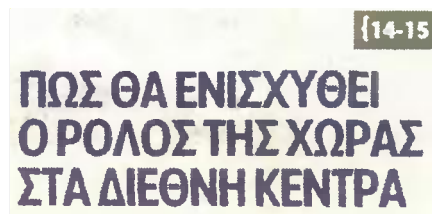


1. ΠΩΣ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΕΝΤΡΑ

Μέσο:ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Ημ. Έκδοσης: . . .15/12/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: . . .15/12/2014

Σελίδα: 1



1. ΠΩΣ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΕΝΤΡΑ

Μέσο: ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 15/12/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 15/12/2014

Σελίδα: 14



ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ /LOGISTICS

[μελέτη EEL] Με μέτριες επιδόσεις, η χώρα μας βρίσκεται στην 44η θέση βάσει του δείκτη LPI - Το outsourcing υπηρεσιών παραμένει σε χαμηλά

Πώς η Ελλάδα θα ενταχθεί στην «ελίτ»

Η βελτίωση των υποδομών, η άρση των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων και οι συνέργειες των κατακερματισμένων μικρών εταιρικών σχημάτων είναι οι προϋποθέσεις που μπορούν να μετατρέψουν την αγορά των logistics σε δυναμικό μοχλό ανάπτυξης της Ελλάδας.

Του Φάνη Ζουή
tzouina@nftemporiki.gr

Σύμφωνα με την 3η πανελλαδική έρευνα της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), η οποία πραγματοποιήθηκε με στόχο να υποστηρίξει την εξωστρέφεια και την ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή (Βαλκάνια, Μέση Ανατολή και Βόρεια Αφρική), η Ελλάδα παρουσιάζει μέτριες επιδόσεις στην παγκόσμια αγορά logistics και βρίσκεται στην 44η θέση με βάση το δείκτη LPI, πάνω από τη Βουλγαρία και κάτω από τη Ρουμανία και την Τουρκία, που βρίσκονται στην 40ή και την 30η θέση αντίστοιχα.

Πρόκειται για έναν κλάδο που όλοι συμφωνούν ότι μπορεί να αποτελέσει ένα από τα οχήματα για την έξοδο της Ελλάδας από την κρίση, αναλαμβάνοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στη χρησιμοποίηση του πλεονεκτήματος της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας. Σύμφωνα με την έρευνα, συνολικά η αγορά της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας, στην οποία εντάσσονται όλοι οι εμπλεκόμενοι κλάδοι, έχει συμμετοχή 10,8% στο ΑΕΠ. Μάλιστα, με βάση την 1η Πανελλήνια Έρευνα που είχε πραγματοποιηθεί πριν από μερικά χρόνια, παρουσιάζει σημαντική βελτίωση, αφού η συγκεκριμένη αγορά αποτελούσε περίπου το 6,5% του ελληνικού ΑΕΠ.

Πλέον η Ελλάδα χρειάζεται να κινηθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα, ώστε να ολοκληρωθούν οι κριτικές υποδομές (σιδηροδρομικές, οδικές, λιμενικές). Επιπλέον με γρήγορο ρυθμό θα πρέπει να κινηθεί η πολιτεία και προς την υλοποίηση του θεσμοθετημένου πλέον πιο ευελίκτου θεσμικού πλαισίου, που άρει σειρά στρεβλώσεων, οι οποίες έως σήμερα ταλαιώνουν τον κλάδο, όπως, π.χ., χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα.

Σήμερα η οδική μεταφορά συνεχίζει να αποτελεί το κυρίαρχο μέσο, ωστόσο σημαντικές είναι οι προοπτικές ανάπτυξης του σιδηροδρόμου ιδιαίτερα μετά τη συμφωνία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την

Cosco, της νέας υπηρεσίας cargo shuttle της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συμφωνίας με πολυεθνικές για μεταφορά από Πειραιά προς τη ΝΑ Ευρώπη, ανάπτυξη του Θριασίου Πεδίου και του πρώην Στρατοπέδου Ίκονου, ολοκλήρωση σιδηροδρομικού δικτύου έως το 2017. Επίσης, οι θαλάσσιες μεταφορές ενισχύονται από τη γεωμορφολογία και την παράδοση της χώρας, με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά να αποστέλλουν τους βασικούς μοχλούς της Ευρώπης σε εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων.

Σύμφωνα με τις μελλοντικές τάσεις που καταγράφονται στην έρευνα της EEL, οι συνεργασίες αναμένεται να ενταθούν βραχυπρόθεσμα, δηλώνεται ενδιαφέρον για τεχνολογίες ακριβείας (RFID, cloud computing, big data analysis), ενώ οι «πράσινες» πρωτοβουλίες (μείωση κόστους ενέργειας, κλπ. με εξιμνη δρομολόγηση, συμφωνιώσεις, φορτηγά Euro V & VI, ή LPG, CNG) κατακτούν έδαφος, αναγνωρίζοντας τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη.

Πάντως, σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη, το outsourcing υπηρεσιών logistics στην Ελλάδα παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά μόλις το 20% των μεταφερόμενων τόνων μεταφέρθηκε με εξ ολοκλήρου ανάθεση σε τρίτους και σχεδόν το 30% ενδοεπιχειρησιακά, όταν ο μέσος όρος στην Ευρώπη αγγίζει το 80%. Ωστόσο, συνέπεια αυτού, τα περιθώρια ανάπτυξης είναι πολύ μεγάλα. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι πρόβλημα έχει και ο ίδιος ο κλάδος λόγω του κατακερματισμού των εταιρειών logistics σε μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων μικρού μεγέθους με ελαχίστα περιθώρια επενδύσεων. Ωστόσο, στον κλάδο έχει ήδη υπάρξει συγχώνευση, η οποία αναμένεται ότι θα συνεχιστεί. Οι ελληνικές εταιρείες, σύμφωνα με την έρευ-

να, δηλώνουν αυξημένο ενδιαφέρον για συνέργειες και συμμετοχή σε logistics clusters, καθώς διαπιστώνουν σημαντικά οφέλη (μείωση λειτουργικού κόστους, βελτιωμένο customer service, μείωση ανθρωπικού αποτυπώματος και αριθμού οχημάτων), αλλά και ορισμένα εμπόδια (δυσκολία ανεύρεσης συνεργατών, διαδικαστική πολυπλοκότητα, εμπιστευτικότητα κ.ά.).

Όπως καταγράφηκε από τις 122 εταιρείες, εκ των οποίων το 47,15% 3PL, το 14,63% μεταποίηση και το 38,21% εμπόριο, που συμμετείχαν στην έρευνα, παρουσιάζεται μείωση του αποθέματος κατά 27,5%, σε 14,5 δισ. ευρώ, σε σχέση με το 2009. Επιπλέον, λόγω της κρίσης, άνω του 60% των εταιρειών της έρευνας ανέφερε μείωση του κύκλου εργασιών κατά 61% σε εμπόριο/μεταποίηση και κατά 64% στην παροχή υπηρεσιών logistics σε σχέση με το 2008. Επίσης, η χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, δηλαδή συστήματα αποθήκευσης και διανομής, κυμαίνεται σε μετρία επίπεδα. Ακόμη οι αποθηκευτικοί χώροι είναι μικρής έκτασης, με τα 2/3 των αποθηκών, σύμφωνα με την έρευνα, να έχουν έκταση μικρότερη των 10.000 τ.μ. και να αποθηκεύουν κυρίως, σε ποσοστό πάνω από 58%, ξηρό φορτίο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι πως τα κτήρια που θα μπορούσαν να στεγάσουν τη δραστηριότητα της αποθήκευσης και της διαχείρισης προϊόντων και υλικών καθορίζονται από μια σειρά διαφορετικών νομών. Το καθεστώς πολυνομίας έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχουν πολλές γκρίζες ζώνες, οι οποίες επιδέχονται διαφορετική ερμηνεία μεταξύ των υπηρεσιών και των δημόσιων λειτουργιών.

Το μεγάλο πλεονέκτημα της χώρας είναι η γεωγραφική της θέση, ωστόσο αυτό δεν αρκεί για να μπει στην ελίτ της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας. Αλλά, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η αποτελεσματικότητα και η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των ελληνικών logistics είναι αρκετά χαμηλότερες απ' ό,τι στις γειτονικές, ανταγωνιστικές, χώρες.

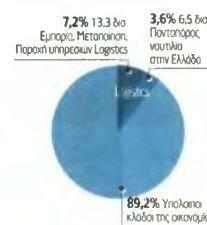
Στόχος της EEL είναι να αρθούν τα προβλήματα που υπάρχουν σήμερα, εξαιτίας των οποίων η χώρα μας «ενω υπάρχουν δυνατότητες» δεν έχει καταφέρει

” Οι ελληνικές εταιρείες, σύμφωνα με την έρευνα της EEL, δηλώνουν αυξημένο ενδιαφέρον για συνέργειες και συμμετοχή σε logistics clusters.

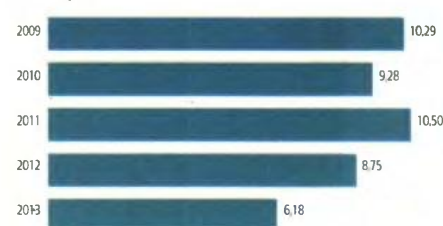
Κατανομή μεριδίων στα μεταφορικά μέσα



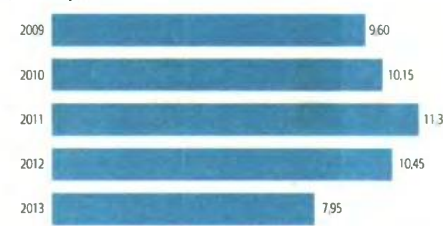
Συνεισφορά στο ΑΕΠ του 2013



Πορεία αποθεμάτων στο εμπόριο (σε δισ. ευρώ)



Εξέλιξη αποθεμάτων στη μεταποίηση (σε δισ. ευρώ)



Μεταβολή αποθεμάτων μεταφορών (σε εκατ. ευρώ)



να κερδίσει μια θέση μεταξύ των κορυφαίων παγκοσμίως στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Ένα σημαντικό βήμα είναι η δημιουργία διεθνών συνεργασιών. Κάποιοι πρώτες κινήσεις προς

την κατεύθυνση αυτή έχουν γίνει, όπως π.χ. ο ερχομός της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά, που αναμφίβολα έχει συμβάλει στο να μπει η χώρα στον χάρτη του παγκόσμιου εμπορίου. Λόγω ακρι-

βώς της παρουσίας της Cosco, το λιμάνι του Πειραιά υπήρξε το 2013 το 10ο ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι της Ευρώπης, με σημαντικές ροές μεταφόρτωσης και προγραμματισμένες επενδύσεις ύψους 230 εκατ. ευρώ. Αντίστοιχα, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δίδεται έμφαση στη διαμετακομτική δραστηριότητα με υπερτετραπλάσια αξία από τη μεταφόρτωση, ανα ΤΤΥ. Η δυναμικότητα διαχείρισης φορτίων του λιμένα είναι της τάξης 600-800 χιλ. TEUs ανά έτος, με δυνατότητα συνολικού οικονομικού οφέλους για την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας της τάξης των 1,5 - 2 δισ. ευρώ.

Τουρκία: Εξάμηνη βίβα για τους Έλληνες μεταφορείς
Εξάμηνης διάρκειας βίβα, από τριμηνιαία που ίσχυε έως σήμερα, χωρίς επιπλέον κόστος, θα λαμβάνονται στο εξής οι Έλληνες μεταφορείς μετά από απόφαση της τουρκικής κυβέρνησης.

Η εξέλιξη αυτή, η οποία ικανοποιεί πλήρως την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), ήταν αποτέλεσμα αλληλεπιδρώνων επαφών που είχε η Ομοσπονδία τα τελευταία χρόνια. Το σχετικό αιτήμα είχε τεθεί και «εισαδηλη» υπόψη της ελληνικής κυβέρνησης, ενώ πρόσφατα υπήρξαν για τον σκοπό αυτό συναντήσεις στις Ηρθέλλες με τους Έλληνες πρωτοβουλευτές, οι οποίοι και υποσχέθηκαν ότι θα ασκίσουν ολη τους την εμπειρία στις αρμόδιες υπηρεσίες της Κομισιόν.

Παρόλ'αυτα υπήρχε ανοικτή γραμμή ανάμεσα στην ΟΦΑΕ και την αντίστοιχη ομοσπονδία των Τούρκων μεταφορέων. Οι Τούρκοι, μάλιστα, υποσχέθηκαν ότι θα μεταφέρουν το σχετικό αίτημα προς την κυβέρνηση τους και θα το σπρίξουν στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό.

Η μέχρι πρότινος κατάσταση είχε δημιουργήσει ανισότητα μεταξύ Ελλήνων και Τούρκων οδών φορτηγών δημοσίας χρήσεως στις σχετικές διελεύσεις και μεταφορές.

Οι μεν Τούρκοι οδηγοί εισέρχονται στο ελληνικό έδαφος έχοντας πάντοτε προξενική θεωρητότητα (βίβα) διαρκείας μέχρι και ενός έτους, οι δε Έλληνες οδηγοί για να εισέλθουν στο τουρκικό έδαφος λαμβάνουν προξενική θεωρητότητα (βίβα) διαρκείας τριών μηνών κατ' ανώτατο όριο.

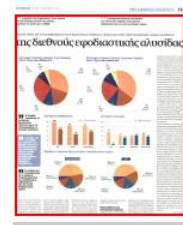
Η παραπάνω πρακτική δημι-

1. ΠΩΣ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΘΕΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΣΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΚΕΝΤΡΑ

Μέσο: ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 15/12/2014 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 15/12/2014

Σελίδα: 15



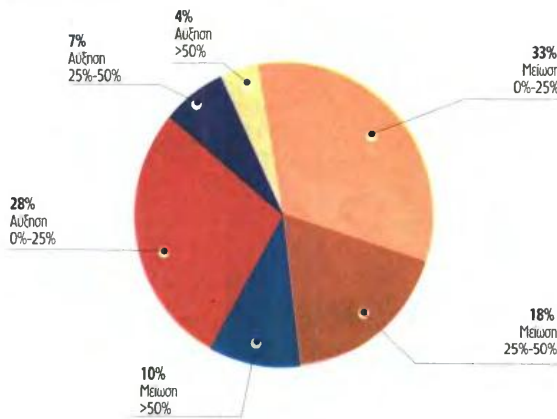
“ Λόγω της κρίσης, άνω του 60% των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα της EEL ανέφερε μείωση του κύκλου εργασιών σε σχέση με το 2008.

“ Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, η ανταγωνιστικότητα του δικτύου των ελληνικών logistics είναι αρκετά χαμηλότερη από ό,τι στις γειτονικές χώρες.

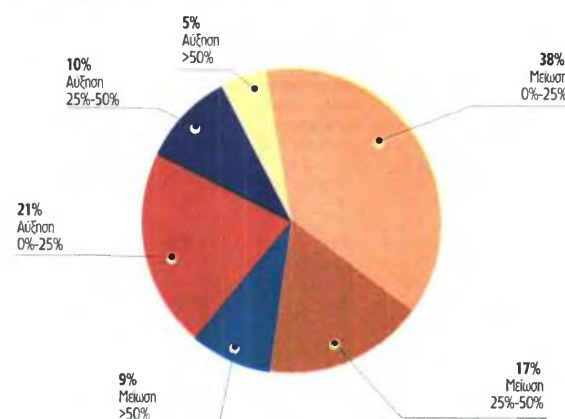
επίπεδα - Μόλις 20% των μεταφερόμενων τόνων διακινείται με ανάθεση σε τρίτους και το 30% ενδοεπιχειρησιακά - Ανάγκη επενδύσεων

της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας

Κατανομή εταιρειών εμπορίας & μεταποίησης βάσει τύπου (από το 2008 έως 2013)



Κατανομή εταιρειών παροχής υπηρεσιών logistics βάσει τύπου (από το 2008 έως 2013)

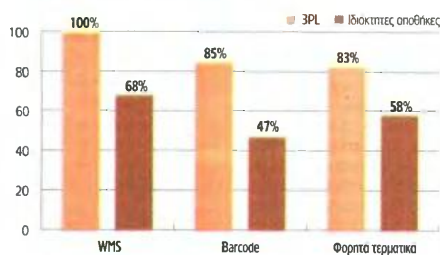


ρουσίασε μείωση 8,3% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2012. Σκολιάζοντας την τάση αυτή, μιλώντας στη «Ν» στο περιθώριο εκδήλωσης για την επέτειο των 20 ετών της EEL, ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Σωτήρης Τριχάς αναφέρει ότι η ενδυνάμωση όλου του συστήματος εμπορευματοκιβωτίων ροών και η προσέλκυση διερχόμενου φορτίου είναι το «κλειδί» για να έχει οφέλη η οικονομία της χώρας σε συνάρτηση με την ανάδειξη της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κόμβου των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Θέτοντας τους στόχους για τα ελληνικά logistics τα επόμενα χρόνια, ο κ. Τριχάς τονίζει ότι δύο είναι οι άξονες στους οποίους, σύμφωνα με το master plan, αλλά και την 3η έρευνα της εταιρείας, πρέπει να επικεντρωθεί η Ελλάδα:

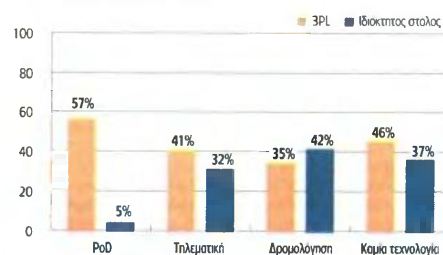
- Στην ενδυνάμωση όλου του συστήματος εμπορευματοκιβωτίων ροών και στην προσέλκυση διερχόμενου φορτίου.
- Στην ανάδειξη της Ελλάδας σε διαμετακομιστικό κόμβο των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. «Για να κερδίσουμε την ευκαιρία που έχει για άλλη μια φορά η Ελλάδα και που δεν πρέπει να αφήσει ανεκμετάλλευτη», διεκρινίζει ο πρόεδρος της EEL, «ας μας επιτραπεί να παρομοιάσουμε τις παγκόσμιες εμπορευματοκιβωτίων ροές ως ένα ποτάμι που πάντα ξεπερνά τα εμπόδια για να βρει τον βέλτιστο δρόμο προς τη θάλασσα. Έτσι και οι εμπορευματοκιβωτίων ροές βρίσκουν τη βέλτιστη οδό προς τις αγορές μέσω χωρών που προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας. Εάν λάβουμε υπόψη τις εξελίξεις στις αραβικές χώρες, τη γεωστρατηγική θέση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στον παγκόσμιο χάρτη, που μειώνουν το μεταφορικό χρόνο των φορτίων από και προς Απώ Ανατολή κατά περισσότερο από τέσσερις ημέρες, έχοντας ως συνέπεια και τη σημαντική μείωση του κόστους καυσίμων, σε συνδυασμό με το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών που προσφέρονται, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι έχει δημιουργηθεί μια ακόμα μεγάλη ευκαιρία για τη συνεισφορά στην ανάπτυξη της χώρας μας, ευκαιρία που «είναι αυτονόητο» δεν πρέπει να πάει χαμένη».

“ Η Ελλάδα χρειάζεται να κινηθεί με μεγαλύτερη ταχύτητα ώστε να ολοκληρωθούν οι κρίσιμες υποδομές.

Συστήματα αποθήκευσης



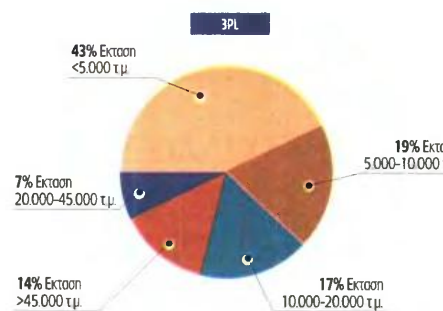
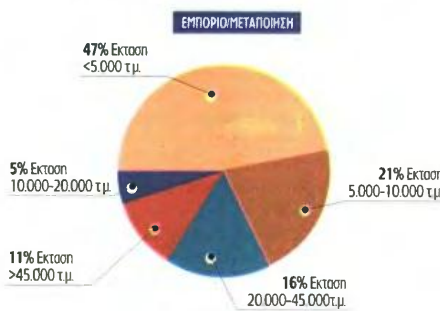
Συστήματα διανομής



“ «Αγκάθι» για τον κλάδο των Logistics στην Ελλάδα αποτελεί ο κατακερματισμός των εταιρειών σε μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων μικρού μεγέθους, με ελάχιστα περιθώρια επενδύσεων.

“ Τα κτήρια που θα μπορούσαν να στεγάσουν τη δραστηριότητα της αποθήκευσης καθορίζονται από μια σειρά διαφορετικών νόμων.

Διάρθρωση εταιρειών βάσει μεγέθους αποθηκευτικών χώρων



ουργούσε, όπως είναι αυτόνομο, άνωθεν κανόνες ανταγωνισμού και είχε ως αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η εκτέλεση του έργου των Ελλήνων οδηγών προς την Τουρκία ή η διεύθυνσή τους

από το τουρκικό έδαφος, αφού απαιτούνταν τουλάχιστον τετραπλάσιος χρόνος και κόπος για τη διεκπεραίωση γραφειοκρατικών διαδικασιών, απώλεια εργασιμών ημερών, οικονομικό κόστος, κα-

θυστέρηση εκτέλεσης δρομολογίων και εν τέλει αδυναμία ανάληψης μεταφορικού έργου προς την Τουρκία ή μέσω της Τουρκίας, αφού ανά πολύ μικρά χρονικά διαστήματα παρεμβάλλεται

διαρκώς η ανάγκη έκδοσης νέας προξενικής θεώρησης.

Τύπος αποθήκευσης και υποστηρικτικών υπηρεσιών
Αύξηση 4% παρουσίασε ο κύκλος

εργασιών στην αποθήκευση και στις υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες logistics το γ' τρίμηνο του 2014, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο δείκτη του γ' τριμήνου του 2013, που πα-