

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & LOGISTICS

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ &
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΜΗΜΑ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ**

Ρ. Θεοδοροπούλου, ΓΓΕΤ, Διεύθυνση Σχεδιασμού & Προγραμματισμού

Δρ. Μ. Κασώλη, συνεργάτης Planning Group

2014

Πρόλογος

Το συγκεκριμένο κείμενο εντάσσεται σε μια Σειρά Κειμένων Εργασίας που επεξεργάζεται η ΓΓΕΤ με στόχο τον προσδιορισμό τομέων έξυπνης εξειδίκευσης και αντίστοιχων προτεραιοτήτων έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομίας (E&T&K) για τη νέα Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Η στρατηγική E&T&K για μια έξυπνη εξειδίκευση (RIS3) διαμορφώνεται παράλληλα τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο μέσα από διεργασίες αλληλεπίδρασης μεταξύ των δύο επιπέδων.

Σε ό,τι αφορά στο εθνικό επίπεδο η ακολουθούμενη μεθοδολογία συνίσταται:

Στον εντοπισμό μέσα από τη διαθέσιμη βιβλιογραφία ευρύτερων θεματικών τομέων ή κλάδων με αρκετό δυναμισμό που αναμένεται να συμβάλουν στην προοπτική ανάπτυξης της χώρας (όπως ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ, ΕΝΕΡΓΕΙΑ, ΑΓΡΟΒΙΟΔΙΑΤΡΟΦΗ, ΥΓΕΙΑ και ΦΑΡΜΑΚΑ, ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ και ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ)

Στην περαιτέρω εξειδίκευση των παραπάνω τομέων/κλάδων και εντοπισμό (με τη συμμετοχή των επιχειρήσεων και της ερευνητικής κοινότητας) δραστηριοτήτων (activities), που, αξιοποιώντας την Έρευνα, την Τεχνολογία και την Καινοτομία, μπορούν να προκαλέσουν διαρθρωτικές αλλαγές στις επιχειρήσεις του τομέα (π.χ. εκσυγχρονισμό, διαφοροποίηση και μετάβαση κ.λπ.) και να βελτιώσουν την ανταγωνιστικότητά τους.

Στην ανάδειξη των κρίσιμων ερευνητικών πεδίων/τεχνολογιών (και των κατάλληλων εργαλείων πολιτικής) που πρέπει να περιληφθούν στη νέα στρατηγική E&T&K λαμβάνοντας υπόψη και τις περιφερειακές στρατηγικές RIS3 που διαμορφώνονται παράλληλα από τις Περιφέρειες.

Τα κείμενα αυτά αποσκοπούν στο να αποτελέσουν κείμενα βάσης για μια δομημένη διαβούλευση που θα ακολουθήσει για κάθε έναν από τους παραπάνω τομείς/κλάδους, με στόχο την ανάδειξη των προτεραιοτήτων της νέας στρατηγικής για την Έρευνα την Τεχνολογία και την Καινοτομία. Έγινε επομένως προσπάθεια να συγκεντρωθεί όλη η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να περιγραφεί με ευκρίνεια η υφιστάμενη κατάσταση, να αναγνωρισθούν οι τάσεις, να καταγραφούν οι πολιτικές -σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο- που επηρεάζουν τις εξελίξεις, να αναδειχθούν οι επιχειρηματικές ευκαιρίες και οι προκλήσεις του μέλλοντος και να εντοπισθούν οι ερευνητικές προτεραιότητες που μπορούν να απαντήσουν στις παραπάνω προκλήσεις.

Οι Πλατφόρμες καινοτομίας θα αποτελέσουν τους βασικούς πυρήνες της διαβούλευσης συγκεντρώνοντας εκπροσώπους από τις επιχειρήσεις του κλάδου ή του τομέα, τα ερευνητικά κέντρα, τα Πανεπιστήμια, Υπουργεία και Περιφέρειες και αναμένεται να συμβάλουν στην παραπάνω διαδικασία εντοπισμού των κρίσιμων δραστηριοτήτων (activities) στις οποίες θα πρέπει να εστιασθεί η ερευνητική και τεχνολογική προσπάθεια στη νέα προγραμματική περίοδο.

Με τη διαδικασία αυτή η ΓΓΕΤ προωθεί τη διαμόρφωση μιας αναπτυξιακής στρατηγικής για τη χώρα που βασίζεται στην έξυπνη εξειδίκευση έχοντας κύριο μοχλό την Έρευνα, την Τεχνολογία και την Καινοτομία.

Πίνακας Περιεχομένων

1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

1.1. Γενικά Στοιχεία - διεθνείς εξελίξεις στον τομέα.....	5
1.2 Βασικοί τύποι μεταφοράς	5
1.3 Ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα των Μεταφορών	6
1.3 Η ευρωπαϊκή στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την προγραμματική περίοδο (2014-2020)	10
1.4 Ο «Ορίζοντας 2020» (“Horizon 2020”)	11

2. ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

2.1. Υφιστάμενη Κατάσταση: Το περιβάλλον των Μεταφορών & των Logistics* στην Ελλάδα.....	16
2.1.1 Χερσαίες μεταφορές.....	17
2.1.2 Σιδηροδρομικές μεταφορές - Αγωγοί.....	18
2.1.3 Θαλάσσιες μεταφορές.....	18
2.1.4 Εναέρια μεταφορές	21
2.1.5 Εφοδιαστική Αλυσίδα(Logistics).....	22
2.2 Οικονομικά Στοιχεία, Κοινωνικά Ζητήματα, Αλυσίδες Αξίας στον Τομέα των Μεταφορών	25

3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

3.1 Εθνικοί Στόχοι για την Στρατηγική «Ευρώπη 2020»	30
3.2 Το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ)	32
3.3 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών»	39
3.3.1 Στοιχεία Αναπτυξιακής Πολιτικής κατά Μεταφορικό Δίκτυο	42
3.4 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Προτάσεις Αναπτυξιακού Προγραμματισμού στο πλαίσιο της Διαμόρφωσης ΣΕΣ».....	46
3.5 Στοιχεία από προτάσεις ΣΕΒ «Αναπτυξιακές κατευθύνσεις και προτεραιότητες»	51
3.6 Στοιχεία από άλλες μελέτες.....	60
3.7 Η Περιφερειακή Διάσταση του τομέα: Στρατηγική έξυπνης εξειδίκευσης (RIS3 - RESEARCH INNOVATION STRATEGY SMART SPECIALIZATION)	62
3.9 Στατιστικά στοιχεία από την κατανομή των κονδυλίων προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΓΓΕΤ στο πλαίσιο των δράσεων του ΕΣΠΑ (2007-2013)	64

Ακρωνύμια - Ορισμοί

ITS - Intelligent Transport Systems
RIS3 – Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation
ΔΕΔ-Μ - διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (TEN-T)
ΕΕ – Ευρωπαϊκή Ένωση
ΣΕΜ – Συστήματα Ευφυών Μεταφορών

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1: Οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών
Πίνακας 2: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών
Πίνακας 3: Χερσαίες Μεταφορές
Πίνακας 4: Θαλάσσιες Μεταφορές
Πίνακας 5: Εναέριας Μεταφορές
Πίνακας 6: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας κατά ΣΤΑΚΟΔ 2008 Τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Πίνακας 7: Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων Μεταφορών 2005-2007
Πίνακας 8: Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων Μεταφορών 2005-2007
Πίνακας 9: ΕΕ και Εθνικοί στόχοι
Πίνακας 10: Προτεραιότητες χρηματοδότησης και θεματικοί στόχοι στην Ελλάδα
Πίνακας 11: Πρωτοβουλίες ανά Θεματική Ενότητα
Πίνακας 12: Ετήσια Κατανομή ανά ΕΠ
Πίνακας 13: οι κύριοι στόχοι της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών
πίνακας 14: Τεχνολογίες αιχμής στον τομέα των μεταφορών και δραστηριότητες
Πίνακας 15: Smart Specialisation Strategies in Greece – expert team review for DG REGIO

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του Δείκτη Κύκλου Εργασιών στις μεταφορές
Διάγραμμα 2: Εξέλιξη του Δείκτη Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος
Διάγραμμα 3: Η λογική του σχεδιασμού στη Νέα Προγραμματική Περίοδο
Διάγραμμα 4: Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική ΝΝΠ
Διάγραμμα 5: Στρατηγικό Όραμα ΝΝΠ
Διάγραμμα 6: 55 Τεχνολογίες Αιχμής στους 8 τομείς
Διάγραμμα 7: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 8: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 9: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 10: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 11: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 12: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές
Διάγραμμα 13: Χαρτογράφηση Υπηρεσιών τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας
Διάγραμμα 14: Πρόταση Νέου αναπτυξιακού πρότυπου
Διάγραμμα 15: Πρόταση Νέου αναπτυξιακού πρότυπου

Διάγραμμα 16: Διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Διάγραμμα 17: Πιθανές προτεραιότητες

Διάγραμμα 18: Συμμετοχή ιδιωτικού τομέα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των Μεταφορών

Διάγραμμα 19: Διάρθρωση αριθμού δικαιούχων ανά υποενότητα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των Μεταφορών

Διάγραμμα 20: Διάρθρωση κατανομής κονδυλίων στις δράσεις της ΓΓΕΤ ανά περιφέρεια στον τομέα των Μεταφορών

1. ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

1.1. Γενικά Στοιχεία - διεθνείς εξελίξεις στον τομέα

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά οποιοσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Συνήθως η μετακίνηση επιβατών και φορτίων γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα.

Ο παλαιότερος διεθνής όρος *transportation* έχει σήμερα αντικατασταθεί με τον βραχύτερο *transport*, τον οποίο χρησιμοποιούν και οι κοινωνιολόγοι με την ευρύτερη σημασία της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών γενικά στο χώρο με επικεντρωμένο το ενδιαφέρον στα μέσα "πολλαπλής φοράς" καθώς και στα προσωπικά μέσα μετακίνησης, θεωρούμενα ως βασικοί δημιουργοί του συστήματος διακίνησης αγαθών μέσα στις κοινότητες, τις κοινωνίες και μεταξύ αυτών. Παρά ταύτα ενώ όλες οι κοινωνικές επιστήμες έχουν δείξει κάποιο ενδιαφέρον για αυτές, μόνο η Οικονομική Επιστήμη έχει παρουσιάσει αξιόλογο έργο σε εργασίες έρευνας και μελέτης σε σημείο που η έννοια μεταφορές να έχει επεκταθεί σήμερα σ' ένα ευρύ ανεπτυγμένο τεχνικό πεδίο (τομέα) έρευνας στο σημείο που να χαρακτηρίζονται δικαιολογημένα από το εύρος αυτών «Βιομηχανία μεταφορών»¹.

1.2 Βασικοί τύποι μεταφοράς

Χερσαίες μεταφορές

Τις σημερινές χερσαίες μεταφορές τις χρησιμοποιούμε για να μεταφερθούμε πάνω στην Γή. Τα μέσα μεταφοράς είναι: το οδικό δίκτυο ο σιδηρόδρομος, οι αγωγοί πετρελαίου και οι αγωγοί φυσικού αερίου. Οι μεταφορές στην ξηρά διακρίνονται σε οδικές και σιδηροδρομικές: Η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Ελλάδας ήταν ένα δύσκολο πρόβλημα από την αρχαιότητα εποχή. Το ορεινό έδαφος της χώρας είναι ένας βασικός παράγοντας, που δυσκολεύει τις χερσαίες συγκοινωνίες. Τα ψηλά και δύσβατα βουνά, οι οροσειρές, τα μεγάλα φράγματα

¹ Το ενδιαφέρον των διαφόρων επιστημόνων στην εξέλιξη των μεταφορών θα μπορούσε να συνοψιστεί ως ακολούθως: Οι μεν κοινωνιολόγοι – ανθρωπολόγοι μελετούν αυτές ως μια μορφή υλικής κουλτούρας (material culture). Οι πολιτικοί επιστήμονες εκλαμβάνουν τις μεταφορές ως οδηγό μελέτης και εκτίμησης των γεωγραφικών ορίων των πολιτικών μονάδων, ενώ κάθε σημαντική πρόοδος στη τεχνολογία αυτών θεωρείται προάγγελος πιέσεων για επέκταση των ορίων των πολιτικών μονάδων.

Για τους μελετητές της διακυβέρνησης (εθνολόγους και διεθνολόγους) μια αλλαγή στις μεταφορές μπορεί να προοιωνίσει ακόμη και μεταβολές, τόσο στην εσωτερική, όσο και στη διεθνή πολιτική σκηνή και ακόμη αλλαγές στην λεγόμενη ισορροπία δυνάμεων. Για παράδειγμα μια εκτροπή ή αλλαγή ενός οδικού άξονα είναι δυνατόν να ερημώσει μια περιοχή, σφρίγγουσα προηγουμένως από ζωή, καθώς και το αντίθετο. Η εποχή των ανακαλύψεων επέφερε τεράστιες αλλαγές και ανακατατάξεις στις μέχρι τότε ναυτικές χώρες.

Οι τεχνολόγοι μηχανικοί, αρχιτέκτονες, ναυπηγοί και αεροναυπηγοί κυρίαρχοι του χώρου μελετούν και συνδράμουν τα μέγιστα στη συνεχή εξέλιξη των μεταφορών, ενώ νομοθέτες, νομικοί, μετεωρολόγοι και άλλοι μελετούν την διασφάλιση και την ακώλυτη λειτουργία τους για την οποία έχουν συσταθεί και διεθνείς οργανισμοί και υπηρεσίες (π.χ. IMO, ICAO, IIP κ.ά.).

ανάμεσα στον ένα τύπο και στον άλλο, δυσκόλευαν ανέκαθεν τη δημιουργία και την εξάπλωση οδικού δικτύου.

Θαλάσσιες μεταφορές

Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς κάνουν το ίδιο ακριβώς με τα χερσαία αλλά στη θάλασσα. Με τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς ο άνθρωπος εξερευνά τη θάλασσα και τη θαλάσσια ζωή. Η θαλάσσια μεταφορά υπερέχει όταν πρόκειται για τη μεταφορά μεγάλων φορτίων. Κάνουν εφικτό το εμπόριο με πολύ μακρινές χώρες. Επίσης, με αυτά μεταφέρονται το πετρέλαιο το φυσικό αέριο κ.λ.π. σε άλλες χώρες που το χρειάζονται. Ένα πλοίο χρειάζεται πολλά άτομα για να ταξιδέψει και έτσι δημιουργούνται θέσεις εργασίας.

Εναέριες μεταφορές

Σήμερα οι αεροπορικές μεταφορές καταλαμβάνουν σημαντικό κομμάτι της μεταφορικής δραστηριότητας επιβατών και εμπορευμάτων. Οι αεροπορικές μεταφορές αφορούν το νεότερο μέσο μεταφοράς, αλλά και το μεγαλύτερα αυξανόμενο, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,8% στην Ευρώπη. το μερίδιο των εναέριων μεταφορών συγκριτικά με τις συνολικές μεταφορές το 2000 ήταν 5,4% και οι εκτιμήσεις δείχνουν πως το 2030 θα είναι 10,8%.²

1.3 Ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα των Μεταφορών

Ο τομέας των μεταφορών είναι μία από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) διότι οι μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ευρωπαϊκή οικονομία. Χωρίς καλές συνδέσεις η Ευρώπη δεν μπορεί να αναπτυχθεί ούτε να ευημερήσει.

Ο τομέας των Μεταφορών διέπεται από τον τίτλο VI (άρθρα 90 μέχρι 100 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ). Από τη συνθήκη της Ρώμης το 1958, η πολιτική αυτή επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών και των αγαθών. Αρκετές πρωτοβουλίες για τις αστικές μεταφορές ανακοινώθηκαν στη Λευκή Βίβλο (2011) «Προς μία Ενιαία Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών». Από τη Λευκή Βίβλο του 2001 (που αναθεωρήθηκε το 2006)³, η πολιτική αυτή προσανατολίστηκε προς μία αρμονική και συνεπή ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως μέσα από τη συντροπικότητα, δηλαδή τη χρήση κάθε τρόπου μεταφοράς (χερσαίου, θαλάσσιου ή εναέριου) με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο.

Με τη Λευκή Βίβλο⁴ εισάγεται ο όρος «Ευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών» (European Transport Area), και αναφέρεται στην επίτευξη μιας πλήρους και ουσιαστικής ενοποίησης του συστήματος

² European Energy and Transport (2007) Trends up to 2030- Update. European Commission Directorate-General for Energy and Transport

³ Το 2006, πραγματοποιήθηκε η ενδιάμεση αναθεώρηση της «Λευκής Βίβλου, 2001» και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προσπάθειες πρέπει να ενταθούν μεταξύ άλλων, στον τομέα των αστικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι βασικοί στόχοι της ΕΕ πολιτικής μεταφορών.

⁴ Γενικά, η νέα Λευκή Βίβλος είναι:

- Σαφώς πιο «Πράσινη» στη στόχευση,
- Συνδεδεμένη πλήρως με άλλες πολιτικές ιδίως αυτή του περιβάλλοντος, της έρευνας και της καινοτομίας,
- Επηρεασμένη από τις συνθήκες οικονομικής κρίσης κάτω από τις οποίες διαμορφώθηκε,
- Προσανατολισμένη στην αρχή του ο «χρήστης πληρώνει»,
- Βασισμένη σε μεγαλύτερη ιδιωτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση των υποδομών,

των Μεταφορών της ΕΕ πολύ πέραν του μέχρι σήμερα χρησιμοποιούμενου όρου «*Εσωτερική Αγορά Μεταφορών*». Σε γενικές γραμμές περιλαμβάνεται η δημιουργία των:

- Ενιαίου Ευρωπαϊκού ουρανού (Single European Sky)
- Ενιαίου Σιδηροδρομικού χώρου (Single European railway Area), και
- Ενιαίου θαλασσίου χώρου, ή της λεγόμενης «μπλε ζώνης» (blue belt) για τις θαλάσσιες μεταφορές (δηλαδή πλήρης συνεργασία, συνδεσιμότητα, και ανταλλαγή δεδομένων λειτουργίας μεταξύ Ευρωπαϊκών λιμένων).

Επίσης, αρκετές δράσεις έχουν υιοθετηθεί από την ΕΕ για την ενίσχυση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών, με την Πράσινη Βίβλο (2007) «*Προς μια νέα νοοτροπία για την αστική κινητικότητα*». Η Πράσινη Βίβλος αποτέλεσε την αφετηρία μιας ευρείας διαβούλευσης με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς επιβεβαιώνοντας την προστιθέμενη αξία σε επίπεδο ΕΕ παρέμβαση σε μια σειρά από αστικές σχετιζόμενες με τις μεταφορές περιοχές (*transportrelated*).⁵

Σύμφωνα με τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τις υποδομές, τριπλασιάζεται η χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών στα 26 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2014–2020⁶. Ταυτόχρονα, η νέα αυτή πολιτική εστιάζει τη χρηματοδότηση σε ένα επακριβώς καθορισμένο νέο κεντρικό δίκτυο. Το δίκτυο αυτό θα αποτελεί τον κύριο κορμό των μεταφορών στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Τομέακά οι κυριότεροι άξονες της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποβλέπουν στην «**ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, την εξασφάλιση αιεφόρου ανάπτυξης, την ανάπτυξη των μεγάλων δικτύων της Ευρώπης, το χωροταξικό έλεγχο, την ενίσχυση της ασφάλειας, και την ανάπτυξη της διεθνούς συνεργασίας**».

Τα «μέσα» ή «δράσεις» για επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής πολιτικής Μεταφορών διατυπώνονται με μια παράθεση 40 «πρωτοβουλιών» (Initiatives) ομαδοποιημένες σε 4 Άξονες. Οι κύριοι άξονες της νέας πολιτικής Μεταφορών της ΕΕ⁷, είναι:

1. **Ύπαρξη «Βιωσιμότητας» (sustainability) σε όλους τους τομείς των μεταφορών,**
2. **Μείωση των εκπομπών του θερμοκηπίου (greenhouse gas emissions) από τις μεταφορές κατά 60% το 2050 σε σχέση με το 1990,**
3. **Διατήρηση της ανταγωνιστικότητας σε όλα τα επίπεδα,**
4. **Διατήρηση του σημερινού επιπέδου κινητικότητας με κάθε τρόπο (είναι μάλιστα χαρακτηριστικός, ο απόλυτος τρόπος με τον οποίο αυτό τίθεται στο κείμενο: *curbing mobility is not an option*).**

Σε γενικές γραμμές, με ορίζοντα τα 40 επόμενα χρόνια καθίσταται σαφές ότι οι μεταφορές δεν μπορούν να αναπτυχθούν εάν υιοθετείται η προσέγγιση της «διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης». Δηλαδή, η εξάρτηση των μεταφορών από το πετρέλαιο μπορεί να εξακολουθεί να είναι κατά τι λιγότερο από 90%⁸, ενώ οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα υπερβαίνουν οριακά

-
- Συνδεδεμένη με «πρωτοβουλίες» αντί για συγκεκριμένες δράσεις και προγράμματα,
 - Φειδωλή σε αναφορά σε πόρους και κονδύλια,
 - Πλούσια σε καθορισμό ποσοτικοποιημένων στόχων

⁵ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_el.htm).

⁶ Η νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τις υποδομές θα δημιουργήσει ένα ισχυρό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στα 28 κράτη μέλη με στόχο την προαγωγή της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας. Το δίκτυο αυτό θα συνδέει την Ανατολή με τη Δύση και θα αντικαταστήσει το "μωσαϊκό" που υπάρχει σήμερα στον τομέα των μεταφορών με ένα δίκτυο καθαρά ευρωπαϊκό.

⁷ (COM (2011) 144 τελικό / 28.3.2011)

⁸ Ακόμα και με βάση αυτό το σενάριο θα υπάρξει κάποια αύξηση στη χρήση βιοκαυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας σε σύγκριση με το παρόν.

μόνο τον στόχο του 10% που τέθηκε για το 2020. Οι εκπομπές CO₂ από τις μεταφορές θα παραμείνουν κατά το ένα τρίτο υψηλότερες ως προς τα επίπεδα του 1990 έως το 2050. Το κόστος της συμφόρησης θα αυξηθεί κατά περίπου 50% έως το 2050. Το χάσμα της προσβασιμότητας μεταξύ των κεντρικών και περιφερειακών περιοχών θα διευρυνθεί. Το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων και της ηχορρύπανσης θα συνεχίσει να αυξάνεται⁹.

Το 2011, η Ευρωπαϊκή πολιτική των ΔΕΔ-Μ αναθεωρήθηκε. Προκειμένου να λειτουργήσει η έννοια της «**Ευρωπαϊκής Περιοχής Μεταφορών**» δηλαδή χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων μεταφορών καθώς και της ελεύθερης πρόσβασης στα δίκτυα αυτά. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), (που χρηματοδοτούνται μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής) συμβάλλουν στην εδαφική συνοχή και στην κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποτελεί βασικό εργαλείο της πολιτικής μεταφορών για την επίτευξη του γενικού στόχου της μείωσης κατά 60% των εκπομπών από τις μεταφορές έως το 2050 (βλ. Λευκή Βίβλο, 2011). Στον ουσία, το ΔΕΔ-Μ είναι ένα δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών που ευνοεί τη μετάβαση από τις οδικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς¹⁰.

Η κύρια καινοτομία της αναθεώρησης ήταν η ιδέα μιας προσέγγισης σχεδιασμού σε δύο επίπεδα, με κατώτατο επίπεδο το «**βασικό δίκτυο**» το οποίο περιλαμβάνει άξονες και κόμβους ζωτικής σημασίας για τις ροές κυκλοφορίας μέσα στην εσωτερική αγορά μεταξύ της ΕΕ, των γειτόνων της και άλλων μερών του κόσμου. Σε ένα επόμενο επίπεδο διατυπώνεται το λεγόμενο «**αναλυτικό δίκτυο**» το οποίο αποτελείται από αρκετά πιο πυκνά δίκτυα σιδηροδρομικών, οδικών, εσωτερικών πλωτών αρτηριών, δίκτυο λιμένων, και αερολιμένων.

Το «**αναλυτικό δίκτυο**» πρέπει να συνδέει με κατάλληλο τρόπο όλες τις περιφέρειες και να παρέχει τη βασική υποδομή για πολυτροπικές (multimodal) επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Καθώς το δίκτυο αυτό θα αποτελέσει το δεύτερο επίπεδο του ΔΕΔ-Μ, πρέπει να καλύπτει όλα τα στοιχεία του **βασικού** δικτύου με επί πλέον προσθήκη επιλεγμένων και καλά προσδιορισμένων συνδέσεων και κόμβων για να εξασφαλισθεί ομοιογενής σχεδιασμός του δικτύου και διασύνδεσή του με τα εθνικά δίκτυα. Όπως προδιαγράφεται στην έκθεση των αναθεωρημένων ΔΕΔ-Μ ο σχεδιασμός του **βασικού** δικτύου δεν έχει την έννοια της έναρξης ενός νέου τεράστιου προγράμματος υποδομών αλλά της συνέχειας και ολοκλήρωσης των υπαρχόντων ή εκτελούμενων έργων, με τη δέουσα προτεραιότητα στα κύρια σημεία συμφόρησης (IMET- ΕΚΕΤΑ, 2013).

⁹ Περιγραφή του τρόπου με τον οποίο οι μεταφορές θα μπορούσαν να εξελιχθούν έως το 2050 εάν οι νέες πολιτικές δεν παρέμβουν για να μεταβάλουν τις τάσεις (σενάριο αναφοράς) παρατίθεται στο παράρτημα 3: «Σενάριο αναφοράς (2010-2050)» της εκτίμησης των επιπτώσεων της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές.

¹⁰ Στο παρελθόν, τα συστήματα μεταφορών στην Ευρώπη αναπτύσσονταν κατά κύριο λόγο σύμφωνα με εθνικά κριτήρια. Αυτό οδήγησε σε κακές ή ανύπαρκτες διασυνδέσεις στα σύνορα ή κατά μήκος διαδρόμων ζωτικής σημασίας. Οι ανεπαρκείς διασυνδέσεις στον τομέα των μεταφορών αποτελούν τροχοπέδη για την οικονομική ανάπτυξη. Από τη δεκαετία του '90, η πολιτική του ΔΕΔ-Μ εστιάζεται στη χρηματοδότηση της ανάπτυξης καίριων ευρωπαϊκών έργων υποδομής. Ωστόσο, είναι αναγκαίο η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση στον τομέα των μεταφορών να εστιασθεί εκεί όπου αποφέρει τη μέγιστη προστιθέμενη αξία για τη δημιουργία ενός ισχυρού ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου.

Πίνακας 1: Οι δέκα στόχοι της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Ανάπτυξη και εξάπλωση βιώσιμων νέων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης

(1) Μείωση στο ήμισυ της χρήσης αυτοκινήτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» στις αστικές συγκοινωνίες έως το 2030· σταδιακή κατάργησή τους στις πόλεις έως το 2050· επίτευξη μιας ουσιαστικά απαλλαγμένης από CO₂ αστικής εφοδιαστικής στα μεγάλα αστικά κέντρα έως το 2030.

(2) Στις αερομεταφορές, τα βιώσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε διοξείδιο του άνθρακα καύσιμα πρέπει να ανέλθουν στο 40% έως το 2050· επίσης, έως το 2050 πρέπει να μειωθούν στην ΕΕ κατά 40% (εάν είναι εφικτό κατά 50%) οι εκπομπές CO₂ από καύσιμα πλοίων.

Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης αξιοποίησης ενεργειακά αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς

(3) Το 30% των οδικών εμπορευμάτων μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300km πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι πλωτές μεταφορές έως το 2030, και το ποσοστό αυτό πρέπει να υπερβεί το 50% έως το 2050, με τη βοήθεια αποτελεσματικών και οικολογικών εμπορευματικών διαδρόμων. Για την εκπλήρωση αυτού του σκοπού απαιτείται επίσης η ανάπτυξη κατάλληλης υποδομής.

(4) Έως το 2050 πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας. Απαιτείται τριπλασιασμός του μήκους του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας μέχρι το 2030 και διατήρηση ενός πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου σε όλα τα κράτη μέλη. Έως το 2050 η πλειονότητα των επιβατικών μεταφορών μεσαίων αποστάσεων πρέπει να πραγματοποιείται με το τρένο.

(5) Απαιτείται ένα πλήρως λειτουργικό πανευρωπαϊκό πολυτροπικό «κεντρικό δίκτυο» ΔΕΑ-Μ έως το 2030, ένα υψηλής ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας δίκτυο έως το 2050, και ένα αντίστοιχο σύνολο υπηρεσιών πληροφοριών.

(6) Μέχρι το 2050, απαιτείται η σύνδεση όλων των αερολιμένων του κεντρικού δικτύου με το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατά προτίμηση υψηλής ταχύτητας απαιτείται να εξασφαλισθεί ότι όλοι οι κεντρικοί θαλάσσιοι λιμένες θα συνδέονται επαρκώς με το σύστημα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, όπου είναι δυνατόν, με το σύστημα εσωτερικών πλωτών οδών.

Αύξηση της απόδοσης των μεταφορών και της χρήσης των υποδομών με συστήματα πληροφοριών και κινήτρων που βασίζονται στις ανάγκες της αγοράς

(7) Εξάπλωση μιας εκσυγχρονισμένης υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR12) στην Ευρώπη έως το 2020 και ολοκλήρωση του Κοινού Ευρωπαϊκού Αεροπορικού Χώρου. Εξάπλωση ισοδύναμων χειρσαίων και πλωτών συστημάτων διαχείρισης των μεταφορών (ERTMS13, ITS14, SSN και LRIT15, RIS16). Εξάπλωση του ευρωπαϊκού παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (Galileo).

(8) Έως το 2020, καθιέρωση του πλαισίου για ένα ευρωπαϊκό σύστημα πληροφοριών, διαχείρισης και πληρωμών για τις πολυτροπικές μεταφορές.

(9) Μέχρι το 2050, προσέγγιση του στόχου επίτευξης μηδενικού αριθμού θανάτων στις οδικές μεταφορές. Σύμφωνα με αυτόν τον στόχο, η ΕΕ στοχεύει στη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού νεκρών από τροχαία δυστυχήματα έως το 2020. Διασφάλιση ότι η ΕΕ θα παραμείνει στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ασφάλειας υποδομών και της ασφάλειας προσώπων στις μεταφορές σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

(10) Με επιδίωξη την πλήρη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει» και των δεσμεύσεων του ιδιωτικού τομέα για την εξάλειψη των στρεβλώσεων, συμπεριλαμβανομένων των επιζήμιων επιδοτήσεων, θα δημιουργηθούν έσοδα και διασφαλίζεται η χρηματοδότηση μελλοντικών επενδύσεων στις μεταφορές.

Πηγή: Επιτροπή (2011) ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ: Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. COM(2011) 144 τελικό: Βρυξέλλες

Το νέο κεντρικό δίκτυο θα υποστηρίζεται από ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, που θα συνδέεται με το κεντρικό σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι, σταδιακά μέχρι

το 2050, η μεγάλη πλειονότητα των πολιτών και των επιχειρήσεων της Ευρώπης δεν θα χρειάζονται πάνω από 30 λεπτά διαδρομής για να φτάσουν στο εκτεταμένο αυτό δίκτυο.

1.3 Η ευρωπαϊκή στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την προγραμματική περίοδο (2014-2020)

Βασική στρατηγική επιλογή για την περίοδο 2014-2020 αποτελεί η κοινή ευρωπαϊκή στρατηγική «Ευρώπη 2020» που αποφασίστηκε στη σύνοδο κορυφής τον Μάρτιο 2010. Η «Ευρώπη 2020» (EU2020) είναι η κοινή στρατηγική των κρατών μελών (ΚΜ) της Ε.Ε., με **στόχο την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη με υψηλά επίπεδα απασχόλησης, παραγωγικότητας και κοινωνικής συνοχής**. Είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της ΕΕ για την δεκαετία που διανύουμε, είναι η «Ευρώπη 2020» που στοχεύει σε πέντε στόχους¹¹ – για την απασχόληση, την καινοτομία, την εκπαίδευση, την κοινωνική ένταξη και το κλίμα/την ενέργεια – προς επίτευξη μέχρι το 2020 και αποτυπώνονται ως ακολούθως:

1. Απασχόληση

- απασχόληση του 75% της ηλικιακής κατηγορίας 20-64 ετών.

2. Έρευνα και Ανάπτυξη

- Το 3% του ΑΕΠ της ΕΕ πρέπει να επενδύεται στην Έρευνα και την Ανάπτυξη.

3. Κλιματική αλλαγή και ενεργειακή βιωσιμότητα

- μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 20% (ή και 30%, εφόσον οι συνθήκες το επιτρέπουν) σε σχέση με το 1990.
- εξασφάλιση του 20% της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.
- αύξηση κατά 20% της ενεργειακής απόδοσης.

4. Εκπαίδευση

- Μείωση των ποσοστών πρόωρης εγκατάλειψης του σχολείου κάτω από 10%.
- ολοκλήρωση τριτοβάθμιων σπουδών τουλάχιστον για το 40% της ηλικιακής κατηγορίας 30-34 ετών.

5. Καταπολέμηση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού

- μείωση τουλάχιστον κατά 20 εκατομμύρια των ατόμων που βρίσκονται ή κινδυνεύουν να βρεθούν σε κατάσταση φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού.

Οι θεματικοί στόχοι της «Ε2020» είναι οι ακόλουθοι:

1. Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας.
2. Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας, των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.
3. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ), και της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών (για το ΕΤΘΑ).
4. Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς.
5. Προώθηση της προσαρμογής στις κλιματικές αλλαγές, της πρόληψης και της διαχείρισης του κινδύνου.
6. Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων.

¹¹ http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/targets/index_el.htm

7. Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών.
8. Προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων.
9. Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και της καταπολέμησης της φτώχειας.
10. Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και στη δια βίου μάθηση.
11. Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης.

Κάθε κράτος μέλος έχει υιοθετήσει τους δικούς του εθνικούς στόχους σε κάθε έναν από αυτούς τους τομείς. Συγκεκριμένες δράσεις τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο στηρίζουν τη στρατηγική αυτή.

Μια πρωτοβουλία της στρατηγικής «**Ευρώπη 2020**» με στόχο την εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης είναι ο «**Ορίζοντας 2020**», ένα χρηματοδοτικό μέσο εφαρμογής της Ένωσης Καινοτομίας. Ο «Ορίζοντας 2020» είναι το μεγαλύτερο μέχρι σήμερα ευρωπαϊκό πρόγραμμα-πλαίσιο για την έρευνα και την καινοτομία. Περιλαμβάνει 12 ερευνητικούς τομείς προς χρηματοδότηση για την περίοδο 2014 – 2020, στους οποίους θα εστιάσει η δράση για την έρευνα και την καινοτομία με προϋπολογισμό €80 δισεκατομμύρια. Ο «Ορίζοντας 2020» συνδυάζει όλες τις χρηματοδοτήσεις για δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας που παρέχονται σήμερα μέσω των προγραμμάτων-πλαisiών για την Έρευνα και την Τεχνολογική Ανάπτυξη, τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία Προγραμμάτων-πλαisiών και το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Καινοτομίας και Τεχνολογίας (EIT).

1.4 Ο «Ορίζοντας 2020» (“Horizon 2020”)

Ο «**Ορίζοντας 2020**» είναι το χρηματοδοτικό μέσο εφαρμογής της Ένωσης Καινοτομίας, μια πρωτοβουλία της στρατηγικής Ευρώπη 2020 με στόχο την εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης.¹²

Ο «Ορίζοντας 2020» για την έρευνα και την καινοτομία στην Ευρωπαϊκή Ένωση επικεντρώνεται σε τρεις προτεραιότητες: στην παραγωγή επιστήμης αριστείας προκειμένου να ενισχυθεί η παγκόσμια κλάση αριστεία της Ένωσης στην επιστήμη, στην προώθηση της βιομηχανικής υπεροχής για τη στήριξη των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) και της καινοτομίας, και στην ανταπόκριση στις κοινωνικές προκλήσεις προκειμένου να αντιμετωπιστούν άμεσα οι προκλήσεις που προσδιορίζονται στη στρατηγική

¹² Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» είναι το νέο πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία εφαρμόζεται για την περίοδο 2014 – 2020, με προϋπολογισμό € 80 δισεκατομμύρια, είναι μέρος της προσπάθειας για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την ανάπτυξη στην Ευρώπη (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1475_el.htm). Εστιάζει τα χρήματα σε τρεις καίριους στόχους. Θα στηρίξει τη θέση της ΕΕ ως παγκόσμιος ηγέτης στον επιστημονικό χώρο, με ειδικού προορισμού προϋπολογισμό ύψους 24,6 δις €, συμπεριλαμβανομένης αύξησης της χρηματοδότησης κατά 77% για το πολύ επιτυχές Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Έρευνας (ΕΣΕ). Θα βοηθήσει στην εξασφάλιση βιομηχανικής υπεροχής στην καινοτομία με προϋπολογισμό ύψους 17,9 δις €. Αυτό περιλαμβάνει μείζονα επένδυση 13,7 δις € σε καίριας σημασίας τεχνολογίες, καθώς και μεγαλύτερη πρόσβαση σε κεφάλαια και στήριξη για τις ΜΜΕ. Τέλος, θα διατεθούν 31,7 δις € για την αντιμετώπιση μείζονων ανησυχιών τις οποίες συµμερίζονται όλοι οι Ευρωπαίοι, σε έξι καίρια θέματα: Υγεία, δημογραφική αλλαγή και ευημερία· ασφάλεια τροφίμων, αειφόρος γεωργία, θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα και βιοοικονομία· ασφαλής, καθαρή και αποδοτική ενέργεια· έξυπνες, οικολογικά ορθές και ενοποιημένες μεταφορές· δράση για το κλίμα, βαθμός απόδοσης πόρων και πρώτες ύλες· και κοινωνίες χωρίς αποκλεισμούς, καινοτόμες και ασφαλείς (http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=home).

«Ευρώπη 2020» με τη στήριξη δραστηριοτήτων που καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα από την έρευνα έως την αγορά. Ο «Ορίζοντας 2020» θα χρηματοδοτηθεί τα δύο πρώτα χρόνια με 15 δισ. ευρώ για τη δημιουργία απασχόλησης. Τα επόμενα 7 χρόνια θα διατεθούν σε πανεπιστήμια, ερευνητικά ιδρύματα και επιχειρήσεις 80 δισ. ευρώ για τη χρηματοδότηση της έρευνας και της ανάπτυξης καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών. Ελπίζεται ότι οι μαζικές επενδύσεις θα δώσουν ώθηση στην οικονομία της γνώσης στην Ευρώπη και θα προωθήσουν επιστημονικές ανακαλύψεις, βοηθώντας την Ευρώπη να παραμείνει ανταγωνιστική παγκοσμίως.¹³

Προτεραιότητα του προγράμματος είναι η επικέντρωση στον μετασχηματισμό των επιστημονικών επιτευγμάτων σε καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες τα οποία προσφέρουν επιχειρηματικές ευκαιρίες και αλλάζουν προς το καλύτερο τη ζωή των ανθρώπων. Παράλληλα περικόπτει δραστικά τη γραφειοκρατία, με απλούστευση των κανόνων και διαδικασιών ώστε να προσελκυστούν περισσότεροι κορυφαίοι ερευνητές και ευρύτερο φάσμα καινοτόμων επιχειρήσεων.

Βασική στρατηγική επιδίωξη αποτελούν η ανάπτυξη, η δημιουργία θέσεων απασχόλησης και η αποκατάσταση της τρωθείσας από την κρίση κοινωνικής συνοχής και απαιτείται ο εντοπισμός των δυνατοτήτων και αδυναμιών της χώρας και των Περιφερειών της.

Οι τρεις κύριοι βασικοί άξονες - στόχοι του προγράμματος "ορίζοντας 2020" είναι:

1. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ «ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ»

Το παρόν μέρος αποσκοπεί στην ενίσχυση και επέκταση της αριστείας της επιστημονικής βάσης της Ένωσης και στην εδραίωση του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας προκειμένου το σύστημα έρευνας και καινοτομίας της Ένωσης να καταστεί ανταγωνιστικότερο σε παγκόσμια κλίμακα. Συνίσταται από τέσσερις ειδικούς στόχους:

α) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Έρευνας (ΕΣΕ) προσφέρει ελκυστική και ευέλικτη χρηματοδότηση ώστε να δοθεί η δυνατότητα σε ταλαντούχους και δημιουργικούς μεμονωμένους ερευνητές και στις ομάδες τους να συμμετέχουν σε πολλά υποσχόμενα πεδία στα πλαίσια της επιστήμης, με βάση τον ανταγωνισμό σε επίπεδο Ένωσης.

β) Οι μελλοντικές και νεοεμφανιζόμενες τεχνολογίες θα ενισχύσουν τη συνεργατική έρευνα με σκοπό την επέκταση της ικανότητας της Ευρώπης για προηγμένες καινοτομίες που επιφέρουν εμβληματικές μεταβολές. Θα προωθήσουν την επιστημονική συνεργασία μεταξύ επιστημονικών κλάδων σε ριζικά νέες ιδέες υψηλού κινδύνου και θα επιταχύνουν την ανάπτυξη πολλά υποσχόμενων νεοεμφανιζόμενων πεδίων της επιστήμης και της τεχνολογίας, καθώς και την πανευρωπαϊκή διάρθρωση των αντίστοιχων επιστημονικών κοινοτήτων.

γ) Οι δράσεις Μαρία Κιουρί θα προσφέρουν άριστη και καινοτόμο κατάρτιση στην έρευνα καθώς και ελκυστικές ευκαιρίες σταδιοδρομίας και ανταλλαγής γνώσεων μέσω της διασυνοριακής και διατομεακής κινητικότητας των ερευνητών προκειμένου να προετοιμαστούν καλύτερα για να αντιμετωπίσουν τις τρέχουσες και μελλοντικές κοινωνικές προκλήσεις.

δ) Ανάπτυξη ευρωπαϊκών ερευνητικών υποδομών μέχρι το 2020 και πέραν αυτού προώθηση του καινοτόμου δυναμικού τους και του ανθρώπινου κεφαλαίου τους, συμπληρώνοντάς την σχετική πολιτική της Ένωσης και τη διεθνή συνεργασία.

Κάθε στόχος σε συνδυασμό με τις δραστηριότητες σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, καλύπτει το εύρος των αναγκών της Ευρώπης όσον αφορά την επιστήμη και την προηγμένη τεχνολογία. Η

¹³ http://ec.europa.eu/news/science/131216_el.htm

συνένωσή τους σε ένα ενιαίο πρόγραμμα επιτρέπει να λειτουργούν με μεγαλύτερη συνοχή, με ορθολογικό, απλουστευμένο και πιο επικεντρωμένο τρόπο, διασφαλίζοντας συγχρόνως τη συνέχεια που είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της αποτελεσματικότητάς τους.

II. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ «ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ»

Η προτεραιότητα αυτή αποσκοπεί να επιταχύνει την ανάπτυξη των τεχνολογιών και των καινοτομιών που θα στηρίξουν τις επιχειρήσεις του μέλλοντος και να βοηθήσει τις καινοτόμες ευρωπαϊκές ΜΜΕ να μετεξελιχθούν σε παγκοσμίως πρωτοπόρες εταιρείες.¹⁴

Συνίσταται σε τρεις ειδικούς στόχους:

α) Ο ειδικός στόχος «υπεροχή στις ευρείας εφαρμογής βιομηχανικές τεχνολογίες» θα παράσχει ειδική στήριξη στην έρευνα, την ανάπτυξη και επίδειξη των ΤΠΕ, της νανοτεχνολογίας, των προηγμένων υλικών, της βιοτεχνολογίας, της προηγμένης κατασκευή και μεταποίησης, και του διαστήματος. Θα δοθεί έμφαση στις αλληλεπιδράσεις και στη σύγκλιση διαφορετικών τεχνολογιών.

β) Ο ειδικός στόχος «πρόσβαση σε κεφάλαια κινδύνου» αποσκοπεί να υπερκεραστούν οι ελλείψεις όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χρηματοδότησης μέσω πίστωσης και εισφοράς ιδίων κεφαλαίων για καινοτόμες εταιρείες και έργα με μοχλό την E&A και την καινοτομία σε όλα τα στάδια ανάπτυξης. Μαζί με την κεφαλαιακή συμμετοχή του προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα επιχειρήσεων και ΜΜΕ» θα στηρίξει την ανάπτυξη κεφαλαίων επιχειρηματικού κινδύνου στην ΕΕ.

γ) Ο ειδικός στόχος «καινοτομία στις ΜΜΕ» θα τονώσει όλες τις μορφές καινοτομίας στις ΜΜΕ, με στόχο εκείνες που έχουν δυνατότητες να αναπτυχθούν και να διεθνοποιηθούν στην ενιαία αγορά και πέραν αυτής.

Το πρόγραμμα πλαίσιο «Ορίζοντας 2020» θα ακολουθήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη συμμετοχή των ΜΜΕ, η οποία μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα περίπου το 15% του συνόλου των συνδυασμένων προϋπολογισμών για όλους τους ειδικούς στόχους για τις κοινωνικές προκλήσεις και τον ειδικό στόχο «Υπεροχή στις ευρείας εφαρμογής και βιομηχανικές τεχνολογίες» να διατεθεί στις ΜΜΕ.

Ο ειδικός στόχος «Υπεροχή στις ευρείας εφαρμογής και βιομηχανικές τεχνολογίες» θα ακολουθήσει μια προσέγγιση με γνώμονα την τεχνολογία προκειμένου να αναπτυχθούν οι ευρείας εφαρμογής τεχνολογίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε πολλούς τομείς, βιομηχανίες και υπηρεσίες. Οι εφαρμογές των εν λόγω τεχνολογιών για την αντιμετώπιση των κοινωνικών προκλήσεων θα στηριχθούν παράλληλα με την προτεραιότητα «κοινωνικές προκλήσεις».

¹⁴ Οι δραστηριότητες θα ακολουθήσουν ένα θεματολόγιο υπαγορευόμενο από τις επιχειρήσεις. Οι προϋπολογισμοί για τους ειδικούς στόχους «Πρόσβαση σε κεφάλαια κινδύνου» και «Καινοτομία στις ΜΜΕ» θα ακολουθήσουν μια λογική με γνώμονα τη ζήτηση, από τη βάση προς την κορυφή, χωρίς προκαθορισμένες προτεραιότητες. Οι εν λόγω προϋπολογισμοί θα συμπληρωθούν με τη χρήση χρηματοδοτικών μέσων και ενός ειδικά αφιερωμένου στις ΜΜΕ μέσου ακολουθώντας μια λογική υπαγορευόμενη από τις πολιτικές εντός του μέρους για τις «Κοινωνιακές προκλήσεις» και του ειδικού στόχου «Υπεροχή στις ευρείας εφαρμογής και βιομηχανικές τεχνολογίες».

III. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ «ΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ»

Η προτεραιότητα ανταποκρίνεται άμεσα στις πολιτικές προτεραιότητες και στις κοινωνικές προκλήσεις που προσδιορίστηκαν στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» και αποσκοπούν στην τόνωση της κρίσιμης μάζας προσπαθειών στην έρευνα και την καινοτομία που χρειάζονται για την επίτευξη των πολιτικών στόχων της Ένωσης. Η χρηματοδότηση επικεντρώνεται στους ακόλουθους ειδικούς στόχους:

- α) Υγεία, δημογραφική αλλαγή και ευεξία.
- β) Επισιτιστική ασφάλεια, βιώσιμη γεωργία, **έρευνα στον τομέα της θάλασσας και της ναυτιλίας**, και βιοοικονομία.
- γ) Ασφαλής, καθαρή και αποδοτική ενέργεια.
- δ) **Έξυπνες, οικολογικές και ενοποιημένες μεταφορές.**
- ε) Δράση για το κλίμα, αποδοτικότητα πόρων και πρώτες ύλες.
- στ) Καινοτόμες και ασφαλείς κοινωνίες χωρίς αποκλεισμούς.

Όλες οι δραστηριότητες θα εφαρμόσουν μια προσέγγιση με βάση τις προκλήσεις, με επικέντρωση στις πολιτικές προτεραιότητες, χωρίς να προκαθορίζουν την ακριβή επιλογή τεχνολογιών ή λύσεων που πρέπει να αναπτυχθούν. Θα δοθεί έμφαση στη συγκέντρωση κρίσιμης μάζας πόρων και γνώσεων στα διάφορα πεδία, τεχνολογίες και επιστημονικούς κλάδους, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις. Οι δραστηριότητες θα καλύπτουν ολόκληρο τον κύκλο, από την έρευνα έως την αγορά, με νέα εστίαση στις δραστηριότητες που είναι σχετικές με την καινοτομία, όπως τα πιλοτικά έργα, η επίδειξη, η στήριξη των δημόσιων συμβάσεων, ο σχεδιασμός, η καινοτομία με γνώμονα τους τελικούς χρήστες, η κοινωνική καινοτομία και η πρόσληψη των καινοτομιών από την αγορά.

Οι κοινωνικές και ανθρωπιστικές επιστήμες θα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των δραστηριοτήτων για την αντιμετώπιση όλων των προκλήσεων. Επιπλέον, η υποστηριζόμενη ανάπτυξη των εν λόγω επιστημονικών κλάδων θα στηριχθεί στο πλαίσιο του ειδικού στόχου «Καινοτόμες και ασφαλείς κοινωνίες χωρίς αποκλεισμούς». Η στήριξη θα επικεντρωθεί επίσης στην παροχή ισχυρής βάσης στοιχείων για τη χάραξη πολιτικής σε διεθνές, ενωσιακό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Δεδομένου του παγκόσμιου χαρακτήρα πολλών προκλήσεων, η στρατηγική συνεργασία με τρίτες χώρες θα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος κάθε πρόκλησης. Επιπλέον, θα παρασχεθεί εγκάρσια στήριξη για διεθνή συνεργασία στο πλαίσιο του ειδικού στόχου «Καινοτόμες και ασφαλείς κοινωνίες χωρίς αποκλεισμούς».

Ο ειδικός στόχος «Καινοτόμες και ασφαλείς κοινωνίες χωρίς αποκλεισμούς» περιλαμβάνει επίσης μια δραστηριότητα για «τη γεφύρωση του χάσματος μεταξύ έρευνας και καινοτομίας» με ειδικά μέτρα για την προώθηση της αριστείας στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες της Ένωσης.

Οι δραστηριότητες του Κοινού Κέντρου Ερευνών θα αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του προγράμματος πλαισίου «Ορίζοντας 2020» με σκοπό να παράσχουν ισχυρή και τεκμηριωμένη στήριξη στις πολιτικές της Ένωσης. Το ΕΙΚΤ θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο συνενώνοντας την έρευνα αριστείας, την εκπαίδευση και την καινοτομία, ενσωματώνοντας με αυτό τον τρόπο το τρίγωνο της γνώσης.

Το ΕΙΚΤ θα πράξει τα ανωτέρω πρωτίστως μέσω των Κοινοτήτων Γνώσης και Καινοτομίας (ΚΓΚ). Επιπλέον, θα διασφαλίσει την ανταλλαγή εμπειριών πέραν των ΚΓΚ μέσω μέτρων στοχευμένης διάδοσης και ανταλλαγής γνώσεων, προωθώντας έτσι την ταχύτερη πρόσληψη των μοντέλων καινοτομίας σε ολόκληρη την Ένωση.

Οι περισσότερες προσκλήσεις ερευνητές και καινοτομικές επιχειρήσεις, που αφορούν τον **προϋπολογισμό του 2014**, είναι ήδη ανοικτές για την υποβολή σχεδίων για χρηματοδότηση, ενώ πρόκειται να ακολουθήσουν και άλλες εντός του έτους. Ο προϋπολογισμός του 2014 φθάνει τα 7,8 δισ. ευρώ και η χρηματοδότηση του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» θα δοθεί με βάση τρεις άξονες:

- Επιστημονική αριστεία: Περίπου 3 δισ. ευρώ, στα οποία περιλαμβάνονται υποτροφίες 1,7 δισ. ευρώ από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Έρευνας (ERC) για επιστήμονες υψηλού επιπέδου και 800 εκατ. ευρώ για υποτροφίες Μαρί Κιουρί για νεότερους ερευνητές.
- Βιομηχανική υπεροχή: 1,8 δισ. ευρώ για την υποστήριξη της βιομηχανικής υπεροχής της Ευρώπης σε τομείς όπως οι Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ), οι νανοτεχνολογίες, οι προηγμένες τεχνολογίες μεταποίησης, η ρομποτική, οι βιοτεχνολογίες και το διάστημα.
- Κοινωνικές προκλήσεις: 2,8 δισ. ευρώ για καινοτόμα σχέδια που αφορούν υγεία, γεωργία, ναυτιλία και βιοοικονομία, ενέργεια, μεταφορές, δράση για το κλίμα, περιβάλλον, αποδοτικότητα των πόρων και πρώτες ύλες, σκεπτόμενες κοινωνίες και ασφάλεια.

2. ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

2.1. Υφιστάμενη Κατάσταση: Το περιβάλλον των Μεταφορών & των Logistics* στην Ελλάδα

Τα βασικά χαρακτηριστικά που διέπουν το περιβάλλον των μεταφορών στην Ελλάδα είναι ότι, η χώρα βρίσκεται στην περιφέρεια της Ευρώπης και δεν διατηρεί φυσικά σύνορα με τα υπόλοιπα μέλη της ΕΕ. Μεγάλο μέρος των διασυνοριακών μετακινήσεων πραγματοποιείται μέσω θαλασίων οδών. Η Ελλάδα έχει γενικά αραιό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Βασικοί τύποι μεταφοράς είναι ο οδικός (38,451 χλμ. που περιλαμβάνουν 700 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και 9,210 χλμ. βασικών δρόμων) και ο θαλάσσιος (210 λιμάνια με 430 πλοία με σχεδιασμένες θαλάσσιες υπηρεσίες – 251 επιβατικά φέρρου, 97 επιβατικά πλοία, 76 καταμαράν και μόνο 6 ναυλωμένα εμπορευματικά πλοία).

Πίνακας 2: Δείκτες κύκλου εργασιών στον τομέα των μεταφορών

(2005=100,0)

Μεταβολή %						
Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Χερσαίες μεταφορές και μεταφορές μέσω αγωγών	18,2	5,1	-31,5	-18,1	-1,7	-3,3
Πλωτές μεταφορές	8,1	10,2	-22,8	-8,5	-2,7	-15,3
Αεροπορικές μεταφορές	7,0	6,5	-11,7	-7,0	-0,9	-1,1
Αποθήκευση και υποστηρικτικές προς μεταφορά δραστηριότητες	-1,4	3,1	-32,2	-10,8	-7,9	-4,8
Ταξιδιωτικά πρακτορεία, γραφεία οργανωμένων ταξιδιών, υπηρεσίες κρατήσεων κλπ.	27,5	3,5	-9,9	-24,5	-35,3	-26,9

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

Μετά το άνοιγμα της ΕΕ προς τα Ανατολικά, και ακριβώς λόγω της θέσης της Ελλάδας ως κόμβος της θαλάσσιας μεταφοράς και της αερομεταφοράς στη Ανατολική Μεσόγειο, έχει αυξηθεί η διεθνής της σημασία. Ειδικότερα, η σημασία της Ελλάδας σήμερα στο Ευρωπαϊκό σύστημα Μεταφορών έχει αλλάξει ριζικά. Η Ελλάδα βρίσκεται στη διασταύρωση 4 μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών με αυξανόμενο ρόλο και επιρροή (ΕΚΕΤΑ –ΙΜΕΤ, 2013):

- Προς τα Δυτικά, είναι οι αναπτυσσόμενες χώρες (παλιά) μέλη της ΕΕ της οποίας η Ελλάδα ήταν (για 20 και πλέον χρόνια) το ανατολικότερο και πιο «απομονωμένο» μέλος.
- Προς τον Βορρά, είναι οι νέες χώρες μέλη της ΕΕ (οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης) που είναι εν δυνάμει στην άμεση περιοχή επιρροής της Ελλάδας τόσο οικονομικά όσο και στις μεταφορές και τα logistics.
- Προς την Ανατολή, είναι η ταχύτατα αναπτυσσόμενη Τουρκία, στην οποία η Ελλάδα αποτελεί φυσική πύλη εισόδου προς τη Δυτική ΕΕ.
- Προς νότο, είναι:
 - i. οι χώρες του Αραβικού τόξου που βρέχονται από την Ανατολική Μεσόγειο, όπου συντελούνται κοσμογονικές αλλαγές στο πολιτικό και οικονομικό επίπεδο.
 - ii. Η Κύπρος και το Ισραήλ των οποίων η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει stepping stone για την Ευρώπη, και τέλος είναι

- iii. Η διώρυγα του Σουέζ από την οποία περνούν όλες σχεδόν οι θαλάσσιες ροές από Ασία – Ινδία – και Αυστραλία προς Ευρώπη περιλαμβανομένης της Ρωσίας – Μαύρης Θάλασσας.

2.1.1 Χερσαίες μεταφορές

Οι χερσαίες μεταφορές αποτελούν το κύριο μέσο μεταφορών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα. Σήμερα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιστοιχεί σχεδόν ένα όχημα για κάθε δύο κατοίκους και οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές εκπροσωπούν πάνω από τα δύο τρίτα της ολικής χωρητικότητας. Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αφορά κυρίως τον έλεγχο των πολλαπλών δαπανών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η ανάπτυξη των μεταφορών πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ασφαλείας, καθώς επίσης και να συμμορφώνεται προς την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, πολλές πτυχές των μεταφορών αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκής νομοθεσίας, είτε πρόκειται για τον ανταγωνισμό μεταξύ μεταφορέων, την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις συνθήκες εργασίας ή ακόμη τα τεχνικά πρότυπα των οχημάτων.¹⁵

Στις οδικές μεταφορές έχουν προωθηθεί και υλοποιηθεί πολλά οδικά έργα, αρκετά από τα οποία κατασκευάστηκαν κατά προτεραιότητα. Βασικό επίτευγμα είναι η ολοκλήρωση του άξονα Ανατολής – Δύσης της χώρας, δηλαδή της Εγνατίας Οδού, ο οποίος ήταν ένα από τα πιο σύνθετα οδικά έργα που κατασκευάστηκαν ποτέ στην Ελλάδα. Σε ακόμη χαμηλότερο επίπεδο ολοκλήρωσης παραμένει ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) αλλά αναμένεται επιτάχυνση της κατασκευής μετά την ίδρυση του φορέα «Υποδομές Κρήτης Α.Ε». Οι παραχωρήσεις των μεγάλων οδικών αξόνων σε ιδιωτικές εταιρείες με τη μέθοδο ΣΔΙΤ έδωσαν ώθηση στην κατασκευή των μεγάλων έργων οδοποιίας, αλλά συνέπεσαν με την αρνητική οικονομική συγκυρία που έχει δημιουργήσει καθυστερήσεις και προβλήματα.

Πίνακας 3: Χερσαίες Μεταφορές

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Κυκλοφορούντα οχήματα	7.380.265	7.729.262	7.910.565	8.062.085	8.086.910	8.069.872
Επιβατηγά	4.798.530	5.023.944	5.131.960	5.216.873	5.203.591	5.167.557
Λεωφορεία	27.102	27.186	27.324	27.311	27.121	29.962
Φορτηγά	1.255.945	1.289.525	1.302.430	1.318.768	1.321.296	1.318.918
Μοτοσυκλέτες	1.298.688	1.388.607	1.448.851	1.499.133	1.534.902	1.556.435
Οδικά τροχαία ατυχήματα	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	*12.231
Παθόντα πρόσωπα .	21.378	20.563	20.097	20.366	18.400	*16.197
Από τα οποία, νεκροί	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	*984

* = Προσωρινά στοιχεία.

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, στη σελ. 31

Αναφορικά με τις αστικές συγκοινωνίες η καλύτερη οργάνωση των μέσων μαζικής μεταφοράς στη μετακίνηση ενισχύουν τις κοινωνικές και οικονομικές τάσεις. Επίσης, το σύστημα αστικών συγκοινωνιών στην υπόλοιπη Ελλάδα επηρεάζεται έμμεσα από τις πολιτικές της ΕΕ σε ότι αφορά τη περιφερειακή και αειφόρο ανάπτυξη. Βασικές παράμετροι ενδιαφέροντος είναι η αντιμετώπιση

¹⁵ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_el.htm)

των αυξημένων μετακινήσεων του πληθυσμού στις διαφορές πόλεις και η εισαγωγή των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Επίσης, όπως αναπτύσσεται παρακάτω το ελληνικό σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών, παρουσιάζει ορισμένες σημαντικές δυσλειτουργίες, με αρνητικές επιπτώσεις στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στην ποιότητα εξυπηρέτησης (χρόνος, αξιοπιστία, ασφάλεια, κλπ).

2.1.2 Σιδηροδρομικές μεταφορές - Αγωγοί

Ο σιδηροδρομικός τύπος μεταφοράς κυριαρχεί κατά βάση στην ανατολική χώρα (2,500 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν διεθνώς αποδεκτά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς και αποτελούν σημαντικό τομέα επενδύσεων για τη μακροπρόθεσμη κάλυψη τη σχετική μεταφορικής ζήτησης, ιδίως σε περίπτωση μελλοντικής στενότητας ή και έλλειψης των κλασικών πηγών ενέργειας. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία σχεδιάστηκαν στα πλαίσια εθνικής λογικής, οφείλουν να προσαρμοστούν στην πραγματικότητα της ενιαίας αγοράς: τα τρένα και οι επιβάτες τους πρέπει να μπορούν να διέρχονται ελεύθερα από τα σύνορα, εντός ενός ενοποιημένου χώρου. Για το σκοπό αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει τη διαλειτουργικότητα των δικτύων, τονώνοντας τις επενδύσεις υποδομές. Επίσης, η Ένωση εφαρμόζει μία πολιτική εναρμόνισης των δικαιωμάτων των επιβατών και των συνθηκών εργασίας, στα πλαίσια της λογικής της εσωτερικής αγοράς¹⁶.

Ο κύριος σιδηροδρομικός άξονας της χώρας ΠΑΘΕ/Π (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας), έχει προωθηθεί σημαντικά με ορίζοντα ολοκλήρωσης έτη 2015-16 αλλά με τη σημαντικά χαμηλότερη ταχύτητα των 200 χλμ/ώρα (αντί των 300 χλμ/ώρα που είχε αρχικά προγραμματιστεί). Η νέα γραμμή Θεσσαλονίκη – Κομοτηνή (των 200 χλμ/ώρα) που είχε επίσης προγραμματιστεί δεν έχει αρχίσει να υλοποιείται και είναι άγνωστο αν θα υλοποιηθεί ποτέ. Γενικά, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο συνεχίζει να είναι μικρού συνολικού μήκους και να εξυπηρετεί τμήμα της χώρας μόνο. Ακόμα και στις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο, το μεταφορικό του έργου παραμένει χαμηλό εξαιτίας διαφόρων τεχνικών θεμάτων (διαφορετικό εύρος γραμμής, σχετικά μικρές ταχύτητες, κλπ). Στον τομέα της ασφάλειας και ελέγχου της κυκλοφορίας έχουν γίνει σημαντικά βήματα.

2.1.3 Θαλάσσιες μεταφορές

Οι **θαλάσσιες μεταφορές** καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές και τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι **θαλάσσιες μεταφορές** έχουν ζωτική σημασία και για την Ενωμένη Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω ορισμένων ενεργειών όπως ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η εναρμόνιση των εξοπλισμών και των διαδικασιών. Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν επίσης προτεραιότητες. Οι ποτάμιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες οι οποίες όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς. Έχουν το πλεονέκτημα ότι ανακουφίζουν τις οδικές αρτηρίες

¹⁶ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/rail_transport/index_el.htm).

αναλαμβάνοντας ένα μέρος των μεταφορών. Η Ένωση έχει προσηλωθεί στο στόχο της να δώσει νέα ώθηση στη δραστηριότητα του τομέα, ειδικότερα με το πρόγραμμα δράσης Naïades.¹⁷

Σε ένα μεταβαλλόμενο κόσμο γεωπολιτικά, η ελληνική ναυτιλία εν γένει, είναι ένας αξιόπιστος εταίρος στο παγκόσμιο εμπόριο, καλύπτοντας σημαντικό μέρος των αναγκών για τη μεταφορά ενέργειας και πρώτων υλών, ενώ παράλληλα διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Η ναυτιλία στη χώρα προσδίδει προστιθέμενη αξία σε όλους τους τομείς που αφορούν στην παραγωγή, την απασχόληση στα πλοία, στα ναυτιλιακά γραφεία και στους ναυτιλιακούς συνεργατικούς σχηματισμούς στην ξηρά (clusters) και αποτελεί έναν από τους δύο βασικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό (ΥΝΑ, 2013).

Πίνακας 4: Θαλάσσιες Μεταφορές

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου:						
Πλοία	2.028	2.021	2.091	2.074	2.014	1.939
Χωρητικότητα (χιλ. ΚΟΧ)	37.648	39.055	41.299	43.026	43.398	43.614
Επιβάτες (χιλιάδες) ..	47.462	46.666	44.842	43.325	40.583	37.137
Εσωτερικού	44.963	44.375	42.644	41.170	38.619	35.768
Εξωτερικού	2.499	2.291	2.198	2.155	1.964	1,369
Εμπορεύματα (χιλ. τόνοι)	122.288	115.521	102.815	100.301	105.767	123.253
Εσωτερικού	41.501	36.933	32.611	28.754	29.547	29.728
Εξωτερικού	80.787	78.588	70.204	71.547	76.220	93.525

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, στη σελ. 32

Το 2011, τα οικονομικά δεδομένα για τα υπό ελληνική σημαία πλοία εξακολούθησαν να είναι άκρως ικανοποιητικά¹⁸. Παράλληλα με την ποντοπόρο ναυτιλία, η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς στόλους που συμβάλλει τα μέγιστα στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχεται στις 1.300, ενώ το ναυτιλιακό πλέγμα παρέχει απασχόληση, άμεσα ή έμμεσα, σε 200.000 άτομα. Το 2011 οι συναλλαγματικές εισροές που προήλθαν από τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ανήλθαν σε 14,1δισ. ευρώ σε σύγκριση με €15,4δισ. για το έτος(2010), αντιστοιχώντας στο 6,72% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος, καλύπτοντας το 35,28% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Επίσης, η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων (ΥΝΑ, 2013).

¹⁷ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_el.htm).

¹⁸ Στο ελληνικό νηολόγιο, ήταν καταγεγραμμένα 2.014 πλοία (άνω των 100 gt), ισοδυναμίας 43.397.583gt. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει στη πρώτη θέση διεθνώς. Ο ελληνόκτητος στόλος ανήρχετο σε 3.325 πλοία (άνω των 1.000gt) ήτοι 226,92 εκατομμύρια dwt, που αντιπροσωπεύουν το 14,83% της συνολικής χωρητικότητας διεθνώς. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση διεθνώς και τη δεύτερη θέση στην ΕΕ σε χωρητικότητα του στόλου. Ο ελληνικών συμφερόντων στόλος με σημαίες της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 39,52% της χωρητικότητας της Ε.Ε. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δραστηριότητες του ελληνόκτητου στόλου, επικεντρώνονται κατά 97,5% στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Το πλαίσιο ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών της χώρας ξεκίνησε από τον στρατηγικό σχεδιασμό του 1994 (μελέτη ΕΛΛΑΔΑ 2010) όπου προωθήθηκε η ιεράρχηση των λιμένων σε 3 ομάδες με σκοπό την ένταξη των έργων τους στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Τα επόμενα χρόνια, αποφασίστηκε η δημιουργία 10 νέων οργανισμών λιμένων στους 10 σημαντικότερους λιμένες της χώρας, πέρα αυτών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που λειτουργούσαν ήδη σε αυτή τη μορφή. Στο χωροταξικό πλαίσιο του 2008 τίθενται στόχοι ανά λιμένα, και η ιεράρχησή τους γίνεται με βάση εθνικά κριτήρια (ΙΜΕΤ-ΕΚΕΤΑ, 2013).

Λιμένες

Η Ελλάδα διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους λιμένες, διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων. Η λιμενική πολιτική και τεχνική εποπτεία επί συγκεκριμένων αρμοδιοτήτων (της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων) ανήκουν στο ΥΝΑ, ενώ η υλοποίησή τους στο Υπουργείο Υποδομών ή την Περιφερειακή Διοίκηση.

Οι Ελληνικοί λιμένες διαχειρίζονται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών συναλλαγών της Ελλάδας και εξασφαλίζουν την τροφοδοσία των νησιών. Η ταξιδιωτική κίνηση μέσω ελληνικών λιμένων ανέρχεται στο 22% του συνόλου των επιβατών θαλασσιών μεταφορών σε όλη την Ε.Ε. (ΥΝΑ, 2013). Η έννοια της προώθησης της διατροπικότητας είναι βασική παράμετρος που προωθήθηκε από τους ως τώρα σχεδιασμούς χωρίς ωστόσο τα επιθυμητά αποτελέσματα. Συνεχίζει να υπάρχει σήμερα έλλειψη διαλειτουργικότητας με άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως με τους σιδηροδρόμους. Η ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών, συνοπτικά, εντοπίζεται στα εξής:

1. Εξωτερικά έργα: Πολλοί λιμένες, κυρίως στα μικρότερα νησιά, διαθέτουν ανεπαρκή εξωτερικά λιμενικά έργα (κυματοθραύστες, μώλους).

2. Εσωτερικά λιμενικά έργα: Οι συνηθέστερες ελλείψεις των λιμενικών υποδομών αφορούν σε ανεπαρκή εσωτερικά λιμενικά έργα για την εξυπηρέτηση πολλαπλών ταυτόχρονων καταπλών / αποπλών. Οι ελλείψεις αυτές εξετάζονται βεβαίως σε σχέση με την κίνηση που εξυπηρετεί ο λιμένας. Τα προβλήματα ποικίλουν από τη γενική διάταξη και τους ανεπαρκείς χερσαίους χώρους του λιμένα έως τα επιμέρους τεχνικά που έχουν όμως μεγάλη σημασία στη προσέγγιση και ελλιμενισμό των πλοίων, όπως η χαμηλή στάθμη των κρηπιδωμάτων, η απουσία προσκρουστήρων και δεσμών ικανής ελκτικής δυνάμεως για να ανταποκρίνονται στις υψηλές έλξεις των μεγάλων πλοίων.

3. Επιβατικοί Σταθμοί: Παρατηρείται σχεδόν παντελής έλλειψη σύγχρονων επιβατικών σταθμών. Οι σύγχρονοι επιβατικοί σταθμοί που δημιουργήθηκαν πρόσφατα, στα πλαίσια των έργων που υλοποιήθηκαν στη διάρκεια των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων στους λιμένες Λαυρίου, Μυκόνου, Πατρών και Ηγουμενίτσας, αποτελούν εξαίρεση στον κανόνα αυτό. Στους περισσότερους λιμένες ή δεν υπάρχουν καθόλου εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης, ή υπάρχουν πρόχειρες κατασκευές, στέγαστρα, καφετέριες, κλπ.

4. Προσβάσεις στο λιμένα: Είναι μεγάλης σημασίας στις συνδυασμένες μεταφορές. Οι συνηθέστερες ελλείψεις και προβλήματα συνίστανται α) Ελλείψεις συγκοινωνιακών προσβάσεων προς τους λιμένες β) Εμπλοκή της κίνησης των οχημάτων από/προς τον λιμένα με την κίνηση της πόλης γ) Στους μεγάλους λιμένες, όπου και είναι απαραίτητο παρατηρείται η έλλειψη μιας εσωτερικής περιμετρικής οδού, η οποία συνδέει διαφορετικά λιμενικά τμήματα μεταξύ τους και με το εξωτερικό οδικό δίκτυο μέσω πυλών.

5. Εφαρμογή διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην Ελλάδα εφαρμόζονται οι διεθνείς κανονισμοί για την ασφάλεια λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS, Οδηγία 2005/65/ΕΚ) όπως και η ευρωπαϊκή οδηγία

2009/59 για την παραλαβή αποβλήτων και κατάλοιπων φορτίου. Οι κανονισμοί ασφαλείας εφαρμόζονται ιδιαίτερα σε λιμένες που υποδέχονται διεθνείς (εμπορικούς και επιβατικούς) πλόες ενώ οι κανονισμοί για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος εφαρμόζονται σε όλους τους λιμένες ασχέτως μεγέθους, προέλευσης καταπλεόντων πλοίων, ή φορτίου που μεταφέρουν.

Επίσης ανεπάρκεια εντοπίζεται α) στις Υποδομές Διοίκησης και υπηρεσιών του υπουργείου ώστε να προσφέρει τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες σε ένα τομέα υψηλής και διεθνούς ανταγωνιστικότητας, β) στη διοικητική κατάσταση ως προς την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και το ΛΣ και γ) στους Ανθρώπινους πόρους, κυρίως στον τομέα: 1) **Ναυτική εκπαίδευση**. Το Υπουργείο είναι αρμόδιο για την παροχή Ναυτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας, Ελέγχει –εποπτεύει την καλή λειτουργία των σχολών Εμπορικού Ναυτικού και προβαίνει σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για τον εκσυγχρονισμό του. 2) **Ναυτική εργασία**. Η ναυτική ανεργία βρίσκεται σε άνοδο αν και με τα ισχύοντα συστήματα καταγραφής της δεν αποκομίζεται η ακριβής εικόνα. Η ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος μαζί με τη δυσκολία καταγραφής της ακριβούς κατάστασης στο χώρο της ναυτικής ανεργίας και τις επιλεξιμότητες του ΕΚΤ που δεν χρηματοδοτούν παρά μόνο «πολιτικές ενεργούς απασχόλησης» εμποδίζουν το σχεδιασμό στοχευμένων δράσεων που αντιστοιχούν στους παράγοντες διαμόρφωσης της ανεργίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε όλες τις ειδικότητες οι προσφερόμενοι προς εργασία που είχε καταγράψει το ΓΕΝΕ τον 9/2012 ήταν 3280 ενώ δικαιούχοι του επιδόματος ήταν μόνο 671, δηλ το 20,46%.

2.1.4 Εναέρια μεταφορές

Οι εναέρια μεταφορές είναι το μέσο μεταφοράς που σημειώνει την ταχύτερη ανάπτυξη. Ωστόσο, ο τομέας των αερομεταφορών καλείται να αντιμετωπίσει το πρόβλημα κορεσμού των υποδομών του. Έτσι, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να εκσυγχρονίσει και να προσαρμόσει τις υποδομές αυτές στη αυξανόμενη ροή επιβατών, ενισχύοντας παράλληλα τα δικαιώματα και την ασφάλεια των τελευταίων. Για το σκοπό αυτό, η Ένωση προωθεί την ενοποίηση του ευρωπαϊκού ουρανού. Εξάλλου, χάρη στην εισαγωγή τεχνολογιών που προωθούν τη βέλτιστη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να συνδυάζονται η οικονομική αποδοτικότητα, η ασφάλεια και ο σεβασμός προς το περιβάλλον.¹⁹

Η εναέρια μεταφορά (40 αστικά αεροδρόμια) είναι επίσης σημαντική εξαιτίας ορεινών περιοχών και πολλών νησιών στο Ελληνικό αρχιπέλαγος (100 βασικά νησιά στο Αιγαίο και 20 στο Ιόνιο Πέλαγος). Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας πλέον από τους αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική- περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική εξέλιξη ενός τόπου.

Πίνακας 5: Εναέρια Μεταφορές

Ετος	Πτήσεις αεροσκαφών	Επιβάτες (χιλιάδες)		Εμπορεύματα και ταχυδρομείο (τόνοι)
		Επιβιβασθέντες	Αποβιβασθέντες	
2007	455.199	20.785	20.530	143.894
2008	440.914	20.491	20.346	147.203
2009	457.706	19.899	19.746	129.400
2010	428.859	19.220	19.083	116.774
2011	410.226	19.508	19.323	102.094
2012	382.781	18.398	18.260	89.566

Πηγή γ: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

¹⁹ (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/index_el.htm).

Στο μεγάλο αριθμό **αερολιμένων** που ήδη διαθέτει η χώρα (που επιβάλλεται κυρίως από τη γεωμορφολογία της και την ύπαρξη πολλών νησιών), προστέθηκαν στις προηγούμενες προγραμματικές περιόδους συνολικά 5 νέοι αερολιμένες (Νάξος, Σύρος, Αστυπάλαια, Ικαρία, Κάλυμνος), ενώ επαναλειτούργησε και ο αερολιμένας Νέας Αγχιάλου. Πέρα από το μεγάλο και σημαντικό έργο του αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», προωθήθηκαν πολλά έργα σε περιφερειακούς αερολιμένες (κυρίως επεκτάσεις δαπέδων στάθμευσης και έργα νέων αεροσταθμών). Έχει όμως καθυστερήσει σημαντικά ο εκσυγχρονισμός των δύο μεγαλύτερων αερολιμένων μετά από αυτόν των Αθηνών, δηλαδή εκείνων του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης (όπου η επέκταση του διαδρόμου καθυστερεί επί 10ετία περίπου). Υστερεί επίσης ακόμη το θέμα της ιδιωτικοποίησης των περιφερειακών αερολιμένων²⁰. Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκόσμιων όσο και στη Ελλάδα, τάση η οποία επιβεβαιώνεται από τη μέχρι τώρα εξέλιξη του.

2.1.5 Εφοδιαστική Αλυσίδα(Logistics)

Ο **Τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (logistics)** αναφέρεται σε ένα σύνολο δραστηριοτήτων, οι οποίες αφορούν στη συνολική διαχείριση του εφοδιασμού μίας επιχείρησης ή μίας αγοράς, και περιλαμβάνει επιμέρους δραστηριότητες, όπως η μεταφορά πρώτων υλών και τελικών εμπορευμάτων, η αποθήκευσή τους, η διαχείριση των αποθεμάτων, ο συντονισμός των δρομολογίων και ο έλεγχος της διανομής των τελικών προϊόντων. Σε αυτό το πλαίσιο, ο Τομέας ορίζεται ως η διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου μίας αποτελεσματικής και οικονομικής ροής και αποθήκευσης των πρώτων υλών, των ημικατεργασμένων αποθεμάτων, των έτοιμων προϊόντων και της σχετικής πληροφορίας από το σημείο παραγωγής στο σημείο κατανάλωσης, με σκοπό την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών. Σύμφωνα με έναν εναλλακτικό, σύγχρονο ορισμό, η δραστηριότητα των logistics συνίσταται στη μεταφορά των εμπορευμάτων από το σημείο παραγωγής τους στον κατάλληλο τόπο, στην κατάλληλη μορφή, την κατάλληλη χρονική στιγμή και με το κατάλληλο κόστος (ΣΕΒ, 2013).

Ως αποτέλεσμα των οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών αλλαγών, η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας μετατράπηκε γρήγορα και αναγνωρίστηκε ως μία ξεχωριστή μορφή οικονομικής δραστηριότητας, η οποία κλήθηκε να αντιμετωπίσει και να επιλύσει ζητήματα ειδικής φύσεως. Ως αποτέλεσμα δε της σταθερής, κατά τις τελευταίες δεκαετίες, τάσης απελευθέρωσης των αγορών –τόσο στο εσωτερικό των περισσότερων εθνικών οικονομιών όσο και στο επίπεδο του διεθνούς εμπορίου– αλλά και του διαρκώς αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, η επίλυση των ειδικών αυτών ζητημάτων, κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο, κατέστη αναγκαία, ακόμα και για την ίδια την επιβίωση των κάθε είδους επιχειρήσεων.

Το γεγονός αυτό, η αναγκαιότητα δηλαδή των logistics για κάθε επιχείρηση, ανεξαρτήτως μάλιστα του συγκεκριμένου κλάδου οικονομικής δραστηριότητας στον οποίον ανήκει, είναι που καθιστά δύσκολο το σαφή ορισμό του Τομέα. Στο μεγαλύτερό τους μέρος, οι υπηρεσίες οι οποίες περιέχονται στα logistics, λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό κάθε είδους επιχειρήσεων (εμπορικών, βιομηχανικών και επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών), δεν αποτελούν, δηλαδή, κάποιον ιδιαίτερο κλάδο της οικονομίας και δεν καταγράφονται ως τέτοιος στις επίσημες στατιστικές.

²⁰ Με το νόμο 3913/2011 περί αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ επιχειρείται για πρώτη φορά η ίδρυση ανώνυμων εταιρειών διαχείρισης αεροδρομίων (ΑΕΔΑ) στις οποίες μπορούν να συμμετέχουν ιδιώτες.

Σε σχέση με την εικόνα της ελληνικής αγοράς των logistics καταγράφεται ότι η Ελλάδα πλεονεκτεί λόγω της γεωγραφικής της θέσης, καθώς θα μπορούσε να αποτελέσει κόμβο υποδοχής εμπορευμάτων αφού βρίσκεται στην διασταύρωση 4 μεγάλων γεωπολιτικών περιοχών (προς τα Δυτικά η Ε.Ε., προς Βορρά οι χώρες της πρώην Ανατολικής Ευρώπης, ανατολικά η ταχύτατα αναπτυσσόμενη Τουρκία και νότια ο αραβικός κόσμος).

Ωστόσο, σημειώνεται, ότι από την αγορά λείπουν οι σύγχρονες υποδομές, οι απλές και αποτελεσματικές διαδικασίες διεκπεραίωσης και το εθνικό marketing των εν λόγω υπηρεσιών, με αποτέλεσμα η εφοδιαστική αλυσίδα να μην έχει αναπτυχθεί όσο θα μπορούσε στην Ελλάδα σε αντίθεση με χώρες όπως η Ολλανδία ή η Γερμανία, που έχουν μετατρέψει την αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας σε μία από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων και ανάπτυξης της χώρας, παρόλο που η γεωγραφική τους θέση δεν είναι το ίδιο πλεονεκτική. Εντούτοις, ο κλάδος υπολογίζεται ότι παράγει το 12% - 14% του ΑΕΠ κι εκτιμάται ότι απασχολεί το 5,4% του εργατικού δυναμικού (Euro2day, 2013).

Σύμφωνα με στοιχεία μελέτης του ΣΕΒ (2013), στην Ελλάδα, η συνολική αξία παραγωγής στον Τομέα ανέρχεται, το 2009, σε 6,4 δις ευρώ, ο συνολικός κύκλος εργασιών σε 7,8 δις. ευρώ, μέγεθος που αντιστοιχεί στο 1,2% του συνόλου σε επίπεδο ΕΕ και στηρίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό στις μεταφορές εμπορευμάτων. Η προστιθέμενη αξία του Τομέα αγγίζει τα 3,2 δις. ευρώ, αποτελεί δηλαδή το 1,4% της συνολικής προστιθέμενης αξίας του Τομέα στην ΕΕ.

Σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι επιχειρήσεις του Τομέα των logistics ανέρχονται, το 2009, σε 32.623, εκ των οποίων ποσοστό 75% δραστηριοποιούνται στις μεταφορές και το υπόλοιπο στην αποθήκευση. Η συνολική απασχόληση του Τομέα ανέρχεται, για το ίδιο έτος, σε 53.831 εργαζόμενους, εκ των οποίων ποσοστό 41,2% απασχολούνται στον τομέα των μεταφορών και οι λοιποί στον τομέα της αποθήκευσης.

Στρατηγικές / Οικονομική Αξιολόγηση (ΣΕΒ, 2013)

Συνολικά, η εγχώρια προσφορά υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:

- Στο σύνολο των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, οι υπηρεσίες μεταφοράς καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς.
- Παρατηρείται υψηλός κατακερματισμός και έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, βασισμένος, κυρίως, στις τιμές των προσφερόμενων υπηρεσιών. Στον Τομέα δεν παρατηρούνται τάσεις συγκέντρωσης, εκτός από τους κλάδους διακίνησης και αποθήκευσης, με χαμηλά, όμως, ποσοστά, βάσει των διεθνών benchmarks.
- Η ζήτηση για υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας υψηλού επιπέδου και χαμηλού κόστους έχει συμβάλλει στη σταδιακή αύξηση του βαθμού καθετοποίησης των προσφερόμενων υπηρεσιών. Εμφανίζεται μέσος βαθμός καθετοποίησης από τις εταιρείες εφοδιαστικής αλυσίδας (το φαινόμενο είναι πιο έντονο στις μεγάλες επιχειρήσεις του Τομέα), οι οποίες προσφέρουν υψηλό αριθμό υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (είτε εντός του κλάδου, είτε και υπηρεσίες που ανήκουν σε διαφορετικούς κλάδους), με στόχο την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης.
- Ο βαθμός εξειδίκευσης των εταιρειών εφοδιαστικής αλυσίδας, με βάση την κατηγορία του διαχειριζόμενου είδους, χαρακτηρίζεται σχετικά χαμηλός, εκτός από τις περιπτώσεις ειδών που απαιτούν διαχείριση σε ιδιαίτερες συνθήκες θερμοκρασίας και υγρασίας.

Στο πεδίο των Υποδομών και Πόρων, παρατηρείται έλλειψη οργανωμένων logistics parks / hubs (με υποδομές πρόσβασης και ασφάλειας) στην Ελλάδα. Επίσης, υπάρχει υπερπροσφορά αποθηκευτικών χώρων, συγκεντρωμένων, γεωγραφικά, στις περιοχές της Αττικής και Θεσσαλονίκης, από τους οποίους πολλοί είναι χαμηλών προδιαγραφών σε εξοπλισμό και

συστήματα: α) χαμηλό ποσοστό υιοθέτησης ολοκληρωμένων (integrated) συστημάτων και τεχνολογιών εφοδιαστικής αλυσίδας, β) χαμηλός βαθμός επικοινωνίας σε πραγματικό χρόνο και διασύνδεσης μεταξύ των συστημάτων Shipper και των παροχών υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας ο μέσο προς χαμηλό επίπεδο χρήσης αυτοματοποιημένων συστημάτων και τεχνολογιών διαχείρισης υλικών (handling)

Στο πλαίσιο της παρούσας ανάλυσης, ο Τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας ορίζεται, βάσει της ΣΤΑΚΟΔ 08, ως το σύνολο των ακόλουθων κλάδων και υποκλάδων:

Πίνακας 6: Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας κατά ΣΤΑΚΟΔ 2008 Τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας
49.20 Σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων
49.41 Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων
50.20 Θαλάσσιες και ακτοπλοϊκές μεταφορές εμπορευμάτων
50.40 Εσωτερικές πλωτές μεταφορές εμπορευμάτων
51.21 Αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων
52.10 Αποθήκευση
52.21 Δραστηριότητες συναφείς με τις χερσαίες μεταφορές
52.22 Δραστηριότητες συναφείς με τις πλωτές μεταφορές
52.23 Δραστηριότητες συναφείς με τις αεροπορικές μεταφορές
52.24 Διακίνηση φορτίων
52.29 Άλλες υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας - Μηχανισμός Διάγνωσης των αναγκών των επιχειρήσεων σε επαγγέλματα και δεξιότητες, (κείμενο προς διαβούλευση, Ιούλιος 2013). ΣΕΒ: Αθήνα

Η Ελλάδα, αν και κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιόκτητου στόλου οχημάτων στην Ευρώπη, με βάση τα διανυόμενα τονοχιλιόμετρα μεταφοράς εκτός Αττικής (70%), χαρακτηρίζεται από χαμηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τους αντίστοιχους μεταφορείς της Ευρώπης, λόγω του μη εκσυγχρονισμένου στόλου της. Το ποσοστό χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών διαχείρισης μεταφορών από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις χαρακτηρίζεται μέσο προς υψηλό, ενώ για το σύνολο των επιχειρήσεων του τομέα μεταφορών, ως χαμηλό.

- Το ποσοστό ευαισθητοποίησης των ελληνικών επιχειρήσεων σε θέματα “πράσινης εφοδιαστικής αλυσίδας” είναι χαμηλό.
- Η δυσπιστία των ελληνικών επιχειρήσεων σχετικά με τη χρησιμότητα ορισμένων προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών, αλλά και η αβεβαιότητα για το εάν οι επενδύσεις σε συστήματα / τεχνολογίες θα αποφέρουν κέρδος και αξία έχουν ως αποτέλεσμα η πλειονότητα των επιχειρήσεων του κλάδου (με εξαίρεση τις μεγάλες επιχειρήσεις και τις πολυεθνικές) να έχουν μέσο προς χαμηλό βαθμό χρήσης σύγχρονων συστημάτων και τεχνολογιών.
- Ο βαθμός εξωστρέφειας των ελληνικών επιχειρήσεων του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας χαρακτηρίζεται ως χαμηλός.
- Η ανάγκη για αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης οδηγεί σε υψηλό ποσοστό συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων του Τομέα. Παρόλα αυτά, το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των εταιρειών του Τομέα δεν χαρακτηρίζεται ως επιτυχές. Ειδικότερα οι κυρίαρχες επιχειρήσεις (οι

οποίες και παρέχουν καθετοποιημένες υπηρεσίες) δεν χρησιμοποιούν συνεργάτες ή χρησιμοποιούν κατά περίπτωση.

- Η οικονομική κρίση και ύφεση, εκτός από το μέγεθος, έχει επηρεάσει την κερδοφορία και κατ' επέκταση την αποδοτικότητα του Τομέα. Τα περιθώρια κερδοφορίας των επιχειρήσεων του Τομέα είναι χαμηλά τόσο σε όλους τους κλάδους (με εξαίρεση τον κλάδο διαμεταφορών) όσο και στις κυρίαρχες επιχειρήσεις (βάσει κύκλου εργασιών), κάτι το οποίο συνάδει με τα αποτελέσματα των μεγάλων διεθνών εταιρειών.

- Η έλλειψη χρηματοδότησης από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η παράλληλη πίεση για αποπληρωμή των υποχρεώσεων (δανείων) αποτελούν τα σημαντικότερα προβλήματα των εταιρειών του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, με αποτέλεσμα την αύξηση των προβλημάτων ρευστότητας στις επιχειρήσεις, κάτι το οποίο επιτείνεται λόγω και του υψηλού μέσου όρου ημερών είσπραξης των απαιτήσεων, και τη μείωση των επενδύσεων σε πάγιο εξοπλισμό.

Το ποσοστό το ανταγωνιστικών επιχειρήσεων του τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, αλλά και το ποσοστό της αντοχής τους στην οικονομική ύφεση είναι πάρα πολύ μικρό σε σύγκριση με διεθνή benchmarks.

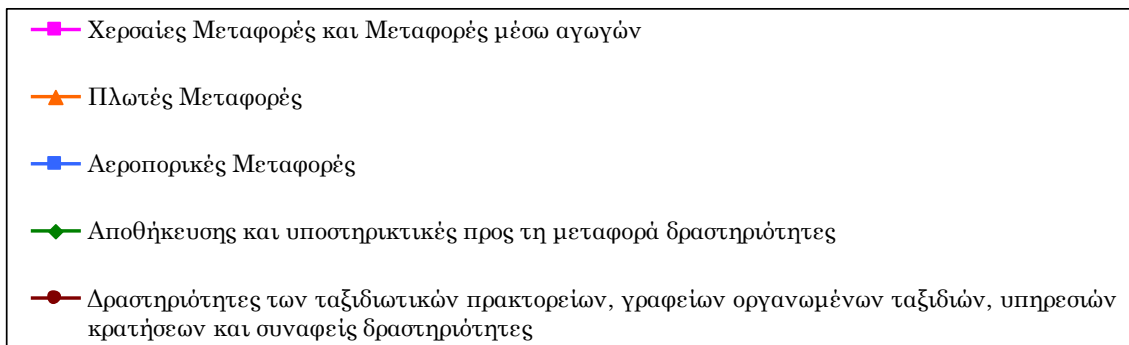
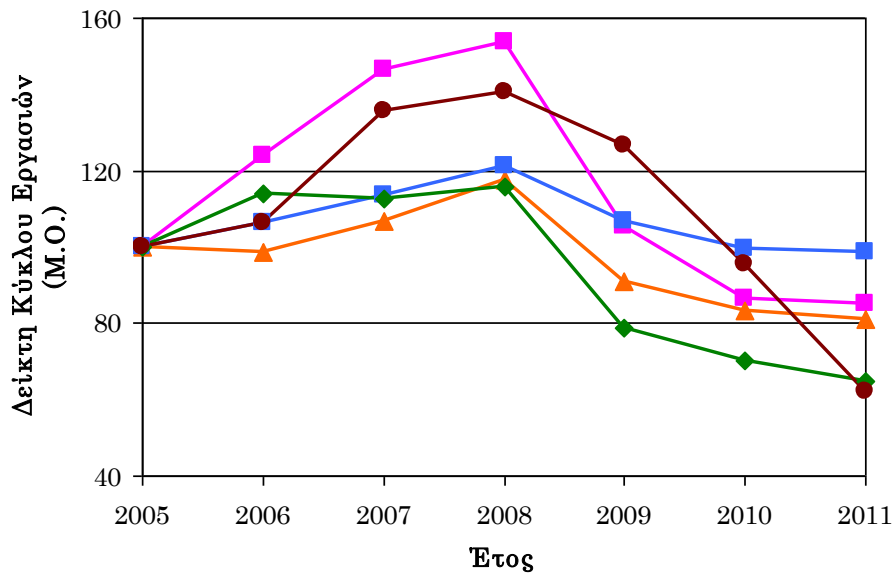
2.2 Οικονομικά Στοιχεία, Κοινωνικά Ζητήματα, Αλυσίδες Αξίας στον Τομέα των Μεταφορών

Η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μια κρίσιμη συγκυρία όσον αφορά τις προοπτικές ανάπτυξης²¹, γεγονός που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην κατάσταση ύφεσης της οικονομίας, η οποία επιπλέον περιβάλλεται από κινδύνους και αβεβαιότητες, που επιτείνονται από την αργή ανάκαμψη στην ευρωζώνη και την παγκόσμια οικονομία. Η ελληνική οικονομία ανέκαθεν χαρακτηριζόταν από σημαντικό εμπορικό έλλειμμα, ως έκφραση του ατελούς παραγωγικού της συστήματος και της έλλειψης ανταγωνιστικότητας, τόσο στην εσωτερική όσο και στις εξωτερικές αγορές. Με την εξέλιξη της οικονομικής κρίσης, οι συνθήκες στην αγορά εργασίας επιδεινώθηκαν δραματικά. Παρά τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τις τελευταίες δεκαετίες, η Ελλάδα είχε απολέσει διεθνή ανταγωνιστικότητα, με αποτέλεσμα ένα διευρυνόμενο έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, την επιδείνωση της θέσης της στις διεθνείς επενδύσεις και μια φτωχή επίδοση στις άμεσες επενδύσεις από το εξωτερικό.

Στα διαγράμματα παρακάτω φαίνεται η εξέλιξη του δείκτη του κύκλου εργασιών για τους διάφορους υποτομείς μεταφορών την περίοδο 2005 – 2011 (τιμή βάσης θεωρείται το 2005=100 μονάδες) και του ΑΕΠ για την περίοδο 2001 - 2014.

²¹ Βλ. : <http://kallikratis.ypes.gr/contents.aspx?catid=63>

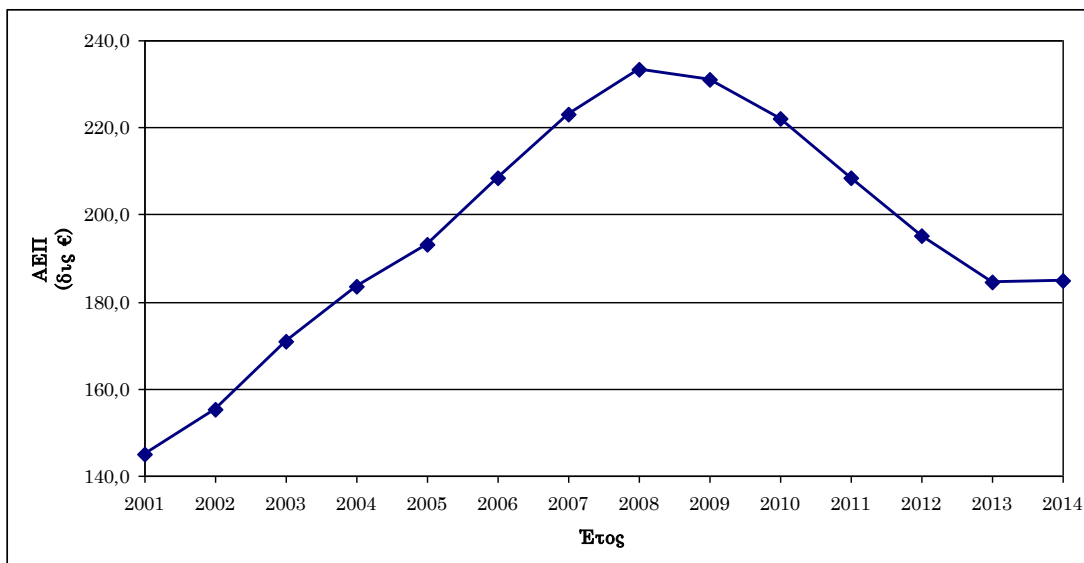
Διάγραμμα 1: Εξέλιξη του Δείκτη Κύκλου Εργασιών στις μεταφορές



Πηγή: ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών ». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: ΥΠΑΥΠ

Ο δείκτης αυτός θεωρεί τιμή βάσης τον κύκλο εργασιών ανά κλάδο μεταφορών για το έτος 2005=100, και δείχνει την αύξηση ή μείωση του δείκτη για τα επόμενα έτη (ως το 2011) που παρουσιάζει ο κάθε κλάδος (μεταβολή του δείκτη). Για τον λόγο αυτό είναι σκόπιμο να συσχετιστεί με την εξέλιξη του ΑΕΠ για το διάστημα αυτό (διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2: Εξέλιξη του Δείκτη Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος



Πηγή: ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών ». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: ΥπΑνΥπ [από: Eurostat, Πρόγνωση: 2012, 2013, 2014]

Στο διάγραμμα 1 είναι φανερή η μείωση του παραγόμενου προϊόντος (για τον τομέα των μεταφορών) για τα έτη 2008 και μετά, γεγονός το οποίο συνδέεται άμεσα με την οικονομική κρίση που εκδηλώθηκε στην Ελλάδα την περίοδο αυτή. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μείωση των μεταφορών 'ακολουθεί' την μείωση του ΑΕΠ (Δ.2) για την ίδια χρονική περίοδο, γεγονός το οποίο φανερώνει την έντονη συσχέτιση του τομέα των μεταφορών με το συνολικό μέγεθος της οικονομικής δραστηριότητας. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι για τα προηγούμενα έτη (2005-2008) υπήρχε παράλληλη αύξηση τόσο του ΑΕΠ όσο και του παραγόμενου προϊόντος των μεταφορών (ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ, 2013).

Πίνακας 7: Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων Μεταφορών 2005-2007

	Αριθμός επιχειρήσεων			Αξία παραγωγής (σε €, x 1.000)			Συνολικές αγορές αγαθών και υπηρεσιών (σε €, x 1.000)		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<i>Χερσαίες μεταφορές. Μεταφορές μέσω αγωγών</i>	56.762	56.365	54.358	5.722.928	5.284.565	4.801.215	3.636.846	3.121.697	2.404.522
<i>Άλλες χερσαίες μεταφορές</i>	56.758	56.362	54.355	5.538.724	5.101.079	4.616.992	3.359.915	2.986.905	2.271.450
<i>Οδική μεταφορά εμπορευμάτων</i>	21.718	21.299	19.402	3.047.433	2.665.658	2.190.010	1.937.421	1.645.301	1.269.140
<i>Άλλες προγραμματισμένες χερσαίες μεταφορές επιβατών, Έκμετάλλευση ταξί, Άλλες χερσαίες μεταφορές επιβατών</i>	35.040	35.063	34.953	2.491.291	2.435.422	2.426.982	1.422.494	1.341.604	1.002.310
<i>Εναέριες μεταφορές</i>	17	17	14	1.263.018	1.181.373	1.064.762	1.153.164	1.051.911	960.957
<i>Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες· δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων</i>	11.241	11.299	11.113	2.646.535	2.448.593	2.514.006	3.189.281	3.012.573	2.428.279
<i>Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων και επιχειρήσεων οργανωμένων εκδρομών· δραστηριότητες παροχής τουριστικής βοήθειας μ.α.κ.</i>	3.433	3.415	3.277	689.781	613.173	691.212	1.284.842	1.306.754	957.567
<i>Διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες, Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών</i>	7.808	7.884	7.836	1.956.754	1.835.419	1.822.794	1.904.439	1.705.820	1.470.712

Πηγή: ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών/Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥπΑνΥπ) (από ΕΛ. ΣΤΑΤ.)

Πίνακας 8: Στατιστικές Διάρθρωσης Επιχειρήσεων Μεταφορών 2005-2007

	Μισθοί και ημερομίσθια (σε €, x 1.000)			Ακαθάριστες επενδύσεις σε υλικά αγαθά (σε €, x 1.000)			Αριθμός απασχολούμενων ατόμων (σε €, x 1.000)		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<i>Χερσαίες μεταφορές. Μεταφορές μέσω αγωγών</i>	1.182.913	1.099.055	1.299.214	625.690	1.144.101	988.114	125.220	128.949	130.135
<i>Άλλες χερσαίες μεταφορές</i>	1.084.758	836.350	1.044.137	318.149	244.201	340.146	123.204	121.300	121.993
<i>Οδική μεταφορά εμπορευμάτων</i>	200.134	191.951	269.433	69.718	79.442	79.853	42.768	44.625	41.508
<i>Άλλες προγραμματισμένες χερσαίες μεταφορές επιβατών, Έκμετάλλευση ταξί, Άλλες χερσαίες μεταφορές επιβατών</i>	884.624	644.399	774.703	248.431	164.759	260.293	80.436	76.675	80.485
<i>Εναέριες μεταφορές</i>	157.948	149.653	137.295	20.263	10.064	6.379	3.828	3.791	3.766
<i>Βοηθητικές και συναφείς προς τις μεταφορές δραστηριότητες- δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων</i>	786.308	607.037	660.687	186.870	149.871	145.497	48.817	44.168	49.030
<i>Δραστηριότητες ταξιδιωτικών πρακτορείων και επιχειρήσεων οργανωμένων εκδρομών- δραστηριότητες παροχής τουριστικής βοήθειας μ.α.κ.</i>	176.527	144.007	153.044	58.048	51.201	28.255	14.590	14.391	14.507
<i>Διακίνηση και αποθήκευση φορτίων, Άλλες βοηθητικές μεταφορικές δραστηριότητες, Δραστηριότητες άλλων γραφείων μεταφορών</i>	609.781	463.030	507.643	128.822	98.670	117.242	34.227	29.777	34.523

Πηγή: ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών ». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών/Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥπΑνΥπ) (από [ΕΛ. ΣΤΑΤ.](#))

3. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

3.1 Εθνικοί Στόχοι για την Στρατηγική «Ευρώπη 2020»

Η ανάλυση της ελληνικής προόδου ως προς την επίτευξη των εθνικών στόχων για το 2020 που συνδέονται άμεσα με τα ταμεία του ΚΠΣ καταδεικνύει τις προσπάθειες που πρέπει να καταβληθούν και την απόσταση που πρέπει να καλυφθεί. Οι 11 θεματικοί στόχοι (βλέπε παρ...1.4) είναι κοινοί για τις πολιτικές συνοχής, αγροτικής ανάπτυξης και θαλάσσιων υποθέσεων και αλιείας· εξασφαλίζουν ότι οι παρεμβάσεις στο πλαίσιο αυτών των πολιτικών είναι εναρμονισμένες και αποσκοπούν στην επίτευξη κοινών στόχων, των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Προβλέπουν ένα σύνολο πιθανών στόχων χρηματοδότησης για το σύνολο της ΕΕ. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη κατάσταση του κάθε κράτους μέλους, πραγματοποιείται στη συνέχεια μια πιο στοχευμένη επιλογή σε συμφωνία με τις εθνικές αρχές. Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τους εθνικούς στόχους για τη στρατηγική «Ευρώπη 2020».

Πίνακας 9: ΕΕ και Εθνικοί στόχοι

Βασικοί στόχοι «Ευρώπη 2020»	Τρέχουσα κατάσταση στην Ελλάδα στα τέλη του 2011	Εθνικός στόχος για το 2020 στο ΕΠΜ
Ε&Α	0,6% (2007)	2% του ΑΕΠ
Απασχόληση	59,9% (2011)	70%
Πρώωρη εγκατάλειψη του σχολείου	13,1% (2011)	9,7%
Τριτοβάθμια εκπαίδευση	28,9% (2011)	32%
Φτώχεια	619.000	Μείωση κατά 450000 έως το 2020 του αριθμού των ατόμων που κινδυνεύουν με φτώχεια ή κοινωνικό αποκλεισμό
Ενεργειακή απόδοση	μ/δ (η Επιτροπή δεν είναι ακόμη σε θέση να δώσει αυτά τα στοιχεία)	2,7 Mtoe
Ανανεώσιμη ενέργεια	Με αρχικό ποσοστό 5,8% το 2005, το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας αυξήθηκε στο 8,2% (το 2011).	18% της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.
Μείωση των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου (ΑΘ) κατά 20% σε σύγκριση με το 1990 ²²	+3% (προβλεπόμενες εκπομπές για το 2020 σε σύγκριση με το 2005) ²³ -8% (εκπομπές 2010 σε σύγκριση με το 2005)	-4 % (εθνικός δεσμευτικός στόχος για τους τομείς εκτός ETS σε σύγκριση με το 2005).

Πηγή: ΕΕ (2012) Θέση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη συμφωνίας εταιρικής σχέσης και προγραμμάτων στην Ελλάδα για την περίοδο 2014-2020

²² Το 30%, εάν υπάρχουν οι σωστές οι συνθήκες.

²³ Βάσει υφισταμένων μέτρων, έκθεση της Επιτροπής Πρόοδος προς την επίτευξη των στόχων του Κιότο (2012)

Οι προκλήσεις και οι τομείς χρηματοδότησης για την Ελλάδα αντιστοιχούν στους ακόλουθους θεματικούς στόχους:

Πίνακας 10: Προτεραιότητες χρηματοδότησης και θεματικοί στόχοι στην Ελλάδα

Προτεραιότητες χρηματοδότησης	Συναφείς θεματικοί στόχοι
Φιλικό προς τις επιχειρήσεις περιβάλλον που ενθαρρύνει τις επενδύσεις	Βελτίωση της θεσμικής ικανότητας και αποτελεσματική δημόσια διοίκηση. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας μικρομεσαίων επιχειρήσεων, του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ) και του τομέα της αλιείας και υδατοκαλλιέργειας (για το ΕΤΘΑ). Ενίσχυση της έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας. Ενίσχυση της πρόσβασης σε, της χρησιμοποίησης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και επικοινωνίας.
Αύξηση της συμμετοχής στην αγορά εργασίας μέσω της βελτίωσης της απασχόλησης, της ενεργητικής ένταξης και πολιτικών εκπαίδευσης/ανάπτυξης ικανοτήτων	Προώθηση της απασχόλησης και στήριξη της κινητικότητας στην αγορά εργασίας. Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμησης της ανεργίας. Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και τη διά βίου μάθηση.
Βιώσιμη υποδομή για ανάπτυξη και απασχόληση	Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση των εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύου. Στήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα σε όλους τους τομείς. Προστασία του περιβάλλοντος και προώθησης επάρκειας των πόρων.
Φιλική προς το περιβάλλον οικονομία με επάρκεια πόρων για την ανάπτυξη και απασχόληση	Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της επάρκειας των πόρων. Στήριξη της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα σε όλους τους τομείς. Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, πρόληψη και διαχείριση κινδύνου.
Διοικητική μεταρρύθμιση για μια αποτελεσματική διοίκηση	Βελτίωση της θεσμικής ικανότητας και αποτελεσματική δημόσια διοίκηση. Βελτίωση της πρόσβασης σε, χρησιμοποίησης και ποιότητας των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνίας.

Πηγή: ΕΕ (2012) Θέση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη συμφωνίας εταιρικής σχέσης και προγραμμάτων στην Ελλάδα για την περίοδο 2014-2020

Συνεπώς, οι πιεστικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ελλάδα συνδέονται με την αναποτελεσματικότητα της δημόσιας διοίκησης που εμποδίζει την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας, σε συνδυασμό με ένα μη βιώσιμο οικονομικό μοντέλο που στερείται ανταγωνιστικότητας. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγάλη ανεργία, ιδίως των νέων, τον αυξανόμενο κοινωνικό αποκλεισμό και τη φτώχεια, την ανεπάρκεια επενδύσεων υποδομής για την προώθηση της ανάπτυξης και της απασχόλησης και την αναποτελεσματική χρήση φυσικών πόρων/ μετριασμό της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτήν.

3.2 Το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ)

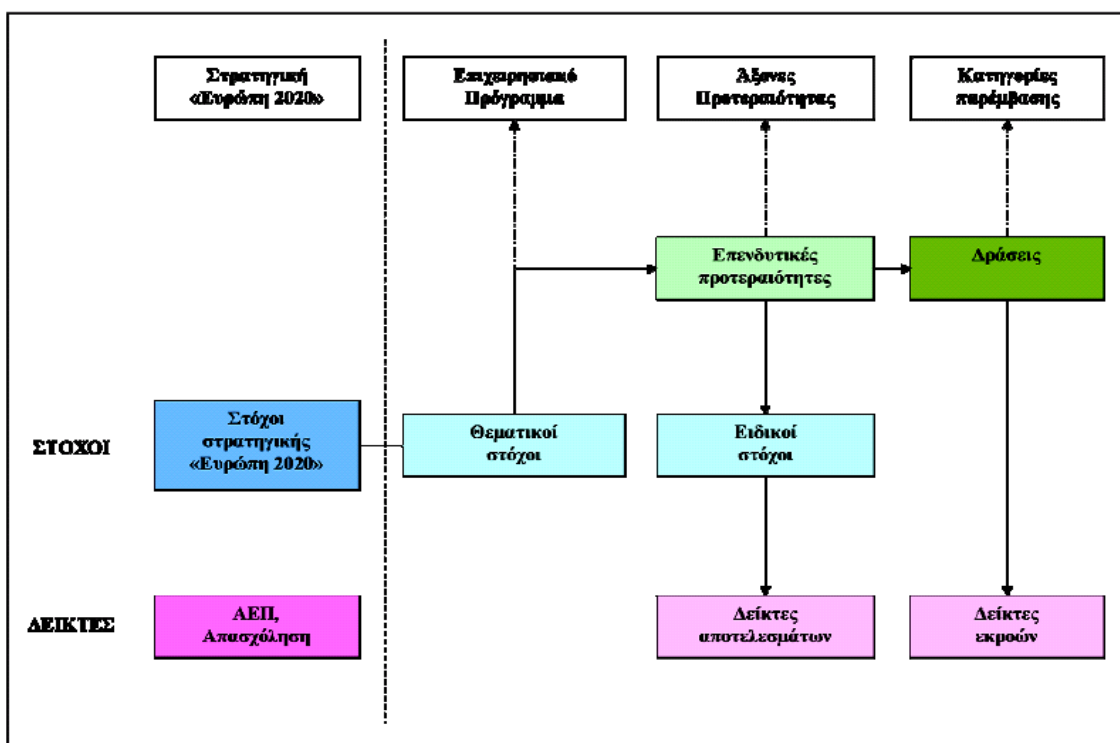
Βασικό εργαλείο ανάπτυξης για την Ελλάδα, τόσο σε επίπεδο στοχευμένης χρηματοδότησης όσο και στήριξης των διαρθρωτικών αλλαγών, αποτελεί το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ), [το νέο «ΕΣΠΑ»], βάσει του νέου κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ. Το ΣΕΣ και τα Επιχειρησιακά του Προγράμματα – με βασικό εργαλείο το Πρόγραμμα δημοσίων Επενδύσεων διαμορφώνουν την αναπτυξιακή πολιτική της χώρας, με παρεμβάσεις και έργα που διαχέονται σε όλους τους τομείς της οικονομίας και σε όλες τις Περιφέρειες της χώρας. Στην Ελλάδα, σύμφωνα με την 1^η Εγκύκλιο σχεδιασμού και κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014-2020, σημειώνεται ότι οι εμβληματικές πρωτοβουλίες κατανέμονται ανά θεματική ενότητα ως εξής (ΥΠΑΑΝ, 2012):

Πίνακας 11: Πρωτοβουλίες ανά Θεματική Ενότητα

Θεματική ενότητα	Εμβληματική πρωτοβουλία
Έξυπνη ανάπτυξη	<ul style="list-style-type: none">- Ψηφιακό θεματολόγιο για την Ευρώπη- Ένωση Καινοτομίας- Νεολαία σε κίνηση
Βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη	<ul style="list-style-type: none">- Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους της- Μια βιομηχανική πολιτική για την εποχή της παγκοσμιοποίησης
Ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς	<ul style="list-style-type: none">- Ατζέντα για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας- Ευρωπαϊκή πλατφόρμα κατά της φτώχειας

Για πρώτη φορά σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, δίνεται έμφαση στον διάλογο, ενισχύοντας το αίσθημα της ανάληψης ευθύνης που απαιτείται για τη συμμετοχή όλων στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

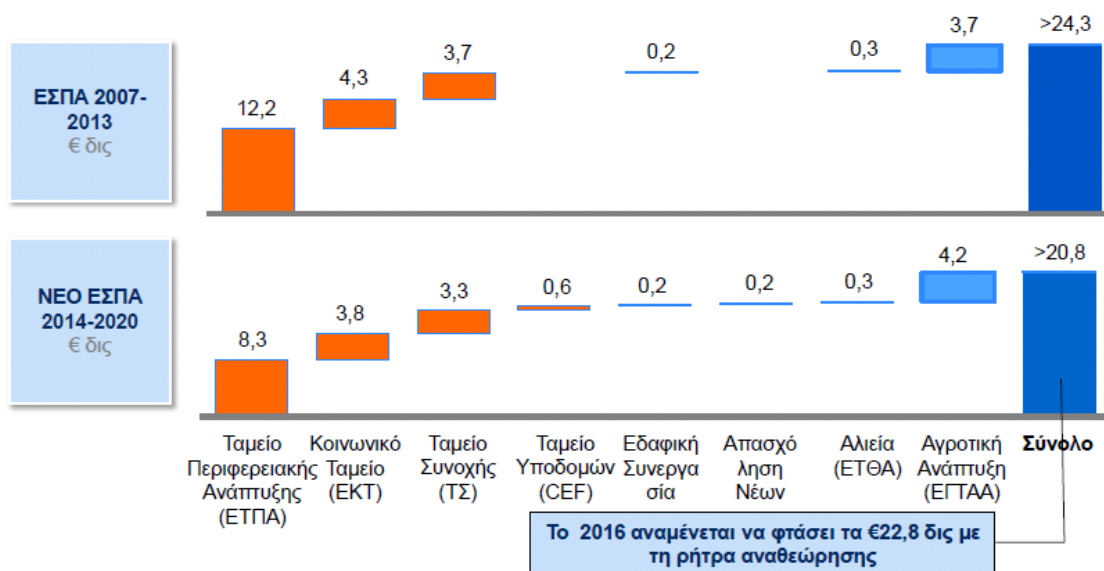
Διάγραμμα 3: Η λογική του σχεδιασμού στη Νέα Προγραμματική Περίοδο



Πηγή: ΕΥΣΣΑΑΠ (2014) 3^η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας

Διάγραμμα 4: Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική ΝΝΠ

Η κοινοτική συνδρομή για το Νέο ΕΣΠΑ φτάνει τα € 20.8 δις



Υπολογίζοντας και την εκτιμώμενη διόρθωση ~ €2 δις το 2016, λόγω της “ρήτρας αναθεώρησης”, η μείωση των πόρων του Νέου ΕΣΠΑ σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο θα ελαχιστοποιηθεί στο 7%, επίδοσης εξαιρετική υπολογίζοντας ότι τα μειωμένα ήδη κονδύλια κατανέμονται σε μια διευρυνόμενη ΕΕ 28 μελών. Από την κατώτερη πρόταση του Προέδρου του Συμβουλίου της ΕΕ το 2012 η διαπραγμάτευση της κυβέρνησης εξασφάλισε αύξηση 37%.

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας (2013) Το νέο ΕΣΠΑ (2014-2020) Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική

Η βασική πρόκληση για την επόμενη προγραμματική περίοδο είναι η μέγιστη συμβολή των νέων διαρθρωτικών πόρων στην αναστροφή του κλίματος ύφεσης και ταυτόχρονα στην ανάπτυξη της χώρας μέσα από στοχευμένες και πολλαπλασιαστικού χαρακτήρα παρεμβάσεις, σε τομείς που παρουσιάζουν μέγιστη προστιθέμενη αξία για τη χώρα (ΥΠΑΑΝ, 2012).

Οι παρεμβάσεις του ΣΕΣ σημειώνεται ότι συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική, κοινωνική και χωρική συνοχή, στην αειφόρο ανάπτυξη, στην ανανέωση και την αύξηση του ιδιωτικού και δημόσιου κεφαλαίου της οικονομίας, στηρίζουν την αναπτυξιακή διαδικασία, την επιχειρηματικότητα, τις επενδύσεις και την απασχόληση, συμβάλλοντας συνολικά στον εκσυγχρονισμό της χώρας σε μακροχρόνια βάση (ΥΠανΥπ, 2013).

Στο πλαίσιο προετοιμασίας του Σύμφωνου Εταιρικής Σχέσης [ΣΕΣ], το Υπουργείο Ανάπτυξης (2^η εγκύκλιος σχεδιασμού, 2013) έχει συμφωνήσει με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ένα αυστηρό χρονοδιάγραμμα ενεργειών που προβλέπει, την υποβολή του αρχικού σχεδίου του ΣΕΣ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (Ε.Π.) στην ΕΕ για μια πρώτη διαβούλευση. Έχοντας λάβει υπόψη του τα κείμενα που απέστειλαν όλοι οι φορείς σε συνέχεια της πρώτης εγκυκλίου όπου διατυπώθηκαν αρχικές προτάσεις στρατηγικής και προτεραιοτήτων σε εθνικό, τομεακό και περιφερειακό επίπεδο. Διατυπώθηκαν συνοπτικά οι εξής στόχοι (ΥΠανΥπ, 2013):

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας μέσω Έρευνας, Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Καινοτομίας και Ψηφιακής Σύγκλισης.
- Ανάπτυξη και αξιοποίηση ικανοτήτων ανθρώπινου δυναμικού – ενεργός κοινωνική ενσωμάτωση μέσω Εκπαίδευσης και δια βίου μάθησης, μέσω προώθησης της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων, προώθησης της κοινωνικής ένταξης, κοινωνικής πρόνοιας και καταπολέμησης της φτώχειας κ.α.
- Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον.
- Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης.
- Αειφόρος χωρική ανάπτυξη.
- Ανάπτυξη – εκσυγχρονισμός – συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη κυρίως στον τομέα των Δικτύων μεταφορών.

Στο πλαίσιο της 3^{ης} εγκυκλίου (Ιανουάριος, 2014) για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της ΝΠΠ, το ΣΕΣ προβλέπει 7 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, προκειμένου να διευκολύνονται οι συνέργειες και η συμπληρωματικότητα μεταξύ των διαφόρων αναπτυξιακών τομέων. Συγκεκριμένα το «νέο ΕΣΠΑ» περιλαμβάνει:

A. Εθνικό Σκέλος (Τομεακά Ε.Π.)

1. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία». Το πολυταμειακό αυτό πρόγραμμα (ΕΤΠΑ και ΕΚΤ) χρηματοδοτεί δράσεις και έργα που ενισχύονται κυρίως από το ΕΤΠΑ αλλά και από το ΕΚΤ προκειμένου να εξασφαλίζεται και η συντονισμένη με τις επενδύσεις αντιμετώπιση αναγκών κατάρτισης των ανθρωπίνων πόρων. Αποσκοπεί κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων της **Χρηματοδοτικής Προτεραιότητας 1**, αλλά και των 3,4 (υποδομές ενέργειας) και 5 (διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και επιχειρηματικότητας).

2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη». Το πρόγραμμα θα είναι πολυτομεακό και πολυταμειακό (ΕΤΠΑ και Τ.Σ.) και χρηματοδοτεί μέσω των ταμείων αυτών κυρίως τις βασικές υποδομές των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Αποσκοπεί δε κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των **Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 3 και 4.** Ένα μέρος του προϋπολογισμού που αφορά στο περιβάλλον, και ειδικότερα του Ταμείου Συνοχής, εκχωρείται προς τα 13 ΠΕΠ, προκειμένου να τα διαχειρισθούν οι περιφέρειες για την υλοποίηση κυρίως έργων διαχείρισης υγρών αποβλήτων που αποτελούν υποχρεώσεις και προτεραιότητα της χώρας.

3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση». Το πρόγραμμα θα είναι πολυτομεακό και μονοταμειακό (ΕΚΤ) και αποσκοπεί κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων της **Χρηματοδοτικής Προτεραιότητας 2.**

4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Μεταρρύθμιση Δημόσιου Τομέα» περιλαμβάνει δράσεις που αποσκοπούν στην εισαγωγή μεταρρυθμίσεων μέσω και νέων τεχνολογιών και πληροφορικής στον Δημόσιο Τομέα. Το πρόγραμμα θα είναι πολυτομεακό και πολυταμειακό (ΕΤΠΑ και ΕΚΤ) και στοχεύει κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των **Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 2 και 5.**

5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Τεχνική Βοήθεια». Το πρόγραμμα θα είναι πολυταμειακό (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ και Τ.Σ.) και στοχεύει στην υποστήριξη της λειτουργίας και της εφαρμογής όλων των Ε.Π. που χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία.

6. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Αγροτική Ανάπτυξη». Το πρόγραμμα θα είναι πολυτομεακό και μονοταμειακό (ΕΓΤΑΑ) και στοχεύει κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των **Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 1,2 και 3.**

7. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Θάλασσα και Αλιεία». Το πρόγραμμα θα είναι μονοταμειακό (ΕΤΘΑ) και στοχεύει κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των **Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 1 και 3.**

Στο παρακάτω διάγραμμα (5) δίνεται ο γενικότερος σχεδιασμός της ΝΠΠ.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΟΡΑΜΑ 2014-2020

1. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Βασικοί τομείς:

- Εξυγιάνωση
- Ανταγωνιστικότητα με αξία και γαλλία ως άσκηση
- ΤΠΕ
- Περιβάλλον
- Φορμάς υγιεινής αρίστης
- Τυγία
- Μεταφορές & Logistics
- Πολιτισμός & Τουρισμός

Εμφαση σε:

- Δημιουργία περιβάλλοντος φιλικού προς τις επιχειρήσεις και προσελκύει επενδύσεις
- Ανομοιόμορμα ανάπτυξη χωρικής διαφοροποίησης
- Προσαρμοστικότητα εξαγωγών
- Βελτιστοποίηση αγωγής προϊόντων με ης αξίας
- Νέες γενιές επενδύσεων σε ΤΠΕ

- Ξενοτητα εξειδίκευση «καινοτομία» Ε&Τ
- Περιφερειακή και δυναμική επιχειρηματικές ενέργειες
- Ενοχλητικές υποστηρικτικές δομές επαγγελματισμού
- Πρώτα βήματα στην καινοτομία
- Ανάπτυξη καινοτομίας επιχειρηματικής ουσίας
- Επέκταση σε νέες αγορές και εμπλουτισμός προσφοράς και ποιότητας προϊόντων
- Ανάπτυξη καινοτομίας παιδαγωγικής κληρονομιάς, δημιουργίας βιωσιμότητας και σύγχρονης παιδαγωγικής δημιουργίας

2. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

ΥΓΕΙΑ

- Ανάπτυξη των υφιστάμενων μονάδων παραγωγής υπηρεσιών υγείας
- Βελτιστοποίηση σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας
- Πρόσβαση για όλους σε υψηλής ποιότητας υγεία
- Προστασία και φροντίδα
- Επένδυση σε υγεία με αποτελεσματικότητα

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΝΩΜΑΤΩΣΗ

- Στοιχεία με υγιεινή κοινωνία και ης κριτικής
- Ενδυνάμωση των δημόσιων παλαιών και νέων
- Κοινωνική αλληλεγγύη και ταυτότητα
- Παραμύθια για αποδοτικότητα
- Ομοσπονδίες των προνομιούχων παλαιών, αλλά και νέων
- Κοινωνική αλληλεγγύη και ταυτότητα με αποτελεσματικότητα
- Υγιεινή με ταυτότητα
- Μεταδοτικότητα

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ & ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

- Διευκόλυνση εισόδου στην αγορά εργασίας και εξασφάλιση της πρώτης απασχόλησης
- Σύνδεση εκπαίδευσης και απασχόλησης - Καινοτομία με τις ανάγκες της αγοράς
- Κινητικότητα - αμοιβαία της απασχολησιμότητας
- Επιμόρφωση της απασχολησιμότητας
- Δράση για την εργασία στην αγορά εργασίας των νέων και των μεταρρυθμιστών
- Μεγιστοποίηση της πρωτογενούς παραγωγής
- Αξιοποίηση της καινοτομίας και καινοτομίας
- Επένδυση σε καινοτομία και καινοτομία
- Καινοτομία στην καινοτομία
- Βελτιστοποίηση της απασχολησιμότητας και ελληνικών επιχειρήσεων
- Διαβίου μάθηση

3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΦΙΛΙΚΗ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Αποδοτική χρήση των πόρων και χαμηλά επίπεδα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα
- Αποδοτική διαχείριση των αποβλήτων (Κοινωνικό κεκτημένο) – Ανομοιόμορμα
- Επιχειρηματικές ευκαιρίες σε καινοτομία με καινοτομία
- Εξοικονόμηση ενέργειας - Έξυπνη καινοτομία
- ΑΠΕ
- Διαχείριση και πρόληψη των κινδύνων από την κλιματική αλλαγή
- Προστασία και ανάδειξη της βιοποικιλότητας και του φυσικού τοπίου
- Προστασία πολιτιστικού περιβάλλοντος
- Ολοκληρωμένη Αστική Ανάπτυξη - Καθαρές μεταφορές

Έξυπνη Ανάπτυξη
(Smart growth)

Χωρίς αποκλεισμούς
(Inclusive growth)

Βιώσιμη Ανάπτυξη
(Sustainable growth)

Διάγραμμα 5: Στρατηγικό Όραμα ΝΝΠ

4. ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΕΝΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

- Ενοχλητική καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ / Τομείς παρεμβάσεων

- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία

ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗ / Οργανισμοί παρεμβάσεων

- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία
- Καινοτομία και καινοτομία με καινοτομία

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΚΕΡΜΕΥΣΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΒΕΤΑ

B. Περιφερειακό Σκέλος (ΠΕΠ)

Δεκατρία πολυτομεακά και πολυταμειακά Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μια από τις ελληνικές Περιφέρειες, τα οποία περιλαμβάνουν δράσεις και έργα περιφερειακής κλίμακας και χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και το ΕΚΤ. Στοχεύουν κυρίως στην εξυπηρέτηση των στόχων των Χρηματοδοτικών Προτεραιοτήτων 1, 3 και 4 καθώς και της 2 για τον κοινωνικό αποκλεισμό. Επιπλέον, στα ΠΕΠ θα εκχωρηθεί η διαχείριση σημαντικών πόρων του Τ.Σ. για το Περιβάλλον και κυρίως πόρων που θα κατευθυνθούν στην κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας και των Περιφερειών που αφορούν στα υγρά απόβλητα. Τελικό αποτέλεσμα είναι οι περιφέρειες να διαχειρίζονται το 35% του αθροίσματος των πόρων του ΕΤΠΑ, του ΕΚΤ και του Τ.Σ. Παράλληλα στις 13 περιφέρειες εκχωρείται από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Αγροτικού Ταμείου.

Εξυπακούεται βεβαίως ότι η διαχείριση των ανωτέρω πόρων από τις περιφέρειες, ως εντασσόμενη στην συνολική στρατηγική του ΕΣΠΑ, είναι εναρμονισμένη με την εθνική στρατηγική, συνολικά και ανά τομέα, και ασκείται στο πλαίσιο της υλοποίησης των επιμέρους τομεακών πολιτικών της χώρας.

Ακολουθεί, στην επόμενη σελίδα πίνακας με τα χρηματοδοτικά δεδομένα ανά έτος, ΕΠ, Ταμείο και Θεματικό Στόχο (Κατανομή της κοινοτικής συνδρομής) για την περιφέρεια/τομέα τους.²⁴

Κατά την εξειδίκευση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, θα ληφθεί μέριμνα, υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας ΕΣΠΑ του Υπουργείου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, ως Εθνικής Αρχής Συντονισμού, προκειμένου συγκεκριμένες κατηγορίες δράσεων και σημαντικοί πόροι να έχουν ως δικαιούχους τους δήμους της χώρας.

²⁴ Πίνακας των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (Ε.Π.) του ΕΣΠΑ 2014-2020 στον οποίο παρουσιάζονται τα ενδεικτικά ποσά της Κοινοτικής ενίσχυσης (περιλαμβανομένου του αποθεματικού επίδοσης) ανά Ε_ΕΤ (ΕΤΠΑ, ΕΚΤ περιλαμβανομένης της Πρωτοβουλίας για την Απασχόληση των Νέων, Ταμείο Συνοχής (πλην του ποσού που θα διατεθεί για τη Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη), ΕΓΤΑΑ (ένα Ε.Π.) και ΕΤΘΑ (ένα Ε.Π.), καθώς και η ενδεικτική ετήσια κατανομή τους.

Πίνακας 12: ετήσια κατανομή ανά ΕΠ

#	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΕΔΕΤ					ΣΥΝΟΛΟ	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
		ΕΤΠΑ	ΕΚΤ και ΥΕΙ	ΤΣ	ΕΓΤΑΑ	ΕΤΘΑ								
1	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ	3.043.061.670	692.023.753	0			3.735.085.423	420.355.404	470.928.159	512.650.907	543.797.494	581.858.741	593.478.094	612.016.625
2	ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΔΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	1.183.248.571	0	3.178.340.321			4.361.588.892	493.058.456	618.779.783	617.940.684	632.367.701	636.804.468	667.894.443	694.743.356
3	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ & ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ	0	2.152.201.141	0			2.152.201.141	402.622.525	307.197.948	305.595.442	295.633.152	289.023.773	279.033.573	273.094.727
4	ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ	181.045.295	205.380.000	0			386.425.295	21.699.250	32.867.371	44.035.492	55.203.613	66.371.734	77.539.855	88.707.980
5	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΘΡΑΚΗ	361.512.913	54.556.816	0			416.069.729	62.559.653	58.575.817	58.469.727	58.762.294	59.083.993	59.319.030	59.299.215
6	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	656.214.558	134.453.158	0			790.667.716	118.667.929	112.042.689	111.765.891	111.831.735	111.905.084	112.530.626	111.923.762
7	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	270.220.272	58.490.706	0			328.710.978	49.316.643	46.641.932	46.520.520	46.506.596	46.491.758	46.766.894	46.466.635
8	ΗΠΕΙΡΟΣ	232.004.598	35.012.393	0			267.016.991	40.148.295	37.591.628	37.523.544	37.711.301	37.917.755	38.068.592	38.055.876
9	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	334.197.511	68.145.671	0			402.343.182	60.387.876	57.008.143	56.867.956	56.905.807	56.947.901	57.264.632	56.960.866
10	ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	251.767.122	19.255.275	0			271.022.397	39.115.798	38.207.399	38.159.747	38.406.001	38.676.141	39.171.455	39.285.856
11	ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	76.083.924	21.254.512	0			97.338.435	15.329.547	13.633.359	13.599.212	13.660.683	13.732.349	13.716.678	13.666.607
12	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	164.710.675	56.826.934	0			221.537.609	33.761.054	31.246.215	31.153.858	31.156.442	31.107.889	31.591.706	31.520.445
13	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	159.313.611	26.641.391	0			185.955.002	25.905.527	26.164.917	26.129.503	26.267.977	26.288.994	27.385.888	27.812.196
14	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	219.703.223	27.500.744	0			247.203.968	34.924.469	34.813.509	34.768.427	34.970.325	35.090.939	36.130.842	36.505.456
15	ΚΡΗΤΗ	296.687.133	59.682.104	0			356.369.237	51.734.063	50.069.156	49.982.865	50.235.244	50.347.115	51.753.125	52.247.669
16	ΑΤΤΙΚΗ	694.796.659	239.372.769	0			934.169.428	147.710.755	131.262.652	130.670.638	130.946.622	131.339.054	131.700.415	130.539.291
17	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	63.682.818	22.449.008	0			86.131.827	13.794.027	12.047.128	12.012.689	12.057.720	12.104.474	12.081.140	12.034.649
18	ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ				4.195.972.284		4.195.972.284	601.053.476	600.535.338	600.006.549	599.466.887	598.917.362	598.338.710	597.653.963
19	ΘΑΛΑΣΣΑ & ΑΛΙΕΙΑ													
20	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	184.193.775	83.269.985	71.496.408			338.960.169	45.523.816	46.474.659	47.443.110	48.407.160	49.373.410	50.377.078	51.360.936
	ΣΥΝΟΛΟ	8.372.444.330	3.956.516.360	3.249.836.729	4.195.972.284		19.774.769.703	2.677.668.563	2.726.087.801	2.775.296.762	2.824.294.756	2.873.382.935	2.924.142.777	2.973.896.110

* Οι πόροι του ΕΤΘΑ δεν έχουν ακόμη οριστικοποιηθεί

Πηγή: ΕΥΣΣΑΑΠ (2014) 3¹ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας

3.3 Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών»

Σε γενικές γραμμές, ο κεντρικός αναπτυξιακός στόχος του τομέα μεταφορών για τη νέα προγραμματική περίοδο παραμένει η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών και η ανάδειξη της Ελλάδας σε κύρια Βαλκανική πύλη και κόμβο μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, επαρκώς συνδεδεμένης με τα άλλα κράτη μέλη και κυρίως τον κεντρικό αναπτυξιακό πυρήνα (πεντάγωνο) της Ε.Ε. Η πρώθηση αποδοτικών σιδηροδρομικών, οδικών και αεροπορικών δικτύων συμπεριλαμβανομένων των δικτύων βιώσιμων περιφερειακών αερολιμένων), αποτελεσματικών θαλάσσιων οδών και δευτερευόντων δικτύων που θα συνδέουν τις κύριες αναπτυξιακές ζώνες με την ενδοχώρα και το νησιωτικό χώρο για την εξυπηρέτηση της περιφερειακής κινητικότητας, καθώς και η περαιτέρω εξέλιξη των διευρωπαϊκών δικτύων που συνδέουν τα κύρια ευρωπαϊκά κέντρα, (όπως οι πρωτεύουσες, οι μητροπολιτικές περιφέρειες και οι κόμβοι) με το κύριο δίκτυο της χώρας, αποτελούν τα βασικά στοιχεία ανάπτυξης του τομέα των μεταφορών για την ΝΠΠ.

Οι κατευθύνσεις για την Πολιτική Μεταφορών της Χώρας κατά την Προγραμματική Περίοδο 2014 - 2020 έχουν εξειδικευτεί συνοπτικά στα εξής [ΙΜΕΤ- ΕΚΕΤΑ (2013), ΕΔΑ Μεταφορών -ΕΥΔ ΕΠΕΠ, (2013)].:

- 1) Ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και εμπέδωση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς μεταφορών, με επί μέρους στόχους:
 - Ολοκλήρωση της ανάπτυξης των «βασικών» αξόνων του εθνικού συστήματος μεταφορών.
 - Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης προσώπων και μεταφοράς προϊόντων
 - Ομαλή λειτουργία της «αγοράς» μεταφορών χωρίς στρεβλώσεις
 - Εναρμόνιση με την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και των ενεργειών που αυτή προβλέπει.
- 2) Αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη και κόμβο Μεταφορών της Ανατολικής Μεσογείου, με επί μέρους στόχους:
 - Ουσιαστική ένταξη στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του βόρειου τόξου της Μεσογείου.
 - Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης για ανάπτυξη υπηρεσιών Μεταφορών «κομβικού σημείου».
 - Παροχή δυνατότητας πρόσβασης μέσω της Ελλάδας προς την ΕΕ, Ιταλία / Δ. Ευρώπη.
- 3) Υλοποίηση διοικητικής και οργανωτικής αναδιάρθρωσης του συστήματος Σχεδιασμού, και «παραγωγής έργων» και εισαγωγή και χρήση «ευφυΐας» στον τομέα των Μεταφορών.

Οι θεματικοί στόχοι που σχετίζονται με την πολιτική των μεταφορών είναι οι εξής:

Θεματικός Στόχος 7: «ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ» - Κύριος θεματικός στόχος

Θεματικός Στόχος 4: «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΡΥΠΩΝ ΣΕ ΌΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ»

Θεματικός Στόχος 2: «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ, ΧΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ»

Οι κατευθύνσεις για την αναπτυξιακή στρατηγική στον Τομέα των Μεταφορών κατά την επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014 – 2020 εμπεριέχονται στην Ευρωπαϊκή πολιτική Μεταφορών και παράλληλα αποτελούν τους κύριους στόχους της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών οι οποίες έχουν εξειδικευτεί και διατυπώνονται σε κείμενα του ΥπΑνΥπ και σε πρόσφατες μελέτες [ΙΜΕΤ- ΕΚΕΤΑ (2013), ΕΔΑ Μεταφορών -ΕΥΔ ΕΠΕΠ, (2013)] και συνοψίζονται σε έξι τομείς δράσης ως εξής:

Πίνακας 13: Οι κύριοι στόχοι της Εθνικής πολιτικής Μεταφορών

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2020	
I. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ	
<p>Η συγκεκριμένη δράση αφορά στην ολοκλήρωση των «βασικών» αξόνων και έναρξη επιλεγμένων τμημάτων των «αναλυτικών» ΔΕΔ-Μ στην Ελλάδα για όλα τα μέσα μεταφορών (Οδικών, Σιδηροδρομικών, Θαλάσσιων και Αεροπορικών υποδομών), σε συμφωνία και με τα 'υπόλοιπα' χρηματοδότησης έργων του ΕΣΠΑ 2007-2013.</p> <p>Οι σχετικές δράσεις εντάσσονται στο θεματικό στόχο 7 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.</p>	
II. ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ	
<p>Δράση II-1: Δημιουργία 3 Εμπορευματικών Κέντρων (χρηματοδότηση βασικών υποδομών, και συνδέσεων τους με τα χερσαία δίκτυα)</p> <p>Δράση II-2: Δίκτυο διατροφικών εμπορευματικών κόμβων</p> <p>Δράση II-3: Ανάπτυξη των Ελληνικών logistics για παροχή υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο και εμβέλεια</p> <p>Δράση II-4: Ανάπτυξη κόμβων (hubs) διεθνών επιβατικών μεταφορών και μετεπιβίβασης</p> <p>Σχετικές δράσεις εντάσσονται κυρίως στο θεματικό στόχο 7 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.</p>	
III. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ-ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΥΓΙΟΥΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	
<p>Δράση III-1: Εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης της αγοράς των μεταφορών και της ποιότητας της προσφερόμενης εξυπηρέτησης</p> <p>Δράση III-2: Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας και ποιοτικές μεταφορές με ασφάλεια και προστασία για όλα τα μεταφορικά μέσα</p> <p>Δράση III-3: Προώθηση χρήσης μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον</p> <p>Δράση III-4: Παροχή ή βελτίωση της προσβασιμότητας στο σύστημα των Μεταφορών για τους χρήστες με προβλήματα κινητικότητας</p> <p>Σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν στους θεματικούς στόχους 7, 4 και 2 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.</p>	
IV. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (με έμφαση στις Αστικές Περιοχές)	
<p>Δράση IV-1: Υποστήριξη επιδεικτικών ενεργειών για μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις Αστικές μεταφορές</p> <p>Δράση IV-2: Υποστήριξη επιδεικτικών ενεργειών για μεταφορές χαμηλών εκπομπών άνθρακα στις υπεραστικές μεταφορές (οδικά, θαλάσσια μέσα)</p> <p>Δράση IV-3: Ενίσχυση υποδομών για υποστήριξη ηλεκτρικών οχημάτων και ηλεκτροκίνησης στις αστικές μεταφορές</p>	

Οι σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν στους θεματικούς Στόχους 7 και 4 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο

V. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ

Δράση V-1: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης των Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών - ITS Master Plan - στην Ελλάδα

Δράση V-2: Ανάπτυξη επιδεικτικών εφαρμογών σε τομείς των Μεταφορών

Οι σχετικές δράσεις μπορούν να ενταχθούν κυρίως στο Θεματικό Στόχο 2 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο

VI. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Δράση VI-1: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Συγκοινωνιακών Υποδομών της χώρας – ΕΛΛΑΔΑ 2030

Δράση VI-2: Στρατηγικό Σχέδιο αναδιάρθρωσης των Υπηρεσιών διοίκησης και εποπτείας του τομέα των Μεταφορών

Δράση VI-3: Υλοποίηση διοικητικής αναδιάρθρωσης τομέα Μεταφορών

Οι σχετικές δράσεις αφορούν τους Θεματικούς Στόχους 7, 4, 2 και 11 του Σχεδίου του Γενικού Κανονισμού για την Ε' Προγραμματική Περίοδο.

Πηγή: IMET- ΕΚΕΤΑ, (2013) Προτεινόμενες δράσεις και εκτιμώμενοι αναγκαίοι πόροι. Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών / Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης. Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων/ ΕΔΑ Μεταφορών- ΕΥΔ ΕΠΕΠ (2013) Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, Τομέας Μεταφορών. Γενική Γραμματεία Μεταφορών: Αθήνα

Συνεπώς, η ολοκλήρωση των υποδομών που αποτελούν τμήμα του βασικού ΔΕΔ-Μ (διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών), η αναβάθμιση των λιμένων και η διασύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο στην κατεύθυνση της προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών, η επέκταση/ εκσυγχρονισμός του μικρού σε έκταση σιδηροδρομικού δικτύου ώστε να συγκλίνει τεχνολογικά με τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, συνιστούν τις άμεσες και σημαντικότερες χρηματοδοτικές προτεραιότητες του τομέα. Στις άμεσες προτεραιότητες περιλαμβάνεται, επίσης, η ενίσχυση της ανάπτυξης βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικά μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς), σε συνέργεια με τη χρηματοδοτική προτεραιότητα 3 «Προστασία του περιβάλλοντος – μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον».²⁵

²⁵ Συγχρόνως απαιτείται η εφαρμογή οριζόντιων αρχών και στόχων πολιτικής για την υλοποίηση των ΕΔΕΤ ως εξής:

1. Εφαρμογή της αρχής της εταιρικής σχέσης (άρθρο 5 του ΚΚΔ)

Η διαδικασία προετοιμασίας και συμμετοχής των εταιρών στο σχεδιασμό επετεύχθη μέσω της συνεργασίας με τους φορείς υλοποίησης των δράσεων / έργων οι οποίοι είναι υπεύθυνοι και για τους επί μέρους σχεδιασμούς.

Οι εταιίροι / φορείς είναι οι εξής: ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΓΔΕ, ΑΜ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΣΤΑΣΥ, ΟΣΥ. Η εμπλοκή και ενεργός συμμετοχή των εταιρών, εξασφαλίσθηκε μέσω ειδικής συμβουλευτικής σύμβασης μέσω της οποίας συγκεντρώθηκε το σχετικό υλικό και κατεγράφησαν οι απόψεις των φορέων.

2. Προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, της μη διάκρισης και της προσβασιμότητας (άρθρο 7 του ΚΚΔ).

Η γενική προσέγγιση για την εξασφάλιση (α) της προώθησης της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών, (β) της μη διάκρισης και (γ) της δυνατότητας πρόσβασης από τα ΑΜΕΑ στην υλοποίηση των ΕΔΕΤ εξασφαλίζεται μέσω των τευχών προκήρυξης των σχετικών έργων / δράσεων και των κριτηρίων ένταξης των έργων στα ΕΠ.

3. Στόχοι οριζόντιων πολιτικών: Οι προς επιδίωξη οριζόντιοι στόχοι πολιτικής είναι, όπως ορίζεται στο Κοινό Στρατηγικό Πλαίσιο - ΚΣΠ, η βελτίωση προσβασιμότητας, η βελτίωση της ασφάλειας στις μεταφορές και η

Οι προτεραιότητες αυτές στηρίζουν παράλληλα ως αναγκαία προϋπόθεση, την επίτευξη των στόχων της πρώτης χρηματοδοτικής προτεραιότητας για την ανταγωνιστικότητα της χώρας, ενώ δημιουργούν ιδίως κατά την υλοποίηση και σημαντικότερο αριθμό θέσεων εργασίας.

3.3.1 Στοιχεία Αναπτυξιακής Πολιτικής κατά Μεταφορικό Δίκτυο

Σιδηρόδρομος

Στον σιδηροδρομικό τομέα η αναπτυξιακή πολιτική συνοψίζεται στην υλοποίηση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου στον άξονα ΠΑΘΕΠ και στην διαμόρφωση αποτελεσματικών συνδέσεων με επιλεγμένα λιμάνια:

Λαμβάνοντας υπόψη τους θεματικούς στόχους της ΕΥ2020, στην Ε΄ Προγραμματική Περίοδο τα σιδηροδρομικά έργα χρειάζεται να περιληφθούν κατά προτεραιότητα και ιδίως αυτά που ολοκληρώνουν το βασικό (core) και το αναλυτικό (comprehensive) ΔΕΔ-Μ της Χώρας, συμπληρώνοντας τις υπάρχουσες ασυνέχειες του δικτύου ΔΕΔ-Μ και απομακρύνοντας τα σημεία συμφόρησης. Επιπλέον θα πρέπει να προωθηθούν ενέργειες για την ανάπτυξη του προαστιακού και περιφερειακού σ/δ δικτύου καθώς και την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και ασφάλειας σύμφωνα με το ισχύον εθνικό και ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο. Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις σιδηροδρομικές μεταφορές περιλαμβάνονται [όπου Θ.Σ. = Θεματικός Στόχος και Ε.Π. = Επενδυτική Προτεραιότητα σύμφωνα με το άρθρο 5 του σχεδίου του Κανονισμού για το ΕΤΠΑ της Ε΄ ΠΠ]:

- 1) Ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της Χώρας (άξονας ΠΑΘΕ/Π) σε διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή υψηλών ταχυτήτων με σύγχρονη σηματοδότηση / τηλεδιοίκηση (ETCS Level 1-2) και τηλεπικοινωνίες (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. α, c, d).
- 2) Ολοκλήρωση / ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου μητροπολιτικών περιοχών, ιδιαίτερα Αττικής, Θεσσαλονίκης, Πάτρας (Θ.Σ. 7/ Ε.Π. α, β, c, d, Θ.Σ.4 / Ε.Π.ε).
- 3) Δράσεις για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, αλλά και της διατροπικότητάς του με συνδέσεις σε σημαντικούς λιμένες (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. α, β, c,d).
- 4) Λοιπά έργα συμπλήρωσης βασικού και αναλυτικού σιδηροδρομικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.
- 5) Βελτίωση γραμμών περιφερειακού σ/δ δικτύου για αύξηση ασφάλειας και αξιοπιστίας και μείωση χρόνου διαδρομής (εξυγίανση υποδομής, τοπικές παραλλαγές, λειτουργικές παρεμβάσεις, σύγχρονη σηματοδότηση, κατάργηση ΑΣΙΔ κλπ). (Θ.Σ. 7/ Ε.Π. β, c, d).
- 6) Ορθολογική επέκταση δικτύου σε περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται και σύνδεση με αερολιμένες, με βάση το σχεδιασμό του δικτύου ΔΕΔ-Μ, κοινωνικοοικονομικά κριτήρια και την αναμενόμενη ζήτηση (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. β, c, d).
- 7) Δράσεις για βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. c , ακόμη Θ.Σ. 4, 6).

συνεισφορά στην αποφυγή της κλιματικής αλλαγής). Η εξασφάλιση της ενσωμάτωσής τους προκύπτει από τον σχεδιασμό και τις προβλέψεις των τευχών υλοποίησης των σχετικών έργων, την πολιτική της χώρας γενικότερα και την πολιτική Ε2020.

Οδικό Δίκτυο

Σύμφωνα με τον ΚΚΔ, ο σχεδιασμός για τη συγχρηματοδότηση των οδικών υποδομών μεταφορών της ΠΠ 2014 – 2020 θα εστιάσει κυρίως στην περαιτέρω ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου (ΔΟΔ) με σύγχρονες προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμων ή δρόμων ταχείας κυκλοφορίας, καθώς και στη διασύνδεση αυτού με τα λοιπά ΔΔΜ της χώρας (σιδηροδρομικά, λιμενικά και αεροπορικά δίκτυα), αλλά και των όμορων χωρών.

Επιδιώκεται – μέσω των σχετικών παρεμβάσεων – να ολοκληρωθεί ο βασικός κορμός ανάπτυξης του εθνικού οδικού συστήματος μεταφορών της χώρας και σημαντικό τμήμα του λοιπού οδικού αναλυτικού δικτύου.

Στόχος, επίσης, παραμένει η διασύνδεση της ενδοχώρας και των νησιωτικών περιοχών με τα ΔΔΜ της Ε.Ε., η διευκόλυνση της κινητικότητας και η βελτίωση της προσβασιμότητας σε όλη την επικράτεια, προκειμένου να επιδιωχθεί η ανάπτυξη όλων των Περιφερειών και η οικονομική, κοινωνική και χωρική συνοχή.

Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις οδικές μεταφορές περιλαμβάνονται:

1. Ολοκλήρωση του τμήματος της ΙΟΝΙΑΣ ΟΔΟΥ Αντίρριο – Ιωάννινα, που αποτελεί τμήμα του βασικού ΔΟΔ, μέσω της αναδιαρθρωμένης Συμβάσης Παραχώρησης (Θ.Σ.7 / Ε.Π α).
2. Ολοκλήρωση των καθέτων αξόνων της Εγνατίας οδού 'Ιωάννινα – Κακκαβιά' και 'Χαλάστρα (Α/Κ Αξιού) – Εύζωνοι' με την ολοκλήρωση των οποίων υλοποιείται το σύνολο του Βασικού ΔΟΔ της Ελλάδας (Θ.Σ.7 / Ε.Π.α).
3. Ολοκλήρωση μέσω των αναδιαρθρωμένων Συμβάσεων Παραχώρησης τμημάτων του αναλυτικού ΔΟΔ και συγκεκριμένα του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, και του τμήματος Πάτρα – Πύργος. (Θ.Σ.7 / Ε.Π α).
4. Λοιποί οδικοί άξονες του αναλυτικού ΔΟΔ και του λοιπού εθνικού δικτύου όπου παρατηρούνται ορισμένα σημεία ασυνέχειας στην αποτελεσματική κάλυψη της χώρας όσο και σημεία συμφόρησης (Θ.Σ.7 / Ε.Π α, β). Οι άξονες αυτοί αφορούν κυρίως σε ενδοπεριφερειακές συνδέσεις που παρέχουν πρόσβαση στα κομβικά σημεία του διαπεριφερειακού δικτύου (όπως κατά προτεραιότητα οι συνδέσεις με τις πρωτεύουσες των Νομών της χώρας) και στους τουριστικούς και αναπτυξιακούς πόλους, σε παρακάμψεις πόλεων ή σε ελλείπουσες διασυννοριακές συνδέσεις.

Λιμενικές Υποδομές

Ο σχεδιασμός για τη συγχρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών της ΠΠ 2014 – 2020 θα πρέπει να γίνει λαμβάνοντας υπόψη τη διαμορφωμένη πρόταση στρατηγικής τους Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, καθώς και τη σχετική ιεράρχηση. Σύμφωνα με την πορεία των ήδη ενταγμένων ή προς άμεση ένταξη στο ΕΣΠΑ λιμενικών έργων, θα πρέπει κατά προτεραιότητα να συμπεριληφθούν:

1. Η ολοκλήρωση των μεγάλων λιμενικών έργων του βασικού (core) Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ) της χώρας. Πρόκειται για έργα που υλοποιούνται στις δύο βασικές δυτικές πύλες της χώρας (λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας), τα οποία είναι ήδη ενταγμένα στο ΕΣΠΑ και ολοκληρώνουν μέρος των προβλεπόμενων παρεμβάσεων των αντίστοιχων εγκεκριμένων, από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Αναπτυξιακών Προγραμμάτων Μελετών Διαχείρισης Λιμένων (Master Plans).
2. Νέα έργα. Αυτά θα πρέπει, σύμφωνα με τον Κανονισμό και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές των ΔΔΜ, να εστιάσουν πρωτίστως σε παρεμβάσεις επί των λιμανιών του βασικού (core) ΔΔΜ, όπως είναι το λιμάνι Ηρακλείου, και δευτερευόντως σε παρεμβάσεις σε λιμάνια του αναλυτικού ΔΔΜ, για τα οποία υπάρχει σχετική μελετητική ωριμότητα και αντίστοιχη

ιεράρχηση από το αρμόδιο Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (π.χ. λιμάνι Λαυρίου, λιμάνι Χίου). Τέλος, θα πρέπει να εξετασθεί η υλοποίηση και άλλων σημαντικών λιμενικών έργων σε λιμάνια εκτός ΔΔΜ, τα οποία μετά την πλήρη ανάπτυξή τους θα αποτελέσουν κόμβους διαμετακομιστικού εμπορίου και συνδυασμένων μεταφορών με στόχο την ανάπτυξη των Περιφερειών τις οποίες εξυπηρετούν (π.χ. Λιμάνι Αλεξανδρούπολης).

Αεροδρόμια

Σχετικά με τα αεροδρόμια η αναπτυξιακή πολιτική συνοψίζεται στην ανάπτυξη όλων των αεροδρομίων που ανήκουν στα ΔΕΔ-Μ:

Σε σχέση με τους θεματικούς στόχους της ΕΥ2020, στην επόμενη Προγραμματική Περίοδο πρέπει να περιληφθούν κατά προτεραιότητα τα έργα αεροδρομίων που αναπτύσσουν περαιτέρω το αναλυτικό (comprehensive) ΔΕΔ-Μ στην Ελλάδα και καλύπτουν τα σημεία ασυνέχειας σε σχέση με την αποτελεσματική κάλυψη της Χώρας.

Ειδικότερα στις προτεραιότητες για τις αεροπορικές μεταφορές περιλαμβάνονται:

1. Βελτίωση υποδομών αεροδρομίων που ανήκουν στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ (Θ.Σ. 7 / Ε.Π. α). Ενδεικτικές παρεμβάσεις αποτελούν επεκτάσεις σε δάπεδα στάθμευσης, επιμηκύνσεις διαδρόμων, βελτιώσεις και επαυξήσεις κτιριακών υποδομών και εγκαταστάσεις ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου και ασφάλειας.
2. Βελτιώσεις σε συστήματα αεροναυτιλίας και αύξηση της χρήσης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών σε αεροδρόμια – βελτίωση λειτουργίας πληροφοριακού συστήματος ελέγχου και διοίκησης της ΥΠΑ (Θ.Σ. 2).
3. Δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος στις αεροπορικές μεταφορές (Θ.Σ. 4, 6).

Αστικές Συγκοινωνίες

Στο πλαίσιο των αναφερόμενων στο Κεφάλαιο 3.3.4.1 της εγκυκλίου, ο σχεδιασμός για τη συγχρηματοδότηση των υποδομών αστικών μεταφορών της Π.Π. 2014 – 2020 θα εστιάσει αρχικά στην ολοκλήρωση των εν εξελίξει έργων ΜΕΤΡΟ στις δύο μεγαλουπόλεις της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), δηλαδή στα έργα:

- επί της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ Αθηνών, στο τμήμα Χαϊδάρη – Πειραιάς (συνεχιζόμενο σε φάσεις από το ΕΣΠΑ)
- του βασικό έργου του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης,
- της επέκτασης του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά
- των σταθμών μετεπιβίβασης του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης σε Ν. Ελβετία και Μίκρα,

Σε δεύτερη ιεράρχηση και ανάλογα με τη διαθεσιμότητα πόρων για έργα αστικών μεταφορών, τόσο από πόρους περιβάλλοντος του Ταμείου Συνοχής, όσο και από πόρους ΕΤΠΑ που προγραμματίζονται για την «Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς» (Θεματικός Στόχος 4 της ΕΥΡΩΠΗ 2020), θα μπορούσε να εξεταστεί και η συγχρηματοδότηση των επεκτάσεων του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης προς Σταυρούπολη και Εύοσμο, καθώς και της Γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ Αθηνών (Γαλάτσι – Ευαγγελισμός(κέντρο) - Ψυχικό – Μαρούσι), ή τμημάτων αυτών.

Σχετικά με τις αστικές συγκοινωνίες η αναπτυξιακή πολιτική συνοψίζεται στα εξής:

Λαμβάνοντας υπόψη τους θεματικούς στόχους της ΕΥ2020, στην επόμενη Προγραμματική Περίοδο χρειάζεται να περιληφθούν επίσης δράσεις που θα συνεισφέρουν στις προτεραιότητες για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των αστικών μεταφορών (ΜΜΜ σταθερής τροχιάς, λεωφορεία – τρόλεϊ) σε σημαντικά αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη κλπ) όπως:

1. Ενέργειες για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των καθαρών αστικών μεταφορών (τραμ, ηλεκτρικός σιδηρόδρομος, MMM με φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα) και γενικότερα για την ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών / δικτύων / υπηρεσιών των αστικών MMM (Θ.Σ. 4/ e, Θ.Σ. 7/ c).
2. Ενέργειες για τη μείωση της κατανάλωση ενέργειας και τη βελτιωμένη περιβαλλοντική επίδοση των αστικών MMM (Θ.Σ. 1/b, 4/c, e, 6/e).
3. Χρήση ΤΠΕ στις αστικές μεταφορές και ειδικότερα στις λειτουργίες των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου και για την παροχή «έξυπνων» υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών (Θ.Σ. 2 / Ε.Π. b).
4. Εκπαίδευση προσωπικού φορέων αστικών μεταφορών (π.χ. οδηγών, προσωπικού ελέγχου υλικών) για τη διαρκή εξασφάλιση / πιστοποίηση της απαραίτητης επαγγελματικής ικανότητας σύμφωνα με το ισχύον κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο (Θ.Σ. 10).

Επί πλέον παρεμβάσεις πολιτικής, ανάλογα βεβαίως και με την διαθεσιμότητα κονδυλίων, είναι:

- Αναδιάρθρωση και εξορθολογισμός των Δημοσίων Συγκοινωνιών Αττικής, Βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων και Ολοκληρωμένο Σύστημα Πληροφόρησης Επιβατών (ΟΑΣΑ)
- Προώθηση υλοποίησης Διατροφικών Συγκοινωνιακών Κέντρων και Γραμμών Ταχείας Διέλευσης (ΟΑΣΑ)
- Κατασκευή βασικών τεχνικών έργων όπως η νέα Τεχνική Επισκευαστική Βάση στον Πειραιά και η ανακαίνιση του τμήματος Πειραιάς - Φάληρο της Γραμμής 1 (ΣΤΑΣΥ)
- Επεκτάσεις τραμ (ΣΤΑΣΥ)
- Κατασκευή νέου αμαξοστασίου λεωφορείων και εκσυγχρονισμός υπάρχουσών εγκαταστάσεων σε άλλα αμαξοστάσια (ΟΣΥ)
- Προμήθεια 'καθαρών' αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ (ΟΣΥ).

Διατροφικοί Κόμβοι - Συνδυασμένες Μεταφορές

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού για ανάπτυξη της διασύνδεσης μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσιών μεταφορικών δικτύων και για την ανάπτυξη διατροφικών κόμβων και λαμβάνοντας υπόψη το Νόμο 3333/2005 για τη δημιουργία και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) με συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, χρειάζεται να προωθηθούν δράσεις που θα συμβάλλουν στις παρακάτω προτεραιότητες:

1. Ανάπτυξη / ολοκλήρωση εμπορευματικών κέντρων και σύνδεσή τους με το σιδηροδρομικό δίκτυο (Θ.Σ 7/a, c, d).
2. Βιομηχανικές συνδέσεις και συνδέσεις του σ/δ δικτύου με λιμένες (Θ.Σ 7/a,c,d).

Ασφάλεια Μεταφορών - Περιβαλλοντική Διαχείριση - Οργάνωση

1. Δράσεις για Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας (Θ.Σ. 2, 11). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης στοιχείων που συνδέονται με την οδική ασφάλεια, ηλεκτρονικά μητρώα για τη διαχείριση και έλεγχο εγκαταστάσεων / οχημάτων / οδηγών κλπ.
2. Μείωση Εκπομπών Ρύπων Οχημάτων (Θ.Σ. 4). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: Βελτίωση διαδικασιών και αναβάθμιση εξοπλισμού ελέγχου οχημάτων.
3. Δράσεις βελτίωσης της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών (Θ.Σ.7 / Ε.Π. c) και συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση (Θ.Σ. 4) (σύστημα PERS (Port Environmental Review

- System)
4. Δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών και εναερίων μεταφορών (Θ.Σ. 2, Θ.Σ. 7)
 5. Βελτίωση Υπηρεσιών Μεταφορών μέσω Επιμόρφωσης Υπαλλήλων (Θ.Σ. 10). Ενδεικτικές παρεμβάσεις: εκπαίδευση εξεταστών οδηγών, τεχνικών / προσωπικού ελέγχου οχημάτων.
 6. Δράσεις για απλούστευση Διαδικασιών, βελτίωση της παραγωγικότητας του Τομέα Μεταφορών του Υπουργείου και της διαφάνειας Διαδικασιών (Θ.Σ. 2, 11).
 7. Βελτίωση Υποδομών / Υπηρεσιών Μεταφορών μέσω Χρήσης Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) (Θ.Σ. 2).

3.4 Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου: «Προτάσεις Αναπτυξιακού Προγραμματισμού στο πλαίσιο της Διαμόρφωσης ΣΕΣ»

Το Υπουργείο²⁶ στο πλαίσιο της ΝΠΠ παρουσιάζει προγραμματισμό για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δηλαδή την ναυτιλία στο πεδίο της οικονομίας, τους λιμένες στο πεδίο των υποδομών ,την ναυτική εκπαίδευση και εργασία στο πεδίο του ανθρώπινου δυναμικού και ειδικότερα αναπτύσσει τους εξής θεματικούς στόχους:

1^{ος} Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της πρόσβασης, χρήσης και ποιότητας, των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών

Προτεραιότητες:

Ολοκλήρωση συστημάτων Διοίκησης, παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία, θαλάσσιας επιτήρησης, συμμετοχής στη θαλάσσια διακυβέρνηση, στις βάσεις γνώσεων και δεδομένων στο πλαίσιο της ΟΘΠ. Ειδικότερα

- Βελτίωση των υφιστάμενων και η προώθηση νέων εφαρμογών τεχνολογιών ΤΠΕ.
- Μηχανοργάνωση Υπηρεσιών και παροχή ολοκληρωμένων πληροφοριακών λύσεων.
- Εφαρμογή και υποστήριξη ηλεκτρονικών Υπηρεσιών προς τις επιχειρήσεις και τους πολίτες
- Απλούστευση διαδικασιών σχεδιασμού, παρακολούθησης και υλοποίησης και ελέγχου με τη χρήση τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας (ΤΠΕ).
- Αξιοποίηση των δεδομένων των υφιστάμενων πληροφοριακών συστημάτων τα οποία μπορούν να είναι διαθέσιμα προς τους άλλους φορείς του Δημοσίου, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες
- Εκσυγχρονισμός και περαιτέρω ανάπτυξη των υφισταμένων πληροφοριακών και τηλεπικοινωνιακών υποδομών στο πλαίσιο της θαλάσσιας επιτήρησης (δίκτυα ενσύρματης και ασύρματης επικοινωνίας).
- Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη της πληροφοριακής υποδομής των λιμένων (Single maritime window).

²⁶ ΥΝΑ (2013) Προγραμματική Περίοδος 2014 - 2020 (ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2014-2020). Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.

2^{ος} Θεματικός Στόχος: Επένδυση στην εκπαίδευση, τις δεξιότητες και στη δια βίου μάθηση

- Αναβάθμιση της παρεχόμενης ΝΕ ώστε να παράγει ποσοτικά και ποιοτικά ικανούς αξιωματικούς που μπορούν να ανταποκριθούν στις διεθνή αγορά εργασίας. Άμεση προτεραιότητα αποτελεί ο εκσυγχρονισμός των κτιριακών και λοιπών υποδομών και του εκπαιδευτικού προγράμματος, η αντιμετώπιση των ελλείψεων στα εργαστήρια, στον εκπαιδευτικό εξοπλισμό και τα εποπτικά μέσα, σύμφωνα και με τις επισημάνσεις της EMSA. Προτεραιότητα επίσης αποτελεί η ανάπτυξη συστήματος αξιολόγησης και πιστοποίησης. Οι προκύπτουσες ενέργειες θα ενταχθούν σε ένα Ολοκληρωμένο Πολυετές Πρόγραμμα Αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης.
- Εκπαίδευση, κατάρτιση και δυνατότητες επανεκπαίδευσης ναυτικών (ιδίως στην ακτοπλοΐα)
- Επιμόρφωση των εκπαιδευτικών των Α.Ε.Ν. και στελεχών ΥΝΑ
- Ολοκληρωμένο Σύστημα ασύγχρονης ηλεκτρονικής τηλεεκπαίδευσης (e-learning)
- Πρόγραμμα πληροφόρησης - προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα & προβολής των Α.Ε.Ν
- Εναρμόνιση συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης με την αναθεωρημένη STCW, καθώς και τις ισχύουσες Κοινοτικές Οδηγίες
- Δημιουργία γραφείων διασύνδεσης / σταδιοδρομίας
- Ως προς το εκπαιδευτικό προσωπικό, ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης εκπαιδευτών και συνολικά αναβάθμισης των διδασκόντων
- Για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης σύνταξη σχετικής μελέτης από εξειδικευμένο φορέα.
- Προώθηση της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, με τροποποίηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου.
- Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού του υπουργείου σε νέα διοικητικά συστήματα και συστήματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης
- Αξιοποίηση, ενίσχυση και αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού του Λ.Σ. και συνεχής βελτίωση του επαγγελματικού επιπέδου μέσω της εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσής του

3^{ος} Θεματικός στόχος: Προώθηση της απασχόλησης και κινητικότητας των εργαζομένων

- Εξειδίκευση των δυνατοτήτων συμβολής της «θαλάσσιας οικονομίας» στην ανάπτυξη και την απασχόληση.
- Αναβάθμιση των δυνατοτήτων του ΓΕΝΕ κατά τα πρότυπα του ΟΑΕΔ στην παρακολούθηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών της ναυτικής ανεργίας και τη συγκρότηση στοχευμένων προγραμμάτων κατάρτισης. Ανάπτυξη άρτιου μηχανογραφικού συστήματος καταγραφής, επεξεργασίας και τήρησης στατιστικών στοιχείων για τη ναυτική ανεργία.
- Βελτίωση της παρεχόμενης εκπαίδευσης και αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ναυτικών όλων των ειδικοτήτων με τη δια βίου μάθηση προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων ναυτικών, να αντιμετωπιστεί ο παραγκωνισμός όσων δεν είναι επαρκώς καταρτισμένοι και να ενδυναμωθεί η κινητικότητα της εργασίας.
- Διατήρηση θέσεων εργασίας στην ακτοπλοΐα (διερεύνηση επιδότησης του μη μισθολογικού κόστους, προγράμματα κατάρτισης).

- Κατάρτιση κατάλληλων προγραμμάτων και πολιτικών για την ενίσχυση της απασχόλησης σε ιδιαίτερες κατηγορίες ανέργων π.χ. νέους, μακροχρόνια ανέργους, άνεργους ναυτικούς στο όριο της συνταξιοδότησης.
- Η επιδιωκόμενη προσέλκυση επενδύσεων στους εμπορικούς και τουριστικούς λιμένες θα δημιουργήσει παρεπόμενη οικονομική δραστηριότητα σε πολλούς δορυφορικούς τομείς από τους οποίους μπορούν να απορροφηθούν άνεργοι. Προς αυτή τη κατεύθυνση θα σχεδιαστούν κατάλληλα προγράμματα κατάρτισης.

4^{ος} Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της μετάβασης προς την οικονομία χαμηλών εκπομπών ρύπων σε όλους τους τομείς

- Συμμετοχή στην αύξηση της παραγωγής και στην αναζήτηση θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.
 - Ο τομέας αυτός αποτελεί τη συμβολή της ΟΘΠ στους στόχους της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» όσον αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.
- Ηλεκτροδότηση κατά τον ελλιμενισμό (ακτοπλοΐα).

5^{ος} Θεματικός Στόχος: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και απομάκρυνση των σημείων συμφόρησης σε σημαντικά δίκτυα υποδομών

- Εξειδίκευση του τομέα στο πλαίσιο του στρατηγικού στόχου «βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων στις ακτές και τη θάλασσα» της ΟΠΘ καθώς και της Νησιωτικής Πολιτικής
- Συντονισμένη ανάπτυξη των λιμένων στο πλαίσιο της εξειδίκευσης μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής συνδυασμένων μεταφορών. Το ΥΝΑ καταρτίζει αυτή την περίοδο νέα Εθνική Στρατηγική Λιμένων (μνημονιακός στόχος) που αποσκοπεί στην ένταξη των Λιμένων στο συνολικό δίκτυο μεταφορών, συμβαδίζει με τις προτεραιότητες και αρχές των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και διασφαλίζει την αποτελεσματική χρήση των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων.²⁷
- Ο ανασχεδιασμός και βελτιστοποίηση του ακτοπλοϊκού δικτύου και η αναβάθμιση των λιμένων-κόμβων του δικτύου αυτού.
- Η βελτίωση της διακίνησης επιβατών, φορτίων και πλοίων μέσω της ποιοτικής αναβάθμισης του υφιστάμενου δικτύου θαλάσσιας παρακολούθησης και της βελτίωσης του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων και των όρων ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

²⁷ Στο πλαίσιο αυτό, κάθε Λιμένας αναπτύσσει τη δική του «ταυτότητα» μέσα από ένα τεκμηριωμένο και ρεαλιστικό «Αναπτυξιακό Σχέδιο», συμβατό με το Κοινωνικό Θεσμικό πλαίσιο και το πρόγραμμα παραχωρήσεων του ΤΑΙΠΕΔ. Στο πλαίσιο της Στρατηγικής ΕΛΣ και με βάση τη διεθνή εμπειρία Λιμενικής Διακυβέρνησης, αναμορφώνεται η λειτουργία των Λιμένων, προκειμένου, μέσω επενδύσεων και εισαγωγής τεχνολογίας, να παρέχουν υψηλής ποιότητας λιμενικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές και, συνακόλουθα, να αυξήσουν τη συμμετοχή τους στο διεθνές διαμετακομιστικό εμπόριο και την παγκόσμια αγορά Θαλάσσιου Τουρισμού. Με βάση πολυκριτηριακή ανάλυση που λαμβάνει υπόψη τους ως άνω παράγοντες, θα προσδιοριστούν επακριβώς οι ανάγκες σε υποδομές και το κατάλληλο πλαίσιο χρηματοδότησης.

6^{ος} Θεματικός Στόχος: Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων

- Στήριξη της αειφόρου εκμετάλλευσης των θαλασσίων υδάτων και των παράκτιων περιοχών με την εφαρμογή της οδηγίας για το πλαίσιο της θαλάσσιας στρατηγικής, την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης και το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.
- Εξασφάλιση απαραίτητης υποδομής και μέσων με σκοπό την καλύτερη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης και την καταπολέμηση των περιστατικών ρύπανσης που μπορούν να θέσουν σε κίνδυνο τα συμφέροντα του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου ή να υποβαθμίσουν το θαλάσσιο περιβάλλον.
- Ενίσχυση του αποτρεπτικού μηχανισμού της παραβατικής συμπεριφοράς στον τομέα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ιδιαίτερα σε ευαίσθητες θαλάσσιες περιοχές και διασφάλισης της εφαρμογής και επιβολής της νομοθεσίας.
- Επενδύσεις σε υποδομές, μέσα και συστήματα προκειμένου να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση της λειτουργίας των ελληνικών λιμένων με τις εξελίξεις στους διεθνείς κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος.

7^{ος} Θεματικός Στόχος: Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης

- Ανασχεδιασμός και απλοποίηση της Διοικητικής δομής του Υπουργείου με βάση το αναπτυσσόμενο νέο οργανόγραμμα.
- Εισαγωγή συστημάτων ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και ανταλλαγής δεδομένων με λοιπές Ευρωπαϊκές ναυτιλιακές αρχές.
- Εκσυγχρονισμός και βελτίωση του συνόλου των υπηρεσιών με στόχο την αποτελεσματικότερη λειτουργία και την αναβάθμιση της ποιότητας υπηρεσιών προς τον πολίτη και τις επιχειρήσεις.
- Εναρμόνιση δομής νομοθεσίας και συστημάτων με τους σχεδιασμούς της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής, της Νησιωτικής Πολιτικής, της Νέας Λιμενικής Πολιτικής, του νέου ακτοπλοϊκού δικτύου.
- Θεσμοθέτηση ιδιωτικής ΝΕΚΕ, εξίσωση όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας με αυτές των ΑΕΝ. Ισοδυναμία μέσω ενιαίου συστήματος πιστοποίησης .
- Θεσμική οργάνωση του λιμενικού συστήματος ώστε να είναι δυνατός ο συντονισμός λειτουργίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας στο πλαίσιο ενιαίας εθνικής λιμενικής πολιτικής. Δημιουργία νέου ρυθμιστικού πλαισίου μέσω σύστασης των κατάλληλων οργάνων, καθώς και νέων εταιρικών σχημάτων με διαχωρισμό των διοικητικών αρμοδιοτήτων και αρμοδιοτήτων του Δημοσίου (**port administration**), από τις εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών (**port operation**). Στους μεγαλύτερους λιμένες, αυτός ο διαχωρισμός θα διευκολύνει την ανάθεση των εμπορικών δραστηριοτήτων σε ιδιώτες επενδυτές μέσω του ΤΑΙΠΕΔ.

8^{ος} Θεματικός Στόχος: Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων

- Ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας στο πλαίσιο της δημιουργίας και μεγέθυνσης του ναυτιλιακού cluster καθώς και στους τομείς που θα αναδειχθούν στην εξειδίκευση της νησιωτικής πολιτικής και της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής (θαλάσσια οικονομία στο πλαίσιο της πολιτικής της «Γαλάζιας Ανάπτυξης»).
- Αξιοποίηση των λιμένων ως μοχλών για την τοπική ανάπτυξη και την επιχειρηματικότητα – κρουαζιέρα χρήστες της οποίας είναι επιβάτες υψηλού εισοδήματος, μαρίνες που προσελκύουν υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευής, εστίασης, ψυχαγωγίας κ.α.
- Έλεγχος και η επιθεώρηση των αλιευτικών δραστηριοτήτων, καθώς και δίωξη της παράνομης αλιείας προκειμένου να επιτευχθεί η βιωσιμότητα των ιχθυοαποθεμάτων από βιολογικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής σκοπιάς. Η εξασφάλιση κατάλληλου εξοπλισμού στο Λ.Σ., καύλων αρμόδιου για τη λειτουργία αυτή.

9^{ος} Θεματικός Στόχος: Προώθηση της προσαρμογής στις κλιματικές αλλαγές, της πρόληψης και της διαχείρισης του κινδύνου

- Ενίσχυση των δυνατοτήτων του ΛΣ ιδιαίτερα στην πρόληψη και διαχείριση του σχετικού κινδύνου στη θάλασσα και τις παράκτιες περιοχές. Ενδυνάμωση της διευρωπαϊκής συνεργασίας στο τομέα μέσω της ΟΘΠ.
- Ανάλυση δράσεων για την προετοιμασία αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ενημέρωσης και πρόληψης κινδύνου με σκοπό την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών.

Άλλοι Θεματικοί Στόχοι:

Ενίσχυση της διασυνοριακής, της διακρατικής και της διαπεριφερειακής συνεργασίας.

Βελτίωση των λιμενικών υποδομών μέσω των εθνικών και ευρωπαϊκών στρατηγικών και προγραμμάτων που προωθούν τις διατροπικές μεταφορές, σε συνδυασμό με επενδύσεις σε χερσαία δίκτυα και σε εμπορευματικά κέντρα. Αξιοποιείται έτσι η γεωγραφική θέση των ελληνικών λιμένων ως «πύλης εισόδου» στα Βαλκάνια

Ασφάλεια και Προστασία του Πολίτη, Θαλασσών και Λιμένων

- Η εξασφάλιση της συμμόρφωσης με όλους τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας για τους λιμένες και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (ISPS, Οδηγία 2005/65/EK) και η συνεχής βελτίωση εγκαταστάσεων, συστημάτων και μέσων
- η επιτήρηση και αστυνόμευση των θαλασσιών συνόρων της χώρας με σκοπό την αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης.
- η αστυνόμευση των θαλασσών για την αντιμετώπιση της παράνομης δράσης και του οργανωμένου εγκλήματος (διακίνηση ναρκωτικών και όπλων, λαθρεμπόριο τσιγάρων) στη θάλασσα και τους λιμένες.
- η άμεση παροχή βοήθειας και διάσωσης κινδυνευόντων ατόμων και πλοίων στη θάλασσα

- η αντιμετώπιση διαφόρων εκτάκτων γεγονότων που αφορούν τη θαλάσσια συγκοινωνία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και γενικά τον έλεγχο των χωρικών υδάτων της Ελλάδας.
 - η ανάπτυξη αστυνομικής και επιχειρησιακής συνεργασίας με άλλα κράτη και ξένους φορείς.
- Οι στόχοι εναρμονίζονται με την «ολοκληρωμένη θαλάσσια επιτήρηση της ΟΘΠ» με σκοπό τη δημιουργία ενός ενεργού και λειτουργικού κοινού περιβάλλοντος ανταλλαγής πληροφοριών για το τομέα της θάλασσας στην ΕΕ μέχρι το 2020 , ως αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού τρόπου διασφάλισης του ελληνικού και ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου.

3.5 Στοιχεία από προτάσεις ΣΕΒ «Αναπτυξιακές κατευθύνσεις και προτεραιότητες»

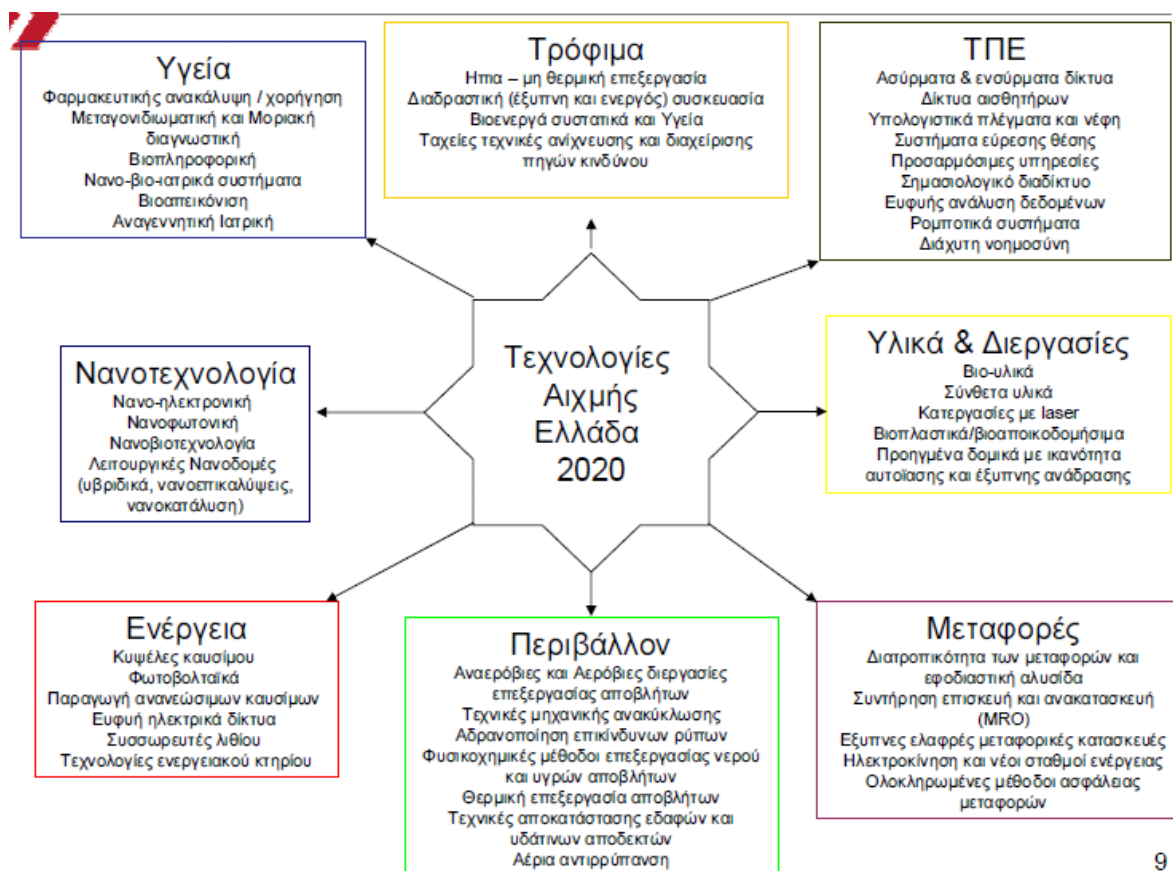
Στο πλαίσιο της Νέας Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020, ο ΣΕΒ (2013, 2012) έχει εκπονήσει σειρά μελετών εστιάζοντας στην ανίχνευση θεμάτων που αφορούν ερευνητικές και τεχνολογικές δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών στην Ελλάδα είτε αυτές προκύπτουν είτε από πολιτικές επιταγές και δεσμεύσεις της χώρας προς την ΕΕ είτε από οικονομικές προκλήσεις όπου πρέπει να γίνει προσπάθεια με βάση τη δυνατότητα εφαρμογής έρευνας, καινοτομίας, και τεχνολογίας.

Τεχνολογικές αλυσίδες στον Τομέα των Μεταφορών

Στο πλαίσιο μελέτης από τον ΣΕΒ (2012) σε συνεργασία με το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ) αναδεικνύεται μια σειρά διαθεματικών και διεπιστημονικών τεχνολογικών αλυσίδων που μπορούν να υποδείξουν τεχνολογικές προτεραιότητες για τη διαμόρφωση εθνικών στρατηγικών αλλά να αναδείξουν επιχειρηματικές δυνατότητες. Οι τεχνολογικές αλυσίδες και διαδρομές υπηρετούν την ιδέα της έξυπνης εξειδίκευσης καθώς επιτρέπουν σε εθνικό (και περιφερειακό επίπεδο) τον εντοπισμό μοναδικών χαρακτηριστικών, την επισήμανση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και την συγκέντρωση των πόρων (ΣΕΒ, 2012).

Επίσης, πρόσφατη έκθεση του ΣΕΒ (2013) προτείνει τη σύσταση κοινοπραξιών αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ανταγωνιστικών ωφελειών και τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων (επιχειρηματική κοινότητα, ερευνητική κοινότητα, θεσμικοί φορείς). Γίνεται αναφορά για οκτώ (8) Τεχνολογικούς Τομείς Αναφοράς και 55 τεχνολογίες αιχμής όπου προσδιορίζονται και περιγράφονται οι νέες τεχνολογίες, είτε αυτές είναι τεχνολογίες αιχμής ή είναι τεχνολογίες αρκετά νέες, στις οποίες παρουσιάζεται υστέρηση στην Ελλάδα ή υπαρχειδυναμική κούριοθέτησή τους. Προσδιορίστηκαν και περιγράφηκαν 55 τεχνολογίες αιχμής που αναμένεται να έχουν σημαντικό ρόλο στις τεχνολογικές εξελίξεις κατά τα προσεχή έτη.

Διάγραμμα 6: 55 Τεχνολογίες Αιχμής στους 8 τομείς



9

Πηγή: Νίκος Μελανίτης (2012) Τεχνολογίες Αιχμής στο ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ

Οι εν λόγω τεχνολογίες είναι διαφόρων επιπέδων ωριμότητας, ωστόσο, αναπτυσσόμενες και αφομοιούμενες από την ελληνική επιχειρηματικότητα, θα επιφέρουν αλλαγές (σταδιακές ή και ριζικές) σε επιχειρηματικές λειτουργίες και πόρους (σχεδιασμός, παραγωγή, υπηρεσίες, προϊόντα, ανθρώπινο δυναμικό).

Μεθοδολογικά κριτήρια για την επιλογή τους είναι η ύπαρξη αγοράς, διακεκριμένης τεχνολογικής και ερευνητικής παραγωγής, δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων με εκφρασμένο ενδιαφέρον στην τεχνολογία, και τέλος, προσδοκώμενη προστιθέμενη αξία στην ελληνική αγορά ή στο ελληνικό περιβάλλον σε ορίζοντα ως το 2020. Συγκεκριμένα για τον τομέα των Μεταφορών, Οι τεχνολογίες μεταφορών στη παρούσα μελέτη αναφέρονται στην ανάπτυξη έξυπνων, διατροφικών, περιβαλλοντικών και ενεργειακά αποδοτικότερων συστημάτων μεταφορών, τα οποία βελτιώνουν τις παραμέτρους ασφάλειας, ικανοποίησης και άνεσης των επιβατών, δε διαταράσσουν το οικοσύστημα και συμβάλλουν στον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή. Η εισαγωγή των τεχνολογιών αυτών στη βιομηχανία σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση και αναδιάρθρωση της αλυσίδας εφοδιασμού παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων.

Χαρακτηριστικές εφαρμογές στον τομέα αυτό περιλαμβάνουν: Ηλεκτρικά και υβριδικά αυτοκίνητα, ενεργειακά αποδοτικότερα οχήματα χερσαίων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, νέας γενιάς κινητήρες σκαφών με μειωμένες/μηδενικές εκπομπές αερίων ρύπων, ευφυείς σκελετούς αεροσκαφών που ενσωματώνουν σειρά από νέες τεχνολογίες, νέες προσεγγίσεις στα συστήματα μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας, αιεφόρο αστική κινητικότητα και ασφάλεια των επιβατών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η χαρτογράφηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας αιχμής και ο εντοπισμός επιχειρηματικώνσυνεργειών για την παραγωγή καινοτομικών προϊόντων.

Πίνακας 14: Τεχνολογίες αιχμής και δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών

Τεχνολογίες Μεταφορών

Διατροπικότητα των μεταφορών και εφοδιαστική αλυσίδα: *Διεθνείς και τοπικές μεταφορές, διανομή προϊόντων, ταχυδρομεία, διαμετακομιστικά κέντρα, αποθήκες, αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες*

Συντήρηση επισκευή και ανακατασκευή (MRO): *Έλεγχος και συντήρηση μεταφορικών οχημάτων, (αεροσκαφών, πλοίων, τροχαίου υλικού, οχήματα μαζικής μεταφοράς). Διαλυτήρια σκαφών, μονάδες ανακύκλωσης*

Εξυπνες ελαφρές μεταφορικές κατασκευές: *Παραγωγή εξαρτημάτων (οχημάτων, σκαφών) από σύνθετα υλικά, αισθητήρες και ενσωματωμένα συστήματα παρακολούθησης δομικής ακεραιότητας*

Ηλεκτροκίνηση και νέοι σταθμοί ενέργειας: *Συσσωρευτές νέας τεχνολογίας (μεγαλύτερη απόδοση, μικρότερο βάρος), εφαρμογή ηλεκτροκίνησης σε απομακρυσμένες περιοχές (πχ νησιά) σε συνδυασμό με συστήματα φόρτισης από ΑΠΕ, δημιουργία δικτύου V2G*

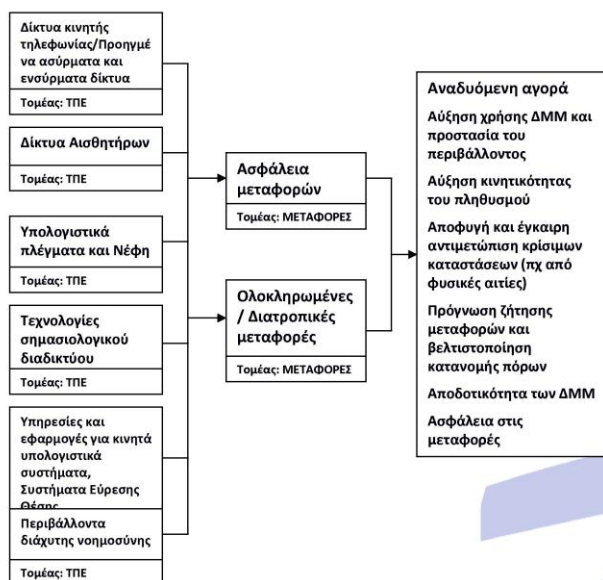
Ολοκληρωμένες μέθοδοι ασφάλειας μεταφορών: *Έξυπνα συστήματα οδικής ασφάλειας, συστήματα παρακολούθησης και προειδοποίησης ευάλωτων χρηστών των οδικών δικτύων (παιδιά, μοτοσικλετιστές) για τη μείωση των ατυχημάτων, συστήματα διαχείρισης κρίσεων ατυχημάτων*

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 7: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Αδιάλειπτες Διατροφικές Μεταφορές Επιβατών

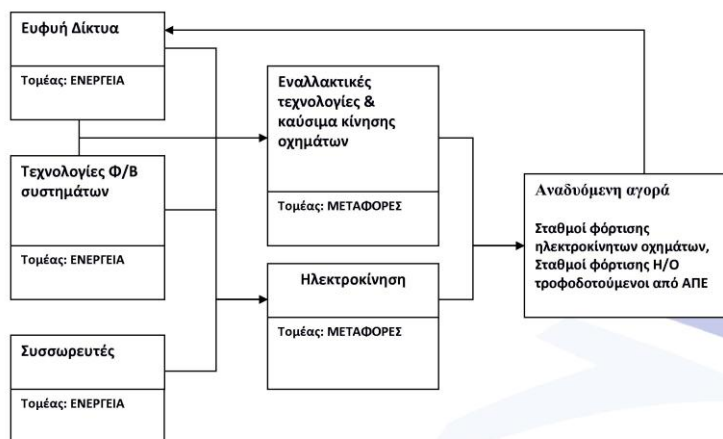


Τα νέα δίκτυα κινητής τηλεφωνίας (ενσύρματα και - κυρίως ασύρματα), οι καινοτόμες υπηρεσίες και εφαρμογές για κινητό με εύρεση θέσης, η ενσωμάτωση δικτύου αισθητήρων επί κινητών αλλά και του περιβάλλοντος των μεταφορών, οι τεχνολογίες σημασιολογικού διαδικτύου, η συγκέντρωση και διαχείριση τεράστιου όγκου πληροφοριών σχετικά με τις μετακινήσεις ανθρώπων σε υπολογιστικά νέφη και η διασύνδεση/επεξεργασία όλων των παρακάτω πληροφοριών σε περιβάλλοντα διάχυσης νοημοσύνης, οδηγεί σε προσωποποιημένες και ευέλικτες διατροφικές μεταφορές που υποστηρίζουν πολυμεσική μετακίνηση από

Διάγραμμα 8: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Σταθμοί φόρτισης Η/Ο



Η σταδιακά αυξανόμενη σύνδεση μεγάλου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων στο δίκτυο αναμένεται να δημιουργήσει ανάγκη για πρόσθετα ηλεκτρικά φορτία στα ενεργειακά δίκτυα. Οι πρόσφατες τεχνολογίες φόρτισης των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, καθώς και η δυνατότητα διασύνδεσης συστοιχιών χρησιμοποιούμενων μπαταριών τους ως τοπικού σταθμού αποθήκευσης ΑΠΕ, μπορούν να έχουν σημαντική επίπτωση στην ομαλοποίηση των φορτίων του δικτύου και να καταλήξουν σε ενίσχυση των ευφυών ηλεκτρικών δικτύων. Σημειώνεται πως η διάχυση της υποδομής των εναλλακτικών καυσίμων προβλέπεται 13.000 κοινόχρηστα σημεία φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στην Ελλάδα ως το 2020.

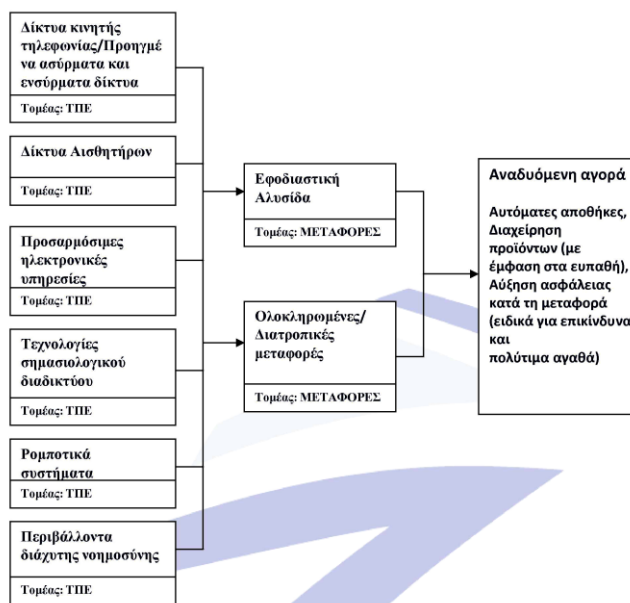
Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 9: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ευφυή συστήματα εντοπισμού στο σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας

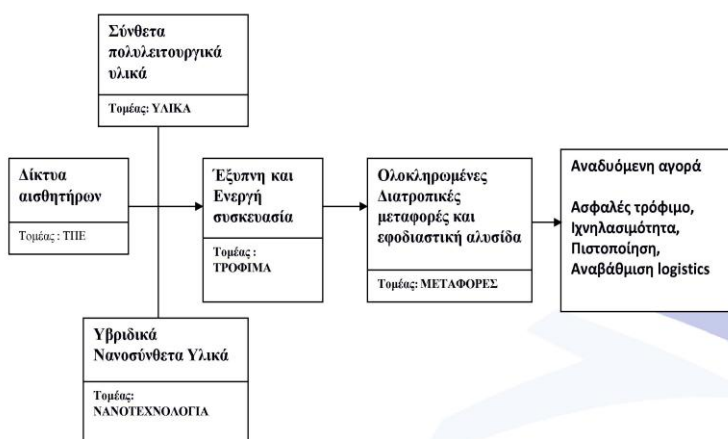
Οι νέες τεχνολογίες ΤΠΕ μπορούν, μέσω σημασιολογικά συνδεδεμένων υπηρεσιών διαδικτύου αλλά και με χρήση αισθητήρων (π.χ. RFID chips), ρομποτικών βραχιόνων κι άλλων διατάξεων, να παρακολουθούν αδιάλειπτα και να υποστηρίζουν την ασφαλή μεταφορά αλλά και αποθήκευση προϊόντων. Σημαντικό όφελος θα προκύψει από τη δυνατότητα ταχύτερης αλλά και ασφαλέστερης προώθησης ευπαθών, επικινδύνων και πολύτιμων προϊόντων αλλά και από την αποθήκευσή τους σε αυτόματες αποθήκες με μικρότερο κόστος αποθήκευσης, καλύτερη διαχείριση αλλά και βέλτιστη εκμετάλλευση χώρων.



Διάγραμμα 10: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ιχνηλασιμότητα και ασφάλεια τροφίμων στο σύνολο της διατροφικής αλυσίδας



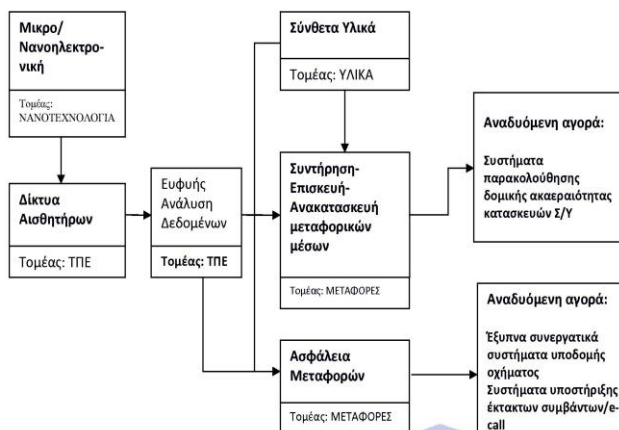
Η σύγχρονη κοινωνική και επιχειρηματική ανάγκη για ποιοτικά και ασφαλή διατροφικά προϊόντα διαμορφώνει μία νέα διατομεακή αγορά στην οποία συναντώνται τεχνικές και δεξιότητες του τομέα των Υλικών, των δικτύων επικοινωνίας και της Νανοτεχνολογίας με σκοπό την βελτιστοποίηση της ιχνηλασιμότητας των τροφίμων στο σύνολο της παραγωγής και της εφοδιαστικής αλυσίδας και τελικά την διάθεση ασφαλούς τροφίμου στον καταναλωτή.

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Διάγραμμα 11: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Συστήματα ενσωματωμένων αισθητήρων στις μεταφορές

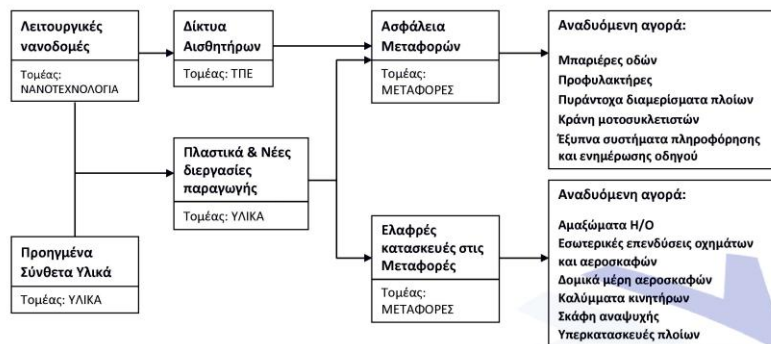


Η δυνατότητα ενσωμάτωσης μικρο και nano αισθητήρων και ευφυών δικτύων αισθητήρων σε νέα σύνθετα υλικά (π.χ. ειδική πλαστική βαφή, ειδική ασφαλτος οδών, άζονες και τροχοί μεταφορικών μέσων) διανοίγει ένα τεράστιο πεδίο εφαρμογών. Έτσι, η χρήση ακριβών αισθητήρων επί του οχήματος (ΣΕΥΟ - Σύγχρονα Συστήματα Υποστήριξης Οδηγού) ή της υποδομής (π.χ. Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων-VMS) μπορεί να αντικατασταθεί από δίκτυα μικρο/nano αισθητήρων επί της οδού, που θα παρέχουν πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο και υποστήριξη σε όλους τους χρήστες της οδού (θα παρέχουν κυκλοφοριακά δεδομένα, μετεωρολογικά στοιχεία, στοιχεία συντελεστή πρόσφυσης οδοστρώματος, απόσταση από προπορευόμενο όχημα, κόστους διοδίων, κλπ). Παράλληλα, τέτοια συστήματα, ενσωματωμένα σε κρίσιμα μέρη μεταφορικών μέσων και υποδομών (π.χ. τροχοί τράινου), θα μπορούν να προβλέπουν μελλοντικές αστοχίες και να παρέχουν συνεχή στοιχεία φθοράς τους, αλλά και να τοποθετούνται επί εξοπλισμού οδηγού (π.χ. κράνη μοτοσικλετιστών), παρέχοντας κρίσιμες πληροφορίες επί της θέσης κι έκτασης πρόσκρουσης και τραυματισμού (π.χ. της κεφαλής του μοτοσικλετιστή). Τέτοιες εφαρμογές θα οδηγήσουν σε σημαντικότερη αύξηση της ενεργητικής ασφάλειας αλλά και σε σειρά νέων προϊόντων, με χαμηλό κόστος παραγωγής και διάθεσης, κατάλληλα για τον ελληνικό βιομηχανικό

Διάγραμμα 12: Αναδυόμενες τεχνολογικές αγορές



Ειδικές κατασκευές μεταφορών



Ο συνδυασμός λειτουργικών νανοδομών με προηγμένα υλικά οδηγεί σε νέα υλικά, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο στην κατασκευή τμημάτων διαφόρων οχημάτων (που θα είναι πιο ελαφριά, ανθεκτικά αλλά και φιλικά προς το περιβάλλον/ανακυκλώσιμα), όσο και σε τμήματα εξοπλισμού οχημάτων (προφυλακτήρες, καπώ), υποδομών (μπαριέρες οδών) και οδηγών (κράνη μοτοσικλετιστών) που θα αυξήσουν σημαντικά την παθητική ασφάλεια των μεταφορών (μειώνοντας τις επιπτώσεις των συγκρούσεων). Η τεχνολογική αυτή αλυσίδα δεν αφορά μόνο ολόκληρα οχήματα ή υποδομές, αλλά και μέρη/εξαρτήματα αυτών, στα οποία υπάρχει επαρκής δυνατότητα παραγωγής στη χώρα μας.

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Συγκεκριμένα σε σχέση με την πρόταση του ΣΕΒ (2013) για την Ελληνική Εφοδιαστική Αλυσίδα αναδεικνύεται ότι:

- Η Ελλάδα μπορεί να είναι κόμβος των Logistics της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης για δημιουργία εισοδήματος στη χώρα,
- Η Εφοδιαστική Αλυσίδα μπορεί να είναι πυλώνας αειφόρου ανάπτυξης για τις ελληνικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Στο πλαίσιο διαβουλεύσεων του ΣΕΒ, κατά την τελευταία διετία, μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων φορέων σημειώθηκαν οι βασικότερες προτεραιότητες για την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών και υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας ως προτεραιότητες για την ΝΠΠ:

- Ανάδειξη σημαντικών εμπορικών πυλών εισόδου / εξόδου και πόλων ανάπτυξης Εφοδιαστικής Αλυσίδας με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας
- Ανάπτυξη οριζόντιων και κάθετων συνεργειών μεταξύ των κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Ενίσχυση της αποδοτικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω μείωσης του κόστους και παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου
- Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου, υποδομών και διασυνδέσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας
- Διασφάλιση της Βιωσιμότητας (Sustainability) της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους απόδοσης.

Διάγραμμα 13: Χαρτογράφηση Υπηρεσιών τομέα Εφοδιαστικής Αλυσίδας

Χαρτογράφηση των υπηρεσιών του τομέα



Πηγή: ΣΕΒ (2012) Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, Σύνοψη Σχεδίου. Αθήνα: ΣΕΒ

Για να είναι αποτελεσματικότερες και αποδοτικότερες οι παρεμβάσεις της ΝΠΠ στην εφοδιαστική αλυσίδα και στην εθνική οικονομία, η υλοποίηση των δράσεων στη ΝΠΠ δεν πρέπει να γίνει αποσπασματικά, αλλά στην βάση μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Για τον σκοπό αυτό, οι δράσεις προτείνεται να ενσωματωθούν σε «Ολοκληρωμένα Σχέδια». Η υλοποίηση των Projects απαιτεί την ταυτόχρονη ενσωμάτωση περισσότερων δράσεων σε ένα κοινό και ολοκληρωμένο πλαίσιο. Η εστίαση της προσπάθειας επικεντρώνεται στη δημιουργία δυο «οικοσυστημάτων» εφοδιαστικής αλυσίδας:

- Το εθνικό οικοσύστημα κορμού για την εξυπηρέτηση των εθνικών αναγκών μεταφοράς, διανομής, αποθήκευσης. Αυτό απαιτεί την ανάπτυξη των Εθνικών Logistics για την αποτελεσματική διασύνδεση του κεντρικού logistics άξονα της χώρας Αθήνα-Θεσσαλονίκη με παράπλευρους Logistics άξονες της περιφέρειας και τις πύλες εισόδου-εξόδου στην χώρα.
- Το οικοσύστημα της (κάθε) ολοκληρωμένης εμπορικής πύλης και πόλου ανάπτυξης ώστε να διασυνδεθούν αποτελεσματικά (α) οι πύλες εισόδου (β) οι υπηρεσίες Logistics με έμφαση στην προστιθέμενη αξία (γ) οι πύλες εξόδου. Εστίαση της προσέγγισης στον Πειραιά ως πρώτο κεντρικό project και αναπαραγωγή του μοντέλου σε άλλες πύλες εισόδου-εξόδου όπως η Θεσσαλονίκη.

Για να καταστεί δυνατή η εκπλήρωση των προτεραιοτήτων ο ΣΕΒ προτείνει τα ακόλουθα:

Ανάδειξη σημαντικών εμπορικών πυλών και πόλων ανάπτυξης Εφοδιαστικής Αλυσίδας με υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

A. Ανάπτυξη του Πειραιά (ως πρώτο παράδειγμα) ως κόμβου Logistics που εκτός της διαμεταφοράς προσφέρει και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου «added value services» μέσω δορυφορικών district parks της ευρύτερης περιοχής της Αττικής. Αναπαραγωγή του μοντέλου και σε άλλα λιμάνια.

Το λιμάνι του Πειραιά με ιδιαίτερα ελκυστικές τεχνικές και γεωφυσικές προδιαγραφές έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές Logistics Hub για την Κεντρική και Νοτιανατολική Ευρώπη και την Μεσόγειο με διατροφική σύνδεση με όλα τα μέσα (οδικά, αεροπορικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια). Η ανάπτυξη του λιμένα μπορεί να αποτελέσει πρώτο ολοκληρωμένο σχέδιο («ένα mega-project») και να γίνει η ατμομηχανή για την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα. Το μέγεθος της ανάδειξης του εξαρτάται από το μέγεθος ενσωμάτωσης υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και σύνδεσης του με ένα district park .

B. Ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης (δεύτερο παράδειγμα ολοκληρωμένο σχεδίου) ως κόμβου agrologistics σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με παράλληλα agromarket places με στόχο αφενός την εισροή εισοδήματος στην χώρα και αφετέρου την παράλληλη υποστήριξη της εξωστρέφειας του πρωτογενούς τομέα της χώρας. Μέσω του κόμβου Agrologistics θα παρέχονται υπηρεσίες υψηλού επιπέδου (added value services) όπως αποτελεσματικής ροής και αποθήκευσης αγροτικών προϊόντων, πληροφοριών από το σημείο παραγωγής έως το σημείο κατανάλωσης για λόγους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του πελάτη, πακετάρισμα, συσκευασία, συνδυασμένη συσκευασία, κτλ.. Ένας κόμβος Agrologistics θα πρέπει να έχει εύκολη πρόσβαση σε όλα τα μέσα μεταφοράς (σιδηροδρομικά, οδικά, θαλάσσια, εναέρια) και να προσφέρει πλήρεις υπηρεσίες 3PL (μεταφορά, αποθήκευση, αποστολή, πακετάρισμα και συσκευασία, διοικητική υποστήριξη).

Γ. Διασύνδεση των logistics με sales parks (εκθεσιακοί χώροι, π.χ. κατά το Ιταλικό μοντέλο και του Dubai) με στόχο αφενός την διευκόλυνση των ελληνικών εξαγωγών αλλά και την χρήση τους από χώρες –στόχους προώθηση των προϊόντων στις χώρες αυτές.

Δ. Δημιουργία υπερτοπικών logistics parks και Agrologistics Hubs για συγκέντρωση των logistics activities κρίσιμων γεωγραφικών περιοχών σε αυτά και την επίτευξη συνεργιών και συνεργασιών τόσο μεταξύ τους όσο και με τις πύλες εισόδου / εξόδου.

Ανάπτυξη οριζόντιων και κάθετων συνεργειών μεταξύ των κρίκων της εφοδιαστικής αλυσίδας με εστίαση σε :

- A. Οριζόντιες συνεργασίες μεταξύ προμηθευτών και πελατών για τη διαμόρφωση της παραγγελίας μέσω καινοτόμων οργανωτικών και πληροφοριακών εργαλείων Οριζόντιες συνέργειες Supplier, 3PL & πελατών για την αύξηση της πληρότητας των οχημάτων, τη μείωση των άδειων οχηματο-χιλιομέτρων και τη μετάβαση σε πιο αειφόρα μέσα μεταφοράς.
- B. Κάθετες συνεργασίες μεταξύ των πελατών κατά την αναζήτηση των προμηθευτών μέσω ηλεκτρονικών προμηθειών (e-procurement) & ανάπτυξης ηλεκτρονικών αγορών (marketplaces) (προϊοντικών – καναλιακών) Κάθετες συνεργασίες μεταξύ των προμηθευτών κατά τη διανομή για αύξηση της πληρότητας του στόλου των φορτηγών μέσω δράσεων Ανάλυσης Παραγωγικών Αλυσίδων (Value Chain Analysis (VCA)) και αναδόμηση δρομολόγησης.
- Γ. Στήριξη συνεργατικών σχημάτων παροχής υπηρεσιών Logistics προς τρίτους (3PL).
- Δ. Στήριξη επιχειρηματικών σχεδίων 4PL και LLP (Lead Logistics Providers).

Ενίσχυση της αποδοτικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας μέσω μείωσης του κόστους και παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου με εστίαση σε :

- A. Άρση θεσμικών περιορισμών που επιβάλλουν έντυπη διακίνηση πληροφορίας κατά τις συναλλαγές εφοδιαστικής αλυσίδας (έντυπα δελτία αποστολής, φορτωτικές, αδυναμία ηλεκτρονικής υπογραφής).
- B. Ενίσχυση δράσεων «απόδειξης παράδοσης / παραλαβής» (Proof of Delivery) και δράσεων ολοκληρωμένης (integrated) ιχνηλασιμότητας σε όλο το μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας από την έναρξη του κύκλου παραγωγής μέχρι την παράδοση στον τελικό πελάτη.
- Γ. Επενδύσεις σε καινοτόμες διαδικασίες «ηλεκτρονικής» φόρτωσης (e-freight) και παροχής «single window» υπηρεσιών ηλεκτρονικής διαχείρισης των πληροφοριών στη μεταφορά εμπορευμάτων με χρήση ΤΠΕ.

Εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου, υποδομών και διασυνδέσεων για τη βελτίωση της προσβασιμότητας με εστίαση σε :

- Απλοποίηση θεσμικών διαδικασιών στις πύλες της χώρας κατά την είσοδο – έξοδο των εμπορευμάτων.
- Απλοποίηση θεσμικών διαδικασιών κατά την υλοποίηση των logistics υποδομών.
- Εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου που διέπει την εκτέλεση του μεταφορικού έργου (αδειοδοτήσεις, ωράρια λειτουργίας κτλ).
- Ολοκλήρωση του βασικού και συμπληρωματικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου TEN-T.
- Διαμόρφωση σχεδίου για την ολοκληρωμένη και ισόρροπη διασύνδεση των περιφερειών στο βασικό δίκτυο TEN-T οδικών, σιδηροδρομικών και θαλασσιών υποδομών της χώρας.
- Βελτίωση της χωρικής υποδομής και αποδοτικότητας των λιμανιών της χώρας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου σχεδίου πολύτροπης μεταφοράς.

*Διασφάλιση της λειτουργίας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας με όρους βιώσιμης ανάπτυξης (**Sustainability**) μέσω της ενίσχυσης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους απόδοσης*

- A. Προώθηση των Πράσινων Logistics στις πόλεις μέσω ενισχύσεων προς τους Δήμους για την Ανάπτυξη Σχεδίων Αειφόρας Αστικής Μεταφοράς σε εφαρμογή των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών της ΕΕ (Sustainable Urban Mobility Plans Guidelines)

Β. Υποστήριξη πρακτικών που συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και πολιτικές όπως η προώθηση Πράσινων Logistics στις πόλεις (π.χ. πράσινες ζώνες, έξυπνη χρέωση, βραδινή διανομή, καθαρά οχήματα) και η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. ηλεκτροκίνηση)

Γ. Υποστήριξη καινοτόμων αειφόρων προσεγγίσεων στη διανομή εμπορευμάτων εντός των πόλεων όπου θα ολοκληρώνουν αποτελεσματικά τοπικές αρχές και λοιπούς εμπλεκόμενους εταίρους (λιανέμποροι, προμηθευτές, μεταφορείς, διανομείς, υπηρεσίες courier, κλπ) και θα βασίζονται στην εφαρμογή βέλτιστων ευρωπαϊκών πρακτικών, ευφυών συστημάτων, καθαρότερων οχημάτων και αποτελεσματικών διαδικασιών Διαχείρισης.

3.6 Στοιχεία από άλλες μελέτες

3.6.1 Μελέτη IOBE&EMΠ (2012) «Έρευνα στις Επιχειρήσεις για την πρόβλεψη των μεταβολών στα περιφερειακά παραγωγικά συστήματα και τις τοπικές αγορές εργασίας»

Διάγραμμα 14: Πρόταση Νέου αναπτυξιακού πρότυπου

Το IOBE προτείνει ένα Νέο Αναπτυξιακό Πρότυπο

Νέο αναπτυξιακό πρότυπο. Ανταγωνιστική οικονομία, με αιχμή:

- παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας (π.χ. τουριστικών, ιατρικών, επιστημονικών, πολιτιστικών)
- ποιοτικές υποδομές (π.χ. μεταφορών, τηλεπικοινωνιών, ανακύκλωσης)
- καινοτομία στην παραγωγική και επιχειρηματική διαδικασία, αποτελεσματική δημόσια διοίκηση, για τη διευκόλυνση της επιχειρηματικότητας

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας (2013) Το νέο ΕΣΠΑ (2014-2020) Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική

3.6.2 McKinsey and Company (2011) «Δημιουργία Περιφερειακών Διαμετακομιστικών Κόμβων»

Η περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου προσφέρεται για τη ανάδειξη λιμένων ως διαμετακομιστικών κόμβων, καθώς διατρέχεται από μία εκ των τριών μεγαλύτερων διηπειρωτικών διαδρομών παγκοσμίως, με περίπου 19 εκατομμύρια TEU (Twenty-foot-container Equivalent Units) να διέρχονται της περιοχής το 2009 και με μια σημαντική αύξηση του διεξαγόμενου εμπορίου κατά ~9% ετησίως μεταξύ 2004 και 2008.

Διάγραμμα 15: Πρόταση Νέου αναπτυξιακού πρότυπου

Η McKinsey προτείνει ένα Νέο Μοντέλο Εθνικής Ανάπτυξης μέσω της μελέτης "Greece 10 Years Ahead"

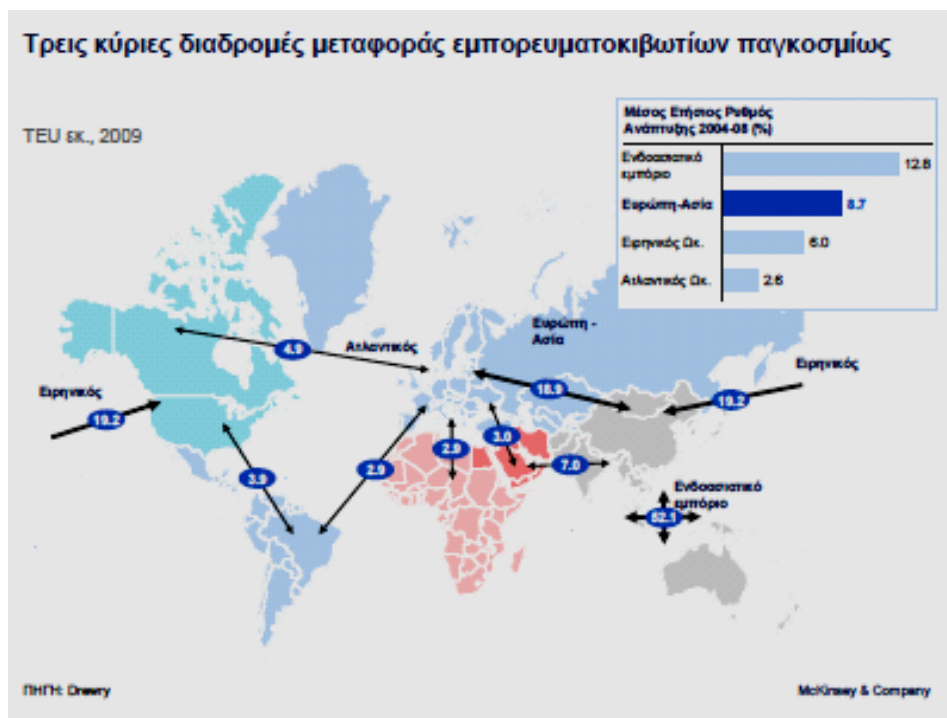
Στρατηγική ανάπτυξης, με ορίζοντα δεκαετίας και αιχμή επιλεγμένους δυναμικούς, εξωστρεφείς κλάδους.

Με στοχευμένες επενδύσεις συνολικού ύψους ~ 112 δις ευρώ ως το 2020, οι συγκεκριμένοι κλάδοι μπορούν να παράγουν επιπλέον προστιθέμενη αξία 48 δις. ευρώ ετησίως για την ελληνική οικονομία και να δημιουργήσουν 640.000 νέες θέσεις εργασίας ως το 2020.

Πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας (2013) Το νέο ΕΣΠΑ (2014-2020) Προτεραιότητες & Αρχιτεκτονική

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας ενδείκνυται για την αξιοποίηση και των δύο κυριότερων τύπου θαλάσσιου εμπορίου (διαμετακόμισης και εμπορευματικής πύλης): στον τομέα της διαμετακόμισης (trans-shipment), όπου υπάρχει μία ενδιάμεση στάση πριν την αποστολή των εμπορευμάτων δια θαλάσσης στον τελικό τους προορισμό, η εγγύτητα του Πειραιά με τις μεγάλες θαλάσσιες οδούς είναι αντίστοιχη με αυτήν ανταγωνιστικών λιμανιών, όπως του Gioia Tauro στην Ιταλία, ενώ στον τομέα της εμπορευματικής πύλης (gateway), όπου τα εμπορεύματα έχουν τελικό προορισμό είτε την τοπική αγορά είτε την απώτερη ηπειρωτική Ευρώπη, τόσο η Αθήνα όσο και η Θεσσαλονίκη είναι καλά τοποθετημένες για να εξυπηρετήσουν τις αγορές της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες τα τελευταία δέκα χρόνια αναπτύσσονται με ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 10% - 15%.

Διάγραμμα 16: Διαδρομές μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων



Πηγή: McKinsey&Company (2011) Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά: Προσδιορίζοντας το νέο Εθνικό Μοντέλο Ανάπτυξης – Σύνοψη. Θέτοντας τις αναπτυξιακές βάσεις σε σημαντικούς οικονομικούς κλάδους

Στη δραστηριότητά τους αυτή, τα ελληνικά λιμάνια αντιμετωπίζουν ισχυρό ανταγωνισμό από γειτονικές εναλλακτικές επιλογές όπως η Varna στη Βουλγαρία, το Ambarli στην Τουρκία και η Costanza στη Ρουμανία, οι οποίες προσφέρουν επί του παρόντος λειτουργική σταθερότητα (π.χ. λιγότερες ημέρες απεργίας σε σύγκριση με την Ελλάδα) και καλύτερες υπηρεσίες (π.χ. 50% λιγότερος χρόνος για φόρτωση/εκφόρτωση και τελωνειακό έλεγχο σε σύγκριση με την Ελλάδα). Παράλληλα, οι χώρες αυτές προσφέρουν καλύτερη υποδομή για τη μεταφορά στην ενδοχώρα, γεγονός που επιτρέπει στα εμπορεύματα να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους πιο γρήγορα και πιο αποδοτικά σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά.

Τα ελληνικά λιμάνια θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη θέση τους σε μεγάλο βαθμό, και στα δύο είδη εμπορίου, με τα εξής βήματα:

- Μείωση των διαδικαστικών απαιτήσεων, του χρόνου φόρτωσης/εκφόρτωσης και των διαδικασιών για τους πελάτες.
- Χρήση της υπάρχουσας νομοθεσίας για να διασφαλιστεί η συνεχής και ομαλής λειτουργία των

- λιμανιών.
- Βελτίωση της υποδομής ώστε να υπάρχει καλύτερη σύνδεση της ενδοχώρας με τα λιμάνια (π.χ. γραμμές τρένου για μεταφορά εμπορευμάτων).

Διάγραμμα 17: Πιθανές προτεραιότητες

Τομέας	Αιτιολόγηση επιλογής	Πιθανές προτεραιότητες ανάπτυξης
Ιχθυοκαλλιέργειες	<ul style="list-style-type: none"> • Σταθερή αύξηση παραγωγής με μεγάλο ποσοστό (~80%) εξαγωγών και σημαντικό μερίδιο στην Ευρωπαϊκή αγορά (2,8%) • Ανταγωνιστικό κόστος έναντι των περισσότερων ανταγωνιστών (χαμηλότερα κόστη κατά 4%-18%) 	<ul style="list-style-type: none"> • Εφαρμογή εθνικού χωροταξικού σχεδίου και προγραμματισμός παραγωγής καθώς και δημιουργία μηχανισμού κατανομής παραγωγής στους εγχώριους παίκτες • Δημιουργία εθνικού παρατηρητηρίου προσφοράς/ζήτησης και τριών σε Ελλάδα και σημαντικές εξαγωγικές αγορές • Εδραίωση αποτελεσματικής διεθνούς εκπροσώπησης και βοήθειας από την Πολιτεία για είσοδο σε νέες αγορές • Επέκταση του τρέχοντος ρυθμού συγχωνύσεων σε συμφωνία με σταθερή προοδευτική στρατηγική
Δημιουργία περιφερειακών διαμετακομιστικών κόμβων	<ul style="list-style-type: none"> • Θέση των Ελληνικών λιμανιών πάνω στη μία εκ των δύο κυριότερων παγκοσμίων διαδρομών εμπορικής ναυσιπλοΐας (19 και 1 TEU* δια μέσου της ανατολικής Μεσογείου το 2009 και ετήσια αύξηση εμπορίου ~9% από το 2004-2008) • Υπάρχουσες υποδομές και συμφωνίες με διεθνείς εταιρίες αποτελούν σημαντικό σημείο εκκίνησης για περαιτέρω ανάπτυξη 	<ul style="list-style-type: none"> • Βελτιστοποίηση διοικητικών λειτουργιών (π.χ., διαδικασία εκκλινομού) και μείωση των χρόνων διαχείρισης (π.χ. εκκρότηση εμπορευμάτων) με σκοπό τη μείωση του έμμεσου κόστους για τις συνεργαζόμενες εταιρίες μεταφοράς εμπορευμάτων • Επικάλυψη σχετικής νομοθεσίας, προς εξασφάλιση της ομαλής και συνεχούς λειτουργίας των λιμανιών • Βελτίωση των υποδομών (π.χ., γραμμές τρένων) για την ευχερέστερη σύνδεση των κυρίων λιμανιών
Διαχείριση αποβλήτων	<ul style="list-style-type: none"> • Χρήση υγιονομικής ταφής έναντι πιο προσοδοφόρων επιλογών, (π.χ., αποξήρανση ή ανακύκλωση), για το 80% των οικιακών στερεών αποβλήτων έναντι του 40% που αποτελεί μέσο όρο της ΕΕ-27 και του <10% οικιακών δυτικοευρωπαϊκών χωρών • Κοινωνικές οδηγίες που προωθούν εναλλακτικές μεθόδους υγιονομικής ταφής 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη «εξελιγμένων» εγκαταστάσεων διαχείρισης απορριμμάτων βιώσιμου μεγέθους, π.χ., εγκαταστάσεις αποξήρανσης και ανακύκλωσης οικιακών απορριμμάτων, εγκαταστάσεις διαχείρισης βιομηχανικών αποβλήτων • Εκμετάλλευση της δυνατότητας παραγωγής ενέργειας από απόβλητα, π.χ., μέσω της μετατροπής αποβλήτων σε RDF και χρήση του ως εναλλακτικό καύσιμο σε εργοστάσια ταμίσιου ή της αποξήρανσης απορριμμάτων σε μονάδες αεριοποίησης

Πηγή: McKinsey&Company (2011) Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά: Προσδιορίζοντας το νέο Εθνικό Μοντέλο Ανάπτυξης – Σύνοψη. Θέτοντας τις αναπτυξιακές βάσεις σε σημαντικούς οικονομικούς κλάδους

3.7 Η Περιφερειακή Διάσταση του τομέα: Στρατηγική έξυπνης εξειδίκευσης (RIS3 - RESEARCH INNOVATION STRATEGY SMART SPECIALIZATION)

Η στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης διέπει τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της νέας προγραμματικής περιόδου 2014-2020 αποτελώντας βασικό μέσο μετασχηματισμού των περιφερειακών και εθνικών οικονομιών στη βάση στοχευμένης και ολοκληρωμένης προσέγγισης για την αξιοποίηση του δυναμικού τους. Οι Εθνικές/Περιφερειακές στρατηγικές έρευνας και καινοτομίας για έξυπνη εξειδίκευση (**Στρατηγικές RIS3**), στο πλαίσιο της Ευρώπης 2020 αποτελούν ολοκληρωμένες τοπικά προσανατολισμένες –ατζέντες οικονομικού μετασχηματισμού και αφορούν έντε σημαντικά ζητήματα²⁸(ΕΕ, 2011):

»»Εστιάζουν στην υποστηρικτική πολιτική και τις επενδύσεις σε κομβικές εθνικές / περιφερειακές προτεραιότητες, προκλήσεις και ανάγκες για ανάπτυξη βασισμένη στη γνώση, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που συσχετίζονται με τις ΤΠΕ.

²⁸ http://ec.europa.eu/regional_policy/what/future/pdf/preparation/7_fiche11_da_etc_eligibility%20rules_v4.pdf

»»Βασίζονται στα δυνατά σημεία κάθε χώρας / περιφέρειας , στα ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα και τη δυναμική για αριστεία.

»»Υποστηρίζουν την τεχνολογική όσο και την πρακτικά εφαρμοσμένη καινοτομία και στοχεύουν στην τόνωση των επενδύσεων από τον ιδιωτικό τομέα.

»»Εμπλέκουν πλήρως τους ενδιαφερόμενους φορείς και ενθαρρύνουν την καινοτομία και τον πειραματισμό.

»»Είναι τεκμηριωμένες και περιλαμβάνουν συστήματα παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Σε εθνικό επίπεδο, η ΓΓΕΤ έχει ξεκινήσει το σχεδιασμό της εθνικής στρατηγικής για την έξυπνη εξειδίκευση με μοχλό την έρευνα, την τεχνολογία και την καινοτομία. Σε περιφερειακό επίπεδο, οι Περιφέρειες έχουν ξεκινήσει τη διαμόρφωση των περιφερειακών στρατηγικών τους, στη βάση της μεθοδολογίας της ΕΕ, εντοπίζοντας παραγωγικές δραστηριότητες που μπορούν να δημιουργήσουν, μέσω καινοτόμων δράσεων, διαρθρωτικές αλλαγές σε οικονομικούς τους κλάδους.

Πίνακας 15: Smart Specialisation Strategies in Greece – expert team review for DG REGIO

Region	Attica	Central Macedonia	Mainland Greece	East Macedonia and Thrace	West Macedonia	Peloponnesus	West Greece	Epirus	Thessaly	South Aegean	North Aegean	Crete	Ionian Islands
Furniture													
Heavy Machinery													
Instruments													
Information Technology													
Jewellery and precious metals	2★												
Leather products					3★								
Lighting and electrical equipment													
Maritime	1★		1★	1★		1★	1★			1★	1★		1★
Media and publishing	1★												
Medical devices													
Metal manufacturing													
Oil and gas	1★				1★	1★							
Paper products	1★												
Pharmaceuticals	2★												
Plastics													
Power generation and transmission													
Processed food		1★	1★		1★	1★		1★	1★		1★		
Production technology													
Sporting, recreational and children's goods													
Stone quarries													
Telecom	1★												
Textiles													
Tobacco		2★	★	2★		2★	2★		2★			1★	
Tourism and hospitality										2★	1★	2★	2★
Transportation and logistics	2★									1★	1★		1★

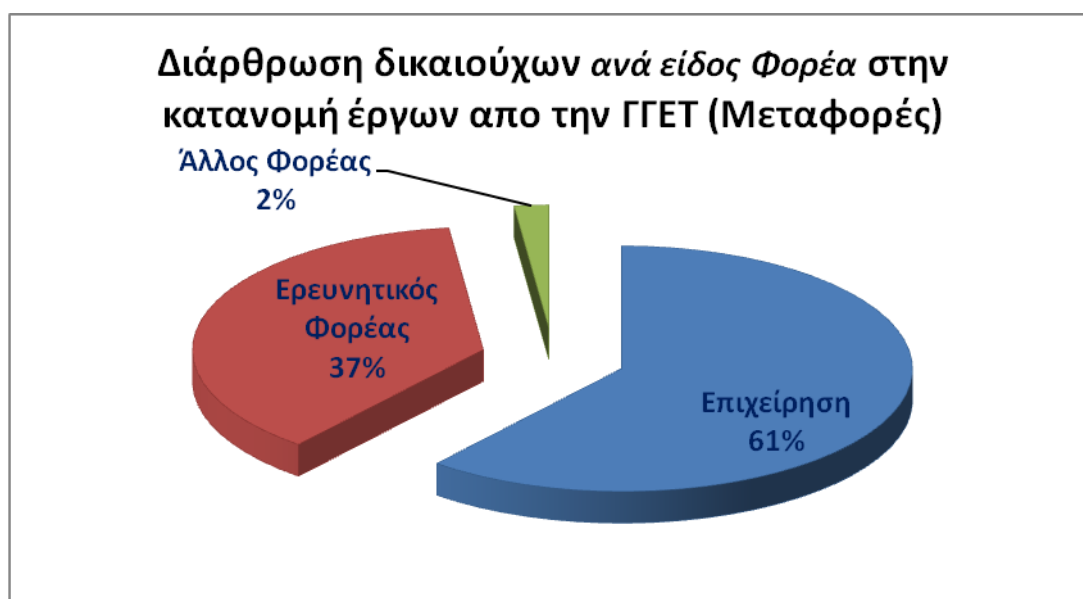
Πηγή: Reid A., N. Komninos, J-A. Sanchez, P. P Tsanakas (2012) RIS3 National Assessment Greece: Smart specialisation as a means to foster economic renewal. Report for the European Commission, Directorate-General for Regional Policy, Brussels

Η συνεργασία μεταξύ των δύο επιπέδων (εθνικού και Περιφερειακού) έχει ξεκινήσει με τη δημιουργία Δικτύου για την Έξυπνη Εξειδίκευση (συντονιστής το Υπουργείο Ανάπτυξης, συμμετέχουν ΓΓΕΤ, ΕΚΤ, ΕΓΤΑΑ). Στο τρέχον διάστημα γίνονται συντονισμένες συναντήσεις μεταξύ των μελών του Δικτύου και φορέων οι οποίοι εμπλέκονται με σκοπό την ανταλλαγή ιδεών, αναδυόμενων προτεραιοτήτων και προτάσεων εξασφαλίζοντας συνάφειες και συμπληρωματικότητα μεταξύ του εθνικού και των Περιφερειακών επιπέδων.

Μέσα από αυτή τη διαδικασία θα ολοκληρωθούν οι στρατηγικές έξυπνης εξειδίκευσης, οι οποίες θα τροφοδοτήσουν το σχεδιασμό των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων με ολοκληρωμένες παρεμβάσεις στον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα. Πρόκειται για στρατηγική επιλογή και κατεύθυνση που αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη στροφή προς το νέο αναπτυξιακό υπόδειγμα της χώρας για ανταγωνιστική, καινοτόμο και εξωστρεφή ανάπτυξη.

3.9 Στατιστικά στοιχεία από την κατανομή των κονδυλίων προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από τη ΓΓΕΤ στο πλαίσιο των δράσεων του ΕΣΠΑ (2007-2013)

Διάγραμμα 18: Συμμετοχή ιδιωτικού τομέα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα Μεταφορών



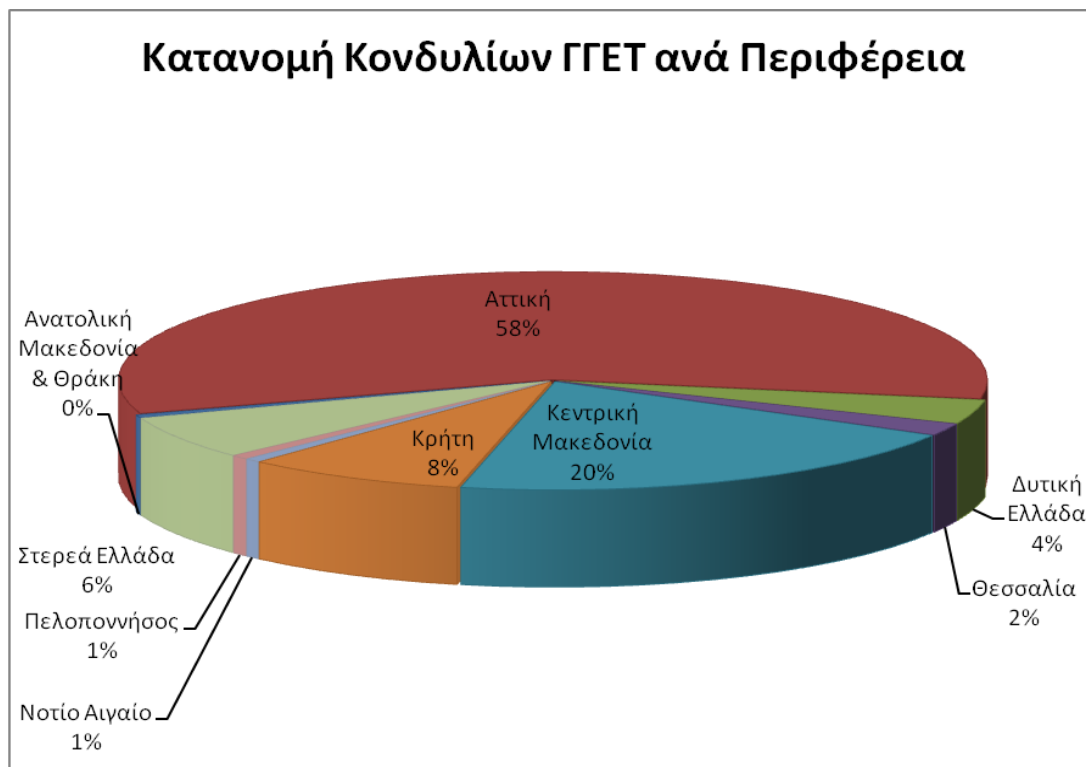
Πηγή: ΓΓΕΤ

Διάγραμμα 19: Διάρθρωση αριθμού δικαιούχων ανά υποενότητα στις δράσεις της ΓΓΕΤ στον τομέα των Μεταφορών



Πηγή: ΓΓΕΤ

Διάγραμμα 20: Διάρθρωση κατανομής κονδυλίων στις δράσεις της ΓΓΕΤ ανά περιφέρεια στον τομέα των Μεταφορών



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΕΔΑ Μεταφορών- ΕΥΔ ΕΠΕΠ (2013) Διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, Τομέας Μεταφορών. Γενική Γραμματεία Μεταφορών: Αθήνα
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2009] ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ, ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Βρυξέλλες: COM (2009) 44 τελικό.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Βρυξέλλες: COM(2011) 144 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) Το πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Βρυξέλλες: MEMO(/13/897 - 17/10/2013)
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2010] ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΥΡΩΠΗ 2020. Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη. Βρυξέλλες: COM(2010) 2020 τελικό
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] Στρατηγικές έρευνας και καινοτομίας για έξυπνη εξειδίκευση. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ 2014-2020. Βρυξέλλες
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2012] Θέση των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ανάπτυξη συμφωνίας εταιρικής σχέσης και προγραμμάτων στην Ελλάδα για την περίοδο 2014-2020
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2013] Το πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Βρυξέλλες: MEMO/13/897
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2013] Το πλαίσιο της νέας Ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Αθήνα: ΕΔΑ – ΕΥΔ ΕΠΕΠ
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή [ΕΕ, 2011] ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση του προγράμματος πλαισίου για την έρευνα και την καινοτομία «Ορίζοντας 2020» (2014-2020). Βρυξέλλες: COM(2011) 809 τελικό2011/0401 (COD)
- ΕΚΕΤΑ -ΙΜΕΤ (2013) Διαμόρφωση στρατηγικού πλαισίου αναπτυξιακής πολιτικής 2014-2020, για το Θεματικό Στόχο 7 «Πρώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε σημαντικά δίκτυα υποδομών ». Ειδική Έκδοση. Θεσσαλονίκη: Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας & Δικτύων Μεταφορών/Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥπΑνΥπ)
- ΕΛΣΤΑΤ (2013) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2013. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία- ΕΛΣΤΑΤ
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2014) 3^η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για την κατάρτιση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της προγραμματικής περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2012) 1^η Εγκύκλιος σχεδιασμού και κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014 -2020. Αθήνα: Εθνική Αρχή Συντονισμού ΕΣΠΑ, Ειδική Υπηρεσία Στρατηγικής, Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΕΥΣΣΑΑΠ), Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας
- ΕΥΣΣΑΑΠ (2013) 2^η Εγκύκλιος Σχεδιασμού και Κατάρτισης αναπτυξιακού προγραμματισμού περιόδου 2014-2020. Αθήνα: Γενική Γραμματεία Δημοσίων Επενδύσεων – ΕΣΠΑ, Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων
- Νίκος Μελανίτης (2012) Τεχνολογίες Αιχμής στο ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον. Αθήνα: ΙΤΕ, Δίκτυο ΠΡΑΞΗ. ΣΕΒ

Σαχίνη Ε., Μάλλιου Ν., Χούσος Ν., Καραϊσκος Δ., (2013), Ελληνικές Επιστημονικές Δημοσιεύσεις 1996-2010: Βιβλιομετρική Ανάλυση Ελληνικών Δημοσιεύσεων σε Διεθνή Επιστημονικά Περιοδικά – Scopus. Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Τεκμηρίωσης

ΣΕΒ (2012) Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης επιχειρήσεων στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, ΣΕΒ (2013) ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ & ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ, Στο πλαίσιο της Διαβούλευσης για τη Νέα Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Αθήνα: ΣΕΒ

ΣΕΒ (2013) Τεχνολογικές εκθέσεις 2012. Παρουσίαση αναδυόμενων τεχνολογικών αγορών. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

ΣΕΒ(2013)Εξυπνη Εξειδίκευση, Καινοτομία και Βιομηχανική Πολιτική. Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης. Αθήνα: ΣΕΒ

Πηγή: ΣΕΒ (2013) Ο τομέας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας - Μηχανισμός Διάγνωσης των αναγκών των επιχειρήσεων σε επαγγέλματα και δεξιότητες, (κείμενο προς διαβούλευση, Ιούλιος 2013). ΣΕΒ: Αθήνα

ΣΕΒ (2012) Συμπεράσματα και προτάσεις από το Δίκτυο Επιχειρηματικής και Τεχνολογικής Πληροφόρησης, Σύνοψη Σχεδίου. Αθήνα: ΣΕΒ

ΥΝΑ (2013) Προγραμματική Περίοδος 2014 - 2020 (ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ 2014-2020). Αθήνα: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου

Στουρνάρας, Καλογήρου, Τσακανίκας (2012) Έρευνα στις επιχειρήσεις για την πρόβλεψη των μεταβολών στα περιφερειακά παραγωγικά συστήματα και στις τοπικές αγορές εργασίας, Αθήνα: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) / ΕΜΠ

McKinsey & Company (2011) Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά Προσδιορίζοντας το νέο Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελλάδας, Σύνοψη, Σεπτέμβριος. McKinsey & Company: Αθήνα

Reid A., N. Komninos, J-A. Sanchez, P. P Tsanakas (2012) RIS3 National Assessment Greece: Smart specialisation as a means to foster economic renewal. Report for the European Commission, Directorate-General for Regional Policy, Brussels

Πηγές στο Διαδίκτυο:

Πρόγραμμα «Η 2020»: <http://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>

ΜΕΜΟ/13/1085: «Η 2020» – Το νέο πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία

Στρατηγική «Ευρώπη 2020» (2013). Στο διαδίκτυο <http://ec.europa.eu/europe2020>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013). Δελτίο Τύπου Στο διαδίκτυο: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1475_el.htm

«Ορίζοντας 2020»: http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=home

Euro2day (2013) Logistics: Η μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα. Ηλεκτρονική Εφημερίδα, <http://www.euro2day.gr/news/economy/124/articles/762779/Article.aspx>. Δημοσιεύθηκε: 07:51 - 12/03/13

Roadmap to a Single European Transport Area: Towards a competitive and resource efficient transport system (EN)

Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη - Κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα [COM(2006) 336 τελικό - Δεν έχει δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα].

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/l24456_el.htm