
Turning - Point για τα ελληνικά logistics

2018/02/11 09:39 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Το 2017 δεν μπορείς να το χαρακτηρίσεις ως επιτυχημένη χρονιά, αλλά μπορείς να του απονείμεις εύκολα τον τίτλο της χρονιάς turning-point για τα ελληνικά logistics. Σαφώς και τα πάντα στον κλάδο κινήθηκαν ανοδικά, αλλά οι πληγές του παρελθόντος παραμένουν ανοικτές.

Χωρίς πολλά λόγια, αυτά που πρέπει να παλέψουμε για τη νέα χρονιά, κράτος και ιδιωτική πρωτοβουλία, είναι η πλήρης απαλλαγή από την παρωχημένη γραφειοκρατική αντίληψη των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών, το πέρασμα στην ψηφιακή εποχή και η απελευθέρωση της αγοράς από τις επιχειρήσεις-σκελετούς που άφησε στην ντουλάπα η επτάχρονη κρίση.

Στα θετικά, **το πολυνομοσχέδιο για την Εφοδιαστική που κυριολεκτικά ήταν μια έκπληξη για την αγορά** - εδώ να τονίσουμε το εξαιρετικό συμβουλευτικό έργο του Συμβουλίου Εφοδιαστικής -, καθώς απελευθέρωσε αρκετά θέματα - ταμπού, η διαφανόμενη σωστή αντιμετώπιση του θέματος των «άτυπων συγκεντρώσεων» και η προσπάθεια προσέγγισης σε σχετικά ορθολογική βάση των επιχειρηματικών κέντρων.

Η αγορά κινήθηκε ανοδικά, ειδικά ο κλάδος των logistics έκλεισε με διψήφιο ποσοστό, κάτι που συνεχίζεται και στις αρχές του έτους.

Όταν η αγορά κινείται ανοδικά, οι υπηρεσίες εξυπηρέτησής της ευνοούνται. Είμαστε όμως μακριά από τις επιδιωκόμενες κερδοφορίες.

Μήπως αυτό το σχέδιο για δημιουργία υφυπουργείου Βιομηχανίας, Εμπορίου και Μεταφορών θα πρέπει να ξαναμπεί στο τραπέζι;

Ειδικά στον κλάδο των μεταφορών, όσο παραμένει μακριά η πολιτεία από τη ρύθμιση των city logistics, τη διαχείριση του Ελαιώνα και του Ρέντη και κυρίως τη δημιουργία της ηλεκτρονικής φορτωτικής, ο κλάδος θα παραμένει στη μαύρη οικονομία και σε συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού.

Κατά τα άλλα, οι αποθήκες στην Αττική είναι πλήρως δεσμευμένες και «τσίμπησαν»

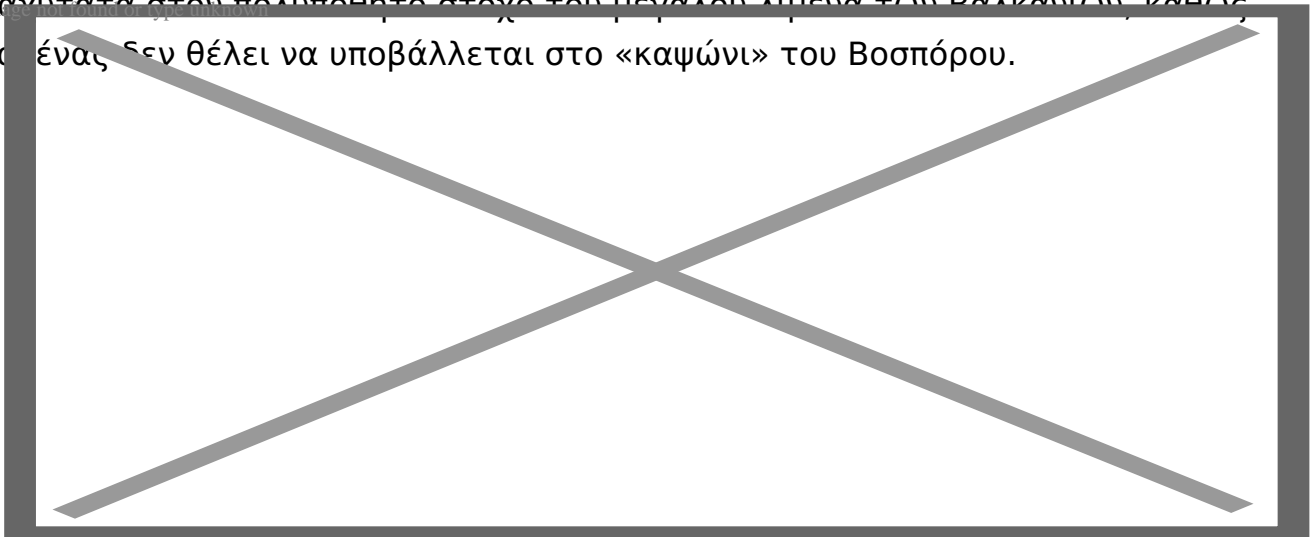
ελάχιστα τα ενοίκια.

Αντίστοιχα, η ζήτηση ανέβηκε και στη συμπρωτεύουσα και πλέον ψάχνουμε οικόπεδα για νέες κατασκευές, αναμένοντας την εξέλιξη που θα φέρει το μεγάλο εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο.

Οι Ιταλοί ανέλαβαν τον Σεπτέμβριο, συνεπώς μπορούμε να περιμένουμε σημαντικές εξελίξεις στα σιδηροδρομικά για την παρούσα χρονιά. Αν όλα πάνε καλά, η προσέλκυση των εργασιών πρόσθετης αξίας (assembly, light manufacturing) ίσως και να μην είναι μακριά.

Νομίζω ότι η πολιτεία (Υπερταμείο), **κακώς, καθυστερεί τον διαγωνισμό παραχώρησης για την αξιοποίηση των λιμανιών Αλεξανδρούπολης και Ηγουμενίτσας**, καθώς προμηνύονται ντέρμπι.

Έχει καθυστερήσει το έργο στο στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη και πρέπει να επιταχύνει τις διαδικασίες για το στρατόπεδο Ζιάκα στη Μενεμένη (Agrologistics). Ειδικά η Θεσσαλονίκη, μετά την ανάδειξη διαχειριστή, αναμένεται να φτάσει πρώτα στον πολύπλοκο στόχο του μεγάλου λιμένα των Βαλκανίων, καθώς κανένας δεν θέλει να υποβάλλεται στο «καψώνι» του Βοσπόρου.



H

ολοκλήρωση των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων θα λειτουργήσει υδροκέφαλα, όσον αφορά τον κλάδο των αποθηκών, καθώς οι μεγάλες επαρχιακές πόλεις είναι πλέον «μια ανάσα» από Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Συνεπώς επενδύσεις σε αποθήκες στην επαρχία, εκτός Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης (λόγω της γιγάντωσης των λιμένων), να αποφεύγονται.

Θεωρώ δε, ότι με την ολοκλήρωση του άξονα Λαμίας - Εγνατίας, η Λαμία θα πάρει όλο το βάρος της συγκέντρωσης και αποστολής φορτίων της ενδοχώρας από και προς τη δυτική Ευρώπη.

Αφήνω για το τέλος το θέμα της «πράσινης κίνησης». **Όσο τα αρμόδια υπουργεία και οι δύο μεγάλες Περιφέρειες θα αφήνουν αρρύθμιστα τα City Logistics,** τόσο η χώρα θα παραμένει μακριά από την ηλεκτροκίνηση και υγραεριοκίνηση. Αυτό δυστυχώς σημαίνει 2 δισ. ευρώ χαμένα FDI's.

Μήπως αυτό το σχέδιο για δημιουργία υφυπουργείου Βιομηχανίας, Εμπορίου και Μεταφορών θα πρέπει να ξαναμπει στο τραπέζι;

Θεόδωρος Σκαμάγκος,

Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Metron Logistics, αναδημοσίευση από τη «Ναυτεμπορική»