
B. Κορκίδης: Η ενίσχυση της Μεσογείου ως hub εμπορίου και εφοδιαστικής απαιτεί σύντομες δράσεις και γρήγορες αποφάσεις

2023/06/09 14:56 στην κατηγορία LOGISTICS

Η ενίσχυση της Μεσογείου ως κόμβου για το εμπόριο και την εφοδιαστική σε παγκόσμια κλίμακα για να επιτευχθεί απαιτεί σήμερα σύντομες δράσεις και γρήγορες αποφάσεις, σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΕΒΕΠ, Βασίλη Κορκίδη, που απεύθυνε χαιρετισμό στο «ASCAME Working Commission Transport & Logistics» στη Βαρκελώνη.

Η ενίσχυση της Μεσογείου ως κόμβου για το εμπόριο και την εφοδιαστική σε παγκόσμια κλίμακα για να επιτευχθεί απαιτεί σήμερα σύντομες δράσεις και γρήγορες αποφάσεις, σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΕΒΕΠ, Βασίλη Κορκίδη, που απεύθυνε χαιρετισμό στο «ASCAME Working Commission Transport & Logistics» στη Βαρκελώνη.

Σύμφωνα με τον κ. Κορκίδη, «Είμαστε ουσιαστικά στο κατώφλι αναδιαμόρφωσης της εφοδιαστικής και των logistics σε ξηρά και θάλασσα, χωρίς να μπορούμε να προδικάσουμε ποιο θα είναι το μοντέλο που θα προκύψει, ούτε το χρονικό εύρος που θα απαιτηθεί. Την περασμένη διετία, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιριών διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων εισήλθαν στο επίγειο τμήμα της εφοδιαστικής και των logistics και πρόσφατα στις εναέριες μεταφορές, επενδύοντας εκατομμύρια δολαρίων για την εξαγορά ή και απορρόφηση συνεργαζόμενων εταιρειών.

Βρισκόμαστε στην μετα-COVID εποχή όπου οι συνθήκες που επικράτησαν αναδιαμόρφωσαν «βίαια» τον τομέα των logistics εισάγοντας νέες τακτικές οι οποίες αίφνης τέθηκαν εκ νέου εν αμφιβόλω καθώς η σύρραξη Ρωσίας Ουκρανίας, που έχει εισέλθει στο δεύτερο χρόνο της, έθεσε νέα δεδομένα για τις εμπορευματικές ροές που επηρεάστηκαν σημαντικά.

Σήμερα μιλάμε για το ενεργειακό και την επισιτιστική κρίση, ο κίνδυνος της οποίας δεν έχει εξαλειφθεί, καθώς οι μεταφορές σιτηρών από την Ουκρανία συνεχίζουν να γίνονται με το «σταγονόμετρο» σε σχέση με το προ σύρραξης καθεστώς και με το άγχος περί του αν θα παραταθεί και πόσο η συμφωνία της Μ. Θάλασσας με την Τουρκία να διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο για τις διελεύσεις bulk carriers που μεταφέρουν σιτάρι.

Την ίδια στιγμή στο ενεργειακό πεδίο οι ροές των πετρελαιοειδών και του LNG, λόγω

των κυρώσεων που επιβλήθηκαν στην Ρωσία ανακατευθύνθηκαν ενώ αναδείχθηκε, πειστικά θα έλεγα, η αξία των ΑΠΕ όχι μόνο ως λύση στο ενεργειακό αλλά και για την απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα.

Μέσα σε αυτό το φόντο το ναυτιλιακό τμήμα των logistics έχει κληθεί, μέσα στο διάστημα από την αρχή της σύρραξης έως και σήμερα, δηλαδή σε σύντομο χρονικό διάστημα, **να αναθεωρήσει το short sea shipping, λόγω των κυρώσεων που επιβλήθηκαν, αλλά και των αντίμετρων σε αυτά.** Ενεργειακό και επισιτιστικό σήμερα στηρίζεται, απόλυτα θα έλεγα, στα πλοία, καθώς η πολιτική των αγωγών «φαίνεται ότι έχει αποτύχει». Δεν θα αναφερθώ στον ρόλο των πλοίων για το παγκόσμιο εμπόριο. Όχι γιατί είναι γνωστός, αλλά γιατί οι εξελίξεις τρέχουν στα logistics.

Η αναδιαμόρφωση των αλυσίδων εφοδιαστικής υπό την νέα πολιτική μεταφορών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών επαναβεβαίωσε **τον κομβικό ρόλο της Ελλάδας στο νέο Ευρωπαϊκό Διάδρομο Μεταφορών Βαλτικής - Μαύρης Θάλασσας- Αιγαίου (Μεσογείου)** καθιστώντας την στην πράξη, σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, Ευρώπης-Ασίας-Αφρικής. Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, ευρισκόμενο στο πρώτο λιμάνι της χώρας, το οποίο υπενθυμίζω ότι η Κινεζική ηγεσία, δι' επωνύμων στελεχών της, έχει επονομάσει «κεφάλι του δράκου» στον θαλάσσιο δρόμο του μεταξιού, παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην εφοδιαστική και στέκεται αρωγό πάντα σε προτάσεις και σχεδιασμούς, ικανούς να βοηθήσουν το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο της χώρας, καθώς η αποτελεσματικότητα, άρα και το κόστος των logistics, επιδρά στην ανταγωνιστικότητά τους.

Σήμερα η Ελλάδα όπως προκύπτει από την έκθεση «Connecting to Compete» της Παγκόσμιας Τράπεζας, η οποία αξιολόγησε τις επιδόσεις 139 χωρών στη μεταφορά, υποδοχή και αποθήκευση αγαθών στο διασυνοριακό και στο εγχώριο εμπόριο, καταλαμβάνει τη 19η θέση παγκοσμίως στον σύνθετο δείκτη LPI, καταγράφοντας θεαματική βελτίωση από το 2012 οπότε και είχε καταλάβει την 69η θέση. Ισοβαθεί έτσι πλέον στον εν λόγω δείκτη με χώρες όπως η Κίνα, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιταλία.

Βρισκόμαστε σε μία κρίσιμη περίοδο:

- Όπου **τα Μεσογειακά λιμάνια ανταγωνίζονται “εαυτούς και αλλήλους”** διεκδικώντας το δυνατόν μεγαλύτερο κομμάτι της πίτσας των εμπορευματικών ροών αλλά και την ηγετική θέση στην Μεσογειακή αλλά και Ευρωπαϊκή κατάταξη. Σήμερα ο Πειραιάς, που βρέθηκε στην πρώτη θέση των Μεσογειακών λιμένων το 2019 και στην πρώτη τετράδα των λιμανιών της Ευρώπης, ανταγωνίζεται την Βαλένθια έχοντας την ξεπεράσει στο πρώτο τετράμηνο του έτους.

- Όπου **έχουν δαπανηθεί και θα δαπανηθούν προσεχώς εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ** για λιμενικές υποδομές, οδικές και σιδηροδρομικές καλύψεις, ψηφιακές υπηρεσίες κ.λπ.

- Όπου το **παγκόσμιο εμπόριο αναζητά τους ταχύτερους, ασφαλέστερους και φθηνότερους σε κόστος “δρόμους”** για να “περάσει” τις εμπορευματικές ροές.

Ας κρατήσουμε το τελευταίο και να στοχαστούμε τη σημασία του.

Και είναι η ώρα τα Επιμελητήρια μέλη της ASCAME, τα Επιλιμένα Επιμελητήρια, που γίνονται μάρτυρες των κοσμογονικών αλλαγών στην εφοδιαστική και τα logistics **να αξιοποιήσουν δραστικά το νέο περιβάλλον που διαμορφώνεται καθιστώντας το επιχειρείν ρυθμιστή** και όχι απλό θεατή των εξελίξεων που αναδιαμορφώνουν το οικονομικό γίγνεσθαι στη Μεσόγειο και όχι μόνο.

Η Επιμελητηριακή οικογένεια, καλείται σήμερα να αναβαθμίσει τον διεθνή γεωπολιτικό της ρόλο και στην προσπάθεια αυτή θα είναι προς όφελός της να εκμεταλλευτεί όλες τις δυνάμεις της, όλα τα μέλη της, μέσα από κοινές συνισταμένες που θα προσδώσουν μεγαλύτερη αξία και ώθηση στους στόχους της.

Η Μεσόγειος Θάλασσα μας ενώνει, ενώνει περισσότερα από 300 Επιλιμένα Επιμελητήρια, αποτελώντας μια ισχυρή δύναμη που έχει πρόταγμα την ανάπτυξη και συνάμα, μια ισχυρή φωνή που πρέπει να ακουστεί δυνατά υποσκελίζοντας τον “θόρυβο” της παγκόσμιας οικονομίας».