

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ



**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**«Η Ανανέωση του στόλου Μεσογειακών Φορτηγών ως
Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων»**

Διπλωματική Εργασία

Νιτσόπουλος Σπυρίδων

Φεβρουάριος 2006

ΑΘΗΝΑ

Νιτσόπουλος Σπυρίδων

**«Η Ανανέωση του στόλου Μεσογειακών Φορτηγών ως
Στρατηγική Ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων»**

Φεβρουάριος 2006

Διπλωματική Εργασία

Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Συγγραφέας: Νιτσόπουλος Σπυρίδων
Επιβλέπων: Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης

ΑΘΗΝΑ

Αφιερωμένη στον πατέρα μου
Χρήστο, ο οποίος έφυγε πολύ
νωρίς από κοντά μας.

SUMMARY

The purpose of this thesis is to describe if and how the oncoming renewal of the Mediterranean Short Sea fleet can further the European Union policy on Short Sea Shipping.

The 1st chapter will focus on all measures, planned or already in effect in the EU, relative to SSS. A compilation of the different guidelines and communications between the member states and European Parliament will be attempted in order to give a clear view of the EU policy for SSS. The White Bible on Transports is by far the most comprehensive guide towards that target.

To the writer's opinion after researching many independent sources it seems that, Short Sea Shipping is widely acceptable as one of the safest and environmentally friendliest means of transportation, in comparison to air and road transport. It is also a very competitive with margins for further improvement. Therefore the EU makes serious efforts to promote SSS as main transportation option for most cargoes along its borders by bypassing bureaucratic obstacles it currently faces, without recessions in safety and security, in order to turn more freighters to it. For the time being there is no clear assist towards the renewal of the existing merchant fleet operating in Europe, but rather driving older ships out of the market through enforcing stricter laws.

To assist future planning of infrastructure, intermodal transport options and the ordering of new ships the current situation in the Mediterranean Sea will be researched. First the Mediterranean area will be divided in 3 smaller ones which will be researched separately. These are EU – 15, the 10 new Member States and the other Mediterranean countries outside European Union but within the MEDA agreement. The reason for separating the 10 new Member States from the rest has to do with the data availability so soon after the addition of those countries to EU, but also with the great difference in infrastructure of many of them compared with the “older states”. Another separate research will be done for Greece alone, since the market here greatly differs due to the many small islands. These 4 areas will be researched to the extent possible in: i) Types, amounts of goods transferred and countries with which they trade ii) Port infrastructure.

Then it will be attempted to calculate the Greek-owned merchant fleet in the Mediterranean area and compare it with the whole European SSS fleet. Another analysis will be done for those Greek-owned ships working in Greece only. This attempt has many difficulties to solve, since the available ship data do not give information on where each ship operates. Therefore assumptions must be made in order to start and after the data are gathered, they will be compared with those given from the Companies' Associations for confirmation. For reference reasons, there will be added some notable past studies on trade in the Balkans and the Black Sea.

The 2nd chapter will concern itself with the financial situation and the main problems, which a ship-owner with boats in Mediterranean market faces. To do this we must first

analyse the market itself and the factors that affect it. Other topics to be analysed are the existing legislation, subjects relevant with crew employment, taxation, flag and state aids in the EU.

Next we will focus on the creation and the efforts of the Cooperation Committee for the Renewal of the Greek Short Sea Fleet (ESYAN) and the initiatives it undertakes for the realisation of this target. Its main plan is to use semi-standardization on the new- buildings as a means of reducing construction and operational cost. This pioneer - for the marine construction industry – initiative, if materialised has many chances to change things taken for granted today, like shipyards being forced to give guarantee for their products. This in turn will eventually lead to building better ships and continuous improvement based on past experience. All these arguments need to be seen from all angles and take into account of all possible effects for all participants.

In the 3rd chapter the methods for financing similar large scale projects in the past will be reported. The proposal from the Union of Ship-owners of Mediterranean Trading Vessels of Greece (ΕΕΜΦΠΕ) will also be discussed in detail, along with ways that will assist its approval from the EU. A sample calculation of the total cost of the new-buildings and the accompanied cost to the EU budget – supposing the proposal is accepted by the European Parliament - will follow. Since this plan has much in common with the Italian plan of withdrawal of single-hull tankers (which has been approved by the EU), it is only logic to compare the proposal with it.

Additional actions taken by ESYAN to raise funds for the renewal of the fleet will be reported in summary in the end.

Keywords: Short Sea Shipping, Mediterranean Fleet Renewal

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η ακόλουθη εργασία δε θα ήταν εφικτή χωρίς τη συνεργασία διάφορων ανθρώπων τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω παρακάτω.

Τον επιβλέπων καθηγητή μου κ. Ψαραύτη, για την υπομονή που έδειξε και τις κατευθύνσεις που μου έδωσε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρακάτω εργασίας.

Επιπλέον τους κ. Α. Κορρέ πρόεδρο της ΕΣΥΑΝ, Χ. Παπαγεωργάκη γραμματέα της ΕΕΜΦΠΕ, Λαδογιάννη πρόεδρο της ΕΦΑ, Κουρουνιώτη, Καλιπολίτου και Τραϊφόρου υπαλλήλους στο ΥΕΝ.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τη μητέρα μου για την υποστήριξη της σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	14
1.1	Η Ν.Μ.Α. ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	16
1.1.1	ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ Ν.Μ.Α. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	16
1.1.2	ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	16
1.1.3	ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ Ν.Μ.Α. ΣΗΜΕΡΑ.....	17
1.2	ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ	18
1.2.1	ΦΟΡΜΑ ΙΜΟ FAL.....	19
1.2.2	MARCO POLO	19
1.2.3	ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΟΔΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.....	19
1.2.4	MOTORWAYS OF THE SEA	20
1.2.5	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	22
1.2.6	ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	23
1.2.7	ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ.....	23
1.2.8	ΝΕΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ (NCTS) 23	
1.2.9	ΕΡΕΥΝΑ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟΣ.....	24
1.2.10	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ Ν.Μ.Α.....	26
1.3	ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	31
1.4	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΗΜΕΡΑ	35
1.4.1	ΕΜΠΟΡΙΟ.....	35
1.4.2	ΥΠΟΔΟΜΗ.....	36
1.4.3	Ο ΣΤΟΛΟΣ.....	40
1.4.4	ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ.....	50
1.5	ΝΕΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.	52
1.5.1	ΕΜΠΟΡΙΟ.....	52
1.5.2	ΥΠΟΔΟΜΗ.....	55
1.5.3	ΦΟΡΤΙΑ.....	56
1.6	ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ (MEDA).....	57
1.6.1	ΕΜΠΟΡΙΟ.....	57
1.6.2	ΥΠΟΔΟΜΗ.....	59
1.6.3	ΦΟΡΤΙΑ.....	60
1.6.4	ΡΟΕΣ.....	62
1.7	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ Ν.Μ.Α.....	66
1.7.1	ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΡΦΗ	66
1.7.2	ΣΤΟΛΟΣ.....	66
1.7.3	ΦΟΡΤΙΑ.....	69
1.8	ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	71
1.8.1	ΡΟΕΣ ΙΤΑΛΙΑΣ-ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ.....	72
1.8.2	ΡΟΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ & ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	74
2	ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ.....	82

2.1	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	82
2.1.1	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ.....	83
2.1.2	ΘΕΜΑΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ.....	87
2.1.3	ΚΡΑΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	88
2.2	ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΤΟΛΟΥ	89
2.3	ΕΝΩΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ.....	91
2.4	ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΩΝ	91
2.5	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ.....	94
2.5.1	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	94
2.5.2	ΘΕΜΑΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	96
3	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	100
3.1	ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΕΜΦΠΕ	100
3.1.1	ΌΡΟΙ.....	101
3.1.2	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ ΕΓΓΥΟΔΟΣΙΑΣ	102
3.1.3	ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ.....	103
3.1.4	ΣΥΝΤΑΞΗ ΑΡΘΡΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ	103
3.1.5	ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ Ε.Ε.	104
3.1.6	ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ.....	105
3.1.7	ΣΧΟΛΙΑ	105
3.2	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ	106
3.2.1	ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	107
3.2.2	ΚΕΦΑΛΑΙΑ Κ/Γ	107
3.2.3	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ	108
3.2.4	ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	108
4	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ.....	110
5	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	112
5.1	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥΣ	112
5.2	ΦΟΡΤΙΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	115
5.3	ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΜΟΝΟΥ ΤΟΙΧΩΜΑΤΟΣ.....	116
6	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	145

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

ΣΧΗΜΑ 1: ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1990-2000 ΣΕ ΟΔΙΚΕΣ, ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ, ΠΟΤΑΜΙΕΣ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).	17
ΣΧΗΜΑ 2: «ΟΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ», ΟΠΩΣ ΕΧΟΥΝ ΣΧΕΔΙΑΣΤΕΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2010 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	21
ΣΧΗΜΑ 3: ΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΤΟΝΟ ΑΠΟ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ Ε.Ε. (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).	28
ΣΧΗΜΑ 4: ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΟΓΚΟΥ ΣΤΗ Ν.Μ.Α ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑ ΟΜΑΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ, ΣΕ 15 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).	28
ΣΧΗΜΑ 5: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΝΤΟΣ Ε.Ε. ΣΕ ΣΥΝΟΛΙΚΟ (ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΜΑΖΙ) (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).	30
ΣΧΗΜΑ 6: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΝΤΟΣ Ε.Ε. ΣΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΜΟΝΟ (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).	30
ΣΧΗΜΑ 7: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΤΥΠΟ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	41
ΣΧΗΜΑ 8: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ. (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	41
ΣΧΗΜΑ 9: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ. (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	42
ΣΧΗΜΑ 10: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ. (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	42
ΣΧΗΜΑ 11: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΧΩΡΑ (ΠΗΓΗ: ISL BREMEN).	43
ΣΧΗΜΑ 12: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΤΥΠΟ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ PROF.DR.IR. NIKO WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).	45
ΣΧΗΜΑ 14: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ PROF.DR.IR. NIKO WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).	46
ΣΧΗΜΑ 15: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	47
ΣΧΗΜΑ 16: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ Ν.Μ.Α. ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	48
ΣΧΗΜΑ 17: ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΣΕ ΕΚΑΤ. €) ΜΕΤΑΞΥ Ε.Ε. ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ 1999-2002 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	54
ΣΧΗΜΑ 18: ΟΔΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΣΕ ΕΚΑΤ. €) ΜΕΤΑΞΥ Ε.Ε. ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΝ ΤΡΙΕΤΙΑ 1999-2002 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	54
ΣΧΗΜΑ 19: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ,ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	56
ΣΧΗΜΑ 20: ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ/ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ-Ε.Ε. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	56
ΣΧΗΜΑ 21: ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΣ ΟΓΚΟΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ Ε.Ε.-ΧΩΡΩΝ ΜΕΔΑ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	58
ΣΧΗΜΑ 22: ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ ΟΓΚΟΥ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ Ε.Ε.- ΧΩΡΩΝ ΜΕΔΑ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990 – 2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	59
ΣΧΗΜΑ 23: ΚΥΡΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΡΟΕΣ ΜΕ ΠΗΓΗ Η ΚΑΤΑΛΗΞΗ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΔΑ (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	65

ΣΧΗΜΑ 24: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING).	67
ΣΧΗΜΑ 25: ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΟΛΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΗΛΙΚΙΑΣ. (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING).	67
ΣΧΗΜΑ 26: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING). ..	68
ΣΧΗΜΑ 27: ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ (ΠΗΓΗ: Ε.Μ.Π.).	79
ΣΧΗΜΑ 28: ΕΜΠΟΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.(ΠΗΓΗ: Ε.Μ.Π.).	80
ΣΧΗΜΑ 30: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ ΠΛΩΡΗΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	93
ΣΧΗΜΑ 31: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΜΟΡΦΗ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΥΠΟΥΣ ΠΛΟΙΩΝ.	93
ΣΧΗΜΑ 32: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΓΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΧΗΜΙΚΩΝ ΑΠΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ICEPRONAV.....	98
ΣΧΗΜΑ 33: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΧΕΔΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΧΥΔΗΝ ΑΠΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ICEPRONAV.	99

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΛΟΓΩ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	15
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΟΣΟΣΤΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΘΕ ΜΕΣΟΥ, ΓΙΑ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΛΟΓΩ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	15
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΜΕΣΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΣΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1991-2001.....	18
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: 5 ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ Ν.Μ.Α. (ΠΗΓΗ: Ε.Κ.).....	25
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΥΡΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ ΑΠΟ ΝΑΥΛΩΤΕΣ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ EUROSTAT).	27
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΘΕ ΧΩΡΑΣ (ΣΕ ΕΚΑΤ. ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ) ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1990-2000.	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΜΟΝΑΔΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΑ ΜΕΣΟ (ΠΗΓΗ: “NOTES ON LOGISTICS AND INTERMODALISM”, G.MULLER)	31
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΚΥΡΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ (ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΠΑΝΩ ΑΠ’ ΤΟ 80% ΤΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΗ ΧΩΡΑ ΤΟΥΣ) ΤΟ ΕΤΟΣ 2001.	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΟΓΚΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΕΤΙΑ 1992- 1998).....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1998.	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΠΟ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ ΑΝΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1998.	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ ΚΑΙ ΟΔΙΚΩΣ ΣΤΑ ΠΥΡΗΝΙΑ ΤΟ 1997.	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1998.	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΜΗΚΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2000.....	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΡΙΑΚΟΝΤΑΕΤΙΑ 1970-2000.....	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΑΛΥΣΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΑΝΑ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ.....	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ-ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ- ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1992-1997.	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΤΥΠΟ (ΠΗΓΗ: PROF.DR.IR. ΝΙΚΟ WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).....	44
ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ G.T. ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD’S REGISTER OF SHIPPING).	46
ΠΙΝΑΚΑΣ 20: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ G.T. ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ PROF.DR.IR. ΝΙΚΟ WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).....	47
ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ (ΠΗΓΗ: PROF.DR.IR. ΝΙΚΟ WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).....	49
ΠΙΝΑΚΑΣ 22 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 25 ΕΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ (ΠΗΓΗ: PROF.DR.IR. ΝΙΚΟ WIJNOLST, IR. F.A.J. WAALS).....	49
ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ Ν.Μ.Α. ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ) ΤΟ ΕΤΟΣ 2003 (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ SKOLARIKOS-GREEK SHIPPING DIRECTORY 2003 ΑΠΟ ΦΙΛΑΡΕΤΟ ΧΡΗΣΤΟΥ).....	50

ΠΙΝΑΚΑΣ 24: ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ, ΠΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΝ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΗ Ν.Μ.Α. ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΖΟΝΤΑΙ (ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ) ΤΟ ΕΤΟΣ 2003 (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ SKOLARIKOS-GREEK SHIPPING DIRECTORY 2003 ΑΠΟ ΦΙΛΑΡΕΤΟ ΧΡΗΣΤΟΥ)	51
ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕΤΑΞΥ Ε.Ε. ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΟΔΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) ΑΝΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	53
ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) ΜΕΤΑΞΥ Ε.Ε. ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗ ΔΙΕΤΙΑ 2000-2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	53
ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΝΕΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΞΑΕΤΙΑ 1995-2001.	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 29: ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001.	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΑΝΑ ΟΓΚΟ ΤΩΝ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001.	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 31: ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ΜΕ ΤΗΝ Ε.Ε. ΤΟ ΕΤΟΣ 2000 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 32: ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ Ε.Ε. ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2000 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 33: ΕΜΠΟΡΙΟ Ε.Ε. ΜΕ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ΑΝΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2001.....	58
ΠΙΝΑΚΑΣ 34: ΤΑ 15 ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΣΕ ΟΓΚΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΛΙΜΑΝΙΑ Ε.Ε. ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 35: ΚΥΡΙΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΚΑΝ ΤΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ) ΤΟ ΕΤΟΣ 2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 36: ΟΓΚΟΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ) ΠΟΥ ΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΕ ΜΕΣΩ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΔΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2001 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 37: ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 38: ΚΥΡΙΕΣ ΡΟΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ (ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ 2 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ) ΤΟ ΕΤΟΣ 2000 (ΠΗΓΗ: EUROSTAT).....	62
ΠΙΝΑΚΑΣ 39: ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΛΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑ Γ.Τ. ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING).	68
ΠΙΝΑΚΑΣ 40: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΑΠΟ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) (ΠΗΓΗ: CETENA / ISTAT).....	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 41: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΑΠΟ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) (ΠΗΓΗ: CETENA / ISTAT).....	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 42: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΠΡΟΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) (ΠΗΓΗ: CETENA / ISTAT).....	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 43: ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΠΡΟΣ ΒΑΛΚΑΝΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΦΟΡΤΙΟΥ ΤΟ ΕΤΟΣ 1997 (ΣΕ 10 ³ ΤΟΝΟΥΣ) (ΠΗΓΗ: CETENA / ISTAT).....	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 44: ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ/ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΒΑΛΚΑΝΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΝΑ ΜΕΣΟ (ΣΕ ΚΙΛΑ) (ΠΗΓΗ:Ε.Μ.Π.).....	74

ΠΙΝΑΚΑΣ 45: ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΜΕΣΩ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ SITC ΚΑΙ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ)	77
ΠΙΝΑΚΑΣ 46: ΡΟΕΣ ΠΡΟΣ/ΑΠΟ ΒΑΛΚΑΝΙΚΑ ΚΡΑΤΗ	77
ΠΙΝΑΚΑΣ 47: ΡΟΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 48: ΣΧΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ – ΓΙΝΕΤΑΙ Η ΘΕΩΡΗΣΗ ΟΤΙ Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5-9 ΕΤΗ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΕΙ ΣΕ ΚΟΣΤΟΣ 100 (ΠΗΓΗ: DREWERY SHIPPING CONSULTANTS).....	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 49: ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΥΠΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.....	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 50: ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΔΙΕΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ DWT.....	102
ΠΙΝΑΚΑΣ 51: ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΔΙΕΤΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ DWT.....	102

1 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει μια καθιερωμένη πολιτική για την προώθηση της Ν.Μ.Α. ως συμπλήρωμα και εναλλακτική λύση των κορεσμένων οδικών μεταφορών. Υποστηρίζει κινήσεις για να καταστήσει βιώσιμη και εφικτή την παροχή υπηρεσιών «από πόρτα σε πόρτα» (door to door) μέσω ακτοπλοΐας με μικρή συνολική καθυστέρηση. Ασχολείται επίσης με τις δυσχέρειες που εμποδίζουν την ανάπτυξη της Ν.Μ.Α. και τις οποίες η Επιτροπή - σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία - έχει αρχίσει να προσδιορίζει και να λύνει.

Η Λευκή Βίβλος του 2001 πάνω στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, θέτει διάφορους φιλόδοξους στόχους που θα εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα και τη διατήρηση της διακίνησης προϊόντων τουλάχιστον μέχρι το 2010. Το έγγραφο υπογραμμίζει το ρόλο των ακτοπλοϊκών μεταφορών στη συγκράτηση της προβλεπόμενης αύξησης στην κυκλοφορία βαρέων οχημάτων μεταφοράς αγαθών, στην εξισορρόπηση των μεριδίων των μέσων μεταφοράς και τη δυνατότητα παράκαμψης σημείων κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ συγχρόνως είναι μια ασφαλής και διατηρήσιμη μεταφορική λύση.

Συγχρόνως μέσω του εμπορίου μεταξύ κρατών, τα οποία προηγουμένως είχαν μικρή επαφή λόγω απόστασης/φυσικών εμποδίων, θα ενισχυθεί η συνοχή της Ένωσης αλλά και η σταθερότητα στην ευρύτερη ζώνη της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Μπορεί επίσης να οδηγήσει σε αναζωογόνηση και εκσυγχρονισμό λιμανιών τοποθετημένα σε απομακρυσμένες περιοχές, ενώ η βελτίωση των υπηρεσιών της Ν.Μ.Α. (π.χ. αύξηση ταχύτητας μεταφοράς εμπορευμάτων, μείωση κόστους κ.τ.λ.) θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων της Ε.Ε. και θα βελτιώσει της θέση τους στις ευρωπαϊκές και παγκόσμιες αγορές.

Θα υπάρξει ανάγκη στις ακτοπλοϊκές μεταφορές για νέους ή ειδικά προσαρμοσμένους τύπους σκαφών με προηγμένο και ευέλικτο σχεδιασμό, καθώς και αναπτυγμένα συστήματα και εγκαταστάσεις λιμένων. Σε αυτόν τον τομέα διαπρέπουν ακόμη τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και με κατάλληλες πρωτοβουλίες από αυτά, σε συνεννόηση με τους εφοπλιστές και την αγορά μπορεί η ακτοπλοΐα και η ευρωπαϊκή ναυπηγική να αναζωογονήσουν η μια την άλλη. Συγχρόνως η Ευρώπη θα χρειαστεί άριστα εκπαιδευμένα πληρώματα και λιμενεργάτες, αλλά και εξειδικευμένες εταιρίες παροχής υπηρεσιών logistics. Αυτό σημαίνει δημιουργία πολλών νέων θέσεων εργασίας, αλλά και ανανέωση του ενδιαφέροντος των νέων για το ναυτικό επάγγελμα.»

Παραπάνω συνοψίζεται η ευρωπαϊκή πολιτική για τη Ν.Μ.Α. Τα πλεονεκτήματα που αναγνωρίζονται στην προώθηση αυτού του μεταφορικού μέσου σε σχέση με τις οδικές μεταφορές θα αναλυθούν στα αντίστοιχα κεφάλαια. Η Ε.Ε. είναι πάνω απ' όλα μια οικονομική ένωση. Λογικό είναι λοιπόν να σχεδιάζει τις κινήσεις της με βάση τα οικονομικά πρωτίστως οφέλη. Λέγοντας όμως οικονομικά, συμπεριλαμβάνονται σε αυτά θέματα όπως το περιβάλλον και το βιοτικό επίπεδο των πολιτών, αφού προβλήματα σε αυτούς τους τομείς μεταφράζονται σε οικονομικές επιβαρύνσεις για την αντιμετώπισή

τους. Σε αυτό το πνεύμα, πρόσφατη έρευνα για το εξωτερικό κόστος, με το οποίο επιβαρύνουν την Ένωση οι μεταφορές, υπολογίστηκαν τα παρακάτω επιμέρους ποσοστά:

Πίνακας 1: Εξωτερικό κόστος της Ε.Ε. λόγω μεταφορών (Πηγή: Eurostat).

ΑΙΤΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ επί του Α.Ε.Π.	
	Green P. Fair Pricing	UIC/INFRAS/IWW
ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ	0.40%	1.95%
ΘΟΡΥΒΟΣ	0.20%	0.54%
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	1.50%	2.26%
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ	2.00%	0.5%
ΑΛΛΑΓΗ ΚΛΙΜΑΤΟΣ	-	1.79%
ΦΥΣΙΚΟ ΤΟΠΙΟΥ	-	0.23%
ΚΑΤΑΤΜΗΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	-	0.08%

Πίνακας 2: Ποσοστό υπευθυνότητας κάθε μέσου, για το εξωτερικό κόστος της Ε.Ε. λόγω μεταφορών (Πηγή: Eurostat).

ΜΕΣΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	92%
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	6%
ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΜΕΣΑ	2%

Συνολικά 6,12% του Ευρωπαϊκού Α.Ε.Π. ξοδεύεται ετησίως για την κάλυψη των επιπτώσεων των μεταφορών, ενώ το 92% του ποσοστού αυτού οφείλεται αποκλειστικά στις οδικές μεταφορές. Αυτά τα ποσοστά δείχνουν το βασικότερο λόγο που επιδιώκεται με μεγάλο ζήλο η μεταστροφή σε άλλους τύπους μεταφορικών μέσων και ιδιαίτερα στη ναυτιλία, η οποία είναι το μόνο «ανώδυνο» μέσο που μπορεί να ανταγωνιστεί επιτυχώς τις οδικές μεταφορές.

1.1 Η Ν.Μ.Α. ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

1.1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ Ν.Μ.Α. ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Παρά τις πολλές προσπάθειες, δεν υπάρχει ουσιαστικά ένας σαφής ορισμός για τη ΝΜΑ. Ορισμένοι τη θεωρούν κάτι συνώνυμο με το cabotage, το σύνολο της θαλάσσιας κυκλοφορίας μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, περιλαμβάνοντας μερικές φορές συνορεύοντα λιμάνια γειτονικών χωρών. Κάποιοι άλλοι συγγραφείς επιλέγουν προσαρμοσμένους σε ειδικές περιπτώσεις ορισμούς : η Ν.Μ.Α. είναι θαλάσσιες ροές όλων των τύπων φορτίων που μεταφέρουν πλοία οποιασδήποτε σημαίας, από ένα ευρωπαϊκό κράτος-μέλος προς οποιονδήποτε προορισμό εντός της επικράτειας συμπεριλαμβάνοντας ακόμη και μη ευρωπαϊκές χώρες στην περιοχή της Ευρώπης, της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Γενικότερα υπάρχουν πολλοί ορισμοί οι οποίοι βασίζονται σε γεωγραφικές περιοχές, συχνά ευρωπαϊκές

Άλλοι συγγραφείς, προτείνουν ένα πολύ ρεαλιστικό ορισμό. Ο Stopford, 1997 δηλώνει ότι το SSS είναι κανονικά μία θαλάσσια μεταφορά εντός μία περιοχής, ουσιαστικά εξυπηρετώντας μία γραμμή τροφοδοσίας από λιμάνι σε λιμάνι, και η οποία μπορεί να τοποθετηθεί σε ανταγωνισμό με μία οδική μεταφορά. Υπάρχουν βέβαια και οι περιπτώσεις που επικεντρώνονται σε χαρακτηριστικά πλοίων όπως τα πλοία της ΝΜΑ συχνά ορίζονται σαν πλοία μεταφοράς φορτίων, χωρητικότητας μικρότερης των 5.000 DWT.

Η Ε.Ε. χρησιμοποιεί για τη Ν.Μ.Α. τον παρακάτω ορισμό που επικεντρώνεται στην κατάσταση της Ευρώπης.

«Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων/Ακτοπλοΐα» ονομάζεται η κυκλοφορία φορτίου και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων της Ε.Ε. ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και άλλων εκτός Ε.Ε. τα οποία έχουν ακτογραμμή στις κλειστές θάλασσες που οριοθετούν την Ευρώπη. Περιλαμβάνει το εσωτερικό και το εξωτερικό εμπόριο, συμπεριλαμβανομένου υπηρεσίες τροφοδοσίας, κατά μήκος της ακτής και από/προς νησιά, ποτάμια και λίμνες. Η έννοια των ακτοπλοϊκών μεταφορών επεκτείνεται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των κρατών-μελών της Ένωσης, της Νορβηγίας και της Ισλανδίας, καθώς και άλλων κρατών στη Βαλτική, τη Μαύρη και τη Μεσόγειο Θάλασσα.

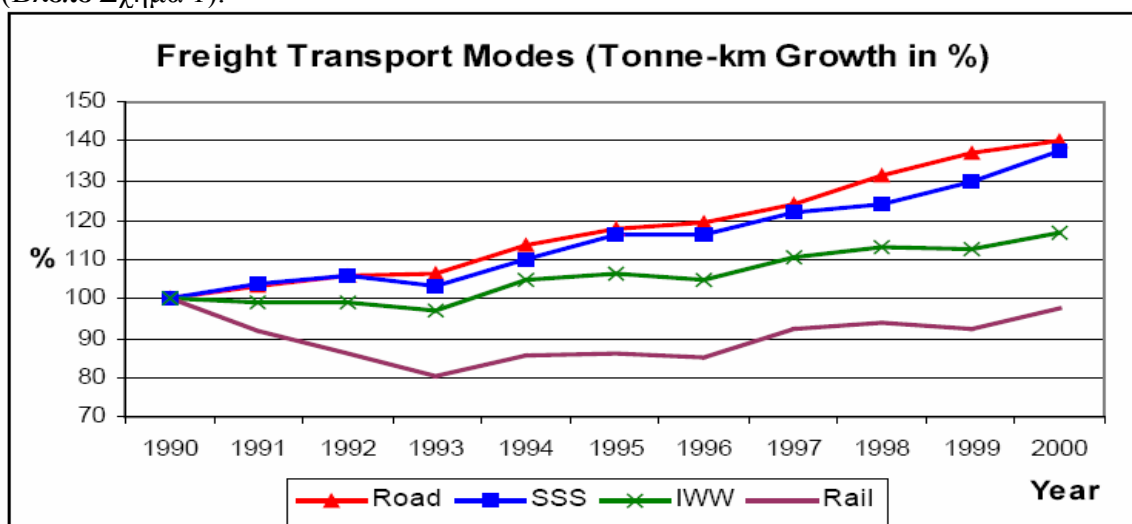
1.1.2 ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Η ελευθερία να παρέχονται υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Κοινότητα καθορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού του Συμβουλίου (EEC) 4055/86. Η αρχή των ελεύθερων θαλάσσιων ενδομεταφορών ήταν σε ισχύ στην Κοινότητα από την 1η Ιανουαρίου 1993 - ο Κανονισμός του Συμβουλίου (EEC) 3577/92 αφαίρεσε τους νομικούς περιορισμούς που

είχαν αποτρέψει τον ελεύθερο ανταγωνισμό στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μέσα στα κράτη Ε.Ο.Χ. Στον κανονισμό προβλέπονταν προσωρινές παρεκκλίσεις, που αφορούσαν μεταξύ άλλων και την Ελλάδα για τις τακτικές γραμμές επιβατικών μεταφορών και πορθμείων και για τις μεταφορές που εκτελούν σκάφη κάτω των 650 G.T. και οι οποίες έχουν πλέον λήξει.

1.1.3 ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ Ν.Μ.Α. ΣΗΜΕΡΑ

Ήδη σήμερα οι ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι ιδιαίτερα επιτυχείς και είναι το μόνο μέσο που αποδείχθηκε ικανό να συμβαδίσει με την ραγδαία αύξηση των οδικών μεταφορών. Αποτελεί το 43% των «τονοχιλιόμετρων» στην Ευρώπη ενώ το μερίδιο των οδικών μεταφορών είναι 42% (βλέπε Σχήμα 6). Ο ρυθμός αύξησής του είναι ανώτερος αυτού της ευρωπαϊκής βιομηχανικής παραγωγής και ο ρυθμός αύξησης των «τονοχιλιόμετρων» ανέρχεται στο 38% τη δεκαετία 1990-2000 συγκριτικά με το 40% στις οδικές μεταφορές (Βλέπε Σχήμα 1).



Σχήμα 1: Αύξηση τονοχιλιόμετρων στη δεκαετία 1990-2000 σε οδικές, ακτοπλοϊκές, ποτάμιες και σιδηροδρομικές μεταφορές (Πηγή: Ε.Κ.).

Πίνακας 3: Μέσος ρυθμός αύξησης ανά μέσο στη δεκαετία 1991-2001.

	1991-2001	1996-2001	2000-2001
Total inland freight transport¹	+3.0 %	+3.1 %	+1.0 %
Road goods transport	+3.7 %	+3.4 %	+2.0 %
Rail goods transport	+0.4 %	+1.6 %	-3.1 %
Inland ww. goods transp.	+1.7 %	+2.5 %	-1.2 %
Air transport - passengers ²	+6.5 % ³	+6.2 %	-2.2 %
Maritime transport - goods handled	:	+0.7 % ⁴	+0.5 %

(1) road, rail, inland waterways.
(2) international traffic only.
(3) 1993-2001.
(4) 1997-2001.
Sources: Eurostat, DG Energy and Transport.

1.2 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Για να εκμεταλλευτούμε πλήρως τις ακτοπολικές μεταφορές στην Ευρώπη, πρέπει να ενσωματωθούν επιτυχώς στις αλυσίδες logistics και να προσφέρουν απροσάρμοστα υπηρεσίες door-to-door. Τέτοιες αλυσίδες logistics πρέπει να διευθύνονται από εμπορικές οντότητες αποκαλούμενες «καταστήματα μιας στάσης». Αυτές οι επιχειρήσεις πρέπει να προσφέρουν στους πελάτες ένα μοναδικό σημείο επαφής το οποίο παίρνει την ευθύνη για ολόκληρη την αλυσίδα. Επιπλέον, η έννοια του ανταγωνισμού μεταξύ των μέσων πρέπει να αντικατασταθεί από την αλληλοσυμπλήρωση, επειδή η συνεργασία μεταξύ των μέσων είναι ζωτικής σημασίας σε αλυσίδες που περιλαμβάνουν περισσότερα του ενός μέσα.

Κύρια εμπόδια στην ολοκληρωμένη ένταξη της Ν.Μ.Α. στις αλυσίδες συνδυασμένων μεταφορών είναι:

- Δεν έχει απαλλαγεί πλήρως από τη φήμη μιας απαρχαιωμένης βιομηχανίας
- Περιλαμβάνει σύνθετες διοικητικές και γραφειοκρατικές διαδικασίες
- Η εφαρμογή των κανόνων και των διαδικασιών διαφέρει μεταξύ των χωρών
- Απαιτεί βελτιωμένη αποδοτικότητα λιμένων
- Χρειάζεται νέες προηγμένες τεχνολογικά λύσεις για τα σκάφη, τους λιμένες, τα μοναδοποιημένα φορτία και τα δίκτυα τηλεματικής

Γενικά, τα προσδιορισμένα εμπόδια αντιμετωπίζονται σε διάφορα επίπεδα: Ε.Ε., κράτος-μέλος, περιφερειακό και τοπικό. Παρακάτω αναλύονται οι διάφορες ενέργειες που έχουν

ήδη ληφθεί ή προβλέπονται να ληφθούν για να ανακουφίσουν τα εμπόδια και να ενισχύσουν τη Ν.Μ.Α. στην Ευρώπη.

1.2.1 ΦΟΡΜΑ IMO FAL

Υιοθέτηση της οδηγίας IMO FAL για την τυποποίηση συγκεκριμένων διαδικασιών για εισερχόμενα/εξερχόμενα πλοία από λιμένες κρατών μελών. Απαιτείται η χρήση της συγκεκριμένης φόρμας για τη μεταβίβαση των απαραίτητων στοιχείων πλοίου/φορτίου - όπου είναι εφικτή - έως τις 09-09-2003 από όλα τα κράτη-μέλη.

1.2.2 MARCO POLO

Το κοινοτικό πρόγραμμα PACT (πιλοτικές κινήσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές) έληξε στα τέλη του 2001. Όσο ήταν σε ισχύ, ήταν σε θέση να δώσει τα κίνητρα για καινοτόμους λύσεις στον τομέα της συνδυασμένης μεταφοράς. Η Ν.Μ.Α. χρηματοδοτήθηκε σημαντικά στα πλαίσια αυτού του προγράμματος.

Έγινε πρόταση για δημιουργία νέου προγράμματος υποστήριξης, επωνομαζόμενο «Marco Polo», ως διάδοχο του PACT το Φεβρουάριο του 2002. Το νέο πρόγραμμα με προβλεπόμενο ετήσιο προϋπολογισμό τα 18.75 εκατ. €, στοχεύει να συμβάλει στη μετατόπιση 12 δισεκατομμύρια. τονοχιλιόμετρων ανά έτος από τις οδικές μεταφορές στις ακτοπλοϊκές, σιδηροδρομικές και ποτάμιες.

Σύμφωνα με την κοινοτική πρόταση, το νέο πρόγραμμα θα μπορούσε να υποστηρίξει τη δημιουργία νέων υπηρεσιών (μέγιστη συμβολή 30% των επιλέξιμων δαπανών) καθώς και να επιταχύνει κινήσεις (όπως το Motorways of the Sea, μέχρι 35% των επιλέξιμων δαπανών) ή να συντελέσει στην εκμάθηση του κοινού (μέχρι 50% των επιλέξιμων δαπανών). Προγραμματίζεται να είναι λειτουργικό στο 2003.

1.2.3 ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗ ΜΟΝΟΔΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Έγινε πρόταση οδηγίας που αφορά την προσπάθεια τυποποίησης μοναδοποιημένων φορτίων. Έτσι ονομάζονται οι τρόποι συσκευασίας φορτίων ώστε να μειωθεί ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης και να γίνεται αποδοτικότερη χρήση των εγκαταστάσεων αποθήκευσης

και των φορτηγών. Η χαρακτηριστικότερη μορφή μοναδοποιημένου φορτίου είναι τα εμπορευματοκιβώτια, ενώ υπάρχουν και πιο ενδιαμέσες λύσεις σε σχέση με τα χύδην φορτία, όπως οι παλέτες, τα σακιά και τα δεμάτια ξυλείας.

1.2.4 MOTORWAYS OF THE SEA

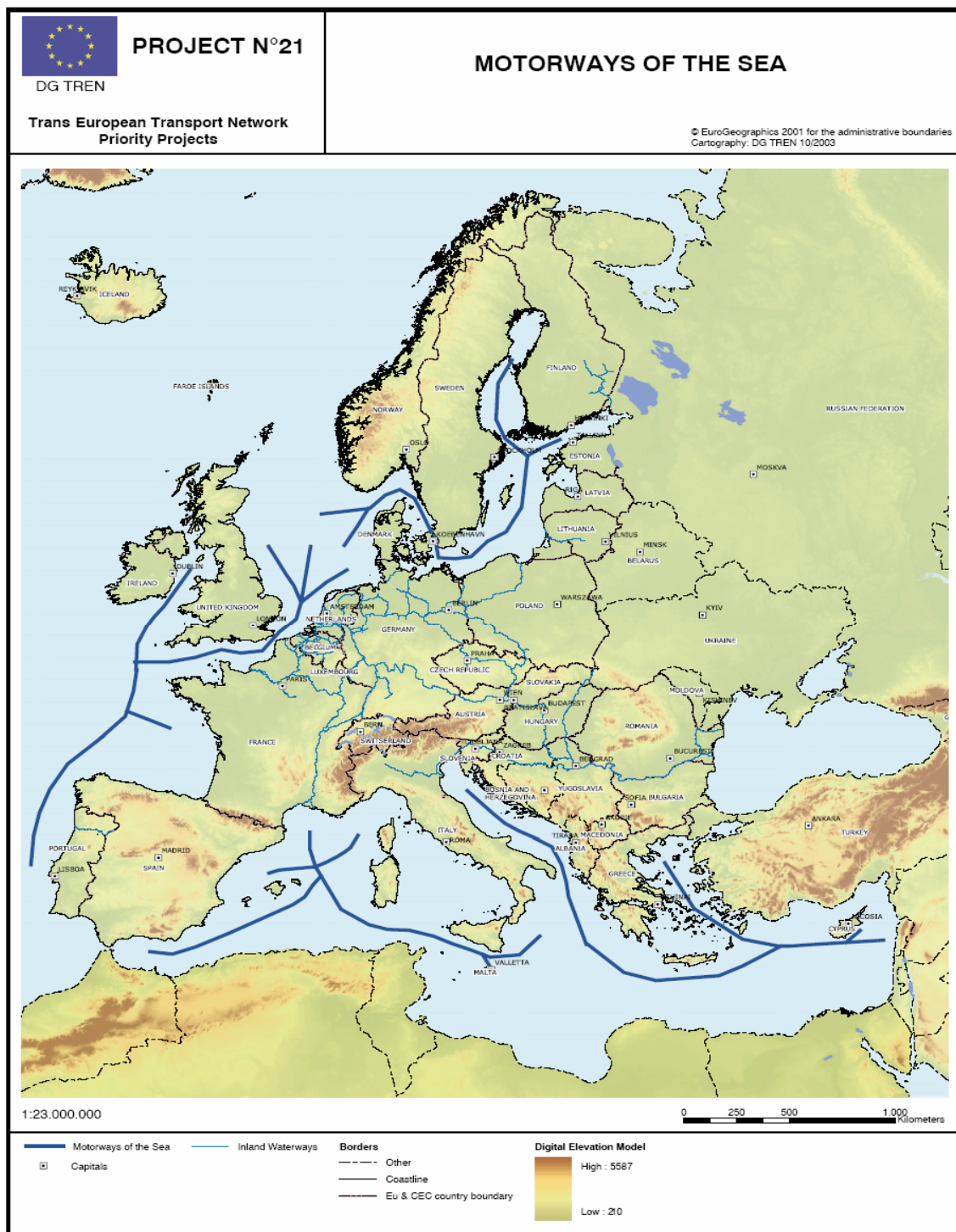
Έγινε μια 1η προσέγγιση των «Motorways of the Sea/Αυτοκινητόδρομοι της Θάλασσας» που αναφέρονται στη Λευκή Βίβλο των μεταφορών.

Αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι θα ανακουφίσουν σημεία με δύσκολη πρόσβαση ή κυκλοφοριακή συμφόρηση και θα βοηθήσουν στην πλήρη εισαγωγή της N.M.A. στο σύστημα logistics, χωρίς σημαντική πολυπλοκότητα. Παραδείγματα τέτοιων σημείων είναι οι Άλπεις και τα Πυρηναία. Η παράκαμψη αυτών των φυσικών εμποδίων μέσω της ακτοπλοΐας θα βοηθούσε συγχρόνως τις Μεσογειακές και τις χώρες βορειότερα αυτών των οροσειρών. Το όφελος της παράκαμψης εμποδίων δημιουργημένα από τον άνθρωπο, π.χ. κυκλοφοριακό ακόμα δεν έχει αξιολογηθεί. Οι αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας στοχεύουν στην προσφορά αποτελεσματικών, τακτικών και συχνών υπηρεσιών ανταγωνιστικών των οδικών, σχετικά με τον χρόνο μετάβασης και το κόστος. Οι λιμένες που συνδέονται με τους αυτοκινητόδρομους θα πρέπει να έχουν επαρκείς συνδέσεις με την ενδοχώρα και να προσφέρουν υψηλό επίπεδο υπηρεσιών στους πελάτες της ακτοπλοΐας. Οι συνδέσεις τηλεματικής μεταξύ λιμένων και τα συστήματα επικοινωνίας των πλοίων (π.χ. VTMIS) πρέπει να επεκταθούν, να γίνουν διαλειτουργικές και να ενταχθούν στο ενιαίο ευρωπαϊκό δίκτυο, όπου απαιτείται.

Οι μελέτες δείχνουν ότι η καθιέρωση νέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων είναι σαφώς οικονομικότερη από την κατασκευή της αντίστοιχης αναγκαίας οδικής υποδομής.

Η Επιτροπή εργάζεται αυτήν την περίοδο στις λεπτομέρειες των αυτοκινητόδρομων της θάλασσας. Ο λεπτομερέστερος σχεδιασμός του προγράμματος έπρεπε να περιμένει την ολοκλήρωση άλλων σχετικών προγραμμάτων - για να μπορεί να εκμεταλλευτεί τις χρηματοδοτήσεις τους - όπως την αναθεώρηση των οδηγιών για το Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) που έγινε στα τέλη του 2003. Πρόκειται για την υλοποίηση της κοινοτικής πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, η οποία στοχεύει να αναπτύξει ένα αποδοτικό σύστημα μεταφορών και τις σχετικές υποδομές. Συγκεκριμένη χρηματοδότηση είναι διαθέσιμη για αυτές τις κινήσεις. Μπορεί να καλύψει μέχρι 50% των σχετικών με την υποδομή μελετών κοινού συμφέροντος (συμπεριλαμβανομένων των μελετών υποδομής λιμένων και δικτύων διαφορετικών μεταφορικών μέσων που συμπεριλαμβάνουν ακτοπλοϊκά τμήματα). Όσον αφορά τα έργα υποδομής, η χρηματοδότηση δεν μπορεί να υπερβεί 10% από το συνολικό κόστος. Έτσι μόλις ολοκληρωθεί το πλαίσιο των TEN-T μπορεί να συνεισφέρει στις επενδύσεις υποδομής σχετικές με τους αυτοκινητόδρομους της θάλασσας, όπως η υποδομή λιμένων και οι

συνδέσεις λιμένα-ενδοχώρας. Επίσης πρέπει να είναι σε θέση να ωφεληθεί πλήρως από το πρόγραμμα Marco Polo όσον αφορά το ξεκίνημα νέων υπηρεσιών.



Σχήμα 2: «Οι Αυτοκινητόδρομοι της Θάλασσας», όπως έχουν σχεδιαστεί για το έτος 2010 (Πηγή: Eurostat).

1.2.5 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν υψηλότερη ενεργειακή απόδοση από όλα τα μεταφορικά μέσα και συνεπώς παράγει το λιγότερο CO₂ ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη. Επίσης η εκπομπή μονοξειδίου του άνθρακα (CO), λοιπών υδρογονανθράκων (HC) και σωματιδίων, ανά μεταφερόμενο τόνο ή επιβάτη και χιλιόμετρο, μέσω πλοίου είναι σαφώς μικρότερες από τα υπόλοιπα μέσα. Οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τις ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι επίσης χαμηλότερες, αλλά επιδέχονται περαιτέρω μείωση. Πάντως από τις συνολικές εκπομπές NO_x στην Κοινότητα, το 51% προέρχεται από τις οδικές μεταφορές και μόλις το 12% από τις υπόλοιπες. Η καλή για το περιβάλλον εικόνα της ναυτιλίας, εντούτοις, χαλάει από τις εκπομπές διοξειδίου του θείου (SO₂) που είναι σημαντικά υψηλές, σε αντίθεση με τις οδικές στις οποίες οφείλεται μόλις το 3% των συνολικών εκπομπών SO₂ στην Κοινότητα και τα υπόλοιπα μέσα που αθροιστικά αποδίδουν 2%.

Βήματα προς τη λύση αυτού του προβλήματος αποτελούν η Διάσκεψη του IMO (09/1997), η οποία υιοθέτησε νέα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών οξειδίων του θείου από τα καυσάεργα πλοίων (Annex VI της MARPOL 73/78). Η διάσκεψη ενέκρινε επίσης τις διατάξεις για την καθιέρωση ειδικών «Ζωνών Έλεγχου εκπομπών SO_x» όπου θα ισχύουν χαμηλότερα επίπεδα εκπομπής. Η Βαλτική και η Βόρεια Θάλασσα καθώς η Μάγχη έχουν ανακηρυχθεί τέτοιες περιοχές. Η διαδικασία κύρωσης του νέου παραρτήματος δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, και τα νέα μέτρα δεν έχουν τεθεί σε ισχύ. Επίσης η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για δημιουργία οδηγίας για τη μείωση της περιεκτικότητας σε θείο, των καυσίμων που χρησιμοποιούν τα πλοία στην Ε.Ε. (11/2002). Η πρόταση είναι μέρος της ευρύτερης ευρωπαϊκής στρατηγικής για την εξασφάλιση, ιδανικότερων για το περιβάλλον θαλάσσιων μεταφορών. Στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ναυτιλίας θα οδηγήσουν πάντως και οι ίδιοι οι ναυλωτές, οι οποίοι ευαισθητοποιούνται όλο και περισσότερο στο θέμα αυτό.

Η Επιτροπή έχει εξετάσει τη σχετική ασφάλεια της ναυτιλίας έναντι άλλων τρόπων μεταφοράς. Η εξέταση αποκάλυψε ότι υπάρχουν κάποια στοιχεία για τα ατυχήματα στη ναυτιλία και τις αιτίες τους σε διεθνές επίπεδο, αλλά όχι για τα ευρωπαϊκά ύδατα. Σύμφωνα με το ευρωπαϊκό συμβούλιο ασφάλειας μεταφορών, το 96% των θανάτων στον τομέα των μεταφορών εμφανίζονται σε τροχαία ατυχήματα. Ενώ ο αριθμός των θανάτων στις οδικές μεταφορές στην Ε.Ε. υπερβαίνει τις 40.000 ζωές ανά έτος, ο αντίστοιχος στα τρένα ανέρχεται στις 115 (μέσος όρος 1990-96) και στα πλοία υπολογίστηκε γύρω στα 140 άτομα ετησίως από τη μελέτη COST 301 και το ευρωπαϊκό Συμβούλιο ασφάλειας. Το ευρωπαϊκό Συμβούλιο ασφάλειας μεταφορών επίσης έχει υπολογίσει ότι τα ποσοστά θανάτου στις θαλάσσιες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος) είναι 1.4 θάνατοι ανά 100 εκατομμύρια χιλιόμετρα επιβατών. Οι αντίστοιχοι αριθμοί για τις οδικές μεταφορές είναι 100 άτομα και για τις σιδηροδρομικές 40. Έτσι η ναυτιλία φαίνεται συγκριτικά πολύ ασφαλέστερο μέσο. Εντούτοις, θα απαιτηθούν κι άλλες στατιστικές πάνω στον τομέα των ατυχημάτων για να αποδειχτεί η σχετική ασφάλεια των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Τέτοιες στατιστικές εκτός από ενίσχυση της πολιτική της Ε.Ε. στην ασφάλεια θα δείξουν και που απαιτούνται επιπλέον μέτρα.

1.2.6 ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Πρέπει να ληφθούν μέτρα σε διοικητικό επίπεδο στα κράτη μέλη και τους λιμένες για να δημιουργηθούν «διοικητικά καταστήματα μιας στάσης» που θα απλοποιήσουν περαιτέρω και θα επιταχύνουν θέματα σχετικά με την άφιξη/αναχώρηση και λειτουργία των σκαφών, χωρίς μείωση της ασφάλειας. Με τον όρο αυτό εννοούμε συγκέντρωση της ευθύνης για όλες τις λειτουργίες που γίνονται αφού το πλοίο ελλιμενιστεί, σε όσο το δυνατόν λιγότερα άτομα/υπηρεσίες ώστε να επιταχύνονται οι διαδικασίες.

Έτσι ο αριθμός των διαφόρων αρχών που επιβιβάζονται ανά σκάφος θα μπορούσε να περιοριστεί με την ανάθεση του ορισμένων διαδικασιών σε άλλα σώματα, το λιμάνι ή τον πράκτορα του σκάφους, όπως ήδη συμβαίνει σε ορισμένα κράτη-μέλη. Επιπλέον, αντί της διασκόρπισης των υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού ή ακόμα και σε γειτονικό λιμάνι, πρέπει να υπάρχει ένα ή το πολύ δυο σημεία επαφής σε κάθε λιμάνι για την εκπλήρωση όλων των γραφειοκρατικών διαδικασιών. Γενικότερα οι διάφοροι έλεγχοι απαιτούν συντονισμό ώστε να μειωθεί, όσο το δυνατόν περισσότερο, η καθυστέρηση της λειτουργίας του σκάφους. Αργότερα η βοήθεια αυτών των καταστημάτων μπορεί να επεκταθεί και στην επιτάχυνση των διαδικασιών κατά τη διασύνδεση πλοίου και άλλων μέσων (συνδυασμένες μεταφορές).

1.2.7 ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Δημοσιεύτηκε τον 05/2002 οδηγός για τις τελωνειακές διαδικασίες στις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Έχει διπλό στόχο:

- Περιγράφει τις τελωνειακές νομοθεσίες για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των ευκαιριών για απλουστευμένες διαδικασίες
- Δίνει μια βάση για την αναγνώριση πιθανών αναγκών για την τροποποίηση ή την περαιτέρω απλοποίηση.

1.2.8 ΝΕΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ (NCTS)

Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης μεταξύ λιμένων της Ε.Ε., βγαίνοντας από τον τελωνειακό χώρο της χώρας προέλευσης χάνουν την «κοινοτική τους φυσιογνωμία». Έτσι περνούν από τελωνειακές διαδικασίες στη χώρα προορισμού εκτός εάν η κοινοτική τους προέλευση αποδεικνύεται από κατάλληλο έγγραφο ή πρόκειται για

διαδικασία transit. Αυτό είναι μειονέκτημα για την ακτοπλοΐα σε σύγκριση με την οδική λύση, όπου η αντίστοιχη απώλεια της «κοινοτικής φυσιογνωμίας» δεν επέρχεται μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., εφόσον δεν υπάρχει μετάβαση μέσω 3^{ης} χώρας.

Η μετάβαση προς την ηλεκτρονική διαβίβαση τελωνειακών στοιχείων (e-Customs) θα βοηθήσει στην επιτάχυνση και την απλούστευση των αναγκαίων διαδικασιών για τη δήλωση φορτίου.

Σαν ένα πρώτο βήμα για τα e-Customs, περίπου 3000 τελωνεία σε 22 χώρες θα εφαρμόσουν σύντομα το Νέο Αυτοματοποιημένο Σύστημα Διέλευσης (NCTS), με το οποίο τα σχετικά έγγραφα (SAD) θα αντικατασταθούν από ηλεκτρονικά μηνύματα. Αργότερα το σύστημα θα μπορούσε, να επεκταθεί και σε άλλες διαδικασίες που αφορούν τις μεταφορές.

Άλλες παρεμβάσεις στον τελωνειακό τομέα είναι τα τελωνειακά προγράμματα του 2002 και 2007 και το πρόγραμμα RALFH, το οποίο χρηματοδοτήθηκε στα πλαίσια του τελωνειακού προγράμματος 2002.

1.2.9 ΕΡΕΥΝΑ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΟΔΟΣ

Η Κοινότητα ανακοινώνει συνεχώς ερευνητικά προγράμματα για την προώθηση της ακτοπλοΐας και των λιμενικών διαδικασιών σε σχέση με την τεχνολογική πρόοδο, όπως για τη βελτίωση της ποιότητας, της ασφάλειας, της προστασίας και της περιβαλλοντικής απόδοσης των θαλάσσιων μεταφορών, ανάπτυξη των δικτύων τηλεματικής κ.α.

Απαραίτητο στοιχείο για οποιαδήποτε έρευνα σε ευρωπαϊκό ή τοπικό επίπεδο αποτελεί η συλλογή λεπτομερών στατιστικών στοιχείων. Τέτοια στοιχεία πανευρωπαϊκά για τη Ν.Μ.Α. μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχαν. Ο ευρωπαϊκός οργανισμός θαλασσιών λιμένων (ESPO) και 22 λιμάνια μέλη του, μέσω ειδικού προγράμματος συγκέντρωσαν κάποια στοιχεία για την Επιτροπή. Αναμένεται πάντως σημαντική βελτίωση στο άμεσο μέλλον μετά την Κοινοτική οδηγία για τα στατιστικά στοιχεία στη ναυτιλία που μπήκε σε πλήρη ισχύ το 2000 και αύξησε τον αριθμό των συνεργαζόμενων λιμανιών σε 350.

Όλα τα κράτη-μέλη, η Νορβηγία και η Ισλανδία, καθώς και οι νεοεισαχθέντες χώρες Εσθονία, Λιθουανία, Πολωνία και Σλοβενία αλλά και η υποψήφια προς ένταξη χώρα Τουρκία έχουν διορίσει τα επονομαζόμενα Focal Points/Σημεία Εστίασης για τη Ν.Μ.Α. Πρόκειται για κυβερνητικούς υπάλληλους με την ευθύνη της προώθησης και ανάπτυξης των ακτοπλοϊκών μεταφορών στο κράτος τους. Από το 1999 έχουν δικτυωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να παρακολουθήσουν τις ανάγκες και να παρέχουν ιδέες και λύσεις για την ενθάρρυνση των ακτοπλοϊκών μεταφορών

Συγχρόνως όλα σχεδόν τα κράτη-μέλη, η Νορβηγία και η Πολωνία έχουν Εθνικά Κέντρα προώθησης της Ν.Μ.Α. (SPCs). Αυτά τα κέντρα προωθούνται από επιχειρησιακό

συμφέρον, είναι ουσιαστικά ανεξάρτητα από συγκεκριμένες ομάδες, όπως οι ναυτιλιακές εταιρίες ή/και οι λιμένες και προσφέρουν ένα μέσο για την αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών μεταφορών σε εθνικό. Και αυτά είναι δικτυωμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ESN) για να μοιράζονται γνώσεις και καλές πρακτικές σχετικές με το αντικείμενο μελέτης τους.

Επιπλέον η Επιτροπή έχει συγχρηματοδοτήσει μελέτες σκοπιμότητας (Πίνακας 4), μέσω των γενικών κονδυλίων του προϋπολογισμού μεταφορών, ενώ τα προγράμματα υποστήριξης της ακτοπλοΐας μπορούν επίσης να χρηματοδοτηθούν από το ευρωπαϊκό Ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης (ERDF).

Πίνακας 4: 5 διαφορετικές μελέτες σκοπιμότητας για τη Ν.Μ.Α. (Πηγή: Ε.Κ.).

SHORT SEA SHIPPING FEASIBILITY STUDIES SUPPORTED WITH DG VII CO-FINANCING

(generally 50% of the total cost of the study).

Project	Main contractor/ associated partners	Objectives	Results	Start date/ end date
Project N° 1 Establishment of sea-river links between Portuguese seaports and Duisburg	European Development Centre for Inland Navigation, Duisburg (EBD) / Portuguese Institute for Maritime Research (IPIMAR)	The study aimed at analysing the structure of sea-river transport links between Portugal (the port of Setúbal) and Germany (inland port of Duisburg) and at estimating the potentially shiftable cargo. It examined transport growth forecasts and the competitive position of waterway transport on the above route. It included a market analysis and the analysis of all possibilities for improving the attractiveness of sea-river shipping, e.g. the use of faster ships or adaptations of containers and ship equipment.	The report concluded that there was, under present market conditions, insufficient potential cargo to justify a large sea-river vessel, the only type of vessel which would be viable in time and cost terms. This was still true even if the service was expanded to include calls in Spanish ports. However, as a substantial increase in cargo volume was forecast for the year 2010, it was suggested that such a service might be viable in the longer term. Detailed comparisons showed that sea-river compared well with road in cost terms but badly in time terms.	February 1996 / September 1997.
Project N° 2 Integrated short sea traffic chain between the ports of Antwerp, Rouen & Tilbury	Westerlund Corporation	The project examined the potential viability of a new ro-ro service transporting forest products between the ports.	The study found that there was insufficient potential cargo to justify a new service under present market conditions. Important considerations were the relatively short road distances involved and the low cost of road transport.	May 1996/June 1997.
Project N° 3 Improvement of short sea services between the ports of Bilbao and Rotterdam	Bilbao Port Community / Basque public authorities, Rotterdam Port Authority, Dutch Government, Rotterdam Port Industries Association and Rotterdam private companies.	The study was a follow-up to an agreement signed in May 1995 between the two port communities with the aim of improving short sea links between the ports and to promote the exchange of know-how. The objectives of the study were: to achieve a sustainable growth of short sea shipping between Rotterdam and Bilbao; to get the industries involved in order to set up a competitive short sea service; analyse critical aspects, identify necessary actions and promote their implementation.	The very comprehensive market analysis done showed the following main conclusions: - a potential 3.100.349 tonnes, could, under present conditions, be carried by short sea shipping: a maximum of 10% of this amount would already be going by sea; - short sea shipping is at present more cost competitive than road within a radius of 170 km of both Bilbao and Rotterdam for 40ft containers and within a radius of 250 km for 20ft containers; - there are opportunities in the medium term to reduce the cost of the total short sea shipping chain by 14.5%: this could more than double the area within which short sea shipping is more competitive; - the main scope for reducing costs is in the present inefficient organisation of inland haulage to and from the port of Bilbao.	August 1996/ October 1997.

Project N° 4 Investigation into market potential on short sea routes "German North Sea-Nordic countries/Western and Southern Europe"	Intermodal European Logistic Centre / Lower Saxony government, Institute of Shipping economy and Logistics, and several EC shipping companies.	The objective was to reduce the market share of long distance road haulage crossing Central Europe. It focused on three major routes: traffic between Scandinavia and Germany; transit traffic between Scandinavia and Western/Southern Europe; and traffic between North Germany and Western/Southern Europe. The project was to be carried out by means of the operation of an integrated transport service using modern systems of logistics and telecommunications.	The ultimate objective of establishing an intermodal logistics service was not attained, despite contacts with industry via workshops, surveys, supply of relevant cost data to potential clients etc. It was found that there was a potential shiftable cargo of 1,7 million tonnes between Northern Germany and Spain, 535.000 tonnes between Northern Germany and Belgium, 600.000 tonnes between Northern Germany and France and 135.000 tonnes between Northern Germany and Portugal. A survey indicated that the time taken by maritime transport was identified by shippers as the main obstacle.	October 1995/ July 1997.
Project N° 5 Feasibility study into the establishment of a Baltic short sea freight network (Balt-Net)	Padborg Transport Centre/Port of Vaasa (Finland), Port of Pärnu (Estonia), Voru County Government (Estonia), Baltic fish processing plant (Kolobrzeg, Poland), Port of Aabenraa (Denmark), Port of Karlskrona (Sweden), Port of Karlskrona (Sweden).	The objective of the project is to establish a network of partners in the Baltic Sea area who share the interest of setting up a joint freight-handling network. Market surveys will identify the main markets for the services. The aim is to attract new customers/users to existing ferry connections and freight routes and to develop new connections. The project will also identify the necessary investments in the ports concerned with a view to making them more efficient.	A network has been established linking most of the original partners. This co-operation and the market analyses undertaken have facilitated the starting-up of two new lines, an increase in capacity on two existing lines and the commencement of new infrastructure development in four of the ports involved.	November 1996/ May 1998.

ΕΥΡΩ-ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ (MEDA)

Το πρόγραμμα MEDA υιοθετήθηκε σε μια διάσκεψη στη Βαρκελώνη τον 11/1995 και Στην ιδρυτική της διακήρυξη έβαλε ως στόχο τη δημιουργία μιας περιοχής ειρήνης, σταθερότητας και ευημερίας, μέσω του ελεύθερου εμπορίου και της οικονομικής ενίσχυσης και στη βελτίωση της αμοιβαίας κατανόησης μεταξύ των ανθρώπων και στις δύο ακτές της Μεσογείου. Κύριοι στόχοι του προγράμματος είναι η ανάπτυξη των πλωτών μεταφορών και των λιμένων, αφ' ενός, και η βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και η προστασία του περιβάλλοντος, αφ' ετέρου. Περισσότερα στοιχεία για τα αποτελέσματα αυτής της συνεργασίας αναφέρονται στο σχετικό κεφάλαιο παρακάτω.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Η επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων No. C202, 18 July 2001, p.20 περιέχει την πρόσκληση υποβολής προτάσεων με σκοπό τη λήψη επιχορηγήσεων σε όλους τους τομείς των μεταφορών. Αυτή η πρόσκληση παρέχει ένα πλαίσιο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη συγχρηματοδότηση έως και 50% σχετικών μελετών και μελετών σκοπιμότητας. Έχει χρησιμοποιηθεί περιστασιακά για προγράμματα σχετικά με την Ν.Μ.Α.

1.2.10 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ Ν.Μ.Α.

Σήμερα οι ακτοπολικές μεταφορές μπορούν γενικά να προσφέρουν ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία, τακτικότητα, συχνότητα, και ασφάλεια φορτίου σε υψηλό βαθμό. Επ' αυτού όμως η αγορά και οι ναυλωτές ειδικότερα δεν φαίνονται κατάλληλα ενημερωμένοι και η

παλαιότερη εικόνα μιας απαρχαιωμένης, αργής και περίπλοκης βιομηχανίας για χρήση μόνο σε «μεγάλα πακέτα φορτίου» παραμένει.

Στον Πίνακα 5 φαίνεται μια έρευνα που είχε γίνει πριν μερικά χρόνια μεταξύ ναυλωτών πάνω στην προτίμηση κύριου μεταφορικού μέσου. Ζητήθηκε να βαθμολογήσουν τις 3 κυριότερες μεταφορικές λύσεις όσων αφορά: χρόνο μετάβασης, αξιοπιστία, ευελιξία, συχνότητα και ασφάλεια φορτίου. Όπως φαίνεται η άποψη τους για τις υπηρεσίες που παρέχει η Ν.Μ.Α. ήταν σαφώς χειρότερη από αυτήν για τα 2 άλλα μέσα.

Πίνακας 5: Επιλογή κύριου μεταφορικού μέσου από ναυλωτές (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Eurostat).

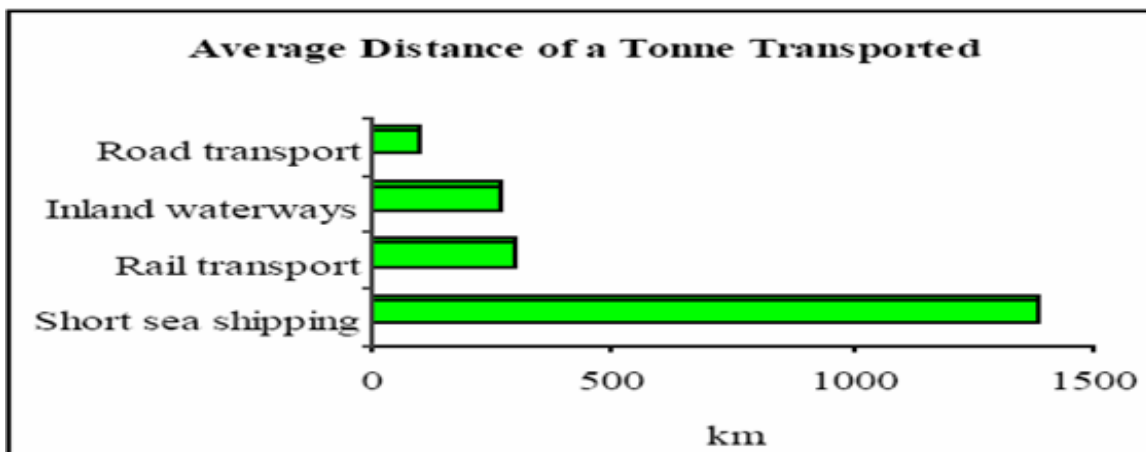
ΕΠΙΛΟΓΗ ΚΥΡΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ			
	ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ		
	ΟΔΙΚΕΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ	Ν.Μ.Α.
ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ	++	+	-
ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ	++	-	+
ΕΥΕΛΙΞΙΑ	++	+	-
ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	++	+	-
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	++	+	++

όπου	++ = Υψηλός Βαθμός
	+ = Μέτριος Βαθμός
	- = Μικρός Βαθμός

Επιπλέον έχουν γίνει και οι εξής 2 παρατηρήσεις που αφορούν τη διαφορά νοοτροπίας των χρηστών της ακτοπλοΐας και των οδικών μεταφορών έως τώρα στην Ευρώπη:

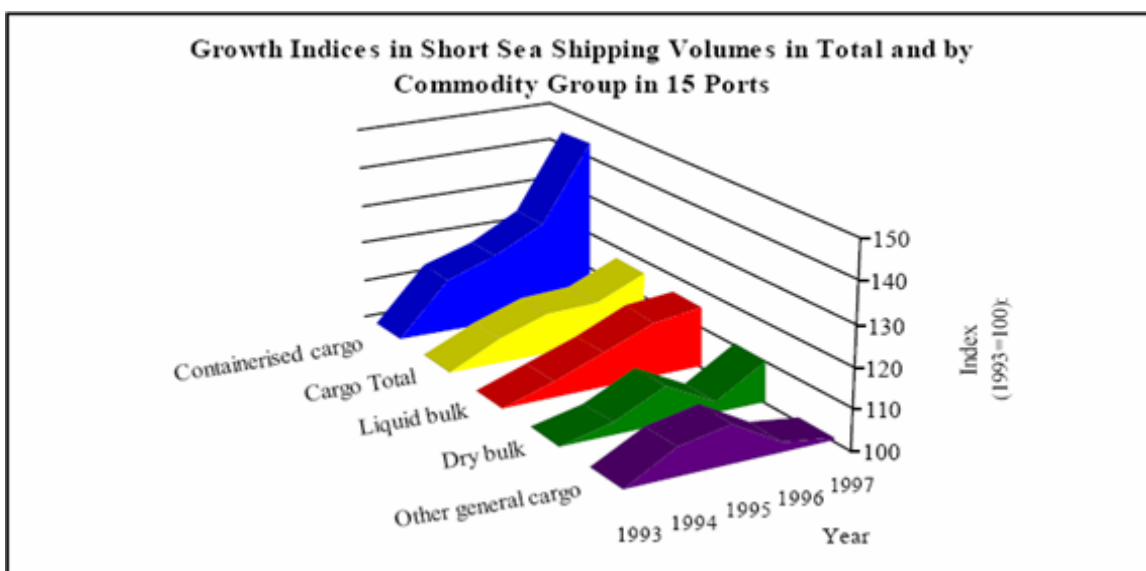
- «Η ναυτιλία είναι συμφέρουσα σε μεγαλύτερες αποστάσεις, ενώ στις μικρότερες οι οδική λύση είναι προτιμότερη».

Τα στοιχεία του Σχήμα 3 επιβεβαιώνουν την προηγούμενη άποψη. Η μέση απόσταση μεταφοράς ενός τόνου στη δεκαετία του '90 ήταν 100 χλμ για τις οδικές, 270 χλμ για τις ποτάμιες, 300 χλμ για τις σιδηροδρομικές, και 1385 χλμ για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Φαίνεται λοιπόν ότι οι οδικές μεταφορές έχουν μια δική τους αγορά μικρών αποστάσεων στην οποία η ναυτιλία δεν μπορεί να εισχωρήσει. Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές είναι περιορισμένες στις μεγαλύτερες αποστάσεις.



Σχήμα 3: Μέση απόσταση ανά μεταφερόμενο τόνο από τα διάφορα μέσα στην Ε.Ε. (Πηγή: Ε.Κ.)

Για να αντιληφθεί κανείς καλύτερα τις επιπτώσεις αυτής της αντιμετώπισης πρέπει να δει την εικόνα της αγοράς. Από το 1970 η μεταφορά εμπορευμάτων στην Ευρώπη έχει αυξηθεί περισσότερο από 70%, ενώ η ετήσια αύξηση έγκειται περίπου στο 2%. Αυτός ο ρυθμός αύξησης φαίνεται να διατηρείται σε όλες τις κατηγορίες φορτίων χύδην, ενώ στα μοναδοποιημένα φορτία υπάρχει μια στροφή προς τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων. (Σχήμα 4).



Σχήμα 4: Δείκτες αύξησης όγκου στη Ν.Μ.Α συνολικά και ανά ομάδα προϊόντων, σε 15 ευρωπαϊκούς λιμένες (Πηγή: Ε.Κ.).

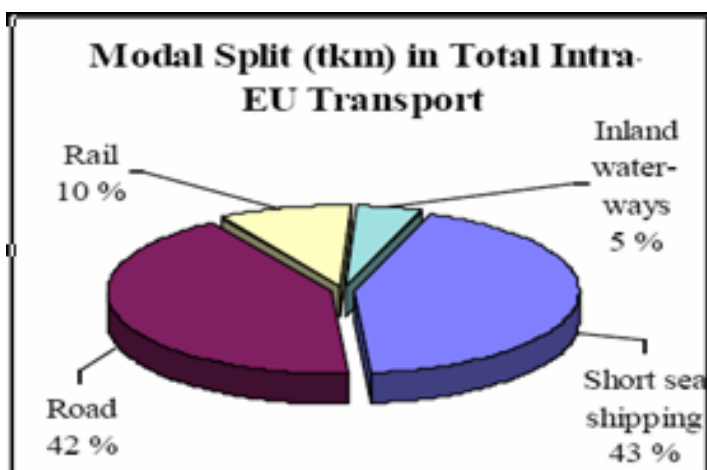
Περίπου 12 δισεκατομμύρια τόνοι αγαθών, που αθροίζουν περίπου 2600 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα μετακινήθηκαν το 1996 στην Ε.Ε. Το 90% των τόνων και το 50% των τονοχιλιόμετρων αυτών, μεταφέρθηκαν σε μικρές αποστάσεις στα πλαίσια του εσωτερικού εμπορίου μεμονωμένων κρατών-μελών. Μόνο το 6% αυτής

της ποσότητας μεταφέρθηκε μέσω ακτοπλοΐας, ενώ το 80% διοχετεύτηκε οδικώς. Αντιθέτως στο εμπόριο με χώρες εκτός Ε.Ε. η κατάσταση είναι πολύ καλύτερη (40% η ακτοπλοΐα - 30% οι οδικές μεταφορές), ενώ ακόμα μεγαλύτερη είναι η υπεροχή της Ν.Μ.Α. στο (εξωτερικό) εμπόριο μεταξύ χωρών της Ε.Ε. (βλέπε Σχήμα 6).

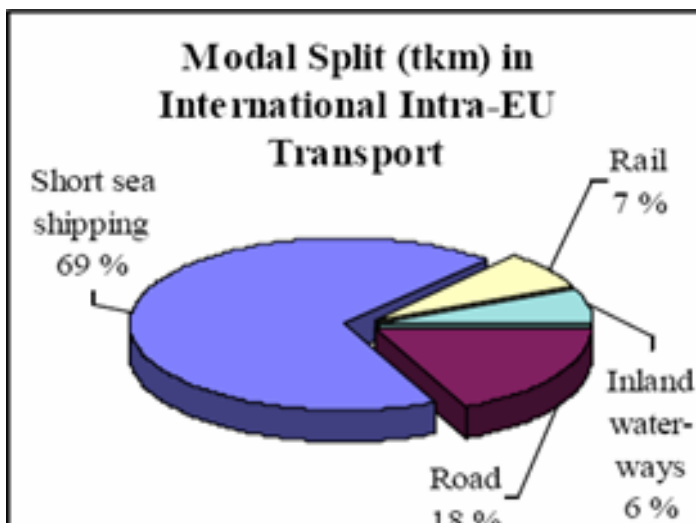
Πίνακας 6: Οδικές μεταφορές στην εσωτερική αγορά κάθε χώρας (σε εκατ. τονοχιλιόμετρα) τη δεκαετία 1990-2000.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EU (15 countries)	945965	976546	1002153	1007255	1073238.6	1114597	1129104	1172983	1240619	1297491	1327176
Belgium	25000	26500	28058	29685	32925	34551	31432	34096	35230	36788	32450
Denmark	13671	13407	14086	13287	14539	14713	14455	14700	16160	16914	17766
Germany	221769	245700	252300	251500	272500	279700	280700	301800	321200	341700	347200
Greece	10886	12071	11889	12934	12829	14798	15898	16500	17000	17700	18360
Spain	78925	82650	85882	87998	92193	94567	92469	96200	114930	123489	133078
France	193900	199600	205000	201100	213700	227100	231100	238200	246500	260300	266500
Ireland	3900	4200	4700	4100	4300	5500	5700	5700	5900	6100	6500
Italy	135488	136478	142143	138330	144863	151578	154749	152930	164020	173578	184756
Luxembourg	1277	1435	1653	1797	1718	1873	1889	2000	2100	2150	2350
Netherlands	31758	32340	39595	39457	40666	42182	43855	45000	46500	48600	45700
Austria	17000	18000	18600	19400	21900	20900	22200	23200	24200	25200	26300
Portugal	15750	16860	15690	14750	16598	16530	16780	18120	19190	20171	20470
Finland	26300	24700	24700	25000	25700	23200	24100	25400	26500	26500	27500
Sweden	27171	26055	24980	26637	27863	30265	32117	34117	33649	33739	32419
United Kingdom	143170	136550	132877	141280	150945	157140	161660	165020	167540	164562	165827
Norway	:	:	:	:	:	9654	12467	14064	14755	15094	12483
Canada	:	:	:	:	101870	110011	121133	:	:	:	:
Japan	:	:	:	:	:	:	272000	:	:	:	:
United States	:	:	:	:	:	:	1422654.5	1457781.8	1503154.5	1599754.5	:
(:) Not available											
Source: Eurostat/DG TREN											

Το ζητούμενο από τη Ν.Μ.Α., προφανώς είναι να γίνει ανταγωνιστικότερη στις μικρότερες αποστάσεις, ώστε να αποσπάσει πελάτες από τις οδικές μεταφορές. Δυστυχώς όμως, η τάση είναι εντελώς αντίθετη και η μέση απόσταση ενός μεταφερόμενου τόνου μέσω ακτοπλοΐας έχει αυξηθεί κατά 65 χλμ κατά την περίοδο 1990 – 1996, ενώ οι οδικές μεταφορές απορροφούν όλο και μεγαλύτερο τμήμα αυτής της αγοράς.



Σχήμα 5: Ανάλυση τονοχιλιομέτρων ανά μεταφορικό μέσο στο εμπόριο εντός Ε.Ε. σε συνολικό (εσωτερικό και εξωτερικό μαζί) (Πηγή: Ε.Κ.).



Σχήμα 6: Ανάλυση τονοχιλιομέτρων ανά μεταφορικό μέσο στο εμπόριο εντός Ε.Ε. σε εξωτερικό μόνο (Πηγή: Ε.Κ.).

Ένας πιθανός παράγοντας για αυτή την άποψη που επικρατεί στην αγορά, είναι η διαφορά στο κόστος που απαιτεί η μεταφορά ενός φορτίου μέσω ακτοπλοΐας σε μικρή απόσταση. Το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου δεν εξαρτάται από το μέγεθος του φορτίου, οπότε είναι λογικό η χρήση του μέσου να ωφελεί το ναυλωτή σε μεγαλύτερα φορτία και μεγαλύτερες αποστάσεις. Πρόσφατη έρευνα στις Η.Π.Α. έδειξε ότι το μοναδιαίο κόστος μεταφοράς για ένα μέσο όγκο φορτίου είναι σαφώς μικρότερο στις θαλάσσιες μεταφορές απ' ό,τι σε οποιοδήποτε άλλο μέσο ενώ τα ποσοστά είναι εντελώς ανάλογα και στην Ευρώπη.

Πίνακας 7: Μοναδιαίο κόστος μεταφοράς ανά μέσο (Πηγή: “Notes on Logistics and Intermodalism”, G.Muller)

	Κόστος (US cents – τονοχιλιόμετρο)	Διαφορά ως Προς τη θάλασσα
Θαλάσσιες Μεταφορές	0.75	-
Σιδηροδρομικές	2.66	2,5 φορές
Οδικές	25.43	33 φορές
Αεροπορικές	46.3	61 φορές
Σωληνώσεις-Αγωγοί	1.48	~1 φορά

- Έως τώρα οι θαλάσσια οδός έχει χρήση στο εσωτερικό εμπόριο πολύ συγκεκριμένων χωρών, οι οποίες περιλαμβάνουν νησιωτικές περιοχές.

Βασικό ρόλο στην αλλαγή αυτής της αρνητικής εικόνας έχει βέβαια η ίδια η ακτοπλοϊκή βιομηχανία. Παράλληλα όμως και η Επιτροπή συμβάλει ουσιαστικά, π.χ. μέσω των Εθνικών Κέντρων Προώθησης της Ν.Μ.Α. και τα γραφεία πληροφόρησης για τη Ν.Μ.Α. που ξεκίνησαν στην Ελλάδα και την Ολλανδία και επεκτάθηκαν αργότερα και σε άλλες χώρες.

1.3 ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ν.Μ.Α. ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΠΛΗΡΕΣ ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αυτός ο στόχος μπορεί να εκπληρωθεί μόνο με συνεχή ανάπτυξη της ναυτιλίας, μέχρι να καλύψει πλήρως τις απαιτήσεις των πελατών. Οι ακτοπλοϊκές μεταφορές πρέπει να απλοποιηθούν, να δημιουργήσουν δίκτυα για την προσέλκυση φορτίου και να αναζητήσουν ενεργά τη συνεργασία με τα υπόλοιπα μέσα και τα άλλα τμήματα της αλυσίδας. Εκτός από τη διευθέτηση του πλαισίου - που μπορεί να γίνει από την Κοινότητα - οι κινήσεις σε αυτήν την κατεύθυνση θα γίνουν πρώτιστα από την ίδια την αγορά. Σημαντική συμβολή μπορούν να έχουν και οι ναυλωτές, με την παροχή μερικής ευελιξίας για την υπερπήδηση των γραφειοκρατικών και των υπολοίπων προβλημάτων που θα αντιμετωπιστούν αρχικά.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Οι επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις διακόπηκαν σταδιακά τις δεκαετίες '70 και '80 και άρχισαν πάλι με πρωτοβουλίες της Ε.Ε. το 1990. Οι εγκαταστάσεις όμως δεν αρκούν

για να λύσουν τα σημαντικά οργανωτικά προβλήματα που έχουν τα 261 μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης (Πίνακας 8).

Οι καθυστερήσεις, οι περιορισμοί υποδομής και οι αδιαφανείς δαπάνες σε μερικούς λιμένες είναι προβλήματα που πρέπει να εξεταστούν. Οι λιμένες πρέπει να λειτουργήσουν σε εμπορική βάση, σε ένα απελευθερωμένο περιβάλλον και προσφέρει τα απαραίτητα επίπεδα υπηρεσιών σε όλους τους χρήστες. Μέσα στη γενική τους στρατηγική, πρέπει να εξετάσουν τρόπους για την προώθηση της N.M.A. Θα μπορούσαν, ειδικότερα, να εξετάσουν τη δυνατότητα αφιέρωσης τερματικών σταθμών στα μεγαλύτερα λιμάνια αποκλειστικά για την ακτοπλοΐα, αλλά και άλλες ειδικευμένες υπηρεσίες. Η υποχρέωση σε μερικούς λιμένες να χρησιμοποιούνται πιλότοι μπορεί να επανεξεταστεί, ειδικά σε περιπτώσεις, όπου ο καπετάνιος είναι πιστοποιημένος για αυτό το σκοπό. Επιπλέον, οι λιμένες πρέπει να δημιουργήσουν ένα πλαίσιο εκμάθησης από καλές πρακτικές. Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής για τα λιμάνια θα συμβάλει στην αποδοτικότητα τους. Στοχεύει να εγγυηθεί τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό, π.χ. μέσω της εισαγωγής της αρχής «περί πληρωμής ανάλογα με τη χρήση».

Η Επιτροπή υποστηρίζει την περιφερειακή συνεργασία σε θέματα σχετικά με τη N.M.A., π.χ. οργανώθηκε πρόσφατα ένα συμβουλευτικό ευρω-μεσογειακό φόρουμ μεταφορών για την ανταλλαγή πληροφοριών πάνω σε ζητήματα μεταφορών στη Μεσόγειο. Υπάρχουν ομάδες που καλύπτουν θέματα που αφορούν την ανάπτυξη των λιμανιών και των πλωτών μεταφορών στις χώρες της Βαλτικής, καθώς και θέματα σχετικά με την τελωνειακή διασύνδεση αυτών των χωρών με την Ε.Ε.

Πίνακας 8: Κύρια λιμάνια ανά χώρα (αναφέρονται αυτά που διαχειρίζονται συνολικά πάνω απ' το 80% της συνολικής διακίνησης φορτίου στη χώρα τους) το έτος 2001.

BELGIUM (4 main ports)	ITALY (37 main ports)
Antwerpen	Trieste
Zeebrugge	Genova
DENMARK (17 main ports)	Taranto
Fredericia (og Shell-Havnen)	Augusta
Aarhus	Venezia
Statol-Havnen	Ravenna
København (Og Frihavnen)	Porto Foco
Helsingør	Gioia Tauro
Rødby (Faergehavn)	Livorno
Esbjerg	Santa Panagia
Aalborg Portland	Milazzo
Erstedvaerkets Havn	Savona - Vado
Frederikshavn	La Spezia
GERMANY (17 main ports)	Napoli
Hamburg	Brindisi
Wilhelmshaven	PORTUGAL (7 main ports)
Bremerhaven	Sines
Rostock	Leixoes
Lübeck	Lisboa
Bremen	Setubal
GREECE (19 main ports)	FINLAND (21 main ports)
Piraeus	Skoeldvik
Eleusis	Helsinki
Thessaloniki	Kotka
Agii Theodori	Naantali
Volos	Rautaruukki/Raashe
Megara	Rauma
Alivorio	Pori
Chalkida	Hamina
Heraklion	Turku
Milos Island	Kokkola
Larymna	Kemi
SPAIN (26 main ports)	SWEDEN (27 main ports)
Algeciras	Göteborg
Barcelona	Brofjorden Scanraff
Tarragona	Trelleborg
Bilbao	Helsingborg
Valencia	Lulea
Cartagena	Malmö
Huelva	Stockholm
Gijón	Oxelösund
Santa Cruz de Tenerife	Karlshamn
Las Palmas, Gran Canaria	Norrköping
La Coruña	Gävle
Palma de Mallorca	Stenungsund
Castellón de la Plana	Slite/Slite Industrihamn
FRANCE (20 main ports)	Storögnäs
Marseille	UNITED KINGDOM (48 main ports)
Le Havre	Grimsby & Immingham
Dunkerque	Tees & Hartlepool
Nantes Saint-Nazaire	London
Rouen	Forth
Calais	Southampton
IRELAND (8 main ports)	Milford Haven
Dublin	Sullom Voe
Limerick	Liverpool
Cork	Felixstowe
NETHERLANDS (10 main ports)	Dover
Rotterdam	Kirkwall
Amsterdam	Medway
	Belfast
	Clydeport
	Bristol

* Main ports are ports that handle a cargo volume of at least 1 million tonnes.
Source: Eurostat.

Πίνακας 9: Όγκος φορτίου στα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια την εξαετία 1992-1998).

Years:1992 - 1998								
Unit: Million tonnes								
Ports	Country	1992	1995	1996	1997	1998	Change 97/96 %	Change 98/97 %
Rotterdam	NL	293	291	284	303	307	6,7	1,1
Antwerpen	B	104	108	107	112	120	5,0	7,1
Marseille	F	90	87	91	94	93	3,9	-0,9
Hamburg	D	65	72	71	77	76	7,9	-1,3
Le Havre	F	53	54	56	60	66	6,3	11,3
London	UK	42	51	55	56	56	1,8	1,2
Amsterdam	NL	49	31	32	57	56	78,1	-1,4
Tees & Hartlep,	UK	:	45	42	51	52	21,4	0,4
Trieste	I	:	38	48	46	47	-4,2	1,7
Genoa	I	41	46	53	43	46	-18,9	7,0
Wilhelmshaven	D	:	34	46	36	44	-21,7	20,5
Forth ports	UK	:	47	45	43	44	-4,4	3,0
Algeciras	E	:	34	37	40	42	-8,7	5,0
Dunkerque	F	40	39	35	37	39	-4,6	7,3
Bremen/B'haven	D	30	31	34	34	35	0	1,5
Southampton	UK	:	32	37	33	34	-10,8	3,6
Zeebrugge	B	33	31	31	32	33	3,2	2,7
Göteborg	S	:	27	20	30	31	50,0	1,2
Liverpool	UK	:	30	29	31	30	6,9	-3,2
Milford Haven	UK	:	32	37	35	29	-5,5	-16,6
Tarragona	E	:	28	31	31	26	0	-17,1
Bilbao	E	:	25	20	22	26	10,0	18,0
Dublin	IRL	:	10	13	17	19	30,8	10,1
Saloniki	EL	:	13	13	13	14	0	7,7
København	DK	:	11	10	11	12	10,0	10,4
Lisbon	P	:	14	11	12	11	9,1	-8,3
Helsinki	FIN	:	10	10	11	11	10,0	-4,8
TOTAL		:	1 272	1 288	1 367	1 399	6,1	2,3

Source: Institute of Shipping Economics and Logistics, Bremen

1.4 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΗΜΕΡΑ

1.4.1 ΕΜΠΟΡΙΟ

Πίνακας 10: Εξαγωγές ευρωπαϊκών χωρών προς τρίτες χώρες ανά προορισμό το έτος 1998.

Year: 1998
Unit : Billion EURO

	Total Export	EXPORTS to									
		EU 15 (sendings)		CEC		Mediterranean countries		USA		Other countries	
B +L	159,5	120,9	76%	3,8	2%	5,5	3%	8,4	5%	20,9	13%
DK	43,8	29,2	67%	1,8	4%	0,7	2%	2,2	5%	9,9	23%
D	482,5	271,9	56%	39,2	8%	14,4	3%	45,4	9%	111,6	23%
EL	9,5	4,9	52%	0,8	8%	1,2	13%	0,4	4%	2,2	23%
E	93,3	65,8	71%	2,0	2%	4,3	5%	4,0	4%	17,2	18%
F	286,0	178,4	62%	7,3	3%	14,9	5%	22	8%	63,4	22%
IRL	58,3	40,7	70%	0,6	1%	0,8	1%	7,6	13%	8,60	15%
I	215,6	121,2	56%	11,4	5%	11,6	5%	18,5	9%	52,9	25%
NL	191,1	150,9	79%	4,7	2%	3,6	2%	7,2	4%	24,7	13%
A	57,2	36,7	64%	7,6	13%	1,0	2%	2,3	4%	9,6	17%
P	21,6	17,6	81%	0,2	1%	0,3	1%	1,1	5%	2,4	11%
FIN	39,0	21,9	56%	3,1	8%	0,9	2%	2,9	7%	10,2	26%
S	74,5	42,7	57%	3,0	4%	1,8	2%	6,5	9%	20,5	28%
UK	244,3	141,8	58%	4,7	2%	6,8	3%	32,1	13%	58,9	24%
EU 15	1 976,2	1 244,6	63%	90,2	5%	67,8	3%	160,6	8%	413,0	21%

CEC = Central and Eastern European Countries (Bulgaria, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovenia, Slovak Republic)
Mediterranean countries = Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Malta, Morocco, Palestinian Authority, Syria, Tunisia, Turkey

Source: DG TREN - Eurostat

Οι συνολικές εξαγωγές των 15 χωρών της Ένωσης (με προορισμούς εντός και εκτός Ε.Ε.) έφτασαν τα € 1.976 δισεκατομμύρια το 1998. Το 63% αφορούσε εξαγωγές εντός των συνόρων της Ε.Ε., ενώ το υπόλοιπο 37% χωρίζεται σε: Η.Π.Α. (8 %), Νέες Χώρες της Ε.Ε. (5%), Μεσογειακές χώρες (3%) και υπόλοιπος κόσμος (21%).

Πίνακας 11: Εισαγωγές ευρωπαϊκών χωρών από τρίτες χώρες ανά προορισμό το έτος 1998.

Year 1998
Unit : Billion EURO

←	IMPORTS from										
	Total Import	EU 15 (arrivals)		CEC		Mediterranean countries		USA		Other countries	
B +L	148,8	105,5	71%	2,5	2%	3,4	2%	11,9	8%	25,5	17%
DK	41,9	29,5	70%	1,4	3%	0,3	1%	2,1	5%	8,6	21%
D	413,4	240,9	58%	32,3	8%	9,1	2%	27,4	7%	103,7	25%
EL	25,0	16,5	66%	0,9	4%	0,9	4%	1,2	5%	5,5	22%
E	111,6	76,4	68%	1,4	1%	3,1	3%	5,7	5%	25,0	22%
F	274,5	185,5	68%	4,5	2%	9,0	3%	21,6	8%	53,9	20%
IRL	38,3	23,6	62%	0,3	1%	0,3	1%	6,2	16%	7,9	21%
I	192,5	118,5	62%	7,9	4%	7,0	4%	9,7	5%	49,4	26%
NL	179,1	102,5	57%	3,6	2%	3,1	2%	17,0	9%	52,9	30%
A	62,0	45,7	74%	5,9	10%	0,6	1%	2,1	3%	7,7	13%
P	32,9	25,4	77%	0,2	1%	0,4	1%	0,9	3%	6,0	18%
FIN	29,4	19,3	66%	1,1	4%	0,1	0%	1,9	6%	7,0	24%
S	60,5	41,7	69%	2,1	3%	0,4	1%	3,8	6%	12,5	21%
UK	286,5	153,0	53%	3,9	1%	4,6	2%	40,1	14%	84,9	30%
EU 15	1 896,4	1 184,0	62%	68	4%	42,3	2%	151,6	8%	450,5	24%

CEC = Central and Eastern European Countries (Bulgaria, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovenia, Slovak Republic)
Mediterranean countries = Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Malta, Morocco, Palestinian Authority, Syria, Tunisia, Turkey

Source: DG TREN - Eurostat

Οι συνολικές εισαγωγές των 15 χωρών της Ένωσης ανήλθαν σε € 1.896 δισεκατομμύρια το 1998. Διαφορετικά μερίδια από τις εισαγωγές είχαν οι Νέες Χώρες της Ε.Ε. (4%), οι Μεσογειακές χώρες (2 %) και ο υπόλοιπος κόσμος (24 %).

1.4.2 ΥΠΟΔΟΜΗ

Μια πρόσφατη εικόνα της κατάστασης των ευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων φαίνεται στους πίνακες Πίνακας 12 – Πίνακας 17.

Πίνακας 12: Κίνηση εμπορευμάτων σιδηροδρομικώς και οδικώς στα Πυρηναία το 1997.

Year: 1997 Unit: Million tonnes				
Name of crossing	West coast Hendaye-Irun	East coast Cerbère / Port Bou	Toulouse - Barcelona La tour de Carol	Total
Rail goods transport	2,0	2,8	0	4,8

Source : Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, Ministry of Equipment, France

Year: 1997 Unit: Vehicles / day				
Name of crossing	West coast Briatou (inc. A63)	East coast Perthus (inc. A9)	Other crossings	Total
Number of goods vehicles crossing the french / spanish border	5 657	6 729	880	13 266

Notes: Road goods traffic
Between France and Portugal / Spain 1997: 22.2 mio t
Between France and Morocco 1992: 0.3 mio t
Transit traffic through France 1992 / 1993: 20 mio t

Source : Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, Ministry of Equipment, France

Πίνακας 13: Μερίδιο αγοράς ανά μέσο το έτος 1998.

Year: 1998 Unit: tkm in %				
Country	Road	Rail	Inland waterways	Pipelines
B	69,3	15,1	12,5	3,1
DK*	71,9	9,7	0,0	18,3
D	67,4	15,7	13,7	3,2
EL*	98,1	1,9	0,0	0,0
E	84,6	9,7	0,0	5,7
F	75,0	16,5	1,9	6,6
IRL	92,7	7,3	0,0	0,0
I	86,1	8,8	0,0	5,1
L*	70,9	18,9	10,1	0,0
NL*	47,9	3,9	42,0	6,2
A	38,3	36,9	5,4	19,4
P*	87,4	12,6	0,0	0,0
FIN	72,0	26,9	1,1	0,0
S	63,1	36,9	0,0	0,0
UK	84,7	9,2	0,1	5,9
EU 15	73,7	14,1	7,1	5,1

(*) Modal split based on national and international road traffic of vehicles registered in the country

Source: DG TREN - Eurostat

Σε όλα τα κράτη-μέλη, εκτός από την Αυστρία και την Ολλανδία, το μερίδιο των οδικών μεταφορών στην κυκλοφορία είναι υψηλότερο από 50%. Στις Ισπανία, Ιρλανδία, Ελλάδα και Πορτογαλία (στις ηπειρωτικές περιοχές αυτών των χωρών) το ίδιο ποσοστό ξεπερνά το 85%, κάτι που οφείλεται στην απουσία ποτάμιου και σιδηροδρομικού δικτύου.

Πίνακας 14: Μήκος οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου ανά χώρα το έτος 2000.

	Railways ¹				Motorways		
	km	% electrified	km/100 000 inhab.	km/1 000 km ²	km	km/100 000 inhab.	km/1 000 km ²
Belgium	3 471	78	34.0	113.8	1 702	16.6	55.8
Denmark	2 047	31	38.3	47.5	922	17.3	21.4
Germany	36 652	52	44.6	102.7	11 712	14.3	32.8
Greece	2 299	0	21.8	17.4	707	6.7	5.4
Spain	14 303	54	36.2	28.3	9 049	22.9	17.9
France	32 515	43	53.7	59.8	9 766	16.1	18.0
Ireland	1 919	2	50.7	27.3	103	2.7	1.5
Italy	16 499	66	28.6	54.8	6 478	11.2	21.5
Luxembourg	274	95	62.5	105.4	115	26.2	44.2
Netherlands	2 802	74	17.6	67.5	2 289	14.4	55.2
Austria	6 281	60	77.5	74.9	1 633	20.2	19.5
Portugal	2 814	32	28.1	30.6	1 482	14.8	16.1
Finland	5 854	41	113.1	17.3	549	10.6	1.6
Sweden	11 560	75	130.5	25.7	1 506	17.0	3.3
United Kingdom ²	17 067	30	28.6	69.9	3 546	5.9	14.5
EU-15	156 357	50	41.4	48.3	51 559	13.6	15.9

(1) Railways: Data for UIC member railways. Estimates in italic.
(2) United Kingdom data refer to Great Britain.
Sources: Eurostat / ECMT / UNECE, UIC, IRF, national statistics.

Πίνακας 15: Συνολικό μήκος δικτύων Ευρώπης κατά την τριακονταετία 1970-2000.

	1970	2000	Change 1970 - 2000
Rail	1 70 662	156 353	-8%
Roads	2 639 646	3 254 743	+23%
of which motorways	15 864	51 559	+225%
Pipelines	11 441	21 675	+89%
Inland waterways	31 748	28 381	-11%
TOTAL NETWORK	2 853 497	3 512 711	+23%

Sources: Eurostat/ ECMT/ UNECE, national statistics.

Πίνακας 16: Αλυσίδα μεταφοράς ανά φορτίο στην Ηπειρωτική Ευρώπη.

Continental transport chains								
	Agriculture & Food	Solid fuel, Ores & Minerals	Petrol products	Metal	Chemical	Manufactured goods	TOTAL	%
Sea-Sea	0,5	0,2	0,9	0,3	0,2	0,2	2,3	0,0
Sea-Land	72,5	123,5	265,4	39,3	52,3	55,8	608,8	4,7
Sea-Road	38,0	31,7	28,2	14,1	28,2	33,8	174,0	1,4
Sea-Rail	4,0	8,6	4,2	5,3	3,8	3,5	29,4	0,2
Sea-Inland waterway	4,5	22,2	16,2	4,3	5,8	0,8	53,8	0,4
Sea-Rest	0,8	4,1	64,1	1,2	2,1	1,6	73,9	0,6
Sea-Unknown	25,3	56,9	152,7	14,3	12,4	16,1	277,7	2,2
Land-Land	2 309,7	5 618,6	970,0	499,2	661,6	2 148,2	12 207,4	95,2
Unimodal Road	2 186,7	5 138,1	561,4	375,9	590,8	2 009,8	10 862,6	84,7
Unimodal Rail	61,6	256,2	58,6	101,1	41,4	79,8	598,6	4,7
Unimodal Inland waterway	25,6	165,7	55,5	7,4	14,0	4,3	272,4	2,1
Unimodal Sea	16,1	47,0	123,6	11,1	8,6	42,8	249,1	1,9
Unimodal Rest	9,6	0,4	157,8	0,3	2,6	1,6	172,3	1,3
Inland Multimodal	10,2	11,2	13,2	3,6	4,3	9,9	52,4	0,4
TOTAL	2 382,7	5 742,2	1 236,4	538,8	714,1	2 204,2	12 818,4	100,0
%	18,6	44,8	9,6	4,2	5,6	17,2	100,0	

Continental: Pan-Europe (including Russian Federation)
Sea: Transhipped in a port different than the origin or destination port
Sea-Unknown: transhipment site not identified, corresponding mode (including sea) unknown
Rest: including pipeline and aviation

Source: NEA Transport research and training

Πίνακας 17: Συνδυασμένες μεταφορές Σιδηροδρόμου-Ακτοπλοΐας και Φορτηγών-Ακτοπλοΐας σε ορισμένες χώρες την πενταετία 1992-1997.

Years: 1992 - 1997				
Unit: 1 000 gross tonnes / year				
Countries of unloading		1992	1996	1997
B	W	545	451	:
	RV	:	1 502	:
D	W	4 279	5 238	:
	RV	3 848	:	:
EL	W	778	143	:
	RV	:	:	:
NL	W	:	:	:
	RV	6 055	7 381	8 408
FIN	W	431	426	:
	RV	1 826	3 334	:
S	W	2 352	2 566	:
	RV	5 705	9 697	:
UK	W	578	:	:
	RV	18 743	28 959	:

W: Wagons
RV: Road vehicles
(*) International transport of wagons and road vehicles by maritime vessels-Goods unloaded

Source: ECMT

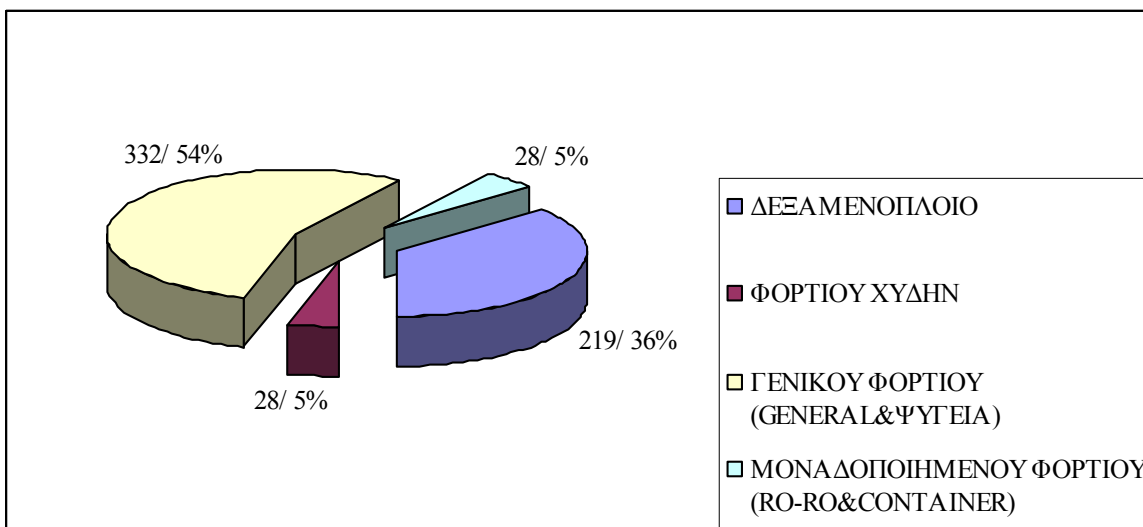
1.4.3 Ο ΣΤΟΛΟΣ

Η περιγραφή του θαλάσσιου εμπορίου στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, θα ήταν τουλάχιστον ελλιπής χωρίς στοιχεία για τα πλοία που λειτουργούν εκεί. Πρόκειται για ένα πολύ δύσκολο εγχείρημα, οπότε για τους σκοπούς αυτής της μελέτης η έρευνα θα περιοριστεί στα ελληνόκτητα πλοία, για τα οποία μπορούμε να διασταυρώσουμε κάποια στοιχεία. Σε 1ο επίπεδο τα στοιχεία συλλέχθηκαν με χρήση του Lloyd's Register of Shipping v. 1.6, 2000. Από τα αποτελέσματα εξαιρέθηκαν όλα τα πλοία υποστήριξης λιμένων και εξεδρών, πλοία που αγνοούνταν εκείνη την περίοδο και πλοία με ελλιπή στοιχεία. Οι αναγκαίες παραδοχές που έγιναν είναι:

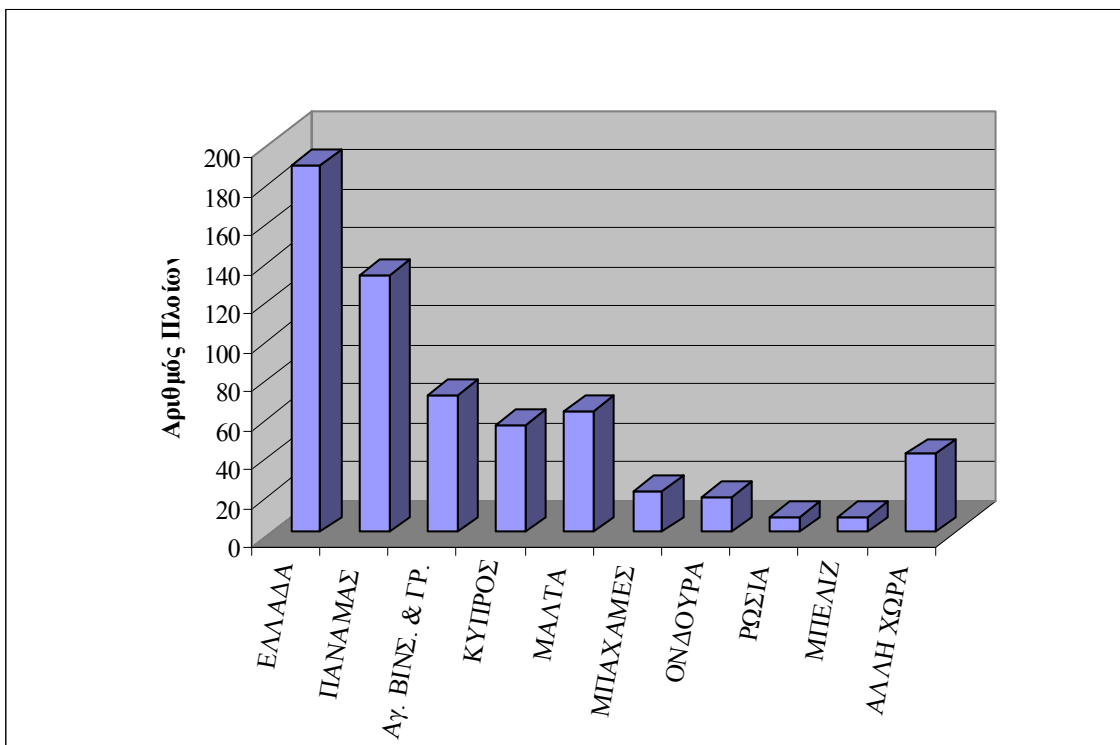
- 1) Ο στόλος δεν άλλαξε σημαντικά την τετραετία 2000-2004. Αυτή η πρόταση δεν απέχει εν γένει πολύ από την πραγματικότητα, εάν σκεφθεί κανείς ότι το ενδιαφέρον της δεκαετίας έχει στραφεί στο «φαινόμενο Κίνα», όπου όμως απασχολούνται πλοία πολύ μεγαλύτερα από αυτά που απασχολούν τη μελέτη μας.
- 2) Η βάση αυτή δεν έχει στοιχεία για την περιοχή λειτουργίας των πλοίων. Για την ανεύρεση τους χρησιμοποιήθηκαν τα παρακάτω κριτήρια: να είναι I) Ελληνικών Συμφερόντων και II) Μεγέθους έως 6000 Gross Tonnage. Μπορούμε να υποθέσουμε με ικανοποιητική προσέγγιση ότι τα περισσότερα από αυτά δουλεύουν στην περιοχή που εξετάζουμε, όπως επιβεβαιώθηκε και από στελέχη της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων και της Ένωσης Ακτοπλοϊκών Φορτηγών κάτω των 500 κόρρων. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας θα μελετηθεί ξεχωριστά το ελληνικό εγχώριο εμπόριο από το εμπόριο της Μεσογείου λόγω του ξεχωριστού του χαρακτήρα.
- 3) Πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων αναγνωρίζει ως μέλη της εφοπλιστές με πλοία έως 4500 G.T., η μελέτη που ακολουθεί αφορά πλοία έως 6000 G.T. όπως αναφέρθηκε. Αυτό έχει να κάνει με την ολοένα αυξανόμενη τάση που υπάρχει στα «πακέτα» τις τελευταίες δεκαετίες και έχουν φθάσει σε αυτό το επίπεδο.

Επίσης δεν είναι εύκολο να διαχωρίσουμε τα ελληνόκτητα πλοία ως προς την περιοχή λειτουργίας τους ως προς μεσογειακά ή καθαρά ελληνικά. Στην ελληνική ακτοπλοΐα χρησιμοποιούνται πλοία μέχρι 500 κόρρους. Εάν δεχθούμε ότι όγκος 1 κόρρου καλύπτεται από εμπορεύματα βάρους περίπου 2 τόνων το όριο θα έπρεπε να τεθεί περίπου στα 1000 G.T. Όμως σύμφωνα με την Ένωση Ακτοπλοϊκών Φορτηγών κάτω των 500 κόρρων τα μέλη της έχουν πολλά πλοία μέχρι 1700 G.T. Αντίστοιχα σε μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων ανήκουν πλοία από 1000 G.T. και πάνω. Ορισμένα από αυτά δουλεύουν και στις 2 αγορές καθώς δεν υπάρχει κάποιος περιοριστικός μηχανισμός. Έτσι για τους σκοπούς αυτής της εργασίας θα μελετηθούν πρώτα όλα τα πλοία στο πεδίο 0-6000 G.T. και εν συνεχεία όλα τα πλοία έως 1500 G.T. μεμονωμένα.

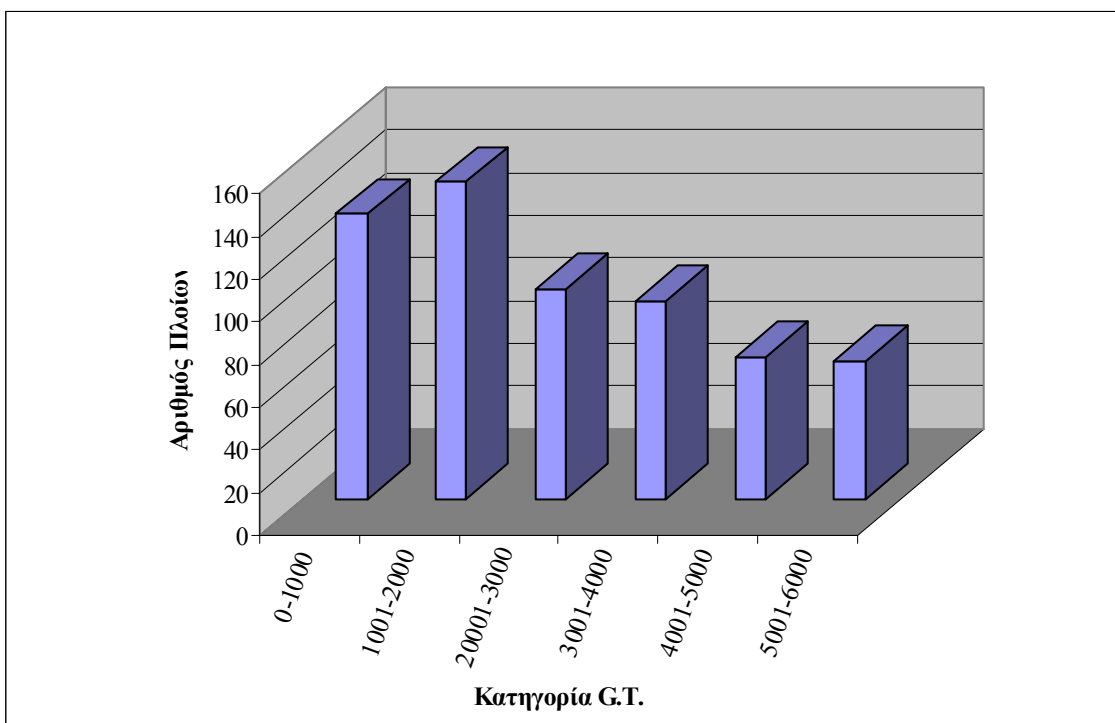
- 4) Στο χώρο της Μεσογείου και ειδικότερα σε νησιωτικές χώρες όπως η Ελλάδα, πολλά εμπορεύματα μεταφέρονται με φορτηγά μέσω επιβατικών πλοίων. Επειδή όμως τα συγκεκριμένα πλοία δεν ανήκουν στον εμπορικό στόλο έχουν παραλειφθεί εξολοκλήρου.



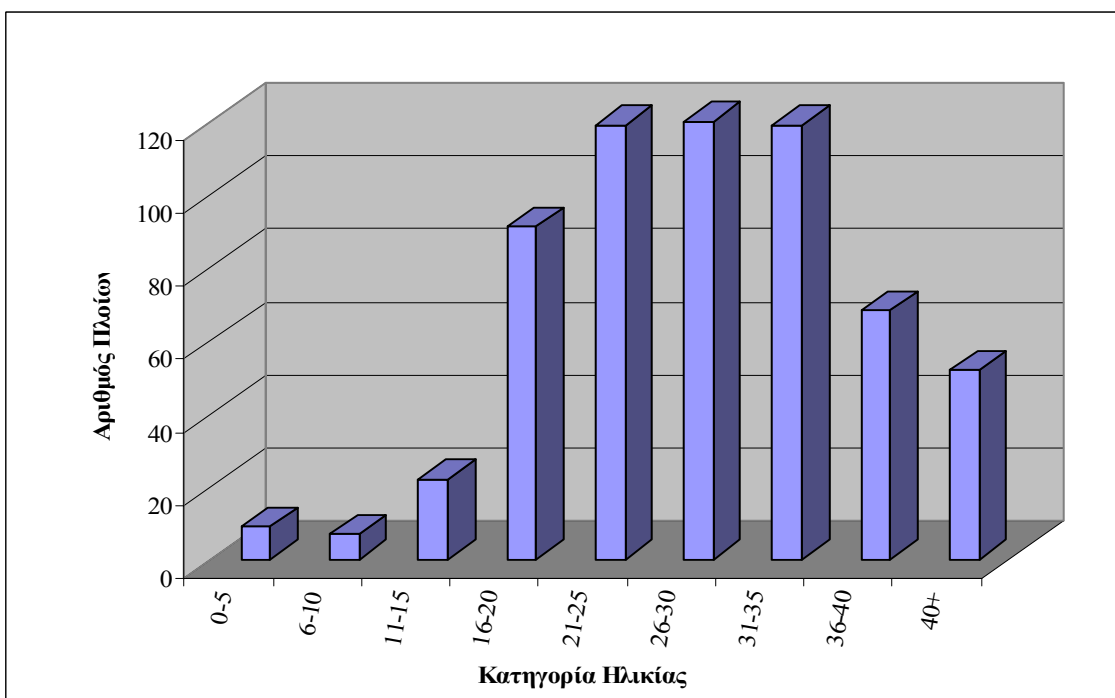
Σχήμα 7: Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου Ν.Μ.Α. ανά τύπο (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).



Σχήμα 8: Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου Ν.Μ.Α. ανά σημαία. (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).



Σχήμα 9: Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου N.M.A. ανά κατηγορία μεγέθους. (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).



Σχήμα 10: Ανάλυση ελληνόκτητου στόλου N.M.A. ανά κατηγορία ηλικίας. (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

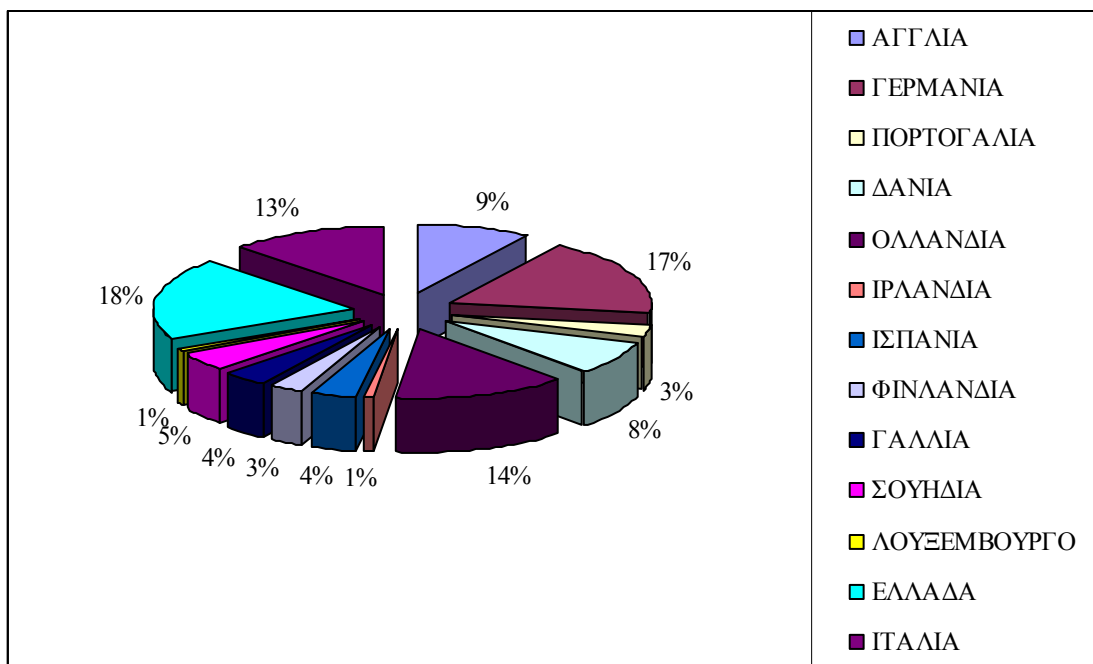
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η έρευνα έβγαλε συνολικά 607 πλοία, με μέσους όρους μεγέθους: 2562 G.T. και ηλικίας: 30,43 έτη.

Όπως φαίνεται (Σχήμα 7) κυριαρχούν οι κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων γενικού φορτίου. Αντίθετα τα πλοία μοναδοποιημένου και χύδην φορτίου είναι σαφώς λιγότερα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι αυτοί οι τύποι πλοίων φτιάχνονται με γνώμονα πολύ μεγαλύτερα πακέτα φορτίου από αυτά που μελετάμε, οπότε το μεγαλύτερο μέρος τους δεν ανήκει στη Ν.Μ.Α. Παρόλα αυτά, τα μεγαλύτερα αυτά πλοία πολλές φορές παίρνουν φορτία σε διαδρομές που ανήκουν στη Ν.Μ.Α. της Ευρώπης όπως π.χ. στη μεταφορά σιτηρών από τη Ρωσία προς Μεσογειακές χώρες - αλλά δεν θα απασχολήσουν αυτή τη μελέτη.

Στο Σχήμα 8 βλέπουμε ότι το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου είχε μέχρι το έτος αναφοράς (2000) ελληνική σημαία. Αν εξαιρέσουμε τις μη-ευρωπαϊκές σημαίες βλέπουμε ότι οι πιο μεγάλοι ανταγωνιστές της είναι οι σημαίες της Κύπρου και της Μάλτας. Το ίδιο ανταγωνιστικές είναι αυτές οι δυο σημαίες και με τα υπόλοιπα νηολόγια της Ευρώπης, όμως την Ελλάδα την απασχολεί περισσότερο, επειδή:

- έχει την ανταγωνιστικότερη ευρωπαϊκή σημαία.
- σε αυτή είναι εγγεγραμμένο το μεγαλύτερο μερίδιο του ευρωπαϊκού στόλου (Σχήμα 11).



Σχήμα 11: Ανάλυση ευρωπαϊκού στόλου Ν.Μ.Α. ανά χώρα (Πηγή: ISL Bremen)

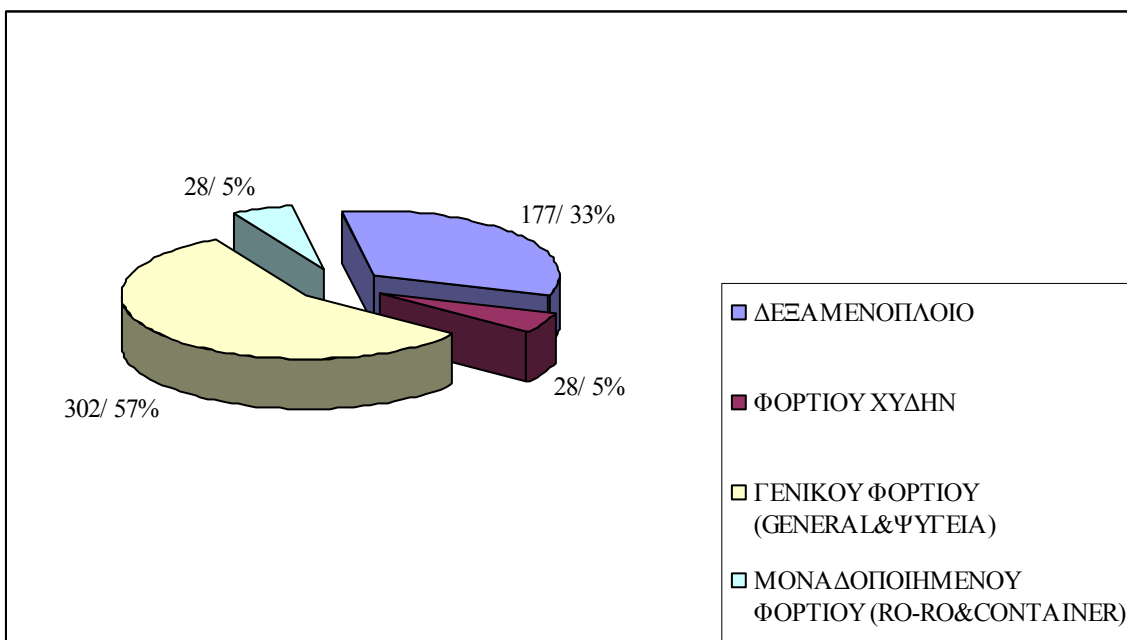
Το σημαντικότερο στοιχείο που δίνουν τα διαγράμματα είναι ο μ.ο. ηλικίας του στόλου, που ξεπερνά τα 30 έτη, με το 78,65% του στόλου να ξεπερνά τα 21 έτη. Καταλαβαίνουμε ότι τα πλοία αυτά έχουν απαρχαιωμένα συστήματα, αντιοικονομική λειτουργία, λόγω των πεπαλαιωμένων μηχανών τους και σίγουρα υστερούν στον τομέα της ασφάλειας σε σχέση με τα νεότερα πλοία που λειτουργούν στις ίδιες διαδρομές. Τα παραπάνω οδηγούν εύκολα σε καθυστερήσεις και ατυχήματα, γεγονότα που έρχονται σε αντίθεση με την πολιτική που προσπαθεί να εφαρμόσει η Ε.Ε. για μια πιο ασφαλή και αποδοτική λειτουργία της ναυτιλίας στα πλαίσια των συνδυασμένων μεταφορών.

Τα παραπάνω στοιχεία, αν και έχουν ενδιαφέρον από μόνα τους, σημαντικό είναι να συγκριθούν με αντίστοιχα στοιχεία για την κατάσταση στην υπόλοιπη Ευρώπη. Τα παρακάτω στοιχεία προέρχονται από μια μελέτη των *Prof.dr.ir. Niko Wijnolst* και *Ir. F.A.J. Waals*, του Dutch Maritime Network (Ολλανδικού Δικτύου N.M.A.) για το έτος 2003. Πρέπει να σημειωθεί πως η μελέτη αυτή προχώρησε σε λεπτομερέστερη ανάλυση των διαφόρων τύπων πλοίων (π.χ. Product tanker), αναφέρεται σε τύπους που δε μελετήθηκαν παραπάνω (π.χ. ρυμουλκά, αλιευτικά), κατηγορίες από 0 έως 10000 GT, ενώ δε περιορίστηκε καθαρά στις χώρες της Ε.Ε. αλλά επεκτάθηκε σε γειτονικές (π.χ. Τουρκία). Παρόλα αυτά η σύγκριση οδηγεί σε πολύ ενδιαφέροντα συμπεράσματα.

Πίνακας 18: Ανάλυση πλοίων ανά τύπο (Πηγή: Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals)

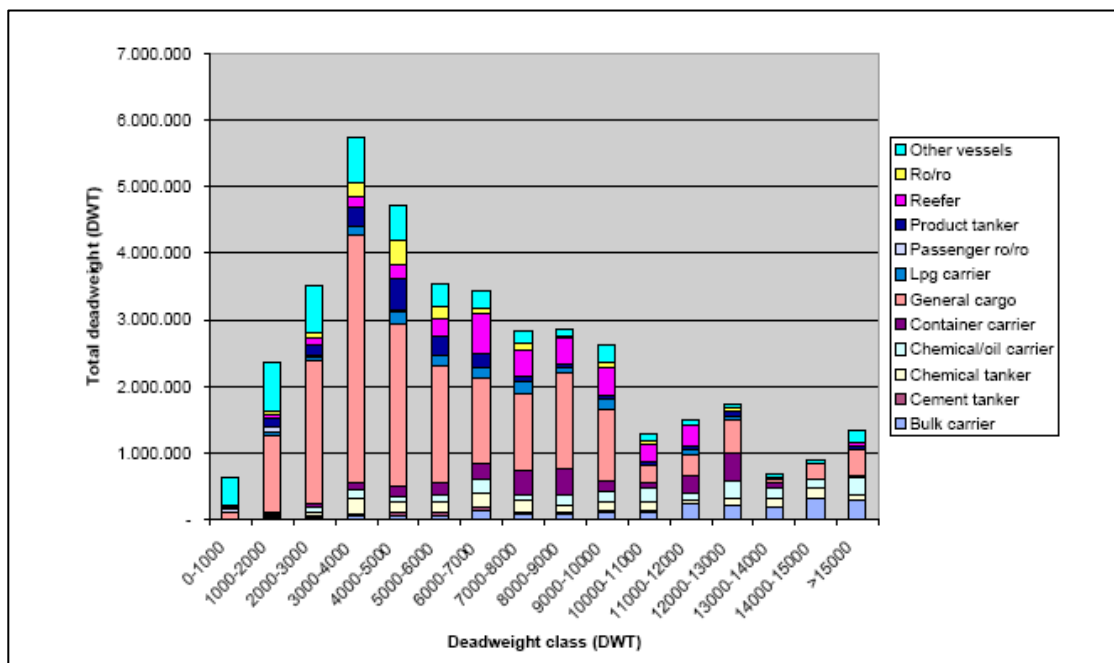
Ship type	Number
General Cargo	4.575
Reefer	534
Product tanker	499
Fishing	414
Ro/ro	359
Container carrier	339
Chemical tanker	305
Chemical/oil carrier	299
Lpg	240
Fish factory	202
Bulk carrier	194
Trawler	176
Passenger ro/ro	165
Supply vessel	152

Αν από τον Πίνακα 18 φτιάξουμε το διάγραμμα με τους τύπους που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία, βλέπουμε ότι οι Έλληνες εφοπλιστές δείχνουν μεγαλύτερη προτίμηση στα δεξαμενόπλοια από τους Ευρωπαίους που επικεντρώνονται καθαρά στα στερεά φορτία.

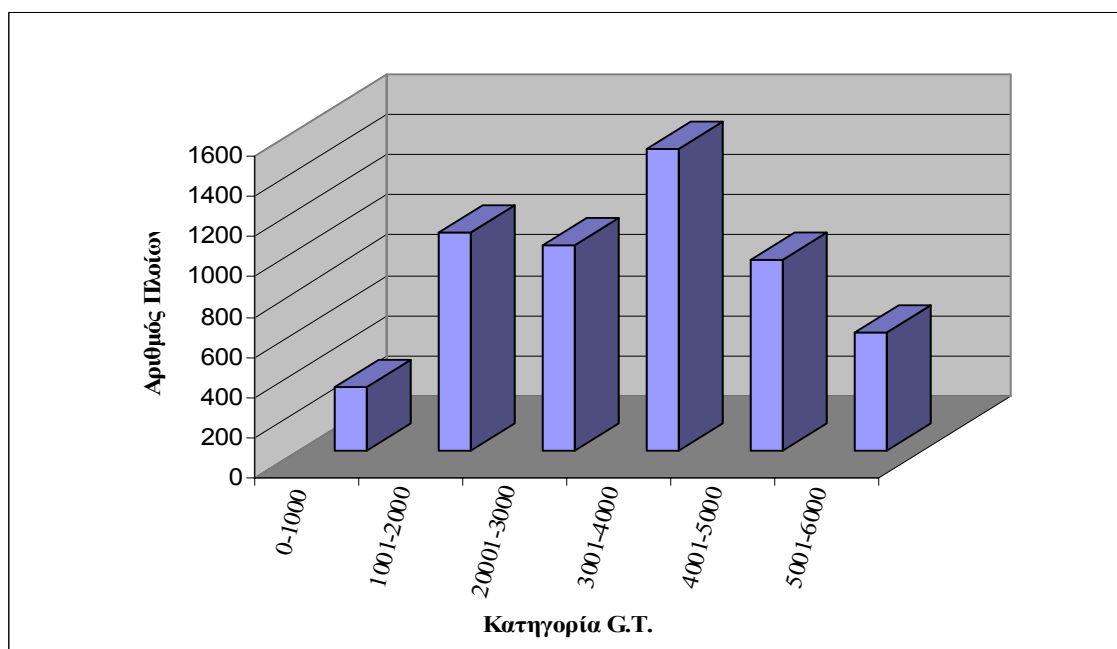


Σχήμα 12: Ανάλυση ευρωπαϊκού στόλου Ν.Μ.Α. ανά τύπο (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals).

Αντίστοιχα από το Σχήμα 13 (όπου γίνεται ανάλυση του στόλου, ανά τύπο πλοίου και κατηγορία G.T. έως τους 15000 G.T.) φτιάχνουμε το Σχήμα 14.



Σχήμα 13: Ανάλυση ευρωπαϊκού στόλου Ν.Μ.Α. ανά κατηγορία μεγέθους και τύπο πλοίου (Πηγή: Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals)



Σχήμα 14: Ανάλυση ευρωπαϊκού στόλου ανά κατηγορία μεγέθους (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals).

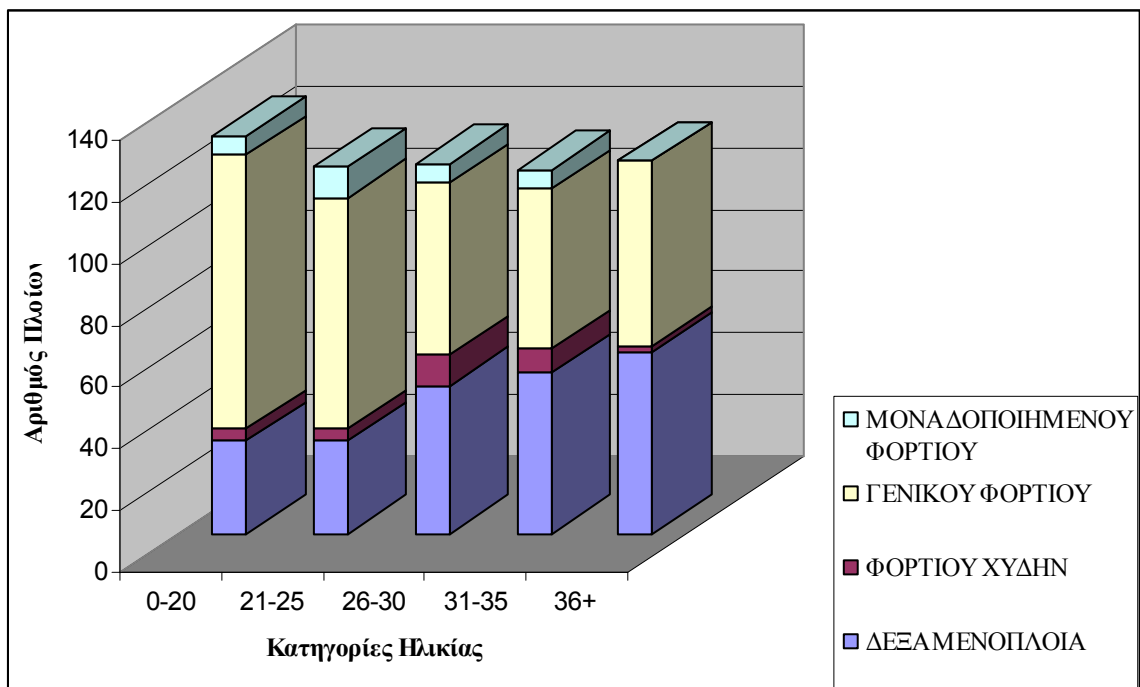
Ο μεν ελληνόκτητος συγκεντρώνει το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων στην κατηγορία 0-2000 G.T., ενώ ο ευρωπαϊκός στην κατηγορία 3000-4000 G.T. Τις τελευταίες δεκαετίες η αγορά ακολουθεί τη λογική των οικονομιών κλίμακας, αφού επωφελούνται ναυλωτές και πλοιοκτήτες. Έτσι η τάση είναι προς πλοία μεγαλύτερης μεταφορικής ικανότητας, όπως αυτή που ακολουθεί ο ευρωπαϊκός στόλος. Άρα η διαφορά αυτή οφείλεται καθαρά στη μεγαλύτερη ηλικία του ελληνόκτητου στόλου σε σχέση με τους ανταγωνιστές του. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τους παρακάτω πίνακες/διαγράμματα όπου φαίνεται η ηλικία των δυο στόλων σε σχέση με το G.T. και τον τύπο αντίστοιχα.

Πίνακας 19: Ανάλυση πλοίων ελληνόκτητου στόλου ανά G.T. και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

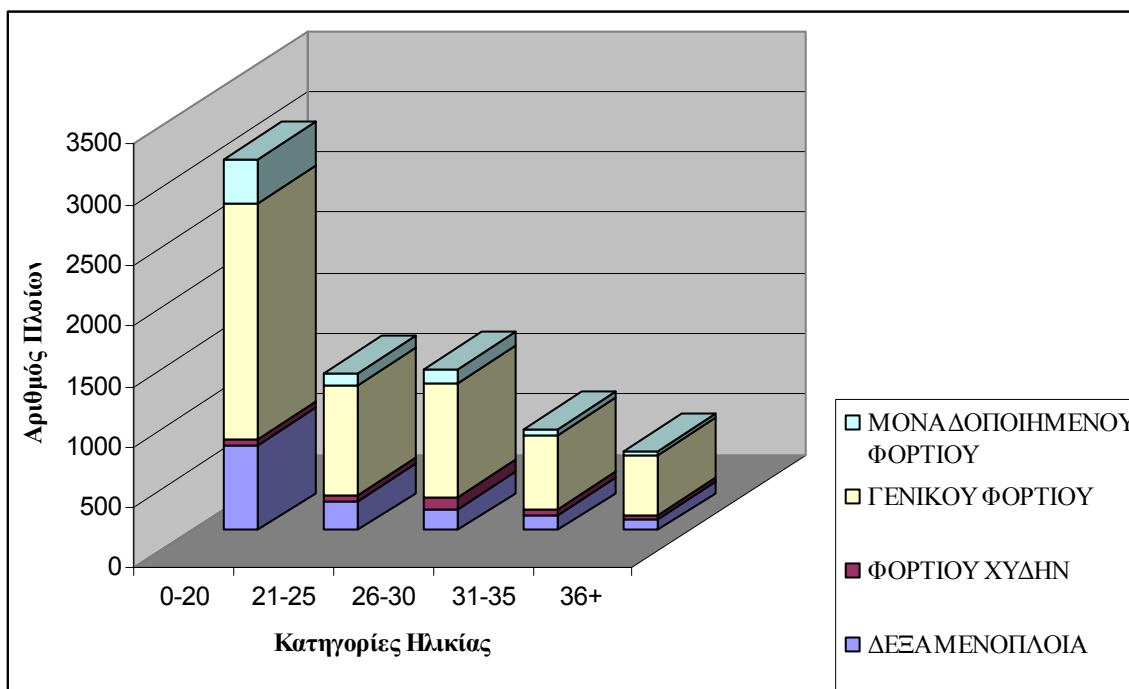
Ελληνόκτητος Στόλος		
Κατηγορία Ηλικίας	G.T.	Ποσοστό %
0-20	483197	30.96
21-25	410698	26.31
26-30	308930	19.79
31-35	235342	15.08
36+	122593	7.85
Σύνολο	1560760	

Πίνακας 20: Ανάλυση πλοίων ευρωπαϊκού στόλου ανά G.T. και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων από Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals)

Ευρωπαϊκός Στόλος		
Κατηγορία Ηλικίας	G.T.	Ποσοστό %
0-20	20630000	52.03
21-25	6720000	16.95
26-30	6850000	17.28
31-35	3410000	8.60
36+	2040000	5.15
Σύνολο	39650000	



Σχήμα 15: Ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου N.M.A. ανά τύπο και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).



Σχήμα 16: Ανάλυση του ευρωπαϊκού στόλου Ν.Μ.Α. ανά τύπο και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

Από τον ευρωπαϊκό στόλο το 52,03% του tonnage και το 42,68% του αριθμού των πλοίων συγκεντρώνεται στην 20ετία 1980-2000, ενώ τα αντίστοιχα νούμερα για τον ελληνόκτητο είναι 30,96% του G.T. και 21,25% του συνολικού αριθμού. Βλέπουμε ότι ο στόλος των δεξαμενοπλοίων των Ελλήνων εφοπλιστών έχει πτωτική τάση τις τελευταίες δεκαετίες σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Γνωρίζουμε ότι οι μεγάλοι Έλληνες εφοπλιστές έδειχναν προτίμηση στα δεξαμενόπλοια την περίοδο μέχρι τις πετρελαϊκές κρίσεις. Όταν όμως η τιμή των υγρών καυσίμων αυξήθηκε άρχισαν να στρέφονται στο εμπόριο των στερεών καυσίμων και άλλες αγορές όπως τα γενικά φορτία. Έτσι ελευθερώθηκε “χώρος” και εισήλθαν στην αγορά αυτή πλοιοκτήτες από άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Επιπλέον η νομοθεσία είχε πλέον πολύ πιο αυστηρές απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια σε σχέση με άλλους τύπους πλοίων, λόγω των πολλών ατυχημάτων και των επιπτώσεων τους. Οι πετρελαϊκές εταιρίες από την πλευρά τους άρχισαν να ναυλώνουν καινούργια πλοία οπότε η εύρεση φορτίου για τα παλαιότερα έγινε πιο δύσκολη. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες στο παρελθόν κατάφεραν να βγάλουν σημαντικά κέρδη αγοράζοντας ευκαιριακά μεταχειρισμένα πλοία, οπότε σπάνια έπαιρναν το οικονομικό ρίσκο της κατασκευής νέων πλοίων. Τώρα όμως οι απαιτήσεις πλήθυναν και θα πρέπει να ακολουθήσουν πιο ορθολογικές μεθόδους για να παραμείνουν στην κορυφή της συγκεκριμένης αγοράς.

Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από τον Πίνακα 22, όπου βλέπουμε ότι η Ελλάδα βρίσκεται 3η στη λίστα των χωρών με πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών (1η θέση ανάμεσα στις χώρες της Ε.Ε.) κάτω από τη Ρωσία και τη Νορβηγία.

Πίνακας 21: Ανάλυση πλοίων ευρωπαϊκού στόλου N.M.A. ανά σημαία (Πηγή: Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals).

Country of residence shipowner	# ships	# ships under national flag
Russia	1,265	1,241
Germany	1,199	192
Norway	930	448
Netherlands	737	591
Turkey	612	447
Greece	601	241
United Kingdom	522	435
Denmark	338	222
Italy	333	286
Ukraine	265	223
Spain	211	47
Sweden	192	129
Total	7,205	4,502 (62%)

Πίνακας 22 Ανάλυση πλοίων ηλικίας άνω των 25 ετών ευρωπαϊκού στόλου N.M.A. ανά σημαία (Πηγή: Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, Ir. F.A.J. Waals).

Country of residence of shipowner	>25 years	35 years
Russia	493	89
Norway	383	98
Greece	338	92
Turkey	263	68
United Kingdom	181	45
Germany	138	36
Syria	133	39
Ukraine	130	39
Italy	120	28
Netherlands	104	22
Denmark	97	28
Spain	73	12
Sweden	72	17
Other	1,300	372
Total fleet	3,825	985

Στον Πίνακα 21 αναγράφεται ο ευρωπαϊκός στόλος ανά χώρα προέλευσης του πλοιοκτήτη και πόσα από αυτά εγγράφονται στο νηολόγιο της χώρας αυτής. Το ενθαρρυντικό είναι ότι κατά μέσο όρο το 62% του στόλου παραμένει στο νηολόγιο της χώρας του πλοιοκτήτη, σε αντίθεση με την ποντοπόρο ναυτιλία όπου το αντίστοιχο ποσοστό είναι περίπου 33%.

1.4.4 ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ

Η δομή των ελληνικών εταιριών που απασχολούν πλοία τους στην ακτοπλοΐα της Μεσογείου (εμπόριο εντός και εκτός Ελλάδος) και της Μαύρης Θάλασσας διαφέρει σημαντικά από εκείνη των εταιριών, που απασχολούν πλοία στην ποντοπόρο ναυτιλία ή στην ακτοπλοΐα της Βορείου Ευρώπης. Στον Πίνακα 23 βλέπουμε τον αριθμό των ελληνικών εταιριών ανά κατηγορία αριθμού πλοίων που διαχειρίζονται.

Πίνακας 23: Ανάλυση ναυτιλιακών εταιριών Ν.Μ.Α. ελληνικών συμφερόντων ανάλογα με τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται στο ευρωπαϊκό εμπόριο (εντός και εκτός Ελλάδος, συμπεριλαμβανομένου και των επιβατικών πλοίων) το έτος 2003 (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Skolarikos-Greek Shipping Directory 2003 από Φιλάρετο Χρήστου).

Αριθμός Εταιριών	Αριθμός Πλοίων					
	1-2	3-4	5-8	9-15	16-24	25+
	189	29	17	8	4	1

Είναι εμφανής ο φόβος, με τον οποίο αντιμετωπίζουν οι ακτοπλοϊκές εταιρίες τον επιχειρηματικό κίνδυνο στη συγκεκριμένη αγορά (το 76,2% των εταιριών ανήκει στην κατηγορία 1-2 πλοία). Οι επιπλέον παράμετροι που οδηγούν στον κατακερματισμό του στόλου σε πολλούς πλοιοκτήτες έχουν να κάνουν με την ίδια την αγορά, αλλά και με την οικονομική κατάσταση των πλοιοκτητών που δουλεύουν σε αυτή.

Ο Μεσογειακός χώρος περιλαμβάνει κυρίως αναπτυσσόμενες χώρες με αδύναμη οικονομία, άσχημη λιμενική υποδομή και μικρά περιθώρια εκμοντερνισμού. Επιπλέον τα φορτία που απασχολούν τα πλοία σε αυτό το χώρο είναι πολύ χαμηλής ειδικής αξίας (κυρίως σιτηρά), ενώ υπάρχουν επιπλέον παράγοντες όπως η εποχικότητα των φορτίων και οι επιπτώσεις του καιρού στην παραγωγή.

Οι εφοπλιστές που απασχολούν πλοία αποκλειστικά σε αυτή την αγορά έχουν μικρό περιθώριο κέρδους και αποθεματικά, λόγω της μορφής του ανταγωνισμού σε αυτή. Το μικρό μέγεθος του στόλου τους μειώνει το πιστοληπτικό τους προφίλ, αφού οι τράπεζες αρνούνται να αναλάβουν εξ' ολοκλήρου το ρίσκο.

Όμως οι προοπτικές του χώρου δεν είναι τόσο δυσοίωνες πια. Η Κοινότητα αναγνωρίζοντας τα προβλήματα στις λιμενικές δομές έχει χρηματοδοτήσει πολλές χώρες για την αναβάθμισή τους. Τα αγροτικά φορτία, αν και χαμηλής αξίας, διακινούνται σε ποσότητες αρκετά ικανοποιητικές για τα πλοία του χώρου. Η πιστοληπτική ικανότητα των εφοπλιστών μπορεί να βελτιωθεί με συνεργασία μεταξύ τους, φαινόμενο ανύπαρκτο έως σήμερα.

Επίσης θα μπορούσαν να αναλάβουν τον κλάδο εταιρίες που απασχολούν πλοία και στην ποντοπόρο ναυτιλία, ώστε να μειώνεται ο επιχειρηματικός κίνδυνος και να έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση σε κεφάλαιο. Η αγορά της Μεσογειακής ακτοπλοΐας έχει να κάνει με αποστολές μικρών φορτίων από διάφορα λιμάνια προς πολλά άλλα. Υπάρχει λοιπόν η απαίτηση ενός πολύ αποδοτικού συστήματος διαχείρισης του στόλου στο γραφείο, ανάλογο εκείνου των μεγάλων συνασπισμών της Ανατολικής Ασίας, με πολύ μικρότερα όμως κέρδη. Έτσι οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές προτιμούν να επενδύουν στην αγορά που ήδη γνωρίζουν, όπου οι αποδόσεις είναι ικανοποιητικές και πολύ λίγες αναλαμβάνουν αυτό το ρίσκο όπως φαίνεται και στον Πίνακα 24.

Πίνακας 24: Ανάλυση ναυτιλιακών εταιριών ελληνικών συμφερόντων, που απασχολούν πλοία στην ποντοπόρο ναυτιλία και τη Ν.Μ.Α. ανάλογα με τον αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται (εντός και εκτός Ελλάδος, συμπεριλαμβανομένου και των επιβατικών πλοίων) το έτος 2003 (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Skolarikos-Greek Shipping Directory 2003 από Φιλάρετο Χρήστου)

	Αριθμός Πλοίων					
	1-2	3-4	5-8	9-15	16-24	25+
Αριθμός Εταιριών	9	12	25	11	5	8

Η εμπειρία έχει δείξει ότι συνήθως γίνεται το αντίστροφο, δηλ. πολλές νεοσύστατες εταιρίες αποφασίζουν να απασχοληθούν με την ακτοπλοΐα, μόνο όσο χρειάζεται για να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εισχωρήσουν στην πιο κερδοφόρο ποντοπόρο ναυτιλία. Αυτό οφείλεται εν μέρει και στο ότι οι νεότερες εταιρίες δεν μπορούν να ανταγωνιστούν εύκολα τις παλαιότερες, οι οποίες έχουν δεσμούς με τους ναυλωτές σε μια μικρή σχετικά αγορά όπως αυτή της Μεσογείου.

Στη ναυτιλία μεγάλο ρόλο παίζει και η αξιοπιστία. Οι εφοπλιστές προτιμούν να στέλνουν τα πλοία τους στα μεγάλα λιμάνια της Βορείου Ευρώπης παρά σε χώρες, όπως η Τουρκία, ο Λίβανος κ.τ.λ., όπου είναι αρκετά πιθανότερο να γίνουν καθυστερήσεις, λόγω του φορτοεκφορτωτικού εξοπλισμού, απεργίες ναυτεργατών κ.τ.λ.

Ενώ όμως θα περιμέναμε η κατάσταση στην βορειότερη Ευρώπη να είναι καλύτερη, η έρευνα των κ. Wijnolst και Waals δείχνει το αντίθετο. Το σύνολο του ευρωπαϊκού στόλου Ν.Μ.Α. (10019 πλοία όπως υπολογίστηκε) ανήκει σε 3460 πλοιοκτήτες, όταν στην υπερπόντιο ναυτιλία το 5% των Ευρωπαίων εφοπλιστών κατέχει το 31% του στόλου. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι τα οικονομικά προβλήματα που απασχολούν τους εφοπλιστές στη Ν.Μ.Α. είναι κοινά σε ολόκληρη την Ευρώπη, απλά η αγορά στο χώρο της Μεσογείου και η ηλικία του στόλου δυσχεραίνουν την κατάσταση.

Σίγουρα είναι απαραίτητο να αλλάξει η εικόνα της ναυτιλίας στα μάτια των ναυλωτών, ώστε να αλλάξει ο παράγοντας “ζήτηση”. Πρέπει όμως πρωταρχικά να δημιουργηθεί η απαραίτητη “προσφορά” που θα μπορεί να ανταγωνιστεί και τελικά να αποσπάσει φορτία από τις μεγάλες εταιρίες φορτηγών αυτοκινήτων, που τουλάχιστον στην Βόρεια Ευρώπη, δουλεύουν με πολύ μεγαλύτερες αποδόσεις, μικρότερο ρίσκο και δεν έχουν κανένα λόγο να παραχωρήσουν τμήμα του πελατολόγιού τους στη ναυτιλία.

1.5 ΝΕΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

Από 10/05/2004 ανήκουν πλέον στην Ε.Ε. 10 νέες χώρες, ενώ υπάρχει περίπτωση να προστεθεί σε αυτές και η Τουρκία. Η παρουσία αυτών των νέων χωρών στην Ένωση θα αναζωογονήσει το εμπόριο, αλλά συγχρόνως θα απαιτήσει και υποδομή - που οι περισσότερες δεν έχουν - για να αντεπεξέλθουν στη νέα διακίνηση αγαθών εντός των συνόρων τους. Εντελώς αντίστοιχα με τα στοιχεία που αναφέρθηκαν παραπάνω για την Ε.Ε. παραθέτω παρακάτω τα στοιχεία που υπάρχουν για τα νέα μέλη της Ε.Ε. και για τις χώρες της Μεσογείου που συμμετέχουν στη MEDA.

1.5.1 ΕΜΠΟΡΙΟ

Πίνακας 25: Μερίδιο αγοράς ανά μέσο στο εμπόριο μεταξύ Ε.Ε. και Νέων Χωρών το έτος 2002 (Πηγή: Eurostat).

	Road	Sea	Air	Others
BG	28.6%	55.4%	0.7%	15.3%
CZ	62.1%	0.0%	0.3%	37.6%
EE	10.2%	89.5%	0.3%	0.3%
CY	0.0%	90.7%	2.3%	7.0%
LV	17.4%	82.1%	0.0%	0.5%
LT	22.3%	67.1%	0.0%	10.5%
HU	51.1%	0.0%	0.2%	48.7%
MT	0.0%	99.9%	0.1%	0.0%
PL	36.9%	35.2%	0.1%	27.8%
RO	40.3%	50.8%	0.3%	8.5%
SI	60.1%	9.3%	0.0%	30.5%
SK	48.5%	0.0%	0.0%	51.5%
TR *	9.5%	88.1%	0.2%	2.2%

*2001 data.
Others: rail, post, fixed installation, inland waterways, self propulsion, unknown.

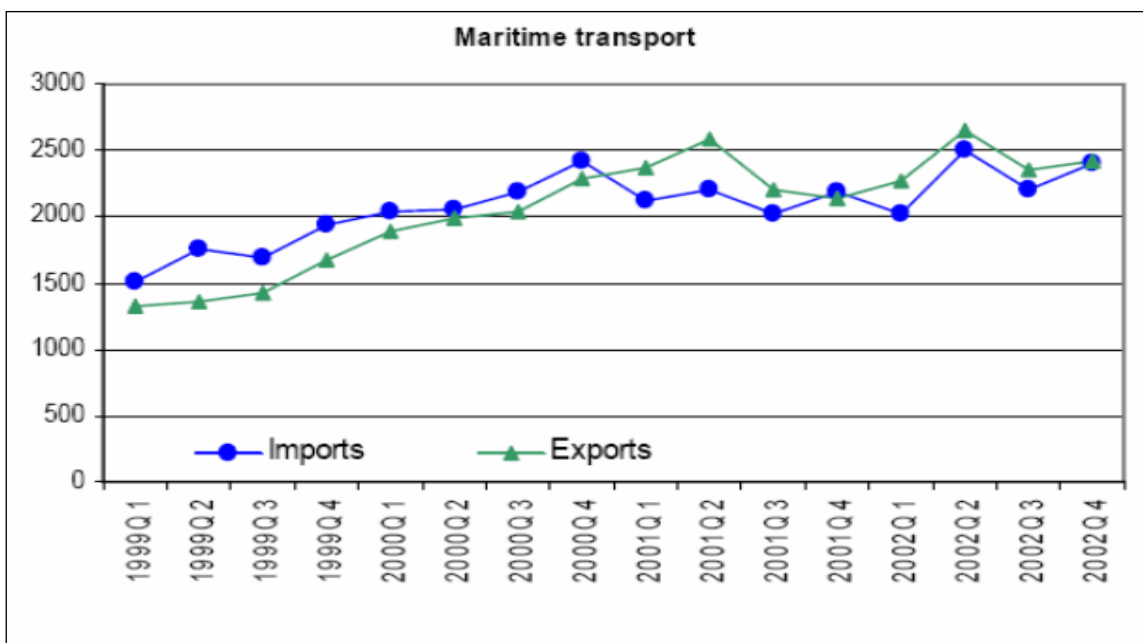
Πίνακας 26: Οδικό εμπόριο (σε 10^3 τόνους) ανά εθνικότητα μεταφορέα Νέων Χωρών το έτος 2002 (Πηγή: Eurostat).

	Imports					Exports				
	Total	National hauliers	EU hauliers	Other hauliers	Part of national hauliers	Total	National hauliers	EU hauliers	Other hauliers	Part of national hauliers
BG	1 185	1 021	118	46	86%	1 122	1 060	44	18	94%
CZ	9 754	7 718	1189	847	79%	12 487	9 592	1979	916	77%
EE	445	357	18	69	80%	429	330	8	92	77%
LV	652	392	24	236	60%	983	497	39	447	51%
LT	1 012	857	29	126	85%	1 076	1 009	10	57	94%
HU	5 311	2 543	973	1 795	48%	5 252	2 733	1115	1 404	52%
PL	12 014	9 140	1400	1 474	76%	12 062	10 464	1282	316	87%
RO	2 488	1 766	549	172	71%	2 005	1 616	314	75	81%
SI	3 453	2 605	799	50	75%	2 761	2 212	458	91	80%
SK	2 742	1 600	302	840	58%	3 090	2 139	366	585	69%
TR	1 922	1 640	190	92	85%	1 835	1 563	199	73	85%

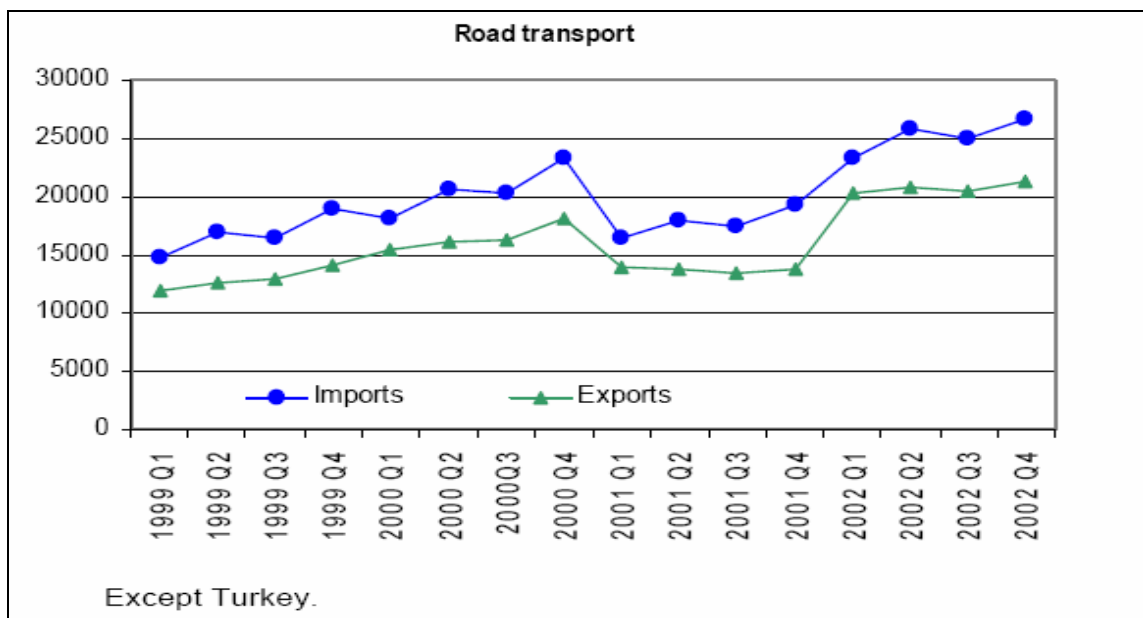
Πίνακας 27: Θαλάσσιο εμπόριο (σε 10^3 τόνους) μεταξύ Ε.Ε. και Νέων Χωρών τη διετία 2000-2001 (Πηγή: Eurostat).

	Outwards			Inwards			Total		
	2000	2001	Evolution	2000	2001	Evolution	2000	2001	Evolution
BG	2 565	3 864	+51%	374	399	+7%	2 937	4 263	+45%
CZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EE	22 488	24 041	+7%	2 197	2 342	+7%	24 685	26 384	+7%
CY	1 211	1 419	+17%	2 616	2 340	-11%	3 830	3 763	-2%
LV	30 973	39 155	+26%	1 513	1 537	+2%	32 484	40 693	+25%
LT	10 925	13 630	+25%	1 904	2 106	+11%	12 828	15 736	+23%
HU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MT	2 199	2 469	+12%	3 739	3 656	-2%	5 939	6 122	+3%
PL	20 410	21 723	+6%	6 201	6 420	+4%	26 612	28 142	+6%
RO	2 294	3 318	+45%	1 241	1 291	+4%	3 535	4 608	+30%
SI	934	1 365	+46%	1 975	1 761	-11%	2 910	3 126	+7%
SK	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	39 657	33 606	-15%	15 004	10 749	-28%	54 660	44 354	-19%

Estimated by EU mirror, except for Bulgaria, Lithuania and Slovenia for 2001 (data provided by the countries).



Σχήμα 17: Θαλάσσιο εμπόριο (σε εκατ. €) μεταξύ Ε.Ε. και Νέων Χωρών την τριετία 1999-2002 (Πηγή: Eurostat).



Σχήμα 18: Οδικό εμπόριο (σε εκατ. €) μεταξύ Ε.Ε. και Νέων Χωρών την τριετία 1999-2002 (Πηγή: Eurostat).

1.5.2 ΥΠΟΔΟΜΗ

Πίνακας 28: Συνολικό μήκος δικτύων νέων χωρών κατά την εξαετία 1995-2001.

	1995	2001	Change 1995 - 2001
Rail	75 568	72 297	-4%
Motorways	3 785	5 135	+36%
Pipelines	10 122	12 248	+21%
Inland waterways	9 140	9 026	-1%
TOTAL	98 615	98 706	+1%

Source: Eurostat/ECMT/UNECE.

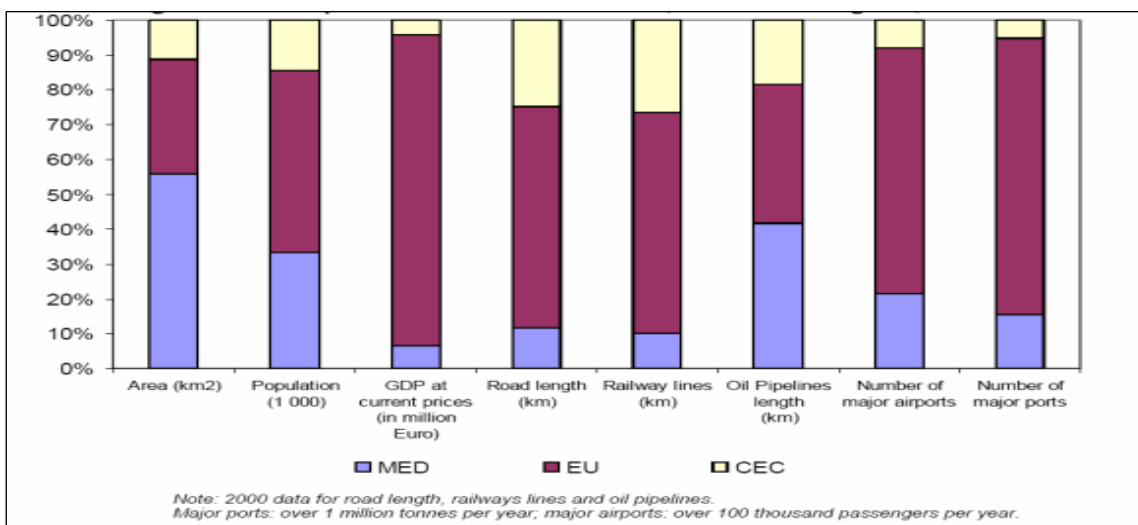
Πίνακας 29: Αριθμός μεγάλων λιμανιών ανά χώρα το έτος 2001.

	Main seaports (handling over 1 million tonnes of cargo or over 200000 passengers per year)
Bulgaria	2
Cyprus	2
Czech Republic	-
Estonia	5
Hungary	-
Latvia	3
Lithuania	1
Malta	3
Poland	5
Romania	2
Slovak Republic	-
Slovenia	1
Turkey	16

Source: Eurostat.

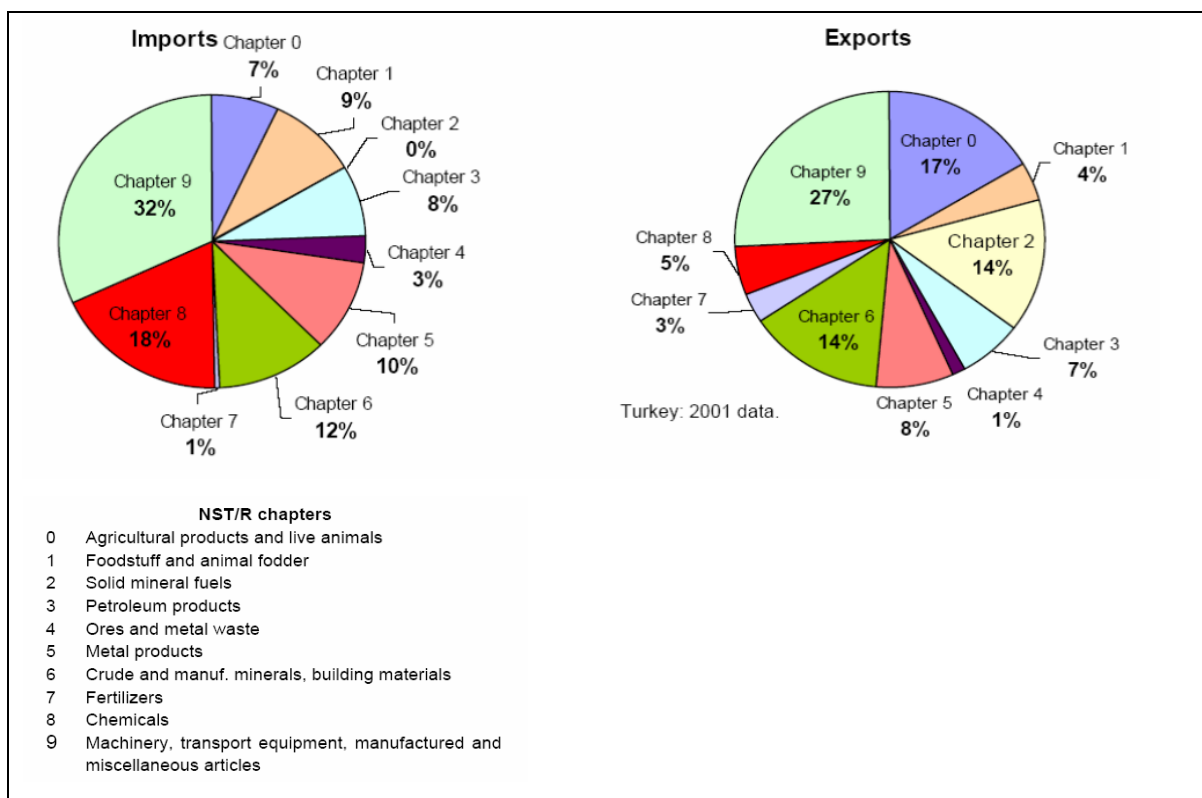
Πίνακας 30: Ιεράρχηση ανά όγκο των 15 μεγαλύτερων λιμανιών το έτος 2001.

CEC Ports	1000 tonnes
Ventspils / LV	37 937
Tallinn / EE	32 063
Constantza / RO	25 119
Klaipeda / LT	20 953
Gdansk / PL (3)	16 971
Riga / LV	14 820
Burgas / BG (2)	12 481
Szczecin / PL (3)	9 988
Koper / SI	9 110
Swinoujscie / PL (3)	8 798
Gdynia / PL (3)	8 348
Varna / BG (2)	7 711
Liepaya / LV	3 261
Vene - Balti / EE	2 852
Parnu / EE	1 912



Σχήμα 19: Σύγκριση υποδομής χωρών της MEDA ,των νέων και των παλαιών μελών της Ε.Ε. (Πηγή: Eurostat).

1.5.3 ΦΟΡΤΙΑ



Σχήμα 20: Ανάλυση εισαγωγών/εξαγωγών Νέων Χωρών-Ε.Ε. το έτος 2002 (Πηγή: Eurostat).

1.6 ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ (MEDA)

Στα πλαίσια του MEDA χρηματοδοτήθηκε ένα ευρύ πακέτο προγραμμάτων και μελετών για τη Ν.Μ.Α. Η συνεργασία συνέβαλε σημαντικά στη σταθερότητα της περιοχής. Αυτή τη στιγμή υπάρχει συνεργασία με Τυνησία, Ισραήλ, Μαρόκο, Παλαιστινιακή Αρχή, Ιορδανία και Αίγυπτο, Αλγερία, Λίβανο, Συρία, Ιορδανία και Αίγυπτο. Στις χώρες αυτές υπάρχουν 57 μεγάλα λιμάνια (για τους σκοπούς αυτής της μελέτης, μεγάλα θεωρούνται τα λιμάνια που διαχειρίζονται άνω του 1 εκατ. τόνους ετησίως). Από αυτά 17 βρίσκονται στην Τουρκία, 8 στην Αλγερία και το Μαρόκο, 1 στο Λίβανο και την Ιορδανία. Η σημασία της συνεργασίας για τα κράτη της MEDA φαίνεται στον Πίνακα. Οι περισσότερες χώρες (εκτός Ιορδανίας και Τουρκίας) έστρεψαν 30 - 60% του εμπορίου τους στην Ε.Ε. – αν και δεν είναι γνωστό τα ποσοστά πριν τη συμφωνία σίγουρα ήταν πολύ μικρότερο. Όπως φαίνεται στον επόμενο πίνακα το ίδιο δε συνέβη για την Ε.Ε. όπου μόνο η Ιταλία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Ολλανδία επωφελήθηκαν της συνεργασίας για την ανάπτυξη εμπορίου τάξεως 15 - 40%. Μια άλλη σημαντική πρωτοβουλία ήταν η διαδικασία Agadir, μια συνεργασία μεταξύ Μαρόκου, Τυνησίας, Ιορδανίας και Αιγύπτου για την καθιέρωση μιας ζώνης ελεύθερου εμπορίου. Τέτοιου είδους πρωτοβουλίες ενθαρρύνονται πολύ από την Κοινότητα. Το οικονομικό πεδίο της MEDA για την περίοδο 2000 - 2006 τέθηκε στα € 5.35 δισεκατομμύρια Εάν σε αυτά προστεθούν τα δάνεια, που θα είναι διαθέσιμα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η χρηματοδότηση στην επταετή αυτή περίοδο μπορεί να φθάσει έως € 13 δισεκατομμύρια

1.6.1 ΕΜΠΟΡΙΟ

Πίνακας 31: Θαλάσσιο εμπόριο των χωρών της MEDA με την Ε.Ε. το έτος 2000 (Πηγή: Eurostat).

Country	Thousands of tonnes to/from EU ports			as % of total tonnage		
	From	To	Total	From	To	Total
Cyprus (*)	2 618	1 389	4 007	47.8	76.9	55.0
Algeria	7 900	50 878	58 778	42.6	62.2	58.6
Egypt (*)	6 878	78 917	85 795	:	:	:
Israel (*)	6 460	5 217	11 677	22.1	37.6	27.1
Jordan	1 395	201	1 596	26.0	2.9	12.9
Lebanon	1 984	113	2 097	38.2	32.0	37.8
Morocco (*)	7 514	7 584	15 097	26.1	32.8	29.1
Malta (*)	3 740	2 624	6 364	:	:	:
Syria (*)	2 532	14 983	17 516	29.7	73.3	60.5
Tunisia (*)	6 473	3 021	9 494	43.4	26.9	36.4
Turkey	12 640	14 965	27 605	12.2	33.0	18.5
Total MED	60 135	179 891	240 026			

Notes:
 (*) Estimated (see Box 2)
 (1) No relation provided for the port of La Skhira. The share of outward flows for Tunisia could reach 70%

Πίνακας 32: Θαλάσσιο εμπόριο Ε.Ε. με χώρες της MEDA το έτος 2000 (Πηγή: Eurostat).

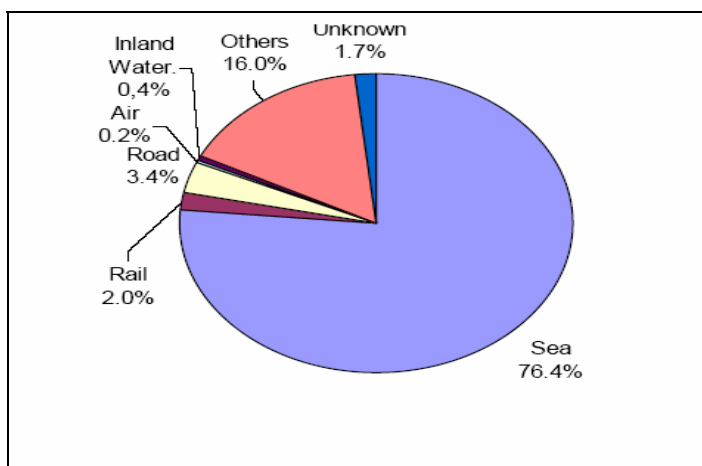
Country	Thousands of tonnes to/from MED ports			as % of total tonnage		
	To	From	Total	To	From	Total
Belgium	5 596	8 271	13 867	8.2	7.5	7.7
Germany	4 675	2 929	7 604	10.7	5.5	7.9
Denmark	304	140	444	0.3	0.1	0.2
Spain	5 582	20 050	25 632	10.6	26.6	20.1
Greece	7 121	13 858	20 979	11.2	8.1	8.9
France	10 978	38 236	49 214	11.9	15.7	14.6
Finland	1 302	76	1 378	9.6	0.2	3.0
Italy	16 456	54 927	71 384	12.5	17.4	16.0
Ireland	209	191	401	0.2	0.1	0.1
Netherlands	2 954	29 531	32 485	7.5	71.8	40.3
Portugal	509	4 559	5 068	4.0	10.4	9.0
Sweden	969	838	1 807	1.3	1.0	1.1
United Kingdom	3 479	6 285	9 764	1.4	2.0	1.7
Total EU	60 135	179 891	240 026	5.9	9.2	8.0

Πίνακας 33: Εμπόριο Ε.Ε. με τις χώρες της MEDA ανά μεταφορικό μέσο την περίοδο 1990-2001.

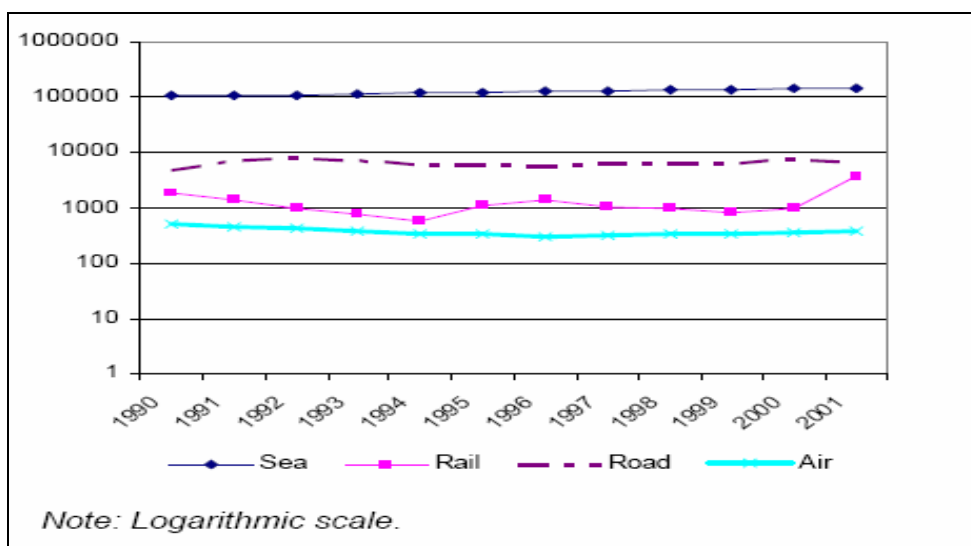
Mode of transport	in thousand tonnes				in million Euro				2001
	1990	1994	1998	2001	1990	1994	1998	2001	Euro/Tonnes
Sea	106 244	118 500	132 815	143 833	31 496	38 680	56 506	77 071	536
Rail	1 868	577	952	3 715	1 022	530	914	1 489	401
Road	4 761	6 114	6 264	6 464	13 303	16 503	26 214	28 940	4 477
Air	504	330	331	379	8 701	12 654	17 919	23 364	61 613
Inland Waterways	3 299	2 220	1 225	794	828	539	407	233	293
Others	18 112	23 371	31 141	30 066	3 735	4 383	6 508	9 741	324
Unknown	672	1 999	1 778	3 135	744	1 061	2 025	4 287	1 367
TOTAL	135 460	153 111	174 506	188 386	59 829	74 350	110 493	145 125	770

Source: Eurostat Comext Database – EEC Special Trade domain

Note: Before 1995 Austria, Finland and Sweden are not included



Σχήμα 21: Μεταφερόμενος όγκος στο εμπόριο Ε.Ε.-χωρών MEDA ανά μέσο το έτος 2001 (Πηγή: Eurostat).



Σχήμα 22: Αύξηση μεταφερόμενου όγκου στο εμπόριο Ε.Ε.- χωρών MEDA ανά μέσο την περίοδο 1990 – 2001 (Πηγή: Eurostat).

1.6.2 ΥΠΟΔΟΜΗ

Πίνακας 34: Τα 15 μεγαλύτερα σε όγκο φορτίου λιμάνια Ε.Ε. και χωρών της MEDA το έτος 2001 (Πηγή: Eurostat).

No.	MED Ports	1000 tonnes	EU Ports (*)	1000 tonnes
1	Bethiouia / DZ	34 919	Rotterdam / NL	296 620
2	Izmit / TR	34 621	Antwerpen / B	114 777
3	Alexandria (incl. Dekhelia) / EG ⁽¹⁾	28 404	Marseille / FR	89 518
4	Skikda / DZ	23 988	Hamburg / D	82 948
5	Aliaga / TR	21 330	Le Havre / FR	65 356
6	Casablanca / MA ⁽²⁾	20 161	Grimsby & Immingham / UK	54 831
7	Istanbul / TR ⁽¹⁾	17 469	Tees & Hartlepool / UK	50 842
8	Banias / SY ⁽¹⁾	16 865	London / UK	50 654
9	Haifa / IL	16 719	Amsterdam / NL	48 073
10	Ashdod / IL	13 574	Trieste / IT	44 712
11	Mersin / TR	13 246	Genova / IT	43 134
12	Arzew /DZ	13 147	Dunkerque / FR	41 909
13	Aqaba / JO	13 043	Forth / UK	41 607
14	Damietta / EG ⁽¹⁾	13 004	Wilhelmshaven / D	40 850
15	Mohammedia / MA ⁽²⁾	11 142	Bremen/Bremerhaven / D	40 066

1.6.3 ΦΟΡΤΙΑ

Πίνακας 35: Κύριες κατηγορίες φορτίου που διαχειρίστηκαν τα μεσογειακά λιμάνια (σε χιλ. τόνους) το έτος 2001 (Πηγή: Eurostat).

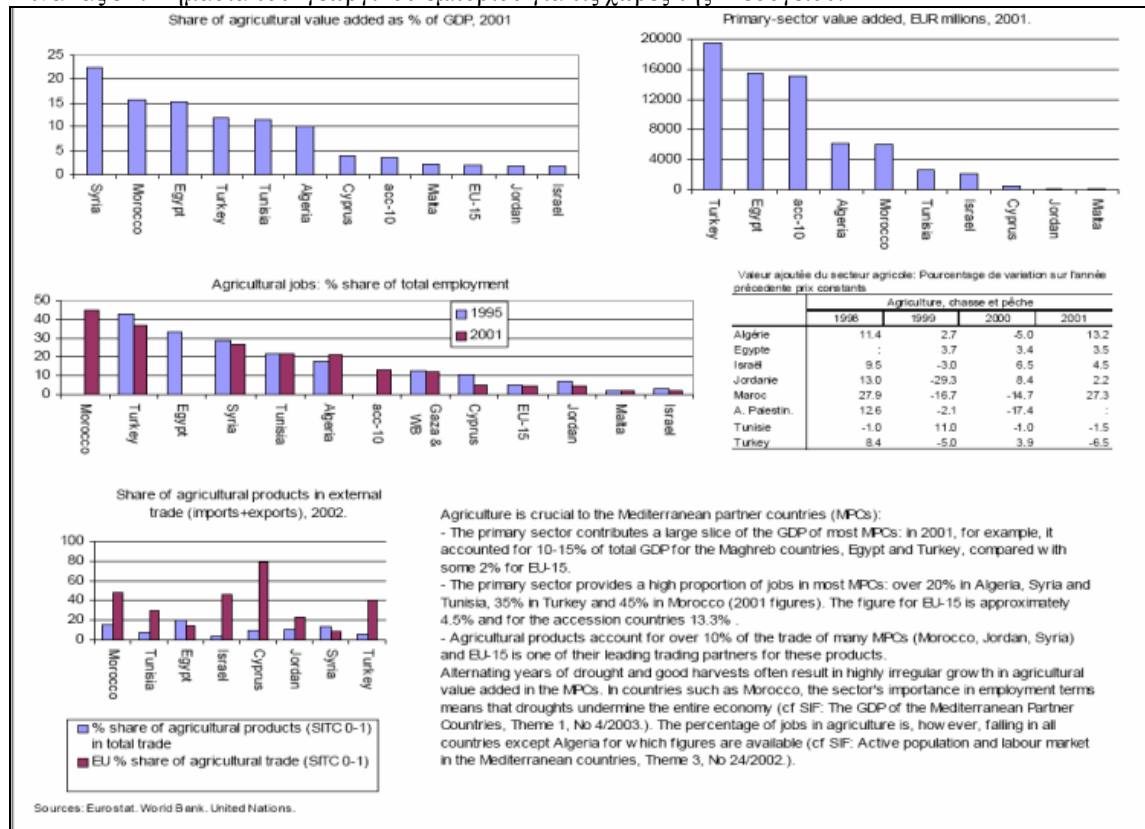
Country	Liquid bulk	Dry bulk	Containers	Ro-ro	Other general cargo	Not classified	TOTAL
CYPRUS (CY)	3 177	1 616	1 511	163	555	2	7 024
ALGERIA (DZ) ⁽¹⁾	82 262	8 236	2 145	:	6 932	-	99 575
EGYPT (EG) ⁽²⁾⁽³⁾	7 281	22 449	:	:	16 111	8 936	54 777
ISRAEL (IL)	9 233	17 099	13 054	:	3 597		42 983
JORDAN (JO)	429	8 139	218	179	3 963	115	13 043
LEBANON (LB) ⁽⁴⁾	1 435	326	1 764	:	1 963	685	6 173
MOROCCO (MA) ⁽⁵⁾	16 244	30 829	3 628	3 002	3 801		57 504
TUNISIA (TN) ⁽²⁾	12 095	9 916	1 714	879	2 628	:	27 232
TURKEY (TR)	50 726	33 002	11 692	5	32 389	4 501	132 316

Notes:
(1) The category Other General Cargo includes goods carried by ro-ro.
(2) 2000 data.
(3) The category Other General Cargo includes goods carried by container and ro-ro.
(4) The breakdown is available only for the port of Beirut; Tripoli's tonnage is "Not classified".
(5) Including the tare weight of containers and ro-ro units.

Πίνακας 36: Όγκος ανά τύπο φορτίου (σε χιλ. τόνους) που μεταφέρθηκε μέσω θαλάσσης στις χώρες της MEDA το έτος 2001 (Πηγή: Eurostat).

Type of Goods	ALGERIA (DZ)		ISRAEL (IL)		JORDAN (JO)		LEBANON (LB)		MOROCCO (MA)		SYRIA (SY)		TUNISIA (TN)		TURKEY (TR)	
	1998	2001	1999	2001	1998	2001	1999	2001	1997	2001	1998	2000	1998	2001	1998	2001
CEREALS	5 613	6 442	-	-	1 579	1 743	600	565	2 742	5 270	1 041	1 678	1 931	2 836	5 464	2 632
POTATOES, OTHER FRESH OR FROZEN																
FRUIT AND VEGETABLES	89	177	4 425	4 084	4	-	30	30	853	315	-	-	109	99	354	517
LIVE ANIMALS, SUGAR BEET	223	347	-	-	34	-	123	132	-	-	-	-	3	0	-	1
WOOD AND CORK	444	681	50	12	78	92	7	11	556	82	296	316	-	-	1 001	677
TEXTILES, TEXTILE ARTICLES AND MAN-MADE FIBRES, OTHER RAW ANIMAL AND VEGETABLE MATERIALS	34	20	-	-	-	-	9	4	-	-	441	467	387	444	209	54
FOODSTUFFS AND ANIMAL FODDER	1 662	2 072	-	-	420	256	308	261	1 218	1 351	975	916	754	1 002	1 295	1 338
OIL SEEDS AND OLEAGINOUS FRUITS AND FATS	506	485	4 228	4 074	170	223	92	86	296	316	36	43	327	355	1 888	1 570
SOLID MINERAL FUELS	574	647	3 042	428	-	-	4	3	2 890	5 260	-	-	92	125	6 963	8 999
CRUDE PETROLEUM AND PETROLEUM PRODUCTS	75 308	80 136	3 077	3 037	20	103	1 715	1 450	8 316	11 503	20 364	20 486	9 736	10 019	53 946	48 238
IRON ORE, IRON AND STEEL WASTE AND BLAST FURNACE DUST	1 474	2 289	-	-	444	544	828	860	135	-	1 253	1 179	862	1 010	10 606	11 290
NON-FERROUS ORES AND WASTE	180	38	-	-	-	-	-	-	280	15	-	-	65	-	1 178	1 879
METAL PRODUCTS			1 867	1 510					1 042	337			174	437	9 792	13 121
CEMENT, LIME, MANUFACTURED BUILDING MINERALS	560	742	-	-	368	415	230	218	384	405	6	17	700	726	6 074	9 001
CRUDE AND MANUFACTURED MINERALS	119	251	2 338	2 416	613	174	3	1	3 500	4 329	-	-	2 196	2 437	9 569	6 469
NATURAL AND CHEMICAL FERTILIZERS	1 345	869	-	-	5 264	6 396	32	17	12 184	12 940	1 385	1 043	1 580	1 865	2 706	3 159
COAL CHEMICALS, TAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	716	1 709
CHEMICALS OTHER THAN COAL CHEMICALS AND TAR	654	879	-	-	1 311	174	151	149	4 259	2 961	523	694	2 243	2 378	4 811	3 741
PAPER PULP AND WASTE PAPER	-	-	212	119	-	-	126	123	-	83	149	153	126	219	1 186	228
TRANSPORT EQUIPMENT, MACHINERY, APPARATUS, ENGINES, WHETHER OR NOT ASSEMBLED, AND PARTS THEREOF	365	401	-	-	47	179	115	131	-	-	471	422	99	113	134	82
MANUFACTURES OF METAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165	-	-	-	71	75	32
GLASS, GLASSWARE, CERAMIC PRODUCTS	47	42	-	-	-	-	37	38	-	-	-	-	34	44	188	153
LEATHER, TEXTILE, CLOTHING, OTHER MANUFACTURED ARTICLES	28	32	139	178	15	-	77	96	197	40	5	7	345	400	474	239
MISCELLANEOUS ARTICLES	-	-	12 706	13 055	157	428	1 052	1 283	4 611	6 374	1 086	2 398	573	881	2 531	12 930
NOT CLASSIFIED	2 207	3 025	2 985	3 076	2 120	2 318	4	5	-	5 758	21	10	1 357	1 770	-	4 270
TOTAL	91 432	99 575	35 069	31 989	12 644	13 043	5 544	5 464	43 463	57 504	28 052	29 829	23 693	27 232	121 160	132 330

Πίνακας 37: Σημασία του γεωργικού εμπορίου για τις χώρες της Μεσογείου.



Τα φορτία που μεταφέρονται στην περιοχή που μελετάμε έρχονται σε 2 «πακέτα»: χύδην ή σε μοναδοποιημένες μονάδες, όπως εμπορευματοκιβώτια, παλέτες κ.τ.λ. Ποσοστό 44% των φορτίων ολόκληρης της Ε.Ε. - εκτός της Ελλάδος - αποτελείται από υγρά χύδην και 26% από στερεά χύδην, ενώ τα υπόλοιπα μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια (13%) και μονάδες για ro-ro (11%). Πρωτοπόρες στη χρήση εμπορευματοκιβωτίων στο εμπόριο τους αναδεικνύονται η Γερμανία (27% φορτίου) και το Βέλγιο (23%), ενώ στις μονάδες για ro-ro η Δανία (26%), η Σουηδία (25%) και η Ιρλανδία (19%).

Αντίθετα με την Ε.Ε., πολύ λίγες χώρες της Μεσογείου εισήγαγαν τη μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων στο εμπόριο τους. Αυτές είναι το Ισραήλ (31% σε εμπορευματοκιβώτια), η Κύπρος (24% σε εμπορευματοκιβώτια και μονάδες για ro-ro) και ο Λίβανος (32% σε εμπορευματοκιβώτια), ενώ τα στοιχεία δείχνουν ότι η Μάλτα είναι το σημαντικότερο λιμάνι μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο (ειδικότερα σε μοναδοποιημένα φορτία). Εν συνεχεία αν και διακινούνται μοναδοποιημένα φορτία σε διάφορα λιμάνια των υπόλοιπων χωρών, αντιπροσωπεύουν πολύ μικρότερα ποσοστά. Έτσι για τα εμπορευματοκιβώτια έχουμε: Τουρκία (9%), Μαρόκο (8% - 85% η Καζαμπλάνκα), Τυνησία (6.3% - 95% η Rades), Αλγερία (2.2% - 70% το Αλγέρι), ενώ για τις μονάδες για ro-ro έχουμε: Μαρόκο (3.5%, κυρίως στην Tangier) και Τυνησία (3.2% κυρίως στο La Goulette-Tunis).

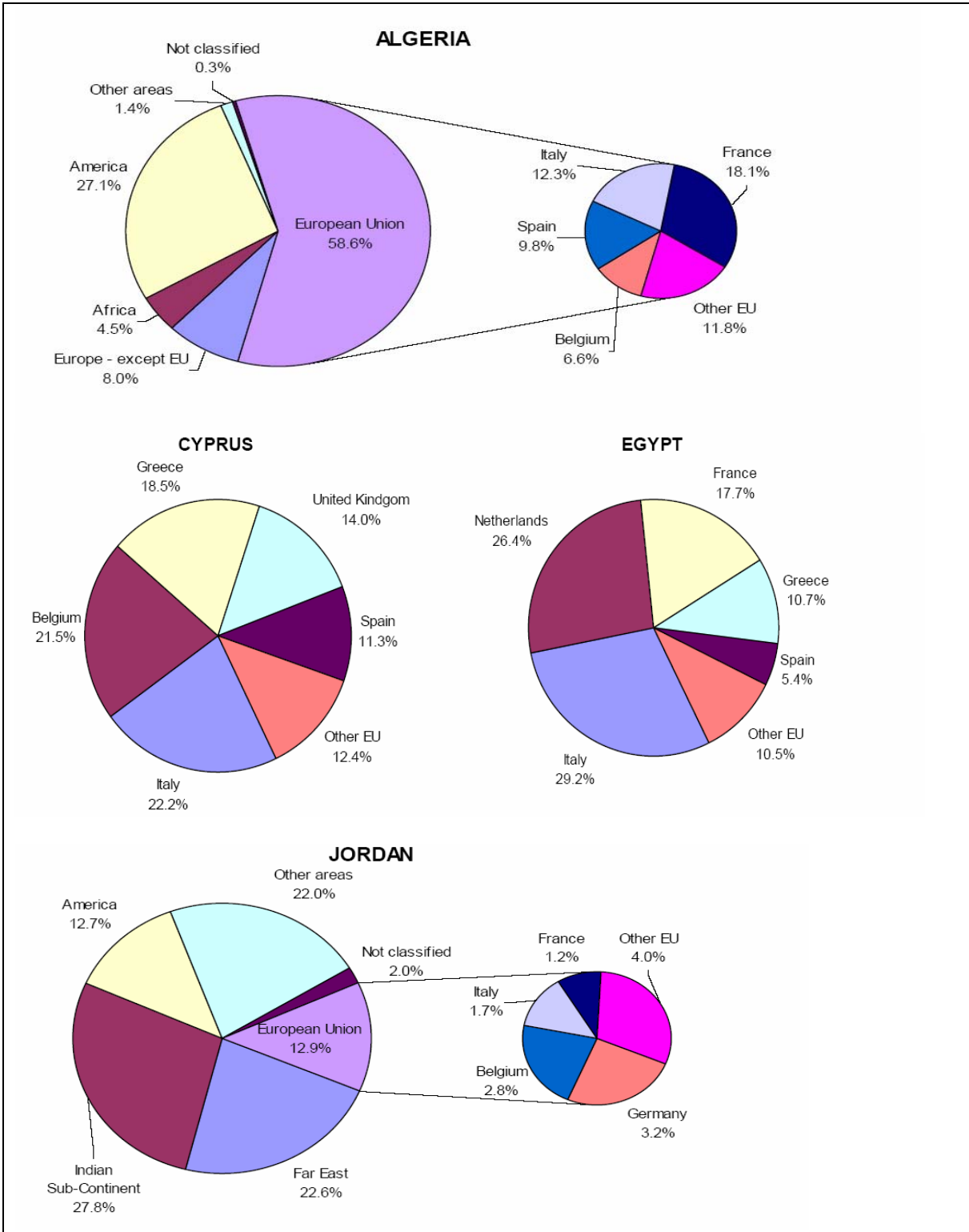
Αν και η χρήση μοναδοποιημένων φορτίων είναι περιορισμένη στα περισσότερα λιμάνια, αυξάνεται με σταθερό ρυθμό σε χώρες που έχουν δυναμική στο συγκεκριμένο τομέα, (π.χ. η Ιορδανία και η Τυνησία). Βασικό πρόβλημα έως τώρα είναι η επιστροφή των άδειων μονάδων που καταλαμβάνουν μη εκμεταλλεύσιμο χώρο. Το ποσοστό στην Ιορδανία έχει φθάσει το 41% του συνολικού αριθμού εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται και στο Λίβανο το 47%. Επιπλέον το μεγαλύτερο ποσοστό άδειων μονάδων - σε όλες τις χώρες εκτός της Τουρκίας – αφορά τη ροή από τις χώρες αυτές προς τα έξω. Αυτό οφείλεται μερικώς στην έλλειψη ισορροπίας στο εμπόριο αυτών των χωρών με την Ε.Ε., αλλά κυρίως στη μη χρήση τους από αυτές τις χώρες στο εξαγωγικό τους εμπόριο.

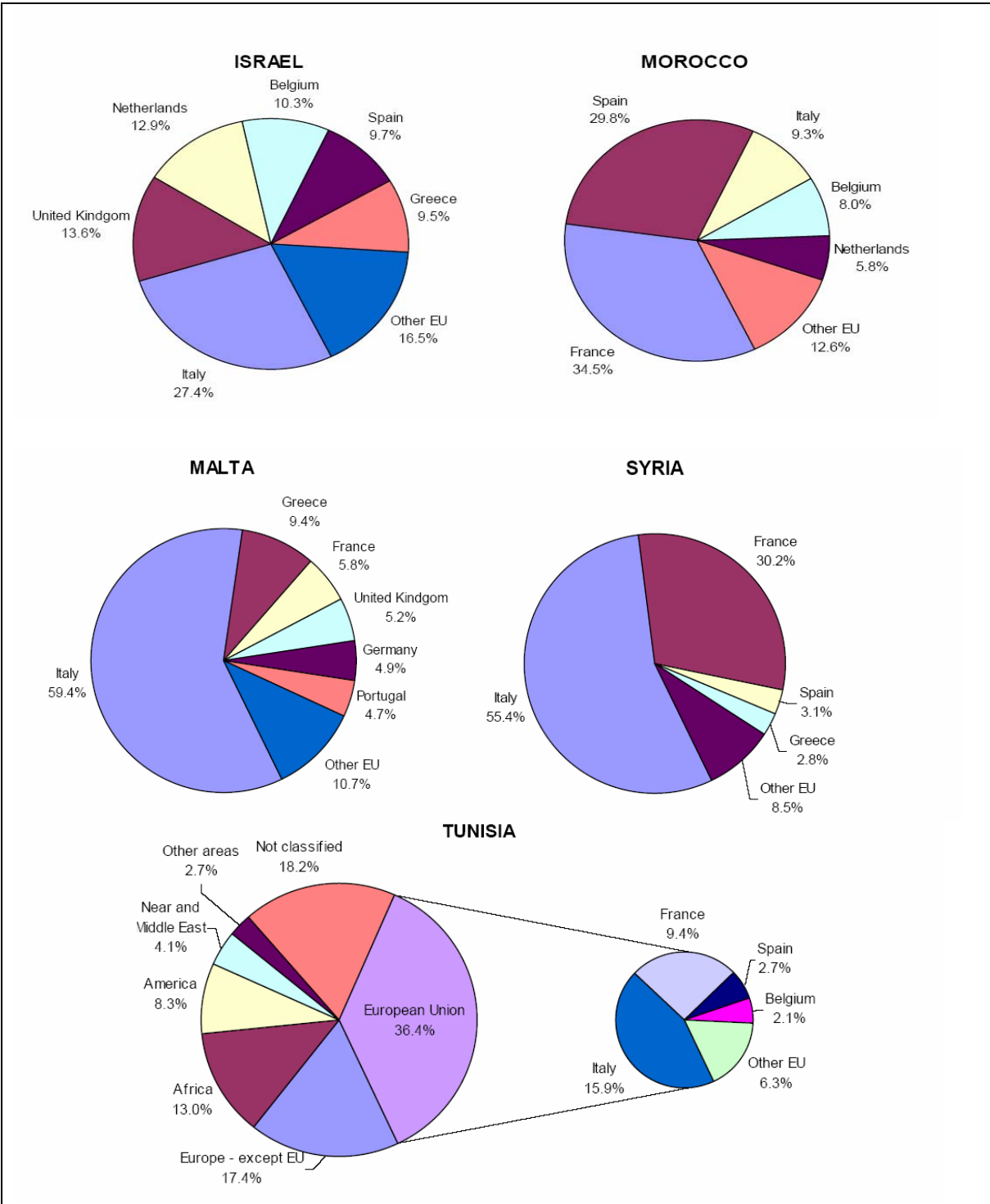
1.6.4 ΡΟΕΣ

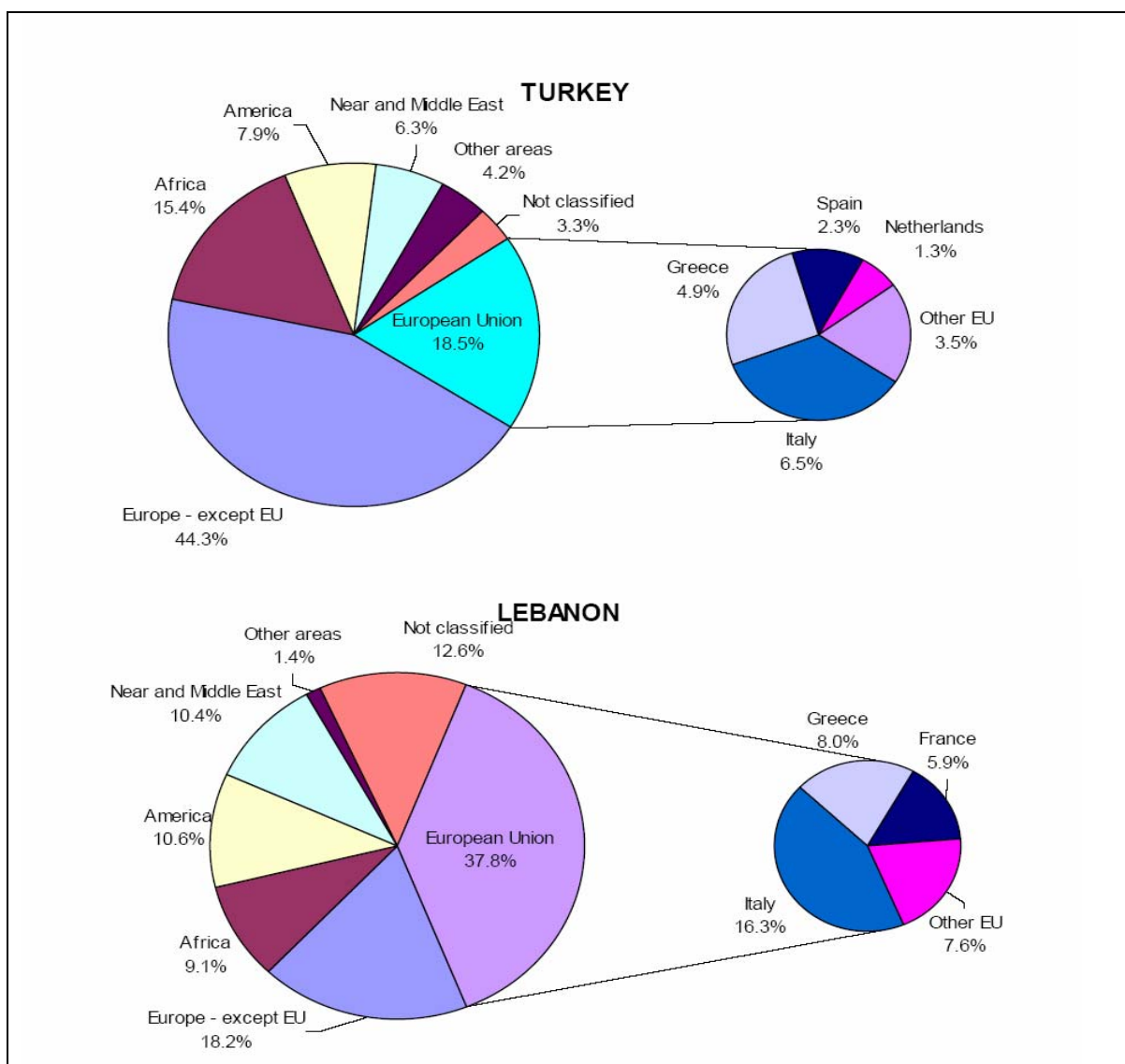
Πίνακας 38: Κύριες ροές Μεσογείου (τουλάχιστον 2 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων) το έτος 2000 (Πηγή: Eurostat).

Rank	MED country	EU country	Thousand tonnes
1	Egypt	Italy	25 086 (*)
2	Egypt	Netherlands	22 616 (*)
3	Algeria	France	18 155
4	Egypt	France	15 200 (*)
5	Algeria	Italy	12 374
6	Algeria	Spain	9 827
7	Syria	Italy	9 701 (*)
8	Turkey	Italy	9 662
9	Egypt	Greece	9 221 (*)
10	Turkey	Greece	7 286
11	Algeria	Belgium	6 609
12	Syria	France	5 294 (*)
13	Morocco	France	5 208 (*)
14	Algeria	Netherlands	4 773
15	Egypt	Spain	4 637 (*)
16	Morocco	Spain	4 500 (*)
17	Tunisia	Italy	4 164
18	Malta	Italy	3 778 (*)
19	Turkey	Spain	3 441
20	Algeria	Germany	3 285
21	Egypt	Portugal	3 276 (*)
22	Israel	Italy	3 202 (*)
23	Algeria	United Kindgom	2 514
24	Tunisia	France	2 451
25	Egypt	United Kindgom	2 406 (*)

(*) Estimated (see Box 2)







Σχήμα 23: Κύριες θαλάσσιες ροές με πηγή ή κατάληξη τις χώρες της MEDA (Πηγή: Eurostat).

Αξιοσημείωτος είναι ο πρωταγωνιστικός ρόλος που παίζει η Ιταλία στο εμπόριο όλων των χωρών που συμμετέχουν στη MEDA. Ο κυριότερος λόγος είναι η γεωγραφική της θέση στο κέντρο της Μεσογείου, αλλά και οι προσπάθειες που έχει κάνει στην ανάπτυξη ισχυρών συνδέσεων με τη βορειότερη Ευρώπη, ώστε να λειτουργεί ως hub για φορτία που κατευθύνονται προς τα εκεί. Τη θέση της ακολουθούν κατά σειρά η Γαλλία, η Ισπανία και η Ελλάδα, ενώ το Βέλγιο και η Ολλανδία δεν φαίνονται ικανά να τραβήξουν περισσότερα φορτία.

1.7 ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ Ν.Μ.Α.

1.7.1 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΜΟΡΦΗ

Η ελληνική ακτοπλοΐα περιλαμβάνει τις μετακινήσεις επιβατών και φορτίων, μέσω ενός περίπλοκου συστήματος που αφορά συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής Ελλάδας-νησιών, νησί-νησί, ηπειρωτική Ελλάδα-ηπειρωτική Ελλάδα. Αν και ο πραγματικός αριθμός των νησιών είναι τάξης αρκετών χιλιάδων, τα περισσότερα από αυτά είναι πολύ μικρά και ακατοίκητα, και μόνο 69 νησιά θεωρούνται σημαντικά από οικονομική άποψη. Τα νησιά και η ηπειρωτική χώρα εξυπηρετούνται από συνολικά 138 λιμένες. Στην ηπειρωτική χώρα βρίσκονται 42 ενώ οι υπόλοιποι 96 σε νησιά.

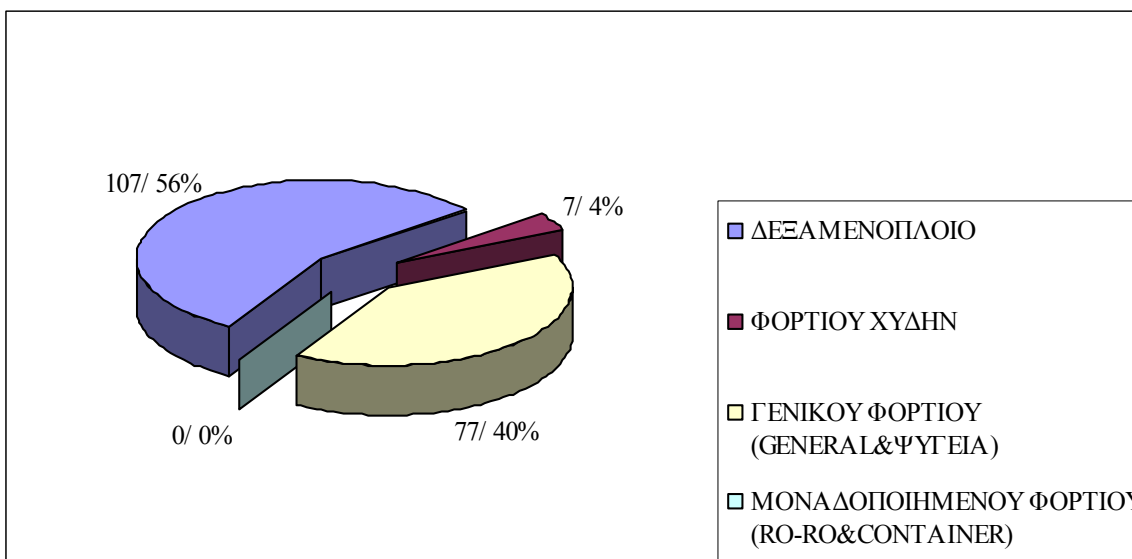
1.7.2 ΣΤΟΛΟΣ

Αποτελείται από 2 ευρές κατηγορίες: Ι) *Επιβατικά/Οχηματαγωγά* ΙΙ) *Πλοία τροφοδοσίας*. Τα πρώτα χωρίζονται στα παλαιότερα συμβατικά πλοία και στα νεότερα πλοία επιφανείας, π.χ. καταμαράν, υδροπτέρυγα κ.α. Τα πλοία επιφανείας δε μας απασχολούν αφού μεταφέρουν μόνο επιβάτες. Τα επιβατικά/οχηματαγωγά παλαιότερης τεχνολογίας απασχολούνται κυρίως με τη μεταφορά επιβατών, αυτοκινήτων και τελευταία φορτηγών. Τέλος τα πλοία τροφοδοσίας είναι αυτά που ασχολούνται με τη μεταφορά φορτίων, κυρίως χύδην. Συνήθως φορτώνουν στον Πειραιά ή κάποιο άλλο μεγάλο λιμάνι και κατευθύνονται στα διάφορα νησιά (πολλές φορές συμβαίνει και το αντίστροφο). Στο παρελθόν ήταν το μοναδικό μέσω μεταφοράς φορτίων μεταξύ νησιών και ηπειρωτικής Ελλάδας.

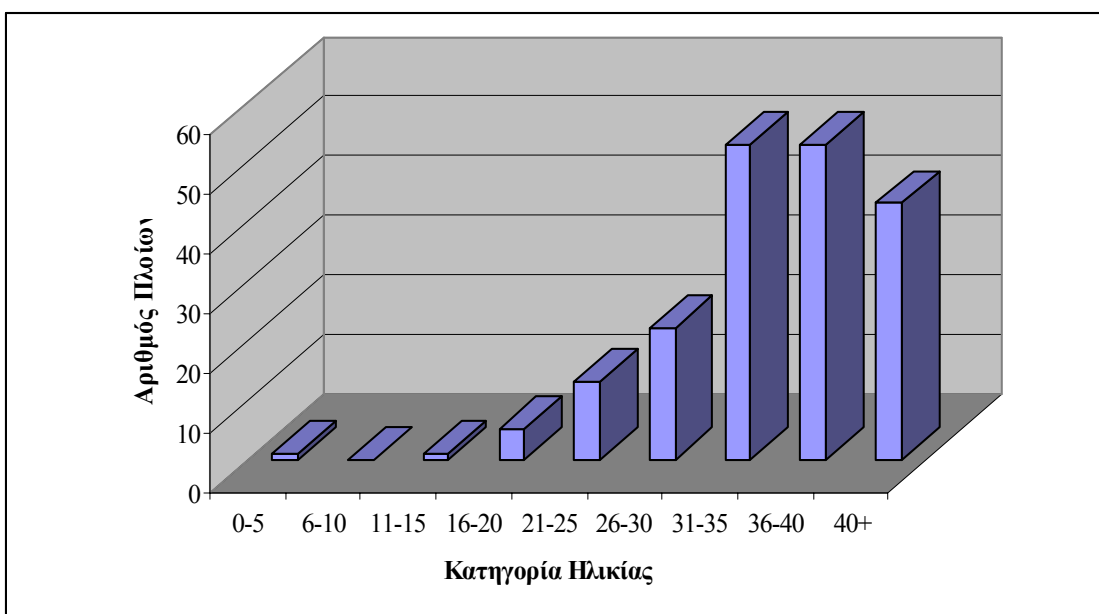
Εκτός από τα πλοία νέας τεχνολογίας καθώς και μερικά νέα συμβατικού τύπου που πρόσφατα ενσωματώθηκαν στην Κρητικές γραμμές τα περισσότερα πλοία είναι μεγάλης ηλικίας (άνω των 30 ετών), αργά ενώ αρκετά συχνά πρόκειται για μετασκευές άλλων τύπων πλοίων. Η αιτία αυτού του γεγονότος ήταν η μέχρι πρόσφατα παρουσία του cabotage που μέσω της ρύθμισης των εισιτηρίων και της μονοπωλιακής χρήσης των γραμμών απέτρεπε την εισαγωγή νέων πλοίων και ενθάρρυνε την αγορά μεταχειρισμένων και τις μετασκευές παλαιότερων.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω για τη δημιουργία διαγραμμάτων συγκρίσιμων με αυτά της υπόλοιπης ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας θεωρήθηκε ότι τα πλοία έως 1500 G.T. απασχολούνται γενικά στην ελληνική ακτοπλοΐα, έστω και αν μερικά από αυτά μεταφέρουν εμπορεύματα στις ροές Ελλάδας – χωρών Ανατολικής Μεσογείου. Εξάλλου τα

περισσότερα από αυτά τα πλοία είναι αρκετά παλαιά για να μεταφερθούν σε μια ξένη ανταγωνιστική αγορά, οπότε εκτός από λίγες εξαιρέσεις παρέμειναν στον ελλαδικό χώρο.



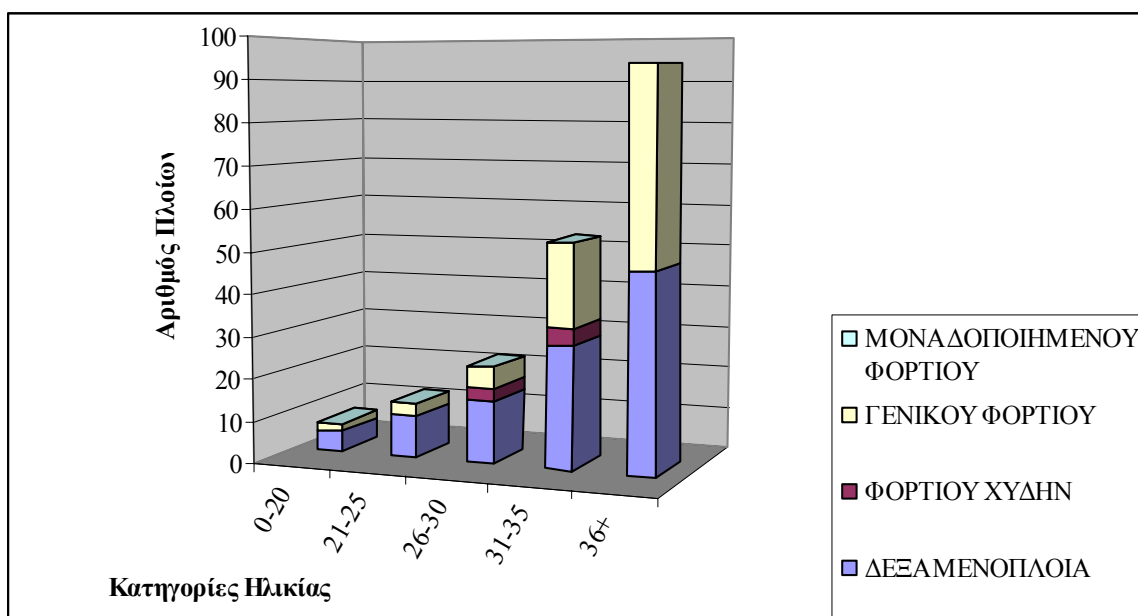
Σχήμα 24: Ανάλυση στόλου τροφοδοτικών πλοίων ελληνικής ακτοπλοΐας ανά τύπο (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).



Σχήμα 25: Ανάλυση στόλου τροφοδοτικών πλοίων ελληνικής ακτοπλοΐας ανά κατηγορία ηλικίας. (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

Πίνακας 39: Ανάλυση πλοίων στόλου τροφοδοτικών πλοίων ελληνικής ακτοπλοΐας ανά G.T. και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

Ελληνική Ακτοπλοΐα		
Κατηγορία Ηλικίας	G.T.	Ποσοστό %
0-20	5538	3.59
21-25	11089	7.19
26-30	21748	14.11
31-35	47876	31.06
36+	67889	44.04
Σύνολο	154140	



Σχήμα 26: Ανάλυση του στόλου τροφοδοτικών πλοίων ελληνικής ακτοπλοΐας ανά τύπο και ηλικία (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Lloyd's Register of Shipping).

Στα παραπάνω διαγράμματα βλέπουμε ότι η εικόνα της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι πολύ πιο άσχημη από εκείνη στην υπόλοιπη Ευρώπη. Η μελέτη έδωσε ένα σύνολο 191 πλοίων με μ.ο. μεγέθους: 807 G.T. και ηλικίας: 34,79 έτη! Επιπλέον το 44,04% του συνολικού G.T. και το 50,26% του συνολικού αριθμού των πλοίων ξεπερνά τα 36 έτη λειτουργίας.

Μια δεύτερη παρατήρηση είναι ότι δεν υπάρχουν καθόλου πλοία μεταφοράς τυποποιημένου φορτίου και πολύ λίγα μεταφοράς χύδην φορτίων. Η αιτία σίγουρα είναι οι μικρές ποσότητες που μεταφέρονται, οι οποίες κάνουν πιο συμφέρουσα τη χρήση πλοίων

γενικού φορτίου αντί bulk carriers, αλλά και η έλλειψη λιμενικών υποδομών για την παραγωγική λειτουργία πλοίων εμπορευματοκιβωτίων και ro-ro.

Είναι εμφανές, ότι τίθεται ένα σημαντικό θέμα ανταγωνισμού στο εσωτερικό εμπόριο της χώρας μας. Στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, όπου το cabotage έχει πέσει προ πολλού, η εσωτερική ακτοπλοΐα απασχολεί πολύ νεότερα πλοία - αν και δεν υπάρχουν δημοσιευμένα στοιχεία για κάθε χώρα ξεχωριστά, έχουμε τα γενικότερα που αναφέρθηκαν παραπάνω. Εάν λοιπόν εισαχθεί/οργανωθεί κάποιο σύστημα διανομής φορτίων, το οποίο θα καταστεί αποδοτική την απασχόληση νεότερων πλοίων, η ελληνική ακτοπλοΐα αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να περάσει στα χέρια ξένων πλοιοκτητών.

1.7.3 ΦΟΡΤΙΑ

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 υπήρχε μια συνεχής αύξηση των επιβατών της τάξης του 6,9% και των αυτοκινήτων 11,2%. Αντίθετα υπήρχε μια μείωση επιβατών στις μετακινήσεις με αεροπλάνο τάξεως 4,5%. Παράλληλα ο αριθμός των φορτηγών που μεταφέρονταν μέσω ακτοπλοΐας είχε μια άνοδο τάξεως 2.82%. Ο μικρότερος ρυθμός αύξησης οφείλεται στο γεγονός, ότι οι μετακινήσεις φορτηγών εξαρτώνται περισσότερο από τη γενική οικονομική/βιομηχανική ανάπτυξη μιας περιοχής και λιγότερο από τον τουρισμό, ο οποίος συνδέεται με την κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων. Επίσης σε αντίθεση με τις μετακινήσεις επιβατών που παρουσιάζουν εποχικότητα, οι μετακινήσεις φορτηγών ήταν περίπου σταθερές σε όλο το έτος. Δυστυχώς δεν υπάρχουν στοιχεία για τα πλοία τροφοδοσίας.

Μετά από μελέτες φάνηκε ότι ενώ οι μεταφορές με φορτηγά (μέσω επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων) ήταν περίπου ισορροπημένες όσον αφορά τις 2 κατευθύνσεις του ταξιδιού, στα πλοία τροφοδοσίας υπήρχαν μεγάλες διαφοροποιήσεις ανά κατεύθυνση. Έτσι κατέληγαν να κάνουν το μισό ταξίδι άδεια και το άλλο μισό γεμάτα.

Επίσης στη δεκαετία του 1990 σε πολλά νησιά η χρήση φορτηγών αυξήθηκε σημαντικά σε βάρος των πλοίων τροφοδοσίας, ώστε τελικά να εξισωθούν τα δυο μέσα όσον αφορά το μεταφερόμενο όγκο. Έτσι κατάληξαν τα πλοία μεταφοράς επιβατών και οχημάτων να μεταφέρουν παράλληλα και ένα σημαντικό ποσοστό του φορτίου.

Αυτή η κατάληξη προφανώς είναι ιδιαίτερα επιζήμια για την ήδη επιβαρυνόμενη βιομηχανία των πλοίων τροφοδοσίας, ενώ μπορεί να είναι ζημιογόνα και για τα επιβατικά πλοία, ιδιαίτερα σε περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης επειδή χάνεται πολύτιμος χώρος για Ι.Χ. Επίσης η ανάγκη μεταφοράς μεγάλων οχημάτων καθιστά απαραίτητη την ύπαρξη των παλαιότερων Ε/Ο πλοίων και δυσχεραίνει την αντικατάστασή τους από νεότερα με δυνατότητα μεταφοράς επιβατών και Ι.Χ. Ως ενδιάμεση λύση έχει προταθεί και η χρήση πλοίων ro-ro, ώστε να ελευθερωθούν τα επιβατικά και να εξυπηρετούνται συγχρόνως και τα φορτηγά.

Επιπλέον πρόβλημα αποτελεί και το γεγονός ότι τα νησιά εξυπηρετούνται από γραμμές κατευθειάν ή με λίγες ενδιάμεσες στάσεις από τα κεντρικά λιμάνια της Ηπειρωτικής Ελλάδας. Έτσι καταργείται ουσιαστικά το εμπόριο μεταξύ των νησιών, αφού γίνεται ασύμφορη η μεταφορά φορτίων μεταξύ τους. Αυτό πάντως δεν αφορά τα πλοία τροφοδοσίας όταν τα «πακέτα» είναι αρκετά μεγάλα για να ναυλώσουν όλο το πλοίο και τα φορτηγά επειδή συνήθως η χρήση τους γίνεται μεταξύ Ηπειρωτικής Ελλάδας και νησιών. Η σημασία του προβλήματος μπορεί να μεγαλώσει σε θέματα που αφορούν τη συνολική ευελιξία του δικτύου.

Πολύ σημαντικότερα θεωρούνται τα προβλήματα των απαρχαιωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων, των μικρών οδικών αρτηριών και των ανύπαρκτων χώρων στάθμευσης στα περισσότερα νησιά, ενώ εμφανές είναι το πρόβλημα της συμφόρησης και της φτώχης διασύνδεσης λιμανιού-ενδοχώρας στα μεγαλύτερα λιμάνια όπως ο Πειραιάς. Γι' αυτό εξάλλου έχουν γίνει σημαντικά βήματα την τελευταία δεκαετία με σημαντική υποστήριξη από τις επιδοτήσεις των ευρωπαϊκά προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης.

Στις μεταφορές με φορτηγά η εικόνα δεν είναι πολύ καλύτερη. Σε αντίθεση πάντως με την υπόλοιπη Ευρώπη η κατάσταση των μεταφορών με φορτηγά μέσω Ε/Ο είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και αντιπαραγωγική. Οι περισσότερες εταιρίες αποτελούνται από ιδιώτες που κατέχουν ένα όχημα και εξυπηρετούν ένα συγκεκριμένο νησί. Εκτός από αυτά υπάρχουν και φορτηγά που χρησιμοποιούνται από εμπόρους που έχουν επιχειρήσεις στα συγκεκριμένα νησιά και λειτουργούν αποκλειστικά για τον ανεφοδιασμό των επιχειρήσεών τους. Μια τρίτη ομάδα είναι οι λεγόμενοι «ταχυδρόμοι» που αφορά ανθρώπους που μεταφέρουν για ιδιώτες μικρά φορτία (οι ιδιώτες συνήθως πρέπει να τα μεταφέρουν οι ίδιοι στο σημείο φόρτωσης και να τα παραλάβουν μέσω αντιπροσώπου σε ένα παρόμοιο σημείο εκφόρτωσης στον προορισμό). Δεν έχουν συγκεκριμένα δρομολόγια και τιμολόγια, αλλά συνήθως η μεταφορά γίνεται μέσα σε μια εβδομάδα και η χρέωση ανάλογα με το φορτίο και την περίοδο. Προφανώς η ανάπτυξη υπηρεσιών logistics, η χρήση συστημάτων EDI (ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων) και η εξυπηρέτηση «door-to-door» είναι ανύπαρκτη. Το μέγεθος του φορτίου κάνει ανούσια τη χρήση συμβολαίων φόρτωσης, οπότε σπάνια μένουν αποδεικτικά της συνδιαλλαγής για φοροελεγκτικούς λόγους και η τιμολόγηση έχει τεράστιες διακυμάνσεις.

Σημαντικό εμπόδιο στις κινήσεις για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου και των πλοίων εν' όψιν ακόμα και της άρσης του cabotage ήταν τα σωματεία των ναυτικών, η κυβέρνηση και μερικές φορές οι ίδιοι οι εφοπλιστές. Έτσι φθάσαμε να αρθεί το cabotage και ακόμα να μην έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα από κανένα φορέα ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση του εσωτερικού εμπορίου σε ελληνικά χέρια. Τα πρώτα βήματα έγιναν σε επίπεδο μεταφοράς τουριστών με τη σταδιακή αγορά καινούργιων πλοίων, συνήθως νέας τεχνολογίας, ενώ έγινε μια αναδιοργάνωση των δικτύων από το Ελληνικό Κράτος και οι περισσότεροι περιορισμοί – εκτός από τις «αναγκαίες δημόσιες υπηρεσίες» - εξαφανίστηκαν.

Όσον αφορά την ανανέωση των πλοίων τροφοδοσίας και την αναμενόμενη αγορά ro-ro, επειδή ακριβώς δεν αφορούν την επικερδή τουριστική βιομηχανία, προς το παρόν δεν έχει γίνει τίποτα σημαντικό. Ακόμα έχει παραμείνει η εντύπωση ότι οποιαδήποτε ανανέωση

είναι ασύμφορη οικονομικά και αυτή η άσχημη εικόνα δεν έχει γίνει προσπάθει να αλλάξει. Υπάρχουν ακόμα ελπίδες, οι οποίες βασίζονται στα προγράμματα της Ε.Ε. για την ανάπτυξη των συνδέσεων χωρών που βρίσκονται στην περιφέρειά και αυτών που είναι πλησιέστερα στο κέντρο της. Όσον αφορά την αναδιοργάνωση του συστήματος, προς το παρόν μόνο οι πιέσεις από τον ανταγωνισμό με το ξένο παράγοντα φαίνεται να μπορούν να οδηγήσουν σε αλλαγή της αντιοικονομικής λειτουργίας του προς ένα άλλο μοντέλο, όπως π.χ. ένα σύστημα «hub and spoke» με πηγή τα μεγάλα λιμάνια της Ηπειρωτικής Ελλάδας – ενδιάμεσους σταθμούς γεωγραφικώς κεντρικά νησιά – τελικούς σταθμούς τα πιο απομακρυσμένα λιμάνια.

1.8 ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Η απουσία αντικειμενικών στοιχείων για τις ροές στην περιοχή αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα «αγκάθια» στην ανάπτυξη της Ν.Μ.Α. Όσες ενισχυτικές κινήσεις και αν γίνουν από την Κοινότητα, η απόφαση της λήψης του μεγάλου οικονομικού ρίσκου από τους επιχειρηματίες (χρηματοδότηση της Μεσογειακής ναυτιλίας), θα έρθει μόνο μετά την απόδειξη με αναμφισβήτητα στοιχεία, ότι η περιοχή έχει ανάγκη την ακτοπλοΐα και θα επιφέρει κέρδη στους λίγους τολμηρούς που θα προσαρμοστούν στη φιλοσοφία της αγοράς της. Αυτά τα στοιχεία ήταν δύσκολο έως αδύνατο να συλλεχθούν έως πρόσφατα, αφού οι ανακατατάξεις στις χώρες της ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας δεν άφησαν περιθώριο ανάπτυξης των στατιστικών υπηρεσιών τους. Έτσι οι όποιες στατιστικές υπάρχουν βασίζονται σε στοιχεία που παρέχονται από την κάθε χώρα ξεχωριστά και τα οποία είναι λογικά αμφισβητήσιμα.

Παρακάτω θα παρατεθούν αποτελέσματα μιας μελέτης της σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. σε συνεργασία με πολλούς άλλους φορείς στην Ευρώπη το 2000, που αφορά τις ροές Βαλκανίων-Ιταλίας και Ελλάδας-Βαλκανίων και Μαύρης Θάλασσας. Ανάλογες μελέτες για τις χώρες της Νότιας Μεσογείου έχουν ξεκινήσει ήδη από την επιτροπή του MEDA, ενώ η περιοχή της Δυτικής Μεσογείου δεν φαίνεται να έχει μεγάλη σημασία για το υπό εξέταση μεσογειακό εμπόριο, αφού η ναυτιλία στις χώρες αυτές απασχολείται κυρίως σε ροές με τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης.

1.8.1 ΡΟΕΣ ΙΤΑΛΙΑΣ-ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

Εισαγωγές Ιταλίας

Πίνακας 40: Εισαγωγές της Ιταλίας από Βαλκανικές Χώρες το έτος 1997 (σε 10^3 τόνους) (Πηγή: CETENA / ISTAT).

	Ελλάδα	Κροατία	Σλοβενία	Γιουγκο- σλαβία	Βοσνία - Ερζεγοβίνη	Π.Γ.Δ.Μ.	Σύνολο
Abruzzi	58.5	59.1	7.0	25.7	0.2	2.1	152.6
Basilicata	0.8	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	1.1
Calabria	63.4	0.8	3.1	0.7	0.0	0.1	68.1
Campania	104.7	13.0	7.6	12.1	2.5	4.3	144.2
Emilia Romagna	169.9	845.8	64.6	27.4	3.4	3.1	1,114.2
Friuli-Venezia	42.6	453.6	521.0	35.5	21.9	11.7	1,086.3
Lazio	126.7	9.6	38.5	21.4	0.1	0.4	196.7
Liguria	149.3	0.3	1.8	18.7	0.1	4.9	175.1
Lombardia	232.4	183.4	188.4	231.6	14.2	44.4	894.4
Marche	72.4	144.9	22.7	9.9	3.2	0.7	253.8
Molise	3.2	5.3	0.6	0.0	0.0	0.0	9.1
Piemonte	46.4	30.4	22.4	12.7	1.5	2.8	116.2
Puglia	380.8	22.7	2.8	8.6	4.8	1.3	421.0
Sardegna	148.4	7.6	0.7	3.9	0.0	0.0	160.6
Sicilia	235.1	15.0	3.0	7.5	0.0	1.0	261.6
Toscana	133.4	57.3	34.7	34.1	0.7	6.5	266.7
Trentino Alto	4.5	8.8	39.3	0.8	0.2	0.1	53.7
Umbria	31.1	2.2	2.5	2.8	0.1	2.1	40.8
Valle d'Aosta	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.5
Veneto	522.7	865.0	219.5	96.3	27.4	28.4	1,759.3
Ιταλία	2,526.3	2,724.9	1,180.3	549.8	80.2	114.4	7,176.0

Η σημαντικότερη ιταλική επαρχία απ' την πλευρά των εισαγωγών είναι η Veneto (25%), ακολουθούμενη από τις Emilia Romagna, Friuli-Venezia (15%), Lombardia (12%) και Puglia (6%). Οι σημαντικότερες μεμονωμένες ροές είναι:

- Κροατία - Veneto (12%)
- Κροατία – Emilia Romagna (12%)
- Ελλάδα – Veneto (7%)
- Σλοβενία – Friuli-Venezia (7%)
- Κροατία – Friuli-Venezia (6%)
- Ελλάδα – Puglia (5%)

Οι ροές εξαγωγής από την Ελλάδα στην Ιταλία δεν είναι τόσο συγκεντρωμένες όσο εκείνες από την Κροατία και τη Σλοβενία, που συγκεντρώνονται στα Veneto, Friuli-Venezia, Emilia Romagna and Lombardia (Βόρειο τμήμα της Ιταλίας).

Πίνακας 41: Εισαγωγές της Ιταλίας από Βαλκανικές Χώρες ανά τύπο φορτίου το έτος 1997 (σε 10^3 τόνους) (Πηγή: CETENA / ISTAT).

		Ελλάδα	Κροατία	Σλοβενία	Γιουγκο- σλαβία	Βοσνία- Ερζεγοβ.	Π.Γ.Δ.Μ.	Σύνολο
0	Γεωργικά προϊόντα και ζώα	476.6	418.9	399.2	66.9	34.3	18.8	1,414.8
1	Τρόφιμα και ζωικές τροφές	314.7	51.5	46.9	15.4	1.7	0.8	431.0
2	Στερεά ορυκτά καύσιμα							
3	Πετρελαιοειδή	0.1	27.6	0.0	0.1	0.0	0.0	27.8
4	Μετάλλευμα και scrap	242.2	204.2	0.1	0.0	0.0	0.0	446.5
5	Προϊόντα μετάλλων	56.2	101.7	106.4	0.7	32.7	0.1	297.8
6	Ακατέργαστα και κατασκευασμένα ορυκτά, οικοδομικά υλικά	209.9	27.9	104.9	339.4	5.4	77.5	765.0
7	Λιπάσματα	1,004.4	1,409.6	151.6	12.9	0.4	5.4	2584.3
8	Χημικές ουσίες	19.3	205.8	0.1	0.0	0.0	0.0	225.2
9	Μηχανήματα, μεταφορικός εξοπλισμός, βιομηχανικά και άλλα προϊόντα	157.5	137.1	126.3	86.1	0.8	4.0	511.8
		45.4	140.6	244.8	28.3	4.9	7.8	471.8
Σύνολο		2,526.3	2,724.9	1,180.3	549.8	80.2	114.4	7,176.0

Κυριαρχούν τα οικοδομικά υλικά (36%), ακολουθούμενα από τα γεωργικά προϊόντα (20%), ενώ το υπόλοιπο 44% είναι ομοιόμορφα μοιρασμένο στις υπόλοιπες κατηγορίες (εκτός των στερεών καυσίμων).

Στις εξαγωγές από τους 6.92 εκατ. τόνους, 45% κατευθύνεται στην Ελλάδα, 25% στη Σλοβενία, 22% στην Κροατία, 4 % στη Γιουγκοσλαβία, 2% στη Βοσνία-Ερζεγοβίνη and 1% στην Π.Γ.Δ.Μ.

Εξαγωγές Ιταλίας

Πίνακας 42: Εξαγωγές της Ιταλίας προς Βαλκανικές Χώρες το έτος 1997 (σε 10^3 τόνους) (Πηγή: CETENA / ISTAT).

	Ελλάδα	Κροατία	Σλοβενία	Γιουγκο- σλαβία	Βοσνία - Ερζεγοβίνη	Π.Γ.Δ.Μ.	Σύνολο
Abruzzi	40.4	8.3	8.4	1.3	5.2	1.0	64.6
Basilicata	4.2	0.2	0.3	0.1	0.0	0.0	4.8
Calabria	7.0	0.4	3.3	0.0	0.2	0.1	11.0
Campania	77.0	9.5	5.8	2.2	10.5	0.9	105.9
Emilia Romagna	438.7	142.3	92.5	18.2	23.0	9.2	723.9
Friuli-Venezia	144.5	274.1	386.5	20.3	22.8	6.5	854.7
Lazio	77.4	9.0	9.4	3.0	1.2	1.2	101.2
Liguria	52.6	22.2	4.1	1.7	0.5	8.7	89.8
Lombardia	471.2	123.2	237.5	34.2	15.4	10.4	891.9
Marche	54.8	35.7	117.9	12.2	8.9	4.8	234.3
Molise	14.2	5.7	0.1	0.0	0.0	0.0	20.0
Piemonte	162.2	36.8	87.9	13.7	3.2	12.5	316.3
Puglia	559.8	269.3	24.4	8.9	10.2	1.7	874.3
Sardegna	185.3	51.2	362.5	22.9	0.1	4.7	626.7
Sicilia	313.3	169.4	90.7	66.5	1.7	2.4	644.0
Toscana	169.7	38.8	38.7	13.6	3.8	3.2	267.8

Trentino Alto	24.6	7.4	11.7	0.6	1.6	0.6	46.5
Umbria	22.5	10.8	4.0	2.4	2.9	0.3	42.9
Valle d'Aosta	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
Veneto	330.7	323.6	261.4	23.2	53.3	11.3	1,003.5
Ιταλία	3,150.3	1,537.9	1,747.1	245.0	164.5	79.5	6,924.3

Κύριες επαρχίες εξαγωγής είναι οι Veneto (15%), Lombardia (13%), Puglia (13%), Friuli-Venezia (12%) και Sardegna (9%).

Πίνακας 43: Εξαγωγές της Ιταλίας προς Βαλκανικές Χώρες ανά τύπο φορτίου το έτος 1997 (σε 10³ τόνους) (Πηγή: CETENA / ISTAT).

		Ελλάδα	Κροατία	Σλοβενία	Γιουγκο- σλαβία	Βοσνία- Ερζεγοβ.	Π.Γ.Δ.Μ.	Σύνολο
0	Γεωργικά προϊόντα και ζώα	274.1	86.9	108.9	14.3	23.9	2.7	510.8
1	Τρόφιμα και ζωικές τροφές	210.9	128.7	66.7	26.6	60.4	6.4	499.7
	Στερεά ορυκτά καύσιμα							
2	Πετρελαιοειδή	26.7	14.7	27.9	1.3	0.2	0.2	71.0
3	Μετάλλευμα και scrap	392.2	144.0	497.0	79.2	1.3	9.3	1,123.0
4	Προϊόντα μετάλλων	0.6	0.3	7.2	5.2	0.2	4.7	18.2
5	Ακατέργαστα και	910.8	416.4	211.1	10.5	11.2	2.0	1,562.0
6	κατασκευασμένα ορυκτά, οικοδομικά υλικά	358.4	259.7	265.0	14.9	19.5	14.3	931.8
7	Λιπάσματα	76.5	1.7	6.3	0.0	0.0	0.1	84.6
8	Χημικές ουσίες	387.6	265.7	316.6	44.2	12.4	11.5	1,038.0
9	Μηχανήματα, μεταφορικός εξοπλισμός, βιομηχανικά και άλλα προϊόντα	512.1	219.9	240.5	48.8	35.3	28.2	1,084.8
Σύνολο		3,149.9	1,538.0	1,747.2	245.0	164.4	79.4	6,924.0

1.8.2 ΡΟΕΣ ΕΛΛΑΔΑΣ-ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ & ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Πίνακας 44: Εισαγωγές/Εξαγωγές Ελλάδας από/προς Βαλκάνια και χώρες Μαύρης Θάλασσας ανά μέσο (σε κιά) (Πηγή:Ε.Μ.Π.).

	ΧΩΡΑ	ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	ΣΙΔΗΡΟΔΡ.	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΑΕΡΟΠΟΡ.	ΥΠΟΛΟΙΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΙΣ.	ΑΛΒΑΝΙΑ	4,578,040	44,003	25,403,884	36,103	13,287	30,075,317
ΕΞ.	ΑΛΒΑΝΙΑ	374,094,648	30,015	476,800,031	1,284,431	1,057,992	853,267,117
	ΑΛΒΑΝΙΑ Σύνολο	378,672,688	74,018	502,203,915	1,320,534	1,071,279	883,342,434
ΕΙΣ.	ΑΡΜΕΝΙΑ	48,500	25	95,250	1,807	0	145,582
ΕΞ.	ΑΡΜΕΝΙΑ	2,124,785	18,554	748,836	48,213	1,950	2,942,338
	ΑΡΜΕΝΙΑ Σύνολο	2,173,285	18,579	844,086	50,020	1,950	3,087,920
ΕΙΣ.	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	423,028,776	224,851,074	600,429,007	52,289	463,871	1,248,825,017
ΕΞ.	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	111,164,755	35,118,819	263,317,129	87,944	459,608	410,148,255
	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ Σύν.	534,193,531	259,969,893	863,746,136	140,233	923,479	1,658,973,272
ΕΙΣ.	Π.Γ.Δ.Μ.	6,486,132	830,218	80,841,505	174	1	88,158,030
ΕΞ.	Π.Γ.Δ.Μ.	1,193,425	439,195,246	680,860,559	1,697,741	133,943	1,123,080,914

	ΠΓΔΜ Σύνολο	7,679,557	440,025,464	761,702,064	1,697,915	133,944	1,211,238,944
ΕΙΣ.	ΓΕΩΡΓΙΑ	14,297,430	2	67,945	220	18,012	14,383,609
ΕΞ.	ΓΕΩΡΓΙΑ	82,483,733	0	7,598,605	32,151	21,916	90,136,405
	ΓΕΩΡΓΙΑ Σύνολο	96,781,163	2	7,666,550	32,371	39,928	104,520,014
ΕΙΣ.	ΚΡΟΑΤΙΑ	11,749,581	560,405	2,081,319	5,017	0	14,396,322
ΕΞ.	ΚΡΟΑΤΙΑ	136,104,936	0	13,493,622	12,586	89,528	149,700,672
	ΚΡΟΑΤΙΑ Σύνολο	147,854,517	560,405	15,574,941	17,603	89,528	164,096,994
ΕΙΣ.	ΜΟΛΔΑΒΙΑ	2,944,625	0	1,826,657	351	0	4,771,633
ΕΞ.	ΜΟΛΔΑΒΙΑ	3,804,358	16,000	3,675,659	4,591	2,248	7,502,856
	ΜΟΛΔΑΒΙΑ Σύν.	6,748,983	16,000	5,502,316	4,942	2,248	12,274,489
ΕΙΣ.	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	381,311,653	4,123,138	96,544,844	32,486	146,840	482,158,961
ΕΞ.	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	291,946,481	4,370,219	98,001,170	353,117	473,554	395,144,541
	ΡΟΥΜΑΝΙΑ Σύν.	673,258,134	8,493,357	194,546,014	385,603	620,394	877,303,502
ΕΙΣ.	ΡΩΣΙΑ	2,901,659,826	328,929	131,911,623	75,068	102,738,997	3,136,714,443
ΕΞ.	ΡΩΣΙΑ	286,923,857	4,399,142	43,955,839	2,534,699	135,644	337,949,181
	ΡΩΣΙΑ Σύνολο	3,188,583,683	4,728,071	175,867,462	2,609,767	102,874,641	3,474,663,624
ΕΙΣ.	ΣΕΡΒΙΑ - MON	60,328,482	10,405,479	70,640,059	848,468	25,940	142,248,428
ΕΞ.	ΣΕΡΒΙΑ - MON	87,636,287	91,364,241	131,489,905	5,237,081	607,096	316,334,610
	ΣΕΡΒΙΑ - MON Σύνολο	147,964,769	101,769,720	202,129,964	6,085,549	633,036	458,583,038
ΕΙΣ.	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	11,396,489	437,445	2,620,200	4,737	624	14,459,495
ΕΞ.	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	49,837,514	194,273	3,279,975	34,249	1,924	53,347,935
	ΣΛΟΒΕΝΙΑ Σύν.	61,234,003	631,718	5,900,175	38,986	2,548	67,807,430
ΕΙΣ.	ΤΟΥΡΚΙΑ	419,032,872	300,165	84,827,886	186,959	161,383	504,509,265
ΕΞ.	ΤΟΥΡΚΙΑ	730,856,000	365,770	87,847,293	6,517,219	12,919	825,599,201
	ΤΟΥΡΚΙΑ Σύνολο	1,149,888,872	665,935	172,675,179	6,704,178	174,302	1,330,108,466
ΕΙΣ.	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	396,869,631	17,000	19,912,418	4,640	13,457	416,817,146
ΕΞ.	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	296,671,343	736,678	12,411,821	146,210	1,123	309,967,175
	ΟΥΚΡΑΝΙΑ Σύν.	693,540,974	753,678	32,324,239	150,850	14,580	726,784,321
ΕΙΣ.	ΒΟΣΝΙΑ	61,924	25,000	1,818,952	1,632	0	1,907,508
ΕΞ.	ΒΟΣΝΙΑ	485,835	0	3,215,514	65,924	78,030	3,845,303
	ΒΟΣΝΙΑ Σύνολο	547,759	25,000	5,034,466	67,556	78,030	5,752,811
	Τελικό Σύνολο	7,089,121,918	817,731,840	2,945,717,507	19,306,107	106,659,887	10,978,537,259

Είναι πολύ σημαντικό να παρατηρηθεί ότι το θαλάσσιο εμπόριο καταλαμβάνει το 64,5% του εμπορίου, ενώ υπάρχει ένα μικρό ποσοστό που θεωρείται συνδυασμένη μεταφορά. Οι οδικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 26,8% του συνόλου, οι σιδηρόδρομοι το 7.44% και οι αερομεταφορές το 0.17%. Πρέπει να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο τμήμα των αναφερόμενων εμπορευμάτων είναι μικρής αξίας και σε μορφή χύδην. Αν και τα ποσοστά των οδικών μεταφορών θεωρούνται μεγαλύτερα των αναφερόμενων δεν είναι συγκρίσιμα με την ακτοπλοΐα. Παράλληλα τα μικρά ποσοστά των σιδηροδρόμων οφείλονται στα σχεδόν ανύπαρκτα δίκτυα στην περιοχή, ενώ η μικρή αξία των εμπορευμάτων καθιστά ανεπίτρεπτη τη χρήση αερομεταφορών.

Η Τουρκία, η Ρωσία, η Βουλγαρία, η Ουκρανία και η Ρουμανία είναι οι κύριες χώρες εισαγωγής/εξαγωγής μέσω ακτοπλοΐας, ενώ η Αλβανία προς το παρόν εισάγει κυρίως.

Η Ρωσία εξάγει στην Ελλάδα κυρίως: ξύλο, χαρτοπολτό, λιπάσματα, μετάλλευμα, φυσικό αέριο, άνθρακα, λάδι, ανόργανες χημικές ουσίες, βιομηχανικά λιπάσματα και χάλυβα, ενώ

εισάγει: λαχανικά, φρούτα, μέταλλευμα, πετρέλαιο και διάφορα χημικά προϊόντα και υλικά.

Η Ρουμανία εξάγει στην Ελλάδα: χαρτοπολτό, μέταλλευμα, άνθρακα, βιομηχανικά λιπάσματα, ακατέργαστα πλαστικά υλικά και χάλυβα, ενώ εισάγει: μέταλλευμα και πετρέλαιο.

Η Ουκρανία εξάγει στην Ελλάδα: λιπάσματα, μέταλλευμα, μη-οργανικές χημικές ουσίες και βιομηχανικά λιπάσματα, ενώ εισάγει: φρούτα, λαχανικά, οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα, καπνό και τα προϊόντα του, χημικά παράγωγα του πετρελαίου και μη μεταλλικά υλικά.

Η Ρουμανία, η Ουκρανία και η Ρωσία εξάγουν επίσης στην Ελλάδα αργό πετρέλαιο για την κάλυψη της εγχώριας αγοράς.

Η Τουρκία εισάγει από την Ελλάδα: ελαιόλαδο και παράγωγα του, κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, μέταλλευμα, πετρέλαιο και χάλυβα, ενώ εξάγει: φρούτα, λαχανικά, λιπάσματα, πετρέλαιο, ανόργανες χημικές ουσίες και χάλυβα, με το μεγαλύτερο τμήμα των μεταφορών να γίνεται από τη μια πλευρά του Αιγαίου προς την άλλη (λίγα φορτία έρχονται από τη Μαύρη Θάλασσα).

Στην περίπτωση της Βουλγαρίας, το θαλάσσιο εμπόριο φαίνεται να επικεντρώνεται στο πετρέλαιο και το χάλυβα. Εδώ το σημαντικότερο τμήμα των μεταφορών γίνεται οδικώς (τα φορτία που μεταφέρονται οδικώς είναι 3,33 φορές περισσότερα από ό,τι μέσω θαλάσσης) και μόνο ο σιδηρόδρομος - εάν επεκταθεί - φαίνεται ανταγωνίσιμο μέσο, αφού τα πλοία αντιμετωπίζουν μεγάλες καθυστερήσεις στα στενά των Δαρδανελίων.

Η Αλβανία εξάγει στην Ελλάδα αμελητέες ποσότητες: ξύλου, μεταλλεύματος, πλαστικών υλικών και ορισμένα προϊόντα ρουχισμού, ενώ εισάγει: δημητριακά, καπνό, πετρέλαιο, μέταλλευμα και μη - μεταλλικά προϊόντα.

Πίνακας 45: Μεταφερόμενες ποσότητες μέσω ακτοπλοΐας ανά κατηγορία SITC και χώρα προέλευσης και προορισμού (σε τόνους)

COUNTRIES	CATEGORY OF SITC																					
	0		1		2		3		4		5		6		7		8		9		TOTAL	
	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST
ALBANIA	36	23,008	0	1,982	1,339	605	0	33,697	0	86	1,925	561	759	310,807	32	1,019	433	430	0	5	4,524	372,200
ARMENIA	0	474	0	590	0	0	0	427	0	0	0	141	0	234	49	159	0	98	0	2	49	2,125
BULGARIA	299	1,553	46,033	121	61,814	7,287	78,483	92,310	0	0	93,399	336	141,968	8,470	1,185	1	339	206	45,496	0	469,016	110,284
FYROM	3	641	0	40	467	2	0	23	0	0	1,339	224	4,648	189	1	50	29	24	0	0	6,487	1,193
GEORGIA	40	8,299	0	252	2,970	20	5,519	64,234	0	1	2,841	2,016	2,920	7,532	7	60	0	60	0	6	14,297	82,480
CROATIA	13	9,430	0	527	421	72,546	0	10,628	0	0	3,266	4,758	7,934	38,198	94	17	23	1	0	0	11,751	136,105
MOLDOVA	159	2,909	2	629	0	3	0	0	0	0	0	3	2,778	229	2	11	4	3	0	2	2,945	3,789
ROMANIA	1,889	18,077	0	1,049	30,176	116,280	120,525	154,684	0	48	60,474	432	150,223	794	1,569	529	189	47	10,765	0	375,810	291,940
RUSSIA	31	104,390	1,288	15,399	510,870	68,311	1,901,262	36,195	8	1,217	165,292	37,312	310,482	21,779	1,809	1,527	10	640	9,580	105	2,900,632	286,875
SERBIA-MON.	2,620	861	0	1,368	21,190	2,560	0	63,407	0	0	1,456	16,173	34,840	525	62	60	29	3	1	2,680	60,198	87,637
SLOVENIA	0	2,285	36	365	3,013	37,858	0	75	0	43	309	9,126	5,747	44	2,189	28	80	4	0	10	11,374	49,838
TURKEY	13,365	30,882	1,775	3,277	40,343	172,534	38,013	421,102	31	1,204	58,472	36,700	251,753	62,805	3,294	2,153	1,992	85	6,753	9	415,791	730,751
UKRAINE	2,178	16,695	17	11,364	197,486	2,541	11,689	254,605	0	677	152,065	5,327	23,244	3,997	298	821	66	428	2,520	8	389,563	296,463
BOSNIA	0	378	0	0	61	0	0	14	0	8	0	24	0	62	1	0	0	1	0	0	62	487
TOTAL	20,633	219,882	49,151	36,963	870,150	480,547	2,155,491	1,131,401	39	3,284	540,838	113,133	937,296	455,665	10,592	6,435	3,194	2,030	75,115	2,827	4,662,499	2,452,167

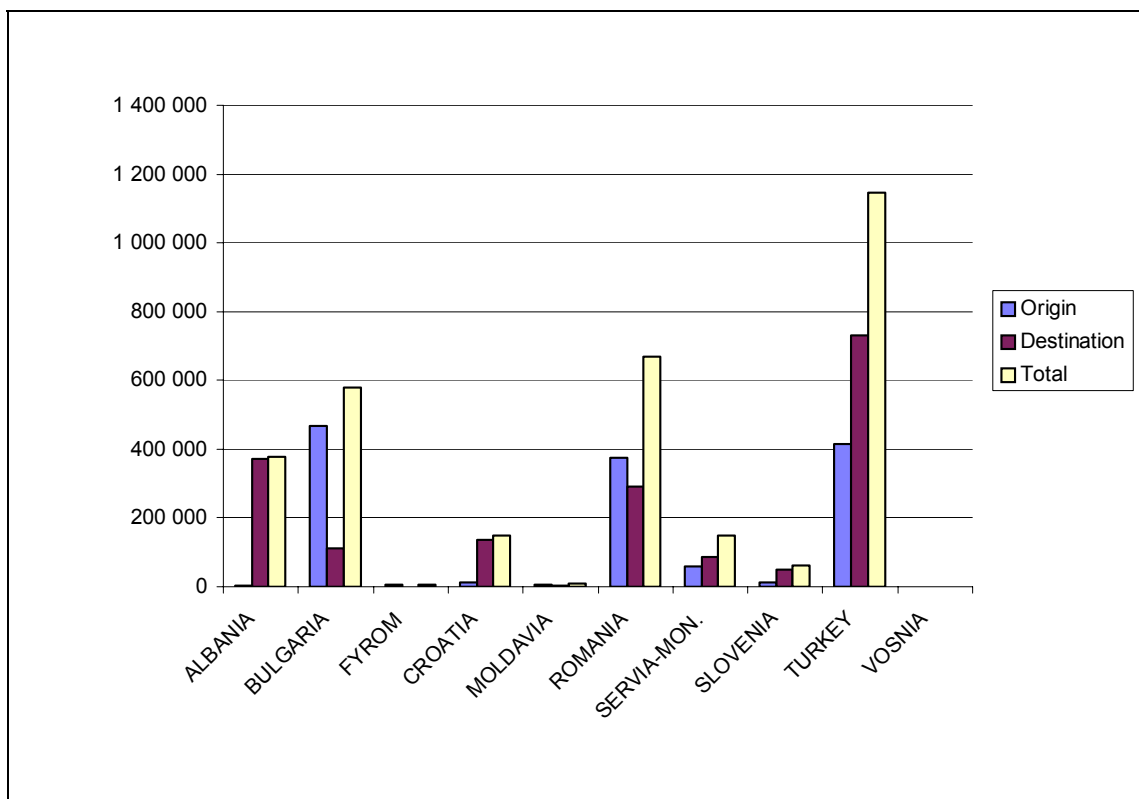
Πίνακας 46: Ροές προς/από Βαλκανικά κράτη

COUNTRIES	CATEGORY OF SITC																					
	0		1		2		3		4		5		6		7		8		9		TOTAL	
	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST
ALBANIA	36	23,008	0	1,982	1,339	605	0	33,697	0	86	1,925	561	759	310,807	32	1,019	433	430	0	5	4,524	372,200
BULGARIA	299	1,553	46,033	121	61,814	7,287	78,483	92,310	0	0	93,399	336	141,968	8,470	1,185	1	339	206	45,496	0	469,016	110,284
FYROM	3	641	0	40	467	2	0	23	0	0	1,339	224	4,648	189	1	50	29	24	0	0	6,487	1,193
CROATIA	13	9,430	0	527	421	72,546	0	10,628	0	0	3,266	4,758	7,934	38,198	94	17	23	1	0	0	11,751	136,105
MOLDOVA	159	2,909	2	629	1,721	3	0	0	0	0	0	3	2,778	229	2	11	4	3	0	2	4,666	3,789
ROMANIA	1,889	18,077	0	1,049	30,176	116,280	120,525	154,684	0	48	60,474	432	150,223	794	1,569	529	189	47	10,765	0	375,810	291,940
SERBIA-MON.	2,620	861	0	1,368	21,190	2,560	0	63,407	0	0	1,456	16,173	34,840	525	62	60	29	3	1	2,680	60,198	87,637
SLOVENIA	0	2,285	36	365	3,013	37,858	0	75	0	43	309	9,126	5,747	44	2,189	28	80	4	0	10	11,374	49,838
TURKEY	13,365	30,882	1,775	3,277	40,343	172,534	38,013	421,102	31	1,204	58,472	36,700	251,753	62,805	3,294	2,153	1,992	85	6,753	9	415,791	730,751
BOSNIA	0	378	0	0	61	0	0	14	0	8	0	24	0	62	1	0	0	1	0	0	62	487
TOTAL	18,384	90,024	47,846	9,358	160,545	409,675	237,021	775,940	31	1,389	220,640	68,337	600,650	422,123	8,429	3,868	3,118	804	63,015	2,706	1,359,679	1,784,224

Πίνακας 47: Ροές Μαύρης Θάλασσας

COUNTRIES	CATEGORY OF SITC																					
	0		1		2		3		4		5		6		7		8		9		TOTAL	
	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST	ORIG	DEST
ARMENIA	0	474	0	590	0	0	0	427	0	0	0	141	0	234	49	159	0	98	0	2	49	2,125
BULGARIA	299	1,553	46,033	121	61,814	7,287	78,483	92,310	0	0	93,399	336	141,968	8,470	1,185	1	339	206	45,496	0	469,016	110,284
GEORGIA	40	8,299	0	252	2,970	20	5,519	64,234	0	1	2,841	2,016	2,920	7,532	7	60	0	60	0	6	14,297	82,480
MOLDOVA	159	2,909	2	629	0	3	0	0	0	0	0	3	2,778	229	2	11	4	3	0	2	2,945	3,789
ROMANIA	1,889	18,077	0	1,049	30,176	116,280	120,525	154,684	0	48	60,474	432	150,223	794	1,569	529	189	47	10,765	0	375,810	291,940
RUSSIA	31	104,390	1,288	15,399	510,870	68,311	1,901,262	36,195	8	1,217	165,292	37,312	310,482	21,779	1,809	1,527	10	640	9,580	105	2,900,632	286,875
TURKEY	13,365	30,882	1,775	3,277	40,343	172,534	38,013	421,102	31	1,204	58,472	36,700	251,753	62,805	3,294	2,153	1,992	85	6,753	9	415,791	730,751
UKRAINE	2,178	16,695	17	11,364	197,486	2,541	11,689	254,605	0	677	152,065	5,327	23,244	3,997	298	821	66	428	2,520	8	389,563	296,463
TOTAL	17,961	183,279	49,115	32,681	843,659	366,976	2,155,491	1,023,557	39	3,147	532,543	82,267	883,368	105,840	8,213	5,261	2,600	1,567	75,114	132	4,568,103	1,804,707

Οι δυο τελευταίες χώρες πάντως είναι λογικό να μην αποτελούν στόχους της ναυτιλίας αφού είναι πολύ πιο εύκολο να στέλνονται σε αυτές φορτία οδικώς απ' τις μεγάλες ελληνικές πόλεις στα βόρεια.



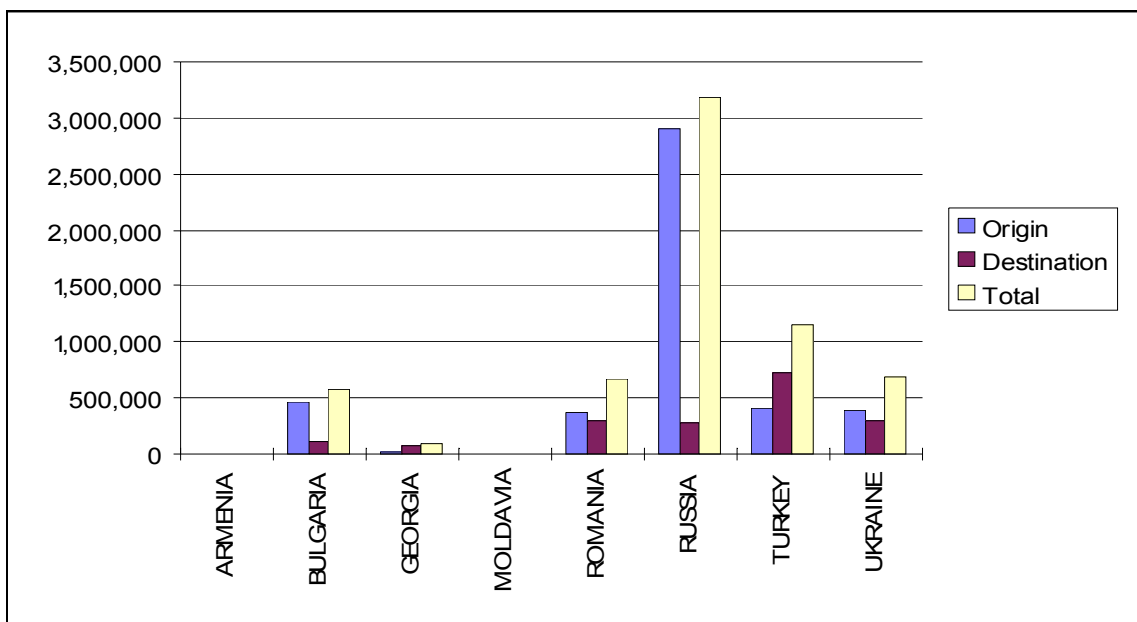
Σχήμα 27: Εμπόριο Ελλάδας με τις Βαλκανικές χώρες (Πηγή: Ε.Μ.Π.).

Οι μεταφορές στην Π.Γ.Δ.Μ. γίνονται ως επί το πλείστον οδικώς, εκτός από αυτά που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς από το λιμένα Θεσσαλονίκης.

Η Κροατία εισάγει θαλασσίως λιπάσματα και μη μεταλλικά προϊόντα (90% του εμπορίου της με την Ελλάδα).

Η Σερβία και το Μαυροβούνιο εξυπηρετούνται κυρίως από φορτηγά και τράινα. Οι μετακινήσεις δια θαλάσσης περιορίζονται στο 32% του ολικού φορτίου, αφού τα μεγάλα καταναλωτικά κέντρα είναι στο κέντρο της χώρας, ενώ το κύριο λιμάνι Bar είναι απομονωμένο δυτικά και χρησιμοποιείται μόνο για εισαγωγές πετρελαίου και μεταλλεύματος.

Η Σλοβενία έχει μικρούς εμπορικούς δεσμούς με την Ελλάδα. Το 90% του εμπορίου κινείται μέσω θαλάσσης και αποτελείται από εισαγωγές λιπασμάτων και μεταλλεύματος.



Σχήμα 28: Εμπόριο Ελλάδας με χώρες της Μαύρης Θάλασσας. (Πηγή: Ε.Μ.Π.).

Το εμπόριο με την Αρμενία και τη Μολδαβία είναι σχεδόν ανύπαρκτο.

Υπάρχει κάποια εξαγωγή πετρελαίου στη Γεωργία, που αντιπροσωπεύει το 65% ολόκληρου του δια θαλάσσης εμπορίου, ενώ οι οδικές μετακινήσεις είναι αμελητέες.

Όπως φαίνεται το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου με τη Μαύρη Θάλασσα γίνεται με πλοία, λόγω του χαρακτήρα των φορτίων. Τα βαλκανικά κράτη χρησιμοποιούν κυρίως τα φορτηγά όπως αναμενόταν. Ζητούμενη θα ήταν η μεγαλύτερη χρήση του σιδηροδρόμου κάτι που απαιτεί σημαντικά κονδύλια για την Ελλάδα. Αυτό που απομένει για την ακτοπλοΐα είναι τα χύδην φορτία μεγάλων ποσοτήτων, στα οποία η μείωση του μοναδιαίου κόστους την ευνοεί.

Αυτό ακριβώς συμβαίνει και στην περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Εκτός από τα διάφορα σχετικά με την ενέργεια προϊόντα δεν υπάρχει εμπόριο προϊόντων υψηλής αξίας και μικρού όγκου. Σε αυτό οφείλονται και τα μικρά ποσοστά για τα φορτηγά (κάτω του 5%) και το σιδηρόδρομο. Μόνο στην περίπτωση της Τουρκίας οι οδικές μετακινήσεις φτάνουν το επίπεδο του 13% το οποίο οφείλεται στη ροή Π.Γ.Δ.Μ. - Κων/λης και τις ενδιάμεσες ελληνικές πόλεις.

Το σημείο όμως που είναι σημαντικό για τη Ν.Μ.Α. είναι, ένα ποσοστό 27% των συνολικών μετακινήσεων (600.000 τόνοι), το οποίο μεταφέρεται από φορτηγά τρίτων χωρών. Αυτά μπορούν μεταξύ άλλων να μεταφραστούν, σε 120 φορτία 5000 τόνων, φορτία που μεταφέρονται από τα σύγχρονα μεσογειακά φορτηγά σαφώς οικονομικότερα από την οδική λύση. Επιπλέον αυτά τα φορτία αναμένεται να πολλαπλασιαστούν με την αύξηση της κατανάλωσης των Βαλκανικών και Πρώην Σοβιετικών χωρών. Για να

αποκτήσουν όμως αυτό το μερίδιο αγοράς οι ναυτιλιακές εταιρίες μεσογειακών φορτηγών πλοίων, απαιτείται μια εταιρική δομή εντελώς διαφορετική από αυτές που συμμετέχουν στη στιγμιαία ναυλαγορά σήμερα, όπως θα συζητηθεί παρακάτω.

Άξια αναφοράς είναι κάποια προβλήματα που αναγνωρίζει η μελέτη ότι επηρεάζουν την αξιοπιστία των συμπερασμάτων της:

- 1) Δεν μπορεί να γίνει λόγος για διεθνές εμπόριο όταν τα στοιχεία επικεντρώνονται σε εθνικό επίπεδο.
- 2) Δεν υπάρχουν στοιχεία για τις διαδικασίες transit.
- 3) Είναι αδύνατο να διασταυρωθούν τα στοιχεία εάν σκεφθεί κανείς την κατάσταση που βρίσκονται οι περισσότερες χώρες της περιοχής.

Τα παραπάνω αποτελέσματα δείχνουν ότι υπάρχουν ακόμα ανεκμετάλλευτες αγορές, ειδικά στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της ανατολικής Μεσογείου, που μπορούν οι εφοπλιστές να πάρουν ναύλους και μάλιστα με κατάλληλη οργάνωση να αυξήσουν τα έσοδα τους από την κατά τα άλλα όχι και τόσο κερδοφόρο N.M.A. Δείχνει όμως κυρίως τη σημασία που έχει η αναγνώριση και η ανάλυση των ροών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου με όσο το δυνατόν αντικειμενικότερα στοιχεία. Μετά την ένταξη μερικών χωρών στην Ε.Ε. και την προοπτική ένταξης (π.χ. Τουρκία) ή συνεργασίας άλλων (π.χ. Ρωσία) με την Ένωση, υπάρχουν ελπίδες καλύτερης οργάνωσης και συνεργασίας των υπηρεσιών συλλογής στοιχείων τους.

2 ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Στο 1ο κεφάλαιο έγινε μια προσπάθεια, αποτύπωσης της συνολικής εικόνας της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας από την οπτική όλων των ενδιαφερόμενων, δηλ. πλοιοκτήτες, ναυλωτές και Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Επίσης αναφέρθηκαν τα προγράμματα που έχουν πραγματοποιηθεί σε επίπεδο Ε.Ε. και καλύπτουν σε μεγάλο βαθμό τα προβλήματα υποδομής και γραφειοκρατικών δομών. Παρακάτω θα γίνει αναφορά στις πρωτοβουλίες και ενέργειες που μπορούν επιμέρους κράτη-μέλη όπως η Ελλάδα, να προβούν για να στηριχτεί πολιτικά και οικονομικά η ενίσχυση του στόλου τους. Αναμενόμενο πάντως είναι ότι οι προτάσεις-λύσεις θα προέλθουν από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι είναι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι. Επίσης θα γίνει αναφορά στα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν από τους ίδιους και αφορούν τη μορφή της αγοράς και την οικονομική τους κατάσταση.

2.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των εφοπλιστών προϋποθέτει πρώτα απ' όλα, την αύξηση της κερδοφορίας των πλοίων. Επειδή η αγορά είναι λίγο πολύ κλειστή, οι ναύλοι δεν μπορούν να κυμανθούν έξω από κάποια όρια. Έτσι τα νεότερα πλοία που έχουν μικρότερους απαιτούμενους ναύλους, λόγω του μικρότερου λειτουργικού τους κόστους, έχουν μεγαλύτερο κέρδος.

Η «προσφορά tonnage» ήταν έως τώρα περίπου σταθερή, επειδή τα υπό μελέτη πλοία δεν αντιμετωπίζουν τον ανταγωνισμό που επικρατεί στην ποντοπόρο ναυτιλία, ώστε να μουν στον κύκλο των «scrapping και newbuilding» (γι' αυτό εξάλλου έχει ανέβει τόσο ο μ.ο. ηλικίας του στόλου). Από την άλλη τα φορτηγά πλοία έως 6000 G.T. δεν έχουν εναλλακτικές επιλογές αγοράς σε περίπτωση που τα διαθέσιμα φορτία μειωθούν ή το διαθέσιμο tonnage αυξηθεί. Έτσι η κυκλικότητα της ναυτιλίας που αντιμετωπίζεται από τις εφοπλιστικές εταιρίες παγκοσμίως ως αναπόφευκτο γεγονός, δημιουργεί ένα πολύ αρνητικό κλίμα στις μικρότερες εταιρίες με πλοία στη Μεσόγειο και τελικά μια απροθυμία στην επένδυση σε νέα πλοία.

Χωρίς λοιπόν αύξηση του απαιτούμενου ναύλου, το κέρδος μπορεί να αυξηθεί με μείωση του κόστους λειτουργίας του στόλου και του κόστους διαχείρισης της εταιρίας.

2.1.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Τα τελευταία 20 χρόνια η ναυπηγική βιομηχανία άρχισε να δίνει ιδιαίτερη σημασία, εκτός από τη μείωση του κόστους κατασκευής των πλοίων και του λειτουργικού κόστους, αφού το δεύτερο υπερβαίνει πολύ του πρώτου και συνεπώς ενδιαφέρει σημαντικά τους πλοιοκτήτες.

Το λειτουργικό κόστος ενός υπάρχοντος πλοίου όμως δεν είναι εύκολο να μειωθεί. Παρεμβάσεις στην κατανάλωση πετρελαίου, ελαίου λίπανσης και κυλινδρελαίου της κύριας μηχανής, των ηλεκτρομηχανών και των λεβήτων πρακτικά δε γίνονται. Οι εργασίες προγραμματισμένης συντήρησης πλέον προδιαγράφονται λεπτομερώς από τους κατασκευαστές και τους νηογνώμονες και η προσπάθεια εξοικονόμησης χρημάτων με χρήση λιγότερων από τα απαραίτητα ή φθηνότερων ανταλλακτικών πιθανότατα θα οδηγήσει σε άλλες πολύ ακριβότερες τελικά βλάβες. Αν και η τελευταία πρακτική χρησιμοποιήθηκε εκτενώς από κάποιους εφοπλιστές έχει μάλλον παραμεληθεί πλέον.

Αντίθετα, κάποιες εταιρίες με οικονομικά προβλήματα στην προσπάθεια τους να επιβιώσουν κάνουν υποχωρήσεις σε θέματα ασφάλειας. Γι' αυτό οι αρχές εκτός από λεπτομερείς ελέγχους και ακόμα πιο επιβαρυντικά πρόστιμα πρέπει να πιέσουν αλλά και να ενισχύσουν τις συγκεκριμένες εταιρίες ώστε να αντιληφθούν και να αποφύγουν τελικά τους επιπλέον κινδύνους που επιφέρουν τέτοιες πρακτικές.

ΣΗΜΑΙΑ

Ένα θέμα που έχει συζητηθεί εκτενώς και αφορά πολύ την Ελλάδα είναι οι «σημαίες ευκαιρίας». Μετά την ένταξη στην Ε.Ε. νέων χωρών, με κυριότερες τη Μάλτα και την Κύπρο, υπάρχει ανησυχία για την απορρόφηση στα νηολόγια τους πλοίων από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Όπως φάνηκε και παραπάνω από την ανάλυση του ελληνόκτητου στόλου η ανησυχία αυτή δεν είναι καθόλου αβάσιμη. Το 2000 στις 2 αυτές σημαίες ήταν εγγεγραμμένο το 19,1% του στόλου όταν στην ελληνική άνηκε το 34,4%.

Τα κυριότερα ζητήματα στα οποία διαφοροποιούνται αυτές οι σημαίες από τις υπόλοιπες είναι η σύνθεση των πληρωμάτων, η φορολογία και οι κανονισμοί ασφαλείας, αλλά και θέματα όπως η απαγόρευση απόπλου στα επιβατικά πλοία στην Ελλάδα κ.α. Τα θέματα ασφαλείας δεν αποτελούν πλέον τόσο μεγάλο κίνητρο, αφού οι κανονισμοί της Ε.Ε. αναγνωρίζονται υποχρεωτικά από όλα τα κράτη-μέλη, οπότε και τα νέα μέλη υποχρεούνται να εναρμονίσουν τη νομοθεσία τους με αυτούς.

Για το θέμα της φορολογίας ψηφίστηκε το 1997 τροπολογία, βάσει της οποίας η φορολογία βασίζεται πλέον στο συνολικό tonnage που ανήκει στον εφοπλιστή, άσχετα με τα συνολικά κέρδη ή ζημίες που υπόκειται (tonnage tax). Η συγκεκριμένη ρύθμιση φάνηκε να έχει θετικές επιπτώσεις στην επιστροφή πλοίων από «σημαίες ευκαιρίας» στα εθνικά νηολόγια. Ο ρυθμός επιστροφής σε ολόκληρη την Ευρώπη ανά έτος ήταν 0.4 % σε αριθμό πλοίων,

1.5% σε tonnage και 12.4 % σε πλοία εμπορευματοκιβωτίων. Παρόλα αυτά, την ίδια περίοδο (1989-2001) ο ρυθμός εισόδου νέων πλοίων ευρωπαϊκών συμφερόντων σε τρίτα νηολόγια ήταν ακόμη μεγαλύτερος. Γι' αυτό η Μάλτα και η Κύπρος, που έχουν ακόμα ευνοϊκότερη φορολογία, αναμένεται να πιεστούν να την εναρμονίσουν με τα υπόλοιπα κράτη.

Το θέμα των πληρωμάτων είναι ίσως το πιο σύνθετο και δύσκολο στην επίλυση του, επειδή αναμειγνύονται πολλοί φορείς. Από τη μια πλευρά βρίσκονται οι ενώσεις των ναυτικών και ο προγραμματισμός της Κοινότητας για μείωση της ανεργίας και προσέλκυση των πλοίων στα κρατικά νηολόγια και από την άλλη η προσπάθεια των πλοιοκτητών να μειώσουν τα έξοδα τους. Επίσης η χρήση ευρωπαϊκών ή μη πληρωμάτων δεν καθορίζεται μόνο από οικονομικά κίνητρα, αλλά και από θέματα δημοσίων σχέσεων, συναισθηματισμούς κ.α.

Τα φθηνότερα πληρώματα, δεν αποδεικνύονται πάντα οικονομικότερα. Οι ναυτικοί αυτοί ως επί το πλείστον προέρχονται από χώρες της ΝΑ. Ασίας, δεν έχουν ακαδημαϊκή εκπαίδευση όπως τα ευρωπαϊκά πληρώματα και βασίζονται κυρίως στην εμπειρία τους για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Έτσι δε μπορούν εύκολα να αντιμετωπίσουν βλάβες στα αυτοματοποιημένα συστήματα των σημερινών πλοίων, κάτι που μπορεί να σημαίνει καθυστερήσεις για να πάει εξειδικευμένο συνεργείο έως και καταστροφές πολύ ακριβού εξοπλισμού. Γι' αυτό οι Ευρωπαίοι εφοπλιστές δύσκολα τους εμπιστεύονται την ευθύνη νέων κατασκευών και προτιμούν το ανώτερο πλήρωμα να αποτελείται από καλύτερα εκπαιδευμένους Ευρωπαίους απόφοιτους σχολών Εμπορικού Ναυτικού.

Στα παλαιότερα όμως πλοία, όπου οι βλάβες είναι μεν συχνές αλλά αντιμετωπίζονται πιο εύκολα, οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν φθηνό πλήρωμα σε όλες τις θέσεις και στέλνουν συνεργεία για τις πιο σύνθετες βλάβες. Για τον περιορισμό του φαινομένου, πρόσφατα μπήκε η απαίτηση οι πλοιοκτήτες να χρησιμοποιούν πτυχιούχους ναυτικούς στις θέσεις των ανώτερων αξιωματικών. Όπως αναφέρθηκε τα ασιατικά πληρώματα είναι σπάνια εφοδιασμένα με πτυχία, αφού έχουν ζήτηση για τις θέσεις κατώτερου πληρώματος όπου η πανεπιστημιακή εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική. Κάποιοι πλοιοκτήτες πάντως βρήκαν τρόπο να αντιμετωπίσουν αυτό το νέο εμπόδιο με τη δημιουργία ιδιωτικών σχολών εμπορικού ναυτικού στις προαναφερθείσες χώρες. Για να αυξήσουν μάλιστα τη στρόφη των υποψήφιων ναυτικών προς τις σχολές αυτές, η φοίτηση είναι επιδοτούμενη και οι απόφοιτοι προσλαμβάνονται άμεσα από την εταιρία.

Οι πλοιοκτήτες εκτός από την κερδοφορία τους, πρέπει να συνυπολογίζουν στις κινήσεις τους την κοινωνική τους εικόνα και τη σχέση τους με το κράτος και την Ένωση. Τα πλοία με μη-ευρωπαϊκή σημαία αντιμετωπίζουν πολύ αυστηρότερους ελέγχους από τις λιμενικές αρχές, έλεγχοι οι οποίοι δεν είναι δύσκολο να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις, πρόστιμα, παρακράτηση του πλοίου στο λιμάνι και δυσφήμιση της εταιρίας. Οι σημαίες Μάλτας και Κύπρου, έχουν και σε αυτό το θέμα πλεονέκτημα, γιατί θα αντιμετωπίζονται από τις λιμενικές αρχές ως ευρωπαϊκές, χωρίς να έχουν απαίτηση ευρωπαϊκού πληρώματος. Γι' αυτό αναμένεται από την Ε.Ε. νόμος που θα απαιτεί το πλήρωμα όλων των πλοίων που ανήκουν σε οποιαδήποτε ευρωπαϊκή σημαία να αποτελείται σε ποσοστό 30% τουλάχιστον από Ευρωπαίους ναυτικούς.

Στην Ελλάδα επικρατεί πολύ η άποψη, ότι μεγάλο ρόλο για την κορυφαία θέση της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως, είχε η σκληρή και η υπό πολύ άσχημες συνθήκες εργασία των Ελλήνων ναυτικών. Το ίδιο αισθάνονταν και οι μεγάλοι Έλληνες εφοπλιστές των περασμένων δεκαετιών, ενώ οι νεότεροι αντιμετωπίζουν το θέμα πιο επαγγελματικά. Πάντως όσες εταιρίες αντικαθιστούν τους Έλληνες ναυτικούς με ξένους δημιουργούν μια αρνητική εντύπωση στην κοινωνία, οπότε μειώνουν την ανταγωνιστικότητα τους στη χώρα.

Εκτός όμως από τις δημόσιες σχέσεις, κάθε εταιρία θέλει να έχει καλές σχέσεις και με το κράτος που ανήκει. Εάν διατηρεί τα πλοία της στο εθνικό νηολόγιο έχει ένα μοχλό πίεσης για καλύτερη μεταχείριση, δανειοληψία κ.τ.λ. Όσες εταιρίες έχουν προοπτική να παραμείνουν ή να επενδύσουν στην εκάστοτε χώρα γνωρίζουν ότι τα πολιτικοοικονομικά οφέλη από αυτή τη στάση τους αξίζουν το επιπλέον κόστος που θα προέλθει από τα ακριβότερα πληρώματα.

Από την πλευρά τους οι εφοπλιστές δικαιολογημένα υποστηρίζουν ότι τα πληρώματα στον ευρωπαϊκό χώρο πλέον σπανίζουν. Στο διάστημα 1985-2001 οι κοινοτικοί ναυτικοί που εργάζονταν σε κοινοτικά πλοία μειώθηκαν από 200.000 σε 120.000 ενώ οι ξένοι αυξήθηκαν από 29.000 σε 60.000. Το ναυτικό επάγγελμα δεν ελκύει τους νέους όσο παλιότερα. Σε αυτό βέβαια έχει συντελέσει η σημαντική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της χώρας τα τελευταία 40 χρόνια που οδήγησε και άλλα επαγγέλματα σωματικής εργασίας σε παρακμή. Όμως έχει σημασία και η εντύπωση που έχει δημιουργηθεί στον κόσμο, ότι οι εφοπλιστές πλέον προτιμούν πιο φθηνά πληρώματα και οι Έλληνες ναυτικοί παραμένουν άνεργοι. Προφανώς τα παραπάνω αν και αφορούν περισσότερο την Ελλάδα είναι εμφανή σε κάθε ευρωπαϊκή χώρα με ναυτική παράδοση.

Για να αντιμετωπιστεί αυτός ο φαύλος κύκλος, ξεκίνησε από την Ε.Ε. (από την ελληνική προεδρία) ο σχεδιασμός μέτρων για την ενθάρρυνση των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, την εκπαίδευση, τη βελτίωση της κοινωνικής εικόνας και μισθοδοσίας των ναυτικών, τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο και κυρίως τη δημιουργία προοπτικών καριέρας για τους ναυτικούς. Επίσης στα σχέδια των υπευθύνων βρίσκονται κινήσεις όπως η μείωση των εισφορών των εφοπλιστών προς τα ταμεία των ναυτικών, η πληρωμή από το κράτος των εξόδων επαναπατρισμού και η μειωμένη φορολόγηση των εισοδημάτων των ναυτικών.

Μια άλλη λύση για να παραμείνουν τα ευρωπαϊκά πληρώματα ανταγωνιστικά και συγχρόνως να μειωθεί το κόστος για τον πλοιοκτήτη, είναι να μειωθεί ο υποχρεωτικός αριθμός του πληρώματος. Η αυτοματοποίηση στα πλοία πλέον έχει προχωρήσει αρκετά, ώστε κάποιες θέσεις στο πλήρωμα να μην είναι απαραίτητες όπως παλαιότερα. Υπάρχει πάντα το ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθούν πάλι μη-Ευρωπαίοι ναυτικοί, όμως επειδή οι ευθύνες θα βαρύνουν πολύ λιγότερους ανθρώπους ο εφοπλιστής θα πρέπει να εμπιστευτεί πολύ περισσότερο τους ναυτικούς που θα χρησιμοποιεί.

ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ

Αν και η τάση των φορτίων που μεταφέρονται στο μεσογειακό χώρο είναι αυξητική, δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να δικαιολογήσει συστηματική χρήση πλοίων που μπορούν να

εκμεταλλευτούν οικονομίες κλίμακας για να αυξήσουν την κερδοφορία των εταιριών. Αυτό που είναι εφικτό είναι να οργανωθούν οι ίδιες οι εταιρίες ώστε να μπορούν να παρέχουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες σε βαθμό παρόμοιο με την αγορά liner.

Απαιτείται λοιπόν από τις εταιρίες να οργανώσουν ένα πολύ ευέλικτο «Operations Department», που με το δεδομένο στόλο θα μπορεί να ανταποκρίνεται στον απαιτούμενο όγκο, συχνότητα και περιοχή φορτοεκφόρτωσης των εκάστοτε φορτίων. Μόνο έτσι θα μπορέσει μια νεοεισερχόμενη εταιρία να αποκτήσει καλό όνομα στην αγορά και δεσμούς με τους ναυλωτές. Οι παλαιότερες εταιρίες αν και έχουν το πλεονέκτημα της εμπειρίας στην αγορά και τη γνωριμία με τους ναυλωτές θα αναγκαστούν να ακολουθήσουν αυτό το παράδειγμα για να μη χάσουν μερίδιο αγοράς. Τελικά όμως ο ανταγωνισμός μεταξύ παλαιών και νέων μάλλον θα μειωθεί αν φανούν τα οφέλη, δηλ. η απόσπαση φορτίων από τις οδικές μεταφορές.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που μπορούν να δανειστούν οι μικρές ακτοπλοϊκές εταιρίες της Ευρώπης από τις μεγάλες liner, είναι η συνεργασία και σε μεγαλύτερο βαθμό οι συνασπισμοί. Είναι αδικαιολόγητο το γεγονός, μια τόσο κλειστή αγορά να είναι κατακερματισμένη σε τόσους πολλούς πλοιοκτήτες. Θα μπορούσαν εύκολα, στα πλαίσια πάντα του υγιούς ανταγωνισμού να δημιουργήσουν ένα δίκτυο πληροφοριών, όπου θα κοινοποιούνται κακοπληρωτές, προβλήματα με κάποια συγκεκριμένα φορτία και λιμάνια, πιθανόν μικροατυχήματα, και άλλες χρήσιμες πληροφορίες οι οποίες δεν αποτελούν εμπορικά μυστικά της κάθε εταιρίας. Επίσης θα μπορούσαν να αλληλοκαλύπτονται για την εξυπηρέτηση κάποιου συγκεκριμένου πελάτη, όταν δεν υπάρχουν διαθέσιμα πλοία για να ικανοποιήσουν ένα συμβόλαιο, αντί να εκμεταλλεύονται τέτοιες ευκαιρίες για εύκολα κέρδη εις βάρος συναδέλφων τους, όπως γίνεται έως τώρα. Οι δυνατότητες από μια ειλικρινή συνεργασία γίνονται απεριόριστες εάν συγκρίνουμε τη δανειοληπτική ικανότητα μιας εταιρίας 2 πλοίων σε σχέση με μια ομάδα π.χ. 50 τέτοιων εταιριών.

Παρόλα αυτά οι πλοιοκτήτες, ειδικά σε χώρες με μεγάλο στόλο όπως η Ελλάδα, δε φαίνονται να προτίθενται να καθίσουν στο ίδιο τραπέζι για λόγους όπως η καχυποψία για τις προθέσεις των υπολοίπων, οι όποιες διαμάχες του παρελθόντος και η παράδοση που συνιστά ανταγωνισμό και όχι διάλογο.

Ο ορθολογικός σχεδιασμός ενός πλοιοκτήτη που σκοπεύει να εισάγει πλοία σε αυτή την αγορά απαιτεί πρώτα απ' όλα μια μελέτη του απαραίτητων για την αγορά αριθμού και τύπου νέων πλοίων, ώστε να μπορούν να βρίσκουν εύκολα φορτία για να αποπληρώνονται τα δάνεια που θα πάρει για να τα αγοράσει. Αυτό γενικά στη ναυτιλία δεν είναι εφικτό, λόγω των μεγάλων διακυμάνσεων στο tonnage που οδηγούν στους κύκλους της ναυτιλίας. Στη μικρή αγορά της Μεσογείου, όπως αναφέρθηκε οι διακυμάνσεις αυτές δεν είναι τόσο έντονες, οπότε δεν είναι δύσκολο να βρεθεί ο συνολικά βέλτιστος αριθμός πλοίων για τα διαθέσιμα φορτία.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΝΑΥΛΩΤΕΣ

Οι σχέσεις εφοπλιστών - ναυλωτών σε κλειστές αγορές όπως η Μεσόγειος είναι γενικά καλές. Βασίζονται κυρίως στον σχεδόν σταθερό όγκο και συχνότητα των φορτίων και

λιγότερο στη συνεργασία. Αυτό το γεγονός πρέπει να εκμεταλλευτούν οι πλοιοκτήτες για να πιέσουν τους ναυλωτές να στραφούν στη χρονοναύλωση. Η λύση αυτή χρησιμοποιείται διεθνώς για να μειώσει τον κίνδυνο του εφοπλιστή από τους κύκλους των ναύλων – οπότε να εξασφαλίσει ένα σταθερό κέρδος για κάποιο χρονικό διάστημα - και να δίνει άνεση στο ναυλωτή για τη μεταφορά των εμπορευμάτων του. Όμως ο κίνδυνος στη Μεσόγειο για τον πλοιοκτήτη είναι μειωμένος, οπότε αυτό το μέτρο μάλλον θα οδηγή στη μείωση των ναύλων που εισπράττουν οι εφοπλιστές. Συμβόλαια χρονοναύλωσης θα μπορέσουν όμως να χρησιμοποιηθούν ως εγγύηση τραπεζικού δανεισμού και θα μειώσουν το ρίσκο που θα αναλάβει ο πλοιοκτήτης που θα προχωρήσει στην ανανέωση του στόλου του.

Επίσης οι πλοιοκτήτες πρέπει να συνδράμουν ώστε οι ναυλωτές να αλλάξουν ριζικά τον τρόπο που χρησιμοποιούν τη ναυτιλία στην αλυσίδα μεταφοράς των φορτίων τους. Προτιμούν να χρησιμοποιούν κυρίως οδικά μέσα και πλοία μόνο για να περάσουν σημεία με μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση, όπως οι Άλπεις. Αντίθετα μπορούν να χρησιμοποιούν πλοία μέχρι το κοντινότερο λιμάνι και οδικά ή σιδηροδρομικά μέσα για ένα μικρό μόνο τμήμα της διαδρομής. Για να αποσπάσουν αυτά τα φορτία μπορούν να προσφέρουν καλύτερους όρους μεταφοράς κατά το εφικτό, τουλάχιστον μέχρι να φανεί ότι η λύση αυτή ωφελεί καλύτερα όλες τις πλευρές.

2.1.2 ΘΕΜΑΤΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Προς το παρόν καινούργιες νομικές διατάξεις για την επίσπευση/υποχρέωση της ανανέωσης του υπάρχοντος στόλου της Ν.Μ.Α. δεν υπάρχουν. Ο λόγος είναι το μικρό μέγεθος των πλοίων που απασχολούνται σε αυτή. Οι πολύ αυστηρές διατάξεις που άρχισαν ήδη να ψηφίζονται από την Κοινότητα, όπως η απαίτηση ύπαρξης διπλών τοιχωμάτων στα δεξαμενόπλοια που θα επισκέπτονται τα λιμένες της Ε.Ε. αφορά πλοία άνω των 5000 τόνων DWT.

Τα δυο νεότερα ζητήματα που απασχολούν τη Ν.Μ.Α. είναι η εφαρμογή των ISM (Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Αποφυγή Μόλυνσης του Περιβάλλοντος) και του ISPS (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμένων). Ο μεν ISM έχει ήδη μπει σε εφαρμογή και έχει δοκιμαστεί τα τελευταία 6 χρόνια, οπότε υπάρχει ικανοποιητική εμπειρία. Ο κώδικας ISPS αφορά την εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας σε πλοία και λιμένες, τη διεκπεραίωση σχεδίου ασφαλείας και διορισμό υπεύθυνου ασφαλείας επί πλοίου και την κατάλληλη εκπαίδευση των πληρωμάτων. Μπήκε σε ισχύ το έτος 2004 και ήδη οι περισσότερες εταιρίες έχουν δείξει καλά στοιχεία. Προφανώς εφαρμογή στη Ν.Μ.Α. έχουν και οι SOLAS, MARPOL (με τα πρόσθετα Annex V και VI) κ.τ.λ.

Πέρα όμως από τη νομοθεσία καθαυτή, αυτό που πιέζει περισσότερο είναι ο ανταγωνισμός, ο οποίος με την άρση του cabotage ενισχύθηκε ακόμη περισσότερο. Είναι γνωστά τα παραδείγματα μεγάλων πετρελαϊκών εταιριών που δεν δέχονται μεταφορά φορτίων τους

από πλοία που δεν καλύπτουν - αυτά ή οι εταιρίες που τα διαχειρίζονται –κάποιες απαιτήσεις που θέτουν, σαφώς αυστηρότερες από τους διεθνείς κανονισμούς. Όλα αυτά έχουν να κάνουν με το marketing, τη διαφήμιση και γενικά την εικόνα που θέλει να δίνει κάθε μεγάλη εταιρία/ναυλωτής στην παγκόσμια αγορά.

2.1.3 ΚΡΑΤΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Ως κράτος-μέλος η Ελλάδα αναγνωρίζει τα ψηφίσματα της Ευρώπης, έχει όμως το δικαίωμα να προσθέσει νόμους, οι οποίοι ενισχύουν το εγχώριο εμπόριο και τα δικαιώματα των πολιτών. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι να μη γίνεται διάκριση μεταξύ των πολιτών της Ε.Ε. και δε μειώνεται ο ανταγωνισμός με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη.

Είναι γεγονός ότι στα πλαίσια της ενωμένης Ευρώπης οποιασδήποτε μορφής κρατική ενίσχυση/διευκόλυνση αντιμετωπίζεται καχύποπτα από την Κοινότητα. Παρόλα αυτά πρόσφατα, μετά από αίτηση της ιταλικής κυβέρνησης, εγκρίθηκε από την Ε.Ε. πρόγραμμα για την ανανέωση του ιταλικού στόλου δεξαμενοπλοίων. Η επιχειρηματολογία της ιταλικής κυβέρνησης βασίστηκε στη μεγάλη ηλικία του στόλου που τον καθιστούσε επικίνδυνο για το περιβάλλον. Η Κοινότητα φάνηκε να δείχνει «ανοχή» σε βοήθεια που κινείται στα όρια του νόμου περί ελεύθερου ανταγωνισμού, όσων αφορά τη ναυτιλία, εφόσον αποδίδεται στην προστασία του περιβάλλοντος. Πάνω σε αυτό το παράδειγμα κινήθηκαν και οι προτάσεις της Ένωσης για την Ανανέωση των Μεσογειακών Φορτηγών Ελλάδος που θα συζητηθούν στο Κεφάλαιο 3. Επιπλέον υπάρχει περιθώριο από την Κοινότητα χρηματοδοτικής ενίσχυσης πλοιοκτητών που θα δημιουργήσουν ή θα βελτιώσουν υπάρχουσες γραμμές για να ανταγωνιστούν τις οδικές μεταφορές, με την προϋπόθεση ότι δε θα επιδοτείται ως «δημόσια υπηρεσία» και δε θα ξεπερνά τα 3 έτη.

Ένα μέτρο που βοήθησε σημαντικά στην ανανέωση του επιβατικού στόλου των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιριών και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και στις εταιρίες εμπορικών πλοίων, είναι η δυνατότητα εισαγωγής στο Χρηματιστήριο με την ψήφιση του νόμου 2843/2000.

Άλλα μέτρα που έχουν κατά καιρούς ληφθεί από διάφορα κράτη είναι: η πρόωρη απόσβεση των επενδύσεων σε πλοία και η δυνατότητα διατήρησης κερδών από πώληση πλοίων αφορολόγητα για μερικά χρόνια, με την προϋπόθεση ότι θα επανεπενδυθούν σε αγορά πλοίων.

2.2 ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΤΟΛΟΥ

Έχει ήδη αναφερθεί, ότι η προσπάθεια της Ν.Μ.Α. να αποσπάσει φορτία από τις οδικές μεταφορές απαιτεί σύγχρονα πλοία και σταδιακή απόσυρση των παλαιότερων. Οι λόγοι που το επιβάλλουν είναι πολλοί, σαφώς οικονομικοί, αλλά και περιβαλλοντολογικοί, πολιτικοί, κοινωνικοί. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το εγχείρημα είναι κυρίως οικονομικά. Πρόκειται όμως για ένα φιλόδοξο σχέδιο με πολλά οφέλη και κινδύνους για τους πλοιοκτήτες που θα αποφασίσουν να συμμετάσχουν σε αυτό. Οι εφοπλιστές παραδοσιακά έχουν συνηθίσει σε προσωρινές λύσεις χαμηλότερου ρίσκου, όπως η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων - ειδικά οι Έλληνες. Έτσι είναι αναμενόμενο, ότι δε θα προχωρήσουν μαζικά στην ανανέωση, αλλά οι περισσότεροι θα προτιμήσουν μιας στάση αναμονής. Αντίστοιχα αυτοί που θα προχωρήσουν άμεσα, πέρα από τον οποιοδήποτε σχεδιασμό που θα κάνουν θα διατηρήσουν ένα υψηλό επίπεδο ρίσκου για μερικά χρόνια μέχρι να δείξει η αγορά την υποστήριξη της στο εγχείρημα. Παράλληλα όμως θα είναι οι πιο κερδισμένοι, καθώς θα χρειαστεί πολύς χρόνος για να τους ακολουθήσουν και άλλοι.

Η τεχνολογία τις τελευταίες δεκαετίες προχωρά με ταχύτατους ρυθμούς. Η επίδραση στη ναυτιλία αφορούσε αρχικά βελτιστοποίηση μηχανολογικών συστημάτων. Στη συνέχεια επεκτάθηκε στη χρήση ταχύτερων φορτοεκφορτωτικών μεθόδων, συστήματα ελέγχου για τη διάγνωση βλαβών, αυτοματισμούς κ.α. Έτσι αρχικά υπήρχε η δυνατότητα για τους εφοπλιστές να επιλέξουν μεταξύ νέων πλοίων ή μεταχειρισμένων, χωρίς να κινδυνεύουν να χάσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Κάτι τέτοιο πλέον δεν είναι εφικτό. Οι νομοθεσίες αλλά κυρίως οι αυστηροί έλεγχοι και οι ποινές που επιβάλλονται είναι ο κυριότερος λόγος που πιέζει για ανανέωση. Οι λιμενικές αρχές, όσων αφορά τους ελέγχους, δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση σε παλαιότερα πλοία, καθώς σε αυτά είναι πολύ εύκολο να βρεθούν παραβάσεις, αλλά και γιατί αυτά συνήθως ευθύνονται για τα περισσότερα ατυχήματα. Για τον ίδιο λόγο τα πλοία αυτά δυσκολεύονται να ασφαλιστούν και αναγκάζονται να πληρώνουν πολύ υψηλά ασφάλιστρα.

Εκτός από πεπαλαιωμένος, ο μηχανολογικός εξοπλισμός πλοίων άνω των 15 ετών επιφέρει ένα επιπλέον κόστος λειτουργίας, λόγω της αυξημένης κατανάλωσης καυσίμων κύριας μηχανής, ηλεκτρογεννητριών και λεβήτων. Σε αυτό το κόστος πρέπει να προστεθεί το κόστος προγραμματισμένης συντήρησης (περίπου γραμμικό σε σχέση με την ηλικία) και το κόστος αντικατάστασης/διόρθωσης σε περίπτωση βλάβης. Ειδικά ο τελευταίος παράγοντας σε πλοία 15ετίας διπλασιάζεται, όπως φαίνεται στον Πίνακα 48.

Πίνακας 48: Σχέση κόστους εργασιών συντήρησης και επισκευών με την ηλικία του σκάφους – γίνεται η θεώρηση ότι η κατηγορία 5-9 έτη αντιστοιχεί σε κόστος 100 (Πηγή: Drewery Shipping Consultants).

Ηλικία	Προγραμματισμένες εργασίες	
	συντήρησης	Μη προγραμματισμένες επισκευές
0-4	80	40
5-9	100	100
10-14	125	175
15-20	160	200
>20	200	135

Η απαιτούμενη μείωση του χρόνου μετάβασης του σκάφους από το λιμάνι προορισμού στο ζητούμενο λιμάνι, καθώς και η δυνατότητα επίσκεψης περισσότερων λιμένων στον ίδιο χρόνο απαιτεί πρωταρχικά αύξηση της υπηρεσιακής ταχύτητας. Αν και αυτό μπορεί να γίνει στα υπάρχοντα πλοία που έχουν σχεδιασθεί για χαμηλές ταχύτητες, είναι σίγουρο ότι δε συμφέρει καθόλου. Η αντικατάσταση της κύριας μηχανής και των σχετικών βοηθητικών μηχανημάτων θα επιφέρει ένα μεγάλο, άμεσο κόστος ακόμα και αν αγοραστεί μεταχειρισμένη. Η διατήρηση της ίδιας μηχανολογικής εγκατάστασης με παράλληλη αύξηση της ταχύτητας κατά το δυνατόν, θα προκαλέσει σημαντική αλλαγή στην κατανάλωση καυσίμου. Συνεπώς εάν επιτυγχανθεί η στροφή των ναυλωτών προς τη Ν.Μ.Α., πλοία με ταχύτητες κάτω των 16 κόμβων θα οδηγηθούν σταδιακά εκτός αγοράς.

Κάθε πλοιοκτήτης που ενδιαφέρεται να παραμείνει ενεργός στην αγορά πρέπει να σχεδιάζει τις κινήσεις του με ορίζοντα 10-15 έτη τουλάχιστον. Επομένως, εάν επιμείνει να επένδυση σε μεταχειρισμένο πλοίο οι επιλογές του μειώνονται σε πλοία έως 5 ετών. Τέτοιες ευκαιρίες αγοράς δεν βρίσκονται συχνά και απαιτούν προσοχή, αφού τέτοια πλοία συνήθως πωλούνται τόσο σύντομα είτε για να καλύψουν επείγοντα έξοδα του ιδιοκτήτη, είτε γιατί έχουν εμφανίσει πολλά προβλήματα. Επιπλέον είναι πιθανό η αγορά ενός τέτοιου πλοίου να κοστίσει τελικά περισσότερο από τη ναυπήγηση ενός καινούργιου εάν η αγορά την περίοδο εκείνη είναι σε υψηλό επίπεδο ναύλων.

Όπως ειπώθηκε οι λιμενικές υποδομές στη Μεσόγειο δεν έχουν εκμοντερνιστεί σε πολλές χώρες, ενώ σε άλλες είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Αυτό έχει επιτρέψει την επιβίωση πολλών πλοίων που χρησιμοποιούν συστήματα πλέον γερασμένα ή ξεπερασμένα. Στο άμεσο μέλλον αυτό θα αλλάξει καθώς θα προωθηθούν πιο σύγχρονα στα πλαίσια της αναδιοργάνωσης των λιμανιών που θα χρηματοδοτηθούν από την Ε.Ε. Αναμένεται η τυποποίηση να υπερισχύσει για να μειωθεί ο αριθμός των μηχανημάτων που πρέπει να αγοραστούν και να οργανωθούν καλύτερα οι αποθηκευτικοί χώροι στους νέους λιμένες.

Επιπλέον κέρδη θα προέλθουν από τη βελτίωση της εικόνας των ναυτιλιακών εταιριών. Όπως αναφέρθηκε, οι εταιρίες που δείχνουν σεβασμό στην ασφάλεια και στο περιβάλλον τυγχάνουν πλέον της προτίμησης των ναυλωτών. Τα νεότερα πλοία σχεδιάζονται να έχουν μειωμένες εκπομπές NOx και SO₂. Αντίθετα τα υπάρχοντα παλαιά της Ν.Μ.Α. της Μεσογείου, εκτός από παλαιότερης τεχνολογίας, έχουν αυξημένους ρύπους λόγω βλαβών που συσσωρεύονται κάθε χρόνο. Στις νέες κατασκευές επίσης, μπορούν να προστεθούν

διπλά τοιχώματα σε δεξαμενές φορτίου και καυσίμων για περισσότερη ασφάλεια σε περίπτωση ατυχήματος.

2.3 ΕΝΩΣΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΝΕΩΣΗ

Αναγνωρίζοντας τα οφέλη από την ανανέωση των πλοίων τους και προσπαθώντας να διατηρήσουν την πρωτοπορία και ανταγωνιστικότητα που έως τώρα διατηρούσαν και στο Μεσογειακό χώρο, Έλληνες πλοιοκτήτες-μέλη της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Ελλάδος (ΕΕΜΦΠΕ) προχώρησαν στη δημιουργία της Ένωσης Συνεργασίας για την Ανανέωση (ΕΣΥΑΝ). Η ουσία της συγκεκριμένης προσπάθειας είναι πρωταρχικά να ενεργοποιήσει τα μέλη της στην κατεύθυνση της ανανέωσης, όχι μέσω ανεξάρτητων πρωτοβουλιών, αλλά μέσω μιας συντονισμένης προσπάθειας.

Στόχος της είναι να βρεθούν τρόποι ώστε η προσπάθεια της ανανέωσης να γίνει πραγματικότητα, χωρίς κάποια ιδιαίτερη τεχνολογική καινοτομία ή περίπλοκα χρηματοδοτικά προγράμματα που θα καθυστερήσουν αδικαιολόγητα το εγχείρημα. Οι προτάσεις της εστιάζονται στον αριθμό, τύπο και χαρακτηριστικά των πλοίων που θα παραγγελθούν, τις δυνατότητες χρηματοδότησης τους και τη ενίσχυση που μπορεί να προσφέρει το κράτος και κατά προέκταση η Ε.Ε.

2.4 ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η επιλογή των τύπων και του αριθμού των πλοίων που θα παραγγέλλονταν αρχικά βασίστηκε μάλλον στις ανάγκες αλλά και τις εκτιμήσεις των εφοπλιστών. Οι εταιρίες που συμμετείχαν αρχικά στην ΕΣΥΑΝ ελέγχαν στο σύνολο τους 25 πλοία διαφορετικών διαστάσεων και τύπων. Μια βασική τους ομοιότητα ήταν ότι είχαν μεταφορική ικανότητα γύρω στα 6000 DWT. Δηλώθηκαν προθέσεις για παραγγελία 13 σκαφών. Επιλέχτηκαν:

- Φορτηγά χύδην φορτίου (3)
- Δεξαμενόπλοια χημικών (2)
- Πλοία πολλαπλών χρήσεων (3)
- Δεξαμενόπλοια παραγωγών (5)

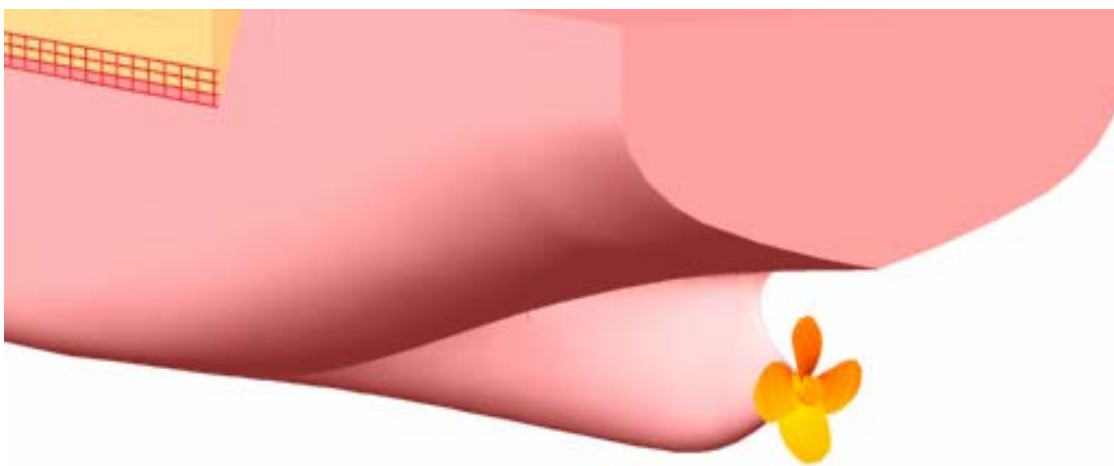
Στα προτερήματα της κατασκευής ενός νέου πλοίου είναι η δυνατότητα να βελτιστοποιηθεί για την απαιτούμενη ταχύτητα, διαστάσεις, όγκο και βάρος μεταφερόμενου φορτίου, ακτίνα δράσης κτλ. Παράλληλα όμως πολλοί πλοιοκτήτες στο παρελθόν, όταν χρειάζονταν να παραγγείλουν περισσότερα από ένα πλοία, ζητούσαν αυτά να είναι πανομοιότυπα κατά

το δυνατόν ή ακόμα και ίδια. Αυτή η μέθοδος διευκολύνει το ναυπηγείο οπότε και μειώνει σημαντικά το αρχικό κόστος και το χρονικό διάστημα κατασκευής. Επιπλέον ωφελεί τον πλοιοκτήτη και η μειωμένη ανάγκη για παραγγελία ανταλλακτικών και χώρου αποθήκευσης τους. Επίσης τα πληρώματα που έχουν δουλέψει σε κάποιο από αυτά τα πλοία είναι αυτομάτως εξοικειωμένο και με τα υπόλοιπα. Έτσι δε χρειάζεται χρόνο προσαρμογής, και μειώνεται σημαντικά η πιθανότητα ανθρώπινου λάθους.

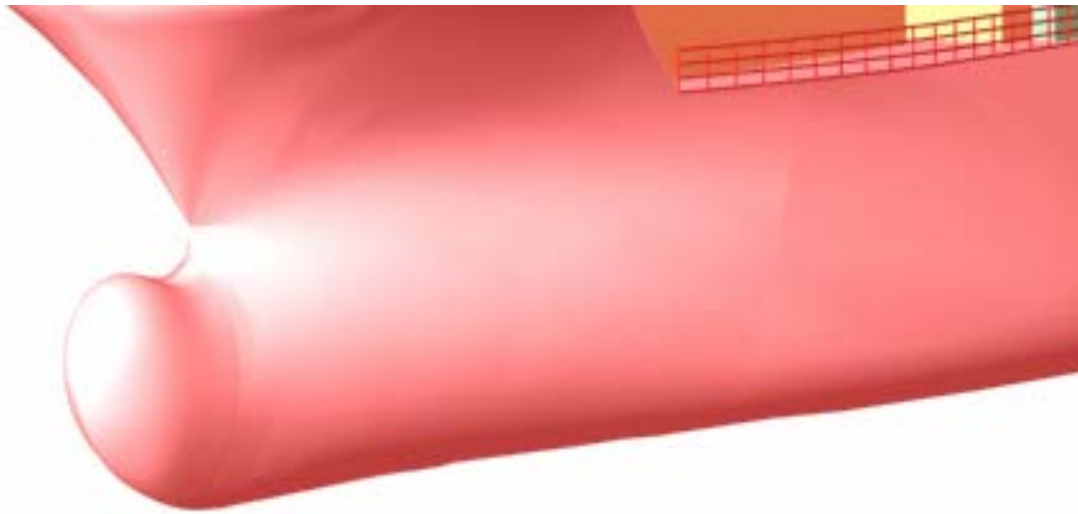
Τα παραπάνω οφέλη από την κατασκευή πανομοιότυπων πλοίων, λήφθηκαν υπόψη κατά την προσπάθεια μείωσης του κόστους κατασκευής και λειτουργίας και τελικά προτάθηκε μια άλλη επιλογή. Κάνοντας κάποιες υποχωρήσεις στη βελτιστοποίηση, μπορεί να γίνει μια προσπάθεια να έχουν όλοι οι τύποι πλοίων που θα παραγγελθούν όσο το δυνατόν περισσότερα όμοια χαρακτηριστικά.

Ζητείται αναλυτικότερα όλοι οι προαναφερθέντες τύποι πλοίων να διατηρούν:

- Ίδια μορφή γάστρας ανεξαρτήτως τύπου πλοίου.



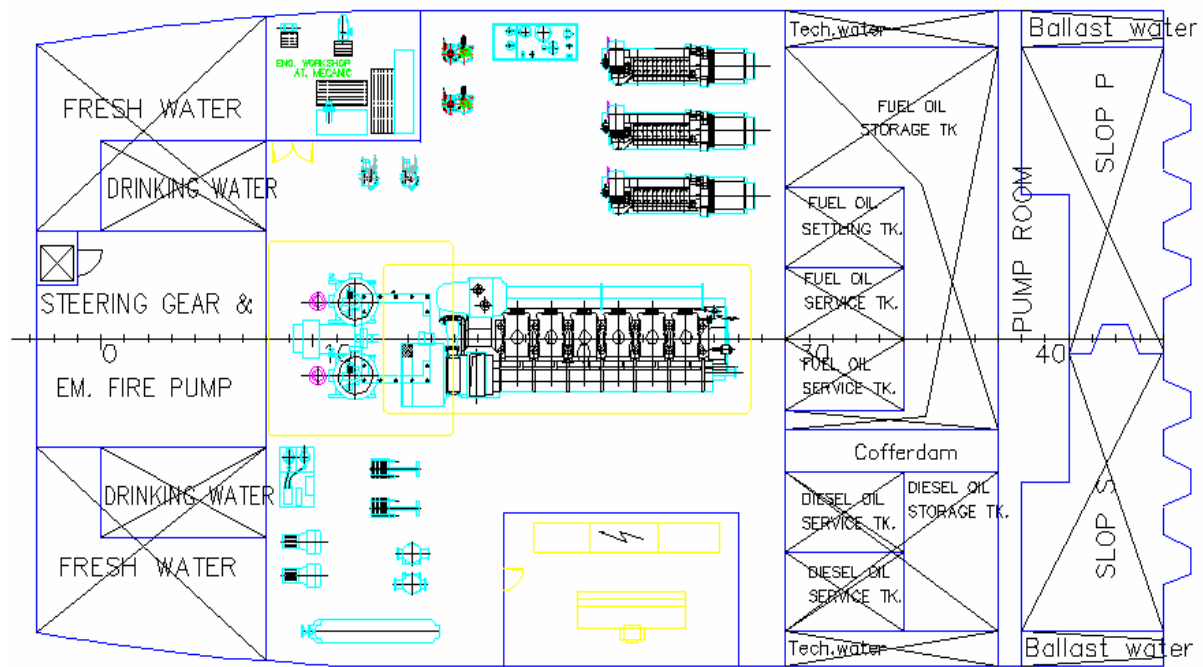
Σχήμα 29: Προτεινόμενη μορφή πρύμνης για όλους τους σχεδιαζόμενους τύπους πλοίων.



Σχήμα 30: Προτεινόμενη μορφή πλώρης για όλους τους σχεδιαζόμενους τύπους πλοίων.

- Ίδια μηχανοστάσια, ενδιαιτήσεις, πλώρες, πρύμνες και έλικες.

SECTION BELOW MAINDECK (AT 7500 m ABOVE B.L.)



Σχήμα 31: Προτεινόμενη μορφή μηχανοστασίου για όλους τους σχεδιαζόμενους τύπους πλοίων.

2.5 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Αν και η εφαρμογή της τυποποίησης σαν ιδέα είναι ιδιαίτερα πρωτοποριακή και επωφελής αντιμετωπίζει διάφορα εμπόδια. Καταρχήν τα ναυπηγεία δε φαίνονται διατεθειμένα να αναλάβουν την ευθύνη του σχεδιασμού ενός τόσο μεγάλου προγράμματος.

Είναι γεγονός ότι ιστορικά έχουν πραγματοποιηθεί κατασκευές πλοίων σε σειρά παραγωγής. Τέτοια παραδείγματα είναι οι σειρές T2 και Liberty κατά το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και οι SD14 και Freedom αργότερα. Αυτές όμως οι περιπτώσεις πρέπει να ληφθούν ως εξαιρέσεις του κανόνα, καθώς πραγματοποιήθηκαν υπό πολύ διαφορετικές συνθήκες και ανάγκες. Υπήρχε μεγάλη πίεση χρόνου και κόστους, αλλά παράλληλα προστασία και χρηματοδότηση από τους κρατικούς προϋπολογισμούς. Επίσης έγιναν υποχωρήσεις στην ποιότητα εργασίας και μηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς η εμπορική ζωή των κατασκευών αυτών δεν ήταν το ζητούμενο. Για τον ίδιο λόγο το λειτουργικό κόστος των πλοίων αυτών ήταν αυξημένο.

Εκτός λοιπών από περιπτώσεις εφοπλιστών που παρήγγειλαν «αδελφά» πλοία, δεν επικράτησε η κατασκευή συγκεκριμένων μορφών και τύπων πλοίων στη ναυπηγική βιομηχανία.. Αντίθετα λόγω του αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ τους, τα ναυπηγεία προτείνουν συνέχεια νέα σχέδια και γάστρες, προμηθευτές μηχανολογικού εξοπλισμού και πρώτες ύλες χωρίς να εκμεταλλεύονται την εμπειρία από τα προβλήματα που τυχόν πρόέκυψαν σε παλαιότερες κατασκευές και διακινδυνεύοντας να δημιουργηθούν νέα.

Το γεγονός αυτό βολεύει τα τελευταία, αλλά είναι εις βάρος των πελατών τους, καθώς μακροπρόθεσμα δε φέρουν την ευθύνη για τη μειωμένη λειτουργικότητα των προϊόντων τους. Αντίθετα εάν ένα ναυπηγείο αναλάβει ένα πρόγραμμα, όπως αυτό της ανανέωσης του ελληνικού στόλου εμπορικών πλοίων της Μεσογείου, θα πρέπει να μελετήσει σαφώς λεπτομερέστερα την κάθε κατασκευή και τελικά θα αυξήσει αντί να μειώσει το κόστος που θα επωμιστεί.

2.5.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Είναι αναμενόμενο τα ναυπηγεία να μη θελήσουν να αλλάξουν την πολιτική λειτουργίας τους, χωρίς κάποιο κίνητρο ή νομικό πλαίσιο που να πιέζει προς αυτή την κατεύθυνση. Κίνητρα όπως είδαμε υπάρχουν, δεν αφορούν όμως τα ίδια τα ναυπηγεία και πιθανότατα συμπίεζον την κερδοφορία τους. Καμιά παρέμβαση δεν έγινε επίσης έως σήμερα από τον IMO.

Οι ελπίδες των πλοιοκτητών στρέφονται πλέον προς την Ε.Ε., η οποία και στο παρελθόν – βλέπε περίπτωση Prestige – προχώρησε σε ψήφιση νόμων αυστηρότερων από αυτών του

ΙΜΟ για την επίσπευση της απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Η ασφάλεια του περιβάλλοντος, η μείωση των οικονομικών συνεπειών ενός ναυτικού ατυχήματος και η βελτίωση της εικόνας της Ν.Μ.Α. σπρώχνουν προς αυτή την κατεύθυνση. Ο ανταγωνισμός των ναυπηγείων έχει οδηγήσει σε κατασκευές στα όρια των διεθνών απαιτήσεων με στόχο την ελαχιστοποίηση του μοναδιαίου κόστους, και τη μείωση του χρόνου κατασκευής, ώστε τελικά να αυξάνουν το πελατολόγιο τους.

Η αλλαγή των κανονισμών σε αυστηρότερα επίπεδα για να υπάρχει ένα περιθώριο ασφαλείας δε μπορεί να δικαιολογηθεί και ίσως τελικά να οδηγήσει σε παρόμοια φαινόμενα με τα σημερινά. Αντίθετα ζητείται από τους πλοιοκτήτες, η ανάληψη ευθυνών σε ναυπηγεία και νηογνώμονες για τα πλοία που κατασκευάζουν και επιβλέπουν αντίστοιχα, με τη μορφή εγγύησης για διάστημα ανάλογο της αξίας του προϊόντος-πλοίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός ότι μια αυτοκινητοβιομηχανία παρέχει εγγύηση έναντι οξείδωσης στο σασί έως 12 έτη, όταν ένα ναυπηγείο προσφέρει μόλις 1 έτος σε ένα προϊόν (γάστρα) αξίας 1000 φορές μεγαλύτερης. Αντίστοιχα είναι και τα παραδείγματα στην αεροπορική βιομηχανία.

Η ζητούμενη από τους πλοιοκτήτες εγγύηση θα πρέπει να τους καλύπτει έναντι ζημιάς στη γάστρα για περίοδο τουλάχιστον 15 ετών ανεξαρτήτου τύπου και μεγέθους πλοίου ή ανθρώπινων απωλειών. Για να υποχρεωθούν ναυπηγεία και οι νηογνώμονες να την προσφέρουν πρέπει καταρχήν να βρεθούν τρόποι ασφάλισης τους. Πρόκειται σε πρώτο στάδιο τουλάχιστον, για μεγάλο ρίσκο, εάν σκεφτούμε ότι το ατύχημα του Exxon Valdez ήταν αρκετό για να οδηγήσει σχεδόν σε χρεοκοπία μια μεγάλη αμερικάνικη πετρελαϊκή εταιρία.

Ταυτόχρονα όμως θα υποχρεωθούν τα ναυπηγεία να ακολουθήσουν το παράδειγμα άλλων βιομηχανιών και να στραφούν στη δημιουργία σειρών παραγωγής. Είναι ο μοναδικός τρόπος για να εξασφαλιστεί μείωση της αβεβαιότητας για την απόδοση μιας κατασκευής καθώς βασίζεται στην εξάλειψη των ελαττωμάτων που παρουσιάζονται, χωρίς να εμποδίζει την έρευνα και τεχνολογική πρόοδο. Η διαδικασία της σταδιακής στροφής προς της τυποποίηση θα πάρει πολλά χρόνια, καθώς θα προστίθενται συνέχεια νέες απαιτήσεις. Κάποια βασικά στοιχεία που θα πρέπει να ενσωματωθούν άμεσα στις νέες κατασκευές είναι – χωρίς να περιορίζεται η λίστα σε αυτά - τα παρακάτω:

- Γάστρες διπλών τοιχωμάτων
- Επέκταση διπύθμενων και στις δεξαμενές καυσίμων
- Χρήση μηχανών χαμηλών εκπομπών κατά MARPOL Annex VI
- Χρήση αποχετευτικού εξοπλισμού κατά MARPOL Annex III
- Κλειστό κύκλωμα τροφοδοσίας/επιστροφής αδρανούς αερίου-ατμών σε δεξαμενόπλοια πετρελαίου και χημικών

ή πιο σύνθετες απαιτήσεις όπως ύπαρξη ελάχιστου περιθωρίου ισχύος πρόωσης.

2.5.2 ΘΕΜΑΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ

Οι απαιτήσεις της ΕΣΥΑΝ συνοψίζονται στον Πίνακα 49.

Πίνακας 49: Απαιτούμενα τεχνικά χαρακτηριστικά όλων των υπό κατασκευή τύπων πλοίων.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ		
Μεταφορική Ικανότητα	6200-7500	Τόνοι (DWT)
Μήκος μεταξύ Καθέτων	112-117	Μέτρα
Πλάτος	18.2	Μέτρα
Βύθισμα	6.15-6.80	Μέτρα
Υπηρεσιακή Ταχύτητα (εώς ανέμους τύπου 6)	15-16	Κόμβοι
Επιπλέον Απαιτήσεις	Βολβός/Bow Thruster 3ης γενεάς Κ/Μ σε γόνδολα Χρήση Μειωτήρα Στροφών Κ/Μ & Έλικα Μεταβαλλόμενου Βήματος Full scantlings/No ice class	

Υπάρχουν κάποια βασικά προβλήματα. Πλοία αργόπλοα, με μεγάλο C_B , όπως τα δεξαμενόπλοια και τα φορτηγά χύδην φορτίου ζητείται να έχουν ίδια μορφή γάστρας με πλοία μικρότερου C_B και μεγαλύτερης υπηρεσιακής ταχύτητας όπως τα πλοία πολλαπλών χρήσεων και πιθανόν αργότερα πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

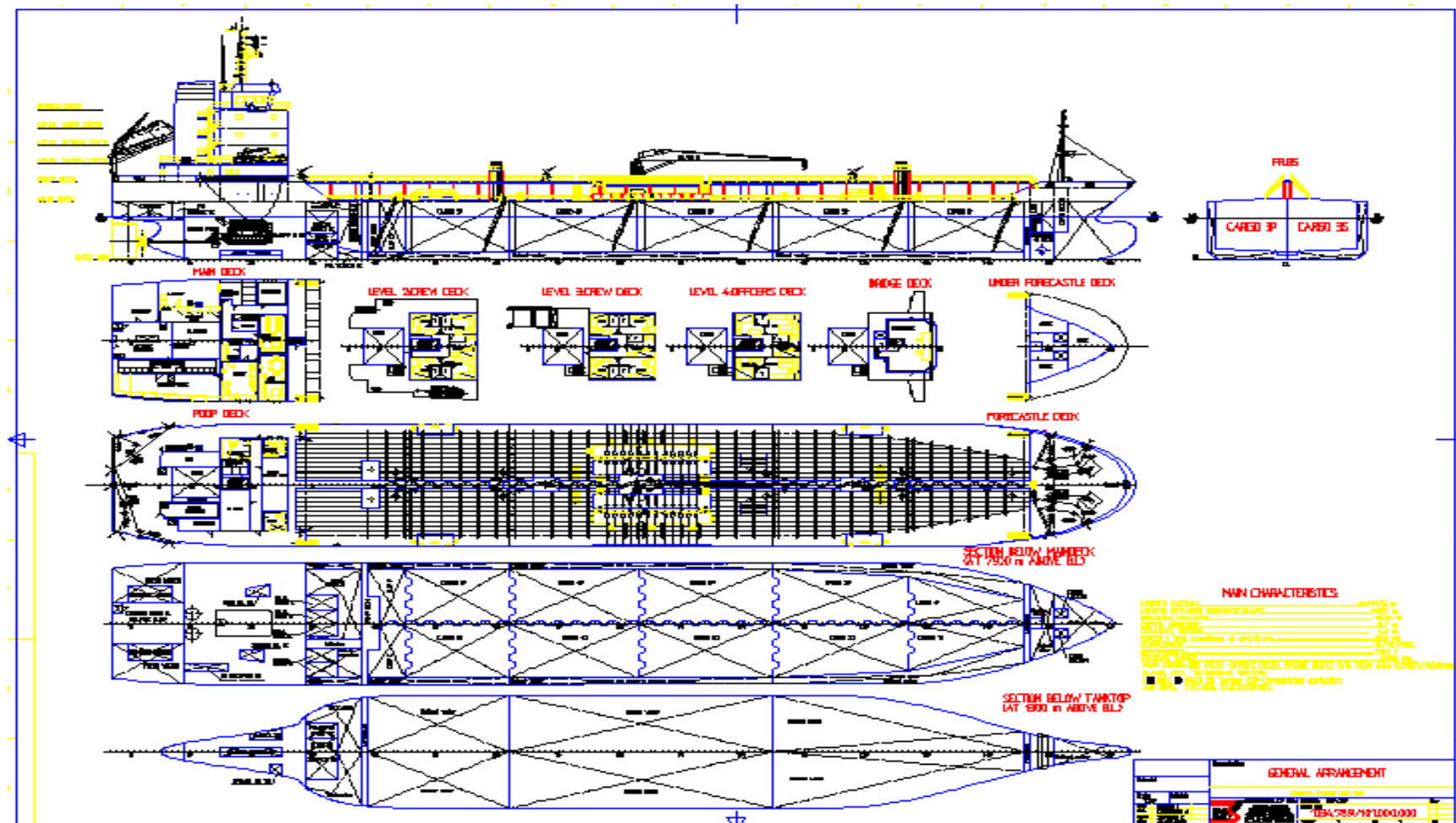
Για την πραγματοποίηση των παραπάνω απαιτήσεων η ΕΣΥΑΝ, αποδέχτηκε τη χρήση γάστρας που θα μπορούν να επιτυγχάνει ταχύτητες κοντά στους 16 κόμβους, χωρίς ιδιαίτερα λεπτές γραμμές και αντιστάθμισμα τη χρήση μηχανών ελαφρώς μεγαλύτερης ισχύος από αυτή που θα χρησιμοποιούταν. Αυτή η επιλογή θα οδηγήσει βέβαια σε μεγαλύτερη κατανάλωση πετρελαίου, η οποία όμως αναμένεται να καλυφθεί από τα επιπλέον κέρδη που θα προκύψουν από τα ταχύτερα ταξίδια, τα μειωμένα κόστη διαχείρισης και ασφάλιστρα.

Στα ζητούμενα χαρακτηριστικά παρατηρούμε ότι η μεταφορική ικανότητα κυμαίνεται μεταξύ 6200 και 7500 DWT, ενώ όπως αναφέρθηκε τα υπάρχοντα πλοία κυμαίνονται γύρω στους 6000 DWT. Αυτό βασίζεται στην αναμενόμενη αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων της Ν.Μ.Α. Τις τελευταίες δεκαετίες έχει παρατηρηθεί ένας μέσος διπλασιασμός ανά 10 έτη της μεταφορικής ικανότητας των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Έτσι ενώ την

περίοδο 1977-78 η μέση μεταφορική ικανότητα των απασχολούμενων πλοίων ήταν 1600 DWT, την περίοδο 1987-88 ανέβηκε στους 3200 DWT και την περίοδο 1997-98 6000 DWT. Εάν γίνει η παραδοχή ότι η παραπάνω τάση θα συνεχιστεί τότε θα αναμένονται την περίοδο 2007-2008 πλοία μέσης μεταφορικής ικανότητας 11000 DWT και 10 χρόνια αργότερα 20000 DWT. Έτσι η πρόθεση της ΕΣΥΑΝ για παραγγελία πλοίων μεγαλύτερων μεν από τα σημερινά, αλλά μικρότερων από τα αναμενόμενα μέσα μεγέθη στο άμεσο μέλλον δείχνει ότι ακόμα και οι εφοπλιστές που προχωρούν στην ανανέωση διατηρούν επιφυλακτικότητα απέναντι στον επιχειρηματικό κίνδυνο που αναλαμβάνουν.

Η ιδέα για παραγωγή πλοίων με παρόμοια στοιχεία ανεξάρτητα του τύπου τους μπορεί να εφαρμοστεί γενικά σε οποιοδήποτε επιθυμούμενο μέσο μέγεθος. Είναι σημαντικό να συμφωνηθεί η μεταφορική ικανότητα εκ των προτέρων καθώς σε αυτή βασίζονται παράμετροι όπως οι λιμενικές εγκαταστάσεις, το μέγεθος των πακέτων-φορτίων και η οικονομική ζωή της επένδυσης. Επίσης θα επηρεάσει τη συζήτηση για την αναθεώρηση του ορίου της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων για την κάθε ένωση πλοιοκτητών στην Ελλάδα. Πρόκειται για μια επίσημη πρόταση του προέδρου της ΕΕΜΦΠΕ, καθώς τελευταία είχε παρουσιαστεί απορρόφηση πλοίων από τις μικρότερες ενώσεις προς τις μεγαλύτερες.

Η παραπάνω προσπάθεια της ΕΣΥΑΝ πήρε θετική απάντηση από το ρουμανικό ναυπηγείο ICEPRONAV (μετά από 2 αρνητικές απαντήσεις από ένα ναυπηγείο άλλης γειτονικής χώρας και ένα επώνυμο ναυπηγείο της Βορείου Ευρώπης). Οι προτάσεις του ναυπηγείου ICEPRONAV φαίνονται στα επόμενα 2 σχέδια γενικής διάταξης.



Σχήμα 32: Προτεινόμενη σχέδιο γενικής διάταξης για δεξαμενόπλοια χημικών από ναυπηγείο ICEPRONAV.

3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η ανάληψη της απόφασης για ανανέωση των πλοίων που απασχολούνται στη Ν.Μ.Α. της Μεσογείου είναι πλέον μονόδρομος. Αν και οι προτάσεις που έγιναν από την ΕΣΥΑΝ έχουν προοπτικές μπορεί τελικά να μην υιοθετηθούν για χάρη κάποιων νέων. Η επιλογή οποιασδήποτε μεθόδου τελικά θα βασιστεί στις δυνατότητες χρηματοδότησης και τους τρόπους μείωσης του επιχειρηματικού κινδύνου στον οποίο εμπλέκονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι.

Όπως φάνηκε οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραμένουν επιφυλακτικοί στις προθέσεις τους για ανανέωση των πλοίων τους. Έτσι οποιοδήποτε χρηματοδοτικό πρόγραμμα επιλεγεί αναμένεται αρχικά να εκμεταλλευτεί από λίγους πλοιοκτήτες, ενώ σταδιακά ο αριθμός αυτός θα ανεβαίνει, καθώς θα κάμπτονται οι αντιστάσεις ολοένα και περισσότερων. Έτσι θα πρέπει να παραχωρηθεί ένα εύλογο χρονικό διάστημα για να επιλέξει κάποιος να συμμετάσχει σε αυτό. Όμως παράλληλα θα πρέπει να έχει σαφή ημερομηνία λήξεως, καθώς θα χρηματοδοτηθεί από συγκεκριμένους πόρους της Ε.Ε., ενώ θα εμπλέκονται και φορείς όπως χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και εγγυητές.

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην πρόταση της ΕΕΜΦΠΕ για ένταξη του προγράμματος ανανέωσης τον αναπτυξιακό νόμο αλλά και χρηματοδότηση από την Ε.Ε. Θα γίνει μια μικρή περιγραφή όλων των εναλλακτικών δυνατών χρηματοδοτικών πηγών που έχουν δοκιμαστεί στο παρελθόν για ένα τέτοιο εγχείρημα και όλες τις τελευταίες εξελίξεις στο θέμα.

3.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΕΜΦΠΕ

Η παρακάτω πρόταση σχεδιάστηκε από την ΕΕΜΦΠΕ και εστάλη στο ΥΕΝ ως βασικός κορμός ενός σχεδίου νόμου που θα ενισχύσει οικονομικά την προσπάθεια όσων εφοπλιστών θελήσουν να ανανεώσουν το στόλο τους. Είναι βασισμένο στο ιταλικό σχέδιο ανανέωσης δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Αν και εγκρίθηκε από το ΥΕΝ τελικά απορρίφθηκε από το ΥΠΟ για λόγους που είχαν να κάνουν με την οικονομική κατάσταση της χώρας εκείνη την περίοδο. Παραμένει όμως ένα αξιόλογο σχέδιο για μια μελλοντική πρωτοβουλία.

3.1.1 Όροι

- Ακολουθείται το ιταλικό πρότυπο επιδότησης της απόσυρσης παλαιών πλοίων. Παράλληλα προσφέρονται κίνητρα για ναυπήγηση νέων μονάδων σύγχρονης τεχνολογίας με την μορφή παροχής εγγυήσεων. Η σύνδεση της απόσυρσης πλοίου με τη ναυπήγηση νέου δεν είναι αυτόματη, αλλά υπόκειται στην απόφαση του πλοιοκτήτη.
- Το πρόγραμμα θα είναι εξαετές και θα χωριστεί σε τρεις φάσεις διάρκειας δυο χρόνων η κάθε μια, με απόσυρση 30 πλοίων για κάθε διετία. Θα ξεκινήσει με τα Δ/Ξ και θα ακολουθήσουν οι υπόλοιποι τύποι πλοίων.
- Η χωρητικότητα των πλοίων που θα καλύπτει το πρόγραμμα απόσυρσης θα είναι από 1000-6000 DWT. Με αυτή τη χωρητικότητα υπολογίζεται ο συνολικός αριθμός των δικαιούχων περίπου σε 90-100 (Το ένα τρίτο του υφιστάμενου στόλου).
- Δικαιούχοι θα είναι Έλληνες φυσικά πρόσωπα, ή Ελληνικές εταιρίες, ή αλλοδαπές εταιρίες ελληνικών συμφερόντων κατά το πρότυπο του Α.Ν. 2687/53 για την εγγραφή των πλοίων στην Ελληνική σημαία. Η ΕΕΜΦΠΕ θα βεβαιώνει επίσημα το κατά πόσον οι συγκεκριμένες αιτήσεις εμπίπτουν στις παραοάνω κατηγορίες. Το ζήτημα της μη διάκρισης μεταξύ Κοινοτικών υπηκόων προτείνεται να αντιμετωπιστεί κατ' αντιστοιχία με το Ιταλικό.
- Η κρατική παρέμβαση θα είναι διπλή.
 - A) Επιδότηση για την απόσυρση πλοίων 150 € / τόνο DWT.
 - B) Κρατική εγγυοδοσία για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, για το 25% του κόστους κατασκευής.
- Προτείνεται το ποσό της εγγυοδοσίας να μετατραπεί σε επιδότηση του Δημοσίου προς τους δικαιούχους, οι οποίοι σε βάθος χρόνου 10-15 χρόνια, θα επενδύσουν υποχρεωτικά το ποσό αυτό, με ρυθμό π.χ. 2.5% το χρόνο, σε άλλες ναυτιλιακές αποδεκτές δραστηριότητες οι οποίες επιδρούν άμεσα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην περιβαλλοντική προστασία. Οι αποδεκτές δραστηριότητες θα περιλαμβάνονται σε επίσημο κατάλογο. Κατόπιν υποβολής βεβαίωσης από τον αρμόδιο τραπεζικό φορέα της σχετικής δαπάνης για αποδεκτή δραστηριότητα από τον δικαιούχο στην δανειοδότη τράπεζα, θα πιστώνεται ο λογαριασμός του με αντίστοιχη χρέωση ενός ταμείου για την ενίσχυση της ΝΜΑ.

3.1.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗ ΕΓΓΥΟΛΟΣΙΑΣ

Προχωρώντας σε κάποιες εκτιμήσεις για την κάθε διετία υπολογίστηκε ότι ανά διετία θα εκδηλωθεί ενδιαφέρον όπως φαίνεται στους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 50: Αναμενόμενη εκδήλωση ενδιαφέροντος για απόσυρση πλοίων ανά διετία και κατηγορία DWT.

Χωρητικότητα	Αριθμός Πλοίων	Συνολικό Μέσο Αναμενόμενο DWT
1000-1500	4	5000
1501-3000	13	29250
3001-5000	12	48000
5001-6000	1	5500
Σύνολο	30	87750
Επιδότηση		150 € / τόνο DWT
Συνολικό Κόστος δετους Προγράμματος		39.5 εκατ. €

Πίνακας 51: Αναμενόμενη εκδήλωση ενδιαφέροντος για ναυπήγηση νέων πλοίων ανά διετία και κατηγορία DWT.

Χωρητικότητα	Αριθμός Πλοίων	Μέσο Κόστος Πλοίου	Συνολικό Μέσο Αναμενόμενο Κόστος
1000-1500	3	2.5 εκατ. €	7.5 εκατ. €
1501-3000	13	3.3 εκατ. €	42.9 εκατ. €
3001-5000	10	5.5 εκατ. €	55 εκατ. €
5001-6000	4	6.8 εκατ. €	27.2 εκατ. €
Σύνολο	30		132.6 εκατ. €
Εγγυοδοσία		25%	

Συνολική βετης Εγγυοδότηση	99.5 εκατ. €

Αν τελικά αθροιστεί το κόστος της επιδοτούμενης απόσυρσης και της εγγυοδοσίας, η ΕΕΜΦΠΕ υπολογίζει τη μέγιστη δυνατή κρατική επιβάρυνση σε 132.6 εκατ. €.

3.1.3 ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ

- Οι εγγυήσεις θα δίνονται μόνο για την κατασκευή νέων πλοίων διπλού τοιχώματος, ασχέτως τύπου. Το διπλό τοίχωμα θα επεκτείνεται υποχρεωτικά και στις δεξαμενές καυσίμων, ώστε να προστατεύεται το περιβάλλον σε προσαράξεις ή συγκρούσεις από την διαρροή καυσίμων στη θάλασσα.
- Τα νεοαναπηγούμενα πλοία θα εγγράφονται υποχρεωτικά στην Ελληνική σημαία.
- Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος καθεστώτος δε θα γίνονται δεκτά δεξαμενόπλοια άνω των 20 ετών μονού τοιχώματος για πλόες εντός Ελλάδος πλην των υπαρχόντων.

3.1.4 ΣΥΝΤΑΞΗ ΑΡΘΡΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΣΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ

Αφού εγκριθούν τα ανωτέρω από του ΥΠ. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, θα πρέπει το ΥΕΝ να συντάξει διάταξη νόμου, η οποία θα συμπεριληφθεί στον Αναπτυξιακό Νόμο και θα καλύπτει το πρόγραμμα. Η διάταξη Νόμου θα πρέπει να είναι συγκεκριμένη και να ανταποκρίνεται στο σύνολο των αναγκών του προγράμματος, θα πρέπει δηλαδή να αναφέρεται μεταξύ άλλων σε:

- Δέσμευση πίστωσης για κάθε φάση-Προσδιορισμός ύψους προϋπολογισμού
- Σύσταση τραπεζικού φορέα διαχείρισης για καταβολή πληρωμών

- Διάρκεια προγράμματος
- Στόχος προγράμματος
- Δικαιούχοι προγράμματος
- Τρόπος πληρωμής κλπ

3.1.5 ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΠΟ Ε.Ε.

Για να λάβει το πρόγραμμα και την έγκριση της Ε.Ε. ως κρατική ενίσχυση που δεν παραβιάζει τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. και τις περί ανταγωνισμού διατάξεις, θα πρέπει να συνταχθεί σχετική μελέτη που θα περιλαμβάνει:

- Ανάλυση αγοράς-στατιστικά στοιχεία του στόλου.
- Συνεκτίμηση υποχρεώσεων που απορρέουν από Δ.Σ. (SOLAS, MARPOL) κλπ μέτρα που έχουν υιοθετηθεί από IMO και Ε.Ε.
- Αποτίμηση ωφελειών στη ναυτική απασχόληση.
- Αποτίμηση ωφελειών για ναυτική ασφάλεια και προστασία περιβάλλοντος.
- Αποτίμηση ωφελειών για προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων κλπ.

Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό ΕΚ 1685/2000 της Ε.Ε. για την «επιλεξιμότητα των δαπανών και ενεργειών που συγχρηματοδοτούνται από τα διαρθρωτικά ταμεία», το πρόγραμμα αντικατάστασης του Μεσογειακού φορτηγού στόλου, μπορεί να καλυφθεί από το Γ' ΚΠΣ (από τον ανωτέρω Κανονισμό). Ο ανωτέρω Κανονισμός δεν αναφέρεται μεν ρητά σε ναυτιλιακές δραστηριότητες, πλην όμως αναφέρεται συγκεκριμένα σε «ταμεία κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου και ταμεία δανείων» και σε «ταμεία εγγυήσεων». Το γεγονός αυτό, καθιστά την πρόταση για την ενίσχυση από Δημόσιο και Ε.Ε. πιο εύκολη στην υιοθέτηση της.

3.1.6 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η δυνατότητα ναυπήγησης θα πρέπει να περιλαμβάνει – για λόγους κόστους – χώρες εκτός Ε.Ε., επιλογής του δικαιούχου.

3.1.7 ΣΧΟΛΙΑ

Όπως φαίνεται καθαρά στις παραπάνω προτάσεις της ΕΕΜΦΠΕ προς το ΥΕΝ, προτείνεται να ακολουθηθεί το ιταλικό παράδειγμα απόσυρσης δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος. Η λεπτομερής ανάλυση του προγράμματος αυτού ξεφεύγει από τα όρια της ανάλυσης μας (το σχέδιο παρουσιάζεται μεταφρασμένο στο Παράρτημα ΙΙΙ από την Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων). Το βασικότερο συμπέρασμα όμως είναι ότι η πολύ προσεκτική διατύπωση του σχεδίου έδινε μεγάλη έμφαση στη βούληση της Ε.Κ. για βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος από ναυτικά ατυχήματα δεξαμενοπλοίων. Ειδικότερη αναφορά γίνεται στο ναυάγιο του ΕΡΙΚΑ, το πλέον καταστροφικό ατύχημα σε ευρωπαϊκά ύδατα μέχρι τότε. Με την έγκριση του σχεδίου αυτού η Ε.Ε. έδειξε μεγαλύτερο ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος παρά για την προστασία του ανταγωνισμού.

Η προσπάθεια το ελληνικό σχέδιο να ακολουθήσει το ιταλικό προηγούμενο είναι λογική. Όμως στην δική μας περίπτωση ζητείται να επεκταθεί σε όλους τους τύπους πλοίων που θα αντικατασταθούν. Δικαιολογείται ως μείωση του κινδύνου απώλειας καυσίμων και φορτίου σε ατύχημα, ακόμα και σε περιπτώσεις πλοίων που δε μεταφέρουν πετρέλαιο, όπως τα φορτηγά χύδην φορτίου. Ειδικά στα τελευταία σημαντικό ρόλο για να επιτραπεί από την Ε.Ε. η συμμετοχή τους στο πρόγραμμα θα παίξουν οι τελευταίες απαιτήσεις ασφάλειας που τίθενται από τον ΙΜΟ.

Όσον αφορά το συνολικό κόστος οι εκτιμήσεις αναφέρονται σε 30 μόλις πλοία. Αυτός ο αριθμός εκφράζει προφανώς τις εκτιμήσεις της ΕΕΦΜΠ, με βάση τις προθέσεις των μελών της αυτή τη στιγμή. Εάν όμως σκεφτούμε ότι η ανάλυση του Κεφαλαίου 1 υπολογίζει το στόλο – με όλες τις παραδοχές που έγιναν – σε 600 περίπου πλοία και από αυτά το 70% περίπου έχει ξεπεράσει τα 20 έτη λειτουργίας, καταλαβαίνουμε ότι πολλοί εφοπλιστές που δεν έχουν ξεκάθαρα δηλώσει τις προθέσεις τους για ανανέωση του στόλου τους, τουλάχιστον θα το σκεφθούν εάν υπάρξει ευκαιρία επιδοτούμενης απόσυρσης. Βέβαια δεν θα ικανοποιούν όλοι τις απαιτήσεις που αναφέρθηκαν, ούτε θα ενδιαφέρονται όλοι για ναυπήγηση νέων πλοίων.

Ειδικά το τελευταίο, δηλ. η πιθανότητα απόσυρσης πλοίων χωρίς παράλληλα παραγγελία νέων ή στροφή μερικών εφοπλιστών στην υπερπόντια αγορά, ίσως τελικά οδηγήσει σε νέα

προβλήματα, όπως έλλειψη tonnage. Αυτό το θέμα πάντως θα ρυθμιστεί τελικά από την ίδια την αγορά, οπότε δεν αναμένεται να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για την έγκριση του προγράμματος από την Ε.Ε.

3.2 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ

Οι μέθοδοι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση νέων κατασκευών είναι οι εξής:

- Τραπεζικός δανεισμός
- Τραπεζικός δανεισμός σε συνεργασία με ασφαλιστικά ιδρύματα
- Χρηματοδότηση τύπου K/G
- Άλλες μορφές χρηματοδότησης με κρατική ενίσχυση

Όλες οι παραπάνω μέθοδοι όπως και άλλες έχουν χρησιμοποιηθεί επανειλημμένως στο παρελθόν για αγορά μεταχειρισμένων ή νέες κατασκευές. Η διαφορά όμως στην προκειμένη περίπτωση είναι το μέγεθος της επένδυσης και το ρίσκο που περιλαμβάνει. Πέρα από τη δύσκολη εν γένει οικονομική θέση των εφοπλιστών, στην οποία έχει ήδη γίνει αναφορά παραπάνω, η ίδια η επένδυση δε μπορεί να χαρακτηριστεί «ασφαλής» από την οπτική των χρηματοδοτών.

Αφορά ένα μεγάλο αριθμό σκαφών μικρού DWT και συνεπώς χαμηλότερης μεταφορικής ικανότητας και χαμηλότερων δυνατοτήτων οικονομικής εκμετάλλευσης. Ο λόγος $\frac{\text{Κόστος Κατασκευής}}{DWT}$ ενός μεσογειακού πλοίου φορτίου χύδην 6000 DWT κατασκευασμένου σε Βαλκανική χώρα μπορεί να υπολογιστεί περίπου στα 1200 \$/dwt, ενώ το ίδιο μέγεθος για ένα φορτηγό χύδην φορτίου 71000 DWT κατασκευασμένο στη Νότιο Κορέα είναι περίπου 267 \$/dwt. Είναι ξεκάθαρο ότι οποιοσδήποτε χρηματοπιστωτικός οργανισμός θα προτιμήσει τη 2^η επένδυση αντί της 1^{ης}, εφόσον έχει αυτή την επιλογή.

Η κατάσταση δυσχεράνει περισσότερο λόγω του μεγάλου αριθμού των σκαφών που θα κατασκευάσει κάθε πλοιοκτήτης. Είναι σαφώς πιο εύκολο να εγκριθεί δάνειο για την κατασκευή ενός πλοίου, αλλά οποιοδήποτε σχήμα τραπεζών ή άλλων οργανισμών θα δυσκολευτεί να εγκρίνει δάνειο για την κατασκευή 5 ή και παραπάνω πλοίων για μια μόνο εταιρία.

3.2.1 ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ

Τα παραπάνω εμπόδια κάνουν τη διαδικασία εκπόνησης τραπεζικών δανείων πολύ δύσκολη. Ο κύριος λόγος είναι ότι οι τράπεζες χρησιμοποιούν κριτήρια ανάλυσης της ασφάλειας μιας επένδυσης, όπως την μέλλουσα εμπορική αξία, αναμενόμενη οικονομική εκμετάλλευση, αποθεματικά και εναλλακτικές δυνατότητες αποπληρωμής του δανειολήπτη, τα οποία στην περίπτωση μας δε μπορούν να βαθμολογηθούν ιδιαίτερα υψηλά. Επιπλέον τα κριτήρια αυτά προβλέπεται να γίνουν πιο ανελαστικά μετά την εφαρμογή της σύμβασης Basel II, σε μερικά χρόνια.

Επιπλέον ακόμα και αν ένα τέτοιο δάνειο γίνει αποδεκτό, οι όροι αποπληρωμής, τα επιτόκια και κυρίως η αρχική συνεισφορά του πλοιοκτήτη δεν αφήνουν οικονομικά περιθώρια στον πλοιοκτήτη να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό ή μια αναπάντεχη μείωση ναύλων. Συνήθως χορηγούνται δάνεια της τάξεως 60-70% του συνολικού κόστους κατασκευής των πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι καλείται ο πλοιοκτήτης να καταβάλει ένα πολύ μεγάλο ποσό και μάλιστα πολύ νωρίς. Γνωρίζοντας την οικονομική κατάσταση αυτών που απασχολούνται στον κλάδο, η εκτίμηση είναι ότι πολύ λίγοι πλοιοκτήτες έχουν τέτοιες δυνατότητες.

Στο τελευταίο πρόβλημα λύση δίνουν προγράμματα που εκπονούνται σε συνεργασία τραπεζικών και ασφαλιστικών ιδρυμάτων. Μέσω αυτών μπορεί να εκτιμηθεί μια μείωση της συνεισφοράς του πλοιοκτήτη κατά 15-20% επιπλέον. Ακόμα βέβαια απαιτείται συνεισφορά από τον δανειολήπτη της τάξεως του 15%, η οποία πρέπει να πληρωθεί σύντομα. Η κύρια όμως επιβάρυνση αυτής της λύσης είναι ότι το τελικό κόστος του δανείου για τον πλοιοκτήτη είναι σαφώς αυξημένο.

3.2.2 ΚΕΦΑΛΑΙΑ K/G

Αυτού του τύπου η χρηματοδότηση έγινε γνωστή και άκμασε στη Γερμανία. Πρόκειται για εταιρίες, οι οποίες αναλαμβάνουν να επενδύσουν χρήματα που μπορούν να διαθέσουν πολίτες με υψηλό σχετικά εισόδημα. Η επένδυση αυτή είναι ελκυστική για τους τελευταίους, γιατί είναι κατά κύριο λόγο αφορολόγητη και προσφέρει καλύτερες αποδόσεις από τις τράπεζες. Έτσι οι εταιρίες αυτές προσελκύουν εύκολα κεφάλαια ώστε να είναι σε θέση μεταξύ άλλων να χρηματοδοτήσουν προγράμματα όπως η αγορά νέων πλοίων.

Η εταιρία αυτή αγοράζει το πλοίο και το παραχωρεί για διαχείριση στον εφοπλιστή ο οποίος από την πλευρά του καταβάλει 4% του εισοδήματος του πλοίου στην εταιρία ως κόστος διαχείρισης. Αποτελεί μια εναλλακτική λύση για πλοιοκτήτες που είναι διατεθειμένοι να επενδύσουν με προοπτική 10 ή και παραπάνω ετών. Αυτό γιατί τότε δίνεται η δυνατότητα να αγοραστεί το πλοίο από τον πλοιοκτήτη σε μια προσυμφωνημένη

τιμή και ο ίδιος μετά να συνεχίσει την εκμετάλλευση του ή να το μεταπωλήσει με κάποιο κέρδος. Πάντως οι εταιρίες αυτές δεν έχουν καλή φήμη στην αγορά καθώς εκτός από αρνητικό ιστορικό στον έλεγχο της διαχείρισης πλοίων στη Γερμανία, συνηθίζουν να επιβάλουν πολλές επιπλέον αμοιβές στον πλοιοκτήτη.

3.2.3 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΜΕ ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Τέτοια συστήματα έχουν χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν σε χώρες της Ε.Ε. όπως η Γαλλία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Δανία. Ο τύπος της κρατικής ενίσχυσης διαφέρει ανά περίπτωση, αλλά η βασική ιδέα είναι να ενισχυθεί η εγχώριος ναυπηγική βιομηχανία ενώ παράλληλα οι όροι να ναυπήγησης να είναι ελκυστικοί για τους αγοραστές και χρηματοδότες.

Οι τελευταίοι προσελκύονται από υψηλότερα επίπεδα χρηματοδότησης, τα οποία γίνονται αποδεκτά από τα χρηματοδοτικά ιδρύματα, με εγγυήσεις από τον κρατικό μηχανισμό.

3.2.4 ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω γεννήθηκε η ιδέα να δημιουργηθεί μια εταιρία η οποία θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα της χρηματοδότησης της ανανέωσης βασισμένη στους κανόνες της αγοράς και όχι στην κρατική ενίσχυση. Η εταιρία ιδρύθηκε το Δεκέμβριο 2005 από τον Δρ. Άλκη Ι. Κορρέ και ονομάστηκε Shortsea Fleet Holdings SA (SFH). Πρόκειται για μια ιδιωτική εταιρία χωρισμένη σε μερίδια κατά τον Companies (Jersey) Law 1991. Έχει όλες τις δυνατότητες ενός φυσικού προσώπου και περιορισμένη ευθύνη κάθε μέλους. Η διάρκεια ζωής της ορίστηκε στα 30 χρόνια, αν και το τελευταίο μπορεί να αλλάξει με απόφαση του ετήσιου γενικού συμβουλίου.

Η εταιρία αυτή θα αντλήσει πόρους από την πώληση μετοχών της σε επενδυτές. Οι μετοχές αυτές θα ασφαλίζονται κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης από την τράπεζα του ναυπηγείου. Μετά το τέλος της ναυπήγησης οι μέτοχοι θα γίνονται ιδιοκτήτες του 51% κάθε σκάφους, μέσω θυγατρικών εταιριών.

Θα δημιουργηθεί έτσι ένας αριθμός θυγατρικών εταιριών, μια για κάθε ένα από τα νέα πλοία. Όλες θα έχουν ξεχωριστό συμβούλιο και λογαριασμούς. Η αντιπροσώπευση στο συμβούλιο αυτό θα εξαρτάται από το ποσοστό ιδιοκτησίας. Όλες οι θυγατρικές θα ανήκουν υποχρεωτικά τουλάχιστον κατά 51% στη μητρική εταιρία, για όσο διάστημα εγγυείται αυτή για την αποπληρωμή των δανείων. Οι υπόλοιπες μετοχές τους θα διατεθούν για πώληση. Θα υπάρχει η δυνατότητα μέτοχοι θυγατρικών να είναι μέτοχοι και στη μητρική

εταιρία και θα έχουν την αντιπροσώπευση στο συμβούλιο της ανάλογα με το ποσοστό ιδιοκτησίας μετοχών της.

Οι νέες κατασκευές θα χρηματοδοτηθούν κατά 80% με τραπεζικό δανεισμό και 20% από πόρους των θυγατρικών εταιριών. Η ελάχιστη συμμετοχή τρίτων σε θυγατρική θα αναλογεί στο 5% του κόστους κατασκευής του αντίστοιχου πλοίου. Η διαφορά - εφόσον υπάρχει λόγω μη διάθεσης μετοχών των θυγατρικών – θα καλύπτεται από τη μητρική. Έτσι π.χ. εάν η συμμετοχή τρίτων ανέλθει στο ελάχιστο όριο 5% τότε το υπόλοιπο 15% θα καλυφθεί από τη μητρική εταιρία. Από το ποσοστό της συμμετοχής θα κρίνεται και το ποσοστό ιδιοκτησίας. Έτσι στο προηγούμενο παράδειγμα το 25% θα ανήκει σε τρίτους και το 75% στη μητρική εταιρία.

Τα πλοία αυτά θα διατεθούν αμέσως μετά την παράδοση από το ναυπηγείο, με συμβόλαιο «γυμνού σκάφους» (bareboat charter) ελάχιστης διάρκειας 2 ετών. Θα παραχωρηθεί προτεραιότητα στους επενδυτές των θυγατρικών εταιριών και στην μάλλον απίθανη περίπτωση που δε βρεθεί αποδεκτός ναυλωτής η μητρική εταιρία θα το παραχωρήσει σε μεγάλη εταιρία διαχείρισης πλοίων. Προφανώς το συμβόλαιο παραχώρησης θα καλύπτει οικονομικά την αποπληρωμή του δανείου και τα έξοδα διαχείρισης της μητρικής εταιρίας.

Οι υπολογισμοί που έχουν γίνει θεωρούν οικονομική ζωή σκάφους τα 25 χρόνια, μετά τα οποία το σκάφος δίνεται για διάλυση που αποδίδει 5% της κατασκευαστικής του αξίας. Τα ίδια τα σκάφη αλλά και τα συμβόλαια παραχώρησης τους θα μπορούν κάθε στιγμή να πουληθούν μετά από απόφαση του συμβουλίου. Στην τελευταία περίπτωση αφού καλυφθούν οι υποχρεώσεις τις εταιρίας τα υπόλοιπα χρήματα μοιράζονται στους μετόχους και η εταιρία διαλύεται.

Η ευθύνη για την αποπληρωμή των δανείων θα βαρύνει τη κάθε θυγατρική ξεχωριστά. Η SFH θα μεσολαβεί στην κάθε παραγγελία για τους όρους συνεργασίας με τα ναυπηγεία και τις τράπεζες ώστε να αντληθούν τα αναγκαία χρήματα και θα είναι εγγυητής για την αποπληρωμή τους από τις θυγατρικές. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι θυγατρικές εταιρίες, είναι εταιρίες περιορισμένης ευθύνης (όπως και η μητρική), οπότε σε περίπτωση αποτυχίας αντιμετώπισης των οικονομικών τους υποχρεώσεων η ευθύνη των μετόχων περιορίζεται στην αξία των μετοχών τους.

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ

Η Ν.Μ.Α. μπορεί να είναι η λύση για όλα τα κοινωνικά και περιβαλλοντολογικά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από τις οδικές μεταφορές, χωρίς να σημαίνει αυτό μεγαλύτερα μεταφορικά έξοδα. Η Ε.Ε. δημιουργεί προϋποθέσεις προς αυτή την κατεύθυνση διευκολύνοντας και τυποποιώντας τις διαδικασίες διέλευσης των φορτίων μέσω Ν.Μ.Α., ανανεώνοντας τις λιμενικές υποδομές και τη συνδέσεις με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και δίνοντας άλλα κίνητρα για την επιλογή αυτού του μέσου από τους ναυλωτές.

Η βασικότερη όμως κίνηση για να παραμείνει η Ν.Μ.Α ανταγωνιστική και ασφαλής στην Ευρώπη και ειδικότερα στη Μεσόγειο, όπου το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο, είναι η αντικατάσταση ενός μεγάλου μέρους του στόλου της. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι έως τώρα είχαν κυρίαρχη θέση στη Μεσόγειο έχουν ένα παραπάνω λόγο να πιέσουν και να βρουν πόρους προς αυτή την κατεύθυνση. Μετά την άρση του cabotage και την είσοδο νέων χωρών με μεγάλο νηολόγιο οι ισορροπίες άλλαξαν και πολλοί πλοιοκτήτες από ολόκληρη την Ευρώπη θα προσπαθήσουν να το εκμεταλλευτούν. Επιπλέον οι νέες νομοθεσίες της Ε.Ε. δεν αφήνουν περιθώρια παραμονής παλαιών σκαφών στον ευρωπαϊκό χώρο, δημιουργώντας άλλο ένα μοχλό πίεσης προς αυτή την κατεύθυνση.

Η δομή της αγοράς Μεσογείου έως σήμερα έδινε μικρά περιθώρια κέρδους στον πλοιοκτήτη αλλά και ασφάλεια, λόγω του cabotage και των ροών/συχνοτήτων των φορτίων. Η αντικατάσταση ενός τόσο μεγάλου αριθμού σκαφών σε μικρό χρονικό διάστημα περιλαμβάνει μεγάλο ρίσκο και πρόσβαση σε μεγάλο κεφάλαιο. Η άρση του cabotage ανοίγει νέες αγορές, αλλά αυξάνει περεταίρω το ρίσκο και μειώνει τα περιθώρια κέρδους λόγω ανταγωνισμού. Συνεπώς οι περισσότεροι σημερινοί πλοιοκτήτες που απασχολούσαν πλοία στην αγορά αυτή, θα αναγκαστούν να αποσυρθούν.

Επιβάλλεται λοιπόν η εκπόνηση σχεδίου για την ανανέωση του στόλου συνολικά από όλους τους φορείς. Αυτό το σχέδιο απαιτεί καινοτόμες ιδέες, συνεργασία των πλοιοκτητών έναντι των χρηματοδοτικών οργανισμών αλλά και σημαντική οικονομική βοήθεια από κρατικούς πόρους ή την Ε.Ε. Μια τέτοια φόρμουλα έχει ήδη σχεδιαστεί και βασίζεται στο σχέδιο που εφάρμοσε η ιταλική κυβέρνηση για την ανανέωση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος. Οι δυσκολίες που συναντά αυτό το σχέδιο είναι πολλές και έχουν επιμέρους αναφερθεί, αλλά όσο προχωρά προς την υλοποίηση θα εμφανίζονται νέα εμπόδια.

Εκτός όμως από την χρηματοδότηση σημαντικές αλλαγές στο τελικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα των νέων κατασκευών θα παίξουν τα ίδια τα πλοία. Δόθηκε μεγάλη έμφαση στα οφέλη αλλά και τα προβλήματα που δημιουργεί η εφαρμογή της μερική τυποποίησης στη ναυπηγική. Τελικά φαίνεται ότι ένα τέτοιο πρόγραμμα θα ωφελησει σε πρώτο βαθμό τον πλοιοκτήτη, αφού θα οδηγήσει σε βελτιστοποίηση των κατασκευών, εξάλειψη των προβλημάτων που παρατηρούνται και μείωση της πιθανότητας σφάλματος που θα οδηγεί σε ατύχημα. Επιπλέον φέρνει τα ναυπηγεία προ των ευθυνών τους, κάτι το οποίο είναι ουσιαστικά ανύπαρκτο σήμερα και έχει οδηγήσει σε γνωστά ατυχήματα που θα

μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί. Σε δεύτερο βαθμό βοηθά στην προγραμματισμό και τυποποίηση της υποδομής, των αποθηκευτικών χώρων και τη διασύνδεση με άλλα μεταφορικά μέσα.

Η παρούσα εργασία κάλυψε τα παραπάνω σχέδια στο βαθμό που επιτρέπουν τα στοιχεία που βρέθηκαν στη διάθεση μου από κρατικούς και ναυτιλιακούς φορείς στην Ελλάδα. Δυστυχώς δεν ήταν δυνατόν να αποκτήσω αντίστοιχα στοιχεία από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες με πλοία στη Μεσόγειο. Έτσι αναλύσεις στόλων άλλων ευρωπαϊκών χωρών που ανταγωνίζονται την Ελλάδα στην Ν.Μ.Α. θα δώσουν μια καλύτερη εικόνα της ακτοπλοΐας και του ανταγωνισμού στη Μεσόγειο σήμερα. Επίσης λόγω της πρόσφατης ένωσης των 10 νέων χωρών στην Ε.Ε. δεν βρήκα στοιχεία ή μελέτες για τα πλοία που τις εξυπηρετούν.

Η εργασία αυτή αφορά εμπορικά φορτηγά πλοία, οπότε δεν περιλαμβάνει μελέτες για τα επιβατηγά-οχηματαγωγά σκάφη που εργάζονται σε νησιωτικές περιοχές όπως η Ελλάδα, στις γραμμές Ηγουμενίτσας-Ιταλίας ή στον Εύξεινο Πόντο. Τελικά όμως όπως έχει αναφερθεί πολλά εμπορεύματα μεταφέρονται μέσω αυτών των πλοίων σε φορτηγά. Άρα για να υπάρχει μια ολοκληρωμένη ποσοτική και ποιοτική εικόνα των ροών στο χώρο της Ε.Ε. και να αναπροσαρμοστούν οι γραμμές για ένα πιο ευέλικτο σχήμα συνδυασμένων μεταφορών θα χρειαστεί μια μελέτη πάνω σε αυτό το θέμα.

Στο οικονομικό τμήμα συμπεριέλαβα κάποιους υπολογισμούς από την ΕΕΜΦΠΕ για το τελικό κόστος της ανανέωσης. Επειδή σίγουρα το ενδιαφέρον γι αυτή θα αυξηθεί όσο προχωράει το σχέδιο θα μπορούσε κάποιος να ασχοληθεί πιο συγκεκριμένα με το τελικό κόστος τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για την Ελλάδα ή Ε.Ε. Αντίστοιχα κάποια εργασία θα μπορούσε να ασχοληθεί με τη πρόβλεψη του μοναδιαίου κόστους μεταφοράς και συνεπώς του απαιτούμενου ναύλου ανάλογα με τη χρηματοδότηση από κρατικούς φορείς για κάποιες γενικές κατηγορίες πλοίων. Έτσι θα είναι ευκολότερο να προχωρήσει η Ε.Ε. σε έγκριση κονδυλίων για την υποστήριξη του σχεδίου.

5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

5.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥΣ

1. **Rail axis Berlin-Verona / Milan-Bologna-Napoli-Messina-Palermo**
 - Nürnberg-München (2006)
 - München – Kufstein (2015)
 - Kufstein-Innsbruck (2009)
 - Brenner Tunnel (2015), cross-border section
 - Verona – Napoli (2007)
 - Milano – Bologna (2006)
 - Rail/road bridge over the Messina Strait (2015)
2. **High Speed Rail Axis Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London**
 - Tunnel under the English Channel - London (2007)
 - Bruxelles/Brussel-Liège-Köln (2007)
 - Bruxelles/Brussel-Rotterdam-Amsterdam (2007 – incl. Rotterdam and Amsterdam TGV stations not foreseen in the initial project)
3. **High Speed Rail Axis of South-West Europe**
 - Lisboa/Porto – Madrid (2011)
 - Madrid-Barcelona (2005)
 - Barcelona-Figueras-Perpignan (2008)
 - Perpignan – Montpellier (2015)
 - Montpellier – Nîmes (2010)
 - Madrid-Vitoria-Irun/Hendaye (2010)
 - Irun/Hendaye – Dax, cross-border section (2010)
 - Dax – Bordeaux (2020)
 - Bordeaux – Tours (2015)
4. **TGV East**
 - Paris-Baudrecourt (2007)
 - Metz-Luxembourg (2007)
 - Saarbrück-Mannheim (2007)
5. **Betuwe Line (2007)**
6. **Rail Axis Lyon – Trieste/ Koper – Ljubljana – Budapest-Ukrainian border**
 - Lyon – St-Jean-de-Maurienne (2015)
 - Mont-Cenis tunnel (2015-2017), cross-border section
 - Bussoleno – Torino (2011)
 - Torino-Venice (2010)
 - Venice – Trieste/ Koper – Divaca (2015)
 - Ljubljana – Budapest (2015)
7. **Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia – Budapest**
 - Via Egnatia (2006)
 - Pathe (2008)
 - Motorway Sofia-Kulata-Greek/Bulgarian border (2010), with Promahon-Kulata as cross-border section
 - Motorway Nadlac – Sibiu – (section towards Bucuresti and Constanta) (2007)

8. **Multimodal axis Portugal/Spain with the rest of Europe**
 - Rail line Coruña-Lisboa-Sines (2010)
 - Rail line Lisboa-Valladolid (2010)
 - Rail line Lisboa-Faro (2004)
 - Motorway Lisboa-Valladolid (2010)
 - Motorway Coruña- Lisboa (2003)
 - Motorway Sevilla- Lisboa (completed-2001)
 - Lisboa new airport (2015)
9. **Rail link Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (2001 – capacity increase decided in 2003, taken into account in project 26)**
10. **Malpensa airport (completed-2001)**
11. **Fixed link Öresund (completed-2000)**
12. **Rail/road axis of the Nordic Triangle**
 - Road and rail projects in Sweden (2010 – some small sections to be completed between 2010 and 2015)
 - Motorway Helsinki-Turku (2010)
 - Rail link Kerava-Lahti (2006)
 - Motorway Helsinki – Vaalimaa (2015)
 - Rail link Helsinki-Vainikkala (Russian border) (2014)
13. **Road link UK/Ireland/Benelux (2010)**
14. **West Coast Main Line (2007)**
15. **Galileo (2008)**
16. **Freight rail line Sines-Madrid-Paris**
 - New trans-pyrenean high capacity rail line (2020)
 - Rail line Sines-Badajoz (2010)
17. **Rail axis Paris – Strasbourg – Stuttgart – Wien – Bratislava**
 - Baudrecourt – Strasbourg – Stuttgart (2015) with the Kehl bridge as cross-border section
 - Stuttgart – Ulm (2012)
 - München – Salzburg (2015), cross-border section
 - Salzburg – Wien (2012)
 - Wien – Bratislava (2010), cross-border section.
18. **Rhin/Meuse-Main-Danube inland waterway route**
 - Rhin – Meuse (2019) with the lock of Lanay as cross-border section
 - Vilshofen – Straubing (2013)
 - Wien – Bratislava (2015) cross-border section
 - Palkovícovo – Mohács (2014)
 - Bottlenecks in Romania and Bulgaria (2011)
19. **High Speed Rail Interoperability of the Iberian Peninsula**
 - Madrid-Andalucía (2010)
 - Nordeste (2010)
 - Madrid-Levante y Mediterráneo (2010)
 - Corredor Norte-Noroeste, including Vigo-Porto (2010)
 - Extremadura (2010)
20. **Rail axis of Fehmarn Belt**
 - Fixed rail/road link Fehmarn Belt (2014)
 - Railway line for access in Denmark from Öresund (2015)
 - Railway line for access in Germany from Hannover (2015)
 - Rail line Hannover-Hamburg/Bremen (2015)
21. **Motorways of the Sea**
 - Projects concerning one of the following motorways of the sea :
 - Motorway of the Baltic Sea (linking the Baltic Sea Member States with the Member States in Central and Western Europe) (2010)
 - Motorway of the sea of western Europe (leading from the Iberian peninsula via the Atlantic Arc to the North Sea and the Irish Sea) (2010)
 - Motorway of the sea of south-east Europe (connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the Eastern Mediterranean to include Cyprus) (2010)
 - Motorway of the sea of south-west Europe (western Mediterranean), connecting Spain, France, Italy and including Malta, and linking with the motorway of the sea of south-east Europe (including towards the Black Sea) (2010)

22. **Rail Axis Athina – Sofia – Budapest – Wien – Praha – Nürnberg /Dresden**
 - Rail line Greek/Bulgarian border-Kulata-Sofia – Vidin/Calafat (2015)
 - Rail line Curtici – Brasov (towards Bucuresti and Constanta) (2010)
 - Rail line Budapest – Wien (2010), cross-border section
 - Rail line Brno – Praha – Nürnberg (2010), with Nürnberg – Praha as cross-border section.
23. **Rail axis Gdansk – Warszawa – Brno/Bratislava-Wien**
 - Rail line Gdansk – Warszawa – Katowice (2015)
 - Rail line Katowice – Brno-Breclav (2010)
 - Line Katowice-Zilina-Nove Misto n.V. (2010)
24. **Rail axis Lyon/Genova – Basel – Duisburg – Rotterdam/Antwerp**
 - Lyon – Mulhouse – Mülheim, with Mulhouse-Mülheim as cross-border section (2018)
 - Genova – Milano/Novara-Swiss border (2013)
 - Basel – Karlsruhe (2015)
 - Frankfurt – Mannheim (2012)
 - Duisburg – Emmerich (2009) (Project 5 – Betuwe line- links Rotterdam to Emmerich)
 - Iron Rhine Rheidt – Antwerp (2010)
25. **Motorway Gdansk – Brno/Bratislava-Wien**
 - Motorway Gdansk – Katowice (2010)
 - Motorway Katowice – Brno/Zilina (2010), cross-border section
 - Motorway Brno – Wien (2009), cross-border section
26. **Rail/road axis Ireland/United Kingdom/Continental Europe**
 - Road/rail corridor linking Dublin with the North (Belfast-Larne) and with the South (Cork) (2010)
 - Road/rail corridor Hull-Liverpool (2015)
 - Rail line Felixstowe – Nuneaton (2011)
 - Rail line Crewe – Holyhead (2008)
 - West Coast Main Line (2007)
27. **« Rail Baltica »: Rail axis Warsaw - Kaunas - Riga – Tallinn**
 - Warsaw - Kaunas (2010)
 - Kaunas - Riga (2014)
 - Riga - Tallinn (2016)
28. **« Eurocaprail »**
 - Rail axis Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)
29. **Ionian/Adriatic intermodal corridor**
 - Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
 - Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Πηγή: Eurostat

5.2 ΦΟΡΤΙΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Η παρακάτω λίστα αφορά τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, ανά χώρες προέλευσης και προορισμού.

ΦΟΡΤΙΟ	ΧΩΡΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ	ΧΩΡΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ
ΑΛΑΤΙ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΓΑΛΛΙΑ,ΤΥΝΗΣΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
ΑΝΘΡΑΚΑΣ/ΚΟΚ	ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ,ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
ΑΡΓΙΛΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ
ΑΣΒΕΣΤΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΒΑΜΒΑΚΙ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ,ΟΥΖΜΕΚΙΣΤΑΝ,ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΓΑΛΛΙΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ, ΤΥΝΗΣΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΒΩΞΙΤΗΣ	ΓΑΛΛΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ	ΡΟΥΜΑΝΙΑ,ΡΩΣΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ	ΧΩΡΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΓΕΩΡΓΙΚΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΤΑΛΙΑ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΛΙΒΑΝΟΣ, ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛ.
ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΕΝΟ ΟΡΥΚΤΟ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ	ΓΕΡΜΑΝΙΑ,ΧΩΡΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΕΣΠΕΡΙΔΟΕΙΔΗ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΣ,ΜΑΡΟΚΟ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.
ΖΑΧΑΡΗ	ΓΑΛΛΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΘΕΠΙΚΟ ΑΜΜΩΝΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΘΕΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΘΕΙΟΥΧΟΣ ΜΟΛΥΒΔΟΣ (ΟΡΥΚΤΟ)	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΚΑΛΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ,ΜΑΡΟΚΟ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	ΑΥΣΤΡΙΑ,ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ,ΙΣΡΑΗΛ, ΟΥΚΡΑΝΙΑ,ΡΟΥΜΑΝΙΑ,ΡΩΣΙΑ,ΤΥΝΗΣΙΑ	ΧΩΡΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΜΑΝΓΚΑΝΙΟ (ΟΡΥΚΤΟ)	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΜΑΡΜΑΡΟ	ΕΛΛΑΔΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΙΣΡΑΗΛ,ΧΩΡΕΣ ΑΦΡΙΚΗΣ και Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΜΕΤΑΛΛΑ SCRAP	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΚΥΠΡΟΣ,ΤΥΝΗΣΙΑ, ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ
ΜΟΛΥΒΔΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΠΡΟΙΟΝΤΑ ΧΑΛΥΒΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΓΑΛΛΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ, ΙΤΑΛΙΑ,ΡΩΣΙΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ,ΛΙΒΑΝΟΣ,ΣΥΡΙΑ
ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΑΛΓΕΡΙΑ,ΓΑΛΛΙΑ,ΛΙΒΥΗ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΣΙΔΗΡΟΠΥΡΙΤΗΣ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΧΩΡΕΣ πρώην Σ.ΕΝΩΣΗΣ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΣΙΔΗΡΟΥΧΟ ΜΑΝΓΚΑΝΙΟ	ΓΑΛΛΙΑ	ΒΕΛΓΙΟ,ΟΛΛΑΝΔΙΑ,ΧΩΡΕΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΣΠΟΡΟΙ	ΓΑΛΛΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ, ΧΩΡΕΣ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΙΤΑΛΙΑ
ΤΣΙΜΕΝΤΟ	ΕΛΛΑΔΑ,ΚΥΠΡΟΣ,ΧΩΡΕΣ πρώην ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΣ και ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛ.	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΣΡΑΗΛ,ΙΤΑΛΙΑ,ΛΙΒΑΝΟΣ, ΧΩΡΕΣ ΑΦΡΙΚΗΣ,Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛ.
ΥΠΕΡΦΩΣΦΟΡΙΚΟ ΑΛΑΣ	ΓΑΛΛΙΑ,ΜΑΡΟΚΟ,ΤΥΝΗΣΙΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ
ΦΩΣΦΟΡΙΚΟ ΑΛΑΣ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ,ΙΣΡΑΗΛ,ΜΑΡΟΚΟ,ΣΥΡΙΑ, ΤΥΝΗΣΙΑ,ΧΩΡΕΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛ.	ΑΥΣΤΡΙΑ,ΓΑΛΛΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ
ΧΑΛΚΟΣ	ΚΥΠΡΟΣ	ΓΑΛΛΙΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ
ΧΡΩΜΙΟ (ΟΡΥΚΤΟ)	ΡΩΣΙΑ,ΤΟΥΡΚΙΑ	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΙΤΑΛΙΑ,ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ
ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΣ	ΑΛΓΕΡΙΑ,ΕΛΛΑΔΑ	ΧΩΡΕΣ Β.ΕΥΡΩΠΗΣ και ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Ι.Μ.Ο. "Code of safe practice for solid bulk cargoes" εκδόσεις 1969,1991 και Cosmos Shipping Πειραιάς, Belnav Inc., F.S.A., Βόλος από Φιλάρετο Χρήστου.

5.3 ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΜΟΝΟΥ ΤΟΙΧΩΜΑΤΟΣ

Απόφαση της Επιτροπής

της 17ης Ιουλίου 2002

για το καθεστώς ενισχύσεων που τέθηκε σε εφαρμογή από την Ιταλία για να μειωθεί ο αριθμός των σκαφών μονού κύτους ηλικίας άνω των 20 ετών στον ιταλικό στόλο δεξαμενόπλοιων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 2437]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/868/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας προηγουμένως δώσει στους ενδιαφερόμενους τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις(1), και λαμβάνοντας υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με την επιστολή αριθ. 542 της 15ης Ιανουαρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2001 με τον κωδικό αριθμό SG(2001)A/787, η Ιταλία κοινοποίησε βάσει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης, το σχέδιο χορήγησης ενισχύσεων σκοπός του οποίου ήταν η επιτάχυνση της διάλυσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, ηλικίας 20 ετών και άνω. Με την επιστολή της 23ης Φεβρουαρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή την ίδια ημέρα, οι ιταλικές αρχές γνωστοποίησαν την πορεία προόδου του

προαναφερόμενου νομοσχεδίου. Η Επιτροπή αποκρίθηκε με την επιστολή της της 6ης Μαρτίου 2001, ζητώντας από την ιταλική κυβέρνηση πρόσθετες πληροφορίες, οι οποίες της χορηγήθηκαν με την επιστολή αριθ. 5786 της 4ης Μαΐου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στην Επιτροπή στις 7 Μαΐου 2001, με τα στοιχεία SG(2001)A/5870. Οι ιταλικές αρχές χορήγησαν στην συνέχεια συμπληρωματικές πληροφορίες, με την επιστολή τους αριθ. 8665, της 5ης Ιουλίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 10 Ιουλίου 2001, με την επιστολή τους της 19ης Ιουλίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 23 Ιουλίου 2001, με την επιστολή τους της 3ης Σεπτεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 4 Σεπτεμβρίου 2001, με την επιστολή τους της 25ης Σεπτεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 9 Οκτωβρίου 2001, [σχετ.: SG(2001)A/11100], με την επιστολή τους της 24ης Οκτωβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε την ίδια ημέρα [σχετ.: SG(2001)A/11814] και, τέλος, με την επιστολή τους της 22ας Νοεμβρίου 2001, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 27 Νοεμβρίου 2001 με τον αριθμό 14632.

(2) Η Επιτροπή κίνησε με την απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2001, η οποία κοινοποιήθηκε στην ιταλική κυβέρνηση, με την επιστολή της 28ης Δεκεμβρίου 2001 [SG(2001) D/293162], τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης, σε συνάρτηση με την επίμαχη ενίσχυση. Η διαδικασία πρωτοκολλήθηκε με τα στοιχεία C 97/2001.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει την τυπική διαδικασία της εξέτασης δημοσίευτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων(2). Η Επιτροπή κάλεσε με την απόφασή της τους ενδιαφερόμενους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σε συνάρτηση με το επίμαχο καθεστώς ενισχύσεων.

(4) Η Ιταλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της στην Επιτροπή με την επιστολή της στις 25ης Ιανουαρίου 2002, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 31 Ιανουαρίου 2002. Στις 3 Μαΐου 2002 διαβιβάστηκε στην Επιτροπή μια άλλη επιστολή, που περιείχε συμπληρωματικές πληροφορίες και δεσμεύσεις.

(5) Εντός της χρονικής προθεσμίας που είχε καθορίσει προς τον σκοπό αυτό η Επιτροπή, υποβλήθηκαν παρατηρήσεις από τους εξής ενδιαφερόμενους: από την Κεντρική Επιτροπή των Εφοπλιστών της Γαλλίας ("Comité Central des Armateurs de France"), με την επιστολή τους της 21ης Μαρτίου 2002, η ένωση σουηδών πλοιοκτητών, με την επιστολή τους της 21ης Μαρτίου 2002, το "Ναυτιλιακό Επιμελητήριο" ("The Chamber of Shipping") με την επιστολή του της 21ης Μαρτίου 2002, ο "Σύνδεσμος Πλοιοκτητών της Νορβηγίας" ("Norges Rederiforbund") με την επιστολή του της 21ης Μαρτίου 2002, το νορβηγικό Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας με την επιστολή του της 22ας Μαρτίου 2002, η "Ένωση Πλοιοκτητών της Δανίας" ("Danmarks Rederiforening") με την επιστολή της της 21ης Μαρτίου και, τέλος, η εταιρεία "Mediterranea di Navigazione" με την επιστολή της της 4ης Μαρτίου 2002. Μετά την εκπνοή της προθεσμίας που είχε ταχθεί στην απόφασή της (22 Μαρτίου 2002), η Επιτροπή έλαβε επιπλέον τις παρατηρήσεις της εταιρείας "Ermewa Maritime" (με την επιστολή της 4ης Απριλίου) και της εταιρείας "Confitarma" (με την επιστολή της 25ης Μαρτίου).

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. Το καθεστώς της ενίσχυσης

(6) Σκοπός του εξεταζόμενου καθεστώτος ενισχύσεων είναι η ενθάρρυνση και η επιτάχυνση της εξάλειψης των σκαφών μονού κύτους στην Ιταλία. Το καθεστώς απευθύνεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι ιδιοκτήτριες δεξαμενόπλοιων που προορίζονται για τη μεταφορά πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων. Το καθεστώς αυτό βασίζεται στα άρθρα 3, 4 και 5 του νόμου αριθ. 51/2001 (Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi), ο οποίος δημοσιεύτηκε στις 7 Μαρτίου 2001 και τέθηκε σε ισχύ την ίδια ημέρα, σκοπός του οποίου είναι ο περιορισμός των συνεπειών που έχουν τα θαλάσσια ατυχήματα που γίνονται με τη συμμετοχή δεξαμενόπλοιων. Οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν ωστόσο τη δέσμευση να μην καταβάλουν καμία ενίσχυση, εάν δεν τους έχει δοθεί προηγουμένως η έγκριση της Επιτροπής.

2.2. Ιστορική αναδρομή

(7) Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika, σκάφους μονού κύτους ηλικίας 25 ετών, το οποίο συνέβη στις 12 Δεκεμβρίου 1999, προκάλεσε την έντονη ανησυχία της κοινής γνώμης όσον αφορά την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, αποδεικνύοντας με δραματικό τρόπο τους πιθανούς κινδύνους για το περιβάλλον και την ασφάλεια που συνεπάγεται η χρήση απαρχαιωμένων και ανεπαρκώς συντηρούμενων σκαφών. Το ατύχημα τόνισε την ανάγκη ενίσχυσης και εναρμόνισης των προτύπων που ισχύουν στα θέματα της θαλάσσιας ασφάλειας και του ελέγχου των σκαφών που ασκείται από το κράτος του λιμένα. Υπό τις περιστάσεις εκείνες, οι ιταλικές αρχές, ακριβώς όπως και η ίδια η Επιτροπή, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι, όπου αυτό είναι αναγκαίο, θα χρειαστεί η θέσπιση πολύ αυστηρότερων προτύπων από τις διεθνείς ρυθμίσεις που ισχύουν ή πρόκειται να ισχύουν στο μέλλον.

(8) Οι ιταλικές αρχές έκριναν ότι ο κυριότερος κίνδυνος πρόκλησης ζημιών στο περιβάλλον εκπορευόταν από τη χρήση των σκαφών για την εξυπηρέτηση των ενδομεταφορών μεταξύ των ιταλικών λιμένων. Την εποχή εκείνη, η κατάσταση που επικρατούσε στην Ιταλία ήταν ιδιαίτερα ανησυχητική, επειδή ποσοστό 54 % του αργού πετρελαίου και των πετρελαϊκών προϊόντων δεν μεταφερόταν με πετρελαιοφόρα διπλού κύτους ή με πετρελαιοφόρα μονού κύτους, τα οποία εκπληρώνουν τα αυστηρότερα πρότυπα(3). Η ανάμειξη της Ιταλίας στο ατύχημα ήταν εξάλλου ιδιαίτερα μεγάλη με βάση το δεδομένο ότι η επιχείρηση εκμετάλλευσης του σκάφους που βυθίστηκε, το οποίο έφερε τη σημαία τρίτης χώρας, ήταν μια ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία, και ότι το πετρελαιοφόρο, αφού προηγουμένως ξεφόρτωσε το φορτίο του στη Δουνκέρκη στη Γαλλία, κατευθυνόταν προς τον ιταλικό λιμένα του Milazzo.

(9) Συνεπεία του ναυαγίου του Erika, το ιταλικό υπουργείο περιβάλλοντος εξήγγειλε δημόσια τη θέσπιση ρυθμίσεων οι οποίες αποσκοπούσαν στην εξάλειψη κάθε σκάφους με μονό κύτος στην πλειοψηφία των ιταλικών λιμένων, αντιγράφοντας τα μέτρα που είχαν τεθεί σε εφαρμογή στον λιμένα της Βενετίας, μετά το ατύχημα που είχε συμβεί τον Δεκέμβριο του 1999. Ο διάλογος ο οποίος εγκαινιάστηκε όσον αφορά με τους τρόπους βελτίωσης της ασφάλειας και το εν λόγω σχέδιο χορήγησης ενισχύσεων, το οποίο

υποβλήθηκε επίσημα ενώπιον του Ιταλικού Κοινοβουλίου, τον Μάρτιο του 2000, επέτρεψε στην ιταλική κυβέρνηση να καταλήξει στην υιοθέτηση λύσεως λιγότερο αυστηρής από την ολική απαγόρευση, η οποία είχε ήδη προκαλέσει διαφωνίες σε διεθνές επίπεδο. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ("IMO") και η Κοινότητα εξέδωσαν παράλληλα νομοθετικές διατάξεις, οι οποίες υπερακόντισαν σε κάποιο βαθμό τα μέτρα που θεσπίστηκαν από τις ιταλικές ρυθμίσεις.

2.3. Συσχετισμός των θεμάτων ασφαλείας και περιβάλλοντος

Η νομοθεσία στα θέματα της ασφάλειας

(10) Η Επιτροπή υπέβαλε τον Μάρτιο του 2000 την πρώτη της ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου(4) και το Δεκέμβριο του 2000 υπέβαλε δεύτερη ανακοίνωση με συμπληρωματική σειρά προτάσεων(5). Στην ανακοίνωσή της του Μαρτίου 2000, η Επιτροπή πρότεινε βραχυπρόθεσμα τη λήψη τριών μέτρων:

- τη διεξαγωγή αυστηρότερων ελέγχων στα πλοία που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες,
- τον αυστηρότερο έλεγχο των νηογνομόνων και
- την προγενέστερη απαγόρευση της χρήσης δεξαμενόπλοιων μονού κύτους στα κοινοτικά ύδατα, σε συνάρτηση με το χρονοδιάγραμμα που είχε παλαιότερα συμφωνηθεί στο πλαίσιο του IMO (ΔΝΟ).

(11) Η τελευταία αυτή πρόταση εκπορευόταν τόσο από τις στατιστικές οι οποίες διαφώτιζαν το υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων που οφείλονταν σε σκάφη μεγάλης ηλικίας, όσο και από την αναγκαιότητα ευθυγράμμισης των προδιαγραφών με τις διατάξεις του American Oil Pollution Act του 1990, ούτως ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο από το έτος 2005 και μετά να αρχίσουν να λειτουργούν στα ευρωπαϊκά ύδατα τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους που θα έχει απαγορευθεί να κυκλοφορούν στα χωρικά ύδατα των Ηνωμένων Πολιτειών.

(12) Αποτελεί συμφέρον της Κοινότητας να θεσπίσει μέτρα, στόχος των οποίων θα είναι να κατοχυρώνεται ότι τα πετρελαιοφόρα που καταπλέουν στους λιμένες και τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών καθώς και τα πετρελαιοφόρα που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας. Με τη θέσπιση των διατάξεων αυτών πρέπει να επιδιωχθεί ο στόχος να μειωθεί ο κίνδυνος της ρύπανσης ο οποίος οφείλεται στην απόρριψη υδρογονανθράκων στα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα από ατυχήματα.

(13) Τον Απρίλιο του 2001 επήλθε τελικά στην συμφωνία στους κόλπους του IMO αναφορικά με το χρονοδιάγραμμα εσπευσμένης εφαρμογής (το οποίο στο εξής καλείται "ο συμβιβασμός του IMO")(6).

(14) Παρά το γεγονός ότι με τον συμβιβασμό του IMO εγκρίνεται η συνέχιση της εκμετάλλευσης σκαφών πιο πρόσφατης κατασκευής τα οποία πληρούν ορισμένες ειδικές

τεχνικές προδιαγραφές μέχρι τη στιγμή της συμπλήρωσης του 25ου έτους από την ημερομηνία της παράδοσής τους, τα κράτη μέλη εξήγγειλαν επισήμως ότι μετά το έτος 2015 δεν πρόκειται να επιτραπεί στα δεξαμενόπλοια μονού κύτους να καταπλέουν στους λιμένες τους.

(15) Συνεπεία αυτού, η Κοινότητα θέσπισε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου(7). Στον κανονισμό καθορίζεται ότι θα αρχίσει να ισχύει την 1η Σεπτεμβρίου 2002 και ότι με αυτόν επιδιώκονται κοινοτικοί στόχοι, όπως η αποτροπή της πρόκλησης σοβαρών βιολογικών και περιβαλλοντικών ζημιών, οι οποίες είναι απόρροια θαλάσσιων ατυχημάτων που γίνονται με τη συμμετοχή σκαφών μεγάλης ηλικίας και ιδίως με τη συμμετοχή των σκαφών εκείνων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα και τα οποία είναι πιθανόν να αποτελέσουν πηγή ρύπανσης.

(16) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 επικυρώνεται η απαγόρευση που επιβάλλεται στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους να καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες και να ασκούν τις δραστηριότητές τους υπό κοινοτική σημαία(8). Ο κανονισμός καλύπτει τρεις κατηγορίες δεξαμενόπλοιων:

- Τα πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 1, που είναι κοινώς γνωστά ως "δεξαμενόπλοια προ-MARPOL"(9). Η σταδιακή απόσυρση των σκαφών προβλέπεται να συντελεστεί μεταξύ του 2003 και του 2007 (χωρίς το CAS, το 2005).

- Πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 2, τα οποία είναι κοινώς γνωστά ως "δεξαμενόπλοια MARPOL"(10). Η σταδιακή απόσυρση των εν λόγω σκαφών από την κυκλοφορία θα γίνει σταδιακά ανάμεσα στο 2003 και το 2015 (χωρίς το CAS, το 2010).

- Πετρελαιοφόρα της κατηγορίας 3, τα πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 5000 τόνων και άνω αλλά μικρότερου του αναφερόμενου για τα δεξαμενόπλοια των κατηγοριών 1 και 2. Η απόσυρση των σκαφών αυτών προβλέπεται να γίνει σταδιακά ανάμεσα στο 2003 και το 2015.

Περιβαλλοντική θεώρηση

(17) Όπως ορίζεται στο άρθρο 6 της συνθήκης, οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων στον τομέα των μεταφορών.

(18) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τίτλο "Ενίσχυση της Ευρω-μεσογειακής συνεργασίας στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας"(11) υπογραμμίζεται η αναγκαιότητα βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών και ιδίως της μεταφοράς πετρελαίου και χημικών προϊόντων και τονίζεται ότι "η ανησυχία αυτή είναι ακόμη προφανέστερη όταν πρόκειται για μια κλειστή θάλασσα με εύθραστη οικολογική ισορροπία, όπως η Μεσόγειος".

2.4. Στόχος του καθεστώτος ενισχύσεων

(19) Στόχος του καθεστώτος των επίμαχων ενισχύσεων είναι η δημιουργία των απαιτούμενων όρων για να καταστούν οι θαλάσσιες μεταφορές σύμφωνες με τις αυστηρότερες προδιαγραφές που ισχύουν στα θέματα της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, προωθώντας τα μέτρα πρόωρης διάλυσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους που φέρουν ιταλική σημαία, τα οποία έχουν υπερβεί όριο ηλικίας 20 ετών, σε σύγκριση με το χρονοδιάγραμμα του IMO όπως αυτό είχε επιβεβαιωθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002. Οι ιταλικές διατάξεις καλύπτουν όλα τα πετρελαιοφόρα που έχουν υπερβεί αυτό το όριο ηλικίας στις 31 Δεκεμβρίου 1999, προκαταλαμβάνοντας αισθητά τις προθεσμίες του χρονοδιαγράμματος που είχε θεσπιστεί από την κοινοτική νομοθεσία. Εξάλλου, προβαίνουν σε εξάλειψη των 26 από τα 67 δεξαμενόπλοια τα οποία, στο σύνολό τους, θα μπορούσαν να υπαχθούν στο ευεργητικό καθεστώς του καθεστώτος ενισχύσεων και τα οποία διαφεύγουν απολύτως τόσο από τις κοινοτικές όσο και τις διεθνείς ρυθμίσεις, που ισχύουν για τη σταδιακή εξάλειψη των πετρελαιοφόρων.

(20) Το καθεστώς ενισχύσεων αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός νόμου, απώτερος σκοπός του οποίου είναι η πρόληψη των θαλάσσιων ατυχημάτων που γίνονται με τη συμμετοχή δεξαμενόπλοιων και ο περιορισμός των συνεπειών των ατυχημάτων που είναι σε θέση να προκαλέσουν σημαντικές ζημιές στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο εν λόγω νόμος επιδιώκει εξάλλου την εντατικοποίηση των ελέγχων αναφορικά με αυτή την μορφή θαλάσσιων μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη την εύθραυστη οικολογική ισορροπία που επικρατεί στη Μεσόγειο. Το καθεστώς χορήγησης κινήτρων έχει ως προφανή στόχο του τη μείωση του αριθμού των παλαιών σκαφών μονού κύτους, τα οποία αποτελούν εκείνη την κατηγορία σκαφών η οποία συνεπάγεται τους μεγαλύτερους κινδύνους πρόκλησης ζημιών για το περιβάλλον στο ιταλικό θαλάσσιο περιβάλλον αλλά και στο περιβάλλον άλλων χωρών. Ο επιδιωκόμενος στόχος από το προαναφερόμενο καθεστώς -ο οποίος έχει μάλιστα επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό- συνίσταται στη μείωση του αριθμού των προαναφερόμενων σκαφών, το κόστος των οποίων είναι γενικά χαμηλό, και ιδίως εκείνων των σκαφών κάτω των 30000 τόνων νεκρού βάρους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές μεταξύ των ιταλικών λιμένων.

(21) Είναι αδιαμφισβήτητο ότι τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους αποτελούν τα σκάφη εκείνα που εμφανίζουν τον υψηλότερο κίνδυνο ρύπανσης σε περίπτωση ναυαγίου και τα οποία επιδεινώνονται σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από τα υπόλοιπα, λόγω της μεγάλης τους ηλικίας. Η πρόθεση των ιταλικών αρχών να επιταχύνουν τη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους συμβάλλει στην επίτευξη του αντικειμενικού στόχου να καταστούν τα χωρικά ύδατα της Κοινότητας περισσότερο ασφαλή.

(22) Ο ιταλικός νόμος αριθ. 51/2001 αποτελεί αναπόσπαστο μέρος συνολικής δέσμης μέτρων, στόχος των οποίων είναι η βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πράγματι, εκτός από τη διάλυση των απαρχαιωμένων σκαφών, ο ίδιος αυτός νόμος προβλέπει τη θέσπιση μεταγενέστερων μέτρων, για την ενίσχυση της ασφάλειας. Τα μέτρα αυτά αφορούν τον έλεγχο των θαλάσσιων μεταφορών, με στόχο την επίτευξη συμφωνίας για την χρήση του συστήματος VTS ("vessel traffic services" -

"υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων" - "ΥΕΚΠ") και την ανάθεση στον Υπουργό Μεταφορών και Ναυτιλίας εξουσιών στα θέματα της επιβολής της ενδεχόμενης απαγόρευσης διέλευσης ή παραμονής στα χωρικά ύδατα εμπορικών σκαφών, που αποτελούν κινδύνους για την ασφάλεια της ναυτιλίας και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναφορικά με το σημείο αυτό οφείλει να προστεθεί ότι την 1η Ιουνίου 2001, η ιταλική κυβέρνηση και οι βιομηχανικές και περιβαλλοντικές ενώσεις υπέγραψαν σχετική συμφωνία όσον αφορά την εκούσια αποχή από τη χρήση δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

2.5. Πόροι του προϋπολογισμού

(23) Οι ιταλικές αρχές έχουν προβλέψει τη διάθεση ανώτατου ποσού 5,16 εκατομμυρίων ευρώ (ίσου με 10000 εκατομμύρια ιταλικές λίρες) επί μια δεκαπενταετία, πράγμα που ισοδυναμεί με την διάθεση συνολικού προϋπολογισμού 77,4 εκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένων των τόκων.

(24) Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα εισπράξουν ενίσχυση 129,11 ευρώ(12) (250000 ιταλικές λίρες) για κάθε τόνο νεκρού βάρους(13), με ανώτατο όριο τους 30000 τόνους ανά σκάφος. Η ανώτατη πιθανή ενίσχυση ανά σκάφος ανέρχεται λοιπόν στο ποσό των 3873427 ευρώ (7500 εκατομμύρια ιταλικές λίρες). Το μέγιστο επίπεδο της ενίσχυσης από την οποία επιτρέπεται να επωφεληθεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση εξαρτάται από τον αριθμό σκαφών ιδιοκτησίας της τα οποία πληρούν τα κριτήρια επιλεξιμότητας.

(25) Η ευθύνη για τη διαχείριση των ενισχύσεων ανατίθεται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή δανείων που χορηγούνται από ιταλικούς ή ευρωπαϊκούς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς, οι οποίοι καταβάλλουν απευθείας τα αντίστοιχα ποσά στους ευεργετούμενους αποδέκτες. Έπειτα από τη χορήγηση της ενίσχυσης οι αποδέκτες δεν υπέχουν καμία υποχρέωση έναντι των τραπεζών, εφόσον η απόσβεση των συναπτόμενων δανείων επιβαρύνει το γενικό προϋπολογισμό του κράτους(14).

2.6. Χρονική διάρκεια

(26) Οι εργασίες διάλυσης των σχετικών σκαφών πρέπει να εγκαινιαστούν κατά το χρονικό διάστημα που περιλαμβάνεται μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2000 και της 31ης Δεκεμβρίου 2002 και πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί μέσα στους επόμενους έξι μήνες.

(27) Η ενίσχυση είναι καταβλητέα από το 2001 και μετά. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επωφελούνται άμεσα, ευθύς μόλις έχει ολοκληρωθεί η διάλυση και έχει περατωθεί η διοικητική διαδικασία έγκρισης της σύναψης του δανείου. Στη συνέχεια, η υποκατάσταση του κράτους στις μεμονωμένες συμβάσεις δανειοδότησης γίνεται ακριβώς με τον τρόπο που περιγράφηκε προηγουμένως. Με βάση την επιβεβαίωση που χορηγείται από τις ιταλικές αρχές, η κυβέρνηση δεν έχει τη στιγμή αυτή αναλάβει καμία ευθύνη σε συνάρτηση με τα επίμαχα δάνεια, συμμορφούμενη με τη δέσμευση που ανέλαβε έναντι της Επιτροπής, να ανασταλεί κάθε σχετική πληρωμή.

2.7. Ευεργετούμενοι αποδέκτες

(28) Το εξεταζόμενο καθεστώς ενισχύσεων απευθύνεται μόνο σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είναι ιδιοκτήτριες δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου ή πετρελαϊκών ή χημικών προϊόντων και το νεκρό βάρος των οποίων δεν υπερβαίνει τους 1000 τόνους. Τα εν λόγω σκάφη πρέπει να έχουν καταστεί ιδιοκτησία της εταιρείας και να είναι εγγεγραμμένα στα ιταλικά νηολόγια πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου 2000(15) Πρέπει εξάλλου να πρόκειται για σκάφη τα οποία ήταν ήδη σε υπηρεσία επί χρονικό διάστημα ανώτερο της εικοσαετίας, στις 31 Δεκεμβρίου 1999, και τα οποία έχουν πωληθεί για το σκοπό της διάλυσης ή η διάλυση των οποίων έχει γίνει για δικό τους λογαριασμό ή η διάλυση των οποίων συντελείται τηρώντας ορισμένες προθεσμίες.

(29) Στα τέλη του 1999 και στις αρχές του 2000, σύντομα μετά το ναυάγιο του Erika, οι ιταλικές αρχές είχαν καταγράψει, από κοινού με τη βιομηχανία, 72 σκάφη τα οποία ανήκαν σε 35 ναυτιλιακές εταιρείες, τα οποία θα μπορούσαν να έχουν υπαχθεί στο καθεστώς των ενισχύσεων ευθύς μόλις είχε ολοκληρωθεί η διάλυσή τους, με βάση τους όρους που καθορίζονται για την ενέργεια αυτή. Τα σκάφη αυτά μπορούσαν να υπαχθούν στις εξής κατηγορίες, με κριτήριο την ηλικία τους και το νεκρό βάρος τους σε τόνους:

>ΘΕΣΗ ΠΙΝΑΚΑ<

(30) Από τον αριθμό των 72 δεξαμενόπλοιων που είχε αρχικά εντοπισθεί ότι μπορούσαν να αποτελέσουν τους πιθανούς αποδέκτες των ενισχύσεων, τα 59 ήταν εγγεγραμμένα στο ιταλικά εθνικά νηολόγια και πραγματοποιούσαν ενδομεταφορές (ο αριθμός τους αντιπροσώπευε ποσοστό 51 % επί του συνόλου των 115 δεξαμενόπλοιων που ήταν εγγεγραμμένα στα ιταλικά εθνικά νηολόγια). Είκοσι από τα πετρελαιοφόρα που είχε εντοπιστεί ότι μπορούσαν να αποτελέσουν πιθανούς αποδέκτες της ενίσχυσης ήταν εγγεγραμμένα στα ιταλικά εθνικά νηολόγια και πραγματοποιούσαν κυρίως διεθνείς μεταφορές με τους ιταλικούς λιμένες, έστω και εάν ορισμένα από αυτά εκτελούσαν επίσης ενδομεταφορές. Τα εν λόγω σκάφη αντιπροσώπευαν ποσοστό χαμηλότερο από 7 % του στόλου των ιταλικών δεξαμενόπλοιων (που αριθμεί 205 μονάδες) και μόνο ποσοστό 1 % του στόλου των κοινοτικών δεξαμενόπλοιων (1211 μονάδες).

(31) Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές για το έτος 2002, 28 από αυτά τα δεξαμενόπλοια είχαν ήδη διαλυθεί, στις 30 Μαρτίου 2002(16), πράγμα που είχε ως αποτέλεσμα να εξαλειφθεί από την αγορά σχεδόν το ήμισυ των μονάδων υψηλού κινδύνου. Τη στιγμή αυτή είναι στη φάση της διάλυσης δύο άλλα δεξαμενόπλοια. Στο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε πωλήθηκαν πέντε άλλα δεξαμενόπλοια, τα οποία εξ αιτίας αυτού δεν είναι δυνατόν να υπαχθούν στο ευεργετικό καθεστώς της ενίσχυσης. Οι εργασίες για τη διάλυση των υπόλοιπων 37 σκαφών έχουν καθυστερήσει, λόγω της νομικής αβεβαιότητας που περιβάλλει το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων και όσο εκκρεμεί η λήψη της σχετικής απόφασης της Επιτροπής έπειτα από την αξιολόγηση της ίδιας της ενίσχυσης.

(32) Δεν προβλέπεται η συγκεκριμένη υποχρέωση της φυσικής διάλυσης του σκάφους σε κάποιο συγκεκριμένο ναυπηγείο.

2.8. Προσδοκώμενα αποτελέσματα της ενίσχυσης

(33) Τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους ηλικίας άνω των 20 ετών θα αποσυρθούν ή έχουν ήδη αποσυρθεί από την ιταλική αγορά ενδομεταφορών προκαταβολικά, σε συνάρτηση με τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται να γίνει η σχετική απόσυρση βάσει των αντίστοιχων ρυθμίσεων του IMO και της κοινοτικής νομοθεσίας. Τουλάχιστον 28 δεξαμενόπλοια έχουν ήδη αποσυρθεί προς διάλυση, περιορίζοντας έτσι αποτελεσματικά τους περιβαλλοντικούς κινδύνους και αυξάνοντας την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, ενώ η διάλυση των υπολοίπων προβλέπεται να γίνει σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οφείλει να σημειωθεί ότι από τα προαναφερθέντα 67 δεξαμενόπλοια, κατά την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2003, μόλις 14 θα πρέπει να αποσυρθούν από την κυκλοφορία, βάσει των αντίστοιχων κανόνων του IMO και της κοινοτικής νομοθεσίας. Εικοσιένα δεξαμενόπλοια είχαν ήδη διαλυθεί, πριν η Επιτροπή αποφασίσει να κινήσει την τυπική διαδικασία της εξέτασης (τον Δεκέμβριο του 2001), προκαλώντας τη σχεδόν ολοσχερή αναστολή των ενεργειών.

(34) Η συντριπτική πλειοψηφία των υπόλοιπων 37 επιλέξιμων δεξαμενόπλοιων εμφανίζει νεκρό βάρος κατώτερο των 10000 τόνων. Για παραπάνω από το ήμισυ των σκαφών της κατηγορίας αυτής, δεν επιβάλλεται καμία υποχρέωση απόσυρσης από την αγορά, πριν από το έτος 2015. Η κατάσταση αυτή είναι απόρροια του γεγονότος ότι με το καθεστώς ενισχύσεων ευνοείται η εξάλειψη δεξαμενόπλοιων μικρών διαστάσεων, με νεκρό βάρος κατώτερο των 5000 τόνων, η εκμετάλλευση των οποίων δεν γίνεται με βάση οποιεσδήποτε διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας, ενώ δεν βασίζεται επίσης σε καμία άλλη από τις διεθνείς νομικές συμφωνίες που μνημονεύθηκαν προηγουμένως.

2.9. Ακολουθητέα διαδικασία, επιλέξιμο κόστος, ένταση της ενίσχυσης και υπόλοιποι όροι

(35) Προορισμός των προβλεπόμενων ενισχύσεων είναι να αντισταθμίσουν την απώλεια των οικονομικών οφελειμάτων που υφίσταται κάποια ναυτιλιακή εταιρεία, λόγω της πρόωρης απόσυρσης κάποιου σκάφους ιδιοκτησίας της. Καθώς αντικειμενικός σκοπός του νόμου είναι η μείωση των κινδύνων που συνεπάγεται η μεταφορά ρυπογόνων και επικίνδυνων εμπορευμάτων με τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους, το ποσό της ενίσχυσης είναι ευθέως ανάλογο προς το νεκρό βάρος σε τόνους που αντιπροσωπεύει η ικανότητα μεταφοράς φορτίου του σκάφους. Όπως ισχυρίζονται οι ιταλικές αρχές, με τον τρόπο αυτό καθιερώνεται ο δεσμός μεταξύ της έντασης της ενίσχυσης και της αποφυγής μεταφοράς ενός συγκεκριμένου όγκου προϊόντων υψηλού κινδύνου από δεξαμενόπλοια μονού κύτους (και των συνακόλουθων πιθανών κινδύνων). Κατά τους ισχυρισμούς των αρχών αυτών, πάντοτε, η ενίσχυση πρέπει να είναι επαρκώς υψηλή, ούτως ώστε να αποθαρρύνεται η αναζήτηση πιθανών εναλλακτικών πηγών εσόδων από την πώληση του σκάφους σε άλλες αγορές τόσο σε ενδοκοινοτικό, όσο και σε εξωκοινοτικό επίπεδο. Όπως είναι εύλογο, τα προαναφερόμενα ιταλικά πρότυπα επιμένουν στο θέμα της οριστικής παύσης κάθε μεταφορικής δραστηριότητας για το συγκεκριμένο σκάφος που αφορά η ενέργεια της απόσυρσης, με αποτέλεσμα να μην παρέχεται καμιά άλλη δυνατότητα αποφυγής της υποχρέωσης αυτής.

Υπολογισμός της ενίσχυσης

(36) Το ποσό της ενίσχυσης έχει υπολογιστεί κατά τρόπο ώστε να συμβαδίζει με τα οικονομικά ευεργήματα που προκύπτουν μέσα σε χρονικό διάστημα ενός έτους για ένα δεξαμενόπλοιο μονού κύτους που συμμορφώνεται με τα κριτήρια επιλεξιμότητας(17). Όπως αναφέρεται στις υπόλοιπες πληροφορίες που διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές, υπάρχει επίσης η πρόθεση να συσχετισθεί η ενίσχυση με το κόστος της πιθανόν αποφευχθείσας ζημίας. Για παράδειγμα, ένα δεξαμενόπλοιο μονού κύτους νεκρού βάρους ίσου ή ανώτερου των 30000 τόνων και ηλικίας μεταξύ 25 και 28 ετών θα μπορούσε να αποφέρει ναύλο 17765 ευρώ(18) (15500 USD) ημερησίως, με βάση την υποθετική παραδοχή της εκμετάλλευσής του επί περίπου 330 ημέρες τον χρόνο. Το κόστος, το οποίο πάνω από όλα αντιπροσωπεύει τα έξοδα για το πλήρωμα, για τη συντήρηση και τις επισκευές, για τα καύσιμα και για τις υπόλοιπες δευτερεύουσες δαπάνες, όπως η ασφάλεια (καθώς θεωρείται ότι το σκάφος έχει ολοσχερώς αποσβεστεί) εκτιμάται τη στιγμή αυτή σε περίπου 5157 euro 4500 USD) ημερησίως, επί 365 ημέρες το χρόνο. Τα αριθμητικά δεδομένα έχουν επομένως ως εξής:

- Έσοδα: 17765 ευρώ x 330 ημέρες = 5862450 ευρώ

- Έξοδα: 5157 euro x 365 ημέρες = 1882305 ευρώ

Το ετήσιο κέρδος ανέρχεται επομένως σε περίπου 3980145 ευρώ, δηλαδή αντιστοιχεί σε 7706 εκατομμύρια ιταλικές λίρες(19). Θεωρητικά, η μέγιστη ενίσχυση που είναι δυνατό να εισπραχθεί για κάποιο σκάφος ανέρχεται στο ποσό των 3873427 ευρώ (7500 ιταλικές λίρες) ποσό το οποίο στην ουσία είναι δυνατό να χορηγηθεί σε περίπου 20 σκάφη.

(37) Όπως ανέφεραν οι ιταλικές αρχές, ο υπολογισμός γίνεται ανά τόνο νεκρού βάρους και δεν βασίζεται σε κάποια μεταβλητή κλίμακα σε συνάρτηση με την ηλικία του σκάφους, εφόσον η ηλικία δεν αποτελεί το μοναδικό κριτήριο για τον προσδιορισμό της ασφάλειας του σκάφους ή για την εκτίμηση της συμμόρφωσής του με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις. Όπως διατείνονται οι ιταλικές αρχές, εξίσου μεγάλη σπουδαιότητα έχουν κριτήρια όπως η τυπολογία του σκάφους, τα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά του και το επίπεδο συντήρησής του.

(38) Το ποσό της ενίσχυσης που υπολογίζεται με τον προαναφερόμενο τρόπο δεν αποτελεί αντικείμενο οποιασδήποτε προτιμσιακής φορολογικής μεταχείρισης.

Εφαρμοστέοι όροι που διέπουν τη διάλυση του σκάφους

(39) Οι ναυτιλιακές εταιρείες τα σκάφη των οποίων εντοπίζεται ότι αποτελούν τους πιθανούς αποδέκτες των καταβαλλόμενων ενισχύσεων πρέπει να υποβάλλουν σχετική αίτηση στο Υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας εντός προθεσμίας τριών μηνών, από την ημερομηνία της έναρξης των εργασιών διάλυσης, υπό την ποινή της απόρριψης. Στην αίτηση πρέπει να αναφέρονται τα συγκεκριμένα στοιχεία εξατομίκευσης του σκάφους, τα έγγραφα με τα οποία βεβαιώνονται οι τίτλοι ιδιοκτησίας και τα έγγραφα που αφορούν τη διάλυση (ενδεχόμενη σύμβαση πώλησης με σκοπό τη διάλυση ή η σύμβαση διάλυσης για

ίδιο λογαριασμό και το πιστοποιητικό του αρμόδιου λιμεναρχείου ή προξενείου που εγκρίνουν τη διάλυση).

(40) Για να γίνει η οριστική πληρωμή της καταβαλλόμενης ενίσχυσης, οι εταιρείες οφείλουν να υποβάλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Ναυτιλίας, εντός χρονικής προθεσμίας έξι μηνών από την ημερομηνία της έναρξης των εργασιών διάλυσης, σχετικό πιστοποιητικό του αρμόδιου λιμεναρχείου ή προξενείου, το οποίο βεβαιώνει τις ημερομηνίες έναρξης και ολοκλήρωσης των εν λόγω εργασιών. Σε ό,τι αφορά τις πρωτοβουλίες οι οποίες εγκαινιάστηκαν πριν από τη στιγμή της έναρξης ισχύος του νόμου, η χρονική προθεσμία των έξι μηνών υπολογίζεται από την ημερομηνία της έναρξης ισχύος.

Επικουρικές υποχρεώσεις

(41) Έπειτα από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, απαγορεύεται στις ευεργετούμενες εταιρείες να χρησιμοποιήσουν τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους ηλικίας άνω των 20 ετών για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων ενδομεταφοράς σε εθνική κλίμακα, με μόνη εξαίρεση τα σκάφη που φέρουν την ιταλική σημαία τα οποία αποτελούσαν ήδη δική τους ιδιοκτησία ή τα οποία διαχειρίζονταν από τις επιχειρήσεις αυτές (άρθρο 4 παράγραφος 1 του νόμου αριθ. 51/2001). Η αθέτηση της ρύθμισης αυτής συνεπάγεται την επιστροφή της συγκεκριμένης ενίσχυσης, προσαυξημένης κατά τους τόκους και τα πρόστιμα.

(42) Μια άλλη υποχρέωση η οποία επιβάλλεται από το νόμο αριθ. 51/2001 αφορά την απαγόρευση να συνεχίζονται ακόμα οι εγγραφές στα ιταλικά νηολόγια των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους που είναι σε θέση να μεταφέρουν αργό πετρέλαιο ή πετρελαϊκά ή χημικά προϊόντα ηλικίας άνω των 20 ετών, από τη στιγμή της έναρξης ισχύος των άρθρων 3, 4 και 5 του νόμου.

(43) Η χορήγηση της συγκεκριμένης ενίσχυσης υπόκειται επίσης στον όρο της τήρησης ορισμένων διατάξεων αναφορικά με τις μελλοντικές επενδύσεις. Όπως προβλέπεται στο καθεστώς ενισχύσεων, οι ευεργετούμενες επιχειρήσεις υποχρεούνται να επενδύσουν προς στήριξη των δικών τους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ποσό ίσο με την πριμοδότηση για την διάλυση του συγκεκριμένου σκάφους. Η επένδυση αυτή πρέπει να έχει γίνει μέσα σε χρονική προθεσμία 18 μηνών από τη στιγμή της συμπλήρωσης της μιας των δύο ακόλουθων ημερομηνιών: της ολοκλήρωσης της διάλυσης ή της έναρξης ισχύος των συγκεκριμένων συναφών άρθρων του νόμου αριθ. 51/2001. Η ενίσχυση που χορηγείται για τη διάλυση δεν συσχετίζεται ωστόσο με την προαναφερόμενη νέα επένδυση, στο βαθμό που περιορίζεται στην κάλυψη της απώλειας εισπράξεων που έχει υποστεί η ευεργετούμενη επιχείρηση κατά το χρονικό διάστημα κατά το οποίο προβλεπόταν να έχει συνεχιστεί η εκμετάλλευση του διαλυόμενου σκάφους.

(44) Οι προαναφερόμενες διατάξεις του νομοθετικού κειμένου με τη μορφή που αυτό είχε αρχικά κοινοποιηθεί περιόριζαν ήδη - έστω και εάν δεν λαμβάνονταν υπόψη οι μονάδες που είχαν πραγματικά διαλυθεί - την μελλοντική χρήση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους ηλικίας άνω των 20 ετών, από την πλευρά των επωφελούμενων επιχειρήσεων. Παρόλα αυτά, με βάση το κείμενο που είχε αρχικά κοινοποιηθεί παρέμεινε ανοικτή η δυνατότητα

απόκτησης δεξαμενόπλοιων μονού κύτους ηλικίας κάτω των 20 ετών, υπό τη μορφή του δυναμικού υποκατάστασης. Κατά τη διάρκεια της τρέχουσας διαδικασίας ωστόσο, οι ιταλικές αρχές πρότειναν να αναλάβουν τη δέσμευση να τηρήσουν ένα συμπληρωματικό όρο, να μην αποδεχθούν δηλαδή το μεταφορικό δυναμικό υποκατάστασης που αντιπροσώπευαν τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους, οποιαδήποτε και αν ήταν η ηλικία τους. Με άλλα λόγια δηλαδή, οι ιταλικές αρχές είχαν την πρόθεση να επιβάλουν τον όρο το μεταφορικό δυναμικό υποκατάστασης το οποίο θα αγοραζόταν ενδεχομένως από τις επωφελούμενες επιχειρήσεις των ενισχύσεων να αποτελείται αποκλειστικά και μόνο από σκάφη διπλού κύτους. Εξάλλου, όπως επιβεβαιώσαν οι ιταλικές αρχές, οι επενδύσεις προς στήριξη της οικονομικής δραστηριότητας των ευεργετούμενων επιχειρήσεων - όπως προβλεπόταν από το νόμο - θα μπορούσαν επίσης να αφιερωθούν σε μέτρα ειδικής κατάρτισης καθώς και προς στήριξη κάθε άλλου στοιχείου ή σχεδίου που αφορούσε τα περιουσιακά στοιχεία, το οποίο εντασσόταν στον αντικειμενικό αυτό στόχο. Η αθέτηση των προαναφερόμενων όρων συνεπάγεται την κατάπτωση της ενίσχυσης και την επιστροφή της, προσ αυξημένη κατά τους προβλεπόμενους τόκους και πρόστιμα.

(45) Οι εν λόγω όροι που συνοδεύουν τη χορήγηση της ενίσχυσης αντικατοπτρίζουν τη συμβιβαστική λύση που συνομολογήθηκε ανάμεσα στις ιταλικές αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, σύντομα μετά το ναυάγιο του σκάφους Erika.

(46) Οι επωφελούμενες επιχειρήσεις υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στις εθνικές αρχές τις συγκεκριμένες λεπτομέρειες της επανεπένδυσής τους. Οι ιταλικές αρχές επιφυλάσσουν εξάλλου στον εαυτό τους το δικαίωμα, προβαίνοντας στις ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις, να ασκήσουν τον απαιτούμενο διοικητικό έλεγχο για να διασφαλιστεί ότι οι επωφελούμενες επιχειρήσεις θα τηρήσουν τους προαναφερθέντες όρους.

2.10. Ανάλυση της αγοράς

(47) Ο ιταλικός στόλος δεξαμενόπλοιων (205 σκάφη συνολικού εκτοπίσματος 3715073 τόνων νεκρού βάρους, δηλαδή ποσοστό 9,2 % των δεξαμενόπλοιων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών μελών (όπως αυτό ορίζεται στο παράρτημα των "κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών(20), οι οποίες στη συνέχεια καλούνται "οι συναφείς κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές") αντιπροσωπεύουν ποσοστό 5 % του κοινοτικού στόλου πετρελαιοφόρων μεταφοράς αργού πετρελαίου, το 30 % του κοινοτικού στόλου δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων και το 20 % του κοινοτικού στόλου των σκαφών μεταφοράς χημικών προϊόντων(21). Ο κοινοτικός στόλος δεξαμενόπλοιων αντιπροσωπεύει ποσοστό περίπου 13 % του παγκόσμιου στόλου.

(48) Όπως προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία για το έτος 1999 (τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία), ποσότητα 30, 1 έως 31 εκατομμυρίων τόνων πετροχημικών προϊόντων που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο των ενδομεταφορών στην Ιταλία είχε μεταφερθεί από σκάφη που έφεραν την ιταλική σημαία. Τα στοιχεία αυτά αντιπροσωπεύουν ποσοστό 97 % μιας αγοράς που ο κανονισμός (ΕΟΧ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές -

καμποτάζ)(22) άνοιξε στον ανταγωνισμό, από την 1η Ιανουαρίου 1997. Εξάλλου, με το εν λόγω καθεστώς υπάγονται επίσης ορισμένα δεξαμενόπλοια που είναι εγγεγραμμένα στα ιταλικά νηολόγια και τα οποία ασκούν τις δραστηριότητές τους στις διεθνείς αγορές, αλλά τα οποία καταπλέουν στους ιταλικούς λιμένες στις ευεργετικές ρυθμίσεις. Πρόκειται για δραστηριότητα η οποία είναι αδιαμφισβήτητα εκτεθειμένη εδώ και πολύ καιρό στον ευρωπαϊκό και παγκόσμιο ανταγωνισμό.

3. Η ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

3.1. Οι λόγοι που εξώθησαν στην κίνηση της διαδικασίας

(49) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία του πρώην άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης και να ζητήσει διευκρινίσεις από τις ιταλικές αρχές είναι απόρροια της αρχικής εξέτασης του καθεστώτος που καθιερώθηκε από τον νόμο αριθ. 51/2001. Πράγματι, ο ίδιος ο νόμος δεν διευκρινίζει το είδος του σχεδίου, τα μέτρα κατάρτισης ή τα περιουσιακά στοιχεία του ενεργητικού στα οποία οφείλει ο αποδέκτης της ενίσχυσης να προβεί σε επενδύσεις (πάντοτε υπό τον όρο ότι αυτό συμβιβάζεται με τις ίδιες τις δραστηριότητες της επιχείρησης).

(50) Όπως προέκυψε, εξάλλου, τα σκάφη που ασκούν δραστηριότητες στην εν λόγω αγορά, η οποία πρόσφατα ανοίχτηκε στον ανταγωνισμό, αποτελούσαν σε ποσοστό 97 % δεξαμενόπλοια με ιταλική σημαία, γεγονός που προκάλεσε κάποια αμηχανία.

(51) Η Επιτροπή διατηρούσε εξάλλου ορισμένες αμφιβολίες σε συνάρτηση με τις ακόλουθες πτυχές:

- το γεγονός ότι η ενίσχυση περιοριζόταν στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ηλικίας τουλάχιστον 20 ετών,
- η δυνατότητα για τους αποδέκτες να αποκτήσουν δεξαμενόπλοια μονού κύτους, υπό τη μορφή των υποκατάστατων σκαφών, υπό τον όρο ότι θα ήταν ηλικίας μικρότερης των 20 ετών,
- την έλλειψη σαφήνειας αναφορικά με την κατηγορία των επενδύσεων στις οποίες αναμενόταν ότι θα προβούν οι ευεργετούμενοι.

(52) Για το λόγο αυτό ζητήθηκε από τις ιταλικές αρχές να χορηγήσουν όλα τα απαιτούμενα ενημερωτικά στοιχεία για να δοθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να αξιολογήσει τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα του καθεστώτος με τη συνθήκη. Όπως πάντως αναγνώρισε η Επιτροπή (βλέπε στα σημεία 65, 66 και 67), οι επιδιωκόμενοι από το προαναφερόμενο καθεστώς ενισχύσεων στόχοι συμβάδιζαν με τους αντίστοιχους στόχους της πολιτικής της Κοινότητας στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών και αποτελούσαν χαρακτηριστική αντανάκλαση των σημαντικών κατευθυντήριων γραμμών της κοινοτικής πολιτικής, στόχος των οποίων είναι η επίτευξη υψηλότερου επιπέδου ασφαλείας για την θαλάσσια ναυτιλία.

3.2. Παρατηρήσεις από τρίτους ενδιαφερόμενους

(53) Στα σημεία 53 έως 58 αναλύονται τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι "Mediterranea di Navigazione", "Danmarks Rederiforening", το νορβηγικό Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας ή το "Norges Rederiforbund", το "Chamber of Shipping", η Ένωση Σουηδών Εφοπλιστών, η "Comité Central des Armateurs de France" και η επιχείρηση "Ermewa Maritime".

Το ιταλικό καθεστώς δεν φαίνεται να πληροί τους απαιτούμενους όρους για να υπαχθεί σε κάποια από τις ευεργετικές παρεκκλίσεις που θεσπίζονται από τη συνθήκη ή από τις κοινοτικές κανονιστικές ρυθμίσεις για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται για τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος. Από τη σκοπιά της πολιτικής που εφαρμόζεται στα θέματα των κρατικών ενισχύσεων, συνιστά άμεση καθαρή επιδότηση υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι ιδιοκτήτριες σκαφών που φέρουν τη σημαία μόνο ενός κράτους μέλους. Ούτε στη συνθήκη, αλλά ούτε και στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές που ισχύουν για τα θέματα των κρατικών ενισχύσεων δεν θεωρούνται αποδεκτές οι άμεσες καθαρές επιδοτήσεις, με εξαίρεση ορισμένες απόλυτα περιορισμένες περιπτώσεις, οι οποίες αναφέρονται στην οριστική αναδιάρθρωση κάποιας εταιρείας ή τη συμμετοχή κάποιας επιχείρησης σε ένα σημαντικό σχέδιο κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Στην αγορά των πετρελαιοφόρων, όμως, αντιστρόφως, παρατηρείται το φαινόμενο του πλεονάζοντος μεταφορικού δυναμικού και το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων θα μπορούσε να έχει ως τελικό αποτέλεσμα την ενθάρρυνση της ναυπήγησης νέων σκαφών, με κίνδυνο να προκληθεί περαιτέρω διόγκωση της προσφοράς.

(54) Εξάλλου, το ιταλικό καθεστώς προκαλεί τη νόθευση του ανταγωνισμού στο επίπεδο των ευρωπαϊκών και διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, εφόσον οι ευεργετούμενοι αποδέκτες του θα είναι σε θέση να αποκτήσουν νέα σκάφη σε τιμή κατά 12 έως 15 % χαμηλότερη από την αντίστοιχη τιμή που καταβάλλουν οι ανταγωνιστές τους. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη εξαγγείλει την πρόθεσή τους να ανανεώσουν, χωρίς να προσφύγουν σε κρατικές επιδοτήσεις, τον στόλο των δεξαμενόπλοιών τους, για να καταστεί αυτός σύμφωνος με τα νέα διεθνή και ευρωπαϊκά πρότυπα ασφαλείας. Λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο του υπολογισμού της, η ενίσχυση θα μπορούσε επίσης να αποβεί προς όφελος εκείνων των σκαφών που δεν χρησιμοποιούνται συνήθως για τις ενδομεταφορές (εκτοπίσματος 30000 τόνων νεκρού βάρους και άνω) και, αντιστρόφως, των σκαφών εκείνων που χρησιμοποιούνται (3000-15000 τόνοι νεκρού βάρους) για την εξυπηρέτηση των δρομολογίων αυτών.

(55) Το εν λόγω καθεστώς θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει το έναυσμα για έναν αγώνα χορήγησης ενισχύσεων με σκοπό τη διάλυση, πρακτική που θα νόθευε σε σοβαρό βαθμό τους όρους του ανταγωνισμού. Επιπλέον, σε διεθνές επίπεδο, θα μπορούσε να παρεμποδίσει την αναζήτηση λύσεων που είναι σε θέση να βελτιώσουν την ασφάλεια ή να αποτρέψουν τα μελλοντικά περιστατικά ρύπανσης.

(56) Στις παρατηρήσεις που κοινοποιήθηκαν από τους ενδιαφερόμενους υπογραμμίζεται εξάλλου ο κίνδυνος οι ενισχύσεις να έχουν ως αποτέλεσμα τη συνεχή μείωση του κόστους, πράγμα που θα μπορούσε να θέσει σε μειονεκτική θέση τις ναυτιλιακές εταιρείες που ανταγωνίζονται τις επωφελούμενες επιχειρήσεις. Το καθεστώς θα μπορούσε να μειώσει με

απόλυτα τεχνητό τρόπο τους ναύλους που επικρατούν στην ιταλική αγορά ενδομεταφορών για τα δεξαμενόπλοια και να ορθώσουν έτσι φραγμούς για τη διείσδυση στην αγορά μη ιταλικών σκαφών από τον ΕΟΧ. Επιπλέον, τα νεότευκτα επιδοτούμενα σκάφη - τόσο τα δεξαμενόπλοια, όσο και τα άλλα σκάφη - θα μπορούσαν να ασκούν τις δραστηριότητές τους στις άλλες αγορές της ΕΕ και θα μπορούσαν κατά συνέπεια να προκαλέσουν νόθευση του ανταγωνισμού.

(57) Οι ενισχύσεις δεν είναι αναλογικές, ιδίως επειδή οι επιχειρήσεις που είναι ιδιοκτήτριες ενός δεξαμενόπλοιου εκτοπίσματος 30000 τόνων νεκρού βάρους, ηλικίας άνω των 20 ετών, εισπράττουν ποσό δεκαπλάσιο από το αντίστοιχο ποσό που εισπράττουν οι επιχειρήσεις που είναι ιδιοκτήτριες σκαφών εκτοπίσματος 3000 τόνων, τη στιγμή που, σε ό,τι αφορά το κόστος της ναυπήγησης, η σχέση τοποθετείται γύρω στο ένα τρίτο περίπου. Η επανεπένδυση στα σκάφη ηλικίας 15 έως 19 ετών μπορεί να επιτύχει εξαιρετικά υψηλή ένταση ενισχύσεων, τη στιγμή που η αξία των εν λόγω σκαφών μπορεί ακριβώς να είναι χαμηλότερη από το ποσό της ενίσχυσης.

(58) Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των ενδιαφερόμενων - οι ιταλικές αρχές θα μπορούσαν να είχαν προβλέψει άλλες λύσεις που θα οδηγούσαν στην προώθηση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, θεσπίζοντας αποτελεσματικότερα μέτρα που οδηγούν σε περιορισμό της νόθευσης του ανταγωνισμού: για παράδειγμα, θα μπορούσε να αναληφθεί η μακροπρόθεσμη δέσμευση να γίνουν επενδύσεις για την κατάρτιση των πληρωμάτων ή να εισαχθούν τεχνικές βελτιώσεις οι οποίες υπερακοντίζουν τις βελτιώσεις που επιβάλλονται από την ισχύουσα νομοθεσία ή τις διεθνείς συμφωνίες. Βεβαίως, για να επιτευχθεί ο στόχος που επιδιώκεται από τις ιταλικές αρχές, ένας από τους μηχανισμούς θα μπορούσε να είναι να αυξηθούν οι πόροι που τίθενται στη διάθεση των υπηρεσιών οι οποίες είναι επιφορτισμένες με τα καθήκοντα του ελέγχου των λιμένων και της ναυσιπλοΐας, πράγμα που θα απέβαινε προς όφελος όλων των δεξαμενόπλοιων που εκτελούν δρομολόγια στα ιταλικά χωρικά ύδατα.

Στα σημεία 59 έως 62 ανακεφαλαιώνονται οι παρατηρήσεις της "Confitarma".

(59) Το καθεστώς ενισχύσεων δεν έχει επιλεκτικό χαρακτήρα και δεν πρόκειται κατά πάσα πιθανότητα να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών αλλά ούτε και τον ανταγωνισμό μεταξύ των κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών. Αντιθέτως, το καθεστώς των ενισχύσεων θα μειώσει σε ουσιαστικό βαθμό τους κινδύνους που συνδέονται με τη χρήση σκαφών που είναι πλέον απαρχαιωμένα.

(60) Στην πρόταση κανονισμού της για την εσπευσμένη καθιέρωση πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, η Επιτροπή είχε επιβεβαιώσει ότι η αντικατάσταση των σκαφών μονού κύτους θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει στο φαινόμενο της ύπαρξης "ανεπαρκούς μεταφορικού δυναμικού δεξαμενόπλοιων διπλού κύτους", με αποτέλεσμα "να αυξηθεί η ζήτηση που προκαλεί η παρούσα πρόταση", εξέλιξη που θα υπερφαλάγγιζε τις αντιρρήσεις αναφορικά με τη μείωση της μεταφορικής προσφοράς.

(61) Το εν λόγω καθεστώς επιδιώκει τους ίδιους στόχους με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 και πρέπει επομένως να θεωρηθεί ότι είναι σαφώς συμβιβάσιμο με τις κοινοτικές

ρυθμίσεις, οι οποίες είναι λιγότερο αυστηρές και οι οποίες εκδόθηκαν μετά την έναρξη ισχύος του καθεστώτος.

(62) Σε ό,τι αφορά την παροχή δημόσιας υπηρεσίας η "Confitarma" παρατηρεί εξάλλου ότι θα πρέπει να αναγνωριστεί στα κράτη μέλη η ευχέρεια θέσπισης νέων κανόνων στα θέματα της ασφάλειας, μόλις διαπιστώνεται ότι υπάρχει κάποιο κενό στα ευρωπαϊκά ή διεθνή πρότυπα.

3.3. Παρατηρήσεις της Ιταλίας

(63) Οι ιταλικές αρχές τονίζουν ότι η προβλεπόμενη ενίσχυση και το χρονοδιάγραμμα του IMO δεν είναι αντιφατικά, εφόσον στο τελευταίο αυτό χρονοδιάγραμμα καθορίζεται η τελευταία προθεσμία εντός της οποίας τα εν λόγω σκάφη θα πρέπει να έχουν αποσυρθεί από την κυκλοφορία. Δεν συντρέχει εξάλλου κανένας λόγος για τον οποίο η διάλυση των σκαφών να μην είναι δυνατό να γίνει προκαταλαμβάνοντας το προαναφερόμενο χρονοδιάγραμμα, χωρίς η ενέργεια αυτή να συνεπάγεται οποιαδήποτε παρέκκλιση από τις δεσμεύσεις που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του IMO. Ο αντικειμενικός σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος θα επιτευχθεί αποτελεσματικότερα, σε περίπτωση που τα σκάφη που συνεπάγονται σοβαρούς κινδύνους διαλυθούν πριν από τις καθοριζόμενες προθεσμίες στο χρονοδιάγραμμα.

(64) Απώτερος σκοπός των ενισχύσεων δεν είναι η παροχή κινήτρων για επενδύσεις στα σκάφη, αλλά πολύ περισσότερο η εξάλειψη των πιθανών κινδύνων. Η Επιτροπή εξωθήθηκε στη διάπραξη σφαλμάτων από την διάταξη η οποία επιβάλλει στους ευεργετούμενους αποδέκτες να επανεπενδύουν τα ποσά της επιδότησης στις οικονομικές τους δραστηριότητες και θεώρησε εσφαλμένα ότι το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων είχε αλλοιώσει απαράδεκτα τους όρους του ανταγωνισμού.

(65) Με το νόμο αριθ. 51/2001 ήδη ευνοείται η χρήση των δεξαμενόπλοιων διπλού κύτους, εφόσον στο άρθρο 4 παράγραφος 3 του νόμου ορίζεται ότι απαγορεύεται στους αποδέκτες των ενισχύσεων να εγγράψουν στα νηολόγια που τηρούνται από τις εθνικές αρχές δεξαμενόπλοια ηλικίας άνω των 20 ετών.

(66) Σε ό,τι αφορά την ένταση της ενίσχυσης, το σύστημα μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι επαρκώς ακριβοδίκαιο και ότι ευθυγραμμίζεται με τους αντικειμενικούς στόχους για την ασφάλεια του περιβάλλοντος που καθορίζονται στο νόμο. Είναι ανακριβές να χαρακτηρίζεται η ενίσχυση ως μορφή λειτουργικής ενίσχυσης, επειδή οι στόχοι που επιδιώκει (διαφύλαξη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και του θαλάσσιου περιβάλλοντος) αποκλείουν το ενδεχόμενο η ενίσχυση να προορίζεται για λειτουργικούς σκοπούς.

(67) Η ενίσχυση πρέπει να θεωρείται ότι αποτελεί εφάπαξ μέτρο, που δεν είναι πιθανό να μεταβάλλει την εμπορική πολιτική κάποιας εταιρείας θαλάσσιων μεταφορών. Οι οικονομικές της επιπτώσεις είναι εξαιρετικά βραχυπρόθεσμες και δεν είναι σε θέση να διανοίξουν στην εταιρεία τη δυνατότητα να προσφέρει διαφορετικούς ναύλους από τους συνήθεις εμπορικούς ναύλους, χωρίς να θέσει σε κίνδυνο τον επικερδή χαρακτήρα των δραστηριοτήτων της.

(68) Ειδικότερα, όσον αφορά τις ενδομεταφορές, η Ιταλία διακηρύσσει την πρόθεσή της να προωθήσει το άνοιγμα της αγοράς, σύμφωνα με όσα ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου. Στην ιταλική αγορά ενδομεταφορών ωστόσο δεν παρεμβάλλεται κανένα εμπόδιο στη χρήση σκαφών ιδιοκτησίας των κρατών μελών. Τα ενδεχόμενα πλεονεκτήματα που αποφέρει η ενίσχυση στους ευεργετούμενους αποδέκτες είναι εξαιρετικά περιορισμένα και δεν επηρεάζουν την αγορά σε βαθμό που αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον.

4. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

4.1. Ύπαρξη ενίσχυσης, κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 της συνθήκης

(69) Σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης "ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές".

(70) Μεταβίβαση κρατικών πόρων: ως κρατική ενίσχυση θεωρείται κάθε άμεσο ή έμμεσο πλεονέκτημα που χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους και το οποίο παρέχεται από το ίδιο το κράτος ή από ενδιάμεσους οργανισμούς, οι οποίοι ενεργούν βάσει των εξουσιών που τους έχουν απονεμηθεί από το κράτος. Στην προκειμένη περίπτωση, η ενίσχυση χορηγείται υπό τη μορφή δανείων, από τα οποία επωφελούνται άμεσα και απευθείας οι εφοπλιστές και τα οποία οι ιταλικές αρχές δεσμεύονται να επιστρέψουν εντός χρονικής προθεσμίας 15 ετών. Ο μηχανισμός αποτελεί απλώς λειτουργικό μέσο με το οποίο το κράτος παραχωρεί ένα εφάπαξ ποσό στον ευεργετούμενο αποδέκτη, εντός των καθοριζόμενων επακριβών ορίων του προϋπολογισμού.

(71) Πλεονέκτημα: με το εν λόγω καθεστώς παραχωρείται πλεονέκτημα στους ιταλούς ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, ηλικίας κάτω των 20 ετών, που εκτελούν δρομολόγια στην ιταλική αγορά ενδομεταφορών ή σε διεθνείς αγορές. Αντιθέτως, δεν επωφελούνται από το καθεστώς αυτό οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με σκάφη μικρότερης ηλικίας, στις ίδιες αγορές.

(72) Επιλεξιμότητα του καθεστώτος: το εν λόγω καθεστώς ευνοεί τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και ιδίως τις ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες προβαίνουν στις μεταφορές πετρελαϊκών ή χημικών προϊόντων και έχει ως εκ τούτου επιλεκτικό χαρακτήρα.

(73) Αντίκτυπος στις συναλλαγές και νόθευση του ανταγωνισμού: το καθεστώς ενισχύει τη θέση ενός περιορισμένου αριθμού επιχειρήσεων στην ιταλική αγορά. Η δυνατότητα της διάλυσης λειτουργικών μέσων που είναι απαραίτητα για την άσκηση των δραστηριοτήτων και της συνέχισης της είσπραξης αντισταθμιστικών πληρωμών για τις απώλειες των οικονομικών κερδών που είναι συνέπεια της εξάλειψης σε τόνους εκτοπίσματος των σκαφών που διαλύθηκαν θα μπορούσε να βοηθήσει τις επωφελούμενες επιχειρήσεις να

περιέλθουν σε πλεονεκτική κατάσταση, σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους στα άλλα κράτη μέλη. Οι επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών ανταγωνίζονται σε μια ευρωπαϊκή αγορά η οποία έχει ελευθερωθεί, συνεπεία της έναρξης ισχύος όλων των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 που διανοίγουν την ελεύθερη πρόσβαση σχεδόν στο σύνολο των εθνικών αγορών στο πλαίσιο της ΕΕ. Σε μία ελευθερωμένη αγορά, το καθεστώς ενισχύσεων μπορεί να έχει επιπτώσεις στον ανταγωνισμό.

(74) Το καθεστώς ενισχύσεων παραχωρεί πλεονεκτήματα σε συγκεκριμένες επιχειρήσεις, χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους, είναι επιλεκτικό, επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και επηρεάζει τον ανταγωνισμό. Συνιστά λοιπόν κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης και είναι ασυμβίβαστο με την κοινή αγορά, εκτός εάν είναι δυνατό να υπαχθεί στις ευεργετικές παρεκκλίσεις που προβλέπονται στη συνθήκη.

4.2. Νομική βάση της εκτίμησης

(75) Στην εξεταζόμενη περίπτωση δεν εφαρμόζεται το άρθρο 87 παράγραφος 2 της Συνθήκης, αναφορικά με τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, τις ενισχύσεις που προορίζονται για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα και τις ενισχύσεις προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

(76) Στην προκειμένη περίπτωση δεν εφαρμόζεται το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο α) της συνθήκης όσον αφορά τις ενισχύσεις για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης περιοχών, στις οποίες το βιοτικό επίπεδο είναι ασυνήθως χαμηλό ή στις οποίες επικρατεί σοβαρή υποαπασχόληση, στο βαθμό που το εξεταζόμενο μέτρο αφορά την ναυτιλιακή βιομηχανία και όχι κάποια συγκεκριμένη περιοχή ή ομάδα περιοχών.

(77) Το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης που αφορά τις ενισχύσεις για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή για την άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κράτους μέλους καθώς και το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο δ) που αφορά τις ενισχύσεις για την προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, δεν εφαρμόζονται στις ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(78) Βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης, οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον μπορεί να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά. Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης αποτελεί τη νομική βάση που θα μπορούσε να δικαιολογήσει την παρέκκλιση.

4.3. Εκτίμηση του συμβιβάσιμου χαρακτήρα της ενίσχυσης

4.3.1. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας της ενίσχυσης υπό το φως των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

(79) Στις συναφείς κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται η προσέγγιση και τα κριτήρια για την έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στον εν λόγω τομέα. Οι ενισχύσεις που παραχωρούνται από κάποιο κράτος μέλος δεν επιτρέπεται, εν γένει, να προκαλούν ζημία στις οικονομίες των άλλων κρατών μελών και πρέπει να αποδεικνύουν ότι δεν συνεπάγονται κινδύνους νόθευσης του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών μελών, σε βαθμό που αντίκειται προς το κοινό συμφέρον. Εξάλλου, πρέπει πάντοτε να περιορίζονται στον βαθμό που είναι αυστηρά αναγκαίος για την επίτευξη των καθοριζόμενων στόχων και να χορηγούνται με διαφανείς διαδικασίες. Επιπλέον, ο σωρευτικός αντίκτυπος όλων των ενισχύσεων οι οποίες χορηγούνται από τις κρατικές αρχές (σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο) πρέπει να λαμβάνεται πάντοτε υπόψη.

(80) Στις εφαρμοστέες κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές καθορίζονται τα καθεστώτα ενισχύσεων που είναι δυνατό να εγκριθούν προς το συμφέρον του κοινοτικού ναυτιλιακού κλάδου. Με τις προαναφερόμενες ενισχύσεις πρέπει να επιδιώκονται οι εξής στόχοι:

- η διασφάλιση της απασχόλησης στην Κοινότητα (τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά),
- η διατήρηση της τεχνογνωσίας στα ναυτιλιακά θέματα στην Κοινότητα και η ανάπτυξη ειδικών προσόντων στον ναυτιλιακό χώρο και
- η βελτίωση της ασφάλειας.

(81) Όπως αναλύεται στο σημείο 1.1.4 των κατευθυντήριων γραμμών, σε ό,τι αφορά την ασφάλεια: "υπάρχει επίσης σήμερα πλεονάζον κυκλικό και διαρθρωτικό δυναμικό, πράγμα που σημαίνει ότι ο βιομηχανικός αυτός κλάδος κατευθύνεται από τη ζήτηση και ότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να συμπίεζουν προς τα κάτω τις τιμές των ναύλων. Σε συνδυασμό με το υψηλό πάγιο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι πλοιοκτήτες, αυτό σημαίνει ότι αυξάνονται τα κίνητρα για την περικοπή του κόστους και για την αποφυγή ίσως περίπλοκων δαπανηρών διαδικασιών και υπάρχει το ενδεχόμενο να μην είναι πλέον εμπορικά ελκυστική η συνέχιση της υψηλής ποιότητας των ναυτιλιακών εργασιών. Αυτό ενδέχεται να υπονομεύσει τα μακροπρόθεσμα συμφέροντα της Κοινότητας για την ύπαρξη ασφαλών, αποτελεσματικών και περιβαλλοντικά φιλικών μεταφορών".

(82) Όπως επιβεβαιώνεται στο κεφάλαιο 5.2 των κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή είναι απρόθυμη να εγκρίνει τα συστήματα των επιδοτήσεων για την ανανέωση του στόλου, εκτός από τις περιπτώσεις εκείνες που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων που οδηγούν στη μείωση του συνολικού μεταφορικού δυναμικού του στόλου. Όμως με το εξεταζόμενο ιταλικό καθεστώς δεν επιβάλλεται καμία μείωση του μεταφορικού δυναμικού.

(83) Ωστόσο, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο κεφάλαιο 5.4: "Μπορεί πάντως να εγκριθεί υπό ορισμένες περιορισμένες περιστάσεις, η χορήγηση άλλων επενδυτικών

ενισχύσεων, κατ' εναρμόνιση με την κοινοτική πολιτική για την ασφάλεια στην θάλασσα(23) (...) με στόχο να προωθηθεί η χρήση ασφαλών και καθαρών πλοίων". Η παροχή κινήτρων επιτρέπεται, όταν αυτά έχουν ως στόχο τους "την αναβάθμιση πλοίων εγγεγραμμένων στα κοινοτικά νηολόγια ευθυγραμμίζοντάς τα με πρότυπα που υπερβαίνουν τα υποχρεωτικά πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας που καθορίζονται στις διεθνείς συμβάσεις και προκαταλαμβάνοντας τα υψηλότερα συμφωνημένα πρότυπα με αποτέλεσμα να αυξάνεται έτσι η ασφάλεια και οι περιβαλλοντικοί έλεγχοι".

(84) Σκοπός του ιταλικού καθεστώτος ενισχύσεων δεν είναι απλώς η ανανέωση του στόλου των δεξαμενόπλοιων. Επιδίωξη του καθεστώτος είναι πολύ περισσότερο να κινηθεί μια διαδικασία η οποία θα οδηγήσει στην ενίσχυση του επιπέδου της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος, εξαλείφοντας από την αγορά μεγάλο αριθμό σκαφών υψηλού κινδύνου. Ο αντικειμενικός σκοπός που επιδιώκεται από το καθεστώς των ενισχύσεων - να επιταχυνθεί η απόσυρση των δεξαμενόπλοιων και ιδίως των σκαφών μεγαλύτερης ηλικίας, μονού κύτους - ευθυγραμμίζεται με τους αντικειμενικούς στόχους που έχει χαράξει η Κοινότητα μετά το ναυάγιο του πλοίου Erika. Το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων ευνοεί και μάλιστα προκαταλαμβάνει την υλοποίηση των επιδιωκόμενων κοινοτικών στόχων, υπερβαίνοντάς τους και προαλείφοντας την προστασία κατά των κινδύνων που απορρέουν από την εκμετάλλευση απαρχαιωμένων σκαφών, τα οποία συμμορφώνονται με κατώτερα τεχνικά πρότυπα.

(85) Προκαταλαμβάνοντας τις προθεσμίες και ενθαρρύνοντας πολύ περισσότερο τη διάλυση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, ηλικίας άνω των 20 ετών, από την πώλησή τους σε άλλα κράτη μέλη ή σε τρίτες χώρες, το ιταλικό καθεστώς συμβάλλει επίσης στο να ενισχυθεί η ασφάλεια στις θάλασσες και μάλιστα εκτός των κοινοτικών χωρικών υδάτων. Πράγματι, το καθεστώς εξαλείφει οριστικά από τις θαλάσσιες μεταφορές σε παγκόσμια κλίμακα 67 από τα πιο επικίνδυνα σκάφη.

(86) Η Επιτροπή λαμβάνει επιπλέον υπόψη της ότι με το ιταλικό καθεστώς επιβάλλεται η διάλυση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους σε βαθμό μεγαλύτερο από τον προδιαγραφόμενο από τον συμβιβασμό του IMO και από τα κοινοτικά πρότυπα που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τη θαλάσσια ασφάλεια των πετρελαϊκών μεταφορών και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 417/2002 για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους.

Στην ουσία, το ιταλικό καθεστώς ενθαρρύνει τη διάλυση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους εκτοπίσματος κάτω των 5000 τόνων νεκρού βάρους (31 σκάφη) και χορηγεί κίνητρα για τη διάλυση άλλων σκαφών (μεγαλύτερων διαστάσεων) ηλικίας 20 ετών και άνω στις 31 Δεκεμβρίου 1999, πράγμα που σημαίνει ότι αυτό γίνεται πολύ νωρίτερα από το χρονοδιάγραμμα του IMO και της ΕΕ, εφόσον τα πρώτα μέτρα διάλυσης τέθηκαν ήδη σε εφαρμογή τον Ιανουάριο του 2000.

(87) Το ιταλικό καθεστώς ενισχύσεων εξεργάστηκε, συζητήθηκε με τους πιθανούς αποδέκτες, υποβλήθηκε στο ιταλικό Κοινοβούλιο και εγκρίθηκε από αυτό πριν τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002, έστω και εάν, όπως επισημάνθηκε, η ουσιαστική χορήγηση της ενίσχυσης τελεί υπό αναστολή, όσο εκκρεμεί η έκδοση της απόφασης από

την Επιτροπή. Κατά συνέπεια, πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί εφάπαξ μέτρο μεταβατικού χαρακτήρα, προορισμός του οποίου είναι να τεθεί τάξη σε ένα καθεστώς νομικής αβεβαιότητας, κατά τη διάρκεια του οποίου εξακολουθούσε παρόλα αυτά να επικρεμάται ο πιθανός κίνδυνος καθώς και τα αποτελέσματα ενός καταστροφικού ατυχήματος παρόμοιου με εκείνο του πλοίου Erika. Η ενίσχυση ήταν και είναι αναγκαία προς επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού της εσπευσμένης απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, εφόσον, όσο δεν καταβάλλονται αντισταθμιστικές πληρωμές προς κάλυψη της απώλειας των εσόδων που συνεπάγεται η απόσυρση αυτή, οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν έχουν στη διάθεσή τους κανένα άλλο κίνητρο για να αποσύρουν από την αγορά τα επικίνδυνα και ρυπογόνα δεξαμενόπλοια. Με τους συμπληρωματικούς όρους που έγιναν αποδεκτοί από τις ιταλικές αρχές και οι οποίοι προβλέπονται στην παρούσα απόφαση επιδιώκεται ο σκοπός να περιοριστεί στο απώτερο μέλλον η εκμετάλλευση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

(88) Η επίμαχη ενίσχυση λαμβάνει την συγκεκριμένη μορφή της χορήγησης των απαιτούμενων για τους σκοπούς της διάλυσης επιδοτήσεων, προς απόσυρση από την αγορά των δεξαμενόπλοιων που περικλείουν τους μεγαλύτερους κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και για το θαλάσσιο περιβάλλον. Χάρη στους όρους οι οποίοι διέπουν το καθεστώς, με τις εξεταζόμενες ενισχύσεις καθορίζεται η μείωση του ρυπογόνου μεταφορικού δυναμικού υψηλού κινδύνου και ενθαρρύνεται οριστικά η εκμετάλλευση δεξαμενόπλοιων που είναι ασφαλέστερα. Οι διαπραγματεύσεις που έγιναν σε κοινοτική και διεθνή κλίμακα επιδιώκουν ακριβώς τους ίδιους στόχους. Συνεπώς, είναι βέβαιο ότι οι στόχοι που επιδιώκονται από το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων συμμορφώνονται με την κοινή πολιτική μεταφορών.

(89) Είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να θεσπίσει μέτρα τα οποία είναι σε θέση να οδηγήσουν σε μείωση του ρυπογόνου και επικίνδυνου μεταφορικού δυναμικού. Παρά το γεγονός ότι το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων αφορά μόνο περιορισμένο αριθμό των πιο απαρχαιωμένων δεξαμενόπλοιων ενός κράτους μέλους και παρά το ότι οι ευεργετούμενοι ιδιοκτήτες πολυάριθμων δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, ηλικίας ανώτερης των 20 ετών έχουν την δυνατότητα να εξακολουθήσουν να εκμεταλλεύονται εκείνα τα δεξαμενόπλοια για τα οποία δεν λαμβάνουν ενισχύσεις (τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή που οι διατάξεις του IMO ή της Κοινότητας θα απαγορεύσουν την εκμετάλλευσή τους), είναι σαφές ότι κάθε μεμονωμένη συντελούμενη διάλυση των σκαφών αυτών που γίνεται προκαταλαμβάνοντας το χρονοδιάγραμμα που έχει καθοριστεί από την κοινοτική νομοθεσία συμβάλλει στην επίτευξη του τελικού στόχου ενίσχυσης της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

(90) Οι αποδέκτες των ενισχύσεων είναι δυνατό να δαπανήσουν το ποσό για τους σκοπούς της στήριξης των δικών τους επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Οι ιταλικές αρχές, επιβάλλοντας τους όρους που περιορίζουν την εκμετάλλευση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, επηρεάζουν ταυτόχρονα τις οικονομικές αποφάσεις των ναυτιλιακών εταιρειών στα θέματα που αφορούν τις μελλοντικές τους επενδύσεις και την πιθανή ικανότητά τους υποκατάστασης και, με τον τρόπο αυτό, βελτιώνουν τις περιβαλλοντικές συνθήκες και την ασφάλεια στα ιταλικά χωρικά ύδατα και, σε τελική ανάλυση στα διεθνή ύδατα. Αλλά και άλλες κατηγορίες δαπανών, όπως για παράδειγμα για τους σκοπούς της κατάρτισης των

πληρωμάτων, θεωρείται ότι εμπίπτουν στις δαπάνες που αφιερώνονται για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες των ναυτιλιακών εταιρειών.

(91) Λαμβάνοντας υπόψη όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως και συνεκτιμώντας ότι η χορήγηση της ενίσχυσης εξαρτάται από την αυστηρή τήρηση των όρων που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση (όροι που θα αποφύγουν ιδίως τη πιθανή καταβολή υπέρμετρων αντισταθμιστικών πληρωμών), η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το εξεταζόμενο καθεστώς ενισχύσεων ευνοεί την ανάπτυξη ενός οικονομικού κλάδου (ασφαλέστερες θαλάσσιες μεταφορές) χωρίς να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον και ότι, για τους λόγους αυτούς, συμμορφώνεται με το άρθρο 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης καθώς και με τις συναφείς κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές.

4.3.2. Συμβιβάσιμος χαρακτήρας με τις ρυθμίσεις που ισχύουν για τις ναυπηγικές εργασίες

(92) Όπως ορίζεται στο τμήμα 5 παράγραφος 4 των συναφών κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών, οι εγκριθείσες ενισχύσεις στο πλαίσιο των προαναφερόμενων κατευθυντήριων γραμμών πρέπει να συμμορφώνονται με τις ρυθμίσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98 του Συμβουλίου, της 29ης Ιουνίου 1998, περί των νέων κανόνων ενισχύσεως της ναυπηγικής βιομηχανίας(24). Λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τις πληροφορίες που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές στο πλαίσιο της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης, αναφορικά με το εν λόγω ζήτημα είναι δυνατό να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις:

(93) Σκοπός της ενίσχυσης είναι αποκλειστικά η αντιστάθμιση της απώλειας των εσόδων (και η κάλυψη των πρόσθετων δαπανών που έχουν προκύψει) των ναυτιλιακών εταιρειών εξαιτίας της απόσυρσης από την εκμετάλλευση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους που αφορά η διάλυση. Οφείλει εξάλλου να σημειωθεί ότι η παρούσα απόφαση προβλέπει σειρά όρων, στόχος των οποίων είναι να αποφευχθεί κάθε μορφή καταβολής υπέρμετρων αντισταθμιστικών πληρωμών. Επιπλέον, όπως επιβεβαίωσαν οι ιταλικές αρχές, θεωρούν αυτομάτως ως μη επιλέξιμη για το προαναφερόμενο καθεστώς ενισχύσεων κάθε μεταβίβαση των ενισχύσεων που καταβάλλονται για τους σκοπούς της διάλυσης (η οποία περιορίζεται στην αντιστάθμιση της απώλειας των εσόδων) προς την αγορά ναυπηγικών εργασιών.

(94) Λαμβάνοντας υπόψη τους όρους που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων δεν προσλαμβάνει τη μορφή της άμεσης ενίσχυσης για τις ναυπηγικές εργασίες, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1540/98.

4.4. Περιγραφή των μέτρων που πρέπει να λάβει η Ιταλία και των όρων που οφείλουν να τηρηθούν για να είναι συμβιβάσιμη η ενίσχυση

(95) Στην απόφασή της με την οποία κινήθηκε η τυπική διαδικασία της εξέτασης, η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με τον συμβιβάσιμο χαρακτήρα της ενίσχυσης που της είχε κοινοποιηθεί, χωρίς να αναφέρονται οι αναλυτικοί όροι της εφαρμογής της. Σε ό,τι αφορά τα καθεστώτα χορήγησης ενισχύσεων, το σημείο που πρέπει να ελέγχεται αυστηρά είναι εάν τα καταβαλλόμενα ποσά δαπανώνται κατά τρόπο που είναι

συμβιβάσιμος με τις κατευθυντήριες γραμμές και τις κοινοτικές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται στα θέματα των κρατικών ενισχύσεων. Το ποσό της ενίσχυσης οφείλει να περιορίζεται αυστηρά στο ποσό που είναι αναγκαίο προς επίτευξη του επιδιωκόμενου αποτελέσματος.

4.4.1. Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης

(96) Η ενίσχυση υπολογίζεται με βάση το εκτόπισμα του νεκρού βάρους σε τόνους, παράμετρο που αντικατοπτρίζει με πιο πιστό τρόπο τον πιθανό κίνδυνο ρύπανσης. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει αυτόν τον τρόπο υπολογισμού, υπό την προϋπόθεση ότι θα εφαρμοστεί αναλογικά. Αναφορικά με το θέμα αυτό, η Επιτροπή διατηρούσε σοβαρές αμφιβολίες τη στιγμή της κίνησης της επίσημης διαδικασίας εξέτασης, ανησυχίες που επιβεβαιώθηκαν περιστασιακά από τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων.

(97) Εκείνο που αληθεύει είναι ότι οι ενισχύσεις για τη διάλυση των σκαφών πρέπει να χορηγούν επαρκή κίνητρα για να πραγματοποιηθεί η συγκεκριμένη ενέργεια το ταχύτερο δυνατό και ότι η εξεταζόμενη ενίσχυση είναι απαραίτητη για να συντελεστεί η διάλυση των σκαφών που κρίνονται επικίνδυνα, πριν ο πλοιοκτήτης της συγκεκριμένης ναυτιλιακής εταιρείας προχωρήσει στην υποκατάστασή τους από σκάφη που είναι λιγότερο επικίνδυνα και τα οποία, σε τελική ανάλυση, συνεπάγονται λιγότερες επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ωστόσο, η βάση του υπολογισμού της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση της απώλειας των εσόδων που διαπιστώνεται κατά τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος που έχει πραγματικά συντελεστεί η απώλεια αυτή. Χωρίς την ύπαρξη του δεσμού αυτού, το ποσό της ενίσχυσης δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι είναι ανάλογο προς την ουσιαστική αντιστάθμιση της απώλειας των εσόδων που έχει υποστεί η επιχείρηση επειδή θα μπορούσε να διατεθεί προς εξυπηρέτηση άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων της ναυτιλιακής εταιρείας που δεν θα ήταν ενδεχομένως σύμφωνες με τον αντικειμενικό στόχο της κοινοτικής πολιτικής.

(98) Κατά συνέπεια, το καθεστώς των ενισχύσεων πρέπει να εφαρμόζεται κατά τρόπο ώστε να αποκλείεται ο κίνδυνος να μπορέσει κάποια επιχείρηση να επωφεληθεί από την ενίσχυση, έστω και όταν η αντιστάθμιση της απώλειας των εσόδων δεν είναι πλέον αναγκαία, εφόσον η επιχείρηση αυτή έχει ήδη λάβει συγκεκριμένα μέτρα για να προβεί σε απόκτηση του μεταφορικού δυναμικού υποκατάστασης, εντός χρονικού διαστήματος μικρότερου του ενός έτους ή επειδή το δεξαμενόπλοιο που έχει αποσυρθεί θα έπρεπε, υπό οποιεσδήποτε περιστάσεις, να αποσυρθεί από τη συγκεκριμένη υπηρεσία βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002, πριν από την παρέλευση ενός πλήρους έτους. Στην Επιτροπή οφείλει να υποβληθεί σχετική έκθεση στην οποία πρέπει να αναλύεται διεξοδικά ο τρόπος υπολογισμού της συγκεκριμένης ενίσχυσης για κάθε αποδέκτη και για κάθε σκάφος. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται να διαβιβάσει τις πληροφορίες αναφορικά με τις διάφορες ενισχύσεις σε τρίτους και ιδίως σε εμπειρογνώμονες και να ζητήσει τη γνώμη τους. Στην έκθεση αυτή και στις μεταγενέστερες εκθέσεις που θα μπορούσε η Επιτροπή να ζητήσει από την Ιταλία αναφορικά με την υλοποίηση της συγκεκριμένης ενίσχυσης, πρέπει εξάλλου να συμπεριλαμβάνονται πληροφορίες για το συνολικό εκτόπισμα σε τόνους που διέθετε η επωφελούμενη επιχείρηση πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης και κατά τη διάρκεια του έτους μετά τη χορήγηση της συγκεκριμένης ενίσχυσης.

4.4.2. Διαφανής εφαρμογή χωρίς την επιβολή διακρίσεων

(99) Θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί η επιβολή περαιτέρω όρων, για να διασφαλιστεί η βελτιωμένη διαφάνεια και η έλλειψη διακρίσεων, και να κατοχυρωθεί η δυνατότητα της προσφυγής κατά της απόφασης που αφορά το ποσό της ενίσχυσης. Η Επιτροπή έχει επίγνωση του γεγονότος ότι το καθεστώς των ενισχύσεων φαίνεται να αφήνει στις ιταλικές αρχές ένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας σε ό,τι αφορά τα τεχνικά κριτήρια που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τα σκάφη. Κατά συνέπεια, είναι αναγκαίος ο καθορισμός των περαιτέρω όρων που πρέπει να τηρηθούν για την εφαρμογή του καθεστώτος, για να εγγυηθούν η νομική ασφάλεια, η διαφάνεια και η ανυπαρξία διακρίσεων.

4.4.3. Συμμόρφωση με τους στόχους της πολιτικής στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών

(100) Σε ό,τι αφορά τους όρους που εφαρμόζονται για την διαδοχική επένδυση της ενίσχυσης στις επιχειρηματικές δραστηριότητες της επιχείρησης, οι πλοιοκτήτες είναι ελεύθεροι να επιλέξουν τις επενδύσεις που κρίνουν αναγκαίες, εάν και στο βαθμό που τις θεωρούν σύμφωνες με την πολιτική που ακολουθεί η Κοινότητα στον χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Η εν λόγω λύση είναι δυνατό να γίνει αποδεκτή, αλλά αποδεικνύεται κατά τα άλλα απαραίτητο, σε συνάρτηση με την απόκτηση του μεταφορικού δυναμικού υποκατάστασης (το οποίο αποτελείται από νεότευκτα δεξαμενόπλοια ή από μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια) οι αποδέκτες της ενίσχυσης να περιορίζονται στην ελευθερία επιλογής τους. Εκείνο που προέχει να υπογραμμιστεί αναφορικά με την πολιτική που εφαρμόζει η Κοινότητα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η οποία επιβάλλεται από τις ρυθμίσεις για την εξάλειψη των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, είναι ότι με τους όρους που αφορούν τις επενδύσεις οφείλει να μην επιτρέπεται στους αποδέκτες η απόκτηση δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

(101) Κατά τη διάρκεια της τρέχουσας διαδικασίας, η Ιταλία είχε ήδη αναλάβει τη δέσμευση να διευκρινίσει μεταγενέστερα τους όρους για την απόκτηση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, με βάση την προτεινόμενη κατευθυντήρια γραμμή. Οι ιταλικές αρχές είχαν προτείνει να επιβληθεί ο όρος να μην γίνεται αποδεκτή η απόκτηση σκαφών μονού κύτους, σε συνδυασμό με την υποχρέωση που υπέχουν οι αποδέκτες της ενίσχυσης να επενδύσουν το ποσό της στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες.

4.4.4. Οι υποχρεώσεις όσον αφορά τη σώρευση των ενισχύσεων

(102) Εξάλλου, επιστάται η προσοχή των ιταλικών αρχών στον κανόνα σώρευσης των ενισχύσεων που περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο 10.2 των εφαρμοστέων κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών: "Το ανώτατο επίπεδο ενισχύσεων που είναι δυνατό να επιτραπεί είναι η μείωση σε μηδενικό βαθμό της φορολογίας και των κοινωνικών επιβαρύνσεων για τους ναυτικούς και της εταιρικής φορολογίας για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν επιτρέπεται άλλα συστήματα χορήγησης ενισχύσεων να παραχωρήσουν μεγαλύτερο όφελος από αυτό. Κατά συνέπεια, παρά το γεγονός ότι κάθε κοινοποιούμενο από ένα κράτος μέλος πρόγραμμα ενισχύσεων θα εξετάζεται με βάση τα δικά του χαρακτηριστικά, λογίζεται ότι

το συνολικό ποσό των ενισχύσεων υπό τη μορφή των άμεσων πληρωμών στο πλαίσιο των κεφαλαίων 3, 4, 5 και 6 δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το συνολικό ποσό των φόρων και των κοινωνικών εισφορών που εισπράττονται από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες και τους ναυτικούς. Όπως κρίνεται, εάν αυτό γινόταν, θα επηρέαζε τους όρους εμπορικών ανταλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς τις διατάξεις της συνθήκης, καθώς οι ενισχύσεις θα ήταν δυσανάλογες προς τον επιδιωκόμενο αντικειμενικό στόχο".

4.4.5. Η αγορά ενδομεταφορών

(103) Παρά το γεγονός ότι η Ιταλία επιβεβαίωσε την ελευθέρωση της αγοράς των ενδομεταφορών, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ο εξαιρετικά μεγάλος αριθμός των ιταλικών σκαφών που ασκούν δραστηριότητες στον τομέα αυτό είναι ανησυχητικός. Η έλλειψη ισορροπίας οφείλεται επίσης σε κάποιο βαθμό στους περιορισμούς πρόσβασης που θίγουν τα σκάφη που είναι εγγεγραμμένα στα εθνικά νηολόγια άλλων κρατών μελών, τη στιγμή που εκείνα που είναι εγγεγραμμένα στο δεύτερο ιταλικό νηολόγιο είναι όχι μόνο σε θέση να ασκούν δραστηριότητες στην εν λόγω αγορά, αλλά επίσης και να εισπράττουν τις ευεργετικές ενισχύσεις. Συνεπώς, αποδεικνύεται επίσης αναγκαία η παρακολούθηση των προαναφερόμενων περιστάσεων με την χορήγηση λεπτομερών πληροφοριών που θα δώσουν οι ιταλικές αρχές, κατά τη διάρκεια της επόμενης πενταετίας.

4.5. Εφαρμογή του καθεστώτος ενισχύσεων

(104) Πριν υποβληθεί στο ιταλικό Κοινοβούλιο το νομοσχέδιο το οποίο στη συνέχεια αποτέλεσε το νόμο αριθ. 51/2001, η ιταλική κυβέρνηση και ο κλάδος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είχαν ήδη καταλήξει σε συμφωνία για τους όρους παραχώρησης της ενίσχυσης και είχαν ήδη εξατομικεύσει τα δεξαμενόπλοια που θα μπορούσαν να υπαχθούν στις ευεργετικές ενισχύσεις. Κατά συνέπεια, οι διατάξεις είχαν ουσιαστικά ήδη τεθεί σε εφαρμογή με βάση τη συμφωνία που επιτεύχθηκε σε πολιτικό επίπεδο. Όπως αληθεύει ωστόσο, η ιταλική κυβέρνηση είχε αναλάβει κάποια υποχρέωση σε συνάρτηση με τα δάνεια που αποτελούσαν τη συγκεκριμένη μορφή της χορηγηθείσας ενίσχυσης. Λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες προσδοκίες που είχε προκαλέσει το καθεστώς αλλά και τις αντιδράσεις της αγοράς σε συνάρτηση με την καθιέρωσή του, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι εξεταζόμενες ρυθμίσεις είχαν ήδη τεθεί σε εφαρμογή πριν χορηγηθεί η σχετική έγκριση της Επιτροπής, ήδη τον Ιανουάριο του 2000 και πριν από την οριστική της έγκριση, τον Μάρτιο του 2001. Ωστόσο, στο διάστημα που ακολούθησε το ναυάγιο του Erika, η εν λόγω πρωτοβουλία των ιταλικών αρχών ήταν πιθανόν αναπόφευκτη για να παρακινηθούν οι επωφελούμενοι αποδέκτες να προβούν με ταχύτερο ρυθμό στη διάλυση των σκαφών τους.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(105) Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή την ενίσχυση για τη διάλυση και την ανανέωση του ιταλικού στόλου δεξαμενόπλοιων, παραβιάζοντας το άρθρο 88 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Όπως προκύπτει ωστόσο από την αξιολόγηση του εν λόγω μέτρου, η ενίσχυση είναι δυνατό να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με το άρθρο 87

παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, υπό τον όρο ότι θα τροποποιηθεί έτσι ώστε να λαμβάνει υπόψη της τους όρους που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το καθεστώς των ενισχύσεων που προβλέπεται από τον νόμο αριθ. 51/2001, το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία προς στήριξη του ιταλικού στόλου δεξαμενόπλοιων, στο πλαίσιο του οποίου προβλέπεται η διάθεση χρηματοδοτικών πόρων ύψους 77,4 εκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, είναι συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά, υπό τους όρους που αναλύονται στα άρθρα 2 και 3 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Ετκός από την αναλυτική διαδικασία που προτείνει η Ιταλία, ο υπολογισμός του ποσού κάθε ενίσχυσης πραγματοποιείται με διαφανή τρόπο, με βάση αντικειμενικά κριτήρια, όπως προβλέπεται ιδίως στις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6.

2. Ο υπολογισμός της ενίσχυσης περιορίζεται στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό.

Λαμβάνονται υπόψη η πραγματική χρονική περίοδος, κατά τη διάρκεια της οποίας ο αποδέκτης της μεμονωμένης ενίσχυσης υπέστη την απώλεια εσόδων, συνεπεία της διάλυσης ενός δεξαμενόπλοιου, τηρώντας τους όρους που εφαρμόζονται για το εν λόγω καθεστώς.

3. Οι ιταλικές αρχές υποβάλλουν στην Επιτροπή διεξοδικές εκθέσεις ιδίως σχετικά με κάθε επωφελούμενη επιχείρηση και κάθε σκάφος, σχετικά με την μέθοδο υπολογισμού και το συνολικό εκτόπισμα σε τόνους που έλεγχε ο επωφελούμενος αποδέκτης τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του επόμενου έτους μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης.

Η πρώτη έκθεση κοινοποιείται σε χρονικό διάστημα δύο μηνών, από την ημερομηνία της κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

4. Πριν τεθεί πλήρως σε εφαρμογή το καθεστώς των ενισχύσεων, πρέπει να καταργηθεί κάθε περιθώριο διακριτικής ευχέρειας όσον αφορά την επιλογή των υποψήφιων σκαφών και τον βαθμό στον οποίο είναι δυνατό να υπαχθούν στα ευεργετήματα του καθεστώτος ενισχύσεων.

5. Ο υπολογισμός των εκάστοτε ποσών των ενισχύσεων πρέπει να κοινοποιείται σε όλες τις επωφελούμενες επιχειρήσεις.

6. Η δυνατότητα της προσφυγής πρέπει να κατοχυρώνεται για όλες τις μεμονωμένες επωφελούμενες επιχειρήσεις καθώς και όλες τις επιχειρήσεις που έχουν υποβάλει σχετικές αιτήσεις ενίσχυσης.

Άρθρο 3

1. Η υποχρέωση που επιβάλλεται αναφορικά με την επένδυση του ποσού της ενίσχυσης στις επιχειρηματικές δραστηριότητες πρέπει να είναι σύμφωνη με τους επιδιωκόμενους στόχους της πολιτικής στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών. Κατά συνέπεια, δεν επιτρέπεται ιδίως η απόκτηση δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

2. Οι συνολικές ενισχύσεις που εισπράττει κάποια επιχείρηση που έχει υπαχθεί στο ευεργετικό καθεστώς των ενισχύσεων δεν επιτρέπεται να υπερβαίνουν τα όρια που επιβάλλονται στο σημείο 10 παράγραφος 2 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

3. Επί χρονικό διάστημα μιας πενταετίας, η οποία αρχίζει να τρέχει από το 2003, η Ιταλία κοινοποιεί κάθε χρόνο στην Επιτροπή, χορηγώντας όλα τα στοιχεία για την πορεία εξέλιξης της ιταλικής αγοράς ενδομεταφορών σε ό,τι αφορά τα δεξαμενόπλοια που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, πετρελαϊκών και χημικών προϊόντων.

Άρθρο 4

Οι ενισχύσεις που έχουν ήδη χορηγηθεί, οι οποίες δεν συμμορφώνονται με τους όρους των άρθρων 2 και 3 πρέπει να ανακτηθούν.

Άρθρο 5

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή εντός χρονικής προθεσμίας δύο μηνών από τη στιγμή της κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί προς αυτή.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 17 Ιουλίου 2002.

Για την Επιτροπή

Loyola De Palacio

Αντιπρόεδρος

(1) ΕΕ C 50 της 23.2.2002, σ. 7.

(2) Βλέπε υποσημείωση 1.

(3) SBT/PL: δεξαμενόπλοιο διπλού κύτους, διαχωρισμένου έρματος και με προστατευτικές διατάξεις.

(4) Erika I: ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου, COM(2000) 142 τελικό της 21ης Μαρτίου 2000.

(5) Erika II: ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη δεύτερη δέσμη κοινοτικών μέτρων στον τομέα της θαλάσσιας ασφαλείας συνεπεία της βύθισης του πετρελαιοφόρου Erika, COM(2000) 802 τελικό της 6ης Δεκεμβρίου 2000.

(6) Κανονισμός 13 G του παραρτήματος I της MARPOL 73/78, όπως αναθεωρήθηκε από το κείμενο του ψηφίσματος MEPC 95(46), το 2001.

(7) EE L 64 της 7.3.2002, σ. 1.

(8) Η λειτουργία των πετρελαιοφόρων των κατηγοριών 1 και 2 θα επιτραπεί να συνεχιστεί μετά από τα έτη 2005 και 2010, αντιστοίχως, μόνον εάν αυτά συμμορφώνονται με το CAS (Condition Assessment Scheme - Πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης των σκαφών), με το οποίο θεσπίζεται η ενισχυμένη διαδικασία επιθεώρησης. Οι ιταλικές αρχές έχουν εξαγγείλει ότι δεν πρόκειται να χρησιμοποιήσουν τη διαδικασία CAS για τα πετρελαιοφόρα που φέρουν τη δική τους σημαία. Ωστόσο, οι προθεσμίες, του 2005, του 2010 και του 2015 ισχύουν και για τις τρεις κατηγορίες.

(9) Πρόκειται για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20000 τόνων και άνω, τα οποία μεταφέρουν ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντήζελ ή λιπαντικά έλαια και νεκρού βάρους 30000 τόνων και άνω, που είναι εξοπλισμένα για τη μεταφορά άλλων πετρελαιοειδών προϊόντων, που ΔΕΝ ΠΛΗΡΟΥΝ τα πρότυπα που ισχύουν αναφορικά με την τοποθέτηση προστατευτικών διατάξεων διαχωρισμού των δεξαμενών έρματος.

(10) Πρόκειται για πετρελαιοφόρα νεκρού βάρους 20000 τόνων και άνω, τα οποία μεταφέρουν ως φορτίο αργό πετρέλαιο, μαζούτ, βαρύ πετρέλαιο ντήζελ ή λιπαντικά έλαια και νεκρού βάρους 30000 τόνων και άνω, που είναι εξοπλισμένα για τη μεταφορά άλλων πετρελαιοειδών προϊόντων, που ΔΕΝ ΠΛΗΡΟΥΝ τα πρότυπα που ισχύουν αναφορικά με την τοποθέτηση προστατευτικών διατάξεων διαχωρισμού των δεξαμενών έρματος.

(11) COM(2001) 126 τελικό της 7ης Μαρτίου 2001, βλέπε ειδικότερα στο σημείο 2.3.3.

(12) Σταθερή ισοτιμία: 1 ευρώ = 1936,27 ITL.

(13) Τόνος νεκρού βάρους: βασική μονάδα μέτρησης του βάρους του φορτίου που επιτρέπεται να μεταφέρει το σκάφος. Αποτελεί την ένδειξη για το μέγιστο βάρος των εμπορευμάτων, των προμηθειών, των καυσίμων και του νερού που επιτρέπεται να φορτωθούν σε κάποιο σκάφος μέχρι το όριο βύθισης της ισάλου γραμμής φόρτωσης για τη θερινή περίοδο πλεύσης.

(14) Οι αντίστοιχες πληρωμές πραγματοποιούνται με την καταβολή εξαμηνιαίων δόσεων, η προθεσμία για τις οποίες εκπνέει στις 30 Ιουνίου και στις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους. Στις σχετικές συμβάσεις σύναψης των δανείων πρέπει να προβλέπεται ανώτατο χρονικό όριο κλιμάκωσης της απόσβεσης 15 ετών, με βάση το επιτόκιο που καθορίζεται με διάταγμα του Υπουργού Θησαυροφυλακίου και το οποίο δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας, όπως ορίζεται στον νόμο αριθ. 431 της 31ης Δεκεμβρίου 1991, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί από το νόμο αριθ. 413 της 30ής Νοεμβρίου 1998. Με τη διάταξη αυτή προβλέπεται η αποφυγή των οικονομικών βαρών που συνεπάγεται η εφαρμογή ενός καθεστώτος κλιμακούμενου σε δύο ή τρία οικονομικά έτη με επιβάρυνση του προϋπολογισμού του κράτους και εγκρίνεται αντ'αυτού ο επιμερισμός του σε μεγαλύτερο αριθμό ετών.

(15) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 143 του ιταλικού Κώδικα Ναυτιλίας (Requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane), στα ιταλικά νηολόγια είναι δυνατό να εγγραφούν τα σκάφη:

α) τα οποία ανήκουν σε ποσοστό ανώτερο του 50 % σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ή οργανισμούς της Ιταλίας ή άλλων κρατών μελών της ΕΕ, ή

β) τα οποία ανήκουν σε εξωκοινοτικά φυσικά, νομικά πρόσωπα ή οργανισμούς, τα οποία ασκούν απευθείας την ευθύνη της διαχείρισης του σκάφους, μέσω μιας αντίστοιχης μόνιμης οργάνωσης στο ιταλικό έδαφος, αναθέτοντας τη διαχείριση σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιταλικής υπηκοότητας ή σε πρόσωπα άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχουν τη μόνιμη έδρα τους στον τόπο του νηολογίου του σκάφους, και τα οποία αναλαμβάνουν κάθε ευθύνη για την άσκηση των καθηκόντων αυτών έναντι των διοικητικών αρχών και τρίτων.

(16) 12 σκάφη μέσα στο 2000, 11 κατά το 2001 και 5 μέσα στο 2002.

(17) Όπως αναφέρεται στα περαιτέρω στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, υπάρχει η πρόθεση συσχετισμού της ενίσχυσης με το κόστος της πιθανόν αποφευχθείσας ζημίας.

(18) Με την ισοτιμία του δεύτερου τριμήνου του 2001: 1 ευρώ = 0,872518 USD.

(19) Με την ισοτιμία του δεύτερου τριμήνου του 2001: 1 USD = 2219 ITL.

(20) ΕΕ C 205 της 7.7.1997, σ. 15.

(21) Πηγή: Στατιστική για τον παγκόσμιο στόλο σκαφών στις 31 Δεκεμβρίου 2000, Νηολόγιο του Lloyd's.

(22) ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

(23) 'Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα', COM(93) 66 τελικό.

6 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία – Σημειώσεις

1. Martin Stopford, “Maritime Economics Second Edition”, Routledge, London, 2003.
2. Kevin Dowd, “Measuring Market Risk”, Wiley Finance, West Sussex, 2002.
3. Στράτος Παπαδημητρίου – Ορέστης Σχινάς, “Εισαγωγή στα Logistics”, Σταμούλης, Αθήνα, 2002.
4. Paul R. Krugman – Maurice Obstfeld, “International Economics – Theory and Policy”, Harper Collins College Publishers, 1994.
5. Αλίκη Τζίκα – Χατζοπούλου, “Στοιχεία Δικαίου Εθνικό και Ευρωπαϊκό Δίκαιο”, ΕΜΠ, Αθήνα, 2004.
6. Ορέστης Σχινάς – Δημήτριος Λυρίδης, “Σημειώσεις Λογιστικής και Τεχνικής Ανάλυσης”, Σημειώσεις, Αθήνα, 2002.
7. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, “Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών Ι”, Σημειώσεις, Αθήνα, 1999.
8. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης, “Οικονομική Θαλασσίων Μεταφορών ΙΙ”, Σημειώσεις, Αθήνα, 2001.
9. Άλκης Κορρές, “Shortsea Fleet Holdings SA (SFH) A Short Sea Fleet Replacement Project”, Αθήνα, 2006.
10. Φιλάρετος Χρήστου, “Analysis of the Greek-owned Shortsea Fleet and Proposal on a Greek Shortsea Fleet Renewal Scheme”, London, 2003.
11. Prof.dr.ir. Niko Wijnolst, “European Short Sea Fleet Renewal: Opportunities for shipowners and shipyards”.
12. Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης - Άλκης Κορρές, “A Generic Ship for the Short Sea Trades of the Eu”.

Ιστοσελίδες

1. <http://www.naftemporiki.gr/news/static/mrt.htm>
2. <http://www.maritimeglobal.net/>
3. <http://www.maritime.deslab.naval.ntua.gr/>
4. <http://www.europa.eu.int/>
5. <http://www.egov.yen.gr/>
6. <http://www.ecsa.be/>
7. http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm
8. <http://www.welcomeurope.com/>
9. http://www.mareforum.com/med_ports_participation.htm
10. <http://www.petrofin.gr/articleslst.html>
11. <http://www.cordis.lu/transport/src/water.htm>
12. <http://egov.yen.gr/yen.chtm?prnbr=23522&locale=el>
13. <http://www.danaos.gr/skol/>
14. <http://www.hazliseconomist.com/speeches/speeches.htm>
15. http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1090,30070682,1090_33076576&_dad=portal&_schema=PORTAL
16. <http://forum.dutch-maritime-network.nl/forum/nml/dispatch.cgi>
17. <http://www.shortsea.info/>