

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΠΑΡΑΓΕΙ ΤΟ 10,8% ΤΟΥ ΑΕΠ ΜΕ ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΞΙΑ 20 ΔΙΣ.

# Καθοριστικός ρόλος για τα Logistics

■ Η οδική μεταφορά εξακολουθεί να αποτελεί το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς κατέχοντας ποσοστό 81%, ενώ οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 18,5%

ΕΙΣ ΤΗΣ ΜΑΡΙΑΣ ΜΟΣΧΟΥ

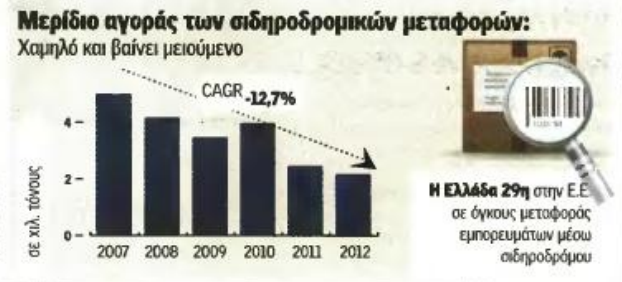
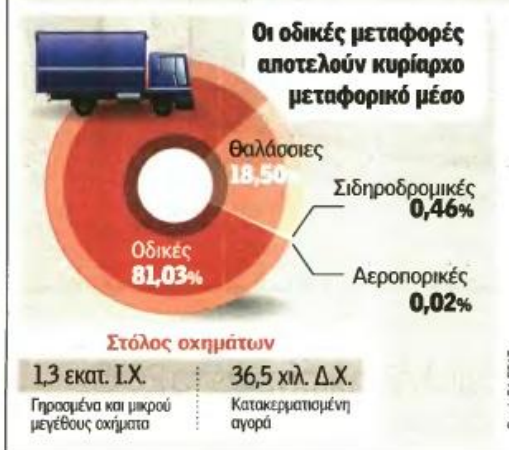
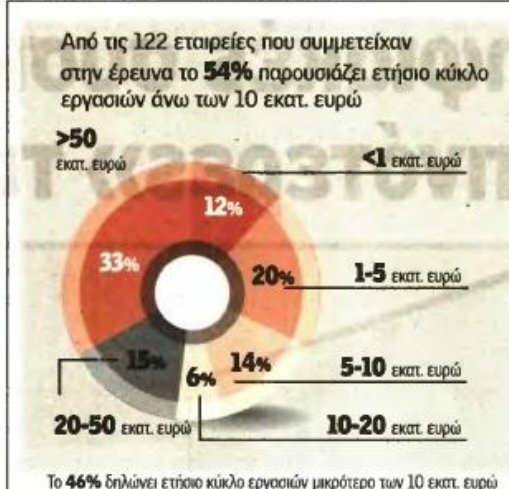
Σ... μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας μπορεί να μετατραπεί ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας, που παράγει το 10,8% του ΑΕΠ, με συνολική αξία που προσεγγίζει τα 20 δισ. ευρώ. Η ανάπτυξη του εμπορευματοκέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, η επέκταση της συμφωνίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την Cosco και οι συνέργειες μεταξύ των εταιρειών του κλάδου αναμένεται να αποτελέσουν «εισιτήριο» για την «εκτόξευση» του κλάδου και τη μετατροπή της χώρας σε διεθνή διαμετακομιστικό κέντρο.

Σύμφωνα με πανελλαδική έρευνα που διενεργήθηκε για λογαριασμό της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL) από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αποτελούν οι βελτιώσεις σε κρίσιμες υποδομές, η αύξηση των συνεργειών, αλλά και η ενίσχυση του μεγέθους των εταιρειών του κλάδου, που σήμερα είναι κατακερματισμένες σε μικρότερες εταιρείες. Όπως αναφέρεται στην έρευνα, από τα 20 δισ. ευρώ, που είναι η συνολική αξία του κλάδου, τα 13,3 δισ. ευρώ προέρχονται από εμπορία, μεταποίηση και παροχή υπηρεσιών logistics, ενώ η συμβολή της ναυτιλίας αποτιμάται στα 6,5 δισ. ευρώ.

Παρ' όλα αυτά οι επιδόσεις της χώρας μας δεν κρίνονται ικανοποιητικές σε σχέση με τις χώρες που κυριαρχούν στον συγκεκριμένο κλάδο, καθώς καταλαμβάνει την 44η θέση του δείκτη Logistics Performance Index (LPI). Σε σύγκριση με τις γειτονικές, ανταγωνιστικές χώρες η Ελλάδα υπολείπεται συγκρινόμενη με την Τουρκία και τη Ρουμανία, που καταλαμβάνουν τις θέσεις 30 και 40 αντίστοιχα, αλλά υπερτερεί έναντι της Βουλγαρίας, η οποία καταλαμβάνει την 50η θέση.

Τα βασικά προβλήματα του κλάδου των logistics στην Ελλάδα εντοπίζονται στις ελλείψεις υποδομής, στην ανταγωνιστικότητα και ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών που χρήζει βελτίωσης, και στις χρονοβόρες διαδικασίες δημοσίων φορέων.

Όπως τόνισε στην «ΗΉΣ» ο πρόεδρος Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας Logistics, Νικόλαος Ροδόπουλος, «ο κλάδος των Logistics αποτελεί βασικό πυλώνα ανάπτυξης για τη χώρα μας, η οποία έχει συγκριτι-



» Από τα 20 δισ. ευρώ, που είναι η συνολική αξία του κλάδου, τα 13,3 δισ. ευρώ προέρχονται από εμπορία, μεταποίηση και παροχή υπηρεσιών logistics, ενώ η συμβολή της ναυτιλίας αποτιμάται στα 6,5 δισ.

κό πλεονέκτημα το οποίο οφείλουμε να εκμεταλλευτούμε. Η EEL έχει όραμα και δυναμική να φτάσει την εφαρμογή της επιστήμης σε κάθε συνδετικό και εμπλεκόμενο μέρος, να προσφέρει τη γνώση και την εμπειρία της στην ανάπτυξη και την πρόοδο της χώρας μας».

**Οδική μεταφορά**  
Στην Ελλάδα η οδική με-

ταφορά εξακολουθεί να αποτελεί το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς κατέχοντας ποσοστό 81%, οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το 18,5%, ενώ μικρότερο το 1% είναι το μερίδιο που κατέχουν αθροιστικά οι αεροπορικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Βασικοί λόγοι για την κυριαρχία της οδικής μεταφοράς αποτελούν οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των βασικών πόλεων, η γεωμορφολογία της χώρας, αλλά και το δλιπυκτο ευελξίας και αξιοπιστίας που προσφέρει. Την ίδια, όμως, στιγμή βασικά προβλήματα αποτελούν ο γερασμένος στόλος οχημάτων, αλλά και η κατακερματισμένη αγορά. Παρότι σήμερα η συμμετοχή της σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι ελάχιστη, εντούτοις οι μελλοντικές προοπτικές είναι πολύ καλές. Η προοπτική αυτή καταγράφεται στη συμφωνία της

ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την Cosco, στην νέα υπηρεσία cargo shuttle που προσφέρει η εταιρεία, στις συμφωνίες με πολυεθνικές για μεταφορά από Πειραιά προς τη ΝΑ Ευρώπη, στην ανάπτυξη του Θριασίου Πεδίου και του πρώην Στρατοπέδου Γκόκνου, αλλά και στην ολοκλήρωση σιδηροδρομικού δικτύου έως το 2017.

**Τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης**  
Σε ό,τι αφορά τον κλάδο της θαλάσσιας μεταφοράς, αυτή ευνοείται από τη γεωμορφολογία της χώρας αλλά και τις μεγάλες προοπτικές που έχουν οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Μοχλοί ανάπτυξης για τη θαλάσσια μεταφορά αποτελούν: Η διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα και με όλες σχεδόν τις χώρες της ευρώ-

μεσογειακής λεκάνης Η σημαντικό μερίδιο εμπορευματοκέντρων από ασιατικές χώρες καθώς και Η ειρύτερες ναυτιλιακές εταιρείες. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας της EEL, η Ελλάδα κατέχει την 13η θέση σε 36 χώρες της Ευρώπης σε εμπορευματοκέντρους θαλάσσιες μεταφορές με 90 εκατ. τόνους εμπορευμάτων. Οι δύο βασικοί λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αποτελούν βασικούς μοχλούς περαιτέρω ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών. Στην περίπτωση του λιμανιού του Πειραιά, που το 2012 ήταν το ταχύτερα αναπτυσσόμενο λιμάνι παγκοσμίως ενώ το 2013 κατέλαβε την 10η θέση παγκοσμίως, έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας αλλά και στην εκμετάλλευσή του

Θριασίου Πεδίου. Αντίστοιχα, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δίνεται έμφαση στη διαμετακομιστική δραστηριότητα, όπου σημειώνεται υπερτετραπλάσια αξία από τη μεταφόρτωση, ανά TEU. Η δυναμικότητα διαχείρισης φορτίων του λιμένα είναι της τάξης 600-800 χιλ. TEUs ανά έτος και υπολογίζεται ότι η δυνατότητα συνολικού οικονομικού οφέλους για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είναι της τάξης των 1,5 - 2 δισ. ευρώ.

**Ανοθέματα**  
Η οικονομική κρίση των τελευταίων ετών έχει αποτυπωθεί και στις εταιρείες του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, που ανέφεραν μείωση του αποθέματός κατά 27,5% στα 14,5 δισ. ευρώ, σε σχέση με το 2009, αλλά και μείωση του κύκλου εργασιών σε ποσοστό άνω του 60%.