

1^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Green Transport & Logistics,

Χαιρετισμός Προέδρου Ε.Β.Ε.Π., κου Βασίλη Κορκίδη

«Η κρίση ανέδειξε τις επιχειρηματικές μας ικανότητες»

Σε αυτή την χρονική συγκυρία, όπου ο πληθωρισμός «ταλαιπωρεί» τις οικονομίες της Ε.Ε., και όχι μόνο, το **«τραινάκι του τρόμου»** με το ενεργειακό και επισιτιστικό, ως απότοκο της Ρωσο-Ουκρανικής σύρραξης, δημιουργεί ένα φαύλο κύκλο, η έξοδος από τον οποίο είναι βασικό ζητούμενο. Συνηθίζεται επίσης να λέγεται ότι, ο σωστός στρατηγικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη του τομέα των logistics μπορεί να φέρει προστιθέμενη αξία και πιο φθηνά προϊόντα στην Ελλάδα. Φθηνά προϊόντα κυρίως «στο ράφι» των καταστημάτων και των σούπερ μάρκετ που είναι ζητούμενο, όχι μόνο από την κυβέρνηση, αλλά και από τον απλό καταναλωτή. Η φιλοσοφία των logistics έχει γίνει κατανοητό σήμερα ότι «διαπερνά» οικονομικά μοντέλα η στόχευση των οποίων, ανεξαρτήτως πολιτικής κατεύθυνσης, δεν είναι άλλη από την ανάπτυξη. **Και εδώ έρχονται τα logistics.** Βρισκόμαστε ενώπιον κοσμογονικών αλλαγών. Οι ανακατατάξεις θα είχαν πάρει το δρόμο τους, αν δεν μεσολαβούσε η σύρραξη Ρωσίας Ουκρανίας. Σήμερα 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 στο ρόλο των πλοίων για το παγκόσμιο εμπόριο. Όχι γιατί είναι γνωστός, αλλά γιατί οι εξελίξεις τρέχουν στα logistics. **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 επενδύοντας εκατομμύρια δολαρίων για την εξαγοράς ή και απορρόφηση συνεργαζόμενων εταιριών. Η κίνηση αυτή έχει ένα διπλό όφελος, αφενός οι ναυτιλιακές εταιρίες δεν ξεκίνησαν τμήματα logistics από το μηδέν, και αφετέρου παρέλαβαν έτοιμο το δίκτυο και τις υποδομές των εταιριών που εξαγόρασαν. «Πράσινες πολιτικές» και ψηφιοποίηση σήμερα υπόσχονται, ή και επιβάλλουν, αν θέλετε, περαιτέρω αλλαγές στην εφοδιαστική, με το **«τελευταίο μίλι»** και τα προβλήματά του να έχουν «ξεχαστεί» λίγο μετά την μείωση της έντασης της πανδημίας. Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς ευρισκόμενο στο πρώτο λιμάνι της χώρας, το οποίο υπενθυμίζω ότι η Κινεζική ηγεσία δη επωνύμων στελεχών της έχει επονομάσει «κεφάλι του δράκου» στο 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, αυτήν την ώρα, οφείλουμε να δούμε με καθαρό βλέμμα τις πολιτικές όχι πλέον επί χάρτου, καθώς δεν υπάρχει η πολυτέλεια του χρόνου προς τούτο, αλλά στο πεδίο, με επιτάχυνση των διαρθρωτικών και άλλων αλλαγών που απαιτούνται, ώστε ο Πειραιάς, η Ελλάδα ολόκληρη, **να μην «παραγκωνιστεί»**. Πρέπει να είμαστε έτοιμοι **όχι να «πατήσουμε το φρένο, αλλά γκάζι»**... στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.

Ζωτικής σημασίας «οικονομικά κύτταρα» είναι τα επιχειρηματικά πάρκα και ιδιαίτερα η ίδρυση και λειτουργία Επιχειρηματικού Πάρκου Καινοτομίας και Ναυτιλίας στον Πειραιά τονίζοντας την αναγκαιότητα ανάπτυξής τους ενώ περιεγράφηκαν όλα όσα θετικά απορρέουν από την λειτουργία τους για το επιχειρείν, την απασχόληση και την οικονομία γενικότερα. Μεταξύ άλλων, τα επιχειρηματικά πάρκα μπορούν να προσφέρουν ένα ευνοϊκό περιβάλλον και να προσθέσουν οικονομική αξία στο

σύνολο της οικονομίας, παρέχοντας παράλληλα λύσεις σε θέματα χωροθέτησης, ως επί το πλείστον μεταποιητικών επιχειρήσεων, που αντιμετώπιζαν χρόνια προβλήματα από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του αστικού ιστού. Επίσης, επισημαίνεται ότι το Επιμελητήριο διατηρεί ψηλά στην ατζέντα του μια πολιτική η οποία ευνοεί, αφενός την ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας, αλλά και τις πιθανές συνέργειες, μέσα από τις οποίες μπορεί να εμφανιστούν καινοτόμα προϊόντα και, αφετέρου, να υπάρξει και προστασία του περιβάλλοντος, είτε από την μείωση των οχλήσεων από τους θορύβους για τον αστικό ιστό, είτε από τον εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής άρα και εκπεμπόμενων ρύπων. Στον ευρύτερο Πειραιϊκό χώρο η συζήτηση επικεντρώνεται στους σχεδιασμούς ανάπτυξης των πάρκων με έμφαση στον τομέα των ναυπηγοεπισκευών, αλλά και άλλων μεταποιητικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, ως στοιχείων προώθησης της γαλάζιας και κυκλικής οικονομίας. Τα επιχειρηματικά πάρκα πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του οράματος της κυβέρνησης για την ανάπτυξη της μεταποίησης, την προσέλκυση επενδύσεων, αλλά και της ανάπτυξης νέων καινοτόμων προϊόντων που θα συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια των επιχειρήσεων.

Η Ελλάδα κλείδωσε ως κόμβος εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα από το αναθεωρημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Είναι κομβικής σημασίας η συμμετοχή της Ελλάδας στο νέο Ευρωπαϊκό Διάδρομο Μεταφορών Βαλτικής – Μαύρης Θάλασσας – Αιγαίου δήλωσε ο Έλληνας Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κ. Καραμανλής κατά την ομιλία του σε διεθνές συνέδριο στην Πολωνία, με θέμα «Αναδιαμόρφωση των αλυσίδων εφοδιαστικής υπό τη νέα πολιτική μεταφορών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών **«Redefinition of logistics chains in the new TEN-T transport policy»**». Οι δυνατότητες και η σημασία της Ελλάδας ως κόμβου για την εφοδιαστική αλυσίδα της ΝΑ Ευρώπης, επισημάνθηκαν στην ανάγκη αναδιαμόρφωσης των παραδοσιακών διαδρομών εμπορίου από την ΕΕ, που καλείται να διαμορφώσει μια νέα πολιτική για την ανάπτυξη των δικτύων της, στην σκιά της συνεχιζόμενης ρωσικής επίθεσης κατά της Ουκρανίας με την Ελλάδα να συμμετέχει από κοινού στο νέο Ευρωπαϊκό Διάδρομο Μεταφορών Βαλτικής – Μαύρης Θάλασσας – Αιγαίου, ο οποίος, με την επέκτασή του αποτελεί πρόκληση και μια ευκαιρία για το μέλλον. Συγκεκριμένα, θα συνδέει τις θαλάσσιες διεπαφές του Βορρά, της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Αυτός ο διάδρομος, με την πλήρη ανάπτυξή του, έχει τη δυνατότητα να συνδέσει, μέσω σιδηροδρόμου, σημαντικά λιμάνια όπως ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη και η Αλεξανδρούπολη με το λιμάνι του Γκντάνσκ, στην Βαλτική Θάλασσα και το λιμάνι της Οδησσού στην Μαύρη Θάλασσα. Με αυτόν τον τρόπο, αναδιαμορφώνεται η παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα, καθιστώντας την Ελλάδα, στην πράξη, σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, Ευρώπης – Ασίας – Αφρικής.