
Οι ευκαιρίες και αδυναμίες της Ελλάδας ως εμπορευματικός κόμβος

2018/06/11 00:04 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Η πιο «κλισέ» φράση όσων ασχολούνται με τις συνδυασμένες και εμπορευματικές μεταφορές είναι η ακόλουθη: Η Ελλάδα μπορεί να καταστεί εμπορευματικός κόμβος της ΝΑ Ευρώπης.

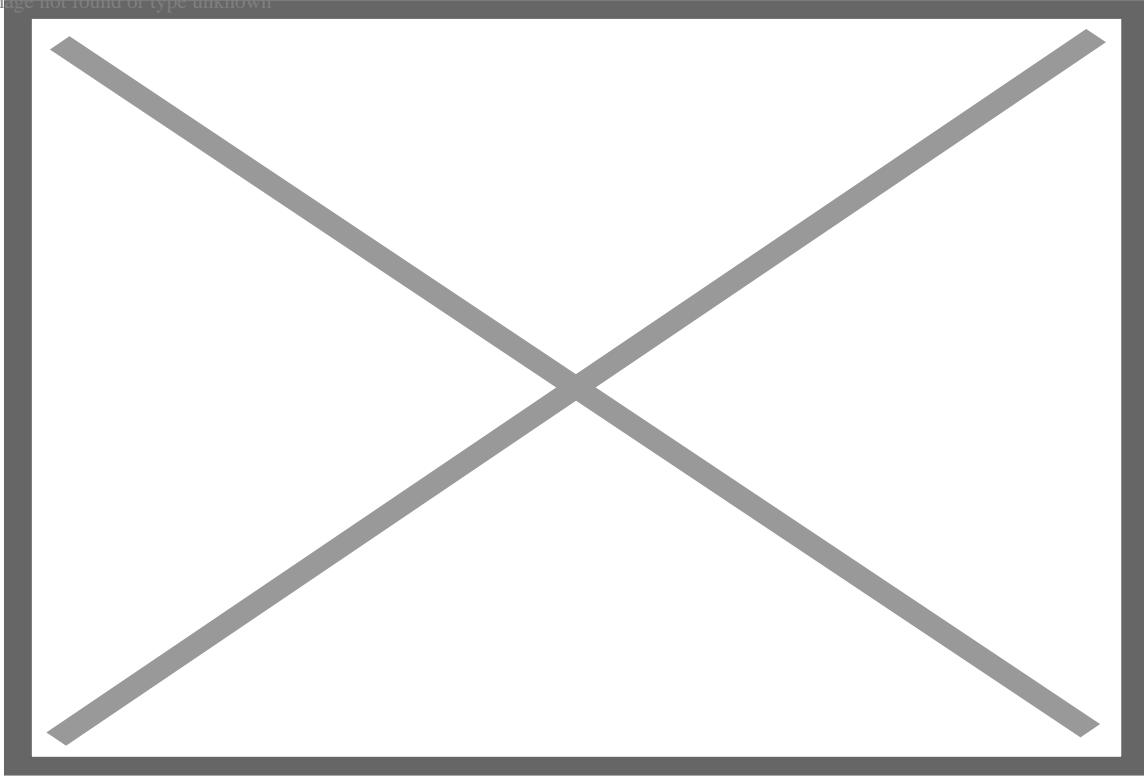
Μπορεί να αποτελεί ουτοπία, μπορεί και όχι. Από την άλλη πλευρά, τα βήματα προόδου είναι εμφανή, κυρίως στον τομέα των υποδομών και όχι μόνο.

Η χώρα έχει ισχυρές προοπτικές ανάπτυξης διεθνών φορτίων, όπως ανέφερε πρόσφατα στην ημερίδα «Συνδυασμένες Μεταφορές και ο Ρόλος της Ελλάδας», που διεξήχθη στο Θριάσιο Ε/Κ, ο πρόεδρος του Συμβουλίου Ανάπτυξης Εφοδιαστικής Ιωάννης Μίνης.

Για παράδειγμα, **ο Πειραιάς είναι ο πλησιέστερος στο Σουέζ σημαντικός ευρωπαϊκός λιμένας**, η θέση της χώρας είναι ευνοϊκή σε σχέση με την Κεντρική και ΝΑ Ευρώπη και η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ αύξησε τα διεθνή φορτία, εάν και μόνο το 10% - 15% εξ αυτών διακινούνται μέσω της ενδοχώρας.

Επιπροσθέτως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές δύνανται να αποτελέσουν κρίσιμο παράγοντα προσέλκυσης διεθνών φορτίων.

Image not found or type unknown



Οι διάδρομοι των εμπορευματικών ροών στους οποίους μπορεί να πρωταγωνιστήσει η Ελλάδα

Για παράδειγμα, η σιδηροδρομική μεταφορά διεθνούς φορτίου από τον ΣΕΠ, ύψους 30.000 TEU ανά έτος, θα μπορούσε να ανέλθει στα επίπεδα των 100.000 TEU, με την ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα.

Στα ανωτέρω χαρακτηριστικά γνωρίσματα είναι σημαντικό:

-Να προσδιορισθούν οι διεθνείς εμπορευματικές ροές και να κατηγοριοποιηθούν.

-Για τις εν δυνάμει ροές, να προσδιοριστούν ανά κατηγορία, όπως η προστιθέμενη αξία για τη χώρα και πρωτοβουλίες αύξησης της ζήτησης - ενίσχυσης της προσφοράς.

Σε θεσμικό επίπεδο προτείνεται τα υπουργεία Οικονομίας και Εξωτερικών να αναλάβουν συστηματικές πρωτοβουλίες για εξευρωπαϊσμό προϊόντων, **μέσω προστιθέμενης αξίας στην Ελλάδα (σύμφωνα πάντα με τις επιταγές των κανονισμών της ΕΕ).**

Επίσης, κρίνεται σκόπιμο να δοθούν κίνητρα για **κατάλληλες επενδύσεις σε συναρμολόγηση**, επισκευή/rework, «τελειοποίηση», μεταποίηση διεθνών φορτίων, αλλά και να γίνει ενδεδειγμένο benchmarking σε χώρες της ΕΕ, στις οποίες προσφέρονται παρόμοιες υπηρεσίες (Ιρλανδία, Τσεχία, κλπ)

Αντίστοιχα, για διεθνή φορτία (εκτός ΕΕ), να μελετηθούν κίνητρα και προϋποθέσεις,

ώστε τα φορτία να τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία στην Ελλάδα - 25% του ποσού εκτελωνισμού παραμένει στην Ελλάδα.

Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να εφαρμοστούν ταχείες διαδικασίες εκτελωνισμού, πρότυποι δασμοί ανά κατηγορία αγαθών (και σχετική υποστήριξη του προσωπικού του τελωνείου, περιορίζοντας την ανάγκη για προσδιορισμό δασμών ανά περίπτωση) και ηλεκτρονικοποίηση του συνόλου των διαδικασιών, ώστε να συμπεριλάβει και άλλες υπηρεσίες ή φορείς που εμπλέκονται στην εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων.