



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ:
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ
ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ**



ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: Χαρίκλεια Χατζηζήση

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Παντολέον Δ. Σκάγιαννης

Βόλος, Ιούλιος 2010



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 8683/1
Ημερ. Εισ.: 21-07-2010
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
2010
ΧΑΤ

Αφιερωμένη εξαιρετικά
στην οικογένεια και
τους φίλους μου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η εργασία αυτή δεν θα είχε ολοκληρωθεί χωρίς την σημαντικότερη βοήθεια και συμβολή κάποιων ανθρώπων.

Θα ήθελα λοιπόν σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω ξεχωριστά τους καθηγητές μου κ. Σκάγιαννη Παντελή και κ. Σκυργιάννη Χαράλαμπο, που με τις σκέψεις, τα σχόλια, τις ενστάσεις, αλλά και το χρόνο που μου διέθεσαν συνέβαλαν καθοριστικά σε αυτή την προσπάθεια.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης τον κ. Παπαναστασίου Νίκο (Μηχανικό στην Τεχνική Υπηρεσία του ΟΛΒ), τον κ. Σακελλαρίου Νίκο (Υπάλληλο στη Διεύθυνση Οικονομικού Δυναμικού και Εκμετάλλευσης του ΟΛΒ) και τον κ. Δημόπουλο Σταύρο (Δημοσιογράφο της Εφημερίδας “Θεσσαλία”), για τις συνεντεύξεις, το υλικό και τις σημαντικές πληροφορίες που μου παραχώρησαν.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στην οικογένεια και τους φίλους μου που, από τη δική τους θέση, συνέβαλαν στην εν λόγω εργασία. Τους ευχαριστώ επίσης για την υπομονή τους και την υποστήριξη που μου παρείχαν.

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ανάλυση του θέματος της διπλωματικής εργασίας ξεκινά με μια γενικότερη αναφορά στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Ακολουθεί η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές και αναπτύσσεται στις εξής κατευθύνσεις: πρόγραμμα για την προαγωγή των θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, Λευκές Βίβλοι, προγράμματα Marco Polo, ο Κανονισμός 3577/92 για την εισαγωγή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών- μελών, που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα με το νόμο 2932/2001. Εξαιρετική αναφορά γίνεται στους Θαλάσσιους Αυτοκινητόδρομους και στην προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης για προώθηση τους.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας αναλύεται αποκλειστικά η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA). Παρατίθεται ο ορισμός της NMA, γίνεται ανάλυση της θέσης που κατέχει στην Ευρώπη μέσω διαφόρων χαρακτηριστικών και παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που ενέχει αυτός ο τύπος μεταφοράς. Σχετικά με τη NMA στην Ελλάδα, γίνεται σύγκριση του όρου με τον όρο της ακτοπλοΐας, αναφέρονται οι κατευθύνσεις που προβλέπονται για τις θαλάσσιες μεταφορές στον ελληνικό χώρο και η κατηγοριοποίηση των λιμένων της χώρας, σύμφωνα με την εθνική λιμενική πολιτική.

Το τρίτο μέρος της εργασίας, ασχολείται με τις ναυτικές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες και ειδικότερα, με το ρόλο που διαδραματίζει ο λιμένας του Βόλου στις εν λόγω μεταφορές. Αρχικά, παρατίθενται οι κύριες δραστηριότητες του λιμένα και εν συνεχεία γίνεται πιο αναλυτική παρουσίαση της επιβατικής δραστηριότητας στην προαναφερόμενη θαλάσσια περιοχή. Καταλήγουμε σε μια μελέτη SWOT για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στην περιοχή και, με βάση τα αποτελέσματα που προκύπτουν, προτείνουμε κάποιες κατευθύνσεις για αυτές.

Τέλος, συγκεντρώνουμε τα βασικότερα συμπεράσματα, σχόλια και παρατηρήσεις, στα οποία καταλήγει η διπλωματική αυτή.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA), Λιμένες, Θαλάσσιες Μεταφορές, Ακτοπλοΐα, Παγασητικός Κόλπος, Βόρειες Σποράδες.

ABSTRACT

The analysis of the subject concerning this thesis begins with a reference to the European transport policy. Next follows the European Union maritime transport policy which is developed in the following directions: Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, White Papers, Marco Polo programmes, Regulation 3577/92 regarding the application of freedom to provide services to maritime transport among the Member States, which is implemented in Greece by Law 2932/2001. Special reference is made to the Motorways of the Sea and the European Union's effort to promote them.

The second part of this study deals absolutely with the Short Sea Shipping (SSS). This part exhibits the definition of SSS, analyses the role within the Europe through various characteristics and the advantages and disadvantages of this type of transport. Regarding the nature of the SSS in Greece, a comparison is made between the term SSS and the term coaster shipping, we mention the guidelines of maritime transport in the Greek territory and the classification of Greek ports according to the National Port Policy.

The third part of this study deals with the maritime transport in Pagasitikos Gulf and North Sporades and specifically describes the role of the port of Volos in this kind of transport. Initially, the main activities of the port are listed, followed by a more detailed presentation of the passenger activity in this sea area. This part concludes in a SWOT analysis for maritime transport in the region and, depending on the results, we suggest some guidelines.

Finally, we summarize the most important conclusions and comments in which this thesis is led to.

Key Words: Short Sea Shipping (SSS), Ports, Sea Transport, Coastal Navigation, Pagasitikos Gulf, North Sporades

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	14
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	14
1.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	14
1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ	17
1.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	19
1.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	19
1.3.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ	20
1.3.2.1 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ 2001	20
1.3.2.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ 2006	22
1.3.2.3 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ	24
1.3.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MARCO POLO	25
1.3.3.1 MARCO POLO I	25
1.3.3.2 MARCO POLO II	27
1.3.3.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ MARCO POLO I	28
1.3.3.4 MARCO POLO ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥ TEN-T	32
1.3.4 ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ	34
1.3.4.1 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ	34
1.3.4.2 ΤΟ ΑΡΘΡΟ 12α ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (TEN-T)	35
1.3.4.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ - ΕΛΛΑΔΑ	40
1.3.5 Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92 ΓΙΑ ΑΡΣΗ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (CABOTAGE)	41
1.3.5.1 ΝΟΜΟΣ 2932/2001 - ΕΛΛΑΔΑ	43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	45
ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (ΝΜΑ)	45
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	45
2.2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	52
2.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	58
2.3.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΜΑ	58
2.3.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΜΑ	63
2.2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (ΝΜΑ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	69
2.2.1 ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ	69
2.2.2 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	70
2.2.3 ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	78
ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ	78
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ	78
3.1 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	78
3.1.1 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	78
3.1.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	81
3.1.3 ΜΑΡΙΝΑ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ	84
3.1.4 ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	85
3.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ	87
3.1.6 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	88
3.2 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ	92
3.2.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	92
3.2.2 ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ	93
3.2.3 ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	99
3.2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ	102
3.2.5 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ	107

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	116
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	120
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	129

ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Οι προτάσεις που κατατέθηκαν προς υλοποίηση (received proposals), που επιλέχθηκαν (eligible proposals) και οι συμβάσεις που τελικά συνάφθηκαν (concluded contracts) στο Marco Polo I, ανάλογα με το έτος. ...29	
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Οι τύποι δράσης των συμβάσεων που συνάφθηκαν, ανάλογα με το έτος.....	30
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Τα μεταφορικά μέσα των συμβάσεων που συνάφθηκαν, ανάλογα με το έτος.....	31
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Διαχρονική εξέλιξη μεταξύ των διαφορετικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών (σε δις. τονοχλιόμετρα).....	52
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: NMA εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-25 (2005).....	53
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: NMA εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-27 (2006).....	53
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: NMA εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-27 (2007).....	54
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-25 (2005).....	55
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-27 (2006).....	55
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-27 (2007).....	55
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: Συνολική διακίνηση επιβατών ανά λιμένα στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων.....	96
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: Εποχιακή διακύμανση επιβατικής κίνησης στη γραμμή Βόλου- Βορείων Σποράδων.....	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Ο σχεδιασμός και η πραγματοποίηση των δράσεων στροφής..	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Τα μεγαλύτερα λιμάνια της NMA στην Ε.Ε. για τα έτη 2005-2007 ανάλογα με τον τύπο φορτίου που μεταφέρουν.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Συνολική διακίνηση επιβατών/οχημάτων στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων με Ε/Γ-Ο/Γ και ταχύπλοα.....	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Συνολική διακίνηση επιβατών ανά λιμένα στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων με Ε/Γ-Ο/Γ και ταχύπλοα.....	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Ποσοστιαία μεταβολή επιβατών (2008-2009) ανά λιμένα στη γραμμή Βόλου- Βορείων Σποράδων με Ε/Γ-Ο/Γ και ταχύπλοα.....	97
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Εποχιακή διακύμανση επιβατικής διακίνησης στη γραμμή Βόλου- Β. Σποράδων.....	98
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Προτάσεις ΔΕΚΑΜΜ για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση Βορείων Σποράδων (Ε/Γ-Ο/Γ και ταχύπλοα).....	111

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Προτάσεις ΔΕΚΑΜΜ για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση Βορείων Σποράδων (Υ/Γ)	111
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Πρόταση για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των Βορείων Σποράδων (Ε/Γ-Ο/Γ, ταχύπλοα, υδροπτέρυγα)	112

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1: Οι τέσσερις διάδρομοι “Θαλάσσιων Αυτοκινητοδρόμων” του έργου προτεραιότητας Νο21	37
ΧΑΡΤΗΣ 2: Οι οδικές και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες σε τόνους (2003).....	38
ΧΑΡΤΗΣ 3: Γεωγραφική περιοχή ΝΜΑ.	47
ΧΑΡΤΗΣ 4: Οι 12 μεγαλύτεροι ελληνικοί λιμένες.....	74
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ (ΧΑΡΤΕΣ 5, 6, 7).....	129

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: Απόσταση (σε χλμ.) που καλύπτεται ανά φορτίο-τόνο με την ίδια ποσότητα καυσίμου.....	59
ΕΙΚΟΝΑ 2: Ρόλος λιμένων στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες.	72

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) είναι ένας ιδιαίτερα δυναμικός τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, που τα τελευταία χρόνια κερδίζει συνεχώς έδαφος. Το θέμα της NMA απασχολεί ολοένα και περισσότερο τη σύγχρονη αρθρογραφία. Η Ευρώπη φαίνεται να έχει αντιληφθεί το σημαντικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το εν λόγω είδος μεταφοράς στο έδαφος της και συνεχώς προσπαθεί να τη στηρίξει και να την προωθήσει περαιτέρω. Για πολλά χρόνια οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνταν απαρχαιωμένος και αναχρονιστικός τρόπος μεταφοράς ιδιαίτερα στις κοντινές αποστάσεις και η αλήθεια είναι ότι οι δομές και οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνταν δεν είχαν μετατραπεί, ώστε να συμβαδίζουν με τα δεδομένα της νέας εποχής μεταφορών.

Η NMA αποτελεί πλέον ένα μέσο για την αλλαγή της αντίληψη που κυριαρχεί. Ένα πολύ θετικό στοιχείο που διαθέτει είναι η συνολική αντιμετώπιση και ο σχεδιασμός που επιχειρείται από την Ε.Ε. για όλα τα κράτη-μέλη. Η καθιέρωση κοινών κανόνων, οι τυποποιήσεις σε φορτία και έντυπα, η απελευθέρωση των θαλάσσιων υπηρεσιών και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών είναι μερικές από τις κατευθύνσεις που επιδιώκουν να μειώσουν την πολύπλοκη και χρονοβόρα γραφειοκρατία των θαλάσσιων μεταφορών και να τις καταστήσουν ελκυστικές και προσοδοφόρες προς τους μεταφορείς. Ένας από τους βασικότερους στόχους για τη NMA είναι η επίτευξη της μετατόπισης σημαντικού φόρτου μεταφορών, από το “δρόμο” στη “θάλασσα”, καθώς οι οδικές μεταφορές εμφανίζουν σημάδια έντονης συμφόρησης. Σε μια εποχή που το αυτοκίνητο έχει κυριαρχήσει προκαλώντας αρνητικές συνέπειες τόσο σε θέματα περιβαλλοντικά όσο και σε θέματα ασφάλειας των χρηστών οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να αναπτύξουν τα πλεονεκτήματα που διαθέτουν και να περιορίσουν σε μεγάλο βαθμό το μειονεκτήματα, ώστε να μπορέσουν να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στις οδικές.

Με αυτά τα νέα δεδομένα η Ελλάδα καλείται άμεσα να προσδιορίσει το ρόλο της και να προσαρμόσει το σχεδιασμό της στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Πρέπει να αναφέρουμε ότι για άλλες χώρες της Ευρώπης οι θαλάσσιες μεταφορές γενικά και ειδικά η NMA αποτελούν έναν πολλά υποσχόμενο κλάδο για την οικονομίας τους, τον οποίο επιδιώκουν να αναπτύξουν προκειμένου να αποτελέσουν το μέσο για την

επίλυση των φαινομένων συμφόρησης των οδικών δικτύων τους. Επομένως και για την Ελλάδα οι εν λόγω μεταφορές αποτελούν αναγκαιότητα και βασικό μέσο σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά. Άλλωστε η Ελλάδα παραδοσιακά εξαρτάται και βασίζεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Η ιστορία της από την αρχαιότητα ακόμα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον παράγοντα θάλασσα, ενώ η ναυτική βιομηχανία αποτέλεσε ένα σημαντικό στοιχείο της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας.

Η Ελλάδα θεωρείται ναυτικό κράτος και στα επαγγέλματα που σχετίζονται με τη θάλασσα απασχολείται μεγάλο ποσοστό των κατοίκων της. Η στενή σχέση της με τη θάλασσα προκύπτει κατά κύριο λόγο από τη γεωφυσική θέση και την ιδιαίτερη μορφολογία της χώρας, με τις μεγάλου μήκους ακτογραμμές και τα χιλιάδες νησιά που διαθέτει. Γι' αυτό το λόγο άλλωστε “οι θαλάσσιοι δρόμοι ήταν πάντα - από την εποχή της Αργοναυτικής εκστρατείας και ακόμη παλαιότερα - οι δρόμοι εκείνοι που έκαναν την Ελλάδα μεγάλη” (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 1999:80). Πολλές μελέτες έχουν ασχοληθεί με το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Ελλάδα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, εξαιτίας της στρατηγικής θέσης της στη Μεσόγειο, στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπη, Ασία, Αφρική).

Οι λιμένες και οι λιμενικές υπηρεσίες βέβαια αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο των θαλάσσιων μεταφορών εν γένει. Χωρίς λιμένες, θαλάσσιες μεταφορές δεν υφίστανται. Συνεπώς η χάραξη μιας συγκροτημένης και ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής είναι απαραίτητη και αδιαμφισβήτητη προϋπόθεση για κάθε κράτος που επιθυμεί να συμμετέχει στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών, πόσο μάλλον για την Ελλάδα. Κυρίαρχο θέμα της άσκησης της λιμενικής πολιτικής στη χώρα αποτελούν οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Ελλάδας και των νησιών. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές απαιτούν λιμενικές υποδομές ακόμα και στο πιο μικρό νησί, γι' αυτό και ένας χαρακτηρισμός που αρμόζει στην Ελλάδα είναι “η χώρα των χιλίων λιμανιών” (YEN, 2002:5).

Κύριος στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση και η διατύπωση κατευθύνσεων για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στην περιοχή του Παγασητικού Κόλπου και των νησιών των Βορείων Σποράδων, δίνοντας έμφαση στο επιβατικό

κομμάτι αυτών των μεταφορών. Ο λιμένας του Βόλου αποτελεί τον κεντρικό λιμένα της περιοχής και επομένως γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε αυτόν, στους τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται και στα προβλήματα που αντιμετωπίζει, δίνοντας έμφαση φυσικά στην επιβατική δραστηριότητα του. Μέσα στην εργασία αυτή ωστόσο τίθενται και επιμέρους ερωτήματα τα οποία, βέβαια, σχετίζονται άμεσα και συντελούν στην εκπλήρωση του βασικού στόχου μας. Μερικά από αυτά τα ερωτήματα σχετίζονται με τις κατευθύνσεις που προβλέπει η Ε.Ε. για τη ΝΜΑ, την έννοια της ΝΜΑ, την αποτίμηση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων που αυτή παρουσιάζει, τη λιμενική πολιτική της Ελλάδας, καθώς και το ρόλο που αυτή επιτάσσει για το λιμένα του Βόλου. Ένα από τα βασικότερα ερωτήματα που προκύπτουν είναι ο συσχετισμός της έννοιας της ΝΜΑ με την έννοια της ακτοπλοΐας και κατ' επέκταση με την περιοχή αναφοράς μας. Συνεπώς, πραγματοποιείται η σύγκριση των δύο εννοιών.

Κάτι που θα επιθυμούσα να επισημάνω σε αυτό το σημείο είναι ότι στο κομμάτι στο οποίο γίνεται αναφορά στη ΝΜΑ και στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που παρουσιάζει αναφέρομαι κυρίως σε εμπορευματικές μεταφορές, διότι σε επίπεδο Ε.Ε. και σε μεταφορές που χαρακτηρίζονται από τόσο μεγάλες αποστάσεις (διαφορετικά κράτη κλπ.) οι μεταφοράς αφορά κυρίως εμπορεύματα (εξάριση αποτελεί η κρουαζιέρα που αποτελεί διαφορετικό κλάδο της ναυτιλίας).

Σχετικά με τον υπό μελέτη χώρο, η θαλάσσια περιοχή του Παγασητικού και οι Βόρειες Σποράδες ανήκουν στο Νομό Μαγνησίας και βρίσκονται στο ανατολικό τμήμα της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Ο Βόλος είναι η πρωτεύουσα του Νομού, το λιμάνι της πόλης ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893 και είναι χωροθετημένο μέσα στον αστικό ιστό της πόλης (<http://www.port-volos.gr>). Οι Βόρειες Σποράδες αποτελούνται από τα νησιά Σκιάθο, Σκόπελο και Αλόνησο και έχουν άμεση εξάρτηση με το λιμάνι και την πόλη του Βόλου. Επίσης τόσο η περιοχή του Παγασητικού όσο και σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό τα νησιά των Βορείων Σποράδων παρουσιάζουν αυξημένη τουριστική ανάπτυξη και αποτελούν περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, γεγονός που τους προσθέτει πλεονεκτήματα και συμβάλει στην προσέλκυση ακόμα μεγαλύτερου αριθμού τουριστών. Η άμεση και αποκλειστική εξάρτηση του νησιωτικού συμπλέγματος από τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις σημαίνει ότι

οι ανεπαρκείς θαλάσσιες συγκοινωνίες μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα, αφενός στην βιωσιμότητα των νησιών και αφετέρου στην παραπέρα ανάπτυξη τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η πολιτική μεταφορών βρίσκεται μεταξύ των πρώτων τομέων πολιτικής της Ε.Ε. που συμπεριλήφθηκαν στη συνθήκη της Ρώμης του 1957. Παρόλα αυτά η εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών ήταν μια διαδικασία που αντιμετώπισε πληθώρα δυσκολιών. Η συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992 ενίσχυσε τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις της συγκεκριμένης πολιτικής εισάγοντας την έννοια του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, ενώ η πρώτη Λευκή Βίβλος του 1992 έδωσε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών ([http://infoeuropa.sliven.bg.](http://infoeuropa.sliven.bg), [http://europa.eu/legislation_summaries.](http://europa.eu/legislation_summaries)).

Το 1998 η Επιτροπή δημοσίευσε ένα πλαίσιο για την μελλοντική ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται δύο κατηγορίες μέτρων προτεραιότητας, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας και η βελτίωση της ποιότητας στον τομέα των μεταφορών. Στην πρώτη κατηγορία, προκειμένου να καταφέρουν τα ευρωπαϊκά συστήματα μεταφορών να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες τους, να προωθήσουν τον ανταγωνισμό και να επιτύχουν την ανάπτυξη τους, τίθενται πέντε βασικοί στόχοι: απελευθέρωση της πρόσβασης στις αγορές, ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων μεταφορών στο σύνολο της Ε.Ε., εφαρμογή σωστής και αποτελεσματικής τιμολόγησης μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, οικονομική και κοινωνική συνοχή και έλεγχος στην εφαρμογή των κανόνων. Στη δεύτερη κατηγορία που σχετίζεται με τη βελτίωση της ποιότητας στις μεταφορές, βασικούς στόχους αποτελούν η ασφάλεια στις μεταφορές (κυρίως μέσω της τεχνολογικής προόδου), η προστασία του περιβάλλοντος, η προστασία των χρηστών και η βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών (N. Μούσης, 2005:436, COM (1998) 716 final: 3-8).

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν οικονομικά ιδιαίτερος αποδοτικό και δυναμικό τομέα, ο οποίος βρίσκεται αντιμέτωπος με ολοένα εντονότερες κοινωνικές συνέπειες. Συνεπώς η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές υποχρεούται να ανταποκριθεί σε ένα απαιτητικό περιβάλλον αποτελούμενο από νέα παραγωγικά και καταναλωτικά πρότυπα, αυξημένη μεταφορική ζήτηση και νέες μεταφορικές ανάγκες, νέες υπηρεσίες και τεχνολογικές εξελίξεις που επιδρούν σε ολόκληρο το φάσμα των μεταφορών και στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας. Βασική προτεραιότητα της πολιτικής αποτελεί η δημιουργία μιας κοινής αγοράς μεταφορών με το άνοιγμα των αγορών στον τομέα αυτό και την επίτευξη της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Κατά δεύτερο λόγο, η απελευθέρωση των μεταφορών μέσω της δημιουργίας μιας κοινής αγοράς θα προκαλέσει σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές, καθώς συνεπάγεται την είσοδο νέων επιχειρήσεων στην αγορά και την αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων. Οι αλλαγές αυτές μπορούν να αποδειχθούν θετικές, μόνο εάν και εφόσον υπάρξει ενιαίος και σωστός συντονισμός σε επίπεδο Κοινότητας (Χ. Πλατιάς, 2008, Ν. Μούσης, 2005:457).

Οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια έχουν υπερδιπλασιαστεί, ενώ συνεχώς παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις. Όμως οι επιδράσεις που προκαλεί ο συγκεκριμένος τομέας στο περιβάλλον είναι τεράστιες. Αυτό συμβαίνει κυρίως επειδή η αύξηση των μεταφορών δεν ισομοιράζεται στους διάφορους τρόπους μεταφοράς αλλά παρατηρείται μια συγκέντρωση στον τομέα των οδικών μεταφορών, που θεωρείται ιδιαίτερος επιβαρυντικός για το περιβάλλον. Χαρακτηριστικό είναι δημοσίευμα της Le Monde σύμφωνα με το οποίο “η αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην Ε.Ε., που προκαλούνται από τα βαρέα φορτηγά οχήματα μπορεί να αυξηθεί έως και 54% μέχρι το 2030” (T&E, 2010:17).

Στις χώρες της Ευρώπης οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τρίτο της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας και το ένα πέμπτο των εκπομπών αερίων που προκαλούν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, ενώ ταυτόχρονα απαιτούν τεράστιες ποσότητες ορυκτών καυσίμων. Συνεπώς, η πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ενεργειακή πολιτική, εξαιτίας των κοινών στόχων που θέτουν όπως η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και η μείωση της εξάρτησης της Ε.Ε. από τις εισαγωγές ορυκτών καυσίμων. Επιπλέον, η πολιτική

μεταφορών έχει πλέον αποτελέσει μια από τις βασικές πολιτικές της Ε.Ε. με κεντρική της αρχή το πρότυπο της «αειφόρου κινητικότητας». Για την επίτευξη αυτού του προτύπου σημαντική είναι η ενίσχυση των πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, η ορθολογική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πόρων και η δημιουργία δικτύων συνδυασμένων και διατροπικών μεταφορών (COM (2006) 105 final:13, <http://infoeuropa.sliven.bg>).

Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών αποτελεί μια νέα καινοτόμα πολιτική που στοχεύει στην ανάπτυξη ενός πλαισίου για την καλύτερη δυνατή ολοκλήρωση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ) έδωσε μια στενότερη έννοια στις συνδυασμένες μεταφορές (combined transports) δίνοντας τους παρακάτω ορισμούς:

- Διατροπική μεταφορά (Intermodal transport): μεταφορά φορτίου σε μια και μόνη μεταφορική μονάδα ή όχημα χρησιμοποιώντας διαδοχικά διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων.
- Συνδυασμένη μεταφορά (Combined transport): διατροπική μεταφορά κατά την οποία το μεγαλύτερο τμήμα της διαδρομής εκτελείται σιδηροδρομικώς ή μέσω εσωτερικών πλωτών οδών ή δια θαλάσσης και κάθε τυχόν αρχικό ή τελικό οδικό τμήμα της είναι όσο το δυνατό μικρότερο.
- Πολυτροπικές μεταφορές (Multimodal transport): μεταφορά εμπορευμάτων από δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων, εντός μιας και μόνης αλυσίδας μεταφορών

(Μ. Αδαμαντιάδης, 2007: 2-4).

Αυτοί οι ορισμοί επί της ουσίας αναφέρονται στο ίδιο είδος μεταφοράς, καθώς και οι τρεις περιγράφουν μεταφορικές αλυσίδες από την παραγωγή στην κατανάλωση, στις οποίες χρησιμοποιούνται διαφορετικά μέσα μεταφοράς (θάλασσα, εσωτερικές πλωτές οδοί, δρόμοι, σιδηρόδρομος). Επίσης τα τρία αυτά είδη μεταφοράς δίνουν έμφαση στο συνδυασμό των μέσων μεταξύ τους, με σκοπό την αποφυγή της αποκλειστικής χρήσης των οδικών δικτύων. Βέβαια, όπως μας δήλωσε και ο κ. Χ. Σκυργιάννης, ο ορισμός της συνδυασμένης μεταφοράς σε σχέση με του άλλους δύο δίνει πέρα από το ενδιάμεσο τμήμα περισσότερη έμφαση στο αρχικό (από το σημείο παραγωγής) και

τελικό (μέχρι την πόρτα του καταναλωτή) τμήμα της μεταφοράς. Ο ορισμός αυτός, όπως και οι άλλοι δύο, υποδηλώνει επίσης την μεταφορική αλυσίδα από την παραγωγή στην κατανάλωση με το συνδυασμό διαφορετικών μέσων, τονίζει όμως ότι ένα τμήμα οδικής μεταφοράς δεν δύναται να αποφευχθεί. Αυτό είναι απολύτως λογικό, καθώς οι πόρτες των ανθρώπων, αλλά και πολλών σημείων παραγωγής βρίσκονται στο δρόμο και όχι στο σιδηρόδρομο ή το λιμάνι (Χ. Σκυργιάννης, 2010-προσωπική επικοινωνία).

1.2 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΧΩΡΟ

Η γεωγραφική θέση της Ε.Ε. αφενός ευνοεί την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών και αφετέρου καθιστά αυτό το είδος μεταφορών ζωτικής σημασίας για την Ένωση. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη. Αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ε.Ε. και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Κατά συνέπεια, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ε.Ε (<http://www.yen.gr>).

Οι θαλάσσιες μεταφορές εξυπηρετούν το 85% του εξωτερικού εμπορίου της Κοινότητας. Συνεπώς μια αυστηρή πολιτική για την προώθηση τους είναι αναγκαία. Οι κοινοτικές διατάξεις, που ανέλαβαν τα κράτη-μέλη να υλοποιήσουν για τις θαλάσσιες μεταφορές, αφορούν κυρίως την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και την ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού. Έτσι διασφαλίζεται σε επίπεδο Κοινότητας ο δίκαιος ανταγωνισμός στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και εκπληρώνονται οι στόχοι της στρατηγικής της Λισσαβόνας 2000 (Ν. Μούσης, 2005:457).

Στο παρελθόν η πολιτική της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές περιοριζόταν μόνο στην επιβολή περιοριστικών όρων και κανόνων, εξαιτίας της ιδιαίτερης φύσης της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Την πρωτοκαθεδρία στις αποφάσεις κατείχε ο Διεθνής

Ναυτιλιακός Οργανισμός, ενώ η Κοινότητα είχε παθητικό και κυρίως παρακολουθητικό ρόλο στις εξελίξεις στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας. Σήμερα όμως, η κατάσταση αυτή έχει αλλάξει, η Ε.Ε. έχει πλέον ενεργή παρουσία στη λήψη αποφάσεων και επιχειρεί μια συστηματική προσέγγιση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και τη διαμόρφωση συγκροτημένης πολιτικής (Χ. Πλατιάς, 2008).

Αυτό συμβαίνει διότι η Κοινότητα έχει αντιληφθεί το σημαντικό ρόλο που μπορούν να παίξουν οι θαλάσσιες μεταφορές στην αποσυμφόρηση των χερσαίων δικτύων και για το λόγο αυτό έχει αναλάβει ενεργό ρόλο στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών γενικά, αλλά και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, πιο συγκεκριμένα (ο ορισμός για τη ΝΜΑ δίνεται στο 2^ο Κεφάλαιο της εργασίας). Δεδομένου του ότι η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών αστικών και βιομηχανικών κέντρων απέχουν λιγότερο των 200 χιλιομέτρων από τη θάλασσα, η μετατόπιση των κυκλοφοριακών φόρτων από τις χερσαίες (κυρίως τις οδικές) στις θαλάσσιες μεταφορές έχει τεράστια δυναμική. Αυτή η μετατόπιση μπορεί τόσο να ανακουφίσει τα οδικά δίκτυα από φαινόμενα συμφόρησης, περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και ατυχημάτων όσο και να μειώσει ενδεχομένως το κόστος προς τον τελικό καταναλωτή (Χ.Ν. Ψαραύτης).

Άλλωστε η ενίσχυση των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών αντανακλάται σε βήματα όπως οι κατευθύνσεις της Λευκή Βίβλου 2001 και της αναθεωρημένης Λευκής Βίβλου 2006, το πρόγραμμα για την προαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η ανάπτυξη δικτύων “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”, η υιοθέτηση του κανονισμού για τα προγράμματα Marco Polo I και Marco Polo II, η ιδέα για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, αλλά και η υιοθέτηση ενός πλέγματος κανονιστικών ρυθμίσεων που αφορούν την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Οι παραπάνω εξελίξεις συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους και συγκλίνουν προς την ίδια κατεύθυνση εφόσον δεν συμπίπτουν τυχαία, αλλά είναι αποτέλεσμα συγκροτημένου σχεδιασμού (Χ. Πλατιάς, 2008).

1.3 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών υπογραμμίζει το ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι ναυτικές μεταφορές μικρών αποστάσεων στην ανακατανομή των τρόπων μεταφοράς στην Ευρώπη, στην αποφυγή των σημείων συμφόρησης και στην ασφάλεια των χρηστών. Για τους παραπάνω λόγους η Επιτροπή προχώρησε το 2003 στην κατάρτιση του προγράμματος για την προαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η έννοια της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτυπώνεται στις στρατηγικές κατευθύνσεις της Επιτροπής από το 1995. Το πρόγραμμα αυτό συνδυάζει 14 δράσεις υποδιαιρούμενες σε μέτρα, ενώ για το κάθε μέτρο καθορίζει τους εκτελεστικούς φορείς και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης (2003-2010). Περιγράφει τις πρωτοβουλίες σε κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και βιομηχανικό επίπεδο, προκειμένου να αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, σε νομοθετικό, τεχνικό και επιχειρησιακό επίπεδο (http://europa.eu/legislation_summaries, <http://www.yen.gr>).

“Οι 14 δράσεις που προβλέπονται από το πρόγραμμα είναι:

- Νομοθετικές δράσεις:
 - εφαρμογή της οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (IMO-FAL),
 - υλοποίηση του προγράμματος Marco Polo,
 - τυποποίηση και εναρμόνιση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης,
 - ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών,
 - βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων - επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου του Κιότο.
- Τεχνικές δράσεις:

- οδηγός τελωνειακών διατυπώσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων,
 - εντοπισμός και άρση των εμποδίων για πιο επιτυχημένες θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (παρωχημένη εικόνα της δραστηριότητας, έλλειψη ενσωμάτωσης στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής, σύνθετες διοικητικές διαδικασίες, έλλειψη αποδοτικότητας των λιμένων, ελλείψεις εφαρμογής των κανόνων και διαδικασιών μεταξύ των διαφόρων κρατών-μελών),
 - σύγκλιση των εθνικών εφαρμογών και μηχανογράφηση των κοινοτικών τελωνειακών διατυπώσεων (ηλεκτρονικά τελωνεία- eCustoms),
 - έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη,
- Επιχειρησιακές δράσεις:
- ενιαίες διοικητικές θυρίδες (διαδικασίες σχετικά με κατάπλου/απόπλου και εκτελωνισμό πλοίων),
 - διασφάλιση του ζωτικού ρόλου των Εστιακών Σημείων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (στα Εστιακά Σημεία εκπροσωπούνται οι εθνικές ναυτικές διοικήσεις),
 - διασφάλιση ορθής λειτουργίας και καθοδήγηση των κέντρων προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (για παράδειγμα το European Short Sea Network, ESN),
 - προώθηση της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως επιτυχημένη εναλλακτική μεταφορά,
 - συλλογή στατιστικών δεδομένων (Ευρωπαϊκή Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων-ESPO)”

(COM (2003) 155 τελικό).

1.3.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ

1.3.2.1 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ 2001

Στις 12 Σεπτεμβρίου του 2001 υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών». Ο βασικός στόχος της Λευκής Βίβλου είναι η ανάπτυξη σύγχρονων και

βιώσιμων μεταφορών έως το 2010, που θα επιτευχθεί μέσω της επανεξισορρόπησης των τρόπων μεταφορών, της εξάλειψης των σημείων συμφόρησης, της τοποθέτησης των χρηστών στο επίκεντρο της πολιτικής και του ελέγχου της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών. Επίσης, η Λευκή Βίβλος δίνει ιδιαίτερη σημασία στις θαλάσσιες μεταφορές και στο σημαντικό ρόλο που μπορούν αυτές να διαδραματίσουν στην ενίσχυση της διατροφικότητας (ο ορισμός δίνεται στο Κεφάλαιο 1.1). Κύριο ρόλο στην πραγματοποίηση των στόχων της θα διαδραματίσει και το πρόγραμμα Marco Polo, στο οποίο θα αναφερθούμε εκτενέστερα μετέπειτα στην εργασία (http://europa.eu/legislation_summaries, Γ. Γιαννόπουλος, 2007: 1-2).

Στη Λευκή Βίβλο του 2001 προτείνεται η σύνδεση των διάφορων τρόπων μεταφοράς και κυρίως η σύνδεση των θαλάσσιων με τις πλωτές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η NMA, όπως θεωρείται η ναυτιλία εντός των κρατών- μελών της Ε.Ε., μπορεί να αποτελέσει μια πραγματική εναλλακτική λύση για τις μεταφορές στην Κοινότητα, εάν και εφόσον τα προϊόντα μπορούν στην συνέχεια να μεταφερθούν με πλωτά μέσα ή μέσω σιδηρόδρομου και όχι οδικώς. Για το λόγο αυτό η Λευκή Βίβλος προτείνει τη δημιουργία ενός προγράμματος μεγάλης κλίμακας (Marco Polo) με σκοπό, μέσα στην διατροφική αλυσίδα, να αντικατασταθούν οι οδικές από άλλα είδη μεταφορών και να υποστηριχθούν οι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς των προϊόντων, έως ότου γίνουν βιώσιμες. Η διατροφικότητα επίσης απαιτεί την εισαγωγή μιας σειράς τεχνικών χαρακτηριστικών, κυρίως στα containers και στον υπολογισμό των φορτίων (COM (2001) 370 τελικό: 41).

Σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, εισάγεται η έννοια των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων” (motorways of the sea) ή αλλιώς “θαλάσσιων αρτηριών” ως διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, στη σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό και το ποτάμιο δίκτυο και τη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Για τους παραπάνω λόγους η Επιτροπή πρότεινε ένα καινούργιο νομοθετικό πλαίσιο που έχει ως αντικείμενο:

- τη θέσπιση νέων σαφέστερων κανόνων στους τομείς της πλοήγησης, της συντήρησης, της φορτοεκφόρτωσης, κ.α. και

- την απλούστευση των κανόνων λειτουργίας των λιμένων και τη συγκέντρωση όλων των παραγόντων της αλυσίδας εφοδιαστικής (φορτωτές, εφοπλιστές, μεταφορείς, κ.α.) σε ένα ενιαίο κέντρο πληροφοριών

(COM (2001) 370 τελικό, Γ. Γιαννόπουλος, 2007: 1).

1.3.2.2 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ 2006

Το 2005 η Ε.Ε. προχώρησε στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων στον τομέα των μεταφορών, με στόχο τον επαναπροσδιορισμό, εάν κρίνεται απαραίτητο, της πολιτικής της και κατ' επέκταση της Λευκής Βίβλου του 2001. Πράγματι, κατόπιν μιας μελέτης αποτίμησης των εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών για τις χρονιές 2000-2004 και έπειτα από μια σειρά διαβουλεύσεων, η Ε.Ε. προχώρησε στην αναθεωρημένη πολιτική μεταφορών του 2006 και στις 22 Ιουνίου 2006, συνέταξε τη νέα διορθωμένη Λευκή Βίβλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρο μας» (Γ. Γιαννόπουλος, 2007: 3).

Οι νέες κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου του 2006 επικεντρώνονται σε τέσσερα βασικά σημεία:

- Κινητικότητα:
 - παροχή υψηλού επιπέδου επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορικών υπηρεσιών
 - βελτίωση αποδοτικότητας και αλληλοσυμπλήρωσης των τρόπων μεταφοράς και δημιουργία ενιαίου δικτύου με πλήρη διατροπικότητα
 - δημιουργία ενός κοινού θαλάσσιου χώρου
- Προστασία:
 - ενίσχυση των μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος
 - ενεργειακή προστασία (αποδοτικότερη χρήση ενέργειας, μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, προώθηση εναλλακτικών καυσίμων, εφαρμογή νέων τεχνολογιών για αποτελεσματικότερη λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων)
 - βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
- Καινοτομία:

- εισαγωγή νέων τεχνολογιών με σκοπό την καταπολέμηση των φαινομένων συμφόρησης, την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μεταφορών (ευφυής κινητικότητα). Η ευφυής κινητικότητα θα επιτευχθεί κυρίως με τη δημιουργία ευφών συστημάτων μεταφορών (παρακολούθηση της κυκλοφορίας και εντοπισμός οχημάτων για λόγους ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, παρακολούθηση υποδομών και παροχή πληροφοριών προς τη δημόσια διοίκηση σχετικά με τα προβλήματα και τις ανάγκες συντήρησης, κ.α.) και με την εισαγωγή των logistics στις μεταφορές. Η σύσταση ολοκληρωμένων επιχειρήσεων logistics σε συνδυασμό με πολιτικές που θα επιτρέψουν τη βέλτιστη χρήση και τη σύνδεση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, θα μπορέσουν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης στον τομέα των μεταφορών
 - διασφάλιση της απαιτούμενης κινητικότητας χωρίς τις παράπλευρες αρνητικές της απώλειες (βιώσιμη κινητικότητα)
- Παγκόσμια διάσταση:
- ενδυνάμωση του ρόλου της Ε.Ε. και της θέσης των κρατών- μελών σε διεθνές επίπεδο

(Γ. Γιαννόπουλος, 2007: 7-8, 27-8).

Η Λευκή Βίβλος του 1992 έθεσε τις βάσεις για το άνοιγμα της αγοράς των μεταφορών στην Ευρώπη και όντως μέσα στα δέκα χρόνια που παρήλθαν, μέχρι την Λευκή Βίβλο του 2001, η αγορά των μεταφορών στην Ευρώπη αναπτύχθηκε και, ως ένα σημείο ενοποιήθηκε με τη δημιουργία ενιαίων δικτύων (για παράδειγμα διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας). Η Λευκή Βίβλος 2001 ήρθε αντιμετώπιση με ένα άλλο σημαντικό θέμα για την Ευρώπη, την υπέρμετρη αύξηση των οδικών μεταφορών, την κυριαρχία τους στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές και τη δημιουργία σημείων συμφόρησης (κυρίως στα Πυρηναία και τις Άλπεις). Συνεπώς ένας από τους βασικότερους στόχους που έθεσε ήταν η ανάπτυξη τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον (θαλάσσιες, εσωτερικές πλωτές, σιδηρόδρομος) και ανταγωνιστικών προς τις οδικές. Αυτό που επιδίωκε δεν ήταν φυσικά η εξάλειψη των οδικών μεταφορών (άλλωστε κάτι τέτοιο δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί) αλλά η διατροφικότητα. ο συνδυασμός των διαφορετικών μέσων

μεταφοράς. Αυτή η Λευκή Βίβλος φαίνεται να αντιλήφθηκε το ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη, που για πολλά χρόνια ήταν παραγκωνισμένες, επιδίωξε σε μεγάλο βαθμό την προώθηση τους και εισήγαγε την έννοια των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”. Η πρόθεση αυτή φάνηκε και, όταν λίγα χρόνια αργότερα (2003), κατάρτισε το πρόγραμμα προαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (Κεφάλαιο 1.3.1).

Η Λευκή Βίβλος του 2001, διέγινωσε ίσως τις προοπτικές των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς το 2001 οι αγορές των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών- μελών της Ε.Ε. είχαν απελευθερωθεί και διαφάνηκε η δυνατότητα δημιουργίας ενός ενιαίου θαλάσσιου χώρου στην Ε.Ε. χωρίς περιορισμούς και έντονες διοικητικές διαφορές. Η λογική της Λευκή Βίβλου του 2006, είναι ίδια με αυτής του 2001. Ωστόσο η Λευκή Βίβλος του 2006 φαίνεται να δίνει ιδιαίτερη προσοχή και στην εισαγωγή της καινοτομίας στον τομέα των μεταφορών με εισαγωγή νέων τεχνολογιών. Βασικοί κοινοί στόχοι των δύο Λευκών Βίβλων είναι η ασφάλεια των χρηστών των δικτύων μεταφορών, η ασφάλεια του περιβάλλοντος, καθώς στην Ευρώπη άρχισαν να παρουσιάζονται έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα (σε μεγάλο βαθμό ευθύνονται οι μεταφορές), η ενίσχυση της διατροφικότητας και η προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

1.3.2.3 ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Όπως στις οδικές μεταφορές, έτσι και στη ναυτιλία το ρίσκο ατυχημάτων είναι μεγάλο στα σημεία που παρατηρείται αυξημένη κίνηση, όπως για παράδειγμα στα στενά του Γιβραλτάρ. Συνήθως σε τέτοια σημεία ο έλεγχος γίνεται από τις αρμόδιες αρχές σε τοπικό επίπεδο. Δυστυχώς όμως, η ανεπάρκεια κατάλληλων τεχνολογικών μέσων εμποδίζει την ροή πληροφοριών προς άλλα κέντρα προκειμένου να υπάρξει ενημέρωση και προειδοποίηση προς αποφυγή τυχόν δυσάρεστων καταστάσεων. Τα τελευταία χρόνια τα τεχνολογικά μέσα στον τομέα της ναυτιλίας έχουν βελτιωθεί αισθητά και αρχίζουν να χρησιμοποιούνται πιο εντατικά στη ναυσιπλοΐα με σκοπό τόσο την αποφυγή της περιβαλλοντικής ρύπανσης, όσο και την καλύτερη διευθέτησης της κίνησης. Στα μέσα αυτά περιλαμβάνονται η αυτόματη αναγνώριση των πλοίων, τα συστήματα παρακολούθησης, η εξέλιξη των τηλεματικών υπηρεσιών και η

διευκόλυνση της πρόσβασης σε θέματα που ήταν black boxes (COM (2001) 370 τελικό: 124).

Η Επιτροπή έχει υιοθετήσει ένα διευρωπαϊκό δίκτυο διαχείρισης των ναυτικών μεταφορών (σύστημα VTMISS), το οποίο βοηθάει στην εποπτεία της κίνησης στο θαλάσσιο χώρο και ταυτόχρονα απαλλάσσει τους καπετάνιους των πλοίων από τα διοικητικά βάρη, εφόσον προειδοποιεί της λιμενικές αρχές σε περίπτωση που υπάρχει απειλή για ατύχημα ή για ρύπανση. Επίσης το σύστημα αυτό μπορεί να παρέχει πληροφόρηση στα πλοία σχετικά με τη θαλάσσια κυκλοφορία και την πρόγνωση του καιρού, αλλά και βοήθεια σε περιπτώσεις μειωμένης ορατότητας και άσχημων καιρικών συνθηκών (COM (2001) 370 τελικό: 124).

1.3.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ MARCO POLO

1.3.3.1 MARCO POLO I

Προπομπός του προγράμματος Marco Polo I (2003- 2006) ήταν το πρόγραμμα PACT (1997- 2001), το οποίο στόχευε στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών με τη χρηματοδοτική ενίσχυση πρωτότυπων εμπορικών πρωτοβουλιών (δοκιμαστικών δράσεων) στον τομέα των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών. Το πρόγραμμα Marco Polo I όμως, που προβλέπεται από τη Λευκή Βίβλο, σε αντίθεση με το PACT, καθορίζει ποσοτικούς και εξακριβώσιμους στόχους στροφής προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Βασικός του στόχος είναι η καταπολέμηση της συμφόρησης των οδικών υποδομών και η στροφή μέρους των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τρόπους μεταφοράς φιλικούς προς το περιβάλλον, με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων στο σύνολο του συστήματος μεταφορών (http://europa.eu/legislation_summaries).

Για να επιτευχθεί συνολικά αυτό το εγχείρημα έπρεπε να τεθεί σε εφαρμογή ένα ενιαίο πρόγραμμα για την Ε.Ε., διότι αφενός μεν σειρά εμποδίων, εμπορικών και λειτουργικών, περιόριζαν την ανάπτυξη όλων των μορφών μεταφορών εκτός των οδικών, αφετέρου δε τα κράτη- μέλη αδυνατούσαν να προσφέρουν από μόνα τους μια ιδανική λύση στα προβλήματα που συνδέονταν με τη συνεχή αύξηση των διεθνών

εμπορευματικών μεταφορών. Άλλωστε τα μονομερή εθνικά μέτρα, ακόμα και όταν συμβαδίζουν με τις κατευθύνσεις που έχουν τεθεί από την Κοινότητα, δεν μπορούν να φέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα, ειδικά στις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Αυτές οι μεταφορές, συνήθως, χαρακτηρίζονται από μεγάλες αποστάσεις, άρα σε πολλές περιπτώσεις ξεφεύγουν από το επίπεδο του κράτους- μέλους ή ακόμα και από το επίπεδο της Ένωσης και ανάγονται στο επίπεδο των διεθνών μεταφορών. Επομένως, εάν για παράδειγμα κάποιο κράτος- μέλος ξεκινήσει ένα φιλόδοξο σχέδιο κατασκευής νέων διατροφικών τερματικών σταθμών ή σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά η υποδομή στο άκρο της αλυσίδας (σε κράτη εντός ή εκτός Κοινότητας) είναι πεπαλαιωμένη, τα αποτελέσματα δεν μπορεί παρά να μην είναι τα επιθυμητά (Π. Παναγιωτίδου, 2004: 71-2).

Το Marco Polo I είναι κατά βάση ένα χρηματοδοτικό πρόγραμμα, ενώ η αποτελεσματικότητά του καθορίζεται ποσοτικά από τα μετατοπισθέντα τονοχιλιόμετρα (tkm), ή εναλλακτικά από τα μετατοπισθέντα χιλιόμετρα, από τις οδικές σε άλλα είδη μεταφορών. Το προβλεπόμενο δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή του, στο διάστημα από την 1^η Ιανουαρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, ήταν 75 εκατ. ευρώ και θα κατευθυνόταν στην επιχορήγηση εμπορικών δράσεων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών και στη χρηματοδότηση δράσεων, στις οποίες συμμετέχουν χώρες υποψήφιες για προσχώρηση στην Ε.Ε. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα ισχύει για δράσεις στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών ή στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και μιας εγγύς τρίτης χώρας. Το πρόβλημα όμως ήταν ότι, ενώ στην πραγματικότητα υπήρχε αυξημένη ζήτηση για τέτοιες δράσεις, τα χρηματοδοτικά μέσα που τελικά προσέφερε το πρόγραμμα ήταν πολύ περιορισμένα (Κανονισμός (ΕΚ) 1382/2003:6, ECORYS Nederland BV (2007) τελικό: 40).

Το Marco Polo I περιλαμβάνει τρία κύρια είδη χρηματοδότησης:

- Δράσεις στροφής των μεταφορών (modal shift actions) με σκοπό την στροφή των εμπορευματικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφορά πέρα των οδικών ή προς συνδυασμό τρόπων μεταφοράς. Στόχος είναι να καταστούν οι διανυόμενες οδικές μεταφορές όσο πιο μικρές γίνεται. Το κόστος δημιουργίας ενός νέου δρομολογίου μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως 30%.

- Καταλυτικές δράσεις (catalyst actions) για καινοτόμα έργα η καλύτερη χρήση των ήδη υφιστάμενων υποδομών με σκοπό να αντιμετωπισθούν οι διαρθρωτικές ανεπάρκειες στην αγορά εφοδιαστικής των εμπορευματικών μεταφορών, που πλήττουν την ανταγωνιστικότητα των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς (θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, σιδηρόδρομος, εσωτερική ναυσιπλοΐα) και την αποτελεσματικότητα των αλυσίδων μεταφοράς, στις οποίες αυτοί χρησιμοποιούνται. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 35%.
- Δράσεις κοινής διδασχής (common learning actions) με σκοπό να ενισχυθεί η συνεργασία και η ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των παραγόντων της αγοράς λογισμικού εμπορευματικών μεταφορών για να βελτιωθούν οι διαδικασίες που ακολουθούνται. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή ανέρχεται στο 50%.

(http://europa.eu/legislation_summaries).

1.3.3.2 MARCO POLO II

Το πρόγραμμα Marco Polo II (2007-2013) τέθηκε σε ισχύ το 2006 και αντικατέστησε το πρώτο πρόγραμμα Marco Polo. Έχει τους ίδιους στόχους με το πρώτο, αλλά περιέχει κάποιες καινούργιες διατάξεις και προτείνει επιπλέον τύπους δράσης. Οι τύποι δράσης πλέον διαμορφώνονται ως εξής:

- Δράσεις στροφής των μεταφορών, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω.
- Καταλυτικές δράσεις, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω.
- Δράσεις κοινής διδασχής, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω .
- Θαλάσσιες αρτηρίες, ιδέα που εισήγαγε η Λευκή Βίβλος του 2001 και στην οποία γίνεται ιδιαίτερη αναφορά μέσα στην εργασία (με σκοπό τη μετατόπιση των εμπορευμάτων από τις οδικές σε άλλα είδη μεταφορών και την αποφυγή των σημείων, όπου παρατηρείται οδική συμφόρηση, για παράδειγμα στα Πυρηναία).
- Δράσεις αποφυγής της κίνησης, καινοτόμες δράσεις που αποβλέπουν στην ένταξη των μεταφορών στη διακίνηση της παραγωγής των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να αποφεύγεται σε μεγάλο ποσοστό η οδική μεταφορά εμπορευμάτων, χωρίς ωστόσο να θίγεται το δυναμικό παραγωγής ή η απασχόληση

(http://europa.eu/legislation_summaries).

Το Marco Polo II έχει μεγαλύτερο προϋπολογισμό από το προηγούμενο πρόγραμμα και ανέρχεται σε 400 εκατ. ευρώ για την περίοδο από την 1^η Ιανουαρίου 2007 έως 31 Δεκεμβρίου 2013. Σε σχέση με τον τρόπο χρηματοδότησης του προγράμματος και σύμφωνα με τα όσα προβλέπει ο κανονισμός, οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλουν τις προτάσεις τους για τις δράσεις που έχουν σκοπό να υλοποιήσουν στην Επιτροπή, η οποία τις αξιολογεί και στη συνέχεια επιλέγει αυτές που θα χρηματοδοτήσει. Τα κριτήρια επιλογής είναι το κατά πόσο οι δράσεις συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου, τα περιβαλλοντικά τους πλεονεκτήματα, αλλά και η γενικότερη βιωσιμότητα τους. Επίσης, το ύψος της χρηματοδότησης εξαρτάται από τον αριθμό των μετατοπισθέντων τονοχιλιομέτρων από τις οδικές μεταφορές προς άλλα μέσα μεταφοράς (θαλάσσια ή χερσαία) ή τον αριθμό των αποφευχθέντων οχηματοχιλιομέτρων από τις οδικές μεταφορές. Σκοπός άλλωστε είναι να ανταμειφθούν τα έργα υψηλής ποιότητας. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για τις διάφορες δράσεις ανέρχεται στο 35%, κατ' ανώτατο όριο, των συνολικών δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων που θα προκύψουν από μια δράση. Εξαιρέση αποτελούν οι δράσεις κοινής διδασχής, στις οποίες το όριο αυτό καθορίζεται στο 50% (Κανονισμός (ΕΚ) 1692/2006, http://europa.eu/legislation_summaries).

Στο Marco Polo II, ως δικαιούχοι για χρηματοδότηση ορίζονται, εκτός των 25 κρατών-μελών της Ε.Ε., οι υπό ένταξη χώρες και οι γειτνιαζουσες τρίτες χώρες. Τέλος, το εν λόγω πρόγραμμα απευθύνεται στις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα των δικαιούχων χωρών. Αυτό το γεγονός, σε συνδυασμό με την πρόθεση της Ε.Ε. για δημιουργία ολοκληρωμένων λύσεων στο σύστημα των μεταφορών με χρήση όλων των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων, οδηγεί στο εξής συμπέρασμα: το Marco Polo II μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, δημιουργώντας μια νέα δυναμική στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών (<http://www.yen.gr>).

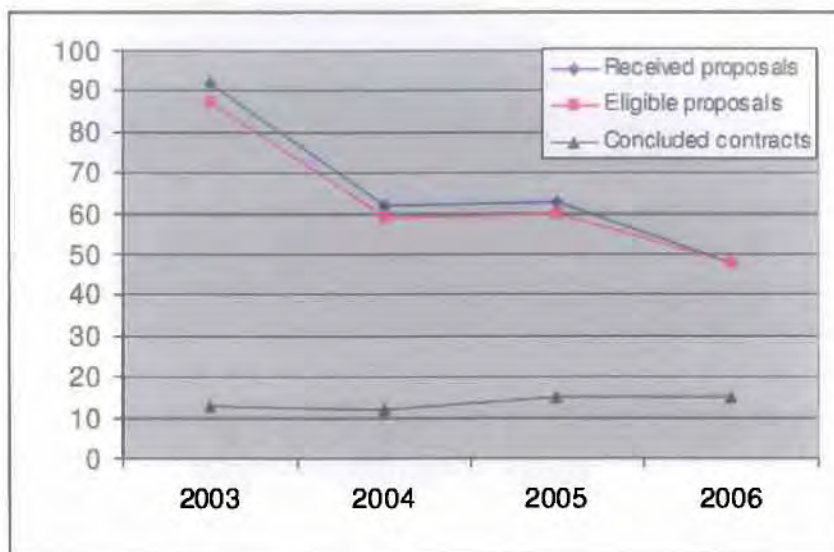
1.3.3.3 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ MARCO POLO I

Το Νοέμβριο του 2007, όπως προβλεπόταν από τον κανονισμό, η Επιτροπή προχώρησε σε έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του προγράμματος Marco Polo I για την περίοδο 2003-2006, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ecogys

Nederland BV. Από την συγκεκριμένη αξιολόγηση προέκυψαν κάποια ενδιαφέροντα συμπεράσματα για το πρόγραμμα, τα οποία θα παραθέσουμε στη συνέχεια.

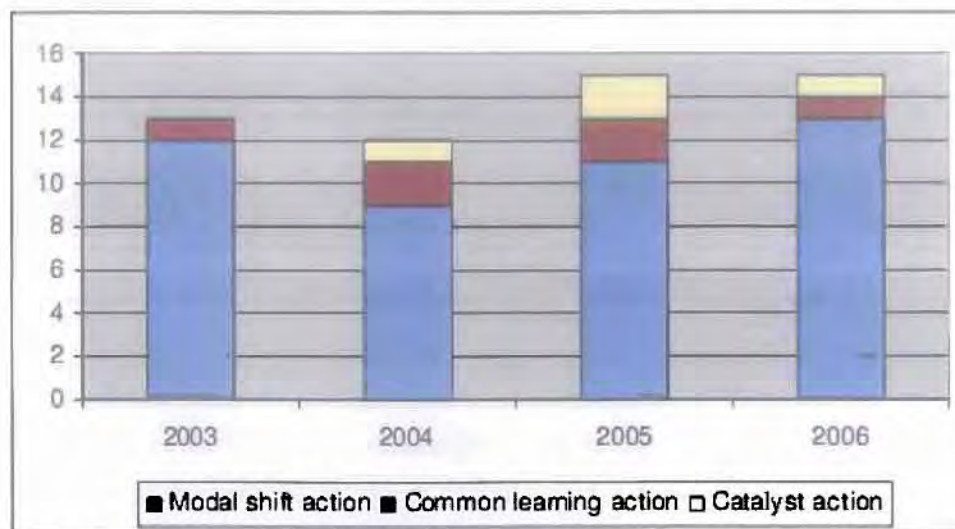
Καταρχάς, σύμφωνα με διάγραμμα (Διάγραμμα 1), σε σχέση με τις προτάσεις που κατατέθηκαν προς υλοποίηση, μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι το 2003, το πρώτο έτος του προγράμματος, το ενδιαφέρον για την κατάθεση προτάσεων ήταν ιδιαίτερα αυξημένο, ενώ στην πορεία μειώθηκε αισθητά. Το ποσοστό των επιλέξιμων έργων ήταν σε όλη τη διάρκεια του προγράμματος ικανοποιητικό ως προς τις προτάσεις που κατατέθηκαν. Επίσης, σε σχέση με τον τύπο δράσης με τον οποίο υλοποιήθηκαν τα περισσότερα ολοκληρωμένα συμβόλαια (Διάγραμμα 2), παρατηρήθηκε ότι οι δράσεις στροφής των μεταφορών ήταν αυτές που προτιμήθηκαν σε συντριπτικά μεγαλύτερο βαθμό από τις καταλυτικές δράσεις και τις δράσεις κοινής διδαχής.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Οι προτάσεις που κατατέθηκαν προς υλοποίηση (received proposals), που επιλέχθηκαν (eligible proposals) και οι συμβάσεις που τελικά συνάφθηκαν (concluded contracts) στο Marco Polo I, ανάλογα με το έτος.



Πηγή: ECORYS Nederland BV (2007) final report

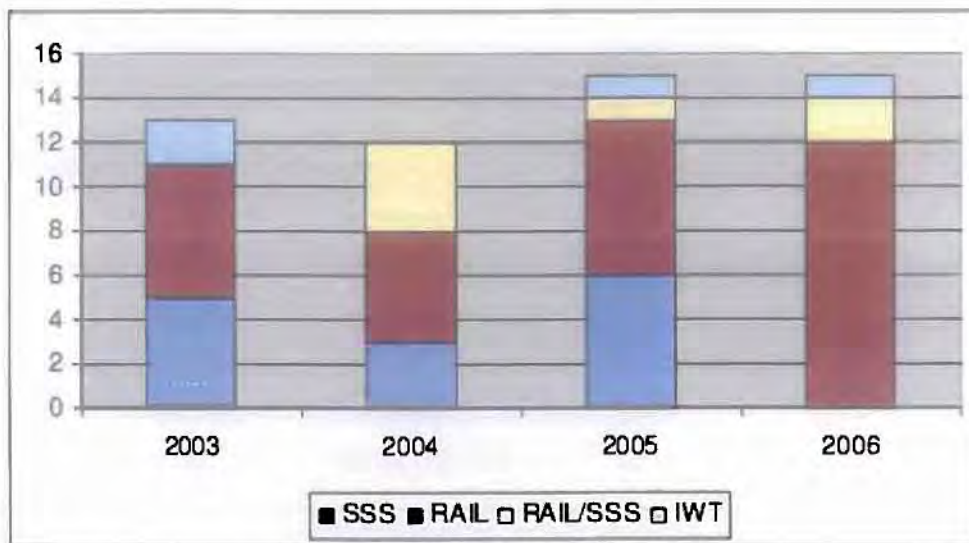
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Οι τύποι δράσης των συμβάσεων που συνάφθηκαν, ανάλογα με το έτος.



Πηγή: ECORYS Nederland BV (2007) final report

Μια ξεχωριστή ανάλυση διεξήχθη επίσης για τον τύπο μεταφοράς στον οποίο πραγματοποιήθηκαν τα περισσότερα προγράμματα. Σύμφωνα με το διάγραμμα (Διάγραμμα 3), τα προγράμματα που αφορούσαν σιδηροδρομικά έργα ήταν, σαφώς, πολύ περισσότερα σε σχέση με αυτά που αφορούσαν τα υπόλοιπα είδη μεταφορών (NMA, διατροφική μεταφορά σιδηρόδρομου και NMA, εσωτερικές πλωτές μεταφορές), ενώ παρουσίασαν ακόμη μεγαλύτερη αύξηση κατά τη χρονιά του 2006. Τα ολοκληρωμένα σχέδια που αφορούσαν τη NMA παρουσίασαν ικανοποιητική ζήτηση τις χρονιές 2003 και 2005. Το 2006 όμως, η εικόνα αυτή ανατράπηκε και κανένα πλέον σχέδιο δεν αφορούσε το συγκεκριμένο τύπο μεταφοράς. Τέλος, τα ολοκληρωμένα σχέδια που αφορούσαν τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ήταν ελάχιστα καθ' όλη τη διάρκεια του προγράμματος.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Τα μεταφορικά μέσα των συμβάσεων που συνάφθηκαν, ανάλογα με το έτος.



Πηγή: ECORYS Nederland BV (2007) final report

Η έλλειψη επαρκών έργων ναυτιλίας μικρών αποστάσεων αποτελεί απειλή για τους στόχους που έχει θέσει η Ένωση. Επιπλέον η συγκεκριμένη έλλειψη μπορεί να αποτελεί ένδειξη ότι από την αρχή του Marco Polo κατατέθηκαν προτάσεις για δημιουργία νέων διαδρομών στα πλέον προφανή σημεία της Ε.Ε.. Αντιμετωπίστηκαν δηλαδή οι διαδρομές της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων από εμπορική άποψη, ενώ κύριο μέλημα των προτάσεων φάνηκε να είναι η αύξηση του ανταγωνισμού σε συγκεκριμένα σημεία παρά η δημιουργία νέων καινοτόμων διαδρομών. Τα πιο προφανή σημεία δημιουργίας διαδρομών ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι αυτά, όπου η χερσαία διαδρομή με οδικά μέσα είναι μεγαλύτερη από τη θάλασσα. Ένα άλλο επιχείρημα σχετικά με την έλλειψη προτάσεων για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων αναφέρει τη χαμηλή χρηματοδότηση που προβλέπονταν για επενδύσεις υψηλού ρίσκου σε νέες ή στην αναβάθμιση παλαιών υπηρεσιών ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Τέλος, η έλλειψη προτάσεων υψηλού ρίσκου μπορεί να σχετίζεται με το γεγονός ότι το ρίσκο θα βάραινε τις ίδιες τις επιχειρήσεις και καθόλου την Κοινότητα, πράγμα που τους κατέστησε ιδιαίτερος διστακτικές, δεδομένου του ότι πέρα από τη βιωσιμότητα των συγκεκριμένων έργων υπήρχαν και χρονικοί περιορισμοί προς την επίτευξη αυτής.

Ο συνολικός στόχος του Marco Polo I ήταν η μετατόπιση 12 δισεκατομμυρίων τονοχλιομέτρων (tkm)/ χρόνο από τις οδικές μεταφορές προς άλλα είδη μεταφορών, τουτέστιν 48 δισεκατομμυρίων τονοχλιομέτρων (tkm) σε όλη τη διάρκεια του προγράμματος. Σύμφωνα πάντα με την συγκεκριμένη αξιολόγηση, το πρόγραμμα αναμενόταν να ολοκληρώσει τον στόχο του κατά ένα ποσοστό 64% (30,6 τονοχλιομέτρα) (Πίνακας 1), ποσοστό που μεταφράζεται σε μετατόπιση δύο εκατομμυρίων μεταφορών με φορτηγά από το δρόμο σε άλλα είδη μεταφοράς. Το ποσοστό αυτό μπορεί να φαίνεται μεγάλο, αλλά ουσιαστικά αντιπροσωπεύει μόνο το 5,8% των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ ΣΤΡΟΦΗΣ..

Call	Programme objective (bin. tkm)	Planned shift (bin. tkm) of concluded contracts	Expected final realisation of modal shift (bin tkm)
Call 2003	12.0	12.4	7.9 (64%)
Call 2004	12.0	14.4	6.9 (48%)
Call 2005	12.0	9.5	7.2 (75%)
Call 2006	12.0	11.4 ¹⁰	8.6 (75%)
Total	48.0	47.7	30.6 (64%)

Πηγή: ECORYS Nederland BV (2007) final report

Σε σχέση με τις δράσεις στροφής, τα σιδηροδρομικά έργα παρουσίασαν ιδιαίτερα καλή εικόνα ως προς την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί από το πρόγραμμα. Παρουσίασαν δυσκολίες κατά το ξεκίνημα τους ή κάποιες καθυστερήσεις στην πορεία τους, τα προβλήματα αυτά όμως τα προσπεράστηκαν και έφτασαν στην επίτευξη του στόχου τους με ποσοστό 99%. Τα έργα ναυτιλίας μικρών αποστάσεων παρουσίασαν πιο μόνιμα αποτελέσματα στο πέρασμα των χρόνων και έφτασαν στην επίτευξη των στόχων τους με ποσοστό 78%. Τέλος, οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές παρουσίασαν δυσκολίες στο ξεκίνημα τους και φάνηκε αδύνατο να φτάσουν σε ικανοποιητική επίτευξη των στόχων τους (45%).

1.3.3.4 MARCO POLO ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥ TEN-T

Το Marco Polo είναι ένα πρόγραμμα που στοχεύει στη δημιουργία νέων και καλύτερων υπηρεσιών στις μεταφορές. Αντιθέτως, το TEN-T στοχεύει στη

δημιουργία νέων υποδομών στην Ε.Ε. και στο να βοηθήσει τη συνεργασία των κρατών-μελών για τη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου υποδομών στο έδαφος τη Ένωσης. Τα σχέδια που χρηματοδοτούνται από το Marco Polo αφορούν πρωτοβουλίες βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες, οι οποίες μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα και να γίνουν βιώσιμες μέσα σε τρία χρόνια. Από την άλλη πλευρά, αυτά που περιλαμβάνονται στο TEN- T είναι μακροπρόθεσμα σχέδια δημιουργίας υποδομών και η χρονική περίοδος που απαιτείται για να ολοκληρωθούν είναι, σαφώς, πολύ μεγαλύτερη (ECORYS Nederland BV, 2007 τελικό: 40).

Οι δύο αυτοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί έχουν, κατά βάση, τον ίδιο σκοπό: τη διασφάλιση των βιώσιμων και αποτελεσματικών μεταφορών στην Ε.Ε.. Αυτό που τους διαφοροποιεί είναι το γεγονός ότι ο κάθε μηχανισμός προσεγγίζει το συγκεκριμένο σκοπό από διαφορετική γωνία. Το Marco Polo παρακινείται πλήρως από τους μηχανισμούς της αγοράς των μεταφορών και οι δράσεις του προσανατολίζονται πλήρως προς αυτούς ενθαρρύνοντας τις ιδιωτικές επιχειρήσεις να εισάγουν νέες υπηρεσίες ή υπηρεσίες logistics. Το TEN- T, από την άλλη, επικεντρώνεται στη δημιουργία κτιρίων και υποδομών αλλά και logistics τόσο στις οδικές μεταφορές όσο και σε άλλα είδη μεταφορών. Κατά συνέπεια, τα έργα υποδομής του TEN- T (γίνονται ως επί το πλείστον με δημόσια χρηματοδότηση) ενισχύουν την έναρξη νέων διατροπικών δρομολογίων (κυρίως με ιδιωτική χρηματοδότηση) για να καταστεί καλύτερη και αποτελεσματικότερη η χρήση του δικτύου μεταφορών της Ένωσης. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, οι εταιρείες που θα προτείνουν νέα έργα στον τομέα των μεταφορών μπορούν να επιλέξουν το μηχανισμό που θα τους χρηματοδοτήσει, ανάλογα με τον τύπο έργου που θα επιλέξουν να υλοποιήσουν (European Commission, 2004: 11, ECORYS Nederland BV, 2007 τελικό: 40-1).

Οι δύο αυτοί μηχανισμοί μπορούμε να πούμε ότι αλληλοσυμπληρώνονται και υποστηρίζουν ο ένας τον άλλο. Μια βασική τους, άλλωστε, επιδίωξη είναι η επίτευξη της κινητικότητας στην Ε.Ε. και η ενίσχυση της συνοχής μεταξύ των κρατών-μελών, καθώς τα έργα που πραγματοποιούνται στα πλαίσια τους είναι διευρωπαϊκά έργα μεγάλης έκτασης. Επίσης, και τα δύο προγράμματα επιδιώκουν την προώθηση της διατροπικότητας στην Ένωση. Μια πολύ σημαντική διαφορά, ωστόσο, μεταξύ του

Marco Polo και του TEN- T είναι ότι το πρώτο στοχεύει κατά κύριο λόγο σε δράσεις που έχουν να κάνουν με τη μετατόπιση των μεταφορών από τις οδικές σε άλλα είδη μεταφορών φιλικών προς το περιβάλλον και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί από τις προαναφερόμενες Λευκές Βίβλους. Αντιθέτως, στα πλαίσια του TEN- T πραγματοποιούνται και έργα που αφορούν υποδομές για μεγάλους οδικούς άξονες. Τα έργα που μπορεί να χρηματοδοτηθούν από τους δυο χρηματοδοτικούς μηχανισμούς είναι έργα που θα αποτελούν μέρη ενός συνόλου μεταφορικών υποδομών και έργων στην Ευρώπη και ο συνδυασμός αυτών θα συμβάλλει στην επίτευξη της διατροφικότητας στην Ε.Ε..

1.3.4 ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η Λευκή Βίβλος του 2001 εισήγαγε και, μάλιστα, έδωσε έμφαση στην ιδέα των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων” (“motorways of the sea”) ή αλλιώς “θαλάσσιες αρτηρίες” ως μέσο για την προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων στην Ε.Ε.. Πρόκειται για ολοκληρωμένες διατροφικές θαλάσσιες μεταφορές που βασίζονται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και αποτελούν υψηλής ποιότητας εναλλακτική απέναντι στις οδικές μεταφορές, που υποφέρουν από συμφόρηση, καθυστερήσεις και που προκαλούν υποβάθμιση του περιβάλλοντος και ατυχήματα. Ο στόχος είναι η δημιουργία ενός δικτύου “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”, παρόμοιου με αυτόν που υπάρχει για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, που θα συνδέει τις περιοχές της Ευρώπης μέσω διατροφικών θαλάσσιων μεταφορών (European Commission, 2004: 4).

1.3.4.1 ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ

Στις 23 Ιουλίου 1996 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προχώρησαν σε απόφαση για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η απόφαση τροποποιήθηκε πρώτη φορά το 2001 και στη συνέχεια στις 30 Ιουνίου 2003 μετά από έκθεση που υποβλήθηκε (έκθεση από ομάδα που συγκροτήθηκε από την Επιτροπή, απαρτιζόμενη από εμπειρογνώμονες ορισθέντες από τους Υπουργούς Μεταφορών των υπαρχόντων, αλλά και των μελλοντικών κρατών-μελών, καθώς επίσης και από

την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων), και έτσι πήρε και τη σημερινή της μορφή. Στην απόφαση αυτή, μεταξύ των άλλων έργων, έγινε ξεχωριστή αναφορά στη στήριξη των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων” (COM (2003) 564 τελικό: 8).

Η έκθεση της ομάδας συνιστούσε τη λήψη ορισμένων μέτρων που θα ενθάρρυναν την ανάπτυξη τέτοιων γραμμών, συγκεντρώνοντας τα φορτία σε θαλάσσιες διαδρομές σε περιορισμένο αριθμό λιμένων. Τα μέτρα αυτά περιλάμβαναν:

- Απλούστευση των τελωνειακών και διοικητικών ελέγχων, καθώς και εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής δήλωσης για τις λιμενικές αρχές.
- Κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις στους λιμένες που προορίζονται ως τερματικοί για “θαλάσσιους αυτοκινητόδρομους” (χερσαίοι τερματικοί σταθμοί, υλικοτεχνικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης, εγκαταστάσεις για τους οδηγούς οχημάτων) και άμεση πρόσβαση στους λιμένες (για παράδειγμα σιδηροδρομική πρόσβαση).
- Πλωιμότητα καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους και ιδίως τη χειμερινή πρόσβαση στη Βαλτική

(COM (2003) 564 τελικό: 8).

1.3.4.2 ΤΟ ΑΡΘΡΟ 12α ΤΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (TEN-T)

Σύμφωνα με την κοινοτική πολιτική οι “θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι” πρέπει να αποτελέσουν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport Networks, TEN-T), όπως συμβαίνει με τους χερσαίους αυτοκινητόδρομους και τις σιδηροδρομικές αρτηρίες, να μειώσουν την οδική συμφόρηση και ταυτόχρονα να βελτιώσουν την πρόσβαση σε απόκεντρες νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Οι “θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι” θα πρέπει να καταστούν αναπόσπαστο κομμάτι των αλυσίδων εφοδιασμού και να προσφέρουν αποτελεσματικές, αξιόπιστες και συχνές υπηρεσίες που να μπορούν να ανταγωνιστούν τις οδικές σε θέματα χρόνου διαμετακόμισης και τιμής (Π. Παναγιωτίδου, 2004: 62).

Στις 29 Απριλίου 2004 υιοθετήθηκε από την Επιτροπή το άρθρο 12α των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T), το οποίο δίνει νομική βάση στους

“θαλάσσιους αυτοκινητόδρομους”. Στο συγκεκριμένο άρθρο καθορίζονται τρεις κύριοι στόχοι:

- Συγκέντρωση των ροών των φορτίων σε θαλάσσιες γραμμές εφοδιαστικής (sea-based logistical routes).
 - Αύξηση της συνοχής (βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και των απομακρυσμένων και νησιωτικών περιφερειών).
 - Περιορισμός της οδικής συμφόρησης
- (European Commission, 2004: 4).

Το διευρωπαϊκό δίκτυο “θαλάσσιων αρτηριών” αποτελείται από εγκαταστάσεις και υποδομές που αφορούν τουλάχιστον δύο λιμένες σε δύο διαφορετικά κράτη- μέλη. Το άρθρο 12α των κατευθυντήριων γραμμών του TEN-T διευκρινίζει συγκεκριμένες κατηγορίες έργων που είναι απαραίτητο να υπάρχουν στους λιμένες υποδοχής ή που μπορούν να πετύχουν τη χρηματοδότηση του TEN-T, ώστε να μετατραπούν κάποιοι λιμένες σε λιμένες υποδοχής “θαλάσσιων αρτηριών”. Οι δύο κατηγορίες είναι οι υποδομές και οι υπηρεσίες διευκόλυνσης. Οι υποδομές περιλαμβάνουν λιμενικές υποδομές, υποδομές για άμεση πρόσβαση στους λιμένες από ξηράς και θάλασσης, υποδομές καναλιών και υποδομές ναυσιπλοΐας. Οι υπηρεσίες διευκόλυνσης περιλαμβάνουν ηλεκτρονικά συστήματα εφοδιαστικής (electronic logistics management systems), υπηρεσίες ασφάλειας, διοικητικές και τελωνειακές υπηρεσίες, καθώς και εργασίες για χειμερία πρόσβαση με παγοθραυστικά και εργασίες βυθοκόρησης (European Commission, 2005: 8)

Το έργο Νο 21 αποτελεί έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”. Στο πλαίσιο του εν λόγω έργου προτείνονται τέσσερις διαδρομές “θαλάσσιων αρτηριών” (Χάρτης 1), που πρέπει να ξεκινήσουν πριν το 2010:

- Αρτηρία της Βαλτικής Θάλασσας, που συνδέει τα κράτη-μέλη της Βαλτικής με τα κράτη-μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της διαδρομής μέσω της διώρυγας Βόρειας Θάλασσας/ Βαλτικής Θάλασσας.
- Θαλάσσια Αρτηρία της Δυτικής Ευρώπης, που οδηγεί από την Πορτογαλία και την Ισπανία, μέσω του Ατλαντικού Τόξου, στην Βόρεια Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας.

- Θαλάσσια Αρτηρία της ΝΑ Ευρώπης, που συνδέει την Αδριατική Θάλασσα με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου.
- Θαλάσσια Αρτηρία της ΝΔ Ευρώπης βρίσκεται στη Δυτική Μεσόγειο και συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Μάλτα, ενώ συνδέεται με τη Θαλάσσια Αρτηρία της ΝΑ Ευρώπης και συμπεριλαμβάνει συνδέσεις με τη Μαύρη Θάλασσα

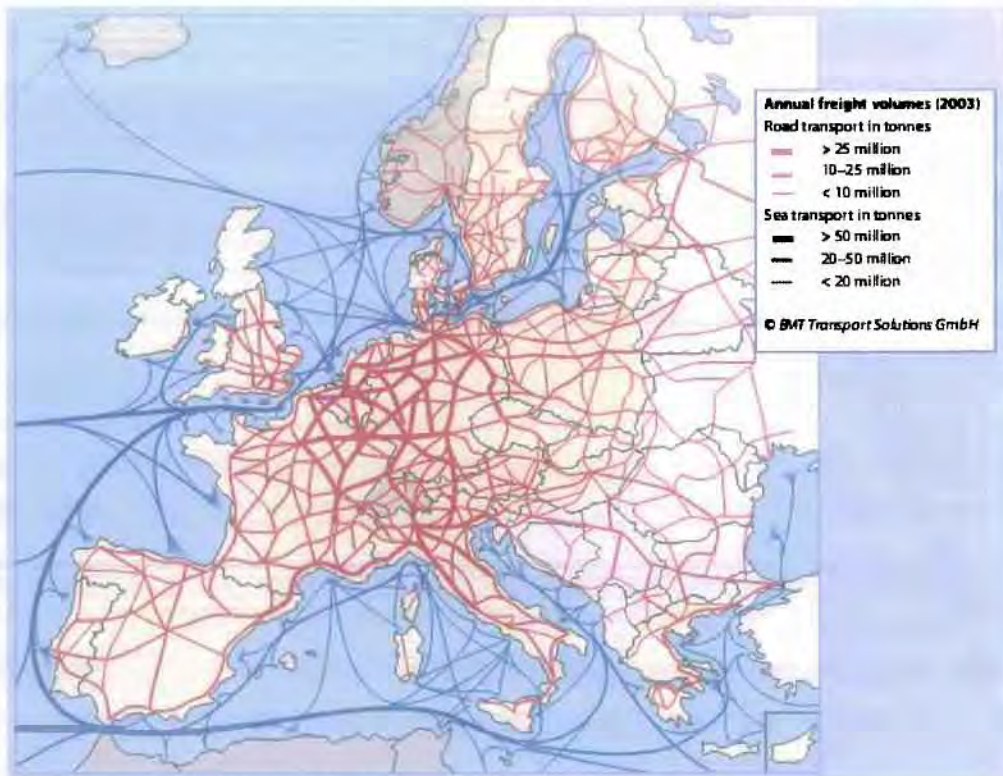
(European Commission, 2004: 4).

ΧΑΡΤΗΣ 1: Οι τέσσερις διάδρομοι «Θαλάσσιων Αυτοκινητοδρόμων» του έργου προτεραιότητας Νο21.



Πηγή: <http://ec.europa.eu/transport>

ΧΑΡΤΗΣ 2: Οι οδικές και οι θαλάσσιες συγκοινωνίες σε τόνους (2003).



Πηγή: <http://ec.europa.eu/transport>

Ένα άλλο έργο προτεραιότητας αποσκοπεί στη συγκέντρωση της ροής των εμπορευμάτων σε περιορισμένο αριθμό λιμένων. Τα λιμάνια της Ένωσης διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες:

- Κατηγορία Α, που περιλαμβάνει λιμένες διεθνούς σημασίας (από αυτούς διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες). Οι λιμένες της Α κατηγορίας εκτείνονται στην Ευρώπη, τη Βαλτική θάλασσα, τη Βόρεια θάλασσα, τον Ατλαντικό ωκεανό και τη Μεσόγειο θάλασσα.
- Κατηγορία Β, που περιλαμβάνει τους λιμένες κοινοτικής σημασίας (από αυτούς διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 0,5 εκατομμύριο τόνοι εμπορευμάτων ή 100.000 έως 200.000 επιβάτες).
- Κατηγορία Γ, που περιλαμβάνει τους λιμένες περιφερειακής πρόσβασης (βρίσκονται σε νησιωτικές, περιφερειακές ή ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιοχές) (http://europa.eu/legislation_summaries).

Τα σχέδια για έργα κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου “θαλάσσιων αρτηριών” λαμβάνουν, συνήθως, τη μορφή συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού

τομέα (ΣΔΙΤ). Τα εν λόγω έργα προτείνονται από δύο τουλάχιστον κράτη-μέλη και αφορούν τη δημιουργία συνδέσεων λιμένων κατηγορίας Α. Αρχικά, τα σχέδια προς υλοποίηση επιλέγονται από τα κράτη-μέλη με βάση συγκεκριμένα κριτήρια (συμβολή στη μετατόπιση της κίνησης από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, αύξηση της συνοχής, ποιοτικά κριτήρια, κριτήρια βιωσιμότητας και αξιοπιστίας, επιπτώσεις στον ανταγωνισμό), αλλά στη συνέχεια υποβάλλονται για έγκριση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία έχει και τον τελευταίο λόγο στην επιλογή των έργων που θα υλοποιηθούν. Τελικώς, οι συνδέσεις αυτές θα διατυπωθούν επίσημα και στην πορεία θα χρηματοδοτηθούν μέσω κονδυλίων (Marco Polo, TEN-T, Structural Funds), με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας των δικτύων και τη δημιουργία κινήτρων (COM (2003) 564 τελικό: 21, COM (2001) 370 τελικό: 42-3, European Commission, 2005: 5-6).

Ήδη, σημαντικά βήματα γίνονται από τα διάφορα κράτη-μέλη προς την υλοποίηση των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”. Ένα τέτοιο βήμα για το θαλάσσιο διάδρομο της Ανατολικής Μεσογείου (EastMed-Mos), αποτελεί και η συγκρότηση ειδικής ομάδας, από εκπρόσωπους των αρχών της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Μάλτας, της Κύπρου και της Σλοβενιάς με σκοπό την εκπόνηση ενός Master Plan για τις θαλάσσιες αρτηρίες της Ανατολικής Μεσογείου (<http://www.eastmed-mos.eu>).

Η βασική επιδίωξη των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων” είναι η ανάδειξη ενός δυναμικού τομέα θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών για την Ε.Ε. και η αλλαγή της επικρατούσας νοοτροπίας σχετικά με τις μεταφορές μέσω θαλάσσης. Ουσιαστικά οι “θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι” επιδιώκουν την εισαγωγή ολοκληρωμένων εφοδιαστικών αλυσίδων στις θαλάσσιες μεταφορές, έτσι ώστε να απλοποιούνται, να γίνονται πιο σύντομες οι διαδικασίες και να επιτυγχάνονται ποιοτικές υπηρεσίες. Στις εν λόγω συνδέσεις καίρια θέση κατέχουν όλοι οι συμμετέχοντες σε μια θαλάσσια μεταφορά (ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες logistics, αρχές του κάθε κράτους, κλπ.). Οι “θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι” έχουν για τις θαλάσσιες μεταφορές την ίδια σημασία που έχουν για τις χερσαίες οι οδικοί άξονες και τα σιδηροδρομικά δίκτυα, μόνο που στους συγκεκριμένους αυτοκινητόδρομους βασική υποδομή είναι οι λιμένες. Σημαντικοί παρόλα αυτά είναι και οι τύποι των πλοίων που χρησιμοποιούνται, τα οποία, για να επιτευχθεί η αλλαγή της εικόνας των θαλάσσιων

μεταφορών, πρέπει να είναι σύγχρονα και να παρέχουν ταχείες συνδέσεις. Άλλωστε ένα βασικό σημείο, στο οποίο θα κριθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών είναι οι ταχύτητες με τις οποίες τα εμπορεύματα θα καταφέρουν να φτάσουν στον προορισμό τους. Απώτερος σκοπός των “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων” είναι η παροχή ισχυρών κινήτρων στους μεταφορείς, έτσι ώστε να επιλέξουν τη μεταφορά των διακινούμενων προϊόντων μέσω θαλάσσιων διαδρομών.

Τέλος, δεν πρέπει να συγχέεται η έννοια των “θαλάσσιων αρτηριών” με αυτή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (NMA). Πρώτον, οι “θαλάσσιες αρτηρίες” ουσιαστικά περιγράφουν υποδομές και υπηρεσίες διευκόλυνσης, όπως αναφέραμε και παραπάνω, ενώ η NMA περιγράφει είδος μεταφοράς (Κεφάλαιο 2.1.1). Δεύτερον, οι “θαλάσσιες αρτηρίες” αναφέρονται μόνο σε διεθνείς συνδέσεις μεταξύ κρατών- μελών της Ε.Ε., αλλά και με γειτονικές τρίτες χώρες, ενώ η NMA περιλαμβάνει τόσο διεθνείς συνδέσεις μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε. και με γειτονικές τρίτες χώρες, όσο και συνδέσεις μεταξύ διαφορετικών περιοχών μιας χώρας (για παράδειγμα μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων των νησιών).

1.3.4.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ - ΕΛΛΑΔΑ

Για τη Ελλάδα ενδιαφέρον παρουσιάζει η ανάπτυξη της “θαλάσσιας αρτηρίας” της ΝΑ Ευρώπης, αλλά και αυτή της ΝΔ Ευρώπης δεδομένου ότι στο άρθρο 12α προβλέπεται και η μεταξύ τους διασύνδεση. Με τα έργα αυτά δίνεται ώθηση στο ρόλο της Ελλάδας στην ευρύτερη περιοχή, ενώ ταυτόχρονα διανοίγονται σημαντικές δυνατότητες για την αναβάθμιση και των εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων, οι οποίοι πολλές φορές παρουσιάζουν μια εικόνα αναχρονιστική. Επιπλέον, κρίνονται σημαντικές οι προοπτικές για την ανάπτυξη δραστηριότητας στα πλαίσια της προώθησης της NMA και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου. Όσον αφορά τη διασύνδεση των χερσαίων δικτύων με τους λιμένες που εξυπηρετούν τις “θαλάσσιες αρτηρίες” και την παροχή υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών, δίνεται προτεραιότητα στο θέμα της σιδηροδρομικής διασύνδεσης των

λιμένων και σε μια στενή συνεργασία με τον ΟΣΕ για την προώθηση αυτών των ενεργειών (<http://www.yen.gr>).

1.3.5 Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 3577/92 ΓΙΑ ΑΡΣΗ ΠΡΟΝΟΜΙΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (CABOTAGE)

Στις 7 Δεκεμβρίου 1992 η Ε.Ε. προχώρησε στην ψήφιση του κανονισμού 3577/92 για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage). Η βασική αρχή πάνω στην οποία στηρίζεται ο κανονισμός είναι η ανάγκη ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς. Με τον 3577/92 εφαρμόζεται η αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα επιτρέπεται η ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός ενός κράτους-μέλους για τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας, των οποίων τα σκάφη είναι νηολογημένα σε κάποιο κράτος-μέλος και φέρουν τη σημαία του. Η προϋπόθεση που τίθεται για τα σκάφη αυτά είναι να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος (Χ. Ν. Ψαραύτης, 2006, Γ. Γιαννόπουλος, 1998: 168-169).

Όσον αφορά την επάνδρωση των σκαφών, για σκάφη που εκτελούν ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, στο οποίο είναι νηολογημένο το σκάφος (κράτος σημαίας), εκτός από τα σκάφη κάτω των 650 κόρων (GT), τα οποία επανδρώνονται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους υποδοχής. Για τα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής ανεξαρτήτως όγκου πλοίου. Ένα κράτος- μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών) σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από, προς και μεταξύ νησιών. Οι υπηρεσίες είναι υποχρεωτικό να δίνονται, αλλά και να απαιτούνται από όλους τους πλοιοκτήτες των κρατών- μελών της Ε.Ε., έτσι ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος άλλων κρατών-μελών (Official Journal L364, Γ. Γιαννόπουλος, 1998: 169).

Ο κανονισμός παίρνει μέτρα σχετικά με τις διαταραχές που μπορεί να προκύψουν σε ένα κράτος-μέλος εξαιτίας της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών. Συνεπώς προβλέπει ότι σε περίπτωση σοβαρής διαταραχής της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών, λόγω της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών, ένα κράτος-μέλος μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να συνεπάγονται την προσωρινή εξαίρεση, που δεν υπερβαίνει τους δώδεκα μήνες, της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (Official Journal L364, Γ. Γιαννόπουλος, 1998: 169).

Ο κανονισμός για την απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών της Ε.Ε. (άρση cabotage) τέθηκε σε ισχύ από την 1^η Ιανουαρίου 1993, με τις θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά της Μεσογείου να εξαιρούνται αρχικά από τον κανονισμό. Από την 1^η Ιανουαρίου 1999 σχεδόν όλες οι υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών στις χώρες της Ε.Ε. απελευθερώθηκαν με εξαίρεση την Ελλάδα, στην οποία για λόγους οικονομικής και κοινωνικής συνοχής οι ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων θα απελευθερωνόταν ολοκληρωτικά τον Ιανουάριο του 2004, σύμφωνα με ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για κάθε τύπο υπηρεσίας μεταφοράς. Παρόλα αυτά όμως, μια σειρά από γεγονότα και συγκυρίες όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 στην Αθήνα, η αύξηση των μεγεθών του θαλάσσιου τουρισμού και οι ανάγκες επιτάχυνσης του εκσυγχρονισμού της ελληνικής ακτοπλοΐας οδήγησαν την Κυβέρνηση, το 2001, στην έκδοση του Νόμου 2932/01 και την προετοιμασία, με αυτόν, του εδάφους για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (http://europa.eu/legislation_summaries, Χ. Ν. Ψαράυτης, 2006, Π. Μοσχοβάκης, 2006).

Με το Νόμο 3577/92 διαφαίνεται η επιθυμία της Ε.Ε. για την ενοποίηση της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών, σύμφωνα με της επιταγές της Λευκής Βίβλου του 1992, που προέβλεπε την ενοποίηση της αγοράς των μεταφορών στην Ένωση. Μέσα από αυτό το Νόμο γίνεται μια απόπειρα εξάλειψης των συνόρων μεταξύ των κρατών-μελών της Κοινότητας, τα οποία προκαλούσαν πληθώρα δυσκολιών (περιορισμούς, σημαίες πλοίων, διατυπώσεις) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και αποτελούσαν τροχοπέδη στην ανάπτυξη του. Με αυτό το Νόμο διαφάνηκαν από νωρίς οι προθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Προθέσεις που επιβεβαιώθηκαν και στην πορεία μέσα από μια σειρά κατευθύνσεων και κανονισμών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και από την εισαγωγή στις στρατηγικές κατευθύνσεις της του όρου της ΝΜΑ (από το 1995 και έπειτα). Επίσης ο συγκεκριμένος Νόμος φαίνεται να άνοιξε νέες αγορές και ευκαιρίες στη ναυτιλία των κρατών-μελών και ιδιαίτερα των κρατών όπως η Ελλάδα που είχαν παράδοση στις θαλάσσιες μεταφορές.

1.3.5.1 ΝΟΜΟΣ 2932/2001 - ΕΛΛΑΔΑ

Ο Νόμος 2932/2001 σχετικά με την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές θέτει το θεσμικό πλαίσιο της απελευθέρωσης της αγοράς της ναυσιπλοΐας. Από την 1^η Νοεμβρίου 2002 θα ίσχυε η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Με το Νόμο αυτό Καθιερώνεται η έννοια του Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, το οποίο περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους τους λιμένες ανεξαιρέτως. Με τον συγκεκριμένο Νόμο ψηφίζεται και η μετατροπή 10 λιμένων (μεταξύ αυτών του Βόλου, ΟΛΒ Α.Ε.) σε Ανώνυμες Εταιρείες με την επωνυμία “Όργανισμός Λιμένος Ανώνυμη Εταιρεία”. Ταυτόχρονα κατοχυρώνεται το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών όσον αφορά τις γραμμές και τις συχνότητες προσέγγισης και παράλληλα καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας (Δ. Τσανακτσίδης και Γ. Χαραλάμπους, 2004: 12).

Σύμφωνα με το Νόμο τα πλοία πρέπει να συγκεντρώνουν όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις για να εκτελούν ενδομεταφορές, να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα ναυτιλιακά έγγραφα, να ανταποκρίνονται στις δυνατότητες της λιμενικής υποδομής και στις απαιτήσεις των γραμμών που θα εξυπηρετούν. Επίσης οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να υποβάλουν στο Υπουργείο μέχρι την 31^η Ιανουαρίου κάθε έτους όλα τα απαραίτητα στοιχεία (χαρακτηριστικά πλοίου, δρομολόγια, ενδιάμεσους προορισμούς, κλπ.), τα οποία μπορούν να τροποποιηθούν μέχρι την 20^η Φεβρουαρίου. Τα δρομολόγια και ο χρόνος διακοπής τους δεν μπορούν να μεταβληθούν από τους πλοιοκτήτες παρά μόνο με σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) (ΔΕΚΑΜΜ, 2002:26-30).

Το Υπουργείο έχει το δικαίωμα:

- Έκτακτης δρομολόγησης πλοίων για να καλυφθούν έκτατες και επείγουσες συγκοινωνιακές ανάγκες που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα ήδη δρομολογημένα πλοία.
- Επιβολής της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας στους πλοιοκτήτες για την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.
- Σύναψης συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για την αποκλειστική εξυπηρέτηση συγκεκριμένης γραμμής, εάν οι δηλώσεις δρομολόγησης δεν καλύπτουν τις ανάγκες τακτικότητας, συνέχειας και πλήρους παροχής των υπηρεσιών που προβλέπονται

(ΔΕΚΑΜΜ, 2002:26-30).

Ο Νόμος 2932/2001 στην πορεία τροποποιήθηκε - ως προς κάποιες διατάξεις που περιείχε - από μια σειρά Νόμων, εξαιτίας των αντιδράσεων που προκλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς θεωρήθηκε ότι δεν συμβάδιζε με τα όσα όριζε ο Νόμος 3577/92 για την ελεύθερη παροχή των θαλάσσιων υπηρεσιών και για τη δημιουργία συνθηκών δίκαιου ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών- μελών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (NMA)

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Τόσο στη βιβλιογραφία όσο και στις στατιστικές, τα χαρακτηριστικά των διαφορετικών κατηγοριών που συνθέτουν τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping, SSS), σε αντίθεση με αυτά της Ναυτιλίας Ανοιχτής Θάλασσας (Deep Sea Shipping, DSS), δεν διαχωρίζονται επαρκώς και ξεκάθαρα. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη αυτό το γεγονός, αλλά και την πολυπλοκότητα της φύσης της NMA αντιλαμβανόμαστε ότι το να ορίσει κανείς το συγκεκριμένο ναυτιλιακό τομέα είναι μια δύσκολη διαδικασία, διαπίστωση που ενισχύεται και από το γεγονός ότι ανατρέχοντας στη βιβλιογραφία συναντούμε πολλούς διαφορετικούς ορισμούς (E. Gouernal, B. Slack and P. Franc)

Ο ορισμός που δίνεται από την Commission για τη NMA είναι ο εξής: «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η μετακίνηση φορτίων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων τοποθετημένων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις κλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η μικρής εμβέλειας θαλάσσια μεταφορά καλύπτει εθνικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και υπηρεσίες feeder κατά μήκος των ακτογραμμών και από/ προς νησιά, ποτάμια και λίμνες» (COM (1999) 317 final:2).

Σύμφωνα με έναν άλλο ορισμό, η NMA ορίζεται ως «εμπορική, πλωτή μεταφορά που δεν διασχίζει ωκεανό. Πρόκειται για μια εναλλακτική μορφή εμπορικής μεταφοράς που χρησιμοποιεί εσωτερικές και παράκτιες οδούς για τη μετακίνηση εμπορευμάτων από μεγάλους εσωτερικούς λιμένες μέχρι τον προορισμό τους» (Lombardo, G. A.).

Παρακάτω θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τη NMA ορίζοντας έξι διαφορετικά χαρακτηριστικά που συνθέτουν το συγκεκριμένο τομέα. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι: η γεωγραφική κάλυψη των αγορών της NMA, οι υπηρεσίες που προσφέρει, οι

τύποι των φορτίων που μεταφέρονται, οι τύποι των πλοίων που χρησιμοποιούνται σε αυτό το είδος μεταφοράς, η μέγιστη χωρητικότητα των πλοίων και, τέλος, οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο τομέα.

1) Οι αγορές της NMA στην Ευρώπη δεν είναι ακόμη εκβιομηχανισμένες. Στο άρθρο των Ραίχαο και Μαrlow αναφέρονται τρεις διαφορετικοί υποτομείς της αγοράς στους οποίους απευθύνεται η NMA: η αγορά feeder, η ενδοευρωπαϊκή αγορά και η αγορά ενδομεταφορών (cabotage market), μεταξύ δύο σημείων της ίδιας χώρας. Οι παραδοσιακές υπηρεσίες της αγοράς feeder αντιμετωπίζονται σαν προέκταση των υπηρεσιών πόρτα-πόρτα και εφόσον αυτός ο υποτομέας αγοράς έχει τη δυνατότητα να ολοκληρωθεί σωστά μέσα στην ενδοευρωπαϊκή αγορά και να συντονιστεί με αυτή, μπορεί να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη κρίσιμη μάζα για τη λειτουργία της NMA. Η ολοκλήρωση αυτών των δυο υποκατηγοριών αγοράς (αγορά feeder και ενδοευρωπαϊκή αγορά) μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες στους διαδρόμους μεταφοράς από άποψη οικονομικών κλίμακας (scope and fitness). Επιπλέον η εγχώρια αγορά ενδομεταφορών (cabotage market) μπορεί να ολοκληρωθεί μέσα στις δύο παραπάνω υποκατηγορίες αγορών (A.C. Ραίχαο and P.B. Μαrlow, 2002:168-9, E. Gouvenal, B. Slack and P. Franc, 2009:98-9).

Ως εκ τούτου η ολοκλήρωση αυτών των τριών υποτομέων σε μια μεγαλύτερη αγορά, όπου μετακινούνται προϊόντα και επιβάτες μπορεί να εξυπηρετήσει στη διατύπωση ενός γεωγραφικού ορισμού για τη NMA. Καταρχάς, η NMA περιλαμβάνει εγχώριες και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές κατά μήκος των ακτογραμμών από και προς τα νησιά, τα ποτάμια και τις λίμνες. Επίσης, σύμφωνα με αυτό τον ορισμό η NMA περιλαμβάνει λιμένες που βρίσκονται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης των χωρών της Ε.Ε. αλλά και αυτών εκτός Ε.Ε. από τη Θάλασσα του Μπάρεντς και τη Σκανδιναβία, μέσω της Βόρειας Θάλασσας και της Βαλτικής, μέχρι τη Μεσόγειο (συμπεριλαμβανομένων κάποιων λιμένων της Βόρειας Αφρικής) και τη Μαύρη Θάλασσα (Χάρτης 3) (COM (1999) 317 final:2, A.C. Ραίχαο and P.B. Μαrlow, 2002:168-9).

ΧΑΡΤΗΣ 3: Γεωγραφική περιοχή NMA.



Πηγή: <http://www.geographicguide.net>.

2) Λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική περιοχή που καλύπτει η NMA και τις υπηρεσίες που αυτή προσφέρει μπορούμε να πούμε ότι οι υπηρεσίες της NMA αποτελούν μια σειρά από υπηρεσίες που περιλαμβάνουν τις εσωτερικές και διεθνείς υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, τις υπηρεσίες feeder κατά μήκος των ακτών, τις υπηρεσίες υγρών και ξηρών φορτίων χύδην από και προς τα νησιά, τα συμβατικά φορτία, τη ναυτιλία γενικού φορτίου συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων (container), τη Ro-Ro ναυτιλία και ειδικές υπηρεσίες, όπως ετοιμοπαράδοτα έργα και βαρύ φορτίο που υποστηρίζουν τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στις αλυσίδες εφοδιασμού (Martinez de Oses, X. and Castells M., A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:169).

3) Η NMA περιλαμβάνει δύο διαφορετικά είδη μεταφοράς. Πρώτον, τη μεταφορά tramp χύδην φορτίων (για λογαριασμό ενός μεταφορέα ή για περιορισμένο αριθμό

μεταφορέων) με πλοία μεταφοράς χύδην (bulk carriers). Τα παραπάνω φορτία βρίσκονται σε ξηρή (ορυκτά προϊόντα, δημητριακά, κλπ.) ή υγρή (υγροποιημένο φυσικό αέριο, χημικά, κλπ.) μορφή. Αυτό το είδος μεταφοράς αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μερίδιο κατ' όγκο (80%) των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών. Δεύτερον, τη μεταφορά γενικού φορτίου, συνήθως μοναδοποιημένου (για παράδειγμα σε σάκους, παλέτες κλπ.) ή τυποποιημένου (για παράδειγμα σε containers) από μεταφορείς που, στη θεωρία τουλάχιστον, εκμεταλλεύονται τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών (liner services) για ένα μεγάλο αριθμό αποστολέων. Σε αυτή τη μεταφορά χρησιμοποιείται ποικιλία διαφορετικών σκαφών, όπως πλοία πολλαπλών χρήσεων (multipurpose ships), πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) και πλοία Ro-Ro (ECMT Ministers of Transport, 2000:41-2).

Η μεταφορά γενικού φορτίου διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες:

- Συμβατική μεταφορά, η οποία δεν περιλαμβάνει εμπορεύματα χύδην ή εμπορευματοκιβώτια (containers), αλλά προϊόντα που συσκευάζονται σε σάκους, παλέτες, πακέτα ή κιβώτια. Αυτός ο τρόπος μεταφοράς κατέχει κάποια σημασία σε περιφερειακό επίπεδο, αλλά σε διεθνές επίπεδο τείνει να εξαφανιστεί.
- Μεταφορά κατά την οποία διακινούνται εμπορευματοκιβώτια (containers). Περιλαμβάνει τα κιβώτια ISO καθώς και τα νέου τύπου εμπορευματοκιβώτια Pallet-Wide,
- Μεταφορά Ro-Ro, κατά την οποία διακινούνται τροχοφόρα φορτία. Εάν τα φορτία αυτά συνοδεύονται από τους οδηγούς τους, οι μεταφορές Ro-Ro μοιάζουν με τις μεταφορές τύπου ferry (E. Gouvernal, B. Slack and P. Franc).

Κάποια θέματα σχετικά με τη μεταφορά φορτίων απασχολούν τη NMA και ζητούν επίλυση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Τα χύδην φορτία και τα γενικά φορτία συμβατικής μεταφοράς δεν αποτελούν γρήγορους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων και για το λόγο αυτό η τάση μακροπρόθεσμα είναι η μετατροπή των γενικών, συμβατικής μεταφοράς και χύδην φορτίων σε φορτία εμπορευματοκιβωτίων (containers). Με τον τρόπο αυτό γίνεται πλέον δυνατή η μοναδοποίηση κάποιων φορτίων (δασικών προϊόντων, χάλυβα, μετάλλου), κυρίως επικίνδυνων υλικών, που παραδοσιακά μεταφέρονταν χύδην. Τα φορτία αυτά αναφέρονται ως “νέο-χύδην” φορτία («neo-bulk» cargoes) (ECMT Ministers of Transport, 2000:42).

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση τα χύδην φορτία να μετατρέπονται σε φορτία εμπορευματοκιβωτίων (containers). Έτσι έχουν αναπτυχθεί οι μεταφορές Ro-Ro καθώς και οι μεταφορές Lo-Lo. Στις Ro-Ro μεταφορές τα πλοία είναι σχεδιασμένα να μεταφέρουν συνοδευόμενα ή ασυνόδευτα τροχοφόρα φορτία (αυτοκίνητα, φορτηγά, ημι-ρυμουλκούμενα φορτηγά, ρυμουλκούμενα ή σιδηροδρομικά οχήματα) που οδηγούνται στο πλοίο, αλλά και έξω από αυτό πάνω στις ρόδες τους. Στα συνοδευόμενα φορτία ταξιδεύει το φορτηγό ή η πλατφόρμα (με πλοία Ro-Pax), αλλά και ο οδηγός τους σαν επιβάτης, ενώ στα ασυνόδευτα ταξιδεύει μόνο η πλατφόρμα (με πλοία Ro-Ro) και η εκφόρτωση στο λιμάνι γίνεται με ειδικά μέσα. Η μεταφορά των ασυνόδευτων φορτίων καθώς και η φορτοεκφόρτωση τους γίνεται κυρίως από τοπικές εταιρείες. Στις μεταφορές Lo-Lo μεταφέρονται εμπορευματοκιβώτια (containers) και χρησιμοποιείται γερανός για την φορτοεκφόρτωση τους (Uniport Bilbao, Bilbao Plaza Maritima and Idom, 2005:6, A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:168).

Οι υπηρεσίες Ro-Ro καθίστανται ανταγωνιστικές στις θαλάσσιες μεταφορές κοντινών αποστάσεων και ανταγωνίζονται τις οδικές μεταφορές για λόγους κόστους και φυσικής γεωγραφίας, ενώ οι υπηρεσίες Lo-Lo καθίστανται ανταγωνιστικές στις θαλάσσιες μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Επίσης πέρα από την απόσταση που καθιστά τις παραπάνω υπηρεσίες ανταγωνιστικές ή μη, ένα άλλο στοιχείο ως προς το οποίο τις συγκρίνουμε είναι το κόστος, διότι μπορεί τα εμπορευματοκιβώτια (containers) να είναι ο περισσότερο οικονομικός τρόπος μεταφοράς φορτίων αλλά είναι και ο πιο αργός λόγω των συγκεκριμένων ιδιομορφών χαρακτηριστικών της δραστηριότητας. Από την άλλη όμως ενέχουν χαμηλότερα κόστη από τα συνοδευόμενα ή μη ρυμουλκούμενα, καθώς η μεταφορά συνοδευόμενων ρυμουλκούμενων γίνεται οικονομικά αποδεκτή, εάν και εφόσον ο χρόνος του ταξιδιού καλύπτει το χρόνο ανάπαυσης του οδηγού (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:168, <http://en.wikipedia.org>).

4) Στο άρθρο των Paixao και Marlow αναφέρονται πέντε κατηγορίες πλοίων που συμμετέχουν στη ΝΜΑ: α) Τα παραδοσιακά πλοία (bulk carrier) με ένα κατάστρωμα για μεταφορά χύδην φορτίου που χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά "νέο-

χύδην” φορτίων ή, με τις κατάλληλες προδιαγραφές, και για τη μεταφορά ξηρών φορτίων χύδην. β) Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container ships) (κυρίως αγορά feeder), τα οποία χρησιμοποιούνται για φορτία υψηλής αξίας και σχετίζονται με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων της ναυτιλίας ανοιχτής θάλασσας (Deep Sea Shipping, DSS). Τέτοιους στόλους πλοίων συναντούμε συνήθως στην Μεσόγειο Θάλασσα, στο Αγγλικό Κανάλι (English Channel), στις Ακτές του Ατλαντικού, στη Βαλτική Θάλασσα και σε άλλες μικρότερες διαδρομές feeder. γ) Τα πλοία τύπου ferry της ΝΜΑ, που θεωρούνται σαν προέκταση των οδικών μεταφορών, αλλά και του σιδηρόδρομου, εάν και εφόσον διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές για να μεταφέρουν σιδηροδρομικά βαγόνια. Αυτά τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν τόσο επιβάτες όσο και ένα ευρύ φάσμα φορτίων, όπως φορτίο σε παλέτες, συνοδευόμενα ή ασυνόδευτα ρυμουλκούμενα,, ημι-ρυμουλκούμενα, κινητά αμαξώματα, σιδηροδρομικά βαγόνια, κασέτες και μηχανήματα. δ) Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carrier) και τα δεξαμενόπλοια (tanker) των οποίων οι διαστάσεις είναι μικρότερες από 3.000 τόνους “νεκρού βάρους” (deadweight tonnage, dwt) και χρησιμοποιούνται στη μεταφορά συμβατικών ξηρών και υγρών φορτίων χύδην, όπως πετρελαιοειδή προϊόντα, χημικά, υγροποιημένο αέριο πετρελαίου (LPG), άνθρακα, σίδηρο και σιτηρά. ε) Ένας μικρός στόλος πλοίων sea-river που συχνά διαθέτουν πτυσσόμενα τροχόσπιτα (retractable wheelhouses) για να επιτρέπεται η διέλευση τους κάτω από γέφυρες (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:168).

5) Ένα από τα βασικά μειονεκτήματα των κατευθύνσεων της Ε.Ε. για τον ορισμό της ΝΜΑ είναι ότι μεταξύ των κρατών-μελών της Κοινότητας υπάρχει έλλειψη κανονιστικών κανόνων για την εναρμόνιση της ταξινόμησης των πλοίων που προορίζονται για τη ΝΜΑ. Για παράδειγμα στο κάθε κράτος-μέλος μπορεί να εντοπίζονται διαφορές σχετικά με την ανώτερη χωρητικότητα που απαιτείται να έχει ένα πλοίο ΝΜΑ. Μια διαχωριστική γραμμή όσον αφορά τη χωρητικότητα των πλοίων ΝΜΑ και των πλοίων ανοιχτής θαλάσσης θέτουν οι Peeters et al. (1995), θεωρώντας ότι η χωρητικότητα των πλοίων ΝΜΑ σε τόνους “νεκρού βάρους” είναι ίση ή μικρότερη από 10.000 τόνους, που αντιστοιχεί σε ένα μέσο όρο 6.000 κόρων (gross tonnage, gt) (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:170).

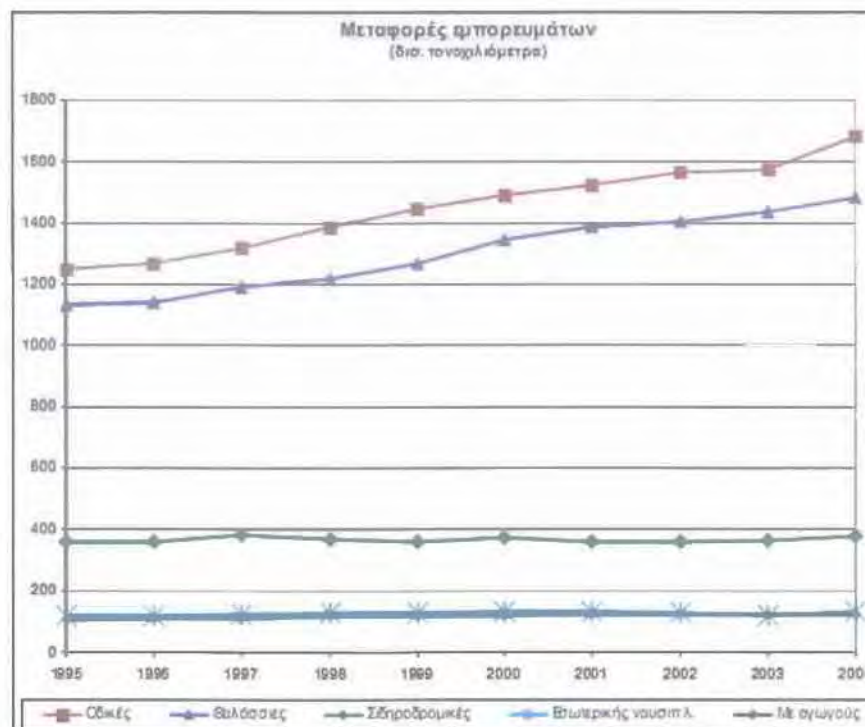
6) Ένα στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τον ορισμό της NMA είναι ο χαρακτηρισμός των ναυτιλιακών εταιρειών, που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Δυστυχώς η συχνότητα των δρομολογίων της NMA, καθώς και οι όγκοι των φορτίων που μεταφέρονται δεν είναι ακόμη οι απαιτούμενοι. Για το λόγο αυτό οι ναυτιλιακές εταιρείες που παρέχουν αυτού του είδους τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες δεν έχουν αναπτύξει στρατηγικές εταιρικής σχέσης, όπως κοινοπραξίες ή συμμαχίες (E. Gouvernal, B. Slack and P. Franc)

Οι εταιρείες NMA μπορεί να κατέχουν και να διαχειρίζονται ένα σημαντικό αριθμό πλοίων ή ένα μόνο πλοίο ή ένα μικρό αριθμό πλοίων που συχνά διοικούνται από shipping pools (εταιρείες που επιδιώκουν να συγκεντρώσουν έναν αριθμό πλοίων παρόμοιου τύπου τα οποία βρίσκονται κάτω από διαφορετικές ιδιοκτησίες. Τα shipping pool συχνά λειτουργούν υπό ενιαία διοίκηση υπεύθυνη για την εμπορική διαχείριση και εκμετάλλευση). Τέτοιες εταιρείες μπορούν να βοηθήσουν στη μείωση του κατακερματισμού στον τομέα της NMA και να παρέχουν έναν εξορθολογισμό του διαθέσιμου δυναμικού, με σκοπό την καλύτερη απασχόληση των πλοίων και κατά συνέπεια τη βελτίωση του ανταγωνισμού (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:170).

2.2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η ΝΜΑ με την πάροδο των χρόνων παρουσιάζει αυξητικές τάσεις και όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 4) για την Ε.Ε.-25 για τα έτη 1995- 2004, η ΝΜΑ είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς που μπορεί να συναγωνιστεί τα ποσοστά ανάπτυξης των οδικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Διαχρονική εξέλιξη μεταξύ των διαφορετικών τρόπων εμπορευματικών μεταφορών (σε δις. τονοχιλιόμετρα).



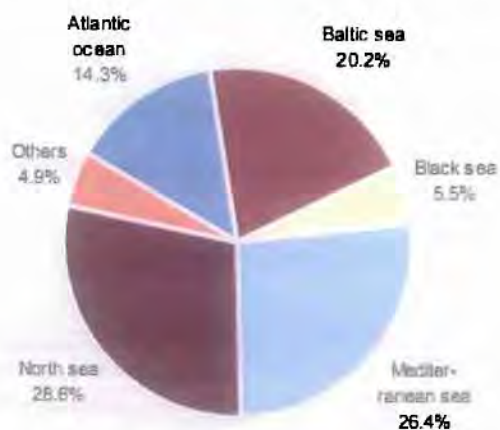
Πηγή: Γ. Γιαννόπουλος, 2007

Στη συνέχεια θα παραθέσουμε την πορεία της ΝΜΑ σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων στην Ε.Ε. για τα έτη 2005- 2007. Τα στοιχεία που θα αναφερθούν αφορούν το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι μεταφορές μικρών αποστάσεων στις συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης, τις θαλάσσιες περιοχές που απορροφούν το μεγαλύτερο μερίδιο των μεταφορών μικρών αποστάσεων, τον τύπο των φορτίων που μεταφέρονται κατά κόρον και τους μεγαλύτερους λιμένες της ΝΜΑ σε συνάρτηση με τον τύπο του φορτίου που μεταφέρεται από και προς αυτούς.

Αρχικά, θα αναφερθούμε στο ποσοστό που καταλαμβάνουν οι μεταφορές μικρών αποστάσεων στις συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω θαλάσσης. Το 2005 στην Ε.Ε.-25 η ΝΜΑ αντιπροσωπεύει το 68% (1,8 δισεκατομμύρια τόνοι) των συνολικών θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών, το 2006 στην Ε.Ε.-27 το ποσοστό ανέρχεται στο 62% (1,9 δισεκατομμύρια τόνοι) και το 2007, πάλι στην Ε.Ε.-27, το ίδιο ποσοστό μειώνεται ελαφρά στο 61% (1,9 δισεκατομμύρια τόνοι) (G. Amerini, 2006:2, 2008:2 and 2009:2).

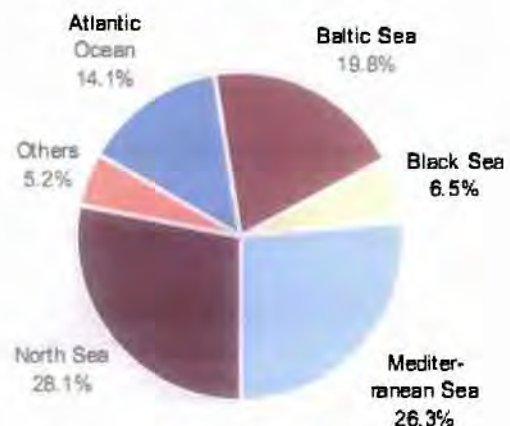
Οι θάλασσες που απορροφούν το μεγαλύτερο μερίδιο της ΝΜΑ στην Ευρώπη και για τις τρεις χρονιές είναι η Βόρεια Θάλασσα και η Μεσόγειος, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό καταλαμβάνει και η Βαλτική. Στις χρονιές 2005 και 2006 η Βόρεια θάλασσα κατέχει σταθερά την πρώτη θέση στη ΝΜΑ με ποσοστά 28,6% και 28,1% αντίστοιχα. Αντιθέτως, το 2007 η Μεσόγειος προηγείται με ποσοστό 27,6% έναντι του 26,9% της Βόρειας Θάλασσας. Γενικότερα, μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι, με εξαίρεση τη Μεσόγειο που παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη άνοδο το 2007, τα ποσοστά των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ανά θαλάσσια περιοχή δεν μεταβάλλονται σημαντικά. Στα παρακάτω γραφήματα φαίνονται τα ποσοστά αυτών των μεταφορών στις θάλασσες της Ευρώπης λαμβάνοντας υπόψη το μεικτό βάρος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (Διαγράμματα 5, 6, 7).

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΝΜΑ εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-25 (2005).



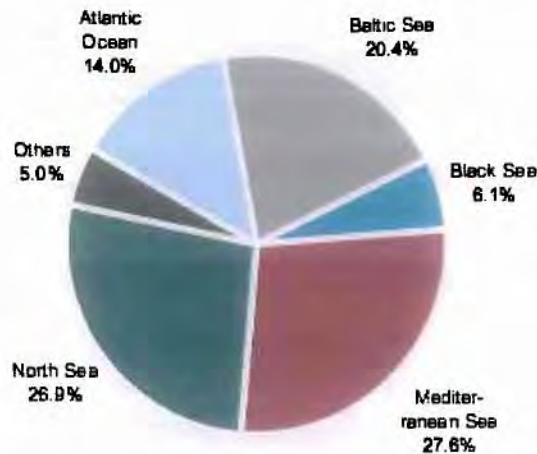
Πηγή: G. Amerini, 2006

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: ΝΜΑ εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-27 (2006).



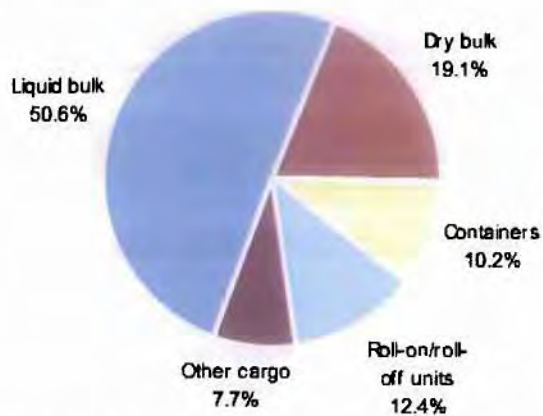
Πηγή: G. Amerini, 2008

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: NMA εμπορευμάτων ανά θαλάσσια περιοχή στην Ε.Ε.-27 (2007).

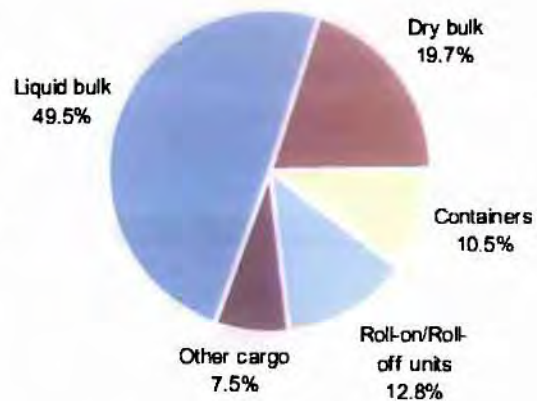


Πηγή: G. Amerini, 2009

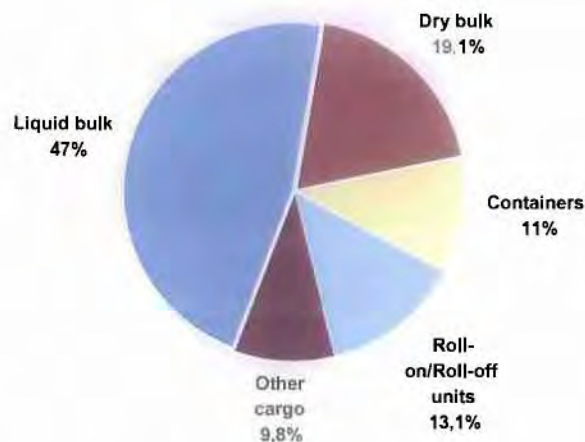
Για τις χρονιές 2005- 2007, ο τύπος των φορτίων που παίζει κυρίαρχο ρόλο στην μεταφορά εμπορευμάτων στην Ε.Ε. μέσω της NMA είναι τα υγρά φορτία χύδην (liquid bulk) (συμπεριλαμβάνονται τα φορτία υγροποιημένου αερίου, αργού πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου). Στα παρακάτω διαγράμματα (Διαγράμματα 8, 9, 10) φαίνονται τα ποσοστά των εμπορευμάτων που μεταφέρονται (ανά τύπο φορτίου) λαμβάνοντας υπόψη το μεικτό τους βάρος. Παρατηρούμε ότι στην τριετία που μελετάμε, τα υγρά φορτία χύδην υπερτερούν μεν των άλλων με συντριπτική πλειοψηφία, αλλά παρουσιάζουν συνεχώς πτωτική τάση. Τα φορτία ξηρού χύδην (dry bulk) παρουσιάζουν σταθερή σχετικά πορεία με μικρές αυξομειώσεις. Αντιθέτως, τα φορτία εμπορευματοκιβωτίων (containers) και τα φορτία Ro-Ro παρουσιάζουν σταθερά αυξητικές τάσεις και μάλιστα οι ρυθμοί αύξησης για τα Ro-Ro (Roll-on/Roll-off units) είναι μεγαλύτεροι.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-25 (2005).

Πηγή: G. Amerini, 2006

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-27 (2006).

Πηγή: G. Amerini, 2008

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: NMA εμπορευμάτων ανά τύπο φορτίου στην Ε.Ε.-27 (2007).

Πηγή: G. Amerini, 2009, ίδια επεξεργασία

Το μεγαλύτερο μερίδιο στις μεταφορές υγρών φορτίων χύδην και για τα τρία έτη καταλαμβάνει η Μαύρη Θάλασσα με ποσοστά περίπου 70% των συνολικών φορτίων που μεταφέρονται στην Ε.Ε. μέσω της NMA. Επίσης το μεγαλύτερο ποσοστό (πάνω από 85%) των υγρών φορτίων χύδην στη Μαύρη Θάλασσα αφορά το αργό πετρέλαιο και τα προϊόντα πετρελαίου που φορτώνονται στους λιμένες της Μαύρης Θάλασσας και εκφορτώνονται στους λιμένες της Ε.Ε.. Τα ποσοστά αυτά είναι απολύτως φυσιολογικά για την Μαύρη Θάλασσα εάν αναλογιστούμε ότι εξυπηρετεί τις χώρες

της Μέσης Ανατολής που αποτελούν κύριους εξαγωγείς πετρελαίου (G. Amerini, 2006:5, 2008:5 and 2009:5).

Στις τρεις χρονιές που μελετάμε για τα υπόλοιπα είδη φορτίων ισχύουν τα εξής: η Βαλτική Θάλασσα καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην Ε.Ε. στη μεταφορά ξηρών φορτίων χύδην (με ποσοστά περίπου 23% του συνόλου των φορτίων της NMA στην Ε.Ε.). Επίσης η Βαλτική Θάλασσα και ο Ατλαντικός Ωκεανός είναι η μόνη θαλάσσιες περιοχές της ΕΕ που τα φορτία Ro-Ro αντιπροσωπεύουν πάνω από 16% του συνόλου των φορτίων της NMA. Το ίδιο συμβαίνει και στην Μεσόγειο για τα φορτία εμπορευματοκιβωτίων (containers) με ποσοστό επίσης 16% (G. Amerini, 2006:5, 2008:5 and 2009:5).

Τέλος, στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2) φαίνονται οι λιμένες της ΕΕ που παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους φόρτους των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ανά τύπο φορτίου (ανάλογα με μεικτό βάρος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων) για τα έτη 2005- 2007. Σχετικά με τα φορτία υγρού χύδην, παρατηρούμε ότι το λιμάνι του Ρότερνταμ παραμένει σταθερά στην πρώτη θέση με πολύ υψηλά ποσοστά και ακολουθεί το λιμάνι της Μασσαλίας με θεαματικά μεγάλη διαφορά. Το γεγονός αυτό μαρτυρά έντονα την εξειδίκευση αυτού του λιμένα στα συγκεκριμένα φορτία, καθώς κατέχει την πρωτοκαθεδρία στα φορτία υγρού χύδην και για τη ναυτιλία ανοιχτής θαλάσσης. Για τα φορτία ξηρού χύδην συναντάμε το Ρότερνταμ πάλι στην πρώτη θέση. Ακολουθεί το Άμστερνταμ (2005), το οποίο στα επόμενα έτη πέφτει στην τρίτη θέση με μικρή διαφορά από τη Ρίγα.

Σχετικά με τα υπόλοιπα είδη φορτίων, στα οποία δεν εντοπίζονται έντονες διαφορές στους λιμένες με την πάροδο των χρόνων, στα φορτία εμπορευματοκιβωτίων (containers) παρατηρούμε πως το Ρότερνταμ κατά το 2007 πέφτει στην δεύτερη θέση μετά το λιμάνι της Αμβέρσας. Η Αμβέρσα πραγματοποίησε σημαντικά βήματα εφόσον το 2005 βρισκόταν μόλις στην τέταρτη θέση και το 2006 στην τρίτη. Επίσης, στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων βλέπουμε ότι δεν υπάρχουν έντονες διαφορές στα ποσοστά μεταξύ των διαφορετικών λιμένων. Τέλος, για τα φορτία Ro-Ro, οι λιμένες που παραμένουν σταθερά στις δύο πρώτες θέσεις είναι το Ντόβερ και το

Καλαί (English Channel), που παρουσιάζουν εξαιρετικά μεγάλη εξειδίκευση στον συγκεκριμένο τομέα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΝΜΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2005- 2007 ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΟΥΝ						
	2005		2006		2007	
	Λιμένες	Μερίδιο στη ΝΜΑ της ΕΕ-25	Λιμένες	Μερίδιο στη ΝΜΑ της ΕΕ-27	Λιμένες	Μερίδιο στη ΝΜΑ της ΕΕ-27
Υγρό χύδην	Ρότερνταμ (NL)	11,2%	Ρότερνταμ (NL)	10,9%	Ρότερνταμ (NL)	10,8%
	Μασσαλία (FR)	4,4%	Μασσαλία (FR)	4,5%	Μασσαλία (FR)	4,6%
Ξηρό χύδην	Ρότερνταμ (NL)	3,1%	Ρότερνταμ (NL)	2,8%	Ρότερνταμ (NL)	3,1%
	Άμστερνταμ (NL)	3,0%	Ρίγα (LV)	2,7%	Ρίγα (LV)	2,8%
Containers	Ρότερνταμ (NL)	9,7%	Ρότερνταμ (NL)	9,8%	Αμβέρσα (BE)	9,4%
	Αμβούργο (DE)	9,0%	Αμβούργο (DE)	9,0%	Ρότερνταμ (NL)	9,3%
Ro-Ro φορτία	Ντόβερ (UK)	5,3%	Ντόβερ (UK)	5,8%	Ντόβερ (UK)	5,7%
	Καλαί (FR)	4,3%	Καλαί (FR)	4,6%	Καλαί (FR)	4,2%

Πηγή: G. Amerini, 2006, 2008, 2009, ίδια επεξεργασία

2.3 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η NMA συγκρινόμενη με άλλα μέσα μεταφοράς, παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα ιδιαιτέρως για την Ευρώπη. Αυτός είναι ένας βασικός λόγος που, από το 1992 η NMA έχει γίνει μια από τις κύριες προτεραιότητες των ευρωπαϊκών μεταφορών και η Ε.Ε. προσπαθεί να την προωθήσει μέσω μιας σειράς κατευθύνσεων και οδηγιών, που αναφέρθηκαν στο Κεφάλαιο 1. Στον αντίποδα όμως, συναντάμε και πολλά μειονεκτήματα της NMA, τα οποία δεν έχουν αντιμετωπιστεί ακόμη από τη Ε.Ε. και εμποδίζουν την ανάπτυξη, τη σωστή λειτουργία, αλλά και την προώθηση της NMA ως ένα τρόπο μεταφοράς ανταγωνιστικό προς τις οδικές μεταφορές που έχουν κατακλύσει τις αγορές.

2.3.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ NMA

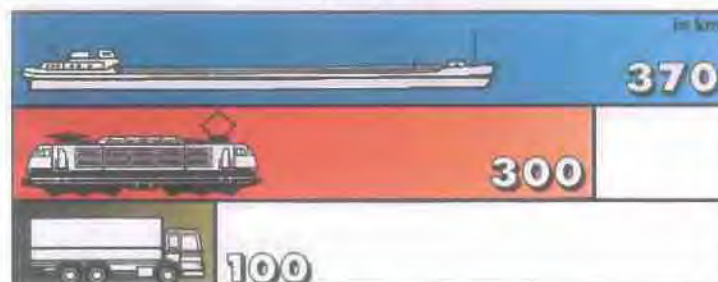
ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΕΥΡΩΠΗΣ

Βασικό πλεονέκτημα που ενισχύει την ανάπτυξη της NMA στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η ίδια η γεωγραφία της Ευρώπης. Η ακτογραμμή της Ε.Ε. αγγίζει τα 67.000 χλμ., ενώ ένα πολύ μεγάλο ποσοστό (60-70%) των βιομηχανικών κέντρων και των κέντρων παραγωγής της βρίσκεται σε σχετικά μικρή απόσταση από την ακτή (150-200 χλμ.). Ταυτόχρονα πληθώρα λιμένων της Ένωσης βρίσκονται χωροθετημένοι κοντά σε ανεπτυγμένα βιομηχανικά και αστικά κέντρα. Επιπλέον κέντρα παραγωγής που δεν απολαμβάνουν το πλεονέκτημα της άμεσης πρόσβασης στη θάλασσα συνδέονται με τους λιμένες μέσω μεγάλων ποταμών ή καναλιών, λόγω του εκτεταμένου δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών (25.000 χλμ.) που διαθέτει η Ε.Ε.. Αυτό το φυσικό πλεονέκτημα μπορεί αφενός να βοηθήσει στην ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών της Ε.Ε. που κρίνεται δύσκολο να εξυπηρετηθούν από άλλα μέσα μεταφοράς (ανατολική Μεσόγειος, Μαύρη Θάλασσα, Ιρλανδία και κάποιες περιοχές της Βαλτικής) και αφετέρου ο συνδυασμός της NMA με άλλα μέσα μεταφοράς μπορεί να τη βοηθήσει να αποτελέσει κρίκο των μεταφορών πόρτα-πόρτα (door-to-door), που από μόνη της είναι δύσκολο να πραγματοποιήσει. (W.A.G. Blonk, 1994:389, ECMT Ministers of Transport, 20001:44).

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΙΛΙΚΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όπως αναφέρεται και παραπάνω (Κεφάλαιο 1) οι οδικές μεταφορές είναι υπεύθυνες για την παραγωγή ενός μεγάλου ποσοστού διοξειδίου του άνθρακα στην Ε.Ε.. Βασικός στόχος της Κοινότητας είναι η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα προκειμένου να υλοποιήσει τους στόχους που έχουν τεθεί από το πρωτόκολλο του Κιότο. Η NMA μπορεί να συμβάλει σημαντικά σε αυτή την κατεύθυνση. Είναι ένας τρόπος μεταφοράς φιλικός προς το περιβάλλον, ιδιαιτέρως συγκρινόμενη με τις οδικές μεταφορές, εφόσον παρέχει υψηλή ενεργειακή απόδοση, χαμηλό εξωτερικό κόστος (π.χ. καθυστερήσεις, προβλήματα υγείας), προκαλεί χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και ηχορύπανσης και δεν αλλοιώνει το περιβάλλον σε μεγάλο βαθμό, καθώς δεν απαιτεί τόσο ογκώδεις και εκτεταμένες υποδομές όσο οι χερσαίες μεταφορές. Όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση της NMA, είναι χαρακτηριστικό ότι μια φορτηγίδα μπορεί να μεταφέρει φορτίο ισοδύναμο με 58 φορτηγά αυτοκίνητα. Επίσης η απόσταση που καλύπτεται ανά φορτίο-τόνο με την ίδια ποσότητα καυσίμου είναι σαφώς μεγαλύτερη για τη NMA (Εικόνα 1) (COM (1999) 317 final:7, APEC and Inha University, 2007:16-7).

ΕΙΚΟΝΑ 1: Απόσταση (σε χλμ.) που καλύπτεται ανά φορτίο-τόνο με την ίδια ποσότητα καυσίμου.



Πηγή: C. J. Sobremisana, 2003

ΥΨΗΛΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η NMA παρέχει υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Στο έδαφος της ΕΕ, οι ζωές που χάνονται σε θαλάσσια ατυχήματα είναι σαφώς λιγότερες από ότι σε άλλα είδη μεταφοράς. Είναι χαρακτηριστικός ο αριθμός των θανάτων που αναφέρονται στην Ε.Ε.-27 για το 2006 από τις πηγές της EMSA σε σκάφη εντός και γύρω από τα κοινοτικά ύδατα, ο οποίος ανέρχεται στους 76 θανάτους. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι για το μεγαλύτερο ποσοστό θανάτων ευθύνονται τα αλιευτικά σκάφη (55%) και όχι τα

εμπορικά (πλοία γενικού φορτίου, πλοία μεταφοράς χύδην, tanker, πλοία container) η τα επιβατικά (πλοία τύπου ferry, κρουαζιερόπλοια) που είναι και αυτά που απασχολούν τη ΝΜΑ και που αντιπροσωπεύουν μικρότερα ποσοστά (29% και 7% αντίστοιχα). Το υπόλοιπο 9% αντιστοιχεί σε ζωές που χάθηκαν σε άλλους τύπους σκαφών. Από την άλλη πλευρά, οι ζωές που χάθηκαν στην Ε.Ε.-27 το 2006 σε τροχαία ατυχήματα ανέρχονται σε 42.950, αριθμός που αντιστοιχεί σε 87 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους της Ε.Ε.-27, ενώ ο αριθμός αυτός για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα ανέρχεται στους 1.360 θανάτους, που αντιστοιχεί σε 3 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους (EMSA, 2010:25, Eurostat, 2009:139,146).

ΜΕΙΩΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΔΙΑΡΡΟΕΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Σχετικά με την περιβαλλοντική μόλυνση που μπορεί να προκαλέσουν τα ναυτιλιακά ατυχήματα των πετρελαιοφόρων από τις διαρροές καυσίμων στη θάλασσα, διαπιστώνεται ότι υπάρχει συνεχής βελτίωση. Το 2009 ήταν μια χρονιά, κατά την οποία οι καταστροφές που προκλήθηκαν λόγω ρύπανσης από τη βιομηχανία των πετρελαιοφόρων στα κοινοτικά ύδατα και γύρω από αυτά κρατήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα, ενώ συνεχώς υπάρχει χώρος για βελτίωση. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της EMSA, προσθέτοντας τις διαρροές καυσίμων που αναφέρθηκαν με εκτιμήσεις για πολλές μικρές διαρροές, υπολογίζεται ότι το σύνολο των ακούσιων διαρροών αγγίζει τους 1.500-2.000 τόνους. Το ίδιο ποσοστό για το 2008 υπολογιζόταν ότι άγγιζε τους 2.000-3.000 τόνους και για το 2007 τους 7.000-8000 τόνους. Παρατηρώντας λοιπόν αυτές τις τιμές αντιλαμβανόμαστε ότι η ρύπανση (για παράδειγμα πετρελαιοκηλίδες) που προκαλείται πολλές φορές στο θαλάσσιο χώρο από διαρροές καυσίμων συνεχώς μειώνεται με την πάροδο των χρόνων, πράγμα που λειτουργεί υπέρ της προώθησης της ΝΜΑ και της αντιμετώπισης της ως ένα τρόπο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον (EMSA, 2010:27).

ΧΑΜΗΛΑ ΚΟΣΤΗ ΣΕ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Ένα ακόμα πλεονέκτημα που παρουσιάζει η ΝΜΑ είναι τα χαμηλά κόστη που απαιτεί σε επενδύσεις για υποδομές συγκριτικά πάντα με τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Η κατασκευή καινούργιων δρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών παρουσιάζει εξαιρετικά υψηλά κόστη, είναι χρονοβόρα και σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να είναι ακόμα και απαγορευτική λόγω της πυκνότητας του πληθυσμού και του υψηλού κόστους για την αγοράς γης. Εκτός όμως από τα κόστη κατασκευής,

αυτές οι υποδομές χρειάζονται και αυξημένα κόστη συντήρησης. Αντιθέτως, οι θαλάσσιες διαδρομές δεν χρειάζονται υψηλή χρηματοδότηση και έξοδα συντήρησης και σχετικά με τις υποδομές των λιμένων, η ΝΜΑ μπορεί να αξιοποιήσει τις ήδη υπάρχουσες με κάποιες μικρές ενδεχομένως παρεμβάσεις, ενώ ακόμη και οι επενδύσεις που απαιτεί σε νέα σκάφη είναι περιορισμένες (GAO, 2005:11, W.A.G. Blonk, 1994:389).

ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ΝΜΑ μπορεί να αποτελέσει τη λύση για τα οδικά δίκτυα της Ε.Ε. που σε πολλές περιοχές και κατά βάση στους κύριους διαδρόμους μεταφορών (για παράδειγμα Πυρηναία και Άλπεις) υποφέρουν από φαινόμενα έντονης συμφόρησης (bottlenecks), λόγω της αύξησης κυρίως των εμπορευματικών μεταφορών. Σε αυτή την κατεύθυνση άλλωστε συμβάλουν τόσο οι κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου, όσο και οι δράσεις που χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα Marco Polo. Σε αντίθεση μάλιστα με τις χερσαίες μεταφορές, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ικανές να εξυπηρετήσουν πολύ μεγαλύτερο όγκο κυκλοφοριακού φόρτου, μπορούν ευκολότερα να ανταποκριθούν σε διακυμάνσεις στην κίνηση, ενώ ταυτόχρονα δεν θέτουν τους περιορισμούς που τίθενται στις οδικές μεταφορές, για παράδειγμα περιορισμοί στους οδηγούς σχετικά με τα ωράρια οδήγησης. Όπως μάλιστα αναφέρουν οι Ραίχαιο και Marlow στο άρθρο τους “η ΝΜΑ μπορεί να χρησιμοποιεί τους ωκεανούς επτά ημέρες την εβδομάδα, πενήντα δύο εβδομάδες το χρόνο” (COM (2001) 370 τελικό: 41, A.C. Raichao and P.B. Marlow, 2002:170-1).

ΑΠΟΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η ΝΜΑ μπορεί να λειτουργήσει ως ένα μέσο άμβλυνσης της συμφόρησης που παρατηρείται σε ορισμένους, μεγάλους κυρίως, λιμένες της Ένωσης. Μπορεί να συντελέσει στη μετατόπιση ίσως μέρους της κίνησης προς μικρότερους λιμένες της Ε.Ε., πράγμα το οποίο θα δημιουργήσει θετικές προοπτικές τόσο για τους υπερφορτωμένους λιμένες απελευθερώνοντας χώρο για εισερχόμενα φορτία, όσο και για τους μικρότερους λιμένες δημιουργώντας αξιόλογη κίνηση και κατ’ επέκταση ανάπτυξη (GAO, 2005:12, APEC and Inha University, 2007:16).

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΙΑΤΡΟΠΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ΝΜΑ μπορεί να συντελέσει ενεργά στην ανάπτυξη των διατροφικών μεταφορών, που αποτελεί βασικό στόχο της Ε.Ε.. Από μόνη της είναι δύσκολο να πραγματοποιήσει μεταφορές από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη, δηλαδή πόρτα- πόρτα (door-to-door). Μπορεί όμως να αποτελέσει κρίκο αυτών των μεταφορών σε συνδυασμό με άλλα μέσα μεταφοράς (Δ. Τσανακτσίδης και Γ. Χαραλάμπους, 2004:6, W.A.G. Blonk, 1994:389).

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η ανάπτυξη του τομέα της ΝΜΑ μπορεί να δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες στον τομέα της απασχόλησης στο έδαφος της Ε.Ε. και μάλιστα σε περισσότερους από έναν τομείς. Βασικός τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι η ναυπηγική. Η ανάπτυξη της ΝΜΑ θα αυξήσει τη ζήτηση για νέα πλοία που προορίζονται για αυτή (πλοία εμπορευματοκιβωτίων, πλοία Ro-Ro, γρήγορα φορτηγά πλοία κλπ.) και συνεπώς ο τομέας της ναυπηγικής θα μπορέσει αναπτυχθεί περαιτέρω και να δημιουργήσει θέσεις εργασίας. Η ίδια ανάπτυξη μπορεί να επιτευχθεί και σε άλλους τομείς που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως οι εταιρείες και οι πράκτορες που ασχολούνται με την προώθηση των εμπορευμάτων, οι εταιρείες logistics που απαιτούν μάλιστα και εξειδικευμένο προσωπικό, κτλ. (ECMT Ministers of Transport, 2001:44).

ΗΔΗ ΑΝΑΠΤΥΓΜΕΝΗ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΣΥΝΗ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ

Επίσης, ένα πολύ βασικό προνόμιο που χαρακτηρίζει τη ΝΜΑ στο έδαφος της ΕΕ είναι το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν ήδη αναπτύξει μια εταιρική δομή και κατέχουν σε μεγάλο βαθμό τις δεξιότητες και τις γνώσεις, προκειμένου να διαχειριστούν αυτό το είδος μεταφοράς. Η Ε.Ε. ήδη από το 1992 (Λευκή Βίβλος 1992) είχε αντιληφθεί τη σημασία και το θετικό ρόλο που μπορούν να παίξουν οι ΝΜΑ στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων εντός της Ένωσης και για το λόγο αυτό τις υποστήριξε και τις προώθησε μέσα από πληθώρα κατευθύνσεων και ανακοινώσεων που εξέδωσε. Συνεπώς στην Ευρώπη οι μηχανισμοί της αγοράς είναι ιδιαίτερος αναπτυγμένοι, το ίδιο και η τεχνολογία που χρησιμοποιείται για τη ΝΜΑ. Η ΝΜΑ έχει αποδείξει ότι μπορεί να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει και μάλιστα έχει αποδειχθεί καινοτόμα και βιώσιμη. Για το λόγο αυτό μπορεί να αποτελέσει βάση εμπειρογνωμοσύνης και να επιδείξει ικανότητα

συμμετοχής σε νέες αγορές (Α.Σ. Ραίχας and Ρ.Β. Μάρλω, 2002:171-2, Σ. Παράμιτρίου, 2001:12, Δ. Τσανακτιδής και Γ. Χαράλαμπος, 2004:5).

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΕΕ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η Κοινότητα από πολύ νωρίς είχε αντιληφθεί το ρόλο που μπορεί να παίξει η ΝΜΑ στις μεταφορές εντός της Ε.Ε. και για το λόγο αυτό κατέβαλλε και συνεχίζει να καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για την προώθηση της. Χαρακτηριστικό είναι ότι πολλοί κανονισμοί και κατευθύνσεις που εξέδωσε αφορούσαν τη ΝΜΑ, πράγμα που της προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς. Στη Λευκή Βίβλο του 2001 δίνεται οριστικά μια νέα διάσταση στις μεταφορές μικρών αποστάσεων και εισάγεται η έννοια των "θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων", ακολουθεί το 2003 το πρόγραμμα προαγωγής των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η αναθεωρημένη Λευκή Βίβλος του 2006, τα χρηματοδοτικά προγράμματα Marco Polo I (2003-2006) και Marco Polo II (2007-2013) που θέτουν στόχους στροφής των μεταφορών από τις οδικές προς άλλους τρόπους μεταφοράς και τέλος μια σειρά κανονιστικών ρυθμίσεων για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Uniport Bilbao, Bilbao Plaza Maritima and Idom, 2005:7).

2.3.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΝΜΑ

ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ένα από τα βασικότερα μειονεκτήματα της ΝΜΑ έγκειται στην αναχρονιστική εικόνα που έχουν παραδοσιακά οι θαλάσσιες μεταφορές από άποψη χρόνου ταξιδιού, χρόνου διαμετακόμισης, κόστους, αξιοπιστίας (για παράδειγμα οι θαλάσσιες μεταφορές εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις καιρικές συνθήκες), ευελιξίας, ακρίβειας στους χρόνους παράδοσης (just in time), συχνότητας των δρομολογίων και ασφάλειας του φορτίου. Σε πολλές περιπτώσεις, βέβαια, η κακή εικόνα των θαλάσσιων μεταφορών δεν απέχει από την πραγματικότητα, αλλά η αλήθεια είναι ότι γίνονται συνεχώς σημαντικά βήματα για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό αυτού του τρόπου μεταφοράς, έτσι, ώστε να αλλάξει η επικρατούσα αντίληψη και να δημιουργηθεί ενδιαφέρον για νέες επενδύσεις στον τρόπο αυτό μεταφοράς. Η ΝΜΑ πρέπει να προβάλει μια νέα, σύγχρονη και δυναμική εικόνα. Κατεύθυνση προς την

οποία μπορεί να συμβάλλει τόσο η Κοινότητα θέτοντας αποτελεσματικότερες κατευθύνσεις όσο και οι εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών με τη διαφήμιση και το κατάλληλο marketing (COM (1999) 317 final:12, W.A.G. Blonk, 1994:390, Uniport Bilbao, Bilbao Plaza Maritima and Idom, 2005:22).

ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΟΡΤΑ-ΠΟΡΤΑ

Ένα ακόμη δύσκολο στοιχείο της ΝΜΑ είναι η δυσκολία της να λειτουργήσει αυτόνομα στις μεταφορές πόρτα-πόρτα (door-to-door). Από τη φύση της παρουσιάζει μια αδυναμία να παρέχει τέτοιου είδους μεταφορές και συνήθως για να τις πραγματοποιήσει απαιτεί τη συνεργασία με άλλους τρόπους μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές). Εξαιρέση σε όλα αυτά αποτελούν τα φορτία χύδην, τα οποία πολλές φορές διανέμονται σε συγκεκριμένους ή ακόμα και ιδιωτικούς τερματικούς σταθμούς (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:172).

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ: ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑ

Για πολλά από τα μειονεκτήματα της ΝΜΑ ευθύνεται ο τρόπος λειτουργίας των λιμένων. Σημαντικές καθυστερήσεις παρατηρούνται κατά τον κατάπλου και απόπλου των πλοίων λόγω της γραφειοκρατίας και της πολυπλοκότητας των διοικητικών διαδικασιών που απαιτούνται. Οι διατυπώσεις που απαιτούνται διακρίνονται σε πέντε κατηγορίες: έγγραφα ελέγχου ναυσιπλοΐας, έγγραφα μεταφοράς εμπορευμάτων, εκθέσεις εκκαθάρισης, έλεγχοι στην ασφάλεια των πλοίων και έγγραφα δήλωσης και εκκαθάρισης του φορτίου. Φυσικά οι διαδικασίες αυτές και η γραφειοκρατία στις οδικές μεταφορές είναι σαφώς λιγότερες, πράγμα που είναι απολύτως αναμενόμενο, εάν λάβει κανείς υπόψη τα διαφορετικά χαρακτηριστικά των δύο αυτών τρόπων μεταφοράς. Για παράδειγμα, τα πλοία μεταφέρουν πολλές διαφορετικές αποστολές εμπορευμάτων, καθεμία από τις οποίες απαιτεί ξεχωριστές διατυπώσεις και διαδικασίες, ενώ αντιθέτως τα φορτηγά οχήματα συνήθως μεταφέρουν μια αποστολή (A.C. Paixao and P.B. Marlow, 2002:173, COM (1999) 317 final:13).

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ: ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΠΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σημαντικό είναι να προστεθεί μια ακόμη αδυναμία στον τρόπο λειτουργίας των λιμένων. Αυτή η αδυναμία έγκειται στις μεγάλες διαφορές μεταξύ των διαδικασιών και των διατυπώσεων (για παράδειγμα διαφορετικοί τύποι εγγράφων) που προβλέπονται από τους διάφορους λιμένες στα διάφορα κράτη-μέλη της ΕΕ. Προς

αυτή την κατεύθυνση όμως και μέσω του προγράμματος προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προσπαθήσει να δώσει κάποιες λύσεις. Μια από αυτές είναι τα τυποποιημένα έντυπα IMO-FAL κατά τον κατάπλου και απόπλου των πλοίων σε λιμένες των κρατών-μελών της Ε.Ε.. Συνεπώς ένα σύνολο κοινών εντύπων της Ε.Ε. αντικατέστησε πλέον μια σειρά διαφόρων εθνικών εντύπων με σκοπό την διευκόλυνση και την ομαλή διεξαγωγή των απαιτούμενων διαδικασιών στους λιμένες (Δ. Τσανακτσίδης και Γ. Χαραλάμπους, 2004:7).

Χρήση internet

ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΣΕ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

Οι υπηρεσίες που παρέχουν οι λιμένες πολλές φορές θεωρούνται ανεπαρκείς. Σε πολλές περιπτώσεις διαπιστώνονται προβλήματα ή ελλείψεις στα συστήματα πληροφόρησης, διότι τα ηλεκτρονικά και τηλεματικά συστήματα δεν έχουν ενσωματωθεί σε μεγάλο βαθμό στη λειτουργία των λιμένων. Οι καθυστερήσεις που παρουσιάζονται ως συνάρτηση αυτών των ελλείψεων εμποδίζουν την ανάπτυξη και προώθηση των μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η ευρεία χρήση συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων αποστολής με τους πελάτες μέσω του Internet ή μέσω ηλεκτρονικής μεταβίβασης παραστατικών (Electronic Data Interchange, EDI) θα συντελέσουν στην εξοικονόμηση χρόνου και ταυτοχρόνως στη μείωση του κόστους της μεταφοράς (B. Beskonnik, 2006:27, Δ. Τσανακτσίδης και Γ. Χαραλάμπους, 2004:7).

ΛΙΜΕΝΕΣ: ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Πέρα από τον τρόπο λειτουργίας των λιμένων δυσχέρεια στην ανάπτυξη της ΝΜΑ αποτελούν και οι υποδομές τους, που σε πολλές περιπτώσεις κρίνονται ανεπαρκείς ή ακατάλληλες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Αναφέραμε νωρίτερα στην εργασία μας ότι η ΝΜΑ μπορεί και στοχεύει στο να αποτελέσει κρίκο στην αλυσίδα των διατροπικών μεταφορών και των μεταφορών πόρτα-πόρτα (door-to-door), που από μόνη της είναι δύσκολο να πραγματοποιήσει. Για να επιτευχθεί όμως αυτός ο στόχος κρίνεται επιβεβλημένη η σύνδεση των λιμένων με άλλα δίκτυα μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, πλωτών), προϋπόθεση την οποία διάφοροι λιμένες δεν πληρούν, καθώς δεν παρέχουν επαρκείς συνδέσεις με αυτά τα δίκτυα.

Σημαντικό πρόβλημα μπορεί να αποτελέσει και η έλλειψη υποδομών logistics από τους λιμένες (COM (1999) 317 final:15).

ΛΙΜΕΝΕΣ: ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Σχετικά με την καταλληλότητα των υποδομών πρέπει να πούμε ότι αυτές σε πολλούς λιμένες είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να εξυπηρετούν τα πλοία των μεταφορών ανοιχτής θάλασσας, αλλά όχι επαρκώς τα πλοία της ΝΜΑ. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των Lo-Lo και Ro-Ro πλοίων (Κεφάλαιο 2.1.1). Η φορτοεκφόρτωση των Lo-Lo πλοίων (κυρίως για ναυτιλία ανοιχτής θάλασσας), όπως προαναφέραμε, γίνεται με μεγάλους γερανούς, αντιθέτως των Ro-Ro (κυρίως για ΝΜΑ) γίνεται με ειδικές ράμπες πάνω στις οποίες τα φορτηγά οδηγούνται μέσα και έξω από το πλοίο για γρήγορη φορτοεκφόρτωση. Αυτή η υποδομή σε πολλούς λιμένες δεν υφίσταται και συνεπώς θεωρείται αναγκαία η κατασκευή της προκειμένου να διευκολύνει και να μειώσει αισθητά τις καθυστερήσεις στο χρόνο φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Συν τοις άλλοις, σε πολλούς λιμένες παρατηρείται σύγχυση στους τερματικούς σταθμούς, καθώς εξυπηρετούν από κοινού τόσο τις μεταφορές ανοιχτής θάλασσας, όσο και τις μεταφορές μικρών αποστάσεων. Αυτό συχνά δημιουργεί σύγκρουση χρήσεων και κατ' επέκταση καθυστερήσεις. Συνεπώς η κατασκευή ξεχωριστών τερματικών σταθμών στους λιμένες που εντοπίζονται προβλήματα μπορεί να μειώσει ή και να εξαλείψει αυτά τα φαινόμενα (GAO, 2005:13-4).

ΛΙΜΕΝΕΣ: ΥΨΗΛΑ ΚΟΣΤΗ

Τα κόστη επίσης των λιμένων θεωρούνται πολύ υψηλά και σε πολλές περιπτώσεις δεν ανταποκρίνονται σε αυτά που προσφέρουν. Πολλοί ειδικοί υποστηρίζουν ότι οι χρεώσεις φορτοεκφόρτωσης μαζί με τα λιμενικά τέλη και τη διαχείριση των φορτίων αντιπροσωπεύουν, κατά μέσο όρο, ένα ποσοστό πάνω από το 50% του κόστους μιας θαλάσσιας μεταφοράς μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Οι λιμένες κρατούν μια μονοπωλιακή τακτική ως προς τις χρεώσεις που επιβάλλουν στα πλοία. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα το λιμενικό κόστος είναι δυσανάλογα υψηλό ενώ εντοπίζεται και έλλειψη διαφάνειας στις διαδικασίες πληρωμής. Πολλές φορές επιβάλλονται υποχρεωτικά τέλη από τους λιμένες για υπηρεσίες που ούτε παρέχονται (αχθοφόροι), ούτε είναι αναγκαίες. Για παράδειγμα σε ορισμένους λιμένες επιβάλλονται και, βεβαίως, χρεώνονται υπηρεσίες πλοήγησης από τη στιγμή που η πλοήγηση μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον ίδιο τον πλοίαρχο του εκάστοτε πλοίου. Η μείωση του

λιμενικού κόστους είναι επιβεβλημένη ειδικά για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, καθώς κατά τη διάρκεια μιας τέτοιας μεταφοράς το πλοίο είναι πιθανό να σταματήσει σε πολλούς διαφορετικούς λιμένες προκειμένου να γίνει φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων και το αυξημένο λιμενικό κόστος μπορεί να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα (O. D. Schinas and H. N. Psaraftis, 1997:7, ECMT Ministers of Transport, 2001:45, COM (1999) 317 final:15).

ΛΙΜΕΝΕΣ: ΥΨΗΛΑ ΚΟΣΤΗ

Ένα βασικό πρόβλημα που ζητά λύση είναι η διαχείριση φορτίου στους λιμένες. Αυτό το πρόβλημα σχετίζεται με το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Πολλές φορές το κόστος διαχείρισης φορτίου είναι ακόμη και απαγορευτικό γιατί η εργασία αυτή κοστίζει πάρα πολύ. Όπως αναφέραμε και στην προηγούμενη παράγραφο, το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους μιας τέτοιας θαλάσσιας μεταφοράς αντιπροσωπεύουν τα λιμενικά κόστη, οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης και η διαχείριση του φορτίου. Για τη μείωση του κόστους της διαχείρισης του φορτίου, μια λύση θα ήταν η αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας με τη χρήση τυποποιημένων μονάδων φορτίου, καθώς και με κατάλληλο εξοπλισμό των πλοίων προοριζόμενο για τη διαχείριση φορτίων, έτσι ώστε να μειωθεί το κόστος εργασίας. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις θα διευκόλυναν τα πλοία να καταπλέουν στους λιμένες οποιαδήποτε στιγμή χωρίς να επιβαρύνονται με το επιπλέον κόστος εργασίας (O. D. Schinas and H. N. Psaraftis, 1997:7).

ΕΠΙΦΥΛΑΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣ ΝΕΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Ένα άλλο στοιχείο που μπορεί να αποτελέσει τροχοπέδη στην ανάπτυξη της ΝΜΑ είναι η απροθυμία και η επιφυλακτικότητα των ενδιαφερόμενων πλευρών (όσων εμπλέκονται στην εφοδιαστική αλυσίδα) να δοκιμάσουν νέους τρόπους μεταφοράς, που ενδεχομένως να εμπεριέχουν και κάποιο ρίσκο, παρά τα πιθανά οφέλη που μπορεί να παρουσιάζουν. Για να ξεπεραστεί αυτό το εμπόδιο, η ΝΜΑ θα πρέπει πιθανά, πρώτα να παράσχει οικονομικά οφέλη στους αποστολείς εμπορευμάτων και να γίνει ανταγωνιστική ως προς άλλα μέσα, έτσι ώστε οι ενδιαφερόμενοι να είναι στην πορεία πρόθυμοι να χρησιμοποιήσουν αυτό το νέο τρόπο μεταφοράς (GAO, 2005:14-5, APEC and Inha University, 2007:17).

ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σημαντικές καθυστερήσεις αλλά και χαμηλή αποδοτικότητα μπορεί να παρουσιάσουν οι μεταφορές μικρών αποστάσεων, όταν συνδέονται με τις χερσαίες μεταφορές. Αυτό συμβαίνει εξαιτίας των διαφορετικών προτύπων για τις μονάδες φορτίου, που χρησιμοποιούνται στις χερσαίες και τις θαλάσσιες μεταφορές, μονάδες οι οποίες δεν είναι εξίσου αποδοτικές και για τα δύο είδη μεταφοράς. Η τυποποίηση αυτών των μονάδων, έτσι ώστε να είναι κατάλληλες για κάθε είδος μεταφοράς, θα μπορούσε να αποτελέσει τη λύση για την περεταίρω προώθηση της διατροπικότητας και τη βελτίωση της απόδοσης του συστήματος (B. Beskonnik, 2006:26, ECMT Ministers of Transport, 2001:46).

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων εμφανίζουν πληθώρα θετικών στοιχείων στο έδαφος της Ε.Ε. και για το λόγο αυτό η ανάπτυξη τους παρουσιάζει ιδιαίτερη δυναμική, πράγμα που διαφαίνεται και από τα στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται παραπάνω. Η Επιτροπή αντιλήφθηκε από πολύ νωρίς το θετικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο έδαφος της Ευρώπης και γι' αυτό τις προώθησε σημαντικά. Άλλωστε πολλές μελέτες που πραγματεύονται την ανάπτυξη της ΝΜΑ σε άλλες χώρες του κόσμου, για παράδειγμα ΗΠΑ, Καναδά και χώρες της Ασίας, αναφέρονται στην ευρωπαϊκή ΝΜΑ σαν παράδειγμα και χρησιμοποιούν πολλές από τις μεθόδους της, πράγμα που μάλλον μαρτυρά την πρόοδο που έχει παρουσιάσει και σε ορισμένες περιπτώσεις την επιτυχία της.

Παρόλα αυτά όμως, η ΝΜΑ στην Ευρώπη πρέπει ακόμη να πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα για να κατοχυρώσει τη θέση της ως εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεχίζουν να αντιμετωπίζονται ως ένα μέσο μεταφοράς αγαθών και επιβατών, το οποίο επιτυγχάνει να ανταγωνιστεί τις χερσαίες και κυρίως τις οδικές μεταφορές, κατά κύριο λόγο στις μεγάλες αποστάσεις. Για να επιτύχει λοιπόν την ανταγωνιστικότητα και για να γίνει στην πραγματικότητα ένας εναλλακτικός τρόπος μεταφοράς, χρειάζεται να βελτιώσει πολλά από τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει μέχρι στιγμής, τα οποία σχετίζονται κυρίως με τους λιμένες και τις υπηρεσίες που παρέχουν. Κυρίως στους λιμένες εντοπίζονται οι οποιοδήποτε είδους καθυστερήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μικρών

αποστάσεων, οι οποίες κοστίζουν τόσο σε χρόνο όσο και σε χρήμα και τις καθιστούν, σε πολλές περιπτώσεις, ασύμφορες.

Συνεπώς, η NMA πρέπει να τονίσει και να αναδείξει σε όσο μεγαλύτερο βαθμό γίνεται τα πλεονεκτήματα που παρέχει και να περιορίσει τα μειονεκτήματα της. Έτσι θα μπορέσει να προσελκύσει δυναμικούς επενδυτές που θα εκμεταλλευτούν καλύτερα τις δυνατότητες που προσφέρει και θα την αναδείξουν σε βασικό τρόπο μεταφοράς.

2.2 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (NMA) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.2.1 ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Παρακάτω θα μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα και τη NMA και για το κατά πόσο οι δύο αυτές έννοιες των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ταυτιστούν. Για τη NMA θα χρησιμοποιήσουμε τον ορισμό της Commission, τον οποίο έχουμε αναφέρει και παραπάνω (Κεφάλαιο 2.1.1): «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η μετακίνηση φορτίων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων τοποθετημένων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις κλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η μικρής εμβέλειας θαλάσσια μεταφορά καλύπτει εθνικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και υπηρεσίες feeder, κατά μήκος των ακτογραμμών και από /προς νησιά, ποτάμια και λίμνες». Από άλλη άποψη η ακτοπλοΐα ορίζεται ως «η μετακίνηση (φορτίων και επιβατών) μικρού σχετικά μήκους που, στην περίπτωση της Ελλάδας, καλύπτουν τις επικοινωνίες μεταξύ των νησιών, καθώς και μεταξύ αυτών και των λιμένων της ηπειρωτικής χώρας» (COM (1999) 317 final:2, Δρόμος και Α. Ρόγκαν και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., 1994:IV-5-6).

Συγκρίνοντας αυτούς τους δύο ορισμούς μπορεί να ειπωθεί ότι ο όρος ακτοπλοΐα ταυτίζεται με τον όρο NMA εφόσον και οι δύο αναφέρονται σε θαλάσσιες μεταφορές που δεν διασχίζουν ωκεανό. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει, καθώς η ακτοπλοΐα αναφέρεται σε μεταφορές μεταξύ λιμένων που βρίσκονται τοποθετημένοι σε

περιορισμένη θαλάσσια περιοχή (για παράδειγμα Αιγαίο), σε αντίθεση με τη ΝΜΑ που αναφέρεται σε μεταφορές μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή μεταξύ αυτών και άλλων λιμένων τοποθετημένων σε μη ευρωπαϊκές χώρες, των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις κλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Για παράδειγμα, μια μεταφορά Πειραιάς-Μασσαλία δεν μπορεί να θεωρηθεί ακτοπλοΐα αλλά μπορεί να θεωρηθεί ΝΜΑ και αυτό γιατί θα ήταν υπερβολή να δώσουμε στη Μεσόγειο χαρακτήρα περιορισμένης θάλασσας. Επίσης, μια μεταφορά Ηγουμενίτσα-Μπάρι δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ακτοπλοΐα, αλλά θα μπορούσε να θεωρηθεί ΝΜΑ. Συνεπώς, η ακτοπλοΐα πέραν του ότι αναφέρεται σε περιορισμένη θάλασσα μπορούμε ενδεχομένως να πούμε ότι αναφέρεται και σε μεταφορές μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρα. Άρα η ακτοπλοΐα δεν ταυτίζεται μεν με τη ΝΜΑ, αλλά ο ορισμός της ΝΜΑ συμπεριλαμβάνει και αυτόν της ακτοπλοΐας (Χ. Σκυργιάννης, 2010- προσωπική επικοινωνία).

2.2.2 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο γενικότερος στόχος του γενικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης είναι ο προσδιορισμός γενικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια. Σε ένα κράτος σαν την Ελλάδα, βέβαια, με ένα τεράστιο σύμπλεγμα νησιών, στην οργάνωση του εθνικού χώρου οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν βασικό ρόλο. Μάλιστα ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους βασικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, εξυπηρετώντας τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές εντός και εκτός των χωρικών υδάτων (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008:10).

Οι στόχοι που θέτει το συγκεκριμένο πλαίσιο για τις μεταφορές, τόσο τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές, και πιο συγκεκριμένα για τις θαλάσσιες μεταφορές (επιβατικές, εμπορευματικές) συμβαδίζουν με τις κατευθύνσεις της Ε.Ε.. Προβλέπει την περαιτέρω ενίσχυση των τρόπων μεταφοράς που είναι φιλικό προς το περιβάλλον (θαλάσσιες, σιδηροδρομικές) και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών τους έναντι των υπηρεσιών που προσφέρουν οι οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Προβλέπει επίσης την προώθηση των συνδυασμένων

Τέλος, οι κατευθύνσεις που δίνονται για το λιμένα του Βόλου - που περιλαμβάνει τόσο επιβατικές όσο και εμπορευματικές μεταφορές - είναι οι επενδύσεις σε υποδομές ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας, θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και υποδομές εμπορευματικών μεταφορών (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008:33-42).

2.2.3 ΕΘΝΙΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Οι εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών είναι ραγδαίες. Οι θαλάσσιες μεταφορές, και κυρίως η ΝΜΑ, αντιπροσωπεύουν έναν από τους πλέον δυναμικούς κλάδους της οικονομίας της Ε.Ε. και, κατά συνέπεια, ο ρόλος των λιμένων σε διεθνές επίπεδο έχει αναβαθμιστεί, καθώς σε πολλές περιπτώσεις αποτελεί το συνδεδητικό κρίκο των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων (Εικόνα 2). Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους από άποψη υποδομών και παρεχόμενων υπηρεσιών έχει οξυνθεί και οι λιμένες αναπόφευκτα έχουν μετατραπεί από χώρους διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις ενός άκρως ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. Η Ε.Ε., πέρα από την ανταγωνιστικότητα όμως, προωθεί και επιδιώκει και τη συνεργασία μεταξύ των λιμένων, γεγονός που έχει συντελέσει στην ανάπτυξη κοινών πρωτοβουλιών μεταξύ τους, όπως “ηθικούς” κώδικες και επιχειρηματικές πρακτικές (ΥΕΝ, 2006:11, Α. Παρδάλη, T. Notteboom, C. Ducruet and P. Langen,2009:111).

ΕΙΚΟΝΑ 2: Ρόλος λιμένων στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες.



Πηγή: Α. Παρδάλη

Η Ελλάδα, συγκεκριμένα, είναι μια χώρα για την οποία οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν καθοριστικό ρόλο, διότι αποτελεί μια χώρα πολυνησιωτική (πάνω από 2.000 νησιά από τα οποία περίπου 165 κατοικούνται) και πάντοτε προσανατολισμένη και εξαρτημένη από τη ναυτιλία. Η πολιτικές της χώρας μέχρι προσφάτως ήταν προσανατολισμένες περισσότερο στην ενίσχυση του στόλου της (flag- state) και λιγότερο στις παροχή λιμενικών υπηρεσιών (port- state). Εδώ και κάποια χρόνια όμως, οι πολιτικές της για τις θαλάσσιες μεταφορές δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στις λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες και επιδιώκουν να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα των λιμένων μέσω στρατηγικών ανάπτυξης τους (YEN, 2002:5, <http://el.wikipedia.org>).

Η εθνική λιμενική πολιτική είναι αποκλειστική αρμοδιότητα του YEN και την ασκεί μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής. Παρακάτω αναφέρεται η μορφή του εθνικού λιμενικού συστήματος, όπως αυτό διαμορφώνεται με την υπάρχουσα νομοθεσία. Το εθνικό σύστημα λιμένων αποτελούν:

- 12 μεγάλοι λιμένες (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Βόλος, Ελευσίνα, Ηράκλειο, Ηγουμενίτσα, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα, Ραφήνα) (Χάρτης 4), οι οποίοι σύμφωνα με τους νόμους (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001) λειτουργούν με τη μορφή Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ Α.Ε.) και Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΛΘ Α.Ε.) είναι εισηγημένοι στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Ο αποκλειστικός μέτοχος των υπόλοιπων Οργανισμών Λιμένων (εκτός ΟΛΠ και ΟΛΘ) είναι το ελληνικό δημόσιο. Επίσης, όπως προβλέπεται από την ελληνική νομοθεσία, οι παραπάνω οργανισμοί διαθέτουν μεγάλο ποσοστό αυτονομίας στις δράσεις τους, σε συμφωνία όμως πάντοτε με τα πλαίσια της εθνικής λιμενικής πολιτικής, όπως αυτή ορίζεται από το YEN,
- 39 Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας (άρθρο 10 του Ν. 2987/2002, ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002),
- 32 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και 1 Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, που συστάθηκαν μετά από την έκδοση Προεδρικών Διαταγμάτων (μετά από εφαρμογή διατάξεων άρθρου 28 του Ν. 2738/1999, ΦΕΚ Α' 180/09-09-1999),

- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς (ΥΕΝ, 2006:66, Σ. Νιαβής, 2007:52).

ΧΑΡΤΗΣ 4: Οι 12 μεγαλύτεροι ελληνικοί λιμένες.



Πηγή: Α. Παρδάλη

Σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ.3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, οι λιμένες της Ελλάδας με κριτήρια θέσεως, διοικητικής ενδοχώρας και πληθυσμιακής εξυπηρέτησης, κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Λιμένες εθνικής σημασίας (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αγίου, Καλαμάτας,

Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, από αυτούς οι έντεκα πρώτοι παρουσιάζουν διεθνές ενδιαφέρον).

- Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (Λάγος, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου Ηλείας, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης).
- Λιμένες τοπικής σημασίας, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας.

Ανάλογα με την κατάταξη κάθε λιμένα απαιτείται πρόσθετος εξοπλισμός και εγκαταστάσεις ούτως ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του και να γίνει πιο αποτελεσματικός και οικονομικά αποδοτικός (YEN, 2006:66, Δρόμος και Α. Ρόγκαν και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., 1994:IV-32-3).

Η χάραξη μιας ολοκληρωμένης και συνεκτικής εθνικής λιμενικής πολιτικής είναι μια δύσκολη και περίπλοκη υπόθεση. Ιδιαίτερα μάλιστα σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από έντονες μεταβολές και ανακατατάξεις, καθώς με το άνοιγμα των αγορών εταιρείες με νέα δεδομένα έχουν εισβάλλει στην αγορά της Ε.Ε. και κατ' επέκταση και στην ελληνική αγορά. Η εισβολή και οι παρεμβάσεις μάλιστα τέτοιων εταιρειών μπορεί να αλλάξουν τα δεδομένα στους λιμένες και στην εθνική λιμενική πολιτική μιας χώρας. Το παράδειγμα που μπορούμε να αναφέρουμε σχετίζεται με το άνοιγμα των αγορών της Κίνας. Η Κίνα έχει εξελιχθεί σε μια μεγάλη εμπορική δύναμη και ήδη εταιρείες της έχουν εκφράσει ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση (με συμβάσεις εκμετάλλευσης) ελληνικών λιμένων. Μέσα σε αυτές τις συμβάσεις προβλέπεται ότι οι εταιρείες που θα επιτύχουν την εκμετάλλευση ενός μέρους τουλάχιστον κάποιου ελληνικού λιμένα θα αναλάβουν και την κατασκευή υποδομών και έργων σε αυτό. Με αυτό λοιπόν αντιλαμβανόμαστε ότι, εάν μια τέτοιου είδους εταιρεία διαλέξει την εκμετάλλευση ενός λιμένα (για παράδειγμα μείζονος ενδιαφέροντος) για την διακίνηση των προϊόντων της και κατασκευάσει σε αυτόν τεράστιες υποδομές και εγκαταστάσεις, ο χαρακτήρας του αυτομάτως θα αλλάξει. Άρα κατά πόσο μπορούμε πλέον να μιλάμε για μια εθνική λιμενική πολιτική;

Ένα πολύ βασικό ζήτημα το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει το YEN είναι τα προβλήματα δομών και λειτουργικότητας των ελληνικών λιμένων, τα οποία σε

πολλές περιπτώσεις τείνουν να χαρακτηριστούν χρόνια. Σίγουρα ο εκσυγχρονισμός των λιμένων και η προώθηση της ανταγωνιστικότητας τους αποτελεί μια χρονοβόρα διαδικασία, αλλά ταυτόχρονα οι θεσμικές και οργανωτικές αλλαγές στις οποίες έχει προχωρήσει το ΥΕΝ είναι περιορισμένες και δεν έχουν σταθεί ικανές να εξαλείψουν τα προβλήματα που εντοπίζονται σε πολλούς ελληνικούς λιμένες. Σημαντικά στοιχεία για τις ελλείψεις των ελληνικών λιμένων παρέχουν οι ετήσιες εκθέσεις της ΠΕΠΕΝ (Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού), στις οποίες περιγράφεται η κατάσταση των λιμένων της χώρας και επισημαίνονται οι παρεμβάσεις που κρίνεται απαραίτητο να πραγματοποιηθούν βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Η έκθεση του 2006 καταγράφει προβλήματα σε 64 ελληνικούς λιμένες, οι περισσότεροι από τους οποίους βρίσκονται σε νησιά. Τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπισθούν συνοψίζονται κυρίως στα εξής: εκβάθυνση λιμενολεκάνης, τοποθέτηση προσκρουστήρων, επέκταση προβλητών και λιμενοβραχιόνων, φωτισμός προβλητών, κατασκευή στεγάστρων επιβατών, κλπ. Παρόλο όμως που η ΠΕΠΕΝ καταθέτει κάθε χρόνο αυτή την έκθεση, ελάχιστα είναι τα έργα που έχουν πραγματοποιηθεί προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες στους λιμένες (Σ. Νιαβής, 2007:52, Θ. Πάλλης, 2007:2, <http://www.pepen.gr>).

Σημαντική προτεραιότητα της λιμενικής πολιτικής αποτελεί η βελτίωση του συστήματος συγκοινωνιών προς τα νησιά του Αιγαίου τόσο σε σχέση με τις επιβατικές όσο και σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές. Η ικανοποιητική εξυπηρέτηση των νησιών κατά τη θερινή περίοδο της μεγάλης τουριστικής κίνησης, αλλά και κατά τη διάρκεια του χειμώνα κρίνεται επιβεβλημένη. Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε για το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας έγινε ειδική αναφορά στο πρόβλημα της σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα. Για τη λύση του προβλήματος της ορθής εξυπηρέτησης των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ιδανική λύση θεωρούνται οι συνδυασμένες μεταφορές (εναέριες και ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες). Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία ορισμένου αριθμού σημειακών πόλων (hubs), όπου θα έλκονται οι ροές εξωτερικού (κυρίως μέσω εναέριων μεταφορών) και οι οποίες στην πορεία θα διανέμονται μέσω ακτοπλοϊκού συστήματος ταχύπλοων κυρίως σκαφών στους τελικούς τους προορισμούς που θα αποτελούν τα δευτερεύοντα (spoke) τουριστικά κέντρα (υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου) (Δρόμος και Α. Ρόγκαν και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., 1994:IV-32-3).

Παρατηρώντας τις κατευθύνσεις που θέτει η νομοθεσία της Ελλάδας σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, μπορούμε να πούμε πως σίγουρα έχουν γίνει σημαντικά βήματα σχετικά με τη βελτίωση της κατάστασης στους λιμένες από άποψη παρεχόμενων υποδομών και υπηρεσιών στους χρήστες που στοχεύουν στην τοποθέτηση των λιμένων σε μια νέα ανταγωνιστική βάση. Παρόλα αυτά όμως, αποδεικνύεται πως τα βήματα που έχουν γίνει αφενός δεν επαρκούν προκειμένου να δώσουν ένα δυναμικό και ανταγωνιστικό χαρακτήρα στην ελληνική λιμενική βιομηχανία και αφετέρου, πολλές από τις κατευθύνσεις που προβλέπονται και προτείνονται για την αναβάθμιση των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών καθυστερούν σημαντικά να υλοποιηθούν. Τέλος βασική για την ορθή λειτουργία των λιμένων κρίνεται και η συνεχής παρακολούθηση των εξελίξεων και η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των φορέων που εμπλέκονται στη λειτουργία τους (ΥΕΝ, διοικήσεις λιμένων, ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εργαζόμενοι, τοπικές κοινωνίες και χρήστες λιμενικών υπηρεσιών), πρακτική που σε πολλές περιπτώσεις, εάν όχι στις περισσότερες, απουσιάζει από τα ελληνικά δεδομένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

3.1 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Παρακάτω θα αναλύσουμε τις κύριες δραστηριότητες του λιμένα Βόλου. Για την καθεμία ξεχωριστά θα γίνει μια συνοπτική περιγραφή των υποδομών που διαθέτει, καθώς και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Η δραστηριότητα που θα αναπτύξουμε όμως περισσότερο στην εργασία είναι οι επιβατική δραστηριότητα του λιμένα.

3.1.1 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η υφιστάμενη υποδομή του λιμένα Βόλου (Χάρτης 5 στο Παράρτημα) που προορίζεται για εμπορευματική δραστηριότητα αποτελείται από τέσσερις προβλήτες συνολικής έκτασης 150.000 τ.μ (εκτός από αυτόν που είναι υπό κατασκευή): Προβλήτας Νο1, στον οποίο βρίσκεται τοποθετημένη και η εγκατάσταση του σιλό δημητριακών (χωρητικότητα 15.000 τόνοι) με δύο πυλώνες (φορτωτική ικανότητα 300 τόνοι/ώρα και αναρροφητική 150 τόνοι/ώρα) για τη φόρτωση και εκφόρτωση των προϊόντων στα αμπάρια των πλοίων και ο οποίος συνδέεται σιδηροδρομικά με το κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο, Προβλήτας Νο2 από όπου γίνεται η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers), Προβλήτας Νο3 που είναι υπό κατασκευή και προορίζεται για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers) και Προβλήτας Νο4 (προβλήτας σιδηροδρομικού πορθμείου), ο οποίος διαθέτει σιδηροδρομική υποδομή (δεν είναι συνδεδεμένη με το κύριο δίκτυο του ΟΣΕ). Τέλος, ο λιμένας διαθέτει μηχανολογικό εξοπλισμό (ηλεκτροκίνητοι γερανοί, περονοφόρα οχήματα, ανελκυστήρες, κλαρκ), τελωνείο και αποθηκευτικούς χώρους (ΟΛΒ, 2008).

Τα εμπορεύματα που διακινούνται κυρίως στο λιμάνι είναι το σκραπ που προορίζεται για την τοπική βιομηχανία χαλυβουργίας, η μονοαιθυλογλυκόλη (υγρό στοιχείο) που προορίζεται επίσης για την τοπική βιομηχανία με σκοπό την κατασκευή συσκευασιών χυμών και τα σιτηρά και δημητριακά. Στο λιμάνι διακινούνται αρκετά τρόφιμα, καθώς επίσης και αδρανή υλικά για κάλυψη οικοδομικών αναγκών κυρίως των νησιών των Βορείων Σποράδων (διακινούνται με μικρά motor ships από τον προβλήτα σιδηροδρομικού πορθμείου, Νο4). Σημαντικά μικρότερος είναι ο αριθμός των χημικών και των αυτοκινήτων που διακινούνται. Γενικότερα, τα γενικά φορτία (χύδην και συσκευασμένα) αντιπροσωπεύουν τον μεγαλύτερο φόρτο στο λιμάνι, με τα χύδην να προηγούνται. Επίσης στο λιμένα διακινούνται εμπορευματοκιβώτια (containers), ενώ συνήθως τα πλοία που προσεγγίζουν το Βόλο πραγματοποιούν διαδρομές που περιλαμβάνουν και τη Θεσσαλονίκη, καθώς η μέση διακίνηση ανά κατάπλου είναι μικρή για να δικαιολογήσει ολόκληρο ταξίδι (Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη, ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:33, 126).

Ο εμπορευματικός τομέας του λιμένα αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα επιβίωσης, καθώς η κίνηση μειώνεται συνεχώς με την πάροδο των χρόνων, πόσο μάλλον μέσα σε μια περίοδο γενικότερης οικονομικής κρίσης. Συγκεκριμένα για τις χρονιές 2006-2009, το 2009 θεωρείται η χειρότερη χρονιά για την εμπορευματική κίνηση και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΟΛΒ τα πράγματα αναμένονται πιο δύσκολα το 2010. Σχετικά με τα εμπορευματοκιβώτια (containers), το 2009 η πτώση ήταν σημαντική (8.771 τέμ. το 2009, 14.531 τέμ. το 2008, 8.424 τέμ. το 2007, 10.609 τέμ. το 2006) και παρατηρούμε ότι υπάρχει μια συνεχόμενα πτωτική τάση στη διακίνηση τους. Εξάιρεση αποτελεί μόνο το 2008 κατά το οποίο διαπιστώνεται μια εντυπωσιακή αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων (containers), γεγονός για το οποίο μπορεί να ευθύνεται η προσέλκυση φορτηγών πλοίων από άλλα λιμάνια της χώρας (για παράδειγμα Πειραιά), όπου οι εργαζόμενοι πραγματοποίησαν απεργιακές κινητοποιήσεις (Σ. Δημόπουλος, 14.08.2009:14, Σ. Δημόπουλος, 27.01.2010:14).

Επίσης με την πάροδο των χρόνων στο λιμάνι του Βόλου, παρατηρείται μείωση και στη διακίνηση σιτηρών χύδην που αποτελούσαν παλαιότερα πολύ σημαντικό κομμάτι της κίνησης του. Τα σιτηρά που παρουσιάζουν μεγαλύτερη πτώση είναι αυτά που

μεταφέρονται μέσω του σιλό και όχι τόσο αυτά που διακινούνται με γερανούς. Η παλαιότητα και η χαμηλή απόδοση του σιλό παίζουν ρόλο σε αυτή τη μείωση. Επιπλέον σε κοντινή απόσταση από το Βόλο έχουν αναπτυχθεί ιδιωτικοί, πολύ ανταγωνιστικοί λιμένες. Όπως μας αναφέρει ο κ. Ν. Σακελλαρίου, υπάλληλος της Διεύθυνσης Διοικητικού Οικονομικού και Εκμετάλλευσης του ΟΛΒ, «Εδώ και πέντε χρόνια τα σιτηρά έχουν πέσει αισθητά. Το ιδιωτικό λιμάνι των Μύλων Λούλη που κατασκευάστηκε στην Αμαλιάπολη παρέχει κατάλληλες υποδομές και εξειδικεύεται στη μεταφορά σιτηρών. Συνεπώς έχει αφαιρέσει έργο από το λιμένα Βόλου». Το λιμάνι των Μύλων Λούλη ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2001. Ανταγωνιστικές προς το Βόλο είναι και οι εγκαταστάσεις της AGROINVEST στο Αγλάδι Φθιώτιδας που δραστηριοποιείται επίσης στις κατηγορίες χύδην διακίνησης σιτηρών (Ν. Σακελλαρίου, 2010-συνέντευξη, ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:155, <http://www.loulisgroup.com>).

Μεγάλη πτώση σημειώθηκε το 2009 και στη διακίνηση σκραπ του οποίου η μείωση του σε σχέση με το 2008 έφτασε σε ποσοστό 36,24%. Σύμφωνα με τις δηλώσεις του ναυτικού πράκτορα κ. Θ. Μηνάογλου στην Εφημερίδα Θεσσαλία: «Η μείωση είναι απόρροια της κρίσης στην οικοδομή. Μειώθηκε η διακίνηση τσιμέντου, μπετόβεργας, η χαλυβουργία μείωσε τα φορτία σκραπ». Βέβαια, σύμφωνα με τον κ. Ν. Παπαναστασίου, μηχανικό στην Τεχνική Υπηρεσία του ΟΛΒ και επιβλέποντα για το Master Plan του Λιμένα Βόλου: «Η χαλυβουργία μόνο όγκο φορτίου έφερνε στο λιμάνι. Κατά τα άλλα η μεταφορά ήταν ζημιογόνα». Ανταγωνιστικά προς το λιμάνι του Βόλου λειτουργούν και οι εγκαταστάσεις της SOVEL στον Αλμυρό που δραστηριοποιείται στην παραγωγή προϊόντων χάλυβα (ανταγωνιστική προς τη χαλυβουργία) και διαθέτει δικές της λιμενικές εγκαταστάσεις (Σ. Δημόπουλος, 27.01.2010:14, Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη).

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το λιμάνι του Βόλου είναι η συνεχής εξασθένηση των βιομηχανιών της άμεσης ενδοχώρας του. Όπως αναφέρει ο κ. Ν. Σακελλαρίου: «Η κάμψη των βιομηχανιών συνεπάγεται κάμψη του λιμένα, καθώς αυτό αποτελεί κρίκο της αλυσίδας». Επιπλέον, το λιμάνι δεν εξειδικεύεται στη μεταφορά κάποιων εμπορευμάτων, πράγμα που πολλοί λιμένες επιδιώκουν, ώστε να γίνουν ανταγωνιστικοί. Σύμφωνα με τον κ. Ν. Παπαναστασίου: «Εάν δεν αναπτυχθεί η βιομηχανία της ενδοχώρας δεν μπορεί το λιμάνι να εξειδικευτεί. Είναι λίγο απ' όλα

γιατί δεν μπορεί να είναι τίποτα άλλο». Επιπλέον ο σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσας-Βόλου που θα συνδέει το λιμάνι του Βόλου με νέες πιο δυναμικές αγορές καθυστερεί εδώ και χρόνια και μάλλον επ' αόριστον (Ν. Σακελλαρίου, 2010-συνέντευξη, Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη).

Άλλα προβλήματα που αναφέρονται στις εφημερίδες σχετικά με το λιμάνι είναι τα εξής: Πρώτον η δημιουργία σκόνης, όταν φυσάει ΝΑ άνεμος και φορτώνονται ή εκφορτώνονται σιτηρά στα αμπάρια των πλοίων, και γενικότερα προβλήματα ρύπανσης του περιβάλλοντος χώρου από την φορτοεκφόρτωση σκραπ υλικών. Η ΜΠΕ (Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων) του λιμένα προβλέπει λύσεις για αυτά τα προβλήματα. Δεύτερον τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν εμπορεύματα προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων συνήθως από τον Απρίλιο μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου και κυρίως τέλη Ιουλίου με αρχές Αυγούστου αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα. Τα φορτηγά μεταφέρονται με τα πλοία της γραμμής, τα οποία δεν επαρκούν ιδίως για εκείνη την περίοδο που η τουριστική κίνηση είναι μεγάλη και συνεπώς τα οχήματα αυξάνονται, έτσι δημιουργούνται μεγάλες καθυστερήσεις (Σ. Δημόπουλος, 2010-συνέντευξη, Σ. Δημόπουλος, 05.12.2009:14, Σ. Δημόπουλος, 09.07.2009:14).

3.1.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η παραβολή των κρουαζιερόπλοιων γίνεται προς το παρόν στο δυτικό κρηπίδωμα του Προβλήτα Νο2, δηλαδή σε τμήμα του εμπορικού λιμένα, όπου το 2002 κατασκευάστηκε και αίθουσα αναμονής-εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων (258τ.μ.), ενώ στο μέλλον αναμένεται να πραγματοποιείται στον Κεντρικό Προβλήτα. Συνήθως δεν υπάρχει ταυτόχρονη παρουσία δύο κρουαζιερόπλοιων, καθώς τα δρομολόγια είναι προγραμματισμένα και καταλλήλως κατανεμημένα στην τουριστική περίοδο, αλλά ακόμη και σε τέτοιες περιπτώσεις το μήκος του κρηπιδώματος επαρκεί για την ταυτόχρονη παραβολή τους. Τα κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια παραμονής τους χρησιμοποιούν για την εξυπηρέτηση των επιβατών τις εγκαταστάσεις του λιμένα, καθώς και τις υποδομές του λιμένα για παροχή ρεύματος και ανεφοδιασμό νερού (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:8, 136-7).

Η τουριστική περίοδος διαρκεί από τα μέσα Απριλίου έως το τέλος Οκτωβρίου. Η παραμονή των κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα διαρκεί συνήθως για διάστημα μισής και πλέον ημέρας και τα πλοία που καταπλέουν είναι πλοία μικρού και μεσαίου μεγέθους (μήκος: μέχρι 200μ., βύθισμα: μέχρι -6,5μ.). Οι σημαντικότερες εταιρείες που επιλέγουν το Βόλο ως ενδιάμεσο σταθμό κρουαζιέρας είναι η Navihellas Κέντρο Κρουαζιέρας, η Louis Cruises, η Costa Cruises και η Aida. Το 2008 κατέπλευσαν στο Βόλο 48 κρουαζιερόπλοια (35.655 επιβάτες), το 2009 43 κρουαζιερόπλοια (38.592 επιβάτες). Για το 2010, όμως, οι αφίξεις αναμένεται να μειωθούν κατά 16 κρουαζιερόπλοια και ο αριθμός των επιβατών κατά 30% εφόσον, σύμφωνα με στοιχεία, τα πλοία που θα προσεγγίσουν το λιμένα θα είναι μικρότερα.. Μάλιστα, σύμφωνα με τους πράκτορες: «Η Τουρκία, η Βουλγαρία και η Αλβανία αποσπών πλέον μεγάλο κομμάτι της κρουαζιέρας από την Ελλάδα» (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:136-7, Σ. Δημόπουλος, 10.06.2009:12, Σ. Δημόπουλος, 17.04.2010:12).

Η κρουαζιέρα είναι ένας κλάδος της τουριστικής βιομηχανίας αναπτυσσόμενος και πολλά υποσχόμενος για το μέλλον. Ήδη η Μεσόγειος έρχεται δεύτερη - μετά τη θάλασσα της Καραϊβικής - στην κρουαζιέρα και η Ελλάδα κατέχει ένα μερίδιο της συγκεκριμένης αγοράς (δεύτερος δημοφιλέστερος προορισμός της Ευρώπης για το 2008 με ποσοστό 19,6%), το οποίο επιδιώκει να αυξήσει και να ανταγωνιστεί τις γειτονικές χώρες. Την ίδια αντιμετώπιση έχουν και οι υπεύθυνοι του ΟΛΒ, οι οποίοι επιδιώκουν την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων, λόγω της συμβολής τους στην γενικότερη αύξηση του τουρισμού άρα και του κέρδους για την πόλη και την ενδοχώρα. Υπολογίζεται ότι ο μέσος όρος των χρημάτων που ξοδεύει ένας επιβάτης της κρουαζιέρας την ημέρα ανέρχεται στα 67,00€. Επιπλέον, ο μέσος όρος των επιβατών ανά κατάπλου στο λιμάνι του Βόλου την τελευταία τριετία αγγίζει τους 700-750 επιβάτες. Κατά συνέπεια, ο μέσος όρος των χρημάτων που “μένουν” στην Βόλο και στην ενδοχώρα από την κρουαζιέρα ανέρχεται σε 46.900€- 50.250€ ημερησίως (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:131-4, Θεσσαλία, 26.07.2009:28).

Αντίθετα ο κ. Ν. Παπαναστασίου μας δήλωσε ότι τα κρουαζιερόπλοια δεν θεωρούνται οικονομικά αποδοτικά για το λιμένα. Σύμφωνα με την εκτίμηση του: «Τα

κρουαζιερόπλοια περισσότερο ζημιογόνα είναι για το λιμάνι παρά κερδοφόρα. Απαιτούν μεγάλες εγκαταστάσεις και τα χρήματα που αφήνουν στο λιμάνι είναι λίγα. Βοηθούν όμως τον τουρισμό της πόλης» (Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη). Και η αλήθεια είναι ότι η κρουαζιέρα παρέχει υψηλά πολλαπλασιαστικά οφέλη στις περιοχές που την υποδέχονται και τα οικονομικά της οφέλη έχουν μεγάλη διάχυση σε πληθώρα κλάδων των τοπικών κοινωνιών. Για το λόγο αυτό οι διάφοροι φορείς ενθαρρύνουν και επιδιώκουν την ανάπτυξη της.

Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται στη μεσαία και όχι στην πρώτη κατηγορία των λιμανιών της Μεσογείου με τα νούμερα των ετήσιων προσεγγίσεων να μην παρουσιάζουν σταθερή πορεία, αλλά έντονες διακυμάνσεις. Παρόλα αυτά θεωρείται ότι διαθέτει προοπτικές ανάπτυξης. Σε αυτή την κατεύθυνση άλλωστε ο ΟΛΒ έχει προχωρήσει στην κατασκευή σύγχρονου επιβατικού τέρμιναλ (7.000 τ.μ.) στον Κεντρικό Προβλήτα που προβλέπει επιβατικό σταθμό, αναψυκτήρια, εστιατόρια καταστήματα, αίθουσα συνεδρίων και πολιτισμού που μάλιστα θα αποφέρουν και επιπλέον έσοδα στον ΟΛΒ από τις ενοικιάσεις των χώρων. Παράλληλα επιδιώκεται η σύναψη συμφωνιών με επιχειρηματίες της περιοχής για τον ανεφοδιασμό των πλοίων (καύσιμα, τρόφιμα κλπ.), σε περίπτωση που προκύπτει συστηματική ζήτηση και για τη μεταφορά και ξενάγηση των επιβατών στην πόλη αλλά και εκτός αυτής (αρχαιολογικό μουσείο Βόλου, αρχαιολογικοί χώροι, Μετέωρα, Πήλιο κλπ.) (ΟΛΒ, 2008, Σ. Δημόπουλος, 10.06.2009:12, Θεσσαλία, 23.09.2009:20).

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η κρουαζιέρα στο λιμάνι του Βόλου τουλάχιστον προς το παρόν είναι το γεγονός ότι τα κρουαζιερόπλοια φιλοξενούνται σε ένα κομμάτι του λιμένα (Προβλήτας Νο2), που προορίζεται για εμπορευματική δραστηριότητα (διακινούνται σκραπ και εμπορευματοκιβώτια) και όχι για φιλοξενία επιβατών. Αυτό δημιουργεί σύγκρουση μεταξύ των χρήσεων του προβλήτα, λόγω της ασυμβατότητας που παρουσιάζουν. Ταυτόχρονα λειτουργεί αρνητικά στους επιβάτες του πλοίου, καθώς πρώτον η εικόνα ενός εμπορικού λιμένα δεν είναι αυτό που θέλουν να αντικρίσουν οι τουρίστες, οι οποίοι συνήθως αναζητούν όμορφα τοπία και δεύτερον, ο Προβλήτας Νο2 βρίσκεται αρκετά μακριά από το κέντρο της πόλης που σημαίνει ότι πολλοί επιβάτες μπορεί να επιλέξουν να μην αποβιβαστούν από το πλοίο, πράγμα το οποίο μειώνει τα οφέλη που απολαμβάνει η

πόλη από τον τομέα της κρουαζιέρας. Τέλος, η ελεύθερη και ανεξέλεγκτη κυκλοφορία των επιβατών από το κρηπίδωμα μέχρι την πύλη εισόδου/εξόδου αυξάνει αισθητά τις πιθανότητες ατυχήματος (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:137, Σ. Δημόπουλος, 17.04.2010:12).

3.1.3 ΜΑΡΙΝΑ- ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ

Οι περιοχές της λιμενολεκάνης που προορίζονται για τον ελλιμενισμό αλιευτικών σκαφών είναι τα δυτικά κρηπιδώματα του Κεντρικού Προβλήτα, το παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ Κεντρικού προβλήτα και μαρίνας τελωνείου, κάποια κρηπιδώματα της μαρίνας τελωνείου και τέλος η μαρίνα στον Άγιο Κωνσταντίνο που καλύπτει τις ανάγκες ερασιτεχνών αλιέων. Σε αυτές τις περιοχές υπάρχει παροχή πόσιμου νερού. Τα αλιευτικά σκάφη παράκτιας αλιείας που ελλιμενίζονται στο Βόλο, μαζί με αυτά των ερασιτεχνών αλιέων, ανέρχονται σε 100-130 ανάλογα με την εποχή. Τα αλιευτικά σκάφη μέσης αλιείας (γρι-γρι, μηχανότρατες) που ελλιμενίζονται στο Βόλο ανέρχονται σε 20 ανάλογα με την εποχή, σε μόνιμη βάση, όμως, είναι 3-5 (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:34, 140-2).

Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η αλιευτική δραστηριότητα στο λιμένα είναι η σύγκρουση χρήσεων, καθώς η συνύπαρξη των αλιευτικών σκαφών με τα σκάφη αναψυχής δημιουργεί προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία της. Πρόβλημα επίσης δημιουργείται και από την καθυστέρηση κατασκευής της νέας Ιχθυόσκαλας (θα περιλαμβάνει κτιριακό συγκρότημα και μικρή επέκταση των υπαρχόντων κρηπιδωμάτων) στην περιοχή της Μπουρμπουλήθρας, εκεί περίπου που βρίσκεται και η σημερινή. Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε τον Ιούνιο, μετά από πολλά χρόνια καθυστέρησης (οι πρώτες μελέτες ξεκίνησαν πριν από τριάντα χρόνια) και σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα αναμένεται να ολοκληρωθεί σε ενάμιση χρόνο. Η έλλειψη σύγχρονης Ιχθυόσκαλας δημιουργεί έλλειψη χώρου για τις εγκαταστάσεις που είναι αναγκαίες για τη διαχείριση των αλιευμάτων (ψυγεία, αποθήκες αλιευτικού εξοπλισμού κλπ.) και την εξυπηρέτηση των σκαφών. Τέλος, η έλλειψη επαρκών πλωτών προβλητών και κυματοθραυστών δεν παρέχει προστασία στα σκάφη από τους Νότιους ανέμους και επιπλέον σε πολλά σκάφη παράκτιας αλιείας παρατηρείται

έλλειψη βασικών εξυπηρετήσεων (πόσιμο νερό και ρεύμα) (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:34, 140-2, 169, <http://www.magnesianews.gr>).

Τα σκάφη αναψυχής ελλιμενίζονται στη ρίζα του προσήνεμου μόλου και στον εκεί πλωτό προβλήτα (στον κυματοθραύστη), στο παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ προσήνεμου μόλου και Κεντρικού Προβλήτα, στο παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ Κεντρικού Προβλήτα και μαρίνας τελωνείου και στα κρηπίδωματα και τους πλωτούς προβλήτες της μαρίνας τελωνείου. Οι εγκαταστάσεις του ΟΛΒ μπορούν να φιλοξενήσουν περίπου 235 ιδιωτικά σκάφη, από τα οποία τα 99 στην ειδικά διαμορφωμένη μαρίνα τελωνείου, όπου δύο τμήματα παλαιών αποθηκών έχουν ανακαινιστεί και έχουν κατασκευαστεί κάποιες υποδομές για τη μαρίνα (κυλικείο, αποδυτήρια, κλπ.). Στις περισσότερες περιοχές ελλιμενισμού - εκτός από τον κυματοθραύστη - σκαφών αναψυχής υπάρχει παροχή πόσιμου νερού και ρεύματος (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:33-4).

Όπως τα αλιευτικά σκάφη, έτσι και τα τουριστικά παρεμποδίζονται από τη συνύπαρξη τους. Επιπλέον στη μαρίνα τελωνείου δημιουργείται πρόβλημα από την ύπαρξη κτιρίων (τελωνείου) που εμποδίζουν την ανάπτυξη συμβατών δραστηριοτήτων, όπως καταστήματα, εστιατόρια, κλπ. Τέλος, όπως αναφέρουν οι υπεύθυνοι του ΟΛΒ, κρίνεται αναγκαία η επέκταση της υπάρχουσας μαρίνας διότι στην περιοχή φαίνεται να υπάρχει ζήτηση για επιπλέον θέσεις, πράγμα που θα επιφέρει και πρόσθετα έσοδα στο λιμένα. Σύμφωνα με τον κ. Ν. Σακελλαρίου υπάρχει πρόβλεψη για την επέκταση της αλλά η υλοποίηση της καρκνοβατεί λόγω γραφειοκρατίας (ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010:33-4, 169, Ν. Σακελλαρίου, 2010-συνέντευξη).

3.1.4 ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία ονομάζεται ο τομέας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών, κατά κύριο λόγο, πλοίων, πλωτών μέσων, καθώς και μεταλλικών κατασκευών ξηράς (μεταφορικά μέσα, δεξαμενές καυσίμων, μεταλλικές γέφυρες, κλπ.). Η σύγχρονη ναυπηγοεπισκευαστική

βιομηχανία εμφανίστηκε στην Ελλάδα το 1956. Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (ΝΑ.ΖΩ.) ονομάζεται η χωροθετημένη χερσαία και θαλάσσια έκταση εντός των ορίων νομίμως παραχωρηθείσας θαλάσσιας έκτασης, αιγιαλού και παραλίας (χωροθετείται σύμφωνα με την παρ.3 του άρθρου 6 του Ν.2642/1998). Αυτή η Ζώνη δύναται να εκμισθώνεται από τους οικείους φορείς διοίκησης, διαχείρισης ή εκμετάλλευσης για τη διενέργεια εργασιών ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2003:21, 44).

Στην ευρύτερη περιοχή της πόλης του Βόλου αυτού του είδους η δραστηριότητα λαμβάνει χώρα στα καρνάγια του Τρικεριού, της Αμαλιάπολης (Μιτζέλας), καθώς και στο λιμάνι του Βόλου και έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί μεταλλικά σκάφη σημαντικού μεγέθους. Στο λιμάνι του Βόλου δεν υπάρχει θεσμοθετημένη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Παρόλα αυτά πολύ συχνά εκτελούνται εργασίες επισκευών στα πλοία, τα οποία βρίσκονται εν πλω, είτε σε αγκυροβόλιο είτε πλαγιοδετημένα στις περισσότερες περιπτώσεις σε κάποιον από τους προβλήτες του εμπορικού λιμένα. Επίσης ορισμένες σχετικές δραστηριότητες πραγματοποιούνται στην περιοχή του Κραυσίδωνα (εκεί που το ποτάμι καταλήγει στο λιμάνι). Εκεί οι επισκευές γίνονται πάνω στα πλοία, εφόσον δεν υπάρχει δεξαμενή. Οι εργασίες που εκτελούνται στο λιμάνι είναι κυρίως εργασίες μηχανολογικές και μηχανουργικές, ενώ οι ελασματοουργικές εργασίες είναι περιορισμένες (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2003:40-1, 91).

Η μη ύπαρξη βέβαια θεσμοθετημένης Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης στο λιμάνι του Βόλου δημιουργεί προβλήματα και δυσκολίες στην πορεία των εργασιών, καθώς στους προβλήτες του εμπορικού λιμένα δεν υπάρχουν μόνιμες ευκολίες και παροχές για τα επισκευαζόμενα πλοία και οι εργασίες εκτελούνται από εξωτερικά συνεργεία με προσωρινές άδειες, που εκδίδει το Λιμεναρχείο Βόλου. Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας για την εγκατάσταση Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης στη Μαγνησία, το λιμάνι του Βόλου θεωρήθηκε ιδανική θέση για τη χωροθέτηση της διότι πληρούσε όλα τα κριτήρια. Η εν λόγω μελέτη όμως τονίζει ότι η συγκεκριμένη Ζώνη σχετίζεται με μια σειρά περιβαλλοντικών κινδύνων και για το λόγο αυτό απαραίτητη προϋπόθεση για την εγκατάσταση και λειτουργία της στο λιμάνι αποτελεί η ελαχιστοποίηση, αν όχι η

πλήρης εξάλειψη των περιβαλλοντικών κινδύνων που ενέχει, καθώς ήδη το λιμάνι αποτελεί όχληση για την πόλη (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2003:40-1, 98-9).

3.1.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

Το λιμάνι του Βόλου φιλοξενεί και κάποιες ειδικές κατηγορίες σκαφών. Αυτά τα σκάφη είναι ρυμουλκά (στο δυτικό κρηπίδωμα του Κεντρικού Προβλήτα), εκπαιδευτικά (παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ προσήνεμου μόλου και Κεντρικού Προβλήτα) για την πρακτική εκπαίδευση των ενδιαφερόμενων προς απόκτηση διπλώματος χειρισμού σκάφους και σκάφος για θαλάσσιες έρευνες που χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας της περιοχής. Τα σκάφη αυτά δεν βρίσκονται στη δικαιοδοσία του ΟΛΒ, αλλά ανήκουν σε ιδιώτες. Παλαιότερα το λιμάνι είχε στην ιδιοκτησία του ρυμουλκά, τα οποία όμως πουλήθηκαν. Το λιμάνι φιλοξενεί, επίσης, σκάφη του λιμενικού σώματος (στο δυτικό κρηπίδωμα του Κεντρικού Προβλήτα) (Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη).

Το λιμάνι του Βόλου την άνοιξη του 2010 (9- 12 Μαΐου) φιλοξένησε για πρώτη φορά την παγκόσμια διοργάνωση εκπαιδευτικής ιστιοδρομίας “Tall Ships Regatta- Ιστορικές Θάλασσες 2010” που διοργανώνεται από τη Sail Training International. Οι ιστιοδρομίες αυτές ξεκίνησαν από το 1950 και η ιδέα για ένα διεθνή αγώνα δρόμου με σκοπό την εκπαίδευση πραγματοποιήθηκε πρώτη φορά το 1956 (μεταξύ Torbay στο Ηνωμένο Βασίλειο και Λισσαβόνας στην Πορτογαλία). Τα πληρώματα αποτελούνται από επαγγελματίες ναυτικούς και από εκπαιδευόμενους δόκιμους που συμμετέχουν εθελοντικά και προέρχονται από διάφορες χώρες. Η συγκεκριμένη διοργάνωση ήταν η πρώτη τέτοιου είδους και μεγέθους ιστιοδρομία που πραγματοποιήθηκε στη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο και αναπτύχθηκε σε τέσσερα σκέλη. Ο Βόλος ήταν το λιμάνι αφετηρίας, όπου πραγματοποιήθηκε ο πρώτος αγώνας με περιοχή εκκίνησης τα νότια της Σκιάθου (περίπου 30 μίλια από το Βόλο). Οι υπόλοιποι λιμένες ήταν κατά σειρά η Βάρνα (Βουλγαρία), η Κωνσταντινούπολη (Τουρκία) και, τέλος, το Λαύριο (Θεσσαλία, 09.05.2010:17, <http://www.tallshipsvolos2010.gr>).

Συνολικά για το 2010 η Sail Training International θα διοργανώσει τέσσερις τέτοιου είδους εκδηλώσεις στην Ευρώπη (με πρώτη αυτή που αναφέραμε), που θα περιλαμβάνουν 11 λιμάνια σε 9 χώρες. Στα πλαίσια μάλιστα αυτών των εκδηλώσεων διοργανώνονται στους λιμένες και στις πόλεις υποδοχής πληθώρα πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων. Τα εκπαιδευτικά ιστιοφόρα πρόκειται να ανέρθουν σε 150, τα εκπαιδευόμενα μέλη των πληρωμάτων σε 10.000 και οι επισκέπτες στους λιμένες γύρω στους 10.000.000 (<http://www.tallshipsvolos2010.gr>).

Συγκεκριμένα, σε αυτή την πρώτη διοργάνωση συμμετείχαν 25 εκπαιδευτικά ιστιοφόρα προερχόμενα από 17 χώρες και πλήρωμα περισσότερα από 500 άτομα. Στο λιμάνι του Βόλου, ωστόσο, κατέπλευσαν μόνο 10 ιστιοφόρα προερχόμενα από 9 χώρες, τα οποία ελλιμενίστηκαν στον Κεντρικό Προβλήτα και στο παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ Κεντρικού Προβλήτα και μαρίνας τελωνείου. Το γεγονός ότι ο Βόλος φιλοξένησε 15 ιστιοφόρα λιγότερα οφείλεται στην έλλειψη χώρου που παρουσιάζει ο λιμένας, καθώς ήδη με αυτά τα ιστιοφόρα το κρηπίδωμα του Κεντρικού Προβλήτα (εκτός από τις περιοχές που ελλιμενίζονται τα ταχύπλοα και το πλοίο της γραμμής για επιβατικές μεταφορές) που μπορεί να φιλοξενήσει τέτοιου είδους δραστηριότητες (οι υπόλοιποι προβλήτες διατίθενται για εμπορευματικές δραστηριότητες) ήταν περιμετρικά κατειλημμένο (Θεσσαλία, 09.05.2010:17).

3.1.6 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Οι υποδομές του λιμένα Βόλου που προορίζονται για τις επιβατικές μεταφορές είναι ο Κεντρικός Προβλήτας, στον οποίο έχει πραγματοποιηθεί επέκταση κατά 50μ. περίπου. Την επιβατική δραστηριότητα από κοινού με τα κρουαζιερόπλοια θα εξυπηρετεί και ο νέος επιβατικός σταθμός του λιμένα, που είναι χωροθετημένος επίσης στον Κεντρικό Προβλήτα. Σε αυτό τον Προβλήτα είναι δυνατή η παράλληλη και ταυτόχρονη φορτοεκφόρτωση μέχρι και τριών πλοίων. Η επιβατική δραστηριότητα περιλαμβάνει, σε μόνιμη βάση, ακτοπλοϊκές συνδέσεις του Βόλου με τις Βόρειες Σποράδες και κατά διαστήματα ακτοπλοϊκές συνδέσεις του Βόλου με τη Λήμνο, τη Μυτιλήνη, τη Θεσσαλονίκη και κάποιες περιοχές της Εύβοιας. Τα πλοία που εξυπηρετούν αυτές τις γραμμές είναι Ε/Γ-Ο/Γ (επιβατηγό-οχηματοαγωγή)

συμβατικά πλοία, ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ (επιβατηγό- οχηματαγωγά) πλοία και υδροπτέρυγα (δελφίνια).

Οι τιμές των ναύλων των ακτοπλοϊκών γραμμών από Βόλο προς Βόρειες Σποράδες είναι ιδιαίτερος υψηλές. Σύμφωνα με δημοσιεύματα των εφημερίδων, το 2009 η τιμή του εισιτηρίου (κατάστρωμα) από Πειραιά για Χανιά ήταν 30€ το άτομο και 86€ για ΙΧ (κάτω των 4,25μ.), ενώ από Βόλο για Σκόπελο ήταν 35€ το άτομο και 80€ για ΙΧ. Συνεπώς, οι τιμές των εισιτηρίων εμφανίζονται αυξημένες και μάλιστα δυσανάλογα με την απόσταση που καλύπτεται, καθώς η απόσταση Πειραιάς- Χανιά είναι υπερτριπλάσια από αυτή Βόλου- Σκοπέλου. Βέβαια οι επιχειρηματίες υποστηρίζουν ότι ένα ποσοστό, το οποίο μπορεί να ανέλθει στο 35% του ναύλου είναι κρατήσεις υπέρ τρίτων (ΝΑΤ, Δημόσιο, κτλ.) και ότι οι συγκεκριμένες γραμμές είναι κερδοφόρες μόνο κατά τη θερινή περίοδο, πράγμα που δεν τους αφήνει περιθώρια για πιο φθηνά εισιτήρια (Σ. Δημόπουλος, 25.07.2009:18).

Παρακάτω παρατίθεται συνοπτική αναφορά σε άρθρο του κ. Ψαραύτη που αναλύει τι περιλαμβάνουν οι κρατήσεις υπέρ τρίτων των ακτοπλοϊκών ναύλων, το αν και κατά πόσο ευθύνονται αποκλειστικά αυτές οι κρατήσεις για το ύψος των ναύλων στην Ελλάδα και το εάν αυτές είναι δυνατό να καταργηθούν, όπως υποστηρίζουν πολλοί, για να πέσουν οι τιμές. Αυτές οι κρατήσεις καταβάλλονται από τον επιβάτη και αποδίδονται από την ακτοπλοϊκή εταιρεία στον εκάστοτε τρίτο. Οι κρατήσεις αυτές είναι οι εξής:

- ΦΠΑ, που είναι η μεγαλύτερη από τις κρατήσεις που η ακτοπλοϊκή εταιρεία εισπράττει μέσω του ναύλου και τον αποδίδει στην εφορία. Ο νέος ΦΠΑ κυμαίνεται στο 10% (από το 9%) για τα εισιτήρια των επιβατών μέχρι 21% (από 19%) για τα τροχοφόρα οχήματα. Σε περίπτωση κατάργησης του ΦΠΑ στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, το Κράτος οπωσδήποτε θα επιλέξει να εξισορροπήσει την απώλεια αυτή μέσω της επιβολής άμεσων ή έμμεσων φόρων στις εταιρείες ή αύξησης των λιμενικών τελών και, στην πορεία, η εκάστοτε εταιρεία θα βρει τρόπο να περάσει τις χρεώσεις αυτές στον καταναλωτή.
- Λιμενικά τέλη, που ο επιβάτης ή το τροχοφόρο όχημα πληρώνει διαμέσου του ναύλου για τη χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, από τις οποίες διέρχεται και τα οποία αποδίδονται στο φορέα που διαχειρίζεται τον εκάστοτε λιμένα. Τα τέλη

αυτά αντιστοιχούν συνήθως σε ένα σταθερό ποσοστό - συνήθως 5% (τόσο είναι και στο λιμάνι του Βόλου) - επί του εισιτηρίου και εισπράττεται μόνο στη μια κατεύθυνση (κατά την αναχώρηση). Εξαιρέση αποτελεί το λιμάνι του Πειραιά, χρεώνοντας τέλη και στις δύο κατευθύνσεις. Λιμενικά τέλη καταβάλλουν και οι ακτοπλοϊκές εταιρείες στους λιμένες (δικαίωμα παραβολής, δικαίωμα προσόρμισης). Εάν καταργηθούν τα τέλη επιβατών και οχημάτων, οπωσδήποτε θα αυξηθούν τα τέλη ελλιμενισμού για τα πλοία, οπότε σίγουρα αυτή η αύξηση θα μεταβιβαστεί μέσω του εισιτηρίου στους επιβάτες.

- Λεμβουχικά-αχθοφορικά. Το ποσό αυτό ανά επιβάτη δεν είναι μεγάλο, αλλά συνολικά δεν είναι διόλου ασήμαντο. Κατά τους ακτοπλόους, από τη συγκεκριμένη χρέωση συγκεντρώνονται περίπου 18.000.000€/έτος. Αυτή η χρέωση υπάρχει σε ορισμένα λιμάνια, παρά του ότι πλέον ούτε λεμβούχοι, ούτε αχθοφόροι υπάρχουν και εννοείται πως πρέπει να καταργηθεί, καθώς δεν ανταποκρίνεται σε υπάρχουσες προσφερόμενες υπηρεσίες.
- Εισφορά υπέρ ΚΑΕΟ-NAT, με την οποία το εισιτήριο επιβαρύνεται σε ποσοστό 6,5%. Το ΚΑΕΟ (Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων) χρηματοδοτεί τις συντάξεις του NAT. Τα πλοία και οι επιβάτες όμως είναι ήδη καλυμμένοι ασφαλιστικά από ιδιωτικές ασφαλιστικές εταιρείες και δεν υπάρχει λόγος να επιβαρύνονται με τα έξοδα των ασφαλιστικών ταμείων, οπότε θα μπορούσε να καταργηθεί.
- Επίναυλος (3%), που καταβάλλεται στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια για την επιδότηση των άγονων γραμμών (μετά την ψήφιση του Ν. 2932/2001). Αυτή η κράτηση θα έπρεπε να καταργηθεί, καθώς αυτές οι επιδοτήσεις θα έπρεπε να γίνονται από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και όχι να επιβαρύνεται ο επιβάτης.

Ένα παράδειγμα αποτελεί η σύγκριση των διαδρομών Πειραιά-Ηρακλείου (175 ναυτικά μίλια) και Πάτρας-Ανκόνας (512 ναυτικά μίλια). Ο ναύλος ανά μίλι της πρώτης διαδρομής είναι τρεις φορές πιο υψηλός από αυτόν της δεύτερης και μάλιστα ακόμη και αφαιρώντας τις υπέρ τρίτων κρατήσεις παραμένει δύο φορές πιο υψηλός από αυτόν της δεύτερης. Στις συγκεκριμένες διαδρομές επίσης τα πλοία είναι σχεδόν παρόμοια και τα ιταλικά τέλη ελλιμενισμού δεν είναι χαμηλότερα από τα ελληνικά (X. N. Ψαραύτης, 2009, <http://www.port-volos.gr>).

Τα όσα παραθέτει ο κ. Φαραύτης στο άρθρο του, αλλά και το μετέπειτα παράδειγμα με βρίσκουν απολύτως σύμφωνη και έρχονται σε αντίθεση με αυτό που υποστηρίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, ότι δηλαδή η τιμές των εισιτηρίων είναι αυξημένες μόνο εξαιτίας των υπέρ τρίτων κρατήσεων. Σίγουρα βέβαια οι κρατήσεις είναι αρκετές, αλλά δεν είναι ο μόνος λόγος των ακριβών ακτοπλοϊκών ναύλων στην Ελλάδα. Προφανώς μέσα σε όλα αυτά υπάρχουν και τα συμφέροντα των ναυτιλιακών εταιρειών που επιδιώκουν το μέγιστο κέρδος, αλλά και η επιβολή από τη μεριά του κράτους χρεώσεων άδικων προς τους επιβάτες.

Τα νούμερα για την επιβατική κίνηση του λιμένα (που παρατίθενται παρακάτω στην εργασία για 2005-2010) υποδεικνύουν κάποια αύξηση των επιβατών και των οχημάτων που διακινούνται στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων. Οι υπεύθυνοι του ΟΛΒ, όμως, υποστηρίζουν ότι οι ανταγωνιστικοί λιμένες (Άγιος Κωνσταντίνος και Θεσσαλονίκη), από όπου πραγματοποιούνται επίσης δρομολόγια προς τις Βόρειες Σποράδες, αφαιρούν έργο από το λιμάνι του Βόλου. Οι επιβάτες για τις Βόρειες Σποράδες από το νομό Φθιώτιδας και κάτω μπορούν να εξυπηρετηθούν από το λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου, ενώ αντίστοιχα από το νομό Πιερίας και πάνω μπορούν να εξυπηρετηθούν από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Συνεπώς, το “target group” του λιμένα Βόλου στενεύει δραματικά και περιορίζεται στην ενδοχώρα του (Περιφέρεια Θεσσαλίας), γεγονός το οποίο δεν αφήνει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης. Ο Βόλος θα μπορούσε να εξυπηρετήσει την Περιφέρεια Ηπείρου με την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου, έργο το οποίο καθυστερεί εδώ και χρόνια (Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη).

Έντονο πρόβλημα στην επιβατική δραστηριότητα του λιμένα προκαλούν και οι έντονες διακυμάνσεις στη ζήτηση, που παρατηρούνται ανάμεσα στους χειμερινούς και τους καλοκαιρινούς μήνες. Κάθε χρόνο κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (Απρίλιος-Σεπτέμβριος) και κυρίως τους μήνες του Ιουλίου και του Αυγούστου υπάρχει άμεση ανάγκη για ναύλωση επιπλέον πλοίων στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων, καθώς η επιβατική κίνηση ανεβαίνει κατακόρυφα και απότομα. Επίσης τους καλοκαιρινούς μήνες δρομολογούνται συνήθως και πλοία από Βόλο προς περιοχές όπως Εύβοια, Λήμνος και από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης προς Βόλο και Βόρειες Σποράδες, τα οποία συνήθως διακόπτονται τους χειμερινούς μήνες.

3.2 ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ

3.2.1 ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το λιμάνι του Βόλου συνδέεται περιστασιακά με τη Θεσσαλονίκη, την Κρήτη, τη Λήμνο, τη Μυτιλήνη, τη Λήμνο και την Κύμη (Χάρτης 6 στο Παράρτημα) . Αυτές οι συνδέσεις γίνονται με ελάχιστες εξαιρέσεις κατά τους θερινούς μήνες κατά τη διάρκεια των οποίων η ζήτηση αυξάνεται απότομα και βασικός σκοπός τους είναι η κάλυψη της ζήτησης για τα νησιά των Βορείων Σποράδων και όχι η σύνδεση του λιμένα Βόλου με νέες περιοχές. Οι συγκεκριμένες συνδέσεις δεν παρουσιάζουν καμία μονιμότητα, καθώς αφενός, πραγματοποιούνται μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και αφετέρου δεν πραγματοποιούνται κάθε χρόνο.

Τα δρομολόγια που για ένα διάστημα συνέδεαν το Βόλο με την Κύμη και το Βόλο με τη Μυτιλήνη δεν πραγματοποιούνται πλέον. Επίσης, το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Σκιάθος-Βόλος-Κρήτη που συνέδεε το λιμάνι του Βόλου με τη Θεσσαλονίκη αλλά και με την Κρήτη διακόπηκε, καθώς θεωρήθηκε ασύμφορη η είσοδος του πλοίου στον Παγασητικό μέχρι το Βόλο. Το γεγονός αυτό δείχνει βέβαια ότι πιθανώς δεν υπήρχε ικανοποιητική ζήτηση για να διατηρηθεί. Τους θερινούς μήνες του 2009 δρομολογήθηκαν ταχύπλοα (τύπου “Flying Cat”) που συνέδεαν το Βόλο με τη Θεσσαλονίκη με ενδιάμεσες στάσεις τα τρία νησιά των Β. Σποράδων. Τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν εναλλάξ, καθώς την ίδια ώρα που το πρώτο ταχύπλοο ξεκινούσε από το Βόλο με προορισμό τη Θεσσαλονίκη, ξεκινούσε και το άλλο από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό το Βόλο. Μέχρι στιγμής για το 2010 δεν προβλέπεται αυτή η ακτοπλοϊκή σύνδεση, αλλά έχει κατατεθεί πρόταση από τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου για δρομολόγηση πλοίου στη γραμμή Θεσσαλονίκη-Σκιάθος-Σκόπελος-Αλόνησος-Βόλος, που θα εκτελεί δρομολόγια δύο φορές την εβδομάδα για το χρονικό διάστημα Ιουλίου-Αυγούστου. Το 2009 η έντονη ζήτηση για επιπλέον πλοία στη γραμμή Βόλου-Β. Σποράδων τους θερινούς μήνες κατέληξε και στη δρομολόγηση πλοίου (“Παναγία Θαλασσινή”) από τη Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, το οποίο πραγματοποιούσε τέσσερις ημέρες την εβδομάδα το δρομολόγιο Βόλος-Β. Σποράδες-Λήμνος. Το συγκεκριμένο δρομολόγιο, επίσης, δεν προβλέπεται να

πραγματοποιηθεί φέτος (Ν. Παπαναστασίου, 2010-συνέντευξη, Τ. Κεκάτου, 28.07.2009:17, Β. Καραμάνης, 20.06.2009:19, Θ. Κ. Βογιατζής, 01.04.2010:18).

3.2.2 ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Το δρομολόγιο Βόλος-Βόρειες Σποράδες (Βόλος-Σκιάθος-Γλώσσα Σκοπέλου-Σκόπελος-Αλόνησος) (Χάρτης 6 στο Παράρτημα) είναι το μοναδικό σταθερό δρομολόγιο του λιμένα Βόλου, το οποίο πραγματοποιείται σε όλη τη διάρκεια του έτους και στο οποίο σε σταθερή βάση είναι δρομολογημένα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ (“Express Σκιάθος” της Hellenic Seaways) και ταχύπλοα (της Hellenic Seaways). Τα ταχύπλοα του χειμερινούς μήνες είναι δύο (εκ των οποίων το ένα υδροπτέρυγο, Υ/Γ). Αυτό που διαφοροποιείται είναι η συχνότητα των δρομολογίων που κατά τους θερινούς μήνες αυξάνεται, λόγω αυξημένης ζήτησης και σε κάποιες περιπτώσεις η εισαγωγή επιπλέον πλοίων στη γραμμή. Συγκεκριμένα, κατά τους θερινούς μήνες του 2010, το “Express Σκιάθος” πραγματοποιεί διπλά δρομολόγια όλες τις ημέρες της εβδομάδας πλην της Τρίτης μόνο όμως προς τα νησιά της Σκιάθου και της Σκοπέλου. Επιπλέον υπάρχουν τρία ταχύπλοα (Flyingcat 5, Flyingcat 6, Flyingdolphin XXIII) στο δρομολόγιο Βόλου-Βορείων Σποράδων, ένα εκ των οποίων επίσης πραγματοποιεί διπλά δρομολόγια κάποιες ημέρες της εβδομάδας (<http://www.ferries.gr>).

Ακτοπλοϊκές συνδέσεις προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων πραγματοποιούνται και από άλλους λιμένες της χώρας, πλην του Βόλου, όπως αυτόν του Αγίου Κωνσταντίνου από τον οποίο υπάρχει σύνδεση καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους (τη χειμερινή περίοδο 2009-2010 μόνο με ταχύπλοο). Για τους θερινούς μήνες του 2010 συγκεκριμένα, υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση από την Κύμη και τη Σκύρο, το Πευκί Ευβοίας και τον Άγιο Κωνσταντίνο, ενώ η σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη βρίσκεται ακόμη σε στάδια συζητήσεων. Από το λιμάνι της Κύμης (Σκύρος-Κύμη-Αλόνησος-Σκόπελος) υπάρχει σύνδεση με τη Σκόπελο και την Αλόνησο δύο φορές την εβδομάδα με το πλοίο “Αχιλλέας” της Ναυτιλιακής Εταιρείας Σκύρου. Από το Πευκί Ευβοίας, μέχρι και το τέλος Αυγούστου, υπάρχει καθημερινή ακτοπλοϊκή σύνδεση (διπλά δρομολόγια τις τέσσερις ημέρες) με το νησί της Σκιάθου με το πλοίο “Express Εύβοια 1” της AA Lines. Από το λιμάνι του Αγίου Κωνσταντίνου, κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου (Απρίλιος-Σεπτέμβριος) και κυρίως τον Ιούλιο και τον

Αύγουστο τα δρομολόγια αυξάνονται και για το 2010 στη γραμμή έχουν εισαχθεί ένα συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ (“Express Πήγασος” της Hellenic Seaways), το οποίο μια φορά την εβδομάδα εκτελεί δύο δρομολόγια, και τρία ταχύπλοα (της Hellenic Seaways και της Hellas Speed Cat), από τα οποία το ένα πραγματοποιεί διπλά δρομολόγια (<http://www.ferries.gr>, <http://www.skopelos.net>, <http://www.sne.gr>).

Στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων το 2010 αναμένεται να δρομολογηθεί πλοίο τύπου Ro-Ro με το όνομα “Σποράδες” της εταιρείας “Άγιος Ρηγίνος”, το οποίο θα μπορεί να μεταφέρει καθημερινά 15-20 φορτηγά αυτοκίνητα προς τα νησιά για την τροφοδοσία τους. Επίσης θα μπορεί να μεταφέρει 15 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 12 οδηγούς και θα κινείται με 14,5 κόμβους. Η δρομολόγηση του πλοίου, όπως αναφέρεται, θα γίνεται σε ετήσια και καθημερινή βάση. Η εν λόγω εταιρεία έχει καταθέσει την πρόταση της στο ΣΑΣ, το οποίο θα συνεδρίαζε στις 5 Ιουλίου, μέχρι στιγμής ωστόσο δεν έχει ανακοινωθεί κάτι νεότερο (Θ. Κ. Βογιατζής, 01.04.2010:18, <http://www.magnesianews.gr>).

Γενικότερα στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων για τις χρονιές 2005-2009, με μοναδική εξαίρεση το 2008, παρατηρείται σταδιακή αύξηση των επιβατικών κινήσεων (επιβάτες και οχήματα επιβατικά) (Πίνακας 3), πράγμα το οποίο οφείλεται και στη γενικότερη τουριστική ανάπτυξη που παρουσιάζουν τα συγκεκριμένα νησιά τα τελευταία χρόνια. Μάλιστα, παρατηρείται ότι το 2009 ήταν η πιο επιτυχημένη χρονιά από άποψη επιβατικής κίνησης (επιβάτες και οχήματα επιβατικά), με σημαντική διάφορα από την υπόλοιπη πενταετία.

Σε αυτό το σημείο τίθεται μια σημαντική ερώτηση: Η δρομολόγηση περισσότερων πλοίων και τα συχνότερα δρομολόγια στην ακτοπλοϊκή γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, μπορεί να συνεπάγεται και αύξηση της επιβατικής κίνησης; Η απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα πιστεύω ότι είναι θετική. Για παράδειγμα, τη χρονιά του 2008 η επιβατική κίνηση παρουσιάζει πτώση σε σχέση με το 2007 και το 2009. Είναι χαρακτηριστικό μάλιστα ότι την ίδια χρονιά, σε αντίθεση με τις άλλες δύο, με αποφάσεις του ΣΑΣ (Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών), κατά τους θερινούς μήνες δεν είχε

δρομολογηθεί δεύτερο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο στη γραμμή πλην αυτού που υφίσταντο ήδη. Αυτό πιθανότατα να έπαιξε ρόλο στην μείωση της κίνησης στη γραμμή.

Τα νησιά των Βορείων Σποράδων (με κύριο τη Σκιάθο) παρουσιάζουν δυναμική τουριστική ανάπτυξη. Όλο και περισσότεροι Βολιώτες τους επιλέγουν ως θερινούς προορισμούς τόσο για πολυήμερη παραμονή όσο και για ολιγοήμερες εκδρομές κυρίως τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες, καθώς παρουσιάζουν επιπλέον το πλεονέκτημα της γειννίας με την ηπειρωτική χώρα και την πόλη του Βόλου. Επίσης συγκεντρώνουν τουρίστες τόσο από τη Βόρεια όσο και από τη Νότια Ελλάδα. Η έλλειψη επαρκών ακτοπλοϊκών εξυπηρετήσεων όμως εμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξη τους και ταυτόχρονα αφαιρεί έργο από το λιμάνι του Βόλου. Ο λιμένας Βόλου πρέπει να εκμεταλλευτεί πλήρως τις δυνατότητες που εμφανίζουν τα εν λόγω νησιά και να προσπαθήσει να αντιμετωπίσει και να ανταπεξέλθει στον ανταγωνισμό που δέχεται από άλλους λιμένες και κυρίως από αυτόν του Αγίου Κωνσταντίνου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ ΜΕ Ε/Γ- Ο/Γ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΑ					
	2005	2006	2007	2008	2009
Επιβάτες	377.358	406.283	440.441	434.935	448.838
Φορτηγά	13.866	13.131	15.199	12.632	12.811
Λεωφορεία	1	0	0	0	0
Ι.Χ.	42.470	43.579	48.905	44.695	52.171
Δίκυκλα	6.909	7.336	7.091	7.003	7.659
Σύνολο επιβατικών οχημάτων	49.380	50.915	55.996	51.698	59.830

Πηγή: ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010, ίδια επεξεργασία

Το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος της τουριστικής κίνησης προσελκύει το νησί της Σκιάθου (Πίνακας 4 και 5, Διάγραμμα 11) που παρουσιάζει μια εντυπωσιακή τουριστική ανάπτυξη. Ένα πολύ σημαντικό ποσοστό προσελκύει πλέον και το λιμάνι της Σκοπέλου η οποία σε σχέση με το 2008, παρουσίασε τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση στη διακίνηση επιβατών. Ο μόνος λιμένας που παρουσίασε μείωση στους

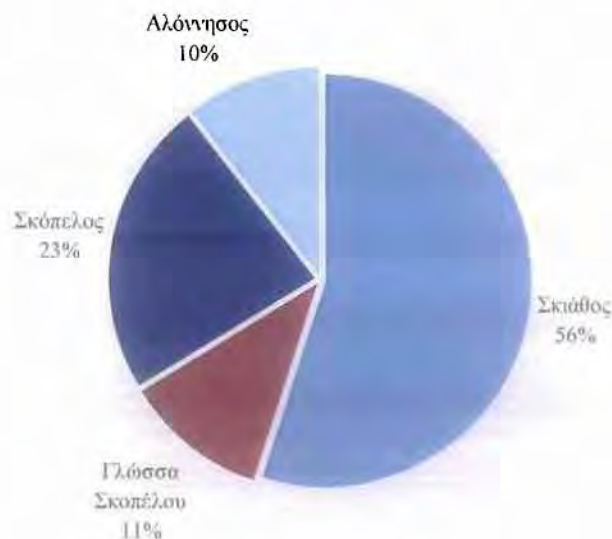
επιβάτες που διακινήθηκαν είναι αυτός της Γλώσσας Σκοπέλου. Συνεπώς, θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι δεν αυξήθηκε ουσιαστικά η επιβατική κίνηση στη Σκόπελο, απλώς μετατοπίστηκε από το λιμάνι της Γλώσσας στο λιμάνι της Σκοπέλου. Αυτό όμως δεν ισχύει, καθώς υπολογίζοντας την ποσοστιαία μεταβολή (2008-2009) του συνόλου των επιβατών και προς τους δύο λιμένες της Σκοπέλου, αυτή συνεχίζει να παραμένει στην πρώτη θέση (4,01%), από άποψη ποσοστιαίας μεταβολής του αριθμού των επιβατών. Αυτό που δεν γνωρίζουμε ωστόσο είναι εάν το 2009 το λιμάνι της Γλώσσας είχε κάποιο πρόβλημα και γι' αυτό το λόγο παρουσίασε μειωμένη επιβατική κίνηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ ΜΕ Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΑ

	2008				2009			
	Σκιάθος	Γλώσσα Σκοπέλου	Σκόπελος	Αλόνησος	Σκιάθος	Γλώσσα Σκοπέλου	Σκόπελος	Αλόνησος
Σύνολο επιβατών	240.430	54.131	95.147	45.215	246.760	51.153	104.118	46.807

Πηγή: ΟΛΒ 2010, ίδια επεξεργασία

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: Συνολική διακίνηση επιβατών ανά λιμένα στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων.



Πηγή: ΟΛΒ 2010, ίδια επεξεργασία

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ (2008-2009) ΑΝΑ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ ΜΕ Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΩΑ				
	Σκιάθος	Γλώσσα Σκοπέλου	Σκόπελος	Αλόνησος
Ποσοστιαία μεταβολή επιβατών	2,63%	-5,50%	9,43%	3,52%

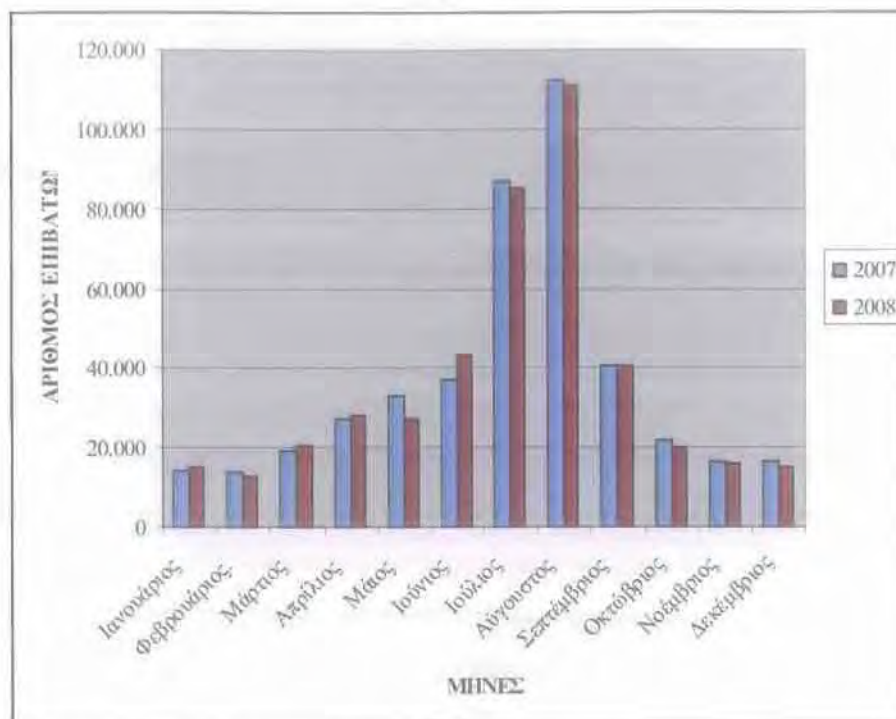
Πηγή: ΟΛΒ 2010, ίδια επεξεργασία

Όπως και τα περισσότερα δρομολόγια προς τους λιμένες των νήσων, έτσι και τα δρομολόγια της γραμμής Βόλου-Βορείων Σποράδων εμφανίζουν έντονη εποχικότητα (Πίνακας 6). Αυτό συμβαίνει εξαιτίας των απότομων αυξομειώσεων που παρατηρούνται στη ζήτηση για επιβατικές μεταφορές. Γενικότερα, η ζήτηση αυξάνεται κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου και κυρίως τους μήνες του Ιουλίου και του Αυγούστου. Μεγάλα ποσοστά επιβατικών κινήσεων παρατηρούνται και τους μήνες του Ιουνίου και του Σεπτεμβρίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΕΠΟΧΙΑΚΗ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ- Β. ΣΠΟΡΑΔΩΝ		
Μήνας	Επιβάτες	
	2007	2008
Ιανουάριος	14.490	15.088
Φεβρουάριος	13.897	13.110
Μάρτιος	19.396	20.368
Απρίλιος	27.182	28.201
Μάιος	33.153	26.990
Ιούνιος	37.151	43.168
Ιούλιος	87.105	85.221
Αύγουστος	112.613	111.088
Σεπτέμβριος	40.525	40.678
Οκτώβριος	21.985	20.033
Νοέμβριος	16.509	15.867
Δεκέμβριος	16.435	15.123
Σύνολο επιβατών	440.441	434.935

Πηγή: ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010, ίδια επεξεργασία

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: Εποχιακή διακύμανση επιβατικής κίνησης στη γραμμή Βόλου- Βορείων Σποράδων



Πηγή: ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Ε. Σαραντάκου και Α. Καρινάς, 2010, ίδια επεξεργασία

Τέλος, οι λιμένες των Βορείων Σποράδων παρουσιάζουν ελλείψεις στις υποδομές τους. Σύμφωνα με μελέτη της ΠΕΠΕΝ (2006), που αναφέραμε και παραπάνω, οι ελλείψεις τους συνοψίζονται στα εξής: ο λιμένας της Σκιάθου παρουσιάζει περιορισμένο χερσαίο λιμενικό χώρο, στο λιμένα Σκοπέλου η είσοδος και η έξοδος στο λιμάνι είναι επικίνδυνη, στο λιμένα της Αλοννήσου έχει διαπιστωθεί σημαντικό πρόβλημα, καθώς επικίνδυνη είναι η πρυμνοδέτηση στον εξωτερικό προβλήτα, λόγω γειτνίασης με τα βράχια του λιμενοβραχίονα και τέλος, στο λιμένα της Γλώσσας Σκοπέλου προτείνεται η δημιουργία προβλήτα στην εξωτερική πλευρά του λιμενοβραχίονα (<http://www.pepen.gr>).

3.2.3 ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το 2006 πραγματοποιούνταν το δρομολόγιο Ωρεοί Ευβοίας-Αγία Κυριακή Τρικεριού-Τρίκερι-Βόλος και αντίστροφα με το πλοιάριο “Φρίξος”, το οποίο κατά τους θερινούς μήνες πραγματοποιούσε το δρομολόγιο αυτό τρεις φορές την ημέρα (Β. Καραμάνης, 18.08.2006:10).

Από τον Αύγουστο του 2009 ξεκίνησαν δρομολόγια με το πλοίο “Express Εύβοια 1” της AA Lines. Το δρομολόγιο αυτό εκτελούσε τη διαδρομή Πευκή Ευβοίας-Αγία Κυριακή Τρικεριού-Νησί Τρίκερι-Βόλος και αντίστροφα δύο φορές την ημέρα (πρωί και απόγευμα). Μάλιστα σε ορισμένες διαδρομές, όταν το σκάφος επέστρεφε από Βόλο προς Πευκή Ευβοίας προσέγγιζε και το νησί της Σκιάθου. Επίσης κατά τη διάρκεια του διημέρου θρησκευτικών εκδηλώσεων του μοναστηριού Ευαγγελίστριας της Θεοτόκου στο Τρίκερι (9-10 Σεπτεμβρίου), υπήρχε πρόβλεψη το συγκεκριμένο πλοίο να εκτελέσει τοπικά δρομολόγια στη διαδρομή Βόλου-Τρικεριού και αντίστροφα προκειμένου να εξυπηρετήσει τον κόσμο που επιθυμούσε να λάβει μέρος στις εκδηλώσεις. Η γραμμή αυτή ήταν προγραμματισμένη να λειτουργήσει σε δωδεκάμηνη βάση, αλλά κάτι τέτοιο δεν συνέβη και διέκοψε τη λειτουργία της μετά το Σεπτέμβριο, λόγω μηχανικής βλάβης του πλοίου. Τα δρομολόγια στην εν λόγω διαδρομή ξεκίνησαν πάλι τον Απρίλιο του 2010 και πραγματοποιούνται δύο φορές την ημέρα, αλλά πραγματοποιούν το δρομολόγιο αντίστροφα: Βόλος-Νησί Τρίκερι-Αγία Κυριακή Τρικεριού-Πευκή Ευβοίας. Μάλιστα, όπως αναφέραμε και παραπάνω, σε καθημερινή βάση πλέον το πλοίο προσεγγίζει και το νησί της Σκιάθου (Σ. Δημόπουλος, 12.09.2009:13, Θ. Κ. Βογιατζής, 01.04.2010:18, Γ. Ξυνός, 27.08.2009:16).

Η κατάσταση με τα δρομολόγια των πλοίων σε γενικές γραμμές, εάν και γίνονται κάποιες προσπάθειες βελτίωσης, κάθε χρονιά και μάλιστα εδώ και χρόνια παραμένει η ίδια. Από το Σεπτέμβριο μέχρι το Μάρτιο στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων είναι δρομολογημένο ένα συμβατικό Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο και ταχύπλοα που εκτελούν καθημερινά δρομολόγια προς τα νησιά (τα δρομολόγια προς Γλώσσα Σκοπέλου και Αλόνησο είναι πιο αραιά από αυτά προς Σκιάθο και Σκόπελο). Από τον Απρίλιο και έπειτα ξεκινούν προσπάθειες δρομολόγησης επιπλέον πλοίων στη γραμμή, κυρίως συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ για να καλύψουν και τη ζήτηση για μεταφορά οχημάτων (Ι.Χ. και φορτηγά για ανεφοδιασμό των νησιών), κάποιες από τις προτάσεις που κατατίθενται στο ΣΑΣ εγκρίνονται και άλλες όχι. Τελικά, κάποιες χρονιές επιτυγχάνεται η δρομολόγηση επιπλέον πλοίων και μερικές άλλες χρονιές όχι, ανάλογα με την κρίση ΣΑΣ, το οποίο αναλύει τις προτάσεις και προσπαθεί να μοιράσει τα πλοία με στόχο την κοινή ωφέλεια των επιβατών (σύμφωνα και με τα όσα προβλέπει ο Νόμος 2932/2001).

Επίσης κατά την τουριστική περίοδο το υπάρχον συμβατικό πλοίο συνήθως εκτελεί διπλά δρομολόγια κάποιες ημέρες προς τα νησιά και κυρίως προς τη Σκιάθο, ενώ αυξάνονται και τα δρομολόγια των ταχύπλοων, μερικά από τα οποία επίσης πραγματοποιούν διπλά δρομολόγια. Κατά την τουριστική περίοδο γενικότερα τίθενται σε λειτουργία και ακτοπλοϊκές συνδέσεις του Βόλου με περιοχές εντός και εκτός Παγασητικού, αλλά και των Σποράδων με άλλους λιμένες. Μάλιστα κάθε χρονιά υπάρχει πρόβλεψη για αυτές τις συνδέσεις, έστω και με πιο αραιά δρομολόγια, να διατηρηθούν σε όλη τη διάρκεια του έτους. Κάτι τέτοιο όμως συνήθως δεν υφίσταται εφόσον αυτές οι συνδέσεις διατηρούνται κατά κύριο λόγο μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου και στη συνέχεια οι ναυτιλιακές εταιρείες αληθώς ή ψευδώς επικαλούνται βλάβες στα πλοία και τα αποσύρουν από τη γραμμή. Έτσι στη γραμμή αυτή παραμένουν πάλι τα πλοία από Βόλο και Άγιο Κωνσταντίνο. Όπως αντιλαμβανόμαστε στις ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες δεν υπάρχει πρόβλεψη και συνολικός σχεδιασμός, ώστε να καθοριστούν και να προσδιοριστούν οι πραγματικές ανάγκες της περιοχής και να υπάρξει μια ουσιαστική προσπάθεια προς την αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων. Ο σχεδιασμός για την άρση της συγκοινωνιακού προβλήματος των νησιών πρέπει να γίνεται από αρμόδιους φορείς και δεν πρέπει να αφήνεται η τύχη των νησιών στα συμφέροντα των ναυτιλιακών εταιρειών.

Τέλος, στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων, τουλάχιστον για το 2010, την πρωτοκαθεδρία φαίνεται να καταλαμβάνει η εταιρεία “Hellenic Seaways”, καθώς τόσο οι ακτοπλοϊκές εξυπηρετήσεις από το λιμάνι του Βόλου όσο και από του Αγίου Κωνσταντίνου (εκτός του Speed Cat 1 της “Hellas Speed Cat”) γίνονται με δικά της πλοία. Αυτή η έλλειψη ανταγωνισμού προκαλεί αρνητικές συνέπειες στη διαμόρφωση των ναύλων.

3.2.4 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Η ανάλυση SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) είναι μεθοδολογικό εργαλείο και αποτελεί την οργανωμένη διάταξη και διατύπωση των κυριότερων συμπερασμάτων που έχουν συλλεχθεί για την περιοχή μελέτης κατά τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Η ανάλυση SWOT συνίσταται από τέσσερις εξίσου σημαντικές παραμέτρους: **Δυνατότητες**, **Αδυναμίες**, **Προοπτικές** και **Απειλές**.

Οι δύο πρώτες παράμετροι (Δυνατότητες, Αδυναμίες) καθορίζονται από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος (των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών) της περιοχής μελέτης και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που το συγκροτούν, εντοπίζονται τα δυνατά σημεία που πρέπει να αναπτυχθούν και τα αδύνατα σημεία που πρέπει να περιοριστούν, καθώς αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη. Οι επόμενες δύο παράμετροι (Προοπτικές, Απειλές) καθορίζονται από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος της περιοχής μελέτης. Προσδιορίζουν τα σημεία που αποτελούν προοπτικές/ευκαιρίες για την ανάπτυξη της περιοχής, τα οποία πρέπει να εκμεταλλευτεί ο σχεδιασμός και τα σημεία που αποτελούν τις απειλές/κινδύνους που πιθανώς να αντιμετωπίσει η περιοχή μελέτης μελλοντικά (Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2005:31-2).

Οι **Δυνατότητες** που παρουσιάζουν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες είναι οι εξής:

- Η καλή θέση του λιμένα Βόλου, καθώς αποτελεί το μοναδικό οργανωμένο λιμένα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας που μπορεί να προσελκύσει επιβάτες και από την Περιφέρεια Ηπείρου.
- Η ολοκλήρωση του νέου επιβατικού σταθμού στο λιμάνι (Κεντρικός Προβλήτας) και η γενικότερη προσπάθεια για τη βελτίωση των υποδομών που προορίζονται για τις επιβατικές μεταφορές καθιστούν το λιμάνι του Βόλου πιο ελκυστικό και βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητα του.
- Η ολοκλήρωση του Master Plan του λιμένα Βόλου (η Α' Φάση βρίσκεται υπό έγκριση στη Νομαρχία) που περιέχει προβλέψεις για την επιβατική κίνηση στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων. Βέβαια έχει προκαλέσει πληθώρα

αντιδράσεων, αλλά σίγουρα αποτελεί ένα βήμα, καθώς το τελευταίο Master Plan του λιμένα ήταν του 1983. Οι αντιδράσεις εντοπίζονται στο γεγονός ότι κάποιες προτάσεις ή μελλοντικές προβλέψεις των φόρτων του λιμένα δεν διαθέτουν επιστημονικά τεκμηριωμένη βάση. Για παράδειγμα, μια τέτοια πρόταση όπως έχει καταθέσει σε ανακοίνωση του ο κ. Χ. Σκυργιάννης, είναι η μετατροπή της σημερινής μαρίνας τουριστικών σκαφών σε αλιευτικό καταφύγιο σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέας μαρίνας τουριστικών σκαφών με κτιριακές εγκαταστάσεις και οδική πρόσβαση στον κυματοθραύστη.

- Η κοντινή σχετικά απόσταση του Βόλου με τα νησιά των Βορείων Σποράδων και η άμεση κοινωνικοοικονομική εξάρτηση που υπάρχει μεταξύ τους καθιστούν τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις στην εν λόγω θαλάσσια περιοχή ιδιαίτερα δυναμικό τομέα, γεγονός που κρύβει οφέλη τόσο για το λιμένα του Βόλου όσο και των νησιών.
- Η ανάπτυξη του τουρισμού στο Νομό Μαγνησίας και κυρίως στα νησιά των Βορείων Σποράδων προσελκύει ολοένα και περισσότερους τουρίστες στην περιοχή και κατά συνέπεια αυξάνει τη ζήτηση για συγκοινωνιακές συνδέσεις.
- Η ανάπτυξη των παραθεριστικών κέντρων που βρίσκονται εντός Παγασητικού .
- Το αεροδρόμιο της Σκιάθου και της Αγχιάλου που δημιουργούν δυνατότητες διασύνδεσης με περιοχές του εξωτερικού, αλλά και με περιοχές εντός Ελλάδος συμβάλλουν στην προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (αεροδρόμια-λιμένες), κατά τις επιταγές της Ε.Ε., και κατά συνέπεια προωθούν τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στην περιοχή.
- Η σταθερή δρομολόγηση πλοίου (2009-2010) που συνδέει περιοχές του Παγασητικού (Τρίκερι) με τις Σποράδες (Σκιάθος) και την ανατολική Εύβοια (Πευκί), δείχνει ότι πιθανότατα να υπάρχει μια τέτοια τάση στην περιοχή που μπορεί να προωθηθεί περαιτέρω συμπεριλαμβάνοντας και άλλα κέντρα του Παγασητικού και να δημιουργήσει ένα δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών μικρών αποστάσεων στην περιοχή μελέτης.
- Η πρόταση επιχειρηματία το 2010, σύμφωνα με τη “Θεσσαλία”, για τη δρομολόγηση πλοίου Ro-Ro στη γραμμή, το οποίο θα έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 20 φορτηγών αυτοκινήτων σε καθημερινή και ετήσια βάση και το οποίο θα προορίζεται για τον ανεφοδιασμό των νησιών. Αυτή είναι μια πολύ θετική και καινοτόμα εξέλιξη για τη συγκεκριμένη γραμμή, καθώς κάθε χρονιά

κατά τους θερινούς, κυρίως, μήνες παρατηρούνται προβλήματα στον ανεφοδιασμό των νησιών εξαιτίας πληρότητας των Ε/Γ- Ο/Γ πλοίων.

Οι **Αδυναμίες** που παρουσιάζουν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες είναι οι εξής:

- Τα προβλήματα που παρουσιάζουν από άποψη υποδομών οι λιμένες των Βορείων Σποράδων, γεγονός που σε πολλές περιπτώσεις δυσχεραίνει τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ιδίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα.
- Τα προβλήματα και οι ελλείψεις που παρουσιάζουν ορισμένοι λιμένες (Αγία Κυριακή Τρικεριού) των περιοχών του Παγασητικού, που σε ορισμένες περιπτώσεις καθιστούν δύσκολη την προσέγγιση τους από πλοία ή ταχύπλοα. Οι πλειοψηφία των οικισμών του Παγασητικού δεν διαθέτουν λιμένες, αλλά αλιευτικά καταφύγια.
- Οι λύσεις που προτείνονται και εφαρμόζονται κατά τις περιόδους ανεπάρκειας των ακτοπλοϊκών μεταφορών είναι λύσεις πρόσκαιρες, πρόχειρες και όχι αποτέλεσμα συνολικού σχεδιασμού. Συνεπώς δεν έχουν αποδειχθεί ικανές να επιλύσουν ουσιαστικά συγκοινωνιακό πρόβλημα των νησιών.
- Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές διακρίνονται από έντονη εποχιακή διακύμανση, πράγμα που καθιστά δύσκολη τη διαδικασία πραγματοποίησης ενός συνολικού και αποτελεσματικού σχεδιασμού για τη λύση του συγκοινωνιακού προβλήματος.
- Η Αλόνησος σε σχέση με τα άλλα δύο νησιά αντιμετωπίζει το μεγαλύτερο πρόβλημα αποκλεισμού καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- Το Λιμενικό Ταμείο Ν. Μαγνησίας δεν έχει πλήρη διοικητική αρμοδιότητα στις λειτουργίες του λιμανιού (για παράδειγμα οικονομική διαχείριση, ανάπτυξη επιβατικού τομέα) και δεν είναι σε θέση να σχεδιάσει και να προγραμματίσει τις ενέργειες του για το μέλλον, καθώς αυτές οι ενέργειες εξαρτώνται άμεσα και από άλλους επιβλέποντες φορείς (π.χ. ΥΕΝ). Οι διαδικασίες πολλές φορές καθυστερούν εξαιτίας της πολύπλοκης και χρονοβόρας ελληνικής γραφειοκρατίας (Η. Φρυτζαλλάς, 2006:53).
- Στις ακτοπλοϊκές μεταφορές της περιοχής έχουν μεν γίνει κάποιες προσπάθειες βελτίωσης των συνθηκών, αλλά οι προσπάθειες αυτές εμφανίζουν ακόμη πολλά σημάδια και δυνατότητες βελτίωσης. Οι αρμόδιοι φορείς επιβάλλεται να δραστηριοποιηθούν ακόμη πιο δυναμικά.

Οι **Προοπτικές** που παρουσιάζουν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες είναι οι εξής:

- Η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε-65), ο οποίος θα ενώνει την Εγνατία Οδό με τον ΠΑΘΕ (στην περιοχή της Λαμίας) και επιπλέον θα διαθέτει κλάδο προς τον ΠΑΘΕ στην περιοχή της Κεντρικής Θεσσαλίας (Π. Σκάγιαννης, 2009:98). Ο άξονας αυτός δημιουργεί προοπτικές σύνδεσης της Περιφέρειας Ηπείρου με το λιμένα Βόλου και κατά συνέπεια μπορεί να συμβάλλει στην επέκταση του “target group” του λιμένα Βόλου πέρα από την άμεση ενδοχώρα του (Περιφέρεια Θεσσαλίας) προς περιοχές της Ηπείρου. Αυτή η επέκταση συνεπάγεται και αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τις Σποράδες.
- Η συνεχόμενες προσπάθειες της ΕΕ προς την κατεύθυνση προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (μέρος της οποίας αποτελεί και η ακτοπλοΐα) στα κράτη-μέλη της, μέσω μιας σειράς κατευθύνσεων (Κεφάλαιο 1).
- Η τάση που επικρατεί τα τελευταία χρόνια για εκσυγχρονισμό του ελληνικού ακτοπλοϊκού στόλου Η δρομολόγηση νέων, πιο σύγχρονων και ταχύτερων πλοίων προσδίδει στον τομέα της ακτοπλοΐας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και συμβάλει στην αλλαγή της αναχρονιστικής εικόνας που παρουσίαζε.
- Η αύξηση της τουριστικής κίνησης από τις Βαλκανικές χώρες προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων, σε περίπτωση βέβαια που δεν υπάρχουν δρομολόγια από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μπορεί να τονώσει περαιτέρω τον επιβατικό φόρτο στη γραμμή.

Οι **Απειλές** που παρουσιάζουν οι ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες είναι οι εξής:

- Η Εγνατία οδός που συνδέει την Περιφέρεια Ηπείρου με τη Θεσσαλονίκη δημιουργεί προοπτικές στο λιμένα Θεσσαλονίκης αλλά αφαιρεί από το Βόλο, ο οποίος επιδιώκει την επέκταση του “target group” του προς την Ήπειρο. Η αυξανόμενη ζήτηση για ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες προς τις Σποράδες πιθανώς να αφαιρέσει σημαντικό έργο από το λιμάνι του Βόλου και κατ’ επέκταση από την ακτοπλοϊκή γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων.

- Η καθυστέρηση του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε-65), που καθυστερεί σημαντικά τη σύνδεση της Περιφέρειας Ηπείρου με το Βόλο και κατ' επέκταση το λιμάνι του.
- Η πρακτικά επ' αόριστον αναβολή του αντίστοιχου σιδηροδρομικού άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου, που επίσης θα δημιουργούσε προοπτικές για το λιμάνι του Βόλου.
- Οι λιμένες της Θεσσαλονίκης (δεν δρομολογούνται βέβαια πάντα πλοία προς Σποράδες) και του Αγίου Κωνσταντίνου που λειτουργούν ανταγωνιστικά προς το λιμάνι του Βόλου.
- Το πρόβλημα των καρτέλ της ακτοπλοΐας, τα οποία δρουν ανενόχλητα διαμορφώνοντας τις τιμές των ναύλων όπως και όποτε θελήσουν και γενικότερα θέτοντας τους δικούς τους όρους στην ναυτιλιακή αγορά. Ταυτοχρόνως ακόμη και το YEN φαίνεται αδύναμο μπροστά στα συμφέροντα των εκάστοτε ναυτιλιακών εταιρειών.
- Οι πολύπλοκες, χρονοβόρες και συχνά αναποτελεσματικές διαδικασίες (κατάθεση προτάσεων, συζητήσεις αρμόδιων φορέων με YEN, αποφάσεις ΣΑΣ κλπ.) προκειμένου να επιτευχθεί η δρομολόγηση πλοίων σε κάποια ακτοπλοϊκή γραμμή.
- Ο έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών στο Αιγαίο, προκειμένου να διεκδικήσουν το μεγαλύτερο δυνατό μερίδιο της αγοράς καθιστά την κατάσταση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ιδιαίτερος ασταθή και πολύπλοκη.
- Το μονοπώλιο των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών στην αγορά της ακτοπλοΐας και ο σταδιακός μαρασμός των μικρότερων. Ένα παράδειγμα χαρακτηριστικό του πώς μπορεί να επιτευχθεί κάτι τέτοιο είναι το εξής: σε μια ακτοπλοϊκή γραμμή μια μικρή ναυτιλιακή εταιρεία αποφασίζει να ναυλώσει πλοίο και επιτυγχάνει κάποιο κέρδος από την εν λόγω γραμμή. Μόλις μια μεγάλη ναυτιλιακή εταιρεία εντοπίσει αυξανόμενη ζήτηση στη γραμμή προχωρά επίσης στη ναύλωση πλοίου που προσφέρει καλύτερη ποιότητα και ταυτόχρονα εφαρμόζει μια επιθετική τιμολογιακή πολιτική (για παράδειγμα πολύ μειωμένο ναύλο). Η μικρότερη ναυτιλιακή ασφαλώς δεν μπορεί να αντέξει αυτό τον ανταγωνισμό και αποσύρεται από το δρομολόγιο. Στην πορεία η ναυτιλιακή που επικράτησε

επαναφέρει το ναύλο σε υψηλότερα επίπεδα και πολλές φορές μειώνει και την ποιότητα (για παράδειγμα ναύλωση λιγότερου σύγχρονου πλοίου).

3.2.5 ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟΝ ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Συγκεντρώνοντας τα στοιχεία που παρατέθηκαν παραπάνω για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στον Παγασητικό και τις Βόρειες Σποράδες και τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την ανάλυση SWOT, μπορούμε να καταλήξουμε σε κάποιες προτάσεις για την βελτίωση και προώθηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων σε αυτή την περιοχή:

ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Το 1999, το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας είχε εκπονήσει μια μελέτη με θέμα: “ Το Μεταφορικό Δίκτυο του Νομού Μαγνησίας ”. Η μελέτη αυτή, μετά από μια ανάλυση της τουριστικής κίνησης στους οικισμούς περιμετρικά του Παγασητικού, του οδικού δικτύου της Ανατολικής και Δυτικής πλευράς του Παγασητικού και των δημόσιων υπεραστικών συγκοινωνιών είχε παρουσιαστεί πρόταση για τη δημιουργία Συστήματος Θαλάσσιων Επιβατικών Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α.) στον Παγασητικό Κόλπο. Ως αφετηρία του ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α. πρότεινε το λιμένα του Βόλου, από τα οποίο θα ξεκινούσαν δύο γραμμές: η “Γραμμή Τρίκερι” (Μαλάκι, Κάτω Γατζέα, Καλά Νερά, Κορώπη, Άφησος, Χόρτο, Μηλίνα, Αγία Κυριακή Τρικεριού) και η “Γραμμή Αχίλλειο” (Νέα Αγχιάλος, Τσιγγέλι Αλμυρού, Αμαλιάπολη, Πηγάδι Πτελεού, Αχίλλειο). Η φιλοσοφία της πρότασης ήταν η δημιουργία μιας μορφής υπεραστικής συγκοινωνίας μέσω θαλάσσης, με μέσον πλωτό τύπου “θαλάσσιου πούλμαν” και με σταθερά δρομολόγια.

Οι οικισμοί περιμετρικά του Παγασητικού εμφανίζουν αξιόλογη τουριστική ανάπτυξη, καθώς χαρακτηρίζονται από ομορφιά και τοπία φυσικού κάλλους. Οι περιοχές στην Ανατολική πλευρά του Κόλπου είναι όμως αυτές που εμφανίζουν τη μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη. Το οδικό δίκτυο τόσο στην Ανατολική, όσο και στην Δυτική πλευρά του Παγασητικού δεν βρίσκεται σε ιδιαίτερα καλή κατάσταση

και μάλιστα σε ορισμένες περιοχές εμφανίζει υψηλό βαθμό επικινδυνότητας. Η διαφορά όμως είναι ότι το οδικό δίκτυο της Ανατολικής πλευράς εμφανίζει, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες και λόγω της αυξημένης τουριστικής κίνησης, σημάδια κυκλοφοριακής συμφόρησης, καθώς εκτός του ότι προσελκύει μεγαλύτερο αριθμό τουριστών η Ανατολική πλευρά αποτελεί και προορισμό των κατοίκων του Βόλου για μονοήμερες εκδρομές. Επίσης, το συγκεκριμένο οδικό δίκτυο συνδέει την πόλη του Βόλου με πολλούς παραθαλάσσιους οικισμούς του ανατολικού και του νότιου Πηλίου, που και αυτοί αποτελούν προορισμούς για μονοήμερες εκδρομές. Πολλές φορές κατά τους θερινούς μήνες και ιδίως τις Κυριακές και τις αργίες, η κατάσταση γίνεται ανυπόφορη. Αντιθέτως στο οδικό δίκτυο της Δυτικής πλευράς η κίνηση είναι αναλογικά μειωμένη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς οι περιοχές αυτής της πλευράς αφενός δεν εμφανίζουν ιδιαίτερη τουριστική ανάπτυξη και αφετέρου δεν προτιμώνται σε μεγάλο βαθμό από τους Βολιώτες.

Αντιλαμβανόμενοι αυτή την κατάσταση μπορούμε να πούμε ότι η δημιουργία ενός ΣΥ.Θ.Ε.Μ.Μ.Α. όπως προτείνει και η μελέτη που προαναφέραμε, μπορεί να δώσει τη λύση στο πρόβλημα και να συμβάλει στη μετατόπιση του κυκλοφοριακού φόρτου από το δρόμο στη θάλασσα. Άλλωστε η ύπαρξη γραμμής από το Πευκί Ευβοίας (Πευκί-Αγία Κυριακή Τρικεριού-Τρίκερι-Βόλος) δημιουργεί προοπτικές για την ανάπτυξη και προώθηση τέτοιων μεταφορών στην περιοχή. Μάλιστα το μεταφορικό μέσο που χρησιμοποιείται σε αυτή τη γραμμή ομοιάζει πολύ με αυτό που προτάθηκε στην εν λόγω μελέτη. Στη μελέτη προτείνεται “θαλάσσιο πούλμαν” με υπηρεσιακή ταχύτητα 20 κόμβους και χωρητικότητα 60 ατόμων, αντίστοιχα το “Express Εύβοια 1” έχει υπηρεσιακή ταχύτητα 19 κόμβους και χωρητικότητα 60 ατόμων. Άρα στις εν λόγω διαδρομές θα μπορούσαμε να προτείνουμε πλοία όπως το “Express Εύβοια 1”, στα οποία το ναύλο να κυμαίνεται σε χαμηλές σχετικά τιμές. Σύμφωνα με δημοσιεύματα το εισιτήριο με το “Express Εύβοια 1” από Βόλο για Τρίκερι (διάρκεια διαδρομής 50’) ανέρχεται στα 6€ το άτομο, που είναι μια αρκετά ελκυστική τιμή. Βέβαια η διαμόρφωση των τιμών είναι θέμα της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας.

Επίσης, η δρομολόγηση τέτοιων πλοίων ή ακόμη και του ίδιου του “Express Εύβοια 1” (με επέκταση του δρομολογίου του) θα μπορούσε να αποτελέσει δέλεαρ, καθώς η απόκτηση ενός καινούργιου, πολύ διαφορετικού τύπου πλοίου - τουλάχιστον για τα

ελληνικά δεδομένα - θα ανέβαζε το κόστος. Πιθανώς να αποτελούσε ανασταλτικό παράγοντα για την εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρεία, από τη στιγμή μάλιστα που τέτοιου είδους δρομολόγια μέσα στον Παγασητικό δεν είναι “δοκιμασμένα” και μπορεί να αποτύχουν από άποψη ζήτησης.

Σχετικά με τις διαδρομές που θα εκτελούν τα συγκεκριμένα πλοία, θα πρότεινα την πραγματοποίηση της πρώτης γραμμής (“Γραμμή Τρίκερι”: Μαλάκι-Κάτω Γατζέα-Καλά Νερά-Κορώπη-Άφησσοι-Χόρτο-Μηλίνα-Αγία Κυριακή Τρικεριού), που προτείνει η προαναφερόμενη μελέτη για λόγους τουριστικής ανάπτυξης (για την Ανατολική πλευρά) που αναφέραμε και παραπάνω και για λόγους συμφόρησης των οδικών δικτύων. Η “Γραμμή Αχίλλειο” θεωρώ ότι είναι ιδιαίτερα δύσκολο να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Πιστεύω ωστόσο ότι και η “Γραμμή Τρίκερι” (μόνο με προορισμούς εντός του Παγασητικού) δεν θα μπορέσει να δημιουργήσει τον απαραίτητο επιβατικό φόρτο που θα εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της. Για το λόγο αυτό προτείνω την επέκταση της, ώστε να συνδέσει τους προαναφερόμενους οικισμούς με περιοχές όπως η Βόρεια Εύβοια με αξιόλογη τουριστική ανάπτυξη, πράγμα που θα συνέβαλλε και στην τόνωση της τουριστικής κίνησης της περιοχής μελέτης.

Για παράδειγμα, η “Γραμμή Τρίκερι” θα μπορούσε να πραγματοποιεί ακόμη μια στάση στους Ωρεούς ή στο Πευκί (Βόρεια Εύβοια). Έτσι, το δρομολόγιο θα διαμορφωνόταν ως εξής: Βόλος-Μαλάκι-Κάτω Γατζέα-Καλά Νερά-Κορώπη-Άφησσοι-Χόρτο-Μηλίνα-Νησί Τρίκερι-Αγία Κυριακή Τρικεριού-Πευκί ή Ωρεοί (Χάρτης 7 στο Παράρτημα). Σύμφωνα με τα στοιχεία της μελέτης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, αλλά και από τα στοιχεία της ήδη υπάρχουσας σύνδεσης (Βόλος-Πευκί) για τις αποστάσεις μεταξύ αυτών των περιοχών, υπολογίζεται ότι ένα τέτοιο δρομολόγιο θα διαρκούσε περίπου 2 ώρες και 40 λεπτά. Συνεπώς, θα μπορούσε να πραγματοποιείται δύο φορές την ημέρα. Επίσης, κατά την επιστροφή από την Εύβοια θα μπορούσε κάποιες φορές να προσεγγίζει τη Σκιάθο (η απόσταση Πευκί Σκιάθος διαρκεί περίπου 50 λεπτά). Τέλος, αυτές οι συνδέσεις θα ήταν πιστεύω αποτελεσματικές κατά την τουριστική περίοδο, καθώς οι οικισμοί στους οποίους αναφέρονται είναι κατά κύριο λόγο οικισμοί παραθεριστικοί.

Παρόλα αυτά σύμφωνα με τον κ. Ν. Παπαναστασίου (ΟΛΒ), αυτού του είδους οι συνδέσεις δεν θα έχουν την ανάλογη ανταπόκριση από τους επιβάτες και πιστεύει ότι αργά ή γρήγορα θα αποτύχουν, καθώς το αυτοκίνητο έχει επικρατήσει πλέον στις μεταφορές και κάποιος θα προτιμήσει να μετακινηθεί κατ' αυτό τον τρόπο παρά μέσω θαλάσσιων μεταφορών προς τους ποικίλους οικισμούς του Παγωγασιακού και του Πηλίου. Σίγουρα κάτι τέτοιο ισχύει μέχρι ένα βαθμό, αλλά από την άλλη η δημιουργία συνδέσεων και η σωστή προώθηση τους θα μπορούσε να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη τους. Σημαντικό ρόλο σε παρόμοιου τύπου ενέργειες αποτελεί επίσης και η γνωστοποίηση τους στο ευρύ κοινό (σωστές και ενημερωμένες σελίδες στο Internet), καθώς σε πολλές περιπτώσεις οι εταιρείες ή οι εκάστοτε υπεύθυνοι παραμένουν παθητικοί και δεν χρησιμοποιούν σωστές μεθόδους προκειμένου να τις προωθήσουν.

ΒΟΡΕΙΕΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ

Η διατύπωση μιας ολοκληρωμένης πρότασης για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις της περιοχής είναι μια περίπλοκη διαδικασία που απαιτεί γνώσεις ναυτιλιακές και δεν είναι εύκολο να αναλυθεί στα πλαίσια ενός κεφαλαίου. Συνεπώς η πρόταση την οποία θα παρουσιάσουμε παρακάτω θα περιλαμβάνει κάποιες πιο γενικές κατευθύνσεις για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στα νησιά των Βορείων Σποράδων σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε, τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν και τις δημοσιεύσεις των τοπικών εφημερίδων, που σε πολλές περιπτώσεις έχουν εκφράσει παράπονα των επιβατών για τις υπάρχουσες συνδέσεις. Θα προσπαθήσουμε επίσης να αποτυπωθεί μια ενδεικτική πρόταση, ως προς τις εξυπηρετήσεις που απαιτούν τα νησιά των Βορείων Σποράδων βασιζόμενοι τόσο στα στοιχεία που έχουν παρουσιαστεί όσο και σε ανάλογη πρόταση που είχε πραγματοποιηθεί από τη ΔΕΚΑΜΜ.

Το 2002, είχε πραγματοποιηθεί από τη ΔΕΚΑΜΜ μελέτη με τίτλο “Ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των Βορείων Σποράδων”. Οι προτάσεις αυτής της μελέτης για τις ακτοπλοϊκές εξυπηρετήσεις των νησιών σχετικά με τα πλοία και τα υδροπτερυγα ήταν οι παρακάτω (Πίνακας 7 και 8).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΕΚΑΜΜ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ (Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΙ ΤΑΧΥΠΛΟΑ)**

1 Μαρτίου- 31 Μαΐου	2 Ε/Γ-Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες και Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες	+	1 ταχύπλοο (προαιρετικά, σε διαθεσιμότητα)	Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες
1 Ιουνίου- 31 Αυγούστου	3 Ε/Γ-Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες	+	1 ταχύπλοο	Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες- Θεσσαλονίκη
1 Σεπτεμβρίου- 30 Νοεμβρίου	2 Ε/Γ-Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες και Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες	+	1 ταχύπλοο (προαιρετικά, σε διαθεσιμότητα)	Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες
1 Δεκεμβρίου- 28 Φεβρουαρίου	2 Ε/Γ-Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες και Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες	+	1 Ε/Γ-Ο/Γ αμοιβό	

Πηγή: ΔΕΚΑΜΜ, 2002

**ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΔΕΚΑΜΜ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΒΟΡΕΙΩΝ
ΣΠΟΡΑΔΩΝ (Υ/Γ)**

1 Μαρτίου-31 Μαΐου	4 Υ/Γ
1 Ιουνίου-31 Αυγούστου	6 Υ/Γ
1 Σεπτεμβρίου-30 Νοεμβρίου	4 Υ/Γ
1 Δεκεμβρίου-28 Φεβρουαρίου	4 Υ/Γ

Πηγή: ΔΕΚΑΜΜ, 2002

Σε αυτή την εργασία θα διαχωρίσουμε το έτος σε τρεις περιόδους, σύμφωνα με τις κινήσεις που παρουσιάζει και τις συνδέσεις που απαιτεί και θα προτείνουμε τις συνδέσεις που κρίνονται κατάλληλες για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των νησιών. Οι περίοδοι είναι χωρίζονται:

στην 1^η περίοδο που διαρκεί από την 1 Σεπτεμβρίου έως 15 Απριλίου,

στην 2^η περίοδο που διαρκεί από 15 Απριλίου έως 15 Ιουνίου,

στην 3^η περίοδο που διαρκεί από 15 Ιουνίου- 31 Αυγούστου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΒΟΡΕΙΩΝ ΣΠΟΡΑΔΩΝ (Ε/Γ-Ο/Γ, ΤΑΧΥΠΛΟΑ, ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ)				
1 Σεπτεμβρίου- 15 Απριλίου	2 Ε/Γ- Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ)	+	2 ταχύπλοα 1 Υ/Γ Βόλος-Σποράδες (1 ταχύπλοο, 1 Υ/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (1 ταχύπλοο)
15 Απριλίου- 15 Ιούνιο	2 Ε/Γ- Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ)	+	4 ταχύπλοα 1 Υ/Γ Βόλος-Σποράδες (2 ταχύπλοα, 1 Υ/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (2 ταχύπλοα)
15 Ιουνίου- 31 Αύγουστου	3 Ε/Γ- Ο/Γ	Βόλος-Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (1 Ε/Γ-Ο/Γ)	+	6 ταχύπλοα 1 Υ/Γ Βόλος-Σποράδες (2 ταχύπλοα, 1 Υ/Γ) Αγ.Κωνσταντίνος- Σποράδες (2 ταχύπλοα) Θεσσαλονίκη-Σποράδες (2 ταχύπλοα)

Τα Υ/Γ που προτείνουμε είναι λιγότερα, καθώς πρώτον τα ταχύπλοα έχουν κυριαρχήσει τα τελευταία χρόνια στη ναυτιλία και δεύτερον η χωρητικότητα των ταχύπλων τύπου Flyingcat (τα οποία έχουν εισαχθεί στη γραμμή) είναι πάνω από διπλάσια αυτής των Υ/Γ. Συνεπώς μπορούν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων.

Κάτι ακόμη, που πρότεινε η εν λόγω μελέτη και το οποίο πιστεύω ότι παρουσιάζει προοπτικές είναι η επανεξέταση της επαναλειτουργίας των δρομολογίων προς τους λιμένες του Αγίου Ιωάννη και του Πλατανιά με ένα ή δύο δρομολόγια την εβδομάδα (διακόπηκαν το 2000- 2001).

Στην **1^η περίοδο** είναι σημαντική η ύπαρξη δύο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων στη γραμμή (από τον Άγιο Κωνσταντίνο δεν δρομολογείται πάντα), τόσο για την βελτίωση της συγκοινωνιακής σύνδεσης των νησιών, όσο και για την αποφυγή της πλήρους απομόνωσης σε περίπτωση βλάβης του ενός (φαινόμενο ιδιαίτερα συχνό). Τα δρομολόγια προς τα νησιά πρέπει να παρέχουν ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης τόσο κατά τη διάρκεια του χειμώνα, όσο και κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Είναι λογικό τα δρομολόγια να αυξάνονται κατά την τουριστική περίοδο, αλλά η άρση της απομόνωσης του πληθυσμού των νησιών μπορεί να επιτευχθεί μόνο με καλή ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών σε όλη τη διάρκεια του έτους.

Κατά τη διάρκεια της **2^{ης} περιόδου** η επιβατική κίνηση αρχίζει να αυξάνεται, αλλά δεν παρουσιάζει τα ποσοστά του Ιουλίου και του Αυγούστου. Συνεπώς, θα ήταν σκόπιμη μια αύξηση στα δρομολόγια των πλοίων, ιδίως την Παρασκευή και το Σάββατο, καθώς αρκετοί επιλέγουν να μεταβούν στα νησιά των Σποράδων για το Σαββατοκύριακο. Επίσης προκειμένου να αποφύγουν το χρονοβόρο ταξίδι με τα συμβατικά πλοία είναι πολύ πιθανό να επιλέξουν να μεταφερθούν με ταχύπλοα.

Στην **3^η περίοδο**, που εντοπίζονται και τα περισσότερα προβλήματα, το Ε/Γ- Ο/Γ πλοίο πρέπει οπωσδήποτε να εκτελεί καθημερινά διπλά δρομολόγια και θα ήταν σκόπιμο κάποιες ημέρες να προσεγγίζει τα νησιά των Βορείων Σποράδων και άλλο ένα Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο (εκτός αυτών που δρομολογούνται από Άγιο Κωνσταντίνο) προκειμένου να καλύψει τη ζήτηση για επιβατικές μεταφορές αλλά και για μεταφορές οχημάτων Ι.Χ.. Οι θέσεις για Ι.Χ. οχήματα στο “Express Σκιάθος” ανέρχονται στις 184 και για φορτηγά στα 90 μέτρα. Η αναλογία μήκους είναι περίπου 1 φορτηγό= 2 Ι.Χ. και 1 νταλικά=3 Ι.Χ. (ΔΕΚΑΜΜ, 2002). Δεν είναι λίγα τα δημοσιεύματα που σε περιόδους πληρότητας των πλοίων αναφέρουν ότι τα φορτηγά έπρεπε να μπουκ σε λίστα αναμονής και να περιμένουν στο λιμάνι έως και δέκα ημέρες για να καταφέρουν τελικά να ταξιδέψουν. Σημαντική προοπτική λοιπόν σε αυτό θα ήταν και

η δρομολόγηση πλοίου Ro-Ro (ήδη αναμένεται απάντηση από το ΣΑΣ) για μεταφορά φορτηγών προκειμένου να λυθεί το πρόβλημα της τροφοδοσίας των τριών νησιών, που παρουσιάζεται κάθε καλοκαίρι. Τέλος η σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη είναι ιδιαίτερα σημαντική (αν και δεν πραγματοποιείται κάθε χρόνο) γιατί μπορεί να προσελκύσει στα νησιά τουρίστες από τη Βόρεια Ελλάδα, καθώς και από τα Βαλκάνια.

Κάποιες γενικές παρατηρήσεις που θα ήθελα να αναφέρω για τις ακτοπλοϊκές εξυπηρετήσεις προς τα νησιά των Βορείων Σποράδων είναι:

- Πολλές φορές έχει τεθεί το ζήτημα της δημιουργίας Ναυτικής Εταιρείας Σποράδων με σκοπό την αγορά ενός πλοίου, ώστε να λυθεί το συγκοινωνιακό πρόβλημα των νησιών. Το ζήτημα αυτό εδώ και χρόνια επανέρχεται στην επικαιρότητα και έχει απασχολήσει σε μεγάλο βαθμό και τα δημοσιεύματα των εφημερίδων κυρίως κατά τους θερινούς μήνες. Ωστόσο, μελέτη που διεξήχθη από το ΔΕΚΑΜΜ με τίτλο “Μελέτη Ναυτικής Εταιρείας Βορείων Σποράδων” (Μάρτιος 2007) έδειξε ότι, σύμφωνα με την Οικονομική και Χρηματοοικονομική Ανάλυση, η επιχείρηση αυτή θα παρουσίαζε ζημιές από τον πρώτο κιόλας χρόνο λειτουργίας της λόγω του περιορισμένου όγκου μεταφορικού έργου, των υψηλών χρηματοοικονομικών εξόδων, αλλά και του έντονου ανταγωνισμού στην γραμμή.
- Οι αποφάσεις για την δρομολόγηση επιπλέον πλοίων στη γραμμή Βόλος-Βόρειες Σποράδες, πρέπει να λαμβάνονται εγκαίρως και όχι - όπως φέτος για παράδειγμα - να παρουσιάζονται καθυστερήσεις ή πολλές φορές να αποφασίζεται η εισαγωγή επιπλέον πλοίων στα μέσα Ιουλίου ή και αργότερα, όταν η κατάσταση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχει ήδη γίνει ανυπόφορη.
- Ξεχωριστή προσοχή πρέπει να δοθεί στο θέμα της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης της Αλοννήσου, καθώς ιδιαίτερα το χειμώνα παρουσιάζει έλλειψη εξυπηρετήσεων και σημάδια απομόνωσης. Η Αλόνησος δεν εμφανίζει τόσο δυναμική τουριστική ανάπτυξη όσο τα άλλα δύο νησιά και σε πολλές περιπτώσεις ακόμη και κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου οι ακτοπλοϊκές της συνδέσεις μειονεκτούν έναντι των άλλων νησιών.
- Πολλά προβλήματα έχουν δημιουργηθεί κατά διαστήματα στη γραμμή Βόλου-Βορείων Σποράδων από βλάβες πλοίων, τα οποία άφησαν τη γραμμή χωρίς ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση και τα νησιά των Βορείων Σποράδων σε απομόνωση.

Αυτά τα φαινόμενα απαιτούν πρόβλεψη από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών, ώστε να μπορούν να αντιμετωπιστούν άμεσα και έγκαιρα και να μη διακόπτεται η εξυπηρέτηση των επιβατών, πράγμα που δημιουργεί εντονότατα προβλήματα.

- Ο λιμένας του Βόλου πρέπει να επικεντρωθεί κυρίως στην προσέλκυση επιβατικών δραστηριοτήτων και να προωθήσει τη θέση του ως λιμένα τουριστικών δραστηριοτήτων (ακτοπλοϊκές μεταφορές, κρουαζιέρα, μαρίνες σκαφών αναψυχής), καθώς, τουλάχιστον προς το παρόν, δεν διαφαίνονται σημαντικές προοπτικές στην εμπορευματική του δραστηριότητα, η οποία εμφανίζει τάσεις μείωσης και στην οποία ο ανταγωνισμός από τους λιμένες της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας είναι εντονότατος. Επιπροσθέτως - όπως αναφέραμε και στην ανάλυση SWOT - και το εξωτερικό του περιβάλλον είναι αρνητικό (E-65, σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσα- Βόλος) για την ανάπτυξη εμπορευματικών δραστηριοτήτων. Κατά συνέπεια, σκόπιμο θα ήταν να διατηρηθεί η εμπορευματική δραστηριότητα του λιμένα σε επίπεδο κάλυψης των τοπικών αναγκών και των αναγκών της ενδοχώρας του και ο λιμένας να επενδύσει στις επιβατικές μεταφορές και την τουριστική βιομηχανία. Άλλωστε, όπως αναφέραμε και παραπάνω η θαλάσσια περιοχή του Παγασητικού και των Βορείων Σποράδων είναι μια περιοχή που εξαρτάται άμεσα από τον τουρισμό και διεκδικεί όλο και μεγαλύτερο μερίδιο στον τομέα αυτό. Προς αυτή την κατεύθυνση συμβάλλουν άλλωστε και δράσεις (για παράδειγμα Regatta) που προαναφέραμε και τις οποίες διεκδικεί και προσπαθεί να προωθήσει ο λιμένας του Βόλου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση βρέθηκε αντιμέτωπη με μια υπέρμετρη αύξηση των οδικών μεταφορών τόσο των εμπορευματικών όσο και των επιβατικών. Για αυτό το λόγο ήδη από το 2001 στράφηκε σε πολιτικές ενίσχυσης εναλλακτικών τρόπων μεταφορών (θαλάσσιες, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές) με σκοπό να τις καταστήσει βιώσιμες και ανταγωνιστικές προς τις οδικές, που πλέον εμφάνιζαν και συνεχίζουν να εμφανίζουν σημάδια συμφόρησης και είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ο κύριος στόχος της Κοινότητας είναι η επίτευξη της διατροφικότητας με το συνδυασμό των διαφορετικών μέσων κατά τη διάρκεια μιας μεταφορικής αλυσίδας. Η Ε.Ε. έχει δώσει ξεχωριστή προσοχή στις θαλάσσιες μεταφορές και φαίνεται να έχει αντιληφθεί πλήρως το ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν αυτού του είδους οι μεταφορές στο έδαφος της με τη μετατροπή τους σε ένα δυναμικό κλάδο.

Για το λόγο αυτό η Ε.Ε. ήδη από το 1995 αποτυπώνει στις στρατηγικές της κατευθύνσεις τον όρο Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA). Η NMA, που περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα θαλάσσιων μεταφορών (επιβατικές και εμπορευματικές) στα πλαίσια της Ένωσης (ορισμός Κεφάλαιο 2.1.1) φαίνεται να αποτελεί το μέλλον για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς ήδη παρουσιάζει τάσεις ανόδου με το πέρασμα των χρόνων και φαίνεται να είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς που στο μέλλον μπορεί να καταφέρει να ανταγωνιστεί της οδικές μεταφορές. Στο πρόγραμμα για την προώθηση της NMA που έχει θεσπίσει η Ε.Ε. δίνεται βάση και προσπαθούν να αρθούν όλα εκείνα τα εμπόδια που για χρόνια είχαν θέσει τις θαλάσσιες μεταφορές στο περιθώριο. Ο βασικότερος στόχος της NMA είναι να στραφούν τα εμπορεύματα και οι επιβάτες στις μεταφορές δια θαλάσσης, όπου μπορεί φυσικά να επιτευχθεί, ακόμη και όταν αυτές οι μεταφορές αφορούν αποστάσεις μικρότερες που υπό άλλες συνθήκες θα επιλεγόταν η οδική μεταφορά. Ουσιαστικά επιδιώκουν την αντιμετώπιση των θαλάσσιων μεταφορών ως μια προέκταση των χερσαίων. Αυτή η επιδίωξη ολοκληρώνεται και με τη δημιουργία “θαλάσσιων αυτοκινητοδρόμων”, βάση των οποίων άλλωστε αποτελεί η NMA.

Η γεωγραφία της Ευρώπης και η παράδοση που διαθέτει στις θαλάσσιες μεταφορές βοηθάει σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη της NMA, καθώς πολλά από τα κέντρα

παραγωγής βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τη θάλασσα. Η NMA καταλαμβάνει καίριο ρόλο στον τομέα των μεταφορών και παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές για το μέλλον. Η πεποίθηση αυτή ενισχύεται από το γεγονός ότι και άλλες χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Κίνα, επιδιώκουν την προώθηση της με σκοπό την επίτευξη της ανταγωνιστικότητας έναντι των οδικών μεταφορών, που παρουσιάζουν φαινόμενα συμφόρησης.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές είναι οι λιμενικές υπηρεσίες και οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες των λιμένων. Ιδίως μάλιστα όταν αναφερόμαστε σε μεταφορές μεταξύ διαφορετικών κρατών-μελών, αυτές οι διατυπώσεις πολλαπλασιάζονται, καθώς οι λιμένες κάθε κράτους υπάγονται σε διαφορετικούς κανόνες. Συνεπώς, η θαλάσσια μεταφορά μεταξύ γειτονικών κρατών για παράδειγμα μπορεί να επιφυλάσσει μεγάλες καθυστερήσεις σε σύγκριση μάλιστα με την οδική, που σε πολλές περιπτώσεις με τα νέα οδικά δίκτυα που κατασκευάζονται καθίσταται ταχύτερη. Αυτό είναι ένα από τα βασικά μειονεκτήματα που η NMA επιδιώκει να εξαλείψει ή έστω να περιορίσει, με τη διαμόρφωση κοινών εντύπων, κοινών διατάξεων και με την εντατική χρήση ηλεκτρονικών μέσων και την εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών.

Η Ελλάδα, ως μια χώρα που εξαρτάται απολύτως από τις θαλάσσιες μεταφορές και που έχει παράδοση σε αυτές, καλείται να εκμεταλλευτεί πλήρως τις προοπτικές της NMA, να μετατρέψει τους κανόνες που διέπουν τις θαλάσσιες συγκοινωνίες της και να εναρμονίσει τους Κανονισμούς της με τα όσα προβλέπει η Ε.Ε. Η άρση των προνομίων ακτοπλοΐας έχει δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον στις μεταφορές μέσω θαλάσσης και μόνο η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και ο εκσυγχρονισμός τους, ώστε να συμβαδίζουν με τα νέα δεδομένα, μπορεί να εξασφαλίσει την επιβίωση του ναυτιλιακού τομέα της χώρας. Η εισβολή νέων, πιο δυναμικών εταιρειών από ξένες χώρες (για παράδειγμα Κίνα) μπορούν να μειώσουν το έργο των εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών και να δημιουργήσουν προβλήματα στην επιβίωσή τους.

Για την Ελλάδα, η ανάπτυξη της NMA δεν αποτελεί μόνο ένα μέσο για την αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων και για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που δημιουργούνται από τις οδικές μεταφορές, αλλά μια αναγκαιότητα.

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με μεγάλο και εκτεταμένο δίκτυο νησιών, τα οποία απαιτούν τακτικές ακτοπλοϊκές εξυπηρετήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Για τα νησιά οι θαλάσσιες συγκοινωνίες (επιβατικές και εμπορευματικές) είναι ζωτικής σημασίας, διότι χωρίς αυτές κινδυνεύουν από φαινόμενα απομόνωσης και υπανάπτυξης. Η μεταφορές μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας χαρακτηρίζονται ως ακτοπλοϊκές και είναι ένα είδος μεταφοράς που περιλαμβάνεται στο πεδίο της ΝΜΑ.

Ειδική αναφορά στη συγκεκριμένη εργασία έγινε στο λιμάνι του Βόλου, το οποίο κατατάσσεται στους 12 μεγαλύτερους ελληνικούς λιμένες. Το λιμάνι του Βόλου επεκτείνεται σε διάφορες δραστηριότητες με κύριες, την εμπορευματική και την επιβατική. Παρόλα αυτά η εμπορευματική δραστηριότητα του λιμένα εμφανίζει πτωτική τάση, λόγω της συρρίκνωσης της βιομηχανίας της ενδοχώρας του και της ανάπτυξης ιδιωτικών λιμένων ανταγωνιστικών προς αυτόν. Η επιβατική κίνηση που παρουσιάζει είναι σχετικά σταθερή με κάποιες μικρές τάσεις ανόδου, σε επίπεδο όμως πάντα εξυπηρέτησης των νησιών των Βορείων Σποράδων και κάποιων άλλων ίσως περιοχών, μόνο περιστασιακά. Κάποια άνοδο φαίνεται, επίσης, να παρουσιάζει και ο τομέας της κρουαζιέρας στο λιμάνι, ενώ και ο ΟΛΒ επενδύει σε έργα (επιβατικός σταθμός) για την βελτίωση των υπηρεσιών προς τους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων. Ζήτηση για περισσότερες θέσεις, επίσης, εμφανίζει και η μαρίνα για σκάφη αναψυχής σύμφωνα με υπεύθυνους του ΟΛΒ. Όλα τα παραπάνω δείχνουν πως οι προοπτικές του λιμένα διαφαίνονται στον τομέα του τουρισμού. Συνεπώς, στην πρόταση προτείνεται η προώθηση της θέσης του λιμένα Βόλου ως λιμένα τουριστικών δραστηριοτήτων (ακτοπλοϊκές μεταφορές, κρουαζιέρα, μαρίνες σκαφών αναψυχής).

Σχετικά με το θέμα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στον Παγασητικό, γίνεται πρόταση για την ανάπτυξη ενός συστήματος θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών μικρών αποστάσεων, καθώς μπορεί ο λιμένας να αποτελέσει ένα μέσο προώθησης των θαλάσσιων ενδομεταφορών μέσα στον κόλπο του Παγασητικού και σύνδεσης πολλών μικρών οικισμών με περιοχές της Βόρειας Εύβοιας, που εμφανίζουν τουριστική ανάπτυξη. Η δημιουργία ενός τέτοιου δικτύου μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω μελέτης και να δημιουργήσει προοπτικές τόσο στις μεταφορές

εντός Παγασητικού, όσο και στην ανάπτυξη του λιμένα Βόλου, που αποτελεί τον βασικό λιμένα των εν λόγω συνδέσεων. Ως προς τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις με τα νησιά των Βορείων Σποράδων προτείνεται ένα σχέδιο ανάλογα πάντα με την ανάλυση που προηγήθηκε και σχετικά με τον αριθμό των πλοίων που πρέπει να εξυπηρετούν τη γραμμή, προκειμένου να επιτυγχάνονται οι απαραίτητες εξυπηρετήσεις των νησιών, τόσο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όσο και κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Η παρούσα εργασία προσπάθησε να αναλύσει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, που είναι ένας αναπτυσσόμενος και πολλά υποσχόμενος για το μέλλον κλάδος της ναυτιλίας. Στην συνέχεια προχώρησε σε μια πιο ειδική αναφορά στην περιοχή του Παγασητικού και των Βορείων Σποράδων και στα θέματα που φαίνεται να χωλαίνουν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες στην περιοχή, σύμφωνα με τα δημοσιεύματα των τοπικών εφημερίδων, με τα στατιστικά δεδομένα και τις απόψεις υπεύθυνων. Η διατύπωση των σχετικών προτάσεων σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων που παρουσιάζονται, αλλά και με προοπτικές που διαφαίνονται για το μέλλον, μπορεί να αποτελέσουν τη βάση προβληματισμού και τη βάση για μια λεπτομερέστερη και πιο αναλυτική πρόταση στην συγκεκριμένη περιοχή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Αδαμαντιάδης, Μ. (2007): «Συνδυασμένες μεταφορές και εφοδιαστική εμπορευμάτων- Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών»
- ΑΔΚ, ΤΡΙΤΩΝ, ΕΒΙΑΜ Ε.Π.Ε., Σαραντάκου, Ε. και Καρινάς, Α. (2010): «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) Λιμένα Βόλου, 1^ο Στάδιο Μελετών». Οργανισμός Λιμένος Βόλου ΑΕ, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών. Μάιος, Βόλος
- Βογιατζής, Θ. Κ. (2010): «Νέα δρομολόγια για τις Β. Σποράδες». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 18. 1 Απριλίου, Βόλος
- Γιαννόπουλος, Γ. (1998): «*Θαλάσσιες Μεταφορές*», Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
- Γιαννόπουλος, Γ. (2007): «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και τα ιδιαίτερα συμφέροντα- ενδιαφέροντα της Ελλάδας και της Κύπρου στα πλαίσια της». Ομιλία στην 15^η Ετήσια Γενική Συνέλευση Συλλόγου Πολιτικών Μηχανικών Κύπρου
 “Στο http://www.cyace.org.cy/dynamicdata/flasheuropaiki_politiki_metaforon.pdf, προσβάσιμο 23.10.2009”
- ΔΕΚΑΜΜ (2002): «Ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των Βορείων Σποράδων». Σεπτέμβριος
- ΔΕΚΑΜΜ (2007): «Μελέτη Ναυτικής Εταιρείας Β. Σποράδων». Μάρτιος
- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Πετάσματα για Σκόνη και Θορύβους στο Λιμάνι». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 14. 5 Δεκεμβρίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Η Κρουαζιέρα Αντιστέκεται στην Κρίση». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 12. 10 Ιουνίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Με Λινάτσες Κατά της Σκόνης στο Λιμάνι». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 14. 9 Ιουλίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Βόλος- Σκόπελος Όσο Πειραιάς- Χανιά». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 18. 25 Ιουλίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Λιγότερα 30% τα Κονταίηνες στο Λιμάνι». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 14. 14 Αυγούστου, Βόλος

- Δημόπουλος, Σ. (2009): «Χειμώνασε Ξαφνικά στην Ακτοπλοΐα». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 13. 12 Σεπτεμβρίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2010): «Λιγότερα Κοντέινερ- Φορτία στο Λιμάνι». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 14. 27 Ιανουαρίου, Βόλος
- Δημόπουλος, Σ. (2010): «Λιγότερα και Μικρότερα Κρουαζιερόπλοια Φέτος». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 12. 17 Απριλίου, Βόλος
- Δρόμος και Ρόγκαν, Α. και Συνεργάτες Ε.Π.Ε. (1994): «Ελλάδα 2010: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής». Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, Αθήνα
- Ελλάς Οδικοί Χάρτες
- Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα) (2009): «Κρουαζιερόπλοιο με 2.090 Επιβάτες στο Βόλο». σελ. 20. 23 Σεπτεμβρίου, Βόλος
- Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα) (2009): «Αυξήθηκαν 27% οι Τουρίστες με Κρουαζιερόπλοια Εκτός Ε.Ε.». σελ. 28. 26 Ιουλίου, Βόλος
- Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα) (2010): «Ξεκινά Σήμερα η Regatta “Ιστορικές θάλασσες 2010”». σελ. 17. 9 Μαΐου, Βόλος
- Κανονισμός (ΕΚ) 1382/2003: «Για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo»)». Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 2 Αυγούστου
- Κανονισμός (ΕΚ) 1692/2006: «Σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II») και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 1382/2003». Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 24 Νοεμβρίου
- Καραμάνης, Β. (2006): «Ο “Φρίξος” Θα Συνδέσει Ωρεούς και Νησί Τρικέρων με το Βόλο». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 10. 18 Αυγούστου, Βόλος
- Καραμάνης, Β. (2009): «Ταχύπλοα από Βόλο- Θεσσαλονίκη». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 19. 20 Ιουνίου, Βόλος
- Κεκάτου, Τ. (2009): «Αυξημένη Κίνηση για Β. Σποράδες». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 17. 28 Ιουλίου, Βόλος

- Μοσχοβάκης, Π. (2006): «Επιπτώσεις στην Ελληνική Ακτοπλοΐα από την Άρση του Cabotage», Αθήνα: Πανεπιστήμιο Πειραιώς. “Στο <http://openarchives.gr/view/96644>, προσβάσιμο 10.04.2010”
- Μούσης, Ν. (2005): «Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο, Οικονομία, Πολιτική», Αθήνα: Παπαζήση
- Ν. 2932/2001, «Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις»
- Νιάβης, Σ. (2007): «Η Ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών Λιμανιών και οι Πολιτικές για την Ανάπτυξή τους». Ιούνιος, Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Ξυνός, Γ. (2009): «Γραμμή από το Βόλο στο Πευκί από Αύριο με το “Express Εύβοια 1”». Θεσσαλία (Καθημερινή Εφημερίδα). σελ. 16. 27 Αυγούστου, Βόλος
- Οργανισμός Λιμένος Βόλου, ενημερωτικό τεύχος, 2008
- Πάλλης, Θ. (2007): «Το Λιμενικό Πρόβλημα». Ναυτικά Χρονικά. Ιανουάριος
- Παναγιωτίδου, Π. (2004): «Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και τις Θαλάσσιες Αρτηρίες», Βόλος: Τμήμα Οικονομικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (1999): «Το Μεταφορικό Δίκτυο του Νομού Μαγνησίας». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α), Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης (Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α). Βόλος
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2003): «Διερεύνηση για τη Σκοπιμότητα και Χωροθέτηση Ναυπηγοεπισκευαστικής Αστικής Ζώνης στη Μαγνησία». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α), Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης (Ε.Υ.ΤΕ.ΠΟ.Α). Νοέμβριος, Βόλος
- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2005): «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μαγνησίας, 2^η Φάση». Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.). Απρίλιος, Βόλος
- Παρδάλη, Α.: «Λιμενικός ανταγωνισμός: Η περίπτωση της Ελληνικής Λιμενικής Βιομηχανίας». “Στο <http://www.eesvm.gr/portal/images/%CE%91.pardali.pdf>, προσβάσιμο 26.06.2010”

- Πλατιάς Χ. (2008): «Η Περιβαλλοντική Διάσταση στο Σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τα Μεταφορές στο Θαλάσσιο Χώρο». “Στο <http://www.proeuro.gr/articles.php?artid=2454&lang=1&catid=1&fdid=21&fdpage=1>, προσβάσιμο 07.05.2010”
- Σκάγιαννης, Π. Δ. (2009): «Από το S στο Σίγμα: Προς Μια Νέα Ανάπτυξη του Ελληνικού Χώρου;». 25 Κείμενα για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη του Χώρου. σελ.69-118. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Τσανακτσίδης Δ. και Χαραλάμπους Γ. (2004): «Η Αντιμετώπιση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (SSS) στην ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών», Θεσσαλονίκη
- YEN (2002): «Στρατηγική για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική». Σεπτέμβριος, Πειραιάς
- YEN (2006): «Εθνική Λιμενική Πολιτική». Ιανουάριος, Πειραιάς
- ΥΠΕΧΩΔΕ. (2008): «Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης». 16 Απριλίου, Αθήνα
- Φρυτζαλλάς Η. (2006): «Ο Εμπορικός Λιμένας του Βόλου: Παρούσα Κατάσταση, Ανάλυση, Προβλέψεις, Προοπτικές, το Θέμα της Χωροθέτησης του Εμπορικού Λιμένα». Οκτώβριος, Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Ψαραύτης, Χ.Ν.: «Ποιότητα στην Ευρωπαϊκή Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων». “Στο www.martrans.org/documents/2000/ssca/naftenporikixaralambidistalk.doc, προσβάσιμο 16.10.09”
- Ψαραύτης, Χ. Ν. (2006): «Θεσμικές και Άλλες Στρεβλώσεις στην Ελληνική». Συμπόσιο Σίφνου. 30 Ιουνίου
- Ψαραύτης, Χ. Ν. (2009): «Υπέρ Τρίτων Κρατήσεις: Μύθοι και Πραγματικότητα». Ναυτικά Χρονικά. Αύγουστος
- Amerini, G. (2006): «Short Sea Shipping of Goods 2000- 2005». Statistics in Focus, Transport. Catalogue No.KS-NZ-06-012-EN-N. 18 December, Eurostat, European Communities
- Amerini, G. (2008): «Short Sea Shipping of Goods 2000- 2006». Statistics in Focus, Transport. Catalogue No.KS-SF-08-002-EN-N. 14 January, Eurostat, European Communities

- Amerini, G. (2009): «In 2007, EU-27 Short Sea Shipping Continued Growing But at a Slower Rate». Statistics in Focus. Transport. Catalogue No.KS-SF-09-058-EN-N. 29 July, Eurostat, European Communities
- Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC) Transportation Working Group and Inha University (2007): «Short Sea Shipping Study: A Report on Successful SSS Models that Can Improve Ports Efficiency and Security while Reducing Congestion, Fuel Costs and Pollution», October
- Beskovnik, B. (2006): «Importance of Short Sea Shipping and Sea Motorways in the European and Slovenian Transport Policy». God. 20. Br. 1. pp.23-35, Koper
- Blonk, W. A. G. (1994): «Short Sea Shipping and Inland Waterways as Part of a Sustainable Transportation System». Marine Pollution Bulletin, Vol. 29. Nos 6-12. Pergamon. pp.389-392
- COM (1998) 716 final: Communication de la Commission «La Politique des Transports, Mobilite Durable: Perspectives pour l’Avenir», 01 December, Bruxelles
- COM (1999) 317 final: «Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain Second Two-Yearly Progress Report», 29 June, Brussels
- COM (2001) 370 τελικό: Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών», 12 Σεπτεμβρίου, Βρυξέλλες
- COM (2003) 564 τελικό: 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 αριθ.1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών», 01 Οκτωβρίου, Βρυξέλλες
- COM (2003) 155 τελικό: «Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων», 07 Απριλίου
- COM (2006) 105 final: Green Paper «A European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy», 08 March, Brussels

- ECMT Ministers of Transport (2001): «Short Sea Shipping: An Alternative to European Inland Transport or a Complementary Mode». Report. Council of Ministers. 30-31 May, Prague. Short Sea Shipping in Europe. OECD. pp.37-65, Paris
- ECORYS Nederland BV (2007) final report, «Evaluation of the Marco Polo Programme (2003- 2006)». 07 November, Rotterdam
- European Commission (2004): «Motorways of the Sea: Implementation through Article 12a TEN-T- A Consultation Document by the Services of the Directorate General for Energy and Transport». 30 July, Brussels
- European Commission (2005): «Motorways of the Sea: Art. 12a of the TEN-T Guidelines- A Vademecum Issued in Conjunction with the Call for Proposals TEN-T 2005». 28 February, Brussels
- Eurostat (2009): «Panorama of Transport». Statistical Books. Luxembourg
- European Maritime Safety Agency (EMSA) (2010): «Maritime Accident Review 2009»
- Gouvernal E., Slack B. and Franc P. (2009): «Short Sea and Deep Sea Shipping Markets in France». Journal of Transport Geography 18 (2010). pp.97-103
- Lombardo, G. A.: «Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges». “To [http://www.insourceaudit.com/Whitepapers/Short Sea Shipping.asp](http://www.insourceaudit.com/Whitepapers/Short_Sea_Shipping.asp), 09.05.2010”
- Martinez de Oses, X. and Castells M.: «Analysis of the External Costs of Selected Short Sea Shipping Vessels Against the Road Alternative». “To <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/2540/1/ANALYSIS%20OF%20THE%20EXTERNAL%20COSTS%20OF%20SELECTED%20SHORT%20SEA%20SHIPPING%20VESSELS%20AGAINST%20THE%20ROAD%20ALTERNATIVE.pdf>, 14.05.2010”
- Notteboom T., Ducruet C. and Langen P. (2009): «*Ports in Proximity: Competition and Coordination among Adjacent Seaports*», England: Ashgate
- Official Journal L364 τμς 12.12.1992. σ. 7-10
- Paixao, A. C. and Marlow, P. B. (2002): «Strengths and Weaknesses of Short Sea Shipping». Marine Policy 26. Pergamon. pp.167-78
- Papadimitriou S. (2001): «Short Sea Shipping in Europe: Experience and Prospects». Short Sea Shipping in Europe. OECD. pp.7-19. Paris

- Schinas, O. D. and Psaraftis H. N. (1997): «New Frontiers Through Short Sea Shipping». Annual Meeting of the Society of Naval Architects and Marine Engineers. October, Canada
- Sobremisana C. J. (2003): «Short Sea Shipping Initiative». FHWA's Talking Freight Seminar. 17 December
- Transport & Environment (2010): «Annual Review 2009», March, Brussels
- Uniport Bilbao, Bilbao Plaza Maritima and Idom (2005): «Promotion of the Short Sea Shipping in the Atlantic Arc». INTERREG IIIB, Arco Atlantico, February
- United States Government Accountability Office (GAO) (2005): «Freight Transportation: Short Sea Shipping Option Shows Importance of Systematic Approach to Public Investment Decisions». Report to the Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation and the House Committee on Transportation and Infrastructure. July, Washington

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ- ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

- Δημόπουλος, Σ. (2010): Συνέντευξη στα γραφεία της Εφημερίδας Θεσσαλία, στις 21 Μαΐου
- Παπαναστασίου Ν. (2010): Συνέντευξη στα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, στις 1 Ιουνίου και στις 7 Ιουλίου
- Σακελλαρίου Ν. (2010): Συνέντευξη στα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, στις 1 Ιουνίου
- Σκυργιάννης, Χ. (2010): Προσωπική επικοινωνία στις 23 Ιουνίου και στις 8 Ιουλίου

ΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ

- http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124258_el.htm (προσβάσιμη στις 6.10.2009)
- <http://www.martrans.org/documents/2006/gcs/sifnos%20aktoploia.pdf> (προσβάσιμη στις 06.10.2009)
- http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_el.htm (προσβάσιμη στις 12.10.2009)

- http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/124159_el.htm (προσβάσιμη στις 12.10.2009)
- http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124465_el.htm (προσβάσιμη στις 12.10.2009)
- <http://www.ven.gr/wide/ven.chtm?prnbr=28572> (προσβάσιμη στις 23.10.2009)
- <http://www.ven.gr/ven.chtm?prnbr=28664> (προσβάσιμη στις 21.04.2010)
- http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/transeuropean_networks/124094_el.htm (προσβάσιμη στις 26.04.2010)
- http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways_sea/motorways_sea_en.htm (προσβάσιμη στις 26.04.2010)
- http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/single_market_services/124065_en.htm (προσβάσιμη στις 03.05.2010)
- <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/159&format=HTML&aged=0&language=EL&guiLanguage=en> (προσβάσιμη στις 03.05.2010)
- http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7262_el.htm (προσβάσιμη στις 07.05.2010)
- http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/transport/article_7269_el.htm (προσβάσιμη στις 07.05.2010)
- <http://www.ven.gr/wide/ven.chtm?prnbr=25190> (προσβάσιμη στις 09.05.2010)
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Roll-on/roll-off> (προσβάσιμη στις 16.05.2010)
- <http://www.geographicguide.net/europe/maps-europe/maps/europe-map.gif> (προσβάσιμη στις 16.05.2010)
- <http://www.shortsea.info/> (προσβάσιμη στις 29.05.2010)
- <http://www.loulisgroup.com/site/content.php?sel=4> (προσβάσιμη στις 03.06.2010)
- <http://www.magnesianews.gr/News/Magnesia/?EntitvID=1dad6413-5a0a-49dd-a0e1-d573a3354795> (προσβάσιμη στις 19.06.2010)
- <http://www.tallshipsvolos2010.gr/default.php?pid=a1&lang=gr> (προσβάσιμη στις 19.06.2010)
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1> (προσβάσιμη στις 26.06.2010)
- <http://www.pepen.gr/pagesgr/ekthesi-limenvn-06.htm> (προσβάσιμη στις 26.06.2010)

- <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11379&subid=2&nubid=10505054>
(προσβάσιμη στις 28.06.2010)
- <http://www.ferries.gr/greek> (προσβάσιμη στις 29.06.2010)
- <http://www.skopelos.net/gr/travel/kvmi.htm> (προσβάσιμη στις 29.06.2010)
- <http://www.sne.gr/files/dromologia.doc> (προσβάσιμη στις 29.06.2010)
- <http://www.port-volos.gr> (30.06.2010)
- <http://www.magnesianews.gr/News/Magnesia/?EntityID=44d1a5bc-dcc8-4cc2-8358-e4ff34e2a179> (προσβάσιμη στις 08.07.2010)
- <http://www.eastmed-mos.eu/public/page/leautostradedelmareadm.asp?L=HE%20&> (προσβάσιμη στις 08.07.2010)
- <http://dide.mag.sch.gr/xartis2> (προσβάσιμη στις 10.07.2010)

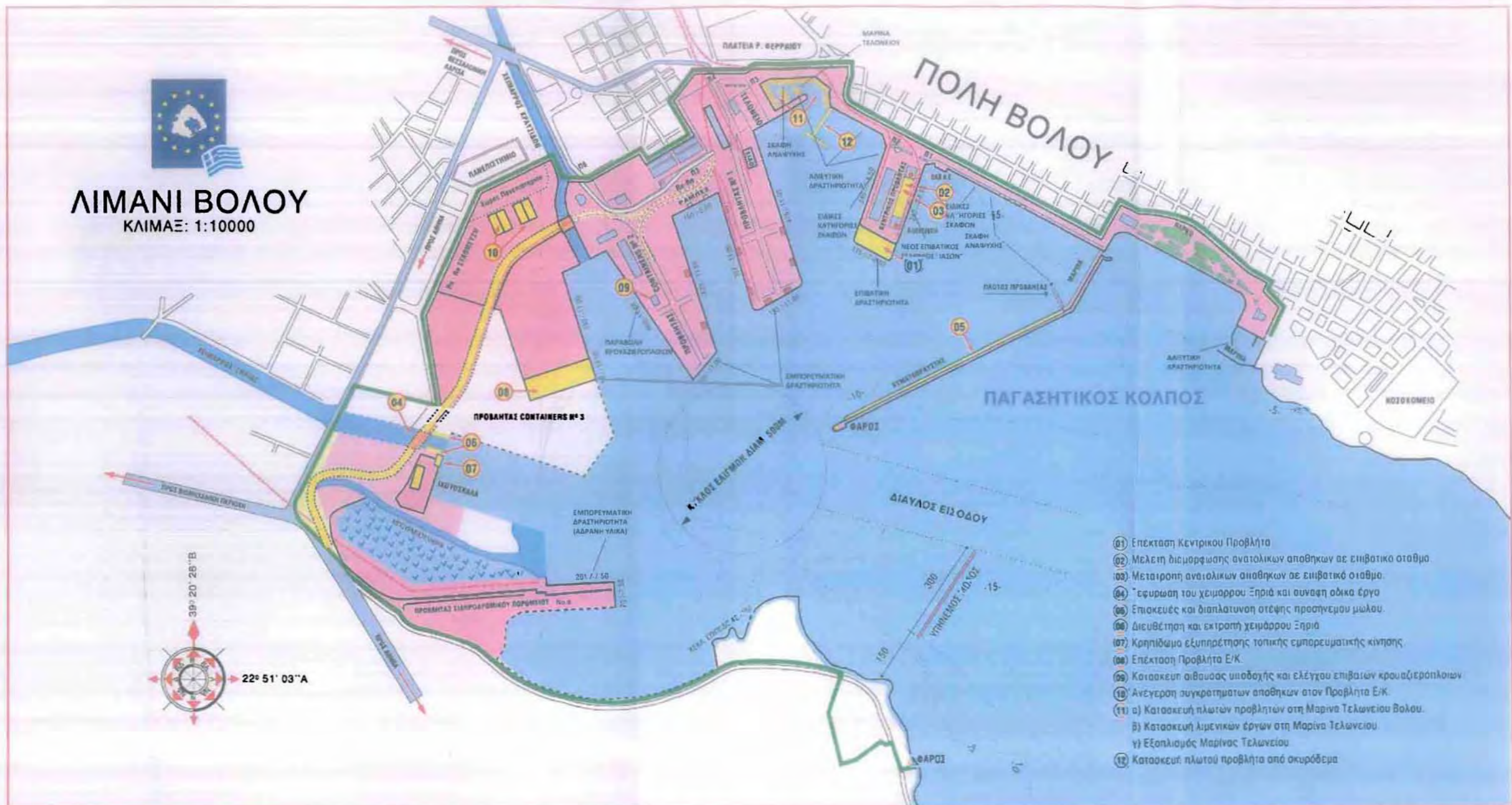
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000104640



Χάρτης 5: Ο λιμένας Βόλου (χωρίς το υπάρχον υπόμνημα)(Πηγή: Ο.Λ.Β.).



Χάρτης 6: Η περιοχή Παγασητικού και Βορείων Σποράδων (Πηγή: Ελλάς Οδικόι Χάρτες).



Χάρτης 7: Πρόταση για θαλάσσια μεταφορά στον Παγασητικό Κόλπο (Πηγή: <http://dide.mag.sch.gr>).