
Τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα και οι προκλήσεις των ελληνικών logistics. Τι ειπώθηκε στο συνέδριο της EEL Βορείου Ελλάδος

2017/11/27 10:22 στην κατηγορία LOGISTICS

Σε κυρίαρχο πυλώνα για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, μαζί με τον τουρισμό και τη ναυτιλία, θα μπορούσε να εξελιχθεί, τα επόμενα χρόνια, ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας και των logistics, στο πλαίσιο και του νέου σκηνικού που διαμορφώνουν οι «βαρέων βαρών» επενδύσεις, κατά μήκος, του νέου «Δρόμου του Μεταξιού», τον οποίο η Κίνα προωθεί δυναμικά, σύμφωνα με το ΑΜΠΕ.

Προς το παρόν, ωστόσο, η Ελλάδα υστερεί σε επιδόσεις σε συγκεκριμένους υποδείκτες του δείκτη LPI (Logistics Performance Index), εν συγκρίσει με χώρες, όπως η Ιταλία και η Τουρκία, ενώ **και η ενεργοποίηση του σχετικού θεσμικού πλαισίου καθυστερεί επί μακρόν.**

Αυτό, πάντως, δεν αποτρέπει τις ελληνικές επιχειρήσεις του κλάδου να σχεδιάζουν επενδύσεις για το πέρασμά τους στην ψηφιακή εποχή, με έμφαση στα ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα ή την ανάλυση Μεγάλων Δεδομένων (Big Data).

Οι παραπάνω είναι μόνο μερικές από τις εκτιμήσεις και διαπιστώσεις που «έπεσαν στο τραπέζι» από φορείς του κλάδου, καθηγητές πανεπιστημίου και εκπροσώπους οργανισμών, κατά τη διάρκεια του 21ου Πανελληνίου Συνεδρίου Logistics, που διοργάνωσε στη Θεσσαλονίκη η Ελληνική Εταιρεία Logistics (EEL) Βορείου Ελλάδος.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τον πρόεδρο της EEL Βορείου Ελλάδος, καθηγητή Δημήτρη Βλάχο, σε μία εποχή που οι τεχνολογικές εξελίξεις στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ραγδαίες – με μεγάλες εξελίξεις στα πεδία των αισθητήρων, του γεωγραφικού εντοπισμού και της ρομποτικής- το ερώτημα είναι αν οι ελληνικές επιχειρήσεις logistics μπορούν να ενσωματώσουν αυτές τις αλλαγές στην πραγματικότητα της καθημερινότητάς τους.

Σύμφωνα, πάντως, με παλαιότερη έρευνα της EEL Αθηνών, όπως σημείωσε ο καθηγητής, το 79% των ελληνικών επιχειρήσεων θα επένδυαν σε ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα, καθώς θεωρούν τη σχετική ανάγκη «υψηλή» ή «πολύ υψηλή», **το 68% θα «πόνταρε» σε εφαρμογές έξυπνων συσκευών, το 48% σε τεχνολογίες Ραδιοσυχνοτικής Αναγνώρισης (RFID) και το 50% σε Big Data analytics.**

Ωστόσο, εν αναμονή των εξελίξεων, ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας και των logistics στην Ελλάδα, που εκτιμάται ότι εισφέρει το 10%-11% του ΑΕΠ, βρίσκεται ενώπιον αρκετών προκλήσεων, οι οποίες σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με την προβληματική συνεργασία μεταξύ των διάφορων ηλεκτρονικών συστημάτων, το πολύπλοκο δίκτυο μεταφορών στην ελληνική επαρχία, τα πολλά διαφορετικά σημεία μεταφόρτωσης, με θέματα ανταγωνιστικότητας και επιχειρηματικού ρίσκου, καθώς και ταυτοποίησης και επιβεβαίωσης ηλεκτρονικής υπογραφής.

Επιπλέον, η σύνδεση της έρευνας με την αγορά «είναι μία καμένη ελπίδα», σύμφωνα με τον κ. Βλάχο, αφού «έχουμε αποτύχει σε αυτήν τη συνεργασία».

Το 14% του κοινοτικού ΑΕΠ και το «Show me the money»

Στο σκηνικό που διαμορφώνεται στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας και των logistics συνολικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση αναφέρθηκε, από την πλευρά της, η επικεφαλής Μεταφορών και Logistics του μη κερδοσκοπικού οργανισμού ERTICO, Λίνα Κωνσταντινοπούλου.

Όπως είπε, **ο κλάδος εισφέρει σήμερα το 14% του ΑΕΠ της ΕΕ, ενώ εκτιμάται ότι απασχολεί 11 εκατ. άτομα στα κράτη-μέλη.**

Οι οδικές μεταφορές απολαμβάνουν τη μερίδα του λέοντος, καθώς μέσω των ευρωπαϊκών δρόμων διακινούνται συνολικά φορτία 46 εκατ. τόνων ημερησίως, ενώ την κορυφαία «πεντάδα» των κρατών με τις πιο ανεπτυγμένες αλυσίδες logistics και τα μεγαλύτερα μερίδια απαρτίζουν η Ολλανδία, η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο και η Γερμανία.

Για τα επόμενα χρόνια, πρόσθεσε, η κ. Κωνσταντινοπούλου, αναμένεται «αυξημένη παραγωγή του κλάδου των logistics στις ανατολικές χώρες», ενώ δεδομένου ότι η Κομισιόν θέλει να αυξήσει την ελκυστικότητα του κλάδου, η ανάπτυξη αναμένεται να επιταχυνθεί στα επόμενα χρόνια, όπως και η ψηφιοποίηση των αλυσίδων Logistics.

«Και επειδή όλα καταλήγουν στο “show me the money”, δείξε μου τα λεφτά δηλαδή, η διακίνηση παγκοσμίως υπολογίζεται σε 1,5 τρισ. δολάρια για τους παίκτες logistics, συν άλλα 2,4 τρισ. για την κοινωνία», σημείωσε η κ. Κωνσταντινοπούλου, ενώ μίλησε και για την ανάγκη ενιαιοποίησης των ψηφιακών συστημάτων, καθώς τα περισσότερα

τοπικά συστήματα χρησιμοποιούν τον δικό τους τρόπο για να ανταλλάσσουν πληροφορίες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ζητήματα στην επικοινωνία.

Delivery ...φορτίων και block trains από τη Βαλτική μέχρι την Άπω Ανατολή

Στις δυνατότητες για κατακόρυφη βελτίωση υπηρεσιών, που δίνουν οι νέες τεχνολογίες στον κλάδο των logistics αναφέρθηκε ο διευθύνων σύμβουλος της TREDIT ΑΕ, Απόστολος Μπιζάκης.

«Πολύ πριν το κοντέινερ φτάσει στο λιμάνι και μέχρι να φύγει από αυτό γνωρίζουμε ανά πάσα στιγμή πού βρίσκεται και μπορούμε να εντοπίσουμε τα σημεία, στα οποία υπάρχει περιθώριο να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες» τόνισε και συμπλήρωσε ότι διαμορφώνονται προοπτικές και για τον κεντρικό έλεγχο της διακίνησης σε λιμάνια που ανήκουν σε συμμαχίες.

Επίσης, μίλησε για την πλήρη λειτουργική ενιαιοποίηση θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, που ήδη προωθείται από εταιρείες κολοσσούς, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται παράδοση φορτίων door to door ή να δρομολογούνται block trains από τη Βαλτική μέχρι την Άπω Ανατολή (Maersk).

Ο τρίτος πυλώνας και το αχανές λιμάνι της Σαγκάης

«Τα logistics ευελπιστώ ότι θα αποτελέσουν τον τρίτο πυλώνα για την ανάπτυξη στη χώρα τα επόμενα χρόνια», υπογράμμισε ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Ευάγγελος Σαμπράκος, ενώ δείχνοντας διαφάνειες με το αχανές λιμάνι της Σανγκάης, το μεγαλύτερο του κόσμου, επισήμανε:

«Τα οράματά μας πρέπει να είναι στραμμένα προς τα μεγαλύτερα και τα δυνατότερα (λιμάνια)». Ο ίδιος υπενθύμισε ότι περίπου **το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 43% του εσωτερικού της ΕΕ διακινείται διά θαλάσσης**, ενώ η ελληνόκτητος ναυτιλία «κοντρολάρει» ένα πολύ σημαντικό μέρος αυτών των ροών.

Όπως πρόσθεσε, μεταξύ 2001 και 2016 η χωρητικότητα εκτοπίσματος (DWT) των πλοίων του ελληνόκτητου στόλου υπερδιπλασιάστηκε, αναφέροντας ότι αυτός αριθμούσε το 2016 περίπου 5.230 πλοία.

Παράλληλα, με βάση στοιχεία του 2011, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ανέρχονταν σε 762, εκ των οποίων οι 135 είχαν ενταγμένα στο δυναμικό τους πάνω από 15 πλοία έκαστη.

Εν τω μεταξύ, παρουσιάζοντας στοιχεία του Δείκτη Απόδοσης Logistics (LPI) για την τελευταία δεκαετία, ο Ιωάννης Σιαμάς, μέλος του Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής Αλυσίδας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σημείωσε ότι η Ελλάδα παρουσιάζει χαμηλές επιδόσεις στα τελωνεία και

τη χωρητικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων.

Επικαλούμενος στοιχεία του 2016, συμπλήρωσε ότι η Ελλάδα, σε σύγκριση με τα γειτονικά κράτη, βρίσκεται σταθερά πίσω από την Ιταλία και την Τουρκία.

«Αυτό είναι το βασικό μας πρόβλημα. Θα γίνουμε καλύτεροι αν βελτιώσουμε τους δύο προαναφερθέντες παράγοντες» τόνισε.

Σε ό,τι αφορά το θεσμικό πλαίσιο, επισήμανε ότι παρότι βρισκόμαστε ήδη στο 2017, αυτό εξακολουθεί να εκκρεμεί επί χρόνια, αφού δεν έχουν εκδοθεί οι απαιτούμενες σχετικές υπουργικές αποφάσεις και Προεδρικά Διατάγματα, ενώ ιδιαίτερη έμφαση χρειάζεται να δοθεί και στις χρήσεις γης.