

Αθήνα, 10/07/2023

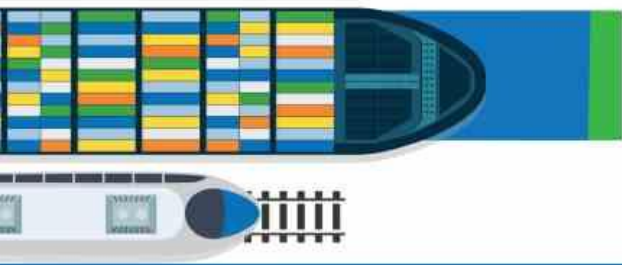
Δελτίο Τύπου

Ports & Rail Forum 2023: Ο ρόλος των λιμανιών και του σιδηροδρόμου ως μοχλών ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας

Υψηλόβαθμα στελέχη, άνθρωποι της Ναυτιλίας, Έλληνες και ξένοι θεσμικοί εκπρόσωποι έδωσαν το παρών στο πρώτο **Ports & Rail Forum 2023 με κεντρικό θέμα την Ελλάδα ως διεθνή πύλη επιχειρηματικότητας**. Επίκεντρο των συζητήσεων αποτέλεσαν κορυφαία θέματα που απασχολούν την λιμενική βιομηχανία αλλά και τον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών με έμφαση στο σιδηρόδρομο και τις καλύψεις που προσφέρει σε κομβικής σημασίας ελληνικά λιμάνια για το διεθνές και όχι μόνο εμπόριο.

Το συνέδριο **#porf23**, πραγματοποιήθηκε από την **ethosEVENTS** σε συνεργασία με την **Ένωση Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ)**, την **Ένωση Τραπεζικών & Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας**, με το οικονομικό και επιχειρηματικό portal **banks.com.gr** και το οικονομικό και επενδυτικό περιοδικό **ΧΡΗΜΑ**. Υπεύθυνος προγράμματος ήταν ο δημοσιογράφος **Γιάννης Λαζάρου**.

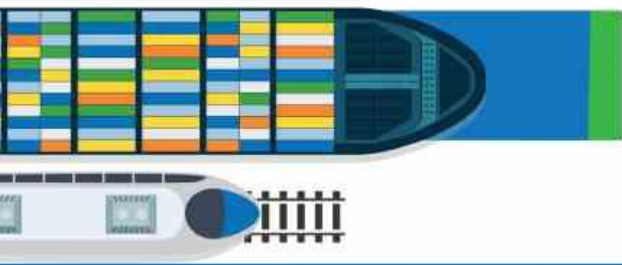
Κατά την έναρξη του συνεδρίου, θεσμικό χαιρετισμό απηύθυνε ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. **Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης**, αναφέροντας μεταξύ άλλων: «Η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής θέτουν ως βασική προτεραιότητα την υλοποίηση ριζικών μεταρρυθμίσεων και στοχευμένων παρεμβάσεων στη λιμενική βιομηχανία, προκειμένου εξασφαλιστεί η ολιστική αξιοποίηση των λιμένων, ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών, η μεγιστοποίηση της αποτελεσματικότητας και της ανταποδοτικότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες. Στόχος είναι η άμεση απλοποίηση και ψηφιοποίηση των τηρούμενων διαδικασιών, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, η διασυνδεσιμότητα, η εδαφική και κοινωνική συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, η βελτίωση της εμπορευματικής δραστηριότητας της χώρας με ταυτόχρονη μείωση του μεταφορικού κόστους, η ανάπτυξη του προσοδοφόρου cluster του θαλάσσιου τουρισμού. Για την επίτευξη των σκοπών αυτών, η συνεργασία της πολιτείας με όλους τους φορείς που σχετίζονται με το νευραλγικό τομέα των λιμανιών είναι απαραίτητη».



Στην εναρκτήρια προσφώνησή του ο κ. **Δημήτρης Μ. Ιατρίδης**, Εκτελεστικός Διευθυντής της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος, ανέφερε: «Ζούμε σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον με προκλήσεις διαρκείς, μεγάλου βεληνεκούς. Συνεπώς η ανθεκτικότητα και η προσαρμοστικότητα συνιστούν απολύτως αναγκαία χαρακτηριστικά για να επιβιώσουμε ως πολίτες και ως επιχειρήσεις. Η πανδημία επηρέασε τους λιμένες, δοκίμασε τις αντοχές του συστήματος που ευτυχώς δεν επηρέασαν την χώρα μας. Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται μέσω θαλασσών. Ο πόλεμος στην Ουκρανία κλυδωνίζει την διεθνή τάξη πραγμάτων τους θεσμούς, τους κανόνες. Η γαλάζια οικονομία μπορεί να συνεισφέρει στον μετασχηματισμό της οικονομίας για πράσινες μεταφορές, ΑΠΕ, καινοτόμες λύσεις. Στον κλάδο των λιμένων οι εξελίξεις είναι ραγδαίες. Οι ελληνικοί λιμένες έχουν ισχυρά αποτελέσματα, ισχυρή δυναμική και προσφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας. Σήμερα οι λιμένες βρίσκονται σε τροχιά μετασχηματισμού για να αντιμετωπίσουν νέες προκλήσεις όπως η πράσινη ενέργεια και η αναβάθμιση υποδομών στο επίπεδο που μπορεί και οφείλει να βρίσκεται η χώρα μας. Τα ελληνικά λιμάνια έχουν δυνατότητες ακόμη μεγαλύτερης συμβολής στην οικονομία. Αποτελούν κομβικούς παράγοντες βιώσιμης ανάπτυξης και ευημερίας».

Ο κ. **Γιώργος Ξηραδάκης**, Πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών & Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ε. Ν., Ιδρυτής -Διευθύνων Σύμβουλος ΧRTC Business Consultants, τόνισε στην ομιλία του: «Η Ελλάδα είναι το σταυροδρόμι τριών ηπείρων και κοντά σε έναν από τους σπουδαιότερους διαύλους της ναυσιπλοΐας, τη διώρυγα του Σουέζ. Οι συνδυαστικές επενδύσεις που αποτελούν στόχο της ευρωπαϊκής πολιτικής, μπορούν να αποτελέσουν κίνητρο προσέλκυσης κεφαλαίων. Οι ιδιωτικοποιήσεις των λιμένων αποτελούν επιχειρηματικό μοντέλο προσέλκυσης επενδύσεων. Ο Πειραιάς αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου εξυπηρετώντας περισσότερα από 24.000 πλοία ετησίως. Μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη ακολούθησαν ιδιωτικοποιήσεις σε Ηγουμενίτσα και Ηράκλειο, προσελκύοντας επενδυτικό ενδιαφέρον με προοπτικές και έσοδα για την ελληνική οικονομία. Ο συνδυασμός με το σιδηροδρομικό δίκτυο θα πολλαπλασίαζε τα οφέλη. Για να μπορέσει η Ελλάδα να παραμείνει ανταγωνιστική ως κέντρο εμπορίου η αξιοποίηση της γεωγραφικής της θέσης δεν μπορεί από μόνη της... Απαιτούνται στρατηγική, σχεδιασμός μακρόπνοης διαρκείας, και ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα».

Ο Mr. **Xiao Junzheng**, Ambassador of the People's Republic of China to the Hellenic Republic, επεσήμανε στην ομιλία του ότι η διασυνδεσιμότητα και η ορθή λειτουργία των λιμανιών και του σιδηροδρόμου είναι ζωτικής σημασίας για την σταθερότητα του κλάδου των logistics και της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κατά τον κ. Junzheng η Ελλάδα μπορεί να διαδραματίσει έναν πολύ μεγαλύτερο ρόλο ως πύλη εισόδου και εξόδου στην Ευρώπη. «Αισιοδοξούμε στην περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Κίνας, στον κλάδο των μεταφορών με

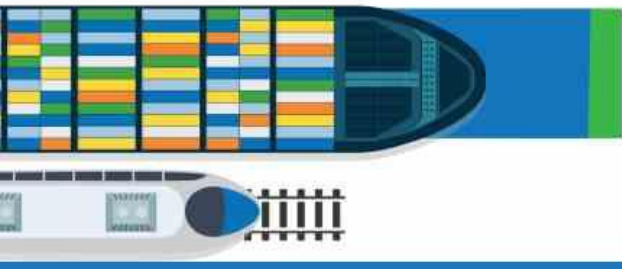


στόχο να επιταχύνουμε τη διαδικασία δημιουργίας ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου», ανέφερε, τονίζοντας ότι «Ελλάδα και Κίνα αποτελούν στρατηγικούς συνεργάτες και στις μεταφορές. Η επιτυχία στο λιμάνι του Πειραιά αποτυπώνει την αμοιβαία και επιτυχή συνεργασία μας. Η Κίνα πέτυχε ένα αξιοσημείωτο ρεκόρ που αφορά τους σιδηροδρόμους της, τη λειτουργία και την ασφάλειά τους. Η Κίνα είναι κάτι παραπάνω από έτοιμη να συνδράμει στον έργο εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης των υποδομών, σε συνεργασία με τους εταίρους μας για τις θαλάσσιες, οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, βασιζόμενη στην αρχή των win-win αποτελεσμάτων».

Ο κ. **Ιωάννης Ξιφαράς**, Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σημείωσε ότι «το ζήτημα των σιδηροδρόμων και των διατροφικών μεταφορών αποτελούν κορυφαία θέματα που έθεσε η κυβέρνηση. Ο ελληνικός σιδηρόδρομος ξέρουμε ότι υστερεί σε επενδύσεις τόσο για την επέκταση και την συντήρηση αλλά και την ευρύτερη λειτουργία του εδώ και δεκαετίες. Αυτό σημαίνει ότι δεν μιλάμε για ένα πλάνο εκσυγχρονισμού, αλλά για ένα restart. Αντιμετωπίζουμε αυτό το restart μέσα από 3 πυλώνες: Συντήρηση δικτύου, δημιουργία νέων έργων και επέκταση, αναπροσαρμογή της δομής που είναι οργανωμένη η αγορά. Το δύσκολο στον σιδηρόδρομο είναι ότι δεν μπορεί να προχωρήσει κάτι μεμονωμένα από τα παραπάνω χωρίς να προχωράνε όλα ταυτόχρονα. Ήδη είμαστε στη διαδικασία στελέχωσης του νέου φορέα κάτι που θα γίνονταν γρηγορότερα αν δεν ήταν οι εκλογές. Ένα ακόμη κομβικό ζήτημα είναι οι ανθρώπινοι και οι οικονομικοί πόροι. Ο ΟΣΕ έχει προσωπικό 800 άτομα και με τις αποφάσεις που έχουν ληφθεί θα αυξηθεί κατά 250 υπαλλήλους ενώ έχει αυξηθεί το προσωπικό με συμβάσεις ορισμένου χρόνου σε έξτρα 200 εργαζόμενους. Ήδη έχουμε εντάξει στην πολιτική μας τον υπερδιπλασιασμό των πόρων για την συντήρηση του δικτύου».

Στην ομιλία της με τίτλο “Ports in a world in transition”, η κα **Isabelle Ryckbost**, Secretary General, ESPO - European Sea Ports Organisation, ανέφερε «Τιμή μου να συμμετέχω σε αυτό το συνέδριο. Η θεματολογία του είναι σημαντική, η Ελλάδα αποτελεί ένα διεθνές κέντρο. Είναι κρίσιμος ο ρόλος της για το εμπόριο, τα logistics για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2019 εισήχθη η έννοια της κλιματικής αλλαγής. Από το 2020 το εμπόριο και το οικονομικό περιβάλλον άλλαξε ραγδαία. Πλέον έχουμε στόχο για ανθρακικό αποτύπωμα net zero έως το 2050. Παράλληλα είχαμε και την ρωσική εισβολή στην Ουκρανία που μας ανάγκασε να αναπροσαρμοστούμε. Επίσης την ενεργειακή κρίση, με αποτέλεσμα να αναγκαστούμε να βρούμε εναλλακτικές για το αέριο, πετρέλαιο κτλ. Τα τελευταία χρόνια λοιπόν προέκυψαν πολλές προκλήσεις».

Η κα **Marie-Caroline Laurent**, Director General, Europe, Cruise Lines International Association, εστίασε στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η χώρα, κατά την ίδια αποτελεί cruise hub, και όπως είπε, μπορεί να συνδράμει καταλυτικά στην ανάπτυξη του κλάδου. Για φέτος προέβλεψε ότι θα συνεχιστεί η αναπτυξιακή πορεία της κρουαζιέρας που έχει ήδη ξεκινήσει

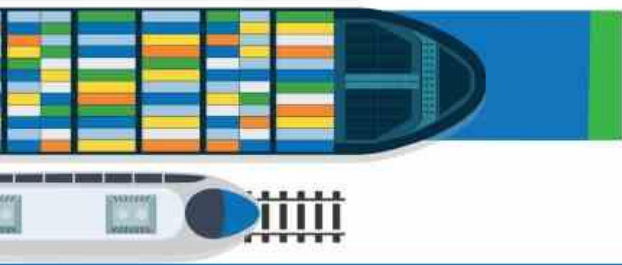


από το 2023. «Ήδη μετράμε 130 κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται την Ελλάδα, το 65% εκ των οποίων χρησιμοποιούν τους ελληνικούς λιμένες ως home-porting. Οι εξελίξεις στον κλάδο μπορούν να είναι καταλυτικές για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, τόσο στο σύνολό της όσο και σε τοπικό επίπεδο, στις κοινότητες που επωφελούνται οικονομικά από το home porting. Η ίδια, τόνισε την ανάγκη να υπάρξει αगाστή συνεργασία ανάμεσα στους λιμενικούς οργανισμούς, τους θεσμούς και τις τοπικές αρχές, έτσι ώστε να αναπτυχθούν οι δραστηριότητες home porting.

Ο κ. **Αθανάσιος Λιάγκος**, Πρόεδρος της ΕΛΙΜΕ και Εκτελεστικός Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε., τόνισε στην ομιλία του, την ανάγκη τα λιμάνια να αποτελέσουν σύγχρονες πύλες εισόδου επιβατών στη χώρα μας. Σύμφωνα με τον ίδιο, είναι απαραίτητα τα εξής βήματα: Ψηφιοποίηση, επενδύσεις σε υποδομές, συνέργειες. Η Θεσσαλονίκη, ανέφερε ο κ. Λιάγκος, αποτελεί μια στρατηγική περιοχή ανάπτυξης στην Βόρεια Ελλάδα και τα Βαλκάνια. «Πρέπει να έχουμε πολύ σωστή διασυνδεσιμότητα. Ως λιμένας κάνουμε διαμετοφορές μέσω terminal σε Σκόπια και Βουλγαρία, μέσω τρένων και για τον λόγο αυτό είναι απαραίτητο να εσकुγχρονιστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο. Θα πρέπει να υπάρχει η διασυνδεσιμότητα και να λειτουργεί σωστά», τόνισε.

Ο κ. **Βασίλης Κορκίδης**, Πρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς, επεσήμανε στην ομιλία του ότι «Ο Πειραιάς είναι ένα κομβικό λιμάνι. Εξασφαλίζει ότι τα εμπορεύματα μπορούν να φτάσουν στην υπόλοιπη Ευρώπη από 7 έως 14 ημέρες. Αυτός είναι ο χρόνος που κερδίζουν οι μεταφορές» και συνέχισε: «Το ερώτημα είναι ένα: Η Ελλάδα έχει χάσει το στοίχημα των συνδυασμένων μεταφορών; Η απάντηση είναι όχι δεν έχει χάσει το τρένο, έχει αργήσει; Ναι», τόνισε. Επίσης ανέφερε ότι είναι αναγκαίο να εσकुγχρονιστεί το μόνο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας που να συνδέει τον Πειραιά, το 2ο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου και 5ο στην Ευρώπη. «Στην ελληνική επικράτεια δεν αξιοποιούμε τα μέγιστα, έτσι οδηγούμαστε σε μία αδρανοποίηση των logistics. Ο ΟΣΕ διακινεί 30 containers από Αθήνα-Θεσσαλονίκη και αλλά τόσα κατά την επιστροφή, που αναλογεί στις μετακινήσει 30 φορτηγών ημερησίως στο δρομολόγιο Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Να δούμε τι θα γίνει με το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο αλλά και τα άλλα λιμάνια, όπως του Βόλου. Η απανθρακοποίηση των μεταφορών βρίσκεται στο επίκεντρο του ευρύτερου στόχου της Ε.Ε. για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Ωστόσο, όλοι οι τομείς που συνθέτουν τις συνδυασμένες μεταφορές εμφανίζουν σημαντική χρονική υστέρηση στην υιοθέτηση συστημάτων κίνησης που θα χρησιμοποιούν φιλικότερα προς το περιβάλλον καύσιμα», τόνισε.

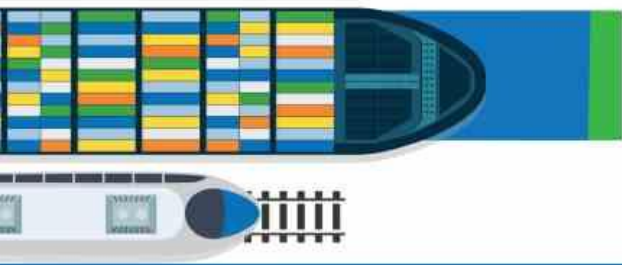
Ενδιαφέρουσες τοποθετήσεις ακούστηκαν στο Panel I με τίτλο: «Συνδυασμένες μεταφορές, υποδομές & κρουαζιέρα: Τα λιμάνια συζητούν ...». Ο κ. **Απόστολος Καμαρινάκης**, Υποναύαρχος Λ.Σ. (εα) - Πολιτικός Μηχανικός (ΕΜΠ), Διευθύνων Σύμβουλος Οργανισμού



Λιμένος Ελευσίνας ΑΕ, Αντιπρόεδρος Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.), ανέφερε ότι «Πρέπει τα ίδια τα λιμάνια να είναι οργανωμένοι φορείς ώστε να αντεπεξέρχονται στις προσκλήσεις. Το δυναμικό των λιμένων είναι μεν εξειδικευμένο, αλλά χρειάζεται περισσότερο προσωπικό, καθώς είναι υποστελεχωμένα, και ακόμη περισσότερη εξειδίκευση ώστε να γίνεται διαρκής εκπαίδευση του ίδιου του προσωπικού για να προσαρμόζονται στις ίδιες ανάγκες, στη νομοθεσία και ταυτόχρονα να υπάρξει μια καλή μηχανογράφηση. Σοβαρό θέμα αποτελεί η γραφειοκρατία». Ο κ. **Νικόλαος Μαυρίκος**, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών πλοίων και Εξαγωγέων (Π.Σ.Ε.Π.Ε.), ανέφερε: «Στόχος μας είναι να αυξηθούν οι εξαγωγές οπότε πρέπει να μειωθεί και το κόστος. Η στελέχωση των λιμένων είναι ένα γενικό πρόβλημα. Βλέπουμε ότι και οι υποδομές για την κρουαζιέρα δεν είναι οι κατάλληλες. Σε πολλές περιπτώσεις ο τερματικός σταθμός δεν μπορεί να τα υποστηρίξει. Έχουν καταγραφεί 2 εκατομμύρια ελλιμενισμοί στην Ευρώπη που χρειάζονται 4,6 εκατομμύρια ώρες για την αντίστοιχη υποβολή δηλώσεων. Η υπηρεσία διαβατηρίων αποτελεί πρόβλημα διότι σε πολλά λιμάνια δεν έχει 24ωρη λειτουργία. Το κυκλοφοριακό είναι επίσης σημαντικό πρόβλημα. Πρέπει να υπάρχει στα λιμάνια μια υπηρεσία συντονισμού π.χ. καβοδέτη, αστυνομίας, λιμενικού, κτλ, το να λειτουργεί ο καθένας αυτόνομα δεν είναι σωστό».

Ο κ. **Μηνάς Παπαδάκης**, Διευθύνων Σύμβουλος, Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ΑΕ, ανέφερε ότι «Μετά από 10 χρόνια μνημονίων και εποπτείας τα λιμάνια είναι υποστελεχωμένα, λίγοι και ηρωικοί τα κρατάνε ζωντανά και όρθια. Οι οργανισμοί λιμένων λειτουργούν μεν ως Α.Ε. αλλά υπάγονται ως φορείς στην κυβέρνηση, αυτή η υβριδική λειτουργία δεν μπορεί να λειτουργήσει με ειδικά κριτήρια. Οι διοικήσεις έχουν δεμένα τα χέρια. Οι Οργανισμοί λιμένων πρέπει να λειτουργήσουν διαφορετικά. Η επιτυχία της ιδιωτικοποίησης εξαρτάται από τον εκάστοτε ιδιώτη αλλά και την στρατηγική αξιοποίησης. Τα λιμάνια αποτελούν κρίσιμες υποδομές. Η δομή των λιμανιών πρέπει να αναδιαμορφωθεί. Πρέπει να πάμε σε συγχωνεύσεις λιμενικών ταμείων για να μπορέσει να πάει μπροστά το λιμενικό σύστημα».

Ο κ. **Γιώργος Μαρωνίδης**, Μέλος ΔΣ, Ελληνική Εταιρεία Logistics, Ιδρυτής & Διαχειριστής εταιρίας «Μαρωνίδης & Συνεργάτες Δικηγορική Εταιρεία», ανέφερε στην εισήγησή του ότι «Η Ελλάδα κατέχει σημαντική γεωστρατηγική θέση στην λεκάνη της Μεσογείου και αυτό το γεγονός την κατέστησε κομβικό σημείο εμπορίου και ανάπτυξης. Οι δρόμοι όμως του εμπορίου δεν χαράσσονται μόνο από τη θέση ή την γεωγραφία μιας χώρας. Η λέξη-κλειδί είναι οι υποδομές». Σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά, είτε ότι το 2010 βρισκόταν στην 93η θέση στην παγκόσμια κατάταξη των λιμένων. Το 2021, έντεκα χρόνια μετά, βρέθηκε στην 28η και στην 5η πανευρωπαϊκά, με διακίνηση 54 εκατ. TEUs, φορτίο εξαπλάσιο από το 2010. Ο ίδιος επεσήμανε ότι «Το success story του Πειραιά ανέδειξε τις ανάγκες για ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και του σιδηροδρομικού δικτύου που είναι αντιστρόφως ανάλογη με αυτή των λιμανιών. Η δυνατότητα μεταφορών συνδυαστικά είναι μόνο δύο εμπορικές αμαξοστοιχίες ανά

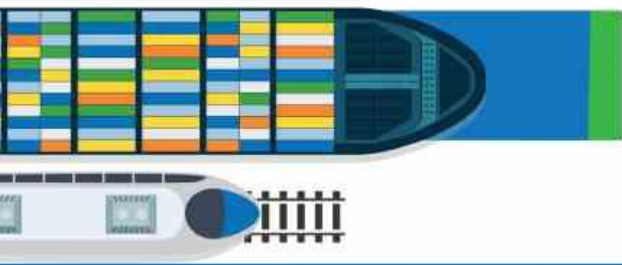


κατεύθυνση -από και προς τα σύνορα. Όταν επιτευχθεί η αναπτυξη του συστήματος τηλεδιοίκησης, ο αριθμός αυτός θα αυξηθεί σε 10 αμαξοστοιχίες ανά κατεύθυνση».

Στο Panel II του Ports & Rail Forum 2023, με θέμα: «Η μετεξέλιξη της Ελλάδας σε διεθνή μεταφορικό κόμβο και ο ρόλος των συνδυασμένων μεταφορών» και συντονιστή τον κ. Δημήτριο Ιατρίδη, Εκτελεστικό Διευθυντή, Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ), ο κ. **Τάσος Βαμβακίδης**, Εμπορικός Διευθυντής, Piraeus Container Terminal S.A (PCT), αναφέρθηκε στη διασύνδεση του Πειραιά με τον σιδηρόδρομο, κυρίως ως πύλης εξαγωγής, σημειώνοντας ότι το φετινό α' εξάμηνο η δραστηριότητα είναι μειωμένη κατά 45% σε σχέση με πέρυσι, λόγω κυρίως του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών. Όπως επεσήμανε, οι μεταφορές από Πειραιά προς τις ευρωπαϊκές αγορές διασφαλίζουν μεγαλύτερη ταχύτητα στη μετακίνηση (κατά 8 ώρες περίπου) σε σχέση με άλλα μεσογειακά λιμάνια. «Λόγω της γεωγραφικής θέσης του Πειραιά είμαστε το πρώτο λιμάνι από την Ασία προς την Ευρώπη και το τελευταίο ευρωπαϊκό προς την Ασία. Η μη υπερκοστολόγηση της διαδικασίας κατά την διάρκεια της πανδημίας, βοήθησε το λιμάνι του Πειραιά να αναδειχθεί και να μπορέσει να ανταποκριθεί -σε αντίθεση με άλλα ευρωπαϊκά λιμάνια- την εξυπηρέτηση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κάθε φορτίο που διέρχεται από την Ελλάδα έχει μεγάλη συνεισφορά στην οικονομία, ενισχύοντας σημαντικά το πεδίο εισαγωγών – εξαγωγών», τόνισε.

Ο κ. **Αντώνης Βενιέρης**, Πρόεδρος Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης εν Ελλάδι, Διευθύνων Σύμβουλος Venieris Maritime S.A., Διευθύνων Σύμβουλος HMM Agency Greece S.A., ανέφερε ότι από το 2010 μέχρι τώρα έγιναν σημαντικές επενδύσεις στον Πειραιά, φέρνοντας σημαντική ανάπτυξη και σε επίπεδο logistics. Ωστόσο μόνο οι επενδύσεις στα λιμάνια δεν αρκούν. Ο Πειραιάς προσπαθεί να πουλάει την συνδυασμένη μεταφορά. Η μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος και οι πράσινες μεταφορές αποτελούν μείζον θέμα, που οι πελάτες ζητούν πλέον επιτακτικά. Μέσα στην επόμενη πενταετία θα πρέπει ως χώρα να είμαστε έτοιμοι να ανταποκριθούμε σε αυτή τη ζήτηση, για να μην «χάσουμε το τρένο». Άλλα λιμάνια στο εξωτερικό πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα, της διασύνδεσης με τους σιδηροδρόμους. Αυτό είναι το δυνατό χαρτί που πέφτει αυτή τη στιγμή και αποτελεί ισχυρό μοχλό πίεσης.

Ο κ. **Πέτρος Ευγενικός**, Πρόεδρος Επιτροπής Σιδηροδρομικών Μεταφορών του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, ανέφερε ότι «Από το 2021 έχουμε δημοσιεύσει τις προτάσεις μας για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών. Υπάρχουν αυξημένες δυνατότητες χρηματοδότησης, αλλά πρέπει να φτιάξουμε έναν διάδρομο για να προωθούμε προϊόντα και επιβάτες προς την κεντρική Ευρώπη». Ο ίδιος ανέφερε ότι στη χώρα μας το ποσοστό που αντιστοιχεί στον σιδηρόδρομο στις εμπορευματικές μεταφορές είναι πολύ χαμηλό. Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο υπάρχει στροφή προς αυτή την κατεύθυνση. Ο

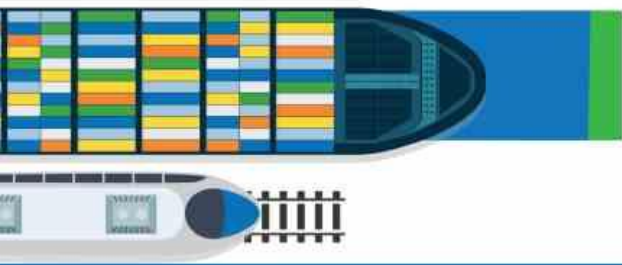


στόχος της Ευρώπης είναι ο σιδηρόδρομος να γίνει η ραχοκοκαλιά μιας πράσινης αλυσίδας διακίνησης εμπορευμάτων.

Ο **Δρ. Σωτήριος Θεοφάνης**, Καθηγητής (Professor of Practice), CITY College, University of York Europe Campus, Θεσσαλονίκη, Εκτελεστικός Διευθυντής, MARLOGMIND IKE, μίλησε για την έννοια της βιωσιμότητας (sustainability). Τόνισε μεταξύ άλλων: «Η ναυτιλία είναι ρητά και σαφέστατα το πιο περιβαλλοντικά φιλικό μέσο. Το 3%-4% της εκπομπής αερίων ρύπων προέρχονται από τη ναυτιλία». Όπως ανέφερε, οι βασικές περιβαλλοντικές προκλήσεις στα λιμάνια, είναι: Η μείωση του αποτυπώματος άνθρακα, η διαχείριση της ενεργειακής κατανάλωσης, ενώ κρίσιμο εξελίσσεται το ζήτημα των μελλοντικών εγκαταστάσεων τροφοδοσίας για τα πράσινα καύσιμα. Επεσήμανε ότι «ακόμη και στο LNG πολλά λιμάνια στην ΕΕ δεν έχουν μόνιμες εγκαταστάσεις. Φανταστείτε τι έχει να συμβεί με τα μελλοντικά καύσιμα όταν θα έρθει η αμμωνία, η μεθανόλη, το υδρογόνο. Στόχος μεγάλων εταιρειών όπως η Maersk, είναι το 25% του μεταφορικού έργου να προέρχεται από πλοία που χρησιμοποιούν πράσινη ενέργεια. Είναι μεγάλη η πρόκληση».

Ο κ. **Γεώργιος Σ. Αλεξανδράτος**, Αντιπρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE), ανέφερε ότι το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος μετρά 87 χρόνια ζωής και αποτελεί τον επίσημο σύμβουλο της κυβέρνησης για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και την ανάπτυξη της οικονομίας δια μέσω της ναυτιλίας. «Εκπροσωπούμε όλους τους κλάδους της ελληνικής θάλασσας και μετράμε σήμερα 26.000 μέλη». Σχετικά με τις πράσινες συνδεδεμένες μεταφορές, έκανε μνεία στην αναφορά της IMP ότι «η κλειψύδρα αδειάζει, πλησιάζουμε στις προθεσμίες που έχουν δοθεί για την μείωση και αργότερα την εξάλειψη των αερίων που προκαλεί η ναυτιλία, και συνέχισε: «Έχουμε όλοι διαπιστώσει την επιτάχυνση στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών στη ναυτιλία, όπως η χρήση διπλών κινητήρων καυσίμου. Ωστόσο υπάρχει ένα κομψούζιο. Άποψή μου είναι ότι δεν θα επικρατήσει στη ναυτιλία ένα ενιαίο καύσιμο. Θα πρέπει το καταλληλότερο να αξιολογείται, όσο είναι εφικτό».

Στο Panel III με θέμα: «ESG Βιώσιμη Ανάπτυξη, Πράσινα λιμάνια & Χρηματοδότηση» και συντονίστρια την κα **Έλενα Αθουσσάκη**, Chief Sustainability Officer, Motor Oil Group - Principal Organiser ESG Shipping Awards, ο κ. **Γεώργιος Σ. Αλεξανδράτος**, Αντιπρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE), ανέφερε: «Εκτιμώ ότι ζούμε σε μια περίοδο που ο καθένας εκφράζει κάτι διαφορετικό για το πράσινο. Η ημιμάθεια είναι χειρότερη από την αμάθεια. Ζούμε σε έναν πλανήτη 8 δισ. ανθρώπων. Για το μεγαλείο της πρωτιάς στη ναυτιλία, εμείς 11 εκατ. Έλληνες κατέχουμε το 21% του παγκόσμιου στόλου και πάνω από το 60% του ευρωπαϊκού μετά το Brexit. Οι Έλληνες μεταφέρουμε 18 στα 100 αντικείμενα παγκοσμίως. Η ναυτιλία ευθύνεται κατα το 2,7 το πολύ 3% του CO₂ στην ατμόσφαιρα. Το Ναυτικό Επιμελητήριο και ο πρόεδρος κ. Γιώργος Πατέρας το 2017 ξεκίνησαν τις συζητήσεις για την ανανέωση του στόλου. Εξασφαλίστηκαν κονδύλια της ΕΕ ύψους 4,5 δισ. Ευρώ, η κα.



Αθουσσάκη βοήθησε αφιλοκερδώς για το draft της διαδικασίας. Έχουν εγκριθεί τα χρήματα, θα πρέπει να γίνει ένας διαγωνισμός και ελπίζουμε να ξεκινήσει από τον Οκτώβριο».

Ο **Δρ. Σωτήριος Θεοφάνης**, Καθηγητής (Professor of Practice), CITY College, University of York Europe Campus, Θεσσαλονίκη, Εκτελεστικός Διευθυντής, MARLOGMIND IKE, ανέφερε ότι η ψηφιοποίηση αφορά 3 πράγματα:

-Ομαλή μεταφορά της πληροφορίας στην αλυσίδα αυτή καθ' αυτή έτσι ώστε να τη διαχειριστεί με έναν ενιαίο τρόπο.

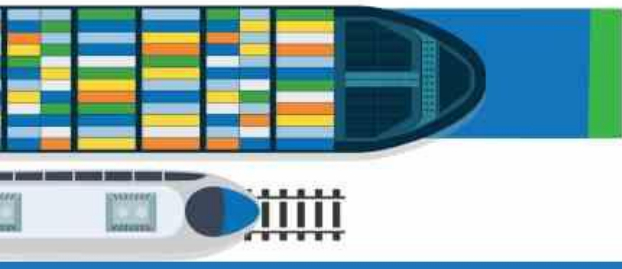
-Πώς αντλείς την πληροφορία και πώς την αξιοποιείς για καλύτερο decision making

-Αυτοματοποίηση διαδικασιών.

Ερωτηθείς σχετικά, εκτίμησε ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι έως το 2030 δεν θα επιτευχθούν. Μιλώντας με ρεαλιστικά στοιχεία, «το 2021 πρακτικά 30 λιμάνια διέθεταν OPS, σήμερα είναι περί τα 40-45 πολλά εκ των οποίων αντιμετωπίζουν αρκετά προβλήματα».

Ο κ. **Ευστάθιος Λιακόπουλος**, Founder & CEO, Building Solid Success, ανέφερε ότι «το ESG είναι στη ζωή μας και αποτελεί κριτήριο πιστοληπτικής διαβάθμισης. Πρέπει να προσαρμοστείς. Όταν δεν έχουμε κατανοήσει τι συμβαίνει, όταν οι άλλοι έχουν πάρει τις αποφάσεις, άλλοι ακόμη θα συζητάνε. Υπάρχουν χρηματοδοτικά εργαλεία και υπάρχει μια παγκόσμια εξέλιξη. Αυτό που πρέπει να σημειωθεί είναι ότι το χειρότερο που θα κάνουν είναι να ομφαλοσκοπούν. Υπάρχουν άνθρωποι με τεράστια γνώση. Ο εκάστοτε επιχειρηματίας θα πρέπει να βρει αυτούς τους ανθρώπους, αν δεν την έχει (σ.σ. τη γνώση) εσωτερικά και να προσαρμοστεί γρήγορα. Πρέπει να παίρνει αποφάσεις και να προχωρά η υλοποίηση του σχεδίου. Έτσι η προσαρμογή θα είναι εφικτή. Άρα επιτέλους να κατανοήσουμε τι συμβαίνει στον κόσμο, και η κάθε επιχείρηση να προσαρμοστεί και να δρα γρήγορα».

Η Καθ. **Μαρία Μποϊλέ**, Διευθύντρια ΠΜΣ Ναυτιλία και Διευθύντρια Εργαστηρίου Ποσοτικής Ανάλυσης στη Ναυτιλία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ανέφερε: «Το τι σημαίνει πράσινο λιμάνι είναι ένα ερώτημα που μας απασχολεί τον τελευταίο 1,5 χρόνο. Διεξάγουμε μια μελέτη που ζήτησε το ευρωκοινοβούλιο με στόχο να εξετάσει την πράσινη μετάβαση στον χώρο των λιμένων. Ακόμα κοιτάμε τι σημαίνει αυτό, εάν υπάρχουν καλές πρακτικές και πώς μπορούν να εφαρμοστούν. Σε γενικές γραμμές θα λέγαμε ότι κάθε λιμάνι που εφαρμόζει μέτρα για τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την δραστηριοποίηση του βρίσκεται στον δρόμο της πράσινης μετάβασης». Στο ερώτημα εάν υπάρχει μια ενιαία πρακτική, η κα Μποϊλέ τόνισε ότι είναι «σημαντικό να κατανοήσουμε ότι το κάθε λιμάνι πρέπει να προβεί σε μια πράσινη πρακτική που οφείλει να την κάνει μόνο του. Οι υπεύθυνοι θα πρέπει να εξετάσουν ποιοι είναι οι polluters, ποιες λειτουργίες οδηγούν στο ενισχυμένο αποτύπωμα. Στη συνέχεια οφείλει να επενδύσει σε νέες τεχνολογίες και μοντέλα



που βέβαια ενέχουν κάποιο ρίσκο. Υπάρχουν κατευθύνσεις για το που εστιάζουν οι νέες τεχνολογίες. Σίγουρα, η ψηφιοποίηση βοηθά προς αυτή την κατεύθυνση. Ωστόσο σίγουρο είναι ότι οι όποιες λύσεις δοθούν σε έναν συγκεκριμένο λιμένα, δεν είναι απαραίτητα το πακέτο λύσεων που θα βρουν εφαρμογή σε κάποιο άλλο λιμάνι», ανέφερε.

Ο κ. **Ιωάννης Μπρας**, CEO, Five Senses Consulting and Development, ανέφερε ότι «βρισκόμαστε στο 85,2% του capacity από την κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Είμαστε σε πολύ καλύτερο σημείο από προηγούμενα χρόνια. Το zero carbon είναι ένα σύνθετο κομμάτι, πρέπει να το δει κάποιος με τη σωστή οδηγία. Πέραν από τα καύσιμα που είναι μεγάλο κεφάλαιο έχει μεγάλη σημασία και ο πλήρης κύκλος που αφορά στην κρουαζιέρα. Από την ώρα που ψάχνω όλο το ταξίδι στον υπολογιστή, μέχρι να επιστρέψω, όλο αυτό το κομμάτι, πρέπει να μας απασχολήσει. Χρειαζόμαστε μεθολογία και εκπαίδευση».

Για περισσότερες πληροφορίες: <https://bit.ly/porf23info>

Χορηγοί του συνεδρίου

Bronze Sponsors

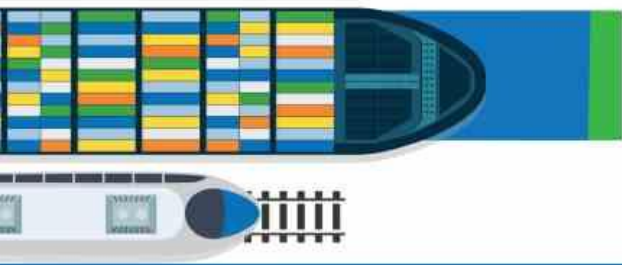
ΑΓΓΕΛΑΚΑΚΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Building Solid Success / BSS

Corporate Participations

INNEWS
Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου
Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας
Ogilvy

Υπό την Αιγίδα

Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής
Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Ένωση Λιμένων Ελλάδος
Ένωση Τραπεζικών & Χρηματοδοτικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας
Διεθνής Ναυτική Ένωση
Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά (ΕΒΕΠ)
Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος
Ελληνική Εταιρεία Logistics
Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων - Εξαγωγέων



PORTS & RAIL

FORUM 2023 #porf23

5 ΙΟΥΛΙΟΥ 2023

WYNDHAM GRAND ATHENS LiveOn Hybrid Event

Αιθέρια
ethos EVENTS

Τελεσίκομμα με
ΔΙΟΤΗ
ΛΙΒΕΡΤΗ
ΕΛΛΑΔΟΣ

HELMEPA Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος

Χορηγοί Επικοινωνίας

Banks.com.gr

ΧΡΗΜΑ

ΧΡΗΜΑ WEEK

MARITIME

GRTIMES

STAR κεντρικής Ελλάδας

Tv star

Piraeus365

The business events calendar

Insurance world

Insurance world.gr

Virus.com.gr

Phb

Επικοινωνήστε μαζί μας:

Ανδρέας Μπάλτας, Group Digital Marketing Manager

tel: 210 998 4906

e-mail: baltas.a@ethosmedia.eu

Ports & Rail Forum 2023, 5 Ιουλίου 2023, Wyndham Grand Athens & LiveOn Expo Complex