

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

«Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης: Σχεδιασμός και
Σκοπιμότητα»

Πόρισμα Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ όπως διαμορφώθηκε
και εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. απόφαση Α115/Σ9/10 της
Διοικούσας Επιτροπής.

Μέλη Ομάδας Εργασίας:

Νίκος Χατζάκης, Μηχανολόγος Μηχανικός, μέλος Μόνιμης
Επιτροπής Έργων Υποδομής
Δημήτρης Παπαγεωργίου, Μηχανολόγος Μηχανικός, MSc
Φώτης Παπανικολάου, Τοπογράφος Μηχανικός

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής

«Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης (ΕΚΘ)»

Σχεδιασμός και Σκοπιμότητα

Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ/ΤΚΜ

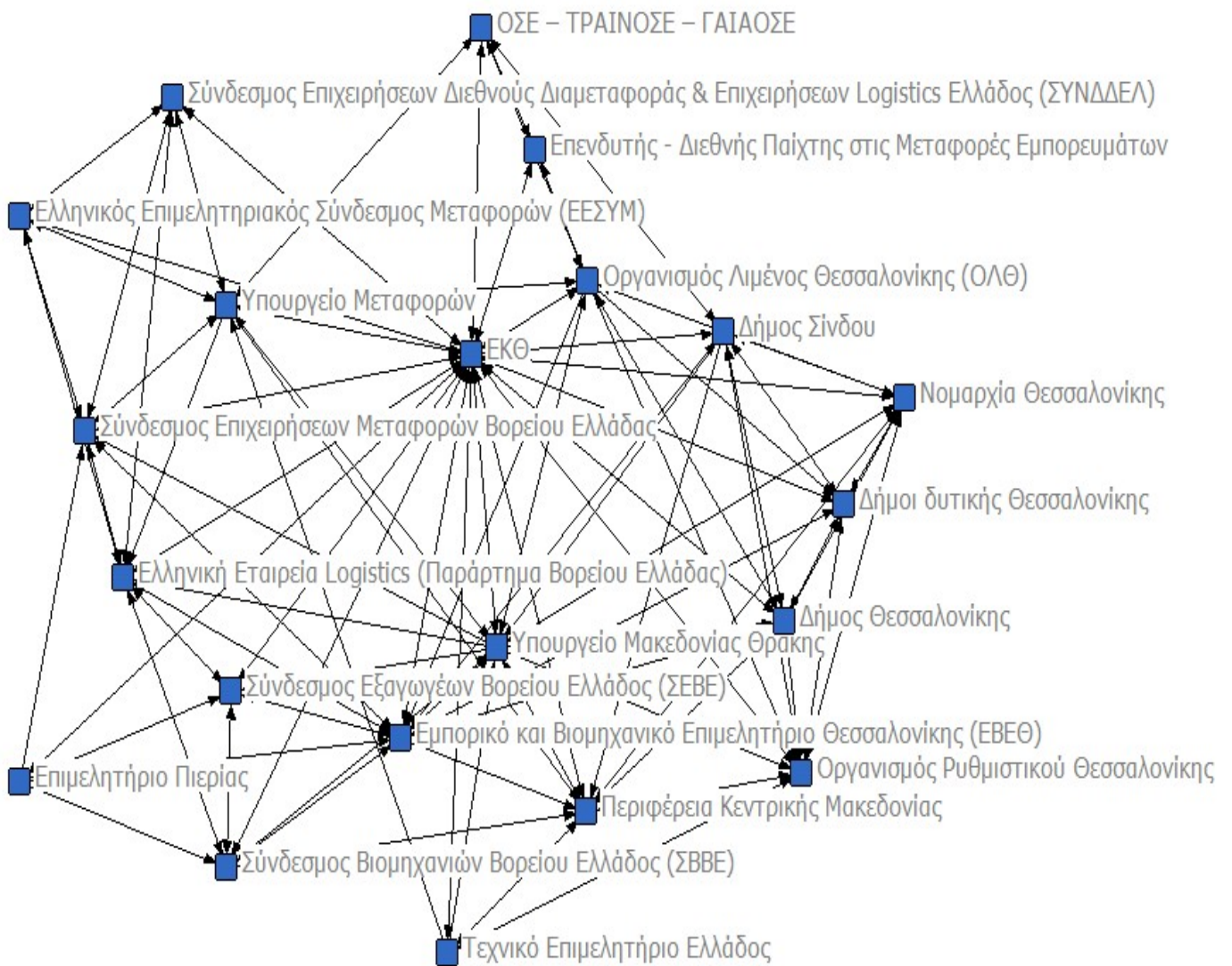
Μέλη Ομάδας Εργασίας:

- *Νίκος Χατζάκης*, Μηχανολόγος Μηχανικός, μέλος Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής
- *Δημήτρης Παπαγεωργίου*, Μηχανολόγος Μηχανικός, MSc
- *Φώτης Παπανικολάου*, Τοπογράφος Μηχανικός

Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2010

Ομάδα Εργασίας

«Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης: Σχεδιασμός και Σκοπιμότητα»



Περιεχόμενα

1. Executive Summary (Αγγλικά & Ελληνικά)	3
2. Εισαγωγή	7
2.1 Αντικείμενο & στόχοι εργασίας	7
2.2 Μεθοδολογία (βήματα που ακολουθήθηκαν)	7
2.3 Τι είναι ένα εμπορευματικό κέντρο	8
2.4 Περιβάλλον και Τάσεις στις Μεταφορές - Logistics	8
2.5 Ευχαριστήρια	11
3. Υφιστάμενος Σχεδιασμός Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης	12
3.1 Σύντομο ιστορικό	12
3.2 Στρατηγικός σχεδιασμός και σκοπιμότητα δημιουργίας ΕΚΘ	13
3.3 Αξιολόγηση προόδου (σε σχέση με αρχικό προγραμματισμό)	14
3.4 Ποιο το μέλλον	14
4. Ανάλυση Παραμέτρων που Επηρεάζουν το ΕΚΘ	16
4.1 Εμπλεκόμενοι φορείς & ενδιαφερόμενα μέρη	17
4.2 Υποδομές	17
4.3 Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων	19
4.4 Επενδυτικό σχήμα & Ρόλος πολιτείας	19
4.5 Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση	20
4.6 Τοποθεσία και έκταση	20
4.7 Κατάσταση οικονομίας	21
4.8 Συμπεράσματα	21
5. Θετικά και Αρνητικά από τη Λειτουργία του ΕΚΘ	24
6. Σύνθεση Θέσεων Ενδιαφερόμενων Μερών	25
7. Προτάσεις – Σενάρια	26
7.1 Προτάσεις Ομάδας Εργασίας	26
7.2 Εναλλακτικά Σενάρια για τη Δημιουργία του ΕΚΘ	28
8. Συνολικά Συμπεράσματα	31
Παράρτημα	34
Παράρτημα Α: Κατάλογος Φορέων για επικοινωνία	35
Παράρτημα Β: Στατιστικά σιδηροδρομικών μεταφορών	36
Παράρτημα Γ: Στατιστικά μεταφορών μέσω του λιμένα Θεσ/νίκης	38
Παράρτημα Δ: Θέσεις φορέων	40
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε: Ποιοτική Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης ΕΚΘ	51
Παράρτημα ΣΤ: Έρευνα για λειτουργία λιμανιών & εμπορευματικών σταθμών στην Ευρώπη	52
Παράρτημα Ζ: Κατάλογος με απαιτούμενα στοιχεία / Ερωτήσεις σε φορείς	54
Παράρτημα Η: Πηγές – βιβλιογραφία	55

1. Executive Summary (Αγγλικά & Ελληνικά)

Executive Summary (in English)

The current report has been elaborated by a Working Group of the Permanent Committee of Infrastructure Works of the Technical Chamber of Greece (Department of Central Macedonia). The report aims to study and assess the existing situation and prospects of the plan for the creation of the **Intermodal Freight Centre of Thessaloniki (IFCT)**. The IFCT is expected to contribute in the further development of the transport sector in the wider region of Thessaloniki and upgrade its role as a major hub serving intermodal freight transport.

Based on a review of the international and European environment the Working Group finds that international transport is severely affected by the world economic crisis. For instance, volume reductions of 20% are expected within 2009, while many companies are re-examining their logistics systems and chains. Furthermore, according to OECD estimates, the impacts of this downturn may be not transitory for the transport sector. However, challenges such as environmental management and sustainable development issues offer new opportunities for improvements in performance, social impact and in environmental protection. Public-Private-Partnerships (PPP) may support large investments in the sector, while facilitating border crossing will remove a major cost barrier and bottleneck. The EU faces the same impacts and challenges, though intra-European transport of goods appears less affected (due to EU enlargement).

Within this context, the sector of logistics in Greece has demonstrated remarkable growth in the recent years, where companies of the sector have invested in new infrastructure and expanded their activities. Small to medium size logistic centres have been built in Thessaloniki region e.g. in Sindos Industrial Area, Kalochori and Oreokastro. At policy level, the Greek law 3333/2005 and related amendments/regulation define the regime for the operation of Intermodal Freight Centres in Greece. The elaboration of a national plan for Freight Centres in Greece by the Ministry of Transport is recognised as a positive step. However, a couple of recent developments in the area of Thessaloniki are expected to have a negative impact: (a) The withdrawal of the higher bidder (i.e. Hutchison) from the international public tender for the management of the container terminal of Thessaloniki Port Authority S.A (public company controlled by the state) and the subsequent cancelation of the tender and (b) The relocation of some major transport agents (international companies) from the port of Thessaloniki to other competitive ports in the Mediterranean. These developments call for an update in the current planning of the IFCT (adjusted to the new conditions).

A flash-back concerning the Intermodal Freight Centre of Thessaloniki (IFCT), shows that its planning starts in 2003. At that time, the Thessaloniki Port Authority S.A and the Hellenic Railways (OSE/GAIAOSE) try to collaborate to build a Freight Centre with facilities inside the port and in a nearby area (in Sindos). The initial investment plan amounted 130M€ and the respective timetable estimated operation of the IFCT within 2009. Today (Summer 2009), the plan is reviewed by OSE/GAIAOSE, the cooperation with the Thessaloniki Port Authority has been frozen, while the new timetable sets 2014 as the year of project completion. A significant positive development is the use of a specific land area has been granted for the purpose of the IFCT: around 67 hectares¹).

The Working Group has contacted with 12 organisations/regional and national stakeholders (including the Thessaloniki Port Authority, Hellenic Railways, enterprise associations, Chambers of Commerce and Industry, etc.). All of them are in favour of the project. However, most of them are concerned about the future of the IFCT. The Working Group shares these concerns as currently

¹ 672.000 square meters

the project planning appears unstable and we fear that it might be downgraded and end up into a real estate project with low added value for the regional economy.

In order to avoid such a development, we have analysed the major factors that can affect the project and have identified **two critical points: (a)** The existing business (investment) model involves only the Hellenic Railways (GAIIOSE specifically) and is critically affected by changes at political level (politicians, policies, bureaucracy) and **(b)** Though the Thessaloniki's geographical position is particularly favourable a number of key international agents (transport companies) have redirect their freight flow to other ports in the Mediterranean.

The Working Group has summed up the benefits and drawbacks that may arise from the future operation of the IFCT. We strongly believe that the benefits are by far surpass potential negative effects. In addition, major stakeholders can further positively affect the plan and operation of the IFCT through specific actions/initiatives that the Working Group indicatively mentions.

Under this context, we propose 5 indicative actions aiming to accelerate and improve the process of project planning. Specific responsibilities and deadlines are set. Furthermore, we mention 4 actions/projects that can strengthen the role of the IFCT, while we propose 2 wider initiatives (a) An initial feasibility study for the creation and operation of a 'Logistics Zone' in Central Macedonia and (b) A public consultation for the creation of a vision for the development and planning of Thessaloniki of 2020.

Proposed actions to facilitate and improve the planning process of IFCT
1. Presentation of the current report to the Technical Chamber of Greece and approval
2. Organisation of a public event (info-day/workshop)
3. Creation of a steering committee for the coordination of (IFCT) stakeholders
4. Periodic dissemination to the public of progress in the project (planning)

Actions/projects that can strengthen IFCT
I. Extension of the container terminal of Thessaloniki port
II. Agreement between port authorities and employees in the port on the framework for the operation of the container terminal under an international port operator or a joint venture
III. Offer the management (operation) of the container terminal to an international port operator or a joint venture (after a new international public tender)
IV. Geographical expansion of the rail freight transport abroad and specifically in the central and east Europe (today this is not possible)

Finally, the Working Group presents 4 scenarios for the creation of the IFCT:

- **Scenario 1: IFCT with international role.** The IFCT serves the Greek market, neighboring countries and also central and east Europe.
- **Scenario 2: IFCT with regional role.** The IFCT serves mainly the market of North Greece and to a lesser degree FYROM, southern Bulgaria and southern Albania.
- **Scenario 3: Flexible IFCT.** The IFCT starts operating as regional centre and ends up (if the conditions are favorable) to become an international one (this is a combination of scenario 1 and 2)
- **Scenario 4: Further delay.** The creation of the IFCT delays beyond 2014. This undesirable scenario may become a reality in case of continuing inaction of OSE/GAIIOSE and of the port authorities, major recession of the Greek economy, etc.

Overall, the Working Group believes that a commitment to a specific and mutual binding timetable, with equally specific and personalized responsibilities and roles in combination with open to the stakeholders and the public planning procedure offer the potential for the best outcome.

Executive Summary (στα ελληνικά)

Η παρούσα έκθεση συντάχθηκε από μέλη της Ομάδας Εργασίας της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Κεντρικής Μακεδονίας με στόχο να εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και τις προοπτικές του σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης (ΕΚΘ). Σκοπός του ΕΚΘ είναι να συμβάλει στην ανάπτυξη των μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή και να αναβαθμίσει τη Θεσσαλονίκη ως διαμετακομιστικό κόμβο, εξυπηρετώντας συνδυασμένες μεταφορές.

Το 2009 βρίσκει το διεθνή κλάδο μεταφορών να έχει πληγεί περισσότερο από τους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας παγκοσμίως. Μία υποχώρηση, εντός του έτους, έως και 20% κατ' όγκο στις διεθνείς μεταφορές δεν θεωρείται έκπληξη σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΔΝΤ. Επιπρόσθετα, οι επιπτώσεις αυτές είναι πιθανόν να είναι, ως ένα βαθμό, μη αναστρέψιμες. Πολλές εταιρείες επανεξετάζουν τα συστήματα logistics τους και τις αλυσίδες προμηθειών τους. Παράλληλα, προκλήσεις, όπως η περιβαλλοντική διαχείριση και η βιώσιμη ανάπτυξη προσφέρουν ευκαιρίες για τη βελτίωση της οικονομικής απόδοσης, κοινωνικών επιπτώσεων και την προστασία του περιβάλλοντος. Επενδύσεις στο χώρο μπορούν να υλοποιηθούν μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), εφόσον εξασφαλίζονται οι κατάλληλες εγγυήσεις. Τέλος, ως σημαντικός ανασταλτικός παράγοντας για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου παραμένουν οι χρονικές καθυστερήσεις στις διασυνοριακές μεταφορές. Στο πλαίσιο αυτό, η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης φαίνεται να επιδρά θετικά στις ενδοκοινοτικές μεταφορές, οι προκλήσεις ωστόσο παραμένουν οι ίδιες.

Στην Ελλάδα, ο κλάδος των logistics έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, με τις εταιρείες του κλάδου να επενδύουν και να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους. Νέες εγκαταστάσεις logistics έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια σε περιοχές της Θεσσαλονίκης όπως η Βιομηχανική Περιοχή Σίνδου, το Καλοχώρι, η περιοχή Ωραιοκάστρου, κ.λπ. Σε θεσμικό επίπεδο, ο Νόμος 3333/2005 και οι σχετικές ρυθμίσεις καθορίζουν το καθεστώς λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) στην Ελλάδα. Θετική εξέλιξη αποτελεί το γεγονός ότι το Υπουργείο Μεταφορών (σήμερα Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) έχει εκπονήσει σχεδιασμό εθνικού δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων, ο οποίος προβλέπει ΕΚ στην Αττική (Θριάσιο), Θεσσαλονίκη (Σίνδο), Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα, Ίασμο Ροδόπης. Ωστόσο, μάλλον αρνητικά αναμένεται να επηρεάσει το εγχείρημα του ΕΚΘ η αποχώρηση (α) του υποψήφιου επενδυτή (εταιρεία Hutchison) για τη διαχείριση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Θεσσαλονίκης και (β) άλλων διεθνών εταιρειών μεταφορών από το λιμάνι. Βέβαια με τις εξελίξεις αυτές δίνεται το χρονικό περιθώριο για προσαρμογή του σχεδιασμού του ΕΚΘ στη νέα διεθνή συγκυρία.

Ο σχεδιασμός του ΕΚΘ αρχίζει να συγκεκριμενοποιείται το 2003 με τη διερεύνηση δυνατότητας συνεργασίας μεταξύ ΟΛΘ και ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ. Ο αρχικός σχεδιασμός περιελάμβανε διπολικό/διχωρικό ΕΚ (εντός του λιμανιού και σε έκταση στη Σίνδο) και βάσει αρχικής μελέτης είχε προϋπολογισμό 130Μ€ με χρονικό ορίζοντα λειτουργίας το 2009. Σήμερα (καλοκαίρι 2009), η μελέτη επικαιροποιείται από τον ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ, η συνεργασία με τον ΟΛΘ έχει παγώσει, το χρονοδιάγραμμα αναθεωρήθηκε για το 2014, ενώ στα θετικά πιστώνεται η παραχώρηση της χρήσης δημόσιας έκτασης 672 στρεμμάτων στον ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ (για τη δημιουργία του ΕΚΘ).

Είναι σημαντικό και ιδιαίτερα ενθαρρυντικό ότι και οι 12 παραγωγικοί και τοπικοί φορείς με τους οποίους επικοινωνήσε η Ομάδα Εργασίας τοποθετούνται θετικά στο εγχείρημα δημιουργίας του ΕΚΘ. Ωστόσο, η συντριπτική πλειοψηφία τους εκφράζει σοβαρές και εύλογες ανησυχίες για το σχεδιασμό και μέλλον του ΕΚΘ. Η Ομάδα Εργασίας συμμερίζεται αυτές τις ανησυχίες δεδομένου ότι το έργο του ΕΚΘ φαντάζει μετέωρο και διατρέχει κίνδυνο εκφυλισμού σε έργο real estate με χαμηλή προστιθέμενη αξία για την περιοχή.

Για να εντοπίσει τα κρίσιμα σημεία στο σχεδιασμό και λειτουργία του ΕΚΘ, η Ομάδα Εργασίας ανέλυσε τους βασικούς παράγοντες/παραμέτρους που το επηρεάζουν. Ως αποτέλεσμα της ανάλυσης εντοπίστηκαν δύο κρίσιμοι παράγοντες: **(α)** Το υφιστάμενο επιχειρηματικό μοντέλο

εμπλέκει ουσιαστικά μόνο τον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και εξαρτάται σε υπερβολικό βαθμό από αλλαγές σε πολιτικό επίπεδο (πρόσωπα, πολιτικές, γραφειοκρατία) και **(β)** Παρόλο που η θέση της Θεσσαλονίκης είναι ευνοϊκή και θα μπορούσε να καταστεί κέντρο logistics με διεθνή εμβέλεια, μεγάλες εταιρείες μεταφορών έχουν πρόσφατα αποχωρήσει από το λιμάνι της. Οι εξελίξεις σε σχέση με τους παράγοντες αυτούς αναμένεται να καθορίσουν το ρόλο του ΕΚΘ (περιφερειακός ή διεθνής), αλλά και την επιτυχή ή όχι λειτουργία του.

Η Ομάδα Εργασίας συνοψίζοντας τα συν και πλην της λειτουργίας του ΕΚΘ, πιστεύει ότι οι εν δυνάμει θετικές επιπτώσεις, σαφώς υποσκελίζουν τα πιθανά αρνητικά σημεία. Η Ομάδα αναφέρει ενδεικτικά πως μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό/λειτουργία του ΕΚΘ τοπικοί φορείς, άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς, το μακρο-οικονομικό περιβάλλον και ανταγωνιστικά έργα/υποδομές.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται 5 ενδεικτικές ενέργειες για την επιτάχυνση και βελτίωση της διαδικασίας σχεδιασμού του έργου με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και υπευθυνότητες. Επίσης, αναφέρονται 4 ενέργειες/έργα που μπορούν να ενισχύσουν το ΕΚΘ, ενώ προτείνεται η έναρξη δύο ευρύτερων πρωτοβουλιών για (α) δημιουργία 'Ζώνης Logistics' και διασύνδεση 'θυλάκων logistics' στην ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας και (β) διαβούλευση για ολοκληρωμένο αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης με ορίζοντα το 2020.

Προτεινόμενες ενέργειες για επιτάχυνση και βελτίωση διαδικασίας σχεδιασμού ΕΚΘ
1. Παρουσίαση έκθεσης Ομάδας Εργασίας στην Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΚΜ και έγκρισή της
2. Οργάνωση δημόσιας εκδήλωσης - ημερίδας
3. Δημιουργία συντονιστικού οργάνου των εμπλεκόμενων φορέων
4. Περιοδική ενημέρωση του κοινού για την εξέλιξη του (σχεδιασμού του) έργου

Ενέργειες/έργα που μπορούν να ενισχύσουν το ΕΚΘ
I. Επέκταση προβλήτας 6 (ΣΕΜΠΟ)
II. Σύνταξη πλαισίου παραχώρησης και λειτουργίας προβλήτας 6 με τη σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων
III. Παραχώρηση (μακροχρόνιας) διαχείρισης του προβλήτα 6 σε ιδιώτη (διεθνή εταιρεία) ή μικτό σχήμα
IV. Γεωγραφική επέκταση των σιδηροδρομικών μεταφορών προς αγορές κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης

Τέλος, παρουσιάζονται και αναλύονται συνοπτικά 4 σενάρια για τη δημιουργία του ΕΚΘ:

- **Σενάριο ΔΕΚΘ:** Σχεδιασμός και λειτουργία ΕΚΘ με διεθνή ρόλο – εμβέλεια. Το ΕΚΘ θα καλύπτει την Ελληνική και αγορές των γειτονικών χωρών, αλλά θα απευθύνεται και σε άλλες αγορές του εξωτερικού (π.χ. κεντρική και ανατολική Ευρώπη).
- **Σενάριο ΠΕΚΘ:** ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο. Το ΕΚΘ θα απευθύνεται κυρίως στην αγορά της Βόρειας Ελλάδας, και σε μικρότερο βαθμό σε FYROM, νότια Βουλγαρία και ίσως νότια Αλβανία.
- **Σενάριο ΕΥΕΚΘ:** Ευέλικτο ΕΚΘ, το οποίο μπορεί να ξεκινήσει ως περιφερειακό και να αναπτυχθεί σε διεθνές. Αντίστοιχα, το σενάριο αυτό μπορεί να περιλαμβάνει και τη μερικώς αποτυχημένη έκδοση του ΔΕΚΘ, οπότε και το ΕΚΘ 'υποβαθμίζεται' από διεθνές σε περιφερειακό.
- **Σενάριο ΑΠΕΚΘ:** Η υλοποίηση του ΕΚΘ ναυαγεί ή καθυστερεί πέρα του 2014. Το απευκταίο αυτό σενάριο κρίνεται πιθανό σε περίπτωση παρατεταμένης απραγίας του ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και του ΟΛΘ, μεγάλης διάρκειας της ύφεσης στην ελληνική οικονομία και τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, αλλαγή πλεύσης τοπικών φορέων.

Συνολικά, πιστεύουμε ότι η δέσμευση τήρησης ενός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος με συγκεκριμένες και προσωποποιημένες υπευθυνότητες και ρόλους σε συνδυασμό με το 'άνοιγμα' της διαδικασίας σχεδιασμού προς τους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να διασφαλίσει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

2. Εισαγωγή

2.1 Αντικείμενο & στόχοι εργασίας

Αντικείμενο της εργασίας είναι να εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και τις προοπτικές όσον αφορά στο σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης (ΕΚΘ).

Η εργασία στοχεύει:

- Να καταγράψει ένα σύντομο ιστορικό του σχεδιασμού του ΕΚΘ με τις βασικές δυσκολίες και προκλήσεις που αντιμετώπισε και συνεχίζει να υφίσταται.
- Να αποτυπώσει τις θέσεις και απόψεις εμπλεκόμενων / ενδιαφερόμενων φορέων.
- Να εκτιμήσει ποιοτικά (κυρίως) τη σκοπιμότητα και οφέλη - επιπτώσεις από το έργο.
- Να αξιολογήσει βάσει των παραπάνω τις προοπτικές και το μέλλον του έργου, παραθέτοντας ενδεικτικές προτάσεις – συμπεράσματα και εναλλακτικά σενάρια.

Η εργασία ΔΕΝ αποτελεί / περιλαμβάνει: (α) τεχνικο-οικονομική ανάλυση, ή (β) μελέτη σκοπιμότητας.

Η παρούσα έκθεση εκπονήθηκε από Ομάδα Εργασίας της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Κεντρικής Μακεδονίας με μέλη τους:

- Νίκο Χατζάκη, Μηχανολόγο Μηχανικό, μέλος της Μόνιμης Επιτροπής (ΜΕ) Έργων Υποδομής (nikxatzakis@hotmail.com)
- Δημήτρη Παπαγεωργίου, Μηχανολόγο Μηχανικό, MSc (dimpap70@otenet.gr)
- Φώτη Παπανικολάου, Τοπογράφο Μηχανικό (forapaniko@ergose.gr)

2.2 Μεθοδολογία (βήματα που ακολουθήθηκαν)

1. Σύνταξη καταλόγου με στοιχεία/πληροφορίες που απαιτούνται.
2. Αναζήτηση και συγκέντρωση σχετικού υλικού (π.χ. μέσω internet).
3. Καταγραφή (εμπλεκόμενων/ενδιαφερόμενων) φορέων με τους οποίους θα ήταν χρήσιμο να γίνει επικοινωνία.
4. Καταγραφή ελλείψεων (από σύγκριση υλικού που συγκεντρώθηκε και καταλόγου με στοιχεία που χρειαζόμαστε).
5. Σύνταξη γενικού ερωτηματολογίου προς φορείς, το οποίο προσαρμόζεται κατάλληλα στην κάθε περίπτωση.
6. Επεξεργασία στοιχείων / ανάλυση.
7. Αρχικά αποτελέσματα – συμπεράσματα.
8. Εξέταση συμπερασμάτων & συζήτηση μεταξύ μελών της ομάδας - Ενδιάμεσα συμπεράσματα και εναλλακτικά σενάρια.
9. Παράδοση έκθεσης στη ΜΕ Έργων Υποδομής.
10. Ενσωμάτωση παρατηρήσεων/υποδείξεων ΜΕ.
11. Οριστικοποίηση κειμένου, έγκριση από ΜΕ και προώθηση στη Διοικούσα Επιτροπή (ΔΕ) του ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας.

2.3 Τι είναι ένα εμπορευματικό κέντρο

Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ) είναι: «ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή, που επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο.»¹

Εντός του ΕΚ επιτρέπεται να εγκαθίστανται επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά, αποθήκευση, διαχείριση και διανομή αγαθών και παρέχουν υπηρεσίες στη διασύνδεση και αλλαγή μέσων μεταφοράς, οργάνωση και συγκρότηση φορτίων, διανομή και ομαδοποίηση φορτίων, συσκευασία και αποσυσκευασία προϊόντων και μεταφόρτωση αυτών, καθώς και υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας διευκόλυνσης ροής φορτίων και ανάπτυξης συστημάτων πληροφορικής και τηλεματικής. (άρθρο 4 παρ.1 Ν.3333/05).

Ένα ΕΚ μπορεί να φιλοξενεί επιχειρήσεις με δραστηριότητες υποστηρικτικές – υποβοηθητικές της λειτουργίας του (άρθρο 4 παρ.2 Ν.3333/05).

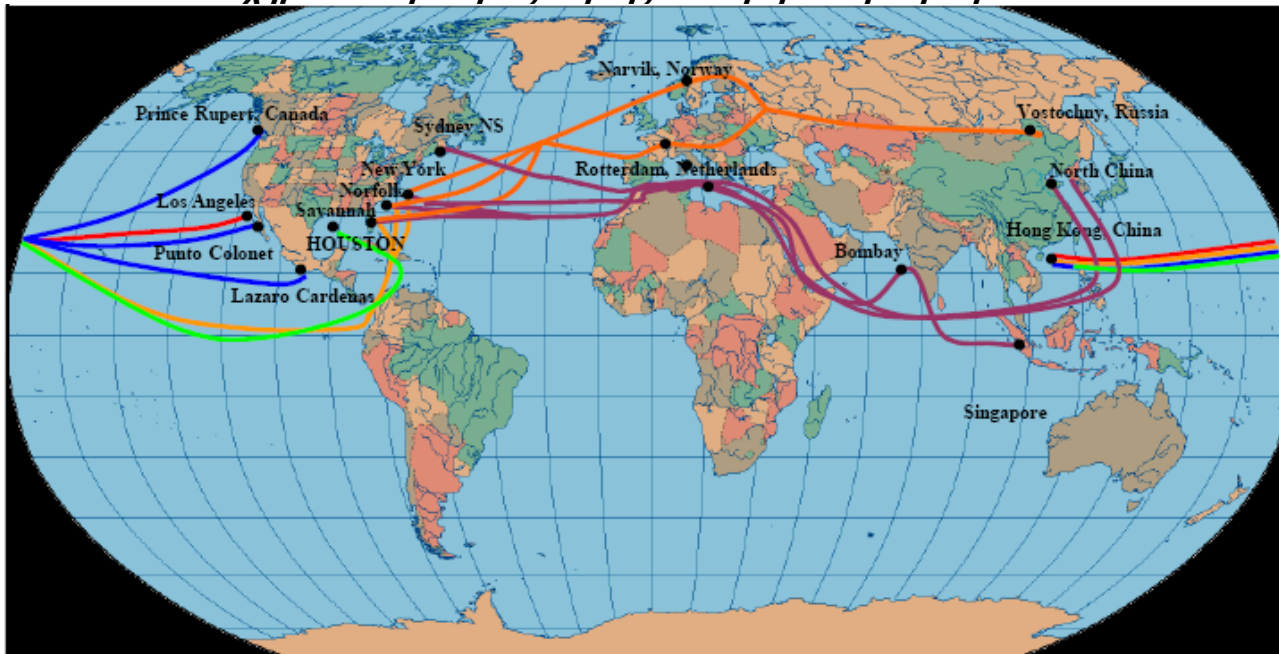
2.4 Περιβάλλον και Τάσεις στις Μεταφορές - Logistics

Παγκόσμιο

[Το κείμενο που ακολουθεί έχει μεταφραστεί ελεύθερα από την έκδοση 'Transport for a Global Economy', International Transport Forum του Ο.Ο.Σ.Α., 2009)]

Γενικά, οι μεταφορές σήμερα είναι περισσότερο αποδοτικές, 'καθαρές', ασφαλείς και χαμηλού κόστους σε σχέση με το παρελθόν.

Σχήμα 1: Παγκόσμιος Χάρτης Μεταφορών Εμπορευμάτων



Πηγή: 'Containerized Intermodal Goods Movement Assessment: 2008', The Tioga Group

Ωστόσο, η διεθνής κρίση αναμένεται να επηρεάσει την αγορά των μεταφορών δυσανάλογα. Έτσι, βάσει των προβλέψεων του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ) η παγκόσμια παραγωγή μπορεί

¹ Πηγή: Νόμος 3333/2005.

να μειωθεί κατά 1-2% για το 2009, το ίδιο χρονικό διάστημα το εμπόριο αναμένεται να υποχωρήσει κατά 10%. Υποχώρηση έως και 20% κατ' όγκο στις μεταφορές δεν θεωρείται έκπληξη.

Ως αποτέλεσμα, εταιρείες μεταφορών κλείνουν ή μειώνουν το προσωπικό τους, η πρόσβαση σε κεφάλαια γίνεται εξαιρετικά δύσκολη και πολλές επενδυτικές αποφάσεις μετατίθενται. Υπάρχει υπερπροσφορά. Για παράδειγμα στην εμπορική ναυτιλία, όπου οι τιμές έχουν υποχωρήσει κατακόρυφα, ένα μεγάλο μέρος του στόλου παραμένει ανενεργό και ακυρώνονται παραγγελίες για ναυπήγηση νέων πλοίων. Παράλληλα, η ζήτηση σε φορτηγά οχήματα έχει μειωθεί δραματικά σε πολλές αγορές.

Οι παραπάνω επιπτώσεις μπορεί να μην είναι παροδικές και συνεπώς η επιστροφή στην business-as-usual κατάσταση μη εφικτή. Αυτό θα οφείλεται σε δύο βασικούς λόγους: Κατ' αρχήν, πολιτικές που ενισχύουν τον προστατευτισμό ή επιβάλλουν υπερβολικούς περιορισμούς στις οικονομικές διαμεσολαβήσεις, είναι δυνατόν να αποτρέψουν την επάνοδο οικονομικών συναλλαγών στη μορφή που αυτές είχαν πριν την κρίση. Κατά δεύτερο λόγο, η κρίση αντανακλά και ως ένα βαθμό διορθώνει διεθνείς ανισορροπίες, με περισσότερο εμφανή αυτή μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας.

Λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμήσεις αυτές, οι προσδοκίες για μελλοντική ανάπτυξη στις μεταφορές πρέπει να είναι μέτριες. Πολλές εταιρείες επανεξετάζουν τα συστήματα logistics τους και τις αλυσίδες προμηθειών τους. Παρόλα αυτά ανάγκες για επενδύσεις συνεχίζουν να υπάρχουν, όχι όμως για επενδύσεις που εξαρτώνται από σεσάκια ταχείας ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών.

Σε ένα άλλο πεδίο, αυτό της περιβαλλοντικής διαχείρισης και βιωσιμότητας, οι μεταφορές έχουν ανάγκη από σημαντικές βελτιώσεις, τόσο στην οικονομική απόδοση, όσο και στην ασφάλεια, τις κοινωνικές επιπτώσεις και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Οι σχεδιαζόμενες επενδύσεις μπορούν να υλοποιηθούν με μοντέλα όπως οι Συμπράξεις μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)¹. Η επιτυχία των ΣΔΙΤ εξαρτάται από την κατάλληλη κατανομή του ρίσκου και ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στο ρίσκο που συνδέεται με τη ζήτηση. Πολιτικές ανάληψης χαμηλού ρίσκου από τον ιδιωτικό τομέα, πιθανώς να οδηγήσουν σε αύξηση της συμμετοχής του δημοσίου στις επενδύσεις. Συνεπώς, η σκοπιμότητα εμπλοκής ιδιωτών σε έργα υποδομής θα πρέπει να δικαιολογείται από (εγγυημένη) βελτιωμένη σχέση κόστους – απόδοσης έργου, καλύτερη διοίκηση του έργου, αλλά και υψηλό επίπεδο καινοτομίας.

Μεγάλο πρόβλημα – ανασταλτικός παράγοντας για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, παραμένουν οι χρονικές καθυστερήσεις που παρουσιάζονται όταν εμπορεύματα διασχίζουν σύνορα. Για παράδειγμα, κάθε πρόσθετη μέρα που μένουν τα εμπορεύματα στα σύνορα αυξάνουν το άμεσο κόστος μεταφοράς από 30% έως και 100%. Σε ορισμένες οδικές διαδρομές, ο χρόνος αναμονής στα σύνορα μπορεί να φτάσει έως και το 1/3 του συνολικού χρόνου και άρα ο στόλος οχημάτων είναι κατά 33% μεγαλύτερος σε σχέση με τον απαιτούμενο! Οι σιδηροδρομικές μεταφορές εξακολουθούν να είναι υπερβολικά αργές (π.χ. η μεταφορά εμπορευμάτων από τη Μόσχα στο Βερολίνο απαιτεί 7 μέρες).

[Πηγή: 'Transport for a Global Economy', International Transport Forum, O.O.S.A., 2009]

¹ Σημείωση Ομάδας Εργασίας: Όπου διασφαλίζουν αμοιβαίο όφελος και εξασφαλίζουν κοινωνική συναίνεση.

Ευρωπαϊκό

Μέχρι τη διεθνή κρίση (2008), οι αγορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη γνώρισαν ταχεία ανάπτυξη σε αναλογία με τις διεθνείς μεταφορές.

Με τα προ-κρίσης δεδομένα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι οι εμπορευματικές μεταφορές στα 25 κράτη μέλη¹ θα αυξηθούν κατά 50% μεταξύ 2000 και 2020.

Μεγαλύτερη ανάπτυξη αναμένεται να έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές κοντινών αποστάσεων (58%) και οι οδικές μεταφορές (55%), ενώ ο σιδηρόδρομος έχει τη μικρότερη (μόνο 13%).

Στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι ο κλάδος μεταφορών καταναλώνει σχεδόν το 31% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από ορυκτά (μη-ανανεώσιμα) καύσιμα – το πετρέλαιο - και έχει αυξηθεί κατά 20% στη δεκαετία 1995-2005.

Σχήμα 2: Μεταφορά Container με τρέινο



Πηγή: 'Containerized Intermodal Goods Movement Assessment: 2008', The Tioga Group

Πηγή: 'Accompanying document to the Communication from the Commission Freight Transport Logistics Action Plan Impact Assessment {COM(2007) 607 final} {SEC(2007) 1321}, 18.10.2007, http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/action_plan_en.htm

Η ΕΕ έχει υιοθετήσει πολιτικές για την ενίσχυση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και επιδοτεί έργα στο χώρο των μεταφορών (και) μέσω δύο εξειδικευμένων προγραμμάτων:

- (α) MARCO POLO (http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm), και
- (β) TEN-T (<http://tentec.europa.eu/en/home.htm>).

Εθνικό – Περιφερειακό

Ο κλάδος των logistics στην Ελλάδα έχει αναπτυχθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια (στοιχεία έως το 2008). Νέες εταιρείες έχουν εισέλθει στο χώρο, ενώ υφιστάμενες (π.χ. διαμεταφορικές και εμπορικές) επιχειρήσεις έχουν επενδύσει και επεκτείνει τις δραστηριότητές τους. Το ίδιο χρονικό διάστημα η ζήτηση σε υπηρεσίες logistics αυξάνεται.

Όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο, υπάρχει νομοθεσία για τη δημιουργία και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και πραγματοποιείται Εθνικός σχεδιασμός (από επιτροπή Υπουργείου Μεταφορών). Ο νόμος 3333 του 2005 ρυθμίζει το καθεστώς λειτουργίας των Εμπορευματικών Κέντρων. Σύμφωνα με το νόμο εταιρεία Εμπορευματικού Κέντρου είναι το νομικό πρόσωπο που έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρίας, η οποία αναλαμβάνει τη μελέτη, τη χρηματοδότηση, την ίδρυση, την κατασκευή και τη λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου¹.

Σε εθνικό επίπεδο (εθνικός σχεδιασμός Υπουργείου Μεταφορών) προωθούνται 5 μεγάλα εμπορευματικά κέντρα: Αθήνα (Θριάσειο), Θεσσαλονίκη (Σίνδος), Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα, Ίασμο Ροδόπης.

¹ Περισσότερα στο ακόλουθο site: <http://nomothesia.ependyseis.gr/eu-law/downloadsDetails.do?action=itemDetails&itemId=119>

Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης: Εταιρείες logistics υλοποιούν σημαντικές επενδύσεις και δημιουργούν νέες εγκαταστάσεις σε περιοχές όπως η ΒΙΠΕ Σίνδου, το Καλοχώρι, η περιοχή Ωραιοκάστρου, κ.λπ.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΛΘ ΑΕ) προκήρυξε διεθνή διαγωνισμό για την επέκταση και εκμετάλλευση της προβλήτας 6 του λιμανιού. Η απόφαση αυτή προκάλεσε έντονες αντιδράσεις των εργαζομένων με δυσάρεστες και κατ' ελάχιστον μεσοπρόθεσμες επιπτώσεις στην κίνηση του λιμανιού και στην οικονομική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή. Τελικά ο πλειοδότης αποφάσισε να μην προχωρήσει στην επένδυση (τέλη 2008) και ο ΟΛΘ προχωράει από μόνος του στην υλοποίηση της (μικρότερης σε μέγεθος) επένδυσης (απόφαση αρχές 2009).

Σχήμα 3: Λιμάνι Θεσσαλονίκης και Σχεδιαζόμενη Επέκταση Προβλήτα 6



Πηγή: Έντυπη έκδοση ΟΛΘ

Στατιστικά στοιχεία για το β' εξάμηνο 2008 και το α' εξάμηνο 2009 δείχνουν δραματική μείωση των εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμανιού και του σιδηρόδρομου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης (βλ. παράρτημα).

2.5 Ευχαριστήρια

Η ομάδα ευχαριστεί θερμά όλους όσους διευκόλυναν και βοήθησαν με την εμπειρία, γνώσεις και χρόνο τους τη συγκέντρωση πολύτιμων στοιχείων / πληροφοριών και την εκπόνηση της παρούσας έκθεσης. Συγκεκριμένα ευχαριστούμε τους:

- κ. Δ. Βαμβακόπουλο, Γεν. Δντή Εμπορευμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- κ. Βολάνη, Δντή Εμπορευμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ
- κ. Α. Γρηγοριάδη, Γεν. Δντή Λειτουργίας, ΟΛΘ
- κ. Αρβανιτίδη, Τμήμα Marketing, ΟΛΘ
- κ. Δ. Τσιτσάμη, Τμήμα Πληροφορικής ΟΛΘ
- Καθ. Ε. Ιακώβου, Πρόεδρο Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος
- κ. Α. Χαλάτση, Logistics Group
- κ. Χ. Γεωργίου, Δντή Τεκμηρίωσης & Μελετών, ΣΒΒΕ
- κ. Θωμαΐδη, Πρόεδρο, ΣΕΒΕ
- κ. Μ. Τσαγκαράκη, ΣΕΒΕ
- κα Λ. Κακαβογιάννη, ΣΥΝΔΔΕΛ
- κ. Δ. Μπακατσέλο, Πρόεδρο ΕΒΕΘ
- κ. Ε. Βλαχογιάννη, Α' Αντιπρόεδρο ΕΒΕΘ
- κ. Η. Χατζηχριστοδούλου, Πρόεδρο Επιμελητηρίου Πιερίας
- κ. Ν.Χουσουριδή, Ειδικό Συνεργάτη Επιμελητηρίου Πιερίας
- ICAP γραφείο Θεσσαλονίκης

3. Υφιστάμενος Σχεδιασμός Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης

3.1 Σύντομο ιστορικό

2003: Η ΓΑΙΑΟΣΕ βρίσκεται στη φάση διερεύνησης της δυνατότητας συνεργασίας με τον ΟΛΘ για την ανάπτυξη ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου σε χώρους ιδιοκτησίας ΟΣΕ και ΟΛΘ. Ο αρχικός σχεδιασμός για το ΕΚΘ περιλαμβάνει δύο χώρους: ένα χώρο εντός του λιμανιού και ένα χώρο στη Σίνδο. Ο χώρος στο λιμάνι προορίζεται να εξυπηρετεί τις θαλάσσιες μεταφορές, ενώ ο χώρος στη Σίνδο να χρησιμοποιείται για μεταφορτώσεις, αποθήκευση και σιδηροδρομικές μεταφορές (πέραν των οδικών). Οι δύο χώροι θα λειτουργούν ως ένα διπολικό σύστημα. Καθοριστικής σημασίας για την υλοποίηση αυτού του σχεδίου θεωρείται η θετική έκβαση των διαπραγματεύσεων μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ και Γενικό Επιτελείο Στρατού (ΓΕΣ) για την επίτευξη συμφωνίας ανταλλαγής εκτάσεων (στρατόπεδο Κακιούζη - στρατόπεδο Γκόνου).

2004 Μάρτιος: Οι θέσεις του ΣΒΒΕ προς τον Υπουργό Μακεδονίας-Θράκης περιλαμβάνουν τη δημιουργία εμπορευματικού διαμετακομιστικού κέντρου στην Κεντρική Μακεδονία μέσω του Εθνικού Δικτύου που σχεδιάζει το Υπουργείο Μεταφορών.

2005: Ιδρύεται η 'Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.' (πρώην Θριάσειο ΑΕ με έτος ίδρυσης το 1994) θυγατρική του ΟΣΕ με σκοπό τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (αρχικά στο Θριάσειο και τη Θεσσαλονίκη).

2005 Απρίλιος: Δημοσιεύεται σε ΦΕΚ ο Νόμος 3333/2005, ο οποίος αφορά τη δημιουργία και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων.

2005: Οι ΟΛΘ και ΟΣΕ υπογράφουν μνημόνιο συνεργασίας για την κατασκευή Εμπορευματικού Κέντρου. Το κέντρο θα έχει διπολικό χαρακτήρα, έχοντας μία έκταση εντός λιμανιού (αρχικά 300 στρεμμάτων, τα οποία μειώθηκαν στη συνέχεια σε 100 στρέμματα) και μία (πολύ μεγαλύτερη) εκτός που θα παραχωρηθεί από τον ΟΣΕ.

2007: Στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης του ομίλου ΟΣΕ, η 'Εμπορευματικά Κέντρα Α.Ε.' απορροφάται από την ΓΑΙΑΟΣΕ.

2007: Η χρήση έκτασης 672 στρεμμάτων του πρώην στρατοπέδου Γκόνου παραχωρείται για αόριστο χρονικό διάστημα στον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ (από το Υπουργείο Οικονομικών), στην ουσία παραχωρείται το στρατόπεδο του Γκόνου, από το δημόσιο στον ΟΣΕ, με αποκλειστικό σκοπό την εγκατάσταση του Εμπορευματικού Κέντρου (Νόμος 3534/2007, άρθρο 18). Ο συνολικός προϋπολογισμός του ΕΚΘ, βάσει της αρχικής μελέτης, ανέρχεται στα 130Μ€.

2007: Ξεκινάει η επικαιροποίηση παλαιότερης μελέτης για το ΕΚΘ¹. Τη μελέτη την έχει αναθέσει η ΓΑΙΑΟΣΕ. Η επικαιροποίηση προσανατολίζεται σε μικρότερης κλίμακας εμπορευματικό κέντρο, το οποίο πιθανώς να συνδυάζει και τη φιλοξενία εγκαταστάσεων μεγάλων εμπορικών εταιρειών (π.χ. τύπου ΙΚΕΑ). Ωστόσο, δεν φαίνεται να γίνεται οποιαδήποτε ενημέρωση – διαβούλευση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους φορείς.

2007 Ιούλιος: Ο Υπουργός Μεταφορών ανακοινώνει ότι η οριστικοποίηση της χωροταξικής κατανομής του ΕΚΘ μέσα στο στρατόπεδο και η επικαιροποίηση των μελετών αναμένεται εντός του 2007 και εντός του 2008 προβλέπεται να προχωρήσει η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

2008 Ιανουάριος: Εν δυνάμει συμπληρωματικό έργο: Το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΘ εγκρίνει τους όρους της προκήρυξης διεθνούς δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού για την παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ – προβλήτας 6) σε ιδιώτη πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Ωστόσο, φαίνεται ότι, το έργο αυτό προχωράει ανεξάρτητα με το σχεδιασμό του ΕΚΘ.

2008 Οκτώβριος: Αμβλύνονται οι προϋποθέσεις ίδρυσης και επιχορήγησης εμπορευματικού κέντρου με το άρθρο 13 του Νόμου 3710/2008 (για παράδειγμα επιτρέπεται η δημιουργία διχωρικών ΕΚ) και διευθετούνται θέματα περιβαλλοντικών επιπτώσεων (άρθρο 14).

¹ Τόσο η αρχική μελέτη όσο και η επικαιροποίηση αυτής δεν βρίσκονται στη διάθεση της Ομάδας Εργασίας. Οι ακριβείς χρόνοι εκπόνησής τους και τα σχετικά χρονοδιαγράμματα ολοκλήρωσης δεν είναι γνωστά.

2008 Νοέμβριος: Ο Υπουργός Μεταφορών ανακοινώνει ότι το ΕΚΘ σχεδιάζεται να ανεγερθεί και να τεθεί σε λειτουργία έως το 2009 σε έκταση 672 στρεμμάτων στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου στην περιοχή της Σίνδου. Ο Δντής Εμπορευμάτων της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρει ότι η επικαιροποίηση της μελέτης για το ΕΚΘ αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός 2008. [Ημερήσια, 22/11/2008]

2008 Δεκέμβριος: Οι διαπραγματεύσεις για την υπογραφή σύμβασης μεταξύ του ΟΛΘ και του πλειοδότη του διαγωνισμού για την παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ – Προβλήτας 6) ναυαγούν. Ανακοινώνεται η αποχώρηση της Hutchison (πλειοδότης).

2009 Μάιος: Ο Υπουργός Μεταφορών ανακοινώνει ότι το ΕΚΘ αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2014 μέσω σύμβασης συμπράξεως δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ιδιώτης επενδυτής θα αναλάβει τη χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την κατασκευή και τη διαχείριση του εμπορευματικού κέντρου για ορισμένη χρονική περίοδο, με την ταυτόχρονη καταβολή στο δημόσιο του αντίστοιχου οικονομικού ανταλλάγματος. [Ιστοσελίδα Υπ.Μεταφορών], [Ημερήσια, 18/05/2009].

2009 Σεπτέμβριος: Σύμφωνα με δημοσίευμα ο ΟΣΕ 'ανακοινώνει' ότι επικαιροποιούνται οι μελέτες για το ΕΚΘ και προβλέπεται ότι μπορεί να προχωρήσει εντός του 2010 η διαγωνιστική διαδικασία για την κατασκευή του. [Πηγή: Ημερήσια, 08/09/09]

3.2 Στρατηγικός σχεδιασμός και σκοπιμότητα δημιουργίας ΕΚΘ

Το ΕΚΘ εκ φύσεως είναι ένα έργο το οποίο εξαρτάται άμεσα από άλλες υποδομές όπως το οδικό δίκτυο, ο σιδηρόδρομος και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Η ποιότητα και η δυναμικότητα των υποδομών αυτών και ιδιαίτερα του λιμανιού καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό το μέγεθος και τη λειτουργία του ΕΚΘ.

Ο σχεδιασμός του ΕΚΘ εξυπηρετεί τον ευρύτερο στόχο ανάπτυξης των μεταφορών, της αναβάθμισης της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικού κόμβου και γενικότερα της ανάπτυξης της περιοχής.

Ωστόσο, ο κάθε εμπλεκόμενος / ενδιαφερόμενος φορέας προσεγγίζει το συγκεκριμένο έργο από τη δική του οπτική γωνία. Έτσι:

Αρχικά οι ΟΛΘ & ΟΣΕ (σύμφωνα με το μνημόνιο συνεργασίας τους) προσβλέπουν στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και στην ανάπτυξη της περιοχής Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο φαίνεται ότι, ο ΟΛΘ έχει ως βασική του προτεραιότητα την ανάπτυξη του 6^{ου} προβλήτα (για την αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού στη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων). Ως συνέπεια το ενδιαφέρον του για το ΕΚΘ και ο χώρος που είναι διατεθειμένος να παραχωρήσει συνδέονται άμεσα με το σχεδιασμό του για τον 6^ο προβλήτα. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας του διεθνούς διαγωνισμού για τον 6^ο προβλήτα, το ενδιαφέρον του 'παγώνει', καθώς το επιχειρηματικό σχέδιο του επενδυτή που θα επιλεγεί θα καθορίσει την τελική του στάση για το ΕΚΘ. Αν ο επενδυτής ζητήσει να του παραχωρηθεί πρόσθετη έκταση εντός λιμανιού (σε βάρος του ΕΚΘ) θα έχει προτεραιότητα. Με την (αρνητική εξέλιξη) αποχώρηση του πλειοδότη του διαγωνισμού ο ΟΛΘ αναλαμβάνει ο ίδιος την υλοποίηση της επέκτασης του 6^{ου} προβλήτα.

Ο ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ βλέπει το ΕΚΘ ως μία ευκαιρία να αυξήσει τα έσοδα του (από την υλοποίηση του έργου ως ΣΔΙΤ, βάσει της εμπειρίας του Θριασείου), αλλά και να αυξήσει την κίνηση εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο.

Συλλογικοί φορείς όπως ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, και ο Σύνδεσμος Βιομηχάνων Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ) και ο Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ) συνδέουν το ΕΚΘ με τη μετεξέλιξη της Κεντρικής Μακεδονίας / Θεσσαλονίκης σε κόμβο logistics για τη νοτιοανατολική Ευρώπη, αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδας (μέσω μείωσης του κόστους μεταφορών από και προς αγορές του εξωτερικού), ανάπτυξη και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορικών εταιρειών και εταιρειών logistics, κ.λπ.

Γενικά όλοι οι φορείς με τους οποίους επικοινωνήσε η ομάδα έργου είναι θετικά προσκείμενοι στη δημιουργία του ΕΚΘ.

Οι στόχοι που θα πρέπει να εκπληρώνει το εμπορευματικό κέντρο¹

Λαμβάνοντας υπόψη και τη διεθνή πρακτική, η δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου προσδοκούμε να συμβάλλει στην:

- ✓ Αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου
- ✓ Προώθηση των εμπορευματικών μεταφορών
- ✓ Αναβάθμιση της ποιότητά τους
- ✓ Βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς
- ✓ Καλύτερη κατανομή και διαχείριση της εμπορευματικής κίνησης
- ✓ Τόνωση της απασχόλησης
- ✓ Ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων
- ✓ Διαμόρφωση οικονομικών κλίμακας
- ✓ Αξιοποίηση των διερχόμενων ροών
- ✓ Αξιοποίηση μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον

3.3 Αξιολόγηση προόδου (σε σχέση με αρχικό προγραμματισμό)

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό του 2008 το ΕΚΘ θα έπρεπε να βρίσκεται σε λειτουργία εντός του 2009. Σήμερα, το έργο εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί το 2014 (σύμφωνα με το Υπ. Μεταφορών, Μάιος 2009).

Το σημαντικότερο ίσως στοιχείο προόδου στο σχεδιασμό του έργου αποτελεί η παραχώρηση της χρήσης της έκτασης του πρώην στρατοπέδου Γκόνου από το Υπουργείο Οικονομικών στον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ το 2007.

Ένα δεύτερο στοιχείο, αυτή τη φορά μάλλον αρνητικό, είναι το 'πάγωμα' της συνεργασίας μεταξύ ΟΣΕ & ΟΛΘ. Εκτιμούμε ότι τα τελευταία 2 χρόνια η συνεργασία ΟΣΕ και ΟΛΘ (η οποία ξεκίνησε το 2003) κινείται αρνητικά, ο κάθε οργανισμός έχει διαφορετικές προτεραιότητες. Επίσης, η αποχώρηση του πλειοδότη στο διαγωνισμό του ΟΛΘ για τον 6^ο προβλήτα, έχει προκαλέσει αβεβαιότητα ως προς το μέλλον του λιμανιού. Ο ΟΛΘ καλείται να υλοποιήσει την επέκταση του προβλήτα (έστω σε μικρότερο μέγεθος) από μόνος του.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω, ο ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ φαίνεται να κινείται ουσιαστικά μόνος του προς την προκήρυξη διαγωνισμού για το ΕΚΘ μέσω ΣΔΙΤ στα πρότυπα του Εμπορευματικού Κέντρου του Θριασείου². Βέβαια το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον τόσο σε διεθνές όσο και εθνικό επίπεδο δεν ενθαρρύνει ιδιώτες επενδυτές να αναλάβουν μία τόσο μεγάλη επένδυση, χωρίς να υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ανάκαμψης της αγοράς. Επιπρόσθετα ο ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ ταλαιπωρείται από υψηλά χρέη / οικονομικά και άλλα προβλήματα και συνεπώς η δημιουργία του ΕΚΘ δεν βρίσκεται μέσα στις κύριες προτεραιότητές του.

3.4 Ποιο το μέλλον

Το ΕΚΘ έχει ενταχθεί στον εθνικό σχεδιασμό του δικτύου εμπορευματικών κέντρων (του Υπ. Μεταφορών). Ο σχεδιασμός του έργου ωστόσο, καθοδηγείται από τον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ χωρίς να

¹ Θέσεις ΣΕΒΕ (βλ. Παράρτημα)

² Το ΕΚ του Θριασείου έχει παγώσει, καθώς η κοινοπραξία που το ανέλαβε (μέσω σύμβασης παραχώρησης) τελικά αποχώρησε. [Ιούλιος, 2009]

εξασφαλίζεται η πολύτιμη δέσμευση φορέων, όπως ο ΟΛΘ και οι ενδιαφερόμενοι φορείς της ευρύτερης περιοχής.

Οι δρόμοι ΟΣΕ και ΟΛΘ φαίνεται να αποκλίνουν καθώς και οι δύο οργανισμοί έχουν διαφορετικές κρίσιμες προτεραιότητες. Ο σχεδιασμός για το ΕΚΘ διατηρείται στη ζωή από τον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ. Ωστόσο, είναι εξαιρετικά αβέβαιο κατά πόσο ο οργανισμός θα βρει τους κατάλληλους ιδιώτες επενδυτές για να υλοποιήσουν και να λειτουργήσουν το κέντρο.

Αρκετές (μεγάλες) μεταφορικές εταιρείες, εταιρείες logistics, κ.λπ. που θα μπορούσαν να φιλοξενηθούν στο ΕΚΘ έχουν προχωρήσει στη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων και επομένως εκ των πραγμάτων η πιθανή ζήτηση / ανάγκη για χώρους στο ΕΚΘ έχει μειωθεί.

Επιπρόσθετα το ενδεχόμενο να καταστεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διεθνής κόμβος απομακρύνθηκε μετά την απόσυρση της Hutchison (μειοδότη) από το διαγωνισμό για τον 6^ο προβλήτα.

Βάσει των παραπάνω και σε συνδυασμό με την ελληνική πραγματικότητα, η ομάδα εργασίας εκτιμά ότι το έργο του ΕΚΘ παραμένει μετέωρο με **σημαντικό κίνδυνο να εκφυλιστεί σε ένα έργο real estate** με χαμηλή προστιθέμενη αξία για την ευρύτερη περιοχή.

4. Ανάλυση Παραμέτρων που Επηρεάζουν το ΕΚΘ

Οι παράγοντες που επηρεάζουν το σχεδιασμό και την επιτυχή λειτουργία του ΕΚΘ είναι πολλοί. Ωστόσο, ορισμένοι από αυτούς έχουν ξεκάθαρα μεγάλη βαρύτητα. Αυτό προκύπτει τόσο από τη μελέτη των στοιχείων / πληροφοριών που συλλέχθηκαν, όσο κυρίως από τις συνεντεύξεις με τους εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους φορείς. Παρακάτω έχουν ομαδοποιηθεί οι κυριότεροι από αυτούς τους παράγοντες:

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υποδομές 	<p>Περιλαμβάνει: Υφιστάμενες υποδομές – σύνδεση με αστικά και βιομηχανικά κέντρα, προσβασιμότητα σε αγορές. Δυναμικότητα (διακίνησης, αποθήκευσης) και κίνηση λιμένα Θεσσαλονίκης και 'ανταγωνιστικών' λιμανιών (υφιστάμενη – μελλοντική). Δυναμικότητα σιδηροδρομικών μεταφορών. Δυναμικότητα & ποιότητα οδικών μεταφορών από και προς πιθανούς προορισμούς / αγορές (για τα εμπορεύματα). Συμπληρωματικά έργα – υποδομές που ενδεχομένως να υποβοηθήσουν – ενισχύσουν τη ζήτηση για logistics. Ανταγωνιστικά projects (π.χ. υφιστάμενα ή υπό σχεδιασμό στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης). Σχετικά ανταγωνιστικά τους πλεονεκτήματα / δυνατά σημεία και αδυναμίες. Γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (ΝΑ Ευρώπης), αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων 	<p>Στρατηγική θέση περιοχής εγκατάστασης του εμπορευματικού κέντρου σε σχέση με διεθνείς δρόμους μεταφορών (θαλάσσιοι, ηπειρωτικά δίκτυα, κ.λπ.). Προοπτικές εξέλιξης των υφιστάμενων διεθνών δικτύων και επιπτώσεις τους στην περιοχή. Εγγύτητα ή / και κομβική θέση ως προς εμπορικά και βιομηχανικά κέντρα και σημαντικές διεθνείς αγορές.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Επενδυτικό σχήμα & Ρόλος πολιτείας 	<p>Βαθμός (έμπρακτης) δέσμευσης εμπλεκόμενων στο εγχείρημα. Συλλογικότητα εγχειρήματος και συμμετοχή (ως εταιρών / μετόχων) ενδιαφερόμενων μερών (π.χ. συλλογικών φορέων επιχειρήσεων, ΟΛΘ, ΟΣΕ, κ.λπ.). Ρόλος πολιτείας και πολιτικών. Αξιοποίηση υφιστάμενης εμπειρίας σε Ελλάδα (π.χ. από Θριάσειο). Διασφάλιση μεταφοράς τεχνογνωσίας από το εξωτερικό (π.χ. μέσω συνεργασιών με διεθνείς παίχτες στο χώρο).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση 	<p>Γραφειοκρατία, δυσκοιλιότητα και χρονοτριβή στη λήψη οριστικής απόφασης και έναρξης έργου. Δέσμευση εμπλεκόμενων. Αντιδράσεις (θετικές και αρνητικές) από εμπλεκόμενους και ενδιαφερόμενους φορείς (π.χ. επιμελητηρίων, εργατικών και άλλων σωματείων εργαζομένων, κ.λπ.)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Τοποθεσία και έκταση 	<p>Διαθέσιμος χώρος – γεωγραφική θέση (π.χ. εγγύτητα με λιμάνια, σύνδεση με σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, εγγύτητα με περιοχές όπου υπάρχουν εταιρείες μεταφορών / logistics, κ.λπ.). Δυνατότητα για μελλοντική επεκτασιμότητα.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κατάσταση οικονομίας 	<p>Μακροοικονομικά μεγέθη (βραχυπρόθεσμη και μεσο-μακροπρόθεσμη κατάσταση) στην Ελλάδα, ευρύτερη περιοχή (Νοτιοανατολική Ευρώπη) και διεθνώς. Κατάσταση και προοπτικές κλάδου μεταφορών.</p>

4.1 Εμπλεκόμενοι φορείς & ενδιαφερόμενα μέρη

Η ομάδα εργασίας κατέγραψε τους παρακάτω φορείς ως άμεσα εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό του ΕΚΘ (π.χ. όμιλος ΟΣΕ, ΟΛΘ) ή ως ενδιαφερόμενους (πχ. συλλογικοί φορείς επιχειρήσεων, αυτοδιοίκηση, κ.λπ.).

Φορέας
ΟΣΕ – ΤΡΑΙΝΟΣΕ – ΓΑΙΑΟΣΕ
Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)
Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ)
Ελληνική Εταιρεία Logistics (Παράρτημα Βορείου Ελλάδας)
Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ)
Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ)
Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Μεταφορών Βορείου Ελλάδας
Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕΛ)
Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης
Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ)
Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (πρώην Υπουργείο Μεταφορών)
Γενική Γραμματεία Μακεδονίας Θράκης (πρώην Υπουργείο Μακεδονίας Θράκης)
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
Νομαρχία Θεσσαλονίκης
Επιμελητήριο Πιερίας ¹
Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Θεσ/νίκης

Ενδιαφερόμενο μέρος θεωρείται και το ευρύτερο κοινό της περιοχής (δημότες – κάτοικοι – εργαζόμενοι στη Θεσσαλονίκη, κ.λπ.) το οποίο αναμένεται να επηρεαστεί από τη λειτουργία (ή τη μη-λειτουργία) του ΕΚΘ (έμμεσα ή άμεσα) σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό.

Η ομάδα εργασίας επικοινωνήσε με 12 από τους παραπάνω φορείς (βλ. παράρτημα Α).

4.2 Υποδομές

Οδικό δίκτυο: Η θέση του ΕΚΘ γειτνιάζει άμεσα με τους δύο μεγάλους οδικούς άξονες: την Εγνατία Οδό και την ΠΑΘΕ. Μέσω αυτών διαθέτει εξαιρετική οδική πρόσβαση προς τις αγορές της Βόρειας, Δυτικής και Κεντρικής Ελλάδας, όπως και στις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων (FYROM, Βουλγαρία, Αλβανία).

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο είναι επαρκές και αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά με την ολοκλήρωση της ΠΑΘΕ (π.χ. περιοχή Τεμπών) και τους κάθετους άξονες της Εγνατίας (π.χ. σύνδεση με Προμαχώνα). Ήδη με την ολοκλήρωση της Εγνατίας, τόσο οι χρονικές αποστάσεις, όσο και το κόστος των μεταφορών προς τη Θράκη και την Ήπειρο έχουν μειωθεί αισθητά.

Απαιτούνται ορισμένα τοπικά έργα σύνδεση του ΕΚΘ με τους άξονες αυτούς, όπως επίσης και η ολοκλήρωση του κόμβου του Καλοχωρίου (που θα διευκολύνει τη σύνδεση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης).

Σιδηροδρομικό δίκτυο: Η θέση του ΕΚΘ διαθέτει ήδη σύνδεση με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο (η οποία χρειάζεται συντήρηση και αναβάθμιση). Ωστόσο η χαμηλή ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα δεν ενθαρρύνει τις μεταφορές με το τραίνο (σε συνδυασμό με τις

¹ Το Επιμελητήριο Πιερίας προωθεί την ίδρυση ενός Εμπορευματικού Κέντρου στο Δήμο Μεθώνης (περιοχή Μακρύγιαλου). Το έργο αυτό σαφώς επηρεάζει και επηρεάζεται από το ΕΚΘ. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. παράρτημα.

σχετικά μικρές αποστάσεις και τη χρονική υστέρηση του τραίνου σε σχέση με τις οδικές μεταφορές). Επιπρόσθετα, ο ΟΣΕ δεν έχει συνάψει τις απαιτούμενες συμφωνίες με χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης για να γίνει δυνατή η σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων στις χώρες αυτές και ειδικά σε αγορές όπως η Ρωσία (η πρόσβαση στη Ρωσία μπορεί να γίνει μέσω Ουγγαρίας, η οποία διαθέτει σταθμό μεταφόρτωσης για τις Ρωσικές σιδηροδρομικές γραμμές). Σήμερα δεν υπάρχει δυνατότητα μεταφοράς εμπορευμάτων σε ανατολικές χώρες (π.χ. Ρουμανία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, κ.λπ.). Δεδομένου ότι το κόστος οδικής μεταφοράς σε αυτές τις χώρες είναι περίπου τριπλάσιο από το αντίστοιχο του σιδηρόδρομου, είναι εμφανές τι αρνητική επίπτωση μπορεί να έχει η έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης με τις αγορές αυτές.

Θαλάσσιες μεταφορές: Το ΕΚΘ εμφανίζεται ιδιαίτερα εξαρτημένο από το λιμάνι Θεσσαλονίκης, ειδικά όσον αφορά το μέγεθος και την εμβέλειά του. Το ΕΚΘ έχει μεγαλύτερη ανάγκη ένα λιμάνι με μεγαλύτερη κίνηση εμπορευμάτων και διεθνή εμβέλεια. Το λιμάνι δεν φαίνεται να χρειάζεται τόσο το ΕΚΘ (τουλάχιστον υπό τις υφιστάμενες συνθήκες).

Η θέση του ΕΚΘ βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 10χλμ. από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και διαθέτει σιδηροδρομική (και οδική) σύνδεση με αυτό. Η υφιστάμενη δυναμικότητα του λιμανιού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων είναι επαρκής για τη μειωμένη ζήτηση της περιόδου (β' εξάμηνο 2008, 2009). Ωστόσο, απαιτείται σημαντική επέκταση και αναβάθμιση των εγκαταστάσεων του για να εξυπηρετήσει ένα ΕΚΘ με διεθνή – περιφερειακό ρόλο στη νότιο-ανατολική Ευρώπη. Η καθυστέρηση των έργων ανάπτυξης υποδομών του λιμένα Θεσσαλονίκης (π.χ. επέκταση του 6^{ου} προβλήτα) αποτελεί σημαντικό πλήγμα για τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού και την εδραίωσή του ως διεθνή κόμβου.

Ο ΟΛΘ έχει πλέον αναλάβει ο ίδιος την αναβάθμιση και επέκταση (σε μικρότερη κλίμακα) του 6^{ου} προβλήτα με όποιες καθυστερήσεις σημαίνει αυτό. Επιπρόσθετα, η αποχώρηση της Hutchison έχει σημαντικές επιπτώσεις και στην κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι. Πολύ δύσκολα θα καταφέρει ο ΟΛΘ από μόνος του να προσελκύσει εταιρείες παρόμοιου βεληνεκού στο λιμάνι. Ήδη και λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού έχουν αποχωρήσει από το λιμάνι σημαντικοί μεταφορείς.

Τέλος, αναφέρεται ότι η σύνδεση με το λιμάνι Ηγουμενίτσας είναι αποκλειστικά οδική (δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση).

Ανταγωνιστικές υποδομές: Στα Βαλκάνια δημιουργούνται ανταγωνιστικές υποδομές όπως αυτοκινητόδρομοι και λιμάνια (π.χ. Αλβανία - Δυράχιο, Κόσσοβο). Στις χώρες αυτές το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον ευνοεί τις ξένες / ιδιωτικές επενδύσεις, ενώ διεθνείς οργανισμοί χρηματοδοτούν μεγάλα έργα υποδομής. Συνεπώς, είναι φυσικό να προσελκύουν ευκολότερα επενδυτές. Έτσι, το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η Θεσσαλονίκη (λόγω υφιστάμενων υποδομών και γεωγραφικής θέσης) τείνει να εξαλειφθεί με το πέρασμα του χρόνου.

Επίσης, ελληνικές εταιρείες logistics / μεταφορών έχουν κατασκευάσει σταθμούς logistics/αποθήκες σε γειτονικές περιοχές με αυτή που χωροθετείται το ΕΚΘ (π.χ. ΒΙΠΕ Σίνδου, Καλοχώρι, Ωραιόκαστρο) και συνεπώς η ανάγκη για αποθηκευτικούς χώρους, βαίνει μειούμενη (δεδομένης και της επιβράδυνσης της οικονομίας).

Γεωγραφική θέση και προσβασιμότητα σε αγορές: Η θέση του ΕΚΘ βρίσκεται δίπλα στην ΒΙΠΕ Σίνδου, στην αγορά της Θεσσαλονίκης (τη 2^η μεγαλύτερη στην Ελλάδα), ενώ έχει πολύ καλή πρόσβαση στις αγορές της Βόρειας Ελλάδας, Βουλγαρίας και FYROM. Επίσης, γειτνιάζει με την Εγνατία οδό που συνδέει την Ελλάδα με την Ιταλία (μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας) και με την Τουρκία (Ευζώνους).

Συμπληρωματικά έργα – υποδομές: Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης ως κέντρου διαμεταφορών μπορούν να ενισχυθούν με την αναβάθμιση των κάθετων οδικών αξόνων (προς τις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης) και κυρίως με τη δυνατότητα σιδηροδρομικών μεταφορών σε αγορές στις οποίες σήμερα δεν υπάρχει πρόσβαση. Μία τέτοια εξέλιξη θα ενίσχυε και την εξαγωγική δραστηριότητα των επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδας.

4.3 Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων

Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε προνομιακή θέση για το εμπόριο – μεταφορές από και προς τους βόρειους γείτονες.

Ωστόσο δεν διαθέτει ικανοποιητική πρόσβαση στις αγορές της δυτικής Ευρώπης (η κίνηση των εμπορευμάτων προς αυτές τις περιοχές γίνεται μέσω Ηγουμενίτσας - Ιταλίας). Παράλληλα δεν αποτελεί διεθνή κόμβο μεταφορών παρόλο που η θέση της είναι ευνοϊκή.

Όπως είναι εμφανές στο σχήμα 4, πέρα από τον περιφερειακό ρόλο η Θεσσαλονίκη και ως συνέπεια το ΕΚΘ θα μπορούσε να αποκτήσει και διεθνή χαρακτήρα συνδέοντας τη Νότιο-ανατολική, κεντρική και ανατολική Ευρώπη με την Κίνα και άλλες διεθνείς αγορές (μέσω θαλάσσης μέχρι τη Θεσσαλονίκη και στη συνέχεια οδικώς ή σιδηροδρομικώς).



**Σχήμα 4: Δρόμοι
Εμπορευμάτων στην
Ευρώπη**

[Πηγή: Freight Transport
Logistics Action Plan,
IMPACT ASSESSMENT,
{COM(2007) 607 final},
18/10/2007]

Οι υποδομές (οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα, λιμάνια, κ.λπ.) που δημιουργούνται στην ευρύτερη περιοχή έχουν συμπληρωματική και υποβοηθητική λειτουργία (πέραν της όποιας ανταγωνιστικής διάστασης) και αναμένεται να διευκολύνουν την πρόσβαση στις αγορές της ΕΕ, αλλά και στην Ρωσία και Τουρκία, δύο ιδιαίτερα μεγάλες και αναπτυσσόμενες αγορές.

4.4 Επενδυτικό σχήμα & ρόλος πολιτείας

Το ποιοι θα υποστηρίξουν και θα συμμετέχουν στο επενδυτικό σχήμα και ο βαθμός δέσμευσής τους θα καθορίσει τόσο την εμβέλεια του ΕΚΘ (περιφερειακός – τοπικός ή διεθνής ρόλος), όσο και σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του.

Ένα ΕΚΘ με διεθνή ρόλο προϋποθέτει τη συμμετοχή διεθνούς παίχτη στο χώρο των logistics, αλλά και την έμπρακτη (έμμεση ή άμεση) συμμετοχή του ΟΛΘ, ώστε να διασφαλισθεί η αξιοποίηση του

λιμανιού. Η υποστήριξη του εγχειρήματος από τοπικούς συλλογικούς φορείς και την τοπική αυτοδιοίκηση θα συμβάλει στην επιτυχή λειτουργία του και καταλυτικά στην επιτάχυνση του χρόνου ολοκλήρωσης της επένδυσης. Για να διασφαλισθεί η θετική αντιμετώπιση από όλους τους ενδιαφερομένους το έργο οφείλει να διασφαλίζει την τοπική ανάπτυξη (π.χ. με νέες θέσεις εργασίας) και να ελαχιστοποιεί οποιεσδήποτε περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τα παραπάνω οφέλη θα πρέπει από νωρίς να μεταδοθούν με κατανοητό τρόπο στην τοπική κοινωνία και να υπάρξει διαβούλευση με συγκεκριμένο (και δεσμευτικό) χρονοδιάγραμμα.

Ταυτόχρονα, η συνεργασία ΟΣΕ, ΟΛΘ, και διεθνούς παίχτη στο χώρο των logistics μπορεί να αξιοποιήσει την υφιστάμενη εμπειρία σε Ελλάδα (π.χ. από ανάλογα εγχειρήματα (α) ΕΚ σε Θριάσειο και (β) παραχώρηση διαχείρισης 6^{ου} προβλήτα) και να διασφαλίσει τη μεταφορά πολύτιμης τεχνογνωσίας από το εξωτερικό. Ωστόσο, αν η σύναψη της επιδιωκόμενης συμφωνίας-συνεργασίας καθυστερεί, εκτιμούμε ότι είναι προτιμότερο να προχωρήσει το έργο με μικρότερο σχήμα, πάντα όμως με ξεκάθαρη διοικητική δομή και επιχειρηματικό σχέδιο.

Τέλος, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τόσο ο ΟΣΕ όσο και ο ΟΛΘ ως εταιρείες του ευρύτερου δηmosίου επηρεάζονται από τις πολιτικές αποφάσεις που λαμβάνει η εκάστοτε κυβέρνηση (αρμόδιοι υπουργοί: Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, Εθνικής Οικονομίας Ανάπτυξης και Ναυτιλίας).

Ο προγραμματισμός και η δημιουργία του ΕΚΘ εξαρτάται – βάσει του ιστορικού του εγχειρήματος – σε σημαντικό βαθμό από στελέχη της δημόσιας διοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, πολιτικά πρόσωπα και κομματικές πολιτικές (ή / και επιδιώξεις). Με δεδομένη την αναποτελεσματικότητα και αναβλητικότητα – βραδύτητα του πολιτικού συστήματος και της κρατικής γραφειοκρατίας, η επιτυχία ή όχι του εγχειρήματος πιθανώς να καθοριστεί από τη συλλογική προσπάθεια τοπικών φορέων και το βαθμό που αυτοί θα επιτύχουν να επιβληθούν ή να παρακάμψουν το δημόσιο.

4.5 Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση

Ήδη, τουλάχιστον από το 2003 (δηλ. εδώ και 6 χρόνια) ΟΛΘ και ΟΣΕ “συν-εργάζονται” με σκοπό τη δημιουργία του ΕΚΘ. Η συνεργασία αυτή περνάει από διακυμάνσεις σε ευθεία αναλογία με αλλαγές στις προτεραιότητες και το στρατηγικό σχεδιασμό των δύο οργανισμών. Το ΕΚΘ από διπολικό (με εγκαταστάσεις στο λιμάνι και στη Σίνδο) φαίνεται να περιορίζεται σήμερα στο χώρο της Σίνδου, ενώ το υφιστάμενο χρονοδιάγραμμα προβλέπει την έναρξη λειτουργίας του το 2014.

Όποιοι και αν είναι οι λόγοι για την καθυστέρηση αυτή (π.χ. μεταβολές στις πολιτικές των οργανισμών, έλλειψη δέσμευσης, γραφειοκρατία, συχνές αλλαγές προσώπων, δυσκοιλιότητα και χρονοτριβή στη λήψη οριστικής απόφασης και έναρξης έργου, κ.λπ.), συνέπειές τους είναι: (i) να γίνονται αναγκαίες οι περιοδικές αλλαγές στο σχεδιασμό του έργου (που μεταφράζονται σε πρόσθετο κόστος και περαιτέρω καθυστέρηση), (ii) να χάνονται πολύτιμες ευκαιρίες σε περιόδους ιδιαίτερα ευνοϊκές για παρόμοιες επενδύσεις και (iii) να υλοποιούνται ‘ανταγωνιστικά’ έργα / υποδομές που δυσχεραίνουν το εγχείρημα.

Οι χρονικές αυτές καθυστερήσεις και οι αλλαγές στο σχεδιασμό χωρίς τη συμμετοχή των άμεσα ενδιαφερομένων προκαλούν / μπορούν να προκαλέσουν πρόσθετες αντιδράσεις που θα επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το χρονοδιάγραμμα.

4.6 Τοποθεσία και έκταση

Η υφιστάμενη χωροθέτηση του ΕΚΘ κρίνεται κατάλληλη, καθώς βρίσκεται δίπλα στη ΒΙΠΕ Σίνδου, διαθέτει σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο και έχει πρόσβαση σε κύριους οδικούς άξονες. Ένα διπολικό ΕΚΘ με εγκαταστάσεις στο λιμάνι και στη Σίνδο θα ήταν ιδιαίτερα ευπρόσδεκτο, ειδικά στην περίπτωση που το ΕΚΘ θα είχε διεθνή ρόλο (πέρα από τον περιφερειακό), οπότε και θα έπρεπε να εξυπηρετήσει αυξημένο φορτίο.

Σε αυτήν την περίπτωση (δηλ. ΕΚΘ με διεθνή ρόλο) πιθανότατα η υφιστάμενη διαθέσιμη έκταση στη Σίνδο – πρώην στρατόπεδο Γκόνου - (672 στρέμματα) να μην είναι επαρκής. Ενδεικτικά, κατά τις συναντήσεις της Ομάδας Εργασίας με ενδιαφερόμενους φορείς, αναφέρθηκαν μεγέθη της τάξης των 2.000 στρεμμάτων. Τέτοιου μεγέθους έκταση προϋποθέτει νέα χωροθέτηση του ΕΚΘ (δηλ. την ανεύρεση νέου χώρου).

Εικόνα 1: Δορυφορική Εικόνα Υφιστάμενης Χωροθέτησης ΕΚΘ



Πηγή: Wikimapia

4.7 Κατάσταση οικονομίας

Η διεθνής κρίση και η επιβράδυνση της οικονομίας στην Ελλάδα, Ευρώπη και παγκόσμια σαφώς και δεν ευνοεί την υλοποίηση μεγάλων επενδύσεων, καθώς τόσο οι αγορές συρρικνώνονται, όσο και οι επενδυτές είναι λιγότερο διατεθειμένοι να αναλάβουν (σχετικά) υψηλό ρίσκο.

Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση και δεδομένης της χρονικής καθυστέρησης του έργου, η γενικότερη αρνητική συγκυρία έχει πιθανώς και ευνοϊκή επίδραση, καθώς επιβραδύνει / μεταθέτει για το μέλλον και άλλες παρόμοιες ανταγωνιστικές επενδύσεις.

Βέβαια, η οικονομία και το επιχειρηματικό κλίμα θα ανακάμψουν αργά ή γρήγορα και τότε οποιαδήποτε πρόσθετη καθυστέρηση μπορεί να προκαλέσει έως και την ακύρωση του έργου.

4.8 Συμπεράσματα

Σε γενικές γραμμές η επιλεγμένη θέση και έκταση για το ΕΚΘ, όπως και οι υφιστάμενες υποδομές μπορούν να θεωρηθούν από σχετικά επαρκείς ως ικανοποιητικές, με εξαίρεση τον εμπορευματικό σταθμό του λιμανιού (6^{ος} προβλήτας). Η οικονομική συγκυρία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο είναι αρνητική, ωστόσο αυτό αφορά όλους, ενώ οποιαδήποτε καθυστέρηση προκαλεί σε ανταγωνιστικά έργα μάλλον ευνοεί τον ήδη μετατεθέν χρονικά ΕΚΘ.

Υπάρχουν ωστόσο δύο κρίσιμοι παράγοντες, που πρέπει να αντιμετωπισθούν σύντομα προκειμένου να υλοποιηθεί έγκαιρα και με επιτυχία το ΕΚΘ:

(α) Το υφιστάμενο επιχειρηματικό μοντέλο εμπλέκει ουσιαστικά μόνο τον ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ και επηρεάζεται καθοριστικά από αλλαγές σε πολιτικό επίπεδο (πρόσωπα, πολιτικές, γραφειοκρατία). Ο ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ αναμένεται (;) να προκηρύξει διαγωνισμό για την παραχώρηση του έργου με ΣΔΙΤ (στα πρότυπα του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσειο). Η συμμετοχή του ΟΛΘ και η υποστήριξη του έργου από άλλους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να το αναβαθμίσει σημαντικά, ώστε να προσελκύσει το ενδιαφέρον διεθνών επενδυτών (που δραστηριοποιούνται στις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων). Σε αυτή την περίπτωση, οργανισμοί όπως ο 'Invest in Greece'¹ θα μπορούσαν να συνδράμουν στην εύρεση κατάλληλων επενδυτών.

Η Ομάδα Εργασίας αναγνωρίζει το στρατηγικό ρόλο που μπορεί να έχει ο ΟΛΘ για το ΕΚΘ. Για το λόγο αυτό πραγματοποιήσαμε μία συνοπτική έρευνα σχετικά με τη λειτουργία των μεγάλων Ευρωπαϊκών λιμανιών και των εμπορευματικών σταθμών τους (βλ. παράρτημα ΣΤ).

(β) Παρόλο που η θέση της Θεσσαλονίκης είναι ευνοϊκή και θα μπορούσε να καταστεί κέντρο logistics με διεθνή εμβέλεια, οι πρόσφατες κινητοποιήσεις των εργαζομένων στο λιμάνι είχαν σαν αποτέλεσμα την αποχώρηση ορισμένων μεγάλων εταιρειών μεταφορών. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την οικονομική επιβράδυνση είχε ως συνέπεια την κατακόρυφη πτώση της κίνησης εμπορευμάτων στο λιμάνι και την απώλεια των ευθείων γραμμών με Κίνα, ΗΠΑ, κ.λπ. Ο ΟΛΘ (και οι εργαζόμενοι σε αυτόν) οφείλει να προσφέρει κατάλληλα κίνητρα και βεβαιώσεις στις εταιρείες αυτές προκειμένου να επιστρέψουν. Το ΕΚΘ θα μπορούσε να αποτελέσει ένα τέτοιο κίνητρο προσελκύοντας διεθνούς εμβέλειας εταιρείες.

Μία σημαντική απόφαση που πρέπει να ληφθεί στο άμεσο μέλλον είναι αν το ΕΚΘ θα σχεδιαστεί ως κέντρο με περιφερειακό ή διεθνές ρόλο. Στη δεύτερη περίπτωση τόσο η επένδυση, όσο και η προσπάθεια που πρέπει να καταβληθεί και ο συντονισμός μεταξύ φορέων θα είναι πολλαπλάσια. Το επόμενο σχήμα αποτυπώνει ενδεικτικά και ποιοτικά το μέγεθος αυτής της προσπάθειας ανά παράγοντα που επηρεάζει το σχεδιασμό του ΕΚΘ.



Γράφημα 1: Κατάσταση σχεδιασμού ΕΚΘ σε σχέση με παραμέτρους που το επηρεάζουν (επεξηγήσεις/ανάλυση σε Παράρτημα Ε)

<http://www.investingreece.gov.gr>

- Πώς μπορούν να επηρεάσουν φορείς της Θεσσαλονίκης
 - ↳ Με κοινές θέσεις και στόχους για το ΕΚΘ (ασκώντας θετική πίεση & υποστηρίζοντας έμπρακτα το εγχείρημα), αλλά και ευελιξία με την υιοθέτηση εναλλακτικών σεναρίων για την προσαρμογή του έργου ανάλογα με τις ευρύτερες συνθήκες (π.χ. διεθνές μακρο-οικονομικό περιβάλλον).
 - ↳ Εξασφαλίζοντας συναίνεση – σύμπνοια από το σύνολο των κοινωνικών εταίρων (π.χ. εργοδότες, εργαζομένους, τοπική αυτοδιοίκηση, κατοίκους).

- Πώς μπορούν να επηρεάσουν ξένοι επενδυτές – διεθνείς παίχτες στις μεταφορές εμπορευμάτων
 - ↳ Να επαναφέρουν τη Θεσσαλονίκη ως λιμάνι και διαμετακομιστικό κέντρο στο διεθνές προσκήνιο, δίνοντας αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή.
 - ↳ Να δημιουργήσουν θετικό προηγούμενο προσελκύοντας και άλλες ξένες επενδύσεις.

- Πώς μπορούν να επηρεάσουν πολιτικές αποφάσεις σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο
 - ↳ Θετικά: Εντάσσοντας το ΕΚΘ στον εθνικό σχεδιασμό του δικτύου εμπορευματικών κέντρων (όπως και γίνεται). Υποστηρίζοντας την παραχώρηση (με ευνοϊκούς όρους για την τοπική κοινωνία και ευρύτερη περιοχή) της διαχείρισης του προβλήτα 6 του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε διεθνή παίχτη στο χώρο των logistics/μεταφορών (πρακτική ιδιαίτερα δημοφιλή στην Ευρώπη και παγκόσμια) ή σε μικτό σχήμα. Ενισχύοντας έμπρακτα τις σιδηροδρομικές μεταφορές τόσο εντός της Ελλάδας, όσο και με τις αγορές της δυτικής, κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης (π.χ. υπογραφή συμβάσεων – συμφωνιών με βόρειους γείτονές μας για σιδηροδρομικές μεταφορές).
 - ↳ Αρνητικά: Αλλάζοντας πολιτική / προτεραιότητες. Μεταθέτοντας χρονοδιαγράμματα – προθεσμίες κατά βούληση. Αναντιστοιχία μεταξύ λόγων - δεσμεύσεων και έργων.

- Πώς μπορεί να επηρεάσει το μακρο-οικονομικό περιβάλλον
 - ↳ Γρήγορη ανάκαμψη των οικονομιών της ευρύτερης περιοχής (π.χ. εντός του α' εξαμήνου 2010) ευνοεί την αύξηση του εμπορίου και συνεπώς δημιουργεί θετικές συνθήκες για το ΕΚΘ.

- Πώς μπορούν να επηρεάσουν ανταγωνιστικά έργα – υποδομές
 - ↳ Εφόσον τα ανταγωνιστικά έργα καθυστερήσουν υπάρχει δυνατότητα να κερδηθεί μέρος του χαμένου χρόνου.
 - ↳ Εφόσον τα ανταγωνιστικά έργα προχωρήσουν ταχύτερα, το ΕΚΘ θα μπορούσε να αξιοποιήσει την εμπειρία από αυτά για να προσφέρει καλύτερες υπηρεσίες και υποδομές. Πιθανότατα να αξιοποιήσει τις υποδομές αυτές για ευκολότερη πρόσβαση στις αγορές της δυτικής, κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.
 - ↳ Σε κάθε περίπτωση το ΕΚΘ θα μπορούσε να συνάψει και συμμαχίες με αντίστοιχα εμπορευματικά κέντρα.

5. Θετικά και Αρνητικά από τη Λειτουργία του ΕΚΘ

Τα πιθανά πλεονεκτήματα της δημιουργίας του ΕΚΘ, αλλά και οι ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Θετικά (+)	Αρνητικά (-)
<ul style="list-style-type: none"> ☛ Αναβάθμιση της ποιότητας των εμπορευματικών μεταφορών και βελτίωση της παραγωγικότητας και διαχείρισης της εμπορευματικής κίνησης. ☛ Μείωση του τελικού κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων - γενικά χαμηλότερο κόστος logistics (με αποτέλεσμα την αύξηση της ανταγωνιστικότητας εξαγωγίμων προϊόντων). ☛ Βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς. ☛ Τόνωση της απασχόλησης - δημιουργία θέσεων εργασίας για εξειδικευμένο προσωπικό. ☛ Αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου (βελτίωση πρόσβασης σε αγορές του εξωτερικού). ☛ Ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής. ☛ Αξιοποίηση μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον και μείωση της αθροιστικής περιβαλλοντικής επίπτωσης. ☛ Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών / τεχνολογικών εφαρμογών - μεταφορά και ανάπτυξη τεχνογνωσίας. ☛ Η δημιουργία δομών και εγκαταστάσεων μέσα στα Ε.Κ., π.χ. Ελεύθερες Ζώνες, Τελωνειακές Αποθήκες ή Χώροι Προσωρινής Εναπόθεσης, θα διευκολύνουν τους συναλλασσόμενους. 	<ul style="list-style-type: none"> ☛ Αύξηση (τοπικά) της οδικής κίνησης. ☛ Τοπική επιβάρυνση του περιβάλλοντος λόγω της αύξησης της ηχορύπανσης και των καυσαερίων. ☛ Περισσότερο ευάλωτη οικονομία σε αλλαγές στις διεθνείς μεταφορές (λόγω μεγαλύτερης εξωστρέφειας). ☛ Αυξημένος ανταγωνισμός για ορισμένες ελληνικές μεταποιητικές επιχειρήσεις από χαμηλού κόστους εισαγόμενα προϊόντα.

Η ομάδα εργασίας κρίνει ότι τα οφέλη από το ΕΚΘ σαφώς υποσκελίζουν τα αρνητικά σημεία. Ο κατάλληλος σχεδιασμός και υλοποίηση του έργου μπορεί να διασφαλίσει τα οφέλη και κατά το δυνατόν να τα μεγιστοποιήσει (κατ' αρχήν θέτοντας ποσοτικοποιημένους και επαληθεύσιμους στόχους). Με αυτόν τον τρόπο οι περισσότερες από τις αρνητικές επιπτώσεις του έργου ελαχιστοποιούνται.

6. Σύνθεση Θέσεων Ενδιαφερόμενων Μερών

Στην παρούσα ενότητα συνοψίζονται τα αποτελέσματα των συναντήσεων, συνεντεύξεων και επικοινωνίας που είχε η Ομάδα Έργου με 12 ενδιαφερόμενα μέρη. Ορισμένοι φορείς έχουν στείλει τις θέσεις τους (και) γραπτά (επιστολή ή ηλεκτρονικό μήνυμα). Οι θέσεις αυτές επισυνάπτονται σε παράρτημα του παρόντος.

Γενικά, οι παραπάνω φορείς **συμφωνούν και είναι θετικοί** με το έργο του Εμπορευματικού Κέντρου Θεσσαλονίκης. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένου ότι, μεταξύ των φορέων αυτών βρίσκεται π.χ. το Επιμελητήριο Πιερίας, το οποίο σχεδιάζει εμπορικό κέντρο στο Δήμο Μεθώνης. Το Επιμελητήριο Πιερίας αναγνωρίζει ωστόσο τη συμπληρωματικότητα που μπορεί να έχει η λειτουργία των δύο κέντρων.

Υπάρχει σύμπνοια όσον αφορά τη διαπίστωση ότι, οι συχνές αλλαγές (π.χ. προσώπων, έλλειψη σταθερής πολιτικής και οργανωτικές αλλαγές) τόσο στο Υπουργείο Μεταφορών, όσο και στον όμιλο του ΟΣΕ ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για τις καθυστερήσεις, μεταβολές στο σχεδιασμό και την αναβλητικότητα που παρατηρείται.

Ένα άλλο κοινό σημείο είναι ότι για την πλειοψηφία των φορέων, το ΕΚΘ δεν αποτελεί ένα ανεξάρτητο έργο, απομονωμένο από άλλα μεγάλα έργα και υποδομές. Το αντίθετο, ο σχεδιασμός του εντάσσεται σε ένα ευρύτερο αναπτυξιακό σχέδιο για την περιοχή. Το μέλλον του ΕΚΘ συνδέεται από πολλούς με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και την επέκταση / αναβάθμιση του προβλήτα 6 (σταθμός εμπορευματοκιβωτίων), τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και ιδιαίτερα όσον αφορά την εξυπηρέτηση των εξαγωγών.

Το σύνολο των συλλογικών φορέων, που εκπροσωπούν επιχειρήσεις, εξέφρασαν τον προβληματισμό και ανησυχία τους σχετικά με τις τραυματικές επιπτώσεις που είχε και συνεχίζει να έχει στην περιοχή και στο διεθνές εμπόριο το παροδικό κλείσιμο του λιμανιού Θεσσαλονίκης λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων.

Άλλα θέματα που αναφέρθηκαν κατά τις συναντήσεις/επικοινωνία με τους ενδιαφερόμενους φορείς περιλαμβάνουν τα εξής:

- ☞ Αξιοποίηση, τεχνολογιών, πρακτικών και μέσων φιλικών προς το περιβάλλον (από το σχεδιασμό ως και τη λειτουργία του ΕΚΘ).
- ☞ Η δημιουργία διπολικού/διχωρικού ΕΚΘ (με ένα χώρο εντός του λιμανιού, επιπρόσθετα αυτού στη Σίνδο).
- ☞ Καθιέρωση σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων προς Ρωσία.
- ☞ Διασύνδεση με αερολιμένα Θεσσαλονίκης.
- ☞ Αλλαγή υφιστάμενου μοντέλου λειτουργίας ΟΛΘ και προσαρμογή τους στις διεθνείς πρακτικές εκμίσθωσης/παραχώρησης διαχείρισης (μέρους) εγκαταστάσεων σε εξειδικευμένες εταιρείες.
- ☞ Διάλογος και συμφωνία με εργαζομένους σε ΟΛΘ, ώστε να μην υπάρξει αντίστοιχη αναταραχή στο λιμάνι (σε περίπτωση νέου εγχειρήματος παραχώρησης της διαχείρισης του προβλήτα 6).
- ☞ Τροποποίηση του υφιστάμενου νόμου για τα εμπορευματικά κέντρα (μεγαλύτερη ευελιξία για τις δραστηριότητες που μπορεί να φιλοξενεί, κ.λπ.), ώστε να διευκολύνει περισσότερο τις εμπορικές δραστηριότητες.
- ☞ Δημιουργία Ελεύθερης Ζώνης, τελωνειακών αποθηκών ή χώρων προσωρινής εναπόθεσης εντός ΕΚΘ.
- ☞ Αξιοποίηση συνεργειών/συμπληρωματικότητας με άλλες υποδομές στην ευρύτερη περιοχή.

7. Προτάσεις – Σενάρια

7.1 Προτάσεις Ομάδας Εργασίας

Σημείωση Ομάδας Εργασίας: Στόχος μας είναι να προτείνουμε συγκεκριμένες ενέργειες με καθορισμένες υπευθυνότητες και χρονοδιάγραμμα. Η επιλογή μας αυτή σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι προσπαθούμε να χειραγωγήσουμε φορείς ή καταστάσεις. Τόσο οι προτεινόμενες ενέργειες, όσο και οι υπευθυνότητες και τα χρονοδιαγράμματα μπορούν και ίσως πρέπει να αλλάξουν. Ωστόσο, θέλουμε να περάσουμε το μήνυμα ότι έργα του μεγέθους και εμβέλειας του ΕΚΘ απαιτούν δέσμευση, σχέδιο και καθορισμό υπευθυνοτήτων.

Προτεινόμενη ενέργεια	Υπεύθυνος	Χρονικός Ορίζοντας (ενδεικτικά)
1. Παρουσίαση έκθεσης Ομάδας Εργασίας στη Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΚΜ και έγκρισή της	Νίκος Χατζάκης, ΤΕΕ/ΤΚΜ (Δημήτρης Παπαγεωργίου)	Μάρτιος 2010
2. Οργάνωση δημόσιας εκδήλωσης - ημερίδας	ΤΕΕ Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, ΜΕ Έργων Υποδομής	Φθινόπωρο 2010
3. Δημιουργία συντονιστικού οργάνου των εμπλεκόμενων φορέων	ΤΕΕ Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας	Φθινόπωρο 2010
4. Περιοδική ενημέρωση του κοινού για την εξέλιξη του (σχεδιασμού του) έργου	Επικεφαλής συντονιστικού οργάνου εμπλεκόμενων φορέων	Φθινόπωρο 2010 έως ολοκλήρωση (ή ακύρωση) έργου ΕΚΘ

Ενέργειες – έργα που ενισχύουν το ΕΚΘ

α/α	Ενέργεια / έργο	Φορέας
I.	Επέκταση προβλήτας 6 (ΣΕΜΠΟ)	ΟΛΘ
II.	Σύνταξη πλαισίου παραχώρησης και λειτουργίας προβλήτας 6 με τη σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων	ΟΛΘ - Εργαζόμενοι
III.	Παραχώρηση (μακροχρόνιας) διαχείρισης του προβλήτα 6 σε ιδιώτη (διεθνή παίχτη στο χώρο των μεταφορών) ή μικτό σχήμα	ΟΛΘ
IV.	Γεωγραφική επέκταση των σιδηροδρομικών μεταφορών προς αγορές κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης	ΟΣΕ / ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Πρόταση για δημιουργία 'Ζώνης Logistics' και διασύνδεση 'θυλάκων logistics' στην ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας

Η Ομάδα Εργασίας προτείνει να εξεταστεί η σκοπιμότητα δημιουργίας μίας 'Ζώνης Logistics' στην Κεντρική Μακεδονία, η οποία περιλαμβάνει και θα διασυνδέει υφιστάμενους (όπως κέντρα logistics που λειτουργούν στη ΒΙΠΕ Σίνδου, Καλοχώρι, περιοχή Ωραιοκάστρου, κ.ά.), και νέους 'θύλακες logistics' (όπως το ΕΚΘ και το ΕΚ Πιερίας).

Η ιδέα της 'Ζώνης Logistics' δανείζεται στοιχεία από την πρωτοβουλία της 'Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας', αλλά προφανώς πρέπει να προσαρμοστεί στις ανάγκες του κλάδου μεταφορών/logistics συμβάλλοντας στο στόχο να καταστεί η Θεσσαλονίκη και η Κεντρική Μακεδονία γενικότερα διεθνής κόμβος logistics στη Ν.Α. Ευρώπη.

Η 'Ζώνης Logistics' θα μπορούσε να αποτελέσει ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο (φορέα) και να λειτουργεί ηλεκτρονική πλατφόρμα για το καλύτερο συντονισμό και βελτιστοποίηση των logistics και παροχή νέων σχετικών ηλεκτρονικών και άλλων υπηρεσιών.

Προτεινόμενη Ενέργεια	Υπεύθυνος	Χρονικός Ορίζοντας
1. Μελέτη σκοπιμότητας δημιουργίας ευρύτερης 'Ζώνης Logistics' στην Κεντρική Μακεδονία (στα πρότυπα της 'Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας')	Πρωτοβουλία: ΤΕΕ/ΤΚΜ Οργάνωση: Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης	Δεκέμβριος 2010 ('Εναρξη) - Ιούνιος 2011 (Λήξη)

Πρόταση για Ολοκληρωμένο Αναπτυξιακό και Χωροταξικό Σχεδιασμό

Κατά την άποψη της Ομάδας Εργασίας, έργα του μεγέθους / εμβέλειας του ΕΚΘ πρέπει να εντάσσονται σε ολοκληρωμένο σχεδιασμό του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Τέτοιος σχεδιασμός με δημόσια διαβούλευση δεν υφίσταται σήμερα, αλλά θα μπορούσε να ξεκινήσει έστω και άτυπα με την πρωτοβουλία φορέων όπως το ΤΕΕ σε συνεργασία με άλλους φορείς της Θεσσαλονίκης (π.χ. ΑΠΘ, τοπική αυτοδιοίκηση, επαγγελματικοί φορείς, ενώσεις πολιτών, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης, κ.λπ.) και την **ελεύθερη συμμετοχή των πολιτών και επαγγελματιών**. Με αυτόν τον τρόπο, ο κάθε ενδιαφερόμενος θα μπορέσει να καταθέσει τις προτάσεις και απόψεις του συμμετέχοντας στη διαμόρφωση ενός οράματος και οδικού χάρτη για τη Θεσσαλονίκη του π.χ. 2020. Η πολιτεία θα αναγκαστεί να ακολουθήσει. Ο επόμενος χρόνος θεωρείται ιδιαίτερα κατάλληλη περίοδος καθώς συμπίπτει με τις αλλαγές στην τοπική αυτοδιοίκηση μετά τις εκλογές (Οκτώβριος 2010). Μία ώριμη συζήτηση για το μέλλον της Θεσσαλονίκης θα ήταν καλοδεχούμενη.

Προτεινόμενη Ενέργεια	Υπεύθυνος	Χρονικός Ορίζοντας
2. Πρωτοβουλία για διαβούλευση για τον ολοκληρωμένο αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης του αύριο (π.χ. 2020)	Πρωτοβουλία: ΤΕΕ/ΤΚΜ Οργάνωση: Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης	Δεκέμβριος 2010 ('Εναρξη) - Ιούνιος 2011 (Λήξη)

7.2 Εναλλακτικά Σενάρια για τη Δημιουργία του ΕΚΘ

Η Ομάδα Εργασίας επέλεξε 4 ενδεικτικά σενάρια για το μέλλον του εγχειρήματος του ΕΚΘ. Δύο σενάρια σχετίζονται με τη γεωγραφική εμβέλεια – εύρος δραστηριοτήτων του ΕΚΘ, ένα αποτελεί συνδυασμό και μετεξέλιξη των δύο προηγούμενων. Τέλος ένα σενάριο εξετάζει την πιθανότητα μη δημιουργίας του ΕΚΘ (ή καθυστέρησης πέρα του 2014).

Σενάριο ΔΕΚΘ: Σχεδιασμός και λειτουργία ΕΚΘ με Διεθνή ρόλο – εμβέλεια. Το ΕΚΘ θα καλύπτει την Ελληνική και αγορές των γειτονικών χωρών, αλλά θα απευθύνεται και σε άλλες αγορές του εξωτερικού (π.χ. κεντρική και ανατολική Ευρώπη).

Το πλέον μεγαλόπνοο και αισιόδοξο σενάριο, η δημιουργία και επιτυχία του οποίου φαίνεται να εξαρτάται καθοριστικά από (α) την κατάσταση και προοπτικές της διεθνούς οικονομίας, (β) την επιτυχή προσέλκυση επενδυτών διεθνούς εμβέλειας στο χώρο των μεταφορών – logistics, (γ) τη στενή συνεργασία μεταξύ ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και ΟΛΘ (σύνδεση του ΔΕΚΘ με τη λειτουργία της αναβαθμισμένης προβλήτας 6 ή / και διπολικό ΔΕΚΘ), (δ) τη σύμπνοια (και συμμετοχή ίσως) των υπόλοιπων ενδιαφερόμενων – εμπλεκόμενων φορέων και μερών και τέλος (ε) τη θετική (έμπρακτα) στάση του Υπουργείου Μεταφορών.

Η Ομάδα Εργασίας κρίνει ότι οι προϋποθέσεις για ένα τέτοιο σενάριο δεν καλύπτονται σήμερα. Επιπρόσθετα, η πρόσφατη εμπειρία από την προσπάθεια παραχώρησης του προβλήτα 6 του λιμανιού σε ιδιώτες επενδυτές, αποτελεί αρνητικό προηγούμενο που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την επίτευξη του αισιόδοξου αυτού σεναρίου.

Βέβαια, ένα ΕΚΘ με διεθνή εμβέλεια αναμένεται να έχει ιδιαίτερα σημαντικές επιπτώσεις για τη Θεσσαλονίκη και την ευρύτερη περιοχή. Πιστεύουμε ότι οι επιπτώσεις αυτές θα πρέπει να αναλυθούν τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά. Η λειτουργία ενός τέτοιου ΕΚΘ μπορεί να δώσει αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή. Ωστόσο, πέραν της μείωσης όποιων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υπάρχουν και άλλα κρίσιμα θέματα όπως η εξασφάλιση προστιθέμενης αξίας στην περιοχή (π.χ. μεταφορά τεχνογνωσίας, δημιουργία μόνιμων θέσεων εργασίας, οφέλη σε τοπικούς φορείς, κ.λπ.), αλλά και σχετικά ανάμικτα όπως η αύξηση της εξωστρέφειας της οικονομίας που σημαίνει μεγαλύτερη έκθεση σε αυξομειώσεις του διεθνούς εμπορίου.

Θεωρούμε ότι το ΔΕΚΘ θα λειτουργήσει ευνοϊκά και προς τη δημιουργία νέων περιφερειακών και τοπικών εμπορικών κέντρων ή κόμβων.

Σενάριο ΠΕΚΘ: ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο. Το ΕΚΘ θα απευθύνεται κυρίως στην αγορά της Βόρειας Ελλάδας, και σε μικρότερο βαθμό σε FYROM, νότια Βουλγαρία και ίσως νότια Αλβανία.

Θεωρούμε ότι, το ΠΕΚΘ αποτελεί το πλέον ρεαλιστικό σενάριο βάσει των υφιστάμενων δεδομένων. Κρίνουμε ότι, η υλοποίησή του εξαρτάται καθοριστικά από τον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και την ικανότητά του να βρει κατάλληλους επενδυτές, που θα προχωρήσουν στην υλοποίηση και διαχείριση του έργου. Ωστόσο, ο βαθμός επιτυχούς λειτουργίας του ΠΕΚΘ αναμένεται να επηρεαστεί και από το βαθμό (έμπρακτης) συνεργασίας – υποστήριξης των υπόλοιπων εμπλεκόμενων / ενδιαφερόμενων φορέων (πχ. ΟΛΘ, ΣΒΒΕ, ΣΕΒΕ, ΕΒΕΘ, συλλογικοί φορείς επιχειρήσεων μεταφορών – logistics, κ.λπ.), συνέργιες με άλλα εμπορευματικά κέντρα/σταθμούς (όπως το σχεδιαζόμενο στο νομό Πιερίας) και βέβαια την πορεία της ελληνικής οικονομίας.

Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί ώστε ο σχεδιασμός του ΠΕΚΘ να καλύπτει τις (υφιστάμενες και μελλοντικές) ανάγκες των τοπικών επιχειρήσεων. Θέματα όπως η κατά το δυνατό φιλικότερη προς το περιβάλλον λειτουργία, η μεταφορά τεχνογνωσίας και χρήση προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών αναμένεται να συμβάλουν θετικά και σημαντικά στην τοπική κοινωνία και οικονομία.

Στο σενάριο αυτό, οι τοπικοί φορείς μπορούν να διεκδικήσουν ενεργότερο ρόλο π.χ. αναλαμβάνοντας να βρουν ξένους επενδυτές με σκοπό να αναλάβουν ως κοινοπραξία την επένδυση με ΣΔΙΤ πιέζοντας τον ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ να προκηρύξει γρηγορότερα το διαγωνισμό (από τη στιγμή που υπάρχει δεδηλωμένο ενδιαφέρον).

Σενάριο ΕΥΕΚΘ: Ευέλικτο ΕΚΘ, το οποίο μπορεί να ξεκινήσει ως περιφερειακό και να αναπτυχθεί σε διεθνές. Αντίστοιχα, το σενάριο αυτό μπορεί να περιλαμβάνει και τη μερικώς αποτυχημένη έκδοση του ΔΕΚΘ, οπότε και το ΕΚΘ 'υποβαθμίζεται' από διεθνές σε περιφερειακό.

Το ΕΥΕΚΘ επιλύει – θεωρητικά τουλάχιστον – το δίλημμα διεθνές ή περιφερειακό ΕΚΘ. Παράλληλα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ταχύτερη υλοποίηση του έργου και μετάθεση ορισμένων αποφάσεων (π.χ. βαθμός συνεργασίας με ΟΛΘ), χωρίς ιδιαίτερες επιπτώσεις. Ωστόσο, εκτιμούμε ότι θα αυξήσει την πολυπλοκότητα του εγχειρήματος και πιθανώς το αρχικό κόστος επένδυσης. Θέματα που οφείλουν να επιλυθούν σε περίπτωση που προκριθεί ένα τέτοιο σενάριο περιλαμβάνουν: αρχικό και 'τελικό' επιχειρηματικό μοντέλο λειτουργίας, αρχικές υποδομές, βαθμός επεκτασιμότητας, χρονοδιάγραμμα και διαδοχικά βήματα για αναβάθμιση από περιφερειακό σε διεθνή ρόλο.

Η Ομάδα Εργασίας κρίνει ότι το ΕΥΚΘ αποτελεί ένα ενδιαφέρον σενάριο¹, η εξέταση του οποίου μπορεί να ξεκαθαρίσει ορισμένες γκρίζες περιοχές μεταξύ των σεναρίων ΔΕΚΘ και ΠΕΚΘ, ενώ μπορεί να αποτελέσει και το back-up plan του ΔΕΚΘ (σε περίπτωση που η λειτουργία του αποδειχτεί μη βιώσιμη λόγω οικονομικής ή άλλης συγκυρίας).

Σενάριο ΑΠΕΚΘ: Η υλοποίηση του ΕΚΘ ναυαγεί ή καθυστερεί πέρα του 2014. Το απευκταίο αυτό σενάριο κρίνεται πιθανό σε περίπτωση παρατεταμένης απραγίας του ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και του ΟΛΘ, μεγάλης διάρκειας της ύφεσης στην ελληνική οικονομία και τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, αλλαγή στις πολιτικές περί ιδιωτικοποιήσεων και έργων ΣΔΙΤ, αλλαγή πλεύσης τοπικών φορέων (δηλ. αλλαγή προς αρνητική στάση).

Η Ομάδα Εργασίας θεωρεί το σενάριο αυτό ως σενάριο αποτυχίας, δεδομένου ότι το έργο σχεδιάζεται εδώ και περισσότερο από 6 χρόνια και έχει υποστεί ήδη μεταθέσεις – καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης (στο νέο χρονοδιάγραμμα ορίζεται έναρξη λειτουργίας το 2014).

Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση θα δημιουργηθούν ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη ή υλοποίηση, άλλων περιφερειακών εμπορευματικών κέντρων στην περιοχή, όπως αυτό της Πιερίας (το οποίο υποστηρίζεται από τους φορείς της περιοχής και για το οποίο έχει ήδη παραχωρηθεί χώρος και έχουν εκπονηθεί σειρά μελετών και προμελετών).

¹ Ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη το σοκ που έχει υποστεί η αγορά μεταφορών ως αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης

Στον πίνακα που ακολουθεί, η Ομάδα Εργασίας επιχειρεί να προσδιορίσει – ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ – για κάθε σενάριο: προϋποθέσεις για επιτυχία, δείκτες επιτυχίας, όρια αποτυχίας, χρονοδιαγράμματα υλοποίησης. Με αυτόν τον τρόπο επιδιώκουμε να ορίσουμε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο για την υλοποίηση, στοχοθέτηση και αποτίμηση κάθε σεναρίου.

	ΔΕΚΘ	ΠΕΚΘ	ΕΥΕΚΘ	ΑΠΕΚΘ
Προϋποθέσεις υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> (Ελάχιστες Αναγκαίες) ▪ Εμπλοκή διεθνούς εμβέλειας επενδυτή ▪ Αναβάθμιση προβλήτα 6 και συνεργασία ΟΛΘ ▪ Ανάπτυξη σιδηροδρομικών εμπορικών μεταφορών ▪ Υποστήριξη από ενδιαφερόμενα μέρη 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εμπλοκή (τοπικού/εθνικής εμβέλειας) επενδυτή ▪ Έμπρακτη δέσμευση ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ ▪ Υποστήριξη από συλλογικούς φορείς Θεσ/νίκης 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Προσεκτικός σχεδιασμός έργου ▪ Εμπλοκή τοπικού επενδυτή και μετέπειτα εισοδος διεθνή επενδυτή ▪ Θετική πορεία της οικονομίας στα Βαλκάνια ▪ Αύξηση υποστήριξης από ενδιαφερόμενα μέρη (ειδικά ΟΛΘ) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υποβάθμιση προτεραιότητας έργου από ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ ▪ Αρνητικές αντιδράσεις από τοπικούς φορείς ▪ Κακή οικονομική συγκυρία
Δείκτες επιτυχίας	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κύκλος εργασιών ▪ Αριθμός TEUs που διακινήθηκαν ▪ Αριθμός νέων μόνιμων θέσεων εργασίας ▪ % μείωση κόστους Logistics ▪ Αριθμός χωρών προορισμού εμπορευμάτων και μερίδιο ▪ % αύξηση εξαγωγικού εμπορίου 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κύκλος εργασιών ▪ Αριθμός TEUs που διακινήθηκαν ▪ Αριθμός νέων μόνιμων θέσεων εργασίας ▪ % μείωση κόστους logistics 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Κόστος έργου (σε σχέση με προϋπολογισμό) ▪ Κύκλος εργασιών ▪ Αριθμός TEUs που διακινήθηκαν ▪ Αριθμός νέων μόνιμων θέσεων εργασίας ▪ % μείωση κόστους Logistics ▪ Αριθμός χωρών προορισμού εμπορευμάτων και μερίδιο ▪ % αύξηση εξαγωγικού εμπορίου 	-
Όρια αποτυχίας	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μεταφορά τουλάχιστον του π.χ. 20% εμπορευμάτων σε αποστάσεις άνω π.χ. των 500km ▪ Break even point σε π.χ. 5 έτη λειτουργίας ▪ Απόσβεση επένδυσης σε π.χ. 10 χρόνια ▪ Αύξηση εξαγωγών περιοχής κατ' ελάχιστον π.χ. ίση με μέση αύξηση σε εθνικό επίπεδο 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Break even point σε π.χ. 5 έτη λειτουργίας ▪ Απόσβεση επένδυσης σε π.χ. 10 χρόνια ▪ Μηδενική μείωση κόστους logistics 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αόριστη αναβολή αναβάθμιση ΠΕΚΘ σε ΔΕΚΘ 	-
Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Έναρξη λειτουργίας: π.χ. Σεπτέμβριος 2014 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Έναρξη λειτ.: π.χ. Σεπτέμβριος 2013 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Έναρξη λειτ.: π.χ. Σεπτέμβριος 2013 (ΠΕΚΘ), Σεπτέμβριος 2015 (ΔΕΚΘ) 	-

8. Συνολικά Συμπεράσματα

Το εγχείρημα της δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στη Θεσσαλονίκη (ΕΚΘ) ξεκινώντας το 2003 ως ένα φιλόδοξο σχέδιο του ΟΣΕ και του ΟΛΘ έχει εξελιχθεί, τροποποιηθεί και μετατεθεί χρονικά. Σήμερα, ο χώρος εγκατάστασης του ΕΚΘ έχει επιλεγεί στη θέση του πρώην Στρατοπέδου Γκόνου στη Σίνδο, Θεσσαλονίκης και σε έκταση 672 στρεμμάτων. Η χρήση της έκτασης αυτής έχει παραχωρηθεί στον ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ. Το νέο χρονοδιάγραμμα του έργου προσδιορίζει ως έτος έναρξης λειτουργίας το 2014, ενώ ο προϋπολογισμός του έργου βάσει της αρχικής μελέτης ανέρχεται στα 130.000.000€.

Στο διάστημα που μεσολάβησε (από το 2003) καταγράφονται ορισμένες, αλλά σημαντικές εξελίξεις σε σχέση με το έργο: Το 2005 δημοσιεύεται σε ΦΕΚ ο Νόμος 3333/2005, ο οποίος καθορίζει θέματα δημιουργίας και λειτουργίας εμπορευματικών κέντρων. Το 2007 παραχωρείται η χρήση της επιλεγμένης έκτασης στη Σίνδο στον ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ. Η συνεργασία με τον ΟΛΘ 'χαλαρώνει'. Ο τελευταίος προχωρά σε διεθνή διαγωνισμό για την παραχώρηση της διαχείρισης του προβλήτα 6 (σταθμός εμπορευματοκιβωτίων) και την επέκτασή του. Ο πλειοδότης του διαγωνισμού, τελικά αποχωρεί τέλη του 2008 και το έργο της επέκτασης του προβλήτα 6 θα προχωρήσει από τον ΟΛΘ. Στο διάστημα αυτό, τα συσσωρευμένα χρέη του Ομίλου του ΟΣΕ αυξάνονται δραματικά και ανέρχονται στα 9 δις € (Υπ. Μεταφορών, 05/2009). Νωρίτερα, ο ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ αναθέτει την επικαιροποίηση παλαιότερης μελέτης για το ΕΚΘ. Τα αποτελέσματα της επικαιροποίησης παραμένουν άγνωστα. Σε αυτά προστίθενται και οι επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης στην οικονομία και το εμπόριο της περιοχής, αλλά και η αποχώρηση από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σημαντικών πολυεθνικών εταιρειών μεταφορών, λόγω και των κινητοποιήσεων των εργαζομένων σε αυτό κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού παραχώρησης του προβλήτα 6. Τέλος, σημαντική εξέλιξη θεωρείται και η ένταξη του έργου στον εθνικό σχεδιασμό δικτύου εμπορευματικών κέντρων (του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων).

Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η σκοπιμότητα δημιουργίας του ΕΚΘ εξυπηρετούν τον ευρύτερο στόχο της αναβάθμισης της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικού κόμβου και γενικότερα της ανάπτυξης και αύξησης της ανταγωνιστικότητας της περιοχής. Επιμέρους, αλλά σημαντικοί, στόχοι/συνέπειες περιλαμβάνουν την αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου, την τόνωση της απασχόλησης, την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και τεχνολογιών/πρακτικών φιλικών προς το περιβάλλον.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον και ενθαρρυντικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι το σύνολο των εμπλεκόμενων και ενδιαφερόμενων φορέων με τους οποίους επικοινωνήσε η Ομάδα Εργασία υποστηρίζουν το έργο. Ωστόσο, θεωρούμε ότι, η σημερινή συγκυρία αποτελεί σημείο καμπής για το έργο και το μέλλον του: θα είναι το ΕΚΘ έργο με αναπτυξιακή πνοή για τη Θεσσαλονίκη ή θα εκφυλιστεί σε ένα μεγάλο έργο real estate με χαμηλή προστιθέμενη αξία για την περιοχή;

Για να διασφαλιστεί (στο μέτρο του δυνατού) η επιτυχής υλοποίηση και λειτουργία του έργου πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παράγοντες που το επηρεάζουν. Αυτοί είναι:

- Συμπληρωματικές και ανταγωνιστικές υποδομές και έργα.
- Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων (προοπτικές ένταξης Θεσ/νίκης στο διεθνή χάρτη μεταφορών, κ.λπ.).
- Επενδυτικό σχήμα & ρόλος πολιτείας (συλλογικότητα εγχειρήματος, ρόλος πολιτείας και πολιτικών, συμμετοχή εξειδικευμένων εταιρειών διεθνούς εμβέλειας, κ.λπ.).
- Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση (δέσμευση εμπλεκόμενων, ελαχιστοποίηση καθυστερήσεων/χρονικών αναβολών).
- Τοποθεσία και έκταση (διπολικό ΕΚΘ με χώρο και στο λιμάνι, επεκτασιμότητα, δημιουργία ευρύτερης ζώνης logistics, κ.λπ.).
- Κατάσταση οικονομίας (της περιοχής των Βαλκανίων / ΝΑ Ευρώπης, και της διεθνούς).
- Κοινωνική συναίνεση, υποστήριξη από τοπικούς φορείς.

Από τους παραπάνω παράγοντες κρίσιμοι θεωρούνται: ο ρόλος του ΟΛΘ και η εμπορευματική κίνηση στο λιμάνι, ο ΟΣΕ/ΓΑΙΑΟΣΕ και οι αποφάσεις που θα λάβει, η διεθνής οικονομική κατάσταση και προοπτικές. Ανάλογα με το γεωγραφικό ρόλο που θα επιδιώκει να έχει το ΕΚΘ, η Ομάδα Έργου διαχωρίζει δύο βασικές του εκδοχές: ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο (περιορισμένο στην Μακεδονία, FYROM και νότια Βουλγαρία) και ΕΚΘ με διεθνή ρόλο (περιλαμβάνει τα Βαλκάνια και τις αγορές της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης).

Το ποια θα είναι η γεωγραφική εμβέλεια του ΕΚΘ μπορεί να καθοριστεί από τους εμπλεκόμενους/ενδιαφερόμενους φορείς, τους πιθανούς ξένους επενδυτές, πολιτικές αποφάσεις, το μακρο-οικονομικό περιβάλλον και ανταγωνιστικά έργα/υποδομές. Σε κάθε περίπτωση πάντως, τα πιθανά οφέλη από το ΕΚΘ υποσκελίζουν τα αρνητικά σημεία (τα οποία με κατάλληλο σχεδιασμό μπορούν να ελαχιστοποιηθούν).

Στο πλαίσιο αυτό, η Ομάδα Εργασίας πιστεύει ότι, η δέσμευση τήρησης ενός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος με συγκεκριμένες και προσωποποιημένες υπευθυνότητες και ρόλους σε συνδυασμό με το 'άνοιγμα' της διαδικασίας σχεδιασμού προς τους ενδιαφερόμενους φορείς μπορεί να διασφαλίσει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Προς αυτήν την κατεύθυνση προτείνει ενδεικτικά ενέργειες και χρονοδιάγραμμα για την πραγματοποίηση αυτών.

Ιδιαίτερα όσον αφορά στην επικαιροποίηση της μελέτης του ΕΚΘ η Ομάδα Εργασίας υποστηρίζει ένθερμα τη δημοσιοποίηση στοιχείων σχετικά με το έργο. Θεωρούμε χρήσιμο να απαντηθούν ερωτήματα, όπως τα παρακάτω και να δημοσιοποιηθούν τα σχετικά στοιχεία.

- Ποιο το νέο μέγεθος και η σκοπιμότητα του ΕΚΘ;
- Πόσες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν από τη λειτουργία του ΕΚΘ;
- Κατά πόσο θα μειωθεί το μέσο μεταφορικό κόστος για επιχειρήσεις;
- Τι επίπτωση αναμένεται να έχει στην προσέλκυση ξένων επενδυτών;
- Σε τι βαθμό εκτιμάται ότι θα αυξηθεί η κίνηση στο λιμάνι και το σιδηρόδρομο;
- Ποια θα είναι η αναμενόμενη μείωση του CO₂ και τα περιβαλλοντικά οφέλη από το ΕΚΘ;

Επίσης, προκειμένου να διευκολύνει τη διαδικασία η Ομάδα Εργασίας έχει επιλέξει και παρουσιάζει συνοπτικά τα εξής 4 επιμέρους σενάρια για το ΕΚΘ:

1. **Σενάριο ΔΕΚΘ:** Σχεδιασμός και λειτουργία ΕΚΘ με διεθνή ρόλο – εμβέλεια. Το ΕΚΘ θα καλύπτει την Ελληνική και αγορές των γειτονικών χωρών, αλλά θα απευθύνεται και σε άλλες αγορές του εξωτερικού (π.χ. κεντρική και ανατολική Ευρώπη).
2. **Σενάριο ΠΕΚΘ:** ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο. Το ΕΚΘ θα απευθύνεται κυρίως στην αγορά της Βόρειας Ελλάδας, και σε μικρότερο βαθμό σε FYROM, νότια Βουλγαρία και ίσως νότια Αλβανία.
3. **Σενάριο ΕΥΕΚΘ:** Ευέλικτο ΕΚΘ, το οποίο μπορεί να ξεκινήσει ως περιφερειακό και να αναπτυχθεί σε διεθνές. Αντίστοιχα, το σενάριο αυτό μπορεί να περιλαμβάνει και τη μερικώς αποτυχημένη έκδοση του ΔΕΚΘ, οπότε και το ΕΚΘ 'υποβαθμίζεται' από διεθνές σε περιφερειακό.
4. **Σενάριο ΑΠΕΚΘ:** Η υλοποίηση του ΕΚΘ ναυαγεί ή καθυστερεί πέρα του 2014. Το απευκταίο αυτό σενάριο κρίνεται πιθανό σε περίπτωση παρατεταμένης απραγίας του ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ και του ΟΛΘ, μεγάλης διάρκειας της ύφεσης στην ελληνική οικονομία και τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, αλλαγή στις πολιτικές περί ιδιωτικοποιήσεων και έργων ΣΔΙΤ, αλλαγή πλεύσης τοπικών φορέων (δηλ. αλλαγή προς αρνητική στάση).

Τέλος, πιστεύουμε ότι, το ΤΕΕ/ΤΚΜ μπορεί και πρέπει να υποστηρίξει τις συλλογικές προσπάθειες των υπόλοιπων ενδιαφερόμενων φορέων και προτείνουμε να αναλάβει δύο ευρύτερες πρωτοβουλίες, οι οποίες αφορούν το μέλλον της Θεσσαλονίκης (α) Δημιουργία 'Ζώνης Logistics' και διασύνδεση 'θυλάκων logistics' στην ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Μακεδονίας και (β) Διαβούλευση για ολοκληρωμένο αναπτυξιακό και χωροταξικό σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης με ορίζοντα το 2020. Οι πρωτοβουλίες αυτές είναι ανοιχτές προς όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς,

αλλά και τους πολίτες, εργαζομένους και κατοίκους της περιοχής Θεσσαλονίκης/Κεντρικής Μακεδονίας.

Παράρτηματα

A. Κατάλογος φορέων με τους οποίους έγινε επικοινωνία

B. Στατιστικά σιδηροδρομικών μεταφορών

Γ. Στατιστικά μεταφορών μέσω του λιμένα Θεσ/νίκης

Δ. Θέσεις Φορέων

Ε. Ποιοτική Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης ΕΚΘ

ΣΤ. Έρευνα για λειτουργία λιμανιών και εμπορευματικών σταθμών στην Ευρώπη

Ζ. Κατάλογος με απαιτούμενα στοιχεία / Ερωτήσεις σε φορείς

Η. Πηγές – βιβλιογραφία

Παράρτημα Α: Κατάλογος Φορέων για επικοινωνία

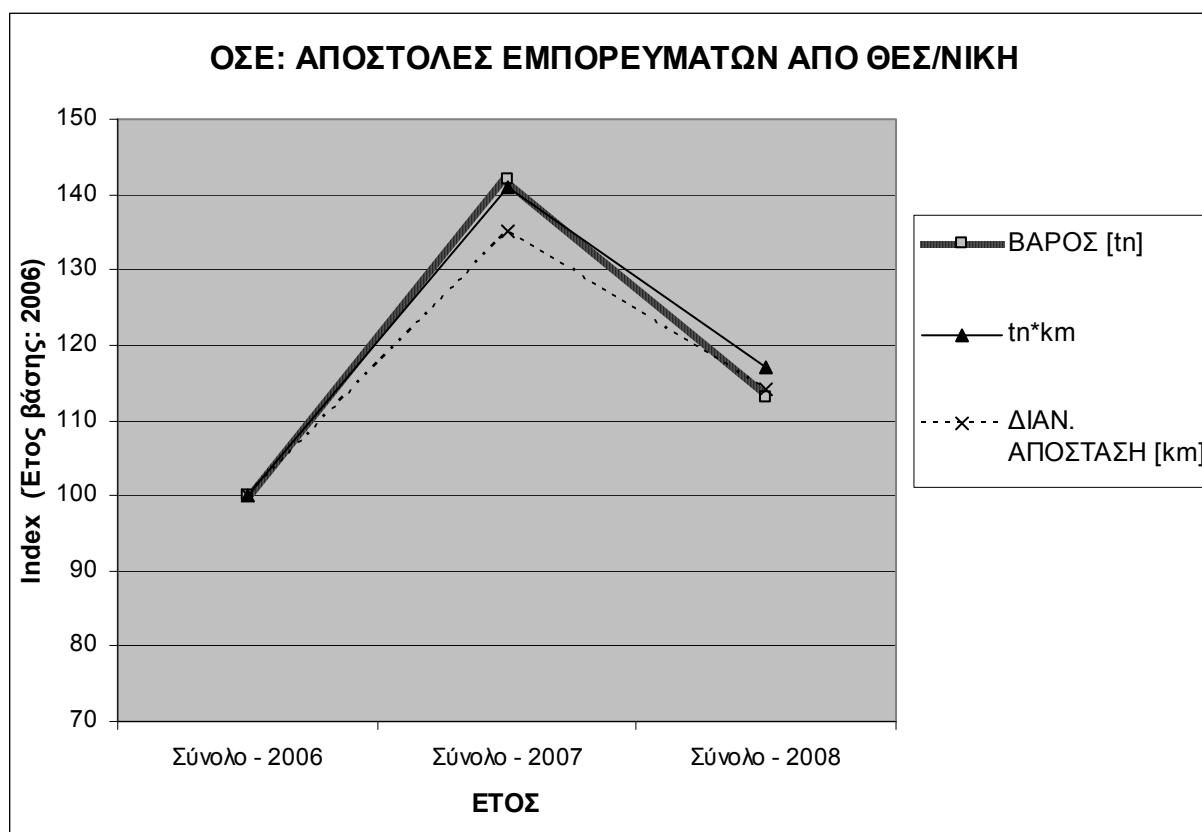
	Φορέας	Πρόσωπο για επικοινωνία / Θέση	Αποτέλεσμα
1.	ΟΣΕ – ΤΡΑΙΝΟΣΕ – ΓΑΙΑΟΣΕ	Δημήτρης Βαμβακόπουλος, Γεν. Δ/ντής Εμπορευμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ	Συνάντηση
		κ. Βολάνης Δ/ντής Εμπορευμάτων ΤΡΑΙΝΟΣΕ	Συνάντηση
		κ. Χειμωνιάδης, Δ/θων Σύμβουλος ΓΑΙΑΟΣΕ	Τηλεφωνική επικοινωνία
2.	ΟΛΘ Α.Ε.	Αρχοντής Γρηγοριάδης / Γενικός Δντης Λειτουργίας	Συνάντηση
		Κ. Αρβανιτίδης, Τμήμα Marketing (από Αρχ. Γρηγοριάδη)	Τηλεφωνική & ηλεκτρονική επικοινωνία
		κα Δήμου (ιδιαιτέρα) Γραφείο Δ/θων Συμβούλου	Συνάντηση & ηλεκτρονική επικοινωνία
		Χρυσάνθη Αθανασίου (από γραφείο Δημοσίων Σχέσεων)	Συνάντηση & ηλεκτρονική επικοινωνία
		Τσάρας, Δ/θων Σύμβουλος	-
Δημήτρης Τσιτσάμης, Τμήμα Πληροφορικής ΟΛΘ	Συνάντηση		
3.	Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΣΣΥΜ)	Μιχάλης Αδαμαντιάδης	
4.	Logistics Group (Μελετητής ΕΚ)	Αρίστος Χαλάτσης	Συνάντηση
5.	ΕΜΠ (Μελετητής για επικαιροποίηση μελέτης ΕΚΘ)	Καθ. Τσαμπούλας, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών, ΕΜΠ	-
6.	Ελληνική Εταιρεία Logistics (φορέας με μέλη όσους ενδιαφέρονται / εμπλέκονται με Logistics, από πανεπιστημιακούς, συμβούλους, κ.λπ.)	Καθ. Ελευθέριος Ιακώβου / Πρόεδρος	Συνάντηση
7.	Σύνδεσμος Βιομηχάνων Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ)	κ. Χ. Γεωργίου	Συνάντηση
8.	Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ)	κ. Θωμαΐδης, Πρόεδρος κ. Μαρίνος Τσαγκαράκης	Συνάντηση & ηλεκτρονική επικοινωνία
9.	Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Μεταφορών Βορείου Ελλάδας	Γιώργος Ηλιάδης	-
10.	Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕΛ)	Κα Κακαβογιάννη (τηλέφωνο ΔΠ 25/05/09)	Ηλεκτρονική επικοινωνία
11.	Επιμελητήριο Πιερίας	Ηλίας Χατζηχριστοδούλου, κα Καρπούζα κ. Ν. Χουσουριδής	Τηλεφωνική και ηλεκτρονική επικοινωνία. Ταχυδρομική επικοινωνία (επιστολή)
12.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης	κα Π. Πέρκα	-
13.	ΤΕΕ Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας	Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής	Συνάντηση
14.	Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης (ΕΒΕΘ)	κ. Δ. Μπακατσέλος κ. Ε. Βλαχογιάννης	Συνάντηση

Παράρτημα Β: Στατιστικά σιδηροδρομικών μεταφορών

Η ομάδα εργασίας συγκέντρωσε δεδομένα για την εμπορευματική κίνηση με σιδηρόδρομο στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης για την τριετία 2006-2008. Τα στοιχεία περιλαμβάνουν αποστολές και αφίξεις εμπορευμάτων σε Αγχιάλο, Θεσσαλονίκη (διαλογή, εμπορικός, ΟΛΘ.Γ., Τρίγωνο) και Σίνδο.

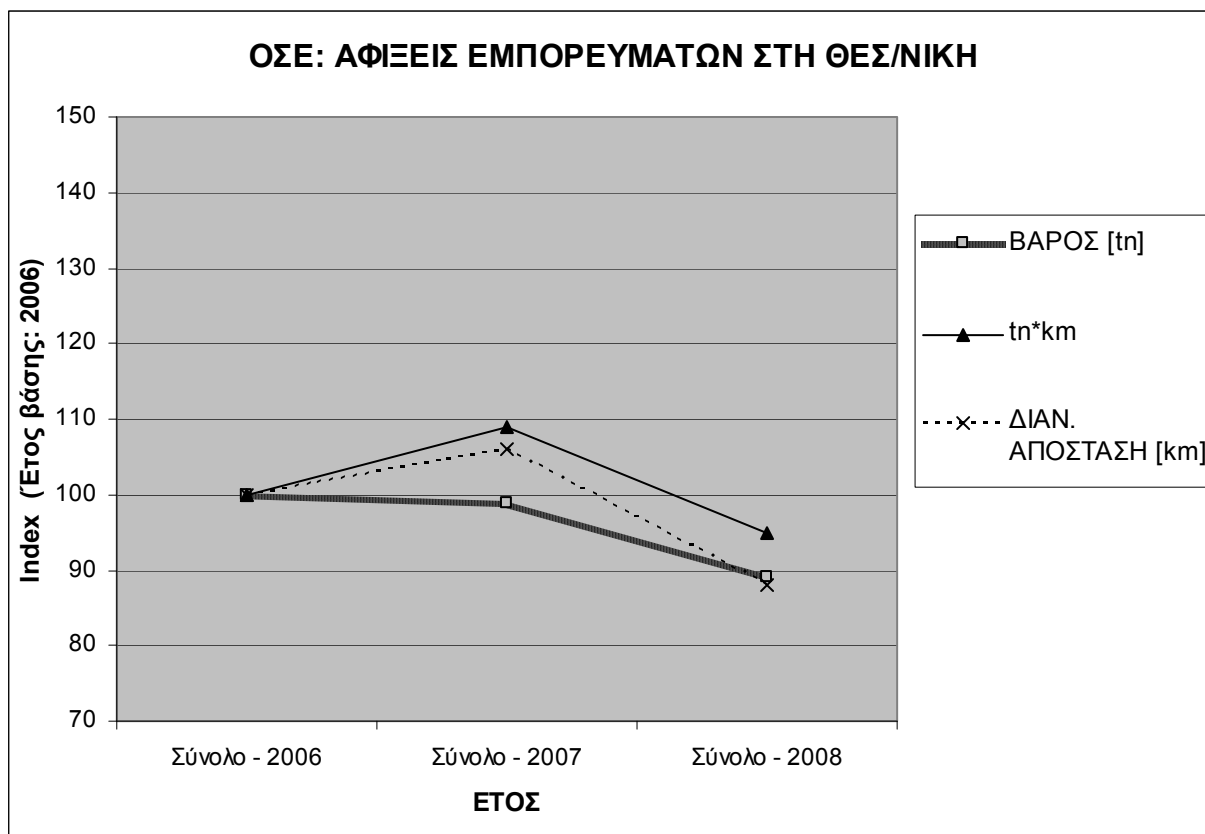
Τόσο οι αποστολές όσο και οι αφίξεις αυξάνονται σημαντικά το 2007 και μειώνονται στη συνέχεια το 2008 (είτε παραμένοντας πάνω από τα επίπεδα του 2006 (βλ. αποστολές), είτε και χαμηλότερα από αυτά (βλ. αφίξεις)).

Τα παρακάτω δύο διαγράμματα παρουσιάζουν τη σχετική διακύμανση των αποστολών και αφίξεων των εμπορευμάτων ορίζοντας ως έτος βάσης το 2006 (ο δείκτης για τις τιμές του 2006 παίρνει την τιμή 100 και βάσει αυτού υπολογίζονται οι δείκτες για τα επόμενα δύο έτη).



Σε απόλυτες τιμές οι αποστολές εμπορευμάτων παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Έτος	ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ			
	ΒΑΓΟΝΙΑ	ΒΑΡΟΣ [tn]	tn*km	ΔΙΑΝ. ΑΠΟΣΤΑΣΗ [km]
Σύνολο - 2006	18.368	727.337	72.976.793	1.919.024
Σύνολο - 2007	26.487	1.058.377	98.757.494	2.515.164
Σύνολο - 2008	18.329	776.633	74.733.327	1.868.029



Σε απόλυτες τιμές οι αφίξεις εμπορευμάτων παρουσιάζονται παρακάτω:

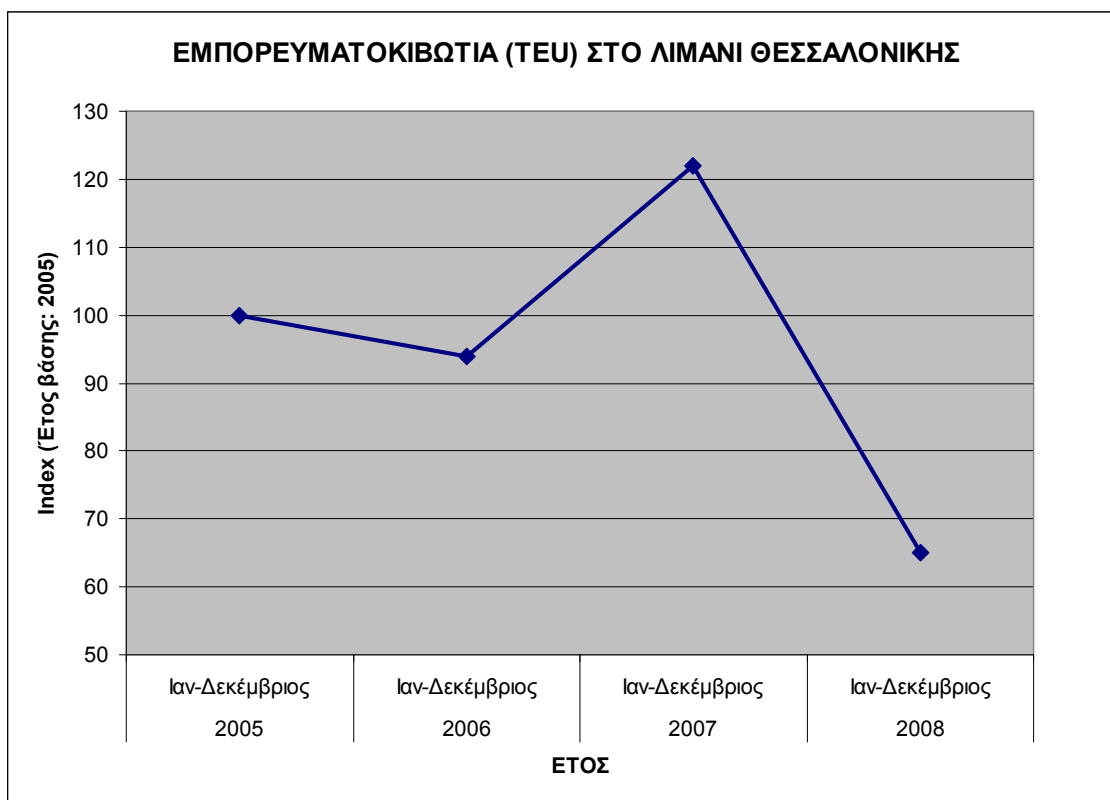
Έτος	ΑΦΙΞΕΙΣ			
	ΒΑΓΟΝΙΑ	ΒΑΡΟΣ [tn]	tn*km	ΔΙΑΝ. ΑΠΟΣΤΑΣΗ [km]
Σύνολο - 2006	25.516	793.912	73.263.577	2.582.048
Σύνολο - 2007	26.609	781.867	77.776.122	2.763.117
Σύνολο - 2008	21.773	644.169	61.866.818	2.160.553

Παράρτημα Γ: Στατιστικά μεταφορών μέσω του λιμένα Θεσ/νίκης

Η ομάδα εργασίας ανέλυσε στοιχεία¹ για την εμπορευματική κίνηση (εμπορευματοκιβώτια) στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την περίοδο 2005 ως και το 1^ο τρίμηνο του 2009.

Το βασικό και εμφανές συμπέρασμα είναι ότι μετά από μία μεγάλη άνοδο το 2007, η κίνηση πέφτει κατακόρυφα το 2008. Αυτό οφείλεται κατ' αρχήν στις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στο λιμάνι (αντίδραση στα σχέδια παραχώρησης της λειτουργίας του προβλήτα 6 σε ιδιώτη) και την αποχώρηση ορισμένων εταιρειών μεταφορών από το λιμάνι (εξαιτίας της προβληματικής λειτουργίας του λόγω των κινητοποιήσεων). Στο β' εξάμηνο του 2008 προστέθηκαν και οι συνέπειες της διεθνούς κρίσης.

Τα παρακάτω δύο διαγράμματα παρουσιάζουν τη σχετική διακύμανση της κίνησης των εμπορευμάτων ορίζοντας ως έτος βάσης το 2005 στο πρώτο διάγραμμα και το α' εξάμηνο του 2005 στο 2ο (ο δείκτης για τις τιμές του 2005 παίρνει την τιμή 100 και βάσει αυτού υπολογίζονται οι δείκτες για τα επόμενα έτη).

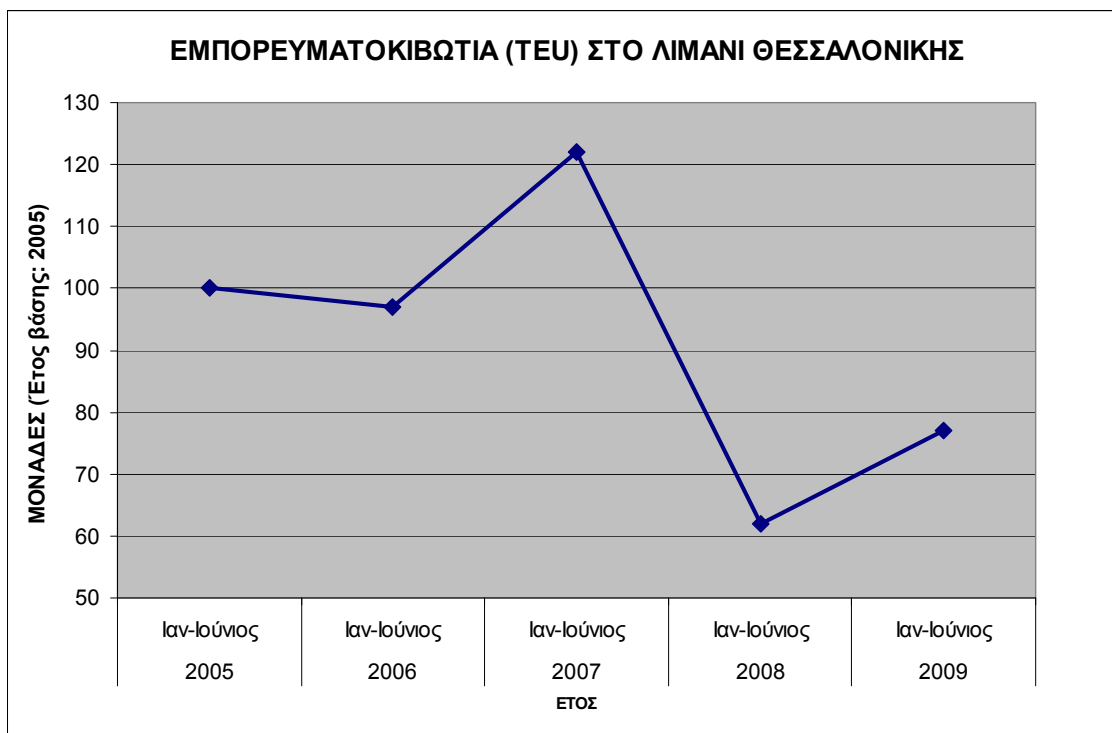


Έτος	2005	2006	2007	2008
Περίοδος	Ιαν-Δεκ	Ιαν-Δεκ	Ιαν-Δεκ	Ιαν-Δεκ
Εμπορευματοκιβώτια (ΤΕΥ)	365.925	343.727	447.211	238.940

¹ Στοιχεία από ΟΛΘ

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διακύμανση της κίνησης για το α' εξάμηνο κάθε έτους, οπότε έχει προστεθεί και το α' εξάμηνο 2009 (για το 2009 χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία μόνο του α' τριμήνου, τα οποία έχουν αναχθεί στο εξάμηνο αναλογικά με το β' τρίμηνο του 2008).

Τα στοιχεία του 2009 δείχνουν ότι η κίνηση ανακάμπτει, ωστόσο εξακολουθεί να βρίσκεται πολύ χαμηλότερα από τα επίπεδα του 2005!



Έτος	2005	2006	2007	2008	2009 ¹
Περίοδος	Ιαν-Ιουν	Ιαν-Ιουν	Ιαν-Ιουν	Ιαν-Ιουν	Ιαν-Ιουν
Εμπορευματοκιβώτια (TEU)	182.491	177.721	222.242	114.023	141.235

¹ Τα στοιχεία του α' εξαμήνου 2009 προέκυψαν από αναγωγή ως εξής: υπολογίστηκε το % της κίνησης του α' εξαμήνου 2008 που αντιπροσωπεύει το α' τρίμηνο του 2008 και με βάση αυτό το ποσοστό και τα στοιχεία του α' τριμήνου 2009 υπολογίστηκε η κίνηση για το α' εξάμηνο 2009.

Παράρτημα Δ: Θέσεις φορέων

Σκέψεις για το μέλλον του Σ.ΕΜΠΟ. της Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Ελευθέριος Ιακώβου
Καθηγητής Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.
Πρόεδρος, Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος

- Πρώτα θα πρέπει να αποκατασταθεί κάποια εμπιστοσύνη μεταξύ εργαζομένων και διοίκησης και να σταματήσει η απαξίωση του λιμανιού.

Κατά την τελευταία διετία δεν έγινε καμία επένδυση ανάπτυξης στο ΣΕΜΠΟ (εκτός βέβαια από τις αναγκαίες επενδύσεις αναλώσιμων).

- Είναι επιβεβλημένη η συνέχιση του έργου του 6^{ου} προβλήτα. Η εργολαβία ξεκίνησε τουλάχιστον μια δωδεκαετία (!!) πριν, ενώ είναι αμφίβολο αν η κοινοπραξία που έχει αναλάβει το έργο θα το συνέχιζε σήμερα αν της ζητιόταν κάτι τέτοιο. Σημειώνεται ότι η κοινοπραξία έχει ήδη ζητήσει αναπροσαρμογή του κόστους του έργου κατά 50% .
- Είναι τεκμηριωμένο διεθνώς πως τα λιμάνια ενδείκνυνται ως χώροι εμπορευματικών κέντρων (ΕΚ, logistics centers). Οι λόγοι περιλαμβάνουν: “one stop shopping” υπηρεσίες στους πελάτες, μείωση κόστους λειτουργίας, αποφυγή χρονοβόρων μεταφορών μεταξύ αποβάθρας και εμπορευματικού κέντρου κ.λπ. Ήδη με μελέτη του 2006 τεκμηριώνεται η βιωσιμότητα «Παροχής Υπηρεσιών Εφοδιαστικής Αλυσίδας από Θυγατρική της ΟΛΘ ΑΕ». Μια τέτοια θυγατρική εταιρεία παρέχοντας υπηρεσίες 3PL (Third Party Logistics) θα είχε ίσως την ευελιξία να αναπτυχθεί ορθολογικά με το σωστό management.
- Το 2005 οι ΟΛΘ και ΟΣΕ υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας για την κατασκευή ΕΚ χωρίς όμως απτά αποτελέσματα. Επίσης, πριν από 2 χρόνια ξεκίνησε από τον ΟΣΕ και στη συνέχεια από τη ΓΑΙΑΟΣΕ, πρωτοβουλία για τη δημιουργία ΕΚ στο χώρο του στρατοπέδου Γκόνου στη Δυτική Θεσσαλονίκη. Αυτό το ΕΚ θα μπορούσε να λειτουργήσει σε συνδυασμό με το ΕΚ του ΟΛΘ μια και βρίσκεται πολύ κοντά στις εγκαταστάσεις του ΟΛΘ οδηγώντας στη δημιουργία «διπολικού ΕΚ», μιας παγκόσμιας πρακτικής που χρησιμοποιείται μια και τα λιμάνια συνήθως ασφικτιούν χωροταξικά μέσα στον αστικό ιστό.

Μια άλλη επιλογή θα ήταν η αυτονόμηση του ΣΕΜΠΟ από την ΟΛΘ ΑΕ σαν μια θυγατρική εταιρεία, η οποία θα ενοικιάζει τα πάγια από τον ΟΛΘ (στα πρότυπα της HELEXPO/ΔΕΘ κ.λπ.). Το management της θυγατρικής αυτής θα μπορούσε μετά από διεθνή διαγωνισμό να ανατεθεί σε εταιρεία με την κατάλληλη τεχνογνωσία. Εναλλακτικά, θα μπορούσε ακόμη και να πωληθεί πλειοψηφικό πακέτο μετοχών της σε πάροχο λιμενικών υπηρεσιών.

Θέσεις ΣΕΒΕ για το Εμπορευματικό Κέντρο Θεσσαλονίκης

Ο ΣΕΒΕ κρίνει ότι ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του εμπορευματικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να γίνει με γνώμονα την ανάπτυξη και αξιοποίηση των συνδυασμένων μεταφορών. Επομένως, δεν επαρκεί αποκλειστικά και μόνο, η υλοποίηση αυτού του ομολογουμένως κρίσιμου έργου, αλλά απαιτείται και η επί της ουσίας προσαρμογή των υπόλοιπων υφιστάμενων υποδομών, που αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι για την επιτυχία των συνδυασμένων μεταφορών. Οι υποδομές αυτές είναι οι εξής:

- Λιμένας Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)
- Σιδηρόδρομος
- Αερολιμένας Μακεδονία

1. Διασύνδεση με το Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)

Η απόφαση της κυβέρνησης εδώ και πολύ καιρό για την ιδιωτικοποίηση των δύο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης είναι γνωστή. Ο ΣΕΒΕ εξαρχής έκρινε θετική αυτήν την κίνηση και είδαμε ότι τελικά στην περίπτωση του ΟΛΠ βρέθηκαν οι κατάλληλοι επενδυτές και η διαδικασία προχωράει με κανονικούς ρυθμούς. Αντίθετα, στην περίπτωση του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, η σημαντική καθυστέρηση της διαδικασίας παραχώρησης του ΟΛΘ στους νέους επενδυτές, εδώ και σχεδόν 1,5 χρόνο έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στις μεταφορές εμπορευμάτων των επιχειρήσεων της Βορείου Ελλάδας και ειδικά των εξωστρεφών επιχειρήσεων.

Ο Λιμένας Θεσσαλονίκης, αναμφίβολα, διαδραματίζει ιδιαίτερα κρίσιμο ρόλο για την αποτελεσματική διασύνδεση της Ελλάδας -και ειδικά της Βορείου Ελλάδας- με τα διεθνή, διευρωπαϊκά δίκτυα και αποτελεί το κλειδί για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή.

Επομένως, προκειμένου να έχει αντίκτυπο και τα επιθυμητά αποτελέσματα αυτή η προσπάθεια που πάει να γίνει με το Εμπορευματικό Κέντρο στην περιοχή του Στρατοπέδου Γκόνου, θα πρέπει πρωτίστως να επιλυθεί το πρόβλημα που έχει ανακύψει με τον ΟΛΘ.

Η χωροταξία του νέου εμπορευματικού κέντρου προσφέρεται για την άμεση και εύκολη διασύνδεση του εμπορευματικού κέντρου με το Λιμάνι. Το γεγονός αυτό, ότι ένα εμπορευματικό κέντρο κατέχει χώρο και στην ενδοχώρα και σε λιμάνι, είναι μία μοναδική ευκαιρία για την περιοχή, που διανοίγει προοπτικές να αποκτήσει η Θεσσαλονίκη μια «διχωρική» διαμετακομιστική υποδομή και αυτή η δυνατότητα θα πρέπει να αξιοποιηθεί στο μέγιστο.

2. Διασύνδεση με το Σιδηροδρομικό Δίκτυο

Το λιμάνι, ωστόσο, είναι ο ένας πόλος ανάπτυξης για το εμπορευματικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Ο έτερος πόλος είναι ο Σιδηρόδρομος, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να συνδέεται με το εμπορευματικό κέντρο από τη μία, αλλά και το Λιμάνι από την άλλη, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα τρίγωνο αποτελεσματικής διαμεταφοράς εμπορευμάτων που θα είναι και η βάση για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή.

Πιστεύουμε, ότι η επικείμενη μεταρρύθμιση που προωθείται για τον ΟΣΕ θα πρέπει να συνδυαστεί με τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου με διπλή σιδηροδρομική γραμμή και σύνδεσή του με το εμπορευματικό κέντρο, τη ΒΙΠΕ και το λιμάνι, ώστε να δοθεί η απαιτούμενη δυναμική στην εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Για το θέμα αυτό ο ΣΕΒΕ έχει αναπτύξει το τελευταίο διάστημα στενή συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ διερευνώντας τη δυνατότητα καθιέρωσης σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων με απευθείας στη Ρωσία και θα μπορούσε να αποτελέσει το συνδυαστικό κρίκο για ένα διάλογο μεταξύ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της Επιτροπής Έργων Υποδομών

3. Διασύνδεση με τον Αερολιμένα «Μακεδονία»

Το αεροδρόμιο «Μακεδονία» αναμφίβολα αποτελεί σημαντική και ανεκμετάλλευτη μέχρι σήμερα ευκαιρία ασφαλούς μεταφοράς των ελληνικών προϊόντων στο εξωτερικό. Ωστόσο, δεν έχει υπάρξει το ανάλογο ενδιαφέρον από την πλευρά του επιχειρηματικού κόσμου για την περαιτέρω ανάπτυξη του μέσου.

Πιστεύουμε, ότι απαιτείται η διασύνδεση του εμπορευματικού κέντρου με τον αερολιμένα Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε να διευρυνθούν τα εναλλακτικά κανάλια διανομής, πέρα από το λιμάνι και το σιδηρόδρομο. Παρόλα αυτά, για να είναι αξιοποιήσιμος ο αερολιμένας, θα πρέπει να γίνουν σημαντικές αναδιαρθρώσεις στις συγκεκριμένες υποδομές παράλληλα με το εμπορευματικό κέντρο.

Συγκεκριμένα, ο αερολιμένας «Μακεδονία» είναι το γεγονός ότι δεν είναι σήμερα σε θέση να δεχθεί μεγάλα αεροπλάνα και επομένως δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των ελληνικών επιχειρήσεων για εξαγωγή ή εισαγωγή μεγάλων ποσοτήτων προϊόντων. Απαιτείται, επομένως, η δημιουργία υποδομών με στόχο την καθιέρωση αεροσκαφών αμιγούς εμπορευματικής μεταφοράς. Με τη χρήση ενός μέσου αποκλειστικά για εμπορευματικούς σκοπούς, μπορεί να μειωθεί το κατά μονάδα κόστος μεταφοράς με τη δημιουργία των ανάλογων οικονομιών κλίμακας.

Ο ΣΕΒΕ θεωρεί ότι η δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου και η αποτελεσματική του διασύνδεση με τον αερολιμένα θα δώσει σημαντική ώθηση αυξάνοντας αφενός τις ελληνικές εξαγωγές σε όγκο αλλά και αφετέρου την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων στο εξωτερικό, μέσω της ταχύτητας και της ποιότητας του εναλλακτικού αυτού μέσου μεταφοράς.

4. Εναρμόνιση του έργου με τις σύγχρονες πρακτικές του «Green» Logistics και τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής

Επιπρόσθετα, δε θα πρέπει να παραβλέπουμε το γεγονός ότι οι όποιες κινήσεις γίνουν προς αυτήν την κατεύθυνση, θα πρέπει να εναρμονίζονται και να διασφαλίζουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και σε κάθε περίπτωση να είναι συμβατές με τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ήδη η περιοχή Δυτικά του κέντρου της Θεσσαλονίκης είναι ιδιαίτερα επιβαρυνμένη περιβαλλοντικά και για αυτό το λόγο, το νέο εμπορευματικό κέντρο θα πρέπει να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί με γνώμονα τις σύγχρονες πράσινες πρακτικές. Επίσης, οι νέες αυτές υποδομές θα πρέπει να ενθαρρύνουν την υιοθέτηση πρακτικών φιλικών προς το περιβάλλον και για τις συνεργαζόμενες με το εμπορευματικό κέντρο, επιχειρήσεις.

Θεωρούμε το θέμα του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης μείζονος σημασίας για την περιοχή και πιστεύουμε ότι το εμπορευματικό κέντρο θα είναι ένα έργο που θα έχει γνώμονα τη μακροχρόνια βιώσιμη ανάπτυξη.

Λαμβάνοντας υπόψη και τη διεθνή πρακτική, η δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου προσδοκούμε να συμβάλλει στην:

- αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου,
- προώθηση των εμπορευματικών μεταφορών,
- αναβάθμιση της ποιότητά τους,
- βελτίωση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς
- καλύτερη κατανομή και διαχείριση της εμπορευματικής κίνησης,
- τόνωση της απασχόλησης,
- ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων,
- διαμόρφωση οικονομιών κλίμακας,
- αξιοποίηση των διερχόμενων ροών,
- αξιοποίηση μέσων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον.

Από: **Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics
Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕ&L)**

26 Μαΐου 2009

Αγαπητέ κύριε Παπαγεωργίου,

Σε συνέχεια του μηνύματός σας και της τηλεφωνικής μας συνομιλίας, σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Πάγια θέση του Συνδέσμου μας είναι ότι η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων γενικότερα, θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, αφού, με τη χρήση των διαφόρων μεταφορικών μέσων, θα υπάρχει μείωση του τελικού κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων, καθώς και αποσυμφόρηση των υπερφορτωμένων οδικών αξόνων, προς όφελος του περιβάλλοντος.

Επίσης, η εγκατάσταση επιχειρήσεων Logistics στο Κέντρο, καθώς και η δημιουργία δομών και εγκαταστάσεων μέσα στα Ε.Κ., π.χ. Ελεύθερες Ζώνες, Τελωνιακές Αποθήκες ή Χώροι Προσωρινής Εναπόθεσης, θα διευκολύνουν τους συναλλασσόμενους.

Όσον αφορά στη δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου στη Θεσσαλονίκη, κομβική πόλη στις συναλλαγές μας με τα Βαλκάνια και τη ΝΑ Ευρώπη, μόνο θετικά θα μπορούσε να την αντιμετωπίσει ο Σύνδεσμος. Άλλωστε, η έλλειψη αυτή οδήγησε πολλές από τις εταιρίες-μέλη μας να προβούν σε ίδιες επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης (π.χ. ΒΙ.ΠΕ. Σίνδος).

Αυτονόητο είναι ότι όλα αυτά θα πρέπει να είναι βασισμένα σε ξεκάθαρο πλαίσιο λειτουργίας, με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Σας ευχόμαστε καλή επιτυχία και παραμένουμε στη διάθεσή σας για περαιτέρω διευκρινίσεις /πληροφορίες.

Λέτα Κακαβογιάννη
Διευθύντρια

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Διεθνούς Διαμεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕ&L)
Λ. Συγγρού 137
171 21 Νέα Σμύρνη
τηλ. 210 9317941-2
fax 210 9317940
e-mail:contact@synddel.gr
<http://www.synddel.gr>



**ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
ΠΙΕΡΙΑΣ**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΙΕΡΙΑΣ

28ης Οκτωβρίου 9

601 00 ΚΑΤΕΡΙΝΗ

Τηλέφωνο : 2351023211

Fax : 2351025124

e-mail : champier@otenet.gr

website : www.champier.gr

Κατερίνη,

Αριθ. Πρωτ.

06 ΙΟΥΛΙΟΥ 2009

6619 Φ. 178Α

**ΠΡΟΣ: ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ
ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΥΠΟΨΗ: κ.κ. Δημήτρη Παπαγεωργίου /
Φώτη Παπανικολάου & Νίκο Χατζάκη**

**ΘΕΜΑ : ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ & ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ
ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Αξιότιμοι Κύριοι,

Σε συνέχεια της πολύ σημαντικής επιστολής σας όπου ζητούνται οι θέσεις του Επιμελητηρίου Πιερίας και μια ενημέρωση για την πρόταση κατασκευής Εμπορευματικού Κέντρου στην Πιερία, έχουμε αρχικά χρέος να σας συγχαρούμε για τον επαγγελματισμό σας και την ευρεία οπτική που έχετε πάνω στο ζήτημα.

Αποτελεί ούτως ή άλλως μεγάλο στοίχημα για κάθε Υπουργείο Μεταφορών να καταστήσει την Ελλάδα διαμετακομιστικό κέντρο για τις περιοχές της Νότιας και Ανατολικής Ευρώπης, του Εύξεινου Πόντου και της Ανατολικής Μεσογείου, αξιοποιώντας και αναπτύσσοντας τις συνδυασμένες μεταφορές. Το γεγονός και μόνο ότι ο εγχώριος κλάδος των logistics έχει τζίρο 36 δισ. δολαρίων ή το 12% του ΑΕΠ της χώρας μας, αναδεικνύει την αυξημένη βαρύτητά του για την εθνική οικονομία. Ενδεικτικό όμως της τεράστιας διαφοράς που χωρίζει ακόμη τη χώρα μας από την υπόλοιπη Ευρώπη, είναι το γεγονός πως, σε ό,τι αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, το μερίδιο αγοράς του σιδηροδρόμου στην Ευρώπη των «27» ανέρχεται στο 17% και είναι ιδιαίτερα υψηλό στη Βουλγαρία (27%), στη Γερμανία (21%), στη Γαλλία (14%), στην Ιταλία (9%), ενώ στην Ελλάδα αγγίζει μόλις το 2%.

Με το νέο νόμο 3710/2008 διευρύνεται βεβαίως η δυνατότητα λειτουργίας εμπορευματικών κέντρων και σε περιοχές μη εφαπτόμενες μεταξύ τους, αρκεί να εξασφαλίζεται η ενιαία λειτουργικότητα.

Γνωρίζοντας ότι το ΥΜΕ ευελπιστεί στη λειτουργία ανάλογου κέντρου στη Θεσσαλονίκη που έχει ήδη χυροθετηθεί στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, έχουμε να επισημάνουμε την πεποίθησή μας ότι το υπό δημιουργία αυτό ΕΚ και το προτεινόμενο με ώριμες μελέτες στην Πιερία μπορούν να δράσουν απολύτως συμπληρωματικά και όχι κατ' ανάγκη ανταγωνιστικά. Αυτή ήταν και η θέση μας σε πρόσφατη επίσκεψη των φορέων της Πιερίας στον Υπουργό Μεταφορών κ. Ευρυπίδη Στυλιανίδη.

Η ΟΛΘ Α.Ε. συνδέει εάν έχουμε ενημερωθεί σωστά, το έργο του Κέντρου με αυτό της επέκτασης του 6ου προβλήτα, αφού το Logistics Center θα εξυπηρετεί κυρίως τη διακίνηση containers, αλλά και άλλων φορτίων. Οι μελέτες της ΟΛΘ Α.Ε. προέβλεπαν τουλάχιστον τη δημιουργία logistics center με στεγασμένο χώρο 24.000 τ.μ., σε έκταση περίπου 90 στρεμμάτων.

Προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών στην Πιερία με θετικές επιρροές στην ευρύτερη περιοχή της Κεντροδυτικής Μακεδονίας, έχει κινηθεί σύσσωμος και ο πολιτικός κόσμος της Πιερίας εδώ και αρκετό καιρό προχωρώντας στις πρώτες ολοκληρωμένες μελέτες για την ίδρυση ενός Εμπορευματικού Κέντρου στο Δήμο Μεθώνης (περιοχή Μακρυγιάλου) του Νομού Πιερίας.

Ομάδα: Νίκος Χατζάκης,
Δημήτρης Παπαγεωργίου
Φώτης Παπανικολάου

Σκέψου πριν εκτυπώσεις – Εξοικονόμησε χαρτί

Σελ. 44 από 55

Οφείλουμε να σας ενημερώσουμε ότι το προτεινόμενο ΕΚ του Δήμου Μεθώνης εφάπτεται με σιδηροδρομικό σταθμό με δυνατότητα διακίνησης εμπορευματικών συρμών & σε απόσταση λιγότερη από 50 χιλιόμετρα, με δυνατότητα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων καθώς και πλοίων μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων.

Ο χώρος των 344,7 (+150 διαθέσιμα εφόσον ζητηθούν) στρεμμάτων που παραχωρεί ο Δήμος Μεθώνης στην υπό σύσταση Εταιρία Εμπορευματικού Κέντρου βρίσκεται πάνω στον οδικό άξονα της Π.Α.Θ.Ε., μόλις δεκαπέντε (15) χιλιόμετρα από την Εγνατία Οδό, σε απόσταση τριάντα οκτώ (38) χιλιομέτρων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δίπλα στο λιμάνι του Κίτρου, στο κομβικότερο και ιδανικότερο σημείο για την ίδρυση ενός σύγχρονου Εμπορευματικού Κέντρου.

Η περιοχή λοιπόν ίδρυσης του Εμπορευματικού Κέντρου βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο σε σχέση με τον Εθνικό Οδικό Άξονα, τα λιμάνια Θεσ/νίκης και Πύδνας, το αεροδρόμιο Θεσ/κης, το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα βόρεια σύνορα της χώρας. Σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και η Εγνατία Οδός, μήκους 670 χλμ. Ειδικότερα, σύμφωνα με χάρτη του Δήμου Μεθώνης, το χώρο του υπό ίδρυση εμπορευματικού κέντρου διασχίζει η Παλαιά Εθνική Οδός – ΠΕΟ Θεσ/νίκης – Κατερίνης. Ο χώρος αυτός, ως οικόπεδο, έχει μέτωπο στην παράπλευρη οδό της νέας Εθνικής Οδού που είναι ο αυτοκινητόδρομος Πατρών – Αθηνών – Θεσσαλονίκης- Ευζώνων- ΠΑΘΕ- Ε75. Μέσω της παράπλευρης αυτής οδού υπάρχει σύνδεση με τον ανισόπεδο κόμβο του Μακρύγιαλου. Εναλλακτικά η σύνδεση αυτή μπορεί να επιτευχθεί και μέσω της ΠΕΟ.

Η ιδιόκτητη έκταση του Δήμου Μεθώνης έχει ήδη παραχωρηθεί με απόφαση του Δημοτικού του Συμβουλίου, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί γι' αυτόν το σκοπό. Ο χώρος θα περάσει ως ιδιοκτησία στην Εταιρία Εμπορευματικού Κέντρου Πιερίας Α.Ε. μετά την ίδρυσή της, η οποία και θα είναι και υπεύθυνη για τη λειτουργία, διαχείριση και ανάπτυξη του Κέντρου.

Η μορφολογία του εδάφους δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη ανωμαλία και μεγάλες κλίσεις και ως εκ τούτου οι ανάλογες χωματουργικές εργασίες διαμόρφωσης έχουν μικρή πολυπλοκότητα. Ωστόσο, το υπό ίδρυση Εμπορευματικό Κέντρο θα εξυπηρετεί αφενός και κύρια υπερτοπικές ανάγκες τύπου logistics και αφετέρου τις τοπικές ανάγκες της γεωργικής και βιομηχανικής παραγωγής του Νομού.

Σε σχέση με τη χωροθέτησή του, προβλέπεται η κατηγοριοποίησή του στις δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα και ιδιαίτερα στα εμπορευματικά κέντρα (Κεφ. Δ, σημείο 4, εδάφιο α του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τη Βιομηχανία).

Σκοπός της επένδυσης είναι η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών αποθήκευσης και η παροχή συμπληρωματικών υπηρεσιών από λοιπές εταιρίες που θα δραστηριοποιηθούν εντός του Εμπορευματικού Κέντρου. Στο χώρο του Εμπορευματικού Κέντρου θα κατασκευαστούν 20 κτίρια (13 αποθήκες τύπου logistics & 7 λοιπά κτίρια γραφείων & υπηρεσιών). Η συνολική επιφάνεια αυτών θα ανέρχεται σε 130.000 m² περίπου.

Το Εμπορευματικό Κέντρο θα προσανατολίζεται στην προσφορά μεγάλου εύρους υπηρεσιών υψηλής ποιότητας για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών ροών σε διεθνή, εθνική και τοπική κλίμακα, εκμεταλλευόμενο την προνομιακή τοποθεσία του στον οδικό και σιδηροδρομικό Άξονα που ενώνει τη βόρεια με τη νότια Ελλάδα. Επίσης, θα αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα του Νομού που διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο χερσαίων διεθνών μεταφορών στην Ελλάδα και που σε αριθμό ξεπερνά τα 700 οχήματα.

Οι υπηρεσίες που θα παρέχονται άμεσα από την Εταιρία Εμπορευματικού Κέντρου Πιερίας Α.Ε. θα περιλαμβάνουν:

- Ενοικίαση χώρων σε ενδιαφερόμενους φορείς, είτε για δική τους χρήση, είτε για παροχή υπηρεσιών αποθήκευσης σε άλλες εταιρίες
- Διοικητικές και υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως τηλεπικοινωνία, Internet, γραμματειακή υποστήριξη κ.τ.λ.

Οι υπηρεσίες που θα παρέχονται από τους πελάτες της Εταιρίας Εμπορευματικού Κέντρου Πιερίας Α.Ε θα περιλαμβάνουν:

- Βραχυπρόθεσμη / μακροπρόθεσμη αποθήκευση εμπορευμάτων όλων των ειδών
- Φορτο-εκφορτώσεις και μετα-φορτώσεις εμπορευμάτων

- Εκτελωνισμό, αποθήκευση σε ελεύθερα ζώνη

Η καλύτερη οργάνωση και ο επικείμενος εξορθολογισμός της διαχείρισης των ροών, που θα επιφέρει η λειτουργία των Εμπορευματικού Κέντρου, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για μια γενικότερη ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στην ενδιαφερόμενη περιοχή.

Ο εξορθολογισμός του συστήματος μεταφορών, που αναμένεται να επιφέρει η λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου, αναμένεται να έχει και ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, που προκύπτουν από τη μείωση των άσκοπων διαδρομών και τον εξορθολογισμένο χωροταξικό σχεδιασμό.

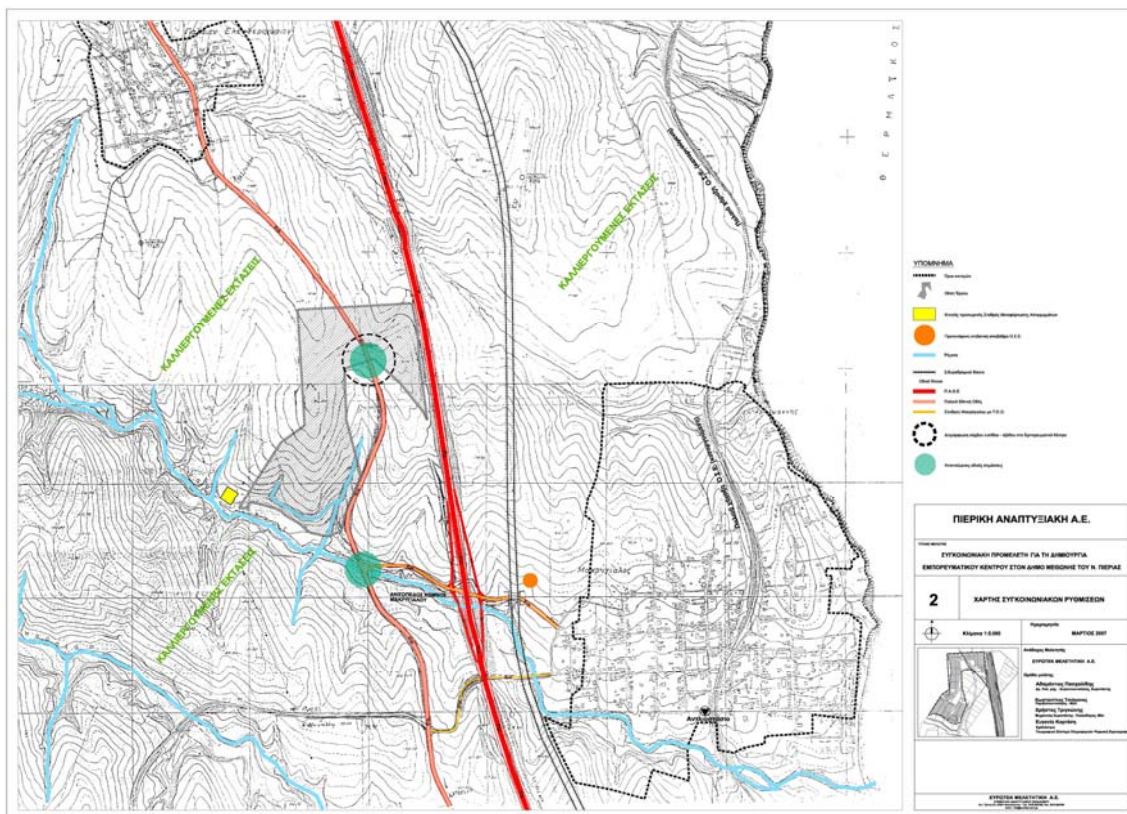
Οι μελέτες οι οποίες εκπονήθηκαν για το προτεινόμενο έργο, είναι οι παρακάτω:

- Επιχειρηματικό Σχέδιο ίδρυσης & θέσης σε λειτουργία Εμπορευματικού Κέντρου Πιερίας
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
- Συγκοινωνιακή Προμελέτη με έμφαση στις συνδέσεις του Εμπορευματικού Κέντρου
- Σύνταξη τεύχους προκήρυξης για ιδιώτες επενδυτές

Η ιδιωτική συμμετοχή διακρίνεται αφενός στην οικονομική συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων της περιοχής (Επιμελητήριο Πιερίας, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πιερίας, Πιερική Αναπτυξιακή, Δήμοι κ.τ.λ.) κι αφετέρου σε αυτήν των επιχειρήσεων με βάση τη συμμετοχή τους στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας και την κατασκευή των εγκαταστάσεών τους.

Η αξιοποίηση της έκτασης του Εμπορευματικού Κέντρου θα γίνει ως εξής:

- Χώρος αποθήκευσης μεγάλης διάρκειας, υπηρεσίες διαμεταφοράς, εξυπηρέτησης διερχόμενων φορτίων (72 στρέμματα)
- Παροχή υπηρεσιών logistics για υπερτοπικές & τοπικές διανομές (240 στρέμματα)
- Συνδυασμένες μεταφορές (13,1 στρέμματα).



Το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο παρουσιάζει τα εξής δεδομένα :

I. Καθαρή Παρούσα Αξία (NPV)

- Επιτόκιο αναγωγής 8%
- Υπολογισμός για 2 (κατασκευαστική περίοδος) + 10 έτη
- Αποτέλεσμα: 89.008.180,5 €

Υψηλή καθαρή παρούσα αξία της επένδυσης

IA. Εσωτερικό Επιτόκιο Απόδοσης (IRR)

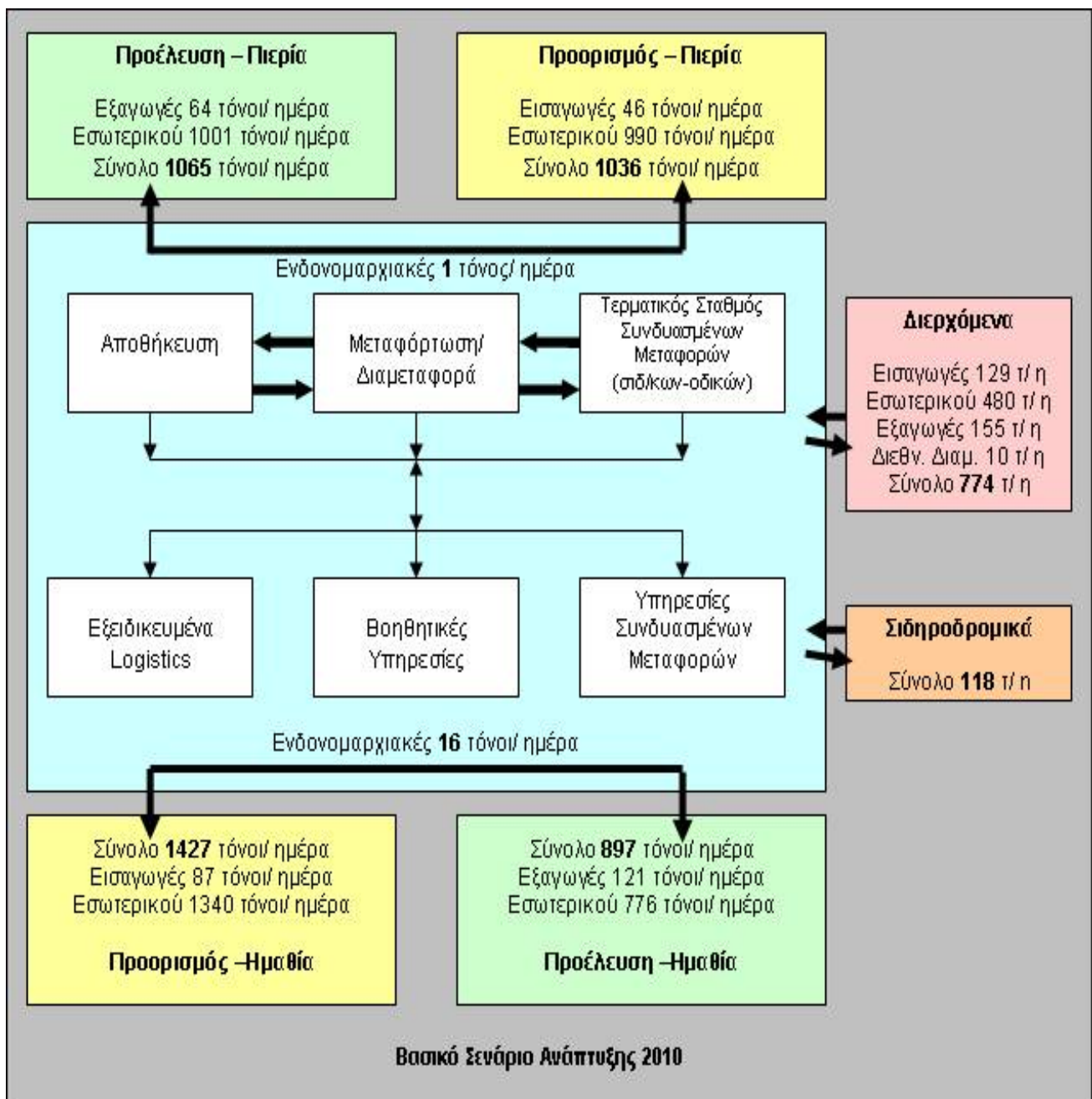
- Υπολογισμός για την ίδια περίοδο
- Αποτέλεσμα: 22,11 %

Υψηλό Εσωτερικό Επιτόκιο Απόδοσης

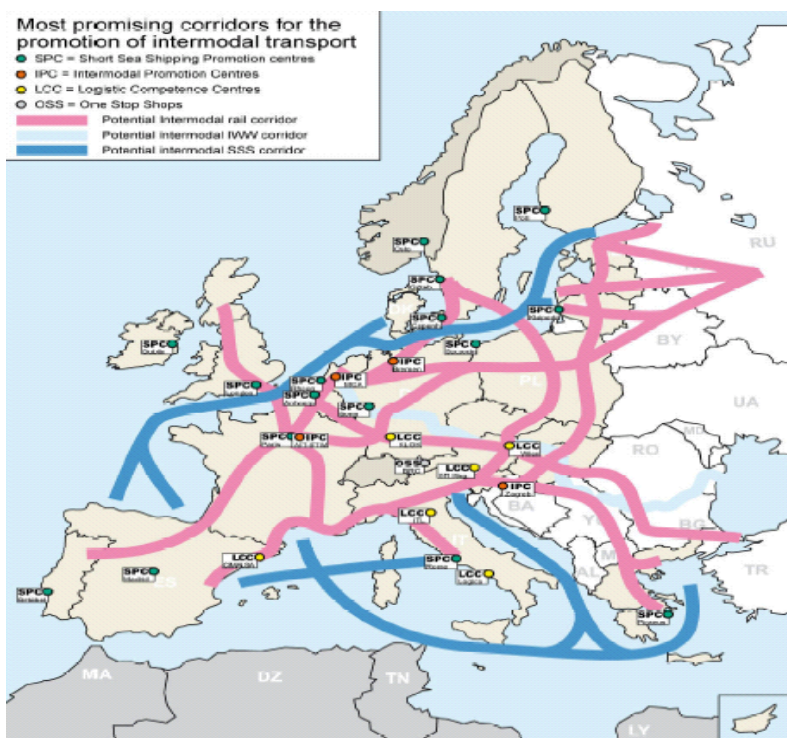
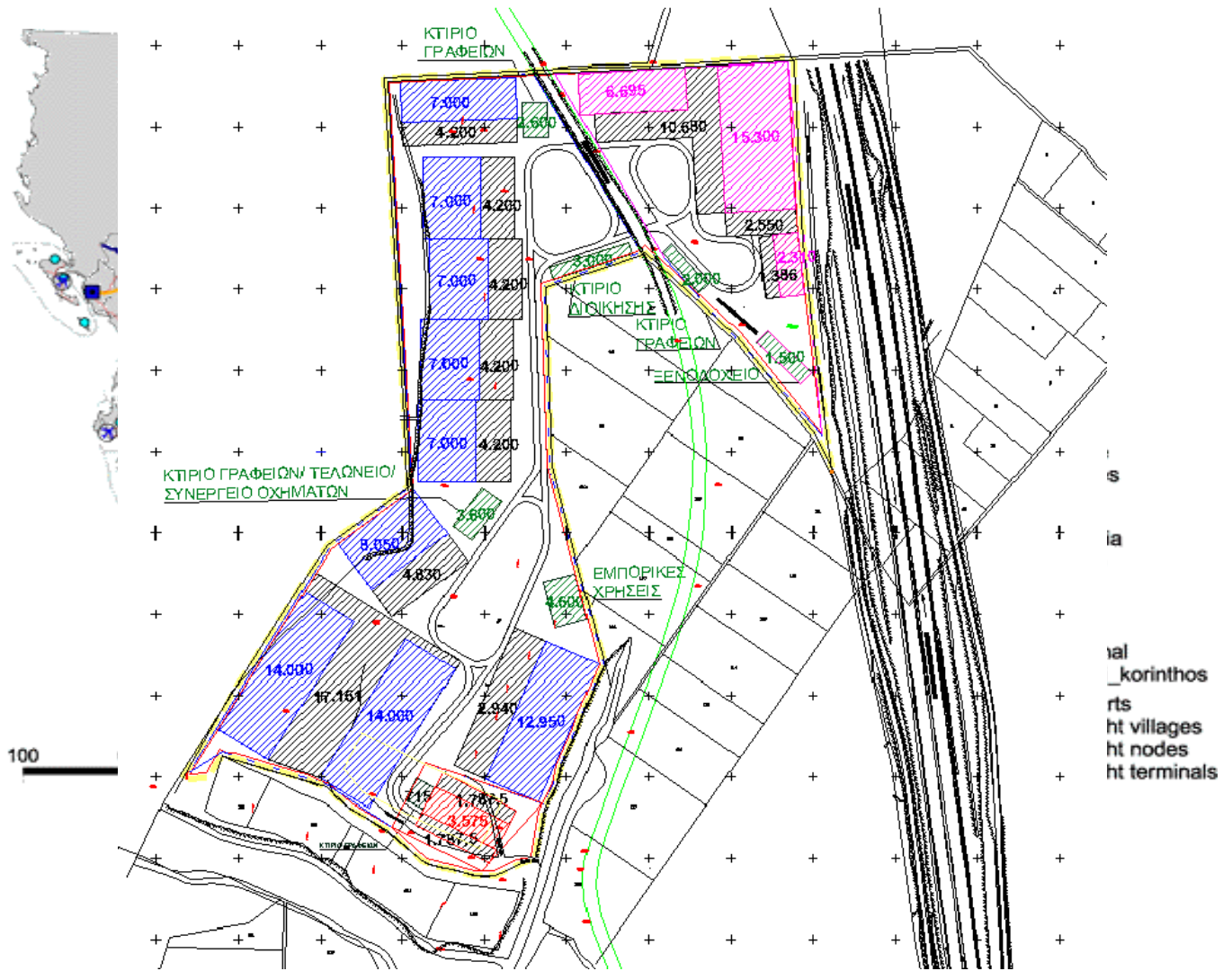
- Βελτίωση ανταγωνιστικότητας τοπικών επιχειρήσεων
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
- Ορθολογική αξιοποίηση διαθέσιμων πόρων, προστασία του περιβάλλοντος, οικονομίες κλίμακας
- Αξιοποίηση δημόσιας έκτασης χωρίς απώλεια κυριότητας
- Διάθεση της τοπικής κοινωνίας να υποστηρίξει το έργο
- Δυνατότητες χρηματοδότησης μέσω του Ν. 3333/ 2005
- Υψηλή ωριμότητα επένδυσης, σημαντικός αριθμός μελετών έχουν ήδη εκπονηθεί σε προχωρημένο στάδιο
- Σημαντική ζήτηση υπηρεσιών που παρέχονται από Εμπορευματικά Κέντρα
- Έλλειψη Εμπορευματικών Κέντρων στη Βόρειο Ελλάδα
- Δυνατότητα αξιοποίησης έκτασης με χαμηλό ή μηδενικό ετήσιο μίσθωμα
- Απλό επενδυτικό σχέδιο, με ήπια δόμηση, συμβατότητα με υφιστάμενες χρήσεις γης.

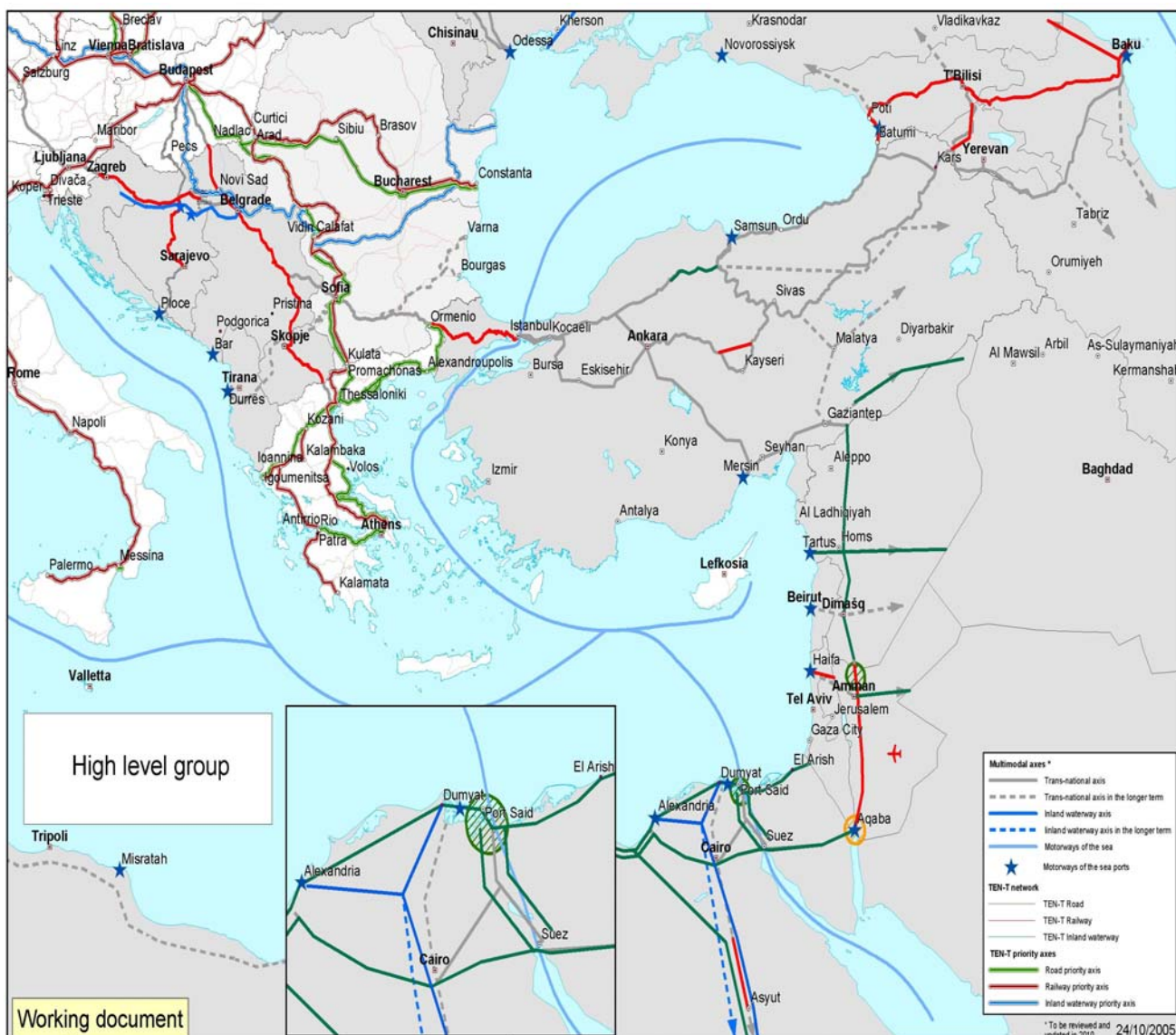
Επίσης, έχει τις ακόλουθες προβλέψεις φορτίου ανά σενάριο (τόνοι/έτος) :

Έτος	Φορτίο ανά σενάριο (τόνοι/έτος)		
	Απαισιόδοξο	Βασικό	Αισιόδοξο
2010	1.020.240	1.919.880	3.278.520
2015	1.383.840	2.583.000	4.396.320
2020	1.861.200	3.461.060	5.882.760



Δραστηριότητα ΕΚ	Δείκτης Μετατροπής	Σχόλια
Αποθηκεύσεις μεγάλης διάρκειας	84 τ.μ./ τόνο (σε ημερησία βάση)	Αποθήκευση που δεν συμπεριλαμβάνει ανοιχτούς χώρους αλλά μόνο χώρους ελιγμών εντός
Παροχή Υπηρεσιών Logistics	45 τ.μ./ τόνο (σε ημερησία βάση)	Αποθήκευση μέσης διάρκειας (15 ημέρες), παροχή υπηρεσιών logistics, Συσσκευασία-Αποσσκευασία
Διαμεταφορά	6 τ.μ. /τόνο (σε ημερησία βάση)	Προσωρινή εναπόθεση και ομαδοποίηση ασυνόδευτων φορτίων και διερχόμενων φορτίων (transit)
Τοπικές Διανομές	18 τ.μ. / τόνο (σε ημερησία βάση)	Ειδική αποθήκευση – Τοπική Διανομή – Συσσκευασία – Αποσσκευασία
Χώροι Στάθμευσης Φορηγών	60% του συνόλου των παραπάνω χώρων	150 τ.μ. ανά φορτηγό συμπεριλαμβανομένων και των προσβάσεων
Βοηθητικές Υπηρεσίες	10% του συνόλου των παραπάνω χώρων	Αφορά τις υπηρεσίες εκτός των αποθηκευτικών χώρων





Ελπίζουμε σας δώσαμε μια πρώτη καλή εικόνα για το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο.

Για περαιτέρω διευκρινήσεις θεωρούμε ότι θα ήταν εποικοδομητική μια συνάντηση, ώστε να δούμε από κοντά ορισμένες παραμέτρους του έργου.

Πιστεύουμε στην τελική διαμορφωμένη άποψη της μελετητικής σας ομάδας και θα ήμασταν ευτυχείς να συμπεριλάβετε στους σχεδιασμούς σας και το ΕΚ της Πιερίας.

Με τιμή,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΗΛΙΑΣ ΧΑΤΖΗΧΡΗΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ε: Ποιοτική Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης ΕΚΘ

Στο παρακάτω μοντέλο ορίζεται αρχικά η βαρύτητα των επιλεγμένων παραμέτρων για την επιτυχία του ΕΚΘ. Δύο εκδοχές του ΕΚΘ εξετάζονται: ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο και ΕΚΘ με διεθνή ρόλο.

Σε 2^ο στάδιο εκτιμάται ο βαθμός που υφιστάμενη κατάσταση καλύπτει τις απαιτήσεις για την επιτυχή λειτουργία του ΕΚΘ (ικανοποιητική αξιολογείται η κατάσταση που καλύπτει τις βασικές ανάγκες της συγκεκριμένης εκδοχής του ΕΚΘ).

Στο 3^ο και τελευταίο στάδιο υπολογίζεται για κάθε παράμετρο η κατάσταση που βρίσκεται το ΕΚΘ σήμερα λαμβάνοντας υπόψη τη βαρύτητα και την προηγούμενη αξιολόγηση. Ο δείκτης που υπολογίζεται προκύπτει ως γινόμενο των δύο προηγούμενων.

Αξιολόγηση Κατάστασης ΕΚΘ σε Σχέση με Παραμέτρους που το Επηρεάζουν

Πολυκριτηριακό μοντέλο αξιολόγησης

Βαρύτητα παραμέτρων που επηρεάζουν το σχεδιασμό και λειτουργία του ΕΚΘ

Παράμετρος	ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο	ΕΚΘ με διεθνή ρόλο	
Υποδομές	Μεσαία	Μεγάλη	2 3
Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων	Μικρή	Μεγάλη	1 3
Επενδυτικό σχήμα & Ρόλος πολιτείας	Μεγάλη	Μεγάλη	3 3
Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση	Μεσαία	Μεγάλη	2 3
Τοποθεσία και έκταση	Μεγάλη	Μεσαία	3 2
Κατάσταση οικονομίας	Μεσαία	Μεγάλη	2 3

Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με παραμέτρους

Παράμετρος	ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο	ΕΚΘ με διεθνή ρόλο	
Υποδομές	Ικανοποιητικές	Ικανοποιητικές	1 1
Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων	Ανεπαρκής	Ανεπαρκής	3 3
Επενδυτικό σχήμα & Ρόλος πολιτείας	Μέτριο	Ανεπαρκές	2 3
Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση	Μέτριο	Ανεπαρκές	2 3
Τοποθεσία και έκταση	Ικανοποιητική	Μέτρια	1 2
Κατάσταση οικονομίας	Ανεπαρκής	Ανεπαρκής	3 3

Αξιολόγηση κατάστασης ΕΚΘ σε σχέση με παραμέτρους

Παράμετρος	ΕΚΘ με περιφερειακό ρόλο	ΕΚΘ με διεθνή ρόλο
Υποδομές	2	3
Θέση ως προς διεθνείς διαδρομές εμπορευμάτων	3	9
Επενδυτικό σχήμα & Ρόλος πολιτείας	6	9
Χρονοδιάγραμμα στο σχεδιασμό και υλοποίηση	4	9
Τοποθεσία και έκταση	3	4
Κατάσταση οικονομίας	6	9
	24	43

<i>Βαρύτητα παραμέτρων:</i>	Μικρή: 1	<i>Αξιολόγηση κατάστασης:</i>	Ικανοποιητική: 1
	Μεσαία: 2		Μέτρια: 2
	Μεγάλη: 3		Ανεπαρκής: 3

Παράρτημα ΣΤ: Έρευνα για λειτουργία λιμανιών & εμπορευματικών σταθμών στην Ευρώπη

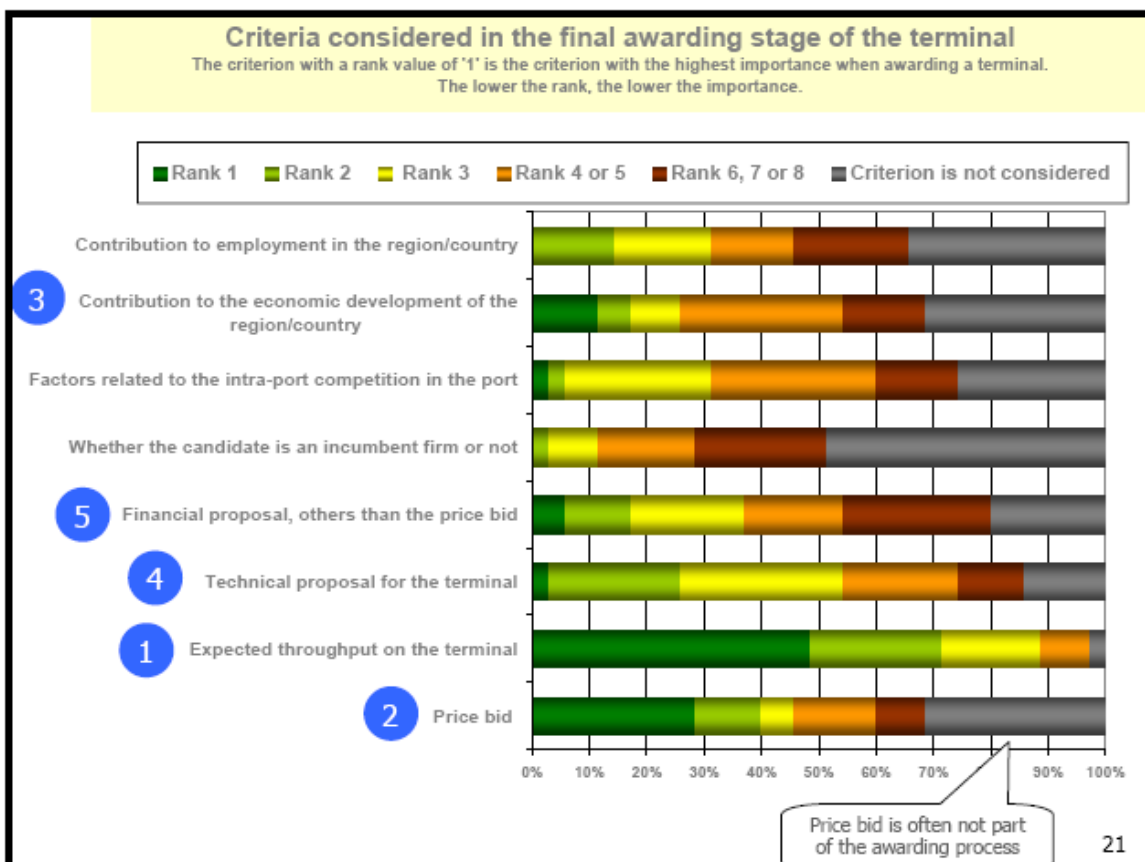
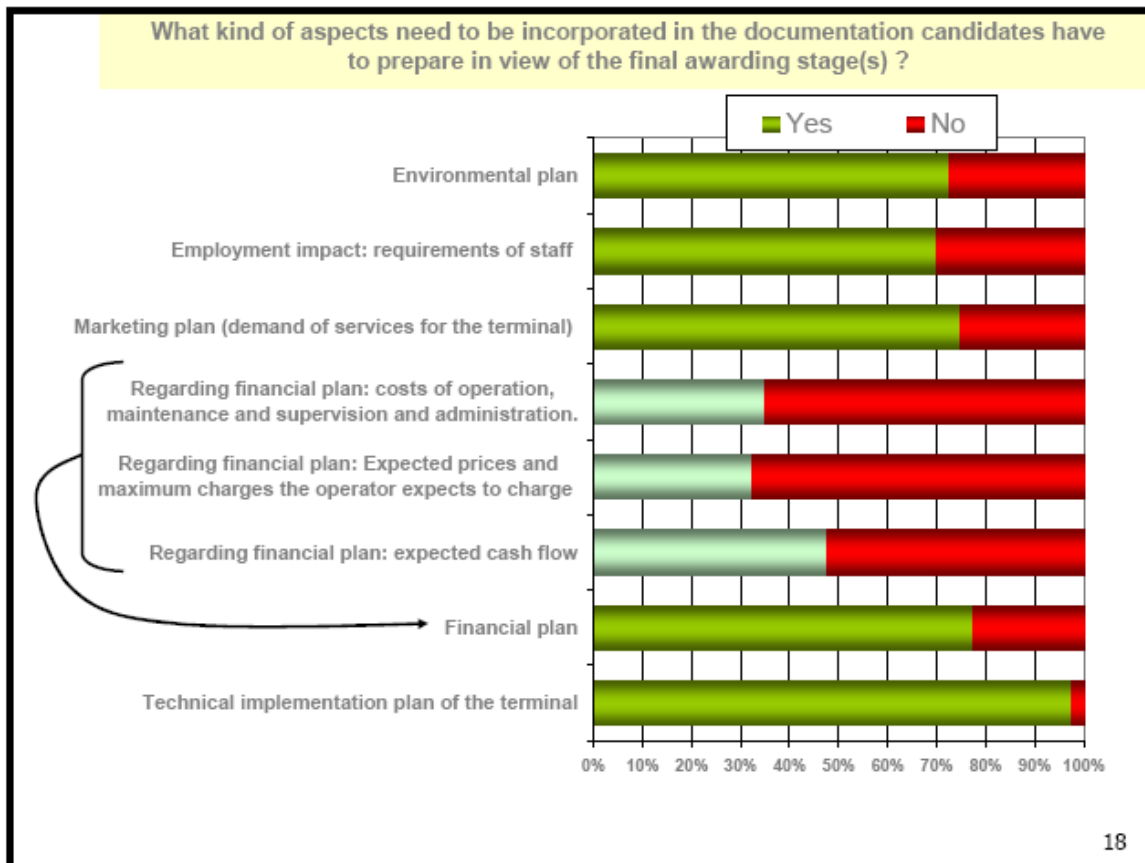
Αναγνωρίζοντας τον καθοριστικό ρόλο που παίζει το λιμάνι σε σχέση με την επιτυχή λειτουργία και το γεωγραφικό ρόλο του ΕΚΘ, η Ομάδα Εργασίας πραγματοποίησε έρευνα στο διαδίκτυο για να καταγράψει πρακτικές που εφαρμόζουν σήμερα τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης. Σημειώνουμε βέβαια ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι κατά πολύ μικρότερο σε μέγεθος και δεν υπάρχει στον ορίζοντα η προοπτική και πιθανών η δυνατότητα επέκτασής του.

Από την έρευνα που διεξήγαμε είναι φανερό ότι στην Ευρώπη η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης των λιμανιών ελέγχεται από την τοπική αυτοδιοίκηση ή/και την περιφερειακή ή κεντρική κυβέρνηση. Η πρακτική παραχώρησης της λειτουργίας εμπορευματικών σταθμών σε εξειδικευμένες εταιρείες είναι διαδεδομένη, ωστόσο αφορά επιμέρους τερματικούς σταθμούς και όχι το σύνολο των εγκαταστάσεων του εμπορικού λιμένα. Για παράδειγμα, στο λιμάνι του Αμβούργου (μεταξύ των 3 μεγαλύτερων στην Ευρώπη) ο 4^{ος} εμπορευματικός σταθμός αποτελεί σύμπραξη μεταξύ του φορέα διαχείρισης του λιμανιού (Hamburg Hafen) και ιδιωτών επενδυτών (Logistik AG & Harpag-Lloyd). Ενδεικτικά του μεγέθους των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών, αλλά και της συμμετοχής ιδιωτών είναι τα στοιχεία για το λιμάνι του Ρότερνταμ (επίσης μεταξύ των τριών μεγαλύτερων): έως το 2020 προγραμματίζονται επενδύσεις 4 δις Ευρώ από το φορέα διαχείρισης και 10 δις Ευρώ από ιδιώτες. Επίσης, για τη λειτουργία/διαχείριση των εμπορευματικών σταθμών ιδρύονται ξεχωριστά νομικά πρόσωπα (εταιρείες), όπως συμβαίνει στο λιμάνι του Αμβούργου.

Σύμφωνα με μία εξαιρετικά ενδιαφέρουσα έρευνα που διεξήγαγε ο 'Όργανισμός Ευρωπαϊκών Θαλάσσιων Λιμένων' (ESPO), συγκεντρώνοντας απαντήσεις από 43 έργα εμπορευματικών σταθμών και 72 λιμάνια της Ευρώπης προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Η γη στο 67% των σταθμών είναι ιδιοκτησία κρατική, την οποία διαχειρίζεται ο φορέας διαχείρισης του λιμανιού, ενώ στο 28% των περιπτώσεων η γη είναι ιδιοκτησία του φορέα διαχείρισης, ενώ το υπόλοιπο 6% αφορά περιπτώσεις όπου υπάρχει διαφορά μεταξύ νομικού και οικονομικού καθεστώτος ιδιοκτησίας.
- Οι εθνικές/περιφερειακές κυβερνήσεις δεν έχουν καθορίσει συγκεκριμένο πλαίσιο/απαιτήσεις για τη διαδικασία παραχώρησης της λειτουργίας των τερματικών σταθμών σε ποσοστό 28%. Σε αυτή την περίπτωση οι φορείς διαχείρισης των λιμανιών συντάσσουν οι ίδιοι τους κανόνες παραχώρησης σύμφωνα με τις αρχές του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού, διαφάνειας, μη-διακρίσεων, κ.λπ. Σε ένα ποσοστό 26% οι εθνικές/περιφερειακές κυβερνήσεις παρέχουν κατευθυντήριες οδηγίες, ενώ ένα άλλο 26% έχει αναπτύξει αυστηρούς κανόνες για την παραχώρηση της λειτουργίας σταθμών στα λιμάνια.
- Η συντριπτική πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης (74%) ακολουθεί διαδικασία δημόσιας προκήρυξης ή διαγωνισμό, προκειμένου να παραχωρήσει τη λειτουργία ενός σταθμού. Ένα 12% ακολουθεί επιμέρους ή διμερείς διαπραγματεύσεις με έναν περιορισμένο αριθμό κατάλληλων υποψηφίων, ενώ το υπόλοιπο 11% προχωρεί σε απευθείας παραχώρηση/κατακύρωση.
- Η διάρκεια παραχώρησης κυμαίνεται ως εξής: >40 έτη το 15%, μεταξύ 31-40 έτη το 24%, μεταξύ 21-30 έτη το 39%, 11-20 το 18% και μόνο το 3% κάτω από 10 έτη. Σύμφωνα με την έρευνα η διάρκεια της παραχώρησης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το ύψος της επένδυσης (έργων) που θα υλοποιήσει ο ιδιώτης. Όσο μεγαλύτερη η επένδυση τόσο μεγαλύτερη και η διάρκεια της παραχώρησης.
- Οι υποψήφιοι επενδυτές καλούνται να καταθέσουν (στο 70% περίπου των περιπτώσεων): περιβαλλοντικό σχέδιο, στοιχεία σε σχέση με τις επιπτώσεις στην απασχόληση (ανάγκες σε προσωπικό), οικονομικό σχέδιο.
- Τα κριτήρια για την τελική επιλογή του επενδυτή περιλαμβάνουν κατά σειρά σπουδαιότητας: εκτιμώμενη δυναμικότητα του σταθμού, οικονομική προσφορά, συνεισφορά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής/χώρας, τεχνική προσφορά, οικονομικός σχεδιασμός, κ.λπ.

Παρακάτω επισυνάπτονται ορισμένες διαφάνειες από την παρουσίαση της έρευνας του ESPO.



Πηγές:

- www.espo.be
- <http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies>
- Public Financing and Charging Practices of Seaports in the EU, ISL, 2006

Παράρτημα Ζ: Κατάλογος με απαιτούμενα στοιχεία / Ερωτήσεις σε φορείς

- Υφιστάμενη μελέτη για το ΕΚΘ
- Επικαιροποίηση μελέτης ΕΚΘ ή / και στοιχεία σχετικά με την πορεία της επικαιροποίησης
- Από ενδιαφερόμενους / εμπλεκόμενους φορείς: Θέσεις, θετικά – αρνητικά για το ΕΚΘ, υλικό που υποστηρίζει τις θέσεις τους
- Ποιοι οι λόγοι που καθυστερεί η υλοποίηση του ΕΚΘ;
- Έχει αλλάξει ο προγραμματισμός του ΟΣΕ / ΟΛΘ ή / και ο διαθέσιμος προϋπολογισμός σε σχέση με την επένδυση του ΕΚΘ;
- Σε ποιο βαθμό αναμένεται να επηρεάσει το σχεδιασμό και λειτουργία του ΕΚΘ η παγκόσμια συγκυρία και πιθανές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή;
- Διαθέσιμα στοιχεία κίνησης εμπορευμάτων (για την περίοδο 2008, 1^ο τρίμηνο 2009 για ΟΛΘ & ΟΣΕ / (για το 2007 έχουμε))
- Γνωρίζετε κάποιους άλλους φορείς / πρόσωπα που μπορούν να βοηθήσουν την ομάδα εργασίας στο έργο της;
- Χρησιμότητα / προστιθέμενη αξία ΕΚΘ για ΟΛΘ, ΟΣΕ, κ.λπ.;
- Επιπτώσεις από ακύρωση επένδυσης στο λιμάνι;
- Επίπεδο συνεργασίας μεταξύ ΟΛΘ και ΟΣΕ; Σημεία που χρειάζονται διευκρίνιση – καλύτερο συντονισμό / συνεργασία;
- Υφιστάμενο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ΕΚΘ; Επικαιροποίηση;
- Σε τι βαθμό αναμένεται να επηρεάσει / έχει επηρεάσει η παγκόσμια οικονομική κατάσταση την κίνηση στο λιμάνι;
- Παράγοντες που πιθανόν να καθορίσουν το μέλλον της επένδυσης;
- Σε τι βαθμό αναμένεται να επηρεάσει η ακύρωση της επένδυσης στον ΟΛΘ από ιδιώτη και η απόφαση του ΟΛΘ να προχωρήσει από μόνος του στην υλοποίησή της;
- Σκοπιμότητα επένδυσης: τι ρόλο αναμένεται να παίξει, ποιους θα εξυπηρετεί, σε ποιους θα απευθύνεται, ποια οφέλη θα προκύψουν για την ευρύτερη περιοχή και τις επιχειρήσεις;
- Συμπληρωματικά ή άλλα συνεργατικά έργα του ΟΛΘ / ΟΣΕ, κ.λπ.;
- Άλλες συμπληρωματικές υποδομές εντός και εκτός Ελλάδας;
- Συνοπτικά στοιχεία για μελέτες που έχουν εκπονήσει φορείς όπως ο ΟΛΘ, ΟΣΕ / ΓΑΙΑΟΣΕ, κ.λπ.;
- Άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς;
- Τι γίνεται στην υπόλοιπη Ευρώπη με τα Εμπορευματικά Κέντρα;

Παράρτημα Η: Πηγές – βιβλιογραφία

- 'Προϋποθέσεις και αναγκαίες παρεμβάσεις για τη μετεξέλιξη της Κεντρικής Μακεδονίας σε κόμβο logistics', 2004, Μελέτη ΣΒΒΕ
- Υπόμνημα των Θέσεων – Προτάσεων του ΣΒΒΕ σε Θέματα Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, 02/2009
- 'European Railway Technical Strategy', EIM, 03/2007
- 'Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών', Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 10/2007
- 'European Freight Transport', Φυλλάδιο, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών, 03/2006
- 'Intermodality and Trans-European Networks', Περιλήψεις ευρωπαϊκής νομοθεσίας και προγραμμάτων, <http://europa.eu/scadplus/leg/en/s13006.htm>
- 'Third-Party Logistics', Μελέτη ICAP, 12/2008
- 'Υπηρεσίες Διαμεταφορών'¹, Μελέτη ICAP, 05/2009
- Νόμος 3333: Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και Άλλες Διατάξεις', 04/2005
- 'TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK EUROPEAN COMMISSION, TEN-T priority axes and projects 2005', Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 09/2005
- 'Transport for a Global Economy', International Transport Forum, Ο.Ο.Σ.Α., 05/2009
- «Logistics 2004 – Δίκτυα Μεταφορών και Διανομών μεταξύ ΕΕ και Χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης – Προοπτικές Ανάπτυξης στη Βόρειο Ελλάδα», Πρακτικά Ημερίδας, Ελληνική Εταιρεία
- Logistics (EEL) Παράρτημα Θεσ/νίκης, 03/2004
- ΣΒΒΕ Θέσεις-Προτάσεις στη Συνάντηση με τον Υπουργό Μακεδονίας Θράκης, 03/2004
- Προτάσεις του Συνδέσμου Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ) στον Πρωθυπουργό για την Περιφερειακή Σύγκλιση, την Ανταγωνιστικότητα και την Ανάπτυξη του Βορειοελλαδικού Τόξου, 08/2008
- 'Θεσμικό Πλαίσιο Οδικών Μεταφορών Εμπορευμάτων στην Ελλάδα', Ελληνικός Επιμελητηριακός Σύνδεσμος Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ), 07/2008
- 'Προμελέτη Σκοπιμότητας - Βιωσιμότητας Εμπορευματικού Κέντρου/ Σταθμού Συνδυασμένων Μεταφορών Νομού Φθιώτιδας', Περίληψη, 02/2006
- 'Μελέτη Ανταγωνιστικότητας Κεντρικής Μακεδονίας', 05/2008
- Συνδυασμένες Μεταφορές Και Εφοδιαστική Εμπορευμάτων (Intermodality And Logistics), ΕΕΣΥΜ, 08/2007
- <http://www.elalog.org/> European Logistics Association
- <http://www.bestlog.org/index.php?id=155> Ευρωπαϊκό έργο για βέλτιστες πρακτικές στα Logistics

¹ Δεν ήταν διαθέσιμη στην Ομάδα Εργασίας.