



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΘΕΜΑ: 'Ο



**ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η
ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ

ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ
ΠΟΥΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

**ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ**

Κος ΧΡΗΣΤΙΔΗΣ Ι.

ΠΑΤΡΑ 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	6
1.1 Γενικά.....	6
1.2 Η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων	8
1.3 Άμαξα	8
1.4 Αεροπλάνο.....	10
1.5 Πλοίο	11
1.6 Σιδηρόδρομος	15
1.7 Η εξέλιξη του Ελληνικού Σιδηρόδρομου από την οθωμανική αυτοκρατορία έως σήμερα	16
1.7.1 Η ιστορία του σιδηρόδρομου Πειραιά - Κηφισιάς	18
1.7.2 Η ιστορία του Αθηναϊκού τραμ	19
1.8 Η σημαντικότητα των μεταφορών.....	21
1.9 Ο ρόλος του κράτους στις μεταφορές	21
1.10 Η σημαντικότητα των υποδομών μεταφοράς.....	22
1.11 Οδικό δίκτυο στην Ελλάδα.....	24
1.11.1 Κατάταξη του Ελληνικού οδικού δικτύου.....	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	27
Α) Χερσαίες Μεταφορές.....	27
2. Σιδηρόδρομοι	27
2.1 Η Παρακμή των Σιδηροδρόμων	28
2.2 Η Νέα Εποχή των Σιδηροδρόμων	28
2.3 Η Τεχνολογική Εξέλιξη στους Σιδηροδρόμους.....	29
2.4 Η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρόμου	30
2.5 Μερίδιο αγοράς σιδηροδρόμων στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών	33
2.6 Αυτοκίνητα	34
2.7 Ι.Χ αυτοκίνητα.....	35
2.8 Επαγγελματικά αυτοκίνητα	35
2.8.1 Φορτηγά.....	35
2.8.2 Λεωφορεία.....	36

B) Θαλάσσιες μεταφορές.....	38
2.9 Θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα	38
2.10 Ο Ρόλος των Λιμένων στην Επικοινωνία μεταξύ Χερσαίων και Θαλασσιών Μεταφορών.....	39
2.11 Κανονιστικό πλαίσιο θαλάσσιας κυκλοφορίας	41
2.11.1 Vessel Traffic Services (VTS).....	42
2.11.2 Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS).....	42
2.11.3 Λειτουργίες κέντρων ελέγχου VTS	42
2.11.4 Εθνικό Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS)	43
Γ) Αεροπορικές Μεταφορές.....	44
2.12 Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα	44
2.13 Ανταγωνισμός Μεταφορικών Μέσων	46
2.14 ΚΑΜΠΟΤΑΖ	47
2.15 Άνοιγμα των αγορών των διαφόρων μέσων μεταφοράς	48
2.15.1 Απελευθέρωση Εναέριων μεταφορών.....	48
2.15.2 Απελευθέρωση Θαλάσσιων μεταφορών	49
2.15.3 Εσωτερικές πλωτές μεταφορές.....	49
2.15.4 Οδικές μεταφορές	49
2.15.5 Σιδηροδρομικές μεταφορές	50
2.15.6 Έλεγχος της κυκλοφορίας	50
2.16 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	51
2.16.1 Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα	53
2.17 Συνδυασμένες Μεταφορές	56
2.18 Ο ρόλος των μεταφορών στην εξωστρέφεια και στην ενίσχυση του εξαγωγικού δυναμικού της χώρας.....	58
2.19 Μεταφορικά πάρκα- Μια αναπτυξιακή πρόταση.....	58
2.20 Ανάπτυξη Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.....	61
2.21 Κοινοτικοί προσανατολισμοί για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών	64
2.22 Χαρακτηριστικά των διαφόρων δικτύων μεταφορών	65
2. 22.1 Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου:	65
2. 22.2 Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου:.....	65
2. 22.3 Χαρακτηριστικά του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας:.....	65
2.23 θαλάσσιες αρτηρίες.....	67
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ	

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	68
3.1 Η ναυτιλία στην ενίσχυση της Ελληνικής οικονομίας	68
3.2 Ναυτιλία και απασχόληση.....	70
3.3 Ελληνικός Στόλος και η θέση του στην παγκόσμια κατάταξη.....	71
3.4 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών.....	75
3.4.1 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιος χώρος.....	75
3.5 Το πλαίσιο της μελλοντικής πολιτικής των μεταφορών	78
3.6 Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην εθνική οικονομία	80
3.6.1 Σύγκριση με διεθνή ευρωπαϊκά αεροδρόμια	81
3.7 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	87
4.1 Θαλάσσιες μεταφορές και περιβάλλον	87
4.2 Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.....	88
4.3 Αέριοι ρύποι	88
4.4 Ρύπανση και ατυχήματα	89
4.5 Διεθνείς Οργανισμοί Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος	90
4.6 Διεθνείς Οργανισμοί Ναυσιπλοΐας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος	91
4.7 Νομοθεσία – Κυρώσεις για ευθύνη ρύπανσης του πλοιοκτήτη....	93
4.8 Διεθνής Νομοθεσία.....	93
4.9 Εθνική Νομοθεσία.....	93
4.9.1 Κυρώσεις	94
4.10 Ελληνική Νομοθεσία.....	94
4.11 Μέτρα προστασίας και διαχείρισης.....	95
4.12 Αερομεταφορές και περιβάλλον	96
4.13 Η αεροπορική ρύπανση στην Ευρώπη	98
4.13.1 Προβλεπόμενη ρύπανση των αερομεταφορών παγκόσμια και στην Ευρώπη	99
4.14 Σιδηροδρομικές μεταφορές	100
4.15 Αυτοκίνητο και περιβάλλον	101
4.16 Μέτρα για την ισορροπία μεταξύ ανάπτυξης και περιβάλλοντος	103

4.17 Πράσινες μεταφορές.....	103
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΝΟΠΤΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	105
5.1 Υποδομές.....	105
5.2 Λειτουργία της αγοράς.....	106
5.3 Αποτίμηση από την απελευθέρωση της αγοράς.....	107
5.4 Ευρωπαϊκές Πολιτικές – Δυνατότητες και Προοπτικές	107
5.5 Επιμέρους προτάσεις	108
5.1.1 Πολιτικό επίπεδο	108
5.1.2 Θεσμικό επίπεδο	109
5.1.3 Αγορά – Ανταγωνισμός.....	110
5.1.4 Λειτουργικό επίπεδο.....	111
5. 2 Η Σύγχρονη Ευρωπαϊκή Πόλη	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	114
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	118

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ως μεταφορά ορίζεται η μετακόμιση πραγμάτων ή προσώπων. Η ανάπτυξη των μεταφορών αποτέλεσε θεμελιώδη παράγοντα στην ανάπτυξη του πολιτισμού και διευκόλυνε σε μεγάλο βαθμό το εμπόριο και τις συγκοινωνίες. Η σχέση των μεταφορών με την ανάπτυξη των κρατών, έχει απασχολήσει τις οικονομικές και κοινωνικές επιστήμες για περισσότερο από δύο αιώνες. Μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη των μεταφορών μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι έπαιξαν ιδιαίτερο ρόλο σε όλα τα στάδια εξέλιξης των κοινωνιών. Από την αρχέγονη εξυπηρέτηση των βασικών αναγκών επιβίωσης των ατόμων μέχρι την ανάπτυξη των σύγχρονων κοινωνιών, οι μεταφορές ήταν καθοριστική παράμετρος δημιουργίας των αστικών πυρήνων, των βιομηχανικών συγκεντρώσεων, της συσσώρευσης του εργατικού δυναμικού και της αξιοποίησης του παραγωγικών τομέων της οικονομίας. Σε πολλές περιπτώσεις δε, χρησιμοποιήθηκαν ως εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής για τη μείωση των περιφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων. Στην Ελλάδα για παράδειγμα, ο νησιωτικός χώρος και συγκεκριμένα ο χώρος του Αιγαίου χαρακτηρίζεται από πολλές ιδιαιτερότητες ως προς τις μεταφορικές συνδέσεις αλλά και ως προς την ανάπτυξη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1 Γενικά

Όταν πρωτοεμφανίστηκε η ανθρώπινη κοινωνία, το βάρος των μεταφορών έπεφτε στη γυναίκα, που μετέφερε το μωρό της και τα πρωτόγονα εργαλεία της οικογένειας.

Στην προϊστορική εποχή ο άνθρωπος για τις μετακινήσεις του αρχίζει να χρησιμοποιεί διάφορα ζώα, αρχικά σκύλους, άλογα, βόδια και αργότερα καμήλες, ελέφαντες, τάρανδους κλπ.

Με την εφεύρεση του τροχού, δημιουργούνται τα πρώτα οχήματα (βοϊδάμαξα) και συγχρόνως αρχίζουν να κατασκευάζονται δρόμοι.

Ιδιαίτερη βαρύτητα στις επικοινωνίες έδωσαν οι Ρωμαίοι, κατασκευάζοντας ένα τεράστιο οδικό δίκτυο, διώρυγες και πολυάριθμα λιμάνια. Η ειρήνη, η ασφάλεια σε ξηρά και θάλασσα, η επιτάχυνση των μεταφορών, χάρη στο άρτιο και προηγμένο Ρωμαϊκό οδικό δίκτυο, η κατασκευή λιμανιών σε διάφορα σημεία της αυτοκρατορίας, η αύξηση του αριθμού των μεγάλων πλοίων που ήταν ικανά να μεταφέρουν έως 600 επιβάτες, συνέβαλλαν τα μέγιστα τόσο στην ανάπτυξη του εμπορίου και τη διακίνηση των αγαθών, όσο και στην ανάπτυξη του τουρισμού της εποχής. Τμήματα του Ρωμαϊκού δικτύου διασώζονται μέχρι σήμερα (π.χ. η Εγνατία οδός στη Θεσσαλονίκη).

Κατά τη διάρκεια του μεσαίωνα παρατηρείται μια οπισθοδρόμηση στην ανάπτυξη των μεταφορών, καθώς το φεουδαρχικό καθεστώς αφενός δεν επέτρεπε την κατασκευή μεγάλων οχημάτων αφετέρου δεν υπήρχε ασφάλεια στους δρόμους, που βρίσκονταν κάτω από τον έλεγχο των γαιοκτημόνων και των ληστών. Στην περίοδο του Μεσαίωνα, τα έξοδα μεταφοράς ήταν υπέρογκα. Μέχρι και το 17ο αι. τα θαλάσσια και χερσαία ταξίδια παρέμεναν επικίνδυνα. Σε όλη τη διάρκεια της επικράτησης του φεουδαρχικού τρόπου παραγωγής, η αναρχία και η έλλειψη ασφάλειας στην ύπαιθρο έπαιξαν ανασταλτικό ρόλο στην ανάπτυξη υποτυπώδους δικτύου μεταφορών. Από το 15ο αι. ωστόσο, εμφανίζονται οι ταχυδρομικές άμαξες, που μεταφέρουν πρόσωπα, αποσκευές, ταχυδρομείο και μικρό αριθμό εμπορευμάτων. Όμως ακόμη οι μεταφορές δεν ήταν συστηματοποιημένες, ούτε οι μετακινήσεις ήταν εύκολες.

Σταθμός στην ιστορία των μεταφορών ήταν η εφεύρεση της ατμομηχανής και του σιδηρόδρομου. Η εφεύρεση των σιδηροτροχιών και των ατμοκίνητων σιδηροδρόμων ήταν τεράστιο ιστορικό βήμα για την ανάπτυξη των μεταφορών.

Οι μεταφορές απελευθερώθηκαν και έγιναν πιο ασφαλείς και γρήγορες, ενώ παράλληλα σταθεροποιήθηκε και το εμπόριο. Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά τον εμφύλιο πόλεμο των ΗΠΑ, μεγάλος αριθμός στρατευμάτων μεταφέρθηκε με τους σιδηρόδρομους στα πεδία των μαχών. Ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, ο σιδηρόδρομος έπαιξε μεγάλο ρόλο στον αποικισμό και την ανάπτυξη της αχανούς αυτής χώρας.

Τέλος, ο ηλεκτρισμός και η εφεύρεση του αυτοκινήτου, έδωσαν νέα ώθηση στην ανάπτυξη των μεταφορών. Σε συνδυασμό με τη βιομηχανική επανάσταση που ακολούθησε, οι μεταφορές εξελίχτηκαν ραγδαία. Σ' αυτούς προστίθενται οι ηλεκτρικοί σιδηρόδρομοι, τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, οι εναέριοι σιδηρόδρομοι κλπ.

Όσον αφορά την τεχνολογία των μεταφορών, όπως η βιομηχανία ακολουθεί νομοτελειακά την εξέλιξη στις μεγάλες παραγωγικές μονάδες, έτσι και οι μεταφορές οργανώνονται σε μεγαλύτερη βάση και μπαίνουν στο μεταφορικό κύκλωμα συνεχώς και μεγαλύτερες μεταφορικές μονάδες. Έτσι, ενώ πριν από το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο χρησιμοποιούταν συνήθως το φορτηγό αυτοκίνητο του ενός τόνου, σήμερα χρησιμοποιούνται τα φορτηγά 20 - 25 τόνων κατά μέσο όρο. Το ίδιο συνέβη και με τους σιδηροδρόμους, που ξεπερνούν σήμερα τους 10.000 τόνους και με τα φορτηγά πλοία, που φτάνουν τους 150.000 και τους 200.000 τόνους.

Μεταφορές προσώπων και πραγμάτων όμως γινόταν και μέσω θαλάσσης και ποταμών. Αρχικά οι θαλάσσιες μεταφορές γίνονταν με πρωτόγονες σχεδίες. Σταθμός στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών ήταν η ανακάλυψη και κατασκευή των πρώτων ιστιοφόρων. Σπουδαίοι ποντοπόροι αναδείχτηκαν στην αρχαιότητα οι Βίκινγκς, οι Φοίνικες, οι Έλληνες και οι Ρωμαίοι και το παράδειγμά τους ακολούθησαν οι Ισπανοί, οι Ολλανδοί, οι Πορτογάλοι, οι Άγγλοι, οι Βενετοί οι Γάλλοι κ.ά.

Στα μεσαιωνικά και τα νεότερα χρόνια γίνεται εντατικό εμπόριο από τη θάλασσα ανοίγονται καινούριες διώρυγες, βρίσκονται καινούριοι δρόμοι, συμπληρώνεται η ανακάλυψη και εξερεύνηση άγνωστων περιοχών του πλανήτη, δημιουργούνται καινούρια λιμάνια και παραθαλάσσιες εμπορικές πόλεις.

Η ατμομηχανή, βασικό στοιχείο της βιομηχανικής επανάστασης που χρησιμοποιήθηκε έντονα μετά το 1820, αποδείχτηκε εξαιρετικά χρήσιμη στις μεταφορές. Ο πρώτος τύπος ατμοκίνητου πλοίου δοκιμάστηκε στο Σηκουάνα το

1803. Στη συνέχεια, μελετήθηκε η χρησιμοποίηση των ατμόπλοιων, όχι μόνο στους ποταμούς, αλλά και στη θάλασσα. Στα 1825 πολλές ολλανδικές και γερμανικές εταιρίες οργάνωσαν θαλάσσια ταξίδια με ατμόπλοια. Πολύ σύντομα στις θαλάσσιες μεταφορές τα ατμοκίνητα πλοία αντικαταστάθηκαν με πλοία ιστιοφόρα. Το 1838 οι Άγγλοι χρησιμοποίησαν πλοία μεταλλικής κατασκευής.

Με την ανακάλυψη του ατμού κατασκευάστηκαν ατμοκίνητα μεγαθήρια. Τα σημερινά πετρελαιοφόρα (τάνκερ) ξεπερνούν σε χωρητικότητα τους 500.000 τόνους, ενώ άρχισε ήδη η ναυπήγηση των ατομικών σκαφών.

Το γεγονός ότι ο άνθρωπος κατασκευάζει συνεχώς καινούργια, τελειότερα και πιο άνετα μεταφορικά μέσα, δεν σημαίνει ότι τα παλιά μεταφορικά μέσα καταργούνται. Ακόμη και σήμερα σε πολλές περιοχές, εξακολουθεί να χρησιμοποιείται το μουλάρι ή η βοϊδάμαξα. Πάντως η ανάπτυξη των μεταφορών είναι προϋπόθεση για την παραγωγή, γιατί έτσι έρχονται οι πρώτες ύλες στη βιομηχανία και διοχετεύονται τα προϊόντα στην αγορά.

1.2 Η εξέλιξη των μεταφορικών μέσων

1.3 Άμαξα

Όχημα με ρόδες, που σέρνουν ένα ή περισσότερα ζώα και στα παλιότερα χρόνια χρησίμευε για τη μεταφορά ανθρώπων και πραγμάτων. Υπάρχουν διάφορα είδη άμαξας: το άρμα, το χειραμάξι, το κάρο, η βοϊδάμαξα, η καρότσα, η σούστα, ο αραμπάς, το αλετροπόδι κλπ.

Η άμαξα θεωρείται ο πρόδρομος όλων των τροχοφόρων μέσων που μέχρι την εμφάνιση του αυτοκινήτου και του σιδηρόδρομου, χρησιμοποιήθηκε σαν αποκλειστικό μέσο συγκοινωνίας και διευκόλυνε τις μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις.

Μέχρι τότε οι μεταφορές γίνονταν με τα χέρια του ανθρώπου και ήταν εξαιρετικά δύσκολες και πρακτικά αδύνατες. Χρονολογικά η εφεύρεση της άμαξας συμπίπτει με την επινόηση του τροχού. Φαίνεται ότι πρώτοι χρησιμοποίησαν τα αμάξια οι λαοί της Μεσοποταμίας, οι Σουμέριοι και οι Χετταίοι και όχι οι Ασσύριοι όπως πίστευαν παλιότερα. Η εφεύρεση της άμαξας είχε τεράστιες επιπτώσεις στη μετέπειτα πρόοδο της ανθρωπότητας.

Οι Αιγύπτιοι ήταν οι πρώτοι που εφεύραν τον τροχό με μεταλλική στεφάνη και τον ακτινωτό τροχό, που αργότερα τελειοποίησαν οι Ασσύριοι. Για να σέρνουν τα αμάξια, χρησιμοποιούσαν δούλους ή διάφορα ζώα, κυρίως βόδια και άλογα που δένονταν με την άμαξα με τη βοήθεια του ζυγού και δερμάτινων λουριών.

Στην αρχαία Ελλάδα συνηθέστερος τύπος άμαξας ήταν το άρμα που αποτελούνταν από μια επίπεδη βάση προφυλαγμένη από μπροστά και ανοιχτή από πίσω και ο οδηγός στεκόταν όρθιος. Το άρμα ήταν δίτροχο γιατί δεν είχε βρεθεί ακόμη ο τρόπος να αλλάζουν διεύθυνση οι ρόδες. Το άρμα χρησιμοποιούταν στις μάχες, στο κυνήγι, στις ιπποδρομίες, στις γιορτές και στους περιπάτους.

Οι Ρωμαίοι, εκτός από το τέθριππο άρμα, χρησιμοποίησαν για τα ταξίδια μεγαλύτερες άμαξες, με τέσσερις τροχούς, που υπήρχε τρόπος να ταξιδέψει κανείς καθιστός. Στο μεταξύ είχαν γίνει προσπάθειες να συρθούν άμαξες από περισσότερα του ενός ζώα, πράγμα που συντέλεσε πολύ στην ανάπτυξη της άμαξας.

Στην περίοδο του μεσαίωνα βελτιώνεται ο τρόπος ζεύξης των ζώων στις άμαξες και οι προσπάθειες στρέφονται στην ανάρτηση της άμαξας. Πολλές φορές χρησιμοποιείται ένα ξεχωριστό αμάξι δεμένο στην αρχική βάση με αλυσίδες, έτσι ώστε τα τραντάγματα να μην επηρεάζουν πολύ τους επιβάτες. Άρχισαν δηλαδή οι πρώτες πρόοδοι στο θέμα της άνεσης ενός ταξιδιού, ενώ οι σούστες δεν είχαν ακόμη εφευρεθεί.

Αργότερα κατασκευάστηκαν κλειστές άμαξες, συνήθως με δέρμα, για να προφυλάσσουν αυτούς που ταξίδευαν από το κρύο και τη βροχή. Τα καθίσματα έγιναν πιο άνετα, και οι άμαξες πολυτελείας ήταν πλούσια διακοσμημένες. Όλα αυτά έδιναν στις άμαξες εξαιρετικό βάρος και για να τις σύρουν χρειαζόντουσαν 4 - 8 άλογα. Αργότερα εμφανίζονται οι «μπερλίνες», άμαξες με αντιμέτωπα καθίσματα και στη συνέχεια λεωφορεία και ταχυδρομικά αμάξια.

Κατά την Αναγέννηση κατασκευάστηκαν διάφορες άμαξες σε πολλούς τύπους και ρυθμούς. Τέτοιες ήταν: η μπερλίνα κουπέ, το κουπέ, το τετράτροχο καμπριολέ, το καλές ντε ζαρντέν, το λαντώ, η Βικτώρια. Για όσους αγαπούσαν την ταχύτητα υπήρχαν τα δίτροχα αμάξια Φαέθων και Δουξ, που μπορούσε να τα οδηγήσει κανείς και όρθιος. Όμως για τις σοβαρές μετακινήσεις χρησιμοποιούνταν τετράτροχες άμαξες.

Η άμαξα άρχισε να χρησιμοποιείται ευρύτατα και σαν λεωφορείο. Πολλές από αυτές, ήταν διώροφες, σέρνονταν από 6 - 8 άλογα και μετέφεραν επιβάτες από πόλη σε πόλη. Υπήρχαν εταιρείες λεωφορείων που εξασφάλιζαν τη συγκοινωνία με

κανονικά δρομολόγια, τακτικές στάσεις σε διάφορα σημεία και καθορισμένο εισιτήριο.

Επίσης γρήγορες και ελαφριές άμαξες χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά του ταχυδρομείου. Αυτές οι άμαξες ταξίδευαν συνέχεια και άλλαζαν άλογα στους σταθμούς. Παρόλα αυτά δεν έπαψαν να χρησιμοποιούνται τα πολύ ελαφριά δίτροχα αμάξια για ψυχαγωγία και περιπάτους στην εξοχή. Τέτοια αμάξια ήταν τα ντεζομπλιζάντ, τα κουκού, τα τίλπουρυ, τα καμπριολέ, τα τοννώ.

Η εμφάνιση του αυτοκινήτου στις αρχές του 20ου αιώνα εκτόπισε σχεδόν τελείως τις άμαξες, που σήμερα χρησιμοποιούνται ελάχιστα.

1.4 Αεροπλάνο

Οι αερομεταφορές άρχισαν τον 18ο αιώνα με την ανακάλυψη του αερόστατου και τη χρησιμοποίηση των πηδαλιουχούμενων κατά το 19ο αιώνα. Οι εναέριες μεταφορές όμως αναπτύχθηκαν κυρίως τον 20ο αιώνα, με την εφεύρεση του αεροπλάνου. Το αεροπλάνο σήμερα χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά επιβατών και αποσκευών και λιγότερο εμπορευμάτων, εξ' αιτίας του μεγάλου κόστους.

Η εμφάνιση των διαστημόπλοιων άνοιξε καινούριους ορίζοντες στις εναέριες μεταφορές και στα διαπλανητικά ταξίδια.

Το αεροπλάνο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ανθρώπων, εμπορευμάτων, αλλά και για πολεμικούς σκοπούς.

Η ευρεία χρήση του αεροπλάνου μπορεί να ξεκίνησε στον 20ο αιώνα, αλλά η ιδέα να πετάξει στον αέρα ο άνθρωπος είναι πολύ παλιά. Σε όλους τους αρχαίους πολιτισμούς (Κίνας, Ινδίας, Αιγύπτου) υπάρχουν εικόνες φτερωτών ανθρώπων. Γνωστή είναι από την ελληνική μυθολογία η ιστορία του Δαίδαλου και του γιου του Ίκαρου που πέταξαν στον αέρα με φτερά φτιαγμένα από κερί. Από τότε έγιναν πολλές απόπειρες κατασκευής πτητικών μέσων. Στην αρχαιότητα και στο μεσαίωνα χρησιμοποιήθηκαν από πολλούς λαούς για πολεμικούς σκοπούς χαρταετοί. Ο Ιταλός ζωγράφος και μηχανικός Λεονάρντο Ντα Βίντσι, που έζησε το 15ο και αρχές 16ου αιώνα, προσπάθησε για πρώτη φορά να στηρίξει θεωρητικά τη δυνατότητα κατασκευής πτητικής συσκευής, με βάση την προσεκτική μελέτη του τρόπου που πετάνε τα πουλιά. Στην προσπάθεια αυτή σκιτσάρισε πτητικές συσκευές που

κινούνται με τη βοήθεια της μυϊκής δύναμης του ανθρώπου σχεδίασε όμως και ελικόπτερο με μηχανική κίνηση.

Τον 17ο αιώνα ο Ιταλός σοφός Δ. Μπορέλλι και ο Άγγλος σοφός Ρ. Γκουκ απέδειξαν θεωρητικά, πως για να κατασκευαστεί συσκευή που να πετά, που είναι βαρύτερη από τον αέρα, χρειάζεται οπωσδήποτε κινητήρας. Όταν εφευρέθηκε η ατμομηχανή το 18ο αιώνα και ιδιαίτερα όταν τελειοποιήθηκε το 19ο αιώνα, έγιναν πολλές απόπειρες να κατασκευαστούν ατμοκίνητες πτητικές συσκευές.

Τον 19ο αιώνα κατασκευάστηκε το πρώτο αεροπλάνο από το Ρώσο εφευρέτη Α.Φ. Μοζάισκη. Αργότερα, στο τέλος του αιώνα, ο Χ. Μαξίμ στην Αγγλία έκανε δοκιμή αεροπλάνου με ατμομηχανή, αλλά με την πρώτη απόπειρα να αποσπαστεί από το έδαφος έπαθε βλάβη. Έτσι, οι αδελφοί Ράιτ (εφευρέτες και αεροπόροι) χρησιμοποιώντας κινητήρες εσωτερικής καύσης που ήταν κατάλληλοι για την κίνηση μεταφορικών μέσων, κατάφεραν να κατασκευάσουν αεροπλάνο που να πετά σταθερή ώρα (περίπου μιάμιση ώρα) και μάλιστα με επιβάτη.

Παρόλα αυτά το αεροπλάνο εξελίχτηκε κυρίως μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και χρησιμοποιήθηκε σε μεγάλη κλίμακα στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο που στη διάρκειά του τελειοποιήθηκαν τα καταδιωκτικά και τα βομβαρδιστικά.

Στο τέλος του πολέμου οι Γερμανοί κατασκεύασαν αεροπλάνο με στροβιλοκινητήρα. Μετά τον πόλεμο κατασκευάστηκαν τα πυραυλοκίνητα αεροπλάνα. Το αεροπλάνο στην εποχή μας βρίσκεται σε μια πολύ εξελιγμένη μορφή και με αυτόν τον τρόπο εξυπηρετούνται πλήθος ανθρώπων.

1.5 Πλοίο

Πρόδρομοι των σημερινών πλοίων υπήρξαν οι σχεδίες και τα μονόξυλα, που χρησιμοποίησαν οι πρωτόγονοι άνθρωποι για το πέρασμα των ποταμών και των λιμνών. Τέτοιου είδους πλωτά μέσα συναντάμε ακόμα και σήμερα σε μερικές απομονωμένες φυλές που ζουν σε πρωτόγονες συνθήκες.

Σιγά - σιγά στις σχεδίες προστέθηκαν ιστία (πανιά), που διευκόλυναν την κίνησή τους με τη βοήθεια του ανέμου και αργότερα προστέθηκαν και άλλα εξαρτήματα, όπως υποτυπώδης σκελετός πλοίου και κουπιά.

Έτσι δημιουργήθηκε το πρώτο κωπήλατο πλοίο, όπου στη συνέχεια η μορφή του τελειοποιήθηκε, έγινε μεγαλύτερο και ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει αρκετές από τις ανάγκες του ανθρώπου που συνδέονταν με την θάλασσα.

Τα πρώτα κωπηλάτα πλοία ήταν αρκετά μεγάλα, είχαν περίπου 20 κωπηλάτες και μετέφεραν φορτίο αρκετά βαρύ για την εποχή.

Από τις διάφορες παραστάσεις που σώζονται, και χρονολογούνται από το 3000 π.Χ., συμπεραίνουμε ότι τα περισσότερα πλοία ήταν αιγυπτιακής προέλευσης. Υπάρχουν όμως κι άλλες παραστάσεις που δείχνουν φοινικικά και ασσυριακά πλοία. Είναι γνωστό μάλιστα πως οι Φοίνικες, ως λαός κατεξοχήν θαλασσινός, κατόρθωσαν να αποκτήσουν μεγάλο στόλο, πράγμα που τους βοήθησε στην κατάληψη της Καρχηδόνας και τη δημιουργία αποικιών στη Μασσαλία, Λισσαβόνα, Γάδαιρα και έτσι έφτασαν μέχρι τον Ατλαντικό Ωκεανό. Τα φοινικικά πλοία προοριζόταν για πολεμική και εμπορική χρήση.

Οι Κρήτες επίσης είχαν κατορθώσει να κατασκευάσουν σπουδαία για την εποχή πλοία, που κινούνταν με κουπιά και πανιά και καθώς ήταν άξιοι ναυτικοί δημιούργησαν την πρώτη θαλασσοκράτειρα δύναμη του κόσμου.

Οι πληροφορίες που υπάρχουν γύρω από τα αρχαία ελληνικά πλοία είναι αρκετά κατατοπιστικές και δείχνουν πως οι Έλληνες δεν έμειναν πίσω στην κατασκευή και στην πλατιά χρησιμοποίηση των πλοίων.

Το πρώτο πλοίο για το οποίο γίνεται λόγος στην Ιστορία μας, είναι η Αργώ της αργοναυτικής εκστρατείας. Τα ομηρικά έπη, μας δίνουν αρκετά και σαφή στοιχεία για τη ναυσιπλοΐα της εποχής. Τα καράβια που χρησιμοποιήθηκαν στις εκστρατείες των Ελλήνων ήταν αρκετά μεγάλα και επανδρωμένα με 50-100 κωπηλάτες. Τα πλοία αυτά ήταν άφρακτα, δηλ. δεν είχαν κατάστρωμα και χρησίμευαν μάλλον για τη μεταφορά των πολεμιστών.

Ανάλογα με τον αριθμό των σειρών των κωπηλατών που είχαν τα πλοία, χωρίζονταν σε πεντήρεις (όταν είχαν μια σειρά από πενήντα κωπηλάτες), διήρεις (δύο σειρές κωπηλατών) και τριήρεις (τρεις σειρές κωπηλατών).

Σύμφωνα με την παράδοση, οι τριήρεις κατασκευάστηκαν για πρώτη φορά από τους Κορίνθιους και χρησιμοποιήθηκαν λίγο καιρό πριν από τους περσικούς πολέμους. Οι αθηναϊκές τριήρεις είχαν μήκος 36 μ. και δύναμη κωπηλατών 200 άντρες.

Με μεγάλη καθυστέρηση εμφανίστηκαν στη Μεσόγειο τα ρωμαϊκά πλοία. Τύποι ρωμαϊκών πλοίων ήταν οι πεντήρεις (με πέντε σειρές κωπηλατών), τα λιντούρνια και οι δρόμωνες που ήταν διήρεις με ψηλό άλμπουρο και πανί. Οι δρόμωνες ήταν κατεξοχήν πολεμικό πλοίο.

Από τεχνικής άποψης, τα πλοία του μεσαίωνα δεν είχαν ιδιαίτερες εξελίξεις. Στηρίχτηκαν κυρίως στον τύπο του δρόμωνα, που τελειοποιήθηκε από τους μετέπειτα ναυπηγούς κι έτσι φτιάχτηκε η ορβέτα (κατά το 17ο αι.), που είχε τρεις ιστούς και κανόνια. Επίσης, της ίδιας εποχής περίπου είναι τα πολεμικά δίκροτα τα τρίκροτα και οι φρεγάτες.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα πλοία του τέλους του μεσαίωνα, οι γνωστές караβέλες, που χρησιμοποιήθηκαν από τους μεγάλους ταξιδευτές του 15ου και 16ου αι. μ.Χ. όπως τον Χριστόφορο Κολόμβο που έφτασε στην Αμερική και τους γνωστούς εξερευνητές Βάσκο ντε Γκάμα, Αμέρικο Βεσπούτσι, Μαγγελάνο κ.ά.

Εξαιρετικοί θαλασσοπόροι από τα πάρα πολύ παλιά χρόνια ήταν οι σκανδιναβικοί λαοί. Είχαν αρκετά αναπτυγμένη τεχνική στην κατασκευή ιστιοφόρων πλοίων και μάλιστα τέτοιων που ήταν σε θέση να αντεπεξέλθουν στις δύσκολες καιρικές συνθήκες του Βορρά, στις μεγάλες θύελλες και τρικυμίες.

Η ακμή των ιστιοφόρων πλοίων διατηρήθηκε μέχρι τα τέλη του 19ου αι., οπότε έκανε την εμφάνισή του ένας καινούριος τύπος караβιού, το ατμόπλοιο, που μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα εκτόπισε τα ιστιοφόρα και αποτέλεσε πραγματική επανάσταση στην τεχνική κατασκευής και κίνησης των πλοίων.

Τα ατμόπλοια, έπλεαν με τη βοήθεια του ατμού, που η ενεργειακή του δύναμη είχε ανακαλυφτεί μόλις το 1782, από τον Άγγλο μηχανικό Ιάκωβο Βατ. Στα 1786 και 1788, οι Ι. Φιτς και Ουίλ Σάιμινγκτον, κατάφεραν να κινήσουν δυο πλοία με ατμό. Από τότε δεν σταμάτησαν ούτε στιγμή οι προσπάθειες βελτίωσης και τελειοποίησης των ατμοκίνητων πλοίων.

Έτσι άρχισαν τα μεγάλα και μακρινά ποντοπόρα ταξίδια.

- Το 1825, το "Έντερπράιζ" (σιδερένιο πλοίο), έφτασε στις ανατολικές Ινδίες και το "Σείριος" πρώτο διέσχισε τον Ατλαντικό.
- Το 1843, οι Άγγλοι, ναυπήγησαν το πρώτο σιδερένιο υπερωκεάνιο, το "Μεγάλη Βρετανία".
- Τα πρώτα ελληνικά ατμόπλοια φτιάχτηκαν το 1856. Αυτά ήταν τα: "Υδρα", "Καρτερία", "Βασιλεύς Όθων" και "Βασίλισσα της Ελλάδος". Ο χαρακτήρας τους ήταν συγκοινωνιακός και μεταφορικός και μετέφεραν επιβάτες, γράμματα κι εμπορεύματα από νησί σε νησί.

Με την ανακάλυψη του ατμού και την κατασκευή των ατμόπλοιων, άρχισε να εμφανίζεται η ανάγκη δημιουργίας πλοίων, που θα είχαν μια συγκεκριμένη, ειδική

αποστολή. Με γρήγορο ρυθμό αρχίζουν από τις αρχές του αιώνα μας να κατασκευάζονται πλοία, εμπορικά, επιβατηγά, πολεμικά, αλιευτικά κ.ά. Έτσι περνάμε στη σύγχρονη εποχή της ιστορίας του πλοίου, που η τελειοποίησή του και η τεχνική του, σημείωσαν μεγάλη πρόοδο.

Σήμερα όλες οι θάλασσες, ακόμα και οι πιο μακρινές, διασχίζονται από μεγάλα πλοία και η επικοινωνία των ηπείρων, διαμέσου της θάλασσας είναι το πιο συνηθισμένο φαινόμενο. Ναυπηγήθηκαν τεράστια, άνετα, πολυτελή πλοία, με σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού, τα ονομαζόμενα υπερωκεάνια. Τα πιο γνωστά, που για την εποχή τους άφησαν όνομα ήταν: το αμερικάνικο "Ηνωμένες Πολιτείες", που μπήκε σε κίνηση το 1952, είχε εκτόπισμα 53.329 τόνους, μήκος 275 μ., πλάτος 30 μ. και βάθος 12 μ. Το αγγλικό "Βασίλισσα Ελισάβετ", με εκτόπισμα 70.700 τ., μήκος 310 μ., πλάτος 36 μ. και βάθος 12 μ. Τα γερμανικά "Βρέμη" και "Ευρώπη", 1929 και 1930, που φημίζονταν σαν τα ταχύτερα πλοία. Μετά έρχονται το γαλλικό "Νορμανδία" (1936), το πολυτελέστερο εσωτερικά πλοίο για τα χρόνια εκείνα και τα ιταλικά "Κόμητας της Σαβοΐας" και "Ρεξ" (1932).

Η πρόοδος στην ανάπτυξη των πλοίων παρατηρείται όχι μόνο σε ότι έχει σχέση με την κίνηση και τη χωρητικότητά τους αλλά και σχετικά με την εξέλιξη στην όλη τους κατασκευή. Με την καλύτερευση των εξαρτημάτων και μηχανημάτων, όπως ηλεκτρικά τιμόνια, ηλεκτρικές πυξίδες, ραντάρ, αυξήθηκε η ταχύτητα και η θέρμανση γίνεται με πετρέλαιο. Στις μέρες μας εξετάζεται η δυνατότητα κίνησης πλοίων εμπορικών, με τη βοήθεια της ατομικής ενέργειας.

Σήμερα διακρίνουμε πολλών ειδών πλοία, σε σχέση με το λόγο για τον οποίο έχουν κατασκευαστεί όπως:

A) Τα εμπορικά, φορτηγά πλοία που μεταφέρουν τεράστιες ποσότητες οποιουδήποτε εμπορεύματος από τη μια χώρα στην άλλη κι από τη μια ήπειρο στην άλλη. Στα εμπορικά συγκαταλέγονται τα πετρελαιοφόρα και τα δεξαμενόπλοια, που η κατασκευή τους είναι τέτοια που διευκολύνει τη μεταφορά διάφορων υγρών υλών, όπως πετρέλαιο, φυτικά λάδια κ.ά. Το πρώτο πετρελαιοφόρο ήταν ο "Ζωροάστρης" (1878). Σημαντική σημασία έχει σε αυτά τα πλοία η γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου, με ειδικό τεχνικό εξοπλισμό με σωλήνες και μηχανές. Υπάρχουν φορτηγά πλοία θαλασσών και φορτηγά λιμνών. Στα εμπορικά ανήκουν και τα πλοία - ψυγεία, για την μεταφορά από πολύ μακρινά μέρη προϊόντων που χρειάζονται ιδιαίτερη διατήρηση, όπως το κρέας, τα ψάρια, τα φρούτα.

Β) Τα επιβατηγά πλοία, που χρησιμοποιούνται στη μεταφορά επιβατών από τη μια περιοχή στην άλλη.

Γ) Τα πολεμικά πλοία, που ανταποκρίνονται στις συνθήκες και τις ανάγκες του πολέμου. Τα πολεμικά μπορεί να είναι: πλοία μάχης, βοηθητικά, πλοία συνοδείας και αμφίβια (που χρειάζονται για τις αποβάσεις στρατού στη στεριά).

Δ) Διάφοροι άλλοι τύποι πλοίων είναι τα αλιευτικά, τα παγοθραυστικά, τα ρυμουλκά, τα φέρυ-μποτ κ.ά.

1.6 Σιδηρόδρομος

Ο χρόνος γέννησης του σιδηρόδρομου δεν είναι δυνατό να καθοριστεί με ακρίβεια, γιατί η ιστορία του αρχίζει με την εφαρμογή της σιδηροτροχιάς και προχωρά μέχρι την ατμομηχανή, με την οποία και ταυτίστηκε.

Πρόγονος του σιδηρόδρομου είναι οι ατμάμαξες που η εμφανίζονται περίπου τον 18ο αιώνα, η τεχνολογία των οποίων βελτιωνόταν με την πάροδο του χρόνου.

Στις αρχές του 19ου αιώνα, δύο Άγγλοι μηχανικοί κατάφεραν να φτιάξουν ατμάμαξα, που εκινείτο σε σιδηροτροχιές. Σταδιακά οι ατμάμαξες άρχισαν να αντικαθίστανται από μηχανές έλξης ντίζελ (μια διαδικασία που διεθνώς πλέον ονομάζεται "dieselisation").

Το 1804, ο Τρέβιθικ, αντικατέστησε τα οχήματα των ορυχείων που έλκονταν από ανθρώπους ή άλογα και κίνησε τον πρώτο σιδηρόδρομο στα ορυχεία του Μέρθαϊρ, στη νότια Ουαλία. Ένας συρμός 14 τόνων (5 βαγόνια με 5 τόνους ορυκτών και 10 άτομα) έκανε διαδρομή 16 χλμ., με ταχύτητα 8 χλμ. την ώρα.

Η χρήση ξυλοτροχιών με σιδερένια επένδυση για την ευκολότερη κίνηση φορτίων εφαρμόστηκε για πρώτη φορά το 1630 στα ανθρακωρυχεία της Αγγλίας.

Το παράδειγμα της Μ. Βρετανίας ακολούθησαν και άλλα ευρωπαϊκά κράτη και οι ΗΠΑ. Υπήρξαν όμως μεγάλα τεχνικά και οικονομικά προβλήματα, όπως η διάνοιξη διαβάσεων μέσα από ορεινούς όγκους, η δημιουργία θέσεων ανεφοδιασμού κ.ά. Η εξάπλωση του σιδηροδρόμου έγινε κυρίως την περίοδο 1860-1910.

Στη συνέχεια έγιναν προσπάθειες από πολλούς για τη μετατροπή στο μηχανισμό έλξης, στην πρόσφυση των τροχών στις σιδηροτροχιές κ.α.

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές η επανάσταση ήρθε με την κατασκευή των ατμομηχανών. Από το 1825 μπήκαν σε λειτουργία τρένα των 90 τόνων με ατμομηχανή βάρους 7 τόνων. Στην αρχή η κατασκευή, η παράδοση και γενικότερα η

εμπορική εκμετάλλευση των σιδηροτροχιών ήταν στα χέρια της Βρετανίας. Το 1850 υπήρχαν στη Γαλλία 3.000 χλμ. σιδηροτροχιές. Μεγάλο δίκτυο διέθεταν ήδη η Γερμανία και το Βέλγιο. Στη Ρωσία το 1859 το κράτος αναλαμβάνει την κατασκευή της γραμμής Πετρούπολη - Μόσχα. Εκείνη την εποχή η Ρωσία διαθέτει συνολικά πάνω από 670 χλμ. σιδηροτροχιές. Στις ΗΠΑ ήδη από το 1850 υπάρχουν 14.500 χλμ. σιδηροτροχιές.

Μετά το 1950 άρχισε η κίνηση των συρμών και με ηλεκτρική ενέργεια, με εξαίρεση τους αστικούς σιδηροδρόμους (μετρό), οι οποίοι ήταν εξ αρχής ηλεκτροκίνητοι.

Τη δεκαετία του '70, με την πρώτη κρίση του πετρελαίου εντάθηκαν οι προσπάθειες για την ηλεκτροκίνηση των συρμών, η οποία έχει σήμερα διεθνώς επικρατήσει, αν και σε πολλές περιοχές, σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου, η κίνηση γίνεται ακόμη με μηχανές ντίζελ.

Τρένα υψηλής ταχύτητας λειτουργούν ήδη από το 1964, στη διαδρομή Τόκιο - Οσάκα το Σινκασέν με ένα σύστημα 51 συρμών τη μέρα, με σύνολο 50.000 θέσεων. Το τρένο κινείται με ταχύτητα 200 km/h. Στην κεντρική Ευρώπη λειτουργούν τα δίκτυα των τρενών TGV (Γαλλία) και ICE (Γερμανία). Συνδέουν τις μεγάλες πόλεις της Γερμανίας, Γαλλίας, Ελβετίας, Αυστρίας, Βελγίου και Ολλανδίας. Σε ειδικά διαμορφωμένες γραμμές η ταχύτητα ξεπερνά τα 300 km/h.

Προφυλλίδης Β. (1993). Πυργίδης Χ. (2009).

1.7 Η εξέλιξη του Ελληνικού Σιδηρόδρομου από την οθωμανική αυτοκρατορία έως σήμερα

Η ωρίμανση της σιδηροδρομικής κίνησης - μετακίνησης στη χώρα μας είναι ταυτόσημη με την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Η συστηματική χρησιμοποίηση του ατμού στην τεχνολογία από τις αρχές του 19ου αιώνα είχε σαν αποτέλεσμα την αλματώδη εξέλιξη της βιομηχανίας και των μεταφορικών μέσων.

Η σχεδίαση και η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου έχει αφήσει ανεξίτηλα σημάδια στην ιστορία μας. Η συμβολή των σιδηροδρόμων στην ανάπτυξη και ανασυγκρότηση της Ελλάδας, από το ξεκίνημά τους στα μέσα του 18ου αιώνα μέχρι και σήμερα, είναι κάτι παραπάνω από σημαντική. Σε εποχές πολύ δύσκολες με

πενιχρά οικονομικά μέσα στρώθηκαν το ένα μετά το άλλο τα σιδηροδρομικά δίκτυα που συνέδεαν τα αστικά κέντρα με την περιφέρεια.

Οι πρώτες προσπάθειες για την κατασκευή σιδηροδρόμου γίνονται το 1835, μετά από πρόταση του Γάλλου Φραγκίσκου Φεράλδη, αλλά χωρίς αποτέλεσμα. Το κράτος άρχισε να ασχολείται με το θέμα αυτό το 1855, με την κατάθεση από την κυβέρνηση Μαυροκορδάτου του πρώτου νομοσχεδίου για την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Αθήνα και τον Πειραιά.

Από τα τέλη του 1880 αρχίζει η σοβαρότερη προσέγγιση του θέματος. Η αντιπολίτευση (με επικεφαλής τον Α. Κουμουνδούρο) προτείνει ένα δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την πρωτεύουσα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Στόχος ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη. Αυτό προϋπόθετε ότι η απόσταση ανάμεσα στις σιδηροτροχιές θα ήταν 1,44 μ., όσο δηλαδή ήταν και στα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα. Με αυτό τον τρόπο οι συρμοί από το εξωτερικό θα μπορούσαν να φτάσουν σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας. Η κυβέρνηση Τρικούπη δεν απέκλειε την κατασκευή διεθνούς γραμμής που θα συνέδεε τη χώρα με την Ευρώπη, αλλά έδινε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα. Στόχος ήταν να συνδεθεί η ενδοχώρα με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Προτείνει λοιπόν η απόσταση ανάμεσα στις δύο σιδηροτροχιές να είναι 1,00 μ. αντί για 1,44 μ. Αυτή η διαφορά ανάμεσα στη "μετρική" και στην "κανονική" γραμμή αποτελεί ένα μεγάλο κεφάλαιο της ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάστηκε επί τουρκοκρατίας το 1872 από τον Αυστριακό τραπεζίτη, εβραϊκής καταγωγής, Φον Χιρς ο οποίος ίδρυσε μετά από σχετική σύμβαση με την τούρκικη κυβέρνηση την εταιρία με την ονομασία «Αυτοκρατορικοί Σιδηρόδρομοι της Ευρωπαϊκής Τουρκίας» και ανέλαβε την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση των γραμμών Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (1890), Θεσσαλονίκης - Σκοπίων (1872), Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης (1896) και Αλεξανδρούπολης - Πυθίου (1874).

Η πρώτη γραμμή προς τα Σκόπια μήκους 243χλμ ολοκληρώθηκε το 1873. Ένα χρόνο αργότερα δόθηκε στην εκμετάλλευση και η διακλάδωση της γραμμής Κωνσταντινούπολης - Σεράμπεϋ - Μπέλοβα από το Πύθιο στην Αλεξανδρούπολη.

Το 1896 το δίκτυο επεκτάθηκε προς την Θεσσαλονίκη και έτσι η Θεσσαλονίκη εξασφάλισε την σύνδεση της με την Κωνσταντινούπολη μέσω των

μεγάλων οικονομικών κέντρων της εποχής όπως οι Σέρρες, η Δράμα η Ξάνθη και η Κομοτηνή.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Βόρεια Ελλάδα ολοκληρώθηκε το 1964 με την κατασκευή της γραμμής Σιδηροκάστρου - Κούλας μήκους 15 χ.λ.μ. Έτσι συνδέθηκε το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με αυτό της Βουλγαρίας. Πρέπει να αναφέρουμε ότι στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Μακεδονίας υπήρχαν και γραμμές που εξυπηρετούσαν τοπικές ανάγκες και κυρίως κατασκευάστηκαν για στρατιωτικούς λόγους. Τέτοιες γραμμές ήταν μεταξύ Σαρακλή - Σταυρού- Αγγίστης- Δήμητρας, που κατασκευάστηκε το 1916 από τους συμμάχους του Α΄ παγκόσμιου πολέμου και τερμάτισε την λειτουργία του στις 17-8-1947. Η γραμμή Σκύδρας – Αριδαίας, πλάτους 0.60μ και μήκος 29χιλιομετρων, σταματά την λειτουργία της το 1936 ως οικονομικά ασύμφορη.

Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα τα είχαν ιδιωτικές εταιρίες. Η οργάνωση των εταιριών αυτών υπήρξε ικανοποιητική επειδή οι κανονισμοί τους όριζαν και έλεγχαν κάθε υπηρεσιακή δραστηριότητα με στρατιωτική πειθαρχία. Αυτό σήμαινε ότι χιλιάδες άνθρωποι από διάφορες κοινωνικές τάξεις με διαφορετική μόρφωση από πολλές χώρες, συνεργάζονταν αρμονικά ολόκληρες δεκαετίες.

Επιπλέον, η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα είχε σαν αποτέλεσμα τη βελτίωση των ταχυδρομικών και τηλεγραφικών υπηρεσιών που ήταν συνδεδεμένοι με τα τρένα.

Η τελευταία διοικητική εκσυγχρονιστική μεταβολή στα ελληνικά τρένα πραγματοποιήθηκε το 1971, δηλαδή πριν από 37 χρόνια, με την ίδρυση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος στον οποίο υπάγονται όλα τα σιδηροδρομικά μας δίκτυα, εκτός των ηλεκτρικών. Ο ελληνικός σιδηρόδρομος έχει αφήσει τη δική του ιστορία με ανεξίτηλα σημάδια.

1.7.1 Η ιστορία του σιδηρόδρομου Πειραιά - Κηφισιάς



Ο Αστικός Σιδηρόδρομος Πειραιά - Κηφισιάς, γνωστός ως «Ηλεκτρικός», μετράει σχεδόν ενάμισι αιώνια ζωής. Ατμοκίνητος αρχικά και ηλεκτροκίνητος αργότερα, ο σιδηρόδρομος συνέδεσε το 1869 την Αθήνα με τον Πειραιά, που μέχρι τότε οι άμαξες και τα παμφορεία ήταν το μόνο μέσο συγκοινωνίας μεταξύ τους.

Η πρώτη ιδέα για τη δημιουργία του τέθηκε από τον Φρειδερίκο Φεράλδη το 1835, ένα χρόνο αφότου η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους, αλλά απορρίφθηκε από την τότε κυβέρνηση. Οκτώ χρόνια αργότερα, το 1843, ο Αλέξανδρος Ραγκαβής επαναλαμβάνει δημόσια την πρόταση, αλλά και πάλι δεν υπήρξε ανταπόκριση.

Το 1855 ο πρωθυπουργός Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος, καταθέτει το πρώτο νομοσχέδιο για την ίδρυση σιδηροδρόμου Αθήνας - Πειραιά. Έπειτα από ανεπιτυχείς προσπάθειες ανάθεσης του έργου, το 1867 κατακυρώνεται στον Άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ, ο οποίος το Νοέμβριο του ίδιου έτους αρχίζει να κατασκευάζει το έργο. Ένα χρόνο μετά, το 1868, ο Πίκερινγκ μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις του στην ιδρυθείσα από όμιλο Ανώνυμη Εταιρία του «Απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» - Σ.Α.Π. Α.Ε.

Τα επίσημα εγκαίνια γίνονται, το Φεβρουάριο του 1869, με πρώτους επιβάτες τη Βασίλισσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς, διπλωμάτες και άλλους επισήμους. Η ατμομηχανή με 6 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8 χιλιομέτρων από το Θησείο στον Πειραιά περίπου σε 19 λεπτά. Οι δύο πόλεις, Αθήνα και Πειραιάς, έχουν πλέον συνδεθεί.

Το 1950, γίνεται η ολοκλήρωση του έργου ηλεκτροκίνησης και η εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου Αθηνών - Κηφισιάς. Το 1957 το τρένο επεκτείνεται μέχρι την Κηφισιά. Έτσι, η συγκοινωνία από Πειραιά μέχρι Κηφισιά με τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο είναι πλέον πραγματικότητα.

Σε όλη αυτή τη διαδρομή από το 1869 έως σήμερα, ο σιδηρόδρομος έζησε στιγμές μεγαλείου και συμφορές. Μετέφερε βασιλείς, υψηλούς επισκέπτες, έδωσε το παρόν στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896, μετέφερε στρατιώτες του πολέμου 1912-1913, βομβαρδίστηκε και επέζησε, πραγματοποιώντας εκατομμύρια δρομολόγια, που εξυπηρέτησαν δισεκατομμύρια επιβάτες.

1.7.2 Η ιστορία του Αθηναϊκού τραμ



Τα πρώτα τραμ έκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους της Αθήνας το 1882. Ήταν ελαφρά οχήματα, κλειστά το χειμώνα με 16 θέσεις και ανοιχτά το καλοκαίρι με 20 θέσεις, τα οποία έλκονταν από τρία άλογα. Τα 800, συνολικά, άλογα, ήταν μικρασιάτικα, μικρόσωμα και νευρώδη, αλλά

κατάλληλα για τις επικλινείς οδούς της Αθήνας και τις συνεχείς στάσεις.

Αυτές οι πρώτες γραμμές συνέδεσαν το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια, τα Πατήσια, τους Αμπελοκήπους και την Κολοκυνθού, καθώς και την Ομόνοια με το Σύνταγμα, το Γκάζι και τον Κεραμικό Δίπυλο, ενώ αργότερα, το 1902, εξυπηρέτησαν τις οδούς Ιπποκράτους, Μητροπόλεως και Αχαρνών.

Το ατμήλατο τραμ του Φαλήρου ξεκίνησε να λειτουργεί το 1887. Με αφετηρία μπροστά στην Ακαδημία Αθηνών, διέσχισε τις λεωφόρους Πανεπιστημίου, Αμαλίας και Θησέως, έφτανε στις Τζιτζιφιές, κι από εκεί, μέσω της παραλιακής λεωφόρου, κατέληγε στο Φάληρο, όπου υπήρχαν τότε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής και θαλάσσια λουτρά.

Το 1908 κυκλοφόρησαν τα πρώτα ηλεκτρικά τραμ, τα οποία επρόκειτο να αντικαταστήσουν σταδιακά τα ιππήλατα. Τα επόμενα δύο χρόνια, το δίκτυο του τραμ απέκτησε 257 οχήματα -150 κινητήρια και 107 ρυμουλκούμενα- μαζί με τα παλιά, που επαναχρησιμοποιήθηκαν ως ρυμουλκούμενα.

Τα βαγόνια ήταν βελγικής κατασκευής, κλειστά, με ηλεκτροφωτισμό και αναπαυτικά καθίσματα, με πρόβλεψη για 16 θέσεις καθήμενων και 14 όρθιων. Τόση ήταν η εντύπωση που προξένησαν τα νέα τραμ στους Αθηναίους, ώστε πολλοί ταξίδευαν ως το τέρμα και επέστρεφαν, χωρίς άλλο σκοπό, μόνο και μόνο για να απολαύσουν την άνεση της διαδρομής, η οποία άλλωστε δεν κόστιζε παρά μια δεκάρα.

Στις 28 Οκτωβρίου 1940, οι τροχιόδρομοι της Αθήνας συμμετέχουν στην επιστράτευση. Είναι κλασικές πλέον οι εικόνες των υπερφορτωμένων τραμ με τους ενθουσιώδεις επίστρατους που έσπευδαν να παρουσιαστούν και να φύγουν για το μέτωπο.

Μετά την Κατοχή αρχίζει η φθίνουσα πορεία των τραμ της Αθήνας, με την κατάργηση ορισμένων γραμμών. Το τελευταίο κουδούνισμα του αθηναϊκού τραμ ακούστηκε τα μεσάνυχτα της 15^{ης} Οκτωβρίου του 1960. Τα τραμ, που στα 52 χρόνια της ζωής τους διακίνησαν περίπου 3 δισεκατομμύρια άτομα, δεν επρόκειτο να ξαναδούν τους δρόμους της Αθήνας. 44 χρόνια αργότερα, το τραμ επέστρεψε στους δρόμους της πρωτεύουσας, πλήρως εκσυγχρονισμένο. Ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2004, ενόψει και των Ολυμπιακών Αγώνων.

1.8 Η σημαντικότητα των μεταφορών

Η επανάσταση στον τομέα των μεταφορών στα μέσα του 19ου αι. επέτρεψε στην αγροτική οικονομία να βρει νέες αγορές, οι πόλεις σώθηκαν από τους κινδύνους έλλειψης εφοδιασμού τους σε τρόφιμα, οι βιομήχανοι συγκέντρωσαν τη μεγάλη παραγωγή και τις εγκαταστάσεις βαριάς βιομηχανίας, γιατί ήταν εξασφαλισμένοι όσον αφορά τον τακτικό εφοδιασμό σε πρώτες ύλες και κάρβουνο.

Τα σιδηροδρομικά δίκτυα απορρόφησαν τεράστιες ποσότητες σιδήρου, ξύλου και κάρβουνου. Ο καταμερισμός της εργασίας σε παγκόσμια κλίμακα και η δημιουργία παγκόσμιας αγοράς θα ήταν αδύνατες χωρίς την ανάπτυξη που γνώρισαν οι μεταφορές στο 19ο και στις αρχές του 20ού αι. Πρόκειται λοιπόν για έναν από τους σπουδαιότερους παράγοντες της οικονομικής ζωής. Είναι αυτονόητο ότι ένα προϊόν, όσο πολυδάπανη και αν είναι η παραγωγή του, είναι αδύνατο να αποκτήσει κάποια αξία, αν δεν μεταφερθεί ως τον καταναλωτή ή αν δε μεταφερθεί ο καταναλωτής κοντά στο αγαθό. Από εδώ πηγάζει και η τεράστια σημασία του κλάδου των μεταφορών. Είναι η βάση της ανταλλαγής και της κυκλοφορίας των αγαθών και χωρίς αυτές δεν υπάρχει οικονομική ζωή.

Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς για τη μείωση των αποστάσεων άσκησε τεράστια επίδραση σε όλους τους τομείς της οικονομικής ζωής.

Η κατασκευή μέσων μεταφοράς έπαιξε ρόλο-κλειδί για την εξέλιξη της παραγωγής της βαριάς βιομηχανίας. Η συγκέντρωση κεφαλαίων περατώθηκε πληρέστερα και πιο γρήγορα στον τομέα των μεταφορών παρά στους άλλους βιομηχανικούς τομείς.

1.9 Ο ρόλος του κράτους στις μεταφορές

Η αντίδραση των άλλων κλάδων κεφαλαίου ενάντια στις υψηλές τιμές της μεταφοράς εμπορευμάτων, είχε ως συνέπεια την απορρόφηση του τομέα μεταφορών από βιομηχανικά και τραπεζικά τραστ ή και την εθνικοποίησή του.

Μόνο το κράτος στάθηκε ικανό να συγκεντρώσει αρκετά κεφάλαια για να μειωθούν σε σημαντικό βαθμό τα έξοδα μεταφοράς, προς το γενικά συμφέρον της τάξης των κεφαλαιούχων.

Η ιδιομορφία που παρουσιάζει ο τομέας των μεταφορών βρίσκεται στο γεγονός, ότι από τη διάρθρωσή του και από τον τρόπο που ασκούν τον έλεγχο τους στον τομέα αυτόν οι διάφορες οικονομικές ομάδες εξαρτάται η ίδια η βάση της οικονομίας.

Εξαιτίας του καθοριστικού ρόλου που παίζουν οι μεταφορές και οι επικοινωνίες στην εξέλιξη της όλης οικονομικής διαδικασίας, αναπτύχθηκε η γενική τάση να υπάγονται στον έλεγχο κρατικών μονοπωλίων. Ως τμήμα της γενικής οικονομικής υποδομής μιας χώρας, γίνεται προσπάθεια ο τομέας των μεταφορών να παραμένει έξω από το γενικό κύκλο του ελεύθερου ανταγωνισμού. Και στις περιπτώσεις εκείνες που οι μεταφορές δεν έχουν κρατικοποιηθεί, το κράτος ελέγχει την οικονομική πολιτική των ιδιωτικών μεταφορικών επιχειρήσεων, που δρουν αφού τους παραχωρήσει το Δημόσιο κάποιο συγκεκριμένο τομέα εκμετάλλευσης.

Η κρατική πολιτική των μεταφορών στοχεύει στην ελαχιστοποίηση του κόστους και των τιμών παροχής των αντίστοιχων υπηρεσιών του κλάδου. Σε πολλές περιπτώσεις, όταν δεν είναι δυνατός ο παραπέρα περιορισμός του κόστους, το κράτος επιδοτεί τα τιμολόγια προς όφελος εκείνων που χρησιμοποιούν τα μεταφορικά μέσα.

Ο μόνος ωστόσο, στόχος του κρατικού παρεμβατισμού στον τομέα των μεταφορών δεν είναι ο περιορισμός του τελικού κόστους των προϊόντων. Πολλές φορές επιδιώκεται η κατάκτηση ειδικότερων στόχων στον τομέα της προστασίας της εθνικής οικονομίας και της ενίσχυσης της συναγωνιστικότητας των εθνικών προϊόντων απέναντι στα ξένα. Γι' αυτό το λόγο είναι συχνές οι περιπτώσεις πριμοδότησης ή επιδότησης της μεταφοράς προϊόντων που εξάγονται σε ξένες χώρες, ενώ πολύ σπάνια παίρνονται τέτοιου είδους κρατικά μέτρα στον τομέα των εισαγωγών.

Το μικρομεσαίο κεφάλαιο εμφανίζεται σήμερα μόνο στον τομέα των χερσαίων μεταφορών με αυτοκίνητα. Στις θαλάσσιες μεταφορές παρατηρείται μια μεγαλύτερη ελευθερία στην ατομική πρωτοβουλία, γιατί η ευχέρεια του ανταγωνισμού στον τομέα αυτό προσαρμόζεται στον τύπο μεγάλης ιδιωτικής επιχείρησης.

1.10 Η σημαντικότητα των υποδομών μεταφοράς

Η αρτιότητα του δικτύου συγκοινωνιών - μεταφορών κάθε χώρας αποτελεί την πιο ασφαλή ένδειξη για τον βαθμό της ανάπτυξής της, γι' αυτό και το ποιος στην ουσία ελέγχει το δίκτυο μιας χώρας, είναι δείκτης του ποιος ελέγχει και το σύνολο της οικονομίας της.

Βασικό στοιχείο της υποδομής μεταφορών σε κάθε χώρα αποτελεί το οδικό της δίκτυο που συμπληρώνει τον κλάδο των οδικών επιβατικών και εμπορευματικών

μεταφορών και είναι στενά συνδεδεμένος με τις σιδηροδρομικές, τις θαλάσσιες και τις εναέριας μεταφορές, στο πλαίσιο της πολιτικής προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών από την ΕΕ.

Προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη κάθε χώρας αποτελούν η ευέλικτη και ασφαλής υποδομή μεταφορών (οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου, λιμανιών, αεροδρομίων, εμπορευματικών κέντρων) και η ανάπτυξη των κατάλληλων μεταφορικών μέσων για την μεταφορά προϊόντων και επιβατών. Τα μεταφορικά δίκτυα συμβάλλουν:

- Στην ελεύθερη διακίνηση προσώπων και εμπορευμάτων όπως και στο εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών.
- Στην αύξηση της παραγωγικότητας και ανταγωνιστικότητας των οικονομικών δραστηριοτήτων και επομένως στις αναπτυξιακές προοπτικές των περιφερειών και της χώρας ως σύνολο.
- Στην ενοποίηση των αγορών, ενισχύοντας τις ευκαιρίες για εξειδίκευση, ανταγωνισμό και εμπόριο και αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης και εκμετάλλευσης των οικονομιών κλίμακας.
- Στην ανάπτυξη της κοινωνικά αποδοτικής επιχειρηματικότητας που είναι ο βασικός μοχλός για την αύξηση των εισοδημάτων και της κοινωνικής ευημερίας.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και κυρίως τα τμήματα των 30 μεγάλων έργων που εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, τα οποία αφορούν τις κύριες διασυνοριακές μεταφορικές συνδέσεις μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, αποτελούν βασική υποδομή για την επίτευξη της συνένωσης των εθνικών αγορών και τη δημιουργία ενιαίας εσωτερικής αγοράς στο πλαίσιο της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ενώσεως των 27 (ΕΕ-27).

Οι Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές (OEM) γενικότερα, παρουσιάζουν το πλεονέκτημα του χαμηλού κόστους και της μεγάλης ευελιξίας και αναπτύσσονται ταχύτατα σε όλες τις χώρες, συνεπικουρούμενες και από την ταχεία ανάπτυξη του οδικού δικτύου με την πραγματοποίηση μεγάλων επενδύσεων στον τομέα αυτό, τόσο στο εσωτερικό των χωρών όσο και διασυνοριακά (π.χ. τα διευρωπαϊκά δίκτυα), ιδιαίτερα κατά την μεταπολεμική περίοδο.

1.11 Οδικό δίκτυο στην Ελλάδα

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 3, στην Ελλάδα το συνολικό μήκος του οδικού δικτύου ανερχόταν το 2005 στα 117.500 χλμ., ενώ το μήκος των αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,9% κατά την περίοδο 1995-2005 και έφθασε τα 900 χλμ. το 2005 από 420 χλμ. το 1995. Έτσι, οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν σήμερα το 0,77% του συνολικού οδικού δικτύου της Ελλάδος.

Ωστόσο, το ποσοστό αυτό εξακολουθεί να υπολείπεται από το αντίστοιχο ποσοστό σε άλλες χώρες της ΕΕ (ΕΕ-27: 1,13%), αλλά είναι υψηλότερο από αυτό των περισσότερων νέων οικονομιών της ΕΕ-27, όπως της Πολωνίας, της Ουγγαρίας, της Τσεχίας, και άλλων.

Όσον αφορά την πυκνότητα του οδικού δικτύου, η Ελλάδα ανάμεσα στις 55 χώρες για τις οποίες υπάρχουν στοιχεία για το 2002 (IMD, 2005), καταλαμβάνει την 25η θέση, με πυκνότητα 0,89 χλμ. ανά τετραγωνικό χλμ. (km/km²). Η θέση αυτή κρίνεται ικανοποιητική, αφού είναι καλύτερη από τη θέση των ΗΠΑ (0,65 km/km²), της Σουηδίας (0,52 km/km²), της Σκωτίας (0,72 km/km²), και των περισσότερων νέων αναπτυσσομένων χωρών της ΕΕ-27.

Όμως, η θέση της Ελλάδας από πλευράς πυκνότητας οδικού δικτύου είναι χαμηλότερη από τη θέση που έχει η πυκνότητα του οδικού δικτύου στην Ισπανία (1,31 km/km²), την Ιταλία (1,59 km/km²) και την Ουγγαρία (2,30 km/km²).

Ωστόσο, το μήκος και το ποσοστό των αυτοκινητοδρόμων στο συνολικό οδικό δίκτυο αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά τα επόμενα έτη στην Ελλάδα, με την παράδοση στην κυκλοφορία πολλών νέων οδικών έργων που βρίσκονται υπό κατασκευή.

Πίνακας 3. Μήκος οδικού δικτύου, 2005 (χλμ.)

	Σύνολο	Αυτοκινητόδρομοι	Αυτοκινητόδρομοι / Σύνολο (%)
Πολωνία	424.500	600	0,14
Φινλανδία	454.000	700	0,15
Ιρλανδία	96.500	200	0,21
Ουγγαρία	159.700	600	0,38
Σουηδία	425.400	1.700	0,40
Ρουμανία	107.700	500	0,46
Τσεχία	127.800	600	0,47
Ελλάδα	117.500	900	0,77
Ην. Βασίλειο	412.900	3.600	0,87
Γαλλία	1.005.900	10.800	1,07
Βέλγιο	152.200	1.700	1,12
ΕΕ-27	5.961.100	67.100	1,13
Ιταλία	487.700	6.600	1,35
Δανία	72.300	1.000	1,38
Βουλγαρία	19.300	300	1,55
Αυστρία	134.300	2.100	1,56
Εσθονία	57.900	1.000	1,73
Λουξεμβούργο	5.200	100	1,92
Γερμανία	644.500	12.400	1,92
Ολλανδία	126.100	2.500	1,98
Ισπανία	600.400	13.800	2,30
Πορτογαλία	82.900	2.300	2,77

Πηγή: "European Road Statistics", European Union Road Federation, 2008.

1.11.1 Κατάταξη του Ελληνικού οδικού δικτύου

Σύμφωνα με την Έρευνα του World Economic Forum, η Ελλάδα υπολείπεται ακόμη ως προς την ποιότητα του οδικού της δικτύου (Διάγραμμα 1), σε σύγκριση με πολλές άλλες χώρες.

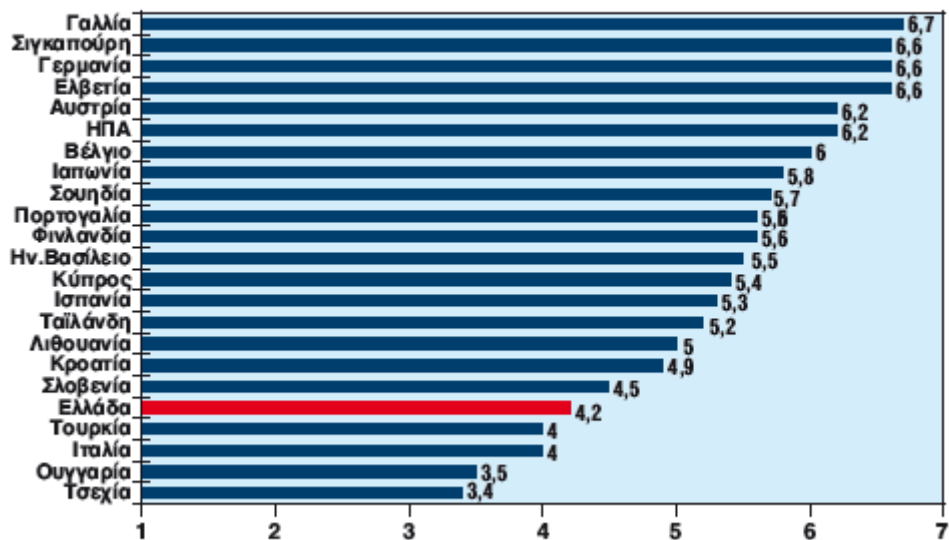
Παρά τις σημαντικές επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στον τομέα αυτό τα τελευταία έτη με την υλοποίηση των Β' και Γ' ΚΠΣ, η μεγάλη αναβάθμιση του οδικού δικτύου θα γίνει περισσότερο εμφανής με τα έργα που θα ολοκληρωθούν στα επόμενα έτη.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με την Έρευνα του IMD, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 41η θέση όσον αφορά την ποιότητα της υποδομής για τη διανομή προϊόντων και υπηρεσιών (στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα μεταφορικά μέσα), με τις σχετικές υπηρεσίες να βαθμολογούνται με 5,89 στην κλίμακα του 10.

Η κατάταξη της Ελλάδας σε αυτόν τον τομέα είναι χαμηλότερη από αυτή της Τουρκίας, της Σλοβενίας, της Ουγγαρίας, της Ταϊλάνδης και άλλων χωρών. Με

βαθμολογία χαμηλότερη της Ελλάδος ταξινομείται η Ρωσία, η Πολωνία και η Ρουμανία.

**Διάγραμμα 1. Δείκτης ποιότητας του οδικού δικτύου, 2007
(1=υπανάπτυκτο, 7=εκτενές και αποτελεσματικό)**



Πηγή: "The Global Competitiveness Report 2007-2008", World Economic Forum.

Σχετικά με τη δυσμενή κατάταξη της Ελλάδος στην Έρευνα του IMD σημειώνεται ότι ο κυριότερος παράγοντας που επηρεάζει αρνητικά την έκταση και την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών των OEM, αλλά και την εξέλιξή τους στη χώρα μας, είναι το θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΕΙΔΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Α) Χερσαίες Μεταφορές

2. Σιδηρόδρομοι

Η πρώτη μεγάλη σιδηροδρομική γραμμή για εμπορευματικές μεταφορές λειτούργησε το 1825 μεταξύ των πόλεων Στάκταν και Ντάρλιγκτον (39 χλμ). Ο πρώτος σιδηρόδρομος για επιβατική χρήση εγκαινιάστηκε στις 9 Οκτωβρίου του 1829 από τον Άγγλο μηχανικό Στέφενσον στη γραμμή Λίβερπουλ - Μάντσεστερ (116 χλμ) καταρρίπτοντας το ρεκόρ ταχύτητας, με 32 χιλιόμετρα την ώρα. Το 1832 στη Γαλλία στη γραμμή Σαιν Ετιέν - Λυών και το 1835 στο Βέλγιο μεταξύ Βρυξελλών και Μαλλίν. Περί το 1841 στη Βρετανία υπήρχαν ήδη σε λειτουργία περισσότερα από 1.300 μίλια σιδηροδρομικής γραμμής.

Περί τα μέσα του 20ου αιώνα οι ντιζελο-ηλεκτρικές κινητήριες μονάδες (diesel-electric locomotives) είχαν αντικαταστήσει τις ατμοκίνητες στα περισσότερα σιδηροδρομικά δίκτυα. Μια ποικιλία σιδηροδρομικών οχημάτων κατασκευάστηκε για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Τα οχήματα εμπορευματικών μεταφορών περιλάμβαναν κλειστές φορτάμαξες, φορτάμαξες ανοικτής οροφής και επίπεδες φορτάμαξες. Τα βαγόνια που προορίζονταν για τη μεταφορά ειδικών φορτίων περιλάμβαναν βαγόνια-βυτία, βαγόνια μεταφοράς ζώντων ζώων και βαγόνια- ψυγεία.

Τα επιβατικά οχήματα περιλάμβαναν βαγόνια με καθίσματα, βαγόνια-εστιατόρια για την παροχή γευμάτων σε μεγάλο μήκος διαδρομές και κλινάμαξες ή κλινοθέσια για νυχτερινές διαδρομές.

Ο George Pullman, το όνομα του οποίου κατέστη συνώνυμο των κλιναμαξών (ιδιαίτερα στις ΗΠΑ), νοίκιασε το πρώτο όχημά του στους σιδηροδρόμους το 1859.

Οι σιδηρόδρομοι έφτασαν στην ωριμότητά τους στις αρχές του 20ού αιώνα, οπότε σιδηροδρομικοί συρμοί μετέφεραν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων και των επιβατών στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες παγκοσμίως.

Η σιδηροδρομική μεταφορά είναι μια από τις οικονομικότερες μεθόδους μεταφοράς εμπορευμάτων με εξαίρεση τη θαλάσσια. Χρησιμοποιείται ιδιαίτερα σε περιπτώσεις μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων ορυκτών ή καυσίμων (π.χ. άνθρακα). Η μεταφορά εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο είναι πρακτική που είναι ιδιαίτερα συνήθης στη

Ρωσία αλλά και στην Αμερική, λόγω των ιδιαίτερα μεγάλων αποστάσεων στις χώρες αυτές.

2.1 Η Παρακμή των Σιδηροδρόμων

Περί τα μέσα του 20ού αιώνα οι σιδηρόδρομοι έχασαν την κυρίαρχη θέση τους. Η ραγδαία τεχνική τελειοποίηση του αυτοκινήτου υποκατέστησε τη χρήση του σιδηρόδρομου, σε μικρού μήκους επιβατικές διαδρομές και το αεροπλάνο σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, ώστε να συζητιέται ακόμη η σκοπιμότητα της διατήρησής του. Οι σιδηρόδρομοι παρέμειναν αποτελεσματικοί στη μαζική μεταφορά επιβατών μεταξύ των κέντρων μεγάλων πόλεων και των προαστίων τους (προαστιακός σιδηρόδρομος), καθώς και σε μεσαίου μήκους μετακινήσεις για αποστάσεις της τάξης των 500 χιλιομέτρων μεταξύ αστικών κέντρων.

Ωστόσο, σε μεγάλες αποστάσεις και για μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων ο σιδηρόδρομος αποδείχθηκε αναντικατάστατος. Οι μεταφορές των εμπολέμων υλικών και στους δύο Παγκόσμιους Πολέμους στηρίχθηκαν κυρίως στους σιδηροδρόμους. Μετά τα μέσα του 20ού αιώνα, η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλου μήκους και δαπάνης συνεχίστηκε σε μερικές χώρες παγκοσμίως, ιδιαίτερα στον Καναδά, την Κίνα, την τέως Σοβιετική Ένωση και την Αφρική. Αντιθέτως, στις περισσότερες βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες η κατασκευή νέων γραμμών πρακτικώς μηδενίστηκε μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1970.

Παρότι οι σιδηρόδρομοι έχαναν το μεγαλύτερο μέρος της μεταφοράς γενικών φορτίων από τα φορτηγά αυτοκίνητα, παρέμεναν το καλύτερο μέσο μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων ασυσκευαστων φορτίων, όπως κάρβουνο, δημητριακά, χημικά προϊόντα και μεταλλεύματα.

2.2 Η Νέα Εποχή των Σιδηροδρόμων

Η ζήτηση για νέα αστικά σιδηροδρομικά συστήματα και στη συνέχεια η δημιουργία στην Ευρώπη και την Ιαπωνία νέων γραμμών υψηλών ταχυτήτων για intercity επιβατικές μεταφορές οδήγησαν στη νέα εποχή των σιδηροδρόμων. Η τεχνολογική έμφαση μετακινήθηκε στην περιοχή των ταχύτερων λειτουργιών, των περισσότερων ανέσεων για τους επιβάτες, των μεγαλύτερων και ειδικού φορτίου φορταμαξών, των

περισσότερο σύνθετων συστημάτων σηματοδότησης και ελέγχου κυκλοφορίας και των νέων τύπων κινητήριας δύναμης.

Επίσης, η ανάπτυξη της μοναδοποίησης των φορτίων και της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων (containers) κατέστησε τους σιδηροδρόμους περισσότερο αποτελεσματικούς στην παραλαβή και διακίνηση επεξεργασμένων εμπορευμάτων με μεγάλες σχετικά ταχύτητες.

Επιπροσθέτως, η χρησιμοποίηση piggyback flatcars, με την οποία ρυμουλκούμενα φορτηγών αυτοκινήτων μεταφέρονται σε μεγάλες αποστάσεις πάνω σε ειδικά σχεδιασμένες φορτάμαξες, επέτρεψε στους σιδηροδρόμους να επανακτήσουν μέρος του εμπορευματικού έργου, που είχε διαρρεύσει προς τα φορτηγά αυτοκίνητα.

Σήμερα δεν γίνεται πλέον λόγος για παρακμή των σιδηρόδρομων, καθώς κατέχουν πρωτεύουσα θέση στην οικονομία και ολοκληρώνουν τα άλλα μεταφορικά μέσα.

2.3 Η Τεχνολογική Εξέλιξη στους Σιδηροδρόμους

Στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα οι εξελίξεις στη σιδηροδρομική τεχνολογία και πρακτική λειτουργίας ήταν περιορισμένες. Από το 1960 περίπου, τα ανεπτυγμένα σιδηροδρομικά δίκτυα παγκοσμίως, υπό την πίεση του έντονου ανταγωνισμού των αυτοκινητοδρόμων και των αεροπορικών μεταφορών, προχώρησαν γρήγορα σε νέα τεχνολογική εποχή.

Οι σύγχρονες σιδηροδρομικές τεχνολογίες αναπτύχθηκαν στη βάση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού σιδηροδρομικής γραμμής και σιδηροδρομικών οχημάτων (επιβατικών και εμπορευματικών) υψηλής απόδοσης. Οι τεχνολογίες αυτές είχαν επίσης στόχο την ανάπτυξη υψηλής ταχύτητας συστημάτων μεταφοράς επιβατών, ικανών να ανταγωνιστούν τις αεροπορικές μεταφορές και την τεράστια αύξηση των μετακινήσεων με ιδιωτικά αυτοκίνητα επί των βελτιωμένων εθνικών δικτύων αυτοκινητοδρόμων.

Αναπτύχθηκαν επίσης τεχνικές συνδυασμένων (Intermodal) μεταφορών, ώστε να εξασφαλίζουν μια σιδηροδρομική συνιστώσα στη μεταφορά υψηλής αξίας εμπορευματικού φορτίου, η προέλευση ή ο προορισμός της οποίας μεταφοράς δεν συνέφερε πλέον οικονομικώς να εξυπηρετηθεί απευθείας σιδηροδρομικώς.

Οι αναπτυσσόμενες χώρες προχώρησαν στην κατασκευή νέων μεγάλων σιδηροδρομικών αξόνων, ιδιαίτερα στην Κίνα, την Ινδία και την τέως Σοβιετική Ένωση, όπου ο σιδηρόδρομος παρέμενε το κύριο μέσο μεταφοράς επιβατών και

εμπορευμάτων. Η αύξηση της χωρητικότητας υφισταμένων σιδηροδρομικών αξόνων με διπλασιασμό ή τετραπλασιασμό των γραμμών καθώς και η κατασκευή νέων αξόνων ήταν πρωταρχικής σημασίας για τη διευκόλυνση της μαζικής μεταφοράς πρώτων υλών στις αναπτυσσόμενες βιομηχανίες και για την υποστήριξη της περιφερειακής κοινωνικό-οικονομικής ανάπτυξης.

- Στην Κίνα, μεταξύ των ετών 1950 και 1990, το συνολικό μήκος του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου διπλασιάστηκε και έφτασε τα 54.000 χιλιόμετρα. Η κατασκευή 1.500 επιπλέον χιλιομέτρων νέων γραμμών περιλήφθηκε στο 5ετές σιδηροδρομικό αναπτυξιακό πρόγραμμα της περιόδου 1990-95. Πολλές από τις νέες γραμμές κατασκευάστηκαν κυρίως για να διευκολύνουν τη μεταφορά κάρβουνου από τα ανθρακοφόρα πεδία στα δυτικά της χώρας προς τη βιομηχανία και τα λιμάνια της ανατολικής περιοχής.
- Στους Σιδηρόδρομους της Σοβιετικής Ένωσης, με την μεγαλύτερη παγκοσμίως ενιαία σιδηροδρομική επιχείρηση, στην περίοδο 1950 -1990 το συνολικό μήκος του δικτύου αυξήθηκε από 110.000 σε 140.000 χιλιόμετρα. Στις επεκτάσεις περιλαμβανόταν και η δεύτερη υπερσιβηρική γραμμή, η μήκους 3.100 χιλιομέτρων γραμμή Baikal-Amur Magistral (BAM). Η γραμμή αυτή, η κατασκευή της οποίας ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1970, διασχίζει, στο ήμισυ περίπου του συνολικού μήκους της, μονίμως παγωμένες περιοχές, όπου οι θερμοκρασίες τον χειμώνα κατεβαίνουν στους -60° C. Τα πρώτα τρένα διέσχισαν το συνολικό μήκος της γραμμής, BAM τον Οκτώβριο του 1989.
- Τέλος στην Ινδία η κατασκευή νέων μεγάλων σιδηροδρομικών αξόνων συνεχίστηκε στη διάρκεια της δεκαετίας του 1990.

2.4 Η αποτελεσματικότητα του σιδηροδρόμου

Ο ρόλος του σιδηροδρόμου ως εξειδικευμένου μεταφορέα διαφέρει ασφαλώς από χώρα σε χώρα, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Παρόλα αυτά, σε γενικές γραμμές, ο σιδηρόδρομος θα συνεχίσει να είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικός στους παρακάτω τομείς:

1. Στη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων χύδην φορτίων, όπως το κάρβουνο, τα μεταλλεύματα, τα χημικά προϊόντα (π.χ. πετρέλαιο) και τα δημητριακά. Όταν η ύπαρξη κυκλικών διατάξεων γραμμών στην αφετηρία και τον προορισμό

επιτρέπουν σε εμπορευματικούς συρμούς σταθερής σύνθεσης να κυκλοφορούν κατά μήκος συνεχούς κυκλώματος και υφίσταται επίσης εξοπλισμός για την ταχύτατη φόρτωση και εκφόρτωση, ο σιδηρόδρομος μπορεί να καταστεί ανταγωνιστικός ακόμη και σε μικρού μήκους διαδρομές. Σε μια τέτοια διαδρομή στη Βρετανία, μήκους μόλις 50 χλμ., μεταφέρεται με αποτελεσματικό τρόπο κάρβουνο, από ανθρακωρυχείο σε θερμοηλεκτρικό σταθμό παραγωγής ενέργειας.

Ο σιδηρόδρομος μπορεί επίσης να μεταφέρει μεγάλες ποσότητες επεξεργασμένων εμπορευμάτων, με οικονομικό τρόπο και σχετικά υψηλές ταχύτητες, επί μεσαίων ή μεγάλων αποστάσεων.

2. Στην μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων εμπορευματοκιβωτίων (containers) μεταξύ μεγάλων κέντρων, καθώς επίσης, σε ορισμένες χώρες, στη μεταφορά οδικών φορτηγών οχημάτων επί συρμών (piggyback). Η ικανότητα αυτή του σιδηροδρόμου έχει σε πολλές περιπτώσεις συνδυαστεί με τη δημιουργία, σε στρατηγικές τοποθεσίες, τερματικών εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης, εφοδιασμένων με εξοπλισμό για την γρήγορη και εύκολη διακίνηση συγκεκριμένων ειδών φορτίων μεταξύ φορταμαξών και φορτηγών αυτοκινήτων ή για την προσωρινή αποθήκευση. Αυτού του είδους τα βασισμένα στον σιδηρόδρομο κέντρα διανομής έχουν αναπτυχθεί για φορτία, που περιλαμβάνουν προϊόντα χαλυβουργίας, δασικής εκμετάλλευσης και χαρτιού. Ο σημαντικός ρόλος του σιδηροδρόμου στη διανομή νέων αυτοκινήτων από τη βιομηχανία στους τόπους πωλήσεων έχει επίσης οδηγήσει στην κατασκευή ειδικών τερματικών εγκαταστάσεων στις περιοχές διανομής.

Η αναγκαιότητα της ανάπτυξης εξειδικευμένων κέντρων συνεργασίας του σιδηροδρόμου με τις οδικές μεταφορές για μεγάλο φάσμα ειδών φορτίων, καθώς και για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, οδηγεί διεθνώς τους σιδηροδρόμους στη αναζήτηση στενότερης συνεργασίας με την βιομηχανία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Στην εποχή του ενδιαφέροντος της βιομηχανίας για την ελαχιστοποίηση, στην αλυσίδα τροφοδοσίας, των αποθεμάτων και αποθηκευμένων υλικών, αποκτά ιδιαίτερη σημασία η παράδοση «στην ώρα». Οι σιδηρόδρομοι στις αναπτυγμένες βιομηχανικές κοινωνίες έχουν αντιληφθεί, ότι για να ανταγωνιστούν τα οδικά μέσα στη μεταφορά υψηλής αξίας φορτίων, όπως τμήματα προς συναρμολόγηση για την

αυτοκινητοβιομηχανία ή συσκευασμένα τρόφιμα για το χονδρεμπόριο, πρέπει όχι μόνο να υπόσχονται μειωμένους χρόνους μεταφοράς, αλλά να εξασφαλίζουν τους δρομολογιακούς χρόνους των εμπορευματικών τρένων με την ίδια ακρίβεια, με την οποία ενδιαφέρονται να εξασφαλίζουν τους δρομολογιακούς χρόνους των επιβατικών τρένων.

3. Στη μεταφορά μεγάλων αριθμών επιβατών μεταξύ μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων και των προαστίων τους (προαστιακός σιδηρόδρομος). Επίσης, με τη μορφή του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (μετρό), στη μετακίνηση επιβατών στο εσωτερικό μεγάλων πόλεων.
4. Στις μεγάλης ταχύτητας *intercity* επιβατικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Αυτές μπορούν να αποδειχθούν επιτυχείς, όταν λειτουργούν με σύγχρονο εξοπλισμό σε μεσαίες έως μεγάλες αποστάσεις. Ιδιαίτερως στη Δυτική Ευρώπη, την Ιαπωνία και τον διάδρομο Νέας Υόρκης – Ουάσιγκτον των ΗΠΑ, η εμπορική δραστηριότητα των *intercity* επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών έχει επιτυχώς εξασφαλιστεί ή ακόμη και αυξηθεί με τον συνδυασμό μεγάλης ταχύτητας, μεγαλύτερης άνεσης ταξιδιού και μεγαλύτερης συχνότητας δρομολογίων.

Οι Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι (*Societe Nationale de Chemins de Fer – SNCF*) απέδειξαν με τη λειτουργία των συρμών *TGV*, ότι ο σιδηρόδρομος μπορεί να ανακτήσει από το αεροπλάνο μεγάλο μέρος του μεριδίου του σε διαδρομές μήκους μέχρι 500-600 χιλιομέτρων. Οι Γαλλικοί Σιδηρόδρομοι, σε συνεργασία με τη Γαλλική βιομηχανία, ερευνούν τη δυνατότητα αύξησης των σιδηροδρομικών ταχυτήτων σε 350 χλμ/ώρα για τους μελλοντικούς συρμούς *TGV*, ώστε να αυξήσουν στα 1000 χιλιόμετρα τις αποστάσεις, στις οποίες θα ανταγωνίζονται επιτυχώς το αεροπλάνο.

Συνοψίζοντας, στις σύγχρονες συνθήκες ο σιδηρόδρομος είναι σε γενικές γραμμές περισσότερο αποτελεσματικός στη μεταφορά μεγάλου αριθμού επιβατών και μεγάλων ποσοτήτων φορτίου.

2.5 Μερίδιο αγοράς σιδηροδρόμων στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών

Δευτέρα, 01 Οκτωβρίου 2007



Στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην ΕΕ η χώρα μας δεν κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση. Στην Ελλάδα μόλις 1,8% (επιβάτες-χιλιόμετρα) του μεριδίου της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών (εξαιρουμένων των αεροπορικών και των θαλασσιών μεταφορών) καλύπτεται από τους σιδηρόδρομους, κατατάσσοντας την χώρα μας στην τρίτη θέση από το τέλος μεταξύ των χωρών που διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα στην ΕΕ, σύμφωνα με τον Επίτροπο κ. Ζακ Μπαρό, αρμόδιου για θέματα Μεταφορών.

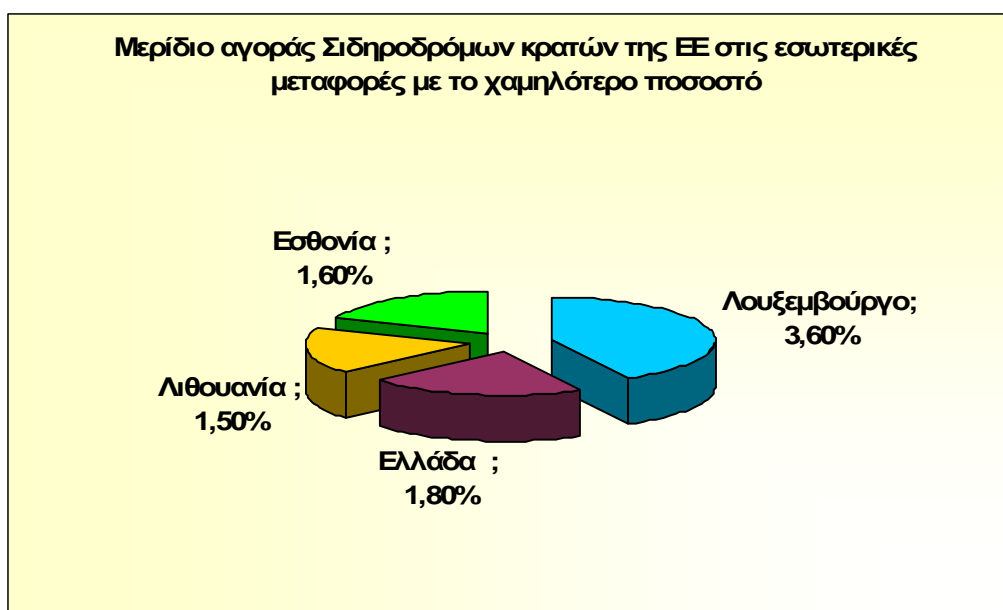
Σύμφωνα με το παρακάτω γράφημα, τα κράτη της ΕΕ με το υψηλότερο ποσοστό, στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών, είναι η Ουγγαρία, η Δανία, η Γαλλία, η Αυστρία και η Πολωνία.

Γράφημα: Μερίδιο αγοράς σιδηροδρόμων στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών (επιβάτες-χιλιόμετρα) με το υψηλότερο ποσοστό.



Σύμφωνα με το παρακάτω γράφημα, τα κράτη της ΕΕ με το χαμηλότερο ποσοστό, στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών, είναι η Ελλάδα, η Λιθουανία, η Εσθονία και το Λουξεμβούργο.

Γράφημα: Μερίδιο αγοράς σιδηροδρόμων στον τομέα των εσωτερικών μεταφορών (επιβάτες-χιλιόμετρα) με το χαμηλότερο ποσοστό.



2.6 Αυτοκίνητα

Στις αρχές του αιώνα υπήρχαν περίπου 16.000 αυτοκίνητα σ' όλο τον κόσμο. Σήμερα υπάρχουν 700 εκατομμύρια και κάθε χρόνο παράγονται πενήντα εκατομμύρια αυτοκίνητα. Το αυτοκίνητο είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την οικονομική ανάπτυξη και αποτελεί από μόνο τον έναν ταχέως αναπτυσσόμενο οικονομικό κλάδο.

Τον 19^ο αιώνα ο μέσος Ευρωπαίος ταξίδευε 20 χλμ. τον χρόνο. Το 2000 ταξιδεύει 20 χλμ. την ημέρα. Το αυτοκίνητο είναι ο πιο δημοφιλής τρόπος μεταφοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οκτώ στα δέκα ταξίδια θα συνεχίσουν να γίνονται με αυτοκίνητο στον επόμενο αιώνα. Αν και η ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και η χρήση του διαδικτύου προβλέπεται να μειώσει σε ποσοστό

6% την κίνηση των αυτοκινήτων και η εξέλιξη στις δημόσιες μεταφορές θα φθάσει στο 10%, η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους.

Στην Ευρώπη περίπου το 70% των μεταφορών ανθρώπων και αγαθών πραγματοποιούνται οδικά, τοποθετώντας έτσι το αυτοκίνητο στο κέντρο των συζητήσεων που αφορούν στις μεταφορές, στην ενέργεια και στις πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος.

2.7 I.X αυτοκίνητα

Το αυτοκίνητο καθώς έχει γίνει προσιτό σε ευρύτατα κοινωνικά στρώματα έδωσε διέξοδο για νέες ευκαιρίες οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και αναψυχής. Το αυτοκίνητο άνοιξε τα σύνορα, κατεδάφισε πολιτικά τείχη και έφερε τα έθνη πιο κοντά. Κάθε χρόνο πάνω από εκατό εκατομμύρια Ευρωπαίοι επισκέπτονται άλλες ευρωπαϊκές χώρες οδικώς για δουλειές ή τουρισμό.

Η ιδιωτική μηχανοκίνητη μεταφορά είναι το επικρατέστερο μέσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση: 81% των πολιτών της ΕΕ διαθέτουν αυτοκίνητο στο νοικοκυριό τους. Σε έρευνα που έγινε, η πλειοψηφία των πολιτών της ΕΕ αναφέρουν το αυτοκίνητο ως το κύριο μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιούν, ακολουθούμενο από τα δημόσια μέσα μεταφοράς (21%), το βάνι (15%) και τη μοτοσυκλέτα (2%).

2.8 Επαγγελματικά αυτοκίνητα

2.8.1 Φορτηγά

Τα επαγγελματικά αυτοκίνητα στην Ελλάδα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες. Τα ελαφρά, με ωφέλιμο βάρος έως 1,700 τόνους, τα van πόλης, με ωφέλιμο βάρος έως 500 κιλά και τα βαριά έως 3,5 τόνους. Τα ελαφρά (pick-up) αντιπροσωπεύουν το 67% της αγοράς, τα van πόλης το 7% και τα βαριά το 26%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, στις 31/12/99 στη χώρα μας κυκλοφορούσαν 731.658 ελαφρά φορτηγά οχήματα, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 19,4% του συνολικού στόλου κυκλοφορούντων οχημάτων.

Οι μεγάλες αλυσίδες σούπερ μάρκετ έχουν δημιουργήσει το δικό τους στόλο οχημάτων, ο οποίος αποτελείται τόσο από ελαφριά φορτηγά (μέχρι 3,5 τόνους), τα

οποία χρησιμοποιούνται για τη διανομή στα όρια της πρωτεύουσας, όσο και μεγάλα φορτηγά, για τον εφοδιασμό των καταστημάτων της περιφέρειας.

Η κατηγορία των μικρών van πόλης είναι η νεότερη γενιά των επαγγελματικών αυτοκινήτων και εξυπηρετεί κατά βάση εταιρίες μικρομεσαίας εμβέλειας και εταιρίες παροχής υπηρεσιών. Στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για εργοστασιακές μετατροπές επιβατικών οχημάτων από τις αυτοκινητοβιομηχανίες. Χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων αυτών -που προορίζονται κυρίως για επαγγελματίες των μεγαλουπόλεων- είναι η εργονομία τους, η σωστή εκμετάλλευση στο χώρο φόρτωσης και η οικονομία τόσο στην τιμή αγοράς όσο και στην κατανάλωση καυσίμων.

Συνολικά η αγορά επαγγελματικών αυτοκινήτων στη χώρα μας παρουσιάζει μια σταδιακή αύξηση. Ο μέσος όρος αύξησης των πωλήσεων είναι αντίστοιχος του μέσου όρου αύξησης των επιβατικών. Σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, κάθε χρόνο ταξινομούνται 40.000 περίπου ελαφρά φορτηγά αυτοκίνητα, με αναλογία 50-50 των καινούργιων με τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα. Αυτά που παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη ζήτηση είναι τα pick-up, με ωφέλιμο μικτό βάρος έως 3,5 τόνους.

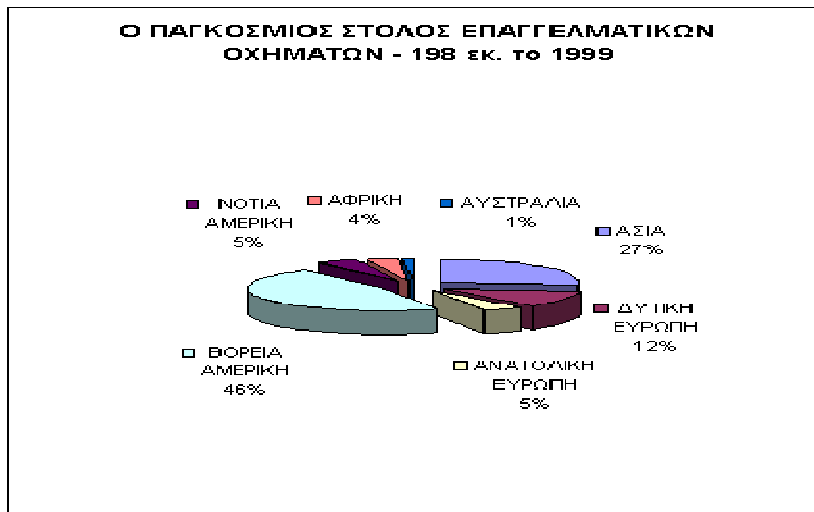
2.8.2 Λεωφορεία

Το λεωφορείο είναι ένα όχημα για την μαζική μεταφορά ατόμων. Η λέξη είναι μια εφεύρεση του Κοραή που την μετέφρασε από την λατινική "Omnibus". Τα λεωφορεία λειτουργούν συνήθως με κινητήρες ντίζελ ή γκαζιού, ενώ αρκετά διαδεδομένα είναι και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (Trolley). Στην Ελλάδα λειτουργεί το δίκτυο υπεραστικών λεωφορείων ("πούλμαν") των ΚΤΕΛ, ενώ στα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη η υπεραστική συγκοινωνία είναι συνήθως ο σιδηρόδρομος. Το πρώτο λεωφορείο κατασκευάστηκε από τον Carl Benz το 1895.

Ο τουριστικός κλάδος διαθέτει σήμερα 5.500 λεωφορεία. Από αυτά τα 1.200 εδρεύουν στη Θεσσαλονίκη και άλλα 1.500 βρίσκονται στη Βόρεια Ελλάδα.

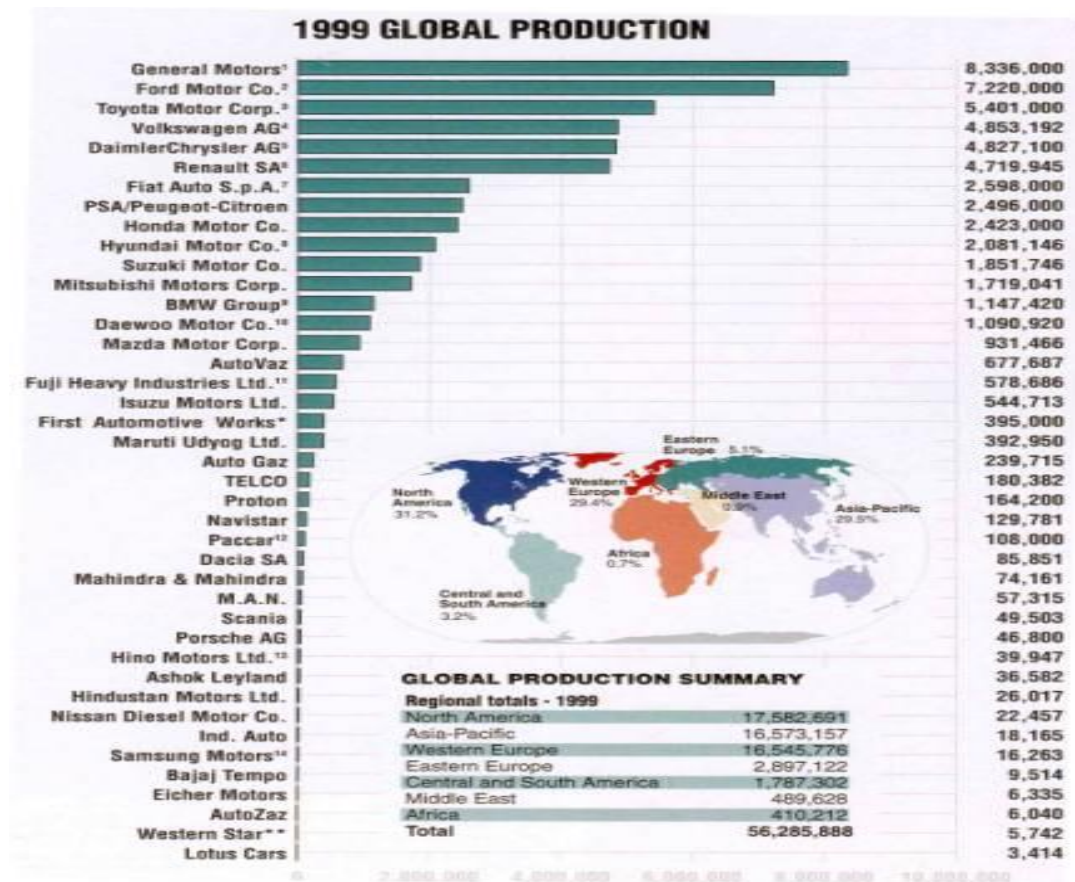
Ο χώρος του επαγγελματικού αυτοκινήτου γνωρίζει σημαντικές αλλαγές. Σήμερα η βιομηχανία του επαγγελματικού αυτοκινήτου αναγνωρίζεται σαν ένας ξεχωριστός επαγγελματικός κλάδος με μεγάλη διεθνή σπουδαιότητα. Καθώς δε η έρευνα στο επαγγελματικό αυτοκίνητο αναπτύσσει οχήματα με συνεχώς αυξανόμενη αποδοτικότητα και φιλικότερα στο περιβάλλον, αυξάνονται οι προϋποθέσεις για τη

δημιουργία ενός ισχυρά ανταγωνιστικού παγκόσμιου κλάδου που θα αντιμετωπίσει το αυξανόμενο μεταφορικό έργο τον 21ο αιώνα. Ο παγκόσμιος στόλος των επαγγελματικών οχημάτων αριθμεί 198 εκατομμύρια μονάδες και η κατανομή του στις ηπείρους φαίνεται στο παρακάτω σχήμα.



Πηγή: ΟΙCΑ

Σχήμα. Παραγωγή αυτοκινήτων σε παγκόσμια κλίμακα το 1999.



Πηγή: DGVII - Eurostat

Στο παραπάνω σχήμα φαίνεται η παραγωγή αυτοκινήτων σε παγκόσμια κλίμακα. Το 50% της παγκόσμιας κατανάλωσης πετρελαίου τροφοδοτεί τα αυτοκίνητα, αφού κάθε δευτερόλεπτο ένα νέο αυτοκίνητο κάνει την εμφάνισή του στους δρόμους του πλανήτη. Σήμερα κυκλοφορούν περίπου 550 εκατομμύρια οχήματα, αριθμός που μέσα στην επόμενη εικοσαετία αναμένεται να διπλασιαστεί. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ένα τρίτο της απαιτούμενης εμπορικής ενέργειας χρησιμοποιείται για τις μεταφορές, όπου το 70% της ποσότητας αυτής καταναλώνεται για μεταφορά ανθρώπων και το 30% για μεταφορά εμπορευμάτων.

B) Θαλάσσιες μεταφορές

Η θάλασσα αποτελεί έναν από τους συνηθέστερους τρόπους μεταφοράς εμπορευμάτων και ανθρώπων- πρόκειται για ανθρώπινη, οικονομική και πολιτισμική δραστηριότητα που μετρά χιλιάδες χρόνιας ιστορίας κι έχει συμβάλει αποφασιστικά στη διαμόρφωση του ανθρώπινου πολιτισμού.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Σήμερα, από τα ευρωπαϊκά λιμάνια διέρχονται κάθε χρόνο 2 δισ. τόνοι εμπορευμάτων, ποσότητα που αντιστοιχεί στο 90% του εξωτερικού εμπορίου και στο 41% του ενδοκοινοτικού. Επίσης το 3-5% του ΑΕΠ της Ε.Ε. προέρχεται από τομείς που έχουν σχέση με τη θάλασσα, ενώ η Ε.Ε. διαθέτει 1.200 λιμένες.

2.9 Θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα

Το 2001 η θαλάσσια μεταφορά στη χώρα μας αντιστοιχούσε σε 164 εκατομμύρια μετρικούς τόνους φορτίου, ενώ σε όλους τους λιμένες της Ελλάδας κατέπλευσαν 561 χιλιάδες πλοία και διακινήθηκαν 53 εκατομμύρια επιβάτες.

Η επέκταση της Ενιαίας Αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, ο αναμενόμενος τριπλασιασμός του όγκου των θαλασσιών μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα χρόνια και κυρίως η έμφαση που δίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη ναυτιλιακή πολιτική π.χ. με την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού προγράμματος "Θαλασσιών Μεταφορών Μικρών

Αποστάσεων", θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τους θαλάσσιους διαύλους της χώρας μας.

Είναι σαφές ότι ο ρόλος της ναυτιλίας στη χώρα μας αναβαθμίζεται διαρκώς και αποτελεί τον κινητήριο μοχλό των μεταφορών, άρα και της οικονομίας.

Το ενδιαφέρον για την ενίσχυση του μεταφορικού ρόλου της ναυτιλίας προκύπτει από το γεγονός ότι ο ελληνικής ιδιοκτησίας στόλος υπολογίζεται στο 8,4% του παγκόσμιου αριθμού πλοίων ήτοι 3.397 (εκ των οποίων τα 536 είναι πετρελαιοφόρα), στο 16,1% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας και στο 13,7% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

2.10 Ο Ρόλος των Λιμένων στην Επικοινωνία μεταξύ Χερσαίων και Θαλασσίων Μεταφορών

Η συμμετοχή στο διεθνές συνέδριο, με θέμα "Ο Ρόλος των Λιμένων ως Κόμβων Επικοινωνίας μεταξύ Χερσαίων και Θαλάσσιων Μεταφορών". 17-09-2008, εκπροσώπων κρατών και φορέων από ένα μεγάλο αριθμό χωρών είναι χαρακτηριστική της σημασίας που αποδίδεται στις μεταφορές στο πλαίσιο μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας.

Βασικό στοιχείο του σύγχρονου οικονομικού γίγνεσθαι συνιστά η διαρκώς αυξημένη ζήτηση για διακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων, ενώ χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν διεθνώς με μέσο ετήσιο ρυθμό 9,2% στη δεκαετία 1997 – 2007 και από 4,8 δισεκατομμύρια τόνους μεταφερόμενου φορτίου το 1997 διαμορφώθηκαν σε 7,1 δισεκατομμύρια τόνους το 2005.

Η αύξηση στη ζήτηση για μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών διά θαλάσσης αναδεικνύει το σημαντικό ρόλο των λιμανιών ως βασικής υποδομής της ναυτιλίας και ως κόμβων σύνδεσης των χερσαίων με τις θαλάσσιες μεταφορές. Σε μια εποχή που η επιτυχημένη λειτουργία των λιμένων εξαρτάται από τη δυνατότητα ένταξής τους στις παγκόσμιες αλυσίδες μεταφορών, στη λειτουργία των λιμένων ως κόμβων των συνδυασμένων μεταφορών.

Η τεχνολογική πρόοδος που έχει επιτευχθεί και οι μεγάλες αλλαγές στον τρόπο σύνδεσης των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, η αύξηση του μεγέθους των πλοίων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και η αύξηση της ταχύτητας πλεύσης και φορτοεκφόρτωσής τους, επηρεάζουν τη λειτουργία των λιμένων ως

μεταφορικών κόμβων και απαιτούν την προσαρμογή των υποδομών τους στις νέες ανάγκες.

Στις τεχνολογικές εξελίξεις που καθορίζουν τον ρόλο των λιμένων έρχονται να προστεθούν σημαντικές γεωπολιτικές αλλαγές. Οι αλλαγές αυτές αναφέρονται στην ανάδειξη νέων χωρών ως σημαντικών παραγωγών και καταναλωτών προϊόντων και υπηρεσιών καθώς και σε περιφερειακές ολοκληρώσεις, οι οποίες αφορούν, μεταξύ άλλων, στην ένταξη νέων χωρών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την προώθηση της Ευρωμεσογειακής συνεργασίας. Και βέβαια, επηρεάζουν καθοριστικά τον χάρτη των αλυσίδων μεταφοράς σε διεθνές επίπεδο.

Η θεσμοθέτηση των θαλασσίων διαδρόμων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα σημαντικών γεωπολιτικών εξελίξεων που επηρεάζουν το χώρο της λιμενικής βιομηχανίας και τη σύνδεση των χερσαίων μέσων μεταφοράς με τη ναυτιλία. Η λειτουργία των θαλασσίων διαδρόμων κινητροδοτεί τις εμπλεκόμενες χώρες, να συνεργαστούν για την ανάπτυξη των μεταφορικών συνδέσεων.

Η θεσμοθέτηση του θαλάσσιου διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου αποτελεί έργο εξαιρετικής σημασίας για τη χώρα μας. Με Ελληνική πρωτοβουλία υπεγράφησαν Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής και των αρμόδιων Υπουργείων της Ιταλίας, της Κύπρου, της Μάλτας και της Σλοβενίας για την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαδρόμου.

Η σύναψη Μνημονίων Συνεργασίας οδήγησε στην έγκριση πρότασης που υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Αλλά και τα έργα που θα συμπεριληφθούν σε προτάσεις που σε επόμενες προσκλήσεις θα υποβληθούν για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Έτσι τίθενται οι βάσεις για μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ των κρατών που συμμετέχουν στην εκπόνηση του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Διευρωπαϊκού Διαδρόμου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Σημαντικό έργο το οποίο θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και στην αναβάθμιση των λιμένων ως κόμβων σύνδεσης μεταξύ των χερσαίων και των θαλάσσιων μεταφορών αποτελεί η επέκταση των θαλάσσιων λεωφόρων στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Η σπουδαιότητα αυτών των εξελίξεων συνίσταται στην προοπτική μεταφορικής σύνδεσης των χωρών της Νοτιο-Ανατολικής

Ευρώπης και της Μαύρης Θαλάσσης καθώς και στην αύξηση των διακινούμενων φορτίων που θα εξυπηρετούνται δια της θαλάσσιας οδού.

Η σημασία που αποδίδει η Ελληνική κυβέρνηση στη σύνδεση των λιμένων με το συνολικό μεταφορικό δίκτυο είναι πρόδηλη και στην πρόσφατη απόφαση για την παραχώρηση των Εμπορευματικών Σταθμών των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε εταιρείες διαχείρισης τερματικών σταθμών διεθνούς εμβέλειας. Οι εταιρίες αυτές καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την παγκόσμια αγορά και η παραχώρηση των εμπορευματικών σταθμών αποσκοπεί μεταξύ άλλων στην αποτελεσματική ένταξη των δύο λιμανιών στις διεθνείς μεταφορικές αλυσίδες, και την αποφυγή μελλοντικού κινδύνου απομόνωσης και απαξίωσης τους.

Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων των χωρών της Ευρώπης και της ευρύτερης περιφέρειάς της για οικονομική ανάπτυξη.

2.11 Κανονιστικό πλαίσιο θαλάσσιας κυκλοφορίας

Την προηγούμενη δεκαετία αναπτύχθηκε το σύνολο του κανονιστικού πλαισίου που διέπει την παροχή σύγχρονων ναυτιλιακών υπηρεσιών με χρήση νέων τεχνολογιών.

Το 1997 η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας MSC (Maritime Safety Committee) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO (International Maritime Organisation) υιοθέτησε νέα πρότυπα για τις Υπηρεσίες Θαλάσσιας Κυκλοφορίας VTS (Vessel Traffic Services) που περιλαμβάνονται στη Διεθνή Σύμβαση για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα SOLAS (Safety of Life at Sea) και για την καθιέρωση υπηρεσιών VTS στις επιλεγμένες περιοχές ευθύνης τους.

Στη συνέχεια, ο IMO και ο IALA (International Association of Lighthouses Authorities) εξέδωσαν συστάσεις για την υλοποίηση, λειτουργία και εκπαίδευση προσωπικού των συστημάτων VTS. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε την Οδηγία 2002/59/EC για τη δημιουργία Κοινοτικού Συστήματος παρακολούθησης κυκλοφορίας των πλοίων.

2.11.1 Vessel Traffic Services (VTS)



Το VTS είναι η υπηρεσία που αναπτύσσεται σε επιλεγμένες περιοχές για τη βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Η υπηρεσία αυτή έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί άμεσα και να αλληλεπιδρά με τα πλοία και να δίνει λύσεις στα προβλήματα ασφάλειας που δημιουργούνται στην περιοχή ευθύνης της. Τα κέντρα VTS εγκαθίστανται σε χώρους των οικείων Λιμενικών Αρχών των χωρών και επιβλέπουν την εφαρμογή των κανονισμών διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας, με παρόμοιο τρόπο εφαρμόζεται στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.

2.11.2 Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS)



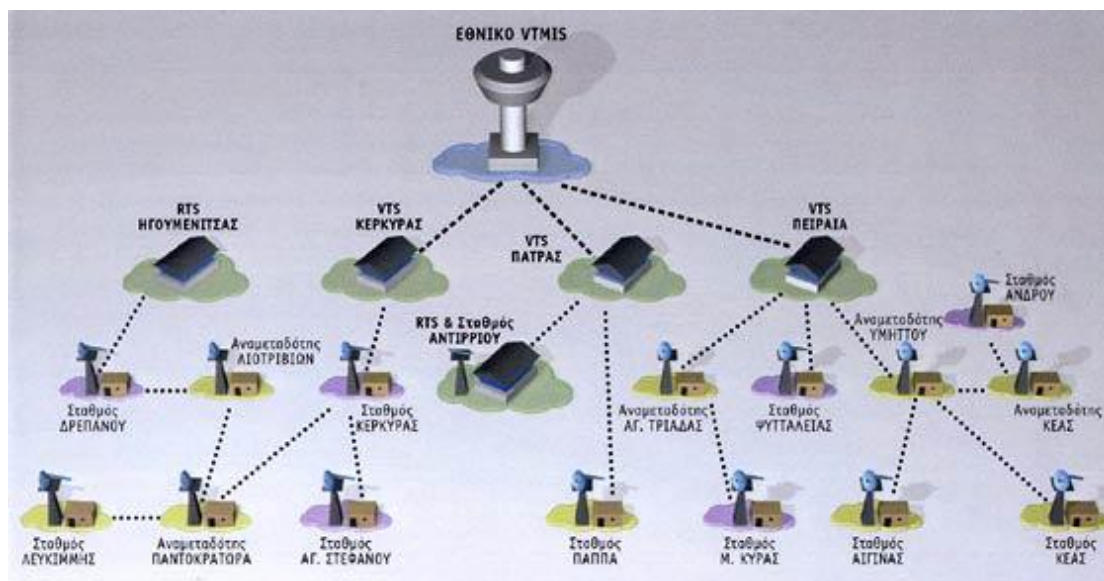
Το VTMIS είναι το Εθνικό Κεντρικό Σύστημα που λαμβάνει πληροφορίες από τα κατά τόπους κέντρα VTS, τις επεξεργάζεται κεντρικά και τις διανέμει στους ενδιαφερόμενους. Το κέντρο VTMIS έχει επιτελικό ρόλο και αποτελεί πολύτιμο εργαλείο για ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων και για στρατηγικό σχεδιασμό. Παράλληλα αποτελεί τον κύριο συνομιλητή με άλλα ομότιμα κέντρα που αναπτύσσονται στις χώρες της Ε.Ε. ή τα εθνικά κέντρα λήψης/διαβίβασης πληροφοριών.

2.11.3 Λειτουργίες κέντρων ελέγχου VTS

Τα κέντρα VTS και RTS αποτελούν τα κατά τόπους Επιχειρησιακά Κέντρα διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, όπου επεξεργάζονται όλες οι πληροφορίες που συλλέγονται από τους περιφερειακούς σταθμούς αισθητήρων, συσχετίζονται με

υπάρχοντα ιστορικά δεδομένα της τοπικής βάσης δεδομένων και απεικονίζονται στις οθόνες κυκλοφορίας τους.

Οι χειριστές / επόπτες VTS διαχειρίζονται τη θαλάσσια κυκλοφορία στην περιοχή ευθύνης τους μέσα από φιλικό προς το χρήστη περιβάλλον, το οποίο περιλαμβάνει υπολογιστές με διπλές οθόνες κυκλοφορίας και συστήματα φωνητικών επικοινωνιών. Έτσι αποτυπώνουν, οργανώνουν και αλληλεπιδρούν με τη θαλάσσια κυκλοφορία με τη βοήθεια του υπολογιστικού και τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού. Οι ενέργειες των χειριστών VTS και οι επικοινωνίες τους με τα πλοία καταγράφονται συνεχώς από σύγχρονες συσκευές καταγραφής.



2.11.4 Εθνικό Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS)

Το Εθνικό Σύστημα Διαχείρισης και Ελέγχου της Θαλάσσιας Κυκλοφορίας (VTMIS), που λειτουργεί από το 2003 αναβαθμίζει την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών θαλασσών και Λιμένων.

Το (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) ΥΕΝ προγραμματίζει την επέκταση του Εθνικού Συστήματος VTMIS σε περιοχές του ελληνικού θαλάσσιου χώρου με την ανάπτυξη εννέα (9) νέων κέντρων VTS/RTS, που θα καλύπτουν τα ανατολικά και νότια σύνορα της χώρας, καθώς και εικοσιτεσσάρων (24) σταθμών αισθητήρων-radar. Στην πλήρη λειτουργία του το VTMIS αναμένεται ότι θα εξασφαλίσει και θα θωρακίσει πλήρως τα εκτεταμένα θαλάσσια σύνορα της χώρας και θα διασφαλίσει την ασφάλεια των πλοίων και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Το κεντρικό σύστημα VTMS βρίσκεται στο κτήριο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ΥΕΝ και συνδέεται με τα κέντρα VTS. πηγή: η ναυτεμπορική (<http://www.naftemporiki.gr>)

Γ) Αεροπορικές Μεταφορές

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου.

2.12 Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα

Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι αρκετά εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας και αυτό ήταν απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

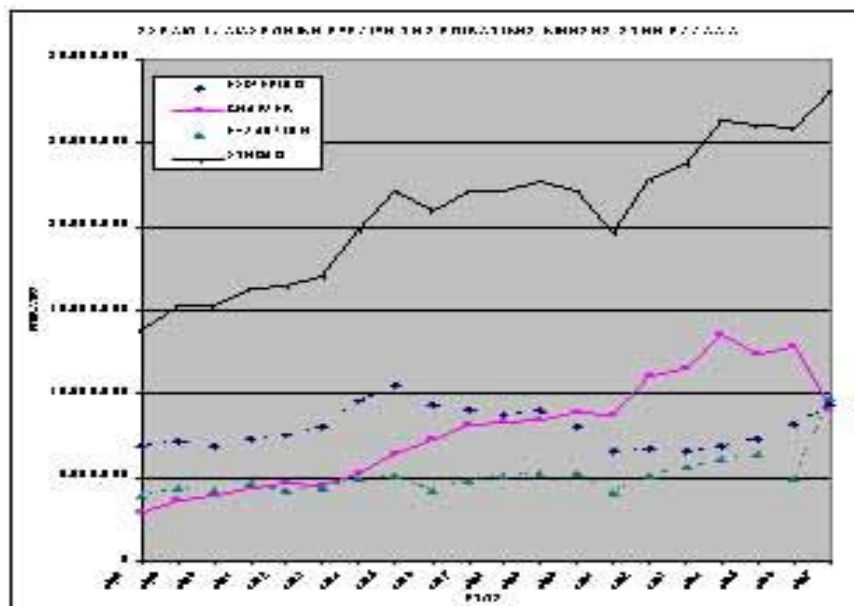
Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Για παράδειγμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αεροπλάνο κατά την εικοσιπενταετία 1970-1995 τριπλασίασε το μερίδιό του στην αγορά των επιβατικών μεταφορών. Μια παρόμοια τάση παρατηρείται και στη χώρα μας. Κατά τα τελευταία

έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.

Από το διάγραμμα που ακολουθεί και για τη χρονική περίοδο 1978 - 1997 παρατηρείται μια σημαντική και συνεχής αύξηση της συνολικής επιβατικής αεροπορικής κίνησης, η οποία όμως γίνεται ιδιαίτερα έντονη κατά τα τελευταία έτη. Η αύξηση αυτή αναφέρεται κυρίως στην επιβατική κίνηση εξωτερικού και ιδιαίτερα στη σημαντική αύξηση της κίνησης εκτάκτων πτήσεων εξωτερικού.

Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση εσωτερικού παρατηρείται μια στασιμότητα, εξ' αιτίας της ανάπτυξης ανταγωνιστικών εναλλακτικών μεταφορικών μέσων και της αύξησης των κομίστρων, η οποία όμως δεν αναμένεται να συνεχιστεί λόγω της επεκτεινόμενης απελευθέρωσης των αερομεταφορών και της μείωσης των σχετικών κομίστρων.

Διάγραμμα: Διαχρονική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στην Ελλάδα



Αντίστοιχα σημαντική είναι η αύξηση του αριθμού των κινήσεων αεροσκαφών που κατά τα τελευταία έτη είναι πολύ μεγάλη. Η κίνηση αυτή είναι περισσότερο κατανομημένη κατά τους μήνες αιχμής Μάιο έως Οκτώβριο, λόγω της τουριστικής κίνησης των περισσότερων αεροδρομίων της χώρας και αναμένεται το 2010 αύξηση της ζήτησης.

Για την απρόσκοπτη εξέλιξη του αερομεταφορικού έργου κρίνεται αναγκαία η υλοποίηση μεγάλων αναπτυξιακών έργων υποδομής, ελέγχου και οργάνωσης των

αεροδρομίων και του εναέριου χώρου, ενώ λόγω της απελευθέρωσης των αερομεταφορών και του ανταγωνισμού καθορίζονται πολύ μεγάλες απαιτήσεις για υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών.

Κατά την περίοδο (1996 - 2001) μέσω του τέλους εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων, η χωρητικότητα και το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών αυξήθηκε σημαντικά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι έναντι του 1990 υπήρξε αύξηση 217% σε κτίρια αεροσταθμών, 47% σε διαδρόμους - τροχοδρόμους και 102% σε δάπεδα στάθμευσης αεροσκαφών.

2.13 Ανταγωνισμός Μεταφορικών Μέσων

Για περισσότερα από 100 χρόνια ο σιδηρόδρομος απετέλεσε τον κυρίαρχο τρόπο χερσαίας μεταφοράς στο μεγαλύτερο μέρος του πλανήτη. Ήταν και παραμένει, το χερσαίο μέσο, για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων οπουδήποτε οδηγούν οι γραμμές, με πραγματικό κόστος μικρότερο από το αντίστοιχο των άλλων χερσαίων μεταφορικών μέσων ή του αεροπλάνου. Ταυτόχρονα όμως σε πολλές από τις ανεπτυγμένες χώρες οι σιδηρόδρομοι λειτουργούσαν πλέον σε ένα νέο κλίμα έντονου ανταγωνισμού με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Παρόλα αυτά, στην εποχή μας τα άλλα μέσα μεταφοράς έχουν επίσης αναπτυχθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μπορούν να διεξάγουν συγκεκριμένες δραστηριότητες μεταφοράς αποτελεσματικότερα απ' ότι ο σιδηρόδρομος.

- Τα δίκτυα σωληνωτών αγωγών (pipelines) μπορούν να μεταφέρουν υγρά, καθώς και ορισμένα στερεά προϊόντα, με μεγάλη οικονομία και σε μεγάλες αποστάσεις.
- Τα αεροπλάνα, με την μεγάλη ταχύτητα, μπορούν να μεταφέρουν κάποια είδη ελαφρών και μεγάλης αξίας εμπορευμάτων με οικονομικότερο τρόπο.
- Τα φορτηγά αυτοκίνητα παρέχουν ταχύτητα και ευελιξία, ιδιαίτερα σε σχετικά μικρού μήκους μεταφορές.
- Το ιδιωτικό επιβατικό αυτοκίνητο, κυκλοφορώντας σε σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους, καθώς και το αεροπλάνο, έχουν ήδη αποσπάσει πολύ μεγάλο μερίδιο από το επιβατικό έργο, το οποίο κατά το παρελθόν διαχειριζόταν ο σιδηρόδρομος.
- Το λεωφορείο αποτελεί σοβαρό ανταγωνιστή για μικρού και μεσαίου μήκους επιβατικές μεταφορές.

- Οι σύγχρονες φορτηγίδες, κυκλοφορώντας σε βελτιωμένα συστήματα εσωτερικών υδατινών οδών (ποτάμια, κανάλια), μπορούν να μεταφέρουν κάποια είδη αγαθών σε συγκεκριμένες διαδρομές με πολύ χαμηλό κόστος.

Αναμφίβολα, οι παραπάνω ανταγωνιστές του σιδηροδρόμου μπορούν να εξυπηρετήσουν με καλύτερο τρόπο κάποιες από τις ανάγκες του τομέα των μεταφορών. Συνεπώς, η ανάπτυξη αυτών των ανταγωνιστικών προς τον σιδηρόδρομο μεταφορικών μέσων μεταβάλλει αναγκαστικά τον ρόλο του σιδηροδρόμου, από γενικής φύσης σε περισσότερο εξειδικευμένης φύσης μεταφορέα, με τον ίδιο ακριβώς τρόπο με τον οποίο εξειδικεύονται σε συγκεκριμένους τομείς και οι ανταγωνιστές του.

2.14 ΚΑΜΠΟΤΑΖ

Το Καμποτάζ¹ είναι ένα περίπλοκο και αντιφατικό ζήτημα στη ρύθμιση των Διεθνών Αεροπορικών Μεταφορών, ενώ ακόμη και ο ορισμός του έχει αποδειχθεί δύσκολος και παραμένει μέχρι σήμερα ασαφής.

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια το Καμποτάζ ήταν μια λέξη που ακουγόταν σπάνια από τους υπεύθυνους ρυθμιστές των θεμάτων διεθνών αεροπορικών μεταφορών και συναντιόταν ακόμα σπανιότερα στον μη ειδικό «Τύπο» που είναι και περισσότερο προσβάσιμος στο ευρύ κοινό. Αυτή η κατάσταση τερματίστηκε όταν ορισμένες ευρωπαϊκές και καναδικές αεροπορικές εταιρίες άρχισαν να μιλούν για δικαιώματα καμποτάζ στις Ηνωμένες Πολιτείες και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε ζήτημα ότι οι εσωτερικές εναέρια υπηρεσίες εντός των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας πρέπει να είναι ανοικτές σε όλες τις αεροπορικές εταιρίες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Το Καμποτάζ έγινε σημαντικό θέμα συζήτησης από πολλούς, που έδειχναν ενδιαφέρον για νέες αεροπορικές γραμμές. Το λεξικό της ρύθμισης των αεροπορικών μεταφορών επεκτάθηκε για άλλη μια φορά, αλλά πολλές ερωτήσεις παραμένουν αναπάντητες.

Ο όρος Καμποτάζ είναι σχετικά παλιός στις διεθνείς εναέρια μεταφορές και πιο παλιός στον ναυτιλιακό τομέα, από τον οποίο τον έχουμε δανειστεί. Είναι γαλλικής καταγωγής και αναφέρεται στις θαλάσσιες μεταφορές. Σαν ναυτικός,

¹ Σχετικά με το Καμποτάζ βλ. παράρτημα.

λοιπόν, όρος, εννοεί ότι χωρίς τη χορήγηση του προνομίου του Καμποτάζ, ένα ξένο πλοίο δεν μπορεί να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα που επιβιβάστηκαν (φορτώθηκαν) από ένα λιμάνι σε ένα άλλο στην ίδια χώρα.

Υπάρχουν δύο τύποι ναυτιλιακού καμποτάζ.

- Το μικρό καμποτάζ που συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές ανάμεσα σε δύο λιμάνια της ίδιας ακτής μιας χώρας.
- Το μεγάλο καμποτάζ συνεπάγεται εμπορικές συναλλαγές που αρχίζουν και τελειώνουν σε διαφορετικές ακτές της ίδιας χώρας.

Κατ' επέκταση, στις εναέριες μεταφορές, οι δύο τύποι αναφέρονται αντίστοιχα σε κυκλοφορία σε δύο αεροδρόμια του ίδιου κράτους και κυκλοφορία ανάμεσα σε ένα αεροδρόμιο και μια απομακρυσμένη περιοχή της ίδιας χώρας (π.χ. από το Παρίσι στην Ταϊτή). Οι έννοιες αυτές είναι αποδεκτές, αλλά όταν γίνεται προσπάθεια εφαρμογής σε συγκεκριμένα παραδείγματα εναέριων μεταφορών, προκύπτουν περισσότερες ερωτήσεις.

2.15 Άνοιγμα των αγορών των διαφόρων μέσων μεταφοράς

Σύμφωνα με το άρθρο 70 της Συνθήκης, η ΕΕ προχώρησε τις τελευταίες δεκαετίες στο άνοιγμα των αγορών των διαφόρων μέσων μεταφοράς με σκοπό τη θέσπιση μιας «κοινής πολιτικής μεταφορών».

2.15.1 Απελευθέρωση Εναέριων μεταφορών

Η απελευθέρωση των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας ξεκίνησε το 1987. Η διαδικασία του ανοίγματος των αγορών ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 1998. Από την ημερομηνία αυτή, κάθε ευρωπαϊκός αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να μεταφέρει επιβάτες και εμπορεύματα σε οποιοδήποτε δρομολόγιο της επιλογής του εντός της ΕΕ. Τα αποτελέσματα υπήρξαν θετικά σε ότι αφορά τις τιμές και τον ανταγωνισμό: οι τιμές, κυρίως των εισιτηρίων ειδικής κατηγορίας, μειώθηκαν σημαντικά, γεγονός που προκάλεσε την αύξηση του αριθμού των πτήσεων.

Εντούτοις, η ποιότητα των υπηρεσιών δεν βελτιώθηκε αυτόματα (αυξανόμενες καθυστερήσεις, χρόνος αναμονής, σύνδρομο της οικονομικής θέσης, κλπ.). Επιπλέον, η αύξηση των εναέριων μεταφορών απειλεί τους στόχους της Κοινότητας (και το δημόσιο συμφέρον) εξαιτίας της μόλυνσης του περιβάλλοντος και

της ηγορύπανσης που προκαλούν. Κάθε μορφή δίκαιης τιμολόγησης (συνυπολογισμός του οριακού κοινωνικού κόστους) έχει να διανύσει ακόμη πολύ δρόμο.

2.15.2 Απελευθέρωση Θαλάσσιων μεταφορών

Η ελευθέρωση των υπηρεσιών ενδομεταφοράς τέθηκε σε ισχύ το 1993. Η μελλοντική κοινοτική νομοθεσία θα επιχειρήσει να επιλύσει το πρόβλημα της πρόσβασης στην αγορά και της χρηματοδότησης. Ειδικότερα, οι δημόσιες υπηρεσίες που αφορούν τον έλεγχο και την επιθεώρηση της ασφάλειας στους λιμένες και κατά την πλεύση πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά.

Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων και η μόλυνση του περιβάλλοντος από τις δραστηριότητες στον τομέα της ναυτιλίας δημιουργούν πρόσθετο προβληματισμό. Πρόσφατα προτάθηκαν νομοθετικά μέτρα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών, τα οποία έγιναν εν μέρει δεκτά.

2.15.3 Εσωτερικές πλωτές μεταφορές

Από τον Ιανουάριο του 2000 και έπειτα τα κράτη μέλη οφείλουν να αντικαταστήσουν τα παραδοσιακά συστήματα της «εκ περιτροπής ναύλωσης» με την ελεύθερη σύναψη συμβάσεων και την ελεύθερη διαπραγμάτευση των τιμών μεταξύ των παραγόντων της αγοράς.

Το άνοιγμα της αγοράς αυτής φαίνεται ότι έχει θετικές επιδράσεις για την αναζωογόνηση του τομέα. Μπορεί να αποτελέσει ένα κίνητρο για την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς (από τις οδικές μεταφορές) σε μεγάλες αλλά και μικρές αποστάσεις. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να αποδίδεται στην ποιότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές από τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες (συντήρηση, προδιαγραφές ασφαλείας, εκπαίδευση του προσωπικού).

2.15.4 Οδικές μεταφορές

Ο ανταγωνισμός εισήχθη για πρώτη φορά το 1969, μέσω ενός συστήματος κοινοτικών ποσοστώσεων για τις διεθνείς μεταφορές. Το 1992 η παροχή πρόσβασης

στις αγορές της ΕΕ σύμφωνα με αυστηρά ποιοτικά κριτήρια, επέτρεψε το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς.

Αν και τα αποτελέσματα υπήρξαν θετικά για ορισμένες εταιρείες, πρέπει να αποδίδεται προσοχή στον έλεγχο των εργασιακών συνθηκών, στις ώρες εργασίας, στους τεχνικούς όρους και στις περιβαλλοντικές συνέπειες των αυξανόμενων οδικών μεταφορών. Ειδικότερα, το ζήτημα του ολοένα αυξανόμενου αριθμού των αποκαλούμενων «αυτοαπασχολούμενων οδηγών» που διασπά τον κλάδο σε πολλές οριακές επιχειρήσεις απαιτεί προσοχή.

2.15.5 Σιδηροδρομικές μεταφορές

Η πρόσφατη συμφωνία μεταξύ Κοινοβουλίου και Συμβουλίου σχετικά με τη δέσμη μέτρων για τις σιδηροδρομικές μεταφορές προβλέπει το άνοιγμα των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων μέχρι το 2082. Η απελευθέρωση αναμένεται να δώσει στον εν λόγω τομέα την ώθηση που τόσο πολύ χρειάζεται. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη χάνουν έδαφος με ταχείς ρυθμούς έναντι των οδικών μεταφορών.

Οι εμπειρίες από την ελευθέρωση (και τις ιδιωτικοποιήσεις) των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών φανερώνουν την ύπαρξη σοβαρών δυσχερειών. Για παράδειγμα, στην Αγγλία και τις Κάτω Χώρες παρουσιάστηκαν προβλήματα σχετικά με την ασφάλεια (Αγγλία), τις καθυστερήσεις και τον χρόνο αναμονής (και στις δύο χώρες) και στη σχέση τιμής-απόδοσης.

Ορισμένα εθνικά κοινοβούλια εγείρουν σοβαρά ερωτήματα και αμφιβολίες, με βάση τις πρόσφατες εμπειρίες, σχετικά την περαιτέρω απελευθέρωση των δημόσιων σιδηροδρομικών μεταφορών.

2.15.6 Έλεγχος της κυκλοφορίας

Σύμφωνα με πρόσφατες δημοσιεύσεις³ η αυξανόμενη χρήση της υποδομής και των εναέριων μεταφορών θέτουν σε κίνδυνο την ποιότητα του ελέγχου και της εποπτείας της κυκλοφορίας. Η ασφάλεια των επιβατών και των πολιτών εν γένει τίθεται σε

² COM(1998) 480 και COM(1999)616. Το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κατέληξαν σε συμφωνία με συνδιαλλαγή σχετικά με τη δέσμη μέτρων, η οποία θα εγκριθεί στις αρχές του 2001. Επιπλέον, η Επιτροπή πρότεινε ένα νέο πλαίσιο (COM(2000)007) προκειμένου να εξασφαλιστεί ελεγχόμενη ανταγωνιστική πίεση στους φορείς εκμετάλλευσης των δημόσιων μεταφορών.

³ The Observer, 07-01-01, Trouw 08-01-01.

κίνδυνο και απαιτείται συντονισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο οποίος δεν συνεπάγεται την ανάγκη για ελευθέρωση των αγορών.

Το ΕΚ δηλώνει στην έκθεση του για την δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού⁴ (έκθεση Atkins) ότι η απελευθέρωση δεν θα πρέπει να εμποδίζει την παροχή της υπηρεσίας κοινής ωφέλειας του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και ότι είναι απαραίτητο να αφήνει την επιλογή του καθεστώτος των φορέων που παρέχουν την εν λόγω υπηρεσία στα κράτη μέλη.

2.16 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η αποδοτική μεταφορά αγαθών ήταν ένας από τους κύριους παράγοντες ανάπτυξης των βιομηχανικά αναπτυγμένων χωρών που έδωσε τη δυνατότητα για την άνθηση του διεθνούς εμπορίου και την ευημερία των λαών.

sup.kathimerini.gr/xtra/media/files/meletes/econ/odikes.doc

Η κατασκευή ή βελτίωση των δικτύων μεταφοράς, (σιδηρόδρομοι υπερατλαντικά πλοία, αεροπλάνα), προϋποθέτει σημαντικές δαπάνες, η απόσβεση των οποίων γίνεται σε σχετικά μεγάλα χρονικά διαστήματα. Τα έξοδα μεταφοράς αποτελούν μέρος της αξίας του εμπορεύματος, περιέχονται δηλαδή στην τιμή των προϊόντων, άσχετα από το στάδιο του κύκλου παραγωγής τους. Αυτό το γεγονός υποχρεώνει το εμπορικό κεφάλαιο να αναζητεί τους καλύτερους και συμφερότερους τρόπους μεταφοράς, διακινδυνεύοντας ακόμη και την αύξηση του χρόνου μεταφοράς των εμπορευμάτων.

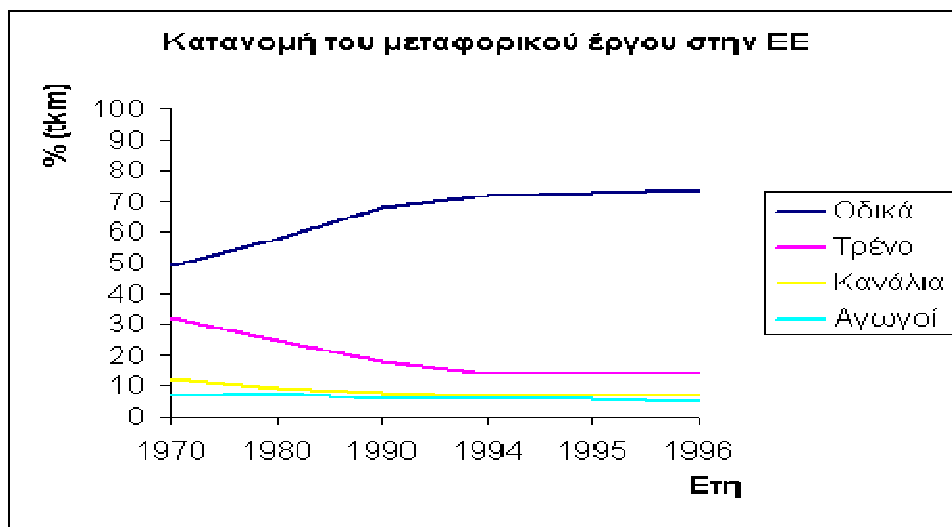
Κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριάντα χρόνων αυξήθηκε σημαντικά το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η αύξηση του πληθυσμού της γης και η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη επιβεβαιώνουν ότι οι εμπορευματικές μεταφορές θα συνεχίσουν να αναπτύσσονται και να επεκτείνονται ιδιαίτερα στις χώρες που δεν ανήκουν στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης⁵ (Ο.Ο.Σ.Α.).

Για τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ οι απαιτήσεις θα επικεντρωθούν στις ανάγκες για αποδοτικότερες μεταφορές που με τη σειρά τους θα βάλουν νέους περιορισμούς στις εταιρείες διαχείρισης των μεταφορών αλλά και στους κατασκευαστές φορτηγών.

⁴ A5-0141/2000, 26 Μαΐου 2000.

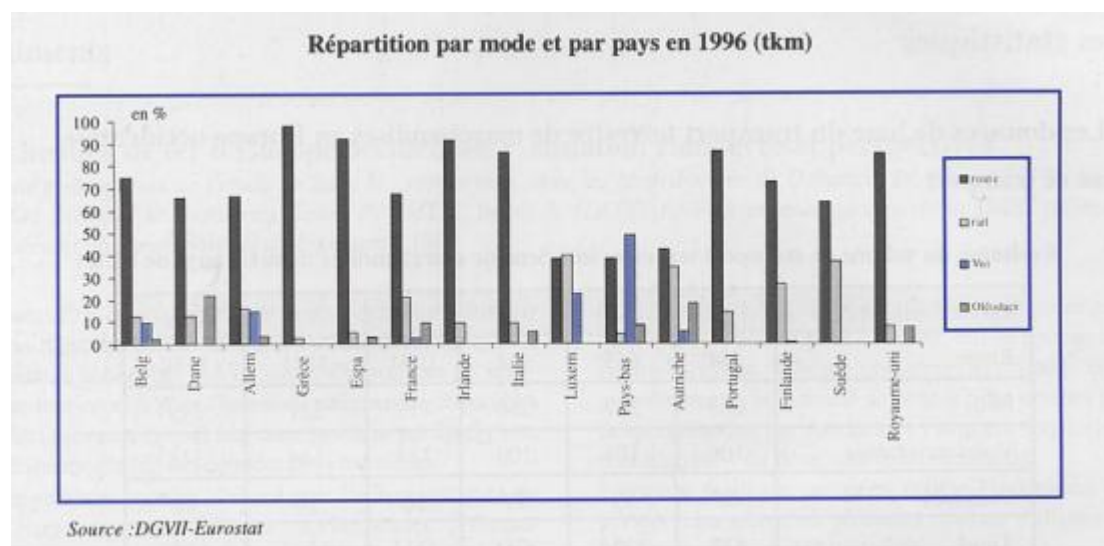
⁵ Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD) είναι ένας διεθνής οργανισμός εκείνων των αναπτυγμένων χωρών που υποστηρίζουν τις αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς. Δημιουργήθηκε το 1948 ως Οργανισμός Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας (αγγλ. Organisation for European Economic Co-operation - OEEC)

Σχήμα 3. Εξέλιξη του μεταφορικού χερσαίου έργου στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15.



Πηγή: DGVII - Eurostat

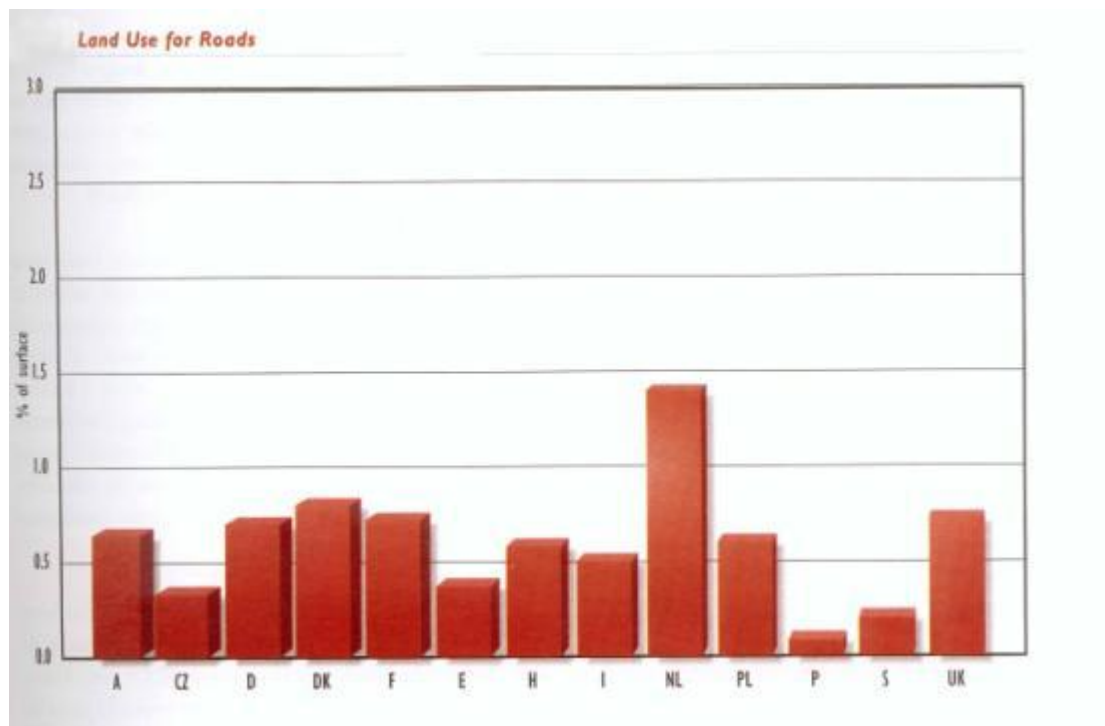
Στο σχήμα 3 φαίνεται η εξέλιξη της κατανομής του μεταφορικού χερσαίου έργου στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 ενώ στο σχήμα 4 φαίνεται η κατανομή του μεταφορικού χερσαίου έργου στις ίδιες χώρες. Από το σχήμα αυτό φαίνεται ότι οι οδικές μεταφορές κατέχουν σημαντικό ποσοστό του μεταφορικού έργου στην Ευρώπη.



Πηγή: DGVII - Eurostat

Σχήμα 4. Κατανομή του μεταφορικού χερσαίου έργου στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15.

Στο σχήμα 5 φαίνεται το ποσοστό της έκτασης μερικών ευρωπαϊκών χωρών που καλύπτεται από οδικό δίκτυο.



Πηγή: DGVII - Eurostat

Σχήμα 5. Ποσοστό κάλυψης γης από το οδικό δίκτυο στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15.

2.16.1 Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Ο κλάδος των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι ο κυριότερος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Την τελευταία δεκαετία η συμβολή του συγκεκριμένου κλάδου στην εκτέλεση του υπεραστικού μεταφορικού έργου ανέρχεται στο 98% του συνολικού. Επιπλέον, εκτιμάται ότι μέσω του κλάδου αυτού πραγματοποιείται: το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών.

Ο κλάδος των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (OEM), διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ελληνική οικονομία, αφενός λόγω της συμβολής του στην ανάπτυξη αυτής της οικονομίας και αφετέρου λόγω της γεωγραφικής θέσης της χώρας που αποτελεί συνδετικό κρίκο της Βόρειας Ευρώπης με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης, της Ασίας και της Ανατολικής Μεσογείου. Μεταξύ των χωρών αυτών, η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα να λειτουργήσει ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και με τη συμβολή των βασικών της λιμένων.

Επιπλέον, οι OEM στην Ελλάδα πλεονεκτούν λόγω της ορεινής μορφολογίας του εδάφους της και του συνεπαγόμενου περιορισμένου ρόλου των σιδηροδρομικών μεταφορών. Οι OEM στην Ελλάδα συμμετέχουν κατά 98% στην εκτέλεση του χερσαίου μεταφορικού έργου της εγχώριας οικονομίας. Το 2006, με τις OEM μεταφέρθηκε το 49,9% της συνολικής ποσότητας (39% της συνολικής αξίας) των εισαγωγών και το 24,8% της συνολικής ποσότητας (17,1% της συνολικής αξίας) των εξαγωγών της χώρας (Πηγή: ΚΕΠΕ).

Πίνακας 1. Μεταφορά εμπορευμάτων στην Ελλάδα (δix τονοχλμ.)

	1990	1995	2000	2005	2010	2020	2030	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1990	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1995	Μέση ετήσια % μεταβολή 2010/2005	Μέση ετήσια % μεταβολή 2030/2005
Με Φορτηγά	12,5	14,6	17,6	22,0	26,0	32,8	37,8	3,8%	4,2%	3,4%	2,2%
Με Σιδηρόδρομο	0,6	0,3	0,4	0,6	0,8	1,0	1,2	0,0%	7,2%	5,9%	2,8%
Ακτοπλοϊκώς	6,6	7,1	8,7	10,1	11,4	12,6	14,1	2,9%	3,6%	2,5%	1,3%
Σύνολο	19,7	22,0	26,7	32,7	38,2	46,4	53,1	3,4%	4,0%	3,2%	2,0%
Μερίδιο ΦΑ (%)	63,5	66,4	65,9	67,3	68,1	70,7	71,2				

Πηγή: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Όπως φαίνεται στον παραπάνω Πίνακα, η ταχεία ανάπτυξη του κλάδου των OEM στην Ελλάδα, ειδικότερα με φορτηγά αυτοκίνητα (ΦΑ), τις τελευταίες δεκαετίες ήταν σημαντική. Κατά την δεκαετία 1995-2005 οι OEM με ΦΑ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 50,7% (μέση ετήσια αύξηση: 4,2%), ενώ οι συνολικές μεταφορές εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών, σημείωσαν αύξηση κατά 48,6% (μέση ετήσια αύξηση: 4%). Τέλος, οι OEM με ΦΑ αποτελούσαν το 67,3% των συνολικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2005, έναντι του 63,1% το 1990⁶.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (European Energy and Transport, Update 2007), το μεταφορικό έργο του συνόλου του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα εκτιμάται ότι θα εξακολουθήσει να αυξάνει κατά 2% στην περίοδο 2005-2030, ενώ οι OEM με ΦΑ θα αυξηθούν κατά 2,2% ετησίως στην περίοδο 2005-2030. Μικρή αύξηση, κατά 2,8% ετησίως στην περίοδο 2005-2030, προβλέπεται και για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές

⁶ Οι παράγοντες που προσδιορίζουν τη ζήτηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι: α) η διαθεσιμότητα και η καταλληλότητα του οδικού δικτύου, β) η ακαθάριστη αξία παραγωγής των κλάδων που χρησιμοποιούν τις συγκεκριμένες υπηρεσίες μεταφορών, δηλαδή, του πρωτογενούς τομέα, της μεταποίησης και του εμπορίου, γ) ο βαθμός συγκεντρώσεως του πληθυσμού και των καταναλωτικών κέντρων σε μεγάλες πόλεις και οι αποστάσεις από τα κέντρα παραγωγής και τους λιμένες, δ) ο όγκος και η αξία του εγχώριου και του εξωτερικού εμπορίου.

μεταφορές, χωρίς όμως τη σημαντική συμβολή τους στο συνολικό μεταφορικό έργο της χώρας.

Τα αντίστοιχα μεγέθη στην ΕΕ-27 φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα. Στην περίπτωση αυτή, το μερίδιο των OEM με ΦΑ είναι ακόμη μεγαλύτερο και φθάνει το 72,6% το 2005, από 58,4% το 1990. Επίσης, υψηλότερο είναι και το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο 18% των συνολικών χερσαίων μεταφορών το 2005, από 32,4% το 1990. Η διαφορά έγκειται στο ότι στην Ελλάδα σημαντικό μέρος των εμπορευματικών μεταφορών πραγματοποιείται από την ακτοπλοΐα.

Πίνακας 2. Μεταφορά εμπορευμάτων στην ΕΕ-27 (δισ τονοχλμ.)

	1990	1995	2000	2005	2010	2020	2030	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1990	Μέση ετήσια % μεταβολή 2005/1995	Μέση ετήσια % μεταβολή 2010/2005	Μέση ετήσια % μεταβολή 2030/2005
Με Φορτηγά	1.096,9	1.279,3	1.507,5	1.790,0	2.048,3	2.485,6	2.803,0	3,3%	3,4%	2,7%	1,8%
Με Σιδηρόδρομο	524,8	385,0	396,1	393,9	427,2	504,6	558,9	-1,9%	0,2%	1,6%	1,4%
Ακτοπλοϊκώς	257,2	264,7	271,3	280,1	294,2	331,3	355,3	0,6%	0,6%	1,0%	1,0%
Σύνολο	1.878,9	1.929,0	2.174,9	2.464,0	2.769,7	3.321,5	3.717,2	1,8%	2,5%	2,4%	1,7%
Μερίδιο ΦΑ (%)	58,4	66,3	69,3	72,6	74,0	74,8	75,4				

Πηγή: «Ευρωπαϊκή Ενέργεια και Μεταφορές: Τάσεις έως το 2030», Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Επίσης, οι OEM αναπτύσσονται στην ΕΕ-27 με ρυθμό κατά πολύ υψηλότερο από αυτόν των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ η μέση ετήσια αύξηση των OEM με ΦΑ (2005-2030: 1,8%) θα συνεχίσει να είναι υψηλότερη από αυτή των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, με αποτέλεσμα το 2030 το μερίδιό τους στις συνολικές εμπορευματικές μεταφορές εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο 75,4%.

Το οδικό δίκτυο και κυρίως το μήκος των αυτοκινητοδρόμων, καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την έκταση, την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών στον κλάδο των οδικών μεταφορών⁷. Για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση και ανάπτυξη των OEM σε μία χώρα, το οδικό της δίκτυο οφείλει να συνδέει:

⁷ Για να χαρακτηριστεί ένας δρόμος ως «αυτοκινητόδρομος» (motorway) πρέπει να έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: α) Ύψαξη διαζώματος που να χωρίζει αποτελεσματικά τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας. β) Απουσία διασταυρώσεων με άλλους δρόμους. γ) Προβλεπόμενη σηματοδότηση των αυτοκινητοδρόμων.

- Τους χώρους παραγωγής και κατανάλωσης των προϊόντων με τους χώρους εναπόθεσης και διαχείρισης εμπορευμάτων και πρώτων υλών (εμπορευματικά κέντρα, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.λπ.).
- Τη χώρα με τα όμορα κράτη και μέσω αυτών, με τους κύριους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών. Επίσης, το οδικό δίκτυο θα πρέπει να συμβάλλει στην ασφαλή διακίνηση των οχημάτων και στην έγκαιρη παράδοση των φορτίων (π.χ. χωρίς να δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα, λόγω έλλειψης λωρίδων κυκλοφορίας) και επιπλέον, να μην επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον, αφού το ανεπαρκές οδικό δίκτυο ή η μη βέλτιστη χάραξή του οδηγούν σε αυξημένες εκπομπές ρύπων.

Η απελευθέρωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στις χώρες της ΕΕ, σε συνδυασμό με τις συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, τις πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και την εξάπλωση της τάσης για ταχείες και ευέλικτες μεταφορές, αλλάζουν το σκηνικό των μεταφορών σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Για να μπορέσουν οι ελληνικές οδικές μεταφορές να είναι ανταγωνιστικές θα πρέπει η πολιτεία να προχωρήσει σε αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου, με βασικό μέτρο την κατάργηση των ποσοτικών περιορισμών στην είσοδο στο επάγγελμα του μεταφορέα.

2.17 Συνδυασμένες Μεταφορές

Με τον όρο συνδυασμένες μεταφορές εννοούμε την μεταφορά φορτίου χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα μεταφοράς, όπου το μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού γίνεται σιδηροδρομικά ή μέσω θαλάσσης, ενώ το αρχικό ή τελικό τμήμα μεταφοράς γίνεται οδικά.

Η πολιτική για τις συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να επιτρέπει στο χρήστη την καλύτερη χρήση των διαφόρων μέσων μεταφοράς. Η ύπαρξη ενός αποδοτικού συστήματος μεταφοράς αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και αν λάβουμε υπόψη ότι την τελευταία τριακονταετία οι εμπορευματικές μεταφορές έχουν παρουσιάσει αύξηση 70%, θεωρούμε τις μεταφορές μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία.

Οι παράγοντες που αυξάνουν τη ζήτηση των συνδυασμένων μεταφορών σχετίζονται με τις αλλαγές τόσο στις μεθόδους παραγωγής, όσο στη συνολική δομή της βιομηχανίας, και στην αύξηση του τομέα των υπηρεσιών. Τα πλεονεκτήματα του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών αφορούν την μείωση του κόστους φόρτωσης και του χρόνου μεταφοράς με γρήγορο, ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο.

Οι συνδυασμένες μεταφορές διακρίνονται σε πέντε στάδια, στην αρχική μεταφορά, την μεταφόρτωση, τον σιδηρόδρομο ή την εσωτερική ναυσιπλοΐα, την μεταφόρτωση και την τελική μεταφορά.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών που προϋποθέτει συνεργασία και συμπληρωματικότητα ανάμεσα στα διαφορετικά μέσα μεταφοράς, το οποίο ενισχύει τον ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων. Στόχος είναι η δημιουργία συνδέσμων και σημείων μεταφόρτωσης ανάλογα με τις απαιτήσεις του εφοδιασμού και της διανομής, σύμφωνα με τις πραγματικές ροές των αγαθών, λαμβάνοντας υπόψη και τις περιβαλλοντικές συνθήκες. Ενισχύοντας την περιφερειακή ανάπτυξη και συνοχή οι συνδυασμένες μεταφορές προσεγγίζουν βιομηχανικές περιοχές και εμπορικούς κόμβους.

Οι μικρές και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις, οι οποίες αποτελούν το 70% του συνολικού τζίρου των επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επειδή αναλαμβάνουν κυρίως την προμήθεια και την διανομή σε μικρές αποστάσεις, επηρεάζουν την διάρθρωση των μεταφορικών μέσων στα κράτη μέλη της Κοινότητας.

Οι συνδυασμένες μεταφορές επηρεάζουν και άλλες δραστηριότητες που αφορούν την εκπαίδευση, την πληροφόρηση για θέματα αγοράς και τις νέες τεχνολογίες. Θα πρέπει να αναφερθούμε και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών που είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικές για ορισμένες περιοχές, θεωρώντας εναλλακτική λύση την ναυσιπλοΐα και τον σιδηρόδρομο.

Οι συνδυασμένες μεταφορές στον Ελλαδικό χώρο έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται με ιδιαίτερη έμφαση στον διάδρομο Ελλάδας- Ιταλίας- Δυτικής Ευρώπης μέσω του λιμανιού της Πάτρας. Μεγάλη επίσης είναι και η ζήτηση για μεταφορές προς Ιταλία μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Στο εσωτερικό της Ελλάδας η μεταφορά γίνεται αποκλειστικά με οδικά μέσα. Τα εμπορευματοκιβώτια που διασχίζουν το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής μεταξύ Δυτικής Ευρώπης- Ελλάδας με σιδηρόδρομο, στην Ελλάδα μεταφέρονται με φορτηγά αυτοκίνητα γι' αυτό και έχουν αναπτυχθεί εξαιρετικά αποδοτικές μεταφορικές εταιρείες.

Ασφαλώς η αποτελεσματικότητα και ισορροπημένη χρήση του Ευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών θα επιτρέψει την ισόρροπη κοινωνικοοικονομική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των κρατών μελών της Ε.Ε.

2.18 Ο ρόλος των μεταφορών στην εξωστρέφεια και στην ενίσχυση του εξαγωγικού δυναμικού της χώρας

Πρέπει να γίνει αντιληπτό, ότι η δραστηριότητα που θα ανοίξει διάπλατα το δρόμο στις ελληνικές επιχειρήσεις στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον είναι οι μεταφορές. Ο παράγοντας της εξωστρέφειας θα παίζει καθοριστικό ρόλο για την οικονομία και την επιχειρηματικότητα της ελληνικής περιφέρειας.

Οι μεταφορές ως εξαγωγίμο προϊόν συμβάλλουν καθοριστικά στο ΑΕΠ της χώρας μας, αφού για το 2008 αποσπούν το 7,9% του ΑΕΠ, όταν οι συνολικές εξαγωγές αγαθών συμβάλλουν μόλις με 7,2%. Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του ΣΕΒΕ για την κρισιμότητα της διασύνδεσης της Ελλάδας με το Διεθνές Εμπόριο μέσω των εμπορευματικών κέντρων, η Ελλάδα σήμερα διαθέτει μόνο ένα μεγάλο εμπορευματικό κέντρο έναντι 220 της Ιταλίας και 50 της Γερμανίας και της Αυστρίας, ενώ η έλλειψη υποδομών για τη πραγματοποίηση συνδυασμένων μεταφορών έχει συνέπειες στην αύξηση του μεταφορικού κόστους που τελικά μετατοπίζεται στην τιμή των προϊόντων.

2.19 Μεταφορικά πάρκα- Μια αναπτυξιακή πρόταση

Είναι γνωστό πως η χώρα μας βρίσκεται σε κομβικό σημείο και θα μπορούσε να είναι ο συνδετικός κρίκος από και προς την Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή, την Ασία και την Αφρική, για τις μεταφορές στο οδικό, σιδηροδρομικό, ναυτιλιακό και αεροπορικό δίκτυο.

Η Ελληνική αλλά και η διεθνής εμπειρία στις εξελίξεις της μεταφοράς, δείχνει ότι η αύξηση της ανάγκης για ύπαρξη των συνδυασμένων μεταφορών και η προώθηση νέων μεθόδων διακίνησης και διαχείρισης των εμπορευμάτων, είναι αποτέλεσμα της αυξανόμενης κυκλοφοριακής συμφόρησης σε σημαντικά μεταφορικά δίκτυα της Ευρώπης, λόγω του εντεινόμενου ανταγωνισμού εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης.

Όλη αυτή η εξέλιξη και η "ταχύτητα", δημιουργούν την ανάγκη εφαρμογής σύγχρονων μεταφορικών μέσων και υποδομών.

Ένα είδος σύγχρονων υποδομών αποτελούν τα μεταφορικά πάρκα, μια εξέλιξη των εμπορευματικών κέντρων ή εμπορευματικά χωριά (FREIGHT VILLAGES) που έχουν σκοπό τη βελτιστοποίηση σε όλα τα πλαίσια προσφερόμενων υπηρεσιών μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τα πρώτα οργανωμένα εμπορευματικά κέντρα εμφανίστηκαν στην Ιταλία και στη Γαλλία τις δεκαετίες του '50 και του '60, όπου σήμερα υπάρχουν δεκάδες από αυτά σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και θεωρούνται ξεπερασμένα αφού τη θέση τους έχουν πάρει τα μεταφορικά πάρκα, με εξαίρεση την Ελλάδα που μόλις το 2005 με τον Νόμο 3333 περιέλαβε στη νομοθεσία της τα απαρχαιωμένα κατά την Ευρώπη με αποτέλεσμα να μην έχει καταφέρει να λειτουργήσει ούτε ένα σαν αυτά.

Στα εμπορευματικά κέντρα ή μεταφορικά πάρκα της Ευρώπης (σχεδόν σε όλες τις χώρες Γαλλία, Ιταλία, Γερμανία, Αγγλία, Ολλανδία), το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι με ενεργό συμμετοχή στο σχεδιασμό, την ίδρυση και λειτουργία τους, οι τοπικές Αρχές, τα επιμελητήρια και επιχειρηματίες του τομέα. Οι φορείς τους συχνά συνιστούν ενώσεις με στόχο την συνολική εκπροσώπησή τους σε εθνικό επίπεδο και την προώθηση δράσεων κοινού ενδιαφέροντος.

Στην πλειοψηφία τους τα ευρωπαϊκά μεταφορικά πάρκα δημιουργήθηκαν με σκοπό την συγκέντρωση μεταφορικών/διαμετακομιστικών δραστηριοτήτων συμβάλλοντας στην ανάπτυξη επενδύσεων, στην αύξηση της απασχόλησης, στην ενίσχυση της τοπικής/περιφερειακής οικονομίας κλπ.

Παράλληλα εξασφαλίστηκαν:

- Η συμμετοχή του Δημόσιου για οικονομική υποστήριξη και για γενικότερο έλεγχο
- Δόθηκαν κίνητρα για εγκατάσταση επιχειρήσεων μέσω χαμηλής τιμής πώλησης γης ή ενοικίου αποθηκών/εκτάσεων.
- Έγινε χωροθέτηση σε θέσεις που εξασφαλίζουν άμεση πρόσβαση σε κύριους χερσαίους άξονες, τραίνα και λιμάνια.

Αντίστοιχα, στην Ελλάδα

- Η επί δεκαετίες αυστηρή γραφειοκρατία στο δημόσιο (τελωνεία κλπ) δημιούργησε πολύπλοκες διαδικασίες στις εμπορευματικές συναλλαγές.
- Η μονοπωλιακή εμπορευματική διαχείριση από δημόσιους φορείς (κυρίως λιμάνια) περιόρισε την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

- Το 95% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας διεξάγονταν μέχρι το 1999 οδικώς, όπου μέχρι σήμερα το ποσοστό αυτό δεν έχει μεταβληθεί σημαντικά.
- Με την είσοδο της Ελλάδος στην Ε.Ε. καταργήθηκαν πολλοί έλεγχοι (κυρίως τελωνιακοί) για ενδοκοινοτικές μεταφορές.
- Η κρίση στην Πρώην Γιουγκοσλαβία επέβαλε ξαφνικά την συνδυασμένη θαλάσσια οδό χωρίς να υπάρχουν οι αντίστοιχες υποδομές στα λιμάνια και τις προσβάσεις σε αυτά.
- Η δημιουργία «χώρων» για συγκέντρωση φορτίων άρχισε να γίνεται αναγκαία.
- Δημιουργήθηκαν άναρχα υποτυπώδεις ιδιωτικές αποθήκες οι οποίες συχνά διαφημίζονται ως "κέντρα logistics"

Στην Ελλάδα αν υπάρξει πολιτική βούληση μπορεί να αναπτυχθούν 5-6 τουλάχιστον Μεταφορικά πάρκα, εθνικής αλλά και διεθνούς εμβέλειας και πολλά μικρότερα σε επίπεδο νομού, περιφερειακής ή τοπικής σημασίας.

Η ΠΕΕΔ πιστεύει ότι απαιτείται :

- Εξορθολογισμός του μεταφορικού μας συστήματος.
- Βελτίωση της λειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς και των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών.
- Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- Αποσυμφόρηση των χερσαίων μεταφορικών συστημάτων με παράλληλη ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Μία αναπτυξιακή λύση πρέπει απαραίτητα να προσβλέπει σε :

- Μείωση του χρόνου και κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων (αφού χρόνος και κόστος είναι αλληλένδετα)
- Βελτίωση της μεταφορικής αλυσίδας.
- Αύξηση της ζήτησης πρόσθετων υπηρεσιών όπως τράπεζες, ταχυδρομικές υπηρεσίες, κέντρα εξυπηρέτησης των εργαζομένων, ασφαλιστικές εταιρίες, φοροτεχνικές και νομικές υπηρεσίες.
- Μείωση της ανεργίας.
- Αύξηση της ελκυστικότητας της περιφέρειας
- Προσέλκυση επενδύσεων εφόσον η εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων κοντά σε ένα μεταφορικό πάρκο θα μειώσει το μεταφορικό κόστος.

- Αύξηση της εισροής συναλλάγματος, μέσω της ανάπτυξης του εμπορίου και των εξαγωγών.

Τα πάρκα αυτά θα προσφέρουν:

- Ευκολίες μεταφόρτωσης και διαχείρισης φορτίων.
- Υποδομές για πρόσβαση σε μεταφορικά μέσα.
- Υπηρεσίες αποθήκευσης.
- Συμπληρωματικές υποδομές και λειτουργίες για εξυπηρέτηση και εγκατάσταση χρηστών και άλλων βοηθητικών προς αυτές υπηρεσιών.

Επίσης, τα πάρκα θα:

- Εξυπηρετούν τη συγκέντρωση φορτίων που προέρχονται από διαφορετικά μεταφορικά μέσα και είδη,
- Εξυπηρετούν την αλλαγή από διακίνηση μικρής απόστασης σε αυτή της μεγαλύτερης ή αντίθετα με το ίδιο μεταφορικό είδος ή άλλα.
- Στα μεταφορικά πάρκα, τα φορτηγά αυτοκίνητα θα βρίσκουν τα «λιμάνια» τους, όπως βρίσκουν λιμάνι τα πλοία και σταθμό τα τραίνα.

2.20 Ανάπτυξη Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών

Στη Διακρατική Ημερίδα για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών στις 29.06.2009, οι εκπρόσωποι των Γενικών Διευθύνσεων Μεταφορών και Ενέργειας (DG TREN) και Περιφερειακής Πολιτικής (DG REGIO) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναφέρθηκαν στους στόχους υλοποίησης των δύο αυτών αξόνων που ενώνουν την Ελλάδα, τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Ουγγαρία, με τα υπόλοιπα Κράτη - Μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κεντρική Ευρώπη. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στις πηγές χρηματοδότησης, στη συμβολή τους στην περιφερειακή πολιτική, στην πολιτική συνοχής (οικονομική και κοινωνική), καθώς και στην προώθηση της επιχειρηματικότητας.

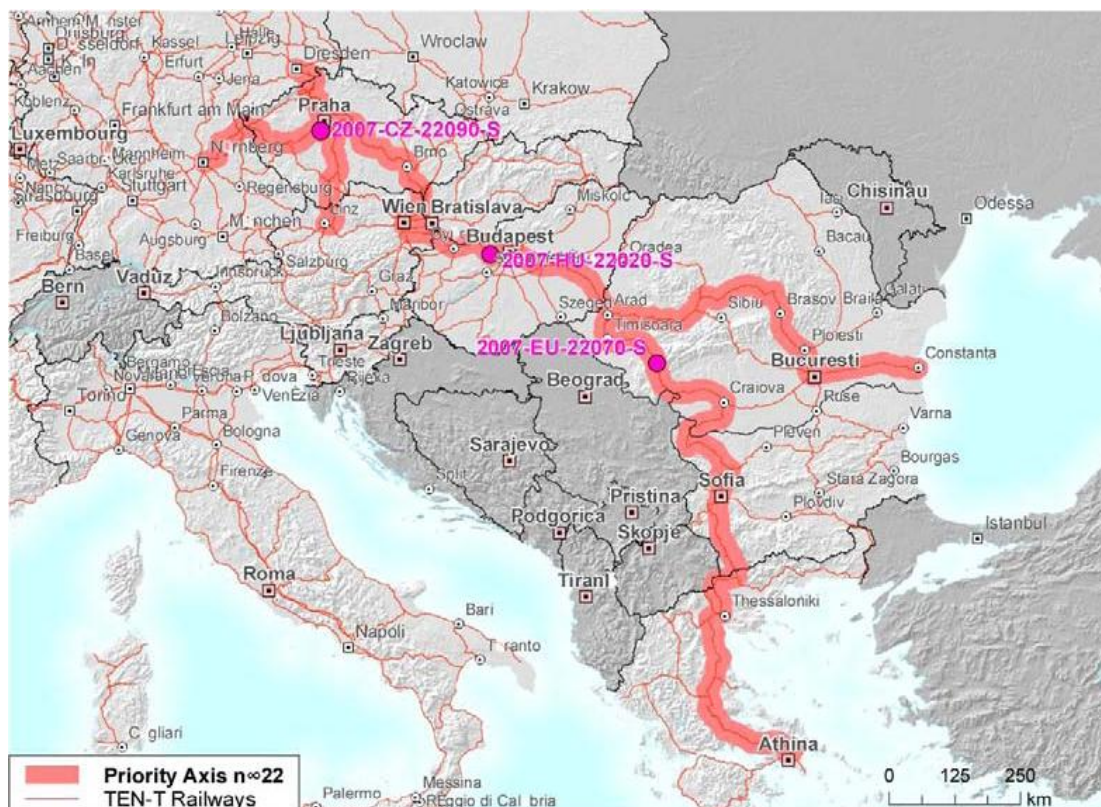
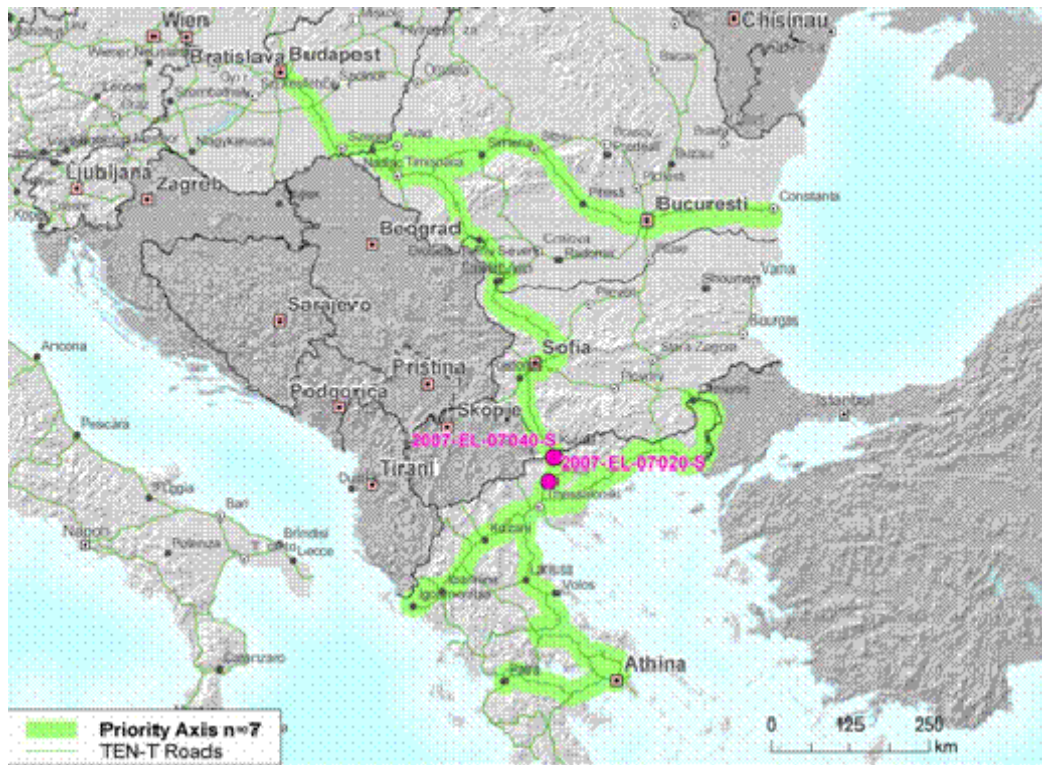
Με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, η Ελλάδα φιλοδοξεί να δημιουργηθεί ένα πλήρως «ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών», τόσο από λειτουργικής όσο και από γεωγραφικής σκοπιάς, το οποίο να διασυνδέει τα Κράτη - Μέλη μεταξύ τους, αλλά και την Ευρωπαϊκή Ένωση με τον υπόλοιπο κόσμο.

Στόχος είναι η θεσμοθέτηση της ευρύτερης συνεργασίας των εμπλεκόμενων Κρατών - Μελών σε τομείς που αφορούν στους Άξονες Προτεραιότητας κοινού

ενδιαφέροντος και τη βελτίωση της πρόσβασης σε ολόκληρη την Ένωση. Ειδικότερα, στους τομείς πρόσβασης προς τα νησιά, τις παράκτιες Περιφέρειες και τις Περιφέρειες που βρίσκονται σε μειονεκτική θέση, στην αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών με τον καλύτερο δυνατό τρόπο- όπως το άνοιγμα προς τις χώρες της Μεσογείου- καθώς και στη χρήση εκείνων των μέσων μεταφοράς που παρουσιάζουν μεγαλύτερα συγκριτικά πλεονεκτήματα ως προς την οικονομία και το περιβάλλον.

Η διασύνδεση αυτή θα εξυπηρετήσει τον απώτερο στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για οικονομική και κοινωνική σύγκλιση των Περιφερειών της. Ειδικότερα για την Ελλάδα, που είναι μία από τις πιο απομακρυσμένες Περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η ενοποίηση του εθνικού μεταφορικού της δικτύου με αυτά των άλλων Κρατών- Μελών, αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τις μελλοντικές προοπτικές της. Λαμβάνοντας δε υπόψη, ότι τα ελληνικά τμήματα των Αξόνων Προτεραιότητας είτε έχουν ήδη ολοκληρωθεί, όπως η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ, είτε βρίσκονται σε διαδικασία ολοκλήρωσης, κάτι που αναμένεται να γίνει έως το τέλος της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013, όπως ο ΠΑΘΕ και ο σιδηροδρομικός Άξονας (ΠΑΘΕπ), η πλήρης αξιοποίησή τους καθίσταται δυνατή, καθώς συνδέονται με το δίκτυο των χωρών της Κεντρικής Ευρώπης μέσω Βουλγαρίας, Ρουμανίας και Ουγγαρίας».

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης έδωσε για πρώτη φορά τη δυνατότητα στη χώρα μας να συνδεθεί με την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση και μέσω των χερσαίων μεταφορικών δικτύων. Η ευκαιρία αυτή αξιοποιήθηκε, αναλαμβάνοντας από το 2007, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον συντονισμό κοινής προσπάθειας για την ολοκλήρωση του οδικού άξονα Νο7 και του σιδηροδρομικού άξονα Νο22».



2.21 Κοινοτικοί προσανατολισμοί για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

Η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών συμβάλλει στη ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Οι στόχοι, οι προτεραιότητες και οι μεγάλες γραμμές των δράσεων, καθώς και τα έργα για την ανάπτυξή τους αποτελούν ουσιώδες στοιχείο του δικτύου αυτού.

Οι στόχοι του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (RTE-T) είναι οι ακόλουθοι:

- εξασφάλιση κινητικότητας προσώπων και αγαθών
- προσφορά υποδομών υψηλής ποιότητας στους χρήστες
- στήριξη στο σύνολο των τρόπων μεταφοράς
- άριστη χρησιμοποίηση της υπάρχουσας μεταφορικής ικανότητας
- διαλειτουργικότητα σε όλα τα στοιχεία του δικτύου
- οικονομική βιωσιμότητα
- κάλυψη όλου του κοινοτικού εδάφους
- πρόβλεψη επέκτασής του προς τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ), τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις μεσογειακές χώρες.

Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές (οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, πλωτές οδοί, λιμένες, αερολιμένες, μέσα πλοήγησης, σταθμοί μεταφόρτωσης διατροφικών μεταφορών, αγωγοί μεταφοράς προϊόντων), καθώς και τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για τη λειτουργία των ανωτέρω υποδομών.

Οι προτεραιότητες δράσης αφορούν:

- την υλοποίηση των απαιτούμενων συνδέσεων για τη διευκόλυνση των μεταφορών·
- την αριστοποίηση της απόδοσης των υπαρχουσών υποδομών·
- την επίτευξη διαλειτουργικότητας των στοιχείων του δικτύου·
- την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο δίκτυο.

Θεωρείται ως κοινού ενδιαφέροντος κάθε έργο που ανταποκρίνεται στα ανωτέρω κριτήρια.

2.22 Χαρακτηριστικά των διαφόρων δικτύων μεταφορών

2. 22.1 Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου:

- αποτελείται από αυτοκινητοδρόμους και οδούς υψηλής ποιότητας, συμπληρούμενες από νέες ή διευθετούμενες συνδέσεις.
- περιλαμβάνει τη διαχείριση της κυκλοφορίας και σύστημα πληροφόρησης των χρηστών, βασιζόμενο σε ενεργό συνεργασία των συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκή, εθνική και περιφερειακή κλίμακα.
- παρέχει αδιαλείπτως στους χρήστες του υπηρεσίες, άνεση και ασφάλεια υψηλής και ομοιογενούς στάθμης.

2. 22.2 Χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου:

- αποτελείται από το δίκτυο υψηλής ταχύτητας και από συμβατικές γραμμές
- προσφέρει στους χρήστες υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας, χάρη στη συνέχεια και τη διαλειτουργικότητά του και χάρη σ' ένα εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και χειρισμού.

2. 22.3 Χαρακτηριστικά του δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας:

Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει ένα δίκτυο αποτελούμενο από ποταμούς και διώρυγες, ένα δίκτυο αποτελούμενο από διακλαδώσεις, λιμενικές υποδομές και αποδοτικά συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Τα ελάχιστα απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι:

- Οι λιμένες παρέχουν τη διασύνδεση μεταξύ θαλάσσιων και άλλων μεταφορών. Προσφέρουν εξοπλισμό και δρομολόγια σε ταξιδιώτες και εμπορεύματα (γραμμές πορθμείων κ.λπ.).
- Το δίκτυο των θαλάσσιων αρτηριών βελτιώνει τις βιώσιμες, τακτικές και συχνές υφιστάμενες θαλάσσιες συνδέσεις για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών. Καθιστά δυνατό να συγκεντρωθούν οι ροές των εμπορευμάτων από θαλάσσιες γραμμές εφοδιαστικής, τον περιορισμό της οδικής συμφόρησης και τη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών και των απομακρυσμένων και νησιωτικών περιφερειών.

- Το δίκτυο αερολιμένων συνίσταται από αερολιμένες κοινού ενδιαφέροντος, σε κοινοτικό έδαφος, ανοικτούς στην εμπορική εναέρια κυκλοφορία, οι οποίοι ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες προδιαγραφές. Ο πυρήνας του δικτύου συγκροτείται από διεθνείς και κοινοτικές συνιστώσες που εξασφαλίζουν τις συνδέσεις στο εσωτερικό της Κοινότητας, καθώς και ανάμεσα στην Κοινότητα και τον υπόλοιπο κόσμο. Αυτοί οι κόμβοι συνδέονται σταδιακά με το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Επίσης, οι περιφερειακές συνιστώσες του δικτύου διευκολύνουν την πρόσβαση στον πυρήνα του δικτύου ή συμβάλλουν στη σύνδεση περιφερειακών και απομονωμένων περιοχών.
- Το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών συντίθεται από πλωτές και σιδηροδρομικές οδούς, οι οποίες, με την ενδεχόμενη αρχική ή/και τελική οδική διαδρομή τους, καθιστούν δυνατή τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μεγάλη απόσταση και την εξυπηρέτηση όλων των κρατών μελών. Το δίκτυο αυτό περιλαμβάνει επίσης τις εγκαταστάσεις που επιτρέπουν μεταφόρτωση μεταξύ των διαφόρων δικτύων.
- Το δίκτυο διαχείρισης και πληροφόρησης αφορά τις υπηρεσίες παράκτιας ή λιμενικής θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και τα συστήματα εντοπισμού θέσης των πλοίων, αναφοράς πεπραγμένων για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα φορτία και επικοινωνίας για εκπομπή σήματος κινδύνου και ασφάλεια στη θάλασσα.
- Το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας περιλαμβάνει το σχέδιο αεροναυτιλίας (εναέριος χώρος που διατίθεται στη γενική εναέρια κυκλοφορία, αεροδιάδρομοι και βοηθήματα αεροναυτιλίας), το σύστημα διαχείρισης των ροών της κυκλοφορίας και το σύστημα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.
- Το δίκτυο συστημάτων εντοπισμού θέσης και πλοήγησης περιλαμβάνει τα συστήματα εντοπισμού θέσης και δορυφορικής πλοήγησης και τα συστήματα που έχουν οριστεί στο πλαίσιο του μελλοντικού ευρωπαϊκού προγράμματος ραδιοναυσιπλοΐας.

2.23 Θαλάσσιες αρτηρίες

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, οι θαλάσσιες αρτηρίες συνιστούν εναλλακτικές διαδρομές, οι οποίες αναμένεται να αποσυμφορήσουν την οδική κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, αποσκοπούν στη συγκέντρωση της ροής των εμπορευμάτων σε περιορισμένο αριθμό λιμένων. Τα κράτη μέλη καλούνται να δημιουργήσουν από κοινού διακρατικές θαλάσσιες συνδέσεις, μέσω προσκλήσεων υποβολής προτάσεων.

Παράλληλα, διακρίνονται 3 κατηγορίες θαλάσσιων λιμένων:

- **Η κατηγορία Α** περιλαμβάνει τους θαλάσσιους λιμένες διεθνούς σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 1,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων ή 200.000 επιβάτες). Ο κατάλογος των θαλάσσιων λιμένων της κατηγορίας Α καλύπτει την Ευρώπη, τη Βαλτική θάλασσα, τη Βόρεια θάλασσα, τον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο Θάλασσα.
- **Η κατηγορία Β** περιλαμβάνει τους λιμένες κοινοτικής σημασίας (από τους οποίους διακινούνται ετησίως τουλάχιστον 0,5 εκατομμύριο τόνοι εμπορευμάτων ή 100.000 έως 200.000 επιβάτες).
- **Η κατηγορία Γ** περιλαμβάνει τους λιμένες περιφερειακής πρόσβασης (οι οποίοι βρίσκονται σε νησιωτικές, περιφερειακές ή ιδιαίτερα απομακρυσμένες περιοχές).

Έργο της Επιτροπής είναι να συντάσσει ανά διετία έκθεση με αντικείμενο την εφαρμογή των προσανατολισμών που περιγράφονται στην απόφαση, να αξιολογεί ανά πενταετία την πρόοδο που έχει συντελεστεί σε ότι αφορά τη δημιουργία του δικτύου αυτού και να υποδεικνύει εάν θα πρέπει να προσαρμοστούν δεόντως οι προσανατολισμοί.

Το 2006, η Επιτροπή δημιούργησε έναν εκτελεστικό οργανισμό διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (RTE-T) με σκοπό την κινητοποίηση εμπειρογνομosύνης υψηλού επιπέδου για την εφαρμογή του και την διασφάλιση του συντονισμού των χρηματοδοτήσεων με άλλα κοινοτικά μέσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο τομέας των μεταφορών, είναι από τους τομείς με την μεγαλύτερη συμβολή στην οικονομία. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στην Ε.Ε., ο τομέας των μεταφορών παράγει το 10% του πλούτου της, ως ποσοστό του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (Α.Ε.Π.) και εξασφαλίζει περισσότερες από δέκα εκατομμύρια θέσεις εργασίας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι υποδομές μεταφορών, γνώρισαν αλματώδη πρόοδο και ανάπτυξη τα τελευταία 20 χρόνια, κυρίως λόγω της θεσμοθέτησης και προώθησης του μεγαλεπήβολου σχεδίου για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών.

Στο μέλλον προβλέπεται ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη σε επενδύσεις υποδομών μεταφορών. Εκτιμάται ότι θα απαιτηθούν περί τα 500 δις € μέχρι το 2020, που θα ολοκληρωθεί το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Από αυτά εκτιμάται ότι τα 270 δις € θα επενδυθούν στους άξονες και τα έργα προτεραιότητας.

3.1 Η ναυτιλία στην ενίσχυση της Ελληνικής οικονομίας

Σημαντική είναι η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας με πόρους. Από τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος το 2006, προκύπτει ότι οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν - κατά μέσον όρο- την τελευταία τριετία πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.

Ειδικά, το 2006, οι ακαθάριστες εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν σε 13,3 δις. ευρώ, έναντι αντίστοιχων πληρωμών 5 δις. ευρώ. Παρά τους χαμηλότερους ναύλους στις διεθνείς μεταφορές σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2004, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν να αυξάνονται. Η θετική αυτή εξέλιξη, αποδίδεται τόσο στην αύξηση κατά 19,6% της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου όσο και στην ποιοτική του αναβάθμιση λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων.

Το 2007, σύμφωνα με πληροφορίες της Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος του 2006, η ελληνική ναυτιλία έφερε στη χώρα μας 17 δις. ευρώ ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ, ενώ το 2008 αναμένεται μέση αύξηση των εσόδων στο ισοζύγιο υπηρεσιών από τη ναυτιλία κατά 8%.

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν), σύμφωνα με ανάλυση της Alpha Bank⁸, μεγεθύνεται διαρκώς καθώς, η άνοδος ξεκίνησε μετά το 2002.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008 από 2,0% το 2002. Στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η ΑΠΑ του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η μεγάλη άνοδος της μπορεί ν' αποδοθεί στους ακόλουθους δύο σημαντικούς παράγοντες:

1. Στη θεσμοθέτηση με το ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιρειών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να μετεγκατασταθούν στην Ελλάδα πολλές ναυτιλιακές εταιρείες που έως πρόσφατα ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτό σε συνδυασμό με τη μεγάλη παγκόσμια προβολή που είχε η χώρα μας με την ένταξή της στη ζώνη του ευρώ και με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 συνέβαλαν στην περαιτέρω ενίσχυση της διασυνδέσεως της εγχώριας, ελληνικής οικονομίας με τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην ποντοπόρο ναυτιλία και στην αύξηση της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.
2. Στην περίοδο υψηλής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκοσμίου εμπορίου, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.

Ενδεικτικό της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι και ότι στην περίοδο 2003-2008 σημειώθηκε κατακόρυφη άνοδος των εισπράξεων από την ποντοπόρο ναυτιλία στο εξωτερικό ισοζύγιο υπηρεσιών (μέση ετήσια αύξηση 14,9%), με αποτέλεσμα να φθάσουν το 2008 τα 19,2 δισ. ευρώ (ήτοι 7,9% του ΑΕΠ).

Βέβαια, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πραγματοποιούν και σημαντικές πληρωμές στο εξωτερικό, οι οποίες είχαν ανάλογη άνοδο στην ανωτέρω περίοδο (μέση ετήσια αύξηση 13,6%) για να διαμορφωθούν στα 9,32 δισ. ευρώ το 2008. Έτσι

⁸ Η μελέτη της Alpha Bank αναδεικνύει τη σημαντική συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, επισημαίνει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει λόγω κρίσης, αναφέρεται στο πρόβλημα της συνεχούς μείωσης της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών λόγω ανταγωνισμού από τρίτες χώρες, αλλά και της έλλειψης εξειδικευμένου προσωπικού και καταθέτει πέντε προτάσεις, η υλοποίηση των οποίων θα αυξήσει τα οφέλη της χώρας από την ελληνική ναυτιλία.

οι καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανήλθαν το 2008 στα 9,87 δισ. ευρώ (4,1% του ΑΕΠ).

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (11,7 δισ. ευρώ το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (19,8 δισ. ευρώ το 2008).

Σημειώνεται ότι και οι εισπράξεις από τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών προϋποθέτουν σημαντικές πληρωμές για εισαγωγές που είναι ανάλογες με τις προαναφερθείσες πληρωμές στο εξωτερικό από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

3.2 Ναυτιλία και απασχόληση

Σύμφωνα με την Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδας το 2006, σε ότι αφορά τη συμβολή της ναυτιλίας στην απασχόληση στην Ελλάδα, η εξέλιξη της άμεσης απασχόλησης στα ελληνικά πλοία είναι εμφανώς φθίνουσα τα τελευταία χρόνια, ενώ υπογραμμίζει την έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού στην Ελλάδα για απασχόληση στην ποντοπόρο ναυτιλία.

Η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική σημαία, αλλά και σε άλλα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT) είναι πτωτική στις τελευταίες δεκαετίες, αναφέρει η μελέτη και σημειώνει ότι στα ανωτέρω πλοία απασχολούνται σήμερα άμεσα 16,2 χιλ. Έλληνες ναυτικοί και περίπου 13,98 χιλ. αλλοδαποί ναυτικοί. Πάντως, η μελέτη αναφέρει ότι –όπως στην παγκόσμια ναυτιλία έτσι και στην ελληνική– παρατηρείται σημαντική έλλειψη σε πλοιάρχους και μηχανικούς. Έχει εκτιμηθεί ότι οι κενές θέσεις πλοιάρχων και μηχανικών στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας ανέρχονται στις 4.000-5.000, ενώ για τα υπό ελληνική σημαία πλοία απαιτούνται περί τους 1.200 νέους πλοιάρχους και μηχανικούς, οι οποίοι δεν είναι διαθέσιμοι στην ελληνική αγορά.

Ωστόσο, στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν σχέση με τη ναυτιλία, που εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση σε 12.500 περίπου ναυτιλιακά στελέχη, η συντριπτική πλειονότητα των οποίων είναι Έλληνες.

Τέλος, η μελέτη επισημαίνει ότι τα έσοδα της Ελλάδας από τη ναυτιλία μπορεί να αυξηθούν εάν:

- η προσφορά ανταγωνιστικής εργασίας (εξειδικευμένης και ανειδίκευτης) στη ναυτιλία από τη χώρα μας αναβαθμισθεί ουσιαστικά,

- η ναυπήγηση και η επισκευή πλοίων στην Ελλάδα γίνεται πιο ανταγωνιστική,
- η λειτουργία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου εξελιχθεί με ταχύτερο ρυθμό από ότι έως σήμερα,
- η λειτουργία της ελληνικής Δημόσιας Διοίκησης βελτιωθεί σημαντικά,

Οι επενδύσεις των υψηλών κερδών από τη ναυτιλία στην ελληνική οικονομία είναι υπαρκτές, αλλά θα μπορούσαν να είναι πολύ περισσότερες εάν η οικονομία μας γίνει πιο ανταγωνιστική και πιο ελκυστική ως τόπος εγκαταστάσεως εγχώριων και ξένων επιχειρήσεων.

Αν και η ακολουθούμενη στρατηγική των πλοιοκτητριών εταιριών περιλαμβάνει την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών σε υψηλόβαθμες θέσεις, η απαιτούμενη οργανική σύνθεση των πληρωμάτων για πλοία υπό ελληνική σημαία συνεπάγεται την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών και σε χαμηλόβαθμες θέσεις με αρκετά υψηλότερο κόστος σε σύγκριση με την απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών.

3.3 Ελληνικός Στόλος και η θέση του στην παγκόσμια κατάταξη

Η χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας.

Σύμφωνα με πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 31-12-2006 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό ελληνική σημαία στόλου, ο οποίος αριθμεί 1.455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt.

Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνικής σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού. Σύμφωνα με στοιχεία της Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος για τη χρήση του 2006, ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος ανερχόταν το Φεβρουάριο του 2007 σε 3.699 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 218 εκατ. dwt, η οποία αντιστοιχεί στο 16,5% της μεταφορικής ικανότητας του παγκόσμιου στόλου.

Βασικά οικονομικά μεγέθη σχετιζόμενα με τις θαλάσσιες μεταφορές			
(κατ. ευρώ)			
Μέγεθος	2004	2005	2006
ΑΕΠ (τρέχουσες τιμές)	168.417	181.088	195.213
Εμπορικό ισοζύγιο	-25.435,8	-27.558,9	-35.286,3
- εκ του οποίου: ισοζύγιο πλοίων (πωλήσεις μείον αγορές)	135,6	-723,0	-3.390,5
Ισοζύγιο υπηρεσιών	15.467,0	15.497,1	15.337,1
Εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές	12.404,2	12.953,0	13.280,2
-Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή	38,42	4,42	2,53
Πληρωμές για θαλάσσιες μεταφορές	4.486,0	4.646,9	5.024,5
- Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή	17,50	3,59	8,13
Καθαρές εισροές από θαλάσσιες μεταφορές	7.918,3	8.306,1	8.255,7
- Ως ποσοστό % του ΑΕΠ	4,70	4,59	4,23
- Ως ποσοστό % του ισοζυγίου υπηρεσιών	51,79	53,60	53,83
- Ως ποσοστό % κάλυψης του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου	31,13	30,14	23,40
Ετήσια εκατοστιαία μεταβολή των καθαρών εισροών από θαλάσσιες μεταφορές	53,9	4,9	-0,6

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος και (για το ΑΕΠ) Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

Έτσι, κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου, η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Όπως σημειώνει η Τράπεζα της Ελλάδος στην έκθεσή της, η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου ("χύδην φορτίου") και πετρελαίου είναι εμφανής, δεδομένου ότι ειδικά για τις δύο αυτές οι κατηγορίες πλοίων το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται στο 22,3% και 21,8% αντίστοιχα. Σημειώνεται το μέσο μέγεθος των πλοίων παρουσίασε αύξηση της τάξης του 5,5% το 2007, η οποία διευκολύνει την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακος που παρατηρούνται στον τομέα της ναυτιλίας.

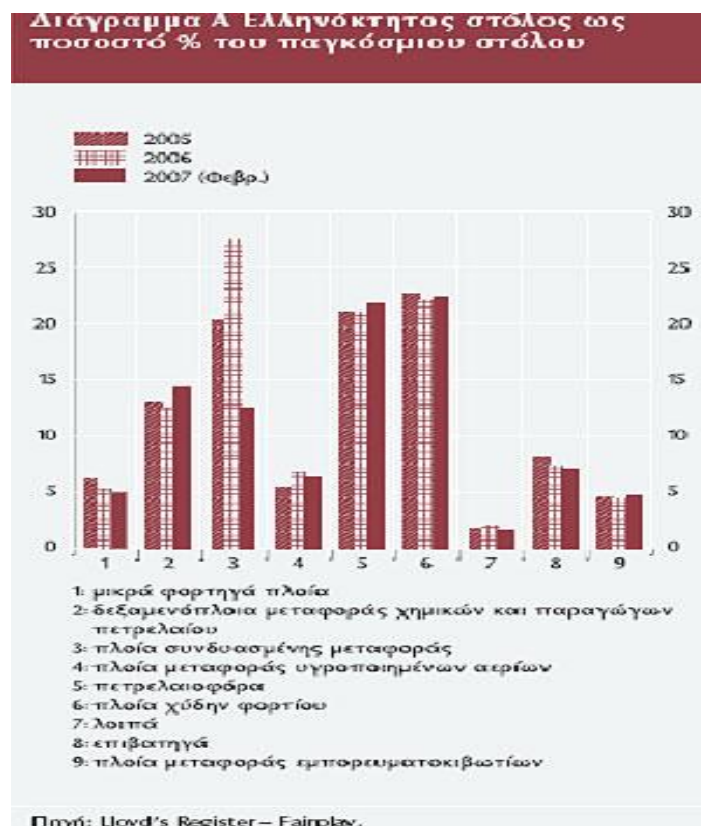
Στο μεταξύ, σύμφωνα με νεότερα στοιχεία της Petrofin Research, η ελληνική ναυτιλία συνέχισε την αυξητική της πορεία φθάνοντας στα 4.545 πλοία από 4.346 που αριθμούσε στα τέλη του 2007. Στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς.

Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001- Μάιος 2008 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 5, 0%,
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 41,6%,
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,3%, αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 24,6%, αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 12,9%,
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 57,1%,
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,3% και

- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 29,3%.

Παράλληλα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν προχωρήσει από το 2008 σε ένα ευρύ πρόγραμμα ανανέωσης και επέκτασης του υπάρχοντος στόλου και εκτιμάται ότι η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου θα αυξηθεί κατά 28% έως το 2010.



Από τα στοιχεία της έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος προκύπτει ότι το 2006 συνολολογήθηκαν συμβόλαια για τη ναυπήγηση 322 νέων πλοίων συνολικής αξίας περίπου 16,6 δις. δολαρίων. Από αυτά, 221 είναι δεξαμενόπλοια και 74 πλοία ξηρού φορτίου. Η έντονη αυτή ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών συνεχίστηκε, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, και κατά το πρώτο τρίμηνο του 2007, όταν έγιναν παραγγελίες για 125 πλοία, στην πλειονότητά τους ξηρού φορτίου, αξίας 6,7 δις. δολαρίων.

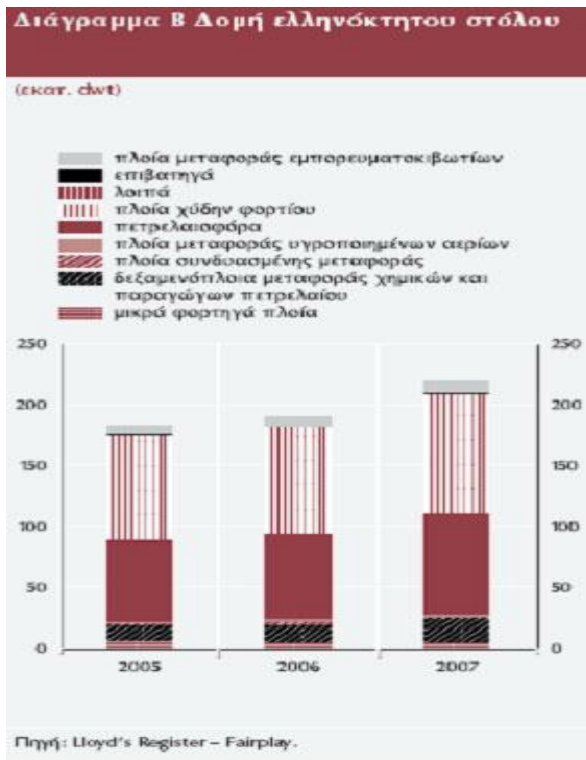
Αυτό το πρόγραμμα ανανέωσης, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, έχει συντελέσει στη μείωση της μέσης ηλικίας του στόλου. Συγκεκριμένα, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου προσεγγίζει τα 10,1 έτη, καθώς η μέση ηλικία των πλοίων ξηρού φορτίου είναι 12 έτη και των πετρελαιοφόρων τα 7,4 έτη.

Τα αντίστοιχα μεγέθη για το στόλο υπό ελληνική σημαία είναι τα 5,9 έτη, τα 7,6 έτη και τα 4,8 έτη. Αυτό είναι ενδεικτικό της προσέλκυσης πλοίων μικρής ηλικίας

στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόκλιση της ηλικίας μεταξύ των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και των πετρελαιοφόρων αποδίδεται στην εφαρμογή αυστηρών κριτηρίων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος σε πλοία μεταφοράς πετρελαίου και παραγώγων του. Συγκεκριμένα, η απαίτηση κατασκευής πλοίων διπλού κύτους και το επιταχυνόμενο πρόγραμμα απόσυρσης των υπαρχόντων πλοίων μονού κύτους συνέβαλαν στην ταχύτερη αντικατάσταση των παλαιότερων πετρελαιοφόρων.

Σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, μόνο το 1/4 του στόλου ελληνικών συμφερόντων είναι νηολογημένο στην Ελλάδα, ενώ το 15% είναι νηολογημένο στον Παναμά, το 14% στη Μάλτα, το 10% στην Κύπρο και το 10% στη Λιβερία, κυρίως λόγω του αυξανόμενου κόστους, που συνεπάγεται η απαιτούμενη οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς, το επιπρόσθετο ετήσιο κόστος από τη χρήση ελληνικής σημαίας συγκριτικά με τη χρήση των λεγόμενων «σημαιοών ευκαιρίας» ανέρχεται σε 265.000 έως 395.000 ευρώ ανά πλοίο, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου.



3.4 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές καλείται σήμερα να ανταποκριθεί σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό περιβάλλον που προσδιορίζεται από νέα παραγωγικά και καταναλωτικά πρότυπα, αυξημένη μεταφορική ζήτηση, νέες μεταφορικές ανάγκες, νέες υπηρεσίες και τεχνολογικές εξελίξεις, που επιδρούν σε ολόκληρο το φάσμα των μεταφορών και στο σύνολο της μεταφορικής αλυσίδας.

Στις προτεραιότητες των πολιτικών αναζήτησης είναι η εξεύρεση προωθημένων λύσεων, που θα διασφαλίζουν τη μεταφορική επάρκεια και την οικονομική αποδοτικότητα του συστήματος, ενώ παράλληλα θα εγγυώνται υψηλή περιβαλλοντική προστασία και ορθολογική αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών πόρων στη βάση μιας αειφόρου προσέγγισης.

Ο στόχος αυτός προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερη αξία στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, όπου η οργάνωση αποτελεσματικών μεταφορών και η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων αποτελούν αδιαμφισβήτητη αναγκαιότητα.

Η αύξηση των μεταφορικών αναγκών, για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων παραγωγικών και καταναλωτικών προτύπων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την ανάπτυξη της ενιαίας εσωτερικής αγοράς, αλλά και η ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων των κρατών-μελών της ΕΕ με τρίτα κράτη, έχουν ως επακόλουθο την πύκνωση των μεταφορικών ροών και την αύξηση των φόρτων.

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών αποσκοπεί στην οριοθέτηση του ευρωπαϊκού μεταφορικού συστήματος σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, που διέπεται από αρχές, κανόνες, πολιτικές και στόχους και καλείται όμως να προσαρμοστεί σε αειφόρα πρότυπα. Η πολιτική μεταφορών επομένως, προσλαμβάνει ένα νέο περιεχόμενο, αλλά και μια εντελώς διαφορετική ποιότητα.

3.4.1 Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιος χώρος

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και η διασύνδεση των μεταφορικών τρόπων, αποτελούν βασική συνιστώσα του συστήματος. Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν υψηλή ενεργειακή απόδοση και προκαλούν μικρότερη επιβάρυνση στο περιβάλλον από ότι οι οδικές μεταφορές, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζουν τα μειονεκτήματα των χερσαίων μεταφορών, όπως για παράδειγμα τις υφιστάμενες συμφορήσεις και στενώσεις, η θαλάσσια μεταφορά ως μεταφορικός τρόπος ανταποκρίνεται στις

σύγχρονες απαιτήσεις και προσιδιάζει στο κυρίαρχο παράδειγμα της αειφόρου ανάπτυξης. Οι συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να αξιοποιήσουν τα πλεονεκτήματα των διαφορετικών μέσων και να συμβάλλουν ουσιαστικά στην οργάνωση μεταφορών στη βάση αειφόρων προτύπων, πολύ περισσότερο όταν οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το κύριο τμήμα της διαδρομής.

Είναι πλέον κυρίαρχη η αντίληψη ότι οι προσπάθειες πρέπει να εστιασθούν αφενός στην περαιτέρω αύξηση του μεριδίου των θαλάσσιων μεταφορών στο σύνολο της μεταφορικής αγοράς και αφετέρου στην προώθηση της ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό της πολιτικής για τις μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο. Η επιδίωξη αειφόρων προτύπων με το 5ο και το 6ο Πρόγραμμα Δράσης της Κοινότητας για το Περιβάλλον, τη Θεματική Στρατηγική για το Θαλάσσιο Περιβάλλον, τη στρατηγική της Λισσαβόνας⁹ (Λισσαβόνα 2000) και τη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, συγκροτεί μια ευνοϊκή συγκυρία για την πραγμάτωση των στόχων, καθώς προδιαγράφει τις κατευθύνσεις της πολιτικής, ενώ δημιουργεί μια ισχυρή δυναμική στο σύστημα για την περαιτέρω ανάπτυξη του.

Από την άλλη πλευρά, σε επίπεδο σχεδιασμού, διαφαίνεται μια σαφής πρόθεση σύνθεσης μιας σειράς επιμέρους και αποσπασματικών στοιχείων της κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, καθώς επίσης μια στοχευμένη προσπάθεια ανάπτυξης μιας ναυτιλιακής πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ενδιάμεση αναθεώρηση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές και η Πράσινη Βίβλος για τη Ναυτιλιακή Πολιτική της Κοινότητας, καθώς επίσης η δρομολόγηση μιας ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής για την Ευρωπαϊκή Ένωση, καλούνται να οριοθετήσουν τον προβληματισμό γύρω από την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά επίσης να προσδιορίσουν τις κατευθύνσεις της πολιτικής και σε επόμενη φάση να οδηγήσουν στην υιοθέτηση συγκεκριμένων ρυθμίσεων, δράσεων και μέτρων. Συνολικά, διαπιστώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια επιδίδεται σε μια προσπάθεια συστηματικής προσέγγισης των μεταφορών στο θαλάσσιο χώρο και τη διαμόρφωση μιας συγκροτημένης πολιτικής.

Η ιδιαίτερη φύση και ο χαρακτήρας της ναυτιλιακής δραστηριότητας, λειτούργησαν στο παρελθόν ως εμπόδιο για συγκεκριμένες ρυθμίσεις και την ανάπτυξη μιας πολιτικής και επιβλήθηκαν, όπου ήταν απολύτως απαραίτητο, μόνο περιοριστικοί όροι και κανόνες, μετά από σθεναρή αντίσταση των οργανωμένων

⁹ Βλέπε παράρτημα.

συμφερόντων στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Εξάλλου, η Κοινότητα συμβιβάστηκε σε ένα παθητικό ρόλο στις εξελίξεις των θαλάσσιων μεταφορών και της ναυτιλίας.

Σήμερα πλέον, η κυρίαρχη η βούληση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η ενεργή παρουσία της για ανάληψη δράσης στο εν λόγω πεδίο. Ο σχεδιασμός του συστήματος καλείται να εξυπηρετήσει ακριβώς αυτόν το στόχο με σαφήνεια και αποφασιστικότητα.

Προς το παρόν, η ενίσχυση των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών αντανακλάται σε εξελίξεις, όπως η ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και των θαλασσιών λεωφόρων, η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η υιοθέτηση του Κανονισμού για το Πρόγραμμα Marco Polo II, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση της εφοδιαστικής αλυσίδας των μεταφορών και η ιδέα για τη δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου, η πρόθεση ανάπτυξης μιας κοινοτικής πολιτικής για τους θαλάσσιους λιμένες, αλλά και η υιοθέτηση ενός πλέγματος κανονιστικών ρυθμίσεων προληπτικού, σε μεγάλο βαθμό, χαρακτήρα, που αφορούν στην ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

Οι εξελίξεις αυτές σηματοδοτούν μια ουσιαστική και ποιοτική αναβάθμιση της πολιτικής με τις περιβαλλοντικές επιδιώξεις να βρίσκονται σε σημαντική προτεραιότητα, ενώ καθίσταται σαφές ότι η τάση αυτή θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο στο άμεσο μέλλον.

Σε κάθε περίπτωση, η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών επηρεάζει τις επιμέρους πολιτικές μεταφορών των κρατών-μελών, αλλά και τις επενδύσεις που συνδέονται με μεταφορικές υποδομές. Η ανάπτυξη των υποδομών που εξυπηρετούν φιλικά προς το περιβάλλον μεταφορικά μέσα, όπως οι λιμένες και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις, και η προώθηση συγκεκριμένων μεταφορικών τρόπων, όπως οι θαλάσσιες και συνδυασμένες μεταφορές, καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις επιλογές που πραγματοποιούνται πλέον σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παράλληλα όμως και οι ανάγκες της αγοράς υπαγορεύουν προοδευτικά συγκεκριμένες επιλογές αναφορικά με το σχεδιασμό και την υλοποίηση επενδύσεων σε μεταφορικές υποδομές και εξοπλισμούς που κινούνται προς την ίδια κατεύθυνση. Επιπλέον και ανεξάρτητα από τις πιέσεις που δέχεται το σύστημα, οι εμπλεκόμενοι στο χώρο των μεταφορών αντιλαμβάνονται ολοένα και περισσότερο ότι η

ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στη μεταφορική δραστηριότητα είναι δυνατό να αποφέρει μέσο- και κυρίως μακροπρόθεσμα σημαντικά οφέλη.

3.5 Το πλαίσιο της μελλοντικής πολιτικής των μεταφορών

Οι βασικές κατευθύνσεις της μελλοντικής πολιτικής για τις μεταφορές έχουν ήδη τεθεί, ενώ έχει δρομολογηθεί μια αειφόρος προοπτική, η οποία θα πρέπει στο μέλλον να ενισχυθεί. Για την ουσιαστική περιβαλλοντική διάσταση στο μελλοντικό σχεδιασμό της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και ειδικότερα την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών απαιτούνται:

- Η ύπαρξη σαφούς πολιτικής βούλησης και αποφασιστικότητας για τη στήριξη και υλοποίηση των πολιτικών επιλογών που έχουν διατυπωθεί σε μια σειρά προγραμματικών κειμένων των τελευταίων χρόνων, όπως τη Λευκή Βίβλο για την Πολιτική των Μεταφορών, την Πράσινη Βίβλο για τη Μελλοντική Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κλπ.
- Η ενθάρρυνση των κρατών-μελών για ενίσχυση των πολιτικών τους και σχεδιασμό των επενδύσεων τους προς την κατεύθυνση της στήριξης των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, με την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και ανωδομών και τη διασύνδεση των λιμένων με την ενδοχώρα και τα Διευρωπαϊκά και Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών.
- Η προτεραιότητα στην ανάπτυξη μιας ποιοτικής ναυτιλίας με συγκεκριμένες προδιαγραφές και ποιοτικά χαρακτηριστικά, όπου η ανταγωνιστικότητα αντιμετωπίζεται στη βάση της παροχής μεταφορικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, ενώ το κόστος αποτελεί μεν ένα κυρίαρχο αλλά όχι τον αποκλειστικό παράγοντα.
- Η ενίσχυση της συνοχής της πολιτικής για το περιβάλλον και της πολιτικής των μεταφορών, με την ανάληψη συγκεκριμένων, ποσοτικοποιημένων στόχων και της σαφούς δέσμευσης των κρατών-μελών και των εμπλεκόμενων φορέων για την υλοποίησή τους.
- Η ενίσχυση επιμέρους στοιχείων και διαδικασιών που αφορούν στην εφαρμογή των νομοθετικών ρυθμίσεων στο πεδίο των θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου και του ελέγχου της εφαρμογής τους, δεδομένου ότι η επαρκής και ουσιαστική εφαρμογή διασφαλίζει σε σημαντικό βαθμό την αποτελεσματικότητα του συστήματος.

- Η βελτίωση της πρόσβασης των φορέων οργανωμένων συμφερόντων που εμπλέκονται στο χώρο των μεταφορών στο σχεδιασμό και τη λήψη μέτρων για το θαλάσσιο χώρο, με στόχο την ανάδειξη των επιμέρους συμφερόντων και την επίτευξη καλύτερης πολιτικής, αλλά και την ουσιαστική βελτίωση των προϋποθέσεων για την υλοποίηση της. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη πρόσθετων μέτρων που θα αποβλέπουν στη συνεργασία των φορέων, αλλά και στην κατανόηση των εκατέρωθεν θέσεων και απόψεων, ενώ ειδική μέριμνα οφείλει να ληφθεί για το συντονισμό τους.
- Η προαγωγή της ανταγωνιστικότητας των εμπλεκόμενων στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, και η ενδυνάμωση της βιώσιμης ανάπτυξης με την υιοθέτηση περιβαλλοντικά αποδεκτών λύσεων από το σύνολο της ναυτιλιακής και λιμενικής κοινότητας με την ενίσχυση της περιβαλλοντικής συνείδησης.
- Η ανάπτυξη της έρευνας στο θαλάσσιο περιβάλλον και των θαλάσσιων μεταφορών, με την αξιοποίηση της πλατφόρμας που παρέχεται από το Έβδομο Πρόγραμμα Πλαίσιο για την Έρευνα και την Καινοτομία, κατά τρόπο ώστε να προαχθεί η επιστημονική γνώση και να δημιουργηθεί ένα στέρεο επιστημονικό υπόβαθρο, το οποίο θα αποτελέσει βασική εισροή στο σχεδιασμό και την υλοποίηση της πολιτικής και των επιμέρους δράσεων.
- Η εξεύρεση ικανοποιητικών λύσεων σε μια σειρά επιμέρους ζητήματα που αφορούν στις θαλάσσιες μεταφορές, όπως για παράδειγμα η διαχείριση των καταλοίπων που παράγονται από πλοία και ο περιορισμός της εκπομπής αέριων ρύπων.
- Η εξασφάλιση ικανής οικονομικής βάσης της πολιτικής, η ισχυροποίηση του οπλοστασίου της Ένωσης αναφορικά με σχετικά προγράμματα και δράσεις και η κατά προτεραιότητα αντιμετώπιση των έργων που αφορούν στη στροφή των μεταφορών προς θαλάσσια μέσα, καθώς επίσης στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής προστασίας και της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών.

Τα στοιχεία αυτά συνιστούν σημαντικές προϋποθέσεις για μια αποτελεσματική ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών. Η ικανοποίησή τους, αλλά και η μεταξύ τους σχέση θα προσδιορίσουν το βαθμό και την ποιότητα της ενσωμάτωσης, συνεπώς και την επιτυχία του συστήματος προς αυτή την κατεύθυνση. Η ευρωπαϊκή πολιτική, όπως και η πολιτική των κρατών-μελών, καλούνται συνεπώς να εστιάσουν τις προσπάθειες και τα διαθέσιμα μέσα προς

το στόχο αυτό, ενώ ο σχεδιασμός θα πρέπει να ανταποκριθεί με σαφήνεια και πληρότητα, αλλά επίσης να ενσωματώσει ως εισροή προγραμματισμού διαρθρωτικές αδυναμίες και αντιστάσεις, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν εμπόδια σε αυτή την πορεία.

Ωστόσο, τα αποτελέσματα και οι προοπτικές αυτής της πολιτικής θα εξαρτηθούν από τη στάση των εμπλεκομένων στο χώρο των μεταφορών και την ανταπόκριση της αγοράς. Ο σχεδιασμός του συστήματος οφείλει να πραγματοποιηθεί με πλήρη επίγνωση της εμπορικής πραγματικότητας.

3.6 Η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην εθνική οικονομία

Στη σύγχρονη οικονομία, τα αεροδρόμια αποτελούν σημαντικό φορέα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης για τις χώρες τους και τις τοπικές κοινωνίες της ευρύτερης περιοχής όπου αναπτύσσουν τις δραστηριότητές τους.

Σύμφωνα με τη μελέτη του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) αποτελεί ένα σημαντικό παραγωγικό κεφάλαιο για την ελληνική οικονομία, με ουσιαστικά οφέλη για την απασχόληση, την επιχειρηματικότητα και τον τουρισμό σε εθνική αλλά και τοπική κλίμακα.

Η ετήσια «προστιθέμενη αξία» της επιχειρηματικής κοινότητας του αεροδρομίου της Αθήνας για το σύνολο της ελληνικής επικράτειας ανέρχεται σε 4,9 δισ. € ποσό που αντιστοιχεί στο 2,14% του ΑΕΠ της χώρας. Παράλληλα, ο ΔΑΑ, ισχυρός μοχλός απασχόλησης, δημιούργησε από το σύνολο των δραστηριοτήτων του περισσότερες από 63.000 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα στους χώρους του αλλά και ευρύτερα.

Η ετήσια οικονομική συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην περιφέρεια ανέρχεται σε €4,1 δισ., ποσό που αντιστοιχεί στο 3,2% του ΑΕΠ του Νομού. Αντίστοιχα, οι συνολικές θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν στην Αττική λόγω του αεροδρομίου ανήλθαν σε 48.000. Στα Μεσόγεια ειδικότερα, η μελέτη κατέδειξε ότι το αεροδρόμιο συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομική ευημερία της περιοχής.

Ως η μεγαλύτερη μονάδα που δραστηριοποιείται στα Μεσόγεια, το αεροδρόμιο αντιπροσωπεύει το 47% του συνολικού ΑΕΠ της περιοχής και έχει ενισχύσει την απασχόληση δημιουργώντας 8.000 θέσεις εργασίας για τους κατοίκους

από το σύνολο των δραστηριοτήτων του (άμεσων, έμμεσων, πολλαπλασιαστικών). Η ταυτόχρονη «προστιθέμενη αξία» προς την ίδια την περιοχή ανέρχεται σε ύψος €93 εκ. ετησίως. Στο χάρτη της απασχόλησης της περιοχής των Μεσογείων, η αεροδρομιακή κοινότητα με 15.296 εργαζόμενους αντιπροσωπεύει, σύμφωνα με τη μελέτη, το 22% του συνόλου των περίπου 70.000 εργαζομένων στα Μεσόγεια.

Η ποσοστιαία συνεισφορά στο ΑΕΠ τοποθετείται στην ανώτερη κλίμακα σε σύγκριση με τα αντίστοιχα ποσοστά ευρωπαϊκών αεροδρομίων, που κυμαίνονται μεταξύ 1,4% και 2,5% του ΑΕΠ. Επιπλέον, οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί το αεροδρόμιο της Αθήνας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο βάσει της επιβατικής κίνησης, ξεπερνούν σημαντικά τους αντίστοιχους δείκτες άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων (κατά 29% και 45% αντίστοιχα), καταδεικνύοντας το ρόλο του αεροδρομίου ως μοχλού απασχόλησης.

3.6.1 Σύγκριση με διεθνή ευρωπαϊκά αεροδρόμια

Τα ευρήματα της μελέτης για τις συνολικές οικονομικές επιπτώσεις του ΔΑΑ (2,14% του ΑΕΠ της Ελλάδας) κρίνονται σε εθνικό επίπεδο ιδιαίτερα σημαντικά, ενώ η ποσοστιαία συνεισφορά στο ΑΕΠ τοποθετείται στην ανώτερη κλίμακα σε σύγκριση με τα αντίστοιχα ποσοστά ευρωπαϊκών αεροδρομίων, που κυμαίνονται μεταξύ 1,4% και 2,5% του ΑΕΠ. Επιπλέον, οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί το αεροδρόμιο της Αθήνας σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο βάσει της επιβατικής κίνησης, ξεπερνούν σημαντικά τους αντίστοιχους δείκτες άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων (κατά 29% και 45% αντίστοιχα), καταδεικνύοντας το ρόλο του αεροδρομίου ως μοχλού απασχόλησης.

Η μέχρι σήμερα διαδρομή του αεροδρομίου, αντανακλά την εξέλιξη ενός σημαντικού έργου υποδομής σε μια πρότυπη επιχειρηματική οντότητα με γενικότερα οφέλη για την εθνική οικονομία, την απασχόληση, τον τουρισμό και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Την επιτυχία του επιχειρηματικού και λειτουργικού μοντέλου του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών αντικατοπτρίζει περαιτέρω η συνεισφορά της Εταιρείας Αεροδρομίου στον προϋπολογισμό του Ελληνικού Δημοσίου. Την τελευταία επταετία (2002-2008), το Ελληνικό Δημόσιο έχει εισπράξει από το ΔΑΑ €450 εκ., που αντιστοιχεί στο 75% του ποσού που έχει συνολικά αποδώσει η Εταιρεία Αεροδρομίου στους μετόχους της».

3.7 ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΟ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Στην Ελλάδα το 14% του πληθυσμού κατοικεί σε 124, από τα 3500 συνολικά νησιά ενός εκτεταμένου Αρχιπελάγους που περιβάλλει τη χώρα μας –μοναδικού φαινομένου για κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τριανταμία (31) κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εξυπηρετούν σήμερα τις ανάγκες μεταφοράς κατοίκων, επισκεπτών και εμπορευμάτων, συνδέοντας τα 96 λιμάνια των νησιών με τα 42 της ηπειρωτικής χώρας.

Η ακολουθούμενη μέχρι σήμερα πολιτική, συναρμοδιότητας τεσσάρων Υπουργείων και αρκετών Οργανισμών (χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης) με επίκεντρο το μεταφορικό μέσο (κυρίως το πλοίο) και όχι το μεταφορικό έργο, διαμόρφωσε συνθήκες, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές, από τις οποίες προκύπτει η δημιουργία ομάδων νησιών τριών ταχυτήτων:

Τα μεγάλα, πιο «εμπορικά» και τουριστικά νησιά βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία εξυπηρέτησης με προβλήματα ικανοποίησης της ζήτησης κατά τις περιόδους αιχμής και χαμηλής συχνότητας κατά τις υπόλοιπες περιόδους του έτους.

Ο πολύ μεγάλος αριθμός μεσαίων αλλά και μεγάλων πλην απομακρυσμένων νησιών (Δωδεκάνησα, νησιά Ανατολικού Αιγαίου) τα οποία μονίμως αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Τα μικρά νησιά της άγονης γραμμής, που παραμένουν σε συνθήκες απομόνωσης ανεξαρτήτως εποχής

Δεν χωρά λοιπόν αμφιβολία ότι το σύστημα που διαμορφώθηκε δεν εξυπηρετεί τους κατοίκους των νησιών, δεν εξυπηρετεί τους επισκέπτες, δεν εξυπηρετεί τις εμπορευματικές μεταφορές, δεν εξυπηρετεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου τόσο σε σχέση με την ηπειρωτική χώρα όσο και ενδονησιωτικά δημιουργώντας μεγάλες ανισότητες μεταξύ των πολιτών. Με αυτή την έννοια πρέπει να επαναπροσδιοριστεί και να επανασχεδιαστεί.

Για τον επαναπροσδιορισμό αυτόν, θεωρούμε δεδομένες ορισμένες βασικές αρχές-παραδοχές:

Η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να διασφαλίζει συνδέσεις με επαρκή συχνότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και ανεκτό οικονομικό αντίτιμο σε όλους τους πολίτες της χώρας, επομένως και στους κατοίκους των νησιών. Η πρόσβαση των πολιτών στις υπηρεσίες μεταφορών αποτελεί δημόσιο αγαθό και δικαίωμα που δεν μπορεί να υπακούει αποκλειστικά στη λογική της ανάλυσης κόστους – ωφέλειας.

Οι μεταφορές αποτελούν για τα νησιά «επιταχυντή οικονομικής ανάπτυξης με κρίσιμες συνέπειες για την απασχόληση και την άρση του αποκλεισμού» καθώς η εξασφάλιση επαρκών και ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών στα νησιά είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των νησιών.

Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σε αυτή την βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η έννοια του δημόσιου αγαθού περιλαμβάνει την αρχή της οικονομικά προσιτής (μεταφορικής) υπηρεσίας για το σύνολο του νησιωτικού πληθυσμού. Όμως αυτή σήμερα δεν διασφαλίζεται ούτε στις βιώσιμες ούτε στις επιδοτούμενες γραμμές. Απαιτείται συνεπώς να προσδιορισθεί, να παρακολουθείται και να ελέγχεται συστηματικά.

Για λόγους ισότητας των πολιτών, για την κάλυψη αντίστοιχης απόστασης από το Κέντρο, οι προσφερόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να συγκλίνουν με τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του χρήστη, στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού και στην προσφερόμενη ποιότητα, σε ένα πλαίσιο θεώρησης όπου ο νησιώτικος χώρος αποτελεί προέκταση του χερσαίου χώρου και όπου η χρέωση για την μεταφορά ανάμεσα σε ίσες αποστάσεις πρέπει να είναι δίκαιη.

Η επιστημονική έρευνα δεν μπορεί να δώσει μονοσήμαντες απαντήσεις σε θέματα όπου οι απόψεις των ενδιαφερομένων μερών διαφέρουν, αλλά την τεκμηρίωση και τα εναλλακτικά σενάρια προτάσεων και λύσεων για τη λήψη πολιτικών αποφάσεων που οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη κοινωνικές προτεραιότητες και αναπτυξιακές προσεγγίσεις. Υπ' αυτό το πρίσμα, η επιστημονική επιτροπή λαμβάνοντας κατ' αρχήν υπόψη τις διαφορετικές παραμέτρους που υπαγορεύονται από τις εξελίξεις στο ευρωπαϊκό αλλά και στο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον, τους διαφορετικούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών της χώρας ανά περιφέρεια, το βαθμό αποκέντρωσης που έχει επιτευχθεί κατά τα τελευταία έτη, την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών των νησιωτών, όπως προέκυψε από το σχετικό ερωτηματολόγιο για την παρούσα

Μελέτη που στάλθηκε στους 216 νησιωτικούς ΟΤΑ, καταλήγει, με αυστηρά επιστημονικά κριτήρια, σε τέσσερα σενάρια εκ των οποίων διακρίνει ως

επικρατέστερο στις παρούσες συνθήκες ένα το επονομαζόμενο στη μελέτη ως «διαφαινόμενο σενάριο». Δεδομένου ότι η ΚΕΔΚΕ είναι πολιτικό όργανο, μπορούμε να περιγράψουμε τον ελάχιστο κοινό παρανομαστή του προτεινόμενου μοντέλου και πολιτικών ανάπτυξης μεταφορικών υπηρεσιών που απορρέουν από αυτό, στο πλαίσιο των προηγηθεισών βασικών αρχών.

Το μοντέλο αυτό και οι πολιτικές ανάπτυξης υπηρεσιών μεταφορών οικοδομείται στη βάση:

- της συνειδητοποίησης ότι ο βαθμός νησιωτικότητας του Ελλαδικού χώρου διαφέρει από νησί σε νησί, σύμφωνα με τον ορισμό της Ε.Ε. καθώς σχετίζεται με το μέγεθος (έκταση, πληθυσμός, οικονομικοί δείκτες κλπ.), την απόσταση από την ηπειρωτική Ελλάδα και μια σειρά από άλλα ειδικά χαρακτηριστικά. Επομένως οι μεταφορικές ανάγκες δεν μπορεί και δεν πρέπει να αντιμετωπισθούν με ενιαίο τρόπο σε όλα τα νησιά.
- της υιοθέτησης της αρχής του μεταφορικού ισοδυναμίου. Αρχής που στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται.
- της εξασφάλιση «καθολικής υπηρεσίας», δηλαδή μίας ελάχιστης εγγυημένης υπηρεσίας δημοσίου συμφέροντος που θα παρέχεται από τον εξειδικευμένο οργανισμό σε κάθε χρήστη, ανεξάρτητα από τη γεωγραφική του θέση και σε προσιτή τιμή
- της ανάγκης ανάπτυξης νέων εθνικών πολιτικών -στο δεδομένο Κοινοτικό περιβάλλον- οι οποίες θα οδηγούν στο συντονισμό των δράσεων της Ελλάδας με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αντιμετωπίζουν αντίστοιχα προβλήματα (Ιταλία, Γαλλία, Βρετανία, Σκανδιναβικές χώρες), ιδίως ενόψει της έγκρισης των νέων κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων.
- της αντικατάστασης της πολιτικής που είχε ως επίκεντρο το πλοίο με μια πολιτική που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με το συντονισμό και διαφορετικών μέσων (πλοίων, αεροπλάνων, υδροπλάνων, ελικοπτέρων). Αυτό γίνεται μέσω της προκήρυξης του μεταφορικού έργου που καλείται να προσφέρει ο επενδυτής (προς συγκεκριμένα νησιά, σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και με

προδιαγεγραμμένη συχνότητα), αντί της (υφιστάμενης) προκήρυξης αποκλειστικά και περιοριστικά στη βάση των χαρακτηριστικών του μεταφορικού μέσου-πλοίου. Με την προσέγγιση αυτή η αγορά υπερπηδά υφιστάμενους περιορισμούς και δυσκαμψίες που περιορίζουν τις συνέργειες ανάμεσα σε διαφορετικά μεταφορικά μέσα και διευκολύνεται η προσαρμογή της (πιο ευέλικτης) προσφοράς στη (μεταβαλλόμενη) ζήτηση

Με στόχο την ενίσχυση της ενδοπεριφερειακής συνοχής, η διατύπωση προτάσεων για ένα ολοκληρωμένο σύστημα νησιωτικών μεταφορών οφείλει να εντάσσεται στις γενικότερες αναπτυξιακές και χωροταξικές πολιτικές, μέσα από την ενίσχυση της αποκέντρωσης και την ισχυροποίηση της Αυτοδιοίκησης στις νησιωτικές περιοχές. Σε αυτό το πλαίσιο η Αυτοδιοίκηση θα μπορεί να χρησιμοποιήσει ακόμη αποτελεσματικότερα τα «εργαλεία» που προσφέρει ο νέος ΔΚΚ ή οι Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).

Για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου πλαισίου αναζήτησης βιώσιμης λύσης για το μεταφορικό πρόβλημα των νησιών, του οποίου τα βασικά χαρακτηριστικά αναπτύχθηκαν παραπάνω, πρέπει να ληφθεί μια σειρά από μέτρα στα πλαίσια των δυνατοτήτων που προσφέρει το Ελληνικό κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον καθώς και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από τα μέτρα αυτά που αναλυτικά περιγράφονται στη συνέχεια, τα σημαντικότερα αφορούν στην:

- οργάνωση ενός ενιαίου κέντρου λήψης αποφάσεων, με ισχυρή συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με αποκλειστική αρμοδιότητα να οργανώνει, σχεδιάζει, προγραμματίζει, συντονίζει, εποπτεύει και ελέγχει τη διεξαγωγή του συγκοινωνιακού έργου όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς, θαλάσσιων και αεροπορικών, στο νησιωτικό χώρο.
- σύσταση, με πρωτοβουλία του δημοσίου, ενός εξειδικευμένου οργανισμού παροχής ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις άγονες γραμμές, που θα χειρίζεται δημόσιους πόρους και μέσα, με στόχο την υλοποίηση του σχεδιασμού του κεντρικού φορέα.
- δημιουργία ενός «Παρατηρητηρίου» που θα καταγράφει συστηματικά τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τις ελλείψεις που παρατηρούνται και θα έχει γενικά την ευθύνη

παρακολούθησης και αξιολόγησης των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών και την προώθηση διορθωτικών δράσεων.

- Σε μία προσέγγιση ολοκληρωμένου συστήματος, κρίνεται απαραίτητη η διεξοδικότερη μελέτη του τρόπου με τον οποίο η Πολιτεία θα διαχειρίζεται το σχεδιασμό, λειτουργία, εποπτεία και αποτίμηση του συστήματος καθώς και την κατανομή αρμοδιοτήτων για το σύνολο των μέσων μεταφοράς, μέσω του κεντρικού φορέα συντονισμού και του οργανισμού λειτουργίας που προτείνεται να δημιουργηθούν, με ισχυρή τη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών προκαλεί συνέπειες στο περιβάλλον. Οι μεταφορές θεωρούνται ως ένας από τους πλέον ρυπογόνους τομείς δραστηριότητας. Η άναρχη και αλόγιστη ανάπτυξη των μεταφορών κατά το παρελθόν σε μεγάλο βαθμό, όπως επίσης η δυναμική αυτής της κατάστασης λόγω των υφιστάμενων προτύπων και τάσεων, σε συνδυασμό με τη διαρκή αύξηση της ζήτησης για μεταφορές, ζημίωσαν – και εξακολουθούν να ζημιώνουν – το περιβάλλον με τρόπο ανεπανόρθωτο. Παράλληλα, οι μεταφορές ευθύνονται για συμφορήσεις, ατυχήματα και ηχορύπανση, που επηρεάζουν σοβαρά την ανθρώπινη υγεία, ενώ συνεπάγονται σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

4.1 Θαλάσσιες μεταφορές και περιβάλλον

Η ναυτιλία είναι μια ρυπογόνος διαδικασία. Εδώ και μερικές δεκαετίες η ανθρωπότητα, υπό το βάρος σημαντικών θαλάσσιων ατυχημάτων με οδυνηρές επιδράσεις και στο περιβάλλον και εξαιτίας της ανάδυσης μιας νέας φιλοσοφίας για την ανάπτυξη, έθεσε τις θαλάσσιες μεταφορές στο πλαίσιο νομοθεσιών, κανονισμών, περιορισμών και οδηγιών, στόχος των οποίων είναι ο όσο το δυνατόν μεγαλύτερος περιορισμός του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας.

Παρά το γεγονός ότι η ναυσιπλοΐα, φέρει μερίδιο μόνο της ευθύνης για την υποβάθμιση των θαλασσών – καθώς η ρύπανση της θάλασσας από δραστηριότητες στην ξηρά είναι όπως όλοι υποστηρίζουν σημαντικότερη- πλοιοκτήτες, κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμοί και industry committees κινούνται προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης του εποπτικού ρόλου πάνω στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η μεγάλη χρήση των θαλάσσιων οδών δικαιολογείται καθώς με την εκτροπή των εμπορευματικών ροών από την ξηρά προς τη θάλασσα μειώνεται το συνολικά παραγόμενο μεταφορικό έργο των οδικών μέσων με αποτέλεσμα τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος των εμπορευματικών μεταφορών. Επιτυγχάνεται έτσι σημαντική μείωση του κινδύνου κυκλοφοριακής συμφόρησης στους οδικούς άξονες, δημιουργώντας παράλληλα προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και βιώσιμου μεταφορικού συστήματος.

Επιπλέον, το ειδικό εξωτερικό κόστος, στο οποίο συνυπολογίζονται μια σειρά από παράγοντες όπως ο θόρυβος και οι ρύποι, στις οδικές μεταφορές διαμορφώνεται στο 0,024 και στις ναυτικές κοντινών αποστάσεων 0,004.

4.2 Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας των θαλασσίων μεταφορών σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της αειφόρου ανάπτυξης αναδεικνύει μία σειρά θεμάτων που περιλαμβάνουν:

- Ναυτικά ατυχήματα
- Ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος
- Κορεσμό των θαλασσίων οδών
- Ανεπαρκή αξιοποίηση πόρων εξυπηρέτησης των πλοίων
- Παράνομες δραστηριότητες
- Τρομοκρατικές ενέργειες

Σε αυτά τα πλαίσια, η σύγχρονη τεχνολογία δημιουργεί λύσεις που συμβάλλουν στην αποδοτικότητα των Θαλασσίων Μεταφορών, στη βελτίωση της ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας και στην προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος.

Ο εκσυγχρονισμός της χώρας και η διασφάλιση των θαλασσίων συνόρων, αναδεικνύουν ως θέμα ύψιστης προτεραιότητας, τη λήψη μέτρων ασφαλείας των λιμένων και των θαλασσίων οδών.

4.3 Αέριοι ρύποι

Η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα καύσιμα των πλοίων αποτελεί μέγιστο πρόβλημα για την υγεία των παράκτιων πληθυσμών. Απαιτούνται ρυθμίσεις που θα επιβάλλουν οικολογικότερα καύσιμα, εφαρμογή τεχνικών εξοικονόμησης ενέργειας, καθώς και αποθείωση των καυσίμων στα διυλιστήρια.

Ο International Maritime Organization παρέχει στους ενδιαφερόμενους ένα πλέγμα λύσεων και προτάσεων για την καλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα. Το 2005 τέθηκε σε ισχύ το παράρτημα 6 της MARPOL που υποχρεώνει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόσουν μια σειρά περιορισμών ή απαγόρευσης εκπομπών συγκεκριμένων αέριων ρύπων, όχι όμως και αυτών που συμβάλλουν στο φαινόμενο

του θερμοκηπίου. Η Οδηγία 2005/33 ορίζει ότι από το 2010 όλα τα εμπορικά πλοία που θα βρίσκονται ελλιμενισμένα σε κοινοτικούς λιμένες είτε να χρησιμοποιούν καύσιμο με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο είτε να συνδέονται με εξωτερική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, μηδενίζοντας έτσι τις εκπομπές τους κατά τη διάρκεια του ελλιμενισμού τους.

Στη ναυτιλία οφείλεται περίπου το 4,5% των αερίων που εκπέμπονται και συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και προβλέπεται αύξηση των ρύπων κατά 75% μέχρι το 2020, οπότε και η προερχόμενη από τον θαλάσσιο χώρο ατμοσφαιρική ρύπανση θα έχει ισοσκελίσει την αντίστοιχη χερσαία ρύπανση εντός της Ε.Ε. Για τους λόγους αυτούς η Συνέλευση του ΙΜΟ εξέδωσε το 2003 ένα Ψήφισμα σχετικά με τις πολιτικές και πρακτικές για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία.

Η ενέργεια που καταναλώνει ένα μεσαίου μεγέθους πλοίο container αντιπροσωπεύει περίπου το 10% αυτής που καταναλώνεται για το ίδιο μεταφορικό έργο με οδική μεταφορά και το 20% αυτής που καταναλώνεται με σιδηροδρομική. Έτσι, έχει υπολογισθεί ότι κοστίζει το ίδιο να μεταφερθεί ένα αυτοκίνητο από την Ιαπωνία στο Βέλγιο μέσω θαλάσσης, με το να μεταφερθεί από το Βέλγιο στην Ελβετία δια ξηράς. Φυσικά όμως, αν και οι επιδόσεις της ναυτιλίας είναι πολύ καλές σε σχέση με τα άλλα μέσα, δεν παύει η συνεισφορά της στο φαινόμενο του θερμοκηπίου να είναι πολύ μεγάλη και να μετριέται σε εκατ. τόνους» και πρέπει να υπολογιστούν οι ποσότητες των ρύπων, και όχι μόνο αποδοτικότητα των μεταφορών.

4.4 Ρύπανση και ατυχήματα

Ρύπανση και ατυχήματα, είναι δύο λέξεις που «παγώνουν» κάθε πλοιοκτήτη, οι λέξεις που κινητοποιούν τις δυνάμεις της κοινωνίας, είναι οι απειλές που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι επιστήμονες και οι τεχνικοί.

Είναι γνωστό ότι για το 78% των περιπτώσεων της θαλάσσιας ρύπανσης δεν ευθύνονται τα πλοία αλλά οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στην ξηρά, ενώ βασική αιτία της θαλάσσιας ρύπανσης είναι τα ατυχήματα. Το 15% της θαλάσσιας ρύπανσης προκαλείται από ατυχήματα τα οποία οφείλονται κατά 90% σε ανθρώπινο λάθος, οπότε τίθεται η παράμετρος της εισαγωγής κανόνων και μεθόδων που θα εξαλείφουν αυτή την περίπτωση.

Το μέγεθος της ρύπανσης εξαρτάται πρωτίστως από το είδος του φορτίου. Υπάρχουν τα επικίνδυνα φορτία (εκρηκτικά, αέρια, εύφλεκτα υγρά και στερεά, οξειδωτικά, δηλητηριώδεις τοξικές και μολυσματικές ουσίες, ραδιενεργές ουσίες, διαβρωτικά), τα χύδην επικίνδυνα υγρά φορτία (πετρέλαιο, χημικά φορτία, υγραέρια) και τα χύδην επικίνδυνα ξηρά φορτία.

Τα ατυχήματα γίνονται κάτω από κάποιες συγκυρίες τις οποίες δεν είναι πάντα εύκολο να προβλέψει κανείς.

4.5 Διεθνείς Οργανισμοί Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Η Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (ΔΠΘΠ) του ΥΕΝ παρακολουθεί και συμμετέχει στις Συνόδους:

1. Της επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) και της Υποεπιτροπής Χύδην, Υγρών και Αέριων (BLG).
2. Του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).
3. Των Εθνικών Συνδέσμων (Focal Points) του Περιφερειακού Κέντρου Καταπολέμησης της Ρύπανσης της Μεσογείου (REMPEC).
4. Τις ετήσιες συναντήσεις των παράκτιων Μεσογειακών Κρατών
5. Των σχετικών Οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης(EU).

Παράλληλα η ΔΠΘΠ παρακολουθεί τις εργασίες, τις μελέτες και προτάσεις όλων των Οργανισμών που ασχολούνται με τα συναφή θέματα (UNEP, MAP κ.τ.λ) .

Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων επιτρέπει τη συνεχή εναρμόνιση της νομοθεσίας και της πρακτικής με τα διεθνώς ισχύοντα. Η Ελλάδα επικύρωσε την Δ.Σ «Για την προετοιμασία και την καταπολέμηση της ρύπανσης 1990», η οποία έχει σαν κύριο σκοπό να επισημαίνει τις διεθνείς δυνατότητες καταπολέμησης της ρύπανσης και την σημασία της συνεργασίας για την ωφέλεια όλων των εθνών.

Αυτό γίνεται με:

1. Την εκπόνηση περιφερειακών και εθνικών σχεδίων καταπολέμησης
2. Την διευκόλυνση της διεθνούς συνεργασίας και την αλληλοβοήθεια
3. Την ανταλλαγή πληροφοριών
4. Την προώθηση της έρευνας και ανάπτυξης.

Οι ελληνικοί φορείς που συμμετέχουν στο Εθνικό Σχέδιο Καταπολέμησης Ρύπανσης είναι:

- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων
- Υπουργείο Εθνικής Αμύνης/Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας

- Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
- Υπουργείο Εξωτερικών
- Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών
- Υπουργείο Εσωτερικών/ Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας
- Υπουργείο Δημόσιας Τάξης
- Υπουργείο Υγείας Πρόνοιας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων
- Υπουργείο Γεωργίας
- Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση & Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
- Υδρογραφική Υπηρεσία
- Οργανισμοί Λιμένων & Λιμενικά Ταμεία
- Εθνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών
- Γενικό Χημείο του Κράτους
- Πανεπιστημιακά Τμήματα & Ερευνητικά Ιδρύματα (όπως «Δημόκριτος», «Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Κρήτης», κ.α)
- Εγκαταστάσεις Διυλιστηρίων πετρελαίου διακίνησης πετρελαιοειδών
- Εταιρείες απορρύπανσης
- Εταιρείες ευκολιών υποδοχής καταλοίπων
- Πλοιοκτήτριες ρυμουλκών & ναυαγοσωστικών σκαφών
- Ναυπηγεία & ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις
- Εθελοντές Ιδιώτες

4.6 Διεθνείς Οργανισμοί Ναυσιπλοΐας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυσιπλοΐας (IMO), με έδρα το Λονδίνο καλύπτει τους τομείς της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλεί ο ανθρώπινος παράγοντας, κατά την διάρκεια των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του.

Την πρώτη δραστηριότητα ανέλαβε από παλαιότερους οργανισμούς όπως τον IMCO, ο οποίος με τη σειρά του είχε δημιουργηθεί για τη ενοποίηση των κανόνων ναυσιπλοΐας και ασφάλειας.

Η δεύτερη δραστηριότητά του δημιουργήθηκε λίγο μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, όταν τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας έγιναν ιδιαίτερα επικίνδυνα (λόγω της ανυπαρξίας σχετικής νομοθεσίας).

Οι πρώτες προσπάθειες για τη δημιουργία ενός τέτοιου οργάνου ξεκίνησαν μετά την βύθιση του Τιτανικού το 1914, καθώς τότε η κάθε χώρα είχε τους δικούς της κανόνες ασφαλείας και πολλά πλοία βρίσκονταν ιδιαίτερα ευάλωτα στον τομέα αυτόν.

Πολλές χώρες δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα με τις νομοθεσίες τέτοιου είδους και επειδή δεν ήταν πρόθυμες να μοιραστούν την εμπειρία τους, ήταν προφανές ότι οποιαδήποτε αδράνεια θα οδηγούσε σε ακόμα μεγαλύτερα ναυτικά ατυχήματα.

Οι πρώτοι οργανισμοί, αν και εν μέρει πέτυχαν τον σκοπό τους, αποτελούσαν πρωτοβουλίες μεμονωμένων κρατών που όμως οι δύο Παγκόσμιοι Πόλεμοι σταμάτησαν την όποια δραστηριότητά τους.

Αντίθετα, ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη.

Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη στη προστασία από τη ρύπανση στη Θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής λαμβάνοντας υπ' όψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομόνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές.

Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπ' όψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

Σημαντικοί κανόνες

- Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS)
- Συνθήκη Περιορισμού Θαλάσσιας Ρύπανσης (MARPOL)
- Κανόνες Διεθνούς Ισάλου Γραμμής
- Κανόνες Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένος (ISPS)

Σημαντικές πρωτοβουλίες

- Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS)
- Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυσιπλοΐας

Πηγές

Σύγχρονο Ναυτιλιακό Λεξικό Interbooks Αθήναι 1977 σ.55

Ζιμπουλάκη Α. (1979). "Διεθνές Δίκαιο" - Αθήνα σ.136

4.7 Νομοθεσία – Κυρώσεις για ευθύνη ρύπανσης του πλοιοκτήτη

4.8 Διεθνής Νομοθεσία

1. Δ.Σ. CLC 1992: Για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη, συνέπεια ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
2. Δ.Σ. Βαρκελώνη 1976: Για την προστασία της Μεσογείου Θαλάσσης από την ρύπανση.
3. Δ.Σ. Λονδίνου 1972: Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία.
4. Δ.Σ. MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.
5. Παράρτημα VI της Δ.Σ. MARPOL 73/78: Για την πρόληψη της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από πλοία (Air Pollution ANNEX).
6. Δ.Σ. Κεφαλαίου 1992: Για την ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου για την αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο.
7. Δ.Σ. "OPRC 1990": Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο.
8. Δ.Σ. "OPRC - HNS" 2000: Για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.
9. Διμερής Συμφωνία Ελλάδος Ιταλίας 1978: Περί προστασίας του Ιονίου Πελάγους.
10. Κανονισμοί & Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EU) που αναφέρονται στο θαλάσσιο περιβάλλον.

4.9 Εθνική Νομοθεσία

1. Ν.Δ. 187/73: Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.
2. Π.Δ. 55/98: Για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος (Ν.743/77)
3. Ν. 1650/86: Για την προστασία του περιβάλλοντος.
4. Π.Δ. 11/2002: Εθνικό Σχέδιο Έκτακτης Ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες.
5. Ε 1β/221/1965 Υγειονομική Διάταξη.
6. Νομαρχιακές Αποφάσεις.
7. Κανονισμοί Λιμένα.
8. Αριθ. Υ.Α. 2411.1/07/03/ΦΕΚ Β' 850/27-06-2003 - Οδηγίες / διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή

κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 20 της Οδηγίας 2002/ 59 ορισμός περιοχών καταφυγής.

4.9.1 Κυρώσεις

Σύμφωνα με τις διατάξεις των ανωτέρω νόμων, οι υπαίτιοι ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών τιμωρούνται ποινικά και διοικητικά ενώ οι Έλληνες ναυτικοί τιμωρούνται επιπρόσθετα και πειθαρχικά¹⁰.

1. Ποινικές Κυρώσεις: Από τα αρμόδια Ποινικά Δικαστήρια (φυλάκιση από 10 ημέρες μέχρι 5 χρόνια).
2. Διοικητικές Κυρώσεις: Από τις Λιμενικές Αρχές επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 58.694 ευρώ και σε σοβαρά περιστατικά από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας μέχρι 1.173.881 ευρώ. Όταν η ρύπανση προκαλείται από μία εγκατάσταση ξηράς, η δικαιοδοσία για επιβολή κυρώσεων μέχρι 120.000 ευρώ ανήκει στον οικείο Νομόρχη και σε σοβαρά ποεριστατικά επιβάλλεται πρόστιμο μέχρι 733.676 ευρώ από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και κατά περίπτωση συναρμόδιο Υπουργό.
3. Πειθαρχικές Κυρώσεις: Από το Πειθαρχικό Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΠΣΕΝ) και περιλαμβάνουν την προσωρινή ή οριστική στέρηση του ναυτικού επαγγέλματος.
4. Αστική Ευθύνη: Στην Ελλάδα έχει εφαρμογή η διεθνώς αποδεκτή Αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

4.10 Ελληνική Νομοθεσία

Η ελληνική νομοθεσία για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος κρίνεται ικανοποιητική και ιδιαίτερα αυστηρή. Όμως μεγάλος αριθμός των παραβάσεων δεν παραπέμπεται στη δικαιοσύνη, καθώς πολλές φορές δεν υπάρχει βεβαιότητα για το δράστη. Χαρακτηριστικά, το 2006 διαπιστώθηκαν 338 παραβάσεις για ρύπανση από τα οποία εντοπίστηκαν μόνο τα 216 περιστατικά (48 από πετρελαιοειδή, 83 από λύματα και 85 από απορρίμματα). Το συνολικό χρηματικό πρόστιμο δεν ξεπέρασε τα 800.000 ευρώ.

¹⁰ οι κυρώσεις όταν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις επιβάλλονται αθροιστικά από εντελώς ανεξάρτητα όργανα.

Η διαμόρφωση συγκροτημένης στρατηγικής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ξεκινάει στη χώρα μας τη δεκαετία του 1970. Σημαντικότερος νόμος είναι ο 743/1977 «Περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος» που καθιερώνει όμως την υποκειμενική ευθύνη ως προϋπόθεση αποκατάστασης ζημιών από ρύπανση. Με το νόμο 1650/1986 όμως καθιερώνεται και το κριτήριο της αντικειμενικής ευθύνης για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά ο 743 δεν παρακάμπτεται παρά μόνο από τη νομολογία.

Πάντως το ρυθμιστικό πλαίσιο κινείται στο πλαίσιο του μέσου όρου των ευρωπαϊκών χωρών και η ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος συγκαταλέγεται μεταξύ των κορυφαίων. «Η Ελλάδα τηρεί μια μετριοπαθή και ρεαλιστική στάση με σκοπό τη στήριξη της ναυτιλίας, χωρίς αυτό να σημαίνει αδιαφορία και έκπτωση προστασίας σχετικά με τη θάλασσα».

4.11 Μέτρα προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η κινητοποίηση της επιστημονικής κοινότητας είναι πραγματικά εντυπωσιακή, για τον έλεγχο και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις μεταφορές, εντυπωσιακή όμως είναι και η συμβολή των μη κυβερνητικών οργανώσεων.

Το Αρχιπέλαγος, μια από τις πιο δραστήριες οργανώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον, προτείνει σειρά μέτρων τα οποία μπορούν να περιορίσουν τον αυθαίρετο χαρακτήρα της σημερινής ναυσιπλοΐας, ενώ θα μειώσουν σημαντικά τις πιθανότητες εκτεταμένης θαλάσσιας ρύπανσης.

Το πρόγραμμα που έχει αναπτύξει το Αρχιπέλαγος φέρει την ονομασία 'Eco-Navigation' και σύμφωνα με τον κ. Τσιμπίδη, επικεφαλής του προγράμματος απευθύνεται κατ' αρχήν στα επιβατηγά πλοία και σε συνέχεια στα τουριστικά σκάφη και τα λιμάνια. «Ο στόχος του Eco-Navigation, είναι η ανάπτυξη και εφαρμογή νέας νοοτροπίας και πρακτικής, που θα έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της επιβάρυνσης που προκαλείται στα θαλάσσια οικοσυστήματα από τις ακτοπλοϊκές δραστηριότητες, δεδομένης της μεγάλης κίνησης επιβατηγών πλοίων στις ελληνικές θάλασσες».

Το Αρχιπέλαγος έχει ξεκινήσει την πιλοτική εφαρμογή του Eco-Navigation με την εταιρεία Kallisti Ferries, με στόχο να δημιουργήσει ένα πρότυπο για το σύνολο των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ακτοπλοΐα. Η αναγκαιότητα για αειφόρο διαχείριση των πλοίων που διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες

επιτάσσεται τόσο από την αυξημένη κυκλοφορία τους, όσο και από τις μικρές πολιτείες που μεταφέρουν τα επιβατηγά, όπου συχνά ο αριθμός των επιβατών ξεπερνάει τον πληθυσμό ενός νησιού.

Σύμφωνα με το Αρχιπέλαγος, τα πλοία που εφαρμόζουν το πρωτόκολλο του Eco-Navigation, δεσμεύονται να ακολουθούν συγκεκριμένες αειφόρες πρακτικές σε τομείς όπως η χρήση μη-τοξικών υφαλοχρωμάτων και σχετικών υλικών, στην ενημέρωση του πληρώματος και των επιβατών και στην η εγκατάσταση σε κάθε πλοίο (ανάλογα με τον τύπο του πλοίου) όσο το δυνατόν περισσότερων ανανεώσιμων συστημάτων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (ηλιακής ή αιολικής), ώστε να καταναλίσκεται μικρότερη ποσότητα υγρών καυσίμων για τη λειτουργία των ηλεκτρογεννητριών του.

Στο πλαίσιο αυτό, ως μια ουσιαστική εναλλακτική πρόταση για το ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα, διαφαίνεται η ενίσχυση των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών η οποία έχει ήδη ενσωματωθεί σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού στην ευρωπαϊκή πολιτική. Πέραν όμως αυτού του στόχου, η εξέλιξη των επιμέρους στοιχείων της πολιτικής για το θαλάσσιο χώρο υποδηλώνει σαφώς την πρόθεση για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στη συγκεκριμένη τομεακή πολιτική. Σε κάθε περίπτωση, η πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές συναντά την πολιτική για την προστασία και την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος.

4.12 Αερομεταφορές και περιβάλλον

Οι πτήσεις εσωτερικού καλύπτονται από το πρωτόκολλο του Κιότο, αλλά όχι οι διεθνείς πτήσεις.

Παρόλο ότι οι κυβερνήσεις αναγνώρισαν τη σοβαρότητα της κατάστασης από την άνοδο της θερμοκρασίας της ατμόσφαιρας, αποφάσισαν τη λήψη μέτρων για τη μείωση των εκπομπών των αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου, εξαιρούν τις αερομεταφορές από τις εθνικές στρατηγικές μείωσης των εκπομπών των αερίων που θεωρούνται υπεύθυνα για το θερμοκήπιο.

Τα αεροπλάνα δεν επιβαρύνουν μόνο με τα καυσαέρια που εκπέμπουν στην ατμόσφαιρα. Οι υψηλές θερμοκρασίες που αναπτύσσονται κατά την καύση της κηροζίνης κάνουν το οξυγόνο και το άζωτο που βρίσκονται στον αέρα να ενώνονται σε οξειδία του αζώτου, τα οποία αυξάνουν τη θερμοκρασία και επιτείνουν κατά 60% την επίδραση του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα.

Σε παγκόσμια κλίμακα οι αεροπορικές μεταφορές συμβάλλουν στο φαινόμενο του «θερμοκηπίου» και στην εξολόθρευση της στοιβάδας του όζοντος. Σε περιφερειακό επίπεδο συμβάλλουν στην οξίνιση, στον ευτροφισμό και στο σχηματισμό τροποσφαιρικού όζοντος με την έκλυση ρυπογόνων ουσιών στον ατμοσφαιρικό αέρα. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και άλλες εκπομπές ρύπων αυξάνονται σε απόλυτους ρυθμούς.

Η έκθεση IPCC για την αεροπορία και τον ατμοσφαιρικό αέρα στην κλίμακα της υψιλίου, αναφέρει ότι τα αεροσκάφη εκπέμπουν αέρια και μόρια που αλλάζουν την ατμοσφαιρική συγκέντρωση των αερίων μαζών και προκαλούν το σχηματισμό των ιχνών συμπύκνωσης τα οποία συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή.

Στην έκθεση αυτή εκτιμάται ότι οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα οι οποίες θα αυξάνονται με ρυθμό 3% ετησίως από το 1990 μέχρι το 2015, συμβάλλουν κατά 3,5% στην παγκόσμια άνοδο της θερμοκρασίας. Άλλες εκτιμήσεις ανεβάζουν το ποσοστό αυτό στο 6%, ενώ αναμένουν ακόμη και αύξηση κατά 300% έως το 2015.

Τα σενάρια δείχνουν ότι το μερίδιο ολόκληρης της αεροπορίας (διεθνούς, εθνικής, στρατιωτικής και άλλης) σαν πηγή εκπομπών CO₂ ενδέχεται να αυξηθεί σε πάνω από 15% των συνολικών εκπομπών CO₂ το έτος 2050.

Όσο πιο ψηλά πετά ένα αεροπλάνο, τόσο πιο δύσκολο είναι για το CO₂ να διασπαστεί στην ατμόσφαιρα. Οι εκπομπές οξειδίου του αζώτου (NO_x) σχηματίζουν όζον όταν εκπέμπονται σε ύψος πλεύσης. Προκαλούν επιπλέον το σχηματισμό γραμμών συμπύκνωσης υδρατμών και νεφών σίρρους, τα οποία συμβάλλουν στην αναθέρμανση του πλανήτη.

Επιπλέον τα αεροπλάνα εκπέμπουν υδρατμούς, αιθάλη και θειϊκά άλατα. Οι συγκεκριμένες ουσίες από μόνες τους δεν είναι επιβλαβείς, αλλά στα υψηλά στρώματα της ατμόσφαιρας δημιουργούν επιπλέον σύννεφα. Στις ψυχρές θερμοκρασίες των στρωμάτων αυτών, τα αέρια που εκπέμπει το αεροπλάνο, σε συνδυασμό με την αύξηση της θερμοκρασίας που προκαλούν οι καύσεις του, σχηματίζουν συμπυκνώσεις μεγαλύτερης ή μικρότερης έκτασης και διάρκειας, με γνωστότερη τη λευκή γραμμή που αφήνουν τα αεροπλάνα πίσω τους. Η γραμμή αυτή (γνωστή σαν ουρά συμπύκνωσης) παγιδεύει επιπλέον θερμότητα. Επιστήμονες έχουν υπολογίσει ότι οι ουρές συμπύκνωσης αυξάνουν κατά 40% το «φαινόμενο του θερμοκηπίου».

Επιπρόσθετα, εκφράζονται ανησυχίες ότι ούτε οι βελτιώσεις από την τεχνολογία των αεροσκαφών/κινητήρων ούτε από τη βελτίωση της αποδοτικότητας

του συστήματος μεταφορών, θα μπορέσουν να αντισταθμίσουν την αύξηση σε ρύπους εξαιτίας της αναμενόμενης αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας.

Την κατάσταση όμως αυτή θα πρέπει να τη δει κανείς μέσα από την ομολογία ότι ενώ οι επιπτώσεις κάποιων τύπων εκπομπών είναι γνωστές και ορατές, κάποιες άλλες δεν είναι ακόμη γνωστές. Πάντως αυτό που είναι σίγουρο είναι ότι την περίοδο που διανύουμε τα αεροπλάνα συμβάλλουν πάνω από 4% στην παγκόσμια θέρμανση εκπέμποντας τα δυο επιβλαβέστερα αέρια, το διοξείδιο του άνθρακα και το άζωτο.

Η μείωση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων και ο μαζικός αεροπορικός τουρισμός έχει όμως το κόστος του για τον πλανήτη και, αν συνεχίσει να αυξάνεται στον ίδιο ρυθμό, θα απειλήσει σοβαρά τις επόμενες γενιές. Δεδομένου ότι η βιομηχανία των αερομεταφορών αυξάνεται, αυξάνεται ανάλογα και η συμβολή του ανθρώπου στο φαινόμενο της παγκόσμιας θέρμανσης. Με μόνο το 1/5 του παγκόσμιου πληθυσμού να εκμεταλλεύεται αυτήν την εξέλιξη, οι καταστροφικές συνέπειες της περαιτέρω ανάπτυξης των αερομεταφορών είναι ήδη ορατές.

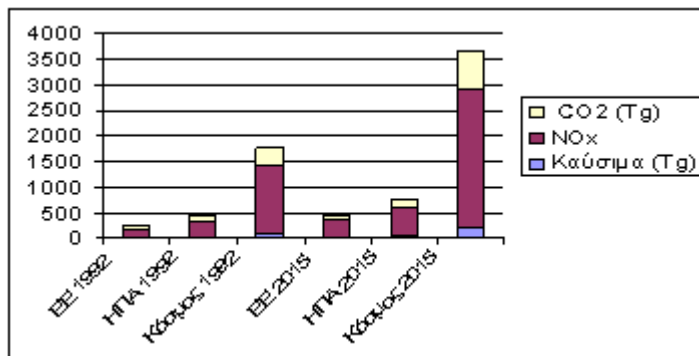
Όπως γίνεται φανερό επομένως οι ενδείξεις είναι ανησυχητικές αφού ο ρυθμός αύξησης των αεροπορικών μεταφορών έχει αρχίσει να εξαλείφει τις όποιες περιβαλλοντικές βελτιώσεις. Με αυτόν τον τρόπο τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική επιτυχία του κλάδου των αεροπορικών μεταφορών σε όλη την υφήλιο, αφού μπορούν μετατραπούν σε πραγματική απειλή.

Επιστημονικές μελέτες όπως η έκθεση Stern, κάνουν δυσοίωνες προβλέψεις, εκτιμώντας ότι το κόστος από τη μη αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών θα είναι ισοδύναμο με τουλάχιστον 5% έως και 20% του παγκόσμιου ετήσιου ΑΕΠ. Αντίθετα το κόστος των απαραίτητων δράσεων για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για να αποφευχθούν οι καταστροφικές επιπτώσεις των κλιματικών αλλαγών μπορεί να περιοριστεί σε μόλις 1% του αναφερόμενου παγκόσμιου ΑΕΠ.

4.13 Η αεροπορική ρύπανση στην Ευρώπη

Οι αερομεταφορές αποτελούν μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες πηγές εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη. Η Ε.Ε. είναι υπεύθυνη για περίπου το ήμισυ των εκπομπών CO₂ που παράγονται από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές παγκοσμίως. Οι εκπομπές στην Ε.Ε. που οφείλονται στις διεθνείς πτήσεις αυξήθηκαν κατά 87% μετά το 1990 δεδομένου ότι τα αεροπορικά ταξίδια γίνονται φθηνότερα και το περιβαλλοντικό κόστος τους δεν λαμβάνεται υπόψη.

4.13.1 Προβλεπόμενη ρύπανση των αερομεταφορών παγκόσμια και στην Ευρώπη



Προκειμένου να αντιμετωπίσουν αυτό το θέμα οι Ευρωπαίοι ηγέτες συναντήθηκαν 8-9 Μαρτίου 2007 και δεσμεύθηκαν να συντελέσουν στη μείωση κατά 20% της εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου.

Το ψήφισμα που εξέδωσαν αποσκοπεί στην εφαρμογή των κανόνων για το σύστημα ανταλλαγής εκπομπών ρύπων στον τομέα της αεροπορίας έτσι ώστε οι αεροπορικές εταιρείες που θα υπερβαίνουν τα όρια των εκπομπών να είναι σε θέση να αγοράζουν πόντους πίστωσης από εκείνες που παραμένουν κάτω από τα καθορισμένα τους όρια.

Εκτιμάται ότι αν συμπεριληφθούν στο σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών, οι εκπομπές CO₂ θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 46% μέχρι το 2020 σε σύγκριση με αυτές που προβλέπονται εάν δεν εφαρμοστεί η συγκεκριμένη πολιτική. Η Ε.Ε. προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα προσπαθεί να εισάγει από τη μια πλευρά μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και από την άλλη να δώσει οικονομικά κίνητρα στις εταιρείες. Κάποια από αυτά που έχουν προταθεί είναι:

1. Ο Φόρος Κηροζίνης
2. Τα Περιβαλλοντικά Τέλη
3. Η Προώθηση σε άλλα μέσα μεταφοράς

Έχει προταθεί ακόμη η βελτίωση της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας η οποία θα μπορούσε να εξοικονομήσει καύσιμα και να μειώσει τις εκπομπές CO₂. Αυτό θα επιτευχθεί αφού οι αεροπορικές εταιρείες αναμένεται ότι αφενός θα μειώσουν το χρόνο αναμονής πριν την αναχώρηση και αφετέρου το χρόνο που δαπανάται στον ουρανό, πριν από την προσγείωση, όταν το αεροδρόμιο είναι απασχολημένο.

Πέρα από τα προηγούμενα διοικητικά μέτρα, έχουν αναληφθεί επίσης ερευνητικές προσπάθειες οι οποίες στην Ευρώπη στοχεύουν να επιτύχουν μειώσεις του 20% σε διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) και 60% σε εκπομπές οξειδίου του αζώτου (NO_x) από τους κινητήρες των νέων αεροσκαφών το 2008. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα οι στόχοι περιλαμβάνουν επίτευξη περικοπής 50% σε εκπομπές CO₂ ανά επιβατο-χιλιόμετρο και 80% περίπου NO_x για εξοπλισμό που θα μπει σε εκμετάλλευση το έτος 2020.

4.14 Σιδηροδρομικές μεταφορές

Σύμφωνα με τον Επίτροπο κ. Μπαρό, αρμόδιο για θέματα Μεταφορών, οι σιδηροδρομικές μεταφορές θεωρούνται φιλικές ως προς το περιβάλλον, καθώς συμβάλλουν κατά ποσοστό μικρότερο από 1% στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών στην ΕΕ.

Η Επιτροπή τονίζει ότι εξαιτίας της μεγάλης ενεργειακής απόδοσης των σιδηροδρομικών μεταφορών κατά τη μεταφορά εμπορευμάτων με τα τρένα, δημιουργείται λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα ανά t km σε σύγκριση με τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Υπάρχουν ωστόσο, σε κάθε περίπτωση δυνατότητες περαιτέρω μείωσης των εκπομπών στις σιδηροδρομικές μεταφορές εντός της ΕΕ.

Προς τούτο στοχεύει για παράδειγμα το ευρωπαϊκό ερευνητικό πρόγραμμα "Railenergy" που συγχρηματοδοτείται από το 6ο πρόγραμμα πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης της Επιτροπής και έχει ως αντικείμενο να επιτευχθεί έως το 2020 μείωση κατά 6% της κατανάλωσης ενέργειας από το σιδηροδρομικό σύστημα.

Παρά την τάση αυτή, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές παρουσιάζουν μεγάλες αδυναμίες που σχετίζονται με την χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης και παραγωγικότητας, την έλλειψη διαλειτουργικότητας, την ανεπαρκή ένταξή τους στην αλυσίδα εφοδιασμού και την ηχορύπανση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα ενός σιδηροδρομικού δικτύου ειδικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, έτσι ώστε να αυξηθούν οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (ταχύτητα, ακρίβεια ωραρίων και μεταφορική ικανότητα). Το θέμα αυτό θα αποτελέσει αντικείμενο ανακοίνωσης, της οποίας η έκδοση αναμένεται τον Οκτώβριο του 2007.

Κατά τη διερεύνηση του ρόλου των σιδηροδρόμων, θα πρέπει επίσης να συνεκτιμηθούν οι παρακάτω παράγοντες:

1. Οι αρνητικές επιπτώσεις της κατασκευής και λειτουργίας σιδηροδρόμων επί του φυσικού περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα περιορισμένες σε σχέση με τις αντίστοιχες ενός αυτοκινητοδρόμου ή ενός συστήματος αερομεταφορών.

Επίσης, ο σιδηρόδρομος παράγει λιγότερους ρύπους ανά μονάδα μεταφοράς από τους αυτοκινητόδρομους ή το αεροπλάνο.

Οι παράγοντες αυτοί αποκτούν όλο και μεγαλύτερη σημασία, καθώς η κοινωνία αντιλαμβάνεται όλο και περισσότερο την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, με τη μείωση της ρύπανσης του αέρα και των υδάτων, καθώς και της ηχητικής ρύπανσης.

2. Ο σιδηρόδρομος παρουσιάζει αντιστοίχως μικρότερη κατανάλωση ενέργειας, σε σχέση με τις οδικές ή αεροπορικές μεταφορές.

Το ενδιαφέρον για λελογισμένη χρήση των ενεργειακών αποθεμάτων και για μειωμένη κατανάλωση καυσίμων οδηγεί πολλές χώρες να δίνουν έμφαση στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

3. Τέλος, ενώ μεγάλο μέρος των δημοσίων επενδύσεων έχει κατευθυνθεί στην τεχνολογική έρευνα για νέα μέσα μεταφορών και στην κατασκευή εγκαταστάσεων γι' αυτά, στις περισσότερες χώρες ελάχιστοι πόροι έχουν διατεθεί για τη βελτίωση της σιδηροδρομικής τεχνολογίας.

Συνεπώς, με ελάχιστες εξαιρέσεις, ακόμη και οι πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες των σημερινών σιδηροδρόμων δεν αντιπροσωπεύουν τη βέλτιστη δυνατή αποδοτικότητα του τομέα αυτού.

4.15 Αυτοκίνητο και περιβάλλον

Παρόλο που το ιδιωτικό αυτοκίνητο παραμένει το κύριο μέσο μεταφοράς για τους Ευρωπαίους πολίτες, έχουν ωστόσο συνειδητοποιήσει την επίπτωσή του στο περιβάλλον και στο κυκλοφοριακό.

Σύμφωνα με δημοσκόπηση του Ευρωβαρόμετρου που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα, οι περισσότεροι Ευρωπαίοι υποστηρίζουν τη λήψη μέτρων για την προώθηση της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς και την ενθάρρυνση μιας πιο αειφόρου κινητικότητας.

Η δημοσκόπηση¹¹ δείχνει σαφώς ότι η κινητικότητα αποτελεί σημαντικό στοιχείο της ζωής των πολιτών της Ε.Ε. και ότι αυτοί προσδοκούν να έχουν στη διάθεσή τους ένα σύστημα μεταφορών υψηλής ποιότητας και αξιοπιστίας, δήλωσε ο κ. Jacques Barrot, αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος σε θέματα μεταφορών.

Η πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. επικεντρώνεται στις ανάγκες και τις προσδοκίες των πολιτών, όπως: βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος, υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις μεγάλες πόλεις και ενίσχυση των δικαιωμάτων των καταναλωτών».

Η ριζική καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης συνδυάζεται αναγκαστικά με την αλλαγή σχέσεων του πολίτη με το ΙΧ και την διαφοροποίηση των σχέσεών του με την πόλη (και των μετακινήσεών του σ' αυτήν).

Το όνειρο του ΙΧ αυτοκινήτου έγινε σήμερα εφιάλτης. Το αυτοκίνητο πνίγει την Αθήνα όπως και τις μεγαλουπόλεις όλου του κόσμου.

Το ψήφισμα 234 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που θέσπισε τον Ευρωπαϊκό Καταστατικό χάρτη Πολεοδομίας διαπιστώνει, ότι αργά αλλά σταθερά, τα αυτοκίνητα επιφέρουν το θάνατο των πόλεων.

Αν δεν ληφθεί κανένα μέτρο, τότε τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και τα φορτηγά θα καταστρέψουν τις πόλεις, και θα συμβάλλουν σημαντικά στην καταστροφή του περιβάλλοντος του πλανήτη μας, μέσω του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Το ιδιωτικό αυτοκίνητο ΙΧ αποτελεί σήμερα το βασικό μέσο μεταφοράς με αντίτιμο την ατμοσφαιρική ρύπανση, την Ηχητική ένταση και το Οπτικό χάος, με αντίτιμο την υπονόμηση της Δημόσιας και Ατομικής Υγείας, τη φθορά της πολιτισμικής Κληρονομιάς και την αισθητική υποβάθμιση των πόλεων.

Για την εξυπηρέτηση που προσφέρει στους χρήστες του ενδεικτικά θα αναφέρουμε το γεγονός ότι στις ώρες αιχμής η ταχύτητά του στο κέντρο της πόλης φθάνει στα 5 χλμ / ώρα, όση δηλ. Και η ταχύτητα ενός πεζού. Το βασικότερο πρόβλημα όμως δεν είναι η κακή εξυπηρέτηση που προσφέρει, αλλά οι επιπτώσεις από την κυκλοφορία του.

¹¹ Η δημοσκόπηση του Ευρωβαρόμετρου πραγματοποιήθηκε και στα 27 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τυχαία επιλεγμένο δείγμα 26.000 ατόμων, που ερωτήθηκαν για θέματα πολιτικής μεταφορών στην Ε.Ε., ιδίως σχετικά με τις αστικές μεταφορές, τα περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά ζητήματα, την ασφάλεια των πτήσεων και τα δικαιώματα των επιβατών.

Ενδεικτικά να αναφέρουμε την καθοριστική συμμετοχή του ΙΧ στην φωτοχημική ρύπανση. Ευθύνεται για:

- Το 62% των συνολικά εκπεμπόμενων υδρογονανθράκων
- Το 63% των συνολικά εκπεμπόμενων οξειδίων του αζώτου
- Το 80% του συνολικά εκπεμπόμενου μονοξειδίου του άνθρακα
- Από την κυκλοφορία
- Το κάθε ΙΧ σε σχέση με τα λεωφορεία εκπέμπει ανά μετακινούμενο επιβάτη έως και 40 φορές περισσότερου ρύπου.
- Στο κάθε λεωφορείο που κινείται στο κέντρο αντιστοιχούν 35 - 30 ΙΧ

4.16 Μέτρα για την ισορροπία μεταξύ ανάπτυξης και περιβάλλοντος

Η δομή της σημερινής παγκόσμιας οικονομίας δεν αντέχει ούτε την καθυστέρηση της ανάπτυξης αλλά ούτε και την καταστροφή του περιβάλλοντος. Επομένως το ερώτημα που γίνεται όλο και πιο έντονο είναι πως μπορεί να συνυπάρξουν η αναγκαία ανάπτυξη των αερομεταφορών μαζί με την προστασία του περιβάλλοντος.

Η απάντηση από ότι φαίνεται βρίσκεται στην ισορροπία μεταξύ αυτών των δύο σε τρόπο ώστε να θυσιασθεί μέρος της κατανάλωσης (αγαθών και υπηρεσιών) και της ευημερίας προκειμένου να συνεχίσει και στο μέλλον το περιβάλλον να είναι βιώσιμο.

Ο Δρ. Ελευθέριος Καταρέλος είναι Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας και Διδάσκων του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

4.17 Πράσινες μεταφορές

Οι «πράσινες μεταφορές» θα διασφαλίζουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος καθώς είναι συμβατές με τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Προς τούτο, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση από το κράτος στην αντικατάσταση των παλαιού τύπου επαγγελματικών οχημάτων και να δοθούν τα κατάλληλα κίνητρα για την αντικατάστασή τους με νέας τεχνολογίας οχήματα, τα οποία αφενός θα καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια και αφετέρου θα καθιστούν τη μεταφορά των εμπορευμάτων πιο ασφαλή, γρήγορη και ποιοτική.

Ο κλάδος των μεταφορών στην Ελλάδα έχει προοπτικές και η Βόρεια Ελλάδα κατέχει στρατηγικό σημείο στον Ευρωπαϊκό Χάρτη και αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα θα πρέπει να αναδειχτεί και να αξιοποιηθεί γρήγορα. Στο πλαίσιο αυτό, κατατέθηκαν

στο Υπουργείο Μεταφορών δέσμη προτάσεων για την ενδυνάμωση του εξαγωγικού δυναμικού της χώρας:

1. Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών: οι εξαγωγικές επιχειρήσεις ζητούν θέματα όπως η δυνατότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων με ιδιωτικά φορτηγά δημόσιας χρήσης και η μεταφορά ευπαθών προϊόντων σε περιόδους αιχμής σε μακρινές και δύσκολες αγορές όπως η Ρωσία να εξετάζονται από το Υπουργείο Μεταφορών, με βάση τα νέα δεδομένα που παγκόσμιου εμπορίου και της διεθνούς οικονομικής συγκυρίας που δεν επιτρέπει νέα προβλήματα στην οικονομική και επιχειρηματική δραστηριότητα.
2. Ολοκλήρωση των οδικών υποδομών -; Βελτίωση υφιστάμενων υποδομών (λιμενικές, αεροπορικές, τερματικοί εμπορευματοκιβωτίων σταθμοί, εμπορευματοκιβωτίων κέντρα, αποθηκευτικοί χώροι)
3. Εκσυγχρονισμός και επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου -; Σύνδεση του λιμανιού της Θεσ/νίκης με το σιδηρόδρομο - Αξιοποίηση της σιδηροδρομικής μεταφοράς για εξαγωγές εμπορευμάτων: για το θέμα αυτό ο ΣΕΒΕ έχει αναπτύξει το τελευταίο διάστημα στενή συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ διερευνώντας τη δυνατότητα καθιέρωσης σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων με απευθείας στη Ρωσία
4. Καθιέρωση αεροσκαφών αμιγούς εμπορευματοκιβωτίων μεταφοράς
5. Απλοποίηση διασυνοριακών ελέγχων στις χώρες της Ν.Α. Ευρώπης για τη μείωση του χρόνου αναμονής των φορτηγών στα βαλκανικά σύνορα και του κόστους διέλευσης που θα οδηγήσουν σε μείωση του κόστους μεταφοράς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΝΟΠΤΙΚΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα εργασία προέκυψαν μια σειρά από διαπιστώσεις και συμπεράσματα τα οποία αναλύονται παρακάτω.

5.1 Υποδομές

Τα προβλήματα στις υποδομές των λιμανιών καθώς και οι ελλείψεις στις ευρύτερες υποδομές που επηρεάζουν τις μεταφορές είναι σήμερα εμφανή, ενώ παρατηρούνται, ανεπαρκείς συνδέσεις, χαμηλής αξιοπιστίας δρομολόγια, αναντίστοιχο κόστος μεταφορικού μέσου, μεγάλους χρόνους διαδρομής κλπ.

Τα προβλήματα αυτά επιτείνονται από την έλλειψη ενιαίου κέντρου συντονισμού και την πολυαρχία καθώς εμπλέκονται αποσπασματικά και χωρίς ενιαία πολιτική τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Αιγαίου, Εσωτερικών, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Νομάρχες, Έπαρχοι και Δήμαρχοι και μια πληθώρα υπηρεσιών.

Σε πολλά λιμάνια της χώρας απαιτούνται οργανωτικές και λειτουργικές βελτιώσεις, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα οι υπάρχουσες και μελλοντικές εγκαταστάσεις και να παρέχεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, συμβάλλοντας στη πιο ισορροπημένη κατανομή της κυκλοφορίας και του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς.

Η ανισοκατανομή των επενδύσεων στην υποδομή των μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και λιμενικές) ίσως να ήταν αποτέλεσμα κυρίως της δυσκολίας να επισημανθούν και να υπολογισθούν τα οφέλη τέτοιων έργων.

Τα προβλήματα των υποδομών επιτείνονται από τα προβλήματα εκμετάλλευσης τα οποία οφείλονται εν μέρει στην έλλειψη ενιαίου κέντρου προγραμματισμού, συντονισμού και ελέγχου και την επακόλουθη πολυαρχία καθώς εμπλέκονται αποσπασματικά και χωρίς ενιαία πολιτική τα Υπουργεία Ναυτιλίας, Μεταφορών, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Νομάρχες, Έπαρχοι και μια πληθώρα υπηρεσιών (πχ. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Γενική Γραμματεία Λιμένων, Επιτροπή Ανταγωνισμού, Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης.

5.2 Λειτουργία της αγοράς

Η αγορά λειτουργεί σε ολιγοπωλιακές συνθήκες, με προβληματική συμπεριφορά στο επίπεδο του ανταγωνισμού, στο επίπεδο της προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοΐας αλλά και στη δυνατότητα εισόδου νέων παικτών (επιχειρήσεων).

Στη συγκεκριμένη αγορά εμφανίζονται υψηλά θεσμικά και οικονομικά εμπόδια εισόδου αλλά και έλλειμμα γνώσης (κόστος επένδυσης, υποχρεώσεις ετήσιας λειτουργίας, απαιτήσεις εκτεταμένης δικτύωσης, απαιτήσεις, παράβολα κλπ.).

Τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά των νησιωτικών μεταφορών (ακτοπλοϊκών και αεροπορικών) οδηγούν σε ατελείς ανταγωνιστικές αγορές (ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές) και δεν δημιουργούν υπόβαθρο για τέλειο ανταγωνισμό.

Συνεπώς, όποια μέτρα πολιτικής ληφθούν για την εξυγίανση της συγκεκριμένης αγοράς θα πρέπει να στοχεύουν στην εισαγωγή ανταγωνιστικών πρακτικών προς όφελος του χρήστη και τον έλεγχο των αντι-ανταγωνιστικών μεθόδων όπως συμφωνίες, κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κλπ.

Τα προβλήματα εντείνονται από το γεγονός ότι υπάρχει έντονη εποχική ζήτηση και ανάγκη διαφοροποίησης της προσφοράς σε σχέση με τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Ο μέχρι σήμερα καθορισμός του ελαχίστου επιπέδου εξυπηρέτησης γίνεται με εμπειρικό τρόπο και βασίζεται σε ιστορικά δεδομένα και όχι στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων αλλά και στις αναπτυξιακές δυνατότητες των νησιών.

Υπάρχει σαφώς ένα κενό βιωσιμότητας των επιχειρήσεων στις άγονες γραμμές, καθώς και μη ορθολογική τιμολόγηση των υπηρεσιών στις βιώσιμες γραμμές. Το κράτος πρέπει να καλύψει με συγκεκριμένους μηχανισμούς αυτά τα κενά, λαμβάνοντας μέτρα για την αντιμετώπισή τους

Το καθεστώς ορίου ηλικίας των πλοίων ως μέτρο επιβολής της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού επιβατηγού στόλου δεν φαίνεται να αποδίδει αφού ήδη καταγράφεται (μέσω της πρόσφατης γήρανσης του στόλου) η αδυναμία της αγοράς να ανταποκριθεί στην αναπλήρωση των αποσυρόμενων πλοίων. Η προβλεπόμενη εντατικοποίηση των αποσύρσεων «υπερήλικων» πλοίων αναμένεται να επιδεινώσει περαιτέρω την κατάσταση και ειδικότερα ως προς την προσφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών στις επιδοτούμενες γραμμές.

5.3 Αποτίμηση από την απελευθέρωση της αγοράς

Στα πρώτα χρόνια της απελευθέρωσης δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές αλλαγές στο επίπεδο εξυπηρέτησης, ούτε πτώση των τιμών, όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες. Οι συχνοί χρήστες, δηλαδή οι νησιώτες, δεν βίωσαν ουσιαστική βελτίωση στο επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας ούτε μείωση των τιμών των ναύλων.

Σημαντική είναι η αύξηση των πόρων που διατίθενται για επιδοτήσεις. Όμως, ένα μεγάλο μέρος της αύξησης, στη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών, την αναλαμβάνουν οι ίδιοι οι ταξιδιώτες των νησιών μέσω του επίναυλου.

Σημειώνεται ότι το κόστος των άγονων γραμμών, την περίοδο 2004-2005, ανήλθε περίπου στα 44 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων όμως ένα ποσό κοντά στα 25 εκατ. ευρώ καλύφθηκε από τον επίναυλο του 3% που καταβάλλουν οι επιβάτες όλων των διαδρομών μέσα από το εισιτήριο. Άρα από τον κρατικό προϋπολογισμό δίνονται μόλις 20 εκατ. ευρώ. Ποσό ουσιαστικά ελάχιστο, προκειμένου να μείνουν «ζωντανά» τα ελληνικά νησιά

5.4 Ευρωπαϊκές Πολιτικές – Δυνατότητες και Προοπτικές

Η διεθνής εμπειρία έχει δείξει ότι και άλλες χώρες, ενώ δεν διαθέτουν αντίστοιχο αριθμό νησιών, έχουν λάβει σειρά αποτελεσματικών μέτρων για την εξασφάλιση της αναγκαίας ποσότητας και ποιότητας υπηρεσιών. (για παράδειγμα οι ακτοπλοϊκές μετακινήσεις από την ηπειρωτική Γαλλία προς τη Κορσική χρεώνονται με το χιλιομετρικό αντίστοιχο των σιδηροδρομικών μεταφορών)

Για το θέμα της επιδότησης των άγονων γραμμών, θα μπορούσε η ελληνική κυβέρνηση να απευθυνθεί και στην Ε.Ε. και να ζητήσει να καλύψει ένα μέρος του κόστους, καθώς η χώρα μας είναι η μοναδική στην Ευρώπη με τόσα πολλά νησιά που πρέπει να εξυπηρετηθούν με καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας.

Οι μέχρι σήμερα πολιτικές στη χώρα μας που σχετίζονται με την καθιέρωση «άγονων γραμμών» στα πλαίσια της πολιτικής της Ε.Ε. για PSO (Public Service Obligations – Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας) δεν έχουν αποδώσει και δεν φαίνονται ικανές να προσφέρουν το αγαθό της προσπελασιμότητας προς τους κατοίκους των νησιών.

Το σημερινό θεσμικό πλαίσιο της Ε.Ε. και το Εθνικό Δίκαιο είναι συμβατό με τις επιλογές για το ρυθμιστικό ρόλο του κράτους στο καθορισμό του επιθυμητού επιπέδου μεταφορικής εξυπηρέτησης.

Οι νησιωτικές περιοχές δεν επωφελούνται όσο θα μπορούσαν από τις ευκαιρίες που παρέχει η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, κυρίως λόγω της έλλειψης γνώσης και σοβαρής ενασχόλησης με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται από κοινοτικές πολιτικές και προγράμματα.

Οι ενασχολούμενοι με τα νησιωτικά προβλήματα φορείς δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι για τις ευκαιρίες που τους προσφέρουν οι πολιτικές της Ε.Ε. και η αξιοποίηση προγραμμάτων και πόρων, (π.χ. άμεση επιδότηση του παραγωγού για την μεταφορά προϊόντων, χρηματοδότηση κινητής υποδομής) ενώ τις περισσότερες φορές διατυπώνουν την άποψη ότι τα όποια προβλήματα στις μεταφορές οφείλονται αποκλειστικά και μόνο στις πολιτικές της Ε.Ε.

5.5 Επιμέρους προτάσεις

Με βάση τα συμπεράσματα της μελέτης προκύπτει μια σειρά εξειδικευμένων προτάσεων που αφορούν στην εξυγίανση του τρόπου λειτουργίας της αγοράς και του ανταγωνισμού και σε προτεινόμενες παρεμβάσεις σε πολιτικό, θεσμικό και λειτουργικό επίπεδο.

5.1.1 Πολιτικό επίπεδο

- Ανάλυση συστηματικών δράσεων για την ενίσχυση των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών (λόμπυ) που να αποσκοπούν στη καθιέρωση της νησιωτικότητας ως ειδικού κριτηρίου για το σχεδιασμό δράσεων Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Ενίσχυση των προσπαθειών για την δημιουργία κλίματος ωρίμανσης με στόχο την έκδοση απόφασης περί «Προτεραιότητας στις αποκλεισμένες νησιωτικές περιοχές» ώστε να ενσωματωθεί η συγκεκριμένη απόφαση στις αρχές και τις πολιτικές της Ε.Ε. και να προωθηθεί η κανονιστική και διοικητική απλούστευση της.
- Να προβλεφθούν ειδικά προγράμματα για νησιωτικές περιοχές στα πλαίσια της επικείμενης αναθεώρησης των κανονισμών των Διαρθρωτικών Ταμείων, για τη περίοδο 2007-2013.

- Να ληφθούν μέτρα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο με στόχο την αντιμετώπιση των μόνιμων και σαφώς προσδιορισμένων ανεπαρειών της ακτοπλοϊκής αγοράς.
- Να αναθεωρηθεί το εθνικό θεσμικό πλαίσιο προς τη κατεύθυνση ενίσχυσης της οργανωμένης διαβούλευσης με ουσιαστική συμμετοχή των πολιτών σε όλες τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου του παραγόμενου έργου.
- Να συγκροτηθούν, με πρωτοβουλία της Πολιτείας και της ΚΕΔΚΕ, μόνιμοι μηχανισμοί παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών σε φορείς και πολίτες. Οι μηχανισμοί αυτοί μέσω ανεξάρτητης έρευνας και αξιοποίησης της διεθνούς εμπειρίας, θα συμβάλλουν στην εμπέδωση των εννοιών του δημοσίου συμφέροντος και του ανταγωνισμού στον ιδιαίτερο νησιωτικό χώρο.

5.1.2 Θεσμικό επίπεδο

- Να δημιουργηθούν μηχανισμοί για τη χρηματοδότηση του καθαρού κόστους των υποχρεώσεων καθολικής υπηρεσίας με βάση δημόσια κονδύλια, εφόσον αποδεικνύεται ότι η παροχή των υπηρεσιών αυτών είναι δυνατή μόνο με ζημία ή με καθαρό κόστος που αφίσταται της συνήθους εμπορικής πρακτικής.
- Να αξιοποιηθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης μέσω Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) ή/και Πρωτοβουλιών Ιδιωτικής Χρηματοδότησης που υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του απαιτούμενου κόστους κεφαλαίου και διασπορά των επενδυτικών κινδύνων
- Να αξιοποιηθούν υπερεθνικοί μηχανισμοί χρηματοδότησης και εγγυοδοσίας όπως το Ταμείο Συνοχής και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα.
- Να προβλεφθούν διαδικασίες αξιοποίησης σύγχρονων εναλλακτικών χρηματοδοτικών σχημάτων και εργαλείων όπως: έκδοση δημοτικών ομολόγων, κοινοπρακτικά τραπεζικά δάνεια, τιτλοποίηση, άντληση κεφαλαίων από χρηματιστηριακές αγορές, ιδιωτική τοποθέτηση, χρηματοδότηση με εγγύηση δημοσίου, κα.).
- Να εκσυγχρονιστούν οι διαδικασίες ανάθεσης υποχρεώσεων δημοσίου συμφέροντος ώστε να περιλαμβάνουν υπηρεσίες και όχι μέσα μεταφοράς.

Επίσης, να διασφαλιστεί η συμμετοχή των χρηστών στην τελική αξιολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- Να ληφθούν μέτρα για την αξιοποίηση αλλά και αναβάθμιση του ακτοπλοϊκού στόλου.

Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν:

- θέσπιση αυστηρότερων προδιαγραφών ασφαλείας
- συχνότερο και απαιτητικότερο πρόγραμμα ελέγχων
- κατάργηση του ορίου ηλικίας ή σημαντική αύξησή του.
- Οικονομικά μέτρα για τη μείωση του κόστους των εμπορευματικών μεταφορών άμεσα ή με την διευκόλυνση της επένδυσης σε εξειδικευμένο μεταφορικό μέσο χαμηλού κόστους, με συνέπεια τη μείωση του κόστους ζωής των νησιών λόγω της εισαγωγής φθηνότερων εμπορευμάτων αλλά και την ενίσχυση του εισοδήματος των νησιωτών μέσω της αύξησης των εξαγωγικών προϊόντων τους π.χ. ούζο, κρασί, λάδι, αλιεύματα κ.α.

5.1.3 Αγορά – Ανταγωνισμός

Προώθηση δράσεων για βελτίωση των συνθηκών ανταγωνισμού. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν:

- Ενίσχυση του ρόλου της Επιτροπής Ανταγωνισμού με δημιουργία ειδικού τμήματος για τον έλεγχο και παρακολούθηση της ακτοπλοϊκής αγοράς.
- Επαρκή στελέχωση της Ανεξάρτητης Αρχής και ένταση των προσπαθειών για την προστασία του χρήστη ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών κατά εναρμονισμένων πρακτικών και χειραγώγησης τιμών.
- Επαρκή χρηματοδότηση των μηχανισμών δημοσιότητας για τη σωστή και εμπειριστατωμένη ενημέρωση των χρηστών ως προς τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.
- Δημιουργία «Παρατηρητηρίου» που θα καταγράφει συστηματικά τα δεδομένα που σχετίζονται με το σύστημα μεταφορών, τις προσφερόμενες υπηρεσίες, τις ελλείψεις που παρατηρούνται και γενικά τις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά των νησιωτικών μεταφορών.

Θεσμοθέτηση κινήτρων για την είσοδο στην αγορά νέων επιχειρήσεων. Αυτά περιλαμβάνουν:

- οικονομικά κίνητρα: φορολογικές απαλλαγές μέσω μειωμένου ΦΠΑ, ενισχύσεις σε ΜΜΕ (ιδιαίτερα σε όσες εδρεύουν στα νησιά), εγγυήσεις δημοσίου σε σημαντικές επενδυτικές πρωτοβουλίες, κλπ.
- διαρθρωτικά κίνητρα: επιχορήγηση θαλασσιών εμπορευματικών μεταφορών με ακτοπλοϊκά φορτηγά πλοία και Φ/Γ-Ο/Γ πλοία. Προώθηση μέτρων (π.χ. αναπτυξιακών νόμων) για την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών με ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων, αποθηκευτικών χώρων και γενικά εγκαταστάσεων φορτο-εκφόρτωσης εμπορευμάτων στα νησιά.

Προώθηση δράσεων για την καλύτερη ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τις δυνατότητες συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής τους. Οι δράσεις αυτές αφορούν:

- στη δημιουργία ενιαίου συστήματος κράτησης θέσεων για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο νησιωτικό χώρο (θαλάσσια και αεροπορικά) και τη διασύνδεσή τους με τα χερσαία μέσα. Το σύστημα θα πρέπει να είναι ανοιχτό σε κάθε πάροχο μεταφορικών υπηρεσιών συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη μείωση των δαπανών δικτύωσης, που αποτελούν σημαντικό εμπόδιο εισόδου για μικρές και τοπικές επιχειρήσεις. Επίσης, το σύστημα θα πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα επιλογής συνδυασμένου τρόπου μετακίνησης.
- διεξαγωγή συστηματικών ελέγχων σε πράκτορες και λοιπά εκδοτήρια εισιτηρίων καθώς και έλεγχος των παρόχων των παραπάνω υπηρεσιών από εντεταλμένο θεσμικό όργανο για τη διασφάλιση ισότιμης μεταχείρισης των επιχειρήσεων.
- δημιουργία συστήματος πληροφόρησης επιβατών με πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων, infokiosks, κλπ, σε λιμένες και πλοία.

5.1.4 Λειτουργικό επίπεδο

Εκπόνηση αναλυτικής τεχνικής μελέτης που θα περιλαμβάνει ανάπτυξη προτύπου πρόβλεψης για όλους τους τρόπους επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Στόχος της μελέτης είναι ο προσδιορισμός στοιχείων δικτύου όπως δρομολόγια, γραμμές, συχνότητα συνδέσεων, χωρητικότητα, κόστος και χρόνοι διαδρομής, κλπ.

Πέρα από την αναλυτική τεχνική μελέτη, το «Παρατηρητήριο» παρέχει τη δυνατότητα να υπάρχει συνεχής έλεγχος των προβλέψεων και συνεπώς τη δυνατότητα επικαιροποίησης των προβλέψεων (Continuous Prediction Updating) και

(πλέον σημαντικό εφόσον κρίνεται απαραίτητο) τη δυνατότητα παρεμβάσεων για την έγκαιρη διαφοροποίηση της λειτουργίας του μεταφορικού συστήματος.

Ακτινωτή οργάνωση του συστήματος με την πρόβλεψη βασικών γραμμών προς συγκεκριμένους κόμβους και περαιτέρω ενδονησιωτική σύνδεση με άλλα μέσα, που χρειάζεται περαιτέρω και εξειδικευμένη μελέτη για να καταλήξει κανείς στο εύρος της εφαρμογής της.

5. 2 Η Σύγχρονη Ευρωπαϊκή Πόλη

Στην πορεία της ευρωπαϊκής ιστορίας οι πόλεις και οι ευρύτερες περιοχές τους αποτελούσαν -και συνεχίζουν να αποτελούν- μοχλούς ανάπτυξης και ανταλλαγών σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο. Αυτές εξασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των περιοχών που τις περιβάλλουν, του κράτους στο οποίο ανήκουν, αλλά και του συνόλου της Ευρώπης.

Ο ρόλος που διαδραματίζουν θα επιτευχθεί με αποτελεσματική διακυβέρνηση σε μητροπολιτικό επίπεδο, καθώς υπάρχει ανάγκη στρατηγικής που να διασφαλίζει μακροπρόθεσμα το οικονομικό και κοινωνικό μέλλον μιας μητροπολιτικής περιοχής για την ανάπτυξη, τη λειτουργικότητα και την ποιότητα ζωής.

Η έννοια της δικτύωσης αποτελεί σημαντική παράμετρο για το μέλλον της Ευρώπης και την ικανότητα της να ανταποκριθεί στο διεθνή ανταγωνισμό, καθώς η παγκόσμια οικονομία δεν έχει πια τη δομή μιας ιεραρχίας κρατών και των οικονομιών τους. Σήμερα, η οικονομική δραστηριότητα, η παραγωγή και η γνώση λαμβάνουν χώρα μεταξύ δικτύων Μητροπολιτικών Περιοχών και εντός αυτών.

Συνεπώς, η οργάνωση των δραστηριοτήτων εντός μιας Μητροπολιτικής Περιοχής θα πρέπει να βασίζεται σε δίκτυα που θα λειτουργούν αποτελεσματικά και αλληλοσυμπληρωματικά.

Συγκεκριμένα, η μετακίνηση ατόμων και αγαθών εντός μιας Μητροπολιτικής Περιοχής θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο συνολικού περιφερειακού σχεδιασμού.

Τα Δίκτυα Μεταφορών θα πρέπει να συμβάλλουν στη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής στην οποία αναφέρονται, αλλά και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών και της ποιότητας ζωής.

Επιπλέον, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της αναπτυξιακής δυναμικής των σύγχρονων ευρωπαϊκών πόλεων θα πρέπει να υλοποιείται μέσω της

διάχυσης της ανάπτυξης και της αποκέντρωσης, οδηγώντας σε περισσότερο πολυκεντρικές δομές.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα στη χάραξη πολιτικής και στρατηγικής στον πολεοδομικό-χωροταξικό σχεδιασμό αποτελεί η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης. Οι ευρωπαϊκές πόλεις στο σύνολο τους έχουν ήδη καταφέρει να κατέχουν σημαντικούς δείκτες ευημερίας, τόσο στις οικονομίες τους όσο και στην παροχή υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων στους πολίτες τους. Συμπερασματικά, θέματα όπως η προστασία του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ποιότητας ζωής αποτελούν πλέον ζητήματα καίριας σημασίας.

Τέλος, χαρακτηριστικό της σημερινής πορείας των ευρωπαϊκών πόλεων αποτελεί επίσης η ανταγωνιστικότητα ακόμα και μεταξύ μητροπολιτικών περιοχών του ίδιου κράτους. Οι πόλεις επιθυμούν να μπουν στο χάρτη, να γίνουν ελκυστικές με σκοπό να προσελκύσουν επενδύσεις και ανθρώπινο δυναμικό αξιοποιώντας, πάντα με όρους αειφόρου ανάπτυξης, τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά τους, το πολιτισμικό τους απόθεμα, επενδύοντας παράλληλα σε νέους τομείς έρευνας και τεχνολογίας.

Διαφαίνεται ότι οι πόλεις που δε θα καταφέρουν να ενταχθούν δυναμικά σε αυτό το περιβάλλον ευρηματικότητας και ανταγωνισμού, είναι καταδικασμένες να εγκλωβιστούν στην εσωστρέφεια τους και να οδηγηθούν στο περιθώριο των εξελίξεων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. 1η Διακρατική Ημερίδα για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών με θέμα «Οδικός Άξονας προτεραιότητας Νο7 (ελληνικά τμήματα του οποίου αποτελούν η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ και ο ΠΑΘΕ) και λοιποί Άξονες Προτεραιότητας κοινού ενδιαφέροντος Νο21: Θαλάσσιοι Διάδρομοι και Νο22 (ελληνικό τμήμα του οποίου αποτελεί ο ΠΑΘΕπ, Πάτρα- Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Ειδομένη). Θεσσαλονίκη 29.06.2009.
2. Burgel Guy (2008). Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη Μεταφρ. Παπαηλιάδη Μαρία εκδ. Πλέθρον
3. Williams Harriet (2005). Οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές Μεταφρ. Βλαχοπούλου Φωτεινή Εκδόσεις Σαββάλας
4. Βλάχος Γ. (2007). Προβλήματα Διεθνούς ναυτιλιακή πολιτική 2η Έκδοση Εκδ. Σταμούλης
5. Βλάχος Γ. (1996). Προβλήματα και προοπτικές της Ελληνικής ναυπηγικής και επισκευαστικής βιομηχανίας Εκδ. Σταμούλης
6. Βλάχος Γ. (1999). Εμπορική ναυτιλία και θαλάσσιο περιβάλλον. Εκδ. Σταμούλης
7. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβώνας 23 και 24 Μαρτίου 2000, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Λισσαβώνα 2000, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών 22 και 23 Μαρτίου 2005, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Βρυξέλλες, 2005 και Ευρωπαϊκό Συμβούλιο των Βρυξελλών 16 και 17 Ιουνίου 2005, Συμπεράσματα της Προεδρίας, Βρυξέλλες 2005.
8. Ζιμπουλάκη Α. (1979). "Διεθνές Δίκαιο" - Αθήνα σ.136
9. [Ηγουμενάκης 2000](#),
10. Θεοδωρόπουλου Σ.- Β. Μ. Λεκάκου-Α. Πάλλη, (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω-Γιώργος Δαρδάνος, Αθήνα.
11. [Λαλούμης –Ρούπας, 1998](#)
12. Μουρμούρης Κ. Ιωάννης (2006). Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλης 1η έκδοση
13. Παπαγιαννάκης Λευτέρης, "Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910), Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις", Β' Έκδοση, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1990
14. Παράσχης Γιάννης, γενικός διευθυντής του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών

15. Πλατιάς Χαράλαμπος (2005). Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο σχεδιασμό των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Η περίπτωση των θαλασσιών διαδρόμων, στο έργο: Αειφορία και Περιβάλλον. Ο νησιωτικός χώρος, Γρ. Ι. Τσάλτας (επιμ.), Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2005, σ. 213-220.
16. Πλατιάς Χαράλαμπος (2008). Περιβαλλοντική διάσταση στο σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις μεταφορές στο θαλάσσιο χώρο. Πρακτικά Συνεδρίου με τίτλο «Περιβάλλον και Θαλάσσιες Μεταφορές», που πραγματοποιήθηκε από το ΕΚΕΠΕΚ του Παντείου Πανεπιστημίου στη Χίο, τον Απρίλιο του 2007.
17. Προφυλλίδης Β. (1993). Σιδηροδρομική, Τόμος 1ος. Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Γιαχούδη-Γιαπούλη.
18. Προφυλλίδης Β. (1993). Σιδηροδρομική, Τόμος 1ος. Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Γιαχούδη-Γιαπούλη.
19. Προφυλλίδης Β. (2008). Οικονομική των Μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Δ' Αναθεωρημένη Έκδοση, Αθήνα,.
20. Πυργίδης Χ. (2009). Συστήματα Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Υποδομή - Τροχαίο Υλικό - Εκμετάλλευση). Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Ζήτη
21. Πυργίδης Χ. (2009). Συστήματα Σιδηροδρομικών Μεταφορών (Υποδομή - Τροχαίο Υλικό - Εκμετάλλευση). Θεσσαλονίκη, Εκδόσεις Ζήτη
22. Σιδέρη Ουρανία, Οι επιδράσεις των συνδυασμένων μεταφορών σε βασικά κοινωνικό-οικονομικά μεγέθη. Η περίπτωση του νησιώτικου χώρου του Αιγαίου. Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο 2003.
http://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/1932/1/research_155_175_2003.pdf
23. Σύγχρονο Ναυτιλιακό Λεξικό Interbooks Αθήνα 1977 σ.55
24. Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, "Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα", Εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 1997
25. ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 20-21/2003 ISSN 1105-3267 σσ. 163-170
26. Τσελέντης Β., 2008 Διαχείριση θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτιλία Εκδ. Σταμούλης
27. Χλωμούδης Κ.Ι., (2005). Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, Πειραιάς.
28. Χριστοφάκης, Μανώλης (2007). Μεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη Εκδόσεις Διόνικος

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. http://ec.europa.eu/environment/water/marine/index_en.htm
2. http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html#com Πράσινη Βίβλος COM (2006) 275 τελικό της 7ης Ιουνίου 2006, Προς μια μελλοντική Θάλασσα, Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες «Πόσο άστοχο είναι να ονομάζουμε τον πλανήτη αυτό Γη, όταν είναι σαφέστατα Ωκεανός», φράση που αποδίδεται στον συγγραφέα Arthur C. Clarke. Βλ. επίσης στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm Ανακοίνωση της Επιτροπής COM (2006) 314 της 22ας Ιουνίου 2006 «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές».
4. <http://el.wikipedia.org>
5. <http://news.pathfinder.gr/press-news/98-5/561268.html>
6. http://sidirodromikanea.blogspot.com/2009/11/blog-post_24.html
7. <http://www.apogevmatini.gr/?p=50842> Κυριακή, 31 Ιανουαρίου, 2010
8. <http://www.intravelreport.gr/?p=5703> 10 Δεκεμβρίου 2009
9. <http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%86%CE%BC%CE%B1%CE%1>
10. <http://www.mech.upatras.gr/~chondros/TrucksTransport0.htm>
11. <http://www.nomosphysis.org.gr> Πλατιάς Χαράλαμπος, Περιβαλλοντικές κρίσεις και ασφάλεια στη θάλασσα. Πολιτική και παραγωγή δικαίου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ηλεκτρονικό περιοδικό: Νόμος και Φύση, Νοέμβριος 2004.
12. http://www.peed.gr/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=99&Itemid=49 Εισήγηση Φ. Σωτηρίου Γεν. Γραμματέας Π.Ε.Ε.Δ. (Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς)
13. http://www.perivallon21.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=57%3Anaftilia&catid=14%3Aspecial-reports&Itemid=9&lang=el
14. http://www.proeuro.gr/articles.php?artid=2454&lang=1&catid=1&fdid=21&fdpage=1#_ftn1
15. <http://www.saas.gr/Default.aspx?tabid=125&language=el-GR>

16. <http://www.sansimera.gr/articles/111>
17. http://www.survey.ntua.gr/main/labs/roads/Roads-g_files/Edu-g_files/Edu-72-g_files/1-Intro.pdf
18. <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25396>
19. <http://www.yen.gr/yen.chtm?prnbr=33237> διεθνές συνέδριο με θέμα "Ο Ρόλος των Λιμένων ως Κόμβων Επικοινωνίας μεταξύ Χερσαίων και Θαλάσσιων Μεταφορών". 17-09-2008 Παπαληγούρας Α. 2008.
20. sup.kathimerini.gr/xtra/media/files/meletes/econ/odikes.doc
21. www.kathimerini.gr με πληροφορίες από ΕΣΥΕ, Έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος του 2006 και Έντυπη Έκδοση της «Καθημερινής» Της Ελένης Στεργίου
22. http://www.bep.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=630&Itemid=79 –Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Αριθμός έργων προτεραιότητας

Κατόπιν των συστάσεων του 2003, από την ομάδα υψηλού επιπέδου «Van Miert» για τα ΔΕΔ-Μ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε νέο κατάλογο 30 έργων προτεραιότητας, τα οποία αναμένεται να ξεκινήσουν πριν από το 2010. Το συνολικό κόστος υπολογίζεται σε 225 δισεκατομμύρια ευρώ. Στον κατάλογο αυτόν είναι πλήρως ενσωματωμένη η διάσταση της νέας διεύρυνσης. Σκοπός είναι να διαμορφωθούν σχέδια βιωσιμότερης κινητικότητας, με τη συγκέντρωση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές. Και τα 30 έργα προτεραιότητας χαρακτηρίζονται έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, προκειμένου να επιταχυνθεί η κατασκευή των διασυνοριακών τμημάτων.

Τα έργα είναι τα εξής:

- σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολη-Μεσσίνα·
- σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας Παρίσι-Βρυξέλλες-Κολωνία-Αμστερνταμ-Λονδίνο·
- σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας της νοτιοδυτικής Ευρώπης·
- σιδηροδρομικός άξονας μεγάλης ταχύτητας-ανατολικό σκέλος (περιλαμβάνει τη γραμμή Παρίσι-Στρασβούργο/Λουξεμβούργο)·
- συμβατικός σιδηρόδρομος/συνδυασμένες μεταφορές (ή γραμμή Betuwe) (2007)·
- σιδηροδρομικός άξονας Λυών-Τεργέστη-Ντιβάτσα/Κόπερ-Ντιβάτσα-Λιουμπλιάνα-Βουδαπέστη-ουκρανικά σύνορα·
- οδικός άξονας Ηγουμενίτσα/Πάτρα-Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη·
- πολυτροπικός άξονας Πορτογαλία/Ισπανία-υπόλοιπη Ευρώπη·
- σιδηροδρομικός άξονας Κορκ-Δουβλίνο-Μπέλφαστ-Στράνραρ (2001)·
- αεροδρόμιο Μαλπένσα (Μιλάνο) (ολοκληρώθηκε το 2001)·
- σταθερή ζεύξη Öresund (ολοκληρώθηκε το 2000)·
- σκανδιναβικό τρίγωνο (σιδηροδρομικός/οδικός άξονας)·
- οδικός άξονας ΗΒ/Ιρλανδία/Μπενελούξ (2010)·
- σιδηροδρομική γραμμή «West coast main line» (2007)·

- παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης και προσδιορισμού θέσης [GALILEO](#) (2008).
- εμπορικός σιδηροδρομικός άξονας μέσω των Πυρηναίων Σίνες/Αλγεθίρας-Μαδρίτη-Παρίσι.
- σιδηροδρομικός άξονας Παρίσι-Στρασβούργο-Στουτγάρδη-Βιέννη-Μπρατισλάβα.
- άξονας εσωτερικής ναυσιπλοΐας Ρήνος/Μεύσης-Μάιν-Δούναβης.
- διαλειτουργικότητα σιδηροδρομικού δικτύου μεγάλης ταχύτητας της Ιβηρικής Χερσονήσου.
- σιδηροδρομικός άξονας του Fehmarn Belt μεταξύ Γερμανίας και Δανίας.
- θαλάσσιες αρτηρίες: Βαλτική Θάλασσα, Ατλαντικό τόξο, νοτιοανατολική Ευρώπη, δυτική Μεσόγειος.
- σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Σόφια-Βουδαπέστη-Βιέννη-Πράγα-Νυρεμβέργη/Δρέσδη.
- σιδηροδρομικός άξονας Γκντανσκ-Βαρσοβία-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη.
- σιδηροδρομικός άξονας Λυών/Γένοβα-Βασιλεία-Ντούισμπουργκ-Ρότερνταμ/Αμβέρσα.
- οδικός άξονας Γκντανσκ-Μπρνο/Μπρατισλάβα-Βιέννη.
- σιδηροδρομικός/οδικός άξονας Ιρλανδία/Ηνωμένο Βασίλειο/ηπειρωτική Ευρώπη.
- «Rail Baltica»: άξονας Βαρσοβία-Κάουνας-Ρίγα-Τάλιν-Ελσίνκι.
- «Eurocaprail» στον σιδηροδρομικό άξονα Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο-Στρασβούργο.
- σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου Ιονίου/Αδριατικής.
- εσωτερική πλωτή οδός Σηκουάνα-Σκάλδη.

KAMΠΟΤΑΖ

<http://library.techlink.gr/ptisi/article-main.asp?mag=2&issue=124&article=3312>

Joseph R. Chesen Αρχηγός του Τμήματος Πολιτικής Οικονομίας ICAO Air Transport Bureau (Montreal)

Το ζήτημα της Εθνικότητας

Οι αποφάσεις της συνόδου του Σικάγου για την πολιτική αεροπορία, χρησιμοποιεί τη λέξη Καμποτάζ μόνο μια φορά, στο άρθρο 7, το οποίο δίνει σε κάθε χώρα-μέλος του διεθνή οργανισμού πολιτικής αεροπορίας (ICAO) το δικαίωμα να αρνηθεί άδεια, σε αεροσκάφος άλλων συμβαλλομένων χωρών, να μεταφέρει επιβάτες, ταχυδρομείο ή εμπορεύματα από ένα σημείο της επικράτειάς του σε κάποιο άλλο. Σύμφωνα με το άρθρο 17, τα αεροσκάφη έχουν την εθνικότητα της χώρας στα νηολόγια της οποίας έχουν εγγραφεί.

Αλλά τι συμβαίνει για ένα αεροσκάφος που λειτουργεί με καθεστώς ενοικίασης και είναι ξένο ως προς τη χώρα της εσωτερικής επιβίβασης και αποβίβασης αλλά ανήκει σε εκμισθωτή της ίδιας χώρας; Θεωρείται αυτό μια ιδιαίτερη περίπτωση καμποτάζ; Πώς δε περιπλέκεται η κατάσταση για περιπτώσεις χρήσης ενός αεροσκάφους σε wet-lease από ξένο αερομεταφορέα και σε εσωτερικό δρομολόγιο της χώρας στην οποία ανήκει η εταιρία που ενοικίασε το αεροπλάνο.

Οι υπηρεσίες wet-lease για παράδειγμα που προσφέρει η εταιρία North American Airlines με έδρα την Νέα Υόρκη για λογαριασμό της ισραηλινής El Al ανάμεσα στο Λος Άντζελες και τη Νέα Υόρκη, είναι ένα τέτοιο τυπικό παράδειγμα. Η North American Airlines είναι μια μικρή εταιρία που διαθέτει Boeing 757. Η El Al δικαιούται να εξυπηρετήσει αυτά τα δύο σημεία με μια γραμμή προς και από το Ισραήλ και το βρίσκει συμφέρον οικονομικά, με μια αλλαγή του τύπου του αεροσκάφους της, στην Νέα Υόρκη.

Σαφώς, εδώ δεν ισχύει καμποτάζ, ακόμα κι αν τα κουπόνια των εισιτηρίων, οι άδειες επιβίβασης, οι αναγγελίες πτήσης κ.λπ., είναι για μια πτήση της El Al. Η NAA προσφέρει στην El Al μια ανάλογη εξυπηρέτηση σε γραμμή ανάμεσα στην Νέα Υόρκη και στο Μαϊάμι.

Τι θα συνέβαινε όμως εάν η North American χρησιμοποιούσε το σύστημα κλεισίματος θέσεων της El Al και ίσως και εισιτήρια της τελευταίας για να

εξυπηρετήσει τους υπόλοιπους επιβάτες των πτήσεων προς Λος Άντζελες και Μαϊάμι που δεν προέρχονται από την ισραηλινή εταιρία. Δεν θα ήταν αυτό μια εσωτερική γραμμή της EI AI στις ΗΠΑ;

Θα φαινόταν ότι δεν υπάρχει προφανής λόγος να το αποκαλούμε αυτό καμποτάζ, επειδή το αεροσκάφος είναι δηλωμένο στη χώρα της εσωτερικής μεταφοράς και τα μέλη του πληρώματος έχουν άδειες από την υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας των ΗΠΑ.

Τι θα συμβεί όμως εάν η εταιρία NAA εγκαινιάσει μια γραμμή η οποία δεν ενώνεται με μια υπερατλαντική πτήση της EI AI, χρησιμοποιώντας ξανά την υποδομή (κομπιούτερ κράτησης θέσεων, εισιτήρια, κωδικούς εταιρίας) της EI AI; Τέτοια ρύθμιση μπορεί να θεωρηθεί ιδιάζουσα και να μπερδέψει μερικούς επιβάτες, αλλά μπορεί να θεωρηθεί καμποτάζ;

Αν μπορεί να θεωρηθεί καμποτάζ, τότε το ξένο όνομα και η ταυτότητα του μεταφορικού αεροπλάνου που φαίνεται στα εισιτήρια, πρέπει να συμπεριλαμβάνονται σε έναν ορισμό του εναέριου καμποτάζ ακόμα κι αν το ζήτημα του ονόματος του μεταφορικού δεν αναφέρεται στο άρθρο 7.

Καμποτάζ ή ελεύθερη διεθνής κυκλοφορία;

Πέρα από τα θέματα που προκύπτουν από την εθνικότητα του μεταφορικού αεροσκάφους, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη και τις περιπτώσεις επιβίβασης επιβατών από ένα σημείο μιας ξένης χώρας σε άλλο σημείο της ίδιας χώρας.

Παίρνουμε την περίπτωση μιας υπερατλαντικής πτήσης από ένα μεταφορέα εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών. Συγκεκριμένα, το παράδειγμα μιας υπερατλαντικής πτήσης που κατευθύνεται από την Ευρώπη προς το Μαϊάμι. Πάνω από τον Ατλαντικό, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους αντιλαμβάνεται ότι εξαιτίας εξαιρετικά δυνατών ενάντιων ανέμων, θα είναι αναγκαία μια καθ' οδόν στάση ανεφοδιασμού. Το αεροσκάφος προσγειώνεται στο Μπάνγκορ του Μείν, και ενώ ανεφοδιάζεται, όλοι οι επιβάτες αποβιβάζονται και περνάνε από τις διατυπώσεις εισόδου στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Αυτοί οι επιβάτες που κατευθύνονται προς το Μαϊάμι, επιβιβάζονται σε ένα ξένο αεροπλάνο στο Μπάνγκορ. Έχει γίνει τότε χρήση του δικαιώματος καμποτάζ ή έχει συμβεί κάτι άλλο;

Τι συμβαίνει όταν μια χώρα επιτρέπει σε ένα ξένο αερομεταφορέα να εξυπηρετεί δύο σημεία μέσα στην επικράτειά της στην ίδια διεθνή γραμμή και μάλιστα να προσφέρει

δικαίωμα ανταπόκρισης και στάσης του επιβάτη ανάμεσα στην πτήση για διάστημα ημερών ή και εβδομάδων.

Για παράδειγμα μια ξένη αεροπορική εταιρία εξυπηρετεί στην ίδια γραμμή τη Θεσσαλονίκη και μετά την Αθήνα. Αν της επιτραπεί να αποβιβάζει επιβάτες στη Θεσσαλονίκη που συνεχίζουν με κάποια ανταπόκριση ή απλώς παραμένουν στην πόλη για κάποιο χρονικό διάστημα και μετά συνεχίζουν για Αθήνα με τον ίδιο μεταφορέα που τους έφερε, μπορεί αυτό να θεωρηθεί ως επέκταση του δικαιώματος του καμποτάζ;

Αν το δικαίωμα για στάση καθοδόν στο εσωτερικό σκέλος μιας διεθνούς γραμμής δεν λαμβάνεται σαν επέκταση του μεταφορικού δικαιώματος, αλλά, σαν διεθνής μεταφορά, τότε λογικά το δικαίωμα του επιβάτη (δηλαδή: εισιτήριο αντί για απόκομμα πτήσης) για προέλευση και προορισμό, πρέπει να είναι ο καθοριστικός παράγοντας. Κατ επέκταση αυτής της λογικής, όταν μια χώρα επιτρέπει σε ένα ξένο αερομεταφορέα να προσφέρει τέτοια δικαιώματα σταθμών μέσα στο έδαφός της σαν σταθμούς διεθνών αεροπορικών ταξιδιών, τότε δύσκολα μπορούν να εννοηθούν σταθμοί σε ανταπόκριση εκτός δρομολογίου ή τρίτοι εσωτερικοί προορισμοί σαν καμποτάζ.

Λίγες όμως είναι τελικά οι χώρες που είναι γνωστές να παραχωρούν κάποιο από τα παραπάνω κυκλοφοριακά δικαιώματα, πράγμα που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τέτοια δικαιώματα θεωρούνται καμποτάζ.

Ορολογία του Καμποτάζ

Η ύπαρξη ερωτημάτων σχετικά με το πως καθορίζεται το εναέριο καμποτάζ, δεν εμπόδισε στην ανάπτυξη μιας πρωτογενούς ορολογίας.

Η πρώτη αφορά το τι πρέπει να ονομάζεται καμποτάζ εντός δρομολογίου ή η επιβίβαση ή αποβίβαση στο εσωτερικό σκέλος μιας διεθνούς πτήσης. Παράδειγμα αποτελεί η πρακτική καναδικών εταιριών που δέχονται επιβάτες σε γραμμές όπως Τορόντο-Σικάγο-Ντάλας για το σκέλος μέσα στις ΗΠΑ.

Δεύτερον είναι, το τι πρέπει να χαρακτηρίζεται καμποτάζ με επιστροφή ή τροποποιώντας το τελευταίο παράδειγμα, τη μεταφορά από μια καναδική αεροπορική εταιρία επιβατών από το Ντάλας στο Σικάγο στη γραμμή Ντάλας-Σικάγο-Τορόντο, χωρίς μάλιστα να είναι απαραίτητο να υπάρχει ο τελικός διεθνής προορισμός. Τρίτον, το τι μπορεί κανείς να ονομάσει καμποτάζ διπλής διαδρομής. Παράδειγμα:

Μεταφορά μεταξύ ενός σημείου σε μια δεδομένη χώρα και ενός δεύτερου σημείου στην ίδια χώρα μέσω της χώρας καταγωγής του ξένου μεταφορέα. Παραδείγματα θα μπορούσαν να είναι μια διαδρομή Βανκούβερ-Σικάγο-Τορόντο με μια αεροπορική εταιρία των Η.Π.Α, ή μια διαδρομή Βοστώνη-Τορόντο-Λος Άντζελες με μια καναδική αεροπορική εταιρία (και στις δυο περιπτώσεις τα διεθνή σύνορα διασχίστηκαν δύο φορές).

Αναζητώντας και παραχωρώντας δικαιώματα Καμποτάζ

Γιατί όμως να διεκδικήσουμε δικαιώματα καμποτάζ; Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Μεταφορών αντιμετωπίζει το καμποτάζ μέσα στις Ηνωμένες Πολιτείες για τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σαν την ισοδυναμία ανάλογων δικαιωμάτων (fifth right freedom) που απολαμβάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες κάτω από διάφορες διμερείς συμφωνίες.

Για κάμποσα χρόνια, ο Καναδάς αναζητούσε να διαπραγματευτεί δικαιώματα καμποτάζ στις Ηνωμένες Πολιτείες για να αυξήσει τη βιωσιμότητα των διασυνοριακών δρομολογίων και για να διευθετήσει μια αισθητή αστάθεια στα έσοδα (κέρδη) από διμερείς αεροπορικές συμφωνίες. Γιατί, όμως, να παραχωρούνται δικαιώματα καμποτάζ; Η αρμόδια Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αντιμετωπίζει τα δικαιώματα καμποτάζ για τις αερογραμμές της ευρωπαϊκής κοινότητας μέσα από τις χώρες της, σαν ένα σημαντικό μέρος της ολοκλήρωσης της μοναδικής ευρωπαϊκής αγοράς.

Κάποιες χώρες (στην Ευρώπη και στη Βόρεια Αμερική), αντιμετωπίζουν το άνοιγμα των εγχώριων αγορών τους σε αεροπορικές εταιρίες άλλων χωρών, σαν έναν τρόπο για να αυξήσουν τους διαθέσιμους τομείς υπηρεσιών, να εντείνουν τον ανταγωνισμό και πιθανώς, να πετύχουν ή να διατηρήσουν χαμηλότερους δασμούς.

Άλλες, πιστεύουν ότι δεν συντρέχουν λόγοι για να μεταχειρίζονται τις αερομεταφορές διαφορετικά από πολλούς άλλους τομείς υπηρεσιών, οι οποίοι δεν έχουν αντιστοιχία με το καμποτάζ.

Σε ποια βάση πρέπει να αποδίδονται δικαιώματα καμποτάζ; Πρέπει η μόνη βάση να είναι η αμοιβαιότητα μεταξύ δύο χωρών κι αν είναι έτσι, πρέπει τα δικαιώματα καμποτάζ να ανταλλάσσονται μόνο με δικαιώματα καμποτάζ και πόσο η αμοιβαιότητα αυτή μπορεί να είναι αληθινή και αποτελεσματική;

Θα μπορούσε αυτή η αμοιβαιότητα, αντί να είναι μόνο θεωρητική, δηλαδή δυνατότητα πρόσβασης στις εγχώριες (τοπικές) εναέρια αγορές, να ήταν αυτόματη παροχή, μόνο αν υπήρχαν αυτές οι αγορές;

Αν η αμοιβαιότητα είναι να γίνει η μοναδική βάση για την παραχώρηση των δικαιωμάτων του καμποτάζ, θα μπορούσε αυτή η απαίτηση να γίνει με ανταλλαγή δικαιωμάτων σε έναν ευρύτερο χώρο που θα περιλαμβάνει και δικαιώματα διεθνών μεταφορών;

Ασφάλεια και Εθνική άμυνα

Από τη στιγμή που ένα αεροσκάφος φέρει την εθνικότητα της χώρας της οποίας φέρει και το νηολόγιο και η χώρα είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή των κανονισμών ασφάλειας μήπως η χώρα που παραχωρεί τα δικαιώματα καμποτάζ βάζει σε κίνδυνο πολίτες της από την αδυναμία επέμβασης έστω κι αν οι παραβάσεις συμβαίνουν μέσα στην επικράτειά της; Ίσως. Αλλά οι ίδιοι κίνδυνοι δεν υπάρχουν και στην περίπτωση που η αεροπορική μεταφορά είναι διεθνής και όχι εσωτερικό σκέλος του ξένου αερομεταφορέα;

Κατά πόσο είναι επίσης σχετικοί οι προβληματισμοί για τη σχέση καμποτάζ και εθνικής άμυνας. Η απάντηση φαίνεται ότι θα έπρεπε να εξαρτάται στο βαθμό που μια χώρα θα μπορούσε να χρειαστεί πολιτικά αεροπλάνα για στρατιωτικούς σκοπούς και ποιο ποσοστό των εσωτερικών της μεταφορών καλύπτονται από παραχώρηση δικαιωμάτων καμποτάζ.

Βιωσιμότητα και ενδιάμεσοι διαμετακομιστικοί σταθμοί

Το ερώτημα μιας καταμέτρησης της αξίας των δικαιωμάτων του καμποτάζ δημιουργεί μια πιο ουσιαστική ερώτηση: Είναι βιώσιμη μια προτεινόμενη επιχείρηση καμποτάζ; Είναι τα έσοδα επαρκή για να κάνουν την προσπάθεια άξια λόγου;

Η απάντηση θα ποικίλει φυσικά, από αγορά σε αγορά, από καιρό σε καιρό και είναι πιθανό να είναι υποθετική. Κάθε περίπτωση μπορεί να είναι μοναδική. Ας αναλογιστούμε τί μπορεί να συμβεί σε χώρες όπου μπορούν να υπάρξουν σημαντικά κέρδη (Κίνα, Κοινοπολιτεία ανεξαρτήτων Κρατών) ή χώρες με κυκλοφοριακή συμφόρηση (Ιαπωνία).

Ας υποθέσουμε ότι η επιχείρηση Καμποτάζ θα συνδέσει δύο σημαντικές πόλεις στη χώρα που κρατά προνόμια καμποτάζ, για να εξυπηρετεί πιο συχνά τις διεθνείς μεταφορικές ανάγκες προς και από το έδαφος της πατρίδας του μεταφορέα. Στο

παράδειγμα των Η.Π.Α, οι πόλεις-ζεύγη θα μπορούσαν να είναι Σικάγο-Ντένβερ, Σικάγο-Ντάλας και Ατλάντα-Ντάλας. Ας υποθέσουμε, επίσης, ότι η ξένη αερογραμμή ήταν ελεύθερη να ορίσει όποιο τιμολόγιο ήθελε (εισιτήριο ή τιμή φορτίου) ήθελε. Αν η συχνότητα των εσωτερικών πτήσεων του ξένου αερομεταφορέα εξαρτιόταν από τη συχνότητα των διεθνών του πτήσεων, τα έξοδα δεν μπορεί να είναι μεγάλα.

Στην αγορά Σικάγο-Ντένβερ, προσφέρονται 21 απευθείας πτήσεις μετ επιστροφής καθημερινά, ενώ στις δύο αγορές Σικάγο-Ντάλας και Ατλάντα-Ντάλας προσφέρονται 18 απευθείας πτήσεις επί καθημερινής βάσης (ενώ η αγορά Ατλάντα-Ντάλας απολαμβάνει 36 καθημερινές απευθείας πτήσεις από την Delta Air Lines). Η εταιρία που θα επιδιώξει καμποτάζ, επιχειρώντας να επιτύχει κυκλοφορία σε αυτές τις αγορές, θα μπορούσε να αντιμετωπίσει πολύ συχνές ανταγωνιστικές υπηρεσίες που προσφέρονται από τις μεγάλες μεταφορικές εταιρίες των ΗΠΑ.

Άλλες ρυθμιστικές αντιφάσεις

Η υπόθεση του καμποτάζ, ξεκίνησε σε μια άλλη μορφή μεταφοράς, τη θαλάσσια. Στο ναυτιλιακό πεδίο, κάποιες χώρες δεν χρησιμοποιούν τον περιορισμό του καμποτάζ. Από την άλλη πλευρά, όταν εφαρμόζεται, μπορεί να διαστρεβλώσει τις μεταφορές. Παράδειγμα είναι η πολύ σημαντική τοπική θαλάσσια ταξιδιωτική αγορά των Η.Π.Α, που συνδέεται με την Αλάσκα και τις χώρες νότια των δυτικών ακτών -μια αγορά που εξυπηρετείται σε μεγάλο βαθμό από κρουαζιερόπλοια μη αμερικανικού νηολογίου.

Αμερικανοί πετούν προς Βανκούβερ και μεταφέρονται κατευθείαν στα κρουαζιερόπλοια. Τα ξένα κρουαζιερόπλοια έχουν άδεια να προσεγγίζουν σε λιμάνια της Αλάσκας επειδή η κρουαζιέρα τους άρχισε στον Καναδά (είναι δηλαδή ένα διεθνές ταξίδι). Ενώ οι καναδικές αερογραμμές και αυτές των Ηνωμένων Πολιτειών απολαμβάνουν έσοδα που δεν θα μπορούσαν να έχουν αλλιώς και το λιμάνι του Σιάτλ θρηνεί το γεγονός ότι είναι ανίκανο να εξυπηρετήσει αυτήν την εσωτερική αγορά των κρουαζιερόπλοιων εξαιτίας του φραγμού του καμποτάζ.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με τις μεταφορές φορτίου όπου μεσολαβούν αεροσκάφη, σιδηρόδρομοι και πλοία τόσο στην Ευρώπη όσο και μεταξύ Καναδά-ΗΠΑ-Μεξικού.

Στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα οι φραγμοί του Καμποτάζ, δέχονται ήδη επίθεση. Όμως, σε πολλές χώρες όπου το καμποτάζ είναι εκτός νόμου, κανένας νόμος δεν παραβιάζεται αν η ξένη αεροπορική εταιρία κατείχε νόμιμα το 25, το 35 ή το 49 τοις εκατό των μετοχών μιας τοπικής αερογραμμής αυτής της χώρας Μήπως αυτή η κατά

τα φαινόμενα σοβαρή ανακολουθία σημαίνει εξελίξεις στην πολιτική του καμποτάζ; Όμως, αυτή η ερώτηση είναι το θέμα ενός άλλου, ξεχωριστού ζητήματος.

Πολλές αμερικανικές εταιρίες απολαμβάνουν δικαιώματα στην Ευρώπη που πλησιάζουν πολύ το δικαίωμα Καμποτάζ.

Η SAS αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση που θέτει ερωτηματικά για την εθνικότητα των αεροσκαφών σε σχέση με το Καμποτάζ.

Καναδικές και αμερικανικές εταιρίες συναγωνίζονται στην επέκταση του δικαιώματος καμποτάζ στις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στις δύο χώρες.

Το αν αξίζει ή όχι η επιδίωξη απόκτησης δικαιωμάτων Καμποτάζ εξαρτάται από τη συχνότητα των διεθνών δρομολογίων του αερομεταφορέα και τον ανταγωνισμό που θα αντιμετωπίσει.

Κοινή πολιτική μεταφορών

http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_el.htm

Μετά την υπογραφή της Συνθήκης της Λισαβόνας, το Γλωσσάριο βρίσκεται υπό αναθεώρηση.

Η κοινή πολιτική μεταφορών έχει ως στόχο την άρση των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών και κατ' επέκταση τη συμβολή στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και αγαθών.

Οι κυριότεροι άξονές της αποβλέπουν στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, στην εξασφάλιση αειφόρου ανάπτυξης, στη διασφάλιση της διαχείρισης των προγραμμάτων χρηματοοικονομικής στήριξης, στην κατάκτηση του διαστήματος, στην ενίσχυση της ασφάλειας και στην ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας. Αφορά επίσης τον καθορισμό των όρων εισδοχής, στις εθνικές μεταφορές κράτους μέλους, μεταφορέων μη εγκατεστημένων σε αυτό.

Αφότου ετέθη σε ισχύ η συνθήκη του Άμστερνταμ, οι αποφάσεις εγκρίνονται με τη διαδικασία της συναπόφασης, κατόπιν διαβουλεύσεων με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών

Διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΕΔ)

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα πρέπει να παράσχουν τη δυνατότητα σύνδεσης των εθνικών δικτύων μέσω μιας σύγχρονης και αποτελεσματικής υποδομής. Είναι απαραίτητα για την καλή λειτουργία της ενιαίας αγοράς δεδομένου ότι εξασφαλίζουν την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών.

Ο τίτλος XV της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας αποτελεί τη νομική βάση των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΕΔ). Τα διευρωπαϊκά δίκτυα αφορούν τρεις τομείς δραστηριότητας:

- Τα ΔΕΔ Μεταφορών (TEN-T) καλύπτουν ταυτόχρονα τις οδικές και τις συνδυασμένες μεταφορές, τις μεταφορές μέσω πλωτών οδών και τους θαλάσσιους λιμένες, καθώς και το ευρωπαϊκό δίκτυο σιδηρόδρομων μεγάλης ταχύτητας. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης τα νοήμονα συστήματα διαχείρισης των μεταφορών, όπως και το ευρωπαϊκό σύστημα δορυφορικής ραδιοπλοήγησης, το Galileo.
- Τα ΔΕΔ Ενέργειας (TEN-E) καλύπτουν τους κλάδους της ηλεκτρικής ενέργειας και του φυσικού αερίου. Τείνουν στη δημιουργία ενιαίας αγοράς ενέργειας και διευκολύνουν την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού.
- Τα ΔΕΔ Τηλεπικοινωνιών (eTen) έχουν ως στόχο την ανάπτυξη ηλεκτρονικών υπηρεσιών με βάση τα τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Οι υπηρεσίες αυτές, επικεντρωμένες στη δημόσια διοίκηση, αποτελούν τον πυρήνα της πρωτοβουλίας «eEurope - Κοινωνία της πληροφορίας για όλους».

Στο κονδύλιο ΔΕΔ Τηλεπικοινωνιών προστίθενται οι συνεισφορές του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), του Ταμείου Συνοχής, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων.

Από το 1986, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη επισήμανε τη σχέση μεταξύ της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και του στόχου της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων υποδομών καταστάθηκαν παράγοντες-κλειδιά για τη συνεκτική διαρρύθμιση του κοινοτικού εδαφικού χώρου.

Σήμερα η διεύρυνση προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ενισχύει τη σημασία των ΔΕΔ, καθώς η γεωγραφική κάλυψη επεκτείνεται στο σύνολο της ευρωπαϊκής ηπείρου. Πέραν της διευρυμένης Ένωσης, η αποτελεσματική σύνδεση των ΔΕΔ με τα δίκτυα των τρίτων χωρών που εκτείνονται ανατολικά (Ρωσία και Κοινοπολιτεία Ανεξάρτητων Κρατών) και νότια (χώρες της Μεσογείου) αποτελεί παράγοντα ισορροπίας και οικονομικής ανάπτυξης.

Λευκή Βίβλος: η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_el.htm

Ο στόχος είναι να συνδυαστεί η οικονομική ανάπτυξη και η ζήτηση μιας κοινωνίας απαιτητικής από άποψη ποιότητας και ασφάλειας για να αναπτυχθούν σύγχρονες και βιώσιμες μεταφορές έως το 2010.

ΣΥΝΟΨΗ

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

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η συνθήκη της Ρώμης. Η συνθήκη του Maastricht ενίσχυσε λοιπόν τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις εισάγοντας και την έννοια του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΔΜ). Η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που δημοσιεύθηκε το 1992 έδινε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών. Δέκα χρόνια αργότερα, οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων από 17 km ανά ημέρα το 1970 έφθασε τα 35 km το 1998.

Με αυτά τα δεδομένα, με τα ερευνητικά πρόγραμμα-πλαίσιο αναπτύχθηκαν οι πλέον σύγχρονες τεχνικές για να επιτευχθούν δύο πολύ σημαντικές προκλήσεις: το

διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας και το πρόγραμμα δορυφορικής πλοήγησης [GALILEO](#).

Ωστόσο, η λιγότερο ή περισσότερο γρήγορη εφαρμογή των διάφορων τρόπων μεταφοράς των κοινοτικών αποφάσεων οδηγεί σε ορισμένες δυσκολίες, οι οποίες είναι:

- η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 44% της μεταφορών εμπορευμάτων ενώ οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 8% και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές το 4%. Οι οδικές μεταφορές επιβατών αντιπροσωπεύει το 79% ενώ οι αεροπορικές το 5% και οι σιδηροδρομικές το 6%
- η συμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, στις μεγάλες πόλεις και σε μερικούς αερολιμένες
- τα περιβαλλοντικά προβλήματα ή τα προβλήματα υγείας των πολιτών και η ανασφάλεια στους δρόμους.

Οι τάσεις αυτές αναμένεται ότι θα επιταθούν με την οικονομική ανάπτυξη και τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οδικές μεταφορές

-Στόχοι: Να ενισχυθεί η ποιότητα των οδικών μεταφορών, να εφαρμοστεί καλύτερα η ήδη υπάρχουσα νομοθεσία με μία ενίσχυση των κυρώσεων και των ελέγχων.

-Ποσοτικά στοιχεία: Στις μεταφορές εμπορευμάτων και, οι οδικές μεταφορές είναι ο κυρίαρχος τρόπος μεταφοράς, καθόσον απορροφά το 44% της μεταφοράς εμπορευμάτων και το 79% της μεταφοράς επιβατών. Από το 1970 έως το 2000, ο στόλος αυτοκινήτων στην Κοινότητα τριπλασιάστηκε και από 62,5 εκατ. αυτοκίνητα έφθασε τα 175 εκατ.

-Συλλογιστική: Οι διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων είναι ένας τομέας στόχος διότι σύμφωνα με τις προβλέψεις για το 2010 θα αυξηθούν κατά 50%. Παρά την ικανότητά τους να μεταφέρουν εμπορεύματα παντού στην ΕΕ με μεγάλη ευελιξία και αποδεκτές τιμές, ορισμένες μικρές επιχειρήσεις δυσκολεύονται να διατηρήσουν την απόδοσή τους. Η συνδιαχείριση αυξάνεται ακόμα και στις μεγάλες οδικές αρτηρίες και οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 84 % των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές.

-Προτεινόμενα μέτρα: Οι προτάσεις της Επιτροπής έχουν ως αντικείμενο:

- να εναρμονισθεί ο χρόνος οδήγησης σε 48 ώρες κατά μέσο όρο εβδομαδιαίως κατ' ανώτατο όριο (εξαιρουμένων των αυτοαπασχολούμενων οδηγών)
- να συγκλίνουν οι εθνικοί κανόνες όσον αφορά την απαγόρευση κυκλοφορίας των φορτηγών τα σαββατοκύριακα
- να καθιερωθεί η βεβαίωση οδηγού που θα επιτρέπει να ελέγχεται εάν υπάρχει παρατυπία στην κατάσταση απασχόλησης του οδηγού
- να αναπτυχθεί η επαγγελματική κατάρτιση
- να προωθηθεί η ομοιομορφία στη νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές
- να εναρμονισθούν οι κυρώσεις και οι όροι ακινητοποίησης των οχημάτων
- να αυξηθεί ο αριθμός των ελέγχων

- να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών
- να ενισχυθεί η οδική ασφάλεια για να μειωθούν κατά το ήμισυ οι θάνατοι έως το 2010
- να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη φορολόγηση των επαγγελματικών καυσίμων στις οδικές μεταφορές και ταυτόχρονα να μειωθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην ελευθερωμένη αγορά οδικών μεταφορών.

Σιδηροδρομικές μεταφορές

-Στόχοι: Να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι με τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού χώρου ολοκληρωμένου, ανταγωνιστικού και ασφαλούς και να τεθεί σε εφαρμογή ένα δίκτυο αφιερωμένο στα φορτία.

-Ποσοτικά στοιχεία: Το μερίδιο των ναύλων των σιδηροδρόμων στην αγορά μεταφορών μειώθηκε από 21% το 1970 σε 8,4% το 1998, ενώ στις Ηνωμένες Πολιτείες παραμένει 40%. Παράλληλα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών από 217 δισεκατ. επιβάτες/km το 1970 έφθασαν τα 290 δισεκατ. το 1998. Έτσι, κάθε χρόνο κλείνουν 600km σιδηροτροχιών.

-Συλλογιστική: Στη Λευκή Βίβλο διαπιστώνεται έλλειψη υποδομών προσαρμοσμένων στις σύγχρονες μεταφορές, έλλειψη διαλειτουργικότητας μεταξύ δικτύων και συστημάτων, ανεπαρκής έρευνα στις καινοτόμους τεχνολογίες και, τέλος, παροχή υπηρεσιών αβέβαιης αξιοπιστίας η οποία δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών. Η επιτυχία των νέων σιδηροδρομικών δρομολογίων υψηλής ταχύτητας επέτρεψε πάντως αξιοσημείωτη ανάπτυξη στις μεταφορές επιβατών μεγάλων αποστάσεων.

-Προτεινόμενα μέτρα: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγκρίνει ένα δεύτερο πακέτο με μια δέσμη από πέντε μέτρα ελευθέρωσης και τεχνικής εναρμόνισης των σιδηροδρόμων, με σκοπό να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι χάρη στη γρήγορη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού χώρου. Οι πέντε νέες προτάσεις έχουν ως αντικείμενο:

- να αναπτυχθεί κοινή προσέγγιση για την ασφάλεια με στόχο να ολοκληρωθούν προοδευτικά τα εθνικά συστήματα ασφαλείας
- να συμπληρωθούν τα μέτρα διαλειτουργικότητας με στόχο να διευκολυνθεί η διαμεθοριακή κυκλοφορία και να μειωθεί το κόστος στο δίκτυο υψηλής ταχύτητας
- να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικό διοικητικό μέσο: η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Σιδηροδρομικής Ασφάλειας και Διαλειτουργικότητας
- να επεκταθεί και να επιταχυνθεί το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για να ανοίξει η εθνική αγορά εμπορευματικών μεταφορών
- την προσχώρηση στη Διακυβερνητική Οργάνωση Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών [OTIF ()].

Αυτή η «δέσμη για τους σιδηροδρόμους» αναμένεται ότι θα συμπληρωθεί και από άλλα μέτρα που προτείνονται στη Λευκή Βίβλο τα οποία έχουν ως αντικείμενο:

- να εξασφαλισθούν σιδηροδρομικά δρομολόγια υψηλής ποιότητας

- να εξαλειφθούν τα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά εμπορευματικών σιδηροδρομικών δρομολογίων
- να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών
- να αποκτήσει προοδευτικά η μεταφορά εμπορευμάτων δικό της δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών
- να ανοίξει προοδευτικά η αγορά επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών
- να βελτιωθούν τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Αεροπορικές μεταφορές

-Στόχοι: Να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών, να καταπολεμηθεί η συμφόρηση του εναερίου χώρου και να διατηρηθεί το επίπεδο ασφαλείας και παράλληλα να προστατευθεί το περιβάλλον.

-Ποσοτικά στοιχεία: Το μερίδιο των αερομεταφορών στη μεταφορά επιβατών αναμένεται ότι θα διπλασιασθεί μεταξύ 1990 και 2010 φθάνοντας από 4% σε 8%. Οι αερομεταφορές ευθύνονται για το 13% των εκπομπών CO₂ που προέρχονται από τις μεταφορές. Οι καθυστερήσεις προκαλούν 6 % υπερκατανάλωση καυσίμων.

-Συλλογιστική: Μια τέτοια αύξηση καθιστά υποχρεωτική μια μεταρρύθμιση στη διαχείριση του εναερίου χώρου και τη βελτίωση της αερολιμενικής χωρητικότητας στην ΕΕ. Το Eurocontrol (Διακυβερνητική Ευρωπαϊκή Οργάνωση για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας) περιορίζεται από το σύστημα συναινετικής λήψης αποφάσεων.

-Προτεινόμενα μέτρα: Η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού αποτελεί μια από τις προτεραιότητες σήμερα χάρη στα εξής μέτρα:

- ρυθμιστικό πλαίσιο βασισμένο σε κοινούς κανόνες χρήσης του εναερίου χώρου
- κοινή πολιτική / στρατιωτική διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
- διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους για να συναφθούν συμφωνίες μεταξύ των ενδιαφερομένων οργάνωσεων
- συνεργασία με το Eurocontrol
- σύστημα επιτήρησης, επιθεώρησης και κυρώσεων για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων.

Πέραν των μέτρων αναδιάρθρωσης του εναερίου χώρου, η Επιτροπή επιθυμεί να εναρμονίσει το τεχνικό επίπεδο των ελεγκτών με τη δημιουργία της κοινοτικής αδείας ελεγκτού εναέριας κυκλοφορίας.

Παράλληλα με τη δημιουργία του ενιαίου ουρανού, η αποτελεσματικότερη χρήση της αερολιμενικής χωρητικότητας εξαρτάται από τη δημιουργία ενός νέου ρυθμιστικού πλαισίου που θα αφορά:

- την τροποποίηση κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Η αερολιμενική διάθεση χρόνου χρήσης είναι το δικαίωμα απογείωσης ή προσγείωσης μια συγκεκριμένη ώρα σε έναν αερολιμένα. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα προτείνει νέους κανόνες

- τροποποίηση των αερολιμενικών τελών για να ενθαρρυνθεί η συγκέντρωση των πτήσεων κατά τη διάρκεια της ημέρας
- περιβαλλοντικούς κανόνες για να περιορισθούν οι επιβλαβείς συνέπειες στο περιβάλλον. Οι αερομεταφορές πρέπει να αντιμετωπίσουν προβλήματα όπως οι ηχητικές οχλήσεις που προκαλούνται από την κυκλοφορία. Η ΕΕ πρέπει να λάβει υπόψη τις διεθνείς δεσμεύσεις στο πλαίσιο της ΔΟΠΑ (Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας). Στο θέμα αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε πρόταση οδηγίας που θα επιτρέψει στους ευρωπαϊκούς αερολιμένες να απαγορεύουν τα πιο θορυβώδη αεροσκάφη. Η ΔΟΠΑ πρέπει επίσης να λάβει συγκεκριμένα μέτρα έως το 2002 σε ό,τι αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Εξετάζεται επίσης η φορολόγηση της κηροζίνης και η δυνατότητα εφαρμογής του ΦΠΑ στα αεροπορικά εισιτήρια
- τη διατροφικότητα με τους σιδηροδρόμους που θα επιτρέψει την αλληλοσυμπλήρωση αυτών των δύο τρόπων μεταφοράς, ιδίως κάθε φορά που μία εναλλακτική λύση των σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας παρουσιάζεται
- τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Αρχής Ασφάλειας στην Αεροπορία (EASA) με σκοπό να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφαλείας
- την προώθηση των δικαιωμάτων των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των αποζημιώσεων σε περίπτωση καθυστέρησης ή άρνηση επιβίβασης.

Θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές

-Στόχοι: Να αναπτυχθούν υποδομές, να απλουστευθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο με τη δημιουργία κοινών θυρίδων και να ενσωματωθούν κοινωνικοί κανόνες έτσι ώστε να δημιουργηθούν πραγματικές θαλάσσιες αρτηρίες.

-Ποσοτικά στοιχεία: Σε σύγκριση με τις αρχές της δεκαετίας του 1980, η ΕΕ έχασε το 40% του δυναμικού των ναυτικών της. Οι θαλάσσιες μεταφορές όμως αντιπροσωπεύουν το 70 % του συνόλου των συναλλαγών μεταξύ Κοινότητας και υπολοίπου του κόσμου. Από τους ευρωπαϊκούς λιμένες διέρχονται κάθε χρόνο περίπου 2 δισεκατ. τόνοι διαφόρων ειδών εμπορεύματα.

-Συλλογιστική: Οι θαλάσσιες και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές αποτελούν πραγματική εναλλακτική ανταγωνιστική λύση μαζί με τις χερσαίες μεταφορές. Πρόκειται για αξιόπιστες, οικονομικές, λίγο ρυπογόνες και θορυβώδεις μεταφορές. Ωστόσο, δεν χρησιμοποιούνται ικανοποιητικά, ιδίως οι ποτάμιες που θα μπορούσαν να τύχουν μεγαλύτερης εκμετάλλευσης. Υπάρχουν λοιπόν ακόμη ορισμένα εμπόδια στις υποδομές, όπως είναι τα σημεία συμφόρησης, οι ακατάλληλες διαστάσεις, το ύψος των γεφυρών, η λειτουργία των βυθοφραγμάτων, η έλλειψη εξοπλισμού μεταφόρτωσης, κ.α.

-Προτεινόμενα μέτρα: Οι θαλάσσιες και οι ποτάμιες μεταφορές αποτελούν βασικό στοιχείο που χάρη στην διατροφικότητα, επιτρέπουν ιδίως την αποφυγή των σημείων συμφόρησης μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας στα Πυρηναία ή μεταξύ Ιταλίας και του υπολοίπου της Ευρώπης στις Άλπεις, καθώς και μεταξύ Γαλλίας και Ηνωμένου Βασιλείου και μελλοντικά μεταξύ Γερμανίας και Πολωνίας.

Η Επιτροπή πρότεινε ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο που έχει ως αντικείμενο:

- να θεσπισθούν νέοι σαφέστεροι κανόνες στους τομείς της πλοήγησης, της συντήρησης, της φορτοεκφόρτωσης, κ.α.
- να απλουστευθούν οι κανόνες λειτουργίας των λιμένων και να συγκεντρωθούν όλοι οι παράγοντες της αλυσίδας εφοδιαστικής (φορτωτές, εφοπλιστές, μεταφορείς, κ.α.) σε ένα ενιαίο κέντρο πληροφοριών.

Στις ποτάμιες μεταφορές οι στόχοι είναι:

- να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης,
- να γίνουν ομοιόμορφες οι τεχνικές προδιαγραφές,
- να εναρμονισθούν τα πιστοποιητικά πλοήγησης και οι όροι όσον αφορά το χρόνο ανάπαυσης,
- να δημιουργηθούν συστήματα υποβοήθησης της πλοήγησης.

Διατροπικότητα (χρήση πολλών τρόπων μεταφοράς)

-Στόχοι: Να αποκατασταθεί ισορροπία μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς με μια βολонταριστική πολιτική που θα υποστηρίζει τη διατροπικότητα και την προώθηση των σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών. Εν προκειμένω, κύριο ρόλο θα διαδραματίσει το κοινοτικό πρόγραμμα στήριξης «Marco Polo» που αντικαθιστά το πρόγραμμα PACT () (πρόγραμμα πιλοτικών δράσεων στις συνδυασμένες μεταφορές). -Ποσοτικά στοιχεία: Το πρόγραμμα PACT, το οποίο καταρτίστηκε το 1992, οδήγησε στην υλοποίηση 167 συγκεκριμένων έργων μεταξύ 1992 και 2000. Το νέο πρόγραμμα διατροπικότητας «Marco Polo» διαθέτει έναν προϋπολογισμό 115 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003-2007.

-Συλλογιστική: Η ισορροπία μεταξύ τρόπων μεταφοράς πάσχει από την έλλειψη στενής σύνδεσης μεταξύ θάλασσας, πλωτών οδών και σιδηροδρόμων.

-Προτεινόμενα μέτρα: Το «Marco Polo» είναι ανοικτό σε όλες τις σχετικές προτάσεις με σκοπό να διοχετευθούν τα εμπορεύματα από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς πιο συμβατών με το περιβάλλον. Η πρόκληση είναι η διατροπικότητα να γίνει πραγματικότητα ανταγωνιστική και οικονομικά βιώσιμη, ιδίως με την προώθηση των θαλάσσιων αρτηριών.

Σημεία συμφόρησης και διευρωπαϊκό δίκτυο

-Στόχοι: Να κατασκευασθούν οι μεγάλες υποδομές που προβλέπονται στο πρόγραμμα των διευρωπαϊκών δικτύων (ΔΔΜ) που ορίστηκαν με τους προσανατολισμούς του 1996 καθώς και τα μεγάλα επιλεγμένα προγράμματα από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Essen το 1994 σε 14.

-Ποσοτικά στοιχεία: Από τα δέκα τέσσερα έργα προτεραιότητας του Essen που επελέγησαν, τρία έχουν ολοκληρωθεί σήμερα και έξι άλλα, τα οποία είναι υπό κατασκευή, αναμένεται να περατωθούν πριν από το 2005 λέει η ανακοίνωση.

-Συλλογιστική: Οι καθυστερήσεις στα διευρωπαϊκά δίκτυα οφείλονται στην έλλειψη χρηματοδότησης. Για τις διελεύσεις από τις Άλπεις, οι οποίες απαιτούν την κατασκευή μεγάλων σιδηροδρόμων, είναι δύσκολο να συγκεντρωθούν τα κεφάλαια για την κατασκευή τους. Η Επιτροπή προτείνει να ολοκληρωθεί ιδίως το ταχύ

σιδηροδρομικό δίκτυο για τους επιβάτες, το οποίο περιλαμβάνει τις γραμμές υψηλής ταχύτητας και τα συστήματα που επιτρέπουν τη διασύνδεσή τους με τους αερολιμένες και τη διέλευση από τα Πυρηναία με σιδηροδρόμους μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.

-Προτεινόμενα μέτρα: Η Επιτροπή προτείνει να αναθεωρηθούν οι κατευθύνσεις για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών σε δύο στάδια. Στο πρώτο στάδιο, το 2001, αναθεωρήθηκαν τα ΔΔΜ που είχαν καθορισθεί στο Essen για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στους μεγάλους άξονες. Το δεύτερο στάδιο, που προβλέπεται για το 2004, θα έχει ως αντικείμενο τις θαλάσσιες αρτηρίες, την αερολιμενική χωρητικότητα και τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους με τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες. Η Επιτροπή μελετά τη δυνατότητα εισαγωγής της έννοιας «δήλωση ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» όταν μια υποδομή θεωρείται στρατηγική για την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Τα έργα προτεραιότητας είναι τα εξής:

- να περατωθούν οι διελεύσεις από τις Άλπεις για λόγους ασφαλείας και μεταφορικής ικανότητας
- να εξασφαλισθεί η διέλευση των Πυρηναίων και συγκεκριμένα η σιδηροδρομική σύνδεση Βαρκελώνης-Perpignan
- να αρχίσουν νέα έργα προτεραιότητας, όπως η γραμμή TGV/συνδυασμένων μεταφορών Στουτγάρδης-Μονάχου-Salsbourg/Linz-Βιέννης, Fehmarn που συνδέει τη Δανία με τη Γερμανία, η βελτίωση της πλοιομότητας του Δούναβη μεταξύ Straubing-Vilshofen, το έργο ραδιοπλοήγησης Galileo, το δίκτυο TGV στην Ιβηρική Χερσόνησο και η προσθήκη της σιδηροδρομικής γραμμής Βερόνας- Νάπολης και Μπολόνια - Μιλάνου με επέκταση του TGV του ευρωπαϊκού νότου προς Nimes
- να ενισχυθεί η ασφάλεια στις σήραγγες με την εναρμόνιση των κανονισμών ειδικής ασφαλείας τόσο για τα σιδηροδρομικά τούνελ όσο και για οδικά τούνελ.

Όσον αφορά τη χρηματοδότηση και τις τεχνικές ρυθμίσεις, η Επιτροπή προτείνει:

- τροποποίηση των κανόνων χρηματοδότησης του διευρωπαϊκού δικτύου με αύξηση του μέγιστου ποσοστού της κοινοτικής χρηματοδότησης σε 20%. Αυτό το ποσοστό χρηματοδότησης εφαρμόζεται στα διαμεθοριακά σιδηροδρομικά έργα που διέρχονται από φυσικά εμπόδια, οροσειρές ή λωρίδες θάλασσας, καθώς και στα προγράμματα που αφορούν τις διαμεθοριακές περιοχές με τις υποψήφιες χώρες
- η διαμόρφωση κοινοτικού πλαισίου που θα επιτρέψει να χρηματοδοτηθούν ιδίως σιδηροδρομικά έργα με την επιβολή τελών στις ανταγωνιστικές διαδρομές
- μια οδηγία που θα επιτρέψει να εξασφαλισθεί διατροφικότητα των συστημάτων διοδίων στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο.

Χρήστες

-Στόχοι: Να τεθούν οι χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών, δηλαδή, να καταπολεμηθούν τα ατυχήματα, να εναρμονισθούν οι κυρώσεις και να ευνοηθεί η ανάπτυξη ασφαλέστερων και λιγότερο ρυπογόνων τεχνολογιών.

-Ποσοτικά στοιχεία: Το 2000, τα οδικά ατυχήματα προκάλεσαν το θάνατο σε περισσότερα από 40.000 άτομα. Ένα στα τρία άτομα θα τραυματισθεί στη διάρκεια της ζωής του σε ατύχημα. Το συνολικό κόστος των ατυχημάτων αντιπροσωπεύει το 2% του ΑΕΠ.

-Συλλογιστική: Το πρώτο θέμα που απασχολεί τους χρήστες μεταφορών είναι η ανασφάλεια στους δρόμους. Ωστόσο, τα χρηματοδοτικά μέσα δεν ανταποκρίνονται στη σοβαρότητα της κατάστασης. Όσον αφορά την επιβολή τελών, οι χρήστες έχουν δικαίωμα να γνωρίζουν τι πληρώνουν και γιατί το πληρώνουν. Το ιδεώδες θα ήταν το κόστος χρήσης των υποδομών να είναι το άθροισμα των εξόδων συντήρησης και εκμετάλλευσης και των εξωτερικών εξόδων, όπως είναι τα ατυχήματα, η ρύπανση, ο θόρυβος και η συμφόρηση. Τέλος, η έλλειψη εναρμονισμένης φορολόγησης των καυσίμων φαίνεται ως ακόμη ένα εμπόδιο στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Προτεινόμενα μέτρα:

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η Επιτροπή προτείνει:

- ένα νέο πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2002-2010 με σκοπό να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός θανάτων στις οδικές μεταφορές
- να εναρμονισθούν οι κυρώσεις, η σηματοδότηση και τα ποσοστά αλκολαιμίας
- να εφαρμοσθούν νέες τεχνολογίες, όπως η ηλεκτρονική άδεια οδήγησης, τους περιοριστές ταχύτητας των αυτοκινήτων και τα έξυπνα συστήματα μεταφοράς στο πλαίσιο της e-Europe. Στο συγκεκριμένο θέμα η πρόοδος που σημειώνεται αφορά την προστασία των επιβατών των αυτοκινήτων, την ενίσχυση της προστασίας των πεζών και των ποδηλατών και την καλύτερη διαχείριση της ταχύτητας.

Όσον αφορά την επιβολή τελών χρήσης των υποδομών, η Επιτροπή προτείνει:

- μια οδηγία-πλαίσιο για τη χρέωση της χρήσης των υποδομών και τη διάρθρωση των τελών, η οποία περιλαμβάνει κοινή μεθοδολογία τιμολόγησης του εξωτερικού και εσωτερικού κόστους και αποσκοπών στη δημιουργία ισότιμου ανταγωνισμού μεταξύ τρόπων μεταφοράς.

α) Στις οδικές μεταφορές, τα τέλη θα διαμορφώνονται ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων (εκπομπές αερίων και θορύβου), τον τύπο της χρησιμοποιούμενης υποδομής (αυτοκινητόδρομοι, εθνικές και αστικές οδοί), τη διανυόμενη απόσταση, το βάρος και το επίπεδο συμφόρησης.

β) Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τα τέλη θα διαμορφώνονται ανάλογα με την έλλειψη μεταφορικής ικανότητας των υποδομών και τις περιβαλλοντικές οχλήσεις.

γ) Στις θαλάσσιες μεταφορές, τα προτεινόμενα μέτρα συνδέονται με την ασφάλεια στη ναυτιλία.

- μια οδηγία για τη διατροφικότητα των συστημάτων διοδίων που εφαρμόζονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Όσον αφορά τη φορολόγηση των καυσίμων, η Επιτροπή προτείνει:

- τον διαχωρισμό της φορολόγησης των καυσίμων επαγγελματικής χρήσης από εκείνη των καυσίμων ιδιωτικής χρήσης (οδηγία για τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης)
- τον ορισμό μίας εναρμονισμένη φορολόγηση για τα καύσιμα επαγγελματικής χρήσης.

Άλλα μέτρα αφορούν τη βελτίωση της διατροφικότητας με την καθιέρωση των μηχανών έκδοσης εισιτηρίων και την καλύτερη διαχείριση των αποσκευών.

Ημερομηνία τελευταίας τροποποίησης: 17.10.2007