

## Η εξέλιξη των Μεταφορών συνυφασμένη με τη συμμετοχή της Ελλάδας στο παγκόσμιο εμπορικό «γίγνεσθαι»

2018/09/17 09:13 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Είναι πλέον εμφανές πως οι Μεταφορές πρέπει να προσλάβουν δεσπόζουσα θέση για την οικονομική και κοινωνική ανάκαμψη της Ελλάδας, ιδιαίτερα μετά από μία μακρά περίοδο ύφεσης και οπισθοδρόμησης.

Κι αυτό γιατί, κατά τη γνώμη μου, μπορούν να προσφέρουν αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, οι οποίες θα στηρίζουν τις Εφοδιαστικές Αλυσίδες Εμπορευμάτων, συμβάλλοντας αποφασιστικά στη συνολική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων των επιχειρήσεων, τόσο στον εθνικό, όσο και στον διεθνή οικονομικό στίβο.

Ιστορικά, άλλωστε, η εξέλιξη των Μεταφορών και της Εφοδιαστικής ήταν και είναι συνυφασμένη με τη συμμετοχή της Ελλάδας στο παγκόσμιο εμπορικό «γίγνεσθαι».

Όπως πολύ καλά γνωρίζετε, στην Ελλάδα, οι Οδικές Μεταφορές αποτελούν κλάδο ζωτικής σημασίας για την οικονομία και αντιπροσωπεύουν, σε εθνικό επίπεδο, το 7% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και το 7% των θέσεων απασχόλησης.

το κόστος, την αποτελεσματικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών τους, επηρεάζουν όλους τους κλάδους της αγροτικής και βιομηχανικής παραγωγής, καθώς επίσης και τις εξαγωγές.

Μία σύγχρονη εμπορική επιχείρηση καρπώνεται πολλά οφέλη από μία αξιόπιστη διαμεταφορά όπως, για παράδειγμα, είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής και διάθεσης των προϊόντων, η βέλτιστη χρήση κρίσιμων παραγωγικών πόρων, η μείωση των αποθεμάτων, η ακριβέστερη πρόβλεψη της ζήτησης, η σμίκρυνση των χρόνων παράδοσης, καθώς επίσης και η δυνατότητα επικοινωνίας ακριβούς ημερομηνίας παράδοσης, η δημιουργία οικονομιών κλίμακας, η ανάπτυξη της εξωστρέφειας με νέες συνεργασίες.

Με αυτό τον τρόπο, επιτυγχάνει την μακροπρόθεσμη κερδοφορία και εδραιώνεται στην διαρκώς μεταβαλλόμενη αγορά.

Και σε αυτό τον κλάδο, όμως, υπάρχουν **προβλήματα που υπονομεύουν συστηματικά την ανάπτυξη.**

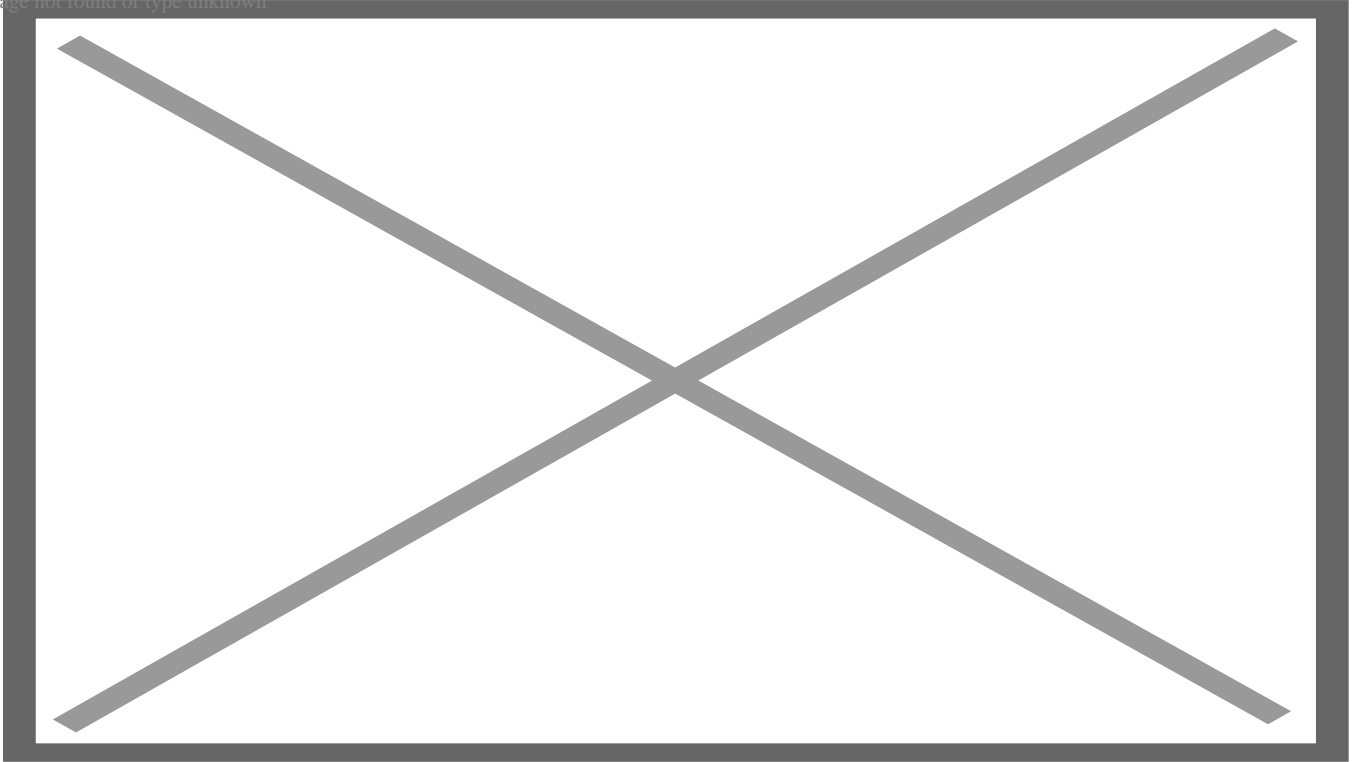
Σαφώς, υπήρξαν και θετικά βήματα, όπως η απελευθέρωση των Μεταφορών και η δημιουργία νέου νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Παραμένει, ωστόσο, σε μεγάλο βαθμό η απουσία ικανών υποδομών για συνδυασμένες Μεταφορές.

Αν θέλουμε να αναπτυχθεί η ελληνική οικονομία, πρέπει να κρατήσουμε ζωντανή τη Μεταφορά για να τη στηρίξει.

Εξακολουθεί να απουσιάζει ένας ολοκληρωμένος χωροταξικός σχεδιασμός με ειδική πρόβλεψη για την ανάπτυξη κέντρων Logistics.

Εξακολουθούν να ισχύουν οι περιορισμοί στους όρους κάλυψης και δόμησης, καθώς και η έλλειψη συγκεκριμένων κινήτρων για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων.

Τα βήματα προόδου που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια σαφώς αναγνωρίζονται. Ωστόσο, δεν είναι αρκετά για μία χώρα με τη γεωγραφική θέση, με τις δυνατότητες, αλλά και τις αναπτυξιακές ανάγκες της Ελλάδας.



Για παράδειγμα, η Θεσσαλονίκη και η ευρύτερη περιοχή καλούνται να αξιοποιήσουν τη στρατηγική γεωγραφική τους θέση, εξαιτίας της οποίας επί αιώνες αποτέλεσαν εμπορικό, οικονομικό και πολιτισμικό σταυροδρόμι Ανατολής και Δύσης, πλεονέκτημα, ωστόσο, το οποίο την τελευταία 50ετία και δη τα τελευταία 20 χρόνια απώλεσαν για διάφορους λόγους, ένας εκ των οποίων είναι ακριβώς η υστέρηση σε βασικές υποδομές, σε ένα ολοένα και πιο ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον.

Τα **μεγάλα στοιχήματα, λοιπόν, είναι μπροστά:** Τα σημαντικά έργα στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας και η δημιουργία εμπορευματικών κέντρων (Logistics), σε συνδυασμό με τα μεγαλεπήβολα project της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και της παραποτάμιας σύνδεσης με την κεντρική Ευρώπη μέσω του Δούναβη, δεν αναβαθμίζουν απλώς τη γεωοικονομική θέση της Β. Ελλάδας, αλλά την αναδεικνύουν σε εμπορικό-διαμετακομιστικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης, σε νευραλγικό κόμβο για τη μεταφορά εμπορευμάτων από την Ασία και την Ευρώπη και το αντίστροφο.

Την ίδια ώρα, ο αγωγός φυσικού αερίου TAP, αλλά και τα άλλα σχέδια με επίκεντρο τη Β. Ελλάδα, με αιχμή τον διασυνδετήριο ελληνοβουλγαρικό αγωγό IGB, την καθιστούν ενεργειακό κέντρο της Βαλκανικής.

## **B. Κορκίδης,**

Πρόεδρος ΕΣΕΕ & ΕΒΕΠ