



**Σ.Β.Β.Ε.**

---

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

## **Θέσεις – Προτάσεις**

**στη συνάντηση**

**με τον Υπουργό Μακεδονίας - Θράκης  
κ. Νικόλαο Τσιαρτσιώνη**

**Θεσσαλονίκη, 30 Μαρτίου 2004**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ.

### 1ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

2

#### Προϋποθέσεις και Υποδομές Ανάπτυξης του Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος του Βορειοελλαδικού Τόξου.

- 1.1. Η EXPO 2008 θα πρέπει να αποτελέσει κυρίαρχη εθνική επιδίωξη. 3
- 1.2. Ο μητροπολιτικός ρόλος της Θεσσαλονίκης για την ευρύτερη περιοχή συναρτάται άμεσα με την έγκαιρη υλοποίηση των έργων της περιοχής. 6
- 1.3. Εγνατία Οδός – Κάθετοι Άξονες. Αναμένονται ρεαλιστικές λύσεις για την ολοκλήρωση των έργων. 11
- 1.4. Η ολοκλήρωση υποδομών στα Λιμάνια και τα Αεροδρόμια της Βορείου Ελλάδος θα δημιουργήσουν νέες προοπτικές ανάπτυξης. 13
- 1.5. Οξυμένα Προβλήματα στις Βιομηχανικές Περιοχές της Βορείου Ελλάδος. 17
- 1.6. Προτάσεις φορέων για τη δημιουργία Υποδομών Επιχειρηματικής Στήριξης και Ανάπτυξης της Τοπικής Βιομηχανίας. 21
- 1.7. Η προώθηση των Logistics μπορεί να δημιουργήσει νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τη Βόρεια Ελλάδα. 24

### 2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:

27

#### Ευρωπαϊκή Διεύρυνση και Βαλκανική Προοπτική.

- 2.1. Ελληνικό Σχέδιο για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (ΕΣΟΑΒ) – Εργαλείο ανάπτυξης της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων της χώρας 28
- 2.2. Η άρση της απομόνωσης της χώρας από τις Αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η σημασία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών – Πανευρωπαϊκοί Άξονες X, IV και IX 30
- 2.3. Σύμφωνα Σταθερότητας και Πρωτοβουλία για τη Συνεργασία στη Ν.Α. Ευρώπη – Southeast European Cooperative Initiative (S.E.C.I.) 33

**1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ:**  
***Προϋποθέσεις και Υποδομές Ανάπτυξης του***  
***Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος του***  
***Βορειοελλαδικού Τόξου.***

## 1.1. Η EXPO 2008 θα πρέπει να αποτελέσει κυρίαρχη εθνική επιδίωξη

Η πιθανολογούμενη ανάληψη της Παγκόσμιας Έκθεσης EXPO 2008 από την Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη συνιστά **εγχείρημα μείζονος σημασίας με πολλαπλασιαστικά οφέλη** για την τοπική και Ελληνική οικονομία.

Ο ΣΒΒΕ χαιρέτισε από την πρώτη στιγμή τη βούληση της πολιτείας να υποστηρίξει ουσιαστικά την υποψηφιότητα της Θεσσαλονίκης στη δύσκολη και μακρόχρονη πορεία ανάληψης της διοργάνωσης αυτής, επισημαίνοντας την **ανάγκη διασφάλισης των αναγκαίων πόρων** και της **μέγιστης δυνατής συναίνεσης των φορέων της πόλης**, προκειμένου να επιτευχθεί μία **διεκδίκηση αξιώσεων**, ανάλογη της ιστορίας και της αξίας της πόλης.

Ταυτόχρονα ο ΣΒΒΕ υποστήριξε τις αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου για τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων της EXPO 2008, το κεντρικό θέμα της ελληνικής πρότασης, και την ανάθεση της ευθύνης διεκδίκησης σε Διυπουργική Επιτροπή και **συμμετείχε με εκπροσώπους του στις πέντε (5) Ομάδες Εργασίας της Συντονιστικής Επιτροπής Διεκδίκησης της EXPO 2008**, καταθέτοντας τις θέσεις και προτάσεις του.

Τη χρονική αυτή περίοδο **έχει δρομολογηθεί η επεξεργασία του προσχεδίου του νόμου** που θα καθορίζει το **συνολικό πλαίσιο πραγματοποίησης της EXPO 2008** και θα συμπεριλαμβάνει πολεοδομικές και χωροταξικές ρυθμίσεις, τα αναγκαία ζητήματα που θα καθορίζουν το προφίλ του φορέα διοργάνωσης, καθώς και ένα επιχειρησιακό σχέδιο για όλα τα έργα υποδομής της Θεσσαλονίκης που θα πρέπει να γίνουν προκειμένου να διευκολύνουν τη διοργάνωση της Παγκόσμιας Έκθεσης, σύμφωνα και με τη μελέτη σκοπιμότητας.

Ο ΣΒΒΕ εκτιμά ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι **απαραίτητο και πρέπει να ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό** ενόψει της τελικής πρότασης - φακέλου υποψηφιότητας που θα αξιολογηθεί στις αρχές του 2004.

Το ζήτημα των υποδομών συνιστά δίχως αμφιβολία **κεντρική προϋπόθεση για την ανάληψη μίας διοργάνωσης ανάλογης εμβέλειας**. Είναι κοινή διαπίστωση ότι η Παγκόσμια Έκθεση μπορεί και επιβάλλεται να λειτουργήσει ως **μοχλός επιτάχυνσης των έργων της Θεσσαλονίκης**, που έχουν ενταχθεί σε εθνικά και κοινοτικά προγράμματα, όπως η ολοκλήρωση των τμημάτων των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (Εγνατίας Οδού και ΠΑΘΕ) στην Κεντρική Μακεδονία, ο εκσυγχρονισμός της εσωτερικής περιφερειακής οδού και οι ανισόπεδοι κόμβοι, ο εξωτερικός περιφερειακός δακτύλιος, τα έργα για το Μετρό και την Υποθαλάσσια Αρτηρία, η ολοκλήρωση της υποστηρικτικής υποδομής των έργων ύδρευσης από τον Αλιάκμονα, η αναβάθμιση του αερολιμένα Θεσσαλονίκης και των προσβάσεών του, καθώς και η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης. Ιδιαίτερη προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί από την πολιτεία και για την **ολοκλήρωση των Πανευρωπαϊκών Αξόνων X, IV και IX**, προκειμένου να ενισχυθεί ουσιαστικά ο **Βαλκανικός χαρακτήρας και η διάσταση της Παγκόσμιας Έκθεσης**.

Ο επιχειρηματικός κόσμος της Βόρειας Ελλάδας εκτιμά ότι η EXPO 2008 συνιστά μία **μοναδική ευκαιρία** για την **άρση των υφιστάμενων ανισοτήτων σε επίπεδο υποδομών** μεταξύ κέντρου και περιφέρειας της χώρας, που διογκώθηκαν ενόψει των έργων της διοργάνωσης των ΟΑ 2004, την **ενίσχυση της ελκυστικότητας και του ρόλου** της ευρύτερης περιοχής και τη **διασφάλιση της διαχρονικότητας των ωφελειών**.

Η ανάληψη και διοργάνωση της Παγκόσμιας Έκθεσης πρέπει, επομένως, να αποτελέσει για την πολιτεία ένα **εθνικό στόχο, αντίστοιχο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004**. **Χρέος της ελληνικής υποψηφιότητας**, ενόψει της απόδοσης του «χρίσματος» της **EXPO 2008** από την αρμόδια επιτροπή είναι να **πείσει και να εγγυηθεί** ότι επιθυμεί να

διοργανώσει μία Παγκόσμια Έκθεση, την οποία αντιλαμβάνεται πραγματικά ως **κυρίαρχη εθνική επιδίωξη με αναπτυξιακές προεκτάσεις περιφερειακού χαρακτήρα** στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης.

### **Προτάσεις : Ενέργειες:**

#### **Προβολή – Προώθηση της υποψηφιότητας της Θεσσαλονίκης**

- **Αξιοποίηση των μηχανισμών του απόδημου ελληνισμού ως δίκτυα διανομής και διάχυσης της υποψηφιότητας της χώρας για τη διοργάνωση της EXPO.** – απαραίτητη η υποστήριξή τους από τη Συντονιστική Επιτροπή Διεκδίκησης (δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων, επισκέψεις μελών της ΣΕΔ για διοργάνωση ενημερωτικών εκδηλώσεων, κ.α)
- **Επιλογή προσωπικοτήτων, είτε ελλήνων είτε υποστηρικτών του ελληνικού εγχειρήματος, που θα κληθούν να συναντήσουν σε προσωπικό επίπεδο τα μέλη της BIE** – συνεργασία με τις πρεσβείες στις χώρες μέλη BIE και με διεθνή εταιρία συμβούλων, εγνωσμένου κύρους και αποδεδειγμένης εμπειρίας - πρόβλεψη ειδικού προϋπολογισμού
- **Προβολή της υποψηφιότητας της Θεσσαλονίκης** στους κύκλους της οικονομίας στην Ελλάδα και στο εξωτερικό είναι **δια μέσω των επιχειρήσεων**
- **Θεματική παρουσίαση της EXPO 2008 και της σημασίας της για την Ελλάδα στην τελετή λήξης των ΟΑ 2004**
- **Δημιουργία info desk** για την υποψηφιότητα της Θεσσαλονίκης **στα διεθνή αεροδρόμια της χώρας και της Ε.Ε.**

#### **Βασικές παράμετροι Project Management**

- **Δημιουργία εταιρίας EXPO 2008, κατ' αντιστοιχία του ΑΘΗΝΑ 2004, η οποία θα αναλάβει το συντονισμό και την υλοποίηση των έργων και των προμηθειών,**
- **Αξιοποίηση στο μέγιστο δυνατό βαθμό της συσσωρευμένης εμπειρίας της HELEXPO σε θέματα διοργάνωσης εκθέσεων παγκόσμιας εμβέλειας και του συνόλου των υποδομών της ΔΕΘ,**
- **Πρόβλεψη, κατ' αντιστοιχία του Αθήνα 2004, ειδικών κινήτρων για εκσυγχρονισμό και ανέγερση ξενοδοχείων,**
- **Μελέτη για τον εντοπισμό των έργων (π.χ. το σύνολο ή μέρος του χωριού EXPO), που μπορούν να συγκεντρώσουν το ενδιαφέρον δυνητικών επενδυτικών φορέων και πρόταση για χρήση του εργαλείου της αυτοχρηματοδότησης των έργων αυτών, με άμεσο στόχο την ελαχιστοποίηση του κόστους επένδυσης,**
- **Δημιουργία φορέα παρακολούθησης της πορείας υλοποίησης των έργων γενικών υποδομών (Εγνατία Οδός, Μετρό, Υποθαλάσσια, κ.α) - έκδοση τριμηνιαίων εκθέσεων προόδου και κατάθεση προτάσεων για την επιτάχυνση της υλοποίησης των έργων,**
- **Συνεργασία όλων των Δήμων και Κοινοτήτων για τη διάθεση του απαραίτητου ανθρώπινου δυναμικού που θα απαιτηθεί ως υποστήριξη του πάγιου προσωπικού της EXPO (πληροφορίες, εξυπηρέτηση – συνεργασία, κλπ),**
- **Ενίσχυση των Δημοσίων Υπηρεσιών Ασφαλείας:** Αστυνομία, Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ, και δημιουργία κέντρου διοίκησης των υπηρεσιών αυτών στο χώρο της EXPO,

- Έμφαση και ολοκληρωμένος σχεδιασμός στα ζητήματα της **δημόσιας διοικητικής υποστήριξης**, τα **δημόσια μεταφορικά μέσα**, τις **υπηρεσίες όλων των δήμων και κοινοτήτων της ευρύτερης περιφέρειας (everyday management EXPO)**. Η λειτουργία της EXPO δεν θα πρέπει ούτε να αναλώσει το δυναμικό των παρεχόμενων υπηρεσιών προς την πόλη, αλλά και ούτε να δημιουργήσει αποθέματα υλικοτεχνικού εξοπλισμού μη ικανά για χρήση μετά το πέρας της παγκόσμιας έκθεσης,
- **Συστηματική περιβαλλοντική μέριμνα και πρόληψη**, με στόχο τη μικρότερη δυνατή επιβάρυνση στην πόλη,
- Στην πορεία σχεδιασμού και παρακολούθησης της προόδου υλοποίησης των έργων που σχετίζονται με τη διοργάνωση της EXPO θα πρέπει σχεδιαστούν **εναλλακτικά σενάρια αντιμετώπισης των καθυστερήσεων** που είναι πιθανόν να προκύψουν στην υλοποίηση των έργων **λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων**,
- Η διοργάνωση της EXPO θα πρέπει να αντιμετωπιστεί και ως **μία μοναδική ευκαιρία αναμόρφωσης και αναδόμησης χώρων και λειτουργιών** εντός της πόλης για περαιτέρω ανάπτυξη δράσεων και υπηρεσιών προς τους πολίτες και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

**Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

## 1.2. Ο μητροπολιτικός ρόλος της Θεσσαλονίκης για την ευρύτερη περιοχή συναρτάται άμεσα με την έγκαιρη υλοποίηση των έργων της περιοχής.

### Εισαγωγή

Σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη φορά, προβάλλει ως **άμεση ανάγκη** για την πόλη της Θεσσαλονίκης, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός τόσο των υφιστάμενων υποδομών, όσο και η υλοποίηση των προγραμματισμένων. Η αναγκαιότητα των εν λόγω έργων έγκειται όχι μόνο στην αναβάθμιση της ποιότητας του βιοτικού επιπέδου της πόλης, αλλά και στο πλαίσιο γενικών υποδομών για την επιτυχή οργάνωση και διεξαγωγή της Expo 2008.

**Το στοίχημα της Expo συνιστά την ιδανική ευκαιρία για την υλοποίηση όλων των «οφειλόμενων» υποδομών της πόλης.** Παρόλα αυτά, η υλοποίηση των συγκεκριμένων υποδομών θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως δεδομένη, ανεξαρτήτως ανάληψης ή μη της Expo από την πόλη της Θεσσαλονίκης. Συνοπτικά στο **επιχειρησιακό σχέδιο της Expo**, που εκπονήθηκε το Μάρτιο του 2003, παρουσιάζονται τα απαραίτητα έργα γενικών υποδομών που θα πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2008, ως εξής:

	<b>ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΝΟΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>
1.	Εγνατία Οδός
2.	Π.Α.Θ.Ε.
3.	Αεροδρόμιο «Μακεδονία» (επέκταση – αναβάθμιση)
4.	Σιδηροδρομικό δίκτυο (αναβάθμιση)
5.	Τερματικοί σταθμοί ΚΤΕΛ (ολοκλήρωση)
6.	Λιμάνι (εκσυγχρονισμός επιβατικού σταθμού)
7.	Εξωτερική περιφερειακή Θεσσαλονίκης
8.	Ανατολική περιφερειακή (Κ4 – Κ13) (ολοκλήρωση – αναβάθμιση)
9.	Αεροδρόμιο «Μακεδονία» (προσπελάσεις Θεσσαλονίκης – Χαλκιδικής)
10.	Σύνδεση 6 <sup>ου</sup> προβλήτα – Εγνατίας
11.	Ανισόπεδοι κόμβοι Δυτικής – Εσωτερικής περιφερειακής (Κ – 16 Λαγκαδά)
12.	Διαπλάτυνση οδού Λαγκαδά
13.	Δυτική Είσοδος Θεσσαλονίκης
14.	Θαλάσσια συγκοινωνία
15.	Υποθαλάσσια αρτηρία
16.	Μετρό

Παρά την αναγνώριση από την πολιτεία για την αναγκαιότητα υλοποίησης των έργων αυτών, οι **αλληπάλληλες καθυστερήσεις** που χαρακτηρίζουν έργα όπως το Μετρό, η

Υποθαλάσσια Αρτηρία, ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση του Αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης κ.α, αποτελούν **τη βασική παράμετρο περιορισμού των δυνατοτήτων της πόλης και κατ' επέκταση της χώρας, στην αξιοποίηση των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων έναντι όμορων χωρών της Βαλκανικής.**

Προς αυτή την κατεύθυνση, αποτελεί κοινή ευθύνη των φορέων της πόλης η ενεργός συμμετοχή και η **εποικοδομητική συνεργασία με τις υπηρεσίες του κράτους**, με στόχο τον περιορισμό των περιφερειακών ανισοτήτων και την επίτευξη της «αστικής» σύγκλισης. Από την πλευρά της η πολιτεία θα πρέπει να αναγνωρίσει την ευθύνη που έχει να δημιουργήσει για τους πολίτες κάθε πόλης, νομού και περιφέρειας, το περιβάλλον εκείνο στο οποίο θα μπορέσουν να βιώσουν, να παράγουν και να αναπτυχθούν με ίσους όρους.

### **Μετρό Θεσσαλονίκης**

Η πόλη της Θεσσαλονίκης, μετά από μία περίοδο ταχείας βιομηχανικής και οικονομικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της, αποτελεί σήμερα τη βάση ενός εκατομμυρίου πολιτών. Με δεδομένη την ιδιόμορφη αστική της ανάπτυξη, αλλά και την ολοένα αυξανόμενη τάση απόκτησης αυτοκινήτων, δημιουργείται καθημερινά κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους της πόλης και ιδιαίτερα στο κέντρο όπου συγκεντρώνεται η πλειοψηφία της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Ο συνδυασμός όλων των παραπάνω έχει σοβαρό αντίκτυπο όχι μόνο στο υφιστάμενο κυκλοφοριακό αδιέξοδο της πόλης, αλλά και στο ανθρωπογενές περιβάλλον και τη γενικότερη φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό ότι η πόλη χρειάζεται άμεσα έργα υποδομής όπως το Μετρό Θεσσαλονίκης, τα οποία θα διασφαλίζουν την παραγωγική και κοινωνική της συνοχή και θα αποδεικνύουν την περιβαλλοντική και πολιτισμική της ταυτότητα.

Παρά τη δεδομένη βαρύτητα που φέρει η υλοποίηση του Μετρό Θεσσαλονίκης, η δεκαπενταετής πορεία του έργου συνεχίζει να παρουσιάζει ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις. Πιο αναλυτικά, στην παρούσα φάση εκκρεμεί η επίσημη έκδοση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σύμφωνα με την οποία δεν υφίστανται για το έργο ανεπίτρεπτες κρατικές ενισχύσεις, διαδικασία η οποία θα έπρεπε να έχει ήδη ολοκληρωθεί. Τοποθετώντας τις απαιτούμενες διαδικασίες για την έναρξη του έργου σε πραγματικά χρονοδιαγράμματα, απομένει η έγκριση του δανείου από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το χρηματοοικονομικό «κλείσιμο» του έργου και τέλος η κύρωση της τροποποιημένης σύμβασης του έργου από την Ελληνική Βουλή.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω δεδομένα καθώς και τις αισιόδοξες εκτιμήσεις του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για έναρξη του Μετρό Θεσσαλονίκης το δεύτερο εξάμηνο του 2003 με συμβατή ημερομηνία περάτωσης του στα πέντε χρόνια (ίσως πολύ αργά για το «ραντεβού» με την Εχρο), γίνεται προφανές ότι οποιαδήποτε απόκλιση στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ολοκλήρωσης του έργου, θα επιβαρύνει αδικαιολόγητα το ήδη ταλαιπωρημένο έργο του Μετρό.

### ***Προτάσεις – Ενέργειες:***

- ▶ Άσκηση πίεσης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ταχύτερη οριστικοποίηση των απαραίτητων αποφάσεων και διαδικασιών.
- ▶ Ο σχεδιασμός του έργου κρίνεται αναγκαίο να προβλέπει τη σύνδεσή του με τους μεγάλους ανατολικούς και δυτικούς δήμους της πόλης για τη διευκόλυνση της καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων, αλλά και των ταξιδιωτών (διασύνδεση με το αεροδρόμιο).



- ▶ Οι σήραγγες του έργου επιβάλλεται να κατασκευαστούν με τη χρήση μετροπόντικα και όχι με τη μέθοδο ορύγματος καθώς αυτό θα προκαλέσει επιπρόσθετο κυκλοφοριακό έμφραγμα στην πόλη.

#### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

#### **Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ».**

Στο πλαίσιο της ιδιαίτερα έντονης κοινωνικό – πολιτικής δραστηριότητας της Θεσσαλονίκης μέσω της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004» αλλά και της πιθανής ανάληψης της Εχρο 2008, κρίνεται επιβεβλημένος ο εφοδιασμός της Θεσσαλονίκης με υποδομές αναγκαίες για την κατοχύρωση του ρόλου της ως μητροπολιτικού κέντρου των Βαλκανίων.

Στην κατεύθυνση αυτή και σε ότι αφορά το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» της Θεσσαλονίκης, οι τομείς που χρήζουν άμεσης παρέμβασης, εντοπίζονται στις εξής ενέργειες:

1. Επίσπευση των διαδικασιών επέκτασης του υφιστάμενου διαδρόμου 10 – 28 κατά 1000μ. (εκ των οποίων τα 700μ. θα είναι μέσα στη θάλασσα), ώστε να επιτευχθεί συνολικό μήκος διαδρόμου 3,440 μέτρων. Τον Οκτώβριο του 2003 αναμένεται να υπογραφεί η σχετική σύμβαση του έργου, ενώ σύμφωνα με τον προγραμματισμό του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, στόχος είναι η έναρξη των εργασιών εντός του έτους 2003. Η ολοκλήρωσή του τοποθετείται χρονικά στο έτος 2007.
2. Ολοκλήρωση της μελέτης εφαρμογής για την κατασκευή του νέου αεροσταθμού, (ύψους € 500 εκ.) δυναμικότητας 8 εκ. επιβατών ετησίως, η οποία ήδη παρουσιάζει πολύμηνη καθυστέρηση. Το master plan του αεροδρομίου προέβλεπε την ολοκλήρωση του νέου αεροσταθμού το 2006 με δεδομένο ότι έως τα τέλη Δεκεμβρίου 2002 θα είχε ολοκληρωθεί η μελέτη, η δημοπράτηση και η εγκατάσταση του εργολάβου. Το νέο χρονοδιάγραμμα του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων προβλέπει την ολοκλήρωση του έργου εντός του έτους 2007.
3. Επίσπευση των εργασιών για τον Εμπορευματικό Σταθμό του αεροδρομίου, ο οποίος αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο του 2004.
4. Εφαρμογή συστήματος ποιοτικού ελέγχου σε όλα τα στάδια υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων του αεροδρομίου, καθώς και αξιολόγηση του έως σήμερα παραληφθέντος έργου.

#### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Μεταφορών

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

#### **Δυτική Εισόδος**

Η ολοκλήρωση της κατασκευής της Δυτικής Εισόδου της Θεσσαλονίκης - σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας και του Μετρό Θεσσαλονίκης -, αποτελεί ένα ακόμη έργο υποδομής το οποίο παρά την εξαιρετικά μεγάλη βαρύτητα που φέρει για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης και τη γενικότερη αναβάθμιση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, υπέστη μακροχρόνιες καθυστερήσεις. Απόδειξη αποτελεί το γεγονός ότι δημοπρατήθηκε το 1976 ενώ η ολοκλήρωσή του δεν αναμένεται πριν από το 2003.

### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

- ▶ Επίσπευση των ενεργειών ολοκλήρωσης, σε ότι αφορά το εκτός σχεδίου πόλης τμήμα της Δυτικής Εισόδου, ώστε να δοθεί σε χρήση μέχρι το τέλος του 2003 όπως έχει εξαγγελθεί.
- ▶ Πρόβλεψη διασύνδεσης του έργου με το ανατολικό άκρο της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας και το Μετρό (σύμφωνα με τον υφιστάμενο σχεδιασμό), προκειμένου να δοθούν ενιαίες και μακροχρόνιες λύσεις στο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων  
Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

### **Υποθαλάσσια Αρτηρία (και Θαλάσσια Αστική Συγκοινωνία)**

Η υλοποίηση της υποθαλάσσιας αρτηρίας (γνωστή και ως Αρτηρία Διαμπερούς Κυκλοφορίας) που θα επιτρέπει τη διέλευση των αυτοκινήτων από το ένα άκρο της πόλης στο άλλο, παρακάμπτοντας το ιστορικό κέντρο της πόλης, αποτελεί έργο του οποίου η σημασία είναι προφανής αφού θα «ανακουφίσει» αποτελεσματικά το ήδη βεβαρημένο κυκλοφοριακά κέντρο της πόλης από τα ολοένα αυξανόμενα διερχόμενα αυτοκίνητα, ενώ παράλληλα θα συμβάλει καταλυτικά στην αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.

Στην παρούσα φάση - και ενώ το έργο της υποθαλάσσιας αρτηρίας παραμένει ανενεργό για δέκα περίπου χρόνια (εξαγγέλθηκε το 1990 χωρίς καμία περαιτέρω ουσιαστική ενέργεια) -, συνεχίζουν να παρουσιάζονται εκ νέου καθυστερήσεις που αφορούν στη διαδικασία επιλογής τελικού αναδόχου, αφού τον Αύγουστο του 2002 έληξε η προθεσμία εκδήλωσης ενδιαφέροντος και έως σήμερα έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος των τυπικών προσόντων των ενδιαφερομένων, γεγονός που θέτει υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα επιλογής του τελικού αναδόχου έως το τέλος τους 2003 όπως είχε επισήμως εξαγγελθεί. Με βάση αυτά τα δεδομένα είναι επίσης αμφίβολη η ανταπόκριση της πολιτείας στις δεσμεύσεις της για έναρξη των εργασιών της υποθαλάσσιας αρτηρίας έως τα μέσα του 2004, με συμβατή ημερομηνία ολοκλήρωσης τα πέντε έτη.

### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

- ▶ Άμεση επίλυση του χρηματοοικονομικού μοντέλου που θα εφαρμοστεί. (ποσοστό χρηματοδότησης από το Ελληνικό Δημόσιο, χρόνο εκμετάλλευσης του έργου από την ανάδοχο εταιρία, πρόβλεψη εγκατάστασης ή μη διοδίων).
- ▶ Τήρηση χρονοδιαγράμματος ώστε να εφαρμοστεί η δέσμευση της πολιτείας για έναρξη των εργασιών εντός του 2004.
- ▶ Προώθηση και υλοποίηση του έργου της Θαλάσσιας Αστικής Συγκοινωνίας που αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε πιλοτική εφαρμογή.

### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

### **Λιμάνι Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θεωρείται και είναι η κύρια πύλη εισόδου της Βαλκανικής χερσονήσου και παράλληλα το πλησιέστερο ευρωπαϊκό λιμάνι προς τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων. Σε εθνικό επίπεδο, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι της χώρας και το δεύτερο σε διακίνηση φορτίων.

Σε ότι αφορά τα έργα επέκτασης και ανάπτυξης των υποδομών αλλά και εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του εξοπλισμού του Λιμανιού της Θεσσαλονίκης, προβλέπεται:

- ▶ Προέκταση του 6<sup>ου</sup> προβλήτα με προϋπολογισμό περίπου € 16 εκ. Στην παρούσα φάση έχουν ολοκληρωθεί τα έργα επιχωμάτωσης της βάσης του 6<sup>ου</sup> προβλήτα, ενώ το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2005.
- ▶ Κατασκευή του επιβατικού σταθμού προϋπολογισμού περίπου € 8 εκ.

### ***Υπεύθυνα Υπουργεία:***

Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

### 1.3. Εγνατία Οδός – Κάθετοι Άξονες. Αναμένονται ρεαλιστικές λύσεις για την ολοκλήρωση των έργων

Η σημασία και η αναγκαιότητα της κατασκευής της Εγνατίας Οδού για το σύνολο της οικονομίας της Βόρειας Ελλάδας είναι προφανής και αναγνωρίζεται από όλους τους πολιτικούς, παραγωγικούς και κοινωνικούς φορείς της χώρας. Παρά τις συνεχείς μεταθέσεις της ημερομηνίας ολοκλήρωσης του έργου **έξι χρόνια** μετά την ανάληψη της ευθύνης υλοποίησης του έργου από την «Εγνατία Οδό Α.Ε.» έχει **παραδοθεί σημαντικό μέρος του έργου**, παρά τα σοβαρά θεσμικά, τεχνικά και κατασκευαστικά προβλήματα που παρουσιάζει.

Παρόλη την πρόοδο που έχει σημειωθεί έως σήμερα, η **διασφάλιση σταθερών και ικανοποιητικών ρυθμών** αποπεράτωσης του έργου, η **τήρηση των προβλεπόμενων χρονοδιαγραμμάτων**, καθώς και η υπέρβαση εμποδίων, τα οποία προκύπτουν από την **ανεπάρκεια πόρων** για σημαντικά τμήματα, αποτελούν **κρίσιμα ζητήματα** που καθιστούν απαραίτητη τη **λήψη άμεσων μέτρων από την πλευρά της Ελληνικής Πολιτείας**.

Ζήτημα **μείζονος σημασίας** αποτελεί η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση προβλημάτων που παρατηρούνται στην εξέλιξη του έργου, στις διάφορες **Περιφέρειες του Βορειοελλαδικού Τόξου**.

Στην **Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης** το σύνολο των εργασιών του κύριου άξονα που ήταν ενταγμένο στα προγράμματα του ΚΠΣ, εξελίσσεται ικανοποιητικά, εκτός του τμήματος Χρυσούπολη – Βανιάνο (παράκαμψη Νέστου) για το σύνολο του οποίου δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση **γεγονός που θέτει σοβαρά προβλήματα στην ολοκλήρωση του έργου**.

Οι εργασίες για την κατασκευή της Εγνατίας Οδού στην **Κεντρική και Δυτική Μακεδονία** παρουσιάζουν σημαντική πρόοδο παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν εξαιτίας προβλημάτων που αφορούν στη μορφολογία του εδάφους, την περιβαλλοντική και αρχαιολογική σημασία ορισμένων περιοχών. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ολοκλήρωση επιμέρους έργων όπως τα τμήματα Παναγιά – Γρεβενά, Κουλούρα – Κλειδί, Δερβέني – Νυμφόπετρα, Νυμφόπετρα – Ρεντίνα – Ασπροβάλτα, Ασπροβάλτα – Στρυμόνας, η παράκαμψη Καστανιάς καθώς και άλλα επιμέρους έργα όπως η εξωτερική, περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης (από τον Κόμβο 1 – περιοχή του Γαλλικού ποταμού – ως τον Κόμβο Κ4 – περιοχή εργοστασίου ΤΙΤΑΝ), η σύνδεση με την 6<sup>η</sup> προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, οι ανισόπεδοι κόμβοι στην Ανατολική Περιφερειακή της Θεσσαλονίκης καθώς και σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία». Ιδιαίτερα για το τμήμα Παναγιά – Γρεβενά δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και **δημιουργούνται σοβαρές αμφιβολίες για την δυνατότητα υλοποίησης του έργου έως το πέρας του Γ' ΚΠΣ**.

Στην **Περιφέρεια Ηπείρου** εκτιμάται από τις αρμόδιες υπηρεσίες, ότι έως το τέλος του 2004 θα δοθεί στην κυκλοφορία το 70% της Εγνατίας Οδού, ενώ σημαντικές δυσκολίες και προβλήματα προκύπτουν από την ιδιαίτερη μορφολογία του εδάφους και τις καθυστερήσεις στις διαδικασίες έγκρισης της χρηματοδότησης.

#### **Κάθετοι Άξονες**

Μέγιστη σημασία θα πρέπει να δοθεί στο τμήμα της Εγνατίας Οδού που αφορά στους **εννέα (9) κάθετους άξονες** μερικοί από τους οποίους αποτελούν συνέχεια **πανευρωπαϊκών διαδρόμων** που συνδέονται με 5 λιμάνια και 6 αεροδρόμια της Βορείου Ελλάδος.

Η **κρισιμότητα** των κάθετων αξόνων της Εγνατίας για την **λειτουργική ολοκλήρωση του έργου** έχει επισημανθεί επανειλημμένα προς την πολιτεία χωρίς όμως να αντιμετωπισθεί με την **αντίστοιχη σοβαρότητα**.

Από τους εννέα Κάθετους Άξονες που συνδέονται με τον Κύριο Άξονα, η «**Εγνατία Οδός Α.Ε.**» έχει αναλάβει τη μελέτη και τη διαχείριση της κατασκευής των **τριών βασικών Κάθετων Αξόνων** (Σιάτιστα – Κρυσταλοπηγή, Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχών, Αρδάνιο – Ορμένιο), ενώ παράλληλα έχει εκτελέσει σημαντικό αριθμό μεμονωμένων έργων αναβάθμισης του υφιστάμενου εθνικού δικτύου, καθώς και έργα οδογεφυρών και κόμβων.

Για δύο Κάθετους Άξονες που έχει αναλάβει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» παρουσιάζονται σημαντικά προβλήματα χρηματοδότησης και ειδικότερα:

- ο για τον άξονα Σιάτιστα – Κρυσταλλοπηγή από το σύνολο των 81 Km, 30 Km δεν έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση,
- ο για τον άξονα Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Προμαχώνας από το σύνολο των 95,25 Km, 66,25 Km δεν έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση,

Η κατασκευή των υπόλοιπων έξι (6) κάθετων αξόνων που έχουν αναληφθεί από τις κατά τόπους Περιφέρειες **παρουσιάζει μεγάλη καθυστέρηση και σοβαρά χρηματοδοτικά προβλήματα με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ισχυρές αμφιβολίες ως προς τον χρόνο υλοποίησης και την ποιότητα κατασκευής του έργου.**

#### **Προτάσεις – Ενέργειες :**

Με γνώμονα τη μέχρι σήμερα εξέλιξη των εργασιών που έχει αναλάβει η εταιρία «Εγνατία Οδός Α.Ε.», τη σημαντική παρακαταθήκη **γνώσης, εμπειρίας και τεχνογνωσίας και ευέλικτων διαδικασιών** που διαθέτει ο εν λόγω φορέας ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος, θεωρεί ζήτημα **άμεσης προτεραιότητας** τη διευθέτηση των ακόλουθων ζητημάτων και προτείνει:

- Την **απόδοση πρόσθετων κονδυλίων ύψους 180 δις δρχ., από το Αποθεματικό Επίδοσης** του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικόί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη» στην Εγνατία Οδό. Τα κονδύλια αυτά θα επιτρέψουν την χρηματοδότηση των **δύο βασικών τμημάτων του έργου** που σήμερα δεν έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση (παρακάμψη Νέστου και Παναγία -Γρεβενά).
- Την **ανάθεση** της ολοκλήρωσης των **υπόλοιπων κάθετων αξόνων** που μέχρι σήμερα αποτελεί αρμοδιότητα των κατά τόπους Περιφερειών, στην εταιρία «**Εγνατία Οδό Α.Ε.**»

Τέλος προτείνεται για την **αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση** των προβλημάτων που προκύπτουν από τη **συγκέντρωση πολυάριθμων αρμοδιοτήτων** στην Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ, να **ανατεθεί η διαχείριση** της κατασκευής της **Υποθαλάσσιας Αρτηρίας** και του **Μετρό Θεσσαλονίκης**, στην «**Εγνατία Οδό Α.Ε.**».

Η ανάθεση των έργων αυτών στην «Εγνατία Οδό ΑΕ» θα επιτρέψει την **απεμπλοκή από γραφειοκρατικές καθυστερήσεις** και θα συμβάλει στις διαδικασίες **αποκέντρωσης** και ουσιαστικότερου ελέγχου των έργων, και θα επιτρέψει την **εκμετάλλευση της ευελιξίας, της εμπειρίας και της αποτελεσματικότητας** που διαθέτει σήμερα η «Εγνατία Οδός ΑΕ».

Οι παραπάνω προτάσεις αποτελούν **ρεαλιστικές λύσεις** για την προώθηση μακροχρόνιων προβλημάτων, που η πολιτεία δεν έχει επιλύσει έως σήμερα.

#### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Υπουργείο Οικονομίας κα Οικονομικών

Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης

#### 1.4. Η ολοκλήρωση των υποδομών στα Λιμάνια και τα Αεροδρόμια της Βορείου Ελλάδος θα δημιουργήσουν νέες προοπτικές ανάπτυξης.

Η ολοκλήρωση των αναγκαίων υποδομών και η διασύνδεσή τους, προκειμένου η Βόρεια Ελλάδα να ενισχύσει τη θέση της ως διαμετακομιστικό κέντρο και κόμβος ενεργειακών και μεταφορικών υποδομών στα Βαλκάνια, διέρχεται ξεκάθαρα μέσα από την επιτάχυνση των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη ή εκκρεμούν στα Λιμάνια και τα Αεροδρόμια των Περιφερειών της Βόρειας Ελλάδας.

Η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των Λιμανιών και των Αεροδρομίων των περιφερειών του Βορειοελλαδικού Τόξου συνιστά πρωτεύουσα προϋπόθεση στην προσπάθεια βέλτιστης αξιοποίησης των αναπτυξιακών προοπτικών και ευκαιριών που οφείλονται στη γεωπολιτική θέση της ευρύτερης περιοχής.

Η αναγκαιότητα των έργων αυτών ενισχύεται ακόμη περισσότερο τόσο από την απαραίτητη πλέον αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών και των επισκεπτών – τουριστών, όσο και από το γεγονός ότι οι υποδομές αυτές παραμένουν τα κυριότερα μέσα σύνδεσης της περιοχής με τους εταίρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις γείτονες χώρες των Βαλκανίων και των Παρευξείνιων χωρών, προωθώντας ουσιαστικά την αναπτυξιακή εξέλιξη της χώρας μας.

Ο ΣΒΒΕ εκτιμά ότι η βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη που όλοι οραματιζόμαστε επιβάλλει τη δημιουργία σύγχρονων και λειτουργικών πυλών συνδυσασμένων μεταφορών σε κάθε περιφέρεια της χώρας.

Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>Αεροδρόμιο Κοζάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Ολοκλήρωση των προγραμματιζόμενων έργων στο αεροδρόμιο «Φίλιππος» μεταξύ των οποίων διακρίνονται η φωτισήμανση εμποδίων ευρύτερης περιοχής, η κατασκευή περιφερειακής οδού και περίφραξης καθώς και έργα για την εγκατάσταση της λειτουργίας VOR/ DME στην τοποθεσία «Διάκος» Γρεβενών</li></ul>
<b>Αεροδρόμιο Καστοριάς</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Αποπεράτωση των έργων στο αεροδρόμιο «Αριστοτέλης» σχετικά με τη φωτισήμανση των εμποδίων της ευρύτερης περιοχής, την κατασκευή χώρων αποθήκευσης εμπορευμάτων και χώρων στάθμευσης των αυτοκινήτων.</li></ul>

Περιφέρεια Ηπείρου	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>Αεροδρόμιο Ιωαννίνων</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναβάθμιση του ηλεκτρονικού εξοπλισμού του αεροδρομίου και εγκατάσταση συστήματος ενόργανης προσέγγισης για το δραστικό περιορισμό των καθυστερήσεων και των ακυρώσεων των πτήσεων ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες.</li> <li>• Επιτάχυνση των εργασιών εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου τα οποία περιλαμβάνουν την επέκταση και αναδιαρρύθμιση των κτιρίων του αεροσταθμού, την επέκταση του δαπέδου στάθμευσης των αεροσκαφών και του νέου συνδετήριου τροχοδρόμου, την κατασκευή νέου οδικού άξονα πρόσβασης καθώς και την επέκταση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων.</li> </ul>

<b>Λιμάνι Ηγουμενίτσας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση των υπόλοιπων τμημάτων στο νέο λιμάνι της πόλης.</li> </ul>
<b>Λιμάνι Πρέβεζας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αποπεράτωση των απαιτούμενων έργων στο λιμάνι μεταξύ των οποίων διακρίνονται η κατασκευή νέας αποβάθρας, η σύνδεση του λιμανιού με τη βιομηχανική περιοχή και το εθνικό οδικό δίκτυο.</li> </ul>

Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>Αεροδρόμιο Καβάλας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Αναβάθμιση του αεροδρομίου.</b></li> </ul>
<b>Αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιτάχυνση των εργασιών σχετικά με την αναβάθμιση και την αναμόρφωση του αεροδρομίου (επέκταση του αεροσταθμού, διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, συντήρηση και βελτίωση πεδίου κινήσεως αεροσκαφών, φωτισήμανση).</li> </ul>
<b>Αεροδρόμιο Σαμοθράκης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Διεκπεραίωση των εργασιών για την επιλογή της τοποθεσίας και τη γνωμοδότηση του ΥΠΕΧΩΔΕ, σχετικά με την κατασκευή αεροδρομίου στη Σαμοθράκη.</b></li> </ul>
<b>Νέο Καβάλας Λιμάνι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιτάχυνση των εργασιών αναβάθμισης του νέου λιμανιού με ιδιαίτερη έμφαση στην σιδηροδρομική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο, την επέκταση των κρηπιδωμάτων, τη διαμόρφωση του χερσαίου χώρου έκτασης 200 στρεμμάτων περίπου καθώς και την προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού φορτοεκφορτώσεων.</li> <li>• Πραγματοποίηση συμπληρωματικών έργων στο λιμάνι.</li> </ul>
<b>Παλιό Καβάλας Λιμάνι</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Προώθηση και επιτάχυνση των παρεμβάσεων για την καλύτερη εξυπηρέτηση της ακτοπλοϊκής κίνησης με τη δημιουργία μαρίνας καθώς και την ανάπλαση του χερσαίου χώρου</b></li> </ul>
<b>Μαρίνα Θάσου</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση χρηματοδότησης για την έναρξη και την αποπεράτωση των απαιτούμενων εργασιών.</li> </ul>
<b>Λιμάνια Κεραμωτής και Νέας Περάμου</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Δημιουργία χώρων στάθμευσης και συντήρησης μικρών σκαφών.</b></li> </ul>
<b>Λιμάνι Καρβάλης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση των υποδομών και συνεχή αναβάθμιση τους για τη βελτίωση της διαχείρισης containers που χρησιμοποιούνται στις εμπορικές και διαμετακομιστικές συναλλαγές.</li> </ul>



<b>Λιμάνι Αλεξανδρούπολης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιτάχυνση των εργασιών αποπεράτωσης των έργων στο λιμάνι, με ιδιαίτερη έμφαση: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Στην προμήθεια και την εγκατάσταση του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού φορτοεκφορτώσεων.</li> <li>○ Στις συμπληρωματικές μελέτες ολοκλήρωσης λιμενικών έργων όπως η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η εκσκαφή διαύλου.</li> <li>○ Στις κτιριακές εγκαταστάσεις.</li> <li>○ Στην κατασκευή, τη διαρρύθμιση και τη συντήρηση των δρόμων εντός του λιμανιού.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Στρυμονικός Κόλπος</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αξιοποίηση του λιμένα Στρυμονικού Κόλπου με τη δημιουργία μαρίνας και αλιευτικού καταφυγίου στην Αμφίπολη.</li> </ul>

**Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Υπουργείο Μεταφορών

Υπουργείο Ναυτιλίας

## 1.5. Οξυμένα Προβλήματα στις Βιομηχανικές Περιοχές της Βορείου Ελλάδος

Τα έργα αναβάθμισης και οι παρεμβάσεις εκσυγχρονισμού και υποδομών στις **υφιστάμενες βιομηχανικές περιοχές** που έχουν ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας παρουσιάζουν **εξαιρετικά μεγάλες καθυστερήσεις**, με άμεσες επιπτώσεις στην λειτουργία και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, που είναι εγκατεστημένες στις ΒΙΠΕ της Βορείου Ελλάδος.

Η σχετική δράση του Μέτρου 1 του **Επιχειρησιακού Προγράμματος Ανταγωνιστικότητας** παρουσιάζει έως σήμερα **μηδενική απορροφητικότητα**, ενώ η μελέτη προσανατολισμού, που έχει ανατεθεί για την ενεργοποίηση των δράσεων που περιλαμβάνονται, δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

Οι **καθυστερήσεις** αυτές, που προέκυψαν **μετά από την ιδιωτικοποίηση της ΕΤΒΑ** και την εξαγορά της από την **Τράπεζα Πειραιώς**, αναδεικνύουν την **αποσπασματικότητα του εγχειρήματος** και την **παντελή απουσία μέριμνας** εκ μέρους της πολιτείας στην επίλυση του θέματος του καθεστώτος λειτουργίας των ΒΙΠΕ και στο πρόσθετο κόστος που έχει δημιουργηθεί καθ' όλη αυτή την περίοδο, για τις επιχειρήσεις.

Με καθυστέρηση δύο ετών η πρόσφατη ανακοίνωση (25.07.2003) για την **απόσχιση του κλάδου των βιομηχανικών περιοχών από την ΕΤΒΑ** και η σύσταση της ΕΤΒΑ Βιομηχανικές Περιοχές με μειωρηφική συμμετοχή του Δημοσίου κατά 35% **δημιουργούν πλέον τις απαραίτητες προϋποθέσεις** για την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων υποδομών που παρουσιάζονται στις ΒΙΠΕ της χώρας.

### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται **προβλήματα, ελλείψεις και προτάσεις εκσυγχρονισμού** των υποδομών που υποβλήθηκαν στον Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος από επιχειρήσεις – μέλη του, που είναι εγκατεστημένα στις ΒΙΠΕ της Βορείου Ελλάδος.

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>ΒΙ. ΠΕ Θεσσαλονίκης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διευθέτηση πολεοδομικών παρεμβάσεων με έμφαση στην κυκλοφοριακή διευθέτηση όπως η σήμανση των διασταυρώσεων και οι διαγραμμίσεις, η διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης, η σηματοδότηση των αξόνων στο κεντρικό οδικό δίκτυο, η αναδιάταξη της προτεραιότητας των οδικών αξόνων.</li> <li>• Αναβάθμιση των υπηρεσιών καθαριότητας και ασφάλειας σε όλη την έκταση της Βιομηχανικής Περιοχής.</li> <li>• Αποκατάσταση του προβλήματος που παρουσιάζει το υφιστάμενο δίκτυο παροχής νερού, σχετικά με την ιδιαίτερα χαμηλή πίεση.</li> <li>• Διευθέτηση του κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις, όπως η πληρωμή υπέρογκων δημοτικών τελών.</li> <li>• Ενίσχυση των δρομολογίων της αστικής συγκοινωνίας από και προς τη Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης, η οποία εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό εργαζόμενων.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Σερρών</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έναρξη και αποπεράτωση των εργασιών για την κατασκευή υποδομών επεξεργασίας λημμάτων.</li> <li>• Κατασκευή διακλάδωσης για τη σύνδεση της Βιομηχανικής Περιοχής με το δίκτυο παροχής φυσικού δικτύου.</li> <li>• Αποκατάσταση του προβλήματος σχετικά με τη χαμηλή πίεση του νερού που χρησιμοποιείται για πυροσβεστικούς λόγους.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Έδεσσας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση Δικτύων Υποδομών εσωτερικού οδικού δικτύου, ύδρευσης, αποχέτευσης λημμάτων και ηλεκτροφωτισμού.</li> <li>• Κατασκευή ολοκληρωμένων υποδομών που θα διευκολύνουν την πρόσβαση στη ΒΙ.ΠΕ Έδεσσας, εξαιτίας της χωροθέτησης της εντός του ορεινού όγκου.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Κιλκίς</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επέκταση και βελτίωση υποδομών στη ΒΙ.ΠΕ Κιλκίς.</li> <li>• Απευθείας σύνδεση της ΒΙΠΕ Κιλκίς με τους βασικούς εθνικούς οδικούς άξονες</li> </ul>

Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>ΒΙ. ΠΕ Φλώρινας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση Δικτύων Υποδομών εσωτερικού οδικού δικτύου, ύδρευσης, αποχέτευσης λημμάτων και ηλεκτροφωτισμού.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Κοζάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση Δικτύων Υποδομών εσωτερικού οδικού δικτύου, ύδρευσης, αποχέτευσης λημμάτων και ηλεκτροφωτισμού.</li> </ul>

Περιφέρεια Ηπείρου	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>ΒΙ. ΠΕ Ιωαννίνων</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκσυγχρονισμός της Βιομηχανικής Περιοχής Ιωαννίνων και ολοκλήρωση της κατασκευής του αγωγού σύνδεσης με τη Μονάδα Επεξεργασίας Λημμάτων της πόλης των Ιωαννίνων</li> <li>• Διευθέτηση του ζητήματος χωροθέτησης της Βιομηχανικής Περιοχής Ιωαννίνων δεδομένου ότι βρίσκεται σε παράκτια ζώνη, γεγονός το οποίο δημιουργεί προβλήματα στις χρήσεις γης.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Πρέβεζας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διευθέτηση του ζητήματος χωροθέτησης της Βιομηχανικής Περιοχής Πρέβεζας δεδομένου ότι βρίσκεται σε παράκτια ζώνη, γεγονός το οποίο δημιουργεί προβλήματα στις χρήσεις γης.</li> <li>• Άμεση αποκατάσταση του προβλήματος σχετικά με τη διοχέτευση των όμβριων υδάτων κατά τους χειμερινούς μήνες, με αποτέλεσμα μεγάλο τμήμα της ΒΙ.ΠΕ Πρέβεζας να μετατρέπεται σε βαλτώδης περιοχή.</li> <li>• Επιτάχυνση των διαδικασιών εγκατάστασης και λειτουργίας Μονάδας Επεξεργασίας Λημμάτων της πόλης της Πρέβεζας εντός της Βιομηχανικής Περιοχής.</li> <li>• Ολοκλήρωση των εργασιών βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των υποδομών.</li> </ul>

Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	
Κατηγορία έργου	Ελλείψεις – Προτάσεις
<b>ΒΙ. ΠΕ Δράμας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οριοθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών πάρκων στο νομό Δράμας</li> <li>• Ολοκλήρωση των εναλλακτικών υποδομών μεταφοράς για την αποσυμφόρηση των εθνικών οδών και τη μείωση του κόστους μεταφοράς.</li> </ul>

<b>ΒΙ. ΠΕ Καβάλας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση των εργασιών για την κατασκευή και την πλήρη λειτουργία της μονάδας βιολογικού καθαρισμού καθώς και των υπόλοιπων έργων βελτίωσης της Βιομηχανικής Περιοχής Καβάλας, με άμεση προτεραιότητα στο οδικό δίκτυο και στις τηλεπικοινωνίες.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Ξάνθης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κατασκευή και λειτουργία αυτόνομης μονάδας βιολογικού καθαρισμού βιομηχανικών λημμάτων.</li> <li>• Αποπεράτωση των εργασιών για την κατασκευή του Κέντρου Εξυπηρέτησης.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Ροδόπης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αποκατάσταση του δικτύου παροχής νερού το οποίο παρουσιάζει σημαντικότερα προβλήματα εξαιτίας της παλαιότητας του.</li> <li>• Άμεση αποκατάσταση του προβλήματος στο δίκτυο παροχής ηλεκτρικού ρεύματος σχετικά με την αυξομείωση της τάσης.</li> <li>• Σύνδεση της Βιομηχανικής Περιοχής με το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής.</li> <li>• Σύνδεση της Βιομηχανικής Περιοχής με την Εγνατία Οδό με την κατασκευή παράκαμψης.</li> <li>• Εγκατάσταση και λειτουργία ταχυδρομείου, Εγκατάσταση και λειτουργία υποκαταστημάτων τραπεζών, Αξιοποίηση του διαθέσιμου εκθεσιακού χώρου όλους τους μήνες του χρόνου.</li> <li>• Εγκατάσταση σταθμού πυροσβεστικής και πρώτων βοηθειών.</li> </ul>
<b>ΒΙ. ΠΕ Αλεξανδρούπολης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εγκατάσταση ρυμοτομικού σχεδίου και προώθηση των έργων υποδομής στη Β΄ Φάση της ΒΙ.ΠΕ.</li> <li>• Δημιουργία και λειτουργία μονάδας βιολογικού καθαρισμού και σταδιακή κατάργηση του υφιστάμενου δικτύου βόθρων.</li> <li>• Σύσταση Κέντρου Εξυπηρέτησης.</li> <li>• Αξιοποίηση των παλιών και εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κτιρίων.</li> <li>• Παροχή υπηρεσιών ασφαλείας με την πραγματοποίηση τακτικών περιπολιών από τις αστυνομικές δυνάμεις της περιοχής.</li> <li>• Άμεση αποκατάσταση των προβλημάτων που υπάρχουν στο οδικό δίκτυο της Βιομηχανικής Περιοχής.</li> <li>• Ηλεκτροφώτιση σε όλη την έκταση της Βιομηχανικής Περιοχής.</li> </ul>

**Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Ανάπτυξης

## 1.6. Προτάσεις φορέων για τη δημιουργία Υποδομών Επιχειρηματικής Στήριξης και Ανάπτυξης της Τοπικής Βιομηχανίας

### Εισαγωγή

Σήμερα διαπιστώνεται, περισσότερο από κάθε άλλη φορά, η **ανάγκη ολοκληρωμένης ανάπτυξης των τοπικών κοινωνιών**, δηλαδή της **βέλτιστης δυνατής αξιοποίησης των δυνατοτήτων και των συγκριτικών πλεονεκτημάτων** μίας περιοχής και των κατοίκων της.

Ο ΣΒΒΕ, στο πλαίσιο του θεσμικού ρόλου ως περιφερειακός εργοδοτικός φορέας, γίνεται συχνά αποδέκτης ενός συνόλου αιτημάτων από φορείς και επιμελητηρία του Βορειοελλαδικού Τόξου για τη **δημιουργία Υποδομών Επιχειρηματικής Στήριξης και Ανάπτυξης της Τοπικής Βιομηχανίας**. Ορισμένα από τα αιτήματα αυτά βρίσκονται σε εξέλιξη, ενώ άλλα δεν έχουν ακόμη προχωρήσει.

Ο ΣΒΒΕ εκτιμά ότι οι **πρωτοβουλίες** και οι **σχεδιασμοί των αναπτυξιακών δυνάμεων των τοπικών κοινωνιών** κρίνεται απολύτως απαραίτητο να **εξεταστούν εκτενώς από τους αρμόδιους φορείς της πολιτείας**, προκειμένου να διαπιστωθεί η σημαντικότητα και λειτουργικότητά τους, σε συνδυασμό με τις ιδιαιτερότητες και τις πραγματικές ανάγκες της κάθε περιφέρειας.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται τα κυριότερα από τα αιτήματα αυτά, ομαδοποιημένα ανά περιφέρεια:

Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
<ul style="list-style-type: none"><li>ο Δημιουργία μόνιμου εκθεσιακού χώρου στο <b>Κιλκίς</b>, με στόχο την αγορά των Βαλκανίων.</li><li>ο Δημιουργία εξαγωγικού κέντρου στη <b>Σκύδρα</b>.</li><li>ο Επίσπευση των διαδικασιών λειτουργίας του Βιοτεχνικού Πάρκου στο δήμο <b>Ζερβοχωρίων</b> του νομού <b>Χαλκιδικής</b> και εξέταση σκοπιμότητας δημιουργίας ΒΕΠΕ στο <b>Λάκωμα</b>.</li><li>ο Δημιουργία εμπορευματικού διαμετακομιστικού κέντρου στην <b>Κεντρική Μακεδονία</b> μέσω του Εθνικού Δικτύου που σχεδιάζει το Υπουργείο Μεταφορών.</li><li>ο Δημιουργία Κέντρου Μεταφορών στην <b>Κατερίνη</b>.</li><li>ο Επίσπευση των διαδικασιών οργάνωσης και λειτουργίας της νέας Βιομηχανικής Περιοχής στην περιοχή Πετραιά στη <b>Σκύδρα</b> του νομού Πέλλας.</li><li>ο Θεσμοθέτηση των περιοχών της <b>Νέας Σάντας</b>, <b>Πολυκάστρου</b> και <b>Αξιούπολης</b> του νομού <b>Κιλκίς</b> σε Βιομηχανικά Πάρκα και κατασκευή των απαραίτητων υποδομών.</li><li>ο Δημιουργία Τεχνόπολις Θεσσαλονίκης</li><li>ο Δημιουργία Πάρκου Επιχειρήσεων Πληροφορικής Θεσσαλονίκης.</li></ul>

### Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας

- Δημιουργία εμπορευματικού κέντρου στη **Φλώρινα**.
- Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης Εμπορίου στο νομό **Φλώρινας**.
- Σχεδιασμός και εφαρμογή ολοκληρωμένης αποκατάστασης των εδαφών εξαντλημένων ορυχείων στις **περιοχές της ΔΕΗ**.
- Ολοκλήρωση των διαδικασιών και αποπεράτωσης των εργασιών στο Βιομηχανικό Πάρκο **Κοζάνης**.
- Επιτάχυνση των εργασιών αποπεράτωσης του Βιοτεχνικού Πάρκου **Κοζάνης** για τον κλάδο του ξύλου στο πλαίσιο των προβλεπόμενων χρονοδιαγραμμάτων.
- Ολοκλήρωση των εργασιών στο Βιοτεχνικό Κέντρο **Σιάτιστας**
- Ολοκλήρωση των εργασιών αποπεράτωσης του Βιομηχανικού Πάρκου **Γρεβενών**.

### Περιφέρεια Ηπείρου

- Η δρομολόγηση των εργασιών για τη δημιουργία Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων για το δραστικό περιορισμό των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι μονάδες εκτροφής πουλερικών στο νομό **Ιωαννίνων**.
- Προώθηση των εργασιών για τη δημιουργία Βιομηχανικών Πάρκων στην Περιφέρεια **Ηπείρου**.
- Δημιουργία Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών με την **Αλβανία**.
- Σύσταση εμπορευματικού διαμετακομιστικού κέντρου στην περιοχή της **Ηγουμενίτσας**.
- Δημιουργία σύνθετου εμπορευματικού κέντρου **Κακαβιάς**.

## Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης

- Δημιουργία Βιοτεχνικού Πάρκου Εκθεσιακού Κέντρου στην **Καβάλα**.
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υποδομών στον τομέα της αλιείας και της μηδοκαλιεργειών στο νομό **Καβάλας**.
- Ανάπτυξη ήπιων μορφών ενέργειας και εκμετάλλευση της γεωθερμικής ενέργειας στο νομό **Καβάλας**.
- Επίσπευση των διαδικασιών δημιουργίας και λειτουργίας της **Τεχνόπολης Θράκης**, σε έκταση 7.800 στρεμμάτων που παραχώρησε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση **Ροδόπης**.
- Αξιοποίηση των γεωθερμικών πεδίων και των ανθρακονατριούχων ορυκτών του νομού **Ροδόπης**.
- Ορισμού του νομού **Δράμας** ως ενεργειακός κόμβος και σύνδεση της Δράμας με τη χαμηλή και υψηλή πίεση Φυσικού Αερίου όλων των βιοτεχνικών περιοχών που θα ορισθούν.
- Δημιουργία Ελεύθερης Ζώνης στο **Νευροκόπι** λόγω της πλήρους αποβιομηχανοποίησης της περιοχής
- Οριοθέτηση και δημιουργία λατομικών ζωνών στο νομό **Δράμας**
- Ορθολογική αξιοποίηση λιγνιτικού πεδίου στο νομό **Δράμας**
- Δημιουργία Εμπορευματικού Διαμετακομιστικού Κέντρου στην **Αλεξανδρούπολη**.
- Δημιουργία Βιοτεχνικού Πάρκου Παραδοσιακών Προϊόντων στη **Θάσο**.
- Επιτάχυνση των διαδικασιών και των διαπραγματεύσεων για τη σύσταση και τη λειτουργία του Βιομηχανικού Πάρκου στο Δήμο **Σαπών**.
- Προώθηση των διαδικασιών και των διαπραγματεύσεων για τη λειτουργία και την αναβάθμιση του Βιομηχανικού Πάρκου **Ορεστιάδας**.
- Δημιουργία Ελευθέρων Ζωνών Εμπορίου και Μεταποίησης στο **Ορμένιο** (ΔΕΒΖΟΣ Ορμενίου).

### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

Υπουργείο Ανάπτυξης

Γενικές Γραμματείες Περιφερειών



## **1.7. Η προώθηση των Logistics μπορεί να δημιουργήσει νέες αναπτυξιακές προοπτικές για τη Βόρεια Ελλάδα**

Για μια μακρά περίοδο η αποθήκευση, η μεταφορά, το μέγεθος των αποθεμάτων καθώς και οι λειτουργίες που σχετίζονται με τη ροή των προϊόντων μέχρι τον τελικό καταναλωτή, αποτελούσαν δευτερεύουσα δραστηριότητα για τις εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις της χώρας αλλά και διεθνώς.

Η διεθνοποίηση της αγοράς τα τελευταία χρόνια ώθησε τις επιχειρήσεις σε μία έντονη στροφή σχετικά με τις αποφάσεις για τη ροή των προϊόντων μέχρι την κατανάλωση. Αποτελεί κοινή συνείδηση πλέον ότι τα μεταβλητά έξοδα και το αυξανόμενο κόστος μεταφοράς και αποθήκευση πρέπει να μειωθούν όπως επίσης και τα αποθέματα με στόχο την αποδέσμευση κεφαλαίων.

Προς την κατεύθυνση αυτή οι σύγχρονες τάσεις και συμπεριφορά των επιχειρήσεων διεθνώς χαρακτηρίζεται από εξωτερίκευση του κόστους Logistics (Logistics Outsourcing). Οι υπηρεσίες Logistics γνωρίζουν τα τελευταία χρόνια ιδιαίτερη άνθηση καθώς έχει αποδειχθεί ότι η προμήθεια των υπηρεσιών από τρίτους είναι οικονομικότερη και μειώνει σημαντικά το κόστος του τελικού προϊόντος.

Το ελληνικό περιβάλλον όσον αφορά τα Logistics χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη σημαντικών προβλημάτων στο χώρο, καθώς και των αναμφισβήτητων προοπτικών, μεταξύ των οποίων δεσπόζουσα θέση κατέχει η ανάδειξη της Βόρειας Ελλάδας και της Θεσσαλονίκης σ' ένα ισχυρό διαμετακομιστικό κόμβο στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο ρόλος που μπορεί να παίξει η Βόρεια Ελλάδα στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και των Παρευξείνιων χωρών έχει επισημανθεί και υπερτονισθεί τα τελευταία χρόνια ενώ έχουν αναληφθεί και αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες εδραίωσης αυτού του ρόλου.

Η Βόρεια Ελλάδα και ειδικότερα η Θεσσαλονίκη αποτελεί ήδη σημείο αναχώρησης για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, οι οποίες με τη σειρά τους μπορούν να αποτελέσουν τους «εν δυνάμει πελάτες» ενός διαμετακομιστικού κόμβου υπηρεσιών Logistics.

Η έγκαιρη ολοκλήρωση των αναγκαίων υποδομών (Εγνατία, ΠΑΘΕ, σιδηροδρομικό δίκτυο, αεροδρόμια λιμάνια) θα εγγυηθεί τη διασύνδεση της Ελλάδας με τις βαλκανικές χώρες, καθώς και της χώρας της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Η υπό ίδρυση τριών (3) από τα έξι (6) έργων του Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων που προωθεί το Υπουργείο Μεταφορών αφορούν τη Βόρεια Ελλάδα (Κεντρική Μακεδονία, Θράκη, Ήπειρο), σηματοδοτούν τον ιδιαίτερα αναβαθμισμένο ρόλο της περιοχής. Για τα έργα αυτά, που σημειώνουν δυστυχώς σημαντικές καθυστερήσεις, έχει προβλεφθεί η διάθεση σημαντικών πόρων από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα της Βορείου Ελλάδας.

Ο ΣΒΒΕ, αντιλαμβανόμενος τη σπουδαιότητα των logistics και της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας στην ενίσχυση των σύγχρονων μεταποιητικών επιχειρήσεων της Βόρειας Ελλάδας, προχώρησε έγκαιρα στην ανάδειξη των αναπτυξιακών προοπτικών του τομέα, μέσα από τη συμμετοχή και υποστήριξή του στην Εταιρία Ανάπτυξης Ιδιωτικών Υποδομών Βορείου Ελλάδος, η οποία χρηματοδότησε επτά κέντρα Logistics στη Βόρεια Ελλάδα και συνεργάστηκε με τον Ολλανδικό Οργανισμό HIDC/NDL (Holland International Distribution Council), προκειμένου να χρησιμοποιηθεί η τεχνογνωσία που έχει ήδη αναπτυχθεί στην Ολλανδία για τη μετεξέλιξη της Θεσσαλονίκης σε κόμβο Agrolistics για τα Βαλκάνια και την ευρύτερη περιοχή,

Τα Logistics θα πρέπει άμεσα να αναχθούν ως τομέας παρεμβάσεων πρώτης προτεραιότητας στην ελληνική οικονομία, προκειμένου να επιτευχθεί η εξάλειψη των υφιστάμενων προβλημάτων, η μεγιστοποίηση των ωφελειών και η διατηρήσιμη και ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη.

### **Προβλήματα Ελληνικής Αγοράς Logistics**

Μεταξύ των ποικίλων προβλημάτων που χαρακτηρίζουν την ελληνική αγορά Logistics πρωτεύουσα θέση κατέχουν μεταξύ άλλων:

- Η χρόνια καθυστέρηση στην ολοκλήρωση των απαραίτητων - ζωτικών υποδομών (ελλιπές οδικό και ανεπαρκές σιδηροδρομικό δίκτυο), που έχει ως συνέπεια την αύξηση του μεταφορικού κόστους, τόσο στις εισαγωγές όσο και στις εξαγωγές,
- Η περιορισμένη διαλειτουργικότητα των υφιστάμενων μέσων μεταφοράς και η ανυπαρξία τερματικών σταθμών (οδικών και σιδηροδρομικών π.χ. εμπορευματικά κέντρα, σταθμούς μεταβίβασης),
- Η μη απελευθέρωση των μεταφορών και το υφιστάμενο καθεστώς των αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως,
- Τα ουσιαστικά προβλήματα των εταιριών Logistics (ασαφές νομικό πλαίσιο, αδυναμία ένταξης του σχεδιασμού και της υλοποίησης μίας επένδυσης κέντρου αποθήκευσης – διανομής στα αναπτυξιακά προγράμματα, γραφειοκρατία, κα,
- Η έλλειψη ολοκληρωμένων προπτυχιακών προγραμμάτων στο Logistics Management, καθώς και τα ελάχιστα προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών,
- Το ανεπαρκές επίπεδο εκπαίδευσης του προσωπικού των ελληνικών επιχειρήσεων σε θέματα Logistics.

### **Προτάσεις – Ενέργειες :**

Προκειμένου η χώρα μας να χαρακτηριστεί ως κέντρο Logistics και να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων θα πρέπει να εφαρμόσει μία ολοκληρωμένη στρατηγική, ανάλογη αυτών της Ιρλανδίας, της Φιλανδίας, και της Ολλανδίας. Η πολιτεία οφείλει έγκαιρα να συμβάλλει αποφασιστικά να διαμορφώσει τις απαραίτητες εκείνες προϋποθέσεις για τη διασφάλιση συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά Logistics. Ανάμεσα στις απαραίτητες παρεμβάσεις πρωτεύουσα θέση μεταξύ άλλων κατέχουν:

#### **A. Απαραίτητες υποδομές υποστήριξης**

- Η απόλυτη προσήλωση στα χρονοδιαγράμματα αναβάθμισης και ολοκλήρωσης όλων υποδομών γεωπολιτικής σημασίας και προτεραιότητας για την Ευρώπη, την Ελλάδα και την ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Ευρώπης,
- Η προώθηση των βασικών προτεραιοτήτων της Ελληνικής πολιτικής μεταφορών που εστιάζονται στην ανάπτυξη και επαναλειτουργία των Πανευρωπαϊκών αξόνων, X, IX, και V,
- Η βελτίωση του συστήματος Τελωνειακών διατυπώσεων με τις γειτονικές χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης,

#### **B. Θεσμικές μεταρρυθμίσεις και δημιουργία ενός ευνοϊκότερου περιβάλλοντος**

- Η άμεση αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου των εταιριών logistics, η ένταξη του σχεδιασμού και της υλοποίησης μίας επένδυσης κέντρου αποθήκευσης – διανομής σε αναπτυξιακά προγράμματα,
- Η δημιουργία ενός ελκυστικού χρηματοοικονομικού και θεσμικού περιβάλλοντος (ελκυστικότητα φορολογικού συστήματος, τελωνειακής νομοθεσίας) για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων στον τομέα των Logistics και στενή συνεργασία κυβέρνησης / επιχειρήσεων,
- Η αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος με νέες ειδικότητες στην επιστημονική θεματική ενότητα του Logistics Management.

#### Γ. Δημιουργία βασικών υποδομών Logistics

- Η επίσπευση των διαδικασιών από το Υπουργείο Μεταφορών για την υποβολή προτάσεων των επιχειρήσεων, σχετικά με την υλοποίηση του «Εθνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων – ανάπτυξη κόμβων συνδυσμένων μεταφορών κατά μήκος του Ελληνικού Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών» και τη δημιουργία των τριών Εμπορευματικών Κέντρων Κεντρικής Μακεδονίας, Θράκης και Ηπείρου.

#### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Μεταφορών

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης

**2ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ:**  
***Ευρωπαϊκή Διεύρυνση και Βαλκανική***  
***Προοπτική.***

## **2.1. Ελληνικό Σχέδιο για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (ΕΣΟΑΒ) – Εργαλείο ανάπτυξης της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων της χώρας**

Το Ελληνικό Σχέδιο για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων συνιστά **διπλό μοχλό ανάπτυξης της οικονομικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας στη Ν.Α. Ευρώπη**. Επιπλέον των 550 Μ€ που θα χορηγήσει η Ελλάδα ως αναπτυξιακή βοήθεια για τη χρηματοδότηση υποδομών περιφερειακής σημασίας στα Βαλκάνια, το Ε.Σ.Ο.Α.Β. αναμένεται να δράσει ως **έναυσμα κινητοποίησης και άλλων πόρων από τραπεζικά ή ιδιωτικά κεφάλαια**, συμβάλλοντας περαιτέρω στην πορεία ανάπτυξης του ήδη διευρυμένου (4,4 δις δολάρια) ελληνικού επενδυτικού ενδιαφέροντος στα Βαλκάνια.

Η αποκατάσταση της ισορροπίας σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο στις βαλκανικές χώρες σε συνδυασμό με την ουσιαστική προώθηση των οικονομικών μεταρρυθμίσεων, σύμφωνα με τις συστάσεις της ΕΕ και του ΔΝΤ, δημιουργούν ένα **πλέγμα πολυάριθμων ευνοϊκών συνθηκών**, τις οποίες καλούνται να εκμεταλλευτούν άμεσα οι ελληνικές επιχειρήσεις.

Με απώτερο στόχο τη **βέλτιστη δυνατή εφαρμογή του Ε.Σ.Ο.Α.Β.** ο ΣΒΒΕ ανέπτυξε, και κατά το 2002, ένα συνεχή διάλογο με τα αρμόδια κυβερνητικά στελέχη. Οι ενέργειες του ΣΒΒΕ συνετέλεσαν στη διασταλτική ερμηνεία, εκ μέρους του Υπουργείου Οικονομικών, του σχετικού άρθρου του Νομοσχεδίου που αφορά τις επιλέξιμες ιδιωτικές επενδύσεις και **επέτρεψαν την υπαγωγή, στα κίνητρα του ΕΣΟΑΒ, επιχειρήσεων που ήδη διαθέτουν παραγωγικές μονάδες στις υπό ενίσχυση χώρες.**

Παράλληλα ο ΣΒΒΕ προχώρησε στην κατάθεση πρότασης, σε συνεργασία με άλλους φορείς, όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου Υποστήριξης για το έργο του ΕΣΟΑΒ. Η πρόταση αυτή, η οποία περιελάμβανε το αντικείμενο του φορέα υποστήριξης, τόσο στο κεντρικό επίπεδο (κεντρική μονάδα υποστήριξης στην Ελλάδα), όσο και σε επίπεδο της κάθε μιας από τις λήπτριες χώρες (τοπικές μονάδες υποστήριξης), αρχικά προκρίθηκε (Οκτώβριος 2002) όμως στη συνέχεια ανακοινώθηκε από τους αρμόδιους φορείς ότι η διαδικασία προκήρυξης και επιλογής του Τεχνικού Συμβούλου **υπήρξε τελικά άγονη για τεχνικούς και νομικούς λόγους.**

Η Διοίκηση του ΣΒΒΕ επεσήμανε ότι **οι επάλληλες καθυστερήσεις σε κάθε βήμα των διαδικασιών πλήττουν αθροιστικά τη συνολική αξιολογία προσπάθειας του αναπτυξιακού προγράμματος και αποδυναμώνουν τη σπουδαιότητα και τις προοπτικές διασύνδεσής του με αλλά εθνικά προγράμματα οικονομικής βοήθειας τρίτων χωρών**, προκειμένου να υπάρξουν ενιαία κριτήρια απόδοσης και στόχοι που να ενθαρρύνουν **συνολικά και όχι αποσπασματικά** το εμπόριο και τις επενδύσεις.

Οι πρόσφατες **εγκρίσεις πέντε επενδυτικών προτάσεων** για τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία την Αλβανία και τη Σερβία συνιστούν μεν **ιδιαίτερα ικανοποιητικές εξελίξεις**, πλην όμως **ο αριθμός των υποβληθέντων επενδυτικών σχεδίων συνεχίζει να είναι μικρός**, για ορισμένες χώρες και κυρίως για τη Σερβία.

### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

Ο ΣΒΒΕ εκτιμά ότι είναι **απολύτως απαραίτητη η διαχείριση του Ε.Σ.Ο.Α.Β. από την πόλη της Θεσσαλονίκης**, στην οποία έχουν εγκατασταθεί πολυάριθμοι διεθνείς οργανισμοί και δομές στήριξης της επιχειρηματικότητας που δραστηριοποιούνται στα Βαλκάνια. Ανάμεσα στις **προτάσεις του ΣΒΒΕ** περιλαμβάνονται:

- **Παρακολούθηση του Ε.Σ.Ο.Α.Β.** από έναν καθαρά τεχνοκρατικό μηχανισμό, με γνώση και κατανόηση της ευρύτερης περιοχής των Βαλκανίων **αλλά και με την απαραίτητη τεχνογνωσία όσο αφορά την επιχειρηματική δραστηριότητα και τους κινδύνους που αυτή εγκυμονεί,**
- **Ο Σχεδιασμός και Προγραμματισμός των έργων για κάθε χώρα.**
  - **Τεχνοκρατική αξιολόγηση** των προτάσεων, που υποβάλλονται από τους Εθνικούς Συντονιστές των Βαλκανικών χωρών, και διασύνδεση των έργων με επιχειρήσεις κατασκευών και παροχής υπηρεσιών ελληνικών συμφερόντων.
  - **Καθορισμός προτεραιοτήτων** από το Υπουργείο Εξωτερικών με ιδιαίτερη έμφαση στα έργα υποδομών και μεταφορών.
  - **Δημιουργία μηχανισμού υποστήριξης και υποβοήθησης** των Βαλκανικών χωρών στην υποβολή εμπειριστατωμένων και ώριμων προτάσεων προς χρηματοδότηση.
- **Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας των ιδιωτικών επενδύσεων μέσω του ΕΣΟΑΒ:**
  - Αύξηση του ανώτατου ορίου υποβληθεισών προτάσεων από 5 εκατ. € σε τουλάχιστον 9 εκατ. €.
  - Αύξηση του ποσοστού κρατικής χρηματοδότησης
  - Απλοποίηση των γραφειοκρατικών διαδικασιών που προβλέπει η υπάρχουσα νομοθεσία
- Με γνώμονα την **αξιοκρατική και διάφανη διαδικασία αξιολόγησης**, από την Κεντρική Γνωμοδοτική Επιτροπή του Άρθρου 8 του Ν 2601/98, των προτάσεων που υποβάλλονται ο ΣΒΒΕ προτείνει τις ακόλουθες ενέργειες:
  - **Ενημέρωση της επιτροπής για το σύνολο των προτάσεων που υποβλήθηκαν κατά:** α) χώρα, β) κλάδο, γ) μέγεθος επενδύσεων, καθώς και του ποσοστού κάλυψης του διαθέσιμου προϋπολογισμού κατά χώρα. Προτείνεται η αξιολόγηση, κατά προτεραιότητα, των προτάσεων που αποδεικνύουν τη σύνδεση της επένδυσης με την λειτουργούσα επιχείρηση στην Ελλάδα (π.χ. συμπληρωματικές επενδύσεις στην παραγωγική ικανότητα της μητρικής εταιρείας, αξιοποίηση δικτύου διανομής, διεύρυνση γκάμας παραγόμενων προϊόντων, καθετοποίηση παραγωγής κ.λ.π.)
  - **Σχεδιασμός κατάλληλου Πίνακα Αναλυτικής Βαθμολόγησης**, στον οποίο να περιλαμβάνονται και να βαθμολογούνται τα ειδικά κριτήρια αξιολόγησης, προκειμένου να διαμορφώνεται άμεσα μία **αντικειμενική εικόνα ως προς τη βιωσιμότητα και την ένταξη των επενδύσεων**

#### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Εξωτερικών

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

## **2.2. Η άρση της απομόνωσης της χώρας από τις Αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η σημασία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών – Πανευρωπαϊκοί Άξονες X, IV και IX**

Η διασύνδεση και διαλειτουργικότητα μεταξύ των **διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών** και των **τριών (3) αξόνων πανευρωπαϊκού σχεδιασμού** που εκκινούν ή καταλήγουν στη Βόρεια Ελλάδα, αποτελεί **κεντρικό ζήτημα για τη διασφάλιση και μεγιστοποίηση των αναπτυξιακών προοπτικών** της ευρύτερης περιοχής.

Ο ΣΒΒΕ προσδοκά από την πολιτεία και την Ευρωπαϊκή Ένωση τη **συνολική θεώρηση του ζητήματος αυτού** και τη συντονισμένη εξάλειψη των υφιστάμενων εμποδίων, ενόψει της Βαλκανικής Ανασυγκρότησης και της σταδιακής διεύρυνσης της Ε.Ε.

### **Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών**

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών εντάσσονται στους ευρύτερους **στρατηγικούς σχεδιασμούς** της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η υλοποίησή τους αναμένεται να διαμορφώσουν ένα **πρωταγωνιστικό πλέγμα υποδομών**, ικανό να συμβάλλει στο άνοιγμα του ευρωπαϊκού χώρου και να εξασφαλίσει **νέες δυνατότητες επενδύσεων**.

Η σημασία των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας και την περιφερειακή συνοχή υπήρξε **πάντοτε επίκαιρη**, εξαιτίας και της σταδιακής διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ιδιαίτερα όμως σήμερα με τη **νέα διεύρυνση των δέκα (10) κρατών μελών** η επιτυχής υλοποίηση των πολιτικών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα συνιστά πλέον ξεκάθαρα μία από τις **κρισιμότερες προκλήσεις και παραμέτρους στην πορεία επίτευξης του στόχου της Λισσαβόνας**.

Δυστυχώς σήμερα, **σχεδόν μία δεκαετία μετά τη Σύνοδο Κορυφής του Έσσεν (1994)** και τον καθορισμό των έργων των δικτύων αυτών, η πρόοδος που παρουσιάζεται στην πορεία υλοποίησης τους δεν είναι ικανοποιητική, παρά και τον **διπλασιασμό του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ για το σύνολο των διευρωπαϊκών δικτύων για την περίοδο 2000 - 2006**, σε σχέση με τον αντίστοιχο προϋπολογισμό της περιόδου **1995 - 2000**.

Ειδικότερα, **μόνο τρία (3) από τα δεκατέσσερα (14) έργα προτεραιότητας των διευρωπαϊκών δικτύων έχουν ολοκληρωθεί**, ενώ αρκετοί από τους υπόλοιπους έντεκα (11) οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες βρίσκονται στο στάδιο των **αρχικών μελετών**. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενώ τη δεκαετία του 1980 τα κράτη μέλη **δαπανούσαν κατά μέσο όρο 1,5% του ΑΕΠ για έργα υποδομής στις μεταφορές**, το αντίστοιχο ποσοστό σήμερα είναι μικρότερο από το 1%. Ως αποτέλεσμα, το μέγεθος των υφιστάμενων χρηματοδοτήσεων **δε θεωρείται επαρκές για την ολοκλήρωση των έργων έως το 2010** (με τους σημερινούς ρυθμούς επενδύσεων θα χρειαστούν σχεδόν είκοσι (20) χρόνια). Εκτιμάται ότι απαιτείται **σχεδόν τριπλασιασμός των συνολικών επενδύσεων** των κρατών – μελών της Ε.Ε. για την ολοκλήρωση των δικτύων αυτών, ενώ επιπρόσθετα οι πόροι που θα απορροφηθούν για αντίστοιχα έργα στα νέα κράτη μέλη ανέρχονται στα **€ 100 δις**.

Το ζήτημα της **αποτελεσματικής προώθησης της υλοποίησης όλων των διευρωπαϊκών δικτύων** τέθηκε και στην πρόσφατη Σύνοδο Κορυφής της **Θεσσαλονίκης**, όπου και δρομολογήθηκε **αύξηση των επενδυτικών κονδυλίων** κατά τουλάχιστον **€ 70 δις** εντός της επόμενης δεκαετίας.

### **Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών στην Ελλάδα**

Στην Ελλάδα οι **δύο (2) οδικοί άξονες που συμμετέχουν στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών** (ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ και ΠΑΘΕ) δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, με αποτέλεσμα

να **δυσχεραίνεται η μεταφορική δραστηριότητα και να παρατείνονται τα εμπόδια και οι δυσκολίες των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Βόρεια Ελλάδα.**

**Η ημερομηνία ολοκλήρωσης των αξόνων αυτών, αντίθετα προς τις αρχικές προβλέψεις, μετατίθεται συνεχώς , με αποτέλεσμα η Ελλάδα να μη διαθέτει ακόμη και σήμερα, ολοκληρωμένο σύστημα υποδομών, παρά τη συνεχή δαπάνη σημαντικών κονδυλίων.**

#### Πανευρωπαϊκοί Άξονες Χ, ΙΧ και ΙV

Η **πλήρης ανακατασκευή, αποκατάσταση και αναβάθμιση**, οδικά και σιδηροδρομικά, του **Πανευρωπαϊκού Άξονα Χ** (Θεσσαλονίκη – Σκόπια – Νις – Βελιγράδι – Ζάγκρεμπ – Λιουμπλιάνα – Σάλτσμπουργκ με κλάδους διασύνδεσης του άξονα με το Γκρατς, τη Βουδαπέστη, τη Σόφια και τη Φλώρινα) συνιστά **κοινό στόχο**, σύμφωνα με το Μνημόνιο συνεργασίας που υπογράφηκε μεταξύ των χωρών από τις οποίες διέρχεται ο άξονας το Μάρτιο του 2001.

Παρά την εγρήγορση και τις αρχικές εκτιμήσεις της περιόδου εκείνης για επισκευή και ολοκληρωτική αναβάθμιση του οδικού δικτύου έως το τέλος του 2005, από τα τελευταία δεδομένα προκύπτει ότι σε δύο (2) από τα πέντε (5) βασικά τμήματα ανακατασκευής του άξονα **τα έργα δεν αναμένεται να ολοκληρωθούν πριν το 2007.** Ταυτόχρονα συνεχίζουν να υφίστανται **προβλήματα και καθυστερήσεις στους υφιστάμενους συνοριακούς σταθμούς** (υπερβολικά τέλη, έλλειψη υποδομών και προσωπικού συνθήκη Σέγκεν, κ.α.).

Η πλήρης επαναλειτουργία του Άξονα Χ, που αποτελεί για την Ελλάδα τη **συντομότερη οδό προς τις αγορές της Ε.Ε.**, θα **ενισχύσει την ελκυστικότητα των ελληνικών προϊόντων** έναντι των ανταγωνιστών στις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης και θα μειώσει το χρόνο πρόσβασης των αγορών αυτών κατά **μία τουλάχιστον μέρα**, αποδίδοντας **άμεσες και απτές πλέον ωφέλειες** στην ανταγωνιστικότητα της εγχώριας, αλλά και της τοπικής κοινωνίας της Βόρειας Ελλάδας.

**Ο Πανευρωπαϊκός Άξονας ΙV** (Θεσσαλονίκη – Σόφια – Vidin / Kalafat – Κραϊόβα – Τιμισοάρα – Βουδαπέστη – Γερμανία) αποτελεί **κεντρικό άξονα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης**, συνδέει τις περιοχές Δρέσδη – Πράγα – Μπρατισλάβα – Βουδαπέστη – Αραντ – Κραϊόβα - Σόφια και καταλήγει με δύο ξεχωριστούς κλάδους στη Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη. Η σημασία του άξονα αυτού είναι **καθοριστική για την εξέλιξη της περιοχής σε διαμετακομιστικό κόμβο**, με δεδομένο ότι **το λιμάνι της Θεσσαλονίκης** έχει την υποδομή και μπορεί να εξυπηρετήσει τους μεγάλους όγκους εμπορευμάτων που διακινούνται από τη Μεσόγειο προς τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Η ανάπτυξη και η λειτουργία του άξονα αυτού θα συνιστά ταυτόχρονα και μία **εναλλακτική λύση στον Πανευρωπαϊκό Άξονα Χ**, προοπτική που γίνεται περισσότερο επιτακτική εξαιτίας της σημαντικής προσπάθειας της Ε.Ε. για τη Βαλκανική Ανασυγκρότηση.

Μείζονα προτεραιότητα για τη χώρα έχει και η ανάπτυξη του **Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ** που **συνδέει τη Μεσόγειο με τη Βαλτική** και ειδικότερα την Αλεξανδρούπολη με το Ελσίνκι, δεδομένου ότι διέρχεται από περιοχές οι οποίες αν και είναι ιδιαίτερα απομακρυσμένες για την Ελλάδα συνιστούν **παραδοσιακές αγορές εμπορικών αλλά και τουριστικών προϊόντων**. Ειδικότερα, η σύνδεση Dimitrovgrad – Αλεξανδρούπολης, είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της Βαλκανικής, αφού στην ουσία διασυνδέει τη Βόρεια Θάλασσα με τη Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική. Επιπλέον, ο **οδικός άξονας Αλεξανδρούπολης – Φερών – Ορμενίου** (Ελληνοβουλγαρικά σύνορα) που έχει οριστεί ως κατάληξη του **Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ** με τις βελτιωμένες συνθήκες που θα επιφέρει στις οδικές μεταφορές, θα αποτελέσει **κύριο μοχλό ανάπτυξης της περιοχής της Θράκης.**

Ο ΣΒΒΕ εκτιμά ότι η επαναλειτουργία του άξονα Χ, η ανάπτυξη των αξόνων ΙV και ΙΧ, η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων της και η ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ θα **μεγιστοποιήσει την επιχειρηματική δραστηριότητα και την ενίσχυση του ρόλου και των προοπτικών της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας,**



αποδίδοντας δυναμική ώθηση πρωτίστως στις εξαγωγές, στην εμπορική δραστηριότητα, στον τουρισμό, αλλά και στην προώθηση ξένων επενδύσεων στη Βόρεια Ελλάδα.

Η ενεργοποίηση των αξόνων X, IV, και IX αποκτά **ακόμη μεγαλύτερη σημασία** ενόψει της πιθανολογούμενης ανάληψης της διοργάνωσης της **EXPO 2008**. Η «**EXPO των Βαλκανίων**», την οποία φιλοδοξεί να διοργανώσει η Θεσσαλονίκη, **καθιστά απολύτως επιτακτική τη ολοκλήρωση των αξόνων αυτών το αργότερο έως το 2008**.

### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

Η ελληνική πολιτεία οφείλει να υιοθετήσει άμεσα και ουσιαστικά τις επισημάνσεις της Ε.Ε. στην πορεία επίστευσης των έργων ολοκλήρωσης των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Κρίνονται απαραίτητα τα ακόλουθα:

- **Αναθέμανση της πολιτικής βούλησης των αρμοδίων**, για τους οποίους επισημαίνεται χαρακτηριστικά στην πρόσφατη έκθεση της Ε.Ε. ότι «δεν έχουν λάβει δεόντως υπόψη τη διευρωπαϊκή διάσταση των έργων αυτών»,
- **Βελτίωση της συνέργιας των δημοσίων επενδύσεων, της ιεράρχησης και του συντονισμού της χρηματοδότησης** (εφαρμογή νέων συστημάτων χρηματοδότησης και δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια κινδύνου),
- **Ενδυνάμωση της συνοχής μεταξύ διαχειριστικών δομών** για το σύνολο των έργων,
- **Αλλαγή νοοτροπίας** από τις αρμόδιες κρατικές αρχές στην Ελλάδα για την επιτάχυνση κρίσιμων ζητημάτων, όπως οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτών μέσω των **συμβάσεων παραχώρησης εκμετάλλευσης** (πλήρης αξιοποίηση των διάφορων μορφών κοινοπραξίας του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ταχεία δημοπράτηση, δημιουργία ευέλικτου θεσμικού πλαισίου και ανάπτυξη ολοκληρωμένης στρατηγικής) αλλά και την **αποφυγή αποσπασματικών ρυθμίσεων** στην υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών τη χώρας

Ταυτόχρονα απαιτείται η **μέγιστη δυνατή εγρήγορση, προώθηση θεμάτων και ο βέλτιστος συντονισμός των διαδικασιών ανάπτυξης των Πανευρωπαϊκών Αξόνων X, IV και IX από την Ελλάδα**, ως προεδρεύουσα χώρα της διευθύνουσας επιτροπής του Άξονα X. Προτείνεται:

- **Απόδοση των μέγιστων διαθέσιμων πόρων για χρηματοδότηση της ανακατασκευής των τμημάτων του Άξονα X από το ΕΣΟΑΒ**
- **Επαναλειτουργία του άξονα X και όλων των κάθετων αξόνων της Εγνατίας Οδού**, ώστε να αποκατασταθεί η οδική σύνδεση της Βόρειας Ελλάδας με τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά κράτη,
- **Βέλτιστος συντονισμός από τις ενδιαφερόμενες χώρες στην πορεία ολοκλήρωσης του Άξονα X**. Τα τμήματα του άξονα που είναι προς κατασκευή **επιβάλλεται να ολοκληρωθούν σχεδόν ταυτόχρονα**, προκειμένου να αποφευχθούν εκ' νέου καθυστερήσεις
- **Εντατικοποίηση των συνεργασιών για την εξάλειψη των υφιστάμενων εμποδίων κατά τις συνοριακές διαδικασίες στο Άξονα X**.

### **Υπεύθυνα Υπουργεία:**

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

Υπουργείο Εξωτερικών

Υπουργείο Μεταφορών

### **2.3. Σύμφωνο Σταθερότητας και Πρωτοβουλία για τη Συνεργασία στη ΝΑ Ευρώπη – Southeast European Cooperative Initiative (S.E.C.I.)**

Η Βαλκανική και Πρευξείνια επιχειρηματική συνεργασία συνιστά σταθερά έναν από τους **κύριους άξονες δράσης** του Συνδέσμου Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ). Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μελών του ο ΣΒΒΕ παρέχει σχετικές υπηρεσίες που εστιάζονται:

- στην επίκαιρη πληροφόρηση για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων
- στην ανεύρεση συνεργατών για συμμετοχή στα προγράμματα ανασυγκρότησης και για τη σύναψη επιχειρηματικών συμφωνιών.
- στη σύνδεση επιχειρήσεων που έχουν κοινές επιχειρηματικές επιδιώξεις
- στην πληροφόρηση για προκηρύξεις και διαγωνισμούς

Στο πλαίσιο αυτό συμμετέχει ενεργά στις δραστηριότητες της Πρωτοβουλίας για τη Συνεργασία στη ΝΑ Ευρώπη, η οποία ξεκίνησε το 1996 και αποτελεί ένα **μέσο ενίσχυσης της περιφερειακής συνεργασίας μεταξύ των χωρών της ΝΑ Ευρώπης**, αποβλέποντας στη διευκόλυνση των διασυνοριακών διαδικασιών, τη ενίσχυση της συνεργασίας μέσω ανταλλαγής πληροφοριών και στην προσέλκυση επενδύσεων, αποδίδοντας σταθερά **έμφαση στη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα**.

Ο ΣΒΒΕ γνωρίζει τις **πολύχρονες και πολυέξοδες προσπάθειες** που καταβάλλει εδώ και πολλά χρόνια η Ελληνική Κυβέρνηση για τη **στήριξη προσπαθειών συνεργασίας και οικονομικής ανάπτυξης με τις χώρες της ΝΑ Ευρώπης**, όπως το SECI, το Stability Pact, την Επιτροπή διευκόλυνσης εξωτερικού εμπορίου (PROCommittees), το Επιχειρηματικό Γραφείο Οικονομικής Συνεργασίας για τη ΝΑ Ευρώπη (BICC) κ.α.

Ο ΣΒΒΕ πιστεύει ότι είναι ανάγκη να **αξιοποιηθούν πλήρως όλες οι παραπάνω προσπάθειες**, στις οποίες εξ' άλλου συμμετείχε ενεργά τόσο ο Σύνδεσμος όσο και επιχειρήσεις μέλη του.

#### **Προτάσεις – Ενέργειες:**

- Η **αξιοποίηση της εναλλακτικής έδρας του Συμφώνου Σταθερότητας στη Θεσσαλονίκη** (ξενοδοχείο Βιέννη), ως γραφείο **συντονισμού** της Διεθνούς **Επιχειρηματικής** κοινότητας με τις χώρες της Ν.Α. Ευρώπης και τη **Διαβαλκανική (SEECF)** μπορεί και πρέπει να αποτελέσει εθνική στρατηγική επιλογή της Ελλάδας για την παρακολούθηση των κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων στην περιοχή της Ν.Α. Ευρώπης, προς όφελος τόσο των γεωπολιτικών μας συμφερόντων όσο και της Ελληνικής επιχειρηματικής κοινότητας. **Το Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη Ν.Α. Ευρώπη (BAC for SEE)**, ως ένας πολυεθνικός συμβουλευτικός φορέας που έχει αναγνωριστεί για τη συμβολή του και στο πλαίσιο της Διαβαλκανικής (SEECF – Beograd declaration), **μπορεί να αποτελέσει τον πυρήνα δημιουργίας και επιτυχούς λειτουργίας αυτού του σχήματος**, χρησιμοποιώντας ως έδρα του το ξενοδοχείο Βιέννη στη Θεσσαλονίκη.
- **Άμεση επανενεργοποίηση της χρηματοδότησης του γραφείου της Μόνιμης Επιτροπής Διευκόλυνσης Εμπορίου HELLAS PRO από το ΥΠ.ΕΞ. - Έκδοση των σχετικών Υπουργικών Αποφάσεων και εξασφάλιση της χρηματοδότησης της γραμματείας HELLAS PRO.**