

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ INTERMODAL AND LOGISTICS.
CIVITAVECCHIA 27-28 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2017

1. Παρουσιάσεις λιμένων

Από τους συμμετέχοντες έγινε παρουσίαση των λιμένων η των λιμενικών συστημάτων που εκπροσωπούν και των προοπτικών τους. Ειδικότερα έγινε παρουσίαση των λιμένων της Civitavecchia και του λιμενικού συστήματος στην Ιταλία, των λιμένων της Κοπεγχάγης, Μασσαλίας, Βαρκελώνης, Βρέμης, των Πολωνικών ποτάμιων λιμένων Szczecin and Swinoujscie, του λιμένος της Γάνδης, της Αμβέρσας και του Αμβούργου. Παρατίθενται στη συνέχεια τα σημεία ενδιαφέροντος από τις παρουσιάσεις:

-- Όλοι οι λιμένες ανέφεραν αυξητικές τάσεις στη διακίνηση ειδικά δε στο λιμάνι της Αμβέρσας η διακίνηση πλησίασε κατά το προηγούμενο έτος την μέγιστη δυναμικότητά του.

-- Τα σχέδια της Κίνας στα πλαίσια της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία της «Οικονομικής ζώνης του μεταξιού» ("Silk Road Economic Belt") καθώς και του Θαλάσσιου διάδρομου του Μεταξιού («21st Century Maritime Silk Road») παρακολουθούνται στενά από όλους τους λιμένες.(ειδική αναφορά γίνεται στη συνέχεια)

-- Στην Ιταλία με πρόσφατο Νομοθετικό διάταγμα δημιουργούνται πλέον 15 συστήματα Οργανισμών λιμένων σε Εθνικό επίπεδο τα οποία προέρχονται από συγχώνευση μεμονωμένων Οργανισμών λιμένων. Κατ αυτό τον τρόπο όπως υποστηρίχθηκε:

- Διασφαλίζεται η συμμόρφωση με το Εθνικό σχέδιο μεταφορών που έχει συντάξει το Υπουργείο Μεταφορών της Ιταλίας καθώς και με τα σχέδια για τις μεταφορές της Ε.Ε
- Γίνεται καλύτερη αξιοποίηση των οικονομικών πόρων για τις υποδομές στα λιμάνια.
- Περιορίζονται οι περιπτώσεις αναξιοποίητων υποδομών λιμένων.

-- Ο Πρόεδρος του λιμένος της Civitavecchia κατά την αναφορά του στους μελλοντικούς σχεδιασμούς του λιμένα μεταξύ των άλλων αναφέρθηκε και στα σχέδιά τους κατά την αναμόρφωση των Διευρωπαϊκών δικτύων το 2023. Προτίθενται λοιπόν, όπως ανέφερε, να προτείνουν για ένταξη στο κεντρικό δίκτυο και ένα νέο διατροπικό διάδρομο που θα ενώνει την Πορτογαλία με την Ρουμανία και θα αξιοποιεί και τους υφιστάμενους θαλάσσιους διαδρόμους μεταξύ Ισπανίας και Ιταλίας (επισυνάπτεται η σχετική αποτύπωση).

-- Η εκπρόσωπος των λιμένων της Ρουμανίας ανέφερε ότι κατά μήκος του Δούναβη, στο μέρος που ανήκει στην Ρουμανία, έχουν γίνει αρκετά έργα υποδομών που διευκολύνουν τις μεταφορές. Στην πλευρά όμως της Βουλγαρίας υπάρχουν ελλείψεις στις υποδομές και η Βουλγαρία δείχνει απροθυμία σε επενδύσεις στο τμήμα αυτό, για λόγους που σχετίζονται κυρίως με την ανταγωνιστικότητα των λιμένων της (Μπουργκάς και Βάρνα).

2. CEF Blending call 2017

Ο κος Antongiulio Marin, αναπληρωτής προϊστάμενος της μονάδας της ΓΔ Μεταφορών της Ε.Ε παρουσίασε την προσφάτως δημοσιευθείσα πρόσκληση CEF Blending call και τις σχετικές ευκαιρίες για τους λιμένες.

Συνολικός προϋπολογισμός πρόσκλησης 1 δις €.

Αφορά έργα προϋπολογισμού μεγαλύτερου των 10 Μ€

Περίοδος επιλεξιμότητας έως 31-12-2023

Η πρώτη πρόσκληση έχει καταληκτική ημερομηνία υποβολής των προτάσεων μέχρι την 14^η Ιουλίου του 2017. Θα ακολουθήσει και δεύτερη πρόσκληση με καταληκτική ημερομηνία την 30^η Νοεμβρίου 2017. Ο προϋπολογισμός της δεύτερης πρόσκλησης θα είναι ίσος με το αδιάθετο ποσό μετά την αξιολόγηση των προτάσεων της πρώτης πρόσκλησης. Σύμφωνα με

την εκτίμηση του εισηγητή μικρό μόνο ποσό αναμένεται να εναπομείνει για την δεύτερη πρόσκληση

3. Σύνδεση Ευρωπαϊκής Ένωσης – Κίνας

Η Κίνα από το 2013 ξεκίνησε σειρά πρωτοβουλιών για τη δημιουργία της «Οικονομικής ζώνης του μεταξιού» (“Silk Road Economic Belt”) καθώς και του Θαλάσσιου διάδρομου του Μεταξιού («21st Century Maritime Silk Road») που θα συνδέει την Κίνα με την Ευρώπη (one Belt one Road)

Τον Σεπτέμβριο του 2015 δημιουργήθηκε ένα Forum για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών της Ε.Ε και της Κίνας, όσον αφορά στα σχέδια και στις πολιτικές μεταφορών, ώστε να διευκολυνθούν οι επενδύσεις σε υποδομές, να βελτιωθούν οι υπηρεσίες μεταφορών και η πρόσβαση στις αγορές κατά μήκος των διαδρόμων.

Από πλευράς όλων των λιμένων παρακολουθούνται στενά οι εξελίξεις σε σχέση με αυτή την πρωτοβουλία της Κίνας

Όπως μας αναφέρθηκε από την Γραμματεία της επιτροπής τόσο το Κοινοβούλιο όσο και η Επιτροπή της Ε.Ε. εκφράζουν ανησυχίες σχετικά με τις ξένες επενδύσεις σε τομείς που είναι στρατηγικής σημασίας για την πολιτική της Ε.Ε. όταν μάλιστα τυγχάνουν και χρηματοδοτήσεων από Εθνικούς πόρους η δεν ακολουθούνται οι κανόνες της Ε.Ε για την δημοπράτηση των έργων. Σε επίπεδο οργάνων της Ε.Ε αναπτύσσονται πρωτοβουλίες προκειμένου να ελέγχονται οι περιπτώσεις αυτές και να υπάρχουν αντίστοιχες παρεμβάσεις όταν απαιτηθεί.

4. Αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές - θέση ESPO

Σύμφωνα με την οδηγία 92/106 της Ε.Ε ως συνδυασμένη μεταφορά ορίζεται η μεταφορά που συμπεριλαμβάνει τμήμα οδικό, σιδηροδρομικό, ποτάμιο ή θαλάσσιο και πληρούνται αθροιστικά τα κάτωθι κριτήρια:

-- Το Σιδηροδρομικό ή ποτάμιο ή θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή.

-- Το οδικό αρχικό/ τελικό τμήμα της διαδρομής περιορίζεται είτε :

* Μεταξύ του σημείου όπου τα φορτία φορτώνονται/ξεφορτώνονται και του πλησιέστερου κατάλληλου σιδηροδρομικού σταθμού
είτε

* Εντός ακτίνας 150 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης

(Στο συνημμένο 2 παρουσιάζεται διαγραμματικά ο ανωτέρω ορισμός)

Η οδηγία για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι ένα εργαλείο που στοχεύει στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών εμπορευμάτων στο περιβάλλον (CO2 και άλλες εκπομπές) και στην κοινωνία (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατυχήματα, θόρυβος κ.λπ). Με την οδηγία αυτή επιδιώκεται η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, με την άρση του cabotage στις οδικές μεταφορές, με την απλούστευση των διαδικασιών στις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς και με την χρηματοδοτική στήριξη μέσω της παροχής φορολογικών κινήτρων για ορισμένες συνδυασμένες μεταφορές.

Τους τελευταίους μήνες, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι η αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές επανέρχεται στο προσκήνιο και είναι πιθανό να γίνει το 2018. Η ESPO παλαιότερα είχε επεξεργασθεί κείμενο με τις θέσεις της σε ενδεχόμενη αναθεώρηση της οδηγίας το οποίο όμως δεν δημοσιεύθηκε διότι οι διαδικασίες αναθεώρησης δεν

προχώρησαν. Επειδή το θέμα πλέον επαναφέρεται, ζητήθηκε από τα μέλη της Επιτροπής κατά την συνεδρίαση, να εκφράσουν τυχόν παρατηρήσεις τους ώστε να επανεξετασθεί η τοποθέτηση του ESPO επί του θέματος.

Η συζήτηση επικεντρώθηκε κατά κύριο λόγο στον ορισμό που δίνεται από την οδηγία για τις Συνδυασμένες μεταφορές. Διατυπώθηκαν από τα μέλη της Επιτροπής τρεις διαφορετικές θέσεις:

- Σύμφωνα με ορισμένα μέλη (κυρίως γερμανικούς λιμένες), ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών δεν πρέπει να αλλάξει και αυτό διότι διάφορα κράτη μέλη έχουν ήδη θεσπίσει νομοθεσία που βασίζεται στην απόσταση των 150 χιλιομέτρων από τον λιμένα για το σκέλος της οδικής μεταφοράς. Ενδεχόμενη λοιπόν αλλαγή του ορισμού θα είχε σοβαρές επιπτώσεις στις συνδυασμένες μεταφορές στις χώρες τους.

- Σύμφωνα με άλλα μέλη, ο ορισμός των συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να αλλάξει και να υιοθετηθεί ο ορισμός της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη των Ηνωμένων Εθνών (UNECE) σύμφωνα με τον οποίο: "Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι μεταφορές όπου το κύριο μέρος της διαδρομής διεξάγεται με σιδηρόδρομο ,η με εσωτερικές πλωτές διαδρομές η με θαλάσσιες διαδρομές και όλα τα αρχικά και / ή τελικά σκέλη που εκτελούνται οδικώς είναι όσο το δυνατόν συντομότερα". Η άποψη αυτή υποστηρίχθηκε και από πλευράς μου λαμβάνοντας υπόψη τους λιμένες και το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα.

- Τέλος, ορισμένα μέλη εξέφρασαν την άποψη ότι θα πρέπει να αλλάξει ο ορισμός, με την εξάλειψη της αναφοράς στην ελάχιστη απόσταση των 100 χιλιομέτρων για το σκέλος της κύριας διαδρομής (σιδηροδρομική/εσωτερική πλωτή , θαλάσσια) . Αυτό όπως υποστήριξαν θα συνέβαλε στη μείωση της συμφόρησης εντός των λιμένων τους.

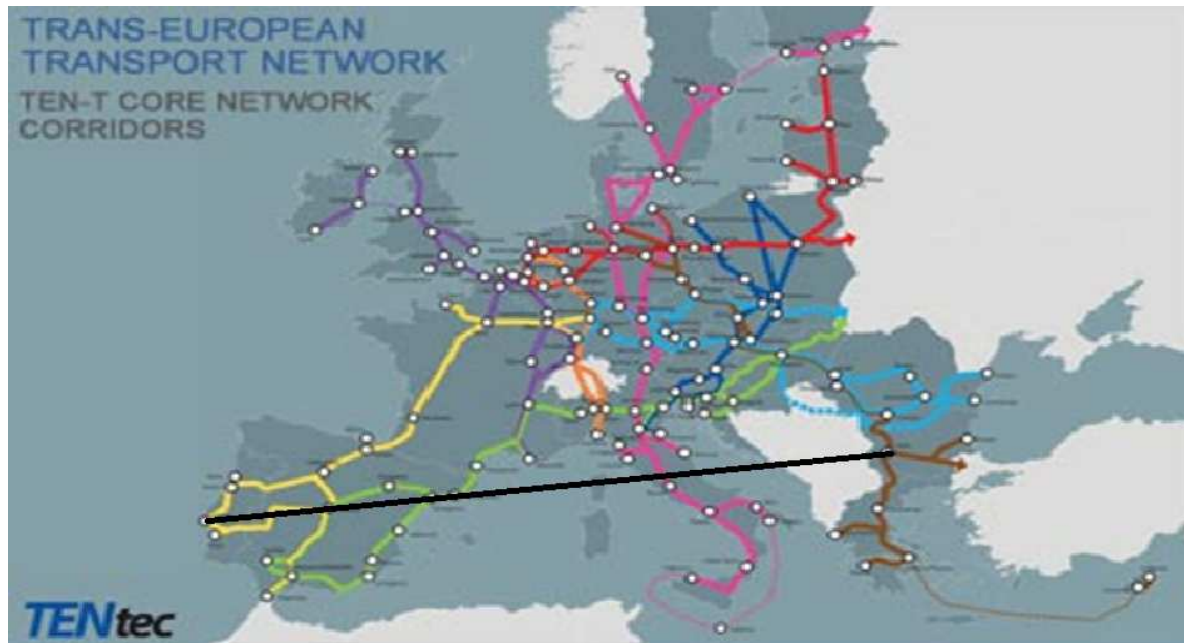
Δεδομένων των διαφορετικών ασυμβίβαστων θέσεων στην Επιτροπή, η ESPO δεν θα συμβάλει στη διαβούλευση για την αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Θεσσαλονίκη 12 Μαΐου 2017

Παναγιώτης Θεοδοσίου
Δ/ντης Ανάπτυξης ΟΛΘ Α.Ε
Τηλ 2310593326
Email ptheodosiou@thpa.gr

Συνημμένα: 1. Διατροπικός διάδρομος(Σχέδιο Civitavecchia)
2. Σκαρίφημα για τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών

1. Διατροπικός διάδρομος (Σχέδιο Civitavecchia)



2. Σκαρίφημα για τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών

RAIL

100km or more as the "crow flies"



NEAREST SUITABLE
RAIL LOADING STATION



SEA/IWW

100km or more as the "crow flies"



PORT

150km or less as the "crow flies"

