

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ



**ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

«Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Περίπτωση του λιμανιού του Βόλου»

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

(Τσαλαπάτας Δημήτριος)

Ημερομηνία
22 Σεπτεμβρίου 2004

ΧΙΟΣ

(Τσαλαπάτας Δημήτριος)

(Η ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Περίπτωση του λιμανιού του Βόλου)

Ημερομηνία
22 Σεπτεμβρίου 2004

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας: Τσαλαπάτας Δημήτριος

Επιβλέπουσα : Κ. Λεκάκου Μαρία

ΧΙΟΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	1
Κατάλογος διαγραμμάτων, σχημάτων, πινάκων.....	3
Κεφάλαιο 1 Εισαγωγή.....	4
Κεφάλαιο 2 Ναυτιλία μικρών αποστάσεων.....	5
2.1 Πλεονεκτήματα.....	5
2.2 Εμπορικές συναλλαγές και ζήτηση φορτίων.....	9
Κεφάλαιο 3 Παράγοντες που επηρεάζουν την λειτουργία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.....	11
3.1 Ελληνικές επιχειρήσεις.....	11
3.2 Λιμένες και υποδομή.....	13
3.3 Σημαίες νηολόγησης.....	13
Κεφάλαιο 4. Τύποι πλοίων.....	16
4.1 Μότορσιπς.....	16
4.2 Πλοία ξηρού φορτίου.....	17
4.3 Τάνκερς.....	19
4.4 Επιβατηγά πλοία και φερμπότς.....	21
4.5 Κοντεινερσιπς.....	23
Κεφάλαιο 5 :Πολιτικές και κανονισμοί της Ε.Ε.....	26
5.1 Αποφάσεις Συμβουλίου Ε.Ε. στην Χιχόν.....	26
5.2 Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, οι οδηγοί της αύξησης και της συνοχής.....	35
5.3 Τελωνιακά καθεστάτα που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.....	37
5.3.1 Τα Κοινοτικά και μη εμπορεύματα μεταφέρονται εντός της Ε.Κ.....	40
5.3.2 Τα εμπορεύματα εισέρχονται στην Ε.Κ. από κάποια τρίτη χώρα και τοποθετούνται σε ελεύθερη ζώνη, πριν από τον εκτελωνισμό του και την παράδοσή τους σε ελεύθερη κυκλοφορία.....	41
5.3.3 ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΞΑΓΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚ.....	42
5.3.4 Τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω του εδάφους της Ε.Κ υπαγόμενα στο καθεστώς της τελωνειακής διαμετακόμισης ή σε κάποιο άλλο καθεστώς.....	43
Κεφάλαιο 6 : Ο Βόλος.....	44
6.1 Το λιμάνι του Βόλου.....	44
6.2 Μορφή και έκταση του λιμανιού.....	45
6.3 Η θέση του Βόλου στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα.....	45
6.4 Αποτίμηση της λειτουργίας και των προοπτικών του λιμένα Βόλου από τους χρήστες-S.W.O.T. Ανάλυση.....	46
6.5 Θετικοί- Αρνητικοί παράγοντες επιρροής.....	48

Κεφάλαιο 7: Το λιμάνι του Βόλου στο πλαίσιο του Ελληνικού και του διεθνούς ανταγωνισμού.....	50
7.1 Τομείς λειτουργίας του λιμανιού.....	50
7.2 Μειονεκτήματα- Πλεονεκτήματα- Δυνατότητες- Προϋποθέσεις.....	51
7.2.1 Μειονεκτήματα.....	51
7.2.2 Πλεονεκτήματα.....	52
7.2.3 Δυνατότητες.....	52
7.2.4 Προϋποθέσεις.....	53
Κεφάλαιο 8: Η Διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Συρίας.....	55
8.1 Ιστορική εξέλιξη της γραμμής Ro-Ro.....	55
8.2 Ο αριθμός των διελεύσεων.....	58
8.3 Τα πλοία της γραμμής (Αφιξοαναχωρήσεις – πληρότητα).....	60
8.4 Τα εμπορεύματα που έχουν μεταφερθεί.....	63
Κεφάλαιο 9 : Προορισμός – Εθνικότητες οχημάτων.....	65
9.1 Ο προορισμός των αυτοκινήτων.....	65
9.2 Οι εθνικότητες των οχημάτων.....	68
Κεφάλαιο 10: Η έρευνα ερωτηματολογίου.....	69
10.1 Ερωτήσεις 1 και 2: Από που έρχεσαι - που πηγαίνεις;.....	69
10.2 Που έστειλε τα εμπορεύματά της η κάθε χώρα.....	75
10.3 Ερώτηση 3: Τι μετέφερε ο κάθε οδηγός.....	78
10.4 Ερώτηση 4: Θα επιστρέψετε δίχως φορτίο;.....	79
10.5 Ερώτηση 5 : Θα επιστρέψετε και πάλι με το πλοίο;.....	81
10.6 Ερωτήσεις 6-7: Η ποιότητα της προσφερόμενης εξυπηρέτησης.....	81
10.7 Τα προβλήματα των οδηγών.....	81
10.8 Τα οχήματα που επιστρέφουν.....	84
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 : Σημασία και Επιπτώσεις της πορθμειακής γραμμής στην Πόλη του Βόλου.....	87
11.1 Σημασία.....	87
11.2 Επιδράσεις της διαμετακομιστικής γραμμής για την πόλη.....	87
Κεφάλαιο 12 : Προοπτική σύνδεσης Βόλου-Σμύρνης.....	89
12.1 Εισαγωγή.....	89
12.2 Μεθοδολογία.....	90
12.3 Εφαρμογή της μεθοδολογίας στη δημιουργία νέας ναυτιλιακής γραμμής μεταξύ Βόλου-Σμύρνης.....	95
Κεφάλαιο : 13 Συμπεράσματα.....	98
Βιβλιογραφία.....	99
Παράρτημα.....	101

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία εξετάζει την δυνατότητα σύνδεσης του λιμανιού του Βόλου με την Συρία (λιμάνια Ταρτούς και Λαττάκειας) και με το λιμάνι της Σμύρνης, αφού και οι δυο γραμμές εντάσσονται στα πλαίσια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Στην περίπτωση της Συρίας εξετάζεται η λειτουργία πορθμειακής γραμμής Ro-Ro, η προηγούμενη εμπειρία που είχε ο Βόλος με τους λιμένες της Συρίας (1978-1987) και η συνεκτίμηση των σημερινών δεδομένων. Όσον αφορά την περίπτωση σύνδεσης του Βόλου με το λιμάνι της Σμύρνης διερευνάται η δρομολόγηση ενός τύπου σύγχρονου Ro-Pax (Ferry-Επιβατηγό / οχηματαγωγό) και η εφαρμογή της μεθοδολογίας στην γραμμή Βόλου-Σμύρνης.

Στην αρχή γίνεται αναφορά στα πλεονεκτήματα που προσφέρει η ναυτιλία μικρών αποστάσεων και τις εμπορικές συναλλαγές της. Επιχειρείται αναφορά στους παράγοντες που επηρεάζουν την λειτουργία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και του εμπορίου, στους κύριους τύπους πλοίων του Ελληνόκτητου στόλου που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων και στις πολιτικές και τους κανονισμούς που προωθεί η Ε.Ε.

Στην συνέχεια γίνεται αναφορά, στην θέση του λιμανιού του Βόλου στο εθνικό λιμενικό σύστημα, στους θετικούς και αρνητικούς παράγοντες επιρροής του, καθώς και στις δυνατότητές του στο πλαίσιο του Ελληνικού και διεθνούς ανταγωνισμού.

Έπειτα εξετάζεται η διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Συρίας, παρατίθεται έρευνα ερωτηματολογίου και γίνεται αναφορά στην σημασία και τις επιπτώσεις που είχε η γραμμή στην πόλη του Βόλου.

Τέλος εξετάζεται η προοπτική επαναλειτουργίας της γραμμής Βόλου-Συρίας και η προοπτική λειτουργίας ναυτιλιακής γραμμής μικρής απόστασης από το λιμάνι του Βόλου σε αυτό της Σμύρνης.

Με την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Χαράλαμπο Σκυργιάννη Συγκοινωνιολόγο Μηχανικό Διευθυντή του Διεθνές Ερευνητικού Κέντρου Ανατολικής Μεσογείου για τις μεταφορές, τον κ. Ταμία Γιάννη Τοπογράφο Μηχανικό του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, τον κ. Νίκο Βισβίκη Διευθυντή του πρακτορείου VIS TRAVEL, τον κ. Δημήτρη Γεωργιάδη Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, τον κ. Ευάγγελο Κορωναίο

Υπεύθυνο Στατιστικής του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, τον κ. Παναγιώτη Φλόκα Ναυλομεσίτη της FLOKAS Shipping Agency LTD Agents-Shipbrokers, τον κ. Χρίστο Παπαγεωργάκη Διευθυντή της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, τον κ. Ιωάννη Τσενεμπή Γενικό Διευθυντή του Ελληνικού Επιμελητηρίου Ναυτιλίας, τον κ. Ιωάννη Κουρουνιώτη Υποπλοίαρχο της Ελληνικής Ακτοφυλακής, την κ. Βενετία Καλλιπολίτου Υποπλοίαρχος Α.Σ, την κ. Τραϊφόρου Υπεύθυνη Στατιστικής στο Υ.Ε.Ν., για την πολύτιμη καθοδήγησή τους και τις πληροφορίες που μου παρείχαν καθώς χωρίς αυτές δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί η εργασία μου.

Πολλές ευχαριστίες και στον κ. Γεώργιο Παπαδέλλη Πολιτικό Μηχανικό Ε.Μ.Π. Σύμβουλο Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων και Ιδιωτικών Επενδύσεων, ο οποίος μου πρόσφερε απλόχερα την μελέτη του, με αντικείμενο την δημιουργία μιας ολοκληρωμένης μεθοδολογίας αξιολόγησης ναυτιλιακών γραμμών μικρών αποστάσεων για ναυτιλιακές γραμμές τακτικών δρομολογίων και τη διερεύνηση εφαρμογής της στη ναυτιλιακή γραμμή υψηλών ταχυτήτων μεταξύ Ελλάδας-Τουρκίας στον άξονα σύνδεσης των λιμένων Βόλου-Σμύρνης.

Τέλος πολλές ευχαριστίες και στην επιβλέποντα καθηγήτρια μου Κ. Μαρία Λεκάκου Λέκτορα του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου που η βοήθειά της ήταν πολύτιμη στην υποστήριξη των ιδεών μου και οι συμβουλές της πολύτιμες για την ολοκλήρωση της εργασίας μου.

Λέξεις-κλειδιά: ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ναύλοι, χωρητικότητα, εναλλακτικοί άξονες μεταφοράς.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΠΙΝΑΚΩΝ

Διάγραμμα 1: Μέσες εξωτερικές επιδράσεις (1995, Ε.Ε.17) από τους διάφορους τρόπους μεταφοράς και τον τύπο κόστους: Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς δαπάνες συμφόρησης.....	7
Διάγραμμα 2: Εξαγόμενα προϊόντα το 2000.....	9
Διάγραμμα 3: Εισαγόμενα προϊόντα το 2000.....	10
Διάγραμμα 4 : Ανάλυση του Ελληνικού στόλου των Motor-ships (Μέγεθος).....	16
Διάγραμμα 4 : Ανάλυση του Ελληνικού στόλου των Motor-ships (Ηλικία).....	17
Διάγραμμα 5: Ανάλυση του Ελληνικού στόλου για τα πλοία ξηρού φορτίου που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων (Μέγεθος και Ηλικία).....	19
Διάγραμμα 6: Ανάλυση του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία Μικρών αποστάσεων (Μέγεθος και Ηλικία).....	20
Διάγραμμα 7: Ανάλυση του στόλου των Ελληνικών σκαφών εμπορευματοκιβωτίων που Δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.....	24
Σχήμα 1: Ποσοστιαία αύξηση τονο-χιλιομέτρων το 1990-2000 στις οδικές μεταφορές (ΟΜ), στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (ΘΜΜΑ), την εσωτερική ναυσιπλοΐα (ΕΝ) και τις σιδηροδρομικές μεταφορές (Σ.Μ.).....	6
Σχήμα 2: Μεριδία των διαφόρων τρόπων μεταφοράς.....	8
Σχήμα 3: Ανάλυση σημαιών του Ελληνικού στόλου της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων %.....	14
Σχήμα 4: Ποσοστό κάθε κράτους μέλους %.....	15
Σχήμα 5: Δάνεια παράκτιας ναυτιλίας κατά επιχείρηση.....	22
Σχήμα 6: Πληρότητα των πλοίων της «Ελλάς φέρις» (Ιαν.79-Σεπτ.80).....	61
Σχήμα 7: Το ερωτηματολόγιο.....	70
Πίνακας 1: Ανάλυση των Ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Μέγεθος στόλου.....	12
Πίνακας 2: Μείωση του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως συνεπεία του κανονισμού (ΕC) Νο 1726/2003.....	21
Πίνακας 3: Μειώσεις στόλου που θα πραγματοποιηθούν ως συνεπεία του νόμου 2932/2001.....	23
Πίνακας 4: Διακίνηση οχημάτων με πλοία Ro-Ro στην γραμμή Βόλου Συρίας.....	59
Πίνακας 5: Κατανομή των φορτίων της πορθμειακής γραμμής σε κατηγορίες.....	63
Πίνακας 6: Κατανομή των φορτίων σε κατηγορίες για τις 2 βασικότερες εισαγωγικές χώρες.....	64
Πίνακας 7: Λιμάνι του Βόλου πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας οι προορισμοί των διακινούμενων οχημάτων %.....	65
Πίνακας 8: Λιμάνι του Βόλου-πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας προορισμοί των οχημάτων της γραμμής κατά εθνικότητα.....	66
Πίνακας 9: Αφίξεις οχημάτων στις Μεσανατολικές χώρες κατά εθνικότητα.....	67
Πίνακας 10: Λιμάνι του Βόλου-πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας αριθμός διελεύσεων οχημάτων Κατά εθνικότητα 1-7-78- Ιούλιος 1988.....	68
Πίνακας 11: Λιμάνι του Βόλου – πορθμειακή γραμμή RO-RO Βόλου – Συρίας: Προέλευση των οχημάτων.....	71
Πίνακας 12: Λιμάνι του Βόλου – πορθμειακή γραμμή RO-RO Βόλου – Συρίας: Προορισμός των οχημάτων.....	72
Πίνακας 13: Λιμάνι του Βόλου – πορθμειακή γραμμή RO-RO Βόλου – Συρίας εμφανιζόμενες διαδρομές.....	73
Πίνακας 14: Λιμάνι του Βόλου – πορθμειακή γραμμή RO-RO Βόλου – Συρίας: Προορισμός των οχημάτων κάθε αφετηρίας.....	74
Πίνακας 15: Προέλευση των οχημάτων που φθάνουν σε κάθε Αραβική χώρα.....	76
Πίνακας 16: Λιμάνι του Βόλου – πορθμειακή γραμμή RO-RO Βόλου – Συρίας: Κατανομή των Φορτίων κατά κατηγορία.....	77
Πίνακας 17: Κατάταξη των εμπορευμάτων για κάθε Αραβική χώρα.....	80

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα καθώς θεωρείται αποτελεσματική και φιλική προς το περιβάλλον, είναι συχνά ο οικονομικότερος τρόπος μεταφοράς και αποτελεί βασικό σύνδεσμο με τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές.

Η τόνωση της ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχει αποτελέσει προτεραιότητα της πολιτικής μεταφορών της Ε.Ε. από το 1995. Εξακολουθεί να είναι κεντρικό σημείο της συνολικής στρατηγικής για την επίτευξη Ευρωπαϊκού συστήματος καθαρών, ασφαλών και αποτελεσματικών μεταφορών, όπως καθορίστηκε και στη Λευκή Βίβλο που εξέδωσε η Επιτροπή το 2001 με τίτλο: «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών». Το 40% του συνόλου των εμπορευμάτων στην Ε.Ε. μεταφέρεται πλέον δια θαλάσσης, ποσοστό που υπερβαίνουν μόνο οι οδικές μεταφορές. Ωστόσο, το δυναμικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι κατά πολύ υψηλότερο. Ωστόσο υπάρχει ακόμα ανάγκη για βελτίωση των συνδέσεων με τα δίκτυα της ενδοχώρας και την καθιέρωση «θαλάσσιων αρτηριών» μεταξύ των σημαντικότερων λιμανιών. Εάν προωθηθούν με αυτόν τον τρόπο, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα ήταν δυνατό να απορροφήσουν σημαντικό όγκο των εμπορευμάτων που σήμερα μεταφέρονται μέσω του υπερφορτωμένου οδικού δικτύου της Ευρώπης και έτσι να ανακουφίσουν τα σημεία οδικής και σιδηροδρομικής συμφόρησης.

Το κλειδί για την ανάπτυξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι η διατροφικότητα, δηλαδή η εύκολη μεταφόρτωση εμπορευμάτων και επιβατών σε διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ήδη ιδιαίτερα ανταγωνιστικές για μακρινές αποστάσεις. Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει όμως να καταστούν ελκυστικότερες, ως εναλλακτική λύση για τις κοντινότερες διαδρομές. Προκειμένου να αξιοποιηθεί αυτό το δυναμικό, ζωτικής σημασίας είναι οι συμπράξεις και οι συνεργασίες με μεταφορείς που χρησιμοποιούν άλλα μέσα μεταφοράς, ούτως ώστε να αποτελέσουν τη βάση για πακέτα διατροφικών μεταφορών.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως υπάρχει ανάγκη για βελτίωση των συνδέσεων με τα δίκτυα της ενδοχώρας και την καθιέρωση «θαλάσσιων αρτηριών» μεταξύ των σημαντικότερων λιμανιών. Στην Ελλάδα το λιμάνι του Βόλου είναι το τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι και το λιμάνι που συγκεντρώνει φορτία απ' όλη τη Μεσόγειο, αποτελώντας έτσι τον κύριο τροφοδότη της κεντρικής Ελλάδας και την πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Μέση Ανατολή. Τα κυριότερα φορτία που διακινεί είναι μέταλλα, γεωργικά προϊόντα καθώς και εμπορευματοκιβώτια. Ο σημαντικός του ρόλος οφείλεται στην γεωγραφική και στρατηγική του θέση, αφού βρίσκεται στον μυχό του Παγασητικού Κόλπου και αποτελεί το επίνειο της μεγάλης και πλούσιας Θεσσαλικής ενδοχώρας.

Κεφάλαιο 2: Ναυτιλία μικρών αποστάσεων

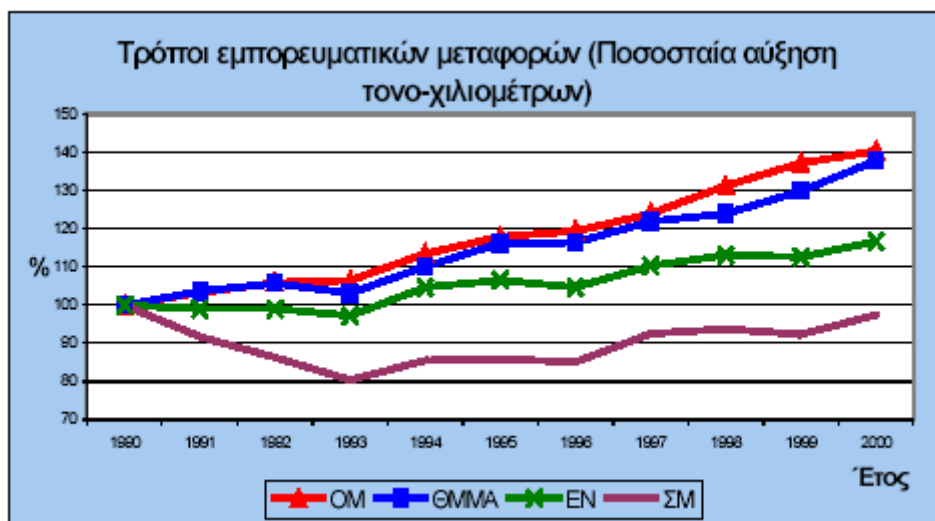
Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ναυτιλία μικρών αποστάσεων ορίζεται :« η μεταφορά φορτίου και επιβατών μέσω της θαλάσσιας οδού μεταξύ λιμένων που ανήκουν γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων καθώς και μεταξύ λιμένων που δεν ανήκουν σε Ευρωπαϊκές χώρες που έχουν όμως μια ακτή στις κλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων περιλαμβάνει εσωτερικές και διεθνής θαλάσσιες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών τροφοδοσίας, κατά μήκος της ακτής, στα και από τα νησιά, τους ποταμούς και τις λίμνες. Η έννοια της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων επεκτείνεται επίσης στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών της Ένωσης και της Νορβηγίας και της Ισλανδίας και άλλων κρατών στη Βαλτική θάλασσα, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μεσόγειο» (www. Short sea. Info).

Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων έχει τέσσερα ευδιάκριτα χαρακτηριστικά. Αρχικά, γίνεται με δύο τρόπους (ο πιο κοινός συνδυασμός να είσαι σκάφος κοντινών αποστάσεων και φορητό), γίνοντας συνδυασμένη όταν περισσότεροι από δύο τρόποι μεταφοράς χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ενός ενιαίου πακέτου. Δεύτερον, είναι βασισμένη στην έννοια της μεταφοράς του φορτίου από «πόρτα σε πόρτα», το οποίο σημαίνει ότι στο σύνολό της η λειτουργία της μεταφοράς μπορεί να κανονιστεί από την ίδια την ακτοπλοϊκή γραμμή, ή τον πράκτορα του σκάφους. Τρίτον, «... είναι πιο κατάλληλη για τους μεγαλύτερους όγκους που πρέπει να σταλούν τακτικά στις μεγαλύτερες αποστάσεις» (www. shortsea. nl). Στις κοντινές αποστάσεις, με διηπειρωτικές συνδέσεις, οι οδικές και οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν το πλεονέκτημα της ταχύτητας και των απλούστερων διοικητικών μεριμών. Τέλος, παρουσιάζει μια υπηρεσία «ελεύθερης κυκλοφοριακής συμφόρησης» που συγκρίνεται ευνοϊκά με την οδική συμφόρηση που είναι ένα χαρακτηριστικό των Ευρωπαϊκών αυτοκινητόδρομων.

2.1 Πλεονεκτήματα

Ήδη σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων είναι ένας πολύ επιτυχημένος κλάδος και είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς ο οποίος έχει αποδείξει ότι μπορεί να διατηρηθεί παρά την αύξηση των οδικών μεταφορών. Φθάνει το 41% όλων των τονο-χιλιομέτρων στην Ευρώπη τη στιγμή που το μερίδιο των οδικών μεταφορών είναι 43%. Ο ρυθμός ανάπτυξής τους είναι μεγαλύτερος του ρυθμού ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η δε απόδοσή τους σε τονο-χιλιόμετρα έφθασε σε 38% στη δεκαετία του '90 έναντι 40% των οδικών μεταφορών (Βλ. Σχήμα 1).

Σχήμα 1: Ποσοστιαία αύξηση τονο-χιλιομέτρων το 1990-2000 στις οδικές μεταφορές (ΟΜ), στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (ΘΜΜΑ), την εσωτερική ναυσιπλοΐα (ΕΝ) και τις σιδηροδρομικές μεταφορές (ΣΜ).

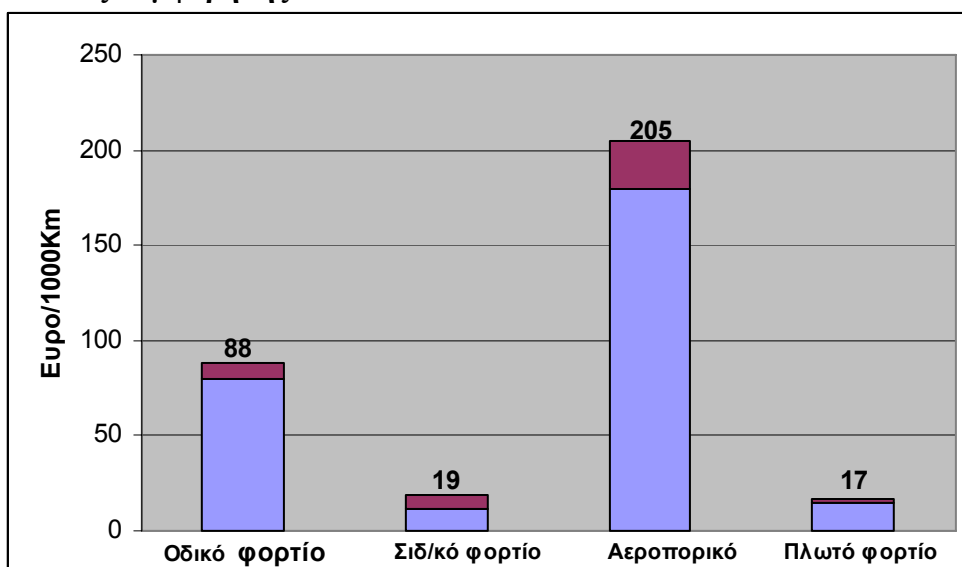


Πηγή: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

Μια μελέτη που πραγματοποίησε το Κέντρο Προώθησης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ολλανδία (Η SWOT ανάλυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων παρουσιάζεται στο παράρτημα πίνακας 1), δείχνει ότι το σημαντικότερο πλεονέκτημα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι ότι είναι ο πιο ευνοϊκός για το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1, οι πλωτές μεταφορές δημιουργούν τις λιγότερο αρνητικές συνέπειες στο κοινό. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, ειδικότερα, ευθύνεται μόνο 14% για τη θαλάσσια ρύπανση. Όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στην περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι «μόνο 30g για κάθε τόνο ανά χιλιόμετρο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, 41g στις σιδηροδρομικές μεταφορές και 207g στις οδικές μεταφορές». (Shortsea Promotion Center Finland, Theme Bulletin 01/03).

Οι εκπομπές οξειδίων αζώτου για κάθε τόνο ανά χιλιόμετρο είναι επίσης χαμηλότερες στις ακτοπλοϊκές μεταφορές απ' ό,τι στις σιδηροδρομικές και τις οδικές μεταφορές. Επιπλέον, οι ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι ο ενεργειακά αποδοτικότερος τρόπος μεταφοράς. Μετρώντας σε τόνους ανά χιλιόμετρο, «οι ακτοπλοϊκές μεταφορές καταναλώνουν 0.12-0.25 MJ, οι σιδηροδρομικές μεταφορές 0.60 MJ, και οι οδικές μεταφορές 0.70-1.20 MJ» (Shortsea Promotion Center Finland, Theme Bulletin 01/03). Με άλλα λόγια για κάθε χιλιόγραμμο πετρελαίου ανά χιλιόμετρο είναι εφικτό να μεταφερθούν 50 τόνοι από το φορτηγό, 97 τόνοι με το τραίνο, και 127 τόνοι από το πλοίο.

Διάγραμμα 1 : Μέσες εξωτερικές επιδράσεις (1995, Ε.Ε.17) από τους διάφορους τρόπους μεταφοράς και τον τύπο κόστους: Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς δαπάνες συμφόρησης

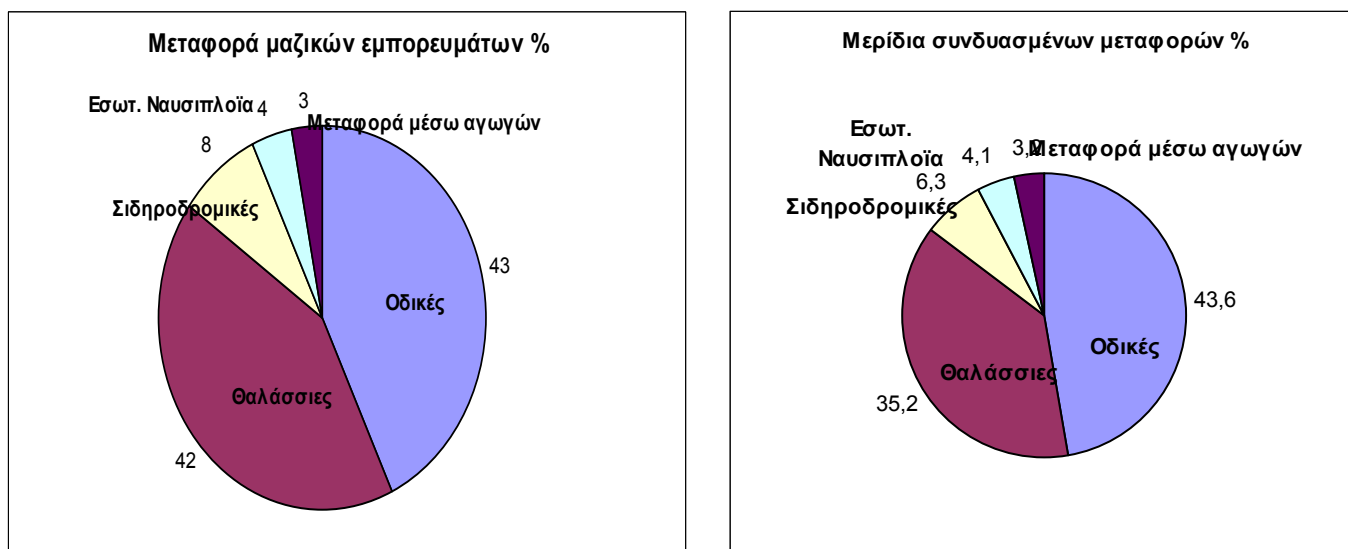


Αστικές επιδράσεις	Φύση και τοπίο
Ατμοσφαιρική ρύπανση	Θόρυβος
	Ατυχήματα

Πηγή: Imfras, op.cit, 2000

Οικονομικά, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων θεωρείται ότι έχει πολύ χαμηλότερες λειτουργικές δαπάνες από τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και τις αεροπορικές. Είναι επίσης ο αποτελεσματικότερος τρόπος μεταφοράς από την άποψη της μεταφορικής ικανότητας λόγω του μεγαλύτερου μεγέθους και της ευελιξίας. Λαμβάνοντας υπόψη αυτό, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι θαλάσσιες μεταφορές παρέχουν μια καλύτερη επιλογή για τους καταναλωτές αφού τα εμπορεύματα που μεταφέρουν τα πλοία διακρίνονται από χαμηλότερα έξοδα μεταφοράς, κάτι το οποίο συνεπάγεται και χαμηλότερες τιμές πώλησης. Εντούτοις, όμως οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο δεύτερος ευνοϊκότερος τρόπος μεταφοράς μετά από τις οδικές, στις μεταφορές μαζικών εμπορευμάτων και στις συνδυασμένες μεταφορές (Σχήμα 2).

Σχήμα 2: Μερίδια των διαφόρων τρόπων μεταφοράς



Η μελέτη της γεωγραφίας της Ευρώπης προτείνει ότι η ναυτιλία μικρών αποστάσεων παρέχει τις πιο αποτελεσματικές υπηρεσίες στις χώρες που βρίσκονται μέσα στα όρια της Ε.Ε. καθώς επίσης και στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και της θάλασσας της Βαλτικής. Είναι επίσης ένας σημαντικός τρόπος μεταφοράς για τα νησιά και τις χώρες που βρίσκονται στα όρια της Ε.Ε., όπως η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Μεγάλη Βρετανία, η Κύπρος και η Μάλτα που δεν συνδέονται άμεσα με την ηπειρωτική Ευρώπη.

Τέλος, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων μπορεί να θεωρηθεί ως ο ασφαλέστερος τρόπος μεταφοράς δεδομένου ότι έχει τον μικρότερο αριθμό ατυχημάτων και θυμάτων ετησίως. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Ασφαλών Μεταφορών έχει υπολογίσει ότι το ποσοστό θανάτου στις θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος) είναι 1,4 θάνατοι ανά 100 εκατομμύρια επιβατικά χιλιόμετρα. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές είναι 100 και 40 αντίστοιχα¹. Σύμφωνα με τον κ. Τσενεμπή Γενικό διευθυντή του Ελληνικού Επιμελητηρίου Ναυτιλίας, αν και ατυχήματα όπως για παράδειγμα αυτά του Πρεστιζ και του Έρικα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην εφαρμογή των πολιτικών και των νόμων, αποτελούν σπάνιες περιπτώσεις οι οποίες δεν είναι αντιπροσωπευτικές της κατάστασης που επικρατεί στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

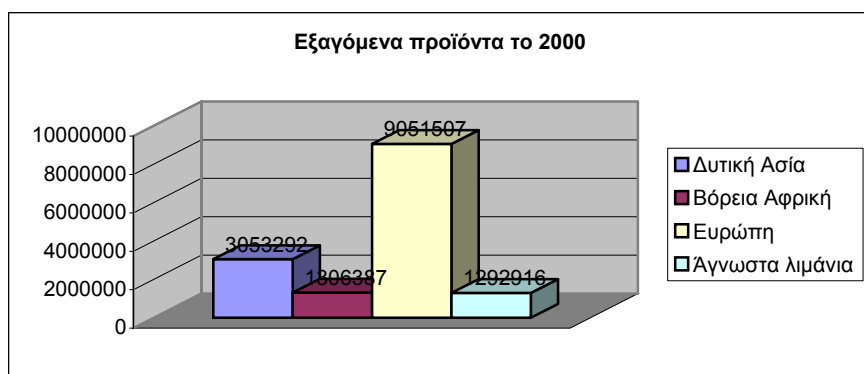
¹ Η εκτίμηση για τις θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζεται για 100 εκατομμύρια επιβάτες που επιβιβάζονται στους Ευρωπαϊκούς λιμένες για ένα μέσο μήκος ταξιδιού 100 χλμ. Οι αριθμοί για τις οδικές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές προκύπτουν από το « E.U. Transport in figures, Statistical Pocketbook», October 1998, DG VII and Eurostat.

2.2 Εμπορικές συναλλαγές και ζήτηση φορτίων

Η ζήτηση για τη ναυτιλία, όπως και για όλες τις μορφές μεταφοράς εμπορευμάτων, εξαρτάται από την ζήτηση των καταναλωτών για τα αγαθά. «Δεν είναι μια άμεση απαίτηση αλλά μια παραγόμενη απαίτηση, καθώς δεν γίνεται για αυτή καθ' εαυτή αλλά παράγεται από την ζήτηση των αγαθών που μεταφέρονται» (Institute of Chartered Shipbroker, 1990). Πολλοί οικονομολόγοι δέχονται την άποψη πως «κάθε αγορά έχει διακυμάνσεις που αποκαλούνται επιχειρηματικοί κύκλοι οι οποίοι κανονικά διαρκούν για 5 έως 10 έτη και είτε προκαλούν ύφεση είτε άνοδο στην αγορά» (Storford, 1988). Οι επιχειρηματικοί κύκλοι, εντούτοις, ασκούν μικρή επίδραση στις μετακινήσεις των φορτίων των μικρότερων αγορών όπως της Μεσογείου. Επομένως το δια θαλάσσης εμπόριο προϊόντων παραμένει σε ικανοποιητικά επίπεδα, και τα ποσοστά φορτίου παραμένουν σχετικά σταθερά.

Η συζήτηση γύρω από τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι ελλιπής εάν οι εμπορικές συναλλαγές καθώς επίσης και η ζήτηση των φορτίων δεν εξετάζονται. Για αυτόν τον λόγο δύο πίνακες παρουσιάζονται στο παράρτημα, (πίνακας 2,3) οι οποίοι δείχνουν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές της Ελλάδας στους κυριότερους προορισμούς κοντινών αποστάσεων και από τους κυριότερους προορισμούς κοντινών αποστάσεων για το 2000. Ένας άλλος πίνακας παρουσιάζει την ποικιλία των ξηρών και των χύδην φορτίων που είναι διαθέσιμα μεταξύ 1.000m/t και 7.000m/t (παράρτημα, πίνακας 4). Σύμφωνα με το παράρτημα πίνακας 3 το σύνολο των προϊόντων που εξήγαγε η Ελλάδα ήταν : 14.704.102 m/t. Από αυτά 3.053.292 είχαν προορισμό την Δυτική Ασία, 1.306.387 την Βόρεια Αφρική, 9.051.507 την Ευρώπη² και 1.292.916 σε άγνωστα λιμάνια.

Διάγραμμα 2

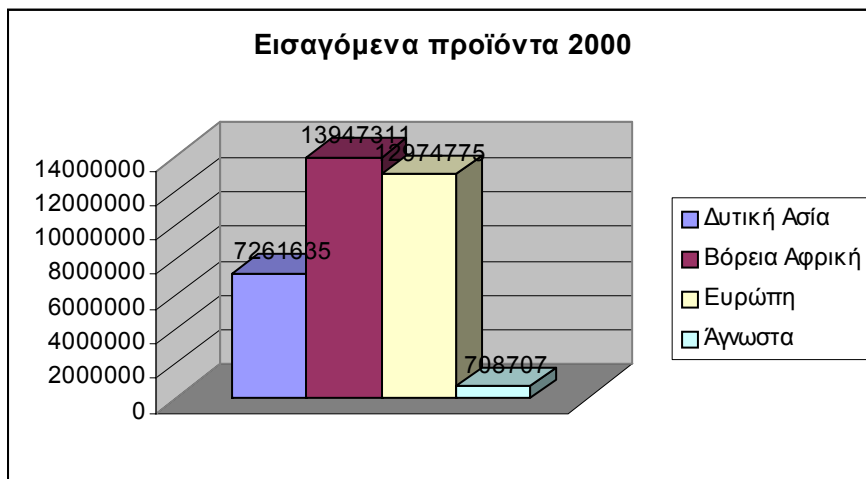


Πηγή Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

² Στην Ευρώπη περιλαμβάνονται τα Μεσογειακά λιμάνια, τα λιμάνια της Μαύρης θάλασσας και η θάλασσα του Μαρμαρά

Σύμφωνα με το παράρτημα πίνακας 4 το σύνολο των προϊόντων που εισήχθησαν στην Ελλάδα ήταν :34.892.428m/t. Από αυτά 7.261.635 προέρχονταν από την Δυτική Ασία, 13.947.311 από την Βόρεια Αφρική, 12.974.775 από την Ευρώπη και 708.707 από άγνωστα λιμάνια.

Διάγραμμα 3



Πηγή Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Σε αυτούς τους πίνακες παρουσιάζονται οι κυριότεροι εισαγωγείς και εξαγωγείς με σκοπό την κατανόηση των εμπορικών δρόμων της αγοράς καθώς και την σημασία της Μεσογειακής αγοράς ως σημείο διατομής μεταξύ αυτών. Κοιτάζοντας την κατάσταση από αυτήν την πλευρά, μπορούμε να συμπεράνουμε πως λόγω της πληθώρας των διαφορετικών φορτίων και των χωρών που εμπλέκονται, είναι αδύνατο η αγορά να συρρικνωθεί μακροπρόθεσμα. Εντούτοις, οι νέες εξελίξεις στην περιοχή, όπως η νέα Ευρωπαϊκή διεύρυνση, η προώθηση των συστημάτων hub and spoke, καθώς και οι επενδύσεις σε παραδοσιακά υπανάπτυκτους λιμένες (όπως αυτοί της Τουρκίας, του πρώην Ανατολικού μπλοκ, της Ανατολικής Μεσογείου και των χωρών της Βορείου Αφρικής) με σκοπό να είναι σε θέση να προσφέρουν περίπλοκες υπηρεσίες, σημαίνει πως τα επόμενα χρόνια, η κατάσταση θα αλλάξει ριζικά. Οι νέες πολιτικές της Ε.Ε. οδηγούν σε ένα νέο πιο περίπλοκο hub and spoke σύστημα στην Μεσόγειο θάλασσα όπου τα νέα, πιο γρήγορα πλοία θα έχουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα παλαιότερα. Έτσι λοιπόν στην νέα κατάσταση, το μεγαλύτερο μέρος της νέας ζήτησης θα καλυφτεί από τα πλοία τακτικών γραμμών ενώ τα παλαιότερα θα χρησιμοποιούνται σε μη Ευρωπαϊκές χώρες όπως η Συρία, ο Λίβανος, η Αλβανία και στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Κεφάλαιο 3. Παράγοντες που επηρεάζουν την λειτουργία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων

Τρεις είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις λειτουργίες και το εμπόριο της Ελληνικής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και είναι: α) οι Ελληνικές επιχειρήσεις, β) οι λιμένες και η υποδομή, και γ) οι σημαίες νηολόγησης.

3.1 Ελληνικές επιχειρήσεις

Η Ελληνική ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν είναι τόσο περίπλοκη όσο η ποντοπόρο ναυτιλία επειδή ελέγχεται συνήθως από μικρές επιχειρήσεις με περιορισμένα κεφάλαια και απλή δομή. Αυτό είναι το αποτέλεσμα του ανταγωνισμού σε ένα μάλλον μικρό και πρωτόγονο περιβάλλον συγκρινόμενο με αυτό της Βορειοευρωπαϊκής αγοράς. Το εμπόριο στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα περιλαμβάνει τις αναπτυσσόμενες χώρες με τις σχετικά αδύνατες, λιγότερο βιομηχανοποιημένες οικονομίες. Οι πρώτες έχουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο κόστος εργασίας και επομένως αντιμετωπίζουν καλύτερα τα χαμηλότερα γενικά έξοδα και τις λειτουργικές δαπάνες. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχει η δυνατότητα για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των κακώς οργανωμένων οικονομιών.

Δεδομένου ότι τα εμπόδια εισόδου στην αγορά είναι πολύ χαμηλά, η αγορά χρησιμοποιείται κυρίως από δύο τύπους επιχειρήσεων. Ο πρώτος περιλαμβάνει επιχειρήσεις που είναι μέρος της αγοράς για χρόνια και έχουν καθιερωθεί μεταξύ των εμπόρων και ο δεύτερος περιλαμβάνει νέες εταιρείες που μπαίνουν στη μικρή, αλλά σταθερότερη Μεσογειακή αγορά με σκοπό να προσχωρήσουν στην πρώτο τύπο ή "να γίνουν μεγαλύτερες" στο μέλλον. Ο πρώτος τύπος επιχειρήσεων έχει πρόσβαση στις μακροπρόθεσμες συμβάσεις, ενώ ο τελευταίος αναζητά βραχυπρόθεσμα να μπει στην ανταγωνιστική αγορά και να καθιερωθεί, να αποκτήσει περισσότερη εμπειρία και να αυξήσει το κεφάλαιο μέσω των κοινοπραξιών, της ιδιωτικής χρηματοδότησης ή της χρηματοδότησης τραπεζών προκειμένου να κινηθεί προς την υπερπόντια ναυτιλία.

Σε αντίθεση, οι ημέρες όπου οι μεγάλοι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν τον έλεγχο και της υπερπόντιας και της μικρής απόστασης ναυτιλίας, έχουν περάσει από καιρό. Ένα από τα πιο αξιοσημείωτα παραδείγματα στην Ελληνική Ναυτιλιακή Κοινότητα είναι αυτό του Γεωργίου Λιβανού. Θεωρούσε ότι το "οικολογικά ασφαλές και υγιές, δια θαλάσσης εμπόριο προωθεί την παγκόσμια ειρήνη, υποστηρίζει μια μοναδική μορφή επικοινωνίας μεταξύ των Εθνών και βοηθά στην ανάπτυξη των ανθρώπων που προσπαθούν να βελτιώσουν την ζωή τους." (www.ceres.gr). Ήταν ιδέα του να χτίσει έναν στόλο εκατό (100) μίνι πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου για να εξυπηρετήσουν μικρούς υπανάπτυκτους λιμένες και δημιούργησε τελικά έναν στόλο με 52 πλοία μονού καταστρώματος περίπου 3000-3200 DWT στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Σήμερα, είναι σχεδόν αδύνατο να βρεθεί οποιαδήποτε μεγάλη Ελληνική παραδοσιακή ναυτιλιακή οικογένεια που θα αναλάμβανε να διατρέξει τον κίνδυνο ενός τέτοιου εγχειρήματος. Υπάρχουν πολλοί οικονομικοί και πρακτικοί λόγοι που αποθαρρύνουν τις μεγάλες επιχειρήσεις από το να λειτουργήσουν στόλους στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Αρχικά, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων εστιάζει σε

σύντομα ταξίδια με πολλούς λιμένες προορισμού. Αυτό απαιτεί ένα μεγάλο τμήμα διαδικασιών και ένα αποδοτικό σύστημα διοικητικών μεριμνών που, στους μεγάλους πλοιοκτήτες, δεν δικαιολογεί τα χαμηλά κέρδη που παράγουν τα πλοία αυτής της αγοράς. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες προτιμούν τη σταθερότητα και την αξιοπιστία των καλά καθιερωμένων και παραδοσιακών συνεργατών, παρά τις εμπορικές συναλλαγές παραδείγματος χάριν με τη Λιβύη, την Αλγερία, την Αίγυπτο και τη Συρία, οι οποίες στερούνται οργάνωση και ενέχουν περισσότερο κίνδυνο. Ο σημαντικότερος όμως όλων είναι, οι σχετικά χαμηλές αποδόσεις στην επένδυση, και το γεγονός ότι η Μεσογειακή αγορά δεν επηρεάζεται άμεσα από την διεθνή αγορά αλλά παραμένει μέσα στα παραδοσιακά "πολύ λεπτά" τοπικά ποσοστά.

Σύμφωνα με μια έρευνα από την Petrofin Research, που δημοσιεύθηκε στην Ναυτεμποπική (18/06/03), οι Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν μειωθεί κατά 2,7% σε σχέση με το 2002. Αναμφισβήτητα, αυτό είναι μια θετική ένδειξη της ποιότητας της Ελληνικής ναυτιλίας δεδομένου ότι οι σχετικές στατιστικές και αναλογίες δείχνουν ότι έχει αυξηθεί σε μέγεθος και δύναμη. Εντούτοις, η μέση ηλικία του Ελληνικού κοντινής απόστασης στόλου είναι ακόμα 23,8 έτη. Σύμφωνα με τον Ελληνικό Κατάλογο Ναυτιλίας-Σκολαρίκος-, υπάρχουν 248 επιχειρήσεις που επικεντρώνονται στα πλοία μεταξύ 500 και 10,000 DWT. Η μεγάλη πλειοψηφία αυτών των επιχειρήσεων (76,2%) κατέχει ένα ή δύο πλοία .

Αυτό σημαίνει ότι οι περισσότερες από τις επιχειρήσεις στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν έχουν αρκετό κεφάλαιο και αγωνίζονται να επιζήσουν με τους υπερήλικους στόλους τους, αντί να βρουν τρόπους να τους ανανεώσουν. Υπάρχει επίσης μια άλλη μικρή κατηγορία επιχειρήσεων που όχι μόνο δραστηριοποιείται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων αλλά είναι και κάτοχος ποντοπόρων πλοίων επίσης. Αυτές οι επιχειρήσεις είναι συνήθως επιχειρήσεις που πέτυχαν να αναπτυχθούν σε μέγεθος και ενεργοποιούν τώρα έναν μέσο στόλο πέντε έως οκτώ πλοίων. Οι δύο πίνακες που παρατίθενται κατωτέρω αναλύουν τις Ελληνικές επιχειρήσεις σύμφωνα με τον αριθμό πλοίων που διαθέτουν.

Πίνακας 1: Ανάλυση των Ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Μέγεθος στόλου

Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων

Ομάδες	ΜΕΓΕΘΟΣ ΣΤΟΛΟΥ					
	1-2	3-4	5-8	9-15	16-24	25+
Αριθμός επιχειρήσεων	189	29	17	8	4	1

Επιχειρήσεις με στόλο και στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων και στην ποντοπόρο ναυτιλία

Ομάδες	ΜΕΓΕΘΟΣ ΣΤΟΛΟΥ					
	1-2	3-4	5-8	9-15	16-24	25+
Αριθμός επιχειρήσεων	9	12	25	11	5	8

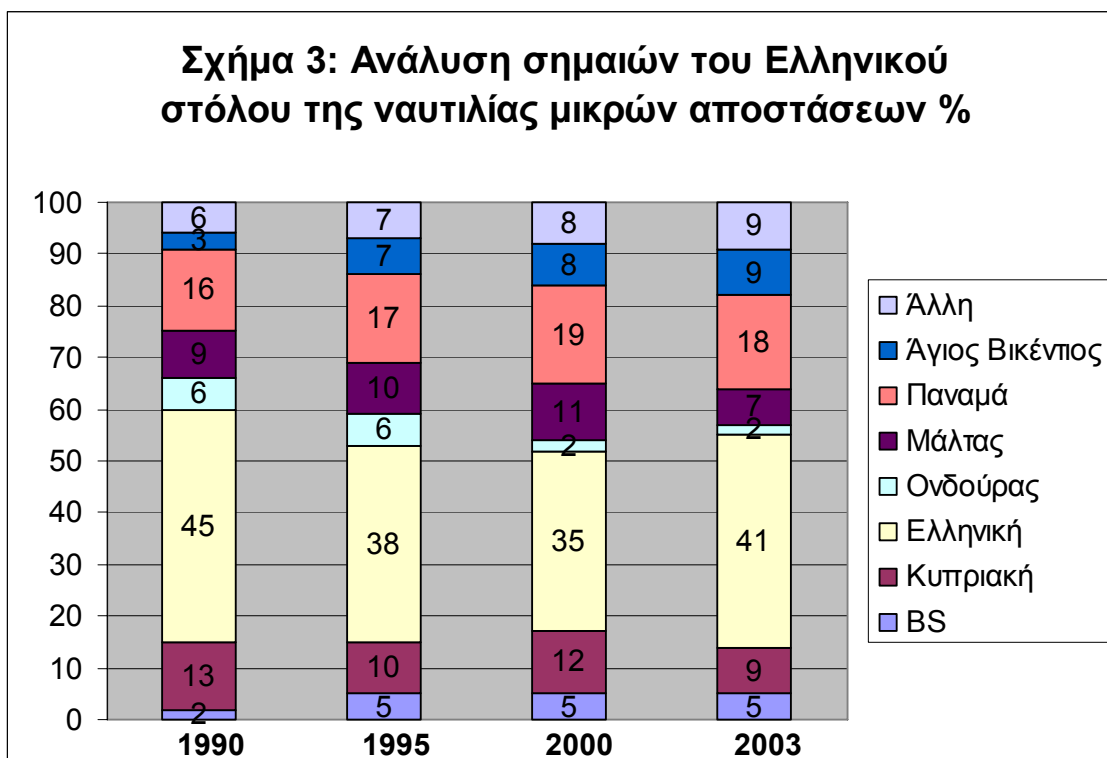
3.2 Λιμένες και υποδομή

Το μέγεθος των πλοίων της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων φαίνεται σήμερα να είναι κοντά στους 4.000 DWT. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για την αλλαγή στο μέγεθος των πλοίων. Οι σημαντικότεροι είναι οι οικονομίες κλίμακας και ο αριθμός των λιμένων που μπορούν να δεχτούν τέτοιου είδους πλοία. Γενικά, οι περισσότεροι από τους λιμένες της Μεσογείου έχουν μικρό μέγεθος, είναι ρηχί και έχουν μικρά αγκυροβόλια. Αυτό έχει άμεση επίδραση στον αριθμό και τον τύπο πλοίων που μπορούν να τα πλησιάσουν. Εντούτοις, την τελευταία δεκαετία υπάρχει μια συνεχής ανάπτυξη των λιμένων των χωρών της Ε.Ε. Ειδικότερα, "η Ελληνική κυβέρνηση είχε διαθέσει (το 2003) τριακόσια εκατομμύρια ευρώ για τον εκσυγχρονισμό των Ελληνικών λιμένων" (Naftemporiki, 23/06/03). Έτσι βελτιώνονται οι εγκαταστάσεις με καινούργιους γερανούς, καλύτερα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, μεγαλύτερα σιλό για την αποθήκευση των γεωργικών προϊόντων και μεγαλύτερες δεξαμενές για την αποθήκευση του πετρελαίου και των προϊόντων του. Στη διευρυμένη Ε.Ε. , η καλύτερη υποδομή μπορεί να γίνει απειλή για τα μεγάλης ηλικίας πλοία τα οποία μπορούν να γίνουν είδος προς εξαφάνιση από την είσοδο των μεγαλύτερων και περιπλοκότερων πλοίων στην αγορά.

3.3 Σημαίες νηολόγησης

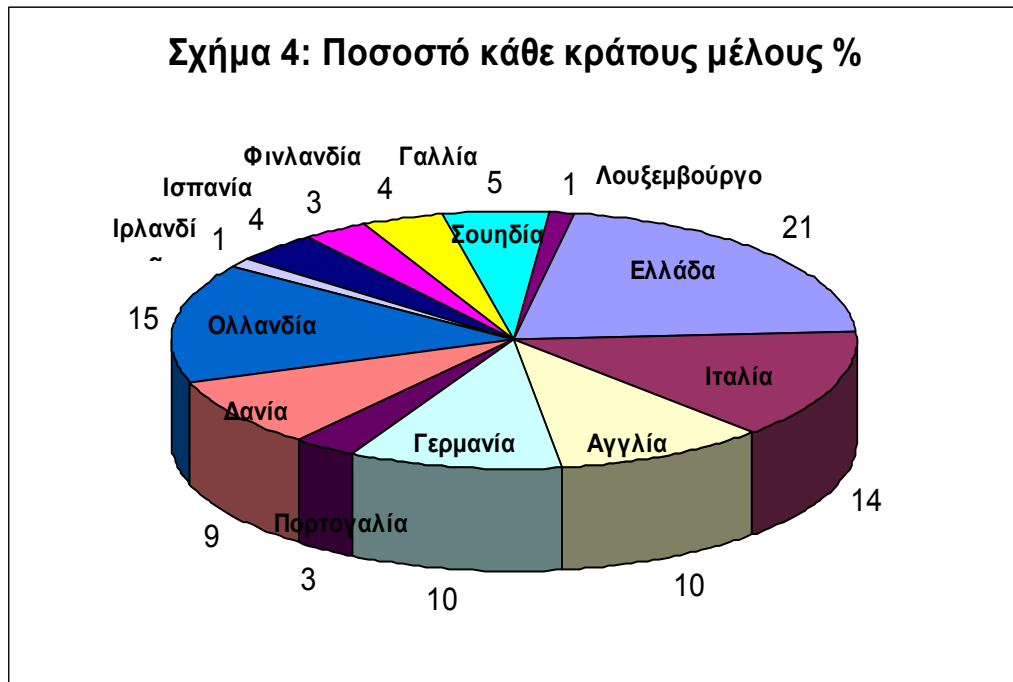
Οι σημαίες νηολόγησης διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στον τομέα της ναυτιλίας κάθε χώρας. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν για στρατηγικούς και στρατιωτικούς λόγους, αλλά χρησιμοποιούνται συνήθως προκειμένου να διατηρηθεί ο έλεγχος του εσωτερικού εμπορίου της χώρας. Αυτό σημαίνει ότι για τη μεταφορά φορτίων μεταξύ δύο περιοχών της ίδιας χώρας, πλοία με την σημαία της συγκεκριμένης χώρας πρέπει μόνο να χρησιμοποιηθούν. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, μόνο πλοία που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους πρέπει να έχουν προτεραιότητα μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. Μερικές φορές, συμβαίνει να χρησιμοποιεί μια χώρα αυτό που καλείται «καμποτάζ» προκειμένου να προστατεύσει τη ναυτιλιακή της βιομηχανία, δηλαδή επιτρέπει μόνο στα πλοία που φέρουν τη σημαία της να κινηθούν στα εθνικά ύδατά της. Ένα παράδειγμα είναι αυτό της Συρίας που επιτρέπει στα πλοία που φέρουν τη Συριακή σημαία να μπουν στους λιμένες της, ανεξάρτητα από την ηλικία τους. Τα πλοία όμως που φέρουν ξένες σημαίες, υπόκεινται στα όρια ηλικίας. Από την άλλη, τέτοιου είδους πολιτικές δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται εκτενώς, ειδικά από τις μικρές χώρες που ελέγχουν μεγάλους στόλους και εξαρτώνται κατά ένα μεγάλο μέρος από την ελευθερία των θαλασσών διεθνώς, γιατί άλλες χώρες μπορεί να αντιδράσουν και να απαγορεύσουν παραδείγματος χάριν στα Ελληνικά πλοία να εισέλθουν στα εθνικά τους ύδατα. Τελευταίο αλλά όχι ασήμαντο, οι σημαίες νηολόγησης μπορεί να φανούν χρήσιμες στους πολιτικούς και χώρες με συγκρουόμενα συμφέροντα μπορούν να αποκλείσουν η μια την άλλη. Οι πιο αξιοπρόσεχτες περιπτώσεις στη Μεσόγειο είναι αυτές μεταξύ των Αραβικών χωρών και του Ισραήλ, και μεταξύ της Τουρκίας και της Κύπρου. Τα πλοία που πλησιάζουν το Ισραήλ είναι "στη μαύρη λίστα" από τις περισσότερες Αραβικές χώρες. Επίσης, η Τουρκία δεν επιτρέπει στα πλοία που φέρουν την Κυπριακή σημαία να κάνουν εμπόριο στα ύδατά της. Σαν αντίδραση σε αυτό, οι Έλληνες πλοιοκτήτες αρνούνται, ανεπίσημα, να στείλουν οποιοδήποτε από τα πλοία τους στην κατεχόμενη Κύπρο αλλά συγχρόνως αναγκάζονται να σκεφτούν δύο φορές προτού να σηκώσουν την Κυπριακή σημαία.

Σύμφωνα με έρευνα, τα Ελληνικά πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία την τελευταία δεκαετία είναι περίπου το 40% του στόλου. Τα πλοία που φέρουν την σημαία του Παναμά αποτελούν το 18% του κοντινής απόστασης στόλου, ενώ η Κυπριακή, η Μαλτέζικη και η σημαία του Άγιου Βικέντιου έρχονται τρίτες με κάθε μία να κατέχει ένα ποσοστό περίπου 9% της πίτας. Μια πιο λεπτομερής ανάλυση παρουσιάζεται στο σχήμα 3 κατωτέρω.



Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

Εντούτοις, στο Ευρωπαϊκό επίπεδο, η κυριαρχία της Ελληνικής σημαίας απειλείται λόγω της διεύρυνσης της ΕΕ. Η τρέχουσα κατάσταση του στόλου της ΕΕ παρουσιάζεται στο σχήμα 4 κατωτέρω.



Πηγή: Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen

Η χώρα της νηολόγησης διαδραματίζει έναν σημαντικό ρόλο στις λειτουργικές δαπάνες του πλοίου. Κάθε σημαία έχει τη φήμη της που διαμορφώνεται σύμφωνα με τις προηγούμενες ενέργειες, τις πολιτικές και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται από τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς της. Κατά συνέπεια, υπάρχουν εθνικές σημαίες που θέτουν αυστηρούς κανόνες και είναι περισσότερο "ακριβές" στον πλοιοκτήτη αλλά προσελκύουν τους καλύτερους πελάτες και μπορούν να προσφέρουν μια ευρύτερη επιλογή στους εμπορικούς δρόμους. Αφ' ετέρου, υπάρχουν οι αποκαλούμενες "σημαίες ευκαιρίας" που είναι φτηνότερες και δέχονται πλοία πιο εύκολα, αλλά προσελκύουν μικρότερες, λιγότερο απαιτητικές συμβάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 13 των Ελληνικών Απαιτήσεων Νηολόγησης, νόμος 2687/53, το να φέρει ένα πλοίο μια Ελληνική σημαία σημαίνει ότι πάνω από κάθε αυστηρό κανόνα και κανονισμό, το πλήρωμα του πλοίου πρέπει να είναι εν μέρει Ευρωπαϊκό κάτι το οποίο θεωρείται ακριβότερο, και επίσης περαιτέρω διατάξεις πρέπει να υπάρχουν όπως η πληρωμή κοινωνικής ασφάλισης, η καταβολή επιδομάτων και υπερωριών. Αυτό καθιστά την Ελληνική σημαία ακριβότερη, αλλά τους δίνει το πλεονέκτημα να κάνουν εμπόριο μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.

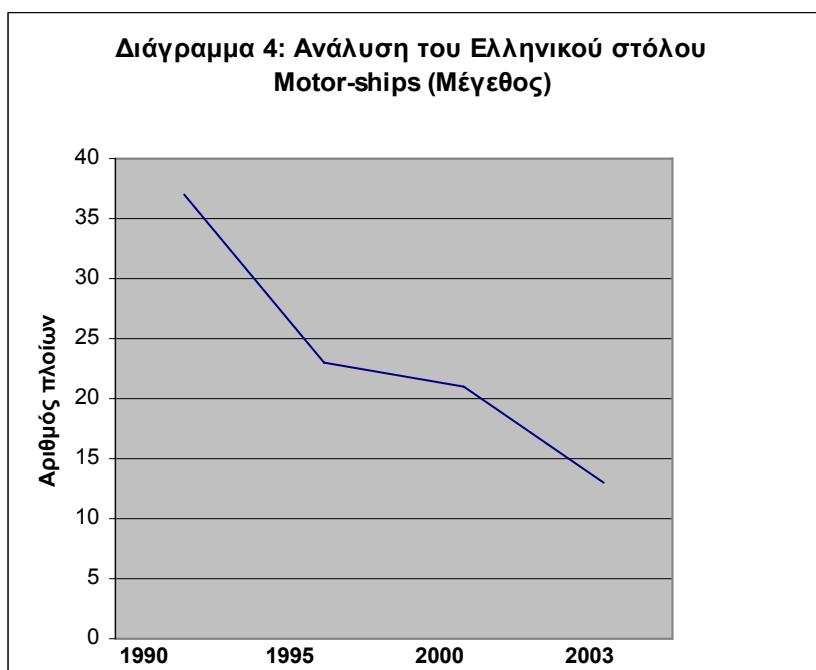
Σύμφωνα με την Ελληνική εφημερίδα Ναυτεμπορική (14/04/03), η είσοδος της Κύπρου και της Μάλτας στην Ε.Ε. σημαίνει πως η Ελληνική σημαία θα χάσει τη διαπραγματευτική δύναμή της στους Έλληνες πλοιοκτήτες ως η μόνη ανταγωνιστική σημαία που θα μπορεί να κάνει εμπόριο στην Ε.Ε.

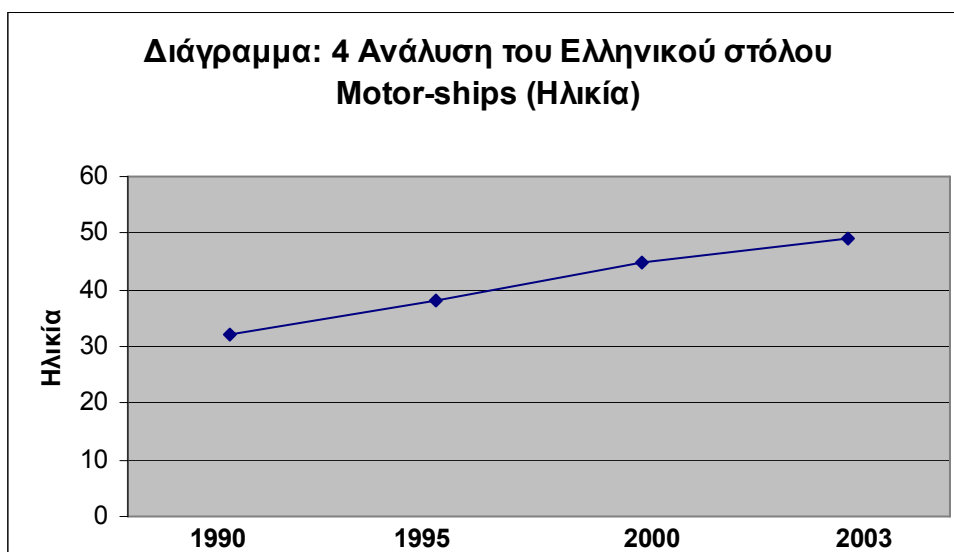
Κεφάλαιο 4. Τύποι πλοίων

Αυτό το κεφάλαιο εξετάζει τους σημαντικότερους τύπους πλοίων του Ελληνικού στόλου που δραστηριοποιείται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων, την ηλικία τους, το μέγεθός τους και την δομή τους.

4.1 Μότορσιπς

Αν και ο όρος "μότορσιπ" μπορεί πραγματικά να σημαίνει οποιοδήποτε είδος πλοίου, όσον αφορά αυτή την μελέτη, θα είναι μια κατηγορία πολύ μικρών πλοίων μέχρι 1500 DWT με μια μηχανή, τα οποία έχουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στο Ελληνικό εσωτερικό εμπόριο. Είναι συνήθως πλοία ξηρού-φορτίου, πλοία για πολλές χρήσεις και πολύ μικρά τάνκερς. Επιπλέον, διοικούνται και χρησιμοποιούνται από οικογένειες, οι οποίες αρκετά συχνά αποτελούν και μέρος του πληρώματος του πλοίου. Το κοινό χαρακτηριστικό τους είναι ότι επικεντρώνονται στην εξυπηρέτηση των πολλών μικρών Ελληνικών νησιών με τους μικρούς λιμένες και τον μικρό αριθμό φορτίων, όπως τα οικοδομικά υλικά ή τα καύσιμα μηχανών που δεν μπορούν να μεταφερθούν με τα παράκτια πλοία. Από το 1990, ο στόλος των μότορσιπς έχει συρρικνωθεί και έχει γεράσει (διάγραμμα 4). Αυτό σημαίνει ότι αυτός ο τύπος πλοίου δεν μπορεί πλέον να είναι οικονομικά βιώσιμος στην Ελληνική αγορά της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων. Μπορεί επίσης αυτή η μείωση να εμφανίζεται επειδή δεν υπάρχει είτε κανένα νεώτερο σκάφος διαθέσιμο για πώληση σε αυτό το μέγεθος ή επειδή δεν υπάρχει αρκετό κεφάλαιο από την πλευρά των ιδιοκτητών που να δικαιολογεί την αγορά τέτοιων μικρών πλοίων, όταν φθάνουν τα παλαιά στο τέλος του κύκλου ζωής τους.





Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

4.2 Πλοία ξηρού φορτίου

Αν και η χωρητικότητα του ξηρού φορτίου μειώθηκε δραστικά την προηγούμενη δεκαετία, αυτό ακόμα αποτελεί το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνικού κοντινής απόστασης στόλου. Το 1990 ο στόλος ξηρού φορτίου μεταξύ 500 και 10.000 τόνων νεκρού βάρους διαμορφώθηκε στο 41% του συνολικού Ελληνικού στόλου μικρών αποστάσεων, ενώ το 2003 η αναλογία μειώθηκε στο 25% (διάγραμμα 5). Σύμφωνα με το διάγραμμα 5, η ομάδα 3 (μεταξύ 2500-4000dwt) είναι η δημοφιλέστερη μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών, αλλά η μείωση της ομάδας 3 είναι αναλογικά πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με τη μείωση των πλοίων της ομάδας 4(4000-6999dwt) . Επίσης, μεταξύ 1990 και 2003, οι ιδιοκτήτες των μικρότερων σε μέγεθος πλοίων, ομάδα 1 (500-1499dwt), ομάδα 2 (1500-2499dwt), ομάδα 3, αντιμετώπισαν σημαντικά προβλήματα στην ανανέωση του στόλου τους, η ηλικία του οποίου έχει αυξηθεί. Στην ομάδα 5 (7000-10000dwt) τα πλοία φαίνονται να είναι τα μόνα που παρουσιάζουν σημάδια ανανέωσης μεταξύ 2000 και 2003.

Η αγορά των πλοίων που μεταφέρουν ξηρό φορτίο είναι εποχιακή εξαιτίας του μεγάλου μέρους των γεωργικών προϊόντων. Πέρυσι παραδείγματος χάριν, η Ρωσία και η Ουκρανία εξήγαγαν 16.000.000 τόνους σιτάρι, ενώ το 2003 μόνο 3 εκατομμύρια τόνους. Το εμπόριο των γεωργικών προϊόντων επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες και από τον προστατευτισμό που επιβάλλεται μέσω των δασμολογίων και των ποσοτώσεων από τις διάφορες χώρες και από την Ε.Ε. Η γενική εικόνα της αγοράς φορτίου για την ναυτιλία μικρών αποστάσεων δίνεται σε μια πρόσφατη έκθεση από την καθημερινή υπηρεσία πληροφοριών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία αποκαλούμενη ΒΜΤΙ.. Σύμφωνα με την ΒΜΤΙ, τα τρέχοντα ποσοστά φορτίου έχουν φθάσει στα υψηλότερα επίπεδα που ήταν ποτέ και δεν υπάρχει κανένας δείκτης αλλαγής στο εγγύς μέλλον. Εντούτοις, "οι Ευρωπαίοι βλέπουν ότι δίνουν ή παίρνουν τα ίδια επίπεδα [ποσοστών φορτίου] όπως και τα προηγούμενα έτη... στην πραγματικότητα δεν υπάρχει σχεδόν καμία διαφορά μεταξύ ενός ή δύο ή 4 έτη πριν... Αυτό σημαίνει ότι δεν υπήρξε αύξηση στη μεταφόρτωση από τα μεγάλα πλοία στα μικρά πλοία στην Ευρώπη.

Αφ'ετέρου, τα μικρά πλοία πρέπει να ακολουθήσουν τα ίδια πρότυπα ασφάλειας με τα μεγάλα πλοία "(BMTI έκθεση 14/10/2003).

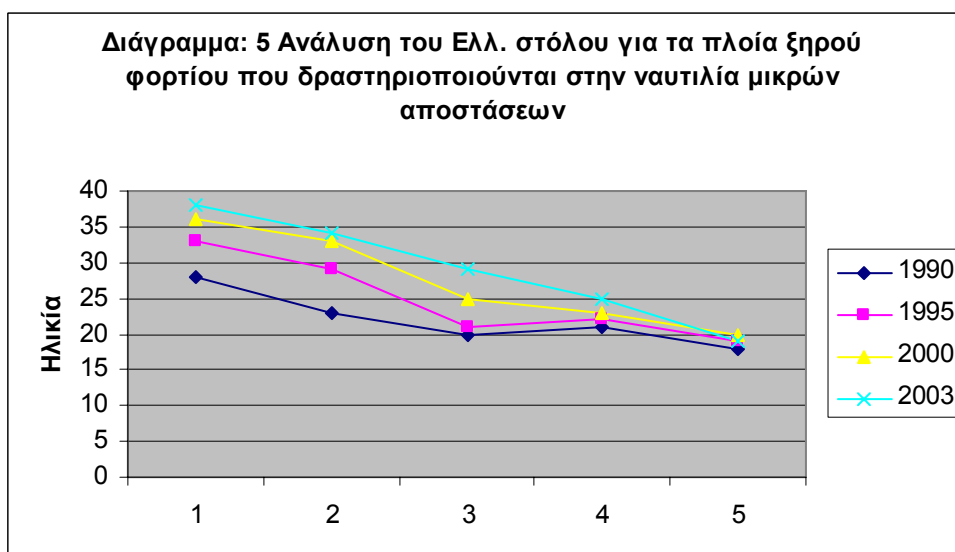
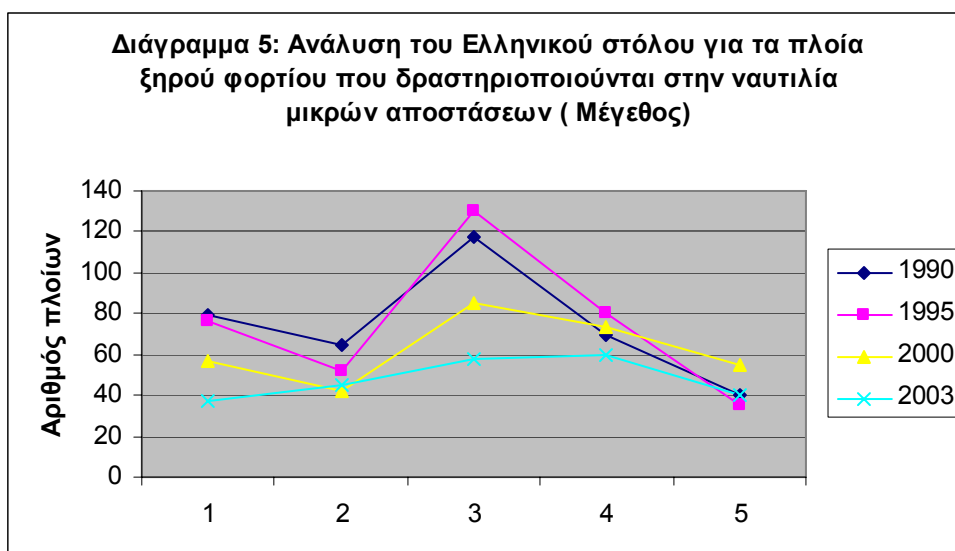
Οι κύριοι εμπορικοί δρόμοι στην Μεσόγειο παρουσιάζονται στο παράρτημα πίνακας 4.

Ένα σημείο που πρέπει να τονιστεί για τον ξηρό στόλο φορτίου είναι η εμφάνιση πλοίων από την πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. που πλημμύρισαν τη Μεσογειακή αγορά στις αρχές της δεκαετίας του '90 και συνεχίζουν να λειτουργούν επιτυχώς μέχρι και σήμερα. Ένας λόγος που συνέβαλε στο μεγάλο μέγεθος του στόλου των ξηρών πλοίων σήμερα είναι και αυτός. Αυτά τα πλοία πουλήθηκαν σε πολύ χαμηλές τιμές, αργότερα όμως ανακαλύφθηκε ότι σημαντικές τροποποιήσεις έπρεπε να γίνουν λόγω της φτωχής κατασκευής τους (χτίστηκαν με χάλυβα κακής ποιότητας) και επειδή τα ανταλλακτικά τους δεν ήταν εύκολα διαθέσιμα. Εντούτοις, δεδομένου ότι αυτά τα πλοία ήταν σε θέση να προσφέρουν πολύ ανταγωνιστικά ποσοστά φορτίου, πέτυχαν τη διατήρηση ενός λογικού ποσού εμπορίου. Ένα πρόβλημα που υπάρχει στην λειτουργία αυτού του είδους πλοίων στη Μεσόγειο είναι ότι δεν είναι κατάλληλα για εμπόριο στις ανοικτές θάλασσες και στις περισσότερες από τις περιπτώσεις, δεν επιτρέπονται να ταξιδεύουν πάνω από πενήντα μίλια μακριά από την ακτή. Επιπλέον, υπό κακές καιρικές συνθήκες, αυτά τα σκάφη αναγκάζονται να σταματήσουν την λειτουργία τους.

Σήμερα, ένας μεγάλος αριθμός αυτών των πλοίων του πρώην Σοβιετικού στόλου μπαίνει στη Μεσογειακή αγορά κατά τη διάρκεια του χειμώνα, μιας και δεν μπορούν να κάνουν εμπόριο στα εσωτερικά-ύδατα (ποταμοί, λίμνες) λόγω του πάγου. Αυτό δημιουργεί συνήθως μια κατάσταση υπερπροσφοράς στην ικανότητα χωρητικότητας και ασκεί πίεση στην αγορά φορτίου. Αν και φαίνεται ότι ένα μέρος αυτού του στόλου θα παραμείνει ενεργό, στο εγγύς μέλλον, θεωρείται ότι η επιρροή του στην ευρύτερη Μεσογειακή αγορά θα μικραίνει βαθμιαία λόγω των αυστηρότερων κρατικών ελέγχων και των νέων κανονισμών. Αυτός ο γερασμένος στόλος των πλοίων της πρώην Σοβιετικής Ένωσης θα απορροφήσει ένα ορισμένο αριθμό φορτίων αλλά δεν θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί στην ελεύθερη αγορά με τα νεώτερα, κατάλληλα διοικούμενα πλοία. Επομένως μια δεύτερη χαμηλής ποιότητας αγορά θα δημιουργηθεί πιθανώς από αυτόν τον στόλο. Αυτά τα πλοία δεν θα επηρεάσουν το υπόλοιπο ποσοστό της αγοράς αλλά θα λειτουργήσουν μόνο ως "μεταφορείς ταλάντευσης". Αυτό σημαίνει ότι θα συμμετάσχουν έμμεσα στο εμπόριο με τη μεταφορά πολύ χαμηλών σε αξία φορτίων. Επομένως, θα υπάρξουν πιθανώς δύο διαφορετικές αγορές φορτίου μέσα στην ίδια περιοχή ταυτόχρονα.

Κατά την εξέταση του ρόλου του στόλου μεταφοράς ξηρού φορτίου στο κοντινή απόσταση συνδυασμένο εμπόριο, το πρόβλημα του παράνομου ανταγωνισμού που προέρχεται από τη λειτουργία των πλοίων Roll-on Roll-off πρέπει επίσης να αναφερθεί. Αυτή η κατάσταση προκύπτει επειδή τα πλοία Ro-Ro αυτήν την περίοδο αντιμετωπίζονται ως πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία Ro-Ro δεν είναι υποχρεωμένα να λειτουργούν σε ένα προγραμματισμένο ταξίδι όπως κάνουν τα φερυμπότς, αν και πολλά από αυτά διαθέτουν στεγάσεις επιβατών. Αφ'ετέρου, με τη μεταφορά των επιβατών, έχουν υψηλότερα περιθώρια κέρδους και έτσι μπορούν να μειώσουν τις τιμές μεταφοράς των φορτηγών και των εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, αυτοί οι τύποι πλοίων συχνά μεταφέρουν χύδην φορτίο σε κοντινότερες ή ακόμα και χημικές ουσίες. Σε ακραίες περιπτώσεις μεταφέρουν προϊόντα που στο πλαίσιο του νέου SOLAS θεωρούνται επικίνδυνα αγαθά, μαζί με τους

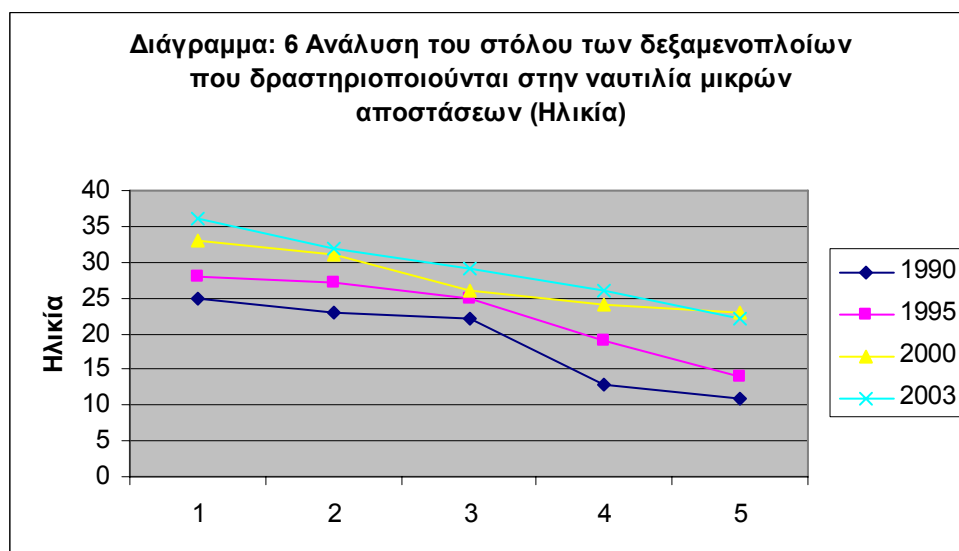
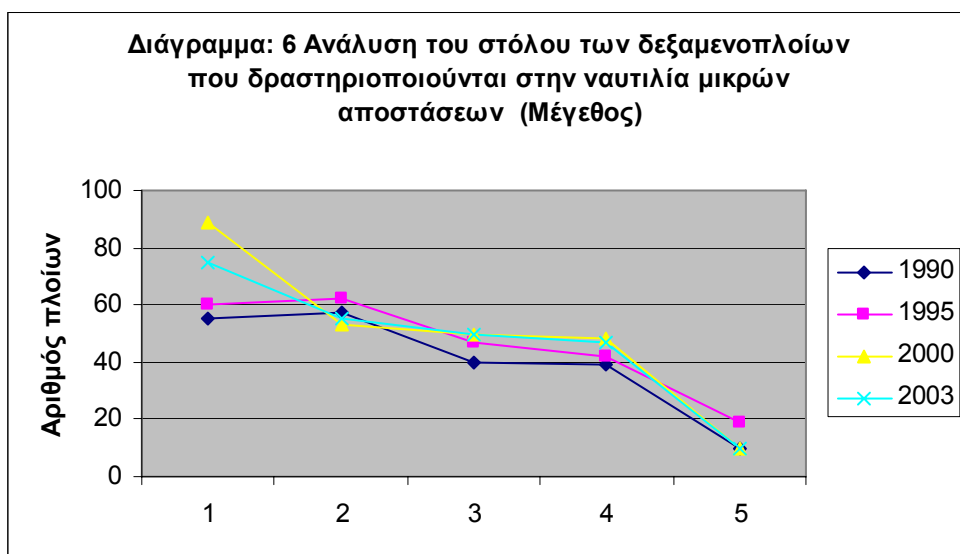
επιβάτες. Ο κ. Τσενεμπής του Ελληνικού Επιμελητηρίου της Ναυτιλίας δήλωσε ότι αυτό συμβαίνει με Ro-Ros που λειτουργούν στην Αδριατική, και στοιχεία αυτού είναι το γεγονός ότι υπάρχει μια συνεχής μετακίνηση "επικίνδυνων" εμπορευμάτων μεταξύ των χωρών, όπου πολύ λίγα πλοία ξηρού φορτίου έχουν καταγραφεί να μεταφέρουν τέτοιους τύπους φορτίων. Λόγω των αιτιών που αναφέρθηκαν παραπάνω, τα παλαιότερα και πιο αργά σκάφη μεταφοράς φορτίου φαίνεται πως δύσκολα θα επιζήσουν.



Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

4.3 Τάνκερς

Ο Ελληνικός στόλος των τάνκερς έρχεται δεύτερος σε μέγεθος μετά από αυτόν του ξηρού. Στο διάγραμμα 6, μπορεί να φανεί ότι το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των τάνκερς αποτελείται από πλοία κάτω των 4.000 DWT και ότι η μέση ηλικία του στόλου έχει αυξηθεί για όλες τις ομάδες των πλοίων από 1990.



Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

Το πρόβλημα με τον γηρασμένο στόλο των τάνκερς δεν μπορεί να αναλυθεί αρκετά καθώς οι νέοι Ευρωπαϊκοί κανονισμοί σχετικά με την εξαίρεση των τάνκερς άνω των 25 ετών από το εμπόριο της Ε.Ε. έρχεται πάλι στο προσκήνιο. Ο κύριος λόγος για τον παρόντα κανονισμό ήταν οι ανησυχίες της Κοινότητας ότι τα όρια ηλικίας για τη λειτουργία των μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002, δεν ήταν αρκετά αυστηρά. Ιδιαίτερα αμέσως μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου "Prestige", ίδιας ηλικίας με το "Erika" (26 έτη) τα όρια ηλικίας δεν θεωρήθηκαν ικανοποιητικά. Αυτό οδήγησε στην εισαγωγή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1726/2003 της 22ας Ιουλίου 2003 που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 σχετικά με την επιταχυνόμενη εισαγωγή διπύθμενων ή της ισοδύναμης απαίτησης για τα μονοπύθμενα πετρελαιοφόρα. Εκτός από αυτό, «η Ε.Ε. προσπαθεί να πείσει τα περιβάλλοντα έθνη να προσαρμόσουν και αυτά τον απαγορευτικό νόμο σχετικά με τα μονοπύθμενα τάνκερς. Στοχεύουν να πείσουν τις χώρες από τη Ρωσία και τη Βαλτική

μέχρι και τις χώρες της Μεσογείου να απαγορεύσουν επίσης τέτοια τάνκερς από τις ακτές τους...» (BMTI έκθεση, 23/10/2003).

Σύμφωνα με τη νέα τροποποίηση, όλα τα τάνκερς που συμπεριλαμβάνονται στην κατηγορία 3 της Marpol 73/78 υπόκεινται επίσης στη σταδιακή κατάργηση που περιγράφεται στο άρθρο 4 (β). Σύμφωνα με το Ελληνικό Επιμελητήριο Ναυτιλίας, τα αποτελέσματα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στο στόλο των τάνκερς, υποθέτοντας ότι όλοι οι πλοιοκτήτες σταματούν το εμπόριο στα ύδατα της Ε.Ε. και πωλούν στη συνέχεια ή διαλύουν τα σκάφη τους παρουσιάζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2: Μείωση του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων ως συνεπεία του κανονισμού (ΕΚ) Νο 1726/2003.

ΕΤΟΣ	ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΝΑΥΠΗΓΗΘΗΚΑΝ ΤΟ ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΕΤΑΙ	ΣΤΟΛΟΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ
2003	1975	150	76
2005	1977	12	64
2010	1984	33	31
2015	1990	19	12
	Σύνολο	214	

Η κατ' εκτίμηση επίδραση στον Ελληνικό κοντινής απόστασης στόλο των τάνκερς είναι καταστρεπτική, από το 2003 στο 70% του στόλου δεν θα επιτραπεί να λειτουργήσει κάτω από τη σημαία ενός κράτους μέλους ή να εισαχθεί στους λιμένες ή τα παράκτια τερματικά κάτω από την αρμοδιότητα ενός κράτους μέλους, εκτός αν αυτό το τάνκερ είναι δυτύθμενο.

4.4 Επιβατηγά πλοία και Φερυμποτς¹

Σε πλήρη αντίθεση με την Ελληνική αγορά πλοίων μεταφοράς φορτίου, η αγορά επιβατικών σκαφών παρουσιάζει μεγάλη σύγκλιση την τελευταία δεκαετία. Αυτό έχει οδηγήσει στην εμφάνιση μιας ολιγοπωλιακής αγοράς που είναι έτοιμη να γίνει ανταγωνιστικότερη μετά από την άρση του Ελληνικού καμποτάζ. Ο αριθμός των φερυμποτς που βρίσκεται σε Ελληνικά χέρια αυξανόμενος σταθερά στη δεκαετία του '90 βρίσκεται στο μέγιστο αριθμό των 37 το 2000. Εντούτοις, η μέση ηλικία έχει αυξηθεί από τα 20 έτη το 1990 στα 28 έτη το 2003. Αφ' ετέρου, υπήρξε μια πτώση στον αριθμό επιβατηγών πλοίων από 90 το 1995, σε περίπου 75 το 2000 και το 2003. Όσον αφορά την ηλικία, ο στόλος επιβατηγών πλοίων παρουσιάζει μια τάση να γίνει νεότερος από το 2000. Αξίζει να σημειωθεί ότι όσο μεγαλύτερα τα πλοία είναι, τόσο νεότερη η ηλικία τους.

¹ Όλα τα διαγράμματα αυτού του κεφαλαίου εκπονήθηκαν από τις εξής πηγές: Newsfront 25Jul 2003, www.reporter.gr 21 Jul 2003, www.kerdos.gr 8/9/03, www.naftemporiki.gr 28/05/03, 09/6/2003, 18/07/2003, 01/08/03, 20/08/03

Σήμερα, τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία και φερυμπότς δραστηριοποιούνται κυρίως σε δύο ευδιάκριτες αγορές (μην μετρώντας τις υπηρεσίες των φερυμπότς μεταξύ Ρίο- Αντίρριο). Αυτή είναι η αγορά του Αιγαίου και η Αδριατική αγορά. Σύμφωνα με μια έκθεση που δημοσιεύθηκε από τους Ωκεάνιους Ναυτικούς Συμβούλους, το 2002, η αγορά του Αιγαίου μετέφερε 18.350.000 επιβάτες, 1.560.000 αυτοκίνητα και 566.000 φορτηγά, ενώ η Αδριατική αγορά, 2.498.000 επιβάτες, 2.086.000 αυτοκίνητα και 979.000 φορτηγά μεταφέρθηκαν.

Οι κυριότερες ναυτιλιακές εταιρίες που αναπτύσσουν δραστηριότητες σε αυτές τις δύο αγορές διαθέτουν 123 σκάφη, συμβατικά και μεγάλων ταχυτήτων, από τα οποία 95 δραστηριοποιούνται στην εγχώρια αγορά και 28 στην Αδριατική θάλασσα. Αυτές οι επιχειρήσεις που είναι οκτώ, πέντε από τις οποίες έχουν εισαχθεί στο Ελληνικό Χρηματιστήριο, καλύπτουν το 90 τοις εκατό των προαναφερθέντων εθνικών αναγκών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το 2000, αυτές οι επιχειρήσεις είχαν την ευκαιρία να αυξήσουν το κεφάλαιό τους και να χρηματοδοτήσουν τα προγράμματα ανανέωσης του στόλου τους μέσω της εισόδου τους στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας και μέσω 36 τραπεζών από 12 διαφορετικές χώρες (51% από τη Γερμανία και 25% από την Ελλάδα) που ήταν τότε αισιόδοξες και πρόθυμες να τους δώσουν δάνεια. Το συνολικό πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου ανήλθε στα τρία δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία 2.005 δισεκατομμύρια χρηματοδοτήθηκαν από τις τράπεζες. Το ποσοστό του δανείου κάθε επιχείρησης όσον αφορά το σύνολο παρουσιάζεται στο σχήμα 5.



Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

Περαιτέρω, ο νόμος 2932/2001 ορίζει ότι πλοία άνω των 35 ετών πρέπει να πάνε να λειτουργούν μέχρι τον Δεκέμβριο του 2005, τα πλοία άνω των 34 μέχρι τον Δεκέμβριο του 2006, όλα τα πλοία άνω των 32 μέχρι τον Δεκέμβριο του 2004, και όλα τα επιβατηγά πλοία άνω των 30 ετών μέχρι τον Δεκέμβριο του 2008. Λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες άντλησης κεφαλαίου από το Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας για την ανανέωση του στόλου και την έλλειψη ενδιαφέροντος από μέρος των Ελληνικών και ξένων πιθανών στρατηγικών συνεργατών, ο νόμος μπορεί να αποδειχθεί

μοιραίος για τις επιχειρήσεις και για την εσωτερική αγορά θαλάσσιας μεταφοράς. Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Ξηραδάκη, Γενικό Διευθυντή της ΧRTC Επιχειρησιακών Συμβούλων, εάν δεν υπάρξει καμία αλλαγή στο νόμο, μέχρι το 2008 ο αριθμός των πλοίων που θα δραστηριοποιείται στην εγχώρια αγορά θα έχει μειωθεί κατά 68 τοις εκατό. Συγκεκριμένα, ο πίνακας 3 παρουσιάζει τις μειώσεις του στόλου που θα πραγματοποιηθούν:

Πίνακας 3: Μειώσεις στόλου που θα πραγματοποιηθούν ως συνέπεια του νόμου 2932/2001

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ		
	2003	2008	2012
Minoan Lines	9	8	8
ANEK	11	7	7
Blue Star Ferries	3	0	0
Hellas Flying Dolphins	15	1	1
Maritime Company of Lesvos	3	0	0
GA Ferries	6	0	0
Super Fast Ferries	10	10	10

Παρόμοιες μειώσεις αναμένουν μερικές επιχειρήσεις που διαθέτουν πλοία υψηλών ταχυτήτων, ειδικά η Hellas Flying Dolphins, της οποίας ο στόλος που αποτελείται από 28 πλοία θα μειωθεί στα 13 μέχρι το 2008 και στα δύο μέχρι το 2012. Τα υψηλών ταχυτήτων καταμαράνς, όπως είναι εκείνα της N.E.L και της G.A Ferries, που έχουν ναυπηγηθεί αρκετά πρόσφατα θα πάνε να λειτουργούν γύρω στο 2012.

Άλλα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ελληνική παράκτια ναυτιλία σήμερα είναι: 1.Υπερπροσφορά πλοίων στις κύριες γραμμές όπου παράνομος ανταγωνισμός υφίσταται και κατά συνέπεια οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν φτωχά αποτελέσματα .

2. Η συνεχής κυβερνητική επέμβαση στα ληξιαρχικά θέματα των πλοίων, στις εκπτώσεις των εισιτηρίων, στα τέλη λιμένων και στη στελέχωση.

3. Η έλλειψη πλοίων που συντηρούν τις προβληματικές "άγονες" γραμμές, όπου ο όρος "ποιοτική μεταφορά" δεν υπάρχει, αν και η Ελληνική κυβέρνηση δαπανά 38 δισεκατομμύρια ευρώ σαν επιχορήγηση και 13,44 εκατομμύρια ευρώ για λειτουργικές απώλειες στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτές τις γραμμές .

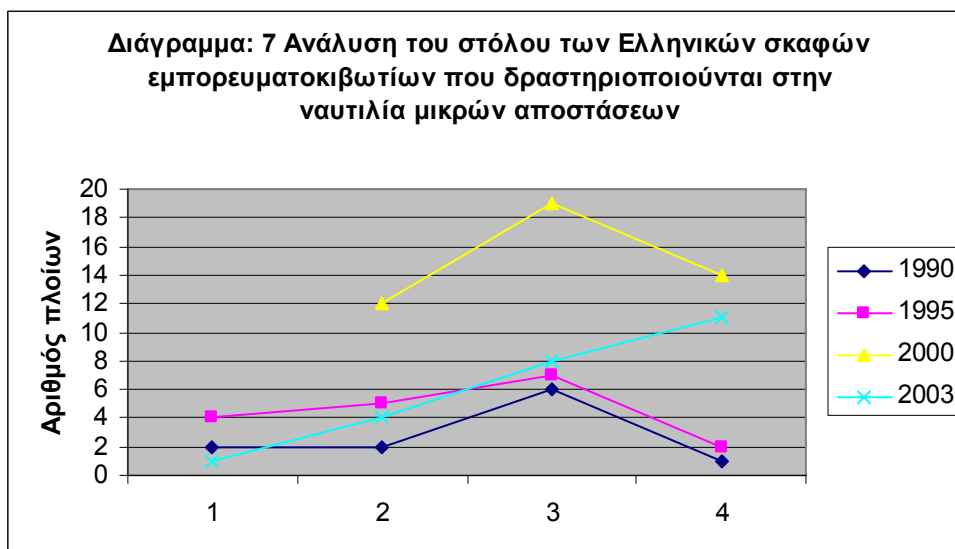
4. Η διακοπή συγχωνεύσεων και ανάληψης πρωτοβουλιών.

4.5 Κοντινερσις

Αν και η Ελληνική Ναυτιλιακή κοινότητα δεν έχει δείξει ιδιαίτερη προσοχή στα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, αυτός είναι ένας από τους λίγους τομείς στην ναυτιλία μικρών αποστάσεων που παρουσιάζει σημάδια σταθερής αύξησης και που έχει προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης σε τρεις διαφορετικές πτυχές : στο σχέδιο σκαφών, στα συστήματα των logistics και στην υποδομή των λιμένων.

Στην αγορά των μικρών αποστάσεων, τα μικρά πλοία εμπορευματοκιβωτίων αποκαλούνται τροφοδότες και λειτουργούν μέσα στο hub και spoke δίκτυο που τέθηκε από τους μεταφορείς κύριων γραμμών για να αντικαταστήσουν τον άκαμπο και παλαιό στόλο των μικρών πλοίων γενικού φορτίου με διπλό ή πολλαπλό κατάστρωμα. Ακόμα, όταν μιλάμε για πλοία που μπορούν να μεταφέρουν λιγότερο από 350 TEUs, αυτά είναι συνήθως ξηρού-φορτίου με ικανότητες μεταφοράς κοντεινερ. Σύμφωνα με πρόβλεψη της Drewry Shipping Consultants, η απόδοση των κοντεινερς για τα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης μειώθηκε από 11,9% το 2000 σε 6,1% το 2002 και θα παραμείνει κοντά σε αυτό το επίπεδο μέχρι το 2003, Έκτοτε οι αποδόσεις αναμένονται να αυξηθούν κατά 8,1% το 2004 και 9,0% το 2005.

Στην Ελλάδα, υπάρχουν λίγοι που λειτουργούν κοντεινερς με την πιο ενεργή δραστηριότητα να έχουν η Blue Container Line και η Sarlis Container Line. Οι τάσεις που περιγράφηκαν ανωτέρω είχαν μια άμεση επίδραση στον αριθμό των Ελληνικών πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων για τα σχετικά έτη. Όπως επισημαίνεται στο διάγραμμα 7, ο αριθμός των κοντεινερσις μειώθηκε δραστικά από 45 το 2000 σε 24 το 2003, το οποίο αντιπροσωπεύει μια μείωση 46,67% στο μέγεθος του στόλου των τροφοδοτών. Εντούτοις, είναι εμφανές πως το 2003 οι Έλληνες ιδιοκτήτες κοντεινερσις προσπάθησαν να εκμεταλλευθούν τις οικονομίες κλίμακας που οι μεγαλύτεροι τροφοδότες τους πρόσφεραν. Ειδικότερα, δεν υπάρχει κανένα πλοίο στην ομάδα 1, ενώ υπάρχουν 19 στις ομάδες 4 και 5 και μόνο 5 στην ομάδα 2 και 3. Ένα άλλο ζήτημα είναι αυτό της υψηλής μέσης ηλικίας του στόλου που ήταν πάνω από τα είκοσι έτη το 2003. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι Έλληνες χειριστές τροφοδοτών είναι ακόμα σχετικά μικροί, και δεν μπορούν να διαθέσουν ακόμα το κεφάλαιο που χρειάζεται για να επενδύσουν στα νεότερα, ακριβότερα κοντεινερσις.



Πηγή : «Analysis of the Greek- owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme»

Ένα θέμα που πρέπει να αναφερθεί για τους χειριστές τροφοδοτών είναι ότι εξαρτώνται από τις διαδρομές που επιλέγονται από τους κύριους μεταφορείς. Παραδείγματος χάριν, η αναχώρηση της επιχείρησης Grand Alliance από τη Μάλτα σήμαινε ότι πολλοί μικρότεροι χειριστές τροφοδοτών έπρεπε να αλλάξουν τα προγράμματά τους. Τέτοιες αλλαγές σημαίνουν ότι οι χειριστές τροφοδοτών βρίσκονται αντιμέτωποι συνεχώς με απροσδόκητες εκπλήξεις που αυξάνουν τις ευκαιρίες, αλλά συγχρόνως και τις απειλές. Η πρόσφατη απόφαση της P&O Nedlloyd να επεκτείνει μια από τις υπηρεσίες τροφοδοτών από την Ανατολική Μεσόγειο στη Μαύρη Θάλασσα έρχεται εις βάρος των μικρότερων χειριστών τροφοδοτών.

Αφ' ετέρου, η ανατολική Μεσόγειος και η αγορά της Μαύρης Θάλασσας θεωρούνταν μέχρι σήμερα δύσκολες και μερικές φορές επισφαλής αγορές για τους κύριους χειριστές.

Η διαδικασία της μεταφόρτωσης κιβωτίων αφέθηκε σε διάφορες τοπικές υπηρεσίες πλοίων της γραμμής, που θεωρούσαν ευτυχία το να μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια των κύριων μεταφορέων παράλληλα με τα δικά τους, ρυθμίζοντας συχνά τα προγράμματά τους για να εξυπηρετήσουν έναν σημαντικό πελάτη της Ασίας & της Ευρώπης. Αν και αυτή η αγορά τώρα αναπτύσσεται καλύτερα, ο κύριος Κώστας Λουκαΐδης, Διευθυντής Μάρκετινγκ της UFS υποστηρίζει ότι η απειλή των βασικών χειριστών που μαίνονται την αγορά με τις υπηρεσίες τους είναι ελάχιστη, "... οι περισσότερες γραμμές συνειδητοποιούν ότι με έναν κοινό χειριστή τροφοδοτών οι δαπάνες είναι φτηνότερες επειδή συλλέγουμε από πολλούς πελάτες και μπορούμε να επιτύχουμε οικονομίες κλίμακας. Πρέπει να στηριχθούν στο φορτίο τους καθώς οι συνθήκες στην αγορά δεν είναι ποτέ στατικές, έτσι πρέπει να συζητήσουν τις ανάγκες τους με μας".

Ένα μέτρο δυνατότητας ανάπτυξης της περιοχής που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι αυτό που επισημαίνει ο κ. Λουκαΐδης: «Πέντε έτη πριν θα ήταν αδιανόητο. Κατόπιν εργαζόμασταν σε ένα πλοίο 200 TEU, ύστερα σε ένα πλοίο των 400 TEU και σήμερα έχουμε πλοία από 600 TEU μέχρι και 1.000 TEU». Συν τοις άλλοις, πρόσφατες εκθέσεις από την BMTI σχολιάζοντας τους πολύ μεγάλους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων, και την Μεσογειακή αγορά, σημειώνουν: "Οι εμπειρογνώμονες τώρα σχολιάζουν ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα μεγάλων πλοίων θα αναγκάσει αυτόματα τους ιδιοκτήτες τροφοδοτών-πλοίων να αναβαθμίσουν το πρόγραμμά τους. Αναμένεται ότι ο στόλος των τροφοδοτών θα μεγαλώσει σε μέγεθος και όλο και περισσότεροι τροφοδοτές θα χρειαστούν στα 1000-2000 TEU." (BMTI η έκθεση, 01/10/03).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 :Πολιτικές και κανονισμοί της Ε.Ε.

5.1 Αποφάσεις Συμβουλίου Ε.Ε. στην Χιχόν

Για να χρησιμοποιηθούν όλες οι δυνατότητες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, πρέπει να ενταχθούν πλήρως στις αλυσίδες εφοδιαστικής και να προσφέρουν μεταφορές χωρίς διακοπή από πόρτα σε πόρτα. Τη διαχείριση και την εμπορία αυτών των αλυσίδων εφοδιαστικής πρέπει να έχουν ενιαίες εμπορικές οντότητες, οι “ενιαίες θυρίδες” όπως αποκαλούνται. Οι εταιρείες αυτές πρέπει να διαθέτουν στους πελάτες ένα συγκεκριμένο σημείο επαφής, αρμόδιο για όλη την διατροφική αλυσίδα. Επίσης, η έννοια του ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων μεταφοράς πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια της αλληλοσυμπλήρωσης διότι είναι ζωτικής σημασίας η συνεργασία μεταξύ τρόπων μεταφοράς για τις αλυσίδες όπου υπεισέρχονται περισσότεροι από ένας τρόποι μεταφοράς. Η πλήρης ένταξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στις διατροφικές αλυσίδες εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Αυτό εναπόκειται κυρίως στον κλάδο αλλά οι προσπάθειες σε άλλα επίπεδα μπορούν να βοηθήσουν τη διαδικασία και να μετριάσουν τα διαρθρωτικά εμπόδια που εμποδίζουν την ταχύτερη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων :

- Δεν έχει ακόμη εξαιρεθεί τελείως η εικόνα που είχαν στο παρελθόν ως πεπαλαιωμένος κλάδος.
- Οι διαδικασίες στη διοίκηση και τις διατυπώσεις τους είναι σύνθετες.
- Απαιτείται υψηλή απόδοση των λιμένων.
- Χρειάζονται νέες προηγμένες τεχνολογικές λύσεις για τα πλοία, τους λιμένες, τις μονάδες φόρτωσης και τα τηλεματικά δίκτυα.

Στην Κοινότητα έχουν ήδη αναληφθεί ή προτείνονται ορισμένες δράσεις για να μετριασθούν τα εμπόδια και να ενισχυθούν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Μεταξύ αυτών αναφέρονται:

- Έκδοση οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας.
- Πρόταση νέου προγράμματος στήριξης “Marco Polo”.
- Πρόταση οδηγίας σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης.
- Εισαγωγή της προσέγγισης “Θαλάσσιες αρτηρίες” στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών το 2010.
- Πρόταση οδηγίας για την πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες.
- Δημοσίευση του Οδηγού Τελωνειακών Διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.
- Εισαγωγή του Νέου Μηχανογραφημένου Συστήματος Διαμετακόμισης (NCTS) στην τελωνειακή διαμετακόμιση.

Τον Ιούνιο του 2002, οι υπουργοί μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετείχαν σε άτυπη διάσκεψη στην Χιχόν (Ισπανία), η οποία ήταν αφιερωμένη αποκλειστικά στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Στη συνέχεια της διάσκεψης αυτής, η Επιτροπή κατήρτισε πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων¹. Το πρόγραμμα καθορίζει 14 δράσεις οι οποίες έχουν ως στόχο τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την απομάκρυνση των εμποδίων που παρακωλύουν την εξέλιξή τους. Οι δράσεις μπορούν να χωρισθούν και διακρίνονται σε νομοθετικές, τεχνικές και επιχειρησιακές ως εξής:

A. Νομοθετικές δράσεις

1. Εφαρμογή της οδηγίας για την τυποποίηση ορισμένων διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (IMO-FAL).

Για να απλουστευθεί το βάρος των διαδικασιών τεκμηρίωσης και διοίκησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν το Δεκέμβριο του 2001 την πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (οδηγία IMO FAL όπως αποκαλείται). Η οδηγία αποτελεί άμεσο αποτέλεσμα των προσπαθειών με σκοπό να εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης που εντοπίστηκαν. Ζητεί από τα κράτη μέλη να αποδεχθούν τα τυποποιημένα έντυπα IMO FAL εφόσον οι σχετικές πληροφορίες κατάπλου /απόπλου ενός πλοίου μπορούν να δοθούν με αυτά τα έντυπα. Αυτό σημαίνει ότι η πληθώρα των διαφόρων εθνικών εντύπων θα αντικατασταθεί πλέον από ένα κοινό σύνολο εντύπων. Η οδηγία θα τεθεί στην πράξη σε ισχύ, όταν τα κράτη μέλη θα έχουν θέσει σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για να συμμορφωθούν προς την οδηγία.

2. Υλοποίηση του προγράμματος Marco Polo

Ήταν αναγκαίο να καταρτιστεί ένα πρόγραμμα, στο εξής ονομαζόμενο "Πρόγραμμα Marco Polo" ή "το Πρόγραμμα", για να μειωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα και να προωθηθεί η διατροφικότητα, έτσι ώστε να επιτευχθεί ένα αποτελεσματικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, με το πρόγραμμα θα υποστηριχθούν δράσεις στις εμπορευματικές μεταφορές, στην εφοδιαστική και άλλες συναφείς αγορές.

Στο πεδίο εφαρμογής του προγράμματος εμπίπτουν όλα τα τμήματα της αγοράς διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα Marco Polo χαρακτηρίζεται από τρεις τύπους δράσεων:

α) Τις δράσεις στροφής, οι οποίες θα εστιαστούν στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη στροφή διακίνησης των εμπορευμάτων υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις

¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, COM(2003) 155 τελικό της 7.4.2003.

εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Με βάση αυτόν τον τύπο δράσης, θα ενισχυθεί η έναρξη νέων δρομολογίων αλλά επίσης και η σημαντική αναβάθμιση των δρομολογίων που ήδη υπάρχουν. Οι δράσεις θα είναι δυναμικές αλλά όχι αναγκαστικά καινοτόμες (απλώς στροφή των εμπορευματικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφοράς εκτός των οδικών)

β) Τις καταλυτικές δράσεις, με τις οποίες θα αλλάξει ο τρόπος που πραγματοποιούνται οι μη οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Κοινότητα. Με βάση αυτόν τον τύπο δράσης, θα αρθούν οι διαρθρωτικοί φραγμοί της αγοράς στις ευρωπαϊκές εμπορευματικές μεταφορές με μια άκρως καινοτόμο ιδέα (η οποία θα δημιουργήσει πραγματική τομή). Αυτό θα επιτελεσθεί ουσιαστικά σε τρία στάδια από τους υποψηφίους: πρώτον πρέπει να καθοριστούν με σαφήνεια οι φραγμοί, στη συνέχεια πρέπει να παρουσιαστεί μια άκρως καινοτόμος λύση και τέλος να προταθεί για έγκαιρη εφαρμογή ένα δρομολόγιο στροφής των μεταφορών με μεγάλο δυναμικό ανάπτυξης στις εμπορευματικές μεταφορές. Η διάδοση των αποτελεσμάτων προβλέπεται κατά τη διάρκεια της κοινοτικής επιχορήγησης.

γ) Τις δράσεις κοινής διδαχής, με τις οποίες θα αναβαθμιστούν οι γνώσεις στον τομέα της εφοδιαστικής και θα προωθηθούν προηγμένες μέθοδοι και διαδικασίες συνεργασίας στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Με βάση αυτόν τον τύπο δράσης θα επιχορηγηθεί η βελτίωση της συνεργασίας και η διάδοση της τεχνογνωσίας.

Η ουσιαστική συμβολή του νέου προγράμματος “Marco Polo” είναι ότι θα κάνει πραγματικότητα τις διατροφικές μεταφορές στην Ευρώπη. Με ετήσιο προϋπολογισμό 18,75 εκατ. € που προβλέπεται, αποσκοπείτε στροφή 12 δισ. τονο-χιλιομέτρων ανά έτος από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

3. Τυποποίηση και εναρμόνιση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης

Η βελτίωση των διατροφικών μονάδων φόρτωσης (εμπορευματοκιβώτια και ανταλλασσόμενα αμαξώματα) είναι ένα από τα μέτρα που προβάλλει η Λευκή Βίβλος για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών το 2010. Η πληθώρα διαφορετικών παραλλαγών των μονάδων αυτών που υπάρχει σήμερα δημιουργεί κόστος τριβής και καθυστερήσεις στη διακίνησή τους μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Το πρόβλημα θα υπερβληθεί με την εναρμόνιση ορισμένων χαρακτηριστικών διακίνησης των μονάδων φόρτωσης, όπως είναι τα άνω ή κάτω γωνιαία εξαρτήματα ή οι κατακόρυφοι σωλήνες. Επίσης, τα ανταλλασσόμενα αμαξώματα δεν είναι εν γένει στοιβάσιμα και για το λόγο αυτό δεν είναι κατάλληλα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, με τα εμπορευματοκιβώτια δεν χρησιμοποιούνται πλήρως οι επιτρεπόμενες διαστάσεις στις οδικές μεταφορές. Η λύση θα μπορούσε να είναι η τυποποίηση μιας ευρωπαϊκής μονάδας φόρτωσης που θα συνδυάζει τη δυνατότητα στοιβάσεως των εμπορευματοκιβωτίων με το χώρο φόρτωσης εύρους παλέτας των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων.

4. Θαλάσσιες αρτηρίες

Η Επιτροπή, παρουσίασε την έννοια των “θαλάσσιων αρτηριών” στη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Οι αρτηρίες αυτές θα ελαφρύνουν τα μεγάλα χερσαία σημεία συμφόρησης στο Ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και θα

προωθήσουν την ενσωμάτωση της εφοδιαστικής στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα επιτρέψουν την παράκαμψη των χερσαίων σημείων συμφόρησης στην Ευρώπη διότι θα ενταχθούν στις εκτενείς αλυσίδες εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα. Προφανή παραδείγματα των σημείων συμφόρησης είναι οι Άλπεις και τα Πυρηναία. Η παράκαμψη αυτών των φυσικών εμποδίων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα έχει θετική επίπτωση τόσο στις χώρες βορείως όσο και νοτίως των οροσειρών αυτών. Εξετάζεται επίσης κατά πόσον είναι σκόπιμο να περιληφθούν σημεία συμφόρησης ανθρωπογενούς αιτίας.

Οι θαλάσσιες αρτηρίες θα προσφέρουν αποτελεσματικά, τακτικά και συχνά δρομολόγια, τα οποία θα μπορούν να ανταγωνιστούν τα αντίστοιχα οδικά, π.χ., από άποψη χρόνου διαμετακόμισης και τιμών. Οι λιμένες που θα συνδέονται με τις θαλάσσιες αρτηρίες θα έχουν κατάλληλες χερσαίες συνδέσεις και θα προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους πελάτες των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (καθώς και ομαλές διοικητικές διαδικασίες). Οι τηλεματικές διασυνδέσεις μεταξύ λιμένων, από τη μία πλευρά, και τα επικοινωνιακά συστήματα των πλοίων (όπως τα συστήματα διαχείρισης και πληροφοριών της θαλάσσιας κυκλοφορίας VTMISS), από την άλλη πρέπει να επεκταθούν και να καταστούν διαλειτουργικές για να ενσωματωθούν τα κατά τόπους συστήματα μέσα στο ευρωπαϊκό δίκτυο.

Οι εκτιμήσεις του κόστους φαίνεται να δείχνουν ότι η καθιέρωση νέων τακτικών θαλάσσιων συνδέσεων θα είναι πολύ λιγότερο δαπανηρή από την κατασκευή αντίστοιχων νέων χερσαίων υποδομών.

Τον Οκτώβριο του 2003, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Τροποποιημένη πρόταση για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της τροποποιημένης πρότασης για απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/EK περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, COM(2003) 564 τελικό της 1.10.2003), συμπεριλαμβανομένων 29 έργων προτεραιότητας τα οποία πρόκειται να εφαρμοστούν το αργότερο μέχρι το 2020. Τα έργα αυτά προτεραιότητας θα μπορούσαν να θεωρηθούν «ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος» και λαμβάνουν χρηματοδότηση κατά προτεραιότητα από τους σχετικούς κοινοτικούς πόρους. Το έργο αποτελεί έργο προτεραιότητας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων αρτηριών. Τέσσερις περιοχές θαλάσσιων αρτηριών προτείνονται στο πλαίσιο του εν λόγω έργου προτεραιότητας:

- Αρτηρία της Βαλτικής Θαλάσσης (η οποία συνδέει τα κράτη μέλη της Βαλτικής Θάλασσας με κράτη μέλη της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της οδού μέσω της διώρυγας Βορείου Θαλάσσης/Βαλτικής Θαλάσσης)
- Θαλάσσια αρτηρία Δυτικής Ευρώπης (η οποία αρχίζει από την Πορτογαλία και την Ισπανία και διέρχεται μέσω του Ατλαντικού Τόξου έως τη Βόρειο Θάλασσα και τη Θάλασσα της Ιρλανδίας)
- Θαλάσσια αρτηρία ΝΑ Ευρώπης (η οποία συνδέει το Αδριατικό Πέλαγος με το Ιόνιο Πέλαγος και την Ανατολική Μεσόγειο, συμπεριλαμβανομένης της Κύπρου)

- Θαλάσσια αρτηρία της Ν. Ευρώπης (στη Δυτική Μεσόγειο, η οποία συνδέει την Ισπανία, τη Γαλλία, την Ιταλία καθώς και τη Μάλτα και συνδέεται με τη θαλάσσια αρτηρία της Ν.Α. Ευρώπης, με συνδέσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα).

5. Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ πιο αποδοτικές από άποψη ενέργειας από τους άλλους τρόπους μεταφοράς και, σε γενικές γραμμές, είναι λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Η στροφή προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων θα μπορούσε, παραδείγματος χάρη, να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο της κοινοτικής στρατηγικής για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του Κιότο².

Οι καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις επισκιάζονται όμως ιδίως από τις εκπομπές διοξειδίου του θείου (SO₂) που είναι πολύ υψηλότερες σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς. Η Διάσκεψη του ΔΝΟ τον Σεπτέμβριο του 1997 ενέκρινε νέα μέτρα για να μειωθούν οι εκπομπές διοξειδίου του θείου³ από τα καυσαέρια των πλοίων (νέο παράρτημα VI της συμφωνίας MARPOL 73/78). Η Διάσκεψη ενέκρινε επίσης διατάξεις που επιτρέπουν την καθιέρωση ειδικών “περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x”, όπου θα ισχύουν χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών. Μεταξύ των περιοχών αυτών είναι η Βαλτική Θάλασσα, η Βόρειος Θάλασσα και η Διώρυγα της Μάγχης⁴.

Το Νοέμβριο του 2002, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας για να μειωθεί η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο στην Ευρωπαϊκή Ένωση⁵. Η πρόταση βασίζεται εν μέρει στις “περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x” που θεσπίστηκαν με βάση το παράρτημα VI της MARPOL 73/78 αλλά προχωρεί ακόμη περισσότερο. Ωστόσο, η πρόταση αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης Ευρωπαϊκής στρατηγικής που θα εξασφαλίζει ότι οι θαλάσσιες μεταφορές θα είναι ακόμη λιγότερο επιζήμιες στο περιβάλλον απ’ό,τι σήμερα⁶.

² Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη επικύρωσαν το Πρωτόκολλο του Κιότο το Μάιο του 2002.

³ Η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 4,5% m/m.

⁴ Η περιεκτικότητα των καυσίμων των πλοίων σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει το 1,5% m/m. Ειδικά, τα πλοία πρέπει να χρησιμοποιούν άλλες τεχνολογικές μεθόδους για να περιορίζουν τις εκπομπές SO_x.

⁵ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 1999/32/ΕΚ σχετικά με την περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων των πλοίων, COM(2002) 595 τελικό, 20.11.2002.

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο: στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων των ποντοπόρων πλοίων, COM(2002) 595 τελικό, 20.11.2002.

B. Τεχνικές δράσεις

6. Οδηγός τελωνειακών διατυπώσεων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Η άμεση αντίδραση του κοινού στις τελωνειακές διαδικασίες είναι ότι πρόκειται για υπερβολικά σύνθετες διαδικασίες που μειώνουν την ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η αντίδραση όμως αυτή είναι πολύ γενική ούτως ώστε να είναι ικανοποιητική ή να οδηγήσει σε συγκεκριμένες βελτιώσεις. Για να υπάρξουν επιχειρησιακές λύσεις, είναι επιτακτικό να προσδιοριστούν τα ειδικά στοιχεία που ενδεχομένως προκαλούν προβλήματα. Προς το σκοπό αυτό, οι υπηρεσίες της Επιτροπής δημοσίευσαν, το Μάιο του 2002, έναν οδηγό για τις τελωνειακές διαδικασίες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων⁷. Δύο είναι οι σκοποί του οδηγού αυτού :

- Περιλαμβάνει τους τελωνειακούς κανόνες για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, καθώς και τις δυνατότητες χρήσης απλουστευμένων διαδικασιών
- Περιέχει συνοπτική βάση εντοπισμού των πιθανών συγκεκριμένων αναγκών τροποποίησης ή περαιτέρω απλουστεύσεων.

7. Εντοπισμός και άρση των εμποδίων για πιο επιτυχημένες από ό,τι σήμερα θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Από το Δεκέμβριο του 1999, η Επιτροπή έχει συγκεντρώσει έναν αριθμό εμποδίων που παρακωλύουν την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Αυτή η “έρευνα σχετικά με τα εμπόδια” περιέχει επίσης ιδέες για πιθανές λύσεις, καθώς και βέλτιστες πρακτικές.

Τα εμπόδια που εντοπίστηκαν μπορούν να ταξινομηθούν σε πέντε κατηγορίες:

- Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν έχουν ακόμη αλλάξει πλήρως την εικόνα του παρελθόντος ως πεπαλαιωμένος κλάδος
- Δεν έχει επιτευχθεί η πλήρης ενσωμάτωσή τους στη διατροφική αλυσίδα εφοδιαστικής
- Οι διαδικασίες διοίκησης και τεκμηρίωσής τους είναι σύνθετες
- Απαιτείται βελτιωμένη απόδοση των λιμένων
- Η εφαρμογή των κανόνων και των διαδικασιών διαφέρει ανάλογα με τη χώρα

Ορισμένα από τα εμπόδια έχουν ήδη αντιμετωπιστεί (π.χ. ομοιομορφία των εντύπων αναφοράς των πλοίων, απόδοση και κόστος των λιμένων, και τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης). Σε γενικές γραμμές, τα εντοπιζόμενα και αναφερόμενα εμπόδια αντιμετωπίζονται σε διάφορα επίπεδα: Ε.Ε., κράτη μέλη, περιφέρειες και κατά τόπους.

⁷ Έγγραφο των υπηρεσιών της Επιτροπής: Οδηγός των τελωνειακών διατυπώσεων στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, SEC(2002) 632, 29.5.2002.

8. Προσέγγιση των εθνικών εφαρμογών και μηχανογράφηση των κοινοτικών τελωνειακών διατυπώσεων

Οι τελωνειακές διαδικασίες αποτελούν σημαντικό μέρος των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων διότι ένα πλοίο που αποπλέει από έναν λιμένα της Ε.Ε. προς έναν άλλο εγκαταλείπει το κοινοτικό τελωνειακό έδαφος απλώς για να επανεισέλθει σε αυτό όταν καταπλεύσει στον άλλο λιμένα. Τα εμπορεύματα που μεταφέρει κανονικά χάνουν την κοινοτική τους ιδιότητα εκτός εάν η ιδιότητα αυτή αποδειχθεί με ένα παραστατικό ιδιότητας ή εφόσον διατηρηθεί υπό διαδικασία διαμετακόμισης. Αυτό είναι ένα επιπλέον βάρος για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων σε σύγκριση με τις χερσαίες μεταφορές όπου η αντίστοιχη απώλεια της κοινοτικής ιδιότητας δεν υπεισέρχεται φυσιολογικά μεταξύ κρατών μελών της Ε.Ε., με την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει διέλευση μέσω τρίτης χώρας.

Η υπάρχουσα κίνηση προς την ηλεκτρονική μεταβίβαση τελωνειακών δεδομένων (ηλεκτρονικά τελωνεία) θα βοηθήσει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων διότι θα επισπεύσει και θα απλουστεύσει τις διαδικασίες που χρειάζονται για τη δήλωση του εμπορεύματος.

Ως ένα πρώτο βήμα για τα ηλεκτρονικά τελωνεία, περίπου 3000 τελωνειακά γραφεία σε 22 χώρες θα εφαρμόσουν σύντομα το νέο μηχανογραφημένο σύστημα διαμετακόμισης (NCTS), με το οποίο η γραφειοκρατία που αφορά τη μεταφορά με ένα και μόνο διοικητικό έγγραφο (SAD) θα αντικατασταθεί από ηλεκτρονικά μηνύματα. Ως δεύτερο βήμα, το σύστημα θα μπορούσε, στο μέλλον, να επεκταθεί σε κινήσεις που σήμερα πραγματοποιούνται με βάση τις απλουστευμένες διαδικασίες διαμετακόμισης για τρόπους μεταφοράς και βαθμιαία να γίνει η ραχοκοκαλιά των ηλεκτρονικών τελωνείων.

9. Έρευνα και Τεχνολογική ανάπτυξη (ΕΤΑ)

Η Κοινότητα διεξάγει συνεχώς δράσεις ΕΤΑ για να προάγει τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις λιμενικές διαδικασίες σύμφωνα με τις τελευταίες τεχνολογικές καινοτομίες. Οι στόχοι της έρευνας αυτής ήταν παραδείγματος χάρη να βελτιωθεί η ποιότητα, η ασφάλεια προσώπων, η ασφάλεια αγαθών και οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των θαλασσιών μεταφορών. Πρόσφατα δημιουργήθηκε ένα θεματικό δίκτυο για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με σκοπό να αντιμετωπιστούν θέματα που είναι άμεσης πολιτικής σημασίας.

Γ. Επιχειρησιακές δράσεις

10. Ενιαίες διοικητικές θυρίδες

Πρέπει να αναληφθεί η δράση σε διοικητικό επίπεδο στα κράτη μέλη και τους λιμένες για να δημιουργηθούν “ενιαίες διοικητικές θυρίδες”⁸, οι οποίες θα απλουστεύσουν περισσότερο και θα επιταχύνουν τις διατυπώσεις που σχετίζονται με τον κατάπλου, τον απόπλου και τον εκτελωνισμό των πλοίων. Αυτό πρέπει να επιτευχθεί χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια προσώπων ή αγαθών.

⁸ Οι “κεντρικές διοικητικές θυρίδες” ορισμένες φορές αποκαλούνται “ενιαία παράθυρα”.

Οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα μπορούσαν να λάβουν διάφορες μορφές. Ο αριθμός των διαφόρων αρχών που ασχολούνται με κάθε πλοίο θα μπορούσε να περιοριστεί με την ανάθεση της διεκπεραίωσης ορισμένων διατυπώσεων σε άλλη διοικητική αρχή, τη λιμενική αρχή ή τον πράκτορα του πλοίου, όπως συμβαίνει σε ορισμένα κράτη μέλη. Επίσης, αντί να υπάρχουν διεσπαρμένες διοικητικές υπηρεσίες σε όλο το χώρο του λιμένα, ή ακόμη και σε γειτονικούς λιμένες, πρέπει να υπάρχει ένα και μόνο σημείο επαφής σε κάθε χώρο του λιμένα για την απαραίτητη διεξαγωγή των διατυπώσεων ή τουλάχιστον ένα κεντρικό γραφείο που θα δίνει πληροφορίες για τις διατυπώσεις που πρέπει να διεκπεραιωθούν, τον καλύτερο τρόπο διεκπεραίωσής τους και πού. Ούτως ή άλλως, οι έλεγχοι από διαφόρους ελεγκτικούς φορείς πρέπει να συντονιστούν έτσι ώστε να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η παρεμβολή τους στις εργασίες του πλοίου.

Εκτός από την επίτευξη των διατυπώσεων για τα πλοία, αυτές οι ενιαίες διοικητικές θυρίδες θα βοηθήσουν επίσης στην επιτάχυνση των διατυπώσεων για τη σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές) από και προς τον χώρο του λιμένα.

Η χρήση των ηλεκτρονικών μέσων επικοινωνίας, όπου χρησιμοποιούνται τυποποιημένα μηνύματα, μεταξύ πλοίου και αρχών πρέπει να αναπτυχθεί επειγόντως. Η χρήση αυτή πρέπει να επεκταθεί για να καλυφθεί όλη η αλυσίδα εφοδιαστικής, όπως και οι διαδικασίες που αφορούν την ασφάλεια.

11. Διασφάλιση του ζωτικού ρόλου των Εστιακών Σημείων των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

Όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία έχουν ορίσει τα αποκαλούμενα Εστιακά Σημεία των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τα οποία συντίθεται από κυβερνητικούς αξιωματούχους με την ειδική αρμοδιότητα να προωθήσουν και να αναπτύξουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στα κράτη μέλη τους. Από το 1999 έχουν δημιουργήσει ένα δίκτυο σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να καταγράφονται οι ανάγκες και να δίδονται ιδέες και λύσεις στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Τα Εστιακά Σημεία έχουν τακτικές συναντήσεις, όπου προεδρεύει η Επιτροπή.

Η Επιτροπή εκτελεί επίσης χρέη γραμματείας στις συνεδριάσεις και παρέχει μέσω του διαδικτύου ένα εργαλείο (CIRCA⁹) για την κοινοποίηση πληροφοριών και ιδεών στο μεσοδιάστημα μεταξύ συνεδριάσεων. Ενόψει της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι χώρες που πρόκειται να προσχωρήσουν δηλαδή η Εσθονία, η Λιθουανία, η Πολωνία και η Σλοβενία (και η Τουρκία ως υποψήφια χώρα) έχουν ορίσει αντίστοιχα πρόσωπα επαφής για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και συμμετέχουν στο έργο της Ομάδας Εστιακών Σημείων ως παρατηρητές.

⁹ CIRCA = Διοικητικό Κέντρο Επικοινωνιακών και Πληροφοριακών Πόρων.

12. Διασφάλιση ορθής λειτουργίας και καθοδήγηση των Κέντρων Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων

Σχεδόν όλα τα ναυτικά κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Πολωνία, έχουν Εθνικά Κέντρα Προώθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (SPC). Τα κέντρα αυτά έχουν ως γνώμονα επιχειρησιακά συμφέροντα και προσφέρουν ένα πρακτικό εργαλείο για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων σε εθνικό επίπεδο. Στην ουσία είναι ανεξάρτητα των ομάδων ειδικών συμφερόντων, όπως είναι οι ναυτιλιακές εταιρείες ή και οι λιμένες, και παρέχουν συμβουλές και ενθαρρύνουν τους χρήστες των μεταφορών να χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Τα εθνικά Κέντρα έχουν ενταχθεί σήμερα στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (ESN)¹⁰, το οποίο προσφέρει ένα κοινό εργαλείο για την προώθηση των συγκεκριμένων μεταφορών στην Ευρώπη. Μέσω της δικτύωσης, τα κέντρα μπορούν επίσης να ανταλλάσσουν πληροφορίες και ορθές πρακτικές και να παρέχουν πρακτικές συμβουλές για την κάλυψη και των δύο άκρων ενός δρομολογίου μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων. Η Επιτροπή υποστηρίζει σθεναρά τα κέντρα αυτά, το έργο τους και τη δικτύωσή τους.

13. Προώθηση της εικόνας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων ως επιτυχημένης εναλλακτικής λύσης μεταφοράς.

Μία σημαντική δράση για να βελτιωθεί η χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων είναι να αλλάξει η εικόνα που είχαν ως πεπαλαιωμένος και αργός τρόπος μεταφοράς στην σημερινή πραγματικότητα, η οποία είναι ένας δυναμικός κρίκος στην αλυσίδα εφοδιασμού από πόρτα σε πόρτα. Σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων μπορούν εν γένει να προσφέρουν ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία, τακτικότητα, συχνότητα και ασφάλεια του εμπορεύματος σε μεγάλο βαθμό. Οι χρήστες των μεταφορών πρέπει να είναι καλύτερα ενημερωμένοι επ' αυτού όταν αποφασίζουν ποιον τρόπο μεταφοράς θα χρησιμοποιήσουν.

Για να επιτελεστεί η αλλαγή αυτή, τα δρομολόγια των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων πρέπει να έχουν μια σύγχρονη δυναμική εικόνα, από τη μία πλευρά, και να γνωστοποιηθούν περισσότερο, ιδίως στους αποστολείς, οι δυνατότητες που μπορούν να προσφέρουν οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, από την άλλη πλευρά. Αυτό εναπόκειται κυρίως στους αντίστοιχους κλάδους. Ωστόσο, μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά οι διοικήσεις και η Επιτροπή.

Υπενθυμίζεται επίσης ότι οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων δεν καλύπτουν μόνο τα εμπορεύματα αλλά διακινούν επίσης εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο στην Ευρώπη, τόσο μέσω των τακτικών γραμμών όσο και των ταξιδιών αναψυχής. Για το λόγο αυτό, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων πρέπει να προσφέρουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των επιβατών τόσο στους λιμένες όσο και στα πλοία.

¹⁰ Βλέπε www.shortsea.info.

14. Συλλογή στατιστικών δεδομένων

Οι ευρωπαϊκές στατιστικές για το εμπόριο μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δεν υπήρξαν αρκετά λεπτομερείς. Η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) και 22 από τα μέλη της¹¹ παρέχουν στατιστικά δεδομένα στην Επιτροπή. Η μέθοδος, σύμφωνα με την οποία χρησιμοποιείται ένα δείγμα 15 ευρωπαϊκών λιμένων, είχε ήδη δοκιμαστεί στην ανακοίνωση της Επιτροπής του 1999 και απέδειξε ότι είναι αρκετά αξιόπιστη.

Η κατάσταση θα βελτιωθεί συν τω χρόνο διότι η οδηγία του Συμβουλίου για τις στατιστικές στον τομέα της ναυτιλίας¹² έχουν τεθεί πλέον πλήρως σε ισχύ από το έτος 2000. Υπάρχουν περίπου 350 λιμένες που παρέχουν λεπτομερή δεδομένα με βάση την οδηγία. Η οδηγία μπορεί να παρέχει τα περισσότερα από τα δεδομένα που χρειάζονται για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων με παροχή των δεδομένων σε επίπεδο από “πόρτα σε πόρτα”. Κατ’ αίτηση των κρατών μελών, η διάδοση περιορίζεται “από τον λιμένα στην παράκτια περιοχή”. Ωστόσο, θα χρειαστούν ακόμη μερικά χρόνια ούτως ώστε η οδηγία να παρέχει σειρές δεδομένων με τις οποίες θα αναλύονται οι τάσεις.

5.2 ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΧΗΣ

Δεν υπάρχουν ανταγωνιστικές οικονομίες χωρίς αποδοτικά δίκτυα μεταφορών. Η καθιέρωση και η σωστή λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, που έχει αναγνωριστεί ως κοινοτική πολιτική εδώ και δέκα χρόνια, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επιτυχία της εσωτερικής αγοράς και για τη διασφάλιση της διαρκούς κινητικότητας εντός της διευρυμένης Ένωσης. Παρ’ όλα αυτά, το δίκτυο αντιμετωπίζει τη μεγάλη, όχι όμως ισόρροπη, ανάπτυξη της κυκλοφορίας, ενώ ενισχύεται η απαίτηση για αειφόρο ανάπτυξη και έρχεται εγγύτερα η ανάγκη ενσωμάτωσης των δικτύων των μελλοντικών κρατών μελών. Επιπλέον, οι μεταφορικές υποδομές εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβλήματα χρηματοδότησης, λόγω έλλειψης επαρκών χρηματοδοτικών μέσων και απουσίας ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επενδύσεις.

Η πολιτική όσον αφορά τα δίκτυα αποτελεί κοινοτική αρμοδιότητα σύμφωνα με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1993, με σκοπό την προώθηση

¹¹ Κύρια πηγή δεδομένων: EU Energy and Transport in Figures: Statistical Pocketbook 2002.

Κύρια πηγή των δεδομένων για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων στο διάστημα 1995-2000 ήταν τα στοιχεία που έδωσαν 22 μέλη της Ευρωπαϊκής Οργάνωσης Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO): Αμβέρσα, Βαρκελώνη, Μπιλμπάο, Βρέμη, Δουβλίνο, Δουνκέρκη, Γένοβα, Gdynia, Γκέτεμποργκ, Αμβούργο, Ελσίνκι, Kokkola, La Spezia, Λισσαβόνας, Λούμπεκ, Οσλο, Πειραιάς, Pori, Ρότερνταμ, Savona Vado, Szczecin και Βαλένθια. Η Επιτροπή ευχαριστεί τους εν λόγω λιμένες για την αξιόλογη συμβολή τους και την ESPO για το συντονισμό της έρευνας

¹² Οδηγία 95/64/ΕΚ του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1995, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, ΕΕ L 320, 30.12.1995, σ. 25, όπως εφαρμόζεται με τις αποφάσεις της Επιτροπής 98/385/ΕΚ της 13ης Μαΐου 1998, ΕΕ L 174, 18.6.1998, σ. 1, 2000/363/ΕΚ της 28ης Απριλίου 2000, ΕΕ L 132, 5.6.2000, σ.1 και 2001/423/ΕΚ της 22ας Μαΐου 2001, ΕΕ L 151, 7.6.2001, σ. 41.

της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των δικτύων, ούτως ώστε η Ευρώπη να μπορέσει να επωφεληθεί πλήρως από τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από έναν χώρο χωρίς σύνορα. Σε αυτό το πλαίσιο, η Κοινότητα έχει επιφορτιστεί με τον καθορισμό ενός συνόλου προσανατολισμών που καλύπτουν στους στόχους, τις προτεραιότητες και τις κεντρικές γραμμές δράσης που προβλέπονται στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων¹³. Αυτά συγκεκριμενοποιήθηκαν κυρίως το 1996, με την έγκριση της απόφασης 1692/96¹⁴ σχετικά με τους προσανατολισμούς στον τομέα των μεταφορών. Πρωταρχικός στόχος της συγκεκριμένης πολιτικής ήταν -και παραμένει- να γίνουν οι συνδέσεις που λείπουν από τα μεγάλα δίκτυα υποδομών, οι οποίες παρακωλύουν την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών και των προσώπων (μεταφορές), της ηλεκτρικής ενέργειας και του φυσικού αερίου (ενέργεια) και των ιδεών (τηλεπικοινωνίες).

Οι ελλείψεις που χαρακτηρίζουν τα δίκτυα οφείλονται ουσιαστικά στο γεγονός ότι ο προγραμματισμός γινόταν έως και πριν από λίγο καιρό σε εθνικό επίπεδο. Δεν λαμβάνονταν υπόψη πάντοτε, στην πραγματική τους διάσταση, οι διευρωπαϊκές πτυχές. Η εν λόγω έλλειψη διευρωπαϊκού οράματος αντικατοπτρίζεται σήμερα στη συνεχιζόμενη ύπαρξη κωλυμάτων που εμποδίζουν τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς¹⁵. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο, η Λευκή Βίβλος¹⁶ τονίζει επίσης ότι οι καθυστερήσεις όσον αφορά την πραγματοποίηση των έργων που είχαν προγραμματιστεί για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών είναι μία από τις κυριότερες αιτίες αναποτελεσματικότητας και κυκλοφοριακής συμφόρησης των μεγάλων αξόνων που το συνθέτουν. Η προσεχής προοπτική της διεύρυνσης, η οποία θα δημιουργήσει αναπόφευκτα σημαντική αύξηση του όγκου κυκλοφορίας¹⁷ επί των οδικών ή των σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίες μερικές φορές είναι απαρχαιωμένες και των οποίων η χωρητικότητα υπολείπεται κατά πολύ των αναγκών, έχει ως αποτέλεσμα να ενισχύσει την ανάγκη πραγματοποίησης των συνδέσεων που λείπουν από το συγκεκριμένο δίκτυο. Δέκα έτη μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης του Μάαστριχτ και σχεδόν δέκα από τη σύνοδο κορυφής του Έσσεμ, η ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έχει σταματήσει. Οι λόγοι είναι πολλοί και διάφοροι, αλλά συνοψίζονται κυρίως στα εξής:

¹³ Άρθρο 155.

¹⁴ Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996 - ΕΕ L 228 της 9^{ης} Σεπτεμβρίου 1996.

¹⁵ Η απαγόρευση κυκλοφορίας στο Λευκό Όρος μετά από το ατύχημα που συνέβη στις 24 Μαρτίου 1999, σε συνδυασμό με την έλλειψη εναλλακτικών προσφορών, ειδικότερα σιδηροδρομικών υπηρεσιών, είναι αποκαλυπτική της συγκεκριμένης κατάστασης, η οποία είχε αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής Vallée d'Aoste (και της Ιταλίας γενικότερα), ως προς το Ακαθάριστο Εσωτερικό Προϊόν.

¹⁶ COM (2001) 370

¹⁷ Η Λευκή Βίβλος προβλέπει μια αυξητική τάση της κυκλοφορίας των επιβατών της τάξεως του 24% και των εμπορευμάτων της τάξεως του 38% για την περίοδο 1998-2010, για τις δώδεκα τότε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αύξηση της κυκλοφορίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων – εάν δεν ληφθούν μέτρα για την καλύτερη κατανομή της ζήτησης– θα πρέπει να προσεγγίσει το 50%. Η αύξηση της κυκλοφορίας θα μπορούσε εύκολα να διπλασιαστεί στα κράτη μέλη, λαμβανομένης κυρίως υπόψη της εγκατάστασης βιομηχανικών επιχειρήσεων με εργατικό δυναμικό μεγάλης έντασης στις εν λόγω χώρες.

- έλλειψη πολιτικής βούλησης εκ μέρους των πολιτικών ιθυνόντων των κρατών μελών, οι οποίοι δεν έχουν λάβει δεόντως υπόψη τη διευρωπαϊκή διάσταση αυτών των έργων
- ανεπάρκεια των χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται για το διευρωπαϊκό δίκτυο, τόσο των δημόσιων (εθνικών και κοινοτικών) όσο και των ιδιωτικών, και μη πλήρης αξιοποίηση των διάφορων μορφών κοινοπραξίας του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα
- κατακερματισμός των υπεύθυνων για τα έργα φορέων, ο οποίος δημιουργεί σοβαρές δυσκολίες στον συντονισμό των πόρων και στη διαχείριση των έργων.

5.3 Τελωνιακά καθεστώτα που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων

Καίριο ρόλο για την κατανόηση των τελωνειακών κανόνων, όπως αυτοί εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές σε μικρές αποστάσεις, έχει η διάκριση μεταξύ του τελωνειακού καθεστώτος της ΕΚ - στο πλαίσιο του οποίου η ΕΚ διατηρεί τη δικαιοδοσία επί των εμπορευμάτων - και του μη τελωνειακού εδάφους της ΕΚ - στο πλαίσιο του οποίου δεν έχει καμία δικαιοδοσία. Η είσοδος των εμπορευμάτων στο τελωνιακό έδαφος της ΕΚ συνεπάγεται την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΚ και της οικείας εθνικής νομοθεσίας σε εμπορεύματα. Η εφαρμογή μπορεί να προσλαμβάνει χρηματοοικονομική μορφή (δασμοί και φορολογικά τέλη και επιβαρύνσεις) ή να αποτελεί έκφραση της εμπορικής πολιτικής (για παράδειγμα, της Κοινής Γεωργικής Πολιτικής) ή να εμφανίζει δημόσιο ενδιαφέρον (απαγόρευση κυκλοφορίας, προστασία των εμπορικών σημάτων, των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας κλπ.).

Αυτή η βασική τελωνειακή αρχή ισχύει τόσο για τις οδικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές μεταφορές, όσο και για τις θαλάσσιες μεταφορές και δεν μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με τον εκάστοτε τρόπο μεταφοράς.

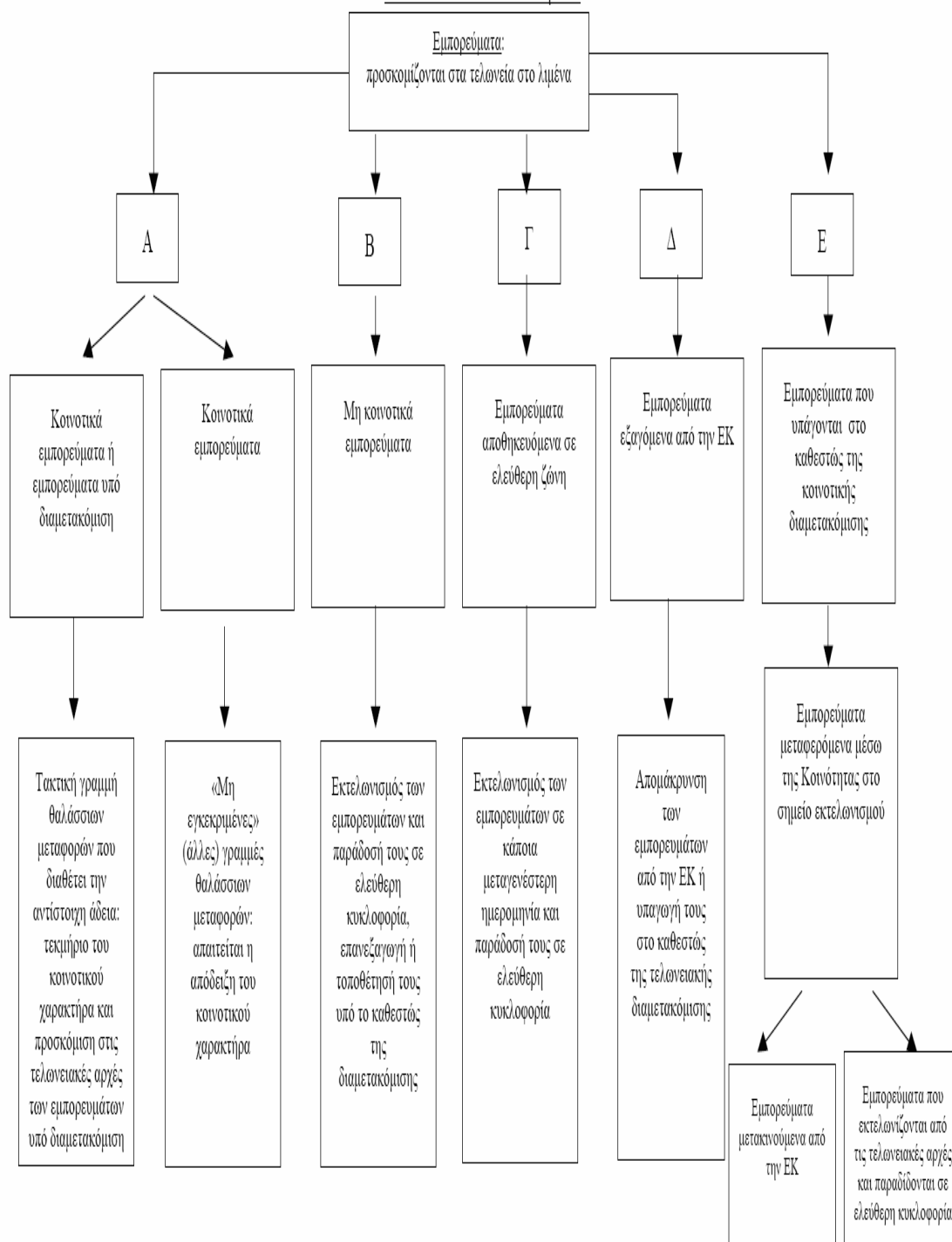
Οι επιπτώσεις από την είσοδο των εμπορευμάτων στο τελωνιακό έδαφος της ΕΚ διαφέρουν, ωστόσο, ανάλογα με τον τελωνιακό χαρακτήρα του εμπορεύματος: κατά πόσο αντιμετωπίζεται ως κοινοτικό εμπόρευμα (με την έννοια ότι έχουν διεκπεραιωθεί όλες οι τελωνειακές διατυπώσεις) ή όχι, αποτελώντας το αποκαλούμενο μη κοινοτικό εμπόρευμα.

Κατά τη διάρκεια της μεταφοράς των εμπορευμάτων, η απώλεια του κοινοτικού χαρακτήρα συνιστά σημαντική πτυχή των (κοινοτικών) εμπορευμάτων, τα οποία εγκαταλείπουν σε κάποιο σημείο το τελωνιακό έδαφος της ΕΚ απλώς για να επανεισέλθουν στο τελωνιακό έδαφος της ΕΚ σε κάποιο άλλο σημείο.

Στην περίπτωση, για παράδειγμα, των οδικών εμπορευματικών μεταφορών (στο πλαίσιο της οποίας τα φορτηγά παραμένουν συνήθως στο πλαίσιο του τελωνιακού εδάφους της ΕΚ) κάποιο φορτηγό εγκαταλείπει το έδαφος όταν διασχίζει τα σύνορα με κάποια τρίτη χώρα, έστω και εάν ο τελικός προορισμός του φορτηγού βρίσκεται σε ένα σημείο εντός του τελωνιακού εδάφους της ΕΚ.

Όταν κάποιο πλοίο αναχωρεί από κάποιον κοινοτικό λιμένα με προορισμό κάποιον άλλο, εγκαταλείπει το τελωνειακό έδαφος της ΕΚ απλώς για να επανεισέλθει στο τελωνειακό έδαφος και πάλι, όταν φθάνει στον άλλο λιμένα, στον οποίο υφίσταται στη συνέχεια την ανάλογη μεταχείριση.

Τελωνειακά καθεστώτα στην ΕΕ



5.3.1 Τα Κοινοτικά και μη εμπορεύματα μεταφέρονται εντός της Ε.Κ.

Για τα τελωνειακά καθεστώτα, υπάρχουν δύο κατηγορίες ναυτιλιακών επιχειρήσεων εκτέλεσης δρομολογίων σε μικρές αποστάσεις εντός της ΕΚ:

1. «οι εγκεκριμένες τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών». Για να καταστεί μια ναυτιλιακή εταιρεία «εγκεκριμένη τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών» πρέπει να της χορηγηθεί η σχετική άδεια από τις αρμόδιες τελωνειακές αρχές. Η ναυτιλιακή εταιρεία έχει το πλεονέκτημα ότι δεν της επιβάλλεται πλέον η υποχρέωση να αποδείξει τον κοινοτικό χαρακτήρα των εμπορευμάτων, εκτός εάν οι τελωνειακές αρχές αποδείξουν το αντίθετο¹⁸.

2. «οι άλλες γραμμές θαλάσσιων μεταφορών». Εάν η επιχείρηση εκτέλεσης της γραμμής δεν πληροί τις προϋποθέσεις ή δεν επιθυμεί να λάβει την άδεια «εκτέλεσης τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών», η γραμμή χαρακτηρίζεται ως «άλλη». Επιβάλλεται υποχρεωτικά η απόδειξη του κοινοτικού χαρακτήρα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Εφαρμοζόμενη διαδικασία:

Εγκεκριμένη τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών:

Η «εγκεκριμένη τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών» εργάζεται στην πράξη όπως η γέφυρα που μεταφέρει εμπορεύματα μεταξύ των λιμένων εντός της ΕΚ. Δεν υφίσταται καμία ανάγκη απόδειξης του χαρακτήρα των κοινοτικών εμπορευμάτων, στις περιπτώσεις που αυτά μεταφέρονται από μια «εγκεκριμένη τακτική γραμμή θαλάσσιων μεταφορών».

Ωστόσο, όπου η γραμμή μεταφέρει επίσης εμπορεύματα υπό το καθεστώς T1 (εξωτερική διαμετακόμιση) ή T2F (εσωτερική διαμετακόμιση) τα τελευταία αυτά εμπορεύματα οφείλουν να προσκομίζονται στο τελωνείο προορισμού ή τον εγκεκριμένο παραλήπτη, ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση. Ο κατάλογος των τελωνείων διαμετακόμισης παρατίθεται στον ιστοτόπο (http://europa.eu.int/comm/taxation_Customs/dds/en/csrdhome.htm).

«Άλλες» γραμμές θαλάσσιων μεταφορών

Όλες οι «άλλες» γραμμές θαλάσσιων μεταφορών που μεταφέρουν κοινοτικά εμπορεύματα υποχρεώνονται με την άφιξή τους σε κάποιον λιμένα της ΕΚ να προσκομίζουν με τον απαιτούμενο τρόπο τα σχετικά στοιχεία στις σχετικές τελωνειακές αρχές για την άφιξη των εμπορευμάτων¹⁹.

Όλα τα εμπορεύματα τα οποία φτάνουν σε κάποιον λιμένα της ΕΚ πρέπει να

¹⁸ Η εγκεκριμένη υπηρεσία τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών επιτρέπεται επίσης να μεταφέρει μη κοινοτικά εμπορεύματα ή κοινοτικά εμπορεύματα στα αποκαλούμενα «μη φορολογικά εδάφη». Στις περιπτώσεις αυτές είναι υποχρεωτική η έκδοση του δηλωτικού διαμετακόμισης T1 ή T2F, αντιστοίχως, και πρέπει να προσκομίζεται η προσήκουσα εγγύηση, εάν εφαρμόζεται το σύνηθες καθεστώς διαμετακόμισης.

¹⁹ Άρθρα 37-57 ΚΤΚ.

τοποθετηθούν σε κάποια αποθήκη αποβάθρας εγκεκριμένη από τα τελωνεία και να προσκομιστούν στις τελωνειακές αρχές. Η προσκόμιση οφείλει να γίνει από:

- το πρόσωπο που έχει μεταφέρει τα εμπορεύματα στην Κοινότητα ή
- το πρόσωπο που αναλαμβάνει την ευθύνη για τη συνέχιση της μεταφοράς τους.

5.3.2 Τα εμπορεύματα εισέρχονται στην Ε.Κ. από κάποια τρίτη χώρα και τοποθετούνται σε ελεύθερη ζώνη, πριν από τον εκτελωνισμό τους και την παράδοσή τους σε ελεύθερη κυκλοφορία

Η ελεύθερη ζώνη αποτελεί ειδική περιοχή η οποία ανήκει στα κοινοτικά τελωνειακά εδάφη στην οποία:

- τα μη κοινοτικά εμπορεύματα εξετάζονται για τους σκοπούς της επιβολής των εισαγωγικών δασμών και της εφαρμογής των μέτρων εμπορικής πολιτικής, εφόσον βρίσκονται εκτός του κοινοτικού τελωνειακού εδάφους, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω εμπορεύματα ούτε παραδίδονται με σκοπό την ελεύθερη κυκλοφορία τους, ούτε ζητείται η υπαγωγή τους στην τελωνειακή διαδικασία η οποία οδηγεί στη δημιουργία τελωνειακής οφειλής, ούτε χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται εντός των ορίων της ζώνης. Η πληρωμή του ΦΠΑ αναστέλλεται, για όσο χρονικό διάστημα τα εμπορεύματα παραμένουν στη ζώνη, ενώ οφείλεται εν γένει η πληρωμή του ΦΠΑ για την παροχή των εμπορευμάτων και υπηρεσιών στη ζώνη αυτή.

-Τα κοινοτικά εμπορεύματα, πριν από την φυσική τους εξαγωγή, επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι έχουν εξαχθεί, λαμβανομένης υπόψη της εφαρμογής μέτρων, που συνήθως συνοδεύουν την εξαγωγή (π.χ. επιστροφές κατά την εξαγωγή, απόδοση ή διαγραφή των τελωνειακών δασμών).

1.Εφαρμοζόμενη διαδικασία:

Έλεγχος τύπου I: Τα εμπορεύματα τοποθετούνται εν γένει στην ελεύθερη ζώνη του «ελέγχου τύπου I» με τη φυσική τους είσοδο στη ζώνη απευθείας από κάποια τρίτη χώρα, μέσω θαλάσσης. Τα εμπορεύματα τα οποία εισέρχονται σε μία ελεύθερη ζώνη ελέγχου τύπου I δεν χρειάζεται, εν γένει, ούτε να προσκομίζονται στις τελωνειακές αρχές, ούτε απαιτείται η υποβολή τελωνειακής διασάφησης.

Έλεγχος τύπου II: Τα εμπορεύματα τα οποία τοποθετούνται στην ελεύθερη ζώνη του «ελέγχου τύπου II» είναι αναγκαίο να προσκομίζονται στα τελωνεία και υπόκεινται σε τελωνειακή διασάφηση. Τα εμπορεύματα δεν θεωρείται ότι αποτελούν υπαγόμενα στην ελεύθερη ζώνη εμπορεύματα μόνο εξαιτίας της φυσικής τους εισόδου στην ελεύθερη ζώνη του τύπου II.

2. Λειτουργία των ελεύθερων ζωνών:

Έλεγχος τύπου I: Όταν τα εμπορεύματα τοποθετούνται σε ελεύθερη ζώνη, πρέπει να τεκμηριώνεται η εναπόθεσή τους σε «στοιχεία λογιστικής αποθήκης» τα οποία εγκρίνονται από τις τελωνειακές αρχές. Αυτά τα στοιχεία λογιστικής αποθήκης πρέπει να επιτρέπουν στα τελωνεία να εντοπίζουν τα εμπορεύματα και πρέπει να καταγράφουν τις μετακινήσεις τους. Προς το σκοπό αυτό, στα λογιστικά δεδομένα της αποθήκης συμπεριλαμβάνονται αναλυτικά στοιχεία, όπως για την περιγραφή των εμπορευμάτων, την ποσότητα και τους κωδικούς αριθμούς των μεταφορικών εγγράφων.

Όταν τα εμπορεύματα απλώς μεταφορτώνονται εντός των ορίων της ελεύθερης ζώνης, δεν χρειάζεται να καταχωρηθούν στα λογιστικά δεδομένα της αποθήκης, ωστόσο, τα έγγραφα που αναφέρονται στη συγκεκριμένη πράξη πρέπει να τίθενται στη διάθεση των τελωνείων, έπειτα από σχετικό τους αίτημα.

Έλεγχος τύπου II: Όταν τα εμπορεύματα τοποθετούνται σε ελεύθερη ζώνη ελέγχου τύπου II, πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η ύπαρξή τους στα «λογιστικά δεδομένα αποθήκης», παρέχοντας τη δυνατότητα στα τελωνεία να εντοπίζουν τα εμπορεύματα και να παρακολουθούν τις μετακινήσεις τους. Ωστόσο, οι πληροφορίες αυτές είναι πολύ αναλυτικότερες από τις απαιτούμενες για τη διενέργεια των ελέγχων τύπου I, επειδή ακριβώς οι συνολικοί τελωνειακοί έλεγχοι βασίζονται στα στοιχεία αυτά. Κατά συνέπεια, στα λογιστικά δεδομένα αποθήκης πρέπει να περιλαμβάνονται πληροφορίες όπως:

- τα αναλυτικά στοιχεία των τελωνειακών διασαφήσεων
- ο τρόπος με τον οποίο έχει δοθεί στα σχετικά εμπορεύματα άλλος τελωνειακός προσδιορισμός ή
- οι σχετικές πληροφορίες για την προσωρινή έξοδο κλπ.

5.3.3 ΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΞΑΓΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚ

Η τυποποιημένη διαδικασία:

Ο διασαφιστής οφείλει να προσκομίσει τα εμπορεύματα, τη διασάφηση εξαγωγής και, στις περιπτώσεις που αυτό χρειάζεται, την έγκριση ή άδεια εξαγωγής στο τελωνείο εξαγωγής:

- στο οποίο ο εξαγωγέας έχει την έδρα του ή
- στο οποίο συσκευάστηκαν ή φορτώθηκαν τα εμπορεύματα προς εξαγωγή.

Από τον κανόνα αυτό επιτρέπονται εξαιρέσεις μόνο σε δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις. Σχετικά παραδείγματα αποτελούν:

- η τροποποίηση της σύμβασης και
- η εκτροπή των εμπορευμάτων από τον αρχικό τους προορισμό.

5.3.4 Τα εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω του εδάφους της Ε.Κ υπαγόμενα στο καθεστώς της τελωνειακής διαμετακόμισης ή σε κάποιο άλλο καθεστώς

Όταν μη κοινοτικά εμπορεύματα φτάνουν στο σημείο εισόδου, χωρίς προορισμό τους να είναι η αποδέσμευση με σκοπό τη θέση τους σε ελεύθερη κυκλοφορία σε κάποιο άλλο σημείο, πρέπει υποχρεωτικά να τεθούν υπό το καθεστώς της διαμετακόμισης.

Η διαμετακόμιση αποτελεί σημαντική τελωνειακή διευκόλυνση που είναι στη διάθεση των μεταφορικών επιχειρήσεων και εισαγωγέων, ώστε να επιτρέπεται στα εμπορεύματα να διασχίζουν ένα συγκεκριμένο έδαφος, χωρίς να υποχρεώνονται σε καταβολή των τελών και επιβαρύνσεων που οφείλονται υπό κανονικές συνθήκες κατά την είσοδο ή έξοδο των εμπορευμάτων από το έδαφος αυτό («καθαρή διαμετακόμιση»). Σε σύγκριση με τη συμβατική υποχρέωση καταβολής των εισαγωγικών δασμών και των λοιπών φόρων και τελών, με συνέπεια απλώς την επιστροφή τους, κατά την έξοδο από τα διαδοχικά εδαφικά σύνορα, η διαμετακόμιση συνιστά διοικητικά απλούστερο και οικονομικά συμφερότερο καθεστώς για τη μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω των τελωνειακών εδαφών.

Επίσης, επιτρέπει τη μεταφορά των εμπορευμάτων σε ένα σημείο στο τελωνειακό έδαφος της ΕΚ στο οποίο οι διαδικασίες εκτελωνισμού από τις αρμόδιες αρχές (με στόχο τη θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία υπό το καθεστώς των κοινοτικών εμπορευμάτων) φέρονται σε πέρας («εσωτερική» ή «γειτονική διαμετακόμιση»). Αυτή η μορφή διαμετακόμισης έχει ιδιαίτερη σημασία για την Κοινότητα στην οποία το ενιαίο τελωνειακό έδαφος συνδυάζεται με πληθώρα φορολογικών εδαφών. Στο πλαίσιο αυτού του συστήματος διαμετακόμισης, τα εμπορεύματα μπορεί να μετακινούνται από το σημείο της εισόδου τους στην Κοινότητα έως το σημείο του εκτελωνισμού τους, στη χώρα στην οποία διεκπεραιώνονται οι τελωνειακές και οι τοπικές φορολογικές υποχρεώσεις.

Εκτός από τα προαναφερόμενα δύο κύρια λειτουργικά καθήκοντα της διαμετακόμισης, το καθεστώς χρησιμοποιείται επίσης για τη μεταφορά εμπορευμάτων τα οποία έχουν εισέλθει ή τα οποία έχουν μόλις εξέλθει από κάποιο άλλο τελωνειακό καθεστώς αναστολής από ένα μέρος του τελωνειακού εδάφους με προορισμό κάποιο άλλο.

Κεφάλαιο 6: Ο Βόλος

6.1 Το λιμάνι του Βόλου

Ο Βόλος βρίσκεται στην κεντρική- ανατολική Ελλάδα, σε απόσταση 316 Km από την Αθήνα και 215 Km από τη Θεσσαλονίκη, 20 μόνο χιλιόμετρα έξω από την εθνική οδό που συνδέει την πρωτεύουσα με τη συμπρωτεύουσα. Έχει σύνδεση με το κρατικό σιδηροδρομικό δίκτυο Βορρά – Νότου και την ενδοχώρα της Θεσσαλίας, καλή οδική σύνδεση και θαλάσσια επικοινωνία με τα κοντινά Αιγαιοπελαγίτικα νησιά, τις Σποράδες.

Το λιμάνι του Βόλου είναι η βασική διέξοδος της Θεσσαλικής ενδοχώρας προς τη θάλασσα. Είναι φτιαγμένο στο μυχό του Παγασητικού κόλπου και η φυσική του θέση προσφέρει στα πλοία απόλυτη ασφάλεια και προφύλαξη. Βρίσκεται στις συντεταγμένες $39^{\circ} 20'$ πλάτος και $23^{\circ} 05'$ ανατολικό μήκος.

Όταν οι θαλάσσιες και σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούσαν τον κορμό των συγκοινωνιών, ο Βόλος δέσποζε στον Ελλαδικό χώρο λόγω της κεντρικής του θέσης. Αυτή η κεντρική θέση ίσως να ήταν και ο βασικός λόγος που η πόλη έγινε ένα από τα κυριότερα βιομηχανικά κέντρα της χώρας. Η αλληλεξάρτηση βιομηχανίας και διακινήσεων εξασφάλιζε στο λιμάνι σημαντική κίνηση, ολοένα αυξανόμενη.

Με την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών η δομή των συγκοινωνιών μεταβλήθηκε, οι θαλάσσιες εσωτερικές διακινήσεις έχασαν τη σημασία τους. Ακόμα, η ουσιαστική αποσύνθεση στη λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Καλαμπάκας μείωσε τη δυναμικότητα της έννοιας της Θεσσαλικής ενδοχώρας που φυσικά δεν περιορίζονταν στα στενά γεωγραφικά της όρια. Η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών δημιούργησε έναν υδροκεφαλισμό στο λιμάνι του Πειραιά, που συγκέντρωσε το μεγάλο ποσοστό των εισαγωγών και εξαγωγών. Ωστόσο, ο Βόλος παρέμεινε ένα σημαντικό βιομηχανικό και τουριστικό κέντρο, από τα πιο αξιόλογα της χώρας μας.

Η κεντρική θέση του λιμανιού μέσα στον Ελλαδικό χώρο και η μικρή σχετικά απόσταση της πόλης από το κύριο οδικό δίκτυο της χώρας ήταν αρκετά για να θεωρείται (ακόμα και σε δίσεκτους καιρούς) δυναμική εφεδρεία για την τοπική και εθνική οικονομία. Έπρεπε λοιπόν να υπάρξουν οι πρώτες αρνητικές συνέπειες της συσσωρευτικής κίνησης των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης για να ξανάρθει το λιμάνι του Βόλου στο προσκήνιο.

Όταν λοιπόν ζητήθηκε λιμάνι κατάλληλο να δεχτεί τον διαμετακομιστικό χαρακτήρα προς τη Μέση Ανατολή δεν υπήρχε προσφορότερο από εκείνο του Βόλου. Οποιας επιπτώσεις και να είχε η απόφαση αυτή για τον τοπικό βιομηχανικό και εμπορικό χαρακτήρα της πόλης δεν παύει να αποτελεί μια καθοριστική στιγμή για την κοινωνία και το λιμάνι του Βόλου.

6.2 Μορφή και έκταση του λιμανιού

Όσον αφορά τη μορφή και την έκταση του λιμανιού η χερσαία ζώνη του εκτείνεται από το Σουτραλί μέχρι το ακρωτήριο Σέσκλο στα Πευκάκια πλην της ζώνης από Παναγιά Γορίτσα ως Άγιο Κωνσταντίνο η οποία αποχαρακτηρίστηκε και αποδόθηκε στο Δήμο Βόλου, αφού η ζώνη αυτή κρίθηκε ότι δεν μπορεί και δεν πρόκειται να εξυπηρετήσει τωρινές και μελλοντικές ανάγκες του λιμανιού. Παράλληλα επεκτάθηκε και στον όρμο Τσιγκέλι του Αλμυρού λόγω της ανάπτυξης βιομηχανικής δραστηριότητας. Στην παραπάνω περιοχή έχουν ήδη οικοδομηθεί οι απαραίτητες λιμενικές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των εγκαταστημένων βιομηχανιών.

Μέσα στη χερσαία ζώνη του λιμανιού υπάρχουν:

1. Ο όρμος Αγριάς με αβαθή κρηπιδώματα μήκους 1000m και μια αποβάθρα μήκους κρηπιδωμάτων 70m και βάθους κεφαλής -7,50m για φορτοεκφορτώσεις μικρών πλοίων.
2. Ο όρμος τσιμέντων στον οποίο κατασκευάστηκαν λιμενικές εγκαταστάσεις από την ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ συνολικού μήκους μετωπικών κρηπιδωμάτων 150m έως -26m. Στον όρμο τσιμέντων επίσης υπάρχει προβλήτα συνολικού μήκους κρηπιδωμάτων 100m και βάθους από -2,0m έως 10m με σωληνώσεις για τη διακίνηση υγρών καυσίμων.
3. Το κεντρικό λιμάνι, που έχει ελλιμενισμένη επιφάνεια 1.350Km², χερσαία ζώνη 1.000Km² και περιλαμβάνει τρεις προβλήτες (κεντρικό προβλήτα, ΣΙΛΟ και προβλήτα Νο 2). Οι δύο πρώτοι προβλήτες, ο κεντρικός 620m μήκους και βάθους -8,0m και ο προβλήτας ΣΙΛΟ 1.000m μήκος και βάθος -11,0m είναι εξοπλισμένοι και σε πλήρη λειτουργία. Στον τρίτο προβλήτα Νο2, 1.000m μήκους και βάθος -11.0m έχουν περατωθεί τα έργα πολιτικού μηχανικού(κρηπιδώματα, εκσκαφές λεκάνης, κύκλου ελιγμών, δίκτυο υδροδότησης πλοίων).

Το κεντρικό λιμάνι περιλαμβάνει επίσης τον προβλήτα του σιδηροδρομικού πορθμείου στην Μπουρμπουλήθρα, κρηπίδωμα και κεκλιμένο επίπεδο στα Πευκάκια, τρία κεκλιμένα επίπεδα στην κεντρική παραλία βάθους 3,5m και δύο στην περιοχή του παλαιού Λιμεναρχείου βάθους 5,0m. Τέλος περιλαμβάνει μαρίνα τουριστικών σκαφών στον Άγιο Κωνσταντίνο επιφάνειας 9700m².

6.3 Η θέση του Βόλου στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί μια σημαντική μονάδα στο εθνικό λιμενικό μας σύστημα και γενικότερα στο σύστημα μεταφορών της χώρας.

Η κεντρική θέση της πόλης στον Ελληνικό χώρο και ειδικότερα η θέση της στο γεωγραφικό σημείο της φυσικής διεξόδου της Θεσσαλίας προς τη θάλασσα, οι ήρεμες σχετικά με την υπόλοιπη Μεσόγειο θάλασσες που συνδέουν το Βόλο με τα λιμάνια της Μ. Ανατολής, ο μεγάλος προλιμένας του λιμανιού, ο Παγασητικός που κάνει το λιμάνι ήρεμο και ασφαλές, η σύνδεση του Βόλου με το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που είναι προεκτάσεις των ευρωπαϊκών συγκοινωνιακών δικτύων, η συμφόρηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η ικανοποιητική χερσαία ζώνη του λιμανιού καθώς και η έντονη βιομηχανική ανάπτυξη του Βόλου και της Θεσσαλικής

ενδοχώρας, αποτελούν κύρια τις βασικές παραμέτρους της επιλογής αυτής του Βόλου σαν διαμετακομιστικού κέντρου.

Ο διεθνής του ρόλος έχει ήδη καθιερωθεί με τη διακίνηση Ελληνικών εμπορευμάτων για το εξωτερικό και τη διαμετακομιστική κίνηση Ro-Ro κυρίως από τις Βαλκανικές χώρες. Το μέγεθος της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων που εξυπηρετεί η Θεσσαλονίκη και η δυνατότητα καθιέρωσής του σαν ένα μεγάλο λιμάνι διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, προσελκύοντας τις κύριες διαδρομές των μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών θα παίξουν κύριο ρόλο. Αν κάτι τέτοιο πραγματοποιηθεί- και υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες, ιδιαίτερα στη διαμετακομιστική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων- τότε θα μπορούσε και ο Βόλος να επωφεληθεί. Πλοία που πιάνουν στη Θεσσαλονίκη εύκολα θα μπορούσαν να στραφούν προς το Βόλο, ενώ είναι πολύ απίθανο πλοία που πιάνουν μόνο στον Πειραιά να επεκτείνουν τη διαδρομή τους για να περιβάλουν και το Βόλο.

Σε ότι αφορά τη διεθνή κίνηση, ο Βόλος θα μπορούσε να παίξει ένα σημαντικό ρόλο εξυπηρετώντας:

1. Το εξωτερικό εμπόριο της περιοχής της Θεσσαλίας.
2. Σαν λιμάνι Βόρειας πύλης, τη διαμετακομιστική κίνηση από τη ΝΑ Ευρώπη προς τη Μ. Ανατολή και τη Βόρεια Αφρική.

Εκφράζονται επιφυλάξεις σχετικά με τη σημασία του Βόλου στη διαμετακομιστική κίνηση του λιμανιού δυτικής πύλης της Ηγουμενίτσας. Αν και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κάποια κίνηση θα στραφεί προς τη διαδρομή αυτή μετά την κατασκευή ενός καλού σύγχρονου οδικού άξονα που θα συνδέει το Βόλο με την Ηγουμενίτσα, οι έρευνες έδειξαν ότι είναι απίθανο μια τέτοια διαδρομή να μπορέσει να συναγωνιστεί αποτελεσματικά άλλες εναλλακτικές διαδρομές. Επομένως, το δυναμικό διαμετακομιστικής κίνησης στη γραμμή αυτή δεν πρέπει να υπερεκτιμηθεί αν και το σχέδιο ανάπτυξης πρέπει να έχει την ευελιξία να το περιλάβει.

Με δυο λόγια ο Βόλος θα έχει σαν κύριο ρόλο του την εξυπηρέτηση εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού και εσωτερικού της Θεσσαλίας. Μέσα στα πλαίσια του ρόλου αυτού θα εξυπηρετεί τον αγροτικό τομέα και τις βιομηχανικές περιοχές που αναπτύσσονται με ταχύ ρυθμό γύρω και μέσα στο Βόλο, καθώς και τη βιομηχανική περιοχή της Λάρισας.

6.4 Αποτίμηση της λειτουργίας και των προοπτικών του λιμένα Βόλου από τους χρήστες-S.W.O.T. Ανάλυση

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ: Πολύ καλή γεωγραφική θέση και φυσικά χαρακτηριστικά, κατασκευαστική υποδομή, η κατασκευή δύο επιπλέον γερανών στην προβλήτα Νο2, η υπό ίδρυση Ελεύθερη Ζώνη (Ελεύθερες Αποθήκες), η πλούσια άμεση ενδοχώρα του λιμένα(Θεσσαλία), η υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση εντός του λιμένα και η υπάρχουσα υποδομή για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού πορθμείου.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ: Η ανεπαρκής συντήρηση του υπάρχοντος εξοπλισμού, η ανεπάρκεια των υπαρχόντων στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, η διαπλοκή εμπορευματικού και επιβατικού λιμένα, η απόσταση από τις κύριες γραμμές των πλοίων containers, η έλλειψη επαρκούς marketing, η έλλειψη δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας, το υφιστάμενο δύσκαμπτο νομικό πλαίσιο, η έλλειψη βασικού υπεύθυνου για τις λειτουργίες του λιμένα (dock master), το υψηλό κόστος εξυπηρέτησης, το υφιστάμενο ωράριο λειτουργίας.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ: Διακίνηση φορτίων τρίτων χωρών μέσω της λειτουργίας της ελεύθερης ζώνης, ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού και οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου, εξυπηρέτηση των αναγκών της Θεσσαλικής ενδοχώρας με πλοία Ε/Κ, λειτουργία του σιδηροδρομικού πορθμείου, παραχώρηση εγκαταστάσεων και εξοπλισμού σε φορείς ιδιωτών για εκμετάλλευση περιορισμένου χρόνου, δυνατότητες διαμετακομιστικού ρόλου του λιμένα, εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων- εξειδίκευση ως προς τα εμπορεύματα, θέσπιση ειδικών συμφωνιών για μεγάλους πελάτες, ίδρυση Εμπορευματικού Σταθμού.

ΑΠΕΙΛΕΣ: Η ίδρυση ιδιωτικών λιμανιών στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου, το γεγονός ότι μέρος του συνολικού υψηλού κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες του λιμένα και το οποίο δεν σχετίζεται άμεσα με τα ισχύοντα τιμολόγια, οι προσθέσεις των Τουρκικών λιμένων για διεκδίκηση κίνησης transshipment στις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ: Η πολύ καλή γεωγραφική θέση και φυσικά χαρακτηριστικά, η σταθερή ενδοχώρα για εξυπηρέτηση τουριστικής κίνησης, η «είσοδος» τουριστών που χρησιμοποιούν κρουαζιερόπλοια για σημεία υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος, οι σχετικά καλές δυνατότητες(με προοπτικές βελτίωσης) ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής κάθε μεγέθους, η γενικότερη υποδομή στην άμεση περιοχή του λιμένα.

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ: Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης επιβατών, ανεπαρκή δρομολόγια για κάλυψη των αναγκών επιβατικής κίνησης, ανεπαρκής υποδομή για την εξυπηρέτηση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, αδυναμία του Κεντρικού (Επιβατικού) Προβλήτα να δεχτεί πλοία μεγάλου μήκους και βυθίσματος.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ: Βελτίωση υπάρχουσας υποδομής σε θέματα εξυπηρέτησης επιβατών, προέκταση κύριων γραμμών, βελτίωση υποδομών για υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.

ΑΠΕΙΛΕΣ: Εξαίρεση του Βόλου από τις (τακτικές) γραμμές κρουαζιερόπλοιων, λόγω ελλιπούς υποδομής και εξυπηρέτησης.

6.5 Θετικοί- Αρνητικοί παράγοντες επιρροής

Μέσα στο σημερινό περιβάλλον λειτουργίας και ανταγωνισμού, υπάρχουν ορισμένα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, δηλαδή παράγοντες υποβοηθητικοί ή επιβαρυντικοί της όλης προσπάθειας οι οποίοι είναι χρήσιμο να αναφερθούν συνοπτικά:

A. Θετικοί παράγοντες επιρροής

- Ο συχνότερα αναφερόμενος θετικός παράγοντας για το λιμάνι του Βόλου, είναι καταρχήν η γεωγραφική του θέση τόσο ως προς το θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και του χερσαίου Ελλαδικού. Ο παράγοντας αυτός είναι όμως θετικός ως προς ορισμένες προϋποθέσεις και κυρίως ως προς τα φορτία που φτάνουν στο Βόλο από την ξηρά, ή τα θαλάσσια τροφοδοτικών γραμμών από διάφορα άλλα κέντρα (hubs) της Μεσογείου.
- Ένας δεύτερος θετικός παράγοντας για το λιμάνι του Βόλου είναι αναμφισβήτητα η ύπαρξη «άμεσης ενδοχώρας» με πολλά και σημαντικά τουριστικά αξιοθέατα, γεγονός που θα αποτελεί πάντα παράγοντα έλξης της επιβατικής κίνησης και μάλιστα υψηλής αγοραστικής δύναμης (κρουαζιερόπλοια).
- Η προβλεπόμενη δημιουργία της Ελεύθερης Αποθήκης του Βόλου είναι ένας τρίτος θετικός παράγοντας. Σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως σε συνομιλίες με τους βόρειους γείτονές μας, είναι σαφής η βαρύτητα που αποδίδεται στην ύπαρξη μιας ελεύθερης τελωνειακής ζώνης. Η ύπαρξη αυτή αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις την προϋπόθεση για να συζητηθεί και η δυνατότητα χρησιμοποίησής του λιμανιού.
- Τέλος, η δημοσιότητα που είχε δοθεί στη χρησιμοποίηση του λιμανιού του Βόλου για τις μεταφορές προς τη Μ. Ανατολή και που καθιέρωσε το Βόλο σαν την «πύλη» της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τη Μ. Ανατολή με συνδυασμένες μεταφορές τύπου Ro-Ro.

B. Αρνητικοί παράγοντες επιρροής

- Ο πρώτος παράγοντας αρνητικής επίδρασης, είναι η σημερινή αισθητή μείωση της οικονομικής δυναμικότητας της ενδοχώρας του λιμένα τόσο λόγω της μείωσης του αριθμού βιομηχανικών μονάδων στη βιομηχανική περιοχή Βόλου, όσο και γενικότερα στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας. Παράλληλα, παρατηρείται τάση «αυτονόμησης» αρκετών βιομηχανικών επιχειρήσεων που διαθέτουν θαλάσσιο μέτωπο στις εγκαταστάσεις τους και τείνουν να διακινούν τα φορτία τους από ιδιωτικές (ίδιες) εγκαταστάσεις.
- Ένας δεύτερος αρνητικός παράγοντας για το λιμάνι του Βόλου είναι αναμφισβήτητα η ύπαρξη σε μικρή σχετικά απόσταση των δυο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας (Πειραιάς- Θεσσαλονίκη). Για να ανταγωνιστεί τα δυο αυτά μεγάλα λιμάνια ο Βόλος, να προσελκύσει και να αποκτήσει τη δική του κίνηση, πρέπει να προσφέρει υπηρεσίες που είτε δεν παρέχονται εκεί, είτε θα μπορούσαν να παρέχονται πιο «αποδοτικά» στο Βόλο.
- Ο τρίτος ανασταλτικός παράγοντας είναι το νομικό πλαίσιο κάτω από το οποίο λειτουργεί το Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας. Το νομικό αυτό πλαίσιο δεσμεύει και υποχρεώνει το Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας σε μια

γραφειοκρατική και άκαμπτη διαδικασία εγκρίσεων από επιβλέποντες φορείς, οι οποίοι πέρα από τον κύριο φορέα εποπτείας (το ΥΕΝ) περιλαμβάνουν και άλλες υπηρεσίες που μπορεί να φθάσουν τις 5 ή 6 ανάλογα με το αντικείμενο. Εννοείται ότι με το ισχύον νομικό πλαίσιο οι δυνατότητες που έχει το λιμάνι να ελιχθεί, να διαπραγματευτεί και γενικά να διεκδικήσει την πρέπουσα θέση του στο Ελληνικό σύστημα λιμένων, είναι πολύ περιορισμένες.

- Ένας τελευταίος αρνητικός παράγοντας είναι μια σειρά από δυσλειτουργίες και οργανωτικές αδυναμίες που περιλαμβάνουν:
 1. Για την επιβατική κίνηση και ιδίως τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, η αποβάθρα πρόσδεσης και ο περιβάλλον χώρος είναι ακατάλληλοι για αυτού του είδους τη λειτουργία και δημιουργούν αρνητική εικόνα για το λιμάνι.
 2. Η κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων που επιβιβάζονται στα Ε/Ο-Ο/Γ πλοία το καλοκαίρι γίνεται με πολλά προβλήματα ιδίως στα θέματα στάθμευσης-αναμονής για φόρτωση.
 3. Οι εγκαταστάσεις του σιλό δημητριακών είναι πεπαλαιωμένες και χρειάζονται σημαντικές βελτιώσεις ή και ανακατασκευές.
 4. Οι οδικές και ιδίως οι σιδηροδρομικές προσβάσεις είναι ακόμα ανεπαρκείς αν και συστηματικά αναβαθμίζονται.

Κεφάλαιο 7: Το λιμάνι του Βόλου στο πλαίσιο του Ελληνικού και του διεθνούς ανταγωνισμού

7.1 Τομείς λειτουργίας του λιμανιού

Το λιμάνι Βόλου, παρά τη σημαντική ανάπτυξη της υποδομής του, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μια στασιμότητα, αν όχι και μείωση, του μεταφορικού έργου που προσελκύει.

Οι λόγοι πρέπει να αναζητηθούν στον ανταγωνισμό που υφίσταται πλέον ως λιμάνι σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Νέοι λιμένες κατασκευάζονται ανά την επικράτεια, ιδιωτικοί και δημόσιοι, χωρίς να είναι ενταγμένοι σ' ένα μακροχρόνιο σχεδιασμό, πολλές φορές δε γίνονται κάτω και από την πίεση τοπικών φορέων, πολιτικών και άλλων.

Στο διεθνή χώρο τα λιμάνια εκσυγχρονίζονται με ταχείς ρυθμούς, ώστε να καταστούν ελκυστικά και να αναλάβουν μεγάλο κομμάτι από το νέο διεθνή καταμερισμό του μεταφορικού έργου, στο πλαίσιο ενός έντονου, ανταγωνισμού.

Θ' αναφερθούμε στη συνέχεια στους τομείς λειτουργίας του λιμανιού:

- Ο Βόλος Λιμάνι Εμπορικό
- Ο Βόλος Λιμάνι Επιβατικό
- Ο Βόλος Λιμάνι πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό

1. Εμπορικό Λιμάνι

Το λιμάνι Βόλου, ως εμπορικό λιμάνι, μπορεί δυνητικά να εξυπηρετήσει όλη την Κεντρική Ελλάδα ήτοι: Θεσσαλία, Ανατολική και Βόρεια Στερεά Ελλάδα, Νότια και Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο. Σήμερα, δεν καλύπτει αυτή την δυνητική αγορά, γιατί προϊόντα από τις παραπάνω περιοχές δεν διακινούνται δια του Βόλου, αλλά προτιμούν άλλα λιμάνια, από την Ελευσίνα έως τη Θεσσαλονίκη. Απαιτείται, λοιπόν, μια συστηματική έρευνα αγοράς για την άρση των αιτιών που προκαλούν αυτές τις προτιμήσεις και βέβαια μια προβολή των πλεονεκτημάτων του λιμανιού.

2. Επιβατικό Λιμάνι

Παραδοσιακά εξυπηρετεί επιβατικά το σύμπλεγμα των νησιών των Βορείων Σποράδων. Τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια, με θετικά αποτελέσματα έως σήμερα, για την προσέλκυση και εξυπηρέτηση επισκεπτών προς το Ανατολικό και Νότιο Αιγαίο.

Οι προοπτικές που διανοίγονται είναι θετικές. Σημαντική θα ήταν η διακίνηση και προς την Τουρκία, όταν εξομαλυνθούν οι σχέσεις των δύο χωρών, καθώς μια τέτοια προοπτική θα συνδέσει τη Δυτική Ευρώπη με το λιμάνι του Βόλου και θα δώσει νέες δυνατότητες στους Τούρκους που κατοικούν στη Δυτική Ευρώπη και κυρίως στη Γερμανία.

3. Το Λιμάνι του Βόλου ως οδικό και σιδηροδρομικό πορθμείο

Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται σε μια σημαντική γεωγραφική θέση, που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς τη Μέση Ανατολή, προς την Αφρική και προς τις χώρες του Εύξεινου Πόντου και της Κασπίας Θάλασσας, αλλά και την Τουρκία (Σμύρνη). Λειτουργήσε ήδη τη δεκαετία του '80 πριν από τους πολέμους στη Μέση Ανατολή και τη Γιουγκοσλαβία. Σήμερα πρέπει να αποτελέσει τη διέξοδο του άξονα Βορρά-Νότου και του διαδρόμου της Αδριατικής, σε συνδυασμό με το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

7.2 Μειονεκτήματα- Πλεονεκτήματα- Δυνατότητες- Προϋποθέσεις

7.2.1 Μειονεκτήματα

Καταρχήν η κίνηση ενός λιμανιού και στην προκειμένη περίπτωση του Βόλου είναι συνάρτηση της οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στην άμεση ενδοχώρα του. Όταν ένα λιμάνι λειτουργεί αποσυνδεδεμένο από την ενδοχώρα του, είναι πού δύσκολο και πρακτικά αδύνατο να σταθεί και να είναι βιώσιμο τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Έτσι, η οικονομική κατάσταση της ενδοχώρας παίζει ένα μεγάλο ρόλο και αυτή τη στιγμή η οικονομική ενδοχώρα του λιμανιού του Βόλου υφίσταται μια κάμψη, περνάει μια περίοδο ύφεσης η οποία αναπόφευκτα επηρεάζει και το λιμάνι του Βόλου.

Δεύτερον, η οδική του σύνδεση, το γεγονός δηλαδή ότι βρίσκεται έστω αυτά τα 30 χιλιόμετρα από το κύριο εθνικό οδικό δίκτυο και με μία οδική σύνδεση όχι τόσο καλή, είναι ένα μειονέκτημα. Μειονέκτημα βεβαίως το οποίο έχουν και τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά, αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό γιατί αυτά έχουν μία καλή ενδοχώρα, μία ενδοχώρα η οποία τα συντηρεί και τα κάνει να έχουν μια βασική ροή εμπορευματοκιβωτίων και γενικών φορτίων.

Τρίτο μειονέκτημα είναι η σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία είναι ανύπαρκτη στην ουσία για το Βόλο. Πρακτικά είναι ανύπαρκτη και αυτό βεβαίως δεν οφείλεται μόνο στο ότι δεν υπάρχει ζήτηση αυτή τη στιγμή, αλλά διότι δεν υπάρχει σωστή εξυπηρέτηση από πλευράς δικτύου και βαγονιών.

Τέταρτο μειονέκτημα η ύπαρξη διαφοράς κόστους στη συνολική μετακίνηση για προορισμούς πέρα από τη Λάρισα. Για παράδειγμα ένα container, το οποίο έρχεται στη Θεσσαλονίκη προκειμένου να πάει σε μια αποθήκη ενδιάμεσου προορισμού στο Καλοχώρι, θα χρειάζεται περίπου 100 Euro για τέλη διελεύσεως από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και περίπου άλλα 60-70 Euro για να φτάσει στο Καλοχώρι. Συνολικά 170 Euro. Ένα ανάλογο container για να φτάσει από το Βόλο στο ίδιο σημείο θα κόστιζε συνολικά 240-260 Euro. Εάν αυτή η διαφορά μπορούσε να ισοβαθμιστεί το container αυτό θα μπορούσε να έρθει στο λιμάνι του Βόλου και να φτάσει στη Θεσσαλονίκη από το Βόλο.

Τέλος μειονέκτημα αποτελούν και οι διάφορες ανεπάρκειες της υποδομής, οι οποίες είναι οπωσδήποτε σημαντικές και αφορούν τους επιβάτες και τα εμπορεύματα.

7.2.2 Πλεονεκτήματα

Πρώτο πλεονέκτημα, είναι βεβαίως η κεντροβαρική θέση που έχει το λιμάνι του Βόλου, τόσο στο θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου όσο και στο χερσαίο Ελλαδικό χώρο και σε σχέση ιδίως με την κατεύθυνση Ανατολής- Δύσης, με κατεύθυνση δηλαδή προς την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένα δεύτερο πλεονέκτημα, είναι ότι το λιμάνι του Βόλου έχει μια ενδοχώρα με τουριστικά ενδιαφέροντα, η οποία αποτελεί μια βασική προϋπόθεση για την επιβατική κίνηση, για την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης τουριστικών πλοίων. Αυτή η ενδοχώρα, η οποία εκτείνεται μέχρι τα Μετέωρα και βεβαίως περιλαμβάνει και τα νησιά των Σποράδων, είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί εύκολα να πέσει σε ύφεση, όπως η οικονομία της περιοχής. Είναι κάτι το οποίο υπάρχει και το οποίο θα μπορεί να γίνεται και να είναι εκμεταλλεύσιμο πάντα.

Ένα άλλο πλεονέκτημα είναι η ελεύθερη ζώνη, η οποία όταν υλοποιηθεί θα αποτελέσει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα για το λιμάνι.

7.2.3 Δυνατότητες

Καταρχήν όσον αφορά την ενδοχώρα του, το λιμάνι του Βόλου δεν μπορεί να είναι τίποτα άλλο παρά ένα διαμετακομιστικό λιμάνι – transit- σε μία ενδοχώρα, η οποία σε άμεση επήρεια, μπορεί να εκταθεί μέχρι και τη Θεσσαλονίκη και το χώρο της Κεντρικής και ΒΔ Ελλάδος, αλλά που σε μία ευρύτερη έννοια και με ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να επεκταθεί και πέραν των ορίων της Ελλάδος. Με τα μοντέλα που δοκιμάστηκαν πιστεύεται ότι η επιρροή μπορεί να φτάσει μέχρι τα Σκόπια ή ακόμα και τη Σόφια, εφόσον γίνουν ορισμένες ενέργειες, ούτως ώστε να αποκτήσει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, κυρίως μέσω προτιμησιακού χαρακτήρα συμφωνίες, τις οποίες θα πρέπει να προωθήσει το λιμάνι του Βόλου και οι φορείς του Βόλου με τους αντίστοιχους φορείς των αντίστοιχων περιοχών.

Δεύτερον. Μια δυνατότητα η οποία είναι πάντα επίκαιρη και πάντα πραγματοποιήσιμη για το Βόλο είναι βεβαίως η εξυπηρέτηση των φορτίων προς Μέση Ανατολή και τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Υπάρχει το πλεονέκτημα ότι ο Βόλος έχει καθιερωθεί πλέον σαν ένα λιμάνι το οποίο έχει εξυπηρετήσει τέτοιες ροές. Αυτό είναι μια προοπτική, η οποία θα πρέπει να επανεργοποιηθεί και να υλοποιηθεί, ιδίως τώρα που μπορούμε να πούμε ότι άνοιξε και ο ορίζοντας των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, Μαύρης Θάλασσας.

Μια τρίτη δυνατότητα, η οποία είναι καθοριστική, είναι η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων τύπων φορτίων. Με άλλα λόγια, η εξειδίκευση του λιμανιού σε ορισμένους τύπους φορτίου για τους οποίους προσφέρεται. Ένα απλό παράδειγμα αποτελούν τα φορτία χύδην, καθώς όλος ο Θεσσαλικός Κάμπος δημιουργεί τέτοια φορτία. Που αλλού λοιπόν θα ήταν φυσικότερο από το λιμάνι του Βόλου για να εξειδικευθεί κανείς στην εξυπηρέτηση τέτοιου είδους φορτίων.

7.2.4 Προϋποθέσεις

Πρώτα απ' όλα πρέπει να γίνει συνείδηση όλων η ανάγκη για ένα σαφή καθορισμό του ρόλου, των στόχων και της αναπτυξιακής πολιτικής του λιμανιού. Σήμερα υπάρχει de facto μία αναγνώριση του ρόλου των λιμένων, η οποία έχει κατακτηθεί από τα ίδια τα λιμάνια, είτε για λόγους βαρύτητας ενδοχώρας είτε έχει κατακτηθεί από ορισμένες ενέργειες και επιδέξιες κινήσεις κάποιας συγκεκριμένης στιγμής.

Δεύτερη προϋπόθεση, που αποτελεί και έναν μεσοπρόθεσμο στόχο για το λιμάνι, είναι η συμμετοχή σε δραστηριότητες που είναι μεν παρεμφερείς, αλλά που βοηθάνε όμως και τονίζουν την κύρια δραστηριότητα του λιμανιού και κυρίως τη δημιουργία στους πολλούς χώρους του λιμανιού πιθανόν ενός κέντρου εμπορευματικών φορτίων.

Όταν λέμε κέντρο εμπορευματικών μεταφορών, στη σύγχρονη έννοια της διακίνησης των φορτίων, σημαίνει ένα σημείο ελέγχου της «αρχιτεκτονικής» της συνολικής μεταφοράς, της αλυσίδας μεταφοράς. Δηλαδή το σύνολο της μεταφοράς από τον τόπο προέλευσης στον τόπο προορισμού. Αν αυτό είναι οικονομικά βιώσιμο, επιλέγεται η οδός που περνάει από το λιμάνι. Αν δεν είναι, δεν θα επιλεγεί, διότι πλέον οι μεταφορές απαιτούν μια συνολική αξιολόγηση πολλών παραγόντων, και συνδυασμό μεταφορικών μέσων. Έτσι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν μιλάει πλέον για μεταφορές ενός μεταφορικού μέσου, αλλά για intermodal transports, για μεταφορές δηλαδή πολλαπλών μέσων. Τα κομβικά σημεία αυτών των μεταφορών είναι τα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών, που όπως είναι φυσικό δημιουργούνται καταρχήν σε υπάρχοντα κέντρα και κόμβους του συστήματος μεταφορών, όπως είναι τα λιμάνια.

Τι σημαίνει ένα κέντρο εμπορευματικών μεταφορών για τη Μαγνησία ή τη Θεσσαλία γενικότερα; Σημαίνει απλά διάθεση ενός χώρου της τάξεως των 200 στρεμμάτων, χώρος ο οποίος θα προσφέρει στέγαση για αποθήκευση και μάλιστα πιθανόν και εξειδικευμένη αποθήκευση, ψυγεία, προσφορά υπηρεσιών, κυρίως τηλεπικοινωνιών, τραπεζικών υπηρεσιών, παρακολούθηση των φορτίων όχι μόνο όταν είναι στο λιμάνι αλλά και μετά, υπηρεσίες logistics. Θα εξυπηρετούνται σε αυτό το χώρο εταιρείες και μεταφορείς διαφορετικοί, όχι μόνο ένας ή δύο μεγάλοι αλλά και πολλοί περισσότεροι μικροί.

Τρίτη προϋπόθεση και προοπτική ανάπτυξης προφανώς είναι η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων σιλό για τις διακινήσεις των φορτίων χύδην. Οι εγκαταστάσεις των δημητριακών χρήζουν κάποιας αναβάθμισης ή και δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων, εφόσον δημιουργηθούν ειδικές συμφωνίες με αυτούς που διακινούν τέτοιου είδους φορτία στην περιοχή.

Τέταρτη προϋπόθεση, η προώθηση των μεταφορών μέσω Βόλου προς Συρία. Αναφέρθηκε ήδη σαν δυνατότητα, είναι προφανώς όμως και μία προϋπόθεση που απαιτεί τη συμπαράταξη της πολιτείας με το λιμάνι του Βόλου στις απαραίτητες διακρατικές συμφωνίες και προς δυσμάς και προς ανατολάς.

Πέμπτη, η δυνατότητα χάραξης ανεξάρτητης τιμολογιακής πολιτικής. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι το τιμολόγιο που βάζει το λιμάνι στον πελάτη. Η τιμολόγηση των υπηρεσιών που προσφέρει το λιμάνι ή κάθε λιμάνι αποτελεί ένα μικρό ποσοστό του συνολικού κόστους μεταφοράς, το οποίο μετράει για τον πελάτη.

Δεύτερον, η τιμολογιακή πολιτική που θα ακολουθήσει το λιμάνι δεν θα πρέπει να υφίσταται πολύ από το πραγματικό του κόστους.

Για το λιμάνι του Βόλου, η τιμολόγηση των υπηρεσιών είναι περίπου στο ένα τρίτο του κόστους των υπηρεσιών που προσφέρονται από το λιμάνι. Θα πρέπει συνεπώς το λιμάνι να έχει μια δυνατότητα χάραξης τιμολογιακής πολιτικής που θα του επιτρέψει την αφενός μεν προσέγγιση τουλάχιστον του κόστους του, αφετέρου δε τη δημιουργία ειδικών συμφωνιών για την προσέλκυση πελατών.

Έβδομη προϋπόθεση είναι η άμεση αναβάθμιση των επιβατικών εγκαταστάσεων και οι ειδικές τιμές και συμφωνίες για τα κρουαζιερόπλοια. Στους επιβάτες και τα κρουαζιερόπλοια, δεδομένου του ευρύτερου κοινωνικού οφέλους της περιοχής, αξίζει να δει κανείς ειδικές συμφωνίες. Αλλά για να το κάνει αυτό πρέπει να έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις, όπου να μπορεί ευπρεπώς ο τουρίστας να αποβιβαστεί και επιβιβαστεί στο πλοίο.

Τέλος, η τελευταία προϋπόθεση είναι η ανάληψη μιας μεγαλύτερης επικοινωνιακής δραστηριότητας για προβολή και προώθηση του λιμανιού στην ευρύτερη ενδοχώρα του και πέρα από αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Η Διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Συρίας

8.1 Ιστορική εξέλιξη της γραμμής Ro-Ro

Μετά το 1973-74, η αύξηση των τιμών του πετρελαίου επέφερε την αύξηση των χρηματοδοτικών δυνατοτήτων των παραγωγών κρατών της Μ. Ανατολής, γεγονός που οδήγησε στον πολλαπλασιασμό των εισαγωγών τους. Άμεσο αποτέλεσμα ήταν η αύξηση του αριθμού των κινούμενων φορτηγών προς τη Μ. Ανατολή. Μετά το 1975, η διαίρεση του Λιβάνου άρχισε να εμποδίζει τη λειτουργία του λιμανιού της Βηρυτού στις επιχειρησιακές (αποθήκευση, διανομή) και εμπορικές ενέργειες (μεσιτεία, ναύλωση), γεγονός που πέρα από την εξυπηρέτηση του ίδιου του Λιβάνου αποδιοργάνωσε ένα μέρος του εμπορίου της Μ. Ανατολής. Διάφοροι επιχειρηματίες που ήταν μέχρι τότε εγκατεστημένοι στη Βηρυτό, αναζήτησαν τότε σ' άλλα Μεσογειακά λιμάνια μέσα υποκατάστασης: ο Βόλος υπήρξε ένα από αυτά μαζί με την Αλεξάνδρεια, τη Λεμεσό και μερικά άλλα.

Την ίδια εποχή, πολλές εταιρείες οδικών μεταφορών κατέληξαν στο ότι το να εισέλθουν στην Τουρκία δια της ηπειρωτικής οδού και κατόπιν να τη διασχίσουν επιλέγοντας το περισσότερο πολυσύχναστο δρομολόγιο, αποτελούσε το πιο δύσκολο διάστημα του δρομολογίου από την Ευρώπη στη Μ. Ανατολή. Εκτός αυτού οι μέθοδοι μεταφοράς ακριβών εμπορευμάτων επέβαλαν την απόλυτη τήρηση των προδιαγραφόμενων χρονικών ορίων. Για την επίτευξη αυτής της ακρίβειας, το συνολικό κόστος μεταφοράς μπορούσε να ανεχτεί την επιβάρυνση μιας θαλάσσιας διαδρομής ικανής να μειώσει το χρονικό διάστημα της μεταφοράς.

Έτσι, η Διεθνής Ένωση Σιδηροδρόμων (U.I.C.), πρότεινε το 1975 την δημιουργία μιας νέας σιδηροδρομικής οδού από την Ευρώπη προς τη Μ. Ανατολή, με την δρομολόγηση ενός σιδηροδρομικού πορθμείου μεταξύ Βόλου και Λαττάκιας Συρίας.

Η πρόταση αυτή συνδυάστηκε με την γενικότερη επιθυμία των δύο χωρών, Συρίας και Ελλάδας, να αποκτήσουν μια σταθερή θαλάσσια σύνδεση και στις 22 Ιανουαρίου 1977 υπογράφηκε στην Δαμασκό συμφωνία μεταξύ των δύο Κυβερνήσεων για την δημιουργία τακτικής θαλάσσιας σύνδεσης με "...πλοία μεταφοράς σιδηροδρομικών συρμών, πλοία ROLL ON-ROLL OFF και FERRY BOATS ή οιονδήποτε συνδυασμών τοιούτων πλοίων, εφεξής καλούμενων "σκαφών". Οι λιμένες προσεγγίσεως θα είναι ο Βόλος και η Θεσσαλονίκη εν Ελλάδα και LATTAKIA και TARTOUS εν Συρία ή οιοσδήποτε έτερος λιμνή ήθελε συμφωνηθεί μεταγενεστέρως μεταξύ των δύο μερών...". Η συμφωνία αυτή κυρώθηκε από την Ελληνική Βουλή και έγινε Νόμος 878/79, ΦΕΚ Α' 55/20.03.1979.

Όπως αναφέρθηκε επελέγησαν σαν υποψήφιος για διαμετακομιστικά κέντρα ο Βόλος και η Θεσσαλονίκη. Όμως η συνέχεια ήταν διαφορετική για καθεμιά απ' αυτές τις δύο πόλεις. Ο Βόλος ανταποκρίθηκε στα νέα του καθήκοντα, σ' αντίθεση με τη Θεσσαλονίκη, που φάνηκε υπερβολικά κορεσμένη και δεν έτυχε της προτίμησης των διακινούμενων.

Έτσι, η λειτουργία της διαμετακομιστικής γραμμής Βόλου-Συρίας ξεκινάει τον Αύγουστο του 1977 από τον Σουηδό PETERSON με δύο πλοία. Στη συνέχεια στη γραμμή εμφανίζεται η εταιρεία "SOYTOS FERRY" με τα πλοία «ΣΥΡΙΑ» και «HELLAS», που στην πραγματικότητα είναι και αυτά Σουηδικής πλοιοκτησίας.

Η έναρξη της διαμετακομιστικής γραμμής σε προσωρινή αρχικά βάση, σταδιακά παρουσιάζει μια σημαντική αύξηση στον αριθμό των διακινούμενων οχημάτων. Τον Δεκέμβριο του 1978 ο αριθμός των διακινούμενων οχημάτων ήταν 2175. Το νούμερο αυτό έγινε 4200 μεταξύ Ιανουαρίου και Ιουνίου '79 για να φτάσει τον Ιούλιο του ίδιου έτους στα 5150 οχήματα.

Μαζί με την κίνηση αυξάνεται και η συχνότητα των δρομολογίων. Πριν από τον Νοέμβριο του '78 υπήρχαν 14 αφίξεις πλοίων ανά μήνα. Τον Νοέμβριο έγιναν 24 και τον Δεκέμβριο 35 για να σταθεροποιηθούν έκτοτε για μεγάλο χρονικό διάστημα στα 30-35. Στο διάστημα που μεσολάβησε, η γραμμή εξυπηρετήθηκε σταθερά από 7 πλοία χωρητικότητας 60-130 φορτηγών και από 6 χρονοναυλωμένα για μικρές περιόδους αιχμής.

Ιδιαίτερα μεγάλος ήταν ο αριθμός των φορτηγών των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης που χρησιμοποίησαν την διαμετακομιστική γραμμή Βόλου-Συρίας. Τον μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων συγκέντρωνε σαν προορισμός το Ιράκ (60-65%) και ακολουθούσαν, η Σαουδική Αραβία (20-25%), η Ιορδανία (5%), τα Εμιράτα του Περσικού κόλπου (7%) και μόνο (3%) η ίδια η Συρία..

Διακίνησε συνολικά 213.441 οχήματα με 1.540.457 τόνους εμπορευμάτων, με αιχμή το έτος 1979 (54.186 οχήματα, 393.540 τόνοι). Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταφερθέντων οχημάτων ήταν φορτηγά Tir, ενώ ένα μικρό ποσοστό αποτελούσαν τα I.X. αυτοκίνητα (4%). Τα φορτηγά που χρησιμοποιούσαν την γραμμή ήταν κατά 15.7% Γερμανικά, 14.8% Γιουγκοσλαβικά, 13.8% Βουλγαρικά, 11.6% Ελληνικά, 9.8% Αυστριακά, 6.3% Ουγγρικά, 5.8% Πολωνικά και 22.2% διαφόρων άλλων εθνικοτήτων.

Στην αρχή η γραμμή, σαν καινούργια που ήταν, χρειάστηκε κάποιο διάστημα μέχρι να γίνει γνωστή και να αποκτήσει την εμπιστοσύνη των μεταφορικών εταιρειών. Όμως η σταθερά ανοδική πορεία της κίνησης από τους πρώτους κιόλας μήνες, οφειλόταν και σε ένα άλλο γεγονός, το άνοιγμα των συνόρων Συρίας-Ιράκ τον Νοέμβριο του '78. Έτσι προστέθηκε στις εισαγωγικές χώρες και η μεγάλη αγορά του Ιράκ, η οποία προσέελκυσε και το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης. Συγχρόνως αρχίζουν να χρησιμοποιούν την γραμμή και τα Βουλγαρικά οχήματα και έτσι στις αρχές του '79 εμφανίζεται μια έκρηξη της διαμετακομιστικής κίνησης, που έφτασε σε υψηλά επίπεδα. Από την άλλη μεριά η Τουρκία, που έβλεπε την κίνηση μέσα από το έδαφός της να ελαττώνεται και τη γραμμή Βόλου-Συρίας απειλητικό ανταγωνιστή, φροντίζει να υπογράψει νέα σύμβαση με ιδιαίτερες παραχωρήσεις προς τους Βούλγαρους και έτσι τον Απρίλη του '80 αποσπά τα Βουλγαρικά οχήματα.

Από εκεί και πέρα η κίνηση των Βουλγαρικών οχημάτων άρχισε να εκτρέπεται προς την Τουρκία από το NIS της Γιουγκοσλαβίας μέσω Βουλγαρίας, αποδεικνύοντας το πόσο εύκολα και γρήγορα μια δρομολογημένη γραμμή Ro-Ro μπορεί να εκτραπεί προς άλλη κατεύθυνση όταν παρουσιαστούν εμπόδια στη διακίνηση. Σημειώνεται έτσι κάποια πτώση στην κίνηση της γραμμής κατά το β τρίμηνο του '80 με την αποχώρηση των Βουλγάρων αλλά αρχίζει να γίνεται σημαντική η συμμετοχή των Γιουγκοσλάβων που αναπληρώνουν το κενό.

Έτσι η κίνηση παραμένει σε υψηλά επίπεδα με μια σταθερή αύξηση των οχημάτων export, που προέρχονται βασικά από τη Γερμανία. Τα export αποτελούν ποσοστό 26,4% της συνολικής κίνησης προς τη Μ. Ανατολή το 1980 και ανεβαίνουν σε ποσοστό 34,7% το 1981.

Η φανερά αλματώδης αύξηση του αριθμού των διακινούμενων οχημάτων έχει την εξήγησή της στα πλεονεκτήματα που παρουσίαζε η μέσω Βόλου διακίνηση σ' ότι αφορά το κόστος, την μειωμένη απώλεια χρόνου και την ασφάλεια του ταξιδιού.

Η σημαντικότητα της γραμμής καταδεικνύεται από το εξής χαρακτηριστικό, που διηγήθηκε ο τότε πρόεδρος του ΕλληνοΑραβικού επιμελητηρίου: «Όταν προ ετών οι Ελληνικές εταιρείες επρόκειτο να εκτελέσουν εργασίες αφαλατώσεως του ύδατος στο Ομάν, μετέφεραν εξοπλισμό στο Ρότερνταμ και από εκεί με πλοίο έκαναν τον γύρο της Αφρικής για να φτάσουν στο Ομάν. Αλλά η νέα γραμμή ήταν σημαντική και σχεδόν ευεργετική για τους Ευρωπαίους οδηγούς διεθνών μεταφορών, αφού απαλλάχτηκαν έτσι από την μονοπωλιακή διαδρομή- Οδύσσεια- μέσα από το Τουρκικό έδαφος». Η οδήγηση στην Ανατολική Τουρκία ήταν ένα απερίγραπτο μαρτύριο, όπως μαρτυρούσαν οι οδηγοί της εποχής, αφού εκτός από τους υποτοπώδεις και στενούς δρόμους, την έλλειψη συνεργειών αυτοκινήτων και βενζινάδικων, υπήρχαν και επικίνδυνοι Τούρκοι ληστές.

Το 1982 ήταν μια κρίσιμη χρονιά για τη λειτουργία της γραμμής καθώς από τότε άρχισε μια φθίνουσα πορεία που κατάρτηξε στην διακοπή της λειτουργίας της στο τέλος του 1985, οπότε και αποσύρεται το τελευταίο πλοίο HELLAS, μετά από ένα διάστημα υποτονικής δραστηριότητας. Οι λόγοι που οδήγησαν στην εξέλιξη αυτή ήταν:

- Η χρησιμοποίηση της γραμμής από ένα τόσο μεγάλο αριθμό μεταφορέων αύξησε τις απαιτήσεις του λιμανιού σε σημείο που να είναι αδύνατο με τις τότε συνθήκες να αντιμετωπίσει την επιπλέον κίνηση.
- Ένα μέρος από τους οδηγούς των φορτηγών της Ανατολικής Ευρώπης, αμέσως μετά την πρώτη δοκιμή της γραμμής Βόλου-Λαττάκειας στράφηκε προς τα οχηματαγωγά τα οποία έκαναν τη μετ' επιστροφής διαδρομή μεταξύ των Ρουμανικών και των Τουρκικών λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας.
- Το τελευταίο πλήγμα ήταν το κλείσιμο των συνόρων Συρίας-Ιράκ τον Απρίλιο του 1982 σαν επακόλουθο της ΠερσοΙρακινής σύρραξης, το οποίο σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το Ιράκ αποτελούσε κατά κύριο λόγο τον προορισμό του μεταφερόμενου φορτίου, έδωσε το μέγεθος της απώλειας για το λιμάνι του Βόλου.

Ο νέος εκείνος ρόλος για το λιμάνι δεν έφερε τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Το λιμάνι του Βόλου βρέθηκε απροετοίμαστο να εξυπηρετήσει άμεσα τη νέα κίνηση, γεγονός που οφείλεται και στην καθυστέρηση περάτωσης των προγραμματισμένων έργων, όπως και στην αδυναμία του λιμανιού να αλλάξει άμεσα τους ρυθμούς του οι οποίοι μέχρι τότε ήταν σαφέστατα μικρότερου βεληνεκούς.

Στη συνέχεια η γραμμή ξαναλειτούργησε με τη δρομολόγηση πλοίου από τις ΕλληνοΚυπριακές Γραμμές Α.Ε., για να ανασταλεί και πάλι οριστικά η λειτουργία της τον Ιούλιο του 1988.

8.2 Ο αριθμός των διελεύσεων

Από το καλοκαίρι του 1977, όταν και άρχισε η λειτουργία της γραμμής δοκιμαστικά, ο αριθμός των οδηγών που την προτίμησαν από τους άλλους τρόπους ταξιδιού για την Μ. Ανατολή ολοένα και μεγάλωνε. Από το πρώτο ταξίδι με τα ελάχιστα φορτηγά μέχρι και το τέλος του 1980, περίπου 115.000 οχήματα πέρασαν από τον Βόλο, στο ταξίδι τους για την Μ. Ανατολή ή στην επιστροφή τους απ' αυτήν.

Το 1977 (από τις 13-8 μέχρι την 31-12-77) πέρασαν από τον Βόλο 2692 οχήματα. Τα οχήματα που πέρασαν τα επόμενα χρόνια από την πόλη του Βόλου μέχρι και την διακοπή της γραμμής τον Ιούλιο του 1988 φαίνονται στον Πίνακα 1. Τα αποβιβασθέντα αφορούν την επιστροφή των οχημάτων από την Μ. Ανατολή, ενώ τα επιβιβασθέντα αφορούν τη φόρτωση των φορτηγών για την Μ. Ανατολή

Το 1978 χρησιμοποίησαν τα πλοία της γραμμής 15067 οχήματα (Τ.Ι.Ρ στην πλειοψηφία τους). Τον επόμενο χρόνο πέρασαν 54186 οχήματα, δηλαδή η γραμμή παρουσίασε αύξηση κινήσεως 357,9%. Μέσα στο 1980 ο αριθμός έπεσε στα 43383, δηλαδή παρουσιάστηκε κάμψη 19,9% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Από εδώ και πέρα ο αριθμός των διακινούμενων οχημάτων αρχίζει να κάμπτεται (1981:39339, 1982:21038) παραμένοντας όμως σε ικανοποιητικά επίπεδα για μερικά χρόνια ακόμα. Από το 1983 (11256 οχήματα) ο αριθμός μειώνεται δραματικά και πέφτει κάτω και από τα επίπεδα του πρώτου έτους (1984:12928, 1985:11576). Η επαναλειτουργία της γραμμής το Σεπτέμβριο του 1986 θα προσελκύσει 622 οχήματα το τελευταίο τρίμηνο του ίδιου έτους, 3005 οχήματα τον επόμενο χρόνο (1987) και το 1988 1041 οχήματα.

Η μεγάλη ανοδική πορεία της γραμμής άρχισε από τον Δεκέμβριο του 1978. Μέσα στον μήνα αυτό οι διελεύσεις ξεπερνούν για πρώτη φορά τις 2000 (2006). Τον Ιανουάριο του 1979 οι διελεύσεις είναι 3006, ενώ τον Μάρτιο του ίδιου έτους φτάνουν τις 5000. Το αξεπέραστο ρεκόρ διελεύσεων της γραμμής σημειώνεται τον Ιούλιο του '79 με 5410. Στους επόμενους μήνες η κίνηση πέφτει σε φυσιολογικότερα επίπεδα, διατηρώντας όμως ανοδικές τάσεις. Όλα αυτά μέχρι τον Δεκέμβριο του 1979, που ξεπερνιέται για τελευταία φορά ο αριθμός των 5000 διελεύσεων. Από εδώ και πέρα η γραμμή παρουσιάζει μια σταδιακή, σημαντική πτώση.

Πίνακας 4: Διακίνηση οχημάτων με πλοία Ro-Ro στη γραμμή Βόλου-Συρίας

Έτος	Αποβιβασθέντα			Επιβιβασθέντα			Γενικό Σύνολο διακινηθέντων
	Φορτηγά	Επιβατικά	Σύνολο	Φορτηγά	Επιβατικά	Σύνολο	
1978	6460	291	6751	7954	362	8316	15067
1979	22952	1215	24167	28474	1545	30019	54186
1980	17597	790	18387	23486	1510	24996	43383
1981	15278	264	15542	22999	798	23797	39339
1982	5926	168	6094	14587	357	14944	21038
1983	2678	76	2754	7895	607	8502	11256
1984	3495	172	3667	7511	1750	9261	12928
1985	3462	266	3728	5357	2491	7848	11576
1986	102	12	114	435	73	508	622
1987	996	287	1283	1048	674	1722	3005
1988	315	116	431	410	200	610	1041

Πηγή: Λιμενικό Ταμείο Βόλου, ΔΕΚΑΜΜ

8.3 Τα πλοία της γραμμής (Αφιξοαναχωρήσεις – πληρότητα)

Στις 13 Αύγουστου του '77, στην προσωρινή βάση λειτουργίας της πορθμειακής γραμμής, άρχισε δρομολόγια το "Φάλστερ", Σουηδών πλοιοκτητών. Ήταν ένα πλοίο μήκους 130 μέτρων, πού μπορούσε να μεταφέρει 70 φορτηγά με ταχύτητα 19 μιλίων την ώρα. Λίγους μήνες αργότερα, στις 7 Νοεμβρίου του ίδιου έτους, δρομολογήθηκε το "Ηπειρος - 3", πού εκτέλεσε δρομολόγια για ένα δίμηνο και μετά αποσύρθηκε. Ο λόγος ήταν η μικρή του χωρητικότητα (16 φορτηγά), πού έκανε την εκμετάλλευσή του ασύμφορη για τέτοιες διαδρομές.

Στις 12 Ιανουαρίου του '78 δρομολογήθηκε το "Σκανδινάβια". Το πλοίο αυτό ανήκε στην ίδια, Σουηδική εφοπλιστική εταιρεία του "Φάλστερ". Τα "Φάλστερ" και "Σκανδινάβια" εκτέλεσαν κανονικά τα δρομολόγια τους μέχρι τον Φεβρουάριο του '80. Τότε πουλήθηκαν σε Άραβα πλοιοκτήτη. Μετά ένα μικρό διάστημα απραξίας μετονομάστηκαν, το μεν "Φάλστερ" σε "Tarek - B", το δε "Σκανδινάβια" σε "Raed - B" και συνέχισαν τα δρομολόγια τους στην γραμμή Βόλου - Ταρτούς.

Στις 2 Νοεμβρίου του '78 δρομολογήθηκε το "Ελλάς", της εταιρείας "Σούτος". Ήταν πλοίο κατασκευασμένο το 1974, μήκους 120 μ. και πλάτους 20 μ., πού μπορούσε να μεταφέρει 60 φορτηγά με ταχύτητα 20 μιλίων την ώρα. Στις 25 του ίδιου μήνα δρομολογήθηκε και το "Αργώ - Ελλάς", πού εκτελούσε δρομολόγια στη γραμμή μέχρι τον Δεκέμβριο του '79. Το "Αργώ - Ελλάς" είχε χωρητικότητα 80 φορτηγών. Μπορούσε ακόμα να μεταφέρει και 100 άτομα. Η ταχύτητά του ήταν επίσης 20 μίλια την ώρα.

Στις 10 Ιανουαρίου '79 ξεκίνησε το "Πρόγκρες", πού είχε τη μεγαλύτερη χωρητικότητα από όλα τα άλλα πλοία πού υπήρχαν στη γραμμή. Το "Πρόγκρες" σταμάτησε αργότερα τα δρομολόγια του.

Για ένα τρίμηνο δούλεψε και το "Σεκί - Σένταρ", πού δρομολογήθηκε στις 7 Μαρτίου '79. Ήταν πανομοιότυπο του "Αργώ Ελλάς" και μετέφερε μέχρι 75 φορτηγά. Αποσύρθηκε στις 9 Ιουνίου, μαζί με το "Ελλάς", για να παραχωρήσουν τη θέση τους στο νεότευκτο "Ελλάς" της ίδιας εταιρείας. Το νέο "Ελλάς", πού συνέχισε να εκτελεί ταξίδια μέχρι τη διακοπή της γραμμής, είχε μήκος 151 μέτρα, πλάτος 23,5 μ., ολική χωρητικότητα 5747 κόρων. Ανέπτυξε ταχύτητα 20 μιλίων την ώρα και μπορούσε να μεταφέρει 130 δεκαπεντάμετρα φορτηγά και 180 επιβάτες.

Στις 26 Ιουλίου '79 δρομολογήθηκε το "Συρία", ένα πλοίο πού - όπως και το "Ελλάς" - θεωρείται από τα μεγαλύτερα στο είδος του. Κατασκευάστηκε το 1978. Έχει μήκος 156 μέτρα, πλάτος 23 μ. και ανέπτυξε ταχύτητα 21 μιλίων την ώρα. Μπορεί να μεταφέρει 130 φορτηγά και 180 επιβάτες.

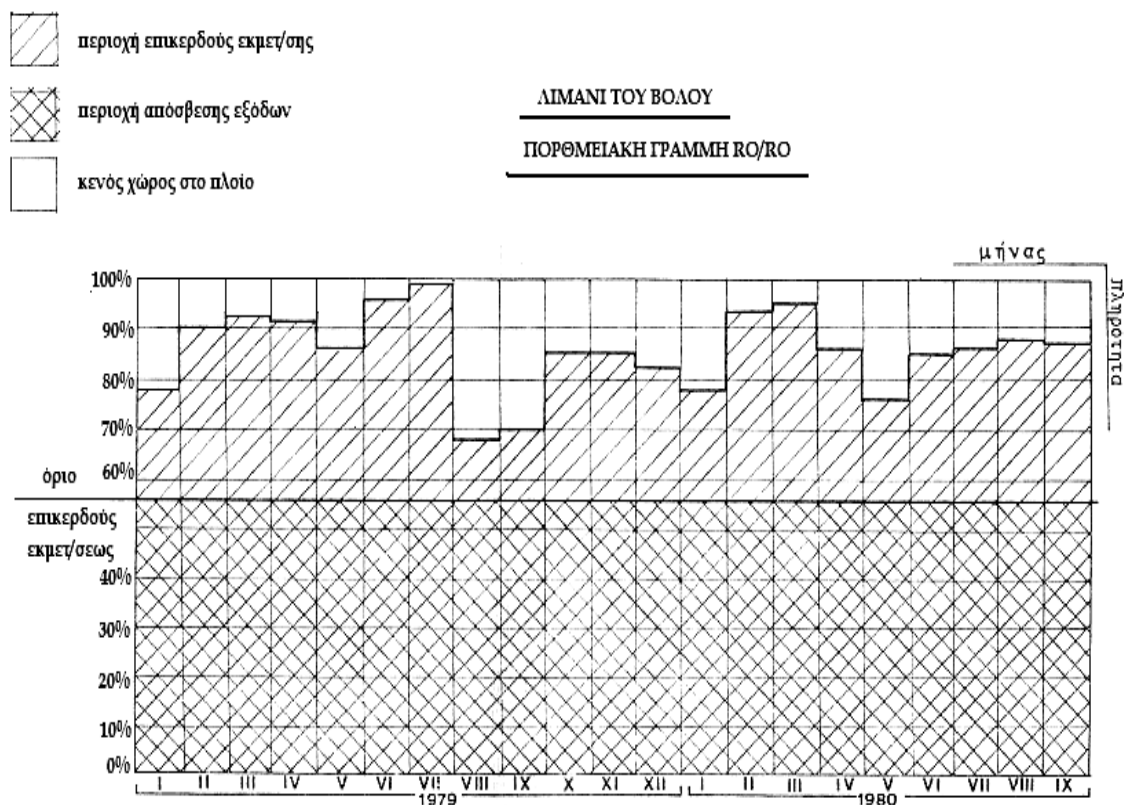
Τέλος, το Νοέμβριο του '79 δρομολογήθηκε το "Ζηνοβία", που όμως αποσύρθηκε στα μέσα Φεβρουαρίου του '80 για να εξυπηρετήσει την γραμμή "Κόπερ - Συρίας", με τις άτυχες περιστάσεις πού οδήγησαν στο ναυάγιό του. Ήταν νεότευκτο πλοίο, με άριστους αυτοματισμούς φορτοεκφόρτωσης ανέπτυξε ταχύτητα 22 μιλίων, μεταφέροντας 150 φορτηγά και 210 επιβάτες.

Περιστασιακά εξυπηρετήσαν την γραμμή και διάφορα άλλα πλοία ("Λουτσία", "RAHED", "Σολ Γεώργιος" κ.ά.).

Από το 1981 και μετά παρέμειναν στην πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας 4 πλοία. Τα 2 απ' αυτά εκτελούσαν το δρομολόγιο Βόλου - Ταρτούς και τα άλλα 2 πήγαιναν στην Λαττάκεια. Στην Ταρτούς πήγαιναν πλέον μόνο τα πλοία της "Αργώ Ιντερνάσιοναλ" ("TAREK και RAED").

Όνομα πλοίου	Μεταφορική ικανότητα (καμιόνια 15 μ.)
Raed – B	70
Tarek – B	70
Ελλάς	130
Συρία	130

Όμως, ένας αρκετά ενδεικτικός αριθμός για τις ανάγκες της γραμμής σε πλοία είναι ο δείκτης πληρότητας του πλοίου. Βασιζόμενοι πάνω στον αριθμό των φορτηγών που μετέφεραν τα πλοία της μίας εταιρείας, της πιο ανθηρής¹, καταρτίστηκε το σχήμα πληρότητας, πού φαίνεται στο Σχ.6.



Σχ.1 Διάγραμμα πληρότητας των πλοίων της "Ελλάς φέρις" (Ιανουάρ. '79 - Σεπτ. '80)

¹ Η εταιρεία (Ελλάς φέρις) μετέφερε μέσα στο β εξάμηνο του 1980 το 70% των φορτηγών που πέρασαν από τον Βόλο.

Ο δείκτης πληρότητας ορίστηκε ως εξής:

$$\Pi = \frac{A}{\Sigma (\Delta_i \cdot X_i)}, \text{ όπου}$$

Π ο δείκτης πληρότητας
Α ο αριθμός των φορτηγών που παρέλαβαν τα πλοία της εταιρείας μέσα σ' ένα μήνα

Δ_i ο αριθμός των δρομολογίων κάθε πλοίου
Χ_i ή χωρητικότητα κάθε πλοίου.

Βέβαια θα ήταν προτιμότερο η χωρητικότητα να μετριέται σε μέτρα κι όχι σε φορτηγά, αυτό όμως είναι δύσκολο, γιατί δεν διαθέτουμε τέτοιες πληροφορίες. Το σχήμα παρουσιάζει την κατάσταση που υπήρχε μέχρι τον Σεπτέμβριο του 1980. Το όριο επικερδούς εκμετάλλευσης ορίστηκε με βάσει πληροφορίες των ναυτιλιακών κύκλων, δεν βασίζεται σε δήλωση της ίδιας της εταιρείας και ως εκ τούτου ενδέχεται να υπάρξει κάποια αμφισβήτηση του. Πιστεύουμε όμως, ότι δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα.

Ο κύκλος της μετάβασης και της επιστροφής ενός πλοίου ήταν περίπου 4-5 ημέρες (σαραντάωρο ταξίδι για κάθε απλή διαδρομή μετάβασης ή επιστροφής και μία περίπου μέρα μέσα στο λιμάνι). Κάθε πλοίο δηλαδή από τα τέσσερα της γραμμής θα έπρεπε να αναμένονταν στον Βόλο ή την Συρία 6 περίπου φορές κάθε μήνα, αν εκτελούσε τακτικά και ανελλιπή δρομολόγια.

Την περίοδο Απριλίου – Ιουνίου '82 είχαμε 41 αφίξεις για τα πλοία "Ελλάς" - "Σκανδιναβία" – "Φάλστερ". Από αυτά τα ταξίδια 13 ήταν τετραήμερα (32 %), τα 25 ήταν πενταήμερα (61 %), τα 2 εξαήμερα (5 %) και μόνο το ένα ήταν επταήμερο (2 %).

Υπήρχε, λοιπόν, τουλάχιστον ένα πλοίο κάθε δεύτερη μέρα. Ακόμα, η διαδρομή ήταν ομαλή, δίχως πολύ μεγάλες τρικυμίες και σχετικά σύντομη, ώστε τα απρόοπτα συμβάντα, που συνεπάγονται ανεπιθύμητες καθυστερήσεις να είναι κατά το δυνατόν περιορισμένα.

Από τη συχνότητα των αφίξεων υπήρξε το συμπέρασμα ότι κατά την διάρκεια μιας μέρας παρουσιάζονταν δύο ζώνες αιχμής : Στο δίωρο 6-8 π.μ. και 5-7 το απόγευμα. Αυτό δεν ήταν τυχαίο, το λιμάνι του Βόλου παρόλη την αλματώδη αύξηση της διεθνούς κίνησης του δεν εθεωρείτο σύνορο της χώρας και μία από τις άμεσες συνέπειες ήταν η λήξη του τελωνειακού ελέγχου μετά την δύση του ήλιου. Αργότερα γίνονταν ο έλεγχος με την καλή θέληση των τελωνειακών για υπερωριακή απασχόληση. Φυσικά, μεταμεσονύκτιος έλεγχος ήταν αδιανόητος. Αν λοιπόν υπήρχε η δυνατότητα να προσεγγίσει το πλοίο πριν από τη δύση του ήλιου έρχονταν πλέοντος ολотаχώς. Αν, όμως, δεν υπήρχε προοπτική να φθάσει πριν από τη νύχτα δημιουργούνταν το μεγάλο πρόβλημα της διανυκτέρευσης των οδηγών μέχρι να έρθει το πρωί και να διεκπεραιωθεί ο τελωνειακός έλεγχος. Σ' αυτή την περίπτωση ήταν προτιμότερο να μειωθεί ή ταχύτητα του πλοίου στην τελευταία φάση του ταξιδιού, έτσι ώστε να φθάσει στον Βόλο σε ώρα προσφορότερη.

Ένας ακόμα παράγοντας που έπαιξε μεγάλο ρόλο στις καθυστερήσεις μέσα στο λιμάνι του Βόλου ήταν η ανεπάρκεια των υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων, που ανάγκαζε τα πλοία να περιμένουν μερικές φορές την σειρά τους για να πλευρίσουν και να εκφορτωθούν.

8.4 Τα εμπορεύματα που έχουν μεταφερθεί

Καταβάλαμε πολύ μεγάλη προσπάθεια για να βρούμε, σε κάποια από τις υπηρεσίες που διοικούν το λιμάνι, συγκεντρωτικά στοιχεία για το είδος των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν και τις ποσότητές τους. δυστυχώς, κάτι τέτοιο στάθηκε αδύνατο. Όσες πληροφορίες σχετικές, συγκεντρώθηκαν μετά από προσωπική συζήτηση με εκπρόσωπο του Τελωνείου Βόλου.

Στον Πίνακα 5 μπορεί κανείς να δει την κατανομή των φορτίων κατά κατηγορία για το σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών, ενώ στον Πίνακα 6 υπάρχει ανάλογη κατανομή για τα φορτία που εισήγαγαν οι δύο βασικότερα ενδιαφέρουσες χώρες το Ιράκ και η Σαουδική Αραβία.

Πίνακας 5. Κατανομή των φορτίων της πορθμειακής γραμμής σε κατηγορίες.

**ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ – ΣΥΡΙΑΣ**

Είδος φορτίου	%
Γενικό φορτίο	24
Οικοδομικά υλικά και έπιπλα	14
Φρέσκες τροφές και τρόφιμα	6
Κατασκευαστικά υλικά και εξαρτήματα για συναρμολόγηση	11
Εργαλεία, Ανταλλακτικά και Εξοπλισμός (περιλαμβάνεται και ο οικιακός εξοπλισμός)	23
Άλλα βιομηχανικά προϊόντα	19
Ένδυματά	1
Χημικά	2
Σύνολο	100

(Προέλευση: ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΒΟΛΟΥ)

Πίνακας 6. Κατανομή των φορτίων σε κατηγορίες για τις 2 βασικότερες εισαγωγικές χώρες.

**ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ – ΣΥΡΙΑΣ**

%		
Είδος φορτίου	Ιράκ	Σαουδική Αραβία
Γενικό φορτίο	20,0	34,0
Οικοδομικά υλικά και έπιπλα	17,0	11,0
Φρέσκες τροφές και τρόφιμα	5,0	3,0
Κατασκευαστικά υλικά και εξαρτήματα για συναρμολόγηση	6,5	25,0
Εργαλεία, Ανταλλακτικά και Εξοπλισμός (περιλαμβάνεται και ο οικιακός εξοπλισμός)	28,0	15,0
Άλλα βιομηχανικά προϊόντα	21,0	11,0
Ένδύματα	0,5	-
Χημικά	2,0	1,0
Σύνολο	100	100

(Προέλευση: ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΒΟΛΟΥ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : Προορισμός – Εθνικότητες οχημάτων.

9.1 Ο προορισμός των αυτοκινήτων.

Ο προορισμός των αυτοκινήτων που κατευθύνονταν από την Ευρώπη προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής – σε ποσοστά – φαίνεται στον πίνακα 7. Το Ιράκ, απ' ότι φαίνεται – μονοπωλούσε το ενδιαφέρον σαν χώρα προορισμού, παρόλη την ένταση που επικρατούσε στην περιοχή. Στην επόμενη θέση βρίσκονταν ή Σαουδική Αραβία.

Στον Πίνακα 8 φαίνονται οι προορισμοί των οχημάτων κατά εθνικότητα. Έτσι, βλέπουμε ότι το Ιράκ αποτελούσε την βασικότερη χώρα προορισμού για τα Βουλγαρικά, Γιουγκοσλαβικά, Αυστριακά και Ουγγρικά αυτοκίνητα, ενώ ή Σαουδική Αραβία τον κύριο πόλο έλξης των Ελληνικών, Γερμανικών, Γαλλικών και Αγγλικών εμπορευματικών μεταφορών. Στον Πίνακα 9 εμφανίζονται οι εθνικότητες των οχημάτων που έφταναν σε καθεμιά χώρα. Στο Ιράκ πρωτοστατούσαν οι Βούλγαροι. Βουλγαρικά ήταν επίσης τα περισσότερα αυτοκίνητα με προορισμό την Ίορδανία και το Κουβέιτ. Στο ταξίδι για την Σαουδική Αραβία το προβάδισμα είχαν τα Αυστριακά οχήματα, ενώ, τέλος, στην Συρία πλειοψηφούσαν τα Ουγγρικά αυτοκίνητα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ-ΣΥΡΙΑΣ ΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ %

Ιράκ	59,2
Σαουδική Αραβία	26,0
Ιορδανία	5,6
Κουβέιτ	3,3
Συρία	2,9
Λίβανος	1,2
Κατάρ	0,8
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	0,8
Μπαχρέιν	0,1
Ιράν	0,1
Σύνολο	100,00

ΠΙΝΑΚΑΣ 8

ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ-ΠΟΡΘΟΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ-ΣΥΡΙΑΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΤΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΚΑ για :	α. Ιράκ	87,0	
	β. Ιορδανία	7,0	
	γ. Κουβέιτ	3,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>3,0</u>	100,0
ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΚΑ για :	α. Ιράκ	96,0	
	β. Άλλες χώρες	<u>4,0</u>	100,0
ΑΥΣΤΡΙΑΚΑ για :	α. Ιράκ	63,0	
	β. Σαουδ. Αραβία	43,0	
	γ. Άλλες χώρες	<u>8,0</u>	100,0
ΟΥΓΓΡΙΚΑ για :	α. Ιράκ	63,0	
	β. Ιορδανία	10,0	
	γ. Κουβέιτ	10,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>8,0</u>	100,0
ΕΛΛΗΝΙΚΑ για :	α. Σαουδ. Αραβία	60,5	
	β. Ιορδανία	21,0	
	γ. Ιράκ	16,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>2,5</u>	100,0
ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ για:	α. Σαουδ. Αραβία	70,0	
	β. Ιράκ	20,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>10,0</u>	100,0
ΓΑΛΛΙΚΑ για :	α. Σαουδ. Αραβία	73,0	
	β. Ιράκ	15,0	
	γ. Συρία	10,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>2,0</u>	100,0
ΑΓΓΛΙΚΑ για :	α. Σαουδ. Αραβία	41,0	
	β. Ιράκ	15,0	
	γ. Κουβέιτ	13,0	
	δ. Άλλες χώρες	<u>18,0</u>	100,0

Καλύπτεται το 84,7 % του συνολικού αριθμού διελεύσεων

(Προέλευση: Κεντρικό Λιμεναρχείο Βόλου)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 9. ΑΦΙΞΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΣΑΝΑΤΟΛΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΚΑΤΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ.**

**ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΠΟΡΘΟΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ – ΣΥΡΙΑΣ**

<u>ΙΡΑΚ</u>	α. Βουλγαρικά	45,0	
	β. Γιουγκοσλαβικά	19,0	
	γ. Αυστριακά	8,0	
	δ. Ουγγρικά	7,5	
	ε. Δανέζικα	4,0	
	στ. Πολωνικά	3,5	
	ζ. Άλλων χωρών	<u>13,5</u>	100,0
<u>ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ</u>	α. Αυστριακά	16,0	
	β. Γερμανικά	15,5	
	γ. Γαλλικά	13,5	
	δ. Ελληνικά	11,5	
	ε. Ελβετικά	9,0	
	στ. Αγγλικά	7,5	
	ζ. Άλλων χωρών	<u>27,0</u>	100,0
<u>ΙΟΡΔΑΝΙΑ</u>	α. Βουλγαρικά	40,0	
	β. Ελληνικά	19,0	
	γ. Ουγγρικά	13,0	
	δ. Άλλων χωρών	<u>28,0</u>	100,0
<u>ΚΟΥΒΕΙΤ</u>	α. Βουλγαρικά	32,0	
	β. Ουγγρικά	21,5	
	γ. Αγγλικά	18,0	
	δ. Άλλων χωρών	<u>28,5</u>	100,0
<u>ΣΥΡΙΑ</u>	α. Βουλγαρικά	28,0	
	β. Γαλλικά	16,0	
	γ. Ελληνικά	16,0	
	δ. Γερμανικά	12,0	
	ε. Αυστριακά	12,0	
	στ. Άλλων χωρών	<u>16,0</u>	100,0

Το ποσοστό των διελεύσεων που καλύπτεται είναι 97,0 %.

Προέλευση: Μελέτη Υπ. Συν/μου (Operational Upgrading and Planning-1982).

9.2: Οι εθνικότητες των οχημάτων.

Ένα ευρύτατο φάσμα εθνικοτήτων καλύπτει τα αυτοκίνητα που χρησιμοποίησαν τα πλοία της πορθμειακής γραμμής Βόλου-Συρίας. Αυτοκίνητα από κάθε άκρη της Ευρώπης –κυρίως- αλλά και της κοντινής Ασίας και της Βόρειας Αφρικής. Σ' αυτά ας προστεθούν τα λίγα οχήματα της Αμερικής και τα ελάχιστα της Αυστραλίας.

Στον Πίνακα 10 υπάρχουν αθροιστικά στοιχεία για την κατάταξη των οχημάτων κατά εθνικότητα. Στην κορυφή βρίσκεται η Γερμανία, χάρη στα εκτελωνιζόμενα αυτοκίνητα (export) που μεταφέρονται άδεια στις Αραβικές χώρες. Υπολογίζεται ότι οι καθαρές εμπορευματικές μεταφορές των Γερμανών (αν αφαιρεθούν τα άδεια αυτοκίνητα που προαναφέρθηκαν) δεν καλύπτουν περισσότερα από 30-35 % του αριθμού που φαίνεται στον πίνακα. Αν, δηλαδή, δεν υπολογίζονταν τα άδεια αυτοκίνητα που πουλιούνται στους Άραβες, τα Γερμανικά φορτηγά θα βρίσκονταν κάπου κοντά στην όγδοη θέση του πίνακα. Στο ίδιο αποτέλεσμα θα έφτανε κανείς αν κατέγραφε τις εθνικότητες των οδηγών κι όχι των αυτοκινήτων, γιατί τα άδεια Γερμανικά αυτοκίνητα που έρχονται προς την Μέση Ανατολή οδηγούνται συνήθως από Άραβες κι όχι από Γερμανούς.

Τα Γερμανικά οχήματα ακολουθούνται από τα Γιουγκοσλαβικά, με μικρή βέβαια αριθμητική διαφορά. Στην Τρίτη θέση βρίσκονται τα Βουλγαρικά, η κίνηση των οποίων είχε αρχίσει να εκτρέπεται από το 1980 μέσω Τουρκίας. Ακολουθούν τα Ελληνικά σε μικρή απόσταση. Τα Ελληνικά οχήματα αυξήθηκαν αρκετά μετά το 1980. Στην συνέχεια ακολουθούν τα Αυστριακά αυτοκίνητα, που τον πρώτο καιρό της λειτουργίας της γραμμής παρουσίασαν μεγάλα ποσοστά προσέλκυσης, τα Ουγγρικά και τα Πολωνικά οχήματα, που αποτελούσαν βασικούς και τακτικούς "πελάτες" της πορθμειακής γραμμής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

ΛΙΜΑΝΙ – ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ – ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΒΟΛΟΥ – ΣΥΡΙΑΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ 1-7-78- Ιούλιος 1988

Εθνικότητα	Αριθμός διελεύσεων
Γερμανικά	33.510
Γιουγκοσλαβικά	31.589
Βουλγαρικά	29.455
Ελληνικά	24.759
Αυστριακά	20.917
Ουγγρικά	13.447
Πολωνικά	12.379
Διάφορα	47.384

Κεφάλαιο 10: Η έρευνα ερωτηματολογίου¹.

Η έρευνα ερωτηματολογίου έγινε στο Βόλο την περίοδο Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου 1980. Για να γίνει δυνατή η άμεση και σωστή επαφή με τους οδηγούς των φορτηγών, το ερωτηματολόγιο μεταφράστηκε σε 17 γλώσσες: Αγγλικά, Γαλλικά, Γερμανικά, Ιταλικά, Ολλανδικά, Βουλγαρικά, Ρωσικά, Πολωνικά, Ουγγρικά, Ρουμανικά, Σερβικά, Τσεχοσλοβακικά, Σουηδικά, Ισπανικά, Πορτογαλέζικα, Αραβικά και Φινλανδικά.

Συμπληρώθηκαν 1301 έντυπα-ερωτηματολόγια που αντιπροσώπευαν το 3% της συνολικής ετήσιας κίνησης (μεταβάσεων και επιστροφών) και το 5,2 % της ετήσιας κίνησης για τα οχήματα που κατευθύνονταν προς την Μέση Ανατολή (απλή μετάβαση). Έτσι, για τις τρεις πρώτες ερωτήσεις προέκυψε συνολικό δείγμα 2199 οχημάτων, που αντιπροσωπεύουν το 5,07% της συνολικής ετήσιας κίνησης οχημάτων από και προς το λιμάνι του Βόλου και το 8,8% της ετήσιας εξερχομένων από τη χώρα οχημάτων (προς τη Μέση Ανατολή). Το παραπάνω δείγμα αντιπροσωπεύει το 10,5% της κίνησης οχημάτων του β' εξαμήνου του 1980 και το 23,1% της κίνησης του τελευταίου τριμήνου του ίδιου έτους, μέσα στο οποίο εκτελέστηκε η έρευνα ερωτηματολογίου, για οχήματα που κατευθύνονταν ή προέρχονταν από τη Μέση Ανατολή.

10.1 Ερωτήσεις 1 και 2: Από που έρχεσαι - που πηγαίνεις;

Οι δύο πρώτες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου διερευνούν την προέλευση και τον προορισμό των οχημάτων που διακινήθηκαν από την Ευρώπη για την Μ. Ανατολή μέσω Βόλου. Η προέλευση των οχημάτων του δείγματος φαίνεται στον πίνακα 11, εκφρασμένη σε ποσοστό (%). Φαινομενικά επικρατούσαν τα οχήματα που έρχονταν από τη Γερμανία. Ελάχιστα όμως απ' αυτά ήταν φορτηγά T.I.R. και συνεπώς δεν αντιπροσώπευε η πλειοψηφία τους οχήματα που μετέφεραν προϊόντα. Τα περισσότερα ήταν οχήματα καινούργια ή και μεταχειρισμένα, που αγοράζονταν από Άραβες και με το φεριμπότ μεταφέρονταν στις Αραβικές χώρες. Συνήθως συνοδεύονταν από Άραβες οδηγούς.

Στην κορυφή των εμπορευματικών μεταφορών βρίσκονταν, ουσιαστικά, η Γιουγκοσλαβία. Η χώρα αυτή μέσα σ' ένα χρόνο είχε υπερδιπλασιάσει τις συναλλαγές της με τις Αραβικές χώρες και κύρια με το Ιράκ. Στην αμέσως επόμενη θέση βρίσκονταν τα Ελληνικά φορτηγά και ακολουθούσαν η Πολωνία και η Ουγγαρία. Οι πέντε παραπάνω χώρες δηλώθηκαν σαν αφετηρία από το 83,6% των διακινήθέντων οχημάτων.

Ας σημειωθεί ότι σε μερικές περιπτώσεις η αφετηρία των αυτοκινήτων δεν ταυτιζόταν με την εθνικότητά τους. Αυτοκίνητα της Πολωνικής εταιρείας PEKAES, της Ουγγρικής HUNGAROKAMION και ακόμα Γιουγκοσλαβικά ή Βουλγαρικά φορτηγά εξυπηρετούσαν συχνά τις εμπορευματικές μεταφορές άλλων κρατών.

¹ Τα στοιχεία πάρθηκαν από τον κ. Γιάννη Ταμία Τοπογράφο Μηχανικό του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και την εργασία του : «Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων με φορτηγά αυτοκίνητα στην πορθμειακή γραμμή Βόλου-Συρίας»

Σαν προορισμός το Ιράκ συγκέντρωνε το 56,1% των διακινουμένων οχημάτων και ήταν ο κύριος αποδέκτης του εμπορευματικού όγκου των Ευρωπαϊκών χωρών (Πίνακας 12). Αν πάρει κανείς υπόψη του ότι η αμέσως επόμενη Συρία δεχόταν κυρίως Γερμανικά αυτοκίνητα "Export", τα οποία δεν μετέφεραν εμπόρευμα, φτάνει στο συμπέρασμα ότι το Ιράκ δεχόταν περισσότερο από το 60% των εισαγομένων, στην Μ. Ανατολή και τις Αραβικές Χώρες γενικότερα, εμπορευμάτων.

Στον πίνακα 13 φαίνεται η συχνότητα εμφάνισης μιας διαδρομής για τα δέκα συχνότερα εκτελούμενα δρομολόγια.

ΣΧΗΜΑ 7. Το ερωτηματολόγιο

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Κάνουμε μία επιστημονική έρευνα για να βελτιώσουμε τις εξυπηρετήσεις που σου παρέχονται στο λιμάνι του Βόλου. Βοήθησε μας με το να απαντήσεις απλά και ειλικρινά στις παρακάτω ερωτήσεις

Από ποια χώρα έρχεσαι;

.....

Σε ποια χώρα πηγαίνεις;

.....

Τι μεταφέρεις;

.....

Θα επιστρέψεις δίχως φορτίο; ΝΑΙ ΟΧΙ ... ΠΙΘΑΝΟΝ

Θα επιστρέψεις πάλι με το πλοίο; ΝΑΙ ΟΧΙ

Αν δεν πρόκειται να επιστρέψεις με το πλοίο, με ποιον τρόπο θα επιστρέψεις;

.....

Εξυπηρετείσαι καλύτερα στον Βόλο ή στην Ταρτούς;

.....

Ποιο είναι το κυριότερο πρόβλημα σου στον Βόλο;

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ευχαριστούμε

ΠΙΝΑΚΑΣ 11
ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ – ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ RO-RO
ΒΟΛΟΥ-ΣΥΡΙΑΣ
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

(%)

ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	ποσοστό
<i>(Διαδρομή προς Συρία)</i>	
Γερμανία	26,6
Γιουγκοσλαβία	24,0
Ελλάδα	15,2
Πολωνία	11,5
Ουγγαρία	6,3
Γαλλία	3,2
Αυστρία	2,9
Αγγλία	1,9
Σουηδία	1,8
Ολλανδία	1,6
Ιταλία	1,3
Δανία	1,1
Φινλανδία	1,1
Ελβετία	0,8
Βέλγιο	0,6
Βουλγαρία	0,1
ΣΥΝΟΛΟ	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 12
ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ – ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ RORO
ΒΟΛΟΥ – ΣΥΡΙΑΣ
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
 (%)

ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (Διαδρομή προς Συρία)	Ποσοστά
Ιράκ	56,1
Συρία	19,6
Σαουδική Αραβία	7,1
Ιορδανία	6,3
Κουβέιτ	6,1
Λίβανος	2,1
Ντουμπάϊ	1,8
Ηνωμένα Αραβ. Εμιράτα	0,6
Κατάρ	0,2
Αμπου – Ντάμπι	0,1
ΣΥΝΟΛΟ	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 13
ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ RORO ΒΟΛΟΥ ΣΥΡΙΑΣ
ΕΜΦΑΝΙΖΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
(%)

Διαδρομή	Συχνότητα
Γιουγκοσλαβία – Ιράκ	23,6
Γερμανία – Συρία	15,2
Ελλάδα – Ιράκ	9,5
Πολωνία – Ιράκ	6,5
Ουγγαρία – Ιράκ	4,9
Πολωνία – Κουβέιτ	3,2
Γερμανία – Ιορδανία	2,7
Γερμανία – Ιράκ	2,5
Γερμανία – Σ. Αραβία	2,1
Ελλάδα – Ιορδανία	2,0
(Διάφορες διαδρομές)	27,8
ΣΥΝΟΛΟ	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 14
ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΘΕ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ %

Χώρα	Ιράκ	Σ. Αραβία	Ιορδανία	Λίβανος	Συρία	Κουβέιτ	Εμιράτα	Ντουμπάι	Κατάρ	Αμπου Ντάμπι
Γερμανία	9,39	7,68	10,24	6,31	57,17	1,71	0,68	6,31	-	0,51
Γιουγκοσλαβία	98,29	0,19	0,76	-	0,57	0,19	-	-	-	-
Ελλάδα	62,28	8,98	13,17	-	4,19	10,78	-	0,30	0,30	-
Πολωνία	56,75	0,79	3,97	3,17	7,54	27,78	-	-	-	-
Ουγγαρία	77,70	-	5,04	-	15,83	1,43	-	-	-	-
Γαλλία	35,21	38,03	2,82	1,41	15,49	7,04	-	-	-	-
Αυστρία	57,81	14,06	4,69	1,56	20,31	-	-	1,56	-	-
Αγγλία	39,02	9,76	4,88	-	9,76	14,63	21,95	-	-	-
Σουηδία	76,92	20,51	2,57	-	-	-	-	-	-	-
Ολλανδία	73,53	17,65	5,88	-	-	-	-	-	2,94	-
Ιταλία	82,15	3,57	7,14	-	-	-	-	-	7,14	-
Δανία	40,00	16,00	4,00	-	28,00	12,00	-	-	-	-
Φινλανδία	54,17	45,83	-	-	-	-	-	-	-	-
Ελβετία	55,55	38,89	5,56	-	-	-	-	-	-	-
Βέλγιο	69,22	15,39	-	-	15,39	-	-	-	-	-
Βουλγαρία	100,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Οι πρώτες πέντε διαδρομές αποτελούσαν το 59,7 % των εκτελουμένων δρομολογίων. Σ' αυτές εμφανίζεται το Ιράκ σαν προορισμός σε ποσοστό 74,5 %.

Τα μισά περίπου οχήματα ξεκινούσαν από τις πρώην Σοσιαλιστικές χώρες της Ευρώπης. Ο αριθμός των φορτηγών των Ανατολικών χωρών (41,9 %) θα ήταν αισθητά μεγαλύτερος αν δεν έπαυαν οι Βούλγαροι να χρησιμοποιούν το λιμάνι του Βόλου για τις μεταφορές τους. Οι Ανατολικές χώρες έστελναν εμπορεύματα:

στο Ιράκ	83,8 %
Κουβέιτ	7,9 %
Συρία	4,8%
Άλλες χώρες	3,5%

Τα αυτοκίνητα των Βαλκανικών χωρών αντιπροσώπευαν το 39,3% του συνολικού αριθμού των μεταφορών. Οι χώρες των Βαλκανίων έστελναν εμπορεύματα κυρίως στο Ιράκ (84,4 %).

10.2 Που έστελνε τα εμπορεύματά της η κάθε χώρα

Οι βασικότερα ενδιαφέρουσες χώρες έστελναν τα εμπορεύματα τους στις Αραβικές χώρες ως εξής:

Η Γερμανία προς:	Συρία	57,2 %
	Ιορδανία	10,2 %
	Ιράκ	9,4 %
	Άλλες χώρες	23,2 %
Η Γιουγκοσλαβία προς:	Ιράκ	98,3 %
	Άλλες χώρες	1,7 %
Η Ελλάδα προς:	Ιράκ	62,3%
	Ιορδανία	13,2%
	Κουβέιτ	10,8%
	Άλλες χώρες	13,7%
Η Πολωνία προς:	Ιράκ	56,8%
	Κουβέιτ	27,8%
	Συρία	7,5%
	Άλλες χώρες	7,9%
Η Ουγγαρία προς:	Ιράκ	77,7%
	Συρία	15,8%
	Άλλες χώρες	16,5%

ΠΙΝΑΚΑΣ 15
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
ΠΟΥ ΦΘΑΝΟΥΝ ΣΕ ΚΑΘΕ ΑΡΑΒΙΚΗ ΧΩΡΑ
%

<u>ΙΡΑΚ</u>		<u>ΣΑΟΥΔ. ΑΡΑΒΙΑ</u>	
Γιουγκοσλαβία	42,1	Γερμανία	28,7
Ελλάδα	16,9	Ελλάδα	19,1
Πολωνία	11,6	Γαλλία	17,2
Ουγγαρία	8,8	Φινλανδία	7,0
Γερμανία	4,5	Αυστρία	5,7
Αυστρία	3,0	Σουηδία	5,1
Άλλες χώρες	13,1	Ελβετία	4,5
		Άλλες χώρες	12,7
<u>ΙΟΡΔΑΝΙΑ</u>		<u>ΚΟΥΒΕΙΤ</u>	
Γερμανία	43,2	Πολωνία	52,6
Ελλάδα	31,7	Ελλάδα	27,1
Πολωνία	7,2	Γερμανία	7,5
Ουγγαρία	5,0	Αγγλία	4,5
Άλλες χώρες	12,9	Άλλες χώρες	8,3
<u>ΣΥΡΙΑ</u>		<u>ΛΙΒΑΝΟΣ</u>	
Γερμανία	77,9	Γερμανία	78,7
Ουγγαρία	5,1	Πολωνία	17,0
Πολωνία	4,4	Άλλες χώρες	4,3
Ελλάδα	3,3		
Άλλες χώρες	9,3		

Παρουσιάζονται τα δρομολόγια των κυριότερων χωρών, που αντιπροσώπευαν το 97,3% των εκτελεσθέντων δρομολογίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16
ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ – ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ RORO
ΒΟΛΟΥ - ΣΥΡΙΑΣ
ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
(%)

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	ποσοστό
1. Τρόφιμα	18,75
2. Αγροτικά προϊόντα (εκτός από όσα βρίσκονται στην κατηγορία των τροφίμων)	0,10
3. Ορυκτά	0,15
4. Μέταλλα και προϊόντα βιομηχανίας μετάλλου	2,90
5. Χημικά προϊόντα – φάρμακα	1,05
6. Πετρελαιοειδή	0,05
7. Υφάσματα – ενδύματα και άλλα είδη αμφίεσης	2,65
8. Τμήματα προκατασκευών – λυόμενα	9,30
9. Οικοδομικά υλικά, επίπλωση σπιτιών, οικιακός εξοπλισμός	6,80
10. Διάφορα άλλα υλικά	9,60
11. Αυτοκίνητα	23,50
12. Εργαλεία, μηχανές, μεταλλικές κατασκευές και υλικά τους, ανταλλακτικά, εξοπλισμός	14,45
13. Άλλες κατασκευές, μικροαντικείμενα και είδη χειροτεχνίας	1,50
14. Άλλα βιομηχανικά προϊόντα	3,40
15. Είδη γενικού εμπορίου	5,80

Περισσότερα και αναλυτικότερα στοιχεία για τους προορισμούς των αυτοκινήτων κάθε χώρας φαίνονται στον πίνακα 14.

Τα οχήματα που έφθαναν σε καθεμιά από τις χώρες της Μέσης Ανατολής είχαν τις αφετηρίες που φαίνονται στον 15.

10.3 Ερώτηση 3: Τι μετέφερε ο κάθε οδηγός

Στο ερωτηματολόγιο που συμπλήρωνε κάθε οδηγός δήλωνε και το φορτίο που μετέφερε.

Η κατάταξη των φορτίων σε 15 κατηγορίες υπαγορεύτηκε από τις συγκεκριμένες ανάγκες των εμπορευματικών μεταφορών της πορθημιακής γραμμής. Αγνοήθηκαν βασικές κατηγορίες φορτίων, επειδή δεν παρουσιάζονταν στη γραμμή.

Οι κατηγορίες, στις οποίες κατατάχθηκαν τα φορτία είναι οι έξης:

- 1) Τρόφιμα.
- 2) Αγροτικά προϊόντα (όλα, εκτός από όσα περιλαμβάνονται στα τρόφιμα).
- 3) Ορυκτά.
- 4) Μέταλλα και τα προϊόντα της βιομηχανίας μετάλλου (λαμαρίνες κλπ.).
- 5) Χημικά προϊόντα και φάρμακα.
- 6) Πετρελαιοειδή
- 7) Υφάσματα-ενδύματα και άλλα είδη αμφίεσης.
- 8) Τμήματα προκατασκευών-λυόμενα.
- 9) Οικοδομικά υλικά, επίπλωση σπιτιών, οικιακός εξοπλισμός
- 10) Διάφορα άλλα υλικά.
- 11) Αυτοκίνητα.
- 12) Εργαλεία, μηχανές, μεταλλικές κατασκευές, ανταλλακτικά, εξοπλισμός.
- 13) Άλλες κατασκευές, μικροαντικείμενα, χειροτεχνία.
- 14) Άλλα βιομηχανικά προϊόντα.
- 15) Είδη γενικού εμπορίου.

Στον πίνακα 16 φαίνονται τα ποσοστά των φορτίων που διακινήθηκαν κατά κατηγορία. Τα ποσοστά αυτά, που αναφέρονται στον συνολικό αριθμό των οχημάτων, δείχνουν ότι το μεγάλο ενδιαφέρον των μεταφορών συγκεντρώνονταν στα αυτοκίνητα "export" και τα τρόφιμα. Οι δύο αυτές κατηγορίες φορτίων αντιπροσώπευαν το 42,25 % του συνολικού αριθμού των μεταφερθέντων ειδών.

Θα άξιζε να σταθούμε πιο πολύ στις μεταφορές αυτοκινήτων, που αγοράζονταν στην Ευρώπη και μεταφέρονταν άδεια στους αγοραστές της Μ. Ανατολής. Τα αυτοκίνητα αυτά προέρχονταν κυρίως από τη Γερμανία (91,8%) και διάφορες άλλες Ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία 2,5%, Ελλάδα 1,3%, Αυστρία 1,2% κ.ο.κ.). Κατευθύνονταν στη Συρία (65,8%), στην Ιορδανία(10,8%), στον Λίβανο (7,6%) ,στο Ντουμπάι (7,2%) , στο Ιράκ (4,7%), στο Κουβέιτ (2,9%), στο Αμπού-Ντάμπι (0,6%) και στη Σαουδική Αραβία (0,4 %).

Οι Βασικές, όμως, διαδρομές που εξυπηρετούσαν την μεταφορά αυτοκινήτων ήταν:

Γερμανία - Συρία	(60,5%)
Γερμανία - Ιορδανία	(10,4%)
Γερμανία - Ντουμπάι	(7,2%)
Γερμανία - Λίβανος	(7,2%)

Οι διαδρομές αυτές αντιπροσώπευαν το 85,3 % των μεταφορών άδειων αυτοκινήτων στην Μέση Ανατολή.

Στον πίνακα 17 μπορεί κανείς να δει τα ποσοστά των μεταφερομένων ειδών για κάθε χώρα της Μέσης Ανατολής, που δέχονταν προϊόντα Ευρωπαϊκά. Το βασικότερο εισαγόμενο φορτίο για κάθε χώρα ήταν:

Ιράκ: Τρόφιμα

Σ. Αραβία: Μηχανές - εργαλεία- μεταλλικές κατασκευές

Συρία: Αυτοκίνητα

Ιορδανία: Αυτοκίνητα

Κουβέιτ: Τρόφιμα

Λίβανος: Αυτοκίνητα

Κατάρ: Είδη γενικού εμπορίου

Ην. Αραβ. Εμιράτα: Μηχανές-μεταλλικές κατασκευές

Αμπου-Ντάμπι: Αυτοκίνητα

Ντουμπάϊ: Αυτοκίνητα.

10.4 Ερώτηση 4: Θα επιστρέψετε δίχως φορτίο;

Μία από τις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου αποσκοπούσε στο να διαπιστωθεί αν τα οχήματα που κατευθύνονταν στην Μ. Ανατολή επέστρεφαν άδεια ή γεμάτα. Από τα αυτοκίνητα που συμμετείχαν στην έρευνα το 79,78 % ήταν φορτηγά T.I.R. και τα υπόλοιπα ήταν οχήματα κάθε είδους, που μεταφέρονταν σε αγοραστές Άραβες κενά (export). Οι απαντήσεις των οδηγών των αυτοκινήτων της τελευταίας κατηγορίας δεν παίρνονται υπόψη στη μελέτη μας γιατί τα οχήματα αυτά ταξιδεύουν προς τη μία κατεύθυνση, άδεια και δεν εκτελούν συνεπώς εμπορευματική μεταφορά.

Ανάμεσα στους οδηγούς των T.I.R. που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο, το 73,4 % απάντησε ότι θα επιστρέψει δίχως φορτίο, το 6,4 % επρόκειτο να επιστρέψει με φορτίο, το 18,7 % δήλωσε "πιθανόν", ενώ ένα ποσοστό 1,5 % δεν απάντησε. Ανάμεσα σ' εκείνους δηλαδή, που ήταν σίγουροι για την επιστροφή τους το 91,9 % θα επέστρεφε δίχως φορτίο, ενώ μόνο το 8,1 % θα μετέφερε εμπορεύματα κατά την επιστροφή.

(Πρακτικά τα αποτελέσματα είναι συντριπτικότερα. Ελάχιστα οχήματα επέστρεφαν από τις Αραβικές χώρες φορτωμένα. Δυστυχώς, η αισιοδοξία των οδηγών του ερωτηματολογίου δεν επαληθεύθηκε συνήθως κι έτσι οι, περισσότεροι επέστρεφαν με άδεια φορτηγά).

ΠΙΝΑΚΑΣ 17

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΑΡΑΒΙΚΗ ΧΩΡΑ

Κατηγορία εμπορευμάτων	ΙΡΑΚ	Σ. ΑΡΑΒΙΑ	ΣΥΡΙΑ	ΙΟΡΔΑΝΙΑ	ΚΟΥΒΕΙΤ	ΛΙΒΑΝΟΣ	ΚΑΤΑΡ	ΗΝ. ΑΡ. ΕΜΙΡΑΤΑ	ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ	ΝΤΟΥΜΠΙΑΙ
1. Τρόφιμα	24,0	10,3	3,4	17,5	39,8	12,8	25,0	-	-	5,1
2. Αγροτικά προϊόντα (πλην τροφίμων)	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Ορυκτά	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Μέταλλα – προϊόντα βιομηχανίας, μετάλλου	4,1	3,2	0,5	4,4	0,8	-	-	-	-	-
5. Χημικά προϊόντα – φάρμακα	1,7	-	0,5	-	-	-	-	-	-	-
6. Πετρελαιοειδή	-	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Υφάσματα- ενδύματα και άλλα είδη αμφίεσης	1,3	-	0,3	25,6	-	-	-	-	-	-
8. Τμήματα προκατασκευών – λυόμενα	16,3	1,3	-	0,7	-	-	-	15,4	-	-
9. Οικοδομικά υλικά, επίπλωση σπιτιών, οικιακός εξοπλισμός	7,4	19,2	2,5	2,2	9,8	-	25,0	-	-	-
10. Διάφορα άλλα υλικά	13,6	19,2	1,1	1,5	1,5	-	-	38,5	-	-
11. Αυτοκίνητα	1,8	1,3	78,4	40,9	11,3	83,0	-	-	100,0	94,9
12. Εργαλεία – μηχανές – μετ. κατασκευές ανταλλακτικά – εξοπλισμός	17,8	30,4	8,0	4,4	3,0	2,1	-	46,1	-	-
13. Άλλες κατασκευές, μικροαντικείμενα, χειροτεχνία	2,2	1,9	0,3	0,7	-	-	-	-	-	-
14. Άλλα βιομηχ. Προϊόντα	3,1	2,3	1,0	18,2	2,2	2,1	-	-	-	-
15. Είδη γενικού εμπορίου	6,2	10,3	4,0	5,1	6,0	-	50,0	-	-	-

10.5 Ερώτηση 5 : Θα επιστρέψετε και πάλι με το πλοίο;

Το εισιτήριο που πλήρωναν οι οδηγοί κατά τη φόρτωση τους αντιπροσώπευε την αξία και της μεταβάσεως και της επιστροφής από τη Συρία. Το γεγονός αυτό βέβαια αποτελούσε ένα ευνόητο κίνητρο για να επιστρέφουν οι οδηγοί με το πλοίο. Το 96,1 % των διακινουμένων οδηγών δήλωσε ότι θα επιστρέψει στην Ευρώπη μέσω Βόλου. Το 2,4 % είπε ότι δεν πρόκειται να χρησιμοποιήσει, την Ελληνική πόλη κατά την επιστροφή. Τέλος 0,4 % απάντησαν "πιθανόν", ενώ ένα ποσοστό 1,1 % αρνήθηκε να απαντήσει. Απ' όσους δηλαδή είχαν αποφασίσει για τον τρόπο της επιστροφής τους το 97,6 % θα επέστρεφε στην πόλη του Βόλου και στη συνέχεια στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, ενώ το 2,4 % δεν γυρνά στον Βόλο.

Από τους ελάχιστους που δεν επέστρεφαν με το φεριμπότ στο Βόλο, οι μισοί περίπου θα επέστρεφαν από την Τουρκία και οι υπόλοιποι είτε με διάφορους άλλους τρόπους είτε δεν επεξεργούσαν τον τρόπο της επιστροφής τους. Ακόμα, πολλοί από τους οδηγούς που επέστρεφαν μέσω του Βόλου, παρανοώντας το νόημα της ερώτησης δήλωναν τον τρόπο με τον οποίο θα επέστρεφαν αν δεν χρησιμοποιούσαν το λιμάνι της χώρας μας. Οι περισσότεροι έγραφαν ότι θα επέστρεφαν οδικώς από την Τουρκία αν δεν γύριζαν στον Βόλο, άλλοι πάλι θα προτιμούσαν την ανάλογη πορθμειακή γραμμή Γιουγκοσλαβίας-Συρίας, ενώ μερικοί οδηγοί έγραφαν πως θα άφηναν τα αυτοκίνητα τους σε άλλους οδηγούς και θα επέστρεφαν στη χώρα τους αεροπορικώς.

10.6 Ερωτήσεις 6-7: Η ποιότητα της προσφερόμενης εξυπηρέτησης

Οι δύο τελευταίες ερωτήσεις του ερωτηματολογίου διερευνούν την ποιότητα της πραγματοποιούμενης διαμετακόμισης. Ο οδηγός καλούνταν να εκδηλώσει την προτίμηση του ανάμεσα στο Βόλο και τα Συριακά λιμάνια και ακόμα να καταγράψει τα προβλήματα που αντιμετώπιζε στο Βόλο. Η προτίμηση που εκδηλώθηκε με ένα πολύ μεγάλο ποσοστό υπέρ του Ελληνικού λιμανιού.

Συγκεκριμένα, το 69,3 % των οδηγών που ερωτήθηκαν απάντησαν ότι προτιμούσαν τον Βόλο από τα Συριακά λιμάνια. Το 7,1 % προτιμούσε την εξυπηρέτηση που προσφέρονταν στη Συρία, απ' αυτούς το 1,5 % πήγαινε στη Λαττάκεια και το 5,6 στην Ταρτούς. Το 10,3 % δεν έβρισκε διαφορά στην εξυπηρέτηση και δήλωνε ότι εξυπηρετούνταν το ίδιο και στις δύο χώρες, ενώ ένα ποσοστό 11,2 % δεν έδωσε σαφή απάντηση ή δεν απάντησε καθόλου για διάφορους λόγους. (Πρώτο ταξίδι για πολλούς οδηγούς κ.λπ.).

Εκείνοι δηλαδή, που έδωσαν κάποια απάντηση προτιμούσαν σε ποσοστό 78,0 % τον Βόλο, 8,1 % τα Συριακά λιμάνια, ενώ το 13,9 % δεν έβρισκε διαφορά στην εξυπηρέτηση. Τέλος, αν απομονωθεί το δείγμα που έδωσε σαφή απάντηση υπέρ κάποιου από τα λιμάνια, η προτίμηση αυτή εντοπίζεται σε ποσοστό 90,7 % υπέρ του Βόλου και σε 9,3% υπέρ κάποιου Συριακού λιμανιού.

10.7 Τα προβλήματα των οδηγών

Οι οδηγοί που συνεργάστηκαν στην έρευνα ερωτηματολογίου κατέγραψαν ένα πλήθος προβλημάτων (μικρών ή μεγάλων) που αντιμετώπιζαν στην πόλη και το λιμάνι του Βόλου. Ανάμεσα στους 1301 οδηγούς που ρωτήθηκαν, οι 760, δηλαδή ένα ποσοστό 58,4 %, δεν εντόπισαν συγκεκριμένο πρόβλημα ("δεν ξέρω", "δεν έχω προβλήματα στο Βόλο"), ή δεν απάντησαν. Βέβαια, το ποσοστό αυτό των οδηγών δεν αποτελούνταν μόνο από τους πλήρως ικανοποιημένους αλλά και από εκείνους που δεν είχαν κάποια απάντηση έτοιμη ή (κι αν είχαν) δίσταζαν να την δώσουν. Ακόμα, πολλοί δεν θα θεωρούσαν σημαντικά τα όσα μικροπροβλήματα αντιμετώπιζαν στον Βόλο, συγκρινόμενα με το πλήθος εκείνων που υφίστανταν στη Συρία. Όποια και αν είναι η ερμηνεία του σημαντικού αυτού ποσοστού, κατ' ανάγκη θα περιοριστούμε στην ανάλυση των απαντήσεων των υπολοίπων οδηγών.

Ο αριθμός που παρατίθεται σε κάθε πρόβλημα είναι ενδεικτικός του πόσοι οδηγοί το επεσήμαναν και σαν ποσοστό αναφέρεται στο σύνολο των οδηγών που απάντησαν συγκεκριμένα, προτείνοντας κάποιο πρόβλημα. (Ευνόητο είναι ότι το άθροισμα των αριθμών αυτών δεν δίνει 100 γιατί πολλοί οδηγοί πρότειναν για λύση περισσότερα από ένα προβλήματα).

Το μεγάλο μέρος της ταλαιπωρίας πρέπει να εντοπίζονταν μέσα στο λιμάνι κατά την αναμονή της φόρτωσης των οχημάτων για την Μέση Ανατολή, καθώς το 93,9 % των οδηγών εντόπιζε την ταλαιπωρία του σ' αυτό το στάδιο. Απ' αυτούς, ένα ποσοστό 10,2 % απαντούσε γενικόλογα ότι έχει πρόβλημα στο Τελωνείο και την αναμονή - δίχως άλλες επεξηγήσεις - ενώ οι περισσότεροι εξειδίκευαν το πρόβλημα τους στην έλλειψη καταλλήλων εγκαταστάσεων (31,3 %) και στη διεκπεραίωση των διαδικασιών - ποιότητα εξυπηρέτησης (52,5 %). Ας δούμε, όμως, πιο συγκεκριμένα τα κυριότερα προβλήματα αυτής της κατηγορίας:

1. Εγκαταστάσεις:

Μ' αυτή την απάντηση και δίχως περισσότερες επεξηγήσεις άπαντα το 0,8% και ασφαλώς υπονοεί όλα τα παρακάτω αναφερόμενα προβλήματα.

2. Εγκαταστάσεις υγιεινής:

Η έλλειψη καταλλήλων εγκαταστάσεων υγιεινής επισημαίνεται από το 13,8 %. Πολλοί οδηγοί εξειδικεύουν την απάντησή τους και την εντοπίζουν στην έλλειψη σωστών λουτρών και το περιορισμένο του αριθμού των ήδη υπαρχόντων (8,3 %).

4. Ασυνέπειες δρομολογίων, και αργοπορίες των πλοίων:

Το πρόβλημα αυτό, επισημάνθηκε από πολλούς οδηγούς (11,4 %). Δυστυχώς, η συνέπεια στην τήρηση των δρομολογίων χαρακτήριζε μόνο την μία από τις δύο εταιρείες, τουλάχιστον κατά το χρονικό διάστημα που εκτελέστηκε το ερωτηματολόγιο (Νοέμβριος-Δεκέμβριος '80). Πολλές φορές είχε παρατηρηθεί το φαινόμενο του "μπλάκ-άουτ" καθώς και αυτό της εκτέλεσης του δρομολογίου σε εννέα ημέρες αντί τεσσάρων που ήταν και το συνηθισμένο. ("Ας υπολογίσει βέβαια κανείς και το ότι τα φορτηγά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού δεν καλύπτονταν από το ασφαλιστικό συμβόλαιο του κάθε πλοίου, γεγονός που αποδείχτηκε με το ναυάγιο του "Ζηνοβία"...). Ακόμα, παρατηρήθηκε και το φαινόμενο της εκτέλεσης δρομολογίου όταν και εφόσον συγκεντρώνονταν επαρκής αριθμός διακινουμένων.

5. Αταξίες στο κλείσιμο θέσεων – παράβαση της προτεραιότητας (8,4%).

Η προτεραιότητα δεν τηρούνταν πάντοτε. Οι πράκτορες, θορυβημένοι από την εξαφάνιση των Βουλγάρων, φρόντιζαν να εξυπηρετούν τους οδηγούς κατά τέτοιο τρόπο, που καμία ομοεθνία να μην είναι απαραίτητη και αποφασιστικής σημασίας για την γραμμή. Προτιμούσαν δηλαδή να μοιράζουν την εξυπηρέτηση, κατά τις περιόδους της αυξημένης ζήτησης, στις διάφορες εθνικότητες ή στις διεθνείς εταιρείες ακόμα κι αν έτσι παραβιάζονταν η δεοντολογία της προτεραιότητας.

6. Πυκνότητα δρομολογίων – περιορισμένες θέσεις

Μερικοί οδηγοί (3,4 %) διαμαρτύρονταν γιατί τα δρομολόγια δεν ήταν όσο χρειαζόνταν πυκνά κι έτσι οι θέσεις στο πλοίο ήταν περιορισμένες. Αν κάποιος οδηγός έχανε το πλοίο έπρεπε να περιμένει δύο ημέρες, τουλάχιστον, για να επιβιβαστεί στο επόμενο, πράγμα κουραστικό, εκνευριστικό και αντιπαραγωγικό.

7. Προβλήματα πάνω στο πλοίο

Αρκετοί οδηγοί (8,0 %) πίστευαν ότι η εξυπηρέτηση, που παρέχονταν πάνω στο πλοίο δεν ήταν αυτή που θα έπρεπε. Απ' αυτούς το (1,4 %) δεν επεξηγούσε το πρόβλημά του. Οι περισσότεροι (6,1 %) έβρισκαν άσχημη, ακατάλληλη και επικίνδυνη την διάρκεια του ταξιδιού. Άλλοι, υποστήριζαν ότι δεν είχαν την δυνατότητα ενημέρωσής τους πάνω στο πλοίο (0,2 %) ενώ μερικοί (0,4 %) υποστήριζαν ότι το ταξίδι έπαιρνε μία απρόβλεπτα μεγάλη διάρκεια.

8. Προβλήματα κατά την επιστροφή (3,6 %).

Κατά την επιστροφή του πλοίου στο λιμάνι του Βόλου οι οδηγοί υφίσταντο πολλές φορές μια σειρά από μικρές ή μεγάλες ταλαιπωρίες, που γίνονταν ιδιαίτερα αισθητές μια και επρόκειτο για το τέλος του ταξιδιού. Όταν υπήρχε η προοπτική να φτάσει το πλοίο αργά τη νύχτα στο Βόλο ανέκοπτε την ταχύτητά του, έτσι ώστε να φτάσει το πρωί, επειδή ο τελωνειακός έλεγχος εισόδου στη χώρα ήταν δύσκολο να γίνονταν νύχτα και αδύνατο μετά τα μεσάνυχτα.

Εκτός απ' αυτό, κατά την έξοδό τους από το πλοίο και την αναμονή του ελέγχου δημιουργούνταν συνωστισμός και καθυστερήσεις που ενισχύονταν από την έλλειψη ενός ειδικού υπόστεγου ελέγχου. Έτσι, ο έλεγχος κατά τις "δύσκολες" καιρικά μέρες ήταν αργός και κοπιαστικός, τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους υπαλλήλους.

Τέλος, Έλληνες οδηγοί (0,4 %) υποστήριζαν ότι έπρεπε να τυγχάνουν ειδικής μεταχειρίσεως στη διαδικασία εξόδου, γιατί ήταν οι μόνοι που βγαίνοντας γρήγορα υπήρχε ελπίδα να ξεκουραστούν σε λίγες ώρες στο σπίτι τους, πράγμα που δεν συνέβαινε με τους αλλοδαπούς. Ακόμα, οι συμπατριώτες μας οδηγοί ζητούσαν ειδική μεταχείριση στην Ελλάδα, με το αιτιολογικό ότι στις Ευρωπαϊκές χώρες τους αντιμετώπιζαν χειρότερα απ' ότι αντιμετωπίζουν τους άλλους Ευρωπαίους.

9. Πρόβλημα γλώσσας

Πολλοί οδηγοί (4,5 %) αντιμετώπιζαν πρόβλημα γλώσσας και αδυνατούσαν να συνεννοηθούν επιτυχώς με τους Έλληνες υπαλλήλους, οι όποιοι γνώριζαν – συνήθως - Αγγλικά ή Γερμανικά κι αυτά όχι επαρκώς. Το πρόβλημα ήταν ιδιαίτερα αισθητό στους Άραβες και τους κατοίκους των Ανατολικών (Σοσιαλιστικών) χωρών.

10. Διάφορα μικροπροβλήματα

- 1) Δεν βόλευε μερικούς οδηγούς ο Βόλος (0,2 %).
- 2) Όλα τα πλοία να πηγαίνουν στην Ταρτούς και κανένα στην Λαττάκεια (0,2 %).
- 3) Πολλές οι ημέρες αργίας στην Ελλάδα και λίγες οι ώρες εργασίας.
(Διαμαρτύρονταν κυρίως οι Άραβες – 0,6 % -, που όπως είναι γνωστό έχουν σαν αργία τους μόνο το πρωί της Παρασκευής)
- 4) Πρόβλημα πετρελαίου αντιμετώπιζαν από χώρα σε χώρα μερικοί οδηγοί (0,6 %) καθώς η ποσότητα που μπορούσε να έχει κανείς στο ρεζερβουάρ του, έχει σε μερικές Αραβικές χώρες περιορισμούς.

10.8 ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ

1675 οχήματα που επέστρεφαν από τις Αραβικές χώρες χρησιμοποιήθηκαν σαν δείγμα, από το οποίο θα προέκυπταν στοιχεία για την προέλευση και τον προορισμό των οχημάτων. Η σκοπιμότητα αυτής της επιπρόσθετης δειγματοληψίας ήταν φανερή: Ξεκινούν τα οχήματα από τις χώρες στις οποίες μετέφεραν εμπορεύματα ή πραγματοποιείται ενδιάμεσο εμπόριο;

Τα οχήματα που προαναφέρθηκαν αντιπροσώπευαν το 3,9 % του συνολικού αριθμού διακινηθέντων αυτοκινήτων κατά το 1980 και το 9,1 % του συνολικού αριθμού επιστρεφόντων οχημάτων. Τα στατιστικά δελτία που συμπλήρωσαν οι αρμόδιοι τελωνειακοί υπάλληλοι για τα οχήματα αυτά κατά την έξοδο τους από τον χώρο του Τελωνείου δίνουν τις ακόλουθες αφετηρίες:

Ιράκ	29,1 %
Συρία	28,4 %
Ιορδανία	17,6 %
Σ. Αραβία	15,2 %
Κουβέιτ	9,6 %
Διάφορα	0,1 %

Επιφυλάξεις σοβαρές εκφράζονται για τα οχήματα που δήλωναν ότι προέρχονταν από την Συρία. Όπως είναι γνωστό, η Συρία είναι το τελευταίο πριν από την χώρα μας σύνορο της διαδρομής από τις χώρες της Ανατολής προς την Ελλάδα. Οι οδηγοί, λοιπόν, στην πλειοψηφία τους (άνω του 95 %) δίχως φορτίο, άρα και δίχως δεσμεύσεις, δεν ήταν υποχρεωμένοι να εξηγούν όλη τους την διαδρομή στις Αραβικές χώρες κι έτσι σαν χώρα της προέλευσης τους αναφέρονταν η Συρία.

Οι βασικότερες χώρες προορισμού των οχημάτων:

Ελλάδα	29,0 %
Γιουγκοσλαβία	24,0 %
Πολωνία	12,8 %
Ουγγαρία	11,0 %
Γαλλία	4,1 %
Αυστρία	3,6 %
Γερμανία	3,2 %
Διάφορες χώρες	12,3 %

Τα οχήματα που έρχονταν από το Ιράκ ήταν κυρίως:

Γιουγκοσλαβικά	37,7 %
Ουγγρικά	19,5 %
Πολωνικά	12,6 %
Ελληνικά	10,9 %
Διάφορα	19,3 %

Από την Συρία² έρχονταν:

Έλληνικά	71,4 %
Γιουγκοσλαβικά	8,0 %
Γερμανικά	5,7 %
Διάφορα	14,9 %

Τα αυτοκίνητα που έρχονταν από την Ιορδανία ήταν:

Γιουγκοσλαβικά	37,3 %
Ελληνικά	23,7 %
Ουγγρικά	13,9 %
Πολωνικά	7,6 %
Διάφορα	17,5 %

Όσα φορτηγά έρχονταν από την Σαουδική Αραβία ήταν:

Γαλλικά	18,0 %
Γιουγκοσλαβικά	16,9 %
Αυστριακά	13,7 %
Πολωνικά	9,4 %
Διάφορα	42,0 %

Από το Κουβέιτ έρχονταν:

Πολωνικά	54,4 %
Γιουγκοσλαβικά	16,2 %
Ελληνικά	11,2 %
Ουγγρικά	8,8 %
Διάφορα	9,4 %

² Συστηματικά, για τα Ελληνικά φορτηγά, τα στατιστικά δελτία αναφέρουν σαν χώρα προέλευσης την Συρία.

Μία συνολική θεώρηση αυτής της απόπειρας για στατιστική στα οχήματα που επέστρεφαν, δίχως αμφιβολίες αποθαρρύνει. Η καταγραφή αφετηριών και προορισμών από τα στατιστικά δελτία του Τελωνείου δεν μπορούσε να δώσει ακριβή αποτελέσματα. Η χρησιμοποίηση ερωτηματολογίου για την επιστροφή δεν θα είχε επίσης θετικά αποτελέσματα γιατί ο τελωνειακός έλεγχος επιστροφής ήταν από την φύση του κοπιαστικός και δυσχερής, αργός και υπαίθριος. Ακόμα, η άφιξη των πλοίων γίνονταν πολλές φορές νύχτα, που φυσικά δεν προσφέρονταν για υπαίθριες στατιστικές. Όλα αυτά μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι κατ' ανάγκη θα πρέπει να αρκεστούμε στις λογικές διαβεβαιώσεις όλων εκείνων που ασχολούνταν με την υπόθεση των πορθμείων: «Τα φορτηγά στην επιστροφή είχαν σαν αφετηρία εκείνη τη χώρα, που κατά την μετάβαση ήταν ο προορισμός τους».

Η έρευνα ερωτηματολογίου απέδειξε την άνοδο των Γιουγκοσλαβικών φορτηγών και την πρωτοπορία τους στις εμπορευματικές μεταφορές μέσω του Βόλο από τα μέσα του 1980 και μετά., μιας και τα Γερμανικά οχήματα που βρίσκονταν στην κορυφή αποτελούσαν κατά μεγάλο ποσοστό αυτούσιο εμπόρευμα και δεν επέστρεφαν.

Σαν χώρα προορισμού το Ιράκ συγκέντρωνε το ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού εμπορικού κόσμου, μια και το 56,1% των αυτοκινήτων πήγαιναν στην χώρα αυτή. Οι συχνότερα εμφανιζόμενες διαδρομές ήταν η Γιουγκοσλαβία- Ιράκ και Γερμανία- Συρία. Συνήθως μεταφέρονταν στις Αραβικές χώρες αυτοκίνητα (σαν αντικείμενα εμπορίας), τρόφιμα και μηχανές. Τα φορτηγά που πήγαιναν στην Συρία και από εκεί στις υπόλοιπες χώρες, σχεδόν πάντοτε επέστρεφαν άδεια (σε ένα τρομερά μεγάλο ποσοστό) και η επιστροφή αυτή γινόταν, συνήθως και πάλι με το φεριμπότ (και όχι με άλλους τρόπους, όπως μέσω Τουρκίας ή με τα Γιουγκοσλαβικά πορθμεία).

Η πλειοψηφία των οδηγών ήταν ευχαριστημένοι από την προσφερόμενη στον Βόλο εξυπηρέτηση, ενώ είχαν πολύ μεγάλα και μερικές φορές αξεπέραστα προβλήματα στα Συριακά λιμάνια. Όμως, άσχετα απ' αυτό, εντοπίζονταν από τους ίδιους τους οδηγούς μια σειρά από προβλήματα και ελλείψεις του Ελληνικού λιμανιού, που έπρεπε να διορθωθούν για να ανέβει περισσότερο η στάθμη της εξυπηρέτησης. Τα προβλήματα αυτά αναφέρονταν σε ελλείψεις εγκαταστάσεων (κυρίως υγιεινής), σε έλλειψη βασικών άλλων εξυπηρετήσεων ή ανεπάρκειά τους, στις καθυστερήσεις, στις ψηλές τιμές των κομίστρων κ.α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11 : Σημασία και Επιπτώσεις της πορθμειακής γραμμής στην πόλη του Βόλου

11.1 Σημασία

Η επιλογή του Βόλου ως διαμετακομιστικού κέντρου, απέδειξε ότι πραγματικά βασίστηκε σε αντικειμενικά πλεονεκτήματα. Χιλιάδες αυτοκίνητα της Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης διακινήθηκαν μέσω του Βόλου, μεταφέροντας προς ή από την Μέση Ανατολή εμπορεύματα. Η λειτουργία της γραμμής παρουσίασε και αρκετές ατέλειες, αυτό όμως δεν εμπόδισε πολλούς ξένους οδηγούς να την προτιμούν, χάρη στα αναμφισβήτητα προσόντα της.

Τα κέρδη για την εθνική οικονομία ήταν σημαντικά, άμεσα – με τη μορφή συναλλάγματος – αλλά και έμμεσα, με την ανάπτυξη των γενικότερων πολιτιστικών και εμπορικών συναλλαγών με τις Αραβικές χώρες. Από την άλλη πλευρά όμως, το λιμάνι του Βόλου βρέθηκε τελείως απροετοίμαστο και ανέτοιμο, με ανεπαρκή υποδομή για την αντιμετώπιση της αυξημένης κίνησης. το σπουδαιότερο είναι ότι για την πόλη προέκυψε μία σημαντική ενόχληση από την διακίνηση των φορτηγών, δίχως παράλληλα να υπάρχουν άμεσα οφέλη γι' αυτήν και τούς κατοίκους.

11.2 Επιδράσεις της διαμετακομιστικής γραμμής για την πόλη.

Η γεωγραφική θέση του Βόλου μέσα στον Ελληνικό χώρο, θέση κεντρική ανάμεσα στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας και ακόμα ο γεωγραφικός της προορισμός σαν φυσικής διεξόδου της Θεσσαλίας στη θάλασσα, ήταν βασικοί παράγοντες που αναδείκνυαν πάντοτε το λιμάνι της πόλης στην πρώτη σειρά του πανελληνίου ενδιαφέροντος. Ενδιαφέρον του ναυτικού, βιομηχανικού, εμπορικού και γεωργικού κόσμου μια και η Θεσσαλική - Φθιωτική ενδοχώρα ζούσε απ' αυτές ακριβώς τις δραστηριότητες. Η έντονη, μάλιστα, βιομηχανική και βιοτεχνική ανάπτυξη της περιοχής ήταν στενά συνδεδεμένη με την παρουσία του λιμανιού.

Η θέση, λοιπόν, του λιμανιού και οι οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων της περιοχής ήταν βασικοί και γενεσιουργοί παράγοντες για την ιστορική εξέλιξη του λιμανιού.

Ενώ ο χαρακτήρας του λιμανιού του Βόλου ήταν περίπου τοπικός κι αυτή η τοπικότητά του το είχε αναδείξει σ' ένα παραδοσιακό λιμάνι, αρκετά μεγάλο ενδιαφέροντος, ή επιλογή της πόλης σαν σταθμού για την πρόσβαση της Ευρωπαϊκής παραγωγής στην πλούσια αγορά της Μέσης Ανατολής αποτέλεσε μία παρεμβολή στη φυσική και ιστορική εξέλιξη του λιμανιού και είχε τις παρακάτω συνέπειες – αλλοιώσεις :

- 1) τη διεύρυνση του χαρακτήρα του από τοπικό λιμάνι σε διεθνές.
- 2) Τη διεθνοποίηση με την ιδιαίτερη περιορισμένη έννοια του σταθμού της αφετηρίας και της άφιξης αλλοδαπών φορτηγών αυτοκινήτων.

3) Τη διακίνηση φορτίων χωρίς τη μεσολάβηση τοπικού εργατικού δυναμικού (φορτοεκφορτώσεις) και δίχως τη χρησιμοποίηση του τεχνικού εξοπλισμού του λιμανιού.

4) Εξυπηρέτηση αναγκών για θαλάσσιες μεταφορές όχι της τοπικά ευρύτερης ελληνικής περιοχής αλλά εξαγωγών ευρωπαϊκών χωρών προς τις Αραβικές χώρες.

Η μορφή αυτή της λειτουργίας του λιμανιού αλλοίωσε τον χαρακτήρα του. Οι συνέπειες αυτής της αλλοίωσης ήταν :

1) Ή ανεπάρκεια του χώρου του λιμανιού να εξυπηρετήσει τη λειτουργία της ειδικής αυτής μορφής διαμετακομιστικής γραμμής.

2) Δέσμευση ζωτικού χώρου για την εξυπηρέτηση του κυρίως(συμβατικού) λιμανιού από την κατάληψή του απ' τις ραγδαία αυξανόμενες ανάγκες του διαμετακομιστικού κέντρου.

3) Απρογραμμάτιστη διόγκωση ενός τομέα δραστηριότητας του λιμανιού, με αναπόφευκτες διεθνείς δεσμεύσεις για απεριόριστη χρήση του.

4) Αμφισβητήσιμη και ισχνή σχέση της διαμετακομιστικής ανάπτυξης του λιμανιού με την τοπική οικονομία.

5) Στασιμότητα απασχόλησης παρά την αύξηση των διακινούμενων φορτίων.

6) Απώλεια εσόδων του Λιμενικού Ταμείου.

7) Δυσμενείς κοινωνικές επιπτώσεις.

Για την περίπτωση του Δήμου Βόλου, χωρίς να υπολογίζονται άλλες επιβαρύνσεις, αρκεί να σημειωθεί ότι κινούνταν και παρέμεναν μέσα στην πόλη περισσότερα από 50.000 μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα, πού διακινούνταν προς και από τις Αραβικές χώρες, μεταφέροντας φορτία συνολικού βάρους 1.500.000 - 2.000.000 τόνων. Οι φθορές των οδοστρωμάτων της πόλης και οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις ήταν συνεπώς, αναπόφευκτες. Έπρεπε ο Δήμος Βόλου να επωμισθεί τις δαπάνες πού απαιτούνται για διανοίξεις, κατασκευές και συντηρήσεις οδών, για τις κυκλοφοριακές και καθοδηγητικές σημάνσεις τους, για τοποθετήσεις σηματοδοτών, για τη δημιουργία και λειτουργία πάρκινγκ κλπ. Παράλληλα ή διατήρηση της καθαριότητας των κοινοχρήστων χώρων πού βρίσκονταν στην πρόσοψη της πόλης, μετά από την σημαντική αύξηση των φορτηγών. Που διακινούνταν, προϋποθέτει εντατικοποίηση της λειτουργίας της υπηρεσίας καθαριότητας, πράγμα που αύξησε το κόστος της.

Σ' όλες τις επιπτώσεις που προαναφέρθηκαν ας προστεθεί και η εμφάνιση πλήθους "κακόφημων" κέντρων στην καρδιά της πόλης, πράγμα τελείως ξένο για τον Βόλο εκείνη την εποχή. Τα κέντρα αυτά, προάγοντας την γκανγκστερικού τύπου διαφθορά, όχι μόνο εκμεταλλεύονταν κατά τον αισχρότερο τρόπο τους διακινούμενους οδηγούς, αλλά αποτέλεσαν και πηγή κινδύνου για την πόλη, μια και τα χρήματα των κάθε λογής διερχομένων ήταν πάντοτε μία πηγή έλξης για τους επιτήδειους τύπους του υποκόσμου.

Κεφάλαιο 12 : Προοπτική σύνδεσης Βόλου-Σμύρνης²

12.1 Εισαγωγή

Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη (COM 99/0317) αποτελεί μία επιδιωκόμενη εναλλακτική για τις βιώσιμες μεταφορές. Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δεδομένης της μεγάλης επιβάρυνσης που υφίστανται τα χερσαία, και ιδιαίτερα τα οδικά, μεταφορικά δίκτυα από τη διέλευση μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, εξετάζεται η διοχέτευση ενός σημαντικού τμήματος του φόρτου αυτού στη θαλάσσια οδό. Η μετατόπιση αυτή μπορεί να τονώσει το μέγεθος της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας, να μειώσει το κόστος για τους χρήστες και να ανακουφίσει τα οδικά δίκτυα από περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις, ηχορύπανση και ατυχήματα.

Ειδικά στην Ανατολική Μεσόγειο η ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν αποτελεί απλά επιλογή τρόπου μεταφοράς φορτίων αλλά στρατηγική ανάγκη. Η ανάγκη αυτή πηγάζει από την κακή κατάσταση της οδικής και σιδηροδρομικής υποδομής των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, τη συμφόρηση που υφίσταται το οδικό δίκτυο της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης, αλλά και από το γεγονός ότι η ύπαρξη της θαλάσσιας οδού αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα για την αύξηση της κυκλοφορίας διαμετακόμισης μέσα από τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης, όπως και για τη σύνδεση των χωρών της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης με τη Μέση Ανατολή.

Μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει αντιληπτά από τους χρήστες τα πλεονεκτήματα της μεταφοράς των φορτίων τους μέσω της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, ως τμήμα συγκεκριμένων διαδρόμων συνδυασμένων μεταφορών. Σημαντικοί ανασταλτικοί παράγοντες όπως οι υψηλοί ναύλοι των συγκεκριμένων ναυτιλιακών γραμμών και η, μέχρι σήμερα, έλλειψη μοντέλων και συστημάτων παρακολούθησης των διαμετακομιζόμενων φορτίων αποτελούν τις αιτίες για τις οποίες δεν γίνεται αντιληπτή η μείωση που επιτυγχάνεται στο συνολικό χρόνο μεταφοράς και στο συνολικό κόστος διαδρομής.

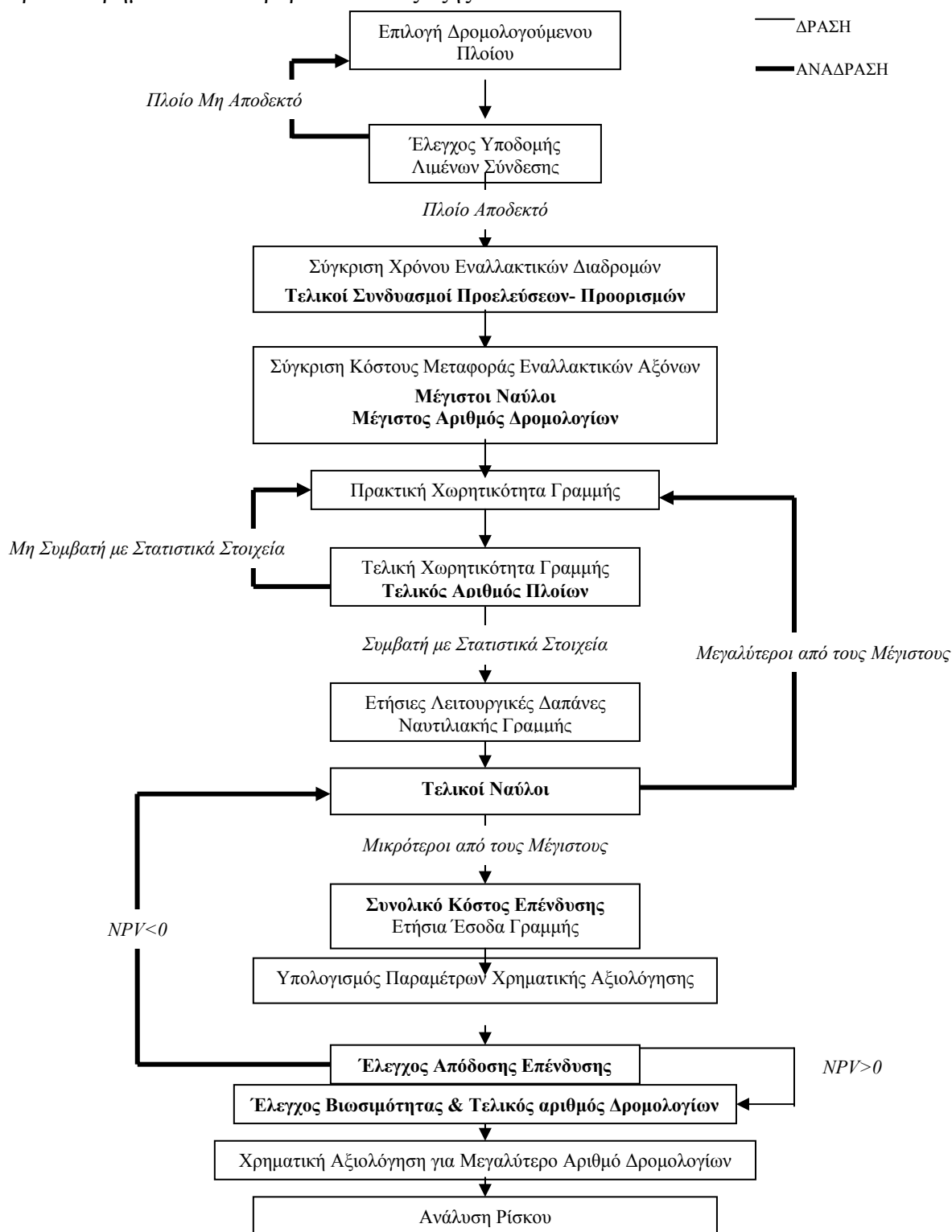
Σκοπός της παρούσας έκθεσης είναι η παρουσίαση μίας μεθοδολογίας αξιολόγησης της λειτουργίας ναυτιλιακών γραμμών μικρών αποστάσεων που αποτελούν τμήματα διαδρόμων συνδυασμένων μεταφορών, και συγκριτικής αξιολόγησης αυτών έναντι των ενιαίων οδικών μεταφορών φορτίων (μη διαμετακομιστικές οδικές μεταφορές), που μπορεί να αποτελέσει εργαλείο για την προώθηση νέων επενδύσεων δρομολόγησης πλοίων σε αντίστοιχες γραμμές και για την ευαισθητοποίηση των μεταφορικών εταιριών στην προώθηση των φορτίων τους μέσω

² Το παρόν κείμενο με τίτλο ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΠΙΡΡΟΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ: *πάρθηκε από τους Δημήτριο Α. Τσαμπούλα Αν. Καθηγητή Ε.Μ.Π. Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής τηλ.: 0030 210 7721367, fax: 0030 210 7722404 e-mail: dtsamb@central.ntua.gr και Γεώργιο Π. Παπαδέλλη Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ Κύπρου 41, 15343, Αγία Παρασκευή τηλ.: 0030 210 6396357, fax: 0030 210 7481359 e-mail: consul03@germanosnet.gr*

της θαλάσσιας οδού. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται εφαρμογή της μεθοδολογίας στην εξέταση της βιωσιμότητας της σύνδεσης Βόλου-Σμύρνης, δύο σημαντικών λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου.

12.2 Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που εφαρμόζεται για τη διερεύνηση της βιωσιμότητας ναυτιλιακών γραμμών μικρών αποστάσεων στην Ανατολική Μεσόγειο ακολουθεί 12 βασικά βήματα που διαρθρώνονται ως εξής :



Η βιωσιμότητα μίας ναυτιλιακής γραμμής μικρών αποστάσεων στην Ανατολική Μεσόγειο εξαρτάται κατ' αρχήν από τέσσερις σημαντικούς παράγοντες:

1. Τον αριθμό δρομολογίων των πλοίων
2. Το ύψος των ναύλων
3. Την πρακτική χωρητικότητα της ναυτιλιακής γραμμής
4. Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της ναυτιλιακής γραμμής, που αποτελεί τμήμα διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών, σε σχέση με τις ενιαίες κυρίως οδικές ή / και σιδηροδρομικές μεταφορές στον ίδιο μεταφορικό διάδρομο.

Αναλυτικά, τα βήματα της μεθοδολογίας διαρθρώνονται στα εξής:

1.1 Επιλογή Δρομολογούμενου Πλοίου

Το πρώτο βήμα αφορά την επιλογή του πλοίου που θα δρομολογηθεί στην υπό εξέταση γραμμή. Για τις ναυτιλιακές γραμμές μικρών αποστάσεων στην Ανατολική Μεσόγειο έχουν επιλεγεί σύγχρονα νεότευκτα πλοία Ro-Pax (Ferry, Επιβατηγά-Οχηματαγωγά). Εξετάζονται παράγοντες όπως ο τύπος, η ηλικία, η τεχνολογία, η ταχύτητα πλεύσης και η μέγιστη χωρητικότητα.

1.2 Έλεγχος Υποδομής Λιμένων Σύνδεσης

Το πλοίο που επιλέγεται ελέγχεται έναντι της καταλληλότητας του αναφορικά με την υφιστάμενη υποδομή των λιμένων σύνδεσης, η οποία πρέπει να διασφαλίζει και να επιτρέπει την ταχεία και ασφαλή διεκπεραίωση των διαδικασιών προσόρμισης, παραβολής και πρόσδεσης των πλοίων, όπως και τη φορτοεκφόρτωση οχημάτων και αποεπιβίβαση επιβατών.

1.3 Σύγκριση Χρόνου Εναλλακτικών Διαδρομών Μετακίνησης Φορτηγών - I.X. και Υπολογισμός Κόστους Χρόνου

Η σύγκριση του χρόνου εναλλακτικών διαδρομών μεταφοράς αποτελεί το πρώτο βήμα στην κατεύθυνση του υπολογισμού των μεγίστων ναύλων της ναυτιλιακής γραμμής. Αρχικά, και δεδομένου ότι για κάθε νέο μεταφορικό σύστημα υπό σχεδιασμό είναι πολύ σημαντικός ο βαθμός αλληλεξάρτησης αυτού και της χωροταξικής μορφής συγκοινωνιακών κόμβων - αστικών κέντρων - κέντρων οικονομικής ανάπτυξης, εφαρμόζεται μοντέλο βάσει του οποίου σχηματίζονται συνδυασμοί προελεύσεων/προορισμών (κύρια αστικά κέντρα, σημεία διελεύσεων, βιομηχανικά κέντρα, τελωνεία) των δύο χωρών. Για κάθε συνδυασμό γίνεται ανάλυση και σύγκριση χρόνου πραγματοποίησης κυκλικής ενιαίας οδικής διαδρομής και κυκλικής συνδυασμένης διαδρομής, χρησιμοποιώντας παραδοχές κατά CMR σχετικά με τις στάσεις οδηγών για ανάπαυση και ελέγχους-διατυπώσεις σε συνοριακούς σταθμούς. Οι συνδυασμοί για τους οποίους προκύπτει ότι ο χρόνος συνδυασμένης διαδρομής είναι μικρότερος από το χρόνο ενιαίας οδικής διαδρομής κρατούνται για τον προσδιορισμό των μεγίστων ναύλων. Για κάθε έναν εκ των συνδυασμών, υπολογίζεται το κόστος χρόνου διαδρομής ως το κόστος του πρόσθετου χρόνου που διαρκεί η μια κυκλική διαδρομή σε σχέση με την άλλη, και αποδίδεται στην εναλλακτική που διαρκεί τον περισσότερο χρόνο.

$$C_T = C_{KM} * V_{M,T} * |T_{T,CT} - T_{T,URT}| \quad (I)$$

1.4 Σύγκριση Κόστους Μεταφοράς Μέσω των Εναλλακτικών Αξόνων για Φορτηγά - I.X. και Μέγιστοι Ναύλοι

Το τέταρτο στάδιο της μεθοδολογίας αποτελεί το δεύτερο βήμα στην κατεύθυνση του υπολογισμού των μεγίστων ναύλων της γραμμής. Για κάθε επιλεγμένο συνδυασμό προελεύσεων- προορισμών γίνεται σύγκριση του κόστους ενιαίας οδικής διαδρομής φορτηγών και I.X. και συνδυασμένης διαδρομής (ιδιωτικό πραγματικό γενικευμένο κόστος). Συγκεκριμένα λαμβάνονται υπόψη οκτώ (8) παράγοντες κόστους στα φορτηγά και επτά (7) παράγοντες στα I.X. (με μόνη διαφορά στο κόστος προσωπικού κίνησης), όπως το κόστος καυσίμων, λιπαντικών, ελαστικών, συντήρησης, απόσβεσης, χρόνου και διανυκτερεύσεων. Θεωρώντας ότι το κόμιστρο για ναυτιλιακή γραμμή είναι ενιαίο και περιλαμβάνει τη φορτοεκφόρτωση του φορτηγού, τη μεταφορά του και το κόμιστρο του οδηγού (με καμπίνα ή χωρίς), το οποίο σύμφωνα με τις περισσότερες εταιρίες περιλαμβάνεται σχεδόν πάντα στο κόμιστρο του οχήματος, γίνεται η οριακή υπόθεση ότι οι δύο εναλλακτικές διαδρομές έχουν το ίδιο κόστος. Προκύπτει σύνολο ανισώσεων και υπολογίζονται οι μέγιστοι ναύλοι της ναυτιλιακής γραμμής για φορτηγά και I.X., που είναι οι μικρότεροι από τους ελάχιστους εκ των ναύλων που προκύπτουν από όλους τους συνδυασμούς προορισμών ώστε να γίνει κάθε διαδρομή από τις εξεταζόμενες ελκυστική.

$$CRT_{1,T} + FRT_{SSS,T} + CRT_{2,T} \leq CUR_{T,T} \quad (II)$$

$$CRT_{1,PC} + FRT_{SSS,PC} + CRT_{2,PC} \leq CUR_{T,PC} \quad (III)$$

1.5 Μέγιστος Αριθμός Δρομολογίων Πλοίου και Πρακτική Χωρητικότητα Ναυτιλιακής Γραμμής – Τελική Χωρητικότητα Γραμμής και Τελικός Αριθμός Δρομολογούμενων Πλοίων

Το 5^ο στάδιο της μεθοδολογίας αποτελεί το 1^ο βήμα για τον υπολογισμό των τελικών ναύλων της εξεταζόμενης ναυτιλιακής γραμμής μικρών αποστάσεων. Λαμβάνοντας την ταχύτητα του πλοίου για πλήρες φορτίο, τους χρόνους πλόα – είσπλου – απόπλου και δεκάμηνη λειτουργία της γραμμής υπολογίζεται ο μέγιστος αριθμός δρομολογίων. Αντίστοιχα, θεωρώντας πλήρη κατάληψη του διατιθέμενου χώρου του πλοίου από φορτηγά, I.X. και επιβάτες υπολογίζεται η πρακτική χωρητικότητα της γραμμής. Στο σημείο αυτό, και χρησιμοποιώντας στατιστικά στοιχεία για μετακινήσεις φορτηγών μεταξύ των δεδομένων προορισμών - προελεύσεων μέσω οδικών διαδρομών, υπολογίζεται η τελική χωρητικότητα της γραμμής και ο τελικός απαιτούμενος αριθμός δρομολογούμενων πλοίων. Σε περίπτωση που υπάρχει μεγάλη απόκλιση από τα στατιστικά στοιχεία, εφαρμόζεται μοντέλο σύμφωνα με το οποίο γίνεται μεταβολή της πρακτικής χωρητικότητας.

$$N_{T,A} = N_{T,I} * I_A \quad (IV)$$

$$N_{PC,A} = N_{PC,I} * I_A \quad (V)$$

1.6 Υπολογισμός Ετήσιων Λειτουργικών Δαπανών Ναυτιλιακής Γραμμής

Ο υπολογισμός των ετήσιων λειτουργικών δαπανών της ναυτιλιακής γραμμής είναι σημαντικός τόσο για τον καθορισμό των τελικών ναύλων, όσο και διότι σχετίζεται με το ετήσιο κέρδος που αποφέρει η επένδυση στην πλοιοκτήτρια εταιρία και το χρόνο αποπληρωμής της αρχικής επένδυσης. Οι ετήσιες λειτουργικές δαπάνες αποτελούνται από τις ετήσιες δαπάνες θαλάσσιας διαδρομής και τις ετήσιες χρεώσεις λιμένων. Συγκεκριμένα συνυπολογίζονται δεκαπέντε (15) παράγοντες κόστους στις δαπάνες θαλάσσιας διαδρομής και επτά (7) παράγοντες στις χρεώσεις λιμένων, μεταξύ των οποίων είναι και οι ετήσιες δαπάνες καυσίμων, λιπαντικών, συντήρησης – επισκευών, ανταλλακτικών, ραδιοηλεκτρονικών, καθαρισμών, ασφάλισης, λιμενικών τελών, διαχείρισης, διαφήμισης, κατανάλωσης ύδατος, προσωπικού, απόσβεσης και φόρων.

1.7 Υπολογισμός Τελικών Ναύλων Ναυτιλιακής Γραμμής

Δεδομένου ότι τα έσοδα κάθε δρομολογίου από τη μεταφορά φορτηγών, Ι.Χ. και επιβατών πρέπει κατ' αρχήν να καλύπτουν το λειτουργικό κόστος του πλοίου για ένα δρομολόγιο μονής κατεύθυνσης, υπολογίζονται οι τελικοί ναύλοι. Σε περίπτωση που δεν προκύπτει αποτέλεσμα, γίνεται εκ νέου υπολογισμός της πρακτικής χωρητικότητας της γραμμής, με εφαρμογή του μοντέλου, αναφορά στο οποίο έγινε στο Βήμα 5.

$$N_T * FRT_{SSS,T} + N_{PC} * FRT_{SSS,PC} + N_P * FRT_{SSS,P} \geq C_{OS,I} \quad (VI)$$

1.8 Υπολογισμός Συνολικού Κόστους Επένδυσης

Το 8^ο βήμα της μεθοδολογίας αποτελεί το πρώτο στάδιο της αξιολόγησης της επένδυσης και του ελέγχου της βιωσιμότητάς της προς όφελος της ναυτιλιακής εταιρίας που θα αναλάβει να υλοποιήσει το σχέδιο επένδυσης για τη δημιουργία της νέας ναυτιλιακής γραμμής. Σκοπός της διαδικασίας αυτής είναι ο προσδιορισμός των δρομολογίων για τα οποία η ναυτιλιακή γραμμή είναι βιώσιμη. Επειδή η εκτίμηση του χρηματικού αποτελέσματος γίνεται για κάθε χρόνο ξεχωριστά αλλά και αθροιστικά για όλα τα χρόνια αξιολόγησης, οι βασικοί στόχοι είναι δύο. Ο πρώτος βασικός στόχος είναι να γίνει σε όσο το δυνατόν ταχύτερο χρόνο η αποπληρωμή των δανειακών κεφαλαίων, ώστε να αρχίσει η εισροή καθαρών εσόδων στην εταιρία. Ο δεύτερος βασικός στόχος είναι να αποδειχθεί ότι η γραμμή είναι βιώσιμη για σχετικά μικρό αριθμό δρομολογίων, έτσι ώστε η αύξηση των δρομολογίων να αποφέρει σημαντικά κέρδη, να διασφαλίσει τη σκοπιμότητα της νέας γραμμής και να προσελκύσει εταιρίες για να θέσουν το σχέδιο σε εφαρμογή.

Στα πλαίσια αυτά, χρησιμοποιώντας τις ισχύουσες τιμές αγοράς και μη συμπεριλαμβάνοντας τη διερεύνηση δευτερογενών επιπτώσεων (περιβαλλοντικές, δημιουργία θέσεων απασχόλησης, μείωση ατυχημάτων κ.α.) υπολογίζονται το συνολικό κόστος επένδυσης με εκτίμηση είκοσι (20) παραμέτρων, όπως οι δαπάνες ναυπήγησης και εξοπλισμού, μισθοδοσίας διοικητικού προσωπικού, εξοπλισμού γραφείων, σύναψης σύμβασης ναυπήγησης, παρακολούθησης ναυπήγησης, εκπαίδευσης πληρωμάτων,

δημιουργίας ή εξοπλισμού βάσης τεχνικού ελέγχου, εξοπλισμού συνεργείων, μεταφοράς πλοίου, διαφήμισης, δημοσίων σχέσεων, έντυπου υλικού, αμοιβής συμβούλων, τροποποιήσεων ναυπήγησης, εξοπλισμού λιμένων, οχημάτων, ασφαλιστρών και απρόβλεπτων δαπανών.

1.9 Υπολογισμός Ετήσιων Εσόδων Ναυτιλιακής Γραμμής

Με βάση την παραδοχή ότι η λογική με την οποία ορίζουν το ναύλο οι ναυτιλιακές εταιρίες προκύπτει από το άθροισμα του κόστους μεταφοράς και του επιδιωκόμενου κέρδους, υπολογίζονται τα ετήσια έσοδα από τη μεταφορά οχημάτων και επιβατών και την εκμίσθωση - εκμετάλλευση καταστημάτων εντός των πλοίων.

1.10 Υπολογισμός Μεγεθών για την Αξιολόγηση της Επένδυσης

Στα πλαίσια της πραγματοποίησης της αξιολόγησης της συγκεκριμένης επένδυσης, αξιοποιούνται τα προηγούμενα συνολικά μεγέθη και γίνεται υπολογισμός των δανειακών κεφαλαίων, τοκοχρεολυσίων, κερδών - ζημιών, ταμειακών ροών και χρηματικών ροών.

1.11 Αξιολόγηση της Επένδυσης

Τα κριτήρια με τα οποία πραγματοποιείται τελικά ο έλεγχος της απόδοσης της επένδυσης είναι η καθαρή παρούσα αξία (NPV) και ο εσωτερικός χρηματικός συντελεστής αποδοτικότητας (IRR).

$$NPV = \sum (AFRCF * PWF)^n, \text{ όπου } n = \text{έτη οικονομικής ζωής}$$

$$DF \text{ ώστε } \sum (AFRCF * PWF)^n = 0, \text{ όπου } PWF = 1 / (1 + DF)^n$$

Συγκεκριμένα η διαδικασία που ακολουθείται διαρθρώνεται ως εξής:

- Έλεγχος κριτηρίων με τη θεώρηση μέγιστου αριθμού δρομολογίων, πρακτικής χωρητικότητας γραμμής και τελικών ναύλων. Η διαδικασία αυτή δεν δίνει συμπεράσματα για τη βιωσιμότητα της γραμμής. Αποδεικνύει όμως ότι το σχέδιο επένδυσης για μέγιστο αριθμό δρομολογίων είναι αποδεκτό και ότι το μέγεθος των αποδόσεων είναι τέτοιο, έτσι ώστε η επένδυση να μπορεί να εξισορροπήσει τη μείωση των δρομολογίων που θα προκύψουν από τον έλεγχο βιωσιμότητας.
- Έλεγχος βιωσιμότητας της γραμμής. Ο βασικός έλεγχος που αποδίδει τον ελάχιστο αριθμό δρομολογίων για περισσότερα από τα οποία η ναυτιλιακή γραμμή είναι βιώσιμη.
- Χρηματική αξιολόγηση για αριθμό δρομολογίων μεγαλύτερο από αυτόν που προέκυψε στον έλεγχο βιωσιμότητας της γραμμής και μικρότερο από το μέγιστο αριθμό δρομολογίων. Αναλυτικός καθορισμός ναυτολογίου ανάλογα με τις θέσεις επιβατών και τις κατηγορίες μεταφερόμενων οχημάτων, ανάλυση δρομολογίων ανά περίοδο λειτουργίας της ναυτιλιακής γραμμής και καθορισμός της τελικής χωρητικότητας ανά περίοδο λειτουργίας, θέσεις επιβατών και κατηγορίες οχημάτων. Αποδεικνύεται η αποδοτικότητα της επένδυσης για το συγκεκριμένο σχεδιασμό και η ορθότητα των συμπερασμάτων του ελέγχου βιωσιμότητας.

1.12 Ανάλυση Ρίσκου

Εξετάζεται αναφορικά με το φόρτο της γραμμής, το ύψος τελών στους λιμένες, συνεκτιμώντας και τις τοπικές ιδιαιτερότητες στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

1.13 Κρίσιμα Βήματα και Ανάδραση

Τα βήματα 1.2, 1.5, 1.7 και 1.11 αποτελούν τα κρίσιμα βήματα της παραπάνω μεθοδολογίας. Τα μεγέθη που προκύπτουν στα στάδια αυτά αποτελούν παράγοντες αξιολόγησης της πορείας της μεθοδολογίας και αναπροσδιορισμού παραμέτρων (ανάδραση) για την επίτευξη των βέλτιστων αποτελεσμάτων στην κατεύθυνση της κατάληξης σε μία βιώσιμη και αποδοτική επενδυτική πρόταση.

12.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΒΟΛΟΥ-ΣΜΥΡΝΗΣ

Η μεθοδολογία εφαρμόστηκε πιλοτικά στη σύνδεση των λιμένων Βόλου – Σμύρνης και απέδωσε σημαντικά αποτελέσματα. Η επιλογή των συγκεκριμένων λιμένων βασίστηκε τόσο στη σημασία τους και τη γεωγραφική τους θέση στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, όσο και στη βάση της γραμμής που συνέδεε στο παρελθόν το λιμένα του Βόλου με το λιμένα της Λαττάκειας της Συρίας. Η γραμμή αυτή εμφάνισε πολύ αισιόδοξη προοπτική από θέμα μεταφορικού φόρτου, αγγίζοντας τα 184.269 φορτηγά στο λιμένα Βόλου σε περίοδο 6 ετών, με τα περισσότερα εθνικότητας Γερμανικής. Γίνεται έτσι αντιληπτό το μέγεθος του αριθμού φορτηγών που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει μια παρόμοια γραμμή σήμερα, όταν το 1985 η χωρητικότητα της αριθμούσε 15.350 φορτηγά ανά έτος σε μια μόνο κατεύθυνση.

Τα αποτελέσματα δύο εκ των πολλαπλών σεναρίων που εξετάστηκαν για τη συγκεκριμένη γραμμή ήταν τα παρακάτω:

Παράμετρος	Μονάδα	Τιμή
Τελικοί Ναύλοι (φορτηγά, Ι.Χ., επιβάτες)	Δρχ.	125.000, 20.000, 12.500
Σενάριο 1		
Δρομολόγια (Κυκλικές Διαδρομές)	Αριθμός	300
Τελική Χωρητικότητα (φορτηγά, Ι.Χ., επιβάτες)	Αριθμοί	20.400, 33.079, 386.640
Ετήσιες Δαπάνες Λειτουργίας ³	Δις δρχ.	4,3
Ετήσια Έσοδα	Δις δρχ.	8,5
Απόδοση Επένδυσης	%	15,5
NPV	Δις δρχ.	19,4
ΕΧΣΑ	%	22,07
Σενάριο 2		
Δρομολόγια (Κυκλικές Διαδρομές)	Αριθμός	250
Τελική Χωρητικότητα (φορτηγά, Ι.Χ., επιβάτες)	Αριθμοί	17.000, 27.566, 322.200
Ετήσιες Δαπάνες Λειτουργίας	Δις δρχ.	3,9
Ετήσια Έσοδα	Δις δρχ.	7,8
Απόδοση Επένδυσης	%	14,6
NPV	Δις δρχ.	16,9
ΕΧΣΑ	%	19,68
Υποθέσεις Εργασίας		
Μέση Πληρότητα	%	70
Επιτόκιο Αναγωγής	%	6
Ποσοστό Δανείου	%	80
Μέση Ταχύτητα Φορτηγού	Km/h	60
Παραδοχή CMR ⁴	h	5 – 7 αν παρεμβάλλεται στάση για ελέγχους

Για τη συγκεκριμένη γραμμή επελέγη η ναυπήγηση, δρομολόγηση και εκμετάλλευση ενός υπερσύγχρονου επιβατηγού - οχηματαγωγού μεγάλου μεγέθους Catamaran, εκτοπίσματος 1800 tn, ολικής χωρητικότητας 2000 κ.ο.χ., μεταφορικής ικανότητας 900-1000 επιβατών, 280 Ι.Χ επιβατικών (αν μεταφέρονται μόνο επιβατικά Ι.Χ), ενώ 77 Ι.Χ επιβατικών και 34 περίπου φορτηγών μήκους 8÷15,5m (αν μεταφέρονται επιβατικά και φορτηγά), υπηρεσιακής ταχύτητας της τάξης των 40-45 κόμβων (με δυνατότητα ανάπτυξης ταχυτήτων μεγαλύτερων των 45 κόμβων). Το πλοίο απεδείχθη κατάλληλο έναντι των εγκαταστάσεων και των δύο λιμένων.

Σχηματίστηκαν συνδυασμοί προελεύσεων/ προορισμών για τον καθορισμό της τάξης μεγέθους ναύλου, που ήταν οι: Ηγουμενίτσα – Ankara, Πάτρα – Afyon και Αθήνα – Istanbul. Με βάση εκτιμήσεις για τη χωρητικότητα της γραμμής και στατιστικά στοιχεία για κινήσεις φορτηγών από και προς προελεύσεις / προορισμούς

³ Συμπεριλαμβάνονται δαπάνες καυσίμων, λιπαντικών, συντήρησης και επισκευής, δαπάνη ανταλλακτικών υλικών και εφοδίων, δαπάνη ραδιοτηλεπικοινωνιών, καθαρισμού αποκομιδής λημμάτων, ασφάλισης, φαρικών τελών, δαπάνη διαχείρισης, διαφήμισης, δαπάνες προσωπικού, απόσβεση πλοίου, φόροι, δαπάνη προσόρμισης, παραβολής, πρόσδεσης, φορτοεκφόρτωσης αποσκευών επιβατών και κατανάλωση ρεύματος.

⁴ Χρόνοι που δαπανούνται στα σύνορα για έλεγχο διαβατηρίων και φορτίου

αποφασίσθηκε η ναυπήγηση ενός μόνο πλοίου. Με υπολογισμό δαπανών λειτουργίας ανά δρομολόγιο και για την εκτιμηθείσα χωρητικότητα γραμμής, έγινε τελικός καθορισμός τελικών ναύλων φορτηγών, Ι.Χ και επιβατών.

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν:

1. η χρηματική αξιολόγηση με τη θεώρηση του μέγιστου αριθμού των 300 δρομολογίων
2. η διερεύνηση σχετικά με τον ετήσιο αριθμό κυκλικών διαδρομών, από την οποία προέκυψε ότι ο αριθμός διαδρομών που οριακά κάνουν τη γραμμή βιώσιμη είναι 203
3. η χρηματική αξιολόγηση για 250 κυκλικές διαδρομές κατά την οποία ο εσωτερικός χρηματικός συντελεστής αποδοτικότητας (ΕΧΣΑ) υπολογίστηκε σε 19,68% και έτσι το σχέδιο επένδυσης προέκυψε αποδεκτό.

Η προτεινόμενη μεθοδολογία αποτελεί μια πολυπαραμετρική διαδικασία, η οποία αξιοποιώντας στατιστικά δεδομένα και προσαρμοζόμενη στις εξελίξεις του τομέα των μεταφορών, επιχειρεί να αποδείξει τη βιωσιμότητα μιας νέας θαλάσσιας σύνδεσης λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου και την επίτευξη υψηλών αποδόσεων επένδυσης.

Ειδικά στην Ανατολική Μεσόγειο, και δεδομένου του μεγέθους των φορτίων που διακινούνται από την Κεντρική Ευρώπη στη Μέση Ανατολή μέσω χερσαίων οδών, η μεθοδολογία βρίσκει εφαρμογή στη σύνδεση λιμένων χωρών - μελών που αποτελούν περάσματα των φορτίων της Κεντρικής Ευρώπης προς τη Μέση Ανατολή (Ελλάδα, Ιταλία) και των υπολοίπων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου (Τουρκία, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Παλαιστίνη, Συρία, Τυνησία) στις οποίες καταλήγει σημαντικός όγκος φορτίου μέσω χερσαίων οδών.

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν στην εφαρμογή της μεθοδολογίας αξιολόγησης στη σύνδεση των λιμένων Βόλου και Σμύρνης, είναι πολύ πιθανόν να παραμείνουν σταθερά, αναμένεται όμως σταδιακή αύξηση της κίνησης, εξαιτίας της αναμενόμενης προσελκυόμενης κυκλοφορίας από τα υπάρχοντα παραδοσιακά χερσαία δίκτυα.

Η εξεταζόμενη νέα ναυτιλιακή γραμμή υψηλών ταχυτήτων Βόλου-Σμύρνης αποδείχθηκε κατ' αρχήν βιώσιμη και επικερδής υπό τις δεδομένες συνθήκες. Διαφαίνεται όμως ότι είναι και ικανή να αντιμετωπίσει τις όποιες αντίξοες συνθήκες προκύψουν πριν ή μετά την έναρξη λειτουργίας της γραμμής, όπως η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004 και η ολοκλήρωση σημαντικού αριθμού των έργων που υλοποιούνται ή προβλέπονται στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

Στους υπολογισμούς που πραγματοποιήθηκαν έχουν διατηρηθεί σημαντικά περιθώρια, που μπορούν να αυξήσουν ακόμα περισσότερο τα καθαρά κέρδη, όπως χαμηλές πληρότητες επιβατών και Ι.Χ., αυξημένες λειτουργικές δαπάνες, χαμηλή εκτίμηση των δυνατών ετήσιων δρομολογίων, μικρή υπολειμματική αξία πλοίων και μέσο επιτόκιο δανείων.

Η μεθοδολογία που παρουσιάζεται αποτελεί μία ολοκληρωμένη διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει ένας υποψήφιος επενδυτής για τη δρομολόγηση πλοίων μεταξύ λιμένων της Ανατολικής Μεσογείου. Επιπλέον, η νέα ναυτιλιακή γραμμή που δημιουργείται θα αποτελέσει μία νέα ενδιάμεση σύνδεση (link) στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Κεφάλαιο : 13 Συμπεράσματα

Το λιμάνι του Βόλου είναι το τρίτο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της χώρας. Τα κυριότερα φορτία που διακινούνται είναι μέταλλα, γεωργικά προϊόντα και λιπάσματα. Ο Βόλος, επίσης διακινεί εμπορευματοκιβώτια μέσω διαμορφωμένου χώρου που καταλαμβάνει έκταση 40.000τ.μ, με αποθηκευτική ικανότητα 5.000 TEUs.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων κατά το έτος 2002 αυξήθηκε κατά 117,49% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2001 και ανήλθε στα 7.425 TEUs (76% έμφορτα και 24% κενά).

Όσον αφορά τις προοπτικές ο Βόλος υπήρξε από τους προϊστορικούς χρόνους μέχρι σήμερα ένα από τα στρατηγικότερα και σημαντικότερα σημεία της Μεσογείου. Αυτό τεκμηριώνει και η άνθηση, στην περιοχή των σημερινών ορίων του πολλών και αξιόλογων πολιτισμών. Η αξία του αυτή προσδιορίζεται από τη θέση του στον μυθό του Παγασητικού κόλπου, που αποτελεί ένα από τα ασφαλέστερα θαλάσσια καταφύγια.

Έχει εγκατεστημένη καλή υποδομή και αποτελεί την πιο κοντινή πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τον Ασιατικό και ευρωπαϊκό χώρο της Τουρκίας (Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη), γι' αυτό συζητιέται άλλωστε και η σύνδεση του με τα δύο αυτά λιμάνια. Οι επιχειρηματίες όμως που έχουν αναλάβει ένα τέτοιο εγχείρημα είναι επιφυλαχτικοί ως προς τις σχέσεις των δύο χωρών μιας και αυτές χαρακτηρίζονται από αστάθεια.

Οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια, στον Εύξεινο Πόντο, στη Μέση Ανατολή και οι σχεδιασμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργούν ευνοϊκές προοπτικές και δυνατότητες για το λιμάνι του Βόλου. Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει πολλές ενέργειες και για την επανασύνδεση του λιμένα με τα λιμάνια της Συρίας ακόμη και για την ανάπτυξη σιδηροδρομικού πορθμείου μεταξύ Βόλου και Συριακού λιμένα, χωρίς ωστόσο, να έχει εμφανιστεί σημαντικό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Σύμφωνα όμως με τον κ. Δημήτρη Γεωργιάδη Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, η γραμμή θα επαναλειτουργήσει αμέσως μετά την λήξη του πολέμου Η.Π.Α-ΙΡΑΚ, με τις εξελίξεις ήδη να έχουν δρομολογηθεί και την συμφωνία των δύο κρατών να θεωρείται βέβαιη.

Μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη του λιμανιού αναμένεται να δώσουν οι διαπεριφερειακές συνδέσεις του άξονα Ανατολής-Δύσης (Εγνατία Οδός) και τα λιμενικά έργα που θα εκτελεστούν από το 3^ο Πλαίσιο Στήριξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η μετατροπή του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα σε Ανώνυμη Εταιρεία, τα ανταγωνιστικά τιμολόγια, η σύγχρονη υλικοτεχνική υποδομή και το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό καθώς και η επιμονή και η υπομονή, θα ανεβάσει το λιμάνι εκεί που του αξίζει να βρίσκεται. Δηλαδή, στην καλύτερη θέση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ταμίας, Γιάννης, Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων με φορτηγά αυτοκίνητα στην πορθμειακή γραμμή Βόλου-Σμύρνης, Ιούνιος 1981

Παπαδέλλης, Γεώργιος, Μεθοδολογία αξιολόγησης λειτουργίας ναυτιλιακής γραμμής μικρών αποστάσεων στη σύνδεση Βόλου- Σμύρνης, 2 Νοεμβρίου 2001

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Διεύρυνση της δυνητικής αγοράς του λιμένα Βόλου και μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας και ανάπτυξης των εμπορικών του σχέσεων

Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας, Το λιμάνι του Βόλου στο πλαίσιο του Ελληνικού και του Διεθνούς Ανταγωνισμού, 22 Οκτωβρίου 1997

Λιγνού, Βασιλική, Τιβικέλη, Ελευθερία, Ψυχούλη, Ελένη, Θαλάσσια Σύνδεση Βόλου-Συρίας, Ιανουάριος 2001

Φλόκας, Παναγιώτης, Factors a newcomer has to take into consideration before investing in a small tramp vessel for inter- Mediterranean trading, 1994

Χρήστου, Φιλάρετος, Analysis of the Greek-owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme, Δεκέμβριος 2003

www. shortsea. gr, 25/08/04

www. shortsea. Info, 20/08/04

www. shortsea.nl, 05/09/04

Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee of the regions on Short Sea Shipping {SEC(2004) 875, 2 Ιουλίου 2004

Communication from the Commission, «Programme for the promotion on shortsea shipping», 7 Απριλίου 2003

Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, COM (1999) 317 final « The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain, Second Two-yearly Progress Report», Βρυξέλλες 29/06/1999

Commission staff working paper, «Guide to Customs Procedures for Shortsea Shipping», 29 Μαΐου 2002

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Ναυτιλία μικρών αποστάσεων SWOT ανάλυση (Δυνάμεις, Αδυναμίες, Ευκαιρίες και Απειλές)

ΔΥΝΑΜΕΙΣ (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ) <ul style="list-style-type: none">• ΦΘΗΝΟΤΕΡΗ• ΑΞΙΟΠΙΣΤΗ• ΣΤΑΘΕΡΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ• ΜΕΓΑΛΗ, ΕΛΑΣΤΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ <ul style="list-style-type: none">• ΑΥΞΑΝΕΙ ΤΗ ΣΥΝΑΙΣΘΗΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ• ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ• ΣΥΝΤΗΡΕΙ ΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ• ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΠΡΟΣΟΧΗ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΙΟ ΕΝΕΡΓΗ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΣΕ ΑΛΛΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ• ΜΕΙΩΝΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ (ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ) <ul style="list-style-type: none">• ΠΙΟ ΑΡΓΗ• ΚΟΙΝΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΙΑΝΟΜΗΣ• ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΗΤΕΙΑ	ΑΠΕΙΛΕΣ <ul style="list-style-type: none">• ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΠΙΟ ΦΙΛΙΚΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ• ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΣ ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ «ΦΤΩΧΟΤΕΡΩΝ» ΧΩΡΩΝ• ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ (ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ)

Πηγή: www.shortsea.nl

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΑΓΑΘΑ ΠΟΥ ΕΞΑΓΟΝΤΑΙ ΤΟ 2000 ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ

Χώρες προορισμού	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο
	1 ^ο ΤΡΙΜ.			2 ^ο ΤΡΙΜ.			3 ^ο ΤΡΙΜ.			4 ^ο ΤΡΙΜ.			ΣΥΝ.ΕΤΟΥΣ		
ΣΥΝΟΛΟ	1.091.927	2.409.142	3.501.069	1.020.542	2.885.674	3.906.216	914.835	2.245.140	3.159.975	1.123.491	3.013.351	4.136.842	4.150.795	10.553.307	14.704.102
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	125.470	725.119	850.589	72.725	614.549	687.274	46.100	686.078	732.178	76.005	707.246	783.251	320.300	2.732.992	3.053.292
ΙΡΑΝ		10.360	10.360		490	490		11.380	11.380	2.550	12.477	15.027	2.550	34.707	37.257
ΙΣΡΑΗΛ	7.090	210.658	217.748	12.047	144.208	156.255	9.718	195.358	205.076	9.441	192.707	202.148	38.296	742.931	781.227
ΚΥΠΡΟΣ	45.442	205.017	250.459	35.411	106.900	142.311	33.874	203.020	236.894	30.367	203.020	233.387	145.094	717.957	863.051
ΛΙΒΑΝΟΣ	3.826	107.140	110.966	25.267	69.719	94.986	2.508	101.469	103.977		101.786	101.786	31.601	380.114	411.715
ΣΥΡΙΑ		40.269	40.269		53.106	53.106		35.760	35.760		36.532	36.532	0	165.667	165.667
Σ. ΑΡΑΒΙΑ	69.112	83.700	152.812		191.385	191.385		81.412	81.412	33.647	93.652	127.299	102.759	450.149	552.908
ΑΛΛΑ		67.975	67.975		48.741	48.741		57.679	57.679		67.072	67.072	0	241.467	241.467
Β. ΑΦΡΙΚΗ	187.716	198.779	386.495	59.705	349.316	409.021	89.633	173.603	263.236	70.829	176.806	247.635	407.883	898.504	1.036.387
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	168.438	141.721	310.159	25.611	339.300	364.911	71.641	124.519	196.160	40.447	125.302	165.749	306.137	730.842	1.036.979
ΑΛΓΕΡΙΑ		10.845	10.845		1.837	1.837		10.083	10.083		9.420	9.420	0	32.185	32.185
ΛΙΒΥΗ	19.278	14.985	34.263		306	306	17.992	11.118	29.110		11.358	11.358	37.270	37.767	75.037
ΜΑΡΟΚΟ		4.000	4.000		4.386	4.386		3.650	3.650		3.723	3.723	0	15.759	15.759
ΤΥΝΗΣΙΑ		19.235	19.235	34.094	3.487	37.581		17.796	17.796	30.382	18.629	49.011	64.476	59.147	123.623
ΑΛΛΑ		7.993	7.993			0		6.437	6.437		8.374	8.374	0	22.804	22.804
ΕΥΡΩΠΗ	697.010	1.406.816	2.103.826	888.112	1.861.512	2.749.624	701.694	1.317.019	2.018.713	930.629	1.248.715	2.179.344	3.217.445	5.834.062	9.051.507
ΑΛΒΑΝΙΑ	81.669	62.964	144.633	67.017	58.649	125.666	97.644	77.313	174.957	77.009	56.335	133.344	323.339	255.261	578.600
ΒΕΛΓΙΟ	23.626	29.891	53.517	45.390	36.144	81.534	22.705	22.917	45.622	67.476	26.915	94.391	159.197	115.867	275.064
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	22.705	22.631	45.336	6.497	28.862	35.359	19.571	21.876	41.447	8.050	20.193	28.243	56.823	93.562	150.385
ΓΑΛΛΙΑ	42.480	198.900	241.380	63.878	142.096	205.974	29.442	161.596	191.038	60.911	183.909	244.820	196.711	686.501	883.212
Α) ΜΕΣ. ΑΙΜΑΝΙΑ	18.711	137.937	156.648	48.134	104.032	152.166	15.369	103.608	118.977	60.462	127.737	188.199	142.676	473.314	615.990
Β) ΑΛΛΑ ΛΙΜ.	23.769	60.963	84.732	15.744	38.064	53.808	14.073	57.986	72.061	449	56.172	56.621	54.035	213.187	267.222
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	47.315	67.793	115.108	97.031	98.271	195.302	56.573	56.577	113.150	87.051	76.740	163.791	287.970	299.381	587.351
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	0	4.386	4.386		76.500	76.500		8.054	8.054		3.858	3.858	0	92.798	92.798
ΚΡΟΑΤΙΑ	1.641	80.000	81.641	26.488	69.390	95.878	2.039	66.921	68.960	23.458	71.441	94.899	53.626	287.752	341.378
ΣΛΟΒΕΝΙΑ			0			0			0			0	0	0	0
ΣΕΡΒΙΑ		27.891	27.891	3.621	13.107	16.728		4.454	4.454	2.181	7.805	9.986	5.802	53.257	59.059
ΔΑΝΙΑ		5.406	5.406		5.508	5.508			0		3.975	3.975	0	14.889	14.889
ΡΩΣΙΑ	26.819	105.068	131.887	10.200	68.003	78.203	26.121	97.043	123.164	45.256	142.043	187.299	108.396	412.157	520.553
Α. ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	26.819	105.068	131.887	10.200	64.473	74.673	26.121	97.043	123.164	45.256	142.043	187.299	108.396	408.627	517.023
ΑΛΛΑ ΛΙΜ.			0		3.530	3.530			0		0	0	0	3.530	3.530
ΜΟΛΔΑΒΙΑ			0			0			0			0	0	0	0
ΟΥΚΡΑΝΙΑ		38.565	38.565		99.420	99.420		43.815	43.815		43.665	43.665	0	225.465	225.465
ΓΕΩΡΓΙΑ	29.580	23.603	53.183		25.504	25.504	25.807	25.847	51.654		21.722	21.722	55.387	96.676	152.063
ΙΣΠΑΝΙΑ	48.760	104.765	153.525	55.846	124.789	180.635	41.525	124.965	166.490	75.792	92.703	168.495	221.923	447.222	669.145
ΙΤΑΛΙΑ	246.597	296.433	543.030	380.898	427.499	808.397	257.817	283.890	541.707	305.099	280.891	585.990	1.190.411	1.288.713	2.479.124
ΜΑΛΤΑ		53.891	53.891		8.538	8.538		50.873	50.873		54.277	54.277	0	167.579	167.579
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	11.745	53.550	65.295	77.819	96.462	174.281	12.555	50.344	62.899	77.381	49.995	127.376	179.500	250.351	429.851
ΟΥΓΓΑΡΙΑ			0			0			0			0	0	0	0
ΠΟΛΩΝΙΑ		122	122			0		255	255	2.611	250	2.861	2.611	627	3.238
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ		59.526	59.526		79.473	79.473		56.466	56.466		5.599	5.599	0	201.064	201.064

ΡΟΥΜΑΝΙΑ	1.303	51.559	52.862		69.857	69.857	3.279	50.570	53.849		9.417	9.417	4.582	181.403	185.985
ΤΟΥΡΚΙΑ	112.770	119.872	232.642	53.427	333.440	386.867	106.616	113.243	219.859	98.354	96.982	195.336	371.167	663.537	1.034.704
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	76.046	111.498	187.544	53.057	237.598	290.655	80.898	103.264	184.162	87.657	71.264	158.921	297.658	523.624	821.282
ΜΕΣ. ΑΙΜΑΝΙΑ	36.724	8.374	45.098	370	95.842	96.212	25.718	9.979	35.697	10.697	25.718	36.415	73.509	139.913	213.422
ΑΓΝΩΣΤΑ	81.731	78.428	160.159		60.297	60.297	77.408	68.440	145.848	46.028	880.584	926.612	205.167	1.087.749	1.292.916

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Τμήμα Στατιστικής

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΑΓΑΘΑ ΠΟΥ ΕΙΣΑΓΟΝΤΑΙ ΤΟ 2000 ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΕΩΣ

Χώρες προορισμού	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο	Ελληνικά πλοία	Ξένα πλοία	Σύνολο
	1 ^ο ΤΡΙΜ.			2 ^ο ΤΡΙΜ.			3 ^ο ΤΡΙΜ.			4 ^ο ΤΡΙΜ.			ΣΥΝ.ΕΤΟΥΣ		
ΣΥΝΟΛΟ	3.778.550	5.218.811	10.796.833	2.690.518	3.410.426	6.100.943	4.109.368	4.627.459	8.736.827	3.773.746	5.484.079	9.257.825	14.352.182	18.740.774	34.892.428
ΔΥΤΙΚΗ ΑΣΙΑ	1.026.151	1.131.502	2.589.183	572.374	921.429	1.493.803	1.020.746	609.248	1.629.995	720.259	828.395	1.548.654	3.339.531	3.490.574	7.261.635
ΙΡΑΝ	123.951	304.810	514.513	25.838	201.006	226.844		19.402	0	127.779	302.721	430.500	277.568	827.939	1.171.858
ΙΣΡΑΗΛ	25.686	88.072	136.510	11.653	81.632	93.286		86.726	86.726	22.007	89.379	111.386	59.347	345.809	427.907
ΚΥΠΡΟΣ	6.648	304.451	373.319	42.292	201.822	244.114	2.047	52.777	54.824	7.935	56.871	64.806	58.521	615.921	737.062
ΛΙΒΑΝΟΣ	324	259	699	3.829	2.130	5.959	367	10.980	11.346	0	758	758	4.520	14.126	18.762
ΣΥΡΙΑ	22.708	1.206	28.697	2.837	3.145	5.982	0	2.023	2.023	29.700	3.518	33.218	55.245	9.892	69.920
Σ. ΑΡΑΒΙΑ	844.572	405.119	1.499.629	485.925	399.265	885.190	1.018.333	405.303	1.423.635	524.444	343.110	867.554	2.873.273	1.552.797	4.676.009
ΑΛΛΑ	2.261	27.585	35.816	0	32.428	32.428	0	32.038	32.038	8.935	32.038	40.433	10.657	124.090	140.715
Β. ΑΦΡΙΚΗ	2.329.513	954.516	3.940.834	1.347.722	510.874	1.858.596	2.666.065	1.348.372	4.014.436	2.573.937	1.559.507	4.133.444	8.917.237	4.473.268	13.947.311
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	2.076.830	731.566	3.370.076	1.107.562	407.072	1.514.634	2.041.133	878.324	2.919.457	2.247.310	631.722	2.879.032	7.472.835	73.048	10.683.198
ΑΛΓΕΡΙΑ	2.645	3.591	7.484	4.407	5.784	10.912	0	31.836	31.836	4.438	31.386	36.274	11.490	267.147	85.786
ΛΙΒΥΗ	203.001	26.238	275.088	203.739	14.964	218.703	305.552	203.483	509.035	274.997	22.461	297.459	987.290	1.132.120	1.300.285
ΜΑΡΟΚΟ	37.192	153.272	228.558	30.836	55.352	86.188	303.410	158.338	461.748	43.078	765.158	808.236	414.516	171.945	1.584.729
ΤΥΝΗΣΙΑ	2.484	33.143	42.752	915	22.757	23.672	7.470	50.552	58.023	2.144	65.493	67.637	13.013	80.323	192.084
ΑΛΛΑ	7.360	6.704	16.878	263	4.944	5.207	8.499	25.839	34.337	1.971	42.836	44.807	18.093	10.357.428	101.229
ΕΥΡΩΠΗ	393.067	2.927.534	3.984.721	693.903	1.915.883	2.609.786	409.989	2.556.405	2.966.394	456.267	2.957.606	3.413.874	1.953.227	58.014	112.974.775
ΑΛΒΑΝΙΑ	2.049	7.442	11.389	1.530	22.953	24.123	2.020	22.644	24.466	1.492	5.335	6.827	7.091	307.600	67.003
ΒΕΛΓΙΟ	8.092	62.771	85.035	96.969	14.142	111.112	4.122	111.222	115.344	8.973	119.465	128.438	118.156	809.222	439.929
ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	20.210	305.212	390.506	23.541	20.305	43.846	9.416	101.660	111.076	15.261	382.045	397.306	68.428	591.904	942.734
ΓΑΛΛΙΑ	37.424	120.126	189.060	81.933	131.734	213.667	12.915	157.827	170.022	1'0.739	182.217	192.255	142.290	416.082	765.704
Α) ΜΕΣ. ΑΙΜΑΝΙΑ	11.577	101.811	136.066	76.666	91.726	168.392	9.642	101.631	111.273	9.285	120.915	130.200	107.170	175.821	545.931
Β) ΑΛΛΑ ΑΙΜ.	25.847	18.315	52.994	5.266	40.008	45.275	2.553	56.196	58.749	1.454	61.032	62.756	35.120	232.984	219.773
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0	61.106	73.327	56.918	62.485	119.403	3.017	46.914	49.931	10.126	62.479	72.605	70.061	45.410	315.266
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	0	17.336	20.803	0	9.416	9.416	0	1.023	1.023	0	17.636	17.636	0	102.884	48.878
ΚΡΟΑΤΙΑ	1.007	25.111	31.342	207	37.233	37.440	9.421	13.481	22.902	915	27.059	27.974	11.549	0	119.657
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.739	0
ΣΕΡΒΙΑ	22.440	2.043	29.380	0	376	376	3.321	703	4.024	1.718	1.617	3.334	27.479	13.245	37.114
ΔΑΝΙΑ	0	2.073	2.487	0	2.171	2.171	0	6.015	6.015	22.566	2.987	25.553	22.566	1.258.433	36.226
ΡΩΣΙΑ	28.743	474.545	603.945	41.288	305.208	346.496	16.110	213.878	229.988	101.066	264.802	365.868	187.206	1.258.433	1.546.297
Α. ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	26.397	474.535	601.130	41.288	305.208	346.496	16.110	213.878	229.988	101.066	264.802	365.868	184.860	0	1.543.482
ΑΛΛΑ ΑΙΜ.	2.346	0	2.815	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.346	0	2.815
ΜΟΛΔΑΒΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	928.289	0
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	101.402	135.833	284.683	26.514	103.157	129.671	80.815	566.256	647.071	27.811	123.043	150.854	236.542	212.730	1.212.278
ΓΕΩΡΓΙΑ	3.865	87.830	110.034	1.530	11.386	12.916	3.197	24.494	27.691	3.086	89.019	92.105	11.677	501.410	242.746
ΙΣΠΑΝΙΑ	5.317	101.764	128.498	44.332	103.197	147.530	35.913	203.745	239.658	29.857	92.703	122.560	115.420	3.356.356	638.246
ΙΤΑΛΙΑ	48.316	920.789	1.162.926	203.194	601.538	804.732	203.172	713.843	917.015	91.002	1.120.186	1.211.189	545.685	239.651	4.095.862
ΜΑΛΤΑ	7.035	53.641	72.811	3.912	67.988	71.900	4.546	54.465	59.011	3.585	63.557	67.143	19.078	144.880	270.864
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	11.518	44.660	67.413	11.478	50.983	62.461	0	3.040	3.040	4.223	46.198	50.421	27.219	0	183.334
ΟΥΓΓΑΡΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.960	0
ΠΟΛΩΝΙΑ	14.111	468	17.495	0	543	543	0	1.975	1.975	6.381	1.975	8.356	20.492	163.908	28.368
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	8.147	68.463	91.932	0	76.628	76.628	0	9.408	9.408	7.783	9.408	17.191	15.929	301.838	195.159

ΠΟΥΜΑΝΙΑ	8.221	63.723	86.334	4.321	52.432	56.753	1.780	91.062	92.841	4.362	94.621	98.983	18.683	1.078.970	334.911
ΤΟΥΡΚΙΑ	65.171	372.597	525.321	96.237	242.368	338.605	20.946	212.751	233.696	105.322	251.255	356.577	287.676	1.022	1.454.200
ΜΑΡΜΑΡΑΣ	56.730	355.332	494.475	66.042	224.268	290.251	17.556	203.879	221.435	87.633	238.991	326.624	227.962	411	1.332.786
ΜΕΣ. ΑΙΜΑΝΙΑ	8.441	17.265	30.846	30.915	18.159	48.354	3.389	8.872	12.661	17.689	12.263	29.952	59.714	56.559	121.414
ΑΓΝΩΣΤΑ	29.819	205.259	282.094	76.519	62.239	138.758	12.568	113.434	126.002	23.382	138.571	161.853	142.188	519.503	708.707

Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Τμήμα Στατιστικής

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΦΟΡΤΙΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΤΗΣ

ΦΟΡΤΙΑ	ΧΩΡΕΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ	ΧΩΡΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΛΙΒΑΝΟΣ ΧΩΡΕΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΤΥΝΗΣΙΑ
ΒΩΞΙΤΗΣ	ΓΑΛΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΡΩΣΙΑ
ΑΣΒΕΣΤΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΤΣΙΜΕΝΤΟ	ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟΥΡΚΙΑ ΣΕΡΒΙΑ ΚΥΠΡΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ ΙΣΡΑΗΛ ΙΤΑΛΙΑ ΛΙΒΑΝΟΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΧΩΡΕΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΧΡΩΜΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ	ΡΩΣΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΕΣΠΕΡΙΔΟΕΙΔΗ	ΚΥΠΡΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΜΑΡΟΚΟ ΙΣΡΑΗΛ ΙΣΠΑΝΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ
ΚΩΚ ΚΑΙ ΚΑΡΒΟΥΝΟ	ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΧΑΛΚΟΣ	ΚΥΠΡΟΣ	ΓΑΛΛΙΑ ΙΤΑΛΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΒΑΜΒΑΚΙ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ ΟΥΖΜΠΕΚΙΣΤΑΝ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΓΑΛΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΤΥΝΗΣΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ
ΑΡΓΙΛΙΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ (μέσω Μ. Θάλασσας) ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ ΟΥΚΡΑΝΙΑ ΙΣΡΑΗΛ ΡΟΥΜΑΝΙΑ ΤΥΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΑ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

ΜΑΓΓΑΝΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΟΛΛΑΝΔΙΑ ΒΕΛΓΙΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ ΙΤΑΛΙΑ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ	ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΓΑΛΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΙΣΠΑΝΙΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΙΤΑΛΙΑ
ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΛΙΒΥΗ ΓΑΛΛΙΑ	ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΣΙΔΗΡΟΠΥΡΙΤΗΣ	ΙΣΠΑΝΙΑ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ	ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ
ΜΟΛΥΒΔΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΜΑΡΜΑΡΟΥ	ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ	ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ ΙΣΡΑΗΛ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ
ΦΩΣΦΟΡΙΚΩΝ ΑΛΑΣ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΙΣΡΑΗΛ ΜΑΡΟΚΟ ΕΡΥΘΡΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΥΡΙΑ ΤΥΝΗΣΙΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ (μέσω Αδριατικής) ΓΑΛΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΠΟΤΑΣΣΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ ΜΑΡΟΚΟ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ
ΑΛΑΤΙ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΓΑΛΛΙΑ ΤΥΝΗΣΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
ΑΤΣΑΛΙ	ΓΑΛΛΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΡΩΣΙΑ ΤΟΥΡΚΙΑ ΙΣΠΑΝΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΑΙΓΥΠΤΟΣ ΕΛΛΑΔΑ ΙΣΡΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΥΡΙΑ
ΖΑΧΑΡΗ	ΓΑΛΛΙΑ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ
ΑΜΜΩΝΙΑ	ΓΑΛΛΙΑ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ
ΘΕΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ ΙΣΠΑΝΙΑ
ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΒΟΡΕΙΑ ΕΥΡΩΠΗ

Πηγή: I.M.O “CODE OF SAFE PRACTICE FOR SOLID BULK CARGOES” EDITIONS 1969, 1991.
COSMOS SHIPPING PIRAEUS, BELNAV INC, F.S.A VOLOS