Μέσω Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων το 77% των φορτίων που φθάνει στην Ελλάδα

2019/01/22 09:39 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το 77% των φορτίων που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης στην Ελλάδα και περισσότερο από το 5% σε ευρωπαϊκό επίπεδο γίνονται μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΝΜΑ), με πλοία, τα οποία, πάλαι ποτέ, ονομάζονταν «Μεσογειακά».

Σύμφωνα με την ανάλυση για την Γαλάζια Ανάπτυξη, **η ΝΜΑ είναι η τρίτη πιο σημαντική οικονομική θαλάσσια δραστηριότητα στην Ελλάδα.**

Η προστιθέμενη αξία της υπολογίζεται σε 3,63 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ σε αυτήν εργάζονται άμεσα ή έμμεσα περίπου 17.500 άτομα.

Τα στοιχεία προέρχονται από έρευνα του Εργαστηρίου Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων του Τμήματος Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου, σε συνεργασία με την Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και με την ΕΛΣΤΑΤ και αφορά τη διετία 2014-2016.

Στην ερευνητική ομάδα συμμετείχαν, η Μαρία Λεκάκου, η Εύα Στεφανιδάκη, ο Γιώργος Ρεμούνδος, ο Γιάννης Κατσούνης και ο Γιώργος Αρβανιτάκης.

Η πλειοψηφία των πλοίων που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια φέρουν ελληνική σημαία, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 25% του συνόλου των πλοίων της ΝΜΑ, ενώ ένας αξιοσημείωτος αριθμός πλοίων φέρει σημαίες ανοικτών νηολογίων.

Όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων ΝΜΑ που προσεγγίζουν τα ελληνικά λιμάνια, παρατηρείται ότι ο σύγχρονος στόλος της ΝΜΑ αυξάνεται σταδιακά από άποψη χωρητικότητας.

Η **αντίληψη ότι η ΝΜΑ αποτελείται από μικρά πλοία έχει αλλάξει.** Βάσει των δεδομένων, μπορεί να υποστηριχθεί ένα τυπικό πλοίου ΝΜΑ έχει χωρητικότητα μεταξύ 25.000 -50.000 τόνων.

Î□Î□Î¬Î¼Î¼Ï□Î¯Î± 2.jpg
Image not found or type unknown

Τα μεγαλύτερα πλοία της κατηγορίας είναι 50.000 – 75.000 τόνων και πάνω είναι πιο πιθανό να χρησιμοποιούνται ως «τροφοδοτικά πλοία»- feeder liners.

Ο Πειραιάς αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι στην Ελλάδα για τη ΝΜΑ, **αφού διακινούνται περισσότερο από 28 εκατομμύρια τόνοι φορτίων.**

Ο Πειραιάς είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Ευρώπη, και παγκοσμίως βρίσκεται στην 37η θέση για το 2018, κερδίζοντας επτά θέσεις μέσα σε μία διετία. Επίσης, ανέβηκε στην 2η θέση των μεγάλων εμπορικών λιμανιών, μετά τη Βαλένθια, αφού κατέχει μεγάλο μερίδιο στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Î□Î□Î□-Î□Î¹Î¼Î¬Î½Î¹Î±.jpg

Image not found or type unknown

Άλλοι σημαντικοί λιμένες για τη ΝΜΑ αποστάσεων είναι των Αγίων Θεοδώρων, των Μεγάρων, της Θεσσαλονίκης, της Ελευσίνας και του Βόλου.

Οι Άγιοι Θεόδωροι, τα Μέγαρα και η Ελευσίνα βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το λιμάνι του Πειραιά, δημιουργώντας ένα cluster λιμένων ΝΜΑ γύρω από την πρωτεύουσα εντείνοντας την συγκέντρωση των ροών σε επίπεδο περιφέρειας.

Όσον αφορά τα είδη του μεταφερόμενου φορτίου, το **χύδην υγρό φορτίο αποτελεί την κύρια δραστηριότητα, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το μισό όγκο του συνόλου.**

Έπονται τα εμπορευματοκιβωτια (25%), το χύδην ξηρό φορτίο (14%) και τα Οχήματα σε Ro Ro (12%).

Σημειώνεται ότι αυτά τα δεδομένα παρουσιάζουν αντίστοιχη κατανομή με τα Ευρωπαϊκό σύνολο, όπου τα χύδην υγρά φορτία αντιπροσωπεύουν το 45% του συνολικού όγκου που μεταφέρεται από τη ΝΜΑ προς και από τα λιμάνια της ΕΕ.

Î□Î□Î□-Î¦Î¿Ï□Ï□Î¯Î±_3.jpg

Image not found or type unknown

Τα κύρια κράτη προέλευσης των μεταφερόμενων αγαθών είναι η Ρωσία (Μαύρη Θάλασσα), το Ιράκ, η Αίγυπτος και η Τουρκία.

Στην Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, έρχονται περισσότερα φορτία από χώρες εκτός ΕΕ, και μόνο ένας μικρός όγκος φορτίων προέρχεται από χώρες μέλη της ΕΕ, όπως η Ιταλία, το Βέλγιο και η Ισπανία.

Από την άλλη, οι κύριοι προορισμοί προς τους οποίους μεταφέρονται φορτία από ελληνικά λιμάνια είναι η Ιταλία (12%) και η Τουρκία (11%).

Οι διακινούμενες ποσότητες δεν παρουσιάζουν μεγάλες διακυμάνσεις την χρονική περίοδο αναφοράς, παρόλο που παρατηρείται μια μικρή αύξηση της τάξεως του 5% στα φορτία που εκφορτώθηκαν.

Επιπλέον, όταν γίνεται σύγκριση μεταξύ των φορτίων που φορτώθηκαν και εκφορτώθηκαν, παρατηρείται μία σχετική σταθερή διαφορά από απόψεως όγκου της τάξης περίπου του 30%.

Η έρευνα καταλήγει στα εξής συμπεράσματα:

-Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας, καθιστά τους ελληνικούς λιμένες και ειδικότερα τον Πειραιά ως κόμβο προσέλκυσης και διανομής κίνησης της ΝΜΑ στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα. Παράλληλα η εκτεταμένη ακτογραμμή και η πληθώρα των νησιών αποτελούν καθιστούν την ΝΜΑ καθοριστική για την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

-Παρά το γεγονός ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών συνδέσεων , δεν ισχύει το ίδιο και για εμπορευματικές μεταφορές. Οι τακτικές Γραμμές που συνέδεαν την Ελλάδα με τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής και της Μαύρης Θάλασσας δεν υπάρχουν πλέον. Οι κύριοι λόγοι είναι η πολιτική αστάθεια στην Ανατολική Μεσόγειο, η συρρίκνωση των εμπορευματικών ροών στην περιοχή αυτή, όπως επίσης ο ανταγωνισμός και η πίεση που δέχονται οι μικρές εταιρείες ΝΜΑ τακτικών γραμμών από διεθνείς παίκτες, οι οποίοι μπορούν να εξασφαλίσουν την τακτική μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίων.

Î□Î□Î□-Î¦Î¿Ï□Ï□Î¯Î±.jpg

Image not found or type unknown

-Επίσης, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 20 χρόνων παρατηρείται επιδείνωση της θέσης των εταιρειών του κλάδου των τακτικών γραμμών ΝΜΑ, όπως επίσης και μια τάση μετατόπισης προς τις αγορές χύδην φορτίου.

-Η μεγάλη πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών ΝΜΑ είναι μικρομεσαίες και ως εκ τούτου οι διεθνείς συνθήκες έχουν επηρεάσει σημαντικά την επιχειρησιακή λειτουργία και την οικονομική απόδοσή τους

-Σχετικά με την ελληνική αγορά, ένας από τους πιο σημαντικούς περιορισμούς λειτουργίας που αντιμετωπίζουν τα πλοία ΝΜΑ είναι οι διατάξεις σχετικά με την σύνθεση πληρώματος.

-Το κόστος επάνδρωσης είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές σημαίες, καθιστώντας την ελληνική σημαία λιγότερο ανταγωνιστική. Ένα άλλος ανασχετικός παράγοντας είναι ο γραφειοκρατικός φόρτος της ελληνικής σημαίας, σε συνδυασμό με τις διαδικασίες νηολόγησης των πλοίων.

-Επιπλέον, οι ισχύοντες εθνικοί κανονισμοί δημιουργούν ένα πολύπλοκο περιβάλλον και στις περισσότερες περιπτώσεις είναι διαθέσιμοι μόνο στην ελληνική γλώσσα. Η κωδικοποίηση και απλοποίηση του νομοθετικού καθεστώτος αναδεικνύεται σε αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη και εξέλιξη του κλάδου.

-Παρόλα αυτά δεν έχει επιτευχθεί μέχρι στιγμής η πλήρης ενσωμάτωση της ΝΜΑ σε εθνικό επίπεδο. Οι κύριοι λόγοι είναι η έλλειψη επαρκών και αποκλειστικής χρήσης υποδομών για τη ΝΜΑ σε σύγκριση με τα βόρεια ευρωπαϊκά κράτη και η έλλειψη ειδικών τιμολογιακών πολιτικών. Επιπλέον, η έλλειψη συστηματικής συνεργασίας με τις κύριες εφοδιαστικές και διαμεταφορικές υπηρεσίες, φανερώνουν μια ελλιπή σύνδεση στη μεταφορική αλυσίδα.

-Το περιβάλλον αποτελεί την κύρια πρόκληση για τη ΝΜΑ και η ικανότητα του

ευρωπαϊκού στόλου να συμμορφωθεί με τους επερχόμενους κανονισμούς θα καθορίσει το μέλλον του κλάδου. Οι νέοι κανονισμοί στοχεύουν στη διασφάλιση του βιώσιμου χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά συγχρόνως μπορεί να αποτελέσουν απειλή για τη ναυτιλία της ΕΕ.

Σε αυτόν τον βαθμό, η ύπαρξη χρηματοδοτικών πρωτοβουλιών είναι μείζονος σημασίας για τη διατήρηση της βιωσιμότητας του κλάδου, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και στην Ευρώπη.

-Το 45% του συνολικού όγκου που μεταφέρεται από τη ΝΜΑ προς και από τα λιμάνια της ΕΕ.

Μηνάς Τσαμόπουλος,

αναδημοσίευση από το newmoney.gr