

Το χθες, το σήμερα, αλλά και το αύριο στα εγχώρια logistics. Απόψεις Πολιτείας και αγοράς

2016/12/21 23:09 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Ούτε Γερμανία, ούτε Ολλανδία, ούτε Σιγκαπούρη θα μπορούσε να ήμασταν στα logistics. Ωστόσο, η Ελλάδα, καταλαμβάνοντας, το 2016, **την 47η θέση στο παγκόσμιο δείκτη LPI (Logistics Performance Index), υπολείπεται χωρών, όπως Τσεχία, Ουγγαρία, Πολωνία και Τουρκία.**

Η ανταγωνιστικότητα των εγχώριων logistics, που το 2014 καταλάμβαναν την 44η θέση, αλλά το 2012 την 72η, καταδεικνύει τις αντοχές, αλλά και τις προοπτικές ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών και των υπηρεσιών αποθήκευσης.

Τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί «τεκτονικές αλλαγές» στον κλάδο, με κυριότερη την ψήφιση του **νόμου 4302/2014 «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις»**, ο οποίος - ουσιαστικά - **θεσμοθέτησε και ανέδειξε τα logistics στην Ελλάδα.**

Πλέον, το στοίχημα έγκειται στην εφαρμογή της δευτερογενούς νομοθεσίας, η οποία επιλύει σειρά γραφειοκρατικών και πολεοδομικών ζητημάτων και την αναβάθμιση των εμπορευματικών υποδομών (οδικοί άξονες, σιδηρόδρομος, εμπορευματικά κέντρα, κτλ.).

Image not found or type unknown



Βέβαια, τα ανωτέρω αποτελούν «πολυτέλεια», εάν οι αποθήκες δεν είναι γεμάτες και δεν εφοδιάζονται από εμπορεύματα. Με άλλα λόγια, εάν δεν ενισχυθεί ο εξαγωγικός και εισαγωγικός χαρακτήρας των ελληνικών επιχειρήσεων και γενικότερα, εάν δεν εγκαθιδρυθούν συνθήκες οικονομικής σταθερότητας και σταδιακής επανάκαμψης.

Τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε ένα «μικρό ξεκαθάρισμα» στον κλάδο, εξαιτίας της μειωμένης τραπεζικής χρηματοδότησης και αγοραστικής δαπάνης, με τελευταίο παράδειγμα τις επισφάλειες που δημιούργησε ο «Μαρινόπουλος» σε αρκετές εταιρείες logistics και οδικών μεταφορών.

Συνοπτικά και σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ. ΣΤΑΤ., ο κλάδος της αποθήκευσης και των υποστηρικτών προς τη μεταφορά δραστηριοτήτων βρισκόταν σε καθοδική

πορεία τα έτη 2010 έως και 2013, **ενώ από το 2014 σημειώνει ανάπτυξη, με εξαίρεση το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους.**

Το 2010, ο μέσος ετήσιος δείκτης του κύκλου εργασιών έκλεισε με «βουτιά» 10,8%, το 2011 με 7,9%, το 2012 με 4,8% και το 2013 με 7%. Αντίθετα, το 2014 παρουσίασε άνοδο 5,5%, το 2015 2,5% και το δεύτερο τρίμηνο του 2016 7,5%.

Η παγκόσμια κατάταξη και η συμβολή στο ΑΕΠ

Η μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας συνδέει σε στρατηγικό επίπεδο τα logistics με την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας μιας χώρας, εισάγοντας για πρώτη φορά τον δείκτη LPI (Logistics Performance Index) για την αποδοτικότητα του εθνικού συστήματος logistics για 160 χώρες.

Ο δείκτης υπολογίστηκε χρησιμοποιώντας την ανάδραση logisticians από όλο τον κόσμο και παρέχει μια ενδελεχή καταγραφή του συστήματος εφοδιαστικών αλυσίδων ανά χώρα.

Η αξιολόγηση βασίσθηκε σε πλειάδα παραμέτρων, όπως τελωνειακές διαδικασίες, κόστη logistics, ποιότητα υποδομών, ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης εμπορευμάτων, απαιτούμενος χρόνος για την άφιξη εμπορευμάτων στον προορισμό τους και ανταγωνιστικότητα του κλάδου των logistics ανά χώρα.

Image not found or type unknown



Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 47η θέση στην παγκόσμια κλίμακα, έχοντας χαμηλές επιδόσεις στις υποκατηγορίες «Τελωνεία», «Διεθνείς Αποστολές» και «Ποιότητα Υπηρεσιών» και μέτριες στις «Υποδομές».

Σε εγχώριο επίπεδο και σύμφωνα με παλαιότερα στοιχεία της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, η συνεισφορά του κλάδου ανέρχεται στο 10,8% (13% στην Ε.Ε.) του ΑΕΠ. Ο κλάδος εμπορίας, μεταποίησης και παροχής υπηρεσιών logistics φτάνει τα 13,3 δισ. ευρώ και ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας τα 6,5 δισ. ευρώ.

Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές

Η ανάπτυξη του διερχόμενου φορτίου, η μεγέθυνση του ποσοστού outsourcing, η δραστηριοποίηση σε γειτονικές χώρες, η συνεργασία με μεγάλες 3PL του εξωτερικού και ο μετασχηματισμός σε 4PL, αποτελούν τις **περιοχές ανάπτυξης των εγχώριων εταιρειών logistics.**

Αυτό υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ο Σταμάτης Ανδριανόπουλος, Executive Consultant της Planning, στο 20ο Πανελλήνιο Συνέδριο Logistics, που διεξήχθη πρόσφατα.

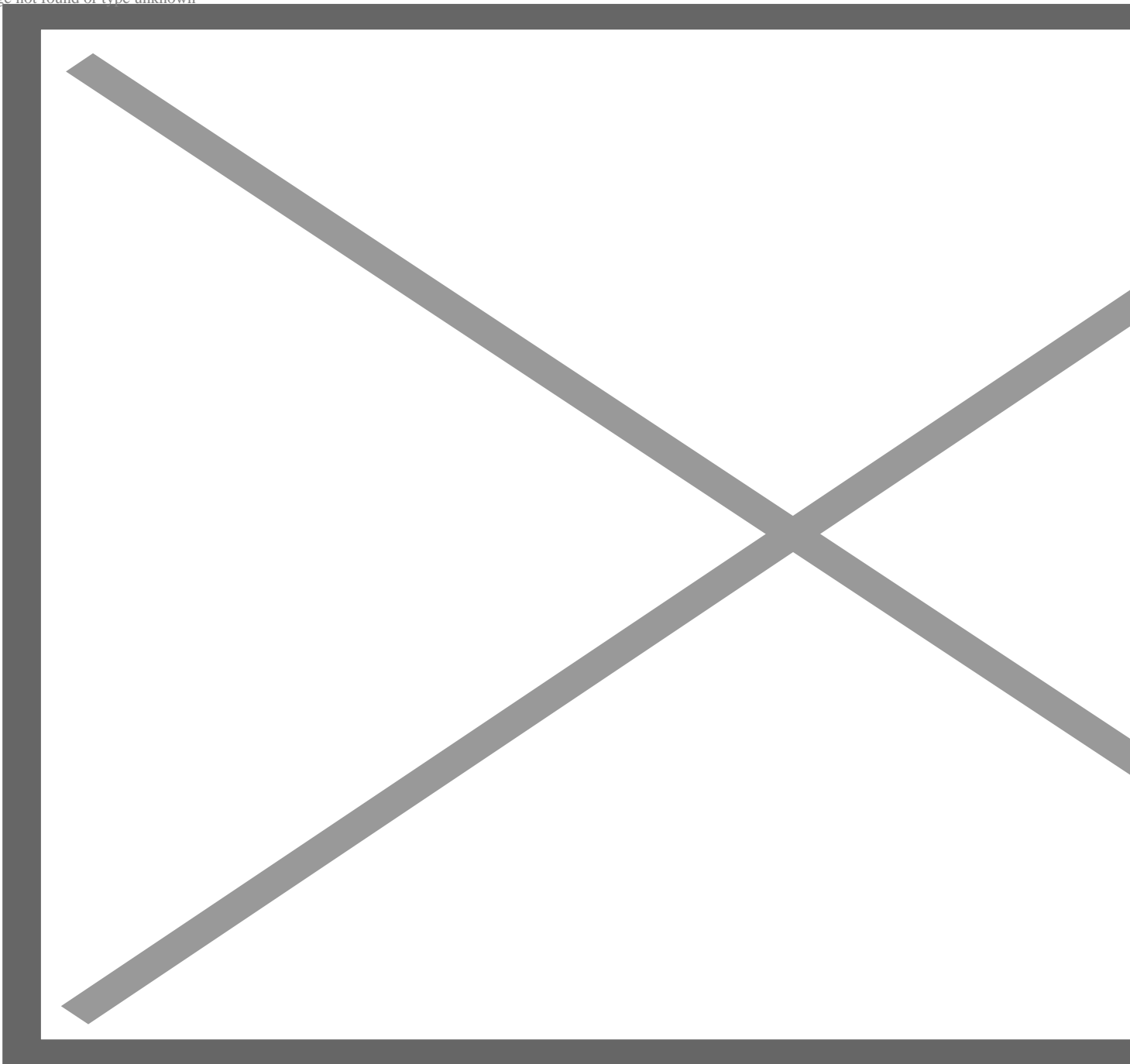
Τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά της εγχώριας αγοράς logistics – 3PL, σύμφωνα με την σχετική έρευνα, συνιστούν η εστίαση στο κόστος, η οποία θέτει σε δεύτερη μοίρα το customer service, αλλά και ο γηρασμένος στόλος των φορτηγών, σε αναντιστοιχία με τις, σχετικά, ικανοποιητικές υποδομές από πλευράς αποθηκευτικών χώρων πληροφορικής και εξοπλισμού.

Συνοπτικά και σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛ. ΣΤΑΤ., ο κλάδος της αποθήκευσης και των υποστηρικτών προς τη μεταφορά δραστηριοτήτων βρισκόταν σε καθοδική πορεία τα έτη 2010 έως και 2013, ενώ από το 2014 σημειώνει ανάπτυξη, με εξαίρεση το πρώτο τρίμηνο του τρέχοντος έτους.

Επίσης, η ύπαρξη μικρών παρόχων 3PL, με χαμηλό βαθμό εξειδίκευσης και τεχνογνωσίας, ο μικρός βαθμός outsourcing και η σωρευτική πτώση των μεγεθών της αγοράς, εξαιτίας της ύφεσης.

Ειδικά για το outsource και, σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη, **παραμένει σε χαμηλά επίπεδα στην Ελλάδα.** Σύμφωνα με εκτιμήσεις του κλάδου, μόλις το 20% των μεταφερόμενων τόνων μεταφέρεται με, εξ ολοκλήρου, ανάθεση σε τρίτους και σχεδόν το 30% ενδοεπιχειρησιακά, όταν ο μέσος όρος στην Ευρώπη αγγίζει το 80%.

Από την άλλη πλευρά, οι **προτεραιότητες της εθνικής στρατηγικής για τα logistics** αποτελούν η εξωστρέφεια, τα agrologistics, η ανάπτυξη του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και του «Ελ. Βενιζέλος» σε hub διεθνούς εμβέλειας, η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου και των βασικών δικτύων μεταφορών, η δημιουργία Logistics Parks και η βέλτιστη χρήση γης logistics.



Αναφορικά με τις μελλοντικές τάσεις και, όπως επισημαίνουν στελέχη του κλάδου, οι συνέργιες αναμένεται να ενταθούν βραχυπρόθεσμα, αλλά και οι τεχνολογίες αιχμής (RFID, cloud computing, big data analysis), ενώ οι «πράσινες» πρωτοβουλίες (μείωση κόστους ενέργειας, χλμ. με έξυπνη δρομολόγηση, συμφορτώσεις, φορτηγά Euro V & VI, ή LPG, CNG) κατακτούν έδαφος, αναγνωρίζοντας τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη.

Υπενθυμίζεται ότι, με στόχο την ενίσχυση του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών, τα υπουργεία Ανάπτυξης και Μεταφορών έχουν συστήσει το «Εθνικό Συμβούλιο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας της Εφοδιαστικής».

Το Συμβούλιο έχει καταλήξει σε **39 προτεινόμενες δράσεις**. Κάποιες εκ των

κυριοτέρων δράσεων αφορούν: στο στρατηγικό πλαίσιο, τη βελτιστοποίηση της νομοθεσίας της εφοδιαστικής, την τροποποίηση των χρήσεων γης, την απλοποίηση των διαδικασιών, τη δημιουργία οργανισμού ανάπτυξης των ελληνικών logistics, την προώθηση τυποποίησης και προτυποποίησης, τον εκσυγχρονισμό και την ολοκλήρωση έργων υποδομής, τον εκσυγχρονισμό του στόλου οχημάτων, την προώθηση επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας και τη δημιουργία πανεπιστημιακών τμημάτων στα logistics.

Οι απόψεις της Πολιτείας και της αγοράς

«Από πλευράς μας έχουμε ολοκληρώσει τις προτάσεις προς τους Θεσμούς για την αδειοδότηση και λειτουργία των Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής, τις οποίες και θα συζητήσουμε μαζί τους.

Ενδεικτικά αναφέρω ότι πρόταση του υπουργείου **είναι η απλοποίηση των διαδικασιών εγκατάστασης και λειτουργίας Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής**, καθώς για την συντριπτική πλειοψηφία, θα αρκεί μία υπεύθυνη δήλωση έναρξης λειτουργίας προς τις αρμόδιες Αρχές», αναφέρουν στελέχη του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης.

Στόχος της κυβέρνησης, σύμφωνα με τα ίδια στελέχη, αποτελεί η ενίσχυση, μέσω και τομεακών προγραμμάτων, των 7.000 επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αποθήκευση και τη διαχείριση φορτίων, καθώς και των 20.000 μεταφορικών εταιρειών, που δημιουργούν έναν κύκλο εργασιών περισσότερων των 2,5 δις. ευρώ, σύμφωνα με τη Eurostat.

Πέρα από το υπουργείο Ανάπτυξης, σημαίνοντα ρόλο στα logistics διαδραματίζει το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Σύμφωνα με στελέχη του υπουργείου, «η υλοποίηση του οράματος για την ανάπτυξη της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας πρόκειται να αναδείξει **την Ελλάδα σε ανταγωνιστικό και ποιοτικό διαμετακομιστικό κόμβο της Νοτιανατολικής Ευρώπης**, με στόχο την εκμετάλλευση του διερχόμενου φορτίου και την ανάπτυξη σχετικών υποστηρικτικών δραστηριοτήτων.

Image not found or type unknown



Στο πλαίσιο αυτό, **η βελτίωση της αποδοτικότητας της ελληνικής εφοδιαστικής αλυσίδας** τίθεται ως βασική προτεραιότητα, καθόσον συμβάλλει στη μείωση του κόστους εισαγωγής και εξαγωγής προϊόντων, αφετέρου δε συνεισφέρει στην αύξηση του ΑΕΠ και της απασχόλησης και στη δημιουργία οικονομικών κλίμακας».

Αντίστοιχα, η κατάρτιση εθνικής στρατηγικής για την εφοδιαστική, η εξεύρεση κινήτρων για επενδύσεις (π.χ. ΕΣΠΑ για logistics) και η ενεργοποίηση / βελτίωση του νόμου 4302/2014 αποτελούν μερικές από τις σπουδαιότερες προκλήσεις του **«Εθνικού Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής»**, όπως υπογραμμίζει **ο πρόεδρος του, καθηγητής Ιωάννης Μίνης**, χαρακτηρίζοντας «επιτυχία» το ΠΔ αστικών διανομών, το οποίο είναι πρωτοποριακό, με την προϋπόθεση θέσπισης κατάλληλων κινήτρων από τους δήμους.

Από την πλευρά του, **ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Νίκος Ροδόπουλος**, αφού πρώτα καυτηριάζει την ανυπαρξία της εφοδιαστικής αλυσίδας από το οργανόγραμμα των κυβερνήσεων, τάσσεται υπέρ της **δημιουργίας «Ειδικής Γραμματείας Εφοδιαστικής Αλυσίδας» παρά τω Πρωθυπουργώ**, με στόχο τον εξορθολογισμό του κόστους της δημόσιας διοίκησης και την αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία της.

Image not found or type unknown



Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο κ. Ροδόπουλος, «δεν ζητάμε κάτι λιγότερο ή περισσότερο από αυτά που μπορούν να υλοποιηθούν. Και είμαστε εδώ για να σταθούμε αρωγοί σε κάθε δράση που θα δώσει την κατάλληλη ώθηση στα ελληνικά Logistics».

Αυτή η **διαδικασία επιτυγχάνεται με τους ακόλουθους τρόπους**: Τοποθέτηση του τομέα των logistics στο κυβερνητικό οργανόγραμμα, διαμόρφωση των εκπαιδευτικών δομών σε άμεση σχέση με την αγορά και ανάπτυξη της καινοτομίας σε όλα τα επίπεδα της εθνικής στρατηγικής.

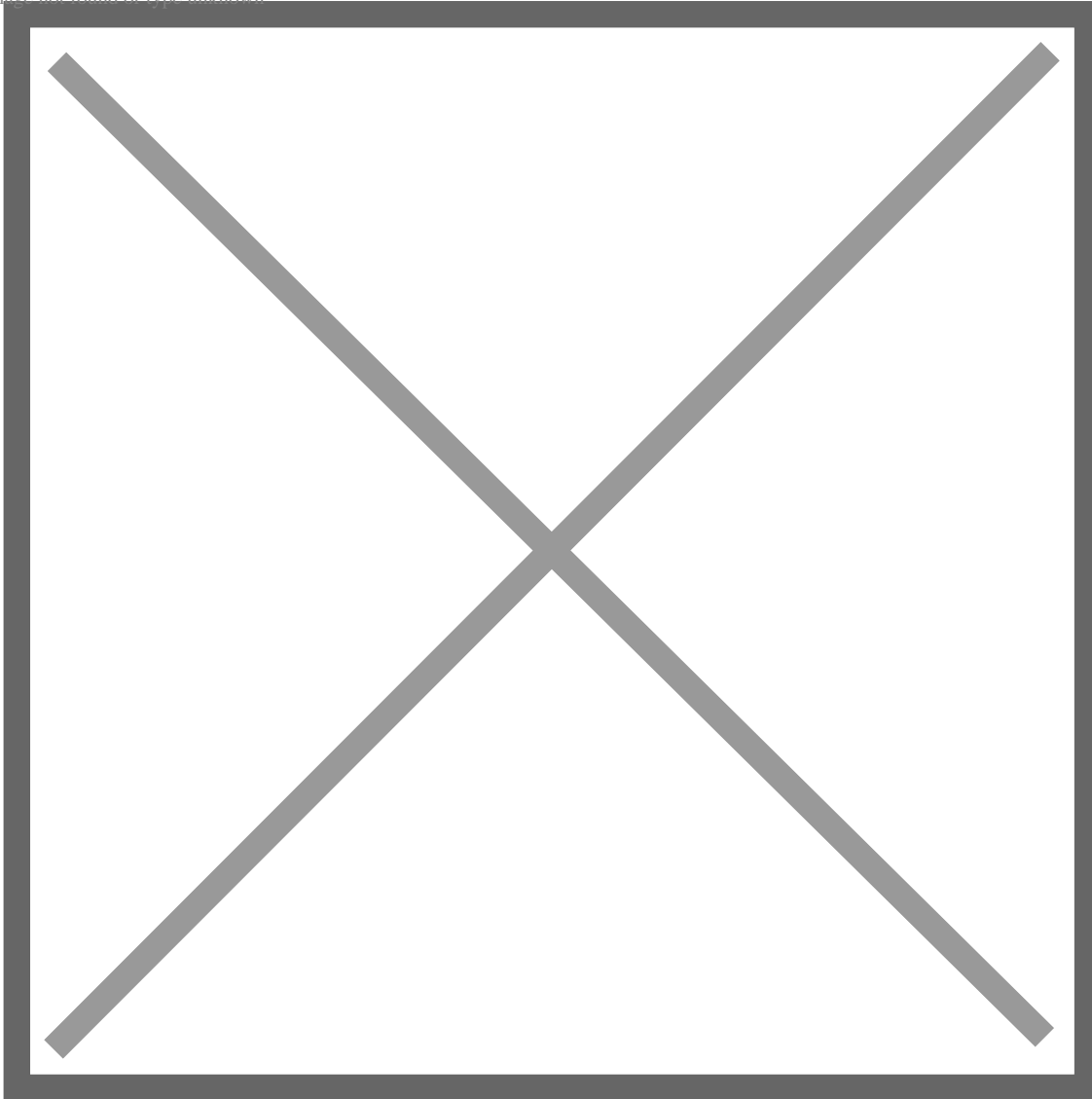
Ο κ. Μιχάλης Ζιγλής, Supply Chain & Home Services της Dixons South-East Europe AEVE («Κωτσόβολος») υποστηρίζει ότι «σε κάθε εταιρεία λιανικής, η λειτουργία των logistics είναι πολύ σημαντική, καθώς οτιδήποτε καλό ή κακό συμβαίνει είναι άμεσα εμφανές στον τελικό πελάτη. Με αυτή την έννοια διαμορφώνει ένα μεγάλο κομμάτι της εικόνας που έχει ο τελικός καταναλωτής για την εταιρεία».

«Ιδιαίτερα στην Κωτσόβολος», όπως επισημαίνει ο κ. Ζιγλής, «τα logistics δεν είναι μια απλή λειτουργία μεταφοράς εμπορευμάτων και διακίνησης κουτιών και παλετών. Είναι μια οργάνωση που προσφέρει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στον πελάτη, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί όχημα εκπλήρωσης βασικών ενεργειών της Κωτσόβολος στα πλαίσια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης».

Παράλληλα, ο κ. Ζιγκλής υπογραμμίζει ότι «μέσα λοιπόν από το πλαίσιο όλων των υπηρεσιών που υποστηρίζονται υπό την ομπρέλα της ολοκληρωμένης πλατφόρμας

υπηρεσιών «Support360», η λειτουργία του Supply Chain και των Logistics συνεισφέρει σημαντικά στην κερδοφορία της εταιρείας, αλλά και στους δείκτες ικανοποίησης και προτίμησης των πελατών προς την εταιρία».

Image not found or type unknown



Σχολιάζοντας τις νέες τάσεις του κλάδου, ο Supply Chain & Home Services της Dixons South-East Europe AEVE υποστηρίζει ότι «οι νέες τάσεις καθιστούν ακόμα πιο σημαντική τη λειτουργία των logistics στις εταιρίες, καθώς πλέον με την, όλο και αυξανόμενη χρήση του διαδικτύου, η τιμή του προϊόντος είναι παντού η ίδια και, εάν δεν είναι, αφήνει πολύ λιγότερο περιθώριο κέρδους πλέον απ' ότι παλιά»,

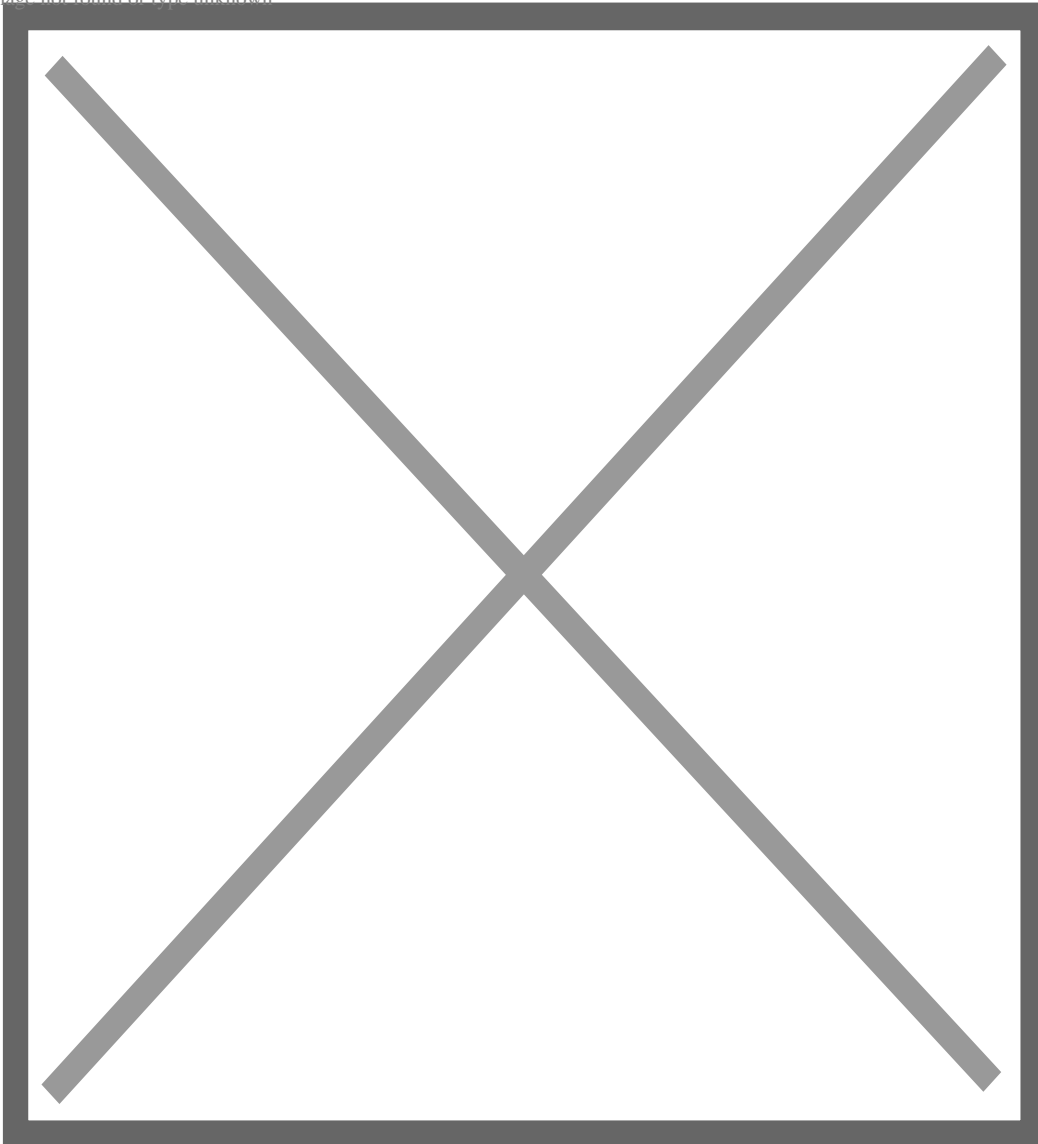
καταλήγοντας ότι «η μόνη λειτουργία, μέσω της οποίας μπορούν να διαφοροποιηθούν πλέον οι εταιρίες, έναντι του ανταγωνισμού είναι η ταχύτητα και η ευελιξία παράδοσης, η διαθεσιμότητα και η παροχή προστιθέμενης αξίας υπηρεσιών προς τους πελάτες. Σε αυτούς τους τρεις χώρους, νομίζω ότι βρίσκεται και το μέλλον των Logistics».

Από την πλευρά του, ο **κ. Γιάννης Μιχαλακάκος, Supply Chain Manager της Media Markt** επισημαίνει ότι «η παν-καναλική πώληση προϊόντων, ευρύτερα γνωστή

ως omni-channel αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς στο τομέα του λιανικού εμπορίου και αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση των ημερών μας, την οποία και καλούνται οι εταιρείες να αντιμετωπίσουν με επιτυχία.

Αυτό θέτει αυτομάτως στη πρώτη γραμμή του ενδιαφέροντος την αναδιοργάνωση της αλυσίδας εφοδιασμού και την ανάπτυξη του τομέα των logistics», συμπληρώνοντας ότι «προκειμένου να ανταποκριθούμε με επιτυχία στις προκλήσεις που θέτει η πελατο-κεντρικότητα χρειάζεται, χωρίς δεύτερη σκέψη, να γίνουν μεγάλες οργανωτικές αλλαγές, ενώ ταυτόχρονα είναι στρατηγικής σημασίας η προσαρμογή της αλυσίδας εφοδιασμού, ώστε να είναι ευέλικτη και να μπορεί να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πελατών».

Image not found or type unknown



Αναφορικά με τις νέες τάσεις, υπογραμμίζει ότι «καινούργιες καταναλωτικές συμπεριφορές διαμορφώνονται από τους πελάτες, έχοντας πλέον τη δυνατότητα να παραγγείλουν online από τις υπάρχουσες πλατφόρμες και να παραλάβουν το προϊόν, είτε στο φυσικό κατάστημα της επιλογής τους, είτε πέρα από αυτό, όπως το σπίτι τους και τα διαθέσιμα pick up points, ζητώντας να έχουν παντού την ίδια

απρόσκοπτη εμπειρία».

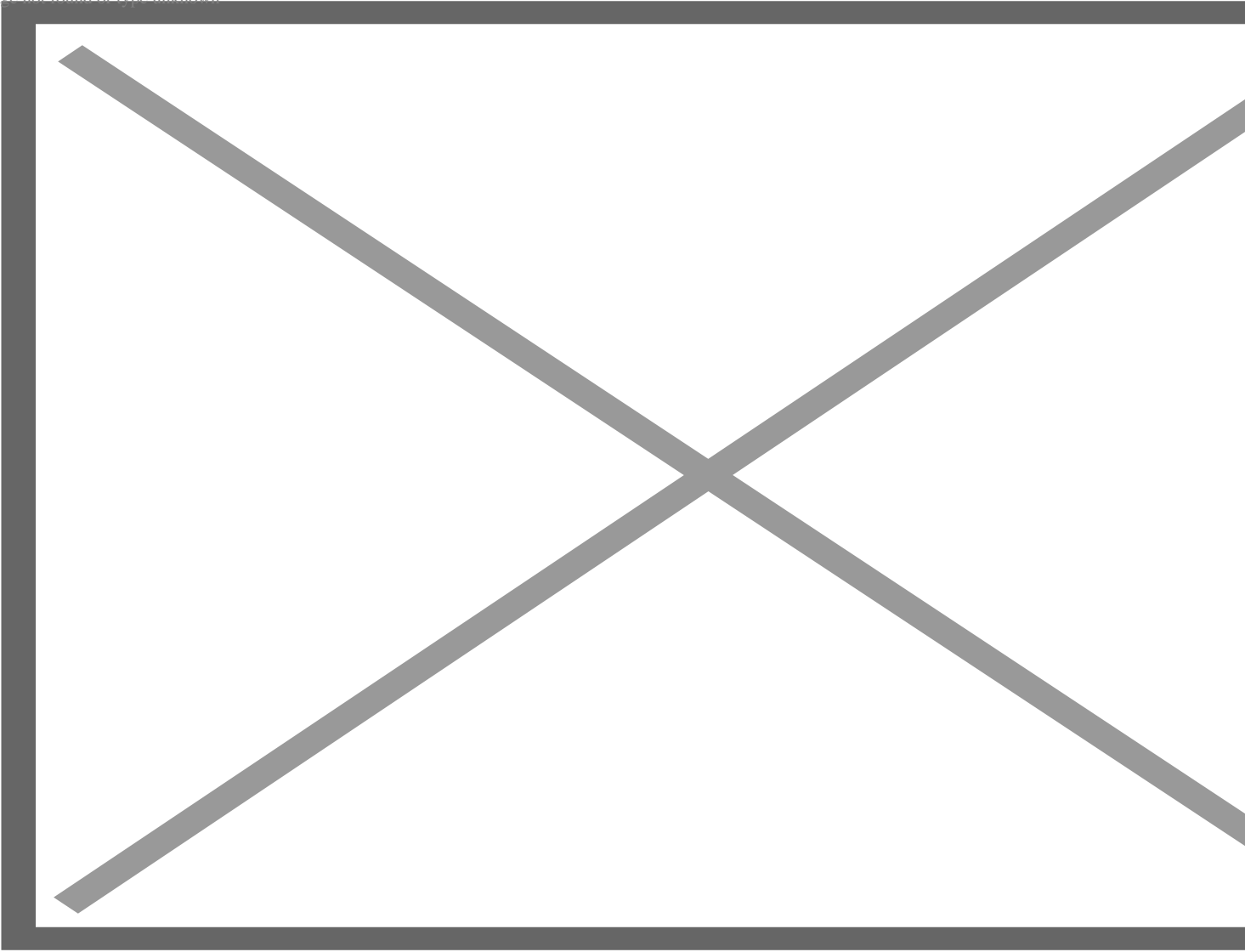
Υπό αυτό το σκεπτικό και, σύμφωνα με τον κ. **Μιχαλακάκο**, «οι γρήγοροι ρυθμοί της καθημερινότητας επιβάλλουν τη δυνατότητα εκπλήρωσης των παραγγελιών των πελατών, χωρίς λάθη, σε περιορισμένα χρονικά παράθυρα.

Συγχρόνως, επιτάσσουν την σύσταση νέων υπηρεσιών που θα μειώνουν δραματικά το lead time της παραγγελίας του πελάτη, όπως το same day delivery, παρέχοντας του την πληροφορία σε πραγματικό χρόνο, αναφορικά με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται αυτή μέχρι να την παραλάβει επιτυχώς».

Καταλήγοντας ο Supply Chain Manager της Media Markt αναφέρει ότι «βασικοί οδηγοί για την καλύτερη εξυπηρέτηση του πελάτη και την ικανοποίησή του είναι η μια ολιστική προσέγγιση της αλυσίδας εφοδιασμού (end to end) και η ισορρόπηση μεταξύ ευελιξίας και αποτελεσματικότητας.

Επίσης, κρίσιμες λειτουργίες των logistics, όπως η εκπλήρωση των παραγγελιών και το last mile delivery χρειάζονται λύσεις και επιτυχείς συνεργασίες με εξειδικευμένους 3PL ή και 4PL συνεργάτες, οι οποίοι μπορούν να παρέχουν τεχνογνωσία και εμπειρία, προκειμένου να υπάρξει το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα».

Τέλος, **ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ και της ΕΣΕΕ Βασίλης Κορκίδης** υπογραμμίζει ότι η **συνεχής άνοδος του ηλεκτρονικού εμπορίου στην εγχώρια αγορά λιανεμπορίου**, η αναβάθμιση του λιμανιού του Πειραιά στην αλυσίδα του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου και η ενεργοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών για τη μεταφορά εμπορευμάτων, διεθνών κι εγχώριων ομίλων, προς τις αγορές του εξωτερικού, αναμένεται να αποτελέσουν το βασικό τρίπτυχο, που θα τροφοδοτήσει τη μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου των logistics.



“Αν και έγιναν βήματα προόδου σε ορισμένα θέματα, όπως για παράδειγμα η **καθολική αποδοχή του “Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου”**, ως προς τα **θέματα μεταφορών**, η απελευθέρωση της εισόδου στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και η αναγνώριση της σημασίας της εφοδιαστικής αλυσίδας, με την ψήφιση του Νόμου 4302/2014 «Ρύθμιση θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις», δεν έχουν επιφέρει μέχρι στιγμής τα επιθυμητά αποτελέσματα”, επισημαίνει ο κ. Κορκίδης,

υπερθεματίζοντας την ολοκλήρωση του logistics center στο Θριάσιο ως απολύτως απαραίτητη, έπειτα από έτη καθυστερήσεων, αστοχιών και αποτυχημένων διαγωνισμών, καθώς αυτή τη στιγμή, χάνεται σημαντικός αριθμός θέσεων εργασίας από τη **συναρμολόγηση των εμπορευμάτων, που ενώ θα μπορούσε να πραγματοποιείται στον Πειραιά, λαμβάνει χώρα σε γραμμές συναρμολόγησης (assembly lines) σε hubs της Κεντρικής Ευρώπης.**

«Οι συνδυασμένες μεταφορές πρέπει να βελτιωθούν περαιτέρω, καθώς μόνο οι θαλάσσιες μεταφορές, που διακινούν το 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, αναμένεται να αναπτυχθούν με μέσους ετήσιους ρυθμούς της τάξης του 4,5% στα επόμενα χρόνια.

Στο πλαίσιο του μεγαλεπήβολου επενδυτικού πλάνου της Cosco, ο Πειραιάς πρέπει να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία, ως σημείο συνάντησης δυο παγκόσμιων, ναυτιλιακών παικτών και ρυθμιστής των εξελίξεων», καταλήγει ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ.

Τα τομεακά προγράμματα

Στο πλαίσιο στήριξης της εγχώριας αγοράς εμπορευματικών μεταφορών και logistics, το υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης έχει προχωρήσει στην υλοποίηση συγκεκριμένων τομεακών προγραμμάτων.

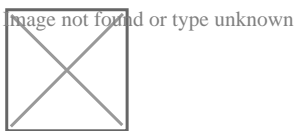
Για παράδειγμα, το πρόγραμμα «Ενίσχυση Επιχειρηματικών Πάρκων Τοπικής Εμβέλειας για τη μεταποίηση και την εφοδιαστική αλυσίδα». Πρόκειται για νέο πρόγραμμα του ΕΣΠΑ, συνολικού προϋπολογισμού, ύψους 40 εκατ. ευρώ, στόχος του οποίου είναι η δημιουργία σύγχρονων επιχειρηματικών και βιομηχανικών υποδομών και υποδομών logistics στις περιφέρειες της χώρας, οι οποίες αναμένεται να συμβάλουν ουσιαστικά στις τοπικές οικονομίες.

Άλλα **προγράμματα, μέσω ΕΣΠΑ**, για την ενίσχυση της αγοράς των logistics, τα οποία υλοποιούνται ήδη, είναι:

-Το Πρόγραμμα «Αναβάθμιση πολύ μικρών και μικρών επιχειρήσεων».

-Το Πρόγραμμα «Κατάρτιση και πιστοποίηση γνώσεων και δεξιοτήτων εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα».

Επίσης, ο νέος Αναπτυξιακός Νόμος, στον οποίο η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελεί έναν από τους εννιά στρατηγικούς τομείς ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας.



Σε ότι αφορά το νέο σχεδιασμό, οι οριζόντιες παρεμβάσεις που σχεδιάζονται, μέσω του ΕΣΠΑ, αφορούν ενδεικτικά στα εξής προγράμματα:

-Σύγχρονη μεταποίηση,

Το πρόγραμμα έχει ήδη εγκριθεί από την επιτροπή παρακολούθησης και αφορά στη χρηματοδότηση επιχειρηματικών σχεδίων μεσαίων επιχειρήσεων.

Απευθύνεται σε υφιστάμενες ή υπό σύσταση επιχειρήσεις σε επιλέξιμους ΚΑΔ των στρατηγικών τομέων προτεραιότητας, κυρίως σε μεταποιητικές δραστηριότητες, αλλά και σε άλλες σχετικές δραστηριότητες, όπως ο τομέας της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Στο πλαίσιο της δράσης ενισχύονται επενδυτικά σχέδια, **προϋπολογισμού ύψους επένδυσης (επιλέξιμος π/υ) από 250.000 ευρώ έως 3.000.000 ευρώ, για διάστημα μέχρι τριάντα έξι (36) μήνες από την ημερομηνία της απόφασης ένταξης του επενδυτικού σχεδίου.** Ο συνολικός προϋπολογισμός της δράσης ανέρχεται στο συνολικό ποσό των 100 εκατ. ευρώ.

-Ενίσχυση αλυσίδων προστιθέμενης αξίας,

Το πρόγραμμα στοχεύει στην δικτύωση των επιχειρήσεων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών μοντέλων ολοκλήρωσης των αλυσίδων αξίας προϊόντων / υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στους 9 εθνικούς τομείς προτεραιότητας του ΕΠΑνΕΚ, μεταξύ των οποίων είναι και η εφοδιαστική αλυσίδα.

Ειδικότερα, στοχεύει στην επίτευξη ισχυρών καθετοποιημένων συνεργειών και οικονομιών κλίμακας σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και στην αύξηση του μεγέθους της επιχειρηματικής δραστηριότητας των επιχειρήσεων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους στις διεθνείς αγορές.

Φωτεινός Φώτης,

αναδημοσίευση από το Plant Magazine