
Προς (νέα) μερική αναθεώρηση του νομικού πλαισίου της εφοδιαστικής αλυσίδας. Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων

2019/03/18 09:33 στην κατηγορία LOGISTICS

Ενσωμάτωση και μερική αναθεώρηση του νομικού πλαισίου που σχετίζεται με την εφοδιαστική αλυσίδα, ίδρυση Εθνικού Παρατηρητηρίου Εφοδιαστικής Αλυσίδας και κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων και άλλων συνεργασιών στον τομέα, προβλέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για τον εν λόγω κλάδο.

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Συγκεκριμένα, για το νομικό πλαίσιο, στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο αναφέρεται ότι με την πάροδο του χρόνου, έχουν πολλαπλασιαστεί οι κανονισμοί που εφαρμόζονται στις δραστηριότητες εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα, με **πολλές αναπαραγωγές, αλληλοεπικαλύψεις διοικητικών αρμοδιοτήτων και περιττούς περιορισμούς.**

Επιπλέον, είναι σχετικά περιορισμένη η ικανότητα εφαρμογής και επιβολής του νόμου σε αρκετούς τομείς.

Η κατάσταση αυτή οδήγησε σε διάφορες στρεβλώσεις, όπως κίνητρα προς αναποτελεσματικές πρακτικές, αδυναμία ή μη συμμόρφωσης με κανονισμούς και απουσία ή υπανάπτυξη αγορών για ορισμένες δραστηριότητες logistics.

Ο αριθμός των κανονισμών, από μόνος του, δεν αποτελεί πρόβλημα. Ωστόσο, όπως επισημαίνεται, η έλλειψη συνοχής και συνέπειας μεταξύ των κανονισμών και η άνιση εφαρμογή τους προκαλεί ανεπάρκειες και στρεβλώσεις.

Οι κανονισμοί τυπικά έχουν νομική ισχύ και οι πάροχοι υπηρεσιών logistics (3PL) σε οποιαδήποτε χώρα πρέπει να εναρμονιστούν με πολλούς κανονισμούς σε εθνικό επίπεδο. Οι ελληνικοί κανονισμοί πρέπει επίσης να εναρμονίζονται με τους Κανονισμούς της ΕΕ.

Το ρυθμιστικό πλαίσιο του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας **αντιμετωπίζει πρόσθετες δυσκολίες:**

A. Δεν είναι διαθέσιμη στους παρόχους υπηρεσιών logistics μία πλήρης και περιεκτική

λίστα κανονισμών που πρέπει να τηρούνται και εγγράφων που πρέπει να προσκομίζονται. Αυτό μεταφράζεται σε υψηλότερες δαπάνες ενημέρωσης και πιθανώς σε μη βέλτιστες ιδιωτικές οικονομικές αποφάσεις.

B. Η υπερβολική ρύθμιση σε ορισμένους τομείς συνυπάρχει με ρυθμιστικά κενά σε άλλους, όπως και οι παλαιοί κανονισμοί που ενίοτε συνυπάρχουν με καινούριους.

Οι προκλήσεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ολόκληρη τη χώρα αντικατοπτρίζονται και στον τομέα των logistics: υπερβολική ρύθμιση, υπερβολικό κόστος και μεγάλο χρονικό διάστημα για την έναρξη μίας επιχείρησης.

Αναθεώρηση του νομικού πλαισίου

Όπως επισημαίνεται, υπάρχει ανάγκη για την απογραφή των ισχύοντων νόμων και κανονισμών, έτσι ώστε:

- να προσδιοριστεί, εναρμονιστεί και εξορθολογιστεί το λεξιλόγιο και οι ορισμοί των διαφόρων τύπων ακινήτων και άλλων εγκαταστάσεων εφοδιαστικής αλυσίδας, ώστε να εξαλειφθεί η πολυμορφία που προκαλεί σύγχυση.

Το ίδιο ισχύει και για το λεξιλόγιο που σχετίζεται με τα επαγγέλματα (μεταφορών και) εφοδιαστικής αλυσίδας.

- να λαμβάνονται υπόψη νομικά και να αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο ενιαίας καθορισμένης ομάδας νόμων μεταφορών και logistics όλα τα ρυθμιστικά θέματα ακινήτων και όλων των αντίστοιχων ατομικών ή εταιρικών αδειοδοτήσεων, μητρώων σταθερού ή κινητού εξοπλισμού, αδειών χρήσης γης και άλλων απαραίτητων διευθετήσεων εγκατάστασης και λειτουργίας, και να περνούν από μία ενιαία, σαφώς προσδιορισμένη γραφειοκρατική διαδικασία, αν είναι δυνατόν μέσω ενός μόνο υπουργείου που να λειτουργεί ως σύστημα 'μίας στάσης' ή ενιαίας θυρίδας.

- να δοθεί η ευκαιρία για απαλοιφή ορισμένων νομικών διατάξεων που μπορεί να είναι παρωχημένες ή άκυρες.

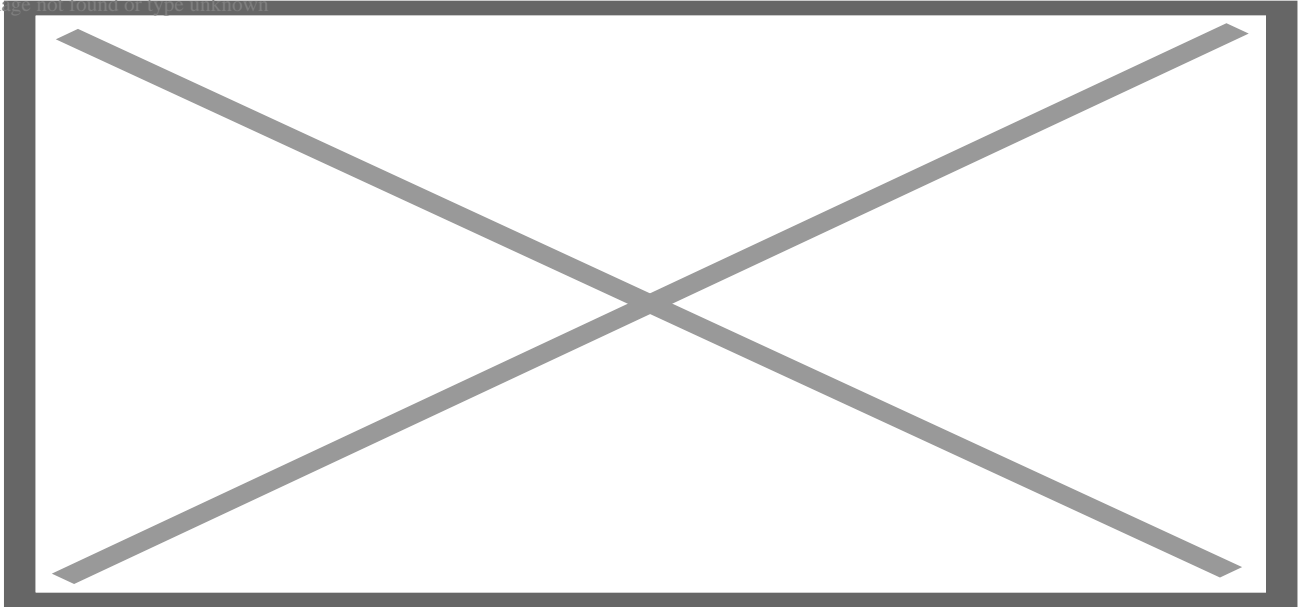
Δεδομένου ότι η Ελλάδα εμπλέκεται όλο και περισσότερο στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού, οι εγχώριοι συμμετέχοντες σε αυτές τις αλυσίδες πρέπει να προσαρμοστούν στους διεθνείς κανόνες και πρότυπα του τομέα της εφοδιαστικής που δεν εξαρτώνται από το ελληνικό ή οποιοδήποτε άλλο εθνικό δημόσιο νομικό πλαίσιο.

Οι σχετικές δημόσιες αρχές έχουν εδώ το καθήκον, σε συνεργασία με επαγγελματικές ενώσεις, να ενθαρρύνουν και να προωθούν συνεχώς την επέκταση αυτών των διεθνών διαδικασιών αυτορρύθμισης μέσω σεμιναρίων, εργαστηρίων και άλλων εργαλείων διάδοσης.

Η χαρτογράφηση του ποιος κάνει τί μεταξύ των υπουργείων, εντός του ΥΠΥΜΕ,

καθώς και μεταξύ των κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών για κάθε τομέα υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας θα συμβάλει στον συντονισμό και την εναρμόνιση του ρυθμιστικού πλαισίου, στη μείωση των αλληλοεπικαλύψεων και κενών και επομένως, στην απλοποίηση των διαδικασιών νομοθέτησης και εφαρμογής πολιτικών για τον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας μεσοπρόθεσμα.

Image not found or not visible.



Κίνητρα για την ενθάρρυνση συγχωνεύσεων

Στο πεδίο της ενθάρρυνσης συγχωνεύσεων, σημειώνεται ότι ο τομέας της εφοδιαστικής στην Ελλάδα **εμφανίζεται ως σύστημα δύο ταχυτήτων.**

Διεθνείς εταιρίες logistics είναι παρούσες στην Ελλάδα και, μαζί με λίγες μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις, προσφέρουν σύγχρονες ολοκληρωμένες υπηρεσίες.

Αυτές συνυπάρχουν με μία πληθώρα μικρών επιχειρήσεων που παρέχουν περιορισμένες και χαμηλής προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης.

Οι μικρές επιχειρήσεις κυριαρχούν στη δεύτερη και τρίτη βαθμίδα των αλυσίδων εφοδιασμού, ελέγχοντας κυρίως την τοπική διανομή.

Πέρα από τις διεθνείς εταιρείες logistics, η σημερινή οργάνωση της εφοδιαστικής σε εθνικό επίπεδο για την εξυπηρέτηση του τελικού πελάτη είναι μη βέλτιστη και κατακερματισμένη, αποτελώντας σημαντική πηγή φαινομένων αναξιοπιστίας, πρόσθετου κόστους και χαμηλών επιδόσεων εφοδιαστικής αλυσίδας. Υπάρχει εκτενής διαστρωμάτωση (με διάφορα επίπεδα ποιότητας) των υπηρεσιών διανομής.

Οι διεθνείς και μεγάλες ελληνικές εταιρείες συνήθως αναθέτουν υπηρεσίες σε μεσαίου μεγέθους εγχώριους παρόχους 3PL ως μεσάζοντες για να εξασφαλίσουν διανομές σε αποθήκες στην περιφέρεια.

Η τοπική διανομή εντός νομών και η αποθήκευση πραγματοποιούνται από μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες χρησιμοποιούν μικρότερα φορτηγά ιδιωτικής χρήσης και ιδιωτικές εγκαταστάσεις logistics.

Τα προτεινόμενα μέτρα

Η μείωση της πολυδιάσπασης, όπως αναφέρεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, προϋποθέτει τη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος για να βοηθηθούν οι χρήστες και πάροχοι υπηρεσιών εφοδιαστικής να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας στη βασική τους δραστηριότητα, κυρίως μέσω της εξωτερικής ανάθεσης των δευτερευουσών δραστηριοτήτων τους.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών, πρέπει να δημιουργηθούν αρκετά κίνητρα για τη διευκόλυνση της ενοποίησης στον κλάδο.

Πρέπει επίσης να αναπτυχθούν μοντέλα συγχώνευσης ή προώθησης συνεταιριστικών προγραμμάτων, με τη συμμετοχή μικρών επιχειρήσεων σε μεγαλύτερα ολοκληρωμένα σχήματα, μέσω της πρόβλεψης «ασφαλών παραδοχών» για τη βιωσιμότητα όλων των συμμετεχόντων.

Οι διατάξεις περί διακυβέρνησης τέτοιων «υβριδικών» συνεργατικών σχημάτων απαιτούν να οριστούν και οι σχετικοί διαφανείς και απλοί κανόνες διακυβέρνησης.

Προφανώς, πρέπει να διασφαλιστεί η προστασία από περιορισμούς, όπως καρτέλ και ελεύθερη άσκηση δραστηριοτήτων logistics, ενθαρρύνοντας την είσοδο νέων παικτών στην αγορά και διασφαλίζοντας την αποδοτικότερη λειτουργία των υφιστάμενων φορέων.

Επιπλέον, τα κίνητρα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα αντιμετώπισης των συνεχιζόμενων προβλημάτων ταμειακών ροών των εταιρειών του κλάδου βάσει μίας φιλοσοφίας που συνδυάζει «δικαιώματα» και «υποχρεώσεις».

Για παράδειγμα, οι εταιρείες που συγχωνεύονται θα μπορούσαν να λάβουν δάνεια με συγκεκριμένα πλεονεκτήματα (π.χ. μακρά χρονική κλίμακα αποπληρωμής, αλλά με υποχρέωση επίτευξης συγκεκριμένου ελάχιστου μεγέθους).

Τέλος, είναι δυνατό να οριστούν ανεξάρτητοι ελεγκτές για την παρακολούθηση της διαδικασίας και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων, με διαδικασίες και μεθόδους που θα προσδιοριστούν σαφώς.