

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ INTERMODAL AND LOGISTICS COMMITTEE
ΑΜΒΟΥΡΓΟ 9-10 Απριλίου 2015

1. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ

Ο κος Daniel Bischof στέλεχος του λιμένος του Αμβούργου κατά την παρουσίασή του επικεντρώθηκε ιδιαίτερα στις σιδηροδρομικές μεταφορές μέσω του λιμένος του Αμβούργου.

Το λιμάνι του Αμβούργου διαθέτει εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους περίπου 300 km. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 43% της συνολικής θαλάσσιας διακίνησης του λιμένος και το 12% της συνολικής εμπορευματικής σιδηροδρομικής διακίνησης στην Γερμανία.

Ο Οργανισμός λιμένος του Αμβούργου είναι υπεύθυνος για την κατασκευή συντήρηση και λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής εντός του λιμένος (Rail infrastructure Manager). Στο λιμάνι δραστηριοποιούνται 118 ιδιωτικές εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Σε ημερήσια βάση περισσότεροι από 200 συρμοί αναχωρούν η καταλήγουν στο λιμένα εκ των οποίων 135 μεταφέρουν containers.

Η θαλάσσια διακίνηση κατά το προηγούμενο έτος, συμπεριλαμβανομένων των containers, ανήλθε σε ~145 εκατ. τόνους. Το 43% του συνολικού όγκου φορτίων προς / από την ενδοχώρα διακινήθηκε σιδηροδρομικώς.

Η ενδοχώρα του λιμένος φαίνεται στο συνημμένο διάγραμμα. **Η ενδοχώρα προς Νότο πλησιάζει μέχρι το Βελιγράδι.**

Αξίζει να σημειωθεί εδώ, πράγμα το οποίο τονίσθηκε ιδιαίτερα κατά την παρουσίαση, ότι η μεγάλη έκταση της ενδοχώρας προς Νότο οφείλεται κατά κύριο λόγο στο άρτιο σιδηροδρομικό δίκτυο. Σχεδόν το σύνολο της διακίνησης προς Νότο σε αποστάσεις από τον λιμένα μεγαλύτερες των 180-250 χιλιομέτρων -όπου πλέον η οδική μεταφορά δεν είναι ανταγωνιστική- γίνεται σιδηροδρομικώς.

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 1305/2014 ΤΗΣ Ε.Ε – ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ο κανονισμός αυτός καταργεί τον κανονισμό 62/2006. Αντικείμενο του νέου κανονισμού είναι η τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (Technical Specifications for Interoperability TAF-TSI) για το υποσύστημα «Τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές» του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Στόχος του νέου κανονισμού, είναι να προσδιορίσει και να τυποποιήσει την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών [Rail Infrastructure Managers (IMs)] και επιχειρήσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών [Railway Undertakings (RUs)].

Όπως μας ενημέρωσε η Γραμματεία ο νέος κανονισμός εγκρίθηκε τη 11 /12/2014 η δε εφαρμογή του προβλέπεται κάτ. αρχήν μεταξύ 2016 και 2017.

Η εκπόνηση του κανονισμού έγινε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων (ERA).

Η Γραμματεία είχε συνάντηση με τον ERA για συζήτηση επί του κανονισμού στα θέματα που ενδιαφέρουν τους λιμένες υπό την ιδιότητα τους ως διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής. Ο ERA όπως μας ενημέρωσε η Γραμματεία δεν είχε εξαρχής συνειδητοποιήσει ότι ο κανονισμός επηρεάζει και τα λιμάνια που διαχειρίζονται σιδηροδρομικές υποδομές. Έτσι λοιπόν ο ERA θεωρεί ότι θα μπορούσε να συζητήσει με την Επιτροπή (Commission) παράταση στην εφαρμογή του κανονισμού δεδομένου ότι τα λιμάνια δεν είχαν εξαρχής ενταχθεί στην διαδικασία. Πέραν αυτού υπάρχει και το θέμα της διαχείρισης της κυκλοφορίας το οποίο επίσης συνεπάγεται υποχρεώσεις για τα λιμάνια διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών.

Σύμφωνα με τον ERA, όπως επισημάνθηκε κατά την συζήτηση, η μη συμμόρφωση με τον κανονισμό θα μπορούσε να οδηγήσει και σε εξαίρεση από χρηματοδότηση από τα Διευρωπαϊκά δίκτυα Μεταφορών (TEN-T).

3. «ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΜΙΛΙ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» - ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (Last mile Rail Infrastructure)

Η σιδηροδρομική υποδομή «τελευταίου μιλίου», που αποτελεί σημείο εισόδου στον κύριο σιδηροδρομικό διάδρομο, είναι ένα καθοριστικής σημασίας στοιχείο του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η απουσία ή ανεπάρκεια των υποδομών αυτών είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε πολλές περιπτώσεις τους φορτωτές στην μη επιλογή του σιδηροδρομικού δικτύου για τις μεταφορές τους. Η χρηματοδότηση λοιπόν αυτών των υποδομών είναι ένα σημαντικό θέμα. Υπό τον όρο «υποδομή τελευταίου μιλίου» νοείται σιδηροδρομική υποδομή στις βιομηχανίες και στις αποθήκες για διατροφική μεταφορά, εξοπλισμός σήμανσης, υποδομή για εκτέλεση ελιγμών, σχετικές ασφαλτοστρώσεις, πύλες, εξοπλισμός για παροχή ηλεκτρικής ισχύος, εξοπλισμός φόρτωσης βαγονιών κ.α.

Η Επιτροπή (Commission) έχοντας αναγνωρίσει τη σημασία αυτών των υποδομών ανέθεσε μελέτη στην Pricewaterhouse προκειμένου να διερευνηθούν τα προγράμματα υποστήριξης για τις υποδομές αυτές. Τέτοια προγράμματα όπως ενημερωθήκαμε υπάρχουν, σε περιορισμένη όμως έκταση, σε Εθνικό επίπεδο μεταξύ των διαφόρων κρατών. Κάποια χρηματοδότηση μπορεί να γίνει και από το CEF ή το Ταμείο Συνοχής που δεν θεωρούνται όμως για την περίπτωση κατάλληλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Κατά την συζήτηση επισημάνθηκε ότι θα πρέπει να δοθεί σαφής ορισμός του όρου «τελευταίο μίλι» ενώ αναφέρθηκαν και περιπτώσεις υποδομών «τελευταίου μιλίου». Θεωρώ πάντως ότι θα πρέπει να γίνει και σχετική ενημέρωση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την μελέτη αυτή ώστε να υπάρξουν οι απαιτούμενες παρεμβάσεις κατά την σύνταξη των κανόνων για την χρηματοδότηση των υποδομών αυτών.

Η εξέλιξη της μελέτης θα παρακολουθείται περαιτέρω από την Γραμματεία.

4. ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει πρόσφατα ξεκινήσει την ενδιάμεση αναθεώρηση της Ναυτιλιακής Στρατηγικής Μεταφορών 2009-2018 και έχει αναθέσει δύο μελέτες για τον σκοπό αυτό.

Μία από τις μελέτες, έχει ως αντικείμενο την αξιολόγηση των πρόσφατων τάσεων στον τομέα της Ναυτιλίας στην ΕΕ και την παροχή υποστήριξης στην Επιτροπή για την ανάπτυξη πολιτικής που στοχεύει στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων {(Short Sea Shipping (SSS))}.

Τα τελευταία χρόνια, σύμφωνα με τα στοιχεία της EUROSTAT, υπάρχει αύξηση του μεριδίου των θαλασσιών μεταφορών σε βάρος κατά κύριο λόγο των οδικών μεταφορών. Για την περαιτέρω πάντως ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Θαλασσιών Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς σύμφωνα με τον ESPO απαιτούνται παρεμβάσεις ως ακολούθως:

-- Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Πολλοί μεγάλοι λιμένες διαθέτουν υποδομές ειδικά για SSS

Απαιτούνται πάντως πρόσθετες επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό για SSS ώστε να μειωθεί ο χρόνος παραμονής των φορτίων στους λιμένες.

-- Συνδέσεις με την ενδοχώρα

Οι υποδομές σύνδεσης των λιμένων με τα δίκτυα της ενδοχώρας (οδικές, σιδηροδρομικές, ποτάμιες) είναι βασικής σημασίας για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών.

Διάφορα έργα σχετικά με τις οδικές / σιδηροδρομικές/ ποτάμιες συνδέσεις στους λιμένες ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη και περαιτέρω έργα θα ξεκινήσουν στο πλαίσιο του αναθεωρημένου προγράμματος των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T).

Ιδιαίτερη βαρύτητα πάντως πρέπει να δοθεί στις συνδέσεις των εμπορευματικών κέντρων που εξυπηρετούν τους λιμένες συμπεριλαμβανομένων και θεμάτων διαλειτουργικότητας. Προς τούτο πρέπει να διασφαλιστεί η συνεχής τεχνική και οικονομική υποστήριξη προς τους εμπλεκόμενους.

-- Ψηφιοποίηση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Οι λιμένες συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη συστημάτων που συνδέονται με την εφοδιαστική αλυσίδα και με την κυκλοφορία των φορτηγών. Για παράδειγμα σε πολλούς λιμένες παρέχονται rreparking περιοχές για τα φορτηγά όπου παρακολουθείται η πληρότητα και ανάλογα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο οδικό δίκτυο και τις δυνατότητες χειρισμού φορτίων δίνονται ηλεκτρονικά πληροφορίες στους οδηγούς (σε κινητές συσκευές) για τους χρόνους που απαιτούνται για την πρόσβαση στο terminal και την εξυπηρέτησή τους.

Τέτοια συστήματα εκτιμάται ότι πρέπει περαιτέρω να αναπτυχθούν και να επεκταθούν.

-- Εσωτερική αγορά στις θαλάσσιες μεταφορές

Παρά την σημαντική πρόοδο που έχει γίνει από πλευράς λιμένων στα συστήματα ηλεκτρονικής τεκμηρίωσης (e-documentation) σε συνεργασία με τους άλλους φορείς της λιμενικής Κοινότητας, τα συστήματα που αφορούν τις τελωνειακές διατυπώσεις είναι ανεπαρκή και καλύπτουν μικρό μόνο μέρος των θαλασσίων μεταφορών.

Πέραν αυτού σε κάθε χώρα, ανεξαρτήτως, έχουν αναπτυχθεί διαφορετικά πρότυπα που οδηγούν σε πολλαπλασιασμό των διατυπώσεων, εντύπων και βέβαια του Διοικητικού φόρτου.

Αυτό λοιπόν αποτελεί ένα σημαντικό ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις θαλάσσιες μεταφορές σε σχέση με τα άλλα συστήματα μεταφορών.

Για την ολοκλήρωση λοιπόν της εσωτερικής αγοράς στις θαλάσσιες μεταφορές απαιτούνται σημαντικές παρεμβάσεις στον τομέα αυτό.

5. ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ (European Fund For Strategic Investment)

Ο ESPO, έχοντας τη βασική θέση ότι τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T) αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής για τις υποδομές μεταφορών στην Ευρώπη, είναι αντίθετος στην μεταφορά κονδυλίου ύψους 2,7 δις € από τον CEF στον νέο χρηματοδοτικό μηχανισμό « Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων». Σημειώτεον ότι μέσω του Ταμείου αυτού μπορούν να χρηματοδοτηθούν και άλλοι τομείς πλην των μεταφορών εάν παρουσιάζουν πιο ώριμα προγράμματα με σαφείς πηγές εσόδων.

Τόσο ο ESPO όσο και άλλοι Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί Μεταφορών θεωρούν ότι πρέπει να ακυρωθεί η μεταφορά αυτή κονδυλίων από τον CEF στο EFSI και ο προϋπολογισμός του CEF να παραμείνει ως έχει εάν δεν αυξηθεί περαιτέρω.

6. ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΗΣ ΒΙΒΛΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΟΥ 2011

Το 2011 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη Λευκή Βίβλο: «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» στο πλαίσιο της στρατηγικής για την ανάπτυξη το 2020 της Ένωσης. Η Επιτροπή (Commission) έχει ήδη αρχίσει την προετοιμασία της ενδιάμεσης επανεξέτασης της Λευκής Βίβλου.

Ο ESPO επεξεργάστηκε ένα κείμενο με τις θέσεις του το οποίο συζητήθηκε κατά την διάρκεια της συνεδρίασης. Ζητήθηκε να ενσωματωθεί στο κείμενο η παρατήρηση ότι η πολιτική για το περιβάλλον δεν πρέπει να δημιουργεί ανισορροπίες στον ανταγωνισμό.

Η τελική έγκριση των θέσεων του ESPO θα γίνει από την Εκτελεστική Επιτροπή του ESPO στην επόμενη συνεδρίασή της.

7. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Για την αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές (92/106) δεν υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Επαναλήφθηκε πάντως από τα μέλη της Επιτροπής ότι θα πρέπει να δοθεί σαφής ορισμός όσον αφορά στον όρο «κατάλληλος σιδηροδρομικός σταθμός» (suitable Rail loading Station) που εμπεριέχεται στον ορισμό του όρου «συνδυασμένη μεταφορά»

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΘ Α.Ε