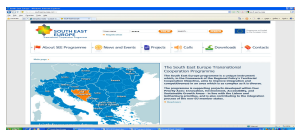


Άρθρο των Δρ. Β. Ζεϊμπέκη και Ε. Παπακοσμά

Ο Δρ. Β. Ζεϊμπέκης είναι Managing Director της OPTILOG Advisory Services, Υποδιευθυντής του Εργαστηρίου ΣυΣΠΑΛ του Πανεπιστημίου Αιγαίου και μέλος Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρίας Logistics (EEL).

Η κ. Ε. Παπακοσμά είναι Συγκοινωνιολόγος MSc, Σύμβουλος στο Γραφείο του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.



Προτάσεις για τη χάραξη εθνικής στρατηγικής για την υποστήριξη εμπορευματικών μεταφορών πιο φιλικών προς το περιβάλλον

Ένας από τους βασικότερους στόχους του στρατηγικού έργου GIFT (Green Intermodal Freight Transport - <http://www.gift-project.eu/>), το οποίο χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα South East Europe (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) κατά 85% και από εθνικούς πόρους κατά 15%, μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, ήταν και η ανάπτυξη προτάσεων για την υιοθέτηση εμπορευματικών μεταφορών πιο φιλικών προς το περιβάλλον στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων σε συνεργασία με το Εργαστήριο Συστημάτων Σχεδιασμού, Παραγωγής & Λειτουργιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ολοκλήρωσαν πρόσφατα μια δέσμη προτάσεων για την υποστήριξη εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα πιο φιλικών προς το περιβάλλον (policies for greener transport). Σε αυτό το άρθρο παρουσιάζονται συγκεκριμένες προτάσεις σε στρατηγικό επίπεδο.

1^{ος} Πυλώνας: Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας ως πύλη εισόδου στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας δημιουργεί μια σημαντική ευκαιρία για την ανάδειξή της σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Εντούτοις, αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη 'στροφή' των εμπορευματικών ροών ανάμεσα στην Ευρώπη και την Ασία από τη Βόρεια στη Νοτιοδυτική Ευρώπη. Για να επιτευχθεί η προτεινόμενη αυτή στροφή θα πρέπει να υποστηριχθεί από τις ακόλουθες ενέργειες (προτάσεις).

- **Προσέλκυση φορτίων από την Ασία:** Η συγκεκριμένη δράση είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάδειξη της Ελλάδας σε πύλη εισόδου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, μέσω των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων IV και X. Εκτός από τα πλεονεκτήματα όσον αφορά στο κόστος και το χρόνο, η Ελλάδα παρουσιάζει συγκεκριμένα ελκυστικά χαρακτηριστικά, τα οποία έχουν να κάνουν με τη δυνατότητα διακίνησης σημαντικών όγκων φορτίου, τόσο από το Λιμάνι του Πειραιά, όσο και από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Προφανώς η επίτευξη μακροχρόνιων εμπορικών συμφωνιών εξαρτάται, μεταξύ άλλων, και από το πόσο ελκυστική είναι η εκάστοτε πρόταση, αλλά και από τις εμπορικές συνθήκες στους εν λόγω διαδρόμους. Οι συνθήκες αυτές

βελτιώνονται σε σημαντικό βαθμό με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της υποδομής του δικτύου, το οποίο βρίσκεται σε φάση ανάβαθμισης (τόσο το οδικό όσο και το σιδηροδρομικό)

- **Δημιουργία/Ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων/Distriparks:** Η δημιουργία τερματικών εγκαταστάσεων υψηλών προδιαγραφών (high end infrastructure) αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την προσέλκυση φορτίων. Συνεπώς, η παροχή οικονομικών κινήτρων για την ανάπτυξη ή την αναβάθμιση Εμπορευματικών Κέντρων (combined transport logistics hubs) πλησίον του Λιμένα Πειραιά (π.χ. Θριάσιο) και του Λιμένα Θεσσαλονίκης αποτελούν ένα βήμα προς την κατεύθυνση αυτή. Τα πάρκα αυτά ή αλλιώς ‘Distriparks’ αποτελούν Εμπορευματικά Κέντρα υψηλών προδιαγραφών, τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν όλες τις διαδικασίες μεταφόρτωσης και να παρέχουν υπηρεσίες εφοδιαστικής υψηλών προδιαγραφών. Θα πρέπει να βρίσκονται κοντά στις αποβάθρες των εμπορευμάτων (π.χ. πλησίον του λιμένα Πειραιά) και να έχουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για να υποστηρίξουν τη συνδυασμένη μεταφορά. Οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας μπορούν να περιλαμβάνουν τα εξής:
 - Παραλαβή & τμηματοποίηση φορτίων, προετοιμασία για αποστολή, επιστροφή κενών φορτίων
 - Αποθήκευση, διανομή, συλλογή
 - Συναρμολόγηση υλικών και εξαρτημάτων
 - Ποιοτικός έλεγχος, έλεγχος προϊόντων
 - Εγκατάσταση λογισμικού στην Ελληνική γλώσσα (localization)

Μια ενδεχόμενη σύμπραξη μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) θα μπορούσε να αποτελέσει οικονομικό κίνητρο για τη δημιουργία των παραπάνω κέντρων, η οποία θα λειτουργούσε με σκοπό τη διασφάλιση των συμφερόντων τόσο του Ελληνικού Δημοσίου όσο και των επενδυτών.

- **Εξασφάλιση εύκολης πρόσβασης για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜμΕ) σε υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς:** Είναι γνωστό ότι η ελληνική αγορά στα Logistics, ιδιαίτερα όσον αφορά στους μεταφορείς, είναι κατακερματισμένη. Λόγω αυτού του φαινομένου, παρατηρούνται τα εξής: i) μη ανταγωνιστικοί πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής, ii) χαμηλό επίπεδο παροχής υπηρεσιών, iii) απουσία συνεργειών, iv) χρήση μεμονωμένων μέσων μεταφοράς, κυρίως φορτηγών και v) χαμηλό μερίδιο στην αγορά μεταφοράς προϊόντων και υπηρεσιών εφοδιαστικής στα Βαλκάνια. Κατά συνέπεια, η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για ευκολότερη και πιο ελκυστική πρόσβαση στη συνδυασμένη μεταφορά, ιδιαίτερα για την περίπτωση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, είναι ουσιαστικής σημασίας. Το παραπάνω μπορεί να επιτευχθεί μέσω ευέλικτων προτάσεων (π.χ. προωθητικές ενέργειες, δημιουργία επιχειρηματικών Πάρκων, ανάπτυξη ολοκληρωμένων ηλεκτρονικών πλατφόρμων, κτλ) και κινήτρων (π.χ. δημιουργία πολυτροπικών συστάδων επιχειρήσεων -Multimodal clusters- και η διαδοση της εννοιας του logistics pooling), ειδικά στοχευμένα προς τους τελικούς χρήστες.

2^{ος} Πυλώνας: Προώθηση «πράσινων» φόρων για την υποστήριξη βιώσιμων λειτουργιών στις μεταφορές

Στην κατεύθυνση αυτή, παρουσιάζονται οι ακόλουθες προτάσεις:

- **Φόροι και τέλη που σχετίζονται με τη μεταφορά προϊόντων:** Τα διοικητικά τέλη, οι φόροι εγγραφής σε μητρώο, κτλ, τα οποία επιβάλλονται από την Ελληνική κυβέρνηση στις μεταφορικές επιχειρήσεις (για την έκδοση αδειών, εγγραφή σε μητρώο, κτλ), πρέπει να τίθενται στο ύψος του πραγματικού διοικητικού κόστους, ενώ δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για να παράγουν καθαρά έσοδα στο δημόσιο προϋπολογισμό. Η φορολογία και τα όποια σχετικά φορολογικά κίνητρα θα πρέπει να εστιάζουν στα μέτρα αυτά, τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν τη στροφή προς την πράσινη τεχνολογία με έμφαση στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων (π.χ. LNG, LPG, κτλ).
- Ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στα καύσιμα πρέπει να ανασχηματιστεί και να προσαρμοστεί σύμφωνα με την πρόταση της ΕΕ της 13^{ης} Απριλίου 2011, ώστε να αντικατοπτρίζει τις εκπομπές αερίων που σχετίζονται με το φαινόμενο «θερμοκηπίου» (οι οποίες επεκτείνονται πέρα από το CO₂ και περιλαμβάνουν το NO_x και το όζον), όσο και το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η κοινωνία ως αποτέλεσμα της υπερβολικής εξάρτησης από το πετρέλαιο.

3^{ος} Πυλώνας: Παροχή οικονομικών κινήτρων στους εμπλεκόμενους φορείς στον κλάδο των μεταφορών

Η παροχή οικονομικών κινήτρων στους εμπλεκόμενους φορείς στον τομέα των μεταφορών, μπορεί να περιλαμβάνει ποικίλες δράσεις. Για παράδειγμα:

- Διασφάλιση ότι οι Ευρωπαϊκοί Πόροι που αφορούν αναπτυξιακή πολιτική διατίθενται στις πιο παραγωγικές πρωτοβουλίες για συνδυασμένες μεταφορές: Επί της αρχής, κρίνεται σκόπιμο η οικονομική βοήθεια για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, είτε προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από το Ελληνικό Κράτος, να δίδεται σε soft και hard ενέργειες οι οποίες μπορούν πραγματικά και άμεσα να έχουν απτά αποτελέσματα στο σύστημα μεταφορών, στο περιβάλλον και στην κοινωνία
- **Στροφή προς πράσινες τεχνολογίες στους κινητήρες των φορτηγών:** Στην Ελλάδα υπάρχουν περίπου 1.318.800 φορτηγά¹ σε κυκλοφορία. Μόνο ένα μικρό ποσοστό των παραπάνω είναι εξοπλισμένο με κινητήρες πράσινης τεχνολογίας. Στο πλαίσιο αυτό, είναι πρωταρχικής σημασίας να δίδονται τα σχετικά κίνητρα στους μεταφορείς που θέλουν να επενδύσουν σε νέα οχήματα. Τα κίνητρα αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν: α) χαμηλότερα διόδια για τα πράσινα φορτηγά, β) χαμηλότερη φορολογία για φορτηγά EURO V και EURO VI και γ) χαμηλότερη φορολογία στους παρόχους μεταφορικού έργου που χρησιμοποιούν τα Εμπορευματικά Κέντρα των Πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

¹ Συμφωνα με τα στοιχεία του EU Statistical Pocket Book (2012)