
Η Ελλάδα οφείλει να αναπτύξει σύγχρονα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών

2018/12/18 09:17 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Σύμφωνα με την αναπτυξιακή στρατηγική «Ευρώπη 2020», η Ε.Ε. είναι αποφασισμένη να προωθήσει ελεύθερες, ανοικτές και δίκαιες εμπορικές συναλλαγές.

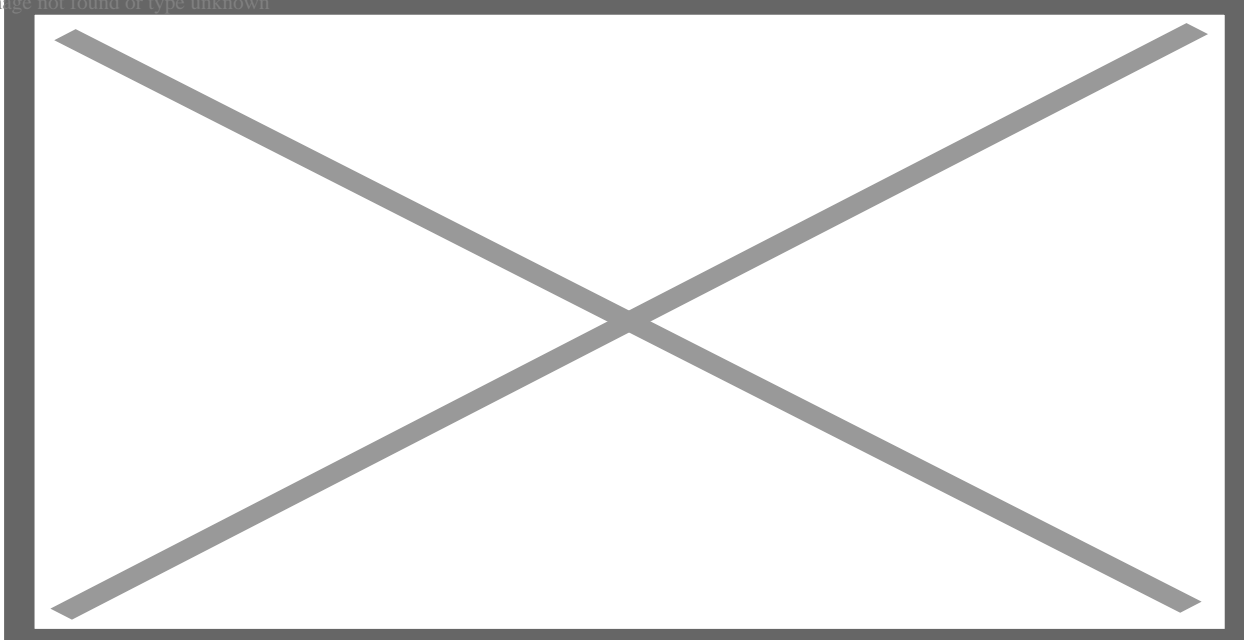
Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά περιθώρια να αναπτυχθεί πραγματικά και ουσιαστικά η εξαγωγική δραστηριότητα.

Αναλυτικότερα, το διαμετακομιστικό εμπόριο είναι μία εκδοχή της εξαγωγικής δραστηριότητας στην οποία θα πρέπει να σταθούμε, δίνοντας μεγάλη βαρύτητα.

Η θέση του Πειραιά, **τον καθιστά το πιο σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο στην Ανατολική Μεσόγειο**, αφού βρίσκεται στο κεντρικό σημείο της διασταύρωσης των θαλάσσιων οδών, που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη.

Ακόμη, η προνομιακή του θέση γίνεται ιδανική για τα πλοία που προέρχονται, είτε από το Σουέζ, έπειτα και από τη διαπλάτυνση, είτε από το Γιβραλτάρ, με προορισμό τους λιμένες των Βαλκανίων, του Ευξείνου Πόντου και αντιστρόφως.

Οι πολυδάπανες επενδύσεις των τελευταίων ετών στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας επιβεβαιώνουν τη σημασία του ρόλου του Πειραιά, ως διαμετακομιστικού κέντρου και σημαντική πύλη εισόδου της Ε.Ε., η οποία πύλη φιλοδοξεί, μέσω δημιουργίας των απαραίτητων υποδομών και θέσπισης απλουστευμένων διαδικασιών, να διευκολύνει την ανάπτυξη των εμπορευματικών ροών προς την υπόλοιπη Ευρώπη.



Ως εκ

τούτου, ο Πειραιάς, δεν αποτελεί μία τυχαία επιλογή, αφού είναι ένας στρατηγικός κόμβος, που συγκεντρώνει δύο σημαντικούς πυλώνες, με σημαντική συνεισφορά στο Α.Ε.Π. της χώρας μας τη Ναυτιλία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα.

Ειδικότερα, λόγω και της επαγγελματικής μου ιδιότητας, θα ήθελα να σταθώ περισσότερο στην άμεση συνεισφορά του τομέα των Logistics στο συνολικό Α.Ε.Π. της χώρας, που για το 2016, ανήλθε στο 9,02%, σύμφωνα με την 4η Πανελλήνια Έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics -EEL, που παρουσιάστηκε στο 22ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics.

Συγκεκριμένα, αν ληφθεί υπόψη η συνεισφορά (ΑΠΑ+Φόροι-Επιδότησεις) του κλάδου παροχής υπηρεσιών logistics, καθώς και οι δραστηριότητες logistics, που εκτελούνται ενδο-επιχειρησιακά, τόσο στους κλάδους του εμπορίου και της μεταποίησης, όσο και στους λοιπούς κλάδους, **τότε η άμεση συνεισφορά των logistics στο Α.Ε.Π. της Ελλάδας το 2016 ανέρχεται σε 15,7 δισ. ευρώ.**

Με γνώμονα όλα τα παραπάνω, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς έχει συντελέσει στη δημιουργία του πρώτου ναυτιλιακού Cluster «MARITIME HELLAS», η οποία είναι μία κοινή πρωτοβουλία του με το Ελληνικό Ναυτικό Επιμελητήριο και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με την Εφοδιαστική Αλυσίδα να αποτελεί μία εκ των επτά κύριων κατηγοριών του.

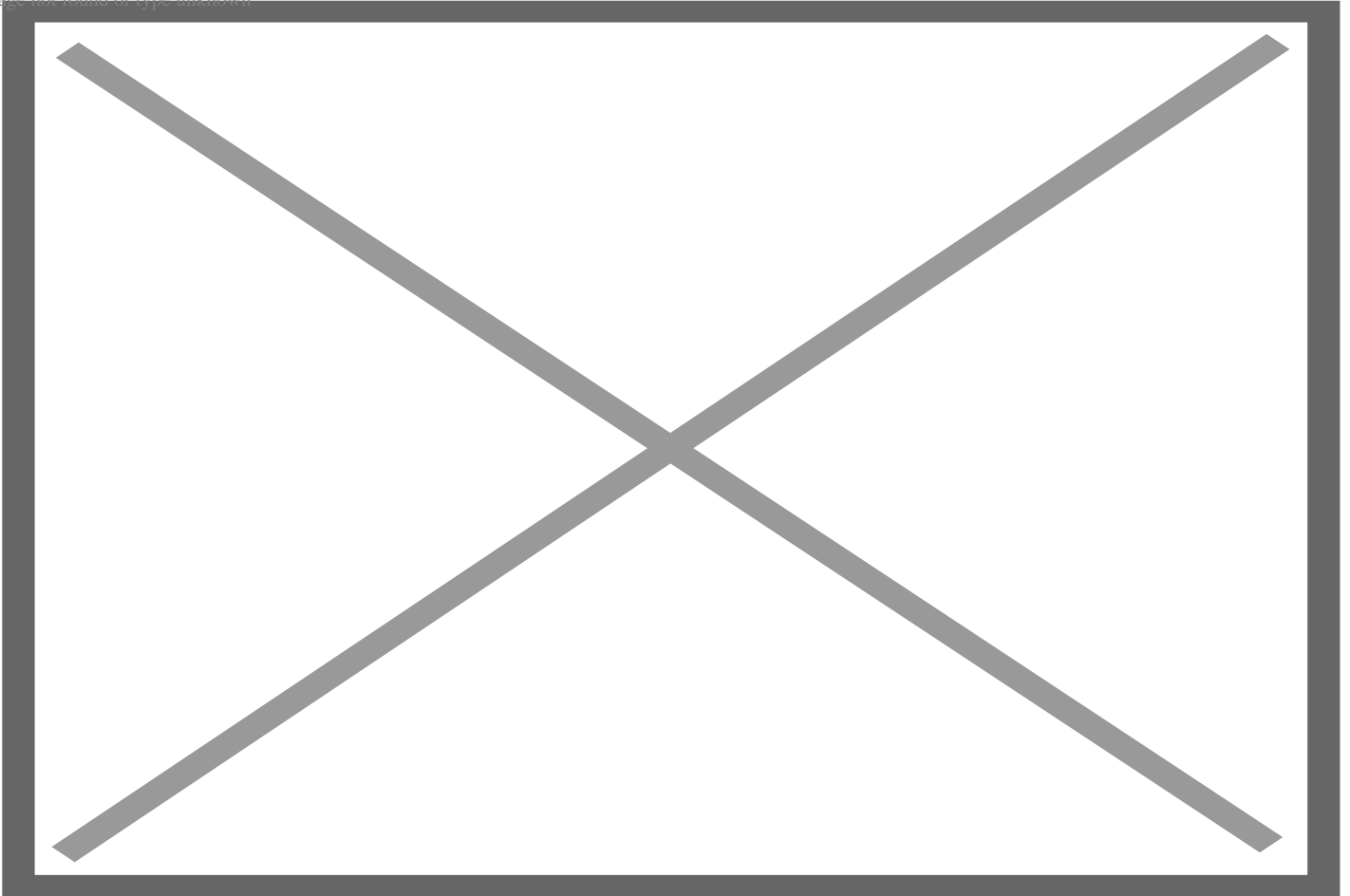
Δυστυχώς, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες μέλη της Ε.Ε., που δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτύξει, στο βαθμό που θα έπρεπε, σύγχρονα συστήματα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών, συστημάτων αποτελεσματικής αποθήκευσης, διαχείρισης,

διανομής και εφοδιαστικής εμπορευμάτων (Logistics), με σοβαρές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και των ελληνικών επιχειρήσεων.

Παράλληλα, μεταξύ άλλων στοχευμένων δράσεών του, έχει προτείνει στην Α.Α.Δ.Ε. την συνδιοργάνωση ενημερωτικής Ημερίδας, με αφορμή την έκδοση των σημαντικών αποφάσεων, με τις οποίες προβλέπεται η λειτουργία καθεστώτος Τελωνειακής Αποθήκευσης και η αναμόρφωση του καθεστώτος των Ελευθέρων Ζωνών.

Με τις αποφάσεις αυτές, καθώς επίσης και με την πλήρη εφαρμογή του Ενωσιακού τελωνιακού κώδικα για τον εφοδιασμό των πλοίων, όπως και η ενεργοποίηση των διατάξεων για την λειτουργία ενεργητικής και παθητικής τελειοποίηση, θα δώσει μεγάλη ώθηση στην οικονομία της χώρας μας και στην προσέλκυση διεθνών επιχειρηματικών φορέων, ενισχύοντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και - κατ' επέκταση - τη θέση της στο διεθνές εμπόριο και δημιουργώντας παράλληλα νέες θέσεις εργασίας.

Δυστυχώς, η Ελλάδα είναι μία από τις λίγες χώρες μέλη της Ε.Ε., που δεν έχει μέχρι σήμερα αναπτύξει, στο βαθμό που θα έπρεπε, σύγχρονα συστήματα μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών, συστημάτων αποτελεσματικής αποθήκευσης, διαχείρισης, διανομής και εφοδιαστικής εμπορευμάτων (Logistics), με σοβαρές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας και των ελληνικών επιχειρήσεων.



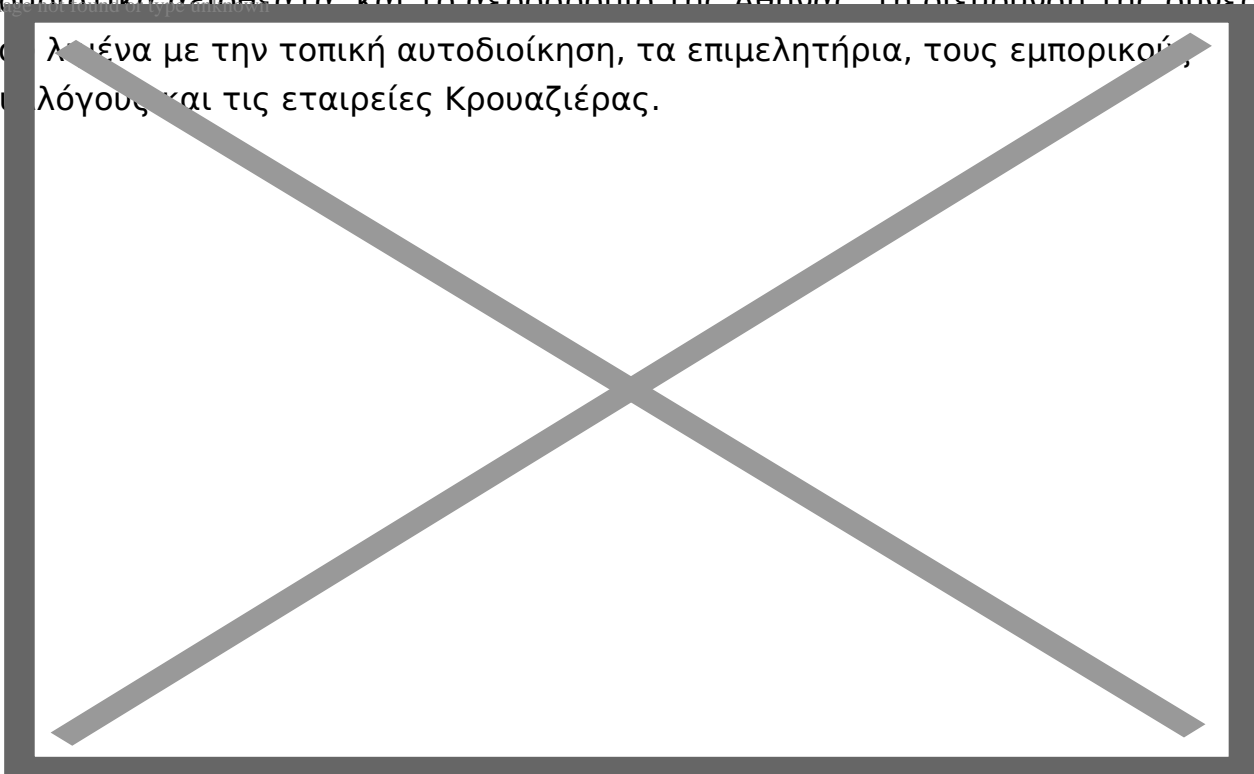
Κατ' επέκταση, προσδοκούμε τη μεταφορά τεχνογνωσίας από χώρες, όπως η Ολλανδία και η Γερμανία, οι οποίες έχουν μετατρέψει την αγορά της Εφοδιαστικής Αλυσίδας σε μία από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων και ανάπτυξης της χώρας τους, παρόλο που η γεωγραφική τους θέση δεν είναι το ίδιο πλεονεκτική, όσο είναι η δική μας.

Μεταξύ των επεμβάσεων, που έχει προτείνει να γίνουν το Ε.Β.Ε.Π. είναι η **ολοκλήρωση της εθνικής στρατηγικής για τα Logistics, η αδειοδότηση των εταιρειών Logistics**, η βελτιστοποίηση του οδικού δικτύου και της σήμανσής του, η ανάπτυξη και αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού δικτύου, η ολοκλήρωση του εμπορευματικού κέντρου, ενός έργου εθνικής εμβέλειας, στο Θριάσιο, η υποστήριξη της δημιουργίας Επιχειρηματικών Πάρκων, η Λειτουργία των Ναυπηγείων της Σύρου και η αναμενόμενη επαναλειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας και Σκαραμαγκά και παράλληλα η ανάγκη δημιουργίας των απαραίτητων υποδομών για την στήριξη των εξορύξεων των υδρογονανθράκων στη Μεσόγειο, γεγονός που θα δώσει τη δυνατότητα στον Πειραιά να αναπτυχθεί στο μεγαλύτερο Logistics Hub της Ευρώπης τα αμέσως επόμενα χρόνια.

Βεβαίως, έμφαση πρέπει να δοθεί και στην Κρουαζιέρα, καθώς η χώρα μας δεν κερδίζει από τη συγκεκριμένη αγορά, όσα θα μπορούσε.

Σύμφωνα με τελευταίες έρευνες, **παρ' όλο που είμαστε ο 4ος δημοφιλέστερος προορισμός στην Ευρώπη, είμαστε μόλις 8οι σε έσοδα.** Η Κρουαζιέρα φέρνει στις ακτές μας το 10% των τουριστών, που έρχονται κάθε χρόνο στη χώρα μας, αλλά μόνο το 3% των συνολικών τουριστικών εσόδων.

Ιδιαίτερα, το λιμάνι του Πειραιά, έχει τις μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης του home-porting, με προϋποθέσεις την αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού με την αύξηση των κρηπιδωμάτων, τη σύναψη μακροχρόνιων συμφωνιών χρήσης με τις εταιρείες Κρουαζιέρας, τη βελτίωση των χερσαίων μεταφορικών συνδέσεων με τα περιφερειακά αεροθέατρα και το αεροδρόμιο της Αθήνας, τη διεύρυνση της συνεργασίας του λιμένα με την τοπική αυτοδιοίκηση, τα επιμελητήρια, τους εμπορικούς σωματίους και τις εταιρείες Κρουαζιέρας.



Αν

όντως υλοποιηθούν το σύνολο των μέτρων που προτείνονται, η αύξηση του home-porting θα μπορούσε να είναι της τάξης του 7% ετησίως, πράγμα που σημαίνει ότι, σε βάθος πενταετίας, η δραστηριότητα του home-porting μόνο θα μπορούσε να φέρει 489 εκατ. ευρώ σε άμεσες δαπάνες και 390 εκατ. επιπλέον σε έμμεσες και παράγωγες οικονομικές επιπτώσεις, καθώς και 1.300 θέσεις εργασίας επιπλέον.

Συνοψίζοντας, η ενίσχυση του εμπορίου και η ικανοποίηση των απαιτήσεων των επιχειρήσεων για έγκαιρη, αξιόπιστη και φθηνότερη παράδοση των εμπορευμάτων τους, λαμβάνοντας υπόψη και **το σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον, που αναπτύσσεται στον Πειραιά**, καθώς εξελίσσεται από κόμβο θαλάσσιων συγκοινωνιών, μεταξύ Ανατολής και Δύσης σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, αποτελούν τεράστιες προκλήσεις για το Ε.Β.Ε.Π., το οποίο σε συνεργασία με τις

Τελωνειακές Αρχές της Χώρας μας, αλλά και με όλους τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς, θα συνεχίσει να εργάζεται εντατικά προς αυτή την κατεύθυνση.

Η Πολιτεία απαιτείται να θεσμοθετήσει και να εναρμονίσει άμεσα αυτές τις διατάξεις και προτάσεις, που εν τέλει καθιστούν τη χώρα μας ανταγωνιστική και το επιχειρηματικό περιβάλλον πιο ελκυστικό για νέες επενδύσεις.

Κώστας Αχλαδίτης,

Β' αντιπρόεδρος ΕΒΕΠ και διευθύνων σύμβουλος της Golden Cargo