

## Άρθρο προέδρου Ε.Β.Ε.Π., Βασιλή Κορκίδη, για την «POLITICAL»

### Οι σύγχρονες μεταφορές είναι προτεραιότητα για παρόν και μέλλον

Πριν να φτάσουμε να μιλήσουμε για τις προκλήσεις και το μέλλον οφείλουμε όχι απλώς να δούμε το σημερινό επίπεδο που βρίσκονται πλέον οι συνδυασμένες μεταφορές στην ελληνική επικράτεια αλλά να το ακτινοσκοπήσουμε. Ανεξαρτήτως του τραγικού συμβάντος των Τεμπών, που βύθισε την χώρα στο πένθος και «φανέρωσε» τις ελλείψεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η ακτινοσκόπηση θεωρείται αναγκαία όπως απεδείχθη αναγκαία και πριν την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων στην Ελλάδα. Και τούτο γιατί τότε κατέστησαν φανερές οι ελλείψεις που υπήρχαν και που αν δεν καλύπτονταν σε χρόνο πραγματικό η διοργάνωση θα κινδύνευε. Και τότε δεν έγιναν βήματα αλλά άλματα. Τα οποία πρέπει να γίνουν και τώρα, σε αυτή την χρονική συγκυρία, όχι μόνο για να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις του μέλλοντος αλλά τις σημερινές ανάγκες για καλά οργανωμένες συνδυασμένες μεταφορές που να καλύπτουν όλη την βεντάλια των δραστηριοτήτων του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου αλλά και του απλού πολίτη.

Υπάρχει πολύ έργο που πρέπει να γίνει για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των υποδομών, πολύ περισσότερο δε για την ψηφιοποίηση που δεν αποτελεί μελλοντική πρόκληση αλλά σημερινή σε ένα σύστημα ταχέως μεταβαλλόμενο. Η υλοποίηση λοιπόν ενός ταχύρρυθμου προγράμματος, που θα επιταχύνει τη μετάβαση στην ψηφιοποίηση μπορεί να επιτευχθεί μέσω συνεργιών ανάμεσα σε φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και με πανεπιστημιακά ερευνητικά ιδρύματα, συνιστά πρόκληση για τον χρόνο παραγωγής ρεαλιστικών προτάσεων αλλά και χρόνου υλοποίησης των προτάσεων αυτών. Όραμα είναι να ενισχύσουμε τη βιωσιμότητα της εφοδιαστικής και αναδείξουμε την Ελλάδα ως ένα σύγχρονο και ελκυστικό «hub» Εμπορευματικών Μεταφορών, με συγκριτικά πλεονεκτήματα την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών και την άριστη τεχνογνωσία. Δεν κομίζει κανείς Γλαύκα εις Αθήνας λέγοντας ότι οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ένας από τους πιο δυναμικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, στην οποία συνεισφέρει το 1/10 του ΑΕΠ, ούτε ότι στόχος είναι η Ελλάδα να καταδείξει τη σημαντική γεωστρατηγική της θέση στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών και των Logistics.

Ο Πειραιάς με το λιμάνι του, από αρχαιότατων χρόνων μέχρι και σήμερα, έχει καταδείξει την σημαντική γεωστρατηγική θέση στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Με επιστέγασμα την επένδυση της Cosco που ανέδειξε τις δυνατότητες του λιμένα ωθώντας αυτό στις πρώτες θέσεις της Μεσογειακής αλλά και Ευρωπαϊκής κατάταξης των λιμένων ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών αλλά και ως το, όπως το ονόμασαν Κινέζοι αξιωματούχοι, «κεφάλι του δράκου» καθώς ο Πειραιάς είναι η απόληξη του θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού. Αν θέλουμε να μιλήσουμε για συνδυασμένες μεταφορές και επενδυτικές προοπτικές για την Αττική ως κόμβου μεταφορών στην Ελλάδα και τον κόσμο θα πρέπει να κοιτάξουμε «κατάματα» τον ανταγωνισμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο με γνώμονα το λιμάνι του Πειραιά απέναντι σε ένα ανταγωνιστή του όπως το λιμάνι του Αμβούργου.

Χρειάστηκαν 22 συναπτά έτη συζητήσεων και σχεδιασμών για να συνδεθεί ο Πειραιάς με το διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω Θριασίου με την σιδηροδρομική του κάλυψη να παραμένει «αναιμική». Όταν στο λιμάνι του Αμβούργου οι σιδηροδρομικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 2,2% σε ετήσια βάση σε 1,41 εκ. TEU από 1,38 εκ. TEU το 2021. Αν αντιπαραβάλουμε τα στοιχεία το άνοιγμα της ψαλίδας είναι χνάδες αλλά ενδεικτικό του γεγονότος γιατί το παγκόσμιο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών επιλέγει το Γερμανικό λιμάνι για συγκεκριμένο λόγο. Ο Πειραιάς μπορεί να διαπρέψει στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς το λιμάνι διαθέτει σιδηροδρομική κάλυψη ικανή, υπό την προϋπόθεση ότι θα ολοκληρωθούν σύντομα οι απαιτούμενες βελτιωτικές παρεμβάσεις στον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι φορτία που κατεβαίνουν στον Πειραιά από τα πλοία μπορεί να βρεθούν, μόλις σε τρεις ημέρες, στα κομβικά κέντρα διασποράς της Ευρώπης, έναντι του χρόνου που απαιτεί ο περίπλους από το Σουέζ μέχρι και τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης που υπολογίζεται, ανάλογα με τον τύπο και την ταχύτητα των πλοίων, από 12 έως και 14 ημέρες.

Το τρίπτυχο υποδομές, ψηφιοποίηση στις συνδυασμένες μεταφορές συμπληρώνεται με την σύγχρονη τεχνολογία των drones που καλύπτουν τις μικρο-αερομεταφορές. Ένα ταχέως αναπτυσσόμενο κλάδο στα services των συνδυασμένων μεταφορών. «Terra incognita» για την ελληνική πραγματικότητα οι συσκευές αυτές μέχρι πρότινος. Τις οποίες τόσο το Αμβούργο όσο και τα δύο μεγάλα Ολλανδικά λιμάνια

χρησιμοποιούν για να ελέγξουν τις λιμενικές ζώνες, την ασφαλή διεκπεραίωση των λιμενικών δραστηριοτήτων, την ασφάλεια των εγκαταστάσεων αλλά και για να μεταφέρουν μικρά φορτία όπως ιατρικές προμήθειες, εξαρτήματα πλοίων ή δείγματα φορτίου. Στις αρχές του έτους το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς πρωτοστάτησε της προσπάθειας να αποκτήσει ο Πειραιάς σταθμό drones, για εμπορική χρήση.

Επιδίωξη του Επιμελητηρίου, είναι, στο άμεσο μέλλον, ο Πειραιάς να έχει σταθμό drones, για εμπορική χρήση, ώστε, σε συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα και τις Τελωνειακές Υπηρεσίες, να μπορούν οι πειραιϊκές επιχειρήσεις να προμηθεύουν με εφόδια τα διερχόμενα, από το μεγάλο λιμάνι, πλοία. Και προς τούτο έχει απευθυνθεί στις αρμόδιες αρχές για να καταστεί εφικτός ο στόχος το συντομότερο δυνατόν προτάσσοντας τα πολλαπλά οφέλη που θα προκύψουν για την τοπική οικονομία. Δεν πρέπει να κάνουμε βήματα, δεν υπάρχει χρόνος όταν ο ανταγωνισμός κινείται ταχύτατα διεκδικώντας μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας των εμπορευματικών ροών. Πρέπει να κάνουμε άλματα προς τα εμπρός και φυσικά όχι στο κενό. Έχουμε αποδείξει και στο παρελθόν ότι όταν θέλουμε, μπορούμε και τα καταφέρνουμε.