

ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΑ ΕΥΡΑΣΙΑΤΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

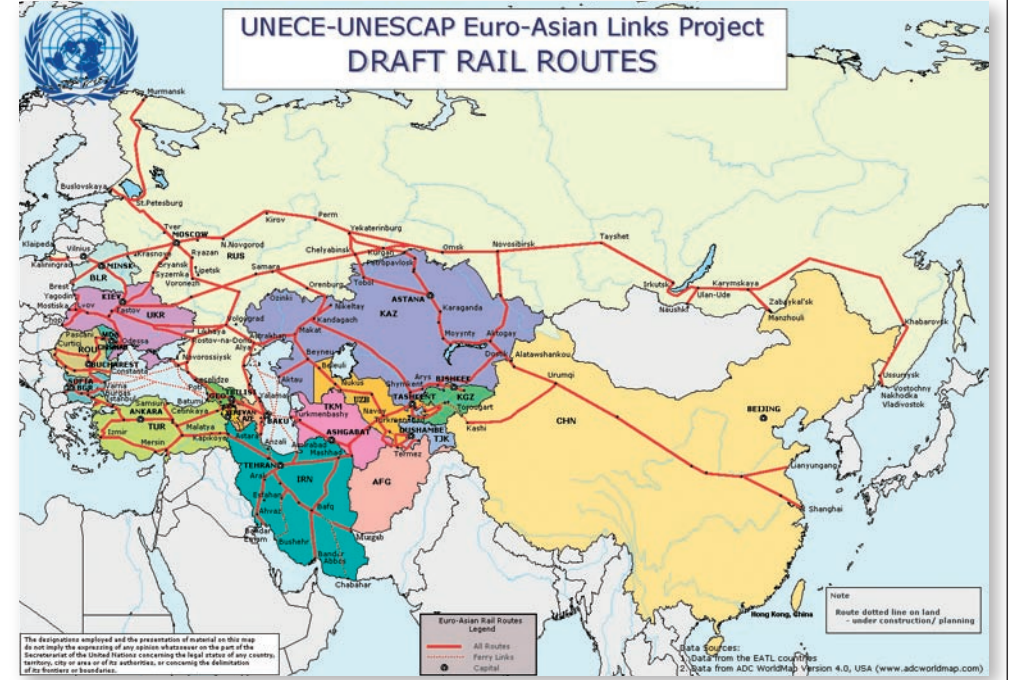


ΑΠΟ ΤΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ ΑΡΓΥΡΟΥ

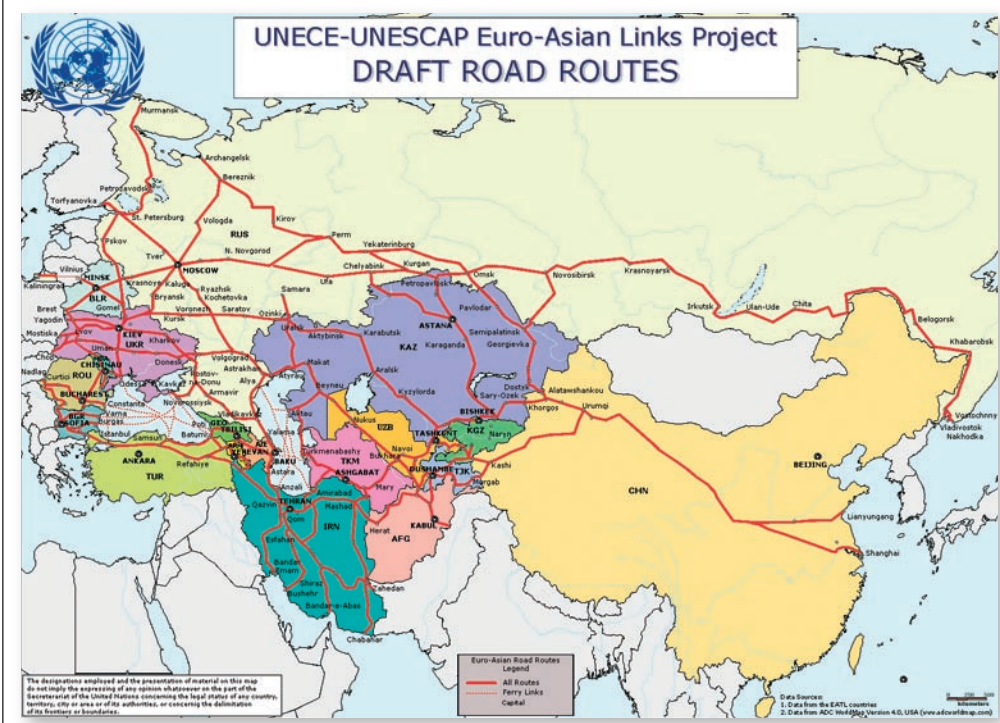
Ολοένα και “φουντώνει” η δημόσια συζήτηση για την αύξηση του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Ανατολής και τη συνακόλουθη άνοδο των εμπορευματικών ροών. Μέχρι τώρα, όμως, δεν είχαμε μια ξεκάθαρη εικόνα για τα χερσαία ευρασιατικά δίκτυα μεταφορών που καλούνται να εξυπηρετήσουν τη συνεχώς αυξανόμενη εμπορευματική κίνηση μεταξύ Ασίας και Ευρώπης, όπως και τις μελλοντικές προοπτικές εκσυγχρονισμού και επέκτασης των δικτύων αυτών. Αυτό το κενό έρχεται να καλύψει με τον πλέον έγκυρο τρόπο, πρόσφατη έκθεση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ένα πρώτο σχέδιο της οποίας παρουσιάστηκε στη διάρκεια της 4ης Διεθνούς Διάσκεψης Εμπειρογνομόνων των Επιτροπών Μεταφορών του ΟΗΕ για την Ευρώπη και την Ασία, που έγινε στα τέλη Νοεμβρίου στη Θεσσαλονίκη.

Το “Supply Chain & Logistics” μελέτησε το, ομολογουμένως, ογκώδες αλλά άκρως ενδιαφέρον draft της έκθεσης του ΟΗΕ, επιχειρώντας να δώσει το στίγμα των μεταφορών στην Ανατολική Ευρώπη, την Κεντρική Ασία και την Άπω Ανατολή. Η έκθεση εστιάζει στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές αγαθών (χερσαίες και θαλάσσιες) ανάμεσα σε 18 χώρες της περιοχής*, τα οποία διακινούνται μέσω εμπορευματοκιβωτίων και προτείνει συγκεκριμένα μέτρα αναβάθμισης των μεταφορικών υποδομών, που εντάσσονται σε προγράμματα χρηματοδοτήσεων από τον ίδιο τον ΟΗΕ, την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους διεθνείς οργανισμούς. Παράλληλα, η έκθεση εισηγάει τη λήψη μέτρων για την απλοποίηση των διαδικασιών ελέγχου των εμπορευμάτων στα τελωνεία, όπως και σειρά άλλων ενεργειών για τη διευκόλυνση του εμπορίου.

Τόσοι οι όγκοι όσο και η αξία του διεθνούς εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Ασίας αυξάνονται τα τελευταία χρόνια με ρυθμούς διπλάσιους απ’ ό,τι οι αντίστοιχοι Ευρώπης - Αμερικής με αποτέλεσμα την αλματώδη υλοποίηση υποδομών για την υποδοχή και τη διαχείριση των containers σε λιμάνια της Άπω Ανα-



Οι χώρες που εξετάζει η Έκθεση:
Λευκορωσία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ρωσία, Τουρκία, Ουκρανία, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Γεωργία, Καζακστάν, Κιργιστάν, Τατζικιστάν, Τουρκμενιστάν, Ουζμπεκιστάν, Αφγανιστάν, Ιράν και Κίνα.



τολής. Δεν είναι καθόλου τυχαία η συνεχιζόμενη άνοδος του λιμανιού της Σαγκάης στη διεθνή λίστα με τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου, αφού μόνο το 2005 διαχειρίστηκε 18,09 εκατ. TEUs, σημειώνοντας αύξηση κατά 24% σε σχέση με το 2004. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται εν πολλοίς στη μερίδα του λέοντος που καταλαμβάνουν οι θαλάσσιες μεταφορές, ακολουθούμενες από τις οδικές και τις σιδηροδρομικές.

Θαλάσσιες μεταφορές: Με δεδομένο το χαμηλό επίπεδο υποδομών και υπηρεσιών στην ενδοχώρα πολλών χωρών που περιλαμβάνονται στην έκθεση, η θαλάσσια μεταφορά αναδεικνύεται ως ιδιαίτερα αξιόπιστη λύση, καθώς έχει παρατηρηθεί πως το 80% των δρομολογίων εκτελούνται χωρίς καμία καθυστέρηση, το 10% με 2-3 μέρες καθυστέρηση και μόλις το υπόλοιπο 10% με καθυστέρηση πέραν των 4 ημερών. Το χρονικό διάστημα, δε, που απαιτείται για τη μεταφορά είναι περίπου 30 ημέρες. Σύμφωνα με την εταιρεία Drewry Shipping Consultants, η συνολική χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που δρομολογούνται μεταξύ Ευρώπης και Ασίας έχει αυξηθεί κατά 20% μέχρι το τέλος του 2006, χάρη στη ναυπήγηση 87 τέτοιου τύπου πλοίων. Αυτό

“N.E.W.”:

η νέα σιδηροδρομική σύνδεση Βόρειας Αμερικής-Ρωσίας-Κίνας

Ο άξονας N.E.W. (North East West) συνδέει τις ανατολικές ακτές της Βορείου Αμερικής με τη Ρωσία και την Κίνα μέσω του βορηνικού λιμανιού Nanvik και τις σιδηροδρομικές συνδέσεις των σκανδιναβικών χωρών. Ο νέος σιδηροδρομικός άξονας, που προωθείται από τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων (International Union of Railways - UIC), είναι πολύ συντομότερος από τις υπάρχουσες θαλάσσιες συνδέσεις και περνά από λιγότερα σύνορα, άρα και τελωνειακούς ελέγχους. Ο άξονας N.E.W. ήδη λειτουργεί τμηματικά στη Σιβηρία.



έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των ναύλων κατά 40%! σε σχέση με το 2005 και τη διαμόρφωσή τους στα επίπεδα των 900-1.100 δολαρίων ΗΠΑ για container 40 ποδών που προορίζονται για τη Δυτική Ευρώπη και σε επίπεδα 500 δολαρίων για αντίστοιχα εμπορευματοκιβώτια που κατευθύνονται προς τη Μεσόγειο (δεν έχουν υπολογιστεί λιμενικά τέλη). Την εξαετία 2000-2006, η κίνηση containers από την Άπω Ανατολή προς τη Βόρεια Ευρώπη έχει αυξηθεί κατά 80% φθάνοντας τα 7,5 εκατ. TEUs στο τέλος του περασμένου χρόνου, ενώ η αντίστοιχη κίνηση από τη Μεσόγειο ήταν στα 3 εκατ. TEUs. Από μόνοι τους οι αριθμοί αυτοί τεκμηριώνουν την προοπτική δημιουργίας σύγχρονων logistics hubs προς Ανατολάς και επιβεβαιώνουν όσα έχουμε ακούσει μέχρι τώρα περί της προοπτικής δημιουργίας μιας διεθνούς πλατφόρμας logistics στη Σαγκάη, αντίστοιχης με αυτή που την τρέχουσα περίοδο οικοδομείται στο Ντουμπάι.

Οδικές μεταφορές: Σε τροχιά ανόδου βρίσκονται, όμως, και οι διεθνείς οδικές ευρασιατικές αρτηρίες, όπως φαίνεται από το Σχήμα 1. Τέσσερις βασικοί άξονες αναδεικνύονται από την έκθεση του ΟΗΕ, για τους οποίους προτείνονται σειρά επεκτάσεων:

1. Ευρώπη (μέσω των οδικών αξόνων II, III και IX) - Ρωσία - Ιαπωνία,

με τρεις βασικές κάθετες αρτηρίες: Ρωσία - Καζακστάν - Κίνα, Ρωσία - Κορέα, Ρωσία - Μογγολία - Κίνα.

2. Ανατολική Ευρώπη (άξονες IV, VII, VIII, IX) - Μαύρη Θάλασσα - Καύκασος - Κασπία Θάλασσα - Κεντρική Ασία.

3. Νοτιοανατολική Ευρώπη (άξονας IV) - Τουρκία - Ιράν, με δύο κάθετες αρτηρίες: Κεντρική Ασία - Κίνα και Νότια Ασία - Νοτιοανατολική Ασία - Νότια Κίνα.

4. Βόρεια Ευρώπη (άξονας IX) - Ρωσία με τρεις κάθετες αρτηρίες: Καύκασος - Περσικός Κόλπος, Κεντρική Ασία - Περσικός Κόλπος, Κασπία Θάλασσα - Ιράν - Περσικός Κόλπος.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στο υπό διαμόρφωση Ασιατικό Οδικό Δίκτυο (Asian Highway Network), το οποίο έχει έκταση 141.000 χλμ., διασχίζει 32 χώρες και έχει αρχίσει να υλοποιείται από τον Ιούλιο του 2005. Μέχρι σήμερα, έχουν επενδυθεί 26 δισ. δολάρια για την κατασκευή 37.000 χλμ. ενώ 18 δισ. δολάρια έχουν ήδη εξασφαλιστεί για την κατασκευή άλλων 26.000 χλμ. Το εν λόγω Δίκτυο έχει ενταχθεί σε προγράμματα επιχορήγησης από τον ΟΗΕ, διεθνείς οργανισμούς και εθνικές κυβερνήσεις.

Σιδηροδρομικές μεταφορές: Από το Σχήμα 2 όπου παρουσιάζονται οι βασικές ευρασιατικές σιδηροδρομικές συνδέσεις, η έκθεση του ΟΗΕ ξεχωρίζει την ήδη υπάρχουσα γραμμή που διασχίζει τη Σιβηρία από το Βλαδιβοστόκ μέχρι τη Μόσχα. Πρόκειται για δύο κατευθύνσεων ηλεκτροκίνητη σιδηροδρομική γραμμή περίπου 10.000 χιλιομέτρων, ικανή να μεταφέρει 100 εκατ. τόνους το χρόνο, συμπεριλαμβανομένων και 200.000 containers 20 ποδών. Σήμερα, μεταφέρονται περίπου 55 εκατ. τόνοι (155.000 containers) σε διάστημα δύο εβδομάδων από τις ρωσικές ακτές του Ειρηνικού μέχρι τα σύνορα με την Πολωνία και τη Λευκορωσία. Αξιόλογες σιδηροδρομικές συνδέσεις για τη μεταφορά containers (Block trains) υπάρχουν, ακόμη, από την Τουρκία και το Καζακστάν προς την Κεντρική Ασία. Αξίζει, επίσης, να αναφερθούν ο συνεχής εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου του Ιράν, ο οποίος αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά τις εμπορευματικές ροές από και προς την Ευρώπη προς την Ασία, αλλά και ο ασιατικός σιδηροδρομικός άξονας (Trans-Asian Railway - TAR) έκτασης 81.000 χλμ. που διασχίζει 28 χώρες.

Παράλληλα, ιδιαίτερη αναφορά χρειάζεται να γίνει στη σύνδεση των ευρασιατικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις αντίστοιχες ενδοευρωπαϊκές, στις οποίες συμμετέχουν χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, καθώς και των Βαλκανίων (Trans-European Transport Networks / TEN-T). Στα οδικά πανευρωπαϊκά δίκτυα (Trans-European Motorways - TEM) συμμετέχουν 17 χώρες τις οποίες διασχίζουν 23.797 χλμ. οδικών αξόνων, εκ των οποίων τα 7.201 έχουν ήδη κατασκευαστεί (28% επί του συνόλου), ενώ άλλα 1.682 βρίσκονται υπό κατασκευή. Στα αντίστοιχα σιδηροδρομικά δίκτυα (Trans-European Railway Projects), συμμετέχουν 15 χώρες, οι οποίες συνεργάζονται για την ενοποίηση των διαδικασιών που απαιτούνται στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Μέχρι το Σεπτέμβριο του 2005, στα TEM είχαν ενταχθεί 319 έργα και στα TER 172 έργα, συνολικού προϋπολογισμού 102 δισ. ευρώ. ■



Μ. Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος UNECE και Γ. Karandawala, πρόεδρος UNESCAP.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΟΗΕ

Για τη συστηματική καταγραφή της κατάστασης στην οποία βρίσκονται τα ευρασιατικά δίκτυα μεταφορών αλλά και τη δρομολόγηση μέτρων για τον εκσυγχρονισμό τους από τις εθνικές κυβερνήσεις, συνεδριάζει κατά τακτικά χρονικά διαστήματα η Επιτροπή Εμπειρογνομών του ΟΗΕ για τις ευρασιατικές μεταφορές.

Η επιτροπή αυτή τελεί υπό την αιγίδα της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη (UNECE) και της Ασίας (UNESCAP) του ΟΗΕ, στο πλαίσιο ειδικού προγράμματος που υλοποιούν οι δύο επιτροπές ύστερα από σχετική απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ. Σ' αυτήν συμμετέχουν εκπρόσωποι Υπουργείων Μεταφορών των 18 χωρών που βρίσκονται στη ευρασιατική ζώνη μαζί με εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων διεθνών οργανισμών (όπως π.χ. του Οργανισμού για την Ασφάλεια και Συνεργασία της Ευρώπης (ΟΑΣΕ), της Παγκόσμιας Τράπεζας, της Ασιατικής Αναπτυξιακής Τράπεζας, της Τράπεζας για την Ανασυγκρότηση και Ανάπτυξη της Ευρώπης κ.ά). Για την περίοδο 2003-2006, αυτές οι δύο επιτροπές δέσμευσαν 400.000 δολάρια ΗΠΑ για την υποστήριξη σχετικών δράσεων και την ανάπτυξη συνεργασίας των εμπλεκόμενων χωρών, ενώ την τρέχουσα περίοδο σχηματίζεται ο προϋπολογισμός για τη χρονική περίοδο 2007-2010. Η 4η Διεθνής Διάσκεψη Εμπειρογνομών για τις ευρασιατικές μεταφορές της UNECE και της UNESCAP, την οποία παρακολούθησε το "Supply Chain & Logistics", πραγματοποιήθηκε στις 21-24 Νοεμβρίου 2006 στη Θεσσαλονίκη, υπό την αιγίδα του Υπουργείου Μεταφορών & Επικοινωνιών της χώρας μας και χορηγούς τη Superfast Ferries, την Εγνατία Οδό και τον ΟΛΘ.

Σκοπός της Διάσκεψης ήταν να γίνει ένας απολογισμός των δράσεων της πρώτης φάσης του προγράμματος (2003-2006) και να τεθούν οι βάσεις για την υλοποίηση ενεργειών την επόμενη τετραετία, βάσει συγκεκριμένης μεθοδολογίας. Στην ομιλία του, ο κ. Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Υπεύθυνος του ευρασιατικού προγράμματος

ΤΟΣΟ ΟΙ ΟΓΚΟΙ ΟΣΟ ΚΑΙ Η ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΥΡΩΠΗΣ ΚΑΙ ΑΣΙΑΣ ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕ ΡΥΘΜΟΥΣ ΔΙΠΛΑΣΙΟΥΣ ΑΠ' Ο,ΤΙ ΟΙ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΟΙ ΕΥΡΩΠΗΣ - ΑΜΕΡΙΚΗΣ.



της Διεύθυνσης Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ, έκανε μία ανασκόπηση των ενεργειών του προγράμματος και αναφέρθηκε στην ανάγκη καταβολής κάθε δυνατής προσπάθειας απ' όλους τους εμπλεκόμενους για την οικονομική υποστήριξη της δεύτερης φάσης του προγράμματος (2007-2010). Ανάμεσα στις δράσεις που αναπτύχθηκαν στην πρώτη φάση είναι η χαρτογράφηση των οδικών, σιδηροδρομικών και ποτάμιων ευρασιατικών μεταφορικών οδών στις 18 χώρες που συμμετέχουν, η συγκέντρωση ενός σημαντικού όγκου τεχνικών και επιχειρησιακών πληροφοριών για τα ευρασιατικά μεταφορικά δίκτυα και η δημιουργία βάσης δεδομένων με τη χρήση συστημάτων GIS (Geographic Information Systems), καθώς και η αξιολόγηση ενός σημαντικού αριθμού έργων υποδομών. Της ομιλίας του κ. Αδαμαντιάδη είχε προηγηθεί χαιρετισμός του Διευθυντή του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων - Τομέα Μεταφορών του ΥΜΕ, κ. Πατσιαβού μέσω της εκπροσώπου του, κας Κωνσταντίνης Λιανού, η οποία τόνισε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που επιδεικνύει η Ελλάδα για την ανάπτυξη των ευρασιατικών μεταφορικών υποδομών.

Μετά την ομιλία της εκπροσώπου της UNESCAP, G. Karandawala, η οποία ανακοίνωσε ότι πρόσφατα, 18 ασιατικές χώρες υπέγραψαν πολυμερή συμφωνία για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών, ο Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ και συνεργάτης της UNECE, κ. Δημήτρης Τσαμπούλας, έκανε μια εμπεριστατωμένη παρουσίαση των απο-



Από αριστερά: Ν. Κωλέτσος, Τημάρχης Γ' Τμήματος Διεθνών Οργανισμών του ΥΕΝ, Π. Παπαδάκη, του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων του Υπουργείου Μεταφορών, Δ. Τσαμπούλας, Καθηγητής ΕΜΠ, Φ. Αναγνωστοπούλου, Δ/τρια Cargo Superfast Ferries και Μ. Αργυρού, Δ/τρια Σύνταξης Supply Chain & Logistics.

τελεσμάτων της εργασίας που εκπόνησε για λογαριασμό του UNECE και του UNESCAP για την αξιολόγηση και ιεράρχηση έργων υποδομών μεταφορών ευρασιατικού ενδιαφέροντος, και ανέλυσε τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε. Συνολικά, αξιολογήθηκαν 230 έργα. Απ' αυτά, 112 ήταν οδικά, 68 σιδηροδρομικά, 37 θαλάσσια και 13 ποτάμια, ενώ παραπάνω από τα μισά ήταν έργα πρώτης προτεραιότητας, για την υλοποίηση των οποίων η χρηματοδότηση έχει εξασφαλιστεί. Από την άλλη πλευρά, ο κ. Τσαμπούλας επεσήμανε την ανάγκη καλύτερης εξισορρόπησης των έργων ανά είδος μεταφοράς, καθώς μέχρι στιγμής τα περισσότερα αφορούν σε οδικούς άξονες.

Στη συνέχεια, η Διεθνής Διάσκεψη εξειδίκευσε σε επιμέρους μεταφορικούς άξονες με τους εκπροσώπους των χωρών - μελών να παρουσιάζουν τα σημαντικότερα βήματα προόδου που έχουν κάνει και να συμφωνούν στην ανάπτυξη κοινών μεταφορικών έργων. Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ήταν η τοποθέτηση του εκπροσώπου του Κινεζικού



Υπουργείου Μεταφορών, κ. Zhang Xiaojie, ο οποίος αναφέρθηκε στα έργα ALTIID (Asia Land Transportation Infrastructure Development) και TAR (Trans Asian Railway Network), όπως και στη δημιουργία υποδομών συνδυασμένων μεταφορών στην Κίνα. Σήμερα, η χώρα διαθέτει 60 λιμάνια και 200 διεθνείς οδικές συνδέσεις, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ταχεία ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου. Τον Οκτώβριο 2006, κατασκευάστηκε, λ.χ., υπερσύγχρονη οδική αρτηρία έκτασης 4.395 χλμ. Ενδεικτικά αναφέρουμε, επίσης, την παρουσίαση της ρουμανικής αντιπροσωπείας, η οποία έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο λιμάνι της Κωσταντζας, όπου δημιουργείται νέο container terminal.

Η Διεθνής Διάσκεψη ολοκληρώθηκε με τη σύνοψη των συμπερασμάτων για την πορεία των έργων από το 2007 και τη δέσμευση των εκπροσώπων των χωρών-μελών για τη συνέχιση των προσπαθειών με στόχο την αναβάθμιση των ευρασιατικών μεταφορικών υποδομών.

Αξίζει να σημειωθεί η πρόταση που κατέθεσε η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μέσω του εκπροσώπου της κ. Νίκου Κωλέτσου, να ενταχθούν στα Ευρασιατικά Δίκτυα η Εγνατία Οδός όπως και τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας. Το αίτημα έγινε δεκτό από την Επιτροπή Εμπειρογνομώνων. ■

ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΟΗΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΙΑ ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ Η ΑΡΧΗ ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΗΣΗΣ ΤΩΝ 18 ΧΩΡΩΝ - ΜΕΛΩΝ ΤΟΥΣ ΩΣΤΕ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΧΡΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗΣ.