



Πειραιάς, 22 Φεβρουαρίου 2017

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ**ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΡΟΕΔΡΟΥ Ε.Β.Ε.Π., κ. Β. ΚΟΡΚΙΔΗ, ΣΤΗΝ ΕΚΔΗΛΩΣΗ: Η ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ LOGISTIC CENTER ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**

Το Ε.Β.Ε.Π. θεωρεί ότι, ένας σωστός Στρατηγικός Σχεδιασμός για την Ανάπτυξη του τομέα των Logistics μπορεί να φέρει προστιθέμενη αξία και πιο φθηνά προϊόντα στην Ελλάδα. Με την απλούστευση της διαδικασίας αδειοδότησης κέντρων αποθήκευσης και διανομής, η Ελλάδα βρίσκεται πιο κοντά στην ανάδειξη της σε logistics hub της Ν.Α. Ευρώπης, κάτι που δεν περνάει μόνο μέσα από μεγάλα διαμετακομιστικά κέντρα, όπως το Θριάσιο Πεδίο ή το Στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, αλλά και από ένα δίκτυο μικρότερης εμβέλειας εμπορευματικών κέντρων, με πρώτους σταθμούς την Αλεξανδρούπολη και το Σχηματάρι.

Ένα πρώτο βήμα, προκειμένου να μη χαθεί η ευκαιρία που παρουσιάζεται, λόγω και των γεωπολιτικών συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή, είναι η έκδοση, εντός του επόμενου μήνα, της κοινής υπουργικής απόφασης για την απλούστευση της διαδικασίας αδειοδότησης κέντρων αποθήκευσης και διανομής. Όπως έγινε γνωστό, το κείμενο οριστικοποιήθηκε, ενώ η ανάπτυξη των κέντρων μπορεί να γίνει μέσω ΣΔΙΤ με χρηματοδότηση από υπάρχοντα εργαλεία, μένει όμως να εξειδικευθεί η πρόσκληση τέτοιων προγραμμάτων. Στόχος είναι η διόρθωση στρεβλώσεων της αγοράς, που έχουν ως αποτέλεσμα τον επταπλασιασμό της τιμής του προϊόντος από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή, λόγω της μεσιτικής εργασίας, ενώ ο ευρωπαϊκός μέσος όρος φτάνει σε αύξηση, μόλις δυόμισι φορές. Επίσης, οι μικρότεροι κόμβοι θα αποτελούν κύτταρο συνεργασίας, μεταξύ παραγωγών ή βιοτεχνών, προκειμένου να διαθέτουν ένα πακέτο προϊόντων ελκυστικότερο στις διεθνείς αγορές. Στην περίπτωση του Θριασίου, του Πειραιά, του Αεροδρομίου, της Αλεξανδρούπολης, κ.α. , οι συνθήκες είναι πιο ώριμες. Απαιτούνται όμως ταχύτερα ανακλαστικά, από τα συνήθη του κρατικού μηχανισμού, ειδικά ως προς την περιβαλλοντική αδειοδότηση. Η αναταραχή που επικρατεί στη γειτονική Τουρκία οδηγεί πολλές χώρες της Εγγύς Ανατολής στην αναζήτηση νέων τρόπων προσέγγισης των αγορών της Ε.Ε., προκειμένου να αποφύγουν οδεύσεις μέσα από την Τουρκία. Μάλιστα, μια συμφωνία προς αυτή την κατεύθυνση, ανάμεσα στην Ελλάδα και στο Ιράν αναμένεται να τελεσφορήσει μέσα στο επόμενο διάστημα, μετά την άρση των διεθνών οικονομικών κυρώσεων και την επαναφορά στους σχεδιασμούς της διεθνούς κοινότητας. Αντίστοιχο ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί και από άλλες χώρες, όπως την Αρμενία και τη Γεωργία.

Όσον αφορά στον Πειραιά, οι μεγάλες προοπτικές που ανοίγονται με τις επενδύσεις στο λιμάνι, δικαιολογούν το τεράστιο μέγεθος του Θριασίου, χωρίς να ακυρώνεται η χρησιμότητα μικρότερων εμπορευματικών κέντρων. Αντιθέτως, υπάρχει πεδίο συνεργειών και δυνατότητα δημιουργίας ελληνικού cluster logistics. Τα μεγάλα κέντρα logistics σε κάποιες περιπτώσεις δεν εξυπηρετούν τους μικρούς παραγωγούς και βιοτέχνες, γι' αυτό το Σχηματάρι, μπορεί να εξυπηρετήσει την Ανατολική Αττική, Βοιωτία, Εύβοια, Φθιώτιδα. Για την ανάπτυξη αυτού του δικτύου, κομβικής σημασίας είναι ο σιδηρόδρομος. Σε όλες τις ανεπτυγμένες οικονομίες επωμίζεται ποσοστό 20% και πλέον των εμπορευματικών μεταφορών, ενώ για την Ελλάδα αυτές αντιπροσωπεύουν μόλις το 2%. Παράλληλα, όμως, προέχει και η αναβάθμιση των οδικών μας μεταφορών, μεγάλο μέρος των οποίων ολοκληρώνονται εντός του 2017. Το υπουργείο Οικονομίας, πρέπει να προωθήσει εξειδίκευση χρηματοδοτικών εργαλείων για αλλαγή εξοπλισμού στον υπάρχοντα στόλο φορτηγών οχημάτων, ώστε να ανταποκρίνονται στα περιβαλλοντικά πρότυπα της Ε.Ε. Τέλος το Ε.Β.Ε.Π. επισημαίνει ότι, η ραγδαία ανάπτυξη και η δυναμική των logistics στη Χώρα μας, απαιτεί τη δημιουργία ειδικής γραμματείας, που θα καλύπτει όλες τις ανάγκες του τομέα της μεταφορικής αλυσίδας.

[Επισυνάπτεται η ομιλία του Προέδρου του Ε.Β.Ε.Π. κ. Βασίλη Κορκίδη](#)