

Η Σημασία των Logistics στην Επανεκκίνηση της Ελληνικής Οικονομίας

Ένα νέο κείμενο πολιτικής από τη διαΝΕΟσις

Ο κλάδος των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (Logistics) θεωρείται κρίσιμος για την υποστήριξη ενός ισχυρού, ευέλικτου και αποτελεσματικού παραγωγικού μοντέλου. Χωρίς σύγχρονα επαρκή μεταφορικά δίκτυα και δίχως τη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας η ελληνική οικονομία δεν μπορεί να αναπτύσσεται και να ευημερεί.

Ποιες ήταν οι επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο των υπηρεσιών της εφοδιαστικής αλυσίδας; Ποια είναι η κατάσταση στη χώρα μας σήμερα; Ποιες πρωτοβουλίες θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην καλύτερη ανάπτυξη του κλάδου; Η διαΝΕΟσις δημοσιεύει ένα νέο κείμενο πολιτικής του Μέλους του Εθνικού Συμβουλίου Ανάπτυξης Logistics **Μικάλη Ροδόπουλου**, που περιέχει μερικές απαντήσεις.

Η κατάσταση στην Ελλάδα σήμερα



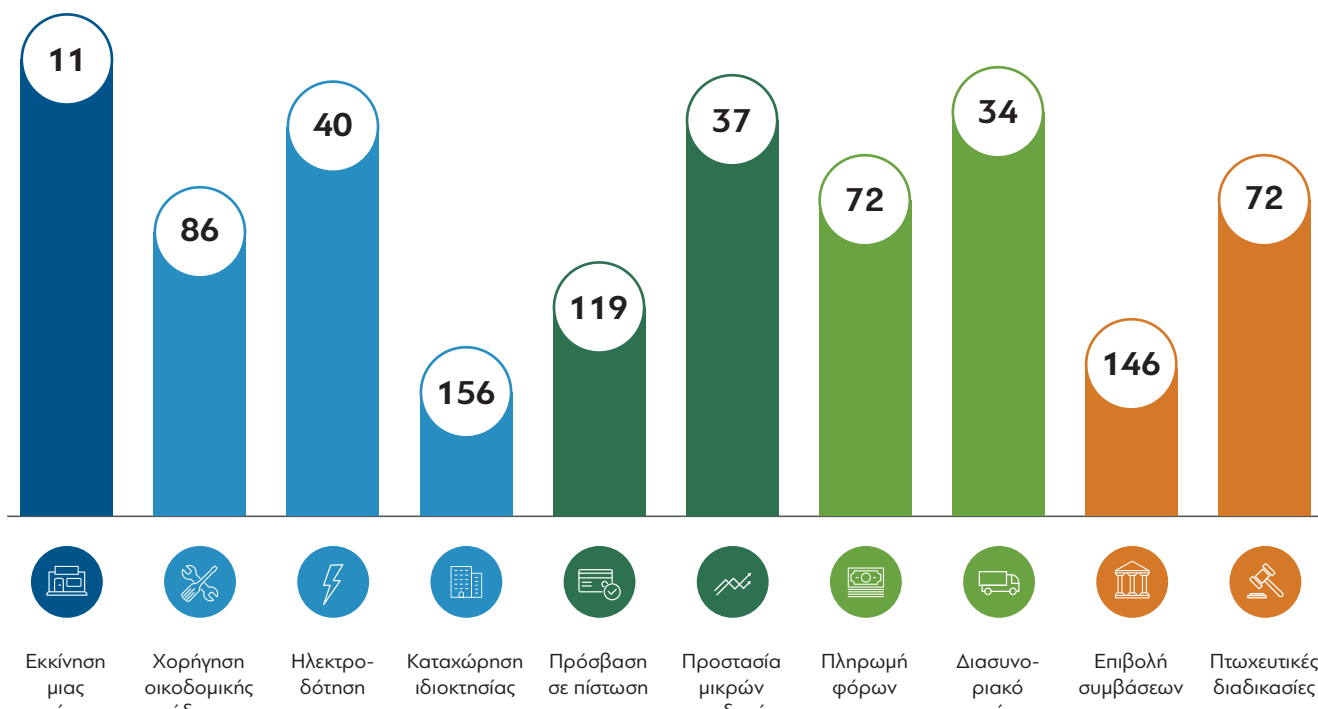
42^η θέση στον Δείκτη Απόδοσης Δραστηριοτήτων Logistics (Logistics Performance Index – LPI) της Παγκόσμιας Τράπεζας το 2018.

79^η θέση στο Doing Business της Παγκόσμιας Τράπεζας που μετρά την ευκολία λειτουργίας των επιχειρήσεων σε 190 χώρες το 2020.

Σε ορισμένους επιμέρους δείκτες η εικόνα είναι απογοητευτική:

- **86^η** στην έκδοση οικοδομικών αδειών
- **156^η** στην καταγραφή της ιδιοκτησίας (registering property)
- **119^η** στην ευκολία λήψης πιστώσεων
- **146^η** στην εφαρμογή των συμβολαίων

Η κατάταξη της Ελλάδας στους επιμέρους δείκτες του Doing Business



Πηγή: World Bank – Doing Business 2020.

Σε προηγμένες ευρωπαϊκές οικονομίες η εφοδιαστική αλυσίδα δημιουργεί **σημαντική προστιθέμενη αξία** και αύξηση των θέσεων εργασίας.

Στην Ολλανδία:

55 δισ. ευρώ ετήσια προστιθέμενη αξία

813.000 θέσεις εργασίας

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στην εγχώρια εφοδιαστική αλυσίδα

- Το πλήγμα από την πανδημία στις ελληνικές εφοδιαστικές αλυσίδες υπήρξε βίαιο και σημαντικό.
- Το **58% της βιομηχανίας τροφίμων και το 22% των προϊόντων μεταποίησης** καταναλώνονται σε ετήσια βάση από τον τουριστικό κλάδο, που πλήγηκε σημαντικά από την πανδημία.
- Όσον αφορά τις αστικές και εθνικές ροές, οι εμπλεκόμενοι κράτησαν με υπευθυνότητα και σοβαρότητα εξηρητώντας τη διακίνηση και διατηρώντας τα ράφια των καταναλωτικών αγαθών γεμάτα.
- Η εικόνα μεταξύ επάρκειας και ελλείψεων **υπέρξε θετική** για το 2020 και όποια προβλήματα παρουσιάστηκαν πέρασαν ανώδυνα.



Θαλάσσιες μεταφορές

- Σημειώθηκε σημαντική μείωση δρομολογίων από και προς την Κίνα, δημιουργώντας **πτώση διακίνησης** εμπορευματοκιβωτίων μεγαλύτερη των **151 κιλ. TEU**.
- Στην ακτοπλοία σημειώθηκαν **απώλειες της τάξης των 300 εκατ. ευρώ**, σύμφωνα με εκτιμήσεις.



Αεροπορικές μεταφορές

- Όλες οι εταιρείες αεροπορικών μεταφορών (εκτός διεθνών couriers) σημείωσαν **κάθετη πτώση της τάξης του 90%** το 2020.



Οδικές μεταφορές

- Για το 2020 ο μέσος σταθμικός όρος δείχνει μια **πτώση της τάξης του 20%-25%**, με εξαίρεση κλάδους όπως εταιρείες που διέθεταν στόλους οχημάτων ψυκόμενου ή ειδικού φορτίου.



Αποθήκευση και διανομή (Logistics)

- Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, ο δείκτης κύκλου εργασιών σημείωσε **μείωση 14,6%** σε σύγκριση με το 2019.
- Το 2021, για τις 3rd Party Logistics εταιρείες δείχνει μια στασιμότητα με **σημαντικές** όμως **προοπτικές** που αποτυπώνονται στην αύξηση των τιμών του real estate και την είσοδο επενδυτικών funds και ομίλων.

Πλεονεκτήματα

- Γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας
- Ιδιωτικοποίηση και δυναμική λιμένα Πειραιά
- Ιδιωτικοποίηση λιμένα Θεσσαλονίκης
- Κύριοι διάδρομοι κερσαίων μεταφορών μέλος του δικτύου TEN-T
- Αναβαθμισμένοι οδικοί άξονες
- Αναβαθμισμένο (υπό ολοκλήρωση) σιδηροδρομικό δίκτυο

Αδυναμίες

- Έλλειψη οργανωμένων υποδοχών εφοδιαστικής (εμπορευματικά κέντρα/επιχειρηματικά πάρκα)
- Έλλειψη μεγάλων υποδομών αποθηκευτικών χώρων
- Απουσία ψηφιοποίησης λειτουργιών
- Υπέρηχος στόλος οχημάτων διεθνούς και εθνικής μεταφοράς
- Κατακερματισμένη αγορά ιδιοκτητών οδικών μεταφορικών μέσων
- Ελλιπής δευτερογενής νομοθεσία

Ευκαιρίες

- Αύξηση των εμπορευματικών ροών (transit) μέσω λιμένος Πειραιά
- Αξιοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης ως κεντρικού εξαγωγικού λιμένα των Βαλκανίων
- Δημιουργία μονάδων μεταποίησης/προστιθέμενης αξίας στα transit φορτία
- Ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου λόγω COVID-19
- Επέκταση των δράσεων ψηφιακού μετασχηματισμού δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

Απειλές

- Ασταθές γεωπολιτικό περιβάλλον στη Ν.Α. Μεσόγειο
- Ανεπαρκές σχέδιο δράσης εφοδιαστικής χωρίς μετρήσιμους στόχους
- Κατακερματισμένες αρμοδιότητες μεταξύ υπουργείων και υπηρεσιών
- Έλλειψη κινήτρων προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων
- Υψηλό μη μισθολογικό κόστος
- Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού



Τι πρέπει να γίνει

Το κείμενο πολιτικής καταλήγει σε μια σειρά προτάσεων για την ενδυνάμωση της εγχώριας εφοδιαστικής αλυσίδας.

- Δημιουργία διοικητικού κυβερνητικού κόμβου
- Θεσμική οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας στη δημόσια διοίκηση
- Απλοποίηση και εκσυγχρονισμός διαδικασιών αδειοδότησης εταιρειών Logistics
- Χωροταξικός σχεδιασμός που να επιτρέπει την ανάπτυξη παραγωγικών εγκαταστάσεων
- Δημιουργία Επιχειρηματικών Πάρκων Εξυγίανσης
- Διευκόλυνση διαδικασιών διαχείρισης διερχόμενων φορτίων
- Προώθηση & εξωστρέφεια των ελληνικών Logistics
- Δημιουργία προώθησης ελληνικών Logistics
- Ψηφιοποίηση της εφοδιαστικής αλυσίδας
- Προώθηση των green & city Logistics
- Εκπαίδευση, σύνδεση με την αγορά, έρευνα και τεχνολογία
- Δημιουργία Παρατηρητηρίου Logistics