
Εθνική Τράπεζα: Ανθεκτικός ο κλάδος των logistics. Ισχυρή ανάπτυξη την προσεχή 5ετία

2017/02/22 14:10 στην κατηγορία LOGISTICS

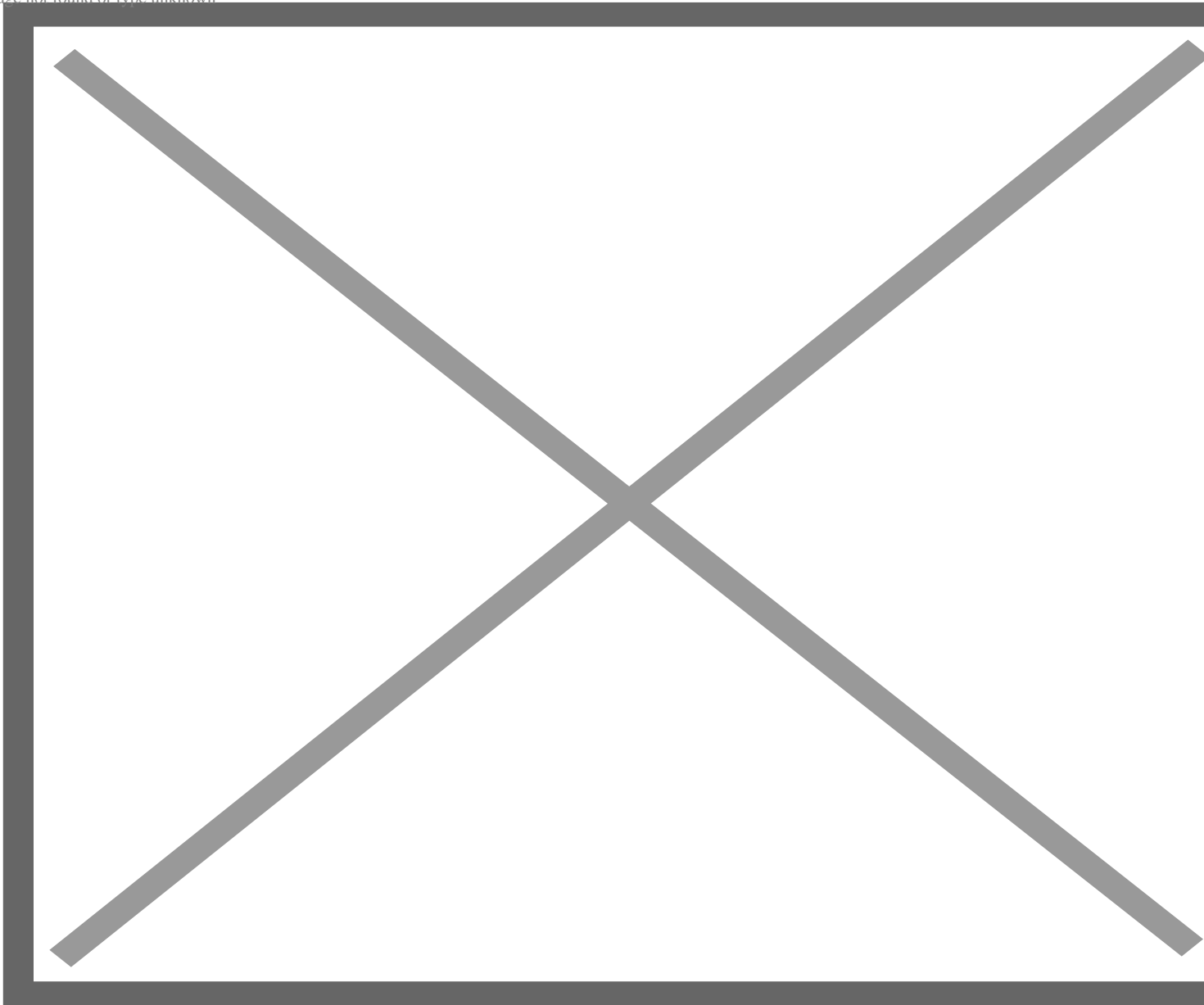
Ανθεκτικές αποδείχθηκαν οι επιχειρήσεις χερσαίων υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) κατά τη διάρκεια της κρίσης, ανεβάζοντας τη συνεισφορά τους στο ελληνικό ΑΕΠ στο 2,9% το 2016 αντί 2,5% το 2008 και εμφανίζοντας σημάδια σύγκλισης με τα ευρωπαϊκά δεδομένα (3,4% του ΑΕΠ).

Η νέα μελέτη, που συνέταξε η Διεύθυνση Οικονομικής Ανάλυσης της Εθνικής Τράπεζας, εστιάζει στον εντοπισμό των κινητήριων δυνάμεων που έχουν τεθεί σε λειτουργία -κυρίως από τις επενδύσεις της COSCO και την ανάπτυξη δικτύων από εταιρείες logistics (4PL)- αλλά και των παραγόντων που φρενάρουν την ανάπτυξη του κλάδου (κυρίως εμπόδια θεσμικής φύσης). Βασικό συμπέρασμα της ανάλυσης είναι **η ισχυρή ανάπτυξη που αναμένεται να έχει ο κλάδος την επόμενη πενταετία.**

Η θετική μακροοικονομική εικόνα του κλάδου των χερσαίων logistics επιβεβαιώνεται από την έρευνα πεδίου της ΕΤΕ σε δείγμα 1.200 ΜμΕ. Σύμφωνα με τα ευρήματα αυτής, ο κλάδος αυτός υπερέχει του λοιπού εταιρικού τομέα σε όλους τους κρίσιμους δείκτες (ζήτηση, εξωστρέφεια, απασχόληση), αξιοποιώντας ως βασική κινητήριο δύναμη τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Παράλληλα, η χρηματοοικονομική του εικόνα είναι παρόμοια του ευρωπαϊκού μέσου όρου σε όρους ταχύτητας κυκλοφορίας ενεργητικού, κερδοφορίας και μόχλευσης.

Ωστόσο, αυτή η συνολικά θετική εικόνα κρύβει έντονες ανομοιογένειες τόσο (i) σε επίπεδο μεγεθών επιχειρήσεων όσο και (ii) σε επίπεδο επιμέρους τομέων δραστηριότητας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα μεγέθη, οι μεσαίες επιχειρήσεις ξεχωρίζουν έντονα έναντι των μικρών σε όρους βασικών λειτουργικών μεγεθών (όπως πωλήσεις και επενδύσεις) και αριθμοδεικτών (απόδοση ενεργητικού και επίπεδο μόχλευσης).



Όσον αφορά στις επιμέρους δραστηριότητες, **βελτίωση παρουσίασε ο τομέας διαχείρισης φορτίων (αποθήκευση, συσκευασία, τιμολόγηση κτλ.) και επιδείνωση ο τομέας μεταφορών.**

Συγκεκριμένα, η διαχείριση φορτίων βελτιώθηκε σε όρους όγκου (αυξανόμενος κατά 59% κατά την τελευταία οκταετία), αλλά και σε όρους ποιότητας (με την απόκλιση επιπέδου ανταγωνιστικότητας από τα ευρωπαϊκά δεδομένα να περιορίζεται στο 11% το 2016 από 19% το 2012, βάσει του Logistics Performance Index της World Bank).

Από την άλλη πλευρά, η μεταφορά φορτίων δέχθηκε ισχυρή πίεση από τις μειωμένες εθνικές μεταφορές (κατά 33% την τελευταία οκταετία), η οποία αντισταθμίστηκε μόνο μερικώς από τις ανοδικές διεθνείς μεταφορές (κατά 16%).

Πέρα από τη συστατική συγκυρία ζήτησης, οι μεταφορές επιβαρύνονται και από μία ιδιάζουσα διαρθρωτική κατάσταση η οποία έχει αναπτυχθεί ως αποτέλεσμα των

γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων της Ελλάδας αλλά και του θεσμικού πλαισίου των οδικών μεταφορών.

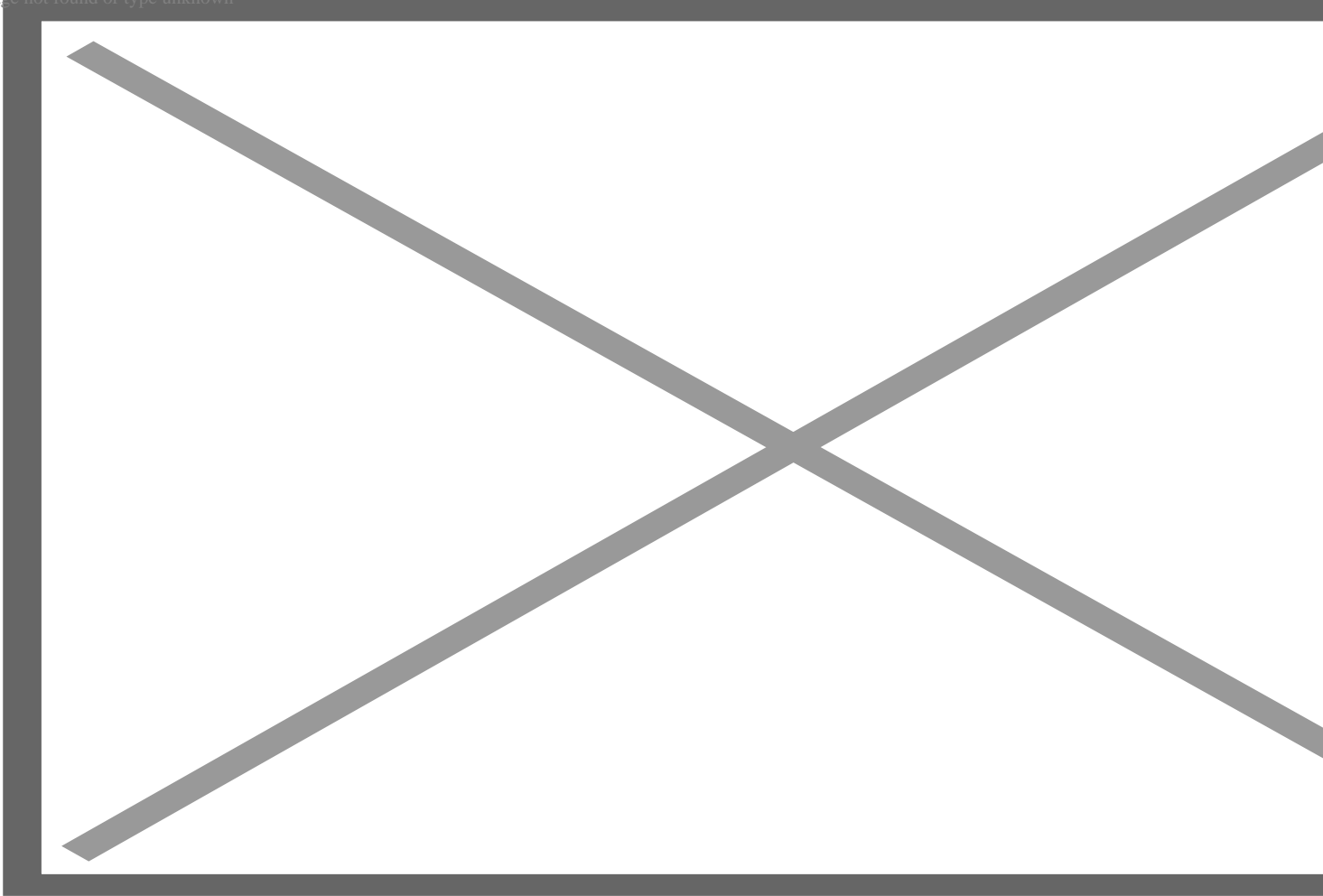
Συγκεκριμένα, το κλειστό μέχρι πρότινος επάγγελμα των ιδιοκτητών φορτηγών ΔΧ οδήγησε στη δημιουργία ενός μεγάλου στόλου παλιών και σχετικά μικρών φορτηγών ΙΧ – με την Ελλάδα να ξεχωρίζει **ως η ευρωπαϊκή χώρα με τη χαμηλότερη διείσδυση των εξειδικευμένων επιχειρήσεων logistics στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς φορτίων** (21% των φορτίων έναντι 70% στην ΕΕ).

Εστιάζοντας στη μελλοντική προοπτική του κλάδου, η δυναμική του διατηρείται σε υψηλές ταχύτητες. Συγκεκριμένα, καθώς ποσοστό άνω του 10% των βιομηχανικών και εμπορικών ΜμΕ δηλώνει πρόθεση ανάθεσης των εργασιών logistics σε εξειδικευμένες εταιρείες (με το ποσοστό να φτάνει το 15% για τις μεσαίες επιχειρήσεις), **η ζήτηση για τις υπηρεσίες του κλάδου αναμένεται να αυξηθεί κατά 30%-40% κατά την επόμενη πενταετία.**

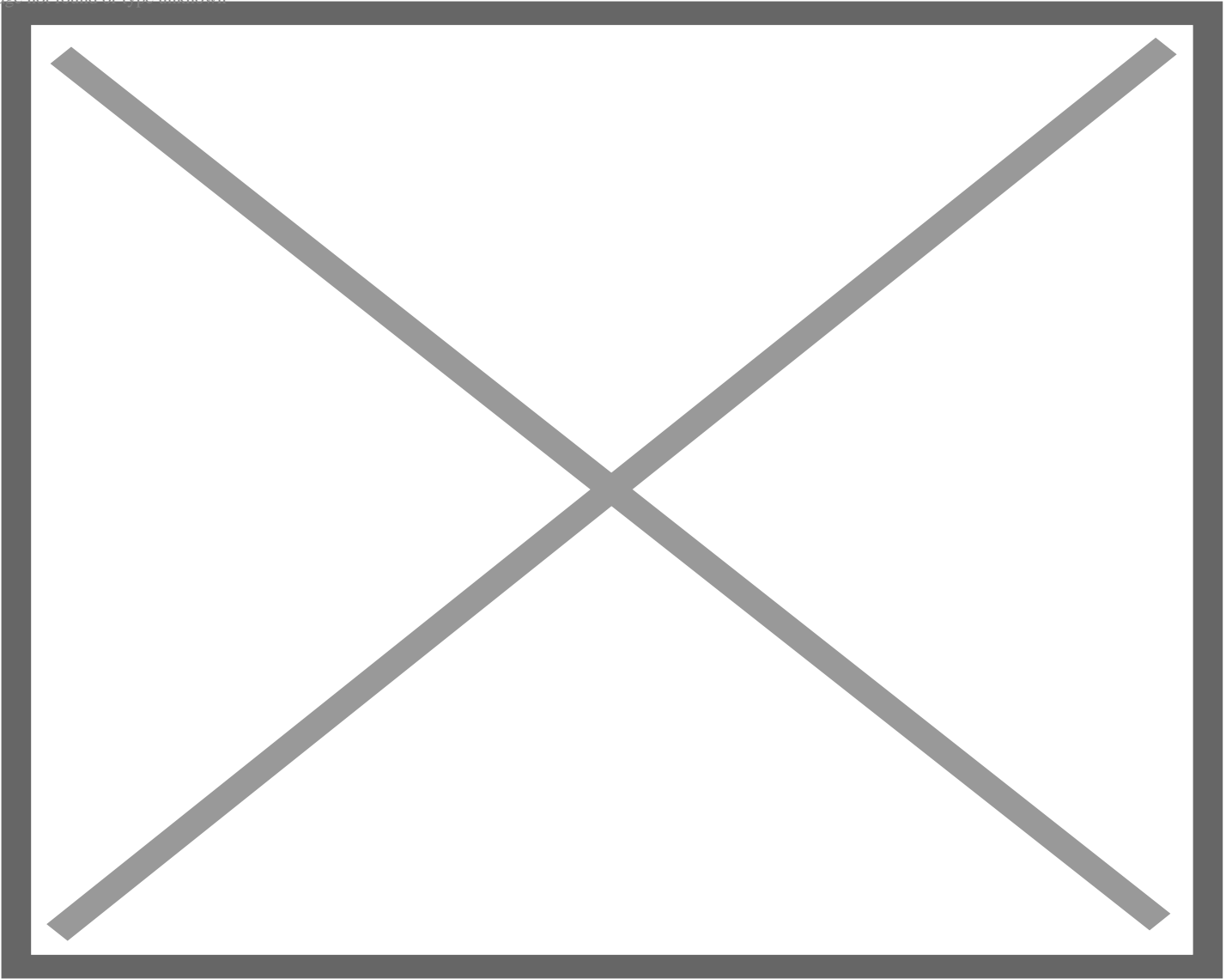
Επιπλέον, σχεδόν το ½ του τομέα των ΜμΕ εμφανίζει σημαντικό κενό ενημέρωσης όσον αφορά τα οφέλη και τις επιλογές που προσφέρουν οι εξειδικευμένες επιχειρήσεις logistics –το οποίο σε περίπτωση κάλυψής του θα ενισχύσει ακόμα περισσότερο τη δυναμική ζήτηση στον κλάδο.

Καθώς ο κλάδος αυτός αποτελεί κρίσιμο κρίκο της παραγωγικής και της εξαγωγικής διαδικασίας, η πραγμάτωση της δυναμικής του μπορεί να ενισχύσει την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων-πελατών – γεγονός που διαφάνηκε στο ερωτηματολόγιο από τη διαφορά απόδοσης των βιομηχανικών/εμπορικών ΜμΕ που έχουν κάνει ανάθεση των υπηρεσιών logistics σε εξειδικευμένη εταιρεία σε σχέση με αυτές που τις διενεργούν εσωτερικά.

Image not found or type unknown



Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, πέρα από την αυξημένη ζήτηση από τις ελληνικές επιχειρήσεις, **οι χερσαίες υπηρεσίες logistics εκτιμάται ότι θα ευνοηθούν και από μια σειρά εξωγενών παραγόντων**. Κατά πρώτον, βάσει της έρευνας, η συμμετοχή σε ευρύτερα δίκτυα 4PL και η αναβαθμισμένη παρουσία της COSCO θα λειτουργήσουν ως επιταχυντές για τον κλάδο κατά την επόμενη πενταετία.



Κατά δεύτερον, η έρευνα εμφάνισε το θεσμικό πλαίσιο ως παράμετρο-κλειδί για να απελευθερωθεί η δυνητική ανάπτυξη του κλάδου. Συγκεκριμένα, αν και **η συνεισφορά των νομοθετικών αλλαγών των τελευταίων ετών κρίνεται συνολικά θετική, ωστόσο δε θεωρείται επαρκής.**

Το 40% του τομέα δηλώνει ότι το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας του κλάδου συνεχίζει να δρα ανασχετικά (με το ποσοστό αυτό να ανέρχεται στο 59% στις μεσαίες επιχειρήσεις), ενώ ως σημαντική ευκαιρία για το μέλλον ξεχωρίζει η περαιτέρω απελευθέρωση των οδικών μεταφορών.

Το βασικό αίτημα είναι η απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα πρέπει να είναι σταθερό και ενιαίο για όλες τις άδειες ΔΧ (παλιές και νέες). Η αναγκαία ανανέωση του στόλου θα μπορούσε να υλοποιηθεί μέσω συμμετοχής σε προγράμματα ευρωπαϊκών κονδυλίων με άξονες (i) την παροχή κινήτρων στους επαγγελματίες του κλάδου για εκσυγχρονισμό του ΔΧ στόλου τους και (ii) την παροχή κινήτρων στις επιχειρήσεις για απόσυρση των ΙΧ φορτηγών τους.