
Εξετάζοντας τις προοπτικές της Ελλάδας ως διεθνούς εμπορευματικού κέντρου: σήμερα, αύριο και μετέπειτα

2021/04/19 12:40 στην κατηγορία LOGISTICS

Η ΕΥ δημοσίευσε τη νεότερη μελέτη της για τις προοπτικές της Ελλάδας [ως διεθνούς εμπορευματικού κέντρου](#).

Όπως αναφέρει η εταιρεία, στο διάστημα που μεσολάβησε από την πρώτη έκδοση αυτής της έρευνας το 2017, η Ελλάδα έχει σημειώσει πρόοδο στις προσπάθειές της να εξελιχθεί σε ένα διεθνές εμπορευματικό κέντρο, αξιοποιώντας τη στρατηγική γεωγραφική της θέση, την ανάκαμψη της οικονομίας και ένα φιλικότερο επενδυτικό περιβάλλον.

Ωστόσο, αυτή η πρόοδος οφείλεται, κυρίως, σε εξελίξεις στους κλάδους της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και στις οδικές υποδομές. Θα απαιτηθεί εντατικότερη προσπάθεια σε ό,τι αφορά τις σιδηροδρομικές και αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, τις υποδομές logistics της ενδοχώρας (hinterland logistics), την αγορά παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους (third party logistics - 3PL), τις τελωνειακές υπηρεσίες και, κυρίως, τη διασύνδεση αυτών των διακριτών στοιχείων του ελληνικού κλάδου μεταφορών και logistics.

Η ναυτιλία και η ναυτιλιακή εφοδιαστική αλυσίδα σε σταθερή άνοδο

Η ναυτιλία είναι αναμφίβολα ένα από τα ισχυρότερα χαρτιά της ελληνικής οικονομίας, καθώς συνεισέφερε περίπου 11 δισ. ευρώ - ή 6,6% του ΑΕΠ της χώρας το 2019.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας το 15,6% του παγκόσμιου στόλου, με βάση τη χωρητικότητα τόνων νεκρού βάρους (deadweight tonnage -DWT), ενώ τα ελληνικών συμφερόντων πλοία μεταφέρουν το 21% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου.

Η ισχυρή παρουσία ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και η ηγετική θέση του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, αποτελούν τις βασικές

κινητήριες δυνάμεις πίσω από την ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού συμπλέγματος σε ένα από τα πιο σημαντικά και ανταγωνιστικά θαλάσσια κέντρα παγκοσμίως.

Οι περισσότεροι Έλληνες εφοπλιστές διαθέτουν γραφείο διαχείρισης πλοίων ή διευθύνουν τις δραστηριότητές τους από την Ελλάδα και, παρά τον αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό – κυρίως από αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα στην Ασία – εξακολουθούν να θεωρούν την Ελλάδα ως ελκυστική τοποθεσία για την ίδρυση γραφείων διαχείρισης πλοίων.

Ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή της Αττικής βρίσκονται στο επίκεντρο αυτής της ανάπτυξης, προσελκύοντας σημαντικές ναυτιλιακές δραστηριότητες, όπως εταιρείες διαχείρισης πλοίων, ναυπηγεία και υπεργολάβους ναυπηγείων, λιμενικούς φορείς, μεταφορείς εμπορευμάτων και παρόχους υπηρεσιών logistics προς τρίτους (3PLPs).

Επιπλέον, σε μια εποχή όπου οι εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης συνεχίζουν να αυξάνονται κάθε χρόνο, ο Πειραιάς προσφέρει μια εξαιρετικά ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή απευθείας σύνδεσης με τα λιμάνια της Άπω Ανατολής, σε σύγκριση με τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, όσον αφορά τη διάρκεια της μεταφοράς, τη συχνότητα εξυπηρέτησης και το κόστος, επιτρέποντας στη χώρα μας να εξελιχθεί σε μια σημαντική θαλάσσια πύλη για την Ευρώπη.

Ο Πειραιάς είναι ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια στην Ευρώπη και ήταν το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στη Μεσόγειο, καθώς και το τέταρτο μεγαλύτερο στην ευρωπαϊκή ήπειρο, με βάση τον συνολικό αριθμό διακινηθέντων εμπορευματοκιβωτίων (TEUs), για το 2019 και το 2020, παρά τις δυσμενείς επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο.

Το όραμα της μετατροπής του Πειραιά στη νότια πύλη της Ευρώπης υποστηρίζεται από μια σειρά προγραμματισμένων επενδύσεων, με στόχο τη βελτίωση των υποδομών και την καλύτερη διασύνδεση με τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, για τη μετατροπή του λιμανιού σε έναν σύγχρονο κόμβο logistics.

Σημαντικές επενδύσεις βρίσκονται σε εξέλιξη και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης – το βασικό λιμάνι εισόδου για τη Βόρεια Ελλάδα και διεθνής κόμβος logistics για τις χώρες των Βαλκανίων – μετά την ιδιωτικοποίησή του το 2018.

Logistics Survey 2021 - Προτάσεις

Image not found or type unknown

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Trans-European Transport Network – TEN-T) και βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τον αγωγό Trans Adriatic Pipeline (TAP). Το γενικό σχέδιο του λιμένα, που εκπονήθηκε

το 2017 και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθορίζει σαφείς βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης σε ευρωπαϊκό λιμένα μεσαίας κατηγορίας. Οι κύριες αναπτυξιακές δράσεις στοχεύουν στην αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών φορτίων, καθώς και στην αναβάθμιση των υποδομών κρουαζιέρας και των υπηρεσιών διαμεταφοράς.

Η ελληνική αγορά παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους εξακολουθεί να αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις

Η αγορά 3PL στην Ελλάδα αντιμετώπισε σημαντικές προκλήσεις, ως άμεσο αποτέλεσμα της σοβαρής ύφεσης της ελληνικής οικονομίας μετά το 2009. Παρά την ανάκαμψή της μετά το 2014, η αγορά δεν έχει ακόμη καταφέρει να ανακτήσει τα προ της οικονομικής κρίσης μεγέθη, με τον κύκλο εργασιών των ελληνικών 3PLPs να καταγράφει αθροιστικό ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης (CAGR) -2,06%, μεταξύ των ετών 2008 και 2019 (αλλά με +3,55% CAGR μετά το 2014).

Η συρρίκνωση της κατανάλωσης και της παραγωγής, σε συνδυασμό με την αργή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, άσκησε μεγάλη πίεση στους Έλληνες κατασκευαστές και εμπόρους να μειώσουν τα κόστη τους, χωρίς να μειώσουν, όμως, τα επίπεδα απόδοσης και εξυπηρέτησης.

Ωστόσο, έχουν γίνει πιο θετικοί ως προς την ανάθεση βασικών λειτουργιών εφοδιαστικής αλυσίδας σε τρίτους, επιτρέποντας σε αξιόπιστους 3PLPs που έχουν επενδύσει στην ποιότητα των υπηρεσιών και την καινοτομία, να επεκτείνουν το μερίδιο αγοράς τους και να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Η ελληνική αγορά 3PL αυξήθηκε κατά 4,6% το 2019 και αναμένεται να αυξηθεί με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,8% μεσοπρόθεσμα (έως το 2023).

Οι ελληνικές εταιρείες 3PL παρέχουν ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, με σημαντικό μέρος των εσόδων τους να προέρχεται από δραστηριότητες αποθήκευσης και διανομής, καθώς και από την οργάνωση και τη διαχείριση οδικών μεταφορών.

Ο τομέας αποτελείται, κατά κύριο λόγο, από μεσαίες και μικρές επιχειρήσεις που λειτουργούν σε ένα πολύ ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Το Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο πρωτοστατεί μιας σειράς σημαντικών έργων logistics στη χώρα

Οι σημαντικότερες αγορές logistics έχουν αναπτυχθεί γύρω από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και συνδέονται στενά με τα κύρια θαλάσσια σημεία διεπαφής της χώρας: τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Η κατασκευή του νέου κέντρου εμπορευματικών μεταφορών και logistics στο Θριάσιο Πεδίο, κοντά στον Πειραιά, θα ενισχύσει σημαντικά τις υποδομές ενδοχώρας του λιμανιού, ενώ θα διευκολύνει, επίσης, την πιθανή ανάπτυξη νέων λειτουργιών και υπηρεσιών logistics προστιθέμενης αξίας. Στην πλήρη μορφή του, το Θριάσιο θα είναι ένας από τους μεγαλύτερους χερσαίους λιμένες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Επιπλέον, το εμπορευματικό κέντρο που προβλέπεται να αναπτυχθεί στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη – επί του παρόντος βρίσκεται στο στάδιο προκαταρκτικής μελέτης σκοπιμότητας – αναμένεται να ενισχύσει την αποθηκευτική χωρητικότητα του τερματικού σταθμού του λιμένα και να ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητές του.

Η πρόοδος που σημείωσε ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας έχει, επίσης, οδηγήσει στην ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων αλυσίδας εφοδιασμού στη χώρα, με τις δύο πρώτες μεγάλες επενδύσεις να πραγματοποιούνται ήδη στη βιομηχανική ζώνη των Οινοφύτων και στην Ηγουμενίτσα.

Ένα ολοκληρωμένο και σύγχρονο οδικό δίκτυο, «οδηγεί» την ανάπτυξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα υπέστησαν δραματική μείωση μεταξύ του 2009 και του 2015, ωστόσο, το διεθνές σκέλος της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημείωσε σταθερή ανάπτυξη από το χαμηλό ορόσημο του 2011 και έπειτα, καθώς ενισχύθηκε από την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου μέσω των ελληνικών λιμανιών – κυρίως του Πειραιά.

Η περαιτέρω αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου στην Ελλάδα και η ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας, αναμένεται να ενισχύσουν περαιτέρω τη δραστηριότητα των οδικών μεταφορών τα επόμενα χρόνια.

Η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, με συνολικό μήκος αυτοκινητοδρόμων που ξεπερνά τα 2.145 χλμ. Με βάση

τον όγκο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, η Ελλάδα κατέλαβε την 11η θέση μεταξύ των χωρών της ΕΕ το 2019, με 354 εκατ. τόνους, σε σύγκριση με τους 3,2 δισ. τόνους της Γερμανίας.

Το 2018, οι οδικές μεταφορές στην Ελλάδα αντιπροσώπευαν το 30% των επιχειρήσεων στον κλάδο των υπηρεσιών μεταφοράς και αποθήκευσης.

Ο κλάδος αποτελείται κυρίως από μικρές εταιρείες και ιδιοκτήτες-μεταφορείς, που παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς με χαμηλό περιθώριο κέρδους σε μεσαίους ή μεγάλους εθνικούς και πανευρωπαϊκούς παρόχους logistics.

Ο τομέας των μεταφορών για λογαριασμό τρίτων (hire and reward) αντιπροσώπευε το 26% των συνολικών δραστηριοτήτων οδικών εμπορευματικών μεταφορών το 2019 (σε τόνο-χιλιόμετρα) – ποσοστό σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο όρο της ΕΕ.

Η αγορά χαρακτηρίζεται από μικρά περιθώρια κέρδους, κυρίως λόγω του υψηλού κατακερματισμού και της εξάρτησής της από μικρούς παρόχους (1,5 φορτηγά ανά πάροχο, κατά μέσο όρο).

Η αύξηση των διεθνών αερομεταφορών εμπορευμάτων μέσω των ελληνικών αεροδρομίων, δημιουργεί σημαντικές ευκαιρίες για τη χώρα

Η Ελλάδα διαθέτει συνολικά 45 αεροδρόμια – 15 από αυτά είναι διεθνή, 26 εσωτερικού και τέσσερα δημοτικά. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΑΙΑ) είναι ξεκάθαρα το σημαντικότερο ελληνικό αεροδρόμιο, τόσο ως προς τον όγκο εμπορευματικών μεταφορών, όσο και ως προς την κίνηση επιβατών, και αναδύεται ως ένας σημαντικός επιβατικός κόμβος και κόμβος logistics για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η 40ετής παραχώρηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων που ξεκίνησε το 2015, οδήγησε σε σημαντικές επενδύσεις για την ανακαίνιση και την περαιτέρω ανάπτυξή τους, μια διαδικασία που ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2021. Περισσότεροι από 30 εκατομμύρια επιβάτες πέρασαν από αυτά τα 14 αεροδρόμια το 2019 – τον τελευταίο χρόνο πριν από την κατάρρευση της τουριστικής βιομηχανίας παγκοσμίως, η οποία οδήγησε σε μείωση 69,3% στην επιβατική κίνηση το 2020.

Οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα έχουν μερίδιο περίπου 35% του διεθνούς εμπορίου της χώρας ως προς την αξία, αλλά μόνο 1% ως προς το βάρος. Ωστόσο, η αεροπορική μεταφορά φορτίων επεκτείνεται ταχέως, με τις διεθνείς μεταφορές από την Ελλάδα προς την ΕΕ και εκτός αυτής, να αυξάνονται κατά 10,1% και 5,9%, μεταξύ 2017 και 2018. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές ευκαιρίες για την

Ελλάδα να αναδυθεί ως πύλη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης για τις εμπορευματικές αερομεταφορές, παρέχοντας μια ρεαλιστική εναλλακτική έναντι υπερφορτωμένων κόμβων παγκοσμίως.

Το 2019, ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν μέσω ελληνικών αεροδρομίων έφθασε στα προ-οικονομικής κρίσης επίπεδα, έχοντας υποστεί μείωση κατά 44%.

Οι διεθνείς αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν περίπου το 90% του συνόλου των αεροπορικών μεταφορών, με τις εξωκοινοτικές μεταφορές να ξεπερνούν για πρώτη φορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές το 2018, ενώ οι εξερχόμενες εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν σταδιακά από 40% το 2008, σε 57% το 2019.

Περισσότερο από 88,3% του συνολικού αεροπορικού φορτίου το 2019 διακινήθηκε μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Το αισθητά βελτιωμένο νομικό και κανονιστικό πλαίσιο για τα logistics απέφερε καρπούς, αλλά απαιτούνται και άλλα βήματα για να φτάσει η Ελλάδα τον ανταγωνισμό

Τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος μεταφορών και logistics συνεργάστηκε στενά με τον δημόσιο τομέα για να αναπτύξει ένα μακροπρόθεσμο σχέδιο μετασχηματισμού, που θα υποστηρίξει τη βιώσιμη ανάπτυξη της εγχώριας αγοράς logistics και του διεθνούς εμπορίου στη χώρα.

Αυτό οδήγησε σε μια ολοκληρωμένη μεταρρύθμιση της νομοθεσίας το 2014, με έναν νέο νόμο που παρέχει ένα ολιστικό ρυθμιστικό πλαίσιο, διευκολύνοντας τις επενδύσεις και μειώνοντας τη γραφειοκρατία στις άδειες εγκαταστάσεων logistics.

Εν μέρει, ως αποτέλεσμα, η Ελλάδα βελτιώνει σταδιακά τη διεθνή της κατάταξη όσον αφορά τη διευκόλυνση και την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου, όπως και τις επιδόσεις της στον τομέα των logistics.

Ωστόσο, στους περισσότερους από αυτούς τους δείκτες, η Ελλάδα εξακολουθεί να υστερεί σε σχέση με τους κύριους εμπορικούς εταίρους και ανταγωνιστές της.

Οι πέντε ζώνες ελεύθερου εμπορίου (Free Trade Zones) της Ελλάδας, καθώς και οι τελωνειακές αποθήκες που διαχειρίζονται οι πάροχοι 3PL και οι μεταφορείς εμπορευμάτων, παρέχουν σαφή οφέλη στους εισαγωγείς και τους διαμεταφορείς, όσον αφορά τη βελτίωση των ταμειακών ροών, τη μεγαλύτερη ευελιξία και τη

διαφάνεια.

Εν τω μεταξύ, ένας αυξανόμενος αριθμός 3PLs, αεροπορικών εταιρειών και ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα, έχουν πιστοποιηθεί ως Εγκεκριμένοι Οικονομικοί Φορείς (Authorized Economic Operators – AEOs), απολαμβάνοντας, έτσι, οφέλη σε ολόκληρη την ΕΕ, ευκολότερη πρόσβαση σε απλουστευμένες τελωνειακές διαδικασίες και δυνατότητες καλύτερης συμμόρφωσης με τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας.

Συμπεράσματα και προτάσεις

Για να αυξήσει την ελκυστικότητά της ως διεθνές εμπορευματικό κέντρο ή ως κορυφαίος περιφερειακός κόμβος logistics, η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί σε τέσσερις προτεραιότητες:

Βελτίωση της διασυνδεσιμότητας με παγκόσμιους εμπορικούς διαύλους και άλλους κόμβους, αξιοποιώντας κυρίως – αλλά όχι κατ’ αποκλειστικότητα – το ελληνικό ναυτιλιακό οικοσύστημα.

Βελτίωση των λιμενικών υποδομών και υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας, με επενδύσεις σε πάρκα logistics, ως συνέχεια της προόδου που σημειώθηκε στις λιμενικές υποδομές.

Ενίσχυση του χρηματοοικονομικού οικοσυστήματος, για την παροχή χρηματοοικονομικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

Αναβάθμιση των τεχνολογικών υποδομών, της καινοτομίας και του ανθρώπινου κεφαλαίου, για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης νέων επιχειρηματικών μοντέλων και την υλοποίηση του απαιτούμενου μετασχηματισμού των αλυσίδων εφοδιασμού.

Για την υλοποίηση των παραπάνω, η έκθεση της ΕΥ παρουσιάζει μια σειρά προτεινόμενων, εξειδικευμένων δράσεων, όσον αφορά:

-Τα λιμάνια

-Το οδικό δίκτυο

-Τον κλάδο 3PL / 4PL

-Τις αεροπορικές και θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές

-Το σιδηροδρομικό δίκτυο

-Τα τελωνεία

-Το ανθρώπινο κεφάλαιο στον κλάδο μεταφορών και logistics

-Την εμπορική ταυτότητα (brand) της χώρας.