

Πόσο ανταγωνιστικός είναι ο κλάδος των μεταφορών;

2019/12/06 08:22 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Ο παγκόσμιος δείκτης ανταγωνιστικότητας (World Economic Forum – Global Competitiveness Index 4.0) για το 2019 τροφοδοτεί με ανησυχία την, κατά τα άλλα, αισιόδοξη διάθεση της επιχειρηματικότητας, δείχνοντας μια πτώση δύο (2) θέσεων στην παγκόσμια κατάταξη σε σχέση με το 2018 (Εικόνα 1).

Μια πιο προσεκτική ανάγνωση όμως δείχνει κάποια σημαντικά στοιχεία. Στην ενότητα των υποδομών βρισκόμαστε στον μέσο όρο, παρόλο που υπάρχει πτώση στην ποιότητα των οδικών υποδομών και της ικανότητας των σιδηροδρομικών υποδομών. Ενώ αντίθετα υπάρχει αύξηση στην αξιολόγηση των οδικών, θαλάσσιων και λιμενικών υπηρεσιών και συνδέσεων.

Ένας άλλος δείκτης είναι ο περίφημος Logistics Performance Index (LPI), ο οποίος στοχεύει στην αξιολόγηση των υποδομών και υπηρεσιών Logistics. Σε αυτό τον δείκτη η χώρα μας καταλαμβάνει την 44η θέση, ανεβαίνοντας από την 47η που είχε κατακυλήσει.

Οι υποδείκτες δείχνουν -ίσως την παθογένεια διότι στις τελωνειακές διαδικασίες βρισκόμαστε στην 49η θέση, στις υποδομές στην 36η, στα διεθνή φορτία στην 48η, στην ανταγωνιστικότητα των logistics στην 52η, στο track & tracing στην 41η και στην καθυστέρηση των φορτίων στην 40ή.

Η πορεία της χώρας μας αποτυπώνεται στον δείκτη LPI από το 2007 μέχρι και το 2018. Είναι σαφές ότι **η Ελλάδα μπορεί και θα διαδραματίσει τον βασικό ρόλο στις εμπορευματικές ροές στην ΝΑ Ευρώπη και τα Βαλκάνια.**

Βασικός μας «αντίπαλος» θα είναι η Τουρκία, η οποία έχει σημαντικό μεταφορικό όγκο, λόγω της σημαντικής παραγωγής και «πελατείας» στην Κεντρική Ευρώπη, αλλά και η Βουλγαρία που κατέχει ένα σύγχρονο στόλο οχημάτων μεταφορών και ήδη αισθανόμαστε την πίεσή του.

Image not found or type unknown



Global Competitiveness Index

Από την άλλη πλευρά, τα Δυτικά Βαλκάνια είναι σε πολύ χειρότερη κατάσταση, ιδιαίτερα σε θέματα υποδομών. **Οι σιδηροδρομικές υποδομές (εικόνα 2) βρίσκονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα**, δημιουργώντας μια σημαντική δυσχέρεια στην ανάπτυξη των εμπορευματικών ροών της χώρας μας.

Την ίδια στιγμή ο χρόνος αναμονής στα σύνορα είναι ανασταλτικός παράγοντας (Εικόνα 3), με την ταυτόχρονη υποχρέωση αλλαγής μηχανής (λοκομοτίβα) στα σύνορα με τη Β. Μακεδονία.

Ο καθηγητής Bernd H. Kortschak του οικονομικού πανεπιστημίου της Βιέννης αναφέρει ότι σύμφωνα με μελέτες ο μέσος όρος ταχύτητας των block trains στα δυτικά Βαλκάνια σήμερα είναι 50 χιλιόμετρα την ώρα και αντίστοιχα των single wagon loads 18 km/h. Την ίδια ώρα τα οχήματα διεθνών μεταφορών κινούνται με Μ.Ο. 65km/h.

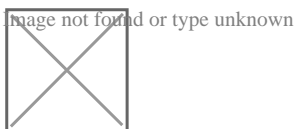
Βλέπουμε καθαρά ότι τα τρένα δεν μπορούν να ανταγωνισθούν τα οχήματα στην ευρύτερη περιοχή.

Την ίδια περίοδο, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο της Σερβίας σε μελέτες καταγράφει τα σημαντικά μειονεκτήματα της ευρύτερης περιοχής, τα οποία κυρίως αποτυπώνονται στα ακόλουθα ευρήματα:

-36% των εγκαταστάσεων είναι σε κακό επίπεδο 43% του εξοπλισμού πληροφορικής σε κακό ή μεσαίο/ικανοποιητικό επίπεδο

-36% η σύνδεση στο διαδίκτυο σε κακό ή μεσαίο/ικανοποιητικό επίπεδο 57% δεν είναι εφοδιασμένα με συστήματα ιχνηλάτησης

-43% δεν συνδέονται απευθείας με τα κεντρικά τελωνειακά γραφεία 43% μη εφαρμογή ελέγχων.



World Economic Forum Global Competitiveness Report

Συμπερασματικά, όλα τα ανωτέρω οδηγούν σε ένα **σημαντικά κοστοβόρο και αντι-ανταγωνιστικό βαλκανικό πλαίσιο.**

Τα Δυτικά Βαλκάνια πάσχουν και οι επενδύσεις που γίνονται σε υποδομές θα απαλύνουν αλλά δεν θα επιλύσουν το πρόβλημα μακροχρόνια.

Οι επενδύσεις στα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης θα βρίσκουν πάντοτε ένα σημαντικό bottleneck στη σύνδεση με τα Βαλκάνια. Το τρένο θα αποτελεί πάντα ένα αργό μέσο από τα σύνορα της Ελλάδας μέχρι και τα σύνορα της Σλοβενίας.

Στο ερώτημα εάν υπάρχουν λύσεις, η απάντηση είναι small quick wins. Δηλαδή, μικρές αλλά σημαντικές βελτιώσεις, που θα δώσουν ώθηση και ευελιξία.

Πρώτη και κύρια είναι διακρατικές συμφωνίες για τη μείωση του χρόνου αναμονής των αμαξοστοιχιών στα σύνορα με απλούστευση των διαδικασιών, συγχρονισμό και εκσυγχρονισμό των τελωνειακών διαδικασιών (Balkan Customs Single Window).

Δεύτερη η άμεση αποκατάσταση / επισκευή / βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών σε κρίσιμα σημεία που δυσχεραίνουν την ταχύτητα, με στόχο ο Μ.Ο. να φτάσει τα 65 km/h και να είναι πλέον ανταγωνιστικό το τρένο με το όχημα.

Τρίτη και ιδιαίτερα σημαντική, η δημιουργία ενός πλαισίου / πλατφόρμας ψηφιακής σύγκλισης για κοινά δεδομένα μεταφορών. Σύμμαχος σε μια τέτοια προσπάθεια μπορεί να είναι η Παγκόσμια Τράπεζα.

Image not found or type unknown



Χρόνος Αναμονής Αμαξοστοιχιών στα Σύνορα

Η Ελλάδα, παρόλη τη μεγάλη κρίση που πέρασε, όσο και τη συνεχή αποεπένδυση, αποτελεί έναν ισχυρό παράγοντα σταθερότητας και δυναμικής στα Βαλκάνια και τη ΝΑ Ευρώπη. Είναι σημαντικό η πολιτική ηγεσία σε συνεργασία με την επιχειρηματικότητα να προσφέρουν τεχνογνωσία -που υπάρχει- και να αποκτήσουν τη διακυβέρνηση του πλάνου εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των Δυτικών Βαλκανίων.

Έτσι κι αλλιώς η γεωγραφική μας θέση προκαθορίζει τους όρους του παιχνιδιού και τα λιμάνια μας μπορούν να ανταποκριθούν στον κρίσιμο και σημαντικό ρόλο τους στην ευρύτερη περιοχή.

Νικόλαος Ροδόπουλος,

*πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, αναδημοσίευση από την
“Ναυτεμπορική”*