
Οι εμπορευματικές μεταφορές πυλώνας για την ανάπτυξη της οικονομίας. Τι είπαν ΤΑΙΠΕΔ, ΙΜΕΤ/ΕΚΕΤΑ, DB SCHENKER, REDEPLAN και Truck & Cargo Insurance

2023/09/20 13:32 στην κατηγορία LOGISTICS

Στις προοπτικές ανάπτυξης, αλλά και στις παθογένειες των εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας αναφέρθηκαν οι Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος, Πρόεδρος ΤΑΙΠΕΔ / Πρόεδρος Εθνικού Συμβουλίου Εφοδιαστικής, Γεωργία Αϊφαντοπούλου, Διευθύντρια Ερευνών / Αν. Διευθύντρια ΙΜΕΤ / ΕΚΕΤΑ, Στέφανος Αγιόπουλος, Διευθύνων Σύμβουλος DB Schenker A.E., Σωκράτης Μπαλτάς, Πρόεδρος REDEPLAN και Γιάννης Σαμολαδάς, Διευθύνων Σύμβουλος Truck & Cargo Insurance στο πλαίσιο του ITC 2023 - 6ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών.

Θ. Ζηλιασκόπουλος, ΤΑΙΠΕΔ: Το 2024 ο διαγωνισμός για τη μετεγκατάσταση των διαμεταφορέων στη Φυλή

Στο πρώτο τρίμηνο του 2024 τοποθέτησε την έναρξη του διαγωνισμού για τη μετεγκατάσταση των διαμεταφορέων από τον Βοτανικό στη Φυλή ο Πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ, Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος.

Έκανε λόγο για αισθητή βελτίωση, τα τελευταία χρόνια, της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών εμπορευματικών μεταφορών, προσδιορίζοντας, ωστόσο, ως ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια, την απουσία εμπορευματικών κέντρων.

Όπως είπε χαρακτηριστικά, «πριν το 2010, δεν είχαμε τα εμπορεύματα για να χρειαστεί να κατασκευάσουμε τέτοιες μεγάλες εγκαταστάσεις. Όταν προέκυψε η ανάγκη, με τις επενδύσεις στα μεγάλα λιμάνια, ήρθε η οικονομική κρίση και σε συνδυασμό με τις συνήθεις παθογένειες, δεν προχωρήσαμε στη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων, με αποτέλεσμα οι γειτονικές μας χώρες, που δεν είχαν εμπορευματικά κέντρα, τώρα να έχουν προχωρήσει».

Παρόλα ταύτα, ο κ. Ζηλιασκόπουλος εξέφρασε την αισιοδοξία του για τις επενδύσεις στο Θριάσιο, αλλά και για την ωρίμανση των εμπορευματικών κέντρων στη Φυλή και

στο στρατόπεδο Γκόνου της Θεσσαλονίκης που έχει αναλάβει (των δυο τελευταίων) η ειδική μονάδα του ΤΑΙΠΕΔ.

Ειδικότερα για τη μετεγκατάσταση των διαμεταφορέων στη Φυλή προανήγγειλε την προκήρυξη του διαγωνισμού για την παραχώρηση του οικοπέδου, έκτασης 600 τ.μ., που ανήκει στον Δήμο Φυλής στο πρώτο τρίμηνο του 2024. Όπως ανέφερε, το ΤΑΙΠΕΔ έχει δαπανήσει ήδη για την ωρίμανση του έργου σε μελέτες 1 εκατ. ευρώ.

Ο κ. Ζηλιασκόπουλος σημείωσε πως στα συνοδά έργα της περιφερειακής στο Αιγάλεω έχει ενταχθεί η οδική σύνδεση του ακινήτου, ενώ θα κατατεθεί και η μελέτη για τη σιδηροδρομική σύνδεση.

Γενικότερα, ο κ. Ζηλιασκόπουλος επισήμανε ότι στο παρελθόν έγιναν λάθη στην ανάπτυξη του εγχώριου κλάδου των logistics. Πρόσθεσε, ωστόσο, ότι τα τελευταία έτη έχουν γίνει σημαντικά βήματα για τη βελτίωση των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών, όπως άλλωστε αποτυπώνεται στον δείκτη Logistics Performance Index της Παγκόσμιας Τράπεζας, στον οποίο η Ελλάδα αναρριχήθηκε στην 19η θέση το 2022.

Γ. Αϋφαντοπούλου, IMET / ΕΚΕΤΑ: Απαραίτητα τα ανοιχτά δεδομένα για τον σχεδιασμό των εμπορευματικών μεταφορών

Στην αδυναμία κεντρικού σχεδιασμού για τις εμπορευματικές μεταφορές, καθώς δεν υπάρχει καμία ενημέρωση για το πόσο είναι το μεταφορικό έργο, αναφέρθηκε η Γεωργία Αϋφαντοπούλου, Διευθύντρια Ερευνών / Αναπληρώτρια Διευθύντρια IMET/ΕΚΕΤΑ.

«Οι εταιρείες, που έχουν τα δεδομένα, δεν τα μοιράζονται. Αυτό πρέπει να αλλάξει, αυτή την πληροφορία πρέπει να την ανοίξουμε», υποστήριξε, προτείνοντας τη δημιουργία ενός φορέα που θα συγκεντρώνει και θα διαχέει την πληροφορία.

Η κυρία Αϋφαντοπούλου τόνισε την ανάγκη το κράτος να παρέμβει και να εκπονήσει σχέδια βιώσιμων εμπορευματικών μεταφορών σε επίπεδο δήμων, περιφερειών ή πολεοδομικού συγκροτήματος. Όπως περιέγραψε, η κυκλοφορία στους δρόμους των μεγάλων πόλεων έχει επιβαρυνθεί κατά 35% από τους στόλους διανομής εμπορευμάτων, ενώ ακόμα μεγαλύτερη είναι η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από την εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου.

«Κουβεντιάζουμε εδώ και 6 χρόνια για το τι πρέπει να κάνουμε για την ανάπτυξη των υποδομών και των μεταφορών. Πρέπει να απαντήσουμε σε πραγματικές ανάγκες, αυτό λείπει», σημείωσε η Διευθύντρια Ερευνών / Αναπληρώτρια Διευθύντρια IMET /

ΕΚΕΤΑ, χαρακτηρίζοντας απαραίτητο έναν εθνικό σχεδιασμό για τα logistics, με καθορισμό χρήσεων γης, συνεργασία φορέων και εκπόνηση master plan για το πού θα αναπτύξουμε εμπορευματικά κέντρα. Τέλος, προσέθεσε πως η Ελλάδα υστερεί πολύ στην ψηφιοποίηση των logistics.

Στ. Αγιόπουλος, DB Schenker: Επενδύουμε σε ηλεκτρικά και υδρογονοκίνητα οχήματα

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα ανάπτυξης στις μεταφορές και τα logistics, ενώ συντελούνται σημαντικές εξελίξεις στα λιμάνια και στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου, σύμφωνα με τον Στέφανο Αγιόπουλο, Διευθύνοντα Σύμβουλο της DB Schenker.

«Οι επιχειρήσεις κληθήκαμε να αντιμετωπίσουμε κοινά την κρίση που έφερε η πανδημία του COVID και να δράσουμε για την μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος», σημείωσε.

Αναφερόμενος, δε, στην ελληνική πραγματικότητα, παρατήρησε ότι «η αγορά διαθέτει εμπορεύματα, απλά διαφέρει ο τρόπος με τον οποίο καλούμαστε να τα διαχειριστούμε. Συνεχώς είμαστε αναγκασμένοι να βελτιώνουμε τις υπηρεσίες μας για να εξυπηρετούμε με τον καλύτερο τρόπο το επιχειρείν. Η Ελλάδα βρίσκεται σε ανάπτυξη, άρα και εμείς είμαστε αναγκασμένοι να προσαρμοζόμαστε στις νέες συνθήκες πιο γρήγορα και να αντιμετωπίζουμε τις μελλοντικές προκλήσεις».

Παράλληλα, φάνηκε αισιόδοξος για το μέλλον του κλάδου, στον οποίο «αναμένεται ανάπτυξη, ίσως όχι ποσοτική, αλλά ποιοτική», όπως επισήμανε, θέτοντας το στοίχημα του κλάδου.

Αναφερόμενος στις ενέργειες της DB Schenker για το «πρασίνισμα» των μεταφορών, ο κ. Αγιόπουλος έκανε λόγο για μια σειρά μέτρων, έτσι ώστε το 2040 η εταιρεία να έχει μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα.

Συμπλήρωσε, δε, ότι «ήδη επενδύουμε σε ηλεκτρικά και υδρογονοκίνητα οχήματα, μειώνοντας παράλληλα την ενεργειακή κατανάλωση των κτιρίων μας. Σήμερα εργαζόμαστε για κάτι που η επόμενη γενιά θα απολαύσει και ελπίζω να τα καταφέρουμε».

Σ. Μπαλτάς, REDEPLAN: Απαραίτητη η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για τα επιχειρηματικά πάρκα

Για την ανάγκη του καθορισμού των όρων για την ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων στην Ελλάδα μίλησε ο Πρόεδρος της REDEPLAN, Σωκράτης Μπαλτάς, κάνοντας λόγο για έναν ευρύτερο κλάδο που καταγράφει σημαντική ανάπτυξη στη χώρα, εισφέροντας κατά τουλάχιστον 10% στο ΑΕΠ της Ελλάδας.

Πρόσθεσε ότι, ύστερα από τη δεκαετή οικονομική κρίση, οι επενδύσεις στα logistics έχουν χαρακτηριστικά μίας φρενήρους επένδυσης, η οποία δε συνέβη ερήμην της χώρας, των θεσμών και της οικονομίας.

Σχετικά με τις υποδομές ανέφερε ότι τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη των οδικών αξόνων είναι θεαματική και ακολουθούν τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, ενώ ο σιδηρόδρομος θα είναι το επόμενο στάδιο. Έδωσε έμφαση στην ύπαρξη ενός πλαισίου δημόσιας υποδομής που είναι έτοιμο να «αγκαλιάσει» αυτή την ανάπτυξη, ενώ συγχρόνως υπάρχουν ιδιωτικές επενδύσεις στα logistics.

«Ωστόσο, υπάρχει μία σημαντική παθογένεια, η οποία είναι το που και με ποιους όρους γίνονται αυτές οι επενδύσεις και το πως υποβάλλονται σε έναν πιο κεντρικό σχεδιασμό και το κατά πόσο οι γύρω υποδομές υποστηρίζουν τις επενδύσεις αυτές», αντέτεινε, σημειώνοντας ότι την τελευταία δεκαετία δεν υπήρχε καν νομικός προσδιορισμός για τη σημασία του όρου των εμπορευματικών κέντρων.

Κλείνοντας, επισήμανε την ανάγκη να υπάρξουν σύγχρονα επιχειρηματικά πάρκα, ώστε οι επιχειρήσεις logistics να κάνουν κοινή διαχείριση του στόλου και να έχουν κοινές συνέργειες παραλαβής – παράδοσης προϊόντων και παραγωγής ενέργειας από υλικά και πρώτες ύλες.

Γιάννης Σαμολαδάς, Truck & Cargo Insurance: Ο ασφαλιστικός κλάδος είναι σε θέση να στηρίξει τους πληγέντες στη Θεσσαλία

Από την πλευρά του, ο Γιάννης Σαμολαδάς, Διευθύνων Σύμβουλος της Truck & Cargo Insurance, αναφερόμενος στις καταστροφές που προκάλεσε στη Θεσσαλία η κακοκαιρία «Daniel», υποστήριξε ότι η ασφαλιστική βιομηχανία είναι σε θέση να καλύψει τις ζημιές.

Ο κ. Σαμολαδάς υπεραμύνθηκε της αξιοπιστίας του κλάδου, σημειώνοντας πως «η Τράπεζα της Ελλάδας είναι η εποπτική μας αρχή».

Συμπλήρωσε, δε, ότι οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν ήδη καταβάλει τις πρώτες προκαταβολές σε επιχειρήσεις της Θεσσαλίας που ήταν ασφαλισμένες.

«Οι εταιρείες πρέπει να εκπαιδεύουν τα στελέχη τους, η ασφαλιστική βιομηχανία να εκπαιδεύσει τους ασφαλιστές και το κράτος να συνεχίσει, σε μία κατεύθυνση κουλτούρας ότι ο καθένας θα πρέπει να λαμβάνει μέτρα πρόληψης», υποστήριξε.

Όπως υποστήριξε, χρειάζεται βελτίωση στην εκπαίδευση ιδιωτών και επιχειρηματιών για τα οφέλη της ασφάλισης. Για παράδειγμα, σχεδόν οι μισοί μεταφορείς δεν γνωρίζουν ότι είναι νομικά υποχρεωτική η ασφάλιση του φορτίου τους για ποσά έως 60.000 ευρώ.