

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ,
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ -
ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ & ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΑΘΗΜΑ

Κ01: ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΡΓΑΣΙΑ

Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (SSS) ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Δημήτριος Τσανακτσίδης, Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός

Γεώργιος Χαραλάμπους, Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός

Υπεύθυνος Μαθήματος: Γεώργιος Γιαννόπουλος, Καθηγητής



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Όντας ένας τρόπος μεταφορών πραγματικά ανταγωνιστικός των αντίστοιχων οδικών, οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων (SSS-Short Sea Shipping) αναμένεται να διαδραματίσουν έναν αναβαθμισμένο ρόλο στο νέο πεδίο των μεταφορών της Κοινότητας. Η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναγνωρίζοντας τα προβλήματα συμφόρησης, δυσαναλογίας στην κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφορών, ανισορροπίας στην ανάπτυξη μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών, καθώς και βιωσιμότητας των μεταφορών, επιβάλλει μία νέα πολιτική, βασισμένη στην ανάπτυξη της διατροφικότητας, με ταυτόχρονη αναγνώριση των δυνατοτήτων που είναι δυνατόν να προσφέρουν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων.

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

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

Ειδικότερα σχετικά με την πολιτική μεταφορών της Λευκής Βίβλου, η βασική κατεύθυνση που αφορά άμεσα τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων είναι η ενίσχυση της διατροφικότητας. Στα πλαίσια αυτά είναι απαραίτητη η υλοποίηση μίας σειράς θαλάσσιων λεωφόρων, η αναβάθμιση των λιμενικών υπηρεσιών και των ποτάμιων μεταφορών, η ανάδειξη ενός νέου επαγγελματικού κλάδου, του οργανωτή των ολοκληρωμένων μεταφορών, καθώς και η τυποποίηση των μονάδων μεταφοράς. Σημαντική κατεύθυνση αποτελεί, επίσης, η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, με ταυτόχρονη καταπολέμηση των φαινομένων «σημαιών και λιμένων ευκαιρίας» και ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. Άλλες κατευθύνσεις της Λευκής Βίβλου σχετικά με το εν λόγω αντικείμενο αποτελούν η διευκόλυνση επιστροφής πλοίων σε κοινοτική σημαία, η διαχείριση του εξωτερικού κόστους, τα ζητήματα παροχής Δημόσιων Υπηρεσιών και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου και των αναγκών των χρηστών.

Τέλος, όσον αφορά την Ελλάδα, η σημαντικότερη εξέλιξη από τις ευρωπαϊκές επιταγές ήταν η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς της ακτοπλοΐας, με την άρση της απαγόρευσης του "cabotage". Οι νέες συνθήκες στο γεωπολιτικό καθεστώς και στην αγορά της ναυσιπλοΐας αναγκάζουν την Ελλάδα να αναθεωρήσει και τη λιμενική της πολιτική, εξωθώντας σε αναβάθμιση του ρόλου των λιμένων της. Το ζήτημα της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα απαιτεί συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των πλοίων και εντατικούς ελέγχους, με την Ελλάδα να έχει επιτύχει σημαντική πρόοδο στον εν λόγω τομέα. Τέλος, μία πάγια ιδιομορφία του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος αποτελεί η ανάγκη διατήρησης ενός μεγάλου πλήθους γραμμών, πολλές από τις οποίες είναι άγονες, και για τις οποίες έχει δρομολογηθεί πρόγραμμα ιδιωτικής χρηματοδότησης με πολυετείς συμβάσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	3
Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (SSS) ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
I. Το θεσμικό πλαίσιο και τα πλεονεκτήματα των “SSS” στη διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	4
II. Λιμενικές υπηρεσίες, ή η τροχοπέδη στην ανάπτυξη των “SSS”	6
III. Λευκή Βίβλος: μία νέα διάσταση για τα “SSS”	8
IV. Τα “SSS” και η ελληνική πραγματικότητα.....	11
V. Σύνοψη	13
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	14

Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ (SSS) ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν επιχειρείται μία σύντομη περιγραφή της ευρωπαϊκής πολιτικής στο πεδίο των **Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων**. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, ή **μεταφορές τύπου SSS (Short Sea Shipping)**, μπορούν να οριστούν ως οι θαλάσσιες εκείνες μεταφορές, κατά την εκτέλεση των οποίων τα πλοία δεν διασχίζουν ωκεανούς. Το πεδίο των εν λόγω μεταφορών περιλαμβάνει την ακτοπλοΐα, τις μεταφορές μεταξύ ηπειρωτικής χώρας και νησιών, τις μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και τις συνδυασμένες θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές από και προς τους ποτάμιους λιμένες της ευρωπαϊκής ενδοχώρας. Γεωγραφικά η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων επεκτείνεται και πέραν των ορίων της κοινότητας, προς τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βαλτική και βεβαίως τη Μεσόγειο.

Αν και οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν χάσει την αίγλη τους, στο πεδίο των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο μεταφορών με ποσοστά ανταγωνιστικά των αντίστοιχων οδικών. Κατά τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών δε, που οριοθετείται με την πρόσφατη σχετική Λευκή Βίβλο, ο συγκεκριμένος τρόπος μεταφορών αναμένεται να διαδραματίσει ένα νέο, αναβαθμισμένο ρόλο. Είναι αναγκαίο, επομένως, να πραγματοποιηθεί μία προσπάθεια εκσυγχρονισμού και οριοθέτησης του θεσμικού πλαισίου για το εν λόγω υποσύνολο των θαλάσσιων μεταφορών, στην οποία η Ελλάδα θα πρέπει να συμμετέχει ενεργά, ως άμεσα ενδιαφερόμενη.

Το παρόν συντίθεται από τέσσερα επιμέρους Κεφάλαια. Το **Κεφάλαιο I** πραγματοποιεί μία σύντομη επισκόπηση της αντιμετώπισης των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και των πλεονεκτημάτων που μπορούν αυτές να διαθέσουν στη διαμόρφωση μίας νέας πολιτικής μεταφορών. Το **Κεφάλαιο II** αναφέρεται αντίστοιχα στα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο εν λόγω τρόπος μεταφορών και τα οποία παρεμποδίζουν τον ως άνω στόχο. Σκοπός του **Κεφαλαίου III** είναι η αναφορά στην τοποθέτηση της Λευκής Βίβλου μεταφορών, δηλαδή στη στοχοθετημένη πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ, τέλος, στο **Κεφάλαιο IV** περιγράφεται η κατάσταση στον ελληνικό χώρο και οι ενδεχόμενες συνέπειες σε αυτήν της ως άνω ευρωπαϊκής πολιτικής.

Σημειώνεται ότι, όπως μπορεί ήδη να παρατηρηθεί από τις λίγες παραπάνω γραμμές, στο παρόν θα προτιμηθεί κατά κύριο λόγο όρος «Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων», από τον αντίστοιχο «μεταφορές τύπου SSS».

I. Το θεσμικό πλαίσιο και τα πλεονεκτήματα των “SSS” στη διαμόρφωση της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Παρότι σε όλα τα σχετικά με τις μεταφορές κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνονταν πάντοτε ιδιαίτερη έμφαση στις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, η έναρξη της υλοποίησης συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου καθυστέρησε κατά πολύ. Το πρώτο αυτό Κεφάλαιο αποτελείται ουσιαστικά από δύο μέρη, εκ των οποίων το πρώτο αναφέρεται στην εξελικτική πορεία

διαμόρφωσης του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου για τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, ενώ το δεύτερο στα πλεονεκτήματα του εν λόγω τρόπου μεταφοράς που μπορούν να τεθούν στη διάθεση της Κοινότητας, κατά τη διαμόρφωση της πολιτικής της για τις μεταφορές.

Η πρώτη προσέγγιση για τις Θαλάσσιες

Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων πραγματοποιείται από τη Λευκή Βίβλο του 1992, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει το 1995 ανακοίνωση για την ανάπτυξή τους, εξετάζοντας την προοπτική της συμβολής αυτού του τρόπου μεταφορών στη βιώσιμη κινητικότητα. Η ανακοίνωση υποστηρίχθηκε τόσο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όσο και από το Συμβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή των Περιφερειών, αλλά και από τις ναυτιλιακές βιομηχανίες. Στο ψήφισμα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης το Μάρτιο του 1996, παρατίθενται οι λόγοι για τους οποίους επιβάλλεται η προώθηση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, και γίνονται προτάσεις για την εκπλήρωση των εν λόγω στόχων.

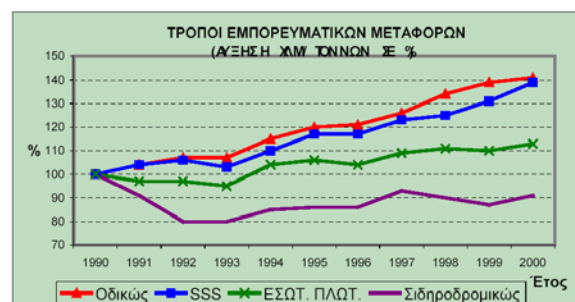
Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1997 με τη σειρά της εκπονεί μία έκθεση προόδου, με αποτέλεσμα να απαντήσει το Συμβούλιο με τα «Συμπεράσματα του Συμβουλίου» της 18ης Ιουνίου 1997, καλώντας την Επιτροπή να υποβάλει κάθε διετία εκθέσεις προόδου. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των δράσεων που αναλαμβάνονται προκειμένου να προωθηθούν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων. Έτσι, το 1999 η Επιτροπή εκδίδει την ανακοίνωση «Η ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην Ευρώπη: μία δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών», παραθέτοντας την πορεία εξέλιξης του εν λόγω τρόπου μεταφορών.

Τέλος, ακολουθούν τα ψηφίσματα του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το 2000, προτείνοντας μια σειρά από μέτρα για την ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Ταυτόχρονα, καλούνται οι αρμόδιοι φορείς, όπως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και οι Κυβερνήσεις των κρατών, σε συνεργασία, καθώς διαπιστώνεται πλέον πως οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν έναν τρόπο μεταφορών που μπορεί να επιλύσει πολλά από τα σχετικά αδιέξοδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και να αποτελέσει κύριο συντελεστή της αειφόρου ανάπτυξης, της συνοχής και της ανταγωνιστικότητάς της.

Στη συνέχεια ακολουθεί η Λευκή Βίβλος του 2001, όπου δίνεται οριστικά μία νέα διάσταση στις δυνατότητες του εν λόγω τρόπου μεταφοράς. Περισσότερα σχετικά με τη Λευκή Βίβλο παρατίθενται στο Κεφάλαιο III.

Είναι γεγονός, λοιπόν, ότι μέσα από τη διαμόρφωση του σχετικού θεσμικού πλαισίου, μπορεί να διαπιστωθεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση διέκρινε πάντοτε τη σημασία των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Οι τελευταίες καθιστούν έναν τρόπο μεταφοράς που με την κατάλληλη διαχείριση μπορεί να κατασταθεί η αιχμή του δόρατος στις μεταφορές στην Ευρώπη.

Μία πρώτη παρατήρηση που μπορεί να γίνει είναι ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν το μόνο τρόπο διακίνησης εμπορευμάτων στην Ευρώπη που **ανταγωνίζεται** σε ανάπτυξη την αντίστοιχη του οδικού τρόπου μεταφοράς. Μεταξύ των ετών 1990 και 1998 ο εν λόγω τρόπος παρουσίασε αύξηση του μεριδίου του κατά 27%, με αντίστοιχο ποσοστό 35% για τις οδικές μεταφορές. Έτσι, το 1999 βρέθηκε να κατέχει ποσοστό 41% του συνόλου των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών. Το αντίστοιχο μερίδιο των οδικών μεταφορών παρουσίασε πτώση από 46% σε 45% κατά τα έτη 1999 με 2000. Τη διαφορά αυτή φαίνεται να την κέρδισαν οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, εκτίμηση που προκύπτει από έρευνα που πραγματοποιήθηκε με τη συμβολή άμεσα ενδιαφερομένων φορέων και παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (ECMT).



Όμως το ζήτημα είναι ότι οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών είναι κατά πολύ μεγαλύτερες από αυτές που παρουσιάζονται σήμερα, λόγω της μεγάλης χωρητικότητας που διαθέτουν. Επομένως, προσφέρουν τη **δυναμική ανάληψη** πολύ μεγάλο μεριδίου της

προβλεπόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών, χωρίς επιφόρτιση των ήδη κορεσμένων ευρωπαϊκών οδών.

Σημαντικός παράγοντας που ωθεί την Ευρωπαϊκή Ένωση προς τη θερμή υποστήριξη του εν λόγω τρόπου μεταφοράς είναι η υπό προϋποθέσεις δυνατότητά του να αποτελέσει έναν κινητήριο μοχλό στην ανάπτυξη της **διατροφικότητας** των μεταφορών από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη, πόρτα-πόρτα. Μπορεί δε να αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο για την υλοποίηση του σχετικού προγράμματος Marco Polo που προωθείται από τη νέα Λευκή Βίβλο.

Άλλος στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η **ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών** της, και με τις ελάχιστες δυνατές **περιβαλλοντικές επιπτώσεις**. Ο τομέας των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά προς αυτήν την κατεύθυνση. Αποτελεί έναν καθαρό τρόπο

μεταφοράς, με μικρές απαιτήσεις ενέργειας και χαμηλές εκπομπές ρύπων, και προπαντός ασφαλή, καθώς το ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα είναι περιορισμένο. Παράλληλα, το εν λόγω μέσο είναι ο κύριος σύνδεσμος των νησιών και των απομακρυσμένων περιοχών με την ενδοχώρα, αποτελώντας το βαρόμετρο της ανάπτυξής τους, κάτι αρκετά σημαντικό για τα ελληνικά δεδομένα. Αν στα προηγούμενα προστεθεί και το γεγονός ότι **το κόστος της υποδομής** είναι ελάχιστο σε σχέση με αυτό των υπολοίπων τρόπων μεταφοράς, εύκολα γίνεται αντιληπτό πως η εξέλιξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι πρωταρχικής σημασίας στην προώθηση των σχεδίων ανάπτυξης της Ευρώπης.



II. Λιμενικές υπηρεσίες, ή η τροχοπέδη στην ανάπτυξη των "SSS"

Tα οφέλη από έναν ανεπτυγμένο τομέα Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι προφανή, και θα ήταν εύλογο το ερώτημα ποιοι είναι οι λόγοι που εμποδίζουν μία πιο ραγδαία ανάπτυξη. Οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές, έχουν να αντιμετωπίσουν μία σειρά από προβλήματα και καταστάσεις που παρεμποδίζουν την εξέλιξη τους. Οι κύριες αιτίες μπορούν να διαχωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, οι οποίες είναι:

- Η κακή και αναχρονιστική εικόνα που έχουν παραδοσιακά οι μεταφορές μέσω θαλάσσης
- Η πολυπλοκότητα και η γραφειοκρατία των διαδικασιών στους λιμένες
- Η ανεπάρκεια εξοπλισμού στους λιμένες για καλύτερη εξυπηρέτηση των πλοίων, όπως σε καταστάσεις φορτοεκφόρτωσης

Ο κύριος φορέας που ασχολήθηκε με την ανάλυση των προβλημάτων και κατέβαλλε

προσπάθεια για εξεύρεση λύσεων είναι η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών (DG TREN).

Η αντίληψη που επικρατεί σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές είναι ότι αποτελούν έναν **αναχρονιστικό τρόπο μεταφοράς**, μεγάλης διάρκειας ταξιδιού και καθυστερήσεων, που φαινομενικά δεν μπορεί να προσφέρει κάτι ουσιαστικό, και γι' αυτό το λόγο δεν μπορεί να έλξει και νέους επενδυτές. Στόχος της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών είναι να αλλάξει αυτήν την εικόνα. Κινούμενη προς αυτήν την κατεύθυνση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε τα Κέντρα Προώθησης των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping Promotion Centers) στα 13 μέλη που διαθέτουν θαλάσσια ναυσιπλοΐα, με την παροχή εφάπαξ χρηματοδοτικής ενίσχυσης και την ίδρυση δώδεκα Κέντρων μέχρι σήμερα. Τα εν λόγω Κέντρα συγχρηματοδοτούνται από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και η κοινή τους αποστολή είναι να αποδείξουν ότι οι μεταφορές θαλάσσης είναι αξιόπιστες, ασφαλείς και οικονομικά και τεχνικά προηγμένες. Στη βελτίωση της εικόνας

αναμένεται να συμβάλλει και η συγκρότηση του δικτύου ESN (European Shortsea Network), το οποίο συνδέει τα εθνικά Κέντρα, ώστε να διευκολυνθούν οι συνεργασίες και η ανταλλαγή πείρας.

Βασική τροχοπέδη στην ανάπτυξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αποτελούν και οι καθυστερήσεις που παρατηρούνται στους λιμένες, λόγω των **πολύπλοκων διαδικασιών** που απαιτούνται για τον κατάπλου και απόπλου ενός πλοίου. Επιπλέον, παρατηρούνται ευρύτατες **διαφορές στις διαδικασίες** ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη και στους διάφορους λιμένες. Ως πρώτο βήμα για την αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης, αρχίζουν να χρησιμοποιούνται σε όλη την Κοινότητα τα έντυπα IMO-FAL (International Maritime Organization-Facilitation), που απαιτούνται για την είσοδο και έξοδο στους και από τους λιμένες, απλοποιώντας σε μεγάλο βαθμό τις διαδικασίες. Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ενδεχόμενες απλουστεύσεις και των τελωνειακών διατάξεων των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Όσον αφορά στο επίπεδο των **υπηρεσιών**, υπάρχουν προβλήματα στα συστήματα πληροφόρησης, καθώς τα ηλεκτρονικά και τηλεματικά συστήματα δεν έχουν εισχωρήσει σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις στους ελέγχους των εμπορευμάτων. Υπάρχει, όμως, ο σχεδιασμός για βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης (tracking and tracing) των αποστελλομένων φορτίων, καθώς και των συστημάτων ανταλλαγής δεδομένων αποστολής με τους πελάτες, μέσω ηλεκτρονικής μεταβίβασης παραστατικών (Electronic Data Interchange-EDI) ή του Internet. Σοβαρότατο πρόβλημα σε συνάρτηση με τις υπηρεσίες είναι η προτεραιότητα που δίνεται στην εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορών ανοιχτής θάλασσας, με αποτέλεσμα να απαιτούνται χρονοβόρες διαδικασίες, ενώ και η διαχείριση των εμπορευμάτων σε πολλούς λιμένες είναι αναποτελεσματική.

Στον τομέα του **κόστους στους λιμένες**, τα κύρια προβλήματα έγκεινται στην μη ελεύθερη είσοδο σε αυτά, στην αδιαφάνεια στις διαδικασίες πληρωμής, καθώς και σε κάποια υποχρεωτικά τέλη σε ορισμένους λιμένες, για υπηρεσίες που ενδεχομένως να μην είναι

αναγκαίες. Η διαχείριση των εμπορευμάτων έχει επίσης κόστος, ενώ το τέλος στη διαδικασία ζύγισης, που εφαρμόζεται από το 1969, δεν συμφέρει στα πλοία νέας κατασκευής. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει την εφαρμογή μέτρων που θα μετριάσει τα κόστη, και θα αναβαθμίσει τα επίπεδα εξυπηρέτησης στους λιμένες για τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων, ώστε να κατασταθεί πιο ελκυστικός ο εν λόγω τρόπος μεταφοράς.

Σε ό,τι έχει σχέση με την **υποδομή των λιμένων**, η κατάσταση παρομοίως δεν είναι σε καλύτερη μοίρα. Η υποδομή που χρειάζεται για τέτοιου είδους μεταφορές είναι πιο εξειδικευμένη, χωρίς να διατίθεται από όλους τους λιμένες, ενώ και η έλλειψη υποδομών logistics είναι βασικό πρόβλημα. Αυτό γίνεται ακόμα πιο κρίσιμο από τη στιγμή που οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων πρέπει να προωθηθούν ως βασικός συντελεστής ανάπτυξης της διατροφικότητας, πράγμα που αποτελεί ουτοπία χωρίς τις απαραίτητες υπηρεσίες στα κομβικά σημεία των αλλαγών μέσων, όπως είναι οι λιμένες. Ως συνέπεια αυτών, δεν μπορούν να προαχθούν ούτε οι υπηρεσίες πόρτα-πόρτα, που θα ανοίξουν νέους ορίζοντες στην ανάπτυξη των εν λόγω μεταφορών. Όλα αυτά έχουν σαν αποτέλεσμα την άσκοπη συμφόρηση και καθυστέρηση στους λιμένες, που ζημιώνει όλο το οικοδόμημα των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, καθιστώντας το μη ελκυστικό προς την αγορά και τους επενδυτές.

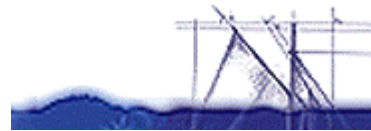
Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αντιλαμβανόμενη τα προβλήματα, έχει ξεκινήσει διάφορα προγράμματα ανάπτυξης logistics και χρηματοδοτεί τους λιμένες για βελτίωση των υποδομών, των συστημάτων φορτοεκφόρτωσης και των υπηρεσιών τους. Επίσης, υποστηρίζει επενδύσεις για βελτίωση της κατάστασης στο πεδίο των πλοίων, με εισαγωγή μοντέρνων και γρήγορων μονάδων, τύπων κατάλληλων για πλεύση σε ποτάμια, καθώς και επιβατικών πλοίων RO/RO για γρήγορη φορτοεκφόρτωση. Καταλυτική μπορεί να φανεί, επίσης, η συνδρομή μίας ενιαίας πολιτικής των λιμένων υπό την αιγίδα της Ευρώπης, για επιτάχυνση και απλούστευση των διαδικασιών που προτείνονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Τέλος, παράμετρος που πρέπει να ληφθεί

σοβαρά υπόψη είναι και η **σύνδεση των λιμένων** με τερματικές εγκαταστάσεις άλλων μέσων μεταφοράς. Από τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να προάγει τη διατροφικότητα, οδηγείται προς τη χρηματοδότηση ανάλογων έργων, αναβαθμίζοντας το ρόλο των λιμένων, που στην πλειοψηφία τους δεν είναι συνδεδεμένοι αποτελεσματικά με τα υπόλοιπα δίκτυα. Αναβαθμίζοντας τη θέση των λιμένων στον γενικότερο χάρτη της Ευρώπης, γίνεται ουσιαστικότερος και ενισχύεται ο ρόλος των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων στην όλη προσπάθεια της Ευρώπης για αειφόρο ανάπτυξη.

Συμπερασματικά, από τα παραπάνω μπορεί να διαπιστωθεί πως το μέλλον των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων είναι άμεσα συνδεδεμένο με το αντίστοιχο των λιμένων. Η ικανότητα αντιμετώπισης της αυξημένης κυκλοφορίας από τους τελευταίους θα αποτελέσει καθοριστικό στοιχείο, από το οποίο θα

εξαρτηθεί και η δυνατότητα του ναυτιλιακού κλάδου να προσφέρει ελκυστικά πακέτα υπηρεσιών μεταφοράς από τον αποστολέα μέχρι τον παραλήπτη πόρτα-πόρτα, αποκτώντας έτσι νέους πελάτες και συμβάλλοντας στη διατροφικότητα. Η δράση της Κοινότητας σε αυτόν τον τομέα είναι ο καθορισμός σαφών κανόνων και ανοιχτών διαδικασιών στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, η στοχοθετημένη οικονομική στήριξη σε έργα ανάπτυξης λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της ενίσχυσης από το πρόγραμμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, και, τέλος, οι νέες δράσεις έρευνας και ανάπτυξης για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας των διατροφικών μεταφορών.



III. Λευκή Βίβλος: μία νέα διάσταση για τα "SSS"

Η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές, της οποίας η νεώτερη έκδοση έλαβε χώρα το 2001, αποτελεί ουσιαστικά το πλαίσιο που καθορίζει την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πεδίο των μεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη την υπάρχουσα κατάσταση, τις τάσεις εξέλιξης, αλλά και την προοπτική της διεύρυνσης, και με ορίζοντα το έτος 2010, διαπιστώνεται ότι η εν λόγω πολιτική συνίσταται κυρίως στην αντιμετώπιση του φαινομένου της κυριαρχίας των οδικών μεταφορών, στην καταπολέμηση της συμφόρησης στους ευρωπαϊκούς άξονες, στην αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ κέντρου και περιφερειακών περιοχών, καθώς και στη βιωσιμότητα των μεταφορών.

Για την πραγμάτωση των εν λόγω στόχων, ένας από τους βασικότερους άξονες δράσης της Λευκής Βίβλου καθορίζεται από την επίτευξη της **διατροφικότητας**. Στα πλαίσια του εν λόγω άξονα δράσης, η συμβολή των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων αναγνωρίζεται ως αρκετά σημαντική, καθώς μπορούν να αποτελέσουν μία ρεαλιστική εναλλακτική λύση των αντίστοιχων χερσαίων. Ωστόσο, θα πρέπει να προηγηθεί η αναβάθμιση

του μη επαρκώς αξιοποιημένου αυτού τρόπου μεταφορών, για την ολοκλήρωση της αλυσίδας μεταξύ της θάλασσας, των εσωτερικών πλωτών οδών και του σιδηροδρόμου, όπως και η λήψη μέριμνας για την επαρκή διασύνδεση μεταξύ των τριών αυτών τρόπων μεταφοράς.

Πράγματι, όπως ήδη αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο I, με ένα μερίδιο της τάξης του 41% στις ενδοκοινοτικές εμπορευματικές μεταφορές και με ένα αξιόλογο ποσοστό αύξησης, το οποίο έφτασε το 27% μεταξύ των ετών 1990 και 1998 (έναντι 35% των αντίστοιχων οδικών), οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων αποτελούν μία πραγματική ανταγωνιστική λύση στα χερσαία δίκτυα. Έτσι, η Λευκή Βίβλος αναγνωρίζει την ανάγκη για υλοποίηση μίας σειράς **θαλάσσιων Λεωφόρων**, και κυρίως όσων επιτρέπουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης των Άλπεων και των Πυρηναίων, που θα δώσουν ώθηση στον εν λόγω τρόπο μεταφορών. Πολλές από αυτές τις συνδέσεις μπορούν να ενταχθούν στο διευρωπαϊκό δίκτυο, όπως οι αυτοκινητόδρομοι και οι σιδηρόδρομοι. Ως παραδείγματα αναφέρονται ενδεχόμενες συνδέσεις μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας, Γαλλίας και Ηνωμένου Βασιλείου,

ή μεταξύ Γερμανίας και Πολωνίας.

Εκτός από την υλοποίηση των θαλάσσιων λεωφόρων, για την αναβάθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων η Λευκή Βίβλος προωθεί και την αντίστοιχη αναβάθμιση των **Λιμενικών υπηρεσιών**, με αποτελεσματικότερες και απλούστερες διαδικασίες. Είναι γεγονός, άλλωστε, ότι οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες επιδεικνύουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για λιμένες που προσφέρουν βελτιωμένες υπηρεσίες και μικρότερες καθυστερήσεις, όπως οι αντίστοιχοι επονομαζόμενοι τύπου “feeder” ή “hub”. Στα πλαίσια αυτά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη εισηγηθεί μέτρα τόσο για βελτίωση της ποιότητας στην πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, όσο και για διαφάνεια στους διαδικαστικούς κανόνες, ενώ ως επιπλέον καθοριστικό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι και η ανάπτυξη τηλεματικών υπηρεσιών στους λιμένες, στοιχεία που αναπτύχθηκαν στο Κεφάλαιο II. Κατά τη Λευκή Βίβλο, θα ήταν σκόπιμο να εξεταστεί το ενδεχόμενο συγκέντρωσης όλων των εμπλεκόμενων της υλικοτεχνικής αλυσίδας σε μία **μονοαπευθυντική αγορά**, γεγονός που θα συμβάλει στο να κατασταθούν οι εν λόγω μεταφορές εξίσου αξιόπιστες και ευέλικτες με τις αντίστοιχες οδικές.

Το πρόβλημα των διαδικαστικών κανόνων είναι χαρακτηριστικό και στην περίπτωση των μεταφορών **μέσω πλωτών ποταμών**. Στο επίπεδο που οι εν λόγω μεταφορές αποτελούν τμήμα των αντίστοιχων Θαλάσσιων Μικρών Αποστάσεων, υπό την έννοια της φυσικής συνέχειάς τους, η Λευκή Βίβλος εντοπίζει και προτείνει μέτρα βελτίωσης που αφορούν στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και στην υλοποίηση ποτάμιων διακλαδώσεων και εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης, στην ανάπτυξη συστημάτων υποβοήθησης της ναυσιπλοΐας, καθώς και στην εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών, των πιστοποιητικών οδήγησης και των διατάξεων σχετικά με τα πληρώματα των πλωτών μέσων.

Για την περαιτέρω ενίσχυση του στόχου της διατροφικότητας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρόσφατα δρομολόγησε ένα νέο πρόγραμμα, το **Marco Polo**. Τόσο το Marco Polo, όσο και ο προκάτοχός του, το PACT, αφορούν σε δράσεις υποστήριξης των συνδυασμένων μεταφορών, με το πρώτο να σκοπεύεται να δώσει ιδιαίτερο

βάρος ακριβώς στην ανάδειξη των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων. Το εν λόγω πρόγραμμα αναμένεται να λειτουργήσει μέσα από το τρίπτυχο αναβάθμισης της υλικοτεχνικής υποδομής, βελτίωσης της λειτουργίας σε όλο το μήκος της διατροφικής αλυσίδας και διάδοσης των ορθών πρακτικών στον εν λόγω τομέα, ενώ ως συμπλήρωμα του προγράμματος η Επιτροπή θα προβεί σε λήψη μέτρων με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των κοινοτικών στόλων.

Τέλος, ένα ακόμη ζήτημα στα πλαίσια της διατροφικότητας που πραγματεύεται η Λευκή Βίβλος, αφορά και σε ορισμένα τεχνικής φύσεως προβλήματα, που συμβάλλουν στη στέρση ευελιξίας που χαρακτηρίζει τις εν λόγω μεταφορές σε σχέση με τις αντίστοιχες οδικές. Ειδικότερα, υποστηρίζεται η ανάδειξη μίας νέας επαγγελματικής ειδικότητας, του **οργανωτή των ολοκληρωμένων μεταφορών**, με στόχο τη διαχείριση κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο μίας διατροφικής μεταφοράς βάσει αποτελεσματικότητας και περιβαλλοντικών, οικονομικών κλπ. κριτηρίων, καθώς και η **τυποποίηση των εμπορευματοκιβωτίων και των φορητών κιβωτίων**. Η εν λόγω έλλειψη τυποποίησης αποτελεί τροχοπέδη στην αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφορών, οπότε η επινοήση νέων μονάδων φόρτωσης που συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων και των φορητών κιβωτίων και επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή μεταφόρτωση, κρίνεται ως επιβεβλημένη.

Πέρα, όμως, από το πεδίο της διατροφικότητας, που απαιτεί την αναβάθμιση των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων, η Λευκή Βίβλος αναγνωρίζει και την ανάγκη αντιμετώπισης των προβλημάτων που σχετίζονται με αυτόν καθ' εαυτόν το συγκεκριμένο τρόπο μεταφορών. Η δράση αυτή καθίσταται περισσότερο επιτακτική στα πλαίσια της διεύρυνσης της Κοινότητας.

Έτσι, πρωταρχικής σημασίας καθίσταται το ζήτημα της **ασφάλειας**. Με στόχο την ελαχιστοποίηση των κινδύνων ατυχημάτων, και προπαντός πλοίων με επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει μία δέσμη μέτρων που στοχεύουν κυρίως:

- Στην ενίσχυση των ελέγχων από το λιμένα
- Στον καθορισμό αυστηρών κριτηρίων για τη λειτουργία των νηογνωμόνων
- Στη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος
- Στην εισαγωγή ενός συστήματος αποζημίωσης των θυμάτων της θαλάσσιας ρύπανσης
- Στην υλοποίηση ενός ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας ναυσιπλοΐας

Επιπλέον, καθίσταται αναγκαία και η καταπολέμηση του φαινομένου των «**λιμένων ευκαιρίας**», όπως και των πλοίων με «**σημαία ευκαιρίας**». Τόσο οι εν λόγω λιμένες, όσο και τα εν λόγω πλοία, συμβάλλουν στην υποβάθμιση της ασφάλειας και στην αύξηση της πιθανότητας θαλάσσιων ατυχημάτων. Στα δε πρότυπα που αφορούν τα πλοία, θα πρέπει εκτός από τεχνικές προδιαγραφές να ενσωματωθούν και αντίστοιχες κοινωνικού χαρακτήρα, όπως σχετικά με τα πληρώματα και τη σύνθεσή τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αυστηρότερος έλεγχος των πλοίων με «σημαία ευκαιρίας» μπορεί να συμβάλει και στην καταπολέμηση του **φαινομένου της παράνομης μετανάστευσης**, που σχετίζεται άμεσα με τις θαλάσσιες εν γένει μεταφορές.

Προς την κατεύθυνση της ασφάλειας συμβάλλει και η πρόταση της Λευκής Βίβλου που αφορά στην υλοποίηση **ενός ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας**. Με το εν λόγω σύστημα θα ελέγχεται η κίνηση των πλοίων, που μέχρι τώρα καθορίζεται από διμερείς συμφωνίες στα πλαίσια του ΙΜΟ, και θα παρέχεται η δυνατότητα για ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων σε ένα δρομολόγιο. Στα πλαίσια αυτά θα συνδράμει και η υλοποίηση του νέου κοινοτικού συστήματος

ραδιοπλοήγησης Galileo.

Μία από τις επιθυμίες της Λευκής Βίβλου αποτελεί και η **διευκόλυνση της επιστροφής του μεγαλύτερου αριθμού πλοίων σε κοινοτική σημαία**. Πηγή έμπνευσης προς την κατεύθυνση αυτή αποτελούν οι πρακτικές σε εθνικό επίπεδο που σχετίζονται με κοινωνικά ή φορολογικά ζητήματα, όπως **το καθεστώς φορολόγησης χωρητικότητας**.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η Λευκή Βίβλος προχωράει και στην πρόταση μίας σειράς μέτρων που αφορούν εν γένει όλους τους τρόπους μεταφορών, και κατά συνέπεια αγγίζουν και τις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων. Μία σειρά των εν λόγω μέτρων αφορά στο ζήτημα του πραγματικού κόστους των μεταφορών και στην εσωτερίκευση του **εξωτερικού κόστους**. Για τις θαλάσσιες μεταφορές εξετάζεται η δυνατότητα εισαγωγής του εν λόγω κόστους στα λιμενικά τέλη, ενώ εντοπίζεται και η ανάγκη για ένα νέο κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο που θα αφορά το κόστος των μεταφορών με όλους τους τρόπους. Επίσης, θίγεται και το πεδίο **παροχής δημόσιων υπηρεσιών**, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προσανατολίζεται σε αρχές που αφορούν στην υλοποίηση ενός νομικού πλαισίου για τις προσφορές, στη δυνατότητα εξαιρέσεων ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, καθώς και στην αποζημίωση των φορέων που παρέχουν τις εν λόγω υπηρεσίες. Όπως γίνεται φανερό, το πεδίο παροχής δημόσιων υπηρεσιών είναι αρκετά σημαντικό για την ελληνική ακτοπλοΐα. Τέλος, επαναπροσδιορίζονται ο **ρόλος και οι ανάγκες του χρήστη**, με την απαίτηση για αναβάθμιση των δυνατοτήτων εξυπηρέτησής του.



IV. Τα “SSS” και η ελληνική πραγματικότητα

Η Ελλάδα ήταν ανέκαθεν μία από τις πλέον ανεπτυγμένες ναυτικά χώρες της υφηλίου, καθώς βρίσκεται σε μία στρατηγική θέση της Μεσογείου, περιβάλλεται κατά το μεγαλύτερο μήκος των συνόρων της από θάλασσα και έχει πλουσιότατο οριζόντιο διαμελισμό. Ως εκ τούτου, οι πάσης φύσεως εξελίξεις στο ευρωπαϊκό και διεθνές ναυτικό γίνεσθαι ενδιαφέρουν άμεσα την Ελλάδα, η οποία θα πρέπει να πρωταγωνιστεί στη διαμόρφωσή τους, και ειδικότερα σε ότι αφορά στις Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων.

Πράγματι, βασικό χαρακτηριστικό της ελληνικής επικράτειας είναι η ύπαρξη πλήθους νησιών στις θάλασσες του Αιγαίου και του Ιονίου, η οικονομική ανάπτυξη των οποίων βασίζεται στην επαρκή και ποιοτική τους σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα. Στην εν λόγω σύνδεση βασίζονται κατά το κύριο μέρος τους και οι μαζικές τουριστικές μετακινήσεις κατά τη θερινή περίοδο. Όλες οι εν λόγω μετακινήσεις ανήκουν στην κατηγορία των Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις προ της οποίας τέθηκε η ελληνική ακτοπλοΐα ήταν ο κανονισμός 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σχετικά με την άρση της απαγόρευσης του “cabotage”. Η **απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς της ακτοπλοΐας** ισχύει ήδη από το 1999 για την υπόλοιπη κοινότητα, και επρόκειτο να επιβληθεί κατ’ εξαίρεση στην Ελλάδα, από τον Ιανουάριο του 2004. Ωστόσο, με το Νόμο 2932/2001 η Ελλάδα προχώρησε στην εν λόγω απελευθέρωση ήδη από το Νοέμβριο του 2002.

Ο λόγος για τον οποίο η Ελλάδα προέβη στην εν λόγω κίνηση είναι ουσιαστικά η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του τομέα και για παροχή του βέλτιστου δυνατού επιπέδου υπηρεσιών. Πράγματι, ο υγιής και ελεύθερος ανταγωνισμός αναμένεται να επιτρέψει τόσο την αναβάθμιση των εν λόγω υπηρεσιών, όσο και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνυφασμένους με την οικονομική ανάπτυξη των ευαίσθητων περιοχών της νησιωτικής επικράτειας. Ταυτόχρονα, το κράτος διατηρεί το θεσμικό του ρόλο για την προστασία του δημόσιου συμφέροντος.

Η υποστήριξη του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στη ναυσιπλοΐα αποτελεί το βασικό άξονα και της **ευρύτερης πολιτικής της Ελλάδας** στο εν λόγω πεδίο. Η ρήτρα του Μάλλον Ευνοούμενου Κράτους (Most Favoured Nation), σύμφωνα με την οποία όλα τα αλλοδαπά φυσικά και νομικά πρόσωπα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα, καθώς και η ρήτρα της Εθνικής Μεταχείρισης (National Treatment), η οποία αποκλείει τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ αλλοδαπών και ημεδαπών προσώπων, μετουσιώνουν τις επιδιώξεις της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής σε νομικά δεσμευτικούς όρους διεθνών συμβάσεων, αποσκοπώντας στην εξάλειψη κάθε διάκρισης με βάση τη σημαία του πλοίου. Ταυτόχρονα, η Ελλάδα είναι αντίθετη και σε κάθε περίπτωση λήψης μονομερών μέτρων, όπως η χορήγηση δανείων με προνομιακούς όρους. Στρατηγικός στόχος της πολιτικής αυτής είναι η **διαφύλαξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και η βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού**, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή δύναμη της Ελλάδας κατατάσσεται στις κορυφαίες θέσεις και απασχολείται κυρίως με μεταφορές σε τρίτες χώρες.

Εκτός από την απελευθέρωση της αγοράς, το νέο καθεστώς που επιβάλλεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση οδήγησε σε ανακατατάξεις και σε ένα ακόμη πεδίο, που αφορά στην ελληνική **λιμενική πολιτική**. Αν και ναυτιλιακή υπερδύναμη, η Ελλάδα λόγω της μικρής της έκτασης και του περιορισμένου της ρόλου στην παγκόσμια αγορά έδωσε μικρή σημασία στις υποδομές. Η χώρα υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag-state) και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port-state). Ωστόσο, το νέο γεωπολιτικό καθεστώς, το νέο πλέγμα των ευρωπαϊκών μεταφορικών αξόνων, η νέα ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, καθώς και η μετατροπή του χαρακτήρα των λιμένων διεθνώς, οδηγούν πλέον την Ελλάδα στην ανάγκη κατάστροφης και άσκησης μίας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, με βασικό στόχο την ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και την αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσιών μεταφορών.

Έτσι, καθορίστηκε κατ' αρχήν ένα νέο θεσμικό πλαίσιο για τη χάραξη της λιμενικής πολιτικής. Παράλληλα, οι δύο κύριοι εθνικοί λιμένες, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, μετατράπηκαν σε ανώνυμες εταιρίες, κάτι που συνέβη και με τα λιμενικά ταμεία άλλων δέκα λιμένων, ενώ η διαχείριση όλων των υπόλοιπων λιμενικών ταμείων παραχωρήθηκε σε τοπικούς φορείς της αυτοδιοίκησης. Ταυτόχρονα, προωθήθηκαν έργα βελτίωσης και εκσυγχρονισμού σε όλους τους λιμένες της επικράτειας, ύψους 100 δις. δρχ. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε μία χώρα με πλήθος νησιών, εξαρτημένων από την ακτοπλοΐα, η ανάγκη υποδομών επεκτείνεται και στους πιο μικρούς λιμένες. Με τον τρόπο αυτό ευελπιστείται ότι, τουλάχιστον σε επίπεδο υποδομών, η Ελλάδα θα βρεθεί σε θέση να ανταποκριθεί στις επιταγές της Λευκής Βίβλου, που αφορούν την ενίσχυση της διατροφικότητας, την ενίσχυση των υποδομών για την υλοποίηση των θαλάσσιων λεωφόρων, την απλοποίηση των λιμενικών διαδικασιών, την καταπολέμηση του φαινομένου των «λιμένων ευκαιρίας» και την καλύτερη εξυπηρέτηση του χρήστη.

Ένα ακόμη ζήτημα που απασχολεί τη διεθνή ναυτιλία αποτελεί και η **ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα**. Στην Ελλάδα το εν λόγω ζήτημα αναθερμάνθηκε μετά από τα πρόσφατα πολύνεκρα ναυάγια. Η ελληνική πολιτική για το ευαίσθητο αυτό πεδίο επικεντρώνεται στη συνεχή αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των ελληνικών πλοίων και στον αυστηρό έλεγχο τήρησης των σχετικών κανονισμών και προδιαγραφών. Σε νομοθετικό επίπεδο επιδιώκεται η εναρμόνιση με τις αποφάσεις και τους κανονισμούς των Διεθνών Οργανισμών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ρυθμίζουν θέματα τεχνικής φύσεως. Στην αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας αποβλέπει, επίσης, και η εντατικοποίηση των επιθεωρήσεων των πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες, σύμφωνα με το Μνημόνιο των Παρισίων (Paris MOU), αλλά και η παρακολούθηση γενικότερα των υπό ελληνική σημαία πλοίων, και ειδικότερα εκείνων που επιθεωρούνται και κρατούνται από ξένες Λιμενικές Αρχές. Επισημαίνεται ότι, όσον αφορά τον πίνακα απόδοσης των σημαιών των κρατών για το έτος 2001, η ελληνική σημαία για πρώτη φορά παρουσιάζεται στην Λευκή Λίστα του Paris MOU, γεγονός που υπογραμμίζει το

υψηλό ποιοτικό επίπεδο των πλοίων με ελληνική σημαία και το γεγονός ότι η ελληνική σημαία είναι μία από τις πλέον ποιοτικές (Quality Flag) διεθνώς. Αξίζει να αναφερθεί, επίσης, ότι στο πεδίο της ασφάλειας συμβάλλει και η υλοποίηση του **Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS)**.

Τέλος, μία ακόμη ιδιομορφία του ελληνικού συστήματος Θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων έγκειται και **στο πλήθος και στο χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών γραμμών**. Οι ελληνικές θάλασσες έχουν τη μοναδική ομορφιά του μεγάλου πλήθους νησιών, με εκτάσεις από πολύ μικρές έως πολύ μεγάλες, και της ποικιλίας σπάνιων φυσικών καλλονών. Κάθε νησί έχει και τη δική του φυσιογνωμία. Κάθε νησί, όμως, απαιτεί και τη δική του ακτοπλοϊκή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, από την οποία και εξαρτάται σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα. Πολλές γραμμές είναι ασύμφωρες και άγονες, ενώ υπάρχουν μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις της ζήτησης. Έτσι, είναι απαραίτητη μία ειδική αντιμετώπιση της διαχείρισης των ακτοπλοϊκών γραμμών στις ελληνικές θάλασσες.

Ο Νόμος 2932/2001 σχετικά με την απελευθέρωση των ναυτιλιακών μεταφορών, θέτει ταυτόχρονα το θεσμικό πλαίσιο και για το νέο καθεστώς της εν λόγω διαχείρισης. Ειδικότερα, σύμφωνα με αυτόν καθιερώνεται η έννοια του γενικού δικτύου ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που περιλαμβάνει στο σχεδιασμό του όλους ανεξαιρέτως τους λιμένες. Ταυτόχρονα, κατοχυρώνεται το ελάχιστο επιθυμητό επίπεδο εξυπηρέτησης των νησιών, όσον αφορά στις γραμμές και στις συχνότητες προσέγγισης, ενώ καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας.

Το μεγάλο πρόβλημα των ελληνικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ήταν ανέκαθεν οι **άγονες γραμμές**, για τις οποίες δεν επιδεικνύεται άμεσο ενδιαφέρον δρομολόγησης από ναυτιλιακές εταιρίες. Η αντιμετώπιση του εν λόγω προβλήματος έγκειται στην ανάθεση Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας, με επιδότηση των άγονων γραμμών. Μεταξύ των ετών 1991 και 2002 το πλήθος των άγονων γραμμών στο Αιγαίο αυξήθηκε από 18 σε 45, ενώ για το 2003 έφτασε τις 50. Για τη βέλτιστη

αντιμετώπιση του προβλήματος έχει ήδη δρομολογηθεί σχέδιο αποκλειστικής εκμετάλλευσης των άγονων γραμμών από ιδιωτικό φορέα, με μακροχρόνια μίσθωση από 6 έως 10 ή και 12 έτη, σχέδιο που θα αποτελέσει και παγκόσμια πρωτοτυπία. Αν και η Λευκή Βίβλος είναι αντίθετη με συμβάσεις άνω των 5 ετών, αναμένεται η θετική συγκατάβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το εν λόγω σχέδιο.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε κανείς να συνοψίσει ότι η Ελλάδα, ως μία από τις κορυφαίες ναυτιλιακές δυνάμεις διεθνώς, θα πρέπει να διατηρήσει και αναβαθμίσει το ρόλο της στα διεθνή όργανα λήψης αποφάσεων για

τις θαλάσσιες μεταφορές. Θα πρέπει, επίσης, να παρακολουθεί τις εξελίξεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, ώστε να είναι σε θέση να προσαρμόζεται ανά πάσα στιγμή στα νέα δεδομένα. Και όλα αυτά, χωρίς να παραβλέπεται ταυτόχρονα η ιδιορρυθμία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος με τις ιδιαίτερες απαιτήσεις του.



V. Σύνοψη

Από τα όσα εκτέθηκαν στο παρόν, γίνεται φανερό ότι οι Θαλάσσιες Μεταφορές Μικρών Αποστάσεων μπορούν και πρέπει να αναλάβουν μία νέα, πιο ζωτικής σημασίας θέση στο πεδίο των μεταφορών της Κοινότητας.

Ξεπερνώντας τα αναχρονιστικά προβλήματα, τον αιώνιο σκόπελο της διαδικαστικής δυσκαμψίας και τις αδυναμίες σύνδεσης με τα υπόλοιπα μέσα, ο θαλάσσιος τρόπος είναι σε θέση, με τη μεγάλη διαθέσιμη χωρητικότητα των μέσων και των δικτύων, να συμβάλλει

ουσιαστικά στην κατεύθυνση της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Κατεύθυνση που πρόσκειται στη διαχείριση της υπάρχουσας υποδομής, παρά στην αύξησή της, και στόχος που επιδιώκεται μέσα από την ενίσχυση της διατροφικότητας και τη βιώσιμη ανάπτυξη στο πεδίο των μεταφορών.

Τέλος, όσον αφορά την Ελλάδα, θα πρέπει να συνδυαστεί η πρόκληση της θέσης στο νέο ευρωπαϊκό μεταφορικό περιβάλλον, με τον πάγιο αναπτυξιακό χαρακτήρα της ελληνικής ακτοπλοΐας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Λευκή Βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 2002

Γιαννόπουλος Γ., «Θαλάσσιες Μεταφορές», Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1998

«Πολικές Μεταφορών», Σημειώσεις Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών ΜΕΤΜ, Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 2003

Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://www.europa.eu.int/comm/transport/>

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: <http://egov.yen.gr>, <http://www.mmm.gov.gr>

Υπουργείο Αιγαίου: <http://www.ypai.gr>

European Shortsea Network: <http://www.shortsea.info>

