν καταλαμβάνει πολύ χώρο. Ακόμα, πρόκειται για έναν πολύ ασφαλή τρόπο μεταφορών, γεγονός που τον καθιστά ιδιαίτερα κατάλληλο για τις διακινήσεις επικίνδυνων υλικών όπως χημικών προϊόντων. Η πιθανότητα ατυχήματος, αναγόμενη στις μεταφερόμενες ποσότητες, είναι ουσιαστικά μηδενική.

Οι ποτάμιες μεταφορές είναι αξιόπιστες και ιδιαίτερα κατάλληλες για τις μεταφορές μεγάλων μαζών με μικρό κόστος σε μεγάλες αποστάσεις όπως για παράδειγμα ισχύει για φορτία βαρέων προϊόντων, χύδην βιομηχανικών προϊόντων, κατασκευαστικών προϊόντων και αποβλήτων. Σε μισή μέρα τα πλοία μπορούν να συνδέσουν το Duisburg και το Ρότερνταμ τα οποία απέχουν 225 χιλιόμετρα, χωρίς να εξαρτώνται από τις κυκλοφοριακές συνθήκες όπως οι άλλοι τρόποι μεταφορών.

Όταν τα δρομολόγια είναι κατάλληλα, οι ποτάμιες μεταφορές προσφέρουν μια πολύ ανταγωνιστική εναλλακτική λύση σε σχέση με τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο συγκεκριμένος τρόπος διακίνησης φορτίων θα μπορούσε, στο πλαίσιο της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να συμβάλλει ουσιαστικά στην αποσυμφόρηση των αξόνων ανατολής- δύσης.

Εξάλλου, οι εσωτερικές πλωτές οδοί διαθέτουν μια δυναμικότητα σε υποδομές και πλοία η οποία δεν αξιοποιείται πλήρως, και η οποία θα μπορούσε να δώσει στο σύστημα

αυτό τη δυνατότητα να αντεπεξέλθει σε κυκλοφοριακούς όγκους εμπορευμάτων πολύ μεγαλύτερους από τα σημερινά επίπεδα. Αυτό εξηγείται κυρίως από το γεγονός ότι οι εθνικές πολιτικές επενδύσεων που παρέχονται για υποδομές έχουν επανειλημμένα ευνοήσει τους υπόλοιπους τρόπους μεταφορών σε βάρος της συντήρησης των εσωτερικών πλωτών οδών και της εξάλειψης των σημείων συμφόρησης που παρατηρούνται στο δίκτυο. Επιπλέον, όπως αποδεικνύει η εγκατάλειψη κάποιων έργων όπως το κανάλι Ροδανού- Ρήνου, κάθε νέο έργο κατασκευής καναλιών μπορεί να έχει ενδεχομένως αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο οικοσύστημα, οι οποίες είναι απαραίτητο να αξιολογούνται προσεκτικά.

7.3.2.α Μέτρα βελτίωσης της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Παρά τις προόδους που έχουν καταγραφεί τα τελευταία χρόνια, η ποταμοθαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί να αξιοποιηθεί ακόμη περισσότερο, υπό την προϋπόθεση της υλοποίησης μιας πραγματικής ενιαίας αγοράς στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ακόμη και σήμερα υφίσταται μια σειρά εμποδίων τα οποία σχετίζονται με την υποδομή όπως για παράδειγμα η ύπαρξη σημείων συμφόρησης, μη προσαρμοσμένων διαστάσεων ύψους των γεφυρών, λειτουργία υδατοφρακτών κι έλλειψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης. Όλα αυτά δυσχεραίνουν την απρόσκοπτη διέλευση των πλοίων μεταξύ των Ευρωπαϊκών κρατών μελών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ακόμα, διάφορα νομοθετικά καθεστάτα με ποικίλους κανόνες κυρίως όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές των πλοίων ή των πιστοποιητικών οδήγησης, δημιουργούν εμπόδια στην ελεύθερη κυκλοφορία των πλοίων.

Η αξιοπιστία, η αποτελεσματικότητα και η διαθεσιμότητα του εν λόγω τρόπου μεταφορών πρέπει να βελτιωθούν ακολουθώντας μια σειρά βημάτων:

- 1. Την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης, την προσαρμογή των διαστάσεων των γεφυ-*

ρών, τη βελτίωση των συνδέσεων που απουσιάζουν, την αναζωογόνηση των μεταφορών εμπορευμάτων σε γραμμές οι οποίες έχουν περιπέσει στην αχρηστία, την υλοποίηση ποτάμιων διακλαδώσεων και την εγκατάσταση εξοπλισμού μεταφόρτωσης.

2. Την ανάπτυξη αποτελεσματικών συστημάτων αρωγής της ναυσιπλοΐας και της επικοινωνίας στο δίκτυο των εσωτερικών πλωτών μεταφορών
3. Την υπό εξέλιξη εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών για το σύνολο του κοινοτικού δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών
4. Την πληρέστερη εναρμόνιση των πιστοποιητικών πλοήγησης για το σύνολο του κοινοτικού δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου και του Ρήνου.
Η Επιτροπή είχε υποβάλλει σχετική πρόταση το 2002
5. Την εναρμόνιση των όρων σε σχέση με το διάστημα ανάπαυσης, τα μέλη πληρώματος, την σύνθεση του πληρώματος και τη διάρκεια πλεύσης των πλοίων της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

7.3.2.β Προσαρμογή του συστήματος θαλάσσιας και ποτάμιας ναυσιπλοΐας

Τα ανωτέρω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν, αν γενικευθούν, και στην περίπτωση της θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων. Μεγάλη βελτίωση στην αποτελεσματικότητα του συστήματος θα επιφέρουν και τα εξής βήματα :

1. Ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για τη δημιουργία πραγματικών θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας
2. Απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές, ενθαρρύνοντας ιδίως τη δημιουργία υπηρεσιών προσανατολισμένες στις απαιτήσεις του πελάτη όσον αφορά τις διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες και ενσωματώνοντας όλους τους παράγοντες της υλικοτεχνικής αλυσίδας

3. Ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, ιδίως :

α) ενσωματώνοντας ελάχιστους κοινωνικούς κανόνες που θα πρέπει να τηρούνται κατά τη διενέργεια ελέγχων στα πλοία και

β) αναπτύσσοντας ένα πραγματικό ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας

4. Διευκόλυνση της επιστροφής του μεγαλύτερου αριθμού πλοίων σε κοινοτική σημαία ακολουθώντας τις βέλτιστες πρακτικές που αναπτύσσονται όσον αφορά κοινωνικά ή φορολογικά ζητήματα, υποβάλλοντας πρόταση μέτρων σχετικά με την φορολόγηση της χωρητικότητας καθώς και την αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της ναυτιλίας.

Χάρτης του δικτύου των πλωτών οδών στην Ευρώπη



e-voies navigables de France.

7.3.3 Παροχή καινοτόμων υπηρεσιών

Η συνέχιση της ανάπτυξης των ποτάμιων και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων εξαρτάται επίσης από μια αποτελεσματική λιμενική εξυπηρέτηση, θεμελιωμένη στις αρχές του ελεγχόμενου ανταγωνισμού σύμφωνα με το πνεύμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προκρίνει τέτοιου είδους οικονομικές αγορές.

Μια κινητικότητα προς αυτήν την κατεύθυνση έχει ήδη παρατηρηθεί. Έτσι, ολόκληρη η δεκαετία του 1990 σηματοδότησε την άνθηση των λεγόμενων λιμένων feeders ή hub, οι οποίοι λειτουργούν ως προωθημένες πύλες της Ευρώπης όπου σταθμεύουν τα πλοία των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών για τη φόρτωση κι εκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων τους με την μικρότερη δυνατή καθυστέρηση. Η πρωτοκαθεδρία των λιμανιών της βόρειας ζώνης για τέτοιου είδους μεταφορές από τη Χάβρη ως το Αμβούργο (των οποίων η ενδοχώρα φτάνει τα 1.200 με 1.300 χιλιόμετρα), υπήρξε μια από τις αιτίες της αύξησης της κυκλοφορίας βορρά- νότου στην Ευρώπη, σε ήδη πολύ κορεσμένους άξονες. Η προτίμηση για τα λιμάνια αυτά ήταν και παραμένει συνδεδεμένη με ζητήματα που άπτονται της σχέσης ποιότητας και τιμής της προσφερόμενης λιμενικής εξυπηρέτησης, κι αυτό κυρίως χάρη σε σύγχρονες κι αποδοτικές εγκαταστάσεις όπως εκείνες που δημιουργήθηκαν στο Αμβούργο, στην Αμβέρσα και στο Ρότερνταμ, καθώς και στις καλύτερα εξοπλισμένες γραμμές σύνδεσης με τον υπόλοιπο κόσμο.

Αν και οι κοινοτικοί κανόνες προσφέρουν ήδη στους φορείς παροχής υπηρεσιών τη δυνατότητα πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, διαπιστώνεται συχνά ότι το δικαίωμα αυτό δεν μπορεί να ασκηθεί με ικανοποιητικό τρόπο. Για το λόγο αυτό η Επιτροπή εισηγήθηκε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο τον Φεβρουάριο του 2001, με στόχο την καθιέρωση νέων σαφέστερων κανόνων για τη βελτίωση της ποιότητας όσον αφορά στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, όπως την πλοήγηση, το χειρισμό απ' τους λιμενεργάτες κ.λπ., και την επίτευξη μιας μεγαλύτερης διαφάνειας στους διαδικαστικούς κανόνες. Επί-

σης κρίνεται σκόπιμο να απλοποιηθούν οι κανόνες λειτουργίας των ίδιων των λιμένων, έτσι ώστε η λιμενική αρχή να μην είναι ταυτόχρονα κριτής και συμμετοχος στη διαχείριση των φορέων αυτών.

Η εμπειρία προηγούμενων χρόνων έχει δείξει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων απαιτούν αποτελεσματικές και ολοκληρωμένες εμπορικές παροχές. Θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο της συγκέντρωσης όλων των παραγόντων της υλικοτεχνικής αλυσίδας (φορτωτές, εφοπλιστές αλλά και κάθε άλλος φορέας της ναυτικής βιομηχανίας, καθώς και οι οδικοί, σιδηροδρομικοί και ποτάμιοι μεταφορείς) σε μια αγορά προσανατολισμένη αποκλειστικά στον πελάτη. Το γεγονός αυτό θα συμβάλλει στο να καταστούν οι διατροφικές μεταφορές και η χρήση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών εξίσου αξιόπιστες, ευέλικτες και εύχρηστες με τις οδικές μεταφορές.

Η ανάπτυξη εξελιγμένων τηλεματικών υπηρεσιών στους λιμένες μπορεί να είναι μια ακόμα κίνηση που θα βελτιώσει την αξιοπιστία και την ασφάλεια των δραστηριοτήτων. Η ενεργός συνεργασία των διαφορετικών εταίρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως μέσω της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων, βελτιώνει την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα του συνόλου της διατροφικής αλυσίδας.

Μια ακόμα πρωτοβουλία που βοήθησε στην ανάπτυξη και παροχή καινοτόμων υπηρεσιών από τα Ευρωπαϊκά λιμάνια, αποτελεί η λήψη σειράς κοινοτικών μέτρων με συγκεκριμένο στόχο την ανανέωση του στόλου, καθώς και την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα μέτρα αυτά συνέβαλαν ώστε ο τομέας των υδάτινων μεταφορών να καταγράψει μετά το 2000 ποσοστό αύξησης άνω του 10% στην πλειονότητα των χωρών που διαθέτουν εκτεταμένο δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών. Οι πιο δυναμικές αγορές είναι εκείνες των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, υπάρχουν όμως και πολύ εξειδικευμένες αγορές όπως οι αγορές των μεταφορών αποβλήτων οι οποίες θα μπορούσαν κι αυτές να επεκταθούν. Ο εκσυγχρονισμός και η διαφοροποίηση του στόλου συνέβαλαν επίσης στο να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη οι απαιτήσεις των πελατών.

Ένα παράδειγμα παροχής υπηρεσιών μη προσανατολισμένων προς τον πελάτη αποτελεί η περίπτωση των ενδομεταφορέων που επιθυμούν πρόσβαση στο ευρωπαϊκό δίκτυο πλωτών μεταφορών με αφετηρία τους βελγικούς ή τους ολλανδικούς λιμένες. Οι συγκεκριμένοι μεταφορείς πρέπει πρώτα να σταθμεύσουν προσωρινά στα παράκτια λιμάνια των δύο αυτών χωρών για τις τελωνειακές διατυπώσεις της διαμετακόμισης. Είναι υποχρεωμένοι να σταματούν, χάνοντας έτσι πολύτιμο γι' αυτούς χρόνο, έτσι ώστε να καταβάλουν τα λιμενικά τέλη, χωρίς ωστόσο να επωφελούνται από την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών. Από την αντιμετώπιση αυτή γίνεται φανερό ότι η ανταγωνιστικότητα του θαλάσσιου τρόπου μεταφορών πλήττεται σε σχέση με τους υπόλοιπους τρόπους, οι οποίοι δεν υπόκεινται σε αντίστοιχους απαρχαιωμένους κανόνες.

Μια πρακτική λύση στο πρόβλημα των ενδομεταφορέων ενδεχομένως θα ήταν η ανάπτυξη κι εξουσιοδότηση σε κοινοτική κλίμακα της χρήσης της «ηλεκτρονικής αναφοράς εκ των προτέρων» (advance electronic reporting) και του «εκτελωνισμού εσωτερικού» (inland customs clearance), μέτρα που ήδη χρησιμοποιούνται στη Σουηδία και στην Πορτογαλία. Με αυτά τα συστήματα ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων (EDI) επιτυγχάνεται εξοικονόμηση χρόνου και μείωση του κόστους.

Ανάλογα προβλήματα διαπιστώνονται και στη Γαλλία. Οι λιμενικές αρχές αναζητούν επίσης εναλλακτικούς τρόπους προκειμένου να υποχρεώσουν τους ενδομεταφορείς θάλασσας-ποταμού να αποδώσουν τα λιμενικά τέλη, λόγω χάρη επιβάλλοντας μια στάση για την επιβίβαση στο σκάφος πλοηγού.

7.4 Συμπεράσματα : Η Ώρα των Επιλογών

Πολυάριθμα πολιτικά μέτρα και μέσα είναι απαραίτητα προκειμένου να δρομολογηθεί η διαδικασία που οδηγεί σε ένα αειφορικό σύστημα μεταφορών, το οποίο ελπίζεται να επιτευχθεί εντός της επόμενης τριακονταετίας. Τα μέτρα που προτείνει η παρούσα Λευκή

Βίβλος δεν συνιστούν παρά το πρώτο στάδιο στη χάραξη μιας μακροπρόθεσμης πολιτικής. Η προσαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης είναι εφικτή μόνο υπό την προϋπόθεση ότι ορισμένα προβλήματα θα επιλυθούν σύντομα, όπως :

- ▶ Επαρκής χρηματοδότηση των απαραίτητων υποδομών για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη σύνδεση των απομακρυσμένων περιφερειών με τις κεντρικές περιφέρειες της Κοινότητας. Η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου παραμένει μια απαραίτητη προϋπόθεση για την επανεξισορρόπηση μεταξύ των τρόπων μεταφορών. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο αποκτά μεγάλη σημασία το ζήτημα της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους, κυρίως του περιβαλλοντικού, στην επιβολή τελών για τις υποδομές, το οποίο κάθε χρήστης θα πρέπει να πληρώσει.
- ▶ Πολιτική αποφασιστικότητα για τη θέσπιση των εξήντα μέτρων που προτείνονται στη Λευκή Βίβλο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αποφύγει τη συμφόρηση μόνον εάν επιδείξει μεγάλη προσοχή σε σχέση με τους όρους ρύθμισης του ανταγωνισμού, οι οποίοι αποτελούν την τελευταία ευκαιρία για την επιβίωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.
- ▶ Μια νέα προσέγγιση των αστικών μεταφορών από τις τοπικές αρχές προκειμένου να συμβιβαστεί ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας υπηρεσίας με την ορθολογικοποίηση της χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων. Πρόκειται για απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να τηρηθούν οι διεθνείς δεσμεύσεις για τη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών CO₂.
- ▶ Ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών, οι οποίοι, σε αντάλλαγμα του συνεχώς υψηλότερου κόστους των μετακινήσεων, δικαιούνται να απαιτούν ποιοτικές υπηρεσίες, είτε αυτές παρέχονται από δημόσιες είτε από ιδιωτικές επιχειρήσεις, καθώς και τον σεβασμό των δικαιωμάτων τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο χρήστης θα τοποθετηθεί στο επίκεντρο της οργάνωσης των μεταφορών.

Εντούτοις, η κοινή πολιτική μεταφορών δεν είναι σε θέση από μόνη της να δώσει λύσεις σε όλα τα προβλήματα. Πρέπει να ενσωματωθεί σε μια συνολική στρατηγική που θα λαμβάνει υπόψη την ανάγκη βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία περιλαμβάνει :

1. την οικονομική πολιτική και τις μεταβολές στη διαδικασία παραγωγής που επηρεάζουν τη ζήτηση για μεταφορές
2. τη χωροταξική πολιτική και ιδίως την πολεοδομική πολιτική – πρέπει να αποφευχθεί η αύξηση των περιττών μετακινήσεων που οφείλονται στην ανισορροπία του χωροταξικού σχεδιασμού
3. την πολιτική αστικών μεταφορών σε τοπικό επίπεδο και κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα
4. την δημοσιονομική και φορολογική πολιτική προκειμένου να συνδεθεί η εσωτερική ευχέρεια του εξωτερικού κόστους, κυρίως του περιβαλλοντικού, με την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου
5. την πολιτική ανταγωνισμού, η οποία θα πρέπει να διασφαλίσει, ιδιαίτερα στο σιδηροδρομικό τομέα, ότι η απελευθέρωση της αγοράς δεν αναστέλλεται από την ύπαρξη εταιρειών με δεσπόζουσα θέση στην αγορά σε συνάφεια προς το στόχο επίτευξης υψηλής ποιότητας στις δημόσιες υπηρεσίες
6. την πολιτική έρευνας για τις ευρωπαϊκές μεταφορές, προκειμένου να καταστούν συνεκτικότερες οι διαφορετικές προσπάθειες που υλοποιούνται σε κοινοτικό, εθνικό και ατομικό επίπεδο, σύμφωνα με την αντίληψη που επικρατεί στον ευρωπαϊκό χώρο έρευνας.

Ορισμένα από τα μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα Λευκή Βίβλο, όπως η θέση του ιδιωτικού αυτοκινήτου ή η ποιότητα της δημόσιας υπηρεσίας, εξαρτώνται από επιλογές που πραγματοποιούνται και από δράσεις που αναλαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Η Λευκή Βίβλος, στο τμήμα των προτάσεων (παράρτημα I), επικεντρώνεται στα εξήντα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε κοινοτικό επίπεδο.

δο. Όπως συμβαίνει όμως και σε άλλους τομείς, όπως η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες ή οι χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί στον τομέα των μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο μια νέα μορφή ρύθμισης, με στόχο να προωθεί με συντονισμένο τρόπο τις εθνικές κανονιστικές αρχές που δημιουργούνται σταδιακά, και αφορούν για παράδειγμα τους χρόνους χρήσης στην αεροπλοΐα ή τη δημιουργία σιδηροδρομικών γραμμών ή ακόμη την οδική ασφάλεια. Αυτή η κανονιστική ρύθμιση συνιστά ίδιον της νέας διακυβέρνησης²⁰.

Τα μέτρα αυτά, όπως ήδη επισημάνθηκε, είναι περισσότερο φιλόδοξα απ' ό,τι φαίνονται. Πρέπει να καταστεί σαφές ότι όσον αφορά τη διαδικασία θέσπισης, η οποία συνήθως γίνεται βάσει της διαδικασίας συναπόφασης Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου/ Συμβουλίου, είναι απαραίτητη η ρήξη με την πρακτική της συστηματικής επιδίωξης συναίνεσης την οποία ακολουθούν μέχρι σήμερα οι υπουργοί μεταφορών. Πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως οι δυνατότητες που παρείχε αρχικά η συνθήκη του Μάαστριχτ και οι οποίες επεκτάθηκαν με τις συνθήκες του Άμστερνταμ και της Νίκαιας, όσον αφορά στη λήψη αποφάσεων με ειδική πλειοψηφία. Προκειμένου να επιταχυνθεί ο ρυθμός λήψης αποφάσεων και να εκτιμηθεί η πρόοδος που σημειώνεται, η Επιτροπή αποφάσισε να παρουσιάσει μια σειρά χρονολογημένων συναντήσεων, με σαφείς στόχους και να διενεργεί κατά τακτά χρονικά διαστήματα απολογισμό των συνιστώμενων στη Λευκή Βίβλο μέτρων. Ο απολογισμός θα λαμβάνει υπόψη τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές²¹ συνέπειες των προτεινόμενων μέτρων. Θα βασίζεται επίσης σε λεπτομερή ανάλυση των επιπτώσεων της διεύθυνσης που υπάρχει κίνδυνος να μεταβάλουν τη δομή του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

²⁰ «Δημοκρατική διακυβέρνηση: Λευκή Βίβλος», COM(2001),428.

²¹ Παρακολούθηση στο πλαίσιο του μηχανισμού «TERM»: Transport and Environnement Reporting Mechanism (μηχανισμός αναφοράς για τις μεταφορές και το περιβάλλον).

8. *Marco Polo*

8.1 *Γενικά*

Marco Polo ονομάστηκε το πρόγραμμα που δημιουργήθηκε για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, το οποίο η Ελλάδα είχε υποστηρίξει πολύ. Υπήρξε αποτέλεσμα τριών θεμάτων- παρατηρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης : **α)** Στα πλαίσια της συνάντησης μεταξύ των κρατών- μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έλαβε χώρα στο Göteborg στις 15 και 16 Ιουνίου 2001, διακηρύχθηκε η σημαντικότητα της ισόρροπης μετατόπισης του όγκου των φορτίων μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς για την επίτευξη της αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης, που είναι από τα πιο επίκαιρα και φλέγοντα ζητήματα ανά τον κόσμο. **β)** Συνειδητοποιήθηκε πλέον ότι αν δεν γίνουν αποφασιστικές ενέργειες στον τομέα των μεταφορών, η συνολική κίνηση φορτίων οδικώς αναμένεται να αυξηθεί στην Ευρώπη κατά 50% μέχρι το 2010. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των παγκοσμίως οδικώς κινούμενων εμπορευμάτων σε περίπου 12 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το χρόνο. **γ)** Στην Λευκή Βίβλο- «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010» προτείνονται μέτρα που αν εφαρμοστούν θα επιτρέψουν στα μερίδια αγοράς των μεταφορικών μέσων να έχουν επιστρέψει μέχρι το 2010 στα επίπεδα που επικρατούσαν το 1998. Το πρόγραμμα *Marco Polo* θα προετοιμάσει το έδαφος τόσο για την επίτευξη του σκοπού αυτού, αλλά και για μια πιο ριζική αλλαγή στο μερίδιο αγοράς που διαθέτει κάθε μέσο μεταφοράς από το 2010 κι έπειτα. Έτσι, με βάση την προσπάθεια για την κατάκτηση όλων των προαναφερθέντων στόχων, δημιουργήθηκε ο κανονισμός Νο 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου *για τη χορήγηση Κοινοτικής χρηματικής συνδρομής για να βελτιώσει την περιβαλλοντική απόδοση από το σύστημα μεταφοράς φορτίων*, που ονομάστηκε πρόγραμμα *Marco Polo*.

Τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έλαβαν θετική θέση απέναντι στην εφαρμογή του, αφού όπως προείπαμε κοινός στόχος είναι η μετατόπιση του διακινούμενου μεταφορικού έργου από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές, προς όφελος του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, της απασχόλησης των ναυτικών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η βελτίωση του συστήματος μεταφοράς φορτίων εντός Ευρωπαϊκής Ζώνης θα αυξήσει τη διατροπική μεταφορά κι έτσι θα συνεισφέρει σε ένα πιο αποδοτικό και αειφόρο σύστημα. Για να επιτευχθεί ο αντικειμενικός στόχος, το πρόγραμμα πρέπει να υποστηρίξει ενέργειες στο μεταφορικό τομέα, στα logistics και σε άλλες σχετικές αγορές. Αυτές οι ενέργειες θα οδηγήσουν στη διατήρηση της κατανομής του φορτίου μεταξύ των εναλλακτικών ειδών μεταφοράς στα επίπεδα του 1998, βοηθώντας στην μετακίνηση της αναμενόμενης τεράστιας αύξησης των διατροπικών φορτίων από τις χερσαίες οδούς προς την ναυτιλία μικρών αποστάσεων, το σιδηρόδρομο και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, ή προς συνδυασμένες μεταφορές όπου το οδικό τμήμα θα είναι όσο το δυνατόν μικρότερο.

Το πρόγραμμα *Marco Polo* έχει να παρουσιάσει τρία είδη ενεργειών: Πρώτον, ενέργειες μετατροπής τρόπων μεταφοράς, οι οποίες θα επικεντρώσουν στην εκτροπή όσο το δυνατόν μεγαλύτερου όγκου εμπορευμάτων, πάντα κάτω από τις υφιστάμενες συνθήκες της αγοράς, από το οδικό δίκτυο στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, στο σιδηρόδρομο και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Δεύτερον, καταλυτικές ενέργειες που θ' αλλάξουν τον τρόπο που εκτελούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι μη-οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Τρίτον, κοινές ενέργειες από τις χώρες μέλη για την αύξηση της γνώσης στον τομέα των logistics μεταφορών και την καλλιέργεια προχωρημένων μεθόδων και διαδικασιών συνεργασίας στον μεταφορικό τομέα.

Οι προαναφερθείσες ενέργειες πρέπει να περιλαμβάνουν τη δραστηριοποίηση τουλάχιστον δύο χωρών. Αν οι δυο αυτές χώρες είναι κράτη μέλη ή άλλες χώρες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα *Marco Polo* σύμφωνα με καθορισμένες ρυθμίσεις, το πρόγραμμα θα

αποζημιώσει για τα έξοδα που θα προκύψουν στους συμμετέχοντες ανάδοχους των έργων, πάντα μέσα σε όρια που καθορίστηκαν με ρυθμίσεις. Για να επιτευχθεί όμως μια Ευρωπαϊκή διάσταση των ανωτέρω ενεργειών θα πρέπει να υπάρξει ενθάρρυνση για συνεργασία μεταξύ συμμετεχόντων που προέρχονται από διαφορετικές χώρες, με τη μορφή κοινοπραξιών οι οποίες θ' αναλάβουν δράση.

Οι υποψήφιοι πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλουν νέα ή, όπου αυτό είναι εφικτό, υπάρχοντα σχέδια τα οποία να είναι όσο το δυνατόν πιο ταιριαστά με τις απαιτήσεις της αγοράς. Τα κατάλληλα προγράμματα δεν πρέπει να αποθαρρυνθούν από κάποιο υπερβολικά άκαμπτο ορισμό των επιτρεπόμενων ενεργειών. Ειδικότερα, η ευελιξία που δίνεται στην Κοινότητα, η οποία βοηθιέται από την Επιτροπή που συστήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος (1), για την επιλογή προγραμμάτων πρέπει να επιτρέψει στα προγράμματα που είναι αποδοτικά αλλά κάτω από το ελάχιστο ενδεικτικό όριο επιχορήγησης να είναι επιλέξιμα για την κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή.

Μπορούν να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες τα οφέλη εξέλιξης μιας ήδη υπάρχουσας υπηρεσίας μπορεί να είναι τουλάχιστον ίσα από άποψης αλλαγής στη μέθοδο μεταφοράς, στα πλεονεκτήματα ποιότητας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας με εκείνα μιας υπηρεσίας με νέο ξεκίνημα που περιλαμβάνει όμως και ιδιαίτερα αυξημένες δαπάνες.

Για να είναι διαφανής, αντικειμενική και σαφώς οριοθετημένη η ενίσχυση για την έναρξη των ενεργειών που θα οδηγήσουν σε αλλαγή του τρόπου μεταφοράς, θα πρέπει να βασιστεί στη μείωση του κόστους για την κοινωνία. Η μείωση αυτή επέρχεται από τη χρήση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, του τραίνου και των εσωτερικών πλωτών οδών, ή ενός συνδυασμού τρόπων μεταφοράς, σε αντικατάσταση της χρήσης μόνο του χερσαίου δρόμου. Για αυτόν τον λόγο, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ένα ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής ύψους 1 € για κάθε μετατόπιση 500 τόνο-χιλιομέτρων οδικού φορτίου.

Η σημασία της εσωτερικοποίησης των εξωτερικών, ιδιαίτερα περιβαλλοντικών, δαπανών, έχει αναγνωριστεί τόσο στην «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών της Λευκής Βίβλου για το

2010: ο χρόνος των αποφάσεων» όσο και στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Göteborg. Εξετάζοντας την εσωτερικοποίηση από την μια πλευρά και από την άλλη την ταχύτητα με την οποία η αγορά μεταφορών αλλάζει, πρέπει να είναι δυνατό να λάβει κανείς υπόψη τη μελλοντική εργασία που οφείλει να υπάρξει για την ανάπτυξη των μεθόδων και για την εσωτερικοποίηση των εξωτερικών δαπανών. Επίσης, πρέπει να είναι σε θέση να αξιολογεί τακτικά την εξέλιξη των διαφοροποιήσεων των εξωτερικών δαπανών και να προτείνει οποιαδήποτε απαραίτητη τροποποίηση μπορεί να επέλθει στο ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής.

Δεδομένου ότι ο στόχος του προγράμματος Marco Polo ίσως να μην μπορεί να επιτευχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη και θα έχει καλύτερα αποτελέσματα σε κοινοτικό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα μπορεί να εγκρίνει τα μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως καθορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Επίσης, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως καθορίζεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ελάχιστα όρια που είναι απαραίτητα προκειμένου να επιτευχθεί ο τελικός στόχος του προγράμματος.

Στον κανονισμό προστέθηκε κι ένα οικονομικό ποσό αναφοράς, σύμφωνα με την έννοια του σημείου 33 της Διαοργανικής Συμφωνίας της 6ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σχετικά με τη συμμόρφωση προς τον προϋπολογισμό και τη βελτίωση της δημοσιονομικής διαδικασίας, και θα ισχύσει για όλη τη διάρκεια του προγράμματος. Δεν θα υπάρχουν όμως οι αρμοδιότητες της δημοσιονομικής αρχής όπως έχουν καθοριστεί από τη Συνθήκη που επηρεάζεται με αυτόν τον τρόπο.

8.2 Αντικειμενικοί Στόχοι και Πεδία Δράσης

Όλες οι προαναφερθείσες αποφάσεις καθιέρωσαν ένα χρηματοδοτικό όργανο, το πρόγραμμα Marco Polo. Στόχος του είναι να μειώσει τη συμφόρηση, να βελτιώσει την περιβαλλοντική απόδοση του συστήματος μεταφορών και να ενισχύσει τη συνδυασμένη μεταφορά φορτίων, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο σε ένα αποδοτικό και πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών, για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2003 έως 31 Δεκεμβρίου 2010. Μέχρι το τέλος του προγράμματος πρέπει να επιτευχθεί μια μετατόπιση του ετήσιου όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων από τα διεθνούς κυκλοφορίας οδικά δίκτυα που μετريέται σε τονο-χιλιόμετρα, προς τις ακτοπλοϊκές γραμμές, το σιδηρόδρομο και την εσωτερική ναυσιπλοΐα ή ακόμα καλύτερα σε έναν συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στους οποίους τα οδικά ταξίδια να είναι όσο το δυνατόν μικρότερα σε απόσταση.

Το πρόγραμμα *Marco Polo* θα καλύψει τις ενέργειες που απαιτούνται για την αλλαγή τρόπου μεταφοράς, τις καταλυτικές ενέργειες και τις κοινές ενέργειες εκμάθησης:

- (α) που σχετίζονται με τουλάχιστον δύο κράτη μέλη, ή
- (β) με τουλάχιστον ένα κράτος μέλος και μια κοντινή τρίτη χώρα.

Όπου μια δράση περιλαμβάνει έδαφος δράσης μιας τρίτης χώρας, το κόστος που θα προκύψει σε εκείνη την τρίτη χώρα δεν θα καλυφθεί από το πρόγραμμα, εκτός από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στις επόμενες παραγράφους :

- * Το πρόγραμμα θα είναι ανοικτό για συμμετοχή προς χώρες οι οποίες είναι υποψήφιοι για προσθήκη. Η συμμετοχή διέπεται από τους όρους που καθορίζονται στις συμφωνίες σύνδεσης με εκείνες τις χώρες, και βάσει των κανόνων που καθορίζονται στην Απόφαση Συμφωνίας με αυτές τις χώρες, και με βάση τους όρους που έχουν ληφθεί στο Συμβούλιο Σύνδεσης για κάθε ενδιαφερόμενη χώρα.

- * Το πρόγραμμα θα είναι επίσης ανοικτό για συμμετοχή από τα κράτη μέλη ΕΖΕΣ και ΕΟΧ βάσει των συμπληρωματικών κονδυλίων προϋπολογισμού σύμφωνα με τις διαδικασίες που αποφασίστηκαν με τις συγκεκριμένες χώρες.

8.3 Μέτρα και Περιορισμοί

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής και κατά τη διάρκεια ζωής του σχεδίου, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί ότι το σχέδιο που επιλέχτηκε έχει πραγματική συμβολή στην κοινή μεταφορική πολιτική και δεν προκαλεί μη αποδεκτές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η Ένωση πρέπει επομένως να αξιολογήσει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Πρέπει να παρουσιάσει, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, μια έκθεση αξιολόγησης σχετικά με τα αποτελέσματα του προγράμματος *Marco Polo*, η οποία εφ' όσον κριθεί απαραίτητο θα συνοδεύεται από μια πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Δεδομένου ότι ο αντικειμενικός στόχος του προγράμματος *Marco Polo* δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και μπορεί, λόγω του σκοπού του προγράμματος, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να υιοθετήσει μέτρα που να είναι σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως καθορίζεται στο Άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως επίσης καθορίζεται στο ίδιο άρθρο, αυτός ο κανονισμός δεν υπερβαίνει αυτό που είναι απαραίτητο προκειμένου για την επίτευξη του συγκεκριμένου αντικειμενικού σκοπού.

Στα πλαίσια της επίτευξης των στόχων που έχουν καθοριστεί, το *Marco Polo* έχει οριοθετήσει και κάποιους περιορισμούς στις ενέργειες μετατόπισης φορτίων, αλλά και σε όλες τις καταλυτικές ενέργειες που απαιτούνται. Για παράδειγμα, οι νέες ενέργειες μετατόπισης φορτίου συμπεριλαμβανομένων και αυτών που επέρχονται από την λειτουργία ήδη

υπαρχόντων υπηρεσιών, θα είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν από το πρόγραμμα υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται οι ακόλουθοι όροι:

α) οι ενέργειες μετατόπισης φορτίων αναμένεται για να οδηγήσουν σε μια πραγματική, ουσιαστική, μετρήσιμη και βιώσιμη αλλαγή στη μέθοδο μεταφοράς εμπορευμάτων από τις οδικές οδούς προς τις ακτοπλοϊκές γραμμές, το σιδηρόδρομο, τις οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή ακόμα καλύτερα προς ένα συνδυασμό αυτών των τρόπων μεταφοράς κατά τον οποίο το οδικό ταξίδι θα είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομο. **β)** σύμφωνα με ένα ρεαλιστικό επιχειρησιακό σχέδιο, η δράση μετατόπισης φορτίων προς διάφορους τρόπους μεταφοράς θα είναι από μόνη της βιώσιμη μετά από ένα μέγιστο διάστημα 36 μηνών Κοινοτικής χρηματοδότησης. **γ)** οι ενέργειες που θα γίνουν για να καταστεί δυνατή η αλλαγή των τρόπων μεταφοράς φορτίων δεν θα οδηγήσουν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις εμπλεκόμενες αγορές, ειδικότερα μεταξύ εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς και οδικών μεταφορών ή ακόμα και μέσα στην αγορά κάθε μεταφορικού μέσου ξεχωριστά. Οι στρεβλώσεις δεν πρέπει να αυξηθούν σε τέτοια έκταση που τελικά να βλάπτεται το κοινό συμφέρον. **δ)** όταν η δράση για την επιτυχία του στόχου απαιτεί την εμπιστοσύνη σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτες χώρες οι οποίες δεν είναι μέλη της κοινοπραξίας, η υποψήφια χώρα που θα παρουσιάζει σχετικό προσχέδιο δράσεων θα είναι υποχρεωμένη να προσκομίζει απόδειξη διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την επιλογή των σχετικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά τους περιορισμούς σχετικά με την Κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για τις ενέργειες μετατόπισης φορτίων, αυτή θα περιοριστεί σε ένα μέγιστο 30% των συνολικών δαπανών οι οποίες είναι απαραίτητες να επιτευχθούν οι στόχοι. Η Κοινότητα θα επιτρέπεται να προβεί σε τέτοιες δαπάνες χρηματοδοτικής συνδρομής, στο μέτρο που σχετίζεται άμεσα με την εφαρμογή της δράσης. Δαπάνες για βοηθητική υποδομή επίσης θα είναι επιτρεπτές για την Κοινοτική χρηματοδότηση, εφ' όσον παραμένει οριακά μέχρι ένα μέγιστο 30 % των συνολικών δαπανών. Δαπάνες που πραγματοποιούνται κατά ή μετά

από την ημερομηνία υποβολής μιας αίτησης στη διαδικασία επιλογής θα είναι επιτρεπτές για την Κοινότητα μόνο υπό την προϋπόθεση ότι έχει δοθεί η τελική έγκριση για Κοινοτική χρηματοδότηση. Συνδρομή για τις δαπάνες κινητών περιουσιακών στοιχείων θα εξαρτάται από την υποχρέωση να χρησιμοποιηθούν αυτά τα περιουσιακά στοιχεία για την επίτευξη μεγαλύτερης διάρκειας χρηματική υποστήριξη πάντα με τελικό σκοπό τη μεταφορά εμπορευματικού όγκου μακριά από τις οδικές αρτηρίες, όπως καθορίζεται και μέσα από τις συμφωνίες των κρατών- μελών. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια αυτών των συμφωνιών για Κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν θα πρέπει να ξεπερνά τους 38 μήνες.

Στα πλαίσια των διαδικασιών που αναφέρονται στο Marco Polo, η Επιτροπή έχει τη δυνατότητα να επανεξετάσει κατά διαστήματα εάν το θεωρήσει απαραίτητο, τις αλλαγές που έχουν επέλθει στα στοιχεία πάνω στα οποία έχει βασιστεί για να υπολογίσει τα κατώτατα όρια χρηματοδότησης και, εάν είναι απαραίτητο, να προσαρμόζει εκ νέου τα ποσά της Κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής αναλόγως.

Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά ενέργεια μετατόπισης φορτίων θα είναι 250 εκατομμύρια τόνο-χιλιόμετρα για πολυτροπική μεταφορά ή, αναλογικά προς το ενδεικτικό ποσό ανά ευρώ επιχορήγησης 500.000 ευρώ.

Περνώντας στις καταλυτικές ενέργειες που απαιτούνται για την γενικότερη επιτυχία του Marco Polo, θα είναι δυνατόν να επιλεγούν προς χρηματοδότηση από το πρόγραμμα αυτές που ικανοποιούν τους ακόλουθους όρους : **α)** η καταλυτική δράση θα πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός μιας περιόδου κατά ανώτατο όριο 48 μηνών, και να παραμείνει βιώσιμη και μετά την περίοδο αυτή, ως έχει προβλεφθεί από ένα ρεαλιστικό επιχειρησιακό σχέδιο **β)** η καταλυτική ενέργεια απαιτείται να είναι καινοτόμος σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, όσον αφορά τα πεδία των logistics, της τεχνολογίας, των μεθόδων, του εξοπλισμού, των προϊόντων ή των υπηρεσιών που παρέχονται. **γ)** αναμένεται να οδηγήσει σε μια πραγματική, μετρήσιμη και βιώσιμη αλλαγή στις μεθόδους μεταφοράς εμπορευμάτων βιώσιμη από τις οδικές οδούς προς τις θαλάσσιες οδούς, το σιδηρόδρομο, την εσωτερική

ναυσιπλοΐα ή προς ένα συνδυασμό όλων αυτών των τρόπων μεταφοράς κατά τον οποίο το οδικό ταξίδι θα είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομο. Εναλλακτικά, η καταλυτική δράση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση της συμφόρησης στις οδικές μεταφορές αν όχι σε μια μετατόπιση μεταφερόμενων εμπορευμάτων μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών, του σιδηροδρόμου και των οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας **δ)** Οι ενέργειες αυτές πρέπει να προτείνουν ένα ρεαλιστικό σχέδιον καθορίζοντας συγκεκριμένα στάδια με τη βοήθεια των οποίων επιδιώκεται η επίτευξη των στόχων του προγράμματος και προσδιορίζεται η ανάγκη για καθοδήγηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. **ε)** οι καταλυτικές δράσεις που θα γίνουν δεν πρέπει να οδηγήσουν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στις εμπλεκόμενες αγορές, ειδικότερα μεταξύ εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς φορτίων και οδικών μεταφορών ή ακόμα και μέσα στην αγορά κάθε μεταφορικού μέσου ξεχωριστά. Οι στρεβλώσεις δεν πρέπει να πάρουν τέτοια έκταση που τελικά να βλάπτεται το κοινό συμφέρον. **στ)** όταν η ανάληψη δράσης απαιτεί την εμπιστοσύνη σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτες χώρες εκτός κοινοπραξίας, η υποψήφια χώρα που θα παρουσιάζει σχετικό προσχέδιο ενεργειών θα είναι υποχρεωμένη να προσκομίζει απόδειξη αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την επιλογή των σχετικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά στα αποτελέσματα των καταλυτικών ενεργειών που καθορίζει το πρόγραμμα, αυτά πρέπει να διαδοθούν επαρκώς, προκειμένου να κατοχυρωθεί η αντιγραφή, η δημοσιότητα και η διαφάνεια.

Στους περιορισμούς σχετικά με την Κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για τις καταλυτικές ενέργειες μετατόπισης φορτίων, ισχύει ότι και για τις ενέργειες μετατόπισης φορτίων, με τη μόνη διαφορά ότι ο περιορισμός της μέγιστης χρηματοδότησης των συνολικών δαπανών οι οποίες είναι απαραίτητες να επιτευχθούν οι στόχοι είναι 35%. Η Κοινότητα επίσης θα επιτρέπεται να προβεί δαπάνες χρηματοδοτικής συνδρομής στο μέτρο που σχετίζεται άμεσα με την εφαρμογή της δράσης, καθώς και σε δαπάνες για βοηθητική υποδομή με μέγιστο ποσοστό των συνολικών δαπανών 35%.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αξιολογεί κάθε μέτρο δράσης που θα της παρουσιάζεται και θα αποφασίζει εάν θα παρέχει χρηματική υποστήριξη στα πλαίσια του κανονισμού Marco Polo. Η αξιολόγηση κι η επιλογή θα λαμβάνει υπόψη της τις σχετικές θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των προτεινόμενων ενεργειών καθώς και τη συμβολή των ενεργειών στη μείωση της οδικής συμφόρησης. Όλα αυτά τα μέτρα που θα θεωρηθούν απαραίτητα για την εφαρμογή του προγράμματος, πρέπει να υιοθετηθούν σύμφωνα με την Απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 η οποία καθορίζει τις διαδικασίες για την άσκηση δυνάμεων εφαρμογής που έχουν απονεμηθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Προκειμένου να χορηγηθεί η χρηματοδότηση στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού με τον πιο πρόσφορο και ταχύ τρόπο, αυτός ο κανονισμός έπρεπε να τεθεί σε ισχύ το συντομότερο δυνατόν μετά από την υιοθέτησή του κάτι που δυστυχώς δεν έγινε.

8.4 Ελλάδα

Περνώντας στην χώρα μας, η Ελλάδα ως Μεσογειακή χώρα όχι μόνο στήριξε, αλλά και πρότεινε βασικές αλλαγές στο αρχικό κείμενο, οι οποίες έγιναν τελικά δεκτές.

Οι κυριότερες από τις θέσεις της χώρας μας ήταν:

- η αναγκαιότητα επακριβούς οριοθέτησης του ευρύτατου ορισμού για τη ναυτιλία των μικρών αποστάσεων (π.χ. όσα δεν διασχίζουν ωκεανό),
- η εννοιολογική οριοθέτηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η οποία περιλαμβάνει μια πληθώρα διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, οι οποίες εξ' ορισμού δεν έχουν ομοιογενή χαρακτήρα (π.χ. μεταφορές χύδην φορτίων της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας και όχι μόνο τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία)
- η αναγκαιότητα ακριβούς διευκρίνισης του είδους και της έκτασης των προτεινόμενων ενισχύσεων για τη δημιουργία πειραματικών γραμμών για πλοία roll-on και roll-off όχι μόνον ενδοκοινοτικά, αλλά και μεταξύ τρίτων γειτονικών χωρών.

- Τελικά, για το πρόγραμμα *Marco-Polo* παρά τις προσπάθειες της Ισπανικής Προεδρίας για εξεύρεση συμβιβαστικών λύσεων, δεν κατέστη δυνατό να γεφυρωθούν αποκλίνουσες απόψεις, αναφορικά με το ύψος του προϋπολογισμού του προγράμματος. Η ελληνική πλευρά δήλωσε την υποστήριξή της για την προώθηση του προγράμματος και την εξασφάλιση ενός σημαντικού προϋπολογισμού, ο οποίος θα είναι σε θέση να πραγματοποιήσει τους φιλόδοξους στόχους οι οποίοι έχουν τεθεί.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ένας από τους βασικούς φραγμούς στην ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων φαίνεται να είναι η αντίληψη ή η εικόνα που έχει διαμορφωθεί γι' αυτές ως ένα κάπως πεπαλαιωμένο, αργό και πολύπλοκο μέσο μεταφοράς που μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά κύριο λόγο για μεταφορές μεγάλων χύδην φορτίων.

Από τα βασικά ερωτήματα στο οποίο καλείται να δώσει απαντήσεις η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι το αν ανταποκρίνεται η εικόνα των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην πραγματικότητα που σήμερα ισχύει στα κράτη - μέλη της. Σε έρευνά της επισημαίνει ότι «οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν και πρέπει να γίνουν μία βιώσιμη εναλλακτική λύση. Εναπόκειται πρωτίστως στις βιομηχανίες να αποδείξουν ότι η σημερινή πραγματικότητα του τομέα δεν ανταποκρίνεται πλέον στην παλιά εικόνα».

Συγκεκριμένα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι «οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να ικανοποιούν και κυρίως πρέπει να γίνει ευρέως αντιληπτό ότι μπορούν να ικανοποιούν, τις απαιτήσεις του χρήστη ως προς την ταχύτητα (συμπεριλαμβανομένης και της ταχύτητας στη θάλασσα), την αξιοπιστία, την ευελιξία, τα τακτικά και συχνά δρομολόγια, την ασφάλεια του φορτίου και τα ελκυστικά επίπεδα κόστους».

Θα πρέπει επίσης να αποκτήσουν μία νέα σύγχρονη, δυναμική εικόνα που ικανοποιεί τις παραμέτρους εξυπηρέτησης και παρέχει υπηρεσίες πόρτα – πόρτα, οι οποίες επιβάλλονται πλέον από την σημερινή μεταφορική πραγματικότητα. Αυτή η εικόνα θα πρέπει να μεταφερθεί στους χρήστες των μεταφορών ώστε να προβούν σε αιτιολογημένες επιλογές των μεταφορικών μέσων βάσει γεγονότων και όχι της εικόνας του παρελθόντος».

Στο σημείο αυτό προκύπτει ένα σημαντικό έλλειμμα ενημέρωσης και οργάνωσης των ευρωπαϊκών κρατών μελών γύρω από τα ζητήματα που συνδέονται με τη ναυσιπλοία μικρών αποστάσεων. Κάποιες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανωμένα και βάσει σχεδιασμού ασχολούνται με το αντικείμενο αυτό, οι οποίες έχουν δημιουργήσει γραφεία

πληροφόρησης για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με σκοπό την παροχή πληροφοριών προς το κοινό για τις διαθέσιμες υπηρεσίες.

Η Ελλάδα δείχνει ζωηρό ενδιαφέρον προς την ναυτιλία μικρών αποστάσεων εξαιτίας του ότι αυτή την στιγμή διαθέτει την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ και άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες διότι έχουν ένα εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών που εκτείνεται σε όλους τους βασικούς τομείς της εν λόγω δραστηριότητας.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι όλες οι πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις του πρόσφατου παρελθόντος δείχνουν πως η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στο μέλλον θα αυξηθεί με εκθετικό βαθμό. Για να αποφύγουμε υψηλά ποσοστά αρνητικών επιπτώσεων, πρέπει να βρεθούν νέοι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων. Γι' αυτόν τον λόγο η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αξίζει να τραβήξει την προσοχή μας και να αποτελέσει το θεμέλιο για μια νέα προσέγγιση του κυκλοφοριακού ζητήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Internet site του YEN: σχόλιο για τη Λιμενική πολιτική και Διεθνές Περιβάλλον
2. Presspoint.gr: σχόλιο από τον Πρόεδρο της ένωσης εφοπλιστών μεσογειακών φορτηγών πλοίων
3. Portnet.gr
4. Eco2day.gr
5. Shortsea.gr: απολογισμός πεπραγμένων 2002, από τον Πρόεδρο της Ε.Ε.Μ.Φ.Π, κ. Νικόλαο Βαρβατέ, στη Γενική Συνέλευση της 27ης Μαρτίου 2003
6. Εφημερίδα «Ναυτεμπορική», άρθρο Τετάρτης, 3 Ιουλίου 2002 σχετικά με σχολιασμό ανακοίνωσης τύπου του YEN
7. Ε. Σαμπράκος, Ο τομέας των μεταφορών & οι συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές
8. Communication from the Commission, Programme for the Promotion of Short Sea Shipping
9. European Shortsea Shipping: First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, 26-27 November 1992, Technical University Delft, The Netherlands, Lloyd's of London Press Ltd 1993
10. European Shortsea Shipping- Strategies for Achieving Cohesion in Europe Through Shortsea Shipping, Delft University Press- Lloyd's of London Press Ltd 1995
11. Conference Papers, Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Delft University Press 1996