ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
(INTERMODALITY AND LOGISTICS)

Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών



Για τη συνάντηση της ομάδας εργασίας συνδυασμένων μεταφορών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων

Αύγουστος 2007

Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΣ
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Πειραιάς, 31 Ιουλίου 2007
ΕΕΣΥΜ/ΟΕ/ΣΜΕΕ/01/07

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΤΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΟΕΣΜΕΕ)

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (INTERMODALITY AND LOGISTICS)

Κλειδί για τη βιώσιμη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών

Η σύνταξη της παρούσα έκθεσης είναι προσφορά του προέδρου του Ε.Ε.ΣΥ.Μ κ. Μιχάλη Αδαμαντιάδη, με σκοπό την υποστήριξη των προσπαθειών του Ε.Ε.ΣΥ.Μ και των παραγωγικών τάξεων της χώρας για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των ελληνικών μεταφορών.

Αύγουστος 2007

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 1

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (LOGISTICS) ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΟΡΟΛΟΓΙΕΣ.....1

2.1 Ορισμός Συνδυασμένων Μεταφορών 1

2.1.1 Συνδυασμένες Μεταφορές (Combined transport) …….....1

2.1.2 Διατροπική Μεταφορά (Intermodality) …….....2

2.2 Ορισμοί σχετικοί με την εφοδιαστική εμπορευμάτων (Freight transport logistics).....3

2.3 Αλλες σχετικές ορολογίες 4

2.4 Συμπεράσματα για τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων 6

3. **ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ** 7

3.1 Προσανατολισμοί της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.....7

3.2. Τα μεγάλα θέματα των ευρωπαϊκών μεταφορών.....9

3.2.1 Συνεχής αύξηση των μεταφορών.....9

3.2.2 *Συμφόρηση ορισμένων μεταφορικών δικτύωνως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς*.....11

3.2.3 *Ευθύνη για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη*.....13

3.2.4 *Προβλήματα που συνδέονται με παράγοντες εκτός των μεταφορών*.....15

3.3 Επιμέρους δράσεις που προβλέπει η λευκή βίβλος.....15

3.3.1 Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων.....16

3.3.2 Βελτίωση ποιότητας οδικών μεταφορών.....16

3.3.3 Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών.....17

3.3.4 Επίτευξη διατροπικότητας (συνδυασμένες μεταφορές).....18

3.3.5 Υλοποίηση του διευρωπαικού δικτύου.....18

3.3.6 Αποτελεσματική τιμολόγηση μεταφορών.....20

3.3.7 Δικαιώματα και υποχρεώσεις χρηστών.....21

3.4 Συμπεράσματα για τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών 22

4. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ 24

4.1 **Θεσμικό πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών**.....25

4.1.1 Ευρωπαϊκή Συμφωνία γιά τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC).....25

4.1.2 *Θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης* 26

4.2 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανα΄πτυξη των συνδυασμένων μεταφορών 28

4.2.1 *Ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the Sea)* 28

4.2.2 *Γενικά περί Κοινοτικών και άλλων ενισχύσεων για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφροών*....29

4.2.3 *Το πρόγραμμα PACT και MARCO POLO* 30

4.3 Ευρωπαϊκές εμπειρίες ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών 31

4.4 Εφοδιαστική εμπορευμάτων 36

4.4.1 Ευρωπαϊκές και διευνείς εξελίξεις 36

4.4.2 Πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 38

4.5 Συμπεράσματα για τις συνδυασμένες μεταφορές και την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη 40

5. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ 41

5.1 **Γενική παρουσίαση** 41

5.2 **Η ελληνική νομοθεσία εθνικών και διεθνών μεταφορών δημόσιας χρήσης** 43

5.3 **Νόμος 3333/2005 για την ανα΄πτυξη των εμπορευματικών κέντρων στη χώρα μας**....44

5.4 **Η προσπάθεια της αυστριακής εταιρείας OKOMBI για τη σύνδεση Βιέννης – Θεσσαλονίκης στα πλαίσια του προγράμματος PACT** 44

5.5 **Η περίπτωση της αυστριακής εταιρείας GARTNER**.... 48

5.6 **Ελληνικές υποδομές συνδυασμένων μεταφορών** 48

5.6.1 ΘΡΙΑΣΙΟ ΑΕ 48

5.6.2 *Εμπορευματικός σταθμός συνδυασμένων μεταφροών Προμαχώνα Σερρών*....50

5.7 Οι προσπάθειες του Ε.Ε.ΣΥ.Μ και των ελλημοκών επιμελητηρίων.... 52

5.7.1 *Ελληνικό δίκτυο εμπορευματικών κέντρων συνδυασμένων μεταφορών*....52

5.7.2 *Μελέτες εμπορευματικών κέντρων και σταθμών συνδυασμένων μεταφορών*....53

5.7.3 Μελέτη ανάπτυξης ενός δικτύου εμπορικών λιμένων στα νησιά του Αιγαίου 54

5.7.4 *Προσπάθειες ανάπτυξης των ελληνικών συνδυασμένων μεταφορών*....55

5.8 Συμπεράσματα για τις συνδυασμένες μεταφορές κια εφοδιαστική εμπορευμάτων – ελληνική πραγματικότητα 59

6. Η ΩΡΑ ΓΙΑ ΔΡΑΣΗ 60

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ ιδρύθηκε από τα ελληνικά επιμελητήρια το 1995, ως ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός. Πενήντα δύο (52) εμπορικά, βιομηχανικά, βιοτεχνικά και επαγγελματικά επιμελητήρια από όλα την Ελλάδα, μαζί με ενώσεις οδικών μεταφορέων, διαμεταφορέων, ναυτιλιακών πρακτόρων και πρωτοπόρες μεταφορικές εταιρείες είναι σήμερα μέλη του. Μεταξύ των βασικών στόχων του είναι η προσφορά βοήθειας στις συνολικές εθνικές προσπάθειες για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών.

Ο ΕΕΣΥΜ μελέτησε θέματα υποδομών μεταφορών και λιμένων και έκανε παρεμβάσεις και προτάσεις για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των μεταφορικών συστημάτων της χώρας που ελήφθησαν υπόψη στον σχεδιασμό πολιτικής μεταφορών σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Διοργάνωσε σειρά εκδηλώσεων που κάλυψαν ένα ευρύ φάσμα των μεταφορών, διεύρυναν το πεδίο γνώσης των παραγωγικών τάξεων, διευκόλυναν στην επίλυση προβλημάτων και προέβαλλαν τον επιμελητηριακό θεσμό στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Ο ΕΕΣΥΜ υπήρξε ο εμπνευστής και κύριος υποστηριχτής της ανάπτυξης ενός δικτύου εμπορευματικών κέντρων στη χώρα μας και σειράς άλλων σχετικών πρωτοβουλιών, που βοηθούν τον εκσυγχρονισμό και βελτίωση των ελληνικών μεταφορών και την ανάπτυξη της περιφέρειας και νήσων.

Η συμβολή στην προώθηση συνδυασμένων μεταφορών ήταν και παραμένει μεταξύ των βασικών προτεραιοτήτων του ΕΕΣΥΜ.

Το νέο ΔΣ του ΕΕΣΥΜ που προέκυψε από τις αρχαιρεσίες του Νοεμβρίου 2006, αφού έλαβε υπόψη τις νέες προκλήσεις των μεταφορές και τις δυνατότητες του ΕΕΣΥΜ, επεξεργάστηκε ένα πρόγραμμα δράσης (2007–2010) στο οποίο περιλαμβάνονται οι εξής στόχοι:

(α) Ενδυνάμωση του ΕΕΣΥΜ με συμμετοχή των μελών και μόνιμη συνεργασία με αρχές και εμπλεκόμενους φορείς και επιχειρήσεις σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, *(β)επεξεργασία θεμάτων στο πλαίσιο ομάδων εργασίας* οδικών, νησιωτικών - παράκτιων μεταφορών - λιμένων, συνδυασμένων μεταφορών - εφοδιαστικής εμπορευμάτων, σιδηροδρομικών μεταφορών - οδικής ασφάλειας, *(γ) προώθηση-υλοποίηση πρωτοβουλιών προηγουμένων περιόδων,* αξιοποίηση μελετών και επιτυχών δράσεων, και *(δ) εκπόνηση μελετών για συγκεκριμένα προβλήματα και προκλήσεις* για την τεκμηρίωση θέσεων και προτάσεων. Ένα μέρος των δράσεων αυτών έχει ήδη δρομολογηθεί και άλλες ακολουθούν.

Σε αυτό το πλαίσιο ο ΕΕΣΥΜ προχωρεί στη συγκρότηση της πρώτης ομάδας εργασίας για τις συνδυασμένες μεταφορές και εφοδιαστικής εμπορευμάτων (ΟΕΣΜΕ) που φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα μόνιμο δίαυλο επικοινωνίας, συνεργασίας, προβληματισμού και δράσης των εμπλεκομένων.

Στις εργασίες της ομάδας αναμένεται να συνεισφέρουν εκπρόσωποι των μελών του ΕΕΣΥΜ, των συναρμόδιων αρχών, εμπλεκόμενων ενώσεων και φορέων καθώς και ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις. Η πρώτη συνάντηση της ομάδας πογραμματίζεται τον Σεπτέμβριο 2007.

Το παρόν έγγραφο επιχειρεί μία πρώτη παρουσίαση των παραμέτρων που συνθέτουν το πολύπλοκο αλλά ιδιαίτερα σημαντικό θέμα των συνδυασμένων μεταφορών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων, ελπίζοντας οτι θα βοηθήσει τα μέλη της ομάδας στις εργασίες τους.

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΟΡΟΛΟΓΙΕΣ

2.1 Ορισμοί συνδυασμένων μεταφορών

2.1.1 Συνδυασμένες μεταφορές (Combined transport)

Με βάση την ελληνική νομολογία[1] ***συνδυασμένη μεταφορά είναι η μεταφορά προσώπων η πραγμάτων που γίνεται με μια σύμβαση αλλά με περισσότερα από ένα είδος μεταφορικά μέσα σε οποιονδήποτε μεταξύ τους συνδυασμό.***

Η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC), την οποία κύρωσε η Ελλάδα με τον νόμο 2285/1.2.95, ορίζει την συνδυασμένη μεταφορά (combined transport) *ως την μεταφορά αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα με τη χρησιμοποίηση περισσότερων από ένα μέσων μεταφοράς*[2]**.** Η Συμφωνία επίσης ορίζει την έννοια του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, της μεταφορικής μονάδας καθώς και των σχετικών εγκαταστάσεων, με τα οποία θα ασχοληθούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

Σύμφωνα με την Οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών[3], την οποία ενσωμάτωσε στην ελληνική νομοθεσία το ΠΔ 431/95, γιά τους σκοπούς της Οδηγίας, *συνδυασμένη μεταφορά αγαθών μεταξύ των Κρατών-Μελών νοείται η εμπορευματική μεταφορά κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με η χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και για ενδιάμεσο τμήμα της διδρομής χρησιμοποιούν το σιδηροδρομικό δίκτυο ή ποτάμιες πλωτές οδούς ή διαδρομή διά θαλάσσης.*



Η ίδια Οδηγία ορίζει τι είναι αρχική και τελική διαδρομή καθώς και μια σειρά προϋποθέσεις που αφορούν τις χιλιομετρικές αποστάσεις, το πλαίσιο εφαρμογής, θέματα με τα επίσης θα ασχοληθούμε σε επόμενο κεφάλαιο.

2.1.2 Διατροπική μεταφορά (Intermodality)

Το 1993, η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ) όρισε *ως διατροπικη μεταφορά (intermodality) τη μεταφορά αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα ή όχημα, που χρησιμοποιεί διαδοχικά διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων.*

[1] Α. Κιάντου-Παμπούκη: Στοιχεία του Δικαίου της Χερσαίας Μεταφοράς σελ. 22, Α. Καλαντζή: Το Δίκαιο των Μεταφορών εκδ. 1994 σελ. 22

[2] ECE/TRANS/88/Rev.4 European Agreement on Important International Combined Transport and Related Installations (AGTC) Geneva, 1 February 1991, United Nations 2006, Article 1

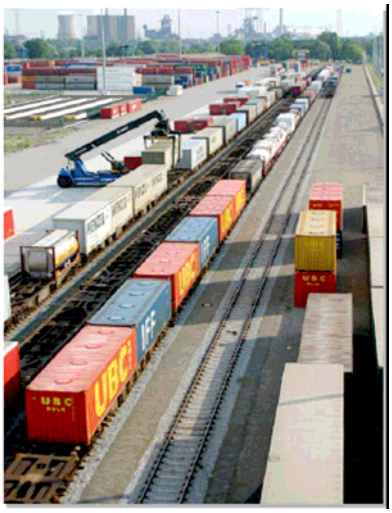
[3] Council Directive 92/106/EEC, on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States, 7 December 1992, Article 1

Η αντίληψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί διατροπικότητας, που ξεπερνά κάθε προηγούμενο ορισμό, είναι ότι *διατροπική μεταφορά* (*intermodal) είναι αυτή όπου τα αγαθά κατά την μετακίνησή τους χρησιμοποιούν κατ' ελάχιστον δύο διαφορετικά μέσα μεταφοράς στην μεταφορική αλυσίδα, από "πόρτα σε πόρτα*[4]. Η άποψη βασίζεται στην αποδοχή οτι η διατροπικότητα αποτελεί χαρακτηριστικό ποιότητος στο επίπεδο της ενσωμάτωσης των διαφορετικών ειδών μεταφορικών μέσων.

Με την πάροδο του χρόνου και η ΟΕΕ-ΟΗΕ έδειξε προτίμηση στον όρο διατροπικότητα ονομάζοντας τη μόνιμη διακρατική ομάδα εργασίας No 24, που χειρίζεται τις συνδυασμένες μεταφορές συμπεριλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων, σε "Working Party on Intermodal Transport and logistics (WP.24)".

Στην κοινή έκδοση από την ΟΕΕ-ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ του εντύπου[5] με τις ορολογίες που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές ορίζεται ως *διατροπική μεταφορά (intermodal transport) τη μετακίνηση αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα ή όχημα, που χρησιμοποιεί διαδοχικά δύο ή περισσότερα διαφορετικά μέσα μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων.*

Στο ίδιο σημείο ορίζεται κατ' επέκταση ότι ο όρος *διατροπικότητα (intermodality) χρησιμοποιείται για να περιγράψει ένα σύστημα μεταφοράς στο οποίο δύο ή περισσότερα είδη μεταφορών χρησιμοποιούνται για την μεταφορά της ίδιας μεταφορικής μονάδας ή φορτηγού διδοχικά, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση, στη μεταφορική αλυσίδα από "πόρτα σε πόρτα"***.**



Επίσης με τον όρο συνδυασμένη μεταφορά (combined transport) ορίζει *την διατροπική μεταφορά κατά την οποία το πλείστο της διαδρομής εκτελείται σιδηροδρομικώς, σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή διά θαλάσσης, και κάθε τυχόν αρχικό ή/και τελικό οδικό τμήμα της είναι όσο το δυνατό βραχύτερο.*

2.2 Ορισμοί σχετικοί με την εφοδιαστική εμπορευμάτων (Freight transport logistics)

Η πρώτη αναφορά του όρου "Logistics" έγινε το 1960 από τον John F. Magee[6], ο οποίος σε σχετικό άρθρο του χρησιμοποίησε τον όρο για να περιγράψει *ένα σύστημα διαχείρισης υλικών και πληροφοριών*. Έκτοτε πολλοί συγγραφείς αναφέρθηκαν στον όρο προκειμένου να περιγράψουν άλλοτε την φυσική διανομή, ή την διαχείριση της επιχείρησης "Business Logistics" ή της έρευνας αγοράς "Marketing Logistics", κ.α. ενώ παράλληλα δόθηκαν διάφοροι ορισμοί.

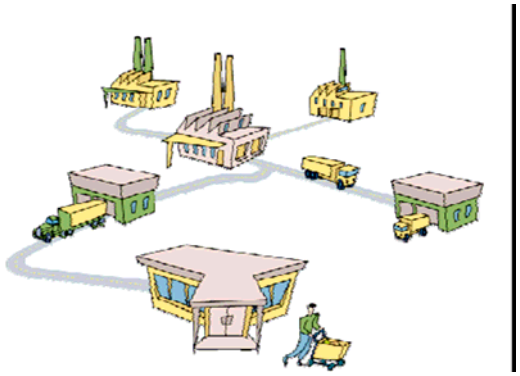
Ως επικρατέστερο ορισμό, πού όμως αφορά το σύνολο της προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής (logistics supply chain) και όχι μόνο την εφοδιαστική εμπορευμάτων, θεωρούμε αυτόν του Αμερικανικού Συμβουλίου Διαχείρισης το οποίο με τον όρο "Logistics" περιγράφει *τη διαδικασία σχεδιασμού, εφαρμογής και ελέγχου της αποτελεσματικότητας, μειωμένου κόστους*

[4] EC Communication on Intermodality and Intermodal Freight Transport in the European Union COM (87) 243 Final
[5] Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE): Terminology on Combined Transport, New York and Geneva, 2001
[6] Άρθρο του John F. Magee "The Logistics of Distribution"

ροής και αποθήκευσης πρώτων υλών, ημικατεργασμένων προϊόντων, τελικών προϊόντων και σχετικών με αυτά πληροφοριών από τον τόπο προέλευσης στον τόπο κατανάλωσης, με σκοπό την ανταπόκριση στις ανάγκες των πελατών[7] .

Η Ελληνική εταιρεία "Logistics" παράρτημα του SOLE "The Society of International Logistics" ορίζει τα "Logistics" *ως την τέχνη και την επιστήμη της διοίκησης, της τεχνικής μεθοδολογίας και των τεχνικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το σχεδιασμό, τον προσδιορισμό των απαιτήσεων, την απόκτηση, τη διατήρηση και τη διάθεση των παραγωγικών πόρων και μέσων που υποστηρίζουν τους στόχους, τη στρατηγική, τη τακτική και τον έλεγχο μίας επιχείρησης*. Προφανώς και αυτός ο όρος δεν περιορίζεται μόνο στο χώρο των "Logistics" μεταφορών.

Στην έκδοση ΟΕΕ-ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ ορίζεται ως "Logistics" *η διαδικασία σχεδιασμού και διαχείρησης της εφοδιαστικής αλυσίδας υπό ευρεία έννοια και κατόπιν διευκρινίζεται η αλυσίδα μπορεί να εκτείνεται από την παράδοση υλικών για βιομηχανοποίηση, έως την διαχείριση υλικών εντός του εργοστάσιο, παράδοσης στις αποθήκες και κέντρα διανομής, ταξινόμησης, φορτωεκφόρτωσης, πακεταρίσματος, και τελικής διανομής στα σημεία κατανάλωσης.*



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το Ιούνιο 2006 αφιερώνει στην εφοδιαστική εμπορευμάτων (freight transport logistics) την ανακοίνωσή[8] της στην οποία παρουσιάζει τον εξης ορισμό: *ή εφοδιαστική εμπορευμάτων καλύπτει τον σχεδιασμό, οργάνωση, διαχείριση, έλεγχο και εκτέλεση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο πλαίσιον της αλυσίδας εφοδιασμού.* Στην ίδια ανακοίνωση, επισημένεται οτι οι μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της προμηθευτικής αλυσίδας της εφοδιαστικής (logistics supply chain), επεξηγούνται οι λόγοι που εστιάζει την προσοχή της στην εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και δίδει έμφαση στην ανάγκη βέλτιστης συμπληρωματικότητας των τρόπων μεταφοράς.

2.3 Αλλες σχετικές ορολογίες

Η ΕΕ στην προσπάθειά της να ενθαρύνει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και να ασχοληθεί με τα μεμονομένα προβλήματα που τις συνθέτουν, έχει κατά καιρούς ενσωματώσει στο μεταφορικό της λεξιλόγιο, και κατ΄ επέκταση σ΄ αυτό των Κρατών-Μελών, μία σειρά από νέους ορισμούς, μερικοί εκ των οποίων έχουν γενικότερη εφαρμογή και σίγουρα θα απασχολήσουν την ομάδα εργασίας. Μερικοί απο αυτούς είναι :

<u>Πολυτροπικότητα (Multimodality)</u> νοείται η μεταφορρά εμπορευμάτων απο δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς, ανεξαρτήτως του είδους των εμπορευμάτων, εντός μιάς και της αυτής αλυσίδαςμεταφορών.

[7] Logistics is the process of planning, implementation and controlling the efficient cost effective and storage of row materials, in process inventory, finished goods, and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to customer requirement

[8] Ανακοίνωση της ΕΕ για την εφοδιαστική εμπορευμάατων στην Ευρώπη, Βρυξέλλες, 28.6.2006, COM (2006) 336 τελικό.

Η κοινή έκδοση του ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ με τις ορολογίες παρουσιάζει μία άλλη εκδοχή περί πολυτροπικότητας χαρακηρίζοντας *πολυτροπική μεταφορά (multimodality) την μεταφορά αγαθών από δύο ή περισσότερα μέσα μεταφοράς*

Συν-τροπικότητα (Co-modality)[9] *νοείται η αποδοτική χρήση των τρόπων μεταφοράς που λειτουργούν μεμονομένα ή σε πολυτροπική ενσωμάτωση στο Ευρωπαϊκόσύστημα μεταφορών, κατά τρόπο ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη και αειφόρος χρήση πόρων.)*

Εφοδιαστική εξωτερικής σύνθεσης (Third-party logistics-3PL) σημαίνει ότι ένας οργανισμός χρησιμοποιεί εξωτερικούς παρόχους εφοδιαστικής που εξασφαλίζουν όλες ή σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων του στον τομέα της εφοδιαστικής

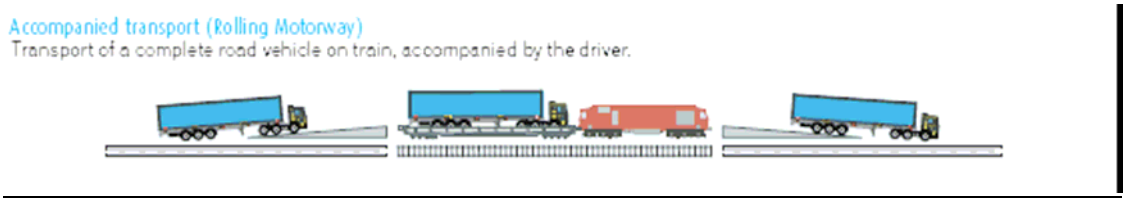
Άλλοι μεταφορικοί ορισμοί που περιγράφονται στην έκδοση του ΟΗΕ, ΕΔΥΜ, ΕΕ είναι:

Οδική–σιδηρόδρομική (Road-Rail) συνδυασμένη οδική-σιδηροδρομική μεταφορά

Κυλιόμενη οδός (Rolling Road ή/και Rollende landstrasse RO-LA) μεταφορά ολοκλήρων φορτηγών οχημάτων με την χρησιμοποίηση κυλιόμενων τεχνικών, σε τρένα που διαθέτουν χαμηλοδάπεδα βαγόνια.



Συνοδευόμενη (Accompanied) μεταφορά ολόκληρων φορτηγών οχημάτων, συνοδευόμενων από οδηγό, με χρησιμοποίηση άλλου είδους μεταφοράς, για παράδειγμα πλοίο ή τρένο



Ασυνόδευτη (Unaccompanied) μεταφορά οχήματος ή διατροπικής μεταφορικής μονάδας, χωρίς να συνοδεύεται από οδηγό, με χρησιμοποίηση άλλου είδους μεταφοράς, για παράδειγμα πλοίο ή τρένο.



[9] Ο όρος συν-τροπικότητα κάνει για πρώτη φορά την εμφάνισή του στην ευρωπαϊκή μεταφορική ορολογία με την Ανακοίνωση της ΕΕ της 22.6.2006, COM (2006) 314 τελικό, σελίς 3

Τέλος με τους όρους *RO-RO* και *LO-LO,* οι οποίοι είναι συντομογραφία της Αγγλικής ορολογίας Roll-On-Roll-Off και Lift-On-Lift-Off αντίστοιχα, εννοούμε:

RO-RO φόρτωση και εκφόρτωση ενός οχήματος, βαγονιού ή διατροπικής μονάδας μεταφοράς εντός ή εκτός ενός πλοίου με τη χρήση των δικών του τροχών ή τροχών που προσαρμόζονται σ΄ αυτό για τον συγκεκριμένο λόγο, και

LO-LO φόρτωση και εκφόρτωση διατροπικής μονάδας μεταφοράς με τη χρήση ανυψωτικού μηχανήματος

Παρόλο που η ενδομεταφορά είναι γνωστός όρος και δεν αφορά μόνο τις συνδυασμένες μεταφορές κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί. *Ενδομεταφορά (Cabotage) είναι η μεταφορά εμπορευμάτων μέσα σε μία χώρα από μεταφορέα άλλης χώρας.*

2.4 Συμπεράσματα για τον ορισμό των συνδυασμένων μεταφορών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων

Επειδή η έννοια του όρου *διατροπικότητα* δεν είναι εύκολα αντιληπτή, παρόλο που ανταποκρίνεται ακριβέστερα με βάση τα διεθνή δεδομένα, επιλέγεται ο πλέον αντιληπτός όρος *συνδυασμένη μεταφορά* που μαζί με τον όρο *εφοδιαστική εμπορευμάτων* θα συνοδεύσει τις μελλοντικές προσπάθειες της σχετικής ομάδας εργασίας του ΕΕΣΥΜ.

Άρα για τον ΕΕΣΥΜ και την ΟΣΜΕΕ:

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

ΟΡΙΣΜΟΙ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ

Συνδυασμένη μεταφορά *(Intermodal transport) είναι η μεταφορά αγαθών με μία και την αυτή μεταφορική μονάδα (φορτηγό, ημι-ρυμουλκούμενο, κινητό αμάξωμα, εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών ή πλέον) με τη χρησιμοποίηση περισοτέρων από ένα μέσων μεταφοράς, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση των αγαθών στο σημείο αλλαγής των μέσων, στη μεταφορική αλυσίδα από "πόρτα σε πόρτα"*

Εφοδιαστική εμπορευμάτων *(freight transport logistics) καλύπτει τον σχεδιασμό, οργάνωση, διαχείριση, έλεγχο και εκτέλεση των δραστηριοτήτων μεταφοράς εμπορευμάτων στο πλαίσιον της αλυσίδας εφοδιασμού.*

Εφοδιαστική εξωτερικής σύνθεσης *(Third-party logistics-3PL) σημαίνει ότι ένας οργανισμός χρησιμοποιεί εξωτερικούς παρόχους εφοδιαστικής που εξασφαλίζουν όλες ή σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων του στον τομέα της εφοδιαστικής.*

3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

3.1 Προσανατολισμοί της Ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Παράγοντας κεφαλαιώδους σημασίας για τη λειτουργία των σύγχρονων οικονομιών, οι μεταφορές καλούνατι να επιλύσουν τη μόνιμη αντίφαση μεταξύ των όλο και μεγαλύτερων απαιτήσεων για κινητικότητα και της όλο και μικρότερης ανεκτικότητας έναντι των καθυστερήσεων και της μέτριας ποιότητας ορισμένων παρεχομένων υπηρεσιών. Αντιμέτωπη με τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση των υπηρεσιών μεταφορών, η Ευρώπαϊκή Ένωση μπορεί να απαντήσει μόνο με την κατασκευή νέων υποδομών και με το άνοιγμα των αγορών.

Βασικός στόχος της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι τα συστήματα μεταφορών της να εκπληρώνουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας.

Ο κλάδος των μεταφορών αντιπροσωπεύει συνολικά περίπου 1.000 δις. Ευρώ, δηλαδή πάνω από το 10% του ευρωπαικού ΑΕΠ. Απασχολεί περισσότερα από 10 εκατ. άτομα ήτοι το 5% της απασχόλησης στην ΕΕ. Καθορίζει υποδομές και τεχνολογίες των οποίων το κόστος για την κοινωνία είναι τόσο υψηλό ώστε δεν αφήνει κανένα περιθώριο λάθους. Η κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων είναι βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των υπηρεσιών. Πρόκειται για σημαντικό κλάδο, ο οποίος συντελεί σε μεγάλο βαθμό στη λειτουργία της ευρωπαϊκής οικονομίας εν γένει.

Η σημασία των μεταφορών αναγνωρίζεται στην συνθήκη της Ρώμης η οποια μεταξύ άλλων προβλέπει τη θέσπιση κοινής πολιτικής η οποία διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες.

Οι στόχοι της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών περιγράφονται στη λευκή βίβλο που εξέδοσε η ΕΕ το 2001[10] και αφορούν μία δέσμη στρατηγικών κετευθύνσεων με γνώμονα την προσφορά αποδοτικών και αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών, τα οποία:



Προσφέρουν υψηλό επίπεδο κινητικότητος *σε κοινό και επιχειρήσεις σε όλη την ΕΕ, με προσφορά υψηλής ποιότητας και σε προσιτές τιμές ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και υπηρεσιών, τη βελτίωση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής και την εξασφάλιση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας*

Προστατεύουν το περιβάλλον, *εγγυώνται ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, προωθούν ελάχιστα πρότυπα εργασίας στον τομέα και προστατεύουν τον επιβάτη και τον πολίτη*

Καινοτομούν *ως προς την υποστήριξη των δύο πρώτων στόχων για κινητικότητα και προστασία, αυξάνοντας την αποδοτικότητα και τη βιωσιμότητα του τομέα μεταφορών*

Προσφέρουν διεθνή σύνδεση, *προβάλλοντας τις πολιτικές της ΕΕ που αποβλέπουν στην ενίσχυση της βιωσιμότητας, της προστασίας και της καινοτομίας.*

[10] COM (2001) 370, Βρυξέλλες 12.9.2001: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010

Η παρουσίαση των στόχων της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών που περιγράφονται στη λευκής βίβλο του 2001, συνοδεύονταν και με σειρά προτάσεων και μέτρων για την αντιμετώπιση των υφισταμένων προβλημάτων και προκλήσεων με τα οποία θα ασχοληθούμε στη συνέχεια.

Στο πλαίσιο αυτό, και στη βάση της αρχής για απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών που όριζε το 1992 σαν πρωταρχικό στόχο της Κοινότητας η πρώτη λευκή βίβλος για τις μεταφορές της Επιτροπης[11], ο απολογισμός των αποτελεσμάτων της προσπάθειας της πρώτης δεκαετίας 1992-2001 είναι ιδιαίτερα θετικός.

Σήμερα, ένα φορτηγό δεν είναι υποχρεωμένο να επιστρέφει χωρίς φορτίο από μια διεθνή μεταφορά. Μπορεί να φορτώνει και να μεταφέρει εμπορεύματα ακόμη και στο εσωτερικό ενός κράτους άλλου από τη χώρα προέλευσής του (ενδομεταφορά). Η εναέρια κυκλοφορία άνοιξε σε έναν ανταγωνισμό που δεν αμφισβητείται πλέον από κανέναν. Ιστορική είναι επίσης και η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινωβουλίου για πλήρη απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών έως το 2008.

Πρώτη αποφασιστική επίπτωση της κοινής πολιτικής μεταφορών υπήρξε η σημαντική μείωση των τιμών για τους καταναλωτές, που σε συνδυσμό με τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και τον πολλαπλασιασμό των επιλογών, άλλαξε έως και τον τρόπο ζωής και κατανάλωσης των ευρωπαίων πολιτών.



Δεύτερη αποφασιστική επίπτωση της πολιτικής αυτής υπήρξε η ανάπτυξη υπερσύγχρονων τεχνικών. Αποτέλεσμα η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας.

Η επιτυχία όμως της απελευθέρωσης των αγορών στον τομέα των μεταφορών δεν πρέπει να υποβαθμίσει το γεγονός ότι η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς δεν επιδέχεται στρεβλώσεις. Τέτοιες είναι ή έλλειψη φορολογικής και κοινωνικής εναρμόνισης. Η μη ενερμονισμένη ανάπτυξη της πολιτικής μεταφορών εξηγεί γιατί το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών έρχεται αντιμέτωπο με σημαντικές δυσχέριες και προκλήσεις, που είναι οι εξης:

- ✓ ***Η άνιση ανάπτυξη των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς,*** *που αν και σε ένα βαθμό απεικονίζει την καλύτερη προσαρμογή ορισμένων τρόπων μεταφοράς στις σύγχρονης ανάγκες της οικονομίας, δεν παύει να συνδέεται με το γεγονός ότι στην διαμόρφωση της τελικής τιμής των μεταφορών δεν λαμβάνεται υπόψη το σύνολο των εξωτερικών δαπανών καθώς και ότι δεν τηρούνατι ορισμένες κοινωνικές ρυθμίσεις και κανονισμοί ασφάλειας- κυρίως όσον αφορά τις οδικές μεταφορές.*
- ✓ ***Η σύμφόρηση σε ορισμένους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες,*** *στο εσωτερικό των πόλεων και στους αερολιμένες*
- ✓ ***Οι αρνυτικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των πολιτών,*** *χωρίς να παραβλέπει κανείς το βαρύ τίμημα της έλλειψης ασφάλειας στους δρόμους*

[11] Ευρωπαϊκή Επιτροπή Λευκή Βίβλος " Μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών" Δεκέμβριος 1992

Στην ενδιάμεση έκθεση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής των πολιτικών και δράσεων που όριζε η δεύτερη λευκή βίβλος της το 2001, που παρουσιάστηκε με την με την ανακοίνωσή της η ΕΕ το 2006[12], αναγνωρίζει ότι πολοί από τους στόχους που είχε θέσει είναι μακροπρόθεσμοι. Όμως είναι ήδη ορατά τα οφέλη στις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές και το ίδιο αναμένεται και στις σιδηροδρομικές και τις πλωτές μεταφορές στο μέλλον.

Στην ίδια έκθεση επισημαίνει ότι η προσπάθεια πλέον πρέπει να επικεντρωθεί:

⇒ *Στην αποδέσμευση της κινητικότητας απο τις **αρνητικές** της επιπτώσεις*
⇒ *Στη βελτιστοποίηση των δυνατοτήτων **κάθε τρόπου μεταφοράς** ώστε να εκπληρωθούν οι στόχοι για καθαρά και αποδοτικά μεταφορικά συστήματα.*
⇒ *Στη διεύρυνση των δυνατοτήτων που προσφέρει **η τεχνολογία** ώστε να καταστούν οι μεταφορές φιλικότερες προς το περιβάλλον.*
⇒ *Στη στροφή των μεταφορών, ιδιαίτερα στις **διαδρομές μεγάλων αποστάσεων**, στις αστικές περιοχές και άξονες που παρουσιάζεται συμφόρηση, και τέλος*
⇒ ***Στην αποτελεσματική χρήση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, μεμονομένα και σε συνδυασμό, συν-τροπικότητα (co-modality)***

3.2 Τα μεγάλα θέματα των ευρωπαϊκών μεταφορών

Στην αυγή του 21ου αιώνα είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς την ισχυρή ανάπτυξη της Ευρώπης, που δημιουργεί θέσεις απασχόλησης και παράγει πλούτο, χωρίς αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών, ικανό να αξιοποιεί πλήρως την εσωτερική αγορά και τις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης.

Το κεφάλαιο αυτό πραγματεύεται με τα μεγάλα θέματα μεταφορών της Ευρώπης, με έμφαση σ' αυτά που επηρεάζουν τις εμπορευματικές μεταφορές. Στόχος, η διευκόλυνση των εμπλεκομένων να κατανοήσουν καλύτερα τα αίτια που οδηγούν στη λήψη συγκεκριμένων μέτρων, κάποια από τα οποία διαφορετικά φαντάζουν ακατανόητα.



3.2.1 Η συνεχής αύξηση των μεταφορών

Η αύξηση της μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ, με ρυθμό 2,8% ετησίως, συμβάδιζε σχεδόν με την οικονομική της ανάπτυξη, η οποία ήταν κατά μέσο όρο 2,3% την περίοδο 1995-2004.

Οι μεταφορές επιβατών αυξήθηκαν με χαμηλότερο ρυθμό, 1,9%. Συνολικά, την περίοδο 1995-2004 οι μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατά 28% και οι μεταφορές επιβατών κατά 18%. Αντίστοιχα οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων την ίδια περίοδο αυξήθηκαν 35% και επιβατών 17%.

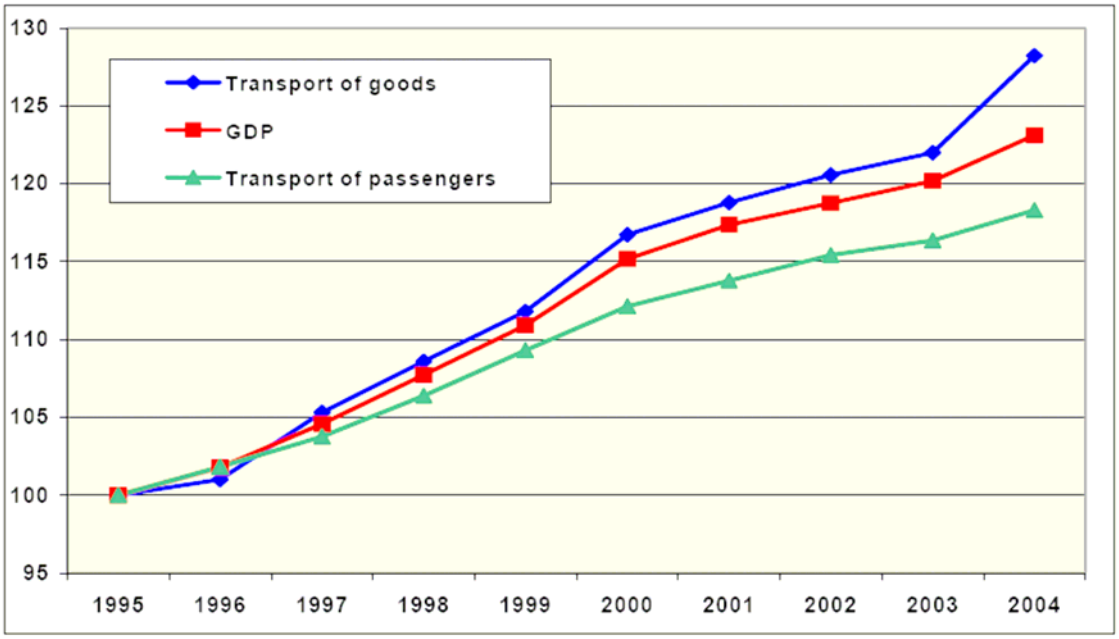
Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων παρουσίασαν τον ίδιο ρυθμό αύξησης. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη που άνοιξαν ενωρίς την αγορά τους σιδηροδρομικών δρομολογίων παρουσίασαν μεγαλύτερη αύξηση σε σύγκριση με άλλες χώρες. Σε γενικές γραμμές, οι σιδηρόδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων αυξήθηκαν κατα 6% την περίοδο 1995-2004.

Οι αεροπορικές μεταφορές εντός της ΕΕ αυξήθηκαν σε ποσοστό άνω του 50% την ίδια περίοδο παρά την κάμψη που παρατηρήθηκε μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες τη 11ης

[12] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες, 22.6.2006, COM (2006) 314 τελικό

Σεπτεμβρίου. Ενώ, σε ορισμένα κράτη, η εσωτερική ναυσιπλοΐα παρουσίασε μεγάλη ανάπτυξη όπως 50% στο Βέλγιο, 30% στη Γαλλία.

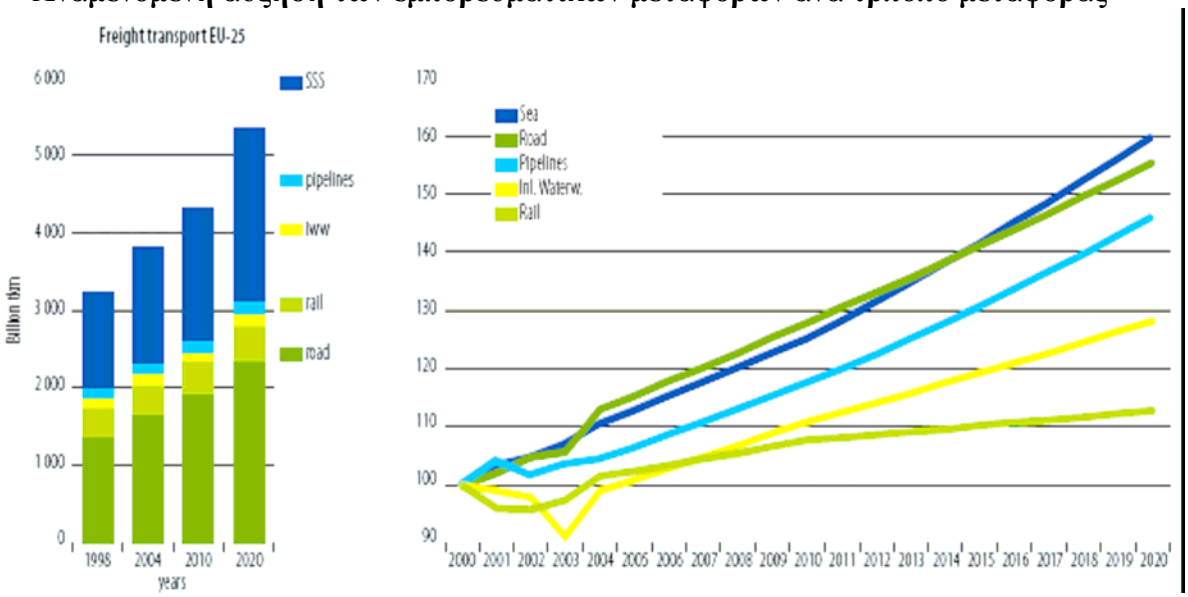
Πίνακας: Εξέλιξη μεταφορικής ζήτησης σε σχέση με το ΑΕΠ (1995-2004)



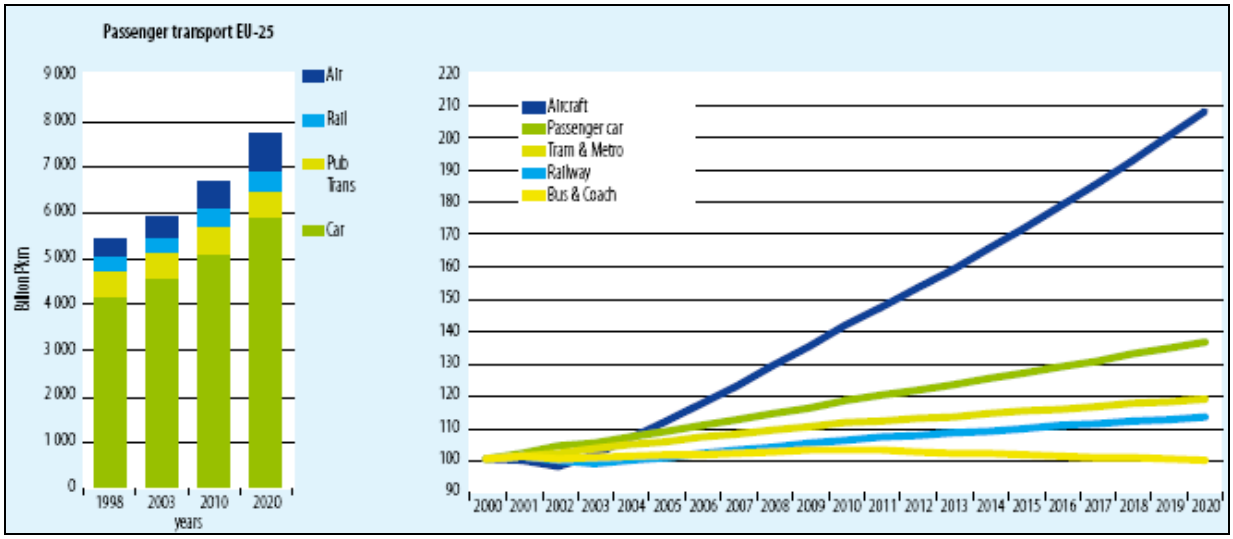
Πηγή: Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Σύμφωνα με τις προβλέψεις για την περίοδο 2000-2020, ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ θα είναι 2,1% (52% για το σύνολο της περιόδου). Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν με παρόμοιους ρυθμούς (50% για όλη την περίοδο), ενώ στις επιβατικές αναμένεται χαμηλότερος ρυθμός ανάπτυξης, της τάξεως του 1,5% κατα μέσο όρο ετησίως (35% για όλη την περίοδο).

Αναμενόμενη αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών ανά τρπόπο μεταφοράς



Αναμενόμενη αύξηση των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς



Πηγή: Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Η συνεχής αύξηση της μεταφορικής ζήτησης μπορεί να αντιμετωπιστεί, έως ένα βαθμό, με νέες υποδομές. Όμως η κατασκευή νέων υποδομών σημαίνει μεγάλες επενδύσεις, ενώ συχνά, οι μεγάλες αστικές περιοχές που κυρίως πλήττονται απο την αύξηση της μεταφροικής ζήτησης, δεν είναι σε θέση να τις φιλοξενήσουν λόγω του ότι είναι ήδη κορεσμένες.

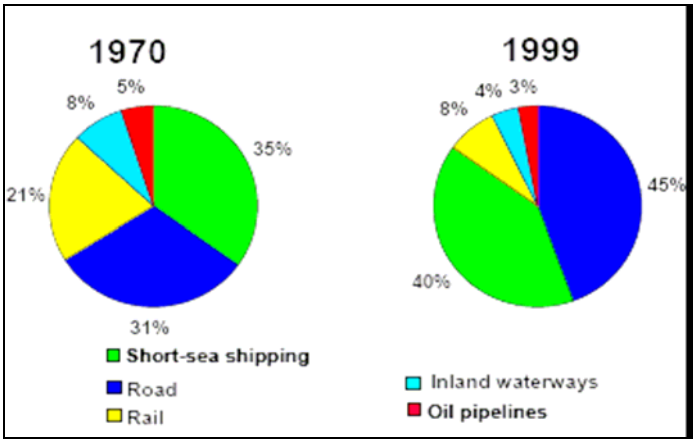
Άρα υπάρχει ανάγκη λήψης και άλλων μέτρων, όπως για παράδειγμα περισσότερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς για τους επιβάτες και της ενεργοποίησης του αναξιοποίητου δυναμικού άλλων μεταφορικών μέσων για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Γίνεται λοιπόν σαφές σαφές γιατί η συνεχής αύξηση της ζήτησης μεταφορών είναι ένα από τα μεγάλα θέματα της Ευρώπης.

3.2.2 Η συμφόρηση ορισμένων μεταφορικών δικτύων ως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς

Στο διάστημα των τελευταίων ετων του εικοστού αιώνα (1970 – 1999) το μερίδιο των οδικών μεταφορών της Ευρώπης αυξήθηκε κατά 10%. Παράλληλα και οι θαλασσιες μεταφροές κοντινών αποστάσεων γνώρισαν αύξηση 5% σε βάρος κυρίως των σιδηροδρομικών που μειώθηκαν κατα 13%.

Σήμερα οι οδικές μεταφορές συνεχίζουν να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο των ενδοκοινωτικών εμπορευματικών μεταφορών με 44%.



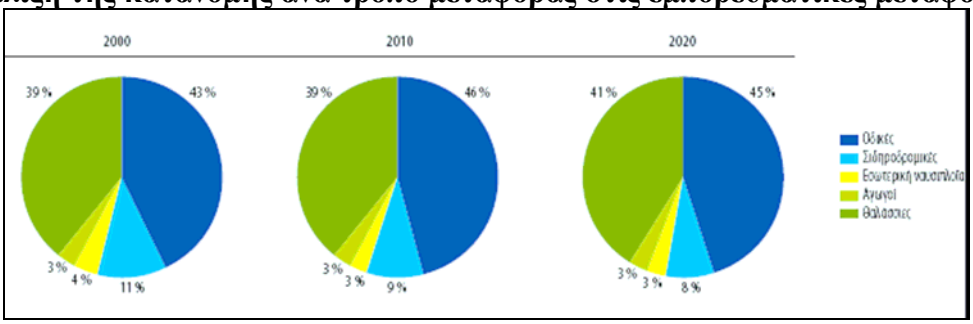
Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Διάφοροι παράγοντες της ζήτησης, όπως η μείωση των μεταφορών εμπορευμάτων χύδην και η αύξηση της έγκαιρης εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα, συνέβαλαν αναμφίβολα στη μεγάλη και συνεχή ανάπτυξη των οδικών μεταφορών όλα αυτά τα χρόνια.

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 39% των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών ενώ κατέχουν την πρώτη θέση στη διακίνηση του εξωτερικού εμπορίου με 90%. Το μερίδιο

των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι 10%. Η εσωτερική ναυσιπλοϊα κατέχει μονο το 3% του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών. Οι αεροπορικές κατέχουν ένα πολυ μικρό ποσοστό επι του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών (0,1%)

Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές

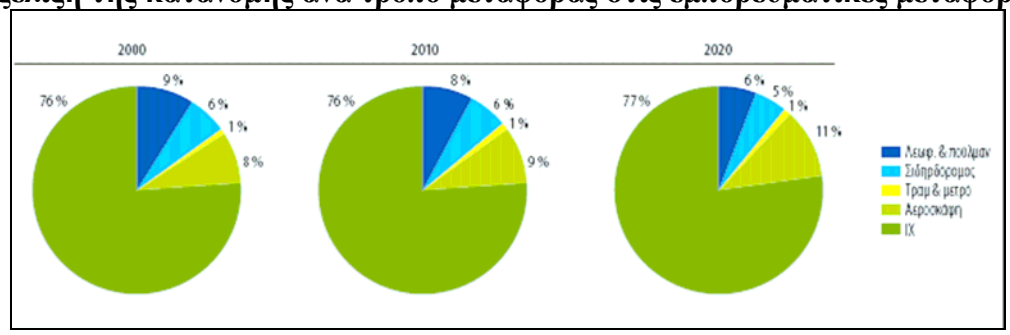


Πηγή:Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών οι οδικές κατέχουν το 85%. Οι αεροπορικές κατέχουν το 8% των επιβατικών μεταφορών (ενδοκοινοτικές πτήσεις). Το μερίδιο των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών είναι 6%.

Χαρακτηριστικό της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς στις επιβατικές μεραφορές είναι ότι το γεγονός ότι το 76% των μεταφορών αυτών γίνεται με ΙΧ αυτοκίνητα.

Εξέλιξη της κατανομής ανά τρόπο μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές



Πηγή:Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Η συνεχόμενη αύξηση των μεταφορών έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα συμφόρησης σε διάφορα σημεία της Ευρώπης και κυρίως σε αστικές ζώνες, καθώς και σε περιοχές όπου βρίσκονται σημαντικά λιμάνια και αεροδρόμια.

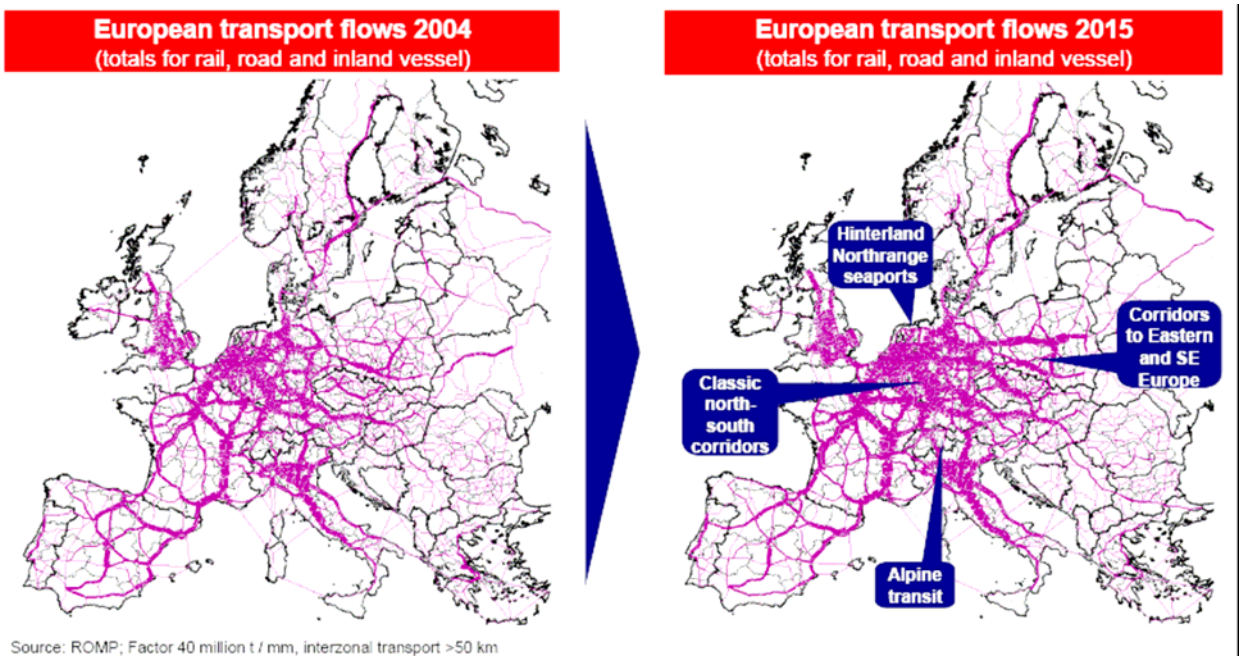
Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάζει η ΕΕ, 7.500 χιλιόμετρα του διευρωπαϊκού δικτύου χαρακτηρίζονται όλο και περισσότερο από συμφόρηση. Δηλαδή ένα ποσοστό 10% του οδικού δικτύου, δοκιμάζεται σε καθημερινή βάση από συμφορήσεις. Επίσης ένα πσοσστό 20% του σιδηροδρομικού δικτύου, δηλαδή 16.000 χιλιόμετρα σιδηροδρόμων, μπορούν να χαρακτηριστούν σημεία συμφόρησης. Η συμφόρηση ενέχει τον σοβαρό κίνδυνο μείωσης της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής αγοράς που αδηγεί στην αδυναμία της Ευρώπης να εκμεταλευτεί ευκαιρίες για δημιουργία νέων θέσων εργασίας. Παράλληλα το κόστος της συμφόρησης στην οδική κυκλοφορία και μόνο, με βάση τα στοιχεία της ΕΕ ξεπερνά το 0,5% του κοινοτικού ΑΕΠ, προβλέπεται το 2010 να διπλασιαστεί, αν δεν αναληφθούν πρωτοβουλίες λόγω επιδείνωσης της συμφόρησης.

Η ΕΕ αποδίδει κατά ένα μέρος την κατάσταση στο ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν χρεώνονται σε κάθε περίπτωση τις δαπάνες που προκαλούν καθώς η διάρθρωση των τιμών δεν αντανακλά το σύνολο του κοστους των υποδομών, της συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ζημίας και των ατυχημάτων. Ο κορεσμός ορισμένων μεγάλων αξόνων οφείλεται εν μέρει στις καθυστερήσεις υλοποίησης των υποδομών του διευρωπαϊκου δικτύου.

Δύο παράγοντες ερμηνεύουν τη συνεχιζόμενη αύξηση της ζήτησης στον τομέα μεταφορών. Όσον αφορα τους επιβάτες, υπεύθυνη είναι η θεαματική αύξηση της μηχανοκίνησης. Το σύνολο των οχημάτων τριπλασιάστηκε μέσα σε διάστημα 30 ετών. Κάθε χρόνο προστίθενται 3 εκατ. νέα αυτοκίνητα. Όσον αφορά τα εμπορεύματα, η αύξηση οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις αλλαγές που σημειώθηκαν στην ευρωπαϊκή οικονομία και στο σύστημα παραγωγής της.

Στή διάρκεια των 20 τελευταίων ετών, υπήρξε μετάβαση από μία οικονομία αποθεμάτων σε μία οικονομία ροών. Το φαινόμενο εντάθηκε με το κύμα μετεγκατάστασης ορισμένων βιομηχανιών-κυρίως για αγαθά υψηλής έντασης εργασίας - που επιδιώκουν το χαμηλότερο δυνατό κόστος παραγωγής, ακόμη και αν ο τόπος παραγωγής απέχει εκατονάδες, αν όχι χιλιάδες χιλιόμετρα από τον τόπο τελικής συναρμολόγησης ή κατανάλωσής τους.

Αν δεν ληφθούν μέτρα ευρείας κλίμακας έως το 2010 με στόχο την ορθολογικότερη χρήση των πλεονεκτημάτων του κάθε τρόπου μεταφοράς, η κυκλοφορία των βαραίων φορτηγών οχημάτων και μόνον αναμένεται να αυξηθεί κατά 50% σε σχέση με τα επίπεδα του 1998. Αυτο σημαίνει ότι οι περιφέρειες και οι μεγάλοι διαμετακομιστικοί άξονες, που είναι ήδη επιβαρημένοι, θα υποχρεωθούν να δεχθούν ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφορικαή πίεση. Με μία απλή ματιά στους χάρτες που ακολουθούν, οι οποίοι δείχνουν την κατάσταση των μεταφορικών ροών το έτος 2004 και την προβλεπόμενη κατάσταση μετά 10 χρόνια, μπορεί κανείς να διαπιστώσει το πρόβλημα.



3.2.3 Ευθύνη για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Göteborg τοποθέτησε την επιδίωξη ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφορών στο επίκεντρο της στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη. Τι σημαίνει όμως στην πράξη αειφόρος ανάπτυξη και ποιά η ευθύνη των μεταφορών.

Με βάση στοιχεία του 1998, έχει διαπιστωθεί ότι η ενεργειακή κατανάλωση των μεταφορών είναι υπεύθυνη για το 28% των εκπομπών CO_2, του αερίου που συμβάλλει κατά κύριο λόγο στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, αν δεν ληφθούν πρωτοβουλίες προκειμένου να ανασταλεί η αυξητική τάση της κυκλοφορίας, οι εκπομπές CO_2 που οφείλονται στις μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 50% περίπου έως το 2010. Και εδώ ενοχοποιούνατι κατά κύριο λόγο οι οδικές μεταφορές αφού αντιπροσωπεύουν, από μόνες τους, 84% των εκπομπών CO_2 που αποδίδονται στις μεταφορές.

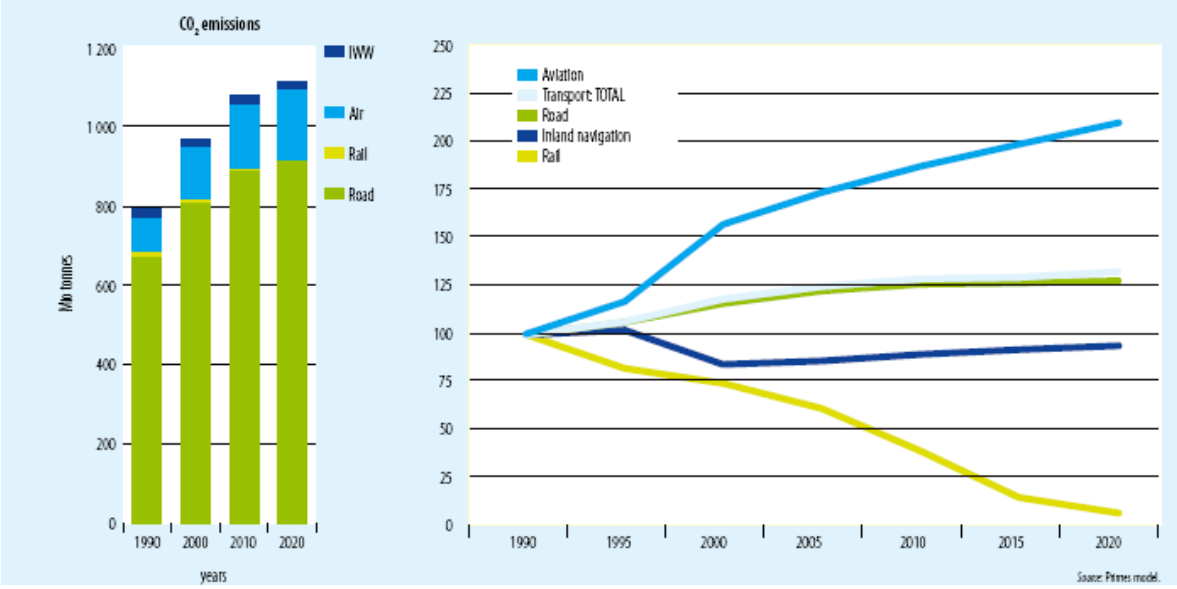
Είναι γνωστό ότι ο κινητήρας εσωτερικής καύσης (πετρελαιοκίνηση) υστερεί από άποψη απόδοσης, κυρίως επειδή μέρος μόνον της καύσης χρησιμεύει για την κίνηση του οχήματος. Μείωση εξάρτησης από το πετρέλαιο, που αυτή τη στιγμή ανέρχεται στο 98% χάρη στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, και η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης συνιστούν οικολογική αναγκαιότητα και τεχνολογική πρόκληση.

Τα πάρα πάνω, ίσως εξηγούν τους λόγους που ευνοείται η χρήση φορτηγών EURO 5 και 6 που ακολουθεί σύντομα, τα λεγόμενα «καθαρά» φορτηγά. Επίσης, ίσως να απαντούν, εν μέρει, και στην απορία που εκφράζουν ορισμένα νέα Κράτη-Μέλη στην ΕΕ λέγοντας ότι ενώ αυτά έχουν ανάγκη από αυτοκινητοδρόμους η Κοινοτητα τους δίνει βοήθεια για κατασκευή σιδηροδρόμων.

Οι προσπάθειες που έχουν αναληφθεί, ιδιαίτερα στον τομέα οδικών μεταφορών για διατήρηση της ποιότητας το αέρα, αλλά της καθόλου αμελητaίας συνεχούς αύξησης του θορήβου που προκαλείται από τις μεταφορές, πρέπει να συνεχιστούν προκειμένου να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιταγές, χωρίς να τεθεί σε αμφισβήτηση η ανταγωνιστικότητα του συστήματος των μεταφροών και της οικονομίας.

Θα απαιτηθεί μεγάλη προσπάθεια για τη σταδιακή αποσύνδεση της ανάπτυξης των μεταφορών από την οικονομική ανάπτυξη και για την επανεξισορρόπηση των των τρόπων μεταφορών.

Αναμενόμενη εξέλιξη των εκπομπών CO_2 από μεταφορές ανά τρόπο μεταφοράς



Πηγή: Μοντέλο PRIMES-Ανακοίνωση της ΕΕ από 22.6.2006 - COM (2006) 314 τελικό

Η απλοϊκή λύση να θεσμοθετηθεί η μείωση της κινητικότητας ατόμων και εμπορευμάτων με την επιβολή νέας κατανομής μεταξύ των τρόπων μεταφορών, δεν είναι ρεαλιστική. Η Κοινότητα δεν έχει την αρμοδιότητα να υπαγορεύει περιορισμούς κυκλοφορίας στις πόλεις ή στις οδικές αρτηρίες, ούτε να επιβάλλει συστήματα στνδτασμένων μεταφροών στιε μεταφροές εμπορευμάτων. Να λοιπόν ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα που απαιτεί λύση.

Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφροών επικεντρώνει τις προσπάθειές της για την εξισορρόπηση των μεταφορών με μία σύνθετη προσέγγιση που βασίζεται σε σειρά μέτρων τιμολόγησης, ανανέωσης των πρόπων μεταφορών (**εκτός της οδικής)** και επενδύσεις σε κατασκευή νέων υποδομών (διευρωπαϊκά δίκτυα). Για τα οποία θα μιλήσουμε αναλυτικότερα στο επόμενο κεφάλαιο. Η εξισορρόπηση επιδιώκεται κυρίως μέσω επενδύσεων σε υποδομές που αφορούν στο σιδηρόδρομο, τις εσωτερικές πλωτές οδούς, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και τις **συνδυασμένες μεταφορες** (διατροπικότητα).

3.2.4 Προβλήματα που συνδέονται με παράγοντες εκτός των μεταφορών

Η επανεξισορρόπηση των μεταφορών, που όπως φαίνεται αποτελεί μονόδρομο της ευρωπαϊκής πολιτικής, αντιμετωπίζει και μία σειρά άλλων εμποδίων που βρίσκονται εκτός των μεταφορών, ή αντιμετώπιση των οποίων απαιτεί συνεκτική προσέγγιση και μέτρα στο πλαίσιο άλλων πολιτικών σε εθνικό επίπεδο. Αυτά είναι:

⇒ Ο καθορισμός πολιτικής για την αποτελεσματική αντιμετώπιση παραγόντων που δημιουργούν αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, και κυρίως όσων συνδέονται με το μοντέλο παραγωγής συνεχών ροών και κυλιόμενων αποθεμάτων.

⇒ Πολεοδομική και χωροταξική πολιτική που αφείλει να αποφεύγει την άσκοπη αύξηση των ανγκών μετκίνησης λόγω έλειωης ορθολογικού σχεδιασμού των αποστάσεων μεταξύ κατοικίας και τόπου εργασίας

⇒ Κοινωνική και εκπαιδευτική πολιτική με την καλύτερη οργάνωση των ρυθμών εργασίας και των σχολικών ωραρίων, κυρίως κατά την ανχώρηση και επιστροφή του Σαββατοκύριακου.

⇒ Στην πολιτική αστικών συγκοινωνιών στα μεγάλα αστικά κέντρα προκειμένου να συνδυασυεί ο εκσυγχρονισμός των δημοσίων υπηρεσιών με τον εξορθολογισμό της χρήσης του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως.



⇒ Δημοσιονομική και φορολογική πολιτική, προκειμένου να συνδυαστεί η πραγματική εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, κυρίως σε περιβαλλοντικό επίπεδο, και η επίτευξη ενός πραγματικού διευρωπαϊκού δικτύου που θα είναι άξιο να φέρει αυτό το όνομα.

⇒ Στην πολιτική ανταγωνισμού, που θα εξεσφαλίζει ότι το άνοιγμα της αγοράς δεν παρακωλύεται από τις εταιρείες που ήδη κετέχουν δεσπόζουσα θέση στην αγορά.

Τα μέτρα αυτά, καθώς και ορισμένα που αφορούν καθαρά την πολιτική μεταφορών, πρέπει να παρθούν σε εθνικό ή περιφερειακό, και όχι Κοινοτικό επίπεδο.

3.3 Επιμέρους δράσεις που προβλέπει η λευκή βίβλος

Η λευκή βίβλος περιλαμβάνει 60 συγκεκριμένες προτάσεις που πρέπει να υλοποιηθούν κλιμακωτά σε κοινοτικό επίπεδο στο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών έως το 2010. Παρακάτω θα ασχοληθούμε συνοπτικά με ένα μέρος των κυριότερων δράσεων που αφορούν κυρίως τις εμπορευματικές μεταφορές.

3.3.1 Αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων

Οι **σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν τον στρατηγικό τομέα επιτυχίας της εξισορρόπησης**. Η αναζωογόνησή του εξαρτάται από τον ανταγωνισμό μεταξύ των ίδιων των σιδηροδρομικών εταιρειών. Προτεραιότητα αποτελεί το επιτυχές άνοιγμα τως αγορών, όχι μόνο για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, που έχει ήδη αποφασιστεί από το 2000 και σήμερα τίθενται σε εφαρμογή, αλλά και για τις ενδομεταφροές στις εθνικές αγορές καθώς και προοδευτικά, για τις διεθνείς επιβατικές μεταφορές.



Το νομικό πλαίσιο των σιδηροδρομικών μεταφορών θα ολοκληρωθεί έως το 2007. Με τρίτη δέσμη μέτρων θα ανοίξουν επίσης και οι διεθνείς επιβατικές μεταφορές, ενώ πολλά εξαρτώνται από τη λειτουργία των εθνικών ρυθμιστικών φορέων προκειμένου να εφαρμοστεί το κοινοτικό κεκτημένο που θα καταστήσει δυνατή την αναξωογόνηση των σιδηροδρόμων.

Παραμένουν να αντιμετωπιστούν σε κοινοτικό επίπεδο αναπομένοντα διαρθρωτικά προβλήματα όπως: *χαμηλά επίπεδα διαλειτουργικότητας, έλλειψη αμοιβαίας αναγνώρισης του τροχαίου υλικού, ελλιπής συντονισμός υποδομών και η ελλιπής διασύνδεση των συστημάτων των τεχνολογιών των πληροφοριών και τα προβλήματα των φορτίων μονών φορταμαξών*[13]

Επίσης θα εξεταστούν θέματα καλύτερης τιμολόγησης, θα υπάρξει βοήθεια με την χρηματοδότηση έργων προτεραιότητας καθώς και του συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ERTMS, και διατύπωση κατάλληλων κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις.

3.3.2 Βελτίωση ποιότητας οδικών μεταφορών

Το βασικό πλεονέκτημα των οδικών μεταφορών είναι η ικανότητά τους να μεταφέρουν εμπορεύματα σε όλη την Ευρώπη με ασυναγώνιστη ευελιξία και ελάχιστο κόστος. Αν και ο ρόλος που διαδραματίζει είναι αναντικατάστατος, ο τομέας αυτός είναι πιο ευπαθής απ΄ όσο φαίνεται. Δεν αποδίδει παρά οριακά κέρδη, λόγω της μεγάλης εξατομίκευσής του και της πίεσης των φορτωτών και της βιομηχανίας σε σχέση με τις τιμές. Ορισμένες επιχειρήσεις οδικών μεταφορών επιχειρούν έτσι να εφαρμόσουν ντάμπινγκ στις τιμές και να παρακάμψουν τις κοινωνικές ρυθμίσεις και τους κανονισμούς ασφάλειας προκειμένου να αντισταθμίσουν το μειονέκτημα αυτό.

Οι εθνικές μεταφορές είναι σε μεγάλο βαθμό προστατευόμενες. Οι ενδομεταφορές όμως έχουν ανοίξει, ενω το αργότερο κατά το 2009 οι θα ανοίξουν ενδομεταφροές σε όλα τα νέα κράτη μέλη. Η κυριαρχία των μικρών επιχειρήσεων και αντίκτυπος των πολύ διαφορετικών επιπέδων

[13] Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους-COM (2006) 189 τελικό της 3.5.2006

φορολόγησης στον ανταγωνισμό μεταξύ των καρτών μελών είναι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη μελλοντική ανάπτυξη.



Οι Επιτροπή θα εξετάσει πώς μπορούν να μετριαστούν οι υπέρμετρες διαφορές των επιπέδων φορολόγησης. Η αλλαγή εξαρτάται επίσης από μέτρα που στοχεύουν στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των μεταφορών, σεβόμενα την κοινωνική νομοθεσία και τα δικαιώματα των εργαζομένων. Παράλληλα θα εναρμονισθούν και θα ενισχυθούν διαδικασίες ελέγχου ώστε να εξαληφθούν οι πρακτικές που στέκονται εμπόδιο στον υγιή και έντιμο ανταγωνισμό.

3.3.3 Προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών

Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων και οι ποτάμιες μεταφορές είναι οι δύο τρόποι μεταφορών που μπορούν να δώσουν λύση στη συμφόρηση ορισμένων οδικών υποδομών και στην έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών. Με τα δύο τρίτα της συνοριακής της γραμμής, η ευρωπαϊκή χερσόνησσος είναι μία κατ΄ εξοχήν ναυτιλιακή οικονομία.

Το 2001 η λευκή βίβλος έκανε για πρώτη φορά λόγο για «θαλάσσιες λεωφόρους» στο πλαίσιο του σχεδίου του διευρωπαϊκού δικτύου. Οι πλωτές μεταφορές, ιδίως οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, έχουν καταστεί με την πάροδο του χρόνου εξίσου ισχυρές με τις οδικές μεταφορές και έχουν ακόμη μεγαλύτερες δυνατότητες. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων έχουν συντελέσει στην ανάπτυξη.



Η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών προσκρούει σε εμπόδια. Ένα σημαντικό είναι η αυξημένες ανάγκες επενδύσεων στους λιμένες και στην ενδοχώρα γαι να βελιωθούν και να εγκατασταθούν δρομολόγια , που θα καταστήσουν τους λιμένες σε ανπτυξιακού πόλους, αντί σε σημεία συμφόρησης σρην μεταφόρτωση. Η έελειψη χωρητικότητας στους λιμένες θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπιστεί με την περαιτέρω συνεργασία μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και με εξειδίκευσή τους. Θα χρειαστέι επίσης να συνοδεύεται με υγιή ανταγωνισμό μέσα στούς ίδιους τους λιμένες και μεταξύ τους.

Η επιτροπή στηριζόμενη στον διάλογο που έχει αρχίσει με βάση την Πράσινη Βίβλο για την μελοντική ναυτιλιακή πολιτική[14], προκειμένου να καταστρωθεί μία στρατηγική ολοκληρωμένων θαλάσσιων μεταφορών γύρω από έναν «Κοινό Ευρωπαϊκό Θαάσσιο Χώρο».

3.3.4 Επίτευξη διατροπικότητας (συνδυασμένες μεταφορές)

Η προσφυγή στις διατροπικότητα αποκτά θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών εναλλακτικών λύσεων στις οδικές μεταφορές. Παραμένουν να γίνουν έργα υποδομών που θα συνδέουν ικανοποιητικά λιμένες με το σιδηρόδρομο. Προτεραιότητα αποτελεί η λήψη μέτρων τεχνικής εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας.

Το πλαίσιο του προγράμματος PACT[15] την περίοδο 1992-2000 εγκαινιάστηκαν 167 συγκεκριμένα έργα. Μεταξύ των επιτυχιών περιλαμβάνονται υπηρεσίες συνδυασμού σιδηροδρομικών μεταφορών με τις θαλάσσιες, σύσδεση Σουδίας με την Ιταλία μέσω Γερμανίας και Αυστρίας που ανακουφίζει τους κορεσμένους δρόμους κατά 500.000 τόνους ετησίως, υπηρεσία φορτηγήδων μεταξύ Λίλλης/Ροττερνταμ, θαλάσσια υπηρεσία La Rochelle-Χάβρης και Ροττερνταμ και άλλες. Το πρόγραμμα στήριξης «Marco Polo» στοχεύει σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, και κυρίως στην προώθηση των θαλάσσιων λεωφόρων.



Η λευκή βίβλος προανήγγηλε την πρόθεσή της Επιτροπής να προχωρήσει στην τυποποίηση των εμπορευματοκιβωτίων με νές μονάδες που θα συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων και φορητών κιβωτίων και να επιτρέπουν την καλυτερη δυνατή μεταφόρτωση μεταξύ των μέσων.

3.3.5 Υλοποίηση του διευρωπαικού δικτύου

Ενόψη του κορεσμού ορισμένων μεγάλων αξόνων και των επιιπτώσεών του η Επιτροπή προτείνει να επικεντρωθεί στην εξέλειψη των σημείων συμφόρησης στον σιδηρόδρομικό τομές και στη διευθέτηση των δρομολογίων προτεραιότητος ώστε να απορροφηθούν οι συνεχώς αυξανόμενες μεταφορικές ροές και στην ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης στις απομακρυσμένες περιφέρειες.

Στο πλαίσιο αυτό προτάθηξε η τροποποίηση του καταλόγου των 14 μεγάλων έργων προτεραιότητας που είχε επιλέξει το Συμβούλιο του Essen, με στόχο την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου, με παραλληλη τροποποίηση των δημοσιονομικών κανόνων ώστε να καταστεί δυνατή η μέγιστη συμμετοχή της Κοινότητας σε ποσοστο 20% του συνολικού κόστους.

[14] Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής: «Προς μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ενωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλσσες» COM (2006) τελικό της 7.6.2006
[15] Πρόγραμμα πειραματικών δράσεων για τις συνδυασμένες μεταφροές (Pilot Action for Combined Transport)

Η λίστα των διευρωπαικών δικτύων αναθεωρήθηκε το 2004, και πλέον περιλαμβάνει 30 έργα κόστους 250 δις ευρώ. Στο αναθεωρημένο σχέδιο των διευρωπαϊκών δικτύων, περαν των 14 αρχικών έργων προτεραιότητος που είχαν προσδιοριστεί με την απόφαση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[16] το 1996, προστεθηκ;αν άλλα 16 έργα ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό έργων στα 30. Μεταξύ αυτών των έργων οι οδικοί άξονες ΠΑΘΕ και ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ.

Το μεγαλύτερο μέρος των προβλεπόμενων διευρωπαϊκών δικτύων στη χώρα μας έχουν πλέον κατασκευαστεί. Μένουν μόνο μερικά τμήματα για να ολοκληρωθεί, μεταξύ των οποίων και το «περιβόητο» τμήμα του αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ μεταξύ Κορίνθου-Πάτρας, που για ανεξήγητους μέχρι στιγμής σε μας λόγους, δεν προχωρεί, και δεν είναι υπό κατασκευήν.Αντίθετα, η κατάσταση με την Εγνατία Οδό είναι πολύ καλύτερη, καθώς παρά τα πολλά αρχικά προβλήματα που αντιμετώπισε βρίσκεται πλέον στην τελική ευθεία με λίγα μόνο τμηματά της να βρίσκονται στο στάδιο κατσκευής, τα οποία προβλέπεται να παραδοθούν τμηματικά στα επόμενα δύο χρόνια. Ο χάρτης δεξιά έχει παρουσιάζεται στη σχετική έκδοση της ΕΕ, του 2002 «Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών – Έργα Προτεραιότητος».

Οι δυνατοτητες όμως δημόσιας χρηματοδότησης των κρατών μελών παραμένουν περιορισμένες, ενώ και το ύψος επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών σημείωσε πτώση σε άλα τα κράτη μέλη, που σήμερα εντιστοιχεί σε λιγότερο απο 1% του ΑΕΠ. Ομοίως, οι νέες δημοσιονομικές προοπτικές της Ένωσης για την περίοδο 2007-2013 προβλέπουν περιορισμένη αύξηση του προυπολογισμού για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.



route	type of work	distance (km)	timetable	investment to date (€m)	total investment (€m)
Pathe	upgrade and new construction	800	1990-2005	4 654	8 389
Via Egnatia	mainly new construction	780	1990-2005	2 277	4 215
total:		1 580		6 931	12 604

Με βάση τους περιορισμένους πόρους που διατίθενται η συνχρηματοδότηση των διευρωπαϊκών δικτύων Η κινητοποίηση όλων των χρηματοδοτικών πηγών είναι απαραίτητη. Πρέπει να αναπτυχθούν αλλοι μηχανισμοί χηματοδότησης.

Το Σύμβούλιο της ευρωπαϊκής επιτροπής στις 22 Μαρτίου 2007, διαπιστώνοντας τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων προτεραιότητος του διευρωπαϊκού δικτύου, ιδικότερα διασυνοριακών τμημάτων τους, έγκρίνει την κοινή θέση No 17032/2/06 για έκδοση κανονισμού περί καθορισμού των γενικών κανόνων γαι τη χορήγηση κοινοτικής οικονομικής συνδρομής στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων. Με αυτήν προβλέπεται υψηλότερος συντελεστής κοινοτικής συνχρηματοδότησης έως 30% για

[16] Decision 1692/96/EC, 23 July 1996 on Community Guidelines for the development of the Trans-European Transport Networks TEN-T

διασυνοριακά έργα μεταξύ των 30 έργων προτεραιότητος (για τα υπόλοιπα προβλέπεται 20%), καθώς και μια σειρά άλλων επιχορηγήσεων που αφορούν τις μελέτες (έως 50%), επιδοτήσεις επιτοκίου δανείων, έκδοση εγγυήσεων καθώς και χορηγήσεων έως 50% για εξοπλισμό έργων υλοποίησης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS).

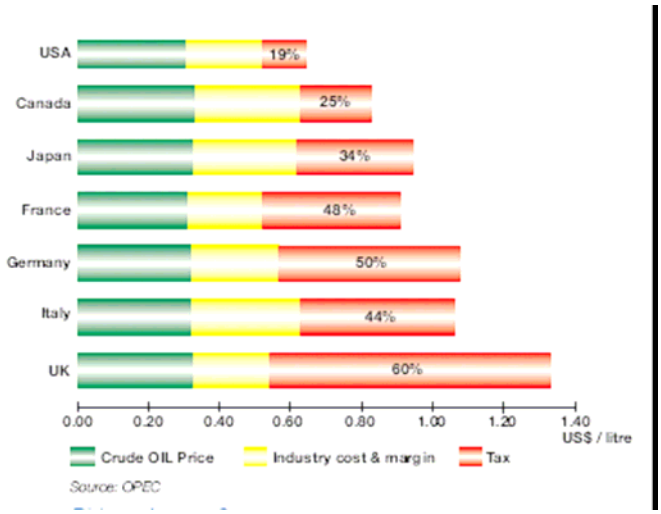
3.3.6 Αποτελεσματική τιμολόγηση μεταφορών

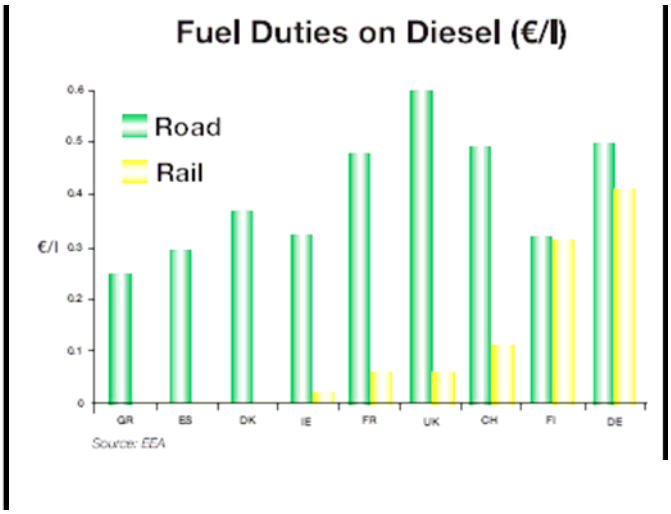
Είναι γενικά αποδεκτό ότι οι τρόποι μεταφοράς δεν αντισταθμίζουν πάντοτε το κόστος μεταφοράς. Η κατάσταση διαφέρει από χώρα σε μεγα΄λο βαθμό μεταξύ διαφόρων κρατών και τρόπων μεταφοράς. Αυτό έχει σαν αποτεέλσαμ τη δυσλειτουργία της εσωτερικής αγοράς και τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στους κόλπους του συστήματος των μεταφορών. Εξ αυτού δεν υφίστανται πραγματικά κλινητρα για χρήση των λογότερο ρυπαντικών τρόπων μεταφοράς ή των λιγότερο επιβαρημένων δικτύων.

Η ευρωπαϊκή πολιτική με την λευκή βίβλο εισηγείται τις εξης κατευθυντήριες γραμμές:

Εναρμόνιση της φορολογικής των καυσίμων επαγγελματικής χρήσης, ιδίως για τις οδικές μεταφρορές αλλά και άρση ανισοτήτων στη φορολογία ενέργειας που χρησιμοποιούν οι διάφοροι τρόποι μεταφορών, όπως μεταξύ σιδηροδρόμου και αεροπλάνου, που μπορεί να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού σε δρομολόγια που εξυπηρετούνται και από τα δύο είδη μεταφορών.

Στην έκδοσή της με τίτλο «Μήπως γνωρίζετε» η Διεθνής ‘Ενωση Οδικών Μεταφορών (IRU) παρουσιάζει τους κάτωθι συγκρητικούς πίνακες που δείχνουν, ο μεν πρώτος, με κόκινο χρώμα, τα ποσοστά φόρου που εμπεριέχονται στην τιμή διάθεσης του πετρελαιου κίνησης επισημένοντας τη φορολόγηση καυσίμων ως τεράστεια πηγή εσόδν των κρατικών προυπολογισμών, ενώ ο δεύτερος την υφιστάμενη διαφορά στην φορολόγηση του πετρελαίου κίνησης μεταξύ φορτηγού και τρένου, σε διάφορες χώρες, που είναι καταφανώς σε βάρος του φορτηγού.





Την προσέγγιση των αρχών τιμολόγησης για τη χρήση των υποδομών στη βάση συγκεκριμενοποίησης του εξωτερικού κόστους που πρέπει να ενθαρρύνει τη χρήση τρόπων μεταφορών που έχουν τις λογότερο δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και να παρέχει δυνατότητα επενδύσεων σε νέες υποδομές με έσοδα που εισπρότονται κατ΄ αυτό τον τρόπο.

Μία τέτοια μεταρρύθμιση απαιτεί ίση μεταχείριση των φορέων εκμετάλλευσης και των τρόπων μεταφορών. Είτε πρόκειται για αερολιμένες, λιμάνια, οδικά δίκτυα, σιδηροδρομικές γραμμές, ή πλωτές οδούς, η τιμή για χρήση των υποδομών θα έπρεπε, με βάση την ίδια αρχή, να διαφέρει ανάλογα με την κατηγορία των χρησιμοποιούμενων υποδομών, την περίοδο της

ημέρας την απόσταση, το μέγεθος και το βάρος του οχήματος, καθώς και κάθε άλλο παράγοντα που συνττείνει στη συμφόρηση ή την υποβάθμιση των υποδομών ΄η του περιβάλλοντος.

Το πλεόνασμα πόρων που θα προέλθη από την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους θα ήταν δυνατόν να διατεθεί για καλύψη του κόστους μείωσης ή αποζημίωσης του εξωτερικού κόστους, και τη χρηματοδότηση μέτρων και υποδομών που θα ενθαρρύνουν τη διατροπικότητα παρέχοντας λύση φιλικότερη πτος το περιβάλλον.

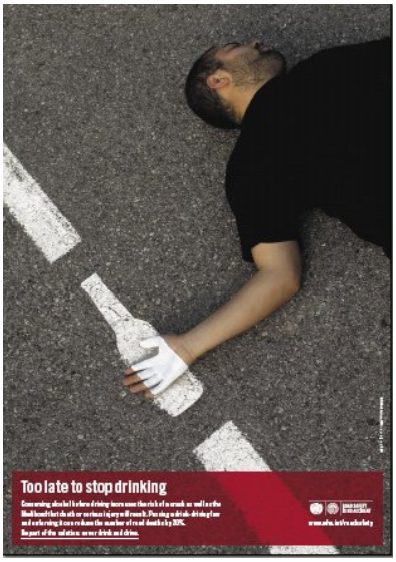
¨Ηδη στο Λονδίνο καθιερώθηκε το τέλος συμφόρησης και πρόσφατα η Γερμανία ακολούθησε το παράδειγμα άλλων κρατών μελών καθιερώνοντας τέλη στον αυτοκινητόδρομο Maut για εμπορικής χρήσης οχήματα.

Η ΕΕ εξέδωσε πρόσφατα νέα οδηγία για τη χρέωση της χρήσης των οδικών υποδομών, η αποία αποτελεί το πλαίσιο για την καθιέρωση κλιμακούμενων διοδίων για τα φορτηγά στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, οι διαχειριστές των υποδομών επιβάλλουν τέλη χρήσης των σιδηροδρομικών δικτύων. Σύμφωνα με την οδηγία η Επιτροπή θα παρουσιάσει μέχρι τον Ιούνιο του 2008, διαφανές μοντέλο γενικής μορφής για την εκτίμηση του εξωτερικού κόστους, που θα χρησιμεύσει ως βάση του μελλοντικού υπολογισμού των τελών υποδομής και α συνοδεύεται από ανάλυση των επιπτώσεων της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς.

3.3.7 Δικαιώματα και υποχρεώσεις χρηστών

Με τον τίτλο « **Τοποθετόντας τους χρήστες στο επίκεντρο της πολιτικής μεταφορών**» στο μέρος ΙΙΙ της λευκής βιβλου, η ΕΕ σηματοδοτεί μία νέα προσπάθεια που έχει σαν στόχο το δικαίωμα του πολίτη να έχει πρόσβαση σε ολοκληρωμένες ποιοτικές υπηρεσίες μεταφορών σε προσιτές τιμές. Η λευκή βίβλος στο σημείο αυτό προσδιορίζει ένα πλαίσιον ζητημάτων και προτείνει μεθόδους και δράσεις αντιμετώπισής τους. Μεταξύ αυτών:

¨Έλειψη οδικής ασφάλειας: Οι οδικές μεταφορές παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους κινδύνους και κοστίζουν ζωές. Θεωρούμενα ως ένα κοινωνικό φαινόμενο τα οδικά ατυχήματα σε είχαν με΄χρι τότε αντιμετωπιστεί στο βαθμό της σημασίας που τους αρμόζει.



Μόνο το ετος 2000 τα τροχαία ατυχήματα οδήγησαν στο θάνατο 40.000 ατόμων, ενώ ο αριθμός των τραυματιών υπερέβη τα 1,7 εκατ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Χαρακτηριστικό του προβλήματος είναι ότι, από το 1970 έως το 2000 1,64 εκατ ευρωπαίων έχουν χάσει τη ζωή τος σε τροχαία ατυχήματα. Η λευκή βίβλος έθεσε ως στόχο τη μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων απο τροχαία ατυχήματα. Ως μέσα για τη επιτυχεία πρότεινε την εναρμόνιση των ποινών και την προώθηση τεχνολογιών στην υπηρεσία της οδικής ασφάλειας, καθώς και μία σειρά ειδικών μέτρων, που αφορούν τα ανώτατα όρια ταχύτητας, την αύξηση ποινών και προστίμων, εντοπισμό και σήμανση «μαύρων σημείων», καταπολέμιση μάστιγας οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος κλπ

Δικαίως ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ έθεσε το θέμα οδικής ασφάλειας σαν μία από τις προτεραιότητές του στο πρόγραμμα δράσης 2007-2010.

Πρός μία σταδική τιμολόγηση της χρήσης των υποδομών που να περιλαμβάνει το κόστος της υποδομής καθώς και το εξωτερικό κόστος που συνεπάγεταο ή χρήση της από πλευράς ατυχημάτων, ατμοσφαιρικής ρύπανσης, θορύβου και ατμοσφαιριικής ρύπανσης. Κυρίαρχη σκέψη είναι ότι το κόστος που βαρύνει το κοινωνικό σύνολο μπορεί και πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο χρηματικής αποτίμησης και να τιμολογηθεί στους χρήστες. Πιστεύεται ότι με τον τρόπο αυτό, οι επιλογές των χρηστών για τον τρόπο μεταφοράς τους θα είναι πιό υπεύθυνες συμβάλλοντας στην απαραίτητη εξισορό-πηση των μέσων μεταφορών και την αντιμετώπιση των μεγάλων προβλημάτων της Ευρώπης.



Εναρμόνιση της φορολογίας καυσίμων ως συμπήρωματικό εργαλείο τιμολόγησης της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στις τιμές που πληρώνουν οι χρήστες.

Μεταφορές με ανθρώπινο πρόσωπο στο πλαίσιο της αρχής ότι οι μεταφορές με τις ραγδαίες εξελίξεις δεν είναι απλώς αγθό που υπόκειται στους κανόνες της αγοράς αλλά και υπηρεσία δημόσιου συμφέροντος που τίθεται στη διάθεση των πολιτών. Τούτο αφορά ένα ευρή φάσμα ζητημάτων και μέτρων μεταξύ των οποίων: η διατροπικότητα και οι επιβάτες, έκδοση εισιτηρίων, μέριμνα για τις αποσκευές, δικαιώματα και υποχρεώσεις χρηστών, παροχή ποιοτικών δημόσιων υπηρεσιών.

Ορθολογικοποίηση των αστικών μεταφορών που θα τις κάνουν πιό ευέλικτες αποτελεσματικές και ποιοτικές, απαντόντας στα προβήματα της συνεχώς αυξανόμενης κυκλοφορίας και της συμφόρησης των πόλεων, μείωση των ρυπογώνων ουσιών που εκπέμπουν οι κινητήρες τους με χρήση διαφοροποιημένης ενέργειας και σταδιακή αντικατάσταση των κινητήρων με χήση νέων εναλλακτικών μορφών ενέργειας.

Τέλος με την καθιέρωση του χάρτη των δικαιωμάτων των αεροπορικών επιβατών, η Επιτροπή άνοιξε το δρόμο που θα ακολουθηθεί και στους λοιπούς τρόπους μεταφοράς.

3.4 Συμπεράσματα για τους στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών

Οι βασικές κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών είναι η εκγατάσταση μιάς ελευθερωνμένης ογοράς μεταφορών και εξασφάλιση κινητικότητας.

Ο ΕΕΣΥΜ και η ΟΣΜΕΕ πρέπει να λάβει υπόψη τα ακόλουθα:

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Βασικοί στόχοι: **Ανταγωνιστική, ασφαλής, και περιβαλλοντικά φιλική κινητικότητα**

Η ευρωπαϊκή παρέμβαση μόνον δεν είναι αρκετή. Θα χρειαστούν **αλληλοσυμπληρούμενες δράσεις των κυβερνήσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.** Επίσης απαιτούνται **δράσεις από τους ίδιους τους πολίτες και τον κλάδο των μεταφορών.** Για τον λόγο αυτόν είναι ανάγκη εγκατάστασης μιας ενός **ουσιαστικού, συνεχούς και ειλικρινούς διαλόγου όλων των εμπλεκομένων.** Η ΟΣΜΕΕ προτείνεται ως μία πιθανή πλατφόρμα ενός τέτοιου διαλόγου.

Υπαρχει άμεση ανάγκη **στροφής σε τρόπους μεταφοράς φιλικότερους προς το περιβάλλον, ειδικά στις μεγάλες διαδρομές, σε αστικές περιοχές και στους άξονες που παρουσιάζουν συνφόρηση.** Προς τουτο, πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα ευρύ φάσμα εργαλείων που θα καταστήσει **κάθε τρόπο μεταφροάς φιλικότερο προς το περιβάλλον, ασφαλή και ενεργειακά αποδοτικό.**

Η **συν-τροπικότητα,** ήτοι η αποτελεσματική χρήση ων διαφόρων τρόπων μεταφροάς, **μεμονωμένα ή σε συνδυασμό, θα αδηγήσει στη βελτιστη και βιώσιμη χρήση των πόρων.** Η προσέγγιση αυτή προσφέρει τις καλυτερες εγγυήσεις για υψηλό επίπεδο κινητικότητας και παράλληλα περιβαλλοντικής προστασίας.

Οι ευθύνες του ιδωτικού τομέα είναι ανάλλογες με αυτές του δημοσίου. Η σύμπαραξη δημόσιων-ιδιωτικών προσπαθειών είναι σήμερα, όσο ποτέ άλλοτε στο περελθόν, επιβεβλημένη .

Η συνεργασία **δημοσίου-ιδιωτών** δεν αφορά μόνον την οικονομική διάσταση εν είδη **συμμετοχής ιδωτικών επενδύσεων στην κατασκευή μεταφορικών υποδομών**, που είναι πολυ σημαντική, **επεκτείνεται σε μία συνολική προσπάθεια, που θα πρέπει να είναι κοινή, για τον προσδιορισμό και εφαρμογή των αναγκαίων πρωτοβουλιών και δράσεων που θα αξιοποιούν τις ευκαιρίες και θα απαντούν στα μεγάλα προβλήματα της κοινωνίας στα θέματα μεταφορών**, τα οποία παρουσιάστηκαν στο παρόν κεφάλαιο.

4. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ευρώπη με την μορφή που τις αντιλαμβανόμαστε σήμερα έχουν μία ιστορία 70 περίπου ετών.

Η Γαλλία είναι πρωτοπόρος στην χρησιμοποίηση της συνδυασμένης μεταφοράς. Ήδη από το 1936 η εταιρεία συνδυασμένων μεταφορών Novatrans χρησιμοποίησε για πρώτη φορά το σύστημα οδός - σιδηρόδρομος[17]. Το παράδειγμα της Γαλλίας ακολουθεί η Γερμανία το 1954 και η Ελβετία το 1964.



France, 1936



Germany 1954



Switzerland 1964

Από την δεκαετία του 60, και ιδιαίτερα από το 1967 η Γερμανία αναλαμβάνει νομοθετικές και άλλες πρωτοβουλίες στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών και δαπανά σημαντικά ποσά για την ανάπτυξή τους. Την τετραετία 1969-1972 μόνο οι συνδυασμένες μεταφορές ενισχύονται ποικιλοτρόπως από την Γερμανική Κυβέρνηση με ποσό 511 εκατ. ευρώ, περίπου 128 εκατ. κάθε χρόνο. Τα χρήματα αυτά χρησιμοποιούνατι κατά 50% για τη βελτίωση των υποδομών και την αγορά βαγονιών και φορτηγών. Η Γαλλία και Ιταλία ακολουθούν στην ίδια κατεύθυνση.

Η ΕΟΚ στις 17.02.1975 με την Οδηγία της 75/130/CEE εξαιρεί τις συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ κρατών μελών από κάθε περιορισμό ποσοστώσεων και χρήση διμερών καρτών διέλευσης. Παρόμοια πολιτική και προσπα΄θεια ακολουθεί μέχρι και σήμερα.

Τη περίοδο 1983-2003 τόσο σε εθνικό όσο και σε Κοινοτικό επίπεδο λαμβάνονται πάσης δοικητικά και οικονομικά για την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών. Προσφέρεται άμεση οικονομική βοήθεια, εναρμονίζονται τα βάρη και οι διαστάσεις σε Κοινοτικό επίπεδο και επέρχονται τροποποιήσεις στη νομοθεσία των σιδηροδρόμων. Υιοθετείται η αρχή της ελευθερίας των ενδομεταφορών σε κράτη μέλη, αποφασίζονται εξαιρέσεις καταβολής τελών κυκλοφορίας, μειώνονται οι τελωνειακοί έλεγχοι και δίδονται απαλλαγές διοδίων.

Η Μοναδοποίηση των φορτίων που επεβλήθη από τους χρήστες των μεταφορών στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος μεταφοράς και να βελτιστοποιήσουν την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών της, απετέλεσε την επανάσταση για τις συνδυασμένες μεταφορές, και όχι μόνο. Τα μεταφορικά μέσα αλλάξουν ριζικά την φυσιογνωμία τους, εγκαταλείποντας την παλαιά τους μορφή, που με μία λέξη σήμερα την ονομάζουμε «συμβατική».

Η Μοναδοποίηση των φορτίων αρχικά σε εμπορευματοκιβώτια, παλέτες και στην συνέχεια σε κινητά αμαξώματα κ.α., είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση των μεταφορικών δαπανών αλλά και των απωλειών και ζημιών των εμπορευμάτων. Και κυρίως εξασφαλίστηκε η ταχύτερη διακίνηση των εμπορευμάτων.

[17] Φωτογραφίες, από την πανηγυρική έκδοση για τα 30 χρόνια της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Συνδυασμένων Μεταφορών Σιδηροδρόμων – Οδών, (UIRR)

Η εξέλιξη αυτή δημιούργησε προϋποθέσεις που ώθησαν σε αύξηση των επενδυτικών προγραμμάτων σε νέες χερσαίες υποδομές, που θα ήταν ικανές να εξυπηρετήσουν μοναδοποιημένα φορτία και να κατευθύνουν προς τον εκσυγχρονισμό και εναρμόνιση του εξοπλισμού των λιμένων και σταθμών υποδοχής φορτίων, ακόμη και κατασκευή νέων μεταφορικών μέσων και εξοπλισμού των (ειδικά πλοία, σιδηροδρομικά οχήματα, εμπορευματοκιβώτια για θαλάσσιες, χερσαίες αλλά και αεροπορικές μεταφορές, κινητά αμαξώματα, ημιρυμουλκούμενα κ.α.). Ολα αυτά είχαν ένα και μόνο στόχο, την αύξηση της παραγωγικότητας των υπηρεσιών της μεταφοράς για την επίτευξη του βέλτιστου οικονομικού αποτελέσματος, που ήταν και το αποτέλεσμα της κάθετης αύξησης του αριθμού των εξυπηρετουμένων κινήσεων με σύγχρονα μέσα, δηλαδή της αυτοματοποίησης.

Η απελευθέρωση του εμπορίου και των οικονομικών συναλλαγών και η παγκοσμιοποίηση δημιούργησε νέες συνθήκες στον διεθνή ανταγωνισμό και εξώθησε τις επιχειρήσεις στην εφαρμογή νέων μεθόδων και εφαρμογών ακολουθόντας την αρχή «Μή αποθεμάτων», (Non Stock- Just in time), που κερδίζει συνεχώς έδαφος μεταξύ μεγάλων και μικρότερων βιομηχανικών και μεταποιητικών μονάδων. Βασισμένη σε ένα καλά οργανωμένο μεταφορικό σύστημα, η σύγχρονη επιχείρηση, αποδεσμεύει σημαντικά κεφάλαια που ήταν παλαιότερα δεσμευμένα εν είδη αποθεμάτων πολλών ημερών επιτρέποντας την καλύτερη αξιοποίησή τους σε πιο αποδοτικές επενδύσεις.

Τόσο η Μοναδοποίηση, όσο και η εφαρμογή νέων συστημάτων διαχείρησης εμπορευματικών ροών σαν αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης και του διεθνούς ανταγωνισμού, έδωσαν νέα διάσταση στις μεταφορές εν γένει και απετέλεσαν την βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκε η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και της εφοδιαστικής εμπρορευμάτων.

4.1 Θεσμικό πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη

Το θεσμικό πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών της Ευρώπης προσδιορίζουν διεθνείς διακρατικές συμφωνίες που έχουν γίνει είτε υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.1.1 Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC)

Η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC) της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (ΟΕΕ-ΟΗΕ) έγινε αποδεκτή κατά την 51^{η} Σύνοδο της Επιτροπής Χερσαίων Μεταφορών ΟΕΕ-ΟΗΕ τον που πραγματοποιήθηκε στη Γενεύη στις 28 Ιανουαρίου – 1 Φεβρουαρίου 1991.

Τριάντα δύο (32) Ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, έχουν αποδεχτεί και προσχορήσει στην εν λόγω σύμβαση. Η Ελλάδα στις 26 Απριλίου 1995, ενώ προηγήθηκε κύρωση της με τον νόμο 2285/1.2.95.

Η συμφωνία δίνει τον ορισμό της συνδυασμένης μεταφοράς (combined transport), ορίζει την έννοια του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, της μεταφορικής μονάδας καθώς και των σχετικών εγκαταστάσεων.

Τα συμβαλόμενα μέρη με τον όρο *δίκτυο κυρίων διεθνών γραμμών συνδυασμένων μεταφορών «network important combined transport lines" εννοούν όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές που*

θεωρήθηκαν ως σημαντικές για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές εάν:

α) λειτουργούν σε τακτικά βάση για την εξυπηρέτηση των συνδυσμάνων μεταφορών (κινητών αμξωμάτων, εμπορευματοκιβωτίων, ημι-ρυμουλκουμένων

β) εξυπηρετούν ως γραμμές τροφοδότησης των διεθνών συνδυασμένων μεταφροών

γ) *αναμένεται να ανδειχθούν σε σημαντικές γραμμές συνδυασμένων μεταφροών στο εγγύς μελλον.*

Παράλληλα, με τον όρο *συναφείς εγκαταστάσεις* τα συμβαλλόμενα μέρη αννοούν *στους σταθμούς συνδυασμένων μεταφροών(terminals), συνοριακά σημεία, σταθμούς αλλαγής ομάδων βαγονιών, και συνδέσεις με οχηματαγωγά πλοία/λιμάνια (ferry links/ports) που είνα σημαντικά για τις συνδυασμένες μεταφορές.*

Η συνθήκη επίσης ορίζει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη *αποδέχονται τις διατάξεις της συμφωνίας σχετικά με τον συντονισμό σε διεθνές επίπεδο των σχεδίων ανάπτυξης και λειτουργίας ενός δικτύου κυρίων διεθνών γραμμών συνδυασμένων μεταφροών και συναφών εγκαταστάσεων, το οποίο προτείθενται να αναλάβουν στο πλαίσιο των εθνικών σχεδίων τους. Το δίκτυο αυτό αποτελείται από τις σιδηροδρομικές γραμμές που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της παρούσας συμφωνίας, και σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών, συνοριακά σημεία, σταθμούς αλλαγής εύρους τροχών και συνδέσεις με οχηματαγωγά πλοία/λιμάνια που είναι σημαντικά για τις διεθνείς συνδυσμένες μεταφορές τα οποία περιλαμβάνονται στο παράρτημα II της παρούσης συμφωνίας.*

Στο παράρτημα III της συνθήκης προβλέπονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να πληρούν οι γραμμές αυτές ή που θα πρέπει να ανταποκρίνονται σε περίπτωση μελλοντικών βελτιώσεων που θα αναληφθούν στο πλαίσιον εθνικών σχεδίων.

Τέλος, με σκοπό την διευκόλυνση των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο διεθνές δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να επιτύχουν τις παραμέτρους λειτουργίας και ελάχιστων προδιαγραφών για τα τρένα συνδυασμένων μεταφορών και συναφείς εγκαταστάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα IV της παρούσης συμφωνίας.

Τα παραρτήματα της συμφωνίας αναθεωρήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 1996 και σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διατάξεις η αναθεώρηση ίσχυσε από τον Ιούνιο 1998.

Στον χάρτη παρουσιάζεται το ελληνικό τμήμα του δικτύου, ενώ στο παράρτημα παρουσιάζεται το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Κύριων Διεθνών Γραμμών Συνδυασμένων Μεταφορών.



4.1.2 Θεσμικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(α) <u>Οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών</u>

Σύμφωνα με την Οδηγία του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 92/106/ΕΟΚ[18]σχετικά με την θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των Κρατών Μελών, την οποία ενσωμάτωσε στην ελληνική νομοθεσία το ΠΔ 431/95, η μεταφορά αγαθών μεταξύ των κρατών μελών κατά την οποία ένα φορτηγό, ρυμουλκούμενο ημι-ρυμουλκούεμενο, με ή χωρίς μονάδα έλξης (tractor unit), κινητό αμάξωμα (swap body) ή εμπορευματοκιβώτιο 20΄ ποδών ή περισσότερο θεωρείται ότι εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά σύμφωνα με τους σκοπούς της οδηγίας, όταν:

⇒ Χρησιμοποιεί κατά το αρχικό ή τελικό τμήμα του ταξιδιού την οδό και για το υπόλοιπο τμήμα, τον σιδηρόδρομο ή ποτάμια οδό ή θαλάσσιες υπηρεσίες όταν αυτό το τμήμα είναι πλέον των 100 χλμ σε ευθεία γραμμή μεταξύ του σημείου φόρτωσης των αγαθών και τον κοντινότερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό φόρτωσης για το αρχικό τμήμα, και μεταξύ του κοντινότερου σιδηροδρομικού σταθμού εκφόρτωσης και του σημείου εκφόρτωσης των αγαθών, ή

⇒ Μεταξύ απόστασης που δεν είναι μεγαλύτερη σε ευθεία γραμμή απο τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

Με το πλαίσιο ατό χορηγήθηκαν σημαντικές χρηματοδοτικές ενισχύσεις από την Επιτροπή και αρκετά κρατη μέλη μέσω του προγράμματος PACT.

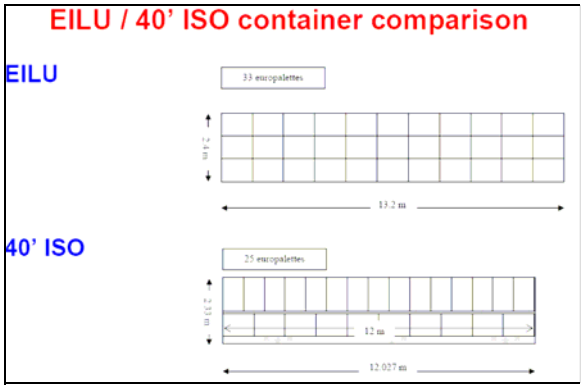
(β) Ευρωπαϊκή διατροπική μονάδα φόρτωσης

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διαπιστώνοντας ότι τα χρησιμοποιούμενα εμπορευματοκιβώτια δεν προσφέρουν αρκετό χώρο για βέλτιστη φόρτωση παλετών ή καλύτερη εκμετάλευση των μέγιστων διαστάσεων που επιτρέπονται στις χερσαίες μεταφορές και ότι τα κινητά αμαξώματα ενώ χρησιμοποιούνται ευρέως στις σιδηροδρομικές μεταφορές δεν αρμόζουν όταν περιλαμβάνουν πλωτή διαδρομή, με το νομοθετικό ψήφισμα πρότασης οδηγίας για της διατροπικές μονάδες φόρτωσης (COM (2003) 155-C5-0167/2003-2003/0056 (COD)), καθορίζει την **ευρωπαϊκή μονάδα φόρτωσης (European loadong unit)** που εξασφαλίζει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά για βέλτιση χρησιμοποίησή τους στις διατροπικές μεταφορές και διαλειτουργικότητα.

Το ίδιο ψήφισμα ορίζεται ότι τα κράτη μέλη πρέπει να επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία στο έδαφός τους, τη διάθεση στην αγορά, τη χρήση για κέθε μεταφροικό μέσο των διατροπικών μονάδων φόρτωσης που φέρουν τα τη σήμανση CE και τα σ΄μβολα πυ δείχνουν ότι πραγματοποιήθηκε περιοδικός έλεγχος, χωρίς να απιτούν συμπληρωματική αξιολόγηση. Επισης ορίζει τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και διαδικασίες αξιολόγησης και ελέγχου, και δίνει τους κάτωθι ορισμούς:

Διατροπική μονάδα φόρτωσης είτε ένα εμπορευματοκιβώτιο είτε άνα ανταλλασσόμενο αμάξωμα.

Ευρωπαϊκή μονάδα φόρτωσης μια διατροπική μονάδα φόρτωσης κατασκευασμένη με τις βασικές απαιτήσεις των παρατημάτων I και II και τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας.



[18] Council Directive 92/06/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States

Εμπορευματοκιβώτιο, ενα κιβώτιο για μεταφορά εμπορευμάτων, αρκετά ενθεκτικό σε επανειλημένη χρήση, στοιβαάσιμι και εφοδιασμένο με στοιχεία που επιτρέπουν τη μεταφορά του από έναν τρόπο μεταφροάς σε αλλον

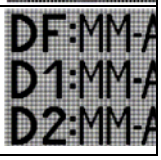
Ανταλλασσόμενο αμάξωμα, μίαμονάδα σχεδιασμένη για τη μεταφορά εμπορευμάτων, η οποία χρησιμοποιείται στην Ευρώπη, είναι προσρμοζμένη κατά τον καλύτερο τρόπο στις διαστάσεις των οδικών οχημάτων και είναι εξοπλισμένη με εξαρτήματα λαβής που επιτρέπουν τη μετφόρτωσή της απόμ έναν τρόπο μεταφοράς σε άλλον, συνήθως σιδηροδρομικώς/οδικώς

Εναρμονισμένο πρότυπο*,* μία τεχνική προδιαγραφή που έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό τυποποίησης βάσει εντολής της Επιτροπής σύμφωνα με τις διαδικασίες που αρίζει η οδηγία 98/34/ΕΚ προκειμένου να καθιερωυεί μη υποχρεωτική ευρωπαϊκή απαίτηση

Ένδειξη περιοδικού ελέγχου, το σύμβολο, το οποίο δείχνει ότι διατροπική μονάδα φόρτωσης υποβλήθηκε σε περιοδικό έλεγχο, ή ότι πρέπει να τποβληθεί στον πρώτο περιοδικό έλεγχο, και ότι κρίθηκε σύμφωνη προς τις σχετικές απαιτήσεις, στην εν λόγω ένδειξη ορίυεται επίσης η ημερομηνία του προσεχούς ελέγχου της διτροπικής μονάδας φόρτωσης που ανφέρεται στο άρθρο *7.*

Περιοδικός έλεγχος, οι έλεγχοι προς εξακρίβωση της κατάστασης συντήρησης και ασφαλείας των διατροπικών μονάδων φόρτωσης που αναφέρονται στα σημεία α), β) και γ), σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος V.

Στο παράρτημα VI με τίτλο " Σήμα και άλλα σύμβολα παρουσιάζει τα εξής:

Σήμα διατροπικής διατροπικής μονάδας φόρτωσης UCI	
Σήμα ευρωπαϊκής διατροπικής μονάδας φόρτωσης EUCI	
Σήμα δήλωσης συμμόρφωσης με τεχνικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις CE	
Ένδειξη περιοδικού ελέγχου με αρχικά: - DF ημερομηνία κατασκευής - D1 ημερομηνία ελέγχου - D2 ημερομηνία επομένου ελέγχου	

4.2 Πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών

4.2.1 Ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων (Motorways of the Sea)



Η λευκή βίβλος για τις μεταφορές, που εκδόθηκε το 2001, κάνει για πρώτη φορά μνεία στην ανάπτυξη θαλάσσιων λεωφόρων. Η ιδέα βασίζεται στο συγκριτικό πλεονέκτημα της Ευρώπης η οποία βρέχεται σε ένα σημαντικό της μέρος από θάλλασες καθώς και στην δυναμική που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές να αποτελέσουν ένα αξιόπιστο εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων για ένα σημαντικό μέρος των μεταφορικών αναγκών από αυτόν της οδικής η οποία δοκιμάζεται από την συνεχή αύξηση της συμφόρησης.



Η αναθεωρημένη λίστα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών που παρουσιάστηκε το 2004 προτάθηκαν και μία σειρά θαλάσσιοι διάδρομοι (χάρτης παραλεύρως).

Στο Vedemecum[19] που εκδόθηκε από την Επιτροπή το 2005 σύμφωνα με το άρθρο 12α των κετευθυντήριων οδηγιών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα σαν αναπόσπαστο τμήμα της πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, παρουσιάζονται οι προϋποθέσεις και οι βασικοί όροι επιλεξιμότητας των έργων.

Με βάση πάντα το ίδιο έγγραφο, για να θεωρηθούν επιλέξιμα τα προτεινόμανα έργα πρέπει να είναι κατά μήκος των προσδιορισμένων θαλάσσιων λεωφόρων, να είναι Κοινοτικού ενδιαφέροντος και να μειώνουν την συμφόρη ση των οδών και/ή να βελτιώνουν την προσβασιμότητα σε περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές ή χώρες. Επίσης πρέπει να προτείνονται κατ' ελάχιστον από δύο χώρες και μπορούν να αφορούν όχι μόνο έργα που συνδέονται με υποδομές λιμένων, αλλά και ενισύσεις κάλυψης αρχικών δαπανών εκκίνησης νέων συνδέσεων.

Το ίδιο έγγραφο διευκρινίζει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν πρέπει να δημιουργούν στρευλώσεις του ανταγωνισμού και ότι, ενώ κύριοι αποδέκτες τους είναι τα κράτη μέλη, αυτά με τη σειρά τους έχουν το δικαίωμα να ορίζουν φορείς υλοποίησης, οι οποίοι μπορεί να είναι αρχές ή και ακόμη δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Το θέμα αυτό παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την χώρα μας και σύμφωνα με πληροφορίες οι ελληνικές αρμόδιες αρχές (ΥΕΝ) σε συνεργασία με άλλες γειτονικές χώρες έχουν αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες.

4.2.2 Γενικά περί Κοινοτικών και άλλων ενισχύσεων για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών

Η Επιτροπή βλέπει θετικά τις προσπάθειες κρατών μελών για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Ταυτόχρονα όμως θέλει να εξασφαλίσει ότι οι ενισχύσεις αυτές περιορίζονται στο απίπεδο του αναγκαίου, και κυρίως **δεν δημιουργούν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό των μεταφορών** και ότι δίνονται σύμφωνα με τις αρχές της ΕΕ.

Από το 1992 και μετά η ΕΕ εξέδοσε έναν αριθμό αποφάσεων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Η πρώτη, και μία από τις σημαντικές είναι η 93/457ΕΟΚ Δεκέμβριος 1992[20]. Η απόφαση αυτή στήριξε για ένα μεγάλο διάστημα τις Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του προγράμματος PACT. Τον οκτώβριο 1998, ο

19 Motorways of the sea Art.12a of the TEN-T Guidelines, a Vendemecum in conjuction with the call for proposals TEN-T 2005

20 Decision 93/45/EEC of 22 December 1992, concerning the granting of financial support for pilot schemes to promote combined transport

Κανονισμός Νο 2196/98 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου περί χορήγησης Κοινοτικής οικονομικής βοήθειας σε καινοτόμες δράσεις για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (ουσιαστικά ο κανονισμός πάνω στον οποίο στηρίχτηκε κατά ένα μέρος η περεταίρω ανάπτυξη του Προγράμματος PACT και στη συνέχεια του MARCO POLO), σε συνδυασμό με τα Άρθρα 75 (1), 92 (1) και 88 (2) της Ιδρυτικής Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, περί μη συμβατότητας κρατικών ενισχύσεων που δημιουργούν στρεβλώσεις στην κοινή αγορά, αποτελεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων των συνδυασμένων μεταφροών.

Ο κανονισμός 2196/98 έχει στόχο **τη συμβολή στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών που θα προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις από αυτήν των οδικών μεταφορών.** Δικαιούχοι είναι τα κράτη μέλη. Στηρίζει καινοτόμες δράσεις και μελέτες, και όχι έργα υποδομών, έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης. Οι ενισχύσεις αφορούν περιορισμένη περίοδο, μέγιστο 3 χρόνια. Κατά την περίοδο αξιολόγησης και επιλογής των δράσεων που θα ενισχυθούν η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι αυτές συνεισφέρουν πραγματικά στην ανάπτυξη της κοινή ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφροών και δεν στρευλώνουν την αγορά μεταφορών.

Η δημοσιότητα των επιλογών και η διαφάνεια είναι επίσης μεταξύ των βασικών προϋποθέσεων. Άλλη βασική προυπόθεση για για παροχή κοινοτικών ενισχύσεων είναι ότι οι δράσεις πρέπει να έχουν στόχο την μετατόπιση ροών από τις οδικές μεταφορές σε πλέον φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Προτιμούνται δράσεις κατά μήκος των διευρωπαικών δικτύων. Δράσεις μερικώς εκτός των γεωγραφικών ορίων της ΕΕ επιτρέπονται υπό την προϋπόθεση ότι είναι Κοινοτικού ενδιαφέροντος. Δικαιούχοι είναι τα κράτη μέλη - δημόσιοι ή ιδιωτικοί φορείς – και πρέπει να συνυποβάλλονται απο δύο τουλάχιστον κράτη.

Για μελέτες σκοπιμότητας οι ενίσχυση περιορίζεται σε 30% το ίδιο ποσοστό ισχύει και για ενοικίαση, μακροχρόνια μίσθωση (leasing) οχημάτων συνδυασμένων μεταφροών , ημι-ρυμουλκουμένων, κινητών αμαξωμάτων και εμπορευματιοκιβώτια 20 ποδών και άνω, βαγονίων και πλοίων καθώς και για εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης μεταξύ τρένων θαλάσσιας οδού, ποταμών, χρήση υποδομών. Εκπαιδευτικά προγράμματα προσωπικού σε εμπορικές, τεχνικές και τεχνολογικές εξελίξεις και εφαρμογές καθώς και μελέτες μπορούν να ενισχυθούν έως 50% .

Πολλές χώρες, μεταξύ αυτών η Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Αγγλία, Ολλανδία έχουν κατα καιρούς κάνει νομοθετικές παρεμβάσεις και έχουν υλοποίησει προγράμματα ενίσχυσης των συνδυασμένων μεταφορών.

Οι εθνικές πρωτοβουλίες κρατών μελών για στήριξη της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών ακολουθούν τη λογική του κανονισμού 2196/98 και αφορούν σε ενιχύσεις σταθμών συνδυασμένων μεταφορών (combined transport terminals), υποστήριξη αρχικής περιόδου νέων θαλάσσιων συνδέσων, ενοικίασης μεταφορικών μονάδων συνδυασμένων μεταφροών, και γενικά πιλοτικών σχεδίων ανάπτυξης νέων συνδέσεων με τη χήση συνδυασμένων μεταφορών.

Οι δράσεις αυτές στον τομέα των συνδυασμένων μεταφρορών έχουν πάρει, σχεδόν στο δύνολότους, την έγκριση της Ευρωπαικύς Επιτροπής (Επιτροπή Ανταγωνισμού) βάση των σχετικών άρθρων της Ιδρυτικής Συνθήκης ΕΟΚ περί μη στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

4.2.3 Το πρόγραμμα PACT και MARCO POLO

Το πρόγραμμα PACT το οποίο ίσχυσε για τη περίοδο 1992-2001 αποτέλεσε το έναυσμα για πολλές πρωτοβουλίες. Οι ενισχύσεις που δόθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος PACT

ανήλθαν στο συνολικό ποσό των 53 εκατ. ευρώ μέχρι και το 2003, οπότε και ολοκληρώθηκαν όλα τάέργα που είχαν ενισχυθεί από αυτό.

Μεταξύ των επιτυχών δράσεων θεωρείται η περίπτωση της ιδιωτικής Γερμανικής εταιρείας Locomotion Rail Traction η οποία στο διάστημα 2001-2003 διακίνησε 2 έως 4 τρένα ημερησίως που μετέφεραν 584 εκατ τονους/χλμ εμπορευμάτων στον ιδιαίτερα βεβαρυμένο διάδρομο του Brener, μέγεθος που ισοδυναμεί με 50.000 ταξίδια φορτηγών αυτοκινήτων, αν οι μεταφροές αυτές είχαν γίχει οδικά, και τούτο σε διάστημα μόνο δύο ετών.

Επιτυχής δράση επίσης θεωρείται και η περίπτωση της Ναυτιλιακής εταιρείας Grimaldi Compania di Navigatione που σύνδεσε Ιταλικά λιμάνια με το λιμάνι της Valencia Ισπανίας μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση των ευαίσθητων και ιδιαίτερα συμφορημένων οδών Ιταλίας – Γαλλίας – Ισπανίας. Το ίδιο διάστημα (2001-2003) η εταιρεία μετέφερε 25.000 ημι-ρυμουλκούμενα δια θαλάσσης, τα οποία άλλως θα είχαν διακινηθεί οδικά.

Το νέο πρόγραμμα MARCO POLO I, αφορούσε την περίοδο 2003 - 2006. Οι χρηματοδοτήσεις στο πλαίσιο του προγράμματις αυτού ανήλθαν σε 102 εκ. ευρώ και περιελάμβαναν τρεις κύριες δράσεις: 1) αλλαγή τρόπου μεταφοράς, 2) καταλυτικές δράσεις και 3) εκπαίδευση.

Το πρόγραμμα επικέντρωσε την προσοχή του σε ουσιαστικές ενισχύσεις επειχειρηματικών πρωτοβουλιών στην αγορά μεταφορών, και δεν αφορούσε σε χρηματοδοτήσεις ερευνητικών σχεδίων και μελέτες. Χαρακτηριστικό του προγράμματος είναι ότι χρηματοδότησε εμπορικές επιχειρήσεις μόνο. Οι δράσεις που υποστηρίχτηκαν από το πρόγραμμα αφορούσαν διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις σε συνεργασία τουλάχιστον δύο επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικές χώρες εκ των οποίων τουλάχιστον η μία έπρεπε να είναι κράτους μέλους.

Το πρόγραμμα MARCO POLO II (2007-2013) αφορά ένα συνολικό μέγεθος χρηματοδοτήσεων της τάξης των 740 εκατ. ευρώ (περίπου 100 εκατ. κάθε χρόνο).

Το σκέλος 1 του προγράμματος χρηματοδοτεί μόνο δράσεις που έχουν σαν στόχο την εκτροπή φορτίων από τις οδούς σε άλλους τρόπους μεταφοράς και επιχορηγεί με 1 ευρώ για κάθε 500 τόνους/χλμ που φεύγουν από τους δρόμους.

Το σκέλος 2 χρηματοδοτεί την εξάλιψη υφισταμένων διαθρωτικών εμποδίων, είναι ιδιαίτερα καινοτόμο και έχει ένα ελάχιστο ποσό επιχορήγησης 1,5 εκατ. ευρώ που δεν μπορεί να υπερβεί το 35% της συνολικής δαπάνης.

Το σκέλος 3 είναι εκπαιδευτικό και έχει στόχο την βελτίωση της συνεργασίας και διάχυση γνώσης και εκπαίδευση στα θέματα της ιδιαίτερα σύνθετης αγοράς μεταφροών και εφοδιαστικής εμπορευμάτων. Οι δράσεις που υποστηρίζονται από το πρόγραμμα πρέπει να είναι καποιου μεγέθους καθώς το ελάχιστο οσό επιχορήγησης ανά δράση δεν μπορεί να είναι κάτων των 250.000 ευρώ και δεν μπορεί να ξεπερνά το 50% της δαπάνης.

Τέτοιες δράσεις μπορεί να έχουν στόχο την βελτίωση εφαρμοζόμενων μεθόδων σε λιμάνια, προσαρμογή σε συστήματα και μεθόδους για αντιμετώπιση σύγχρονων αναγκών της εφοδιαστικής εμπορευμάτων, ευρωπαϊκά κέντρα εκπαίδευσης, δράσεις που έχουν στόχο την αύξηση ζήτησης μη οδικών μεταφρών και δράσεις που έχουν στόχο τη βελτίωση της καταννόησης των των συνδυασμένων μεταφορών από πλευράς χρηστών.

4.3 Ευρωπαϊκές εμπειρίες ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών

Στην Δυτική Ευρώπη η έννοια των Συνδυασμένων μεταφορών, με ελάχιστες εξαιρέσεις, έχει σχεδόν ταυτιστεί απόλυτα με τον συνδυασμό « Οδός-Σιδηρόδρομος ». Φυσικά τουτο οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά πολλών ευρωπαϊκών χωρών, σε

πολλές από τις οποίες η συμμετοχή του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές φθάνει μέχρι και το 18%, όταν στη χώρα μας αυτό δεν ξεπερνά το 1,5 %.

Σύμφωνα με τα παρακάτω στατιστιστικά στοιχεία της UIRR (Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Συνδυασμένων Μεταφορών, Οδός-Σιδηρόδρομος) το 2006 η συνολική ετήσια κίνηση μοναδοποιημένων φορτίων συνδυασμένων μεταφορών στη Ευρώπη ήταν της τάξης των 5.435.501 TEU[21], σημειώνοντας αύξηση 15 % από αυτή του 2005.

Στη συντριπτική τους πλειοψηφία αφορούν μεταφορές ασυνόδευτων μοναδοποιημένων φορτίων (2.335.776 ασυνόδευτες έναντι 381.975 συνοδευόμενες). Επίσης στον ίδιο πίνακα παρατηρούμε ότι οι διεθνείς μεταφορές ήταν περίπου διπλάσιες των εθνικών (3.588.868 TEU διεθνείς και 1.846.633 εθνικές.

	International			National			Total		
	2005	2006	% 06-05	2005	2006	% 06-05	2005	2006	% 06-05
Unaccompanied	1 275 927	1 512 370	19%	776 318	823 406	6%	2 052 245	2 335 776	14%
Accompanied	271 311	282 064	4%	44 369	99 911	125%	315 680	381 975	21%
Total CONSIGNMENTS	1 547 238	1 794 434	16%	820 687	923 317	13%	2 367 925	2 717 751	15%
Total TEU[2]	3 094 476	3 588 868	16%	1 641 373	1 846 633	13%	4 735 849	5 435 501	15%

Για να γίνει πιο κατανοητό το μέγεθος επισημαίνεται ότι αυτό αναλογεί σε ημερήσια κίνηση άνω των 10,000 φορτηγών αυτοκινήτων στους Ευρωπαϊκούς δρόμους, αν οι μεταφορές αυτές είχαν γίνει με φορτηγά αυτοκίνητα.

Στους πίνακες που ακολουθούν στην επόμενη σελίδα, οι οποίοι παρουσιάζουν στατιστικά στοιχεία των τελευταίων δέκα ετών, συγκρίνοντας αριθμό αποστολών και TEU ασυνόδευτων και συνοδευόμενων εθνικών και διεθνών συνδυασμένων μεταφρών, παρατηρούμε ότι:

Οι ασυνόδευτες συνδυασμένες μεταφορές, στο σύνολό τους, παρουσίασαν μία άνοδο της τάξης του 50% περίπου. Εξ αυτών το μεγαλύτερο μέρος αφορά τις διεθνείς μεταφροές οι οποίες σχεδόν διπλασιάστηκαν. Οι εθνικές μεταφροές γνώρισαν μικρή άνωδο.

Οι συνοδευόμενες μεταφορές αντίθετα παραμένουν σχεδόν στο ίδιο επίπεδο, αφου γνώρισαν μία περίοδο μικρής ανώδου μέχρι το 2003, για να υποχορήσουν αισθητά για τα επόμενα δύο χρόνια.

Ο δίπλα πίνακας παρουσιάζει επίσης ενδιαφέρον καθώς δείχνει τα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών που χρησιμοποιούν τα μέλη της UIRR.

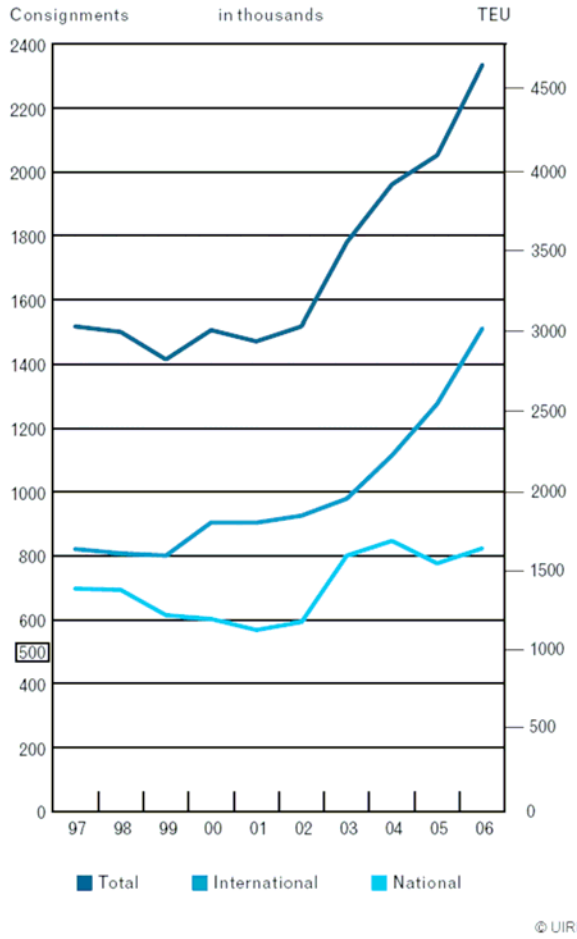
Techniques	Total UIRR	
Semi-trailers	45 653	5%
Swap bodies and containers	777 753	84%
Rolling Motorway	99 911	11%
SUM in consignments	923 317	100%
SUM TEU	2 123 628	100%

Βλέπουμε λοιπόν ότι οι εταιρείες συνδυασμένων μεταφροών χρησιμοποιούν κατά 84% τα κινητά αμαξώματα, κατά 11% τις κυλιόμενες οδούς, και μόλις 5% τα ημι-ρυμουλκούμενα.

[21] Twenty-foot Equivalent Unit

Market evolution 1997-2006
(in consignments/TEU)

Unaccompanied Transport 1997-2006
(Swap bodies, Containers, Semi-trailers)



Accompanied Transport 1997-2006
(Rolling Motorway)



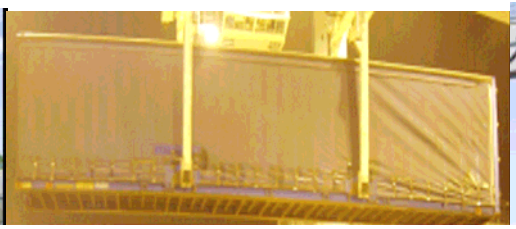
Ενδιαφέον παρουσιάζουν επίσης και τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία που αναφέρονται στις μεταφορές προς/από Ελλάδα από/πρός Αυστρία και Γερμανία. Στόν πίνακα βλέπουμε ότι τό 2006 έγιναν 8.813 αποστολές από Αυστρία προς Ελλάδα και 9.925 από Ελλάδα πρός Αυστρία, ενώ τα αντίστοιχα μεγάθη από/προς Γερμανία – Ελλάδα είναι σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα.

International relations 2006
(terminal to terminal)

Relations from Country	Relations to Country	Consign-ments C	Consignments-km C*km	Average distance km	Average weight t/C	Gross weight t	Tonne-km 1000 tkm	Techniques, % consignments ST	SB/CT < 8,30m	SB/CT > 8,30m	RoMo
Column number		1	2	3=2/1	4=5/1	5	6=2*4	7	8	9	10
A	GR	8 813	14 100 000	1 600	18	158 607	253 771	12%	1%	87%	
GR	A	9 925	15 880 000	1 600	18	179 699	287 518	11%	1%	88%	
D	GR	436	772 609	1 774	25	10 869	19 282		86%	15%	
GR	D	127	185 166	1 458	8	997	1 454		97%	3%	

Ας δούμε όμως τα τέσσερα βασικά συστατικά που επιτρέπουν την εκτέλεση των συνδυασμένων μεταφροών σιδηρόδρομου – οδού, πέραν από αυτά που μέχρι τώρα αναφέραμε σε άλλα κεφάλαια (θεσμικό πλαίσιο, οικονιμικές και διοικητηκές ενισχύσεις, διευκολύνσεις). Αυτά είναι:

Οι μονάδες φόρτωσης (loading units): Αποτελούν απαραίτητα εργαλία για την εκτέλεση συνδυασμένων μεταφορών. Αυτά είναι *swap bodies* (legs, tilt, box), *containers* (tank, bulk), *semi-trailers* και *full-lorrys*


Τα βαγόνια (wagons): *60* και *75 τόνων*, *104 ποδών, megapack, megatrailer, RoMo, container* και

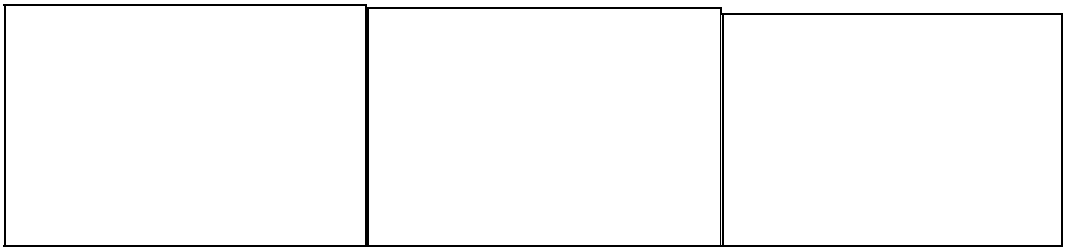




Οι σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών (terminals)



Ο εξοπλισμός φορτωεκφόρτωσης (handling equipment): *Ganty cranes, mobile cranes (semi-trailers, swap bodies, containers) belloti*



Σήμερα στην Ευρώπη δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι εταιρείες μέλη της UIRR καθώς και το τονάζ φορτίων που διακινούν σε επίπεδο εθνικών και διευνών μεταφορών.

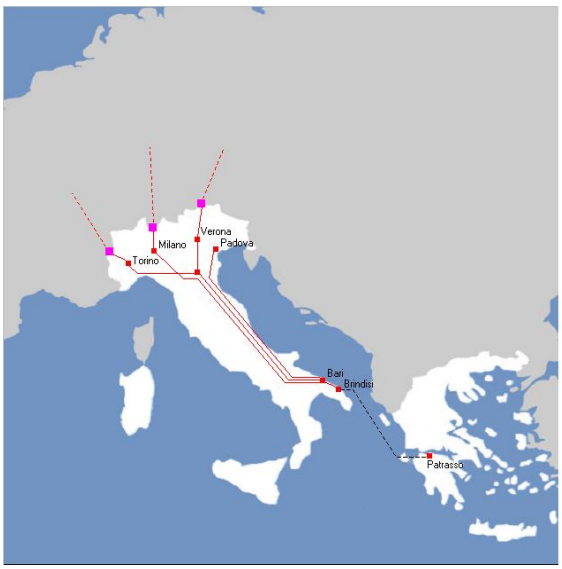
Company	Country	National		International	
		Gross tons	Tonne-kilometres	Gross tons	Tonne-kilometres
		t	1000 tkm	t	1000 tkm
Adria-Kombi, Ljubljana	SLO	190 512	30 291	1 142 084	491 566
Alpe Adria, Trieste	I	337 185	100 144	626 492	245 237
Bohemiakombi, Prague	CZ			43 796	27 703
Cemat, Milano	I	3 369 128	3 038 265	5 908 903	5 453 897
Combiberia, Madrid	E			466 047	733 180
Crokombi, Zagreb	HR			7 121	2 970
Hungarokombi, Budapest	H			763 700	498 067
Hupac, Chiasso	CH	1 013 046	346 461	7 266 617	5 616 364
Hupac, Rotterdam	NL			1 605 120	1 635 281
ICA, Wien	A	633 223	37 993	2 849 463	2 891 600
Kombi Dan, Padborg	DK	7 783	1 701	164 577	215 735
Kombiverkehr, Frankfurt	D	6 032 686	3 187 200	9 640 566	9 189 248
Naviland Cargo, Vincennes[1]	F	1 661 573	749 370	519 044	464 326
Novatrans, Paris	F	2 679 509	1 981 555	1 077 255	998 412
Okombi, Wien	A	3 251 836	323 462	3 722 220	1 523 377
Polzug, Hamburg	D	50 415	18 704	1 806 457	1 691 438
Ralpin, Bern	CH			2 718 895	1 177 281
Rocombi, Bukaresti	RO			310	483
T.R.W., Bruxelles	B	126 298	21 385	2 404 443	2 701 986
TOTAL		19 353 194	9 836 551	42 735 110	35 558 151

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα επικεφαλής σε μέγεθος εκτελούμενων συνδυασμένων μεταφορών είναι η Γερμανική Kombiverkher-Frankfurt, η Ιταλική Cemat-Milano, ακολουθούμενες από την Αυστριακή Okombi-Wien, την Ελβετική Hupac-Chiasso, και τη Γαλλική Novatrans ενώ επίσης σημαντική είναι η κίνηση της Intercontainer (ICA-Wien).

Η **Kombiverkher-Frankfurt,** ιδρύθηκε το 1969. Το μετοχικό της κεφάλαιο διαιρείται σε δύο ίσα μερίδια εκ των οποίων το ένα μέρος 50% βρίσκεται στα χέρια 230 διαμεταφορέων και το υπόλοιπο 50% κατέχει η θυγατρική εταιρεία των Γερμανικών Σιδηροδρόμων Intermodal DB Logistics. Η στενή συνεργασία με την εταιρεία Intermodal DB Logistics δημιουργεί βέλτιστη συνέργια στην παραγωγή τεχνογνωσίας. Ταυτόχρονα οι στενές σχέσεις που διατηρεί η Kombiverkher με πελάτες και συεργάτες αλλά και ομάδες εργασίας και ενός συμβουλευτικού οργάνου που συνίσταται από μεταφρορείς και διαμεταφρορείς.

Η **Cemat-Milano,** ιδρύθηκε το 1953. Το μετοχικό της κεφάλαιο ύψους 7 εκατ. Ευρώ διαιρείται σε τρία μέρη εκτων οποίων το πρώτο (41.25%) κατέχει η θυγατρική των ιταλικών σιδηροδρόμων FS Cargo S.p.A, ένα ποσοστό 34.25% είναι στα χέρια της ελβετικής εταιρείας συνδυασμένων μεταφορών Hupac-Chiasso, ενώ ένα ποσοτό (24.50%) βρίσκεται στα χέρια ιδιωτών μεταφορέων. Η εταιρεία χρησιμοποιεί 150 σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών σε κύρια μεταφορικά σημεία της Ευρώπης, εκ των οποίων 40 βρίσκονται στη ιταλία, και 21 από αυτά διαχειρίζεται η ίδια η Cemat. Επίσης η αταιρεία διαθέτει ένα σημαντικό αριθμό φορτωεκφορτωτικών μηχανημάτων, εκ των οποίων 6 ganty cranes, χρησιμοποιεί 2,740 βαγόνια συνδυασμένων μεταφροών εκ των οποίων 1.087 ιδιόκτητα. Η εταιρεία επίσης

εξυπηρετεί φορτία συνδυασμένων μεταφροών προ/από την Ελλάδα, μεσω Brindisi-Πάτρας (χάρτης ακολουθεί).



Η **Okombi-Wien** ιδρύθηκε το 1983 από μεταφορικές και διαμεταφορικές Αυστριακές εταιρείες σε μία κοινή προσπάθεια αρχών και επιχειρήσεων να αναπτύξουν τις συνδυασμένες εθνικές και διεθνείς μεταφροές της Αυστρίας, μιας χώρας με ιδιαίτερες περιβαλλοντικές ευαισθησίες. Η Okombi κατέχει μία σημαντική θέση στην ευρωπαϊκή αγορά συνδυασμένων μεταφορών και έχει αναπτύξει σημαντική τεχνογνωσία. Το 2005, η εταιρεία απορροφήθηκε εκ ολοκλήρου από μία νέα εταιρεία με την ονομασία Okombi GmbH, η οποία ανήκει στη θηγατρική εταιρεία των Αυστρικαών σιδηροδρόμων OBB - Rail Cargo Austria.

4.4 Εφοδιαστική εμπορευμάτων

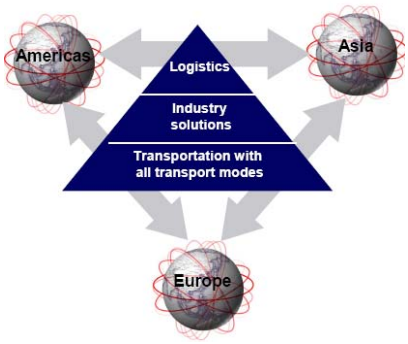
4.4.1 Ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις

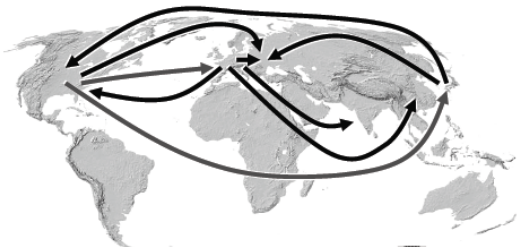
Η σταδιακή απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και η παγκοσμιοποίηση των αγορών αποτελούν το βασικό χαρακτηριστικό της σημερινής οικονομικής δράσης. Ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός, ως αποτέλεσμα της παγκοσμιοποίησης, επιβάλει στις επιχειρήσεις την επανεξέταση των επιχειρηματικών τους επιλογών με σκοπό τη μείωση του κόστους και την βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους στις διεθνείς αγορές.

Οι επιχειρήσεις αναθεωρούν τα επιχειρησιακά σχέδιά τους, βελτιώνουν τις επιδόσεις τους στον τεχνολογικό και οργανωτικό τομέα και εφαρμόζουν καινοτομίες που έχουν σαν αποτέλεσμα τη διατήρηση της θέσης τους στις αγορές και την περαιτέρω διεύρυνση τους. Τούτο τις οδηγεί σε έναν αγώνα δρόμου για τον έλεγχο των σύγχρονων τεχνολογιών, κατάκτηση της γνώσης και μείωση του κόστους παραγωγής και διάθεσης των προιόντων τους.

Στο πλαίσιο αυτό οι μεταφορές προσλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση. Σήμερα, όσο ποτέ άλλοτε, οι μεταφορές καλούνται να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην συνολική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων μιας επιχείρησης, μιας περιοχής ή χώρας, στον διεθνή οικονομικό στίβο. Οι νέες τάσεις που επικρατούν στην εφοδιαστική εμπορευμάτων είναι το αποτέλεσμα μίας στροφής της αγοράς προς την κατεύθυνση αφ' ενός του κυρίαρχου στόχου κάλυψης των αναγκών που καθορίζονται από τους πελάτες και αφ ετέρου της διεθνοποίησης και ανταγωνιστικής λειτουργίας της. Αυτές οι συνεχώς μεταβαλλόμενες αγορές δημιουργούν πελάτες με ανάγκες που δεν είναι εύκολο να προβλεφθούν.

Μεγάλες μεταφορικές εταιρείες προσφέρουν παγκόσμιας εμβέλειας υπηρεσίες μεταφοράς, διανομής και δίκτυο πληροφόρησης, ονομάζοντας αυτές τις υπηρεσίες ως "Global logistics". Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις εστιάζουν το ενδιαφέρον τους σε στρατηγικές σχέσεις με τους πελάτες τους, με σκοπό να προσφέρουν καλύτερες υπηρεσίες και ανταγωνιστικές τιμές.





Ολες όμως οι εταιρείες ανεξάρτητα από το μέγεθός τους δίνουν έμφαση στην ικανοποίηση του πελάτου. Δίνουν μεγάλη σημασία στην συνεχή επικοινωνία με τους πελάτες, χρησιμοποιώντας τεχνικές ανάλυσης αγοράς για τον προσδιορισμό των αναγκών των πελατών και προσπαθούν να αντιδρούν γρήγορα και θετικά στις νέες τους απαιτήσεις.Ο χρόνος προσλαμβάνει μεγάλη σημασία στην εφοδιαστική εμπορευμάτων, παρά το γεγονός ότι η αξιοπιστία είναι σε πολλές περιπτώσεις πιο σημαντική. Τα βασικά στοιχεία του ενδιαφέροντος σχετικά με την οργάνωση και τις προσφερόμενες υπηρεσίες εφοδιαστικής συνοψίζονται ως εξής:

Οργάνωση παραγωγής και ανταπόκρισης στις απαιτήσεις: Κυρίως μείωση του χρόνου πληροφόρησης και των αναγκαίων αποθεμάτων και βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών.

Προσφορά υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας: Προσφορά υπηρεσιών πέραν της στενής έννοιας των μεταφορών που περιλαμβάνει πακετάρισμα, φυσική διανομή, ακριβή και συνεχή (on line) παροχή πληροφοριών, έλεγχο ποιότητας, κ.α.

Ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών εφοδιαστικών αλυσίδων: Συντονισμός συνεργασίας και δράσεων περισσότερων εμπλεκόμενων (προμηθευτές, κατασκευαστές, μεταφορείς, διαμεταφορείς, αποθηκευτές, λιμάνια, κέντρα συνδυασμένων μεταφορώνκαι διανομής, κ.α.)

Βελτιστοποίηση των συστημάτων φορτοεκφόρτωσης: Για μείωση χρόνου και ζημιών, αξιοποίησης των συνδυασμένων μεταφορών και μείωση του κόστους.

Η εφοδιαστική εξωτερικής σύνθεσης (Third-party logistics-3PL) για την οποία μιλήσαμε στο κεφάλαιο 2.3, είναι κομάτι μιάς συγκεκριμένης επιχειρηματικής στρατηγικής κάλυψης αναγκών εφοδιαστικής από εξωτερικούς παρόχους (outsourcing). Οι επιχειρήσεις, κυρίως βιομηχανικές και μεταποιητικές, συγκεντρώνουν όλο και περισσότερο την προσοχή τους στις βασικές λειτουργίες τους και εγκαταλείπουν συμπληρωματικές δράσεις όπως μεταφορά, διαχείριση αποθεμάτων, διανομή τις οποίες αναθέτουν σε εξωτερικούς εξειδικευμένους παρόχους. Ετσι αποδεσμεύουν εσωτερικές δυνάμεις τις οποίες χρησιμοποιούν σε άλλες δράσεις/επενδύσεις ενώ παράλληλα ελαχιστοποιούν το κόστος.

Ταυτόχρονα, και σαν συνέπεια της ευρύτατης πλέον εφαρμογής της εφοδιαστικής, παρατηρείται και η τάση δημιουργίας *συνεργασιών ή συνεταιρισμών,* συμπληρωματικών επιχειρήσεων και εφοδιαστικής αλυσίδας. Στον τομέα της εφοδιαστικής εμπορευμάτων τούτο υλοποιείται συχνά στο πλαίσιο *στρατηγικών συμμαχιών*. Δηλαδή, μία συνεχώς αυξανόμενη τάση στενότερης συνεργασίας διαφόρων μέσων μεταφοράς και διαφόρων παρόχων υπηρεσιών που καλύπτει όλο το εύρος μιας εφοδιαστικής αλυσίδας.

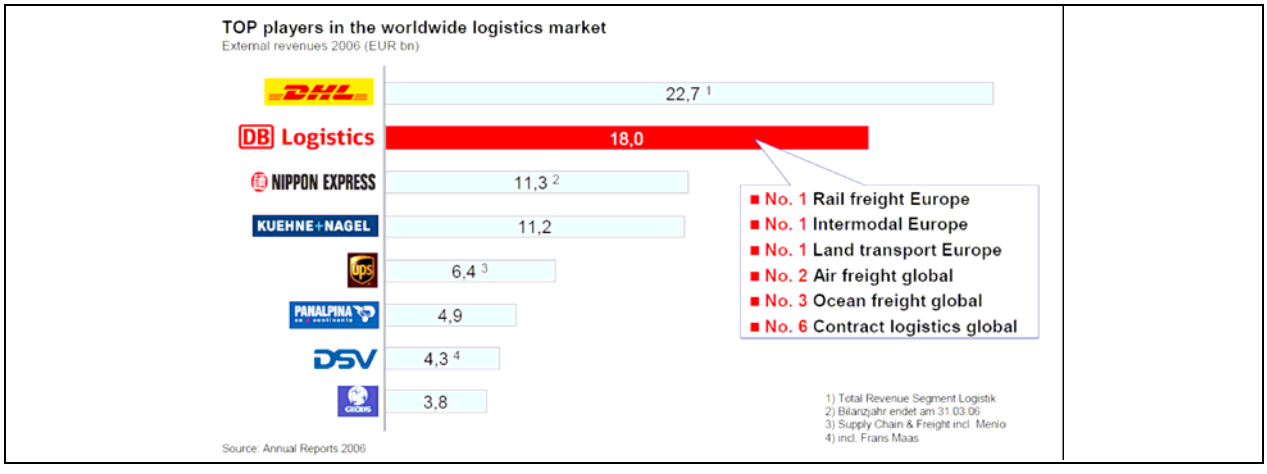
Σαν αποτέλεσμα της σημαντικής στροφής στον τρόπο οργάνωσης, ανάπτυξης και λειτουργίας των επιχειρήσεων, είναι και η εμφάνιση των λεγόμενων "Mega-carriers" ή αλλιώς "επιχειρήσεων δικτύων" (network firms) που προσφέρουν εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα σε παγκόσμιο επίπεδο, χρησιμοποιώντας κάθε είδους μεταφορικό μέσο και κάθε δυνατό συνδυασμό τους, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε μεταφοράς.

Ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ, ή 13.8% του παγκοσμίου ΑΕΠ. Οι ετήσιες δαπάνες εφοδιαστικής στην Ευρώπη και Βόρειο Αμερική μόνο υπολογίζονται σε περίπου 1 τροσεκατομμύριο ευρώ[22]. Ο ανταγωνισμός στον ευρωπαϊκό κλαδο της εφοδιαστικής είναι έντονος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το χαμηλό ποσοστό συγκέντρωσης της εφοδιαστικής εξωτερικής ανάθεσης στην Ευρώπη, όπου οι μεγαλύτερες εταιρείες έχουν μερίδιο αγοράς μόνο της τάξης του 33%[23].

Κατά μέσο όρο το κόστος της εφοδιαστικής αντιπροσωπεύει το 10-15% του τελικού προϊόντος, στο οποίο περιλαμβάνονται δαπάνες μεταφροάς και αποθύκευσης.

Η εφοδιαστική καθίσταται ολοένα και περισσότερο σημαντική, όχι μόνο εντός Ευρώπης αλλά και διεθνώς. Όμως οι διαγραφόμενες τάσεις στην ερωπαϊκή αγορά μερικές φορές είναι αντιφατικές. Αφενός, σημειώνεται συγκέντρωση της οργάνωσης της εφοδιαστικής στα ευρωπαϊκά κέντρα και περιφερειακά κέντρα διανομής και, αφετέρου, ως αποτέλεσμα του κορεσμού των ευρωπαϊκών οδών αναδύεται η αποκέντρωση, παρέχοντας τη δυνατότητα στις τοπικές αποθήκες ή εγκαταστάσεις τελικής αποθήκευσης να ανταποκρίνονται ταχέως στις απαιτήσεις πελατών. Αξιοσημείωτη επίσης είναο και η ταση εξωτερικής ανάθεσης των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής, όπου οι μεταφρορικές επιχειρήσεις αγοράζουν πολυλειτουργικές υπηρεσίες από εξωτερικούς παρόχους τέτοιων υπηρεσιών. Παράλληλα, κατά τη βελτιστοποίηση των αλυσίδων εφοδιασμού τους, οι επιχειρήσεις της ΕΕ ανγνωρίζουν ολοένα και περισσότερο ότι υπάρχουν ανταγωνιστικές εναλλακτικές για τις οδικές εμπορευματικές μεταφροές. Μεγάλοι μεταφρορείς παρέχουν συνολικές υπηρεσίες εφοδιαστικής, ενσωματώνοντας περισσότερους τρόπους μεταφοράς.

Ο παρακάτω πίνακας που παρουσιάστηκε πρόσφατα από τη θηγατρική εταιρεία των Γερμανικών σιδηροδρόμων «DB Logistics», δίχνει το μερίδιο στην παγκόσμια αγορά εφοδιαστικής εμπορευμάτων των 8 μεγαλύτερων εταιρειών. Είναι χαρακτηριστικό ότι η «DB Logistics», που κατέχει τη δεύτερη θέση παγκοσμίως με 18%, στην εφοδιαστική εμπορευμάτων, είναι ταυτόχρονα πρώτη στις σιδηροδρομικές, συνδυασμένες και χερσαίες μεταφορές στην Ευρώπη, την δεύτερη στις αερομεταφορές εμπορευμάτων παγκοσμίως, και την τρίτη στις θαλλάσσιες.



[22] Estimation of Global and National Logistics Expenditures: Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005
[23] Logistics Value Chain bz L. Ojala, D. Andersson and T Naula, Global Production Networks, UNIDO

4.4.2 Πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι στον τομέα της εφοδιαστικής είναι απαραίτητη η λήψη μετρων για τη διατήρηση και την αύξηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας. Με την Ανακοίνωσή της COM (2006) 336 , από 26.6.2006 με θέμα η **εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη – κλειδί για τη βιώσιμη κινητικότητα,** εξετάζει κατά πόσο και σε ποιά σημεία η ΕΕ θα μπορούσε να προσδώσει προσιθέμενη αξία για την ενίσχυση της ανάπτυξης της εφοδιαστικής εμπορευμάτων μεταφροών στην Ευρώπη και στον κόσμο.

Η ΕΕ επισημαίνει ότι η εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί προστίστως επιχειρηματική δραστηριότητα και ανάγκη στην οποία πρέπει να ανταπεξέλθη ο ίδιος ο κλάδος, ταυτόχρονα όμως αναγνωρίζει ότι οι αρχές έχουν να διαδραματίσουν σαφή ρόλο στη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών πλαισίου. Προσεγγίζει λοιπόν ένα πιθανό πλαίσιο που θα βελτιώνει τις προϋποθέσεις τις οποίες μπορεί να παράσχει η Ευρώπη για την καινοτομία στον τομέα της εφοδιαστικής και αφήνει την εσωτερική διεκπεραίωση της εταιρικής εφοδιαστικής στις ίδιες τις επιχειρήσεις.

Η ΕΕ πιστεύει ότι απιτείται στενότερη σύνδεση της εφοδιαστικής και της πολιτικής μεταφορών. Επισημαίνει ότι η εφοδιαστική θα πρεέπι να αποτελεί βασική παράμετρο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Έχει την γνώμη ότι οι επιλογές της εφοδιαστικής μπορούν να συμβάλλουν στην αποδέσμευση της ανάπτυξης των μεταφροών της Ευρώπης από τις επιβλαβείς επιπτώσεις που αυτές παράγουν (εκπομπές ρύπων, ατυχήματα και κυκλοφοριακή συμφόρηση) και ότι πρέπει να συμβαδίζουν με τις προσπάθειες βελτιστοποίησης της αποδοτηκότητατς κάθε τρόπου μεταφοράς.

Τον Φεβρουάριο του 2006, η Επιτροπή δημοσίευσε ένα έγγραφο διαβούλευσης για τη διατροπική εφοδιαστική[24] και έλαβε πάνω από 100 εισηγήσεις από τα κράτη μέλη και τους άμεσα ενδιαφερομένους. Τον Απρίλιο του 2006 η Επιτροπή διοργάνωσε μία ημερίδα εργασίας για διαβούλευση. Τα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων κατέδειξαν σημαντική στήριξη για την καθιέρωση ενός ευρωπαϊκού πλαισίου για την εφοδιαστική των εμπορευμάτων. Οι διαφαινόμενη τομείς μελλοντικής δράσης είναι οι εξής:

Εντοπισμός των σημείων συμφόρησης καιι εξεύρεση λύσεων: Σύμφωνα με το επιτυχές παράδειγμα της δράσης εντοπισμού σημείων συμφόρησης που έγινε για τις θαλάσσιες μεταφροές κοντινών αποστάσεων, προτείναται ή **σύσταση ομάδας κέντρων επαφής** η οποία θα ασχοληθεί με τον εντοπισμό και την αντιμετώπιση συγκεκριμένων σημείων συμφόρησης στην εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών. Τα κέντρα επαφής θα αντιπροσψπεύουν τα κρα΄τη μέλη και τον κλάδο (πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής και πελάτες).Πέρα από την αντιμετώπιση των σημείων συμφόρησης, τα κε΄ντρα αυτά θα μπορούσαν να ανταλλάσσουν τεχνογνωσία, να προτείνουν βέλτιστες πρακτικές και να παρέχουν στοιχεία χρήσιμα για τη χάραξη πολιτικής.

Τεχνολογία των πληροφοριών και επικοινωνιών: Η ανίχνετση και παρακολούθηση των φορτίων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς αποτελεί προαπαιτούμενο για την εφοδιαστική. Η εισγωγή του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης GALILEO θα έχει ουσιστικά θετική επίπτωση στην εν λόγω ανάπτυξη. Συστήματα εξ αποστάσεως παρακολούθησης πλοίων (LRIT), σύστημα πληροφόρησης για ποταμούς (RIS) και τα συστήματα τηλεματικής εφαρμογής στα εμπορεύματα και διαχείρησης κυκλοφορίας στους σιδηροδρόμους (TAF-ERTMS) θα παρέχουν εφαρμογές ολοκλήρωμένης εφοδιαστικής. Επίσης, άλλα συστήματα όπως, αναγνώρισης ραδιοσυχνοτήτων (RFID), κοινά πρότυπα ανταλλαγής μηνυμάτων

[24] www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultation/index_en.htm.



(EDI/EDIFACT), εφαρμογή έξυπνων συστημάτων μεταφορών (ITS) κλπ πρέπει να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν με συμβατότητα.

Επιμόρφωση στο τομέα εφοδιαστικής: Η επιμόρφωση στελεχών επιχειρήσεων στον τομέα είναι ιδιαίτερα σημαντική. Εξετάζεται η προώθηση της ανάπτυξης αμοιβαία αναγνωρισμένης πιστοποίησης για τους ειδικούς της εφοδιαστικής εμπορευμάτων. Μία εναρμονισμένη πιστοποίηση και η δικτύωση των ιδρυμάτων επιμόρφωσης θα συμβάλλει στη συμβατότητα και στην ποιότητα της επιμόρφωσης. Η δια βίου μάθηση και επιμόρφωση πρέπει να αφορούν όλα τα επίπεδα προσωπικού στον τομέα εφοδιαστικής, προκειμένου να αυξηθούν οι συνιλικές επιδόσεις.

Στατιστικά δεδομένα: Οι επιδόσεις της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής χρειάζονται παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση. Πρέπει να αναπτυχθούν στατσιτικοί και άλλοι σχετικοί δείκτες, ουτως ώστε να έχουμε μια αξιόπιστη εικόνα της κατάστασης.

Χρήση υποδομών: Η χρήση των υποδομών μπορεί να βελτιστοποιηθεί με ανάπτυξη αποδοτικών και βιώσιμων λύσεων εφοδιαστικής. Εδώ συμπεριλαμβάνονται η διαχείρηση στόλου, διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής, πλήρη αξιοποίηση των ικανοτήτων φόρτωσης, αποφυγή περιττών διαδρομών χωρίς φορτίο. Επίσης η αποδοτικότητα των εγκαταστάσεων μεταφόρτωσης έχει μεγάλη σημασία.

Επιδόσεις ως προς τις υπηρεσίες: Η αναγνώριση δεικτών ποιότητας που αξιολογεί και ελέγχει τις παρεχόμενες υπηρεσίες είναι ένας χώρος ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Η καθιέρωση μιας σειράς ευρωπαϊκών δεικτών αβαφοράς θα δημιουργήσει ομοιμορφία στην αξιολόγης των επιδοσεων της εφοδιαστικής και υα συνεισφέρει θετικά στην περεταίρω ανάπτυξή της.

Προώθηση και απλοποίηση των πολυτροπικών αλυσίδων: Τούτο περιλαμβάνει δράσεις διευκόλυνσης διατυπώσεων, συντονισμού φυσικών ελέγχων, εφαρμογή πλαισίου που δεν θα απιτεί χαρτιά για το εμπόριο, μεγαλύτερη χρήση δοαφορετικών τρόπων μεταφοράς σε μία ενιαία αλυσίδα μεταφορών και αλλαγή νοοτροπίας .

Πρότυπα φόρτωσης: εφαρμογή κοινών ευρωπαϊκών προτύπων για τις διατροπικές μονάδες φόρτωσης, εξασφάλιση δυνατότητας στοίβασης κινητών αμαξωμάτων, και γενικά ένα καλύτερο σύστημα μονάδων φόρτωσης για τις ενδοευρωπαϊκές μεταφροές, προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα.

4.5 Συμπεράσματα για τις συνδυασμένες μεταφοοές και εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη

Τα βασικά συμπεράσματα που μπορούν να εξαχθούν από το κεφάλιο αυτό και τα οποία πρέπει να λάβει υπόψη ο ΕΕΣΥΜ και η ΟΣΜΕΕ συνοψίζονται ως ακολούθως:

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Το θεσμικό πλαίσιο των ευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και αυτό που ισχύει στη χώρα μας, προσδιορίζεται από: α) την *Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων, 1991 (AGTC-UNECE)* και β) την *Οδηγία 92/106/ΕΟΚ.*

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξή των συνδυασμένων μεταφορών στην Ευρώπη ήταν οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες εξειδικευμένων επιχειρήσεων του τομέα, καθώς και τα συγκεκριμένα νομοθετικά, διοικητικά και οικονομικά μέτρα στήριξης που υιοθέτησαν εθνικές κυβερνήσεις, και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στο διάστημα των τελευταίων 30 ετών.

Ο ***Κανονισμός Νο 2196/98*** περί χορήγησης Κοινοτικής οικονομικής βοήθειας σε καινοτόμες δράσεις για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών σε συνδυασμό ***την Ιδρυτικής Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,*** περί μη συμβατότητας κρατικών ενισχύσεων που δημιουργούν στρεβλώσεις στην κοινή αγορά, αποτελεί το ισχύον θεσμικό πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων των συνδυασμένων μεταφορών.

Η ***πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος της ΕΕ*** για ***έργα ανάπτυξη των θαλασσίων λεωφόρων*** με στόχο τη μείωση της συμφόρησης των οδών και τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές ή χώρες, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την χώρα μας και σύμφωνα με πληροφορίες το ΥΕΝ σε συνεργασία με άλλες γειτονικές χώρες έχει αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες.

Με το ***πρόγραμμα MARCO POLO II (2007-2013),*** συνολικού ύψους των 740 εκατ. Ευρώ, η ΕΕ χρηματοδοτεί έως 30% δράσεις εκτροπής φορτίων από τις οδούς σε άλλους τρόπους μεταφοράς και εξάλιψης υφισταμένων διαθρωτικών εμποδίων, και 50% βελτίωση της συνεργασίας, διάχυση γνώσης και εκπαίδευση.

Σήμερα ένα σημαντικό μέρος φορτίων διεθνών και εθνικών μεταφορών στην Ευρώπη γίνεται με συνδυασμένες μεταφορές, που στην πλειοψηφία αφορούν ασυνόδευτα μοναδοποιημένα φορτία και όπου οι διεθνείς μεταφορές είναι περίπου διπλάσιες σε μέγεθος των εθνικών. Τις μεταφορές αυτές οργανώνουν και εκτελούν εξειδικευμένες εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών, που λειτουργούν σε πολλά κράτη της Ευρώπης και είναι μέλη της UIRR.

Πέρα από το θεσμικό πλαίσιο, οικονομικές και διοικητηκές ενισχύσεις, και διευκολύνσεις, καθώς και τις συγκεκριμένες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες από τον ίδιο τον κλάδο, ***τέσσερα επιπλέον συστατικά θεωρούνται ως προϋπόθεση για την εκτέλεση συνδυασμένων μεταφορών οδού-σιδηροδρόμου,*** Οι μονάδες φόρτωσης (loading units), τα βαγόνια (wagons), οι σταθμοί συνδυασμένων μεταφορών (terminals), και ο εξοπλισμός φορτωεκφόρτωσης (handling equipment).

Η ***εφοδιαστική καθίσταται ολοένα και περισσότερο σημαντική, όχι μόνο εντός Ευρώπης αλλά και διεθνώς.*** Η αγορά της εφοδιαστικής είναι παγκοσμιοποιημένη και αφορά όγκους συναλλαγών της τάξης περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ, ή 13.8% του παγκοσμίου ΑΕΠ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιστεύει ότι στον τομέα της εφοδιαστικής είναι απαραίτητη η λήψη μετρων για τη διατήρηση και την αύξηση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και ετιάζει τις μελλονυικές δράσις της ως εξής: *Εντοπισμός σημείων συμφόρησης και εξεύρεση λύσεων, τεχνολογία των πληροφοριών και επικοινωνιών, επιμόρφωση, στατιστικά δεδομένα, καλύτερη χρήση υποδομών, προώθηση και απλοποίηση των πολυτροπικών αλυσίδων, και ανάπτυξη προτύπων.*

5. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

5.1 Γενική παρουσίαση

Στην Ελλάδα από το 1965 χρησιμοποιείται η συνδυασμένη μεταφορά για μικρές και μέσες αποστάσεις. Περισσότερο από 1 εκ. τροχοφόρα παντός τύπου διακινούνται ετησίως μέσω του λιμένος του Πειραιώς σε διάφορους νησιωτικούς προορισμούς. Η μεγάλη εμπειρία που αποκτήθηκε από τους Ελληνες πλοιοκτήτες, μεταφορείς και διαμεταφορείς τα τελευταία 30 χρόνια, υπήρξε ο βασικός παράγοντας που διευκόλυνε στο ξεπέρασμα του τεράστιου μεταφορικού προβλήματος που δημιουργήθηκε με την κρίση της Γιουγκοσλαβίας και την διακοπή του χερσαίου Νοτιοανατολικού Ευρωπαϊκού άξονα και το οποίο ξεπεράστηκε με την αντικατάσταση του οδικού αυτού άξονα με συνδυασμένη μεταφορά θάλασσα / ξηρά δια μέσου της Αδριατικής.

Ένας μεγάλος και συνεχώς αυξανόμενος αριθμός φορτηγών οχημάτων διακινούνται καθημερινά από την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα για διάφορα λιμάνια της Αδριατικής. Οι στατιστικές δείχνουν ότι αυτός ο άξονας συνδυασμένων μεταφορών εξυπηρετεί μεταφορικά μέσα 25 διαφορετικών κρατών, ενώ εκτιμάται ότι ο αριθμός των πλοίων που εξυπηρετούν με τακτικά δρομολόγια την γραμμή ανέρχονται στον αριθμό των 60.

Εχει γίνει μία αρκετά σοβαρή προσπάθεια από την INTERCONTAINER και τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους για την ανάπτυξη των μεταφορών CONTAINERS επί τρένου. Από αρκετό καιρό λειτουργούν δύο μικροί σταθμοί (TERMINALS) για την εξυπηρέτηση των CONTAINERS που διακινούνται με τρένο, ένας στους Αγ. Αναργύρους Αττικής (ΑΘΗΝΑ) και ένας στον εμπορευματικό σταθμό Θεσσαλονίκης. Υπάρχει ένας προγραμματισμός για δημιουργία δύο μεγάλων συγχρόνων σταθμών, ενός στο Θριάσειο Πεδίο στη περιοχή Μαγούλας Αττικής και ενός δευτέρου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η αυστρική εταιρεία Gartner σε συνεργασία με τους αυστρικούς σιδηροδρόμους λειτουργεί μία γραμμή εξυπηρέτησης συνδυασμένων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια στον άξονα Βιέννης-Θεσσαλονίικης. Επίσης λειτουργεί και ένα σύστημα συνδυασμένων μεταφορών για εμπορευματοκιβώτια και κινητά αμαξώματα μεταξύ Ελλάδος – Ιταλιας, με επέκαση σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, που ακολουθεί την διαδρομή Πάτρα - BRINTISI και από εκεί Μόναχο μέσω Μιλάνου και Αυστρίας με τρένο σε μία συνεργασία μεταξύ CEMAT / OKOMBI / KOMBIVERKEHR. Λόγω των υφισταμένων ελλείψεων υποδομών στο λιμάνι της Πάτρας και την αδυναμία εξυπηρέτησης με σιδηρόδρομο μέχρι την Αθήνα, η γραμμή αυτή δεν έχει επιτύχει σημαντικά αποτελέσματα.

Η συνδυασμένη θαλάσσια διεθνής μεταφορά είναι ανεπτυγμένη στην Ελλάδα, παρότι υπάρχει ακόμη σημαντική καθυστέρηση, στις κατασκευές νέων υποδομών, πλήρους εφαρμογής της πληροφορικής και τηλεματικής στις θαλάσσιες μεταφορές και ενώ υπάρχει έλλειψη βασικών σιδηροδρομικών υποδομών από το βασικό σταθμό εμπορευματικιβωτίων του Πειραιά (Νέο Ικόνιο).

Κυρίαρχος ρόλος στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές Ελλάδος είναι στις θαλάσσιες και στις οδικές καθώς και ο συνδυασμός τους, ενώ δεν έχει αναπτυχθεί στο βαθμό που θα έπρεπε η χρησιμοποίηση των "ημιρυμουλκούμενων" των "κινητών αμαξωμάτων" και ίσως και των εμπορευματοκιβωτίων, μία και υπάρχει σημαντικός χώρος για περαιτέρω χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων ιδίως στις εσωτερικές μεταφορές.

Στο τομέα της εφοδιαστικής οι ελληνικές εταιρείας παρουσιάζουν ιδιαίτερη κινητηκότητα. Αρκετές από αυτές ήδη εφαρμόζουν προηγμένα συστήματα εφοδιαστικής εμπορευμάτων

προσφέροντας στους πελάτες τους αξιόπιστες υπηρεσίες κυρίως στον τομέα αποθήκευσης και διανομής. Αρκετές εταιρείες, κυριώς οι μεγάλες του κλαδου, συμμετέχουν σε ευρύτερες αλυσίδες εφοδιασμού σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Ο κλάδος βρίσκεται γενικά σε άνοδο και υπάρχουν σημαντικά περιθώρια περεταίρω ανάπτυξης.

5.2 Η ελληνική νομοθεσία εθνικών και διεθνών μεταφορών δημόσιας χρήσης

Η ελληνική νομοθεσία που διέπει τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές δημοσίας χρήσης χαρακτηρίζεται από έντονο προστατευτισμό, κα΄τι που ισχύει και σε άλλες χώρες μέλητης ΕΕ.

Με την αλματώση ανάπτυξη των οδικών μεταφορών η παρέμβαση του κράτους γινόταν με διάφορα νομοθετήματα τα οποία έθεταν περιορισμούς στην άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και θεσπίστζαν ποικίλες απαγορέυσεις και περιορισμούς για τα ιδιαίτερα είδη μεταφροάς πραγμάτων και προσώπων. Αποτέλεσμα το δίκαιο των οδικών μεταφροών να είναι εγκατασπαρμένο σε διάφορα νομοθετήματα.

Το 1976 όλες οι διατάξεις που αφορούσαν τις οδικές μεταφορές με φορτηγά κωδικοποιήθηκαν με το **ν. 383/76 περί διενέργιας εμπορευματικών μεταφορών δια φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης και άλλων τινών διατάξεων.** Το νομοθέτημα αυτό, όπως και μεταγενέστερα τροποποιήθηκε, αποτελεί και σήμερα, ύστερα από 30 χρόνια, το ισχύον δίκαιο για εσωτερικές μεταφροές πραγμάτων. Περιέχει όμως και διατάξεις που αφορούν γενικότερα τις μεταφορές με αυτοκίνητα.

Ειδικότερα ο νόμος 383/76 προβλέπει τους όρους με τους οποίους επιτρέπεται η άσκηση της επιχείρησης οδικής μεταφοράς πραγμάτων στο εσωτερικό. Δίδονται οι έννοιες των εμπορευματικών μεταφορών, των μεταφορικών επιχειρήσεων, του επαγγελματία αυτοκινητιστή και οδηγού, καθορίζονται οι κατηγορίες των μεταφορών, τα πρόσωπα και οι όροι υπό τους οποίους αυτά μπορούν να ασκήσουν μεταφρορική επιχείρηση, ο νομικό τύπος με τον οποίο μπορεί να ασκηθεί μεταφορική επιχείρηση. Ορίζονται ακόμα τα σχήματα και οι προϋποθέσεις με τις οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται για διενέργεια μεταφροών από τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Στο ν. 383/76 περιέχονται ακόμη διατάξεις για τον καθορισμό του κομίστρου, για τη μεταβίβαση και αντικατάσταση των οχημάτων και για άλα ποικίλα θέματα. Ειδικότερα για την οδική μεταφροά πραγμάτων από το ν. 383/76 συνάγοται τα ακόλουθα:

- Η οδική επιχείρηση μεταφοράς πραγμάτων στο εσωτερικό μπορεί να ασκείται μόνον από επαγγελματίκα΄, συγκεκκριμένα με τη μορφή ατομικής ή συλλογικής μεταφροικής επιχείρησης. Δηλαδή η οδική μεταφορική επιχείρηση πραγμάτων στο εσωτερικό ασκείται αποκλειστικά από έλληνες επαγγελματίες αυτοκινητιστές και από ελληνικά νομικά πρόσωπα (εταιρείες) στα οποία μπορεί να μετέχουν μόνον έλληνες επαγγελματίες αυτοκινητιστές (άρθρο 2). Στο άρθρο 3 μάλιστα του ίδιου νόμου προβλέπεται η δυνατότητα ασκήσεως των μεταφροών αυτών από ιδιότυπη μεταφροική εταιρεία (ΙΜΕ), η οποία διέπεται από τη νομοθεσία για τις εταιρείες περιορισμένης ευθύνης, με τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο ίδιο το άρθρο.

- Για να ασχοληθεί κανείς επαγγελματικά με οδικές μεταφροές πρέπει: α) να λάβει επαγγελματική άδεια οδήγησης ανάλογη με το άχημα το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για τη μεταφροά, β) να λάβει έκγριση λειτουργίας μεταφροικής επιχείρησης απο τον οικείο νομάρχη (ο νομάρχης χορηγεί την άδεια αυτή ύστερα από έλεγχο και διαπίστωση ‘οτι συντρέχουν οι προϋποθέσεις που απαιτεί ο νόμος-αρθρο 2 και 9 ν.383/76)., γ να είναι ασφαλισμένος στο Ταμέιο Συντάξεως Αυτικινητιστών (1 και 1 γ . 383/76).

- Τέλος κατά το άρθρο 2 και 3 ν.383/76 οι εθνικές εμπορευματικές μεταφορε΄ς διενεργούνατι από τις μεταφορικές επιχειρήσεις που συνιστώνται με τις διατάξεις του νόμου

αυτού ως και από επιχειρήσεις που ήταν συνεστημένες καιλειτουργούσαν ως τέτοιες κατά τις προϊσχύουσες διατάξεις. Η παράβαση της διάταξης αυτής από τους κατά νόμον υπέυθυνους, τους υπαλλήλους, και τους οδηγούς αυτοκινήτων μεταφορικών επιχειρήσεων ή των ιδιοκτητών και των οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσεως διώκεται αυτεπαγγέλτως και τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι 6 μηνών, αφ΄σον δεν τιμωρείται βαρύτερα με άλλη διάταξη.

5.3 Νόμος 3333/2005 για την ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων στη χώρα μας

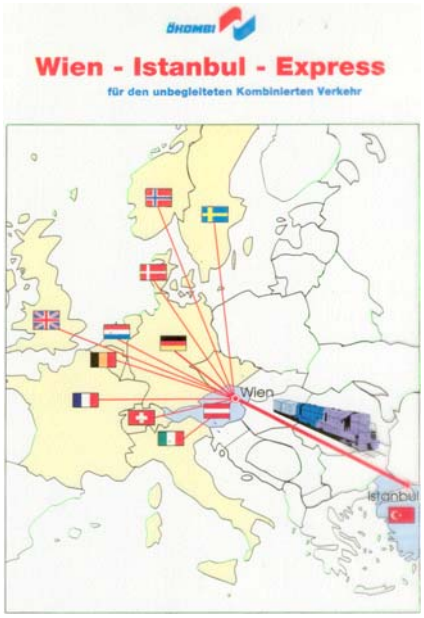
Το Μάρτιο του 2005, ψηφίστηκε ο νόμος 3333/205 που θεσμοθετεί την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων στην ελληνική επικράτεια. Ο νόμος ορίζει τα εμπορευματικά κέντρα και προβλέπει μια σειρά διαδικασιών για την ανάπτυξή τους σε διάφορες περιοχές της Ελλάδος. Η ψήφιση του νόμου αυτού αποτελεί σημαντικό βήμα για την προώθηση του όλου σχεδίου στη χώρα μας και ταυτόχρονα επιστέγασμα σχετικών πρωτοβουλιών και προσπαθειών των Ελληνικών Επιμελητηρίων και του ΕΕΣΥΜ απο το 1993.

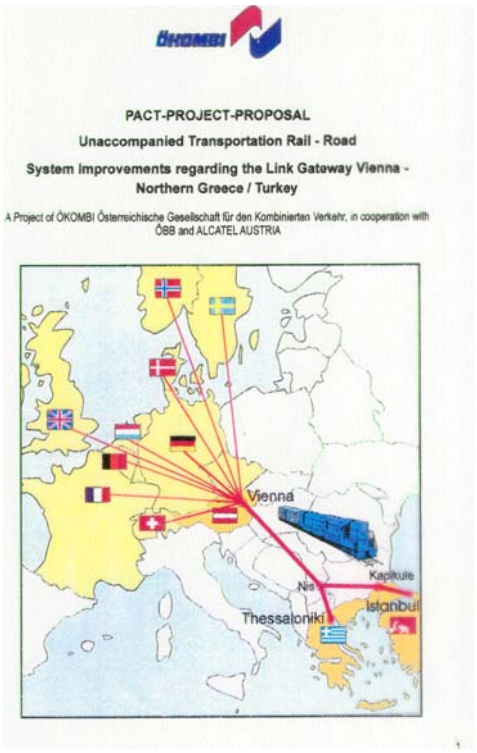
Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η πρόβλεψη του νόμου για την δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και πέραν της Ηπειρωτικής Ελλάδος σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Η νόμος μεταξύ άλλων για πρώτη φορά παρουσιάζει την ευκαιρία ανάπτυξης του λεγόμενο διχωρικού λιμενικού συστήματος, δηλαδή την ενοποίηση της λιμενικής ζώνης με το εμπορευματικό κέντρο. Τούτο σημαίνει αυξημένη συνέργεια του λιμανιού με το εμπορευματικό κέντροι. Εκτενής ανάλυση των προβλεπομένω από τον Νόμο 3333/2005 διαδικασιών γίνεται στο Κεφάλαιο 8 της παρούσης εργασίας.

5.4 Η προσπάθεια της αυστριακής εταιρείας OKOMBI για τη σύνδεση μεταξύ Βιέννης-Θεσσαλονίκης στα πλαίσια του προγράμματος PACT

Την περίοδο 1996-1997 η αυστριακή εταρεία συνδυασμένων μεταφορών OKOMBI υλοποιούσε ένα πρόγραμμα συνδυασμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταφορών μεταξύ Βιέννης-Κωνσαντινούπολης με χρηματοδότηση του ευρωπαϊκού προγράμματος PACT . Ύστερα από παράμβαση του Ε.Ε.ΣΥ.Μ προς την Ευρωπαική Επιτροπή, ή οποία στηρίχθηκε και από τον τότε Υπουργό Μεταφορών κ. Χάρη Καστανίδη, η αυστριακή εταιρεία OKOMBI προχώρησε σε μία δεύτερη φάση του ιδίου προγράμματος στην οποία εξέτασε και τη σύνδεση Βιέννης - Θεσσαλονίκης, ονομάζοντας το σχέδιο αυτό **“Gateway Vienna – Thessaloniki/ Turkey”**. Χάρτες του σχεδίου ακολουθούν.

Στο πλαίσιο της δράσης αυτής η OKOMBI και οι συνεργάτες της εκπόνησαν το 1999 μία έρευνα αγοράς με σκοπό την εκτίμηση των προοπτικών και υφιστάμενων εμποδίων για την ανάπτυξη συνδυσμένων μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ βορείου ελλάδος - κεντρικής και δυτικής Ευρώπης, με έμφαση στην αγορά της Γερμανίας. Η έρευνα είχε ενδιαφόροντα αποτελέσματα μερικά από τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω.





Οι ελληνικές οδικές μεταφορές παρουσιάζουν συνεχή άνωδο 14% ετησίως τα χρόνια 1991-1998. Στο διάστημα των 8 ετών οι διεθνείς μεταφορές διπλασιάστηκαν φθάνοντας το 1998 τα 350.688 ταξίδια. Με βάση τα στοιχεία του 1998, τα φορτηγά οχήματα της ΕΕ που εκτελούν μεταφορές από/προς Ελλάδα ή διέρχονται το ελληνικό έδαφος υπό κατεστώς transit ανέρχονται 20% των ταξιδίων, ενώ το 76.5% προέρχεται από τις Βαλκανικές χώρες.

Είσοδοι - Έξοδοι φορτηγών (1991-1998)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Είσοδοι	**81.095**	**102.349**	**85.300**	**60.200**	**97.332**	**142.240**	**185.393**	**175.874**
Εισαγωγές (tons)	1.219.070	1.335.933	848.158	498.622	899.163	1.267.855	1.515.340	1.413.902
Έξοδοι	**82.645**	**143.472**	**150.510**	**115.705**	**136.290**	**166.068**	**182.695**	**174.814**
Εξαγωγές (tons)	1.524.324	1.954.844	1.956.821	1.411.150	1.663.135	2.080.170	2.406.956	2.176.825
Σύνολο	**163.740**	**245.821**	**235.810**	**175.905**	**233.622**	**308.308**	**368.088**	**350.688**
Total (tons)	2.743.394	3.290.777	2.807.979	1.909.772	2.562.298	3.348.025	3.922.296	3.590.727

Πηγή: ΕΣΥΕ – Αύγουστος 1999

Οι δύο βασικές Δυτικές πύλες της ελλάδος, η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα εγνώρισαν μεγάλη αύξηση διελεύσεων φορτηγών. Μέσα 7 χρόνια (1992-1998), από 136.862 εισόδους /εξόδους το 1992 εφθασαν τις 341.208 το 1998, δηλαδή αύξηση 250%. 'Ενα μεγάλο μέρος της αύξησης διοχετεύτηκε στην Ηγουμενίτσα, που γνώρισε αύξηση (414%) συγκρίνοντας τα έτη 1992-1998 φτάνοντας τις 83.666 εισόδους/εξόδους το 1998 από 20.208 το έτος 1992. Η Πάτρα με 220% αύξηση από 116.654 το 1992 ανέβηκε στις 257.542 το 1998.

Είσόδοι- Έξόδοι φορτηγών από τις δύο βασικές ελληνικές πύλες Πάτρας -Ηγουμενίτσας

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
ΠΑΤΡΑ							
Είσοδοι	60.302	98.200	107.245	122.353	119.577	126.439	137.377
Έξοδοι	56.352	80.471	96.285	104.876	107.865	130.884	120.165
Σύνολο	116.654	178.671	203.53(	227.22(	227.442	257.32(	257.542
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ							
Είσοδοι	10.394	21.850	28.782	29.896	35.953	38.383	41.754
Έξοδοι	9.814	21.404	30.624	34.041	38.664	39.130	41.912
Σύνολο	20.208	43.254	59.406	63.937	74.617	77.513	83.666
Γενικό Σύνολο	136.862	221.92(	262.93(	291.16(	302.05(	334.83(	341.208

Πηγή: ΥΕΝ, Τοπικοί Λιμενικού Σταθμοί

Οι συνδυασμένες μεταφορές με σιδηρόδρομο από το 1991 έως το 1995 μειώθηκαν πάνω από 5 φορές (από 10.450 μονάδες το 1991, σε 1.976 το 1996. Έκτοτε ακολούθησε μία μικρή άνοδος τα επόμενα δύο χρόνια, για να ξαναπέσει τα έτη 1998 και 1999, στις 4.012 και 2.800 μονάδες αντίστοιχα. Είναι προφανές ότι τούτο οφείλεται στην πολιτική αστάθεια στα Βαλκάνια την περίοδο αυτή.

Τάσεις δικαίνησης εμπορευματοκιβωτίων σιδηροδρομικώς

ΕΤΟΣ	ARRIVALS					DEPARTURES					Σύνολολ cont/r Εκφορτ ωθ. μον	Σύνολο tons
	Σύνολο Κενών μονάδων (Εισγωγήτ)			Κενά Μονά-δες	Εμφορ-Τα Tons)	Σύνολο Έμφορτων μονάδα (Εξαγωγή)			Κενά Μονά-δες	Έμφορτα tons		
	20	30	40			20	30	40				
1990	2972	1263	1685	112	111877	1427	1554	262	693	62458	9968	174335
1991	2132	2119	1732	499	112463	1403	1542	244	779	59782	10450	172245
1992	2425	1732	901	140	85600	713	1313	126	1572	34349	8922	119949
1993	1988	706	149	643	52293	1356	310	95	1851	25364	7098	77657
1994	934	349	17	270	24668	1092	89	67	723	21097	3541	45765
1995	578	113	17	413	14239	472	49	14	320	9896	1976	24135
1996	1088			744	25971	1176			349	31831	3357	57802
1997	1471	74	385	556	35847	1213	31	137	731	24275	4598	60122
1998	2.324				44.000	1;688				17.200	4.012	61.200
1999												36.541

Πηγή: ΟΣΕ

Συμπεράσματα έρευνας

Η μεγάλη πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών χρησιμοποιούν την οδό. Τα φορηγά ταξιδεύουν συνοδευόμενα μέχρι τον τελικό τους προορισμό χρησιμοποιώντας F/B μέσω Πάτρας ή Ηγουμενίτσας Ιταλικών λιμένων. Κάποια ασυνόδευτα ημιρυμουλκούμενα χρησιμοποιούνται απίσης αλλά κυρίως με τελικό προορισμό την Ιταλική αγορά. Στις περιπτώσεις αυτές τα ημι-ρυμουλκούμενα ανήκουν σε μεταφορείς συνήθως εγκατεστημένους εκτός Ελλάδος, σε μία κοινοτική χώρα, ο οποίοι παραλαμβάνουν/παραδίδουν τα ημι-ρυμουλκούμενά τους με οδηγούς και ρυμουλκά που ανήκουν στην εταιρεία τους σε ένα Ιταλικό λιμάνι, και αντίστοιχα.

Ένας μικρός αριθμός Ελλήνων μεταφορέων, έχει στη διάθεσή τους ένα περιορισμένο αριθμό ημι-ρυμουλκουμένων φορτώνουν στα F/B ασυνόδευτα ημιρυμουλκούμενα τα οποία στην συνέχεια παραλαμβάνουν στην Ιταλία με δικούς τους οδηγούς και ρυμουλκά. Ένας σημαντικά

μικρότερος αριθμός εξ αυτών χρησιμοποιεί κινητά αμαξώματα ή εμπορευματικιβώτια συνήθως ενοικιαζόμενα. Η Ιταλική εταιρεία CEMAT, εδώ και αρκετά χρόνια προσφέρει υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς, χρησιμοποιόντας τα λιμάνια της Πάτρας και Brindisi.

Ένα μικρό μέγεθος μεταφορών εκτελείται με σιδηροδρομική συνδυασμένη μεταφορά μέσω των εταιρειών Intercontainer – Interfrigo, από πρός Θεσσαλονίκη και Αθήνα μέσω των σταθμών του ΟΣΕ με τελική παράδοση τους που γίνεται με φορτηγά. Οι πληροφορίες της αγοράς συγκλίνουν στο ότι, το έτος 2000 παρατηρείται δραματική πτώση των ροών της Intercontainer, η οποία εξυπηρετεί τη γραμμή μία φορά την εβδομάδα πρός τις δύο κατευθύνσεις.

Μέρος της κίνησης προς Δ. Ευρώπη και τα κύρια ευρωπαϊκά λιμάνια γίνεται δια θαλάσσης με εμπορευματοκιβώτια μέσω των δύο κύριων λιμάνων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, και πολύ λιγότερα μέσω του λιμένα Βόλου.

Οι οδικοί ναύλοι εξαγωγής είναι περίπου το 1/3 του συνολικού κόστους ενός μετ' επιστροφής ατξιδίου ενώ αντίθετα οι ναύλοι εισαγωγής είναι περίπου στα 2/3, ως αποτέλεσμα μη ισορροπίας ελληνικών εισαγωγών - εξαγωγών.

Οι επιχειρήσεις που δούλευαν την περίοδο εκείνη με την intercontainer δήλωναν απόλυτα δυσαρεστημένες από την μη τήρηση των προβλεπόμενων χρόνων ταξιδίων που σε πολλές περιπτώσεις ήταν διπλάσιος από αυτόν που είχε αναγγελθεί.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι η επιστροφή των κενών εμπορευματοκιβωτίων. Η Intercontainer ζητά από τους πελάτες της να επιστρέψουν τα εμπορευματοκιβώτια στους τόπους από τους οποίους τα είχαν αρχικά παραλάβει, ή εναλλακτικά σε ένα από τα τρία μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης (Hamburg – Rotterdam – Antwerp).

Όλες οι εταιρείες που ερωτήθηκαν δήλωσαν την ικανοποίηση τους με το επίπεδο προσφερομένων υπηρεσιών οδικών και θαλάσσιων μεταφορών σε σχέση με την αξιοπιστία τους στους χρόνους παράδοσης. Κάποιοι παραπονέθηκαν για καθυστερήσεις στην εκφόρτωση των εμπορευματικιβωτίων στα λιμάνια.

Πολλές έτειρείες δήλωναν έτοιμες να χρησιμοποιήσουν τη ΣΜ αλλά τόνισαν ότι η απόφασή τους θα κριθεί από δύο σημαντικούς παράγοντες. Ήτοι:

- Τα κοστολόγια θα πρέπει να είναι στα δεδομένα της αγοράς, και
- Ο χρόνος ταξιδιού και η γενική εξυπηρέτηση πρέπει να είναι ίδια, αν όχι καλύτερη, από αυτή που προσφέρουν οι οδικές μεταφορές.

Επίσης κάποιοι επιπρόσθετοι παράγοντες θα παίζουν σημαντικό ρόλο στη δυνατότητα χρησιμοποίησης των ΣΜ από τις ελληνικές εταιρείες. Αυτές συνοψίζονται ως εξής:

- Λύση για το κόστος των κενών επιστροφών των μονάδων
- Εγγυημένη διάρκεια ταξιδίου
- Εξάλιψη των διοικητικών εμποδίων στην κυκλοφορία μονάδων φόρτωσης στην ελλάδα από ελληνικές εταιρείες.
- Ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών ΣΜ
- Δημιουργία είδικής εταιρείας (τύπου UIRR) που θα οργανώσει και θα υποστηρίξει την ανάπτυξη των ΣΜ στη χώρα.
- Διευκόλυνση χρήσης, μακροχρόνιας μίσθωσης, κατάλληλων να φορτοεκφορτωθούν με ανύψωση μονάδων φόρτωσης, που γενικά λείπουν από τη ελληνική αγορά.

Γενική αίσθηση είναι ότι λόγω των υφιστάμενων δυσκολιών και έλλειψης δομών και εμπειρίας στις ΣΜ ή εφαρμογή ενός τέτοιου ενχειρήματος δεν θα είναι εύκολη στην Ελλάδα. Με στενή συνεργασία με τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις, και τους οδικούς μεταφορείς, μία αναγκαία ελαστικότητα του συστήματος να καταννοήσει και να ενσωματώσει τις ιδιαιτερότητες και

ανάγκες της ελληνικής πραγματικότητας, και τέλος με μία σοβαρή αντιμετώπιση του επιπέδου προσφερομένων υπηρεσιών και κυρίως τήρησης των προγραμματισμένων χρόνων ταξιδιών, θεωρείται βέβαιο ότι μία τέτοια γραμμή μπορεί να έχει μεγάλη επιτυχία στο μέλον.

5.5 Η περίπτωση της αυστριακής εταιρείας GARTNER

Ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Μεταφορών Βορείου Ελλάδος (ΣΕΜΒΕ) και μέλος του ΔΣ του Ε.Ε.ΣΥ.Μ, έκανε γνωστό στον ΕΕΣΥΜ ότι ο Συνδεσμός του, με την από 27.1.2006 αναφορά του στην Υπηρεσία Ειδικών Ελέγχων, Περιφερειακής Διεύθυνση Μακεδονίας και την από 16.2.2006 επιστολή του προς τον Υπουργό Μεταφορών, κατήγγειλε ότι :
«Η αυστριακή εταιρεία GARTNER, διενεργεί αντός του ελληνικού χώρου παράνομες οδικές μεταφορές με ρυμουλκά και ημιρυμουλκούμενα οδικά οχήματά της που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια που έχουν αφιχθεί αρχικά στον σιδηροδρομικώς στον εμπορευματικό σταθμό ΟΣΕ Θεσσαλονίκης, και σε συνέχεια σε εγγκαταστάσεις μεταφορικής εταιρείας στη Σίνδο, με το πρόσχημα της διενέργειας συνδυασμένων μεταφροών. Οι μεταφροές αυτές είναι αντίθετες πρός την εθνική και κοινοτική νομοθεσία καθώς δεν πληρούν καμμία από τις τρεις βασικές προϋποθέσεις για να χαρακτηριστέι μία μεταφορά ως συνδυασμένη, δηλαδή: (1) από τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό (2) το οδικό αρχικό ή τελικό τμήμα μεταφοράς να υπερβάινει τα 100 χλμ σε ευθεία γραμμή και (3) τα συνοδευτικά έγγραφα είναι σύμφωνα με τις οριζόμενες προϋποθέσεις.»

Στο πλάισιο των ενεργειών που ανελήφθησαν από τις αρμόδιες αρχές ο οδηγός ενός εκ των ως άνω αναφερόμενων οχημάτων συνελήφθη και προσήχθη ενώπιων των αρμόδιων δικαστικών αρχών. Το Α΄ Μονομελές Πλημελειοδικείο Θεσσαλονίκης, που εξέτασε την υπόθεση, με την απόφασή του 23941 του 2003 κατεδίκασε τον οδηγό του οχήματος σε δύο μήνες φυλάκιση με τριετή αναστολή της ποινής.

Η απάντηση των Βρυξελών στην υπόθεση παρουσιάζεται στο δελτίο τύπου που εξέδοδε η Επιτροπή στις 12 Οκτωβρίου 2005 και το οποίο έχει ως εξής:

«Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσησε σήμερα να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για αδυναμία τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφροές. Στόχος της παραβιασθείσης νομοθεσίας είναι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών εναλλακτικώς έναντι της οδικής μεταφοράς, μεταξύ άλλων απαγορεύοντας τυχόν προσοτόσεις ή προεγγρίσεις για δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών. Μια αυστριακή εταιρεία που αναπτύσσει τέτοιες δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφροών μεταξύ Αυστρίας - Ελλάδος κατήγγειλε στην Επιτροπή ότι οι ελληνικές αρχές εμπόδισαν τα φορτηγά της εταιρείας να εκτελέσουν το τελευταίο τμήμα οδικής διαδρομής, την κατηγόρησαν δε ότι αναλαμβάνει παράνομες οδικές μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα δεν τήρησε την κοινοτική νομοθεσία και δεν διασφάλισε σε μεταφορικές εταιρείες άλλων κρατών μελών τη δυνατότητα να εκτελούν μεταφορές στο αρχικό και τελικό τμήμα της διδρομής οδικώς, σε δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών.»

5.6 Ελληνικές υποδομές συνδυασμένων μεταφορών

5.6.1 ΘΡΙΑΣΙΟ ΑΕ

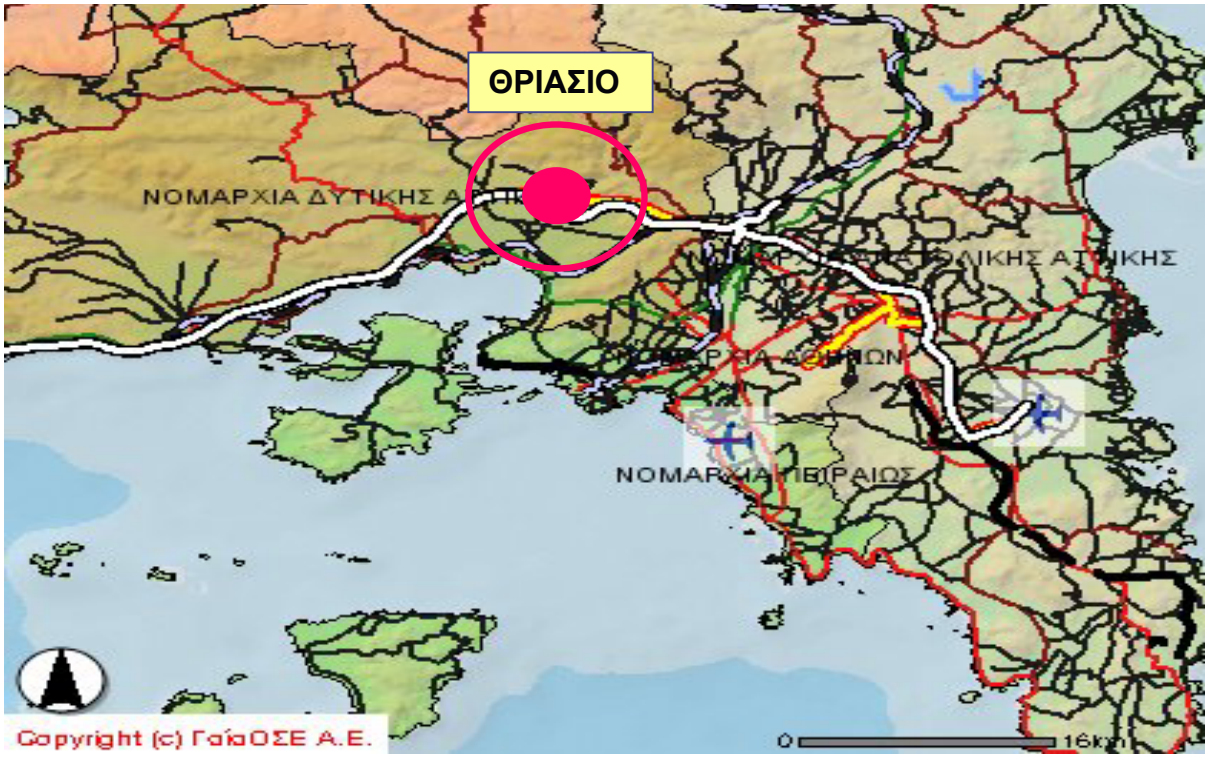
Η "ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε." είναι θυγατρική Εταιρεία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και δημιουργήθηκε το 1994 προκειμένου να αναλάβει την ολοκλήρωση του έργου κατασκευής του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο. Ο σκοπός της περιλαμβάνει την διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών και διαχείριση Εμπορευματικών Κέντρων, την ανάπτυξη

σιδηροδρομικών υποδομών, την παροχή υπηρεσιών Συμβούλου και τη σύνταξη μελετών και κάθε άλλη σχετική δραστηριότητα.

Ο ΟΣΕ από την δεκαετία του 1970 προέβλεψε την ανάγκη για την ανάπτυξης ενός μεγάλου σιδηροδρομικού κέντρου διαλογής ικανού να καλύψει τις μελλοντικές ανάγκες του σιδηροδρομικού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών. Κατόπιν μελέτης επιλέχθηκε ως καταλληλότερη θέση η περιοχή του Θριασίου Πεδίου και ο ΟΣΕ προχώρησε στην απαλλοτρίωση των απαιτούμενων χώρων, συνολικής έκτασης 2.200 στρεμμάτων. Η επιλογή της συγκεκριμένης περιοχής έγινε με κριτήριο την κομβικότητα, η οποία και συνεπάγεται σημαντικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη σιδηροδρομικών και μεταφορικών εν γένει υποδομών.

Οι διαβουλεύσεις του ΟΣΕ με τις παραγωγικές τάξεις στα πλαίσια της πρωτοβουλίας του ΕΒΕΠ και ΔΕΚΕΠ ΑΕ από το 1995 αφύπνισαν τις διοικήσεις του ΟΣΕ οι οποίες σταδιακά εγκατέλλειψαν την αρχική ιδέα ενός σιδηροδρομικού κέντρου διαλογής στην περιοχή του Θριάσιου και την προώθηση του όλου έργου ως εμπορευματικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

Το Θριάσιο Πεδίο βρίσκεται στον καταλληλότερο χώρο για να προσφέρει τις υπηρεσίες του στην επιχειρηματική κοινότητα. Εχει προνομιακή χωροθέτηση στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Είναι κοντά στα μεγαλύτερα παραγωγικά και καταναλωτικά κέντρα της περιοχής Αττικής. Μεγάλης σπουδαιότητας είναι η άμεση σιδηροδρομική πρόσβαση με τον εμπορικό λιμένα του Νέου Ικονίου, άμεση πρόσβαση σε ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών και με το νέο Αεροδρόμιο Αθηνών. Συνδέεται με την Αττική Οδό, με την Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης, με την Εθνική Οδό Αθηνών - Πατρών και με το Αεροδρόμιο Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος. Σημαντική είναι επίσης και η σύνδεση με την Λεωφόρο ΝΑΤΟ. Και στις δύο αυτές οδικές συνδέσεις προγραμματίζονται έργα που θα βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των κυκλοφοριακών ροών. Η θέση του κέντρου παρουσιάζεται στο χάρτη που ακολουθεί.



Σύμφωνα με το σχέδιο στο υπό κατασκευή γενικό συγκρότημα θα συγκεντρωθούν σιδηροδρομικές και εμπορευματικές δραστηριότητες, οι οποίες σήμερα διεκπεραιώνονται σε εγκαταστάσεις που είναι διάσπαρτες σε διάφορα σημεία. Στα 1.600 στρέμματα του συγκροτήματος αναπτύσσονται σιδηροδρομικές δραστηριότητες, όπως Σταθμός Διαλογής, Τερματικός Σταθμός Εμπορευματικών Φορτίων, Τελωνείο, Βοηθητικά κτίρια, χώρος διακίνησης κοντέϊνερς, γερανογέφυρες και λοιπά. Τα 600 στρέμματα θα διατεθούν προς χρήση από ιδιώτες για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων Εμπορευματικού Κέντρου, αλλά και άλλων συμπληρωματικών υπηρεσιών.

Το σχέδιο λειτουργίας του εμπορευματικού κέντρου προβλέπει τη σύσταση φορέα εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το μοντέλο σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, όπου η "ΘΡΙΑΣΙΟ" θα παραχωρήσει την οικοπεδική έκταση για μεγάλο χρονικό διάστημα και ο παραχωρησιούχος ιδιώτης επενδυτής θα αναλάβει τη χρηματοδότηση και κατασκευή όλων των αποθηκευτικών και λοιπών εγκαταστάσεων. Ήτοι του εξοπλισμού, της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου και γενικότερα, όλων των απαιτούμενων υποδομών εντός των ορίων του Εμπορευματικού Κέντρου. Η μορφή του Εμπορευματικού Κέντρου προβλέπεται να είναι αυτή του ανοιχτού τύπου.

Επομένως, αναμένεται οτι η σωστή και προσεκτική επιλογή του ιδιώτη επενδυτή και η ελεύθερη πρόσβαση των χρηστών, σε συνδιασμό με την ολοκλήρωση του συνόλου των υποδομών στο χώρο του Θριασίου Πεδίου, θα εξασφαλίσει τη στήριξη, αλλά και την αύξηση του σιδηροδρομικού έργου του ΟΣΕ, κάτι που είναι προϋπόθεση του συγκεκριμένου εγχειρήματος.

Στο πρότυπο του Θριασίου, αναμένεται η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στη Θεσσαλονίκη. Η Βόρεια Ελλάδα αποτελεί βασικό κόμβο μεταφορών στα Βαλκάνια και, για το λόγο αυτό, η «ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε.» έχει συνάψει μνημόνιο συνεργασίας με τον Οργανισμό Λιμένας Θεσσαλονίκης για την από κοινού ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικού κέντρου. Η «ΘΡΙΑΣΙΟ Α.Ε» έχει δείξει ενδιαφέρον για την Αλεξανδρούπολη και το Βόλο.

5.6.2 Εμπορευματικός σταθμός συνδυασμένων μεταφορών Προμαχώνα Σερρών

Ο Εμπορευματικός Σταθμός Συνδυασμένων Μεταφορών (ΕΣΣΜΕ) Προμαχώνα, είναι ένα διασυνοριακό εμπορευματικό κέντρο που έχει αναπτυχθεί στην Ελληνική πλευρά των Ελληνοβουλγαρικών συνόρων και είναι το πρώτο ιδιωτικό εμπορευματικό κέντρο που λειτουργεί στην Ελλάδα.

Η "ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε." με διακριτικό τίτλο ΠΡΟΚΟΜ ανήκει στον Ομιλο Εταιρειών GENNET S.A . Συμμετέχουν η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Σερρών, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Σερρών, η Επιμελητηριακή Ανάπτυξη Κεντρικής Μακεδονίας (ΕΚΕΜ), η Κοινότητα Προμαχώνα, ο Οργανισμός Προώθησης Εξωτερικού Εμπορίου (ΟΠΕΕ).Οι εγκαταστάσεις είναι ιδιόκτητες και ξεπερνούν τα 700 στρέμματα, με άμεση επεκτασιμότητα τα 1.000 στρέμματα.

Το κέντρο ξεκίνησε την δράση του, υπό άλλη διοίκηση απο αυτήν που έχει σήμερα, ως ζώνη εμπορίου με την Βουλγαρία παρέχοντας χώρους εγκατάστασης επιχειρήσεων χονδρεμπορίου για άμεση πώληση προϊόντων Ex Stock, και την εν συνεχεία παράδοση σε όλη τη Βουλγαρία μέσω ενός δικτύου διανομής. Το κόστος της Α φάσης ανήλθε σε 10 εκ. Ευρω (3,5 δις δρχ.) που καλύφθηκε με 50% Κοινοτική Ενίσχυση και 50% ίδια συμμετοχή. Η δεύτερη φάση αφορούσε την επέκταση του κέντρου σε Σταθμό Συνδυασμένων Μεταφορών οδού-σιδηροδρόμου και παράλληλα την συνεργασία με το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης καθώς και την αξιοποίηση υφιστάμενου σχεδίου ανάπτυξης αεροδρομίου Cargo στην περιοχή Σερρών.

Η ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε., ολοκλήρωσε τις απαραίτητες υποδομές το 2002. Οι προηγούμενοι μέτοχοι επικεντρώθηκαν καθαρά στην ανάπτυξη ενός χονδρεμπορίου με υπηρεσίες Logistics για το Κέντρο. Η Εταιρεία το 2004 αγοράστηκε από καινούριους μέτοχους οι οποίοι εστίασαν το ενδιαφέρον τους μόνο στην ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου. Η ανάπτυξη του χονδρεμπορίου εξακολουθεί και υπάρχει σαν δραστηριότητα, αποτελεί μία επιχειριασιακή μονάδα της εταιρείας, η οποία είναι ιδιαίτερα κερδοφόρα, που όμως λειτουργεί τελείως ανεξάρτητα απο το κέντρο, το οποίο κέντρο λειτουργέι σε ξεχωριστή έκταση του Προμαχώνα.



Στο κέντρο εργάζονται πάνω από 200 άτομα προσωπικό και εξυπηρετεί τον δεύτερο μεγαλύτερο εμπορευματικό άξονα της χώρας μας, Θεσσαλονίκης – Σόφιας. Οι υπηρεσίες που προσφέρει η «ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε» είναι: τελωνειακές αποθήκες, αποταμίευση, είτε αφορά ψυγεία, είτε στεγασμένες αποθήκες, χερσαίες αποθήκες κ.α. Διαθέτει υποδομές υποδοχής, εκφόρτωσης, φόρτωσης ή μεταφόρτωσης φορτηγών αυτοκινήτων και επίσης υπηρεσίες εκτελωνισμών βάση σύνθετων διαδικασιών, απλουστευμένες διαδικασίες εκτελωνισμών για εξαγωγές 365 ημέρες το χρόνο, 24 ώρες το 24ωρο.

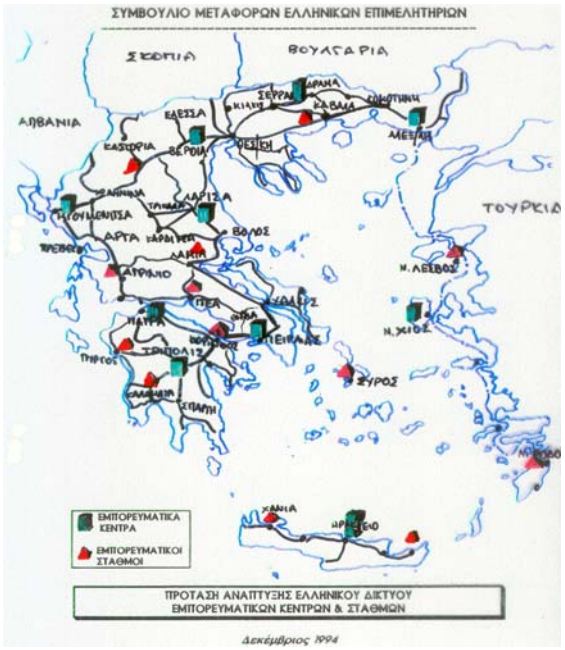
Επίσης διαθέτει υποδομές και χρήσεις ενίσχυσης συνδυασμένων μεταφορών και σιδηροδρομικό depot προσωρινής εναπόθεσης για διαχείριση Εμπορευματοκιβωτίων. Ο Σταθμός Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων συνιστά μια από τις βασικότερες υποδομές–υπηρεσίες του Εμπορευματικού χωριού, καθώς καταλαμβάνει το «τρίγωνο» του Εμπορευματικού–Επιβατικού σταθμού του ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ. Έχει εξ' ολοκλήρου διασύνδεση με την σιδηροδρομική γραμμή, δίνοντας την δυνατότητα για &παράλληλη εκφόρτωσης–φόρτωση τριών τρένων και είναι περιφραγμένος με «έξυπνα συστήματα περίφραξης» για την άμεση και εύκολη πρόσβαση στις σιδηροδρομικές γραμμές. Είναι τελωνειακός χώρος προσωρινής εναπόθεσης και διαθέτει ειδικούς χώρους για υπηρεσίες εκτελωνισμών και 24ωρη φύλαξη.

5.7 Οι προσπάθειες του Ε.Ε.ΣΥ.Μ και των ελληνικών επιμελητηρίων

Τα ελληνικά επιμελητήρια έχουν από καιρό εντοπίσει το υφιστάμενο κενό στις ελληνικές μεταφορές και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών που καθ' όσον αφορά τις εθνικές μεταφορές, ένα μεγάλο μέρος της αφορά την θάλασσα. Κατά καιρούς έχουν διατυπώσει την άποψη ότι είναι ανάγκη να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα και να ξεκινήσουν πρωτοβουλίες για την ενσωμάτωση της χώρας στο ευρωπαϊκό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών αλλά και για την ανάπτυξή τους στις εθνικές μεταφορές και ιδιαίτερα στον βασικό κορμό του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος καθώς και στην επέκτασή της χρήσης των συνδυασμένων συστημάτων μεταφοράς στα νησιά της Ελλάδος.

Από το 1993 ξεκινήσει μία σταυροφορία για την κινητοποίηση εμπλεκομένων φορέων, μελετούν συστηματικά το θέμα των συνδυασμένων μεταφορών, πραγματοποιούν επισκέψεις στις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές εταιρείες του κλάδου και την UIRR, και διοργανώνουν ειδικές ημερίδες και συνέδρια με συμμετοχή των πλέον ειδικών του κλάδου από τη Ελλάδα και το εξωτεριοκό. Μεταξύ τω πρωτοβουλιών του Ε.Ε.ΣΥ.Μ αξίζει να αναφερθούν οι εξής:

5.7.1 Ελληνικό δίκτυο εμπορευματικών κέντρων συνδυασμένων μεταφορών



Τα Ελληνικά Επιμελητήρια έχοντας από ετών διαπιστώσει τα υφιστάμενα κενά στις υποδομές μεταφορών της χώρας και έχοντας υπόψη την μεγάλη σημασία που παίζουν τα εμπορευματικά κέντρα στον εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των μεταφορικών συστημάτων, τον Δεκέμβριο του 1994, ύστερα από μία πρώτη εμπεριστατωμένη έρευνα και μελέτη στο πλαίσιο του Συμβουλίου Μεταφορών των Ελληνικών Επιμελητηρίων[25] παρουσιάζει για πρώτη φορά στην Ελλάδα την πρότασή για την ανάπτυξη ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων και σταθμών.

Ως προϋπόθεση για την ανάπτυξη του δικτύου και την επιτυχία του στόχου ετέθη από την αρχή ότι τα κέντρα θα έπρεπε να γίνουν με πρωτοβουλία των χρηστών, με ιδιωτική συμμετοχή και διαχείριση και θα έπρεπε να λειτουργούν εναρμονισμένα και συμπληρωματικά σε όλη τη χώρα σαν ένα συνεκτικό και συνεργαζόμενο δίκτυο, το οποίο με τη σειρά του θα είναι συμπληρωματικό ως προς τα άλλα δίκτυα που υπάρχουν ή αναπτύσσονται στην Ευρώπη.

Παρά το γεγονός ότι για την επιλογή των πιθανών σημείων ανάπτυξης των κέντρων ελήφθησαν υπόψη πραγματικά στοιχεία εμπορευματικών ροών, δυνατότητες μεταφορικών συνδέσεων, οικονομικά στοιχεία των συγκεκριμένων περιοχών και μια σειρά δεδομένων που οδηγούσαν σε ασφαλή συμπεράσματα, εν τούτοις ήταν σαφές ότι μια επιστημονική αιτιολόγηση και στρατηγική χωροθέτηση των κέντρων αυτών, πριν ξεκινήσει η υλοποίηση αυτού του προγράμματος ήταν απόλυτα αναγκαία.

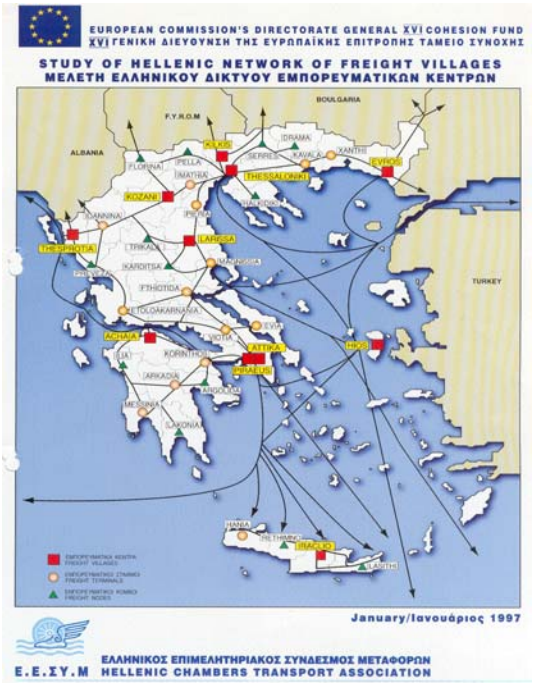
Το Δεκέμβριο του 1995, το Ταμείο Συνοχής ύστερα από διαβουλεύσεις με τα Ελληνικά Επιμελητήρια, ανακοίνωσε το ενδιαφέρον του για την ανάπτυξη ενός Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα, η δημιουργία του οποίου θα εξασφάλιζε την ομαλή ροή των φορτίων στη χώρα και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας που θα συνέδεε τα υφιστάμενα και αναπτυσσόμενα μεταφορικά δίκτυα και μεταφορικές υποδομές, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη αξιοποίησή τους.

Ταυτόχρονα με την εν λόγω ανακοίνωση υπήρξε η εξαγγελία πρόσκλησης ενδιαφέροντος για την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας βιωσιμότητας του Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων, την οποία τον Απρίλιο του 1996, μετά την ολοκλήρωση των απαραιτήτων διαδικασιών ανέθεσε στον Ε.Ε.ΣΥ.Μ. Ο κύριος σκοπός της μελέτης ήταν κυρίως να εξετάσει την σκοπιμότητα ανάπτυξης του δικτύου και να προσδιορίσει τον αριθμό των κέντρων που θα αναπτυχθούν και να προτείνει τις θέσεις τους σε διάφορες στρατηγικές περιοχές της χώρας.

Η μελέτη πρότεινε τη διαμόρφωση ενός ιεραρχημένου δικτύου, που συντίθεται από στοιχεία τριών διαφορετικών κατηγοριών: Εμπορευματικά Κέντρα, Εμπορευματικούς σταθμούς και Εμπορευματικούς Κόμβους. Εποπτική εικόνα των προτάσεων της μελέτης αυτής

[25] Συμβούλιο Μεταφορών Ελληνικών Επιμελητηρίων , 993-1995, άτυπο όργανο των ελληνικών επιμελητηρίων γιας τις μεταφρορές, τις εργασίες του οποίου συνέχισε ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ από το 1995 μέχρι σήμερα

παρουσιάζεται στο Χάρτη του Ελληνικού δικτύου στην εισαγωγή όπου εμφανίζονται τα όρια των νομών της χώρας, με το αντίστοιχο "στοιχεία" (κέντρο - σταθμό - κόμβο) που προτείνεται για τον αντίστοιχο νομό.



Συμπερασματικά η μελέτη παρουσίασε την εφικτότητα δημιουργίας ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Καταδείχθηκαν η αναγκαιότητα και η σημασία της εφαρμογής της πρότασης για την δημιουργία του δικτύου, προσδιορίσθηκε η βέλτιστη γεωγραφική του ανάπτυξη και εκτιμήθηκαν οι αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις από διάφορες επιστημονικές τοπικές γωνίες ανάλυσης.

Τέλος, η μελέτη παρουσίασε και τις γενικές κατευθύνσεις των μελλοντικών απαραίτητων ενεργειών για την εφαρμογή της πρότασης. Χρειάζεται ιδιαίτερα να τονιστεί ότι η ίδια μελέτη σε μία σημαντική διευκρίνηση της όλης διαδικασίας, υπογράμμιζε με ιδιαίτερη σημασία ότι οι παραπάνω προτάσεις για την δομή του δικτύου όπως αυτό παρουσιάζεται στο σχετικό χάρτη τελούν υπό την τελική επιβεβαίωση των μελετών οικονομοτεχνικής σκοπιμότητας, που θα πρέπει να γίνουν για κάθε προτεινόμενο εμπορευματικό κέντρο, σε επόμενη φάση υλοποίησης του προγράμματος δημιουργίας των εμπορευματικών κέντρων.

5.7.2 Μελέτες εμπορευματικών κέντρων και σταθμών συνδυασμένων μεταφορών

Η ΕΕ επέλεξε το ***ΕΚ του Κιλκίς*** για να χρηματοδοτήσει την σχετική μελέτη ενός πιλοτικού κέντρου στη χώρα μας. Η μελέτη ανετέθη στον ΕΕΣΥΜ και ολοκληρώθηκε επιτυχώς τον Δεκέμβριο του 1998. Τα διαφορετικά επίπεδα αξιολόγησης κατέδειξαν τη σκοπιμότητα και οικονομική βιωσιμότητα του εμπορευματικού κέντρου του Νομού Κιλκίς. Από την ανάλυση των στοιχείων, προκύπτει ότι το συνολικό κόστος της υλοποίησης του εμπορευματικού κέντρου, που θα πραγματοποιηθεί σε δύο φάσεις (Α και Β) ανέρχεται συνολικά σε 57 εκ. Ευρω (19.455 εκ δραχμές) σε σταθερές τιμές έτους 1998. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει την κατασκευή και εξοπλισμό του κέντρου σε έκταση 1500 στρεμμάτων, με κόστος 37.5 εκ. Ευρω (12,8 δις δρχ.) ενώ η Β΄ φάση αφορά την κατά 500 στρέμματα επέκτασή του και την κατασκευή και εξοπλισμό του με τις απαραίτητες σιδηροδρομικές υποδομές για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού έργου συνδυασμένων μεταφορών, με κόστος 19 εκ. Ευρω (6,5 δις δρχ.). Το εμπορευματικό κέντρο Κεντρικής Μακεδονίας του Κιλκίς θεωρείται μαζί με αυτό του Πειραιά, ως πρώτης προτεραιότητας.

Η μελέτη του Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Αιγαίου στη νήσο Λέσβο (ΔΕΚΑ-Λ) ανετέθη κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού στον ΕΕΣΥΜ από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αποτελεί συνέχεια της προηγηθείσας μελέτης του Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων. Το ΔΕΚΑ-Λ προβλέπεται να αναπτυχθεί στο ΒΔ άκρο της νήσου Λέσβου σε χώρο που θα διαθέτει ικανές χερσαίες και θαλάσσιες διευκολύνσεις και μηχανολογικό εξοπλισμό, με σκοπό την εξυπηρέτηση εμπορευμάτων που θα φθάνουν στο νησί ή θα διαμετακομίζονται μέσω αυτού, με μοναδοποιημένο ή άλλο τρόπο, καθώς και τις επιχειρήσεις που εμπλέκονται με την διακίνηση και εμπορία τους, προσφέροντας

αποθηκευτικούς χώρους, χώρους συσκευασίας, ανασυσκευασίας, ελαφριάς μεταποίηση κλπ. Η όλη οργάνωση θα υποστηρίζεται με μία σειρά συμπληρωματικών διευκολύνσεων και θα καλύπτεται από μία τηλεπικοινωνιακή «ομπρέλα» δορυφορικής επικοινωνίας, ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών και τηλεματικές εφαρμογές, που θα απαντά στις σύγχρονες ανάγκες διαχείρισης των εμπορευματικών ροών. Το συνολικό κόστος επένδυσης που προέκυψε από την μελέτη ανέρχεται σε 16,255 δις δρχ. Η μελέτη αποδεικνύει την οικονομική βιωσιμότητα και σκοπιμότητα του κέντρου και εκτιμά τα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα από την ανάπτυξή του.

Η μελέτη του Διεθνούς Εμπορευματικού Κέντρου Δυτικής Μακεδονίας στο Νομό Κοζάνης (ΔΕΚΚ) ανετέθη στην Αναπτυξιακή εταιρία Κοζάνης ΑΝΚΟ ΑΕ από τη Νομαρχία Κοζάνης και εκπονήθηκε σε συνεργασία με τον Ελληνικό Επιμελητηριακό Σύνδεσμο Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ). Αποτελεί συνέχεια της προηγηθείσας μελέτης στρατηγικής χωροθέτησης του Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων. Βασικοί στόχοι της μελέτης ήταν η εκτίμηση της οικονομικής βιωσιμότητας και σκοπιμότητας του ΔΕΚΚ, ο προσδιορισμός της ακριβούς θέσης που θα αναπτυχθεί, το μέγεθός του, το είδος των αναγκαίων λειτουργιών, σχετικών υποδομών και εξοπλισμού καθώς και Γενικό Σχέδιο Ανάπτυξής του (Master Plan), οι τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις και το νομικό και διοικητικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας του. Η μελέτη εκπονήθηκε από τον Μάιο του 1999 έως τον Νοέμβριο του 2000 σε τρεις φάσεις, από ομάδα διακεκριμένων επιστημόνων συνεργατών του ΕΕΣΥΜ σε συνεργασία με την ΑΝΚΟ. Η οικονομοτεχνική μελέτη κατέληξε σε ένα συνολικό κόστος επένδυσης σε πλήρη μορφή που ανέρχεται σε 10,375 Δις. Δρχ. σε σταθερές τιμές έτους 2000. Η μελέτη απέδειξε την οικονομική βιωσιμότητα και σκοπιμότητα του κέντρου, εκτίμησε τα κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα από την ανάπτυξή του, καθώς και τυχόν περιβαλλοντικές επιπτώσεις και συνέταξε το γενικό σχεδιο ανάπτυξης του κέντρου « Master Plan».

Με χρηματοδότηση του ***Επιμελητηρίου Πιερίας και του Επιμελητηρίου Φθιώτιδας,*** αντίστοιχα, ο ΕΕΣΥΜ εκπόνησε δύο ακόμη μελέτες ανάπτυξης Σταθμών Συνδυασμένων Μεταφορών, έναν για την περιοχή Πιερίας και έναν για την περιοχή Φθιώτιδας που παρεδόθησαν με θετικά αποτελέσματα.

5.7.3 Μελέτη ανάπτυξης ενός δικτύου εμπορικών λιμένων στα νησιά του Αιγαίου.

Με χρηματοδότηση του Υπουργείου Αιγαίου έχει εκπονηθεί από τον ΕΕΣΥΜ μελέτη ανάπτυξης ενός δικτύου εμπορικών λιμένων στα νησιά του Αιγαίου, που για πολλούς θεωρείται η συμπλήρωση της βασικής μελέτης του Ελληνικού Δικτύου ΕΚ στον νησιωτικό χώρο του Αιγαίου. Στα συμπεράσματα της μελέτης μεταξύ άλλων προτείνεται ο διαχωρισμός των επιβατηγών με τα εμπορικά λιμάνια στα ελληνικά νησιά και η ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά του Αιγαίου με την δημιουργία κομβικών λιμένων, λιμένων με σημαντική κίνηση και λιμένων μικρών νησιών, με σκοπό την εξυπηρέτηση τους μέσω νησιωτικών κόμβων ανά περιοχή. Χάρτης του προτεινόμενου σχεδίου ακολουθεί.



5.7.4 Προσπάθειες ανάπτυξης των ελληνικών εθνικών και διεθνών συνδυασμένων μεταφορών

Πρώτη Εθνική Στρογγυλή Τράπεζα για τις συνδυασμένες μεταφορές, ***Ιούλιος του 1997***: Ο ΕΕΣΥΜ σε συνεργασία και με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ελληνικού Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και των Πειραϊκών Επιμελητηρίων (ΕΒΕΠ, ΒΕΠ, ΕΕΠ), διοργάνωσε την ***πρώτη Εθνική Στρογγυλή Τράπεζα για τις συνδυασμένες μεταφορές***, που ήταν ταυτόχρονα και η πρώτη παρόμοια διοργάνωση σε Ευρωπαϊκό. Τα βασικά **συμπεράσματα** της εκδήλωσης, είναι τα ακόλουθα:

Διαπιστώθηκε η αναγκαιότητα της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα μας, σαν τη μόνη λύση για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών συστημάτων.

Παρατηρείται σημαντική έλλειψη κατάλληλων υποδομών και ειδικών μέσων που εμποδίζει την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα κατά τρόπο εναρμονισμένο και ομοιογενή με τα αντίστοιχα συστήματα άλλων κρατών μελών καθώς και τρίτων χωρών

Η πρωτοβουλία των Ελληνικών Επιμελητηρίων, που σε συνεργασία και με την συμπαράσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των εθνικών αρχών, προωθούν την δημιουργία ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων, θ α αποτελέσει την βάση για την αναβάθμιση των ελληνικών μεταφορών και ιδιαίτερα των συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων.

Παρά την ύπαρξη σχετικής κινητικότητας στο χώρο των συνδυασμένων μεταφορών από ορισμένες ελληνικές επιχειρήσεις, εντούτοις το πλείστο εξ αυτών δεν έχει προσαρμοσθεί ανάλογα προς την κατεύθυνση προώθησης συγκεκριμένων πρωτοβουλιών για τη δημιουργία των αναγκαίων προϋποθέσεων ανάπτυξης και πρακτικής εφαρμογής τους στη χώρα μας.

Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η πρωτοβουλία των παραγωγικών τάξεων για ίδρυση και λειτουργία της Ελληνικής εταιρείας, οργάνωσης και διαχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών, με την επωνυμία «COMBI HELLAS».

Το υφιστάμενο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα και οι εφαρμοζόμενες πρακτικές, όχι μόνο δεν ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη

χώρα, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις παρουσιάζουν μια σειρά εμποδίων και αντικινήτρων για την ανάπτυξή τους.

Οι υφιστάμενοι Κοινοτικοί Κανονισμοί για τις συνδυασμένες μεταφορές με τους οποίους έχει εναρμονιστεί η ελληνική νομοθεσία, ενώ παρουσιάζουν ένα ικανοποιητικό πλαίσιο δεν είναι από μόνοι τους αρκετοί για να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη τους στη χώρα. Κρίνεται απαραίτητο αφού εντοπιστούν και εξαλειφθούν τα εμπόδια που υπάρχουν, να εξεταστεί και να εφαρμοστεί ένα εθνικό θεσμικό πλαίσιο που να βοηθά και να ενθαρρύνει την ανάπτυξή τους κάτι που εφαρμόστηκε επιτυχώς και σε άλλες χώρες

Σημαντικός είναι και ο ρόλος της πληροφορικής για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών καθώς μέσω καλύτερης και πιο ευέλικτης πληροφόρησης επιτυγχάνεται η βέλτιστη οργάνωση και διαχείριση των μεταφορών και προσφέρονται καλύτερες ευκαιρίες ανάπτυξής τους.

Για τις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδος, η απουσία ενός εξειδικευμένου συστήματος συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων, δεν βοηθά την οικονομική ανάπτυξη τους, καθώς η ακριβή μεταφορά επιβαρύνει το κόστος παραγωγής και ζωής στα νησιά έως και 40%. Η συνδυασμένη μεταφορά αποτελεί μια εξαιρετική προοπτική για την λύση του προβλήματος, που εφ΄ όσον συνδυαστεί και με τις απαραίτητες υποδομές για την υποστήριξή τους, μπορεί να αποτελέσει την βάση για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι, με την βοήθεια της Κοινότητας, εκσυγχρονίζουν τις υποδομές του δικτύου τους και προχωρούν στις αναγκαίες διοικητικές και λειτουργικές αλλαγές, ώστε να αναβαθμίσουν την ποιότητα των προσφερομένων από αυτούς υπηρεσιών. Τάσσονται υπέρ της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και αντιμετωπίζουν θετικά την προοπτική ανάμειξής τους από κοινού με τις παραγωγικές τάξεις σε πρωτοβουλίες που προωθούν στις συνδυασμένες μεταφορές.

Ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και ιδιαίτερα των θαλάσσιων συνδέσεων κοντινών αποστάσεων (Short Sea Shipping) που είναι κομμάτι των συνδυασμένων μεταφορών, είναι σημαντικός και αναμένεται να εντατικοποιηθεί έτι περισσότερο στο μέλλον.

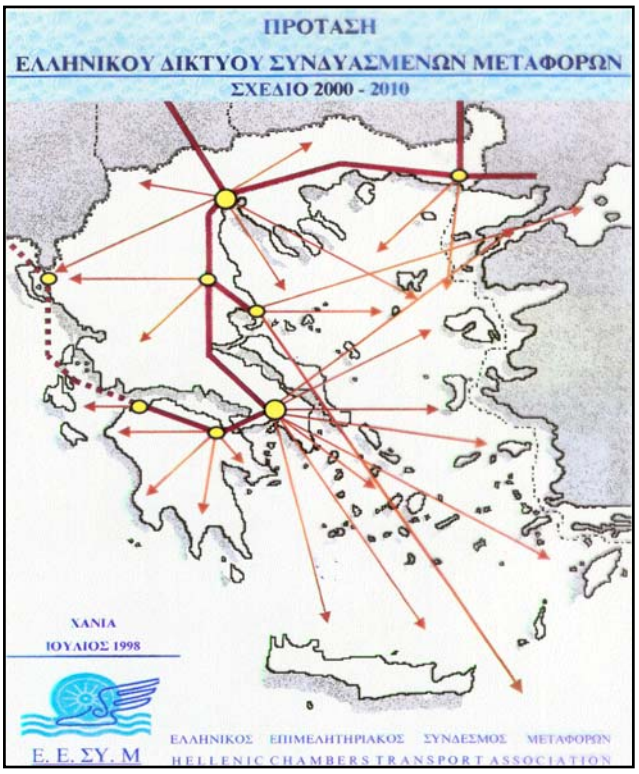
Ομοίως ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο ρόλος των Ελλήνων αυτοκινητιστών οι οποίοι δήλωσαν την συμπαράταξή τους στην προσπάθεια ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών.

Μεγάλη αίσθηση προκάλεσε η ανακοίνωση των προθέσεων της Ρωσίας, που έγινε από τους εκπροσώπους του Ρωσικού Υπουργείου Μεταφορών που συμμετείχαν στο συνέδριο, για την σταδιακή απελευθέρωση των εσωτερικών πλωτών οδών που συνδέουν τη Μαύρη Θάλασσα με τη Κασπία, μέσω των ποταμών Βόλγα και Δον, γεγονός εξαιρετικής σημασίας για τις μεταφορές της περιοχής. Επίσης σημαντική θεωρείται και η συνεργασία του Ρωσικού Υπουργείου Μεταφορών με τον ΕΕΣΥΜ και τις αρμόδιες Αρχές της Ελλάδος, για την προώθηση πρωτοβουλιών κοινού ενδιαφέροντος, με στόχο τον εκσυγχρονισμό των μεταφορών της ευρύτερης περιοχής της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και την διευκόλυνση των μεταφορικών τους συνδέσεων.

Οι παραγωγικές τάξεις που συμμετείχαν στο συνέδριο (Μεταφορείς, Διαμεταφορείς, πράκτορες και χρήστες) τάχθηκαν ομόφωνα υπέρ της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και αποφάσισαν σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές, την Κοινότητα και την συμμετοχή όλων των εμπλεκομένων με τις μεταφορές, να προχωρήσουν στις αναγκαίες δράσεις για την προώθηση μιας συντονισμένης, ρεαλιστικής και εναρμονισμένης με τα άλλα Ευρωπαϊκά κράτη πολιτικής ανάπτυξής τους στη χώρα

Τον Μάιο του 1997 η ΕΕ παρουσιάζει την πρότασή της για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Ταυτόχρονα, ο Επίτροπος Μεταφορών της ΕΕ συνιστά μία **ομάδα δράσης υψηλού επιπέδου για τις συνδυασμένες μεταφορές** (High Level Task Force for Intermodality) στην οποία προσκαλείται και εκπρόσωπος του Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

Χανιά Ιούλιος 1998, πρόταση ΕΕΣΥΜ για την ανάπτυξη ενός ελληνικού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών



Πειραιάς, Δεκέμβριος 1998, πρόταση ΕΕΣΥΜ, ίδρυσης ελληνικού φορέα οργάνωσης και διαχείρισης συνδυασμένων μεταφορών της χώρας – COMBI HELLAS: Πρόσκληση ΕΕΣΥΜ προς ΟΣΕ, ΟΦΑΕ, ΠΟΙΕΦΑ, ΣΧΕΜ, ΟΔΜΒΕ, ΣΥΝΔΔΕ, ΠΕΕΔ, ΔΝΕ, Επιμελητήρια Μέλη του ΕΕΣΥΜ, και έναν αριθμό δικεκριμένων επιχειρηματιών του κλάδου, για συνάντηση στις 18 Δεκεμβρίου 98, ώρα 13.00 στις Αίθουσες του ΕΒΕΠ (Λουδοβίκου 1 – Πειραιά) με θέμα «Ελληνικός Φορέας Οργάνωσης και Διαχείρισης Συνδυασμένων Μεταφορών της χώρας – COMBI HELLAS». Το κείμενο της πρόσκλησης έχει ως εξής:

Η Ελλάς είναι από τις λίγες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης που δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτύξει στον βαθμό που θα έπρεπε την εφαρμογή των σύγχρονων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών, με σοβαρές συνέπειες για την Εθνική Οικονομία και τις παραγωγικές τάξεις.

Τα Ελληνικά επιμελητήρια σε συνεργασία με τις ελληνικές Αρχές και τους φορείς των μεταφορών της χώρας, έχουν ασχοληθεί συστηματικά με το θέμα από καιρό και έχουν καταλήξει σε σημαντικά συμπεράσματα που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της Α' Εθνικής Τράπεζας για τις συνδυασμένες μεταφορές που έγινε στον Πειραιά τον Ιούλιο του 1997. Μεταξύ των συμπερασμάτων αυτών ήταν και η διατύπωση της ανάγκης ίδρυσης του Ελληνικού Φορέα Οργάνωσης και διαχείρισης των συνδυασμένων Μεταφορών στα πρότυπα παρόμοιων Ευρωπαϊκών Οργανώσεων μελών της UIRR.

Τα μέλη του Συνδέσμου μας, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των μέχρι σήμερα κοινών προσπαθειών των παραγωγικών τάξεων καθώς και μία σειρά εξελίξεων που καθιστούν ευνοϊκή την προοπτική ανάληψης δράσης για την υλοποίηση της πρωτοβουλίας αυτής, αποφάσισαν ομόφωνα στην Γενική Συνέλευση τους της 4^{ης} Δεκεμβρίου 1998 να προχωρήσουν σε συνεργασία με τους σχετικούς φορείς και επιχειρήσεις, με πρώτο βήμα την δημιουργία μιάς ομάδας δράσης που θα συντονίσει τις περαιτέρω ενέργειες. Η πρώτη συνάντηση της ομάδας αυτής θα πραγματοποιηθεί

Στις 18 Δεκεμβρίου 98, ώρα 13.00
στις Αίθουσες του ΕΒΕΠ

Γνωρίζοντας το μεγάλο ενδιαφέρον σας για το θέμα καθώς και την ευαισθησία του φορέα που εκπροσωπείτε, για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των ελληνικών Μεταφορικών συστημάτων, σας προσκαλούμε να συμμετάσχετε.

Η εν λόγω πρωτοβουλία γίνεται ομόφωνα αποδεχτή από όλους τους φορείς. Ο κ. ***Niel Kinnock, τότε Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αρμόδιος για θέματα Μεταφορών,*** με επιστολή του πρός τον Πρόεδρο του Ε.Ε.ΣΥ.Μ, συγχαίρει για την πρωτοβουλία και ενθαρύνει τους εμπλεκόμενους να προχωρήσουν στην υλοποίηση της εν λόγω δράσης.

Σε ημερίδα μεταφορές 2000, που διοργνανώνεται στο πλαίσια της έκθεσης ΑΠΟΘΗΚΗ 2000, ο εκπρόσωπος του ΕΕΣΥΜ, τονίζει ότι

Οι ελληνικές μεταφορές είναι μπροστά σε μια σειρά σημαντικών ανακατατάξεων που επηρεάζουν άμεσα τις παραγωγικές τάξεις και την ελληνική κοινωνία συνολικά, γεγονός που δημιουργεί ανάγκη ***συστηματικής συνεργασίας, στρατηγικού σχεδιασμού και πάνω απ' όλα άμεσης δράσης****. Επισημαίνοντας ότι είναι ανάγκη στενής και ειλικρινούς συνεργασίας μεταξύ πολιτείας και εμπλεκομένων και ότι δεν υφίσταται πλέον η πολυτέλεια μοναχικών μονόδρομων, ούτε από την πλευρά των ιδιωτών αλλά ούτε και από την πλευρά της πολιτείας προτείνουμε* ***την άμεση συγκρότηση υπό το Υπουργείο Μεταφορών με συμμετοχή και του ΥΕΝ μιας ομάδας δράσης και συνεργασίας των εμπλεκομένων με τις Εμπορευματικές Μεταφορές Φορέων (Task Force).***

Σκοπός της ομάδας αυτής θα είναι η επεξεργασία εναλλακτικών μεταφορικών σχεδίων και η από κοινού προώθηση συγκεκριμένων δράσεων στο πλαίσιο συνεργασίας ιδιωτών και δημοσίου, που θα βοηθούν τις Εθνικές και Διεθνείς Χερσαίες, Θαλάσσιες, Αεροπορικές και Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές της χώρας και τους εμπλεκόμενους με αυτές, σε ταχύτερη ανάπτυξη , εκσυγχρονισμό και εναρμόνιση με τα Ευρωπαϊκά και Διεθνή δεδομένα.

Πιστεύουμε πως ένα τέτοιο κλίμα θα συμβάλλει αποφασιστικά στην προώθηση των μεταφορών και θα καταστήσει δυνατή την ανάδειξη της Ελλάδος ως πραγματικό σταυροδρόμι Μεταφορών και Εμπορίου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με σημαντικές ευεργετικές συνέπειες στην απασχόληση, την Εθνική Οικονομία και την διεθνή θέση της χώρας, κάτι που αποτελεί κατά μία από τις μεγάλες προκλήσεις της Ελλάδος, στη βάση των νέων Γεωπολιτικών και Γεωοικονομικών ανακατατάξεων και ισορροπιών στην ευρύτερη περιοχή.

Ο ΕΕΣΥΜ είναι έτοιμος να συμβάλλει στην προώθηση ενός τέτοιου κλίματος και προσφέρεται να καλύψει την γραμματεία ενός τέτοιου οργάνου αν η πρόταση υιοθετηθεί

Ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ με πρόσφατες συνεντεύξεις και δηλώσεις εκπροσώπων του στον οικονομικό τύπο και εξειδικευμένα περιοδικά δίνει το στίγμα της κατάστασης και εκφράζει την αγωνία των παραγωγικών τάξεων της χώρας για διάφορα κακώς κείμενα στο χώρο των μεταφορών στη χώρα μας. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικοί από τους πιό πρόσφατους τίτλους:

«Ζητείται επειγόντως εθνική στρατηγική για τις μεταφορές» Κέρδος, 16 Απριλίου 2006

«Οι μεταρρυθμίσεις το μεγάλο στοίχημα – Μονόδρομος για την μεταφορική αλυσίδα» Ναυτεμπορική, Ειδική Έκδοση, Μάϊος 2006

«Η συνδυασμένη μεταφορά αδύναμος κρίκος των ελληνικών μεταφορικών συστημάτων» Κέρδος, Ειδική Έκδοση, Μάϊος 2006

«Εμπορευματικά Κέντρα στην Ελλάδα, μία προοπτική επίκαιρη, ρεαλιστική και αναγκαία» Supply Chain & Logistics ***, 2006***

«***Η ώρα της αλήθειας για τον Εκσυγχρονισμό των Μεταφορικών Συστημάτων στην Ελλάδα***» Supply Chain & Logistics, 2007

5.8 Συμπεράσματα για τις συνδυασμένες μεταφορές και εφοδιαστική εμπορευμάτων-ελληνική πραγματικότητα

Μετά την σύντομη ανάλυση της ελληνικής πραγματικότητας σχετικά με το θέμα των συνδυασμένων μεταφορών, και λιγότερο με το θέμα της εφοδιαστικής κυρίως λόγω έλλειψης επαρκών πληροφοριών, μπορούμε αβίαστα να συνάγουμε τα εξής συμπεράσματα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η Ελλάς είναι από τις λίγες χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης που δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτύξει στον βαθμό που θα έπρεπε την εφαρμογή των σύγχρονων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών.

Η χρήση ασυνόδευτων μοναδοποιημένων συστημάτων (ημιρυμουλκούμενων-κινητών αμαξωμάτων-εμπορευματοκιβωτίων) δεν έχει αξιοποιηθεί όσο πρέπει στη χώρα μας.

Ο νόμος 383/76 περί διενέργιας οδικών εμπορευματικών μεταφορών δημόσιας χρήσης, όπως και μεταγενέστερα τροποποιήθηκε, αποτελεί και σήμερα, ύστερα από 30 χρόνια, το ισχύον δίκαιο για εσωτερικές μεταφορές εμπορευμάτων και την οργάνωση των ελληνικών οδικών μεταφορών.

Ο νόμος 3333/2005 που θεσμοθετεί την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων στην ελληνική επικράτεια και την δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και πέραν της Ηπειρωτικής Ελλάδος σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές, δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ. Παράλληλα η ανάπτυξη ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων και σταθμών συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα καθυστερεί δραματικά.

Παρατηρείται έλλειψη πρωτοβουλιών ελληνικών επιχειρήσεων στον τομέα συνδυασμένων μεταφορών με όρους και συνθήκες που να είναι συμβατοί με την ελληνική πραγματικότητα γεγονός που επιτρέπει σε αλλοδαπές επιχειρήσεις να αναπτύσσουν τέτοιες δράσεις στον ελληνικό χώρο μονοπωλιακά.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις δεν έχουν ακόμη αξιοποιήσει στο βαθμό που θα τους ήταν δυνατόν τις ενισχύσεις που προβλέπονται στο πρόγραμμα MARCO POLO.

Οι υφιστάμενοι Κοινοτικοί κανονισμοί για τις συνδυασμένες μεταφορές, με τους οποίους έχει εναρμονιστεί η ελληνική νομοθεσία, ενώ παρουσιάζουν ένα ικανοποιητικό πλαίσιο δεν είναι από μόνοι τους αρκετοί για να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα.

Το ισχύον θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο λειτουργίας των εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα και οι εφαρμοζόμενες πρακτικές, όχι μόνο δεν ευνοούν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών αλλά συχνά παρουσιάζουν σειρά εμποδίων και αντικινήτρων.

Η πρωτοβουλία των παραγωγικών τάξεων για ίδρυση και λειτουργία της Ελληνικής εταιρείας, οργάνωσης και διαχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών, με την επωνυμία «COMBI HELLAS» είναι ιδαίτερα σημαντική, όμως δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί.

6. Η ΩΡΑ ΓΙΑ ΔΡΑΣΗ

Τα μεγάλα προβλήματα των μεταφορών της Ευρώπης είναι η συνεχής αύξηση των μεταφορών, η συμφόρηση ορισμένων μεταφορικών δικτύων ως συνέπεια της μη ισόρροπης κατανομής μεταξύ τρόπων μεταφοράς, και η ευθύνη για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη.

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών θα γίνει σταδιακά με μία σειρά μέτρων που πρότεινε η λευκή βίβλος, μεταξύ των οποίων: *η αναζωογόνηση των σιδηροδρόμων, η βελτίωση ποιότητας των οδικών μεταφορών, η προώθηση των θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών, η υλοποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η αποτελεσματική τιμολόγηση των μεταφορών και η επίτευξη διατροπικότητας δηλαδή η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.*

Οι ευθύνη υλοποίησης ενός τέτοιου σχεδίου δεν περιορίζεται μόνο στο δημόσιο τομέα αλλά επεκτείνεται και στον ιδιωτικό. Η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι αναγκαία σήμερα όσο ποτέ άλλοτε στο παρελθόν. Και αφορά ένα ευρύ πεδίο κοινής προσπάθειας για τον προσδιορισμό και εφαρμογή των αναγκαίων πρωτοβουλιών και δράσεων που θα αξιοποιούν τις ευκαιρίες και θα απαντούν στα μεγάλα προβλήματα της κοινωνίας στα θέματα μεταφορών.

Το Ευρωπαϊκό μεταφορικό σύστημα του μέλλοντος θα είναι η συνδυασμένη μεταφορά και η εφοδιαστική εμπορευμάτων, οι οποίες συνεχώς θα αυξάνουν το μερίδιό τους αξιοποιώντας κατά τον άριστο τρόπο όλα τα πλεονεκτήματα κάθε είδους μέσου μεταφοράς, ακολουθώντας την αρχή της συμπληρωματικότητας και όχι του ανταγωνισμού.

Παράλληλα, οι συνδυασμένες μεταφορές και η εφοδιατική εμπορευμάτων κάνοντας χρήση καινοτομιών και σύγχρονων τεχνολογιών θα κερδίζουν συνεχώς έδαφος προσφέροντας αποτελεσματικές ολοκληρωμένες υπηρεσίες που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πελατών, πλείττοντας τις παραδοσιακά λειτουργούσες μεταφορικές επιχειρήσεις, οι οποίες αν δεν εκσυγχρονιστούν θα δουν στο εγγύς μέλλον την αγορά τους να συρρικνώνεται.

Σήμερα ένα σημαντικό μέρος των μεταφορών της Ευρώπης γίνεται με συνδυασμένες μεταφορές. Τις μεταφορές αυτές οργανώνουν και εκτελούν εξειδικευμένες επιχειρήσεις οι οποίες συνήθως λειτουργούν σε στενή συνεργασία με τους Ευρωπαίους μεταφορείς και διαμεταφορείς κατά τρόπο συμπληρωματικό και όχι ανταγωνιστικό. Η ευρωπαϊκή εμειρία διδάσκει ότι η ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών δεν είναι απλή υπόθεση καθώς συχνά απαιτεί, πέραν από την καλή οργάνωση, εξοπλισμό, μέσα και υποδομές που συνδέονται με σημαντικές επενδύσεις. Επίσης, πρέπει να αναφερθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις, η εφαρμογή συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων δεν συνδέεται κατ' ανάγκην και με μείωση του κόστος μεταφοράς.

Οι ελληνικές μεταφορές, κατά κανόνα, έχουν μήνει πίσω σχετικά με την εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων μεταφορών και φαίνεται ότι μία μεγάαη μερίδα του κλάδου δεν παρακολουθεί τις ραγδαίες εξελίξεις. Η Ελλάς είναι μία από τις λίγες χώρες μέλη που δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτύξει στο βαθμό που θα έπρεπε σύγχρονα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών, με σοβαρές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και των ελληνικών επιχειρήσεων.

Τα ελληνικά επιμελητήρια έχουν από καιρό εντοπίσει το υφιστάμενο κενό στις ελληνικές μεταφορές και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών που καθ' όσον αφορά τις εθνικές μεταφορές, ένα μεγάλο μέρος της αφορά την θάλασσα. Κατά καιρούς έχουν διατυπώσει την άποψη ότι είναι ανάγκη να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα και να ξεκινήσουν πρωτοβουλίες για την ενσωμάτωση της χώρας στο ευρωπαϊκό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών αλλά και για την ανάπτυξή τους στις εθνικές μεταφορές και ιδιαίτερα στον βασικό

κορμό του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος καθώς και στην επέκτασή της χρήσης των συνδυασμένων συστημάτων μεταφοράς στα νησιά της Ελλάδος.

Πρέπει να αντιληφθούμε την κρισιμότητα των περιστάσεων και όλοι μαζί αρχές και φορείς και επιχειρήσεις να εργαστούμε και να συνεργασθούμε για την αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης. Ο ρόλος των αρχών, επιμελητηρίων και εμπλεκομένων φορέων του κλάδου θα είναι καθοριστικός για την ευόδοση της προσπάθειας αυτής.

Η Ομάδα Εργασίας Συνδυασμένων μεταφορών και Εφοδιαστικής Εμπορευμάτων (ΟΕΣΜΕΕ) του Ε.Ε.ΣΥ.Μ αφού λάβει υπόψη την ανάλυση της κατάστασης και τα συμπεράσματα από κάθε κεφάλαιο του παρόντος, καθώς και τις προτάσεις που αναλύονται παρακάτω, αναμένεται να αποφασίσει για τις περαιτέρω δράσεις που θα έπρεπε και θα μπορούσαν να αναληφθούν από αυτήν και τους εμπλεκομένους.

Μία πρώτη δέσμη πιθανών δράσεων

Υπάρχει σημαντικός χώρος ανάπτυξης των ασυνόδευτων μοναδοποιημένων συστημάτων, ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων, στις διεθνείς και κυρίως, στις εθνικές μεταφορές.

Το υφιστάμενο πλαίσιο λειτουργίας οδικών μεταφορών καθώς και αυτό των νησιωτικών εμπορευματικών μεταφορών ολοκλήρωσε μία μακρά περίοδο επιτυχούς συνεισφοράς, όμως οι ανάγκες και οι εξελίξεις απαιτούν βήματα μπροστά και σημαντικές αποφάσεις, τόσο σε επίπεδο πολιτείας όσο και σε επίπεδο εμπλεκομένων φορέων και επιχειρήσεων και πρέπει να επενεξεταστούν.

Οι υφιστάμενοι Κοινοτικοί Κανονισμοί για τις συνδυασμένες μεταφορές με τους οποίους έχει εναρμονιστεί η ελληνική νομοθεσία, ενώ παρουσιάζουν ένα ικανοποιητικό πλαίσιο δεν είναι από μόνοι τους αρκετοί να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφροών στη χώρα. Κρίνεται απαραίτητο να εντοπιστούν και να εξαλειφθούν τα υφιστάμενα εμπόδια που δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στη χώρα.. Επίσης, είναι απαραίτητο να εξεταστεί και να εφαρμοστεί ένα εθνικό θεσμικό πλαίσιο που να βοηθά και να ενθαρρύνει την ανάπτυξή τους, κάτι που έκαναν με επιτυχία άλλες χώρες.

Υπάρχει ανάγκη πρωτοβουλιών των ελληνικών επιχειρήσεων στον τομέα συνδυασμένων μεταφορών με όρους και συνθήκες που να είναι συμβατοί με την ελληνική πραγματικότητα και να επιτρέπουν την ευρύτερη χρησιμοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών σε ένα μεγάλο αριθμό εμπλεκομένων επιχειρήσεων μεταφορών. Η έλλειψη τέτοιων πρωτοβουλιών θα προσφέρει έδαφος σε αλλοδαπές επιχειρήσεις να ενεργοποιούνται στη χώρα μας με τρόπους που δεν είναι συμβατοί με την ελληνική πραγματικότητα και δεν προωθούν την ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων του κλάδου.

Ο νόμος 3333/2005 δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ. Η υλοποίηση του ΕΚΣΜ στο Θριάσιο καθυστερεί. Παράληλα καθυστερεί και η ανάπτυξη ενός ελληνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων και σταθμών συνδυασμένων μεταφορών. Πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για επιτάχυνση των ρυθμών υλοποίησης. Αρχές και επιχειρήσεις πρέπει να κινητοποιηθούν. Κάθε περαιτέρω καθυστέρηση επιφέρει ανυπολόγιστες ζημίες στην ελληνική οικονομία και λειτουργεί ανασταλτικά στον εκσυγχρονισμό των ελληνικών επιχειρήσεων μεταφορών.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις πρέπει να αξιοποιήσουν τις ενισχύσεις που προβλέπονται στο πρόγραμμα MARCO POLO. Παρόλο που το πρόγραμμα είναι αρκετά βαρύ και γραφειοκρατικό υπάρχουν ευκαιρίες για τις ελληνικές επιχειρήσεις, κυρίως αν λειτουργήσουν συλλογικά. Αυτές πρέπει να εντοπισθούν και να αξιοποιηθούν.

Η πρωτοβουλία των παραγωγικών τάξεων για ίδρυση και λειτουργία της Ελληνικής εταιρείας, οργάνωσης και διαχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών, με την επωνυμία «COMBI

HELLAS» είναι ιδαίτερα σημαντική, όμως δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να προωθηθεί. Η συμμετοχή όλων των επιχειρήσεων του κλάδου, συμπεριλαμβανομένων των ελληνικών σιδηροδρόμων, ναυτιλιακών εταιρειών και επιχειρήσεων μεταφορών και διαμεταφορών, είναι προϋπόθεση για την επιτυχία.

Τα υφιστάμενα στατιστικά στοιχεία πρέπει να επικαιροποιηθούν και να συμπληρωθούν. Η ύπαρξη επικαιροποιημένων στατιστικών στοιχείων είναι βασική προϋπόθεση για την επιτυχή έκβαση των προσπαθειών.

Τα μέλη της ΟΕΣΜΕΕ αναμένεται να έχουν ενεργό συμμετοχή στις εργασίες της συνάντησης, να τοποθετηθούν σχετικά με τις προτάσεις δράσης που ενδεικτικά μόνο έχουν επιλεγεί, να καταθέσουν τυχόν και άλλες προτάσεις για τις δράσεις που θα ήθελαν να αναληφθούν. Σε κάθε περίπτωση, θα ήταν πολύ χρήσιμο άν μπορούσαν να περιγράψουν και τις δυνατότητες της δικής τους συνεισφοράς.

Οι εκπρόσωποι των αρχών, φορέων και επιχειρήσεων του κλάδου παρακαλούνται να συνεισφέρουν με πληροφορίες για τυχόν άλλες δράσεις που έχουν αναλάβει, και οι οποίες δεν έχουν συμπεριληφθεί στην παρούσα έκθεση.