

## Logistics

# Μεγάλες οι προκλήσεις, μεγαλύτερες οι προοπτικές

Κείμενο  
Χρήστος Γαδ

*Η αναζήτηση αναπτυξιακών λύσεων για την ελληνική οικονομία έχει φέρει στο προσκήνιο τις δυνατότητες που κρύβονται στον κλάδο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας & Logistics (EA&L). Οι ειδικοί του κλάδου συμφωνούν πως, όντως, ο κλάδος μπορεί*

*να αποδειχθεί κομβικός στην προσπάθεια ανάταξης της οικονομίας και της επιχειρηματικότητας και επισημαίνουν την ανάγκη για άμεσες και δραστικές κινήσεις, στο πλαίσιο μιας καλά οργανωμένης εθνικής στρατηγικής.*

44

Ο κλάδος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας & Logistics (EA&L), ελπιδοφόρος και από τους πλέον δυναμικούς κατά κοινή ομολογία, αποτελεί χαρακτηριστικό θύμα της -τεράστιας συνήθως- απόστασης που χωρίζει ανέκαθεν στην Ελλάδα τις κυβερνητικές εξαγγελίες κρίσιμων στόχων και σχεδίων από την υλοποίησή τους. Οι ειδικοί του κλάδου... έχουν κουραστεί να απογοητεύονται από κυβερνητικές εξαγγελίες για εθνική αναπτυξιακή στρατηγική που θα οδηγήσουν τον κλάδο σε περίοπτη θέση.

Παρ' όλα αυτά συνεχίζουν να εργάζονται με την πεποίθηση, ακόμη και εν μέσω κρίσης και βαθιάς ύφεσης, πως ο κλάδος θα αποτελέσει θεμέλιο λίθο ανάπτυξης, προσδοκώντας ότι οι ιθύνοντες θα δουν την κρίση ως ευκαιρία για τη δημιουργία μιας πιο ανταγωνιστικής οικονομίας. Προειδοποιούν, ωστόσο, ότι ο χρόνος μετρά αντίστροφα και ελλοχεύει ο κίνδυνος να χαθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που έχει η χώρα. «Εάν παραμείνουμε σε αδράνεια θα χάσουμε το τεράστιο πλεονέκτημα της "ευλογημένης" γεωστρατηγικής μας θέσης», λέει χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL) και πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της OpLine Data, κ. Νικόλαος Ροδόπουλος.

Η κατάσταση στον κλάδο της EA&L -και όχι μόνο- θα ήταν πολύ διαφορετική αν είχαν υλοποιηθεί, έστω και εν μέρει, τα σχέδια που παρουσιάζουν ως κύριες προτεραιότητες οι ελληνικές κυβερνήσεις τα τελευταία πολλά χρόνια, για ανασυγκρότηση της ελληνικής οικονομίας, δημιουργία νέου παραγωγικού μοντέλου, υποστήριξη της εγχώριας επιχειρηματικότητας, ενίσχυση της εξωστρέφειας, προώθηση της καινοτομίας, βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος, στήριξη υποσχόμενων κλάδων κ.λπ. Ωστόσο, με τα χρόνια να περνούν ανεκμετάλλευτα και τα σχέδια αυτά να παραμένουν

μόνο επί χάρτου φθάσαμε στην κρίση -για τη διάρκεια και τις διαστάσεις της οποίας ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό ακριβώς αυτό το γεγονός- και πλέον όλα αυτά πρέπει να γίνουν με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς, υπό σαφώς πιο δύσκολες συνθήκες και με εμφανώς πιο δυσμενείς όρους, λόγω της κατάστασης στη διεθνή οικονομία.

«Σήμερα βρισκόμαστε στο σταυροδρόμι που θα μπορούσε να οριστεί ως επανεκκίνηση της εθνικής μας οικονομίας», τονίζει, ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics επιλέγοντας να βλέπει μπροστά και να μην αναλώνεται στην απαρίθμηση όσων δεν έγιναν όταν έπρεπε.

Φυσικά δεν αρνείται ότι ο κλάδος της EA&L, έρμαιο της κρατικής παθογένειας και της μακροχρόνιας έλλειψης αξιοπιστίας και αποτελεσματικής εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής, δεν έχει τύχει μέχρι σήμερα της αρμόζουσας κρατικής υποστήριξης, παρότι μπορεί να έχει καταλυτική συμβολή στην ανάπτυξη και τη μετεξέλιξη της ελληνικής οικονομίας. «Παρότι συστηματικά καταγράφεται η δυναμική του τομέα της EA&L, ουσιαστικά βήματα δεν έχουν γίνει», επισημαίνει. Επιμένει όμως ότι αυτό που προέχει τώρα είναι να κοιτάξουμε μπροστά και να μη μεμψιμοιρούμε. «Το ζητούμενο, ειδικά στην παρούσα χρονική συγκυρία, δεν είναι να καταγραφούν τα λάθη και οι αστοχίες, που λίγο-πολύ όλοι γνωρίζουν, αλλά να επαναπροσδιοριστεί το πλαίσιο της αναπτυξιακής πολιτικής».

### Τομέας ταχείας αποτελεσματικότητας

Εστιάζοντας στη θετική πλευρά σημειώνει ότι ενδεικτικό της δυναμικής του κλάδου είναι ότι, παρά την έλλειψη ουσιαστικής στήριξης, ήδη η συνεισφορά του στο Ακαθάριστο Εγχώ-



ριο Προϊόν είναι σημαντική, ενώ σημειώνει και την ανθεκτικότητα που δείχνει στην κρίση και στην ύφεση, απόρροια των αντιστάσεων που οργανώνουν με ίδιες δυνάμεις οι εταιρείες του κλάδου. «Ας μην ξεχνάμε ότι, με βάση την τελευταία μελέτη που πραγματοποίησε η Ελληνική Εταιρεία Logistics σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, η συμβολή της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στο ΑΕΠ της χώρας είναι σχεδόν 11% ή 19,8 δισ. ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι μετά τον τουρισμό, η Εφοδιαστική Αλυσίδα αποτελεί έναν ταχείας αποτελεσματικότητας τομέα», τονίζει.

Υπερθεματίζοντας για τις προοπτικές του κλάδου, ο επικεφαλής της EEL επισημαίνει ότι η Ελλάδα στον συγκεκριμένο τομέα «στην παρούσα φάση διαθέτει μόνο πλεονεκτήματα», επισημαίνοντας ότι τα οφέλη για την εγχώρια οικονομία από την ανάπτυξή του θα είναι πολλαπλά, καθώς το επενδυτικό προφίλ της χώρας θα αλλάξει. Ακριβώς αυτός είναι ο λόγος που πρέπει να ξεπεραστούν οι υπαρκτές σήμερα ελλείψεις και τα εμπόδια, εξηγεί, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη χάρωση εθνικής στρατηγικής για τις εμπορευματικές μεταφορές, βασισμένη στη γεωγραφικά κομβική θέση της Ελλάδας.

«Η γεωπολιτική θέση της χώρας μας μπορεί να αποτελέσει εφαλτήριο ανάπτυξης της οικονομίας, δεδομένης της νέας πορείας των παγκόσμιων εμπορευματικών ροών, οι οποίες πλέον ξεκινούν από την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας για να εισέλθουν μέσω Σουέζ στις προηγμένες και πλούσιες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Το πρώτο μεγάλο λιμάνι που συναντά όλο αυτό το διερχόμενο φορτίο είναι ο Πειραιάς. Και μόνο αυτή η παραδοχή μπορεί να δημιουργήσει τη διαφορά», υποστηρίζει.

Η Ελλάδα, όπως είχε καταγραφεί σε παλαιότερη μελέτη της McKinsey (Μάρτιος 2012), διατρέχεται από έναν εκ των τριών σημαντικότερων διππειρωτικών θαλάσσιων διαδρομών παγκοσμίως. Ωστόσο, με βάση τα στοιχεία της Παγκόσμιας Τράπεζας, το 2014 βρισκόταν μόλις στην 44η θέση στη λίστα με τους σημαντικότερους «παίκτες» της EA&L παγκοσμίως, πίσω από την Τουρκία (30ή θέση), αλλά και τη Ρουμανία (40ή). Επίσης, σύμφωνα με την έρευνα της EEL, ήταν

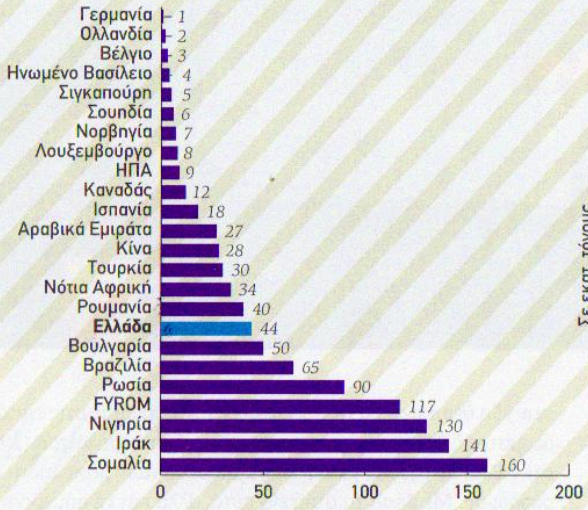
στη 13η θέση μεταξύ των 36 χωρών της Ευρώπης στις εμπορευματικές θαλάσσιες μεταφορές και ακόμη χαμηλότερα (29η στην E.E.) σε όγκους μεταφοράς εμπορευμάτων μέσω σιδηροδρόμου. Με βάση τα στοιχεία αυτά, αλλά και τη σημερινή συμβολή του κλάδου στο ΑΕΠ (19,8 δισ. ευρώ), γίνεται εύκολα κατανοητό πόσα περιθώρια ανάπτυξης έχει ο κλάδος και κατ'επέκταση πόσα περισσότερα οφέλη θα μπορούσε να κερδίσει η χώρα επενδύοντας στην EA&L και μετεξελισσόμενη σε διαμετακομιστικό εμπορικό κόμβο. «Βρισκόμαστε μπροστά σε μια πρόκληση. Τις ευκαιρίες που δημιουργούνται σήμερα πρέπει να τις εκμεταλλευθούμε άμεσα», επισημαίνει ο επικεφαλής της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

### **«Η Ελλάδα μπορεί να κάνει τη μεγάλη διαφορά»**

Μπορεί όμως η Ελλάδα να στερήσει από την Τουρκία την πρωτοκαθεδρία ως διαμετακομιστικό κέντρο για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ταυτόχρονα να ανταγωνιστεί τα παραδοσιακά λιμάνια διαμετακομιστικού εμπορίου της Βόρειας Ευρώπης; Σύμφωνα με τον κ. Ροδόπουλο, η χώρα μας όχι μόνο έχει τη δυνατότητα να διεκδικήσει μερίδιο αυτής της πίτας, αλλά μπορεί να κάνει και τη μεγάλη διαφορά, εάν επενδύσει σοβαρά και σωστά στην ανάπτυξη του τομέα.

«Οι υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα έχουν κατακτήσει ένα επίπεδο, το οποίο σαφώς βέβαια μπορεί να βελτιωθεί. Επενδύσεις τεχνολογίας, διαχείρισης στόλου, εγκαταστάσεων, καθώς και ανθρώπινου δυναμικού γίνονται προς το παρόν με βάση τις δυνατότητες των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, πάντα όμως με φειδώ. Μετά την επιβολή των capital controls, μάλιστα, οι επενδύσεις πολλών εταιρειών του κλάδου σίγουρα επανεξετάζονται, ενώ πολλοί τηρούν στάση αναμονής. Οι επιπτώσεις της ύφεσης στην αγορά είναι ανυπολόγιστες», τονίζει, και συμπληρώνει: «Παρ' όλα αυτά ο τομέας της EA&L δείχνει να έχει ισχυρές αντιστάσεις. Όμως, αυτό δεν συνεπάγεται απαραίτητα και ανάπτυξη. Η ανάπτυξη για να δημιουργηθεί απαιτεί συνεχή

**Η θέση της Ελλάδας με βάση τον δείκτη LPI**



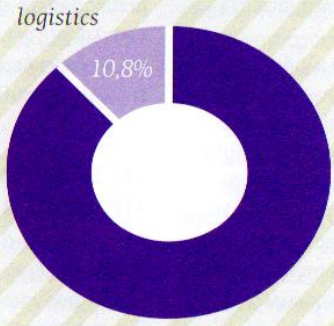
Πηγή: World Bank, 2014.

**Η εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών**



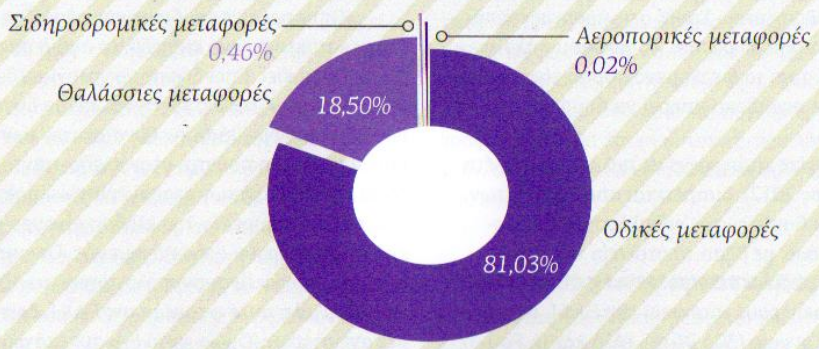
Πηγή: Eurostat (2014), ΟΣΕ (2013).

**Η συνεισφορά των logistics στο ΑΕΠ**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2014), Eurostat (2014), Icap (2014), BCG (2013).

**Η διάρθρωση της αγοράς ανά τρόπο μεταφοράς**



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2013).



επενδυτική δραστηριότητα, υγιές περιβάλλον για το επιχειρείν και μια αγορά που θα μπορεί να γίνει αποδέκτης ποιοτικών δεδομένων».

Αυτό το πλαίσιο πρέπει να δημιουργηθεί και γι' αυτό είναι αναγκαία η χάραξη εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής, καθώς το ζήτημα του επιχειρείν και της ανάπτυξης είναι πολύπλοκο και πολύπλευρο, εξηγεί. Ακριβώς σε αυτήν την έλλειψη και στις παθογένειες της ελληνικής πραγματικότητας αποδίδει και το σοβαρό πρόβλημα που δημιουργήθηκε -με σημαντικές επιπτώσεις για τον κλάδο- στην Ειδομένη, όπου η κατάληψη των σιδηροδρομικών γραμμών από πρόσφυγες κατέστησε αδύνατη τη μετακίνηση φορτίων. Σαφώς πρόκειται για ένα έκτακτο γεγονός και η προσφυγική κρίση πρέπει να αντιμετωπίζεται πρωτίστως με ανθρωπιστικά και όχι οικονομικά κριτήρια, όμως ένα οργανωμένο κράτος θα έπρεπε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει την κατάσταση πολύ πιο άμεσα, ώστε να μετριάσει τις αρνητικές συνέπειες, όπως εξηγεί ο κ. Ροδόπουλος.

«Η Ελλάδα διακατέχεται από μια παθογένεια δεκαετιών. Η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού και η αδύναμη οργανωτική δομή στέκουν αντίπαλοι μπροστά στο όποιο πλάνο εθνικής ανασυγκρότησης. Η Ειδομένη ήταν ακόμα μια τέτοια περίπτωση, όπου έγινε ξεκάθαρο πως το κράτος δεν μπορεί να λειτουργήσει προληπτικά, αλλά μόνο πυροσβεστικά κι αφότου έχει υποστεί ζημιά. Γιατί; Επειδή δεν έχει στρατηγικό σχεδιασμό. Σκεφτείτε ότι σε διάστημα μικρότερο των 2 εβδομάδων η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχασε 2 εκατ. ευρώ, ενώ οι σιδηροδρομικές επιχειρηματικές μεταφορές υπέστησαν μια θλιβερή ήττα αναφορικά με την αξιοπιστία τους. Είναι άλλη μία περίπτωση διαχείρισης σοβαρής κρίσης που θα έπρεπε να έχει λυθεί άμεσα. Και θα μου επιτρέψετε συνειρμικά να αναφερθώ στον Νικόλο Μακιαβέλι, ο οποίος είχε ορίσει ως κυρίαρχο παράγοντα το σημείο όπου τέμνονται η δράση με την τύχη (τα τυχαία και απρόβλεπτα γεγονότα). Σκοπός του "ηγεμόνα" είναι να μπορέσει να περιορίσει τον παράγοντα τύχη», επισημαίνει.

*«Εάν παραμείνουμε σε αδράνεια θα χάσουμε το τεράστιο πλεονέκτημα της "ευλογημένης" γεωστρατηγικής μας θέσης», τονίζει ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, κ. Νικόλαος Ροδόπουλος*

### **Αναγκαίος ο Οργανισμός Προώθησης Ελληνικών Logistics**

«Η αξιοπιστία και η εμπιστοσύνη είναι θεμέλιο λίθοι για την ενίσχυση της εξωστρέφειας του κλάδου, που αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξή του. Εάν δεν αποκτήσουμε πραγματική εξωστρέφεια δεν θα καταφέρουμε να αποκτήσουμε συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα», τονίζει ο επικεφαλής της Ελληνικής Εταιρείας Logistics.

«Οι σπασμωδικές κινήσεις εξωστρέφειας (μέσω ΕΣΠΑ) δεν αρκούν. Απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσπάθεια, που μπορεί να γίνει μόνο μέσω ενός Οργανισμού Προώθησης Ελληνικών Logistics (ΟΠΕΛ)», εξ ου και αποτελεί πάγιο αίτημα της ΕΕΛ. «Τα οφέλη που μπορούν να παρέχονται στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά, καθώς και τα οφέλη που δύνανται να αποκτήσουν οι εταιρείες που διακινούν τα προϊόντα τους μέσω της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας θα πρέπει να επικοινωνηθούν αποτελεσματικά στους ενδιαφερόμενους», σημειώνει ο επικεφαλής της ΕΕΛ. «Εάν παραμείνουμε σε αδράνεια θα χάσουμε το τεράστιο πλεονέκτημα της "ευλογημένης" γεωστρατηγικής μας θέσης».

Όστόσο, για να κάνει «τη μεγάλη διαφορά», η ελληνική



# 48

στратηγική για την ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα πρέπει να εστιάζει όχι μόνο στην ενίσχυση του μεταφερόμενου όγκου, αλλά και σε φορτία που δημιουργούν υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Όπως εξηγεί ο κ. Ροδόπουλος, στο πρόσφατο συνέδριο της EEL (19ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics) υπήρξε σειρά συμπερασμάτων που κατά την άποψή του αποτελούν μονόδρομο για την ανάπτυξη της EA&L στη χώρα μας. «Η θεωρία του 1/3 που εξέφρασε ο καθηγητής κ. Γ. Δουκίδης, είναι ίσως από τις σημαντικότερες επισημάνσεις. Δηλαδή εάν συγκρατήσουμε στη χώρα μας για ελαφριά μεταποίηση το 1/3 των διερχόμενων εμπορευματοκιβωτίων, τότε η αποτελεσματικότητα στη δημιουργία εσόδων θα εκτοξευθεί».

## Χρειάζονται επενδύσεις

Εκ των ων ουκ άνευ για την εδραίωση του κλάδου των Logistics ως βασικού τομέα της ελληνικής οικονομίας είναι και η υλοποίηση κάποιων ιδιαίτερα σημαντικών έργων υποδομής, τονίζει ο κ. Ροδόπουλος, και η κουβέντα έρχεται όπως είναι φυσικό στο πλέον σημαντικό έργο, στη δημιουργία του πολύπαθου εμπορευματοκέντρου στο Θριάσιο. Έργο που, αν και είναι κοινώς αποδεκτό ότι θα βελτιώσει δραστικά τις προοπτικές της ελληνικής EA&L, τείνει να εξελιχθεί σε «γεφύρι της Άρτας», καθώς ο διαγωνισμός για την παραχώρηση της έκτασης του ΟΣΕ ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί καθώς συνδέεται με το επίσης σημαντικό έργο, αυτό του ΟΛΠ, η ιδιωτικοποίηση του οποίου είναι στην τελική ευθεία.

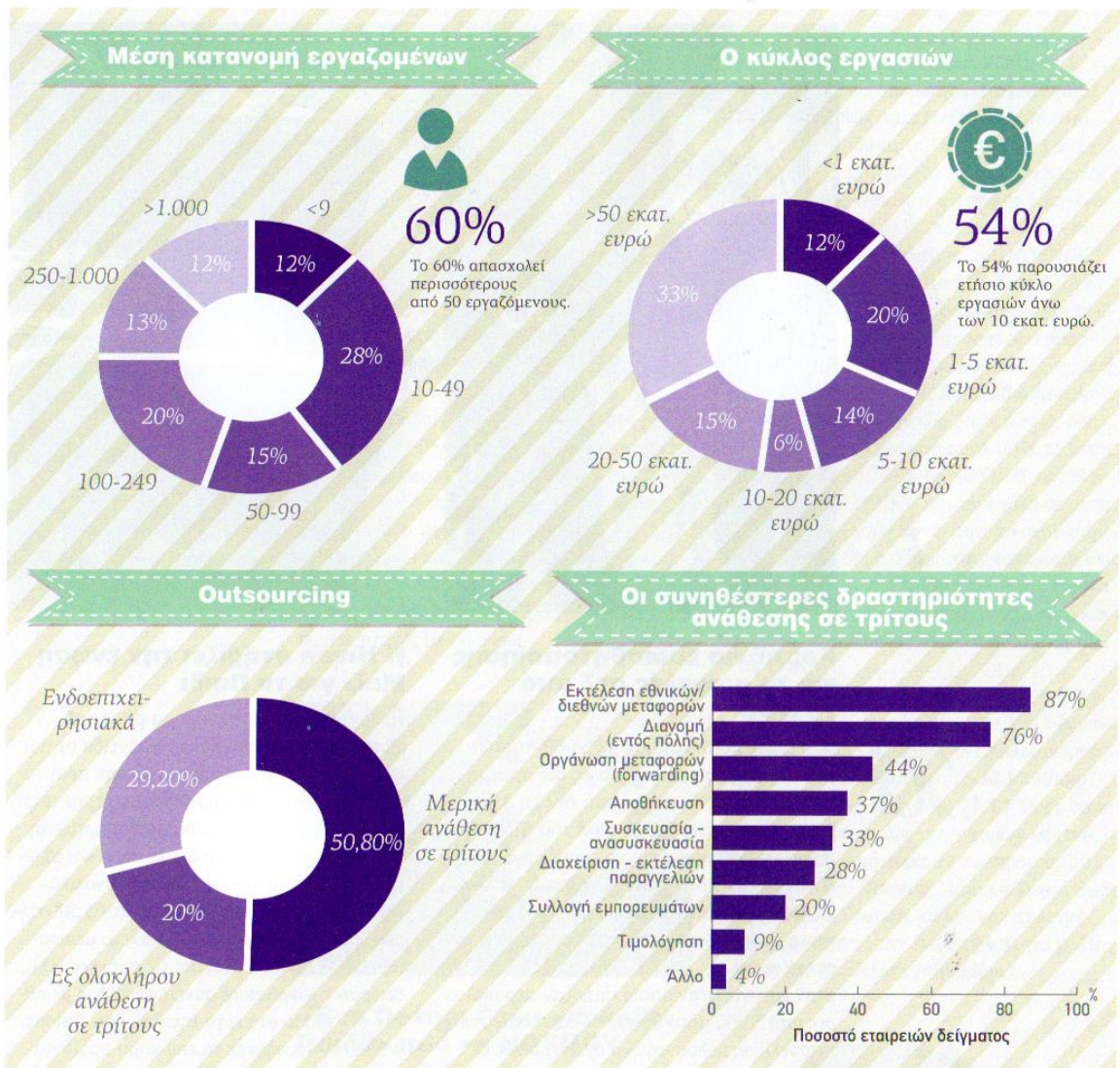
Κι αυτό γιατί τα δύο αυτά σχέδια συνδέονται στο πλαίσιο της προσπάθειας μετεξέλιξης του Πειραιά σε κόμβο της

εφοδιαστικής αλυσίδας προϊόντων μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Σχεδιασμός που επίσης προϋποθέτει τη μεγαλύτερη αξιοποίηση των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας, όπου επίσης καταγράφονται σημαντικές ελλείψεις. Οι κυριότερες αφορούν την ηλεκτροδότηση ολόκληρου του δικτύου αλλά και τη συστηματικότερη διασύνδεση της Ελλάδας με τις γειτονικές χώρες. Επίσης, σε εκκρεμότητα βρίσκεται το θέμα του ΟΛΘ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με τον διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση της τελευταίας να οδεύει, όπως φαίνεται, σε ακόμα μία παράταση.

Καθυστερήσεις που έχουν αρνητικές συνέπειες για τις προοπτικές του κλάδου, καθώς η υλοποίηση των παραπάνω επενδύσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά τόσο το επίπεδο όσο και τον όγκο των παρεχόμενων υπηρεσιών, με τα αντίστοιχα οφέλη για την ελληνική EA&L.

Όπως σημειώνει ο κ. Ροδόπουλος, «Το Θριάσιο και ένα αντίστοιχο εμπορευματοκέντρο στη Βόρεια Ελλάδα θα αποτελέσουν κέντρα παραγωγής πλούτου και ευημερίας. Σε σύγχρονο χρονικό διάστημα θα δημιουργηθούν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Πώς; Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να αυξήσει τα διερχόμενα εμπορευματοκιβωτίων, στοχεύοντας παράλληλα κυρίως στα φορτία που δημιουργούν υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (value added services). Το Θριάσιο αποτελεί κεντρικό πυρήνα των δράσεων αυτών, σε συνδυασμό δύο κυρίαρχων παραγόντων: πρώτον, την ταχύτητα των αδειοδοτήσεων και, δεύτερον, την ταχύτητα των διαδικασιών μεταφοράς στους εμπορευματοκέντρους της Ευρώπης».

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι ένα από τα βασικά ζητούμενα του κλάδου είναι η βελτίωση του θεσμικού



πλαίσου αδειοδότησης και χωροθέτησης χώρων Logistics, θέμα όπου επίσης δεν παρατηρείται κάποια αξιοσημείωτη πρόοδος. Όπως εξηγεί ο κ. Ροδόπουλος, «Παρότι υπάρχει νόμος, ο 4302/2014, ο οποίος ξεκαθαρίζει αρκετά πράγματα που αφορούν τα Logistics, δυστυχώς παραμένει ανενεργός καθώς δεν έχουν ακόμα υπογραφεί οι ανάλογες ΚΥΑ. Θεωρώ ότι με τη συμβολή της υφυπουργού κ. Τζάκρη τα πράγματα θα ξεκολλήσουν. Πιστεύω ότι βρισκόμαστε εν αναμονή εξελίξεων».

Καταλήγοντας και απαντώντας σε ερώτηση σχετικά με το αν η ιδιωτικοποίηση δημόσιων υποδομών, όπως ο ΟΛΠ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση ή αν το κράτος θα έπρεπε να προωθήσει την καλύτερη αξιοποίησή τους με ίδιες επενδύσεις, ο κ. Ροδόπουλος είναι σαφής και ρεαλιστής, επιβεβαιώνοντας ότι, όταν κωλυσιεργείς επί δεκα-

ετίες, ίσως τελικά αναγκαστείς να υποστείς δυσχερέστερους όρους. «Ως εκπρόσωπος ενός επιστημονικού οργανισμού πρέπει να σας πω ότι δεν υπάρχει ξεκάθαρη απάντηση. Θεωρώ, μάλιστα, πως στην Ελλάδα των επαναλαμβανόμενων μνημονίων, δεν υπάρχουν πλέον επιλογές ως προς το πώς πρέπει να διαχειριστούμε τον δημόσιο πλούτο που μπορεί να παρέχει έσοδα στη χώρα. Υπάρχει λοιπόν μόνο μία ανάγκη: να βρεθεί άμεσα μια λύση που θα δώσει εργασία και θα προσφέρει ανάπτυξη. Τα θέματα ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Θριασίου κοκ πρέπει να βρουν λύσεις. Δεν πρέπει να δαιμονίζονται».

Την ίδια στιγμή βέβαια επενδύσεις πρέπει να γίνουν και από τις ίδιες τις εταιρείες του κλάδου. Όπως καταδεικνύει η μελέτη που εκπόνησε η ΕΕΛ σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, η ανταγωνιστικότητα και οι παρεχόμενες υπηρεσίες έχουν περιθώρια βελτίωσης.