



Οι Θέσεις του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για την Επιτροπή Θ2 ΣΕΣ, Περιόδου 2014-2016, Ν.4302/2014

1. Εισαγωγή

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον γύρω από το ρόλο που δύναται να διαδραματίσει η Ελλάδα στην **εξυπηρέτηση ροών εμπορευμάτων** μεταξύ διαφόρων περιοχών, τόσο κοντινών, όσο και πολύ μακρινών. Η σχετική συζήτηση τροφοδοτείται, δε, περαιτέρω από τη δυναμική, εδώ και πέντε χρόνια, παρουσία της COSCO στη χώρα μας αλλά και από τη δρομολόγηση της αποκρατικοποίησης τερματικών σταθμών (κόμβων) και παρόχων μεταφορικού έργου υψηλού ενδιαφέροντος.

Από την άλλη πλευρά, οι σημαντικές καθυστερήσεις στη διαμόρφωση ενός σαφούς και πλήρους θεσμικού πλαισίου, σε συνδυασμό με τη χρόνια υστέρηση στην ανάπτυξη σημαντικών εθνικών και διασυνοριακών δικτύων μεταφορών, επέφεραν διασπορά των επιχειρήσεων του χώρου της εφοδιαστικής αλυσίδας με μέτρια αξιοποίηση εγκαταστάσεων και στόλων οχημάτων. Παράλληλα, σημαντικές προσπάθειες (όπως π.χ. το Εμπορευματικό Κέντρο «ΠΡΟΜΑΧΩΝ Α.Ε.» (PROCOM) το οποίο ιδρύθηκε το 2000 με την προοπτική να παρέχει οικονομίες κλίμακας, μέσω της επίτευξης έως και 100% πληρότητας, ως τελευταίος κρίκος συγκέντρωσης φορτίων με προορισμό χώρες της Αν. Ευρώπης), επηρεάστηκαν δυσμενώς από τη μεγάλη καθυστέρηση που παρατηρήθηκε στην ανάπτυξη υποδομών τόσο στην Ελλάδα (Εγνατία Οδός) όσο και στην Βουλγαρία (Διευρωπαϊκός Άξονας IV) καθώς και από την απουσία ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων (ΕΚ) στη χώρα μας. Καθοριστική υπήρξε δε και η αντίληψη της εποχής από τους επαγγελματικούς συλλόγους της περιοχής ότι η λειτουργία του εν λόγω Εμπορευματικού Κέντρου θα επηρέαζε αρνητικά την εμπορική κίνηση στα καταστήματα των πόλεων.

Σε μία εποχή δυσχέρειας εξεύρεσης πόρων για την επέκταση / συντήρηση δικτύων μεταφορών ή τερματικών εγκαταστάσεων, η κατάλληλη προετοιμασία προκειμένου να ανταπεξέλθει η Ελλάδα στις όποιες μελλοντικές προκλήσεις προϋποθέτει σωστή εκτίμηση του ρόλου που της αναλογεί. Πρωτίστως απαιτείται ορθολογική εφαρμογή των αρχών **στρατηγικού σχεδιασμού μεταφορών**, με παράλληλη «ανάγνωση» της διεθνούς αγοράς, με στόχο να προσδιορισθούν οι προσδοκώμενες ροές εμπορευμάτων ως τάξη μεγέθους [1, 2]. Οι αρχές αυτές θα πρέπει να αντανakλώνται και στις προτάσεις και διατάξεις που διέπουν την οργάνωση των βασικών μονάδων εξυπηρέτησης εμπορευμάτων ανά την Επικράτεια –βλ. Ν.3333/2005 [3] κλπ.

Μέσω της λεπτομερούς ανάλυσης των στοιχείων των περασμένων 10-15 ετών, προς αναγνώριση των αναγκών εμπορευματικών μεταφορών ανά βασικό τύπο αγαθών (demand side) και την παράλληλη αποτίμηση της ικανότητας των υφιστάμενων δικτύων (supply side), δύναται να προσδιορισθούν, για εύλογο ορίζοντα αναφοράς, δυνητικές αγορές προέλευσης / προορισμού. Χρειάζεται επίσης να συνεκτιμηθεί το σχετικό θεσμικό πλαίσιο, π.χ. εφαρμογή του Ν.4150/2013 για την ομαδοποίηση βασικών λιμένων της χώρας (Αττική, Β. Ελλάδα, Δ. Ελλάδα, Ηράκλειο) [4], απελευθέρωση λειτουργίας επί του ελληνικού σιδηροδρομικού



δικτύου μετά από την αποκρατικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (και ισορρόπηση συμμετοχής οδικών μεταφορέων στην αγορά των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών), κτλ.

Αφού αναγνωρισθούν οι βασικοί επιμέρους «διάδρομοι» / άξονες εξυπηρέτησης φορτίων μέσω των ελληνικών δικτύων (διάκριση φορτίων εσωτερικού / transit / transshipment), σημαντική παράμετρο για τη στόχευση και οργάνωση των βασικών μονάδων εξυπηρέτησης τους αποτελεί βεβαίως και το μοντέλο διαχείρισης των βασικών τερματικών σταθμών (terminal) που τελικώς θα εφαρμοστεί. Για παράδειγμα, το μεταφορικό έργο που θα αναληφθεί από το λιμάνι του Πειραιά ή, συνεχίζοντας διά θαλάσσης, από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα καθορισθεί και από τις επενδύσεις που θα γίνουν προσεχώς σε επίπεδο υποδομής και υπερδομής [5] (εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η επέκταση του 6^{ου} Προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όπου βρίσκεται ο σταθμός εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων, δεν υλοποιείται, παρά την ύπαρξη του σχετικού σχεδιασμού τουλάχιστον εδώ και δυο δεκαετίες, ενώ οι επενδύσεις στην υπερδομή έχουν - κατά τα τελευταία έτη - περιορισθεί σημαντικά, παρά τη διαθεσιμότητα κεφαλαίων από την πλευρά της ΟΛΘ Α.Ε., εν αναμονή, ίσως, της εισόδου ενός ιδιώτη επενδυτή στο εταιρικό σχήμα).

Στο επόμενο επίπεδο του **επιχειρησιακού σχεδιασμού**, την τρέχουσα δυναμική ενισχύει η διαφαινόμενη (για πρώτη ίσως φορά) ολοκλήρωση του οδικού, αλλά και σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π εντός της Ε΄ Προγραμματικής Περιόδου (2014-2020), στην οποία προβλέπεται επίσης έργο σύνδεσης του ΟΛΘ με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (σημειώνεται ότι το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχει συνδεθεί με το σιδηροδρομικό δίκτυο). Η διαθεσιμότητα πόρων για την αμέσως επόμενη περίοδο δεν είναι βεβαίως δεδομένη, ωστόσο θα χρειαστεί να καταβληθεί προσπάθεια για να υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις εκείνες για τις οποίες ορθώς έχουν δρομολογηθεί σχετικές μελέτες (π.χ. σύνδεση λιμένα Καβάλας, Ηγουμενίτσας).

Για την Εφοδιαστική αλυσίδα, ως κοινή συνισταμένη των παραγόντων της αγοράς, αναδεικνύεται η ανάγκη ανάπτυξης ενός στοιχειώδους δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων – που θα προσδώσει ποικίλες δυνατότητες ανάληψης σημαντικών μεριδίων αγοράς. Μετά από τα πορίσματα δύο Μόνιμων Επιτροπών Logistics [6, 7], και παρά τη συγκυρία της παρατεταμένης ύφεσης, το ζήτημα δύναται να επανέλθει ουσιαστικά, αρχής γενομένης από μία επιτυχή δρομολόγηση αξιοποίησης χώρων και εγκαταστάσεων, στην Αττική (π.χ. του Θριάσιου Πεδίου) και στη Θεσσαλονίκη (π.χ. του στρατοπέδου Γκόνου [11]). Εξάλλου, οι προοπτικές σήμερα παρουσιάζονται ως πιο ευνοϊκές, στο πλαίσιο της υποδοχής προϊόντων από την Άπω Ανατολή για την προώθησή τους στην Κεντρική Ευρώπη (αρκετά υποσχόμενη είναι η συμφωνία που επετεύχθη μεταξύ των εταιριών ΤΡΑΙΝΟΣΕ, COSCO και Hewlett Packard).

Μέσα στην ανωτέρω περιγραφείσα συγκυρία, τον Οκτώβριο του 2014 ψηφίστηκε ο **Νόμος 4302 με θέμα τη «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής»** [8]. Ο Ν.4302/2014 έρχεται να προστεθεί σε μία σειρά σχετικών νόμων και λοιπών διατάξεων, προερχόντων των Ν.3333/2005 (και της τροποποίησής του με το Ν.3710/2008) και Ν.3982/2011 σε σχέση με την ίδρυση και λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Οι προσδοκίες των θεσμικών και επιχειρηματικών φορέων του κλάδου της Εφοδιαστικής από το συγκεκριμένο Νόμο ήταν αυξημένες, καθώς απουσίαζε από το θεσμικό πλαίσιο ένα εργαλείο συνολικής οργάνωσης



του κλάδου της Εφοδιαστικής. Σημαντικές ήταν οι προσδοκίες και σε σχέση με τη διαχείριση των logistics σε επίπεδο πόλης, καθώς οι δήμοι στην Ευρώπη και την Ελλάδα αναγνωρίζουν σταδιακά τη σημασία τους για τον περιορισμό της συμφόρησης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Άλλωστε, η σύγχρονη τάση υλοποίησης ολοκληρωμένων «Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» συμπεριλαμβάνει και τη θεώρηση της οργάνωσης και διαχείρισης των αστικών εμπορευματικών διανομών.

2. Γενικά επί του Ν. 4302/2014

Σύμφωνα με συζητήσεις κατά την κατάρτιση και διαβούλευση του σχετικού Νομοσχεδίου, αλλά και όπως αντανακλάται σε ένα βαθμό στη σχετική αιτιολογική έκθεση, το νέο εθνικό σχέδιο για τα logistics αποσκοπεί κατά κύριο λόγο στην επίτευξη των κάτωθι στόχων:

- Στρατηγική επέκταση της «ενδοχώρας» του λιμανιού του Πειραιά
- Σύνδεση με Β. Ελλάδα – Αναβάθμιση του περιφερειακού ρόλου της Θεσσαλονίκης

Βεβαίως, στο πλαίσιο αυτό απαιτείται να εκτιμηθεί ρεαλιστικά η ζώνη επιρροής του λιμανιού της Θεσσαλονίκης στη βαλκανική ενδοχώρα (π.χ. έναντι Τεργέστης ή Κόπερ), δεδομένης της κατάστασης των χερσαίων δικτύων των γειτονικών μας χωρών, καθώς και η δυναμική του λιμανιού του Πειραιά για προσέλκυση φορτίων από τα εδραιωμένα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) της ΒΔ Ευρώπης (π.χ. Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Αμβούργο, κτλ.) με τις εξαιρετικές χερσαίες συνδέσεις με αγορές της Κεντρικής Ευρώπης.

Ιδιαίτερα σε σχέση με τα Εμπορευματικά Κέντρα έχουν επίσης εκπονηθεί τα κάτωθι:

- Πόρισμα αρχικής «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» ως απόρροια Στρατηγικού Σχεδίου (Master Plan), με πρόταση Ιεραρχημένου Δικτύου 6 ΕΚ σε Θριάσιο Πεδίο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη και στον άξονα στο δίπολο Λάρισας-Βόλου
- Πόρισμα νεότερης «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» με τη συνδρομή εμπειρογνομόνων της World Bank (κοινοποίηση: 13-10-2013), με πρόταση Δημιουργίας ΕΚ σε τρεις, καταρχήν, γεωγραφικές ενότητες της χώρας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Πάτρα)

Δεδομένων των προαναφερομένων πορισμάτων θα ανέμενε κάποιος το κείμενο του Ν.4302/2014 να καλύπτει ευρέως τις σχετικές απαιτήσεις θεσμικού πλαισίου και λειτουργίας της αγοράς, διατρέχοντας τουλάχιστον μέρος του φάσματος της Διαχείρισης εφοδιαστικών αλυσίδων, π.χ. ενδεικτικά:

- Εμπορευματικά κέντρα (ρόλος και ένταξη στο συνολικό δίκτυο)
- Ολοκληρωμένες αλυσίδες εμπορευματικών μεταφορών
- Αστικές διανομές
- Προτυποποίηση και διαλειτουργικότητα
- Μεταφορά επικίνδυνων φορτίων
- Νέες τεχνολογίες (ITS) στις εμπορευματικές μεταφορές και τα logistics,

λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις πρόνοιες προηγηθέντων σχετικών Νόμων, καθώς και την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς και διαφαινόμενες προοπτικές εξέλιξής της μεσοπρόθεσμα.



Ωστόσο, παρά τη σαφή προσπάθεια να καλυφθούν ορισμένες πτυχές του θέματος και να ληφθούν υπόψη οι σύγχρονες εξελίξεις στο χώρο, η αίσθηση είναι ότι αρκετά επιμέρους ζητήματα δεν αντιμετωπίζονται ικανοποιητικά. Ενδεικτικό είναι το κεντρικό συμπέρασμα της στρογγυλής τράπεζας του 18^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Logistics [9] ότι «παρόλο που ο Νόμος προσδίδει για πρώτη φορά ταυτότητα στις επιχειρήσεις του κλάδου, εστιάζει καθαρά στην παροχή υπηρεσίας κι όχι στην εξυπηρέτηση της εσωτερικής παραγωγικής δραστηριότητας. Περιορίζεται στη χερσαία μεταφορά και εστιάζει για ακόμα μια φορά στην ενίσχυση του σιδηροδρόμου και της διατροφικότητας, χωρίς να εξασφαλίζει τα εργαλεία μεταφόρτωσης και τις αντίστοιχες μεταφορικές ροές. Εμφανής είναι επίσης στο νομοσχέδιο και η απουσία των agro-logistics, της θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς και η αδυναμία ενσωμάτωσης της νομοθεσίας διακίνησης και αποθήκευσης ψυχομένων, φαρμάκων και επικινδύνων φορτίων».

3. Επί των Άρθρων

Επί συγκεκριμένων άρθρων του νόμου, παρατίθενται παρακάτω συγκεκριμένα σχόλια / προτάσεις της Επιτροπής:

Επί του Άρθρου 1 – Ορισμοί

Δεν παρατίθεται ορισμός για την έννοια του «Επιχειρηματικού / Εμπορευματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας» -η οποία συν τοις άλλοις δεν κρίνεται δόκιμη, καθώς δεν απαντάται στη σχετική βιβλιογραφία ή πρακτική.

Επί του Άρθρου 2 – Πεδίο Εφαρμογής

Η μη υπαγωγή των (2α), (2β), (2γ), (2δ), (2ε), (2στ), (2ζ), (2η), αλλά και των (2.1), (2.2), (2.3), (2.4), (2.5), (2.6), (2.7), στις διατάξεις της Εφοδιαστικής και των Επιχειρηματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας / Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής είναι αποδεκτή αφού πρόκειται για περιπτώσεις που ήδη υπάρχει σε μεγάλο βαθμό αντίστοιχη νομοθεσία. Η μεταφορά επικινδύνων φορτίων (π.χ. εκρηκτικών, τοξικών ουσιών κτλ) αποτελεί θέμα ζωτικής σημασίας τόσο για τους επαγγελματίες μεταφορείς, όσο και για την κοινωνία ευρύτερα καθώς πρέπει να υπάρχει συμβολή στην πρόληψη των ατυχημάτων που κοστίζουν σε ανθρώπινες ζωές και περιουσίες. Κατά συνέπεια, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν οικονομικό και γενικότερο όφελος από την ασφαλή διεκπεραίωση τέτοιου μεταφορικού έργου, αφού οι μεταφορές επικινδύνων φορτίων εγκυμονούν ποικίλους και σοβαρούς κινδύνους για το μεταφορέα, το πλήρωμα του μεταφορικού μέσου, τους πολίτες και το περιβάλλον.

Επί του Άρθρου 3 – Καθεστώς άσκησης Δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής

Εύλογη κρίνεται η ελεύθερη άσκηση συναφών δραστηριοτήτων, καθώς η «άσκηση μίας ή περισσότερων δραστηριοτήτων Εφοδιαστικής είτε για την εξυπηρέτηση των εμπορικών ή βιοτεχνικών – βιομηχανικών δραστηριοτήτων μιας επιχείρησης είτε με σκοπό την παροχή



υπηρεσιών Εφοδιαστικής προς τρίτους είτε και για τους δύο αυτούς σκοπούς», οφείλει να είναι ελεύθερη και να μην υπόκειται σε προηγούμενη διοικητική άδεια ή άλλο περιορισμό τελώντας υπό την προστασία της παρ. 1 του Σ20 «Η εργασία αποτελεί δικαίωμα και προστατεύεται από το κράτος (...)» και της παρ. 3 του Σ25 «Η καταχρηστική άσκηση δικαιώματος δεν επιτρέπεται».

Επί του Άρθρου 5 – Πράσινη Εφοδιαστική

Η διατύπωση του άρθρου κρίνεται θετική και προς τη σωστή κατεύθυνση. Πέραν των όρων καταγραφής των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική, αναμένεται με ενδιαφέρον περαιτέρω εξειδίκευση σχετικά με τις παραμέτρους και τους όρους που θα λαμβάνονται υπόψη κατά την καταγραφή αυτή – κανονισμοί και επιτρεπόμενα όρια εκπομπών ρύπων κλπ.

Επί του Άρθρου 6 – Δράσεις προώθησης της Εφοδιαστικής

Δεν καθίσταται σαφές κατά πόσον προβλέπεται να συγκροτηθεί κάποιο συντονιστικό όργανο του κλάδου συνολικά, διευκολύνοντας τη συνεργασία των τεσσάρων Τμημάτων που αναφέρονται στο άρθρο στα δύο συνεργαζόμενα Υπουργεία.

Επί του Άρθρου 7 – Σύσταση Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής

Στο Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής κρίνεται σκόπιμο να εκπροσωπείται ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, στα επιστημονικά ενδιαφέροντα του οποίου εντάσσεται η εφοδιαστική, με τρόπο έμπρακτο, καθότι στο πλαίσιο της λειτουργίας του έχει συγκροτηθεί εδώ και χρόνια ειδική Θεματική Επιτροπή για τις Εμπορευματικές Μεταφορές και τα logistics . Άλλωστε, τα μέλη του Συλλόγου, στην πλειοψηφία τους μηχανικοί διαφόρων ειδικοτήτων (κύρια Πολιτικοί και Τοπογράφοι Μηχανικοί), διαθέτουν το κατάλληλο τεχνικό υπόβαθρο και την εξειδικευμένη επιστημονική κατάρτιση και επαγγελματική / ακαδημαϊκή εμπειρία, ώστε να συνεισφέρουν ουσιαστικά στον πυρήνα αλλά και στις διεπιφάνειες σχετικών θεμάτων, τόσο ως προς τη διαχείριση και οργάνωση της Εφοδιαστικής, όσο και ως προς τις τεχνικές προδιαγραφές και παραμέτρους που σχετίζονται με αυτήν (π.χ. προδιαγραφές εμπορευματικών κέντρων, συγκοινωνιακά έργα σύνδεσής τους με το υπόλοιπο δίκτυο μεταφορών, αλληλεπίδραση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών με την υπόλοιπη κυκλοφορία σε επίπεδο πόλης, κ.α.).

Επί του Άρθρου 15 – Ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας στην περιοχή του Θριασίου και στο πρώην «στρατόπεδο Γκόνου»

Η ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων Συνδυασμένων Μεταφορών αποτελεί προαπαιτούμενο που επιδιώκεται εδώ και αρκετά χρόνια στις δύο εν λόγω περιοχές (για την Αττική και τη Θεσσαλονίκη), ενώ συνολικά αποτελεί σημαντική ευκαιρία για αύξηση του εμπορευματικού σιδηροδρομικού έργου. Χρειάζεται ωστόσο να προσδιορισθεί – έστω σε δεύτερο χρόνο – η ένταξη των δύο «Επιχειρηματικών Πάρκων» στο συνολικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο.



Επί του Άρθρου 17 – Λοιπές καταργούμενες και τροποποιούμενες διατάξεις

Οι παρουσιαζόμενες προσαρμογές είναι κατανοητές στο πνεύμα του Ν.4302/2014, ωστόσο δεν καθίσταται σαφές πως αποκαθίστανται ορισμένες εκ των προβλέψεων των Άρθρων 1 έως 21 του Ν.3333/2005.

4. Αξιολόγηση των κύριων σημείων του Ν. 4302/2014

Τα βασικά σημεία του Νόμου 4302/2014 είναι τα ακόλουθα:

- ✓ **Θεσμοθετείται ο ορισμός του όρου Logistics**, ορίζονται οι δραστηριότητές τους και καθιερώνεται για πρώτη φορά ο ορισμός των επιχειρήσεων εφοδιαστικής αλυσίδας (3PL – 3RD Party Logistics). Δε διαφαίνεται όμως η ενίσχυση των υπεργολαβιών (δηλαδή του outsourcing), που αποτελεί βασικό στόχο της νομοθετικής παρέμβασης.
- ✓ **Δίνεται η δυνατότητα συνδυασμού υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας στις επιχειρήσεις** (για παράδειγμα διαχείρισης αποθήκης και μεταφορικού έργου), επιλύοντας με αυτό τον τρόπο διάφορα παράδοξα νομικά ζητήματα και επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας. Εστιάζει όμως καθαρά στην παροχή υπηρεσιών και όχι στην εξυπηρέτηση της εσωτερικής παραγωγικής δραστηριότητας.
- ✓ **Καθιερώνεται η εξίσωση των όρων δόμησης των αποθηκών με αυτούς των βιομηχανικών κτιρίων** και καταργείται ο διαχωρισμός βιομηχανικής και εμπορικής αποθήκης. Γενικότερα η οργάνωση των εγκαταστάσεων των αποθηκών βασίζεται σε διαδικασίες εξυγίανσης και ίδρυσης από τα επιχειρηματικά πάρκα, με όρους παραγωγικούς, βιομηχανικούς και μεταποιητικούς, οι οποίοι παρουσιάζονται ως ευνοϊκότεροι σε σχέση με τους προηγούμενους. Όμως θα πρέπει να υπαχθούν και όροι συγκοινωνιακής εξομάλυνσης, αστικής αποφόρτισης και εξυγίανσης δικτύων, καθώς η συγκέντρωση επιχειρήσεων Logistics θα πρέπει να στοχεύει στη μαζική προσφορά υποστηρικτικών υπηρεσιών, εξέλιξη που αναδεικνύει τη διάσταση των μεταφορών σε ζήτημα εξέχουσας σημασίας.
- ✓ **Απλοποιείται το πλαίσιο αδειοδότησης των κέντρων αποθήκευσης**, μέσω της συγχώνευσης των δυο υφισταμένων και διαφορετικών νομοθετικών πλαισίων και της αξιολόγησης με γνώμονα την περιβαλλοντική επιβάρυνση. Στην ουσία θα αποφεύγεται η τελμάτωση των διαδικασιών λόγω της ανεξέλεγκτης γραφειοκρατίας, μέσω είτε μιας υπεύθυνης δήλωσης συμμόρφωσης, είτε μέσω πιστοποίησης τρίτων φορέων, χωρίς την παρέμβαση της δημόσιας διοίκησης. Χρονικά επιτυγχάνεται η μείωση του χρόνου αδειοδότησης κατά 30 μέρες κατ' ελάχιστο.
- ✓ Θεσμοθετείται για πρώτη φορά το πλαίσιο για την Αστική Μεταφορά και Διανομή Εμπορευμάτων (**urban logistics**) και για την Πράσινη Μεταφορά Εμπορευμάτων (**green logistics**), σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις. Αναφορικά με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές (urban logistics), ο νόμος δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις πόλεις ως αποτέλεσμα της μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων, φαινόμενο σύνηθες στην



Ελλάδα, δεδομένου ότι οι πόλεις μας στερούνται βασικών προδιαγραφών, όπως συγκεκριμένων χώρων στάθμευσης των φορτηγών οχημάτων και χώρων συγκέντρωσης όλων των προϊόντων που πρόκειται να διανεμηθούν (Urban Consolidation Centres). Μέσω των πράσινων (green) logistics, τονίζεται η σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς καθιερώνεται για πρώτη φορά το σύστημα καταγραφής αποτυπώματος άνθρακα για τις επιχειρήσεις του κλάδου. Βεβαίως απαιτείται – και αναμένεται – περαιτέρω συμπλήρωση και εξειδίκευση του σχετικού πλαισίου στο άμεσο μέλλον. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημανθεί η απουσία της θεσμοθέτησης των agro-logistics που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα μας, κυρίως λόγω της εξάρτησης της οικονομίας μας από τον πρωτογενή παραγωγικό τομέα.

- ✓ **Θεσμοθέτηση προδιαγραφών για την κατασκευή και λειτουργία επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας**, τα οποία θα έχουν έκταση 500 στρέμματα τουλάχιστον, θα διαθέτουν υποχρεωτικά πρόσβαση σε συνδυασμένη μεταφορά και θα υπάγονται σε διαδικασίες fast track, ώστε να προσελκυστούν μεγάλες επενδύσεις. Με αυτό τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα άμεσης αξιοποίησης των επιχειρηματικών πάρκων του Θριασίου και του στρατοπέδου Γκόνου. Βέβαια, θα μπορούσαν οι προδιαγραφές που αφορούν την έκταση (τουλάχιστον 500 στρέμματα) να είναι μικρότερες ώστε να αξιοποιηθούν άμεσα και άλλοι διαθέσιμοι χώροι στην Ελληνική επικράτεια.
- ✓ Δίνεται η δυνατότητα **τυποποίησης και προτυποποίησης στα ελληνικά Logistics από το Εθνικό Σύστημα Υποδομών Ποιότητας (ΕΣΥΠ)**, που είναι απαραίτητη για τον έλεγχο της λειτουργίας των επιχειρήσεων αλλά και διασφάλισης της ποιότητας. Αποσαφηνίζονται επίσης ζητήματα που αφορούν σήμανση φορτίων, υλικά αποθήκευσης κ.α.
- ✓ Υπάρχει εξειδίκευση μόνο στη χερσαία μεταφορά και συγκεκριμένα ο νόμος εστιάζει στην ενίσχυση του σιδηροδρόμου και της διατροφικότητας, **χωρίς να εξασφαλίζει τα εργαλεία μεταφόρτωσης και τις αντίστοιχες μεταφορικές ροές**. Εμφανής είναι και η απουσία της θαλάσσιας μεταφοράς, καθώς και η αδυναμία ενσωμάτωσης της νομοθεσίας διακίνησης και αποθήκευσης ψυχομένων, φαρμάκων και επικινδύνων φορτίων.
- ✓ **Εγκαταστάσεις που έχουν αδειοδοτηθεί με το προηγούμενο νομικό πλαίσιο**, αποτελούν στην ουσία εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων που θεωρητικά έχουν ήδη συμμορφωθεί με τις υφιστάμενες διατάξεις του νέου νόμου. Από την άλλη πλευρά για όσες δεν έχουν αδειοδοτηθεί προβλέπεται μια περίοδος «προσαρμογής» δύο ετών μέχρι να καταθέσουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά.
- ✓ **Απουσιάζει η διαδικασία διάχυσης και προσαρμογής της τεχνολογίας υποστήριξης** προς νέα δεδομένα της φορολογικής μεταρρύθμισης που άπτονται του κλάδου.

5. Συμπεράσματα



Ο Ν.4302/2014 συνιστά αναντίρρητα μία προσπάθεια και ένα πλαίσιο προς περαιτέρω επεξεργασία και εξειδίκευση. Απαιτείται ωστόσο προσοχή ώστε υφιστάμενες ελλείψεις να συμπληρωθούν κατά τρόπο συμβατό και επωφελή για τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών και logistics δεδομένης της παρούσας συνεισφοράς του στο εθνικό ΑΕΠ (περί το 10%), της τρέχουσας κατάστασης ως προς τις σχετικές υποδομές, αλλά και τη γενικότερη διαφαινόμενη προοπτική λόγω της στρατηγικής θέσης της Ελλάδας ως σημαντικής περιφερειακής πύλης της Ευρώπης.

Μέσω του Ν.4302/2014, η Πολιτεία επιχειρεί ουσιαστικά να εξορθολογήσει τον κλάδο της εφοδιαστικής, παρέχοντας καταρχήν ένα πλαίσιο περαιτέρω ανάπτυξης της αγοράς με απώτερη προοπτική την ανάδειξη της χώρας σε σημαντικό κέντρο διαμετακόμισης στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Σε αυτό συντείνουν, εν μέρει, η πρόβλεψη για παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που ενδιαφέρονται να επενδύσουν στον κλάδο, η απλούστευση των διαδικασιών αδειοδότησης αποθηκών και η εξίσωση των όρων δόμησής τους με εκείνους των βιομηχανικών κτηρίων. Μέσω αυτών των προνοιών ίσως διαμορφωθούν συνθήκες μεγαλύτερης συγκέντρωσης μίας σχετικά κατακερματισμένης – και γεωγραφικά – αγοράς, έστω και με σημαντική καθυστέρηση.

Δεν καθίσταται σαφές ωστόσο κατά πόσον ο Ν.4302/2014 δύναται μέσα από μελλοντικές εξειδικεύσεις να συνεισφέρει στην ανάπτυξη του κλάδου κατά τρόπο που να προσδίδει προστιθέμενη αξία στην εθνική οικονομία. Ως έχει, ο εν λόγω Νόμος αφήνει σημαντικά κενά ως προς τη δυνατότητα αξιοποίησης της πιθανής ανάδειξης της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κέντρο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου προς όφελος της ίδιας της χώρας, πέραν του οφέλους των μεγάλων επιχειρήσεων που θα αξιοποιήσουν τις νέες υποδομές και συνθήκες αγοράς.

6. Προτάσεις

Με βάση τα κύρια σημεία της προηγηθείσας ανάλυσης, οι βασικές προτάσεις του ΣΕΣ συνοψίζονται στις κάτωθι επισημάνσεις / ανάγκες διασάφησης του Ν.4302/2014:

- Σαφέστερη περιγραφή του σκοπού των «Επιχειρηματικών/Εμπορευματικών Πάρκων Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας» και της λογικής ένταξης αυτών σε ένα συνολικό εγχώριο σύστημα εξυπηρέτησης φορτίων με σαφώς ορισμένα επίπεδα μονάδων εξυπηρέτησης φορτίων.
- Σαφέστερη αντιστοίχιση με τις διατάξεις του Ν.3333/2005 ως προς τις ελάχιστες απαιτήσεις έκτασης των βασικών μονάδων εξυπηρέτησης φορτίων και γειτνίασης με συγκοινωνιακές υποδομές.
- Προσδιορισμός τρόπου συνεργασίας / συντονισμού μεταξύ των οργάνων που αναφέρονται στο Άρθρο 6.
- Προσδιορισμός αποκατάστασης καταργούμενων Άρθρων του Ν.3333/2005 με έμφαση στην παρουσίαση της στρατηγικής ανάπτυξης υποδομών σε εθνικό επίπεδο.
- Επιτάχυνση της προετοιμασίας των αναγκαίων Υπουργικών Αποφάσεων που προβλέπει ο Νόμος για την εξειδίκευση επιμέρους ζητημάτων που προς το παρόν θίγονται μόνον επιγραμματικά.



Πηγές

- [1] Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018, Υπουργείο Ναυτιλίας & Αιγαίου, Δεκέμβριος 2012
- [2] Παρουσίαση Σωτήρη Θεοφάνη «Η Ελλάδα πύλη εισόδου της Ανατολής στην Ευρώπη και οι προοπτικές της Οδικής Μεταφοράς», Εσπερίδα ΠΣΧΕΜ, 11-11-2013
- [3] Νόμος 3333/2005/ΦΕΚ 91 ΑΕ/12.04.2005 «*Ίδρυση και Λειτουργία Εμπορευματικών Κέντρων και άλλες διατάξεις*»
- [4] Νόμος 4150/2013/ΦΕΚ Α'/102/29.04.2013 «*Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις*»
- [5] Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, έκθεση "NBG: Sectoral Report on Container Ports", April 2013
- [6] Πόρισμα αρχικής «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» ως απόρροια Στρατηγικού Σχεδίου (Master Plan), με πρόταση Ιεραρχημένου Δικτύου 6 ΕΚ σε Θριάσιο Πεδίο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη και στον άξονα στο δίπολο Λάρισας-Βόλου
- [7] Πόρισμα νεότερης «Μόνιμης Επιτροπής Logistics» με τη συνδρομή εμπειρογνομώνων της World Bank (κοινοποίηση: 13-10-2013), με πρόταση Δημιουργίας ΕΚ σε τρεις, καταρχήν, γεωγραφικές ενότητες της χώρας (Αττική, Θεσσαλονίκη, Πάτρα)
- [8] Νόμος 4302/2014: «*Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις*», ΦΕΚ 225/08-10-2014
- [9] Δελτίο Τύπου 26/11/2014 – Απολογισμός 18^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Logistics, 18-19/11/2014, Ελληνική Εταιρεία Logistics Βορείου Ελλάδος, The Met Hotel, Θεσσαλονίκη
- [11] Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, «*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.