



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΒΑΛΑΣ ΑΕ

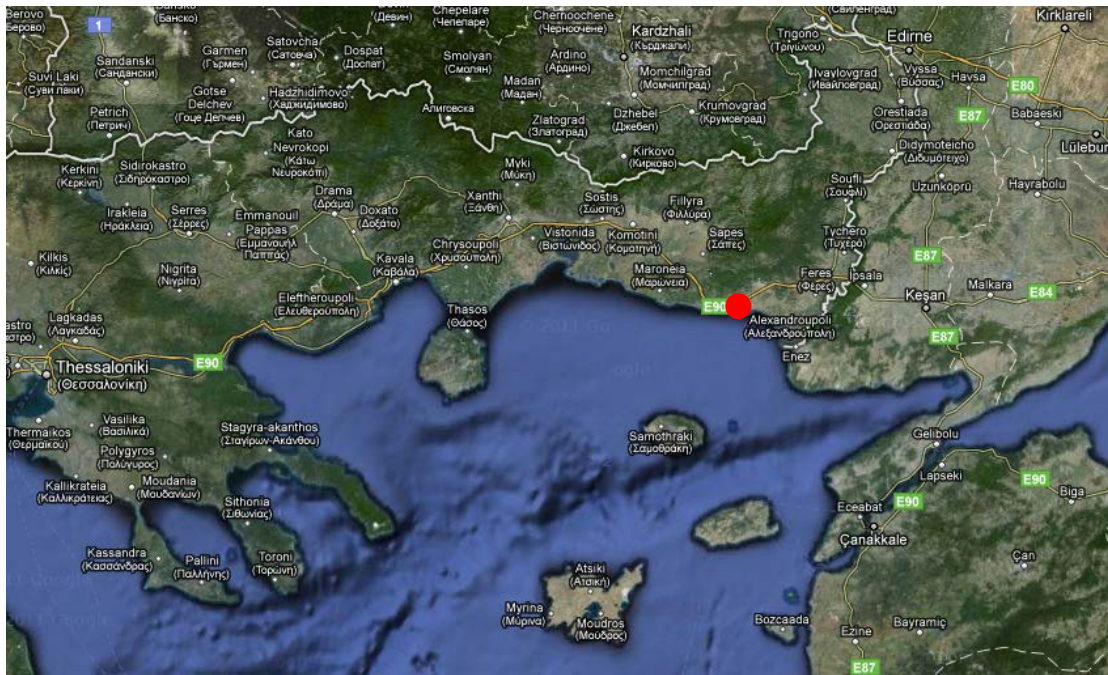


ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΑΕ



Ανάπτυξη διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών για τη σύνδεση του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα





Πριν από ένα χρόνο, τα δύο λιμάνια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Καβάλα & Αλεξανδρούπολη) ξεκίνησαν μία συντονισμένη προσπάθεια διερεύνησης πιθανών συνεργασιών με τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας γενικότερα και με τα λιμάνια Burgas και Varna στη γειτονική Βουλγαρία ειδικότερα. Οι πρώτες διερευνητικές επαφές πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του Βαλκανικού Συνεδρίου Συνδυασμένων Μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν στη Σόφια τον Ιούνιο του 2011 και συνεχίστηκαν με τη συμμετοχή των ελληνικών λιμένων στην ετήσια συνάντηση της Ένωσης Λιμένων Μαύρης Θάλασσας (BASPA) τον επόμενο Οκτώβριο. Οι συναντήσεις αυτές ανέδειξαν ως κύριους τομείς δυνητικής συνεργασίας αυτούς των εμπορευματικών μεταφορών και της κρουαζιέρας.

Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η αρχική ιδέα των ελληνικών λιμένων αφορούσε τη δημιουργία ενός διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών, με κομβικά σημεία τα λιμάνια των δύο χωρών. Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που έδειξαν τα λιμάνια της γειτονικής χώρας στην ιδέα αυτή, οδήγησε τις διοικήσεις των λιμένων Καβάλας και Αλεξανδρούπολης στις αρχές του χρόνου σε μία συνάντηση με το Βουλγαρικό Υπουργείο Μεταφορών, η οποία οργανώθηκε με μέριμνα της ελληνικής πρεσβείας στη Σόφια. Στη συνάντηση αυτή, η αρχική ιδέα του διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών άρχισε να παίρνει πιο συγκεκριμένη μορφή.

Πριν από λίγες ημέρες, πραγματοποιήθηκε μία τεχνική συνάντηση στην Καβάλα στην οποία μετείχαν από ελληνικής πλευράς εκπρόσωποι των δύο ελληνικών λιμανιών και του ΟΣΕ και από βουλγαρικής πλευράς εκπρόσωποι του Υπουργείου Μεταφορών, των σιδηροδρόμων, της εταιρείας διαχείρισης υποδομών λιμένων και του λιμένα της Βάρνας. Αντικείμενο της συνάντησης αποτέλεσε η διαμόρφωση κοινής πρότασης για τη μελέτη του συγκεκριμένου διαδρόμου συνδυασμένων μεταφορών, η οποία θα κατατεθεί στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για ένταξη στο πρόγραμμα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Ο διάδρομος αυτός, με τη χαρακτηριστική ονομασία «Sea2Sea» (δηλαδή από λιμάνι σε λιμάνι), πρόκειται να περιλαμβάνει τα εξής τμήματα:

- τμήμα θαλάσσιας μεταφοράς από τις κύριες ρότες της Μεσογείου στα λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης
- τμήμα σιδηροδρομικής μεταφοράς από τα δύο ελληνικά λιμάνια στα λιμάνια Burgas και Varna και από εκεί στο λιμάνι του Russe στο Δούναβη
- τμήμα θαλάσσιας μεταφοράς από τα δύο βουλγαρικά λιμάνια προς τα λιμάνια της βόρειας και ανατολικής Μαύρης Θάλασσας.

Σήμερα, η σύνδεση του Αιγαίου με τη Μαύρη Θάλασσα πραγματοποιείται μέσω των στενών του Βοσπόρου. Η σύνδεση αυτή όμως, λόγω της μοναδικότητας αλλά και της γεωγραφίας της (περιορισμένο πλάτος σε πολλά σημεία), συνοδεύεται από μία σειρά προβλημάτων. Μεταξύ αυτών τα σημαντικότερα είναι το υψηλό κόστος (είτε με τη μορφή τελών διέλευσης είτε με τη μορφή αυξημένου χρόνου διέλευσης) και ο αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων (θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε περίπτωση κάποιου ατυχήματος), ως αποτελέσματα της υψηλής συμφόρησής της.

Εκτιμάται ότι ο διάδρομος Sea2Sea θα μπορούσε να λειτουργήσει ως εναλλακτική διαδρομή της διάσχισης των στενών του Βοσπόρου για συγκεκριμένους τύπους φορτίων, συμβάλλοντας:

- στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ευρύτερης περιοχής ως πύλης εισόδου φορτίων προς την κεντρική Ευρώπη
- στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των 4 λιμένων (ελληνικών και βουλγαρικών) κατά μήκος του διαδρόμου, αλλά και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων των δύο κρατών
- στην περαιτέρω ενίσχυση του υφιστάμενου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, με τη λειτουργική διασύνδεση του θαλάσσιου διαδρόμου (Motorway of the Sea) της Ανατολικής Μεσογείου με τον άξονα 7 του «ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ανταγωνιστικών εμπορευματικών μεταφορών» και το ευρωπαϊκό έργο προτεραιότητας 18 (Δούναβης)
- στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και στην αύξηση της ελκυστικότητας της περιφερειακής λιμενικής βιομηχανίας όσον αφορά την προσέλκυση επενδύσεων.

Η υλοποίηση ενός θαλάσσιου-σιδηροδρομικού διαδρόμου μέσα από τον οποίο θα διακινούνται φορτία από τις ακτές του Αιγαίου ως τις ακτές της Μαύρης Θάλασσας και τον Δούναβη, με ανταγωνιστικό κόστος και χρόνο μεταφοράς, δεν προϋποθέτει απλά υποδομές. Έτσι κι αλλιώς προς την κατεύθυνση αυτή έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικά βήματα είτε στον τομέα των λιμενικών είτε των σιδηροδρομικών υποδομών και ακόμη περισσότερα βρίσκονται σε εξέλιξη. Προϋποθέτει πάνω απ' όλα μία διαφορετική λογική από την σημερινή όπου τα διάφορα μέσα (θαλάσσια μεταφορά, σιδηροδρομική μεταφορά) και σημεία μεταφόρτωσης (λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί) απλά συνυπάρχουν με τις υφιστάμενες δυνατότητες τους και τον επιμέρους προγραμματισμό και λειτουργία τους. Προϋποθέτει μία λογική λειτουργίας ενιαίου διαδρόμου, η οποία περιλαμβάνει τον συντονισμό των δραστηριοτήτων όλων των εμπλεκόμενων τμημάτων και κόμβων (έτσι ώστε να μην υφίστανται διαδικαστικά και χρονικά κενά και ταυτόχρονα να μειώνεται το συνολικό κόστος) και ένα σημείο επαφής (οργανωτικά και τεχνολογικά) για τον πελάτη που θα χρησιμοποιεί τον διάδρομο.