

τηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.), στο άρθρο που έγραψε ειδικά για το "L&M".

Μεταξύ των στρατηγικών στόχων του Ε.Ε.ΣΥ.Μ. είναι η αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών συνολικά στο περιβάλλον και η ανάπτυξη: α) ενός εθνικού δικτύου εμπορευματικών κέντρων, σταθμών και κόμβων συνδυασμένων μεταφορών (Logistic Centres), β) συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών που θα συνεισφέρουν στην καλύτερη οργάνωση και στην εξοικονόμηση ενέργειας, αξιοποιώντας κατά περίπτωση τα συγκριτικά πλεονεκτήματα διαφορετικών μέσων, γ) σύγχρονων, αποτελεσματικών και βιώσιμων οδικών μεταφορών. **LM**

Μιχάλης Αδαμαντιάδης

Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

«Μεμονωμένες οι προσπάθειες στην Ελλάδα»

Χωρίς αμφιβολία, η κλιματική αλλαγή και η αειφόρος ανάπτυξη, σε συνδυασμό με τη δημογραφική έκρηξη, αποτελούν τις μεγάλες προκλήσεις του 21ου αιώνα. Οι επιστήμονες προειδοποίησαν ότι οι παγκόσμιες εκπομπές πρέπει να μειωθούν σημαντικά, εάν θέλουμε να περιορίσουμε τον παγκόσμιο μέσο όρο θερμοκρασίας σε δύο βαθμούς πάνω από τα προβιομηχανικά επίπεδα.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεταφορές ευθύνονται για το 23% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τα τρία τέταρτα των οποίων προέρχονται από τα οχήματα, γίνεται σαφές ότι η εξοικονόμηση ενέργειας στις μεταφορές και την εφοδιαστική και η αειφορία του κλάδου αποτελούν μονόδρομο. Ήδη στην παγκόσμια ναυτιλία και στις αερομεταφορές υπάρχουν δεσμεύσεις των χωρών στο πλαίσιο του IMO και του ICAO με στόχο έως το 2050 τη μείωση στο 50% των εκπομπών αερίων που συντελούν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ομοίως και στις οδικές μεταφορές, με απόφαση του Ευρωκοινοβουλίου, υπάρχει μία πρώτη δέσμευση για μείωση στο 35% μέχρι το 2030. Για να επιτευχθούν όμως αυτά θα χρειαστούν καινοτόμες τεχνολογίες κινητήρων (οι οποίες αυξάνουν την αποτελεσματικότητα των καυσίμων ενώ ταυτόχρονα μειώνουν τις εκπομπές CO_2), ενώ θα πρέπει να γίνεται χρήση λιγότερο ρυπογόνων τρόπων και συστημάτων μεταφοράς. Είναι απαραίτητη η εφαρμογή των συνδυασμένων μεταφορών, με αύξηση της συμμετοχής του σιδηροδρόμου, των πλωτών μέσων κοντινών αποστάσεων και των δημόσιων συγκοινωνιών. Απαιτούνται καλύτερη οργάνωση και διαχείριση της κυκλοφορίας σε αστικές και υπεραστικές περιοχές, ευφυή συστήματα μεταφορών, μείωση της χρήσης ενέργειας, αξιοποίηση εναλλακτικών καυσίμων και εξάπλωση της ηλεκτροκίνησης και των «πράσινων» οχημάτων.

Ο σχεδιασμός πιο αποδοτικών δρομολογίων με αποφυγή κενών διαδρομών, η βελτίωση της συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων και υποδομών, καθώς και η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης με «έξυπνα» συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, είναι επίσης προαπαιτούμενα για την αειφορία.

Οι πληροφορίες μας λένε ότι γίνονται σημαντικές προσπάθειες των μεγάλων εταιρειών του χώρου για μείωση της χρήσης ενέργειας, με ταυτόχρονη επένδυση σε εναλλακτικά καύσιμα. Άμεσος στόχος της UPS, για παράδειγμα, είναι το 25% των καινούργιων οχημάτων της να λειτουργεί με εναλλακτικά καύσιμα ή να είναι προηγμένης τεχνολογίας, ενώ ήδη ο στόλος της περιλαμβάνει οχήματα ηλεκτρικά, υβριδικά ηλεκτρικά, υβριδικά υδραυλικά, με συμπιεσμένο φυσικό αέριο, με υγροποιημένο φυσικό αέριο και με προπάνιο.

Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η FedEx, η οποία επιπλέον επιδιώκει το 30% των καυσίμων στα αεροπλάνα της να είναι εναλλακτικά, με απώτερο σκοπό τη μείωση των εκπομπών αερίων από αυτά στο 50% έως το 2025 (με βάση τις μετρήσεις του 2005). Ο όμιλος Deutsche Post, επίσης, έχει θέσει στόχο για μηδενικές εκπομπές έως το 2050, ενώ δεσμεύθηκε για αντίστοιχη μείωση των δικών του ενεργειακών αναγκών και των υπεργολάβων του κατά 50% παγκοσμίως έως το 2025, σε σύγκριση με τις μετρήσεις του 2007.

Στο πλαίσιο της προσπάθειάς τους για ενσωμάτωση των εναλλακτικών καυσίμων στη στρατηγική μείωσης των εκπομπών, οι εταιρείες εφοδιαστικής αυξάνουν την προσοχή τους στην παράδοση του τελευταίου μιλίου, εφαρμόζοντας ευφυείς και πρωτοπόρους τρόπους για διανομές στο κέντρο των πόλεων, ακόμη και με τη χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Το ελληνικό «αποτύπωμα»

Η Ελλάδα, παρά κάποιες μεμονωμένες προσπάθειες, υστερεί σημαντικά στην εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων και των συνδυασμένων), καθώς και συστημάτων αποτελεσματικής αποθήκευσης, διαχείρισης και διανομής. Ενώ η συμβολή του κλάδου των μεταφορών στην εθνική οικονομία ξεπερνά το 10%, η μη ισόρροπη και ορθολογική ανάπτυξή του καταδεικνύεται από το γεγονός ότι η συμμετοχή των οδικών μεταφορών στο υπεραστικό μεταφορικό έργο ανέρχεται στο 98%, ενώ ταυτόχρονα ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου φορτηγών αυτοκινήτων, που ανέρχεται στα 18,8 έτη, είναι ο μεγαλύτερος στην Ευρώπη.

