ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Ε.Ε.ΣΥ.Μ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
HELLENIC CHAMBERS TRANSPORT ASSOCIATION

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ

Ε.Ε.ΣΥ.Μ. - Ε.Β.Ε.Α. - Ο.Φ.Α.Ε.

Υπό την αιγίδα των Υπουργείων
Υποδομών και Μεταφορών - Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΠΡΟΣ ΜΙΑ
ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Παρασκευή, 22 Σεπτεμβρίου 2017
Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών

Χορηγία επικοινωνίας

Supply Chain & Logistics

Η παρούσα έκδοση έχει ως σκοπό την παρουσίαση των Πρακτικών της Ημερίδας: «Προς μία Εθνική Στρατηγική Μεταφορών» που πραγματοποιήθηκε, στις 22 Σεπτεμβρίου 2017, στην Αθήνα, στο Αμφιθέατρο «ΕΡΜΗΣ», του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών.

Η Ημερίδα διοργανώθηκε υπό την Αιγίδα των Υπουργείων Υποδομών & Μεταφορών και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και αποτέλεσε προϊόν της συνεργασίας της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, του Εμπορικού & Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Αθηνών και του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών.

Οι απόψεις που εκφράζονται και οι θέσεις που παρουσιάζονται στην παρούσα έκδοση των Πρακτικών της Ημερίδας: «Προς μία Εθνική Στρατηγική Μεταφορών», απηχούν, αντίστοιχα, είτε προσωπικές τοποθετήσεις ομιλητών, είτε επίσημες θέσεις των εκπροσωπούμενων φορέων και δεν αντιπροσωπεύουν απαραιτήτως τους διοργανωτές της Ημερίδας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόγραμμα 5

Δελτίο Τύπου 26 Σεπτεμβρίου 2017 7

Καλωσόρισμα- Χαιρετισμοί

Συντονιστής: Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

- **Κωνσταντίνος Μίχαλος**, Πρόεδρος ΕΒΕΑ και ΚΕΕΕ 11
- **Νικόλαος Μαυραγάνης**, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών 20
- **Άννα Σαρλή**, εκπρόσωπος Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Νεκτάριου Σαντορινιού 29
- **Απόστολος Κενανίδης**, Πρόεδρος Ο.Φ.Α.Ε 33
- **Μιχάλης Αδαμαντιάδης**, Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ. 37

Θεματική ενότητα 1
Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Ευρωπαϊκή Εμπειρία Συντονιστής: Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος Ο.Φ.Α.Ε.

- **Κωνσταντίνος Αλεξόπουλος**, Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE) 44
- **Σεραφείμ Κάπρος**, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου και Επιστημονικός Συνεργάτης Ε.Ε.ΣΥ.Μ. 63
- **Ερωτήσεις – Συζήτηση** 86

Θεματική ενότητα 2

Οι επιμέρους κλάδοι των Μεταφορών για την εθνική στρατηγική μεταφορών – σχετικές προκλήσεις.
Συντονιστής: Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

- **Απόστολος Κενανίδης,** Πρόεδρος Ο.Φ.Α.Ε. 91
- **Βασίλης Χαλκιάς,** Πρόεδρος Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια (HELLASTRON), Διευθύνων Σύμβουλος, Αττικές Διαδρομές Α.Ε. 101
- **Ιάσων Αγγελόπουλος,** Πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων 120

- **Σωτήριος Θεοφάνης**, Γενικός Συντονιστής Κοινοπραξία Προτιμώμενου Επενδυτή ΟΛΘ Α.Ε. 252
- **Μιχάλης Σακέλλης**, Πρόεδρος Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) 129
- **Ερωτήσεις – Συζήτηση** 137

Θεματική Ενότητα 2: (συνέχεια)

Συντονιστής: Δημήτριος Λεμονάκης, Αντιπρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

- **Ιωάννης Μίνης,** Καθηγητής Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου και Πρόεδρος, Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής 160
- **Νικόλαος Ροδόπουλος**, Πρόεδρος Ελληνικής Εταιρείας Logistics ... 179
- **Γεώργιος Μπαμπαλής**, Πρόεδρος Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς (ΠΕΕΔ) 196
- **Σπυρίδων Ολύμπιος**, Πρόεδρος, Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος (ILME) 201
- **Δημήτριος Δημητρίου**, Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Επιστημών, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης και Πρόεδρος, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» 216
- **Alexander Zinell,** Διευθύνων Σύμβουλος, Fraport Greece 232

- **Ερωτήσεις – Συζήτηση** 263

Συμπεράσματα

Συντονιστής: Χάρης Λαμπρόπουλος, Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Ανθρωπίνων Πόρων του Πανεπιστημίου Πατρών, μέλος Δ.Σ. Ε.Ε.ΣΥ.Μ. και Ε.Β.Ε.Α.

Χάρης Λαμπρόπουλος, Μέλος Δ.Σ. Ε.Ε.ΣΥ.Μ. & Ε.Β.Ε.Α. 280

Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ. 282

Παρουσιάσεις ομιλητών

http://www.eesym.gr/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-%CE%B5-%CE%B5-%CF%83%CF%85-%CE%BC-%CE%B5-%CE%B2-%CE%B5-%CE%B1-%CE%BF-%CF%86-%CE%B1-%CE%B5/

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΗΜΕΡΙΔΑ Ε.Ε.ΣΥ.Μ. - Ε.Β.Ε.Α. - Ο.Φ.Α.Ε.

ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Παρασκευή, 22 Σεπτεμβρίου 2017

Επίσημη Έναρξη
Καλωσόρισμα - Χαιρετισμοί
Κος Κωνσταντίνος Μίχαλος, Πρόεδρος ΕΒΕΑ και ΚΕΕΕ
Κος Νικόλαος Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών
Κα Άννα Σαρλή, Υποπλοίαρχος ΛΣ, εκπρόσωπος του Κου Νεκτάριου Σαντορινιού, Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
Κος Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ
Κος Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ
Θεματική Ενότητα 1: Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Ευρωπαϊκή εμπειρία
Συντονιστής: *Κος Διονύσιος Καλαματιανός, Γενικός Γραμματέας Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής*
Ευρωπαϊκή εμπειρία Εθνικών Στρατηγικών Μεταφορών
Κος Κωνσταντίνος Αλεξόπουλος, Secretary, Intergovernmental Bodies on Intermodal Transport and Logistics, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
Κύριοι άξονες μιας Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών: η οπτική της ακαδημαϊκής κοινότητας και των Ελληνικών Επιμελητηρίων και η διεθνής εμπειρία
Κος Σεραφείμ Κάπρος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου & Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΕΣΥΜ
Ερωτήσεις – Συζήτηση
Θεματική Ενότητα 2: Οι επιμέρους κλάδοι των Μεταφορών για την Εθνική Στρατηγική Μεταφορών - Σχετικές προκλήσεις
Συντονιστής: *Κος Μιχάλης Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ, ειδικός Πολιτικής, Ανάπτυξης και Οικονομίας Μεταφορών*
Οδικές μεταφορές και σχετικές υποδομές
Κος Απόστολος Κενανίδης — Πρόεδρος, Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών (ΟΦΑΕ)

Κος Βασίλης Χαλκιάς	Πρόεδρος, Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια (HELLASTRON) & Διευθύνων Σύμβουλος, Αττικές Διαδρομές Α.Ε.
Ακτοπλοΐα – Λιμάνια	
Κος Ιάσων Αγγελόπουλος	Πρόεδρος, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων
Κος Σωτήριος Θεοφάνης	Γενικός Συντονιστής, Κοινοπραξία Προτιμώμενου Επενδυτή ΟΛΘ ΑΕ
Κος Μιχάλης Σακέλλης	Πρόεδρος, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (Σ.Ε.Ε.Ν.)
Ερωτήσεις – Συζήτηση	
Θεματική Ενότητα 2: Οι επιμέρους κλάδοι των Μεταφορών για την Εθνική Στρατηγική Μεταφορών - Σχετικές προκλήσεις (Συνέχεια) ***Συντονιστής: Κος Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ***	
Σιδηρόδρομος, Συνδυασμένες Μεταφορές, Εφοδιαστική Εμπορευμάτων (Logistics) και σχετικές υποδομές ***Συντονιστής: Κος Δημήτρης Λεμονάκης, Αντιπρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ***	
Κος Ιωάννης Μίνης	Καθηγητής, Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Πρόεδρος, Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής
Κος Νικόλαος Ροδόπουλος	Πρόεδρος, Ελληνική Εταιρεία Logistics
Κος Γεώργιος Μπαμπαλής	Πρόεδρος, Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς (ΠΕΕΔ)
Κος Σπυρίδων Ολύμπιος	Πρόεδρος, Ινστιτούτο Logistics Management Ελλάδος (ILME)
Αεροπορικές Μεταφορές - Αεροδρόμια	
Κος Δημήτρης Δημητρίου	Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Επιστημών, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης & Πρόεδρος, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος»
Κος Alexander Zinell	Διευθύνων Σύμβουλος, Fraport Greece
Συμπεράσματα ***Συντονιστής: Κος Χάρης Λαμπρόπουλος, Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Ανθρωπίνων Πόρων του Πανεπιστημίου Πατρών, Μέλος Δ.Σ ΕΕΣΥΜ και ΕΒΕΑ***	
Κος Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ ***Κος Μιχάλης Αδαμαντιάδης****, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ*	
Λήξη Εργασιών Ημερίδας	

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Πειραιάς, 26 Σεπτεμβρίου 2017

Επιχειρηματική Κοινότητα - Φορείς και Δημόσιες Αρχές ομόψυχα προς μια Εθνική Στρατηγική Μεταφορών (2017-2037)

Ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ., το Ε.Β.Ε.Α. και η Ο.Φ.Α.Ε. διοργάνωσαν Ημερίδα με θέμα "Προς μία Εθνική Στρατηγική Μεταφορών", την Παρασκευή 22 Σεπτεμβρίου 2017, στο Αμφιθέατρο «ΕΡΜΗΣ» του Ε.Β.Ε.Α. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα των Υπουργείων Υποδομών & Μεταφορών καθώς και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής και χορηγό επικοινωνίας το περιοδικό Supply Chain & Logistics.

Η Ημερίδα πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της εκκίνησης του έργου της Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών το οποίο και θα υλοποιηθεί με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (από ανάδοχο κοινοπραξία με επικεφαλής την EGIS International), και είχε στόχο την ενημέρωση αρχών και στελεχών που εμπλέκονται στο έργο αυτό για τα κρίσιμα θέματα μεταφορών καθώς και τις προτεραιότητες του κλάδου από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ο κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, η εκπρόσωπος του κ. Νεκτάριου Σαντορινιού, Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθώς και διακεκριμένοι εκπρόσωποι αρμόδιων Αρχών και Φορέων του κλάδου, Πανεπιστημιακοί Καθηγητές και εκπρόσωποι Επιμελητηρίων και Επιχειρήσεων από όλη την χώρα ήταν μεταξύ των εκλεκτών συμμετεχόντων στην Ημερίδα.

Η Ημερίδα ανέδειξε την ανάγκη ύπαρξης μιας ολοκληρωμένης μακρόπνοης Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών, ως απαραίτητο εργαλείο ανάπτυξης της χώρας και την ετοιμότητα της επιχειρηματικής Κοινότητας, Φορέων και Αρχών να συνεργαστούν με τους μελετητές για την εκπόνησή της. Τόνισε τη σημασία των μεταφορών και της εφοδιαστικής και επιβεβαίωσε τις δυνατότητές της χώρας μας να έλξει ροές, προσφέροντας προστιθέμενη αξία και διαδραματίζοντας ρόλο διαμετακομιστικού κέντρου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Επιπρόσθετα, επεσήμανε την ανάγκη να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες στις μεταφορές από πολιτικές και στόχους άλλων σημαντικών κλάδων της οικονομίας πού τις επηρεάζουν τις μεταφορές, όπως π.χ. ο Τουρισμός και η στόχευση αύξησης των τουριστικών αφίξεων στα 30 εκ. Επιπλέον πρόβαλε τη σημασία και τα οφέλη από την ανάπτυξη ενός Ελληνικού Δικτύου

Εμπορευματικών Κέντρων, καθώς και από την εφαρμογή συστημάτων Συνδυασμένων Μεταφορών (Πολυτροπικότητα), ενώ επεσήμανε την ανάγκη βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των νησιωτικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, συνδέσεων και λιμένων για την εξασφάλιση βιώσιμων νησιωτικών συγκοινωνιών. Ο εκσυγχρονισμός των οδικών μεταφορών, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και κινητικότητας, καθώς και η αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον, ήταν επίσης μεταξύ των κύριων ζητημάτων που συζητήθηκαν. Τέλος, η εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών, η εκπαίδευση στελεχών και η Έρευνα και Καινοτομία, θεωρήθηκαν ως θέματα ιδιαίτερης σημασίας.

Ο Πρόεδρος του ΕΒΕΑ και της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων Ελλάδος, κ. Κωνσταντίνος Μίχαλος, στον χαιρετισμό του ανέφερε πως με σχεδόν ολοκληρωμένο το Ελληνικό Δίκτυο Αυτοκινητοδρόμων, η προσοχή μας πλέον στρέφεται στο πώς θα βελτιωθεί η μεταφορική γεωγραφία της χώρας μας με δεδομένη την ύπαρξη ενός προβληματικού τρένου, ανεπαρκών λιμενικών υποδομών, έλλειψη Εμπορευματικών Κέντρων και μη πλήρη ανάπτυξη των Συνδυασμένων Μεταφορών. «Η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών αποτελεί απαραίτητο εργαλείο σε αυτή την προσπάθεια. Για να μπορέσει όμως να αποδώσει καρπούς, θα πρέπει να συνοδευτεί από ισχυρή πολιτική βούληση, συνέπεια και αποφασιστικότητα», υπογράμμισε ο κ. Μίχαλος και πρόσθεσε: «Εμείς, ως εκπρόσωποι της αγοράς, είμαστε έτοιμοι να καταθέσουμε τη γνώση και τις προτάσεις μας. Ζητούμε και από την Πολιτεία να ανταποκριθεί στο δικό της ρόλο».

«Αργήσαμε πολύ και χάσαμε πολύτιμο χρόνο πριν προχωρήσουμε στην χάραξη μιας Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών», ανέφερε στον χαιρετισμό του ο Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών κ. Νικόλαος Μαυραγάνης. Και, συνεχίζοντας, υπογράμμισε ότι «η ψηφιοποίηση των μεταφορών (Digitalization), η συνεργασία μεταξύ εμπλεκομένων και η δημιουργία παρατηρητηρίου / δημοπρατηρίου μεταφορών πρέπει να είναι μέσα στους στόχους μας». Τέλος ανέφερε ότι «οι μεταφορές δεν είναι ταπεινές, όπως ίσως κάποιοι νομίζουν, αλλά ένας δυναμικός κλάδος με σημαντική συνεισφορά στο ΑΕΠ» και συνεχάρη τους διοργανωτές για την πρωτοβουλία τους να οργανώσουν μία τόσο σημαντική και χρήσιμη Ημερίδα.

Ο κ. Νεκτάριος Σαντορινιός, στο χαιρετισμό του δια εκπροσώπου του, αφού συνεχάρη τους διοργανωτές για την πρωτοβουλία τους, ανέφερε: «Το Υπουργείο μας προχωρεί στον ανασχεδιασμό της Ακτοπλοΐας με βασικό άξονα την επανεξέταση του δικτύου και τον εξορθολογισμό των δαπανών χρηματοδότησης των Άγονων Γραμμών. Ταυτόχρονα, προέβη στη συγκρότηση Συμβουλίου Συνδυασμένων Μεταφορών για την καλύτερη συνεργασία

Ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με αυτές των Αεροπορικών και συνέστησε Επιτροπή για την εξέταση και εφαρμογή του μεταφορικού ισοδύναμου στα Ελληνικά νησιά».

Ο Πρόεδρος της ΟΦΑΕ, κ. Απόστολος Κενανίδης, αφού έθεσε σειρά ερωτημάτων για τη μορφή των μεταφορών στον μέλλον που αφορούν στην εφαρμογή των ευφυών συστημάτων μεταφορών, στην τεχνολογική εξέλιξη και αυτοματοποίηση των οχημάτων, τις μελλοντικές υποδομών κ.α., ανέφερε: «Για εμάς κύριο μέλημα για την ανάπτυξη του κλάδου είναι η πάταξη της παραβατικότητας από όπου και αν αυτή προέρχεται. Προς τούτο, η ψηφιοποίηση των μεταφορών, με έναρξη την θέσπιση ηλεκτρονικής φορτωτικής οδικών διεθνών μεταφορών (eCMR) πρέπει να είναι προτεραιότητα. Επίσης απαραίτητη είναι η ανανέωση του στόλου των φορτηγών αυτοκινήτων για χρησιμοποίηση οχημάτων πιο φιλικών προς το περιβάλλον στοχεύοντας σε πράσινες μεταφορές, καθώς και η ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων, τουλάχιστον στα κύρια οικονομικά και πληθυσμιακά κέντρα της χώρας, και η εφαρμογή διαλειτουργικών ηλεκτρονικών διοδίων σε όλων το μήκος των αυτοκινητοδρόμων».

Τέλος, ο Πρόεδρος του Ε.Ε.ΣΥ.Μ., κ. Μιχάλης Αδαμαντιάδης, παρουσίασε τις στρατηγικές προτεραιότητες του ΕΕΣΥΜ και επεσήμανε: «Ε.Ε.ΣΥ.Μ, Επιμελητήρια, Φορείς και Ακαδημαϊκή Κοινότητα χαιρετίζουν την εκπόνηση Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών, την οποία ζητούσαν πάνω από 20 χρόνια, τονίζοντας τις δυνατότητες ανάδειξης των μεταφορών σε μοχλό οικονομικής ανάπτυξης της χώρας». Και, συνεχίζοντας, υπογράμμισε ότι «Για εμάς η εργασία αυτή πρέπει να είναι αποτέλεσμα μελέτης και διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκομένους, να λαμβάνει υπόψη τις σύγχρονες εξελίξεις, προοπτικές και προκλήσεις από την ευρωπαϊκή ενοποίηση και την παγκοσμιοποίηση και να ενσωματώνει τις ελληνικές μεταφορές στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες. Επίσης να αξιοποιεί γεωγραφικά πλεονεκτήματα της χώρας, αναδεικνύοντάς τη σε κόμβο διεθνούς εμπορίου της Νοτιο-ανατολικής Ευρώπης ανταποκρινόμενη ταυτόχρονα στις μεταφορικές ανάγκες της». Τέλος επεσήμανε την ανάγκη αντιμετώπισης των αρνητικών επιπτώσεως των μεταφορών στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία και πρότεινε συνεργασία Μελετητικής Ομάδας, Φορέων του κλάδου Μεταφορών και των Συναρμόδιων Υπουργείων, δηλώνοντας πως ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ είναι έτοιμος να συνεισφέρει.

Κύριοι ομιλητές της εκδήλωσης ήταν οι κ.κ. Κ. Αλεξόπουλος, εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE), Σ. Κάπρος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου & Επιστημονικός Συνεργάτης ΕΕΣΥΜ, Β. Χαλκιάς, Πρόεδρος, Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια (HELLASTRON) & Διευθύνων Σύμβουλος, Αττικές Διαδρομές Α.Ε., Ιάσων Αγγελόπουλος, Πρόεδρος, Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων, Σ. Θεοφάνης, Γενικός Συντονιστής, Κοινοπραξία Προτιμώμενου Επενδυτή ΟΛΘ ΑΕ, Μ. Σακέλλης, Πρόεδρος,

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), Ι. Μίνης, Καθηγητής, Τμήμα Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Πρόεδρος, Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, Ν. Ροδόπουλος, Πρόεδρος, Ελληνική Εταιρεία Logistics, Γ. Μπαμπαλής, Πρόεδρος, Πανελλήνια Ένωση Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς (ΠΕΕΔ), Σ. Ολύμπιος, Πρόεδρος Ινστιτούτου Logistics Management Ελλάδος, Δ. Δημητρίου, Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Επιστημών, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης & Πρόεδρος, Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος», και Α. Zinell, Διευθύνων Σύμβουλος, Fraport Greece. Στην εκδήλωση συμμετείχαν και εκπρόσωποι της αναδόχου κοινοπραξίας που υλοποιεί το έργο της Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών.



Κ. Μίχαλος, Πρόεδρος ΕΒΕΑ & ΚΕΕΕ



Ν. Μαυραγάνης, Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών



Α. Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ



Μ. Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ



Πάνελ Οδικές Μεταφορές και Υποδομές, Ακτοπλοΐα, Λιμάνια. Από αριστερά προς δεξιά: Ιάσων Αγγελόπουλος, Πρόεδρος, ΡΑΛ, Α. Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ, Μ. Αδαμαντιάδης, Πρόεδρος ΕΕΣΥΜ, Β. Χαλκιάς, Πρόεδρος, HELLASTRON, Μ. Σακέλλης, Πρόεδρος ΣΕΕΝ

Καλωσόρισμα- Χαιρετισμοί:

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ

Καλημέρα. Λέγομαι Μιχάλης Αδαμαντιάδης, και είμαι ο Πρόεδρος του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (Ε.Ε.ΣΥ.Μ.).

Θα ήθελα να σας καλωσορίσω στην σημερινή Ημερίδα με τίτλο προς μία Εθνική Στρατηγική Μεταφορών, που συν διοργανώνεται από τον Ε.Ε.ΣΥ.Μ, το Ε.Β.Ε.Α. και η Ο.Φ.Α.Ε.

Μία εκδήλωση που πραγματοποιείται υπό την αιγίδα των Υπουργείων Υποδομών & Μεταφορών καθώς και Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, με χορηγό επικοινωνίας το περιοδικό «Supply Chain & Logistics».

Η Ημερίδα αυτή γίνεται στο πλαίσιο της εκκίνησης του έργου της Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών το οποίο και θα υλοποιηθεί με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων από ανάδοχο κοινοπραξία με επικεφαλής την EGIS International, και έχει στόχο την ενημέρωση αρχών και στελεχών που εμπλέκονται στο έργο αυτό για τα κρίσιμα θέματα μεταφορών καθώς και τις προτεραιότητες του κλάδου από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον οικοδεσπότη μας Πρόεδρο του ΕΒΕΑ και της ΚΕΕ κ. Κωνσταντίνο Μίχαλο για την ευγενική φιλοξενία της εκδήλωσης στο αμφιθέατρο του ΕΒΕΑ και φυσικά τον κ. Νικόλαο Μαυραγάνη, Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, και την Κα Άννα Σαρλή, εκπρόσωπο του κ. Νεκτάριου Σαντορινιού, Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για την τιμητική παρουσία τους καθώς και την απόφαση των Υπουργείων τους να θέσουν υπό την Αιγίδα τους την σημερινή μας εκδήλωση. Επίσης να ευχαριστήσω την κυρία Μαίρη Ευθυμιάτου και το περιοδικό «Supply Chain and Logistics» που είναι ο χορηγός επικοινωνίας της

εκδήλωσής μας αυτής καθώς και τον εκλεκτό εκπρόσωπο της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE) και φίλο μας κ. Κωνσταντίνο Αλεξόπουλο, που ταξίδεψε από την Γενεύη για να είναι μαζί μας σήμερα.

Τέλος ευχαριστώ τους διακεκριμένους εκπροσώπους αρμόδιων Αρχών και Φορέων του κλάδου, Πανεπιστημιακούς Καθηγητές και εκπροσώπους Επιμελητηρίων και Επιχειρήσεων από όλη την χώρα που είναι μεταξύ των εισηγητών διαφόρων θεμάτων που θα μας απασχολήσουν σήμερα και όλους εσάς εκλεκτούς συναδέλφους και φίλους για την παρουσία σας μαζί μας που είναι ιδιαίτερα τιμητική.

Επιτρέψτε μου να καλέσω στο βήμα τον οικοδεσπότη μας κ. Κωνσταντίνο Μίχαλο, Πρόεδρο του ΕΒΕΑ και της ΚΕΕΕ.

Κύριε Πρόεδρε.

Κος ΜΙΧΑΛΟΣ

Είναι γνωστό ότι ο βαθμός ανάπτυξης των υποδομών, των δικτύων και των υπηρεσιών μεταφορών κάθε χώρας, είναι από τις πιο αξιόπιστες ενδείξεις, τόσο για την ποιότητα ζωής των πολιτών της, όσο και για την ανταγωνιστικότητα και τη δυναμική της οικονομίας της.

Αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι το 10-15% της τελικής τιμής ενός προϊόντος αντιστοιχεί στα έξοδα μεταφοράς και αποθήκευσης, ενώ το 13% περίπου του προϋπολογισμού των νοικοκυριών στην Ευρώπη δαπανάται σε αγαθά και υπηρεσίες μεταφορών.

Και βεβαίως, πρόκειται για έναν τομέα που συνδέεται και επηρεάζει άμεσα μια σειρά από άλλους κλάδους, όπως είναι η ενέργεια και το περιβάλλον, η υγεία και η ασφάλεια, η έρευνα και η καινοτομία. Γι΄ αυτό άλλωστε τα τελευταία χρόνια οι μεταφορές έχουν αποτελέσει πεδίο ανάπτυξης σημαντικών τεχνολογιών ολοκλήρωσης, συνδυάζοντας έρευνα και

γνώση από δεκάδες διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους. Η ηλεκτροκίνηση και τα εναλλακτικά καύσιμα, οι δορυφορικές επικοινωνίες και η γεωπληροφορική, η ανάπτυξη νέων υλικών και αυτόματων συστημάτων διαχείρισης μεταφορών, είναι μερικές μόνο από τις καινοτομίες που αποτελούν πλέον μέρος της ζωής μας.



Με αυτά τα δεδομένα, δεν είναι τυχαίο ότι ο συγκεκριμένος τομέας αποτέλεσε μια από τις πρώτες κοινές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εξακολουθεί να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της στρατηγικής της για έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής, η Ελλάδα θα λέγαμε ότι αποτελεί μια ιδιαίτερη περίπτωση. Μια χώρα που διαθέτει σπουδαία πλεονεκτήματα και ευκαιρίες, αλλά και σημαντικές ακόμη ελλείψεις και προβλήματα.

Μια χώρα που βρίσκεται στην Περιφέρεια της Ευρώπης, έχοντας μόλις πριν λίγα χρόνια αποκτήσει φυσικά σύνορα με άλλες χώρες – μέλη.

Μια χώρα που βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, έχοντας τη δυνατότητα να αναδειχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, ανάμεσα στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή, τη Βόρειο Αφρική και την Ασία.

Πώς διαχειρίζεται, λοιπόν, η Ελλάδα σήμερα αυτές τις δυνατότητες; Με ποιες συνθήκες, με ποιο σχέδιο, με ποια στρατηγική;

Δυστυχώς, όπως και σε πολλούς άλλους τομείς, έτσι και στις μεταφορές, η χώρα μας άρχισε να αφυπνίζεται με μεγάλη καθυστέρηση.

Σύμφωνα με την κατάταξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το 2016, η Ελλάδα βρίσκεται ακόμα στην 26η θέση μεταξύ των 28 κρατών – μελών, με βάση 30 δείκτες που μετρούν τις επιδόσεις στον τομέα των μεταφορών. Δείκτες που αξιολογούν τη λειτουργία των αγορών σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, την επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις μεταφορές, την ποιότητα των υποδομών, τα τροχαία ατυχήματα κ.ά.

Η πρόοδος σε πολλά σημεία είναι εμφανής, εξίσου εμφανείς είναι όμως και οι ελλείψεις.

Έστω και με δεκαετίες καθυστέρησης, έχει ολοκληρωθεί πλέον το μεγαλύτερο μέρος του κεντρικού οδικού δικτύου. Με την Εγνατία Οδό, αλλά και με τις παραχωρήσεις των μεγάλων οδικών αξόνων που – παρά τις δυσκολίες λόγω της κρίσης – σταδιακά ολοκληρώνονται, η χώρα αποκτά πλέον ένα αξιοπρεπές εθνικό δίκτυο.

Εξακολουθούμε όμως να έχουμε περιορισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, ιδιαίτερα όσον αφορά το δίκτυο των τραίνων υψηλής ταχύτητας. Ακόμη και στις περιοχές που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο, το μεταφορικό έργο παραμένει χαμηλό, λόγω τεχνικών θεμάτων όπως είναι οι μικρές ταχύτητες, το διαφορετικό εύρος γραμμής κτλ.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, η Ελλάδα διαθέτει εμπορικό και ακτοπλοϊκό στόλο που είναι από τους μεγαλύτερους παγκοσμίως. Διαθέτει εκατοντάδες δημόσιους λιμένες, μέσω των οποίων πραγματοποιείται πάνω από το 85% των εξωτερικών εμπορευματικών συναλλαγών της. Η δε ταξιδιωτική κίνηση μέσω ελληνικών λιμένων ξεπερνά το 20% του συνόλου των επιβατών θαλασσίων μεταφορών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παρ' όλα αυτά, οι λιμενικές υποδομές παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς. Υπάρχει έλλειψη συγκοινωνιακών προσβάσεων και έλλειψη δια λειτουργικότητας με τα άλλα μεταφορικά μέσα και κυρίως με τους σιδηροδρόμους. Υπάρχει τεράστια υστέρηση σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και εργασίας, αλλά και στο βαθμό ανάπτυξη υποστηρικτικών προς τη ναυτιλία υπηρεσιών.

Μια σημαντική θετική εξέλιξη είχαμε στον τομέα των εναέριων μεταφορών, με την παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων. Το γεγονός αυτό ανοίγει το δρόμο για νέες επενδύσεις, για αναβάθμιση υποδομών και υπηρεσιών, για τόνωση της ανάπτυξης τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

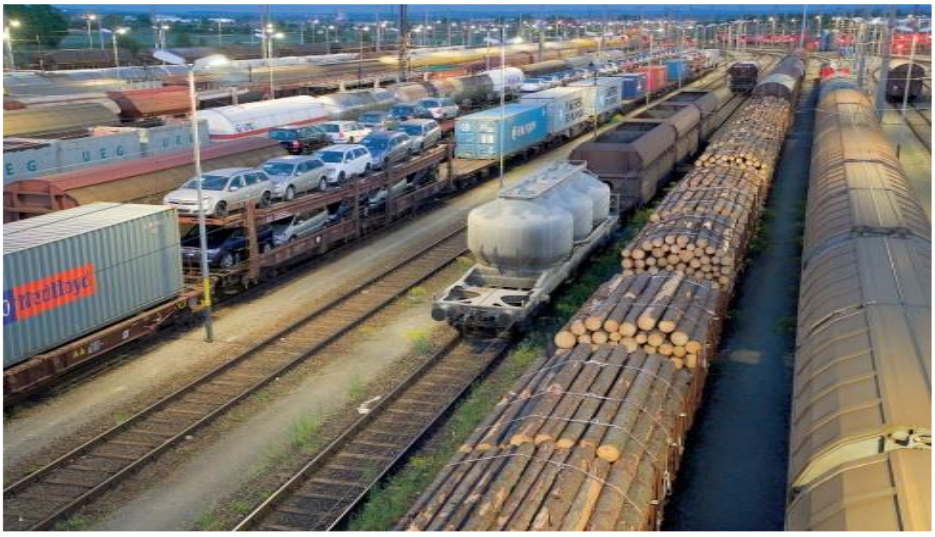
Και βεβαίως σε άμεση συνάρτηση με τις μεταφορές λειτουργεί και ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας. Ένας κλάδος ο οποίος μπορεί και πρέπει να πρωταγωνιστήσει τα επόμενα χρόνια στον παραγωγικό μετασχηματισμό και την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Η αναπτυξιακή σημασία των υποδομών και των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι θεμελιώδης. Θεμελιώδης για την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών επιχειρήσεων, μέσα από τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, τη βελτιστοποίηση δικτύων διανομής, την εξοικονόμηση κόστους και την ανάπτυξη της εξωστρέφειας με νέες συνεργασίες. Είναι θεμελιώδης, επίσης, στο πλαίσιο της προσπάθειας για αποτελεσματική αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας, για κινητοποίηση νέων, εγχώριων και ξένων ιδιωτικών επενδύσεων.

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. 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.

Η αναβάθμιση των μεταφορών, ως απαραίτητου πυλώνα οικονομικής και αστικής ανάπτυξης, οφείλει να αποτελέσει κεντρική στρατηγική προτεραιότητα της ελληνικής Πολιτείας. Όχι μόνο στο πλαίσιο της ευθυγράμμισης με τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και στο πλαίσιο της προσπάθειας για την οικοδόμηση μιας ανταγωνιστικής και εξωστρεφούς οικονομίας.

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



Θεωρούμε, λοιπόν, ότι στο πλαίσιο μιας Εθνικής Στρατηγικής για τις Μεταφορές θα πρέπει να περιλαμβάνονται πολιτικές και παρεμβάσεις όπως:

- Ολοκλήρωση των οδικών και σιδηροδρομικών δικτύων.

- Ενίσχυση της διατροπικότητας, με έμφαση στη σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

- Πρωτοβουλίες για την κινητοποίηση μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων, με έμφαση στη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και τερματικών σταθμών συνδυασμένης μεταφοράς.

- Αξιοποίηση αποδοτικών μοντέλων συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την αναβάθμιση λιμένων και αεροδρομίων, στα πρότυπα του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος.

- Ανάπτυξη σύγχρονου χωροταξικού σχεδιασμού, ο οποίος θα περιλαμβάνει ειδική πρόβλεψη για την αυτόνομη ανάπτυξη κέντρων Logistics, χωρίς αναχρονιστικούς περιορισμούς.

- Κίνητρα για την ανάπτυξη υποστηρικτικών υπηρεσιών και για την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.

- Κίνητρα για την ανάπτυξη μιας «πράσινης» εφοδιαστικής αλυσίδας, με αναβάθμιση στόλων, ενεργειακή αναβάθμιση εγκαταστάσεων και διαδικασιών κτλ.

- Κίνητρα για την ανάπτυξη του κλάδου παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας.

- Δημιουργία ολοκληρωμένων πάρκων εφοδιαστικής αλυσίδας στο Θριάσιο και τη Θεσσαλονίκη

- Εκπαίδευση και κατάρτιση για την ανάπτυξη εξειδικευμένων δεξιοτήτων στον τομέα των μεταφορών.

- Επιτάχυνση των έργων για την ανάπτυξη των Μέσων Σταθερής Τροχιάς στα μεγάλα αστικά κέντρα, με την επέκταση του ΜΕΤΡΟ στην Αθήνα και την ολοκλήρωση του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Ώστε να μπορέσουν να αποσυμφορηθούν οδικοί άξονες, να τονωθούν τοπικές αγορές και να δημιουργηθούν δυνατότητες οικιστικής και εμπορικής ανάπτυξης σε νέες περιοχές.

Πριν από λίγες ημέρες, από το βήμα της ΔΕΘ, τόσο ο πρωθυπουργός όσο και ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης, αναγνώρισαν την προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων ως βασική προϋπόθεση για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας.

Ο τομέας των μεταφορών, είναι το κατ' εξοχήν πεδίο στο οποίο η χώρα μας διαθέτει φυσικά συγκριτικά πλεονεκτήματα και μπορεί να εξασφαλίσει αμοιβαία επωφελείς μεγάλες επενδύσεις. Επενδύσεις οι οποίες, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδιασμού, θα ανοίξουν νέους δρόμους ανάπτυξης για τη χώρα. Οι εκτιμήσεις για τα οφέλη και τις δυνατότητες που δημιουργούνται από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, δίνουν ήδη μια σαφή εικόνα, για το τι μπορούμε να περιμένουμε.

Η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών αποτελεί απαραίτητο εργαλείο σε αυτή την προσπάθεια. Για να μπορέσει όμως να αποδώσει καρπούς, θα πρέπει να συνοδευτεί από ισχυρή πολιτική βούληση, συνέπεια και αποφασιστικότητα.

Εμείς, ως εκπρόσωποι της αγοράς, είμαστε έτοιμοι να καταθέσουμε τη γνώση και τις προτάσεις μας. Ζητούμε και από την Πολιτεία να ανταποκριθεί στο δικό της ρόλο.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε για τον χαιρετισμό σας αλλά και τις έξοχες παρατηρήσεις. Σημείωσα για παράδειγμα την αναφορά σας στην σημασία των μεταφορών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη αλλά και την αλληλεπίδρασή τους με σειρά από άλλους κλάδους (ενέργεια, περιβάλλον, υγεία, ασφάλεια, κλπ).

« Ελλάδα σταυροδρόμι τριών ηπείρων » είπατε, « που έχει την δυνατότητα να αναδειχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, ανάμεσα στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή, τη Βόρειο Αφρική και την Ασία. Μια χώρα με σπουδαία πλεονεκτήματα και ευκαιρίες, αλλά και σημαντικές ακόμη ελλείψεις και προβλήματα ».

Επίσης την εγκυρότατη αναφορά σας στην καθυστερημένη αφύπνιση της χώρας μας στον τομέα μεταφορών και στις επισημάνσεις σας για την ολοκλήρωση του μεγαλύτερο μέρος του κεντρικού οδικού δικτύου, τον περιορισμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, τις σημαντικότατες θαλάσσιες μεταφορές, τους εκατοντάδες δημόσιους λιμένες της χώρας, με μεγάλη εμπορική και επιβατική κίνησης, αλλά σε ανεπαρκείς σε μεγάλο βαθμό λιμενικές υποδομές, με μεγάλες ελλείψεις.

Θετική εξέλιξη χαρακτηρίσατε την παραχώρηση των περιφερειακών αεροδρομίων που ανοίγει το δρόμο για νέες επενδύσεις, για αναβάθμιση υποδομών και υπηρεσιών, για τόνωση της ανάπτυξης τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Και η σημασία της εφοδιαστικής αλυσίδας σε άμεση συνάρτηση με τις μεταφορές. Κλάδος που μπορεί και πρέπει να πρωταγωνιστήσει τα επόμενα χρόνια στον παραγωγικό μετασχηματισμό και την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Επίσης αναφερθήκατε σε μία Εθνική Στρατηγική για τις Μεταφορές που θα προβλέπει:

- Ενίσχυση της διατροπικότητας,

- κινητοποίηση μεγάλων ιδιωτικών επενδύσεων, με έμφαση στη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και τερματικών σταθμών συνδυασμένης μεταφοράς.
- Αξιοποίηση αποδοτικών μοντέλων συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την αναβάθμιση λιμένων και αεροδρομίων, στα πρότυπα του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος κ.α.

Προσυπογράφω, κύριε Πρόεδρε, το σύνολο των όσων είπατε και ιδιαίτερα μία από τις τελευταίες σας φράσεις την οποία και θα επαναλάβω. « Η ολοκληρωμένη Εθνική Στρατηγική Μεταφορών αποτελεί απαραίτητο εργαλείο ανάπτυξης. Για να αποδώσει όμως καρπούς, πρέπει να συνοδευτεί από ισχυρή πολιτική βούληση, συνέπεια και αποφασιστικότητα ».

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Θα ήθελα τώρα να καλέσω στο βήμα τον αξιότιμο κ. Νικόλαο Μαυραγάνη, Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Κύριε Υπουργέ.

Κος ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ:

Επιτρέψτε μου από καρδιάς και από ψυχής να ξεκινήσω όπως ακριβώς το αισθάνομαι, απολογούμενος. Και αυτή η απολογία δεν έχει προσωπικά χαρακτηριστικά αλλά έχει χαρακτηριστικά απολογίας έναντι της πολιτείας, εκ μέρους της πολιτείας, για την καθυστέρηση δεκαετιών στην εκπόνηση ενός εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού για τις μεταφορές.

Κύριοι, μόνο το γεγονός ότι σήμερα βρισκόμαστε εδώ, 2017, και συζητούμε τώρα για μία μελέτη εθνικής στρατηγικής σχεδίασης για τις μεταφορές μας οδηγεί στη σκέψη ότι καθυστερήσαμε πολύ.

Και δεν φταίει ο ιδιωτικός τομέας που καθυστερήσαμε πολύ αλλά ο θεσμός ο ίδιος της πολιτείας με όλες τις εκφάνσεις του, ο οποίος όλα τα προηγούμενα χρόνια δεν είδε το προφανές. Αυτό που συνεκτιμούν όλοι οι διεθνείς οίκοι που παρατηρούν και εκπονούν σχέδια, όλα τα think tanks, να

μου επιτραπεί να πω, σχετικά με την Ελλάδα, ότι η Ελλάδα αποτελεί ένα γεωπολιτικό κόμβο μεταξύ ανατολής, δύσης, βορρά και νότου, ότι η Ελλάδα είναι σταυροδρόμι ηπείρων, ότι η Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει γεωπολιτικό κόμβο ισορροπίας και η ισορροπία, κατά την άποψή μου, έρχεται και μέσα από τις μεταφορές επικουρικά προς την ενέργεια.

Οι μεταφορές, όπως εγώ το βλέπω τουλάχιστον, αποτελούν εκείνο τον δίαυλο διπλωματικής, οικονομικής επικοινωνίας, ανταλλαγής υπηρεσιών, αγαθών, αλλά και ιδεών εν τέλει που εξισορροπεί το παγκόσμιο σύστημα.

Και το εξισορροπεί το παγκόσμιο σύστημα διότι κάνει ακριβώς ευκολότερη, θεμιτά ανταγωνιστική την παγκόσμια οικονομία και τη διανομή αγαθών και υπηρεσιών. Με αυτόν τον τρόπο δε τα κάνει πιο ευπροσέγγιστα στον απλό κόσμο. Μειώνει τη φτώχεια.

Και άρα μία χώρα σαν την δική μας, που είναι ένας γεωπολιτικός κόμβος, καταλαβαίνετε πόσο κρίσιμος παράγοντας αναδεικνύεται για το παγκόσμιο σύστημα.

Αυτό, λοιπόν, που δεν είδαμε τις προηγούμενες δεκαετίες εύχομαι πλέον να το έχουμε συνειδητοποιήσει όλοι μας. Ασφαλώς η πρωτοβουλία για την εκπόνηση ενός εθνικού σχεδίου για τις μεταφορές στη χώρα μας, αποτελεί ένδειξη προς τούτο όμως δεν πρέπει να εφησυχάζουμε.

Επιτρέψτε μου να πω μερικές σκέψεις γύρω από το πώς βλέπω εγώ το μέλλον των μεταφορών στην Ελλάδα, συνυφασμένο πάντοτε και ενταγμένο στο πλαίσιο που σας προ είπα.



Διότι αν τις δούμε αποκομμένες τις μεταφορές από τα γεωπολιτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας, τότε δεν θα εξασφαλίσουμε τη μέγιστη απόδοση στον προσανατολισμό του σχεδίου των μεταφορών για την Ελλάδα σε σχέση ακριβώς με τα πλεονεκτήματά της.

Προφανώς οι υποδομές αποτελούν μία βάση. Προφανώς η ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρόμου, που θέλουμε να πιστεύουμε ότι μέσα στο 2018 το μεγαλύτερο μέρος του θα είναι έτοιμο, ένα άλλο μέρος του, αυτό που αγγίζει τη δυτική Ελλάδα προς την Πάτρα, το 2019. Αποτελεί ένα πρόταγμα.

Προεχόντως, οι οδικές υποδομές και αυτές έχουν το δικό τους σημαντικό μερίδιο να διατρέξουν παράλληλα με το σιδηρόδρομο, όπως και οι λιμένες της χώρας οι οποίοι θα πρέπει να συνδυαστούν στα πλαίσια της πολυτροπικότητας και διατροπικότητας των μεταφορών που ταιριάζει απόλυτα στην κομβική σημασία της Ελλάδας από άποψη γεωπολιτική και γεωγραφική, θα πρέπει να ολοκληρωθεί.

Οι μεταφορές, εν γένει, θα πρέπει να ιδωθούν κάτω από ένα ολιστικό πλαίσιο. Όμως οι υποδομές αυτές καθ’ αυτές, ακόμα και αν ο σιδηρόδρομος

πάει σε όλα τα κεντρικά λιμάνια, όπως οφείλει και όπως σχεδιάζεται αυτή τη στιγμή να πάει, έχουν λύσει το πρόβλημά τους; Έχουν απαντήσει δηλαδή στο ερώτημα και στην πρόκληση της ολιστικότητας με την οποία πρέπει να λειτουργούν και με την οποία πρέπει να οραματιζόμαστε όλοι τις μεταφορές στην Ελλάδα για το μέλλον;

Κατά τη γνώμη μου όχι. Κατά τη γνώμη μου αν μείνουμε εκεί και αν εφησυχάσουμε σε αυτό το επίπεδο δεν θα έχουμε πετύχει τίποτα. Και τούτο γιατί θα αγνοούμε μία πολύ βασική παράμετρο που είναι η ψηφιοποίηση των μεταφορών.

Ξέρετε, άκουσα την αγωνία του Προέδρου και τον έχω ακούσει πολλές φορές, τον παρακολουθώ συχνά, που μιλάει για την επιχειρηματικότητα, και επιτρέψτε μου μία παρένθεση σε αυτό το σημείο.

Για τα εμπόδια που θέτει η δημόσια διοίκηση αλλά και άλλοι θεσμοί στην Ελλάδα έναντι της επιχειρηματικότητας, μα το μέγιστο πρόβλημα σε αυτό, στη δημόσια δράση δηλαδή έναντι της επιχειρηματικότητας αποτελεί η ψηφιοποίηση. Η έλλειψη ψηφιοποίησης.

Θα πω ένα παράδειγμα. Μπορεί στην αίθουσα να υπάρχουν συνάδελφοι δικηγόροι. Ξέρετε πόσες γνωμοδοτήσεις του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους επιλύουν προβλήματα δογματικών ερμηνειών σε σχέση με θέματα τα οποία αγγίζουν την επιχειρηματικότητα, την ίδρυση, λειτουργία, εγκατάσταση επιχειρήσεων, είτε πρωτογενούς, είτε δευτερογενούς τομέα ή τριτογενούς τομέα, και είναι άγνωστες στον ευρύ κύκλο προσώπων γιατί τις γνωρίζουν μόνο οι κάποτε εμπλακέντες σε αυτό το ζήτημα;

Ξέρετε πόσες εγκύκλιοι είναι επίσης άγνωστες και μέσα στα συρτάρια;

Αν αυτά ήταν ψηφιοποιημένα και ομαδοποιημένα το 70% των προβλημάτων που σήμερα των πρώτων κάποιος νομίζει ότι το αντιμετωπίζει αλλά το έχουν αντιμετωπίσει άλλοι δέκα στο παρελθόν που τους αγνοεί, θα είχε επιλυθεί.

Άρα η ψηφιοποίηση είναι κάτι το οποίο αποτελεί πρόταγμα και καλώς η Κυβέρνησή μας έχει δημιουργήσει ειδικό Υπουργείο περί αυτού αλλά όλοι μας θα πρέπει στον τομέα μας να στεκόμαστε με πολύ προσοχή απέναντι στην ψηφιοποίηση και ειδικά στις μεταφορές, που οι μεταφορές αποτελούν αιχμή τεχνολογικού δόρατος για όλες τις χώρες, πόσο μάλλον για την Ελλάδα και πρέπει να αποτελούν τέτοιο πρόταγμα.



Η ψηφιοποίηση, λοιπόν, θα μπορούσε να δώσει το λεγόμενο παρατηρητήριο στις μεταφορές. Το παρατηρητήριο χωρίς ψηφιοποίηση θα μείνει αδρανές. Το παρατηρητήριο χωρίς ψηφιοποίηση θα είναι ένα κενό γράμμα. Αλλά το παρατηρητήριο με ψηφιοποίηση θα αποτελέσει αυτό το οποίο θέλει η χώρα μας. Θα δημιουργήσει τη βάση για ένα τεράστιο εθνικό clustering, για μία εθνική συνεργατικότητα.

Γνωρίζουμε όλοι μας τα πλεονεκτήματα της χώρας μας, αλλά πρέπει να γνωρίζουμε και τα μειονεκτήματα. Είμαστε μία μικρή αγορά, με μικρές ανάλογες οικονομικές δυνάμεις που για να ανταγωνιστεί τον διεθνή ανταγωνισμό, ο οποίος στις μεταφορές είναι δριμύς και αιχμηρός, θα πρέπει να λειτουργήσει συνεργατικά.

Δεν υπάρχει άλλος δρόμος, μην αυταπατάσθε ότι οι προηγούμενες δεκαετίες κρατικού προστατευτισμού θα μπορούσαν να λειτουργήσουν στο μέλλον.

Τον μεγαλύτερο εθνικό προστατευτισμό αποτελεί η συνεργατικότητα. Είναι μία επιθετική άμυνα, βάλτε το καλά στο μυαλό σας. Είναι αυτό που

μπορεί να δώσει τα εχέγγυα ότι οι μεταφορές αλλά και γενικώς η παραγωγή δια των μεταφορών μπορούν πράγματι να εδραιωθούν στην Ελλάδα και να αποτελέσουν αιχμή διείσδυσης στο εξωτερικό.

Τι εννοώ. Μέσα από τον επιμελητηριακό θεσμό, που τον σέβομαι, τον υπολήπτομαι και θεωρώ ότι επιτέλεσε στις παρελθούσες δεκαετίες ένα ρόλο όχι απλά συμπληρωματικό αλλά ένα ρόλο κομβικό εν τη απουσία του κράτους, θα μπορούσε να αντληθεί εκείνο το πλέγμα πληροφοριών γύρω από τις ενεργές επιχειρήσεις σε κάθε νομό, κατά κλάδο με αναφορά των μέσων τιμών με τη βοήθεια της ΕΛΣΤΑΤ και των υπηρεσιών της…., με τον οποίο παρέχονται στον τριτογενή, δευτερογενή και πρωτογενή τομέα οι υπηρεσίες αυτές.

Παράλληλα δε οι μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούν να αναφέρουν στο σχετικό επιμελητηριακό τους θεσμό τις κινήσεις, και οφείλουν κατά τη γνώμη μου να τις αναφέρουν, τις κινήσεις των δικών τους μέσων όχι κατ' ανάγκη γνωρίζοντας ακριβώς το είδος και την ταυτότητα του εμπορεύματος αν θέλουμε να διατηρήσουμε μία αυτοτέλεια και μία προστασία στα δεδομένα, που μπορεί να είναι επιχειρηματικά ή βιομηχανικά αλλά της κενότητας των χώρων φόρτωσης και μεταφοράς.

Αυτό, συνδυαστικά με το προηγούμενο πλέγμα πληροφοριών, δίνει ένα τεράστιο εργαλείο με βάση το οποίο ο καλός παρατηρητής μπορεί να συνδυάσει τις δικές του δυνάμεις με τις δυνάμεις των υπολοίπων που δραστηριοποιούνται στον ίδιο τομέα ή σε συναφείς τομείς και εν πάση περιπτώσει συμπληρωματικής επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Ναι, αλλά αυτό δημιουργεί ένα τεράστιο πλέγμα συνεργατικότητας. Αυτό ξαφνικά, χωρίς να υπάρχει τυπική εταιρική ή επιχειρηματική σύνδεση, δημιουργεί σύνδεση και δημιουργεί εθνική σύνδεση. Και είναι το μέγιστο εθνικό συνδυαζόμενο με την ευρηματικότητα του Έλληνα επιχειρηματία, συνδυαζόμενο με την ευρηματικότητα και την δυνατότητα ελιγμών που έχει παρουσιάσει λόγω ακριβώς των δυσλειτουργιών του κράτους ο Έλληνας επιχειρηματίας στο παρελθόν.

Όλο αυτό το πλέγμα των πληροφοριών εν τέλει πρέπει να διαχειρίζεται…από το ίδιο το κράτος σε συνδυασμό με τον επιμελητηριακό θεσμό.

Με αυτό τον τρόπο τα μειονεκτήματα μικρής …που διαθέτει η Ελλάδα θα ήταν μεγάλο πλεονέκτημα γιατί αυτή η μεσαία οικονομία της Ελλάδας μπορεί εύκολα να συνδυάσει δυνάμεις μεταξύ της. Δεν είναι η αχανής οικονομία που δεν συνδυάζει δυνάμεις.

Άρα το μειονέκτημα το μετατρέπουμε σε πλεονέκτημα διά αυτής της οδού. Και έτσι η Ελλάδα μπορεί πράγματι, εάν συνδυάσει αυτό το παρατηρητήριο με παρατηρητήριο τιμών, που ποτέ με οργανωμένο τρόπο η Ελλάδα δεν διέθετε, ειδικά δημοπρατήριο, ουσιαστικά, το οποίο να διασυνδέεται με τα κύρια δημοπρατήρια της κεντρικής Ευρώπης, τα κύρια δημοπρατήρια των ΗΠΑ αλλά και της Ρωσίας ώστε να υπάρχει ένα καλό δείγμα των τιμών διεθνούς αγοράς και να γνωρίζει ο πρώτος παραγωγός αλλά και ο τελικός διανομέας ακριβώς το επίπεδο τιμών στο οποίο πάει να διεισδύσει.

Όταν διάβασα για πρώτη φορά τις αναφορές της Παγκόσμιας Τράπεζας σε σχέση με τη συμμετοχή στο ΑΕΠ της χώρας, στο ΑΕΠ των χωρών μεσοσταθμικά, παγκόσμια, λαμβανομένων υπόψη και των υπό ανάπτυξη χωρών, του κλάδου των Logistics που ανερχόταν στο 15% και παράλληλα είδα τη συμμετοχή του δικού μας κλάδου στο εθνικό ΑΕΠ, είναι περί 10,5%, 10,8%, διαπίστωσα, με τη βοήθεια πλέον στατιστικών στοιχείων ότι ….αλλά και πόσο από την άλλη πλευρά περιθώριο έχουμε για να αναπτύξουμε την εθνική οικονομία μέσα από τον κλάδο των μεταφορών και τον κλάδο των Logistics.

Πράγματι ο κλάδος των Logistics που ακριβώς πρέπει να έχει την ψηφιοποίηση ως κύριο εργαλείο είναι αυτός που μπορεί να βγάλει τις μεταφορές προς τα έξω. Είναι ο μηχανισμός με τον οποίο οι μεταφορές θα εκδηλωθούν με πιο ορθολογιστικό τρόπο και θα μπορέσουν να διεισδύσουν εκεί που πρέπει να διεισδύσουν.

Εμείς θεσμικά οφείλουμε να κάνουμε το χρέος μας και ως προς ένα κομμάτι το πράξαμε με την πιο εύκολη ίδρυση και λειτουργία των κέντρων

αποθήκευσης και διανομής, αλλά αυτό είναι ακόμα ανολοκλήρωτο δεδομένου ότι οφείλουμε και πρέπει να ολοκληρώσουμε την προσπάθειά μας με την έκδοση της υπουργικής απόφασης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος σε σχέση με τα όρια δόμησης, όγκου, ύψους, αλλά και τα όρια θερμικής ισχύος των ψυγείων όταν μιλάμε για τους ψυκτικούς χώρους αποθήκευσης.

Τα κέντρα αποθήκευσης και διανομής, επιτέλους, θα πρέπει να καταλάβουν κάποιοι στην Ελλάδα ότι δεν είναι αποθηκευτικοί χώροι. Δεν είναι μία στατική, οικονομική κλίμακα και ένα στατικό οικονομικό πεδίο.

Είναι ένα πεδίο εξόχως δυναμικό το οποίο ξεκινάει από τη αποθήκευση, την τυποποίηση, την πιστοποίηση, την ελαφρά συναρμολόγηση και καταλήγει στη διανομή.

Οφείλουμε, λοιπόν, το θεσμικό πλαίσιο να το προσαρμόσουμε ακριβώς σε αυτό τον άξονα, σε αυτό το σκοπό ούτως ώστε να δώσουμε τη δυνατότητα σε εκείνους που θέλουν πραγματικά, μπορεί κάποιοι άλλοι να μην θέλουν, θα το σεβαστούμε, αλλά να έχουμε τη δυνατότητα σε αυτούς που θέλουν, να επιτρέπουμε να έχουν τέτοια ολιστικά κέντρα αποθήκευσης και διανομής που στο μέλλον να είναι διασυνδεδεμένα με το παρατηρητήριο τιμών και κινητικότητας …

Κυρίες και κύριοι, για τις μεταφορές μπορεί να μιλάω όλη την ημέρα, δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο σας. Όμως ήθελα να δώσω σε αδρές γραμμές μία διάσταση που πολλοί από εσάς μπορεί να την έχετε μέσα σας, και σίγουρα την έχετε, αλλά μία διάσταση για τις μεταφορές που η ελληνική κοινωνία, η ελληνική πολιτεία και αρκετοί από τους ελληνικούς θεσμικούς, πέρα από την πολιτεία, δεν την είχαν συνειδητοποιήσει.

Θεωρούσαν τις μεταφορές ως κάτι πολύ ταπεινό, ως ένα εξάρτημα και όχι ως ένα μοχλό ανάπτυξης.



Πράγματι, λοιπόν, ζητώ από όλους σας αυτό το νέο διακύβευμα και το νέο στόχο και τη νέα υφή των μεταφορών όπως την αντιλαμβανόμαστε να το κοινωνήσετε στον κύκλο των δικών σας δράσεων και συμφερόντων ούτως ώστε να γίνει πεποίθηση, γιατί εάν η πολιτεία από μόνη της θεσμοθετεί σε μία κοινωνία που δεν έχει κάνει πεποίθηση την αναγκαιότητα αυτού του θεσμού, τότε είμαστε καταδικασμένοι να αποτύχουμε.

Αντιθέτως αν όλοι μαζί συνεργαστούμε για να πετύχουμε αυτό το εθνικό συνεργατικό σχήμα τότε να ξέρετε ότι οι μεταφορές στην Ελλάδα αλλά και η Ελλάδα των μεταφορών θα έχει πετύχει ένα τεράστιο παγκόσμιο βήμα.

Ευχαριστώ πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ. Σημείωσα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον την αναφορά σας για την ψηφιοποίηση, το digitalization των μεταφορών και το paperless transport, το οποίο πραγματικά αποτελεί κορυφαίο θέμα και όλα δείχνουν πως σήμερα αποτελεί μία τάση που υιοθετείται παγκοσμίως.

Επίσης την αναφορά σας στην ανάγκη ανάπτυξης ενός παρατηρητηρίου μεταφορών που θα προσφέρει τη βάση για ένα τεράστιο εθνικό clustering, για μία εθνική συνεργατικότητα. Την συνεργατικότητα ώς το μεγαλύτερο εθνικό

εργαλείο για μία επιθετική άμυνα, που μπορεί να δώσει τα εχέγγυα ότι οι μεταφορές αλλά και γενικώς η παραγωγή δια των μεταφορών μπορούν πράγματι να εδραιωθούν στην Ελλάδα και να αποτελέσουν αιχμή διείσδυσης στο εξωτερικό.

Και εδώ να αναφερθώ στην εμπειρία που είχαμε πρόσφατα με την Επιμελητηριακή Αποστολή του ΕΕΣΥΜ στην Ολλανδία, όπου ανώτερα στελέχη του Υπουργείου Μεταφορών μας ανέφεραν το χρυσό τρίγωνο « the golden triangle » συνεργασίας κράτους, επιχειρήσεων, και ερευνητικών κέντρων/πανεπιστήμιων, ως εκ των βασικών πυλώνων της εθνικής στρατηγικής τους.

Επίσης στην αναφορά σας στον σημαντικό ρόλο των οδικών μεταφορών και σχετικών υποδομών και τον σιδηρόδρομο, αλλά και στους λιμένες της χώρας καθώς και την ανάγκη εφαρμογής των συνδυασμένων μεταφορών (πολυτροπικότητας και διατροπικότητας) που ταιριάζει απόλυτα στην κομβική σημασία της Ελλάδας από άποψη γεωπολιτική και γεωγραφική. Τέλος σημείωσα την παρατήρησή σας για τον σημαντικό ρόλο των επιμελητηρίων επιτέλεσαν στις παρελθούσες δεκαετίες, ένα ρόλο όχι απλά συμπληρωματικό αλλά κομβικό εν τη απουσία του κράτους, και που θα συνεχίζουν να επιτελούν στο μέλλον , κύριε Υπουργέ, να είστε σίγουρος για αυτό.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Ήθελα να καλέσω στο βήμα την κυρία Σαρλή, η οποία εκπροσωπεί το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον κ. Υφυπουργό Νεκτάριο Σαντορινιό.

Κυρία Σαρλή.

Κα ΣΑΡΛΗ:

Καλημέρα σας. Είμαι η υποπλοίαρχος Άννα Σαρλή, από το γραφείο του Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, του κυρίου Νεκτάριου Σαντορινιού.

Θα σας μεταφέρω τους χαιρετισμούς του, ο οποίος δυστυχώς λόγω του περιστατικού που έχει προκύψει της βύθισης του δεξαμενοπλοίου στη Σαλαμίνα πρέπει να είναι στη Βουλή αυτή τη στιγμή και δεν μπόρεσε να είναι εδώ σήμερα μαζί μας.

Αγαπητές, αγαπητοί, χαιρετίζω σήμερα το εθνικό μας σχέδιο με τίτλο «Εθνική στρατηγική μεταφορών». Η χώρα μας επιτρέπει την ανάπτυξη όλων των ειδών μεταφορών και αυτός ο συνδυασμός με τη γεωγραφική της θέση αποτελεί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα.

Η ανάπτυξη, η δημιουργία, η οργάνωση και ο συντονισμός ο συνδυασμένος μεταφορικών δικτύων μπορούν να μεταφραστούν σε συνολικό οικονομικό όφελος για την Ελλάδα ιδίως αν στους σχεδιασμούς προτεραιοποιηθούν οι θαλάσσιες μεταφορές και οι λιμενικές υποδομές.

Ξέρετε πως η καθυστέρηση μίας ημέρας παράδοσης φορτίου αυξάνει το κόστος των μεταφερόμενων αγαθών από 0,6% έως 2,3% ανάλογα με το είδος του αγαθού. Αυτό μετακυλίεται, σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς, είτε στην τελική τιμή του προϊόντος είτε στο κόστος εργασίας.

Το αποτέλεσμα, λοιπόν, της ανάπτυξης ενός νέου υποδείγματος των συνδυασμένων μεταφορών θα έχει επίπτωση και θα αφορά την εξαγωγή ή την εισαγωγή αγαθών, προϊόντων και πρώτων υλών καθώς και του διεθνούς εμπορίου, τη διαμόρφωση των αμοιβών, των συνθηκών διαβίωσης και την ανάπτυξη ενός οικονομικού συνόλου status της χώρας.



Στόχος μας είναι να επηρεάσει θετικά την αλλαγή της κατεύθυνσης του παραγωγικού οικονομικού μοντέλου της χώρας και την ανακατανομή του ΑΕΠ υπέρ των αδύναμων στρωμάτων και ειδικότερα των πλέον αποκλεισμένων από τους κόμβους διακομιδής. Η περίπτωση των κατοίκων των μικρών νησιών του Αιγαίου χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και φροντίδας.

Για αυτό, λοιπόν, μέσω της δημιουργίας του νέου χαρτοφυλακίου νησιωτικής πολιτικής και της τόνωσης που θέλουμε να έχει η εμπορική και η επιβατική δραστηριότητα στα νησιά μας έχει τεθεί ως άμεσος στόχος ο επανασχεδιασμός του βασικού δικτύου της ακτοπλοΐας για την καλύτερη και την αμεσότερη μετακίνηση των νησιωτών σε συνδυασμό με την αναθεώρηση, επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα.

Παράλληλα θεωρούμε ότι οι συνθήκες είναι πλέον ώριμες για όλο τον επανασχεδιασμό του βασικού αυτού δικτύου προκειμένου να αναβαθμιστούν οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες που παρέχονται στο νησί, ένα δίκτυο περισσότερο λειτουργικό και να εξορθολογιστεί η δημόσια δαπάνη για τις άγονες γραμμές.

Πρώτο στάδιο, λοιπόν, αυτής της υλοποίησης είναι η διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες των νησιών και τους φορείς που δραστηριοποιούνται στον ακτοπλοϊκό κλάδο προκειμένου να αξιοποιηθεί η εμπειρία 15 …εφαρμογή του πλαισίου, δηλαδή το νόμου 2932/2001 με στόχο την ενίσχυση του ρόλου των τοπικών κοινωνιών των νησιών σε θέματα γνωμοδότησης, ελέγχου, ποιότητας των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών.

Μέχρι τώρα σε συνεργασία με το συναρμόδιο Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών σε ρύθμιση που περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο που έρχεται στη Βουλή, συστήνεται συμβούλιο συνδυασμένων μεταφορών στο πλαίσιο στρατηγικής συνδυασμένων μεταφορών, μάλλον για να το πω πιο σωστά το συμβούλιο που συστήνεται είναι – μου επιτρέπετε λίγο, σας έκλεψα τον όρο που χρησιμοποιείτε από το Υπουργείο το δικό σας – συστήνεται, λοιπόν, για τη διαμόρφωση σχεδίου για την εφαρμογή δικτύου μεταφορών με αεροπορικά και ακτοπλοϊκά δρομολόγια καθώς και υδατοδρόμια για την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών.

Επιπλέον των ως άνω συστήνεται και μία επιτροπή που θα εξετάσει τις απαραίτητες αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο των ακτοπλοϊκών μετακινήσεων και στο πλαίσιο αυτής της επιτροπής θα εξεταστούν οι αρχές εφαρμογής του μεταφορικού ισοδύναμου.



Αποτέλεσμα αυτών των ενεργειών επιθυμούμε να είναι ένα λειτουργικό σύστημα μεταφορών που θα συμβάλει σε ένα ισοζύγιο ανεφοδιασμού για τα εμπορεύματα και τις μετακινήσεις για τους νησιώτες.

Το πρόσθετο κόστος στο οποίο συνίσταται η Νησιωτικότητα χρειάζεται να ισοσκελιστεί ώστε στο άμεσο μέλλον να υπάρξουν οι προϋποθέσεις εκείνες που θα προσελκύσουν επενδύσεις με γνώμονα την ανθρώπινη ανάγκη.

Κλείνοντας θέλω να ευχηθώ καλή επιτυχία στο έργο σας και ευελπιστώ στη συνεργασία των υπηρεσιακών παραγόντων και των συναρμόδιων υπουργείων μας.

Εμείς στο Υπουργείο Ναυτιλίας αναμένουμε τα αποτελέσματα των σημερινών εργασιών με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, τα οποία θα αποτελέσουν μαγιά για ένα γόνιμο διάλογο με συμπλοκή των αρμοδίων φορέων και πολιτών.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστούμε πάρα πολύ την κυρία Σαρλή.

Είναι σαφές πως οι κάτοικοι των μικρών νησιών του Αιγαίου απαιτούν ιδιαίτερης προσοχής και φροντίδας.

Με την δημιουργία του νέου χαρτοφυλακίου νησιωτικής πολιτικής και της τόνωσης της εμπορικής και η επιβατικής δραστηριότητα που επιδιώκεται στα νησιά μας, τίθεται ο άμεσος στόχος επανασχεδιασμού του βασικού δικτύου της ακτοπλοΐας για την καλύτερη και την αμεσότερη μετακίνηση των νησιωτών σε συνδυασμό με την αναθεώρηση, επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου για την ακτοπλοΐα.

Αυτά συνιστούν σημαντικότατες προσπάθειες του Υπουργείο σας, και της χώρας μας γενικότερα, για την αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και την αναθεώρηση του δικτύου. Στις προσπάθειες αυτές, όπως γνωρίζεται, συμβάλλουμε και εμείς σαν ΕΕΣΥΜ μαζί με άλλους εμπλεκόμενους φορείς , πιστεύω, με χρήσιμες και σημαντικές ιδέες και προτάσεις.

Ευχόμαστε για το καλύτερο αποτέλεσμα στις προσπάθειές αυτές με γνώμονα πάντα την καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών μας και των κατοίκων τους.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Και τώρα θα προσκαλέσω τον κύριο Κενανίδη, Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, ΟΦΑΕ, τον έτερο συν διοργανωτή, να πάρει το λόγο.

Κύριε Κενανίδη.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Αξιότιμε κύριε Υφυπουργέ, αξιότιμοι κύριε Πρόεδρε του Εμπορικού Επιμελητηρίου, αξιότιμοι κύριε Πρόεδρε του ΕΕΣΥΜ, κυρίες και κύριοι, είναι

μεγάλη μου τιμή σήμερα να συγκαταλέγομαι ανάμεσα στους κεντρικούς ομιλητές αυτής της ημερίδας. Ανάμεσα σε εξαιρετικούς συνεργάτες και φίλους που εκπροσωπούν επάξια το σύνολο του κλάδου των μεταφορών και της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και όλοι μαζί συνεργαζόμαστε για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του κλάδου. Σήμερα βρισκόμαστε όλοι μαζί για να αντιμετωπίσουμε το θέμα της στρατηγικής των μεταφορών ενιαία. Μια ενιαία εθνική στρατηγική μεταφορών.

Προσωπικά εκπροσωπώ τις οδικές μεταφορές και θα μιλήσω εκτενώς γι αυτό το κομμάτι της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, αλλά η συνεργασία μας και η ανταλλαγή απόψεων με τους εκπροσώπους των υπολοίπων επιμέρους κλάδων των μεταφορών, όπως ο σιδηρόδρομος, η ναυτιλία, οι αεροπορικές μεταφορές τα Logistics κι όλων των κρίκων που απαρτίζουν την Εφοδιαστική Αλυσίδα, είναι εξαιρετικά σημαντική.

Είναι προφανές πως μόνο με την συνεργασία όλων μας θα μπορέσουμε να αποφέρουμε τα μέγιστα οφέλη για την αποτελεσματικότητα και την βιώσιμη ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας στο άμεσο μέλλον. Η παρουσία όλων μας εδώ σήμερα αποδεικνύει τόσο αυτή την ανάγκη όσο και την καλή πρόθεση για συνεργασία. Σήμερα μας δίνεται η ευκαιρία μέσα από τον εποικοδομητικό διάλογο, την ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών, να ενισχύσουμε την καινοτόμο σκέψη και μέσω αυτής να διαφωτίσουμε το κοινό μας μέλλον.



Εμείς στην ΟΦΑΕ αναζητούμε και τις δικές σας σκέψεις για το που θα πρέπει να βρίσκεται ο κλάδος των οδικών μεταφορών σε 20 χρόνια από τώρα; Πώς μπορούμε να στηρίξουμε και να ενδυναμώσουμε την αποτελεσματικότητα του διεθνούς εμπορίου και να ενισχύσουμε την βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου. Από τις σημερινές τοποθετήσεις και ανοιχτές συζητήσεις αναζητούμε απαντήσεις σε καίρια θέματα που σχετίζονται με το όχι και τόσο μακρινό μέλλον των μεταφορών. Απαντήσεις σε ερωτήματα όπως:

- Πώς μπορούν τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ΕΣΜ) να συνεισφέρουν και ποια είναι τα εμπόδια αυτά που πρέπει να αντιμετωπίσουμε έτσι ώστε να γίνουν ευρέως διαδεδομένα;

- Θα πρέπει να ενθαρρύνουμε την αυτοματοποίηση για την ασφαλή και αποτελεσματική οδήγηση κι εάν ναι πως θα χειριστούμε τα θέματα ευθύνης και οδικής ασφάλειας;

- Είναι η εναρμόνιση των κανόνων και των συστημάτων ελέγχου στην ΕΕ απαραίτητη για την καλύτερη αποτελεσματικότητα και πως μπορεί να επιτευχθεί;

- Τι μπορεί να κάνει ο παραδοσιακός μεταφορέας για να γίνει πιο ανταγωνιστικός για τις επιχειρήσεις;

Μέχρι που και πόσο γρήγορα θα πρέπει να υιοθετηθεί η καινοτομία στις οδικές μεταφορές και πως αυτό θα επηρεάσει και θα αλλάξει την νομοθεσία;

- Θα μοιάζουν οι υποδομές του σήμερα με τις υποδομές του αύριο; Πότε θα μπορούμε να φανταστούμε ένα ηλεκτρικό αυτοκινητόδρομο σε ένα από τους κεντρικούς άξονες του οδικού μας δικτύου; Θα είναι τα επαγγελματικά οχήματα έτοιμα για κάτι τέτοιο και πως μπορούν τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών να συμβάλλουν προς αυτή την κατεύθυνση;
- Πως θα χειριστούν οι νομοθέτες της καινοτόμες ιδέες καθώς μέχρι σήμερα έχουν αποδειχτεί παντελώς απροετοίμαστοι, όπως για

παράδειγμα με τις οικονομίες διαμοιρασμού στον κλάδο της μεταφοράς επιβατών;

Σας ευχαριστώ που είστε σήμερα εδώ για συζητήσουμε, να ανταλλάξουμε απόψεις και να δημιουργήσουμε νέες ιδέες που στο άμεσο μέλλον θα αποτελέσουν αντικείμενο των συλλογικών μας προσπαθειών για την ανάπτυξη του κλάδου. Ευχαριστώ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κενανίδη, για την εξαιρετικά σημαντική σας εισήγηση και τα ζητήματα που θέσατε, τα οποία είναι επίκαιρα σήμερα, αύριο, για πολλά χρόνια και πραγματικά και πραγματικά αποτελούν κομμάτι της στρατηγικής του μέλλοντος των μεταφορών συνολικά αλλά και της κοινωνίας μας.

Με μία αξιοπρόσεκτη εξωστρέφεια του κλάδου των οδικών μεταφορών, θέσατε προβληματισμούς για το αύριο των μεταφορών, όπως για παράδειγμα:

- Για την αυτοματοποίηση, την ασφαλή και αποτελεσματική οδήγηση,
- Πόσο γρήγορα πρέπει να υιοθετηθεί η καινοτομία στις οδικές μεταφορές και πώς αυτό θα επηρεάσει και θα αλλάξει τη νομοθεσία,
- Θα μοιάζουν οι υποδομές του σήμερα με τις υποδομές του αύριο
- πώς μπορούν τα ευφυή συστήματα μεταφορών να συμβάλλουν και πολλά άλλα θέματα που πράγματι αξίζουν ιδιαίτερης προσοχής από όλους μας.

Συγκράτησα ιδιαίτερα, και αναφέρω, την προτροπή σας, που θεωρώ πάρα πολύ σημαντική, και ίσως αποτελεί και το ζητούμενο στο κλάδο των μεταφορών της χώρας μας, και όχι μόνο. Είπατε « Είναι προφανές πως μόνο με τη συνεργασία όλων μας θα μπορέσουμε να αποφέρουμε τα μέγιστα οφέλη, την αποτελεσματικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη … ». Μία πραγματική

αλήθεια που ελπίζω να κάνουμε πραγματικότητα όλοι μαζί, όσοι εμπλεκόμαστε στο χώρο των μεταφορών και που η σημερινή μέρα προσφέρεται για κάτι τέτοιο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ κύριε Κενανίδη.

Στο σημείο αυτό θα μου επιτρέψετε να απευθύνω και εγώ εκ μέρους του Ε.Ε.ΣΥ.Μ το χαιρετισμό μου, προκειμένου να ολοκληρωθεί η πρώτη ενότητα της Ημερίδας.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Για μία ακόμη φορά θα ήθελα να σας ευχαριστήσω όλους για την παρουσία και θα ήθελα ιδιαίτερα να ευχαριστήσω και τον Υπουργό και την εκπρόσωπο του Υφυπουργού Ναυτιλίας για την τιμητική παρουσία τους καθώς και την απόφαση των Υπουργείων τους να θέσουν υπό την Αιγίδα τους την σημερινή μας εκδήλως και η οποία δείχνει το μεγάλο ενδιαφέρον για αυτό το σημαντικό θέμα που είναι η στρατηγική μεταφορών.

Επίσης ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Μίχαλο και το ΕΒΕΑ καθώς και τον κύριο Κενανίδη και την ΟΦΑΕ για τη συνεργασία στη διοργάνωση αυτής της δύσκολης εκδήλωσης σήμερα, δύσκολης από την άποψη ότι στοχεύσαμε σε υψηλού επιπέδου εισηγητές και έχουμε την τύχη και την τιμή να έχουμε το μεγαλύτερο μέρος από αυτούς επιβεβαιωμένους και παρόντες αυτή τη στιγμή, αλλά και στη συνέχεια της ημερίδας σήμερα.

Επίσης να ευχαριστήσω την κυρία Μαίρη Ευθυμιάτου και το περιοδικό « Supply Chain and Logistics » που είναι ο χορηγός επικοινωνίας της εκδήλωσής μας.

Θα ήθελα να μου επιτρέψετε πολύ σύντομα δύο λόγια για τον ΕΕΣΥΜ, , ο οποίος ιδρύθηκε από τα Ελληνικά Επιμελητήρια το 1995 και λειτουργεί στο πλαίσιο της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων.

Είναι μη κερδοσκοπικός Οργανισμός, διοικείται από 19μελές ΔΣ και έχει σκοπό την ανταλλαγή εμπειριών και τη συνεργασία των ελληνικών επιμελητηρίων για τα θέματα μεταφοράς. Προσφορά βοήθειας στις Εθνικές προσπάθειες για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των ελληνικών μεταφορών

…Μελέτη συγκεκριμένων ζητημάτων …σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Και συνεργασία με τις εθνικές αρχές και αυτές τις Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς και φορείς που ασχολούνται με τις μεταφορές.

Στις δράσεις του ΕΕΣΥΜ συγκαταλέγεται σειρά μελετών για θέματα υποδομών και λειτουργία οδικών, θαλάσσιων, σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών, παρεμβάσεις και προτάσεις για την ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των συστημάτων μεταφοράς της χώρας, οι οποίες ελήφθησαν υπόψη στο σχεδιασμό της πολιτικής μεταφορών σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η οργάνωση εθνικών, περιφερειακών και διεθνών διασκέψεων και συνεδρίων σε συνεργασία με τις ελληνικές αρχές, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα Υπουργείο των γειτονικών χωρών και αρκετές ευρωπαϊκές και διεθνείς οργανώσεις, συμπεριλαμβανομένης και της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη, του ΟΗΕ, UNECE.



Και είναι μέλος του ευρωπαϊκού δικτύου εμπορευματικών κέντρων, και εδώ θα ήθελα να πω ότι στις 4 Νοεμβρίου, στο πλαίσιο της έκθεσης Supply

Chain and Logistics θα έχουμε μία ειδική ημερίδα η οποία θα ασχοληθεί με τις εμπειρίες των Logistic centres στην Ευρώπη και πώς αυτά βοηθούν στην ενίσχυση και αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Εθνική στρατηγική μεταφορών. Το θέμα της σημερινής μας ημερίδας. Νομίζω ότι πρέπει να αναφερθεί, ανεφέρθη ήδη σε αυτό και ο κύριος Υπουργός. Πέρασαν δεκαετίες και που στη διάρκειά τους το θέμα εκπόνησης Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών, αποτελούσε μόνιμη απαίτηση από όλους τους φορείς και τον κλάδο των μεταφορών και δυστυχώς δεν υλοποιείτο.

Και φτάσαμε στο σημείο όπου μας το ετέθη ως προαπαιτούμενος του Μνημονίου. Ο Νόμος 4336/2015: Κύρωση του Σχεδίου Σύμβασης Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας και ρυθμίσεις για την υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης προβλέπει πώς « .... οι αρχές θα θεσπίσουν ένα γενικό σχέδιο για τις μεταφορές και την εφοδιαστική στην Ελλάδα που θα καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς».

Όπως είπαμε τα Επιμελητήρια, ο ΕΕΣΥΜ, οι φορείς, η ακαδημαϊκή κοινότητα ζητούν εθνική στρατηγική μεταφορών πάνω από 20 χρόνια τονίζοντας τις δυνατότητες ανάδειξης των μεταφορών σε μοχλό οικονομικής ανάπτυξης. Γιατί οι μεταφορές…, το έχουμε πει και άλλες φορές, και θα το επαναλάβω και αυτή τη φορά, είναι εξίσου σημαντική όπως ο τουρισμός για την Ελλάδα. Έχει τις δυναμικές και τις δυνατότητες αυτές βεβαίως στο πλαίσιο έλξεις φορτίων διαμετακόμισης. Γιατί η προφανώς η ελληνική αγορά είναι ανάλογη των δυνατοτήτων της αγοράς μας, της οικονομίας μας.

Η εθνική, λοιπόν, στρατηγική μεταφορών επιτέλους υλοποιείται με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Κύριο ενδιαφέρον του ΕΕΣΥΜ και όλων μας είναι να γίνει σωστή δουλειά. Θυμάστε, κύριε Υπουργέ, αυτό ήταν και το ζητούμενο στο οποίο συμφωνήσατε μαζί μας σε μία από τις συναντήσεις μας που προηγήθηκαν της Ημερίδας αυτής.

Οι προδιαγραφές του έργου και η επιλογή της αναδόχου κοινοπραξίας με επικεφαλής την EGIS International μας επιτρέπουν να αισιοδοξούμε

Δηλώνουμε, έτοιμοι να συνεισφέρουμε και η σημερινή Ημερίδα είναι ένα πρώτο βήμα από την δική μας πλευρά.

Στόχος μας η συμβολή στην καλύτερη ενημέρωση των αρχών και των στελεχών που θα εμπλακούν με την εργασία αυτή, για τα κρίσιμα θέματα μεταφορών, μία πρώτη συζήτηση για τις προτεραιότητες των Ελληνικών Μεταφορών με τους ίδιους τους εμπλεκόμενους φορείς του κλάδου και τις στρατηγικές προτάσεις τους.

Στο σημείο αυτό θα αναφέρω επιγραμματικά τους στρατηγικούς άξονες για τις μεταφορές σύμφωνα με την γνώμη του Ε.Ε.ΣΥ.Μ και των Ελληνικών Επιμελητηρίων:

- Έλξη διαμετακομιστικών ροών και προσφορά προστιθέμενης αξίας και ανάδειξη της χώρας ως διαμετακομιστικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Δηλαδή αυτό που η τύχη ή ο θεός επεφύλαξε για τη χώρα μας. Στρατηγική γεωγραφική θέση. Αυτό που λαϊκά θα λέγαμε « μαγαζί γωνία ». Ένα πραγματικό σταυροδρόμι ηπείρων και οδών θαλασσών κλπ., Αυτό πρέπει να αξιοποιήσουμε.
- Ανάπτυξη ενός δικτύου ελληνικού εμπορευματικών κέντρων, Logistics centres και της εφοδιαστικής αλυσίδας εμπορευμάτων, …. «Freight Transport Logistics»,
- Θεσμική υποστήριξη και κίνητρα για τις συνδυασμένες (πολυτροπικές) μεταφορές
- Αναθεώρηση Ακτοπλοϊκού Δικτύου και εφαρμογή «Hub and Spoke» Και παράλληλα εκσυγχρονισμός νησιωτικών και περιφερειακών λιμένων
- Σύγχρονες, αποτελεσματικές και βιώσιμες οδικές μεταφορές.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και κινητικότητα των πολιτών
- Αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον.

- Εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών, για καλύτερες μεταφορές, ασφαλείς, αποτελεσματικές και φιλικές προς το περιβάλλον…ασφαλείς, αποτελεσματικές και φιλικές προς το περιβάλλον. Και τέλος,
- Εκπαίδευση στελεχών, υποστήριξη έρευνας και καινοτομίας, πολύ σημαντικά θέματα που θα πρέπει να συμπληρώνουν την στρατηγική μας.

Στη βάση αυτών των αρχών, πιστεύουμε ότι η εκπόνηση Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών πρέπει:

- Να αποτελέσει το αποτέλεσμα μελέτης και διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκομένους
- Να λαμβάνει υπόψη τις σύγχρονες εξελίξεις, προοπτικές και προκλήσεις από την ευρωπαϊκή ενοποίηση και την παγκοσμιοποίηση
- Να ενσωματώνει τις ελληνικές μεταφορές στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευμάτων
- Να αξιοποιεί σημαντικά γεωγραφικά πλεονεκτήματα της χώρας, όπως ανέφερα προηγουμένως, αναδεικνύοντας την σε κόμβο διεθνούς εμπορίου της Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης
- Να ανταποκρίνεται στις μεταφορικές ανάγκες της χώρας στη βάση του ήδη υπάρχοντος εθνικού χωροταξικού σχεδίου και προσδιορισμένων εμπορικών πυλών εισόδου-εξόδου της χώρας
- Να αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά οι αρνητικές επιπτώσεις τ ων μεταφορών στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία
- Να ενθαρρύνεται η ισόρροπη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς

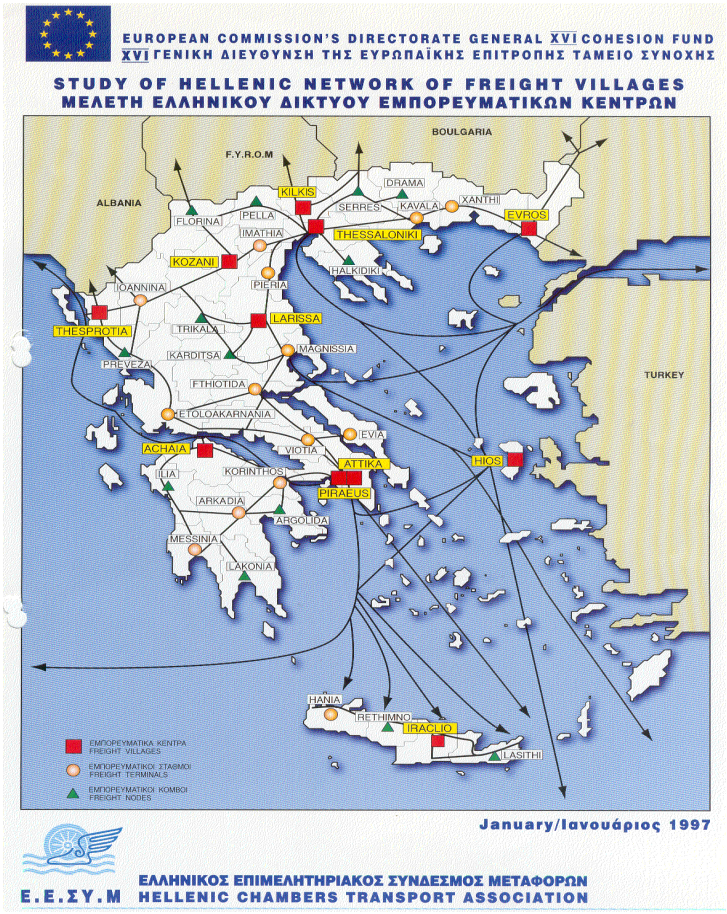
Αναφερόμενος ιδιαίτερα στην έλξη διαμετακομιστικών ροών, προστιθέμενη αξία και ανάδειξη της χώρας σε Διαμετακομιστικό Κέντρο της ΝΑ Ευρώπης θα ήθελα να επισημάνω ότι το ενδιαφέρον της Κίνας για τον Λιμένα του Πειραιά, και η ανάδειξή του σε Ναυτιλιακό Hub, αποδεικνύουν την στρατηγική θέση της χώρας που αποτελεί προϋπόθεση. Ο Πειραιάς

σήμερα έλκει διαμετακομιστικές ροές και αναδεικνύεται σε κομβικό Λιμάνι της ΝΑ Ευρώπης.



Όμως το μέγιστο μέρος των ροών αυτών – αν όχι το σύνολό τους – αφορούν διαμετακόμιση θάλασσα – θάλασσα, ελάχιστης προστιθέμενης αξίας και άρα όχι μεγάλο όφελος στην ελληνική οικονομία και την απασχόληση. Τούτο οφείλεται, μεταξύ άλλων, σε αδυναμίες των χερσαίων μεταφορικών συνδέσεων (σιδηροδρομικών ιδιαίτερα), αλλά και σε έλλειψη κέντρων διαχείρισης εμπο ρευματικών ροών καθώς και ενός ευέλικτου τελωνειακού συστήματος.

Η ανάπτυξη ενός Ελληνικού Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων (Logistics Centers) είναι ένα από τα σημαντικά ζητούμενα των ελληνικών μεταφορών. Είναι απαραίτητο να κατασκευαστεί σταδιακά το Δίκτυο ΕΚ, Σταθμών και κόμβων σύμφωνα με την Εθνική μελέτης στρατηγικής χωροθέτησης ενός Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων για την χώρα μας που παρέδωσε ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ το 1997 για λογαριασμό του Ταμείου Συνοχής.



Η ψήφιση του Νόμου 3333/2005 περί "Ίδρυσης και λειτουργίας Εμπορευματικών Κέντρων" (Απρίλιος 2005), με σχεδόν υπερκομματική αποδοχή, απετέλεσε το σημαντικότερο γεγονός στην πορεία υλοποίησης του σχεδίου. Κάποιες αδυναμίες του διορθώθηκαν το 2008 με το Ν. 3710/2008.

Όμως ο Νόμος 4302/2014 «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις» καταργεί, **αδικαιολόγητα** στο σύνολό του τον Ν. 3333/2005 αντικαθιστώντας τον πλήρως.

Κλείνοντας, αξιότιμε κύριε Υπουργέ κύριοι της μελετητικής ομάδας της EGIS International που μας τιμάται σήμερα με την παρουσία σας, αγαπητοί συνάδελφοι, μιλώντας και εκ μέρους των συν διοργανωτών και εκφράζοντας

πιστεύω και τις απόψεις ενός μεγάλου μέρους των εμπλεκομένων με τις μεταφορές που είναι εδώ σήμερα, προτείνουμε:

Συνεργασία Μελετητικής Ομάδας, Φορέων του κλάδου Μεταφορών και των Συναρμόδιων Υπουργείων, μία συνεργασία στην οποία ο Ε.Ε.ΣΥ.Μ αλλά και όλοι οι μεταφορικού φορείς αυτής της χώρας είναι έτοιμοι να συνεισφέρουν.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας.

Θεματική ενότητα 1
Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Ευρωπαϊκή Εμπειρία Συντονιστής: Απόστολος Κενανίδης, Πρόεδρος ΟΦΑΕ

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Είμαι στην ευχάριστη θέση να ξεκινήσουμε την συζήτηση της πρώτης θεματικής ενότητας με θέμα Εθνική Στρατηγική Μεταφορών και Ευρωπαϊκή Εμπειρία με δύο αξιόλογους εισηγητές και εκλεκτούς μας φίλους, τον κ. Κώστα Αλεξόπουλο, από την Διεύθυνση Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (UNECE), ο οποίος θα μας μιλήσει για την Ευρωπαϊκή εμπειρία Εθνικών Στρατηγικών Μεταφορών, και τον Κο Σεραφείμ Κάπρο, Καθηγητή του Πανεπιστημίου Αιγαίου & Επιστημονικού Συνεργάτη του ΕΕΣΥΜ ο οποίος θα μας μιλήσεις για τους κύριους άξονες μιας Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών από την οπτική της ακαδημαϊκής κοινότητας και των Ελληνικών Επιμελητηρίων καθώς τη σχετική διεθνή εμπειρία.

Ας ξεκινήσουμε αμέσως με τον κύριο Αλεξόπουλο. Κύριε Αλεξόπουλε έχετε τον λόγο.

Κος ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ:

Είναι πολύ μεγάλη μου τιμή να είμαι εδώ σήμερα μαζί σας για να συζητήσουμε για την εθνική στρατηγική μεταφορών.

Θα ήθελα καταρχήν να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο του Ε.Ε.ΣΥ.Μ κύριο Αδαμαντιάδη, τον φίλο μου Μιχάλη, που με κάλεσε και με τίμησε να είμαι ο πρώτος ομιλητής.

Όπως λέει και ο τίτλος, Ευρωπαϊκή εμπειρία Εθνικών Στρατηγικών Μεταφορών, προσέθεσα εγώ: ο δρόμος έχει τη δική του ιστορία…. Θα δείτε γιατί στη συνέχεια.

Τα περισσότερα από τα slides τα άφησα στα αγγλικά γιατί νομίζω ότι έχω δίκιο ότι θα ήταν και κάποιοι κύριοι και κυρίες οι οποίοι είναι από το εξωτερικό, για να διευκολύνω την κατανόησή τους.

Θέλω να πω μερικά σχόλια από αυτά που άκουσα τόσο από τον Πρόεδρο του ΕΒΕΑ όσο και από τον κύριο Υπουργό, τα οποία προφανώς και τα βρίσκω απόλυτα σωστά, και είμαι στην ίδια κατεύθυνση.

Εκείνο που έχω να πω, όμως, είναι ότι καταρχάς είμαστε σε πολύ, πολύ καλύτερη κατάσταση από ότι ήμαστε πριν από 10 χρόνια. Σαφέστατα.

Άρα έχουν γίνει πάρα πολλά πράγματα όχι μόνο για να επιτευχθούν στρατηγικοί στόχοι για την πατρίδα μας, όπως είναι να γίνει διαμετακομιστικός κόμβος για τα Βαλκάνια και τη νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά κυρίως για να ενισχυθεί το όλο σύστημα Logistics, για να ενισχυθεί ο κλάδος, για να ενισχυθούν οι άνθρωποι οι οποίοι δουλεύουν σε αυτόν.

Εκείνο που επίσης θέλω να πω είναι ότι πολλές φορές νομίζω και έχω την εντύπωση ότι μπλέκουμε διαφορετικούς όρους και έτσι δεν είμαι και απόλυτα σίγουρος αν αυτά που θα αναφέρουμε ή θα αναφερθούν στην πορεία είναι όλα κάτω από την ίδια ομπρέλα.

Οπότε θα ήθελα να πω το εξής. Λέγοντας για εθνική εφοδιαστική αλυσίδα, αυτό που εγώ τουλάχιστον αντιλαμβάνομαι και ως έτσι θα το παρουσιάσω στη συνέχεια, είναι ένα σύστημα που περιλαμβάνει και τις μεταφορές. **Δεν είναι όμως προφανέστατα οι μεταφορές.**



Επίσης αν μιλήσω για εθνική εφοδιαστική αλυσίδα, είναι σαν να βλέπω το χάρτη, ας πούμε της Ευρώπης, και η πατρίδα μου εκεί έχει να παίξει διάφορους ρόλους.

Ένας ρόλος μπορεί να είναι ο ρόλος του προμηθευτή. Άρα σημαίνει παράγω προϊόντα εδώ πέρα, αγροτικά για παράδειγμα, και τα στέλνω στο εξωτερικό, άρα είμαι το πρώτο κομμάτι της ευρωπαϊκής εφοδιαστικής αλυσίδας ως προμηθευτής, όπου με τις ελληνικές ή μη μεταφορικές εταιρείες μεταφέρω τα πάντα. Ένα άλλο κομμάτι μπορεί να είναι η αποθήκευση, η διαμετακόμιση transit, αυτό που θέλουμε να γίνουμε στην ουσία, να έρθουν φορτία εδώ, να τα αποθηκεύσω εδώ, να παρέχω όλες τις υπηρεσίες Logistics και επίσης με τα ελληνικά, οι Έλληνες μεταφορείς να τα στείλουν εκεί που πρέπει.

Όμως σε κάθε περίπτωση μιλάμε για μία εθνική εφοδιαστική αλυσίδα η οποία εκ των πραγμάτων, στη συγκεκριμένη περίπτωση που μιλάμε, δεν είναι ενοποιημένη στην πατρίδα μας και δεν υπάρχει μία ολιστική στρατηγική.

Εκείνο που υπάρχει όμως και θέλω να το αναφέρω, γιατί είναι και προσπάθειες στις οποίες παλιότερα είχα συμβάλλει είναι ότι έχουμε, τουλάχιστον για το κομμάτι των εμπορευματικών μεταφορών και των Logistics ήδη μία χαραγμένη στρατηγική, ήδη έχουμε ένα νόμο, αυτόν που σωστά ανέφερε ο Μιχάλης, του 2014, ο οποίος τώρα ή αντίστοιχη επιτροπή που έχει δημιουργηθεί, παλιότερα λεγόταν Επιτροπή Logistics, σήμερα λέγεται κάπως αλλιώς, δεν έχει σημασία το όνομα, όμως υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι οι οποίοι δουλεύουν προς αυτή την κατεύθυνση. Ποια κατεύθυνση; Αυτός ο νόμος να υλοποιηθεί και να βγουν άμεσα και γρήγορα όλες οι ΚΥΑ εκείνες που χρειάζονται για να εφαρμοστεί αυτός ο νόμος.

Εδώ θα ήθελα να πω ότι νομίζω ότι και ο ΕΕΣΥΜ θα έπρεπε να ήταν μέρος ετούτης εδώ της επιτροπής και νομίζω ότι θα πρέπει το Υπουργείο ή ο Πρόεδρος, που είναι παρών, της επιτροπής, να συμβάλει σε αυτή την κατεύθυνση.

Όποιος ενδιαφέρεται και θέλει να συμβάλλει στη βελτίωση των μεταφορών στην πατρίδα πρέπει να συμμετέχει σε όλα τα όργανα, νομίζω ότι πρέπει να είναι ξεκάθαρο. Πρέπει επιτέλους να συνεργαστούμε όλοι μαζί προς την ίδια κατεύθυνση.

Το πρώτο κομμάτι της παρουσίασής μου είναι αυτό που μου ζήτησε ο Μιχάλης. Δηλαδή να παρουσιάσω τις ευρωπαϊκές εμπειρίες, τι έχουν κάνει οι άλλες χώρες σχετικά με τις μεταφορές και τα Master Plans.

Στο δεύτερο κομμάτι, όμως, θα παρουσιάσω λίγο πιο στρατηγικά θέματα, τι θεωρώ ότι θα έπρεπε ή θα πρέπει μία εθνική στρατηγική μεταφορών να περιέχει.

Λοιπόν, θα ξεκινήσουμε λίγο εξωτικά και θα σας πάω στην Ταϊλάνδη. Αποφάσισα να βάλω πρώτα την Ταϊλάνδη γιατί διαπίστωσα ότι έχει μέχρι στιγμής αναπτύξει 11, τα τελευταία νομίζω 50-60 χρόνια, 11 Master Plans για τις μεταφορές, το οποίο με εξέπληξε.

Θα δείτε, για παράδειγμα, και επίσης θέλω να σας πω ότι προφανέστατα, και δεν θα σας δείξω το Master Plan όλο πώς το έχει αναπτύξει

η κάθε χώρα, απλώς θα σας δείξω κομμάτια ποια νομίζω ήταν τα πιο σημαντικά στοιχεία για να δούμε τελικά τι θα έπρεπε να περιλαμβάνει το δικό μας Master Plan.

Βλέπετε, λοιπόν, εδώ πώς ξεκινάει η Ταϊλάνδη, θέτοντας 6 στόχους για το εθνικό της Master Plan:

- Να αναδειχθεί η χώρα σε κόμβο της περιοχής « Hub for connectivity »
- Να εγγυηθεί την ανάπτυξη ενός ικανοποιητικού συστήματος μεταφορών και προσβασιμότητα σε οικονομικές ζώνες και τοπικές κοινωνίες
- Να βελτιώνει την ασφάλεια μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων
- Να προωθεί την εξοικονόμηση ενεργειακών πόρων και να προσφέρει μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον
- Να βελτιώνει την προσβασιμότητα τους συστήματος μεταφορών και να ενθαρρύνει την χρήση δημόσιων μεταφορών
- Να αυξάνει την κινητικότητα στην μετακίνηση προσώπων και αγαθών

Θέλω να σας πω ότι γενικά δεν υπάρχει χώρα που εγώ, τουλάχιστον από τη δική μου εμπειρία, που να έχει παρουσιάσει Master Plan είτε για μεταφορές, είτε για εμπορευματικές μεταφορές και Logistics και να μην αναφέρει πρώτο ότι ναι, θεωρώ ότι η χώρα μου είναι κόμβος Logistics για την περιοχή, για την ευρύτερη και για το παγκόσμιο εμπόριο.

Επομένως όλες οι χώρες, για κάποιο λόγο, θεωρούν ότι είναι ο ομφάλιος λώρος των Logistics στη γη, βλέποντας το χάρτη βέβαια έχοντας αυτές ως κέντρο.

Άρα, θέλω να πω ότι το λέμε, ξέρετε ότι είμαι από τους πρώτους που το πίστευα πάρα πολύ ότι μπορούμε να γίνουμε κόμβος, να δούμε, όμως, λίγο και τι κάνουν οι άλλοι και να δούμε λίγο πώς εμείς τοποθετούμε τον εαυτό μας σε σχέση με τους υπόλοιπους, οι οποίοι παρεμπιπτόντως έχουν και τον ίδιο στόχο.



Πάω στο επόμενο slide, στην επόμενη χώρα, και θα σας δείξω εδώ την Νότια Αφρική. Εδώ, στη Νότια Αφρική, έχουν στο transport Master Plan – όλα παρεμπιπτόντως τα Master Plans που επέλεξα είναι του 2016, 2015 ή και 2017 μερικά, άρα είναι πρόσφατα – θα δείτε ότι έχουν βάλει 12 στόχους, πολλοί από αυτούς ήταν κοινοί με την Ταϊλάνδη, θα πω αυτούς που δεν ήταν κοινοί. Για παράδειγμα:

- Μεγάλη σημασία σε ένα ενοποιημένο σύστημα μεταφορών, συνδυασμένων, πολυτροπικών.
- Ικανό να ανταποκρίνεται στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών
- Προσιτό σε σχέση με το κόστος χρησιμοποίησής του
- Καινοτόμο. Και πέμπτο,
- Χρηματοδοτούμενο από βιώσιμες πηγές, αυτό που λέμε Sustainable financing.

Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί μπορεί να βγάλουμε χαρτιά και χάρτες και ωραία σχέδια, και απλά ποτέ να μην πραγματοποιηθούν γιατί ποτέ κανείς δεν σκέφτηκε ή δεν συμπεριέλαβε πώς θα χρηματοδοτηθούν. Θα

αναφερθώ σε αυτό εκτενέστερα μετά, ποια είναι τα εργαλεία χρηματοδότησης σήμερα.

Επόμενο Master Plan αφορά την Ρουμανία, το οποίο μάλιστα έχει αναπτύξει, μέσα στον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το οποίο κυρίως αναφέρεται στο οδικό και στο σιδηροδρομικό δίκτυο και το πώς θα γίνει το σιδηροδρομικό δίκτυο πιο αποτελεσματικό με χαμηλότερο κόστος λειτουργίας. Εκείνο που με εντυπωσίασε, όμως, στο Master Plan, και για αυτό σας το έβαλα, που δεν έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για εμάς, είναι ένα Annex το οποίο περιλαμβάνει όλες τις πηγές διαφθοράς στους ρουμάνικους σιδηροδρόμους.

Αυτό έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον παρεμπιπτόντως διότι είναι ένα Master Plan μιας Ευρωπαϊκής χώρας που εκπονήθηκε το 2015 και συμπεριλαμβάνει λίστα με το τι διαφθορά υπάρχει στη χώρα σε σχέση με τις μεταφορές. Μπορείτε να το βρείτε και στο internet « Romania's general transport master plan and rail system - Annex C: Corruption in Romanian rail system – some recent examples".

Επόμενο Master Plan αφορά την Μάλτα. Τα πρώτα στοιχεία που συναντούμε στο Master plan της Μάλτας είναι η αναφορά του σε όλα τα μέσα μεταφοράς, που δεν ήτα το ίδιον με τη Ρουμανία. Βλέπουμε δηλαδή αναφορά σε οδικές δημόσιες μεταφορές, δημόσιες μεταφορές στις πόλεις, συνδυασμένες μεταφορές, ναυτιλιακές μεταφορές, και εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης υπάρχουν αναφορές:

- Σε βιώσιμη χρηματοδότηση
- Αντιμετώπιση αλλά και προσαρμογή στο φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής « climate change adaptation and mitigation »
- Εφαρμογή έρευνας και καινοτομία στις μεταφορές
- Οδική ασφάλεια

Εκείνο που επίσης είναι ενδιαφέρον στο Master Plan της Μάλτας είναι πως αφορά ένα αρχικό σχεδιασμό μέχρι το 2025 και συμπεριλαμβάνει

πολιτικές και σχέδια δράσης, για το πώς θα εφαρμοστεί. Άρα, δεν είναι απλά ένα πλαίσιο σχεδίου Master Plan, που να δείχνει απλά τι πρέπει να γίνει, αλλά και πώς θα γίνει. Πώς θα εφαρμοστεί. Μάλιστα είναι χαρακτηριστικό, πως έχουν προβλέψει πότε θα γίνει το επόμενο Master Plan για την επόμενη δεκαετία που θα είναι συνέχεια του παρόντος. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον για την χώρα μας, που δεν χαρακτηρίζεται από μακρόπνοα σχέδια και συνέχεια. Εδώ, λοιπόν, ήδη λένε πώς θα αναπτυχθούν τα επόμενα 30 χρόνια οι μεταφορές και έχουν κάνει τον βασικό σχεδιασμό από σήμερα.

Να σας μιλήσω λίγο για τη Νορβηγία που τυγχάνει, για προσωπικούς λόγους να την ξέρω και καλύτερα, της οποίας το Master Plan εκπονήθηκε το 2013. Κύρια έμφαση της Κυβέρνησης εστιάζει στους εξής παράγοντες:



- Στα δημογραφικά στοιχεία: Αναμενόμενος πληθυσμός το έτος 2029, θα ανέλθει στα 6 εκ. (σήμερα 5.3 εκ.). Οι πόλεις με την μεγαλύτερη αναμενόμενη αύξηση είναι το Oslo, Akershus and Rogaland. Μόνο στο Oslo η αναμενόμενη αύξηση είναι από 613.000 το 2012 σε 832.000 το 2040 (αύξηση 36%). Αυτό σημαίνει την ανάγκη για:
  - ✓ Αύξηση της σιδηροδρομικής ικανότητας μεταφοράς στις κύριες πόλεις

- ✓ Ανάπτυξη μεταφορικών διαδρόμων υψηλών προδιαγραφών
- ✓ Καλές αεροπορικές συνδέσεις για εξασφάλιση κινητικότητας και οικονομικής ανάπτυξης τόσο στις αστικές περιοχές όσο και στην περιφέρεια.

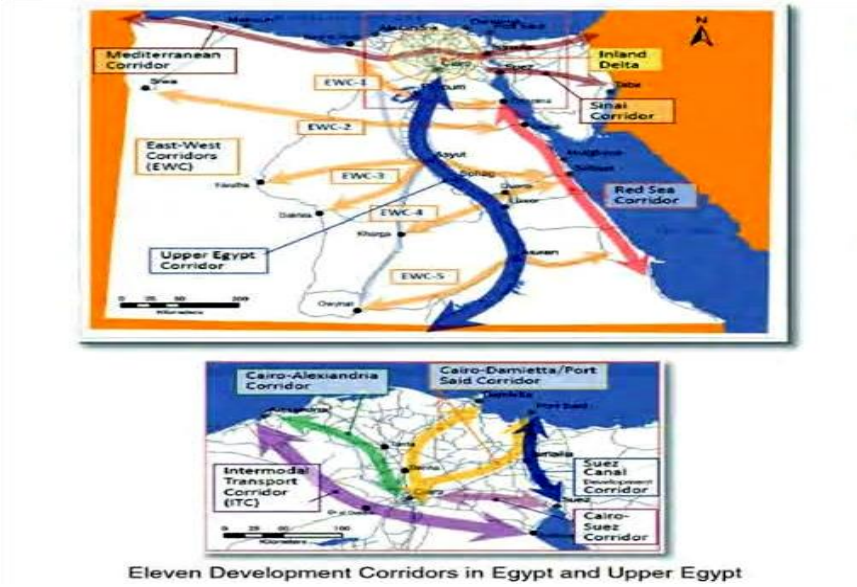
- Στην ανάγκη εξασφάλισης των αναγκαίων πόρων για την αντιμετώπιση μιας ήδη προβληματικής συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου
- Εξασφάλιση της ικανότητας του μεταφορικού συστήματος να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις μια προβλεπόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών της τάξης του 35-40% ton/km το 2040, ενθαρρύνοντας ταυτόχρονα μεγαλύτερη αξιοποίηση των σιδηροδρόμων και των θαλάσσιων μεταφορών
- Ενίσχυση δημόσιων μεταφορών επιβατών στις μεγαλύτερες αστικές περιοχές προκειμένου η αναμενόμενη ζήτηση να καλυφθεί πρωτίστως από δημόσιες μεταφορές, χρήση ποδηλάτων και περπάτημα.

Να σας μιλήσω για το Γερμανικό master plan εμπορευματικών μεταφορών και Logistics « Germany’s Freight Transport and Logistics Master plan ». Η βάση του οποίου είναι:

- Βελτιστοποίηση των μεταφορικών υποδομών που βοηθούν την μεγιστοποίηση της απόδοσης των μεταφορών
- Αποφυγή ανώφελων μετακινήσεων και εξασφάλιση κινητικότητας
- Μετατόπιση περισσότερων φορτίων στον σιδηρόδρομο και τις ποτάμιες μεταφορές
- Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός περισσότερων μεταφορικών αρτηριών και κόμβων (Hubs)
- Μεταφορές φιλικές προς το περιβάλλον, στο κλίμα, χωρίς θόρυβο και ασφαλείς
- Καλές συνθήκες εργασίας και εκπαίδευση στις εμπορευματικές μεταφορές

- Περισσότερα μέτρα για την ανάδειξη της Γερμανίας ως κέντρο εφοδιαστικής

Και τέλος δύο λόγια για το Transport Master plan της Αιγύπτου (MiNTS), το οποίο εστιάζει στη βελτίωση των υποδομών μεταφορών κατά μήκος μεταφορικών διαδρόμων της χώρας και ταυτόχρονα ενθαρρύνει την μετάβαση από την οδό στα υποαπασχολούμενα μέσα μεταφοράς που είναι ο σιδηρόδρομος και οι ποτάμιες μεταφορές κατά μήκος του Νείλου.



Eleven Development Corridors in Egypt and Upper Egypt

Στο πλαίσιο του MiNTS έχουν προταθεί 103 δράσεις με ένα προβλεπόμενο κόστος επένδυσης 320 δις LE. Το σχέδιο άρχισε να υλοποιείται σε 3 περιόδους 5 ετών: short-term (present to 2017), mid-term(2018-2022), and long-term(2023-2027).

Εκείνο που ήθελα να πω σαν τελικό σχόλιο μετά από αυτά τα γρήγορα εφτά « case studies » που παρουσίασα, είναι αντιληπτό ότι δεν υπάρχει Master Plan που εμείς θα το πάρουμε, θα το κάνουμε « Copy paste » από το εξωτερικό. Πρώτη, δηλαδή, διαπίστωση. Δεν υπάρχει ένα « one stop shop ».

Μπορούμε να πάρουμε πάρα πολλές ιδέες και να δούμε οι άλλες χώρες τι μελετάνε. Προφανέστατα όμως η δική μας η οικονομική ανάπτυξη, η γεωγραφική μας θέση, ο χώρος που παράγουμε και λειτουργούμε θα πρέπει

να διαμορφώσουν ένα πλαίσιο στο οποίο πρέπει να σχεδιαστεί στρατηγικά η εξέλιξη των μεταφορών της χώρας.

Επιτρέψτε στο σημείο αυτό να κάνω κάποιες σκέψεις ή καλύτερα να θέσω κάποια ερωτήματα σχετικά με τις στρατηγικές τάσεις που αφορούν στην Ελλάδα. Τι θα συμβεί στην Ελλάδα;

Αν η Ελλάδα γίνει διαμετακομιστικό κέντρο των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης και κατά συνέπεια αυξηθούν οι ροές διαμετακόμισης διαμέσου των εθνικών μεταφορικών δικτύων. Τι σημαίνει αυτό από πλευράς αναγκαίων υποδομών, οδικών, σιδηροδρομικών, λιμένων, αερολιμένων, εμπορευματικών κέντρων, κλπ.

Αν η Ελλάδα γίνει κέντρο προσέγγισης τουριστών για όλη τη χρονιά και ο αριθμός των τουριστών ξεπεράσει τα 30 εκατ. στα επόμενα 10 χρόνια. Είναι γνωστή διαφημιστική καμπάνια του Υπουργείου για την προώθηση της χώρας μας, 365 μέρες τουρισμός, που σημαίνει ότι η χώρα μας τα επόμενα 10 χρόνια να ξεπεράσει τα 30 τουλάχιστον εκατομμύρια τουριστών. Τι σημαίνει αυτό για τον Πειραιά, την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τους αρχαιολογικούς χώρους και το δίκτυο που αυτές υποστηρίζουν

Αν η Ελλάδα γίνει κέντρο εξαγωγής βιολογικών αγροτικών προϊόντων βάση υδροκαλλιέργειας. Η Ολλανδία είναι η δεύτερη χώρα σε εξαγωγή αγροτικών προϊόντων. Λένε, μα βέβαια, επειδή έχει τουλίπες και επειδή ένας παραγωγός μπορεί να παράγει αγροτικά προϊόντα. Να αναφερθώ και στο σποτάκι που είδα από τους παραγωγούς της Αυστρίας το οποίο μου άρεσε πάρα πολύ. Οι παραγωγοί της Αυστρίας, μικροί κυρίως παραγωγοί, είναι μέσα σε αυτό το site και εκτελούν παραγγελίες ηλεκτρονικά. Παραγγέλλεις δηλαδή online ένα κεφάλι τυρί, τόσο μικρές παραγγελίες. Όμως με δεδομένη την ύπαρξη ενός ανεπτυγμένου δικτύου μεταφορών και logistics, καταφέρνουν και μου το στέλνουν εμένα όπου και αν είμαι στην Ευρώπη, χωρία σημαντικό κόστος, ώστε να μην επηρεάσει σε τελική ανάλυση την αγορά του προϊόντος. Άρα αυτό βοηθάει και τους μικρούς παραγωγούς να γίνονται εξωστρεφείς, μεγαλώνουν την παραγωγή τους, εξάγουν, αλλά λόγω τίνος πράγματος. Της

ύπαρξης ενός αποτελεσματικού δικτύου μεταφορών και logistics που τους στηρίζει.

Αν ο πληθυσμός αυξάνεται με μειούμενους ρυθμούς, ενώ όμως ενδέχεται να παρθούν μέτρα για να συνεχίσει να αυξάνεται με αυξανόμενους ρυθμούς. Οι υφιστάμενες προβλέψεις αναφέρουν μειούμενους ρυθμούς στην Ελλάδα. Με βάση αυτό, οι Κυβερνήσεις παίρνουν μέτρα ή θα πάρουν μέτρα για στήριξη τρίτεκνων, ή οι πολύτεκνων οικογενειών, κλπ. Τι θα σημάνει αυτό στις μεταφορικές υποδομές και τα δίκτυα. Είδατε το παράδειγμα της Νορβηγίας, σε δέκα χρόνια από 5 εκ. θα γίνουν 6εκ. και εκεί εστιάζει ο στρατηγικός σχεδιασμός τους Master Plan για τις μεταφορές.

Το αυτοκίνητο είναι θέμα κουλτούρας και οι Έλληνες το προτιμούν από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Όμως οι δημόσιες μεταφορές επιβατών είναι μία πραγματικότητα.



Τουλάχιστον για πολλούς Αθηναίους που χρησιμοποιούν το Μετρό, Λεωφορεία, Τραμ, Προαστιακό. Πρέπει δηλαδή η εναλλακτική της δημόσιας μεταφοράς να είναι ελκυστική προκειμένου ο επιβάτης να εγκαταλείψει το ΙΧ του και α χρησιμοποιήσει δημόσια μέσα. Μήπως και αυτό δεν είναι θέμα στρατηγικής των μεταφορών. Θέλω να πω το εξής. Το New Jersey στην Αμερική αποφάσισε να πληρώσει την Uber αντί να χτίσει χώρους στάθμευσης. Οι αρχές της πόλης αναφέρουν ότι αυτό θα ελευθερώσει κοντά στις 100 θέσεις parking στους διερχόμενους σταθμούς ενώ ταυτόχρονα θα αποφύγει

επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων σσε κατασκευή νέων parkings. Προτιμήθηκε η επιχορήγηση των Uber, για μεταφορές κατοίκων μειωμένης κινητικότητας "Lyft rides for customers with disabilities". Επίσης προωθείται η προσπάθεια αλλαγής κουλτούρας ώστε οι άνθρωποι να κάνουν το λεγόμενο car sharing, να μοιραζόμαστε το αυτοκίνητο.

Ερχόμενος στην Ημερίδα το πρωί, άκουγα Real FM. Να λέει ότι ανακοινώθηκαν τα νέα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Και ότι αποφασίστηκε ότι τα παλιά αυτοκίνητα θα πληρώνουν πλέον πολύ χαμηλά τέλη κυκλοφορίας και όσο πιο καινούριο είναι το αυτοκίνητο τόσο πιο πολύ θα πληρώνει. Αυτό άκουσα εγώ, που είπε ο δημοσιογράφος, για να μην μεταφέρω κάτι ψευδές. Όσο πιο καινούριο είναι το αυτοκίνητο, τόσο πιο πολύ θα πληρώνει.

Ενώ λοιπόν θα έπρεπε να συμβαίνει το αντίθετο, εμείς τι κάνουμε; Τα αυτοκίνητα τα παλιά θα χρεώνονται λιγότερα τέλη κυκλοφορίας από τα καινούρια περισσότερα. Για εμένα στρατηγική είναι πώς βάζουμε στόχους και θεσπίζουμε μακροχρόνια πολιτική έτσι ώστε να προστατεύσουμε το περιβάλλον από ποιους δηλαδή; Από εμάς τους ίδιους. Είναι άλλο να βγαίνεις έξω και να λες ότι θα πεθάνουν ή γιατί πεθαίνουν πάρα πολλοί άνθρωποι από καρκίνο των πνευμόνων στην Ελλάδα του σήμερα από τη ρύπανση που έχει η Αθήνα και απλά δεν το ξέρουμε, δεν μας το επικοινωνεί κανείς. Αν δείτε τα στοιχεία, και μάλιστα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας θα σοκαριστείτε πόσοι πεθαίνουν από καρκίνο πνευμόνων και δεν καπνίζουν. Και αυτό είναι λόγω της ρύπανσης. Και επίσης υπάρχει ένας μύθος που αναφέρεται στα ρυπογόνα αυτοκίνητα ντίζελ και ότι αυτά δημιουργούν καρκίνο των πνευμόνων. Και μάλιστα υπήρχε και μια σχετική έρευνα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας. Να σας πω, λοιπόν ότι αυτό είναι ένα πελώριο ψέμα. Είναι ένα πελώριο ψέμα διότι τα αυτοκίνητα ντίζελ τελευταίας τεχνολογίας είναι πιο καθαρά και από αυτά με την αμόλυβδη. Είναι οικονομικό το παιχνίδι. Τα παλιά αυτοκίνητα ντίζελ, βεβαίως, ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα, ιδιαίτερα τα φορτηγά. Να παρθούν μέτρα όμως όχι να τους δίνουμε λιγότερα τέλη κυκλοφορίας.

Αυτό είναι το Καούνας, είναι πόλη στη Λιθουανία. Αυτό που βλέπετε από κάτω τι είναι; Είναι το γράφημα που δείχνει ότι αν εγώ σήμερα πάρω συγκεκριμένες πολιτικές, δηλαδή αλλάξω την κουλτούρα, μάλλον κάνω ενέργειες έτσι ώστε να αλλαχτεί η κουλτούρα των πολιτών μου και να αρχίσουν να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ή να αρχίσουν να περπατάνε.



Ή να αρχίσουν να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ή βάλω φόρο στα αυτοκίνητα τα οποία είναι με υψηλούς ρύπους και έχω ελεύθερα τα αυτοκίνητα τα οποία είναι ηλεκτροκίνητα. Είναι όλα εδώ.

Άρα είναι συγκεκριμένες πολιτικές που η πόλη ή η χώρα θέλει να εφαρμόσει και κάνουν ήδη προσομοιώσεις για να δουν ότι αν τα εφαρμόσω πόσο θα έχω μείωση των ρύπων. Και μετά, βάσει αυτών των αποτελεσμάτων, ξέρετε τι κάνουν; Παίρνουν, πάνω στην Ευρωπαϊκή Ένωση και παίρνουν τα αντίστοιχα κονδύλια γιατί έχουν αποδείξει ότι αν με βοηθήσετε και το κάνω αυτό θα μειώσω τους ρύπους. Άρα η μείωση των ρύπων δεν μπορεί να είναι κάτι θεωρητικό και να λέμε: ναι, ναι, πράγματι, έχει πολύ νέφος σήμερα. Και να λέει η μάνα μου: ευτυχώς φυσάει λίγο και το διώχνει.

Αυτή είναι η προσέγγισή μας, συγνώμη. Και εγώ δεν έχω δει πουθενά εδώ πέρα να λέει στην Εθνική Οδό, για παράδειγμα, που πηγαίνουμε όλοι με 120, καλά κανείς δεν πηγαίνει με 120, πηγαίνει με 150, 160, δεν βγάζει

πουθενά να λέει αυξημένοι ρύποι, η ταχύτητα μειώνεται στους 80. Οι περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν αυτό. Πηγαίνεις, όταν υπάρχουν αυξημένοι ρύποι αυτόματα μειώνονται οι ταχύτητες σε όλους τους αυτοκινητοδρόμους.

Δηλαδή θέλει μέτρα. Θέλει συγκεκριμένες προσεγγίσεις και αυτά νομίζω ότι πρέπει να μπει, ή τουλάχιστον αν δεν είναι αυτό το Master Plan, γιατί συγχωρείστε με, δεν έχω δει τα Terms of reference της συγκεκριμένης μελέτης, τέλος πάντων όμως, την επόμενη στην αναβάθμισή του θα πρέπει να συμπληρωθούν όλα αυτά τα στοιχεία.

Εδώ θα αναφερθώ στις δημόσιες μεταφορές, γιατί είναι τρομερά σημαντικό. Σημειώστε ότι στις δημόσιες μεταφορές συμπεριλαμβάνονται το ποδήλατο και το περπάτημα.

Δεν νοείται δημόσια μεταφορά πλέον όπου δεν παρέχει στον χρήστη πέντε λεπτά περπατάω και βρίσκω το επόμενο μέσο μεταφοράς. Μπορώ να έχω το ποδήλατό μου από το σπίτι μου, μπορώ άνετα να το βάλω στο τρένο, παίρνω το ποδήλατό μου από το τρένο και όταν πάω στη δουλειά μου στο κέντρο, μου παρέχει κιόλας ασφαλές πάρκινγκ για το ποδήλατό μου. Βοηθάει την υγεία των ανθρώπων, προφανέστατα δεν χρησιμοποιούμε αυτοκίνητα, προφανέστατα δημιουργεί ένα δίκτυο το οποίο είναι αειφόρο, είναι ενοποιημένο. Και πάντοτε οι δημόσιες μεταφορές είναι μέρος του εθνικού δικτύου μεταφορών, δεν είναι κάτι απομονωμένο. Έτσι δημιουργούμε τους ανθρώπους, όπως στη Νέα Υόρκη παραδείγματος χάριν, μπορεί να μένουν μία ώρα μακριά, όμως στην πράξη με το τρένο, το μετρό και το ποδήλατο είμαστε σε μισή ώρα στη δουλειά μας και ας είμαστε θεωρητικά μία ώρα μακριά. Γιατί εκεί πάμε. Και η Αθήνα είναι τέτοια πόλη και δεν είναι φιλική γιατί δεν έχει σχεδιαστεί έτσι.

Τέλος θα αναφερθώ γενικότερα στην αύξηση των ρύπων, την κλιματική αλλαγή και την ανάγκη προσαρμογής των υποδομών. Ιδιαίτερα το Adaptation, προσαρμογή. Στις χώρες γύρω μας και σε εμάς καταστρέφονται υποδομές και καταστρέφονται υποδομές λόγω της κλιματικής αλλαγής. Αυτό

το οποίο κάνουμε, και θέλω να το πω τώρα γιατί είναι πολύ μεγάλη δουλειά, την οποία μάλιστα την ξεκίνησε ο Μιχάλης και τη συνεχίζω εγώ στον ΟΗΕ, και έχει πάρει παγκόσμιες διαστάσεις, είναι ότι κανείς μέχρι τώρα οργανισμός δεν είναι το κομμάτι της προσαρμογής του μετά των υποδομών. Αυτό, λοιπόν, το οποίο κάνουμε είναι ότι αναλύσαμε όλες τις επιδράσεις της κλιματικής αλλαγής στις υποδομές και σε συνεργασία με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Μετεωρολογίας έχουμε τώρα όλες τις προβλέψεις για οτιδήποτε μπορεί να συμβεί σε 20 χρόνια και 30 χρόνια από σήμερα.



Για την Ελλάδα έχει κάνει και αντίστοιχες μελέτες και το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, θα φρίξετε. Πολλά από τα νησιά θα καταστραφούν. Και μιλάω για τις οδικές υποδομές, μιλάω για τα λιμάνια. Και δεν έχουμε πάρει κανένα μέτρο. Το Υπουργείο πρέπει να συμμετέχει με εμπειρογνώμονα στις εργασίες της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή του ΟΗΕ και να συμμετέχει στην αντίστοιχη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ήδη συμβαίνουν πλημμύρες στην Θράκη. Πρέπει οι υποδομές μας να προσαρμοστούν στην κλιματική αλλαγή γιατί αλλιώς θα καταστραφούν. Είναι πολύ απλό. Και θα πρέπει μέσα στο Master Plan να τις περιλάβουμε.

Ποδήλατο, υπάρχει παντού. Ήδη έχουμε ξεκινήσει με το Paneuropean Master Plan για το cycling corridors. Δεν είναι μόνο για τις πόλεις, είναι και εθνικό. Ξέρετε, υπάρχουν πάρα πολλοί Ευρωπαίοι που θα ήθελαν πάρα πολύ

να έρθουν στην Ελλάδα και να τη γυρίσουν με το ποδήλατο. Δεν τολμάνε να το κάνουν. Και είναι έσοδα για την πατρίδα, είναι βελτίωση της υγείας, είναι θέμα κουλτούρας. Πρέπει να προωθηθεί.

Και τελευταίο κομμάτι είναι τα CIty Logistics. Εδώ προφανέστατα, το να έχεις τα φορτηγά κάθε μέρα, και γνωρίζουμε από στατιστικά ότι το 75% των μικρών φορτηγών που μπαίνουν μέσα στην πόλη είναι μισοάδεια, βγαίνουν άδεια τα περισσότερα ή γεμάτα με άδεια καφάσια, γιατί δεν υπάρχει καθόλου σχεδιασμός πώς θα γίνουν οικονομίες κλίμακος και πώς θα συνεργαστούν οι μικροί μεταφορείς και διανομείς. Εδώ βλέπετε πώς γίνονται οι διανομές σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Όλα είναι ηλεκτροκίνητα και είναι μικρές καθημερινές διανομές. Και λειτουργεί και λίγο αυτό που είπε ο Μιχάλης, το Hub and Spoke για τα λιμάνια με την έννοια ότι έχεις έξω από την πόλη κέντρα αστικών διανομών όπου εκεί πάνω φορτώνουν και κάνουν διανομή με τα ηλεκτρικά τους οχήματα στο κέντρο της πόλης.



Ανακεφαλαιώνοντας όσα σας ανέφερα, παρουσιάζω σε τίτλους τι κατά την γνώμη μου πρέπει να περιλαμβάνει μια Εθνική Στρατηγική Μεταφορών για την χώρα μας « Το Master Plan των Εθνικών Μεταφορών » (η αρίθμηση χωρίς προτεραιότητα):

1. Διαμόρφωση Εθνικής Στρατηγικής και στόχοι οι οποίοι θα επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τα μεταφορικά δίκτυα (Ελλάδα διαμετακομιστικός κόμβος;, τουρισμός 365 ημέρες τον χρόνο;, αγροτική ανάπτυξη και εξαγωγές; Αλλαγή κουλτούρας σε σχέση με την χρήση αυτοκινήτων και μέσων μαζικής μεταφοράς),

2. Σχεδιασμός και κατασκευή Υποδομών ποδηλατικών διαδρόμων πόλεων και εθνικών,

3. Κλιματική αλλαγή μείωση των ρύπων αλλά και προσαρμογής των υποδομών στις επιδράσεις της κλιματικής αλλαγής,

4. Κινητικότητα ως υπηρεσία «Mobility as a service, car sharing, bicycle sharing»,

5. Δημόσιες μεταφορές που θα αποτελούν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο, που θα είναι φιλικές προς το ποδήλατο, θα ευνοούν το ασφαλές περπάτημα, θα είναι ενωμένες με το Εθνικά δίκτυα μεταφορών,

6. City logistics, χρήση ηλεκτροκίνητων μικρών επί των πλείστων οχημάτων που θα κάνουν διανομές στις πόλεις, χρήση των γραμμών του τραμ για τραμ εμπορευματικών μεταφορών κτλ.,

7. Αξιολόγηση διαφόρων πολιτικών μεταφορών (εισαγωγή ηλεκτροκίνητων λεωφορείων, αλλαγή κουλτούρας κλπ.) σε σχέση με την μείωση των ρύπων από την εφαρμογή τους,

8. Intelligent transport systems και εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών

9. Εξασφάλιση βιώσιμων πηγών χρηματοδότησης για το Master Plan των μεταφορών,
10. Εξασφάλιση πρόσβασης όλων των κατοίκων και των παραγωγών στα δίκτυα μεταφοράς,

11. Εξασφάλιση προσιτών τιμών εισιτηρίων για όλες τις μορφές μεταφορών,

Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε, είναι η τελευταία φράση, γιατί είμαι υπέρμαχος των δημόσιων μεταφορών, βλέπετε τι λέει εδώ:

« Μία αναπτυγμένη χώρα δεν είναι η χώρα η οποία οι φτωχοί έχουν αυτοκίνητα, αλλά είναι η χώρα η οποία οι πλούσιοι χρησιμοποιούν τις δημόσιες μεταφορές. Έτσι λέγεσαι αναπτυγμένη χώρα ».

Αυτή η φράση συμπυκνώνει άριστα την σύγχρονη αντίληψη περί της ανάπτυξης των οδικών επιβατικών μεταφορών.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Σας ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Αλεξόπουλε, για τα τόσα ενδιαφέροντα. Και θα ήθελα να πιστεύω ότι αυτό που αναφέρετε σχετικά με το τι ακούσατε στο ραδιόφωνο ότι τα παλιά οχήματα θα έχουν πολύ χαμηλά τέλη κυκλοφορίας δεν θα ισχύσει τελικά.

Είναι ακόμη σχέδια και προτάσεις. Αλλά αυτό προτείνεται για το λόγο ότι στη χώρα μας, επειδή υπάρχουν τα μνημόνια, σίγουρα για να πιάσουν τους συντελεστές, τους οικονομικούς συντελεστές, για αυτό το λόγο ίσως είναι ένας τρόπος να προσελκύσουν και να ξανακυκλοφορήσουν στο οδικό μας δίκτυο τα παλιά οχήματα. Για να μπορούν να εισπράττουν τέλη κυκλοφορίας.

Ίσως για αυτό το λόγο είναι και αυτή μία από τις προτάσεις η οποία έχει υποβληθεί προς την Κυβέρνηση για να την εφαρμόσει.

Κος ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ:

Απλώς να πω ένα σχόλιο. Έχεις απόλυτο δίκιο, **αλλά αυτό δεν είναι στρατηγική μεταφορών.** Είναι: τώρα πώς να πάρω κάποια φράγκα για φέτος και δεν είναι τι θα γίνει με τους ανθρώπους που πεθαίνουν από καρκίνο και δεν είναι στρατηγική πολιτική για τα επόμενα 10-15 χρόνια.

Έχεις απόλυτο δίκιο όμως.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Συμφωνούμε.

Σημείωσα επίσης την επισήμανσή σας, πως αναφερόμενοι στην εθνική εφοδιαστική αλυσίδα, μιλούμε για ένα σύστημα που περιλαμβάνει και τις μεταφορές, δεν είναι όμως προφανέστατα οι μεταφορές. Και αυτό πρέπει να είναι σαφές.

Διαμόρφωση Εθνικής Στρατηγικής και στόχοι οι οποίοι θα επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τα μεταφορικά δίκτυα (Ελλάδα διαμετακομιστικός κόμβος;, τουρισμός 365 ημέρες τον χρόνο;, αγροτική ανάπτυξη και εξαγωγές; Αλλαγή κουλτούρας σε σχέση με την χρήση αυτοκινήτων και μέσων μαζικής μεταφοράς),

Σημείωσα επίσης και σας ευχαριστώ για την εξαιρετική παρουσίαση κάποιων διεθνών εμπειριών εκπόνησης Εθνικών Στρατηγικών Μεταφορών καθώς και τα σημαντικά θέματα που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στην Ελληνική Στρατηγική Μεταφορών, όπως: Κλιματική αλλαγή και επιδράσεις, Κινητικότητα ως υπηρεσία, δημόσιες μεταφορές ως ένα ολοκληρωμένο δίκτυο, City logistics, ηλεκτροκίνηση οχημάτων εφαρμογή ευφυών συστημάτων μεταφορών και εξασφάλιση βιώσιμων πηγών χρηματοδότησης για το Master Plan των μεταφορών

Επίσης σημείωσα, την πρότασή σας για συμμετοχή του ΕΕΣΥΜ στην Εθνική Επιτροπή Εφοδιαστικής, καθώς μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά, και τη προτροπή σας προς το Υπουργείο ή και τον Πρόεδρό της Επιτροπής, που είναι παρών σήμερα μαζί μας, να συμβάλουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

Τέλος να σας ευχαριστήσω για την εμπεριστατωμένη κατάθεση προτάσεων αλλά και βέλτιστων πρακτικών από άλλες χώρες σχετικά με το περιεχόμενο μιας Εθνικής Στρατηγικής Μεταφορών.

Παρακαλώ στη συνέχεια έχει το λόγο ο κύριος Κάπρος, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου και επιστημονικός συνεργάτης στο ΕΕΣΥΜ.

Κύριε Κάπρο, έχετε το λόγο.

Κος ΚΑΠΡΟΣ:

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι και αγαπητοί συνάδελφοι γεια σας και από εμένα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόταση και την πρόσκληση να είμαι και εγώ ομιλητής σε αυτή την ημερίδα.

Θέλω να σας πω ότι χαίρομαι πάρα πολύ που είδα τόσους και τόσες, πολλούς και πολλές γνωστούς από διάφορες συνεργασίες και από διάφορες συνευρέσεις στο παρελθόν εδώ. Χαίρομαι πάρα πολύ για αυτό.

Μου προτάθηκε να συνοψίσω ή να συμπυκνώσω μία ομιλία που να αναφέρεται αφ' ενός στις οπτικές της ακαδημαϊκής κοινότητας όχι μόνο της χώρας μας αλλά και διεθνώς όσον αφορά το θέμα εθνικών στρατηγικών μεταφορών, αλλά επίσης και να συνοψίσω κάποιες συν αντιλήψεις και κοινές απόψεις με τα Ελληνικά Επιμελητήρια.

Θέλω, είναι λίγο λεπτό και θέλω να τονίσω ότι οι απόψεις που θα προβάλλω εδώ βαρύνουν, η ευθύνη τους, μόνο εμένα. Απλώς από την εμπειρία μου ξέρω ότι σε όλα τα φόρα, σε όλες τις ευκαιρίες που έχει τύχει η ακαδημαϊκή μας κοινότητα να συζητήσει, υπάρχει μία μεγάλη σύγκλιση, μία σημαντική σύμπτωση απόψεων πάνω σε κάποιες όψεις των στρατηγικών μεταφορών.

Ταυτοχρόνως μέσα από αυτή την πολύχρονη συνεργασία με τον ΕΕΣΥΜ από το 1995, από την εποχή της πρώτης μελέτης για την χωροθέτηση του δικτύου εμπορευματικών κέντρων από εκείνη την ανάθεση και χρηματοδότηση από τη Γενική Διεύθυνση 16 και το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μέχρι σήμερα έχει περάσει πολύς καιρός και μάλλον έχουμε κάνει πολύ παρέα και έχουμε πείσει ο ένας τον άλλον για πάρα πολλά πράγματα, οπότε μερικές απόψεις θα τις ξανακούσετε, τις έχουν πει ήδη οι άλλοι ομιλητές.

Θα ξεκινήσω λίγο ακαδημαϊκά αλλά μην ανησυχείτε, πάρα πολύ γρήγορα θα γίνω πάρα πολύ πρακτικός.

Λοιπόν, να πούμε ότι περιστρεφόμαστε γύρω από τρεις έννοιες που είναι πολύ συγγενικές μεταξύ τους αλλά δεν είναι ταυτόσημες. Θέλουμε μία στρατηγική γιατί ένα μεταφορικό σύστημα δεν λειτουργεί με ένα ουδέτερο τρόπο αλλά ανάλογα με τον προσανατολισμό που θα τους δώσεις.



Και αυτός ο προσανατολισμός που θα του δώσεις από τη μια σχετίζεται με το πώς θα σχεδιάσεις την μορφολογία των υποδομών σου για να πάρει ένα προσανατολισμό και μία μορφή.

Και από την άλλη σε ποιο πλαίσιο μέτρων πολιτικής θα το βάλεις ώστε να μπορεί να λειτουργήσει έτσι όπως θέλεις για να επιδιώξεις κάποιους στόχους. Διότι ακόμα και με μία ίδια μορφολογία, ένα σύστημα μεταφορών δεν θα λειτουργήσει με τον ίδιο τρόπο εάν έχει διαφορετικό πλαίσιο πολιτικής στο οποίο να λειτουργεί.

Και μην ξεχνάμε ότι οι μεταφορές είναι μία παράγωγη δραστηριότητα, επομένως δεν μπορούμε να τις δούμε ποτέ αυτόνομα, πρέπει να τις βλέπουμε

πάντα με την ισχυρή συνάφεια που έχουν με τους άλλους κλάδους των δραστηριοτήτων, τους άλλους κλάδους της οικονομίας και μία γενικότερη οικονομική και αναπτυξιακή πολιτική.

Λοιπόν ας προσπαθήσουμε λίγο να ταξινομήσουμε ή να σταχυολογήσουμε κάποιους βασικούς όρους ή προϋποθέσεις για μία στρατηγική.

Θέλουμε καταρχήν να ικανοποιήσουμε τρέχουσες ανάγκες. Φυσικά. Αλλά όταν σχεδιάζω και μία στρατηγική πρέπει να σκεφτώ και πρέπει να οραματιστώ πώς θα είμαι στο μέλλον ή και να επιδιώξω πώς να είμαι στο μέλλον. Άρα πρέπει να καταλάβω και τι προκλήσεις και τι ευκαιρίες μου δίνονται για το μέλλον.

Για παράδειγμα, το ποιος θα είναι ο ρόλος του δικού μου μεταφορικού συστήματος ή της χώρας μου σε ένα διεθνές σύστημα ροών είναι κάτι. Το πώς θα γίνει ανταγωνιστικό, εάν θέλω ελκυστικό αυτό το σύστημα μεταφορών είναι κάτι.

Μπορεί να μην θέλω. Μπορεί να θεωρήσω ότι τα αρνητικά, τα εξωτερικά κόστη είναι τόσο αποτρεπτικά που να μην θέλω να προσελκύσω, για παράδειγμα, διεθνείς ροές. Ή μπορεί να θεωρώ ότι είναι μία μεγάλη πρόκληση να αποσπάσω προστιθέμενη αξία, οπότε να θέλω να το κάνω.

Και φυσικά έχω πάντα στόχο την ποιότητα αλλά και ταυτόχρονα το welfare. Οι μεταφορές δεν είναι μία ουδέτερη δραστηριότητα, έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και στην κοινωνία. Φέρνουν όχληση, φέρνουν μόλυνση, φέρνουν καθυστέρηση, φέρνουν διάφορα πράγματα.

Μέσα από ένα τέτοιο πλαίσιο και σκεπτικό τι θέλω να κάνω; Να εξειδικεύσω τους στόχους και να ιεραρχήσω προτεραιότητες.

Τώρα, μία στρατηγική δίνει τον τόνο στο πώς θα είναι και ο σχεδιασμός των υποδομών. Οι υποδομές είναι το hardware μας. Η πολιτική μεταφορών είναι το software μας.

Αυτό το hardware έχει μεγάλη σημασία το τι μορφολογία θα έχει, τι χωρητικότητες θα του δώσω και τι χωρητικότητες είναι σκόπιμο να έχει τα άλλα του τεχνικά χαρακτηριστικά γιατί και εξυπηρετεί ροές και προσελκύει ή θα προσελκύσει ροές.

Επίσης παράγει χωροταξία, παράγει χώρο. Σχεδιάζω υποδομή και ξέρω ότι θα προσελκύσεις χρήσεις γης και μετά θα μιλάω για όμορες χρήσεις γης και πρέπει να έχω και μία γενικότερη πολιτική, χωροταξική και αναπτυξιακή για να ξέρω πώς θα παράξει χώρο ο σχεδιασμός της υποδομής μου και η υποδομή μου όταν υλοποιηθεί.

Και όταν αναπτύξω μία υποδομή ξέρω ότι έχω ήδη υλοποιήσει μία αναγκαία συνθήκη για να πετύχω τους στρατηγικούς μου στόχους. Δεν είναι όμως ποτέ ικανή. Και επειδή δεν είναι ποτέ ικανή θέλω και πολιτική μεταφορών. Αυτό είναι το software.

Λοιπόν, θέλω εργαλεία πολιτικής που να έχω κρίνει, να έχω προαξιολογήσει ότι θα οδηγήσουν το σύστημά μου σε κάποια κατεύθυνση. Θέλετε από τα πιο συνηθισμένα; Τα φορολογικά; Τα οικονομικά; Τα ρυθμιστικά ή κανονιστικά;

Κάποτε μιλούσαμε πάρα πολύ για Regulation. Μετά μιλούσαμε πάρα πολύ για deregulation. Τώρα διεθνώς μας έφυγε ο υπερβάλλων ζήλος και του μεγάλου deregulation. Φυσικά δεν θέλουμε να επιστρέψουμε στο πάρα πολύ ανελαστικό Regulation, αλλά αρχίζουμε και ξανασυζητάμε για ένα τέτοιο σχεδιασμό.

Και βέβαια υπάρχουν side effects. Δευτερογενείς αρνητικές επιπτώσεις από τη λειτουργία του μεταφορικού συστήματος. Αυτές πρέπει επίσης να τις αξιολογήσω ώστε να μπορέσω να λάβω τις αποφάσεις τελικά σε τι σύστημα θέλω να πάω.

Πάμε να δούμε λίγο την Ελλάδα. Μερικά από αυτά έχουν γίνει σχεδόν κλισέ, όπως για παράδειγμα η ιδιαίτερη στρατηγική, η γεωγραφική θέση της χώρας σε σχέση με το διεθνές σύστημα ροών.

Εδώ πρέπει να σας πω ότι λίγες φορές το λέω έτσι και γενικότερα δεν πέφτω στην παγίδα γιατί όπου πάτε σε ημερίδα ανά την Ελλάδα, ανά τον κόσμο, σε οποιαδήποτε πόλη, σε οποιοδήποτε νομό, δεν υπάρχει περίπτωση να μην ακούσετε ότι εκείνη η περιοχή στην οποία είστε καλεσμένος είναι από τις πιο στρατηγικές που υπάρχει ώστε να πρέπει να γίνει ένας μεγάλος τερματικός σταθμός ή ένα εμπορευματικό κέντρο και τέλος πάντων κάτι πάρα πολύ μεγάλο γιατί έχουν τεράστια στρατηγική σημασία.

Και αυτό είτε αναφερόμαστε στην κορυφή ενός βουνού είτε στον Βόρειο Πόλο, θα υπάρχουν εκεί οι τοπικοί εκπρόσωποι που θα σας πουν ότι είναι ιδιαίτερα υψηλής στρατηγικής σημασίας η περιοχή.

Λίγες φορές ισχύει, για την Ελλάδα ισχύει. Για την Ελλάδα ισχύει αφ' ενός μεν αν δούμε λίγο τα κοντινά μας όρια ως πύλη στην νοτιοανατολική Μεσόγειο, αφ' ετέρου άμα μακρύνουμε λίγο τη γεωγραφική κλίμακα, άμα την κάνουμε λίγο πιο μεγάλη, στο one belt one road, κομβικές υποδομές της Ελλάδας μπορούν να παίξουν ένα στρατηγικό και αποφασιστικό ρόλο στην προσέλκυση και στη διαχείριση ροών.

Τι άλλο εκτός γεωγραφικό ισχυρό πλεονέκτημα έχουμε; Έχουμε την ισχυρότερη ναυτιλία στον κόσμο. Η ελληνική πλοιοκτησία αντιπροσωπεύει περίπου το 18,2% της παγκόσμιας διαθέσιμης χωρητικότητας.

Και βέβαια αυτή η ελληνική ναυτιλία δεν είναι αυτό που συνηθίζουμε να σκαφτόμαστε, δηλαδή η ακτοπλοΐα όταν πάμε στα νησιά, είναι το 18,2% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί με πάρα πολλούς τρόπους, όπως ήδη γίνεται.

Επίσης ένα πλεονέκτημα, το οποίο έχουμε συνηθίσει αλλά είναι πολύ σημαντικό να δούμε πώς ανταγωνίζεται το δικό μας σύστημα μεταφορών κάποια άλλα γειτονικά μεταφορικά συστήματα, είναι ότι η Ελλάδα είναι μία χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από τη μία μπορεί να αξιοποιήσει θετικά προγράμματα και πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εδώ μιλάμε για την προσπελασιμότητα στα δύο ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, τα terns, ή προγράμματα τύπου Marco Polo

και ένα σωρό άλλα προγράμματα τα οποία υπάρχουν και τα οποία είναι ένα εφόδιο παραπάνω εάν θέλεις να το αξιοποιήσεις και τους λόγους για τους οποίους θέλεις να το αξιοποιήσεις.

Και επίσης είναι και κάτι το οποίο αν το δούμε συγκριτικά είναι επίσης σημαντικό. Υπάρχει και μία κοινωνική πολιτική: η συνταγματική σταθερότητα.

Δεν μπαίνω στη λεπτομέρεια του πολιτικού γίγνεσθαι αλλά από το 1974 και μετά η Ελλάδα παρουσιάζει μία, στις πολύ βασικές της γραμμές, σταθερότητα.

Επομένως θα μπορούσαμε να πούμε, με βάση αυτά τα πλεονεκτήματα ότι όντως, και μετά θα εξειδικεύσουμε παραπάνω, ένας στρατηγικός στόχος της Ελλάδας μπορεί να είναι η προσέλκυση διερχόμενης κίνησης. Δηλαδή κίνησης που έχει άλλη προέλευση και άλλο προορισμό αλλά διέρχεται και από ελληνικό έδαφος και από ελληνικές υποδομές.



Και αυτή, κατά την προσωπική μου άποψη, είναι πολύ σκόπιμο να την προσελκύσουμε αρκεί να αναπτυχθούν κατάλληλες υπηρεσίες υψηλής αξίας ώστε να αποσπαστεί προστιθέμενη αξία η οποία είναι πολύ υψηλότερη από το αρνητικό κόστος που η προσέλκυση αυτών των ροών θα φέρει. Και να υπάρχει, βέβαια, μία στρατηγική, να ξέρεις πού θα καθοδηγήσεις αυτές τις ροές, πού θα τις προσανατολίσεις.

Αναδιανομή της κίνησης, λοιπόν. Αν συμφωνήσουμε σε αυτό μετά μπορούμε να αρχίσουμε να μιλάμε λίγο πιο συγκεκριμένα πού, πώς, τι.

Εγώ σας φέρνω ένα παράδειγμα. Τοποθετήσαμε λίγο την Ελλάδα σε ένα διεθνές δίκτυο ροών. Κοιτάξτε μία πάρα πολύ συνηθισμένη κατάσταση κάποιων δεκαετιών. Τα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των 18.000 containers που φεύγουν από τη Σαγκάη, περνάνε μέσα από το Σουέζ, διασχίζουν τη Μεσόγειο από την ανατολή μέχρι τη δύση, περνάνε από τα Γιβραλτάρ και ανεβαίνουν στο Αμβούργο όπου θα μεταφορτώσουν για να στείλουν τελικά στο τελευταίο σκέλος τα προϊόντα στη Ρουμανία και στην Τσεχία. Γιατί να μην είναι έτσι; (δέστε παρακάτω χάρτη)



Γιατί να μην είναι αυτή η ροή 11 μέρες λιγότερο και κάνοντας τις κατάλληλες οικονομίες κλίμακας ενδεχομένως και πιο οικονομική; Γιατί να είναι έτσι και να μην είναι έτσι; Μιχάλη. (δέστε παρακάτω χάρτη)



Και τώρα έχουμε το Ικόνιο, λειτουργεί. Έχουμε το Θριάσιο. Λειτουργεί πλέον όλο και με μεγαλύτερη πληρότητα. Μπορούμε να αναπτύξουμε κάποιες αλυσίδες συνδυασμένων μεταφορών οι οποίες να ανταγωνιστούν αυτό με αυτό και να έχει μεγάλο όφελος ο χρήστης αλλά να έχει μεγάλο όφελος και η χώρα που θα φιλοξενήσει για να διαχειριστεί αυτές τις ροές.

Επειδή όμως μιλήσαμε πάρα πολύ για το ρόλο στο διεθνές δίκτυο ροών, να πούμε λίγο και για εμάς για το πώς μπορεί να υποστηρίξει την ελληνική οικονομική δραστηριότητα.

Εγώ, παρόλο που αναφέρθηκαν και οι προηγούμενοι ομιλητές, διαισθάνθηκα με κάποια επιφυλακτικότητα για τα αγροτικά προϊόντα.

Θεωρώ ότι η Ελλάδα δεν έχει πραγματικά τις πλουτοπαραγωγικές πηγές ή τις προϋποθέσεις εκείνες για να παράγει διαστημόπλοια, αλλά πολύ καλής ποιότητας νωπά αγροτικά τρόφιμα, επεξεργασμένα τρόφιμα ή ανεπεξέργαστα τρόφιμα. Έχει προικιστεί από την φύση με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά για να μπορεί να τα παράγει. Μπορεί να κάνει και μεταποίηση πάνω σε αυτά, οπότε προσθέτει παραπάνω αξία.

Με την καλή, την κατάλληλη ανάπτυξη υπηρεσιών logistics και βέβαια ως προϋπόθεση την πολύ καλή κατάλληλη ανάπτυξη συγκεκριμένων υποδομών και εγκαταστάσεων, νομίζω ότι μπορούν αυτά τα Market misses, αυτοί οι τομείς της αγοράς να γίνουν πάρα πολύ ανταγωνιστικοί και να αποκτήσουν μία διεισδυτικότητα στις διεθνείς αγορές.

Και δεν είναι μόνο ό,τι μας δίνει η φύση και η γη, δηλαδή τα τρόφιμα, τα νωπά, τα αγροτικά και τα λοιπά, υπάρχει και μία παράδοση που εξακολουθούν να πηγαίνουν καλά κάποιοι κλάδοι της βιομηχανίας. Τέτοια είναι τα Πλαστικά Θράκης και τα Πλαστικά Κρήτης, για να αναφέρω ένα τυχαίο παράδειγμα χωρίς να υπάρχει κάποια πρόθεση να κάνω διαφήμιση. Το σκυρόδεμα και πολλά άλλα, δεν χρειάζεται να τα αναφέρω.

Άρα, λοιπόν, δεν είναι μόνο να τοποθετηθούμε στο διεθνές σύστημα ροών για να αποσπάσουμε κίνηση προϊόντων που παράγονται αλλού και θα

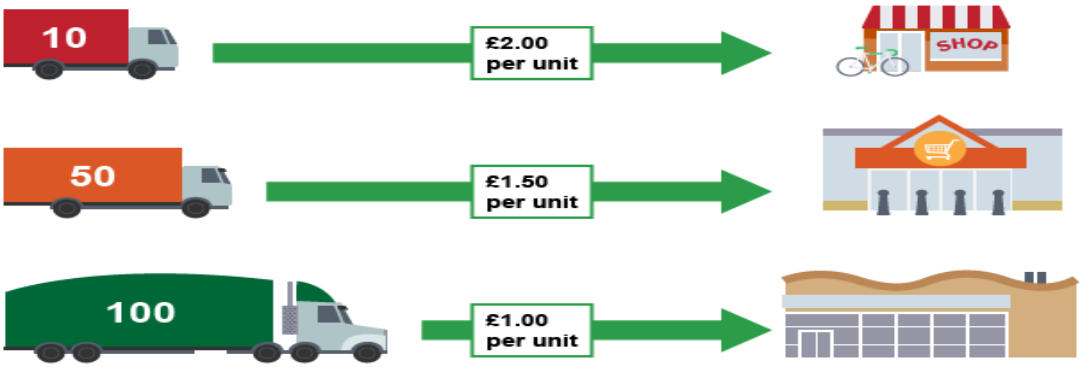
καταναλωθούν αλλού, αλλά και για τη δική μας παραγωγική δραστηριότητα να μεγαλώσει η ανταγωνιστικότητά της.

Λοιπόν, οι προϋποθέσεις σε επίπεδο υποδομής, καταρχήν ολοκλήρωση κάποιων εθνικών δικτύων υποδομής.

Εδώ στην Ελλάδα τώρα μπορούμε να πούμε ότι μετά από πάρα πολλά χρόνια, πολλές καθυστερήσεις και τα λοιπά, το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων λίγο θέλει ακόμα για να αποκτήσει ένα βασικό κάναβο με μία πυκνότητα.

Επίσης η Ελλάδα είναι μία χώρα που μπορεί να γκρινιάζουμε για, ενδεχομένως, την κακή ποιότητα της χάραξης ή του οδοστρώματος, αλλά στην Ευρώπη παρουσιάζει ένα από τους πιο υψηλούς δείκτες πυκνότητας οδικού δικτύου.

Οι συνδυασμένες μεταφορές. Δεν γίνεται πλέον και δεν είναι μόνο κλισέ, έχει ουσία, δεν γίνεται ο σχεδιασμός ενός συστήματος να μην συνεκτιμά και συνυπολογίζει όλα τα μέσα.



Εδώ ξεκινάμε με ένα handicap από τα αποδυτήρια ως Ελλάδα. Το μέγεθος της χώρας και η γεωγραφική διαμόρφωση της χώρας δεν μας δίνουν σε πολλούς άξονες και σε πολλές περιοχές τις μεσαίες αποστάσεις του τύπου 400, 500, 600 χιλιόμετρα που είναι απαραίτητα για να μπορεί να επιτευχθεί οικονομία κλίμακας και να μπορείς να κάνεις εύκολα πέρασμα από το door to door οδικό στο συνδυασμένο.

Αυτό όμως μπορεί να γίνει αφ' ενός όσον αφορά τις διεθνείς ροές και μπορεί να γίνει και στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη και στον άξονα Αθήνα-Αλεξανδρούπολη, έχουμε ζεύγη προέλευσης προορισμού που μπορεί να γίνει και εκεί πέρα πρέπει να ενθαρρυνθεί και πρέπει να ενθαρρυνθεί και όσον αφορά τις αρτηρίες, δηλαδή την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου και του οδικού δικτύου με τις κατάλληλες διασταυρώσεις και τις κατάλληλες συναντήσεις των δύο μέσων, αλλά και όσον αφορά όχι μόνο τις αρτηρίες και την καρδιά, τα terminals. Εκεί που αλλάζεις μέσο, εκεί που χτυπάει η καρδιά ενός Intermodal μεταφορικού συστήματος.

Και βέβαια ένα δίκτυο εμπορευματικών κέντρων που να συμπεριλαμβάνει αυτονόητα τερματικό σταθμό συνδυασμένων μεταφορών.

Δηλαδή ένα τέτοιο τερματικό σταθμό, σαν αυτό της HUPAC, και να είναι τοποθετημένος – είναι η δεύτερη φορά που βλέπετε αυτή τη διαφάνεια σήμερα, τι να κάνουμε, ήρθε αργά χθες το βράδυ ο Μιχάλης από την Ελβετία και εγώ από τη Χίο και δεν προλάβαμε να συντονιστούμε για να μην δείξουμε την ίδια διαφάνεια.



Λοιπόν, τα εμπορευματικά κέντρα πρέπει να ιδωθούν σαν δίκτυο αλληλεξάρτησης και αλληλοτροφοδότησης. Φυσικά εμπεριέχεται και ανταγωνισμός και συμπληρωματικότητα σε τέτοιου τύπου υποδομές. Δεν υπάρχει μόνο το ένα, ή μόνο το άλλο.

Παρακάμπτω, για να μην καταχραστώ το χρόνο, μερικές διαφάνειες που λένε τι είναι τα εμπορευματικά κέντρα ή πώς επιτυγχάνεται το model shift, δηλαδή η αλλαγή μέσου μεταφοράς.

Σας είπα ότι κάποιες βασικές προϋποθέσεις, που σε προηγούμενες τέτοιες συζητήσεις πριν από πέντε χρόνια δεν είχαμε, όπως η ανάπτυξη, η θεαματική ανάπτυξη της λειτουργίας του Ικονίου με την Cosco ή η ολοκλήρωση της βασικής υποδομής στο Θριάσιο.

Στο Θριάσιο δεν έχει ολοκληρωθεί η ζώνη εκείνη των κτιριακών εγκαταστάσεων που θα απευθύνεται σε διαμεταφορείς, μεταφορείς, χονδρεμπόρων και τα λοιπά, αυτά τα 600 στρέμματα, τα οποία είναι ακόμα σε εκκρεμότητα, τα οποία είχαν πάει σε διαγωνισμούς οι οποίοι διαγωνισμοί έχουν βγει άγονοι πάρα πολλές φορές ή έχουν σταματήσει ή ακυρωθεί και τα λοιπά.



Αυτό όμως αφορά τις εγκαταστάσεις τις κτιριακές που θα δίνονταν ως ΣΔΙΤ έτσι και αλλιώς. Η βασική hard υποδομή, η σιδηροδρομική του Θριασίου είναι έτοιμη. Είναι έτοιμη και ήδη τρένα αρχίζουν να τρέχουν.

Στην Ελλάδα δεν μπορούμε να μην μιλήσουμε για την ναυτιλία κοντινών αποστάσεων, το short sea shipping.

Επίσης δεν μπορούμε παρά καταρχήν να πούμε ότι όταν μιλάμε για το short sea shipping αυτό δεν μιλάμε για την ακτοπλοΐα, δεν μιλάμε για την εξυπηρέτηση των νησιών με τα ferry boats που θα πάνε οι τουρίστες και θα βάλουν τα αυτοκίνητά τους και τα λοιπά.

Μιλάμε για κάτι τέτοιο. Μιλάμε για τα motorways of the sea, όπως έχουν καταγραφεί στην αγγλική γλώσσα στο κοινοτικό jargon. Δηλαδή μιλάμε για την ανάπτυξη κάποιων ειδικών υπηρεσιών του short sea shipping, της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων οι οποίες συνδέουν ηπειρωτικά λιμάνια, όχι το νησιωτικό χώρο που είναι μία δημόσια υπηρεσία και έχει άλλη φύση και άλλες ανάγκες.



Είναι μία πλωτή υποδομή που κάνει παράκαμψη από τις χερσαίες μεταφορές και στέλνει φορτία στη θάλασσα για να ανακουφίσει το οδικό δίκτυο πρωτίστως και να δημιουργήσει προϋποθέσεις μίας καλύτερης οικονομικής, δημοσιοοικονομικής διαχείρισης γιατί αντί να επενδύεις διαρκώς πάνω στην οδική υποδομή τρέχοντας πίσω από την ζήτηση, μπορείς να δημιουργήσεις τέτοιου τύπου εναλλακτικές.

Οι φωτογραφίες ή χάρτες, μάλλον, που σας δείχνω είναι μερικά από τα παραδείγματα και τα αποτελέσματα από τις εκθέσεις πεπραγμένων του προγράμματος Marco Polo, δύο επταετίες είχαμε Marco Polo.

Και το παράδειγμα, δεξιά που βλέπετε, είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: πάω από το Μπιλμπάο στις Κάτω Χώρες χρησιμοποιώντας δύο λιμάνια και μία σύνδεση πλοίου και ανακουφίζω το οδικό δίκτυο.

Στην Ελλάδα έχουμε λιμάνι στον Πειραιά, έχουμε λιμάνι στη Θεσσαλονίκη, έχουμε λιμάνι στην Καβάλα, έχουμε λιμάνι στην Αλεξανδρούπολη. Φορτηγά, δόξα τω Θεώ, έχουμε. 36.000 δημόσιας χρήσης και περίπου 1 εκατομμύριο ιδιωτικής χρήσης, αυτό δεν ξέρω πώς του ξέφυγε του Μιχάλη και δεν το ανέφερε.





Λοιπόν, σήμερα έχουμε περίπου 600 φορτηγά ανά κατεύθυνση στον άξονα τον ΠΑΘΕ, πριν από λίγο, πριν από την οικονομική κρίση είχαμε κοντά στα 850 ίσως και 1.000. Δεν θα ήταν άσχημα να υπάρχουν και κάποιες υπηρεσίες που καμία 70αριά ή 80 από αυτά να μπαίνουν σε ένα πλοίο και να πηγαίνουν απέναντι, υπάρχει ένα πρόβλημα με το αν είναι συνοδευόμενα ή όχι, ανακουφίζοντας έτσι το οδικό δίκτυο.

Φυσικά η αγορά περιστασιακά μόνο το έχει επιλέξει, έχουν γίνει κάποιες απόπειρες από άποψη επιχειρηματική και επιχειρησιακή. Όλες είχαν ημερομηνία λήξης. Φυσικά το αποτέλεσμα η επιλογή των φορέων της αγοράς το δείχνει, αλλά προσωπικά είμαι πεπεισμένος ότι για την Ελλάδα και για ένα εξορθολογισμό της κατανομής της κίνησης στα μέσα μεταφοράς, το short sea shipping αυτού του τύπου ή τα motorways of the sea είναι μία ευκαιρία ότι υπάρχουν οι αντικειμενικές συνθήκες για να γίνουν και ότι μετά είναι θέμα πλαισίου πολιτικής στο πώς, όχι ότι θα παρέμβεις στην επιλογή μέσου μεταφοράς ενός χρήστη του μεταφορικού συστήματος αλλά πώς θα δημιουργήσεις μία θετική προϋπόθεση ώστε σε πλαίσιο χωρίς distortion στον ανταγωνισμό αυτό να ενθαρρυνθεί.

Φυσικά μιλάμε πάντα, οι περισσότεροι από εμάς, όταν μιλάμε όχι μόνο για στρατηγικές μεταφορών αλλά και για στόχους και για σχεδιασμούς και τα λοιπά, για ένα περιορισμό της χρήσης της οδικής μεταφοράς και μία πιο ορθολογική ανακατανομή της κίνησης στα μέσα.

Η οδική μεταφορά, δυστυχώς δεν σας έχω βάλει αυτή τη διαφάνεια, επειδή μιλάμε για τις εμπορευματικές μεταφορές, είναι περίπου στο 98% της συνολικής κίνησης εάν αυτή μετριέται σε τονοχιλιόμετρα. Και το 1,7% είναι η σιδηροδρομική και αυτό το 0,0% κάτι είναι το περιστασιακό θαλάσσιο.

Ακόμα όμως και στο εσωτερικό της οδικής μεταφοράς έχουμε τον κλάδο των μεταφορών, δηλαδή αυτούς που ασκούν μεταφορική δραστηριότητα για τρίτους και ένα άλλο κομμάτι της δραστηριότητας που δεν είναι ορατό στατιστικά ή δεν είναι ορατό και αντιληπτό σε μία αγορά της μεταφοράς με τον ανταγωνισμό, που είναι τα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης που λειτουργούν, θεωρητικά, κατ' αποκλειστική χρήση εμπορικών εταιρειών, βιομηχανικών εταιρειών, χονδρεμπορίου και τα λοιπά.

Αυτό, πανευρωπαϊκά, σύμφωνα με τις πρόσφατες έρευνες, σε τονοχιλιόμετρα είναι περίπου 50-50. Η τάση όμως είναι να αυξάνει το μερίδιο της μεταφοράς δημόσιας χρήσης και να πέφτει το μερίδιο της ιδιωτικής χρήσης. Τα λέω καλά, Πρόεδρε;

Λοιπόν, και γιατί είναι η τάση αυτή αλλά και γιατί είναι θεμιτό αυτό; Γιατί η μεταφορά η οδική με φορτηγά ιδιωτικής χρήσης κατά κανόνα είναι δύσκολο να έχει μη κενή επιστροφή. Άρα σπαταλώνται οχηματοχιλιόμετρα χωρίς να εξυπηρετούν τονοχιλιόμετρα.

Ενώ η δημόσια χρήση, που είναι μεταφορά για τρίτους, μπορεί να συνδυάσει και ομαδοποίηση φορτίων διαφορετικών πελατών προς κοινό προορισμό αλλά ακόμα και με τις τριγωνικές μεθόδους με λίγα παραπάνω χιλιόμετρα, να έχει ένα ποσοστό occupancy rate, συντελεστή πληρότητας και στην επιστροφή, οπότε αυτό είναι καλό για όλους, είναι win-win.

Γιατί και ο μεταφορέας έχει περισσότερη κίνηση, άρα μπορεί αυτή την κίνηση να την επιμερίσει στο aller και στο retour και στους διαφορετικούς πελάτες του, άρα να προτείνει καλύτερες τιμές και να πέσει κάτω από τα κόστη των φορτηγών ιδιωτικής χρήσης.

Επομένως, στο πλαίσιο μίας πολιτικής που απορρέει από μία στρατηγική για ένα μεταφορικό σύστημα, η τόσο μικρή Ελλάδα με τις 36.000, μέχρι στιγμής, άδειες, μπορεί να έχουν πέσει και λίγο τώρα τα τελευταία χρόνια με την κρίση, και το 1.100.000 φορτηγά ιδιωτικής χρήσης, κάτι πρέπει να κάνει για να εξισορροπήσει λίγο περισσότερο αυτή τη σχέση.

Και ακόμα και αν δεν μιλάμε για μεταφορικά μέσα φιλικά, εξ ορισμού φιλικά προς το περιβάλλον, όταν μπορείς να κάνεις ομαδοποίηση, επειδή έχει Φ.Δ.Χ. μειώνεις τον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων γιατί αξιοποιείς καλύτερα τις χωρητικότητες. Και αυτό θεωρώ ότι είναι μία βασική διάσταση.

Τώρα είναι και το καμποτάζ. Τόσο το προηγούμενο που είπα όσο και το καμποτάζ, και γενικά η θέση των Φ.Ι.Χ., μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας, έχουν και όψεις fraud που λένε, παρανομίας. Καταχρηστικά οι ιδιοκτήτες Φ.Ι.Χ. οι οποίοι κάνουν και μεταφορά για τρίτους μέχρι να τους τσιμπήσουν ή στο καμποτάζ που έχει κάποιους σύνθετους κανόνες να μην τηρούνται αυτοί οι κανόνες. Στη βόρεια Ελλάδα εμείς έχουμε πάρα πολλά τέτοια φαινόμενα και στη σχέση με το βουλγαρικό κλάδο της μεταφοράς και τα λοιπά.

Βέβαια είναι πάρα πολύ πολύπλοκο το πολιτικό πλαίσιο του οδικού καμποτάζ, μιλάω τώρα. Γιατί η Ευρώπη σε αυτό το πράγμα δεν έχει βρει ακόμα καλά την ισορροπία της μεταξύ δύο καθαρών θέσεων. Η μία καθαρή θέση είναι ελεύθερη αγορά, άρα ελεύθερη εσωτερική ευρωπαϊκή αγορά. Και η άλλη καθαρή θέση είναι προστατεύω τον κλάδο μου.



Τα ισχύοντα στην ευρωπαϊκή νομοθεσία για το καμποτάζ είναι κάπου στη μέση. Δηλαδή φοβάται ο Γιάννης το θεριό και το θεριό το Γιάννη γιατί, αγαπητέ κύριε Κενανίδη, το ξέρετε καλύτερα από όλους ότι αντιπροσωπεύετε ένα κλάδο, τον κλάδο της οδικής μεταφοράς πάρα πολύ ισχυρό που μπορεί να στείλει υπουργούς και κυβερνήσεις σπίτια τους. Fiterman, Υπουργός Μεταφορών της Γαλλίας επί Μιτεράν, πολύ γνωστή ιστορία για τη μεγάλη σύγκρουση.

Λοιπόν, σχετικά με τους νόμους. Με πρόλαβε ο Μιχάλης και τα είπε. Έχουμε πάνω κάτω την ίδια γνώμη. Δεν χρειάζεται, εγώ δεν θα πρέπει με πάρα πολύ απόλυτο τρόπο ότι πρέπει να ξανάρθει ο 3333. Σίγουρα όμως θα πω ότι με τον 3982, που είναι ένας ευρύτερος νόμος, έτσι;, για ανάπτυξη επιχειρηματικών cargo και τα λοιπά, υπάρχουν κάποια προβλήματα στη λήψη πρωτοβουλιών για την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων.

Και επίσης δεν υπάρχει αυτό το πλαίσιο πολιτικής και στρατηγικής γιατί ο 3982 είναι ένας πάρα πολύ «οικονομικά φιλελεύθερος» νόμος και μερικές

υποδομές μεταφορές, που έχουν σημαντική δημόσια ωφέλεια, πρέπει με κάποιο τρόπο και να ενθαρρύνονται και να στηρίζονται.

Ο 4302/14, που τότε είχα και εγώ την τιμή και την χαρά να είμαι σε εκείνη την επιτροπή logistics, είναι και αυτός ένας νόμο που έκανε κάτι σημαντικό και κάποια πράγματα τα άφησε στη μέση.

Δηλαδή ποιο είναι το σημαντικό; Έβαλε την ορολογία εφοδιαστική στην ελληνική νομοθεσία. Ήταν αποκεκρυμμένη μέχρι τότε. Δεν υπήρχε εφοδιαστική. Ούτε χρήση γης στη χωροταξία και στον πολεοδομικό κώδικα χρήση γης εφοδιαστική υπάρχει. Ακόμα δεν υπάρχει αλλά ελπίζουμε ότι θα μπει.

Έβαλε και κάποιους κανόνες, έδωσε και κάποιους ορισμούς και είναι η πρώτη φορά που έγινε ορατή στην ελληνική νομοθεσία η εφοδιαστική, οι ορισμοί της και έννοιες που περιστρέφονται γύρω από αυτή.



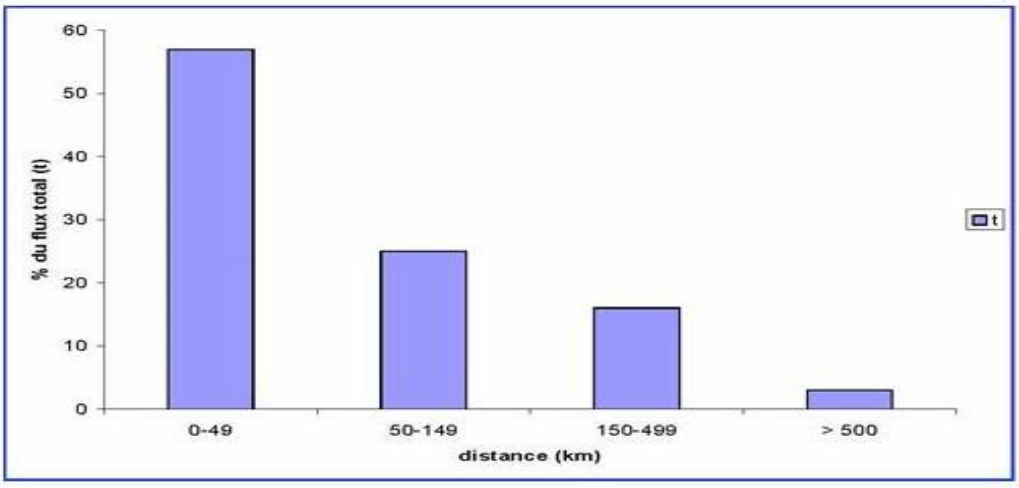
Βέβαια είναι ένας νόμος πλαίσιο. Ανέπτυξε αρκετά και κάποια τεχνικά ζητήματα, μέχρι και τη λεπτομέρεια των κτιριακών εγκαταστάσεων και κάποιων κανόνων και τα λοιπά, όλα αυτά είναι σημαντικά. Αυτό το πλαίσιο θέλει και σε κάποιους άξονες παραπάνω εξειδίκευση το οποίο σε κάποια άλλη ευκαιρία μπορούμε να μπούμε σε μεγαλύτερη λεπτομέρεια.

Τώρα, η εθνική στρατηγική θέλει και να διευκολύνεις, να υποστηρίξεις τη λειτουργική ολοκλήρωση των αλυσίδων σου. Δηλαδή όλα αυτά τα επαγγέλματα που σχετίζονται με την μεταφορά, τη διαμεταφορά, τη μεταφόρτωση, τους διάφορους ρόλους που έχουν οι διάφοροι τύποι φορέων που εμπλέκονται στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Θέλει μία ολιστική προσέγγιση και μιλάω τώρα καθαρά σε επίπεδο πολιτικής. Και τη διευκόλυνση της λειτουργικής ολοκλήρωσης σε αυτή την αλυσίδα, όπου ο κάθε φορέας μπορεί να κάνει τη δουλειά του αλλά να μειωθεί αυτό που είναι, που παράγει κόστη τριβής, που παράγει καθυστερήσεις, που είναι διάφορα διοικητικά ή νομικά προβλήματα που ανακύπτουν σε διάφορες καταστάσεις.

Και μια και μιλάμε, αυτή είναι μία μορφή, τώρα παίρνω μία θαλάσσια εφοδιαστική αλυσίδα η οποία είναι μεγάλων αποστάσεων και έχει κόμβους μεταφόρτωσης, όπως τα λιμάνια και τα λοιπά, και μπορείτε να δείτε σε αυτή τη διαφάνεια μία σχηματική αποτύπωση.

Όμως, έχουμε και άλλο ένα τύπο λειτουργικής ολοκλήρωσης που είναι το long distance με το τελευταίο μίλι, με την τελική διανομή. Γιατί τώρα αυτό είναι σημαντικό;



Να σας δείξω κάτι που ενδεχομένως δεν συνειδητοποιούμε εύκολα. Εδώ δεν μιλάω με κριτήριο τον αριθμό των τόνων ή των τονοχιλιομέτρων. Αυτό

που δείχνει αυτό το ιστόγραμμα είναι αριθμός των εντολών για μεταφορές, ανεξαρτήτως του μεγέθους των φορτίων.

Περίπου τα 2/3 των εντολών για μία μεταφορική υπηρεσία, αφορούν αποστάσεις κάτω από 50 χιλιόμετρα. Δηλαδή όλα αυτά που λέγαμε εμείς τόση ώρα για τις συνδυασμένες μεταφορές, την εμπλοκή των μέσων και τα λοιπά, αφορούν το 1/3 των εντολών για μεταφορική δραστηριότητα.

Τα άλλα 2/3, η πρώτη που βλέπετε, που είναι το κάτω από 50 χιλιόμετρα, ο δρόμος παίζει μόνος του. Παίζει χωρίς αντίπαλο, παίζει μόνος του. Και σας διαβεβαιώνω ότι είναι συνολικά πάρα πολλά οχηματοχιλιόμετρα αυτά τα οχηματοχιλιόμετρα.

Και όταν μιλάμε για ανταγωνισμό των μέσων μιλάμε μόνο για το 1/3 που περισσεύει από το σύνολο του αριθμού των εντολών για μεταφορές.

Λοιπόν, και αυτό το μεγάλο, το περίπου 1/3 που βλέπετε εκεί πέρα, είναι κυρίως κάτι τέτοιες μεταφορές. Από μία αποθήκη, από ένα κέντρο διανομής στον περιαστικό χώρο, μέχρι να διεισδύσει το εμπόρευμα στο κέντρο της πόλης και στην οδό Ερμού και να έρθει πιο κοντά στον τελικό καταναλωτή.

Και εδώ πέρα επιστρατεύουμε ένα συνδυασμό μέτρων πολιτικής ή στρατηγικών, θέλουμε τα ηλεκτρικά οχήματα, νομίζω το είπε ο Κώστας ο Αλεξόπουλος πριν από λίγο, θέλουμε ένα κέντρο διανομής για να μπορέσουμε να εξορθολογήσουμε την οργάνωση των τελικών αποστολών. Θέλουμε νέες τεχνολογίες όσον αφορά την μεταφόρτωση. Θέλουμε προχωρημένες λίγο διαχειρίσεις όσον αφορά την διαχείριση των εμπορευμάτων και του στοκ.

Θέλουμε να μειώσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις, τους ρύπους και τα λοιπά. Επομένως είτε τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα τα οποία έχουν ένα σχετικό πρόβλημα αυτονομίας που λύνεται, είτε κάποια άλλα εναλλακτικά καύσιμα που τα έχουμε λίγο ξεχάσει, όπως το φυσικό αέριο ή διπλής καύσης βενζίνη, φυσικό αέριο μόνο για λόγους ασφάλειας και για λόγους ανάγκης.

Το φυσικό αέριο είναι από τα καύσιμα εκείνα με τα χαμηλότερα ρυπογόνα αποτελέσματα και τα λοιπά. Και για το φυσικό αέριο η θέση μας η γεωγραφική, δόξα τω Θεώ, δεν είναι άσχημη.

Τώρα, άφησα για το τέλος αυτό. Αυτό είναι οι 210 περίπου μεταφορικές υπηρεσίες της ακτοπλοΐας πια, όχι του short sea shipping του κανονικού, του ακτοπλοϊκού, αυτό που έτσι και αλλιώς δεν ανταγωνίζεται την οδική μεταφορά. Γιατί το short sea shipping το κανονικό είναι το μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων, αυτό που ανταγωνίζεται την οδική μεταφορά.

Αλλά παρόλα αυτά έχουμε αυτό. Και αυτό είναι πάρα πολύ. Για αυτό και είμαι στις συζητήσεις, ωριμάζει, αναλύεται περαιτέρω, διερευνάται μία πιθανή εναλλακτική μορφή, μορφολογία δικτύου που να βασίζεται σε ένα πιο ιεραρχικό πρωτογενές και δευτερογενές Hub and Spoke αρκεί να βρεθούν το που και το με ποια πρωτογενή τόξα θα μπορούν να ισχύσουν τα δευτερογενή.

Γιατί αυτό είναι και πολύ δαπανηρό σε σχέση με ένα ιδεατό ιεραρχικό Hub and Spoke, είναι πάρα πολύ δαπανηρό για το κράτος, άρα και για την κοινωνία. Παρουσιάζει χρόνους οι οποίοι δεν είναι πάντα οι θεμιτοί χρόνοι, όσον αφορά το επίπεδο ικανοποίησης του πολίτη.

Βέβαια, εδώ πέρα ξεκινάει μία συζήτηση που δεν θέλω να τη ξεκινήσω εγώ, είναι κατά πόσο υπάρχει η προθυμία ή κατά πόσο υπάρχει η δυνατότητα των μετεπιβιβάσεων ή των μεταφορτώσεων για να μπορεί να γίνει αυτό. Αλλά ίσως αυτό να είναι το θέμα μίας ημερίδας από μόνη της για αυτό.

Το Synchromodality. Ακόμα και αν οι Ολλανδοί οι φίλοι μας μέσα στην εθνική στρατηγική τους, ακόμα και αν δεν υπάρχει Intermodality, δηλαδή σαφώς προσδιορισμένοι συντονισμοί των timetables των μεταφορικών μέσων και σαφώς συντονισμένα σημεία όπου μπορεί να γίνει η αλλαγή μέσου, υπάρχει και μία πιο χαλαρή άποψη, αυτού του Synchromodality, που σου λέει: ας δώσω εγώ πάνω σε βασικά ζεύγη προελεύσεων προορισμών κάποιες εναλλακτικές και αυτές οι εναλλακτικές με κάποιο τρόπο θα αναπτυχθούν ως μία μορφή, ακόμα και ad hoc Intermodality.

Δηλαδή να ξεφύγει από ένα αυστηρό ορισμό οργάνωσης μίας από πόρτα σε πόρτα μεταφορικής αλυσίδας και να πάει απλώς στην έννοια που δεν είναι και απλό και δεν είναι καθόλου εύκολο στην έννοια της παροχής modal εναλλακτικών.



Τώρα, για τον ΟΣΕ, σας είπα ότι φυσικά δεν νοείται δίκτυο συνδυασμένης μεταφοράς χωρίς τερματικούς σταθμούς οδικών, σιδηροδρομικών συνδυασμένων μεταφορών.

Για το προηγούμενο, σημαντικοί περιφερειακοί πόλοι είναι η Καβάλα και η Αλεξανδρούπολη όσον αφορά το πραγματικό short sea shipping.

Και κάποιες πρόσφατες μελέτες έχουν αποδείξει ότι έχει μία δυνητική απόσπασης κίνησης και εξυπηρέτησης κάποιων ροών στην ανατολική Μεσόγειο, μία θέση στην απόληξη κάποιων χερσονήσων όπως αυτή της Πελοποννήσου γιατί μειώνει το χρόνο και αυξάνει τους πιθανούς ρυθμούς των περιστροφών των πλοίων. Άρα δημιουργεί οικονομίες στα κόστη των μεταφορών μία θέση σαν αυτή της Καλαμάτας.

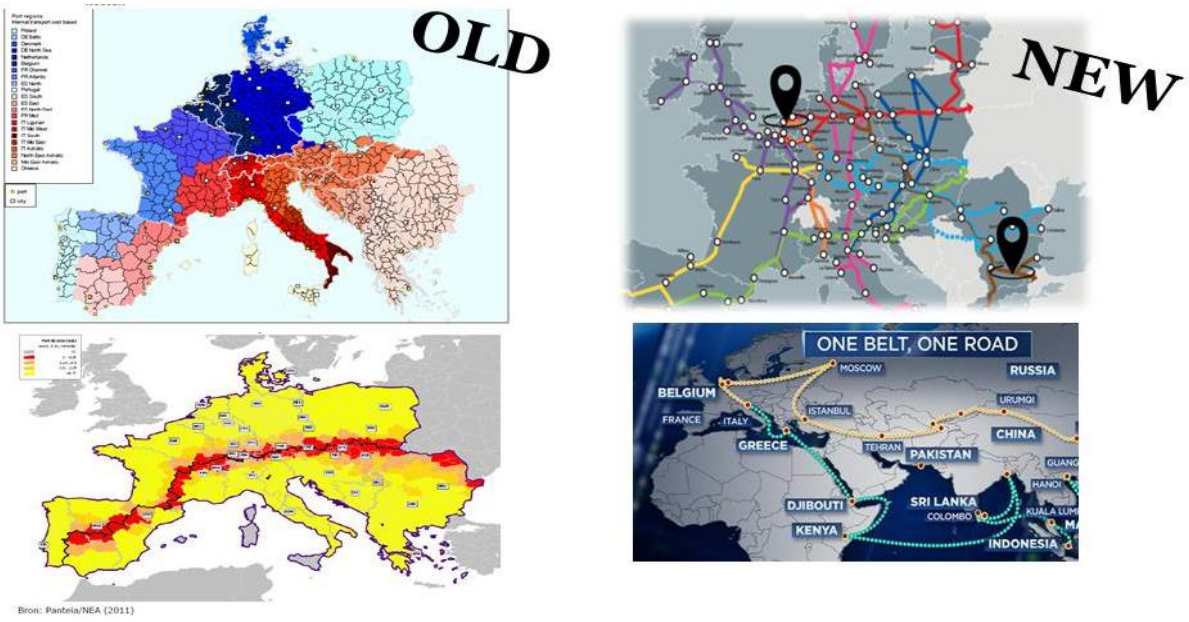
Δεν βάζω την κουβέντα αν πρέπει ή δεν πρέπει να είναι η Καλαμάτα, θέσεις τέτοιες στην απόληξη των χερσονήσων νοτίως στη Μεσόγειο μπορούν να αναλάβουν, το έδειξαν αυτό πρόσφατες μελέτες, και μάλιστα και

ανταλλαγές με τις χώρες της ανατολικής Μεσογείου με σημαντική επιστροφή επένδυσης σε λίγα χρόνια, μικρομεσαία πλοία της τάξης της χωρητικότητας των 70 ή των 100 φορτηγών μπορούν να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο.

Και τα business models. Αυτό που έλεγα νωρίτερα το ολοκληρώνω ως εξής. Ούτε ο 3333, ούτε ο 3982, ούτε ο τελευταίος νόμος της εφοδιαστικής του 2014 έχει με σαφήνεια κάποια πλαίσια για επιχειρηματικά σχέδια τα οποία μπορούν να βοηθήσουν την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων.

Φυσικά δεν θα κάνει ο νομοθέτης και το κράτος επιχειρηματικά σχέδια, αλλά θα βάλει με λίγο περισσότερη σαφήνεια κάποιες προϋποθέσεις για να μπορούν πιο εύκολα να γίνουν.

Και σχεδόν τελειώνω με αυτό. Το παλιό και το νέο. Η κάπως εσωστρεφής άποψη που είχαμε για το πώς να αναπτύξουμε εθνικές στρατηγικές, πάνω αριστερά. Και να τα διευρωπαϊκά δίκτυα, ο τρόπος που τα φτιάξαμε, πώς άνοιξαν τον ορίζοντα.



Κάποιοι διαχωρισμοί, βορράς-νότος που εκ των πραγμάτων και από την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας είχαμε παλιά. Και κοιτάξτε πόσο

πολύ έχει απλώσει στον πλανήτη δίπλα. Ήταν το παλιό, είναι το νέο, σε αυτό, το δεξιά κομμάτι επικεντρωνόμαστε, αυτός είναι ο κόσμος μας.

Τώρα, μια και είπαμε ότι θα μιλήσω λίγο και για το τι έχω αφουγκραστεί και σταχυολογήσει από την άποψη των προτάσεων των Επιμελητήριων, πρόλαβε ο Μιχάλης και τα είπε, τα συνόψισα και εγώ εδώ.

Και θέλω να πω ότι ο ΕΕΣΥΜ όλα αυτά τα 22 χρόνια που γνωριζόμαστε και συνεργαζόμαστε ήταν ένας πολύ καλός πρεσβευτής κάποιων νέων αντιλήψεων για την εποχή τους όπως τα εμπορευματικά κέντρα, ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, καθώς και εναλλακτικές προσεγγίσεις για την ακτοπλοΐα, όπως κάποια εποχή που ήταν πάρα πολύ κρίσιμο η αδειοδότηση ή μη των επιχειρήσεων της διαμεταφοράς, η σχέση διαμεταφορέα και μεταφορέα, η απελευθέρωση της αγοράς των οδικών μεταφορών, η ανάπτυξη περιφερειακών λιμένων και τα λοιπά.



Και υπήρξε μία πάρα πολύ σημαντική και εποικοδομητική συνεισφορά και έπαιξε κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση κάποιων απόψεων.

Εδώ τελειώνω με το αν αυτά που λέμε είναι παράλληλα ή επαναλαμβάνονται και παντού στην Ευρώπη.

Πάνω κάτω η θεματολογία ναι. Οι προσεγγίσεις αλλάζουν. Αλλάζουν γιατί είναι αλλιώς η γεωγραφική ανάπτυξη των χωρών, γιατί είναι αλλιώς τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους τα παραγωγικά, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους της θέσης τους σε ένα δίκτυο παγκόσμιων ανταλλαγών και τα λοιπά.

Παντού, παντού υπάρχουν διαφοροποιήσεις όσον αφορά το βαθμό ρύθμισης ή απορρύθμισης. Παντού υπάρχει η αναζήτηση μίας ισορροπίας με διαφορετική δοσολογία από χώρα σε χώρα. Από την απολύτως απελευθερωμένη αγορά της Ολλανδίας μέχρι το κανονιστικό πλαίσιο των με ισχυρή παράδοση στο να θέτουν πλαίσια κανόνων λειτουργίες Γαλλίες και Γερμανίες, υπάρχουν πάρα πολλές ενδιάμεσες εναλλακτικές λύσεις.

Όπως σας είπα, κάποτε θεωρούσαμε ότι μία χώρα είναι πάρα πολύ σοβαρή όταν έχει πάρα πολύ συγκεκριμένο, πάρα πολύ πολύπλοκο, πάρα πολύ λεπτομερές κανονιστικό πλαίσιο. Μετά θεωρήσαμε ότι όποιος μιλάει για πλαίσιο κανόνων στην αγορά είναι εξοβελιστέος και ότι ο άγριος νεοφιλελευθερισμός δεν τα επιτρέπει αυτά, πρέπει να τα απορρίψει. Ούτε το ένα, ούτε το άλλο.

Υπάρχει η πολιτεία που έχει το δικό της ρόλο, υπάρχει η αγορά που λειτουργεί όπως λειτουργεί αλλά θέλει και η πολιτεία ένα δικό της ρόλο στο governance διότι οι μεταφορές, πέρα από επιχειρηματική δραστηριότητα, επειδή μιλάμε τώρα για τις εμπορευματικές μεταφορές, είναι και μία δραστηριότητα με πάρα πολύ σημαντικές δευτερογενείς επιπτώσεις.

Και νομίζω ότι τέλειωσα και είμαι στη διάθεσή σας για ερωτήσεις και συζήτηση.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Κάπρο, για την ανάπτυξή σας στη στρατηγική μεταφορών και για τις επισημάνσεις σας.

Παρακαλώ, επειδή έχουμε ξεφύγει από το χρόνο θα δεχθούμε κάποιες ερωτήσεις και στη συνέχεια ένα πολύ μικρό διάλειμμα. Ευχαριστώ.

Σας ακούω.

Κος ΛΟΥΚΕΛΗΣ:

Θέση 518. Το όνομά μου είναι Λουκέλης και είμαι μηχανολόγος. Άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή όλες τις παρουσιάσεις, ιδιαίτερα στον κύριο Αλεξόπουλο.

Έχω δύο «παρατηρήσεις». Η πρώτη είναι: θα περίμενα για Master Plan τη Σιγκαπούρη και όχι την Ταϊλάνδη.

Και το δεύτερο, μιλάμε συνέχεια για προστασία περιβάλλοντος με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Μήπως έχουμε συνειδητοποιήσει ότι υπάρχει μεγαλύτερη ρύπανση μετά ηλεκτρικά παρά με τα συμβατικά; Εάν θέλετε να σας το δικαιολογήσω κιόλας γιατί.

Πρέπει να σκεφτούμε τι ρύπανση δημιουργείται όταν δημιουργούμε ηλεκτρισμό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Κος ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ:

Ευχαριστώ πολύ για τις διαπιστώσεις. Καταρχάς για τα Master Plans απλώς επέλεξα κάποια Master Plans από κάποιες χώρες που τα θεωρώ πιο αντιπροσωπευτικά με τα δικά μας.

Η Σιγκαπούρη λόγω της γεωγραφικής της θέσης και λόγω το ότι, αν θέλετε, είναι μία πόλη κράτος, να το πω έτσι, νομίζω ότι δεν θα ήταν σκόπιμο να την παρουσιάσω. Αλλά είναι καθαρά επιλογή της παρουσίας.

Για το δεύτερο έχετε απόλυτο δίκιο, όμως αυτό που ανέφερα είναι ότι είναι ηλεκτρικά αυτοκίνητα, μάλλον δεν μπορούσα να το αναφέρω και αυτό

στην παρουσίασή μου αλλά ο σκοπός είναι ότι μία χώρα σαν την Ελλάδα όπου έχουμε ήλιο, νερό, αέρα προφανέστατα και η ενέργεια θα πρέπει να μεταφερθεί στα φωτοβολταϊκά και στα αιολικά πάρκα και η Δ.Ε.Η. να γίνει μία μεγάλη μπαταρία, στην ουσία. Και να κλείσουν και τα δύο εργοστάσια τα ρυπογόνα και της Μεγαλόπολης και της Πτολεμαΐδας.

Αλλά είναι πολύ μεγάλη κουβέντα, αλλά προφανέστατα θέλω να πω ότι κανείς τα εξετάζει όλα ολιστικά. Και έχετε δίκιο, προφανέστατα, ηλεκτρικά αυτοκίνητα αλλά και παραγωγή ενέργειας με αειφόρο ανάπτυξη.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Ευχαριστώ και εγώ. Η επόμενη ερώτηση από τον κύριο Ροδόπουλο.

Κος ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ:

Καλημέρα. Έχασα, δυστυχώς, αυτό που δεν ήθελα να χάσω λόγω επαγγελματικών υποχρεώσεων, την ομιλία του αγαπητού φίλου του Κώστα του Αλεξόπουλου.

Θέλω να κάνω, κύριε Καθηγητά, μία ερώτηση σε εσάς από ένα στοιχείο το οποίο παρουσιάσατε στην ομιλία σας, το οποίο είναι ο αριθμός των εντολών φόρτωσης, μεταφοράς.

Και θα ήθελα να ρωτήσω, αυτά τα στοιχεία που απεικονίζονται εκεί πέρα από ποιες χρονιές δημιουργούνται και από πού είναι. Είναι από Ελλάδα, είναι από αλλού; Από πού είναι η πηγή των στοιχείων αυτών;

Γιατί δεν το ανέφερε το γράφημα, για αυτό το λέω.

Κος ΚΑΠΡΟΣ:

Αυτά τα στοιχεία και αυτά τα γραφήματα υπάρχουν σε ορισμένες, όχι κάθε χρόνο, εκδόσεις του Transport in figures που βασίζεται σε σταχυολόγηση των στατιστικών δεδομένων της Eurostat για τις μεταφορές.

Και ο φορέας που τα εισήγαγε ως στατιστικό δεδομένο, γιατί έχει το ενδιαφέρον του, στη συζήτηση περί τύπων στατιστικών δεδομένων ήταν πριν από περίπου 20 χρόνια ένα κλαμπ που λέγεται Eurotrans, στο οποίο

συμμετείχαν ένας χαλαρός φορέας όπου συνεργάζονταν κάποιοι επιστήμονες ακαδημαϊκοί και σύμβουλοι από 7 ή 8 χώρες της Ευρώπης και έκαναν έρευνες πεδίου με συνεντεύξεις και μπόρεσαν να κατασταλάξουν σε μία πρώτη μορφή αυτών των τύπων δεδομένων.

Κος ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ:

Άρα μιλάμε ότι είναι στατιστικό των 28 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κος ΚΑΠΡΟΣ:

Σε μερικές από τις εκδόσεις της επικαιροποίησης που ονομάζεται Transport in figures, υπάρχει.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Παρακαλώ άλλη ερώτηση;

Κος ΣΑΜΙΩΤΗΣ:

Καλημέρα και από εμένα. Σαμιώτης Στράτος από τα Μικρά Φορτηγά από τη Θεσσαλονίκη.

Είπε κάποιος ομιλητής ότι απελευθερώθηκαν οι μεταφορές. Να απελευθερώσουμε λοιπόν και τα σήματα που έχουν κάποιοι κύριοι πάρει; Να απελευθερώσουμε, λοιπόν, και τις πατέντες; Να απελευθερώσουμε και τα υπόλοιπα βιομηχανικά πλεονεκτήματα που έχουν πάρει κάποιοι για κάποιες ευρεσιτεχνίες;

Ευχαριστώ.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Σε ποιον απευθύνετε αυτό το ερώτημα;

Κος ΣΑΜΙΩΤΗΣ:

Στον κύριο τον οποίο είπε να απελευθερωθούν οι μεταφορές.

Κος ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ:

Αν εννοείτε εμένα δεν νομίζω ότι είπα κάτι τέτοιο. Εγώ εξέθεσα ένα ιστορικό και την εξέλιξη της ιστορίας των απορρυθμίσεων και των επαναρρυθμίσεων.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία για να σας απαντήσω.

Θα κάνουμε ένα μικρό διάλειμμα, όσο γίνεται πιο σύντομο. Εντός δέκα λεπτών να επανέλθουμε και πάλι για να συνεχίσουμε για να μας πάρει ο χρόνος.

Ευχαριστώ.

Θεματική ενότητα 2

Οι επιμέρους κλάδοι των Μεταφορών για την εθνική στρατηγική μεταφορών – σχετικές προκλήσεις.

Συντονιστής: Μιχάλης Αδαμαντιάδης Πρόεδρος Ε.Ε.ΣΥ.Μ

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Πριν δώσω το λόγο στον κύριο Κενανίδη, που είναι ο πρώτος ομιλητής, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι όλες οι εισηγήσεις που γίνονται σήμερα καταγράφονται σε μαγνητόφωνο και θα εκδοθούν σε τύπου βιβλίο. Ελπίζω σύντομα.

Άρα μην ανησυχείτε. Και μέσα εκεί θα έχουμε και τις διαφάνειες οι οποίες βέβαια θα είναι διαθέσιμες και στην ιστοσελίδα του ΕΕΣΥΜ.

Κύριε Κενανίδη, έχετε το λόγο.



Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Ευχαριστώ Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι, κατά την τρέχουσα παγκόσμια δυσμενή οικονομική συγκυρία, ο τομέας των οδικών μεταφορών αποτελεί ένα από τους στρατηγικούς τομείς που μέσω της ανάπτυξής τους θα

διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της.

Ειδικότερα, είναι βέβαιο ότι οι μεταφορές θα λειτουργήσουν αποφασιστικά σε θετική πορεία της χώρας, μέσω της συμβολής τους, στην αύξηση του ΑΕΠ, τη δημιουργία πολλών θέσεων εργασίας και δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε, μόλις στις αρχές το καλοκαιριού, μακροπρόθεσμη στρατηγική για να μετατρέψει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος από τις ραγδαίες αλλαγές σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο αλλά και την τεχνολογική εξέλιξη σε ευκαιρίες και να πετύχει έξυπνη, κοινωνικά δίκαιη και ανταγωνιστική ανάπτυξη των μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα δώσει ώθηση στην εν λόγω μετάβαση με στοχευμένη νομοθεσία και μέτρα στήριξης συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε έργα υποδομής, έρευνας και καινοτομίας.

Το οδικό πακέτο που διαχειρίζεται τώρα η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μία ευρεία δέσμη πρωτοβουλιών που αναμένεται να καταστήσουν την μεταφορά ασφαλέστερη. Θα ενθαρρύνει την πιο δίκαιη χρέωση χρήσης του οδικού δικτύου. Θα μειώσουν τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, την ατμοσφαιρική ρύπανση και τη συμφόρηση.

Θα μειώσουν την γραφειοκρατία για τις επιχειρήσεις, θα καταπολεμήσουν την παράνομη απασχόληση και θα εξασφαλίσουν κατάλληλες συνθήκες και χρόνους ανάπαυσης για τους εργαζομένους.

Αυτό θα γίνει με την ενίσχυση της επιβολής του νόμου, καταπολέμηση των παράνομων πρακτικών απασχόλησης, μείωση του διοικητικού φόρτου των επιχειρήσεων και αποσαφήνιση των ισχυόντων κανόνων.

Τα μακροπρόθεσμα οφέλη των μέτρων αυτών θα περνούν κατά πολύ τον τομέα των μεταφορών με την προώθηση της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων, την ενίσχυση της κοινωνικής δικαιοσύνης, τη διεύρυνση των

επιλογών των καταναλωτών και τη θέση της Ευρώπης σε σταθερή τροχιά προς την κατεύθυνση των χαμηλών εκπομπών.

Αναγνωρίζοντας τα παραπάνω ως βασικές ανάγκες σε εθνικό επίπεδο καθώς και την αναγκαιότητα να ευθυγραμμιστούμε με τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις θα πρέπει κάτι ανάλογο να αποτελέσει βασική στρατηγική για τη χώρα μας.

Βασική παράμετρος μίας αναπτυξιακής στρατηγικής μεταφορών είναι οι υποδομές. Όταν μιλάμε για υποδομές μεταφορών στην Ελλάδα το πρώτο που μας έρχεται στο μυαλό είναι το οδικό δίκτυο. Και κυρίως το μήκος των αυτοκινητοδρόμων, το οποίο καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την έκταση, την ποιότητα και την ποσότητα των προσφερομένων υπηρεσιών στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

Και ενώ αναγνωρίζουμε ότι σήμερα έχουν γίνει πολλά και σημαντικά βήματα προς τη βελτίωση των βασικών οδικών αξόνων της χώρας, υπάρχουν ακόμα πολλά περιθώρια βελτίωσης και ανάπτυξης για την απρόσκοπτη πραγματοποίηση και ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε μία χώρα.



Το οδικό δίκτυο οφείλει να συνδέει τους χώρους παραγωγής και καταναλώσεως των προϊόντων με τους χώρους εναποθέσεως και διαχειρίσεως

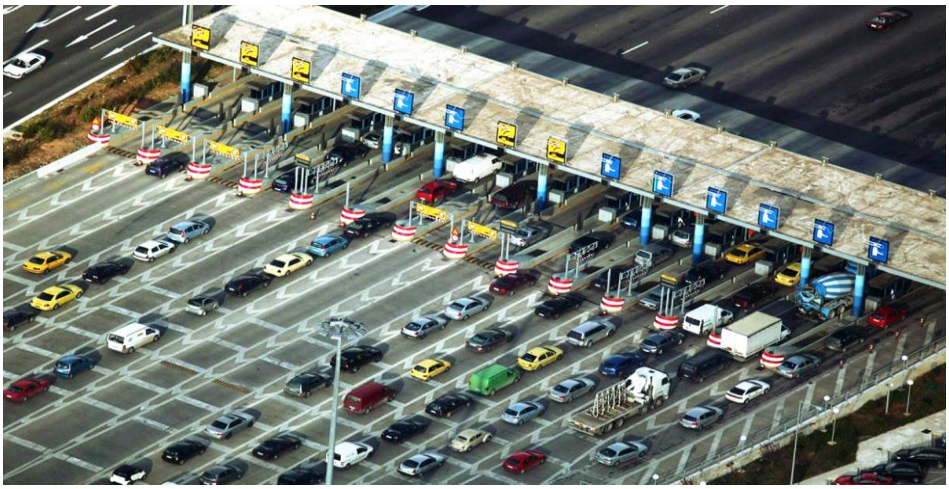
εμπορευμάτων και πρώτων υλών, τη χώρα με τα όμορα κράτη και μέσω αυτών τους κυρίους εμπορικούς εταίρους που βρίσκονται πέραν των γειτονικών χωρών.

Η σπουδαιότητα των οδικών δικτύων στις αναπτυξιακές διαδικασίες θεωρείται επιστημονικά αυτονόητη. Οι οδικές μεταφορές αποτελούσαν και αποτελούν μία εξαιρετικά σημαντική οικονομική και ιδιαίτερα παραγωγική δραστηριότητα.

Πλήθος μελετών αποδεικνύουν με σαφήνεια ότι η εξέλιξη της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αναβάθμιση του τομέα μεταφορών και ιδιαίτερα των οδικών μιας και αυτές, σε σύγκριση με τις υπόλοιπες, καλύπτουν ευκολότερα τη ζήτηση για μετακινήσεις προϊόντων και αγαθών. Αναπόσπαστο κομμάτι των συζητήσεων γύρω από τις ανάγκες βελτίωσης του οδικού δικτύου αποτελούν και τα οδικά τέλη. Είμαι βέβαιος πως σε κανένα δεν αρέσει να πληρώνει μεγαλύτερους φόρους και χρεώσεις.

Παράλληλα, όμως, είναι σαφές σε όλους μας ότι τα έσοδα από τα διόδια αποτελούν πόρους για την απαραίτητη συντήρηση του οδικού δικτύου. Θα ήταν τουλάχιστον ουτοπικό, αν όχι παράλογο, να διεκδικούσαμε την κατάργηση της επιβολής των οδικών τελών.

Είναι όμως απόλυτα θεμιτό να διεκδικούμε τον εξορθολογισμό της λειτουργίας των οδικών χρεώσεων και φυσικά τα ηλεκτρονικά διόδια.



Εμείς οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές ζητούμε ένα ενιαίο ηλεκτρονικό σύστημα πληρωμής οδικών τελών με μία μόνο ηλεκτρονική συσκευή διέλευσης εγκατεστημένη εντός του οχήματος, η οποία ιδανικά θα εξυπηρετεί τη διέλευση σε όλο το εθνικό οδικό δίκτυο.

Διεκδικούμε, επίσης, την προφανή μεταχείριση ως επαγγελματίες με την παροχή εκπτωτικών προγραμμάτων για τα επαγγελματικά οχήματα, όπως γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πρέπει να διασφαλίσουμε πως η λειτουργία των οδικών τελών προϋποθέτει την δίκαιη μεταχείριση των χρηστών και πως τα αποκομιζόμενα έσοδα επενδύονται και πάλι στις οδικές μεταφορές.

Στη συνέχεια θα πρέπει να αναφερθώ στην ενίσχυση και προώθηση των πράσινων μεταφορών όπου πράσινες μεταφορές ή πράσινα μέσα μεταφοράς θεωρούνται αυτά που έχουν την ελάχιστη επιβάρυνση στο περιβάλλον τόσο κατά την παραγωγή όσο και κατά τη χρήση και απόσυρσή τους.

Στις πράσινες μεταφορές εντάσσονται τα οχήματα χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα με κινητήρα του οποίου οι εκπομπές ρύπων είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις για τα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας σύμφωνα με τις ισχύουσες ευρωπαϊκές οδηγίες.

Ο ελληνικός στόλος φορτηγών οχημάτων στην Ευρώπη, για να μην πω ευρύτερα, είναι ο πιο γερασμένος μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ανταγωνιστικότητα των Ελλήνων αυτοκινητιστών, αλλά κυρίως για τη μόλυνση του περιβάλλοντος.

Εάν θέλουμε να μιλάμε για πράσινες μεταφορές, θα πρέπει οπωσδήποτε να δοθούν τα απαραίτητα κίνητρα για τον εκσυγχρονισμό του στόλου των φορτηγών οχημάτων.

Παρά το γεγονός πως η αγορά τροχαίου υλικού κατατάσσεται στις μη επιλέξιμες δαπάνες, θα πρέπει να εξαντλήσουμε κάθε περιθώριο για την

αναθεώρησή του ή την επιβολή αιτήματος για εξαίρεση στην περίπτωση της χώρας μας.

Αναλογιζόμενοι την ηλικία του στόλου, των ελληνικών οχημάτων και τις εξαιρετικά δύσκολες οικονομικές συνθήκες της εγχώριας αγοράς, και όχι μόνο, θεωρούμε πως θα μπορούσε να στοιχειοθετηθεί ένα ανάλογο αίτημα εξαίρεσης.



Εναλλακτικά θα μπορούσαν να δοθούν οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση των παλαιών φορτηγών εάν όχι απευθείας, για την αγορά νέων.

Θα πρέπει, επίσης, να επισημάνω ότι η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων εκτός από τα οφέλη που θα έχει στην προστασία του περιβάλλοντος θα βοηθήσει παράλληλα και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, καθώς τα νέα οχήματα είναι πολύ πιο ασφαλή.

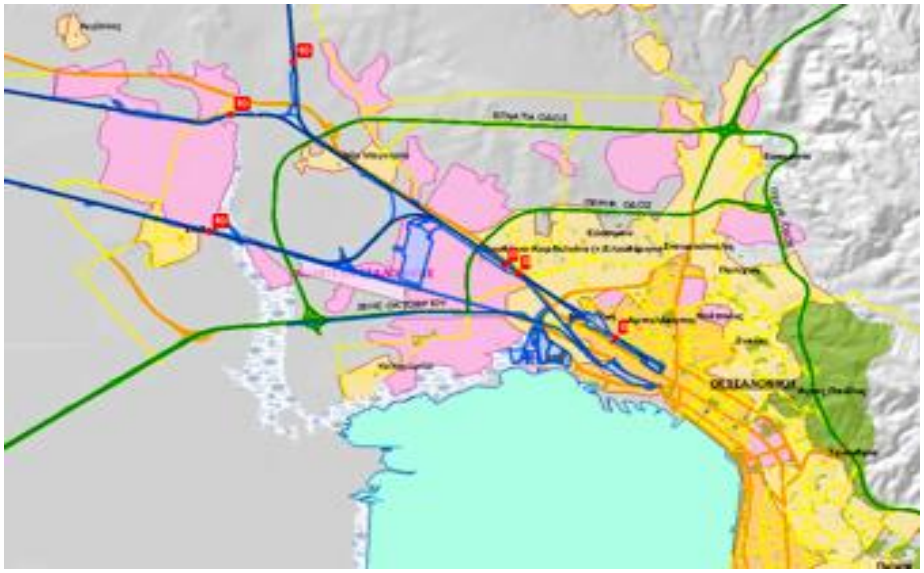
Θα ήθελα να εκμεταλλευτώ την ευκαιρία που μου δίνεται σήμερα και να μιλήσω για ακόμη μία πρόταση την οποία έχουμε καταθέσει ως ΟΦΑΕ προς την πολιτεία και η οποία αφορά όχι μόνο τις οδικές μεταφορές αλλά το σύνολο του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Αναφέρομαι στη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και ιδιαίτερα ενός εμπορευματικού κέντρου στην Θεσσαλονίκη το οποίο είναι ένα έργο

υψίστης εμπορικής και οικονομικής σημασίας που θα συνεισφέρει όχι μόνο στην ανάπτυξη της περιοχής της Κεντρικής Μακεδονίας και στη μετεξέλιξή της σε κόμβο Logistic για την νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά παράλληλα θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων μειώνοντας το κόστος της διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων καθώς επίσης και θα συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορικών εταιρειών και των εταιρειών logistics.

Ο ρόλος ενός τέτοιου έργου θα αποτελούσε μεγάλη ενίσχυση των διεθνών μεταφορών καθώς η Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε ιδιαίτερα προνομιακή θέση για το εμπόριο και τις μεταφορές από και προς τις χώρες των Βαλκανίων και της βορειοανατολικής Ευρώπης. Αλλά και σύνδεση της Ευρώπης με την νοτιοανατολική Ασία μέσω θαλάσσης.

Σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο για τη χώρα μας, και όχι μόνο, τα οφέλη από τη δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου Θεσσαλονίκης θα ήταν πολλαπλά, γιατί μην ξεχνάμε η μεγαλύτερη απόσταση από τις πρωτεύουσες των Βαλκανίων είναι 500 χιλιόμετρα από τη Θεσσαλονίκη. Καταλαβαίνετε πόσο σύντομος είναι ο χρόνος παράδοσης των εμπορευμάτων και των αγαθών.



Αύξηση του εξαγωγικού εμπορίου. Προώθηση των εμπορευματικών μεταφορών, τα transit, αναβάθμιση των υπηρεσιών μεταφοράς, logistic, ενίσχυση της συνδυασμένης μεταφοράς, τόνωση της απασχόλησης. Ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων, διαμόρφωση οικονομιών κλίμακας, αξιοποίηση των διερχόμενων ροών, αξιοποίηση μέσων φιλικών προς το περιβάλλον.

Όλα αυτά, λοιπόν, για εμάς συνθέτουν, και είναι στρατηγικής σημασίας, ένα εμπορευματικό κέντρο στη Θεσσαλονίκη.

Ευελπιστώ πως μέσα από τη σημερινή ανταλλαγή απόψεων και εμπειριών θα έρθουν σταθερές και δημιουργικές ιδέες που στη συνέχεια εμείς μαζί με όλους τους εμπλεκόμενους θα μπορέσουμε ως ομάδα να αποτυπώσουμε σε ένα εθνικό οδικό χάρτη για το πώς θα είναι το εμπορικό όχημα του μέλλοντος και πώς αυτό θα λειτουργεί στο σύστημα των οδικών μεταφορών του μέλλοντος.

Η ΟΦΑΕ είναι προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις για τη δημιουργία αυτού του οδικού χάρτη με τη συνεργασία όλων σας, όλων των εμπλεκομένων.

Σε αυτό το πλαίσιο πρόσφατα πήραμε την πρωτοβουλία να προωθήσουμε μία καινοτόμο λύση στη χώρα μας και αναφέρομαι στην ψηφιοποίηση της διεθνούς φορτωτικής, το λεγόμενο ECMR, και όχι μόνο, η οποία θα βελτιώσει και θα απλοποιήσει τη ροή των εργασιών μας μειώνοντας σημαντικά το διοικητικό κόστος και επιταχύνοντας τις διαδικασίες.

Θα ενισχύσει τη διαφάνεια και την ασφάλεια της μεταφοράς εμπορευμάτων δεδομένου ότι όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με την μεταφορά εμπορευμάτων θα είναι διαθέσιμα σε πραγματικό χρόνο προς όλους τους συμβαλλόμενους και θα τηρούνται με ασφάλεια και ευκολία μειώνοντας σημαντικά το χάος που αντιμετωπίζουμε όλοι μας στα γραφεία μας από την αρχειοθέτηση και διατήρηση μεγάλου όγκου έντυπων εγγράφων.

Θα μπορούσε να αναρωτηθεί κανείς γιατί η ψηφιοποίηση αποτελεί βασική προτεραιότητα για μία αγορά που βρίσκεται σε πολυετή ύφεση και που πλέον έχει αρχίσει να αντιμετωπίζει κρίσιμα προβλήματα βιωσιμότητας.

Και όμως, αγαπητοί, η είσοδος των εργαλείων της ψηφιακής τεχνολογίας στον κλάδο μας δεν είναι απλά θέμα επιλογής, είναι θέμα επιβίωσης, είναι θέμα ανάπτυξης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των εθνικών και διεθνών οδικών μεταφορών. Και κατ' επέκταση ολόκληρου του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Όποιος κλάδος δεν συμμετάσχει ενεργά στα νέα δεδομένα της ψηφιακής εποχής θα πάψει να αναπτύσσεται, θα χάσει την ανταγωνιστικότητά του και τελικά θα μείνει εκτός αγοράς.

Πρέπει να κοιτάμε μπροστά. Πρέπει να ακολουθούμε τις εξελίξεις της εποχής και της τεχνολογίας προς το σκοπό της επιτυχούς ένταξής μας στην ψηφιακή εποχή.



Η ΟΦΑΕ δεσμεύεται να επενδύσει στην ενίσχυση των ψηφιακών δυνατοτήτων αναπτύσσοντας νέα εκπαιδευτικά προγράμματα μέσα στα πλαίσια λειτουργίας των επαγγελματικών σχολών της τα οποία θα σχετίζονται με την χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας.

Πέρα από την ιδιωτική πρωτοβουλία χρειάζεται παράλληλα και η αρωγή της πολιτείας καθώς εν προκειμένω αποτελεί το κομβικό αν και όχι το μόνο παράγοντα για την ένταξη στην ψηφιακή εποχή.

Κάθε χώρα που έχει προοδεύσει στην παροχή ψηφιακών υπηρεσιών το έχει πετύχει μέσα από συνεργασία του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

Σε ένα πλαίσιο, κοινά αποδεκτό, εθνικών στόχων ο ρόλος της πολιτείας είναι να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο για ιδιωτικές επενδύσεις σε δίκτυα επόμενης γενιάς.

Με έμφαση στην επιτάχυνση και απλούστευση των διαδικασιών ο ρόλος ο δικός μας είναι να έχουμε διορατική ματιά στο μέλλον, να υιοθετούμε και να προσαρμοζόμαστε στις αλλαγές και να θέτουμε υψηλούς στόχους.

Η εξέλιξη και η ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ευθύνη όλων των φορέων της. Για να την πετύχουμε πρέπει συντεταγμένα να αναλάβει ο καθένας την ευθύνη που του αναλογεί.

Σας ευχαριστώ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Κενανίδη, για τη εξαιρετική τοποθέτηση και τις σημαντικές επισημάνσεις που κάνατε, καθώς και γενικότερα, θα έλεγα, την εμπροσθοβαρή προσέγγισή σας η οποία σας χαρακτηρίζει καθ' όλη τη διάρκεια της θητείας σας στο τιμόνι της ΟΦΑΕ, και σας συγχαίρουμε για αυτό.

Σημείωσα αυτά που είπατε, βεβαίως για την τεράστια σημασία των οδικών μεταφορών όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, τις εξελίξεις οι οποίες γίνονται αυτή τη στιγμή στην Ευρωπαϊκή Ένωση με όλα τα σχετικά με τις παράνομες πρακτικές, θέματα τα κοινωνικά, ανάπαυσης των οδηγών καθώς και τη μείωση του διοξειδίου, δίκαιη χρέωση και χρήση οδών κλπ..

Είμαι σίγουρος ο κύριος Χαλκιάς, που ακολουθεί, θα σας απαντήσει για τα θέματα διοδίων και ηλεκτρονικών και είμαι σίγουρος ότι κάνουν τεράστια προσπάθεια και ελπίζω σύντομα να το δούμε γιατί πραγματικά και εγώ είχα μία εμπειρία ως απλός οδηγός ενός αυτοκινήτου πηγαίνοντας στη Θεσσαλονίκη και ξέρετε τι σημαίνει αυτό, να κάτσεις να σταματήσεις πάνω από 10 φορές για να πληρώσεις 2,20, 1,20, 2,40, 3,40 ΕΥΡΩ κάθε φορά.

Επίσης αναφέρατε και τις πράσινες μεταφορές, την ανανέωση του στόλου, το CMR, και γενικότερα την ψηφιοποίηση των μεταφορών στην οποία αναφέρθηκε και ο κ. Υπουργός νωρίτερα, και που ακούγεται σε όλα τα διεθνή και κυρίως ευρωπαϊκά φόρα.

Και τέλος, αυτό που είπατε για το συντονισμό προσπαθειών και συνεργασία, το « όλοι μαζί ». Πράγματι πρέπει να προχωρήσουμε όλοι μαζί και νομίζω και αυτό είναι ένα στίγμα που ακούστηκε σήμερα πάρα πολύ έντονα και από άλλους, ακόμα και ο Υπουργός το ανέφερε το πρωί.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ και θα ήθελα να παρακαλέσω τον κύριο Χαλκιά να πάρει το λόγο.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Καλό απόγευμα σε όλους. Με τη σειρά μου να ευχαριστήσω και εγώ το φίλο τον Πρόεδρο το Μιχάλη τον Αδαμαντιάδη για την ευγενική πρόσκληση. Δεν είναι η πρώτη φορά και έτσι το έχετε παρακάνει, κύριε Αδαμαντιάδη. Ευχαριστώ, όμως, ειλικρινέστατα.

Και βέβαια, δεν ξέρω, ίσως φαίνεται ότι ακολούθησα λίγο τη συμβουλή σας, το γιο μου που είναι μεγαλύτερος τον έκανα συγκοινωνιολόγο αλλά την κόρη μου, που ήταν η μικρότερη, βάζοντας μυαλό από το γιο, την έκανα δικηγόρο. Λοιπόν, ελπίζω να τα πάμε καλά στην οικογένεια.

Σήμερα θα σας μιλήσουμε για την ενσωμάτωση των αυτοκινητοδρόμων σε ένα ενιαίο δίκτυο λειτουργίας και ποιες είναι οι προτάσεις μας και οι προοπτικές για αυτό το δίκτυο.

Και βέβαια ίσως τα περισσότερα που θα πούμε να είναι ευχολόγια γιατί, κακά τα ψέματα, μιλάμε για δίκτυο αλλά ουσιαστικά πέραν του ότι όταν τελειώνει ο ένας αυτοκινητόδρομος αρχίζει ο άλλος, η διαχείριση δεν είναι ενιαία, δεν προβλέπεται να γίνει ενιαία και επομένως ελπίζουμε, πλέον, ότι μέσω της τεχνολογίας και λειτουργικών διαδικασιών θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε αυτό το ενιαίο.



Οι ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι, λοιπόν, μετά την ολοκλήρωσή τους, που πρόσφατα ολοκληρώθηκαν τα περισσότερα τμήματα, δημιουργούν ένα δίκτυο 2.000 περίπου χιλιομέτρων. Λείπουν κάποια κομμάτια, θα δείτε ότι από την Πάτρα και κάτω το τμήμα δεν έχει ενσωματωθεί και πρόκειται, σιγά, σιγά με τις γνωστές εργολαβίες, μέχρι στιγμής έχουν δοθεί 5, πρόκειται να δοθούν άλλες 3, ελπίζουμε ότι σε κάποια χρόνια εκείνο εκεί το κομμάτι θα προσθέσει κάποια χιλιόμετρα.

Επίσης, στον άξονα της κεντρικής οδού το κομμάτι Λαμία-Ξυνιάδα λείπει και το βόρειο κομμάτι που ενώνει με την Παναγιά στα Γρεβενά της Εγνατίας Οδού πάλι λείπει, αλλά τα υπόλοιπα κομμάτια είναι πλέον ολοκληρωμένα.

Και αρχίζοντας από την Πελοπόννησο, ο Μορέας, δηλαδή ο αυτοκινητόδρομος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και ο κλάδος Λεύκτρο-Σπάρτη είναι τελειωμένος.

Και εδώ βλέπετε με ένα χρωματικό διαχωρισμό τα υπόλοιπα έργα. Με κόκκινο την Ολυμπία Οδό, Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα. Με μαύρο, ένα μικρό μαύρο γύρω από την Αθήνα είναι η Αττική Οδός. Το πράσινο είναι σπασμένο σε δύο κομμάτια, το Αθήνα-Λαμία και η Ιόνια Οδός δηλαδή το Αντίρριο-Ιωάννινα και αυτό από κοινού αποτελεί τη νέα οδό.



Το μπλε είναι ο αυτοκινητόδρομος Αιγαίου, το τμήμα, δηλαδή, που καμία φορά το ακούτε και Μαλιακός-Κλειδί, πάει δηλαδή μέχρι το Κλειδί της Ημαθίας ξεπερνώντας και την Κατερίνη.

Για την κεντρική οδό είπαμε. Και βεβαίως αυτό το καφέ που είναι η Εγνατία Οδός από άκρου εις άκρου, από την Ηγουμενίτσα μέχρι την Αλεξανδρούπολη, μαζί με τους κάθετους άξονες οι οποίοι είναι έξι τον αριθμό και βεβαίως προγραμματίζεται σιγά-σιγά η αναβάθμιση όλων αυτών των κάθετων αξόνων σε αυτοκινητοδρόμους που θα δώσουν την πρόσβαση προς την Ευρώπη.

Ποιοι είμαστε λοιπόν στην Hellastron, και δεν ξέρω, δεν θα το λέω πάντα αλλά τουλάχιστον στις αρχές θα το λέω για να μην είναι επανάληψη.

Βλέπετε με ένα χρωματικό διαχωρισμό το Hellas και το Tron, είναι από το Hellenic Association of Toll Road Network, τα αρχικά. Οδικές υποδομές και οδοί με διόδια, ελληνιστί. Και παίξαμε με το χρώμα γιατί αν δεν παίζαμε με το χρώμα κάποιος μπορεί να έλεγε Hell και Astron και επομένως να μας κυνήγαγαν γιατί στέλναμε αστεροειδή στο διάστημα.

Ιδρυθήκαμε, λοιπόν, τον Νοέμβριο του 2014. Είμαστε όλες αυτές οι εταιρείες, 7 εταιρείες παραχωρήσεων που έχουν την ευθύνη και την αρμοδιότητα για την λειτουργία και τη συντήρηση των αξόνων που είδατε με το χρωματικό διαχωρισμό, συν την Εγνατία Οδό η οποία δεν είναι παραχωρησιούχος αλλά είναι ο αρμόδιος φορέας λειτουργίας και συντήρησης της Εγνατίας Οδού.

Στόχος της συνεργασίας αυτών των εταιρειών διαχείρισης ήταν προφανώς επ' ωφελεία των εταιρειών μας, των χρηστών, των εργαζομένων και βέβαια της κοινωνίας γενικότερα.

Τα μέλη τα απαρίθμησα, απλά να πω ότι η εταιρεία μας λειτουργία μας με την μορφή αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας, δεν έχει αρμοδιότητες πέραν, ούτε καν συντονισμού θα έλεγα, απλώς είναι ένα φόρουμ για να κάνουμε ανταλλαγή ιδεών, know-how και να συντονιζόμαστε ούτως ώστε και επικοινωνιακά αλλά και επί της ουσίας να βγαίνουμε προς τα έξω και να μην διερωτάται ο κύριος Κενανίδης αυτό που διερωτήθηκε νωρίτερα γιατί θέλει μία συσκευή, ένα λογαριασμό να κυκλοφορήσει τουλάχιστον στη χώρα του.

Και θα έλεγα, κύριε Κενανίδη, θα πούμε και κάποια νούμερα αργότερα, μαζί σας. Μαζί σας. Και εμείς αυτό θέλουμε. Αλλά εσείς έχετε δύναμη. Βάλτε τα φορτηγά μπροστά και από πίσω εμείς.

Οι στόχοι, λοιπόν, είναι να παρέχουμε συνεχώς βελτιωμένες υπηρεσίες στους χρήστες, βεβαίως η οδική ασφάλεια και κυρίως όταν κάποιος πληρώνει και το διόδιο, καταλαβαίνετε, δεν είναι μόνο πληρώνω το διόδιο για να

αποπληρώσω μία υποδομή, και ειδικά στη χώρα μας πολύς κόσμος κλήθηκε να πληρώσει διόδιο πριν καν ολοκληρωθεί η υποδομή.

Ήταν κάποιοι, είναι ένα θέμα το οποίο δημιούργησε αρκετές εντάσσεις. Από εδώ και πέρα, όμως, βέβαια, τα διόδια που πληρώνει ο κόσμος δεν είναι πλέον για να δημιουργηθούν άλλες υποδομές, είναι πλέον για να λειτουργήσει, να συντηρηθεί, να αποπληρωθούν δάνεια, ίδια κεφάλαια και τα λοιπά.

Επομένως η απαίτηση για οδική ασφάλεια μπαίνει πρωταρχική, δεν μπορεί να πληρώνω για να φτιάξετε δρόμους , να τους φτιάξετε ασφαλείς και να μας λένε ότι είναι ασφαλείς και μετά να μην έχω οδική ασφάλεια.

Άρα, πρέπει να κάνουμε ό,τι μπορούμε στον τομέα που έμεινε και δεν είναι πλέον ο τομέας των υποδομών αλλά είναι ο τομέας του οδηγού ή καμία φορά και το οχήματος όπου πλέον πρέπει να προωθήσουμε νέες πολιτικές για την οδική ασφάλεια.



Τη διαλειτουργικότητα στους οδικούς άξονες, αυτό που είπε ο κύριος Κενανίδης και θα μιλήσουμε αργότερα με αριθμούς. Ανάπτυξη και ανταλλαγή τεχνογνωσίας για την λειτουργία και τη συντήρηση των αυτοκινητοδρόμων τόσο μεταξύ μας όσο και στο εξωτερικό που εκπροσωπούμε την Ελλάδα.

Και για να καταλάβει ο κόσμος, καμία φορά δίνω το παράδειγμα της ΕΠΟ και της UEFA. Δηλαδή δεν είμαστε κρατική οντότητα, είμαστε ο

αντίστοιχος φορέας με την ΕΠΟ που οργανώνει το πρωτάθλημα και βεβαίως δεν είναι η ASECAP που είναι πανευρωπαϊκός Οργανισμός, δεν είναι και αυτός μίας ευρωπαϊκή θεσμική οντότητα, αλλά είναι η UEFA που διοργανώνει τα πρωταθλήματα.

Εκεί, λοιπόν, συμμετέχουμε και εμείς σαν Hellastron, εκπροσωπώντας την χώρα στην ASECAP, τον ευρωπαϊκό Οργανισμό διότι εκεί αποδέχονται μόνο ένα μέλος από κάθε χώρα. Και πήραμε την καρέκλα που είχε παλιά το ΤΕΟ, που ήταν από τα ιδρυτικά μέλη, ήταν 7 χώρες που ίδρυσαν το 1952 την ASECAP, ήταν η Αυστρία, η Γαλλία, η Ιταλία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Ελλάδα και η Νορβηγία. Αυτές οι 7 χώρες, λοιπόν, το 1952 ίδρυσαν την ASECAP.

Εκεί, λοιπόν, εκπροσωπούμε την Ελλάδα και μεταφέρουμε εμπειρίες, τεχνογνωσίες, πολλές φορές δουλεύουμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για διάφορα θέματα, είμαστε συνομιλητές και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αυτό πιστεύουμε ότι λειτουργεί επ' ωφελεία όλων μας.

Υπάρχει βέβαια και το IBTTA, το International Bridge Tunnel Association με έδρα την Ουάσιγκτον, όπου εκεί τα πράγματα είναι πιο εμπορικά, δηλαδή δεν συμμετέχουν μόνο κρατικές οντότητες ή εκπρόσωποι κρατών, αλλά εταιρείες, vendors, suppliers, γενικότερα όλο το industry και εκεί συμμετέχουμε επ' ωφελεία, θα έλεγα όλων και ημών των ίδιων και των εργαζομένων και των εταιρειών μας.

Τελευταία μιλάμε για νέες τεχνολογίες και εφαρμογές και συστήματα και βεβαίως να εκσυγχρονιστεί αυτό το οδικό δίκτυο και να ενταχθεί πλέον στα διευρωπαϊκά δίκτυα, τον χάρτη των ΤΕΜ, των θαλάσσιων μεταφορών τον έδειξε ο Μάκης ο Κάπρος το πρωί, των οδικών μεταφορών. Ίσως η κυρία Γιώτη, που είναι εδώ, μας δώσει και το χάρτη των οδικών μεταφορών επικαιροποιημένο, κυρία Γιώτη, ούτως ώστε να μπουν και οι ελληνικοί άξονες που τέλειωσαν πλέον.

Κάποια βασικά χαρακτηριστικά. Εδώ βλέπετε ότι το συνολικό μήκος, αυτά τα 2.027 χιλιόμετρα πώς αναλύονται. Η Εγνατία είναι στα 857, θα γίνει 1.000 χιλιόμετρα και η κεντρική οδός είναι στα 57 που είναι το κομμάτι που λειτουργεί σήμερα, θα προστεθούν και εκεί άλλα εκατό.

Με όλα αυτά, δηλαδή, θα πάμε γύρω στα 2.300 χιλιόμετρα. Θα υπερβούμε την Αυστρία η οποία έχει 2.100 χιλιόμετρα, θα είμαστε δηλαδή πέμπτοι στην Ευρώπη από πλευράς δικτύου. Και αν δεν λάβουμε υπόψη μας ότι ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής επικράτειας είναι νησιά, η πυκνότητα του δικτύου μας είναι ακόμα καλύτερη.

Κωδικός	Δείκτης	ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ	ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ	ΜΟΡΕΑΣ	ΑΥΤ/ΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ	ΝΕΑ ΟΔΟΣ	ΓΕΦΥΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ
INFO 1	Συνολικό μήκος (χλμ.)	854	70	202,3	205	256,2	57	379,5	3,5	**2027,5**
STAFF 2	Συνολικό προσωπικό (Παραχώρηση & Λειτουργία)	650	950	455	311	469	119	321	92	**3.367**
TOLL 11	Συνολικός αριθμός διελεύσεων από Σταθμούς Διοδίων (σε εκατομμύρια)	29,09	77,04	34,29	16,42	21,26	7,17	24,18	3,46	**212,91**
SAF.4	Πλήθος ατυχημάτων με νεκρούς	13	2	13	1	5	0	6	0	**40**
SAF.6	Πλήθος νεκρών	16	2	15	1	6	0	6	0	**46**
SAF.3	Πλήθος ατυχημάτων με τραυματισμό	154	25	33	18	50	3	81	0	**364**
SAF.5	Πλήθος τραυματιών	222	40	69	24	74	5	116	0	**550**
SAF.7	Πλήθος ατυχημάτων μόνο με υλικές ζημιές	511	557	1.262	281	668	90	1.009	20	**4.398**

Άρα ένα θέμα που μονίμως γκρινιάζαμε ότι δεν είχαμε πυκνότητα είτε με βάση τον πληθυσμό είτε με βάση την έκταση, είμαστε σε καλή κατάσταση.

Ευχή μας να το διατηρήσουμε, τουλάχιστον αυτό το δίκτυο πάντα σε καλή κατάσταση. Διότι για να διατηρηθεί απαιτεί κόσμο και σήμερα στη λειτουργία όλων αυτών των δικτύων δουλεύουν περίπου 3.500 άνθρωποι.

Και ναι, σταματάς 13 φορές να πας στη Θεσσαλονίκη, κύριε Κενανίδη, τι να κάνουμε. Για αυτό έχουμε και 212 εκατομμύρια φορές να χτυπάνε τα ταμεία στα διόδια. Επιδίωξή μας είναι να χτυπάει μόνο μία φορά και να βρούμε ένα τρόπο να τα μοιραζόμαστε όλοι. Αλλά μέχρι να μην υπάρχει θεσμικό πλαίσιο που να μπορεί να αντιγράψει αυτά που γίνονται στην Ευρώπη, φοβάμαι ότι οι 13 μπορεί να γίνουν παραπάνω, κύριε Κενανίδη.

Και να μιλήσουμε και για την οδική ασφάλεια. Με στοιχεία του 2016, πριν να ολοκληρωθούν οι δρόμοι, και το στοίχημά μας είναι τι θα γίνει τώρα που έχουν ολοκληρωθεί.

Είχαμε, λοιπόν, 40 ατυχήματα σε αυτό το δίκτυο, θανατηφόρα με 46 νεκρούς. 364 με τραυματισμό με 550 τραυματίες και 4.398 ατυχήματα με υλικές ζημιές.

Ναι, θα έλεγα ότι είναι πολλά. Στόχος; Το ελάχιστο δυνατόν για να μην πω το μηδενικό που έβαλαν οι Σουηδοί και μπορεί να ακούγεται ουτοπία αλλά ίσως καμία φορά να είναι καλό να βάζουμε τέτοιου είδους στόχους και τέτοιου είδους οράματα.

Προχθές μάλιστα είχαμε την ευρωπαϊκή ημέρα χωρίς θανατηφόρο, 21η Σεπτεμβρίου ήταν η μέρα που η Αστυνομική Ένωση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης την κήρυξε μία μέρα χωρίς θανάτους στους δρόμους. Ε, δεν είχαμε στους 7 από τους 8, δυστυχώς υπήρχε ένα θανατηφόρο με νεκρούς στην Εγνατία από ένα όχημα το οποίο μετέφερε λαθρομετανάστες. Κάποια στιγμή υπάρχουν κάποια νέα που λένε ότι προσπάθησαν να διαφύγουν, κάποια παρακολούθηση που νόμιζε ο οδηγός ότι γινόταν. Εξετράπη το όχημα με αποτέλεσμα να σκοτωθούν δύο άνθρωποι.

Παρόλα αυτά αυτό δεν σημαίνει τι του χρόνου στις 21 Σεπτεμβρίου δεν θα έχουμε ξανά πάλι μία καμπάνια που θα λέμε: ναι, κανένας νεκρός στους δρόμους.

Να δώσουμε, λοιπόν, και κάποια στοιχεία για τη διαλειτουργικότητα. Γιατί κάπου, και ενώ υπάρχει η ντιρεκτίβα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιβάλλει τη διαλειτουργικότητα, επιβάλλει δηλαδή το principle ένας πομποδέκτης, ένας λογαριασμός για όλη την Ευρώπη, κύριε Κενανίδη, για όλη την Ευρώπη και όχι μόνο για τη χώρα μας, καταφέραμε κάποια μικρά βήματα και πετύχαμε αυτή την διαλειτουργικότητα, τουλάχιστον σε δύο ομαδούλες, ή σε δύο ομάδες.

Η μία ομάδα, λοιπόν, είναι η ομάδα των 5 του grid, η Αττική Οδός, ο Μορέας, η Ολυμπία Οδός, ο Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου και η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου.

Εκεί πράγματι με ένα πομποδέκτη, που μπορείς να τον πάρεις από οποιονδήποτε από τους πέντε, και με ένα λογαριασμό τον οποίο θα τον πάρεις από τον φορέα που πήρες και τον πομποδέκτη, μπορείς να κυκλοφορήσεις σε αυτά τα δίκτυα.

Υπάρχουν άλλα δύο δίκτυα. Η Νέα Οδός και η Κεντρική Οδός. Η Νέα Οδός είναι η Αθηνών-Λαμίας, υπενθυμίζω και η Ιόνια Οδός. Και η Κεντρική Οδός το κομμάτι του Ε65 αλλά και το Πέταλο του Μαλιακού. Το κομμάτι του Ε65 δεν έχει ακόμα διόδια αλλά το κομμάτι του Πετάλου έχει δύο μετωπικούς σταθμούς και άλλους τρεις ή τέσσερις πλευρικούς.

Εκεί, λοιπόν, υπάρχει επίσης διαλειτουργικότητα, υπάρχει ένας ενιαίος αποδέκτης, το fast pass, που αν το πάρεις από τη Νέα Οδό ή την Κεντρική Οδό μπορείς να επικοινωνήσεις μαζί τους.



Λοιπόν, το grid δίνει γύρω στα 50 εκατομμύρια συναλλαγές. 48 εκατομμύρια είναι η Αττική Οδός, 3 εκατομμύρια η Ολυμπία, άλλα 3 το Αιγαίο, η Γέφυρα 700.000, αυτά είναι γύρω στα 55 εκατομμύρια. Και άλλα 5 εκατομμύρια συναλλαγές παίρνουμε από τη Νέα και Κεντρική Οδό για να φτάσουμε το 61%.

Βλέπετε, λοιπόν, τα νούμερα πώς είναι. Και βεβαίως είναι συγκεντρωμένα, έχουμε ένα penetration στην Αττική 49,7%, 50%, με τους άλλους, Μορέα, Ολυμπία Οδός να βρίσκονται στο 27%, τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου και τη Γέφυρα σε ένα 18%-17% μαζί με τη Νέα Οδό και την Κεντρική να είναι λίγο χαμηλότερα.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, να κάνουμε και άλλα βήματα αλλά δεν είναι μόνο τα εμπορικά που χρειάζεται να λύσουμε εμείς. Χρειάζεται να λυθούν και άλλα πράγματα γιατί όταν θα πετύχουμε τη διαλειτουργικότητα του ενός πομποδέκτη σε όλα τα έργα, μετά θα αρχίσουν οι τραγέλαφοι.

Δηλαδή, μου αδειάζει ο πομποδέκτης, τον πήρα από την Αττική Οδό και βρίσκομαι στη Λαμία και θέλω να γεμίσω και δεν μπορώ να γεμίσω. Και βεβαίως θα φταίνε οι εταιρείες.

Δυστυχώς δεν φταίνε οι εταιρείες, φταίει η εφορία η οποία λέει: α, τα στοιχεία του κάθε ενός είναι εμπορικά στοιχεία και παραμένουν στα βιβλία και στοιχεία της Αττικής Οδού για τον πομποδέκτη της Αττικής Οδού, πώς θα δώσει λοιπόν το 50άρικο ο άλλος; Τι θα του γράψεις; Θα του γράψεις ένα αριθμό λογαριασμού; Όχι. Δεν κάνει ο αριθμός λογαριασμού, θέλουμε και το ΑΦΜ, θέλουμε και το πού βρίσκεται και το πού δεν βρίσκεται και τα λοιπά.

Άρα, μην λέμε μόνο ότι εντάξει, δεν τα βρήκαμε στα εμπορικά, τα βρήκαμε στα εμπορικά. Έχουμε θέματα τα οποία πρέπει να τα δούμε και να τα λύσουμε.

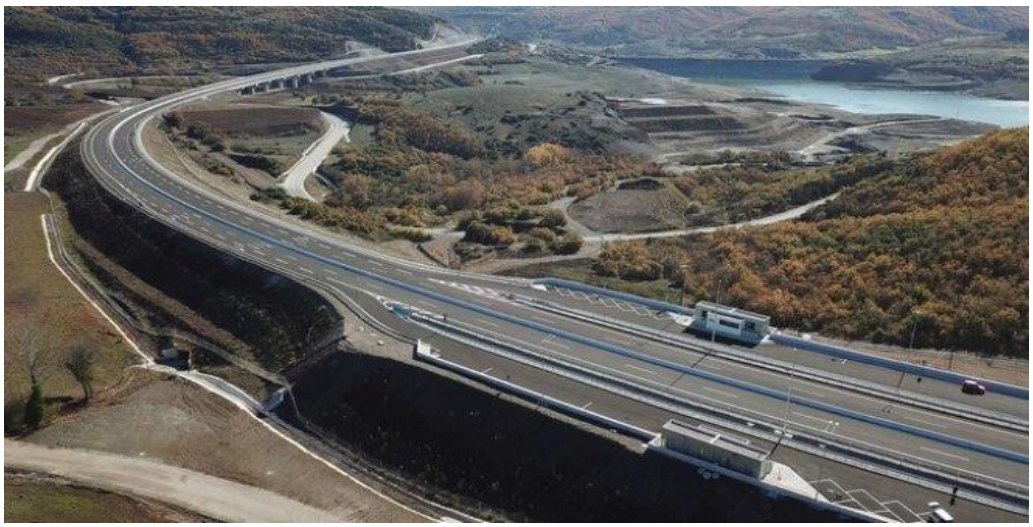
Και βεβαίως υπάρχει και η Εγνατία Οδός η οποία δεν λειτουργεί με ηλεκτρονικά διόδια παρότι έχει και δεν ξέρω πόσοι σε αυτή την αίθουσα ξέρουν ότι η Εγνατία Οδός έχει ηλεκτρονικό σύστημα, έχει 30.000 πομποδέκτες στα συρτάρια της οι οποίοι δεν μοιράζονται στη λογική και στην προοπτική να μην προκαταλάβουμε την αγορά διότι εάν παραχωρηθεί αύριο, μεθαύριο η Εγνατία είτε θα έχουμε δημιουργήσει αρτηριοσκληρώσεις δημιουργώντας ένα πελατειακό προσωπικό εκεί ή οι εταιρείες που σήμερα δουλεύουν στην Εγνατία θα έχουν είτε αυτές, είτε οι συγγενείς του, κάποιο προνόμιο για το διαγωνισμό.

Και επομένως αντί να βρούμε τρόπους να το προωθήσουμε το θέμα και να το λύσουμε και τα θέματα ανταγωνισμού και τα λοιπά, και τα λοιπά, βρήκαμε την εύκολη λύση. Δεν μοιράζουμε πομποδέκτες. 2,5 χρόνια είναι στα συρτάρια της Εγνατίας οι πομποδέκτες.

Τώρα, γιατί δεν μπορείτε να πάτε από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον Έβρο με ένα πομποδέκτη, δεν το καταλαβαίνω. Υπάρχει όμως μία καρτούλα, λέει, την οποία μπορούμε να την χρησιμοποιήσουμε αυτή την καρτούλα και να την δίνουμε στον εισπράκτορα.

Τώρα, τι είναι ηλεκτρονικός ο τρόπος, θυμίζει εκείνο το ανέκδοτο που λέμε να αγοράσουμε δύο πλυντήρια να βάζουμε τη σκάφη να πλένουμε.

Ποια είναι η συνεισφορά, λοιπόν, του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων στην ανάπτυξη. Έχουμε πλέον ένα πλήρες και είναι και συνεχές δίκτυο, με τις δύο τρύπες που υπάρχουν στον Ε65, αλλά θα γίνει και αυτό το κομμάτι.



Παρέχουμε, πλέον βελτιωμένη προσβασιμότητα και κινητικότητα τόσο σε άτομα όσο και σε προϊόντα. Αναπτύσσουμε άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και βεβαίως ελπίζω ότι κάποια στιγμή θα ακολουθήσει και ένα χωροταξικό, εθνικό χωροταξικό σχέδιο, αυτό που δεν ακολούθησε την Αττική Οδό, είδατε ότι τα logistics ότι μπήκαν de facto, χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό,

στο κομμάτι δυτικά της Μεταμόρφωσης, λόγω της εκτός σχεδίου δόμησης και των 600τμ στα 4 στρέμματα.

Δεν είχαμε δηλαδή συγκεντρωμένο χωροταξικό σχέδιο που έλεγε εδώ θα μπουν υποστηρικτικές χρήσεις γης, εδώ θα μπουν τα logistics, εδώ το ένα, εδώ το άλλο.

Πάντως έγινε μία αυτορρύθμιση, θα έλεγα. Και τώρα αν κάποιος πάρει το αυτοκίνητο και πάει στα Γιάννενα θα δει ότι υπάρχει πλέον ένα δίκτυο και στην Δυτική Ελλάδα που δεν υπήρχε, το οποίο όμως χρειάζεται να συγκεντρωθεί και να δημιουργηθούν πόλοι, να δημιουργηθούν transportation villages, κόμβοι, ούτως ώστε να υπάρχει μία καλύτερη διαχείριση του μεταφορικού έργου.

Αυτό, λοιπόν, η ολοκλήρωση, μειώνει το κόστος μεταφοράς αυξάνει την παραγωγικότητα, συνεισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών της Περιφέρειας. Βεβαίως και στον τουρισμό.

Τώρα, κάναμε ένα χάρτη, δεν υπάρχει σημείο και παραλία η οποία απέχει περισσότερο από δύο ώρες από οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδος.

Και βεβαίως, την άφησα τελευταία όχι γιατί είναι τελευταία, αλλά για να την τονίσουμε, την οδική ασφάλεια στην οποία ναι, πρέπει πλέον να δουλέψουμε επικεντρωμένοι στο όχημα και στον οδηγό και βεβαίως να μην παραγνωρίζουμε, παρακολουθώντας την υποδομή όπου χρειαστεί να γίνονται βελτιώσεις, όποιας μορφής βελτιώσεις, μπορεί να μην είναι βελτιώσεις χάραξης, μπορεί να είναι εγκατάστασης συστημάτων, ούτως ώστε τα λεγόμενα black spots, όπου εμφανιστούν, γιατί το δίκτυο είναι καινούριο, να μπορούμε να επιλύουμε τέτοιου είδους θέματα.

Έχουμε προτείνει πολλές φορές ορισμένα πράγματα, άλλα εξαρτώνται από εμάς, άλλα εξαρτώνται από θεσμικούς φορείς. Μιλάμε λοιπόν, για ένα ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό έκτακτης ανάγκης.

Λοιπόν, κρατάτε αυτό το χάρτη που σας έδειξα νωρίτερα, με το χρωματικό διαχωρισμό, και βάλτε νούμερα πάνω. Το 1024 για την Αττική Οδό,

το 1077 για την Εγνατία, το 1025 για την Ολυμπία, το 1075 για τη Νέα Οδό το οποίο επεκτάθηκε και στην Ιόνια Οδό τώρα και το 1076 για υπόλοιπους δρόμους και τέτοιες ιστορίες.

Φανταστείτε, λοιπόν, ένα άνθρωπο τώρα να προσπαθεί να θυμηθεί ποιος ήταν ο προηγούμενος αριθμός, μόλις βγήκε από την Αττική Οδό, και τώρα που μπήκα θα δει μία πινακίδα που του λέει ποιος είναι ο αριθμός αλλά λίγο παρακάτω θα την ξεχάσει.

Ζητάμε, λοιπόν, ένα ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό έκτακτης ανάγκης. Και βεβαίως σήμερα υπάρχει η τεχνολογία που μπορεί να μας το δώσει. Η Pizza Hut έχει ένα ενιαίο τηλεφωνικό αριθμό.

Εδώ, λοιπόν, τι μπλέκουμε; Μπλέκουμε, λέει, με την αριθμοδότηση που δίνει ο ΟΤΕ ο οποίος είναι ανά νομό. Και επομένως επειδή η χώρα επειδή κάποτε είχε 52 νομούς δεν μπορούμε να σπάσουμε την Αττική σε τρία κομμάτια ούτως ώστε το 1024, το 1075 και το 1025, που είναι το κομμάτι της Αθηνών-Λαμίας, της Νέας Οδού, που είναι στο νομό Αττικής, το κομμάτι Ελευσίνα-Κόρινθος της Ολυμπίας Οδού που είναι στο νομό Αττικής. Εκεί, λοιπόν, πώς θα πάει το τηλέφωνο;

Οι νέες τεχνολογίες δορυφορικού εντοπισμού και τα λοιπά θέλουν άδεια από τον εισαγγελέα, άρα μετά τον εντοπισμό, ενώ μπορεί να γίνει ο εντοπισμός για να δοθεί η θέση, γιατί δεν λέμε πείτε σε ποιο χιλιόμετρο είναι, λέμε πείτε μας σε ποιο δρόμο είναι και δεν πειράζει εμείς θα βρούμε τρόπο να επικοινωνήσουμε με το χρήστη είτε με τα οχήματα περιπολίας, και ελπίζω αύριο, μεθαύριο, αν και εφόσον αδειοδοτηθούν τα drones, και με drone να διαπιστώσουμε και πού είναι και πού δεν είναι και τι χρειάζεται.

Μιλάμε επίσης για συμβάντα μεγάλης κλίμακας ότι πρέπει να υπάρχει μία ενιαία ραδιοφωνική συχνότητα. Δεν είναι να έχουμε απλώς μία ραδιοφωνική συχνότητα σε μία σήραγγα.

Να θυμίσω πριν από δύο τρία χρόνια ήταν μία επιστροφή Καθαράς Δευτέρας που έπεσαν τα χιόνια και που κάποια κομμάτια του δικτύου δεν ήταν

ανοιχτά και ο άλλος που ερχόταν και έπρεπε να κάνει μία ευρεία παράκαμψη από το Μπράλο για να αποφύγει να σταθεί στο τέλος της ουράς δεν το ήξερε.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, τρόπος να απευθυνθούμε όταν σε πάρα πολλές χώρες της Ευρώπης υπάρχει αυτή η ενιαία ραδιοφωνική συχνότητα. Στη Γαλλία είναι το 107,7. Οι Αυστριακοί, καλώς ή κακώς, επειδή οι αυτοκινητόδρομοί τους είναι κάτω από κρατικό έλεγχο έβαλαν το 112. Εάν είναι 112, ας είναι 112 και σε εμάς.

Βέβαια υπάρχουν γύρω στις 200.000 τηλεφωνήματα που πέφτουν το μήνα και δεν είναι υπερβολή. Άρα το να φορτώσουμε το 112 με 200.000 τηλεφωνήματα ίσως να μην αξίζει.

Στην Αμερική έχουν το 511, όπως έχουν το 911 για τα επείγοντα πυροσβεστική, αστυνομία και τα λοιπά, έχουν το 511 για πληροφόρηση στους αυτοκινητόδρομους και γενικά για την κυκλοφορία.

Δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι παρά να συνεχίσουμε να το ζητάμε όπως τα ζητάει και ο κύριος Κενανίδης.

Ένα εθνικό σύστημα πληροφόρησης χρηστών και όχι μόνο εθνικό αλλά θα έλεγα πανευρωπαϊκό. Να θυμίσω το δυστύχημα στην Εγνατία με τον Ρουμάνο φορτηγατζή ο οποίος είδε την πινακίδα, που είχε ελληνικά και αγγλικά αλλά δεν κατάλαβε Χριστό.

Ένα εθνικό σύστημα, λοιπόν, που επιλέγεις τη γλώσσα και σου βγαίνει στο κινητό, το οποίο κινητό δεν είναι για να στέλνεις sms προφανώς ή να κοιτάς το Facebook ή το Twitter, αλλά για να κάνει αυτή τη δουλειά ναι θα μπορούσε να ήταν μία λύση.

Και βεβαίως κάνω μία έκκληση σήμερα, θέλουμε να συμμετάσχουμε σαν Hellastron στο Ship Roads της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμμετέχει η ASECAP. Θέλουμε ένα χαρτί από το Υπουργείο, από ένα Υπουργείο που να μας εξουσιοδοτεί να συμμετάσχουμε σαν αυτοκινητόδρομοι, να πάρουμε τις επιδοτήσεις μας, βεβαίως θα βάλουμε τα λεφτά μας και το χρόνο μας και τα λοιπά για να το αναπτύξουμε αυτό το σύστημα και να μην μείνουμε εκτός.

Θέλουμε προδιαγραφές για τα μηνύματα που υπάρχουν στα VMS, ενιαίες προδιαγραφές, και θα έλεγα πλέον σε ευρωπαϊκό επίπεδο με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που το έχουμε κουβεντιάσει και ευτυχώς έχουμε την ευτυχή συγκυρία να είναι η κυρία Φανή Ιωαννίδου, Ελληνίδα, επικεφαλής αυτού του συστήματος, είπαμε, ναι να παρακάμψουμε πλέον, αφού μιλάμε για μία ενιαία αγορά με πάρα πολλές γλώσσες, έχουμε το σύστημα που λέμε να αναπτύξουμε ούτως ώστε να γίνεται η επιλογή της γλώσσας αλλά στα VMS να πάμε με πικτογράμματα, αλλά να μην φτιάξουμε μία βιβλιοθήκη 500 πικτογραμμάτων και μετά χαθεί ο οδηγός. Να φτιάξουμε μία πανευρωπαϊκή βιβλιοθήκη πικτογραμμάτων.

Και βεβαίως να αδειοδοτηθεί η παροχή οδικής βοήθειας. Δεν θέλουμε να υποκαταστήσουμε τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Αλλά περιπολούμε που περιπολούμε και έχουμε ένα κοτσαδόρο από πίσω, ή στην Αττική Οδό θα δείτε ότι είχαμε κάποια γερανάκια, δεν επιτρέπεται με αυτά τα γερανάκια να σηκώνουμε το αυτοκίνητο που έμεινε στο δρόμο για να καθαρίσουμε την κυκλοφορία, γιατί δεν είμαστε εταιρεία οδικής βοήθειας, δεν θέλουμε να γίνουμε εταιρεία οδικής βοήθειας.

Κάποια στιγμή, λοιπόν, είχαμε φέρει από την Γερμανία τρία τέτοια και τα αδειοδοτήσαμε όμορφα, ωραία και καλά. Όταν, λοιπόν, αυτά έβαλαν 600.000 χιλιόμετρα και αγοράσαμε άλλα πέντε, και πήγαμε στο Υπουργείο είπαν: α, δεν έχει διασάφηση, δεν περνάει και τα μετατρέψαμε σε πλυστικά. Δηλαδή αντί να περιπολούμε με το γερανάκι περιπολούμε με το κίτρινο και μετά παίρνουμε την Interamerican, την…., παλαιότερα την Express Service, πιο παλιά την ΕΛΠΑ να έρθει να πάρει το αυτοκίνητο.

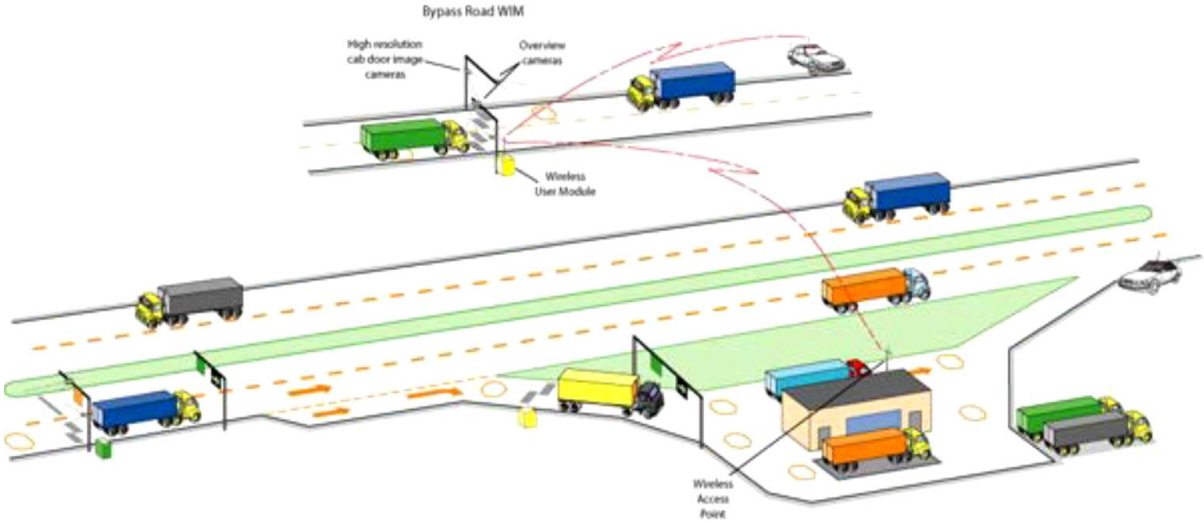
Εμείς, η μεταφορά που κάνουμε είναι μόνο εντός του αυτοκινητοδρόμου, να το βγάλουμε δηλαδή από τον αυτοκινητόδρομο να το πάμε στον πλησιέστερο κόμβο σε ένα ασφαλές σημείο ούτως ώστε να μην γίνει κάποιο ατύχημα.

Για τα βαρέα οχήματα. Κύριε Κενανίδη, μιλάμε για ενιαία διαχείριση βαρέων οχημάτων. Σήμερα για να κινηθεί ένα υπερμεγέθες όχημα στο εθνικό

δίκτυο χρειάζεται να πάρει 6-7 άδειες και μας ζητάνε να δώσουμε αυτές τις άδειες εμείς.

Εμείς δεν μπορούμε να δώσουμε αυτές τις άδειες. Δεν είμαστε φορέας που εκδίδει άδειες και δεν υπάρχει και ένας φορέας που μπορεί να τις εκδώσει είτε η τροχαία, είτε κάποιος, ή να συνδεθούν τα συστήματα ηλεκτρονικά ούτως ώστε να ξέρουμε πότε θα περάσει το υπερμεγέθες όχημα ούτως ώστε να παρέχουμε την επαρκή προστασία ή να ζητήσουμε την προστασία που χρειάζεται για να το συνοδεύσουμε.

Να συμμετέχουμε στη διαδικασία του ελέγχου του αριθμού των υπηρεσιών, αυτή η διαδικασία ελέγχου έχει διάφορα πράγματα, έχει προσεγγιστικό έλεγχο βάρος εν κινήσει. Βεβαίως. Να φτιάξουμε, λοιπόν, ένα σύστημα weight in motion γιατί και εμάς μας ενδιαφέρει, καταστρέφουν τα υπερβαρέα το οδόστρωμα.



Έχουμε αυτή τη δυνατότητα, αυτή την εξουσιοδότηση; Όχι. Είναι τα μικτά συνεργεία τροχαίας και νομαρχίας. Μόνο αυτά έχουν την εξουσιοδότηση.

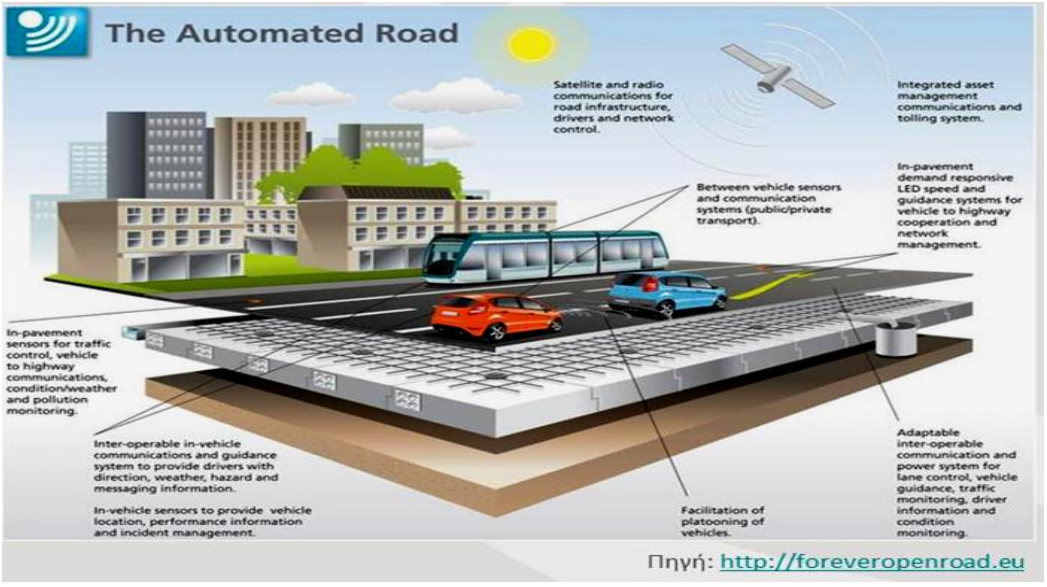
Η Εγνατία έβαλε δύο πιλοτικά, το ένα εξακολουθεί και δουλεύει ακόμα αλλά για στατιστικούς λόγους.

Επανέλεγχος ακρίβειας σε ζυγοπλάστιγγα. Να εγκατασταθούν κάπου ζυγοπλάστιγγες. Επί ΤΕΟ είχε γίνει μία μελέτη πού χρειαζόντουσαν να γίνουν αυτοί οι χώροι ελέγχου ούτως ώστε το 2% των φορτίων, που έχουμε υποχρέωση σαν χώρα να ελέγχουμε, να ελέγχεται, να ελέγχεται από παντού, να ελέγχεται και ο οδηγός, να ελέγχεται και το όχημα, να ελέγχονται και τα καύσιμα και τα λοιπά.

Αυτή η μελέτη κάποια στιγμή έμεινε στα χαρτιά, δεν εδόθη ούτως ώστε να κατασκευαστούν κατά τη διάρκεια της κατασκευής των έργων, θεωρήθηκε ότι ίσως ήταν μία προσθήκη που δεν θα έπρεπε να γίνει.

Ψηφιακός τακογράφος και επικίνδυνα φορτία. Αλλά πώς λύνουμε το θέμα της οδικής ασφάλειας. Λέμε ότι 95% φταίνε οι οδηγοί. Ε, να τους βγάλουμε λοιπόν και να πάμε στους έξυπνους δρόμους χωρίς οδηγούς.

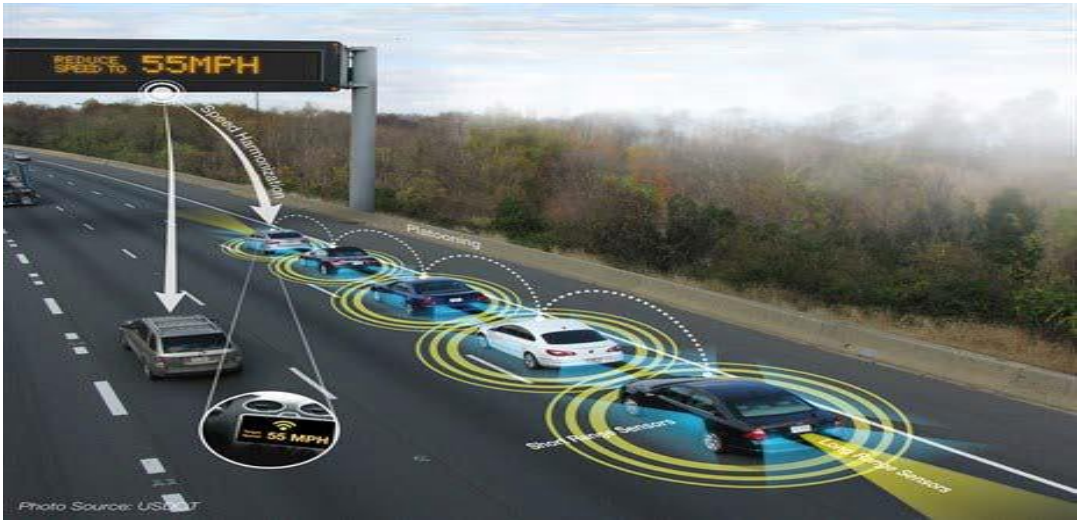
Εδώ βλέπετε ένα σκίτσο του πώς οραματίζεται ο αυτόματος δρόμος αύριο. Δορυφόροι πάνω που παίρνουν σήματα, διαχείριση κυκλοφορίας, τηλεπικοινωνίας, παρακολούθηση καιρικών συνθηκών και ρύπων, συλλογή διοδίων από εμάς, διαχείριση ενέργειας και ακούμε και τον όρο mobility as a service.



Δηλαδή στο τέλος θα μπουν μέσα στις υποδομές οι δορυφόροι από πάνω de facto, οι τηλεπικοινωνίες, οι αυτοκινητοβιομηχανίες με τα αυτοκινούμενα οχήματα, οι τηλεπικοινωνίες με τα wifi και τα λοιπά, και τα λοιπά.

Όλα αυτά θέλουν ένα συντονισμό και θέλουν και μία, θα έλεγα, καθαρή εφαρμογή, λίγο-λίγο, και οι αυτοκινητόδρομοι προσφέρονται γιατί είναι ένα προστατευμένο περιβάλλον για να δούμε τα προβλήματα που έρχονται σιγά-σιγά.

Τα αυτόνομα οχήματα, λοιπόν. Ο οδηγός, είπαμε, ευθύνεται για το 95% των ατυχημάτων. Πλοήγηση χωρίς οδηγό. Εντοπίζονται και να αποφεύγονται τα εμπόδια και πολλά άλλα. Δεν θέλω να μακρηγορήσω σε αυτά. Είναι, τα βλέπετε παντού δημοσιευμένα, είναι το μέλλον.



Ευελπιστούμε, λοιπόν, ότι θα το κάνουν και για αυτό, προβλέποντας, προτείνουμε τη δημιουργία ενός think tank για βιώσιμες μεταφορές και βιωσιμότητα.

Και κάνω σήμερα αυτή την πρόσκληση στον Εθνικό Σύνδεσμο Μεταφορών, έχουμε πάρει μία πρωτοβουλία με τον ….της ASECAP από τις Βρυξέλες και το Γιώργο τον Αγερίδη από το ΚΑΠΕ που είναι εδώ.

Και επομένως απευθύνουμε αυτή την πρόσκληση, κύριε Αδαμαντιάδη, σήμερα στον ΕΕΣΥΜ να δημιουργήσουμε αυτό τον φορέα για να ανταλλάξουμε

απόψεις και να μορφώσουμε κοινές θέσεις, να αλληλοϋποστηριχθούμε, να χαράξουμε κοινούς δρόμους και να έχουμε μία συνεχή και έγκαιρη πληροφόρηση των μελών μας για το τι μέλλει γενέσθαι τουλάχιστον στο οδικό δίκτυο.

Σας ευχαριστώ, συγνώμη για το χρόνο.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ. Η παρουσίασή σας, κύρια Χαλκιά, ήταν εξαιρετική. Είναι δύσκολο σε κάποιον να φανταστεί τόσα πολλά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σαν κλάδος. Σημείωσα τα πιο σημαντικά.

Αυτό στο οποίο αναφέρθηκε και ο κύριος Κενανίδης, που αποτελεί ένα μεγάλο πρόβλημα, τη διαλειτουργικότητα είσπραξης διοδίων. Ένα σύνθετο θέμα καθόλου εύκολο. Και μάλιστα είπατε ότι είναι και ευχή, ενώ εμείς ελπίζαμε να μας πείτε ότι υλοποιείται.

Επίσης σημείωσα ότι χρειάζεστε θεσμικό πλαίσιο που να υποχρεώνει και βεβαίως μία σειρά από άλλα θέματα, όπως τον ενιαίο αριθμό έκτακτης ανάγκης, την ενιαία ραδιοσυχνότητα, εθνικό σύστημα πληροφόρησης χρηστών, ζυγαριές, σειρά θεμάτων που άπτονται της καθημερινότητας, της κινητικότητας των χρηστών, της κοινωνίας μας, του εμπορίου, και επίσης θέματα οδικής ασφάλειας.

Τόσο ο κύριος Κενανίδης από την πλευρά της ΟΦΑΕ, ως θεσμικός φορέας των οδικών μεταφορών, αλλά και εμείς από την πλευρά μας και τα Επιμελητήρια θα σταθούμε στο πλευρό σας και σας υπόσχομαι όσο μπορούμε θα βοηθήσουμε, με όποιες δυνάμεις έχουμε, για να βρεθούν λύσεις.

Συγνώμη που θα το πω, κάποια στιγμή με αυτά που μας είπατε ένιωσα ότι είμαστε τριτοκοσμική χώρα. Να μην μπορούμε να λύσουμε θέματα, ας πούμε, όπως του ενιαίου αριθμού τηλεφώνου και να έχουμε εμπόδια λόγω εφορίας. Απίστευτο.

Ήταν πράγματι μία πολύ ενδιαφέρουσα παρουσίαση. Αυτό που κατάλαβα από την πλευρά σας, και ως μήνυμα, το οποίο μπορεί να είναι

κομμάτι της εθνικής στρατηγικής είναι ότι, χρειάζεται μία σοβαρή δουλειά και υποστήριξη από την πλευρά της πολιτείας για την εύρεση λύσεων σε όποιες αγκυλώσεις, δυσκολίες, υπάρχουν στον τομέα των αυτοκινητοδρόμων, αλλά και γενικότερα των μεταφορών θα πρόσθετα.

Θα ήθελα τώρα να μου επιτρέψετε να καλέσω τον κύριο Ιάσωνα Αγγελόπουλο, ο οποίος είναι ο νέος Πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και να τον συγχαρούμε. Παλαιός γνώριμος και από τον ΟΗΕ και από άλλες δραστηριότητες και από το Υπουργείο Ναυτιλίας που πρόσφατα είχαμε συνεργαστεί με την ιδιότητά του ως συνεργάτης και σύμβουλου του κ. Υφυπουργού.

Κύριε Αγγελόπουλε, περιμένουμε να ακούσουμε τα νέα σας. Ξέρω ότι είστε νέος Πρόεδρος και ίσως να μην έχετε προλάβει ακόμα να χαράξετε στρατηγικές αλλά είμαι σίγουρος ότι θα έχετε να μας πείτε ενδιαφέροντα πράγματα.

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Καλησπέρα. Ονομάζομαι Ιάσωνας Αγγελόπουλος και είμαι Πρόεδρος στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Όντως, κύριε Αδαμαντιάδη, είμαστε, η καινούρια διοίκηση είναι από 19 Ιουνίου, άρα είμαστε μόνο 2,5 μήνες. Παρόλα αυτά έχουμε συμπεριλάβει στην παρουσίασή μας κάποιες πρώτες σκέψεις σε σχέση με τις προοπτικές και τις προτεραιότητες που θα πρέπει να έχει η Αρχή.

Πολλοί από εσάς, ενδεχομένως, να μην γνωρίζετε τι είναι η ΡΑΛ. Η ΡΑΛ είναι μία Αρχή πολύ πρόσφατη, έγινε ανεξάρτητη Αρχή μόλις πέρσι. Και θα σας μιλήσω για την αποστολή της, για την δημιουργία της, για τους λόγους για τους οποίους δημιουργήθηκε, για τις αρμοδιότητές της, για τις λειτουργίες, για τον κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τις λιμενικές υπηρεσίες ο οποίος είναι πολύ πρόσφατος και έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, και για τις προοπτικές.

Καταρχάς τι είναι η ΡΑΛ. Η ΡΑΛ είναι ο οικονομικός ρυθμιστής των λιμενικών υπηρεσιών σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια. Και δεύτερον, είναι ο φορέας, είναι η Αρχή, η ανεξάρτητη Αρχή η οποία ασκεί τα συμβατικά δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου που απορρέουν από τις συμβάσεις παραχώρησης των λιμανιών.

Συστήθηκε το Μάιο του 2014 ως αυτοτελής δημόσια υπηρεσία υπό το τότε Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, και μετατράπηκε τον Μάιο του 2016, μόλις πέρσι, σε ανεξάρτητη διοικητική αρχή η οποία υπάγεται στη Βουλή.

Και οι δύο αυτές, και η δημιουργία της και η μετατροπή της σε ανεξάρτητη διοικητική αρχή, καθώς και ο εσωτερικός κανονισμός της, ο κανονισμός ακροάσεων αποτελούν προαπαιτούμενα από τους θεσμούς.

Ποια είναι η αποστολή; Η αποστολή είναι η εποπτεία και η διασφάλιση της νομιμότητας μεταξύ των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Θα έχουμε την ευκαιρία να μιλήσουμε περισσότερο για την ιδιαιτερότητα του εθνικού λιμενικού συστήματος και τα βασικά του χαρακτηριστικά.



Κάτι το οποίο θα ήθελα να τονίσω είναι ότι η ΡΑΛ υπάρχει για τους χρήστες της άμεσους και έμμεσους. Και όχι μόνο αυτό, φυσικά υπάρχει και για τους χρήστες αλλά προστατεύει και τα λιμάνια και την πολιτεία.

Γιατί δημιουργήθηκε. Πρώτο και σημαντικότερο είναι το μέγεθος, η πολυπλοκότητα και θα έλεγα και η κατάσταση του εθνικού λιμενικού συστήματος όπως αυτό έχει διαμορφωθεί ιστορικά σε σύγκριση με τα υπόλοιπα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αποτελεί προαπαιτούμενο των θεσμών για τη ρύθμιση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών και για τη διασφάλιση ενός σταθερού πλαισίου παρακολούθησης και ελέγχου των συμβάσεων παραχώρησης.

Δημιουργήθηκε γιατί υπάρχει ανάγκη για ρύθμιση των λιμενικών υπηρεσιών και επαρκούς κρατικής εποπτείας. Δημιουργήθηκε για να εφαρμόζει τη νομοθεσία περί ελεύθερου ανταγωνισμού και τήρηση της νομιμότητας και διαφάνειας στον τομέα του εθνικού λιμενικού συστήματος.

Ποιο είναι αυτό το σύστημα; Υπάρχουν διάφορες εργασίες πάνω στο τι είναι και ποιο είναι το εθνικό λιμενικό σύστημα. Κάθε φορά που γίνεται και μία βγάζει διαφορετικά νούμερα διότι φυσικά είναι ένα δυναμικό σύστημα με πάρα πολύ μεγάλο αριθμό εγκαταστάσεων, 1.068 συγκεκριμένα, εκ των οποίων οι 400 είναι εμπορικοί, επιβατικοί και μικτής χρήσης λιμένες.

Ξέχασα να αναφέρω ότι η Ελλάδα, παρόλο το μικρό της μέγεθος, είναι 11η σε όλο τον κόσμο σε μήκος ακτογραμμών με μεγάλο αριθμό μικρών νησιών, μεγάλο βαθμό διασποράς, μικρή πληθυσμιακή πυκνότητα και εποχικά αυξομειούμενες ανάγκες σε πόρους και ανθρώπινο δυναμικό, κάτι το οποίο θέτει κάποιες ιδιαίτερες απαιτήσεις τόσο όσον αφορά στην ακτοπλοϊκή σύνδεση όσο και σε σχέση με τις απαιτούμενες λιμενικές υποδομές.

Η διοίκηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος γίνεται από οργανισμούς λιμένων, από λιμενικά ταμεία και δημοτικά λιμενικά ταμεία καθώς και μία σειρά από ιδιωτικούς φορείς οι οποίοι είναι εκτός των ανωτέρω φορέων διαχείρισης.

Συγκεκριμένα έχουμε 13 οργανισμούς λιμένων, εκ των οποίων ο ένας είναι ιδιωτικός, ο ΟΛΠ. Οι 11 είναι στο ΤΑΙΠΕΔ και ο ένας, ο Οργανισμός Λιμένα Ευβοίας ανήκει στο Υπουργείο Ναυτιλίας.

Και επίσης έχουμε μία τεράστια διασπορά λιμενικών ταμείων και δημοτικών λιμενικών ταμείων.

Επίσης έχουμε 79 συγκεκριμένα τερματικά, ιδιωτικά τερματικά και εγκαταστάσεις που δεν ελέγχονται από κάποιον, δεν ανήκουν σε κάποιο λιμενικό ταμείο και οι οποίες αφορούν ιδιωτικές εγκαταστάσεις και εμπορικές δραστηριότητες όπως είναι τερματικά των ΕΛΠΕ, της ΔΕΗ, καθώς και ορισμένα τερματικά ναυπηγείων.



Η υφιστάμενη διάρθρωση του ελληνικού λιμενικού συστήματος περιλαμβάνει 16 λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, 16 λιμένες εθνικής σημασίας και 25 λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος.

Τόση ώρα μιλούσαμε για λιμενικές υπηρεσίες. Αξίζει να δούμε για ποιες υπηρεσίες μιλάμε. Μιλάμε για μία ομάδα υπηρεσιών, μία δέσμη υπηρεσιών, οι περισσότερες ετερογενείς μεταξύ τους.

Διαχωρίζω τις υπηρεσίες του κανονισμού 352, τον οποίο κανονισμό θα τον δούμε αργότερα, σε σχέση με τις υπόλοιπες βοηθητικές υπηρεσίες.

Οι υπηρεσίες, οι βασικές λιμενικές υπηρεσίες, είναι ο εφοδιασμός με καύσιμα, ενέργεια, περιλαμβάνει και τα ναυτιλιακά καύσιμα αλλά στο μέλλον και φυσικό αέριο, η φορτοεκφόρτωση και η διακίνηση των εμπορευμάτων, η στοιβασία, η πρόσδεση των πλοίων στα λιμάνια, οι υπηρεσίες επιβατών, η συλλογή αποβλήτων των πλοίων και καταλοίπων φορτίων, η πλοήγηση, η ρυμούλκηση και η βυθοκόρηση ως ένα βαθμό όχι τόσο στα ελληνικά λιμάνια όσο στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πέραν των βασικών υπηρεσιών υπάρχουν και λοιπές υπηρεσίες οι οποίες συνδέονται με τις προηγούμενες ως ένα σημείο. Σημαντικότερες είναι οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας μέσα στα λιμάνια, αποθήκευση, ανασυσκευασία και τα λοιπά. Οι υπηρεσίες ασφαλείας, υδροδότηση, λοιπές παροχές πλοίων, απολυμάνσεις, εφοδιασμοί, λεμβουχικές εργασίες και κάποιες οριακά λιμενικές υπηρεσίες όπως ο καθαρισμός των χώρων φορτίων που είναι περισσότερο στη ναυπηγοεπισκευή και οι φάροι.



Ποιες είναι οι αρμοδιότητες. Γυρίζουμε πίσω στη ΡΑΛ, αφού είδαμε ποιο είναι το εθνικό λιμενικό σύστημα και ποιες είναι οι λιμενικές υπηρεσίες να πούμε εν συντομία κάποια λόγια σε σχέση με τις αρμοδιότητες της ΡΑΛ.

Η ΡΑΛ έχει αρμοδιότητα για έκδοση κανονιστικών και άμεσα εκτελεστών ρυθμιστικών αποφάσεων καθώς και γνωμοδοτικών πράξεων.

Ασκεί τα συμβατικά δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου από τις συμβάσεις παραχώρησης.

Έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει προσωρινά μέτρα σε έκτακτες καταστάσεις, όταν διαπιστώνεται παράβαση νομοθεσίας.

Μπορεί με τη συνεργασία της δικαιοσύνης να εκτελεί ελέγχους σε επιχειρήσεις.

Αποτελεί όργανο επίλυσης διαφορών μεταξύ λιμένων και χρηστών.

Και τέλος αποτελεί και συμβουλευτικά όργανα της πολιτείας σε θέματα λιμένων, νομοθετικού πλαισίου και λιμενικού σχεδιασμού.

Γιατί τα κάνει όλα αυτά; Ποιοι είναι οι στόχοι; Η εποπτεία των εμπορικών μεθόδων και πρακτικών που επιτελούνται από τη ΡΑΛ έτσι ώστε να λαμβάνει ρυθμιστικά μέτρα, στοχεύουν στην απόλυτη παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, στην πρόσβαση των χρηστών στις λιμενικές υπηρεσίες και την εύρυθμη λειτουργία των αγορών αυτών, φυσικά υπό το πρίσμα της διασφάλισης της νομιμότητας.

Η ΡΑΛ αυτή τη στιγμή, όπως σας είπα, που μετατράπηκε σε ανεξάρτητη αρχή το Μάιο του 2016, συγκροτείται από εννέα μέλη εκ των οποίων οι τέσσερις είναι πλήρους απασχόλησης. Και επικουρείται από οργανικές μονάδες. Αυτή τη στιγμή έχουμε επτά στελέχη και ως το τέλος του χρόνου, μέσω των διαδικασιών του ΑΣΕΠ θα φτάσουμε στα 20 στελέχη.

Η ΡΑΛ δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Τα έσοδά της προέρχονται αποκλειστικά από τέλος 0,2 και 0,3 από τον κύκλο εργασιών των λιμένων.

Δύο λόγια να πούμε για τον ευρωπαϊκό κανονισμό. Το πλαίσιο για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών το οποίο είναι κάτι που η Ευρώπη προσπαθεί από το 1997 να θεσπίσει. Εκδόθηκε το Φεβρουάριο του 2017 και τίθεται σε εφαρμογή το Μάρτιο του 2019.

Τι είναι αυτός ο κανονισμός; Δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να καθιερώνουν περιορισμούς ή ελάχιστες απαιτήσεις για τους παρόχους των

λιμενικών υπηρεσιών αναγνωρίζοντας τις ιδιαιτερότητες των κρατών μελών, σέβεται το εθνικό δίκαιο, φυσικά, όπως σε όλα τα θέματα όπως τα εργατικά δικαιώματα του προσωπικού, διασφαλίζει τη διαφάνεια και αντικειμενικότητα σε θέματα χρηματοδοτήσεων και περιορισμού των λιμενικών υπηρεσιών.

Δεν είναι ένα ευρωπαϊκό λιμενικό μοντέλο, δεν είναι φτιαγμένο για συγκεκριμένο λιμάνι. Είναι ένας κανονισμός ο οποίος έχει στόχο να καλύψει όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Και, το σημαντικότερο όλων, δεν εξαρτάται από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του λιμένα, είτε είναι δημόσιος είτε είναι ιδιωτικός είτε είναι κάποια μορφή συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.



Με τον κανονισμό η πρόσβαση στην αγορά για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών θα μπορεί να υπόκειται σε ελάχιστες απαιτήσεις, σε περιορισμούς στον αριθμό των παρόχων, σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και περιορισμούς σε σχέση με τους εγχώριους φορείς.

Τα κράτη μέλη, όπως και σε όλους, όχι σε όλους, στους περισσότερους κανονισμούς μπορεί να αποφασίσουν είτε να καθυστερήσουν είτε να μην επιβάλλουν προϋποθέσεις για μία ή περισσότερες κατηγορίες.

Ποιες είναι οι προοπτικές της ΡΑΛ και ποιοι είναι, θα μπορούσαμε να πούμε, οι άμεσοι στόχοι, οι μεσοπρόθεσμοι στόχοι για τα επόμενα δύο έτη.

Η τόνωση της εξωστρέφειάς της, αυτή τη στιγμή η ΡΑΛ λειτουργεί με καταγγελίες. Το προσωπικό, το οποίο μέσω ΑΣΕΠ έρχεται στη ΡΑΛ, θα μπορέσει να τονώσει την εξωστρέφειά του, θα μπορέσουμε να βγούμε προς τα έξω, να δούμε την αγορά, να δράσουμε, αν το θέλετε, αυτεπάγγελτα και όχι μόνο μέσω καταγγελιών ή μέσω του τύπου, να υλοποιήσει τον ευρωπαϊκό κανονισμό 352, να συνεισφέρει στην υλοποίησή του με στόχο τη μείωση των λιμενικών τελών μέσω της βελτίωσης του ανταγωνισμού προς όφελος των άμεσων και έμμεσων χρηστών.

Επίσης η προοπτική, η στόχευση είναι για ενίσχυση της διαφάνειας των λιμενικών χρεώσεων και της πολυπλοκότητάς τους επίσης.

Και η ανάδειξή της ως εργαλείο διαμεσολάβησης και επίλυσης διαφορών μεταξύ φορέων και χρηστών είναι κάτι το οποίο οι περισσότεροι φορείς, ακόμα και αυτοί που ασχολούνται με την ναυτιλία, δεν το γνωρίζουν. Αλλά είναι μία δυνατότητα που μας δίνει ο νόμος έτσι ώστε πολλές φορές να αποφεύγονται δικαστικές πολύχρονες, πολυετείς διαμάχες και να αξιοποιούν τα δύο μέλη της ΡΑΛ τη ΡΑΛ ως εργαλείο διαμεσολάβησης.

Και τέλος, στις συμβάσεις παραχώρησης η διασφάλιση των επενδύσεων, της λειτουργίας του λιμένα και της εξυπηρέτησης των χρηστών άμεσων και έμμεσων πάντα υπό το πρίσμα της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος.

Συνοψίζοντας η ΡΑΛ υπάρχει για τους χρήστες των λιμανιών, προστατεύει την πολιτεία και τα λιμάνια, διασφαλίζει τη συνέχεια στη διαχείριση των συμβάσεων παραχώρησης και το πεδίο δράσης και οι παρεμβάσεις της σταδιακά διευρύνονται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Αγγελόπουλε, για την εξαιρετική παρουσίαση για το νέο αυτό θεσμό, ο οποίος φαίνεται ότι είναι πολύ

χρήσιμος, ιδιαίτερα μετά τις παραχωρήσεις λιμενικών χώρων καθώς και με την παραχώρηση πλειοψηφικών πακέτων τόσο στον ΟΛΠ που έχει ήδη ολοκληρωθεί αλλά και στον ΟΛΘ που νομίζω, και αυτό ολοκληρώνεται.

Ενόψει και των αναμενόμενων εξελίξεων και σε άλλα λιμάνια τόσο από τα λεγόμενα κύρια όσο και στα μικρότερα, είναι σίγουρο ότι ο ρόλος της ΡΑΛ θα είναι καθοριστικός.

Σημείωσα αυτό που είπατε και το τονίσατε και στο κλείσιμο που κάνατε ότι η ΡΑΛ υπάρχει για τους χρήστες. Και νομίζω εμείς σαν Επιμελητήρια, που τα μέλη μας είναι χρήστες των λιμένων, θα έχουμε μία καλή συνεργασία και θα δουλέψουμε από κοινού με στόχο την ανάδειξη του σημαντικού αναπτυξιακού ρόλου των λιμένων. Έχουμε δυστυχώς εμπειρίες και από άλλες πρακτικές ή αδυναμίες του συστήματος, που σε κάποιες περιπτώσεις οδηγούν σε αποτελέσματα όπως ΜΗ επένδυση, ΜΟΝΟ είσπραξη, ΜΟΝΟ ταμειακό ενδιαφέρον μετατρέποντας τα λιμάνια χώρους για τραπεζάκια εστιατορίων και μπαρ, που δεν είναι κακό κατ' ανάγκην, αλλά δεν μπορεί να είναι ΜΟΝΟ αυτό.

Έχουμε θέματα γιατί ιδίως μέσα στο πλαίσιο της αναμενόμενης αναδιοργάνωσης του ακτοπλοϊκού συστήματος, στην οποία τα λιμάνια θα παίζουν ακόμα σημαντικότερο ρόλο μέσα από την ανάδειξή τους σε Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους, με μεγάλα περιφερειακά Hubs, είτε μικρότερα και που εξυπηρετούν το δίκτυο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Και τώρα έρχομαι στον εκλεκτό φίλο και συνάδελφο τον κύριο Μιχάλη Σακέλλη, Πρόεδρο του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατικού Ναυτιλίας, με τον οποίο μας συνδέει μακρά φιλία που εδραιώθηκε στο πέρασμα του χρόνου μέσα από μία στενή συνεργασία μας στο πλαίσιο της λειτουργίας του ΕΕΣΥΜ αλλά και των Επιμελητηρίων όχι μόνο σε κεντρικό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο Περιφέρειας. Ο κ. Σακέλλης, είναι ένας από τους φίλους των Επιμελητηρίων και δη των νησιωτικών, καθώς αφουγκράζεται τα προβλήματά τους και πάντοτε και ως εταιρεία αλλά και ως ΣΕΕΝ προσπαθεί να δίνει λύσεις.

Πριν δώσω το λόγο στον κ. Σακέλλη, θα ήθελα να αναφέρω ότι έχουμε τον κύριο Σωτήρη Θεοφάνη ως ομιλητή του παρόντος πάνελ, ο οποίος είναι ο Γενικός Συντονιστής της κοινοπραξίας προτιμώμενου επενδυτή του ΟΛΘ, που όπως μας ενημέρωσε θα έρθει αργότερα, μετά το γεύμα. Επίσης να αναφέρω ότι δυστυχώς ο κύριος Λιάγκος, από τον ΟΛΠ, δεν μπόρεσε να έρθει για προσωπικούς λόγους.

Κύριε Σακέλλη, έχετε το λόγο.

Κος ΣΑΚΕΛΛΗΣ:

Καλησπέρα και από εμένα. Θα μιλήσω πάρα πολύ σύντομα για την ακτοπλοΐα και τη συμβολή της στις εμπορευματικές μεταφορές που στηρίζουν τα νησιά μας.

Αν θα θέλαμε να δώσουμε ένα ορισμό για την ακτοπλοΐα μας θα έλεγα ότι είναι η βασική και απαραίτητη προϋπόθεση για την βιωσιμότητα των νησιών μας, τη διατήρηση και την αύξηση του πληθυσμού των νησιών μας, δηλαδή προστατεύει τα εθνικά μας συμφέροντα.

Αλλά είναι και ένας πολύ μεγάλος οικονομικός παράγοντας όχι μόνο για τα νησιά αλλά για όλη την Ελλάδα γιατί στηρίζει τον τουρισμό των νησιών μας.

Θα σας δώσω κάποια στοιχεία από μία μελέτη του ΙΟΒΕ. Μέσω αμέσων και εμμέσων επιδράσεων φαίνεται ότι η ακτοπλοΐα συμμετέχει στο ΑΕΠ με 12,9 δις, επηρεάζει δηλαδή το ΑΕΠ με 7,3%. Και συνεισφέρει σε όρους απασχόλησης 284.000 θέσεις εργασίας ή το 53% της απασχόλησης στα νησιά.

Είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι η ακτοπλοΐα μας αποτελεί το 18% της ακτοπλοΐας της ευρωπαϊκής ενώ ο πληθυσμός μας είναι 2,5%. Είμαστε κοντά με την Ιταλία με την διαφορά ότι εμείς, τα ακτοπλοϊκά πλοία εξυπηρετούν πάνω από 100 νησιά, ενώ οι Ιταλοί πολύ μικρότερο αριθμό.

Συνεπώς το θέμα της ακτοπλοΐας εδώ και του δικτύου του ακτοπλοϊκού μας είναι ένα θέμα πάρα πολύ πολύπλοκο και σύνθετο που συνέχεια επεξεργαζόμαστε και προβληματιζόμαστε.

Αυτό που είναι σημαντικό να τονίσουμε είναι το εξής. Η ακτοπλοΐα στηρίζει τον εσωτερικό τουρισμό σχεδόν αποκλειστικά. Δηλαδή η συντριπτική πλειοψηφία του εσωτερικού τουρισμού μεταφέρεται με τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Ο εξωτερικός τουρισμός, ο εισερχόμενος τουρισμός κυρίως εξυπηρετείται με αεροπλάνα. Αλλά αφορά τα νησιά μας κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό 65%-70%, δηλαδή το 65%-70% των τουριστών πηγαίνουν στα νησιά μας.

Αυτό που είναι σημαντικό είναι ότι παρόλο που μεταφέρονται κυρίως με αεροπλάνα είναι αδύνατο να στηριχθεί αυτός ο τουρισμός χωρίς τη συμμετοχή των ακτοπλοϊκών πλοίων λόγω του μεγάλου εμπορικού μεταφορικού έργου.



Δυστυχώς δεν έχουμε στοιχεία ακριβή να δούμε πόσοι τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρονται αλλά υπολογίζουμε ότι μεταφέρονται περισσότεροι από 6 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, υλικών και τροφίμων στα νησιά. Χωρίς αυτά, είναι γεγονός, δεν θα μπορούσαν να δημιουργηθούν ούτε οι υποδομές στα νησιά για να δεχθούν τους τουρίστες αλλά ούτε και τη δυνατότητα να καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες.

Συνεπώς λέμε για μία τεράστια συμβολή των εμπορευματικών μεταφορών με τα ακτοπλοϊκά πλοία τα οποία, σημειωτέον, μεταφέρουν το 85% της συνολικής εμπορευματικής κίνησης των νησιών.

Θα σας δώσω μερικά στατιστικά στοιχεία. Το 2009 είναι η χρονιά την οποία αρχίζει η ακτοπλοΐα μας και η ακτοπλοϊκή κίνηση να έχει προβλήματα. Το 2009 μεταφέρθηκαν 613.000 φορτηγά. Μετά άρχισε μία σταδιακή πτώση για να φτάσουμε το 2012 να μειωθούν τα φορτηγά κατά 32%, είχαμε 416.000 φορτηγά.

Και μετά αρχίζει μία σταθεροποίηση και άνοδος για να έχουμε φτάσει το 2016 607.000 φορτηγά, δηλαδή το 2016 το μεταφορικό έργο έφτασε στα επίπεδα του 2009, το οποίο οφείλεται αποκλειστικά στον εξωτερικό τουρισμό γιατί δυστυχώς ο εσωτερικός τουρισμός φθίνει.

Άλλο χαρακτηριστικό της κίνησης των φορτηγών είναι ότι ενώ η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μεγάλη εποχικότητα, το 60% των επιβατών μετακινούνται την περίοδο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου, στη διακίνηση εμπορευμάτων έχουμε μία καλύτερη κατανομή. Το τετράμηνο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου μεταφέρουν το 39% των φορτηγών ενώ παρουσιάζεται μία σταθερότητα με 6%-7% από τους μήνες Οκτώβριο ως Μάρτιο και 9%-11%, ανά μήνα είναι αυτό, τους μήνες Απρίλιο-Σεπτέμβριο.



Βλέπουμε εδώ πέρα ότι στον Ιούλιο μεταφέρονται το 11% των φορτηγών και τον Αύγουστο το 9% των φορτηγών. Εδώ δηλαδή δεν έχουμε πολύ μεγάλες αποκλίσεις χειμώνα καλοκαίρι στη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων προς τα νησιά μας.

Θέλω να τονίσω ιδιαίτερα ότι οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι αξιόπιστες, είναι σταθερές και επιτρέπουν στον μεταφορέα να κάνει ένα έγκαιρο προγραμματισμό.

Συνήθως, εκτός αν υπάρχουν κάποια προβλήματα, τα δρομολόγια των πλοίων και ανακοινώνονται νωρίς αλλά είναι και γνωστά και συνήθως είναι τα ίδια κάθε χρόνο. Συνεπώς μπορούν οι μεταφορείς να προγραμματιστούν εύκολα στα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Σε ό,τι αφορά τους ναύλους θα ήθελα να πω ότι σχεδόν τα δέκα τελευταία χρόνια έχουν κρατηθεί σε σταθερά επίπεδα. Έχουμε προβλήματα με την αλλαγή των συντελεστών του ΦΠΑ, τα οποία έχουν αυξήσει το μεταφορικό κόστος, αλλά κύριο χαρακτηριστικό της τελευταίας 15ετίας είναι ότι πια το 80% του μεταφορικού έργου είναι με Trainers και χωρίς οδηγούς, το οποίο σημαίνει μία πολύ μεγάλη μείωση του μεταφορικού κόστους την οποία την υπολογίζουμε περίπου 30% λόγω του ότι τα φορτηγά ταξιδεύουν χωρίς τράκτορα και οδηγό.

Εκτός από τις τιμές υπάρχουν ειδικές συμφωνίες. Υπάρχουν ειδικές συμφωνίες και με είδη εμπορευμάτων, όπως παραδείγματος χάριν τα οικοδομικά υλικά και φορτία τα οποία μεταφέρονται με παλέτες.

Και υπάρχουν και ειδικές συμφωνίες και με συγκεκριμένες μεταφορικές εταιρείες, δίνοντας κίνητρα για αύξηση του μεταφορικού έργου.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει η δυνατότητα να γίνονται συμβόλαια με τις μεταφορικές εταιρείες και τις ακτοπλοϊκές εταιρείες και μάλιστα είναι συμβόλαια χωρίς να έχουν ρήτρες και άλλες επιπτώσεις, τα οποία βασίζονται μία συμφωνία για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων θέσεων για τα φορτηγά αυτοκίνητα αλλά και δέσμευση για τήρηση συγκεκριμένου ναυλολογίου.

Αυτές οι συμφωνίες είναι κάτι που τις επιδιώκουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, και μιλάω κυρίως για την Attica που έχει ξεκινήσει και με τις περισσότερες εταιρείες έχει υπογράψει συμβόλαια και υπογράφονται με όποιον ενδιαφέρεται να έχει κάποια διακίνηση στα νησιά.



Ένα θέμα το οποίο μας απασχολεί πάρα πολύ είναι ότι πολλές φορές από το ναύλο των φορτηγών, τα οποία μεταφέρονται, υπάρχει μία κερδοσκοπία και πολλαπλάσια επιβάρυνση στον καταναλωτή, πολλαπλάσιο από το κόστος μεταφοράς.

Αυτό το έχουμε επισημάνει. Δυστυχώς δεν έχουν, κυρίως από τις τοπικές αρχές, οι έρευνες οι οποίες έπρεπε να έχουν γίνει γιατί παρατηρούμε μία μεγάλη επιβάρυνση του κόστους των εμπορευμάτων.

Συγκεκριμένα θα σας πω ότι για την Πάρο, για διαδρομές σαν την Πάρο η επιβάρυνση είναι 2 λεπτά το κιλό περίπου, για τη Μυτιλήνη 3 λεπτά το κιλό, για την Ρόδο 5 λεπτά το κιλό.

Και θα ήθελα εδώ να πω ότι θα πρέπει να βρούμε ποιοι είναι αυτοί, που δεν είναι βέβαια οι μεταφορείς, οι οποίοι αυξάνουν το κόστος μεταφοράς και το χερσαίο και το θαλάσσιο κερδοσκοπώντας σε βάρος των καταναλωτών.

Η ακτοπλοΐα μας, ακούσαμε προηγουμένως τις επενδύσεις τις μεγάλες οι οποίες χρειάζονται για να κάνουμε τους δρόμους στις χερσαίες μεταφορές, η ακτοπλοΐα μας αυτούς τους δρόμους τους έχει προσφέρει δωρεάν αλλά έχουμε αποτύχει παταγωδώς στο θέμα που λέγεται λιμάνια.

Αυτή τη στιγμή οι λιμενικές μας υποδομές είναι πολύ χαμηλά. Αντιμετωπίζουμε πάρα πολύ σοβαρά προβλήματα στην καλή εκτέλεση των δρομολογίων μας.

Δρομολογούμε τα πλοία τα οποία μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα λιμάνια και όχι τα πλοία τα οποία θα έπρεπε να δρομολογήσουμε για να εξυπηρετήσουμε την επιβατική κίνηση. Και αυτό επηρεάζει πολύ σημαντικά και το κόστος μεταφοράς.



Υπάρχουν λιμάνια στα οποία τα πλοία μας θα μπορούσαν να προσεγγίσουν και περνάνε απέξω και δεν προσεγγίζουν. Αντιμετωπίζουμε το φαινόμενο να παρακαλάμε να μην γίνονται λιμενικά έργα γιατί τα πιο πολλά γίνονται λάθος, είναι λανθασμένες επενδύσεις.

Και θα σας φέρω το παράδειγμα στην Τήνο που είχαμε τέσσερα ή πέντε ναυτικά ατυχήματα τα τελευταία 6-7 χρόνια. Την πατρίδα μου την Κάσο, την Κάλυμνο με πάρα πολύ σοβαρά προβλήματα. Στον Αϊ Στράτη πρόσφατα έγινε

κάποιο καινούριο λιμάνι στο οποίο δεν μπορούν να προσεγγίσουν τα μεγάλα πλοία που ξεκινάνε από τη Μυτιλήνη και φτάνουν μέχρι Καβάλα.

Μιλάμε για αστοχίες και κατασπατάληση δημοσίου χρήματος και ευρωπαϊκών κονδυλίων χωρίς λόγο.

Λόγω της κατάστασης των λιμανιών μας εγώ είμαι πάρα πολύ απαισιόδοξος αν θα μπορέσουμε να αναδιαρθρώσουμε τις εμπορευματικές μας μεταφορές στα νησιά μας, γιατί οι επενδύσεις οι οποίες πρέπει να γίνουν είναι και χρονοβόρες και κοστοβόρες.

Δεν βλέπω, λοιπόν, να προχωράμε σε αυτά τα οποία ονειρεύεται εδώ ο φίλος μου ο Μιχάλης για τα Hubs και τη δυνατότητα να βελτιώσουμε τις μεταφορές μας και πιθανότατα να ρίξουμε και το κόστος το μεταφορικό.

Δεν θα ήθελα να πω τίποτα άλλο.

Η Αδριατική είναι ένα μεγάλο θέμα για την Ελλάδα και τις εμπορευματικές μεταφορές. Και εκεί είχαμε μετά το 2009 μία πτώση στο μεταφορικό έργο. Συγκεκριμένα το 2009 είχαμε 414.000 φορτηγά, σήμερα το μεταφορικό έργο είναι περίπου 100.000 λιγότερα, κάπως έχει σταθεροποιηθεί τα τελευταία χρόνια. Είναι όμως μία γραμμή η οποία στήριξε το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας μας σε εποχές μεγάλης κρίσης και στο τέλος της δεκαετίας του ’80, όταν είχαν κλείσει στα σύνορά μας λόγω προβλημάτων στην παλιά Γιουγκοσλαβία.

Εδώ πέρα έχει αποδειχθεί ότι τα πλοία, τα οποία μέχρι πριν δέκα χρόνια θεωρούντο πάρα πολύ σύγχρονα και πρωτοπόρα, δεν είναι πια τα πλέον κατάλληλα για την εξυπηρέτηση της γραμμής. Χρειάζονται πλοία με μεγαλύτερες μεταφορικές δυνατότητες.

Οι εξελίξεις που θα έχουμε εκεί θα είναι πλοία των 4.000… για τη μεταφορά φορτηγών. Αυτά είναι τα πλοία τα οποία θα εξυπηρετήσουν τα επόμενα πέντε χρόνια, πιστεύω, της γραμμής της Ιταλίας.

Και είναι αναγκαίο να γίνει αυτό γιατί τουλάχιστον οι ελληνικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκεί έχουν πολύ αρνητικά οικονομικά

αποτελέσματα και είναι ανάγκη να επενδύσουν σε καινούρια και πιο κατάλληλα πλοία.

Θα πω δύο λόγια για τις εξελίξεις στην ακτοπλοΐα μας, πολύ περιληπτικά.



Την περίοδο 2009-2014 η ακτοπλοΐα μας αντιμετώπισε μεγάλα προβλήματα λόγω της πτώσης της κίνησης σαν αποτέλεσμα της κρίσης αλλά και από το διπλασιασμό των τιμών των καυσίμων από το οποίο οι εταιρείες μας έχουν πάρα πολύ μεγάλη εξάρτηση.

Το 40%-55% των εσόδων μας αφορούν τα καύσιμα και το 55% έφτασε το 2012 όπου πράγματι δηλαδή, σχεδόν λίγο περισσότερο από το μισό ναύλο που πλήρωνε ο επιβάτης ή τα οχήματα να μεταφερθούν, πήγαινε να καλύψει το κόστος καυσίμων.

Καταφέραμε και ξεπεράσαμε την κρίση με πολλές δυσκολίες και με μεγάλη μοναξιά, γιατί ήμαστε μόνοι μας.

Το 2015 πέσανε οι τιμές καυσίμων και βελτιώθηκαν τα αποτελέσματα. Και ερχόμαστε τώρα στο 2017 όπου πάλι θα έχουμε μία δύσκολη χρονιά γιατί τα καύσιμα έχουν αυξηθεί κατά 45%.

Τις δυσκολίες αυτές διαχρονικά τις ζούμε στην ακτοπλοΐα μας και πιστεύω ότι θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε μία καινούρια κρίση η οποία βλέπουμε να έρχεται.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Σε ευχαριστώ πάρα πολύ, Μιχάλη, για την παρουσίαση και την ανάδειξη της σημασίας της ακτοπλοΐας στην οικονομία, στη ζωή των νησιών και τον τουρισμό καθώς και την επισήμανση ότι μιλάμε για ένα δύσκολο, σύνθετο θέμα και δίκτυο γιατί έχει ένα εξυπηρετήσει ένα μεγάλο αριθμό, αυτή την πολυνησιακή διάσταση που έχει το Αιγαίο και άλλες περιοχές.

Επίσης για την αναφορά σου στην μεγάλη συμβολή της ακτοπλοΐας, ιδιαίτερα στις εμπορευματικές μεταφορές, όπου εκεί όπως ανέφερες, το 85% των εμπορευματικών μεταφορών γίνεται από την ακτοπλοΐα.

Επίσης για την αναφορά σου στο μεγάλο πρόβλημα που υπάρχει με τα λιμάνια καθώς και την κρίση, από την αύξηση του πετρελαίου, που όπως γνωρίζουμε η σχέση κόστους του πετρελαίου στο σύνολο των δαπανών λειτουργίας ενός πλοίου της ακτοπλοΐας κυμαίνεται μεταξύ 50%-55% .

Σημείωσα επίσης την αναφορά σου ότι ήδη βιώνετε μία δύσκολη χρονιά, και ευχόμαστε και ελπίζουμε ότι θα μπορέσετε να βρείτε ισορροπίες για να μην ξαναζήσουμε τις εποχές του 2009/2012 όπου τα πράγματα ήταν τραγικά.

Δεν θα ξεχάσω, Μιχάλη, τις τότε αλλεπάλληλές δηλώσεις σου για την κατάσταση που βρισκόταν η ακτοπλοΐα την οποία παρομοίαζες με μία βόμβα που θα μπορούσε να εκραγεί ανά πάσα στιγμή, με τεράστιες συνέπειες για τα νησιά μας και για την εθνική οικονομία.

Σε ευχαριστώ πάρα πολύ.

Και τώρα έχουμε λίγο χρόνο για ερωτήσεις. Νομίζω ο κύριος προηγείται, με ένα ερώτημα για τον κύριο Χαλκιά.

Κος …….. (δεν αναφέρει όνομα)

Ήθελα να ρωτήσω αν έχετε κάποιο μέτρο σύγκρισης του κόστους διοδίων της Ελλάδας με το μέσο όρο του κόστους των άλλων ευρωπαϊκών χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε οποιαδήποτε κατηγορία, κατά προτίμηση βέβαια της Γ' και της Δ'. Η μία ερώτηση.

Και η άλλη ερώτηση είναι αν έχετε εισηγηθεί εσείς σαν Hellastron εκπτώσεις για τα επαγγελματικά αυτοκίνητα λόγω της συχνότητας της κυκλοφορίας τους στο εθνικό δίκτυο. Και έχουμε ήδη το παράδειγμα, όπως ίσως γνωρίζετε, της Γέφυρας η οποία παρέχει τέτοιου είδους εκπτώσεις.

Ευχαριστώ.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Και εγώ ευχαριστώ. Να σας απαντήσω και στα δύο.

Στο μεν πρώτο, ναι, είμαστε περίπου στο μέσο όρο της Ευρώπης, δεν είμαστε ακριβοί. Πού είμαστε ακριβοί; Είμαστε ακριβοί στο όταν δεν γίνεται η διέλευση. Δηλαδή η τιμή ανά χιλιόμετρο που σήμερα ανέρχεται περίπου σε 7 σεντς, συμπεριλαμβανομένου και του ΦΠΑ που είναι 24% για τη χώρα μας, είναι περίπου στο μέσο όρο των ευρωπαϊκών χωρών. Ίσως και λίγο χαμηλότερο.

Εκείνο που δεν είναι, και αυτό δημιουργεί και το πρόβλημα, είναι ότι αν κάνεις μικρού μήκους μετακίνηση, λόγω του συστήματος που έχουμε ότι θα πληρώσεις το πλήρες διόδιο είτε κάνεις όλο τον τομέα είτε κάνεις ένα μικρό μήκος εκεί είμαστε ακριβώς. Αυτός είναι ο λόγος δηλαδή.

Για το δεύτερο που είπατε, ναι υπάρχουν εκπτώσεις τουλάχιστον σε δύο αυτοκινητόδρομους της παλιάς γενιάς. Δηλαδή η Αττική Οδός και η Γέφυρα δίνουν εκπτώσεις ανάλογα με τη συχνότητα.

Θέλω να πιστεύω ότι τώρα που τέλειωσαν τα έργα και καταγραφούν οι κινήσεις, διότι νωρίτερα δεν ήταν εφικτό λόγω της …των τραπεζών, οι

δανείστριες τράπεζες δεν μπορούσαν να συζητήσουν για εμπορική πολιτική την εποχή που έδιναν οι ίδιες λεφτά για να χρηματοδοτηθούν τα έργα.

Τέλειωσαν τα έργα, έδωσαν ό,τι λεφτά έδωσαν, επομένως τώρα θα είναι και χαζό, να χρησιμοποιήσω αυτή την πεζή έκφραση, εκ μέρους των παραχωρησιούχων εάν μπορούμε να έχουμε περισσότερα έσοδα με μία καλύτερη εμπορική πολιτική, αυτό να μην αναπτυχθεί.

Αυτό όμως θα πάρει κάποιο χρόνο να δουν τις κινήσεις, να δουν τις συχνότητες, να δουν τα χιλιόμετρα. Και βεβαίως κάτι το οποίο λίγο πολύ μας θολώνει τα νερά είναι η ανακοίνωση από το Υπουργείο ενός καινούριου συστήματος δορυφορικού όπου αυτό ίσως καμία φορά δεν λειτουργεί σαν κίνητρο για να κάνουμε αυτά που χρειάζεται να κάνουμε αλλά σαν αντικίνητρο. Δηλαδή ακόμα και μεταξύ των μελών μας, η κουβέντα για τη διαλειτουργικότητα που πήγαινε σε καλό σημείο σταμάτησε. Παιδιά, μισό λεπτό τώρα, να ξοδέψουμε του κόσμου τα λεφτά να κάνουμε ένα ενιαίο σύστημα τη στιγμή που μας αναγγέλλει το Υπουργείο ότι θα κάνει το δικό του ηλεκτρονικό δορυφορικό σύστημα. Θα είναι για όλα τα επαγγελματικά οχήματα και όχι μόνο για τα φορτηγά. Για τα ΙΧ θα έχουμε ηλεκτρονική βινιέτα είτε χρόνου είτε απόστασης και επομένως τους σταθμούς διοδίων που φτιάξαμε θα τους γκρεμίσουμε, δεν θα χρειάζονται και θα παίρνουμε τα λεφτά μας σαν παραχωρησιούχοι από το Υπουργείο.

Αυτή είναι η κουβέντα που λίγο ή πολύ δεν ξέρω αν κάνει καλό ή κακό, εντάξει; Δεν λέμε ότι δεν γίνονται αυτά τα πράγματα, γίνονται, έχουμε κάποιες αμφιβολίες αν υπάρχει η δυνατότητα και το mentality του λαού να το υποστηρίξει και στο enforcement που υπάρχει σε άλλες χώρες, έχετε ταξιδέψει στη Γερμανία, σου βάζουν δαγκάνες, σου βάζουν χειροπέδες, το ένα το άλλο και τα λοιπά αν παραβιάσεις τα συστήματα.

Εδώ παραβιάζουμε τα συστήματα αλλά πάμε την άλλη μέρα μάρτυρες στο δικαστήριο και λέμε δεν πειράζει καλά έκαναν και δεν πληρώνουν που έσπρωξε την μπάρα γιατί τους πίνουν το αίμα οι παραχωρησιούχοι. Τι να πω.

Ευχαριστώ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Υπάρχουν άλλες ερωτήσεις; Κύριε Μίνη, έχετε το λόγο.

Κος ΜΙΝΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ, μία πολύ μικρή ερώτηση στον κύριο Χαλκιά. Αναφερθήκατε για 7 σεντς ανά χιλιόμετρο μαζί με το ΦΠΑ. Έχετε κάποια εικόνα σταθμισμένο με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ πού βρισκόμαστε;

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Κοιτάτε, με το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι ένας δείκτης τον οποίο δεν τον έχουμε δει και επομένως θα έλεγα έχουμε δει τους δείκτες πλέον ανά χιλιόμετρο, σύμφωνα με την οδηγία αυτή της ευρωβινιέτας η οποία προτρέπει να υπάρχει ένα ενιαίο κόστος ανά χιλιόμετρο διότι οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται του ίδιου επιπέδου.

Άρα, θα έλεγα εκεί δεν μπήκε η στάθμιση του ΑΕΠ. Αυτή την άσκηση δεν την έχουμε κάνει, ενδιαφέρουσα ερώτηση, να την κάνουμε.

Κος ΜΙΝΗΣ:

Παρακαλώ να την κάνουμε γιατί άλλη αγοραστική δύναμη έχει ο Γερμανός και άλλη αγοραστική δύναμη έχει ο Έλληνας.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Πολύ ενδιαφέρουσα η ερώτηση. Έχετε ζητήσει το λόγο, παρακαλώ. Και μετά ο κύριος Κενανίδης.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Υπάρχουν και άλλοι όμως στο πάνελ. Όχι όλα στο Χαλκιά.

Κος :

Ήθελα να ρωτήσω εάν οι μαρίνες είναι κάτω από τη σκέπη της ΡΑΛ.

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Λοιπόν, οι τουριστικοί λιμένες δεν είναι αυτή τη στιγμή υπό την αρμοδιότητα της ΡΑΛ, υπάρχει μία ασάφεια στο νόμο σχετικά με αυτό το πράγμα. Αλλά στην πρώτη αναθεώρηση του νόμου είναι μία από τις προτεραιότητές μας και αυτές να τις συμπεριλάβουμε.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Και πάλι για τον κύριο Χαλκιά και εγώ σχετικά με την οδική ασφάλεια, στο οδικό δίκτυο, ιδιαίτερα, της Εγνατίας Οδού.

Όπως ξέρετε, αναφερθήκατε στο συμβάν του πολύνεκρου ατυχήματος στη Βέροια το οποίο έγινε κάτω από τους λόγους οι οποίοι είναι ότι έχουμε από το Πολύμυλο, μετά τα διόδια, όπως ξέρετε, μέχρι τη Βέροια ένα κατήφορο περίπου 20 χιλιόμετρα.



Καταλαβαίνετε ένα βαρύ όχημα, χωρίς τα μέτρα ασφαλείας όπως είναι στο εξωτερικό που αντιμετωπίζουμε και βλέπουμε, τις λεγόμενες αμμοπαγίδες. Αν περίπτωση ένα φορτηγό παρασυρθεί, γιατί το σύστημα αντιμπλοκής αντέχει ένα ύψος ..τριβής. Μετά από ένα σημείο το φρένο πια δεν ανταποκρίνεται. Δεν πιάνει γιατί έχουν ζεσταθεί. Από εκεί και πέρα φυσικά το αυτοκίνητο οδηγείται μόνο του.

Καταλαβαίνετε ότι αυτό που μας είπατε νωρίτερα, τη σήμανση, έγραφε ότι γίνονται έργα, μόνο αυτό. Ότι στο οδικό δίκτυο, σε ένα κλειστό αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας ότι γίνονται έργα.

Ο Ρουμάνος, και εγώ ακόμη αν ήμουν ξένος, εντάξει γίνονται έργα, θα πάω πιο προσεχτικά σε κάποιο βαθμό. Όχι όμως να κλείνεται όλη η οδός. Εδώ μιλάμε πραγματικά για εγκληματική ενέργεια από τις υπηρεσίες που είχαν κάνει το έργο. Έκλεισαν εντελώς το οδικό δίκτυο κάτι που είναι απαγορευτικό.

Ή θα έπρεπε να δώσετε άλλη διέξοδο από το άλλο ρεύμα κυκλοφορίας ή αλλιώς θα έπρεπε να δώσετε διέξοδο μία λωρίδα κυκλοφορίας να διέρχεται.

Γιατί και αυτό που δικαιολογηθήκατε ότι βάλατε ένα άτομο με ένα σημαιάκι, μέχρι του σημείου το σημαιάκι, αν θέλετε να γνωρίζετε, έχει γεμίσει από αυτοκίνητα και ήταν ακριβώς πάνω στη στροφή.

Το όχημα αυτό έχει ανάψει, και οι περισσότεροι από εμάς, για να γνωρίζετε, γιατί είναι μεγάλη , όπως σας είπα, κατηφόρα, στα τελευταία χιλιόμετρα αφήνουμε το αμάξι ελεύθερο για να κρυώσουν τα φρένα μας για να μπορέσουμε στη συνέχεια να έχουμε φρένα. Αυτό γίνεται στους περισσότερους για το λόγο ότι δεν προβλέφθηκε κάπου να μπορούν τα οχήματα λίγο να ανακουφίζονται στα φρένα τους και είναι ένας συνεχής κατήφορος χωρίς αμμοπαγίδες, ασφάλειες που θα μπορούσε να το πετάξει και πέρα ο Ρουμάνος και να αποσοβηθεί ο κίνδυνος αυτός, το θανατηφόρο ατύχημα.

Όλα αυτά, λοιπόν, ήταν οι αιτίες. Η σήμανση το ένα, και ότι κλείσατε χωρίς λόγο το ρεύμα κυκλοφορίας εντελώς.

Έρχομαι στο άλλο ζήτημα επίσης της Εγνατίας που έχουμε 680-700 χιλιόμετρα χωρίς σταθμούς ανάπαυσης. Ένα περίεργο πράγμα. Μοναδικό φαινόμενο. Και ξέρετε πολύ καλά ότι ο εκάστοτε αυτοκινητιστής οδηγός, επαγγελματίας, θα πρέπει να κάνει 4ωρα, 8ωρο και 8-9ώρες ύπνου, στάθμευσης. Δεν δίνετε αυτή τη δυνατότητα σε ένα όχημα για να μπορεί και στη συνέχεια και αυτός να του επιβάλλεται η ανάλογη ποινή.

Μας επιβάλλονται ποινές χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα πού θα σταματήσουμε, πού θα παρκάρουμε. Και χρειάζεται κάποιος σωματική ανάγκη, ή οτιδήποτε, και είναι στο οδικό δίκτυο, πού θα σταματήσει; Για τη σωματική του ανάγκη. Πουθενά.

Καταλαβαίνετε ότι όλα αυτά, όπως και τα υπόλοιπα οδικά δίκτυά μας , τα καινούρια τα οποία έχουμε, η σήμανση, όταν γίνεται κάτι, ένα έργο, δεν δίνεται ακριβώς μπροστά στο έργο στα 100 μέτρα, αλλά τουλάχιστον, αυτό που αντιμετωπίζουμε έξω είναι μία απόσταση που βγαίνουν σημάνσεις στα 2 χιλιόμετρα. Ότι στα επόμενα 2 χιλιόμετρα θα αντιμετωπίσετε στενότητα του δρόμου, η μία λωρίδα κυκλοφορίας σταματάει, για παράδειγμα, γιατί γίνονται έργα. Κάτι που δεν συμβαίνει εδώ. Το βρίσκεις μπροστά σου.

Τρέχω με μία ταχύτητα και μετά βλέπω ξαφνικά το αυτοκινητάκι ή ένα σήμα ότι γίνονται έργα.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Κ. Χαλκιά έχετε τον λόγο για μία σύντομη απάντηση σε αυτό το ερώτημα.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Κοιτάξτε, ο κύριος Κενανίδης έχει απόλυτο δίκιο. Οι αυτοκινητόδρομοι δεν κλείνουν, κύριε Κενανίδη, από εκεί να ξεκινήσουμε. Δεν έπρεπε να κλείσει ο αυτοκινητόδρομος. Έπρεπε να γίνει η εκτροπή της κυκλοφορίας, να βγεις εκτός αυτοκινητοδρόμου εφόσον έπρεπε να κλείσει.

Τώρα, οι δικαιολογίες ναι, ο εργολάβος πήρε άδεια για δέκα λεπτά γιατί ήθελε να περάσει κάποια καλώδια υψηλής τάσης από πάνω, να τα κόψει και το ένα και το άλλο, είναι αστείες.

Λοιπόν, έργα παραχώρησης τα οποία έχουν όλα τους λειτουργικές προδιαγραφές, τα εγχειρίδια λειτουργίας λένε αν υπάρξει ανάγκη να κλείσουμε την Αττική Οδό, την Ολυμπία, δεν ξέρω τι, σε κάποιο σημείο θα γίνει εκτροπή από τον προηγούμενο κόμβο μέχρι τον επόμενο να ξαναμπείτε μέσα.

Αυτό, λοιπόν, για το ατύχημα και τα λοιπά.

Τώρα, για τις αμμοπαγίδες και όλη αυτή εδώ την ιστορία της μεγάλης κατηφόρας και εκεί έχετε απόλυτο δίκιο. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι όταν σχεδιαστεί ένα δίκτυο και κάποια πράγματα ξεχαστούν μετά δεν μπορούν να γίνουν κάποιες προβλέψεις. Μπορούν να γίνουν αλλά ξέρετε τον τρόπο, δεν είμαι εδώ για να υπερασπιστώ το πώς λειτουργεί το δημόσιο όταν κάνει προκηρύξεις. Είναι υποχρεωμένο όμως να ακολουθήσει κάποια λογική.

Δηλαδή να κάνει εργολαβίες και τα λοιπά, και τα λοιπά. Ήταν η ίδια λογική που είχε κάνει με τους χώρους που λέτε ότι δεν υπάρχουν. Βεβαίως έκανε προκήρυξη. Τους πήρε μία εταιρεία η οποία σήμερα δυστυχώς δεν υπάρχει. Έδινε εκπληκτικές εκπτώσεις, η Αττικάτ, να τα λέμε έτσι όπως ήταν, δεν υπάρχει σήμερα η εταιρεία.

Η Εγνατία όμως πρόβλεψε. Έκανε τους διαγωνισμούς, εμφανίστηκαν εργολάβοι, όλοι αδειοδοτημένοι ήταν, όλοι τους έπλεαν σε πελάγη ευτυχίας στα χρηματιστήρια εκείνη την εποχή, πήραν, λοιπόν, 7 ή 8 εργολαβίες να κατασκευάσουν χώρους ΣΕΑ, ανάπαυσης και εξυπηρέτησης. Τι να κάνουμε, ακόμα στα δικαστήρια είναι αυτή η ιστορία, να δούμε πώς θα ξεμπλέξουν. Και μάλιστα τελευταία το Διοικητικό Συμβούλιο, τα προηγούμενα διοικητικά συμβούλια της Εγνατίας αντιμετωπίζουν και ποινικά διότι εκ του αποτελέσματος κρίνονται οι πάντες, δεν ξέρω, δεν μπορώ να κάνω τον ποινικολόγο αλλά ναι, υπάρχουν προβλήματα τα οποία επιτείνουν τα προβλήματα.

Δηλαδή το ποινικό μαζί με το διαδικαστικό, μαζί με το δημόσιο, μαζί με το οτιδήποτε, επιτείνει το πρόβλημα και ίσως ο καλύτερος άνθρωπος είναι αυτός ο οποίος δεν έβαλε ποτέ καμία υπογραφή. Όταν υπάρχουν είτε υπουργοί, είτε στελέχη δημόσιου τομέα οι οποίοι πέρασαν από εκεί και δεν έβαλαν ποτέ τους καμία υπογραφή, σήμερα λέμε: είδες, ο άνθρωπος ήταν μία χαρά, δεν τον κυνηγάει κανείς. Αλλά αυτό είναι στο σύστημά μας.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Πάντως δράττομαι της ευκαιρίας του ερωτήματος και της παρατήρησης του κυρίου Κενανίδη, να επισημάνω πόσο σοβαρό θέμα είναι η ύπαρξη χώρων στάθμευσης για τα φορτηγά κυρίως. Βεβαίως και για τα επιβατικά. Αλλά τα φορτηγά επειδή εφαρμόζουν υποχρεωτικά το σύστημα του ταχογράφου, και είναι υποχρεωμένοι να σταματήσουν στις 4,5 ώρες κλπ.

Τώρα, όσο για το θέμα της φυσικής ανάγκης που είπατε, είδα με χαρά ότι τώρα οι νέοι αυτοκινητόδρομοι που παραδόθηκαν έχουν χώρους τέτοιους και αυτό είναι μία ευχάριστη έκπληξη. Κάτι τέτοιο δεν υπήρχε στο παρελθόν.

Υπάρχουν άλλες ερωτήσεις; Ο κύριος πρώτα και μετά η κυρία.

Κος ΒΙΤΣΑΡΑΣ:

Ονομάζομαι Μανώλης Βιτσαράς και είμαι ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Διαμεταφορέων και Επιχειρήσεων Logistics Ελλάδος.

Στις εύστοχες τοποθετήσεις σας, θα ήθελα να προσθέσω το εξής. Όσον αφορά τα διόδια. Τα διόδια από 50 ευρώ πήγαινε έλα στην Πάτρα, Πάτρα-Αθήνα-Πάτρα δηλαδή, πήγαν στα 97 ευρώ.

Όσον αφορά τα λιμάνια. Έχουμε πρόβλημα γιατί είναι ελάχιστα τα λιμάνια που υποδέχονται επικίνδυνα εμπορεύματα.

Όσον αφορά τα κίνητρα. Εκτός από τα κίνητρα τα οποία αναφέρθηκαν προηγουμένως, δηλαδή της χρηματοδότησης, θα πρέπει να δοθούν και

επιπλέον κίνητρα προκειμένου τα αυτοκίνητα ελληνικών συμφερόντων τα οποία έχουν ταξινομηθεί σε άλλες χώρες, να επιστρέψουν.

Αυτά θα μπορούσε να είναι και η φορολογία, τα τέλη κυκλοφορίας, ασφάλεια, θα μπορούσε επίσης να είναι η προκαταβολή φόρου που δίνουμε για το επόμενο έτος, να υπάρξει κάποια πρόνοια προκειμένου να υπάρξουν κάποια κεφάλαια τα οποία στη συνέχεια θα χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Ένα άλλο προβληματάκι, όσον αφορά και τα πάρκινγκ τα οποία είπαμε, τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά τα οποία φτάνουν στην Πάτρα, την Κυριακή ειδικά, και όταν υπάρχει απαγόρευση από τις 3:00 μέχρι τις 9:00, αναγκάζονται και παρκάρουν άναρχα στο δρόμο, όπου βρουν εν πάση περιπτώσει γιατί δεν υπάρχουν πάρκινγκ, με αποτέλεσμα να θέτουν σε κίνδυνο και την ασφάλεια του φορτίου αλλά από την άλλη πλευρά αφού δεν μπορούν να πάνε στον προορισμό τους να έχουν και έξοδα τα οποία επιβαρύνουν το ναύλο.

Αυτά είχα να πω.

Οι λαθρομετανάστες είναι βέβαια το μεγαλύτερο πρόβλημα.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Υπάρχει ερώτηση επ' αυτού ή ήταν απλώς τοποθέτηση; Τοποθέτηση ωραία.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Θέλω όμως να κάνω μία επισήμανση στο θέμα των διοδίων.

Τα διόδια μπορούν να μειωθούν και θα σας πω πώς μπορούν να μειωθούν και κάνουμε lobbing για να γίνονται αυτές ότι τροποποιήσεις στις συμβάσεις παραχώρησης οι οποίες δεν είναι μπετόν και δεν αλλάζουν. Πρέπει να αλλάξουν.

Λοιπόν κάθε έργο παραχώρησης είχε 30 χρόνια διάρκεια, συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου κατασκευής. Φάγαμε δέκα χρόνια να τα κατασκευάσουμε λόγω των γνωστών προβλημάτων, μείνανε 20 χρόνια λειτουργίας. Άντε να μειώσεις διόδια.

Πήγαινε όμως και πες: 26 χρόνια λειτουργίας να μειώσουμε διόδια. Δεν ζητάμε κάτι παραπάνω δηλαδή ούτε κάτι το παράλογο. Και λέμε αν η χώρα είναι σε κρίση να το δούμε. Μεγαλύτερη διάρκεια, το έχουμε προτείνει χιλιάδες φορές και στην Αττική Οδό που εκεί το διόδιο έχει μείνει στο 2,80 από το 2006 και λέει όλος ο κόσμος χαμηλότερο διόδιο. Και λέμε βεβαίως, χαμηλότερο διόδιο. Δώστε χρόνο παραχωρήσεων όχι για να βγάλουμε παραπάνω λεφτά. Το ίδιο οικονομικό αποτέλεσμα.

Κος ΒΙΤΣΑΡΑΣ:

Αν μου επιτρέπετε, συμφωνώ με αυτά που λέτε αλλά τα διόδια από 50 πήγαν 96, αυτό λοιπόν το κόστος μετακυλίεται στο κόστος μεταφοράς, δηλαδή στην αγορά, δηλαδή σε εμάς.

Είναι μεγάλη αύξηση.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Όπως είχα πει, δυστυχώς τα διόδια κατά τη διάρκεια της κατασκευής χρηματοδότησαν την κατασκευή και οι συμβάσεις προέβλεπαν αυτού του είδους την αύξηση. Έλεγαν, δηλαδή, κατά τη διάρκεια της κατασκευής θα έχεις αυτό και όταν θα τελειώσει εκείνο εκεί το κομμάτι.

Σήμερα λοιπόν είμαστε σε όλο το …, σε 4 σεντς χωρίς το ΦΠΑ σε τιμές 2009. Αν λοιπόν τα κάνεις αυτά είναι τα 7 σεντς που έχουμε σήμερα, 6,8 σεντς το χιλιόμετρο και είναι ενιαίο παντού.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Θα πάρουμε μία τελευταία ερώτηση από την κυρία που είναι πίσω. Και εσείς. Και κλείνουμε τις ερωτήσεις.

Κα :

Γεια σας. Θα ήθελα να κάνω μία ερώτηση στον κύριο Κενανίδη και στον κύριο Χαλκιά επικουρικά αν μπορεί να συμπληρώσει.

Σύνδεση οδικού δικτύου με λιμένα, τι αξιολόγηση θα βάζατε; Δεν ξέρω αν τοποθετηθήκατε σχετικά με αυτό πριν έρθω εγώ, γιατί άργησα να έρθω. Διότι θεωρώ ότι η εθνική στρατηγική μεταφορών συνδέει και το οδικό δίκτυο με τα λιμάνια. Άκουσα μόνο μεμονωμένες εισηγήσεις. Αν μπορείτε να μου πείτε από το 1 έως το 10, ένα βαθμό.

Ευχαριστώ.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Τι ακριβώς θα θέλατε να πω εγώ; Για τη σύνδεση των οδικών αξόνων….

Κα :

Ναι, εσείς ως Πρόεδρος της Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας τα μέλη σας πώς κρίνουν αυτή την σύνδεση αν είναι ικανοποιητική, χρόνος αναμονής, γενικά ό,τι είναι υπέρ του φορτίου σας.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ας πούμε πιο συγκεκριμένα. Ας πούμε Πάτρα-Ηγουμενίτσα, εγώ βάζω δύο έτσι καλά παραδείγματα, γιατί υπάρχουν και πιο άσχημα. Πώς το εκτιμάτε; Γιατί ξέρετε δεν είμαστε, δυστυχώς, η μόνη χώρα. Είχα την ευκαιρία να ταξιδέψω για πολλοστή φορά μέσω της Ανκόνας όπου εκεί είναι το δράμα

των δραμάτων. Μιλάμε δηλαδή για ένα πραγματικό Γολγοθά για να βγεις από το λιμάνι για να πας στον αυτοκινητόδρομο.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Θα σας έλεγα, ξεκινώντας με τα υπόλοιπα, τουλάχιστον η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα είναι αρκετά ικανοποιητικές οι συνδέσεις αυτές του οδικού άξονα με τους λιμένες.

Το μόνο πρόβλημα που υπάρχει σε αυτά είναι ότι προγενέστερα, πριν τον απόπλου, θα πρέπει μετά, πριν από ένα δίωρο ανοίγει η πύλη των λιμανιών. Εκεί πραγματικά είναι ένα πρόβλημα για όλους εμάς, για την ασφάλεια εμπορευμάτων που ανέφερε νωρίτερα, για όλα αυτά τα δεδομένα, κίνδυνος ατυχημάτων, γιατί τα οχήματά μας είναι πάνω στην Εγνατία Οδό κατά χιλιόμετρα. Ιδιαίτερα τις ημέρες και ώρες αιχμής. Αυτό είναι το μόνο πρόβλημα που υπάρχει για εμένα.

Κατά τα άλλα και οι δύο λιμένες είναι αρκετά ικανοποιητικοί και σαν χώροι λιμένα και σαν σύνδεση με το οδικό δίκτυο.

Κα :

Συγνώμη, κάτι σύντομο. Για τους υπόλοιπους λιμένες; Για παράδειγμα, Πειραιάς, Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη, μόνο αυτά τα τρία. Οι διαμετακομιστικοί κόμβοι.

Κος ΚΕΝΑΝΙΔΗΣ:

Είναι πολύ δύσκολη η πρόσβαση στον Πειραιά, όπως ξέρουμε. Η Θεσσαλονίκη επίσης τώρα είναι σε μία κατάσταση έργων για να δημιουργήσει το οδικό δίκτυο. Υπάρχει καλή προσβασιμότητα αλλά δυστυχώς δεν έχει το κατάλληλο οδικό δίκτυο.

Και ο Βόλος θα έλεγα, ο οποίος επίσης χρειάζεται βελτίωση. Αυτά τα τρία οδικά δίκτυα, συμφωνούμε, όπως και η Καβάλα, δεν έχει το ανάλογο οδικό δίκτυο.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ζητήσατε εσείς και κάποιος άλλος. Και εσύ, Δημήτρη. Ορίστε, έχετε το λόγο.

Κος :

Για τον κύριο Αγγελόπουλο. Είπατε ότι τα έσοδά σας ως ανεξάρτητη αρχή είναι από τέλη των λιμανιών.

Ποιος έπαιρνε πριν τα τέλη από τα λιμάνια; Η Τοπική Αυτοδιοίκηση; Ή απευθείας η Κυβέρνηση;

Και ο λόγος που έγινε αυτή η μεταφορά των χρημάτων σε εσάς απευθείας για να πληρώνεστε, είναι μέσω της ανεξάρτητης αρχής των εσόδων που δημιουργήθηκε πριν από λίγο καιρό;

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Όχι, ίσως δεν ήμουν αρκετά σαφής. Όχι από τα λιμενικά τέλη, συνολικά από το τζίρο του κάθε λιμανιού το 2‰ πηγαίνει στη ΡΑΛ, είναι ένα τέλος υπέρ ΡΑΛ στους οργανισμούς λιμένων, στα λιμενικά ταμεία και τα δημοτικά λιμενικά ταμεία.

Και αυτό μας το δίνουν το κάθε λιμάνι, η κάθε λιμενική αρχή χωριστά.

Κος :

Αυτό υπήρχε από πριν ή δημιουργήθηκε για εσάς;

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Όχι, δημιουργήθηκε για εμάς.

Κος :

Άρα, είναι ένα επιπρόσθετο κόστος για εσάς, σωστά;

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Ναι, είναι ένα τέλος υπέρ για να υπάρχει η ΡΑΛ.

Κος :

Και ο λόγος που είστε ανεξάρτητη αρχή πλέον είναι γιατί έχουν γίνει αυτά τα λιμάνια ιδιωτικά, σωστά; Για να μπορεί το κράτος να ελέγχει.

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Ο λόγος που είμαστε ανεξάρτητη αρχή είναι για να μπορούμε να ρυθμίσουμε την αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και να επιτηρήσουμε αποτελεσματικά τις σχέσεις μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων φορέων στο εθνικό λιμενικό σύστημα.

Κος :

Για τον κύριο Μιχάλη Σακέλλη, μία ερώτηση. Είπατε ότι μειώθηκαν 100.000, μάλλον τα ναύλα, …αποχώρησης από την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα προς την Ιταλία, σωστά; Και είπατε ότι αυτό είναι λόγω της κρίσης. Είχε κρίση και η Ευρώπη, δηλαδή, πέρα από εμάς; Και αν ναι, γιατί δεν έκαναν και αυτοί μνημόνια;

Κος ΣΑΚΕΛΛΗΣ:

Δεν αναφέρθηκα στα ναύλα της Ιταλίας, αναφέρθηκα στην ακτοπλοΐα ότι η ακτοπλοΐα τα δέκα τελευταία χρόνια, οι ναύλοι της σε ό,τι αφορούν την μετακίνηση εμπορευμάτων, είναι σχεδόν σταθερή. Αυτό είπα.

Κος :

Είχατε αναφέρει 414.000 πριν και ότι είναι τώρα 314.000 πλέον σταθερά. Έτσι είχατε αναφέρει τουλάχιστον.

Κος ΣΑΚΕΛΛΗΣ:

Αυτό είναι διακίνηση φορτηγών.

Κος :

Σωστά. Και επαναλαμβάνω την ερώτηση. Νομίζετε ότι είχαν κρίση και οι υπόλοιποι και μειώθηκαν οι εξαγωγές μας; Γιατί εμείς είχαμε κρίση, ΟΚ, δεν είχαμε εσωτερική δύναμη, δεν είχαμε εσωτερική αγορά. Οι κύριοι του εξωτερικού τι είχαν και γιατί δεν έκαναν και εκείνοι μνημόνιο αφού είχαν και εκείνοι κρίση;

Κος ΣΑΚΕΛΛΗΣ:

Είναι πολύ πιθανό να έχουν αυξηθεί οι μεταφορές μέσω άλλων κρατών. Δηλαδή εγώ αποδίδω τη μείωση της κίνησης λίγο στη μείωση του εμπορίου αλλά την αποδίδω κυρίως ότι προτιμούνται άλλες οδοί όπως υπάρχουν και τα τελευταία δέκα χρόνια πολύ μεγάλο μεταφορικό έργο από Τουρκία κατευθείαν για βόρεια Ιταλία με Ρο/Ρο.

Κος :

Και μία ερώτηση για τον κύριο Χαλκιά. Θεωρείτε ότι στην υπόλοιπη Ευρώπη που μπορεί να γίνει χρήση των παράλληλων δρόμων από τα φορτηγά να υπάρχει κάποιο θέμα και εδώ να τίθεται νόμος, αντισυνταγματικός κατά τη δική μου γνώμη, που απαγορεύει τη χρήση των οδών από τα φορτηγά, των παράλληλων;

Ευχαριστώ.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Κοιτάτε, δεν μας αφορά το θέμα της χρήσης των δρόμων. Όχι ότι δεν μας αφορά, δεν είναι στην αρμοδιότητά μας, αυτές είναι αρμοδιότητες του Υπουργείου.

Θυμίζω μόνο ένα παράδειγμα που ξέρουμε από την Ευρώπη ότι στην Γερμανία όταν ξεκίνησαν το δορυφορικό σύστημα ήταν μόνο για τα autobands. Επειδή λοιπόν μετά δημιουργήθηκαν, γιατί οι Γερμανοί είχαν ελεύθερους αυτοκινητόδρομους, δεν πλήρωνες καθόλου. Μόλις άρχισαν να πληρώνουν τα φορτηγά στα autobands άρχισαν να βγαίνουν απέξω. Και άρχισε η toll collect να επεκτείνει το σύστημα και να λέει: α, τώρα θα πληρώνεις και απέξω και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις στη Γερμανία στους παράλληλους δρόμους πληρώνεις περισσότερο από ό,τι στα autobands για να οδηγήσουν ξανά τα φορτηγά μέσα στα autobands.

Αυτό είναι ένα παράδειγμα που έχουμε από τη Γερμανία αλλά δεν ξέρουμε και δεν ξέρουμε πώς θα δουλέψει και στην Ελλάδα αυτή η απαγόρευση.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Υπάρχει μία τελευταία ερώτηση από τον κύριο Λεμονάκη και θα κλείσουμε για το γεύμα.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Α υπάρχει ερώτηση και από τον κ. Χρυσοστόμου, συνάδελφο από τα Ιωάννινα. Παρακαλώ.

Κος ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ:

Εγώ είμαι από το Επιμελητήριο Ιωαννίνων, συγχαρητήρια για την ημερίδα, είμαι Αντιπρόεδρος του Επιμελητηρίου Ιωαννίνων, είμαι ο Χρυσοστόμου Ευθύμιος, Μάκη με φωνάζουν. Εγώ θα μιλήσω λίγο για τα Γιάννενα.

Θέλω να πω ότι άνοιξε ο δρόμος της Εγνατίας, είναι ένας δρόμος κόσμημα, τουλάχιστον για εμάς, ένας δρόμος ακριβά, φθηνά διόδια, συγχαρητήρια για το δρόμο.

Εγώ θέλω να κάνω κάτι παρατηρήσεις. Θέλω να πω για το Πάρκο της Παραμυθιάς Ηγουμενίτσας, για το εμποροβιοτεχνικό πάρκο το οποίο θα γινόταν logistics και ιστορίες εδώ και κάποιες μελέτες που είχα δει το 1998-2000, το οποίο είναι ανενεργό, δεν ξέρω τι κάνετε και δεν ξέρω ποιος μπορεί να μου απαντήσει.

Θέλω να πω για τις μεγάλες κλίσεις που διαμαρτύρονται οι οδηγοί της περιοχής μας οι οποίες είναι στο δρόμο το οποίο είναι από την Άρτα μέχρι τα Ιωάννινα και έχουμε προβλήματα στα φορτηγά που ανάβουν και έχουν καεί αρκετά φορτηγά μέχρι στιγμής παρόλο που ο δρόμος είναι καινούριος.

Θέλω να πω για τον κόμβο των Ιωαννίνων, την έξοδο δηλαδή που τελειώνει η Ιονία-Εγνατία, ένας κόμβος υπάρχει στα Γιάννενα, αυτή τη στιγμή, που ενώνει και την Ιονία και την Εγνατία ο οποίος είναι απαράδεκτος και έχουμε πολλά τροχαία ατυχήματα.

Και θέλω ακόμα να πω και ένα τελευταίο για τη σύνδεση με την Αλβανία την οποία στο χάρτη τη δείξατε ότι υπάρχει η σύνδεση αλλά ο δρόμος έχει σταματήσει στα Ιωάννινα και δεν έχει προχωρήσει προς την Αλβανία.

Εάν ξέρετε και αν μπορείτε να μου απαντήσετε. Ευχαριστώ πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Για τις αστοχίες θα απαντήσει ο κύριος Χαλκιάς αν μπορεί. Εγώ θέλω να δώσω μία σύντομη απάντηση, εξ όσων γνωρίζω, για το εμπορευματικό κέντρο της περιοχής της Ηγουμενίτσας ότι είναι σε εξέλιξη, έχει ενσωματωθεί η δράση αυτή σε ένα πρόγραμμα ευρωπαϊκό και φορέας υλοποίησης είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, ΟΛΗ. Έχει προβλεφθεί να αναπτυχθεί ως διχωρικό ΕΚ. Ένα κομμάτι στο λιμάνι και το υπόλοιπο νομίζω στην Παραμυθιά.

Πράγματι έχει καθυστερήσει το έργο, έχετε απόλυτο δίκιο. Δυστυχώς εδώ αν θεωρούσαμε ότι ήταν ωριμότερο το Θριάσιο έχει καθυστερήσει 20 χρόνια. Και βεβαίως όλος ο θεσμός των εμπορευματικών κέντρων έχει καθυστερήσει αφάνταστα και είναι ένα τεράστιο έλλειμμα τόσο για την οικονομία γενικότερα όσο για αυτά που λέγαμε πιο μπροστά για την έλξη των διαμετακομιστικών ροών από τη χώρα μας και όσο και για την ολοκλήρωση και για την ανάπτυξη των υπηρεσιών logistics.

Έχουμε τραγικά καθυστερήσει. Αλλά εμείς δεν μπορούμε να κάνουμε και πολλά πράγματα.

Κύριε Χαλκιά.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Για την πρόσβαση προς την Αλβανία, στο χάρτη που έδειξα χρωματικά την Εγνατία μιλήσαμε για την αρμοδιότητά της. Στον πίνακα όμως τα χιλιόμετρα τα οποία μιλήσαμε είναι τα χιλιόμετρα των αυτοκινητοδρόμων που είναι σε λειτουργία σήμερα.

Ελπίζω ότι κάποια στιγμή και το κομμάτι προς Αλβανία, και άλλα κομμάτια, Φλώρινα και τα λοιπά, θα τελειώσουν και θα είναι διατομή αυτοκινητοδρόμου.

Για τα άλλα δύο θέματα που θίξατε δεν έχω απάντηση γιατί δεν το ξέρω, ούτε τις κλίσεις ξέρω ούτε ακριβώς τη λεπτομέρεια του κόμβου πώς είναι σχεδιασμένος.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Πάντως είναι ένα ζήτημα, απλά το λέω με αφορμή αυτό και το προηγούμενο σχόλιο του κυρίου Κενανίδη, εντάξει, αστοχίες. Και εσύ είπες ότι κάτι πρέπει να γίνει. Και μπορεί να γίνει. Αυτό ποιανού αρμοδιότητα είναι; Γιατί εδώ είναι συγκεκριμένα τα πράγματα.

Και οι δύο περιπτώσεις που αναφέρθηκαν είναι πολύ συγκεκριμένες και πρόκειται για αστοχίες κατασκευαστικές.

Κος ΧΑΛΚΙΑΣ:

Και οι δύο περιπτώσεις είναι αρμοδιότητες των φορέων που λειτουργούν το δρόμο. Εκεί είναι η Νέα Ιόνια Οδός και τα λοιπά. Οι συμβάσεις παραχώρησης προβλέπουν πώς γίνονται βελτιώσεις και τα λοιπά. Αλλά στην Εγνατία που είναι δημόσιο και αυτή τη στιγμή έχουν σταματήσει τα πάντα εν όψει της παραχώρησης, της ιδιωτικοποίησης ή οτιδήποτε δεν μπορώ να πω με ποιο τρόπο θα μπορούσε να έχει γίνει.

Ούτε καν το Υπουργείο, έχουν περάσει οι μετοχές της Εγνατίας στο ΤΑΙΠΕΔ, ούτε καν το Υπουργείο έχει αρμοδιότητα να βγάλει μία μελέτη αρχικά και να δουν τι μπορούν να γίνουν, αν μπορούν να γίνουν οι αμμοπαγίδες, αν μπορεί να γίνει μία τρίτη λωρίδα που ελαττώνεται η ταχύτητα και τέτοια πράγματα. Δεν το ξέρω.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Και η τελευταία ερώτηση από τον κύριο Λεμονάκη.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ. Πολύ σύντομη ερώτηση με μία παραδοχή όμως. Θα σταθώ λίγο στο θέμα των λιμένων.

Σαν χώρα έχουμε και αποκτούμε τα τελευταία χρόνια μία εμπειρία στη λειτουργία συμβάσεων παραχώρησης σε άλλους τομείς δραστηριοποίησης όπως το οδικό δίκτυο, όπως τα αεροδρόμιά μας. Και πλέον αυτή είναι μία πραγματικότητα την οποία θα έχουμε και στους λιμένες ξεκινώντας από τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη.

Και έχει δημιουργηθεί και μία αίσθηση ότι αυτή η εμπειρία με κάποια άλλη μορφή, εξέλιξη, τροποποίηση στη λογική των μελλοντικών συμβάσεων μπορεί να ακολουθήσει και σε άλλους λιμένες.

Με την παραδοχή ότι σήμερα προϊσταστε μίας ανεξάρτητης αρχής η οποία έχει ένα πολύ σύντομο βίο ως διοικητική αρχή και σήμερα είναι πλέον ανεξάρτητη αρχή, πώς βλέπετε την πορεία και τη συμβολή της ΡΑΛ στην παρακολούθηση των συμβάσεων παραχώρησης τουλάχιστον για τα δύο μεγάλα έργα που είναι σε εξέλιξη και σύντομα θα είναι δύο λιμάνια που θα λειτουργούν έμπρακτα αυτή τη σύμβαση παραχώρησης και θα πρέπει να παρακολουθούνται.

Κος ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ:

Σας ευχαριστώ πολύ για την ερώτηση. Η Θεσσαλονίκη ό,τι ακριβώς, ό,τι δράση πραγματοποιούμε, ό,τι στοιχείο παρακολουθούμε για τον Πειραιά θα γίνει ακριβώς το ίδιο και στη Θεσσαλονίκη. Και αργότερα και στην Αλεξανδρούπολη όπως συζητείται μέχρι στιγμής.

Από εκεί και πέρα το μοντέλο μπορεί να μην είναι το ίδιο, της ολικής παραχώρησης αλλά να είναι υποπαραχωρήσεις ή παραχωρήσεις τερματικών, οπότε εκεί θα έλεγα η εργασία σπάει σε περισσότερα κομμάτια.

Δεν αλλάζει κάτι ουσιαστικά, πάλι το ελληνικό δημόσιο θα πρέπει να παρακολουθεί αν τηρούνται οι όροι της σύμβασης. Και χτίζουμε πάνω σε μία τεχνογνωσία τόσο οικονομική, σε σχέση με τις χρεώσεις, όσο και νομική σε σχέση με το χειρισμό αυτών των τεράστιων συμβάσεων καθώς και τον τρόπο με τον οποίο αυτές πρέπει να παρακολουθούνται.

Πρόσφατα ολοκληρώσαμε μία ανασκόπηση στοιχείων των οποίων μας είχε αποστείλει ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά, και μέσω αυτής της ανασκόπησης θέλω να σας δώσω ένα παράδειγμα ότι θα θέσουμε τον τρόπο με τον οποίο θα συνεργαζόμαστε για τα επόμενα χρόνια, όσο κρατήσει η παραχώρηση.

Η εμπειρία πάνω σε αυτό τον τομέα στα λιμάνια είναι πάρα πολύ περιορισμένη, τώρα ουσιαστικά ξεκινήσαμε. Αλλά κρατάμε, βλέπουμε το διεθνές περιβάλλον, μελετάμε τα παραδείγματα και τις διεθνείς πρακτικές.

Αντίστοιχη ρυθμιστική αρχή υπάρχει στη Νότιο Αφρική, στην Πορτογαλία, η οποία εκεί είναι μαζί με τους υπόλοιπους φορείς μεταφορών, και στην Αυστραλία.

Βλέπουμε τα διεθνή παραδείγματα και προσπαθούμε να ακολουθήσουμε τις κατάλληλες διεθνείς πρακτικέ προσαρμοσμένες στο ελληνικό θεσμικό σύστημα.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ. Πριν κλείσουμε για το γεύμα θα ήθελα να ευχαριστήσω για μία ακόμη φορά τον κύριο Κενανίδη, τον κύριο Χαλκιά, τον κύριο Αγγελόπουλο και τον κύριο Σακέλλη για τις εξαιρετικές παρουσιάσεις και την τιμή που μας έκαναν να είναι μαζί μας.

Και να σας προσκαλέσω όλους σε ένα ελαφρύ γεύμα μπουφέ.

Θεματική Ενότητα 2: (συνέχεια)

Συντονιστής: Δημήτριος Λεμονάκης, Αντιπρόεδρος ΕΕΣΥΜ

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Θα έχουμε την χαρά να έχουμε σε αυτό το πάνελ τον κύριο Ιωάννη Μίνη, Καθηγητή του Τμήματος Μηχανικών Οικονομίας και Διοίκησης από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Και ταυτόχρονα Προέδρου του Εθνικού Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής, που νομίζω μόλις συνεδρίασε αυτήν την εβδομάδα.

Τον κύριο Νικόλαο Ροδόπουλο, Πρόεδρο της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, που είχαμε και την τιμή και σαν ΕΒΕΠ, αυτήν την εβδομάδα να σας έχουμε κοντά μας, για την σύναψη του μνημονίου συνεργασίας. Και είναι και άλλη μια αφετηρία μιας πολύ ενδιαφέρουσας προσπάθειας.

Ο κύριος Γεώργιος Μπαμπαλής, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς. Θα είναι μαζί μας. Και βεβαίως και ο κύριος Σπυρίδων Ολύμπιος, Πρόεδρος του Ινστιτούτου Logistics Management Ελλάδος.

Ενώ μετά, χωρίς να κάνουμε ιδιαίτερη διακοπή, για να τηρήσουμε τους χρόνους, θα μας συνοδέψουν εδώ, στο σκέλος των αεροπορικών μεταφορών και αεροδρομίων, ο κύριος Δημήτρης Δημητρίου, Καθηγητής Οικονομικών Επιστημών στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο και βεβαίως, Πρόεδρος στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Και ο κύριος Alexander Zinell, ως Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας Fraport Greece.

Ταυτόχρονα, από τους ομιλητές προηγούμενης σειράς, στη θεματική ενότητα την προηγούμενη, ο κύριος Σωτήρης Θεοφάνης θα προσέλθει και θα ακολουθήσει, θα ενταχθεί σ' αυτό το πάνελ. Αφικνείται εντός ολίγου από Θεσσαλονίκης.

Ενώ ο κύριος Ευτύχιος Βασιλάκης, Αντιπρόεδρος της Aegean Airlines, λόγω επιχειρησιακών αναγκών παρέμεινε στο Λονδίνο και δεν πρόλαβε να είναι μαζί μας σήμερα εγκαίρως, παρά το ότι θα το ήθελε.

Οπότε, παρακαλώ τον κύριο Μίνη, να ξεκινήσουμε με τη δικιά του παρέμβαση.

Κος ΜΙΝΗΣ:

Καλησπέρα σε όλους. Ευχαριστούμε πάρα πολύ για την συγκυρία του ελαφρού γεύματος, γιατί ο πρώτος ομιλητής μετά το γεύμα έχει πάντα την ατυχία. Αλλά, αφού ήταν ελαφρύ, ευχαριστούμε προσωπικά, έτσι, για το γεύμα σε δόσεις.

Τιμή μου να είμαι σε μια τόσο ενδιαφέρουσα ημερίδα. Πραγματικά είμαι από το πρωί εδώ και άκουσα όλους τους ομιλητές. Έμαθα πολλά πράγματα. Πολύ υψηλού επιπέδου ομιλητές. Και πολύ καλή συζήτηση και πολύ καλές ερωτήσεις. Και ευχαριστώ και πάλι. Είναι τιμή μου που απευθύνομαι σ' αυτό το κοινό υψηλού επιπέδου.

Θέλω να μιλήσω λίγο για το Συμβούλιο Εφοδιαστικής. Για όσους δεν έχουν στενή, έτσι γνώση του τι κάνουμε και να μιλήσω λίγο για το έργο που έχει γίνει και για το έργο που σχεδιάζουμε να ολοκληρώσουμε στους επόμενους μήνες.

Πριν όμως αρχίσω με το Συμβούλιο Εφοδιαστικής, θέλω έτσι δυο κουβέντες για την εφοδιαστική, σαν μοχλό ανάπτυξης. Θεωρούμε μια πολύ καλή συγκυρία ότι εδώ και θα έλεγα πενταετία, η εφοδιαστική έχει αναγνωριστεί σαν έναν από τους νέους αναπτυξιακούς τομείς, που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάπτυξη της χώρας. Ένας σημαντικός μοχλός. Ο Νίκος … δεν τον λέει κλάδο, τον λέει τομέα. Και έχω μάθει και από τον Νίκο να αποκαλώ την εφοδιαστική τομέα κι εγώ.

Μετά θα συνεχίσουμε με το Συμβούλιο, ποιοι είμαστε, τι έχουμε συνεισφέρει μέχρι στιγμής και τι προγραμματίζουμε για τους επόμενους μήνες.

Η εφοδιαστική είναι πραγματικά ένας σημαντικός τομέας και με ιδιαίτερη προοπτική. Δεν είναι μόνο ότι συνεισφέρει περίπου 10%, άνω του 10% στο ΑΕΠ. Αλλά και οι προοπτικές του τομέα είναι πολύ σημαντικές.

Εδώ βλέπετε, στο διάγραμμα, τη συνεισφορά των logistics στο ΑΕΠ. Είναι στοιχεία του 2013, είναι από την πανελλήνια έρευνα logistics της ΕΕΛ και του Πανεπιστημίου Αιγαίου, η οποία είναι τώρα προς ανανέωση. Επομένως, του χρόνου θα έχουμε στοιχεία του 2016.



Αυτά είναι στοιχεία του 2013, βέβαια. Μιλάμε για περίπου 20 δισεκατομμύρια συνεισφορά. 13,3 δισεκατομμύρια από εμπορία, μεταποίηση και 3PL, δηλαδή, third party logistics υπηρεσίες. Εδώ έχουμε βέβαια βάλει και την εμπορία και την μεταποίηση. Τις logistics δραστηριότητες των δύο αυτών κλάδων. Και φυσικά, η πρωτοπόρος ναυτιλία, με 6,5 δις.

Πού βρισκόμαστε; Δεν είμαστε και πολύ καλά. Παγκοσμίως είμαστε στην 44η θέση του logistics performance index, μέσα σ' ένα σύνολο 200 χωρών. Η Τουρκία είναι πάνω από εμάς. Η Ρουμανία είναι πολύ κοντά μας. Και η

Βουλγαρία είναι πολύ κοντά μας. Προφανώς στην Τουρκία καταλαβαίνουμε όλοι, λόγω του παραγωγικού μοντέλου της έχει αναπτύξει και τον κλάδο.

Αλλά γνωρίζοντας την ποιότητα των στελεχών σε όλες τις μορφές της εφοδιαστικής αλυσίδας, υπάρχει μεγάλη προοπτική για να ανέβουμε σημαντικά σ' αυτήν την κατάταξη. Προφανώς, χρειάζονται και άλλα πράγματα. Δεν είναι μόνο ποιότητα στελεχών.

Προφανώς χρειάζονται υποδομές, οι οποίες, οι οδικές τουλάχιστον έχουν αναβαθμιστεί. Οι λιμενικές, ακούσαμε προηγουμένως από τον κύριο Αγγελόπουλο τα σχέδια για την αναβάθμισή τους.

Προφανώς χρειάζονται από τον κύριο Κάπρο για την νέα μορφολογία ενός δικτύου μεταφορών στα νησιά μας. Προφανώς χρειάζονται πολλαπλές πρωτοβουλίες. Αλλά θεωρούμε ότι υπάρχει σημαντική προοπτική αναρρίχησης από το 44, αρκετές θέσεις ψηλότερα.

Προφανώς, η οδική μεταφορά είναι κυρίαρχη. Ο σιδηρόδρομος είναι σχεδόν ανύπαρκτος. Περίπου το 1% της εμπορευματικής μεταφοράς. 12 εκατομμύρια, είδα τον ισολογισμό στον ΟΣΕ φέτος, έσοδα από το εμπορευματικό έργο. Ήμαστε γύρω στα 23 εκατομμύρια, έχει πέσει στα 12.

Προφανώς, δεν είναι μόνο η κρίση, αλλά είναι και τα προβλήματα που υπήρχαν με τις συνδέσεις με τις άλλες χώρες και τα λοιπά, λόγω προσφυγικού και άλλων προβλημάτων, τα οποία αν δεν λυθούν, το όνειρο, το όραμα που μας έδειξε ο Μάκης ο Κάπρος, εισαγωγή δρόμου από τον Πειραιά προς την Κεντρική Ευρώπη, δεν υπάρχει περίπτωση να υλοποιηθεί. Επομένως, χρειάζεται δουλειά, για τον σιδηρόδρομο.

Έχουμε όμως και καλά νέα. Σημαντική μείωση αποθέματος. Αποθηκευτικοί χώροι, δυστυχώς κατακερματισμένοι. Δεν είναι καλό νέο αυτό. Αλλά αρκετές σύγχρονες αποθήκες υπάρχουν. Και μάλιστα, είναι έτοιμοι οι επενδυτές να επενδύσουν σε νέες και μεγάλες αποθήκες.

Η ανάθεση σε τρίτους παρουσιάζει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης. Υπάρχει προφανώς γκρίνια για τα περιθώρια κέρδους στον τομέα 3PL, αλλά το μέλλον είναι καλό. Φαίνεται καλό για τον τομέα.

Και υπάρχει και ιδιαίτερα έντονη επιθυμία των εταιρειών 3PL, να επενδύσουν σε πληροφορική. Αυτά όλα έχουν βγει από έρευνες στον τομέα. Και από την ίδια γνώση που έχουμε, σαν Συμβούλιο, αλλά και ο καθένας από εμάς, ότι ο τομέας στο επίπεδο πληροφορικής, έχει κάνει μεγάλα βήματα.

Τα warehouse management systems είναι σχεδόν σε όλες τις οργανωμένες αποθήκες πια, σε καλό επίπεδο και με εγχώρια συστήματα. Και συστήματα τηλεματικής στόλου, φορτηγών, αλλά και δρομολόγησης ακόμα, οι μεγάλες εταιρείες.



Ο Βασιλόπουλος, για παράδειγμα, έχει ένα από τα πιο σύγχρονα συστήματα δρομολόγησης φορτηγών, που εξοικονομεί σημαντικά κόστος, πάνω από 10% στην δρομολόγηση. Άρα, έχουν εισχωρήσει σημαντικά οι τεχνολογίες πληροφορικής στον κλάδο μας.

Μελλοντικές τάσεις. Το μόνο που θα ήθελα να αγγίξω είναι το τελευταίο, ότι οι πράσινες πρωτοβουλίες κατακτούν έδαφος και αυτό δεν είναι επειδή έχουμε περιβαλλοντική συνείδηση τόσο -όλοι λέμε ότι έχουμε,

αλλά όταν αφορά το πορτοφόλι μας την ξεχνάμε- αλλά μας την επιβάλλουν, έτσι;

Μια πολυεθνική που έχει στόχους μείωσης ανθρακικού αποτυπώματος, επιβάλλει και στους προμηθευτές της αυτούς τους στόχους. Επομένως, αν δεν κοιτάξεις την πράσινη πτυχή της επιχειρηματικότητάς σου, δε θα πάρεις δουλειές. Και προφανώς και αυτό είναι πολύ σημαντικό. Και βλέπετε τις εκθέσεις εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, που οι εταιρείες του κλάδου έχουν αρχίσει να δημιουργούν ετησίως.

Ποιοι είμαστε, στο Εθνικό Συμβούλιο. Είμαστε ένα σώμα εθελοντών. Είμαστε ένα σώμα εθελοντών, το οποίο προσφέρει σημαντικότατο χρόνο. Αρκετά μέλη που έχουμε, ο Νίκος ο Ροδόπουλος, ο Μανώλης ο Μπαλτάς είναι εδώ. Ο κύριος Βιτσαράς είναι εδώ.

Αρκετά μέλη που είναι εδώ μπορούν να το πουν αυτό, ότι βάζουμε πολύ, αρκετό χρόνο. Και ελπίζουμε να έχουμε και αποτελέσματα. Γιατί αν βάζεις χρόνο και δεν έχεις αποτελέσματα, δεν κάνεις και τίποτα, έτσι;

Άρα, συμβουλεύουμε την πολιτεία, την πολιτική ηγεσία. Και κυρίως το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Αυτά είναι τα εποπτεύοντα Υπουργεία. Σε θέματα στρατηγικής, σε θέματα οργάνωσης, σε θέματα επενδύσεων. Και στο νομοθετικό πλαίσιο.

Θα ήθελα να επισημάνω ότι το νομοθετικό πλαίσιο μας έχει πάρει αρκετό χρόνο στις πάνω από 40 συνεδριάσεις που έχουμε κάνει μέχρι στιγμής από τον Φεβρουάριο του ’16, που έχουμε συγκροτηθεί σαν σώμα. Και θα μιλήσω αρκετά γι’ αυτά.

Το καλό με το Συμβούλιο είναι ένα, ότι είμαστε εθελοντές και αφήνουμε τις προσωπικές μας ατζέντες έξω από το δωμάτιο. Και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Και το φροντίζουμε σαν σώμα, να τις έχουμε έξω από το δωμάτιο.

Και ότι έχουμε μια εκπροσώπηση πολλαπλών διαστάσεων. Δηλαδή, έχουμε εκπροσώπους Υπουργείων, πολύ σοβαρά στελέχη της δημόσιας διοίκησης. Δε βλέπετε τα ονόματα. Δεν έχει όμως σημασία. Τα στελέχη της

δημόσιας διοίκησης που συμμετέχουν στο Συμβούλιο είναι πολύ υψηλού επιπέδου και γνώστες.

Εκπρόσωπους κοινωνικών εταίρων, από τον ΣΕΒ, την ΕΕΛ, την ΠΣΧΕΜ, ΠΕΕΔ, ΣΥΝΔΔ&ΕΛ, ΚΕΕΕ. Εκπρόσωποι εταιρειών. Και εδώ υπάρχει, έτσι, αρκετή ζωτικότητα. Έχουμε σοβαρές εταιρείες του χώρου.

Και εκπρόσωποι πανεπιστημίων, ο κύριος Μπαλλής κι εγώ προσπαθούμε να διασώσουμε τη φήμη των ακαδημαϊκών, που θεωρούμαστε πάντα θεωρητικοί και χωρίς να αγγίζουμε την πραγματικότητα, Σάκη. Αλλά κάτι ξέρουμε κι εμείς.

Άρα, έχουμε μια, έτσι, πολλαπλών διαστάσεων συγκρότηση. Και βοηθάει πάρα πολύ, γιατί ο καθένας φέρνει τις εμπειρίες του. Και όπου έχουμε πολλαπλές εμπειρίες, γίνεται αυτό που λένε στην Αμερική «melting pot». Δηλαδή, πολλές κουλτούρες δίνουν μια προστιθέμενη αξία, πάνω από την ένωση των κουλτουρών. Το ίδιο κι εδώ. Υπάρχει μια προστιθέμενη αξία, πάνω από την αξία του καθενός τομέα ξεχωριστά.

Συνεισφορά μας. Να αρχίσω με τα θεσμικά θέματα. Όπως ακούσατε σε πολλούς ομιλητές στις προηγούμενες συνεδριάσεις, για τον νόμο του 4301, το logistics. Μια τεράστια επιτυχία του τομέα μας, των logistics, γιατί θεσμοθετηθήκαμε. Ορίσαμε τουλάχιστον τι είναι εφοδιαστική και τι δραστηριότητες αποτελούν την εφοδιαστική.

Φυσικά, αυτός ο νόμος θέλει εξειδίκευση. Και η εξειδίκευση είναι μέσω προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων και κοινών υπουργικών αποφάσεων. Δηλαδή, εκεί είναι που γίνεται δουλειά. Ο νόμος είναι στρατηγική εξειδίκευση, είναι υλοποίηση.

Σ’ αυτόν τον κύκλο είμαστε. Υλοποιούμε αυτήν την στιγμή. Και μάλιστα, αν δεν είχαμε τους θεσμούς, να μας σπρώχνουν, θα υλοποιούσαμε πιο αργά. Ευτυχώς που έχουμε τους θεσμούς και μας σπρώχνουν. Διότι αυτά έχουν γίνει προαπαιτούμενα πια.

Και μάλιστα νομίζω η πολιτική ηγεσία τα έβαλε σαν προαπαιτούμενα, ώστε οι θεσμοί να μας σπρώχνουν. Γιατί ξέρουν, καταλαβαίνει η πολιτική ηγεσία πολύ καλά το αναπτυξιακό potential της εφοδιαστικής.

Επομένως, έχουμε δύο πρωτοπόρα νομοθετήματα. Το πρώτο είναι για την αστική μεταφορά, αποθήκευση και διαμονή. Για τα λεγόμενα ΑΚΕΕ, αστικά κέντρα ενοποίησης εμπορευμάτων.

Το οποίο πραγματικά είναι πρωτοπόρο, γιατί είναι μια θεσμοθέτηση μιας σημαντικής επιχειρησιακής ανάγκης, η οποία απελευθερώνει τις πόλεις μας από πολλαπλούς φόρτους, τόσο σε επίπεδο κίνησης οχημάτων όσο και σε ζήτηση πάρκινγκ. Και προφανώς, από εκπομπές CO2.



Υπουργική απόφαση, καταγραφή περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ένα άλλο πρωτοπόρο νομοθέτημα, το οποίο, αν κάνετε μια αναδρομή στις ευρωπαϊκές χώρες, δε θα βρείτε σε πολλές παρόμοια νομοθετήματα. Δηλαδή, έχουμε μια πρωτοπορία στην Ευρώπη.

Για την καταγραφή και αν θέλετε, την διαύγεια της περιβαλλοντικής επίδοσης των εταιρειών του κλάδου μας. Εθελοντική και πάλι, αλλά όπως καταλαβαίνετε, όταν είναι εθελοντική, σημαίνει ότι κάποιοι θα έχουν οφέλη από αυτό, έτσι; Ανταγωνιστικά οφέλη, από αυτήν την καταγραφή. Και την δήλωση και καταγραφή.

Το σημαντικότερο νομοθέτημα όλων είναι η ΚΥΑ αδειοδότησης, η Κοινή Υπουργική Απόφαση αδειοδότησης κέντρων αποθήκευσης και διανομής. Αυτό είναι που μας πήρε μια πολύ σημαντική προσπάθεια για να ολοκληρωθεί. Και ολοκληρώθηκε.

Και τώρα πια, έχω την τιμή να σας αναφέρω ότι ήδη γύρω στα 100 κέντρα αποθήκευσης και διανομής έχουν δηλωθεί. Να εξηγήσω ότι χαμηλής όχλησης ΚΑΔ αδειοδοτούνται με δήλωση. Μέσης όχλησης ΚΑΔ αδειοδοτούνται με αίτηση. Έχουμε ήδη 100 αδειοδοτημένα ΚΑΔ, μέσα σε πέντε μήνες από την έκδοση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης. Τώρα μιλάμε, δηλαδή, για έναν μετασχηματισμό της αγοράς.

Η επόμενη Κοινή Υπουργική Απόφαση κατατάσσει τα κέντρα αποθήκευσης και διανομής σε χαμηλής όχλησης και μέσης όχλησης. Αυτή ακόμα εκκρεμεί από το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Αν και το Συμβούλιο έχει ολοκληρώσει την εισήγησή του εδώ και πολύ καιρό. Σχεδόν ένα χρόνο.

Είναι δύσκολο θέμα, όπως καταλαβαίνετε, πάρα πολύ δύσκολο θέμα. αλλά είμαστε πολύ ώριμοι, το Υπουργείο τώρα είναι πολύ ώριμο για την έκδοση αυτής της ΚΥΑ. Στους επόμενους, δηλαδή, ένα με δύο μήνες το πολύ, θεωρώ ότι αυτή η ΚΥΑ θα είναι πια νόμος. Που σημαίνει ότι όχι μόνο η διαδικασία και είναι το … νομοθέτημα, αλλά και η κατάταξη, δηλαδή, ποιος ακολουθεί τη διαδικασία, θα έχουν ξεκαθαριστεί πλήρως.

Και το πέμπτο, ένα τεχνικό, αλλά πολύ σημαντικό νομοθέτημα, που έχει σχέση με τις κυκλοφοριακές συνδέσεις των κέντρων αποθήκης και διανομής. Επομένως, έχει σχέση όχι μόνο με την ασφάλεια, που είναι το πιο σημαντικό, με την ασφάλεια εισόδων-εξόδων των βαρέων οχημάτων, αλλά και με τη διευθέτηση των κυκλοφοριακών οχλήσεων, ενδεχόμενα, των ΚΑΔ.

Ένα-δυο λόγια θα πω για το καθένα. Τα ΑΚΕΕ, τα Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων. Πάρα πολύ σημαντική πρωτοβουλία. Διάβαζα προ ημερών ένα νέο report της McKenzie, γιατί η McKenzie έχει τον σφυγμό της αγοράς, όχι για την Ελλάδα, παγκόσμια.

Και τα ΑΚΕΕ μπορούν να μειώσουν τον φόρτο των εμπορευματικών διανομών, εντός αστικού ιστού, πάνω από 35%-40%. Άρα αυτό είναι, φανταστείτε, χοντρικά, έτσι για να το έχουμε στο μυαλό μας, εγώ το έχω σαν benchmark.

Το 15% του κυκλοφοριακού φόρτου οφείλεται στις διανομές, σε μια πόλη. Φανταστείτε να το μειώσετε στο μισό αυτό. Να το πάτε δηλαδή, αντί για 15, να πάει 8, 9. Και οι ρύποι και οι θέσεις πάρκινγκ, έτσι; Δηλαδή, υπάρχει ένα πολύ μεγάλο όφελος από τα ΑΚΕΕ.

Αλλά υπάρχει και το πρόβλημα. Το πρόβλημα είναι, γιατί να επενδύσω σε ΑΚΕΕ, τι θα κερδίσω, σαν επιχειρηματίας; Τι προνόμια θα έχω; Ποιος θα μου δώσει αυτό το προνόμιο; Ο Δήμος; Η Περιφέρεια; Θα βάλω διατάξεις για τα ΑΚΕΕ, που θα λένε «απαγορεύω σε ώρες αιχμής όχημα διανομής, εκτός ΑΚΕΕ»; Είναι αυτό συνταγματικό;

Όλες αυτές τις ερωτήσεις τις βάζω, για να καταλάβετε πόσο δύσκολη είναι μια ρύθμιση. Όχι μόνο για ισονομία των διανομών και ίσες ευκαιρίες. Αλλά και επιχειρηματικά δύσκολη.

Θα δώσω κίνητρα; Βγαίνει ένα ΑΚΕΕ, οικονομικά; Για όσους ξέρουν, δε βγαίνω. Δε θέλω να επενδύσω σε ΑΚΕΕ, γιατί δεν έχω κέρδος. Ζημιά έχω. Επομένως, αν δεν έχω κίνητρα –και ποια είναι τα κίνητρα αυτά και ποιος δίνει αυτά τα κίνητρα;

Όλα αυτά είναι ερωτήματα, τα οποία έχουμε κάνει εισηγήσεις, σαν Συμβούλιο. Μας παιδέψανε πάρα πολύ, σαν Συμβούλιο. Βλέπετε ότι έχουμε αρκετά τεχνικά θέματα να αντιμετωπίσουμε. Δεν είναι νομικά τα θέματα. Πρώτιστα είναι τεχνικά και μετά είναι η νομική τους διατύπωση.

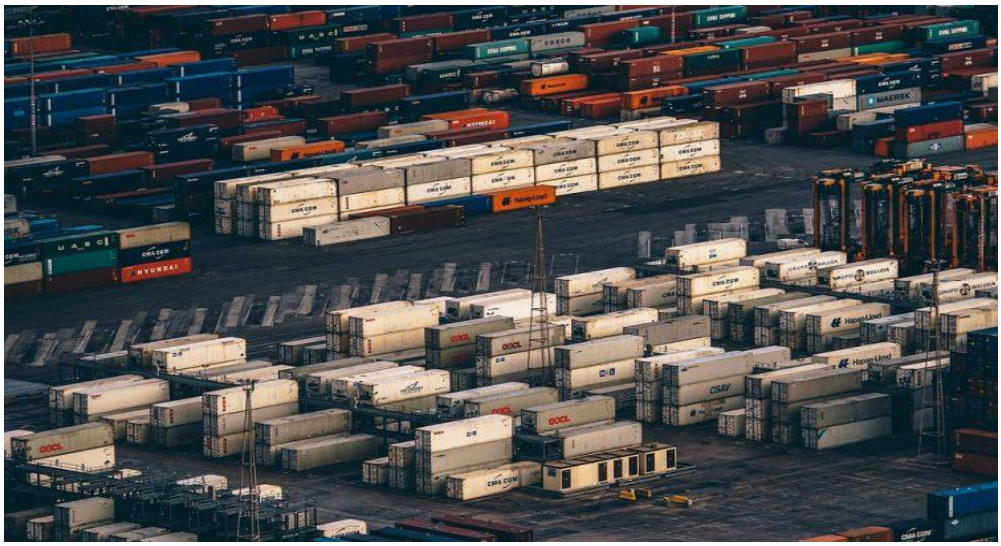
Το ίδιο, λιγότερο πολύπλοκο, αλλά το ίδιο πρωτοπόρο είναι η Υπουργική Απόφαση της Πράσινης Εφοδιαστικής. Όπως είπαμε, η δήλωση των εταιρειών του κλάδου για διάφορους τύπου οχλήσεων, εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, χρήση φυσικών πόρων, ενέργεια πόρου, τα απορρίμματα, ύδωρ και διαχείριση πόρων. Ενέργεια, δηλαδή, και ανακύκλωση υλικών. Όλα αυτά, ενδεχόμενα θα δηλώνονται.

Και πάλι, η σθεναρή μας πρόταση είναι να είναι εθελοντικά. Την αδειοδότηση τη συζητήσαμε, είναι σε ισχύ. Αυτό που είναι σημαντικό είναι η κατάταξη των κέντρων αποθήκευσης διανομής σε χαμηλής όχλησης, τα οποία αδειοδοτούνται με δήλωση.

Πολύ σημαντικό. Το καταλαβαίνετε τι θα πει δήλωση. Κάνω μια υπεύθυνη δήλωση, με κάποια δικαιολογητικά και αυτόματα έχω την άδεια. Και φυσικά, το δημόσιο μπορεί να ελέγξει ανά πάσα στιγμή αν αυτά που έχω δηλώσει ή έχω καταθέσει είναι αληθή. Με τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει, αν αναλυθεί.

Ενώ στα μέσης όχλησης, αδειοδοτούμε με αίτηση. Καταθέτω τα δικαιολογητικά, εξετάζομαι και αδειοδοτούμαι. Είναι τελείως διαφορετική η διαδικασία. Άρα, αν είμαι μέσης όχλησης ή χαμηλής όχλησης, έχει μεγάλη σημασία.

Και εδώ, αν θέλετε, έχουμε μια πολύ δημιουργική μάχη με το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Προφανώς το Υπουργείο Περιβάλλοντος θέλει όλα να είναι μέσης όχλησης –το πάω στα άκρα, για να καταλάβετε.



Μηδέν, δηλαδή, τετραγωνικά κάλυψη, μηδέν κυβικά όγκου στη χαμηλή όχληση. Εμείς λέμε άπειρα τετραγωνικά ή κυβικά μέτρα όγκου στην χαμηλή

όχληση. Επομένως, πρέπει να βρούμε ένα μέσο, το οποίο ικανοποιεί και τις δύο μεριές.

Επομένως, αυτό αυτήν τη στιγμή, έχουμε κάνει τη γνωμοδότησή μας. Για παράδειγμα, να σας πω, η γνωμοδότησή μας είναι αρκετά τεκμηριωμένη. Μιλάμε για τη μέση όχληση, πάνω από 200.000 κυβικά όγκου κτηρίου. Που είναι αδιαμφισβήτητος.

Ο όγκος κτηρίου δεν έχει σχέση με τον όγκο αποθηκευμένων εμπορευμάτων. Οι παλιές κατατάξεις βασίζονται στον όγκο αποθηκευμένων εμπορευμάτων. Και μπορώ να πω εγώ ότι ο όγκος μου, αυτήν τη στιγμή, είναι 50.000 κυβικά και αύριο είναι 75.000 κυβικά ή όταν έρθει η επιθεώρηση είναι 20.000 κυβικά.

Καταλαβαίνετε όμως ότι ο όγκος που δηλώνω στην οικονομική άδεια είναι αδιαμφισβήτητος. Αυτός είναι ο όγκος. Επομένως, αυτό θέλουμε εμείς. Αυτό προτείνουμε, σαν μέτρο.

200.000 κυβικά σημαίνει περίπου, χοντρικά 50.000 κυβικά αποθηκευμένων ειδών. Όλα τα άλλα είναι διάδρομοι, ράμπες και χώροι φορτώσεων, εκφορτώσεων. 30.000 κυβικά για ψυκτικό φορτίο.

Και 50.000 τετραγωνικά ανοικτού χώρου αποθήκευσης. Δεν υπήρχε η έννοια στον …, ανοικτό χώρο αποθήκευσης. Προτείνουμε να εισαχθεί. Και να εισαχθεί σαν χαμηλής όχλησης, ότι είναι κάτω από 50 στρέμματα ανοικτού χώρου αποθήκευσης. Μάντρες, αποθήκευση υλικών υποδομών και τα λοιπά.

Στις χρήσεις γης προτείνουμε κάποιες αλλαγές. Στο καινούριο Π.Δ., το οποίο είναι το «επεξεργασία», έχουμε προτείνει αρκετές αλλαγές. Μία από αυτές, στην πρώτη γραμμή, βλέπετε γενική κατοικία. Θεωρούμε ότι πρέπει να επιτρέπεται, έως 800 μέτρα, κάλυψη κτηρίου.

Να ιδρυθεί ΚΑΔ, γιατί έχουμε τα ΑΚΕΕ. Γιατί αν δεν επιτρέπεται, τα Αστικά Κέντρα Ενοποίησης Εμπορευμάτων θα είναι εκτός γενικής κατοικίας. Και ενδεχόμενα, πολύ μακριά από το κέντρο που εξυπηρετούν.

Κυκλοφοριακές συνδέσεις. Εδώ υπάρχει κι εδώ μία καινοτομία. Δεν είναι μόνο συνδέσεις με 90 μοίρες με τη ροή της κυκλοφορίας. Αλλά επιτρέπει η ΚΥΑ σύνδεση με άλλες γωνίες, με μελέτη μηχανικού. Κι αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί ο επιχειρηματίας και ο μηχανικός καλείται να τεκμηριώσει γιατί πρέπει να έχουμε αυτό το πλάτος εισόδου-εξόδου, υπό αυτήν την γωνία.

Τεχνικά θέματα, μας έχει βοηθήσει πάρα πολύ το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, μέσω του κυρίου Μπαλλή και των simulation που κάνανε. Και η ΟΦΑΕ, μέσω των test, των live test που κάνανε φορτηγά. Οπότε, εδώ έχει γίνει και θεωρητική δουλειά, αλλά έχει γίνει και πρακτική δουλειά, για να μπορέσει το νομοθέτημα να έχει σθεναρές βάσεις.

Θέματα που ασχολούμαστε, που έχουμε ασχοληθεί πολύ πρόσφατα και ακόμα ασχολούμαστε, είναι η μεταβατική κατάσταση αδειοδότησης, υφιστάμενων κέντρων αποθήκης διανομής, η οποία πρέπει να γίνει σε δύο χρόνια.

Για παράδειγμα, σας αναφέρω την περιοχή του Ασπροπύργου, που όλοι ξέρουμε ότι είναι μία από τις σημαντικότερες περιοχές άτυπης συγκέντρωσης κέντρων αποθήκευσης και διανομής. Το logistics της Αθήνας γίνεται από τον Ασπρόπυργο και από τα Οινόφυτα, αλλά κυρίως από τον Ασπρόπυργο.



Και εκεί οι επιχειρήσεις έχουν άδειες εμπορικών αποθηκών. Επομένως, πρέπει να αδειοδοτηθούν, σαν κέντρα αποθήκευσης διανομής, με σημαντικές

πολυπλοκότητες που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Και δουλεύουμε σ' αυτό.

Επίσης, μία νίκη μας, νομίζω, είναι η πυροπροστασία. Με τα σύγχρονα συστήματα πυροπροστασίας αποθηκών στα μονώροφα κτήρια, το πυροδιαμέρισμα, από 2.500 τετραγωνικά, με τον νέο κανονισμό πάει στις 4.000 τετραγωνικά. Και άμα έχεις σπρίνκλερ, στις 8.000 τετραγωνικά. Και σε όγκο, από 15.000 κυβικά, στα 40.000 κυβικά, ο νέος κανονισμός. Και στα 80.000 κυβικά, με σπρίνκλερ.

Δηλαδή, είναι τεράστια η ελάφρυνση. Και όλα αυτά, τα κάναμε χέρι-χέρι με την πυροσβεστική, έτσι; Δεν αυτενεργήσαμε, προφανώς, γιατί δεν είμαστε ειδικοί. Αλλά οι επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο Συμβούλιο γνωρίζουν πάρα πολύ καλά τα θέματα. Και οι πυροσβεστική, που είναι ειδική, μας βοήθησε να φτάσουμε σ' αυτά τα νούμερα. Και το Π.Δ. είναι υπό έκδοση.

Φορολογικές αποθήκες. Υπάρχουν αρκετά θέματα στις φορολογικές αποθήκες. Να σας πω ένα, που καταλαβαίνω εγώ, γιατί δεν τα ξέρω αυτά τα θέματα καλά. Αλλά, αν για παράδειγμα αποθηκεύω ένα είδος όπως ποτά ή καφέ τώρα, με την νομοθεσία, έτσι, που υπόκειται σε ειδικό φόρο κατανάλωσης, είμαι υποχρεωμένος, η αποθήκη πρέπει να είναι χωρισμένη σε υπο-αποθήκες, ανά εταιρεία, ανά αποθηκευτή.



Δηλαδή, καταλαβαίνετε ότι η αποθήκη μου, αν αποθηκεύω ποτά, για παράδειγμα, του ίδιου ειδικού φόρου κατανάλωσης, συντελεστή, θα πρέπει να έχει ξεχωριστή υπο-αποθήκη για τον Μίνη, ξεχωριστή υπο-αποθήκη για τον Μπαλλή, και τα λοιπά. Τα ίδια είδη. Που σημαίνει, η εκμετάλλευση του χώρου είναι πολύ χειρότερη από ότι να ήταν μία αποθήκη.

Αυτό, τώρα, με την καινούρια νομοθεσία, επιτρέπεται πια. Θα αποθηκεύω, στο εξής, είδη ίδιου φορολογικού συντελεστή, ειδικού φόρου κατανάλωσης, δηλαδή, χωρίς να έχω την απαίτηση να έχω φυσικά ξεχωριστά αποθήκες. Αλλά, προφανώς, στο πληροφοριακό σύστημα της αποθήκης πρέπει να ταυτοποιούνται τα είδη. Ανά αποθηκευτή.

Σας πάω σε λεπτομέρειες, για να καταλάβετε τη δυσκολία, έτσι και το βάθος των θεμάτων. Επίσης, πολλοί συνάδελφοι, ειδικά η ΟΦΑΕ και η ΠΕΕΔ, το αίτημά τους ήταν η ανανέωση του στόλου. Καταρρέει ο στόλος. Ο στόλος μας σε λίγο δε θα μπορέσει να περάσει τα αυστριακά σύνορα, γιατί τα περισσότερα είναι euro 3, έτσι δεν είναι; Και σε λίγο θα απαγορευτούν.

Νομίζω η Ελλάδα έχει ειδική, δεν ξέρω, κύριε Κενανίδη, νομίζω ότι η Ελλάδα έχει ειδική άδεια για να μπορέσουν τα φορτηγά μας να περνάνε από την Αυστρία. Αυτό θα λήξει. Πώς θα αγοράσουμε νέα φορτηγά; Πώς θα πάμε στο euro 5, euro 6; Με τι λεφτά;

Αν δείτε τα ναύλα, μου λένε οι συνάδελφοι, ότι χάνουν χρήματα από ναύλα. Από πολλά ναύλα. Δε λέει για όλα, γιατί εντάξει, πώς ζουν. Κάπως ζουν, έτσι; Αλλά, προφανώς, από πολλά ναύλα, είναι οριακά.

Πώς θα επενδύσουν; Αυτό είναι το ερώτημά τους. Και η απάντηση είναι δεν ξέρουμε. Γιατί η κρατική ενίσχυση απαγορεύεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, για ανανέωση στόλου, αν δεν αποδείξεις ότι καταρρέει η αγορά. Και η αγορά δεν καταρρέει. Η αγορά τροφοδοτείται, συνεχίζει να τροφοδοτείται.

Αν δεν τροφοδοτείτο, ναι, θα σου έδινε. Αυτήν την στιγμή τροφοδοτείται. Με βουλγάρικα, με ό,τι να είναι, αλλά τροφοδοτείται. Έχουν φύγει όλοι στη Βουλγαρία, το ξέρουμε. Είναι ένα τεράστιο πρόβλημα, το οποίο δεν μπορούμε να το λύσουμε. Προσπαθούμε όμως.

Βλέπετε την πολυπλοκότητα των θέματα. Μιλάμε για ένα άλλο, εντάξει, το καταλαβαίνω ότι ήταν το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών εδώ το θέμα μας. Αλλά είναι οι χρήστες εδώ έτσι, του συστήματος.

Πού δουλεύουμε τώρα; Δυο λεπτά θα πάρω, για να ολοκληρώσω. Έχει εγκριθεί από το ΚΕΣΥΠ, το Στρατηγικό Σχέδιο της Εφοδιαστικής, το σχέδιο δράσης, όπως λέγεται, της εφοδιαστικής.

Και υπάρχει υποχρέωση υλοποίησης, από την Κυβέρνηση, του action plan εφοδιαστικής, τα επόμενα τρία χρόνια. Το action plan εφοδιαστικής έχει 38 δράσεις. Μερικές θέλουν λίγη δουλειά, αλλά και αυτό. Και ορισμένες είναι πάρα πολύ σημαντικές.

Εμείς θέλουμε να βοηθήσουμε τις σημαντικές. Έχουμε επιλέξει κάποια γκρουπ δράσεων, που θεωρούμε σημαντικά. Για παράδειγμα, προσέγγιση διεθνών φορτίων και υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.

Εδώ θέλουμε να βοηθήσουμε την πολιτεία να διευκολύνει τις διαδικασίες διαχείρισης του διεθνούς φορτίου, να αναπτύξει μηχανισμούς για την προσέλκυση διεθνών εμπορευματικών ροών. Και να βοηθήσει και τη σύνδεση των λιμανιών με τους αερολιμένες και τα λοιπά.

Τώρα, συζητήθηκαν σήμερα αυτά τα θέματα. Και είπαμε, χωρίς σιδηρόδρομο, πώς θα προσελκύσεις; Αξιόπιστο σιδηρόδρομο, έτσι;



Όταν ο μέσος συντελεστής εξυπηρέτησης φορτίων από σιδηρόδρομο είναι 8% ευρωπαϊκά και εμείς είμαστε στο 1%, καταλαβαίνετε ότι πρέπει να οκταπλασιάσουμε τα φορτία μας. Αυτό δε γίνεται από την μια μέρα στην άλλη. Θέλει δουλειά εδώ, σημαντική δουλειά. Και υποτίθεται, μέσα σε τρία χρόνια, πρέπει να το ολοκληρώσουμε.

Επίσης, ψηφιοποίηση. Συζητήσαμε σήμερα αρκετά για την ψηφιοποίηση. Ακούσαμε όραμα, ακούσαμε συστήματα. Πρέπει αυτά να μπούνε σε μια τάξη, για να κάνουμε doable things, έτσι;

Πράγματα που μπορούμε, αυτό που λένε στην ελληνική, low hanging fruits. Πράγματα που μπορούμε να τα κάνουμε. Και όχι τα συστήματα που δεν έχει ακόμα και η Γερμανία. Πράγματα απλά, λογικά, που μπορούν να υλοποιηθούν στα επόμενα 2-3 χρόνια. Και επικεφαλής αυτής της ομάδας είναι ο Νίκος Παπαδόπουλος, με αρκετή εμπειρία στα θέματα αυτά.

Και φυσικά, η ψηφιοποίηση θα βοηθήσει και στον έλεγχο των οδικών μεταφορών. Που αυτήν την στιγμή όλοι ξέρουμε σε ποιο επίπεδο βρίσκεται.

Μετατροπή λιμένων σε … της διεθνούς εμβέλειας. Υπάρχει μια ομάδα, επικεφαλής είναι η κυρία Ευαγγελινού, που συζητάμε πάλι θεσμικά και χρηματοδοτικά εργαλεία, έτσι ώστε να επιταχύνουμε την μετατροπή ορισμένων λυμένων σε logistics Hubs.

Δημιουργία κέντρων … logistics. Ακούγεται πάρα πολλά χρόνια αυτή η πρωτοβουλία. Αρχίσαμε με την Θεσσαλονίκη, θα γίνει το κέντρο logistics των Βαλκανίων, δημοπρατήριο και τα λοιπά, να δούμε τι είναι αυτό το πράγμα. Τι γίνεται και δε γίνεται, έτσι; Τουλάχιστον, να μην το ξανά ακούσουμε, αν δε γίνεται. Είναι κι αυτό μια προστιθέμενη αξία.

Και τέλος, αυτό που είναι αρκετά σημαντικό για εμάς και σαν Συμβούλιο, είναι ο μηχανισμός υλοποίησης και παρακολούθησης του action plan. Γιατί είναι εύκολο να πούμε ότι το αναλαμβάνει το Υπουργείο Μεταφορών, ουσιαστικά, είναι ο φορέας στον οποίο το ΚΗΣΥΠ έχει αναθέσει την υλοποίηση του action plan, συν της εφοδιαστικής.

Αλλά όλοι ξέρουμε ότι τα Υπουργεία είναι υποστελεχωμένα. Ειδικά για αυτές τις δράσεις είναι υποστελεχωμένα. Επομένως, εκεί θέλουμε να βοηθήσουμε και θα δούμε με την ομάδα μας, πώς μπορούμε να βοηθήσουμε στην υλοποίηση και στον συντονισμό του action plan.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι θέλω να σας ευχαριστήσω για την προσοχή σας. Ήθελα να αναδείξω τους συναδέλφους, είμαστε καμιά τριανταριά, που δουλεύουμε σαν εθελοντές, πολλές ώρες. Πολλές ώρες από τον … μας χρόνο. Τα σαββατοκύριακα, δηλαδή, δουλεύουμε οι περισσότεροι για το Συμβούλιο, έτσι;

Έχει πολλή δουλειά. Δεν έχουμε σύμβουλο, δεν έχουμε νομική υποστήριξη, δεν έχουμε ούτε καφέδες. Ζητήσαμε καφέδες και μας είπαν δεν γίνεται. Έχουμε, όμως, εμφιαλωμένο νερό, Νίκο. Κι αυτό, δύο μπουκάλια βλέπω στη συνεδρίαση.

Αυτοί είμαστε. Έχουμε μια ωραιότατη αίθουσα, που συνεδριάζουμε, έχει air-condition, έχουμε προβολέα. Αυτά είναι. Δε ζητάμε άλλα. Ζητάμε τη συνδρομή σας, με αιτήματα. Ελπίζουμε κάποτε να έχουμε ένα site. Κι αυτό είναι ένα θέμα θεσμικό, γιατί συμβουλεύουμε την πολιτική ηγεσία και δεν μπορούμε. Έτσι κι αυτό είναι ένα θέμα θεσμικό.

Αλλά θα δουλέψουμε. Δουλεύουμε και θα δουλέψουμε. Έχουμε πολλή όρεξη. Θέλουμε να είμαστε σε απλές λύσεις, υλοποιήσιμες λύσεις, χωρίς τεράστια οράματα, χωρίς θεωρίες, να προχωρούμε τα πράγματα ένα-ένα βήμα.

Και να κάνουμε κάτι γι’ αυτήν την χώρα, όπως όλοι μας θέλουμε να κάνουμε κάτι γι’ αυτήν την χώρα πια. Πέρασε η εποχή που θέλαμε να κάνουμε πράγματα για τον εαυτό μας. Νομίζω, όλοι τώρα θα αρχίσουμε να συνειδητοποιούμε ότι πρέπει να κάνουμε πράγματα για το σύνολο. Γιατί αυτό θα έρθει πίσω σ’ εμάς.

Και αυτό νομίζω ότι το έχουμε συνειδητοποιήσει όλοι μας. Και πραγματικά χαίρομαι, στην ηλικία μου, που είμαι 60 χρονών, να μπορέσω πια να απελευθερωθώ και να κάνω πράγματα για τους διπλανούς.

Ευχαριστώ πολύ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστούμε ιδιαιτέρως τον κύριο Μίνη, για μία πολύ ζεστή, ολόθερμη παρουσίαση του έργου που κάνει το Συμβούλιο, το Εθνικό Συμβούλιο για την Εφοδιαστική.

Σταχυολογώντας και συγκρατώντας ορισμένες παρατηρήσεις, θα προτάξω την εθελοντική προσφορά και τον αγώνα που κάνουν όλα τα μέλη του Συμβουλίου, υπό σχεδόν αντίξοες συνθήκες, αλλά πραγματικά πιστεύοντας σ' αυτό που κάνουν και με διάθεση προσφοράς.

Και είναι άξιοι συγχαρητηρίων, γιατί είναι ένα όργανο το οποίο στο μικρό διάστημα που λειτουργεί, έχει παράξει έναν πολύ μεγάλο αριθμό συνεδριάσεων. Κινείται με ένα έργο το οποίο αθόρυβα γίνεται όμως και πραγματοποιείται.

Είδαμε ότι έχουμε έναν αριθμό από σημαντική νομοθετική προετοιμασία για το οπλοστάσιο αύριο στην Εφοδιαστική, που καταλαμβάνει ένα Προεδρικό Διάταγμα, μία Υπουργική Απόφαση και τρεις ακόμα Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις. Και ξέρουμε πόσο δύσκολο είναι να συντάξεις μία, πόσο μάλλον πέντε.

Σίγουρα, οι προβληματισμοί σας στον τομέα των logistics και τα θέματα που είναι μπροστά μας είναι πολύ σημαντικά. Και αυτό ήθελε και η σημερινή ημερίδα, να δώσει βήμα στα ζητήματα που πρέπει να χαράξει η Εθνική Στρατηγική Μεταφορών.

Μιλήσατε για τα προβλήματα με την καταγραφή, θα έλεγα, και την παρουσίαση του πώς η νομοθεσία μέχρι σήμερα αντιλαμβανόταν κάποια κυρίαρχα ζητήματα που πρέπει να αλλάξουν.

Πρέπει να αλλάξουν, για να γίνει πιο λειτουργική η εφοδιαστική. Είτε αφορούν τους χώρους είτε αφορούν ζητήματα περιβαλλοντικής αδειοδότησης, είτε αφορούν την αδειοδότηση των κέντρων διανομής.

Να αναφέρω ότι από την πολύ πρόσφατη εμπειρία μας με τον ΕΕΣΥΜ στην Ολλανδία, η διάσταση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, του ανθρακικού αποτυπώματος των επιχειρήσεων, είναι από τα πιο σημαντικά ζητήματα σήμερα στις μεγάλες μονάδες της εφοδιαστικής.



Δίνεται πολύ μεγάλη σημασία στην οργάνωση των χώρων τους, στο πώς θα ελέγξουν το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα. Και στο πώς θα διαχειριστούν συνολικά, ως υπεύθυνη, ενεργή οικονομική οντότητα, ως επιχειρηματίες, ως κοινωνικό σύνολο και ως χώρα, γιατί αυτό έχει φτάσει στο επίπεδο της Εθνικής Στρατηγικής και της Ολλανδίας, πώς θα διαχειριστούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Είναι, λοιπόν, ένα πολύ κορυφαίο ζήτημα, που αναδεικνύετε κι εσείς. Καταγράφουμε επίσης τη δημιουργική αντιπαράθεση που υπάρχει και μεταξύ Υπουργείων. Και πρέπει πάντοτε να αντιμετωπίζεται.

Καταγράφουμε ότι υπάρχει μια πολύ μεγάλη τεκμηρίωση και προσπάθεια συνεργασίας με άλλους φορείς. Το είπατε έμπρακτα με την περίπτωση της συνεργασίας και με το Πολυτεχνείο, αλλά και με την ΟΦΑΕ. Το έδειξε όμως και ο πίνακας, που δείχνει τη συνέργεια των φορέων που είναι μέλη στο Συμβούλιο Εφοδιαστικής.

Και αυτό εναρμονίζεται πλήρως με αυτό που είπε νωρίτερα και ο Μιχάλης ο Αδαμαντιάδης, αναφερόμενος σε ένα τρίγωνο, το χρυσό τρίγωνο ή τον λεγόμενο τριπλό έλικα, που φέρνει την ακαδημαϊκή και ερευνητική κοινότητα, το κράτος και τις δομές του, μαζί και τις επιχειρήσεις και τους κοινωνικούς εταίρους στο ίδιο βήμα, στο ίδιο τραπέζι, για να αντιμετωπίσουν κοινά προβλήματα.

Μη θέλοντας να επεκταθώ παραπάνω και για να υπάρχει και συνέχεια στη συζήτηση, θα παρακαλέσω τον κύριο Ροδόπουλο να έχει το βήμα. Σας ευχαριστώ.

Κος ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ:

Καλησπέρα σας. Να συνεχίσω, κύριε Λεμονάκη, εκεί που τελειώσατε, σε μία άλλη χώρα και με έναν άλλο λαό. Το τρίγωνο. Αν νομίζατε, κύριε Λεμονάκη, ότι η εισήγηση του κυρίου Μίνη ήταν πολύ ζεστή, περιμένετε.

Είμαι ο Νίκος ο Ροδόπουλος, είμαι ο Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας logistics. Είναι τιμητικό για μένα, κύριε Πρόεδρε, κύριε Αδαμαντιάδη, φίλε Μιχάλη, να βρίσκομαι για άλλη μία φορά στις προσπάθειες τις οποίες κάνετε για την ανάδειξη του κλάδου των μεταφορών στην ελληνική οικονομία.

Εγώ θα ήθελα να κάνω και κάποιες διορθωτικές ενέργειες. Δηλαδή, να βάλω λίγο τα πράγματα στην τάξη. Όταν μιλάμε για εφοδιαστική, μιλάμε για εφοδιαστική αλυσίδα. Άρα, λοιπόν, μιλάμε για supply chain and logistics.

Άρα, μιλάμε για έναν τομέα, γι' αυτό τον λέω και τομέα, ο οποίος περιλαμβάνει πολλούς επιμέρους κλάδους, οι οποίοι είτε βρίσκονται στον χώρο των μεταφορών, είτε στον χώρο της βιομηχανίας, της παραγωγής, της μεταποίησης, της αμυντικής βιομηχανίας, της δημόσιας διοίκησης, της υγείας και ούτω καθεξής.

Αν αυτό το είχαμε, την μεγάλη εικόνα, από την αρχή ήταν γνώριμη προς την κεντρική διοίκηση, τότε θα μιλάγαμε για ένα τρίγωνο. Ίσως όχι χρυσό, αλλά κάπου θα είχαμε βρει και τις γωνίες.

Το 2014 παρουσιάστηκε από την Ελληνική Εταιρεία Logistics, με την συνεισφορά του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του κυρίου Μίνη και του Αντιπροέδρου της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, του κυρίου Ζεϊμπέκη, η τρίτη πανελλήνια έρευνα για την εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics στην Ελλάδα, η οποία ανέδειξε αυτό το νούμερο, τη συνεισφορά του 11% στο ΑΕΠ.

Στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, για πρώτη φορά, ήμουν ιδιαίτερα ευτυχής και πριν τη Διεθνή Έκθεση, που βγήκε ποιο θα είναι το Σχέδιο της Εθνικής Παραγωγικής Ανασυγκρότησης της χώρας μας. Εμφανίστηκε δια τον λόγο του Πρωθυπουργού, το ποσοστό του 11%. Βέβαια, δεν αναφέρθηκε η πηγή, δεν πειράζει.



Όμως, αυτό σημαίνει ότι τα 2,5-3 χρόνια που έχω την τιμή να ηγούμαι της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, αυτό που ο λαός λέει «λέγε, λέγε, στο τέλος κάτι μένει». Και παρότι χαρακτηρίστηκα πολλές φορές γραφικός, στο 11% είμαι.

Και έφτασε στα επίπεδα της κεντρικής πολιτικής διοίκησης. Και αυτό αναφέρθηκε. Και μάλιστα, σε επίσκεψή του στην ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, και τα λοιπά, έψαξε να δει και μία φωτογραφία του στρατοπέδου του Γκόνου.

Άρα, λοιπόν, αυτό είναι επιτυχία. Μιχάλη, θυμάσαι πριν δυο χρόνια που μιλάγαμε στην Κόρινθο, πάνω, γι' αυτά τα πράγματα.

Να μιλήσουμε για τον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας και να πούμε το εξής. Είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς στην Ελλάδα, ο οποίος αντικατοπτρίζει αυτό που λέμε στα αρχαία ελληνικά resilience. Δηλαδή, ανθεκτικότητα.

Κατά τη διάρκεια των οκτώ χρόνων βαθιάς κρίσης, είναι από τους ελάχιστους τομείς, ο οποίος δεν συρρικνώθηκε στο επίπεδο που συρρικνώθηκαν οι άλλοι, δεν μείωση την απασχολησιμότητά του. Και ταυτόχρονα, τον τελευταίο χρόνο έχει καταγράψει, το 2016 δηλαδή, έχει καταγράψει ένα μικρό ποσοστό αύξησης της απασχολησιμότητας. Αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Να απογοητεύσω τον Πρόεδρό μας, τον κύριο Μίνη. Κύριε Μίνη, πέσαμε στην 47η θέση. Άρα, λοιπόν, από την 44η, που συζητάγαμε, αντί να έχουμε άλματα ανόδου, έχουμε πέσει 47η θέση.

Και μας έχουν ξεπεράσει χώρες ανταγωνίστριες. Και όταν μιλάω ανταγωνίστριες, μιλάω για τις όμορες χώρες, οι οποίες πραγματικά βρίσκονται, μας έχουν στο στόχαστρο των υπηρεσιών logistics, τα οποία προσφέρουν.

Και πραγματικά πάρα πολλά θέματα δημιουργήθηκαν και κατά την περίοδο του τεράστιου θέματος του μεταναστευτικού, τότε που ο Πειραιάς πνίγηκε στην Ειδομένη και το τραίνο μαζί, δημιουργώντας μία τεράστια απώλεια εθνική.

Όμως σήμερα εδώ δεν είμαστε γι' αυτά τα πράγματα. Είμαστε να δούμε τι προοπτικές έχουμε και πού μπορούμε να βάλουμε τις βάσεις, μπας και κάποια στιγμή αποκτήσουμε ένα τρίγωνο.

Αυτό που θα ήθελα να τονίσω και παρουσία του Πρόεδρου, του κυρίου Κενανίδη και του κυρίου Βιτσαρά, του Προέδρου του ΣΥΝΔΔΕ&L και των φίλων και συνεργατών από το Εθνικό Συμβούλιο και του πρώην Προέδρου της

Ελληνικής Εταιρείας Logistics, του κυρίου Αλεξόπουλου, είναι ότι, όπως και να το κάνουμε, μιλάμε για προοπτικές, μιλάμε για ανάπτυξη, μιλάμε για 10.000 πράγματα, αλλά πάντοτε μιλάμε για το τι πρέπει να κάνουν οι άλλοι και όχι για το τι πρέπει να κάνουμε εμείς.

Η αγορά στον χώρο των μεταφορών είναι κατακερματισμένη, κύριε Πρόεδρε. Μιλάμε για 23.000 αυτοκίνητα δημοσίας χρήσεως, σωστά; Πόσο είναι, κύριε; Πόσο;

Κος :

(Ομιλία μακριά από το μικρόφωνο)

Κος ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ:

33.000, 36.000. Με πόσους χιλιάδες ιδιοκτήτες; Άρα, λοιπόν, για τι μιλάμε; Μιλάμε για έναν στόλο, ο οποίος είναι παλιός, ο οποίος είναι 1,5 κοντά αυτοκίνητο ανά ιδιοκτήτη. Και με αυτήν τη λογική και να εκσυγχρονιστεί ο στόλος, η ελληνική μεταφορά είναι κατεστραμμένη.

Άρα, τι ψάχνουμε; Μήπως πρέπει να αρχίσουμε να βλέπουμε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης και να μπορέσουμε να βλέπουμε από έξω προς τα μέσα, αντιγράφοντας απλώς best cases, χωρίς να ρίχνει ο ένας το βάρος στον άλλο και να φτάνουμε όλοι να ζητάμε κάτι από μία Κυβέρνηση, την οποιαδήποτε πολιτική ηγεσία, ενώ επί της ουσίας δεν υπάρχει κάτι που μπορούμε να ζητήσουμε και πρέπει να ζητήσουμε.

Ας πάμε στα κλασικά λοιπόν και να το δούμε αυτό. Τι σημαίνει για εμάς, τόσο για την Ελληνική Εταιρεία Logistics και για το έργο, το οποίο έχει προσφέρει στο Εθνικό Συμβούλιο Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Τι σημαίνει για εμάς, ποιοι είναι οι πυλώνες ανάπτυξης. Και ποια είναι τα βασικά στοιχεία και αρχίζουμε και τα κάνουμε λιγάκι πιο αναλυτικά. Έχουν αναφερθεί από τους προλαλήσαντες όλους.

Ολοκλήρωση υποδομών. Ωραία, οι οδικοί άξονες ολοκληρώθηκαν, διπλασιάστηκαν τα διόδια, αυτό είναι μια αλήθεια. Πρέπει να βρεθούν λύσεις, μπορούν να βρεθούν λύσεις.

Σιδηροδρομικό δίκτυο, με κυρίαρχο άξονα την Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Αυτό δεν γίνεται να μην ολοκληρωθεί. Λέμε, λοιπόν, ότι το 2018 θα είναι ολοκληρωμένο. Το ακούσαμε και από τον Υπουργό το πρωί. Είμαι από τους πρωινούς. Και το 2019 θα έχει ολοκληρωθεί το δίκτυο προς την Πάτρα.

Λιμένες. Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα. Ο Πειραιάς έχει ήδη πάρει την πορεία του. Η Θεσσαλονίκη αρχίζει να βλέπει μία διαφορετική μέρα στο θέμα της διαχείρισης των λιμενικών υπηρεσιών.

Και πιστεύω ότι μέσα σ' ένα εύλογο χρονικό διάστημα θα μπορέσει να αποκτήσει μια ταυτότητα και να μπορέσει να αποτυπώσει τη δυναμική που έχει σαν ένα περιφερειακό λιμάνι της χώρας μας.

Υπάρχει όμως και ο Σταυρός, που από την αριστερή πλευρά, όπως βλέπουμε τον χάρτη, είναι η Ηγουμενίτσα και από την δεξιά πλευρά είναι η Αλεξανδρούπολη. Στην Αλεξανδρούπολη, είναι και ο Πρόεδρος του Οργανισμού μαζί μας, έχει ιδιαίτερη στρατηγική σημασία σαν λιμάνι.

Όχι τόσο -γιατί λιβελίθηκα και για κάποιες δηλώσεις τις οποίες έκανα υπέρ της σύνδεσης του σιδηροδρόμου Αλεξανδρουπόλεως - Μπουργκάς- όχι μόνο για τα ROI της, για τα Return of Investment και τα λοιπά. Αλλά τόσο για γεωπολιτική γεωστρατηγική θέση, διότι εκεί μπορεί να παρακάμπτεται όποιο φορτίο μπορεί να παρακαμφθεί από τη διώρυγα του Ελλησπόντου.

Άρα, λοιπόν, αυτό το έργο, άσχετα αν θα γίνει ή δε θα γίνει. δεν το ξέρει κανένας, σήμερα που μιλάμε. Οι πρώτες υπογραφές και δεσμεύσεις πέσανε. Πρέπει εθνικά, ανεξάρτητα πολιτικών πεποιθήσεων, ανεξάρτητα τοποθετήσεων και τα λοιπά, να υποστηριχθεί.

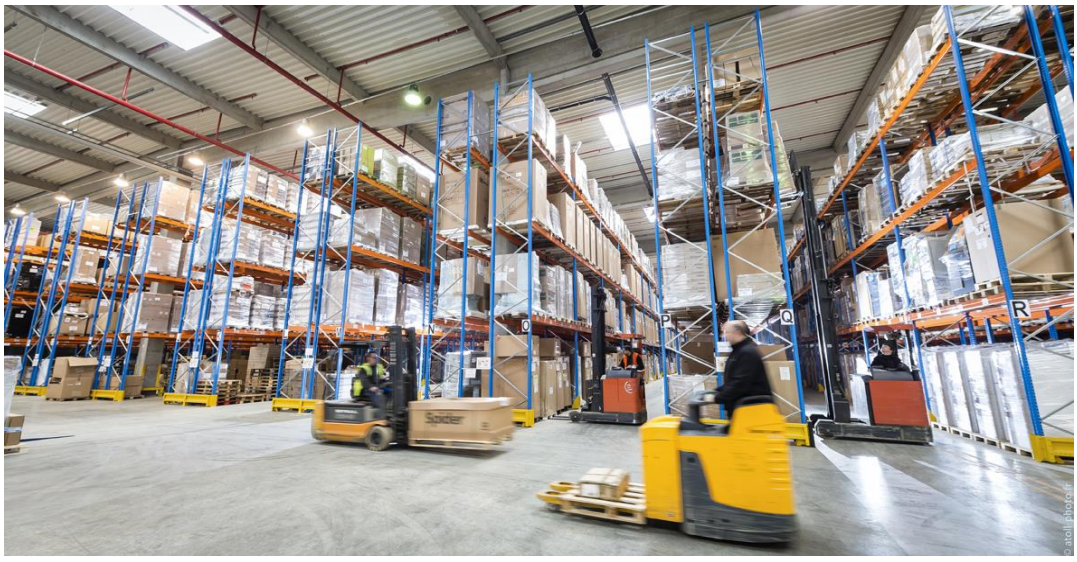
Έχουμε λοιπόν μια δυναμική στους λιμένες μας η οποία μπορεί να δημιουργήσει μία ένταση δράσης στην εφοδιαστική αλυσίδα και ταυτόχρονα, με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Και με παρευρισκόμενους εδώ έχω συζητήσει

ορισμένες φορές και για τη διασύνδεση του λιμανιού της Σμύρνης με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τη μεταφορά των εμπορευματικών ροών, μέσω Ro-Ro με μία φορτωτική από την Σμύρνη στην Ιταλία.

Υπάρχουν προσπάθειες, οι οποίες θα μπορούσαν επενδυτικά να υποστηριχθούν από μια σειρά επιχειρηματιών. Όμως, θα πρέπει κατ' αρχήν να λυθούν κάποια βασικά πράγματα και να δούμε πώς μπορούμε να προχωρήσουμε.

Να κατέβω λίγο προς τα κάτω και να μιλήσω για την ναυτικο-επισκευαστική ζώνη και των λιμάνι της Ελευσίνας. Και εδώ είναι ένα βασικό στοιχείο. Αν δεν λυθεί όμως το θέμα της ναυτικοεπισκευαστικής ζώνης, δεν μπορεί ποτέ να λυθεί και το θέμα του λιμανιού της Ελευσίνας.

Το οποίο θα μπορούσε να λειτουργήσει ως συμπληρωματικό λιμάνι ή ακόμα και για Ro-Ro λιμάνι και ούτω καθεξής. Έχουν ειπωθεί πολλά. Υπήρξαν και κατά το παρελθόν κάποια ενδιαφέροντα για επενδύσεις. Και είναι κι αυτό ένα σημαντικό κομμάτι.



Και βέβαια, να ολοκληρωθεί η έναρξη της οριστικοποίησης του Θριασίου και του Γκόνου. Δηλαδή, όταν θα μπει η πρώτη μπουλντόζα στο Θριάσιο πεδίο -εγώ τότε προσωπικά μόνο θα είμαι σίγουρος ότι έχει τελειώσει

η όλη διαδικασία, μετά από τόσο χρόνια και αυτά που έχουμε δει- θα είμαστε σίγουροι ότι η ψυχολογία στο κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας θα αλλάξει, αλλάζει. Τους χρειαζόμαστε αυτούς τους δύο εμπορευματικούς σταθμούς. Τους χρειαζόμαστε.

Νομοθεσία. Ο Πρόεδρος τα είπε όλα. Υπάρχει τεράστια καθυστέρηση στο θέμα της δευτερογενούς νομοθεσίας. Εδώ, για την ΚΥΑ των αδειοδοτήσεων καλύψαμε ένα χρόνο και κάτι, για να μπορέσει να φτάσει στο αποτέλεσμα της ψήφισης από την Βουλή.

Και βέβαια, δεν είναι αυτό το οποίο το Εθνικό Συμβούλιο είχε καταθέσει στην πολιτική ηγεσία. Διότι κι εδώ θέλω να πω κάτι. Ότι δεν είναι όλα να τα ρίχνουμε σε μία πολιτική ηγεσία, στην οποιαδήποτε πολιτική ηγεσία.

Είναι ότι είναι ένα τμήμα των δημοσίων λειτουργών δεν επιθυμούν να υπάρχουν μεταρρυθμίσεις και να προχωρήσουν. Οπότε, τα πράγματα διαιωνίζονται σε γρανάζια τα οποία τρώνε χιλιάδες ώρες, οι ώρες μέρες, οι μέρες μήνες και ούτω καθεξής, μέχρι να φτάσουν σε σημείο να ξανά ξεκινάει η διαβούλευση και ούτω καθεξής.

Παρόλα ταύτα, στο Εθνικό Συμβούλιο και αυτό μπορούμε να το πούμε, υπάρχουν δημόσιοι λειτουργοί, οι οποίοι είναι η εξαίρεση από αυτό το οποίο έχουμε βιώσει από τους μηχανισμούς και είναι θετικοί πάνω στη δημιουργία νέων μεταρρυθμίσεων, οι οποίες είναι βελτιωτικές για την εθνική μας οικονομία, για τη λειτουργία της πολιτείας μας και για να μπορέσουμε να έχουμε μια αποτελεσματικότητα.

Ελπίζω, λοιπόν, η δευτερογενής νομοθεσία, η οποία θα έπρεπε να έχει τελειώσει πριν το καλοκαίρι, δηλαδή με το τέλος του καλοκαιριού, να ολοκληρωθεί τουλάχιστον το επόμενο χρονικό διάστημα.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο. Σας μίλησε ο Πρόεδρός μας για το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, το οποίο συντάξαμε. Κύριε Αλεξόπουλε, είναι το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, που είχατε συντάξει το 2009.

Άρα, λοιπόν, το 2009, όταν συντάξατε αυτό το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, δε νομίζω ότι θα είχατε φανταστεί ποτέ ότι θα πέρναγε από ένα ΚΟΙΣΥΠ. Πέρασε όμως. Τι απαιτείται όμως από εκεί;

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο, όπως διαμορφώθηκε και παρότι σε ορισμένα σημεία το Εθνικό Συμβούλιο είχε αντιρρήσεις, όπως πέρασε και επισημοποιήθηκε από το ΚΟΙΣΥΠ, χρειάζεται άμεση έναρξη υλοποίησης. Όχι χθες, σήμερα. Διότι πέρασε τον Μάιο μήνα. Πότε ήταν, κύριε Πρόεδρε; Κάπου εκεί. Το Μάιο μήνα πέρασε από το ΚΟΙΣΥΠ.

Από την ημέρα που περνάει, έχει μια τριετία για να υλοποιηθεί, βάσει των υποχρεώσεων των θεσμών και της Β' αξιολόγησης. Και μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει κανένα, μα κανένα βήμα. Πρέπει λοιπόν αυτό να αναλυθεί, να υπάρξει σαφής προσδιορισμός των δράσεων και των ενεργειών, χρονοδιάγραμμα και τα λοιπά.

Και βέβαια, εκεί που ουσιαστικά, εμείς προσωπικά διαφωνούμε κάθετα, ριζικά και δεν το συζητάμε και το έχουμε και την πολιτική ηγεσία ανοιχτά και το έχουμε γράψει κιόλας, είναι ότι το ΚΟΙΣΥΠ θεσμοθέτησε. Όχι θεσμοθέτησε, το ΚΟΙΣΥΠ αποφάσισε, γιατί άμα ήταν θεσμοθέτηση του Στρατηγικού Σχεδίου θα ήμασταν και ευχαριστημένοι.

Είχαμε ζητήσει να γίνει νόμος το Στρατηγικό Σχέδιο Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Logistics στην Ελλάδα. Να μην είναι πρόθεση μίας Κυβέρνησης για να το υλοποιήσει. Να είναι δέσμευση της οποιασδήποτε Κυβέρνησης να δημιουργεί εκάστοτε Εθνικά Στρατηγικά Σχέδια ή να τα αναμορφώνει, να τα επεξεργάζεται.

Δεν εισακουστήκαμε, δεν έχει σημασία. Πιστεύω ότι κάποια στιγμή θα κατανοηθεί η σπουδαιότητα αυτή, από τους Γενικούς Γραμματείς και Υφυπουργούς και Υπουργούς, έχουν κατανοήσει ότι αυτό θα έπρεπε να είναι νόμος και ελπίζουμε κάποια στιγμή να μπορέσουμε και αυτό να το πετύχουμε.

Αυτό λοιπόν το κυβερνητικό όργανο αποφάσισε ότι πρέπει να υπάρξει ένας τρόπος παρακολούθησης της υλοποίησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου. Πάρα πολύ σωστό. Ποιος είναι λοιπόν αυτός;

Αποφάσισε να δημιουργηθεί μια Επιτροπή από δημοσίους λειτουργούς από πέντε διαφορετικά Υπουργεία, συν ένα το, πώς λέγεται, το ξεχνάω, υπό την εξουσία, υπό την κηδεμονία ενός Γενικού Γραμματέως, από το Υπουργείο Μεταφορών.

Εάν αυτό δεν είναι χαοτικό, τότε τι είναι χαοτικό; Μία Επιτροπή, να παρακολουθεί τι; Με τι δείκτες, με τι ποσοτικοποίηση, με τι επιστημονική προσέγγιση, με τι; Μία Επιτροπή, η οποία ποιος θα κάνει την κατηγοριοποίηση, ποιος θα φτιάξει τις φάσεις παρακολούθησης, ποιος θα φτιάξει τα χρονοδιαγράμματα, παρότι έχουν παραδοθεί από εμάς κατ' επανάληψη αυτά τα πράγματα;

Εδώ το κρατάω, γιατί αυτό θέλω να το κρατήσετε, γιατί θέλω να δείτε πώς θα κλείσω την ομιλία μου.

Χρηματοδοτικά εργαλεία. Πρέπει σε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία, τα οποία ανακοινώνονται από την Ελληνική Κυβέρνηση, δηλαδή δύο, τον αναπτυξιακό νόμο και το ΕΠΑνΕΚ, δηλαδή, το ΕΣΠΑ, να γίνεται σαφής αναφορά της ένταξης των εταιρειών που βρίσκονται στο 4302, δηλαδή οριζόντια όλης της εφοδιαστικής αλυσίδας, μεταφορές, αποθηκεύσεις, οποιοδήποτε logistics provider, να γίνεται σαφής αναφορά.

Σαφής κατεύθυνση των εργαλείων και των κινήτρων στην υποστήριξη των cluster. Σήμερα αυτό που χρειάζονται οι αγορές είναι όγκος. Εταιρείες όγκου, οι οποίες μπορούν να διαχειριστούν μεγάλες δουλειές, μπορούν να μπουν μέσα στην εθνική οικονομία και να αφήσουν πραγματικό όχι ανθρακικό, αλλά οικονομικό αποτύπωμα, να δημιουργήσουν πλούτο. Ο κατακερματισμός της αγοράς δημιουργεί φτώχεια.

Ξεκάθαρη προσέγγιση σε συγκεκριμένες δράσεις στα agro-logistics. Ένα από τα μεγαλύτερα θέματα τα οποία επικρατούν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, στην εθνική μας οικονομία, είναι το νέο παραγωγικό μοντέλο, όποτε αυτό μπορέσει να ξεκινήσει και να γίνει. Και εστιάζεται πάνω στην πρωτογενή παραγωγή. Είναι η πρωτογενής παραγωγή.

Για εμάς ήταν, κάποτε, ένας από τους σημαντικότερους τομείς της εθνικής μας οικονομίας. Εδώ υπάρχουν προτάσεις, υπάρχουν απόψεις, υπάρχουν μελέτες, οι οποίες έχουν γίνει.

Και αυτές μπορούν να μπουν σε εφαρμογή, ώστε να βοηθήσουν τόσο την πρωτογενή παραγωγή, όσο και τη δευτερογενή παραγωγή, που γίνεται στο επίπεδο της κοινωνικής οικονομίας, για να μπορέσει έτσι η χαμηλή φέτα της δι-οικονομικής μας διάρθρωσης, αυτοί οι άνθρωποι πραγματικά έχουν προβλήματα, να βρουν διεξόδους λύσης.



Μην ξεχνάμε ότι και από έρευνες που έχουν γίνει και τα λοιπά, τα ελληνικά προϊόντα μπορεί να είναι λίγα, μπορεί να μην έχουν σταθερή ποιότητα, μπορεί να έχουν ένα κάρο τέτοια μειονεκτήματα, αλλά είναι gourmet. Ας τα πουλήσουμε, λοιπόν, για gourmet.

Και βέβαια, για τα green logistics, που αναφέρθηκε και εκτεταμένα ο Πρόεδρος μας.

Εξωστρέφεια. Εντάξει, ας υποθέσουμε λοιπόν, ας βάλουμε το μυαλό μας, να ονειρευτούμε ότι –σήμερα είναι και Παρασκευή- τη Δευτέρα το πρωί έχουμε και σιδηρόδρομο, έχουμε και παρακαμπτήριους των εθνικών οδών, έχουμε και λιμάνια που σκίζουν, έχουμε και τα πάντα.

Και λοιπόν; Τι θα προσελκύσουμε; Γιατί μιλάμε γενικότερα για εξωστρέφεια. Πώς θα δημιουργήσουμε πλούτο, σαν εφοδιαστική αλυσίδα; Τι θα κάνουμε παραπάνω;

Θα καθίσουμε εδώ, θα πηγαίνουμε τον Πειραιά να πίνουμε καφεδάκι ή ουζάκι και θα περιμένουμε πότε θα έρθουν οι επενδυτές ή πότε θα έρθουν αυτοί, οι οποίοι θα μας δώσουν φορτία, να φορτώσουμε; Η εξωστρέφεια σε μία χώρα είναι στρατηγικό σχέδιο. Δε γίνεται μέσα από δομές, οι οποίες είναι γενικές και οριζόντιες.

Απαιτείται εξειδικευμένη πολιτική, γι' αυτό εμείς λέμε ότι για να μπορέσει η Ελλάδα να τραβήξει επενδύσεις από το εξωτερικό, για να μπορεί να μοχλεύσει τα χρήματα, τα όποια χρήματα βρίσκονται στην Ελλάδα από Έλληνες επιχειρηματίες και να επενδυθούν, ώστε να υπάρχει μία ωρίμανση αυτών των επενδύσεων, πρέπει να έχουμε ένα brand, να το δείξουμε στο εξωτερικό.

Και αυτό λέγεται προώθηση των logistics, τουλάχιστον στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για να μη μιλήσω για τα υπόλοιπα. Για να μη μιλήσω για τις πρώην Ανατολικές χώρες, Ρωσία και τα λοιπά, βρέθηκα σε μία τέτοια εκδήλωση κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης.



Για να μη μιλήσω για την Κίνα και την Άπω Ανατολή. Για να μη μιλήσω για την Μέση Ανατολή, την Αίγυπτο και την Βόρειο Αφρική. Για να μη μιλήσω για όλα αυτά τα πράγματα.

Απαιτείται όμως στρατηγική. Και κάποιος οργανισμός, που εμείς τον έχουμε ονοματίσει ΟΠΕΛ, Οργανισμός Προώθησης Εξαγωγών Logistics, να δώσει την έννοια και το εναρκτήριο λάκτισμα, δομημένα, στρατηγικά και με συγκεκριμένα βήματα.

Είναι αυτό που κάποια στιγμή θα πρέπει να πετύχουμε και ήταν ένα όραμα –κάνεις μεγάλο λάθος που κάθεσαι μπροστά μου, γιατί πάντα σε θυμάμαι- του Κώστα του Αλεξόπουλου. Ότι κάποια στιγμή η Ελλάδα πρέπει να γίνει ο λοτζιστικάς της Ευρώπης. Τελεία και παύλα. Και μπορούμε να το κάνουμε.

Για την ψηφιοποίηση ειπώθηκαν πολλά. Η ψηφιοποίηση είναι μια διαδικασία η οποία πρέπει να είναι οριζόντια. Είναι η διαδικασία, η οποία καταπολεμά την φοροκλοπή. Καταπολεμά όλα τα προβλήματα που έχουμε γνωρίσει στο παρελθόν, να μην πω σε περισσότερη βάση.

Πιστεύω ότι με τη δημιουργία του Υπουργείου Ψηφιακής Πολιτικής, εάν αυτό λειτουργήσει προς μία σωστή κατεύθυνση, με την συνεννόηση με όλα τα Υπουργεία, για την government που λέμε τόσα χρόνια και τα λοιπά, εάν θα μπορέσει να δημιουργηθούν κοινές συνισταμένες, για να υπάρχει μία οριζόντια λύση στην εφοδιαστική αλυσίδα, που εμείς, σαν Εθνικό Συμβούλιο, έχουμε αναλάβει την ευθύνη και υλοποιούμε αυτήν τη στιγμή το πλαίσιο, το οποίο απαιτείται, τότε θα είμαστε σ’ ένα πάρα πολύ καλό βήμα.

Και να τελειώσω, μ’ ένα βασικό κομμάτι, το οποίο, εντάξει, το λέμε γενικότερα, με την εκπαίδευση. Είμαστε η μοναδική χώρα στην Ευρώπη που δεν έχουμε προπτυχιακά τμήματα για την εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics.

Έχουμε ένα μεταπτυχιακό στο Πανεπιστήμιο του Πειραιά. Έχουμε δύο ΑΤΕΙ της Κατερίνης και της Θήβας. Έχουμε κανένα άλλο και μου έχει ξεφύγει, κύριε Καθηγητά; Αυτά τα τρία.

Δεν έχουμε προπτυχιακά. Να ξέρετε ότι στην Ολλανδία, το έχω γράψει, υπάρχουν 8 τμήματα Πανεπιστημίων, που παρέχουν προπτυχιακά στο θέμα της εφοδιαστικής αλυσίδας και του Logistics. Υπάρχουν περισσότερα από 16 μεταπτυχιακά.

Έχουν ανάγκη την εκπαίδευση, εξαγώγιμο προϊόν. Έχουν 20.000 φοιτητές τον χρόνο, οι οποίοι έρχονται από το εξωτερικό, να σπουδάσουν στην Ολλανδία. Έχουν δημιουργήσει παραρτήματα Πανεπιστημίων σε χώρες δύσκολες, στην υπο-Σαχάρια περιοχή, Άπω Ανατολή και τα λοιπά, τα οποία Πανεπιστήμια ζουν από τους φοιτητές αυτούς. Και προσθέτουν κάποια εκατομμύρια, αρκετά εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο στο δημόσιο ταμείο. Και εμείς ψάχνουμε να βρούμε αυτά τα πράγματα.

Μιλήσαμε προηγουμένως, όπως είπε ο Πρόεδρός μας, για τα θέματα της προσέλκυσης των φορτίων και τα λοιπά. Εμείς, σαν Ελληνική Εταιρεία Logistics, πιστεύουμε ότι δε μας φτάνει μόνο η προσέλκυση του transit φορτίου. Θέλουμε να κρατήσουμε ως ελαφρά μεταποίηση το 1/3 του διερχόμενου φορτίου στην Επικράτειά μας.

Αυτό, αν το πάρουμε και αναλογιστούμε ότι αν αυτό το 1/3 εκτελωνιστεί στην Ελλάδα, προσφέρει 1,3 δισεκατομμύρια ρευστότητα στο ελληνικό κράτος. Με την παρακράτηση του 35% του ΦΠΑ που πληρώνεται σε κάθε χώρα που γίνεται ο εκτελωνισμός.

Μπορείτε να καταλάβετε λοιπόν πόσο σημαντικό είναι αυτό το πράγμα. Εάν κρατηθεί το 1/3 για ελαφρά μεταποίηση, με πολύ πεσιμιστικές προβλέψεις μπορούμε να έχουμε γύρω στα 9 δισεκατομμύρια τζίρο, άρα λοιπόν να ανέβει το ΑΕΠ από το 11%, δεν ξέρω εγώ πού. Ίσως αυτό που ανέφερε το πρωί ο Υπουργός, το 15%.

Ας φτάσουμε όμως στον μέσο όρο της Ευρώπης, που είναι το 13% και να είμαστε απόλυτα ευχαριστημένοι. Και ας φύγουμε από την 47η θέση και ας πάμε στην 20η. Τουλάχιστον να περάσουμε χώρες, όπως είναι η Βουλγαρία, όπως είναι –καλά, η Τουρκία δύσκολο είναι.

Αλλά, εν πάσει περιπτώσει, να έχουμε κάποιους στόχους, να μπορέσουμε να αναβαθμίσουμε τη χώρα μας σε ένα διεθνές επίπεδο, σε ένα διεθνές πεδίο. Γιατί αυτό δείχνει ότι ο θαλάσσιος δρόμος του μεταξιού, η αλλαγή των εμπορευματικών ροών και η παύση των παραγωγικών μονάδων στην Κεντρική Ευρώπη και η μεταφορά τους στην Ανατολή, δίνουν στην Ελλάδα μία γεωστρατηγική, γεωπολιτική θέση, η οποία μπορεί να γίνει εκμεταλλεύσιμη προς όφελος της ίδιας της κοινωνίας, προς όφελος του ελληνικού λαού.

Θυμάστε που σας είπα, κρατήστε το λιγάκι, ένα πραγματάκι, που είπαμε προηγουμένως, που ποιοι ήταν; Ήταν το; Για την επιτροπούλα, εκείνα τα πέντε άτομα, συν ένα από το άλλο Υπουργείο, του Γενικού Γραμματέα...

Σε συνάντηση που είχαμε με τον Υπουργό, με την Υφυπουργό Μεταφορών, και μάλιστα την προηγούμενη Τετάρτη, στο Εθνικό Συμβούλιο, επανέλαβα την πάγια θέση της Ελληνικής Εταιρείας Logistics. Δεν είναι δυνατόν το 11% του ΑΕΠ να μην έχει εκπροσώπηση σε ένα κυβερνητικό σχήμα. Γιατί;

Το 2007 ο κύριος … παρουσίασε αυτό, στον τότε Πρωθυπουργό της Ελλάδας, ήταν, νομίζω, ο Κώστας ο Καραμανλής; Αυτή ήταν τότε και παραμένει μέχρι σήμερα, μόνο με διαφορετικές λεκτικές αλλαγές, η διάρθρωση της πολιτικής ηγεσίας. Τα Υπουργεία, οι Γενικοί Γραμματείς, οι τομείς, και ούτω καθεξής.

Εμένα, στη δική μας γλώσσα, που εγώ κατάγομαι από τον χώρο της πληροφορικής, όταν κάναμε προγραμματισμό, μας έλεγε τότε η δάσκαλος, μην κάνετε λέει, macaroni programming. Αυτό είναι macaroni governing.

Πάμε λοιπόν. Τι κοινό έχουν όλα αυτά τα Υπουργεία; Το Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, των Υποδομών, της Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων –τα έβαλα με τους σημερινούς τίτλους- το Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, το Υγείας, το Οικονομικών, το Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το Παιδείας και Θρησκευμάτων, του Πολιτισμού και του Αθλητισμού, της νησιωτικής Ελλάδας, της ναυτιλίας και της

νησιωτικής πολιτικής, της Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και το Υπουργείο Εξωτερικών;

Ένα πράγμα έχουν. Την εφοδιαστική αλυσίδα. Και αυτό είναι αυταπόδεικτο και δε χωράει καμία αμφισβήτηση. Αν λοιπόν, όλα αυτά έχουν ένα κοινό που αποδεικνύεται κιόλας από τη λειτουργία της Επιτροπής Υλοποίησης, από εκπροσώπους πέντε διαφορετικών Υπουργείων. Συν ένα της Εθνικής Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Ήταν δύσκολο να το θυμάμαι.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει αυτό, η εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics πρέπει να βρίσκονται στο οργανόγραμμα της Κυβέρνησης. Εμείς χρόνια τώρα ζητάμε δημιουργία τουλάχιστον, κατ' ελάχιστον ειδικής γραμματείας εφοδιαστικής αλυσίδας και logistics. Γιατί τα logistics έχουν θέση και ρόλο.

Κι αυτό γιατί; Γιατί οφείλεται να υπάρχει ένα συντονιστικό όργανο, το οποίο θα ελέγχει όχι μόνο την πορεία υλοποίησης, αλλά θα επικαιροποιεί κάθε φορά την ανάπτυξη αυτού του τομέα.

Αφού αυτήν τη στιγμή αυτό που ονομάζεται βαριά βιομηχανία, πώς το λένε, ατμομηχανή της εθνικής μας οικονομίας, που λέγεται τουρισμός, ο οποίος κατέχει το 18% του ΑΕΠ, παρεμπιπτόντως, κάθε χρόνο αυξάνει τις αφίξεις και μειώνονται τα έσοδα.



Εμείς στην Ελλάδα στα logistics κάνουμε ποιότητα. Τα logistics τα ελληνικά είναι ποιοτικά, όπως και να θέλουμε. Σε οποιοδήποτε τομέα. Ακόμη και με το παλιό αυτοκίνητο του Προέδρου έχουμε διαφορετική –δεν ξέρω αν … Πρόεδρε μην παρεξηγηθείς, έτσι;

Αλλά έχουμε καλύτερη και ποιοτικότερη δουλειά, δουλεύουμε περισσότερο. Ξεφορτώνουμε και 12 η ώρα το βράδυ, όταν στη Γερμανία θα σου κλείσει την αποθήκη και μετά θα περιμένεις στο πάρκινγκ για να έρθει η άλλη η βάρδια η εργάσιμη, για να σου ξανά ανοίξει.

Και έχουμε ποιοτικά logistics. Δεν είχαμε υποδομές, έχουμε. Έχουμε προβλήματα δομικά, ο Ασπρόπυργος και τα λοιπά. Είμαστε ένας άναρχος λαός. Δεν πήγαμε να χτίσουμε εκεί που υπάρχουν χρήσεις γης, πολεοδομίες, πώς τα λέτε, κύριε Μπαλτά και τα λοιπά. Πήγαμε να χτίσουμε εκεί που είναι αχαρακτήριστη.

Το ίδιο συνέβη και στη Βοιωτία, με την βιομηχανία. Το ίδιο έχει και σε άλλο -τα λένε και τρύπες κιόλας. Εγώ το έμαθα αυτό από τους μηχανικούς, απ’ τον χάρτη επάνω, λέει, βλέπεις αυτό είναι μια τρύπα. Τι σημαίνει τρύπα; Ότι αυτή είναι αχαρακτήριστη περιοχή. Είναι το ίδιο που έχουμε κάνει στο σπίτι μας με τα αυθαίρετα.

Άρα, λοιπόν, χρειαζόμαστε ένα σύστημα, μία δόμηση, μία λογική. Είμαστε φιλότιμος λαός. Ξέρουμε να δουλεύουμε. Χρειαζόμαστε εκπαίδευση και αλλαγή κουλτούρας. Και Ειδική Γραμματεία Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Να ευχαριστήσω τον κύριο Ροδόπουλο, για την πολύ γλαφυρή επισκόπηση και την διαδρομή που έχουμε ακολουθήσει σ’ αυτό το μονοπάτι, τον τομέα της εφοδιαστικής, με ανθεκτικότητα, resilience το λέμε κι εμείς στον Ψηλορείτη. Οπότε, συμφωνούμε σ’ αυτό.

Και ουσιαστικά, είδαμε μέσα από αυτήν την παρουσίαση πόσο σημαντικός είναι αυτός ο τομέας και τι συνεισφέρει στο ΑΕΠ μας. Και παρόλο την σημαντική αυτή συνεισφορά, πολλά βήματα μένουν να γίνουν για να πραγματοποιηθούν οι δράσεις που προβλέπει το Εθνικό Σχέδιο της Εφοδιαστικής.

Βεβαίως, τα προβλήματα τα οποία κατεγράφησαν και ακούσαμε είναι σημαντικά. Δε θα έχουν λυθεί μέχρι τη Δευτέρα. Οπότε εμείς, συζητώντας σήμερα, Παρασκευή, έχουμε ακόμα έδαφος να καλύψουμε. Και θα τα έχουμε μπροστά μας και την προσεχή Δευτέρα. Είναι γεγονός.

Είναι επίσης ανησυχητικό ότι, και παρουσία του κυρίου Αλεξόπουλου, στον οποίο αναφερθήκατε πολλάκις, μία εθνική στρατηγική δεν κυοφορείται για μήνες, όπως ένας τοκετός, αλλά για πάρα πολλά χρόνια, για να φτάσουμε στο σημείο που είμαστε σήμερα.

Και βέβαια, είναι πολύ σημαντικό ότι αναδείχθηκαν και προτάχθηκαν τρόποι που μπορεί να είναι χρήσιμοι. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία, η μεγιστοποίηση ενός οικοσυστήματος μέσω του clustering, η εξωστρέφεια, που είναι ζητούμενο και πολύ σωστά το τονίζετε και με την ευκαιρία και στο σημερινό βήμα.

Και βεβαίως, η ψηφιοποίηση, για την οποία συζητάμε από το πρωί. Αλλά και η ανάδειξη της γεωστρατηγικής θέσης της χώρας, που με άλλα λόγια και με άλλο ύφος το έθεσε ήδη από το πρωί και ο κύριος Κάπρος. Είμαστε όλοι πρωινοί εδώ.

Να περάσω όμως τώρα, μετά από αυτά, στον κύριο Μπαμπαλή, Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς, για τη δική του παρέμβαση. Γενικώς, να παρακαλέσω και τους ομιλητές, να συνεχίσουμε σε μία προσπάθεια να κρατήσουμε τους χρόνους.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κος ΜΠΑΜΠΑΛΗΣ:

Αξιότιμοι κύριοι Πρόεδροι, κυρίες και κύριοι. Ευχαριστούμε για την πρόσκληση, για τη στρατηγική των μεταφορών, σύμφωνα με τα νέα οικονομικά δεδομένα.

Στρατηγική. Η στρατηγική, λοιπόν, εξαρτάται από τη στόχευση, δηλαδή τι θέλουμε να πετύχουμε. Και κυρίως ποιος θέλει να το πετύχει.

Από πλευράς Δημοσίου, η αύξηση του ΑΕΠ, του εγχώριου κύκλου εργασιών, η βελτίωση του εμπορικού ισοζυγίου εξαγωγές μείον εισαγωγές και η μείωση της ανεργίας. Από πλευράς ιδιωτικού τομέα, ο στόχος είναι ένας. Η αύξηση κερδών, με άνοιγμα πελατολογίου.

Μέσα επίτευξης των παραπάνω στόχων είναι οι πόροι μας και η διαχείρισή τους. Δηλαδή, το ανθρώπινο δυναμικό, πέρα από την κατάρτιση θα πρέπει να αποκτήσει την κουλτούρα της γενικότερης εφοδιαστικής αλυσίδας, με σκέψη ευρύτερη των στενών ορίων της επιχείρησης.

Τα μεταφορικά μέσα, όπως είναι απαραίτητες σιδηροδρομικές υποδομές, για την απεριόριστη αύξηση της ικανότητας μεταφοράς. Ο εξοπλισμός ειδικών μεγάλων φορτίων, με ειδικό λογισμικό για την ταχύτερη διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων. Η ενέργεια, όπου χρειάζονται ιδιαίτερες επενδύσεις διατήρησης ισχύος, για τη συντήρηση του εγχειρήματος συνδρομητικά και στον εξοπλισμό εγκαταστάσεων.

Τα κεφάλαια, όπου απαιτούνται, δημόσιες εγγυήσεις για την παροχή δανείων προς τις επιχειρήσεις. Χρειάζεται δηλαδή ένα σύστημα προσέλκυσης, οργάνωσης και λειτουργίας όλων των ανωτέρων, ώστε να αυξήσουμε τη δυνατότητα του συστήματος.

Η εμπειρία, από τις μέχρι σήμερα επενδύσεις, παρατηρώντας την πρόσφατη επένδυση της Cosco, βλέπουμε ότι παρότι πολλαπλασιάστηκαν τα διερχόμενα φορτία, μέσω του Πειραιά, δεν μετακυλήθηκε σε δημόσιο όφελος, εξαιρουμένης της απασχόλησης προσωπικού.

Στο σημείο αυτό, η Πανελλήνια Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς επανειλημμένα αναφέρει ότι η Ελλάδα θα πρέπει να προσφέρει μεταποιητικές λύσεις, εκμεταλλευόμενη το διερχόμενο φορτίο, με συγκεκριμένη πρόταση. Θα πρέπει δηλαδή να προσφέρουμε, εκτός από τη διοχέτευση φορτίων, λόγω θέσης, προς την ενδοχώρα και η μεταποίηση πρώτης εξόδου.



Πρακτικά, αυτό σημαίνει ότι το φορτίο θα εκτελωνίζεται στην Ελλάδα, θα γίνεται ευρωπαϊκό, θα μεταποιείται και τελικά θα εξάγεται. Η διεργασία θα γίνεται στην Ελλάδα και το όφελος θα παραμένει στη χώρα μας με ένα ελκυστικό τιμολόγιο εκτελωνισμό, με διάμεση μεταποίηση και άμεση εξαγωγή.

Πώς όμως να κατευθύνω προς τις συνέργειες εσωτερικού – εξωτερικού, όταν δεν έχουν επιλυθεί βασικά ζητήματα επίλυσης ή υποβοήθησης συνεργειών; Προβλήματα που διατηρούνται. Και εδώ θα θέσουμε τα ουσιώδη προβλήματα της ευρύτερης μεταφοράς, που ακόμα διατηρούνται.

Νομική ευθύνη σε ολόκληρη την αξία του μεταφερόμενου είδους και όχι επιμεριζόμενη στο ρίσκο με πωλητή και προμηθευτή. Χωριστό έγγραφο φόρτωσης σε κάθε μεταφόρτωση.

Μη εφαρμογή ηλεκτρονικής φορτωτικής και ηλεκτρονικής υπογραφής. Αδυναμία επικοινωνίας ηλεκτρονικών συστημάτων. Μη αδειοδότηση των

εγκαταστάσεων. Μητρώο επιχειρήσεων που διαχειρίζονται εμπορεύματα τρίτων.

Αλλά κύρια, η κακή επικοινωνία και οι καθυστερήσεις μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων του κλάδου, που βρίσκεται στον ευρύτερο χώρο της μεταφοράς, αποδεικνύοντας ότι δεν υπάρχει κουλτούρα συνεργασιών.

Ήταν στην κατεύθυνση για τη στρατηγική και δείχνουν όλοι, ίσως με διαφορετικά λόγια, συμπερασματικά, είναι απαραίτητοι. Πρώτον, συστημική χαρτογράφηση και οργάνωση των πόρων εφοδιαστικής για την ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών.

Δεύτερον, ελληνοποίηση φορτίων, μεταποίησή τους εντός Ελλάδος και εξαγωγή φορτία αντλούντα από τα διερχόμενα. Τρίτον, επίλυση των βασικών προβλημάτων εφοδιαστικής, ανεξάρτητα από την ακριβή στρατηγική, που δεν θα ακολουθηθεί.

Βελτίωση σε παράγοντες σημαντικούς, όπως υποδομές, ποιότητα υπηρεσιών, τελωνεία, χρόνοι εκτελωνισμών, ιχνηλασιμότητα, διεθνείς ανταποκρίσεις, χρεώσεις, ανταγωνιστικότητα υπηρεσιών, σταθερές δημόσιες υπηρεσίες.

Θέλω να κάνω ένα προσωπικό σχόλιο, μετά από την εμπειρία μου, 40 χρόνων, στον χώρο της διαμεταφοράς και της μεταφοράς. Το κράτος είναι πάντα απών. Μόνο εισπρακτικού χαρακτήρα συμμετοχή έχει στις επιχειρήσεις μας και στον κλάδο μας.

Παρόλα αυτά, ο κλάδος μας, ο οποίος ζει σε μία παραγκούπολη κυριολεκτικά, οι περισσότεροι νομίζω ξέρετε πού ζούμε και πώς κινούμε τα εμπορεύματα, με τι συνθήκες άθλιες. Επικίνδυνα φορτία, τρόφιμα να είναι στον ήλιο πολλές ώρες το καλοκαίρι, με κίνδυνο διαφόρων προβλημάτων στην υγεία του λαού μας.

Έχουμε επανειλημμένα, στα Υπουργεία, οι οποίοι δεν μας ακούνε. Το πρόβλημά μας διαρκές και μόνιμο είναι η μετεγκατάστασή μας σε χώρους

αξιοπρεπείς, με συνέργειες, με μείωση του κόστους και συνεισφορά στην οικονομία και στον πληθωρισμό και σε όλα αυτά της Κυβέρνησης.

Οι επιχειρήσεις μας αντέχουν και μάλιστα στην κρίση μέσα αρκετές επιχειρήσεις είχαν και αύξηση τζίρου και προσέλαβαν και κόσμο. Και έχουμε μία καλή πορεία, αρκετή. Τώρα, εντάξει, κάποιοι ίσως.

Υπάρχει πρόβλημα μεγάλο με τις αποθηκευτικές εταιρείες και γενικά με ό,τι λέγεται μεταφορά ή ασχολείται με την μεταφορά, υπάρχει μία ανταγωνιστικότητα και θέλει ο ένας να καπελώσει τον άλλο.



Για μένα αυτό είναι πολύ λάθος. Αν δεν μπει ένας κοινός στόχος, από όλους τους κλάδους, από όλους τους φορείς, για να πάμε μπροστά –γιατί αυτό το έχουν αντιληφθεί πολύ καλά οι έμποροι και όσοι κινούν το εμπόριο και το εκμεταλλεύονται στο έπακρον. Λέει, ο τάδε, ένα ευρώ, ο άλλος μισό, ο άλλος δύο.

Αυτό πρέπει να εξαλειφθεί και να έχουμε μία κοινή στρατηγική όλοι οι κλάδοι, τα φορτηγά, οι διαμεταφορείς, τα logistics, να πάμε λίγο μπροστά. Γιατί υπάρχει μία εκμετάλλευση στο έπακρον. Αυτή είναι η εμπειρία μου, τόσων χρόνων. Και όποιοι θέλουν την ακούν.

Εκεί, είπε ο κύριος Καθηγητής, ανέφερε για τον ΑΒ Βασιλόπουλο, ότι έχει μία μέθοδο για τη διανομή. Υπάρχει και η άλλη πλευρά, η σκοτεινή, όπου με ραντεβού για να παραδώσεις στον ΑΒ, μία παλέτα χρειάζεται 3 ώρες. Με ραντεβού. Πρώτα-πρώτα, χωρίς ραντεβού ήταν 5 ώρες. Ή όπως υπάρχει, πώς θα λειτουργήσεις και πώς θα βγάλει κόστος μία επιχείρηση με αυτήν την κατάσταση που υπάρχει στην παραλαβή;

Όπως να πούμε και ονόματα, μπας τα ακούσουν και βελτιωθούν, η Dixon, ο Κωτσόβολος, ακόμα χειρότερα. Μία παλέτα 5 ώρες. Πώς θα λειτουργήσει το φορτηγό και θα βγάλει μεροκάματο; Ή πόσα θα πάρεις από τον προμηθευτή, για μία παλέτα; Πόσα; Να πάρεις 150-200 ευρώ. Ποιος θα τα δώσει;

Αυτά είναι τα πρακτικά προβλήματα που αντιμετωπίζουμε κάθε μέρα. Ή στο κέντρο της Αθήνας τρώμε κλήσεις 200 και 500 ευρώ, γιατί λέει απαγορεύεται στην Πλάκα να παραδώσετε μετά τις 6. Μα, τα μαγαζιά ανοίγουν 10 η ώρα. Πώς θα παραδώσουμε;

Ποιος θα μας το λύσει το θέμα αυτό; Πώς θα γίνει η ομαλή τροφοδοσία της αγοράς; Και άλλα πολλά προβλήματα, τα οποία τα αντιμετωπίζουμε και μπορούμε να τα πούμε κάποια στιγμή και να μπορέσουμε να βοηθήσουμε, να δώσουμε λύση.

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας. Καλή συνέχεια.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μπαμπαλή, για την σύντομη και πολύ περιεκτική παρουσίαση, η οποία κάλυψε όλα τα ζητήματα στα οποία χρειάζονται και αναγκαίες υποδομές και κοινές προσπάθειες. Και αναζήτηση κοινής στρατηγικής, όπως θίξατε.

Πολύ σημαντική παράμετρος η μεταποίηση στην Ελλάδα και μια διεργασία που πρέπει να πραγματοποιείται στην χώρα, πρώτης εξόδου των

εμπορευμάτων. Είναι μία πολύ σημαντική διάσταση, για την οποία έχουμε μιλήσει σήμερα και θυμίζω θα το συγκρατήσουμε και στα συμπεράσματά μας.

Είναι ανησυχητική η απουσία του κράτους, όπως το θέτετε. Είναι μία διαπίστωση που επιβεβαιώνει το μέγεθος του προβλήματος. Είναι πολύ σημαντική η αναζήτηση των, όπως είπατε, αξιοπρεπών εγκαταστάσεων για τη λειτουργία σας, που είναι κρίσιμο ζητούμενο και πρέπει να διδαχθούμε από άλλα παραδείγματα, χωρών που το έχουν αντιμετωπίσει επιτυχώς.

Όπως και να εξασφαλιστεί ότι ζητήματα στη μέθοδο διανομής και στην ομαλή τροφοδοσία δε θα έχετε απέναντι το κράτος, αλλά σύμμαχο και αρωγό, να βρεθούν τρόποι να εξασφαλιστούν ώρες, να εξασφαλιστούν δρομολόγια, να μην υπάρχουν τέτοιες δυσκολίες στη διαδικασία της διαμεταφοράς.

Σας ευχαριστώ πολύ. Και τώρα να περάσουμε στον κύριο Ολύμπιο, για την παρουσίαση, εκ μέρους του Ινστιτούτου Logistics Management Ελλάδος.

Κος ΟΛΥΜΠΙΟΣ:

Καλησπέρα σας. Είμαι ο Σπύρος ο Ολύμπιος. Είμαι Πρόεδρος του ILME, του Ινστιτούτου Logistics Management Ελλάδος και μέλος του Ειδικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Logistics, που έχει στις Βρυξέλλες. Και έχω την ευθύνη της ανάπτυξης του Logistics, του European Logistics Association σε όλον τον κόσμο, ως μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του ELA.

Ευχαριστώ για την πρόσκληση. Προσγειώθηκε η πρόσκληση τον Σεπτέμβριο στο mail μου. Ξέρω τους ιθύνοντες αυτής της πρόσκλησης και βεβαίως, με χαρά να συνεισφέρω στο κομμάτι που αφορά τη στρατηγική, λέγοντας πώς προσεγγίσαμε εμείς, σαν ILME ή πώς προσεγγίζονται κάποια πράγματα.

Μέσα από Οργανισμούς Μη Κερδοσκοπικούς, οργανισμούς, οι οποίοι δουλεύουν πάλι με όραμα να κάνουν κάτι, χωρίς πόρους, αλλά ταυτόχρονα με γνώμονα να προσθέσουν αξία στους συνεργάτες τους, στους ανθρώπους τους και στη χώρα.

Για να μπορέσουμε να προσεγγίσουμε λίγο το θέμα, σκέφτηκα ότι, επειδή οι μεταφορές είναι μέρος της εφοδιαστικής αλυσίδας, του supply chain ή του global supply chain, πρέπει να πούμε τι έχει γίνει το τελευταίο διάστημα. Διότι εμείς ασχολούμαστε με την κρίση, αλλά τα πράγματα έχουν αλλάξει πάρα πολύ στον κόσμο.

Και βεβαίως επανέρχονται στην αρχαία Ελλάδα, γιατί πλέον με το digitalization, ο κόσμος φαίνεται επίπεδος. Δεν είναι στρογγυλός, είναι επίπεδος. Οπότε καταλαβαίνετε πόσο σημαντικό ρόλο παίζει ο χρόνος και η απόσταση, το κόστος και η πολυπλοκότητα και το ψηλό ρίσκο, σχετικά με οτιδήποτε κάνουμε.

Και βεβαίως, έχει ένας μεγάλος παράγοντας σε όλα αυτά τα πράγματα, του επίπεδου πλέον κόσμου των logistics, του supply chain, της εφοδιαστικής, όλα αυτά να γίνονται με γνώμονα το περιβάλλον.

Είναι πολύ γνωστό ότι τα επόμενα tenders, τα οποία θα δημιουργηθούν θα έχουν πολύ δύσκολα συμμετοχή κάποιοι από εταίρους, οι οποίοι είναι οι Έλληνες εταίροι ή οι Ευρωπαίοι εταίροι, γιατί δεν πληρούν κάποια περιβαλλοντολογικά στάνταρ.



Κι όλα αυτά, έχουν γίνει με το internet of things. Δηλαδή, ζούμε σε μία καινούρια βιομηχανική επανάσταση, σ' αυτό που λέμε το «Industry 4», η

τέταρτη βιομηχανική επανάσταση, που είναι η ψηφιοποίηση, το internet of things.

Νέες τεχνολογίες, cloud services, social media, έχουμε hardware as a service, information as a service. Έχουμε ιδέες, όπως είναι αυτή η εταιρική κοινωνική ευθύνη. Και βεβαίως, έχουμε αυτό που λέγεται συνεργασία. Collaboration in supply chain. Αυτό κρατήστε το, γιατί είναι πολύ σημαντικό κομμάτι, γιατί ουσιαστικά είναι κάτι το οποίο θα το υλοποιήσουμε. Και βεβαίως, τα ευφυή συστήματα.

Έχουμε ένα καινούριο περιβάλλον, παγκόσμια. Καινούριο περιβάλλον, καινούριες λογικές. Και προσπαθούμε τώρα να μπούμε σ' αυτήν τη διάσταση. Όμως, στο καινούριο περιβάλλον, υπάρχει μια σταθερότητα, που είναι ο ανθρώπινος παράγοντας. Αυτό δεν έχει αλλάξει.

Αλλά έχουν αλλάξει τα μοντέλα. Έχουμε φύγει από το παραδοσιακό μοντέλο και έχουμε πάει σε ένα omni-μοντέλο, που αυτό επηρεάζει όλη την εφοδιαστική αλυσίδα. Και τις μεταφορές και τις αποθηκεύσεις και τους ανθρώπους και τα συστήματα και τις υποστηρικτικές ενέργειες και τα πλοία και τους σταθμούς και τα αεροδρόμια. Όλο αυτό το πράγμα έχει αλλάξει.

Γιατί ο άνθρωπος πλέον, αυτός που είναι η δυναμική του κύκλου, αυτός που αγοράζει, μπορεί να αγοράσει με χίλια δυο πράγματα. Είτε από το τηλέφωνό του, είτε από την τηλεόρασή του, είτε από το ταχυδρομείο, είτε από το γραφείο του, να το πάει στο σπίτι του.

Διάφορα πράγματα, τα οποία ήταν ασύλληπτα πριν λίγο καιρό, αλλά τώρα αυτά είναι πραγματικότητα. Και το ζούμε. Και το ζούμε και στα παιδιά μας τώρα, πόσο εύκολα έχουν αλλάξει αυτές οι συνθήκες.

Άρα, έχει αλλάξει και το μοντέλο. Δεν είμαστε στο ίδιο που είμαστε πριν 7 χρόνια, στην κρίση, όταν κάναμε πράγματα. Έχουν αλλάξει αυτά τα πράγματα. Είμαστε σε μια τέτοια κατάσταση.

Και τι έχουμε, σαν Ελλάδα; Και τώρα θα δείτε τις παρουσιάσεις που κάνω στο εξωτερικό, σχετικά με την χώρα μας. Και θα μου πείτε, γιατί το κάνω

έτσι; Γιατί πρέπει να το κάνουμε έτσι.

Έχει γεωστρατηγική θέση. Είναι ξεκάθαρο αυτό. Και γιατί έχει γεωστρατηγική θέση; Γιατί έτσι όπως τα έφερε η τύχη, στην ατυχία της κρίσης, αλλάζοντας το μοντέλο από δυτικά, να πάει ανατολικά, βρέθηκε η Ελλάδα στον κύριο άξονα. Η Ελλάδα είναι πλέον στον κύριο άξονα της Ευρώπης. Δεν είναι παραπεταμένη στη γωνία της Ευρώπης. Είναι κεντρικός άξονας.

Άρα, έχουν μπει όλα αυτά τα στοιχεία, σχετικά με τα θέματα περιβάλλοντος και έχουν δείξει ότι οι ροές βοηθάνε να έρθουν μέσα από την Ελλάδα και να πάνε σε οποιαδήποτε διανομή ή διαχείριση στην νοτιοανατολική Ευρώπη ή και στην Κεντρική Ευρώπη.

Άρα, δεν είναι τυχαία ότι έχουμε γεωστρατηγικό πλεονέκτημα, σε σχέση με άλλες χώρες. Αυτό είναι σημαντικό, γιατί το πρώτο λιμάνι που βρίσκει είναι ο Πειραιάς. Αλλά δε θέλω να μείνω μόνο στον Πειραιά. Να μείνουμε γενικά, σαν ένα Hub η Ελλάδα.

Άρα, έχουμε ένα πλεονέκτημα. Ναι, βεβαίως. Μπήκε με υποδομές και προοπτικές βελτίωσης. Το έχουμε. Δεν είναι ότι δεν το έχουμε. Συγκρινόμενοι με κάποιους άλλους, το έχουμε.

Κόστη σχετικά χαμηλά. Η κρίση έχει δείξει ότι αρχίζουμε και τα κόστη μας τα έχουμε ήδη ότι είναι ακόμα χαμηλά. Έχουμε σύγχρονα logistics και πράσινες τεχνολογίες. Μη με παρεξηγήσετε γι' αυτά που λέω, αλλά τι λέω, έτσι; Μη θεωρούμε ότι είναι κάτι περίεργο. Συγκρινόμενοι με κάποιους άλλους.



Δημιουργία Logistics centres και βιομηχανικά πάρκα. Ναι. Η Επιτροπή είπε ότι προς αυτό κινείται και προς αυτό κάνουμε. Και βεβαίως, είμαστε μέλος του δια-ευρωπαϊκού δικτύου European Transport Network, το ten-t. Είμαστε, αυτό είναι σημαντικό. Το ξέρουμε, είναι αυτή η κεντρική αρτηρία, που μας φτάνει από τον Πειραιά και από όλον αυτόν τον χώρο, μας πάει πάνω, στο Αμβούργο, νομίζω.

Άρα, κοιτάξτε πού είμαστε στην εφοδιαστική αλυσίδα. Πρέπει να έχουμε και ανθρώπινο δυναμικό. Αυτό που λέω ότι όλα αυτά δε γίνονται, αν δεν έχεις ανθρώπινο δυναμικό. Αν δεν πας το πλεονέκτημα, να το πας εκεί πέρα που θέλεις να το πας. Να μαρκετάρεις αυτό που θες να κάνεις για αυτό το κομμάτι που αντιπροσωπεύεις.

Ναι, έχουμε. Μπορεί να μην έχουμε Πανεπιστήμια, που να παράγουν logistics, ούτε προπτυχιακά. Αλλά έχουμε υψηλού επιπέδου και εξειδίκευση σε ανθρώπινο δυναμικό. Πώς το έχουμε; Το έχουμε.

Δεύτερη η χώρα μας, είναι η τρίτη στα μεταπτυχιακά, παγκοσμίως. Στο rate. Αυτό δεν το ήξερα, μου το σφυρίξανε κάποιοι στην Αμερική και μου είπαν ότι, ξέρεις, πες το κι αυτό στην παρουσίαση, γιατί δεν το… Να το βάλουμε στην παρουσίαση.

Πολύγλωσσοι. Το λέω και θα το ξαναπώ. Εάν κάποια επένδυση γινόταν στην Βουλγαρία, μεγάλη όπως ήταν αυτή της Cosco, που απασχόλησε 1.350 άτομα στην πρώτη της φάση, τα οποία η Cosco λέει ότι τα 100 είναι Κινέζοι και οι 1.200 είναι Έλληνες.

Σίγουρα θα ήθελε στην Βουλγαρία πολύ περισσότερο κόσμο, διότι η γλώσσα είναι πολύ σημαντική. Οι Έλληνες, το να είμαστε πολύγλωσσοι, να είμαστε καλού επιπέδου και να συνεννοούμαστε, είναι πάρα πολύ σημαντικό σε μια επένδυση. Και πραγματικά, ρωτήστε την Cosco, γιατί είναι τόσο ευτυχισμένη, έχοντας τόσο καλό ανθρώπινο δυναμικό.

Σημαντική εμπειρία σε υψηλόβαθμα στελέχη. Το brain drain είναι σημαντικό. Και στα logistics έχουμε πάρα πολύ υψηλόβαθμα στελέχη, στο παγκόσμιο επιχειρείν. Μην ξεχνάμε, μεγάλες επενδύσεις, όπως είναι η Philip

Morris, που έγινε τώρα πρόσφατα, καθοδηγηθήκανε από υψηλά στελέχη, οι οποίοι είναι Έλληνες, στις κεντρικές εταιρείες, έτσι; Πάρα πολύ μεγάλη διαδικτύωση σ' αυτό το κομμάτι.

Ισχυρή παράδοση στο εμπόριο και τις μεταφορές. Ποιος θα πει ότι εμείς οι Έλληνες δεν έχουμε ισχυρή παράδοση; Με ποιον θα συγκριθούμε; Οι δρόμοι του εμπορίου περνάγανε από δω, οι δρόμοι του πολιτισμού από εδώ. Έτσι είναι το κύτταρό μας, είναι γεννημένο να είμαστε έμποροι, να κάνουμε μεταφορές, να κάνουμε όλα αυτά τα πράγματα. Είναι μες στο πετσί μας, είναι στο DNA μας.

Κι εδώ, σ' αυτό που είπε κι ο Νικόλας και το λέμε, το ελληνικό φιλότιμο. Δεν υπάρχει κάτι το οποίο μπορείς να πας σε μια παρουσίαση και να τους λες «το φιλότιμο». Και να μην το πεις, το λες φιλότιμο, λένε φιλότιμο.

Αλλά πρέπει να τους πεις το ελληνικό φιλότιμο, ποιο είναι. Το last mile. Εμείς κάνουμε το last mile, έστω κι αν έχει κλείσει το πρακτορείο και θα κάνουμε 2 ώρες να παραδώσουμε το ανταλλακτικό, για να βάλει ο άλλος στη μηχανή του, για να θερίσει ή να κάνει το δουλειά του. Εμείς θα το κάνουμε. Κάποιοι άλλοι δε θα το κάνουν. Κάποιοι άλλοι θα πουν «έξι η ώρα, ωχ, ωχ». Το ξέρουμε, το έχουμε ζήσει αυτό, έτσι; Είναι δεδομένο.

Λίγα λόγια για εμάς, για το ILME. Είμαστε μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Logistics, ο οποίος έχει περίπου 35 χώρες εντός Ευρώπης, άλλες 10 εκτός Ευρώπης. Το ILME έχει το ELA, έχει και το ECBL.

Το οποίο είναι ο οργανισμός πιστοποίησης κατά ευρωπαϊκά πρότυπα, που πιστοποιεί τους logistician, σε junior, senior και executive, δίνοντας ένα επαγγελματικό πιστοποιητικό, το οποίο είναι διεθνώς αναγνωρίσιμο από όλες τις μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες, από μεγάλους οργανισμούς, όπως η United Nations, όπως η Παγκόσμια Τράπεζα Επενδύσεων και λοιπά.

Εμείς, το 1994 ιδρυθήκαμε, από τον συγχωρεμένο, τον κύριο Σιφνιώτη, ο οποίος ήταν ένας από τους Καθηγητές που έβαλαν τα logistics στην Ελλάδα. Και κάνουμε τις ενέργειες για δικτύωση. Να συνδυάσουμε τους

καταξιωμένους logistician με το ταλέντο των νέων. Να κρατήσουμε κάποια πράγματα, τα οποία θέλουμε, μέσα στον χώρο τον ελληνικό.

Και ο πρώτος στόχος ο δικός μας, πριν 4 χρόνια, όταν ανέλαβα εγώ σαν Πρόεδρος, ήταν να βάλουμε την ευρωπαϊκή πιστοποίηση, του ευρωπαϊκού οργανισμού logistics μες στην Ελλάδα.

Διότι αυτό που λένε, πρέπει να σε τιμούν οι άλλοι. Να αναγνωρίζουν οι άλλοι ότι εσύ είσαι καλός. Αλλά πρέπει να το δείχνεις κιόλας, πρέπει κάτι να έχεις. Και δυστυχώς δεν υπάρχει ελληνική πιστοποίηση για κάτι. Αφού, ούτε προπτυχιακά για τα logistics δεν υπάρχουν, όπως ξέρουμε. Πρέπει κάπου να πιστοποιηθεί αυτή η καλή μαγιά των Ελλήνων managers ή των ελληνικών στελεχών, με κάποια πιστοποίηση, η οποία είναι να αναγνωρίσει.

Οπότε θεώρησα πολύ σωστό, ότι πρέπει να μπει αυτό. Και όχι μόνο αυτό, το είχα χρέος και για τον συγχωρεμένο τον Κονετά τον Γιάννη, που συγχωρέθηκε πριν 6 μήνες, που ήταν Πρόεδρος του ILME, προτού εγώ αναλάβω. Ο οποίος ήταν αυτός που έβαλε την Ευρωπαϊκή Πιστοποίηση, πριν 10 χρόνια στην Ευρώπη. Περίπου το 2002 είχε μπει στην Ευρώπη. Και δεν το έχει εφαρμόσει εδώ πέρα, στην Ελλάδα.

Και βεβαίως, αυτό που σας λέω η προώθηση και η προβολή των ελληνικών logistics και της Ελλάδας συνολικά. Πρέπει, για να βγούμε έξω από το καβούκι μας ή την εξωστρέφεια, πρέπει να κοντραριστούμε με τους ξένους. Έτσι είναι, με τους ανταγωνιστές μας.

Αυτήν τη στιγμή, το 47 πρέπει να γίνει 44, 43, 42. Μετριέται. Να πέφτει. Αυτό είναι όλων μας υποχρέωση. Και αν σκεφτείτε πώς βγαίνει αυτό το 47, η θέση 47, είναι από reports τα οποία κάνουμε όλοι εμείς και δημιουργούμε πρόβλημα σ' εμάς.

Εάν εμείς συγκεντρωθούμε και κάνουμε το report αυτό, το 47 θα είναι σίγουρα κάτω από το 30. Γιατί δεν μπορώ να διανοηθώ ότι η Ινδία είναι καλύτερη από εμάς. Γιατί, πού πάει; Δεν μπορώ να διανοηθώ ότι κάποιες άλλες χώρες είναι καλύτερες από εμάς. Άσχετα από όλο αυτό που έχει συμβεί, έτσι;



Άρα, είμαστε έθνος ανάδελφον, διότι δεν κάθεται να πάρει ο ένας με τον άλλον συντονιστή και να πει «όχι, βρε παιδιά, για όνομα του θεού, 47; Από 43 πήγαμε στο 47; Πώς».

Εντάξει, λίγα λόγια για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό logistics. Το είπα προηγουμένως, θέλω να πάμε και λίγο πιο γρήγορα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός logistics λέει ότι τα logistics πρέπει να βγουν στην επιφάνεια. Γι' αυτό δημιουργεί events σε σχέση με τα projects, τα οποία δημιουργούνται. Να γίνει θόρυβος γύρω από τα logistics, να μπορούν να ανεβούν.

Πολλές εταιρείες από όλο τον κόσμο, από όλη την Ευρώπη, κάνουν, με την μορφή Champions League διαγωνισμούς για το project of the year και τον manager of the year. Οπότε λες, οκ, θα πάω κι εγώ να παίξω στο ευρωπαϊκό επίπεδο, για να μπορέσω να κοντραριστώ, για να δω πώς πάει η κατάσταση. Έτσι θα μπορέσω να ανέβω.

Υπάρχει μια ημερομηνία, σας το λέω τώρα, θεωρώ ότι θα είναι καλό όλοι να συμφωνήσουμε να την εξυπηρετήσουμε και να κάνουμε ενέργειες. Η European Supply Chain Day είναι 19 Απριλίου 2018. Κάθε τέτοια ημερομηνία όλη η Ευρώπη και όχι μόνο η Ευρώπη, γίνεται και εκτός Ευρώπης αυτό, γιορτάζει τα logistics. Ανοίγουν τις πόρτες τους για να μάθουν οι άνθρωποι για τα logistics, για τις μεταφορές. Πολλά events γίνονται. Και σας λέω ότι

είναι πολύ καλό να συνεισφέρουμε κι εμείς σ' αυτό το κομμάτι, με την παρουσία μας.

Οι Επιτροπές κάνουν τρομερό έργο. Συγχαρητήρια γι' αυτό που κάνετε, είναι εξαιρετικό. Οι οποίες προσπαθούν να συμμορφώσουν ένα κράτος, το οποίο είναι ο μεγάλος ασθενής της όλης υπόθεσης, έτσι; Το κράτος, εδώ και 7 χρόνια έχει πυρετό. Έχει 40, 42 πυρετό και είναι μεγάλος ασθενής. Δεν καταλαβαίνει Χριστό.

Και αυτό που κάνετε είναι πολύ σημαντικό, διότι το κάνετε με ανιδιοτέλεια και από τον χρόνο σας. Αλλά και εμείς, από την δικιά μας πλευρά, προσπαθούμε να εξυψώσουμε όλα αυτά.

Και βεβαίως, μια εικόνα, λένε οι Κινέζοι, αξίζει όσο χίλιες λέξεις. Αυτό που προσπαθήσαμε ξαφνικά να κοντράρουμε και να πούμε «βρε παιδιά, να μπούμε κι εμείς στον διαγωνισμό, να μπούμε κι εμείς στο Champions League», είναι να πάρουμε θέσεις.

Και όταν μας βαράγανε όλοι, ότι θα βγούμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το Grexit τότε, εμείς στις Βρυξέλλες –ο Ανέστης ο Παρταλίδης είναι μέλος και της Επιτροπής. Ο Ανέστης ο Παρταλίδης βγήκε κορυφαίος manager of the year της Ευρώπης. Ήταν εδώ, δικός μας και βγήκε και σηκώσαμε σημαία.

Ήταν ακριβώς τις μέρες, την προηγούμενη μέρα ήταν ο Πρωθυπουργός στις Βρυξέλλες και έτρωγε τις καρπαζιές από όλους, έτσι; Και εμείς σηκώναμε σημαία.

Εμείς το θεωρούσαμε πολύ σημαντικό, διότι λέμε εξωστρέφεια, αλλά πρέπει αυτά να τα σημαίνουμε, να είναι success story. Και είναι success story κυριολεκτικά αυτό, γιατί αυτό το success story δεν είναι τυχαίο, διότι επαναλήφθηκε την δεύτερη φορά.

Δηλαδή, δύο συνεχόμενες φορές, ο Έλληνας logistics manager of the year έγινε και ο Ευρωπαίος. Συγγνώμη τώρα, αλλά είναι –έφυγε ο προλαλήσας … Είναι ο Μιχάλης ο Ζιγκλής, του Κωτσόβολου.

Λοιπόν. Και εδώ πέρα θα βρείτε όλους που παρίστανται. Είναι πολλές προσωπικότητες του ευρωπαϊκού γίγνεσθαι των logistics. Και βεβαίως, όλα αυτά τα πράγματα είναι οι επιτυχίες τις οποίες προσπαθήσαμε να φέρουμε και να κάνουμε την εξωστρέφεια των ελληνικών logistics μέσα από την Ευρώπη.

Δυστυχώς, σε project δεν έχουμε καταφέρει. Και είναι λογικό να μην έχουμε καταφέρει, διότι η Ελλάδα, με όλα αυτά που γίνονται, δεν έχει τη δυνατότητα να κάνει project, καλό, το οποίο να ανταποκριθεί σε διεθνή διαγωνισμό.

Και είναι πολύ σημαντικό, γιατί θεωρώ, κάτι το οποίο πρέπει να το πω. Αυτό το οποίο παρουσιάζεται, είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας την οποία έχουμε. Και είναι πολύ ξεκάθαρο γιατί έχουμε έλλειψη ανταγωνιστικότητας.

Διότι εμείς όλοι, οι μεταφορείς, οι αποθήκες, οι 3PL, οι εταιρείες, θα πρέπει στην καινούρια λογική του ψηφιακού κόσμου, του καινούριου γίγνεσθαι, για να μπορούν να είναι ανταγωνιστικοί, που είναι φθηνή αυτή η πρόσβαση πλέον, έτσι, να κάνουν επενδύσεις.

Να κάνουν επενδύσεις, έτσι ώστε, να στο πω έτσι, πολύ απλά, λέμε ότι έχουμε πολύ καλά προϊόντα αγροτικά και είναι gourmet, άκουσα. Εγώ δεν είμαι να πω gourmet, αλλά, εν πάσει περιπτώσει, το logistic κόστος το οποίο επιβαρύνεται το gourmet προϊόν, επειδή είναι ελληνικό, είναι τεράστιο.

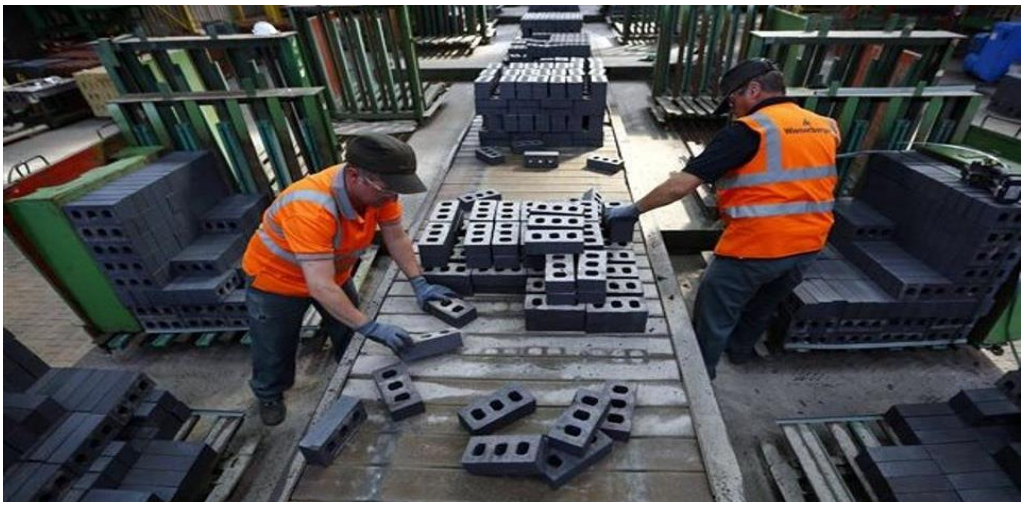
Ξέρετε γιατί; Γιατί δεν μπορεί να επενδύσει αυτός, ο οποίος το συσκευάζει σε νέες τεχνολογίες, για να είναι πιο φθηνός. Το περιθώριο κέρδους είναι 10%, 8%; Όχι. Πολύ μικρό. Το περιθώριο δανεισμού ενός Έλληνα επιχειρηματία, μιας ελληνικής επιχείρησης, για να βελτιώσει τον υφιστάμενο εξοπλισμό της, για να είναι ανταγωνιστική, είναι τουλάχιστον 8% με 10% μονάδες παραπάνω απ' ό,τι είναι ό,τι άλλο κυκλοφορεί στην Ευρώπη.

Άρα, χάνει ανταγωνιστικότητα. Δεν επενδύει σε νέες τεχνολογίες, δεν επενδύει σε τίποτα. Και κρατιέται, μ' αυτά που έχει, για να μπορέσει να επιβιώσει. Αυτό είναι πολύ σημαντικό.

Και γιατί είναι αυτό; Διότι το κράτος και τα οικονομικά του κράτους δεν είναι έτσι ξεκάθαρα, έτσι ώστε να μπορεί να πάρει επενδύσεις. Δεν μπορεί αυτήν την στιγμή κανένας να ανταγωνιστεί με τέτοια επιτόκια. Είναι σημαντικό. Με τέτοια φορολογία, με τέτοια, ό,τι και να λέμε, δεν μπορεί να γίνει κάτι.

Άρα, μια στρατηγική όλων μας είναι να πείσουμε ότι εδώ είναι μια κοσμογονία που γίνεται, στην εφοδιαστική αλυσίδα. Έχει πολύ ψωμί το μαγαζί που λέγεται Ελλάδα. Το 11%, δεν ξέρω, ο τουρισμός, που λέμε, οτιδήποτε, είναι πολύ μεγάλο.

Πολλά λεφτά περνάνε από εδώ και εμείς δεν ακουμπάμε. Δεν ακουμπάμε, γιατί, δεν καταλαβαίνω γιατί δεν ακουμπάμε. Γιατί πρέπει να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας. Πρέπει να γίνει αυτό που λέμε μεταποίηση.



Και να σας πω και το παράδειγμα το άλλο, για να τελειώσω. Μας λέγανε τότε την γνωστή φάση Hewlett Packard, που έφερε τα φορτία της μέσω της Cosco, και χειροκροτάγανε, χειροκροτάγανε. Και πέρναγαν όλα. Και πού πηγαίνανε; Α, ξέρετε, πάνε στο Παρντουμπίτσε, στην Τσεχία. Γιατί; Γιατί εκεί είναι η assembly line. Και γιατί η assemply line; Είναι χαμηλό το κόστος του ανθρώπινου δυναμικού. Είναι πολύ χαμηλό.

Οι μισθοί, που έχουν πέσει τόσο χαμηλά αυτήν την στιγμή, μας δίνουν κι αυτό το πλεονέκτημα, θέλω να το πω. Είμαστε πολύ ανταγωνιστικοί και σε αυτό. Απλά δεν υπάρχει η πρόθεση ούτε η στρατηγική να το κάνουμε.

Άρα, οι πυλώνες για στρατηγική είναι σωστοί. Όλες οι σκέψεις είναι καλές, αλλά ουσιαστικά πρέπει να πάμε στον ανθρώπινο παράγοντα, να προχωρήσουμε σε σημαντικές επενδύσεις. Να πείσουμε τους εταίρους τους κυβερνητικούς, να μπορέσουν να έχουν αξιοπιστία, για να αξιολογηθούν σωστά.

Και τα success stories –εδώ βλέπετε success story ότι είμαστε από τους πρώτους πλέον και στην Ευρώπη στα πιστοποιητικά που έχουν να κάνουν με την ευρωπαϊκή πιστοποίηση.

Και πιστεύω ότι έχουμε τη δυνατότητα, αφού όλοι μας ξέρουμε ουσιαστικά ποιο είναι το θέμα, έτσι όπως είμαστε κατακερματισμένοι, όπως είναι η αγορά. Διότι είμαστε κατακερματισμένοι, είμαστε πολλά σωματεία. Εξυπηρετούμε όλοι τους δικούς μας φίλους και μέλη και λοιπά.

Το έχω πει και ξανά. Θα πρέπει να βρούμε έναν τρόπο να συνεργαστούμε σε έναν κοινό σκοπό. Γιατί έτσι και μόνο έτσι μπορούμε να ξεπεράσουμε τους εαυτούς. Αυτό είναι ένα πολύ δύσκολο στοίχημα. Είναι πολύ δύσκολο να συνεργαστούμε, αλλά πρέπει να το κάνουμε.

Θέλω να πω ότι χρειάζεται μια οικονομική σταθερότητα. Έχουμε υψηλό δυναμικό, όπως είπα. Έχουμε νέες τεχνολογίες, τις οποίες θέλουμε να τις εφαρμόσουμε. Και θέλουμε περίπου 100.000 θέσεις εργασίας στα επόμενα δύο-τρία χρόνια μέσα από τα logistics. Πρέπει να γίνουν αυτά. Αυτό είναι το στοίχημα το οποίο πρέπει να γίνει.

Και βεβαίως, πρέπει να ξέρουμε και κάτι άλλο. Γεωστρατηγικό πλεονέκτημα, όλο αυτό που σας είπα προηγουμένως, όλα αυτά τα στοιχεία, τα οποία είναι καλά ή κακά. Υπάρχει μια στιγμή που η ευκαιρία εμφανίζεται μπροστά σου, αλλά ο χρόνος είναι σύντροφος για να την εκμεταλλευτείς.

Δεν καταλαβαίνω πόσο καιρό θα περιμένουμε, να λέμε αυτές τις ιστορίες και ότι είμαστε γεωστρατηγικά, ότι είμαστε καλοί, να έχουμε και καλούς manager, να έχουμε και το ένα, να έχουμε και το άλλο. Και να περνάνε τα φορτία και να περνάνε οι λογικές. Και να αλλάζει ο κόσμος γύρω μας.

Και εμείς να μένουμε σταθεροί, χωρίς να κάνουμε τίποτα και χωρίς να μπορέσουμε να πούμε κάτι στους ανθρώπους, οι οποίοι φεύγουν, στους ανθρώπους, οι οποίοι είναι εδώ, έτσι ώστε να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε κάτι το οποίο είναι ξεκάθαρο.

Οι επενδύσεις μπορούν να έρθουν και πρέπει να τις προσελκύσουμε εμείς. Το κράτος εξακολουθεί να είναι ο μεγάλος ασθενής. Η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι σημαντική, η πρωτοβουλία όλων των σωματείων είναι σημαντική.

Να πάμε εκεί και να ζητήσουμε τις επενδύσεις. Διότι αξίζει η Ελλάδα αυτήν την ευκαιρία. Και αυτό που λέω, collaboration in supplies, που είναι η τάση, αυτήν την στιγμή η τάση της αγοράς, αυτές οι νέες τάσεις της αγοράς, ένα κομμάτι έμεινε. Collaboration supply chain.

Πριν δύο χρόνια, στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Logistics, βραβεύτηκε σαν project of the year, η συνεργασία της Pepsico με την Nestle. Δύο ανταγωνίστριες ενώσανε τα supply chain τους, τις εφοδιαστικές τους, για να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμός.



Δεν υπάρχει ανταγωνισμός μέσα από τα σωματεία. Υπάρχει συναγωνισμός. Και πρέπει όλοι μας εμείς, να κάνουμε αυτό το collaboration supply chain, μια φιλοσοφία που να μας οδηγήσει στην εξωστρέφεια, στις επενδύσεις και στην προοπτική ανάπτυξης, μέσα από αυτό που λέμε ελληνικό προϊόν logistics ή supply chain. Το ελληνικό προϊόν είναι καλό, χρειάζεται δυναμική. Χρειάζεται να βοηθήσει όλος ο κλάδος, όλοι μας, για να μπορεί να αναπτυχθεί.

Γι' αυτό σας λέω, γιατί πρέπει να το διαφημίσω κι εγώ. Κάνουμε ένα συνέδριο που λέμε πόσο σημαντικά είναι τα logistics στα investments. Το έχουμε εδώ και τρία χρόνια, το κάνουμε κάθε Οκτώβριο, που λέμε «Logistics catalyst to Investment».

Και σας καλώ, είναι στο … στην Αμερικάνικη Σχολή, Κλασικών Σπουδών, που είναι στο Κολωνάκι. Ένας πολύ ωραίος χώρος. Που θα μιλήσουμε πάλι για το πόσο σημαντικά είναι τα logistics στα investments, στις επενδύσεις. Έχει κι ένα ωραίο θέμα, με τα humanitarian logistics.

Τι ήθελα να πω; Θέλω να πω ότι οι προκλήσεις, οι οποίες μας ήρθαν τα τελευταία χρόνια και με τις ροές των προσφύγων, ήταν μια ευκαιρία την οποία εμείς, σαν logistics, δεν την εκμεταλλευτήκαμε. Εγώ βλέπω αυτές τις ροές σαν ευκαιρία να εκμεταλλευτούμε. Δεν τις εκμεταλλευτήκαμε.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας. Και πιστεύω ότι κράτησα λίγο τον χρόνο περισσότερο ή λιγότερο. Σας ευχαριστώ πολύ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Πάντως, μας κρατήσατε το ενδιαφέρον, γιατί βάλατε και την ανθρώπινη διάσταση των logistics. Είναι πολύ σημαντική συνεισφορά αυτή.

Σίγουρα, ο ανθρώπινος παράγων, η στελέχωση, η ικανότητα που έχουν τα στελέχη εξ Ελλάδος, πολύγλωσσα, όπως αναφέρατε και πολλές ικανότητες που τυγχάνουν αναγνώρισης, τυγχάνουν διακρίσεων, όπως μας δείξατε, που επαναλαμβάνονται.

Διακρίσεις που επαναλαμβάνονται, άρα κάτι συμβαίνει εδώ. Κάτι καλό συμβαίνει. Υπάρχει καλό υλικό, υπάρχει προσπάθεια. Και δεν είναι μόνο το ελληνικό φιλότιμο. Είναι σίγουρα και αυτό που συνεγείρει στην όλη προσπάθεια.

Ασφαλώς, θίξατε την διεθνή κατάταξη, όπως και οι προηγούμενοι. Και είναι ένα ζήτημα, το οποίο πρέπει να σταθούμε να δούμε πώς θα το αντιμετωπίσει και το εθνικό συμβούλιο, με τις προτάσεις τους, αλλά και όλοι εμείς.

Και σίγουρα, το κλίμα και το μήνυμα είναι η συνεργασία στην εφοδιαστική αλυσίδα. Collaboration, όπως είπατε, πάνω από όλα. Αυτό είναι το ζητούμενο. Και αυτό είναι και το στίγμα σας. Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ.

Να παρακαλέσω να προστεθούν στο πάνελ οι ομιλητές της επόμενης θεματικής υποενότητας, των αεροπορικών μεταφορών και αεροδρομίων. Καθώς και από την ενότητα των λιμένων. Θα έχουμε δηλαδή, τον κύριο Δημητρίου, τον κύριο Zinell και τον κύριο Θεοφάνη, που θα προστεθούν τώρα, εδώ.

Και στον τομέα της ανάπτυξης νέων δράσεων και νέων εγχειρημάτων στα λιμάνια. Αλλά σαφώς και στον χώρο των αεροπορικών μεταφορών, που θέλουμε να καταγραφεί το στίγμα τους, όσον αφορά την συμβολή στην εθνική στρατηγική μεταφορών.

Θα ξεκινήσει ο κύριος Δημητρίου, ο οποίος είναι Πρόεδρος του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, «Ελευθέριος Βενιζέλος». Θα ακολουθήσει ο κύριος Zinell, που είναι σήμερα εκπροσωπεί, ως Διευθύνων Σύμβουλος, την Fraport Greece και το εγχείρημά της στην Ελλάδα. Και βεβαίως, θα έχουμε τη χαρά να ακούσουμε μετά τον κύριο Θεοφάνη, που είναι επικεφαλής και συντονιστής της Κοινοπραξίας που αναλαμβάνει την τύχη του ΟΛΘ προσεχώς.

Σας ευχαριστώ όλους. Παρακαλώ τον κύριο Δημητρίου.

Κος ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Καλησπέρα κι από μεριάς μου. Πραγματικά, νιώθω πάρα πολύ μεγάλη χαρά που βρίσκομαι μεταξύ φίλων, μεταξύ συνεργατών. Είμαι από το πρωί. Παρακολούθησα από το πρωί όλες τις ομιλίες ή τις περισσότερες από αυτές.

Και οφείλω να ομολογήσω ότι και στην ΕΕΣΥΜ και στην ΟΦΑΕ, που είναι διοργανωτές, αλλά και στο ΕΒΕΑ, που φιλοξενεί αυτήν τη δραστηριότητα, ότι η εκδήλωση ήταν πραγματικά πολύ γόνιμη και πολύ παραγωγική.

Βέβαια, οι μεταφορές υποφέρουν από πολλά πράγματα. Και ένα από αυτά τα πράγματα που υποφέρουν δεν είναι reliable, όπως λέμε. Αλλά, reliable σημαίνει καμιά φορά και στον χρόνο.

Έτσι, ξεφύγαμε λιγάκι από τον χρόνο. Και προσπαθώντας λίγο να μην επαναληφθώ και να μην πω παραπλήσια πράγματα που είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές, αλλά να προσπαθήσω λιγάκι να επικεντρωθούμε στη συγκεκριμένη παρουσίαση, στη δικιά μας οπτική γωνία.

Θα ήθελα, λοιπόν, να περάσω έτσι, κάποιες διαφάνειες. Θα τις δείτε, θεωρώντας ότι κάποια σημεία έχουν ειπωθεί. Και να επικεντρωθώ σ' αυτά τα σημεία, τα οποία κατά τη γνώμη μου δεν έχουν ακουστεί ή, αν θέλετε, δεν έχουν αναλυθεί τόσο πολύ.

Η δικιά μου η παρουσίαση θα επικεντρωθεί στο αεροδρόμιο, παρόλο που η γενική μου πορεία είναι στις μεταφορές και θα μπορούσαμε να πούμε πάρα πολλά. Άρα, θα επικεντρωθώ σε μια συγκοινωνιακή υποδομή και ειδικά σε κάποιους συγκοινωνιακούς κόμβους.

Άρα, με αυτήν την έννοια, πρέπει να δούμε στην αρχή πώς αναπτύσσονται και τι σημαίνουν αυτοί οι συγκοινωνιακοί κόμβοι. Και πώς προβλέπεται να αναπτυχθούν στο μέλλον, μιας και μιλάμε για στρατηγικό σχεδιασμό. Άρα, για μία μακροχρόνια προοπτική.

Ο κόσμος αλλάζει. Για τον χώρο των αερομεταφορών, η Ανατολή παίζει έναν πάρα πολύ μεγάλο, σημαντικό ρόλο. Πλέον η αύξηση της κίνησης και η αύξηση του ρυθμού μετακίνησης ανά κάτοικο, είναι εντυπωσιακή.

Ο πληθυσμός της γης εκεί είναι αρκετά συγκεντρωμένος και πολυάριθμος. Άρα, αναμένεται από όλα τα διεθνή fora ότι η Ευρώπη θα εξακολουθήσει να αποτελεί ένα δημοφιλή προορισμό. Παρόλα αυτά, ο χώρος της Ασίας μεγεθύνεται εντυπωσιακά. Δηλαδή, αναμένεται μέσα σε μια δεκαετία να πενταπλασιαστεί.

Είναι μεγάλα τα νούμερα, μεγάλα τα θέματα, μεγάλες οι αλλαγές που πρόκειται να έρθουν. Και αυτές φαίνονται να είναι σε εντυπωσιακό ρυθμό από την Ανατολή. Ενώ από τη Δύση βλέπετε ότι ο ρυθμός είναι περίπου στο 2. Αναμένεται, λοιπόν, στην επόμενη δεκαετία να διπλασιαστεί αυτό που λέμε μεταφορική κίνηση επιβατών. Παρόλα αυτά, το κέντρο βάρους πέφτει στην Ανατολή.



Ένα δεύτερο θέμα, το οποίο αξίζει να το δούμε, βλέποντας Ανατολή και Ελλάδα, είναι τι αλλαγές γίνονται κοντά στη γειτονιά μας. Και στην Ευρώπη – αυτά είναι τα πρόσφατα στοιχεία του Airport Council International, δηλαδή της Ένωσης των Αεροδρομίων.

Όπου δείχνουν ότι οι εντυπωσιακές αλλαγές έρχονται μέσα στη Μέση Ανατολή. Δηλαδή, το δίκτυο των αεροδρομίων, έτσι όπως αναπτύσσεται, με την μεγέθυνση που υπάρχει στις υποδομές, με τις μεγάλες υψηλές επενδύσεις που υπάρχουν στην Μέση Ανατολή, παίζουν κεντρικό ρόλο.

Προφανώς, τα γεωπολιτικά έχουν μια σημαντική αστάθεια. Αλλά παρόλα αυτά, οι επενδύσεις που έχουν γίνει στο Ντουμπάι, στο Κατάρ, ακόμα και στην Κωνσταντινούπολη, όπου το νέο αεροδρόμιο θα είναι έτοιμο σε λίγο χρονικό διάστημα να μπει σε λειτουργία, δημιουργούν σημαντικές ανακατατάξεις.

Όχι ότι οι άλλοι προορισμοί δεν πάνε καλά. Αλλά ο δρόμος προς την Ανατολή δείχνει ότι από εκεί είναι και αναμένεται να είναι και στο μέλλον το μεγάλο κομμάτι των αλλαγών, αν θέλετε. Και από εκεί περιμένουμε να έρθει και η περισσότερη κίνηση. Άρα, η σύνδεση προς εκείνη τη μεριά είναι κρίσιμο στοιχείο.

Ένα δεύτερο στοιχείο είναι, για να καταλάβουμε τα δεδομένα που συμβαίνουν σ' αυτόν τον χώρο, είναι ότι ενώ οι συγκοινωνιακές δραστηριότητες, ενώ οι υποδομές, όπως τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, μέχρι πρότινος, μέχρι τις προηγούμενες δεκαετίες, είχαν δώσει focus, είχαν δώσει όλη την ενέργειά τους στο να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν τους επιβάτες τους. Άρα, γι' αυτούς, αυτό που λέμε το επίπεδο εξυπηρέτησης ήταν ένας βασικός δείκτης, το οποίο πραγματευόντουσαν και βλέπανε την απόδοσή τους.

Σιγά-σιγά άρχισαν να μπαίνουν στο παιχνίδι και άλλες δραστηριότητες που παίζουν σημαντικό ρόλο, ειδικά για τα χρηματοοικονομικά τους. Έτσι, δηλαδή, μη αεροδρομικές ή μη, αν θέλετε, συγκοινωνιακές δραστηριότητες, σήμερα παίζουν έναν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο.

Για παράδειγμα, το advertising, το promotion που γίνεται, το real estate, η διαχείριση της υποδομής. Ο χώρος ενός αμαξοστασίου στις αστικές συγκοινωνίες, σ' έναν κόμβο, είναι τεράστιοι χώροι. Οι επιφάνειες αυτές χρησιμοποιούνται σήμερα για να παραχθεί ενέργεια.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας είναι ένας από τους μεγαλύτερους παραγωγούς ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο λεκανοπέδιο. Άρα, αλλάζει, όλα αυτά δημιουργούν νέες αλλαγές.

Έχουν έρθει όμως και επιπρόσθετες αλλαγές. Πλέον, επειδή οι συγκοινωνιακοί κόμβοι αποτελούν κι έναν κόμβο είσπραξης όλων αυτών των

χρημάτων. Άρα, δηλαδή, για τα σημεία αυτά είναι κρίσιμο το θέμα της διαχείρισης του χρήματος.



Νέες δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτά έχουν μπει στο τραπέζι. Δηλαδή, λειτουργούν και ως financial centres, όπως λέμε. Δηλαδή, και ως σημεία τα οποία συγκεντρώνουν χρηματοοικονομικές πλέον δραστηριότητες.

Και ενώ στις προηγούμενες δεκαετίες, μέχρι το τέλος του ’90, περίπου το 85% του τζίρου, των εταιρειών αυτών, των αεροδρομίων ήταν από μεταφορικές υπηρεσίες και το 15% από τα άλλα, κατά μέσον όρο, έτσι, στις αστικές συγκοινωνίες ήταν πολύ χαμηλότερα από το 15%. Και σε μονοψήφιο αριθμό και χαμηλά μονοψήφιο, 5-6. Τέτοιο ήταν αυτό το νούμερο.

Τώρα μπαίνοντας και οι νέες δραστηριότητες, οι χρηματοοικονομικές δραστηριότητες, έχουν αλλάξει αυτήν την αναλογία. Σήμερα το 50% των εσόδων του αεροδρομίου της Αθήνας είναι από μη αεροδρομιακές υπηρεσίες. Για εμάς, το ΙΚΕΑ φέρνει λεφτά.

Χρησιμοποιούν, δηλαδή, αυτές οι συγκοινωνιακές υποδομές, τον κόσμο που εξυπηρετούν. Και κάνουν και άλλες δραστηριότητες, πολύ σημαντικές και πολύ εμπορικές και πολύ προσοδοφόρες, όπως γίνεται και στα λιμάνια, όπως γίνεται και στους μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους.

Και αυτή η τάση αναμένεται να είναι ακόμη πιο καθοδική για τα έσοδα από τις μεταφορικές υπηρεσίες. Και πολύ πιο ανοδική για τα έσοδα που έρχονται από τις μη μεταφορικές υπηρεσίες.

Θα ρωτήσει, λοιπόν, κάποιος, για ένα αεροδρόμιο τι είναι καλό, τελικά; Να έχει δημόσια αστική συγκοινωνία ή να χρησιμοποιούν τα πάρκινγκ; Σας ενημερώνω ότι το 30% των εσόδων του αεροδρομίου είναι από τα πάρκινγκ. Άρα, δεν είναι. Όλα αυτά σε ένα επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού πρέπει να ληφθούν υπόψιν.

Και όταν μιλάμε για συγκοινωνιακές πολιτικές και μακροπρόθεσμες συγκοινωνιακές πολιτικές, υπέρ του περιβάλλοντος, σήμερα δεν μπορούν να γίνουν ούτε με λογική απλής ρύθμισης της αγοράς.

Δηλαδή, να απαγορεύσεις. Σου απαγορεύω να πας στο αεροδρόμιο με άλλο μέσο, θα πας με αστικές συγκοινωνίας. Αλλά, σε μια λογική κινήτρων. Και χρηματοοικονομικών κινήτρων και προς τον επιβάτη αλλά και προς τον διαχειριστή της υποδομής.

Αυτήν την στιγμή, το promotion που γίνεται για τα πάρκινγκ του αεροδρομίου, είναι δεκαπλάσιο από τα promotion που γίνονται για όλες τις αστικές συγκοινωνίες της Ελλάδος. Γιατί εκεί είναι μια ολόκληρη μπίζνα.

Έτσι λειτουργούν τα πράγματα και σ' αυτήν την λογική πρέπει να σκεφτόμαστε, όταν μιλάμε για στρατηγικό σχεδιασμό. Και να μην ξεφεύγουμε σε φαντασιώσεις που δεν ισχύουν στον κόσμο τούτο.

Επιπλέον, μιλώντας λοιπόν για επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, αν μπορούσαμε να το αναλύσουμε σε τέσσερις μεγάλες ενότητες, στη λογική του διλλήματος «περισσότερες υποδομές-διαχείριση της ζήτησης», το «supply-demand», γνωστό δίλημμα. Αυτό είναι το κρίσιμο δίλημμα, όταν μιλάμε για υποδομές, που καλούμαστε να αποφασίσουμε, όταν μιλάμε για το πώς θα αναπτυχθούν.

Άρα, δηλαδή, στο επίπεδο της στρατηγικής εδώ πέρα, σας έδειξα πριν ποιες είναι οι τάσεις της αγοράς, πρέπει συνεχώς να κάνουμε το επίπεδο, να

το πω έτσι, επιτυχίας, κρίνεται από το πόση περισσότερη ζήτηση θα εξυπηρετούμε.

Το αεροδρόμιο της Αθήνας πέρυσι έγραψε ρεκόρ, έφτασε τα 20 εκατομμύρια επιβάτες. Φέτος θα γράψει ρεκόρ, πάνω από τα 21 εκατομμύρια επιβάτες. Και κάθε φορά που ρωτάνε ποια είναι η επιτυχία της διοίκησης, είναι θα γίνει 22 του παραχρόνου; Δε ρωτάει κανείς, να μείνει στα 21.



Άρα, δηλαδή, θέλεις νέες αγορές, ανάπτυξη νέων αγορών. Αυτό που λέμε, aviation market and regional market, αν θέλετε. Γιατί τελικά δεν ταξιδεύουν για το αεροδρόμιο, έτσι; Ταξιδεύουν για την περιοχή που είναι το αεροδρόμιο. Άρα, όλα αυτά παίζουν έναν πάρα πολύ σημαντικό ρόλο.

Ο προστατευτισμός. Πολύ μεγάλο θέμα ο προστατευτισμός και ειδικά για international business, όπως είναι το aviation, που έχει πάρα, πάρα πολύ μεγάλη σημασία.

Ήταν χαρακτηριστικό το παράδειγμα της προεκλογικής περιόδου στην Αμερική, όπου βγήκε ο Τραμπ και είπε ότι εγώ θα κάνω προστατευτισμό, δε θα επιτρέπω στις Middle East carriers να έρχονται στην Αμερική, δηλαδή, οι αεροπορικές εταιρείες από την Ασία, εγώ θα περιορίσω, γιατί πρέπει να αναπτύξω τις Αμερικάνικες αεροπορικές εταιρείες.

Και στην πρώτη σύσκεψη που έκανε, δεν πήγε η Boeing, που είναι αμερικάνικη. Από τις μεγαλύτερες εταιρείες κατασκευής αεροσκαφών στον κόσμο και η μεγαλύτερη προφανώς στην Αμερική.

Δεν πήγε, λοιπόν, γιατί; Γιατί πουλάει τα περισσότερα αεροπλάνα στην Μέση Ανατολή. Ο κόσμος έχει αλλάξει. Έτσι, λοιπόν, ο Τραμπ αναγκάστηκε σήμερα να μιλάει, ότι «θέλω κι άλλες αεροπορικές εταιρείες από την Μέση Ανατολή».

Άρα, η έννοια αυτά, προστατευτισμός, νατιοναλισμός κι αυτά, σε ένα διεθνές περιβάλλον και σε ένα globalization, economic globalization framework, είναι λιγάκι, κάπως λίγο να τα δούμε, λίγο διαφορετικά.

Τέλος. Μιλάμε για επενδύσεις. Τι θα γίνει με το funding; Μιλάμε για μια χώρα, που δεν μπορεί αυτήν τη στιγμή, είμαστε σε capital controls, η χώρα δεν μπορεί να δανειστεί, να δώσει δάνεια. Οι τράπεζες διαβάζουμε κάθε μέρα πόσο μεγάλες δυσκολίες έχουν στην αδειοδότησή της.

Πώς θα υποστηρίξουν σε μεγάλες επενδύσεις στην χώρα; Άρα, θα πάμε σε ξένες τράπεζες. Οι ξένες τράπεζες θέλουν άλλα δίκαια. Δε θέλουν ελληνικά δίκαια. Είναι θέματα αυτά. Τα οποία θέματα σε ένα επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού θα πρέπει να συναντηθούν.

Φυσικά, πολύ μεγάλη κουβέντα για τις κοινωνικές επιπτώσεις. Οι κοινωνικές επιπτώσεις, διάβαζα πρόσφατα μέσω της ακαδημαϊκής μου ιδιότητας, ένα ενδιαφέρον άρθρο που μου ήρθε να το αξιολογήσω, από ένα διεθνές περιοδικό της Αμερικής, ότι πώς φαίνεται ότι το transport industry κάνει improve, βελτιώνεται; Φαίνεται από το τι επίπεδο στελεχών προσλαμβάνεις στις εταιρείες σου. Και έκανε μια ανάλυση εκεί πέρα, για το πώς γίνεται όλο αυτό.

Δηλαδή, όλες αυτές οι υποδομές απαιτούν και στελέχη, τα οποία να είναι καλά εκπαιδευμένα και αυτό έχει έναν κοινωνικό αντίκτυπο, γιατί ανεβαίνει το επίπεδο ζωής. Και αυτό που λέμε welfare και αυτό που λέμε ευμάρεια και πάει λέγοντας. Αυτά είναι θέματα, τα οποία μπαίνουν στο κομμάτι της στρατηγικής σου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ότι το αεροδρόμιο του Manchester χρηματοδοτεί το MMU, χρηματοδοτεί το Πανεπιστήμιο του Manchester, για να μπορέσει να εκπαιδεύσει τα στελέχη του.

Επίσης, τα περισσότερα πεζοδρόμια στο Manchester, που είναι μια πόλη, που δε θα την έλεγε κανείς ότι είναι και μια πόλη έτσι, πολύ φιλελεύθερη, χρηματοδοτούνται από την εταιρεία. Τα φτιάχνει, δηλαδή, η εταιρεία του αεροδρομίου, μέσα στο πρόγραμμα εταιρικής της ευθύνης.



Είναι θέματα, τα οποία κι αυτά πρέπει να μπουν σ' έναν εταιρικό σχεδιασμό. Γιατί δεν είναι μόνο το funding των υποδομών σου, αλλά και το funding για να έχεις μια σταθερή κοινωνία. Γιατί οι πελάτες σου θέλουν σταθερή κοινωνία. Για να έρθουν να ταξιδέψουν από την Ανατολή προς τη Δύση, μέσω της Αθήνας, τους ενδιαφέρει πάρα πολύ.

Στο επίπεδο σχεδιασμού, στο planning κομμάτι. Πλέον αλλάζει τελείως ο ρόλος και ο χώρος και ο τρόπος που γίνεται η επιχειρηματικότητα. Έχουμε νέα μοντέλα επιχειρηματικά, τα έχετε ακούσει όλοι. Low cost carriers και τι γίνεται με όλα αυτά και τις αλλαγές που έχουν έρθει στους αερομεταφορείς.

Ναι, αλλά έχουν έρθει πολύ σημαντικές αλλαγές και στη διαχείριση των υποδομών. Πλέον, αυτό που συζητούσαμε για merges and acquisitions στα

airlines, δηλαδή για συνενώσεις εταιρειών, γίνονται στις εταιρείες που έχουν επενδύσει στα αεροδρόμια.

Για να μπορέσουν να διαχειριστούν, φτιάχνουν groups. Δημιουργούν alliances των αεροδρομίων, για να προσφέρουν διάφορα promotion που γίνονται, ας πούμε, στα sales, στα non-transport, περισσότερο, activities, που είναι πάρα πολύ σημαντικά. Γιατί θέλουν να σηκώσουν το πορτοφόλιό τους, για να κάνουν νέα invest και να πάει λέγοντας αυτός ο κύκλος.

Άρα, έχουμε νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Και σ' αυτό θα πω και λίγο παραπέρα ορισμένα πράγματα. Να μην τα λέω όλα, να μιλήσω και λίγο για τον ανταγωνισμό.

Η έννοια του ανταγωνισμού πλέον και στο θέμα των υποδομών, είναι πάρα πολύ σημαντική. Υπάρχει, απαιτείται να έχεις ένα πολύ ισχυρό ρυθμιστικό πλαίσιο, που να σου επιτρέπει να μπορέσουν να κινούνται κεφάλαια και να γίνονται επενδύσεις.

Αλλά και συγχρόνως, το σύστημα διοίκησής σου αυτών των υποδομών να είναι το κατάλληλο για να μπορέσει να έχει ευελιξίες, για να μπορέσει να είναι ανταγωνιστικό, σε σχέση με τις δραστηριότητές του.

Να φέρω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Το αεροδρόμιο, πολλές φορές καλείται να κάνει τιμολογιακή πολιτική ανά δίμηνο, ανά τρίμηνο. Μπορεί και ανά μήνα. Θέλει flexibility στο pricing. Δεν μπορεί να είναι κρατικός φορέας και να περιμένει ΦΕΚ.

Το άλλο Σάββατο θα έρθει η Air China, που θα κάνει το πρώτο δρομολόγιο απευθείας από το Πεκίνο και το μάθαμε πότε θα γίνει προχθές. Δεν μπορείς να λειτουργήσεις. Πρέπει να λειτουργήσεις με όρους αγοράς.

Άρα, δεν μπορείς να μπεις σ' ένα θεσμικό πλαίσιο, το οποίο θα είναι μη εκσυγχρονισμένο, πολύ δύσκαμπτο και η αγορά ζητάει καθημερινές τιμές και εσύ να είσαι σε μια λογική, περιμένεις, ας πούμε, 7 δι-υπουργικές.

Δε γίνεται να μπεις, αν θες να είσαι πραγματικά ανταγωνιστικός. Και ανταγωνιστικός, όταν μιλάμε για τις συγκοινωνιακές υποδομές, όπως είναι τα αεροδρόμια, μιλάμε και ανταγωνιστικός σαν χώρα.

Κλείνω αυτόν τον supply chain σταυρό και να μείνω στο innovation, για να μιλήσω… Πώς είπατε;

Κος :

(Ομιλία μακριά από το μικρόφωνο)

Κος ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Οκ, new idea αυτή. Θα την κρατήσουμε για κάποια άλλη μέρα. Πάμε να δούμε, λοιπόν, τώρα τι γίνεται με το κομμάτι της καινοτομίας. Το θέμα της καινοτομίας είναι πολύ σημαντικό στοιχείο στην νέα εποχή, η οποία έρχεται.

Μιλάμε, τώρα, για ευελιξίες, για να δημιουργήσουμε smart business. Δε θα πω πολλά γι’ αυτό, αλλά πάντως το R&D είναι κάτι το οποίο είναι ξεχασμένο στην Ελλάδα, πολύ σημαντικό για την επιχειρηματικότητα, όμως. Πάρα πολύ σημαντικό για την δημιουργία έξυπνων συστημάτων.

Και εγώ θα ρωτούσα τους οργανισμούς των φορέων του ιδιωτικού τομέα –καλά, για τον δημόσιο ξέρουμε από τα Πανεπιστήμια, τι διαθέτει για τα κονδύλια έρευνας. Αλλά και ο ιδιωτικός τομέας δεν επενδύει στο R&D. Το παίρνει εισαγωγή απ’ έξω. Έχει εφησυχαστεί, με αποτέλεσμα, όταν το φέρνει να είναι πεπαλαιωμένο. Δηλαδή, έχουμε και θέματα, στα οποία πρέπει να δώσουμε πολύ μεγάλη σημασία.

Μπαίνοντας, λοιπόν, στα επίπεδα στρατηγικού σχεδιασμού, όσον αφορά τον ανταγωνισμό, εδώ πέρα θα δοθεί έμφαση σε ένα σταθερό πεδίο, όσον αφορά τα αεροναυτικά τέλη, αν θέλετε και όλα αυτά που πρέπει η αγορά να έρθει, για να μπορέσει να κάνει τον σχεδιασμό της.

Σας ενημερώνω ότι ο σχεδιασμός σ' αυτά τα πράγματα είναι μακροχρόνιος. Φέτος γίνεται για του χρόνου, έτσι; Άρα έχει πάντα μία χρονική προώθηση, αν θέλετε. Και επίσης, ότι θα πρέπει να γίνονται και τεχνικές και θέματα που αφορούν, να γίνεται ένα monitoring γι' αυτό.

Ακούσαμε πολλές φορές τη λέξη παρατηρητήριο. Πολύ σημαντικό αυτό, παρατηρητήριο τιμών. Και όλα αυτά να παρακολουθούνται και να συγκρίνονται και να επικαιροποιούνται.

Γιατί καμιά φορά, όταν λέμε παρατηρητήριο τιμών και το λέω, έτσι, σαν αστείο, είναι καλύτερο καμιά φορά να μεταφράσεις τι σημαίνει μια υπηρεσία σε αριθμούς καφέδων, παρά σε αριθμητικές μονάδες, γιατί καμιά φορά γίνεται πιο αντιληπτό.

Γιατί ο άλλος, μου πήρες 2 ευρώ για να κάνεις ή παίρνει το αεροδρόμιο 10 ευρώ για να μου μεταφέρει τις βαλίτσες, να κάνει και τα λοιπά και τα λοιπά. Και εδώ, πριν λίγο, που βγήκα έξω εγώ να πάρω καφέ, έκανε 4 ευρώ. Δηλαδή, να βλέπουμε. Όλα έχουν μια σχετικότητα, έτσι;

Θέματα, λοιπόν, που θα πρέπει να μπούμε. Και εδώ πέρα είναι και εμείς, σαν αεροδρόμιο, σαν αεροδρομική υποδομή, έχουμε μπει στο να δημιουργηθεί το Master plan. Δεν μπορούμε, οι υποδομές απαιτούν μακροχρόνιο σχεδιασμό.



Και σε αυτό περιλαμβάνονται πολύ σημαντικές επενδύσεις. Νομίζω ότι έχω κι ένα διάγραμμα, που το δείχνω παρακάτω. Προβλέπονται επενδύσεις, οι οποίες σε πρώτο επίπεδο θα ξεπεράσουν τα 400 εκατομμύρια. Προφανώς, η επιβατική κίνηση, ο αριθμός των επιβατών είναι αυτός που καθορίζει την ημερομηνία.

Αλλά είμαστε πάρα πολύ κοντά. Πιστεύουμε ότι μέσα στην επόμενη πενταετία θα υπάρχουν σημαντικές υποδομές, σημαντικές επενδύσεις, υψηλού κόστους. Δηλαδή, των επιπέδων των εκατοντάδων εκατομμυρίων. Για των επιπέδων των δεκάδων εκατομμυρίων, θα έχουμε του χρόνου. Έχουμε κάθε χρόνο. Είναι μια μεγάλη συγκοινωνιακή υποδομή και απαιτεί συνεχή εκσυγχρονισμό.

Άρα, ειδικά στην τρίτη φάση, αυτό που λέω σε μακροχρόνιο ορίζοντα, που είναι σημαντικό στοιχείο, ένα μακροχρόνιο σχεδιασμό, αυτό το επίπεδο επενδύσεων που θα γίνουν στο αεροδρόμιο της Αθήνας, εκτιμούνται να ξεπεράσουν το 1 δις, που είναι πολύ σημαντικό στοιχείο για υποδομή. Το οποίο θα είναι σε ένα … Έτσι, δηλαδή, θα γίνει μέσα από την ιδιωτική οικονομία.

Θέματα τα οποία πρέπει να δούμε για το πόσο innovated είναι η αγορά μας, πόσο πρέπει να είμαστε καινοτόμοι, πώς θα μπορέσουμε να δούμε τα θέματα της επόμενης μέρας. Μιλήσατε για το digitalization και για το digital evolution.

Στην Γενεύη, όπως πολύ εύστοχα παρατήρησε και ανέφερε κι ο συνάδελφος μας, που είμαστε εδώ πέρα, σήμερα, ο κύριος Αλεξόπουλος, ότι παρουσιάσαμε κάποια από αυτά. Εγώ τουλάχιστον έκανα μια σχετική παρουσίαση. Πολλοί μιλήσανε και μιλάνε γι' αυτά.

Και βλέπουμε ότι υπάρχει μια πραγματικότητα. Και γιατί έχει σημασία να το συζητήσουμε για τις μεταφορές; Για να σας δείξω λίγο παρακάτω. Σήμερα μεγάλο κομμάτι της μπίζνας γίνεται από τη διαχείριση των δεδομένων. Μεγάλο κομμάτι της μπίζνας.

Η Google λάνσαρε τις προηγούμενες μέρες το «Fly Google», πώς θα πετάξεις μέσα από την Google. Αυτό γέννησε, από μόνη της αυτή η εφαρμογή, αρκετά δισεκατομμύρια revenues για την εταιρεία.

Και τι κάνει; Διαχειρίζεται απλώς δεδομένα. Άρα, λοιπόν, έχουμε μία λογική, που η αγορά τα πουλάει, τα δημιουργεί και τα χρησιμοποιεί όλα αυτά τα στοιχεία. Και οι συγκοινωνιακοί κόμβοι έχουν πολλά τέτοια στοιχεία. Έχουν 20 εκατομμύρια, 21 εκατομμύρια στοιχεία. Εντάξει, δεν είναι μόνο η Αγγλία οι … προφανώς. Αλλά είναι ένας μεγάλος αριθμός στοιχείων, διαχρονικά στα χρόνια.

Και έχει αλλάξει η τεχνολογία. Πλέον ενώ συζητιόταν μέχρι την προηγούμενη δεκαετία πώς θα τα μαζέψω αυτά τα στοιχεία. Πώς θα τα μαζέψω; Σήμερα έχω το e-ticketing, σήμερα με το scanning που κάνεις στο εισιτήριό σου για να περάσεις κι όλα αυτά.

Τα στοιχεία έχουν λυθεί τεχνολογικά, το data entry, αν θέλετε. Κι έχουμε πει, πάει τώρα στο πού θα τα αποθηκεύσω και πώς θα τα προμηθεύσω, δηλαδή στους providers. Τι θα γίνει και πώς θα το διαχειριστεί, μπορεί να γίνει και πώς θα τα διαχειριστώ όλα αυτά τα πράγματα;

Αλλά η εποχή μας έχει ξεπεράσει και έχει πάει και ένα βήμα παραπέρα, πώς θα τα χρησιμοποιήσω αυτά τα στοιχεία. Και τα λεφτά είναι στη χρησιμοποίηση αυτών των στοιχείων. Δηλαδή, η Google δεν έχει κανένα στοιχείο, αλλά έχει την πλατφόρμα που χρησιμοποιεί τα στοιχεία και αυτή βγάζει λεφτά.

Άρα, λοιπόν, αυτό το data, αν θέλετε, use, είναι ένα πάρα πολύ μεγάλο στοιχείο, το οποίο σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού, αν επιτρέπετε, κύριε Αδαμαντιάδη, για να μην επαναληφθώ με τους υπόλοιπους, προφανώς το digital, που αναφέρθηκαν, εγώ πάω ένα βήμα παραπέρα.

Το data use και η δημιουργία πλατφορμών, τα οποία θα κάνουν distribution αυτό το data και use αυτό το data. Αλλά και machine learning. Όχι machine learning με την μαθηματική της έννοια, να κάνουμε καλό forecasting.

Το machine learning, να μάθουμε να το χρησιμοποιούμε. Εμείς έχουμε διαπιστώσει ότι ο κόσμος δεν ξέρει να τα χρησιμοποιεί. Δεν ξέρει να τα χρησιμοποιεί. Και έχουμε φθηνές υπηρεσίες και προτιμάει ο άλλος να πάει ακόμη και σήμερα στον travel agent, όταν έχεις το google flights, το πιο πρόσφατο που έγινε launch.

Το οποίο στα δίνει όλα, δηλαδή σου λέει και τι ώρα να πας και τι ώρα να φύγεις, αν θες ταξί, πού θες να πας, 10 ξενοδοχεία να διαλέξεις, θα στα κλείσω όλα εγώ, μην κάνεις τίποτα, πες μου τέλος πάντων τι θες και θα σου φτιάξω και καφέ. Αυτό σου λέει αυτός.

Και εμείς ακόμα πάμε στον agent, κόστος. Και λέει πάρα πολύ ακριβά τα πράγματα. Άρα, λοιπόν, πρέπει να μπούμε σ' αυτήν την λογική. Και αυτοί οι drivers, λοιπόν, ξαφνικά μιλάμε για συγκοινωνιακές υποδομές.

Αλλά διαχειρίζονται πολλά προϊόντα τουριστικά. Διαχειρίζονται ένα πολύ ενδιαφέρον πρόγραμμα, που θα ξεκινήσουμε τώρα, διαχειρίζονται υγεία. Και μάλιστα πάρα πολύ ψυχική υγεία.

Δηλαδή, οι συγκοινωνιακοί αυτοί κόμβοι δημιουργούν τώρα μια νέα μπίζνα, η οποία είναι η διαχείριση των ανθρώπων που έχουν προβλήματα, παραδείγματος χάριν, αυτισμού. Γιατί;

Γιατί πρέπει να πετάξουμε, θεωρείται πλέον handicap, πώς να το πούμε, αδυναμία, έτσι, αναπηρία να μην μπορείς να πετάξεις. Και άνθρωποι που έχουν ειδικά προβλήματα πάνε στα αεροδρόμια με γιατρούς, με υποστήριξη.

Δημιουργούνται, δηλαδή, ειδικές δραστηριότητες, για να μπορέσουν να θεραπευτούν άνθρωποι, με αφορμή να πετάξουν, αλλά και να θεραπεύσουν το πρόβλημά τους. αλλά είναι νέες αγορές όλα αυτά τα πράγματα.

Επίσης, οι πολυπολιτισμικές κοινωνίες. Ο τρόπος που αναπτύσσονται οι πολυπολιτισμικές κοινωνίες, αυτήν τη στιγμή στις συγκοινωνιακές υποδομές στην Ελλάδα, μόνο ένα μέρος υπάρχει που επιτρέπεται να μπορέσεις να λατρεύσεις άλλη θρησκεία, εκτός από την χριστιανική. Αυτό είναι το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Άρα, λοιπόν, δημιουργούνται ξαφνικά άλλες δραστηριότητες, οι οποίες είναι κρίσιμες, ειδικά αν έχεις να κάνεις accommodate -εντυπωσιακό βέβαια- international traffic, να εξυπηρετήσεις δηλαδή ανθρώπους από διάφορες εθνικότητες, από διάφορες φυλές.



Αν θέλουμε Κινέζους σαν τουρίστες, πρέπει να τους πούμε και πού να πάνε να προσευχηθούν, τέλος πάντων. Αλλιώς έχουμε πρόβλημα. Είναι όλο αυτό το σύστημα, που πρέπει να το δούμε σε μια συνολική μορφή.

Και κλείνοντας, αν θέλετε, λιγάκι τις long-term στρατηγικού χαρακτήρα, έτσι, καθοδηγήσεις και προτάσεις, προφανώς όσον αφορά τα αεροδρόμια, οι επενδύσεις στο κομμάτι το αεροδρομιακό καθαρά και την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών και των επιβατών, εντάξει, εκεί υπάρχει και τα concession agreement που έχουν γίνει και για τα 14 περιφερειακά και αυτό που γίνεται για το αεροδρόμιο της Αθήνας, που θα επεκταθεί για άλλα 20 χρόνια, δίνουν τη δυνατότητα να γίνουν αυτές οι απαραίτητες υποδομές.

Το κράτος είναι ενημερωμένο, θα το περιλάβει στον στρατηγικό του σχεδιασμό. Αναμένεται να δημιουργηθεί μεγαλύτερη χωρητικότητα, άρα αναμένεται να δημιουργηθεί μεγαλύτερη κινητικότητα, αν θέλετε.

Αλλά, πρέπει να γίνουν και δραστηριότητες, συγχρόνως, όχι από το αεροδρόμιο για το αεροδρόμιο, αλλά για την προώθηση –και συνδέεται με την

ανάπτυξη συγκοινωνιακών υποδομών, τουριστική χώρα είμαστε- της Αθήνας ως προορισμό. City promotion που θα γίνεται μέσα από τα hotels.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που είχαμε φέτος τον Αύγουστο, γιατί είχε πάρα πολύ υψηλή ζήτηση και υπήρχε μεγαλύτερη ανάγκη για ζήτηση, ήταν τα ξενοδοχεία. Έκλεισε ο Αστέρας, μειώθηκε το capacity των ξενοδοχείων στην Αθήνα. Δεν υπήρχαν ξενοδοχεία. Κίνηση είχαμε, ξενοδοχεία δεν είχαμε.

Άρα, δηλαδή, πρέπει να το δούμε λίγο, έτσι, συνολικά. Άρα, απαιτούνται συνέργειες. Συνέργειες με τα λιμάνια, κυρίως για την κρουαζιέρα και όλα τα προϊόντα τουρισμού. Συνέργειες με τους βασικούς συγκοινωνιακούς κόμβους. Συνέργειες με την τουριστική αγορά, γιατί η Ελλάδα στο διεθνές, ας το πούμε, γίγνεσθαι, είναι μια τουριστική χώρα.

Και τέλος, η καινοτομία. Στόχος των μεγάλων συγκοινωνιακών κόμβων πρέπει να γίνουν και τεχνολογικά πάρκα, που τέτοιες νέες ανακαλύψεις που προκύπτουν από τα Πανεπιστήμια και από τα ερευνητικά κέντρα να βρίσκουν τη χρηματοδότησή τους.

Εμείς με μεγάλη χαρά, σαν επιχείρηση, θα μπορούσαμε να χρηματοδοτήσουμε πράγματα τα οποία μπορούμε να βρούμε. Αλλά δεν υπάρχει αυτό το interface, που πρέπει να υπάρχει, με τις αγκυλώσεις που υπάρχουν.

Γιατί αυτό που μας ενδιαφέρει και αυτή είναι η πραγματικότητα, είναι πώς θα μπορέσουμε να κερδίσουμε πλεονεκτήματα σ' αυτήν την νέα digital era, σ' αυτήν την νέα εποχή χρήσης δεδομένων. Και πώς θα μπορέσουμε να κερδίσουμε τα benefits από αυτό.

Και να πώς χρηματοδοτούνται οι νέοι ερευνητές, νέα προγράμματα, νέες κατευθύνσεις. Και δε θα είχαν κανένα πρόβλημα αυτές οι επιχειρήσεις να τα χρηματοδοτήσουν, γιατί πραγματικά προσδοκούν πάρα πολλά έσοδα από αυτά.

Μ' αυτά, λοιπόν, θα ήθελα να κλείσω. Και να ευχαριστήσω και πάλι τους διοργανωτές και ειδικά την ΕΕΣΥΜ και τον κύριο Αδαμαντιάδη προσωπικά για

την προσπάθεια την οποία κάνει. Ξέρω πόσο κουράστηκε γι' αυτό και γι' αυτό, έτσι, θέλω να τον ευχαριστήσω. Γιατί πραγματικά δημιουργήθηκε μια πολύ ωραία πλατφόρμα συζήτησης.

Και να μας κοινοποιήσετε τα πρακτικά, έτσι, να τα αναρτήσετε κάπου, γιατί μερικές παρουσιάσεις ήταν ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες, αν όχι όλες. Και με χαρά να απαντήσω σε οποιαδήποτε ερώτηση θέλετε.

Ευχαριστώ πολύ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Να ευχαριστήσω τον κύριο Δημητρίου. Μας ανέδειξε όλον τον καμβά της δραστηριότητας του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Και είναι πολύ περισσότερα πράγματα από αυτά που βλέπουμε εμείς ως επιβάτες ή ως χρήστες.

Δε θα επεκταθώ δυστυχώς περισσότερο, λόγω χρόνου. Αλλά θα παρακαλέσω αμέσως τον κύριο Zinell να έχει το βήμα, για να ακούσουμε για το εγχείρημα και την εμπειρία της Fraport Greece. Σας ευχαριστώ πολύ.

Mr. ZINELL:

Αυθεντική ομιλία κ. ZINELL στα Αγγλικά (ακολουθεί μετάφραση)

Good afternoon, ladies and gentlemen. Thank you for giving me the opportunity to speak. I understand this conference is also about logistics and about the national transportation strategy.

And obviously, the regional airports, all of them, but especially the 14 airports that we manage apart from that national transport strategy and that transport plan, that long-term plan, to improve the quality of infrastructure, especially in the transport sector.

I would like to give you a quick overview of the project. I think it's always good to remember a bit the basics and the framework under which we operate. And then I would like to tell you a few things which have now emerged, after we have been operating these airports for a little over 5 months.

Let me start with the overview of what this project is about, and the 14 airports are about. You all know, of course, that the airports, except "Athens International Airport" have been run by the Hellenic Civil Aviation Authority, so far.

The Hellenic Civil Aviation Authority is an institution that actually performs a number of tasks. Among them, operating airports, controlling air traffic and also exercising an over side function.

Now, the 14 airports have been taken out of that portfolio, from operations. And are now being handed over, under long-term concession agreement, to Fraport Greece. This agreement consists of 40-year concession for these 14 airports.

Technically and legally speaking, it is not one contract but it's two contracts. We have two distinct concession agreements and we operate within each 7 airports. We are responsible for maintaining, operating, managing, upgrading and developing these 14 airports, over the course of 40 years.

We have paid an upfront concession fee of 1.2 billion euros. We will pay, another roughly 23 billion euros annually to the Greek state. And on top of that, an annual concession fee of 28.5% of operating profit.

In return for these payments, we have the right to operate these airports and to exploit them both in a commercial and aeronautical sense. The fees that we receive for typical, for servicing airplanes and passengers are regulated in the agreement. We have, however, freedom to exploit from a commercial sense these airports as we see fit.

For the time being, we have created roughly 600 direct jobs within Fraport Greece, that consists of about 200 employees here in Athens, in the Headquarter. And around 400 direct employees throughout our network at the airports.

This is not the only impulse that we give to the labor market, because we also have entered into contract with many third parties, such as the Hellenic Fire Brigade. We have contracted about 550 firefighters throughout the territory. And we do pay for them. In fact, it's a contract worth 10.5 million euros annually. Just to give you an idea of the additional impact that we have on employment and on labor.

We do have a similar amount of security personnel, employed throughout our stations. And of course, we do have contracts, applied contracts, with many other companies, whether it is for cleaning, whether it is for supply, whether it is for services that we need every day at the airports.

In terms of payments and fees that we will pay to the Greek state over the course of the concession, right now that of course it's a projection standard, around 10 billion euros in total, over the life of the concession.

It's a long-term project, going into the future. And it's also a long-term project going into the past. The history of privately-run airports actually began in 1996, with the Athens International Airport.

It continued in 2006 with the formation of our partnership with the Kopelouzos Group. In fact, 2006 is the year when we sign our memorandum of understanding with the Kopelouzos Group. It had then taken about 11 years to develop the project, to bring it into a shape where it can be tenured for the tenure, to be carried out, the … to be announced. And finally, to sign the concession agreements and to transfer the operation from the public sector to the private sector, on April 11 in 2017.

The prospect that we were facing, even before we set foot on the airports, can be summarized in this slide. Development works and numbers.

We will build 5 new terminals. That means, we are actually building new terminals and demolishing the old ones.

5 terminals will be refurbished and expanded and 4 terminals will be remodeled to different degrees. So, we are actually touching all of the 14 terminals and we will change their look and feel.

The 5 new terminals are Thessaloniki, Corfu, Kefalonia, Lesvos and Kos. Major interventions, refurbishments and remodeling and expansion of buildings will happen at 5 other airports. Action, Skiathos, Mikonos, Santorini and Samos. And last, but not least, 4 terminals will be remodeled, upgraded and also changed, in terms of the layout, Kavalla, Zakinthos, Chania and Rhodes.

So, this is the work plan, going into the future. I would like to give you an idea, how this looks. The breakout of, give a bit more structure to these 4 years that are ahead of us. The 4 years are called, under the terms of our agreement, the “imminent works period”.

During those 4 years we will implement a capital investment program of more than 400 million euros. And the construction action and the construction work that you will actually see at the airports has not started yet. It’s important to note, because we decided not to carry out major works at the airports during the summer season.

So, we undertook immediate actions, which have started even before April 11 this year. Imminent works, which is actually the refurbishment of existing terminals and facilities. And then we have the imminent works part which deals with the expansion of facilities and the construction of new facilities.

To give you a broad idea of what has happened so far, as immediate actions are looking at fire life safety improvements. As a country operating out of Germany, we understand the importance of fire life safety. You remember that in the year 1996 a fire had devastated Dusseldorf Airport and

since then fire life safety and the aspect of fire protection in buildings is very high on our agenda.

So, we've looked at that. We have taken a good look at air side. All air side surfaces, aprons, taxi ways and runways. We have improved the security of the airports. We have, to the extent possible in the short time and just before the summer season started, tried to improve the passenger flow at the airports, in terms of establishing better queuing systems.

Trying to, especially in the very small terminals, keep passengers out of the terminal until their check-in is actually called. We've tried to do, let's say, a general clean-up. We've spent significant time and money on doing a deep cleaning of the terminals. And of course, an ongoing cleaning effort.

So, that's actually what's happening now. And I will give you a little break down of the things that have happened so far. Looking a bit further into the future, refurbishment of the facilities is, we will literally touch every runway in our system.

The total length of the runways is 35.000 meters. So, that gives you an idea of how much work we are talking about. We currently have 550 stands, parking spots for commercial aircraft.

We have 14 airfield firefighting rescue stations. You may know or you may not know that every airport needs to maintain a fully trained and capable firefighting team, at any given time, when it's operational. That means at least 2 fire trucks and at least 10 firefighters, capable of extinguishing a fire and, god forbid, an aircraft that has crashed.

We have currently 2.000 square meters of passenger terminals. That's the space we are talking about. 10.000 square meters of bathrooms. That translates into 500 bathrooms across all our airports. And around 100 digital generators. Now, the terminal space will be increased by 50%, from 2.000 to 3.000 over the course of the next 4 years.

We will install what we call “in-line baggage screening”. That means that once you check-in a bag, it will put on a conveyor belt and it will be automatically screening for security. Currently, at our airports, you have to take your bag to a screening machine at place it onto an X-ray machine by yourself. So, all that will go away in the future.

In the future, we will manage curbside, which is actually the front side of the terminals, where you do the drop off for cars and buses, to almost 2.5 kilometers. The number of aircraft spaces and parking positions will increase to 150 from the 115 I mentioned earlier on. And we will also dramatically increase the check-in counter security lanes and gate rooms.

All and all, we will increase what is the measure for airports, the peak hour capacity, drastically from what it is today. Until today we have carried out, in those 14 terminals, across the entire territory, more than 7,700 actions, work items, corrective items.

Which means we had to fix something that was broken. Preventive is doing maintenance on systems that may otherwise fail or simply upgrade item systems and areas which needed work.

This is spread out across everything that’s important at an airport, which is all the mechanical systems, water ventilation, baggage handling, airfield grand lighting, which is extremely essential for aircraft navigate, either at night or during low visibility. Fixing building, wherever they need it. And of course, to deal with the electrical systems.

That’s a break down. So, it’s across the entire spectrum, whether it’s water supply, whether it’s civil systems. We had a lot of electrical issues. The baggage handling system was causing us a big headache. Everything that has to do with mechanical. And other items.

I just realized that the display may not be 100%. Can you see the numbers, the percentage numbers on this line? Ok, then it doesn’t show it correctly, I apologize for that.

In any case. More than 7.000 work items, that means it's like an IT, it's a ticket that needed to be done. And this has mainly to do with the fact that these systems are very old, the facilities are extremely old.

Just to give you an idea, in the last 5 months we have replaced more than 12.000 light lamps, whether it's floodlights to illuminate the apron, which means the areas for aircraft. I think in Thessaloniki alone we have replaced 50% of the all the light bulbs, because they were just burned and had not been replaced.

So, it's a tremendous effort, that many times that you, as a passenger using the facility, you don't know what's happening in the background. We have deployed almost 1.300 portable fire extinguishers. I mentioned the fire life safety aspect earlier on. So, these are new and out there. They had either not been there or not working or had expired.

And, we have installed around 81 new air-conditioning units. These are big air-conditioning units, because we found that the existing systems were not working properly. Or would sustain hot summer days. So, this what we did, as an emergency measure.

And just to give you an idea, we were able to put 30 air-conditioning into Rhodes Airport, within less than 10 days. That means, we bought them, we shipped them and we installed them in less than 10 days. Because the cooling system in Rhodes Airport failed on us during the June heat wave.

I talked about Thessaloniki, the biggest airport in our network. You probably all know how it looks. This is today's impression and this is what it will look like in the future. So, that's an artist's impression, as we say. But this is pretty much what you see. And it's a new terminal, that will be connected to the old building and it will be refurbished completely inside.

You know, of course, famous Mikonos. Not a very old building, but a little outdated. This is the look and feel that we intend to give once we're done with the constructional work.

Now, a lot of people have asked us "why would you invest in Greece, in a difficult time and in an economic crisis". We have heard earlier on, capital control still exists. And why would we invest.

First of all, Fraport as a group is an airport operator. And we expand the business internationally. And we like to invest in growth markets. We see a tremendous potential in the touristic sector of Greece. This year has proven us very right.

And I think it is also flied out as a strategic sector for growth of the country. So, we see very attractive destinations and we see tremendous growth potential. We also are –and that's a key feature of those 14 airports. We have almost three quarters of international traffic. So, we are not depending to a large extend on the domestic traffic.

In the airport and airline business we typically speak the growth of traffic as typically related to GDP growth. In the case of Greece, it's actually completely de-coupled. Although GDP has shrunk over a number of years, we have seen traffic growing. And we believe that this continue to the future.

And just to give you a few numbers, last year the 14 airports have served 25 million passengers. And that accounts for 75% of the countries' entire passenger number.

The colors give you an idea of how these 14 have been grouped into clusters. And just to remind you, these two clusters are completely independent concessions and also companies. They are not completely independent, because we manage them as one group. But legally speaking, they are independent.

So far, this year has been very promising. I think not only at Athens International Airport, but also throughout our regional airports. Domestic has grown at 4.3%, which we consider healthy. And international has grown by 12.5%.

Those numbers are very great deal for our system. We see airports which are in the low, one-digit arena. And what makes me very happy is to see that the airports that have lost a lot of traffic over the last years, especially Samos, Kos and Mitilini have grown 20% and more this year, in international traffic. So, that's very encouraging. And it's supportive of our outlook to invest in a growing industry.

By the end of the year, we expect 27.5 million passengers. So, that is a growth of 10% over the 25 million we had last year. And we hope –not only hope, we are certain- that we will do our part and we will pay our contribution to the development and the transformation of the economy in this country.

As stated before, tourism is a key sector. And it is absolutely important for the economic recovery. The tourism revenue has increased by 40% since 2010. And the indirect and direct impact of tourism on GDP is, I think, beyond any doubt.

So, we are very well aware of the responsibility we carry. We take on this responsibility. We know it will not be easy. And we know that the Greek people expect and rightfully so, have very high expectation from us. And we are here to show that we'll live up to these expectations and we will serve this country very well.

Thank you very much for your attention. And, now on to questions, if there are any.

Απόδοση αγγλόφωνης ομιλίας κ. Zinell στα Ελληνικά (ελεύθερη μετάφραση)

Καλησπέρα, κυρίες και κύριοι. Σας ευχαριστώ που μου δώσατε την ευκαιρία να είμαι ομιλητής. Όπως έχω καταλάβει, το συνέδριο αυτό είναι σχετικό με τα Logistics αλλά και με την Εθνική Στρατηγική Μεταφορών.

Και προφανώς, τα περιφερειακά αεροδρόμια, στο σύνολό τους, αλλά ειδικά τα 14 αεροδρόμια των οποίων έχουμε το μάνατζμεντ, πέρα από την Εθνική Στρατηγική Μεταφορών, είναι στους μακροπρόθεσμους στόχους μας

να αναβαθμιστούν από πλευράς ποιότητας υποδομών, και ιδιαίτερα στον μεταφορικό κλάδο.

Θα ήθελα να σας παρουσιάσω επιγραμματικά μια γενική εικόνα του πρότζεκτ. Νομίζω ότι είναι χρήσιμο να θυμόμαστε τα βασικά σημεία και το πλαίσιο στο οποίο λειτουργούμε. Και κατόπιν, θα ήθελα να σας μιλήσω για κάποια ζητήματα τα οποία έχουν προκύψει, μετά από κάτι περισσότερο από 5 μήνες λειτουργίας αυτών των αεροδρομίων από την Εταιρεία μας.



Ας ξεκινήσω με την επισκόπηση για το τι πραγματεύεται αυτό το πρότζεκτ καθώς και τα 14 αεροδρόμια. Θα γνωρίζετε, ασφαλώς ότι τα αεροδρόμια, με εξαίρεση το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ήταν υπό τη δικαιοδοσία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Ελλάδας.

Η ΥΠΑ είναι ένας Φορέας που διεκπεραιώνει μια σειρά από αρμοδιότητες. Μεταξύ αυτών, τη λειτουργία των αεροδρομίων, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας καθώς και λειτουργία εποπτείας (oversight function).

Πλέον, τα 14 αεροδρόμια εξαιρούνται από αυτές τις λειτουργίες. Και περνούν, με μακροχρόνια συμφωνία παραχώρησης, στη Fraport Greece.

Τεχνικά και νομικά μιλώντας, δεν πρόκειται για ένα συμβόλαιο, αλλά για δύο. Υφίστανται 2 ξεχωριστές συμφωνίες παραχώρησης. Η Εταιρεία μας είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση, λειτουργία, μάνατζμεντ, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό των 14 αυτών αεροδρομίων σε βάθος 40 ετών.

Καταβάλλαμε ως εκ των προτέρων προμήθεια για την παραχώρηση το ποσό των 1,2 δις. Και θα πληρώσουμε και επιπλέον 23 δις ετησίως στο Ελληνικό δημόσιο, καθώς και ετήσιο τέλος παραχώρησης που αντιστοιχεί στο 28,5% των κερδών της εκμετάλλευσης.

Σε ανταπόδοση αυτών των πληρωμών, έχουμε τη δικαιοδοσία να λειτουργούμε αυτά τα αεροδρόμια και να τα εκμεταλλευόμαστε εμπορικά και αεροναυτικά. Οι φόροι που εισπράττουμε τυπικά, για την εξυπηρέτηση αεροσκαφών και επιβατών ρυθμίζονται στη συμφωνία. Διατηρούμε, παρ' όλα αυτά, το δικαίωμα να αξιοποιούμε εμπορικώς τα αεροδρόμια με τον τρόπο που θεωρούμε καταλληλότερο.

Επί του παρόντος, έχουμε δημιουργήσει 600 άμεσες θέσεις εργασίας στην Fraport Greece, η οποία απασχολεί περίπου 200 εργαζόμενους στην Αθήνα, στα κεντρικά γραφεία της, και 400 υπαλλήλους στο υπόλοιπο δίκτυο των αεροδρομίων της.

Αυτή δεν είναι το μόνη ώθηση που δίνουμε στην αγορά εργασίας, καθώς έχουμε επίσης έρθει σε επαφή με τρίτους, όπως η Ελληνική Πυροσβεστική Υπηρεσία. Έχουμε συνάψει σύμβαση με περίπου 550 πυροσβέστες σε όλη την επικράτεια. Και τους αμείβουμε. Συγκεκριμένα, πρόκειται για σύμβαση αξίας 10,5 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως. Αυτό για να σας δώσω μια εικόνα της πρόσθετης συμβολής μας στην απασχόληση και την εργασία.

Έχουμε ένα αντίστοιχο προσωπικό ασφαλείας που απασχολείται σε όλους τους σταθμούς μας. Και φυσικά, έχουμε συμβάσεις, σε ισχύ με πολλές άλλες εταιρείες, είτε πρόκειται για καθαρισμό είτε για προμήθεια είτε για υπηρεσίες που χρειαζόμαστε καθημερινά στα αεροδρόμια.

Όσον αφορά τις πληρωμές και τα τέλη που θα πληρώσουμε στο ελληνικό κράτος κατά τη διάρκεια της παραχώρησης, αυτή τη στιγμή αυτό φυσικά είναι σχέδιο προς υλοποίηση, περίπου 10 δισ. ευρώ συνολικά κατά το χρονικό διάστημα της παραχώρησης.

Πρόκειται για ένα μακροπρόθεσμο έργο, που πηγαίνει στο μέλλον. Και είναι επίσης ένα μακροπρόθεσμο έργο που ανατρέχει και στο παρελθόν. Η ιστορία των ιδιωτικών αεροδρομίων άρχισε ουσιαστικά το 1996, με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Συνεχίστηκε το 2006 με τη σύσταση της συνεργασίας μας με τον Όμιλο Κοπελούζου. Στην πραγματικότητα, το 2006 είναι η χρονιά υπογραφής του μνημονίου συμφωνίας μας με τον όμιλο Κοπελούζου. Απαιτήθηκαν περίπου 11 χρόνια για την ανάπτυξη του έργου, για να το φέρουμε σε μορφή όπου μπορεί να τεθεί σε ισχύ για τη συμφωνία, να διεξαχθεί, ... να ανακοινωθεί. Τέλος, να υπογράψει τις συμφωνίες παραχώρησης και να μεταφέρει την επιχείρηση από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα, στις 11 Απριλίου 2017.

Η προοπτική που αντιμετωπίζαμε, πριν ακόμη αναμειχθούμε στα αεροδρόμια, μπορεί να συνοψιστεί σε αυτή τη διαφάνεια. Αναπτυξιακά έργα και αριθμοί. Θα δημιουργήσουμε 5 νέα τερματικά. Αυτό σημαίνει ότι χτίζουμε νέα τερματικά και ότι καταστρέφουμε τα παλιά.

5 τερματικοί σταθμοί θα ανακαινιστούν και θα επεκταθούν και 4 τερματικοί σταθμοί θα αναδιαμορφωθούν σε διαφορετικούς βαθμούς. Έτσι, αγγίζουμε πραγματικά όλα τα 14 τερματικά και θα αλλάξουμε την εμφάνιση και την αισθητική τους.

Τα 5 νέα τερματικά είναι η Θεσσαλονίκη, η Κέρκυρα, η Κεφαλονιά, η Λέσβος και η Κως. Σημαντικές παρεμβάσεις, ανακατασκευές και ανακατασκευές και επέκταση κτιρίων θα πραγματοποιηθούν σε άλλα 5 αεροδρόμια: Άκτιο, Σκιάθο, Μύκονο, Σαντορίνη και Σάμο. Τέλος, 4 τερματικά θα αναδιαμορφωθούν, θα αναβαθμιστούν και θα αλλάξουν χωροταξικά: αυτά της Καβάλας, Ζακύνθου, Χανίων και Ρόδου.

Οπότε, αυτό είναι το πλάνο των εργασιών μας, μελλοντικά. Θα ήθελα να σας δώσω μια εικόνα του πώς θα φαίνεται αυτό. Να σας δώσω λίγες περισσότερες λεπτομέρειες για αυτά τα 4 χρόνια που είναι μπροστά μας. Αυτά τα 4 χρόνια αποκαλούνται, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας μας, η "επικείμενη περίοδος έργων".

Κατά τη διάρκεια αυτών των τεσσάρων ετών θα υλοποιήσουμε πρόγραμμα επενδύσεων κεφαλαίων ύψους άνω των 400 εκατομμυρίων ευρώ. Και η οικοδομική δράση και τα κατασκευαστικά έργα που θα δείτε στα αεροδρόμια δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα. Είναι σημαντικό να το έχουμε υπ' όψιν, καθώς αποφασίσαμε να μην πραγματοποιούμε μεγάλα έργα στα αεροδρόμια κατά τη θερινή περίοδο.

Έτσι, αναλάβαμε άμεσες ενέργειες, οι οποίες ξεκίνησαν και πριν από τις 11 Απριλίου του τρέχοντος έτους. Επικείμενες εργασίες, που είναι στην πραγματικότητα η ανακαίνιση των υφιστάμενων τερματικών σταθμών και εγκαταστάσεων. Και έπειτα έχουμε το επικείμενο τμήμα των εργασιών που ασχολείται με την επέκταση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων και την κατασκευή νέων.

Για να σας δώσω μια ευρεία εικόνα για το τι έχει συμβεί μέχρι στιγμής, καθώς οι άμεσες ενέργειες αφορούν σε βελτιώσεις της ασφάλειας κινδύνου πυρκαγιάς. Ως χώρα που λειτουργεί με έδρα τη Γερμανία, κατανοούμε τη σημασία της ασφάλειας από πυρκαγιά. Θα θυμάστε ότι το 1996 μια πυρκαγιά κατέστρεψε το αεροδρόμιο του Ντίσελντορφ και από τότε η ασφάλεια κινδύνου πυρκαγιάς και η πτυχή της πυροπροστασίας στα κτίρια είναι πολύ ψηλά στην ατζέντα μας.

Οπότε, φροντίσαμε για αυτό. Έχουμε μια καλή ματιά στην πλευρά του αέρα. Όλες οι περιοχές δραστηριοτήτων των αεροσκαφών, οι χώροι στάθμευσης, οι τροχόδρομοι και οι διάδρομοι απογείωσης και προσγείωσης. Έχουμε βελτιώσει την ασφάλεια των αεροδρομίων. Έχουμε, στο μέτρο του δυνατού, σε σύντομο χρονικό διάστημα και λίγο πριν ξεκινήσει η θερινή

περίοδος, προσπαθήσει να βελτιώσουμε τη ροή επιβατών στα αεροδρόμια, όσον αφορά την καθιέρωση καλύτερων συστημάτων αναμονής.

Προσπαθούμε, ιδίως στους πολύ μικρούς τερματικούς σταθμούς, να κρατήσουμε τους επιβάτες εκτός του τερματικού σταθμού μέχρι να τους ζητηθεί το check-in. Προσπαθήσαμε να κάνουμε, ας πούμε, ένα γενικό καθαρισμό. Έχουμε ξοδέψει σημαντικό χρόνο και χρήμα για να κάνουμε τον εις βάθος καθαρισμό των τερματικών σταθμών. Και φυσικά, αυτή είναι μια συνεχιζόμενη προσπάθεια καθαρισμού.

Αυτό συμβαίνει τώρα. Και θα σας δώσω μια μικρή ανάλυση των πραγμάτων που έχουν συμβεί μέχρι τώρα. Κοιτάζοντας λίγο πιο μακριά στο μέλλον, με την ανακαίνιση των εγκαταστάσεων, θα αγγίξουμε κυριολεκτικά κάθε διάδρομο στο σύστημά μας.

Το συνολικό μήκος των διαδρόμων είναι 35.000 μέτρα. Αυτό σας δίνει μια ιδέα για τί όγκο δουλειάς μιλάμε. Αυτή τη στιγμή έχουμε 550 θέσεις, σημεία στάθμευσης για αεροσκάφη.

Έχουμε 14 πυροσβεστικούς σταθμούς στα αεροδρόμια. Μπορεί να γνωρίζετε ή ίσως να μην γνωρίζετε ότι κάθε αεροδρόμιο πρέπει να διατηρεί μια πλήρως εκπαιδευμένη και ικανή πυροσβεστική ομάδα, σε οποιαδήποτε στιγμή, καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του. Αυτό σημαίνει τουλάχιστον 2 πυροσβεστικά οχήματα και τουλάχιστον 10 πυροσβέστες, ικανοί να σβήσουν μια πυρκαγιά και, Θεός φυλάξει, ένα αεροσκάφος που έχει καταπέσει.



Σήμερα διαθέτουμε 2.000 τετραγωνικά μέτρα επιβατικών τερματικών. Αυτός είναι ο χώρος για τον οποίο μιλάμε. 10.000 τετραγωνικά μέτρα μπάνιων. Αυτό μεταφράζεται σε 500 μπάνια σε όλα τα αεροδρόμιά μας. Και περίπου 100 ψηφιακές γεννήτριες. Τώρα, ο χώρος των τερματικών θα αυξηθεί κατά 50%, από 2.000 σε 3.000 κατά τη διάρκεια των επόμενων 4 ετών.

Θα εγκαταστήσουμε αυτό που ονομάζουμε "screening αποσκευών". Αυτό σημαίνει ότι μόλις κάνετε check-in μια τσάντα, αυτή θα τοποθετηθεί σε μια ταινία μεταφοράς και αυτόματα θα καλάρεται για λόγους ασφαλείας. Επί του παρόντος, στα αεροδρόμιά μας, πρέπει να πάτε την τσάντα σας σε μια μηχανή προβολής τοποθετώντας την εσείς οι ίδιοι σε μια μηχανή ακτίνων Χ. Όλα αυτά θα καταργηθούν στο μέλλον.

Στο μέλλον, θα διαχειριστούμε το curbside, το οποίο είναι η μπροστινή πλευρά των τερματικών σταθμών, όπου σταματούν και αποβιβάζουν κόσμο τα αυτοκίνητα και τα λεωφορεία, σε σχεδόν 2,5 χιλιόμετρα. Ο αριθμός των χώρων και των θέσεων στάθμευσης των αεροσκαφών θα αυξηθεί σε 150 από τα 115 που ανέφερα προηγουμένως. Και θα αυξήσουμε επίσης σημαντικά τις λωρίδες ελέγχου εισόδου καθώς και τις πύλες εισόδου.

Συνολικά, θα αυξήσουμε το μέγιστο ωριαίο δυναμικό στα αεροδρόμια, δραστικά σε σχέση με αυτό που είναι σήμερα. Μέχρι σήμερα έχουμε πραγματοποιήσει, σε αυτά τα 14 τερματικά, σε όλη την επικράτεια, πάνω από 7.700 δράσεις, αντικείμενα εργασίας, και διορθωτικά στοιχεία.

Αυτό σημαίνει ότι έπρεπε να διορθώσουμε κάτι που ήταν σπασμένο. Προληπτικές εργασίες είναι η συντήρηση σε συστήματα που διαφορετικά θα μπορούσαν να αποτύχουν ή απλά η αναβάθμιση συστημάτων στοιχείων και περιοχών που χρειάζονταν εργασία.

Αυτό επεκτείνεται σε όλα όσα είναι σημαντικά σε ένα αεροδρόμιο, τα οποία είναι όλα τα μηχανικά συστήματα, ο εξαερισμός, η παροχή νερού, ο χειρισμός των αποσκευών, ο φωτισμός του αεροδρομίου, ο οποίος είναι εξαιρετικά σημαντικός για την πλοήγηση των αεροσκαφών, είτε τη νύχτα, είτε

σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας. Κτιριακές επισκευές, όπου αυτές χρειάζονται. Και φυσικά, η διαχείριση των ηλεκτρολογικών συστημάτων.

Αυτή ήταν μια ανάλυση. Επεκτείνεται λοιπόν σε όλο το φάσμα, είτε πρόκειται για παροχή νερού, είτε για συστήματα πολιτικής ασφάλειας. Είχαμε πολλά ηλεκτρολογικά προβλήματα. Το σύστημα χειρισμού αποσκευών μας προκαλούσε μεγάλο πονοκέφαλο. Όλα όσα έχουν να κάνουν με μηχανισμούς, καθώς και άλλα στοιχεία.

Μόλις συνειδητοποίησα ότι η οθόνη δεν μπορεί να προβάλλει 100%. Μπορείτε να δείτε τους αριθμούς, τα ποσοστά επί τοις εκατό σε αυτή τη γραμμή; Εντάξει, τότε δεν το δείχνει σωστά, ζητώ συγγνώμη γι' αυτό.

Περισσότερα από 7.000 στοιχεία εργασιών, δηλαδή κάτι σαν ένα IT, ήταν μία υποχρέωση που έπρεπε να φέρουμε εις πέρας. Και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι τα συστήματα αυτά είναι πολύ παλιά, οι εγκαταστάσεις είναι εξαιρετικά παλιές.

Έτσι για να σας δώσω μια ιδέα, τους τελευταίους 5 μήνες έχουμε αντικαταστήσει πάνω από 12.000 λάμπες φωτός, είτε είναι προβολείς, για να φωτίζουν τους χώρους στάθμευσης των αεροσκαφών. Νομίζω ότι μόνο στη Θεσσαλονίκη αντικαταστήσαμε το 50% όλων των λαμπτήρων, επειδή απλά κάηκαν και δεν είχαν αντικατασταθεί.



Οπότε, είναι μια τεράστια προσπάθεια, για την οποία πολλές φορές εσείς, ως επιβάτες που χρησιμοποιείτε την εγκατάσταση, δεν ξέρετε τι συμβαίνει στο παρασκήνιο. Έχουμε τοποθετήσει σχεδόν 1.300 φορητούς πυροσβεστήρες. Ανέφερα το θέμα της πυρασφάλειας νωρίτερα. Όλοι αυτοί είναι νέοι και έχουν τοποθετηθεί. Μέχρι τότε, είτε δεν υπήρχαν εκεί είτε δεν λειτουργούσαν ή είχε παρέλθει η ημερομηνία λήξης τους.

Και έχουμε εγκαταστήσει περίπου 81 νέες μονάδες κλιματισμού. Αυτές είναι μεγάλες μονάδες κλιματισμού, διότι διαπιστώσαμε ότι τα υπάρχοντα συστήματα δεν λειτουργούσαν σωστά. Ή δεν θα απέδιδαν στις καυτές καλοκαιρινές ημέρες. Αυτό λοιπόν το κάναμε ως ένα επείγον μέτρο.

Και μόνο για να σας δώσουμε μια ιδέα, ήμασταν σε θέση να τοποθετήσουμε 30 κλιματιστικά στο αεροδρόμιο της Ρόδου, μέσα σε λιγότερο από 10 ημέρες. Αυτό σημαίνει ότι τα αγοράσαμε, τα μεταφέραμε και τα εγκαταστήσαμε σε λιγότερο από 10 ημέρες. Διότι το σύστημα ψύξης στο αεροδρόμιο της Ρόδου ήταν ανεπαρκές κατά τη διάρκεια του θερμικού κύματος του Ιουνίου.

Μίλησα για τη Θεσσαλονίκη, το μεγαλύτερο αεροδρόμιο στο δίκτυό μας. Πιθανότατα όλοι ξέρετε πώς είναι.



Αυτή είναι η σημερινή εντύπωση και έτσι θα μοιάζει και στο μέλλον. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο είναι αυτό που βλέπετε. Και είναι ένας νέος

τερματικός σταθμός, που θα συνδεθεί με το παλιό κτίριο και θα ανακαινιστεί πλήρως μέσα.

Ξέρετε, βέβαια, την ξακουστή Μύκονο. Δεν έχει ένα πολύ παλιό κτίριο, αλλά λίγο ξεπερασμένο. Αυτή είναι η εμφάνιση και η αίσθηση που σκοπεύουμε να δώσουμε αφού τελειώσουμε με τα κατασκευαστικά έργα.

Τώρα, πολλοί μας ρώτησαν "γιατί θα επενδύσετε στην Ελλάδα, σε μια δύσκολη στιγμή και σε μια οικονομική κρίση". Ακούσαμε νωρίτερα, ότι το capital control εξακολουθεί να υπάρχει. Ποιός ο λόγος να επενδύσουμε;

Πρώτον, η Fraport ως όμιλος είναι φορέας λειτουργίας αερολιμένων. Και επεκτείνουμε την επιχείρηση διεθνώς. Και θέλουμε να επενδύσουμε σε αναπτυσσόμενες αγορές. Βλέπουμε ένα τεράστιο δυναμικό στον τουριστικό τομέα της Ελλάδας. Αυτό το έτος μας απέδειξε ότι είχαμε δίκιο.



Και νομίζω ότι (ο τουρισμός) είναι επίσης ένας στρατηγικός τομέας για την ανάπτυξη της χώρας. Βλέπουμε πολύ ελκυστικούς προορισμούς και βλέπουμε τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης. Κι εμείς είμαστε - και αυτό είναι ένα βασικό χαρακτηριστικό αυτών των 14 αερολιμένων. Διαχειριζόμαστε σχεδόν τα τρία τέταρτα της διεθνούς κυκλοφορίας. Επομένως, δεν εξαρτόμαστε σε μεγάλο βαθμό από την εγχώρια κυκλοφορία.

Στην αερολιμενική και αεροπορική δραστηριότητα, συνήθως μιλάμε για την αύξηση της κυκλοφορίας, καθώς τυπικά σχετίζεται με την αύξηση του ΑΕΠ.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, αυτή η σχέση είναι στην πραγματικότητα εντελώς αποσυνδεδεμένη. Αν και το ΑΕΠ έχει συρρικνωθεί εδώ και κάμποσα χρόνια, έχουμε δει ότι η κυκλοφορία αυξάνεται. Και πιστεύουμε ότι αυτό θα συνεχιστεί και στο μέλλον.

Και μόνο για να σας δώσω μερικούς αριθμούς, πέρυσι τα 14 αεροδρόμια εξυπηρέτησαν 25 εκατομμύρια επιβάτες. Και αυτός ο αριθμός αποτελεί το 75% του συνολικού αριθμού επιβατών που δέχεται η χώρα.

Τα χρώματα σας δίνουν μια ιδέα για το πώς αυτά τα 14 έχουν συγκεντρωθεί σε ομάδες. Και για να σας υπενθυμίσω, αυτά τα δύο clusters είναι εξ ολοκλήρου ανεξάρτητες παραχωρήσεις και επίσης εταιρείες. Δεν είναι εντελώς ανεξάρτητες, διότι τα διαχειρίζονται ως μία ομάδα. Αλλά από νομική άποψη, είναι ανεξάρτητες.

Μέχρι στιγμής, η φετινή χρονιά ήταν πολύ ελπιδοφόρα. Νομίζω όχι μόνο στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών αλλά και σε όλα τα περιφερειακά μας αεροδρόμια. Η εγχώρια κίνηση έχει αυξηθεί στο 4,3%, το οποίο θεωρούμε υγιές. Και η διεθνής αυξήθηκε κατά 12,5%.

Αυτοί οι αριθμοί είναι πολύ μεγάλη υπόθεση για την εταιρεία μας. Βλέπουμε αεροδρόμια που βρίσκονται στη χαμηλή, μονοψήφια αρένα. Και αυτό που με κάνει πολύ ευτυχισμένο είναι να βλέπω ότι τα αεροδρόμια που έχουν χάσει πολλή κίνηση τα τελευταία χρόνια, ειδικά η Σάμος, η Κως και η Μυτιλήνη έχουν αυξήσει κατά 20% και περισσότερο φέτος, τη διεθνή τους κυκλοφορία. Οπότε, αυτό είναι πολύ ενθαρρυντικό. Και υποστηρίζει την προοπτική μας να επενδύσουμε σε μια αναπτυσσόμενη βιομηχανία.

Μέχρι το τέλος του έτους, αναμένουμε 27,5 εκατομμύρια επιβάτες. Αυτό είναι μια αύξηση 10% σε σχέση με τα 25 εκατομμύρια που είχαμε πέρυσι. Και ελπίζουμε -όχι μόνο ελπίζουμε, είμαστε σίγουροι- ότι θα κάνουμε τη δουλειά μας και θα συμβάλουμε στη διαμόρφωση και τη μεταμόρφωση της οικονομίας αυτής της χώρας.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο τουρισμός αποτελεί βασικό τομέα. Και είναι απολύτως σημαντικός για την οικονομική ανάκαμψη. Τα τουριστικά

έσοδα αυξήθηκαν κατά 40% από το 2010. Και η έμμεση και άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ ισχύει, νομίζω, πέρα από κάθε αμφιβολία.

Επομένως, γνωρίζουμε πολύ καλά την ευθύνη που φέρουμε. Αναλαμβάνουμε αυτή την ευθύνη. Ξέρουμε ότι δεν θα είναι εύκολο. Και γνωρίζουμε ότι ο ελληνικός λαός αναμένει και δικαίως αυτό, έχουμε πολύ μεγάλη προσδοκία από εμάς. Και είμαστε εδώ για να δείξουμε ότι θα ανταποκριθούμε στις προσδοκίες αυτές και θα εξυπηρετήσουμε πολύ καλά αυτή τη χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας. Και τώρα, σε ερωτήσεις, αν υπάρχουν.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Zinell για την παρουσίασή του. Υπάρχει προφανώς δυνατότητα ανάπτυξης στον τομέα των αερολιμένων.

Το έχουμε δει μέσω της συμφωνίας παραχώρησης για την Αθήνα και τώρα για τις δύο παρτίδες επτά αερολιμένων, των ομάδων Α και Β, όπως αναφέρατε. Είναι μια πολύ σημαντική επένδυση στην Ελλάδα, προφανώς. Και υπάρχουν προοπτικές για υψηλότερη ανάπτυξη στον τομέα των αερολιμένων.

Και τώρα θα απευθυνθούμε στον τελευταίο ομιλητή μας, καθώς η μέρα έχει περάσει. Και θα μου επιτρέψετε να επανέλθω στα ελληνικά. Ευχαριστώ πολύ.

Έχουμε την χαρά σήμερα να έχουμε και τον κύριο Σωτήρη Θεοφάνη μαζί μας, ο οποίος συνοψίζει διάφορες ιδιότητες. Αλλά μπορώ να πω ότι και ιστορικά έχει ενδιαφέρον, διότι είχε το τιμόνι του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, τη στιγμή που αποφασίστηκε και εφαρμόστηκε το πλάνο εισαγωγής του στο Χρηματιστήριο Αξιών. Και μετά ανέλαβε το τιμόνι του Πειραιά, για να καθοδηγήσει και τον ΟΛΠ στην εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο.

Σήμερα, υπό μία νέα ιδιότητα είναι εδώ μαζί μας, καθώς επικεφαλής ενός πολύ σημαντικού κοινοπρακτικού σχήματος, αναλαμβάνει ως Γενικός Συντονιστής το τιμόνι του νέου ΟΛΘ, στο τέλος του έτους και στην αρχή του 2018.

Σας καλούμε λοιπόν να μας μιλήσετε για το όραμα και το μέλλον μπροστά.

Κος ΘΕΟΦΑΝΗΣ:

Κύριε Λεμονάκη, ευχαριστώ πολύ. Θέλω να ευχαριστήσω τους διοργανωτές για την πρόσκληση. Και να ζητήσω συγγνώμη, γιατί οι ανειλημμένες υποχρεώσεις το πρωί, στη Θεσσαλονίκη, δεν μου επέτρεψαν να είμαι στην ώρα μου και στη θέση της ομιλίας μου.

Θα είμαι ιδιαίτερα λακωνικός, θα έλεγα. Όπως γνωρίζετε, ο διαγωνισμός είναι σε εξέλιξη, στην τελική του φάση, βέβαια. Σε λίγες μέρες θα υπογραφεί η σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών. Και αν όλα πάνε σύμφωνα με τα δεδομένα που έχουν προβλεφθεί, η εταιρεία θα περάσει στη νέα διοίκησή της στα τέλη του 2017 ή το αργότερο στον πρώτο μήνα του 2018.

Τώρα, τη θεσμική ιστορία του Οργανισμού, την ξέρετε. Όπως είπε ο προεδρεύων, εγώ είχα την τύχη να παρακολουθήσω την ιστορία της από διάφορες θέσεις. Σημαντικότερη, θα έλεγα, ήταν όταν η εταιρεία έγινε ανώνυμη, από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Αυτό ήταν το 1999.

Στη Θεσσαλονίκη, το αντίστοιχο transaction ξεκίνησε το 2014. Όπως γνωρίζετε, όλα στην Ελλάδα που έχουν σχέση με τέτοιες ουσιαστικές αλλαγές τραβούν χρόνια. Έχουμε ήδη εξαντλήσει περίπου 3 και κάτι λίγο χρόνια.

Όλη αυτή η διαδικασία θα κρατήσει μέχρι, φαντάζομαι, όπως είπατε, το τέλος του χρόνου. Άρα, υπολογίζουμε ότι περίπου όλη η διαδικασία πήρε 3,5 χρόνια, μέχρι να ολοκληρωθεί.

Πριν από λίγους μήνες δημιουργήθηκε και η Δημόσια Αρχή Λιμένων, δηλαδή η Αρχή η οποία κρατάει στα ελληνικά λιμάνια αυτά που είτε γίνονται

παραχωρήσεις, είτε εξαγοράζονται τα πλειοψηφικά πακέτα μετοχών των παλιών οργανισμών λιμένος, που είχαν διοικητικές, ρυθμιστικές αρμοδιότητες.

Δίνονται σε μια Δημόσια Αρχή Λιμένων, που ένα παράρτημά της βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη. Δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία στελέχωσής του, αλλά αυτό θα γίνει σε λίγο. Άρα, στην ουσία, έστω και εκ των υστέρων, διαχωρίζονται οι εμπορικές από τις ρυθμιστικές και κρατικές λειτουργίες.

Τώρα, οι λειτουργίες του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, πολύ γρήγορα. Θα ξεκινήσω από ανάποδα. Ο προβλήτας 6, η βασική εμπορική λιμενική υποδομή. Το δυτικό της κομμάτι είναι ο σταθμός των εμπορευματοκιβωτίων. Το ανατολικό της ο σταθμός των χύδην φορτίων.

Οι προβλήτες 4 και 5, θα δούμε αργότερα ότι υπάρχει μια πρόβλεψη κάποια στιγμή να ενοποιηθούν. Χρησιμοποιούνται κυρίως για γενικό φορτίο. Και το βασικό γενικό φορτίο είναι πρώτες ύλες, προϊόντα χαλυβουργείο.



Και να περάσουμε στον προβλήτα 3, που υπάρχει ένα σιλό. Στον προβλήτα 2, που είναι η παλιά Γιουγκοσλαβική ζώνη. Και στον προβλήτα 1, που αποδόθηκε πριν από μερικά χρόνια στις χρήσεις της πόλης. Είχα την χαρά και την τύχη να είμαι επικεφαλής του Οργανισμού το 1999, όταν αυτό το πράγμα έγινε.

Ο προβλήτας 6, όπως είπα, περιλαμβάνει το containers terminal, που σήμερα δυστυχώς έχει μικρές δυνατότητες υποδομών. Το βάθος του είναι -12 μέτρα. Έχει 4 παλιές, δυστυχώς, γερανογέφυρες. Και όπως θα δούμε αργότερα, υπάρχει μια σοβαρότατη ανάγκη άμεσα να γίνουν επενδύσεις, έτσι ώστε το λιμάνι να κρατήσει εκεί την ανταγωνιστικότητά του.

Θέλω να τονίσω ότι χθες δημοσιεύτηκαν επίσημα τα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου του 2017. Ήταν πραγματικά εντυπωσιακά. Αντανακλούν και την ανάκαμψη, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, που δυστυχώς στην ουσία 11 μήνες δούλεψε το λιμάνι, γιατί ένα μήνα είχε απεργίες.

Πραγματικά, τα δεδομένα είναι ελκυστικά και ήταν παραδοσιακά ελκυστικά στη Θεσσαλονίκη. Για παράδειγμα, σήμερα έχει ένα EBT, earnings before taxes, της τάξης του 50%. Πολύ ψηλό για λιμενικές εγκαταστάσεις.

Κάποιες στιγμές, παλιότερα είχε φτάσει ακόμη και το 58%. Πιστεύω πολύ γρήγορα, με ένα δυναμικό επιχειρηματικό σχέδιο, μπορεί να ξαναφτάσει, υπό προϋποθέσεις, σ' αυτά τα επίπεδα.



Το πρόβλημα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ήταν ότι για πολλά χρόνια και για λόγους που δεν είναι αυτής της στιγμής, ούτε κάνουμε ιστορία, δεν έγιναν επενδύσεις. Δεν έγιναν επενδύσεις, τόσο σε υποδομή όσο και σε εξοπλισμό.

Με συνέπεια σήμερα αφενός μεν να υπάρχει ανάγκη άμεσης εκτέλεσης έργων υποδομής, για να μπορέσει να σταθεί το λιμάνι, σε σχέση με τους ανταγωνιστές του. Και ταυτοχρόνως, να δημιουργηθούν εκείνες οι συνθήκες, όσον αφορά τον εξοπλισμό, σταδιακά αντικατάστασής του, έτσι ώστε επίσης να μπορεί να ανταποκριθεί στην κίνηση που υπάρχει σήμερα και η οποία αυξάνει.

Τώρα, η Κοινοπραξία, η οποία έχει αναδειχθεί προτιμητέος επενδυτής, όπως λέγεται στο jargon στυλ, στη γλώσσα του διαγωνισμού, είναι η Κοινοπραξία που αποτελείται από την Deutsche Invest Equity Partners, με ποσοστό 46,9%. Την Terminal Link SAS, θα πούμε τι είναι, με ποσοστό 33% και την Belterra Inverstments Ltd. με ποσοστό 20.1%.

Η προσφορά, όπως ξέρετε, είναι περίπου στα 232 εκατομμύρια. Πολλοί λέγανε ότι ήταν ιδιαίτερα υψηλή τον καιρό, πριν από 4,5 μήνες που την κάναμε. Θεωρούμε ότι τα αποτελέσματα που υπάρχουν σήμερα την έχουν, σε μεγάλο βαθμό, δικαιώσει.

Δηλαδή, με βάση τα χθεσινά δεδομένα των earnings before taxes, καταλήγουμε σε ένα price per earnings ratio, της τάξης του περίπου 11,9%. Ψηλό μεν, αλλά αρκετά λογικό, σε σχέση με αντίστοιχες εξαγορές λιμενικών εγκαταστάσεων παγκοσμίως.

Μένει, βέβαια, να αποδείξει κανείς, ότι θα μπορέσει να κρατήσει αυτήν την κερδοφορία, κάνοντας γρήγορα τις επενδύσεις στα επόμενα χρόνια. Και αυτό είναι πραγματικά η πρόκληση για την Θεσσαλονίκη. Κατά πόσο αυτή η κερδοφορία και αυτή η δραστηριότητα θα είναι βιώσιμη, sustained, τα επόμενα χρόνια.

Οι τρεις κοινοπρακτούσες ενότητες, έχουν προχωρήσει στην σύσταση μιας εταιρείας, η οποία θα κατέχει αυτό το 67% των μετόχων. Και της οποίας το όνομα ίσως είναι η πρώτη φορά που δημόσια ανακοινώνεται, αυτό σήμερα. Είναι Southeast Gateway Thessaloniki, SEGT.

Τώρα, οι εταίροι της Κοινοπραξίας, πολύ γρήγορα. Εντάξει, υπάρχουν τα στοιχεία τους στη διάθεσή σας, στην παρουσίαση. Είναι η Deutsche Invest

Equity Partners. Είναι ένας χρηματοοικονομικός επενδυτής. Κι έχει αυτό σημασία.

Με πολύ σημαντική δραστηριότητα. Διαχειρίζεται περίπου 800 εκατομμύριο portfolio. Και ο οποίος με αφορμή κάποια άλλη του εμπλοκή στην ελληνική αγορά, θεώρησε ότι η περίπτωση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης είναι μια περίπτωση επενδυτικής ευκαιρίας.

Είναι η Terminal Link. Η Terminal Link είναι μια εταιρεία, η οποία έχει ως εταίρους της την CMA CGM, την τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Με 51% και το management της εταιρείας.

Και 49% την China Merchant Ports, τον μεγαλύτερο φέτος, πλέον, παγκόσμιο λιμενικό διαχειριστή, με εκτιμώμενο όγκο διακίνησης στο τέλος του χρόνου, περίπου 100 εκατομμύρια TEU's.

Αντιλαμβάνεστε τι σημαίνει αυτό. Όταν εμείς εκτιμάμε ότι στη Θεσσαλονίκη θα κάνουμε 380.000 TEU's. Φέτος, όταν ο πολύ δυναμικός Πειραιάς κάνει 3,72, νομίζω πέρυσι. Αντιλαμβάνεστε τι σημαίνει 100 εκατομμύρια TEU's διακίνηση.



Η Terminal Link έχει αφενός μεν 14 terminals στην Άπω Ανατολή, τη Βόρεια Ευρώπη, τη Μεσόγειο, τη Δυτική Αφρική και τη Βόρεια Αμερική,

συγγνώμη. Αφετέρου δε, έχει μια πολύ σημαντική τεχνογνωσία, η οποία στηρίζεται αφενός μεν στους δύο εταίρους της. Αφετέρου δε, στην ίδια την CMA CGM, η οποία διαθέτει, έτσι, ένα πολύ μεγάλο δίκτυο και ανήκει στην Ocean Alliance.

Και ο τρίτος επενδυτής είναι Belterra. Η Belterra είναι εταιρεία στρατηγικών επενδύσεων, είναι στρατηγικός επενδυτής, ο οποίος ανήκει στον όμιλο Dimera, που ανήκει στον κύριο Ιβάν Σαββίδη.

Αυτό που έχει μεγάλη αξία και νομίζω ότι είναι σημαντικό, θα το πούμε πολύ γρήγορα, είναι ότι η διαφορά της δικής μας από άλλες κοινοπραξίες, από άλλα σχήματα, είναι ότι αφενός μεν είναι πολυσχιδές, κουβαλάει δηλαδή χρηματοοικονομικό επενδυτή, στρατηγικό επενδυτή και λιμενικό διαχειριστή.

Αφετέρου δε, έχει, για λόγους σύνθεσης, αν θέλετε, πολύ ισχυρή διεθνή τεχνογνωσία, αλλά και πολύ ισχυρή τοπική λιμενική τεχνογνωσία. Υπάρχει ένα ισχυρό team, 10-15 ανθρώπων, οι οποίοι γνωρίζουν λιμάνια, έχουν δουλέψει στα λιμάνια και εδώ και στο εξωτερικό και μάλιστα για πολύ μεγάλα χρονικά διαστήματα. Κι έτσι, υπάρχει η δυνατότητα να γίνεται ένα migration ανάμεσα σ' αυτές τις δύο ομάδες που μεταφέρουν λιμενική τεχνογνωσία.

Τώρα, η στρατηγική μας, με δυο κουβέντες. Η στρατηγική έχει τρία χαρακτηριστικά. Αφενός μεν, είναι αυτό που λέμε, the port-bound strategy. Δηλαδή, τι μπορούμε να κάνουμε για να αυξήσουμε αφενός μεν το capacity, τη δυναμικότητα, την αποδοτικότητα, αλλά και το επίπεδο εξυπηρέτησης στις λιμενικές λειτουργίες, με κύριο τομέα στόχευσης τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων.

Αλλά όχι μόνο αυτήν. Γιατί η Θεσσαλονίκη έχει μια σημαντική διακίνηση, τόσο στο τομέα του χύδην φορτίου, εξυπηρετώντας γειτονικές χώρες, για παράδειγμα, την στρατηγική περίπτωση της εταιρείας FENI, στον χώρο των μεταλλευμάτων, στη γειτονική FYROM. Αλλά και τον χώρο των χαλυβουργικών προϊόντων ή πρώτων υλών.

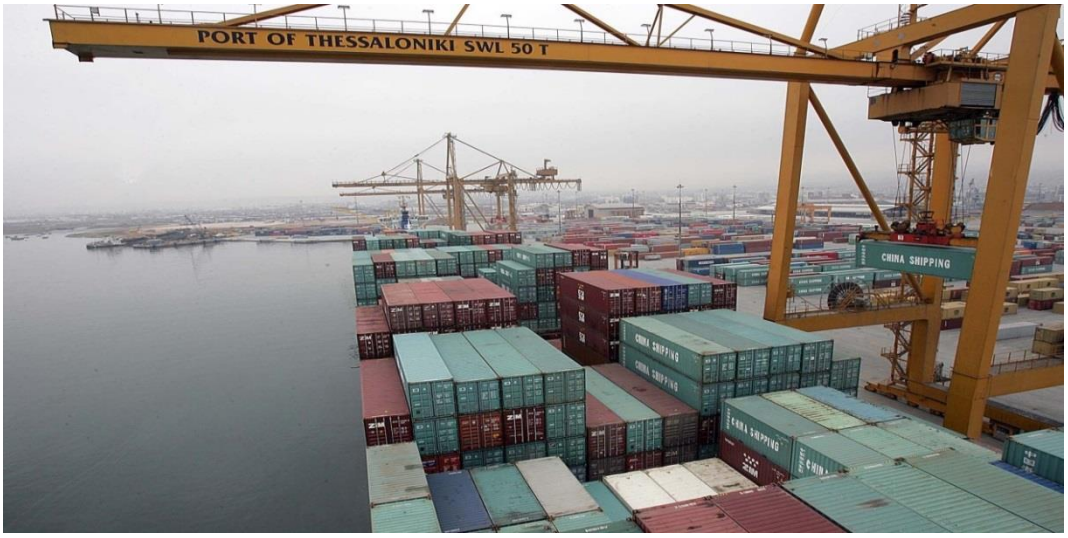
Το δεύτερο πράγμα, που συνδέεται με το πρώτο, είναι ότι πραγματικά δεν μπορεί να σταθεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αν δεν έχεις αυτό που λέμε,

beyond the port strategy, δεν πας πίσω από το λιμάνι. Δεν πας στην πραγματική του ενδοχώρα.

Και η πραγματική ενδοχώρα δεν είναι μόνο η Βόρεια Ελλάδα, είναι οι γειτονικές βαλκανικές χώρες. Ήταν παραδοσιακά, ιστορικά. Ήταν και είναι και τα σημερινά χρόνια. Αλλά, αυτό το πράγμα πρέπει σταδιακά να διευρυνθεί.

Και ένας από τους βασικούς στρατηγικούς στόχους της εταιρείας είναι αυτό το πράγμα. Και όχι μόνο αυτό το πράγμα, αλλά ακριβώς αυτό που στην λιμενική jargon λέμε extended gates.

Δηλαδή, να μεταφέρεις μέσα από χερσαία εμπορευματικά κέντρα, από dry ports την πόρτα του λιμανιού σου στα μέρη που πραγματικά έχεις κατανάλωση. Και έχεις είτε προέλευση είτε προορισμό φορτίων.



Και το τρίτο, βεβαίως, είναι να δημιουργήσεις μια δομή διοίκησης στην εταιρεία, που αφενός μεν θα δημιουργήσει ανταγωνιστικές συνθήκες κόστους, αφετέρου δε, θα ενσωματώνει τεχνογνωσία. Και κατά τρίτο λόγο, θα μπορεί να παρακολουθεί τις εξελίξεις από εδώ και στο εμπρός, με έναν τρόπο, ο οποίος θα είναι εύκαμπτος και θα μπορεί να ενσωματώσει την εμπειρία κυρίως του τεχνικού εταίρου μας, που είναι η Terminal Link.

Αυτή λοιπόν είναι χοντρικά η στρατηγική μας, με λίγο περισσότερες κουβέντες στη διαφάνεια που βλέπετε.

Τώρα, η στρατηγική της λιμενικής ανάπτυξης, αυτό που είναι μέσα στο λιμάνι, όχι στο beyond the port. Κύριος τομέας, ο σταθμός των …κιβωτίων. Δύο πράγματα. Πολύ γρήγορα πρέπει να αλλάξει ένα σημαντικό κομμάτι του μηχανολογικού εξοπλισμού και κυρίως του τομέα φόρτο-εκφόρτωσης, πλην δηλαδή των γερανογεφύρων.

Γιατί αυτό το πράγμα; Διότι διαφορετικά το λιμάνι, πολύ γρήγορα, θα φτάσει απολύτως στο όριο της χωρητικότητας που έχει, της διακίνησης. Πολύ γρήγορα. Είμαστε 380.000 τώρα. Εάν δεν πάμε γρήγορα, φοβάμαι ότι γύρω στις 450.000-460.000 θα φτάσουμε στα όρια μας. Αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί χθες. Και θα αντιμετωπιστεί πολύ γρήγορα.

Δεύτερο πράγμα που είναι σημαντικό. Θα πρέπει πλέον το λιμάνι, για να μπορεί να σταθεί στον ανταγωνισμό του, να αποκτήσει υποδομή, που δυστυχώς δεν την απέκτησε. Εγώ δε θέλω να πω τίποτα προσωπικά, αλλά όταν έφυγα το 2002, για να πάω στον ΟΛΠ, το έργο το οποίο είμαστε υποχρεωμένοι από τις υποχρεωτικές επενδύσεις να εκτελέσουμε τώρα, της επέκτασης του 6ου προβλήτα είχε ήδη εργολάβο. Και για κάποιο λόγο τα επόμενα 15 χρόνια δεν εκτελέστηκε ποτέ, παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες.

Αυτό το έργο είναι ένα έργο 440 μέτρων, στην πρώτη φάση, με 550 στην τελική του πρόβλεψη. Με ένα βάθος -16,5 μέτρα από τη μέση στάθμη θαλάσσης. Και τι θα δώσει αυτό; Θα δώσει την δυνατότητα να εξυπηρετούνται πλοία που είναι, αυτό που λέμε, της κατηγορίας new panamax.

Δηλαδή, μπορούν να περνάνε από το νέο, διευρυμένο κανάλι του Παναμά, διώρυγα του Παναμά. Πόσο είναι αυτά; Αυτά ξεκινούν από 10.000, 9.500-10.000 και φτάνουν μέχρι 12.500-13.000 TEU’s.

Αν δεν έχεις αυτήν τη δυνατότητα, δεν έχεις ποτέ πιθανότητα να πάρεις mainline services, κύριες γραμμές. Ποτέ. Άρα, πάντα θα είσαι εξαρτημένος από κάπου αλλού. Και όχι μόνο θα είσαι εξαρτημένος από κάπου αλλού, αλλά θα είσαι εξαρτημένος από την πολιτική δικτύωση στην μεταφόρτωση.

Και αυτό μου δίνει και την ευκαιρία να απαντήσω, είδα σήμερα σε κάποιο site του ειδικού τύπου της εφοδιαστικής “Thessaloniki versus

Piraeus". Θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω μια λιμανίσια έκφραση, ανοησίες ή τρίχες.

Τα δύο λιμάνια απευθύνονται σε διαφορετικές αγορές. Σε απολύτως διαφορετικές αγορές. Τυχαίνει να έχω την τύχη να μπορώ να τα ξέρω και τα δύο. Ο Πειραιάς είναι η μισή χώρα, όσον αφορά την κατανάλωση πρακτικά. Άρα, εισαγωγές αυτού του τύπου.



Και πάρα, πάρα πολύ σημαντική κίνηση μεταφόρτωσης. Και τότε, που ήμασταν εμείς, ήταν σημαντική, σήμερα είναι πάρα πολύ σημαντική, γιατί αυτή είναι η πολιτική της εταιρείας, η οποία το αγόρασε. Το έχει κάνει ένα πολύ μεγάλο Hub. Έχει σκέψεις σε σχέση με το «one belt – one road».

Αλλά η κύρια στρατηγική σημασία του λιμανιού σήμερα, εκτός από το captive, δηλαδή, την κίνηση, η οποία ούτως ή άλλως θα περάσει από αυτόν και αφορά την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, είναι η μεταφόρτωση.

Η Θεσσαλονίκη, βεβαίως, εξυπηρετεί την πολύ μικρότερη αστική της περιοχή, την Βόρεια Ελλάδα. Αλλά, σε πολύ μεγάλο βαθμό και μάλιστα εκεί βρίσκεται η ευκαιρία ανάπτυξης, εξυπηρετεί με διαμετακόμιση τις γειτονικές αγορές της Βαλκανικής.

Μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός του Πειραιά, σε σχέση με την Θεσσαλονίκη; Η απάντησή μου, ως επιστήμονα, όχι ως επικεφαλής του … είναι

ναι, μπορεί να υπάρξει, υπό προϋποθέσεις, μόνο για τις long hold παραδόσεις.

Μόνο για κάτι που έχει σχέση με την Ουγγαρία ή την Τσεχία. Πολύ, πολύ δύσκολα θα μπορεί κάποιος να έρθει στο Μπλαγκόεβγκραντ από τον Πειραιά και να παραδώσει. Ή ακόμη και στα Σκόπια.

Κι αυτό είναι μια πραγματικότητα, που πιστεύω ότι με την ωρίμανση της αγοράς, η οποία σήμερα ακόμη ωριμάζει. Έχουν έρθει δύο -ο ένας έχει έρθει, ο άλλος θα έρθει σε λίγο- παγκόσμιοι παίκτες.

Αυτό κάποια στιγμή θα ισορροπήσει. Και δε θα ισορροπήσει μέσα από διαδικασίες μοιράσματος τεχνικού της αγοράς. Θα το ισορροπήσει η ίδια η αγορά και η ίδια η πραγματικότητα.

Περνάω στο συμβατικό λιμάνι. Το συμβατικό λιμάνι, όπως σας είπα, έχει δύο παράγοντες, δύο κατηγορίες φορτίων. Το χύδην φορτίο, το οποίο συνδέεται με μεγάλους στρατηγικούς πελάτες.

Υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης εκεί. Αλλά η δυνατότητα εκεί δεν συνδέεται με την οικονομική ανάπτυξη. Συνδέεται με το κατά πόσο μπορείς να πείσεις μεγάλους, στρατηγικούς πελάτες να έρθουν σ' εσένα και να μην πάνε σε ανταγωνιστικά λιμάνια. Και το ίδιο αφορά και τα χαλυβουργικά προϊόντα ή τις πρώτες ύλες για την χαλυβουργία.

Λιμάνι κρουαζιέρας. Δύσκολη ιστορία, αντικειμενικά. Όμως, για εμάς, είναι στόχος μας, δεν ξέρω πώς θα το πετύχουμε, υπό προϋποθέσεις το λιμάνι να γίνει ένα home port. Για μικρή κίνηση. Σε καμία περίπτωση δε θα έχει τη δυνατότητα του Πειραιά. Άλλη αγορά, άλλες συνθήκες.

Και βεβαίως, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας δεν εξαρτάται απόλυτα και μόνο από το λιμάνι. Εξαρτάται από μια σειρά άλλους παράγοντες, που συνδέονται με την ίδια την οργάνωση της κρουαζιέρας.

Δε θέλω να σας ταλαιπωρήσω περισσότερο. Σας δείχνω μόνο, η πρώτη γραμμή είναι αυτό που πρέπει να γίνει ως επένδυση, ο συνεχής κύκλος ως επένδυση επέκτασης. Ο διακεκομμένος με χοντρή γραμμή κύκλος είναι αυτές

οι επεμβάσεις που πρέπει να γίνουν στο υφιστάμενο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και αφορούν αλλαγή λειτουργικού χαρακτήρα και εξοπλισμού.

Και βεβαίως, οι μικρές στίξεις, είναι δύο έργα που όταν θα πραγματοποιηθούν, δεν περιλαμβάνονται στις υποχρεωτικές επενδύσεις, που οι υποχρεωτικές επενδύσεις είναι 180 εκατομμύρια, τα οποία θα πρέπει να πραγματοποιηθούν σε 7 χρόνια.

Εμείς είμαστε διατεθειμένοι να απορροφήσουμε αυτήν την επένδυση σε 4 χρόνια, γιατί αυτό είναι απόλυτα αναγκαίο και για την ίδια την επιχειρηματική μας δράση, αλλά και για την τύχη του λιμανιού.

Και βεβαίως, τα ελαφρά εστιγμένα, είναι έργα τα οποία θα γίνουν μετά την επταετία, ενδεχομένως σε 10 έως 15 χρόνια.

Να μην ξεχάσω να πω ότι μια ουσιαστική πρόκληση για το λιμάνι είναι να ολοκληρωθούν τα έργα της οδικής και σιδηροδρομικής πρόσβασης. Ένα πολύ, πολύ σοβαρό πρόβλημα. Είμαστε σε συζήτηση και διαπραγματεύσεις με την Κυβέρνηση. Δεν υπάρχει κανένας λόγος σήμερα να πω περισσότερες λεπτομέρειες.

Αλλά τα έργα που είμαστε υποχρεωμένοι συμβατικά να εκτελέσουμε και θα είναι και είναι και ένα στοιχείο της Σύμβασης Παραχώρησης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας, δε θα έχουν καμία ουσιαστική αξία, αν αυτό το πράγμα δεν πραγματοποιηθεί.

Για έναν πρόσθετο λόγο, που αναφέραμε πρωτύτερα. Γιατί η κίνηση της Θεσσαλονίκης δεν είναι μεταφόρτωση. Είναι διαμετακόμιση σε τοπικό φορτίο, άρα θα περάσει αναγκαστικά από μία χερσαία διαδρομή.

Αυτά. Και σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

Κος :

(Ομιλία μακριά από το μικρόφωνο)

Κος ΘΕΟΦΑΝΗΣ:

Θεωρητικά ναι. Αλλά ποτέ η μεταφόρτωση δεν ήταν παραπάνω από 5.000 ως 7.000 TEU's.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Πάντως, αν και είστε πρόθυμος σε κάθε θεματική ενότητα για ερωτήσεις, θα ήθελα να περιμένετε, να δώσουμε τον λόγο.

Εγώ να ευχαριστήσω πάρα πολύ τον κύριο Θεοφάνη, γιατί είναι πράγματι ένα δύσκολο εγχείρημα και ένα νέο ξεκίνημα. Και είναι πολύ σημαντικό, ιδωμένο και από την σκοπιά των συνδυασμένων μεταφορών και όλο το πνεύμα που έχει σήμερα η ημερίδα, να έχουμε μία εικόνα για την αυριανή πορεία του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Και μας βοηθήσατε. Ήσαστε πάρα πολύ κατατοπιστικός σε αυτό.

Όντως πληρώνει αυτό το λιμάνι, ίσως, αυτήν την μακροχρόνια απουσία και έλλειμμα σε επενδύσεις. Όμως, φαίνεται ότι έχουμε ένα νέο, δυναμικό σχήμα, το οποίο και θα τις βάλει μπροστά, θα προτάξει αυτές τις επενδύσεις και θα ενδυναμώσει τη θέση αυτού του λιμανιού. Όπως είπατε, όχι ανταγωνιστικά, εν τέλει, σε σχέση με τον Πειραιά. Δημιουργικά και δημιουργώντας ένα περιβάλλον, στο οποίο θα δράσει και θα αναπτυχθεί περαιτέρω.

Είναι όντως μεγάλο ευτύχημα για εμάς, τα Επιμελητήρια, να έχουμε σήμερα τους φορείς που διαχειρίζονται αυτές τις σημαντικές υποδομές στον χώρο των αεροδρομίων και των λιμένων.

Είναι ευτύχημα γιατί αυτό δείχνει ακριβώς και την πολύ στενή σχέση που υπάρχει για όλους τους χρήστες και όλους τους φορείς που λειτουργούν μέσα από τα λιμάνια και τα αεροδρόμια, πόσο σημαντική είναι αυτή η υποδομή, πόσο σημαντική είναι η ανάπτυξή της και η μακροχρόνια λειτουργία της.

Και το λέω αυτό, συμπληρωματικά των διαστημάτων που προβλέπουν οι συμβάσεις παραχώρησης, που είναι όμως τελικά πολύ αναγκαίες, για να δώσουν βάθος χρόνου στο να αξιοποιηθούν πλήρως αυτές οι υφιστάμενες και αναπτυσσόμενες δομές.

Δίχως άλλη παρατήρηση, αν υπάρχουν σύντομα μόνο ορισμένες ερωτήσεις, ώστε να γίνει ένα πολύ σύντομο διάλειμμα, στο οποίο εγώ, πριν ξεκινήσει, να ευχαριστήσω και τις διερμηνείς για την ακούραστη σημερινή τους προσπάθεια, η οποία φτάνει βέβαια στο τέλος.

Αν υπάρχουν ερωτήσεις.

Κα :

Ναι, δύο, έτσι, πολύ σύντομες στον κύριο Θεοφάνη. Είμαι δημοσιογράφος χρόνια στα οικονομικά και στα επενδυτικά.

Επειδή είχαμε ακούσει πρόσφατα τον Διευθύνοντα Σύμβουλο τον νυν, του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, να δηλώνει ότι ό,τι και να γίνει, χωρίς σιδηρόδρομο δε θα περπατήσει το λιμάνι. Και είπατε κι εσείς για την λογική του beyond the port strategy.

Σε ποιον βαθμό οι συζητήσεις σας σήμερα με την Κυβέρνηση για το θέμα του σιδηροδρόμου; Θέλετε να μας πείτε κάτι παραπέρα;

Κι έχω και δύο ερωτήσεις για τον κύριο Zinell και για τον κύριο Δημητρίου, πολύ σύντομες. Να τις κάνω και να απαντηθούν όλες μαζί; Ναι, να τις κάνω.

Λοιπόν, για τον κύριο Zinell, να ρωτήσω αν προβλέπει, δεν το άκουσα κάπου, αξιοποίηση RES, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα μελλοντικά σχέδια που έχει για τα 14 αεροδρόμια.

Εάν αισθάνεται σήμερα καλά η Fraport στη χώρα μας, ως επενδυτής, μετά από όλες αυτές τις αντιδράσεις, που για κάποιο κόσμο είναι δικαιολογημένες, που υπήρξαν, σε σχέση με αυτήν την σύμβαση. Εάν αισθάνεται καλά. Και ποια θα είναι και η κοινωνική πολιτική που θα

ακολουθήσει η εταιρεία. Είναι πολύ μεγάλες αυτές οι επενδύσεις. Και μακάρι και θα είναι σίγουρα και κερδοφόρες.

Στον κύριο Δημητρίου, που έχει τόσο επιτυχημένη παράδοση το αεροδρόμιο αυτό στην πράσινη ανάπτυξη. Έτυχε και δημοσιογραφικά είχα ασχοληθεί πολύ με το θέμα του πολύ πετυχημένου φωτοβολταϊκού. Στις επόμενες επενδύσεις σας θα βάλετε κάτι πράσινο;

Και μία τελευταία ερώτηση. Αναφερθήκατε στο θέμα του ανταγωνισμού, κάποια στιγμή. Ναι, ξέρετε, να υπάρχει ελεύθερος ανταγωνισμός, να μην υπάρχει προστατευτισμός. Φέτος έχουμε μία απομάκρυνση της Ryanair, που είναι μία εταιρεία φθηνού κόστους, όπως ξέρουμε όλοι. Μία αποχή, μία απομάκρυνση από τις εσωτερικές γραμμές. Πώς θα το σχολιάζατε; Και όχι ειδικά για την Ryanair, σαν case study.

Ευχαριστώ πολύ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ. Παρακαλώ τους ομιλητές, με τη σειρά που ερωτήθηκαν.

Κος ΘΕΟΦΑΝΗΣ:

Ναι, να σας πω. Κοιτάξτε. Κατ' αρχήν προφανώς δεν μπορώ να αποκαλύψω οποιαδήποτε συνεννόηση η συζήτηση υπάρχει με την Κυβέρνηση. Το αντιλαμβάνεστε. Και μάλιστα στη διαδικασία του διαγωνισμού.

Η πεποίθησή μου είναι ότι στο τέλος θα εξασφαλιστεί η εκτέλεση του έργου της σιδηροδρομικής σύνδεσης, της ανισόπεδης σιδηροδρομικής σύνδεσης. Το μόνο που θέλω να πω είναι ότι ήμασταν το μοναδικό γκρουπ στη διαδικασία του διαγωνισμού, όταν δίναμε τις απόψεις μας για το σχέδιο της Σύμβασης Παραχώρησης.

Και που είχε ζητήσει αυτή η προϋπόθεση να πάει back to back με τις δικές μας υποχρεωτικές επενδύσεις. Δηλαδή, να εκτελεστούν οι δικές μας

υποχρεωτικές επενδύσεις, αλλά ταυτόχρονα το κράτος να εκτελέσει και την οδική και τη σιδηροδρομική σύνδεση.

Αυτό, για κάποιους λόγους δεν έγινε δεκτό, σ' εκείνη τη φάση. Και βεβαίως, δεν μπορεί εκ των υστέρων να γίνει δεκτό, γιατί θα άλλαζε τους όρους διαγωνισμού. Είναι αντιληπτό, έτσι;

Εκτιμώ όμως ότι τελικά η πολιτεία θα αντιληφθεί αυτό το πράγμα και θα ολοκληρώσει τις δύο συνδέσεις, που είναι απολύτως απαραίτητες για τη λειτουργία του λιμανιού.

Κα :

Με απολύτως δικά τους… (διακοπή ήχου)

Κος ΘΕΟΦΑΝΗΣ:

Ναι, βεβαίως, αυτό είναι αυτονόητο, έτσι; Εμείς έχουμε συγκεκριμένες προϋποθέσεις και συγκεκριμένες υποχρεώσεις, τις οποίες θα τηρήσουμε στο ακέραιο. Και μάλιστα, νωρίτερα από τους χρόνους, όπως σας είπα πρωτύτερα, που είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε. Όχι γιατί είμαστε καλοί, για να είμαστε καθαροί. Γιατί είναι απόλυτη ανάγκη να γίνει αυτό το πράγμα, έτσι;

Ευχαριστώ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστώ τον κύριο Θεοφάνη. Ο κύριος Zinell.

Mr. ZINELL:

(Αυθεντική ομιλία στα Αγγλικά)

First question, renewable energy. First of all, we're not an energy producer, we're a user. But we are, of course, encouraging. And we try to use renewable energy, wherever possible.

However, we have to consider the limitations that most of our operations are at specific islands. So, we have actually to accept and to use the energy that is produced locally. But, we are, as Fraport Group, we are very aware of the need to reduce emissions, to reduce consumption and to encourage and foster the use of renewables.

I think that especially some of the destinations that are host to our airports are actually lend themselves to a stronger use of wind and solar energy. I think it would be great, if there would be a drive and also a policy, let's say, an overarching energy policy that would help bring these investments forward.

So, we are very much encouraging this. And from our end, most of it will actually be done in using and trying to reduce emission or reduce consumption, by renewing systems and mechanical items.

How do we feel in Greece? Actually, we do feel very well. Now, when I say we, probably your question was more directed to me, as a foreigner. Actually, I and my family, we feel very welcome.

But also, as a company, we feel extremely welcome and we see a lot of support for what we do. Because I think that the upgrade and the change of the face of these airports, it's not a German mission or a Fraport mission, it's a Greek mission. And I feel most of the people want us to succeed and want us to change also the impression that the airports give to their destination.

So, while we're here, sometimes voices that are against privatization or against us as either a company or us as citizens of a different country. The vast, vast majority is very positive and very supportive. And I think that out of our 600 employees we have only 1% foreign nationals, shows that we are actually a Greek company and we fit very well within this country.

In terms of a social policy, we do care a lot about our employees. And I think that the fact that we pay above, not only minimum, but also I think above average salaries, in order to attract the talents that we need for our operation, is an indication.

We want to provide interesting, good, challenging and long-term employment opportunities. That's our mission. And once we are set up and once we operate in a more stable environment.

You should remember that we are a very young company. We are a start-up. We did not exist 18 months ago. So, it's a brand-new company and all of our employees, all of the 600, have been hired within the last 18 months. They were not with us before.

So, we are a very young company, we needed to hire a lot of professionals. But as we move on, we also would like to turn to the younger generation and those who start their careers and offer, let's say, long-term employment opportunities.

Again, the question that also contains the word social, our corporate social responsibility. We did not yet have time to really get going at this, because our mission was of course to manage the transition of the airports. But that's also something that we have on our agenda.

(Απόδοση στα Ελληνικά)

Πρώτο ερώτημα, ανανεώσιμη ενέργεια. Πρώτα απ 'όλα, δεν είμαστε παραγωγός ενέργειας, είμαστε χρήστης. Αλλά είμαστε, φυσικά, ενθαρρυντικοί σε αυτό. Και προσπαθούμε να χρησιμοποιήσουμε ανανεώσιμη ενέργεια, όπου αυτό είναι δυνατόν.

Ωστόσο, πρέπει να εξετάσουμε τους περιορισμούς, καθώς οι περισσότερες από τις δραστηριότητές μας βρίσκονται σε συγκεκριμένα νησιά. Έτσι, πρέπει ουσιαστικά να αποδεχθούμε και να χρησιμοποιήσουμε την ενέργεια που παράγεται τοπικά. Όμως, ως Όμιλος Fraport, γνωρίζουμε πολύ καλά την ανάγκη μείωσης των εκπομπών, μείωσης της κατανάλωσης και ενθάρρυνσης και ενθάρρυνσης της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Νομίζω ότι ειδικά ορισμένοι από τους προορισμούς που φιλοξενούν τα αεροδρόμια μας είναι στην πραγματικότητα προσφέρονται οι ίδιοι για μια ισχυρότερη χρήση της αιολικής και ηλιακής ενέργειας. Νομίζω ότι θα ήταν καλό, αν υπήρχε μια προσπάθεια και μια πολιτική, ας πούμε, μια πρωταρχική

ενεργειακή πολιτική, που θα συμβάλει στην προώθηση αυτών των επενδύσεων.

Επομένως, το ενθαρρύνουμε πολύ. Και από την πλευρά μας, το μεγαλύτερο μέρος της θα γίνει πραγματικά με τη χρήση και την προσπάθεια να μειωθούν οι εκπομπές ή να μειωθεί η κατανάλωση, με την ανανέωση των συστημάτων και μηχανικών ειδών.

Πώς νιώθουμε στην Ελλάδα; Στην πραγματικότητα αισθανόμαστε πολύ καλά. Τώρα, όταν σας λέω, πιθανότατα η ερώτησή σας πήγαινε μάλλον σε εμένα, ως ξένος. Στην πραγματικότητα, εγώ και η οικογένειά μου, αισθανόμαστε πολύ ευπρόσδεκτοι.

Αλλά και ως εταιρεία, αισθανόμαστε εξαιρετικά ευπρόσδεκτοι και βλέπουμε μεγάλη υποστήριξη για αυτό που κάνουμε. Διότι πιστεύω ότι η αναβάθμιση και η αλλαγή της εικόνας αυτών των αεροδρομίων δεν είναι μια γερμανική αποστολή ή μια αποστολή της Fraport, είναι μια ελληνική αποστολή. Και αισθάνομαι ότι οι περισσότεροι από τους ανθρώπους θέλουν να πετύχουμε και θέλουμε να αλλάξουμε και την εντύπωση που τα αεροδρόμια δίνουν στον τόπο τους.

Όσο βρισκόμαστε εδώ, υπάρχουν μερικές φορές και φωνές που είναι αντίθετες με την ιδιωτικοποίηση, στρέφονται εναντίον μας είτε ως εταιρεία, είτε επειδή είμαστε πολίτες μιας διαφορετικής χώρας. Η συντριπτική πλειοψηφία είναι πολύ θετική και πολύ υποστηρικτική. Και νομίζω ότι από τους 600 υπαλλήλους μας έχουμε μόνο 1% αλλοδαπούς, δείχνει ότι είμαστε στην πραγματικότητα ελληνική εταιρεία και ταιριάζουμε πολύ καλά σε αυτή τη χώρα.

Όσον αφορά την κοινωνική πολιτική, νοιαζόμαστε πολύ για τους υπαλλήλους μας. Και νομίζω ότι το γεγονός ότι τους αμείβουμε παραπάνω, όχι μόνο με τον ελάχιστο μισθό, αλλά νομίζω και πάνω από το μέσο μισθό, προκειμένου να προσελκύσουμε τα ταλέντα που χρειαζόμαστε για τη λειτουργία μας, είναι ενδεικτικό αυτής της πολιτικής.

Θέλουμε να προσφέρουμε ενδιαφέρουσες, καλές, ελκυστικές και μακροπρόθεσμες ευκαιρίες απασχόλησης. Αυτή είναι η αποστολή μας. Από τη στιγμή που διαμορφώσουμε και λειτουργήσουμε σε ένα πιο σταθερό περιβάλλον.

Πρέπει να θυμάστε ότι είμαστε μια πολύ νέα εταιρεία. Είμαστε μια εταιρεία start-up. Δεν υπήρχαμε πριν από 18 μήνες. Είναι μια ολοκαίνουρια εταιρεία και όλοι οι υπάλληλοί μας, και οι 600, έχουν προσληφθεί τους τελευταίους 18 μήνες. Δεν ήταν μαζί μας πιο πριν.

Έτσι, όντας μια πολύ νέα εταιρεία, έπρεπε να προσλάβουμε πολλούς επαγγελματίες. Όμως, καθώς εξελισσόμαστε, θέλουμε επίσης να στραφούμε στη νεότερη γενιά και σε εκείνους που ξεκινούν τη σταδιοδρομία τους και προσφέρουν, ας πούμε, ευκαιρίες μακροχρόνιας απασχόλησης.

Και πάλι, το ερώτημα που περιέχει επίσης τη λέξη κοινωνική, την εταιρική κοινωνική ευθύνη μας. Δεν είχαμε ακόμη χρόνο να το κάνουμε πραγματικά, επειδή η αποστολή μας ήταν φυσικά να διαχειριστούμε τη μετάβαση των αερολιμένων. Αλλά αυτό είναι επίσης κάτι που έχουμε στην ατζέντα μας.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Thank you very much. Ο κύριος Δημητρίου.

Κος ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Σκέφτηκα ότι η ερώτηση που έθεσε ο δημοσιογράφος είναι ποιες είναι οι τελευταίες εκτιμήσεις για τις γερμανικές εκλογές. Αλλά επικεντρώνονται, νομίζω στην ελληνική πραγματικότητα, στην ελληνική αγορά και ούτω καθεξής.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για τις ερωτήσεις σας. Είναι πραγματικά πάρα πολύ ενδιαφέρουσες. Χαίρομαι που και ιεραρχικά τις βάλατε στη σωστή

σειρά. Και το πρώτο αφορά τις πολιτικές μας για την ανάπτυξη των πράσινων υποδομών, των πράσινων μεταφορών.

Όπως γνωρίζετε, το αεροδρόμιο πρωταγωνιστεί σε αυτό. Το αεροδρόμιο της Αθήνας πρωταγωνιστεί εδώ και αρκετά χρόνια, αλλά με ένταση το τελευταίο διάστημα, στις πολιτικές για το περιβάλλον. Ήμαστε πρόσφατα, πριν λίγους μήνες, το 27ο αεροδρόμιο στην Ευρώπη, αυτό που λέμε carbon neutral, αυτό που λέμε δηλαδή με ενεργειακό ισοζύγιο.

Μάλλον, να το ξεκινήσω λίγο διαφορετικά. Τα αεροδρόμιο αυτορυθμίζονται στο θέμα του περιβάλλοντος, γιατί αποτελεί για αυτά ο μεγαλύτερος ίσως κίνδυνος, έτσι; Μη επιχειρηματικός κίνδυνος, αν θέλετε, συστημικός κίνδυνος. Και γενικότερα στην αγορά των αερομεταφορών.

Ειδικότερα όμως για τα αεροδρόμια, προσπαθούν, έχουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα ελέγχου των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων και ειδικότερα των ρύπων του θερμοκηπίου. Και είναι σε τέσσερα επίπεδο αυτό. Είχε συμφωνηθεί να είναι σε τέσσερα επίπεδα.

Το τέταρτο επίπεδο είναι το πιο high επίπεδο. Αυτό που λέμε ότι είσαι σε ισοζύγιο άνθρακα, αν θέλετε ενεργειακά ισοδύναμος. Τα αεροδρόμιο είναι λοιπόν ένα από τα 28 αεροδρόμια της Ευρώπης. Πρόσφατα έγινε αυτό. Άρα, βλέπετε ότι υπάρχει μια συνεχής προσπάθεια.

Και πρόσφατα, εγώ προσωπικά, αλλά και όλη η ομάδα του αεροδρομίου συμφωνήσαμε, μέσω της Ένωσης των Ευρωπαϊκών Αεροδρομίων, του ACI, να τα κάνουμε αυτά τα αεροδρόμια 100. Γιατί δεν έχει σημασία μόνο τι κάνει ένα αεροδρόμιο, αλλά τι κάνουν όλα τα αεροδρόμια μαζί. Δυστυχώς, οι κόμβοι δουλεύουν και με το δίκτυό τους.

Άρα, λοιπόν, το πρώτο μας μεγάλο βήμα, αν θέλετε, όσον αφορά το ενεργειακό ισοδύναμο, έχει γίνει. Το δεύτερο βήμα τώρα πλέον είναι να πετύχουμε ακόμα μεγαλύτερες μειώσεις, έτσι ώστε η αεροδρομιακή αυτή υποδομή να μην αποτελέσει ένα περιβαλλοντικό, αν θέλετε, εμπόδιο για την ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Και είμαι πεπεισμένος ότι αυτό έχει επιτευχθεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό. Και σήμερα, αλλά και στο μέλλον.

Πρόσφατα, ίσως κι αυτό είναι κάτι ενδιαφέρον, στη μελέτη που έγινε για τον θόρυβο για τα αεροδρόμιο, εκτός από τα θέματα των αέριων ρύπων, έχουν και το θέμα της ηχορύπανσης, είμαστε όχι μόνο σε πολύ καλό επίπεδο, όχι μόνο εντός των προδιαγραφών και των ορίων που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά ίσως η πιο καλά οργανωμένη, αν θέλετε, η πιο σωστά τοποθετημένη συγκοινωνιακή υποδομή στην Ελλάδα.

Πάντα μιλάμε για αεροδρόμιο, οπότε μιλάμε για τους χώρους που δεν είναι εκτός του αεροδρομίου, έτσι; Γιατί στο αεροδρόμιο προφανώς θα υπάρχει πάντα θόρυβος. Δεν γίνεται διαφορετικά.

Άρα, λοιπόν, όλες οι προδιαγραφές αυτές πληρούνται. Είμαστε στο top της Ευρώπης. Και πάμε να παίξουμε και πρωταγωνιστικό ρόλο. Και πρωταγωνιστικό ρόλο παίζουμε, ότι έχει ήδη σχεδιαστεί ένα εκτεταμένο πρόγραμμα για το επόμενο διάστημα, όπου προσπαθούμε να αναπτύξουμε καινοτόμες δραστηριότητες, μειώνοντας ακόμα περισσότερο το αποτύπωμα άνθρακα.

Αλλά για αυτά, όταν έρθει η ώρα τους, σε λίγο καιρό, μόλις περάσει αυτή η χρονιά. Και αποτελεί τις πρώτες δεσμεύσεις μας για την επόμενη χρονιά. Ελπίζω να απάντησα.

Για το δεύτερο κομμάτι, που είναι το πιο εμπορικό κομμάτι. Προφανώς, τα αεροδρόμια θέλουν όσο γίνεται περισσότερες αεροπορικές εταιρείες. Αν διαβάζατε σήμερα τα «ΝΕΑ» -μας έρχονται online όλα αυτά- η Ryanair δήλωσε ότι θα έχει μια ακόμη μεγαλύτερη καθυστέρηση στις πτήσεις της.

Θα μειώσει στην Ευρώπη περισσότερες πτήσεις, λόγω του θέματος των πιλότων, δεν ξέρω αν είστε ενημερωμένη γι' αυτό. Πολύ ωραία. Αυτό το θέμα σήμερα παίζει στα headlines, στα ψιλά των ευρωπαϊκών εφημερίδων.

Μόλις πριν ανέβω στο πάνελ τα διάβασα, την ώρα που μιλούσαν οι άλλοι. Άρα είναι φρέσκες ειδήσεις. Και μάλιστα δήλωσε ότι θα πάνε ακόμα δυσκολότερα γι' αυτήν τα πράγματα, λόγω του ότι επεκτείνεται αυτό το πρόβλημά της.

Προφανώς, η Ελλάδα είναι κομμάτι, έτσι; Τέσσερα αεροπλάνα υπάρχουν εδώ. Είναι ένα κομμάτι αυτής της ιστορίας. Δεν είναι το κυρίαρχο, όταν μιλάμε για το κυρίαρχο της Ryanair, είναι το δίκτυό της στην Κεντρική Ευρώπη και στη Βόρεια Ευρώπη.

Παρόλα αυτά, η εταιρεία αυτή βρίσκεται σε μια φάση λιγάκι να βρει λίγο την ισορροπία της. Εμείς η εταιρεία αυτή όχι μόνο να δραστηριοποιηθεί, αλλά να υπερ-δραστηριοποιηθεί αν γίνεται. Αλλά αυτό εξαρτάται από τους εμπορικούς της στόχους αυτήν τη στιγμή. Έτσι, είναι λίγο δύσκολο να δώσει κανείς πιο συγκεκριμένες απαντήσεις.

Πάντως, όσον αφορά την αντιμετώπιση που έχει στην τιμολογιακή της πολιτική, τουλάχιστον από τα 14 περιφερειακά και από τα ελληνικά αεροδρόμια, αν θέλετε, νομίζω ότι δεν είναι εκεί το θέμα της.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Δημητρίου.

Κος :

Θα ήθελα κι εγώ να ρωτήσω και τους τρεις κυρίους. Αν υπάρχει άλλος;

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Τελευταία ερώτηση; Παρακαλώ.

Κος :

Ναι. Αναφέρεται και στους τρεις, έτσι; Είστε επενδύσεις από το εξωτερικό. Θα έχετε τα χρήματά σας σε ελληνικές τράπεζες; Την καθαρή αξία των χρημάτων, όταν κλείσει ο κύκλος των εργασιών σας; Θα μεταφέρετε τα χρήματά σας σε τράπεζες του εξωτερικού; Θα αγοράσετε ελληνικά ομόλογα, όταν έρθει η ώρα, να βγάλει το κράτος ελληνικά ομόλογα;

Και πώς μπορείτε να ενεργήσετε, ώστε να έρθουν οι συγγενείς σας εταιρείες στην Ελλάδα και στον ελλαδικό χώρο, για να μπορέσουν να κάνουν δουλειές σας στην Ελλάδα. Πώς μπορείτε δηλαδή να επηρεάσετε συγγενείς σας εταιρείες του εξωτερικού, να κάνουν δουλειές στην Ελλάδα.

Αυτό ισχύει και για τους τρεις κυρίους. Ευχαριστώ.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Θέλετε να απαντήσετε με την ίδια σειρά; Ναι, ναι.

Κος ΘΕΟΦΑΝΗΣ:

Κοιτάξτε, κατ' αρχήν, δεν είναι το forum εδώ για να κάνω disclose την πολιτική διαχείρισης των διαθεσίμων ή των περιουσιακών στοιχείων των εταίρων.

Αυτό που μπορώ να πω, για τουλάχιστον τη δική μου την περίπτωση, είναι ότι η ανάπτυξη της δραστηριότητας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης θα φέρει πολλαπλά οφέλη, θα διαχύσει τα οφέλη της δραστηριότητας αυτής, στην επιχειρηματική κοινότητα της Θεσσαλονίκης.

Και για αυτό και οφείλω να το ομολογήσω, έχουμε αντιμετωπίσει, βιώσει, μια εξαιρετική υποστήριξη, από όλους τους επιχειρηματικούς φορείς της Θεσσαλονίκης. Από το Επιμελητήριο, το ΕΒΕΘ, από τον Σύνδεσμο Εξαγωγών Βορείου Ελλάδος, από τον Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος, από όλα τα Επιμελητήρια, από όλους τους φορείς. Αυτό κάτι λέει, εκφράζει μια προσδοκία.

Δεύτερο, βεβαίως οι εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται μέσα από το σχήμα, έχουν ζωτικά συμφέροντα δραστηριοποίησης στη Βόρεια Ελλάδα και στις γειτονικές χώρες. Αυτό θα παράξει, εκτιμούμε, σημαντικό πλούτο.

Και ιδιαίτερα ο τεχνικός μας εταίρος, η Terminal Link, συνδέεται με ένα πολύ μεγάλο γκρουπ εταιρειών, κάτω από την σκέπη της CMA-CGM. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι προφανώς θα θέλει να αναπτύξει, να κάνει

μεγαλύτερο penetration της δραστηριότητάς του στη Βόρεια Ελλάδα και στις γειτονικές χώρες.

Είναι αυτονόητο, λοιπόν, ότι οι αξίες των ξένων επενδύσεων στη χώρα μας –κι αυτό δεν ισχύει μόνο στην Ελλάδα, μπορώ να σας πω ότι το ίδιο ισχύει και από την προσωπική μου εμπειρία ως consultant παγκόσμια, έτσι, εκεί που βρέθηκα- δεν σχετίζονται μόνο με την άμεση τοποθέτηση χρημάτων, αλλά κυρίως με την έμμεση αξία της επενδυτικής δραστηριότητας.

Αυτό. Δεν μπορώ να σας πω τίποτε περισσότερο σ' αυτήν τη φάση.

Mr. ZINELL:

(Ομιλία στα Αγγλικά)

Not quite sure if I understood the first question correctly. Now, our financing structure is public domain. We have five banks, which are supporting us. And our effort is the EBRD, the IFC, Black Sea Trade Development Bank. And Alpha Bank, a Greek bank.

For the acquisition, which was used to finance the 1.2 billion euros affront payment. And the EIB, European Investment Bank, is financing the investment program from now, the next four years going forward.

So, we do have multilateral finance institutions on board to help us. This is mainly due to the fact that it is difficult for commercial banks to invest in a country which is under capital controls. Nevertheless, we saw and that makes me actually quite happy, we saw very strong interest from Greek banks to participate in this project, because it's seen as a good asset.

And to take this forward, if there is an opportunity to issue bonds for long-term financing in Greece, we would be happy to do that. The reason is simple. We would like to have local investors on board, because it should not be seen as foreign money coming in and sucking everything out of the country and then taking it away.

This is a piece of infrastructure which is in Greece, it will stay in Greece, it will never go away. It's a Greek company. And we would be even happier if we had a broader funding base from Greece. I think we are at a good start with Alpha Bank.

I think we will see, for years down in the future, more opportunities to bring local investors on board. And that would be, I think, a good signal that this is a true infrastructure project in Greece.

(Απόδοση στα Ελληνικά)

Δεν είμαι σίγουρος αν κατάλαβα σωστά την πρώτη ερώτηση. Τώρα, η δομή χρηματοδότησής μας είναι ο δημόσιος τομέας. Έχουμε πέντε τράπεζες που μας υποστηρίζουν. Και η προσπάθειά μας είναι η ETAA, η IFC, η Αναπτυξιακή Τράπεζα Εμπορίου Μαύρης Θάλασσας. Και η Alpha Bank, που είναι μια ελληνική τράπεζα.

Για την εξαγορά, η οποία χρησιμοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση της πληρωμής ύψους 1,2 δισ. ευρώ. Και η ΕΤΕ, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, χρηματοδοτεί το επενδυτικό πρόγραμμα από τώρα, και για τα επόμενα τέσσερα χρόνια.

Επομένως, έχουμε στη διάθεσή μας πολύπλευρα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για να μας βοηθήσουν. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι είναι δύσκολο για τις εμπορικές τράπεζες να επενδύσουν σε μια χώρα που υπόκειται σε capital controls. Παρ' 'όλα αυτά, παρατηρήσαμε, και αυτό με κάνει πραγματικά ευτυχή, πολύ έντονο ενδιαφέρον από τις ελληνικές τράπεζες να συμμετάσχουν σε αυτό το έργο, επειδή θεωρείται σημαντικό περιουσιακό στοιχείο.

Και για να το πάμε παραπέρα, εάν υπάρχει η ευκαιρία να εκδοθούν ομόλογα για μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση στην Ελλάδα, θα χαρούμε να γίνει αυτό. Ο λόγος είναι απλός. Θα θέλαμε να έχουμε εγχώριους επενδυτές στη διάθεσή μας, γιατί δεν πρέπει να θεωρούνται ως ξένα κεφάλαια που μπαίνουν και απομυζούν τη χώρα και στη συνέχεια παίρνουν τα κέρδη από τη χώρα.

Πρόκειται για υποδομές που βρίσκονται στην Ελλάδα, θα παραμείνουν στην Ελλάδα, ποτέ δεν θα φύγουν μακριά. Είναι μια ελληνική εταιρεία. Και θα ήμασταν ακόμη πιο ευτυχισμένοι αν είχαμε μια ευρύτερη βάση χρηματοδότησης από την Ελλάδα. Νομίζω ότι είμαστε σε καλή αρχή με την Alpha Bank.

Νομίζω ότι θα έχουμε, στο προσεχές μέλλον, περισσότερες ευκαιρίες για να προσεγγίσουμε τους εγχώριους επενδυτές. Και αυτό θα ήταν, νομίζω, ένα καλό μήνυμα ότι πρόκειται για ένα πραγματικό έργο υποδομής στην Ελλάδα.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Ευχαριστούμε πολύ. Κύριε Δημητρίου.

Κος ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ:

Ναι, μιλώντας τώρα για το αεροδρόμιο της Αθήνας, που είναι μια διαφορετική λίγο περίπτωση από τις προηγούμενες, αυτή η εταιρεία έχει 55%, όπως ξέρετε, μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. Και 45% είναι ιδιωτικά κεφάλαια.

Ο δανεισμός του προέρχεται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Δεν έχει άλλο δανεισμό. Το μοναδικό δάνειο είναι για την αποπληρωμή των κεφαλαίων που δαπανήθηκαν για τις επενδύσεις του. Αποπληρώνονται κανονικά.

Η εταιρεία θεωρείται 3Α, δηλαδή, μπορεί να δανειστεί άνετα. Συνεργάζεται με όλες τις ελληνικές τράπεζες. Το ΑΦΜ της είναι ελληνικό. Δρα ελληνικά. Άρα, κινείται όπως κάθε επιχείρηση στον ελληνικό χώρο.

Οι μέτοχοι φυσικά και το Ελληνικό Δημόσιο, αλλά και ο ιδιωτικός τομέας, κινούνται με τις δικές τους προτεραιότητες και στον δικό τους σχεδιασμό. Δεν έχω να κάνω κάποιο σχόλιο πάνω σ' αυτό.

Όμως, θα ήθελα να δώσω κι εγώ έμφαση σε κάτι που το είπε και ο κύριος Θεοφάνης πολύ εύστοχα, γιατί αφορά μια καινούρια δραστηριότητα στο

λιμάνι Θεσσαλονίκης, εννοώντας επενδυτική δραστηριότητα, όχι το λιμάνι. Αλλά και ο κύριος Zinell εδώ, με τη λογική ότι αποτελεί ένα καινούριο συμβόλαιο, μια καινούρια σύμβαση παραχώρησης.

Ότι αυτές οι δραστηριότητες δημιουργούν πολύ σημαντικές, πολλαπλασιαστικές ωφέλειες στις τοπικές οικονομίες. Να σας δώσω ένα παράδειγμα, ότι στην πρόσφατη έρευνα που κάναμε εμείς, πριν ένα χρόνο δηλαδή, σε εποχή κρίσης, το αεροδρόμιο της Αθήνας συμβάλλει με πάνω από 3% στο εθνικό ΑΕΠ. Έτσι, είναι πολύ υψηλά νούμερα για τέτοιου είδους υποδομές, συγκρίνοντας με άλλα κράτη. Είμαστε πολύ σημαντικοί.

Το ίδιο θα μπορούσαμε να σας πούμε και για άλλα αεροδρόμια, πόσο σημαντική είναι η συμβολή τους, σαν αεροδρόμια της Ελλάδος και τα υπόλοιπα αεροδρόμια της Ελλάδος. Άρα, λοιπόν, με αυτήν την έννοια είναι πολύ κρίσιμη η συμβολή τους στην ελληνική παραγωγή, όχι μόνο στις τράπεζες, αλλά και στην ελληνική παραγωγή.

Και για να σας δώσω κι έτσι, ένα ίσως πολύ ενδιαφέρον στοιχείο. Όταν μιλάμε για αεροδρόμιο, ας πούμε της Αθήνας, δεν είναι 700 οι υπάλληλοι του. Είναι 15.000, που είναι στο territory, που είναι οι εργαζόμενοι στον χώρο των αεροδρομιακών υποδομών. Που έχει πολλές τράπεζες μέσα, πολλά πράγματα. Δηλαδή είναι μια τέτοιου είδους δραστηριότητα.

Άρα, σ' αυτήν λοιπόν τη λογική, όχι μόνο συμβάλλω στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, αλλά και ολόκληρης της χώρας. Ευχαριστώ. Ελπίζω να απάντησα.

Κος ΛΕΜΟΝΑΚΗΣ:

Θέλω να ευχαριστήσω τους ομιλητές. Θέλω να ευχαριστήσω τους προλαλήσαντες, που αποχώρησαν, τον κύριο Μίνη, τον κύριο Ροδόπουλο, τον κύριο Μπαμπαλή και τον κύριο Ολύμπιο. Ιδιαίτερα να ευχαριστήσω για την υπομονή σας και τη διάρκεια του συγκεκριμένου πάνελ.

Νομίζω και το μήνυμα και το στίγμα που αφήνουν οι τρεις ομιλούντες που θα αποχωρήσουν τώρα, είναι ότι μεγάλοι όμιλοι, μεγάλα κοινοπρακτικά

σχήματα, που δρουν σ' ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και εργάζονται πάνω στην στήριξη και λειτουργία των υποδομών των μεταφορών, βασικών υποδομών μεταφορών της χώρας, επιμένουν ελληνικά. Αυτό είναι το σήμα που εκπέμπουν.

Μ' αυτά τα λόγια, να πω ότι κάνουμε ένα σύντομο διάλειμμα, ώστε να μπορέσει μετά ο κύριος Λαμπρόπουλος, Καθηγητής Οικονομικών και Ανθρωπίνων Πόρων του Πανεπιστημίου Πατρών και εκλεκτό μέλος εδώ του Διοικητικού Συμβουλίου του ΕΒΕΑ -μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου και του ΕΕΣΥΜ- να συνοψίσει, με τον Πρόεδρο του ΕΕΣΥΜ και τον Πρόεδρο της ΟΦΑΕ, τα συμπεράσματα της σημερινής πολύωρης αλλά ενδιαφέρουσας ημερίδας.

Σας ευχαριστώ.

Συμπεράσματα

Συντονιστής: Χάρης Λαμπρόπουλος, Επίκουρος Καθηγητής Οικονομικών Ανθρωπίνων Πόρων του Πανεπιστημίου Πατρών, μέλος Δ.Σ. ΕΕΣΥΜ και ΕΒΕΑ

Κος ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ:

Είναι νομίζω από την πλευρά μου η ώρα να ευχαριστήσω όλους τους παρισταμένους που έμειναν μέχρι αυτήν την ώρα και ταλαιπωρήθηκαν από το πρωί.

Εγώ θέλω να πω ότι και για λογαριασμό του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου και του Προέδρου, του Κωνσταντίνου του Μίχαλου, είμαστε πολύ περήφανοι που φιλοξενήσαμε σήμερα αυτήν την ημερίδα.

Το πρόγραμμα ήταν πυκνό, κύριε Πρόεδρε, αλλά ήταν πάρα πολύ ουσιαστικό. Τα σχόλια που ακούστηκαν ομολογώ ότι ήταν πολύ θετικά. Και όλοι αναμένουν τα συμπεράσματα και τις παρουσιάσεις της σημερινής ημερίδας.



Ακούστηκαν πάρα πολύ ενδιαφέρουσες απόψεις. Κατά γενική ομολογία νομίζω όλοι συγκλίνουμε στο ότι οι μεταφορές και μια εθνική στρατηγική, όπως λέει και η επικεφαλίδα της σημερινής εκδήλωσης «Προς μία στρατηγική μεταφορών», ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και απαραίτητο για την χώρα μας.

Βέβαια άκουσα και κάποια πράγματα, τα οποία με προβλημάτισαν, να μην πω με λύπησαν. Με προβλημάτισαν ιδιαίτερα, με αυτό το Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, πόσο πολυδαίδαλο και πόσο γραφειοκρατία.

Εκλεκτοί συνάδελφοι, αφιλοκερδώς και χωρίς να τους προσφέρεται η ελάχιστη υποδομή και βοήθεια, ούτε ένα ποτήρι νερό, προσπαθούν και παράγουν έργο με αποτέλεσμα. Να και ένας ρόλος να το σκεφτείς κι εσύ, με τη διεθνή εμπειρία που έχεις, Πρόεδρε, τι ρόλο μπορεί να παίξει ο Επιμελητηριακός Σύνδεσμος σε αυτό το πράγμα. Τα Επιμελητήρια είναι θεσμοθετημένοι Σύμβουλοι της πολιτείας.

Να τους φιλοξενούμε και να τους προσφέρουμε κι ένα νερό και γραμματειακή υποστήριξη. Νομίζω είναι μία πρωτοβουλία, την οποία θα τη συζητήσουμε και στο Συμβούλιό μας.

Βέβαια, δεν είναι εδώ ο κύριος Ροδόπουλος, ο οποίος ήταν χειμαρρώδης και στο τέλος έκλεισε, ας πούμε, ότι πίσω από κάθε μεγάλο ηγέτη, υπάρχει κάποιος μεγάλος logistician. Και έβαζε quote, δε θυμάμαι το όνομα ποιου ήταν αυτό.

Αλλά, να θυμίσω, για να πω κάτι στο τέλος, ότι οι logisticians πρέπει να έχουν ως έμβλημά τους τον Μέγα Αλέξανδρο. Και είχα κάνει μια εργασία παλιότερα, τα οικονομικά της εκστρατείας του Μεγάλου Αλεξάνδρου, που έβγαιναν κάποια trillions.

Γιατί αυτός ξεκίνησε και πήγε κάπου και άλλαξε, ας πούμε, την πολιτισμική και πολιτιστική ταυτότητα της τότε εποχής και μας ακολουθεί και μέχρι σήμερα εν μέρει, λόγω των logistics που είχε οργανώσει, σαν εκστρατεία.

Λοιπόν, εγώ αυτά ήθελα να πω. Να ευχαριστήσω όλους. Να συγχαρώ θερμά. Εμείς, Πρόεδρε, είμαστε ακράδαντοι υποστηρικτές του Επιμελητηριακού Συνδέσμου. Και οποιαδήποτε μελλοντική δράση να την φιλοξενήσουμε με χαρά και να την συνδιοργανώσουμε.

Σας ευχαριστώ όλους πάρα πολύ.

Κος ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ:

Θα ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου, να κλείσω με δύο τρίο λόγια. Έχω κρατήσει περί τις 20 σελίδες σημειώσεις που θα μελετήσουμε στη συνέχεια. Και φυσικά θα έχουμε και τα πλήρη πρακτικά.

Θέλω κατ' αρχήν να πω ότι αισθάνομαι μεγάλη ικανοποίηση για το αποτέλεσμα της σημερινής μας δουλειάς. Θέλω να σε ευχαριστήσω το Χάρη, προσωπικά, καθώς και τον Πρόεδρο κ. Μίχαλο, στον οποίο θα σε παρακαλέσω να διαβιβάσεις τις ευχαριστίες όλων μας, τόσο προσωπικά ημών που είμαστε παρόντες σήμερα εδώ αλλά και όλου του ΔΣ του Ε.Ε.ΣΥ.Μ.

Διότι πραγματικά, αυτή η ημερίδα, ασχολήθηκε με πολύ σοβαρά θέματα τα οποία ανέπτυξαν διαπρεπείς ομιλητές. Ένας από αυτούς και ο Σωτήρης

Θεοφάνης, ο οποίος με μία καταπληκτική παρουσία και γεμάτη ειλικρίνεια και γνώση ανέδειξε τα ζητήματα που σχετίζονται με την μεταβίβασή του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΘ και τις ευεργετικές αναπτυξιακές συνέπειες αλλά και κάποιους προβληματισμούς.

Νομίζω, όλες οι ομιλίες ήταν κατατοπιστικές. Ακούστηκαν οι διάφορες απόψεις από διάφορους κλάδους των μεταφορών κάτι που θεωρήσαμε αναγκαίο καθώς και θα μιλούσαμε για θέματα στρατηγικής.

Δεν μπορέσαμε να αναδείξουμε περισσότερο τις αεροπορικές μεταφορές, γιατί ο κύριος Βασιλάκης είχε ένα κώλυμα τελευταίας στιγμή και δεν μπόρεσε να πετάξει έγκαιρα από το Λονδίνο για να είναι μαζί μας όπως επιθυμούσε.

Επίσης, δεν μπορέσαμε να αναδείξουμε τον κλάδο των επιβατηγών οδικών μεταφορών, διότι υπήρχε ένα εμπόδιο με τη Διοίκηση των ΚΤΕΛ, όπου τόσο ο Πρόεδρος δεν μπορούσε να έρθει, όσο και ο αντικαταστάτης Αντιπρόεδρος ο οποίος ασθένησε ξαφνικά την τελευταία στιγμή.

Από την άποψη, λοιπόν, της ποιότητας των εισηγητών, του επιπέδου των εισηγητών και των εισηγήσεων, του εύρους και της συνολικής παρουσίασης των θεμάτων, των στρατηγικών θεμάτων, νομίζω ότι η ημερίδα αυτή ευτύχησε. Και εμείς όλοι νιώθουμε υπερήφανοι και ικανοποιημένοι.

Ήταν ευτύχημα που είχαμε μαζί μας την ομάδα των μελετητών του έργου, ως επί το πλείστο ξένοι, για τους οποίους είχαμε προβλέψει μετάφραση, Ελπίζουμε άκουσαν τα μηνύματά μας και θα θελήσουν να συνεργαστούν μαζί μας, δηλαδή με τους εμπλεκόμενους των μεταφορών της χώρας, προκειμένου να γίνει μία αξιόλογη δουλειά, μία Στρατηγική Μεταφορών ως αποτέλεσμα μελέτης και διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους, που θα βοηθήσει τη χώρα μας και τις μεταφορές της να πάνε μπροστά.

Και θέλω να ευχαριστήσω όλους όσοι βοήθησαν και συνέβαλαν. Θέλω τον Καθηγητή κ. Μάκη Κάπρο, τον οποίο ιδιαίτερα ευχαριστώ γιατί ξέρω ότι έφτασε αργά χτες στο αεροδρόμιο και δούλευε, μέχρι αργά την νύχτα, ή

μάλλον νωρίς το πρωί σήμερα για να προετοιμαστεί, αλλά και για την συνεισφορά του στις προσπάθειες του ΕΕΣΥΜ, όχι μόνα πρόσφατα αλλά διαχρονικά, τα τελευταία 20 χρόνια. Γιατί ο κύριος Κάπρος είναι μαζί μας, από το 1996, αν δεν κάνω λάθος, μόλις είχε επιστρέψει από το διδακτορικό του στα Logistics από το Παρίσι.

Λοιπόν, για να μην πολυλογούμε. Ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον Δημήτρη Λεμονάκη, που στήριξε πραγματικά την προσπάθεια αυτή, καταναλώνοντας πολλές ώρες από το πολύτιμο χρόνο του που μοιράζεται μαζί μας, την δουλειά του και την οικογένειά του.

Κάνοντας μία σύντομη αναφορά στα κύρια σημεία που ακούστηκαν σήμερα, θα έλεγα ότι τρία σημεία ήταν τα πιο σημαντικά.

Ένα: συμφωνία όλων ότι η Ελλάδα έχει τις δυνατότητες και τα χαρακτηριστικά διαμετακομιστικού κόμβου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και όχι μόνο. Το απέδειξε, άλλωστε η επιλογή των Κινέζων. Αλλά και η Θεσσαλονίκη έχει, όπως ανέλυσε ο Σωτήρης, άλλα χαρακτηριστικά, και πάρα πολύ καλές δυνατότητες. Και υπάρχουν και άλλα λιμάνια που επίσης μπορούν, η Αλεξανδρούπολη, για παράδειγμα.

Δύο: Η μεγάλη σημασία και η διάσταση των logistics. Όχι ως την εφοδιαστική μεταφορών μόνο (Freight Transport Logistics) μόνο, αλλά της εφοδιαστικής Αλυσίδας, που όπως εξήγησε ο κ. Ροδόπουλος, φορά πλειάδα δράσεων και τομέων της οικονομίας μας, και αρμόδιων Υπουργείων. Ανέφερε, Υπουργείο Άμυνας, Βιομηχανίας, Υγείας, Παιδείας, Ναυτιλίας κλπ. Βεβαίως, υπό αυτή η άποψη η γραμματεία και στο concept που προτείνει, Γενική Γραμματεία Εφοδιαστικής, είναι απόλυτα δικαιολογημένη. Και αυτό γιατί αγγίζει όλους τους χώρους και αφορά ένα τεράστιο κόστος, το οποίο πληρώνει ο ελληνικός λαός, για πχ φάρμακα που μεταφέρονται, που διαχειρίζονται, που αποθηκεύονται, που χαλάνε, κλπ. Η διαχείριση, λοιπόν, των ροών και όλης αυτής της αλυσίδας είναι πάρα πολύ σημαντική.

Τρία: Η ανάγκη συνεργασίας. Δεν μπορούμε να πάμε μόνοι μας πια θέλουμε συνεργασία, συνέργειες. Πρέπει να προσπαθούμε και να δουλεύουμε

όλοι μαζί. Τα θέματα μεταφορών είναι πλέον πολύ σύνθετα, δεδομένου ότι ο κλάδος είναι σύνθετος, δαιδαλώδη, με πολλούς τομείς, υλοτομείς, και ιδιαιτερότητες. Ένας δύσκολος κλάδος που χρειάζεται εξειδίκευση, συνεργασία και ενότητα. Δε θα μπορέσουμε να κάνουμε τίποτα, εάν δεν το κατανοήσουμε αυτό.

Και κλείνω με αυτό που μάθαμε στην Ολλανδία. Βεβαίως, ξέραμε ότι υπάρχει η συνεργασία ακαδημαϊκής κοινότητας και λοιπά. Αλλά, όταν πήγαμε στην Ολλανδία, στο Υπουργείο Μεταφορών, ο εκπρόσωπος του Υπουργείου, όταν έκανε την παρουσίασή τους –γιατί είχαμε ζητήσει στρατηγική μεταφορών να μας κάνουν παρουσίαση- μας είπε, αυτή είναι η στρατηγική, είναι το λεγόμενο από αυτούς χρυσό τρίγωνο. Αρχές, επιχειρήσεις, πανεπιστήμια (ως ερευνητικά ιδρύματα) Και το ακούγαμε παντού, όπου πηγαίναμε, σε όλες τις επαφές μας. Ένα κράτος, που επενδύει στην έρευνα και την καινοτομία. Ένα κρότος που εφηύρε και προωθεί το Synchromodality, κλπ.

Και τελειώνοντας, θα ήθελα να πω στον Σωτήρη Θεοφάνη και Δημήτρη Δημητρίου που είναι ακόμη μαζί μας να σκεφτούν σοβαρά τη συμμετοχή τους σαν μέλη του Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών, όπου μόνο οφέλη θα τούς προσφέρει.

Με αυτά, λοιπόν, θα ήθελα να κλείσω, να ευχαριστήσω όλους πάλι. Και να πω ότι εγώ προσωπικά αισθάνομαι πολύ ικανοποιημένος. Και έμαθα κι εγώ σήμερα πολλά πράγματα. Και σας ευχαριστώ όλους για την παρουσία σας μέχρι αυτήν την αργή ώρα της ημέρας. Και να ευχηθώ εις άλλα με υγεία.

Να είστε καλά.

Κος ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ

Να πω κι εγώ κάτι πολύ τελευταίο, στους παρισταμένους εδώ. Θα επικοινωνήσουμε και με τους υπόλοιπους. Ότι ήδη από το τελευταίο Συμβούλιο, που κάναμε μία συζήτηση, να επεξεργαστούμε ένα cluster μεταφορών, το οποίο τουλάχιστον.

Να επεξεργαστούμε ένα cluster μεταφορών με όλο αυτό το υλικό της σημερινής ημερίδας. Εγώ έχω κάνει ήδη μία συζήτηση με την Περιφέρεια Αττικής και την ενδιαφέρει πάρα πολύ να παρουσιάσουμε κάτι σοβαρό. Άρα, εκεί το ΕΕΣΥΜ μπορεί να παίξει έναν πρωταγωνιστικό ρόλο και ουσίας και συντονισμού.

Και το δεύτερο είναι ότι εμείς, σαν ΕΒΕΑ, σε συνεργασία πάλι με την Περιφέρεια Αττικής, 20, 21 και 22 Νοεμβρίου πήραμε απόφαση και οργανώνουμε, ξεκινάμε έναν θεσμό, θέλουμε να το κάνουμε θεσμό, το Athens Innovation Festival, το Φεστιβάλ Καινοτομίας, που θέλουμε να αναδείξουμε και τις προσπάθειες νεοφυών επιχειρήσεων.

Καινοτόμες προσπάθειες, γενικά, που δεν εξαντλούνται μόνο στο κομμάτι της ψηφιακής, ας το πούμε έτσι, οικονομίας. Φυσικά, θα υπάρχουν και διαστάσεις ψηφιοποίησης μέσα στη σημερινή εποχή της καινοτομίας. Αλλά και δυναμικών, νέων μικρομεσαίων επιχειρήσεων, αλλά και μεγαλύτερων.

Οπότε και εκεί, αν υπάρχουν ιδέες να φιλοξενήσουμε, εμείς θα έχουμε στη διάθεσή μας το σύνολο του Ζαππείου Μεγάρου και του κτηρίου και του περιβάλλοντος χώρου, για τρεις μέρες.

Σας ευχαριστώ κι εγώ πάρα πολύ.

ΛΗΞΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΗΜΕΡΙΔΑΣ