

## «Χάθηκαν» 6.231 επιχειρήσεις από Μεταφορές - Logistics από το 2008. Η ακτινογραφία του κλάδου

2019/01/11 10:24 στην κατηγορία LOGISTICS

Ως έναν από τους πιο νευραλγικούς τομείς της εγχώριας οικονομίας για την ανάπτυξη της βιομηχανίας και μεταποίησης περιγράφει ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών και Επιχειρήσεων (ΣΕΒ) τον κλάδο των μεταφορών και των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, στον οποίο συμπεριλαμβάνει, όχι μόνο την αποθήκευση, αλλά και τα ταχυδρομεία και τις αεροπορικές, χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές.

### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με τον Σύνδεσμο και σε [χθεσινό δελτίο του](#), με βάση τα στοιχεία του 2016, ο κλάδος αποτελείται από 62.878 επιχειρήσεις, εν μέσω 705.717 επιχειρήσεων στο επιχειρηματικό, μη κυβερνητικό ή αγροτικό τμήμα της οικονομίας, εκ των οποίων 61.433 επιχειρήσεις (97,7%) είναι πολύ μικρές (0 έως 9 άτομα) με 1,54 απασχολούμενους ανά επιχείρηση κατά μέσο όρο, ενώ υπάρχουν και 1.194 μικρές επιχειρήσεις (10 έως 49 άτομα) με 18,8 απασχολούμενους ανά επιχείρηση, 195 μεσαίες επιχειρήσεις (50 έως 249 άτομα) με 106,7 απασχολούμενους ανά επιχείρηση, και 56 μεγάλες επιχειρήσεις (>250 άτομα) με 822,5 απασχολούμενους ανά επιχείρηση (περιλαμβάνονται τα ΕΛΤΑ και οι αεροπορικές και ναυτιλιακές εταιρείες).

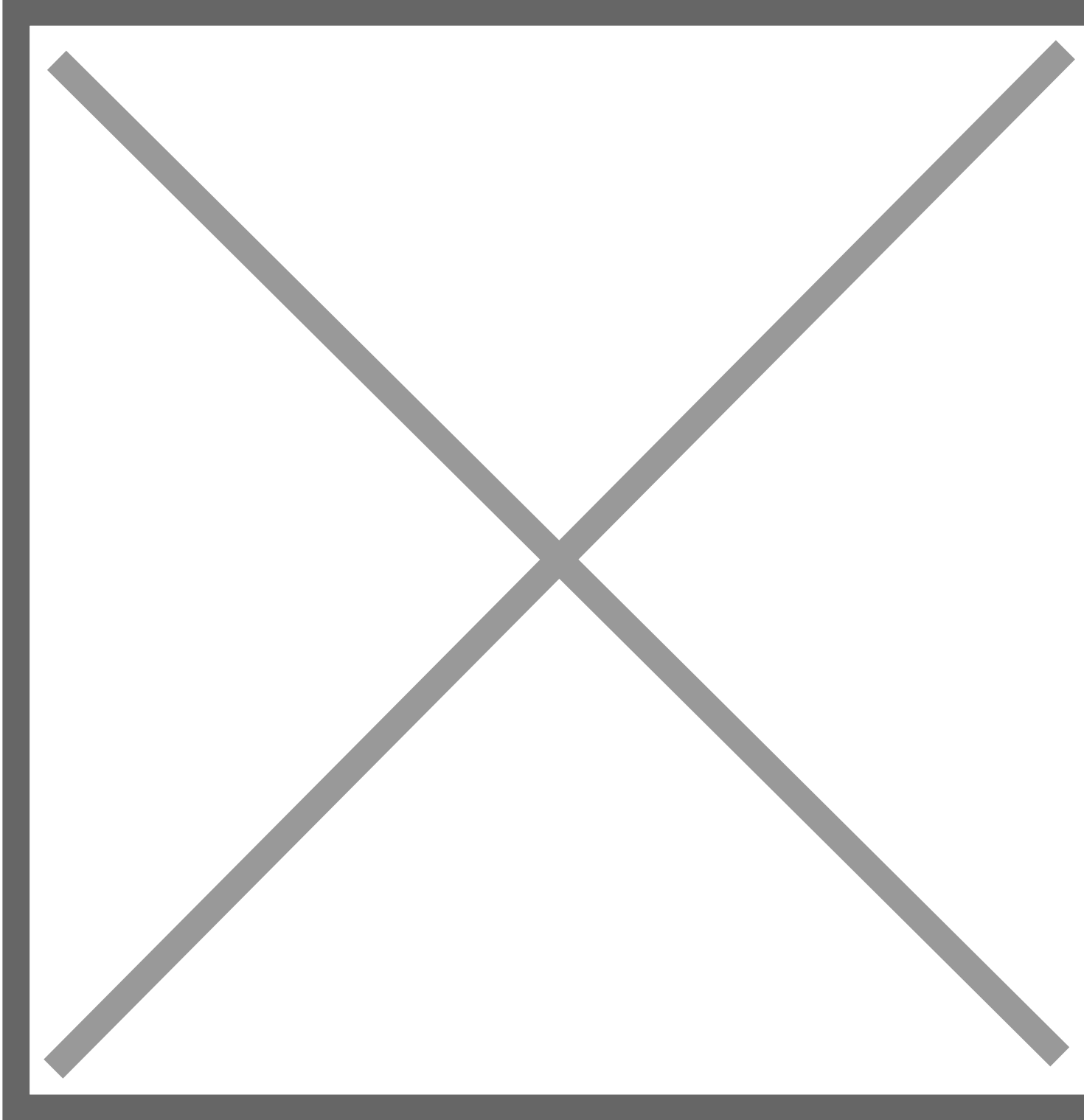
Σημειώνεται ότι, η Ελλάδα έχει 388 μεγάλες επιχειρήσεις το 2016, εκ των οποίων **οι 56 (14%) ανήκουν στον κλάδο των logistics.**

Σε σχέση με τα προ κρίσης επίπεδα (2008), σημειώνεται ότι έχουν χαθεί 6.231 επιχειρήσεις, εκ των οποίων 5.963 ήταν πολύ μικρές επιχειρήσεις, ενώ παράλληλα μειώθηκαν και οι μικρές επιχειρήσεις κατά 311 μονάδες.

Ταυτόχρονα, όμως, αυξήθηκαν οι μεσαίες επιχειρήσεις κατά 30 μονάδες (εκ των οποίων +42 μονάδες στην αποθήκευση, -30 μονάδες στις θαλάσσιες μεταφορές και +9 μονάδες στις χερσαίες μεταφορές), καθώς και οι μεγάλες επιχειρήσεις κατά 14 μονάδες (εκ των οποίων +20 μονάδες στην αποθήκευση, +7 μονάδες στις θαλάσσιες μεταφορές και -10 στις χερσαίες μεταφορές).

Τα στοιχεία αυτά είναι ενδεικτικά μιας διαδικασίας συγχωνεύσεων και εξαγορών λόγω της κρίσης και της δραματικής πτώσης των πωλήσεων, με την μεγαλύτερη κινητικότητα να εμφανίζεται στον τομέα της αποθήκευσης.

Image not found or type unknown



Όσον αφορά στη συμβολή του κλάδου των logistics στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (δηλ. κέρδη, αμοιβές και αποσβέσεις) σε σταθερές τιμές 2010, της ελληνικής οικονομίας, το 2017 ο κλάδος συνεισέφερε το 6,1% στο σύνολο, έναντι 6,6% το 2013 και 8,3% το 2008.

Ο μόνος υποκλάδος που αυξάνει διαχρονικά το μερίδιο του στην οικονομία είναι η αποθήκευση (από 0,5% το 2008 σε 1,2 το 2017), με τις αεροπορικές μεταφορές να παραμένουν στα ίδια επίπεδα και τους άλλους κλάδους να συρρικνώνονται.

Από το 2013 και μετά, όταν άρχισε να ανακάμπτει σταδιακά η οικονομία, **αυξάνουν τα μερίδια τους οι αεροπορικές μεταφορές και η αποθήκευση, ενώ τα ταχυδρομεία παραμένουν στάσιμα**, και, συνεχίζουν να χάνουν μερίδια οι χερσαίες και οι θαλάσσιες μεταφορές.

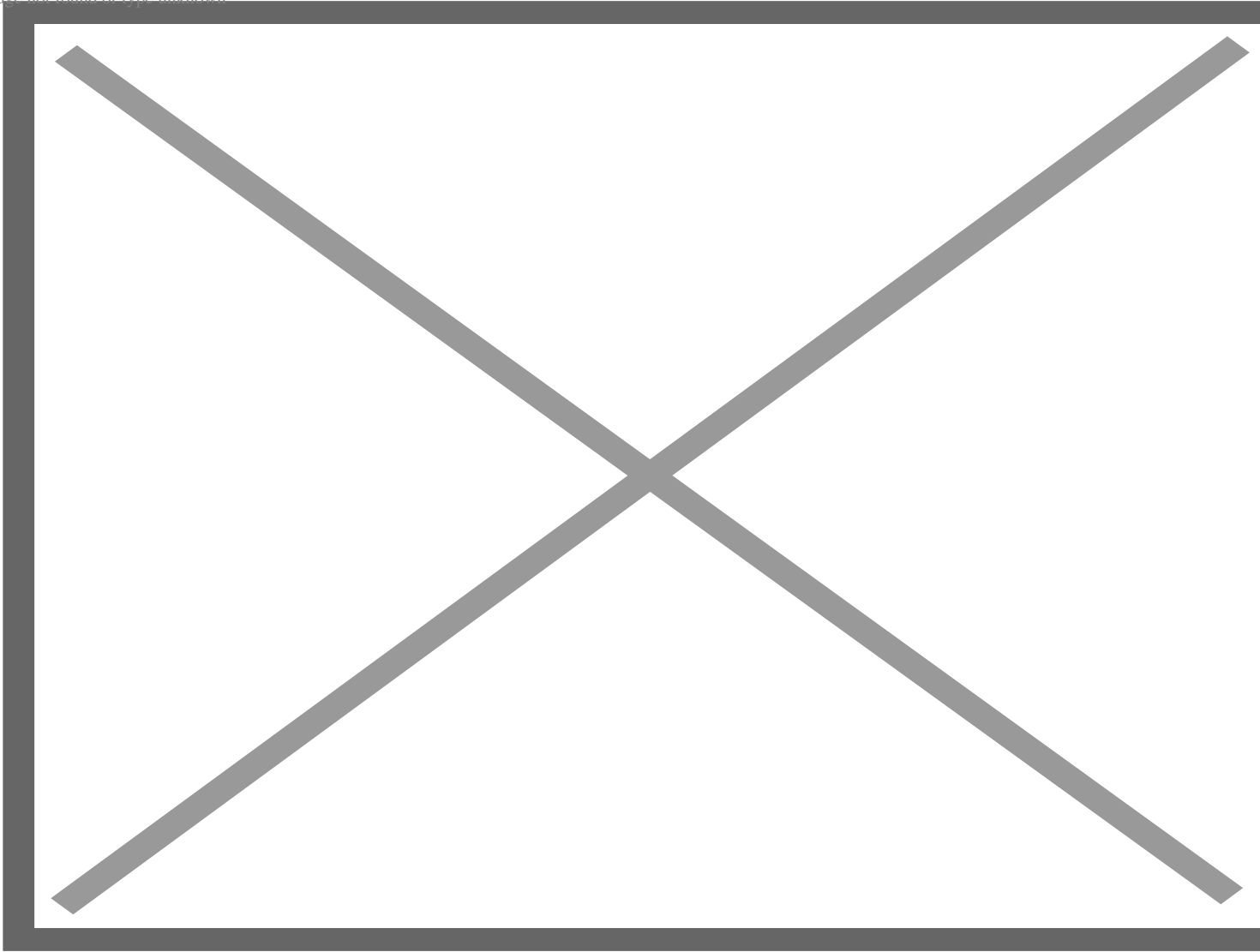
Όσον αφορά στην απασχόληση (μισθωτοί και αυτοαπασχολούμενοι), σημειώνεται ότι το 2017 στον κλάδο απασχολούνταν 196,2 χιλ. άτομα, εκ των οποίων 119,3 χιλ. είναι μισθωτοί και ημερομίσθιοι και 76,9 χιλ. αυτοαπασχολούμενοι, με τους αυτοαπασχολούμενους να έχουν μειωθεί κατά -14,5 χιλ. άτομα και τους μισθωτούς και ημερομίσθιους κατά -9,1 χιλ. άτομα από το 2008, αν και τα μεγέθη βελτιώνονται από το 2013 και μετά.

Επίσης, ο κλάδος απασχολούσε το 2017 **το 4,7% του συνόλου των απασχολούμενων, έναντι 4,7% το 2013 και 4,6% το 2008**. Και πάλι, ο μόνος υποκλάδος που εμφανίζει σταθερή αύξηση στο μερίδιο της απασχόλησης είναι η αποθήκευση, με τους υπόλοιπους υποκλάδους να εμφανίζουν στασιμότητα.

Το γεγονός ότι οι απασχολούμενοι του κλάδου (4,7% επί του συνόλου των απασχολούμενων της οικονομίας) παράγει το 6,1% της προστιθέμενης αξίας στην οικονομία, σηματοδοτεί πολύ υψηλότερη παραγωγικότητα από το μέσο όρο στην οικονομία.

Η ΑΠΑ ανά απασχολούμενο σε σταθερές τιμές 2010 ήταν €52 χιλ. το 2017 στον κλάδο των logistics έναντι €40,2 χιλ. στο σύνολο της οικονομίας, με την υψηλότερη παραγωγικότητα στις θαλάσσιες μεταφορές (€132,1 χιλ.) και τις αεροπορικές μεταφορές (€117,3 χιλ.), με την αποθήκευση στα €50,4 χιλ., τις χερσαίες μεταφορές στα €30,4 χιλ. και τα ταχυδρομεία στα €20,3 χιλ.

Οι διαφορές αυτές προφανώς επηρεάζονται και από τις αποσβέσεις (που σχετίζονται με τις επενδύσεις σε κτήρια, μηχανήματα και μεταφορικό εξοπλισμό του κάθε κλάδου), που είναι μεγαλύτερες στις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.



Τα στοιχεία δείχνουν μεγάλη ανάκαμψη της παραγωγικότητας στις αεροπορικές μεταφορές από το 2013 και μετά, με όλους τους άλλους υποκλάδους να υποχωρούν, πέραν της σχεδόν καθολικής πτώσης την περίοδο της μεγάλης ύφεσης 2008-2013.

Η αποθήκευση, ειδικότερα, εμφανίζει αύξηση 87% μεταξύ 2008 και 2013, παρά την μεγάλη ύφεση, προφανώς λόγω της δραστηριοποίησης της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά.

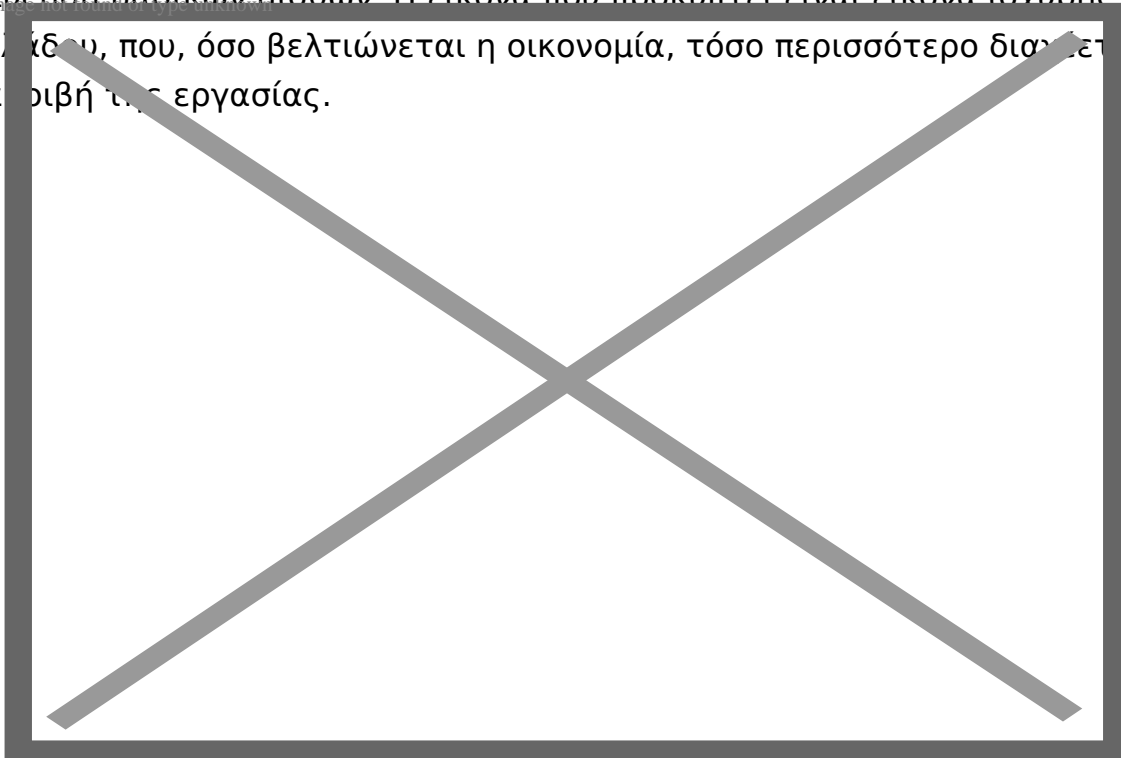
Ενδεικτικές της μεγαλύτερης παραγωγικότητας στον κλάδο των logistics είναι και οι διαφορές στους μισθούς των μισθωτών (μέσος βασικός μισθός το 2017 €21,8 χιλ. έναντι €16,1 χιλ. στο σύνολο της οικονομίας), με τους υψηλότερους μισθούς να καταγράφονται στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών (€30,8 χιλ.), και τους χαμηλότερους μισθούς στον κλάδο των χερσαίων μεταφορών και των ταχυδρομείων (προφανώς και λόγω υψηλότερου ανταγωνισμού).

Όσον αφορά στην ανάκαμψη του κλάδου των logistics τα τελευταία χρόνια, το 2017 παρατηρείται μια αύξηση της ΑΠΑ σε τρέχουσες τιμές κατά +5% έναντι -4,3% το 2016 και +0,2% το 2015. Επίσης την τελευταία τριετία 2015-2017, παρά τις

διακυμάνσεις σε επιμέρους υποκλάδους, η απασχόληση μισθωτών αυξάνει με υπερδιπλάσιους ρυθμούς από το μέσο όρο της οικονομίας (+1,2% στην οικονομία, +2,5% στα logistics).

Ταυτόχρονα, οι βασικοί μισθοί που πληρώνονται παραμένουν περίπου στάσιμοι, λόγω της μεγάλης ανεργίας που πλήττει ακόμη την οικονομία, με την κατάσταση πάντως να βαίνει βελτιούμενη (από -4,6% το 2015, σε -2% το 2016 και -0,2% το 2017).

Το 2017, μάλιστα, όλοι οι υποκλάδοι, με την εξαίρεση της αποθήκευσης, εμφανίζουν αύξηση βασικών μισθών. Η εικόνα που προκύπτει είναι εικόνα ισχυρής ανάκαμψης του κλάδου, που, όσο βελτιώνεται η οικονομία, τόσο περισσότερο διαστέλλεται και στην αγορά της εργασίας.



Οι

## **επενδύσεις**

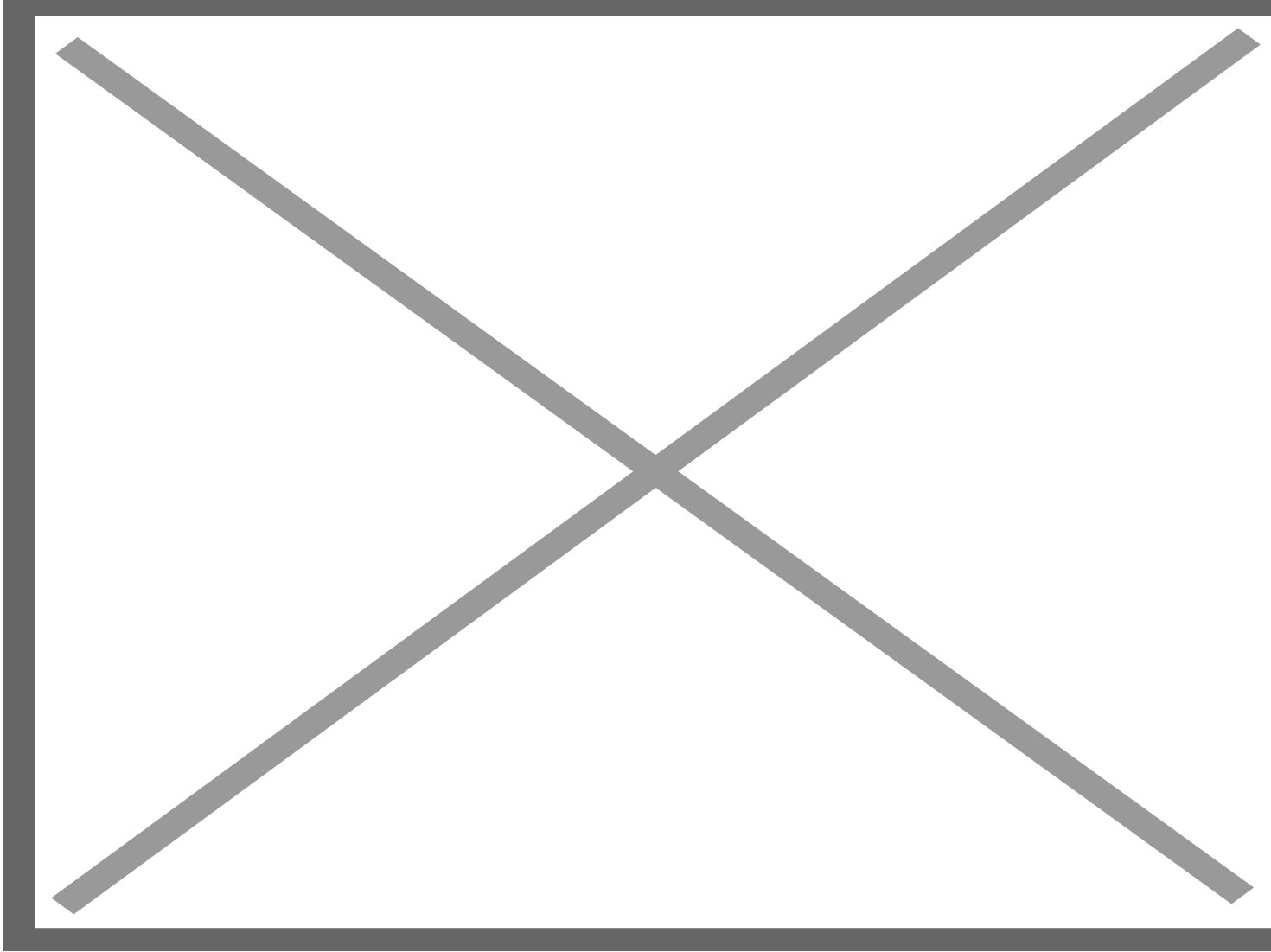
Λίαν ενθαρρυντική είναι και η εικόνα από το μέτωπο των επενδύσεων σε τρέχουσες τιμές, όπου βεβαίως, κυριαρχούν οι επενδύσεις σε πλοία, που από €1,5 δισ. το 2015 ανήλθαν σε €2,5 δισ. το 2017, ενώ και οι επενδύσεις σε φορτηγά, αυτοκίνητα, κλπ. από €358 εκατ. το 2015 διαμορφώθηκαν σε €642 εκατ. το 2017.

Οι μεταβολές αυτές, σε μεγάλο βαθμό, αντανακλούν την άνθηση του τουρισμού (ενοικιάσεις αυτοκινήτων, λεωφορείων, κλπ.) και του διαμετακομιστικού εμπορίου (φορτηγά, αυτοκίνητα, πλοία, κλπ.).

Αυξήσεις, επίσης, αλλά και σε μικρότερα μεγέθη, εμφανίζουν και οι υποκλάδοι της αποθήκευσης (€79,3 εκατ. επενδύσεις το 2017, +4,9% από το 2016), των αεροπορικών μεταφορών (€5,4 εκατ. το 2017, +5,9% από το 2016) και των

ταχυδρομείων (€5,2 εκατ. το 2017, +2% από το 2016).

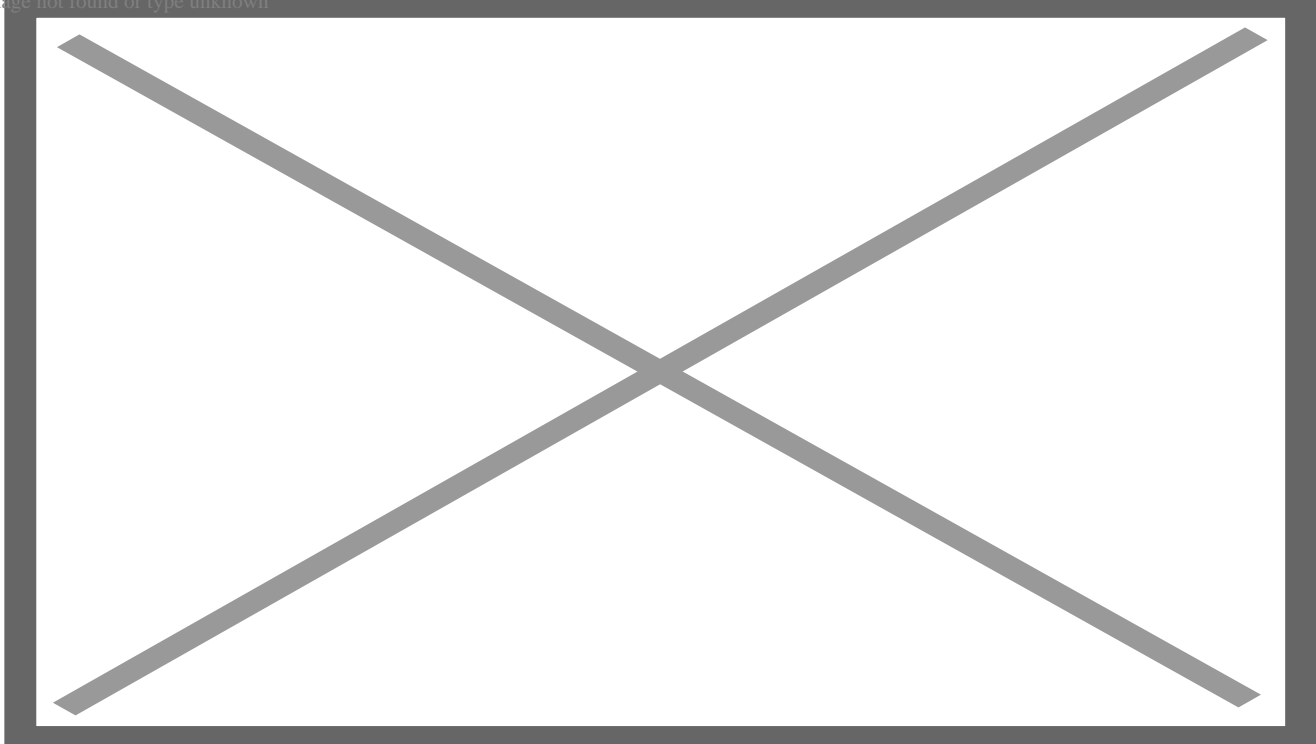
Image not found or type unknown



Πέραν των θαλασσίων μεταφορών όπου το 100% είναι μεταφορικός εξοπλισμός (πλοία), στις χερσαίες μεταφορές (€642 εκατ.) οι επενδύσεις περιλαμβάνουν, κυρίως, €262 εκατ. σε κατασκευές και €368 εκατ. σε μεταφορικό εξοπλισμό (φορτηγά, τραίνα, κλπ.).

Τέλος, οι επενδύσεις στην αποθήκευση το 2017 (€79,3 εκατ.) περιλαμβάνουν €12,8 εκατ. σε κατασκευές (-14,7% από το 2016), €33,2 εκατ. σε μεταφορικό εξοπλισμό (+21,2% από το 2016), €20,7 εκατ. σε Μηχανήματα και Τεχνολογίες Πληροφορικής Επικοινωνιών (ΤΠΕ), καθώς, και €12,7 εκατ. σε δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας (για την χρήση, κυρίως, λογισμικού).

Η εικόνα που αναδύεται είναι η εικόνα **ενός δυναμικού κλάδου που ανανεώνει τον μηχανολογικό εξοπλισμό**, που χρησιμοποιεί νέες τεχνολογίες και εφαρμογές, επιδιώκοντας να προσαρμοσθεί στις μελλοντικές ανάγκες της οικονομίας όπως διαμορφώνονται.



Σημειώνεται εν προκειμένω ότι ο κλάδος των logistics επηρεάζεται σε βάθος από την έλευση της ψηφιακής και της κυκλικής οικονομίας, στο πλαίσιο των αλλαγών που φέρνει η 4η Βιομηχανική Επέκταση (Logistics 4.0).

Για παράδειγμα, το ίντερνετ των πραγμάτων και η τεχνητή νοημοσύνη φέρνουν επανάσταση στον τρόπο που ο καταναλωτής θα εφοδιάζεται με καταναλωτικά αγαθά, με βασικό πυλώνα το «έξυπνο σπίτι» που θα «παραγγέλνει» εξατομικευμένα αγαθά και υπηρεσίες στη βάση της καταγραφόμενης κατανάλωσης του νοικοκυριού.

Επίσης, αναμένονται **ριζικές αλλαγές στον τρόπο που θα γίνονται οι μεταφορές**, αλλά και στο είδος των μεταφορικών μέσων που χρησιμοποιούνται. Οι αλλαγές αυτές θα αλλάξουν το σύνολο της οικονομίας και, βεβαίως, την εφοδιαστική αλυσίδα.

Είναι για αυτό το λόγο σημαντικό να παρακολουθούνται οι τεχνολογικές εξελίξεις και ο κλάδος να προετοιμάζεται, μέσω επενδύσεων, τόσο στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών όσο και στην ανάπτυξη των αναγκαίων δεξιοτήτων στο ανθρώπινο δυναμικό.

Πέραν της άμεσης συνεισφοράς των logistics στο ΑΕΠ της Ελλάδας (6,1%) το 2017, υπολογίζεται ότι **η έμμεση συμβολή του κλάδου ανέρχεται σε 3,5 π.μ. του ΑΕΠ περίπου** (ο τομέας των Logistics στην Ελλάδα, Νοέμβριος 2018, Ελληνική Εταιρία Logistics και Πανεπιστήμιο Αιγαίου).

Η έμμεση συμβολή αναφέρεται σε ενδο-επιχειρησιακά (in-house) logistics των εμπορικών και μεταποιητικών επιχειρήσεων (2,10 π.μ. του ΑΕΠ το 2016), εκ των οποίων 0,76 π.μ. του ΑΕΠ στο χονδρικό και λιανικό εμπόριο και 1,34 π.μ. του ΑΕΠ στη

μεταποίηση, κυρίως στους μεταποιητικούς κλάδους των τροφίμων, πετρελαιοειδών, χημικών, φαρμακευτικών προϊόντων, ορυκτών και Η/Υ, μηχανημάτων, εξοπλισμού και επίπλων.

Τέλος, οι λοιποί κλάδοι, κυρίως επιχειρήσεις στην αγροτική οικονομία, τις κατασκευές και τον τουρισμό, συμβάλλουν κατά 1,36 π.μ. του ΑΕΠ το 2016.

Σημειώνεται, πάντως, ότι όλο και περισσότερες εμπορικές και μεταποιητικές επιχειρήσεις, με αυξανόμενο ρυθμό, αναθέτουν πλέον υπηρεσίες logistics σε ειδικευμένους παρόχους υπηρεσιών Third Party Logistics (3PL), που πέραν της αποθήκευσης και της διανομής προϊόντων, παρέχουν και άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως ανασυσκευασία, ετικετοκόλληση κλπ.

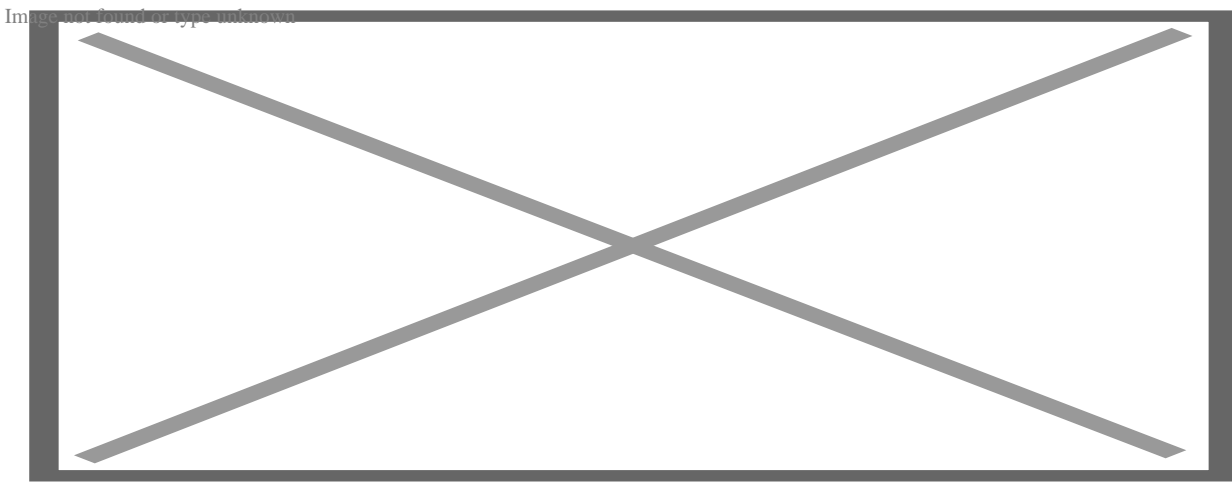
### **Αποθηκευτικοί χώροι**

Η δραστηριοποίηση των εμπορικών, μεταποιητικών και 3PL εταιρειών προκαλεί αυξημένη αναζήτηση συγχρόνων και αποδοτικών αποθηκευτικών χώρων, και ωθεί τον υποκλάδο της αποθήκευσης σε ισχυρότερη ανάκαμψη από τους άλλους υποκλάδους της παροχής υπηρεσιών logistics, με τα μισθώματα αποθηκευτικών χώρων να βελτιώνονται, καθώς οι υφιστάμενοι αποθηκευτικοί χώροι δεν επαρκούν, ή δεν πληρούν κριτήρια ασφαλούς αποθήκευσης (πχ. ψύξης ή κατάψυξης).

Οι περισσότεροι διαθέσιμοι χώροι αποθήκευσης βρίσκονται στη Δυτική Αττική (στον Ασπρόπυργο, δίπλα στο Θριάσιο Πεδίο) καθώς και στη Βόρεια Αττική (Άγιος Στέφανος, Μεταμόρφωση, Λυκόβρυση) και Βοιωτία, την Θεσσαλονίκη (Σίνδος, Καλοχώρι).

Η ανάπτυξη του υποκλάδου της αποθήκευσης προϋποθέτει τη δημιουργία Πάρκων Εφοδιαστικής Αλυσίδας τοπικής και εθνικής κλίμακας.





Ήδη

δρομολογούνται το Εμπορευματικό Κέντρο Θριάσιου (σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ΓΑΙΟΣΕ, και της ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ/ Goldair, με την Μυτιληναίος να αναλαμβάνει την κατασκευή των υποδομών).

Δρομολογούνται, επίσης, τα εμπορευματικά κέντρα Θεσσαλονίκης στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, καθώς και Ηγουμενίτσας, Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, με τους αντίστοιχους λιμένες, τις σιδηροδρομικές διασυνδέσεις και τους οδικούς άξονες να δημιουργούν τις απαραίτητες συνέργειες.

Εκτιμάται, πάντως, ότι οι ακολουθούμενες διαδικασίες είναι χρονοβόρες (η παραχώρηση του Θριάσιου πήρε τουλάχιστον 10 χρόνια) και, για αυτό, ίσως, πρέπει να αναζητηθούν διαδικασίες πιο φιλικές προς τις ιδιωτικές επενδύσεις αλλά και επέκταση των όρων δόμησης και αδειοδότησης που δόθηκαν στο Θριάσιο στο σύνολο των κέντρων αποθήκευσης και διανομής (ΚΑΔ) αν θέλουμε ο κλάδος να στέκεται με αξιώσεις απέναντι στον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό.

Όσον αφορά στις εμπορευματικές μεταφορές, σχεδόν **το σύνολο των χερσαίων μεταφορών (98,7%) γίνεται μέσω του οδικού δικτύου**, λόγω της γεωγραφίας της χώρας και των περιορισμένων αποστάσεων στην ενδοχώρα (αδυναμία σιδηροδρομικών συνδέσεων), ενώ στην ΕΕ-28, το αντίστοιχο ποσοστό ανέρχεται σε 76,4%.

Η γεωγραφία της χώρας (νησιά, κλπ.) επιβάλλει, επίσης, την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (χερσαίες και θαλάσσιες) με τα λιμάνια και τα πλοία (και σε κάποιο βαθμό τους σιδηροδρόμους) να παίζουν σημαντικό ρόλο στην παροχή υπηρεσιών logistics, και πάλι σε συνδυασμό με την ανάπτυξη αποθηκευτικών χώρων στα λιμάνια.

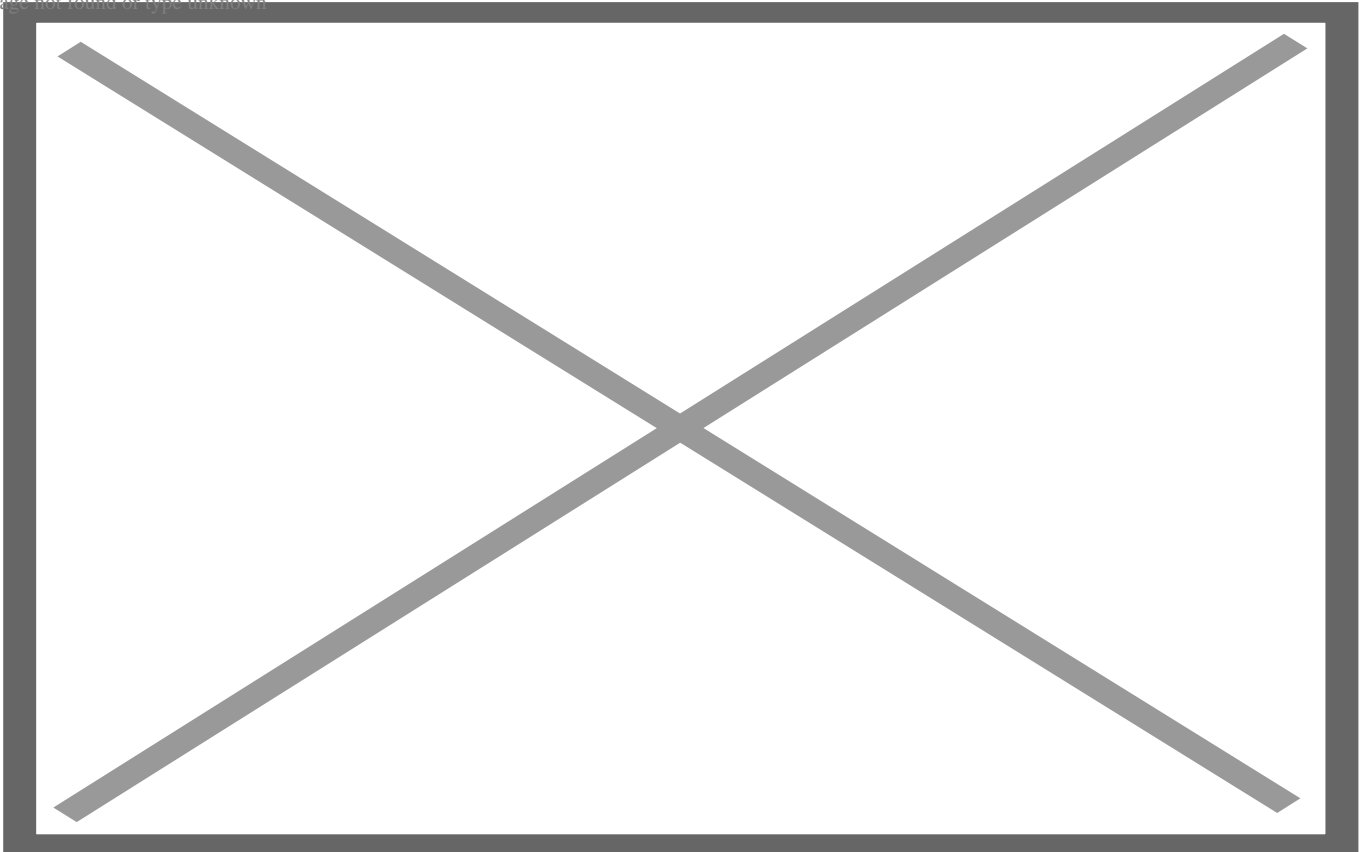
Στο τοπίο αυτό, που διαμορφώνεται, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν προς το παρόν περιορισμένο ρόλο.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, τέλος, κατέχουν τη μερίδα του λέοντος στις

εμπορευματικές μεταφορές, με τις υποδομές εμπορευματικών μεταφορών στα λιμάνια να μετασχηματίζονται σε κόμβους logistics διεθνούς εμβέλειας, με τη συνδρομή των ιδιωτικοποιήσεων στον Πειραιά- Cosco και την πρόσφατη ανάθεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης σε ιδιώτες προς ανάπτυξη.

Σε συνδυασμό, δε, με τους σύγχρονους οδικούς άξονες, και τις επενδύσεις στο σιδηροδρομικό μεταφορικό έργο (με ιδιωτικές εταιρίες να εισέρχονται στον κλάδο), η χώρα μετατρέπεται σταδιακά σε κόμβο διαμετακομιστικού εμπορίου, με το λιμάνι του Πειραιά, ειδικότερα, να αποτελεί μια από τις κύριες πύλες εισόδου της Κίνας στην Ευρώπη.

Image not found or type unknown



### **Να υλοποιηθεί με ταχύτερα βήματα η Εθνική Στρατηγική για τα Logistics**

Συμπερασματικά, ο κλάδος των logistics είναι ένας από τους πιο σημαντικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, έχει πλούσιο παρελθόν και ακόμη λαμπρότερο μέλλον, καθώς η οικονομία της Ελλάδας διεθνοποιείται και γίνεται όλο και πιο εξωστρεφής.

Η Ελλάδα ξοδεύει εδώ και πολλά χρόνια **το 50% του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων στις μεταφορές**. Παρόλα αυτά, μόλις τώρα αρχίζει να αποκτά οδικό δίκτυο εφάμιλλο των ευρωπαϊκών. Οι σιδηροδρομικές διασυνδέσεις υστερούν, αν και αναμένονται νέες επενδύσεις που θα διευκολύνουν τις εμπορευματικές μεταφορές, μέσα στη χώρα, αλλά και εκτός Ελλάδας.

Αλλά και οι θαλάσσιες μεταφορές δεν υποστηρίζονται επαρκώς από λιμενικές και

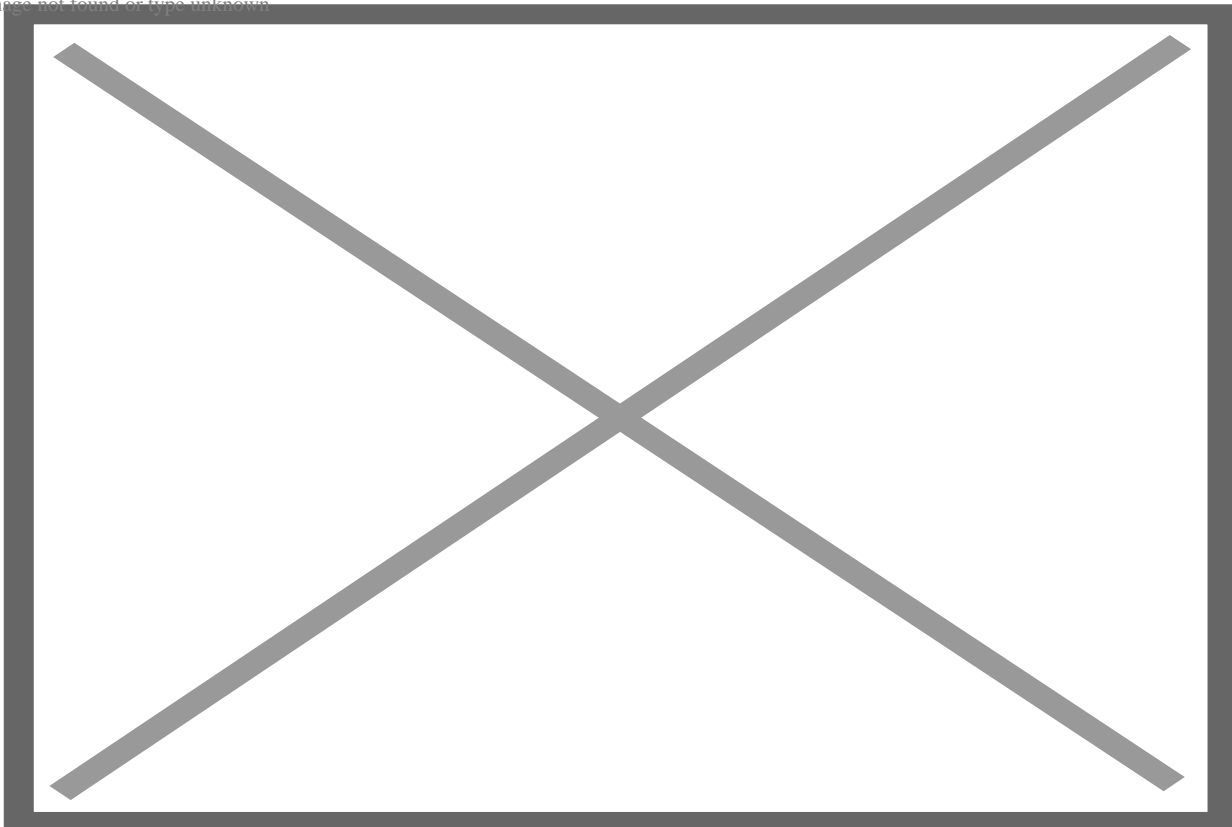
εμπορευματικές υποδομές.

Η χώρα πρέπει να υλοποιήσει με ταχύτερα βήματα την Εθνική Στρατηγική Logistics που έχει διαμορφωθεί με τη συμμετοχή του ΣΕΒ, της ΕΕΛ, επιχειρήσεων του κλάδου και της δημόσιας διοίκησης στο πλαίσιο του Εθνικού Συμβουλίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας και έχει εγκριθεί από το ΚΥΣΟΙΠ το 2014 και το 2017.

Η στρατηγική είναι εκείνη που καθορίζει που πρέπει να φτιαχτούν υποδομές εφοδιαστικής αλυσίδας και πως θα συνδεθούν με τις εμπορευματικές πύλες της χώρας (λιμάνια και αεροδρόμια).

Η Επιτροπή Εφοδιαστικής Αλυσίδας του ΣΕΒ και ο Τομέας Βιομηχανίας Αναπτυξιακών Πολιτικών και Δικτύων του ΣΕΒ έχουν καταγράψει βέλτιστες πρακτικές logistics, και καταθέσει σχετικές προτάσεις προς το Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης της Εφοδιαστικής και την κυβέρνηση.

Image not found or type unknown



### **Οι προτάσεις του ΣΕΒ**

Μέχρι σήμερα έχουν υπάρξει σημαντικές επιτυχίες, απαιτούνται όμως γρήγορες αποφάσεις και σε άλλες δράσεις logistics για να μη χάνονται επενδυτικές ευκαιρίες.

Ο ΣΕΒ, μεταξύ άλλων, προτείνει την υλοποίηση των παρακάτω δράσεων/εκκρεμοτήτων:

#### **A. Εκκρεμότητες Υψηλής προτεραιότητας / Ταχείας υλοποίησης**

1. Δημιουργία Γ.Γ. Εφοδιαστικής στο Υπουργείο Ανάπτυξης.
2. **Απλοποίηση αδειοδότησης:**
  - Έκδοση νεότερης ΚΥΑ για εναρμόνιση των όρων δόμησης αποθηκών με τις διεθνείς πρακτικές (πχ όγκοι, ύψη, κτλ)
  - Επιτάχυνση στη δημιουργία αστικών κέντρων διανομής σε περιοχές εντός του οικιστικού ιστού που μπορούν να διευκολύνουν την αστική διανομή με «καθαρά» οχήματα μικρού μεγέθους, τοπικές (μικρές) αποθήκες, κτλ.
3. **Ταχεία εφαρμογή ηλεκτρονικών συναλλαγών** σε όλο το κύκλωμα. Σύνδεση παραστατικών (πχ δελτία αποστολής, φορτωτικές, ειδικά πιστοποιητικά, κτλ) με τα τιμολόγια και τους ελέγχους λαθρεμπορίου.
4. **Σύγχρονες μεταφορικές συνδέσεις:** Νέο σχέδιο ανάπτυξης και δημιουργίας περιφερειακών υποδομών και υπηρεσιών εφοδιαστικής.
5. **Νέο εθνικό σχέδιο προ-χωροθέτησης** υποδομών εμπορευματικών κέντρων (συμπεριλαμβανομένων των agro-logistics).
6. **Κίνητρα επιχειρηματικής ανάπτυξης:**
  - Ανανέωση του στόλου φορτηγών. Να επιτρέπεται η χρονομίσθωση ή/και κίνητρα συγχωνεύσεων για τη δημιουργία μεγαλύτερων σχημάτων.
  - Διευκόλυνση και επιτάχυνση της συγκέντρωσης στο κλάδο της εφοδιαστικής.
  - Κίνητρα μετεγκατάστασης σε οργανωμένες περιοχές.
7. **Χρηματοδοτικά εργαλεία:**
  - Δυνατότητα στα πλαίσια του ΕΠΑΝΕΚ δημιουργίας κάθετου προγράμματος για την εφοδιαστική αλυσίδα.
  - Ενίσχυση συνεργατικών σχημάτων.
  - Τεχνολογίες βελτιστοποίησης, αυτοματοποίησης αποθηκών (Warehouse 4.0), μείωσης κόστους στην διακίνηση (ειδικά στο last mile), ψηφιοποίηση, παρακολούθηση στόλου, βελτιστοποίηση διαδρομών, κλπ και λιγότερο σε αγορές υλικών και εξοπλισμών γραφείου.
  - Υποδομές κυκλοφοριακής διασύνδεσης και ΤΠΕ (πχ οπτικές ίνες, τηλεφωνία, κλπ).

## **Β. Εκκρεμότητες Μέσης Προτεραιότητας / Μεσοπρόθεσμης Υλοποίησης**

8. **Ανάπτυξη λιμανιών, λιμενικών υποδομών και dry-ports μέσω ΣΔΙΤ** για τη δημιουργία εμπορευματικών πυλών εισόδου / εξόδου:
  - **Αναβάθμιση της λειτουργίας** όλων των πυλών εισόδου της χώρας – λιμάνια, αεροδρόμια, σύνορα – με παραχώρηση της λειτουργίας των υποδομών και καλύτερη αξιοποίηση τους μέσω επενδύσεων.
  - **Σύνδεση των πυλών εισόδου της χώρας με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο** καθώς και σύνδεση με όλα τα παραγωγικά κέντρα.
  - **Επιτάχυνση κατασκευής σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις βιομηχανικές**

**ή άλλες περιοχές.** Σύνδεση εμπορευματικών και βιομηχανικών περιοχών με σιδηρόδρομο (last mile). Να επιτρέπεται η ανάπτυξη υποδομών «τελευταίου μέτρου» από ιδιώτες.

- **Σχεδιασμός δικτύου** (κόμβοι – διαδρομές) agrologistics.
- Να επιτρέπεται η **μεταφορά νταλικών σε βαγόνια τρένου** μέχρι τη Νότια Ελλάδα.

**9. Θεσμοθέτηση υφιστάμενων μεγάλων εγκαταστάσεων ως Εμπορευματικά Κέντρα.**

**10. Μείωση γραφειοκρατίας:**

- Καταγραφή όλων των δικαιολογητικών και αδειών που απαιτούνται για την λειτουργία των ΚΑΔ και λοιπών αποθηκών και των σχετικών διαδικασιών.
- Απλοποίηση, τροποποίηση και κωδικοποίηση νομοθεσίας όσον αφορά τις κατηγορίες χρήσεων και τύπους για αποθήκες και ΚΑΔ των ΠΔ. 59/2018, Ν.3982/2011 και Ν. 4302 /2014.
- **Πρώθηση ελληνικών logistics:** Αναλυτικό business plan νέου φορέα προώθησης.