



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ**  
**ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**« ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΓΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ »**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**  
**ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ**  
**ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ**  
**ΛΙΜΕΝΩΝ**

**ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΙΟΣ**

**A.M:2332017014**

**ΧΙΟΣ**

**ΙΟΥΝΙΟΣ 2021**



Είμαι συγγραφέας αυτής της Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας και κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων ή ιδεών, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά, ειδικά για τη συγκεκριμένη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία.

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους γονείς και τους δικούς μου ανθρώπους που στήριξαν εξ αρχής αυτήν την προσπάθεια, όπως και στην Σ. Μπατζή για τις πολύτιμες συμβουλές της κατά την συγγραφή αυτής της Διπλωματικής Εργασίας. Τέλος θα ήθελα να εκφράσω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον Καθηγητή Εμμανουήλ Χριστοφάκη, ο οποίος στάθηκε αρωγός με τις συμβουλές και την καθοδήγηση του στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

## Περιεχόμενα

Ευχαριστίες .....	4
Κατάλογος Συντομογραφιών .....	8
Κατάλογος Πινάκων .....	9
Κατάλογος Εικόνων .....	9
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	10
ABSTRACT .....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	12
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <sup>ο</sup> .....	14
Ο ρόλος των μεταφορών στην ανάπτυξη και το περιβάλλον .....	14
1.1. Επίδραση των μεταφορών στην οικονομία .....	14
1.1.1. Οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη λιμένων .....	15
1.2. Μεταφορές και περιβάλλον .....	16
1.2.1. Περιβαλλοντικές εξωτερικότητες .....	17
1.2.2. Κλιματική αλλαγή και μεταφορές .....	18
1.2.3. Αειφόρος ανάπτυξη μεταφορών .....	20
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <sup>ο</sup> .....	21
Πολιτική Μεταφορών Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	21
2.1. Βασικές αρχές διαμόρφωσης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών .....	21
2.1.1. Στρατηγικές κατευθύνσεις Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών .....	24
2.1.2. Στόχοι πολιτικής μεταφορών Ευρωπαϊκής ένωσης .....	25
2.2. Διευρωπαϊκά δίκτυα .....	27
2.3. Θαλάσσιες λεωφόροι .....	30
2.4. Ευρωπαϊκοί διάδρομοι .....	32
2.5. Χρηματοδοτικά εργαλεία Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	35
2.5.1. Ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία .....	35
2.5.2. Connecting Europe Facility .....	38
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <sup>ο</sup> .....	41
Σύγχρονες τάσεις στην ανάπτυξη λιμένων .....	41
3.2. Σύγχρονες τάσεις στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων της Ευρώπης - Ενδεικτικές μελέτες περίπτωσης .....	44
3.2.1. Το ισπανικό λιμενικό σύστημα .....	45
3.2.2. Η συνεργασία των λιμένων Μάλμε και Κοπεγχάγης .....	46
3.3.1. Λιμάνια τέταρτης γενιάς .....	49
4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <sup>ο</sup> .....	51
Υφιστάμενη κατάσταση Ελληνικού μεταφορικού δικτύου .....	51

4.1.	Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο .....	51
4.2.	Εθνικές Αερομεταφορές .....	53
4.3.	Εθνικό Οδικό Δίκτυο Ελλάδος .....	56
4.3.1.	Κύρια οικονομικά οφέλη από την ολοκλήρωση των έργων στον κλάδο των μεταφορών .....	56
4.4.	Ανάγκες λιμενικού συστήματος .....	58
4.4.1.	Ανάγκες διασύνδεσης λιμένων .....	59
4.5.	Προβλήματα ανάπτυξης συνδυσασμένων μεταφορών .....	61
4.6.	Συγκριτική απεικόνιση στοιχείων διακίνησης εμπορευματοκιβώτιων (TEU) στα λιμάνια της Ελλάδας .....	63
4.7.	Συγκριτική ανάλυση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος στο Ευρωπαϊκό Λιμενικό Σύστημα .....	64
4.8.	Ανάλυση SWOT .....	66
4.8.1.	Δυνάμεις .....	66
4.8.2.	Αδυναμίες .....	67
4.8.3.	Ευκαιρίες .....	67
4.8.4.	Απειλές .....	68
5.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> .....	69
	Εθνική πολιτική μεταφορών .....	69
5.1.	Στρατηγική μεταφορών Ελλάδας .....	69
5.2.	Εθνική λιμενική πολιτική .....	73
5.2.1.	Κύριοι στρατηγικοί στόχοι ανά κύριο λιμένα .....	78
5.2.2.	Βασικές κατευθύνσεις πολιτικής για την διαμόρφωση δικτύων λιμένων στον ελληνικό χώρο .....	87
6.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> .....	89
	Το μέλλον του Ελληνικού λιμενικού συστήματος στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο .....	89
6.1.	Η Θέση των ελληνικών λιμένων στις θαλάσσιες λεωφόρους .....	89
6.2.	Ο ρόλος των μικρών και μεσαίων λιμένων στο λιμενικό σύστημα της Ελλάδας 91	
6.3.	Ανάπτυξη Ελληνικού λιμενικού συστήματος .....	92
6.4.	Η περιφερειοποίηση των λιμένων ως απαραίτητο βήμα για την ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος .....	94
6.5.	Η Περιφερειοποίηση του Πορτογαλικού λιμενικού συστήματος .....	96
	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	98
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	101

European Parliament. Common transport policy: overview. URL = <a href="https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview">https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview</a> (Online: 21/12/2020) .....	103
European Commission. Trans-European Transport Network (TEN-T). URL = <a href="https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en">https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en</a> (Online: 11/12/2020).....	103
European Commission. Innovation and Networks Executive Agency INEA. URL= <a href="https://ec.europa.eu/inea/en">https://ec.europa.eu/inea/en</a> (Online: 13/1/2021) .....	103
European Commission. TEN-T. URL= <a href="https://ec.europa.eu/inea/ten-t">https://ec.europa.eu/inea/ten-t</a> (Online: 1/2/2021).	103
European Commission. Cohesion Fund. URL= <a href="https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/">https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/</a> (Online: 2/2/2021) .....	103
European Commission. European Regional Development Fund. URL= <a href="https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/">https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/</a> (Online: 10/1/2021).....	103

## Κατάλογος Συντομογραφιών

- L.P.I.** : logistics performance index
- A.E.Π.** : Ακαθάριστο Εγχώριο προϊόν
- Ο.Ο.Σ.Α.** : Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
- ΔΕΔ-Μ** : Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών
- TEN-T** : Trans-European Transport Network
- C.E.F.** : Connecting Europe Facility
- E.T.Π.Α.** : Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
- E.R.D.F.** : European Regional Development Fund
- I.N.E.A.** : Innovation and Networks Executive Agency
- B.O.T.** : Build operate transfer
- C.M.P.** : Copenhagen Malmo Port
- T.E.U.** : Twenty-foot Equivalent Unit
- Ο.Σ.Ε.** : Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
- ΠΑΘΕ/Π** : Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Ειδομένη Προμαχώνας
- I.A.T.A.** : International Air Transport Association
- SWOT** : Strengths Weaknesses Opportunities Threats
- Ε.Σ.Π.Α.** : Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
- I.M.E.T.** : Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών
- E.K.E.Π.Α.** : Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης
- E.E.Σ.T.Y.** : Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού
- I.T.S.** : Intelligent Transport Systems
- Δ.Α.Π.** : Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής
- T.A.I.ΠΕ.Α.** : Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου
- Ο.Α.Π.** : Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
- Ο.Α.Θ.** : Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
- Σ.ΕΜΠΟ** : Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων
- Ο.Α.ΠΑ.** : Οργανισμός Λιμένος Πατρών
- Ο.Α.Η.** : Οργανισμός λιμένα ηράκλειου
- Ο.Α.Β.** : Οργανισμός Λιμένος Βόλου
- Ο.Α.ΗΓ.** : Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας
- Ο.Α.Ε.** : Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας
- Ο.Α.Ρ.** : Οργανισμός Λιμένος Ραφίνας
- Ο.Α.Κ.** : Οργανισμός Λιμένα Καβάλας
- Ο.Α.Α.** : Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης
- Ο.Α.Α.** : Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου
- Η.Π.Α.** : Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
- Ro-Ro** : Roll-on/roll-off



## **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας συνδέσεων εθνικών λιμένων σελ. 58-59

Συγκριτικός πίνακας κίνησης εμπορευματοκιβωτίων σελ. 61-62

Πίνακας αποδοτικότητας λιμένων σελ. 63

Πίνακας Ποιότητας λιμενικών υποδομών σελ. 64

## **Κατάλογος Εικόνων**

Χάρτης θαλασσίων λεωφόρων σελ. 30

Χάρτης ευρωπαϊκών διαδρόμων σελ. 33

Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο σελ. 50

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μια μελέτη της δυνατότητας ανάπτυξης της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κέντρο για το διεθνές εμπόριο μέσω της ανάπτυξης των περιφερειακών λιμένων και της διόρθωσης παθογενειών του μεταφορικού συστήματος. Η εργασία ξεκινάει με μια καταγραφή των επιπτώσεων της ανάπτυξης των μεταφορών στην οικονομία και το περιβάλλον. Στην συνέχεια, γίνεται μια ανάλυση των ευρωπαϊκών πολιτικών μεταφορών και των χρηματοδοτικών εργαλείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και των λόγων που αυτά αποτελούν ευκαιρίες για το ελληνικό μεταφορικό σύστημα. Ακολουθεί μια καταγραφή των συγχρόνων τάσεων στην ανάπτυξη λιμένων καθώς και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς ακολουθούμενη από μια αναλυτική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης των ελληνικών μεταφορικών δικτύων και των ελλείψεων τους. Έπειτα, ακολουθεί μια ανάλυση την εθνικής πολιτικής μεταφορών της Ελλάδας και της ελληνικής λιμενικής πολιτικής. Στο τελευταίο κεφάλαιο η εργασία επικεντρώνεται στο μέλλον του ελληνικού λιμενικού συστήματος και το κατά ποσό, αλλά και το πως αυτό μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της Ελλάδας ως κόμβο διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Επιπλέον, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις διαδικασίες περιφεριοποίησης ενός λιμένα και πως αυτές μπορούν να διαδραματίσουν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, αλλά και στον ρόλο που θα έχουν τα μικρότερα και μεσαίου μεγέθους ελληνικά λιμάνια του Ελληνικού λιμενικού συστήματος. Τέλος γίνεται μια σύντομη αναφορά στο λιμενικό σύστημα της Πορτογαλίας που ακολουθεί παροιμίες διαδικασίες περιφεριοποίησης και στο κατά ποσό αυτές συνεισφέρουν στο να διεισδύσουν τα πορτογαλικά λιμάνια βαθύτερα στην ισπανική ενδοχώρα εξυπηρετώντας περιφέρειες της Ισπανίας.

## ABSTRACT

In the present dissertation a study is made of the possibility of development of Greece in a transit center for international trade through the development of regional ports and the correction of pathologies of the transport system. The work begins with a record of the impact of transport development on the economy and the environment. Then an analysis of the European transport policies and the financial instruments of the European Union as well as the reasons that these are opportunities for the Greek transport system. It continues with a record of current trends in port development as well as ownership, followed by a detailed record of the current state of Greek transport networks and their shortcomings. Then follows an analysis of the national transport policy of Greece and the Greek port policy. In the last chapter, the work focuses on the future of the Greek port system and why, but also how this can serve the needs of Greece as a hub of international transit trade. In addition, special reference is made to the processes of regionalization of a port and how it can play a catalytic role in the development of Greek ports, but also to the role that will have the smaller and medium-sized Greek ports of the Greek port system. Finally, a brief reference is made to the Portuguese port system that follows port regionalization procedures and to what extent they contribute to the penetration of Portuguese ports deeper into the Spanish hinterland serving regions of Spain.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό και αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομικής δραστηριότητας. Από την αρχαιότητα η ανάπτυξη μεταφορών ήταν συνδεδεμένη με την ευημερία και την οικονομική άνθηση των λαών. Η Ελλάδα βρίσκεται σε μία αρκετά προνομιακή θέση σε ένα εμπορικό σταυροδρόμι με μεγάλη εγγύτητα στη διώρυγα του Σουέζ και χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση τα οποία έχουν την δυνατότητα να επεκταθούν με τις διαδικασίες ένταξης και άλλων χωρών των Βαλκανίων. Αυτό δίνει στην Ελλάδα την δυνατότητα εξυπηρέτησης μιας αρκετά μεγάλης ενδοχώρας. Ωστόσο, η απόδοση των μεταφορών στην Ελληνική οικονομία δεν είναι αυτή που θα έπρεπε να είναι. Συγκεκριμένα ο κλάδος των μεταφορών-logistics συνεισέφερε το 9,2% στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της χώρας με το ευρωπαϊκό ποσοστό να βρίσκεται στο 13% (4η έρευνα logistics). Ενώ με βάση το δείκτη LPI (logistics performance index) βρίσκεται στη 42η θέση στην παγκόσμια κατάταξη (4η έρευνα logistics). Τροχοπέδη στην προσέλκυση Επιπλέον, μεταφορών, αποτελούν εν μέρει, η κακή ποιότητα των υποδομών μεταφορών στην Ελλάδα αλλά και η έλλειψη δυνατότητας εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών.

Η Ελλάδα είναι μία χώρα με πολύ μεγάλη και πλούσια ναυτική παράδοση. Δεδομένης Επιπλέον, και της ιδιαίτερης γεωμορφολογίας της χώρας θα έπρεπε η ναυτιλία να παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην Ελληνική οικονομία με την λιμενική βιομηχανία να βρίσκεται στο επίκεντρο. Αν βέβαια συνυπολογιστεί και η γεωγραφική θέση της που ιστορικά αποτελεί σταυροδρόμι εμπορικών δρόμων θα έπρεπε ήδη η Ελλάδα να αποτελεί τη βασική πηγή μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς την Ευρωπαϊκή Ήπειρο.

Η ανάπτυξη των λιμένων ευνοεί την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, μιας μορφής μεταφοράς πολύ πιο φιλική στο περιβάλλον σε σχέση με τις χερσαίες ή αεροπορικές μεταφορές (10-15 gr CO<sub>2</sub>/tkm θαλάσσιες μεταφορές, 19-41gr/tkm Σιδηροδρομικές μεταφορές, 51-91gr/tkm οδικές μεταφορές, 673-867 gr/tkm αεροπορικές μεταφορές)

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής, είναι να μελετηθεί κατά πόσο η Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε ένα κομβικής σημασίας παράγοντα στις διεθνείς μεταφορές κυρίως μέσω της χρήσης θαλασσίων μεταφορών, που αποτελεί και έναν από τους

βασικούς σχεδιασμούς της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στόχος είναι να μελετηθεί η τρέχουσα κατάσταση των μεταφορών και των υποδομών της Ελλάδας έτσι ώστε να εντοπιστούν και να καταδειχθούν οι αδυναμίες του μεταφορικού συστήματος. Αναγνωρίζοντας τις αδυναμίες, μπορούν να γίνουν πιο στοχευμένες παρεμβάσεις αυξάνοντας την αποδοτικότητα και κατά συνέπεια την ανταγωνιστικότητα του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας. Επιπλέον, σκόπιμο είναι να μελετηθούν τα χρηματοδοτικά εργαλεία που επιτρέπουν τις επενδύσεις στις υποδομές, ενώ θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που θα έχει η προσέλευση μεταφορών στην Ελλάδα ώστε να αναγνωριστούν οι περιβαλλοντικές απειλές για να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν εγκαίρως μετριάζοντας έτσι τις αρνητικές συνέπειες στο κοινωνικό σύνολο.

Η εργασία χωρίζεται σε επτά κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική αναφορά στην επίδραση που έχει η ανάπτυξη μεταφορών στην οικονομία και το περιβάλλον. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και των χρηματοδοτικών εργαλείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υποστηρίζουν την εφαρμογή της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Στο τρίτο κεφάλαιο, γίνεται ανάλυση των σύγχρονων τάσεων στην ανάπτυξη των λιμένων καθώς και των τάσεων που επικρατούν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων. Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται μία αναλυτική καταγραφή της κατάστασης του ελληνικού μεταφορικού δικτύου και των παθογενειών που χαρακτηρίζουν τις μεταφορές στην Ελλάδα. Το πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζει αναλυτικά την Ελληνική πολιτική μεταφορών στην Ελληνική λιμενική πολιτική καθώς και τα διαθέσιμα λιμάνια της Ελλάδας. Το αντικείμενο του πέμπτου κεφαλαίου είναι οι επιδράσεις από την ανάπτυξη των μεταφορών, ενώ αναλυτικότερα το κεφάλαιο ασχολείται με την επίδραση που έχει η ανάπτυξη μεταφορών στην οικονομία αλλά και τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει στο περιβάλλον. Το έκτο κεφάλαιο, ασχολείται με τον ρόλο των ελληνικών λιμένων στο ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα και με τον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα μικρότερα ελληνικά λιμάνια στο ελληνικό λιμενικό σύστημα. Επιπλέον, γίνεται αναφορά στο πως η διαδικασία της περιφεριοποίησης μπορεί να συνεισφέρει στην μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων του ελληνικού συστήματος. Το τελευταίο κεφάλαιο συγκεντρώνει τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας.

# 1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>

## Ο ρόλος των μεταφορών στην ανάπτυξη και το περιβάλλον

### 1.1. Επίδραση των μεταφορών στην οικονομία

Οι μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας και της κοινωνίας, και βασικό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης. Οι τρόποι που οι μεταφορές επιδρούν στην οικονομία είναι ποικίλοι και είναι είτε άμεσοι είτε έμμεσοι. Ειδικά πλέον με την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και τη μεγάλη τεχνολογική πρόοδο οι μεταφορές έχουν αποκτήσει κομβικό ρόλο για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και την οικονομική ανάπτυξη.

Οι έννοιες των μεταφορών και της οικονομικής ανάπτυξης συνδέονται αναπόφευκτα, καθώς η οικονομική ανάπτυξη δημιουργεί ζήτηση για μεταφορές λόγω της αυξημένης ανάγκης μεταφοράς προϊόντων και ανθρώπων, και με τη σειρά τους οι μεταφορές οδηγούν σε περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη μειώνοντας το χρόνο και το κόστος μεταφοράς, δεδομένου βέβαια ότι αυτές οι μεταβολές συμβαίνουν στα πλαίσια μιας υγιούς οικονομίας.

Οι μεταφορές αποτελούν ένα βασικό παράγοντα της οικονομίας καθώς και ένα εργαλείο ανάπτυξης. Αυτό συμβαίνει ακόμα περισσότερο στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία όπου οι οικονομικές ευκαιρίες σχετίζονται άμεσα με την κινητικότητα ανθρώπων και εμπορευμάτων. Επιπλέον, εμφανίζεται μία ξεκάθαρη σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και της ποιότητας και ποσότητας των υποδομών μεταφορών όπου τα υψηλής πυκνότητας και διασύνδεσης δίκτυα συνδέονται με υψηλά επίπεδα ανάπτυξης. Τα μεταφορικά συστήματα έχουν τη δυνατότητα να αυξήσουν τις οικονομικές ευκαιρίες και δημιουργούν πολλαπλασιαστικά οφέλη, όπως καλύτερη πρόσβαση στις αγορές, πρόσθετη απασχόληση και προσέλκυση επενδύσεων όταν λειτουργούν αποδοτικά. Ενώ, όταν δεν λειτουργούν αποδοτικά και εμφανίζουν ανεπάρκειες προς τη χωρητικότητα, τότε ενέχουν οικονομικό κόστος υπό τη μορφή χαμένων ευκαιριών και χαμηλότερης ποιότητας ζωής (Rodrigue 2020)

Επιπρόσθετα, οι μεταφορές μπορούν να δημιουργήσουν ακούσιες συνέπειες. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ακούσιας συνέπειας είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που ωστόσο αποτελεί και ένδειξη μιας αναπτυσσόμενης οικονομίας που οι υποδομές της δυσκολεύονται να ανταπεξέλθουν στις αυξανόμενες απαιτήσεις των μεταφορών.

Κατά τον Rodrigue (2020) ,σε μακροοικονομικό επίπεδο, οι μεταφορές συνδέονται με το επίπεδο παραγωγής, το επίπεδο απασχόλησης και τα επίπεδα του εισοδήματος σε μία οικονομία. Στις ανεπτυγμένες οικονομίες οι μεταφορές συνεισφέρουν το 6 έως 12% του ΑΕΠ και η αξία όλων των μεταφορικών περιουσιακών στοιχείων μπορεί να αντιπροσωπεύει έως και το 50% του ΑΕΠ. Σε μικροοικονομικό επίπεδο, οι μεταφορές συνδέονται με το κόστος παραγωγού καταναλωτή και διανομής. Κατά μέσο όρο το κόστος μεταφοράς αποτελεί το 10 με 15% των οικιακών δαπανών. Ενώ στη μεταποίηση αποτελεί περίπου το 4% του κόστους ανά μονάδα προϊόντος με το ποσοστό αυτό να ποικίλλει ανάλογα με τον τομέα. (Rodrigue 2020)

Ωστόσο, ένα καλό μεταφορικό σύστημα δεν αρκεί από μόνο του για να προκαλέσει οικονομική ανάπτυξη, είναι όμως ικανό να δημιουργήσει συνθήκες τέτοιες που να επιτρέπουν την οικονομική ανάπτυξη. Επομένως, η ανάπτυξη των μεταφορών επιδρά στην οικονομική ανάπτυξη μέσω της αύξησης της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, αλλά και την αύξηση της προσφοράς εργασίας. Συνολικά οι μεταφορές έχουν ευεργετικό χαρακτήρα για την οικονομία μακροπρόθεσμα όμως τα οφέλη μετριάζονται λόγω της εμφάνισης αρνητικών εξωτερικών συνεπειών.

### **1.1.1. Οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη λιμένων**

Τα οφέλη σε μια οικονομία από την ανάπτυξη λιμένων είναι πολλαπλά. Τα λιμάνια παίζουν κομβικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα και λειτουργούν σαν μέσο διευκόλυνσης (facilitator) του εμπορίου για μία οικονομία. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ (2014) το κόστος μεταφοράς είναι ένα σημαντικό μέρος του κόστους των αγαθών. Κατά μέσο όρο το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς είναι περίπου 5,1% της αξίας για κατασκευασμένα προϊόντα, 10,9% για αγροτικά προϊόντα και 24,1% για πρώτες ύλες. Το κόστος των εμπορευμάτων που μεταφέρεται σε κοντέινερ είναι χαμηλότερο από αυτό που δεν μεταφέρεται σε κοντέινερ. Επιπλέον, το κόστος είναι χαμηλότερο για εμπορεύματα που μεταφέρονται μεταξύ κεντρικών λιμένων μέσω καθιερωμένων εμπορικών οδών. Υψηλότερο θαλάσσιο μεταφορικό κόστος συνεπάγεται μειωμένο όγκο εξωτερικού εμπορίου. Η αποδοτικότητα των λιμένων είναι ένας από τους καθοριστικούς παράγοντες του κόστους μεταφοράς.

Ένα ακόμα όφελος στην οικονομία από την λιμενική δραστηριότητα είναι η προστιθέμενη αξία που δημιουργείται. Γενικότερα, αναγνωρίζονται τέσσερις τύποι

επιδράσεων που δημιουργούν προστιθέμενη αξία. Οι άμεσες επιδράσεις, που συμπεριλαμβάνουν τις θέσεις εργασίας και το εισόδημα που δημιουργείται από την κατασκευή και λειτουργία του λιμανιού, οι έμμεσες επιδράσεις που αφορούν τις θέσεις εργασίας και το εισόδημα που δημιουργείται από τους παρόχους υπηρεσιών και αγαθών, και οι προκαλούμενες επιδράσεις που δημιουργούνται από τις δαπάνες των υπαλλήλων της πρώτης και της δεύτερης κατηγορίας. Και τέλος την καταλυτική επίδραση που έχει ο λιμένας σαν παράγοντας παραγωγικότητας, ανάπτυξης και προσέλκυσης επενδύσεων. Χαρακτηριστικά η προστιθέμενη αξία που δημιουργήθηκε από το cluster του Rotterdam υπολογίζεται σε 12,8 δισεκατομμύρια ευρώ για το έτος 2007. (ΟΟΣΑ 2014)

Εν κατακλείδι, τα λιμάνια δημιουργούν αρκετές θετικές οικονομικές επιπτώσεις. Αρκετές από αυτές τις επιπτώσεις ωφελούν τις πόλεις που βρίσκονται τα λιμάνια, χωρίς όμως να περιορίζονται εκεί. Οι πόλεις που βρίσκονται τα λιμάνια επωφελούνται από την άμεση προστιθέμενη αξία που δημιουργείται αλλά και από τα cluster που διαμορφώνονται σε ένα λιμάνι καθώς και τις οικονομίες κλίμακας που αυτά δημιουργούν.

## **1.2. Μεταφορές και περιβάλλον**

Η σχέση των μεταφορών με το περιβάλλον αποτελεί ένα παράδοξο, καθώς παρόλο που η μεταφορά δημιουργεί σημαντικά κοινωνικά οικονομικά οφέλη, παράλληλα επηρεάζει αρνητικά τα περιβαλλοντικά συστήματα. (Rodrigue 2020).

Οι μεταφορικές δραστηριότητες υποστηρίζουν τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες για μετακίνηση εμπορευμάτων δυστυχώς με αυξανόμενο περιβαλλοντικό κόστος. Επιπλέον, οι περιβαλλοντικές συνθήκες επηρεάζουν τα μεταφορικά συστήματα δυσχεραίνοντας τις συνθήκες λειτουργίας και αυξάνοντας τις απαιτήσεις για την κατασκευή και συντήρηση των υποδομών. Η αύξηση του μεταφορικού έργου τα τελευταία χρόνια έχει αυξήσει το ρόλο του κλάδου των μεταφορών ως επιβαρυντικό παράγοντα για το περιβάλλον. Οι αρνητικές επιπτώσεις που δημιουργούνται εμπίπτουν σε τρεις κατηγορίες.

Τις άμεσες επιπτώσεις που σε μεγάλο βαθμό σαν σχέση αιτίου-αποτελέσματος είναι αρκετά σαφείς και κατανοητές.



Τις έμμεσες επιπτώσεις που συχνά έχουνε πιο αρνητικές συνέπειες από τις άμεσες, ωστόσο οι σχέσεις μεταξύ αιτίας και αποτελέσματος είναι λιγότερο σαφείς και πιο δύσκολο να κατανοηθούν. Παραδείγματος χάριν η σχέση μεταξύ σωματιδίων και των αναπνευστικών και καρδιαγγειακών παθήσεων.

Τέλος οι σωρευτικές επιπτώσεις είναι οι πιο περίπλοκες και πολλαπλασιαστικές. Η κλιματική αλλαγή αποτελεί ένα βασικό παράδειγμα των επιπτώσεων αυτών καθώς αποτελεί σωρευτικό αποτέλεσμα πολλών ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, μέρος των οποίων είναι και μεταφορές. Χαρακτηριστικά οι μεταφορές συνεισφέρουν το 22% των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με το ποσοστό αυτό να ανέρχεται στο 25% για τις ανεπτυγμένες οικονομίες.

Εν κατακλείδι οι αυξημένες ανάγκες για μεταφορές εμπορευμάτων και ανθρώπων έχουν ως αποτέλεσμα οι μεταφορές να συνδέονται όλο και περισσότερο με τα προβλήματα του περιβάλλοντος.

### **1.2.1. Περιβαλλοντικές εξωτερικότητες**

Η εξωτερικότητα είναι μία οικονομική έννοια που αναφέρεται στις δραστηριότητες ενός οργανισμού που δημιουργεί θετικές ή αρνητικές συνέπειες σε άλλες ομάδες. Από τη στιγμή που οι συνέπειες αυτές δεν αναλαμβάνονται πλήρως από αυτούς που τις προκαλούν είναι εξωτερικότητες. Οι αρνητικές εξωτερικότητες έχουν άμεση σχέση με περιβαλλοντικά θέματα, αφού πολλές από τις αρνητικές συνέπειες της ρύπανσης αναλαμβάνονται από το σύνολο της κοινωνίας. Οι αρνητικές εξωτερικότητες των μεταφορών περιλαμβάνουν την ζημιά στο περιβάλλον και το κοινωνικό κόστος. Το κόστος των περιβαλλοντικών εξωτερικοτήτων μπορεί να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των οικονομικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών του διαστάσεων. Οι βασικές εξωτερικότητες που αποδίδονται στις μεταφορές, αφορούν την ατμοσφαιρική ρύπανση, την υδάτινη ρύπανση την ηχορύπανση και τα επικίνδυνα υλικά.

Οι πηγές ρύπων σπάνια επιφορτίζονται με τις επιπτώσεις τους. Για παράδειγμα, όταν πρόκειται για συγκεκριμένες πηγές ρύπων όπως οι οδικές μεταφορές, οι χρήστες αναλαμβάνουν μόνο το άμεσο κόστος (όχημα, καύσιμα κ.α.) με το κόστος ιδιοκτησίας να αποτελεί συχνά το μοναδικό κόστος εισόδου και χρήσης για διάφορους τρόπους μεταφοράς. Ενώ η κοινωνία αναλαμβάνει ουσιαστικά το ρόλο της παροχής και συντήρησης υποδομής και άλλα έμμεσα κόστη. Ο γεωγραφικός διαχωρισμός μεταξύ πηγής και αποδέκτη είναι συχνά έντονος, όπως παραδείγματος χάριν μία περιοχή κοντά

σε έναν αυτοκινητόδρομο, που επιβαρύνεται περισσότερο από το επίπεδο θορύβου σε σχέση με το θόρυβο που προκαλούν οι κάτοικοι της. Ενώ μία απομακρυσμένη περιοχή μακριά από τον αυτοκινητόδρομο επιβαρύνεται πολύ λιγότερο σε σχέση με τα επίπεδα θορύβου που παράγουν οι κάτοικοι της. (Rodrigue, 2020)

Η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί τη σημαντικότερη εξωτερικότητα των μεταφορών, κυρίως επειδή στην ατμόσφαιρα είναι γρήγορη και ευρεία η διάδοση των ρύπων. Το θετικό είναι ότι οι εκπομπές των πιο επιβλαβών αερίων ρύπων (μονοξείδιο του άνθρακα, πτητικές οργανικές ενώσεις) εμφανίζουν μείωση, παρά την αύξηση των οχημάτων, που οφείλεται στα αυξανόμενα επίπεδα συμμόρφωσης των οχημάτων με τους περιβαλλοντικούς κώδικες. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα αυξάνονται αναλογικά με την αύξηση των μεταφορών.

Οι μεταφορές εμφανίζουν ένα μεγάλο φάσμα περιβαλλοντικών εξωτερικότητων. Κάποιες από αυτές είναι δύσκολο να αξιολογηθούν, ενώ άλλες είναι τελείως υποθετικές. Οι καλύτερες πρακτικές μεταφορών, όπως είναι η εξοικονόμηση καυσίμων που μειώνουν τις περιβαλλοντικές εξωτερικότητες, είναι πιθανό να δημιουργήσουν θετικές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες. Ο δημόσιος τομέας προσπαθεί να μειώσει τις εξωτερικότητες μέσω πολιτικών και νομοθετημάτων, ενώ ο ιδιωτικός τομέας ασχολείται κυρίως με τη συμμόρφωση στους κανονισμούς και την καινοτομία. Αυτή είναι μία περίπλοκη διαδικασία που όμως έχει καταφέρει να αντιμετωπίσει πιο αποτελεσματικά τις περιβαλλοντικές πτυχές της μεταφοράς.

### **1.2.2. Κλιματική αλλαγή και μεταφορές.**

Το φαινόμενο του θερμοκηπίου αποτελεί μία φυσική διεργασία ρύθμισης του κλίματος. Ωστόσο από την βιομηχανική επανάσταση και μετά, και ιδίως τα τελευταία 25 χρόνια οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου έχουν πολλαπλασιαστεί. Οι μεταφορικές δραστηριότητες απελευθερώνουν αρκετά εκατομμύρια τόνους αερίων του θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα που υπολογίζονται περίπου στο 25% παγκοσμίως. Εκτός από το γεγονός ότι οι μεταφορές συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή μέσω των εκπομπών ρύπων, επηρεάζονται και άμεσα από αυτή λόγω της χειροτέρευσης των συνθηκών λειτουργίας (πλημμύρες εντονότερα καιρικά φαινόμενα κ.α.).

Ένας ακόμη περιβαλλοντικός παράγοντας που επηρεάζεται, είναι η ποιότητα του αέρα. Η παραγωγή μεταφορικού έργου είναι σημαντική πηγή ρύπανσης λόγω των εκπομπών αερίων ρύπων και σωματιδίων που υπονομεύουν συνεχώς την ποιότητα του

αέρα, προκαλώντας βλάβες στην υγεία των ανθρώπων. Οι τοξικοί αέριοι ρύποι έχουν συσχετιστεί σε μεγάλο βαθμό με την εμφάνιση καρκίνου, καρδιαγγειακών παθήσεων, αναπνευστικών προβλημάτων και νευρολογικών νοσημάτων. Ένας ακόμα παράγοντας επιβάρυνσης της ποιότητας του αέρα είναι η αιθαλομίχλη που αποτελείται από ένα μείγμα στερεών και υγρών σωματιδίων.

Τέλος άλλη μία μορφή ρύπανσης που παρατηρείται από τη μεταφορική δραστηριότητα είναι αυτή της ηχορύπανσης, δηλαδή της ύπαρξης θορύβου. Η μακροχρόνια έκθεση σε θορύβους άνω των 75 decibel δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην ακοή, τη σωματική και την ψυχολογική υγεία των ανθρώπων. Ο περιβαλλοντικός θόρυβος είναι συχνά αποτέλεσμα της μεταφορικής διαδικασίας και της λειτουργίας λιμένων και αεροδρομίων σε αστικές περιοχές.

Η ρύπανσή του περιβάλλοντος από τη θαλάσσια μεταφορά προκύπτει κυρίως από δύο δραστηριότητες, τη δραστηριότητα του πλοίου και τη λιμενική δραστηριότητα.

Το πλοίο, αν και σημαντικά λιγότερο ρυπογόνο σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς (οδικές μεταφορές, τρένο, αεροπλάνο) ανά τονοχιλιόμετρο, προκαλεί και αυτό με τη σειρά του αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Με βάση την κατηγοριοποίηση από τη διεθνή σύμβαση marpol 73/78 οι ρύποι που παράγει ένα πλοίο είναι τα πετρελαιοειδή τα απορρίμματα, διάφορες εκπομπές, τα λύματα και χημικές ουσίες. (Τσελέντης, 2008)

Αυτές οι πηγές ρύπανσης οφείλουν να ληφθούν σοβαρά υπόψιν και να αντιμετωπιστούν εγκαίρως στο μέτρο του εφικτού, καθώς η αυξημένη κίνηση που ενδέχεται να φέρει μία πιθανή ανάπτυξη των μεταφορών στην Ελλάδα εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

Οι δραστηριότητες της Ναυτιλίας εμπίπτουν σε ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο που συνεχώς ανανεώνεται. Η Ευρώπη, οφείλει να αναπτύσσει συνεχώς πολιτικές για τη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικά από τη στιγμή που η πλειοψηφία των κρατών της έχουν άμεση επαφή με τη θάλασσα, αφού το 90% του εσωτερικού εμπορίου και το 40% του εξωτερικού εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διακινούνται μέσω θαλάσσης.

### **1.2.3. Αειφόρος ανάπτυξη μεταφορών**

Η έννοια της αειφορίας και της αειφόρου ανάπτυξης βρίσκονται στη σφαίρα της δημόσιας συζήτησης εδώ και αρκετά χρόνια. Είναι ένα ζήτημα που προκαλεί ανησυχίες σχετικά με την ικανότητα της παγκόσμιας οικονομίας να συνεχίσει να ανταποκρίνεται στις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες κατανάλωσης των χωρών και στην αύξηση του πληθυσμού. Ειδικότερα, στα περιβαλλοντικά ζητήματα δημιουργούνται συνεχώς ανησυχίες για τη δημιουργία ενός σημείου χωρίς επιστροφή σε ότι αφορά την κλιματική αλλαγή. Υπό αυτό το πρίσμα, η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη μελλοντική οικονομική ανάπτυξη.

Η αειφορία αποτελεί ένα πολύπλοκο ζήτημα ενώ είναι δεδομένο ότι η αειφόρος ανάπτυξη δημιουργεί συνθήκες που ωφελούν το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ευημερία των επόμενων γενεών. Η βασική έννοια της αειφορίας έχει εξελιχθεί και περιλαμβάνει τρεις πυλώνες. (Rodrigue, 2020)

Την κοινωνική δικαιοσύνη που σαν έννοια αφορά την κατανομή πόρων με βάση τα συγκριτικά επίπεδα παραγωγικότητας και τη δημιουργία ίσων ευκαιριών.

Την οικονομική αποδοτικότητα που αναφέρεται στις συνθήκες που επιτρέπουν την πιο αποδοτική χρήση πόρων και εργασίας.

Και τέλος την περιβαλλοντική ευθύνη που περιγράφει τη δημιουργία ενός μικρότερου περιβαλλοντικού αποτυπώματος από αυτό που έχει τη δυνατότητα το περιβάλλον να απορροφήσει. Στον πυρήνα της έννοιας περιβαλλοντικής ευθύνης βρίσκεται η ιδέα της επαναχρησιμοποίησης αγαθών και πόρων. (Rodrigue, 2020)

## 2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>

### Πολιτική Μεταφορών Ευρωπαϊκής Ένωσης

#### 2.1. Βασικές αρχές διαμόρφωσης της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Οι βασικές αρχές που διέπουν την πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εναρμονίζονται με τα μοντέλα κοινωνικής οικονομίας της αγοράς που χαρακτηρίζουν τις χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου. Η πρώτη και βασική αρχή της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με έναν από τους βασικούς πυλώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θεωρεί ότι μία μεγαλύτερη αγορά αλλά και ο ανταγωνισμός είναι βασικές προϋποθέσεις για την αποδοτικότητα αλλά και για την τεχνολογική πρόοδο. Ωστόσο, η αρχή αυτή διέπεται πάντα από το κριτήριο της κοινωνικής προστασίας.

Ακόμη και η ιδέα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών είναι βασισμένη σε αυτή την αρχή δηλαδή ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αποσκοπούν στο να κάνουν ταχύτερες τις μεταφορές μεταξύ των περιοχών της Ένωσης, που κατά συνέπεια θα επιφέρει τη μείωση του κόστους και θα κάνει τον ανταγωνισμό πιο αποτελεσματικό. Η αρχή αυτή είναι επίσης άρρηκτα συνδεδεμένη με το χρυσό κανόνα των δημόσιων οικονομικών, δηλαδή ότι ακόμα και οι δαπάνες που δημιουργούν ελλείματα στον προϋπολογισμό είναι αποδεκτές από τη στιγμή που αφορούν επενδύσεις που σαν στόχο έχουν την αύξηση του κοινωνικού κεφαλαίου που κληροδοτείται στις μελλοντικές γενιές. (Marco Ponti, et al, 2013)

Η δεύτερη αρχή που διέπει την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, έχει να κάνει με την τιμολόγηση της υποδομής και την αρχή της κοινωνικής οριακής τιμής που ορίζει ότι η οικονομική αποδοτικότητα θέλει τους χρήστες να πληρώνουν τα πάντα εκτός από το κόστος που εμφανίζεται κατά τη χρήση των υποδομών στην κοινωνία. Ουσιαστικά αναφέρεται σε μία μορφή τιμολόγησης όπου τα μακροπρόθεσμα έξοδα καλύπτονται από τη δημόσια οικονομία μεγιστοποιώντας έτσι το κοινωνικό πλεόνασμα. Ωστόσο οι δημοσιονομικοί περιορισμοί των μελών της Ένωσης έχουν οδηγήσει σε μία λιγότερο απαιτητική προσέγγιση που ουσιαστικά απαιτεί από τους χρήστες να πληρώνουν ένα σημαντικό μέρος της επένδυσης και του παγίου κόστους (κοινωνική μέση τιμολόγηση), μία αλλαγή που βασίζεται στην ύπαρξη διαφορετικών θεωρητικών προσεγγίσεων όπως

για παράδειγμα αυτών που υποστηρίζουν την ύπαρξη «θετικού οριακού κόστους ευκαιρίας των δημόσιων πόρων».(Marco Ponti, et.al, 2013)

Η αρχή αυτή της ευρωπαϊκής πολιτικής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το βασικό οικονομικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δηλαδή τη διεύρυνση και προώθηση του ανταγωνισμού όπου είναι δυνατόν και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας μέσω στοχευμένων ρυθμίσεων όπου αυτό είναι αναγκαίο. Ο ανταγωνισμός και οικονομικές ρυθμίσεις είναι δύο πολιτικές που έχουν τον ίδιο στόχο. Ουσιαστικά οι οικονομικές ρυθμίσεις στοχεύουν στη δημιουργία αποτελεσματικότητας σε καταστάσεις που δεν λειτουργούν οι ανταγωνιστικές πιέσεις είτε για τεχνικούς λόγους (φυσικά μονοπώλια) είτε λόγω πολιτικών επιλογών (νομικά Μονοπώλια), περιπτώσεις που υπάρχουν και οι δύο σε μεγάλο βαθμό στον τομέα των μεταφορών με τις υποδομές να είναι ένα προφανές παράδειγμα ενός φυσικού μονοπωλίου και οι δημόσιες συγκοινωνίες ένα σαφές παράδειγμα Νομικού μονοπωλίου.

Άλλη μία αρχή που διέπει την πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αυτή που σχετίζεται με τις επιπτώσεις του κλάδου των μεταφορών στο περιβάλλον. Αυτή η αρχή ουσιαστικά επιβάλλει το ότι οι χρήστες όχι μόνο πληρώνουν τα ιδιωτικά έξοδα αλλά επίσης πρέπει να πληρώνουν και τα κοινωνικά έξοδα που εμφανίζονται από τις μεταφορές με σκοπό τη μεγιστοποίηση του κοινωνικού πλεονάσματος. Η αρχή αυτή στηρίζεται τόσο σε περιβαλλοντικούς φόρους (pigouvian taxes) όσο και σε εργαλεία οικονομικής πολιτικής που σαν σκοπό έχουν τη μείωση των περιβαλλοντικών εξωτερικοτήτων. Η αρχή αυτή διέπεται επίσης από μία ξεκάθαρη διανεμητική επιλογή όπου δηλαδή τα δικαιώματα ιδιοκτησίας κατανέμονται στους πολίτες που επηρεάζονται και όχι στους ρυπογόνους παράγοντες (εταιρείες ή ιδιώτες). Οι μεταφορές δημιουργούν διάφορους τύπους σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως αέρια του θερμοκηπίου, θόρυβος, ατυχήματα και εκπομπές επιβλαβών για την υγεία σωματιδίων. Αν και οι οδικές και οι αεροπορικές μεταφορές λογίζονται ως ο κύριος ένοχος, αν λάβουμε υπόψη και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δημιουργίας υποδομών τότε και οι θαλάσσιες αλλά και οι σιδηροδρομικές μεταφορές μπορεί να θεωρηθούν ότι επηρεάζουν έντονα το περιβάλλον. Το βασικό ζήτημα της περιβαλλοντικής πολιτικής είναι το πόσο μπορούμε να μειώσουμε τις εκπομπές και με ποια μέσα. Παρόλο που η φορολόγηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μοιάζει το προφανές εργαλείο αντιμετώπισης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η χρήση παρόμοιων στρατηγικών για άλλα εξωτερικά κόστη, δεν είναι η πολιτική που

ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υιοθετήσει μία εντελώς διαφορετική προσέγγιση δηλαδή την θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα οχήματα με συνεχείς και αυξανόμενες περιορισμούς που αφορούν την ασφάλεια τις εκπομπές αερίων και σωματιδίων τον θόρυβο κ.α.. Όλα τα δεδομένα δείχνουν ότι ο κύριος παράγοντας διαμόρφωσης της ποιότητας του αέρα ήταν και θα είναι η τεχνολογική βελτίωση των οχημάτων. (Marco Ponti, et al 2013) Χαρακτηριστικά οι εκπομπές σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου των οχημάτων για το 2010 είναι 95% χαμηλότερες από αυτές των οχημάτων το 1970.

Η πιο σημαντική δράση της πολιτικής των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ο ορισμός των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών στο ευρωπαϊκό συμβούλιο του Essen το 1994. (Marco Ponti, et al 2013) Τα δίκτυα αυτά αφορούν το οδικό δίκτυο, το σιδηροδρομικό δίκτυο και τις Θαλάσσιες λεωφόρους και έχουν σχεδιαστεί ως εξαιρετικά μεγάλοι διάδρομοι μήκους πολλών χιλιάδων χιλιομέτρων. Τα αποτελέσματα της πρώτης φάσης του σχεδίου ήταν κάπως πενιχρά, καθώς μοναδική προϋπόθεση για την απόκτηση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης για κάποιο μέλος της Ένωσης ήταν η ύπαρξη ενός τέτοιου διαδρόμου που είχε ως αποτέλεσμα μία εξωτερική νομιμοποίηση πολιτικά ευνοημένων έργων. Έτσι η κάθε χώρα η κάθε ομάδα χωρών άρχισαν να προωθούν έναν συνεχώς αυξανόμενο κατάλογο «διάδρομων». Κατά συνέπεια οι ευρωπαϊκοί αυτοί διάδρομοι μεγάλωσαν μόνο στους χάρτες χωρίς τη δημιουργία υποδομής, με αποτέλεσμα οι αρχικοί 14 διάδρομοι να φτάσουν τους 30. Επιπλέον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θέσπισε έναν κανόνα κατά τον οποίο οποιαδήποτε υποδομή τροφοδοτούσε ένα διάδρομο του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών αποτελούσε και λειτουργικό μέρος αυτού, με πρακτικό αποτέλεσμα να μην εξαιρείται καμία οδική ή σιδηροδρομική γραμμή. Ωστόσο, ένα καλά σχεδιασμένο δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών θα μπορούσε να παίξει και το ρόλο ενός ρητού κριτηρίου κατάταξης για τις εθνικές υποδομές εντός του αποδεκτού ευρωπαϊκού πλαισίου, όμως ο τρόπος με τον οποίο εφαρμόστηκε η πολιτική διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς θεωρείται ευρέως μη ικανοποιητικός. Η επιλογή μόνο σιδηροδρομικών συνδέσεων, είναι μία λογική επιλογή αλλά πρέπει να υποστηριχθεί και από προσεκτική ανάλυση των οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δεδομένης της μεγάλης πίεσης που ασκεί ο σιδηρόδρομος στους δημόσιους προϋπολογισμούς εν αντιθέσει με τους αυτοκινητόδρομους που χρησιμοποιούν τα διόδια για την χρηματοδότηση τους. Μολονότι αυτή η επιλογή φαίνεται περίεργη, σε μία εποχή συνεχώς αυξανόμενων

δημοσιονομικών ελλειμμάτων, συνάδει ωστόσο με τους στόχους αλλαγής στον τρόπο μεταφοράς που τονίζονται στη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2011.

Τέλος ο καθορισμός ποσοτικών στόχων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο για τις προσπάθειες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των ατυχημάτων. Η Λευκή Βίβλος, θέτει το στόχο της μείωσης του αριθμού των θανάτων μεταξύ 2000 και 2010 χωρίς όμως να διευκρινίζει πώς μπορεί και πρέπει να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, με τις τοπικές κυβερνήσεις να ορίζονται ως υπεύθυνες για την εφαρμογή της πολιτικής αυτής, χωρίς όμως να επιβάλλονται κυρώσεις στην περίπτωση της αποτυχίας όπως για παράδειγμα στην περίπτωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι μεγάλες διαφορές του ποσοστού θνησιμότητας μεταξύ διαφορετικών χωρών με παρόμοιες οδικές υποδομές και σύνθεση στόλου δείχνουν ότι πέρα από την τεχνολογία ο βασικός παράγοντας που επηρεάζει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας είναι η επιβολή κανόνων και η τιμωρία της λανθασμένης συμπεριφοράς των χρηστών του δρόμου.

### **2.1.1. Στρατηγικές κατευθύνσεις Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών**

Η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλλει καταλυτικά στην ανάπτυξη κοινής ευρωπαϊκής οικονομίας αναπτύσσοντας ένα ασφαλέστερο και ταχύτερο δίκτυο μεταφορών με σύγχρονα στοιχεία.

Οι μεταφορές είναι ένα από τα βασικότερα στοιχεία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, ενώ είναι μείζονος σημασίας για την ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών, εμπορευμάτων, αλλά και προσώπων. Είναι κλάδος που έχει βασική συνεισφορά στην οικονομία καθώς συνεισφέρει περισσότερο από το 9% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το 2016, αντιπροσωπεύει περίπου 664 δισεκατομμύρια ευρώ ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας ενώ απασχολεί περισσότερα από 11 εκατομμύρια ανθρώπους επί ευρωπαϊκού εδάφους. Η χρήση βιώσιμων και καινοτόμων μέσων μεταφοράς αποτελεί βασικό στοιχείο στην επίτευξη των κλιματικών αλλά και των ενεργειακών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με την αύξηση της κινητικότητας των κοινωνιών η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προωθεί μεταφορικά συστήματα ώστε να αντιμετωπιστούν οι ακόλουθες προκλήσεις. ( Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2018)



- Κυκλοφοριακή συμφόρηση που αφορά τόσο τις οδικές όσο και τις αεροπορικές μεταφορές
- Βιωσιμότητα: οι μεταφορές εξακολουθούν να εξαρτώνται από το πετρέλαιο για το μεγαλύτερο μέρος των ενεργειακών αναγκών τους, γεγονός δυσβάστακτο από περιβαλλοντική και οικονομική άποψη
- Ποιότητα του αέρα: μέχρι το 2050, η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να μειώσει τις εκπομπές του τομέα των μεταφορών κατά 60 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, και να εξακολουθήσει να μειώνει τη ρύπανση που προκαλούν τα οχήματα
- Υποδομές: η ποιότητα των μεταφορικών υποδομών διαφέρει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Ανταγωνισμός: ο τομέας των μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει ολοένα αυξανόμενο ανταγωνισμό από τις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές μεταφορών σε άλλες περιοχές του κόσμου

Ιστορικά το 2001 γίνεται η πρώτη έκδοση της Λευκής Βίβλου με τίτλο «Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών για το 2010: ώρα για αποφάσεις»

Το 2009 δημοσιεύεται η Πράσινη Βίβλος με τίτλο «Αναθεώρηση της πολιτικής για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφοράς προς ένα καλύτερο ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών»

Το 2011 εκδίδεται η Λευκή Βίβλος που αποτελεί αναθεώρηση της προηγούμενης έκδοσης του 2001 και περιέχει συγκεκριμένους όρους και στόχους όπως «ευρωπαϊκή περιοχή μεταφορών» που αναφέρεται στην πλήρη ενοποίηση του συστήματος μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. στον παραπάνω όρο περιλαμβάνεται και η δημιουργία,

- ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού
- ενιαίου σιδηροδρομικού χώρου
- ενιαίο θαλάσσιου χώρου, της λεγόμενης μπλε ζώνης για τις θαλάσσιες μεταφορές

### **2.1.2. Στόχοι πολιτικής μεταφορών Ευρωπαϊκής ένωσης**

Η Λευκή Βίβλος του 2011 θέτει με ορίζοντα υλοποίησης το 2050 τους παρακάτω στόχους. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2011)

1. Μείωση στο μισό της χρήσης αυτοκινήτων, που κινούνται με «συμβατικά καύσιμα» στις αστικές μετακινήσεις έως το 2030 και σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050.
2. Στις αερομεταφορές, τα καύσιμά χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050. Επίσης οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από καύσιμα πλοίων πρέπει να μειωθούν εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά 40% (εάν δε είναι εφικτό και κατά 50%) έως το 2050.
3. Το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 χιλιόμετρα πρέπει να στραφεί σε άλλα μέσα μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος ή τα πλωτά μέσα έως το 2030. Έως το 2050 το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% με τη βοήθεια διαμόρφωσης αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων.
4. Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη.
5. Μέχρι το 2050, στόχος είναι η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων να πραγματοποιείται με το σιδηρόδρομο.
6. Μέχρι το 2050 απαιτείται να εξασφαλισθεί η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας. Παράλληλα, όλα τα κεντρικά θαλάσσια λιμάνια θα πρέπει να συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.
7. Εξάπλωση εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Επιπλέον, , εξάπλωση ισοδύναμων χερσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών. Τέλος, εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).
8. Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.
9. Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Στόχος είναι η διασφάλιση ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών

και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

10. Η επιδίωξη πλήρους εφαρμογής των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων - συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων - θα δημιουργήσει έσοδα και συνεπώς χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.
11. Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΔ-Μ έως το 2030 και ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, ταυτόχρονα με ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

## **2.2. Διευρωπαϊκά δίκτυα**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με τη συνθήκη του Μάαστριχτ ανέλαβε δημιουργία και ανάπτυξη διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς μεταφορών τηλεπικοινωνιών και ενέργειας με στόχο την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς την ενίσχυση της οικονομικής συνοχής τη σύνδεση νησιωτικών περίκλειστων και αποκεντρωμένων περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της ευρωπαϊκής ηπείρου και την εύκολη πρόσβαση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι κοινά αποδεκτό ότι ένα ενιαίο δίκτυο μεταφορών που καλύπτει όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση μπορεί να εγγυηθεί την ανεμπόδιστη κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων. Επιπλέον, ένα ενιαίο δίκτυο μεταφορών αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διασύνδεση όλων των περιφερειακών νησιωτικών και περίκλειστων περιοχών με την κεντρική Ευρώπη καθώς και ένα σύνδεσμο με τις χώρες της Ανατολής και της Μεσογείου. Έτσι λοιπόν η υλοποίηση των απαραίτητων δομών και η σύνδεσή τους, αποτελεί βασικό παράγοντα της αύξησης της ανταγωνιστικότητας της εσωτερικής αγοράς, της εδαφικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της εν γένει διαδικασίας της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. (Ευρωκοινοβούλιο 2021)

Η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών είναι η φυσική συνέχεια της κοινής πολιτικής μεταφορών, που πέτυχε σε μεγάλο βαθμό την απελευθέρωση της αγοράς των εμπορικών μεταφορών. Η απελευθέρωση αυτή έκανε αμέσως αντιληπτό ότι για την εύρυθμη και κερδοφόρα λειτουργία της ήταν αναγκαία η ανάπτυξη δικτύων

που να μπορούν να αναδείξουν το πλεονέκτημα της ανταγωνιστικότητας στα πλαίσια μιας παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών ως εξέλιξη της πολιτικής μεταφορών σκοπό έχουν την αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών, ώστε να ευνοηθούν οι επιχειρήσεις μέσω της αύξησης της ανταγωνιστικότητας και οι πολίτες μέσω της αύξησης της κινητικότητας.

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο ως υποστηρικτικός μηχανισμός της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, αλλά ως η πιο ευαίσθητη συνισταμένη υποστήριξης της περιφερειακής πολιτικής που θα συνεισφέρει καταλυτικά στη διασύνδεση όλων των περιφερειών της Ευρώπης. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, εμφανίζουν μία πολύπλευρη χρησιμότητα εστιασμένη σε δύο βασικούς πυλώνες. Την υποστήριξη της εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς και της απελευθερωμένης αγοράς των μεταφορών αλλά και τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων και την προώθηση της εδαφικής συνοχής της ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι βασικές αρχές που διέπουν την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών είναι.

- Η αρχή συνέχισης του δικτύου.
- Η διασύνδεση των εθνικών δικτύων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.
- Η διαλειτουργικότητα και η πολυτροπικότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Για την επίτευξη της συνοχής του δικτύου απαιτείται ο συντονισμός όλων των μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ώστε να ακολουθούν τον προσανατολισμό και τα σχέδια προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Έτσι, όλα τα μέλη φέρουν την υποχρέωση να κοινοποιούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα στην Ευρωπαϊκή επιτροπή τα εθνικά τους σχέδια και προγράμματα για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η Ευρωπαϊκή επιτροπή, για τον καλύτερο συντονισμό, έχει προχωρήσει στην σύσταση μιας ειδικής επιτροπής που αποτελείται από αντιπροσώπους όλων των κρατών μελών και προεδρεύεται από αντιπρόσωπο της Ευρωπαϊκής επιτροπής. Η επιτροπή αυτή δεν είναι αρμόδια για την τροποποίηση των γενικών προσανατολισμών, διαδικασία η οποία πρέπει να ακολουθήσει τη διαδικασία συναπόφασης μεταξύ ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και ευρωπαϊκού συμβουλίου. Ωστόσο έχει πρωταγωνιστικό ρόλο καθώς έχει αναλάβει το συντονισμό των σχεδίων κοινού

ενδιαφέροντος ώστε να εξασφαλίζεται η συνοχή του δικτύου και η τήρηση των κατευθυντήριων γραμμών. Έτσι η επιτροπή υποβάλλει ανά 2 χρόνια έκθεση για την εφαρμογή της απόφασης 1692/96, και ανά 5 χρόνια έκθεση αναθεώρησης του προσανατολισμού της ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η αρχή της διασύνδεσης βασίζεται σε τρεις τομείς . Τη διασύνδεση μεταξύ κρατών μελών που να εξασφαλίζει την κάλυψη όλου του εδάφους της ευρωπαϊκής κοινότητας από το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ώστε να εξασφαλίζει την εύκολη και γρήγορη σύνδεση της ένωσης με τις νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές και τη σύνδεση των μεγάλων αστικών ζωνών με τις δυσπρόσιτες περιοχές. Τη διασύνδεση με τρίτες χώρες, υπό το πρίσμα της προοπτικής διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης που καθιστά αναγκαία την ανάπτυξη ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που υπερβαίνει τα όρια της κοινοτικής επικρατείας. Στο πλαίσιο αυτό, το διαρθρωτικό όργανο προπαρασκευής εισόδου διαφόρων χωρών συγκεντρώνει τους πόρους που διαθέτει για έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών. Και τέλος, τη διασύνδεση των εθνικών δικτύων μεταξύ τους και με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, που αποτελεί βασική προϋπόθεση διασποράς των οικονομικών και αναπτυξιακών πλεονεκτημάτων που μπορεί να δημιουργήσει η διέλευση ενός οδικού ή σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών από μία περιοχή. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2021)

Η αρχή της διαλειτουργικότητας έχει σαν κυρία στόχευση την ποιοτική λειτουργία του συνόλου του δικτύου και την προώθηση της πολυτροπικότητας. Η πολυτροπικότητα, δηλαδή η ολοκληρωμένη χρήση τουλάχιστον δύο διαφορετικών μέσων μεταφοράς, επιτρέπει την ορθολογική χρήση της μεταφορικής ικανότητας. Η πολυτροπικότητα είναι ένα βασικό εργαλείο αντιμετώπισης της συμφόρησης που προκαλείται από την υπερβολική χρήση ενός συγκεκριμένου τρόπου μεταφοράς εμπορευμάτων και έχει ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση ενός συγκεκριμένου δικτύου μεταφοράς όπως φαίνεται από την αυξητική τάση της χρήσης οδικών μεταφορών σε σχέση με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η πολυτροπικότητα παρέχει τη δυνατότητα της βέλτιστης χρήσης των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών και θαλασσιών μεταφορών που από μόνες τους δεν μπορούν να βελτιώσουν τη μεταφορική ικανότητα όπως μπορεί μια πολυτροπική μεταφορά εμπορευμάτων. Η διαλειτουργικότητα αφορά κυρίως τη χρήση ενός ομοιογενούς πληροφοριακού και τεχνικού συστήματος, που να αυξάνει τα λειτουργικά οφέλη, ώστε να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους χρήστες.

## Ανάπτυξη Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς

Για την επίτευξη της έννοιας του "ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών" δηλαδή την έννοια ενός ενιαίου χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση στοχεύει στη διασύνδεση και τη διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων μεταφορών αλλά και την ελεύθερη πρόσβαση στα δίκτυα αυτά. Αυτό προσπαθεί να επιτευχθεί με τη χρήση κάποιων χρηματοοικονομικών εργαλείων για τη διευκόλυνση της υλοποίησης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών όπως: (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2021)

- Η ειδική γραμμή διευκόλυνσης C.E.F. (Connecting Europe Facility), συμπληρωμένη με το πρόσθετο εργαλείο του «Πακέτου Juncker».
- Το Ταμείο Συνοχής και ορισμένες δραστηριότητες των διαρθρωτικών Ταμείων.
- Τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.
- Οι εγγυήσεις δανείων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων

Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό του σχεδιασμού ευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών είναι η ανάπτυξη σε δύο επίπεδα

- Το «Βασικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ» (core network TEN-T), ως ανώτερο επίπεδο, το οποίο περιλαμβάνει άξονες και κόμβους ζωτικής σημασίας για τις ροές κυκλοφορίας στην εσωτερική αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των γειτόνων της και άλλων μερών του κόσμου,
- Το «Αναλυτικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ» (comprehensive network TEN-T) το οποίο συνδέει με κατάλληλο τρόπο περιφέρειες εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και παρέχει τη βασική υποδομή για πολυτροπικές (multimodal) επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές.

### **2.3. Θαλάσσιες λεωφόροι**

Η έννοια των θαλασσίων λεωφόρων αποτελεί το ναυτιλιακό πυλώνα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Σκοπός των θαλασσίων λεωφόρων είναι η δημιουργία μιας νέας μορφής συνδυασμένων μεταφορών βασισμένες στη ναυτιλία. Προσδοκία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία θαλασσίων διαδρομών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα συγκεντρώνουν τις δραστηριότητες logistics και τις εμπορευματικές ροές ώστε με αυτόν τον τρόπο να αποσυμφορηθούν οι οδικοί άξονες. Η έννοια των θαλασσίων λεωφόρων εμφανίζεται πρώτη φορά στη Λευκή Βίβλο για τις

μεταφορές του 2001 όπου η Ευρωπαϊκή επιτροπή προτείνει την ανάπτυξη των θαλασσιών λεωφόρων ως εναλλακτική για τις χερσαίες μεταφορές. Η Λευκή Βίβλος ορίζει τις Θαλάσσιες λεωφόρους ως μέρος των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2019)

Οι βασικοί στόχοι των θαλασσιών λεωφόρων ορίζονται από το άρθρο 12Α των κατευθυντήριων γραμμών των διευρωπαϊκών δικτύων και είναι οι εξής.

- Συγκέντρωση των εμπορευματικών ροών σε θαλάσσιες διαδρομές.
- Αύξηση της συνοχής της ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Μείωση της συμφόρησης οδικού δικτύου μέσω της αλλαγής μέσου.

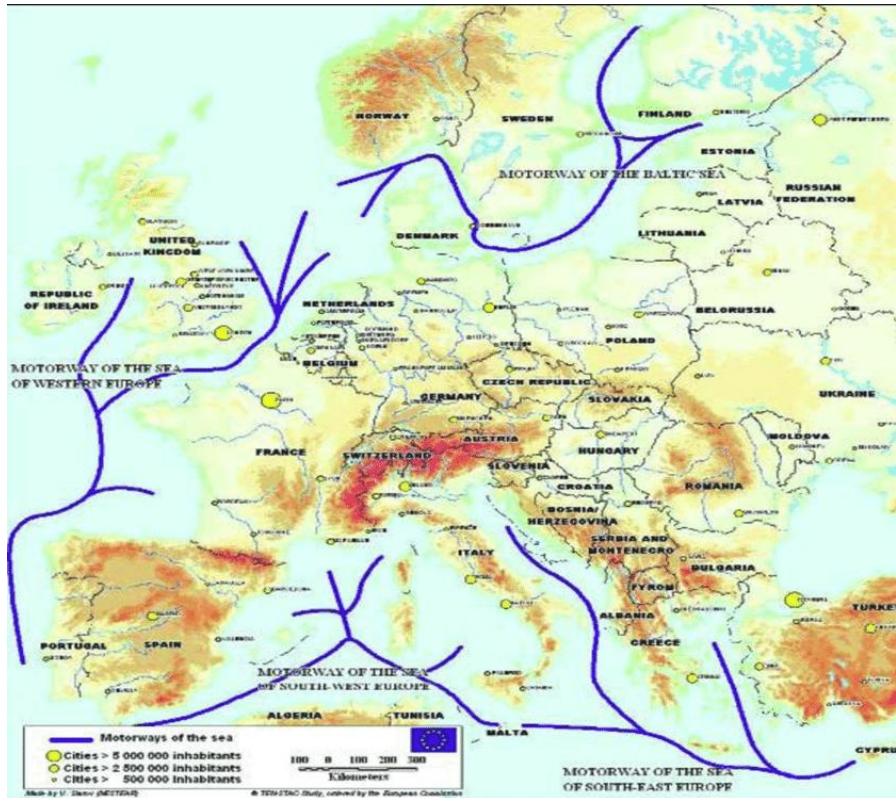
Για την εφαρμογή της πολιτικής των θαλασσιών λεωφόρων έχουν οριστεί τέσσερις βασικοί θαλάσσιοι διάδρομοι που καλύπτουν όλο τον ευρωπαϊκό χώρο.

Η λεωφόρος της Βαλτικής Θάλασσας σε χώρες της Βαλτικής με τη Δυτική και κεντρική Ευρώπη μέσω του καναλιού Βόρειας θάλασσας Βαλτικής Θάλασσας.

Η θαλάσσια Λεωφόρος Δυτικής Ευρώπης ξεκινά από την Πορτογαλία και την Ισπανία και καταλήγει στη Βόρεια Θάλασσα και την Ιρλανδική Θάλασσα μέσω του Ατλαντικού.

Η θαλάσσια Λεωφόρος νοτιοανατολικής Ευρώπης που συνδέει την Αδριατική θάλασσα με το Ιόνιο πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο και την Κύπρο.

Η θαλάσσια λεωφόρος Νοτιοδυτικής Ευρώπης που συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τη Μάλτα με τη θαλάσσια λεωφόρο Νοτιοανατολικής Ευρώπης.



Χάρτης θαλασσίων λεωφόρων (πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Οι θαλάσσιες λεωφόροι βασίζονται στο στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ένα πιο καθαρό, ασφαλές και αποδοτικό μεταφορικό σύστημα, χρησιμοποιώντας τη ναυτιλία ως εναλλακτική των χερσαίων μεταφορών. Επιπλέον, αναμένεται να συνεισφέρουν θετικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

## 2.4. Ευρωπαϊκοί διάδρομοι

Η έννοια των ευρωπαϊκών διαδρομών εισάχθηκε για να βοηθήσει στη δημιουργία και εφαρμογή του κυρίου δικτύου των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές των διευρωπαϊκών δικτύων, στη διαδρομή αυτή, πρέπει να συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον τρία μέσα μεταφοράς, τρία κράτη μέλη και τουλάχιστον δυο διασυνοριακά τμήματα. Η πολιτική των ευρωπαϊκών διαδρόμων έχει ως στόχο να συγκεντρώσει τους περισσότερους δυνατούς πόρους για την ανάπτυξη κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών φέρνοντας σε επαφή δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. Για να διασφαλιστεί η αποδοτική και αποτελεσματική ανάπτυξη των ευρωπαϊκών διαδρόμων καθένας από αυτούς έχει ξεχωριστό σχέδιο εργασίας και ξεχωριστό συντονιστή. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2021)



Οι 10 ευρωπαϊκοί διάδρομοι είναι οι εξής

Ο διάδρομος Σκανδιναβίας-Μεσογείου. Διασχίζει τη Βαλτική θάλασσα από τη Φιλανδία στη Σουηδία και συνεχίζει στη Γερμανία τις Άλπεις και την Ιταλία και εκτείνεται μέσω της θάλασσας στη Μάλτα. Ενώνει τα μεγάλα αστικά κέντρα και τα λιμάνια της Σκανδιναβίας και της Βόρειας Γερμανίας με τα βιομηχανικά κέντρα της νότιας Γερμανίας, της Αυστρίας και της Βόρειας Ιταλίας και τα ιταλικά λιμάνια.

Ο διάδρομος Βόρειας Θάλασσας - Βαλτικής Θάλασσας. Ενώνει τα λιμάνια της ανατολικής Βαλτικής Θάλασσας με αυτά της Βόρειας Θάλασσας. Επιπλέον, συνδέει τη Φινλανδία και την Εσθονία με πλοίο και παρέχει οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών της Βαλτικής, της Πολωνίας, της Γερμανίας, της Ολλανδίας και του Βελγίου. Περιέχει επίσης και εσωτερικές πλωτές οδούς όπως το «Mittelland-Kanal»

Ο διάδρομος Βόρειας Θάλασσας-Μεσογείου . Ξεκινάει από την Ιρλανδία και το βόρειο Ηνωμένο Βασίλειο και καταλήγει στη Μεσόγειο Θάλασσα, στη νότια Γαλλία μέσω των κάτω χωρών του Βελγίου και του Λουξεμβούργου. Επίσης περιλαμβάνει εσωτερικές πλωτές οδούς στην Μπενελούξ και τη Γαλλία.

Ο διάδρομος Αδριατικής-Βαλτικής Θάλασσας. Ο διάδρομος αυτός συνδέει την Αδριατική με τη Βαλτική Θάλασσα, διερχόμενος από τη νότια Πολωνία, τη Βιέννη, την Μπρατισλάβα, τις ανατολικές Άλπεις και τη βόρεια Ιταλία. Περιλαμβάνει τη σήραγγα Semmering και διασυνοριακά τμήματα μεταξύ Πολωνίας Τσεχίας και Σλοβακίας.

Ο διάδρομος orient/east med. Ο διάδρομος αυτός ενώνει τα θαλάσσια λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας, της Βαλτικής Θάλασσας, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Επιπλέον, εκτείνεται θαλάσσια από την Ελλάδα μέχρι την Κύπρο. Ο διάδρομος orient/eastmed επιτρέπει τη βελτιστοποίηση της χρήσης των λιμένων και των θαλασσιών αρτηριών που υπάρχουν στη Βαλτική, τη Μαύρη Θάλασσα, τη Βόρεια Θάλασσα και τη Μεσόγειο, ενώ περιλαμβάνει τον ποταμό Έλβα σαν εσωτερική πλωτή οδό.

Ο διάδρομος Ρήνου- Άλπεων. Ο διάδρομος Ρήνου-Άλπεων είναι μία από τις πιο πολυσύχναστες εμπορικές διαδρομές της Ευρώπης. Συνδέει τα λιμάνια της Βόρειας Θάλασσας του Ρότερνταμ και της Αμβέρσας με τη Μεσόγειο στη Γένοβα, γιατί έρχεται

από την Ελβετία και από τα οικονομικά κέντρα του Ρήνου. Περιλαμβάνει τον ποταμό Ρήνο σαν εσωτερική πλωτή οδό.

Ο Ατλαντικός διάδρομος (διάδρομος Λισαβόνας Στρασβούργου) . Ο Ατλαντικός διάδρομος αποτελεί την ένωση με την ιβηρική χερσόνησο, με το λιμάνι της Χάβρης, το Μάνχαϊμ και το Στρασβούργο, διερχόμενος από το Παρίσι. Περιλαμβάνει σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας και τον ποταμό Σηκουάνα ως εσωτερική πλωτή οδό.

Ο Μεσογειακός διάδρομος. Ο διάδρομος αυτός εκτείνεται από την ιβηρική χερσόνησο έως τα σύνορα Ουκρανίας-Ουγγαρίας. Ακολουθεί την ακτή της Μεσογείου διερχόμενος από Ισπανία και Γαλλία, περνάει από τις Άλπεις, τη βόρεια Ιταλία, τη Σλοβενία και την Κροατία. Αποτελείται κυρίως από οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις και χρησιμοποιεί τον ποταμό Πάδο και κάποια κανάλια στη βόρεια Ιταλία ως εσωτερικές πλωτές οδούς.

Ο διάδρομος Ρήνου Δούναβη. Συνδέει την περιοχή του Στρασβούργου και της Φρανκφούρτης με τη Μαύρη Θάλασσα χρησιμοποιώντας τον Δούναβη ως κύρια εσωτερική πλωτή οδό. Διασχίζει τη νότια Γερμανία, τη Βιέννη, τη Μπρατισλάβα και τη Βουδαπέστη. Επίσης, διαθέτει ένα σημαντικό παρακλάδι από το Μόναχο μέχρι τα Ουκρανικά σύνορα μέσω Πράγας. Αποτελεί το βασικό σύνδεσμο Ανατολής-Δύσης και είναι προσανατολισμένος κυρίως στις εσωτερικές πλωτές οδούς.



- Ψηφιακές τεχνολογίες
- Υποστήριξη οικονομιών χαμηλών εκπομπών άνθρακα
- Αειφόρος ανάπτυξη και διαχείριση φυσικών πόρων
- Μικρομεσαίες επιχειρήσεις

Τα πέντε διαρθρωτικά ταμεία είναι

#### ***2.5.1.1. Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης***

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α., Ε.Ρ.Δ.Φ.) έχει σαν στόχο την αύξηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης μειώνοντας τις ανισότητες μεταξύ των περιφερειών. Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης επενδύει σε βασικούς τομείς προτεραιότητας γνωστούς ως θεματικές ενότητες.

- Καινοτομία και έρευνα.
- Ψηφιακά θέματα.
- Υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων.
- Υποστήριξη οικονομιών χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Η κατανομή των πόρων του ευρωπαϊκού ταμείου περιφερειακής ανάπτυξης σε αυτές τις θεματικές ενότητες εξαρτάται από την κατηγορία που βρίσκεται κάθε περιοχή, και πιο συγκεκριμένα στις ανεπτυγμένες περιφέρειες ένα ποσοστό της τάξης του 80% ως ελάχιστο πρέπει να κατανέμεται σε δύο από αυτές τις θεματικές ενότητες. Σε μεταβατικές περιοχές το 60% κάτ. ελάχιστο των πόρων πρέπει να κατανέμεται σε τουλάχιστον δύο θεματικές ενότητες ενώ στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές το 50% των πόρων.(Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Επιπροσθέτως, κάποιοι από τους πόρους που διαχειρίζεται το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης πρέπει υποχρεωτικά να κατανέμονται σε έργα που υποστηρίζουν τη μείωση εκπομπών άνθρακα, με το ποσοστό αυτό να είναι 20% για τις ανεπτυγμένες περιοχές, 15% για τις μεταβατικές περιοχές της Ένωσης και 12% για τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές.

Οι δράσεις στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης δίνουν μεγάλη έμφαση στα ιδιαίτερα ή βασικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής της ξεχωριστά. Οι δράσεις αυτές έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να στοχεύουν στην μείωση των οικονομικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων σε αστικές περιοχές με έμφαση στη

βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Μέσω ολοκληρωμένων δράσεων που διαχειρίζονται οι πόλεις, τουλάχιστον το 5% των πόρων του ευρωπαϊκού ταμείου περιφερειακής ανάπτυξης κατανέμεται για τον σκοπό αυτό. Επιπλέον, περιοχές που μειονεκτούν γεωγραφικά λαμβάνουν ειδική μεταχείριση με πιο απομακρυσμένες περιοχές να λαμβάνουν ειδική βοήθεια για αντιστάθμιση των μειονεκτημάτων λόγω απόστασης.

#### **2.5.1.2. Ταμείο Συνοχής**

Το Ταμείο Συνοχής απευθύνεται σε κράτη μέλη που έχουν λιγότερο από το 50% του μέσου όρου του Ακαθάριστου Εγχώριου Εισοδήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σαν στόχο έχει να μειώσει τις κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες και να προωθήσει την αειφόρο ανάπτυξη. Υπόκειται στους ίδιους κανόνες διαχείρισης, παρακολούθησης και προγραμματισμού όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο βάσει του κανονισμού περί κοινών διατάξεων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Οι χώρες που απευθύνεται το Ταμείο Συνοχής για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 είναι η Βουλγαρία, η Κροατία, η Κύπρος, η Τσεχική Δημοκρατία, η Εσθονία, η Ελλάδα, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία, η Σλοβακία, και η Σλοβενία. Το Ταμείο Συνοχής διαθέτει για κατανομή συνολικά 63,4 δισεκατομμύρια ευρώ για δραστηριότητες που υπόκεινται στις ακόλουθες κατηγορίες.

Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, με προτεραιότητα κυρίως έργα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος όπως αυτά προσδιορίζονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Ταμείο Συνοχής επιπλέον, υποστηρίζει έργα υποδομής στα πλαίσια του C.E.F.. Σε θέματα περιβάλλοντος, το Ταμείο Συνοχής υποστηρίζει έργα σχετικά με την ενέργεια ή και τις μεταφορές εφόσον προκύπτουν σαφή περιβαλλοντικά οφέλη που προέρχονται από την βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης, την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την ανάπτυξη σιδηροδρομικών μεταφορών, την υποστήριξη διατροφικών μεταφορών κ.α. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Τέλος η χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής δύναται να ανακληθεί, έπειτα από απόφαση του συμβουλίου (που λαμβάνεται με ειδική πλειοψηφία), από τη στιγμή που ένα κράτος μέλος έχει υπερβολικό δημόσιο έλλειμμα και δεν λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για να επιλύσει την κατάσταση αυτή.

### **2.5.1.3. Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο**

Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (European Social Fund) επενδύει στο ανθρώπινο κεφάλαιο αποσκοπώντας στη βελτίωση των ευκαιριών απασχόλησης και την εκπαίδευση. Σαν στόχο έχει επίσης τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης ευάλωτων ανθρώπων που απειλούνται από τη φτώχεια. Οι επενδύσεις του Κοινωνικού Ταμείου απευθύνονται σε όλες τις περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ διαχειρίζεται περισσότερα από 80 δισεκατομμύρια ευρώ για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 που στοχεύουν σε επενδύσεις ανθρώπινου δυναμικού. Τέλος διαθέτει επιπλέον 3,2 δισεκατομμύρια ευρώ στην πρωτοβουλία για την απασχόληση των νέων. Για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο επικεντρώνει τη χρηματοδότηση του σε 4 θεματικούς στόχους της πολιτικής συνοχής.

- Προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας
- Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και τη δια βίου μάθηση
- Ενίσχυση της τεχνικής ικανότητας μιας αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ναυτιλίας και Αλιείας και το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης, αποτελούν επίσης κομμάτι των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών επενδυτικών ταμείων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

### **2.5.2. Connecting Europe Facility**

Το C.E.F. είναι χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω επενδύσεων στις υποδομές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι ένα υποστηρικτικό εργαλείο για την ανάπτυξη βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων υψηλής ποιότητας, στους τομείς των μεταφορών της ενέργειας των τηλεπικοινωνιών. Το C.E.F. ωφελεί όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς κάνει τις μεταφορές πιο ασφαλείς και πιο βιώσιμες, ενισχύει την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιτρέπει την πιο εύκολη διασυνοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ δημοσίων οργανισμών, επιχειρήσεων και πολιτών.

Το C.E.F. προσφέρει οικονομική στήριξη πέρα από τις επιχορηγήσεις μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών εργαλείων όπως εγγυήσεις και ομόλογα έργων. Αυτά τα χρηματοδοτικά εργαλεία λειτουργούν ως καταλύτης προσελκύοντας περαιτέρω

χρηματοδοτικά κεφάλαια από τον ιδιωτικό τομέα και άλλους δημόσιους φορείς, ενώ δημιουργούν μία επιπλέον σημαντική ώθηση στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Από το 2014 η I.N.E.A. (INNOVATION AND NETWORKS EXECUTIVE AGENCY) είναι η «χρηματοδοτική πύλη» του C.E.F.. Η I.N.E.A. εκτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό του προϋπολογισμού του προγράμματος C.E.F. περίπου 95%, δηλαδή 28,7 δισεκατομμύρια ευρώ από τα 30,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Από αυτά τα 23,7 δισεκατομμύρια ευρώ είναι προσανατολισμένα στις μεταφορές, τα 4,6 δισεκατομμύρια ευρώ στην ενέργεια και μόλις μισό δισεκατομμύριο ευρώ στις τηλεπικοινωνίες. Η I.N.E.A. αποτελεί επί της ουσίας το διάδοχο της εκτελεστικής επιτροπής του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που είχε δημιουργηθεί το 2006 για να διαχειριστεί την τεχνική και οικονομική εφαρμογή του προγράμματος διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Η επιτροπή ξεκίνησε τις διεργασίες της επίσημα την πρώτη Ιανουαρίου 2014 με σκοπό την εφαρμογή των παρακάτω προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.(Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

- Connecting Europe Facility
- Τμήματα του προγράμματος ορίζοντας 2020 έξυπνες, πράσινες, και ολοκληρωμένες μεταφορές και ασφαλής , καθαρή και αποδοτική ενέργεια
- Το Ταμείο Καινοτομίας
- Τα προγράμματα παλαιού τύπου διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και Marco Polo 2007-2013

Βασικός στόχος της I.N.E.A. είναι η αποτελεσματικότερη οικονομική και τεχνική διαχείριση των προγραμμάτων που υπάγονται στην εποπτεία της.

Το C.E.F. για τις μεταφορές είναι το βασικότερο χρηματοδοτικό εργαλείο υλοποίησης της ευρωπαϊκής πολιτικής υποδομών μεταφορών. Βασικός σκοπός του C.E.F. για τις μεταφορές, είναι να στηρίξει επενδύσεις που στοχεύουν στην κατασκευή νέων υποδομών μεταφοράς στην Ευρώπη, καθώς και στην αποκατάσταση και περαιτέρω αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής. Οι βασικοί στόχοι της πολιτικής διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών προβλέπουν.

- Την ολοκλήρωση του βασικού δικτύου διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών δομημένου γύρω από εννέα πολυτροπικούς διαδρόμους του βασικού δικτύου μέχρι το 2030.
- Ολοκλήρωση του αναλυτικού δικτύου που θα επιτρέπει την απρόσκοπτη πρόσβαση σε όλες τις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2050 .

Το C.E.F. Transport εστιάζει κυρίως σε διασυνοριακά έργα που στοχεύουν να εξαλείψουν τα σημεία συμφόρησης και στη γεφύρωση «λοιπών συνδέσμων» σε διάφορα τμήματα του κυρίου δικτύου ή αναλυτικού δικτύου, καθώς και σε οριζόντιες προτεραιότητες, όπως τα συστήματα διαχείρισης κυκλοφορίας κ.α. . (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Το C.E.F. δρα υποστηρικτικά και σε καινοτομίες στο σύστημα μεταφορών που στοχεύουν στη βελτίωση της χρήσης των υποδομών, ή στην μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον, την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και τη βελτίωση της ασφάλειας.

Μία από τις βασικές προτεραιότητες του C.E.F. είναι η δημιουργία και ενίσχυση συνεργασιών μεταξύ των τριών τομέων (μεταφορές, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες). Οι δράσεις αυτές στους διάφορους τομείς μπορούν να οδηγήσουν στη βελτιστοποίηση του κόστους και των αποτελεσμάτων μέσω της συγκέντρωσης οικονομικών, τεχνικών και ανθρώπινων πόρων βελτιώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα της κοινοτικής χρηματοδότησης.



### 3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

#### Σύγχρονες τάσεις στην ανάπτυξη λιμένων

Τα τελευταία χρόνια παγκοσμίως παρατηρούνται διάφορες τάσεις ανάπτυξης λιμένων. Οι τάσεις αυτές αφορούν κυρίως το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων. Η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος από δημόσιο σε ιδιωτικό προκύπτει κυρίως από την ανάγκη χρηματοδότησης των λιμενικών έργων. Τα λιμενικά έργα και η ανάπτυξη της υποδομής είναι εντάσεως κεφαλαίου γεγονός που ασκεί πιέσεις στους κρατικούς προϋπολογισμούς. Έτσι, τις τελευταίες δεκαετίες, έχει προκύψει ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων στην λιμενική βιομηχανία με την ιδιωτικοποίηση ενός ή περισσότερων στοιχείων ενός λιμένα, χωρίς αυτό να συμβαίνει ομοιογενώς σε όλη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **3.1. Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση και λειτουργία των λιμένων**

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει κάνει την εμφάνισή της η τάση ιδιωτικοποίησης σε πολλούς τομείς της οικονομίας. Αυτή η εξέλιξη δεν θα μπορούσε να μην επηρεάσει σε ένα βαθμό τη λιμενική βιομηχανία. Παρότι στην δημόσια συζήτηση εμφανίζεται η τάση της πλήρους ιδιωτικοποίησης των ελληνικών περιφερειακών λιμένων, αιτιολογείται παρακάτω ότι αυτό του είδους το ιδιοκτησιακό καθεστώς αποτελεί εξαίρεση για τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η πιο συνηθισμένη μέθοδος είναι η διατήρηση του δημόσιου τομέα ως ιδιοκτήτη της υποδομής, με την ιδιωτική πρωτοβουλία να αναλαμβάνει τη διαχείριση τερματικών και την επένδυση σε εξοπλισμό. Εξαίρεση αποτελεί η λιμενική βιομηχανία του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου οι ιδιωτικοποιήσεις που εφαρμόστηκαν περιλάμβαναν την πώληση του συνόλου του κάθε λιμένα.

Ήδη από την δεκαετία του '80 ξεκινάει να περιορίζεται σημαντικά ο κρατικός παρεμβατισμός, με τον ιδιωτικό τομέα να συμμετέχει όλο και περισσότερο στη λιμενική παραγωγική διαδικασία. Με πρωτοπόρο το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλάζει η λιμενική πολιτική της Μεγάλης Βρετανίας, καθώς η κυβέρνηση θεωρεί ότι η αποτελεσματική τους λειτουργία μπορεί να επέλθει μόνο μέσω της αγοράς. (Παρδάλη Α. 2007)

Η πλειοψηφία των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου ουσιαστικά περνάει στον ιδιωτικό τομέα στις αρχές της δεκαετίας του '90 με την Βρετανική κυβέρνηση να αποδίδει την ανάγκη για ιδιωτικοποιήσεις σε τέσσερις βασικούς λόγους.

- Την αλλαγή των εργασιακών σχέσεων με στόχο τη μείωση του κόστους
- Την προσέλκυση νέων επενδυτικών κεφαλαίων
- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας στη διαχείριση φορτίων
- Αύξηση των εσόδων του κράτους

### **Μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων**

Υπάρχουν τρία βασικά στοιχεία που δύναται να ιδιωτικοποιηθούν σε ένα λιμάνι

- Η ρύθμιση λειτουργίας του λιμένα
- Η ιδιοκτησία της υποδομής
- Η παραγωγή λιμενικού προϊόντος

Το στοιχείο αυτό που κατά κανόνα ιδιωτικοποιείται πρώτο, είναι η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, με το λιμάνι να ονομάζεται landlord από τη στιγμή που η γη συνεχίζει να ανήκει στο δημόσιο τομέα. Αυτό αποτελεί και το επικρατέστερο μοντέλο ιδιωτικοποίησης σε λιμάνια που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων, όπου η δημόσια λιμενική αρχή κατασκευάζει την υποδομή και παραχωρεί την παραγωγή λιμενικού προϊόντος μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων σε εταιρείες διαχείρισης τερματικών ή ναυτιλιακές εταιρείες, με την υποχρέωση να εγκαταστήσουν την ανωδομή και να διαχειριστούν τα φορτία. Στην περίπτωση που ιδιωτικοποιούνται δύο στοιχεία, η παραγωγή λιμενικού προϊόντος και η υποδομή, τότε η λιμενική αρχή παραμένει απλά σαν διαχειριστής. Η περίπτωση αυτή συναντάται κυρίως σε λιμάνια που υπάρχει ένας χρήστης, (τσιμεντοβιομηχανίες διυλιστήρια κ.α.) ο οποίος διαχειρίζεται έναν τύπο φορτίου ( πετρέλαιο σιδηρομετάλλευμα κ.α.). Τέλος, σε λιμάνια όπου ιδιωτικοποιούνται και τα τρία στοιχεία, το κράτος απέχει εντελώς από τις λιμενικές δραστηριότητες, το σχεδιασμό και την επίβλεψη της λειτουργίας, και είναι η μέθοδος ιδιωτικοποίησης που ακολούθησε η πλειοψηφία των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου. (Παρδάλη Α. 2007)

Οι κυριότερες μέθοδοι που χρησιμοποιούνται τα τελευταία χρόνια για την ιδιωτικοποίηση ενός λιμένα είναι οι εξής:

Πλήρης ιδιωτικοποίηση, όπου μεταβιβάζεται η πλήρης κυριότητα και λειτουργία ενός λιμανιού σε μία ιδιωτική επιχείρηση. Είναι το μοντέλο που ακολουθήσε η Μεγάλη Βρετανία και έχει εμφανίσει αρκετές αστοχίες. (Παρδάλη Α. 2007)

Εμπορευματοποίηση, κατά την οποία οι κυρίες δραστηριότητες της λιμενικής αρχής διαιρούνται σε μικρότερες μονάδες που λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους και παραμένουν στην κυριότητα του κράτους. Μία ακόμη μορφή εμπορευματοποίησης συμβαίνει όταν η λιμενική αρχή παραχωρεί αρκετές από τις δραστηριότητες της στον ιδιωτικό τομέα διατηρώντας τον έλεγχο και την ιδιοκτησία του λιμένα σε ένα περιβάλλον αντίστοιχο με αυτό των ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Εταιρικοποίηση, κατά την οποία δημιουργείται μία δημόσια εταιρεία με στόχο την ενοκίαση τερματικών σταθμών σε ιδιωτικές εταιρείες. (Παρδάλη Α. 2007)

Εκχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, όπου η δημόσια λιμενική αρχή παραχωρεί συγκεκριμένα τμήματα του λιμανιού για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα με προσυμφωνημένο αντίτιμο. Στο τέλος της περιόδου η περιουσία επιστρέφεται στη δημόσια αρχή ενώ οι αναγκαίες βελτιώσεις της λιμενικής εγκατάστασης βαραίνουν το δικαιούχο. (Παρδάλη Α. 2007)

Συμβόλαιο διαχείρισης, κατά το οποίο η λιμενική αρχή παραμένει ιδιοκτήτης των περιουσιακών στοιχείων του λιμανιού με τον ιδιωτικό τομέα να αναλαμβάνει να παρέχει τεχνογνωσία για την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση είτε ενός ή παραπάνω τερματικών είτε του συνόλου του λιμανιού. Οι επενδύσεις και οι βελτιώσεις της υποδομής της λιμενικής εγκατάστασης βαραίνουν την λιμενική αρχή, επομένως δεν απαιτείται η επένδυση μεγάλων κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα. Η συνήθης διάρκεια των συμβολαίων αυτών είναι πέντε χρόνια. (Παρδάλη Α. 2007)

Build Operate Transfer (B.O.T.), κατά την οποία η χρηματοδότηση, η κατασκευή και η λειτουργία της λιμενικής εγκατάστασης αναλαμβάνεται εξ ολοκλήρου από τον ιδιωτικό τομέα. Ο κατασκευαστής αναλαμβάνει και τη λειτουργία του λιμένα για μία προσυμφωνημένη περίοδο συνήθως 20 έως 30 χρόνια και στο πέρας της περιόδου αυτής η λιμενική εγκατάσταση επιστρέφει στην ιδιοκτησία του κράτους. (Παρδάλη Α. 2007)

Κοινοπραξία (Joint venture), όπου δημιουργείται ένας νέος ανεξάρτητος φορέας στον οποίο συμμετέχουν εξίσου και ο ιδιωτικός τομέας και ο δημόσιος τομέας. Το

κέρδος αλλά και τα κόστη μοιράζονται αντίστοιχα μεταξύ των συμμετεχόντων μερών. (Παρδάλη Α. 2007)

Συμβόλαιο ενοικίασης. Συμβόλαιο ενοικίασης που παραχωρείται στον ιδιωτικό τομέα έναντι ενοικίου για εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων της λιμενικής αρχής. (Παρδάλη Α. 2007)

Πώληση μετοχών στον ιδιωτικό τομέα (Listed Companies) όπου η λιμενική αρχή εισάγεται στο χρηματιστήριο και είναι ελεύθερη για αγοραπωλησία των μετόχων της. (Παρδάλη Α. 2007)

### **3.2. Σύγχρονες τάσεις στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων της Ευρώπης - Ενδεικτικές μελέτες περίπτωσης**

Σύμφωνα με την έρευνα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλασσίων Λιμένων για το 2016, η πλειοψηφία σήμερα των λιμενικών αρχών της ευρωπαϊκής ηπείρου παραμένουν σε δημόσια ιδιοκτησία. Το κράτος ή ο δήμος παραμένει κύριος ιδιοκτήτης του λιμένα. Σε ελάχιστους λιμένες υπάρχει συνδυασμός διαφορετικών κυβερνητικών επιπέδων (π.χ. δήμος-περιφέρεια). Τα δείγματα μικτής ιδιοκτησίας του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα εξακολουθούν να σπανίζουν και εμφανίζονται σε ελάχιστες χώρες. Στις περιπτώσεις αυτές η πλειοψηφία των μετοχών παραμένει υπό κρατικό έλεγχο και η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων παραμένει περιορισμένη. Οι λιμενικές αρχές που είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο παραμένουν εξαίρεση, ενώ οι πλήρως ιδιωτικοποιημένες λιμενικές αρχές που ανήκουν σε έναν ή περισσότερους ιδιώτες παραμένουν χαρακτηριστικό μόνο των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου. Τέλος, δεν υπάρχουν άλλα πλήρως ιδιωτικοποιημένα λιμάνια στο δείγμα της έρευνας. Παρά την χρηματοπιστωτική κρίση και την πίεση που έχει ασκήσει στους προϋπολογισμούς των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεν παρατηρείται αλλαγή στο διοικητικό καθεστώς των λιμένων σε σχέση με την αντίστοιχη έρευνα για το 2010. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ξεκάθαρα ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες ακολουθούν τελείως διαφορετική στρατηγική σε σχέση με τους αερολιμένες της Ευρώπης, όπου φαίνεται μία ξεκάθαρη τάση ιδιωτικοποίησης. Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με την έρευνα, το 87% των λιμένων παραμένει υπό κρατική ιδιοκτησία. Το 7% λειτουργεί υπό καθεστώς σύμπραξης δημόσιου - ιδιωτικού τομέα, ενώ μόλις το 6% αποτελείται από πλήρως ιδιωτικοποιημένους λιμένες. Παραδείγματα σύμπραξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα επί ευρωπαϊκού εδάφους υπάρχουν στην Ελλάδα με τα λιμάνια Πειραιά και

Θεσσαλονίκης, στο λιμάνι του Κόπερ στη Σλοβενία, στο λιμάνι C.M.P. (λιμένας Μάλμε-Κοπεγχάγη) στη Δανία και τη Σουηδία και στο λιμάνι της Κωσταντζας στη Ρουμανία.( Espo 2016)

### **3.2.1. Το ισπανικό λιμενικό σύστημα**

Οι λιμένες της Ισπανίας ανήκουν στο ισπανικό κράτος. Πιο συγκεκριμένα το ισπανικό κράτος έχει δημιουργήσει μία κρατική εταιρεία την Puertos del estado (Ports of the state, λιμένες του κράτους). Στην κρατική αυτή εταιρεία εντάσσονται 46 ισπανικοί λιμένες γενικού ενδιαφέροντος που διοικούνται από 28 λιμενικές αρχές. Η εταιρεία υπάγεται απευθείας στο Υπουργείο και είναι επιφορτισμένη με την εφαρμογή των λιμενικών πολιτικών της κυβέρνησης και τον έλεγχο της αποτελεσματικότητας του λιμενικού συστήματος, τον συντονισμό των κρατικών οργάνων που ασκούν διοίκηση στους λιμένες, την προώθηση της εκπαίδευσης και της έρευνας στους τομείς της οικονομίας, της διοίκησης, των logistics και άλλων τομέων σχετικά με τη λιμενική δραστηριότητα, τον σχεδιασμό, συντονισμό και έλεγχο της θαλάσσιας σηματοδότησης. Η κρατική εταιρεία λειτουργεί στα πλαίσια του μοντέλου landlord, όπου ουσιαστικά η εταιρεία περιορίζεται στο να παρέχει την υποδομή και τον χώρο και σε ρόλο ρυθμιστή με τις υπηρεσίες να παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς υπό καθεστώς παραχώρησης. Τα λιμάνια αποτελούν έναν πολύ σημαντικό κρίκο της αλυσίδας μεταφορών της Ισπανίας διότι διαχειρίζονται περίπου το 60% των εξαγωγών και το 85% των εισαγωγών. Οι δραστηριότητες του ισπανικού λιμενικού συστήματος συνεισφέρουν το 20% του τομέα των μεταφορών στο ΑΕΠ, δηλαδή το 1,1% συνολικά του ΑΕΠ της Ισπανίας. Το ισπανικό λιμενικό σύστημα προσπαθεί να δημιουργήσει συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού μεταξύ των χειριστών. Έχει καταφέρει να προωθήσει την καινοτομία αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα και βελτιώνοντας τις υπηρεσίες που παρέχουν τα ισπανικά λιμάνια, μετατρέποντας τα ουσιαστικά σε λιμάνια τέταρτης γενιάς. Έχει δημιουργήσει ένα μοντέλο με συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα με στόχο να δημιουργήσει λιμάνια που θα αποτελούν ενσωματωμένο μέρος μιας αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών. Το λιμάνι της Βαρκελώνης αποτελεί το βασικό λιμάνι τέταρτης γενιάς της Ισπανίας. Η χρήση της τεχνολογίας στα λιμάνια τέταρτης γενιάς βελτιώνει τη διαχείριση των πληροφοριών και την παροχή υπηρεσιών από το λιμάνι. (Barcelona Activa 2012)

Το παράδειγμα του ισπανικού λιμενικού συστήματος και της κρατικής εταιρείας Puertos Del Estado, αποτελεί ένα αρκετά καλό παράδειγμα ανάπτυξης λιμένων υπό

καθεστώς κρατικής ιδιοκτησίας. Επιτρέπει την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων σχετικά με την δυνατότητα μίας κρατικής οντότητας να αναπτύξει το λιμενικό της σύστημα ώστε να είναι ανταγωνιστικό στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον του εμπορίου. Η Ισπανία έχει κατορθώσει να έχει τρία από τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια container στην Ευρώπη. Συγκεκριμένα το λιμάνι της Βαλένθια στην 5η θέση με 5.169.000 TEU's για το 2018, το λιμάνι της Αλγεθίρας (Algeciras) με 4.773.000 TEU's στην έβδομη θέση και το λιμάνι της Βαρκελώνης με 3.442.000 TEU's στην 10η θέση (Eurostat 2018).

### **3.2.2. Η συνεργασία των λιμένων Μάλμε και Κοπεγχάγης**

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας τέτοιας συνεργασίας αποτελεί η συνεργασία μεταξύ των λιμένων του Μάλμε και της Κοπεγχάγης. Το 2001 τα λιμάνια του Μάλμε και της Κοπεγχάγης ένωσαν τις δυνάμεις τους διαμορφώνοντας το πρώτο υπερεθνικό λιμάνι στην Ευρώπη. Η διαδικασία ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2001, καθώς η προκήρυξη της κατασκευής της γέφυρας Oresound αποτέλεσε μία πολύ σημαντική απειλή για την οικονομική βιωσιμότητα των δύο αυτών λιμένων, καθώς η συγκεκριμένη γέφυρα ουσιαστικά θα εξαφάνιζε την ανάγκη για την ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ των δύο περιοχών. Η κίνηση αυτή αντιπροσωπεύει το 20% του τζίρου και το 50% των κερδών περίπου και στα δύο λιμάνια. Αρκετά νωρίς στις συζητήσεις, έγινε σαφές και στους δύο διευθυντές των λιμένων που ήταν επιφορτισμένοι με τις συζητήσεις, ότι η συνεργασία μεταξύ των λιμανιών ήταν η πιο επιθυμητή μορφή εξέλιξης των 2 λιμανιών. Τα πλεονεκτήματα που προέκυψαν από αυτή τη συνεργασία είναι τα εξής. (Langen&Nijdam2009)

Καλύτερη αξιοποίηση των πόρων των δυο λιμένων καθώς μπορούσε να γίνει πιο αποτελεσματική αξιοποίηση πόρων όπως το εργατικό δυναμικό και το κεφάλαιο, γεγονός που επέτρεψε τη μείωση του λειτουργικού κόστους περίπου 10 με 12% τα πρώτα τρία χρόνια. (Langen & Nijdam 2009)

Μεγέθυνση της λιμενικής υποδομής όπου όταν η μία μεριά του λιμανιού χρησιμοποιείται πλήρως η κίνηση μπορεί να εκτραπεί στον απέναντι λιμένα.

Οικονομίες κλίμακας και σημαντικές μειώσεις του κόστους διοίκησης αφού τα δύο λιμάνια συνδιοικούνται σε έναν κοινό οργανισμό.

Εξειδίκευση, όπου οι εγκαταστάσεις και στις δύο μεριές του στενού του Oresound μπορούν να εξειδικευτούν στη διαχείριση συγκεκριμένων φορτίων, η καθεμία

δημιουργώντας περαιτέρω οικονομίες κλίμακας και ένα σύνολο λιμενικών εγκαταστάσεων που να μπορεί να διαχειριστεί κάθε τύπου φορτίου.

Η συνεργασία των δύο λιμένων εξυπηρετεί την ευρύτερη περιοχή του στενού του Oresund και τους περίπου 3,8 εκατομμύρια καταναλωτές. Επιπλέον, το λιμάνι της Κοπεγχάγης παρέχει στη συνεργασία αυτή ένα ισχυρό brand name, ενώ το λιμάνι του Μάλμε έχει αρκετό χώρο για την περαιτέρω ανάπτυξη υποδομής και για επενδύσεις. (Langen & Nijdam 2009)

Τέλος ο οργανισμός C.M.P. (Copenhagen Malmo Port) αποτελεί πλέον έναν πολύ ισχυρό παίκτη στην αγορά του λιμενικού προϊόντος με σημαντικά περισσότερους οικονομικούς πόρους στη διάθεσή του

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων το κάθε λιμάνι όρισε μία ομάδα τριών ειδικών για να δημιουργήσουν την πρόταση συγχώνευσης. Η ομάδα αυτή κατέληξε εν τέλει σε μία συμφωνία που περιλάμβανε τα σημεία κλειδιά τα οποία είχαν προσυμφωνήσει κατά τους προηγούμενους κύκλους συζητήσεων.

- Η νέα εταιρεία θα υπάγεται στο σουηδικό δίκαιο και θα έχει επίσημη έδρα το Μάλμε, λόγω του ευνοϊκότερου φορολογικού καθεστώτος της Σουηδίας
- Τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας θα βρίσκονται στην Κοπεγχάγη
- Τα δύο λιμάνια θα μοιράζονται από 50% των μετόχων της νέας εταιρείας
- Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από 12 μέλη 6 από κάθε λιμένα ένας εκ των οποίων θα είναι εκπρόσωπος των εργαζομένων
- Διευθύνων σύμβουλος της νέας εταιρίας αναλαμβάνει ο διευθύνων σύμβουλος λιμανιού του Μάλμε και το λιμάνι της Κοπεγχάγης ορίζει τον πρώτο πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου
- Οι εξωτερικές δραστηριότητες των εταιρειών δεν θα αποτελούν μέρος συμφωνίας και συνεπώς κομμάτι της νέας εταιρείας
- Και οι δύο εταίροι διατηρούν το δικαίωμα να υπαναχωρήσουν τα πρώτα τρία χρόνια χωρίς σημαντικές κυρώσεις.

Το παράδειγμα των λιμένων του Μάλμε και της Κοπεγχάγης μας δίνει την δυνατότητα να κατανοήσουμε πως 2 φαινομενικά ανταγωνιστικά λιμάνια κατόρθωσαν να συνεργαστούν δημιουργώντας τον πρώτο διακρατικό λιμένα ώστε να καταφέρουν από κοινού να αντιμετωπίσουν την απειλή της γέφυρας. Ο τρόπος με τον οποίο έγινε

αυτό, θέτει ένα αρκετά καλό παράδειγμα για το πως μπορούν να δημιουργηθούν αναγκαίες στρατηγικές συνεργασίες μεταξύ λιμένων.

### **3.3. Η διαχρονική εξέλιξη των λιμενικών λειτουργιών: Από τις παραδοσιακές στις σύγχρονες λιμενικές λειτουργίες**

Τα λιμάνια αποτελούν κόμβους μεταφορών που επιτρέπουν την ομαλή ροή εμπορευμάτων από όλα τα μέρη του κόσμου και είναι αναπόσπαστος κρίκος της αλυσίδας logistics που επιτρέπει το εμπόριο μεταξύ απομακρυσμένων γεωγραφικών σημείων. Με την πάροδο των ετών τα λιμάνια έχουν εξελιχθεί από απλά σημεία φόρτωσης σε σύγχρονες πλατφόρμες logistics. Η εξέλιξη αυτή συνέβη και συνεχίζει να συμβαίνει σε περιόδους (γενιές).

Κατά την πρώτη γενιά τα λιμάνια αποτελούσαν απλά ένα τρόπο να φτάσουν τα προϊόντα της τοπικής ενδοχώρας σε άλλες αγορές μέσω θαλάσσης και το αντίθετο. Στα λιμάνια πρώτης γενιάς λάμβαναν χώρα μόνο διαδικασίες φόρτωσης εκφόρτωσης και χειρισμού των φορτίων. Η ενδοχώρα του λιμανιού περιλάμβανε μόνο την πόλη που βρισκόταν το λιμάνι και η λιμενική αρχή διοικούνταν από το Δήμο της πόλης αυτής. (UNCTAD 1997)

Στη δεύτερη γενιά λιμένων τα λιμάνια διαμορφώνονται σε μεταφορικούς κόμβους και κέντρα όπου αναπτύσσονται εμπορικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Επιπλέον, αυξάνονται οι υπηρεσίες που παρέχει το λιμάνι γεγονός που δημιουργεί προστιθέμενη αξία στο μεταφερόμενο προϊόν. Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς εμφανίζονται τη δεκαετία του 1950 και η υποδομή τους παραμένει δημόσιο αγαθό που σκοπό έχει να εξυπηρετήσει το κοινωνικό σύνολο. Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς θεωρούνται μοχλός εθνικής και περιφερειακής ανάπτυξης για αυτό και λαμβάνουν κρατική χρηματοδότηση.

Τα λιμάνια τρίτης γενιάς ξεκινάνε να εμφανίζονται τη δεκαετία του 1980 και ενσωματώνουν λειτουργίες logistics και επεξεργασίας δεδομένων, δημιουργώντας περαιτέρω προστιθέμενη αξία. Κατά την τρίτη γενιά λιμένων ξεκινάει και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγική διαδικασία του λιμένα. Η ευρεία χρήση εμπορευματοκιβωτίων και οι συνδυασμένες μεταφορές σε παγκόσμια κλίμακα, οδηγούν ουσιαστικά την ανάγκη ανάπτυξης λιμένων τρίτης γενιάς. Ενώ ο τρόπος



διοίκησης τους διαφέρει ριζικά από αυτόν των λιμένων πρώτης και δεύτερης γενιάς. (UNCTAD 1997).

### **3.3.1. Λιμάνια τέταρτης γενιάς**

Η μεταβολή του διεθνούς εμπορίου σε παγκόσμιο, οδηγεί στην εμφάνιση μιας νέας οικονομικής οντότητας της πολυεθνικής εταιρείας, που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο με την παραγωγική διαδικασία να πραγματοποιείται σε διάφορες χώρες και διαφορετικές ηπείρους.

Μεταβολές όπως η παραπάνω, οδήγησαν στην αναζήτηση λύσεων καθώς τα λιμάνια τρίτης γενιάς κρίθηκαν πλέον ανεπαρκή, παρόλο το σύγχρονο εξοπλισμό και τις υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας που παρέχουν, για να επιβιώσουν στο σύγχρονο ανταγωνισμό της εποχής. Έτσι, τα λιμάνια τέταρτης γενιάς αποτελούν φυσική και λογική εξέλιξη στην λιμενική βιομηχανία. Για να χαρακτηριστεί ένα λιμάνι τέταρτης γενιάς, απαραίτητα προαπαιτούμενα είναι η εξολοκλήρου αυτοματοποιημένη λειτουργία των τερματικών σταθμών αλλά και η λειτουργία τους ως μέρος ενός ολοκληρωμένου συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας. (UNCTAD 1997)

Τα λιμάνια τέταρτης γενιάς χαρακτηρίζονται από τη χρήση τηλεματικών συστημάτων που επιτρέπουν την διασύνδεση διαφορετικών σημείων του λιμανιού αλλά και τη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών με άλλα λιμάνια. Αποτελούν απόλυτα διασυνδεδεμένους κρίκους της εφοδιαστικής αλυσίδας μετατρέποντας τα ουσιαστικά σε πλατφόρμες logistics. Τα λιμάνια τέταρτης γενιάς χαρακτηρίζονται από

- Ανάπτυξη στρατηγικών ενσωμάτωσης και διαφοροποίησης των δραστηριοτήτων
- Παροχή υπηρεσιών logistics που καθιστούν τις εγκαταστάσεις αποδοτικότερες
- Παροχή πληροφοριακών υπηρεσιών ενσωματωμένων στο λιμάνι
- Συνεργασία με άλλα λιμάνια

Για να μπορέσουν τα λιμάνια να αποτελέσουν αποδοτικό κρίκο στην εφοδιαστική αλυσίδα παγκοσμίως, αναζητούν τη συνεργασία μεταξύ τους. Οι συνεργασίες αυτές κατηγοριοποιούνται σε δύο κατηγορίες. (UNCTAD 1997)

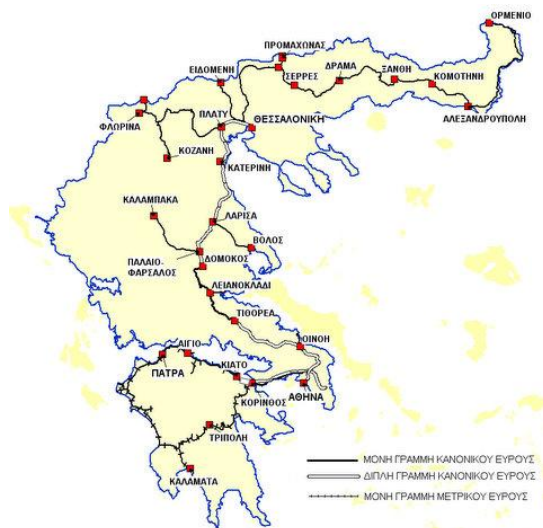
Συνεργασίες μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις μεταξύ τους και δημιουργούν ένα τοπικό δίκτυο, και σε συνεργασίες λιμένων που έχουν αρκετά μεγάλη απόσταση μεταξύ τους και διαμορφώνουν στρατηγικό δίκτυο που διέπεται από συμφωνίες μεγάλης διάρκειας που αποσκοπούν στη δημιουργία ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων έναντι του ανταγωνισμού.

## 4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

### Υφιστάμενη κατάσταση Ελληνικού μεταφορικού δικτύου

#### 4.1. Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Ως Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο ορίζεται η σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται εντός της Ελλάδος και ανήκει στον ΟΣΕ. Ο κύριος άξονας του σιδηροδρομικού δικτύου έχει αφετηρία τον Πειραιά με κατεύθυνση βόρεια μέχρι την έξοδο της χώρας προς το κράτος της Βόρειας Μακεδονίας διερχόμενος από Ειδομένη. Η υποδομή των επιμέρους τμημάτων δεν παρουσιάζει ομοιογένεια. Χαρακτηριστικά, το τμήμα Πειραιάς-Αθήνα, είναι μήκους 10 χιλιομέτρων και αποτελείται από διπλή σιδηροδρομική γραμμή. Το τμήμα Αθήνα-Τιθορέα έχει μήκος 156 χιλιόμετρα και αποτελείται επίσης από διπλή σιδηροδρομική γραμμή. Το τμήμα Τιθορέα-Δομοκός έχει μήκος 121,5 χιλιόμετρα και αποτελεί το πιο δύσβατο τμήμα της διαδρομής με μόνη σιδηροδρομική γραμμή. Το τμήμα Δομοκός-Θεσσαλονίκη έχει μήκος 232,5 χιλιόμετρα και αποτελείται από διπλή ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική γραμμή. Τέλος το τμήμα Θεσσαλονίκη-Ειδομένη έχει μήκος 71 χιλιόμετρα και αποτελείται από μονή ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική γραμμή. Το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο περιλαμβάνει επίσης το τμήμα Δυτικής Μακεδονίας με μήκος 156,6 km και μονή σιδηροδρομική γραμμή. Το τμήμα ανατολικής Μακεδονίας (Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη) μήκος 442 χιλιόμετρα με μονή σιδηροδρομική γραμμή. Το δίκτυο Πελοποννήσου που δεν είναι τόσο ανεπτυγμένο. Και τέλος, το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου, που αποτελείται από διπλή ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική γραμμή μήκους 269,7 km . Σημαντική διακλάδωση του προαστιακού σιδηροδρόμου είναι το τμήμα Νέου Ικονίου - Θριασίου Πεδίου που συνδέει τον εμπορικό λιμένα Νέου Ικονίου με το εμπορευματικό κέντρο Θριασίου Πεδίου και τον κεντρικό κορμό του σιδηροδρομικού δικτύου.



Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο ( πηγή: ΟΣΕ)

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα βρίσκεται στη 13η θέση της λίστας ΕΕ28. Το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο έχει συνολικό μήκος 2240 km (Eurostat 2017), μειωμένο 400 χιλιόμετρα σε σχέση με το 2013, γεγονός που σχετίζεται με την αφαίρεση του ανενεργού τμήματος της Πελοποννήσου. Η ηλεκτροδότηση του δικτύου έχει ολοκληρωθεί σε ποσοστό 23,75% δηλαδή 532 km (Eurostat 2017) κατατάσσοντας την Ελλάδα στη θέση 20 της σχετικής λίστας ΕΕ28. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας για το 2017 συμμετέχουν μόλις σε ποσοστό 2,1% στις εθνικές μεταφορές (Eurostat 2017), ποσοστό εξαιρετικά περιορισμένο ειδικά σε σύγκριση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο που βρίσκεται στο 18%.

Το ποσοστό συμμετοχής σιδηροδρομικών μεταφορών τόσο σε επίπεδο επιβατών, όσο και σε επίπεδο εμπορευμάτων, παραμένει εξαιρετικά χαμηλό σε σύγκριση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, γεγονός που οφείλεται στο αραιό σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ( που αποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στην γεωμορφολογία της χώρας), στη χαμηλή μεταφορική ικανότητα της σιδηροδρομικής υποδομής και την έλλειψη συνδέσεων με εμπορευματικά κέντρα και μεταφορικούς κόμβους.

Παρόλο που τις δύο τελευταίες δεκαετίες έχουν γίνει αρκετές βελτιώσεις, κυρίως μέσω κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, η σιδηροδρομική υποδομή της Ελλάδος εμφανίζει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, αφού η τρέχουσα κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη πολυτροπικών μεταφορών στην Ελλάδα και για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας στο διεθνές

εμπόριο. Επιπλέον, δημιουργεί αυξημένα κόστη μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Βέβαια, αναμένεται να επέλθει αναβάθμιση σιδηροδρομικού δικτύου από μία σειρά παρεμβάσεων που βρίσκονται υπό συζήτηση ή έχουν δρομολογηθεί. Όπως η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π ( Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Ειδομένη Προμαχώνας), η εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας, η ολοκλήρωση της ηλεκτροδότησης της γραμμής και η σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Οι παρεμβάσεις αυτές αναμένεται να επιφέρουν σημαντική ενίσχυση στην δυνατότητα παροχής πολυτροπικών μεταφορών και να αυξήσουν την συμμετοχή των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των εθνικών μεταφορών.

## **4.2. Εθνικές Αερομεταφορές**

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα αποτελούν ένα αρκετά σημαντικό κομμάτι του κλάδου των μεταφορών . Οι εναέριες μεταφορές απασχολούν 457 χιλιάδες εργαζομένους συνεισφέροντας 17.8 δισεκατομμύρια ευρώ στην οικονομία της χώρας για το έτος 2016, ποσοστό που ισοδυναμεί με το 10.2% του ΑΕΠ της χώρας. Σύμφωνα με την Διεθνή Ένωση Αερομεταφορών (International Air Transport Association, I.A.T.A.) και με βάση τον δείκτη I.A.T.A. connectivity index, η Ελλάδα διαθέτει την 8η μεγαλύτερη αγορά αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Από το 2013 έως το 2018 παρουσιάστηκε αύξηση ύψους 106% στις αεροπορικές συνδέσεις. Κατά το έτος 2017 αναχώρησαν από τους ελληνικούς αερολιμένες 25.5 εκατομμύρια επιβάτες και διακινήθηκαν 73 χιλιάδες τόνοι εμπορευμάτων. (I.A.T.A. 2018)

Την εποπτεία των αερομεταφορών στην Ελλάδα έχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που υπάγεται στο Υπουργείο υποδομών μεταφορών και δικτύων.

Στην Ελλάδα λειτουργούν συνολικά 44 αερολιμένες, οι οποίοι ταξινομούνται σε 3 κατηγορίες, τους κρατικούς αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών , τους κρατικούς αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών και τους δημοτικούς αερολιμένες. (Υ.Π.Α. 2021)

### **Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών**

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" (ΔΑΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία" (ΚΑΘΜ)

- Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας" (ΚΑΡΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν. Καζαντζάκης" (ΚΑΗΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας (ΚΑΚΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κω "Ιπποκράτης" (ΚΑΚΩΙ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος" (ΚΑΑΛΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης" (ΚΑΜΤΕ)
- Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ήφαιστος" (ΚΑΛΜΗ)
- Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης" (ΚΑΧΝΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας (ΚΑΚΦ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός" (ΚΑΖΑΣ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος" (ΚΑΣΜ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος" (ΚΑΚΒΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας "Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος" (ΚΑΚΛΚ)

#### **Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών**

- Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος" (ΚΑΙΩΠ)
- Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος" (ΚΑΧΙΟ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου "Α. Παπαδιαμάντης" (ΚΑΣΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος" (ΚΑΚΖΦ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου (ΚΑΑΓ) (Λειτουργία αερολιμένα υπό αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης" (ΚΑΚΤΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου (ΚΑΚΠ)

- Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (ΚΑΣΡ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης" (ΚΑΚΘΩ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μήλου (ΚΑΜΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου (ΚΑΣΥ)
- Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου (ΚΑΝΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Άκτιου (ΚΑΑΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης (ΚΑΣΠ) (Λειτουργία υπό αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Πάρου (ΚΑΠΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας (ΚΑΝΔ) (Λειτουργία αερολιμένα υπό αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Σύρου "Δημήτριος Βικέλας" (ΚΑΣΟΒ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αράξου (ΚΑΑΞ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καστελιού (ΚΑΤΛ) (Λειτουργία αερολιμένα υπό αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Νάξου (ΚΑΝΞ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου (ΚΑΚΜ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας "Ίκαρος" (ΚΑΙΡ)
- Μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας (Μ.Ε.Γ.Α.Π)

#### **Δημοτικοί Αερολιμένες**

- Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου (ΔΑΖΟ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου (ΔΑΚΑ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου (ΔΑΛΕ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας (ΔΑΣΤ)

### 4.3. Εθνικό Οδικό Δίκτυο Ελλάδος

Ως εθνικό οδικό δίκτυο ορίζεται το σύνολο των δρόμων επί Ελληνικού εδάφους. Περιλαμβάνει αυτοκινητόδρομους, εθνικές οδούς, οδούς ταχείας κυκλοφορίας, περιφερειακές και επαρχιακές οδούς. Οι αυτοκινητόδρομοι είναι άξονες υψηλής αξίας για τις εθνικές και διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι αυτοκινητόδρομοι της Ελλάδος είναι

- Ο αυτοκινητόδρομος Α.Θ.Ε. (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) Μήκους 550 χιλόμετρων.
- Η Εγνατία οδός (Ηγουμενίτσα - Θεσσαλονίκη - Κήποι Έβρου) μήκος 670 χιλόμετρων.
- Η οδός κεντρικής Ελλάδας (Λαμία - Κηπουρείο) μήκος 174 χιλόμετρων.
- Ιόνια οδός (Τσακώνα - Πάτρα - Ιωάννινα - Κακαβιά) μήκος 417 χιλόμετρων.
- Η Αττική οδός (Ελευσίνα - Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος) μήκους 64 χιλόμετρων.
- Ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Πελοποννήσου (Κόρινθος – Τρίπολη - Καλαμάτα) μήκους 155 χιλόμετρων.
- Η Ολυμπία οδός (Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα) μήκους 205 χιλιομέτρων.
- Βασικός οδικός άξονας Κρήτης (Κίσσαμος - Σητεία) μήκους 310 χιλόμετρων.

Σε επίπεδο οδικών μεταφορών έχουν γίνει αρκετές σημαντικές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο χρηματοδοτούμενες κυρίως μέσω ΕΣΠΑ δημιουργώντας έτσι ένα αρκετά μεγάλο δίκτυο μήκους 2200 χιλόμετρων. Ωστόσο παρ' όλες τις βελτιώσεις που έχουν γίνει στο οδικό δίκτυο της χώρας, εμφανίζονται ακόμα αρκετά προβλήματα που αποτελούν εμπόδια για την εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών. Χαρακτηριστικά, το οδικό δίκτυο της χώρας διατηρεί ακόμη χαμηλά επίπεδα συνδεσιμότητας και ανταγωνιστικότητας, ενώ παρουσιάζει και αρκετά κακές επιδόσεις σε επίπεδο εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

#### 4.3.1. Κύρια οικονομικά οφέλη από την ολοκλήρωση των έργων στον κλάδο των μεταφορών.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το τομεακό πρόγραμμα ανάπτυξης 2021-2025 μαζί με το εθνικό στρατηγικό πλαίσιο αναφοράς 2021-2027 (ΕΣΠΑ 2021-2027) και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία, αναμένεται να προκαλέσουν μία σειρά σημαντικές επιπτώσεις στην εθνική οικονομία. Οι θετικές επιπτώσεις αυτές



προκύπτουν κυρίως από μειώσεις στον χρόνο μετακίνησης που θα προκαλέσουν οι βελτιώσεις στα μεταφορικά συστήματα της Ελλάδος. Χαρακτηριστικά, με βάση το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, αναμένεται μείωση άνω των 37 εκατομμυρίων επιβατοωρών (3,9%) και 11 εκατομμυρίων τονοωρών (0,11%) τα οποία μεταφράζονται σε οικονομικά οφέλη της τάξης των 750 εκατομμυρίων ευρώ ανά έτος το έτος 2037, ενώ επιπλέον, προβλέπεται περαιτέρω μείωση κατά 7 εκατομμύρια επιβατοώρες (σύνολο 44) και δύο εκατομμύρια τονοώρες (σύνολο 13) έως το 2042. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Με βάση τον Ευρωπαϊκό Οδηγό ανάλυσης κόστους οφέλους του 2014, αναμένεται να παραχθεί κοινωνικοοικονομική Καθαρά Παρούσα Αξία ύψους 10.37 δισεκατομμυρίων ευρώ, πέραν των επενδύσεων ύψους 9,5 δισεκατομμυρίων ευρώ έως το 2037. Συνολικά, αναμένεται η βελτίωση στα μεταφορικά δίκτυα να προκαλέσει αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών στην Ελλάδα, προωθώντας περιβαλλοντικά βιώσιμες λύσεις και αύξηση της προσβασιμότητας και της διεθνούς συνδεσιμότητας που θα οδηγήσουν σε αύξηση της κοινωνικής ευημερίας.

Για να γίνει μία αποτίμηση των πιθανών ωφελειών που μπορούν να προκύψουν από τις αναβαθμίσεις των μεταφορικών υποδομών στην Ελλάδα, αξίζει να μελετηθεί ο αντίκτυπος που δημιουργείται από τα έργα που βρίσκονται ήδη υπό εξέλιξη, όπως αυτά περιγράφονται στο τομεακό πρόγραμμα ανάπτυξης 2021-2025 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Το Υπουργείο κατηγοριοποιεί τα έργα αυτά ανά τομέα παρέμβασης με την κατηγοριοποίηση αυτή να περιλαμβάνει τομείς μεταφορών όπως είναι οι οδικές, οι σιδηροδρομικές και οι λιμενικές μεταφορές, αλλά και τομείς πολιτικής του Υπουργείου όπως είναι οι πολυτροπικές μεταφορές και τα logistics. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, η ολοκλήρωση των έργων αναβάθμισης και βελτίωσης των οδικών υποδομών αναμένεται να ολοκληρώσει το βασικό διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο της χώρας, που περιλαμβάνει 500 χιλιόμετρα νέων οδών (αυτοκινητόδρομοι συνδετήριες οδοί και άλλα) αλλά και αρκετές αναβαθμίσεις τοπικών και περιφερειακών οδών. Συνολικά, αναμένεται από το Υπουργείο μία αύξηση του δείκτη χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων ανά εκατομμύρια κατοίκους της τάξης του 35% σε σχέση με την τρέχουσα κατάσταση. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, η αναμενόμενη ολοκλήρωση της αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου εκτιμάται ότι θα επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και πιο συγκεκριμένα αναμένεται να επιφέρει αύξηση του ποσοστού του ηλεκτροδοτούμενου σιδηροδρομικού δικτύου κατά 22% και αύξηση κατά 15% στο ποσοστό σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας.(Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Σε επίπεδο λιμενικών εγκαταστάσεων, η ολοκλήρωση των έργων που χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους και περιλαμβάνουν δράσεις ολοκλήρωσης των λιμένων του αναλυτικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και βελτίωσης των εγκαταστάσεων διαχείρισης κυκλοφορίας, αναμένεται να προκαλέσει την αύξηση του δείκτη ποιότητας λιμενικών υποδομών από το 4,8 που βρίσκεται στην τωρινή κατάσταση στο 5,5 έως το 2025.(Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Η ολοκλήρωση των έργων και οι βελτιώσεις που θα προκαλέσουν στα μεταφορικά συστήματα, αναμένεται να επιφέρουν και βελτιώσεις στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, βελτιώνοντας τη δυνατότητα παροχής πολυτροπικών μεταφορών. Έτσι, με την αποπεράτωση των έργων αναμένεται να υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμετακομιστικών εμπορευματικών ροών από το λιμάνι του Πειραιά προς την κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια μέσω του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ενώ αναμένεται και αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς για διακίνηση εμπορευμάτων.(Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Συνολικά, οι επενδύσεις σε υποδομές και συγκεκριμένα σε υποδομές μεταφορών, προσφέρουν στην οικονομία και άμεσα μέσω των θέσεων εργασίας που δημιουργούνται κατά τη φάση κατασκευής ενός έργου αλλά και αργότερα κατά τη φάση λειτουργίας του έργου και έμμεσα προσελκύοντας περαιτέρω επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή αλλά και αυξάνοντας την παραγωγικότητα της οικονομίας

#### **4.4. Ανάγκες λιμενικού συστήματος**

Οι βασικές ανάγκες των ελληνικών λιμένων εντοπίζονται κυρίως στην ανάγκη βελτίωσης της εθνικής και διεθνούς συνδεσιμότητας. Επιπλέον, είναι μείζονος σημασίας να γίνει βελτίωση και αναβάθμιση των υποδομών, τέτοια που να εξασφαλίζει την αύξηση της διαλειτουργικότητας και της πολυτροπικότητας των μεταφορών. Τέλος, πολλές παρεμβάσεις οφείλουν να γίνουν υπό το πρίσμα της προώθησης λύσεων

φιλικότερων προς το περιβάλλον, που να διασφαλίζουν τη βέλτιστη περιβαλλοντική απόδοση και τη μακροχρόνια αειφόρο ανάπτυξη των μεταφορών.

#### **4.4.1. Ανάγκες διασύνδεσης λιμένων**

##### **4.4.1.1. Σιδηροδρομικές διασυνδέσεις**

Τα λιμάνια αποτελούν πόλο έλξης για το διαμετακομιστικό εμπόριο, καθώς αποτελούν συνδετικό κρίκο στην εφοδιαστική αλυσίδα μεταξύ χερσαίας και θαλάσσιας μεταφοράς. Τα λιμάνια για τις συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν ουσιαστικά ένα τερματικό όπου γίνεται αλλαγή από το ένα μεταφορικό μέσο στο άλλο. Συνεπώς πλέον, ο βαθμός διασύνδεσης ενός λιμανιού με το οδικό δίκτυο και με το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη μελλοντική επιβίωση του λιμανιού.

Εξετάζοντας τα λιμάνια της Ελλάδας ως προς τη σύνδεση τους με το οδικό δίκτυο και το σιδηροδρομικό δίκτυο, παρατηρούμε ότι συνολικά -αλλά και μεμονωμένα- το κάθε ένα από αυτά υστερεί σε πολύ μεγάλο βαθμό στη διασύνδεση του με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα και κατά συνέπεια και στη δυνατότητα εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών.

Οι συνδέσεις των λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην πλειοψηφία των λιμανιών είναι ανύπαρκτες, με μοναδικές εξαιρέσεις να αποτελούν το λιμάνι του Πειραιά που διαθέτει απευθείας σύνδεση με το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης που συνδέεται απευθείας με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο και το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης που συνδέεται και αυτό απευθείας με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Σε σωστή αναπτυξιακή πορεία κινείται ο λιμένας Καβάλας (Φίλιππος Β) για τον οποίο έχει προκηρυχθεί η κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνδέει απευθείας το λιμάνι με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Τέλος ο λιμένας του Βόλου διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση από την αποβάθρα νούμερο ένα η οποία όμως παραμένει αχρησιμοποίητη από το 2004, ενώ αναμένεται να κατασκευαστούν και γραμμές που θα συνδέουν τις αποβάθρες 2 και 3 απευθείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. (Ταμείο Αξιοποίησης Περιουσίας Δημοσίου 2020)

##### **4.4.1.2. Οδικές διασυνδέσεις**

Σχετικά με τις Οδικές διασυνδέσεις, αν και η πλειοψηφία των λιμένων συνδέεται επαρκώς με το οδικό δίκτυο και τις βασικές οδικές αρτηρίες της χώρας, αυτό στην πλειοψηφία των περιπτώσεων συμβαίνει μέσω τοπικών οδών, μπλέκοντας την κίνηση

από το λιμάνι με την κίνηση της παρακείμενης πόλης, δημιουργώντας αρκετές φορές φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και αυξανόμενες αρνητικές επιπτώσεις στους κατοίκους του παρακείμενου αστικού ιστού, όπως χαμηλή ποιότητα αέρα και αυξημένα επίπεδα ηχορύπανσης.

Χαρακτηριστικά μόνο ο λιμένας του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας και της Καβάλας (Φίλιππος Β), είναι συνδεδεμένα απευθείας με τις κεντρικές οδικές αρτηρίες της χώρας, ενώ στην περίπτωση των λιμανιών χρειάζεται να προσπελαστεί ένα κομμάτι της παρακείμενης πόλης για πρόσβαση σε κάποια κυρία οδική αρτηρία (Εγνατία οδός, Αττική οδός, ΠΑΘΕ κ.τ.λ.) (Ταμείο Αξιοποίησης Περιουσίας Δημοσίου 2020)

Το πρόβλημα της διασύνδεσης με το οδικό δίκτυο και το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι μείζονος σημασίας και πρέπει να επιλυθεί άμεσα, καθώς η συνεχώς αυξανόμενη κίνηση εμπορευμάτων δημιουργεί συνθήκες όπου με τη δεδομένη κατάσταση είναι εξαιρετικά δύσκολο για τα ελληνικά λιμάνια να ανταπεξέλθουν και να σταθούν ανταγωνιστικά στην αγορά.

Λιμένας	Οδική σύνδεση	Σιδηροδρομική σύνδεση
Πειραιάς	Απευθείας στην Αττική οδό	Απευθείας με το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο
Θεσσαλονίκη	Απευθείας στην Εγνατία οδό	Ναι απευθείας με το εθνικό δίκτυο
Πάτρα	Μέσω οδών με την περιφερειακή Πάτρας και την ΠΑΘΕ	Όχι
Ηράκλειο	-	-
Βόλος	Μέσω τοπικών οδών με την ΠΑΘΕ	Μόνο για την αποβάθρα 1 (δεν χρησιμοποιείται από το 2004)
Ηγουμενίτσα	Απευθείας με την Εγνατία οδό	Όχι

Ελευσίνα	Μέσω τοπικής οδού με την Αττική οδό	Όχι
Ραφήνα	Μέσω τοπικής οδού με την Αττική οδό	Όχι
Καβαλά	Απευθείας με την Εγνατία οδό	Όχι ( έχει προκηρυχθεί η σύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο)
Αλεξανδρούπολη	Μέσα από την πόλη με την Εγνατία οδό (5 χλμ.)	Ναι απευθείας με το εθνικό δίκτυο
Λαύριο	Μόνο στις βόρειες αποβάθρες και βρίσκονται σε εξέλιξη σχέδια για τη σύνδεση των νότιων αποβάθρων με το κύριο οδικό σύστημα, παρακάμπτοντας την πόλη	Όχι

Πίνακας συνδέσεων εθνικών λιμένων (πηγή: ταμείο αξιοποίησης περιουσίας δημοσίου)

#### 4.5. Προβλήματα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών

Για να καταφέρει η Ελλάδα να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο θα πρέπει να αναπτυχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές. Οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα βρίσκονται ακόμη σε πολύ βασικό επίπεδο, ενώ οι συνδυασμένες μεταφορές με τη χρήση σιδηροδρομικού δικτύου λειτουργούν μόνο για το λιμάνι του Πειραιά και την επιβατική σύνδεση του Διεθνούς Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος. Επίσης, παρατηρείται η παντελής έλλειψη υποδομών διαμετακομιστικού εμπορίου όπως ένα οργανωμένο δίκτυο εμπορευματικών κέντρων. Χαρακτηριστικά, η Ελλάδα διαθέτει ένα εμπορευματικό κέντρο που αναμένεται να λειτουργήσει ενώ βρίσκεται υπό συζήτηση και η κατασκευή άλλων. Ωστόσο, υπάρχουν κάποιες ζώνες που εκτελούν εργασίες logistics όπως φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση φορτίων, όπως είναι τερματικοί σταθμοί των κύριων λιμένων με προοπτικές ανάπτυξης. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί κάποιες ζώνες κοντά σε βιομηχανικές περιοχές και εισόδους μεγάλων πόλεων, ωστόσο αυτές οι ζώνες δεν υπόκεινται σε

κεντρικό σχεδιασμό και δεν λειτουργούν ως εμπορευματικά κέντρα. Οι λόγοι που οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα είναι σε τόσο βασικό επίπεδο, οφείλονται σε μία σειρά ζητημάτων και παθογενειών όπως την έλλειψη μακροπρόθεσμου αναπτυξιακού σχεδιασμού για τις υποδομές μεταφορών. Ένα ακόμα ζήτημα που προκαλεί αναπτυξιακά εμπόδια στις συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα είναι η γεωμορφολογία του ελληνικού χώρου που δεν επιτρέπει την ίση κατανομή δραστηριοτήτων. Επιπλέον, διαθέτει ανεπαρκές και υποβαθμισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τα προβλήματα που υπάρχουν στο υφιστάμενο δίκτυο είναι οι μικρές ταχύτητες λόγω μεγάλων κλίσεων, η ύπαρξη μονής γραμμής και ισόπεδων διαβάσεων σε τμήματα της διαδρομής. Τα προβλήματα αυτά προκύπτουν κυρίως λόγω του ότι η γραμμή ακολουθεί την πρωτότυπη χάραξη. Επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη ηλεκτροδότησης σε ορισμένα τμήματα της γραμμής. Μία ακόμη παθολογία που εμποδίζει στην πράξη την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών σε ικανοποιητικό επίπεδο, είναι η έλλειψη σύνδεσης των εμπορευματικών λιμένων με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Ωστόσο, η σύνδεση των λιμένων βρίσκεται υπό σχεδιασμό ή υπό συζήτηση κατά περίπτωση, χωρίς όμως να είναι σαφώς προσδιορισμένος ο ρόλος κάθε λιμένα για το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα. Επιπλέον, δεν γίνεται επαρκής χρήση εφαρμογών τηλεματικής και πληροφοριακών συστημάτων που θα εξασφαλίσουν την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Τέλος το λιμενικό σύστημα είναι πεπαλαιωμένο με έλλειψη λειτουργικής υποδομής και ανωδομής, με ελάχιστες εξαιρέσεις, ενώ δεν υπάρχει σαφής καθορισμένος ρόλος για τον κάθε λιμένα ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα άσκοπου ανταγωνισμού.

#### Προβλήματα εφοδιαστικής αλυσίδας

Η εφοδιαστική αλυσίδα διαδραματίζει αρκετά σημαντικό ρόλο στην Εθνική οικονομία παράγοντας περίπου το 10% του ΑΕΠ της χώρας. Αν όμως ληφθούν υπόψη τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας και οι δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, τότε το ποσοστό αυτό είναι αρκετά χαμηλό. Δεδομένης της τρέχουσας κατάστασης δεν είναι δυνατή η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών λόγω της έλλειψης σύνδεσης των εγκαταστάσεων logistics με τα βασικά μεταφορικά μέσα (σιδηροδρομικό δίκτυο, λιμάνια). Η έλλειψη αυτή διασύνδεσης δεν

επιτρέπει την κατάλληλη επιλογή μέσου μεταφοράς. Με βάση το στρατηγικό πλαίσιο επενδύσεων μεταφορών ο εκσυγχρονισμός του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί βασική προτεραιότητα αναπτυξιακού χαρακτήρα. Για τη βελτίωση του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας αναγκαία προϋπόθεση αποτελεί η αναβάθμιση των λιμένων της Ελλάδας καθώς και η βελτίωση των υποδομών του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενώ επίσης αναγκαία προϋπόθεση είναι η περαιτέρω αναβάθμιση του υπάρχοντος εμπορευματικού κέντρου και η δημιουργία νέων.

#### 4.6. Συγκριτική απεικόνιση στοιχείων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (TEU) στα λιμάνια της Ελλάδας

Για να κατανοηθεί καλύτερα η κατάσταση που επικρατεί στην ελληνική λιμενική βιομηχανία πρέπει να δούμε αναλυτικά τα στοιχεία κίνησης εμπορευμάτων, σε TEU's ως ενδεικτικό μέγεθος εμπορευμάτων στα περιφερειακά λιμάνια της χώρας και να τα συγκρίνουμε με το βασικό λιμάνι τον Πειραιά.

Λιμένας	TEU's 2018	TEU's 2019	TEU's 2020
Πειραιάς	4907908	5648054	5437509
Θεσσαλονίκη	401947	424500	448765
Πάτρα	1489	8485	8099
Ηράκλειο	22291	21511	20579
Βόλος	21606	23077	21211
Ηγουμενίτσα	-	-	-
Ελευσίνα	-	-	-
Ραφήνα	-	-	-
Καβαλά	-	-	-
Αλεξανδρούπολη	-	-	-
Λαύριο	17715	6062	5622

Συγκριτικός πίνακας κίνησης εμπορευματοκιβωτίων(πηγή: Ένωση Λιμένων Ελλάδος)

Από τα στατιστικά στοιχεία συμπεραίνουμε ότι ο κύριος όγκος εμπορευμάτων που διακινείται επί ελληνικού εδάφους, προέρχεται από το λιμάνι του Πειραιά, ενώ ο όγκος που περνάει από τα υπόλοιπα λιμάνια είναι λιγότερο από το 20% του συνολικού όγκου που διακινείται εντός της Ελλάδος.

#### **4.7. Συγκριτική ανάλυση Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος στο Ευρωπαϊκό Λιμενικό Σύστημα**

Η γεωγραφία της χώρας αλλά και η πολυνησιωτικότητα της, καθιστούν τις θαλάσσιες μεταφορές βασικό πυλώνα του μεταφορικού συστήματος της χώρας. Ωστόσο πέρα από τις εθνικές μεταφορές, σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν και οι διεθνείς συνδέσεις προς την Ανατολή και την Ευρώπη. Η σημασία των θαλασσίων μεταφορών φαίνεται από την πυκνότητά του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος. Στο βασικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών εντάσσονται ο λιμένας του Πειραιά, ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, ο λιμένας Ηγουμενίτσας, ο λιμένας Πάτρας, και ο λιμένας του Ηρακλείου ως βασικές πύλες εισόδου και εξόδου της Ελλάδας, ενώ στο αναλυτικό δίκτυο εντάσσονται 20 λιμάνια που καλύπτουν τον ηπειρωτικό κορμό και τα κύρια νησιά της χώρας.

Το δυνατό σημείο των θαλασσίων μεταφορών στην Ελλάδα είναι η μεταφορά εμπορευμάτων. Η μεταφορά εμπορευμάτων είναι ζωτικής σημασίας για το εμπόριο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού σχεδόν το 90% των εξωτερικών και 40% των εσωτερικών μεταφορών πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης ο λιμένας του Ντόβερ βρίσκεται στην πρώτη θέση με 13,1 εκατομμύρια επιβάτες ενώ ο λιμένας του Πειραιά βρίσκεται στην έκτη θέση με 8,2 εκατομμύρια επιβάτες. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Ωστόσο, σχετικά με την κίνηση φορτίων και εμπορευμάτων, ο Πειραιάς βρίσκεται πολύ χαμηλότερα και συγκεκριμένα στη θέση 18 στην κίνηση των Containers το 2010 ενώ μετέπειτα και σαν συνέπεια της παραχώρησης του λιμένα στην COSCO η κίνηση αυξήθηκε σε 3.736.000 Containers το 2015 με τον Πειραιά να ανεβαίνει στην όγδοη θέση της σχετικής λίστας. Στις πρώτες θέσεις της λίστας βρίσκονται ο λιμένας του Ρότερνταμ με 12.385.000 Containers, ο λιμένας της Αμβέρσας και ο λιμένας του Αμβούργου (eurostat 2015) (portopia)

Βασική παράμετρος για την αξιοποίηση των θαλασσίων μεταφορών και ειδικότερα στην περίπτωση της Ελλάδας με την εκτεταμένη ακτογραμμή, είναι η αποδοτικότητα των λιμένων η οποία ορίζεται ως η μεγιστοποίηση της παραγωγής με δεδομένους πόρους ή ένα δεδομένο επίπεδο παραγωγής με τους ελάχιστους δυνατούς πόρους. Ωστόσο, η αποδοτικότητα των λιμένων είναι μία πολυδιάστατη έννοια που τα



τελευταία χρόνια έχει επεκταθεί ώστε να συμπεριλαμβάνει και άλλες.(Notteboom et. Al. 2021)

Η αποδοτικότητα αυτή παρουσιάζεται από τον παρακάτω ενδεικτικό πίνακα. (οπού 1= ελάχιστο 10= μέγιστο). (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019) Ενώ όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα υπάρχουν αρκετά περιθώρια βελτίωσης για το λιμενικό σύστημα της Ελλάδας.

	Αποδοτικότητα λιμένων
Ελλάδα	4,28
Πολωνία	3,34
Πορτογαλία	3,81
Ισπανία	4,88
Ιταλία	4,11
Γερμανία	6,38
Βέλγιο	6,17
Γαλλία	5,39
Φινλανδία	6,26
Ολλανδία	6,64

Πίνακας αποδοτικότητας λιμένων ( Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025 1η Αναθεώρηση 2019)

Αντίστοιχα σημαντική είναι και η ποιότητα των λιμενικών υποδομών. Σύμφωνα με έρευνα του world economic forum 2016 όπου ειδικοί βαθμολόγησαν τις λιμενικές υποδομές σε σχέση με την ποιότητα σε κλίμακα από 1 έως 7. (1=ελάχιστο 7= μέγιστο)

	Ποιότητα λιμενικών υποδομών
Ελλάδα	4,53
Πολωνία	4,21
Πορτογαλία	5,18
Ισπανία	5,52
Ιταλία	4,41
Γερμανία	5,45
Βέλγιο	6,14

Γαλλία	5,14
Φινλανδία	6,2
Ολλανδία	6,79

Πίνακας Ποιότητας λιμενικών υποδομών ( Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 - 2025 1η Αναθεώρηση 2019)

## 4.8. Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα πολυχρηστικό εργαλείο στρατηγικής ανάλυσης που μπορεί να βοηθήσει να αναγνωριστούν καλύτερα τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα ενός οργανισμού, αναλύοντας το εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον του. Επιπλέον, η ανάλυση SWOT, μπορεί να μας βοηθήσει στην περίπτωση των λιμένων, να αναγνωρίσουμε καλύτερα τα δυνατά σημεία και τις ευκαιρίες «των ελληνικών μεταφορών» που θα βοηθήσουν στη μετέπειτα χάραξη στρατηγικής ώστε να ισχυροποιηθεί η θέση της Ελλάδας, καθώς και τα δυνατά σημεία και τις απειλές ώστε να υπάρχει μία σαφής στόχευση για τη συνεχή βελτίωση του ελληνικού μεταφορικού προϊόντος.

### 4.8.1. Δυνάμεις

Το μεγάλο μήκος της Ελληνικής ακτογραμμής και ο μεγάλος αριθμός λιμανιών που μπορεί να εξυπηρετήσει διαφορετικές ανάγκες.

Ο κυρίαρχος ρόλος του Πειραιά στο διαμετακομιστικό εμπόριο στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η μακρά σχέση του ελληνικού λαού με τη θάλασσα και η μακρά ναυτική παράδοση της χώρας που έχουν παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στη δημιουργία ενός πεπειραμένου εργατικού δυναμικού τόσο στο ναυτικό επάγγελμα όσο και σε υποστηρικτικά επαγγέλματα.

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας προσδίδει πολύ σημαντικό διαμετακομιστικό ρόλο στα λιμάνια σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες των Βαλκανίων.

Η πλειοψηφία των λιμένων έχει δεχτεί αναβαθμίσεις μέσω κοινοτικών ενισχύσεων.

Ένας σημαντικός αριθμός λιμένων είναι ενταγμένος στο σύστημα διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς.

Με την ένταξη της Βουλγαρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση η Ελλάδα πλέον έχει χερσαία σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

#### **4.8.2. Αδυναμίες**

Εμφανίζονται ανεπάρκειες στις λιμενικές υποδομές, παρά τις βελτιώσεις που έχουν γίνει λόγω της συνεχόμενης αύξησης στις εμπορευματικές ροές.

Περιορισμένες δυνατότητες επέκτασης και αξιοποίησης των λιμένων λόγω της επαφής με τον αστικό ιστό.

Αδυναμίες λόγω της ανεπαρκούς διασύνδεσης των λιμένων με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών.

Ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων για να προσελκύσουν περαιτέρω μεταφορικό έργο χωρίς επικαιροποιημένο εθνικό σχεδιασμό.

Περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης πλοίων νέας τεχνολογίας.

Έλλειψη εθνικού σχεδιασμού που οδηγεί σε έλλειψη εξειδίκευσης στα λιμάνια.

Αδυναμία εθνικής χρηματοδότησης.

Πολύπλοκο και δύσκαμπτο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας.

Ανεπαρκής αξιοποίηση των ήδη παραχωρημένων χερσαίων ζωνών.

#### **4.8.3. Ευκαιρίες**

Εξειδίκευση των λιμένων με αντικειμενικά κριτήρια, π.χ. συσχέτιση με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς, δυνατότητα συνδυασμένων μεταφορών και κατάρτιση αναπτυξιακών σχεδίων με βάση την εξειδίκευση αυτή.

Ενίσχυση των λιμένων ως πύλη εμπορευμάτων για τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη.

Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για συνεργασία στην ανάπτυξη των λιμένων.

Οι Ευρωπαϊκές στρατηγικές για τις συνδυασμένες μεταφορές και επενδύσεις που γίνονται για αυτό το σκοπό σε λιμάνια και διαμετακομιστικά κέντρα.

Η κοινοτική χρηματοδότηση.

Η θέση της χώρας για την ανάπτυξη διαμετακομιστικού έργου εμπορευματοκιβωτίων για τροφοδότηση των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια και το περιβάλλον στις λιμενικές ζώνες.

#### **4.8.4. Απειλές**

Η ανεπαρκής σύνδεση με τα χερσαία δίκτυα (Οδικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο) που περιορίζει τη δυνατότητα για συνδυασμένες μεταφορές.

Έντονα στοιχεία ανταγωνισμού στην Ανατολική Μεσόγειο και ανταγωνιστικά λιμάνια έχουν συνάψει τέτοιες συνεργασίες και λειτουργούν ως διαμετακομιστικά κέντρα.

Η οικονομική κατάσταση και αβεβαιότητα στις αγορές των μεταφορών.

Έλλειψη Εθνικού σχεδιασμού που έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ανταγωνισμού μεταξύ γειτονικών λιμένων.

## 5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup>

### Εθνική πολιτική μεταφορών

#### 5.1. Στρατηγική μεταφορών Ελλάδας

Η σύγχρονη στρατηγική μεταφορών έχει ως αφετηρία τη μελέτη του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης "Ελλάδα 2010" που έθεσε τους στόχους εθνικής πολιτικής με ορίζοντα υλοποίησης το 2010 και αφορούσε όλα τα υποσυστήματα μεταφορών.

Στη μελέτη αυτή, οι προτεραιότητες που τέθηκαν ήταν για την προετοιμασία του τρίτου κοινοτικού πλαισίου στήριξης 1999, ενώ για την προετοιμασία του ΕΣΠΑ 2007-2013 συντάχθηκε η γενική μελέτη ανάπτυξης μεταφορών 2006 όπου διατυπώθηκαν οι βασικές εθνικές επιλογές και προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών. Το 2013, για την καλύτερη προετοιμασία της χώρας για την προγραμματική περίοδο 2014-2020, η Γενική Γραμματεία Επενδύσεων ΕΣΠΑ, ανέθεσε στο Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών IMET του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης ΕΚΕΠΑ, να συντάξει μία μελέτη που να διαμορφώσει τις θέσεις της Ελλάδας σε σχέση με τους θεματικούς στόχους Ευρώπη 2020 (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Βάσει της μελέτης του IMET και λαμβάνοντας υπόψιν την κατάσταση της χώρας αλλά και την πολιτικοοικονομική ιδιαιτερότητα της Ελλάδας σε συνδυασμό με το πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης, ορίστηκαν οι παρακάτω στρατηγικοί άξονες ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών.

- Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και εμπέδωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών στη χώρα, με επιμέρους στόχους:
- Ολοκλήρωση της ανάπτυξης «βασικών» αξόνων του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών.
- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων.
- Ομαλή λειτουργία της «αγοράς» μεταφορών, χωρίς στρεβλώσεις.
- Εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και των ενεργειών που αυτή αποβλέπει.

- Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και Κόμβο Μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, με επιμέρους στόχους:
  1. Ουσιαστική ένταξη της χώρας στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του βόρειου τόξου της Μεσογείου.
  2. Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας για την ανάπτυξη υπηρεσιών Μεταφορών «κομβικού σημείου».
  3. Παροχή δυνατότητας πρόσβασης μέσω της Ελλάδας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, Ιταλία/ δυτική Ευρώπη.
- Υλοποίηση διοικητικής και οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος σχεδιασμού και «παραγωγής έργων» στον τομέα των μεταφορών, με επιμέρους στόχους:
  1. Καθιέρωση μιας συνολικής και αποτελεσματικής «διακυβέρνησης» του συστήματος μεταφορών.
  2. Συστηματική διεξαγωγή διαδικασιών «Σχεδιασμού Συστήματος».
  3. Βέλτιστη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή και εκμετάλλευση των έργων.
  4. Συστηματική επίβλεψη του τομέα των μεταφορών για την τήρηση των νόμων, των κανονισμών και της ουσιαστικής λειτουργίας της «αγοράς».
  5. Παρακολούθηση και αξιολόγηση της προσφερόμενης εξυπηρέτησης από τα διάφορα μεταφορικά μέσα.
  6. Τήρηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών περιορισμών.
- Εισαγωγή και χρήση «ευφυΐας» στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα και ανάπτυξη της Ελληνικής καινοτομίας μέσα από την επιστημονική έρευνα.

Υπό το πρίσμα της τρέχουσας κατάστασης και των στόχων που έχουν τεθεί αλλά και των πολιτικών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως εκφράζονται στα πλαίσια των χρηματοδοτικών εργαλείων αλλά και την πρόοδο του Εθνικού Αναπτυξιακού

Σχεδιασμού, οι προτεραιότητες των πολιτικών που διασφαλίζουν τους στόχους που έχουν τεθεί διαμορφώνονται ως εξής.

Στήριξη πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών επενδύοντας στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Η ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και όλων των υποσυστημάτων αποτελεί βασική προτεραιότητα για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι κατά συνέπεια, αποτελεί και βασική προτεραιότητα για το πλαίσιο επενδύσεων μεταφορών η ολοκλήρωση του βασικού δικτύου και η πρόοδος του αναλυτικού δικτύου.

Ανάπτυξη ασφαλούς, συνεκτικού και λειτουργικού συστήματος σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ποιότητας. Η πολιτική αυτή έχει ως στόχο τη δημιουργία και την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, με σκοπό την αύξηση του εμπορικού και επιβατικού έργου. Βασικό στοιχείο της πολιτικής αυτής είναι η μείωση του χρόνου διαδρομής και του χρόνου εξυπηρέτησης, που θα επιφέρει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας καθώς και τη βελτιστοποίηση της διαδικασίας μεταφοράς (σταθμοί διαλογής, εμπορευματικά κέντρα κ.α.). Επιπλέον, σημαντικός παράγοντας είναι η εξειδίκευση του πλαισίου λειτουργίας που θα επιφέρει η αλλαγή του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΤΥ καθώς και η είσοδος άλλων εταιρειών σιδηροδρόμων στην αγορά. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Ενίσχυση της περιφερειακής πρόσβασης μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων στις υποδομές των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς. Βασικός στόχος είναι η επέκταση και συμπλήρωση του συστήματος, με βασική επιδίωξη την προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης χωρίς αποκλεισμούς σε περιφερειακό επίπεδο. Αναλυτικά οι ειδικές επιμέρους πολιτικές είναι οι εξής.

- Λειτουργική αναβάθμιση ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων.
- Ανάπτυξη υποδομών με σκοπό την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών και σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο των λιμανιών και των αεροδρομίων.
- Διαμόρφωση πλαισίου εξυπηρέτησης κατοίκων των νησιών μέσα από στοχευμένες λύσεις.

- Βελτίωση της σύνδεσης της ενδοχώρας με τα εθνικά και διεθνή εμπορικά και παραγωγικά αστικά κέντρα.
- Σύνδεση οικιστικών κέντρων, τουριστικών και παραγωγικών περιοχών με τον κύριο οδικό δίκτυο και τους δύο ευρωπαϊκούς άξονες.
- Μείωση χρόνου μετακίνησης ευπαθών Γεωργικών προϊόντων.

Διαμόρφωση νέου πλαισίου οργάνωσης εμπορευματικών μεταφορών και ροών, με στόχο την ανάπτυξη ενός εθνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων ξεκινώντας από το Θριάσιο Πεδίο και το στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη. Βασικό στοιχείο στα πλαίσια της πολιτικής αυτής, είναι η εξασφάλιση εκτάσεων άνω των 300 με 350 στρεμμάτων, για την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων εκτός της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, όπως παραδείγματος χάριν στη Λάρισα την Αλεξανδρούπολη κ.α., βάσει των ελάχιστων απαιτήσεων του νόμου 4302/2014. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Απαλοιφή των σημείων συμφόρησης που συνεπάγεται τη μείωση καθυστερήσεων μέσω της αύξησης χωρητικότητας στα μέσα μεταφοράς. Η πολιτική αυτή έχει ως στόχο κυρίως τα μεγάλα αστικά κέντρα όπου παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις και συγκεκριμένα σημεία των υπεραστικών δικτύων. Ενώ η αύξηση αυτή μπορεί να επιτευχθεί μέσω κατάλληλων υποδομών, πρωταρχικός στόχος είναι η χρήση μέτρων που να εξασφαλίζουν τη βέλτιστη χρήση των υφιστάμενων υποδομών. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

Ανάπτυξη συστημάτων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Μια πολιτική που υλοποιείται μέσω της λήψης μέτρων και μέσω επενδύσεων που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών βλαβερών αερίων και σωματιδίων και στη μείωση του θορύβου που παράγεται από το μεταφορικό έργο βελτιώνοντας έτσι την περιβαλλοντική επίδοση των μεταφορικών συστημάτων. Η πολιτική αυτή μπορεί να αναληφθεί επιμέρους στα έξι σκέλη. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

- Λήψη μέτρων για τη μείωση της χρησιμοποιούμενης ενέργειας και χρήση πηγών ενέργειας με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.



- Ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών.
- Αποπεράτωση του δικτύου ηλεκτροκίνησης στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο και εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο αναλυτικό δίκτυο.
- Περιβαλλοντική βελτίωση των λιμένων της Ελλάδας.
- Επενδύσεις σε μαζικές αστικές μεταφορές και αναδιάρθρωση του συστήματος μέσω μαζικής μεταφοράς με στόχο τη μείωση χρήσης ΙΧ.
- Δράσεις υποστήριξης πεζών μετακινήσεων και μετακινήσεων με ποδήλατο στα αστικά κέντρα.

Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών (Intelligent Transport Systems ITS) και προώθηση της καινοτομίας που καθιστούν τα μεταφορικά συστήματα πιο ασφαλή, πιο αποδοτικά και οικονομικότερα.

Ασφαλής και ποιοτική λειτουργία των δικτύων μεταφορών, με εξασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού και διοικητικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών.

## **5.2. Εθνική λιμενική πολιτική**

Η εθνική λιμενική πολιτική της Ελλάδος διαμορφώνεται από την Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής που υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής.

Πιο συγκεκριμένα, η Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής (Δ.Λ.Π.), είναι επιφορτισμένη με την διαμόρφωση και εφαρμογή της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής της Ελλάδος. Επιπλέον, η Δ.Λ.Π έχει την εποπτεία της διοίκησης και λειτουργίας των λιμένων και των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Τέλος, η Δ.Λ.Π. είναι αρμόδια για την προώθηση της εκμετάλλευσης των λιμένων της Ελλάδας, καθώς και με το να παρακολουθεί συνεχώς τις διεθνείς εξελίξεις σε θέματα διεθνούς και ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου και νομοθεσίας για τα λιμάνια. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 2020)

Η διεύθυνση λιμενικής πολιτικής θεωρεί ότι στα πλαίσια μιας ορθολογικής ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής που να έχει ως στόχο την προώθηση της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης. στους στόχους αυτής της πολιτικής περιλαμβάνονται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσίων μεταφορών και η παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου με έμφαση σε τρία κύρια στοιχεία την ασφάλεια την ταχεία εξυπηρέτηση και το χαμηλό κόστος . Επιπλέον, περιλαμβάνει στόχους όπως διασφάλιση της συνέχειας του Εθνικού χώρου και αξιοποίηση των γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων της χώρας. Τέλος η σύνταξη στρατηγικών συμμαχιών αλλά και διασφάλιση ενός συμπληρωματικού ρόλου του λιμένος σε εθνικό λιμενικό σύστημα(Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 2020)

Συνεπώς οι επιδιώξεις του Υπουργείου συνοψίζονται στα εξής

- 1. Προώθηση ενός συνολικού και ορθολογικού σχεδιασμού του λιμενικού συστήματος, που θα εκφράζεται με ένα βελτιωμένο και σύγχρονο προγραμματισμό και οργάνωση, σε συνάρτηση με τους γενικότερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών.*
- 2. Βελτίωση ή/και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών και αναδομών για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.*
- 3. Βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων. Μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών στους λιμένες και εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής που θα διευκολύνουν προς αυτή την κατεύθυνση και θα συμβάλλουν στη βελτίωση της συνεργασίας με τους χρήστες.*
- 4. Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στους λιμένες για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας τους και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, και για το σκοπό αυτό δημιουργία Γραφείου Υποδοχής Επενδύσεων στο YEN. Χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρίες πέραν των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης.*
- 5. Ανάδειξη των Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς και μεταφορτωτικούς κόμβους, με σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων, καθώς επίσης ελεύθερων εμπορευματικών, βιομηχανικών ζωνών και ελεύθερων συγκροτημάτων στις*

τελωνειακές περιφέρειες της χώρας για την υποστήριξη και ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας και της αναζωπύρωσης των λιμένων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών. Κατασκευή επιβατικών σταθμών στους λιμένες ανάλογων εκείνων που υπάρχουν στα αεροδρόμια.

6. Διασφάλιση της βιωσιμότητας των Ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών. Εξ ορθολογισμός του συστήματος χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τιμολογίων των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τα τιμολόγια λιμένων του εξωτερικού.
7. Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές. Σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών. Σύνδεση με εθνικές αρτηρίες και αεροδρόμια.
8. Ανάπτυξη των θαλασσίων λεωφόρων της Μεσογείου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
9. Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων Ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας, κατάλληλη αξιοποίηση του Προγράμματος «Marco Polo».
10. Ανάπτυξη συνεργασιών με άλλα κράτη-μέλη και τρίτες χώρες για την προετοιμασία και υποβολή κοινών προγραμμάτων, για την ανάπτυξη των λιμένων, καθώς επίσης για τη μεταφορά τεχνογνωσίας. Συνεργασία με αρμόδιες αρχές εποπτείας λιμένων για τη δημιουργία ενός φόρουμ των λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου, με στόχο την επίλυση κοινών προβλημάτων, τη διαμόρφωση ενιαίων θέσεων και την προώθηση-υποστήριξη τους στην Ε.Ε.
11. Ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS-CODE), των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων, καθώς επίσης της συμφωνίας ΗΠΑ - Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (CSI).

12. Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, μέσω της αξιολόγησης και έγκρισης των Σχεδίων Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, της δημιουργίας κατάλληλης υποδομής, όπου απαιτείται, και της ενίσχυσης των περιβαλλοντικών ελέγχων. Εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες.
13. Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της υποβοήθησης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
14. Αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται στα πλαίσια Κοινοτικών και άλλων προγραμμάτων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της Χώρας. Εισαγωγή των λιμένων στην Κοινωνία της Πληροφορίας, μέσω της αξιοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος της ΚτΠ.
15. Εφαρμογή πολιτικής κινήτρων, με στόχο την προσέλκυση νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων και τη τόνωση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας. Τόνωση της απασχόλησης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και υλοποίηση Ολοκληρωμένου Προγράμματος για την ανάπτυξη της.
16. Ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας της Γενικής Γραμματείας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ). Επιτάχυνση των διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη και υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και δημιουργία Ειδικής Τεχνικής Υπηρεσίας στη ΓΓΛ & ΛΠ για την άμεση υλοποίηση έργων και την πάταξη της γραφειοκρατίας στο πεδίο αυτό.
17. Ανάπτυξη και ενίσχυση της συνεργασίας με τα ΑΕΙ και ΤΕΙ για τη δημιουργία και εξειδίκευση στελεχών για στελέχωση των λιμενικών υπηρεσιών και των σχετικών προς αυτές επιχειρήσεων για την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη αναδιοργάνωση των λιμένων.
18. Παρακολούθηση της ανάπτυξης των τεχνολογιών που εφαρμόζονται διεθνώς στους λιμένες και στους σταθμούς εξυπηρέτησης πλοίων, φορτίων, επιβατών και χερσαίων μεταφορικών μέσων, με στόχο την υιοθέτηση και ανάπτυξή τους στους Ελληνικούς λιμένες, προς βελτίωση της αποδοτικότητας και παραγωγικότητας τους επ' ωφελεία των ιδίων και των χρηστών.

Σε εθνικό επίπεδο το Υπουργείο Ναυτιλίας είναι αυτό που καθορίζει την στρατηγική στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Η στρατηγική αυτή έχει

υπολογιστεί και αποτελεί μέρος της συνολικής αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών. Παρακάτω ακολουθεί μία ταξινόμηση των ελληνικών λιμένων σε στρατηγικό επίπεδο, σε τέσσερις κατηγορίες, λαμβάνοντας υπόψιν τα ακόλουθα κριτήρια. (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών 2019)

- Η γεωγραφική διαμόρφωση του ελληνικού χώρου
  - Ο συνολικός ετήσιος όγκος διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών ανά λιμένα.
1. Λιμένες διεθνούς Ενδιαφέροντος : Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων.
  2. Λιμένες Εθνικής Σημασίας : Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδας και Χίου.
  3. Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος: Αγ. Κηρύκου, Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μυρίνας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας.
  4. Λιμένες τοπικής σημασίας: όλους τους υπόλοιπους λιμένες.

Οι ελληνικοί λιμένες οργανώνονται είτε σε ανώνυμες εταιρείες ( Οργανισμοί Λιμένων) είτε σε Λιμενικά Ταμεία. Το ελληνικό δημόσιο μέσω του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) έχει ήδη ολοκληρώσει τη διαδικασία αξιοποίησης του χαρτοφυλακίου των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, το ελληνικό δημόσιο διαχειρίζεται άλλους 11 λιμένες που λειτουργούν ως ανώνυμες εταιρείες. (ΤΑΙΠΕΔ)

### **5.2.1. Κύριοι στρατηγικοί στόχοι ανά κύριο λιμένα**

#### **Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π.)**

Ο Λιμένας του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι της Ελλάδας, καταλαμβάνοντας 5.000 στρέμματα περίπου, πέντε τοις εκατό (5%) των οποίων καλύπτονται από κτιριακές εγκαταστάσεις.

Ο «Λιμένας Πειραιώς» αποτελείται από τον Κεντρικό Λιμένα, τον Λιμένα Δραπετσώνας, τον Λιμένα Ηρακλέους, τον Λιμένα Ν. Ικονίου, την ακτή Περάματος και τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα της Κυνόσουρας Σαλαμίνας.

Ο Λιμένας του Πειραιά είναι με τεράστια διαφορά ο πρώτος σε μέγεθος και διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών Λιμένας της χώρας. Ενώ αποτελεί και έναν απόλυτα καθοριστικό παράγοντα για τη διασύνδεση της χώρας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον λοιπό κόσμο. Είναι επίσης ο σημαντικότερος Λιμένας της χώρας για ανεφοδιασμό σε πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα. Αποτελεί τον σπουδαιότερο κόμβο της χώρας για τη διοχέτευση των εξαγωγών της προς τον υπόλοιπο κόσμο, και για τη διακίνηση του τουριστικού κύματος, είτε του εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια), είτε του εσωτερικού (ακτοπλοΐα). Επιπλέον, είναι και ο κυριότερος κόμβος τροφοδοσίας κάθε αγαθού προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου, τα οποία σχεδόν αποκλειστικά εξαρτώνται από τις διακινήσεις ατόμων και αγαθών μέσω αυτού. Ενώ τέλος, αποτελεί και την σπουδαιότερη και μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της χώρας.

#### **Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Π. Α.Ε.**

- Ηγετική θέση για την homeport κρουαζιέρα στην μεσόγειο
- Ναυπηγοεπισκευαστικός κόμβος στην ανατολική μεσόγειο
- Πύλη εμπορίου για το σινο-ευρωπαϊκό εμπόριο
- Πύλη επιβατών για όλη την Ελλάδα

#### **Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.)**

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στο πιο εσωτερικό σημείο του Θερμαϊκού κόλπου στο βορειοανατολικό τομέα της Μεσογείου δυτικά από την πόλη της Θεσσαλονίκης. Η πρόσβαση των πλοίων πραγματοποιείται μέσω φυσικού καναλιού το οποίο έχει αρκετά μεγάλο βάθος και δεν υπάρχει ανάγκη εκβάθυνσης. Ιστορικά ιδρύθηκε περίπου 415 με 316 π.χ. και λειτουργεί στην ίδια θέση μέχρι και σήμερα. Αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της νοτιοανατολικής

Ευρώπης λόγω της γεωγραφικής του θέσης και των πολύ καλών συνδέσεων με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ αποτελεί το μεγαλύτερο λιμένα διαμετακομιστικού εμπορίου της Ελλάδας εξυπηρετώντας τις ανάγκες περίπου 15 εκατομμυρίων κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 1,5 εκατομμυρίου τετραγωνικών μέτρων και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων. Στις εγκαταστάσεις του περιλαμβάνονται έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκος 6 χιλιάδων 200 μέτρων με βυθίσματος 12 μέτρων και κλειστούς και ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600,000 τετραγωνικών μέτρων. Επιπλέον, ο λιμένας διαθέτει εγκαταστάσεις διακίνησης υγρών καυσίμων καθώς και σύνδεση με το διασυνοριακό αγωγό μεταφοράς υγρών καυσίμων ενώ είναι κοντά και στο διεθνή αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου. Διαθέτει οδικό δίκτυο άμεσα συνδεδεμένο με το εθνικό και διεθνές οδικό δίκτυο παρακάμπτοντας την πόλη, ενώ όλα τα κρηπιδώματα διαθέτουν διπλές και τριπλές σιδηροδρομικές γραμμές συνδεδεμένες με το εθνικό και διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο. Βρίσκεται στη διασταύρωση κύριων χερσαίων δικτύων μεταφοράς, όπως την Εγνατία οδό από Ανατολή σε Δύση και την ΠΑΘΕ που είναι μέρος του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και μέρος του πανευρωπαϊκού διαδρόμου 10.

Η Ο.Λ.Θ. ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 400 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Οι στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Θ. Α.Ε.:

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης του Λιμένος Θεσσαλονίκης όσον αφορά στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ), ώστε να καταστεί ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) σημαντικός κόμβος συνδυασμένων μεταφορών για τα εμπορευματοκιβώτια transit στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης και τα εγχώρια εμπορευματοκιβώτια. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, ο Σ.ΕΜΠΟ σχεδιάζεται να επεκταθεί σε βαθύτερα κρηπιδώματα βάθους -16m, ώστε να εξυπηρετεί τα μεγαλύτερα πλοία τακτικών γραμμών.
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής του θέσης στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης ως λιμένα διακίνησης συμβατικού φορτίου transit και στον ελληνικό χώρο ως κύριου λιμένα διακίνησης συμβατικού φορτίου. Για την επίτευξη αυτού του στόχου σχεδιάζεται να επεκταθεί στο ανατολικό μέρος του προβλήτα

6 σε βαθύτερα κρηπιδώματα βάθους -16m, για την εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 100.000 τόνων.

- Αύξηση της δραστηριότητας διερχόμενης κρουαζιέρας (transit) και ανάπτυξη μεσοπρόθεσμα της κρουαζιέρας αφετηρίας (homeport).
- Προσέλκυση διακίνησης Ro-Ro από τουρκικούς λιμένες του Αιγαίου προς την Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια.
- Αξιοποίηση και ανάπλαση των χώρων και διαθέσιμων κτιριακών υποδομών του λιμένα για σύγχρονες λιμενικές δραστηριότητες, καθώς και για επιχειρηματικές και πολιτιστικές – κοινωνικές δραστηριότητες που συνδέουν την πόλη με το λιμένα.
- Ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής λειτουργίας από/προς νησιά του Αιγαίου.

#### Οργανισμός Λιμένος Πατρών (Ο.Λ.ΠΑ.)

Το λιμάνι της Πάτρας από τον 11ο π.χ. αιώνα έχει συνδεθεί με την ιστορική ανάπτυξη της Πάτρας και της ευρύτερης περιφέρειας. Από το έτος 1872 που δημιουργήθηκαν σοβαρές υποδομές στο νέο λιμάνι, άρχισε να συνδέεται με αυτό η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής. Η Πάτρα ως εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο, συνέτεινε οικονομικά στην ολοκλήρωση της «Μεγάλης Ιδέας» για την Ελλάδα του Ελ. Βενιζέλου.

Στα πλαίσια της νέας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής και του αυξημένου γεωστρατηγικού ρόλου του λιμένα στη θαλάσσια αρτηρία της Νότιο-Ανατολικής Ευρώπης είναι η «Ανάπτυξη του Λιμένα ως κύριας Δυτικής Πύλης της Ελλάδας προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση»

#### Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε.

- Διατήρηση και ενίσχυση της ηγετικής θέσης μεταξύ των λιμένων της δυτικής Ελλάδας ως κυρίας και βασικής δυτικής πύλης της χώρας
- Δυναμική είσοδο στην τουριστική αγορά και ανάδειξη ως τουριστικού λιμένα
- Επέκταση σε νέες αγορές (π.χ. Container)

#### Οργανισμός Λιμένα Ηράκλειου (Ο.Λ.Η.)



Ο λιμένας του Ηρακλείου έχει μία ιστορική πορεία από την εποχή του μινωικού πολιτισμού. Παρόλο που την εποχή του μινωικού πολιτισμού δεν βρισκόταν ακριβώς στο ίδιο σημείο, ιστορικά η Κρήτη αποτελούσε πύλη μεταξύ Ανατολής και Δύσης, ενώ αποδεικνύεται ιστορικά ότι η δύναμή του μινωικού πολιτισμού προερχόταν από το θαλάσσιο εμπόριο. Έπειτα επί Αραβοκρατίας πιθανολογείται ότι έγιναν οι πρώτες εργασίες ανάπτυξης του λιμανιού με την κατασκευή εγκαταστάσεων υποδομής και αποθηκών, ενώ αργότερα επί Ενετοκρατίας η ανάπτυξη του λιμένα του Ηρακλείου έχει τον πρώτο λόγο. Βασικό μέλημα των Ενετών ήταν η καλύτερη οργάνωση του.

#### Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.)

Η θαλάσσια επικοινωνία της περιοχής του Βόλου με άλλα μέρη του Αιγαίου αρχίζει στο τέλος της νεολιθικής περιόδου, όπως αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα στους δύο νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνιού. Η πρώτη θαλάσσια επικοινωνία έγινε με την Μακεδονία και την Θράκη. Κατά την εποχή του χαλκού, οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν και διευρύνθηκαν από τα βόρεια και βορειοανατολικά προς το νότιο Αιγαίο και την Κρήτη.

Από το 1988 μέχρι και σήμερα ο λιμένας Βόλου διατηρεί την τρίτη θέση μεταξύ των Ελληνικών λιμένων στη διακίνηση εμπορευμάτων. Το λιμάνι του Βόλου, το 1986 επιλέχθηκε ως έδρα του Διεθνούς Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ) που ιδρύθηκε το 1986 υπό την αιγίδα του ΟΗΕ.

#### Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Β. Α.Ε.

- Ίδρυση Σ.ΕΜΠΟ.
- Εκσυγχρονισμός αποθηκευτικών μέσων
- Βελτίωση υποδομών
- Διασύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Ταχύτερη σύνδεση με το εθνικό οδικό δίκτυο
- Αύξηση υπηρεσιών ελλιμενισμού
- Βελτίωση υποδομών κρουαζιέρας
- Αξιοποίηση και εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων λιμένα
- Εξοικονόμηση και εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων λιμένα
- Εξοικονόμηση ενέργειας μέσω αξιοποίησης συγχρόνων τεχνολογιών

- Συμμετοχή του λιμένα στο πρόγραμμα χρήσης υγροποιημένου φυσικού αερίου για την κίνηση των πλοίων
- Αύξηση των εξυπηρετούμενων ακτοπλοϊκών γραμμών
- Διασύνδεση του λιμένα με τους ναυτιλιακούς άξονες ανατολικής μεσογείου
- Αξιοποίηση του Αερολιμένα Ν. Αγχιάλου
- Ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα
- Δημιουργία πολιτιστικού πολυχώρου

#### Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (Ο.Λ.ΗΓ.)

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων.

Το λιμάνι είναι βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό.

Δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων (Σ.ΕΜΠΙΟ - Container Terminal, Σιλό), όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και στις νταλίκες, καθώς και ορισμένων χύδην φορτίων.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα, την συντήρηση και βελτίωση των κτιριακών και τεχνικών εγκαταστάσεων της όπως και την εύρυθμη λειτουργία της. Παράλληλα εκμισθώνει σε ιδιώτες καταστήματα και γραφεία εντός του τερματικού σταθμού όπως και υπαίθριους χώρους σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης που έχει υπογραφεί μεταξύ Ο.Λ.ΗΓ. ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου. Συνεργάζεται επίσης με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας για θέματα που αφορούν την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

#### Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.

- Ανάπτυξη της Εμπορευματικής Κίνησης
- Ανάπτυξη της Επιβατικής Κίνησης του Λιμένα
- Ανάπτυξη δραστηριοτήτων Τουριστικού Λιμένα και ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης του τουρισμού στη Θεσπρωτία

#### Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας (Ο.Λ.Ε.)

Ο Λιμένας Ελευσίνας βρίσκεται στις βορειοδυτικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου, στο νοτιοανατολικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας, σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από τον Πειραιά.

Το 1923 ιδρύεται το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας, φορέας διαχείρισης του λιμένα, το 1992 με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κατατάσσεται στην Α' κατηγορία Λιμένων Εθνικής Σημασίας και το 2001 μετατρέπεται σε Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας Α.Ε. με το Ν. 2932/2001. Το λιμάνι της Ελευσίνας βρίσκεται στο δυτικό άκρο της Αττικής Χερσονήσου και στο κέντρο του ομώνυμου κόλπου της Ελευσίνας.

Ο Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας, συστάθηκε σε Α.Ε. το 2003 με σύμβαση παραχώρησης από το Ελληνικό Δημόσιο για τη χρήση και εκμετάλλευση της ζώνης λιμένα που εκτείνεται σε 200 περίπου στρέμματα. Πρόκειται για ένα λιμάνι που από το 1992 έχει χαρακτηριστεί από την ελληνική Πολιτεία σε «εθνικής σημασίας», τόσο για τον στρατηγικό του ρόλο στη χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής, όσο και για τη πλεονεκτική γεωγραφική του θέση.

Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Ε. Α.Ε.

- Μεταφορά του λιμένα εκτός πόλης
- Δημιουργία νέων μαρίνων και εκσυγχρονισμός επισκευαστικών ζωνών
- Άμεσες δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος
- Ανάπτυξη επιχειρηματικού τουρισμού
- Ανάπτυξη πολιτιστικού και θεματικού τουρισμού
- Αναβάθμιση των κέντρων αναψυχής και εστίασης

Οργανισμός Λιμένος Ραφίνας (Ο.Λ.Ρ.)

Ο λιμένας Ραφήνα είναι κατεξοχήν λιμένας ακτοπλοΐας χωρίς οργανωμένη και συστηματική εμπορική κίνηση (μόνο μέσω ακτοπλοΐας διακινούνται συνήθη φορτία με φορτηγά οχήματα). Στον τομέα ευθύνης του Ο.Λ.Ρ. Α.Ε. ανήκουν τα επιβατικά λιμάνια της Ραφίνας και Αγ. Μαρίνας.

Το λιμάνι διαθέτει δύο (2) ράμπες επιβατηγών καταμαράν, δεκατρείς (13) ράμπες επιβατηγών - οχηματαγωγών και εβδομήντα (70) θέσεις αλιευτικών σκαφών.

Ο Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας, έχει ως βασική αποστολή την εξέλιξή του σε ένα σύγχρονο και ευέλικτο φορέα, ο οποίος θα στοχεύει στην εδραίωση του ρόλου του λιμένα Ραφήνας ως «Λιμένας - Πύλη» προς Β. Εύβοια και συγκεκριμένα νησιά των Β. Κυκλάδων (Ανδρος, Τήνος, Μύκονος, Πάρος), αναλαμβάνοντας συμπληρωματικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο Σύστημα Λιμένων της Αττικής.

Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Ρ. Α.Ε.

- Εξασφάλιση επαρκούς χρηματοδότησης και έγκαιρης ποιοτικής υλοποίησης των άμεσα απαραίτητων λιμενικών υποδομών/ανωδομών.
- Αξιοποίηση του συνόλου των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών και των σχετικών μελλοντικών επενδύσεων στο πλαίσιο αναβάθμισης της ασφάλειας του λιμένα και των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών.
- Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και αξιοποίηση των ευκαιριών του νέου Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου περί Μεταφορών.
- Συντονισμός/υλοποίηση της μετατροπής του Παλαιού Λιμένα Ραφήνας σε σύγχρονο καταφύγιο τουριστικών σκαφών.
- Αναβάθμιση και κατάλληλη ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου του Παλαιού Λιμένα Ραφήνας, διασφαλίζοντας ελεύθερη πρόσβαση του κοινού σε αυτό (αναβάθμιση της σχέσης πολίτη-θάλασσας).
- Ολοκλήρωση συμπληρωματικών έργων Αλιευτικού Καταφυγίου.

Οργανισμός Λιμένα Καβάλας (Ο.Λ.Κ.)

Στο λιμένα Καβάλας περιλαμβάνεται όλο το λιμενικό σύστημα που έχει αναπτυχθεί γύρω από την πόλη της Καβάλας. Πιο συγκεκριμένα το κεντρικό λιμάνι που ήταν το βασικό σημείο θαλασσίων μεταφορών, το λιμάνι Ελευθέρων που βρίσκεται 17 km δυτικά της Καβάλας και το λιμάνι της Νέας Καρβάλης που βρίσκεται ανατολικά της Καβάλας, όπου έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί νέο κρηπίδωμα και έχει μεταφερθεί εκεί όλη η εμπορική κίνηση του λιμένα.

Αναλυτικότερα ο εμπορικός λιμένας Φίλιππος Β' βρίσκεται στη Νέα Καρβάλη 7 χιλιόμετρα ανατολικά της Καβάλας. Ο εμπορικός λιμένας Φίλιππος Β' έχει δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορικών πλοίων μήκους έως 190m συνολικό εμβαδό χερσαίας ζώνης 170 χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα ενώ διαθέτει και απευθείας σύνδεση

στην Εγνατία Οδό, με δυνατότητα εξυπηρέτησης κοντέινερ, γενικού φορτίου και χύδην φορτίου.

Η Καβάλα, παρότι διαθέτει εγκαταστάσεις, δεν αναπτύσσει κατά το 2018 αλλά ούτε και τα προηγούμενα χρόνια εμπορευματική κίνηση.

Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Κ. Α.Ε.

- Παρακολούθηση των τάσεων στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και αναζήτηση καινοτόμων τροπών για την εκμετάλλευση των ευκαιριών.
- Άρρηκτη σύνδεση με τις ανάγκες των πελατών
- Βιώσιμη ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος σε υγιή οικονομική βάση.
- Συνεργασία με αλλά λιμάνια (εσωτερικού – εξωτερικού) και τον ιδιωτικό τομέα.
- Διάχυση της οικονομικής ανάπτυξης του λιμενικού συστήματος στην ευρύτερη περιοχή.

Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης (Ο.Λ.Α.)

Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης βρίσκεται σε μία στρατηγική θέση σε σχέση με τα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών διότι βρίσκεται στο άκρο του πανευρωπαϊκού άξονα ΙΧ αλλά και σε εθνικό επίπεδο, καθώς συνδέεται και με την Εγνατία Οδό αλλά και με το σιδηροδρομικό άξονα Τουρκίας - Θεσσαλονίκης – Βουλγαρίας. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει το πλεονέκτημα της επάρκειας χερσαίων χώρων και είναι από τα μεγαλύτερα σε διαθέσιμη χερσαία έκταση λιμάνια της χώρας, ενώ έχει δρομολογηθεί και η επέκτασή του. Αποτελεί ιδανικό λιμάνι για τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων, καθώς έχει πολύ χαμηλό κόστος απόκτησης πρόσθετης χερσαίας επιφάνειας.

Επιπλέον, έχει προγραμματιστεί η σύνδεση του με την Εγνατία Οδό και με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο με επιπλέον πρόβλεψη για την σιδηροδρομική σύνδεση με την προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων.

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης διαθέτει σταθμό εμπορευματοκιβωτίων με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 730 m από τα οποία τα 500m μπορούν να

χρησιμοποιηθούν για την κατακόρυφη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και τη διακίνηση χύδην φορτίων. Τα υπόλοιπα, προορίζονται για μικτή διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Παρά τις εγκαταστάσεις του το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία δεν έχει καθόλου διακίνησή εμπορευματοκιβωτίων για το 2018.

Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Α. Α.Ε.

- Μεγιστοποίηση της αξίας από την αξιοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού.
- Αξιοποίηση της παραγωγικότητας των διαθέσιμων πόρων για την παροχή προϊόντων και υπηρεσιών.
- Εξ ορθολογισμό του κόστους και περιορισμό της σπατάλης σε κάθε είδους πόρους.
- Ανάπτυξη πελατοκεντρικής νοοτροπίας και δυναμικού εμπορικού προσανατολισμού.
- Ενίσχυση της εξυπηρέτησης των πολιτών σε όλες τις κοινωνικές ομάδες.
- Μεγιστοποίηση της σχέσης ποιότητας/τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Επίτευξη ανταγωνιστικών επιδόσεων, σύμφωνα με τις καλύτερες πρακτικές που εφαρμόζονται στον κάθε τομέα, επιδιώκοντας την αριστεία.
- Αξιοποίηση των σύγχρονων χρηματοοικονομικών εργαλείων.
- Διασφάλιση ταχείας και αξιόπιστης παροχής πληροφοριών με στόχο τη συγκροτημένη και αποτελεσματική διαχείριση.
- Υλοποίηση έργων που έχουν άμεση αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα, έχουν συνοχή και είναι ολοκληρωμένα ώστε να επιτρέπουν την ανάπτυξη δραστηριοτήτων , την προσέλκυση νέων φορτίων και πελατών.

Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου (Ο.Λ.Λ)

Ο λιμένας του Λαυρίου βρίσκεται ανατολικά της Αττικής στην πόλη του Λαυρίου και κοντά στον Διεθνή Αερολιμένα Ελευθέριος Βενιζέλος. Η είσοδος λιμανιού έχει πλάτος 206 μέτρα και βάθος 20 μέτρα ενώ το λιμάνι έχει διάμετρο 350 μέτρα και βάθος 12 μέτρα. Στον ανατολικό τομέα του λιμανιού, φιλοξενούνται οι δραστηριότητες της ακτοπλοΐας, διαθέτει επιπλέον, επιβατικό σταθμό 2.700

τετραγωνικά μέτρα με τις απαραίτητες υποδομές που υπαγορεύουν ο κώδικας ISPS και η συνθήκη Σένγκεν. Στο βόρειο τομέα υπάρχει τελωνειακή αποθήκη, ενώ στο νότιο τομέα του λιμανιού εξυπηρετούνται πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων και χύδην φορτίων. Λειτουργεί συμπληρωματικά στο λιμάνι του Πειραιά και το λιμενικό σύστημα της Αττικής.

Το Λιμάνι του Λαυρίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς θαλάσσιους κόμβους με εξέχουσα γεωφυσική και στρατηγική θέση. Έχει καθοριστεί ως λιμάνι «εθνικής σημασίας» έχοντας συμπληρωματικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το λιμενικό σύστημα της Αττικής. Σήμερα, το λιμάνι εξυπηρετεί πολλαπλές δραστηριότητες, οι οποίες αφορούν την ακτοπλοΐα, τους τομείς σκαφών αναψυχής, κρουαζιερόπλοιων, την αλιεία, τον εμπορικό τομέα, καθώς και την αξιοποίηση χερσαίων εκτάσεων. Ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου συνεχίζει την αναπτυξιακή πορεία του, τόσο με έργα ανάπλασης και υποδομής όσο και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε να αναδειχθεί το λιμάνι του Λαυρίου σε πρωταγωνιστή στα ναυτιλιακά δρώμενα της Ελλάδας.

Στρατηγικοί στόχοι Ο.Λ.Λ. Α.Ε.

- Αποτελεσματική οργάνωση του λιμένα
- Παροχή ανταγωνιστικών λιμενικών υπηρεσιών
- Προσέλκυση νέων χρηστών του λιμένα μέσω νέων υπηρεσιών
- Προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών
- Αύξηση επιβατικής κίνησης
- Προσέλκυση κρουαζιέρας με αφετηρία το Λαύριο
- Προώθηση των μεγάλων αναπτυξιακών έργων

### **5.2.2. Βασικές κατευθύνσεις πολιτικής για την διαμόρφωση δικτύων λιμένων στον ελληνικό χώρο**

Σχετικά με την αναζήτηση στρατηγικών συμμαχιών και διαμόρφωση δικτύων λιμένων στην πορεία των ελληνικών λιμένων να γίνουν λιμένες τέταρτης γενιάς έχει ήδη γίνει ένα σημαντικό βήμα από πλευράς ελληνικού κράτους μέσω του νομοσχεδίου «ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας» άρθρο 36 κατά το οποίο «οι οργανισμοί λιμένων του νόμου 26 88/1999 και του εικοστού πρώτου άρθρου του νόμου 2932/2001 συγκροτούνται τα ακόλουθα λιμενικά δίκτυα ανώνυμες εταιρείες.»

- Το Αττικό λιμενικό δίκτυο
- Το δίκτυο λιμένων Βορείου Ελλάδος
- Το δίκτυο λιμένων Δυτικής Ελλάδας
- Τον οργανισμό λιμένα Ηρακλείου

Για τη δημιουργία των παραπάνω δικτύων η μοναδική μετοχή που κατέχει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) στους Οργανισμούς Λιμένος Λαυρίου – Ελευσίνας – Ραφήνας, εισφέρονται ως εισφορά σε είδος στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για τη δημιουργία του Αττικού λιμενικού δικτύου.

Αντίστοιχα η μοναδική μετοχή που κατέχει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) στους Οργανισμούς Λιμένος Καβάλας - Αλεξανδρούπολης και Βόλου εισφέρεται στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, για τη δημιουργία του δικτύου λιμένων Βορείου Ελλάδος.

Ενώ επίσης η μοναδική μετοχή που κατέχει το το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου στους Οργανισμούς Λιμένος Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας εισφέρεται στο μετοχικό κεφάλαιο του Οργανισμού Λιμένος Πατρών για τη δημιουργία του λιμενικού δικτύου δυτικής Ελλάδος.

Τέλος τα μετοχικά κεφάλαια του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και Οργανισμού Λιμένος Πάτρας, αυξάνονται κατά την ονομαστική αξία των εισφερόμενων μετοχών των οργανισμών που εντάχθηκαν σε κάθε δίκτυο αντίστοιχα.

Στρατηγικές συνεργασίες όπως αυτές που περιγράφονται παραπάνω, αποτελούν όχι μόνο λογική συνέχεια της εξέλιξης του ελληνικού λιμενικού προϊόντος, αλλά και απαραίτητη προϋπόθεση για την αναβάθμιση του ελληνικού χώρου σε πύλη εμπορίου της ευρωπαϊκής ηπείρου. Οι ελληνικοί περιφερειακοί λιμένες οφείλουν να εξελιχθούν σε λιμένες τέταρτης γενιάς, αν η Ελλάδα θέλει να έχει στο μέλλον ανταγωνιστική ή και κυρίαρχη θέση στην αγορά των μεταφορών.



## 6. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>

### Το μέλλον του Ελληνικού λιμενικού συστήματος στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο

#### 6.1. Η Θέση των ελληνικών λιμένων στις θαλάσσιες λεωφόρους

Διάφοροι παράγοντες όπως η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας αλλά και οι αυξημένες εμπορικές ροές από την Ασία, τείνουν να αλλάξουν τον ρόλο των ελληνικών λιμένων σε κομβικά σημεία του μεταφορικού δικτύου της Ανατολικής Μεσογείου.

Το εμπόριο Ευρώπης - Ασίας έχει εξελιχθεί σε μια από της πιο σημαντικές εμπορικές διαδρομές οδηγώντας τα λιμάνια να προσανατολιστούν προς την Ασία και την Κίνα από το δεύτερο μισό και μετά της δεκαετίας του 1990. Αυτό, οδήγησε σε μια αλλαγή των εμπορικών ροών από την λεκάνη του Ατλαντικού προς την διώρυγα του Σουέζ, δημιουργώντας καινούριες δυνατότητες για την Μεσόγειο και τις χώρες της. Η Ελλάδα βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της Μεσογείου και αποτελεί την πιο κοντινή χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην έξοδο της διώρυγας του Σουέζ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στις θαλάσσιες λεωφόρους κατηγοριοποιεί τους ελληνικούς λιμένες σε 5 συμπλέγματα. Τα συμπλέγματα αυτά είναι:

- Τα λιμάνια της ανατολικής ακτής
- Τα λιμάνια της δυτικής ακτής
- Τα λιμάνια της Αττικής
- Τα νησιωτικά λιμάνια
- Τα λιμάνια της Κρήτης

Μεγάλο ενδιαφέρον για την εξέλιξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος σε σημαντικό παράγοντα για το διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο, παρουσιάζουν οι λιμένες του συμπλέγματος της ανατολικής ακτής, που περιλαμβάνει τον λιμένα Θεσσαλονίκης, τον λιμένα του Βόλου, τον λιμένα της Καβάλας, και τον λιμένα της

Αλεξανδρούπολης. Τα λιμάνια αυτά σύμφωνα με το masterplan της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες λεωφόρους, πέραν της εξυπηρέτησης της οικίας τους περιφέρειας, εμφανίζουν και δυνατότητες προσέλκυσης φορτίων με προορισμό άλλες χώρες των Βαλκάνιων και της Μαύρης Θάλασσας. Οι λιμένες Καβάλας και Αλεξανδρούπολης διαχειρίζονται κυρίως γενικά και χύδην φορτία, και παρόλο που εμφανίζουν δυνατότητες προσέλκυσης περισσότερων και διαφορετικού τύπου φορτίων λόγω της γεωγραφικής τους θέσης, θα πρέπει να υποστούν αρκετές και σημαντικές βελτιώσεις προκειμένου να διαδραματίσουν κάποιο σημαντικό ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Οι βελτιώσεις αυτές αφορούν την υποδομή και την προσβασιμότητα των λιμένων αλλά και τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες τους. Ο λιμένας του Βόλου, που αποτελεί το τέταρτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας σε όγκο φορτίου, έχει δυνατότητα διαχείρισης κοντέινερ και βρίσκεται σε πάρα πολύ καλή θέση ώστε να εξυπηρετήσει την περιοχή της Θεσσαλίας, που αποτελεί την μεγαλύτερη αγροτική περιοχή της Ελλάδας. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελεί το δεύτερο πιο πολυάσχολο λιμάνι της Ελλάδας. Ένα σημαντικό ποσοστό των κοντέινερ που διέρχονται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί μέρος διαμετακομιστικού εμπορίου με προορισμούς κυρίως την Βουλγαρία, την Βόρειο Μακεδονία, και την Σερβία. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2009)

Το σύμπλεγμα των λιμένων της δυτικής ακτής που περιλαμβάνει την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, βρίσκεται σε μια αρκετά καλή τοποθεσία για την εξυπηρέτηση της κίνησης φορτίων και επιβατών, με αφετηρία την νότιο Ιταλία και κατά μήκος της Αδριατικής, με προορισμό την Ιταλία και χώρες της κεντρικής Ευρώπης. Το λιμάνι της Πάτρας διαχειρίζεται κυρίως φορτία τύπου RO-RO με το 95% αυτών να αποτελεί διεθνείς μεταφορές. Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας βρίσκεται σε καλύτερη τοποθεσία για την διαχείριση φορτίων από και προς τις χώρες των βαλκάνιων. Επιπλέον, ο λιμένας της Ηγουμενίτσας είναι απευθείας συνδεδεμένος με την Εγνατία Οδό, ενώ αναμένεται να υπάρξει και η δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης με το Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο που θα αυξήσει πολύ τις δυνατότητες διαχείρισης και εναλλακτικών τύπων φορτίων πέραν των RO-RO. Τέλος, η εγκατάσταση κάποιου διαμετακομιστικού κέντρου στην Θεσπρωτία αναμένεται να έχει θετικά αποτελέσματα για τις δυνατότητες του λιμένα της Ηγουμενίτσας. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2009)

Τα λιμάνια της Κρήτης και ιδιαίτερα αυτά του Ηρακλείου και της Σούδας λογίζονται ξεχωριστά από τα υπόλοιπα νησιωτικά λιμάνια, καθώς η Κρήτη είναι ένα

νησί με αρκετά μεγάλο μέγεθος, αρκετά σημαντική αγροκτηνοτροφική βιομηχανία και σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα αγροτικών προϊόντων. Επιπροσθέτως, η τοποθεσία της Κρήτης και η εγγύτητα της στην διώρυγα του Σουέζ, δημιουργούν δυνατότητες ανάπτυξης της Κρήτης σε διεθνή διαμετακομιστικό κόμβο όπου θεωρητικά θα μπορούσε να καλύψει όλη την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου με πλοία feeder για φορτία προερχόμενα από την Ασία. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2009)

## **6.2. Ο ρόλος των μικρών και μεσαίων λιμένων στο λιμενικό σύστημα της Ελλάδας**

Τα μικρά και μεσαία λιμάνια όπως κατηγοριοποιούνται με όρους χωρητικότητας, φαίνεται να διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στα σύγχρονα μοντέλα ανάπτυξης λιμένων. Αρχικά τα μικρού και μεσαίου μεγέθους λιμάνια σε ένα λιμενικό σύστημα είναι καθοριστικής σημασίας για την αποκέντρωση ενός λιμενικού συστήματος. Επιπλέον, διαδραματίζουν κομβικό ρόλο σε διαδικασίες περιφεριοποίησης των λιμένων (port regionalization) και συμβάλουν σημαντικά στον σχηματισμό πυλών πολλαπλών λιμένων (multi port gateway regions), που χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη ευελιξία δρομολόγησης, αλλά και εμφάνιση ανταγωνισμού και συντονισμού λειτουργιών μεταξύ των λιμένων. Κατά τους Feng και Notteboom τα μικρότερα και μεσαία λιμάνια μπορούν να αναπτυχθούν είτε ανεξάρτητα, συνθήκη που προϋποθέτει ότι τα λιμάνια θα αναγνωρίσουν και θα εκμεταλλευτούν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, είτε κατά συνέργεια προσπαθώντας να εδρεύσουν συνεργασίες με γειτονικά μεγαλύτερα λιμάνια εντός της ίδιας πύλης πολλαπλών λιμένων. (Feng, Notteboom 2013). Τα μικρά και μεσαία λιμάνια μπορούν να εστιάσουν την στρατηγική τους είτε στις συνδέσεις με την ενδοχώρα ανταγωνιζόμενα με τα μεγαλύτερα λιμάνια της περιοχής ή να αναζητήσουν πιθανά πλεονεκτήματα σε θέματα κόστους σε εξειδικευμένες αγορές. Μπορούν επίσης να εξασφαλίσουν την ανάπτυξη τους, εξυπηρετώντας τα μεγαλύτερα λιμάνια σε μια πύλη πολλαπλών λιμένων. Τα μικρότερα λιμάνια θεωρείται πως μειονεκτούν σε σχέση με τα μεγαλύτερα λιμάνια σε όρους διαθέσιμων πόρων για την ανάπτυξη τους. Ωστόσο, οι Feng και Notteboom υποστηρίζουν ότι τα μικρά και μεσαία λιμάνια ενός λιμενικού συστήματος διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση πυλών πολλαπλών λιμένων. Η ανάπτυξη των μικρότερων λιμένων εξαρτάται είτε από τα πλεονεκτήματα της τοποθεσίας τους είτε από την συνεισφορά τους στην βελτίωση των ήδη εδραιωμένων δικτύων logistics μιας πύλης πολλαπλών λιμένων. Τα μικρά και μεσαίου

μεγέθους λιμάνια, λόγω της μικρότερης κλίμακας τους, είναι πιο ευέλικτα στην αντιμετώπιση πιέσεων από την αγορά. Μπορούν να επανακαθορίσουν την στρατηγική τους και να στραφούν σε εξειδικευμένες αγορές συμπληρώνοντας τις λειτουργίες μιας πύλης πολλαπλών λιμένων ( Feng, Notteboom 2013).

### **6.3. Ανάπτυξη Ελληνικού λιμενικού συστήματος**

Για να εξασφαλίσει το ελληνικό λιμενικό σύστημα ένα ισχυρό μέλλον στο Διεθνές Διαμετακομιστικό Εμπόριο, θα πρέπει να αναπτυχθεί σε πύλη πολλαπλών λιμένων (multiport gateway region) καθώς η ευελιξία που παρουσιάζουν οι περιοχές αυτές σε θέματα δρομολόγησης τις κάνει πιο ελκυστικές για την ανάπτυξη logistics. Παραδείγματος χάριν, η ελκυστικότητα του Βελγίου και της Ολλανδίας ως τοποθεσίες Ευρωπαϊκών κέντρων διανομής, οφείλεται εν μέρη στην ύπαρξη και στην πολύ καλή συνδεσιμότητα πολλών διαφορετικών λιμένων στην περιοχή του Δέλτα Ρήνου - Σκάλδη (Rhine – Scheldt Delta). Η κυριαρχία του Βελγίου και της Ολλανδίας στο να φιλοξενούν ευρωπαϊκά κέντρα διανομών είναι ένας από τους βασικούς λόγους που το 27% της συνολικής διακίνησης κοντέινερ διεξάγεται μέσω του Δέλτα Ρήνου – Σκάλδη (Rhine–Scheldt Delta). Οποιαδήποτε αλλαγή στον σχεδιασμό των συστημάτων διανομής, όπως η μεταφορά ευρωπαϊκών κέντρων διανομής σε άλλες περιφέρειες, ή ένας σχεδιασμός του δικτύου προς ένα σύστημα περιφερειακών κέντρων διανομής, θα έχει αντίκτυπο στην κατανομή των ροών κοντέινερ μεταξύ των πύλων πολλαπλών λιμένων. (Notteboom 2010) Το μερίδιο αγοράς των μεσογειακών λιμένων αυξήθηκε κατά τις 10ετίες 1980 – 1990 κυρίως εις βάρος των λιμένων του συστήματος Hamburg-LA Havre ( Hamburg – LA Havre Range). Η μεταβολή αυτή οφείλεται κυρίως στην δημιουργία διαμετακομιστικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. (Notteboom 2010)

Με βάση τα παραπάνω, το λιμενικό σύστημα της Ελλάδας θα μπορούσε να διαμορφωθεί έτσι, ώστε τα μικρότερα και μεσαίου μεγέθους περιφερειακά λιμάνια του ελληνικού λιμενικού συστήματος να λειτουργούν συμπληρωματικά στα δυο μεγάλα λιμάνια της χώρας, τον Πειραιά και την Θεσσαλονίκη, που έχουν ήδη αναπτύξει μια σειρά από δραστηριότητες διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι συμπληρωματικές αυτές λειτουργίες μπορούν να περιλαμβάνουν είτε εξειδίκευση σε συγκεκριμένους τύπους φορτίων, είτε συμπληρωματικές λειτουργίες στις δραστηριότητες διαμετακομιστικού

εμπορίου των δυο μεγάλων λιμένων της χώρας. Η αξιοποίηση των περιφερικών λιμένων κατά αυτό τον τρόπο, συμβάλει στην διαμόρφωση μιας πύλης πολλαπλών λιμένων με μεγάλη σταθερότητα, που αναμένεται να αυξήσει την ελκυστικότητα της Ελλάδας στα logistics. Επιπλέον, η διαμόρφωση μιας τέτοιας περιοχής θα επιτρέψει στο ελληνικό λιμενικό σύστημα να διεισδύσει βαθύτερα στις αγορές της περιοχής των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου. Η πλειοψηφία περιφερικών λιμανιών της Ελλάδας ανταγωνίζονται, στην παρούσα κατάσταση, ουσιαστικά για την ίδια ενδοχώρα, την Ελλάδα που μπορεί να θεωρηθεί και περιορισμένη. Για τον λόγο αυτό η στόχευση των ελληνικών λιμένων θα πρέπει να είναι να διεισδύσουν βαθύτερα στην ενδοχώρα και κυρίως στην περιοχή των Βαλκανίων. Παράγοντες όπως οι συνεχώς αυξανόμενες ροές εμπορευμάτων από την Ασία προς την Ευρωπαϊκή Ένωση σε συνδυασμό με τις αναπτυσσόμενες οικονομίες της Ανατολικής Ευρώπης και Μεσογείου, δημιουργούν ιδανικές συνθήκες ανάπτυξης του ελληνικού λιμενικού συστήματος σε πύλη εμπορευμάτων προς την περιοχή των Βαλκανίων αλλά και σε σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο στην Ανατολική Μεσόγειο.

Αυτής της μορφής η ανάπτυξη εναρμονίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό με την στόχευση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για πολυτροπικές θαλάσσιες μεταφορές (θαλάσσιες λεωφόροι). Οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την σειρά τους παρέχουν περισσότερα κίνητρα και δημιουργούν νέες ευκαιρίες διαμόρφωσης της Ελλάδας σε σημαντικό παράγοντα στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο. Τέλος, η εναρμόνιση αυτή με τον σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εξασφαλίζει πρόσβαση σε μια σειρά αναγκαίων πόρων μέσω κοινοτικών χρηματοδοτήσεων για την αναμόρφωση του λιμενικού συστήματος της Ελλάδας.

Υπάρχουν δυνάμεις που υποστηρίζουν την είσοδο νεοεισερχομένων στην αγορά και περιλαμβάνουν τις νέες απαιτήσεις της ποντοπόρου ναυτιλίας (π.χ. καλή προσβασιμότητα, διαθεσιμότητα τερματικών, σύντομους χρόνους εξυπηρέτησης). Όπως και η έντονη ανάπτυξη που έχει παρουσιάσει η αγορά κοντέινερ κατά το παρελθόν και οι πιθανές αρνητικές οικονομίες κλίμακας στα υπάρχοντα λιμάνια που εμφανίζονται με την μορφή συμφόρησης ή έλλειψης διαθέσιμου χώρου για επέκταση. (Notteboom 2010) Το ζήτημα της συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα αποτελεί ένα αρκετά σημαντικό ζήτημα. Η συγκέντρωση μεγάλου όγκου κοντέινερ σε μια περιοχή ευνοεί την δημιουργία ενός εκτενούς δικτύου πολυτροπικών μεταφορών που με την σειρά του προσελκύει περισσότερο όγκο φορτίων. Τα μικρής κλίμακας λιμάνια

κοντέινερ δεν διαθέτουν τον απαιτούμενο όγκο φορτίων για να αναπτύξουν τακτικά δρομολόγια τρένων, γεγονός που με την σειρά του μειώνει την ελκυστικότητα του λιμένα. Μια συνήθης τακτική είναι τα μικρότερα λιμάνια να μεταφέρουν ένα σημαντικό κομμάτι των ροών εμπορευματοκιβωτίων τους σε μεγαλύτερα γειτονικά λιμάνια, ώστε να κάνουν χρήση των ήδη ανεπτυγμένων μεταφορικών δικτύων. Όμως, η ανάπτυξη κόμβων στην άμεση ενδοχώρα δημιουργεί δυνατότητες για τα μικρότερα λιμάνια να κάνουν χρήση των μεταφορικών δικτύων της ενδοχώρας χωρίς να βασίζονται σε μεγαλύτερα γειτονικά λιμάνια. Η εισαγωγή τέτοιων σημείων στην ενδοχώρα προωθεί τον σχηματισμό μιας πύλης πολλαπλών λιμένων (multiport gateway region) και αυξάνει το εύρος πιθανών δρομολογήσεων. (Notteboom 2010)

#### **6.4. Η περιφερειοποίηση των λιμένων ως απαραίτητο βήμα για την ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος**

Η διάδοσή του εμπορευματοκιβωτίου ως επικρατέστερο μέσω διανομής εμπορευμάτων οδήγησε στην εξέλιξη του λιμενικού συστήματος σε ένα σύνολο διαδρόμων συνδεδεμένων με λιμάνια που λειτουργούν ως πύλες για μεγάλα οικονομικά κέντρα της ενδοχώρας. Επιπλέον, η δημιουργία εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων σε περιοχές με αδύναμη ενδοχώρα, περιπλέκει ακόμη περισσότερο το ανταγωνιστικό τοπίο. Σύμφωνα με τον Notteboom κατά την 10ετία του 1990 η αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων, σε αρκετά μεγάλα λιμάνια, έφτασε σε ένα επίπεδο που έκανε επιτακτική την ανάγκη για πιο αποδοτικής μορφής μετακινήσεις από και προς την ενδοχώρα. (Rodrigue & Notteboom 2011)

Η έννοια της περιφερειοποίησης ενός λιμένα αναφέρεται στην μεταφορά λιμενικών δραστηριοτήτων εκτός των παραδοσιακών ορίων ενός λιμένα σε άλλες τοποθεσίες βαθύτερα στην ενδοχώρα, συνδέοντας των λιμένα με ένα δίκτυο κέντρων φόρτωσης μέσω σιδηροδρόμου ή φορτηγίδων και μικρότερων πλοίων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. (Notteboom & Rodrigue 2005)

Ο σχεδιασμός αποδοτικότερης μορφής μετακινήσεων περιλαμβάνει την ενσωμάτωση κέντρων διανομής και τερματικών σταθμών ως ενεργούς κόμβους στην διαμόρφωση κέντρων φόρτωσης. Η φάση αυτή της περιφερειοποίησης χαρακτηρίζεται από την από κοινού ανάπτυξη κέντρων φόρτωσης και εγκαταστάσεων logistics, γεγονός που οδηγεί στην δημιουργία ενός δικτύου περιφερειακών κέντρων φόρτωσης.

Το δίκτυο αυτό υποστηρίζεται από 2 τύπους υποδομών ανάλογα τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. (Rodrigue & Notteboom 2011)

Λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Λιμάνια σε ποταμούς η κανάλια σε αστικά κέντρα όπου την μετακίνηση των εμπορευμάτων αναλαμβάνουν φορηγίδες και μικρότερα πλοία. Τέτοιου είδους δίκτυα αποτελούν χαρακτηριστικό των κάτω χωρών και του Δέλτα Ρήνου -Σκάλδη (Rhine-Scheldt Delta) όπου τα λιμάνια αυτά τροφοδοτούν τα μεγαλύτερά λιμάνια της περιοχής.

Εσωτερικά τερματικά. Εσωτερικοί σταθμοί μεταφόρτωσης και αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με τα λιμάνια μέσω σιδηροδρόμου. Οι ΗΠΑ έχουν ένα αρκετά ανεπτυγμένο δίκτυο εσωτερικών τερματικών.

Επιπλέον, πρέπει να δημιουργηθούν υποστηρικτικές δομές για την συγκέντρωση δραστηριοτήτων logistics σε συνεργασία με τα τερματικά. Οι λιμενικές αρχές διευκολύνουν τέτοιες μορφές ανάπτυξης καθώς οι δραστηριότητες αυτές υποστηρίζουν και δημιουργούν προστιθέμενη αξία στις λιμενικές δραστηριότητες

Η φάση της περιφερειοποίησης απαιτεί τέτοιες υποστηρικτικές δομές ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στην αλλαγή των σχέσεων μεταξύ λιμένα και ενδοχώρας. Οι λιμενικές αρχές συχνά διευκολύνουν την δημιουργία ζωνών logistics ακόμη και συμμετέχοντας οικονομικά όπως φαίνεται από το παράδειγμα του λιμένα της Αμβέρσας και την συμμετοχή του στο Trilogiport ( τερματικός σταθμός / ζώνη logistics) πλησίον του εσωτερικού λιμένα της Λιέγης και την συμμετοχή στον τερματικό σταθμό Container Beaverton στο Βέλγιο. (Rodrigue & Notteboom 2011)

Η περιφερειοποίηση των λιμένων του ελληνικού λιμενικού συστήματος είναι ένα κρίσιμο βήμα που θα επιτρέψει στα ελληνικά λιμάνια να διεισδύσουν βαθύτερα στην βαλκανική ενδοχώρα αλλά και να υπερπηδήσουν τυχών χωροταξικά εμπόδια στην ανάπτυξη τους. Επιπλέον, οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις μεταφορές δημιουργούν, τις απαραίτητες συνθήκες εγκαθίδρυσης εκσυγχρονισμένων μεταφορικών δικτύων που θα επιτρέψουν την αποδοτική σύνδεση των λιμένων με απομακρυσμένα εσωτερικά τερματικά.

## 6.5. Η Περιφερειοποίηση του Πορτογαλικού λιμενικού συστήματος

Σε αντίστοιχη αναπτυξιακή κατεύθυνση κινείται το πορτογαλικό λιμενικό σύστημα μέσω της περιφερειοποίησης των λιμένων του προς της περιφέρειες της Ισπανίας που συνορεύουν με την Πορτογαλία.

Το πορτογαλικό λιμενικό σύστημα αποτελείται από ένα σύνολο λιμένων που βρίσκονται κατά μήκος της ακτής της Πορτογαλίας. Τα λιμάνια της Πορτογαλίας μοιράζονται την ίδια ενδοχώρα και είναι διασυνδεδεμένα μεταξύ τους μέσω του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου. Τα χαρακτηριστικά αυτά το ταξινομούν ως μια πύλη πολλαπλών λιμένων. Τα λιμάνια εξυπηρετούν κυρίως την πορτογαλική ενδοχώρα αλλά και περιοχές της Ισπανίας και της περιφέρειας της Μαδρίτης. Τα container που διακινούνται στα λιμάνια της Πορτογαλίας προορίζονται κυρίως για την Πορτογαλία και κάποιες περιοχές της Ισπανίας. Ο λόγος για αυτό το μοτίβο ανάπτυξης είναι ότι ο πληθυσμός της Πορτογαλίας και οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης της πορτογαλικής οικονομίας δεν επαρκούν από μόνα τους για να αυξήσουν την κίνηση φορτίων που διαχειρίζονται τα πορτογαλικά λιμάνια. Από την άλλη ο πληθυσμός των ισπανικών περιφερειών που συνορεύουν με την Πορτογαλία είναι σχεδόν ίσος με αυτόν της Πορτογαλίας και το ΑΕΠ τους σχεδόν διπλάσιο γεγονός που δημιουργεί μεγάλο ενδιαφέρον για την επέκταση προς αυτές τις περιοχές. Αυτό καθίσταται εφικτό μέσω της επιτυχημένης διαδικασίας περιφερειοποίησης των πορτογαλικών λιμένων. Επιπλέον, η πολιτική των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς και η δημιουργία σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων και πιο συγκεκριμένα του σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου Νο 4 που έχει σαν αφετηρία τα λιμάνια της Πορτογαλίας και τερματίζει στην Βόρεια Ευρώπη διερχόμενος από την περιφέρεια της Μαδρίτης.(Santos και Soares 2017)

Η περίπτωση της Πορτογαλίας μοιράζεται αρκετά κοινά χαρακτηριστικά με την περίπτωση της Ελλάδας. Στο πλαίσιο αυτό αποτελεί ένα καλό παράδειγμα για το μέλλον του ελληνικού λιμενικού συστήματος που οδηγεί στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων. Αρχικά είναι υψίστης σημασίας η ανάπτυξη ενός περιφερειακού δικτύου εσωτερικών τερματικών για την επιτυχή περιφερειοποίηση των λιμένων. Επιπλέον, οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης παίζουν καταλυτικό ρόλο στην Περιφερειοποίηση των λιμένων της Πορτογαλίας μέσω της δημιουργίας νέων και



αναβάθμισης των ήδη υπαρχόντων μεταφορικών δικτύων της χώρας. Αντίστοιχο ρόλο πρέπει να αναμένεται να διαδραματίσουν οι ευρωπαϊκές πολιτικές και για την ανάπτυξη του Ελληνικού λιμενικού συστήματος.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι μεταφορές αποτελούν βασικό παράγοντα της εθνικής οικονομίας. Η συνεισφορά τους είναι τέτοια, που προκαλεί πολλαπλασιαστικά οφέλη, είτε έμμεσα είτε άμεσα. Ωστόσο, το μεταφορικό σύστημα της Ελλάδας δεν είναι αρκετά ανεπτυγμένο, με αποτέλεσμα να μη συνεισφέρει τα μέγιστα στην οικονομία της χώρας. Οι πολιτικές μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποδεικνύουν ότι οι μεταφορές διαδραματίζουν κομβικό ρόλο και αποτελούν βασικό μοχλό ανάπτυξης της ευρωπαϊκής οικονομίας. Παράλληλα, είναι ξεκάθαρη η πιθανότητα χρηματοδότησης της ανάπτυξης υποδομών μεταφορών από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ευρωπαϊκή προσέγγιση των λεωφόρων της θάλασσας καταδεικνύει ότι τα λιμάνια και η ναυτιλία εν γένει, αναμένεται να διαδραματίσουν κομβικό ρόλο στις συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ελλάδα ως η κατεξοχήν νησιωτική χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη μακρά ναυτική της ιστορία διαθέτει τις καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης των λιμένων της ως πύλες εμπορίου και ως κόμβους διεθνούς διαμετακόμισης. Η στόχευση αυτή είναι εξάλλου συμβατή με τις πολιτικές επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την πραγματοποίηση όμως αυτής της αναβάθμισης, η Ελλάδα οφείλει να αναπτύξει τα περιφερειακά της λιμάνια, ώστε να λειτουργούν σαν ένα σύνολο εξυπηρετώντας παράλληλα τις μεταφορικές ανάγκες Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι λειτουργώντας ανταγωνιστικά μεταξύ τους.

Ωστόσο είναι επιτακτική η ανάγκη βελτίωσης της κακής ποιότητας του μεταφορικού δικτύου της Ελλάδος. Αν και υπάρχει τάση ιδιωτικοποίησης λιμένων, παρατηρείται ότι αυτό αποτελεί εξαίρεση στην Ευρώπη, με την πλειοψηφία των ευρωπαϊκών λιμένων να διατηρείται υπό κρατική ιδιοκτησία ιδιωτικοποιώντας μόνο την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος λειτουργώντας έτσι με το μοντέλο landlord. Επιπλέον, συμπεραίνεται ότι το κράτος σαν οντότητα μπορεί να λειτουργήσει αποδοτικά στην ανάπτυξη λιμένων αναπτύσσοντας εταιρείες διαχείρισης λιμένων όπως στο παράδειγμα της Ισπανίας. Για την ανάπτυξη όμως αυτού του σχεδίου οφείλουν να διορθωθούν μία σειρά από παθογένειες του ελληνικού συστήματος μεταφορών, που κυρίως έχουν να κάνουν με θέματα συνδεσιμότητας μεταξύ των λιμένων και των χερσαίων μέσων, καθώς και με θέματα συμφόρησης. Τα προβλήματα αυτά αποτελούν σημαντική τροχοπέδη, σε βαθμό που καθιστά την πλειοψηφία των λιμένων της

Ελλάδας μη ανταγωνιστικά σε παγκόσμιο επίπεδο. Επιπλέον, οι ελληνικοί περιφερειακοί λιμένες, οφείλουν να αναπτυχθούν σε λιμένες τέταρτης γενιάς λειτουργώντας ως δίκτυα λιμένων για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και για την ταχύτερη εξυπηρέτηση.

Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τα Ανατολικά και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες των Βαλκανίων παρουσιάζει μια αρκετά σημαντική ευκαιρία για την Ελλάδα να εξελιχθεί ως η βασική πύλη εμπορευμάτων της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου. Ο σχεδιασμός των λεωφόρων της θάλασσας ενισχύει ακόμη περισσότερο την θέση της Ελλάδας ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου. Το masterplan της Ευρωπαϊκής Ένωσης ταξινομεί τα Λιμάνια σε πέντε διαφορετικά συμπλέγματα τα οποία μπορούν να παρέχουν διαφορετικές λιμενικές υπηρεσίες. Αρκετά σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος αναμένεται να παίξουν τα μικρότερα και μεσαίου μεγέθους λιμάνια εστιάζοντας τις στρατηγικές τους σε εξειδικευμένες αγορές και λειτουργώντας συμπληρωματικά στα μεγαλύτερα λιμάνια στα πλαίσια μιας πύλης πολλαπλών λιμένων. Κομβικής σημασίας για την εξέλιξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος είναι η διαμόρφωση του σε πύλη πολλαπλών λιμένων που εμφανίζει πολλαπλά οφέλη όπως παραδείγματος χάριν ευελιξία δρομολόγησης και μεγαλύτερη διαθεσιμότητα τερματικών. Η διαμόρφωση της Ελλάδας σε πύλη πολλαπλών λιμένων, θα επιτρέψει στα ελληνικά λιμάνια να διεισδύσουν βαθύτερα στην ενδοχώρα των Βαλκανίων. Επιπρόσθετα, η δημιουργία τερματικών στην ενδοχώρα που προωθεί τον σχηματισμό μιας πύλης πολλαπλών λιμένων, επιτρέπει στα μικρότερου μεγέθους λιμάνια την ευκολότερη πρόσβαση στα εκτενή μεταφορικά δίκτυα της ενδοχώρας. Η εισαγωγή τέτοιων κόμβων στο μεταφορικό σύστημα της Ελλάδας, προωθεί διαδικασίες περιφερειοποίησης, δηλαδή μεταφοράς των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτός των παραδοσιακών ορίων του λιμένα. Η περιφερειοποίηση των ελληνικών λιμένων είναι ένα απαραίτητο βήμα για την εξέλιξη του λιμενικού συστήματος με πολλαπλά οφέλη, που θα επιτρέψει στα ελληνικά λιμάνια να υπερπηδήσουν σημαντικά αναπτυξιακά εμπόδια. Η περιφερειοποίηση υποστηρίζεται από την δημιουργία εσωτερικών τερματικών μεταφόρτωσης container, άμεσα συνδεδεμένων με τα λιμάνια, μέσω σιδηροδρόμου. Ωστόσο η δημιουργία τέτοιων κόμβων πρέπει να υποστηριχθεί από δομές που να συγκεντρώνουν τις δραστηριότητες logistics σε συνεργασία με τα τερματικά. Η περιφερειοποίηση υποστηρίζεται από τις λιμενικές αρχές στην πλειοψηφία των περιπτώσεων και

αντίστοιχα θα πρέπει να στηριχθεί από τις λιμενικές αρχές της χώρας, καθώς η ανάπτυξη εσωτερικών τερματικών δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οφέλη και προστιθέμενη αξία για τα λιμάνια. Πολύ χρήσιμα συμπεράσματα για την ανάπτυξη του ελληνικού λιμενικού συστήματος μπορούμε να εξάγουμε από την περίπτωση της Πορτογαλίας, ειδικότερα για το πως οι διαδικασίες περιφερειοποίησης των πορτογαλικών λιμένων μπορούν να συνεισφέρουν καταλυτικά στην διείσδυση τους στην ενδοχώρα της Ισπανίας.

Εν κατακλείδι, τα οφέλη από την ανάπτυξη του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας αλλά και από την ανάπτυξη των λιμένων, αναμένεται να είναι πάρα πολλά, τόσο σε επίπεδο νέων θέσεων εργασίας, όσο και σε επίπεδο εισροών κεφαλαίων στην εθνική οικονομία. Βέβαια, η ανάπτυξη αυτή θα πρέπει να γίνει με συνέπεια στην περιβαλλοντική προστασία, καθώς οι μεταφορές μπορούν να έχουν καταστρεπτικές συνέπειες για το περιβάλλον και σε τοπικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Τέλος, η πολιτική μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιουργεί μοναδικές ευκαιρίες για το μεταφορικό σύστημα της Ελλάδας και ιδιαίτερα για τους λιμένες και τις θαλασσιές μεταφορές. Η εξέλιξη αυτή μπορεί να αποτελέσει έναν πανίσχυρο μοχλό ανάπτυξης και προσέλκυσης περαιτέρω επενδύσεων. Με τις κατάλληλα στοχευμένες παρεμβάσεις αυτό αποτελεί ένα απολύτως ρεαλιστικό στόχο.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Συγγράμματα

Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2021) *Port Economics, Management and Policy*, New York: Routledge. Forthcoming.

Jean-Paul Rodrigue (2020), *The Geography of Transport Systems FIFTH EDITION* New York: Routledge, ISBN 978-0-367-36463-2 <https://transportgeography.org/>

Παρδάλη Α.,(2007). *Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων*. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ Αθήνα

Τσελέντης Β.,(2008), *Διαχείριση θαλασσιού περιβάλλοντος και ναυτιλία*. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ Αθήνα

Σαμπράκος Ε.,(2001), *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ Αθήνα

### Επιστημονικά άρθρα

Notteboom, T., (2010). “*Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: An update*”. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, no. 4, pp. 567-583.

Feng, L and Notteboom T. (2013). *Peripheral challenge by Small and Medium Sized Ports (SMPs) in Multi-Port Gateway Regions: the case study of northeast of China*, *Polish Maritime Research*, Special Issue 2013, 20 pp.55-66

Marco Ponti, Andrea Boitani, Francesco Ramella, (2013) *The European transport policy: Its main issues, Case Studies on Transport Policy*, Volume 1, Issues 1–2,2013,Pages 53-62,ISSN2213-624X,

Ernestos Tzannatos, (2010) *Ship emissions and their externalities for Greece, Atmospheric Environment*, Volume 44, Issue 18,2010,Pages 2194-2202,ISSN 1352-2310,

Langen, Peter & Nijdam, Michiel. (2009). *A best practice in cross-border cooperation : Copenhagen Malmö Port*.

Tiago A. Santos, C. Guedes Soares. (2017). *Development dynamics of the Portuguese range as a multi-port gateway system*. Journal of Transport Geography, Volume 60, 2017, Pages 178-188, ISSN 0966-6923,

Rodrigue, J., & Notteboom, T. (2011). *Port regionalization : improving port competitiveness by reaching beyond the port perimeter*.

Notteboom, T. and J-P Rodrigue (2005) “*Port Regionalization: Towards a New Phase in Port Development*”, Maritime Policy and Management, Vol. 32, No. 3, pp. 297-313.

### **Κείμενα διεθνών οργανισμών και κρατικών φορέων**

European Commission (2009) *ELABORATION OF THE EAST MEDITERRANEAN MOTORWAYS OF THE SEA MASTER PLAN*

European Sea Port Organization. (2016). *Trends in EU Ports Governance 2016*.

O.O.Σ.Α.. (2014). *The Competitiveness of Global Port-Cities*. OECD publishing.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2019). *Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014 – 2025 1η Αναθεώρηση*.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2021). *Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025*.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ,(2013) «ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΩ ΕΣΠΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή.,(2018), *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*

Barcelona Activa, (2012) *The evolution of sea transport: 4th generation ports*

UNCTAD, (1997). *PORT NEWSLETTER NO 19*

I.A.T.A. (2018). *Δείκτες ανταγωνιστικότητας ρυθμιστικού πλαισίου αερομεταφορών Ελλάδα*

## Ηλεκτρονικές πηγές

European Commission. Completion of TEN-T High Speed Rail Core Network. URL = [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-rail-hs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-rail-hs_en) (Online: 13/1/2021)

European Parliament. Common transport policy: overview. URL = <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview> (Online: 21/12/2020)

European Commission. White paper 2011 URL = [https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/european-strategies/white-paper-2011_en) (Online: 19/12/2020)

European Parliament. Trans-European Networks – guidelines. URL = <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/135/trans-european-networks-guidelines> (Online: 18/12/2020)

European Commission. Trans-European Transport Network (TEN-T). URL = [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en) (Online: 11/12/2020)

European Commission. Innovation and Networks Executive Agency INEA. URL= <https://ec.europa.eu/inea/en> (Online: 13/1/2021)

European Commission. Connecting Europe Facility. URL= <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility> (Online: 21/2/2021)

European Commission. Connecting Europe Facility (CEF) for Transport. URL= <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport> (Online: 22/2/2021)

European Commission. TEN-T. URL= <https://ec.europa.eu/inea/ten-t> (Online: 1/2/2021)

European Commission. Cohesion Fund. URL= [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/cohesion-fund/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/cohesion-fund/) (Online: 2/2/2021)

European Commission. European Social Fund. URL= [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/social-fund/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/social-fund/) (Online: 9/2/2021)

European Commission. European Regional Development Fund. URL= [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/erdf/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/erdf/) (Online: 10/1/2021)

European Commission. European Structural and Investment Funds. URL= [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/funding/](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/funding/) (Online: 22/1/2021)

European Commission. Marco Polo. URL= <https://ec.europa.eu/inea/marco-polo> (Online: 4/2/2021)

European Commission. Thrasio Pedio freight complex to shift goods transport from road to rail. URL= [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/projects/greece/thrasio-pedio-freight-complex-to-shift-goods-transport-from-road-to-rail](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/greece/thrasio-pedio-freight-complex-to-shift-goods-transport-from-road-to-rail) (Online: 27/2/2021)

HELLENIC REPUBLIC ASSET DEVELOPMENT FUND. (2019). 10 Port Authorities. URL= <https://www.hradf.com/portfolio/view/121/10-port-authorities> (Online: 1/3/2021)

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. (2012). Άρθρο 36 : Διακυβέρνηση Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. URL= [http://www.opengov.gr/ynanp/?p=122&fbclid=IwAR19Lr6Is8Pvr9NGPnoGN517QNERzpiLBmYgy9bwKPY07TisxfQuZ-R\\_mJY](http://www.opengov.gr/ynanp/?p=122&fbclid=IwAR19Lr6Is8Pvr9NGPnoGN517QNERzpiLBmYgy9bwKPY07TisxfQuZ-R_mJY) (Online: 1/12/2020)

Eurostat (2020). Top 20 ports handling containers, 2008-2018 (thousand TEUs). URL= [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Top\\_20\\_ports\\_handling\\_containers,\\_2008-2018\\_\(thousand\\_TEUs\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Top_20_ports_handling_containers,_2008-2018_(thousand_TEUs).png) (Online:4/12/2020)

Ελληνική Εταιρεία Logistics. (2018). 4η Πανελλήνια Έρευνα για την Εφοδιαστική Αλυσίδα. URL= <https://eel.gr/2018/12/04/4%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%B1-%CE%B5%CF%81%CE%B5%CF%85%CE%BD%CE%B1-2018/> (Online: 21/3/2021)

Government of Spain. Ports of the State (Puertos del Estado). URL= <http://www.puertos.es/en-us/nosotrospuertos/Pages/Nosotros.aspx> (Online: 6/3/2021)

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2021). Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025. URL= <http://www.opengov.gr/yime/?p=4654> (Online: 29/3/2021)

European Commission. Core network corridors. URL= <https://ec.europa.eu/transport/node/2443> (Online: 4/4/2021)

European Commission. Motorways of the Sea. URL= [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways\\_sea\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea_en) (Online: 5/4/2021)

European Sea Ports Organisation. (2016). Trends in EU Ports Governance 2016. URL= <https://www.espo.be/publications/trends-in-eu-ports-governance-2016> (Online: 9/4/2021)

Υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας. ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ. URL= <http://www.ypa.gr/our-airports> (Online 5/6/2021)