

## Ενημερωτικό Σημείωμα

για τη συνεδρίαση της **Επιτροπής Οικονομικής Ανάλυσης και Στατιστικής**  
του Οργανισμού των Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO),  
που πραγματοποιήθηκε στις 15 Οκτωβρίου 2015, στις Βρυξέλλες.

Παρακάτω αναγράφονται τα κυριότερα σημεία της συνεδρίασης.

### 1. PORTOPIA

Τα μέλη της επιτροπής ενημερώθηκαν σχετικά με την πρόοδο του έργου και τις συζητήσεις που πραγματοποιούνται μεταξύ του ESPO και του συντονιστή του έργου, για την εξεύρεση μιας ρεαλιστικής συμφωνίας που αφορά το χρονοδιάγραμμα και τα παραδοτέα του έργου.

Σύμφωνα με την ενημέρωση:

-Η εταιρεία Glintt, ο τεχνολογικός συνεργάτης του έργου, θα συνεχίσει τις εργασίες του έργου με νέα ομάδα, μετά την παραίτηση του επικεφαλής.

-Η γραμματεία του ESPO θα αποστείλει νέα επιστολή προς τον συντονιστή του έργου, για τον σαφή καθορισμό του κόστους λειτουργίας, υποστήριξης και ιδιοκτησίας των παραδοτέων καθώς επίσης και προτάσεις για τις προτεραιότητες των επομένων μηνών.

-Η γραμματεία επίσης θα οργανώσει το συντομότερο δυνατό μια συνάντηση με τη νέα ομάδα της Glintt και τον συντονιστή του έργου, με σκοπό την αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν τη διαχείριση της πλατφόρμας σχετικής με το Rapid Exchange System (σύστημα ταχείας ανταλλαγής στατιστικών δεδομένων).

-Ορίστηκε νέος επικεφαλής εκ μέρους της γραμματείας του ESPO, που θα αναλάβει την παρακολούθηση του έργου από τώρα και στο εξής.

Το έργο PORTOPIA (PORTs Observatory for Performance Indicators Analysis), συνολικού προϋπολογισμού 4,3 εκατομμύριων € και διάρκειας τεσσάρων ετών (1.9.2013-31.8.2017), συγχρηματοδοτείται από το έβδομο πρόγραμμα – πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (SST.2013.6-2. Towards a competitive and resource efficient port transport system).

Έχει ως αντικείμενο τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης βάσης γνώσεων, (εφοδιασμένης με τα κατάλληλα εργαλεία διαχείρισης), σχετική με την απόδοση, τις δραστηριότητες και την ανάπτυξη των λιμένων της ΕΕ, η οποία θα εξυπηρετεί τους φορείς

της Λιμενικής Βιομηχανίας, με στόχο τη βελτίωση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας του Ευρωπαϊκού Λιμενικού Συστήματος.

Το έργο εκτελείται από κοινοπραξία 12 εταιρών, μεταξύ των οποίων και ο ESPO, με επικεφαλής το Πανεπιστήμιο των Βρυξελλών και τη συμμετοχή 13 συνεργαζόμενων φορέων της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Βιομηχανίας.

Ο ESPO έχει ως καθήκον τη διασφάλιση της ενεργής συμμετοχής στο πρόγραμμα των εταιρών της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Βιομηχανίας (και ιδιαίτερα των Λιμένων), καθώς επίσης και τη διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το έργο μπορούν να αναζητηθούν στην ιστοσελίδα του έργου: [www.portopia.eu](http://www.portopia.eu).

Υπενθυμίζεται ότι η βασική ιδέα του έργου είναι η παραγωγή παραδοτέων, τα οποία θα είναι χρήσιμα για όλη την Ευρωπαϊκή Λιμενική Βιομηχανία, με την επισήμανση ότι λαμβάνεται μέριμνα να μην υπάρξει ιδιαίτερη επιβάρυνση των λιμένων με τη συνεχή αποστολή δεδομένων, αλλά ζητείται η ενεργή συμμετοχή των μελών τους για τη διαμόρφωση των αποτελεσμάτων του έργου.

## 2. Rapid Exchange System (RES) (σύστημα ταχείας ανταλλαγής στατιστικών δεδομένων)

Το Rapid Exchange System (RES) συλλέγει στατιστικά δεδομένα φορτίων και επιβατών από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τριμηνιαία βάση, τα οποία αποστέλλονται στους συμμετέχοντες, το αργότερο ενάμιση μήνα μετά το τέλος της εκάστοτε περιόδου, πολύ ταχύτερα από την Eurostat, που δημοσιεύει τα επίσημα αντίστοιχα δεδομένα, εννέα μήνες μετά το τέλος της περιόδου.

Συζητήθηκαν και έγιναν δεκτές ορισμένες αλλαγές, στην τρέχουσα μορφή του πίνακα συλλογής στοιχείων του RES, έτσι ώστε τα δεδομένα να συμφωνούν το δυνατόν περισσότερο με τον κώδικα NST 2007. Οι εν λόγω αλλαγές δεν αλλοιώνουν τη συγκρισιμότητα των στοιχείων με τα ιστορικά δεδομένα παλαιότερων χρονικών περιόδων.

Συμφωνήθηκε επίσης, σε συνέχεια παρουσίασης του εκπροσώπου του λιμένος του Γκέτεμποργκ και συζήτησης των μελών της επιτροπής, να καταγράφεται στο αντίστοιχο πεδίο του πίνακα RES, ο αριθμός των κατάπλων των πλοίων μεταφοράς φορτίων και

επιβατών (κι όχι ο αριθμός των πλοίων εισερχομένων – εξερχομένων), εξαιρουμένων των πλοίων εφοδιασμού με καύσιμα (bunkers), αλιευτικών και μεταφοράς επιβατών σε μικρές αποστάσεις (commuting).

Η γραμματεία του ESPO θα αποστείλει στα μέλη τον νέο πίνακα συλλογής στοιχείων καθώς επίσης και οδηγίες σύνταξης του.

Ανακοινώθηκε επίσης ότι ο δικτυακός τόπος του ESPO ανανεώνεται και περιλαμβάνει σελίδα με τα εν λόγω στατιστικά δεδομένα καθώς και συνδέσεις με τα στατιστικά δεδομένα της Eurostat.

Ζητήθηκε από τα μέλη να παροτρύνουν τη συμμετοχή το δυνατόν περισσότερων λιμανιών στο εν λόγω σύστημα RES, η οποία πραγματοποιείται με απλή επικοινωνία με την γραμματεία του ESPO.

### 3. Παρακολούθηση του μεγέθους των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε συνέχεια συζήτησης των μελών της επιτροπής, σχετικά με τις επιπτώσεις που έχει στους λιμένες η διαρκής αύξηση του μεγέθους των πλοίων, προτάθηκε, ως καλή πρακτική, η παρακολούθηση δεικτών ανά λιμένα, μερικοί από τους οποίους είναι:

- Ο αριθμός των αφίξεων πλοίων ανά κατηγορία χωρητικότητας πλοίου.
- Ο αριθμός των TEUs ανά άφιξη πλοίου ανά κατηγορία πλοίου
- Οι τόνοι του φορτίου που φορτώθηκε / εκφορτώθηκε ανά άφιξη πλοίου ανά κατηγορία πλοίου
- Το μέσο μέγεθος πλοίου

Η διαρκής αύξηση του μεγέθους των πλοίων, έχει ως επίπτωση την αύξηση του μεγέθους των πλοίων τοπικής μεταφοράς (feeder vessel), με αποτέλεσμα κάποια λιμάνια να μην μπορούν να τα εξυπηρετήσουν, αν δεν προβούν στις αντίστοιχες επενδύσεις. Η μη ύπαρξη επενδύσεων από τα λιμάνια, θα οδηγήσει σε αύξηση των χερσαίων μεταφορών από τα κεντρικά λιμάνια (hub ports) στα περιφερειακά λιμάνια. Τέλος η αύξηση του μεγέθους των πλοίων έχει επιπτώσεις και στα έσοδα των λιμένων.

#### 4. Πλοία Cruise, Ro-Ro και Ro-Pax

Παρουσιάστηκαν στα μέλη της Επιτροπής, από τους εκπροσώπους των λιμένων των Βαλεαρίδων Νήσων και του Ντόβερ, οι δυνατότητες που υπάρχουν και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζονται από τα εν λόγω λιμάνια, στην εξυπηρέτηση των πλοίων κρουαζιέρας, πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων Ro-Ro (Roll on- Roll off) και πλοίων μεταφοράς εμπορευμάτων Ro-Ro και επιβατών (Ro-Pax). Οι παρουσιάσεις μπορούν να αναζητηθούν στην ιστοσελίδα του ESPO: [www.espo.be](http://www.espo.be).

Τα μέλη κλήθηκαν να προτείνουν, σε επόμενες συναντήσεις, πιθανές πρωτοβουλίες που πρέπει να αναληφθούν από τον ESPO στους ανωτέρω τομείς.

Αναφέρθηκε επίσης από τη γραμματεία του ESPO η προσπάθεια από τα μέλη της επιτροπής, σε προηγούμενες συνεδριάσεις της (έτος 2009), για την εισαγωγή πρότυπης μονάδας Ro-Ro (standard Ro-Ro unit), κατ' αντιστοιχία της πρότυπης μονάδας εμπορευματοκιβωτίων (TEU).

Λόγω του εξαιρετικού ενδιαφέροντος του θέματος, από την Eurostat αλλά και άλλες Γενικές Διευθύνσεις της ΕΕ καθώς επίσης και της λιμενικής βιομηχανίας, αποφασίσθηκε η επανεξέταση εξεύρεσης λύσης του θέματος σε επόμενες συνεδριάσεις της επιτροπής.

#### 5. Παρακολούθηση των επιπτώσεων εφαρμογής της Ευρωπαϊκής οδηγίας για τη μείωση του θείου (EU Sulphur Directive)

Από την 1η Ιανουαρίου 2015, σύμφωνα με την Οδηγία της ΕΕ 1999/32/EC, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία της ΕΕ 2012/33/EU, αναφερόμενη ως EU Sulphur Directive, πλοία που πλέουν στα ύδατα της Βαλτικής Θάλασσας, της Βόρειας Θάλασσας και του Αγγλικού Καναλιού (SECAs: European Sox Emission Control Areas), πρέπει να κινούνται με καύσιμο που περιέχει όχι περισσότερο από 0,1% θείο (προηγούμενως 1%).

Η εφαρμογή της ανωτέρω οδηγίας συνεπάγεται υψηλότερο κόστος για τις ναυτιλιακές εταιρίες, με συνέπεια την αύξηση του μεταφορικού κόστους φορτίων μέσω θαλάσσης.

Η γραμματεία του ESPO αναφέρθηκε στις έως σήμερα υπάρχουσες μελέτες, που έχουν εκπονηθεί για τη διερεύνηση των επιπτώσεων της εφαρμογής της ανωτέρω οδηγίας

και την πιθανή στροφή των αποστολών / παραληπτών των φορτίων, σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς (χερσαίες ή ποτάμιες).

Σύμφωνα με τα έως σήμερα στοιχεία, κατόπιν έρευνας της γραμματείας του ESPO, η όποια μείωση μεταφοράς φορτίου στις ανωτέρω περιοχές (SECAs), οφείλεται στην κατάσταση που επικρατεί στη Ρωσία και στην επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας και καμία απώλεια της κίνησης δεν αποδίδεται στα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων των πλοίων σε θείο.

Νεώτερα αποτελέσματα της συνεχιζόμενης έρευνας θα παρουσιαστούν σύντομα από την Ένωση των Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ECSA: European Community Ship Owners Association).

Όπως πληροφορήθηκε η γραμματεία του ESPO, το κύριο συμπέρασμα, της ανωτέρω έρευνας όπως και στις προηγούμενες μελέτες, είναι ότι ο αντίκτυπος στην ναυτιλιακή βιομηχανία, της εν λόγω οδηγίας, είναι προς το παρόν μόνο οριακή.

Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις τρέχουσες χαμηλές τιμές του πετρελαίου που οδηγούν τη βιομηχανία να συμμορφωθεί σε μεγάλο βαθμό με τους νέους κανόνες, αλλά με τη χρήση καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο, σε προσιτή τιμή.

Σύμφωνα με την ECSA, με δεδομένες τις τρέχουσες τιμές του πετρελαίου, δεν έχει νόημα να συνεχίσει την παρακολούθηση των επιπτώσεων μέσω πρόσθετων ερευνών βραχυπρόθεσμα. Όπως αναφέρεται όμως οι τιμές του πετρελαίου θα πρέπει να παρακολουθούνται, λόγω της ασταθούς φύσης της εν λόγω αγοράς.

Θεσσαλονίκη 20 Νοεμβρίου 2015

### ***Μιλτιάδης Αρβανιτίδης***

BSc Mathematics, MBA Marketing, MA Statistics, UCSB, USA

Εθνικός Αντιπρόσωπος στην Επιτροπή EA&S ESPO

Προϊστάμενος Τμήματος Συμβατικού Φορτίου

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ

Τηλέφωνο: 2310-593 340

E-mail: [marvanitidis@thpa.gr](mailto:marvanitidis@thpa.gr)