
ΣΕΒ: Αναγκαία η δημιουργία ειδικής ή γενικής γραμματείας εφοδιαστικής αλυσίδας στο υπουργείο Ανάπτυξης

2019/01/10 17:21 στην κατηγορία LOGISTICS

Την αναγκαιότητα να δημιουργηθεί μια ειδική ή γενική γραμματεία εφοδιαστικής αλυσίδας στο υπουργείο Ανάπτυξης, η οποία θα ασχολείται αποκλειστικά με την υλοποίηση της στρατηγικής που έχει εκπονήσει το Εθνικό Συμβούλιο Logistics, επισημαίνει ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ).

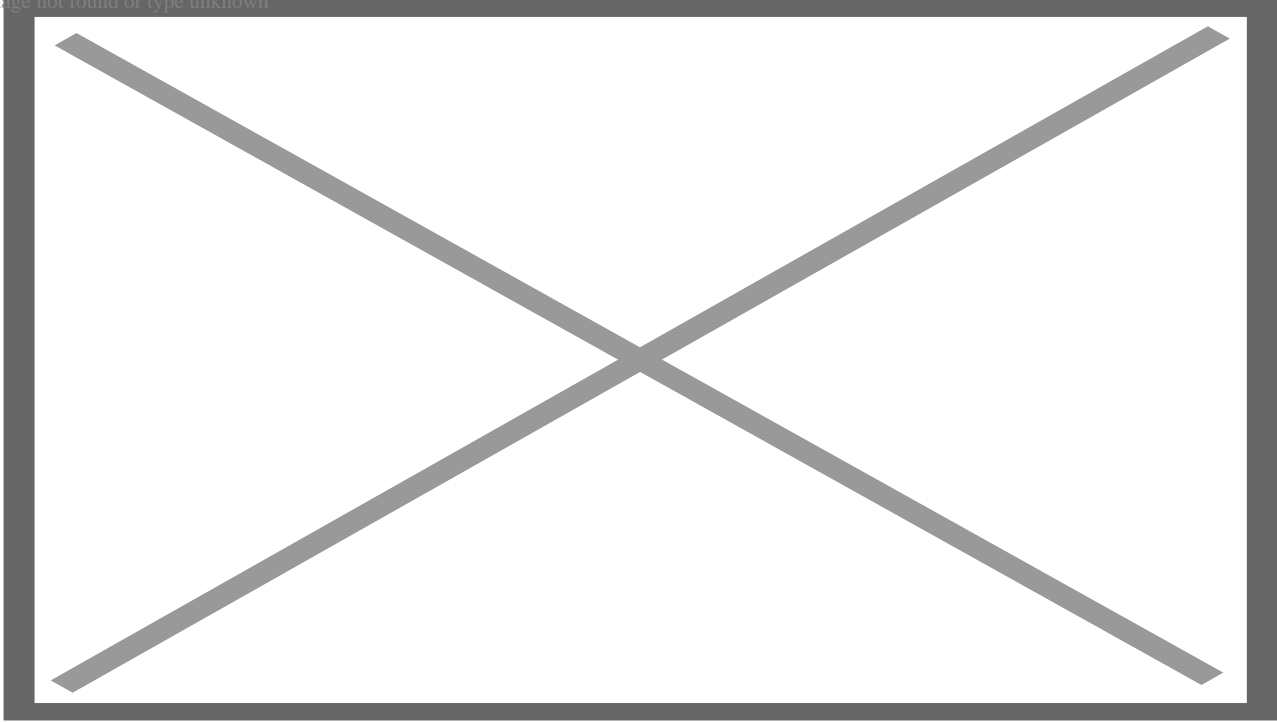
Ειδικότερα, στο Δελτίο του Συνδέσμου για την ελληνική οικονομία, σημειώνεται ότι ο κλάδος υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) είναι ένας από τους πιο νευραλγικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και μεταποίησης.

Η γεωγραφική θέση της χώρας είναι κομβικής σημασίας για την προώθηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών και ο κλάδος των logistics προσελκύει το επενδυτικό ενδιαφέρον των ισχυρών εμπορικών δυνάμεων στην παγκόσμια αγορά.

Προσφέρει υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής προϊόντων στις εγχώριες μεταποιητικές και εμπορικές επιχειρήσεις, ενώ η ταχεία βελτίωση των λιμενικών υποδομών του Πειραιά και (προσεχώς) της Θεσσαλονίκης αναβαθμίζει σημαντικά το διαμετακομιστικό ρόλο της χώρας στις διεθνείς εμπορευματικές ροές.

Ο κλάδος των logistics (υπηρεσίες προς τρίτους) παράγει το 6% περίπου του ΑΕΠ της χώρας, το οποίο ανεβαίνει στο 9,5%, συμπεριλαμβάνοντας τις ίδιες υπηρεσίες logistics που παρέχονται εσωτερικά από πολλές εμπορικές και μεταποιητικές επιχειρήσεις.

Δίνει δουλειά στο **4,7% των απασχολούμενων (~200 χιλ. άτομα).**



Επίσης, σε σχέση με τον μέσο όρο της οικονομίας, ο κλάδος, αφενός δημιουργεί μεγαλύτερη ακαθάριστη προστιθέμενη αξία ανά απασχολούμενο, και, αφετέρου ανακάμπτει με ταχύτερους ρυθμούς σε όρους απασχόλησης και μισθών.

Είναι, επίσης, ο κλάδος που διαχειρίζεται όλο το διεθνές εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της χώρας, και μεταφέρει το ελληνικό όνομα στις παγκόσμιες αγορές.

Η αποτελεσματική λειτουργία του κλάδου, μέσω εξορθολογισμού του κόστους και βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών logistics, αναμένεται να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο, τα επόμενα χρόνια, στην αύξηση του μεριδίου της βιομηχανίας στο 12% του ΑΕΠ, στον επιδιωκόμενο εξωστρεφή επαναπροσανατολισμό της ελληνικής οικονομίας, και στην καθιέρωση των ελληνικών διεθνώς εμπορεύσιμων προϊόντων, ως αξιόπιστες εισροές στις διεθνείς αλυσίδες αξίας.

Η ανάπτυξη, όμως, των εμπορευματικών υποδομών της χώρας σε περιφερειακούς οδικούς άξονες, σιδηροδρομικά δίκτυα, περιφερειακά λιμάνια και εμπορευματικούς κόμβους (τοπικούς και εθνικούς), είναι ιδιαίτερα αργή.

Και αυτό συμβαίνει περισσότερο εκεί όπου οι διαδικασίες εμπλέκονται στα γρανάζια της κρατικής γραφειοκρατίας. Οι ρυθμοί αυτοί δεν είναι πλέον συμβατοί με τα τεκταινόμενα στη διεθνή οικονομία, και πρέπει να επιταχυνθούν, εάν πρόκειται η Ελλάδα να αναπτυχθεί ταχύτερα από το 2% των επίσημων προβλέψεων.

Βεβαίως, τα τελευταία 10 χρόνια έχουν επέλθει μεγάλες μεταβολές στον κλάδο. Με την καθοριστική παρέμβαση του ΣΕΒ και της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), **ο κλάδος είναι ίσως ο μόνος στην Ελλάδα που διαθέτει εθνικό σχέδιο ανάπτυξης εγκεκριμένο και επικαιροποιημένο από δυο διαδοχικές κυβερνήσεις**

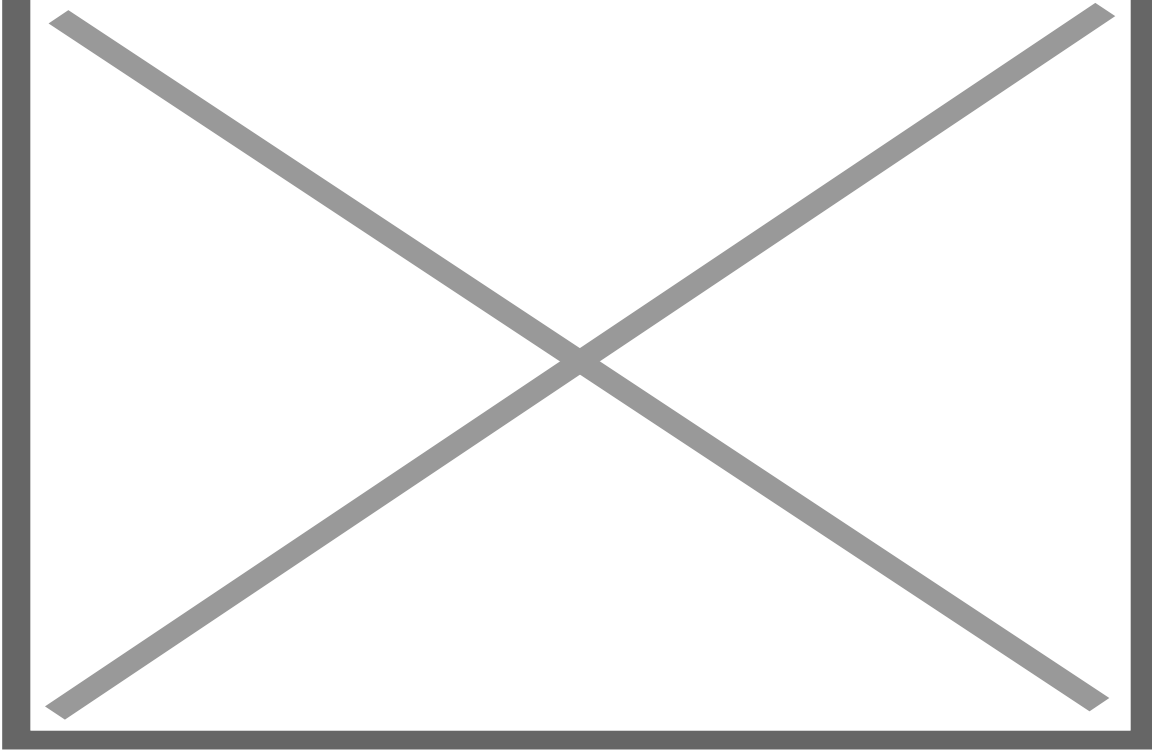
Με τις προτάσεις πολιτικής που προωθεί συνεχώς ο ΣΕΒ στη δημόσια διοίκηση, ο κλάδος έχει πλέον ένα ιδιαίτερα σύγχρονο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Αυτό συνεισφέρει σημαντικά στον εξορθολογισμό του κόστους λειτουργίας. Επίσης, με την παραχώρηση και σε ιδιώτες λιμανιών και αεροδρομίων, αλλά και σιδηροδρομικών υπηρεσιών προχωρά ταχύτερα η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του κλάδου.

Χρειάζεται, όμως, και μια δημόσια διοίκηση που να διευκολύνει τους ιδιώτες επενδυτές να αναπτύξουν ακόμα περισσότερες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας ώστε να επιτευχθεί ο στόχος δημιουργίας διαμετακομιστικού κόμβου στην Ελλάδα.

Απαιτούνται, fast-track διαδικασίες για τις επενδύσεις σε εμπορευματικούς κόμβους όπως και ευθυγράμμιση των όρων δόμησης και αδειοδότησης όλων των κέντρων αποθήκευσης και διανομής (ΚΑΔ) με τους αντίστοιχους του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού.

Οι όροι που δόθηκαν στο Θριάσιο είναι απαραίτητο να επεκταθούν στο σύνολο των ΚΑΔ, αν θέλουμε ο κλάδος να στέκεται με αξιώσεις απέναντι στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό.



Ενδεικτικά,

οι όγκοι δόμησης των ΚΑΔ στην Ελλάδα παραμένουν περίπου 30% δυσμενέστεροι από τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό, ενώ μόνο **για να παραχωρηθεί το 35% του διαθέσιμου χώρου στο Θριάσιο χρειάστηκαν 11 προκηρύξεις, 3 διαγωνισμοί και περίπου 12 χρόνια.**

Σε αντίθεση, η Ισπανία μέσα σε 5 έτη έθεσε σε παραγωγική λειτουργία το Plaza Logistics Park οκταπλάσιας έκτασης. Τέτοιου είδους χρονικές καθυστερήσεις δεν είναι, όμως, αποδεκτές στην ιδιωτική οικονομία.

Η Fraport, που είναι μια ιδιωτική επένδυση αξιοποίησης αεροδρομίων, πέρασε και αυτή από 40 κύματα πριν τελεσφορήσει.

Και είμαστε όλοι μάρτυρες των αβελτηριών στην επένδυση του πρώην αεροδρομίου της Αθήνας στο Ελληνικό.

Υπάρχει, λοιπόν, επιτακτική ανάγκη η δημόσια διοίκηση **να δημιουργήσει πλέον μια ειδική ή γενική γραμματεία εφοδιαστικής αλυσίδας στο υπουργείο Ανάπτυξης** που θα ασχολείται αποκλειστικά και οριζόντια με την υλοποίηση της στρατηγικής που έχει εκπονήσει το Εθνικό Συμβούλιο Logistics, δηλαδή με το σύνολο των δράσεων και πολιτικών που είναι αναγκαίες για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου, την αύξηση των επενδύσεων και της απασχόλησης.

Υπενθυμίζεται ότι, κατά τη διεξαγωγή του 22ου Πανελληνίου Συνεδρίου της EEL, [ο πρόεδρος Νικόλας Ροδόπουλος κάλεσε όλο τον πολιτικό κόσμο στην ίδρυση Γενικής Γραμματείας Logistics](#), σημειώνοντας ότι η χώρα μας βρίσκεται μπροστά σε μια μεγάλη και ίσως, στην τελευταία ευκαιρία της, την οποία πρέπει να εκμεταλλευτεί

και όχι να την “χαρίσει” σε άλλους.