

Η γεωπολιτική σημασία της πρωτοβουλίας «One Belt One Road» και οι επιπτώσεις στις ελληνικές μεταφορές

2018/11/08 12:17 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Με σημαντικές τοποθετήσεις από πρόσωπα της εγχώριας και διεθνούς αγοράς από όλο το φάσμα των εμπορευματικών μεταφορών έλαβε χώρα η ημερίδα «New Global Routes: One Belt One Road Initiative & TEN-T», που συνδιοργανώθηκε από το Ερευνητικό Πανεπιστημιακό Ινστιτούτο Συστημάτων Επικοινωνιών και Υπολογιστών (ΕΠΙΣΕΥ), την ευρωπαϊκή πλατφόρμα ETP-Alice και το υπουργείο Μεταφορών.

Τις εργασίες της ημερίδας εγκαινίασαν με τις ομιλίες τους ο διευθυντής Έρευνας του ΕΠΙΣΕΥ/ΕΜΠ, πρόεδρος της ERTICO ITS Europe και μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής της ευρωπαϊκής πλατφόρμας ETP-Alice, Άγγελος Αμδίτης, η εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (DG-MOVE), Paola Chiarini, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών, Θάνος Βούρδας, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Χρήστος Λαμπρίδης και ο γενικός διευθυντής του Valencia Port Foundation και πρόεδρος της ομάδας εργασίας της πλατφόρμας ALICE για την πολυτροπικότητα και τους διαδρόμους μεταφορών, Vicente del Rio.

Οι θετικές επιπτώσεις του OBOR για την Ελλάδα

Ανοίγοντας την εκδήλωση, ο κ. Αμδίτης τόνισε την μεγάλη γεωπολιτική σημασία της πρωτοβουλίας One Belt One Road (OBOR), παρουσιάζοντας τους κύριους άξονές της, τον συσχετισμό και τις θετικές επιπτώσεις της για την χώρα μας.

Ακολούθησε με την ομιλία της η κα. Chiarini, η οποία παρουσίασε συνοπτικά τόσο τις αξίες της ευρωπαϊκής πολιτικής TEN-T, όσο και το στρατηγικό σχεδιασμό, προκειμένου να επιτευχθεί ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας και του περιβάλλοντος.

Η ίδια επεσήμανε πόσο **σημαντικό είναι να γίνει κατανοητή η επίδραση των νέων εμπορευματικών διαδρομών**, αλλά και οι αλλαγές που πρέπει να πραγματοποιηθούν στα TEN-T δίκτυα πάντα μέσα από ένα πλαίσιο διεθνών συνεργασιών.



αξιοποίηση των λιμένων

Ακολουθως, το λόγο έλαβε ο κ. Βούρδας, ο οποίος έθεσε την εφοδιαστική αλυσίδα ανάμεσα στις προτεραιότητες της πολιτικής ηγεσίας της χώρας, η οποία έχει προχωρήσει σε σειρά ενεργειών για την αναβάθμιση του δικτύου δρόμων και σιδηροδρόμων, την ίδρυση και επέκταση των εμπορευματικών κέντρων και τη χάραξη του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την εφοδιαστική αλυσίδα.

Ο κ. Λαμπρίδης, εκπροσωπώντας το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, τόνισε τον πολύ σημαντικό ρόλο που αναμένεται να διαδραματίσει η ναυτιλία στον παγκόσμιο άξονα μεταφορών, ενώ ανακοίνωσε πως τον **Μάρτιο του 2019 πρόκειται να ολοκληρωθεί η ελληνική εθνική στρατηγική**, με βάση την οποία τα λιμάνια θα καταστούν μηχανές ανάπτυξης για τις χώρες της ΕΕ.

Ο κ. den Rio επεσήμανε, με τη σειρά του, την προοπτική βελτιστοποίησης των κόμβων, αλλά και ολόκληρου του δικτύου μεταφορών (Hub related optimization & network related optimization). Εξήρε δε το γεγονός ότι η αλλαγή του business model των επιχειρήσεων θα αποτελέσει πραγματική πρόκληση για το μέλλον του κλάδου.

Επιπλέον, στο πλαίσιο των συζητήσεων στρογγυλής τραπέζης που ακολούθησαν, οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν απόψεις και γνώσεις και να ενημερωθούν για επιμέρους ζητήματα της εφοδιαστικής αλυσίδας και των νέων εμπορευματικών διαδρομών.

Ακόμα, συζητήθηκαν οι βελτιώσεις που θα μπορούσαν να μεγιστοποιήσουν τα προσδοκώμενα οφέλη.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν οι εξής συζητήσεις:

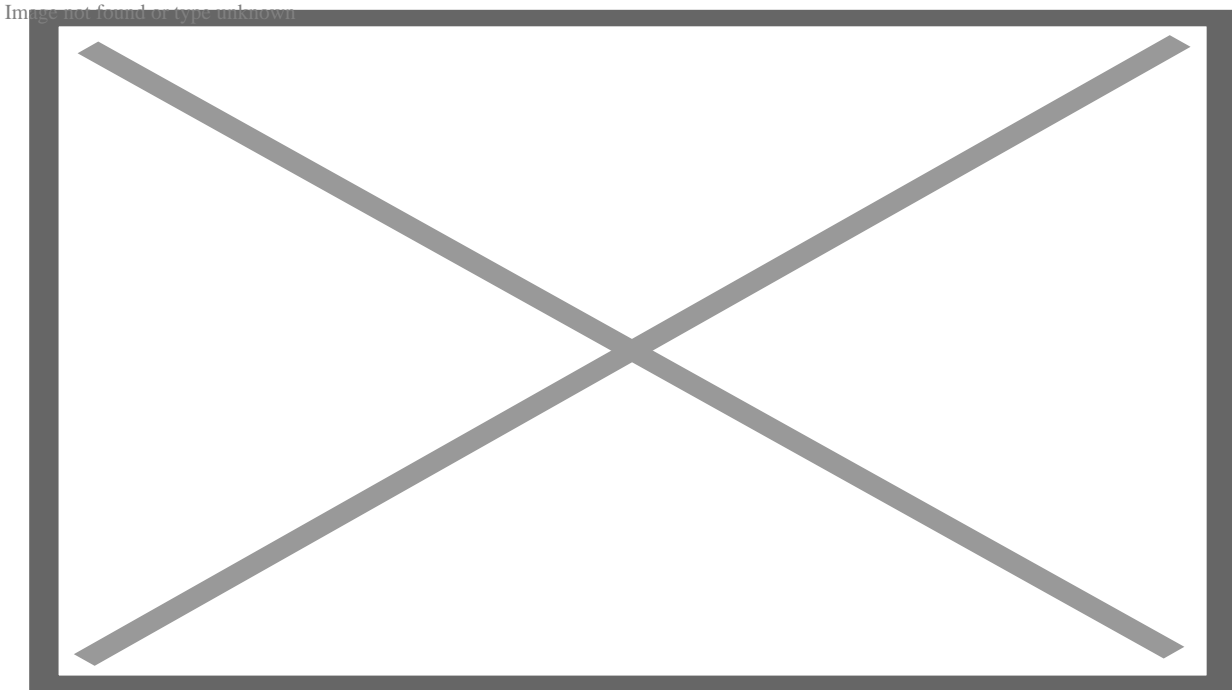
- **«The Maritime Silk Road: 2030 challenges, innovation and new paths»**, υπό τον συντονισμό του κ. Αμδίτη, διευθυντή Έρευνας του ΕΠΙΣΕΥ, προέδρου της ERTICO-ITS Europe.
- **«The Silk Road Economic Belt: Infrastructure, benefits and complementarity of rail to road transport»**, υπό τον συντονισμό του Fernando Liesa, γενικού γραμματέα της ETP-Alice.

Οι συμμετέχοντες επεσήμαναν την αξία των διαδρόμων (corridors) μεταφορών, ενώ παρουσιάστηκε μία γενική εικόνα των σημαντικότερων εμπορευματικών διαδρομών από την Ασία στην Ευρώπη και αντίστροφα.

Παράλληλα, τέθηκε προς συζήτηση **το όραμα για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα μεταφορών**, ενώ δόθηκε η ευκαιρία να παρουσιαστούν καινοτόμες υπηρεσίες, όπως η σύζευξη αυτοματισμού, η συντήρηση βασισμένη στην κατάσταση, η διαχείριση των ψηφιακών μεταφορών καθώς και προηγμένες

αυτοματοποιημένες λειτουργίες αμαξοστοιχίας για την μεταφορά εμπορευμάτων.

Ακόμη, συζητήθηκε πώς οι νέες ροές επηρεάζουν τον διαχωρισμό των τρόπων μεταφοράς (modal split) στις εμπορευματικές μεταφορές της Ευρώπης και εντοπίστηκε σειρά παραγόντων που δυσχεραίνουν τη διαδικασία, αλλά και οι πυλώνες πάνω στους οποίους θα πρέπει να εστιάσει η προσπάθεια.



Πως οι επενδύσεις υποδομής μπορούν να βοηθήσουν τον OBOR

Ακολούθησε συνεδρία με θέμα «Disruptive technologies and their impact on the OBOR Initiative», υπό τον συντονισμό της Δρ. Αθανασίας Τσέρτου, υπεύθυνης της ομάδας I-Sense για Έξυπνα Ολοκληρωμένα Συστήματα του ΕΠΙΣΕΥ, κατά τη διάρκεια της οποίας συνδυάστηκαν οι νέες και καινοτόμες τεχνολογίες και οι απόψεις της αγοράς.

Συγκεκριμένα, οι συμμετέχοντες παρουσίασαν τις απόψεις τους σχετικά με το εάν οι επενδύσεις υποδομής αρκούν για την ανάπτυξη του One Belt One Road και για το **πώς μπορούν να βοηθήσουν οι νέες τεχνολογίες**, και συγκεκριμένα οι τεχνολογίες 5G, Internet of Things, blockchain, Industry 4.0 και μηχανική εκμάθηση.

Κλείνοντας, το λόγο έλαβε η κα. Chiarini, η οποία κατέγραψε τα συμπεράσματα των τριών συζητήσεων. Συγκεκριμένα, συνόψισε την ημερίδα στα ακόλουθα κύρια σημεία:

- Πώς η βελτιστοποίηση των κόμβων σχετίζεται με τη βελτιστοποίηση του δικτύου;
- Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν μόνο ένα μικρό ποσοστό του συνολικού όγκου των μεταφορών, ωστόσο, παρουσιάζουν μεγάλες δυνατότητες;
- Οι μεταφορές προϊόντων υψηλής αξίας ασκούν μεγαλύτερη πίεση για ανάπτυξη διεθνών μεταφορών με την Ασία;
- Πώς μπορεί να επιτευχθεί σύνδεση με τη λιμενική ενδοχώρα; Χρησιμοποιώντας

καλύτερη υποδομή; Και ποιος θα επιβαρυνθεί το κόστος;

- Ανάγκη εξισορρόπησης ροών από / προς την Κίνα;
- Η εναρμόνιση / διαλειτουργικότητα αποτελεί βασικό σημείο του διαλόγου για τη διασύνδεση ΕΕ-Ασίας.