
Πως η Ελλάδα αναβαθμίζεται στον ευρωπαϊκό χάρτη των Logistics με το Θριάσιο Ε/Κ

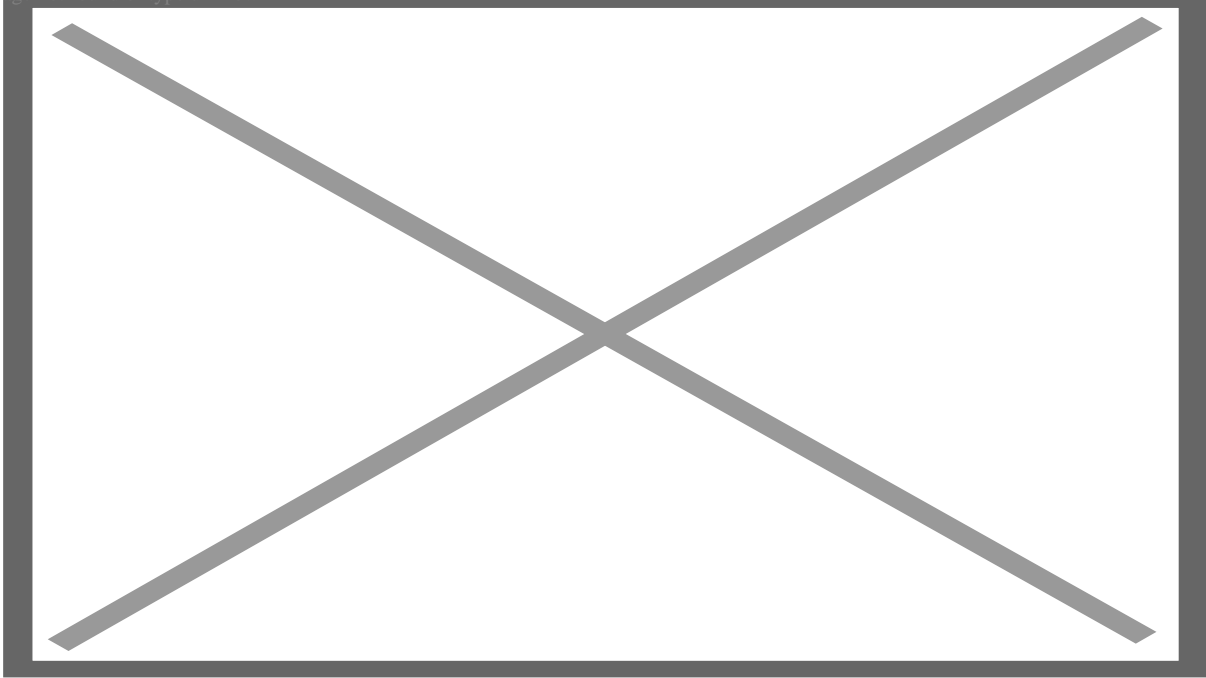
2019/05/04 21:21 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Παρά την ελαφρά κάμψη που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της κρίσης, το διεθνές εμπόριο παρουσιάζει συνεχή αύξηση από το 1990 (4,8% ετησίως προ κρίσης και 3% μ.ο. τα τελευταία χρόνια) και αναμένεται να αυξηθεί κατά 4% φέτος, σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Παράλληλα, με αυτή τη μεγέθυνση σε όγκο, παρατηρείται και μία ραγδαία αλλαγή σε όλα τα «ποιοτικά» στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναφορικά με τις μεθόδους, τις εταιρείες, τη χρήση της τεχνολογίας, τις απαιτήσεις των εταιρικών και ιδιωτών πελατών, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο.

Πώς θα είναι λοιπόν **η αγορά των μεταφορών και των logistics σε δέκα χρόνια από σήμερα**; Πόσο θα επηρεάσουν το τοπίο οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των καταναλωτών για ταχύτητα και προσωποποιημένη εξυπηρέτηση -και μάλιστα με χαμηλό ή και μηδενικό κόστος- οι εξελίξεις στις διαθέσιμες τεχνολογίες, οι νέες ρυθμιστικές παρεμβάσεις, η ανάπτυξη της οικονομίας του διαμοιρασμού - ειδικά στο «τελευταίο μίλι», εκεί όπου η είσοδος καινούργιων εταιρειών διευρύνει και εντείνει τον ανταγωνισμό;

Πώς θα ορίζονται οι «παίκτες» της αγοράς, όταν εταιρείες με εντελώς διαφορετικό αντικείμενο δραστηριότητας θα μπορούν, εξαιτίας του μεγάλου εύρους δεδομένων που θα έχουν για τους πελάτες τους (π.χ. Amazon) ή άλλων διαφοροποιών στοιχείων (π.χ. Uber), να ανταγωνίζονται άλλες ειδικευμένες;



Οι

απαντήσεις σε αυτά τα εύλογα ερωτήματα δεν είναι εύκολες, αλλά θα καθορίσουν τις στρατηγικές επιλογές του κλάδου διεθνώς τα επόμενα χρόνια, **θα διαμορφώσουν το τοπίο και πιθανόν να οδηγήσουν σε σημαντικές ανακατατάξεις της αγοράς.**

Σε αυτό το πλαίσιο, η σχετική υστέρηση της Ελλάδας στην παγκόσμια αγορά των logistics, σε εταιρείες διεθνούς εμβέλειας και υποδομές (διαμετακομιστικά κέντρα, σιδηροδρομικά δίκτυα, εμπορικούς λιμένες, δρόμους), παρά την εξαιρετική γεωγραφική της θέση στο σταυροδρόμι Ασίας, Ευρώπης και Αφρικής, **είναι παράλληλα και μεγάλη ευκαιρία:**

η ανάπτυξη της αγοράς μπορεί να γίνει με όρους μοντέρνους, που θα ανταποκρίνονται στις σημερινές και τις αυριανές απαιτήσεις. Ακόμα καλύτερα, εκμεταλλευόμενη τις αλλαγές που έρχονται, η χώρα μας μπορεί όχι μόνο να ενισχύσει τη θέση της, αλλά και να αποτελέσει επιλογή για τους διεθνείς «παίκτες», έναντι του ανταγωνισμού.

Η κατασκευή του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου στην Αττική είναι ένα πολύ σημαντικό βήμα σε αυτή την κατεύθυνση. Ο διαγωνισμός, βάσει του οποίου η κοινοπραξία ETBA ΒΙ.ΠΕ./Goldair Cargo (πλέον ΘΕΚ Α.Ε.) αναδείχθηκε ανάδοχος του έργου, ξεκίνησε και ολοκληρώθηκε το 2016.

Το Θριάσιο θα είναι το αρτιότερο και πληρέστερο εμπορευματικό κέντρο της χώρας, ισάξιο με τα καλύτερα της Ευρώπης.

Τον Οκτώβριο του 2018 η σύμβαση παραχώρησης ψηφίστηκε από τη Βουλή και, μετά την έγκρισή της και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, **που αναμένεται τους επόμενους μήνες, το έργο θα μπει στη φάση κατασκευής.**

Η εγγύτητα στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά, και η απευθείας σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο και το βασικό οδικό δίκτυο της χώρας, καθιστούν το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο ένα έργο που θα αναβαθμίσει συνολικά την Ελλάδα στον ευρωπαϊκό χάρτη των logistics.

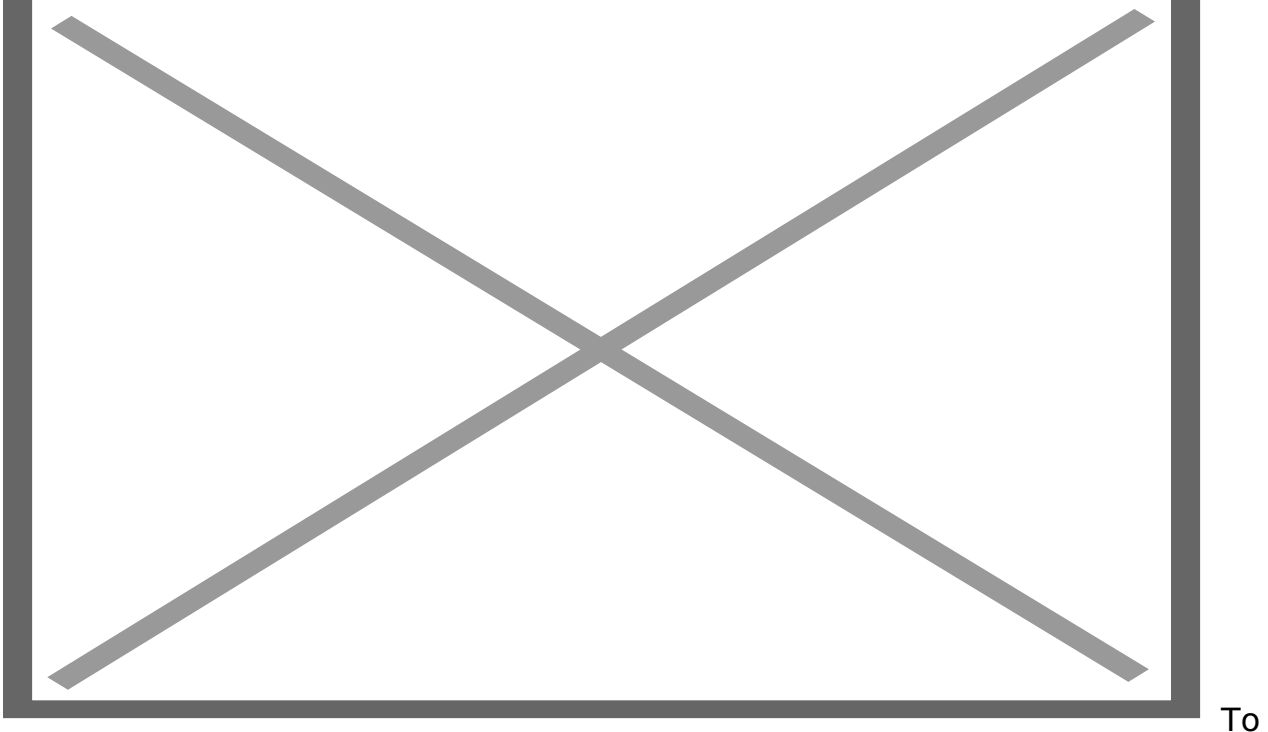
Αλλά η γεωγραφική θέση και οι δημόσιες υποδομές είναι στοιχεία που η παραχωρησιούχος ΘΕΚ Α.Ε. βρήκε έτοιμα. Ακόμα σημαντικότερα είναι τα έργα που η ίδια η εταιρεία θα υλοποιήσει, ώστε το έργο να αποτελέσει τόσο την πρώτη επιλογή των ελληνικών και διεθνών επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται να ενισχύσουν την εξωστρέφειά τους, όσο και βασική πύλη εισόδου εμπορευμάτων που κατευθύνονται στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Με συνολικό εμβαδόν αποθηκών 210 χιλ. μ2, **δυνατότητα εξυπηρέτησης 400 φορτηγών και 50 βαγονιών τρένου ημερησίως** και όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται για ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο (τελωνείο, χώροι στάθμευσης και συνεργείο βαρέων οχημάτων, παραγωγή ενέργειας από ΑΠΕ, διαχείριση αποβλήτων και ανακύκλωση, κ.λπ.), το Θριάσιο θα είναι το αρτιότερο και πληρέστερο κέντρο της χώρας, ισάξιο με τα καλύτερα της Ευρώπης.

Ήδη, μεγάλο μέρος των εγκαταστάσεων που θα κατασκευαστούν κατά την πρώτη φάση σχεδιάζονται **με βάση της προδιαγραφές που έχουν θέσει οι ίδιες οι εταιρείες που θα ενοικιάσουν τους χώρους,** ώστε να καλύπτουν στην εντέλεια στις απαιτήσεις τους.

Αξίζει δε να σημειωθεί ότι η επένδυση, συνολικού προϋπολογισμού περίπου 160 εκατ. ευρώ, γίνεται αμιγώς με ιδιωτικά κεφάλαια. Ο παραχωρησιούχος αποκτά το δικαίωμα χρήσης για 60 έτη, με την υποχρέωση να υλοποιήσει, εντός δεσμευτικών χρονοδιαγραμμάτων, τις κτηριακές εγκαταστάσεις και τις λοιπές υποδομές.

Στο τέλος της περιόδου παραχώρησης των 60 ετών η ΓΑΙΑΟΣΕ, που παραμένει ιδιοκτήτρια της έκτασης, θα έχει την πλήρη κυριότητα ενός ολοκληρωμένου και εν λειτουργία εμπορευματικού κέντρου, που θα έχει κατασκευασθεί στο σύνολό του με ιδιωτικά κεφάλαια.



Θριάσιο θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με την αναβάθμιση άλλων κρίσιμων υποδομών της χώρας, όπως είναι τα λιμάνια και οι υποδομές για εμπορευματικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, που ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη ή δρομολογούνται.

Μαζί, θα έχουν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα και θα επιτρέψουν στην «Ελλάδα που παράγει» να αποκτήσει ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε μια από εμπορικής άποψης στρατηγική και σημαντική θέση της Νότιας Ευρώπης.

Οι ελληνικές επιχειρήσεις, μεγάλες και μικρές, της βιομηχανίας, της μεταποίησης ή της αγροδιατροφής, **θα αποκτήσουν πρόσβαση** σε υπηρεσίες διακίνησης, διαχείρισης και αποθήκευσης φορτίων με την τήρηση αυστηρών προδιαγραφών και χρονοδιαγραμμάτων.

Αυτό θα τις βοηθήσει να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία τους και θα τους επιτρέψει να ενταχθούν ευκολότερα στις διεθνείς αλυσίδες αξίας.

Θάνος Ψαθάς,

διευθύνων σύμβουλος ΘΕΚ Α.Ε. και ΕΤΒΑ ΒΙ.ΠΕ. Α.Ε., αναδημοσίευση από την
“Ναυτεμπορική”