

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ & ΤΙΣ
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ**



ΠΑΝΑΓΙΩΤΙΔΟΥ ΠΗΝΕΛΟΠΗ

**Επιβλέπων καθηγητής: κ. Κυριαζής Νικόλαος
Συνεπιβλέπων καθηγητής: κ. Μακρής Δημήτρης**

**ΒΟΛΟΣ
2004**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 4316/1
Ημερ. Εισ.: 25-02-2004
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΟΕ
2004
ΠΑΝ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Ολοκληρώνοντας την παρακάτω εργασία, θεωρώ βαθύτατη υποχρέωση μου να ευχαριστήσω τα άτομα που συνετέλεσαν στην εκπόνησή της. Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κύριο Κυριαζή Νικόλαο, ο οποίος με προθυμία δέχτηκε να αναλάβει την επίβλεψη της πτυχιακής μου εργασίας. Συνεχίζοντας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Μακρή Δημήτριο που με παρότρυνε να ασχοληθώ με το τόσο ενδιαφέρον θέμα των θαλασσίων μεταφορών και που χωρίς τον ενδιαφέρον του και την ανεκτίμητη βοήθεια του δεν θα ήταν δυνατή η πραγματοποίηση αυτής της εργασίας. Με όλη μου την εκτίμηση και την ευγνωμοσύνη τους ευχαριστώ ειλικρινά!

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	2
ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ	5
Περίληψη.....	7
Abstract	8
Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	12
Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	12
1.1 Η απάντηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην πολιτική των μεταφορών	12
1.2 Η αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών	15
1.2.1 Η ζήτηση στη διευρυμένη Ευρώπη	16
1.3 Η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας απειλείται.....	17
1.3.1 Η συμφόρηση	17
1.3.2 Η ρύπανση	18
1.3.3 Κόστος μετρούμενο σε ανθρώπινες ζωές.....	19
1.4 Οι χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής των μεταφορών	22
1.5 Οι συνδυασμένες μεταφορές στον Ευρωπαϊκό χώρο.....	24
1.6 Ανάγκη Δράσης.....	27
1.7 Οι προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....	32
Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ	32
2.1 Θαλάσσιες Μεταφορές: Μια γενική προσέγγιση.....	32
2.2 Η κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ναυτιλία μικρών αποστάσεων	34
2.2.1 Ορισμός της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων	34
2.2.2 Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη.....	35
2.2.2.1 Γενικά.....	35
2.2.2.3 Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο	39
2.2.2.4 Η πρόωση της NMA από την ΕΕ.....	42
2.3 Εξέλιξη και τάσεις της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων	44
2.3.1 Μια στατιστική ματιά	44
2.3.2 Η κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων έχει ταχεία αύξηση.....	46
2.3.3 Η μέση απόσταση ενός τόνου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης.....	47

2.4 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συμβάλλουν στην βιώσιμη και ασφαλή κινητικότητα.....	49
2.4.1 Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον.....	49
2.4.2 Η ΝΜΑ ως ένα ασφαλές μέσο μεταφοράς.....	51
2.5 Η ολοκλήρωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών.....	52
2.6 Εξάλειψη ορισμένων εμποδίων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.....	56
2.6.1 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιμετωπίζονται ως ένα μέσο παλιάς εποχής.....	56
2.6.2 Η διοικητική εργασία ως εμπόδιο στην ανάπτυξη της ΝΜΑ.....	58
2.6.3 Υποδομή και αποτελεσματικότητα των λιμένων.....	60
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	62
ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΛΕΩΦΟΡΟΙ & ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ.....	62
3.1 Θαλάσσιες αρτηρίες.....	62
3.1.1 Θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι: Ο Ορισμός.....	62
3.1.2 Μηχανισμός στήριξης των θαλάσσιων αρτηριών.....	66
3.1.3 Τρία απαραίτητα βήματα για την επίτευξη του στόχου των θαλάσσιων αρτηριών.....	67
3.2 Το πρόγραμμα Marco Polo.....	68
3.2.2 Το πρόγραμμα Marco Polo: νέα αντίληψη για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.....	69
3.2.3 Παρουσίαση μίας διαδρομής.....	73
3.2.3.1 Παρουσίαση επίλυσης παραδείγματος χρηματοδότησης που αφορά την Ελλάδα.....	75
3.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.....	79
3.3.1 Εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.....	79
3.3.2 Αποσυμφόρηση των μεγάλων αξόνων.....	81
3.3.2.1 Προς τη δημιουργία πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα.....	82
3.3.3 Διευρωπαϊκά Δίκτυα & Θαλάσσιοι λεωφόροι.....	83
3.3.3.1 Θαλάσσιοι Λεωφόροι.....	83
3.3.4 Η χρηματοδότηση.....	84
3.3.5 Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.....	85
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	88

ΣΧΟΛΙΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
4.1 Συμπεράσματα για την Ευρώπη	88
4.2 Συμπεράσματα για την Ελλάδα.....	90
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	93
Καταβολή αντιτίμου για τη ρύπανση	93
Ο μακρύς δρόμος.....	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	95
Κατάλογος ορισμών:	95
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	96
Προτεινόμενα έργα προτεραιότητας	96
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	99

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Πίνακας 1.1: Μεταφορές εμπορευμάτων Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς-ΕΕ-15:1970-1999	14
Πίνακας 1.2: Μεταφορικό έργο στην ΕΕ(1000εκ.τονχλμ)	25
Πίνακας 1.3: Ποσοστιαία κατανομή των μέσων	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Πίνακας 2.1: Κατανομή μεταφορικού έργου κατά μέσο	36
Πίνακας 2.2: Κύριοι Ευρωπαϊκοί στόλοι μικρών αποστάσεων	36
Πίνακας 2.3: Δείκτες ανάπτυξης της μεταφοράς των εμπορευμάτων ανά μέσο στους λιμένες της ΕΕ μεταξύ 1990-1997	45
Πίνακας 2.4: Κατανομή μέσων(τνχλμ) στο σύνολο της	45
Πίνακας 2.5: Κατανομή μέσων(τνχλμ) στη διεθνή ενδοκοινοτική μεταφορά εμπορευμάτων	46
Πίνακας 2.6: Δείκτες αύξησης του όγκου στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συνολικά και κατά ομάδες βασικών προϊόντων σε15 ευρωπαϊκούς λιμένες	47
Πίνακας 2.7: Μέση απόσταση (χλμ) μεταφοράς ενός τόνου φορτίου από τα διάφορα μέσα μεταφοράς	48
Σχήμα 1 : Κατάλογος των σημαντικότερων ευρωπαϊκών λιμένων	48
Πίνακας 2.8: Εκπομπές CO2 κατά μέσο μεταφοράς	50
Πίνακας 2.9: Συμμετοχή των μέσων μεταφοράς στις συνδυασμένες μεταφορές στην ΕΕ	54
Πίνακας 2.10: Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς	56
Σχήμα 2 : Χάρτης των θαλάσσιων αρτηριών	65

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 3.1: Κατανομή των έργων του ΡΑСТ ανά μέσο μεταφοράς.....	68
Πίνακας 3 2: Ειδικό εξωτερικό κόστος για το περιβάλλον και την κοινωνία	75
Πίνακας 3.3: Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της δράσης στροφής.....	78
Πίνακας 3.4: Τα ποσοστά της δράσης στροφής	78
Σχήμα 3 : Χάρτης παλαιάς οδικής διαδρομής	76

Περίληψη

Όντας ένας τρόπος μεταφορών πραγματικά ανταγωνιστικός των αντίστοιχων οδικών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αναμένεται να διαδραματίσουν έναν αναβαθμισμένο ρόλο στο νέο πεδίο των μεταφορών της Κοινότητας. Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναγνωρίζοντας τα προβλήματα συμφόρησης, δυσαναλογίας στην κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφορών, ανισορροπίας στην ανάπτυξη μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών, καθώς και βιωσιμότητας των μεταφορών, επιβάλλει μια νέα πολιτική, βασισμένη στην ανάπτυξη της διατροφικότητας, με ταυτόχρονη αναγνώριση των δυνατοτήτων που είναι δυνατόν να προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Αν και, λοιπόν, η σημασία του εν λόγω τρόπου μεταφοράς ήταν πάντοτε αντιληπτή από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το θεσμικό πλαίσιο καθυστέρησε να αναπτυχθεί. Τα βασικά πλεονεκτήματα που μπορούν να ενισχύσουν το ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στα πλαίσια της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι η τρέχουσα ανταγωνιστικότητα προς τις οδικές μεταφορές, η δυνατότητα ανάληψης μεγάλου φορτίου από μια ενδεχόμενη αύξηση της κινητικότητας, καθώς και η δυνατότητα συμβολής στην ενίσχυση της διατροφικότητας.

Ωστόσο, πέρα από τα πλεονεκτήματα, ο εν λόγω στόχος παρεμποδίζεται από μια σειρά αδυναμιών. Οι βασικότερες από αυτές αφορούν στην κακή και αναχρονιστική εικόνα που έχουν παραδοσιακά οι μεταφορές μέσω θαλάσσης, στην πολυπλοκότητα και γραφειοκρατία των διαδικασιών στους λιμένες, καθώς και στην ανεπάρκεια εξοπλισμού των τελευταίων, για καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων.

Ειδικότερα σχετικά με την πολιτική μεταφορών της Λευκής Βίβλου, η βασική κατεύθυνση που αφορά άμεσα τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι η ενίσχυση της διατροφικότητας. Στα πλαίσια αυτά είναι απαραίτητη η υλοποίηση μιας σειράς θαλάσσιων λεωφόρων, η αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών και των ποτάμιων μεταφορών, η ανάδειξη ενός νέου επαγγελματικού κλάδου, του οργανωτή των ολοκληρωμένων μεταφορών, καθώς και η τυποποίηση των μονάδων μεταφοράς. Σημαντική κατεύθυνση αποτελεί, επίσης, η προώθηση των θαλασσιών μεταφορών μέσω της χρηματοδοτικής πρωτοβουλίας του προγράμματος Marco Polo που σκοπό έχει την εκτροπή φορτίου από την οδική μεταφορά στη θαλάσσια.

Τέλος, όσον αφορά την Ελλάδα, οι νέες συνθήκες στο γεωπολιτικό καθεστώς και στην αγορά της ναυσιπλοΐας καθώς και ο πάγιος αναπτυξιακός χαρακτήρας της ελληνικής ακτοπλοΐας την τάσσουν υπέρ της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και την αναγκάζουν να αναθεωρήσει τη λιμενική της πολιτική, εξωθώντας σε αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων της.

Λέξεις-κλειδιά: ναυτιλία μικρών αποστάσεων, θαλάσσιες αρτηρίες, διατροπικότητα, διευρωπαϊκά δίκτυα, ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, βιωσιμότητα, λιμενικές υποδομές, χρηματοδοτικό πρόγραμμα Marco Polo.

Abstract

Short sea shipping is expected to have an important role at the new European Transport policy, as a transport mode really more competitive than road transport. The White Paper of the European Union recognizes the problems of congestion, of imbalance among modes and of viability of transport. This is the reason why European Union impose a new policy which is based on the development of intermodality with simultaneously recognition of the opportunities which are offered by short sea shipping.

Even if European Union had recognized the meaning of this transport mode, the legal part had a delayed development. The basic advantages which can improve the role of short sea shipping are the current competitiveness with the road transport, the possibility to shift a large amount of freight and finally the improvement of the intermodality.

Besides the advantages which we have mentioned above, there are many bottlenecks such as the bad and anachronist profile that have the maritime transport, the complication and bureaucracy of the port authorities, and the deficiency of the infrastructure.

The basic purpose of the European transport policy of White Paper is the reinforcement of intermodality. In order to fulfill their admirations, necessary is the formation of the motorways of the sea and the improvement of port services and inland transport. Furthermore, the financial Marco Polo program, which intention is the modal shift from road to sea, is a way to promote intermodality via short sea shipping.

Finally the new circumstances in the market of maritime transport and the important role of Greece in the national world transport, make Greece to promote, as it possible, the short sea shipping and to review the port policy.

Keywords: short sea shipping, motorways of the sea, intermodality, Trans European network, European transport policy, viability, port infrastructure , financial program Marco Polo

Εισαγωγή

Η τόνωση της ανάπτυξης των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει αποτελέσει προτεραιότητα της πολιτικής των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από το 1995, και εξακολουθεί να αποτελεί κεντρικό σημείο της συνολικής στρατηγικής για την επίτευξη ενός ευρωπαϊκού συστήματος καθαρών, ασφαλών και αποτελεσματικών μεταφορών.

Ο όγκος των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων αυξήθηκε κατά 29,6% από το 1990 έως το 1999. Το 40% του συνόλου των εμπορευμάτων στην ΕΕ μεταφέρεται πλέον δια θαλάσσης, ποσοστό που υπερβαίνουν μόνο οι οδικές μεταφορές. Ωστόσο, το δυναμικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι κατά πολύ υψηλότερο, ενώ υπάρχει ακόμα ανάγκη για βελτίωση των συνδέσεων με τα δίκτυα της ενδοχώρας και την καθιέρωση των “θαλάσσιων αρτηριών” μεταξύ των σημαντικότερων λιμένων. Ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφορών αναμένεται να διαδραματίσει ένα νέο, αναβαθμισμένο ρόλο. Είναι αναγκαίο, επομένως, να πραγματοποιηθεί μία προσπάθεια εκσυγχρονισμού και οριοθέτησης του θεσμικού πλαισίου για το εν λόγω υποσύνολο των θαλάσσιων μεταφορών.

Στην ανά χείρας εργασία επιχειρείται μια σύντομη περιγραφή της ευρωπαϊκής πολιτικής στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των θαλάσσιων αρτηριών. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping), μπορούν να οριστούν ως οι θαλάσσιες εκείνες μεταφορές, κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Το πεδίο των εν λόγω μεταφορών περιλαμβάνει την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και τις συνδυασμένες θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές από και προς τους ποτάμιους λιμένες της ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Γεωγραφικά η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων επεκτείνεται και πέραν των ορίων της Κοινότητας, προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο. Οι θαλάσσιες αρτηρίες ή αλλιώς θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι (Motorway of the Sea), μπορούν να οριστούν ως ένα δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών που αποτελεί προέκταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου και συνδέει δύο λιμάνια με σκοπό την εκτροπή μεταφορικού έργου από το δρόμο στο πλοίο.

Οι άξονες γύρω από τους οποίους περιστράφηκε και αναπτύχθηκε η έρευνά μας καλύπτει τέσσερις θεματικές ενότητες οι οποίες έχουν μεταξύ τους μια λογική συνέχεια και αλληλουχία και επιχειρείται ξεκινώντας από το όλο να φτάσουμε στη μονάδα, ξεκινώντας από τις μεταφορές να φτάσουμε στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στην πρώτη ενότητα επιχειρείται μια σύντομη επισκόπηση των κύριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Πολιτικής των Μεταφορών. Επισημαίνεται η σημασία του τομέα των μεταφορών στην κοινωνία και στην οικονομία, χωρίς να παραληφθεί ο πρωταγωνιστικός του ρόλος στην επιταγή της αειφόρου ανάπτυξης και της διεύρυνσης. Αισθητή είναι ωστόσο και η παρουσία των προβλημάτων και των εμποδίων που ο αυτοτελής αυτός τομέας καλείται να αντιμετωπίσει και συνεπώς η ΕΕ με την πολιτική της. Η ρύπανση, η συμφόρηση, τα ατυχήματα και η άνιση ανάπτυξη των διαφορετικών τρόπων μεταφορών είναι μερικά από αυτά, που με τη σειρά τους πλήττουν την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Η ευρωπαϊκή πολιτική δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην βιώσιμη αποκατάσταση της ισορροπίας στην κατανομή της χρήσης των τρόπων μεταφοράς, στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών, στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων και στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και τέλος στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης του μεταφορικού συστήματος.

Η δεύτερη ενότητα αποτελεί σε πρώτο στάδιο μία εισαγωγή στις θαλάσσιες μεταφορές και εξελίσσεται σε μια αναλυτική περιγραφή της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Πραγματοποιεί μια διεξοδική ανάλυση στην αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και των πλεονεκτημάτων που μπορούν αυτές να διαθέσουν στη διαμόρφωση μίας νέας πολιτικής μεταφορών. Μέσα από μία στατιστική επισκόπηση παρουσιάζει την εξέλιξη της και την σημασία της ως ένα μέσο μεταφοράς ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον ικανό να συμβάλλει στην βιωσιμότητα των μεταφορών, να ενισχύσει την Κοινοτική συνοχή και να συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εμφανής είναι η βασική προτεραιότητα της ΕΕ για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων σε ένα δυναμικό κομμάτι και σε βιώσιμη πρακτική στην αλυσίδα των συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα σε όλες τις περιοχές της Κοινότητας. Επίσης η δεύτερη ενότητα δεν παραβλέπει να αναφέρει τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο εν λόγω τρόπος μεταφορών και τα οποία παρεμποδίζουν την ανάπτυξη του. Επομένως η αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών ως πεπαλαιωμένο μέσο, η διοικητική δυσλειτουργία και η αναποτελεσματικότητα και η υποδομή των λιμένων είναι μερικά από τα εμπόδια που πρέπει να αρθούν.

Στην τρίτη θεματική ενότητα αναλύεται η έννοια των θαλάσσιων αρτηριών και η σημασία τους στο ευρωπαϊκό σύστημα των μεταφορών. Προτείνεται η ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών και η ενσωμάτωσή τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο και επιπλέον παρατίθενται οι μηχανισμοί στήριξης που σαν στόχο έχουν να αποκτήσουν την ίδια σημασία με τους αυτοκινητοδρόμους και τους σιδηροδρόμους, στη δημιουργία θαλάσσιων γραμμών που επιτρέπουν την καλύτερη σύνδεση των απομονωμένων περιοχών. Φανερή είναι η πρόθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να συνδράμει

στην ανάπτυξη των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, με το χρηματοδοτικό πρόγραμμα Marco Polo, το οποίο προωθεί τη διατροφικότητα και δίνει μια ιδιαίτερη σημασία στην ανάδειξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και των θαλάσσιων αρτηριών. Περιέχει τρεις τύπους χρηματοδότησης, τις δράσεις στροφής, τις καταλυτικές δράσεις και τις δράσεις κοινής διδαχής. Η ανάλογη επιδότηση για την κάθε δράση αποτελεί ένα επιπλέον κίνητρο στους μεταφορείς(και ιδιαίτερα στους οδικούς), να στρέψουν την κυκλοφορία σε λιγότερο χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς. Επιπλέον, παρουσιάζεται μία εικονική διαδρομή που αφορά την Ελλάδα (Λαύριο-Κωνσταντινούπολη) και δείχνει το κατά πόσο αυτή η δράση στροφής θα μπορούσε να ευνοήσει την αποσυμφόρηση του χερσαίου δικτύου και να συντελέσει στη μείωση του κοινωνικού κόστους. Τέλος για να δοθεί μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα, δεν παραλείπεται να αναφερθεί και να αξιολογηθεί η σημαντικότητα και η αποτελεσματικότητα της εκτέλεσης σημαντικών έργων υποδομής μεταφορών σε ευρωπαϊκή κλίμακα, των λεγόμενων Διευρωπαϊκών Δικτύων, που συμβάλλουν στην επιτυχία της διεύρυνσης. Η επέκτασή τους αποτελεί μία ευκαιρία για να μειωθεί η συμφόρηση στους μεγάλους άξονες και ενθαρρύνει τη διατροφικότητα στην Ευρώπη, προϋπόθεση άλλωστε για την αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.

Η τελευταία θεματική ενότητα αποτελεί τον επίλογο της μελέτης μας. Περιλαμβάνει τα συμπεράσματα που εξάγονται με το πέρας της εργασίας τόσο από την ευρωπαϊκή σκοπιά όσο και από την ελληνική. Τονίζεται η ανάγκη υιοθέτησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και των θαλάσσιων αρτηριών και η σημασία τους στη νέα ευρωπαϊκή διάσταση των μεταφορών. Παρουσιάζονται επίσης οι κατευθύνσεις των οργάνων της Ένωσης που σκοπό έχουν την πορεία προς την αειφόρο ανάπτυξη. Περιγράφεται η κατάσταση στον ελληνικό χώρο και οι ενδεχόμενες συνέπειες σε αυτήν και σαφώς η πολιτική που ακολουθεί η ελληνική πλευρά ούτως ώστε να είναι σε θέση να προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών.

Σε όλη την πορεία της εργασίας παρατίθενται πίνακες και σχήματα τα οποία κάνουν πιο εύκολη και γλαφυρή την παρουσίαση των γεγονότων, ενώ παράλληλα επιτρέπεται στον αναγνώστη να εξάγει τα δικά του συμπεράσματα και να κρίνει ο ίδιος την πορεία του μεταφορικού τομέα στην Ευρώπη, αλλά ειδικότερα την αναγκαιότητα της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών και κυρίως της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και των θαλάσσιων αρτηριών. Παρατίθενται εκεί που κρίνεται σκόπιμο ότι η παρουσίασή τους θα προσελκύσει περισσότερο τον αναγνώστη και θα τον ξεκουράσει από την συνεχή παράθεση στοιχείων που υπάρχει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1 Η απάντηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην πολιτική των μεταφορών

Παράγοντας κεφαλαιώδους σημασίας για τη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών, οι μεταφορές καλούνται να επιλύσουν τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των συνεχών καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεχόμενων υπηρεσιών. Η απάντηση της Κοινότητας σε αυτή τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφορών είναι η κατασκευή νέων υποδομών και το άνοιγμα των αγορών. Άλλωστε η διπλή επιταγή της διεύρυνσης και της αιφόρου ανάπτυξης¹ καθιστά αναγκαία τη βελτιστοποίηση του τομέα των μεταφορών. Ένα σύγχρονο σύστημα μεταφορών οφείλει να είναι ένα σύστημα βιώσιμο τόσο από πλευράς οικονομικής, όσο και από πλευράς κοινωνικής και περιβαλλοντικής.

Προϋπόθεση για το σχεδιασμό των μελλοντικών κατευθύνσεων στον τομέα των μεταφορών αποτελεί η εμπέδωση της οικονομικής σπουδαιότητάς του. Πρόκειται για έναν αυτοτελή οικονομικό τομέα που αντιπροσωπεύει, συνολικά, περίπου Ιτρισεκατομμύριο ευρώ, δηλαδή πάνω από το 10% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Απασχολεί δε, περισσότερα από 10 εκατομμύρια άτομα. Καθορίζει υποδομές και τεχνολογίες των οποίων το κόστος για την κοινωνία είναι τόσο υψηλό ώστε δεν αφήνει κανένα περιθώριο λάθους.

Κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ελεύθερη να αναπτύξει τις δικές της υποδομές και δίκτυα μεταφορών. Η παρέμβαση της ΕΕ δικαιολογείται όταν χρειάζεται κοινή δράση για να διατηρηθεί η λειτουργικότητα της εσωτερικής αγοράς: η ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων και υπηρεσιών σε ένα χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα μπορεί να διασφαλιστεί μόνο εάν λειτουργεί απρόσκοπτα η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών δια ξηράς, θαλάσσης και αέρος.

Από την αρχή, η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε την αρμοδιότητα να εφαρμόσει κοινή πολιτική μεταφορών: προβλεπόταν ήδη στη συνθήκη της Ρώμης² του 1957. Αλλά χρειάστηκε να φτάσουμε στο 1985— με την ώθηση για την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς, και μια απόφαση-ορόσημο του

¹ Βλέπε παράρτημα ΙΙ, σημείωση Ι.

² Το Συμβούλιο των Υπουργών δεν κατάφερε για τριάντα περίπου χρόνια να μετουσιώσει τις προτάσεις της Επιτροπής σε συγκεκριμένες δράσεις. Αυτό που τελικώς έπεισε τα κράτη μέλη να αποδεχθούν το νομοθετικό ρόλο της Κοινότητας ήταν η διαπίστωση της ανεπάρκειας του Συμβουλίου από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο το 1985.

Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου— για να αρχίσουν τα κράτη μέλη της ΕΕ να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη αυτή τη διάσταση. Η παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, σε εμπορική βάση, εκ μέρους επιχειρήσεων οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αερομεταφορών και εμπορικής ναυτιλίας, απαλλάσσονται από διακρίσεις λόγω εθνικότητας — σύμφωνα με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας υπηρεσιών— και υπόκεινται πλέον στις κοινές, ανταποκρινόμενες στην οικονομία της αγοράς, διατάξεις της πολιτικής μεταφορών³.

Πριν από την έναρξη της ευρωπαϊκής ενοποίησης, οι κυβερνήσεις πολλών κρατών μελών διαμόρφωναν κάθε φορά την πολιτική τους ανάλογα με τα εθνικά τους κριτήρια. Οι στόχοι της εν λόγω πολιτικής ήταν η προστασία των κρατικών σιδηροδρόμων από το επεκτεινόμενο οδικό δίκτυο μεταφορών, η εγχώρια απασχόληση στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, η προώθηση του εθνικού τους εμπορικού στόλου, η παρουσία των εθνικών τους αεροπορικών εταιρειών στις διεθνείς αερομεταφορές, η προώθηση των εθνικών βασικών βιομηχανιών κ. ο. κ. Τα προαναφερθέντα εθνικά συστήματα προστάτευσαν τις εθνικές αγορές και εξάρτησαν τις διεθνείς μεταφορές από πληθώρα διμερών και πολυμερών συμφωνιών με εκτεταμένους συνοριακούς ελέγχους. Οι συνεπαγόμενες διακρίσεις λόγω εθνικότητας δεν ήταν πλέον αφ' εαυτών αποδεκτές και οδήγησαν εξάλλου σε άνοδο τιμών και, συνεπώς, σε εμπόδια για την κοινή αγορά, τα οποία έπρεπε να αρθούν.

Πιο πρόσφατα, η συνθήκη του Μάαστριχτ ενίσχυσε τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις της πολιτικής μεταφορών και εισήγαγε την έννοια του διευρωπαϊκού δικτύου, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμιστικού σχεδίου των υποδομών μεταφορών που είναι δικαιούχοι κοινοτικής οικονομικής ενίσχυσης.

Σε αυτές τις βάσεις, δημοσιεύθηκε τον Δεκέμβριο του 1992 η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής με αντικείμενο τη “μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών”. Το έγγραφο αυτό βασιζόταν στην αρχή της απελευθέρωσης της αγοράς των μεταφορών. Σε διάστημα μιας δεκαετίας οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων από 17 km ανά ημέρα το 1970 έφθασε τα 35 km το 1998. Το άνοιγμα αυτό ευνοεί κατά κύριο λόγο τη βιομηχανία και εξηγεί γιατί η αύξηση της κυκλοφορίας υπήρξε στην Ευρώπη μεγαλύτερη από την ανάπτυξη της οικονομίας.

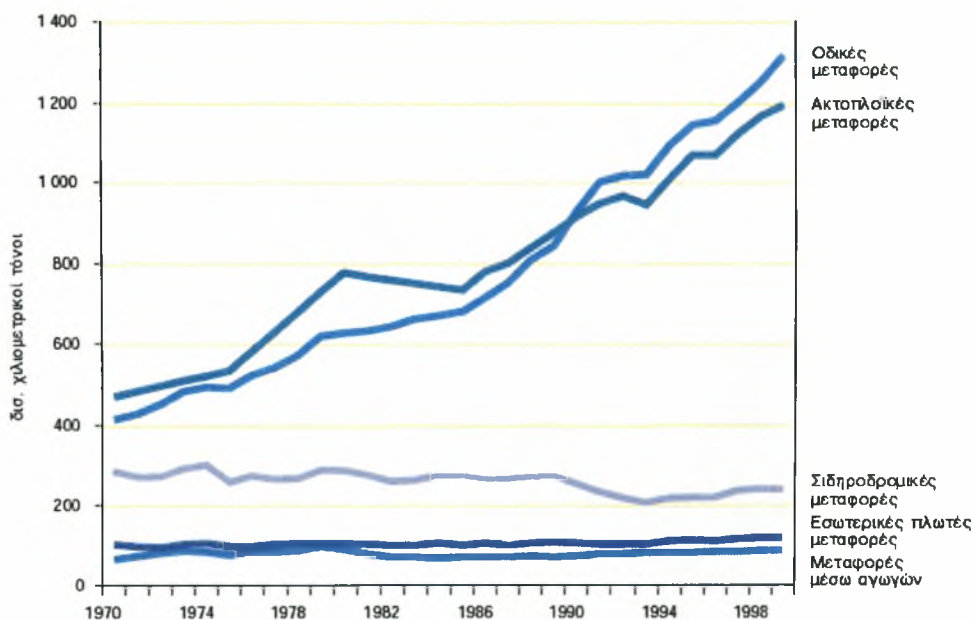
Η επιτυχία της απελευθέρωσης των αγορών στον τομέα των μεταφορών την τελευταία αυτή δεκαετία δεν πρέπει να υποβαθμίζει το γεγονός ότι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς δεν δέχεται εύκολα στρεβλώσεις του ανταγωνισμού λόγω έλλειψης φορολογικής και κοινωνικής

³ Βλ.: <http://europa.eu.int/en/record/mt/top.html>

εναρμόνισης. Στην πορεία ενοποίησης του τομέα των μεταφορών έγινε εμφανές λοιπόν ότι οι αρχές της απελευθέρωσης και της εναρμόνισης δεν είναι από μόνες τους σε θέση να εγγυηθούν τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συνολικού συστήματος για την κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων στην Ευρώπη. Η μη εναρμονισμένη ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών εξηγεί γιατί το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών έρχεται αντιμέτωπο σήμερα με σημαντικά προβλήματα που αδυνατεί να λύσει.

Πίνακας 1.1⁴

Μεταφορές εμπορευμάτων-Επιδόσεις ανά μέσο μεταφοράς-ΕΕ-15:1970-1999



Πέρα από τη κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στο εσωτερικό των πόλεων καθώς και στους αερολιμένες, υπάρχει το πρόβλημα της άνισης ανάπτυξης των διαφορετικών τρόπων μεταφορών. Μέσω των οδικών εμπορευματικών μεταφορών διακινείται τώρα το 44% του συνόλου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων στην ΕΕ, έναντι του 41% για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, 8% για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και 4% για τις πλωτές οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η ανισορροπία είναι εμφανέστερη στην περίπτωση των επιβατικών μεταφορών όπου οι οδικές μετακινήσεις αντιπροσωπεύουν το 79% των μεταφορών, οι σιδηροδρομικές το 6% και οι εναέριες το 5%. Οι επιβλαβείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία και σαφώς το βαρύ

⁴ Πηγή: Λευκή Βίβλος: « Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών» [COM(2001)370 τελικό].

τίμημα της έλλειψης ασφάλειας στους δρόμους ολοκληρώνουν τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζει το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών⁵.

1.2 Η αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών

Είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς μια ισχυρή οικονομική ανάπτυξη που δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και παράγει πλούτο χωρίς ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ικανό να αξιοποιεί πλήρως την εσωτερική αγορά και τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης των συναλλαγών. Το γεγονός ότι, στην αυγή του 21^{ου} αιώνα, εισερχόμαστε στην εποχή της κοινωνίας της πληροφορίας και των εικονικών συναλλαγών δεν έχει μειώσει, το αντίθετο μάλιστα, την ανάγκη για μετακινήσεις. Χάρη στο Διαδίκτυο, όλοι μπορούν πλέον να επικοινωνούν με οποιονδήποτε και να παραγγέλνουν προϊόντα από απόσταση, χωρίς ωστόσο να καταργείται η ανάγκη να μετακινούμαστε, προκειμένου να δούμε, να επιλέξουμε, ή να έχουμε μια συνάντηση. Οι τεχνολογίες της πληροφορίας αποδεικνύουν επίσης ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορούν να καταστήσουν δυνατή τη μείωση των φυσικών μετακινήσεων, διευκολύνοντας την τηλεργασία ή την παροχή τηλεϋπηρεσιών.

Όσον αφορά τους επιβάτες, υπεύθυνη για τη συνεχιζόμενη αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών είναι η θεαματική αύξηση της μηχανοκίνησης. Το σύνολο των οχημάτων τριπλασιάστηκε μέσα σε διάστημα 30 ετών. Κάθε χρόνο προστίθενται τρία εκατομμύρια νέα αυτοκίνητα. Αν, στις περισσότερες χώρες της Ένωσης, το επίπεδο μηχανοκίνησης των νοικοκυριών τείνει να σταθεροποιηθεί, δεν ισχύει το ίδιο στις υποψήφιες χώρες όπου η κατοχή αυτοκινήτου θεωρείται σύμβολο ελευθερίας. Στη διευρυμένη Ένωση αναμένεται να παρατηρηθεί σημαντική αύξηση του συνόλου των οχημάτων.

Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αύξηση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις αλλαγές που σημειώθηκαν στην ευρωπαϊκή οικονομία και στο σύστημα παραγωγής της. Στη διάρκεια των είκοσι τελευταίων ετών, υπήρξε μετάβαση από μια οικονομία «αποθεμάτων» σε μια «οικονομία ροών». Το φαινόμενο αυτό εντάθηκε από ένα κύμα μετεγκατάστασης ορισμένων βιομηχανιών⁶ που επιδιώκουν το χαμηλότερο δυνατό κόστος παραγωγής, ακόμη και εάν ο τόπος παραγωγής των αγαθών αυτών απέχει εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες, χιλιόμετρα από τον τόπο τελικής συναρμολόγησης ή κατανάλωσής τους. Η κατάργηση των συνόρων στην Κοινότητα συνέβαλε στην καθιέρωση ενός συστήματος παραγωγής τύπου «την τελευταία στιγμή» και «κυλιόμενων αποθεμάτων».

⁵ Λευκή Βίβλος: Λευκή Βίβλος: « Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών»[COM(2001)370 τελικό], σ.12.

⁶ κυρίως για αγαθά υψηλής έντασης εργασίας

1.2.1 Η ζήτηση στη διευρυμένη Ευρώπη

Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη που αναμένεται στις υποψήφιες χώρες και η καλύτερη σύνδεση των απομακρυσμένων περιφερειών θα προκαλέσουν αύξηση του ρεύματος των μεταφορών, κυρίως στα οδικά δίκτυα. Η χωρίς προηγούμενο διεύρυνση θα προσδώσει στην Ένωση πραγματικά ηπειρωτικές διαστάσεις. Εάν οι μεγαλύτερες από τις υφιστάμενες διαστάσεις της υπερβαίνουν τα 4.000 χλμ., για παράδειγμα, μεταξύ της Νότιας Ισπανίας και της Βόρειας Φινλανδίας, οι χερσαίες διαστάσεις της θα αυξηθούν με τη διεύρυνση και θα υπερβαίνουν τα 3.000 χλμ. όπως για παράδειγμα μεταξύ της Λισσαβόνας και της Constanza στη Ρουμανία. Το μέγεθος του στόλου θα αυξηθεί σημαντικά, εάν σκεφτούμε ότι μόνο η χωρητικότητα των πλοίων με σημαία Κύπρου και Μάλτας αντιστοιχεί στο σύνολο σχεδόν της χωρητικότητας του υφιστάμενου κοινοτικού στόλου.

Το 1998, οι υποψήφιες χώρες υπερδιπλασίασαν και υπερπενταπλασίασαν τον όγκο των εισαγωγών και εξαγωγών τους αντίστοιχα σε σχέση με το 1990. Το 1998, οι υποψήφιες προς ένταξη χώρες είχαν ήδη εξάγει 112 εκατ. τόνους προς την Ένωση, αξίας 68 δισεκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή 2,2 φορές περισσότερο από τον όγκο των εμπορικών συναλλαγών του 1990, εισήγαγαν δε 50 εκατ. τόνους, αξίας 90 δισεκατομμυρίων ευρώ, ήτοι ποσότητα πενταπλάσια της αντίστοιχης του 1999. Συνεπώς, διαπιστώνονται πλέον ενδείξεις συμφόρησης στα σύνορα και ο κίνδυνος κορεσμού των αξόνων Ανατολής-Δύσης είναι μεγάλος.⁷

Εάν η περίοδος της κεντρικά σχεδιαζόμενης οικονομίας κληροδότησε στις υποψήφιες χώρες μια οργάνωση των μεταφορών που ευνοούσε το σιδηρόδρομο, πρέπει να σημειωθεί ότι η κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφορών δείχνει σημαντική στροφή, από τη δεκαετία του 1990, προς τις οδικές μεταφορές. Μεταξύ των ετών 1990 και 1998, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν έτσι κατά 19,4% ενώ, παράλληλα, η σιδηροδρομική κυκλοφορία κατέγραψε μείωση της τάξης του 43,5 %, αν και κατά μέσο όρο συνεχίζει να είναι πολύ μεγαλύτερη από την αντίστοιχη της Κοινότητας. Ο σιδηρόδρομος αντιστοιχεί σε ποσοστό μεγαλύτερο του 40% της αγοράς διακίνησης εμπορευμάτων στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, δηλαδή σε επίπεδο παρόμοιο με εκείνο των Ηνωμένων Πολιτειών έναντι ποσοστού 8% στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Επομένως, βάσει των υφιστάμενων τάσεων, το ποσοστό συμμετοχής του συγκεκριμένου τρόπου μεταφορών θα μπορούσε έως το 2010 να μειωθεί κατά 10%. Η ύπαρξη αυτού του ιδιαίτερος εκτεταμένου και πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου, καθώς και μιας σημαντικής τεχνογνωσίας, αποτελεί μοναδική ευκαιρία που πρέπει να αξιοποιηθεί με σκοπό την επανεξισορρόπηση των

⁷ Στα σύνορα της Γερμανίας με την Πολωνία παρατηρούνται συχνά σειρές αναμονής φορτηγών που ξεπερνούν σε μήκος τα 50 χλμ.

τρόπων μεταφορών σε μια διευρυμένη Ευρώπη. Θα πρέπει επομένως να καταβληθούν όλες οι απαραίτητες προσπάθειες προκειμένου να πεισθούν οι χώρες αυτές για την ανάγκη διατήρησης της συμμετοχής των σιδηροδρόμων στις εμπορευματικές μεταφορές, σε αυξημένο επίπεδο, θέτοντας το στόχο γύρω στο 35% περίπου έως το 2010⁸. Πρέπει λοιπόν να αντιμετωπιστεί αυτή η φθίνουσα πορεία προτού γίνει μη αναστρέψιμη.

1.3 Η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας απειλείται

1.3.1 Η συμφόρηση

Οι μεταφορές όμως δεν μπορούν να εξακολουθήσουν να αναπτύσσονται όπως στο παρελθόν. Ήδη η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί πληγή για τις οδικές, τις αεροπορικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές με αποτέλεσμα καθυστερήσεις, τάλαιπωρία, αυξημένη ρύπανση, υψηλότερο κόστος, χειρότερες υπηρεσίες και απώλεια της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας.

Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 πρωτοεμφανίστηκαν στην Ευρώπη φαινόμενα συμφόρησης σε ορισμένες περιοχές και σε ορισμένους άξονες, η μονιμοποίηση των οποίων απειλεί πλέον την ανταγωνιστικότητα σε οικονομικό επίπεδο. Παραδόξως αυτή η συμφόρηση του κέντρου συνοδεύεται από μια πολύ μεγάλη απομόνωση των απομακρυσμένων περιφερειών, στις οποίες εξακολουθεί να παρίσταται ανάγκη βελτίωσης των συνδέσεων με τις κεντρικές αγορές προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή στην επικράτεια της Ένωσης. Παραφράζοντας μια γνωστή ρήση για τον συγκεντρωτισμό, μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση απειλείται από «αποπληξία στο κέντρο και από παραλυσία στα άκρα». Η κυκλοφοριακή συμφόρηση όχι μόνο δοκιμάζει τα νεύρα των οδηγών, αλλά έχει και υψηλό κόστος για την ευρωπαϊκή παραγωγικότητα. Υπάρχουν σημεία συμφόρησης και στοιχεία που λείπουν στις υποδομές, μια έλλειψη διαλειτουργικότητας μεταξύ τρόπων και συστημάτων. Τα δίκτυα είναι οι αρτηρίες τροφοδοσίας της μεγάλης αγοράς. Οι ανεπάρκειες τους λειτουργούν ανασταλτικά για τον ανταγωνισμό και αφήνουν ανεκμετάλλευτες τις ευκαιρίες για δημιουργία νέων αγορών, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα λιγότερες θέσεις απασχόλησης στην Ευρώπη σε σχέση με αυτές που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν.

Όπως η συμφόρηση πλήττει, κατά κύριο λόγο, τις αστικές ζώνες, έτσι και το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών χαρακτηρίζεται όλο και περισσότερο από συμφόρηση: 7.500 χιλιόμετρα δικτύου, δηλαδή ένα ποσοστό 10% του οδικού, δοκιμάζεται σε καθημερινή βάση από

⁸ Ανδριανόπουλος Σ.-Γιαννάτος Γ.,(2000), «Logistics: Μεταφορές-Διανομή», Τουλιάτος, Αθήνα, σ.33-35.

συμφορήσεις. Αν και το σιδηροδρομικό δίκτυο διαθέτει κάποιο πλεόνασμα μεταφορικής ικανότητας, περίπου το 20% του σιδηροδρομικού δικτύου δηλαδή 16.000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, μπορούν να χαρακτηριστούν σημεία συμφόρησης. Δεκαέξι από τα κύρια αεροδρόμια της Ένωσης καταγράφουν καθυστερήσεις άνω των 15 λεπτών σε ποσοστό άνω του 30% των πτήσεων τους. Αυτές οι καθυστερήσεις στις αεροπορικές μεταφορές, αθροιστικά, έχουν ως αποτέλεσμα μια υπερκατανάλωση 1,9 δισεκατομμυρίων λίτρων κηροζίνης, ποσότητα που αντιστοιχεί περίπου στο 6%της συνολικής ετήσιας κατανάλωσης του συγκεκριμένου τύπου καυσίμου.

Η συμφόρηση ενέχει τον σοβαρό κίνδυνο μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής οικονομίας. Με βάση την πιο πρόσφατη έρευνα επί του θέματος, το εξωτερικό κόστος της συμφόρησης στην οδική κυκλοφορία και μόνο αντιστοιχεί περίπου στο 0,5% του κοινοτικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Οι προβλέψεις για αύξηση της κυκλοφορίας έως το 2010 υποδεικνύουν ότι, αν δεν αναληφθούν πρωτοβουλίες, θα υπάρξει σημαντική επιδείνωση της συμφόρησης στις οδικές αρτηρίες. Το κόστος της συμφόρησης αναμένεται έτσι να αυξηθεί κατά 142% και να ανέλθει σε 80 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, ποσό που αντιστοιχεί στο 1% περίπου του κοινοτικού ΑΕγχΠ.

Επίσης, αν δεν ληφθούν μέτρα ευρείας κλίμακας έως το 2010 στην Ένωση των δεκαπέντε με στόχο την ορθολογικότερη χρήση των πλεονεκτημάτων του κάθε τρόπου μεταφορών, η κυκλοφορία των βαρέων φορτηγών οχημάτων και μόνον αναμένεται να αυξηθεί κατά 50% σε σχέση με τα επίπεδα του 1998⁹. Αυτό σημαίνει ότι οι περιφέρειες και οι μεγάλοι διαμετακομιστικοί άξονες, που είναι ήδη πολύ επιβαρημένοι, θα υποχρεωθούν να δεχθούν ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή πίεση. Όσον αφορά τις αερομεταφορές η αντικατάσταση των απευθείας πτήσεων με πτήσεις ανταπόκρισης μέσω των κεντρικών αερολιμένων οδήγησε στη μείωση του μέσου μεγέθους των αεροπλάνων, καθώς οι αεροπορικές εταιρείες προκρίνουν τη συχνότητα των πτήσεων έναντι μιας περιορισμένης εξυπηρέτησης με αεροσκάφη τύπου τζάμπο. Αυτό έχει δυστυχώς ως αποτέλεσμα όχι μόνο τη συμφόρηση στις εγκαταστάσεις εδάφους αλλά καθιστά και πολύ πιο δυσχερείς τις προσπάθειες που απαιτούνται για τη διαχείριση όλων αυτών των αεροπλάνων που διασταυρώνονται μέσα σε έναν περιορισμένο χώρο.

1.3.2 Η ρύπανση

Εκτός από τα καθημερινά μπουτλιαρίσματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους μπορεί, υπό ορισμένες καιρικές συνθήκες, να προκαλέσει αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης των πόλεων σε επίπεδα επικίνδυνα για την υγεία. Επιπλέον η πλημμύρα των αυτοκινήτων στους

δρόμους, σε πολλές βιομηχανικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά την ασφάλεια.

Η συμφόρηση και οι καθυστερήσεις αυξάνουν την κατανάλωση καυσίμων, και άρα και τη ρύπανση. Στην ΕΕ, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για το 28% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), το κυριότερο αέριο που προκαλεί το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εκπομπών, το 84% προέρχεται από τα οδικά οχήματα και το 13% από τα αεροσκάφη. Οι αεροπορικές μεταφορές καλούνται να αντιμετωπίσουν τα αυξημένα προβλήματα αποδοχής τους, κυρίως από τους πληθυσμούς που κατοικούν κοντά στους αερολιμένες και είναι αναγκασμένοι να υφίστανται τις ηχητικές οχλήσεις που δημιουργεί η κυκλοφορία. Η θέσπιση μέτρων που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών θορύβου αλλά και αερίων¹⁰ που παράγουν οι αεροπορικές μεταφορές αποτελεί αναγκαία συνθήκη για τη συνέχιση της ανάπτυξης του τομέα. Αν και το μεγαλύτερο μέρος των εκπομπών CO₂ σημείωσε ήδη πτώση¹¹, οι εκπομπές από τις μεταφορές αυξάνονται. Το 2010 φαίνεται ότι θα είναι περίπου 40% υψηλότερες από ότι το 1990¹², φτάνοντας τα 1,113 δισεκατομμύρια τόνους εκπομπών, έναντι 739 εκατομμυρίων το 1990.

Ρύπανση δεν είναι μόνο οι εκπομπές από τις εξατμίσεις των αυτοκινήτων και ο υπερβολικός θόρυβος από τα αεροσκάφη. Ρύπανση είναι και οι πετρελαιοκηλίδες όπως εκείνες από τα ναυάγια των πετρελαιοφόρων Erika και Prestige, που κατέστρεψαν τις γαλλικές και τις ισπανικές ακτές. Επομένως επιβάλλονται εκτεταμένοι έλεγχοι στα πλοία και ιδιαίτερα σε αυτά που μεταφέρουν ρυπογόνες ύλες, ιδίως όσον αφορά την τήρηση των ελάχιστων κανόνων ασφαλείας για την καταπολέμηση ατυχημάτων.

1.3.3 Κόστος μετρούμενο σε ανθρώπινες ζωές

Ωστόσο χρειάζεται να συνυπολογιστεί το κόστος των ατυχημάτων — όχι μόνο υπό οικονομικούς όρους — και από την άποψη της απώλειας ανθρώπινων ζωών. Από όλους τους τρόπους μεταφορών, οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους κινδύνους και κοστίζουν περισσότερο σε ανθρώπινες ζωές. Θεωρούμενα ως ένα κοινωνικό φαινόμενο, τα οδικά ατυχήματα δεν είχαν προκαλέσει μέχρι πρότινος σημαντικές αντιδράσεις. Πώς αλλιώς μπορεί να εξηγηθεί αυτή η σχετική ανοχή, τη στιγμή που ο συνολικός αριθμός νεκρών στους ευρωπαϊκούς δρόμους καθημερινά αντιστοιχεί πρακτικά στην πτώση ενός αεροπλάνου μεσαίου μεγέθους;

⁹ COM(2001)370 τελικό, σ.14.

¹⁰ Κατά την πτήση Άμστερνταμ-Νέας Υόρκη, ένα αεροπλάνο εκπέμπει κατά μέσο όρο έναν τόνο διοξειδίου του άνθρακα ανά επιβάτη.

¹¹ Σύμφωνα με τη δέσμευση που ανέλαβε η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου του Κιότο.

¹² Παρ' όλο τον σημαντικό στόχο της ΕΕ να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 8% μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα.

Ο φόρος που καταβάλλουν οι Ευρωπαίοι στο βωμό της κινητικότητας ήταν και παραμένει πολύ υψηλός. Έτσι, από το 1970, πάνω από 1,64 εκατομμύρια συμπολιτών μας έχουν χάσει τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα. Παρόλο που ο αριθμός των θυμάτων σημείωσε σαφή πτώση στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η τάση αυτή έχει ανακοπεί τα τελευταία χρόνια.

Το 2000, τα τροχαία ατυχήματα οδήγησαν στο θάνατο περισσότερων από 40.000 ατόμων ενώ ο αριθμός των τραυματιών υπερέβη τα 1,7 εκατομμύρια στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ηλικιακή μερίδα που πλήττεται περισσότερο είναι αυτή μεταξύ 14-25 ετών, στην οποία οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτων. Ένα άτομο στα τρία προβλέπεται ότι θα τραυματιστεί στη διάρκεια της ζωής του σε τροχαίο ατύχημα. Το άμεσα μετρήσιμο κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ανέρχεται σε 45 δισεκατομμύρια ευρώ. Το έμμεσο κόστος (συμπεριλαμβανομένων των φυσικών και ηθικών βλαβών για τα θύματα και τις οικογένειές τους) υπολογίζεται ότι είναι τριπλάσιο ή τετραπλάσιο. Διατίθεται ετησίως ποσό ύψους 160 δισεκατομμυρίων ευρώ, το οποίο ισοδυναμεί με 2% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹³. Τα χρηματοδοτικά μέσα που διατίθενται στην καταπολέμηση της οδικής επικινδυνότητας δεν είναι ανάλογα με το μέγεθος της τραγωδίας. Πράγματι, οι προσπάθειες που καταβάλλονται για την πρόληψη των ατυχημάτων παραμένουν ανεπαρκείς: αντιστοιχούν σε λιγότερο από 5% του συνολικού κόστους των ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης για αποζημιώσεις και επανορθώσεις στην οποία υποβάλλονται οι ασφαλιστικές εταιρείες και η οποία ανέρχεται σε 60 δισεκατομμύρια ευρώ.

Ο κατακερματισμός των αρμοδιοτήτων και των πόρων μεταξύ των πολλών φορέων που είναι επιφορτισμένοι με την οδική ασφάλεια, τόσο σε κρατικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, περιορίζει τις δράσεις μεγάλης κλίμακας και αποθαρρύνει την εφαρμογή συντονισμένων πολιτικών. Τα προγράμματα που προαναγγέλλονται είναι συχνά μόνο για το ιδεσθαι, αφού δεν περιλαμβάνουν παρά περιορισμένα μέτρα. Αντιμέτωπα με τη δυσκολία του να επιτύχουν σημαντικά αποτελέσματα, τα κράτη μέλη επικαλούνται ορισμένες φορές πολιτιστικές ιδιαιτερότητες προκειμένου να αιτιολογήσουν τη μοιρολατρική στάση τους. Ορισμένα τεχνικά μέτρα, όπως η ασφάλεια της υποδομής, απαιτούν σημαντικές επενδύσεις εν όψει των οποίων τα κράτη μέλη έχουν την τάση να αναδιπλώνονται. Έτσι, αν όλα τα κράτη μέλη επιτύγχαναν αποτελέσματα ανάλογα με αυτά του Ηνωμένου Βασιλείου και της Σουηδίας, υπολογίζεται ότι ο αριθμός των νεκρών θα μειωνόταν κατά 20.000 ετησίως. Επίσης, διαπιστώνεται ότι για το 1998, η αναλογία των νεκρών από οδικά

¹³ Έκθεση της Ewa Hedkvist Petersen σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών για τις «Προτεραιότητες της οδικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση - έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων» που εκδόθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 18 Ιανουαρίου 2001.

ατυχήματα μεταξύ χωρών όπως η Σουηδία και η Πορτογαλία, που έχουν ανάλογο αριθμητικά πληθυσμό, είναι 1 προς 4,5. Ομοίως, ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Πορτογαλία, η σχέση αυτή διαμορφώνεται στο 1 προς 2,5.¹⁴ Οι δυνατότητες προόδου είναι επίσης πολύ σημαντικές στις χώρες της διεύρυνσης στις οποίες ο στόλος οχημάτων είναι μεγαλύτερης παλαιότητας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ένωσης και οι οποίες δεν διαθέτουν τις πιο προηγμένες τεχνολογίες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να δεσμευθεί για την επόμενη δεκαετία ότι θα επιδιώξει τον φιλόδοξο κοινοτικό στόχο της μείωσης των θανάτων από οδικά ατυχήματα στο ήμισυ, μέσω ολοκληρωμένης δράσης που θα λαμβάνει υπόψη τις ανθρώπινες και τεχνικές διαστάσεις και θα στοχεύει στη βελτίωση της ασφάλειας του διευρωπαϊκού δικτύου. Η μάχη κατά της ανασφάλειας στους δρόμους απαιτεί να τεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση αυτός ο φιλόδοξος στόχος μεταξύ 2000 και 2010. Η Επιτροπή προτίθεται να εστιάσει τις προσπάθειες γύρω από τον στόχο της μείωσης του αριθμού των νεκρών στο ήμισυ για την ίδια αυτή περίοδο. Παρόλο που η ευθύνη για τη λήψη των μέτρων που θα οδηγήσουν στην επίτευξη του στόχου της μείωσης των νεκρών στο ήμισυ ανήκει κατά κύριο λόγο στην αρμοδιότητα των εθνικών ή τοπικών αρχών, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συμβάλει στο στόχο αυτό.

Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα τίθεται όσον αφορά στην εκμετάλλευση των ερευνών που διεξάγονται με αφορμή κάποιο ατύχημα. Σήμερα, οι ταχείες έρευνες που διεξάγονται από τις δικαστικές αρχές ή τις ασφαλιστικές εταιρείες έχουν ως κύριο αντικείμενο την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται από τα ατυχήματα και την απόδοση ευθυνών σε εφαρμογή των ισχυουσών νομοθεσιών. Όμως οι έρευνες αυτές δεν μπορούν να υποκαταστήσουν την ανάγκη που είναι πλέον αισθητή και ενισχύεται σε Ευρώπη και ΗΠΑ για τη διεξαγωγή ανεξάρτητων τεχνικών ερευνών προσανατολισμένων στα αίτια των ατυχημάτων και στα μέσα βελτίωσης της νομοθεσίας. Εδώ και πολλά χρόνια, η ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει προβλέψει τον συγκεκριμένο τύπο ερευνών για την πολιτική αεροπορία¹⁵. Ανάλογη υποχρέωση προβλέπεται πλέον και στις ρυθμίσεις περί σιδηροδρόμων. Η Επιτροπή εξετάζει πλέον το ενδεχόμενο να εισηγηθεί την ανάπτυξη ανάλογων ερευνών για το ναυτικό τομέα¹⁶, ενώ, σε πιο μακροπρόθεσμο επίπεδο, θα ήταν σκόπιμο να

¹⁴ Το 1998, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανήλθε σε 531 για τη Σουηδία, 2.425 για την Πορτογαλία, 3.581 για το Ηνωμένο Βασίλειο και 8.198 για τη Γαλλία.

¹⁵ η Επιτροπή εξέδωσε τον Δεκέμβριο του 2000 πρόταση οδηγίας σχετικά με τις εκθέσεις συμβάντων στην πολιτική αεροπορία. Ολοκληρώνοντας την τρέχουσα κοινοτική νομοθεσία, η πρόταση αυτή στοχεύει στην ανάλυση των συμβάντων, τα οποία αποτελούν γενικά προάγγελους ατυχημάτων.

¹⁶ Η Επιτροπή εξέδωσε πρόταση οδηγίας σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που προβλέπει, από την 1η Δεκεμβρίου 2000, ότι πρέπει να διενεργείται αντικειμενική έρευνα σε περίπτωση ατυχήματος για όλα τα πλοία και σκάφη που εκτελούν δρομολόγια με προορισμό και με αφετηρία κοινοτικούς λιμένες. Η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει έως το 2004 ένα εναρμονισμένο σύστημα για όλα τα ναυτικά ατυχήματα.

προβλεφθεί κάτι τέτοιο και για τα οδικά ατυχήματα. Οι ανεξάρτητες αυτές έρευνες πρέπει να διεξάγονται σε εθνικό επίπεδο αλλά με βάση μια ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τα αποτελέσματα πρέπει να γνωστοποιούνται σε επιτροπή ανεξάρτητων ειδικών που θα εδρεύει στους κόλπους της Επιτροπής και θα είναι επιφορτισμένη κυρίως με τη βελτίωση της ισχύουσας νομοθεσίας και την προσαρμογή της μεθοδολογίας στις τεχνικές εξελίξεις.

1.4 Οι χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής των μεταφορών

Αυτή η κατάσταση χρόνιας συμφόρησης εξηγείται εν μέρει από το γεγονός ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν χρεώνονται σε κάθε περίπτωση τις δαπάνες που προκαλούν. Πράγματι η διάρθρωση των τιμών, γενικά, δεν αντανakλά το σύνολο του κόστους των υποδομών, της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ζημίας¹⁷ και των ατυχημάτων. Οι χρήστες των μεταφορών δικαιούνται να γνωρίζουν επακριβώς τι πληρώνουν και γιατί το πληρώνουν. Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην Ευρώπη, η καταπολέμηση του φαινομένου του θερμοκηπίου, η ανάπτυξη των υποδομών αλλά και η βελτίωση τόσο της οδικής ασφάλειας όσο και της ασφάλειας στις δημόσιες μεταφορές, η άμβλυση των περιβαλλοντικών οχλήσεων, έχουν ένα κόστος. Ως παράδειγμα αναφέρεται το σύστημα επιβολής τελών συμφόρησης, σύμφωνα με το οποίο οι χρήστες πληρώνουν για τις ανεπαρκείς υποδομές που χρησιμοποιούν στους οδικούς άξονες, στους αερολιμένες και αλλού. Το σύστημα αυτό άρχισε να ισχύει το 2003 στο Λονδίνο¹⁸ όπου εισπράττονται τέλη από τους αυτοκινητιστές που οδηγούν στο κέντρο της πόλης, και το οποίο μπορεί να αντιγράψουν άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες.

Στο κοινωνικό αυτό κόστος πρέπει να προστεθεί το επενδυτικό κόστος για τον καλύτερο έλεγχο των μεταφορών, για τη θέση σε κυκλοφορία νέων αμαξοστοιχιών ή για την κατασκευή νέων υποδομών (για παράδειγμα αεροδρομίων). Στο μέλλον, η κοινωνία και οι χρήστες των μεταφορικών μέσων θα κληθούν να καταβάλουν το αντίτιμο αυτών των ωφελειών σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό μέσω των τιμών των μεταφορών τις οποίες πληρώνουν οι χρήστες, χωρίς ωστόσο να επηρεάζεται η πρόσβαση σε διαρκείς υπηρεσίες ποιότητας στο σύνολο της επικράτειας.

Αν και προβλέπεται μια συνολική αύξηση των τιμών των μεταφορών, αυτό που κυρίως πρέπει να αλλάξει είναι η διάρθρωση των τιμών. Η Επιτροπή, στην προηγούμενη Λευκή Βίβλο της για την κοινή πολιτική μεταφορών είχε ήδη διαπιστώσει ότι μια από τις βασικότερες αιτίες των ανισορροπιών και της αναποτελεσματικότητας είναι το γεγονός ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν επιβαρύνονται με το σύνολο των δαπανών που συνεπάγονται οι δραστηριότητές τους. Στον βαθμό που οι τιμές δεν αντανakλούν το συνολικό κοινωνικό κόστος των μεταφορών, η ζήτηση αυξάνει

¹⁷ Βλ. παράρτημα I (Καταβολή αντιτίμου για τη ρύπανση)

¹⁸ Βλ. παράρτημα I (Ο μακρύς δρόμος)

τεχνητά. Με την εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών τιμολόγησης και υποδομών, θα επιλυόταν σταδιακά σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα της αναποτελεσματικότητας. Το παράδοξο είναι ότι τον τομέα των μεταφορών βαρύνει μεγάλος αριθμός φόρων: φόροι για την έκδοση άδειας, φόροι κυκλοφορίας και ασφάλισης των οχημάτων, φορολογία καυσίμων και τέλη για τη χρήση των υποδομών. Το πρόβλημα όμως δεν έγκειται μόνο στην υπερβολική φορολογία αλλά, κυρίως, στην άνιση κατανεμημένη φορολογία. Οι χρήστες αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο, χωρίς να γίνεται διάκριση βάσει των επιπτώσεων της δραστηριότητάς τους: της φθοράς που προκαλείται στις υποδομές, της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή της ρύπανσης για την οποία ευθύνονται.

Η άνιση αυτή κατανομή των βαρών μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης των υποδομών, των φορολογουμένων και των χρηστών αποτελεί τη βασική αιτία της σημαντικής στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης και των διαφόρων τρόπων μεταφορών. Προκειμένου οι τελευταίοι αυτοί να αντιμετωπίζονται κατά ισότιμο τρόπο, τα φορολογικά βάρη θα πρέπει να κατανέμονται καλύτερα βάσει των ίδιων αρχών, όποιος και αν είναι ο τρόπος μεταφορών. Το κόστος των μεταφορών σήμερα, σε γενικές γραμμές, φέρει η κοινωνία, δηλαδή οι φορολογούμενοι και οι επιχειρήσεις και μόνο σε μικρό βαθμό οι χρήστες. Βάσει των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει», θα ήταν σκόπιμο, «οι χρήστες των μεταφορών να πληρώνουν τις μετρήσιμες συνιστώσες του κόστους μεταφοράς που συνδέονται με τη χρήση, την ποιότητα και την ασφάλεια των υποδομών»¹⁹.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg υπενθύμισε εξάλλου ότι «η αειφόρος πολιτική μεταφορών πρέπει να ενθαρρύνει τον πλήρη εσωτερικό καταλογισμό του κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους και ότι απαιτείται δράση για σημαντική αποσύζευξη της αύξησης των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕΠ, ιδίως με μετατόπιση από τις οδικές στις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές καθώς και στις δημόσιες συγκοινωνίες». Η δράση της Κοινότητας θα πρέπει λοιπόν να στοχεύει στη σταδιακή αντικατάσταση της ισχύουσας φορολογίας του συστήματος των μεταφορών με αποτελεσματικότερα μέτρα για την ενσωμάτωση του κόστους των υποδομών και του εξωτερικού κόστους. Τα μέσα για την επίτευξη του στόχου αυτού είναι αφενός η χρέωση της χρήσης των υποδομών, η οποία θα συμβάλει ιδιαίτερα αποτελεσματικά στη ρύθμιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη μείωση των λοιπών περιβαλλοντικών οχλήσεων και, αφετέρου, η φορολογία των καυσίμων, η οποία αποτελεί πρόσφορο μέσο για τον έλεγχο των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Η εφαρμογή των δύο αυτών μέσων, που στοχεύουν στο

¹⁹ Όπως ανέφερε ο Paolo Costa, μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην έκθεσή του. Έκθεση PE-A50345/2000

μεγαλύτερο διαχωρισμό και την καλύτερη προσαρμογή της φορολογίας και των δικαιωμάτων χρήσης²⁰, πρέπει να συντονιστεί, καθώς το πρώτο συμπληρώνεται από το δεύτερο.

1.5 Οι συνδυασμένες μεταφορές στον Ευρωπαϊκό χώρο

Η ύπαρξη ενός αποδοτικού μεταφορικού συστήματος αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Με την αναμενόμενη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, την πιθανή επέκταση της Ένωσης προς τις κεντρικές και ανατολικές χώρες και την συνεργασία με τις Μεσογειακές χώρες, ο ρόλος των μεταφορών αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο τη σημασία του. Ωστόσο, εξαιτίας της αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών και της αυξανόμενης ανισορροπίας στη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς και της μεταφορικής υποδομής, το ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα παρουσιάζει σημάδια αναποτελεσματικότητας από οικονομική και κοινωνική άποψη.

Από το 1970 οι εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ έχουν αυξηθεί κατά 70% περίπου ενώ η ετήσια αύξηση κατά 2% αναμένεται να συνεχιστεί και για τις επόμενες δύο δεκαετίες. Σήμερα τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία τοποθετούν το κόστος από τη συμφόρηση στους Ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους σε 120 δις ECU ή 2% του ΑΕΠ της ΕΕ. Τα κόστη αυτά υποσκιάζουν την Ευρωπαϊκή ανταγωνιστικότητα, τη στιγμή που η μεταφορική ζήτηση απαιτεί ευκαμψία, αξιοπιστία και οικονομική αποδοτικότητα. Γίνεται συνεπώς αντιληπτό ότι εάν ο τομέας των μεταφορών δεν λάβει υπόψη του τις μεταφορικές απαιτήσεις ανεξάρτητα από το μέσο και δεν χρησιμοποιήσει τις διαθέσιμες χωρητικότητες των άλλων μέσων, η οδική μεταφορά θα συνεχίσει την αυξητική της πορεία, αποκτώντας μερίδιο αγοράς 72% (από περίπου 50% το 1970). Την ίδια στιγμή, το μερίδιο των σιδηροδρόμων έχει παρουσιάσει μείωση τα χρόνια από το 1970 από 32% σε λιγότερο από 15% το 1995. Αυτή η μείωση αναμένεται να συνεχιστεί αν οι παρούσες τάσεις συνεχιστούν και στο μέλλον

²⁰ Η φορολογία οχημάτων βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων, ιδίως των επιβατηγών οχημάτων, μπορεί να ευνοήσει την αγορά και τη χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον οχημάτων

Πίνακας 1.2²¹
 Μεταφορικό έργο στην Ε.Ε. (1000 εκ.τον.χλμ)

	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Εσωτ. Ναυτιλία	Αγωγοί	Θαλάσσιες (ενδοκοινοτικές)	Σύνολο
1970	416	283	103	66	472	1340
1980	628	287	107	91	780	1893
1990	932	255	108	75	922	2293
1995	1.146	221	114	83	1071	2635
1996	1.152	220	112	85	1076	2645
1997	1.205	238	118	85	1124	2770
1998	1.255	241	121	87	1167	28700

Πίνακας 1.3²²
 Ποσοστιαία Κατανομή των μέσων

	Οδικό %	Σιδηρόδρομος %	Εσωτ. Ναυτιλία %	Θαλάσσιες (ενδοκοινοτικές) %	Αγωγοί %	Σύνολο σε 1000 εκ. τον.χλμ
1970	31,0	21,1	7,7	35,2	4,9	1340
1980	33,2	15,2	5,6	41,2	4,8	1893
1990	40,7	11,1	4,7	40,2	3,3	2293
1995	43,5	8,4	4,3	40,2	3,3	2634
1996	43,6	8,3	4,2	40,6	3,2	2641
1997	43,5	8,6	4,3	40,6	3,1	2770
1998	43,7	8,4	4,2	40,7	3,0	2870

Με στόχο την απόκτηση κοινωνικοοικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, η αποτελεσματική και ισορροπημένη χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας του Ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος έχει εξελιχθεί σε σημαντική πρόκληση.

Η συνήθης πρακτική που στηρίζεται αυτόνομα σε κάθε μέσο μεταφοράς, δεν φαίνεται να καλύπτει τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες του τομέα. Έτσι λοιπόν προωθείται μια νέα προσέγγιση που αφορά ολόκληρο το μεταφορικό σύστημα και όχι μεμονωμένα τμήματα αυτού (overall systems approach). Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί μια νέα καινοτόμα πολιτική που στηρίζει την ολιστική αυτή προσέγγιση του μεταφορικού συστήματος καθώς στοχεύει στην ισορροπημένη και αποδοτική χρήση όλης της μεταφορικής ικανότητας (υποδομή, μέσα, εξοπλισμό διαχείρισης).

²¹ Πηγή: Αλέξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ. Σταμούλη.

²² Πηγή: Αλέξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ. Σταμούλη.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση οι διατροπικές μεταφορές (Intermodal transport) αφορούν ένα μεταφορικό σύστημα το οποίο επιτρέπει τη χρήση τουλάχιστον δύο μέσων μεταφοράς με ένα ολοκληρωμένο τρόπο σε μια μεταφορική αλυσίδα από μέσο σε μέσο μεταφορά. Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών έχει δώσει μια στενότερη έννοια στις συνδυασμένες μεταφορές (combined transport) δίνοντας τους εξής ορισμούς:

- **Πολυτροπικές μεταφορές** (Multimodal transport) : μεταφορά εμπορευμάτων με τουλάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

- **Διατροπικές μεταφορές** (Intermodal transport) : η μεταφορά φορτίου σε μια και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας σταδιακά διάφορα μέσα μεταφοράς ενώ το πραγματικό φορτίο δεν υπόκειται σε χειρισμό κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

- **Συνδυασμένες μεταφορές** (Combined transport) : είναι η διατροπική μεταφορά όπου όμως το μεγαλύτερο τμήμα του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικώς ή μέσω θαλάσσιας ή ποτάμιας οδού και κάθε αρχικό ή τελικό τμήμα του, που γίνεται με οδικά μέσα, είναι όσο το δυνατόν μικρότερο.

Ουσιαστικά οι διατροπικές μεταφορές λειτουργούν ως ποιοτικός δείκτης της ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Όσο μεγαλύτερη είναι τόσο μεγαλύτερη είναι και η ολοκλήρωση και συμπληρωματικότητα των μέσων, συμβάλλοντας σε πιο αποδοτική χρήση του μεταφορικού συστήματος. Η οικονομική βάση των συνδυασμένων μεταφορών έγκειται στο ότι τα μέσα μεταφοράς, καθένα από τα οποία παρουσιάζει εγγενή θετικά οικονομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, μπορούν να ολοκληρωθούν σε μία μεταφορική αλυσίδα από πόρτα σε πόρτα με στόχο την βελτίωση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος. Η ολοκλήρωση μεταξύ των μέσων πρέπει να πραγματοποιηθεί σε επίπεδα υποδομής και εξοπλισμού (π.χ. μονάδες φόρτωσης, οχήματα, τηλεπικοινωνίες) λειτουργίες και υπηρεσίες όπως και κανονιστικές συνθήκες²³.

Στόχος είναι η ανάπτυξη ενός πλαισίου για την καλύτερη δυνατή ολοκλήρωση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς έτσι ώστε να επιτραπεί η αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική χρήση του μεταφορικού συστήματος μέσω της προσφοράς πελατοκεντρικών υπηρεσιών από πόρτα σε πόρτα ενώ ταυτόχρονα θα ενισχύεται ο ανταγωνισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων στον μεταφορικό τομέα.

Οι συνδυασμένες μεταφορές δεν δεσμεύονται με συγκεκριμένα μέσα μεταφοράς, αντίθετα ο σιδηρόδρομος, οι θαλάσσιες και οι οδικές μεταφορές καλούνται να συνδράμουν στην βελτιστοποίηση του συνολικού δικτύου. Στο επίπεδο των μεταφορικών λειτουργιών, οι νέες

²³ Αλέξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ. Σταμούλη, σ.109-110.

υπηρεσίες, η πληροφορική κι οι τεχνολογίες στις επικοινωνίες αναμένεται να βελτιώσουν την χρήση των υφιστάμενων χωρητικότητων.

Ωστόσο, με τη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς και την ολοκλήρωσή τους σε ένα ενιαίο σύστημα, οι συνδυασμένες μεταφορές επιτρέπουν την καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής μεταφοράς, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων, οι οποίες από μόνες τους δεν επιτρέπουν την παράδοση από πόρτα σε πόρτα. Οι συνδυασμένες μεταφορές, συνεπώς λειτουργούν συμπληρωματικά σε άλλες ευρωπαϊκές μεταφορικές πολιτικές όπως είναι εκείνη της απελευθέρωσης των μεταφορικών αγορών, την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων και της προώθησης της σωστής και αποδοτικής τιμολόγησης.

1.6 Ανάγκη Δράσης

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να προσεγγίσει το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης, του θορύβου, των ατυχημάτων και του κοινωνικού κόστους διαμέσου μέτρων που συνδέουν την τιμολόγηση, την ανανέωση των τρόπων μεταφορών, εκτός της οδικής, και τις επενδύσεις για τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Οι δυσχέρειες βέβαια που πλήττουν τις μεταφορές προκαλούνται εξάλλου, και από την κακή οργάνωση του ευρωπαϊκού συστήματος μετακίνησης, σε συνδυασμό με μια χρήση των τρόπων μεταφορών και των νέων τεχνολογιών που απέχει από το να είναι η βέλτιστη δυνατή. Η στροφή των εμπορευμάτων και επιβατών από τις οδικές σε λιγότερο ρυπογόνες μεταφορές θα αποτελέσει ουσιαστική συνιστώσα κάθε αιεφόρου πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Άλλος βασικός παράγοντας θα είναι η δυνατότητα ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς συνδυάζοντας στοιχεία οδικών-σιδηροδρομικών, θαλάσσιων-σιδηροδρομικών ή σιδηροδρομικών-εναέριων μεταφορών

Σε μια δημοκρατική οικονομία της αγοράς η στροφή από τις οδικές σε εναλλακτικές μορφές μεταφορών δεν είναι δυνατό να επιβληθεί από την ΕΕ ή να τεθεί σε εφαρμογή με κυβερνητικό διάταγμα. Θα επιτευχθεί καλύτερα μέσω της παροχής κινήτρων, όπως στοχοθετημένων επενδύσεων σε άλλους τρόπους μεταφορών ώστε να απορροφήσουν την πλεονάζουσα κυκλοφορία, και τιμολογήσεων που αντικατοπτρίζουν το πραγματικό κόστος της χρήσης του οδικού δικτύου και που ενθαρρύνουν τη 'φυσική' στροφή από τις οδικές σε εναλλακτικές μορφές μεταφορών. Ωστόσο, για τη μετατόπιση του σημείου ισορροπίας των μεταφορών θα απαιτηθούν επίσης ενέργειες από πλευράς εθνικών και τοπικών αρχών. Ενέργειες για να προωθηθούν γρήγορες, αποτελεσματικές, φθηνές και ασφαλείς συγκοινωνίες ` για να διαμορφωθούν μοντέλα εργασίας και σχολικά ωράρια που να επιτρέπουν καλύτερη κατανομή των ωρών αιχμής της κυκλοφορίας ` για να καθιερωθούν δημοσιονομικές πολιτικές που να προάγουν τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών.

Μέχρι τώρα, οι μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση είχαν την τάση να αυξάνονται, ακολουθώντας τον ρυθμό της συνολικής οικονομικής ανάπτυξης, σαν να υπήρχε άρρηκτος δεσμός μεταξύ των δύο. Μεταξύ 1998 και 2010, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της ΕΕ αναμένεται να αυξηθεί κατά 40-50%, δεν είναι δυνατόν να αφεθούν οι μεταφορές να αυξηθούν αντίστοιχα στο ίδιο χρονικό διάστημα. Για να κοπεί ο δεσμός μεταξύ του ρυθμού ανάπτυξης της οικονομίας συνολικά και του ρυθμού ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών, η Ευρώπη χρειάζεται να χρησιμοποιήσει εντατικότερα και αποτελεσματικότερα την υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα και τα υφιστάμενα συστήματα. Αν μπορέσει να γίνει αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπολογίζει ότι, μεταξύ 1998 και 2010, η εμπορευματική κυκλοφορία θα αυξηθεί μόνον κατά 38%, ενώ η κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων θα αυξηθεί μόνον κατά 21%.²⁴

1.7 Οι προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην προσπάθειά της να επιτύχει τον στόχο της, δηλαδή να συνδυασθεί η οικονομική ανάπτυξη και η ζήτηση μιας κοινωνίας απαιτητικής από άποψη ποιότητας και ασφάλειας για να αναπτυχθούν σύγχρονες και βιώσιμες μεταφορές έως το 2010, υπέβαλλε στην Κοινότητα στις 12 Σεπτεμβρίου του 2001, την πιο πρόσφατη μορφή της Λευκής Βίβλου: «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών».

Η Επιτροπή προτείνει μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Εν προκειμένω, η Λευκή Βίβλος ανταποκρίνεται στη στρατηγική αιφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg τον Ιούνιο του 2001.

Η Λευκή Βίβλος περιλαμβάνει εξήντα συγκεκριμένες προτάσεις που πρέπει να υλοποιηθούν σε κοινοτικό επίπεδο στο πλαίσιο της πολιτικής των μεταφορών. Η προσοχή όμως της ανά χείρας εργασίας επικεντρώνεται στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών, στην επίτευξη της διατροφικότητας και στην υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου.

❖ Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι ποτάμιες μεταφορές είναι οι δύο τρόποι μεταφορών που μπορούν να δώσουν λύση στη συμφόρηση ορισμένων οδικών υποδομών και στην έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών. Η αξιοποίηση τους παραμένει ανεπαρκής.

²⁴ Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg τον Ιούνιο του 2001 τοποθέτησε την επιδίωξη της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφορών και την απαίτηση μεγαλύτερης προσπάθειας για τη σταδιακή αποσύνδεση της ανάπτυξης των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη στο επίκεντρο της στρατηγικής για την αιφόρο ανάπτυξη.

Η ανάκαμψη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων εξαρτάται από τη δημιουργία πραγματικών «θαλάσσιων λεωφόρων» στο πλαίσιο του ρυθμιστικού σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Αυτό προϋποθέτει την καλύτερη σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό και ποτάμιο δίκτυο και τη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Ορισμένες θαλάσσιες συνδέσεις²⁵ θα αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού δικτύου όπως ακριβώς οι οδικές αρτηρίες και οι σιδηροδρομικές γραμμές.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να θεσπίσει ενισχυμένους κανόνες για τη θαλάσσια ασφάλεια, πέραν των όσων εισηγήθηκε μετά το ναυάγιο του Erika. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας και για να καταφέρει ισχυρότερο πλήγμα στους λιμένες και τα πλοία με σημαία ευκαιρίας, θα προτείνει την εισαγωγή ελάχιστων κοινωνικών ρυθμίσεων που πρέπει να τηρούνται κατά τον έλεγχο των σκαφών και την ανάπτυξη ενός πραγματικού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Παράλληλα για να ενισχυθεί η επιστροφή του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού σκαφών σε κοινοτικές σημαίες, η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση οδηγίας σχετικά με τη «φορολόγηση του ωφέλιμου φορτίου (τονάζ)» κατά το πρότυπο των νομοθετικών πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν ορισμένα κράτη μέλη.

Όσον αφορά στις πλωτές μεταφορές, που από τη φύση τους εμπίπτουν στις διατροφικές²⁶ μεταφορές, θεωρείται σκόπιμη η ενίσχυση της θέσης τους με τη δημιουργία ποτάμιων διακλαδώσεων και την εγκατάσταση εξοπλισμού μεταφόρτωσης προκειμένου να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη διέλευση πλοίων σε όλη τη διάρκεια του έτους. Η επιδίωξη μιας πιο ολοκληρωμένης εναρμόνισης των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων, των πιστοποιητικών οδήγησης, και των κοινωνικών όρων για τα πληρώματα θα δώσουν επίσης ώθηση στον συγκεκριμένο τομέα.

❖ Επίτευξη της διατροφικότητας

Η προσφυγή στη διατροφικότητα αποκτά θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών εναλλακτικών λύσεων στις οδικές μεταφορές. Δεν έχουν υλοποιηθεί παρά ελάχιστα έργα, με εξαίρεση ορισμένους μεγάλους λιμένες που συνδέονται ικανοποιητικά με το σιδηρόδρομο ή κανάλια. Αυτό απαιτεί να αναληφθούν δράσεις για καλύτερη ολοκλήρωση των τρόπων μεταφορών που μπορούν να αποδεσμεύσουν σημαντική μεταφορική ικανότητα σε μια αποτελεσματικά διαχειριζόμενη αλυσίδα μεταφορών, στην οποία θα εντάσσονται όλες οι παρεχόμενες υπηρεσίες. Προτεραιότητα αποτελεί η λήψη μέτρων τεχνικής εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων, κυρίως για τα εμπορευματοκιβώτια. Εξάλλου, το

²⁵ Κυρίως εκείνες που θα συμβάλλουν στη παράκαμψη των σημείων συμφόρησης που αυτή τη στιγμή εντοπίζονται στις Άλπεις, στα Πυρηνάια και στις χώρες της Μπενελούξ, ενώ μελλοντικά αναμένεται να πλήξουν τα σύνορα Πολωνίας-Γερμανίας

νέο κοινοτικό πρόγραμμα στήριξης «Marco Polo», που στοχεύει σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, και κυρίως στην προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων, επιδιώκει να αναγάγει τη διατροφικότητα σε κάτι περισσότερο από ένα απλό σύνθημα: σε μια πραγματικότητα ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη.

❖ Υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

Εν όψει του κορεσμού ορισμένων μεγάλων αξόνων και των επιπτώσεών του όσον αφορά στη ρύπανση, είναι σημαντικό η Ευρωπαϊκή Ένωση να προχωρήσει στην υλοποίηση των έργων που έχουν ήδη αποφασιστεί. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να εισηγηθεί μια αναθεώρηση των προσανατολισμών που αποφασίστηκαν από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο και που είναι περιοριστικοί εφόσον δεν διασφαλίζεται η χρηματοδότηση των τρεχόντων έργων. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Gothenburg, η Επιτροπή προτείνει να επικεντρωθεί η αναπροσαρμογή των κοινοτικών προσανατολισμών στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στον σιδηροδρομικό τομέα και στη διευθέτηση των δρομολογίων προτεραιότητας ώστε να απορροφήσουν τα ρεύματα που αναμένεται να συνοδεύσουν τη διεύρυνση, κυρίως στις συνοριακές περιοχές και να ενισχύσουν τη δυνατότητα πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιφέρειες. Η ανάπτυξη ενός δευτερεύοντος δικτύου, με σκοπό τη βελτίωση της πρόσβασης στο διευρωπαϊκό δίκτυο θα αποτελέσει προτεραιότητα των διαρθρωτικών ταμείων. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να τροποποιηθεί ο κατάλογος των δεκατεσσάρων μεγάλων έργων προτεραιότητας που επέλεξε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen ο οποίος περιλαμβανόταν στην απόφαση του 1996 για τους προσανατολισμούς του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Αφενός, πολλά έργα έχουν ήδη υλοποιηθεί. Αφετέρου, θα προστεθούν έξι νέα έργα²⁷

Με στόχο να διασφαλιστεί η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου, θα προταθεί παράλληλα η τροποποίηση των δημοσιονομικών κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή η μέγιστη συμμετοχή της Κοινότητας-σε ποσοστό 20% του συνολικού κόστους- για τα διασυνοριακά σιδηροδρομικά έργα που διασχίζουν φυσικά εμπόδια, τα οποία δεν είναι αποδοτικά από οικονομική άποψη αλλά έχουν να επιδείξουν ουσιαστική διευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία, όπως η γραμμή Λυών-Τορίνο που έχει ήδη εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen ως έργο προτεραιότητας. Αυτό το 20% μπορεί επίσης να αξιοποιηθεί σε έργα εξάλειψης σημείων συμφόρησης που παρατηρούνται στα σύνορα με τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες. Η Επιτροπή θα υποβάλει το 2004 εκτενέστερη αναθεώρηση του διευρωπαϊκού δικτύου που θα στοχεύει κυρίως

²⁶ Βλέπε παράρτημα II, σημείωση 2.

²⁷ Για παράδειγμα το Galileo ή η σιδηροδρομική διέλευση μεγάλης μεταφορικής ικανότητας των Πυρηναίων

στην καθιέρωση της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων, στην ανάπτυξη της μεταφορικής ικανότητας των αερολιμένων, στην καλύτερη σύνδεση των εξόχως απομακρυσμένων περιφερειών ολόκληρης της ηπείρου και στη διασύνδεση των δικτύων των χωρών της διεύρυνσης με εκείνα των χωρών της Ένωσης.

Δεδομένης της περιορισμένης κινητοποίησης των εθνικών προϋπολογισμών, και των ορίων της εταιρικής σχέσης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, επιβάλλονται καινοτόμες λύσεις που θα στηρίζονται στην αμοιβαιότητα των εσόδων από τα τέλη χρήσης των υποδομών. Για να μπορεί μια υποδομή να εξασφαλίσει χρηματοδότηση πριν αρχίσει η εισροή εσόδων από την εκμετάλλευσή της, τα διόδια ή τα τέλη χρήσης θα πρέπει να μπορούν να εισπράττονται επί του συνόλου μιας περιοχής ή σε παράλληλα δρομολόγια και να τροφοδοτούν εθνικούς ή περιφερειακούς πόρους. Οι κοινοτικές ρυθμίσεις θα τροποποιηθούν ώστε να καταστεί δυνατή η διάθεση μέρους των τελών χρήσης στην κατασκευή υποδομών που θεωρούνται πιο φιλικές προς το περιβάλλον. Η χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών υποδομών στις Άλπεις με τη φορολόγηση των βαρέων φορτηγών οχημάτων ενδείκνυται ιδιαίτερα για μια τέτοια προσέγγιση, κατά το πρότυπο της φορολογίας που έχει επιβληθεί από την Ελβετία, κυρίως στα φορτηγά της Κοινότητας, για τη χρηματοδότηση των μεγάλων σιδηροδρομικών έργων της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

2.1 Θαλάσσιες Μεταφορές: Μια γενική προσέγγιση

Δυνάμει της γεωγραφικής της θέσης, της ιστορίας της και, σήμερα, και της παγκοσμιοποίησης, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 43% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται ετησίως 2 δισεκατομμύρια τόνοι διαφόρων εμπορευμάτων, τα οποία είναι προϊόντα απαραίτητα για την ευρωπαϊκή οικονομία όσο και για το εμπόριο με τις άλλες περιοχές του κόσμου (υδρογονάνθρακες-στερεά και ορυκτά καύσιμα- βιομηχανικά προϊόντα).

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ελέγχουν το 1/3 του παγκόσμιου στόλου και περίπου το 40% του εμπορίου της μεταφέρεται σε πλοία ελεγχόμενα από ευρωπαϊκά ενδιαφέροντα.

Επίσης ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών – συμπεριλαμβανομένης της ναυπηγικής, της αλιείας, των λιμένων και σχετικών βιομηχανιών και υπηρεσιών – απασχολεί περίπου 2,5 εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών και ενισχύοντας τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς.

Όπως στις αεροπορικές, στις οδικές και στις ποτάμιες μεταφορές, έτσι και στις θαλάσσιες μεταφορές η διαδικασία της φιλελευθεροποίησης και του ανοίγματος των εθνικών αγορών στον ανταγωνισμό εντός της ΕΕ είναι σχεδόν πλήρης.

Εκτός από μερικούς περιορισμούς (υπηρεσίες επιβατών μεταξύ των ελληνικών νησιών, τα οποία δεν θα ανοιχτούν στον ανταγωνισμό έως το 2004), οι θαλάσσιες ενδομεταφορές - δηλαδή το δικαίωμα ενός μεταφορέα να παρέχει μια υπηρεσία μεταξύ δύο λιμένων σε μια χώρα εκτός από αυτήν στην οποία καθιερώνεται - έχουν φιλελευθεροποιηθεί από την 1η Ιανουαρίου 1999²⁸. Υπάρχει έτσι ουσιαστικά συνολική ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός της ΕΕ.

²⁸ Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992

Δυστυχώς αυτή η απαραίτητη διαδικασία δεν είναι αρκετή να επιβραδύνει τη σταθερή κλίση του στόλου της ΕΕ προς "τις σημαίες ευκαιρίας", χώρες που είναι πολύ ελκυστικότερες στους πλοιοκτήτες από την Ευρώπη από την άποψη της φορολογίας, της κοινωνικής νομοθεσίας και της ασφάλειας ή των περιβαλλοντικών προτύπων.

Η έλλειψη ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση επιδεινώνεται. Σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980, το δυναμικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ναυτικούς μειώθηκε κατά 40%. Η ανάγκη για αξιωματικούς του εμπορικού ναυτικού γίνεται ήδη έντονα αισθητή. Έως το 2006, η Ένωση θα έχει έλλειψη 36.000 περίπου ναυτικών. Καλά εκπαιδευμένοι και ικανοί, οι ναυτικοί διασφαλίζουν την ασφάλεια της ναυτιλίας, αποτελεσματικές λειτουργίες, καλή συντήρηση των σκαφών, μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των θυμάτων και μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Επιπλέον, ακριβώς το 13% της παγκόσμιας ναυτιλίας πλέει τώρα κάτω από μια σημαία κρατών μελών, έναντι 32% το 1970.

Σε μια Ευρώπη, όπου οι μεγαλύτερες πόλεις βρίσκονται στις ακτές ή στις όχθες ποταμών και οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν με ποσοστό 70% επί του συνόλου των μεταφορών μεταξύ κοινότητας και υπόλοιπου κόσμου, άμεση προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να αποτελέσει η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών.

Οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο που χάρη στη διατροφικότητα, επιτρέπουν ιδίως την αποφυγή των σημείων συμφόρησης μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας στα Πυρηναία ή μεταξύ Ιταλίας και του υπόλοιπου της Ευρώπης στις Άλπεις, καθώς και μεταξύ Γαλλίας και Ηνωμένου Βασιλείου και μελλοντικά μεταξύ Γερμανίας και Πολωνίας. Η στροφή από τις χερσαίες μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μέσα από τη διασύνδεση πλοίου και σιδηροδρόμου ή την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αποτελεί πλέον επιτακτική ανάγκη. Σε μια Ευρώπη με έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα, αυτό είναι πλέον ανάγκη, αφού είναι γνωστό όσο αφορά την ενεργειακή απόδοση, ότι ένα λίτρο πετρελαίου μπορεί να μετακινήσει 50 τόνους 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 135μ. και 17μ. πλάτους ισοδυναμεί με μεταφορικό φορτίο 470 φορτηγών²⁹.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει :

- την ενσωμάτωση στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων,

²⁹ βλέπε site: <http://egov.yen.gr/shipping/02-ipol/>

- τη δημιουργία ενός προγράμματος (Marco Polo) με στόχο την υποστήριξη της διατροπικότητας των μεταφορών,
- την ενθάρρυνση της τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης,
- τη βελτίωση της κατάστασης των ποτάμιων μεταφορών,
- την επιστροφή πλοίων σε κοινοτικές σημαίες,
- την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές,
- την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για τη δημιουργία θαλάσσιων μεταφορών ταχείας κυκλοφορίας,
- τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της ασφάλειας των επιβατών,
- την εξάλειψη κινδύνων τρομοκρατικών επιθέσεων,
- την ενίσχυση κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα,
- την ενίσχυση των ελέγχων της ασφαλείας στη θάλασσα.

2.2 Η κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ναυτιλία μικρών αποστάσεων

2.2.1 Ορισμός της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

Σύμφωνα με τη σημερινή επικρατούσα αντίληψη και όπως προτείνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να ορισθεί ως ακολούθως:

«Ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη³⁰».

Σύμφωνα λοιπόν με τον ορισμό αυτό, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει την εσωτερική και διεθνή θαλάσσια μεταφορά με εξαίρεση τον διάπλου ωκεανού, μέσα στην οποία υπάγονται και οι υπηρεσίες συλλογής (feeder services)³¹ κατά μήκος των ακτών προς και από τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων εκτείνεται στην θαλάσσια μεταφορά μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και της Νορβηγίας και Ισλανδίας και άλλων κρατών της Βαλτικής, της Μαύρης θάλασσας και της Μεσογείου.

³⁰ Α.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος(2002) «Ακτοπλοΐα&Ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Εκδ.Σταμούλης,Αθήνα,σ.33

³¹ Βλέπε παράρτημα ΙΙ, σημ. 3.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σαν τίτλος προκύπτει από την Αγγλική ύστερα από μετάφραση του Short Sea Shipping. Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταφράζουν αυτό τον τίτλο και σαν Ναυτιλία Μικρής Ναυσιπλοΐας. Η ονομασία αυτή έχει προφανώς προκύψει κατ' αντιδιαστολή της Ναυτιλίας της Βαθιάς Θάλασσας (Deep Sea Shipping) δηλαδή της Ναυτιλίας Μεγάλων Αποστάσεων ή Ποντοπόρου ή Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων φυσικά από τον τίτλο της υποδηλώνει ναυτιλία που τα πλοία της έχουν να διανύσουν μικρές αποστάσεις, και πιθανόν τα βάθη των θαλασσών να είναι αναλογικά μικρότερα του πόντου/ωκεανού. Σαν επικρατέστερο κριτήριο θεωρούμε όμως την απόσταση, αντί το βάθος της θάλασσας, διότι αυτό προκύπτει από τον τίτλο της Ναυτιλίας αυτής. Πρόσθετα μπορεί να υπάρχουν μεγάλα βάθη ακόμη και σε μικρές αποστάσεις ενός θαλάσσιου ταξιδιού.

2.2.2 Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη

2.2.2.1 Γενικά

Από το 1970 μέχρι σήμερα, οι εμπορευματικές μεταφορές στην Ε.Ε. παρουσίασαν αύξηση μεγαλύτερη από 70%, που σημαίνει μια μέση ετήσια αύξηση που ξεπερνά το 2%. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να συνεχιστεί και στα προσεχή χρόνια. Περίπου 12 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου ή 2600 δις τονο-χιλιόμετρα, μεταφέρθηκαν κατά το 1996 στην Ε.Ε. Το μεγαλύτερο μέρος της εμπορευματικής αυτής αύξησης πραγματοποιήθηκε από το οδικό δίκτυο ενώ την ίδια στιγμή το σιδηροδρομικό δίκτυο και η εσωτερική ναυσιπλοΐα παρουσίασαν μείωση (Πίνακας 2.1). Μόνη εξαίρεση αποτελούν οι χώρες των Άλπεων δηλαδή η Αυστρία και η Ελβετία, όπου ένα μεγάλο μέρος της εμπορευματικής διακίνησης πραγματοποιείται μέσω σιδηροδρόμου, ενώ στην Ολλανδία παρατηρείται σημαντική χρήση του δικτύου εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Πίνακας 2.1³²
Κατανομή μεταφορικού έργου κατά μέσο

	Οδικό %	Σιδηροδρομικός %	Εσωτ. Ναυ- σιπλοία %	Θαλάσσιες (ενδοχονοτιζέζ) %	Αερογεί %	Σύνολο σε 1000 εξ. τον.χλ.μ
1970	31,0	21,1	7,7	35,2	4,9	1340
1980	33,2	15,2	5,6	41,2	4,8	1893
1990	40,7	11,1	4,7	40,2	3,3	2293
1995	43,5	8,4	4,3	40,2	3,3	2634
1996	43,6	8,3	4,2	40,6	3,2	2641
1997	43,5	8,6	4,3	40,6	3,1	2770
1998	43,7	8,4	4,2	40,7	3,0	2870

Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρουσιάζει σημαντική ποικιλία και στην ευρύτερη σημασία της συνδυάζει δραστηριότητες ανόμοιες όπως η συνεχής μεταφορά αργού πετρελαίου στη Βόρεια θάλασσα σε πλοία 120.000 dwt³³, ή η δια- Βαλτική μεταφορά φορτηγών οχημάτων μέσω οχηματαγωγών πλοίων. Σύμφωνα με υπολογισμούς τουλάχιστον 6000 πλοία χρησιμοποιούνται σε περιφερειακές δραστηριότητες από την Σκανδιναβία μέχρι την Ανατολική Ευρώπη και τη Μεσόγειο.

Πίνακας 2.2³⁴
Κύριοι Ευρωπαϊκοί στόλοι μικρών αποστάσεων(1991)

	Στόλος		Συνθεση στόλου (%)		
	Αριθμός	%	Υγρό φορτίο	Ξηρό φορτίο	Λοιπά
πρ. ΕΣΣΔ	1.735	17,1	14	61	25
Ελλάδα	1.206	11,9	23	45	32
Γερμανία	1.086	10,7	19	71	19
Νορβηγία	1.076	10,6	9	54	37
Ιταλία	698	6,9	32	29	39
Ην. Βασίλεια	688	6,8	26	49	25
Τουρκία	642	6,3	14	66	20
Δανία	544	5,4	17	60	23

³² Α.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος(2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Εκδ.Σταμούλης, Αθήνα.

³³ Βλέπε παράρτημα ΙΙ, σημ. 4.

³⁴ Α.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος(2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων» Εκδ.Σταμούλης, Αθήνα.

Κάτω Χώρες	482	4,8	10	70	20
Ισπανία	360	3,6	10	53	37
Σουηδία	341	3,4	18	47	35
Γιουγκοσλαβία	203	2,0	7	43	50
Γαλλία	150	1,5	23	37	40
Φιλανδία	131	1,3	8	58	34
Ρουμανία	116	1,1	7	84	9
Λοιπές χώρες Ε.Ε.	194	1,9	18	52	30
Άλλες χώρες	481	4,7	20	71	9
Σύνολα	10.133	100,0	16	56	28

Ο καθορισμός του τύπου των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτό διαφέρει ανάλογα με το χώρο δραστηριοποίησης του πλοίου, το είδος του εμπορεύματος και το μέγεθος της αποστολής. Για πολλούς στον χώρο της μεταφοράς ξηρών φορτίων, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αφορά πλοία μέχρι 3.000dwt ενώ για άλλους το σύνηθες μέγεθος κυμαίνεται στα 6.000dwt ενώ 10.000dwt είναι το ανώτερο τμήμα της κλίμακας σε ορισμένες περιοχές του ενδο-ευρωπαϊκού εμπορίου. Η χρήση πλοίων Handy-size για τη μεταφορά σιτηρών και άλλων φορτίων από τη Βρετανία και τη Βόρεια Γαλλία στην Μεσόγειο, η εκμετάλλευση πλοίων Panamax με δυνατότητα αυτοεκφόρτωσης στις ακτοπλοϊκές μεταφορές της Βρετανίας και η χρήση πλοίων εμπορευματοκιβωτίων μέχρι 1000TEU³⁵ σε ενδο-περιφερειακές δραστηριότητες, δηλώνουν την ευρύτητα των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Πάντως, στην πρακτική μπορούμε να πούμε ότι στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων δραστηριοποιούνται πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους.

Η τόνωση της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει αποτελέσει προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ από το 1995. Εξακολουθεί να είναι κεντρικό σημείο της συνολικής στρατηγικής για την επίτευξη ευρωπαϊκού συστήματος καθαρών, ασφαλών και αποτελεσματικών μεταφορών, όπως καθορίστηκε στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε η Επιτροπή το 2001 με τίτλο «*Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*»

Ο όγκος των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων αυξήθηκε κατά 29,6 % από το 1990 έως το 1999. Το 40 % του συνόλου των εμπορευμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση μεταφέρεται πλέον διά θαλάσσης, ποσοστό που υπερβαίνουν μόνον οι οδικές μεταφορές. Ωστόσο, το δυναμικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι κατά πολύ υψηλότερο. Ωστόσο, υπάρχει ακόμη ανάγκη για βελτίωση των συνδέσεων με τα δίκτυα της ενδοχώρας και την καθιέρωση «θαλάσσιων αρτηριών» μεταξύ των σημαντικότερων λιμένων. Εάν προωθηθούν με τον τρόπο αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα ήταν δυνατόν να απορροφήσουν σημαντικό όγκο των εμπορευμάτων που σήμερα μεταφέρονται μέσω του υπερφορτωμένου οδικού δικτύου της Ευρώπης και έτσι να ανακουφισθούν τα σημεία οδικής και σιδηροδρομικής συμφόρησης.

³⁵ Βλέπε παράρτημα II, σημ. 5

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ως μικρόκοσμος της παραδοσιακής θαλάσσιας μεταφοράς στην ανοικτή θάλασσα και τούτο διότι οι συνθήκες και οι αρχές που τη διέπουν είναι τελείως διαφορετικές από αυτές που ισχύουν στην παραδοσιακή ναυτιλία. Αυτό είναι αποτέλεσμα του θεσμικού, εμπορικού, λειτουργικού και οικονομικού πλαισίου που τη διέπει και που σχετίζεται με το μέγεθος των πλοίων μικρών αποστάσεων και της υποδομής που απαιτείται.

2.2.2.2 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων και Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση

Έχουν αναπτυχθεί διάφορα σενάρια όσον αφορά την εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών εξαιτίας της ενοποίησης. Η βασική υπόθεση είναι ότι η Κοινή Ευρωπαϊκή Αγορά θα ενισχύσει την ανάπτυξη μεγάλων μεταφορικών ροών μεταξύ των Ευρωπαϊκών Χωρών. Πολλοί μελετητές μάλιστα, προσβλέπουν σε σημαντικές αυξήσεις που φτάνουν το 50% στο δια θαλάσσης εμπόριο ενώ άλλοι υποστηρίζουν ότι οι θετικές επιδράσεις θα χρειαστεί χρόνο μέχρι να εμφανιστούν. Αισιόδοξα σενάρια υποστηρίζουν ότι η ενοποίηση θα αυξήσει τη μεταφορά τελικών προϊόντων μεγαλύτερης αξίας (κυρίως εξαιτίας της αναμενόμενης οικονομικής ανάπτυξης των κρατών- μελών) και χύδην ενώ θα επωφεληθούν ταυτόχρονα οι μεταφορές μέσω εμπορευματοκιβωτίων και πλοίων Ro-Ro.

Είναι αναμενόμενο ότι η ενοποιημένη αγορά και η απομάκρυνση των υφισταμένων ακόμα εμποδίων στο εμπόριο, δίνουν ώθηση στο διακοινοτικό εμπόριο, όπου οι αποδοτικές μεταφορικές συνδέσεις θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο. Οι αλλαγές στη ζήτηση και η επικράτηση της λογικής της just in time μεταφοράς τονίζει τη σημασία του χρόνου με αποτέλεσμα η επιλογή του μεταφορέα να εξαρτάται από το χρόνο παράδοσης του φορτίου και την απόδοσή του.

Στα πλαίσια της λογικής της ελεύθερας επιλογής μεταφορικών μέσων, η βασική έμφαση της προώθησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στηρίζεται στην βιώσιμη και ασφαλή εναλλακτική λύση για τα προϊόντα και τις μεταφορικές μονάδες που μπορούν να μεταφερθούν από πολλά μέσα μεταφοράς. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό καθώς συμβάλλουν στην ανακούφιση από την πίεση και την συμφόρηση του Ευρωπαϊκού μεταφορικού δικτύου και κυρίως του οδικού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό μεταφορικό τομέα, ο οποίος συνδέει χώρες και περιοχές συμβάλλοντας και ενισχύοντας τη συνοχή. Συμβάλλει επίσης στην αναζωογόνηση των λιμανιών στην περιφέρεια. Πρόσθετα, οι υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, η ταχύτητα και αποδοτικότητα στην μεταφορά αγαθών και εμπορευμάτων αποτελούν σημαντικά στοιχεία και συμβάλλουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων στην Ε.Ε. και τους επιτρέπει να ανταγωνιστούν σε Ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

Τέλος, η είσοδος των Ανατολικών χωρών στην ΕΕ αναμένεται να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες, οι οποίες βέβαια εξαρτώνται από τις δραστηριότητες αναδιάρθρωσης και οικονομικής ανάπτυξης των χωρών αυτών.

2.2.2.3 Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο

α. Ελευθερία παροχής θαλάσσιων υπηρεσιών (άρση cabotage)

Η ελευθερία παροχής διεθνών θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών στην Κοινότητα στηρίζεται στο άρθρο 1 του Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (ΕΟΚ) 4055/86³⁶. Η γενική αρχή της άρσης του cabotage έχει τεθεί σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου 1993. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3577/92³⁷ απομακρύνει όλους τους νομικούς περιορισμούς που στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες στα κράτη μέλη.

Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, από την 1^η Ιανουαρίου 1993, εφαρμόζεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος και φέρουν τη σημαία του, υπό τον όρο ότι τα σκάφη αυτά πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος μέλος (η εφαρμογή του όρου αυτού ισχύει από 1^η Ιανουαρίου 1996).

Ως «υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους μέλους (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)» νοούνται οι υπηρεσίες που παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων:

α) τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους χωρίς προσεγγίσεις στα νησιά.

β) υπηρεσίες εφοδιασμού 'off- shore': θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους μέλους και εγκαταστάσεως ή κατασκευών στην υπαλοκρηπίδα αυτού του κράτους μέλους.

γ) θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά: θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:

- λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους,
- λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους μέλους.

³⁶ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.4055/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ.1

³⁷ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3577/92 του Συμβουλίου της 7^{ης} Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές- cabotage) ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ.7

β. Κοινοτικές τελωνειακές διατάξεις μεταφοράς

Το κοινοτικό πλαίσιο για τις τελωνειακές διατάξεις για τα μεταφερόμενα φορτία δια θαλάσσης άλλαξε την 1^η Ιουλίου 1998³⁸. Σύμφωνα με τις νέες διατάξεις η βασική αρχή είναι ότι τα αγαθά που μεταφέρονται δια θαλάσσης κρίνονται ως μη- κοινοτικά αγαθά και συνεπώς είναι αντικείμενο τελωνειακού ελέγχου. Αν πρόκειται για κοινοτικά αγαθά, πρέπει να παρασχεθεί απόδειξη στις τελωνειακές αρχές και μόνο τότε αυτά μπορούν να μεταφερθούν ελεύθερα σύμφωνα με τους κανονισμούς της ελεύθερης αγοράς. Ωστόσο, για τα πλοία που χρησιμοποιούν λιμάνια της Ε.Ε., και πραγματοποιούν «τακτική θαλάσσια μεταφορά» μπορεί να υπάρξει παραχώρηση από τις τελωνειακές αρχές. Σε αυτή την περίπτωση, τα αγαθά ορίζονται ως κοινοτικά αγαθά και όταν εκφορτωθούν μπορεί να μεταφερθούν ελεύθερα σαν να διέρχονται σε κοινοτικό έδαφος.

Για μη κοινοτικά αγαθά που μεταφέρονται με τακτική θαλάσσια μεταφορά, εφαρμόζονται οι όροι της κοινοτικής μεταφοράς. Έτσι λοιπόν θα πρέπει στις περιπτώσεις αυτές τα φορτία να καλύπτονται από δήλωση και πρέπει να παρασχεθούν εγγυήσεις για τελωνειακούς δασμούς και άλλες επιβαρύνσεις (εκτός αν ακολουθείται μια απλοποιημένη διαδικασία). Αυτή η διαδικασία χρησιμοποιείται κυρίως από τακτικά θαλάσσια οχηματαγωγά και υπηρεσίες γραμμής στην Κοινότητα.

Η Επιτροπή παρουσίασε το 2002 έναν οδηγό για τελωνειακές διαδικασίες στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων³⁹. Ο Οδηγός έχει διττό σκοπό. Κατά πρώτο λόγο, περιγράφει τους τελωνειακούς κανόνες της ΕΕ οι οποίοι εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων καθώς και τις δυνατότητες που διατίθενται για τη χρήση απλοποιημένων τελωνειακών διαδικασιών. Κατά δεύτερο λόγο, αποτελεί τη βάση προκειμένου να διαπιστωθεί εάν θα μπορούσαν να υπάρξουν συγκεκριμένες ανάγκες τροποποιήσεων ή περαιτέρω απλοποιήσεων.

Οι διαβουλεύσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο σχετικά με τον οδηγό έληξαν τον Απρίλιο του 2003 και οι πρώτες αναλύσεις των συζητήσεων έδειξαν ότι τα συγκεκριμένα προβλήματα που είχαν σχέση με τους γενικούς τελωνειακούς κανόνες της ΕΕ ίσως να ήταν λιγότερα από ό,τι αναμενόταν. Τα βασικά σχόλια αφορούσαν κυρίως την αποκαλούμενη «εγκεκριμένη τακτική γραμμή»⁴⁰, η οποία τελεί υπό τελωνειακό καθεστώς το οποίο απλοποιεί σε πολύ μεγάλο βαθμό τις διατυπώσεις για τη μεταφορά κοινοτικών εμπορευμάτων μεταξύ δύο κρατών μελών. Πράγματι, για τα κοινοτικά εμπορεύματα, η γραμμή αυτή μπορεί να συγκριθεί με οδική γέφυρα μεταξύ δύο ή περισσότερων σημείων στο τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας, όπου δεν υπάρχουν τελωνειακοί έλεγχοι σε καμία

³⁸ Commission Regulation (EC) No 75/98 of January 1998 amending Regulation (EEC) No 2454/93

³⁹ Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Οδηγός τελωνειακών διαδικασιών στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, SEC (2002) 632, 29.5.2002.

⁴⁰ Βλ. κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 75/98 της 12^{ης} Ιανουαρίου 1998. ΕΕ L 7 της 13.1.1998, σ.3, όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

άκρη της γέφυρας. Το καθεστώς των κοινοτικών εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της γραμμής αυτής δεν χρειάζεται πλέον αποδείξεις, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στις οδικές μεταφορές. Για τα μη κοινοτικά εμπορεύματα η γραμμή αυτή μπορεί να επωφεληθεί από απλοποιημένες διαδικασίες διαμετακόμισης, όπως είναι η χρήση των δηλωτικών του παροχέα της υπηρεσίας για τελωνειακούς σκοπούς.

Για την εξέταση θεμάτων που έχουν σχέση με την εγκεκριμένη αυτή τακτική γραμμή, την πρακτική εφαρμογή της, και την απλοποίηση από απόψεως εγγράφων που προσφέρει, η Επιτροπή παρουσίασε το Μάρτιο του 2004 έγγραφο εργασίας,⁴¹ στο οποίο εξηγούνται οι λεπτομέρειες καθώς και οι διαδικασίες για τον τρόπο χορήγησης μιας εγκεκριμένης τακτικής γραμμής. Το έγγραφο δίδει άμεσες απαντήσεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών καθιστώντας την εγκεκριμένη τακτική γραμμή περισσότερο γνωστή και προσβάσιμη σε εταιρείες οι οποίες θα μπορούσαν να ωφεληθούν από αυτήν. Ορισμένα προβλήματα που παρατηρήθηκαν στις συζητήσεις ήταν καθαρά πρακτικής φύσεως και θα μπορούσαν συχνά να απλοποιηθούν ή να επιλυθούν με τη θέσπιση της ηλεκτρονικής διαβίβασης τελωνειακών ή άλλων διοικητικών δεδομένων (e-Customs).

Ένα από τα πρώτα βήματα της εφαρμογής της διαδικασίας ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων e-Customs, ήταν η εφαρμογή του νέου μηχανογραφημένου συστήματος διαμετακόμισης (NCTS) από τα μέσα του 2003. Βάσει του τρέχοντος συστήματος, η διαδικασία σχετικά με τις μεταφορές βάσει ενιαίου διοικητικού εγγράφου (SAD) αντικαθίσταται από ηλεκτρονικά μηνύματα. Στο μέλλον, πρόσθετες λειτουργίες σχεδιάζονται να εφαρμοστούν στο NCTS.

Η Επιτροπή παρουσίασε τον Ιούνιο του 2003 ανακοίνωση για ένα απλό περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις.⁴² Η ανακοίνωση αυτή προτείνει το συντονισμό μεταξύ των διαφόρων αρχών που επιβιβάζονται στο πλοίο. Ο συντονισμός αυτός θα οδηγήσει στο τέλος σε ενιαίους διοικητικούς φορείς (ή «ενιαίες θυρίδες») για τους εμπορευόμενους, οι οποίοι θα πρέπει τότε να συναλλάσσονται με μία μόνο διοικητική αρχή αντί τριών ή τεσσάρων που είναι σήμερα. Κατά συνέπεια, οι πληροφορίες σχετικά με οποιαδήποτε δεδομένη αποστολή εμπορευμάτων θα πρέπει να διαβιβάζονται μόνο μια φορά. Στην ανακοίνωση προτείνεται επίσης η προσαρμογή του τελωνειακού κώδικα έτσι ώστε οι ηλεκτρονικές δηλώσεις και μηνύματα να καταστούν ο κανόνας ενώ οι δηλώσεις σε χαρτί η εξαίρεση. Ωστόσο, θα χρειαστεί κάποιος χρόνος προκειμένου να επιτευχθεί αυτό λόγω του ότι θα πρέπει να οργανωθούν οι

⁴¹ Έγγραφο εργασίας του προσωπικού της Επιτροπής: Απλοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων: «Εγκεκριμένη τακτική γραμμή», SEC(2004) 333, 17.3.2004.

⁴² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή: ένα απλό περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις, COM(2003) 452 τελικό, 24.7.2003.

αναγκαίες ροές δεδομένων και να τεθούν σε εφαρμογή κατάλληλα συμβατά συστήματα πληροφορικής.

Ένας αριθμός προβλημάτων τα οποία αναφέρθηκαν στις διαβουλεύσεις αφορούσαν τις εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές εφαρμογές των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων. Ορισμένα από τα θέματα αυτά θα μπορούσαν να εξεταστούν στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών για την προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών των κοινοτικών τελωνειακών κανόνων και για τη βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών τελωνειακών υπηρεσιών, ιδίως μέσω του προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Customs 2007).⁴³ Ωστόσο, δύο ομάδες επαφής⁴⁴ των τελωνειακών υπηρεσιών εργάζονται με στόχο την αύξηση της πρακτικής συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών των σημαντικότερων κοινοτικών λιμένων. Οι ομάδες αυτές εξετάζουν πρακτικά επιχειρησιακά θέματα, καθορίζουν πρότυπα και έχουν ως στόχο την επίτευξη της ισότιμης εφαρμογής των ελέγχων.

Βάσει των διαβουλεύσεων και των περαιτέρω εξελίξεων στον τελωνειακό τομέα, η Επιτροπή ενημερώνει σε τακτική βάση τον αρχικό οδηγό των τελωνειακών διαδικασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

2.2.2.4 Η προώθηση της NMA από την ΕΕ

Η σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων για την Ευρωπαϊκή Ένωση γίνεται εμφανής στο ψήφισμα του Συμβουλίου, το οποίο εξέδωσε στις 14 Φεβρουαρίου 2000⁴⁵. Ιδιαίτερη σημασία δίδεται στην ολοκλήρωση της αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών με την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Επίσης χαρακτηριστικό είναι ότι η Ε.Ε. αναγνωρίζει τη συμβολή της NMA στην αειφόρο ανάπτυξη και στην προστασία του περιβάλλοντος. Για τους λόγους αυτούς θα πρέπει να προωθηθεί στο προσεχές μέλλον και ως εκ τούτου να αρθούν άμεσα όλα τα υφιστάμενα εμπόδια.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί μέσο φιλικό για το περιβάλλον, το οποίο συμβάλλει στην βιωσιμότητα των μεταφορών, ενισχύει την Κοινοτική συνοχή και συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της Ε.Ε.

⁴³ Απόφαση αριθ. 253/2003/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11^{ης} Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προγράμματος δράσης για τα τελωνεία στην Κοινότητα (Τελωνεία 2007), ΕΕ L 36, 12.2.2003, σ.1.

⁴⁴ RALFH, η οποία ασχολείται με τους σημαντικότερους κοινοτικούς λιμένες της Βορείου Ευρώπης και ODYSSUD, η οποία ασχολείται με τους σημαντικότερους κοινοτικούς λιμένες της Νότιας Ευρώπης.

⁴⁵ ΟJ C 56 της 29.2.2000, σ.3.

Βασική προτεραιότητα της Ε.Ε. είναι η ανάπτυξη της ΝΜΑ σε ένα δυναμικό κομμάτι και βιώσιμη πρακτική στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα σε όλες τις περιοχές της κοινότητας.

Η προώθηση της ΝΜΑ σε όλα τα επίπεδα, όπως είναι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίων αποτελεί συνεχή διαδικασία, η οποία πρέπει να επιταχυνθεί με βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ενέργειες, σε συμφωνία με τους νόμους της Κοινότητας ανάμεσα σε άλλες σχετικά με το θαλάσσιο Cabotage.

Η Ε.Ε. υποστηρίζει ότι οι ίδιες οι επιχειρήσεις οφείλουν να αναπτύξουν την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και ότι το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη και η Κοινότητα έχουν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν.

Η Ε.Ε. στα πλαίσια της στρατηγικής για την ολοκλήρωση του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης στην μεταφορική πολιτική, προτείνει την ανάγκη για προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με έμφαση στην απομάκρυνση των εμποδίων για την ανάπτυξή τους σαν ένα περιβαλλοντικά φιλικό μέσο.

Κρίνεται σημαντική η εύρεση πρακτικών λύσεων για την αντιμετώπιση των υπαρχόντων προβλημάτων που εμποδίζουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και σε αυτό το επίπεδο την έμφαση σε συγκεκριμένους τομείς ενέργειας και πιο συγκεκριμένα:

(α) βελτίωση της αποδοτικότητας των σημείων φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων στην αλυσίδα της εφοδιαστικής αλυσίδας (π.χ. κομβικά σημεία συνδυασμένων μεταφορών όπως λιμάνια, τερματικά κλπ) οργανώνοντας πιο αποδοτικά τις διοικητικές διαδικασίες και την ανάπτυξη υπηρεσιών και τεχνικών υποδομών (π.χ. χερσαίες εγκαταστάσεις, εσωτερικές συνδέσεις, μονάδες φόρτωσης κλπ.)

(β) προώθηση των λύσεων συσκευασίας από πόρτα σε πόρτα με ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις, όπως είναι τα συστήματα ενός και μόνου σημείου επαφής (one-shop stops), με την συνεργασία μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς και των εμπλεκόμενων φορέων που παρεμβάλλονται στη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας, με την εφαρμογή των καλύτερων πρακτικών, μέσω της εξέτασης μέτρων όπως είναι η συγκριτική αξιολόγηση (benchmarking) και η δημιουργία δεικτών επίδοσης, με την συλλογή και διασπορά στοιχείων και πληροφόρησης για την ΝΜΑ και μέσω της συνεργασίας στα πλαίσια στρογγυλών τραπεζών και των σημείων ενδιαφέροντος των κρατών μελών και άλλων πρωτοβουλιών για την προώθηση της ΝΜΑ, όπως τα εθνικά γραφεία πληροφόρησης στα κράτη μέλη.

(γ) δημιουργία και έλεγχος νέων ευκαιριών στην αγορά και σε θέματα τεχνικά για την ΝΜΑ, ακόμα και για μικρότερες αποστάσεις σε σχέση με τη μέση απόσταση, με την προώθηση της

έρευνας και τεχνολογίας, κυρίως όσον αφορά τις χερσαίες εγκαταστάσεις, τις τεχνολογίες πληροφορίας και τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη ΝΜΑ.

(δ) δημιουργία ίσων όρων ανταγωνισμού μέσω της προώθησης θεμάτων δίκαιης και αποδοτικής τιμολόγησης της υποδομής.

2.3 Εξέλιξη και τάσεις της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

Τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία σε επίπεδο κρατών μελών ή κοινοτικό επίπεδο δεν παρέχουν μέχρι στιγμής αξιόπιστη βάση για ορθή εκτίμηση του όγκου ή της απόδοσης σε τονοχιλιόμετρα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο ή για σύγκριση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με άλλα μέσα ως προς τα σημεία αυτά. Για το σκοπό αυτό, εκπονήθηκε μελέτη σε ορισμένες ροές εμπορευμάτων στην Ένωση⁴⁶ κατόπιν πρωτοβουλίας της Επιτροπής για την παροχή συγκρίσιμων στοιχείων.

Για την απόκτηση λεπτομερέστερων στατιστικών στοιχείων, το Συμβούλιο υιοθέτησε το 1995 μια οδηγία σχετικά με ναυτιλιακά στατιστικά στοιχεία⁴⁷.

2.3.1 Μια στατιστική ματιά

Σύμφωνα με τη διαθέσιμη πληροφόρηση, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν αυξηθεί σημαντικά από το 1990 μέχρι το 1997 κατά 17% σε τόνους και κατά 23% σε τονοχιλιόμετρα⁴⁸. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι συνολικοί τόνοι που μεταφέρθηκαν το 1996 μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων ήταν 757εκ. ή 1070 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Ωστόσο η μεταφορά μέσω του οδικού δικτύου παρουσίασε μεγαλύτερη αύξηση περίπου κατά 26% σε τονοχιλιόμετρα). Η μεταφορά εμπορευμάτων σε τονοχιλιόμετρα μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας αυξήθηκε κατά 10% μεταξύ του 1990 και του 1997, ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές είχαν πτώση κατά 7%.(πίνακας 2.3)

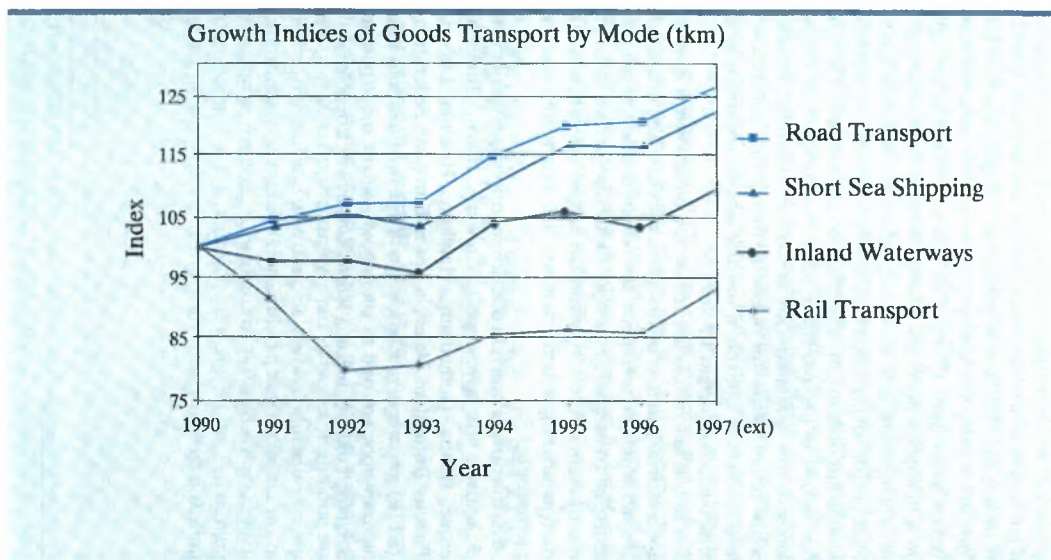
⁴⁶ Transport Demand of Certain Freight Flows, Ιανουάριος 1999, ΝΕΑ, Κάτω Χώρες

⁴⁷ Οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου της 8^{ης} Δεκεμβρίου 1995 σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ.25, όπως τέθηκε σε εφαρμογή από την απόφαση 98/385/ΕΚ της Κοινότητας της 13^{ης} Μαΐου 1998, ΕΕ L 174 της 18.06.1998, σ.1

⁴⁸ Το σύνολο των τόνων που διακινήθηκαν με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων το 1996 ήταν 757 εκατομμύρια. Ο όγκος αυτός αντιστοιχεί σε 1070 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα.

Πίνακας 2.3⁴⁹

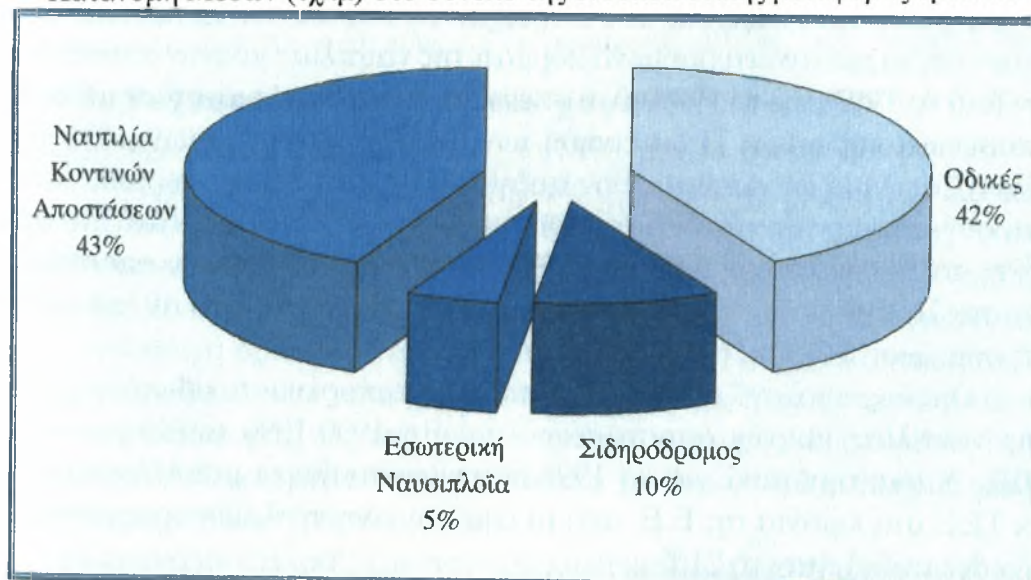
Δείκτες ανάπτυξης της μεταφοράς των εμπορευμάτων ανά μέσο στους 15 λιμένες της Ε.Ε. μεταξύ του 1990 και του 1997.



Όσον αφορά το μερίδιο της αγοράς που κατέχουν τα διάφορα μέσα μεταφοράς σε τονοχιλιόμετρα, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και οι οδικές μεταφορές φαίνεται να ισοβαθμούν, ενώ σε διεθνές επίπεδο⁵⁰ η ναυτιλία μικρών αποστάσεων κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο (πίνακας 2.4 και 2.5).

Πίνακας 2.4⁵¹

Κατανομή Μέσων (τχλμ) στο σύνολο της ενδοκοινοτικής μεταφοράς εμπ/των

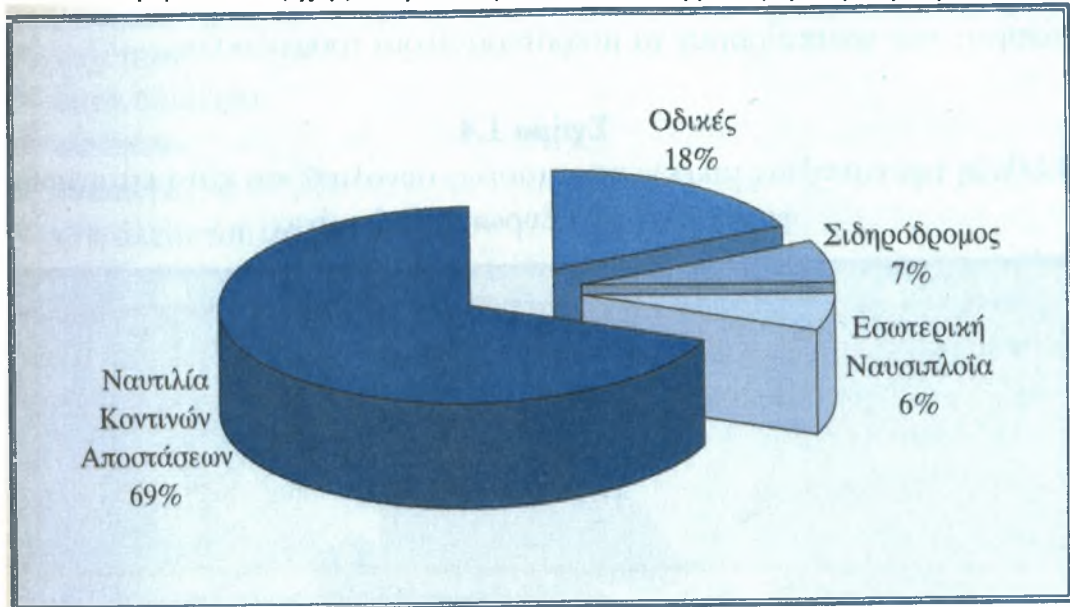


⁴⁹ Πηγή: COM(1999) 317 τελικό

⁵⁰ Το 1996 η δραστηριότητα της ΝΜΑ(διεθνές ενδοευρωπαϊκό εμπόριο) ήταν 914 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα.

Πίνακας 2.5⁵²

Κατανομή Μέσων (τχλμ) στη διεθνή ενδοκοινοτική μεταφορά εμπορευμάτων



Τα άνω στατιστικά στοιχεία βασίζονται στην πληροφόρηση που παρείχαν 15 λιμάνια (Αμβούργο, Αμβέρσα, Βαλένθια, Μπιλμπάο, Βρέμη, Γενεύη, Δουβλίνο, Δουνκέρδη, Ελσίνκι, Γκέτενμπουργκ, Λισαβόνα, Lübeck, Όσλο, Πειραιά και Ρότερντάμ)

2.3.2 Η κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων έχει ταχεία αύξηση

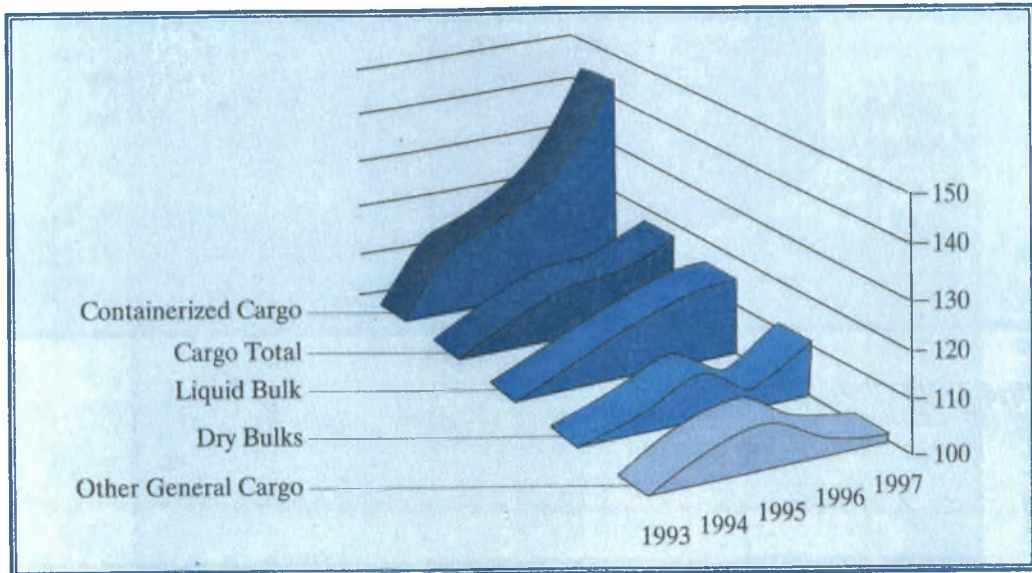
Τα στατιστικά στοιχεία από τους 15 ευρωπαϊκούς λιμένες που αναφέρονται στην προηγούμενη ενότητα δείχνουν σαφώς ότι το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων από το 1993 ως το 1997 ήταν τα φορτία εμπορευματοκιβωτίων που αυξήθηκαν κατά 44% σε τόνους. Η αύξηση αυτή ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από τη γενική αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (16%) στους ίδιους λιμένες.

⁵¹ Πηγή: COM (1999) 317 τελικό

⁵² Πηγή: COM (1999) 317 τελικό

Πίνακας 2.6⁵³

Δείκτες αύξησης του όγκου στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συνολικά και κατά ομάδες βασικών προϊόντων σε 15 ευρωπαϊκούς λιμένες.



Η μελέτη σχετικά με ορισμένες ροές εμπορευμάτων εκτιμά ότι η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αυξήθηκε κατά περίπου 70% μεταξύ του 1990 και του 1996⁵⁴. Η εν λόγω αύξηση μπορεί να οφείλεται σε περισσότερους παράγοντες. Ο κύριος παράγοντας είναι πιθανότατα η αύξηση της κυκλοφορίας πλοίων εφοδιασμού θαλάσσης – θαλάσσης γιατί η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων ανοιχτής θάλασσας σημείωσε σημαντική αύξηση σε όλη τη δεκαετία του 1990. Επιπλέον, τα πλοία ανοιχτής θαλάσσης φαίνεται ότι επισκέπτονται όλο και λιγότερους λιμένες. Ωστόσο, η τάση αναμένεται να είναι θετική και όσον αφορά τη μεταφορά και άλλου είδους φορτίων μέσω ακτοπλοϊκών αντί οδικών μεταφορών.

2.3.3 Η μέση απόσταση ενός τόνου που μεταφέρεται μέσω θαλάσσης

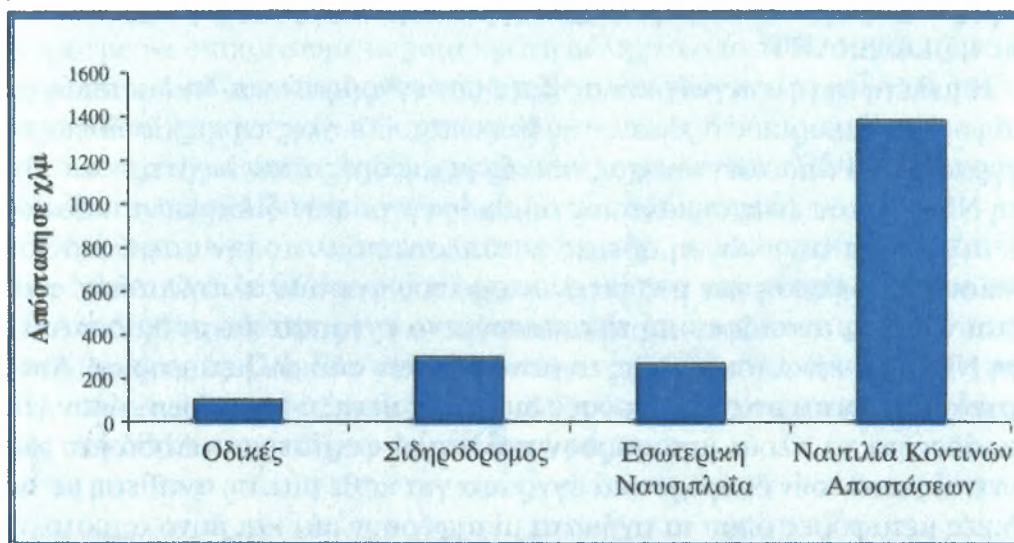
Η μέση απόσταση ενός μεταφερόμενου τόνου στη δεκαετία του 90 ήταν 100χλμ. οδικώς, 270χλμ. για τις εσωτερικές πλωτές οδούς, 300χλμ. για το σιδηρόδρομο και 1385χλμ. για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

⁵³ Πηγή: Αλέξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Εκδ. Σταμούλης, Αθήνα.

⁵⁴ Η μελέτη υπολογίζει ότι το 1994 η συνολική μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων σε ευρωπαϊκούς λιμένες ήταν 30 εκατομμύρια TEU. Εξ αυτών, η κυκλοφορία πλοίων εφοδιασμού αντιπροσώπευε το 21% και άλλες θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων το 23%.

Πίνακας 2.7⁵⁵

Μέση απόσταση (χλμ) μεταφοράς ενός τόνου φορτίου από τα διάφορα μέσα μεταφοράς



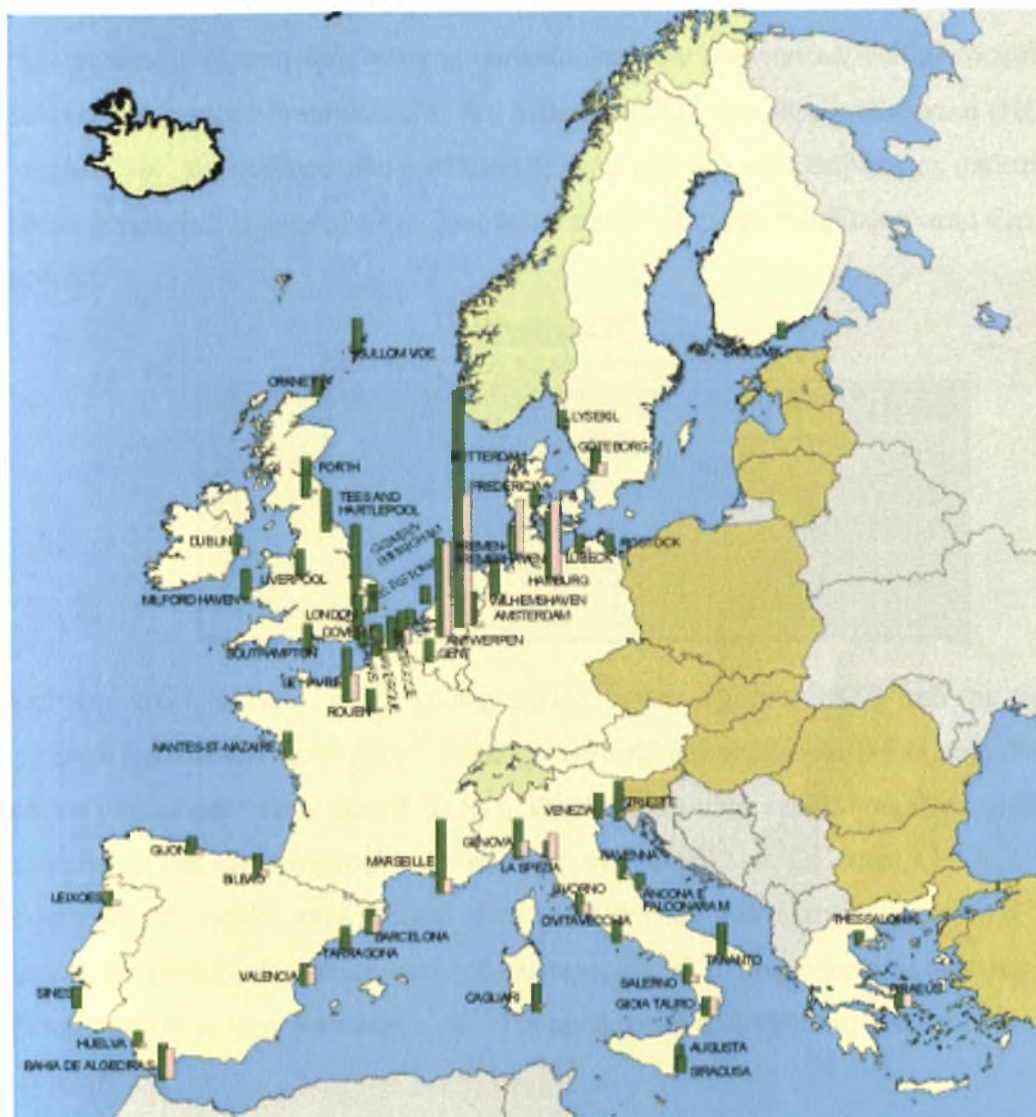
Οι οδικές μεταφορές έχουν δική τους αγορά μικρών αποστάσεων στην οποία οι θαλάσσιες μεταφορές δεν κατέχουν ανταγωνιστική θέση. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι περισσότερο ανταγωνιστικές σε μεγαλύτερες αποστάσεις. Μόνο το 6% των συνολικών τόνων που μεταφέρονται στην Ε.Ε. (σε εθνικό και διεθνές επίπεδο) διακινούνται με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ενώ οι οδικές μεταφορές διακινούν περισσότερο από το 80% κυρίως σε μικρές αποστάσεις σε εθνικό επίπεδο. Όσον αφορά τους τόνους που διακινούνται στα πλαίσια διεθνών μεταφορών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων έχουν ένα σημαντικό μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς (περίπου το 40%, ενώ οι οδικές περισσότερο από το 10%)

Η Επιτροπή και η Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, ειδικότερα στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης, θα συνεχίσουν να παρέχουν κατάλληλα επεξεργασμένα στοιχεία που αφορούν την προέλευση και τον προορισμό και συγκρίσιμα στατιστικά στοιχεία χερσαίων/θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων ειδικών εμπορικών διαδρομών. Οι στόχοι θα είναι η δημιουργία ενός μηχανισμού για την παρακολούθηση της αλλαγής ως προς την επιλογή του μέσου, από τις χερσαίες στις θαλάσσιες μεταφορές, για εμπορεύματα και επιβάτες και η απόκτηση περισσότερο αξιόπιστων στοιχείων για την κυκλοφορία πλοίων εφοδιασμού.

⁵⁵ Πηγή: Αλεξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ. Σταμούλη.

Σχήμα 1⁵⁶

Κατάλογος των σημαντικότερων ευρωπαϊκών εμπορικών λιμένων



Λιμένες > 13 εκατ. τόνουέτος

Σύνολο κυκλοφορίας εμπορευμάτων (εκατ. τόνοι έτος)



Αριθμός εμπορευματοκιβωτίων ανά έτος



2.4 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων συμβάλλουν στην βιώσιμη και ασφαλή κινητικότητα

2.4.1 Θετικές και αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν κατά πολύ υψηλότερη ενεργειακή απόδοση σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Συνεπώς, οι θαλάσσιες μεταφορές παράγουν λιγότερο CO₂ σε σχέση με τα

⁵⁶ Πηγή: Λευκή Βίβλος, COM(2001)370 final

άλλα μέσα μεταφοράς ανά τόνο ή ανά μεταφερόμενο επιβάτη(πίνακας 2.8). Μία αλλαγή ως προς τη χρήση των μεταφορικών μέσων υπέρ της ακτοπλοΐας θα μπορούσε να αποτελέσει ένα σημαντικό στοιχείο της κοινοτικής στρατηγικής για την ικανοποίηση των απαιτήσεων του πρωτοκόλλου του Κιότο⁵⁷. Επίσης, όσον αφορά το μονοξείδιο του άνθρακα (CO), τον υδρογονάνθρακα (HC) και τις εκπομπές σωματιδίων, η μεταφορά μέσω θαλάσσης ενός τόνου ή ενός επιβάτη σε απόσταση ενός χιλιομέτρου με θαλάσσιες μεταφορές έχει λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον από ό,τι με άλλα μέσα μεταφοράς.

Πίνακας 2.8⁵⁸
Εκπομπές CO₂ κατά μέσο μεταφοράς

Γρόποι μεταφοράς	γραμ. τον.χλμ.
Οδικές εμπορευματικές	190
Σιδηροδρομικές	30
Εσωτ. Ναυσιπλοΐα	30
Θαλάσσιες (ενδοκοινοτικές)	20
Αγωγοί	7

Από την άλλη πλευρά, οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τις θαλάσσιες μεταφορές έχουν προκαλέσει ανησυχίες⁵⁹. Υπάρχει αναμφίβολα περιθώριο βελτίωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά το NO_x. Ωστόσο, και στην περίπτωση αυτή, οι θαλάσσιες μεταφορές φαίνεται ότι είναι σχετικά φιλικές προς το περιβάλλον. Οι εκπομπές NO_x από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι χαμηλότερες ανά τονοχιλιόμετρο απ' ό,τι στις σιδηροδρομικές μεταφορές και σημαντικά χαμηλότερες απ' ό,τι στις οδικές μεταφορές. Από τις συνολικές εκπομπές NO_x στην Κοινότητα, το 51% προέρχεται από οχήματα και το 12% από άλλα μεταφορικά μέσα⁶⁰.

Οι καλές επιδόσεις των θαλάσσιων μεταφορών όσον αφορά το περιβάλλον δυστυχώς περιορίζονται από τις εκπομπές του διοξειδίου του θείου (SO₂) που είναι σημαντικά υψηλότερες από ότι σε άλλα μέσα. Ωστόσο, από τις συνολικές εκπομπές SO₂ στην Κοινότητα, οι εκπομπές από τις οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 3% και οι εκπομπές από τα άλλα μέσα μεταφοράς συνολικά το 2%.

⁵⁷ Το πρωτόκολλο του Κιότο για τη σύμβαση πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος του 1992 συνήφθη το Δεκέμβριο 1997. Ο στόχος που καθορίστηκε στο Κιότο ήταν μείωση κατά 8% ορισμένων εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), σε όλους τους τομείς της οικονομίας σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, μέχρι το 2008-2012.

⁵⁸ Πηγή: Αλεξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ. Σταμούλη.

⁵⁹ Βλέπε τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με τη δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ, COM(98)466 τελικό, 22.07.1998.

⁶⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής περί της κοινοτικής στρατηγικής για την καταπολέμηση της όξινης βροχής COM(97) 88 τελικό, 12.03.1997.

Το συνέδριο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το Σεπτέμβριο του 1997 θέσπισε νέα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου⁶¹ και του αζώτου από τα καυσαέρια των πλοίων⁶². Το συνέδριο θέσπισε επίσης διατάξεις που επιτρέπουν τη δημιουργία ειδικών «περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO₂» όπου θα ισχύουν χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών. Ως τέτοια περιοχή χαρακτηρίστηκε η Βαλτική θάλασσα⁶³.

Τα ενδιαφερόμενα μέλη θα πρέπει να δραστηριοποιηθούν προς περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να επωφεληθούν πλήρως από την αειφορία στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.⁶⁴ Η μείωση των εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να είναι στόχος άμεσης προτεραιότητας για την Κοινότητα και τα κράτη μέλη. Στην περίπτωση των εκπομπών SO₂, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη μείωση της περιεκτικότητας σε θείο του πετρελαίου καύσης των πλοίων ή με τον εξοπλισμό των πλοίων με συστήματα καθαρισμού των καυσαερίων. Τα μέτρα για την μείωση των εκπομπών NO_x περιλαμβάνουν τη χρήση καταλυτικών μετατροπέων, την επανακυκλοφορία των καυσαερίων, γαλάκτωμα νερού/καυσίμου και ακροφύσιο χαμηλού NO_x. Επιπλέον, μια ακόμα δράση, που μπορεί να διερευνηθεί στο πλαίσιο της αρχής «ο χρήστης πληρώνει», είναι η χρήση τελών στις θαλάσσιες μεταφορές ανάλογα με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον στο πλαίσιο των δημόσιων κανονισμών.

2.4.2 Η ΝΜΑ ως ένα ασφαλές μέσο μεταφοράς

Η Επιτροπή εξέτασε τη σχετική ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφορών⁶⁵. Η έρευνα αποκάλυψε ότι τα στοιχεία για τα ατυχήματα στις θαλάσσιες μεταφορές είναι σχετικά ικανοποιητικά σε διεθνές επίπεδο, ενώ τα στοιχεία για τα ατυχήματα και τις αιτίες τους στα ευρωπαϊκά ύδατα είναι ανεπαρκή. Σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια στις Μεταφορές, το 96% όλων των θανατηφόρων ατυχημάτων προκαλούνται στις οδικές μεταφορές. Ενώ τα θανατηφόρα ατυχήματα στις οδικές μεταφορές στην ΕΕ ανέρχονται

⁶¹ Η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4,5% m/m.

⁶² νέο Παράρτημα VI της MARPOL 73/78.

⁶³ Η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,5% m/m. Εναλλακτικά, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν άλλες τεχνολογικές μεθόδους για τον περιορισμό των εκπομπών SO_x.

⁶⁴ Ένα σύστημα που υπόκειται σε ανεξάρτητη αξιολόγηση, όπως το πιστοποιητικό ISO 14001 για το περιβάλλον, μπορεί να επιφέρει λειτουργικά οφέλη. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν άμεση μείωση των δαπανών με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων και την ενθάρρυνση μιας πιο αποδοτικής χρήσης υλικών και πόρων. Αυτό το πιστοποιητικό θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος των στρατηγικών μάρκετινγκ των ναυτιλιακών εταιριών ως απόδειξη της ικανότητας αντιμετώπισης πιθανών κινδύνων για το περιβάλλον.

σήμερα περίπου στις 40.000 ανθρώπινες ζωές το χρόνο και ο αριθμός των επιβατών που σκοτώνονται στις σιδηροδρομικές μεταφορές κάθε χρόνο είναι περίπου 115 (κατά μέσο όρο το 1990-96), η μελέτη COST 301 και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια έχουν υπολογίσει ότι ο αριθμός των ανθρώπινων ζωών που χάνονται στη θάλασσα στα ευρωπαϊκά ύδατα είναι κατά μέσο όρο 140 άτομα το χρόνο⁶⁶. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια στις Μεταφορές έχει υπολογίσει επίσης ότι το ποσοστό θνησιμότητας στις θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος) είναι περίπου 1,4 θάνατοι ανά 100 εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τις οδικές μεταφορές είναι 100 θάνατοι και για τις σιδηροδρομικές 40 θάνατοι.⁶⁷

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια στις Μεταφορές και η εξέταση της Επιτροπής επεσήμαναν την ανάγκη για ακριβέστερα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα ατυχήματα στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης μιας βάσης δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ. Συγκεκριμένα στατιστικά στοιχεία για τις ζωές και τα πλοία που χάνονται στη θάλασσα καθώς και τις αιτίες για τις απώλειες αυτές στα ευρωπαϊκά ύδατα θα βοηθούσαν σημαντικά την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων μέτρων ασφάλειας και την εκτίμηση της ανάγκης για νέα μέτρα. Επιπλέον, θα συνέβαλαν στην προώθηση της εικόνας των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων ως ασφαλούς μέσου. Η Επιτροπή θα εξετάσει αν απαιτείται τροποποίηση της υφιστάμενης νομοθεσίας της ΕΕ για την κάλυψη των αναγκών αυτών.

2.5 Η ολοκλήρωση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών

Η θαλάσσια μεταφορά θεωρείται μέσο το οποίο δεν έχει ολοκληρωθεί στην Ευρωπαϊκή μεταφορική αλυσίδα, με εξαίρεση κάποιες συγκεκριμένες περιοχές και περιφέρειες, οι οποίες περιλαμβάνουν νησιά τα οποία αποτελούν περιορισμένη αγορά για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων κυρίως εξαιτίας του γεωγραφικού τους χαρακτήρα.

Ως απόλυτο μέγεθος η συμμετοχή της ΝΜΑ στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών στην Ε.Ε. ανήλθε το 1996 σε 140,7 δισεκ. τονοχιλιόμετρα. Το ποσό αυτό

⁶⁵ The relative safety of maritime transport, Δεκέμβριος 1998. Ανάλυση από την ARTEMIS Information Management S.arl. (Λουξεμβούργο) για τη Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και τη Γενική Διεύθυνση για τις μεταφορές (ΓΔ VII).

⁶⁶ Σε παγκόσμιο επίπεδο, μεταξύ του 1990-96, χάθηκαν κατά μέσο όρο 709 ανθρώπινες ζωές το χρόνο(Πηγή: 'World Casualty Statistics' που εκδίδεται από το Lloyds Register).

⁶⁷ Η εκτίμηση για τις θαλάσσιες μεταφορές βασίζεται σε 100 εκατομμύρια επιβάτες που επιβιβάζονται στους ευρωπαϊκούς λιμένες για ταξίδια μέσης απόστασης 100 χμ. Τα στοιχεία για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές προέρχονται από το 'EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook', Οκτώβριος 1998, ΓΔ VII και Στατιστική Υπηρεσία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

αντιπροσωπεύει το 13% της συνολικής δραστηριότητας της NMA. Τα ποσοστά των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανέρχονται σε 51% και 7% αντίστοιχα, για την συμμετοχή τους ομοίως στο σύστημα των συνδυασμένων μεταφορών. Συνεπώς, παρατηρείται (πίνακας 2.9) μικρή συμμετοχή της NMA στο υφιστάμενο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πραγματοποίησε το 1997 μία ανακοίνωση σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές⁶⁸, η οποία αποσκοπούσε στην δημιουργία ενός πλαισίου για τον συνδυασμό και την ολοκλήρωση των δυνατών σημείων των μέσων μεταφοράς σε ένα ενιαίο, προσανατολισμένο προς τον πελάτη και από πόρτα σε πόρτα σύστημα.. Επιπλέον οι συνδυασμένες μεταφορές αποσκοπούν στην καλύτερη ολοκλήρωση της μεταφοράς στη διοίκηση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα, αποτελούν τις βασικές έννοιες των συνδυασμένων, μεταφορών καθώς θέτουν τις προϋποθέσεις για εύρυθμες και αποδοτικές λειτουργίες υπηρεσιών logistics.

Προκειμένου μια κλασική υπηρεσία ναυτιλίας μικρών αποστάσεων να είναι βιώσιμη, απαιτείται ένα ικανοποιητικό μέγεθος φορτίου, ώστε να οδηγηθούμε σε μια επικερδή χρήση της χωρητικότητας. Σύμφωνα με πρόσφατες μελέτες, μία μέση χρήση της χωρητικότητας κατά 51% σε ένα πλοίο Ro-Ro 4.000 τόνων νεκρού βάρους, μπορεί να αποτελέσει το νεκρό σημείο οικονομικής αποδοτικότητας σε μία τακτική εβδομαδιαία γραμμή μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας. Ωστόσο, είναι λογικό ότι το σημείο αυτό εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες όπως είναι η τιμή του φορτίου και τα κόστη του πλοίου (σταθερά και λειτουργικά)⁶⁹. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων χρειάζεται να προσελκύσει μεγέθη μέσω καλύτερης οργάνωσης των διαδικασιών logistics, βελτίωσης του επιπέδου των υπηρεσιών, συχνότητας, τακτικότητας, βελτίωσης του δικτύου και η εφαρμογή κοινών συστημάτων για τη διοίκηση και τιμολόγηση της μεταφορικής αλυσίδας από πόρτα σε πόρτα, προκειμένου να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές.

⁶⁸ COM (97) 243 τελικό, 29.05.1997.

⁶⁹ SeaCombi – A Feasibility Study in Combined Transport between EU Arctic and Continent, INGUN AB, Malmo, December 1998

Πίνακας 2.9⁷⁰

Συμμετοχή των μέσων μεταφοράς στις συνδυασμένες μεταφορές στην Ε.Ε.

Combined Transport 100 mio tkm								
	Rail		Inland waterways		Short sea shipping	All modes		
	International (1)	Domestic	International (2)	Domestic (3)	International (4)	International	Domestic	Total
1990	21.4	12.0	2.4	0.3	80.8	104.6	12.3	116.9
1991	21.9	11.3	2.6	0.3	85.7	110.2	11.6	121.9
1992	23.3	11.5	2.4	0.3	90.3	116.0	11.8	127.8
1993	26.6	10.6	2.9	0.4	97.9	127.4	10.9	138.4
1994	29.7	12.5	3.4	0.4	107.0	140.1	12.9	152.9
1995	32.7	13.8	3.5	0.5	120.2	156.4	14.2	170.7
1996	36.0	17.7	4.2	0.5	140.7	180.9	18.2	199.1
Combined transport share of total tonne-km (% of tkm)								
1996	36	15	5	2	13	14	1	8

(1) Σύμφωνα με την UIRR

(2) Ρήνος: 500χλμ και Ρότερνταμ-Αμβέρσα 100χλμ/ 1 TEU= 10 τόνοι

(3) Μέση απόσταση εσωτερικής ναυτιλίας 200χλμ/1 TEU= 10 τόνοι

(4) Μέση απόσταση NMA 800χλμ/ 1 TEU= 10 τόνοι

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν μπορεί να επιτύχει τα παραπάνω λειτουργώντας ως αυτόνομο σύστημα μεταφοράς. Αντιθέτως χρειάζεται συνεργασία με άλλα μεταφορικά συστήματα που να καλύπτουν το χερσαίο κομμάτι της μεταφοράς ή που ήδη χρησιμοποιούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως σημαντικό τμήμα του ταξιδιού αντί των χερσαίων μέσων.

Μεμονωμένες λύσεις, όπως αυτές προκύπτουν από υπηρεσίες logistics αφορούν γενικά πολύ συγκεκριμένες περιπτώσεις, αλλά οι βασικές συνθήκες είναι οι ίδιες. Νέες αντιλήψεις logistics μπορούν να αναπτυχθούν στα πλαίσια της Έρευνας και Ανάπτυξης και μέσω μελετών σκοπιμότητας και εταιρικών στρατηγικών. Στην περίπτωση αυτή μία ποικιλία μοντέλων μπορούν να αναπτυχθούν προς μελέτη και εφαρμογή από μεμονωμένες μικρές επιχειρήσεις στο χώρο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Οι αγορές για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και την οδική μεταφορά, φαίνεται ότι αποτελούν ξεχωριστά μέρη. Όμως ο ανταγωνισμός των δύο αυτών μέσων υπάρχει μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η απόσταση μεταφοράς είναι σημαντικά μεγάλη. Η απόσταση αυτή προσδιορίζεται κατά περίπτωση ανάλογα με το είδος του φορτίου την αξία του εμπορεύματος και τα τεχνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του μέσου μεταφοράς. Τα στοιχεία αυτά διαφοροποιούνται ουσιαστικά όπως είναι επόμενο, με το μέγεθος του μεταφορικού μέσου. Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, μετά από σχετικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν για το σκοπό αυτό, προέκυψε ότι η μέση απόσταση μεταφοράς ενός τόνου φορτίου για το 1990 ήταν για μεν το οδικό δίκτυο 100χλμ, για δε τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων 1385χλμ. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι προκειμένου η

⁷⁰ Πηγή: Αλεξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοία & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων»,

ναυτιλία μικρών αποστάσεων να αυξήσει την ανταγωνιστικότητά της έναντι εκείνης της οδικής, θα πρέπει ουσιαστικά να ενισχύσει την ελκυστικότητά της για δραστηριοποίησή της σε κοντινότερες αποστάσεις. Δυστυχώς όμως, η τάση που διαγράφεται κατά τα τελευταία χρόνια, είναι διαφορετική και η μέση απόσταση μεταφοράς ενός τόνου φορτίου μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων έχει αυξηθεί κατά 65χλμ από το 1990 έως το 1996.

Σύμφωνα λοιπόν με τα ανωτέρω, μία βασική επιδίωξη για την ανάπτυξη της NMA, θα πρέπει να είναι μεταξύ άλλων, η μείωση του ορίου της απόστασης στην οποία η NMA είναι ανταγωνιστική. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μέσω της αποδοτικής ολοκλήρωσής της σε ένα μεταφορικό σύστημα από πόρτα σε πόρτα.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να τονιστεί ότι η NMA και η ολοκλήρωσή της στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών θα απαιτήσει νέα ή ειδικά προσαρμοσμένα για μια τέτοια αγορά πλοία. Τα πλοία αυτά βελτιωμένα ως προς τις οικονομικές τους αποδόσεις αφενός αλλά και προσαρμοσμένα στις απαιτήσεις των νέων δεδομένων είναι επόμενο ότι θα αποτελέσουν ταυτόχρονα με την αναδιοργάνωση της μεταφορικής αγοράς, ένα νέο σημαντικό πεδίο και για την ναυπηγική βιομηχανία.

Πρόσθετα από την ολοκλήρωση στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, η NMA πρέπει ως αυτόνομο μεταφορικό σύστημα να εξελιχθεί σε μία βιώσιμη λύση για τους χρήστες της παρέχοντας υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, τακτικότητα και συχνότητα σε ένα περιβάλλον just in time και με ελκυστικά επίπεδο κόστους. Σχετικές μελέτες στον ευρωπαϊκό χώρο(PACT, ATNET, SeaCombi study)σχετικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης της NMA στις ευρωπαϊκές περιοχές του Ατλαντικού, υποστηρίζουν ότι η NMA παρουσιάζει οικονομίες έναντι των οδικών μεταφορών στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και ρυμουλκούμενων οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι η γραμμή της NMA μεταξύ Σουηδίας και Γερμανίας μπορεί να είναι φθηνότερη κατά 50% ανά μεταφερόμενο TEU σε σχέση με την αντίστοιχη οδική μεταφορά. Αυξανόμενη της απόστασης το πλεονέκτημα κόστους φαίνεται να αυξάνεται. Οι ίδιες μελέτες επίσης υποστηρίζουν ότι ακόμη και από άποψη ταχύτητας, η NMA μπορεί να είναι ανταγωνιστική (π.χ. Ισπανία - Μ. Βρετανία σε 24 ώρες με 22 κόμβους).

Η συνεργασία με τα άλλα μέσα μεταφοράς και με διαμεταφορείς, είναι επίσης σημαντική προκειμένου να διαμορφωθεί ένα μεγάλου εύρους δίκτυο και να παρασχεθούν υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα, σε ανταγωνιστικές μάλιστα τιμές.

Τέλος σε ότι αφορά το σημαντικό κομμάτι της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των διαφόρων μέσων μεταφοράς στα πλαίσια δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου

συστήματος συνδυασμένων μεταφορών, θα πρέπει δίδεται προτεραιότητα σε ότι αφορά τα αρχικά και τελικά τμήματα του ταξιδιού, σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα, όπως είναι ο σιδηρόδρομος και η εσωτερική ναυσιπλοΐα.

2.6 Εξάλειψη ορισμένων εμποδίων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

2.6.1 Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιμετωπίζονται ως ένα μέσο παλιάς εποχής

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

Σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα μεταξύ των φορτωτών σχετικά με τα βασικά κριτήρια επιλογής του μεταφορέα, οι οδικές μεταφορές θεωρείται ότι καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό τις απαιτήσεις από πλευράς χρόνου διαμετακόμισης, αξιοπιστίας, ευελιξίας, συχνών δρομολογίων, ασφάλειας φορτίου. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις σε ένα μέσο βαθμό, με εξαίρεση την αξιοπιστία όπου η ικανότητα κάλυψης της συγκεκριμένης απαίτησης θεωρείται χαμηλή. Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, μόνον η απαίτηση ως προς την ασφάλεια φορτίου φαίνεται να καλύπτεται σε υψηλό βαθμό. Οι απαιτήσεις από πλευράς χρόνου διαμετακόμισης, ευελιξίας, συχνών δρομολογίων φαίνεται να καλύπτονται σε μικρό βαθμό και από πλευράς αξιοπιστίας σε ένα μέσο βαθμό.

Πίνακας 2.10⁷¹

Σύγκριση ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς

	Οδικές	Σιδηροδρομικές	Θαλάσσιες
Κόστος	Μέτριο	Χαμηλό	Χαμηλό
Κάλυψη αγοράς	Από σημείο σε σημείο	Από τερματικό σε τερματικό	Από τερματικό σε τερματικό
Ταχύτητα	Μέτρια	Αργή	Αργή
Διαθεσιμότητα	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή
Συνέπεια	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή-μέτρια
Ζημιές και απώλειες	Λίγες	Μέτριες έως Πολλές	Λίγες ως μέτριες
Ευελιξία	Υψηλή	Μέτρια	Χαμηλή

⁷¹ Πηγή: Αλεξ.Γουλιέλμος-Ε.Σαμπράκος (2002) «Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία μικρών αποστάσεων», Εκδ.Σταμούλης.

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να γίνουν μια βιώσιμη εναλλακτική λύση. Εναπόκειται πρωτίστως στις βιομηχανίες να αποδείξουν ότι η πραγματικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν ανταποκρίνεται πλέον στην παλιά εικόνα. Πρέπει οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων να ικανοποιούν και να γίνει αντιληπτό ότι ικανοποιούν τις απαιτήσεις του χρήστη ως προς την ταχύτητα (συμπεριλαμβανομένης της ταχύτητας στη θάλασσα), την αξιοπιστία, την ευελιξία, τα τακτικά και συχνά δρομολόγια, την ασφάλεια φορτίου και τα ελκυστικά επίπεδα κόστους. Θα πρέπει να αποκτήσουν μία νέα σύγχρονη, δυναμική εικόνα που ικανοποιεί τις παραμέτρους εξυπηρέτησης και παρέχει υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα. 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.

Εκτός από την ανάγκη διατήρησης των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πολιτικό πρόγραμμα, απαιτείται η μεγαλύτερη διάδοση πληροφοριών προς το κοινό σχετικά με τις μεταφορές αυτές και τις δυνατότητές τους. Οι εκστρατείες για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στο σκοπό αυτό. Λύση αποτελεί η λειτουργία στην Ευρώπη των 16 εθνικών Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων⁷². Τα κέντρα αυτά προώθησης εργάζονται σύμφωνα με την πολιτική της Επιτροπής, αλλά χρησιμοποιούν μία ευρεία ποικιλία μεθόδων εργασίας για την προσέγγιση των εθνικών ακροατηρίων τους. Διευθύνονται από επιχειρηματικά συμφέροντα τα οποία αντιλαμβάνονται τα οφέλη που προκύπτουν από την ύπαρξη ενός ουδέτερου οργανισμού ο οποίος προωθεί τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Τα κέντρα αυτά βοηθούν τους εν δυνάμει χρήστες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με συμβουλές και πληροφορίες. Το έργο προώθησης πραγματοποιείται, μεταξύ άλλων, μέσω παρουσιάσεων που έχουν ως στόχο το ενδιαφερόμενο κοινό, διμερείς συναντήσεις με τις ομάδες- στόχους, απαντήσεις σε μεμονωμένες ερωτήσεις, διαφημίσεις μέσω του ταχυδρομείου (δελτία ενημέρωσης), ανακοινωθέντα τύπου και εκθέσεις. Οι φορτωτές και οι οδικοί μεταφορείς αποτελούν ιδιαίτερο στόχο της δράσης αυτής προκειμένου να επηρεαστούν και να χρησιμοποιήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Ορισμένα κέντρα προώθησης έχουν θέσει επίσης σε εφαρμογή συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, οι οποίες έχουν ως στόχο την προσέλκυση νέων σε επαγγέλματα στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και, γενικά, των θαλάσσιων μεταφορών.

⁷² Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και ΗΒ. Δικτυακός τόπος : www.shortsea.info.

Η ίδρυση περισσότερων εθνικών Κέντρων Προώθησης Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων εξετάζεται επί του παρόντος σε ορισμένες άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Δεδομένου ότι η ναυτιλία αποτελεί διεθνή δραστηριότητα με πελάτες και στις δύο απολήξεις της θαλάσσιας μεταφοράς μικρών αποστάσεων, τα Εθνικά Κέντρα Προώθησης έχουν δικτυωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που διαθέτουν επιτρέπει στους εν δυνάμει χρήστες θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων να ωφεληθούν όχι μόνο από την πλήρη γεωγραφική κάλυψη αλλά επίσης και από τη συλλογική εμπειρία των εν λόγω κέντρων.

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων έχει ως αποστολή τη βελτίωση της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Αποσκοπεί να καταστεί η βασική πηγή πληροφοριών σχετικά με τον τρόπο αυτό μεταφοράς. Δίδει προστιθέμενη αξία στο έργο των μεμονωμένων κέντρων προώθησης παρέχοντάς τους ένα μέσο ανταλλαγής πληροφοριών και ιδεών, παρέχοντας καθοδήγηση και υποστήριξη σε νέα κέντρα.

Οι πηγές χρηματοδότησης των διαφόρων Κέντρων Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι είτε δημόσιες είτε ιδιωτικές. Προκειμένου να επιτύχουν τους στόχους τους, τα κέντρα πρέπει να διαθέτουν τουλάχιστον μεσοπρόθεσμη οικονομική ασφάλεια. Η δημόσια στήριξη αποτελεί έναν καλό τρόπο για την διασφάλιση της ουδετερότητας των κέντρων και για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους. Εκτός από αυτό, η ευρεία συμμετοχή του κλάδου αποτελεί προϋπόθεση για τη λειτουργία των κέντρων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ενεργώς τα κέντρα αυτά προώθησης καθώς και το δίκτυο τους και εργάζεται για τη διασφάλιση της καλής λειτουργίας τους και για την παροχή της αναγκαίας πολιτικής καθοδήγησης για τις δραστηριότητες τους.

2.6.2 Η διοικητική εργασία ως εμπόδιο στην ανάπτυξη της ΝΜΑ

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που συνθέτει την ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ είναι υφιστάμενες διαδικασίες τεκμηρίωσης και γενικότερα οι διοικητικές διαδικασίες που διέπουν την λειτουργία της.

Προκειμένου να διερευνηθεί κατά πόσο η διοικητική εργασία επιβαρύνει την ΝΜΑ και θέτει με τον τρόπο αυτό εμπόδια στην ανάπτυξή της, έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα εκείνου των οδικών μεταφορών, πραγματοποιήθηκε σχετική μελέτη από την Ε.Ε. με την επωνυμία CODISSART⁷³.

Η μελέτη αυτή αναγνώρισε τις ροές των εγγράφων και διαδικασιών σε διάφορους εμπορικούς δρόμους της Ευρώπης. Σε όλες τις περιπτώσεις, τα έγγραφα που απαιτούνταν στις

⁷³ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport (“CODISSART”), November 1998, Maritime Research Center, Southampton Institute, the United Kingdom.

οδικές μεταφορές ήταν λιγότερα από ότι στη NMA, όπου ένας σημαντικός αριθμός εγγράφων διακινούνται σε κάθε ταξίδι, για την έκδοση άδειας κατάπλου /απόπλου, την ασφάλεια του πλοίου, την δήλωση και τον εκτελωνισμό του φορτίου κλπ. Ωστόσο, φαίνεται να είναι αναπόφευκτο τα απαιτούμενα έγγραφα και οι διαδικασίες στη NMA να είναι ίδιες με τις αντίστοιχες των οδικών μεταφορών. Αυτό αρχικά οφείλεται στις υπάρχουσες διαφορές μεταξύ των μέσων, όπου για παράδειγμα τα πλοία μεταφέρουν πολλαπλά φορτία και αποστολές και συνεπώς απαιτούν διαφορετικά έγγραφα για κάθε μία, σε αντίθεση με τις οδικές μεταφορές όπου τα οχήματα μεταφέρουν μία και μόνο αποστολή.

Μερικά από τα έγγραφα έχουν διττή χρησιμότητα για το εμπόριο και για τις αρχές όπως είναι το δηλωτικό (μανιφέστο) ή και η φορτωτική, οπότε όλες οι απαιτήσεις σε έγγραφα δεν οφείλονται μόνο στις αρχές. Τα έγγραφα και οι διαδικασίες ενδέχεται να δημιουργούν προβλήματα καθυστερήσεων, οι οποίες όμως δεν παρουσιάζονται με μεγάλη συχνότητα.

Παρά ταύτα σύμφωνα πάντα με την ανωτέρω μελέτη, είναι δυνατή η περαιτέρω προτυποποίηση των εγγράφων και διαδικασιών. Οι διαδικασίες των θαλάσσιων εγγράφων συνήθως πραγματοποιούνται από ενδιάμεσους φορείς ειδικευμένους σε έγγραφα και διαδικασίες, όπως είναι ο πράκτορας του πλοίου ή σε ειδικές περιπτώσεις ένας ειδικός τελωνειακός φορέας. Αυτές οι υπηρεσίες αποσκοπούν στο να ελαφρύνουν τους μεταφορείς από πρόσθετα βάρη ώστε όλες αυτές οι διαδικασίες να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια κίνησης των πλοίων ή παραμονής τους στο λιμάνι.

Στην περίπτωση αυτή, υπάρχει και ένα πρόσθετο ακόμη στοιχείο κόστους το οποίο αφορά τους ενδιάμεσους αυτούς φορείς, που αναλαμβάνουν τις συνήθεις διαδικασίες. Η μελέτη επίσης κάνει γνωστό ότι οι φόρμες των εγγράφων και οι διαδικασίες που ακολουθούνται, διαφέρουν μεταξύ των λιμανιών και των κρατών-μελών. Για παράδειγμα, σε μερικά κράτη μέλη τα πλοία δεν επιτρέπεται να εκφορτώσουν τα φορτία αν οι αρχές δεν επιθεωρήσουν το πλοίο ενώ σε άλλα η εκφόρτωση ξεκινά αμέσως.

Με την ευρωπαϊκή ενοποίηση, ο αριθμός των τελωνείων και των απαιτούμενων εγγράφων, παρουσιάζει σαφή μείωση ενώ σε κάποια λιμάνια δεν υπάρχουν καθόλου, παρόλο που ορισμένα έγγραφα πρέπει να αποσταλούν πρωτότυπα στις τελωνειακές αρχές. Σε άλλες πάλι περιπτώσεις μπορούμε να διακρίνουμε μερικά κράτη μέλη, να απαιτούν συγκεκριμένα έγγραφα και σε συγκεκριμένη φόρμα. Σε άλλα πάλι κράτη μέλη, οι διαδικασίες άφιξης και αναχώρησης του πλοίου είναι απλοποιημένες για την ενδοκοινοτική ναυτιλία ενώ η χρήση νέων τεχνολογιών (EDI-Electronic Data Interchange) φάνηκε γενικά να είναι περιορισμένη.

Σύμφωνα με όλα αυτά που καταγράφηκαν, η διοικητική διαδικασία στην NMA είναι πολύ λογικό να δημιουργεί ένα σημαντικό εμπόδιο στη NMA σε σχέση πάντα με την

ανταγωνιστικότητα του μέσου ως προς τις οδικές μεταφορές. Παρόλα αυτά είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι η μελέτη απεφάνθη πως δεν υπάρχει απόδειξη ότι τα έγγραφα και οι διαδικασίες στη ΝΜΑ επηρεάζουν την επιλογή μέσου.

2.6.3 Υποδομή και αποτελεσματικότητα των λιμένων

Οι καθυστερήσεις από την εκφόρτωση ως τον απόπλου προκαλούνται κυρίως από την έλλειψη κατάλληλης υποδομής, την έλλειψη των κατάλληλων χερσαίων συνδέσεων και τον ανεπαρκή χειρισμό των διακινούμενων εμπορευμάτων (π.χ. η ταχύτητα διακίνησης διαφέρει σημαντικά μεταξύ λιμένων). Οι λιμενικές δαπάνες σε μερικές περιπτώσεις είναι δυσανάλογα υψηλές και δεν είναι πάντα διαφανείς. Σε μερικές περιπτώσεις η πληρωμή είναι υποχρεωτική για υπηρεσίες που δεν χρησιμοποιούνται ή δεν είναι απαραίτητες (π.χ. σε μερικές περιπτώσεις η πλοήγηση ή η ρυμούλκηση). Επιπλέον, η χρήση πλοηγών είναι υποχρεωτική σε ορισμένους λιμένες, ακόμη και αν ο κυβερνήτης του πλοίου έχει άδεια και μπορεί να αναλάβει την πλοήγηση ο ίδιος.

Η Επιτροπή υιοθέτησε το 1997 μία Πράσινη Βίβλο σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές⁷⁴. Η Βίβλος δεν στοχεύει στη δημιουργία μιας εναρμονισμένης πολιτικής για τους λιμένες στην ΕΕ αλλά στοχεύει πρωτίστως στην καλύτερη ένταξη των λιμένων στην αλυσίδα των διατροφικών μεταφορών. Στοχεύει επίσης στην εξασφάλιση ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στους λιμένες και μεταξύ των λιμένων επί ίσους όρους σε ένα ανταγωνιστικό και εμπορικό περιβάλλον χωρίς περιορισμούς.

Οι λιμένες θα πρέπει να παρέχουν ένα αντίστοιχο επίπεδο υπηρεσιών σε εμπορική βάση σε όλους τους χρήστες χωρίς διακρίσεις. Σε μερικούς λιμένες, έχουν αναπτυχθεί συστήματα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των υπηρεσιών της ΝΜΑ, για παράδειγμα της ουσιαστικής ανάγκης για μείωση του χρόνου διεκπεραίωσης των εργασιών. Τα συστήματα αυτά περιλαμβάνουν, ειδικότερα, ξεχωριστούς τερματικούς σταθμούς για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, αλλά επίσης και άλλες ειδικές υπηρεσίες σύμφωνα με τις εμπορικές ανάγκες των λιμένων. Ωστόσο, σε άλλους λιμένες, είναι έντονος ο ανταγωνισμός για τις λιμενικές διευκολύνσεις, καθώς δίνεται προτεραιότητα στις υπερωκεάνιες μεταφορές. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργούνται καθυστερήσεις που μπορεί να είναι σημαντικές επιζήμιες στην ποιότητα των μεταφορικών συστημάτων just in time.

Η δημιουργία ενός πλαισίου καλύτερων πρακτικών θα μπορούσε να βοηθήσει τους λιμένες να αυξήσουν την αποτελεσματικότητά τους. Σε αυτό το πλαίσιο, μπορούν να προσδιοριστούν αποτελεσματικές τεχνικές και λειτουργικές λύσεις και να γίνει σχετική ανταλλαγή

πληροφοριών σχετικά με αυτές μεταξύ των λιμένων και μεταξύ των λιμένων και των πελατών τους, όπως για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Επιπρόσθετα, τα λιμάνια θα πρέπει να λειτουργούν σαν κομβικά σημεία συνδυασμένων μεταφορών με τον ίδιο τρόπο όπως τα αντίστοιχα χερσαία τερματικά. Πράγματι, προς την κατεύθυνση αυτή οδηγήθηκε και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία πρότεινε το 1997 την τροποποίηση των Οδηγιών για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans-European Transport-TEN)⁷⁵. Η τροποποίηση προσδίδει ειδική ιδιότητα στα λιμάνια και στα τερματικά συνδυασμένων μεταφορών, ως κομβικά σημεία σύνδεσης μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Επίσης, δίδεται έμφαση στην ιδιότητα της NMA σαν βασικό κριτήριο επιλογής των ενεργειών των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς που υποστηρίζει η Κοινότητα. Τα ανανεωμένα κριτήρια και οι προδιαγραφές για τα λιμάνια ορίζουν ότι «ειδική προσοχή πρέπει να δίδεται στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και της ποτάμιας ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης και της υποδομής».

Στο πλαίσιο των εμπορικών αρχών τους, οι λιμένες θα πρέπει να εξετάσουν τον τρόπο της καλύτερης δυνατής ικανοποίησης των αναγκών των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων από τις λιμενικές υπηρεσίες. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί, ειδικότερα, με την παροχή ειδικών τερματικών σταθμών και υπηρεσιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Οι λιμένες επίσης θα πρέπει να εξετάσουν τον τρόπο ενίσχυσης της αποτελεσματικότητάς τους όσον αφορά τη σύγχρονη διοικητική μέριμνα “just-in-time” στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Οι λιμένες θα πρέπει επίσης να εξετάσουν αν θα μπορούσαν να βελτιώσουν την απόδοσή τους μελετώντας αποτελεσματικά συστήματα λειτουργίας ή διαχείρισης σε άλλους λιμένες και δημιουργώντας ένα πλαίσιο για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με τις καλύτερες πρακτικές και τη διάδοση αυτών μεταξύ των λιμένων και των πελατών τους. Θα πρέπει να επανεξεταστεί η υποχρέωση σε ορισμένους λιμένες για χρήση πλοηγών σε όλες τις περιπτώσεις, ειδικά όταν ο καπετάνιος του πλοίου έχει άδεια πλοήγησης.

⁷⁴ COM(97)678 τελικό, 10.12.1997

⁷⁵ COM(97)681 τελικό, 10.12.1997

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΛΕΩΦΟΡΟΙ & ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

3.1 Θαλάσσιες αρτηρίες

Στην επόμενη δεκαετία, το Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών θα αντιμετωπίσει μια ιδιαίτερη πρόκληση. Η οδική μεταφορά εμπορευμάτων θα αυξηθεί κατά 60% έως το 2013. Από την άλλη πλευρά, οι απαραίτητες εργασίες υποδομής για την ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων θα κοστίσουν περίπου 600 δισεκατομμύρια ευρώ, και θα οδηγήσουν σε μια τεράστια μάχη, έτσι ώστε να βρεθούν τα απαραίτητα κεφάλαια για την κατασκευή των αναγκαίων υποδομών. Προκειμένου βέβαια να αποφευχθεί η διακοπή του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφοράς στα χρόνια που έπονται, είναι ουσιαστικό να χρησιμοποιήσουμε καλύτερα την ήδη υπάρχουσα υποδομή και υπηρεσίες έτσι ώστε να περιορίσουμε την πίεση από το ήδη καταχρασμένο οδικό μεταφορικό μας σύστημα.

Μεταξύ άλλων μέτρων η Επιτροπή έχει προτείνει στη Λευκή Βίβλο της 12^{ης} Σεπτεμβρίου του 2001 την ενσωμάτωση των θαλάσσιων αρτηριών: «ολοκληρωμένες διατροφικές επιλογές βασιζόμενες στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, παρέχοντας άνεση και υψηλή ποιότητα, εναλλακτικά των οδικών μεταφορών, οι οποίες πάσχουν από συμφόρηση και καθυστερήσεις και επιπλέον προκαλούν περιβαλλοντική υποβάθμιση και ατυχήματα». Ο στόχος λοιπόν είναι ένα δίκτυο από θαλάσσιες αρτηρίες που συνδέουν τις περιοχές της Ευρώπης μέσω των θαλάσσιων διατροφικών μεταφορών.

3.1.1 Θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι: Ο Ορισμός

Η κοινοτική πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010 έχει δώσει μεγάλη έμφαση στην ιδέα των «θαλάσσιων αρτηριών», για τις οποίες θεωρεί ότι πρέπει να αποτελέσουν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου (TEN-T), όπως συμβαίνει με τους χερσαίους αυτοκινητόδρομους και τις σιδηροδρομικές αρτηρίες, να μειώσουν την οδική συμφόρηση και να βελτιώσουν την πρόσβαση σε απόκεντρες νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Εκτός από τη μείωση του αριθμού των φορτηγών οχημάτων στις κύριες οδούς, θα μπορούσαν επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των μεταφορών επιβατών δια θαλάσσης, δεδομένου ότι τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα και εμπορεύματα και επιβάτες.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο μέρος των αλυσίδων εφοδιασμού από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη και να προσφέρουν αποτελεσματικές, τακτικές, αξιόπιστες και συχνές υπηρεσίες, οι οποίες να μπορούν να ανταγωνιστούν, επί παραδείγματι, τις οδικές μεταφορές από απόψεως χρόνου διαμετακόμισης και τιμής. Οι λιμένες που

συνδέονται με τις αρτηρίες θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς συνδέσεις προς την ενδοχώρα, ταχείες διοικητικές διαδικασίες και υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Οι θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι θα βελτιώσουν την πρόσβαση στην αγορά σε όλη την Ευρώπη και θα φέρουν ανακούφιση στο Ευρωπαϊκό οδικό σύστημα. Για αυτό το λόγο, η πληρέστερη χρήση θα πρέπει να γίνει όχι μόνο από τις πηγές των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και από τις δυνατότητες που προσφέρουν οι σιδηροδρομικές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα, σαν τμήμα μιας ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας. Αυτή επομένως θα είναι η προστιθέμενη αξία που θα δημιουργήσουν οι θαλάσσιες αρτηρίες στην Κοινότητα.

Με απλά λόγια εάν θα θέλαμε να δώσουμε έναν ορισμό για τις θαλάσσιες αρτηρίες θα λέγαμε ότι είναι ένα δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών που αποτελεί προέκταση του Διευρωπαϊκού Δικτύου και συνδέει δύο λιμάνια που βρίσκονται στις άκρες του δικτύου με σκοπό την εκτροπή μεταφορικού έργου από το δρόμο στο πλοίο. Οι διασυνδέσεις αυτές αφορούν τουλάχιστον δύο λιμάνια σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η υιοθέτηση του άρθρου 12α των Διευρωπαϊκών Δικτύων Οδηγία της 29 Απριλίου 2004⁷⁶ δίνει ένα νομικό πλαίσιο για τις θαλάσσιες αρτηρίες και μας βοηθάει να κατανοήσουμε καλύτερα την έννοιά τους. Με γνώμονα το άρθρο 12α το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποσκοπεί στην συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές κατά τρόπον ώστε να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες, τακτικές και συχνές θαλάσσιες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών, προκειμένου να μειωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθεί η εξυπηρέτηση των νησιωτικών και περιφερειακών κρατών. Το διευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών αποτελείται από εξοπλισμούς και υποδομές που αφορούν τουλάχιστον δύο λιμένες σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη. Ο εν λόγω εξοπλισμός και οι υποδομές αυτές περιλαμβάνουν τον λιμενικό εξοπλισμό, τα ηλεκτρονικά συστήματα οργανωτικής υποστήριξης και διαχείρισης των διοικητικών και τελωνειακών διαδικασιών, καθώς επίσης και χερσαίες και θαλάσσιες υποδομές άμεσης πρόσβασης στους λιμένες, μεταξύ άλλων για την πρόσβαση κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται από δύο τουλάχιστον κράτη μέλη. Τα προτεινόμενα έργα λαμβάνουν τη μορφή συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα βάσει ρυθμίσεων που επιτρέπουν, πριν από την χορήγηση ενισχύσεων από τους εθνικούς προϋπολογισμούς, συμπληρούμενων, ενδεχομένως, από κοινοτικές ενισχύσεις, τον μεταξύ τους ανταγωνισμό με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

α) μέσω δημόσιων προσκλήσεων υποβολής προσφορών που οργανώνονται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη.

⁷⁶ "TEN-T" - Official Journal L 167, 30/04/2004 P.0001 - 0038, COM(2004)0884

β) στον βαθμό στον οποίο η θέση των λιμένων είναι συγκρίσιμη, μέσω δημόσιων προσκλήσεων υποβολής προτάσεων, που οργανώνονται από κοινού από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και απευθύνονται σε κοινοπραξίες που συσπειρώνουν, κατ' ελάχιστον, ναυτιλιακές εταιρείες και λιμένες που βρίσκονται σε κάποια από τις θαλάσσιες περιφέρειες που ορίζει το έργο αριθ. 21. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος αφορούν εξοπλισμούς και υποδομές που συγκροτούν το δίκτυο των θαλάσσιων αρτηριών και μπορούν να περιλαμβάνουν, ενδεχομένως, εναρκτήριοι ενισχύσεις προς τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις θαλάσσιες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων. Οι εναρκτήριοι ενισχύσεις είναι διάρκειας δύο ετών και χορηγούνται μόνον υπό την προϋπόθεση ότι η έναρξη προσκρούει σε χρηματοδοτικά εμπόδια. Δεν μπορούν να υπερβαίνουν το ελάχιστο ποσό που κρίνεται ότι απαιτείται για την έναρξη εξυπηρέτησης των συγκεκριμένων γραμμών. Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος υποβάλλονται για έγκριση στην Επιτροπή».

Τον Οκτώβριο του 2003, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη του TEN-T⁷⁷, συμπεριλαμβανομένων 29 έργων προτεραιότητας τα οποία πρόκειται να εφαρμοστούν το αργότερο μέχρι το 2020. Τα έργα αυτά προτεραιότητας θα μπορούσαν να θεωρηθούν «ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» και λαμβάνουν χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα από τους σχετικούς κοινοτικούς πόρους. Το έργο αριθ. 21 αποτελεί έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών. Τέσσερις περιοχές θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται στο πλαίσιο του εν λόγω έργου προτεραιότητας:

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

⁷⁷ Τροποποιημένη πρόταση για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, COM(2003) 564 τελικό της 1.10.2003.

Σχήμα 2⁷⁸

Χάρτης των θαλάσσιων αρτηριών



Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την Κοινή Θέση του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής του Απριλίου 2004. Το άρθρο 12α σχετικά με τις θαλάσσιες αρτηρίες θα επιτρέψει τώρα τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης για μια σειρά μέτρων στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου. Ο μηχανισμός θα επιτρέψει στα κράτη μέλη να στηρίξουν, με κοινοτική συνδρομή, μεταξύ άλλων υποδομές, ευκολίες και συστήματα διαχείρισης του τομέα του εφοδιασμού που στηρίζονται σε κατάλληλη διαδικασία διαγωνισμών.

⁷⁸ Πηγή: Λευκή Βίβλος, COM(2001)370, final

Η ενίσχυση της ανάπτυξης των θαλάσσιων αρτηριών θα πρέπει να στηριχθεί στα ίδια κριτήρια με τα κριτήρια του προγράμματος Marco Polo⁷⁹, όπως είναι η αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και η βιωσιμότητα του έργου με δικές του δυνάμεις μετά την περίοδο της χρηματοδότησης⁸⁰.

3.1.2 Μηχανισμός στήριξης των θαλάσσιων αρτηριών

Η ανάπτυξη των «θαλάσσιων αρτηριών» έχει σαν στόχο να προσδώσει, στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου, την ίδια σημασία με τους αυτοκινητοδρόμους και τους σιδηροδρόμους, στη δημιουργία νέων διεθνών θαλάσσιων γραμμών που επιτρέπουν την καλύτερη σύνδεση χωρών απομονωμένων λόγω φυσικών εμποδίων, καθώς επίσης και νησιωτικών και άλλων περιφερειακών χωρών. Η έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου συνιστά τη λήψη ορισμένων μέτρων που μπορούν να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη τέτοιων γραμμών, μαζικοποιώντας τα φορτία σε ορισμένες θαλάσσιες διαδρομές σε περιορισμένο αριθμό λιμένων, προκειμένου να αυξηθεί η δυναμική βιωσιμότητα των θαλάσσιων γραμμών. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν :

– την απλούστευση των τελωνειακών και διοικητικών ελέγχων, όπως γίνεται ήδη κατά τη διάσχιση ενδοκοινοτικών συνόρων στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητοδρόμους και την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής δήλωσης για τις λιμενικές αρχές·

– λιμενικές εγκαταστάσεις που προορίζονται κατά προτίμηση για τη δραστηριότητα αυτή (χερσαίοι τερματικοί σταθμοί, υλικοτεχνικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης, εγκαταστάσεις για τους οδηγούς οχημάτων) και άμεση πρόσβαση στους λιμένες (συμπεριλαμβανομένης της ελεύθερης σιδηροδρομικής πρόσβασης)·

– την πλωσιμότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ιδίως δε την χειμερινή πρόσβαση στη Βαλτική Θάλασσα.

⁷⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (πρόγραμμα Marco Polo), ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ.1.

⁸⁰ Άλλοι βασικοί όροι στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo προβλέπουν ότι η δράση θα πρέπει να οδηγεί σε πραγματική, ουσιαστική και μετρήσιμη μετατόπιση από τις οδικές μεταφορές. Θα πρέπει επίσης να διαθέτει ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο (και, σύμφωνα με αυτό, να είναι βιώσιμη μετά την κοινοτική χρηματοδότηση). Η διαδικασία επιλογής υπηρεσιών τρίτων μερών θα πρέπει να είναι διαφανής, αντικειμενική και να μην εισάγει διακρίσεις. Η δράση θα πρέπει να αφορά το έδαφος δύο τουλάχιστον κρατών μελών ή τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και μιας κοντινής τρίτης χώρας. Τα έργα θα πρέπει να υποβάλλονται από κοινοπραξίες δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες σε δύο τουλάχιστον διαφορετικά κράτη μέλη ή τουλάχιστον ένα κράτος μέλος και μία κοντινή τρίτη χώρα. Θα πρέπει επίσης να υπάρχει μία συνολική οροφή για την κοινοτική και κρατική ενίσχυση, η οποία συμβιβάζεται με τις ρυθμίσεις κρατικών ενισχύσεων που καθορίζονται στη Συνθήκη.

3.1.3 Τρία απαραίτητα βήματα για την επίτευξη του στόχου των θαλάσσιων αρτηριών

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα χρειαστεί να ακολουθήσουν τρία βήματα, έτσι ώστε να πετύχουν τον φιλόδοξο στόχο τους.

Το άρθρο 12α TEN-T δηλώνει ότι «...το Διευρωπαϊκό Δίκτυο των θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων σκοπεύει να συγκεντρώσει εμπορευματικές ροές σε θαλάσσιες διαδρομές...». Ο στόχος της συγκέντρωσης των εμπορευματικών ροών προϋποθέτει για την Κοινότητα και τα κράτη μέλη, να κάνουν σαφείς επιλογές όσον αφορά τους λιμένες, τις διαδρομές και τις υπηρεσίες. Η επιλεκτικότητα είναι ουσιαστική για να φθάσει στη συγκέντρωση των απαραίτητων ροών, για να στηρίξουν τη συχνή ένταση, την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και να παράγουν αξιοπρόσεχτα και ευεργετικά αποτελέσματα στο σύστημα των μεταφορών. Χωρίς αυτές τις επιλογές, δεν είναι δυνατόν να δημιουργηθεί ένα πραγματικό ευρωπαϊκό δίκτυο θαλάσσιων αρτηριών.

Παρά το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα είναι ο τρόπος μεταφορών που θα χρησιμοποιείται στις θαλάσσιες αρτηρίες, το πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής είναι ευρύτερο από εκείνο των θαλάσσιων αρτηριών λόγω του γεγονός ότι, εκτός από τις διεθνικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αφορούν επίσης συνδέσεις με κοντινές τρίτες χώρες, εσωτερικές συνδέσεις και συνδέσεις από την ηπειρωτική χώρα προς τα νησιά. Επίσης οι θαλάσσιες αρτηρίες θα πρέπει να τονίσουν τα καλύτερα ποιοτικά στοιχεία που οι θαλάσσιες διατροφικές επιλογές μπορούν να προσφέρουν, και το οποίο η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν είναι σε θέση να παρουσιάσει.

Δεν είναι εφικτό όλοι οι λιμένες να αποτελέσουν λιμένες των θαλάσσιων αρτηριών, ούτε όλες οι υπηρεσίες της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων θα αποτελέσουν υπηρεσίες των θαλάσσιων αυτοκινητόδρομων. Όλοι έχουν τις λειτουργίες τους και την σημασία τους στο μεταφορικό σύστημα. Αυτό είναι εμφανές και πλήρως αποδεκτό στις υποδομές που σχεδιάζονται: οι αυτοκινητόδρομοι, οι διεθνείς δρόμοι, οι εθνικοί, οι περιφερειακοί και οι τοπικοί έχουν όλοι τον δικό τους λόγο ύπαρξης (*raison d' être*) και συμπληρώνουν ο ένας τον άλλον. Πράγματι οι αυτοκινητόδρομοι τροφοδοτούνται από το σύστημα των άλλων δρόμων και παίρνουν τον όγκο από αυτούς. Η ίδια λογική ισχύει και για τους θαλάσσιους αυτοκινητόδρομους.

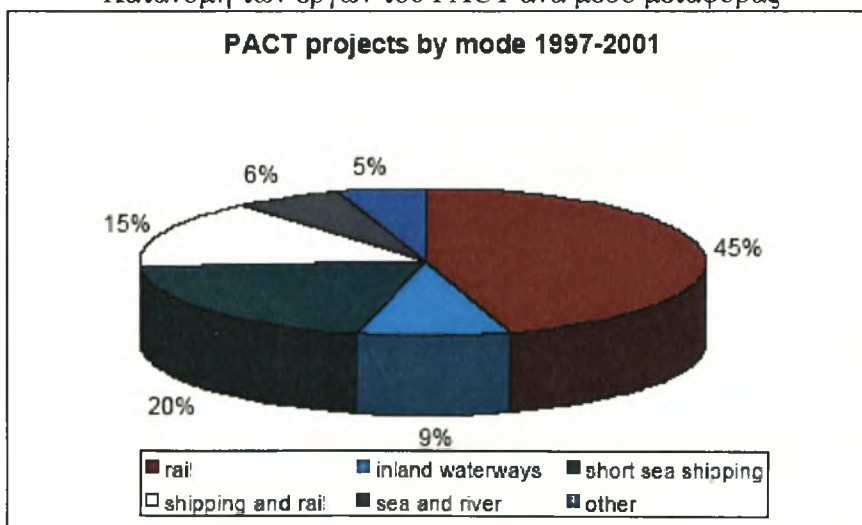
Δεύτερο, οι θαλάσσιες αρτηρίες πρέπει να προταθούν και να εκτελεστούν από δημόσια και ιδιωτικά μέρη, από διευθυντές και χρήστες υποδομών. Όλα τα συμβαλλόμενα μέρη πρέπει να δεσμευθούν και να συμμετέχουν στο πρόγραμμα των θαλάσσιων λεωφόρων, διαφορετικά το πρόγραμμα θα αποτύχει. Είναι σημαντικό να δοθεί σε αυτά τα διεθνή προγράμματα το απαραίτητο νομικό πλαίσιο έτσι ώστε να μπορέσουν να αναπτυχθούν πλήρως, κατάλληλα και γρήγορα. Τα προγράμματα πρέπει να ενσωματωθούν σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο.

Και τέλος, προκειμένου να παρασχεθεί μια πραγματική λύση στους χρήστες της βιομηχανίας, οι θαλάσσιες αρτηρίες χρειάζεται να επικεντρωθούν στην καλύτερη διαθέσιμη ποιότητα. Οι θαλάσσιες συνδέσεις με βασικά χαρακτηριστικά θαλάσσιων αρτηριών υφίστανται ήδη, ενώ οι συνδέσεις διέλευσης της Μάγχης και του στενού του Kattegat (Δανία/Σουηδία) αποτελούν τα περισσότερο εμφανή παραδείγματα. Παρόλα αυτά, θα απαιτηθούν υψηλότερα επίπεδα ποιότητας και σημαντική επέκταση των εν λόγω συνδέσεων για την επίτευξη του φιλόδοξου στόχου της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής όσον αφορά την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010, δηλαδή του στόχου που αφορά την απορρόφηση ενός σημαντικού μέρους της ανάπτυξης των μεταφορών από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και, ιδίως, από τις συνδέσεις με θαλάσσιες αρτηρίες.

3.2 Το πρόγραμμα Marco Polo

Το πρόγραμμα PACT⁸¹, που δρομολογήθηκε το 1992, αποτέλεσε το έναυσμα για πολλές πρωτοβουλίες, καθώς μεταξύ 1992 και 2000 εγκαινιάστηκαν 167 συγκεκριμένα έργα, παρά τους περιορισμένους χρηματοδοτικούς πόρους του (53 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 1992-2001).

Πίνακας 3.1⁸²
Κατανομή των έργων του PACT ανά μέσο μεταφοράς



Η Κοινότητα πρέπει να εφοδιασθεί με ένα πρακτικό μέσο βασισμένο στην αγορά, το οποίο θα την βοηθήσει να καταπολεμήσει τη συμφόρηση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους της για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών στο σύνολό του.

⁸¹ Βλέπε παράρτημα II, σημ.7

Η Επιτροπή προβλέπει την αντικατάσταση του προγράμματος PACT⁸³ που ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2001 με ένα νέο πρόγραμμα προώθησης της διατροφικότητας των μεταφορών, το εμπονομαζόμενο «Marco Polo». Σύμφωνα με τον τρέχοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό, το διαθέσιμο περιθώριο επιτρέπει έναν ετήσιο προϋπολογισμό της τάξης των 30 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως που θα μπορούσε να εκτείνεται σε 4 χρόνια. Το «Marco Polo» θα είναι ανοικτό σε όλες τις προτάσεις που αφορούν στη διοχέτευση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε άλλους τρόπους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον. Θα καταβληθεί προσπάθεια για την ανάδειξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

3.2.2 Το πρόγραμμα Marco Polo: νέα αντίληψη για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

Από το 1975, μέλημα της πολιτικής συνδυασμένων μεταφορών ήταν να ενθαρρυνθεί η στροφή από τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων προς τις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και, αργότερα, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Αιτιολόγηση της πολιτικής αυτής ήταν και εξακολουθεί να είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και η μεγαλύτερη ασφάλεια όλου του συστήματος μεταφορών. Η αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων της αυξανόμενης οδικής κυκλοφορίας είναι ένα από τα κεντρικά και μελλοντικά προβλήματα της κοινής πολιτικής μεταφορών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg τον Ιούνιο του 2001 έθεσε την αποκατάσταση ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς στο επίκεντρο της στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης. Εάν δεν αναληφθεί αποφασιστική δράση, οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα αυξηθούν κατά περίπου 50% έως το 2010. Η διαμεθοριακή κυκλοφορία αναμένεται ότι θα διπλασιασθεί έως το 2020⁸⁴. Για τις διαμεθοριακές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αυτό σημαίνει προβλεπόμενη αύξηση περίπου 12 δισεκατ. tkm⁸⁵ ανά έτος και ακόμη μεγαλύτερη συμφόρηση, περισσότερη ρύπανση και περισσότερα ατυχήματα. Το κοινωνικό-οικονομικό κόστος αυτών των πρόσθετων 12 δισεκατ. tkm στους οδικούς άξονες υπολογίστηκε ότι θα ανέλθει σε περισσότερα από 3 δισεκατ. Ευρώ ανά έτος⁸⁶.

Αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Αντιμετώπιση της αύξησης αυτής σημαίνει πιο εντατική και συστηματική χρήση των εναλλακτικών λύσεων από ότι μέχρι σήμερα.

⁸² Πηγή: Ex ante Evaluation: Marco Polo II (2007-2013), final report, ECORUS transport, Rotterdam 15/6/04.

⁸³ EE L 177, 14.10.1998, σ.1

⁸⁴ Τελικές εκθέσεις της SCENES- Σενάρια ευρωπαϊκών μεταφορών, έργο που χρηματοδοτήθηκε από το 4^ο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας στις μεταφορές, <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/home.html>.

⁸⁵ Βλέπε παράρτημα II, σημ. 8

⁸⁶ RECORDIT- Εξωτερικοί υπολογισμοί κόστους επιλεγμένων αρτηριών- έργο που χρηματοδοτήθηκε από το 5^ο πρόγραμμα έρευνας.

Η λευκή Βίβλος της Επιτροπής «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» της 12^{ης} Σεπτεμβρίου 2001 προτείνει λοιπόν περισσότερα από 60 συγκεκριμένα και αποτελεσματικά μέτρα για ένα πιο αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Ειδικότερα, ως σημείο αναφοράς, θέτει το φιλόδοξο στόχο να διατηρηθούν το έτος 2010 τα μερίδια κυκλοφορίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στα επίπεδα του 1998 . Το πρόγραμμα Marco Polo είναι ένα από τα μέτρα επίτευξης του στόχου αυτού στον τομέα των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

Το κύριο ερώτημα είναι: μπορούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι εσωτερικές πλωτές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές να απορροφήσουν περίπου 12 δισεκατ. tkm περισσότερα ανά έτος και να περιορίσουν έτσι την αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημαντικά ή και ακόμη και να τις μειώσουν;

Ένα συνετό κοινοτικό πρόγραμμα μετριασμού της οδικής συμφόρησης και βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να απαντήσει στο ερώτημα αυτό. Πρέπει να οδηγήσει σε πραγματική και βιώσιμη στροφή από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές σε τρόπους μεταφοράς που παρουσιάζουν μικρότερη συμφόρηση. Στόχος του προγράμματος Marco Polo είναι να στραφεί όλη η αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών, το πρόγραμμα Marco Polo δεν θα ακολουθήσει στρατηγική «κατά των οδικών μεταφορών» . Πρώτον και πάνω από όλα, ο μετριασμός της οδικής συμφόρησης με τη στροφή της κυκλοφορίας προς άλλους, λιγότερο χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς, θα αυξήσει τη ροή του οδικού συστήματος προς όφελος όλων των χρηστών των οδικών μεταφορών. Δεύτερον, η προώθηση εναλλακτικών λύσεων θα επιτρέψει στον τομέα των οδικών μεταφορών να χρησιμοποιήσει καλύτερα τον εξοπλισμό και το προσωπικό του: τα φορτηγά θα χρησιμοποιούνται κυρίως στις μικρές περιφερειακές μεταφορές, διότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αρμόζουν καλύτερα στις μεγαλύτερες αποστάσεις. Η τοπική διανομή είναι το τμήμα της αγοράς όπου μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά τον καλύτερο τρόπο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ευελιξίας και ικανότητας προσαρμογής που έχει το φορτηγό. Η χρήση του φορτηγού σε αυτό το τμήμα της αγοράς επιτρέπει καλύτερη χρήση της χωρητικότητας και καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίοι θα μπορούν να είναι στο σπίτι τους το βράδυ. Τρίτον, οι οδικές μεταφορές είναι σε μεγάλο βαθμό ήδη παρούσες στην αγορά συνδυασμένων μεταφορών. Οι εταιρείες οδικών μεταφορών είναι μέτοχοι σε διάφορους ευρωπαϊκούς φορείς συνδυασμένων μεταφορών. Με την ιδιότητά τους αυτή, θα ωφεληθούν άμεσα από τις δράσεις του προγράμματος Marco Polo.

Τέταρτον, ο προτεινόμενος κανονισμός δεν περιορίζει κατά κανένα τρόπο τον κύκλο των πιθανών υποψηφίων και δικαιούχων. Οι εταιρείες οδικών μεταφορών μπορούν επομένως να έχουν πλήρη συμμετοχή σε οιαδήποτε δράση του προγράμματος Marco Polo.

Σε σύγκριση με το PACT, το πρόγραμμα Marco Polo θα έχει ευρύτερο πεδίο εφαρμογής. Καθόσον στόχος είναι να κινηθεί, σωρευτικά, η συνολική αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, το πρόγραμμα πρέπει να αφορά όλα τα τμήματα της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών. Συνεπώς, δεν πρέπει να εξετασθούν μόνον οι δυνατότητες των συνδυασμένων μεταφορών. Οι δυνατότητες στροφής προς άλλα μεταφορικά μέσα είναι πάμπολλες στα τμήματα των μεταφορών χύδην, των συμβατικών μεταφορών, ή των μονοτροπικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων.

Παραδείγματος χάριν, μεγάλες ποσότητες χημικών και ακόμη και ορυκτών καυσίμων μεταφέρονται σε μεγάλες αποστάσεις όχι κατά ανάγκη με εμπορευματοκιβώτια.

Όπως και το PACT, το πρόγραμμα Marco Polo θα έχει ως αντικείμενο την προώθηση δρομολογίων εμπορικής κατεύθυνσης στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Δεν θα εστιασθεί ούτε στην έρευνα ούτε στην ανάπτυξη μέτρων υποδομής. Για τις δραστηριότητες αυτές υπάρχουν ήδη εξειδικευμένα προγράμματα.

Από την άλλη πλευρά, η βέλτιστη απόδοση ενός δρομολογίου θα απαιτήσει ενδεχομένως κάποια επικουρικά μέτρα, τα οποία ίσως θα υπερβαίνουν τις δραστηριότητες ή τα στοιχεία χρηματοδότησης. Τα αιτήματα αυτών των δραστηριοτήτων δεν πρέπει να απορριφθούν με την τυπική δικαιολογία ότι συνεπάγονται κάποια έργα υποδομής. Θα ήταν ανώφελο οι υποψήφιοι που ζητούν χρηματοδότηση για επικουρικά έργα των δράσεων του νέου προγράμματος να παραπέμπονται σε άλλα προγράμματα. Οι διαδικασίες τους, οι κύκλοι και τα μέσα χρηματοδότησης δεν αφορούν βραχυπρόθεσμες ή μεσοπρόθεσμες δράσεις στην αγορά.

Το πρόγραμμα Marco Polo πρέπει να χαράξει μια στρατηγική πορεία προώθησης εναλλακτικών λύσεων τα επόμενα χρόνια. Αυτό δεν αποκλείει το ενδεχόμενο χρηματοδότησης μέτρων από τα κράτη μέλη με σκοπό το μετριασμό της οδικής συμφόρησης ή τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών με οικονομικά ή ειδικά ρυθμιστικά μέσα. Ωστόσο, η ενίσχυση αυτή πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της συνθήκης ΕΚ

Η πείρα δείχνει ότι τα μονομερή εθνικά μέτρα, ακόμη και όταν είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της συνθήκης ΕΚ, συχνά δεν είναι άριστα από επιχειρησιακή άποψη, ειδικά στις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Το ισχυρό σημείο αυτού του τύπου μεταφοράς έγκειται στο τμήμα μεγάλων αποστάσεων. Επομένως συχνά θα πρόκειται για διεθνή μεταφορά. Αρα, εάν ένα κράτος μέλος αρχίσει ένα φιλόδοξο σχέδιο κατασκευής νέων διατροφικών τερματικών

σταθμών ή σιδηροδρομικών γραμμών αλλά η υποδομή στο άκρο της αλυσίδας σε άλλα κράτη μέλη είναι πεπαλαιωμένη, τα αποτελέσματα κάθε άλλο παρά βέλτιστα θα είναι.

Συνεπώς το πρόγραμμα Marco Polo πρέπει να είναι καθοδηγητικό και όσον αφορά τον τύπο χρηματοδότησης που μπορεί να θεωρηθεί ως «κοινού ενδιαφέροντος» υπό την έννοια των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων της συνθήκης ΕΚ. Η προσέγγιση αυτή έχει ήδη εφαρμοσθεί με επιτυχία στις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σήμερα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, εάν ληφθεί ως κατευθυντήρια γραμμή το πρόγραμμα PACT. Τα έργα που έχουν επιλεγεί σε αυτό το πρόγραμμα θα μπορούσαν να συγχρηματοδοτηθούν από τα κράτη μέλη, εντός των προβλεπόμενων για τις ενισχύσεις ανώτατων ορίων, προκειμένου να επιταχυνθεί η επιτυχία τους.

Το πρόγραμμα Marco Polo περιλαμβάνει τρία κύρια είδη χρηματοδότησης, τα οποία βασίζονται στην εμπειρία και την αξιολόγηση του προγράμματος PACT, τις απτές ανάγκες της αγοράς και θα στηρίζουν συγκεκριμένα τους υπερισχύοντες στόχους της πολιτικής μεταφορών:

- ενίσχυση έναρξης των δράσεων στροφής των εμπορευματικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς («δράσεις στροφής»).

- καταλυτικές δράσεις στην αγορά εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών.
- δράσεις κοινής διδασχής στην αγορά εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών.

Στις δράσεις του Marco Polo θα μετέχουν μέρη από τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη, τα οποία θα χρειασθεί να συνεργασθούν στενά για να επιτύχουν τους στόχους της δράσης. Η επιτροπή, μολονότι αναγνωρίζει πλήρως τα οφέλη της νόμιμης συνεργασίας για την επιτυχία του προτεινόμενου προγράμματος, θα αναλύει διεξοδικά, κάθε μορφή συνεργασίας για την οποία ζητείται χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Marco Polo, ειδικά σε αγορές που δεν έχουν ελευθερωθεί πλήρως ή που διακρίνονται από ολιγοπωλιακές δομές.

Στόχος του Marco Polo είναι, μεταξύ άλλων, να αποδεσμευθεί πλήρως το δυναμικό των αγορών θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Σκοπός του προγράμματος δεν είναι να προωθηθεί περιορισμός της αγοράς.

Με το πρόγραμμα Marco Polo θα υποστηριχθούν λοιπόν δράσεις στην αγορά, οι οποίες θα ενεργήσουν ως καταλύτες στη διορθωτική αλλαγή. Η στήριξη θα είναι βεβαίως χρηματοδοτική έτσι ώστε να παρακινηθεί η ανάληψη κινδύνου από ιδιώτες επιχειρηματίες. Η επιτροπή πάντως θα παρακολουθεί την πρόοδο των έργων. Εάν προκύψουν προβλήματα που δεν είναι δυνατόν να λυθούν μόνον με επιχειρησιακά ή εμπορικά μέσα, η επιτροπή παρακολούθησης, όπου θα συμμετέχουν όλοι οι εμπορικοί εταίροι, αλλά και οι δημόσιοι φορείς και άλλοι μέτοχοι, θα λαμβάνει απόφαση σχετικά με τις ενδεδειγμένες βραχυπρόθεσμες ενέργειες.

3.2.3 Παρουσίαση μίας διαδρομής

Σε μία δράση, πρέπει πρώτα πρέπει πρώτα να περιγραφεί ολόκληρη η διαδρομή (κατά προτίμηση από πόρτα σε πόρτα), π.χ. διαδρομή η οποία θα περιλαμβάνει την αρχική συγκέντρωση των εμπορευμάτων και το τελικό σκέλος διανομής με φορτηγό όχημα, εφόσον υπάρχει αυτό το σκέλος. Σε ένα δεύτερο στάδιο πρέπει να υποδειχθούν ποια τμήματα της αλυσίδας μεταφοράς/εφοδιαστικής πρέπει να στραφούν από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Η στροφή της κυκλοφορίας που θα επιτευχθεί πρέπει να μετρηθεί σε τονοχιλιόμετρα και να βασίζεται κυρίως στη διαδρομή που θα διανύσει το εμπόρευμα σε οδικούς άξονες, εφόσον δεν μετακινηθούν προς άλλους δυνατούς τρόπους μεταφοράς, δηλ. **ο υπολογισμός της στροφής των μεταφορών βασίζεται μόνο στην παλαιά "οδική" διαδρομή.**

Η προτεινόμενη οδική διαδρομή από την οποία πρέπει να μετακινηθεί το εμπόρευμα με τη δράση, π.χ. η παλαιά «οδική» διαδρομή, πρέπει να βρίσκεται στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών της ΕΕ ή στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους της Ένωσης και μιας εγγύς τρίτης χώρας. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή θα είναι αρχικά 1 € για κάθε στροφή 500tkm οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

$$S_{\max} = \Gamma_{\max} * C_{\text{total}}$$

για όλες τις δράσεις

$$S_{\text{limit}} = F_{\text{old}} * I$$

μόνον για τις δράσεις στροφής, όπου $F_{\text{old}} = W * L_{\text{old}}$

Επεξήγηση Συμβόλων⁸⁷:

S_{\max} : η μέγιστη επιχορήγηση για τον περιορισμό που επήλθε από το συνδυασμό του μέγιστου ποσοστού επιχορήγησης με το συνολικό επιλέξιμο κόστος.

Γ_{\max} : το μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης, το οποίο είναι διαφορετικό για κάθε τύπο δράσης.

C_{total} : το συνολικό επιλέξιμο κόστος της δράσης.

S_{limit} : το ανώτατο όριο για τη θεωρητικά δυνατή επιχορήγηση των δράσεων στροφής.

I : η ένταση της επιχορήγησης 1 € ανά 500 τονοχιλιόμετρα για τις δράσεις στροφής.

F_{old} : το φορτίο που μεταφέρεται μέσω της παλαιάς "οδικής" διαδρομής σε

⁸⁷ Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις στροφής, καταλυτικού χαρακτήρα και κοινής διδαχής βάσει του προγράμματος Marco Polo, σ.27-29.

τονοχιλιόμετρα.

W: το βάρος του μεταφερόμενου φορτίου κατά τη διάρκεια της σύμβασης επιχορήγησης.

L_{old}: το μήκος της παλαιάς "οδικής" διαδρομής σε χιλιόμετρα.

Περιβαλλοντικά οφέλη

Τα περιβαλλοντικά οφέλη μπορούν να διακρίνονται σε ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία.

• Ποιοτικά στοιχεία

Τα ποιοτικά περιβαλλοντικά οφέλη της προτεινόμενης δράσης θα μπορούσαν να είναι παραδείγματος χάρη, ότι με τη νέα διαδρομή "στροφής" αποφεύγονται πυκνοκατοικημένες περιοχές ή/και φυσικά τοπία.

• Ποσοτικά οφέλη

Ο υπολογισμός του περιβαλλοντικού οφέλους βασίζεται σε **σύγκριση του αντίστοιχου εξωτερικού κόστους της παλαιάς "οδικής" διαδρομής με εκείνο της νέας διαδρομής "στροφής"**. Το όφελος υπολογίζεται με τη μέθοδο που περιγράφεται στη συνέχεια. Όπως και για τη στροφή των μεταφορών στον υπολογισμό αυτό μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο τα οφέλη που επιτυγχάνονται στο έδαφος των χωρών που συμμετέχουν πλήρως στο πρόγραμμα Marco Polo.

Εάν το εμπόρευμα στραφεί μόνον προς ένα και μόνο στοιχείο της αλυσίδας μεταφορών/εφοδιαστικής, ο υπολογισμός είναι απλώς η αφαίρεση μεταξύ δυο γινομένων:

Τύπος:

$$B (\text{€}) = C_{\text{old}} - C_{\text{new}}, \quad \text{όπου } C_{\text{new}} = e_{\text{new}} * F_{\text{new}}, \quad \text{και } F_{\text{new}} = W * L_{\text{new}}$$

$$C_{\text{old}} = e_{\text{old}} * F_{\text{old}}, \quad \text{και } F_{\text{old}} = W * L_{\text{old}}$$

$$R_s = B / S$$

$$R_T = B / F_{\text{old}}$$

Επεξήγηση Συμβόλων:

B: το περιβαλλοντικό όφελος εκφρασμένο σε €.

C_{new}: το εξωτερικό κόστος της νέας διαδρομής "στροφής" σε €.

C_{old}: το εξωτερικό κόστος της παλαιάς "οδικής" διαδρομής σε €.

e_{new}: το ειδικό εξωτερικό κόστος του εναλλακτικού τρόπου μεταφοράς σε € ανά τονοχιλιόμετρο

e_{old}: το ειδικό εξωτερικό κόστος της οδικής μεταφοράς σε € ανά τονοχιλιόμετρο (t*km).

F_{new} : το εμπόρευμα που μεταφέρεται μέσω της νέας διαδρομής "στροφής" σε τονοχιλιόμετρα.

F_{old} : το εμπόρευμα που μεταφέρεται μέσω της παλαιάς "οδικής" διαδρομής σε τονοχιλιόμετρα

W : το βάρος του εμπορεύματος που μεταφέρεται κατά τη διάρκεια της σύμβασης επιχορήγησης

L_{new} : το μήκος της νέας διαδρομής "στροφής" σε χιλιόμετρα.

L_{old} : το μήκος της παλαιάς "οδικής" διαδρομής σε χιλιόμετρα.

R_S : η (αδιάστατη) περιβαλλοντική απόδοση της κοινοτικής επιχορήγησης.

R_T : η περιβαλλοντική απόδοση του όγκου της στραφείσας κυκλοφορίας σε € ανά τονοχιλιόμετρα

S : η ζητούμενη κοινοτική επιχορήγηση σε €.

Πίνακας 3 2⁸⁸

Ειδικό εξωτερικό κόστος για το περιβάλλον (και την κοινωνία):

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΕΙΔΙΚΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ e_{old} και e_{new} (€ ανά τονοχιλιόμετρο)
Οδικές	0,024
Θαλάσσιες μικρών αποστάσεων	0,004
Σιδηροδρομικές	0,012
Εσωτερική ναυσιπλοΐα	0,005

Σημείωση: τα στοιχεία εξωτερικού κόστους ισχύουν για όλη την Ευρώπη.

3.2.3.1 Παρουσίαση επίλυσης παραδείγματος χρηματοδότησης που αφορά την Ελλάδα

Έστω μια δράση στροφής, για την περίπτωση φορτηγών οχημάτων τα οποία έχουν μεταφέρει μέσα σε 3 έτη 360.000 τόνους εμπορεύματος. Ο στόχος είναι η εκτροπή 120.000 τόνων το χρόνο μεταφορικού έργου (6000 νταλίκες×20 τόνους φορτίου). Η δράση στροφής πραγματοποιείται μέσω οδικής διαδρομής μήκους 1280χλμ μεταξύ του λιμένα της Κωνσταντινούπολης και του λιμένα του Λαυρίου. Το μήκος της θαλάσσιας διαδρομής είναι 704χλμ(ή 380μίλια). Το κόστος έργων υποδομής, εξοπλισμού και μηχανογράφησης για το λιμένα του Λαυρίου είναι 2.000.000€, ενώ για τον λιμένα της Κωνσταντινούπολης είναι 1.500.000€. Το συνολικό επιλέξιμο κόστος είναι 3.500.000€, ενώ το Business plan της εταιρίας που θα αναλάβει τη δράση παρουσιάζει ένα κέρδος των 10%. Αναφέρουμε επίσης ότι χρησιμοποιούνται πλοία Ro-Ro, τα οποία δέχονται κατά μέσο

⁸⁸ Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις στροφής, καταλυτικού χαρακτήρα και κοινής διδαχής βάσει του προγράμματος Marco Polo, σ. 29.

όρο 50 νταλίκες το καθένα, ενώ οι αφίξεις σε κάθε λιμάνι υπολογίζονται γύρω στις 10 το μήνα ή 120 το χρόνο⁸⁹.

Σχήμα 3⁹⁰
Χάρτης «παλαιάς» οδικής διαδρομής



α) Υπολογισμός του περιβαλλοντικού οφέλους:

$$L_{old} = 1280\text{km}$$

$$L_{new} = 704\text{km}$$

$$W = 360.000\text{t}$$

Επομένως:

$$F_{old} = 1.280 * 360.000 = 460.800.000\text{tkm}$$

$$F_{new} = 704 * 360.000 = 253.440.000\text{tkm}$$

$$e_{old} = 0,024 \text{ € / (tkm)}$$

$$e_{new} = 0,004 \text{ € / (tkm)}$$

⁸⁹ Μακρής Δ. (2002) « Θαλάσσιες Μεταφορές», Σημειώσεις Συγκοινωνιακού τομέα, Βόλος.

⁹⁰ Πηγή: www.maporama.com

Συνεπώς:

$$C_{old} = 0,024 * 460.800.000 = 11.059.200 \text{ €}$$

$$C_{new} = 0,004 * 253.440.000 = 1.013.760 \text{ €}$$

Άρα:

$$B = 11.059.200 - 1.013.760 = 10.045.440 \text{ €}$$

Έτσι, το περιβαλλοντικό (και το κοινωνικό) όφελος για αυτό το παράδειγμα δράσης στροφής θα είναι 10.045.440 €.

β) Υπολογισμός της τελικής ζητούμενης επιχορήγησης:

$$F_{old} = 460.800.000 \text{tkm}$$

$$S_{limit} = 460.800.000 * 1 / 500 = 921.600 \text{€}$$

Επομένως, το (θεωρητικό) ανώτατο όριο της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής που θα δοθεί βάσει του προγράμματος Marco Polo θα είναι 921.600 ευρώ για τη συγκεκριμένη δράση στροφής.

$$r_{max}^{91} = 30 \%$$

$$C_{total} = 3.500.000 \text{ €}$$

$$S_{max} = 0,30 * 3.500.000 = 1.050.000 \text{ €}$$

Τέλος, ο περιορισμός του μέγιστου ποσοστού επιχορήγησης και του συνολικού επιλέξιμου κόστους θα επιτρέψει στους αιτούντες να υποβάλουν αίτηση επιχορήγησης βάσει του προγράμματος Marco Polo έως 1.050.000 ευρώ μόνον. Με βάση όμως το επιχειρηματικό τους σχέδιο, θα ζητήσουν από το πρόγραμμα Marco Polo μόνον επιχορήγηση 945.000 ευρώ.

$$S = 945.000 \text{ €}$$

Στο παράδειγμα οι υποψήφιοι ζητούν στην πραγματικότητα μόνον 950.000€ διότι ειδιάλλως θα αποκόμιζαν κέρδος κατά τη διάρκεια της κοινοτικής επιχορήγησης⁹².

γ) Περιβαλλοντικό αποτέλεσμα:

⁹¹ Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για δράσεις στροφής, καταλυτικού χαρακτήρα και κοινής διδαχής βάσει του προγράμματος Marco Polo, σ.2

$$R_s = 10.045.440 / 950.000 = 10,57$$

$$R_T = 10.045.440 / 460.800.000 = 0,0218\text{€ /tkm}$$

Στο παράδειγμα αυτό, το περιβαλλοντικό αποτέλεσμα της επιχορήγησης είναι 10,57, το οποίο σημαίνει ότι για κάθε € επιχορήγησης που δαπανάται, το όφελος για την κοινωνία είναι 10,57€. Το περιβαλλοντικό αποτέλεσμα του όγκου της στραφείσας κυκλοφορίας είναι 0,0218€ ανά τονοχιλιόμετρο, το οποίο σημαίνει ότι η κοινωνία ωφελείται με σχεδόν 2 λεπτά για κάθε τόνο εμπορεύματος που στρέφεται ανά χιλιόμετρο από την παλαιά "οδική" διαδρομή.

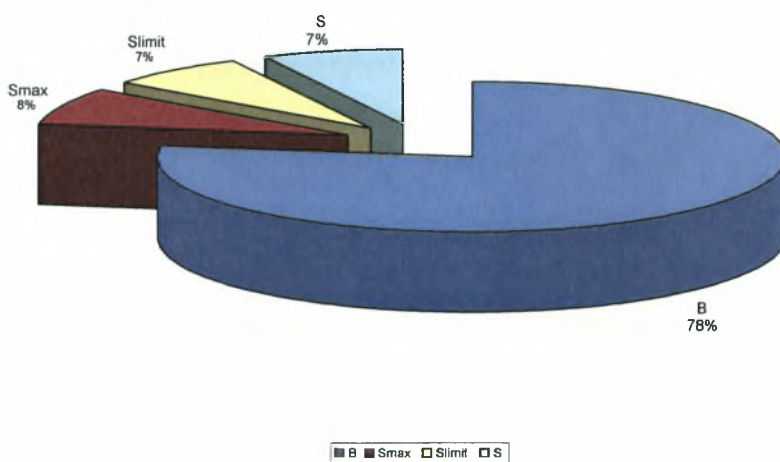
Πίνακας 3.3

Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της δράσης στροφής

B	S _{max}	S _{limit}	S
Περιβαλλοντικό όφελος	Η μέγιστη επιχορήγηση	Το ανώτατο όριο για τη θεωρητικά δυνατή επιχορήγηση.	Η ζητούμενη κοινοτική επιχορήγηση
10.045.444	1.050.000	921.600	945.000

Πίνακας 3.4

Τα ποσοστά της Δράσης Στροφής



Το παράδειγμα αυτό επιχειρεί να αποδείξει τη βιωσιμότητα της δημιουργίας μιας νέας θαλάσσιας σύνδεσης λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου. Η θαλάσσια γραμμή Λαύριο-Κωνσταντινούπολη πέρα από το γεγονός ότι συμβάλλει στην αποσυμφόρηση του οδικού μας δικτύου κατά 6000 νταλίκες το χρόνο με ότι αυτό συνεπάγεται (εάν το ερμηνεύσουμε ποιοτικά: λιγότερη κίνηση στο χερσαίο δίκτυο, αποφυγή ρύπανσης, λιγότερα ατυχήματα κ.α), αποτελεί και

⁹² Άλλοι λόγοι για να μην ζητηθεί η S_{max} θα μπορούσε να είναι η διάθεση άλλων δημόσιων χρηματοδοτικών πόρων.

μία νέα ενδιάμεση σύνδεση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και εντάσσεται στους υπό εκπόνηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θαλάσσιους αυτοκινητόδρομους.

3.3 Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα

Ένα πραγματικά διευρωπαϊκό δίκτυο ευνοεί τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς, βελτιώνει την εδαφική συνοχή και, ως εκ τούτου, την ανταγωνιστικότητα και το δυναμικό οικονομικής ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η επέκταση του συμβάλλει στην επιτυχία της διεύρυνσης και αποτελεί μία νέα ευκαιρία για να μειωθεί η συμφόρηση στους μεγάλους άξονες και να ενθαρρυνθεί η διατροφικότητα στην κλίμακα της διευρυμένης Ευρώπης, προϋπόθεση για την αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών. Αν θα θέλαμε να δώσουμε έναν σύντομο ορισμό για τα διευρωπαϊκά δίκτυα θα λέγαμε ότι είναι δίκτυα υποδομών ταχείας κυκλοφορίας (κυρίως μεγάλοι οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες), που συνδέουν σημεία μέσα σε μια χώρα της ΕΕ ή τις Ευρωπαϊκές Χώρες. Ενώ τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα αποτελούν δίκτυα ταχείας κυκλοφορίας που συνδέουν τα διευρωπαϊκά δίκτυα με χώρες της ΕΕ, αλλά και χώρες εκτός της ΕΕ. Για παράδειγμα ο Άξονας 10, από Ελσίνκι-Ουγγαρία-Θεσσαλονίκη αποτελεί Πανευρωπαϊκό Δίκτυο, γιατί περνάει από τη Γιουγκοσλαβία που δεν ανήκει στην ΕΕ.

3.3.1 Εξάλειψη των σημείων συμφόρησης

Όσο η ανάπτυξη των μεταφορών υπερβαίνει την οικονομική ανάπτυξη, η διαίωσιση, και ενδεχομένως η έκταση ορισμένων σημείων συμφόρησης στους μεγάλους άξονες όπου συγκεντρώνονται οι διεθνείς μεταφορές αποτελεί μείζον πρόβλημα του συστήματος μεταφορών στην Ευρώπη. Είτε εντοπίζονται στις παρυφές των πολεοδομικών συγκροτημάτων, σε φυσικά εμπόδια ή σε σύνορα, τα σημεία συμφόρησης αφορούν όλους τους τρόπους μεταφορών.

Χωρίς υποδομές διασυνδεδεμένες μεταξύ τους και απαλλαγμένες από σημεία συμφόρησης ώστε να είναι φυσικώς δυνατή η κυκλοφορία εμπορευμάτων και ατόμων, η εσωτερική αγορά και η εδαφική συνοχή της Ένωσης θα παραμείνουν ανεκπλήρωτοι στόχοι.

Η συνθήκη του Μάαστριχτ όπλισε πράγματι την Κοινότητα με αρμοδιότητες και μέσα για τη θέσπιση και ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου. Το 1993, η Επιτροπή επιχείρησε να καταστήσει το διευρωπαϊκό δίκτυο ύψιστη προτεραιότητα, γεγονός που αναδείχθηκε ιδιαίτερα στη Λευκή Βίβλο «Ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα και απασχόληση». Ο σχεδιασμός του δικτύου στον τομέα των μεταφορών στηρίχθηκε αρχικά σε μεγάλο βαθμό στη παράθεση εθνικών σχεδίων υποδομών, κυρίως για το συμβατικό σιδηρόδρομο και το οδικό δίκτυο. Οι ίδιοι οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων συνέβαλαν στο σχεδιασμό της πολιτικής αυτής, ιδιαίτερα με τη σύσταση το 1994 μιας ομάδας που συγκροτούνταν από αντιπροσώπους τους η οποία, συγκεντρώνοντας τις ήδη

υφιστάμενες εθνικές προτεραιότητες επέλεξε μια σειρά έργων προτεραιότητας, τα περίφημα έργα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Essen, τα οποία στη συνέχεια προσέλκυσαν ως ένα βαθμό την προσοχή των επενδυτών⁹³.

Το 1996, εγκρίθηκαν με απόφαση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου οι πρώτοι προσανατολισμοί για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, οι οποίοι συγκεφαλαιώναν σε ένα ενιαίο πλαίσιο αναφοράς τα έργα προτεραιότητας του Essen, καθώς και τα διαγράμματα και κριτήρια για κάθε τρόπο μεταφορών, ώστε να μπορούν να προσδιορίζονται άλλα έργα κοινού ενδιαφέροντος. Οι προσανατολισμοί αυτοί προσδιορίζουν επίσης τα έργα στα οποία διοχετεύεται σημαντικό μέρος των χρηματοδοτικών παρεμβάσεων της Ένωσης όσον αφορά στις υποδομές (κονδύλιο του προϋπολογισμού για το διευρωπαϊκό δίκτυο, ταμείο συνοχής, διαρθρωτικά ταμεία⁹⁴) καθώς και η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Διαπιστώνεται σήμερα ότι η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου δεν είναι μόνον εξαιρετικά ανομοιόμορφη αλλά και πολύ αργή. Μόλις 20% των υποδομών που προβλέπονταν στην απόφαση του 1996 έχουν υλοποιηθεί. Δημιουργεί ερωτηματικά το κατά πόσο είναι εφικτή η ολοκλήρωσή τους εντός του προβλεπόμενου ορίζοντα, δηλαδή έως το 2010. Ασφαλώς, σημειώθηκε ουσιαστική πρόοδος όσον αφορά στην αρωγή των περιφερειών που παρουσιάζουν καθυστέρηση στην ανάπτυξη και των δικαιούχων χωρών του ταμείου συνοχής οδικών υποδομών σε ένα επίπεδο ανάλογο με των άλλων περιφερειών και κρατών, όπως κατέδειξε η δεύτερη έκθεση συνοχής. Ορισμένα μεγάλα έργα, όπως το αεροδρόμιο της Malpensa ολοκληρώθηκαν σύμφωνα με τις αναληφθείσες δεσμεύσεις. Ωστόσο, μένει ακόμη να γίνουν πολλά σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφορών. Μόλις 2800 χιλιόμετρα νέων σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλης ταχύτητας βρίσκονται σήμερα σε υπηρεσία. Με το σημερινό ρυθμό των έργων, θα απαιτούνταν πάνω από 20 χρόνια για την ολοκλήρωση των 12.600 χιλιομέτρων σιδηροδρόμου μεγάλης ταχύτητας. Οι καθυστερήσεις αυτές οφείλονται επίσης στην επιφυλακτικότητα των τοπικών αρχών να προβούν στη δημιουργία νέων υποδομών, στην απουσία ολοκληρωμένης προσέγγισης κατά τη διαδικασία σχεδιασμού, αξιολόγησης και χρηματοδότησης των διασυνοριακών υποδομών αλλά και στη σπανιότητα των κρατικών χρηματοδοτήσεων λόγω της γενικευμένης επιβράδυνσης των επενδύσεων που διατίθενται στις υποδομές μεταφορών, οι οποίες μειώθηκαν από 1,5% του ΑΕΠ το 1970 σε περίπου 1% του ΑΕΠ το 1995.

⁹³ Η μέθοδος που επέλεξε η ομάδα των αντιπροσώπων των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων, η επονομαζόμενη ομάδα «Christophersen», βασίστηκε στη συγκέντρωση προτεραιοτήτων σε εθνικό επίπεδο (προσέγγιση από τη βάση προς την κορυφή) αντί να αναζητηθούν σε πρώτη φάση οι προτεραιότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο (προσέγγιση από την κορυφή προς τη βάση).

⁹⁴ Οι κοινοτικές χρηματοδοτήσεις που θα διατεθούν από τα διάφορα χρηματοδοτικά μέσα για έργα κοινού ενδιαφέροντος στο πλαίσιο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών υπολογίζονται σε 18 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2000-2006

Πάντως, παρά την καθυστέρηση που σημειώθηκε σε ορισμένα έργα, είναι σκόπιμο να συνεχιστεί η στήριξη του διευρωπαϊκού δικτύου το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και συμβάλλει στην καλύτερη σύνδεση των απομακρυσμένων περιφερειών με τις κεντρικές αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή προτίθεται να εισηγηθεί την αναθεώρηση των προσανατολισμών του διευρωπαϊκού δικτύου σε δύο φάσεις. Ο στόχος της πρώτης φάσης, το 2001, ήταν να υλοποιηθούν μερικώς οι υφιστάμενοι προσανατολισμοί, σύμφωνα με το άρθρο 21 της απόφασης για τους προσανατολισμούς⁹⁵. Η αναθεώρηση αυτή, την οποία η Επιτροπή θα έπρεπε να είχε εισηγηθεί ήδη από το 1999, δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί ως ευκαιρία να σχεδιαστούν νέες υποδομές χωρίς εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Η εν λόγω αναθεώρηση επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που έχουν εντοπιστεί στους μεγάλους άξονες και στην κατανομή των δρομολογίων προτεραιότητας για την απορρόφηση των ροών που συνδέονται με τη διεύρυνση, ιδιαίτερα στις συνοριακές περιοχές και διευκόλυνε την πρόσβαση στις απομακρυσμένες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, ο κατάλογος με τα 14 μεγάλα έργα προτεραιότητας που έχουν εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen θα πρέπει να εκσυγχρονιστεί, όπως έχει επανειλημμένως ζητήσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δέσμευση που έχει αναλάβει η Επιτροπή από το 1997. Στόχος της δεύτερης φάσης, το 2004, είναι μια ευρύτερη αναθεώρηση, η οποία επιδιώκει κυρίως, στη βάση των αντιδράσεων της Λευκής Βίβλου, να εισαγάγει την αρχή των θαλασσιών λεωφόρων, να αναπτύξει τη χωρητικότητα των αερολιμένων, να ολοκληρώσει τα τμήματα των πανευρωπαϊκών διαδρόμων κυκλοφορίας που βρίσκονται στο έδαφος των χωρών της διεύρυνσης, συμπεριλαμβανομένων και όσων δεν αποτελούν ακόμη πλήρη μέλη της Ένωσης. Η αναθεώρηση θα εστιαστεί σε ένα βασικό δίκτυο αποτελούμενο από τις υποδομές που είναι σημαντικότερες για τη διεθνή κυκλοφορία και την εδαφική συνοχή σε ολόκληρη την επικράτεια της ηπείρου. Προς το παρόν, η επανεξέταση του διευρωπαϊκού δικτύου θα επικεντρωθεί στην αποσυμφόρηση των μεγάλων αξόνων.

3.3.2 Αποσυμφόρηση των μεγάλων αξόνων

Οι αναθεωρημένοι προσανατολισμοί της Κοινότητας σε σχέση με το διευρωπαϊκό δίκτυο πρέπει να εγγράφονται σε μια οικολογικά βιώσιμη πολιτική η οποία, όπως τονίστηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Gothenburg, θα πρέπει να «αντιμετωπίσει την αύξηση του όγκου της κυκλοφορίας και της συμφόρησης και να ενθαρρύνει τη χρησιμοποίηση φιλικών προς το

⁹⁵ Το άρθρο 21 της απόφασης 1692/96/ΕΚ προβλέπει ότι οι προσανατολισμοί πρέπει να προσαρμοστούν στην ανάπτυξη της οικονομίας και στην εξέλιξη των τεχνολογικών στον τομέα των μεταφορών, και ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

περιβάλλον μέσων μεταφοράς». Προς τούτο, πρέπει να επανεστιάσουν τη δράση της Κοινότητας προς την κατεύθυνση της δημιουργίας πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα και ενός ταχέος δικτύου για τους επιβάτες. Κάτι τέτοιο προϋποθέτει επίσης ότι τα νέα μεγάλα έργα υποδομής δεν θα είναι πολυάριθμα. Τα σημαντικότερα ευρωπαϊκά δρομολόγια θα πρέπει ακόμη να διαθέτουν σχέδια διαχείρισης της κυκλοφορίας, προκειμένου να χρησιμοποιούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις ήδη υπάρχουσες χωρητικότητες. Η Επιτροπή θα μεριμνήσει για την ύπαρξη γενικής ισορροπίας κατά την επιλογή των έργων.

3.3.2.1 Προς τη δημιουργία πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα

Η υλοποίηση πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα απαιτεί σιδηροδρομικές υποδομές ποιότητας. Όμως, τα φυσικά χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ευρώπη δεν ενδείκνυνται για την παροχή μαζικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι υφιστάμενες υποδομές δεν επιτρέπουν ούτε τη συσσώρευση εμπορευματοκιβωτίων, ούτε τη συγκρότηση αμαξοστοιχιών μεγάλου μήκους και, γενικότερα, είναι υποχρεωμένες να εξυπηρετούν την εντατική κυκλοφορία των επιβατικών αμαξοστοιχιών⁹⁶ που χρησιμοποιούν τις ίδιες υποδομές με τις εμπορικές αμαξοστοιχίες. Εν όψει της αδυναμίας άμεσης υλοποίησης ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου προοριζόμενου αποκλειστικά για τις εμπορικές μεταφορές, όπως στις ΗΠΑ, οι επενδύσεις πρέπει να ενθαρρύνουν την προοδευτική υλοποίηση διευρωπαϊκών διαδρόμων κυκλοφορίας συνδυασμένων μεταφορών με εμπορικό κατά προτεραιότητα ή και αποκλειστικά χαρακτήρα. Οι τελευταίοι θα αποτελούνται κατά βάση από υφιστάμενες γραμμές αλλά θα χρησιμοποιούνται κατά προτεραιότητα, αν όχι αποκλειστικά, από εμπορικές αμαξοστοιχίες. Στις πυκνοκατοικημένες ζώνες, κυρίως σε αστικές περιοχές, η διαφοροποίηση των γραμμών που προορίζονται για τις εμπορευματικές μεταφορές και των επιβατικών γραμμών θα αποτελέσει την κατευθυντήρια γραμμή της ανάπτυξης και διευθέτησης του δικτύου, γεγονός που θα απαιτήσει την κατασκευή νέων γραμμών ή την παράκαμψη των σιδηροδρομικών κόμβων. Στις άλλες ζώνες, η σταδιακή εγκατάσταση διαδρόμων κυκλοφορίας συνδυασμένων μεταφορών με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα θα υλοποιηθεί με βελτιώσεις της χωρητικότητας, μεταξύ άλλων με διευθέτηση και αποκατάσταση υποδομών σε εναλλακτικά δρομολόγια μικρής κυκλοφορίας, ή και με την ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας (έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση)

⁹⁶ Οι σιδηροδρομικές γραμμές που είναι σχεδιασμένες για αμαξοστοιχίες μεγάλης ταχύτητας (> 250 χιλιόμετρα/ώρα) χρησιμοποιούνται, εντούτοις, σε γενικές γραμμές, αποκλειστικά από αμαξοστοιχίες

ικανών να διαχειρίζονται καλύτερα τον καταμερισμό της κυκλοφορίας στο χρόνο. Οι προσβάσεις των σιδηροδρόμων στους λιμένες αποτελούν σημαντικό κρίκο στην αλυσίδα των πολυτροπικών διαδρόμων κυκλοφορίας με εμπορικό κατά προτεραιότητα χαρακτήρα. Αποτελούν την πρωταρχική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων για την ανακούφιση της κυκλοφορίας μέσω των Άλπεων και των Πυρηναίων. Οι τερματικοί σταθμοί μέσω των οποίων διασφαλίζεται η προώθηση και η τελική εξυπηρέτηση των εμπορευμάτων ή η νέα συγκρότηση των αμαξοστοιχιών αποτελούν μείζονα σημεία συμφόρησης. Στους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς που είναι ανοικτοί σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, δημόσιες επενδύσεις παροχής κινήτρων στους σταθμούς διαλογής και στον εξοπλισμό μεταφόρτωσης μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην αύξηση της χωρητικότητας, κυρίως στους διατροπικούς τερματικούς σταθμούς.

3.3.3 Διευρωπαϊκά Δίκτυα & Θαλάσσιοι Λεωφόροι

Τριάντα έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος συνολικού προϋπολογισμού 225 δισ. ευρώ έως το 2020, περιλαμβάνουν οι νέοι προσανατολισμοί για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (Δ.Δ. - Μ), που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών πρόκειται να δώσει νέα πνοή στην οικονομία της διευρυμένης Ε.Ε. Ειδικότερα, η υλοποίηση των έργων αυτών αναμένεται να μειώσει τη συμφόρηση στους οδικούς άξονες κατά 14% και να επιφέρει εξοικονόμηση 8 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως, από την άποψη εξοικονόμησης χρόνου, με αποτέλεσμα να αυξηθεί το ευρωπαϊκό ΑΕΠ σε ποσοστό μεταξύ 0,14% και 0,30%, και να δημιουργηθούν 500.000 έως 1.000.000 νέες θέσεις εργασίας. «Η άμεση έγκριση της πρότασης της Επιτροπής από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελεί όχι μόνο απόδειξη της επιθυμίας τους να επιτύχει το εγχείρημα της διεύρυνσης, αλλά και ένα θερμό καλωσόρισμα για τα νέα κράτη - μέλη που θα ενταχθούν στην Ένωση σε λίγες ημέρες»⁹⁷.

3.3.3.1 Θαλάσσιοι Λεωφόροι

Οι νέοι προσανατολισμοί, βασίζονται σε έκθεση του 2003 της Ομάδας Υψηλών Αξιωματούχων για τα Δ.Δ. - Μ με επικεφαλής τον Karel Van Miert και εστιάζονται στη διεύρυνση

μεγάλης ταχύτητας, ενώ σε επίπεδο εμπορευμάτων παρέχουν αποκλειστικά ταχείες μεταφορές.

της Ένωσης και στην ανάγκη ενσωμάτωσης των δικτύων των νέων κρατών - μελών. Τα προβλεπόμενα έργα αποσκοπούν επίσης στη διασφάλιση μιας ομαλής μετάβασης από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς που παρουσιάζουν μικρότερη συμφόρηση, κυρίως τις σιδηροδρομικές και τις θαλάσσιες μεταφορές. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα διασυνοριακά έργα δεδομένου ότι αντιμετωπίζουν τις μεγαλύτερες δυσκολίες στην υλοποίησή τους. Το 20% του συνολικού κόστους των έργων θα χρηματοδοτηθεί από τον ιδιωτικό τομέα και το υπόλοιπο από τους εθνικούς προϋπολογισμούς και τον προϋπολογισμό της Κοινότητας, στο πλαίσιο των δημοσιονομικών προοπτικών για το διάστημα μετά το 2006. Το συνολικό κόστος για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, περιλαμβανομένων των έργων κοινού ενδιαφέροντος που δεν έχουν χαρακτηριστεί ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, ανέρχεται σε 600 δισεκατομμύρια ευρώ. Η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας θα επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση χρόνου όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, θα συμβάλει στη μείωση της ρύπανσης που οφείλεται στις μεταφορές και θα συντελέσει στην πιο ισόρροπη χρήση της. Ο μηχανισμός χρηματοδότησης των θαλάσσιων λεωφόρων είναι ένα από τα νέα έργα προτεραιότητας που στοχεύουν στην ενθάρρυνση από κοινού πρωτοβουλιών μεταξύ κρατών - μελών για την έναρξη θαλάσσιων εμπορευματικών συνδέσεων με στόχο να αποκτήσουν την ίδια σημασία με τις οδικές και σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και να συνδεθούν καλύτερα χώρες νησιωτικές και απομονωμένες από φυσικά εμπόδια. Με τον τρόπο αυτό, τα κράτη μέλη θα μπορούν ν' αναλάβουν από κοινού την κατασκευή διασυνοριακών θαλάσσιων ζεύξεων μέσω κοινής διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμών, ούτως ώστε να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού. Η νέα απόφαση θα καταστήσει επίσης δυνατή τη κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη μέσω των κεφαλαίων εκκίνησης. Οι θαλάσσιοι λεωφόροι αποτελούν τη λύση για την αποσυμφόρηση των υφιστάμενων οδικών συνδέσεων, καθώς και για τη σύνδεση της Ευρώπης με απομονωμένες περιοχές, όπως η περιοχή της Βαλτικής.

3.3.4 Η χρηματοδότηση

Η διακήρυξη των 30 έργων προτεραιότητας ως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, στοχεύει στη διασφάλιση της έγκαιρης ολοκλήρωσης των έργων, αφενός, με την επικέντρωση των διαθέσιμων κοινοτικών χρηματοδοτικών πόρων και, αφετέρου, με τον συντονισμό των εθνικών

⁹⁷ Δήλωση της αντιπροέδρου της Επιτροπής, αρμόδια για την ενέργεια και τις μεταφορές, Λοιγόλα Ντε Παλάθιο. Συνεδρίαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17/1/2001. Βλέπε επίσης: <http://www.europarl.eu.int/omk/omnsapir.so>

διαδικασιών αξιολόγησης και δημόσιας διαβούλευσης πριν από την έκδοση των αδειών κατασκευής. Για ορισμένα διασυνοριακά τμήματα, όπως οι γέφυρες και οι σήραγγες, τα κράτη - μέλη μπορούν να προσφεύγουν σε ενιαία διεθνική έρευνα. Παράλληλα, θα διευκολύνει τη συγκέντρωση των ενισχύσεων για τα διευρωπαϊκά δίκτυα από το Ταμείο Συνοχής και τα Διαρθρωτικά Ταμεία. Οι προσανατολισμοί συμπληρώνονται από τους νέους κανόνες χορήγησης των ενισχύσεων στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων, οι οποίοι πρόκειται να τεθούν σε ισχύ κατά τους προσεχείς μήνες. Βάσει των νέων κανόνων χρηματοδότησης για τα διευρωπαϊκά δίκτυα προτείνεται η αύξηση του ποσοστού συγχρηματοδότησης από 10% σε 20% (αντί του 30% της κοινοτικής πρότασης) για τα διαμεθοριακά τμήματα των έργων προτεραιότητας. Το ποσοστό αυτό θα προσφέρει νέα κίνητρα για την υλοποίηση έργων στο πλαίσιο εταιρικών σχέσεων μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Οι νέοι αυτοί κανόνες θα επιτρέψουν επίσης πολυετείς αναλήψεις υποχρεώσεων, γεγονός που θα προσφέρει ταυτόχρονα εγγύηση στους αναδόχους των έργων Δ.Δ. - Μ και μεγαλύτερη ευελιξία στις χρηματοπιστωτικές υποχρεώσεις τους.

Η καθυστέρηση στην αποκατάσταση των συνδέσεων μειώνει την απόδοση των επενδύσεων των όμορων κρατών - μελών επάνω στον ίδιο άξονα. Για να υπάρξει καλύτερος συγχρονισμός των επενδύσεων, η Επιτροπή θα ορίσει, έναν Ευρωπαϊό συντονιστή για κάθε έργο ή δέσμη έργων που εκτελούνται επάνω στον ίδιο ευρωπαϊκό άξονα. Αποστολή του συντονιστή θα είναι η ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των χρηστών και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης, η προώθηση των έργων στους ιδιωτικούς επενδυτές και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένης της Κοινότητας και η εξασφάλιση της αναγκαίας παρακολούθησης των έργων προκειμένου η Κοινότητα να τηρείται ενήμερη για την πρόοδο με τέτοιο τρόπο ώστε, εάν απαιτηθεί, να είναι δυνατή η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση πιθανών δυσκολιών.

3.3.5 Οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Η προαναφερθείσα ομάδα υψηλού επιπέδου έχει ήδη προβεί σε διεξοδική ανάλυση των έργων προτεραιότητας, καθώς επίσης και των προσδοκώμενων πλεονεκτημάτων του ενισχυμένου συντονισμού μεταξύ των κρατών μελών.

Σύμφωνα με την προκαταρκτική αυτή ανάλυση, τα εν λόγω έργα προτεραιότητας θα μπορούσαν να προσφέρουν μεγάλα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα από πλευράς περιορισμού του κόστους (εσωτερικού και εξωτερικού), δυνατότητες βελτίωσης της ποιότητας των μεταφορών και χωροταξικής ανάπτυξης.

Στο πλαίσιο της ανάλυσης επιπτώσεων που πραγματοποίησε η Επιτροπή⁹⁸, η εκπονηθείσα μελέτη⁹⁹ υποδηλώνει ότι η υλοποίηση των εν λόγω έργων, εφόσον συνδυαστεί με άλλα μέσα προώθησης της διατροφικότητας και τιμολόγησης της χρήσης των υποδομών, όπως προτείνει η Λευκή Βίβλος για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, αναμένεται να επιτρέψει σημαντικά κέρδη χρόνου και μόνο για τις διαπεριφερειακές μεταφορές, ιδίως στις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, μέχρι δυνητικού ύψους 8 δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως.

Η δέσμη των μέτρων θα μπορούσε να μειώσει τις εκπομπές CO₂ από τις διαπεριφερειακές μεταφορές κατά 17 εκατομμύρια τόνους ετησίως, σε σχέση με σενάριο τάσεων, καθώς και τις εκπομπές άλλων ρυπογόνων ουσιών, όπως του οξειδίου του αζώτου.

Σε αυτά προστίθενται και άλλα οφέλη, όπως η μείωση της οδικής συμφόρησης σε ποσοστό μέχρι 14% και η βελτίωση της ασφάλειας, περιορίζοντας τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων. Η δέσμη θα συνέβαλλε, επίσης, σε μία πιο ισόρροπη χωροταξία, εφόσον θα αυξανόταν σημαντικά η σχετική πρόσβαση όλων των υποψήφιων χωρών, των χωρών της Ιβηρικής Χερσονήσου, των σκανδιναβικών χωρών, της Βόρειας Ελλάδας και της Ιρλανδίας¹⁰⁰.

Τα σχέδια αυτά θα συνέβαλλαν στην αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών σε κοινοτική κλίμακα, προάγοντας τη διατροφικότητα. Σύμφωνα με την προαναφερθείσα μελέτη, τα εν λόγω έργα, συνοδευόμενα από τα προαναφερθέντα μέτρα, θα επέτρεπαν τη σταθεροποίηση του οδικού πυλώνα στη διευρυμένη Ένωση των 25.

Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα έργα προτεραιότητας βρίσκονταν σε άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου που αναμένεται να εξυπηρετήσουν, πιθανότατα, σημαντικό όγκο διεθνών μεταφορών. Η ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία τους, διευκολύνοντας τις συνδέσεις μεταξύ εθνικών δικτύων, τις διακρατικές συναλλαγές και, ως εκ τούτου, τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς, μπορεί, επομένως, να θεωρηθεί ως ιδιαίτερα υψηλή.

Αντίθετα με πολλούς άλλους τομείς, τα σχέδια επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών έχουν χρονικό ορίζοντα πολλών δεκαετιών και εξυπηρετούν τις μελλοντικές γενεές. Εφόσον τα σχέδια αυτά αυξάνουν το δυναμικό οικονομικής ανάπτυξης σε μακροπρόθεσμη βάση, αυξάνουν τη δυναμική της εσωτερικής αγοράς και συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη, μπορούν να θεωρηθούν παραγωγικές επενδύσεις με θετικές επιπτώσεις για ολόκληρη την Ένωση και για την ανταγωνιστικότητά της.

Η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας θα είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της

⁹⁸ Βλ. SEC(2003)1060.

⁹⁹ Μελέτη "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Φάση I, υπό δημοσίευση. Βλ. [http://: www.nea.nl/ten-stac](http://www.nea.nl/ten-stac)

¹⁰⁰ Βλ. μελέτη "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", Φάση I, υπό δημοσίευση. Βλ. <http://:www.nea.nl/ten-stac>

συλλογικής ευημερίας, γεγονός που επιτρέπει τη δημιουργία νέων θέσεων μόνιμης απασχόλησης, πέραν των θέσεων προσωρινής απασχόλησης που δημιουργούνται άμεσα από τις κατασκευαστικές εργασίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΣΧΟΛΙΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 Συμπεράσματα για την Ευρώπη

Οι μεταφορές είναι ουσιαστικές για την οικονομική μας ανταγωνιστικότητα, αλλά και για τις εμπορικές, οικονομικές και πολιτιστικές μας συναλλαγές. Αυτός ο οικονομικός τομέας αντιπροσωπεύει περίπου 1000 δις. ευρώ, δηλαδή περισσότερο από το 10% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ένωσης, και απασχολεί 10 εκατ. άτομα. Οι μεταφορές συμβάλλουν επίσης στην προσέγγιση των ευρωπαϊών πολιτών μεταξύ τους και, ως κοινή πολιτική, αποτελούν μια από τις βάσεις του ευρωπαϊκού έργου. Σήμερα όμως στην αυγή του 21^{ου} αιώνα γίνεται αντιληπτό ότι πληθαίνουν τα σημάδια τριβής. Η συμφόρηση, οι περιβαλλοντικές οχλήσεις και τα ατυχήματα που τις συνοδεύουν επιδεινώνονται καθημερινά όλο και περισσότερο και επιβαρύνουν τόσο τους χρήστες όσο και την οικονομία. Εάν δεν γίνει τίποτα, απλώς και μόνο το κόστος της συμφόρησης θα φθάσει το 1% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ένωσης το 2010, ενώ κατά παράδοξο τρόπο θα παραμείνει κακή η σύνδεση των περιοχών της περιφέρειας με τις κεντρικές αγορές.

Η Ευρώπη οφείλει να σημειώσει πραγματική καμπή στην κοινή πολιτική μεταφορών. Η στιγμή που η κοινή πολιτική μεταφορών αποκτάει νέες φιλοδοξίες έφτασε: βιώσιμη αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς και ανάπτυξη της διατροφικότητας, αποφασιστική καταπολέμηση της συμφόρησης και επικέντρωση της δράσης της στην ασφάλεια και την ποιότητα υπηρεσιών, με διατήρηση ταυτόχρονα του δικαιώματος στην κινητικότητα.

Τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην προσπάθεια να επιτύχουν τους φιλόδοξους στόχους που θέτει η κοινή πολιτική των μεταφορών τάσσονται υπέρ της προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών, ως μια εναλλακτική μορφή ικανή να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της αειφόρου οικονομικής ανάπτυξης. Ειδικότερα προωθούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, τις θαλάσσιες αρτηρίες, τις συνδυασμένες μεταφορές και τα διευρωπαϊκά δίκτυα και αναγνωρίζουν τα πλεονεκτήματα και την προσφορά τους στην βελτιστοποίηση του τομέα των μεταφορών γενικότερα.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποτελεί ένα μέσο μεταφοράς ιδιαίτερα φιλικό προς το περιβάλλον, συμβάλλει αποφασιστικά στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση των ιδιαίτερα βεβαρημένων οδικών αρτηριών και στην αποφυγή του θορύβου, σε σύγκριση με τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι η πλέον οικονομική στην κατανάλωση καυσίμων και στα μεταφορικά έξοδα και στοιχίζει λιγότερες ανθρώπινες ζωές από πλευράς ατυχημάτων σε σχέση με τις οδικές και τις άλλες μορφές μεταφοράς.

Ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων για πολλά έτη έδιναν την εντύπωση ότι ήταν ο λιγότερος αποδοτικός τρόπος μεταφοράς, έχουν τώρα αποδείξει την ικανότητά τους να φθάσουν σε επίπεδα ανταγωνιστικότητας που μόνο οι οδικές μεταφορές μπορούν να επιτύχουν. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η ναυτιλία μικρών αποστάσεων συμβάλλει στην βιωσιμότητα του τομέα των μεταφορών, ενισχύει την κοινοτική συνοχή και συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας του μεταφορικού συστήματος της ΕΕ.

Για αυτούς όλους τους λόγους καίριας σημασίας τα όργανα της με τις αποφάσεις και τις οδηγίες που συνάπτουν, προτείνουν τις βιομηχανίες, αλλά πολύ περισσότερο τα κράτη μέλη της να δραστηριοποιηθούν με σκοπό την ενσωμάτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις αλυσίδες διατροφικών μεταφορών. Να γίνει το ίδιο το μέσο δηλαδή μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για τους χρήστες παρέχοντας πακέτα λύσεων από πόρτα σε πόρτα με γνώμονα τις ανάγκες του πελάτη, με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, τακτικά και συχνά δρομολόγια σε ένα περιβάλλον “just in time”.

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων χρειάζεται μια συνεργασία με άλλα μεταφορικά συστήματα που να καλύπτουν το χερσαίο κομμάτι της μεταφοράς ή που ήδη χρησιμοποιούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως σημαντικό τμήμα του ταξιδιού αντί των χερσαίων μέσων. Κυρίως βέβαια προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στη συνεργασία με μέσα πιο φιλικά προς το περιβάλλον.

Η ΕΕ προκειμένου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της ΝΜΑ, βρίσκει τρόπους για να ενισχύσει την ελκυστικότητά της. Ενθαρρύνει τη ναυπηγική βιομηχανία με περισσότερες επενδύσεις σε νέα ή ειδικά προσαρμοσμένα πλοία και την λιμενική πολιτική με ανάλογες επενδύσεις στις υποδομές. Ειδικότερα όσον αφορά τους λιμένες θεωρεί ότι πρέπει να ιδρυθούν ειδικοί τερματικοί σταθμοί για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με ξεχωριστές εγκαταστάσεις και με παροχή ειδικών υπηρεσιών. Τα όργανα της Ένωσης αντιλαμβάνονται την σημασία των λιμένων ως κομβικά σημεία σύνδεσης της ΝΜΑ με τα άλλα μέσα μεταφοράς και για αυτό απαιτεί τις κατάλληλες υποδομές, έτσι ώστε να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των λιμένων στις “just in time” υπηρεσίες.

Πέρα όμως από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται από μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην ενσωμάτωση της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων. Ουσιαστικά η Ευρώπη επιθυμεί αυτό ακριβώς που ορίζει η έννοια των θαλάσσιων αρτηριών, δηλαδή την εκτροπή μεταφορικού έργου από το δρόμο στο πλοίο. Έτσι η Ευρώπη θα επιτύχει μια ρεαλιστική αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και θα αποφύγει την επαπειλούμενη συμφόρηση. Επιπλέον, μέσω αυτών των αρτηριών οι συνδέσεις με τα νησιά θα βελτιωθούν και φυσικά εμπόδια, όπως οι Άλπεις και τα Πυρηναιά Όρη, δεν θα αποτελούν πλέον πρόβλημα για τη μεταφορά αγαθών. Η ΕΕ επιθυμεί οι θαλάσσιες αρτηρίες

να αποκτήσουν την ίδια σημασία με τους αυτοκινητοδρόμους και τους σιδηροδρόμους του διευρωπαϊκού δικτύου. Για να αναπτυχθούν βέβαια αυτές οι γραμμές η ΕΕ προτείνει κάποια μέτρα όπως είναι η απλούστευση των τελωνειακών και διοικητικών ελέγχων στους λιμένες, οι κατάλληλες και αναγκαίες λιμενικές εγκαταστάσεις για την δραστηριότητα αυτή και φυσικά η συμμετοχή όλων των συμβαλλόμενων μερών όπως οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, οι διευθυντές και οι χρήστες των υποδομών.

Δεν θα παραλείψουμε να αναφέρουμε το χρηματοδοτικό πρόγραμμα Marco Polo, που στοχεύει σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, αλλά κυρίως στην προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων. Στόχος του προγράμματος είναι να στραφεί όλη η αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές χωρίς βέβαια να ακολουθεί μια στρατηγική εναντίον των οδικών μεταφορών.

Τέλος άμεση προτεραιότητα της Ευρώπης αποτελεί η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου. Στον τομέα των μεταφορών αρχικός στόχος ήταν η σύνδεση σε ευρωπαϊκό επίπεδο των υπάρχουσών εθνικών μεταφορικών υποδομών στους τομείς του οδικού, σιδηροδρομικού και θαλάσσιου δικτύου, η εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και η πρόσθεση των κόμβων που λείπουν. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών συμβάλει στην προώθηση της κυκλοφορίας αγαθών και προσώπων στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς και στη σύνδεση των απομονωμένων και απομακρυσμένων περιφερειών με το γεωγραφικό κέντρο της Ένωσης.

Η πολιτική μεταφορών στην Ευρώπη βρίσκεται σε σταυροδρόμι. Το μέλλον εξαρτάται από την ορθολογική χρήση των οδικών μεταφορών, από τη στροφή από τους δρόμους στους σιδηροδρόμους και τις θαλάσσιες οδούς, χωρίς να χαθεί η ανταγωνιστικότητα, η αποτελεσματικότητα, η ταχύτητα ή η άνεση, από τη χρησιμοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών για τις περισσότερες μετακινήσεις και από τη μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από τις μεταφορές.

4.2 Συμπεράσματα για την Ελλάδα

Ο πρωταγωνιστικός ρόλος της Ελλάδας στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο στα ναυτιλιακά πράγματα είναι μία εξ' αδιαίρετου επιτυχία διαδοχικών κυβερνήσεων, ριψοκίνδυνων πλοιοκτητών, προσοντούχων αξιωματικών και φιλόπων ναυτεργατών που αγωνίστηκαν σε όλες τις θάλασσες του κόσμου για το μεγάλο επίτευγμα της Ελληνικής Ναυτιλίας. Σήμερα τα ελληνικά πλοία αντιπροσωπεύουν το 40% της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού στόλου και το 20% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Αν σκεφτούμε πως περισσότερο από το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και το 40% του εσωτερικού κοινοτικού εμπορίου γίνεται με τις θαλάσσιες συγκοινωνίες και μεταφορές

μπορούμε να εκτιμήσουμε την ισχυρή διεθνή παρουσία της Ελλάδας στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή πραγματικότητα, αλλά και την μεγάλη συμβολή της ναυτιλιακής οικονομίας στην εθνική οικονομία της Ελλάδας. Η ναυτιλιακή διπλωματία σε όλο τον κόσμο, η εισροή συναλλάγματος 9 δις ευρώ το 2003, η συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, η συμβολή στην απασχόληση είναι βασικές πτυχές της συνολικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Μιλάμε για βιώσιμη, ποιοτική και ασφαλή Ελληνική Ναυτιλία στην πρωτοπορία της Ευρώπης και του κόσμου. Φυσικά μετά την πρόσφατη εισδοχή των 10 νέων κρατών μελών της ΕΕ, ο ρόλος και η σημασία της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό σύστημα Μεταφορών αλλάζει ριζικά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη διασταύρωση 4 μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών με αυξανόμενο ρόλο και επιρροή:

-Προς τα Δυτικά της ΕΕ της οποίας η Ελλάδα ήταν (για 20 και πλέον χρόνια) το ανατολικότερο και πιο «απομονωμένο» μέλος.

-Προς Βορρά οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης πολλές από τις οποίες είναι τώρα μέλη της νέας διευρυμένης ΕΕ στην άμεση περιοχή επιρροής της Ελλάδας.

-Προς Ανατολάς, της ταχύτατα αναπτυσσόμενης Τουρκίας, με την οποία πλέον η Ελλάδα αναπτύσσει οικονομικές και πολιτικές σχέσεις αδιανόητες στο πρόσφατο παρελθόν.

-Προς Νότο, του Αραβικού κόσμου, και μάλιστα των χωρών που βρέχονται από την Ανατολική Μεσόγειο, δηλαδή μιας περιοχής όπου μετά από δεκαετίες πολέμων και οικονομικής ύφεσης αναμένεται ισχυρή ανάπτυξη στο εύλογο μέλλον.

Με δεδομένο ότι η Ελλάδα τόσο πολιτικά όσο και οικονομικά μπορεί πλέον να παίξει ρόλο «εταίρου εμπιστοσύνης» με τις περιοχές αυτές, διαφαίνεται ένας πολύ πιο κεντροβαρικός ρόλος που μπορεί να παίξει η χώρα μας στο μέλλον ως κέντρο και κόμβος Μεταφορών ανάμεσα στους 4 αυτούς «κόσμους».

Επομένως πώς θα μπορούσε από την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική να απουσιάζουν τα θέματα που απασχολούν την Ευρώπη στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, οι θαλάσσιες αρτηρίες, η διατροφικότητα και τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η χώρα μας συμμετέχει ενεργά και επίμονα στηρίζει αυτές τις πολιτικές της ΕΕ. Αντιλαμβάνεται ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων αποβλέπει στην ενίσχυση των φιλικών προς το περιβάλλον μέτρων της ΕΕ που έχουν ως στόχο να διώξουν τα φορτηγά από τους δρόμους προκειμένου μέσα από τις συνδυασμένες μεταφορές πλοίο και σιδηρόδρομος που είναι τα δύο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφορών, να μπορέσει να βοηθήσει το περιβάλλον το οποίο κινδυνεύει και μαζί οι εθνικοί δρόμοι και μαζί και τα δίκτυα τα οδικά από την υπερφόρτωση των μεταφορών με φορτηγά.

Κάνει ένα τόλμημα που φαίνεται ότι πετυχαίνει στο κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων. Θεωρεί ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα δεν τελειώνουν στην ηπειρωτική Ευρώπη, αλλά προεκτείνονται μέσα από θαλάσσιες οδούς και στα νησιά, τα οποία αποτελούν μέρος της ενιαίας αγοράς. Για αυτό το λόγο άλλωστε, βασική κατεύθυνση της εθνικής μας πολιτικής αποτελεί η αναβάθμιση και ανάδειξη των λιμανιών της χώρας ως κόμβων των διευρωπαϊκών δικτύων των θαλάσσιων λεωφόρων.

Επιπλέον η εθνική μας πολιτική στηρίζει τις συνδυασμένες μεταφορές. Δεν νοείται πλέον οι μεταφορές να μη γίνονται με συνδυασμένους τρόπους και με κύριο συνδυασμό το τρένο με το πλοίο που σημαίνει ότι η χώρα μας με το υπάρχον δίκτυο πρέπει να δει τι συμβαίνει με τα κύρια λιμάνια μας, αν θέλει να παίζει ρόλο στον τομέα μεταφορών. Επιτακτική ανάγκη η δημιουργία αποτελεσματικής σιδηροδρομικής πρόσβασης στους λιμένες, η ύπαρξη περισσότερων και καλύτερα εξοπλισμένων τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών για αποτελεσματικές, ταχείες και αξιόπιστες μεταφορές από πόρτα σε πόρτα και φυσικά η απλοποίηση των τελωνιακών διαδικασιών.

Τέλος δεν θα παραλείψουμε να αναφέρουμε ότι η ελληνική πολιτική μεταφορών κάνει εμφανή την υποστήριξη της για την προώθηση του προγράμματος Marco Polo και την εξασφάλιση ενός σημαντικού προϋπολογισμού, ο οποίος θα είναι σε θέση να πραγματοποιήσει τους φιλόδοξους στόχους που έχουν τεθεί.

Συνεπώς και ολοκληρώνοντας θα λέγαμε ότι η ελληνική πλευρά υιοθετεί τις πολιτικές της ΕΕ προς τη δημιουργία ενός δυναμικού μεταφορικού τομέα και τις προσαρμόζει στην ελληνική πραγματικότητα με μελλοντική φιλοδοξία να καταφέρει να διαμορφώσει πολιτικές αντάξιες και ισάξιες των άλλων ευρωπαϊκών μελών και να συνδράμει στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη που η Ευρώπη προστάζει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Καταβολή αντιτίμου για τη ρύπανση

Η επιβολή τελών για τη χρήση των υποδομών συμβαδίζει με την άποψη ότι πρέπει να καταβάλλεται αντίτιμο για την προκαλούμενη ρύπανση. Ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για 28% περίπου του συνόλου των εκπομπών CO₂, του κυριότερου από τα αέρια που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου στην ΕΕ. Οι οδικές μεταφορές μόνο εκπέμπουν το 84% αυτού του συνόλου. Λαμβάνονται τώρα μέτρα σχετικά με τη βελτίωση της απόδοσης των καυσίμων, τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων και την φορολόγηση των καυσίμων.

Στον τομέα των αερομεταφορών, η αναπόφευκτη αύξηση της χωρητικότητας των αερολιμένων πρέπει να συνοδευτεί από τη θέσπιση νέων κανονισμών για τη μείωση του θορύβου και των εκπομπών των αεροσκαφών.

Μετά τις πετρελαιοκηλίδες που προκλήθηκαν από τα ναυάγια των πλοίων Erika και Prestige στα ανοικτά των γαλλικών και ισπανικών ακτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασκεί πιέσεις για τη θέσπιση επιπλέον κανόνων όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα που θα προβλέπουν αυστηρότερες επιθεωρήσεις των σκαφών, κυρώσεις για τη ρύπανση που οφείλεται σε σοβαρή αμέλεια και επίστευση της σταδιακής απαγόρευσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

Ο μακρύς δρόμος

Το 2003, το Λονδίνο μπήκε στον κατάλογο των ευρωπαϊκών πόλεων που έχουν καθιερώσει ηλεκτρονικό σύστημα χρέωσης των οδηγών των αυτοκινήτων για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης κατά τις ώρες αιχμής. Η ΕΕ χρηματοδοτεί μια σειρά πιλοτικών έργων σε διάφορες πόλεις, όπως είναι το Ελσίνκι, το Γκέτεμποργκ και το Εδιμβούργο, στον Βορρά, και η Γένοβα και η Ρώμη στον Νότο. Τα έργα αυτά αφορούν τη χρήση ηλεκτρονικής σήμανσης των οχημάτων, ηλεκτρονικής κάμερας και συστημάτων δορυφορικού εντοπισμού στίγματος. Αυτός ο τύπος «οδικής χρέωσης» αποτελεί έναν τρόπο για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις, που έχει γίνει πιεστικό. Οι λύσεις όμως δεν είναι ούτε εύκολες, ούτε άμεσες. Οι πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη έχουν αρχίσει να λαμβάνουν μια σειρά μέτρων πολιτικής:

❖ επιβολή τελών και φόρων, ώστε να προωθήσουν επιλογές μετακίνησης που είναι οικονομικά συμφέρουσες και δεν βλάπτουν το περιβάλλον

❖ παροχή κινήτρων στα άτομα για να στραφούν από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στις συγκοινωνίες — εφόσον αυτές μπορεί να προσφέρουν γρήγορη, άνετη και φθηνή εξυπηρέτηση

❖ υποστήριξη της χρήσης λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων, όπως είναι τα λεωφορεία που χρησιμοποιούν ως καύσιμο το φυσικό αέριο σε ολόενα και περισσότερες αστικές περιοχές.

Η ΕΕ χρηματοδοτεί ένα ερευνητικό πρόγραμμα στον τομέα των μεταφορών, με σκοπό τη συγκέντρωση αυτών των εμπειριών και την ευρεία διάδοση σε ολόκληρη την Ένωση των πληροφοριών, μεθόδων και ορθών πρακτικών, που θα προκύψουν από το εν λόγω πρόγραμμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Κατάλογος ορισμών:

1.αιεφόρος ανάπτυξη: Η έννοια της αιεφόρου ανάπτυξης αναφέρεται στην οικονομική αύξηση που δύναται να αντιμετωπίσει τις ανάγκες των κοινωνιών μας ως προς την ευμάρεια βραχύ- μέσω και μακροπρόθεσμα. Εν προκειμένω προϋποτίθεται ότι η ανάπτυξη πρέπει να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος δίχως να υποθηκεύονται οι προοπτικές ανάπτυξης των μελλοντικών γενεών.

2.διατροπικότητα: η διατροπικότητα, όπως ορίζεται από την Επιτροπή, «χαρακτηρίζει ένα σύστημα μεταφορών το οποίο παρέχει δυνατότητα ολοκληρωμένης χρήσης δύο τουλάχιστον διαφορετικών τρόπων μεταφοράς σε μια αλυσίδα μεταφορών “από πόρτα σε πόρτα”» και επιτρέπει χάρη σε μια συνολική προσέγγιση, ορθολογικότερη χρήση της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας.

3.υπηρεσίες συλλογής(feeder services): οι υπηρεσίες συλλογής ή τροφοδοσίας αποτελούν ένα δίκτυο ναυτιλίας μικρών αποστάσεων μεταξύ λιμένων, όπου γίνεται πλήρωση ή εκκένωση των εμπορευμάτων (συνήθως containers) ή αναδιανομή από ή προς μια υπηρεσία ανοικτών θαλασσών σε έναν από αυτούς τους λιμένες(κεντρικός λιμένας-hubs).

4.Dead weight tonnage(νεκρό βάρος): προκύπτει ως η διαφορά μεταξύ του εκτοπίσματος όταν το πλοίο είναι πλήρως φορτωμένο και του ωφέλιμου φορτίου. Δείχνει δηλαδή τον αριθμό των τόνων που μεταφέρει ανά πλοίο σε «νεκρό» φορτίο, δηλαδή το ίδιο το πλοίο, εφόδια, νερό, καύσιμα, πλήρωμα κ.α.

5.TEU(Twenty Feet Equivalent Unit): μονάδα μέτρησης εμπορευματοκιβωτίων.

6.Gross Registered tonnage(ολική χωρητικότητα): είναι μονάδα μέτρησης όγκου, που μετράει την ολική χωρητικότητα του πλοίου και αντιστοιχεί σε όγκο 100κυβικών ποδιών ή 2,83κυβικών μέτρων. Σύμφωνα με αυτά ένα πλοίο χωρητικότητας 10.000 GRT εκφράζει όγκο 28.300κυβικών μέτρων.

7.PACT: Πρόγραμμα πειραματικών δράσεων για τις συνδυασμένες μεταφορές(Pilot action for combined transport).

8.tkm: τονοχιλιόμετρο, η μεταφορά ενός τόνου (1000kg) φορτίου σε απόσταση ενός χιλιομέτρου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Προτεινόμενα έργα προτεραιότητας

Κατάλογος 0 (έργα Έσσαν που έχουν ολοκληρωθεί ή πρόκειται να ολοκληρωθούν)

<i>Έργα ή τμήματα έργων που θα ολοκληρωθούν 2007</i>	<i>Ημερομηνία έναρξης λειτουργίας</i>
PP2 Τραίνο υψηλής ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλας- Κολωνία-Άμστερνταμ-Λονδίνο	2007
PP5 Γραμμή Betuwe	2007
PP 9 Σιδηροδρομική γραμμή Cork-Δουβλίνο- Μπέλφαστ-Stranraer	2001
PP 10 Αεροδρόμιο Malpensa (έχει ολοκληρωθεί)	2001
PP11 Σταθερή ζεύξη Öresund (έχει ολοκληρωθεί)	2000
<i>Έργα ή τμήματα έργων που πρόκειται να ολοκληρωθούν πριν το 2010</i>	<i>Ημερομηνία έναρξης λειτουργίας</i>
PP1 Βερολίνο-Βερόνα	2006
- Νυρεμβέργη-Μόναχο	2009
- Kufstein-Innsbruck	
PP3 TGV Νότιος κλάδος	2005
- Μαδρίτη-Βαρκελώνη	2008
- Βαρκελώνη -Figueres-Perpignan	2010
- Μαδρίτη-Βιτόρια-Hendaya	
PP 4 TGV Ανατολικός κλάδος	2007
- Παρίσι-Baudrecourt	2007
- Μετς-Λουξεμβούργο	2007
- Saarbrücken-Mannheim	
PP 6 Λυών-Τορίνο-Τεργέστη	2010
- Τορίνο-Βενετία	
PP7 Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι	2006
- Εγνατία οδός	2008
- ΠΑΘΕ	
PP 8 Πολυτροπική ζεύξη Πορτογαλίας/Ισπανίας υπόλοιπη Ευρώπη	2010

- Σιδηροδρομική γραμμή Corunna-Λισσαβόνα-ι	2010
- Σιδηροδρομική γραμμή Λισσαβόνα-Valladolid	2004
- Σιδηροδρομική γραμμή Λισσαβόνα-Faro	2003
- Οδική σύνδεση Corunna-Λισσαβόνα	2010
- Οδική σύνδεση Λισσαβόνα-Valladolid	2001
- Οδική σύνδεση Σεβίλλη-Λισσαβόνα	
PP12 Σκανδιναβικό τρίγωνο	
- Οδικά και σιδηροδρομικά έργα στη Σουηδία	2010
- Οδική σύνδεση Ελσίνκι-Turku	2006
- Σιδηροδρομική γραμμή Kerava-Lahti	
PP13 Οδική ζεύξη HB/IPA/Μπενελούξ	2010
PP14 Κύρια γραμμή δυτικής ακτής	2007

Κατάλογος 1 (με την ρητή δέσμευση των χωρών ότι θα τεθούν σε λειτουργία μέχρι το 2020)

Galileo

Εξάλειψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης στον άξονα Rhine-Main-Danube

Θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Lyon-Τεργέστη/Koper-Ljubljana-Βουδαπέστη

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Βερολίνο-Βερόνα-Νάπολη/Μιλάνο-Μπολόνια

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Ελληνοβουλγαρική μεθόρειος-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη

Σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, Νότου-Δύσης

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Gdansk-Βαρσοβία-Brno/Zilina

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Duisburg-Ρότερνταμ/Αμβέρσα

Μικτή σιδηροδρομική γραμμή Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγκάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα

Διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας της Ιβηρικής χερσονήσου

Πολυτροπικές ζεύξεις Ιρλανδία/HB/Ηπειρωτική Ευρώπη

Σιδηροδρομική γέφυρα πάνω από το στενό της Messina

Σταθερή σιδηροδρομική/οδική ζεύξη για τη διέλευση του στενού Fehmarn

Το Σκανδιναβικό Τρίγωνο

Πολυτροπική ζεύξη Πορτογαλίας/Ισπανίας με την υπόλοιπη Ευρώπη

Ελληνοβουλγαρικός αυτοκινητόδρομος Σόφια Nadlac(Βουδαπέστη)/ (Constanta)

Αυτοκινητόδρομος Gdansk Katowice Brno / Zilina Βιέννη

Κατάλογος 2 (μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας)

Νέα υψηλής δυναμικότητας σιδηροδρομική γραμμή για την διέλευση των Πυρηναίων

Rail Baltica: Ελσίνκι-Tallinn-Riga-Kaunas-Βαρσοβία

Ειδική εμπορευματική σιδηροδρομική γραμμή Gdansk-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon

Εσωτερική πλωτή οδός Seine-Scheldt

Κατάλογος 3 (έργα συνοχής)

Προσπελασιμότητα και διασυνδέσεις δικτύων

Κέντρα εφοδιαστικής πολυτροπικών μεταφορών στο Slawkow (Πολωνία) με συνδέσεις στο ρωσικό σιδηροδρομικό δίκτυο διαφορετικού πλάτους γραμμής (2012)

- Σιδηροδρομική γραμμή ΜπάριΔυράχειο-Σόφια-Βάρνα/Bourgas (Μαύρη Θάλασσα) (2020)
- Σιδηροδρομική γραμμή Νάπολι-Reggio Calabria Παλέρμο (2015)
- Οδικός/Σιδηροδρομικός διάδρομος που συνδέει τη Δύση και το Δουβλίνο (2010)
- Λιμένας Λευκωσίας και οδική πρόσβαση (2015)
- Λιμένας Λάρνακας και οδική πρόσβαση (2020)
- Λιμένες Valletta and Marsaxlokk (2012)
- Πολυτροπικός διάδρομος Ιονίων/Αδριατικής (2015)
- Οδικός άξονας Dover-Fishguard (2015), (εκτός M25)

Διαμεθοριακές συνδέσεις

- Αυτοκινητόδρομος Δρέσδης/Νυρεμβέργης-Πράγα-Linz (2010)
- Σιδηροδρομική γραμμή Πράγα/Linz (2010)
- Αυτοκινητόδρομος Zilina - Bratislava- (Βιέννη) (2012)
- Σιδηροδρομική γραμμή Maribor-Graz (2015)
- Αυτοκινητόδρομος (Ljubljana)-Maribor-Pince-Zamardi-(Βουδαπέστη) (2012)
- Οδική διέλευση μέσω των Πυρηναίων (2010)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) Ανδρεσάκης Π. (2003). *Η Γεωπολιτική Διάσταση των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στα Βαλκάνια: Ελληνικές Προτεραιότητες και Στρατηγική. Τελική Εργασία, Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, Αθήνα.*
- 2) Ανδριανόπουλος Σ.-Γιαννάτος Γ. (2000). *Logistics: Μεταφορές-Διανομή.* Τουλιάτος, Αθήνα
- 3) Baird A.J. (2001). *Fast Ships in Short Sea Shipping.* Conference on Short Sea Shipping, Leixoes, Portugal, 8-9 November 2001.
- 4) COM(1998) 466 τελικό, 22.07.1998. Λευκή Βίβλος, *Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής.*
- 5) COM(1999) 317 τελικό, 29.06.1999. Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, *Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: Μία δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών.*
- 6) COM(2001) 370 τελικό, 12.9.2001. Λευκή Βίβλος, *Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών.*
- 7) COM(2002) 54 τελικό, 04.02.2002. *Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών.*
- 8) COM(2003) 155 τελικό, 07.04.2003. Ανακοίνωση της Επιτροπής: *Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.*
- 9) COM(2003) 564 τελικό, 1.10.2003. Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης σχετικά με: *Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης 1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.*
- 10) COM(2004) 453 τελικό, 2.7.2004. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με: *τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων*
- 11) Consultation Document (2004), *Motorways of the sea: Implementation through Article 12a TEN-T.* Brussels.
- 12) Δαβαράκης Θ.Κ. (1999). *Μελέτη σκοπιμότητας εφαρμογών κοινωνίας των πληροφοριών.* Σχέδιο RISE, Επιμέλεια Έκδ. Δεβελέγκα Β., Ιωάννινα.
- 13) European Commission (2001), *The economic impact of carrier liability on intermodal freight transport.* Final report, IM Technologies, London.
- 14) European Commission (2002), *Trans-European Transport Network: TEN-T priority projects.* Luxembourg: Office for Official Publication of the European Communities.

- 15) Ex ante Evaluation (2004), *Marco Polo II (2007-2013)*. Final report, Ecorys Transport, Rotterdam.
- 16) Γιαννόπουλος Γ. (1998), *Θαλάσσιες Μεταφορές*. Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- 17) Γιαννόπουλος Γ. (2004), *Προς μια νέα εθνική πολιτική μεταφορών στα πλαίσια της νέας γεωπολιτικής θέσης της Ελλάδας*. 2^ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα
- 18) Γκαμαλέτσος Θ. (1989), *Θεωρητική Οικονομική*. Τόμος Β, Γ' Έκδοση, Σταμούλη, Αθήνα.
- 19) Γουλιέλμος Α.- Σαμπράκος Ε. (2002), *Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων*. Σταμούλη, Αθήνα.
- 20) Hedkvist Ewa. (2001), *Προτεραιότητες της οδικής ασφάλειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση- έκθεση προόδου και ιεράρχηση δράσεων*. Εκδόθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες.
- 21) Karl van Miert. (2003), *Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών: Η διευρυμένη Ευρώπη πρέπει να αποκτήσει τα μέσα*. Community Guidelines, Βρυξέλλες.
- 22) Μακρής Δ. (2002), *Θαλάσσιες Μεταφορές*. Σημειώσεις Συγκοινωνιακού τομέα, Βόλος.
- 23) Μεταξάς Ν.Β.(1986), *Οικονομική των Μεταφορών*. Παπαζήσης, Αθήνα.
- 24) Official Journal C99 της 02.04.1996, σ. 1
- 25) Official Journal C198 της 08.07.1996, σ. 44
- 26) Official Journal C56 της 29.04.2000, σ.3
- 27) Official Journal L196 της 02.08.2003, σ. 1
- 28) Official Journal C13 της 17.01.2004, σ. 3
- 29) Official Journal C43 της 19.02.2004, σ. 250
- 30) Official Journal L 167 της 30.04.2004, σ. 1-38
- 31) PACT (2003), *Combined Transport CO2 Reduction*. Final report, Brussels.
- 32) Παρδάλη Ι.Α. (1997), *Οικονομική και Πολιτική των λιμένων*. Interbooks, Αθήνα.
- 33) Προφυλλίδης Β. (1993), *Η Οικονομική των Μεταφορών*. Γιαχούδη-Γιαπούλη, Θεσσαλονίκη.
- 34) Σαμπράκος Ε. (2001), *Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών*. Σταμούλη, Αθήνα.
- 35) SeaCombi (1998) *A Feasibility Study in Combined Transport between EU Arctic and Continent*. INGUN AB, December, Malmo.
- 36) SEC (2002) 632, 29.5.2002. *Οδηγός τελωνειακών διαδικασιών στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων*. Βρυξέλλες.
- 37) SEC (2004) 875, 2.7.2004. Working Document: *Annex on Short Sea Shipping*. Βρυξέλλες.
- 38) Σχοινιάς Μ. (2004), *Η πολιτική της ΕΕ για τις Μεταφορές: Ανοιχτές, ασφαλείς και ανταγωνιστικές αγορές*. Πρακτικά Ημερίδας: Logistics 2004- Δίκτυα μεταφορών και διανομών

μεταξύ ΕΕ και χωρών της ΝΑ Ευρώπης- Προοπτικές Ανάπτυξης στη Βόρειο Ελλάδα, 20.03.2004, Θεσσαλονίκη.

39) Summary of the presidency of the informal council of transport ministers, held at Gijòn, 31 May, 1, 2 June 2002.

40) Tinsley D. (1991), *Short-sea Shipping, A review of the North European Coastal Bulk Trades*. Lloyd's of London Press Ltd 1991

41) Τσαμπούλας Δ.-Κάπρος Σ. (1998), *Short Sea Shipping Opportunities*. Proceedings of the Conference "*Prospects and scenarios in transport: the economic and institutional framework to improve long-term co-operation in the region*". Organised by Instabul Technical University, 28-30 September 1998.

42) Τσαμπούλας Δ.- Παπαδέλλης Γ. (2004), *Παράγοντες βιωσιμότητας Ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων*. 2^ο Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα.

43) Χριστοδουλάκης Ν. (1998), *Το Νέο Τοπίο της Ανάπτυξης*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα.

Ιστοσελίδες:

Ευρωπαϊκή Ένωση: www.europa.eu.int/comm/transport

European Shortsea Network: www.shortsea.info

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος: www.nee.gr

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης: www.thpa.gr

The International Maritime Organization: www.imo.org

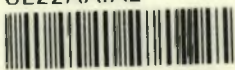
Υπουργείο Αιγαίου: www.ypai.gr

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: www.yen.gr

Υπουργείο Μεταφορών: www.yme.gr



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000074697