

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

ΗΜΕΡΙΔΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η ανάπτυξη του ΔΔΜ και το νέο πλαίσιο.
Δυνατότητες και προοπτικές



Χρήστος Διονέλης
Συντονιστής Ομάδας ΔΔΜ

11/11/2016

ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Ιστορικό πλαίσιο

- Η καλή λειτουργία της κοινής αγοράς και η οικονομική και κοινωνική συνοχή της Ένωσης απαιτούν μια πολιτική διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, τηλεπικοινωνιών, ενέργειας και προστασίας του περιβάλλοντος.
- Προκειμένου να επιτρέψει στους πολίτες, στους οικονομικούς φορείς καθώς και στους οργανισμούς τοπικής και περιφερειακής διοίκησης να επωφελούνται πλήρως από τη λειτουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα, η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά.

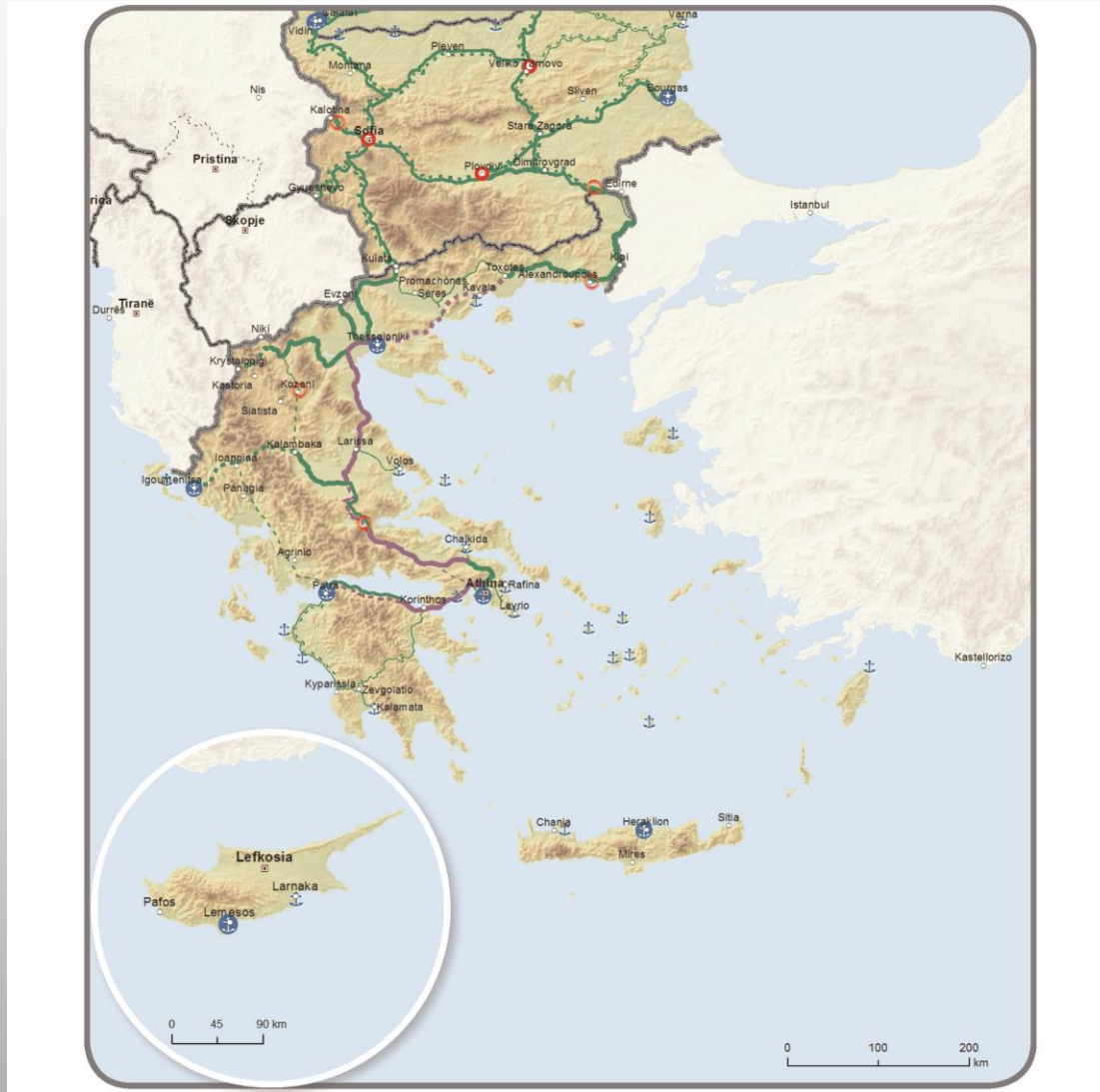
Το άρθρο 171 της Συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ προβλέπει ότι για να προωθήσει την πραγματοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων, η Ένωση:

- καθορίζει προσανατολισμούς, οι οποίοι προσδιορίζουν τους στόχους, τις προτεραιότητες και τα σχέδια κοινού ενδιαφέροντος·
- παίρνει τα αναγκαία μέτρα, ιδίως για την εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων·
- ενισχύει τις χρηματοδοτικές προσπάθειες των κρατών μελών για σχέδια κοινού ενδιαφέροντος·
- συμμετέχει στη χρηματοδότηση συγκεκριμένων έργων.

ΛΙΜΑΝΙΑ ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΣΙΑΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το νομοθετικό πλαίσιο

- Σαν Ευρωπαϊκή Πολιτική, η έννοια του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών υπάρχει από το 1993 και βασίζεται στο Κεφάλαιο XVI, Άρθρα 170 – 172, της Συνθήκης Λειτουργίας της ΕΕ.
- Λευκή Βίβλος 2011 – «Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system»

- Κανονισμός (ΕΕ) Νο **1315/2013** της 11ης Δεκεμβρίου 2013 «on Union guidelines for the development of the trans-European transport network»
- Εφαρμοστικός Κανονισμός (ΕΕ) Νο 473/2014 της 17ης Ιανουαρίου 2014 που τροποποιεί τον Κανονισμό (ΕΕ) Νο 1315/2013 «as regards supplementing Annex III thereto with new indicative maps»
- Κανονισμός (ΕΕ) Νο **1316/2013** της 11ης Δεκεμβρίου 2013 «establishing the Connecting Europe Facility»

Άλλα σχετικά θεσμικά κείμενα:

- Επικοινωνία από την Επιτροπή: Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility
- Μεθοδολογία για τον προσδιορισμό των TEN-T (ορίζοντας 2030 και 2050)

ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Στόχοι

- Άρθρο 4 του Κανονισμού 1315/2013
 1. Συνοχή
 2. Απόδοση
 3. Βιωσιμότητα
 4. Αύξηση ωφελειών για τους χρήστες

Απαραίτητο να τονισθούν:

- Οι υποδομές θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνονται στις βασικές συνιστώσες υποδομών (άρθρο 20), με ιδιαίτερη αναφορά:
 - Στους θαλάσσιους λιμένες με την αναγκαία υποδομή για εργασίες μεταφορών εντός της λιμενικής περιοχής,
 - Στις συνδέσεις των λιμένων με τους άλλους τρόπους μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών,
 - Στα βοηθήματα ναυσιπλοΐας.
 - Στις τηλεματικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρονικών υπηρεσιών για τις θαλάσσιες μεταφορές και VTMIS
- Ο εξοπλισμός των υποδομών θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να περιλαμβάνει εξοπλισμό για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και εξοπλισμό που εξασφαλίζει τη ναυσιπλοΐα, μεταξύ άλλων για υδρολογικές έρευνες και για βυθοκόρηση, συντήρηση και προστασία του λιμένα και των εισόδων του.

- Στα TEN-T περιλαμβάνονται:
 - λιμενικές εγκαταστάσεις, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, πλατφόρμες εφοδιαστικής και εμπορευματικά κέντρα που ευρίσκονται εκτός των χώρων των λιμένων αλλά συνδέονται με τη λειτουργία τους, τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών, όπως ηλεκτρονικά συστήματα για τη διαχείριση της εφοδιαστικής, και διαδικασίες ασφάλειας και προστασίας και τις διοικητικές και τελωνειακές διατυπώσεις.
 - υποδομές για την απευθείας πρόσβαση από ξηράς και από θάλασσης.

Σημειώνεται ότι τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:

- οι θαλάσσιοι λιμένες συνδέονται με σιδηροδρομικές γραμμές ή οδούς εκτός αν η σύνδεση αυτή παρεμποδίζεται από φυσικούς περιορισμούς (άρθρο 22)
- κάθε θαλάσσιος λιμένας που εξυπηρετεί την εμπορευματική κυκλοφορία διαθέτει τουλάχιστον έναν εμπορευματικό τερματικό σταθμό ο οποίος είναι ανοικτός χωρίς διακρίσεις στους χρήστες και ο οποίος επιβάλλει τέλη χαρακτηριζόμενα από διαφάνεια (άρθρο 22)

- Όσον αφορά την διαδικασία παρακολούθησης της προόδου των TEN-T:
 - Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή, σε τακτική, αναλυτική και διαφανή βάση, σχετικά με την πρόοδο που σημειώνεται στην υλοποίηση έργων και τις αντίστοιχες
 - Ανά διετία η Επιτροπή δημοσιεύει έκθεση προόδου σχετικά με την υλοποίηση, την οποία υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, προς ενημέρωσή τους.
 - Η επόμενη Έκθεση της Επιτροπής θα κατατεθεί τον Ιανουάριο 2017.

Ένα πιθανό πρόβλημα:

Άρθρο 49

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει πράξεις κατ' εξουσιοδότηση για την προσαρμογή των παραρτημάτων I και II ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ενδεχόμενες μεταβολές που προκύπτουν από ποσοτικά όρια. Κατά την προσαρμογή των εν λόγω παραρτημάτων, η Επιτροπή:

- αποκλείει πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης, εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, τερματικούς σταθμούς οδικών- σιδηροδρομικών μεταφορών, λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας και αερολιμένες του εκτεταμένου δικτύου, εφόσον έχει αποδειχθεί ότι κατά την τελευταία εξαετία ο μέσος όγκος κυκλοφορίας σε αυτά ήταν χαμηλότερος του αντίστοιχου ορίου.

Ένα επιπλέον βήμα, πέραν των TEN-T

Άρθρο 42

Το μέσο των διαδρόμων κεντρικού δικτύου

- Οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου είναι ένα μέσο για να διευκολυνθεί η συντονισμένη υλοποίηση του κεντρικού δικτύου. Για την αποδοτική αξιοποίηση των πόρων στις συνδυασμένες μεταφορές που συμβάλλουν στην συνοχή μέσω βελτιωμένης εδαφικής συνεργασίας, οι διάδρομοι κεντρικού δικτύου επικεντρώνονται μεταξύ άλλων στην ενοποίηση των τρόπων μεταφοράς.

Ο ρόλος των Ευρωπαϊών συντονιστών

- στηρίζουν τη συντονισμένη υλοποίηση των διαδρόμων και την έγκαιρη υλοποίηση του προγράμματος εργασιών·
- καταρτίζουν το πρόγραμμα εργασιών από κοινού με τα κράτη μέλη και παρακολουθούν την υλοποίησή του.

Συμμετέχουμε σε δύο Διαδρόμους:

- **Orient-East/Med Corridor**

Συντονιστής: κ. Matthiew Grosch

- **Motorways of the Sea**

Συντονιστής: κ. Brian Simpson

ΗΜΕΡΙΑΔΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η ανάπτυξη του ΔΔΜ και το νέο πλαίσιο.

Δυνατότητες και προοπτικές



SECOND WORK PLAN OF THE OEM CORRIDOR (October 2016)

Maritime Ports

Intermodality constitutes a key critical issue for ports in terms of providing the necessary connections to the land networks to ensure the seamless intermodal transport along the supply chain of the OEM corridor. The latter is particularly relevant in the case of the Greek ports of **Igoumenitsa** and **Patra**, which are currently lacking connections to the rail network.

SECOND WORK PLAN OF THE OEM CORRIDOR (October 2016)

Το Work Plan είναι προς έγκριση από τις αρμόδιες Ελληνικές αρχές.

Οι αναφορές που κάνει στα Ελληνικά λιμάνια έχουν ως εξής:

Maritime Ports

Intermodality constitutes a key critical issue for ports in terms of providing the necessary connections to the land networks to ensure the seamless intermodal transport along the supply chain of the OEM corridor. The latter is particularly relevant in the case of the Greek ports of **Igoumenitsa** and **Patra**, which are currently lacking connections to the rail network.

Maritime ports improvements:

- Greek ports require modern technologies in terms of e-maritime services deployment in order to improve port performance. Greece should implement the National Single Window.
- The Greek port of Heraklion must increase its efficiency by implementing VTMIS and port community communication state of the art infrastructure.
- The intermodal efficiency of the Greek ports of Thessaloniki and Patra needs a modern and efficient rail connection to the OEM core network corridor.
- The port of Igoumenitsa needs to complete its rail connection and maritime infrastructure improvements by 2030.
- Greek ports and their links with Crete and Cyprus need to implement MoS standards to improve maritime transport, which constitutes the main transport connection between the continent and the islands.
- I will initiate in priority a specific working group in agreement with the MoS Coordinator to exchange best practices for the implementation/use of alternative fuels in the OEM ports.

Βασικές παρατηρήσεις:

- Είναι κοινός τόπος, ότι τα λιμάνια αναπτύσσουν την δυναμική τους όταν έχουν ικανοποιητικές συνδέσεις με το **σιδηροδρομικό δίκτυο**. Αυτές οι συνδέσεις δεν αρκεί να έχουν χαρακτήρα μόνο επεμβάσεων στην υποδομή, αλλά απαιτείται και συνεργασία, τουλάχιστον στις κοινές λειτουργίες εντός λιμένος.
- Στο TEN-T περιλαμβάνονται 319 λιμένες, εκ των οποίων, οι 83 ανήκουν στο core network. Επίσης, όλοι οι Διάδρομοι, έχουν σχεδιαστεί με βάση την λογική ότι συνδέουμε λιμένες, χρησιμοποιώντας κυρίως το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Από τον προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ χορηγήθηκαν από το 2007 έως το 2012 σε λιμένες 244,6 εκατ. ευρώ, ήτοι περίπου το 4% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού του ΔΕΔ-Μ. Από αυτά, το 58% διατέθηκε για την αύξηση της χωρητικότητας των λιμένων, το 27 % για την κατασκευή πρόσβασης στην ενδοχώρα και το 15% για καθαρές τεχνολογίες.
- Η προσέλκυση επενδυτών κυρίως μέσω σχημάτων ΣΔΙΤ, καθίσταται ευκολότερη εάν έχουμε να επιδείξουμε ολοκληρωμένες λύσεις φόρτωσης – εκφόρτωσης εμπορευμάτων, με ταυτόχρονη αποδοτική μεταφορά τους στην ενδοχώρα.

Ομάδα Εργασίας για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

- Καθορισμός εθνικών στόχων όσον αφορά το TEN-T και τους Διαδρόμους ελληνικού ενδιαφέροντος
- Καλύτερη ένταξη των εθνικών δικτύων στο TEN-T
- Συντονισμένη προώθηση ελληνικών προτάσεων σε όλα τα διεθνή fora και τις Επιτροπές της ΕΕ
- Παροχή – ανταλλαγή πληροφοριών
- Διερεύνηση υποβολής προτάσεων χρηματοδοτικής βοήθειας

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής

**ΗΜΕΡΙΔΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ
ΛΙΜΕΝΕΣ**

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΠΟΛΥ

Χρήστος Διονέλης
c.dionelis@osenet.gr
chdionelis@ergose.gr

11/11/2016

