



ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΤΟΥΡΚΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

ΚΟΥ ΖΑΝΝΩ ΑΠΙΚΙΑΝ

Αξιότιμε κύριε Γενικέ, κύριε Νομάρχα και νεοεκλεγέντα Περιφερειάρχη της Κεντρικής Μακεδονίας, κύριε νεοεκλεγέντα Δήμαρχε της Θεσσαλονίκης, Κύριε Γενικέ Πρόξενε της Τουρκίας, Κύριοι των διπλωματικών σωμάτων, Κύριοι πρόεδροι Επιμελητηρίων, Συνδέσμων, Φορέων, αξιότιμοι κυρίες και κύριοι καλεσμένοι.

Καταρχήν θέλω να σας καλωσορίσω στην Ημερίδα Ελληνοτουρκικής Οικονομικής Συνεργασίας που γίνεται για πρώτη φορά σήμερα στην Θεσσαλονίκη. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω θερμά τους συνδιοργανώνες το ΚΕΠΠ (**Κέντρο Ερευνών Προοδευτικής Πολιτικής**) και τον **Πρόεδρο του Πρώην Υπουργό κ. Γιάννο Παπαντωνίου** καθώς και το ΔΕΙΚ (**το Συμβούλιο Εξωτερικών Οικονομικών Υποθέσεων της Τουρκίας**) και τον Πρόεδρο του **Τούρκο Ελληνικού Συμβουλίου κ. Σελίμ Εγκελί** που μας βοήθησαν για την σημερινή οργάνωση, καθώς και τους **χορηγούς**, που μας υποστήριξαν με την ευγενή και πολύτιμη χορηγία τους.

Ελπίζω σήμερα χάρη στους εκλεκτούς καλεσμένους και ομιλητές που έχουμε, να ακουστούν ενδιαφέρουσες απόψεις και προτάσεις για την περαιτέρω βελτίωση των οικονομικών σχέσεων της Ελλάδας και της Τουρκίας, σε συνέχεια της προσπάθειας που γίνεται εδώ και μια 10ετία..

Εγώ, θέλω να επικεντρωθώ σε κάποια σημεία τα οποία πιστεύω ότι είναι ικανά να δώσουν την αφορμή για ν ακουστούν ενδιαφέρουσες απόψεις.

Σήμερα, η Ελλάδα βρίσκεται σε μια αρκετά δυσμενή οικονομική περίοδο που όλοι και βασικά ο επιχειρηματικός κλάδος αναζητάμε τρόπους και συνεργασίες που μπορούν να βελτιώσουν την δυσμενή κατάσταση. Πιστεύω ότι όλοι συμφωνούμε ότι δεν μπορεί να υπάρξει βελτίωση σε καμία περίπτωση εάν δεν υπάρξει σοβαρή οικονομική ανάπτυξη !

Εκτός από τόλμη και φαντασία η οικονομική ανάπτυξη έχει δυο βασικά στηρίγματα.



Το πρώτο είναι η οικονομική ανάπτυξη στον επιχειρηματικό κόσμο, με επενδύσεις, αύξηση των κύκλων εργασιών και κερδών των επιχειρήσεων, με δημιουργία νέων συνεργασιών κλπ., και το δεύτερο κ εξίσου ουσιαστικό μ επενδύσεις δημοσίων έργων.

Όπως ξέρουμε παρόλο που οι ελληνικές επιχειρήσεις έχουν την ευκαιρία να επενδύουν με άνεση στην Τουρκία, δυστυχώς οι τουρκικές επιχειρήσεις δεν αντιμετωπίζουν το ίδιο εύκολο καθεστώς στην Ελλάδα. Με αποτέλεσμα οι επενδύσεις της Τουρκίας στην Ελλάδα να είναι ελάχιστες. Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες για τους λόγους, γιατί πιστεύω πως θα συζητηθούν αργότερα. Μια άλλη σημαντική διαπίστωση είναι ότι τις περισσότερες φορές, επειδή τυχαίνει ως χώρες να παράγουμε τα ίδια αγαθά, κοιτάμε πρώτα ποιος θα πουλήσει σε ποιον, που κ αυτό δυστυχώς έχει τα όρια του, και το αποτέλεσμα είναι ότι αφήνουμε ως τελευταία επιλογή το να ενώσουμε τις δυνάμεις μας και να συνεργαστούμε.

Εδώ λοιπόν είναι, που θέλω να τραβήξω την προσοχή σας.

Η Τουρκία όπως ξέρουμε διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο φορτηγών διεθνών μεταφορών στην Ευρώπη, περίπου 46'000 αυτοκίνητα με μέσο χρόνο ηλικίας 4,2 έτη, αντιθέτως η Ελλάδα, χάρη στα κλειστά επαγγέλματα μόνο περίπου 3'000 φορτηγά διεθνών μεταφορών. Παρόλα αυτά η Ελλάδα διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο θαλάσσιας μεταφοράς.

Τι θα ήταν λοιπόν πιο λογικό από το, αντί να ανταγωνιζόμαστε, να δημιουργήσουμε συνεργασίες σε θέματα **διαμετακόμισης εμπορευμάτων. Κοινά Κέντρα Logistics**, ένας κλάδος με σημαντική άνοδο τις επόμενες δεκαετίες, ένας κλάδος του μέλλοντος, παντρεύοντας τις χερσαίες δυνάμεις της Τουρκίας με τις θαλάσσιες δυνάμεις της Ελλάδας. Και φυσικά μια συνεργασία που δεν χρειάζεται εσωτερικό ανταγωνισμό. Είναι λοιπόν τόσο δύσκολο να φανταστούμε σε λίγες δεκαετίες **το Αιγαίο ως Παγκόσμιο Κέντρο Logistics ?**

Όσο για τον σιδηρόδρομο πιστεύω πως ακόμα πάσχουμε σοβαρά σαν χώρες σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές. Κ εδώ είναι το δεύτερο σημείο που θέλω να επικεντρωθώ.



Σήμερα όλος ο πολιτισμένος κόσμος για μεταφορές εμπορευμάτων και για την μετακίνηση πολιτών, που είναι εξίσου σημαντικό, χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και όχι μόνο για λόγους, ασφάλειας, ευκολίας και αμεσότητας αλλά και ως βελτίωση των οικολογικών και περιβαλλοντολογικών συνθηκών που ζούμε.

Σήμερα χάρη στην Εγνατία οδό η οδική απόσταση μεταξύ της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης με ΙΧ μειώθηκε σε 7-7:30 ώρες με ότι συνεπάγεται αυτό, τα λεωφορεία κάνουν 12-13 ώρες, και το τρένο 14 με 15 ώρες ! Και μιλάμε για μια απόσταση 550-600 χλμ. ! Όσον αφορά τα δρομολόγια εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης, όπως ξέρετε έχουν διακοπεί εδώ και αρκετό καιρό.

Πως μπορούμε λοιπόν να αναπτύξουμε συνεργασίες στην Βόρεια Ελλάδα εάν δεν υπάρχει η άνεση μετακίνησης των επιχειρηματιών ?

Την εποχή που η Γαλλία, η Κίνα και άλλες χώρες κατασκευάζουν τρένα τα οποία αγγίζουν τα 500 χλμ ταχύτητα την ώρα, την εποχή που ταξιδεύουμε με άνεση σε 2 ώρες και 15 λεπτά από το κέντρο Παρισιού στο κέντρο του Λονδίνου, **γιατί να μην μπορούμε να ταξιδέψουμε κ εμείς σε 3:00-3:30 ώρες από την Θεσσαλονίκη προς την Κωνσταντινούπολη και αμφίδρομα?**

Φανταστείτε λοιπόν για λίγο αν υπήρχε μια γραμμή γρήγορου τρένου το μέγεθος ανάπτυξης και τουρισμού που θα μπορούσε να επιφέρει στην Βόρεια Ελλάδα.

Από μια πόλη με σχεδόν 20 εκατομμύρια κατοίκους, μια πόλη που οι Έλληνες είναι συναισθηματικά δεμένοι, μια πόλη που σήμερα αναδεικνύεται με την πρόσφατη μελέτη **Global Metro Monitor** που συντάχτηκε από το LSE (London School of Economics), Deutsche Bank Research και το think tank Brookings Institution ως **παγκοσμίως 1^η** για την επίδοση της το τελευταίο έτος μεταξύ 150 μητροπόλεων, λόγω **αύξησης κατά 5,5 % των εισοδημάτων και 7,3 % της απασχόλησης.**

Τελειώνοντας και για να μην πολυλογώ προτείνω επίσης την δημιουργία μιας κοινοπραξίας ή ενός κοινού σχεδίου που σε συνεργασία με τους φίλους μας τους Κινέζους, Γάλλους ή όποιους άλλους, να φροντίσουμε για την δημιουργία και άμεση



ΕΛΛΗΝΟ - ΤΟΥΡΚΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ
KUZEY YUNANİSTAN YUNAN – TÜRK TİCARET ODASI
GREEK - TURKISH CHAMBER OF NORTHERN GREECE

κατασκευή μιας ταχείας σιδηροδρομικής γραμμής το συντομότερο δυνατόν μεταξύ της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης.

Επιτέλους πρέπει να έρθει και η ώρα να φροντίσουμε και για κάποια σοβαρά μεγάλα έργα στην Βόρεια Ελλάδα.

Κ αυτό πιστεύω δεν έχει σχέση με το πότε και πως θα ιδιωτικοποιηθεί ο ΟΣΕ ή όχι. Και φυσικά δεν έχω καμία αμφιβολία ότι για ένα παρόμοιο project και τα λεφτά μπορούν να βρεθούν.

Σας ευχαριστώ όλους που μ ακούσατε και σας εύχομαι καλή ακρόαση στην συνέχεια και εποικοδομητικές συνεργασίες στην ημερίδα.

