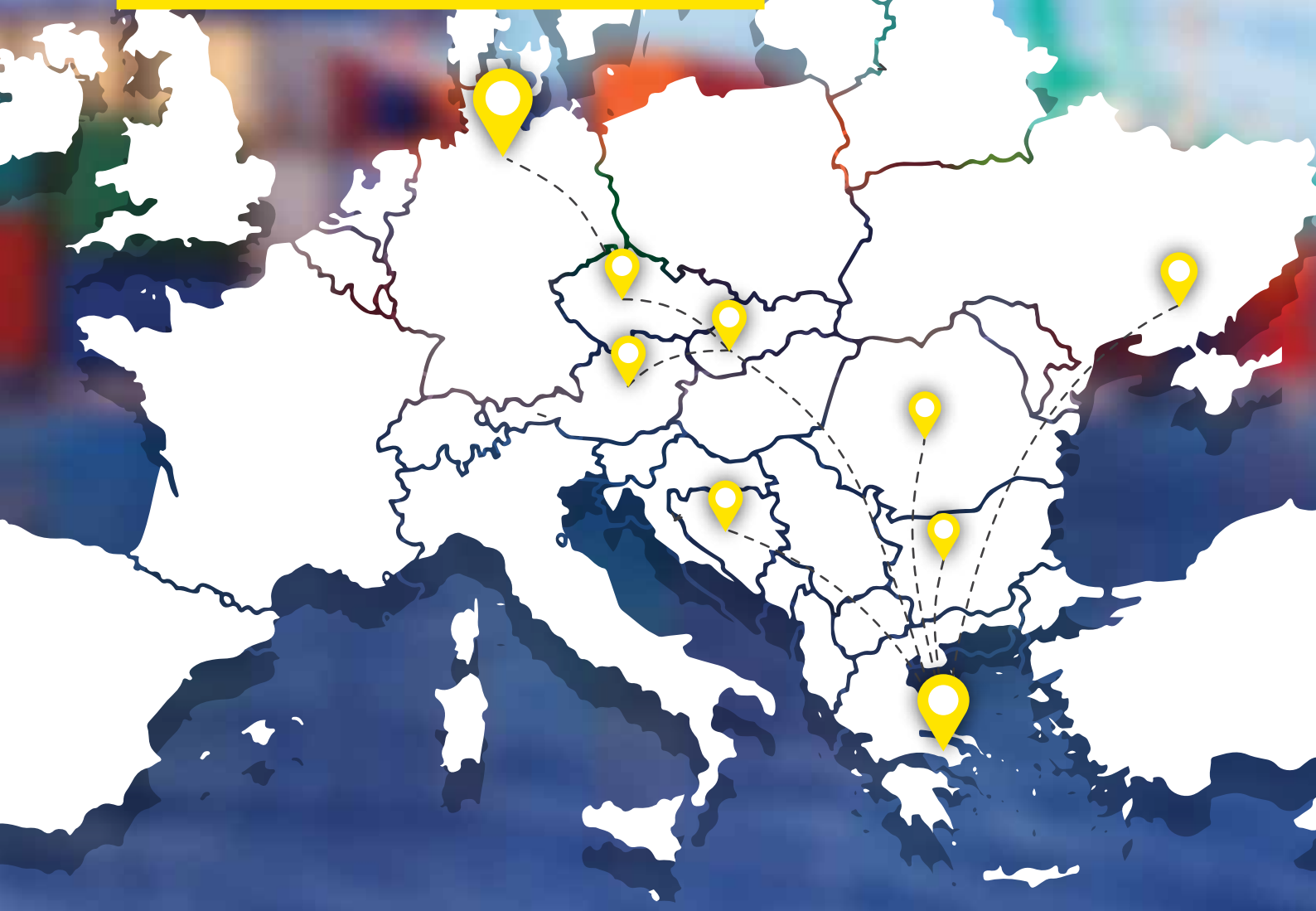


Ελλάδα – Διεθνές Εμπορευματικό κέντρο





Ο κλάδος Μεταφορών και Logistics είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας και αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους για την Ελλάδα, καθώς αντιπροσωπεύει το 10,85% του ΑΕΠ και ανέρχεται σε 19,8 δις ευρώ (σύμφωνα με μελέτη της EEL του 2014). Σε ένα παγκόσμιο, γεμάτο προκλήσεις περιβάλλον, ο κλάδος επενδύει σημαντικά και επεκτείνει διαρκώς την παρουσία του. Στην παρούσα έκθεση, εξετάζουμε τη σημασία και το ρόλο της Ελλάδας ως ανταγωνιστικής διόδου διατροφικών μεταφορών για το θαλάσσιο εμπόριο της Ευρώπης με την Ασία.

Επιπλέον, παρουσιάζουμε όλες τις πρόσφατες εξελίξεις στα εξής:

- Κλάδος των ελληνικών ναυτιλιακών και ναυτικών logistics
- Κλάδος logistics της ελληνικής ενδοχώρας
- Οδικές εμπορευματικές μεταφορές
- Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές
- Αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές
- Υποστήριξη και διευκόλυνση του εμπορίου από το δημόσιο τομέα

Στην ΕΥ, είμαστε περήφανοι που πετύχαμε, με την πάροδο των ετών, να είμαστε πρωτοπόροι στον κλάδο Μεταφορών και Logistics, τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η εν λόγω έκθεση αποτελεί μέρος της συμβολής μας στη διερεύνηση τρόπων αντιμετώπισης των προκλήσεων που βιώνει ο κλάδος αυτός σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο παγκόσμιο περιβάλλον.

Σε αυτή την ανάδειξη του κλάδου των μεταφορών και των logistics, συνοδοιπόρος μας υπήρξε η εταιρεία o.mind Creatives, εκ των κορυφαίων εταιρειών marketing που δραστηριοποιείται στην εν λόγω αγορά, έχοντας και εκείνοι τις ίδιες ανησυχίες, βλέψεις και προσδοκίες, όπως η ΕΥ, για έναν κλάδο που μπορεί να αποτελέσει την «ατμομηχανή» της ελληνικής οικονομίας και να διαδραματίσει πρωτεύοντα ρόλο στην Ευρώπη.

Θάνος Μαύρος
Εταίρος, ΕΥ Ελλάδος
Επικεφαλής του τμήματος
Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Λειτουργιών
ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Γιάννης Πιέρρος
Εταίρος, ΕΥ Ελλάδος
Επικεφαλής του τομέα Μεταφορών
ΕΥ Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Σε μια χρονική στιγμή που η χώρα αποκτά, ύστερα από δεκαετίες προσπάθειών της ίδιας της αγοράς, ένα εθνικό σχέδιο ανάπτυξης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας, συνδέοντάς το με τις λιμενικές υποδομές, τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου και την ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών έργων που εκκρεμούσαν, το κατεξοχήν μέσο επικοινωνίας για την Εφοδιαστική Αλυσίδα “Supply Chain & Logistics” magazine και η εκδότρια εταιρεία του, o.mind Creatives, συμβάλλουν στην κοινή εθνική προσπάθεια, συνεργαζόμενοι με μια παγκοσμίου φήμης εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών, την ΕΥ.

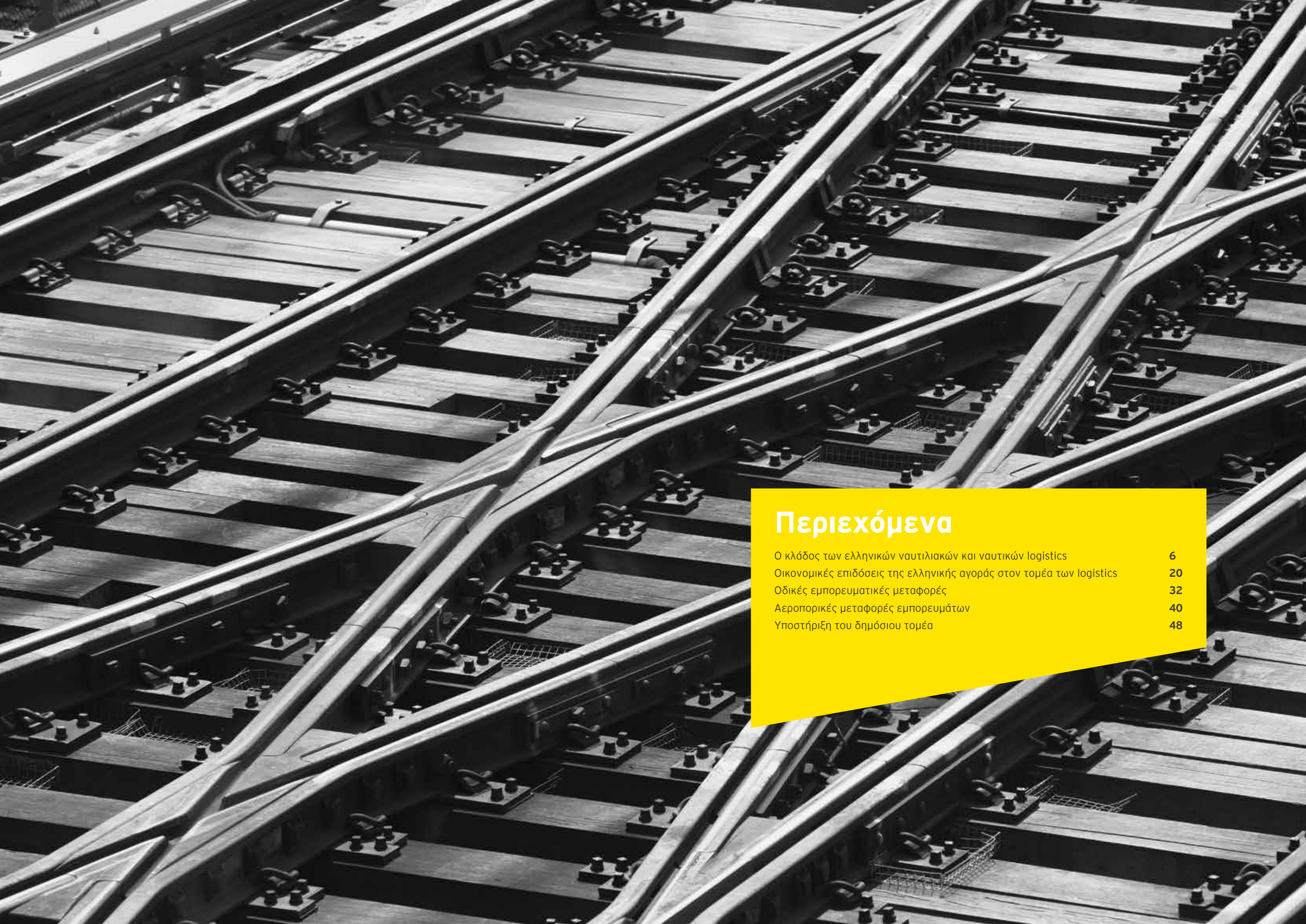
Η μελέτη που κρατάτε στα χέρια σας, αποτυπώνει, με τον πλέον επιστημονικό τρόπο, τις εξελίξεις στον κλάδο logistics, εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής αλυσίδας, περιγράφοντας, εν πολλοίς, το πλαίσιο στο οποίο μπορεί, πλέον, να στηριχθεί ένα ολιστικό Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης της χώρας σε αυτό που η ίδια η αγορά στόχευε εδώ και δύο τουλάχιστον δεκαετίες: την ανάδειξη της σε Διαμετακομιστικό Κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Η ομάδα της o.mind Creatives και του περιοδικού “Supply Chain & Logistics”, αισθάνεται μεγάλη τιμή που, με την βοήθεια της ΕΥ, συνέδραμε στη διαμόρφωση ενός ξεκάθολου πλαισίου για την πορεία της αγοράς και της εθνικής στόχευσης που την αφορά.

Η μελέτη, άλλωστε, τόσο στο αρχικό «ταξίδι» της στο πλαίσιο της εθνικής αποστολής των ελληνικών Logistics, στη Γερμανία την άνοιξη του 2017, όσο και στην παρούσα έκδοση, θα φτάσει στα γραφεία όλων των αρμόδιων θεσμικών αρχών, αλλά και μεγάλων επιχειρήσεων εντός και εκτός συνόρων, ενημερώνοντας για τις προοπτικές του κλάδου και της χώρας.

Θεόδωρος Δημητριάδης
CEO o.mind Creatives

Μαίρη Ευθυμιάτου
Αρχισυντάκτρια “Supply Chain & Logistics” magazine



Περιεχόμενα

Ο κλάδος των ελληνικών ναυτιλιακών και ναυτικών logistics	6
Οικονομικές επιδόσεις της ελληνικής αγοράς στον τομέα των logistics	20
Οδικές εμπορευματικές μεταφορές	32
Αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων	40
Υποστήριξη του δημόσιου τομέα	48

Ο κλάδος των ελληνικών ναυτιλιακών και ναυτικών logistics

Η Ελλάδα ως νοτιοανατολική πύλη logistics στην Ευρώπη

Η κεντρική γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην Ανατολική Μεσόγειο παρέχει μια ανταγωνιστική δίοδο διατropicών μεταφορών για το θαλάσσιο εμπόριο της Ευρώπης με την Ασία.

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν βασικό ρόλο, τόσο στο διεθνές εμπόριο, όσο και στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, με πάνω από το 80% του παγκόσμιου όγκου εμπορίου να μεταφέρεται διά θαλάσσης. Το 2015, η αξία των εμπορευματικών συναλλαγών της Ε.Ε. με χώρες εκτός Ε.Ε. που μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης, αντιστοιχεί περίπου στο 51% του συνολικού εμπορίου της Ε.Ε.

Η Ελλάδα κατέχει μια εξαιρετικά σημαντική γεωγραφική θέση στις διεθνείς θαλάσσιες διόδους, καθώς βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Ευρώπης και στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής). Δεν

αποτελεί έκπληξη, λοιπόν, ότι η Ελλάδα υπήρξε παραδοσιακά ένα σημαντικό «ναυτικό» έθνος.

Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 16% της παγκόσμιας συνολικής χωρητικότητας. Η ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος κλάδος της χώρας, ενώ οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν κόμβους εξέχουσας σημασίας για το διεθνές εμπόριο Ανατολής-Δύσης.

Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν η ραχοκοκαλιά της παγκοσμιοποίησης και οι εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης αυξά-

νονται σε ετήσια βάση, η διακίνηση μέσω των λιμένων της Μεσογείου αυξάνεται και ο ρόλος της Ελλάδας ως σημαντικής θαλάσσιας διασύνδεσης για την Ευρώπη γίνεται όλο και πιο εμφανής.

Από αυτή την άποψη, οι ελληνικοί λιμένες και άλλες μεγάλες υποδομές μεταφορικών εγκαταστάσεων και δραστηριότητες logistics στην Ελλάδα, χαρακτηρίζονται ευρέως ως ελκυστικές επενδυτικές ευκαιρίες για ορισμένους από τους σημαντικότερους διεθνείς οργανισμούς.

Πράγματι, η σημασία του κύριου λιμένα της χώρας (Πειραιάς) ως βασικής ναυτικής πύλης στη θαλάσσια δίοδο Ανατολής-Δύσης, αναγνωρίστηκε από την COSCO το 2008, όταν έλαβε τη συμφωνία παραχώρησης για τη λειτουργία του Προβλήτα II των εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά και άρχισε να επενδύει σημαντικά στην ανάπτυξη και διαμόρφωση του Πειραιά ως σημαντικού ευρωπαϊκού λιμένα μεταφόρτωσης.

Κατά συνέπεια, μεταξύ 2008 και 2016, ο Πειραιάς έγινε ο λιμένας με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στη Μεσόγειο. Στο εν λόγω διάστημα, ο Πειραιάς αύξησε την ετήσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων περισσότερο από 7,5 φορές, έγινε ο 8ος μεγαλύτερος λιμένας στην Ευρώπη και κατέκτησε την 4^η θέση μεταξύ των μεγαλύτερων λιμένων της Μεσογείου.

Επιπλέον, ο οργανισμός διαχείρισης του λιμανιού έχει επενδύσει στη μετατροπή του σε σημαντική πύλη μεταφορών προς την Ευρώπη, επεκτείνοντας την ενδοχώρα του λιμένα προς την Κεντρική Ευρώπη και βελτιώνοντας τις σιδηροδρομικές και οδικές του συνδέσεις.

Το 2013, το λιμάνι του Πειραιά συνδέθηκε με το κύριο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω ηλεκτρικής γραμμής υψηλής ταχύτητας. Επιπλέον, η COSCO συνεργάστηκε με την εθνική σιδηροδρομική επιχείρηση (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) για την ανάπτυξη αξιόπιστων και ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών προς τα σημαντικότερα κέντρα logistics στην Κεντρική Ευρώπη. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη μιας ανταγωνιστικής εναλλακτικής σύνδεσης από άκρη σε άκρη με τα λιμάνια της Άπω Ανατολής, σε σύγκριση με τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης

αναφορικά με το χρόνο μεταφοράς, τη συχνότητα εξυπηρέτησης και το κόστος.

Πιο συγκεκριμένα, οι σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων στα σημαντικά κέντρα logistics της Κεντρικής Ευρώπης (π.χ. Τσεχική Δημοκρατία) εκτελούνται σε 4 περίπου ημέρες με αποκλειστικές αμαξοστοιχίες, ενώ η διάρκεια της θαλάσσιας μεταφοράς από την Κίνα και μετά, μέσω συνδυασμένων μεταφορών, από τον Πειραιά προς τις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης, είναι μικρότερη κατά 8-9 ημέρες, σε σύγκριση με την αντίστοιχη μεταφορά διαμέσου των λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης.

Η δίοδος διατropicών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης μέσω του λιμένα του Πειραιά δεν αποτελεί απλά μια ταχύτερη και οικονομικά πιο συμφέρουσα εναλλακτική διαδρομή εφοδιαστικής αλυσίδας για τους μεταφορείς και τους εμπόρους, αλλά και την πιο αξιόπιστη. Στις σημαντικές διεθνείς και άκρως απαιτητικές εφοδιαστικές αλυσίδες, η αξιοπιστία των υπηρεσιών logistics αποτελεί σημαντικό ζήτημα μεταξύ των εμπόρων και των φορέων μεταφορών και, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, είναι σημαντικότερη ακόμα και από την ταχύτητα παράδοσης.

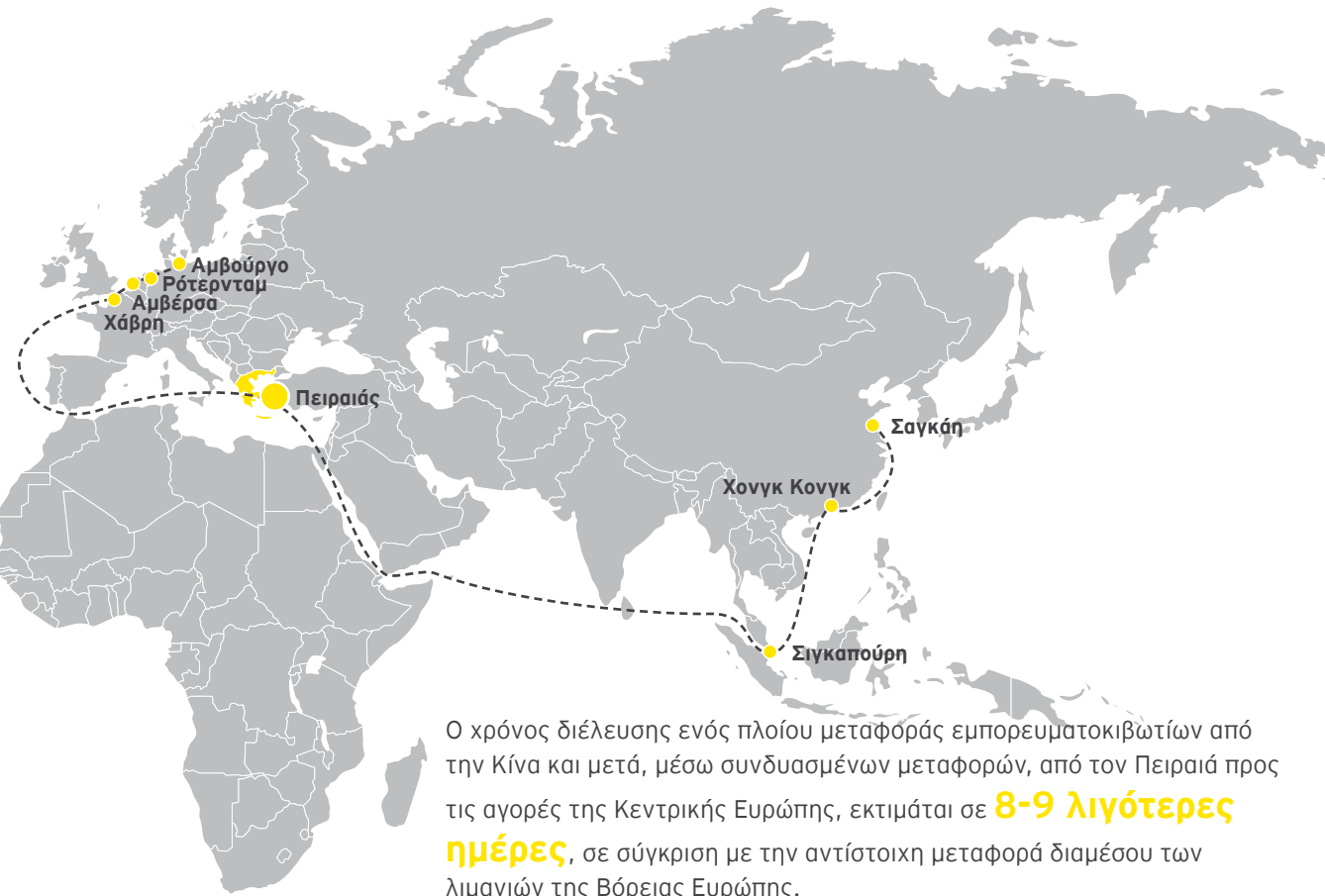
Καθώς οι μεταφορείς απαιτούν ποιότητα και αξιοπιστία στο χρόνο των παραδόσεων τους, η ελληνική νότια πύλη προς την Ευρώπη έχει εκσυγχρονιστεί σημαντικά ως προς την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών σιδηροδρομικών και οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μάλιστα, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, όπως αυτές της Hewlett-Packard, της Sony και της Huawei, οι οποίες χρησιμοποιούν αποκλειστικές αμαξοστοιχίες που αναχωρούν από το λιμάνι του Πειραιά για τη μεταφορά των προϊόντων τους στις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης, αποδείχτηκε ότι η ελληνική ενδοχώρα έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει μία στρατηγική, εναλλακτική λύση για τις μεγάλες πολυεθνικές κατασκευαστικές εταιρείες, τις ναυτιλιακές εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών και τους διεθνείς παρόχους logistics.

Επιπρόσθετα, οι πρόσφατες ιδιωτικοποιήσεις και συμφωνίες παραχώρησης διαμορφώνουν μια πιο ανταγωνιστική και αξιόπιστη ενδοχώρα για τον Πειραιά και τους άλλους σημαντικούς

ελληνικούς λιμένες. Η ιδιωτικοποίηση του εθνικού οργανισμού σιδηροδρόμων (ΤΡΑΙΝΟΣΕ), ο οποίος αποκτήθηκε από την εταιρεία Ferrovie Dello Stato Italiane SpA στις αρχές του 2017, εκτιμάται ότι θα ενισχύσει και θα βελτιώσει περαιτέρω την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών logistics στην Ελλάδα.

Η κατασκευή του νέου Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, κοντά στον Πειραιά, θα αποτελέσει τον ακρογωνιαίο λίθο για την ενίσχυση της ενδοχώρας του λιμένα Πειραιά και τη διευκόλυνση της ανάπτυξης νέων λειτουργιών και υπηρεσιών logistics προστιθέμενης αξίας.

Η αναμενόμενη ιδιωτικοποίηση του λιμένος Θεσσαλονίκης θα βελτιώσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του δεύτερου μεγαλύτερου λιμανιού της Ελλάδας. Επιπλέον, η ανάπτυξη του Κέντρου Logistics στην περιοχή Γκόνου, σε οικόπεδο 672.000 τ.μ. κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, θα υποστηρίξει την ελληνική ενδοχώρα μέσω των Βαλκανικών χωρών στα βόρεια σύνορα της χώρας, καθώς η δημοφιλέστερη σιδηροδρομική δίοδος που συνδέει το λιμάνι του Πειραιά με τα κέντρα logistics της Κεντρικής Ευρώπης διέρχεται από την ΠΓΔΜ, τη Σερβία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Τσεχία, κ.λπ.



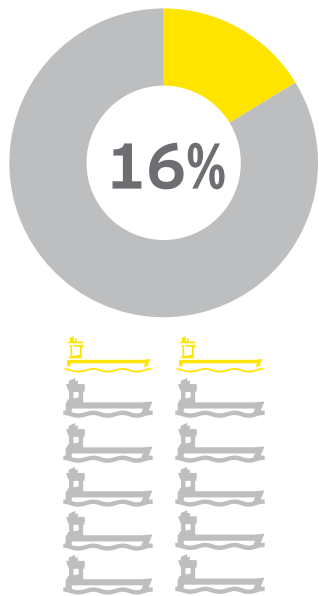
Ο χρόνος διέλευσης ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από την Κίνα και μετά, μέσω συνδυασμένων μεταφορών, από τον Πειραιά προς τις αγορές της Κεντρικής Ευρώπης, εκτιμάται σε **8-9 λιγότερες ημέρες**, σε σύγκριση με την αντίστοιχη μεταφορά διαμέσου των λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης.



Η Ελλάδα ενισχύει τη θέση της ως η χώρα με το μεγαλύτερο στόλο και ως ένα από τα πιο σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα διεθνώς.

Η Ελλάδα είναι η έδρα της μεγαλύτερης κοινότητας πλοιοκτητών στον κόσμο.

Πάνω από το **16%** του παγκόσμιου στόλου, από πλευράς χωρητικότητας, και περισσότερο από **12%** του συνολικού αριθμού των πλοίων ανήκει σε Έλληνες.



Σε όρους συνολικής χωρητικότητας

Ο μεγαλύτερος εμπορικός στόλος παγκοσμίως ελέγχεται από Έλληνες πλοιοκτήτες

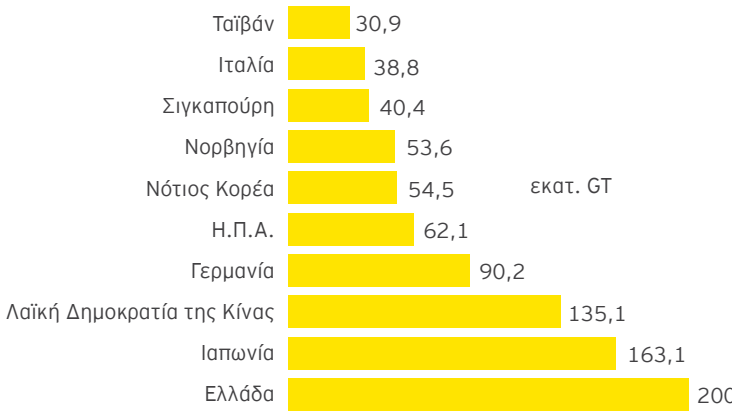
Η ναυτιλία αποτελεί μακράν το μεγαλύτερο, πιο εξωστρεφές και δυναμικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, καθώς είναι η χώρα με το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτησίας διεθνώς, με το 16% του παγκόσμιου στόλου, από πλευράς χωρητικότητας, να ανήκει σε Έλληνες. Οι εισροές από ναυτιλιακές δραστηριότητες αντιπροσωπεύουν περίπου το 6,5% του ελληνικού ΑΕΠ, ενώ έχουν μια σημαντική, έμμεση, πολλαπλασιαστική επίδραση στην ελληνική οικονομία μέσω διεπαγγελματικών οργανισμών, που υποστηρίζουν το σύνολο ή μέρος των ναυτιλιακών τμημάτων. Η Ελλάδα κατατάσσεται πάντα ανάμεσα στα 5 πιο σημαντικά παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο, με κύριο πλεονέκτημά της την πολυπληθή κοινότητα πλοιοκτητών της.

Η γεωγραφική θέση της χώρας και το ανθρώπινο δυναμικό της είναι, επίσης, σημαντικοί παράγοντες για την ενίσχυση της Ελλάδας ως παγκόσμιου ναυτιλιακού κέντρου. Παρά την αρνητική επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, καθώς και του έντονου ανταγωνισμού από τις χώρες και τις πόλεις του αναπτυσσόμενου κόσμου – πρωτίστως της Ασίας, η Ελλάδα κατάφερε να διατηρήσει την υψηλή της θέση μεταξύ των κορυφαίων χωρών στον κλάδο της ναυτιλίας.

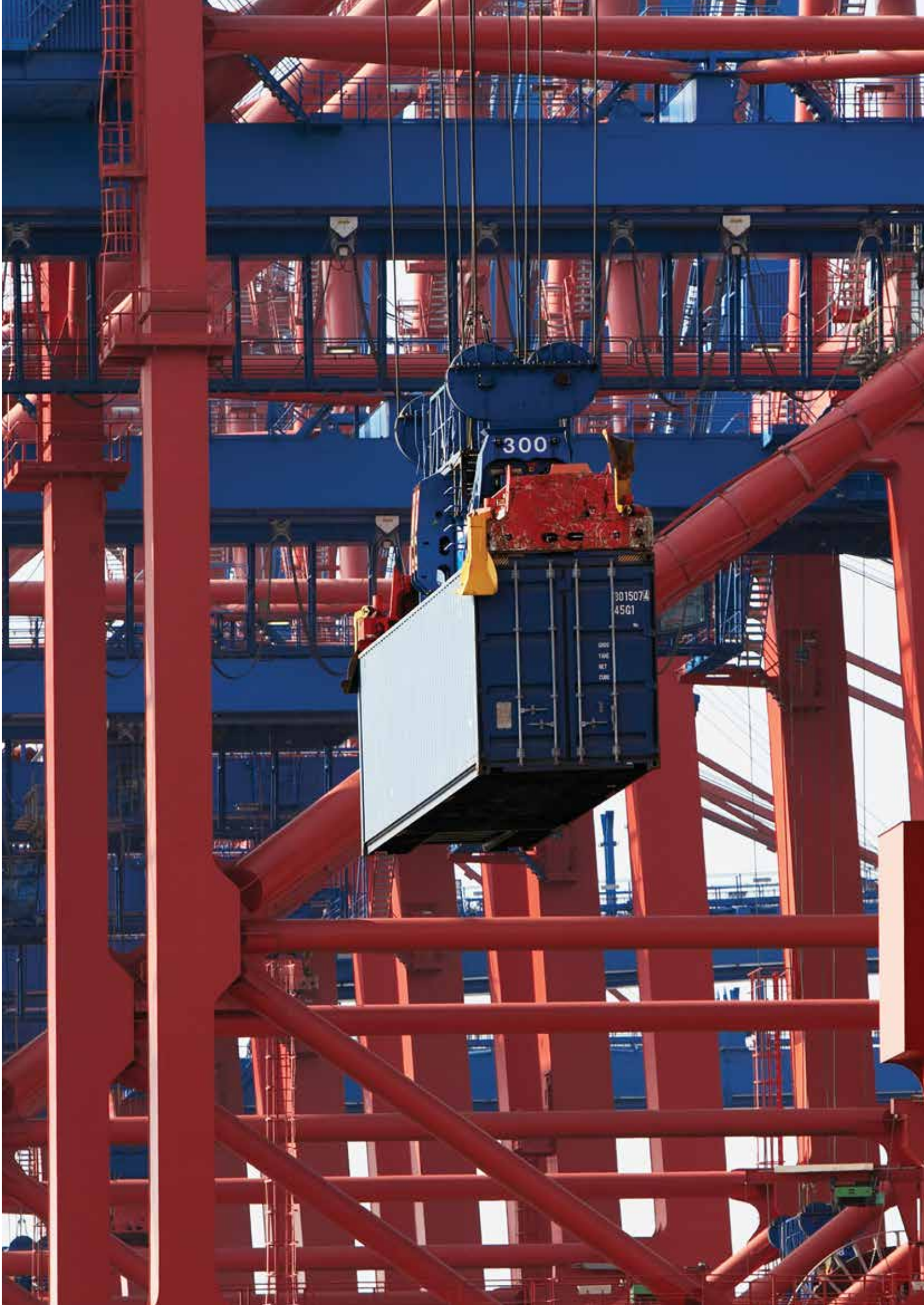
Η Ελλάδα έχει ενισχύσει τη θέση της ως το μεγαλύτερο πλοιοκτητικό κράτος, σε όρους χωρητικότητας και αξίας, με πάνω από 5.266 πλοία και αξία που αγγίζει τα 90 δις δολάρια. Παρά τις εγχώριες και παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η Ελλάδα εξακολουθεί να ηγείται των χωρών με τις μεγαλύτερες πλοιοκτητικές κοινότητες, με ολική χωρητικότητα (Gross Tonnage - GT) 200 εκατ. τόνων, αντιπροσωπεύοντας περίπου το 16,3% του παγκόσμιου στόλου, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (13%), την Κίνα (11%) και τη Γερμανία (7%).

Η πλειοψηφία του ελληνικού στόλου αποτελείται από πετρελαιοφόρα και φορτηγά-πλοία, ακολουθούμενα από πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, στις κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των φορτηγών-πλοίων. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος επεκτείνεται και σε ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές, όπως η μεταφορά υδρογονανθράκων (LNG) και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Οι 10 πιο σημαντικές εγγραφές στόλων σε επίπεδο χωρών με όρους χωρητικότητας DWT

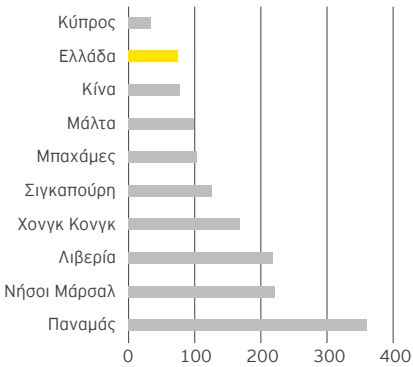


Πηγή: Clarksons World Fleet Monitor, Σεπτέμβριος 2016, ανάλυση από την ΕΥ

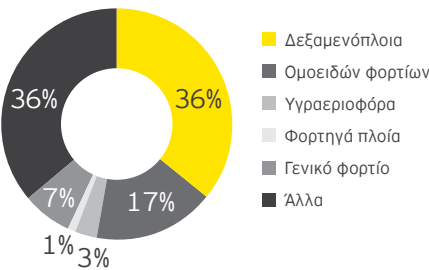


Η Ελλάδα έχει αναπτύξει ένα παγκοσμίου φήμης ναυτιλιακό κέντρο, το οποίο προσφέρει διαφοροποιημένες σχετικές με τη ναυτιλία υπηρεσίες.

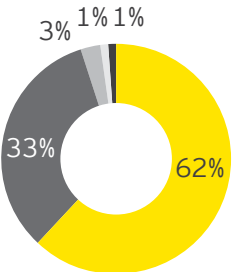
Οι 10 πιο σημαντικές εγγραφές στόλων σε επίπεδο χωρών, με όρους χωρητικότητας DWT



Στόλος με ελληνική σημαία ανά τύπο πλοίου βασιζόμενο στον αριθμό των πλοίων



Στόλος με ελληνική σημαία ανά τύπο πλοίου, βασιζόμενο στο μέγεθος του πλοίου (DWT)



Πηγή: Clarksons Global Shipping, Σεπτέμβριος 2016, ανάλυση από την ΕΥ

Η πλειοψηφία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας διαχειρίζεται τις Λειτουργίες της από την Ελλάδα

Η ισχυρή παρουσία των ναυτιλιακών εταιρειών και η ηγετική θέση του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα υπήρξαν οι κυριότεροι παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου ως ένα από τα πιο σημαντικά και ανταγωνιστικά παγκοσμίως. Αν και ένα σημαντικό μέρος των πλοίων που ανήκουν σε Έλληνες δε φέρει την ελληνική σημαία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες εμφανίζονται πρόθυμοι να διατηρούν γραφεία διαχείρισης πλοίων εντός Ελλάδας και να εκτελούν από εκεί τις αντίστοιχες δραστηριότητες.

Σε μία πρόσφατη έρευνα¹, η ΕΥ πήρε συνεντεύξεις από κορυφαία μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, προκειμένου να ρίξει φως στις υφιστάμενες αντιλήψεις του κλάδου σχετικά με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού πλέγματος. Βάσει των αποτελεσμάτων της έρευνας, το 97% των ερωτηθέντων ανέφερε ότι εκτελεί τουλάχιστον κάποιες λειτουργίες διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα, ενώ το 56% εκτελεί το σύνολο των εν λόγω λειτουργιών στη χώρα μας. Την ώρα που σχεδόν ένας στους τέσσερις ερωτηθέντες δε βρίσκει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο να φέρει την ελληνική σημαία στα πλοία του, το 73% συμφώνησε ή συμφώνησε απόλυτα ότι η διατήρηση ενός γραφείου διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα του παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Παρά το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός αυξάνεται, κυρίως από τα αναδυόμενα ναυτιλιακά κέντρα στην Ασία, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα εξακολουθεί να θεωρεί την Ελλάδα ως το πλέον ελκυστικό και ολοκληρωμένο ναυτιλιακό περιβάλλον για τη διατήρηση γραφείων διαχείρισης πλοίων.

Το ελληνικό νηολόγιο

Ο ελληνικός στόλος εξακολουθεί να συγκαταλέγεται μεταξύ των

ισχυρότερων παγκοσμίως, ως προς το συνολικό αριθμό των νηολογημένων σκαφών, καθώς και τη χωρητικότητα του στόλου. Ο συνολικός αριθμός των πλοίων που καταγράφηκαν υπό την ελληνική σημαία ήταν πάνω από 1.270 το 2016, με συνολική χωρητικότητα άνω των 76,3 εκατ. τόνων (dead weight tonnage - DWT). Όσον αφορά στη δυναμικότητα DWT, ο νηολογημένος στην Ελλάδα στόλος κατατάσσεται στην 9^η θέση σε παγκόσμια κλίμακα το 2016, ενώ βρίσκεται στην 20^η θέση, με βάση το συνολικό αριθμό πλοίων του.

Ο ελληνικός στόλος κυριαρχείται από δεξαμενόπλοια όλων των τύπων, που αποτελούν το 36% των πλοίων με ελληνική σημαία και το 62% του συνολικού DWT, ακολουθούμενα από φορτηγά-πλοία που ανέρχονται σε 17% και 33% αντίστοιχα. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των πλοίων ξηρού φορτίου που είναι νηολογημένα υπό την ελληνική σημαία, αντιπροσωπεύει μόλις το 11% περίπου του συνολικού στόλου των Ελλήνων πλοιοκτητών. Η κατηγορία των πετρελαιοφόρων παρουσιάζει σημαντικά καλύτερες επιδόσεις, με το 35% των πλοίων ελληνικών συμφερόντων να φέρουν και την ελληνική σημαία.

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας της ΕΥ με κορυφαία στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, ένα σημαντικό ποσοστό των Ελλήνων ιδιοκτητών (42%) έχει μια θετική άποψη για τα πρότυπα της ελληνικής σημαίας.

Ωστόσο, δεν αποδίδουν μεγάλη αξία στα πλεονεκτήματα της ελληνικής σημαίας, καθώς μόνο το 13% πιστεύει ότι τους προσφέρει σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Η έρευνα έδειξε ότι, μεταξύ των περισσότερων αναφερθέντων πλεονεκτημάτων της ελληνικής σημαίας, ήταν τα υψηλά πρότυπα συμμόρφωσης με το Μνημόνιο του Παρισιού (38%), καθώς και η ύπαρξη ναυπηγών μηχανικών (33%) και προσωπικού ξηράς (27%).

1. «Επανατοποθετώντας την Ελλάδα ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο», ΕΥ Ελλάδος, Ιούλιος 2017

Το λιμάνι του Πειραιά συγκεντρώνει την πλειοψηφία των δραστηριοτήτων των ελληνικών ναυτιλιακών πλεγμάτων.



Οι ισχυρότερες παγκοσμίου φήμης εταιρείες διαχείρισης πλοίων και φορείς διαχείρισης ελληνικών συμφερόντων διατηρούν τις εγκαταστάσεις τους στον Πειραιά.

16,8 εκατομμύρια επιβάτες

Περισσότεροι από 16,8 εκατ. επιβάτες χρησιμοποίησαν τον παράκτιο τερματικό σταθμό του Πειραιά το 2015.

3,3 εκατομμύρια TEU

Περισσότερα από 3,3 εκατ. TEUs διακινήθηκαν στους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού

1 εκατομμύριο επιβάτες από κρουαζιέρα

Πάνω από 1 εκατομμύριο κινήσεις επιβατών καταγράφηκαν στο τμήμα του λιμανιού που προορίζεται για τις κρουαζιέρες, το 2015.

974 γραφεία διαχείρισης και λειτουργίας πλοίων	600 εταιρείες ανταλλακτικών και ναυτιλιακού εξοπλισμού
--	--

Παροχή βασικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων, επίσης, νομικών, ασφαλιστικών, οικονομικών υπηρεσιών, όπως και υπηρεσιών παρεχόμενων από μεσάζοντες.

Μια σύντομη περιγραφή του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος

Η πλειοψηφία των μελών του ελληνικού ναυτιλιακού κέντρου, αναγνωρίζοντας τα σαφή πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού πλέγματος, επέλεξε τη χώρα ως βάση δραστηριοτήτων διαχείρισης του στόλου του. Η Αθήνα, και το λιμάνι του Πειραιά ειδικότερα, αποτελούν τον πυρήνα του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος.

Πέραν του γεγονότος ότι ο Πειραιάς έχει εδραιωθεί ως η παραδοσιακή έδρα του ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου, αποτελεί, επίσης, σημαντικό διεθνή κόμβο μεταφόρτωσης και είναι το 8^ο δημοφιλέστερο λιμάνι της Μεσογείου για κρουαζιερόπλοια. Το 2015, το λιμάνι του Πειραιά χειρίστηκε περισσότερα από 3,3 εκατ. ισοδύναμης μονάδας 20 ποδών (twenty-foot equivalent units - TEUs) στους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων. Παράλληλα, καταγράφηκαν πάνω από 16,8 εκατ. κινήσεις επιβατών, και περισσότερο από 1 εκατ. κινήσεις επιβατών κρουαζιερόπλοιων στους αντίστοιχους τερματικούς σταθμούς. Ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή της Αττικής, έχουν προσελκύσει τις σημαντικότερες ναυτιλιακές δραστηριότητες, όπως δραστηριότητες διαχείρισης πλοίων, ναυπηγεία, υπεργολάβους των ναυπηγείων, φορείς εκμετάλλευσης λιμανιών, μεταφορείς εμπορευμάτων και παρόχους υπηρεσιών logistics.

Οι ισχυρότερες παγκοσμίου φήμης εταιρείες διαχείρισης πλοίων και φορείς διαχείρισης ελληνικών συμφερόντων διατηρούν τις εγκαταστάσεις τους στον Πειραιά. Αυτό το γεγονός, σε συνδυασμό με τον υψηλό αριθμό των μελών, συμβάλλουν στη δύναμη του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος. Συγκεκριμένα, 3.391 ναυτιλιακές εταιρείες, που κατανέμονται σε 28 βασικές κατηγορίες οικονομικών δραστηριοτήτων, αποτελούν μέρος ενός εκ των δύο βασικών ελληνικών ναυτιλιακών πλεγμάτων. Οι φορείς διαχείρισης πλοίων, που μετρούν 998 εταιρείες, ακολουθούμενοι από τις εταιρείες ανταλλακτικών και ναυτιλιακού εξοπλισμού, με 624 εταιρείες, αποτελούν τις πιο σημαντικές δραστηριότητες.

Οι τεχνικές λειτουργίες, η λογιστική, η εμπορία, η στελέχωση και η ναύλωση αποτελούν τις πιο συχνές δραστηριότητες στον Πειραιά των εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα της ΕΥ. Το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα, αξιοποιώντας τη σημερινή του ισχύ και τα παραπάνω βασικά πλεονεκτήματα, έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει την ηγετική του θέση στα επόμενα χρόνια.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα σχεδίασε και υλοποίησε αρκετές πρωτοβουλίες, όχι μόνο για να ανταποκριθεί στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, αλλά και για να προσελκύσει περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στο πλέγμα του Πειραιά και περισσότερα πλοία και πλοιοκτήτες στο ελληνικό νηολόγιο.

Πιο συγκεκριμένα, η δημιουργία ενός πιο ελκυστικού και φιλικού προς τις επιχειρήσεις ρυθμιστικού περιβάλλοντος, καθώς και η υποστήριξη ενός ευνοϊκότερου εθνικού φορολογικού πλαισίου, έχουν χαρακτηριστεί ως οι σημαντικότεροι τομείς, στους οποίους πρέπει να επικεντρωθούν οι παρεμβάσεις του δημόσιου τομέα στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Επιπρόσθετα, το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα θα πρέπει να εστιάσει περαιτέρω στο να εμπλουτίσει τις προσφερόμενες υπηρεσίες (και) με νέες δυνατότητες για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του. Για το σκοπό αυτό, οι προσπάθειες θα πρέπει να επικεντρωθούν στους τομείς όπου το ελληνικό ναυτιλιακό πλέγμα υστερεί ως προς τους ανταγωνιστές του: στη χρηματοδότηση πλοίων και την έρευνα, καθώς και σε τεχνολογικά ζητήματα.

Ως εκ τούτου, τα βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα μέτρα θα πρέπει να επικεντρωθούν τόσο στην εξασφάλιση μιας πιο επαρκούς πρόσβασης στη χρηματοδότηση των σχετικών με τη ναυτιλία εγκαταστάσεων, όσο και στη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης. Η ύπαρξη αρκετών ναυτιλιακών ενώσεων, συνδέσμων και οργανισμών, καθώς και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων στην Ελλάδα, αποτελεί μια καλή βάση, που ενισχύει το ρόλο του πλέγματος και ως κέντρου γνώσης (R&D Hub).

Οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν τους κύριους πυλώνες για την ανάπτυξη της ελληνικής και ευρωπαϊκής οικονομίας, καθώς είναι οι φυσικές θαλάσσιες διασυνδέσεις της Ευρώπης με την Ασία.

Έχοντας τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη, μήκους περίπου 13.676 χλμ., και μια σαφώς πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, η Ελλάδα αποτελεί τη φυσική θαλάσσια διασύνδεση της Ευρώπης με την Άπω Ανατολή, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Οι λιμένες αποτελούν, επίσης, την κινητήρια δύναμη της οικονομίας της Ε.Ε., δεδομένου ότι η Ε.Ε. εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα λιμάνια των κρατών-μελών της, τόσο για το εμπόριο εκτός της Ένωσης, όσο και εντός. Αυτό επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία της Eurostat, σύμφωνα με τα οποία το 75% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. και το 33% εντός της Ε.Ε. εμπορίου διεξάγονται μέσω θαλάσσης.

Περισσότεροι από 25 σημαντικοί εμπορικοί λιμένες λειτουργούν αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα, τέσσερις από τους οποίους έχουν χαρακτηριστεί από την Ε.Ε. ως λιμένες στρατηγικού ενδιαφέροντος («βασικοί λιμένες» - “core ports”) και έχουν ενταχθεί στο Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (Trans-European Network of Transport-TEN-T) ως βασικές θαλάσσιες διασυνδέσεις της διόδου Orient/East-Med (OEM). Αυτοί οι τέσσερις ελληνικοί OEM λιμένες είναι τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας.

Υποστηριζόμενοι από άλλους περιφερειακούς θαλάσσιους λιμένες, οι τέσσερις ελληνικοί βασικοί λιμένες εξυπηρετούν το εμπόριο και την οικονομία όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά

και πολλών άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε. Πιο συγκεκριμένα, το 75% των πλοίων που εξυπηρετεί ελληνικούς OEM λιμένες, πραγματοποιεί και ταξίδια εντός της Ε.Ε. Εξίσου σημαντική για την εθνική και την ευρωπαϊκή οικονομία είναι και η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων για μικρές αποστάσεις σε χώρες εκτός της Ε.Ε. στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Επιπλέον, το ετήσιο ποσοστό αξιοποίησης των ελληνικών OEM λιμένων κυμαίνεται μεταξύ 70% και 85%.

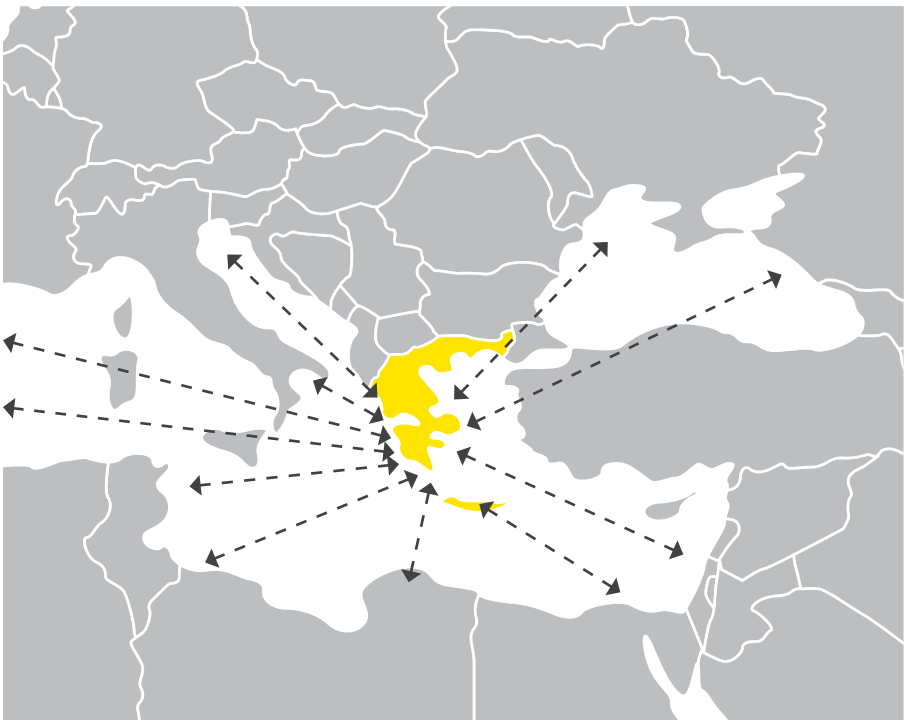
Όλοι οι ελληνικοί OEM λιμένες διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης και σχετικό εξοπλισμό που διευκολύνει τη σύνδεσή τους με το εθνικό οδικό δίκτυο. Επιπλέον, τα δύο μεγαλύτερα και πιο πολυσύχναστα λιμάνια της χώρας, δηλαδή τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, διαθέτουν σύγχρονες σιδηροδρομικές συνδέσεις, υποστηρίζοντας την ομαλή συνδυασμένη διακίνηση εμπορευμάτων με όλους τους τρόπους μεταφοράς (οδικούς, σιδηροδρομικούς και θαλάσσιους) στην εφοδιαστική αλυσίδα της διόδου που ενώνει τους OEM λιμένες με τα μεγάλα οικονομικά κέντρα της Κεντρικής Ευρώπης.

Τα ελληνικά λιμάνια σημείωσαν σημαντική αύξηση στη διακίνηση εμπορευμάτων κατά την τελευταία πενταετία. Για το λόγο αυτό, υλοποιήθηκαν σημαντικές επενδύσεις για την περαιτέρω προσαρμογή των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων, ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις μεταφοράς και υλικοτεχνικής υποδομής και να απορροφήσουν την αύξηση των μεταφορών που αναμένεται την επόμενη δεκαετία. Σε μια περίοδο ανεπαρκούς δημόσιας χρηματοδότησης, οι πόροι από την Ε.Ε. και, ειδικότερα, από το πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το Ταμείο Συνοχής, καθώς και η στήριξη του ιδιωτικού τομέα μέσω συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) και συμφωνιών παραχώρησης, είναι ιδιαίτερα σημαντικοί.

Μάλιστα, πάνω από 580 εκατ. ευρώ έχουν διατεθεί από το Κοινό Ευρωπαϊκό Ταμείο για τη στήριξη μελετών και έργων που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των αναγκών υποδομών του ελληνικού δικτύου των κονδυλίων θα διατεθεί σε μελέτες και έργα για την επέκταση και αναβάθμιση των ελληνικών λιμένων, καθώς και τη βελτίωση της ήδη υπάρχουσας διασύνδεσής τους με το σιδηροδρομικό/οδικό μέρος της διόδου OEM.

Επιπλέον, σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας ιδιωτικοποίησης των λιμένων που υπογράφηκε το 2016, 350 εκατ. ευρώ θα επενδυθούν από την COSCO εντός των επόμενων 10 ετών στο λιμάνι του Πειραιά. Επίσης, 180 εκατ. ευρώ θα επενδυθούν σε έργα ανάπτυξης και επέκτασης του λιμένα της Θεσσαλονίκης από την κοινοπραξία που επιλέχθηκε κατά τη διαδικασία υποβολής προσφορών ιδιωτικοποίησης, η οποία ολοκληρώθηκε πρόσφατα. Τέλος, η Ελληνική Δημοκρατία κατέχει ένα χαρτοφυλάκιο 10 επιπλέον λιμένων, που είναι, επίσης, υποψήφιοι για ιδιωτικοποίηση.

Αυτή την περίοδο, το ελληνικό κράτος βρίσκεται στο στάδιο της εύρεσης και αξιολόγησης της καταλληλότερης προσέγγισης για τη μεταρρύθμιση και την ανάπτυξη αυτών των λιμένων.



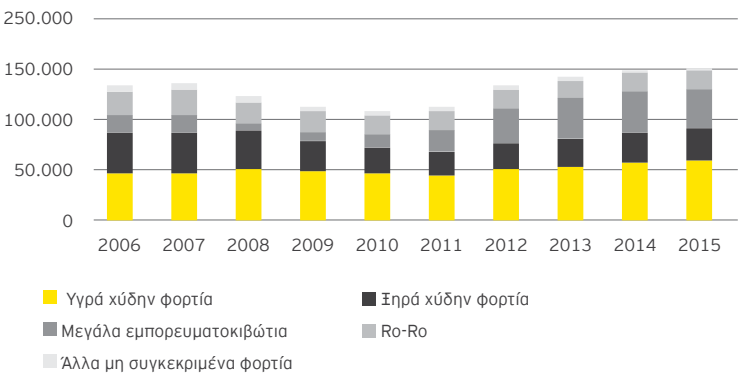
Η Ελλάδα είναι ο φυσικός ναυτιλιακός κόμβος της Ανατολικής Μεσογείου.

Οι ελληνικοί λιμένες είναι κόμβοι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των θαλάσσιων διόδων της Ε.Ε.:

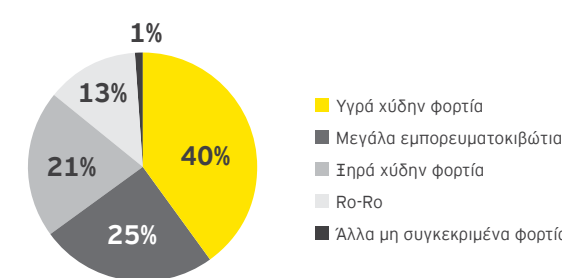
- Εκτελώντας το 75% του εξωτερικού εμπορίου και το 33% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διά θαλάσσης, οι λιμένες της Ε.Ε. αποτελούν τη βάση της οικονομίας της.
- Η πολιτική μεταφορών της Ε.Ε. ευνοεί ιδιαίτερα την ανάπτυξη των ναυτιλιακών διατροπικών μεταφορών, ειδικά μέσω της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου θαλάσσιων διόδων (MoS).
- Τα ελληνικά λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας έχουν καθιερωθεί ως κρίσιμοι ναυτιλιακοί κόμβοι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, καθώς συνδέουν την Ελλάδα με την Κύπρο στα ανατολικά (Λεμεσός), με την Ιταλία στην Αδριατική Θάλασσα και με άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Όλοι οι ελληνικοί λιμένες έχουν επιτύχει ραγδαία ανάπτυξη, με τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων να παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση σε όρους συνολικής χωρητικότητας.

Μεικτό βάρος των αγαθών που διακινήθηκαν στα ελληνικά λιμάνια



Μεικτό βάρος των αγαθών που διακινήθηκαν στα ελληνικά λιμάνια ανά τύπο φορτίου (2015)



- Η δραστηριότητα των λιμένων αυξήθηκε κατά 34% μεταξύ 2009 και 2015, κυρίως λόγω της εξαιρετικής αύξησης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η οποία αυξήθηκε πάνω από 4,5 φορές σε σχέση με το σύνολο των τόνων των εμπορευμάτων που διακινούνται.
- Η μεταφορά υγρών φορτίων εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο, αντιπροσωπεύοντας το 40% της συνολικής χωρητικότητας που διακινήθηκε στους ελληνικούς OEM λιμένες το 2015. Από το 2011 και μετά, η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ξεπέρασε τη μεταφορά ξηρού φορτίου, φτάνοντας το 25% της συνολικής χωρητικότητας, ενώ τα εμπορεύματα ξηρού φορτίου αντιστοιχούν σε μερίδιο 21%, ακολουθούμενα από εμπορεύματα που μεταφέρονται με πλοία Ro-Ro, με 12%.

Τα ελληνικά OEM λιμάνια αποτελούν σημαντικούς θαλάσσιους κόμβους που συνδέουν την Ευρώπη με την Ανατολική Μεσόγειο.

Λιμάνι Θεσσαλονίκης

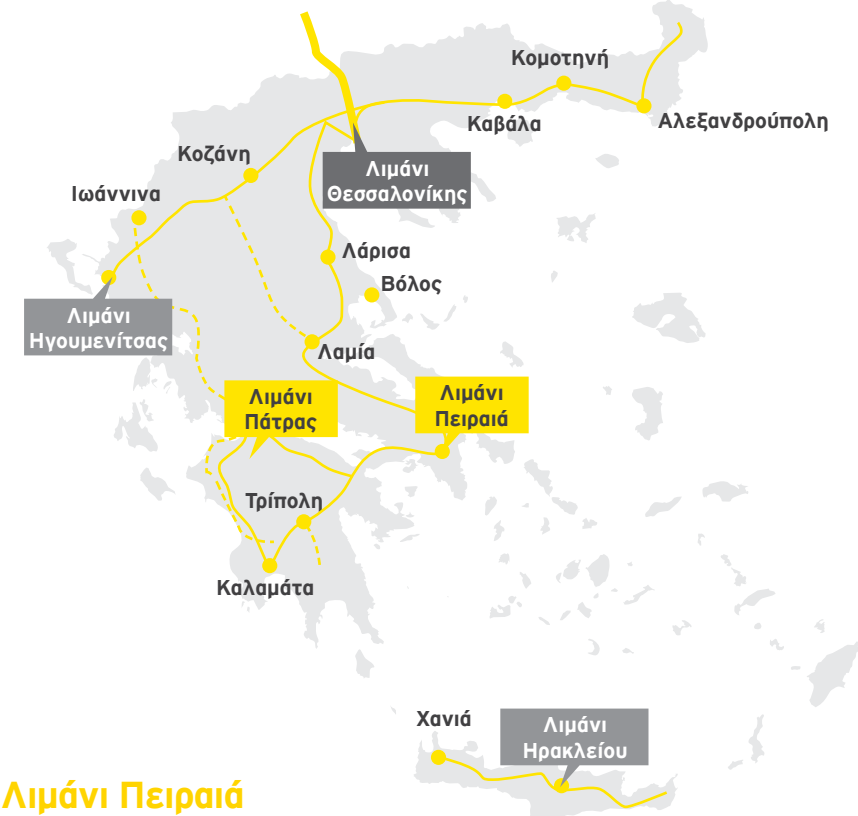
- Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο ελληνικό λιμάνι, το οποίο ειδικεύεται κυρίως στη μεταφορά ξηρού και υγρού φορτίου.
- Η Θεσσαλονίκη αποτελεί το κύριο λιμάνι εισόδου για τη Βόρεια Ελλάδα και λειτουργεί ως διεθνής κόμβος Logistics για όλα τα Βαλκανικά κράτη.
- Η ετήσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα ανέρχεται σε 0,35 εκατ. TEUs, με ποσοστό χρησιμοποίησης λιμένα 70-75%.
- Ένα πρόσφατα επικαιροποιημένο γενικό σχέδιο, το οποίο έχει, επίσης, εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θέτει σαφείς βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προτεραιότητες για την ανάπτυξη και την αναβάθμιση του λιμένα ως ευρωπαϊκού λιμένα μεσαίας κατηγορίας. Οι κύριες αναπτυξιακές δράσεις αποσκοπούν στην αύξηση της χωρητικότητας των τερματικών σταθμών του, καθώς και στην αναβάθμιση των ναυτιλιακών εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών διαμετακόμισης, ικανών να χειρίζονται 150.000 επιβάτες ετησίως.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας

- Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες προσφοράς υπηρεσιών πλοίων Ro-Ro, τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ανατολική Μεσόγειο
- Εκατομύρια τόνοι εμπορευμάτων διακινούνται ετησίως μέσω του λιμανιού με φορτηγά διεθνών μεταφορών, εξυπηρετώντας τη Βόρεια Ελλάδα, τα νότια Βαλκάνια (κυρίως τη Βουλγαρία και την Τουρκία), καθώς και ορισμένες χώρες της Μέσης Ανατολής.
- Βρίσκεται σε μία σημαντική οδική διασταύρωση, όπου ενώνονται οι αυτοκινητόδρομοι «Εγνατία Οδός» και «Ιονία Οδός».

Λιμάνι Πάτρας

- Το λιμάνι της Πάτρας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή της Πάτρας και της Δυτικής Ελλάδας, γενικότερα.
- Αποτελεί, κυρίως, λιμάνι επιβατών που χειρίζεται σημαντικό ποσοστό της μετακίνησης των επιβατών μεταξύ Ελλάδας και άλλων χωρών.
- Ως εμπορικό λιμάνι, συνδέει την Ελλάδα με τα ιταλικά λιμάνια της Αδριατικής μέσω πλοίων Ro-Ro, τα οποία έπειτα συνεχίζουν μέχρι την Κεντρική Ευρώπη.



Λιμάνι Πειραιά

- Ο Πειραιάς είναι ο μεγαλύτερος ελληνικός λιμένας και το κύριο διεθνές εμπορικό λιμάνι της χώρας.
- Ο Πειραιάς είναι η φυσική πύλη που ενώνει την Ευρώπη με την Ανατολική Μεσόγειο. Επιπλέον, έχει αναδειχθεί ως ένας σημαντικός ναυτικός κόμβος, συνδέοντας την Ελλάδα και την Ε.Ε. με τις αγορές της Άπω και της Μέσης Ανατολής.
- Το λιμάνι του Πειραιά ειδικεύεται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων. Κατατάσσεται στην 8^η θέση μεταξύ όλων των ευρωπαϊκών λιμανιών όσον αφορά, τη συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, αφού διαχειρίζεται πάνω από 3,6 εκατ. TEUs ετησίως και είναι το 4^ο μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο.
- Το σημερινό ποσοστό χρησιμοποίησης του λιμένα υπερβαίνει το 80% . Μάλιστα, μετά την ιδιωτικοποίηση των λιμένων το 2016, δημιουργήθηκαν νέες επενδύσεις σε υποδομές, οι οποίες αναμένεται να αυξήσουν τη χωρητικότητα των λιμανιών σε περισσότερα από 7 εκατ. TEUs.

Ύστερα από την ιδιωτικοποίηση του λιμένος του Πειραιά, η Ελλάδα σημείωσε ουσιαστική αύξηση στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, αυξάνοντας το μερίδιο της αγοράς της στις δυτικές και ανατολικές περιοχές.

Με το λιμάνι του Πειραιά να δίνει το έναυσμα, συμπαρασύροντας και τα υπόλοιπα ελληνικά λιμάνια, φαίνεται πως μια νέα σελίδα ανοίγεται στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό, δεδομένου ότι η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στο σύνολο των ελληνικών λιμανιών αυξήθηκε περισσότερο από 4,5 φορές σε σχέση με τους συνολικούς τόνους που διακινήθηκαν μεταξύ 2009-2015. Το σημείο-τομή ως προς αυτήν την αλλαγή μπορεί να θεωρηθεί το έτος 2009, όταν (και) ξεκίνησε να ισχύει η σύμβαση παραχώρησης με την COSCO. Το λιμάνι του Πειραιά σε πρώτο βαθμό (90% του συνολικού όγκου των εμπορευματοκιβωτίων), ακολουθούμενο από αυτό της Θεσσαλονίκης, είναι αυτά που κυριαρχούν στην εγχώρια αγορά εμπορευματοκιβωτίων.

Παράλληλα, το λιμάνι του Πειραιά, τα τελευταία πέντε χρόνια, έχει αναδειχ-

Νέα δυνατότητα ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά μετά την πρόσφατη ιδιωτικοποίησή του.

θεί ως το 4^ο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου, έχοντας να ανταγωνιστεί μόνο τη Βαλένθια, το Αλχεθίρας, και το Πορτ Σαϊντ. Η ανοδική πορεία του λιμανιού του Πειραιά πιστοποιείται και σε επίπεδο αριθμών, καθώς ανα-ρικήθηκε στην 8^η θέση το 2015 (3,4 εκατ. TEU), μία και δύο θέσεις παραπάνω, αντίστοιχα, από εκεί που βρισκόταν το 2014 και το 2013.

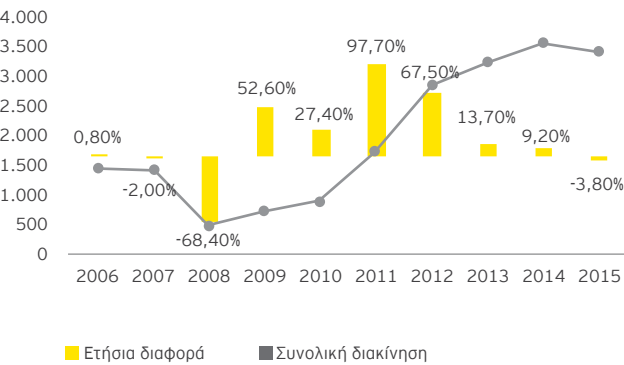
Αισίως, συμπληρώνονται δέκα χρόνια από όταν η COSCO ανέλαβε τη λειτουργία και διαχείριση της προβλήτας II στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά, ενώ, λίγο αργότερα, με την ίδια λογική, επεκτάθηκε και στην στην προβλήτα III. Με άλλα λόγια, από το σημείο ναδίρ του 2008 όπως καταγράφηκε, ο Πειραιάς κατάφερε εν έτει 2015 να αυξήσει την κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων περισσότερο από 7,5 φορές.

Επιπλέον, και με βάση άλλα συγκριτικά στοιχεία πάντα ως προς τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, το 2015, το σχετικό μέγεθος παρουσίασε αύξηση 10% σε CAGR (Σύνθετος Ετήσιος Ρυθμός Ανάπτυξης). Το 2015, ωστόσο, η COSCO έμελλε να αλλάξει ουσιαστικά επίπεδο με την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης του εμπορικού κέντρου στο λιμάνι με το Θριάσιο Πεδίο και τον Ανατολικό Μεσογειακό διάδρομο TEN-T Ανατολικής Ευρώπης, αυξάνοντας έτσι τη χωρητικότητα των υποδομών του λιμανιού.

Με την ανάπτυξη να είναι ραγδαία, όσον αφορά στο λιμάνι του Πειραιά και τις εταιρείες κολοσσούς HP, Sony, Huawei να χρησιμοποιούν περίπου 15-20 τραίνα ανά μήνα για να μεταφέρουν άμεσα τα προϊόντα τους από το λιμάνι του Πειραιά στην Κεντρική Ευρώπη, τα μηνύματα μόνο ευοίωνα δείχνουν. Σε αυτό συμβάλλουν ιδιαίτερα και οι προσδοκίες που δημιούργησε η περαιτέρω ιδιωτικοποίηση του λιμανιού, εντός του 2016. Υπολογίζεται ότι η COSCO, ως νέος ιδιοκτήτης του λιμένα, θα δημιουργήσει επενδύσεις άνω των 350 εκατ. ευρώ μέσα στα επόμενα 10 χρόνια, με την παράλληλη αύξηση της χωρητικότητας των λιμανιών σε περισσότερα από 7 εκατ. TEU ανά έτος. Η φιλοδοξία της COSCO να καταστήσει το λιμάνι του Πειραιά ως σύγχρονο κόμβο logistics μεταξύ της ασιατικής και ευρωπαϊκής αγοράς, αποτυπώνεται στην προτεραιότητα που δίνει για την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου. Νέες συνεργασίες με σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και κορυφαίους προμηθευτές logistics στην Ελλάδα και το εξωτερικό, κινούνται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η αρωγή του ελληνικού κράτους είναι σημαντική, προκειμένου να υπάρξει ελάφρυνση των κόμβων συμφόρησης σε όλο το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, βελτίωση των διασυννοριακών σιδηροδρομικών συνδέσεων και αύξηση της αξιοπιστίας του σιδηροδρομικού συστήματος.

Εξέλιξη της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά (1.000 TEUs, 2006-2015)



Συνοψίζοντας, ως προς την προγενέστερη εικόνα:

- Ο Πειραιάς έχασε το ήμισυ της κυκλοφορίας του κατά την περίοδο 2008-2010, κυρίως λόγω των αμιγώς λειτουργικών συνθηκών και των ανεπαρκειών διαχείρισης των επιχειρήσεων.
- Η συμφωνία παραχώρησης με την COSCO για τη λειτουργία της προβλήτας II άλλαξε την εικόνα από το 2011 και έπειτα, ο ρυθμός διακίνησης εμπορευμάτων του Πειραιά έχει διπλασιαστεί, σε σχέση με τα μέσα επίπεδα των προηγούμενων ετών.
- Το 2008, ανατέθηκε στην COSCO η συμφωνία παραχώρησης της διαχείρισης και λειτουργίας των προβλητών II και III του τερματικού σταθμού του λιμένος του Πειραιά για 35 χρόνια. Ωστόσο, η προβλήτα I παρέμεινε υπό τη διαχείριση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά.



COSCO: Ο Πειραιάς ως νότια πύλη της Ευρώπης, η Ελλάδα ως ηγετικός διεθνής κόμβος διέλευσης προϊόντων και υπηρεσιών μεταξύ Ευρώπης-Ασίας.

Το 21^ο έργο Maritime Silk Road φέρνει νέα σχέδια επενδύσεων και ευκαιρίες ανάπτυξης για τον Πειραιά.

Όπως αναφέρθηκε και πιο πριν, η αναβάθμιση της προβλήτας II, καθώς και η κατασκευή νέας προβλήτας στη θέση III είναι μόνο η αρχή, προκειμένου το λιμάνι του Πειραιά να αποτελέσει το σημαντικότερο λιμάνι της Μεσογείου.

Η πρόσφατη απόφαση για την 21^η πρωτοβουλία με την επωνυμία “China Maritime Road Silk”, η οποία αποτελεί μέρος του μεγαλύτερου σχεδίου της Κίνας, με την επωνυμία “One Belt, One Road”, θα επηρεάσει ιδιαίτερα την παγκόσμια αγορά εμπορευματοκιβωτίων. Ήδη, πάνω από 250 δις δολ. έχουν διατεθεί για το έργο “One Belt, One Road”, εκ των οποίων τα 40 δις ευρώ προορίζονται για την ανάπτυξη και την εξασφάλιση θαλάσσιων κόμβων και εμπορικών συνδέσεων για την 21^η πρωτοβουλία Maritime Silk Road. Τα νέα έργα αναμένονται εντός του 2017.

Αν και το αντίκτυπο του σχεδίου ενός νέου «Δρόμου του Μεταξιού» δεν μπορεί να γίνει αντιληπτό πλήρως, η κλίμακα της πρωτοβουλίας και των οικονομικών μεγεθών αναμένεται να αναδιαμορφώσουν το εμπόριο Ασίας-Ευρώπης, δημιουργώντας νέες ευκαιρίες για την Ελλάδα και το λιμάνι του Πειραιά. Αυτό το σχέδιο αναγνωρίστηκε στα πρώτα στάδια της διαδικασίας ως ένας σημαντικός θαλάσσιος σύνδεσμος στο διαμετακομιστικό διάδρομο Ανατολής-Δύσης και η COSCO έχει ήδη επενδύσει σε μεγάλο

βαθμό στην ανάπτυξη του Πειραιά ως ενός από τα σημαντικότερα ευρωπαϊκά λιμάνια μεταφόρτωσης.

Δεδομένου ότι ο Πειραιάς αποτελεί βασικό ναυτιλιακό κόμβο στο 21^ο “Maritime Silk Corridor”, η COSCO αυξάνει τις επενδύσεις της στο λιμάνι, στοχεύοντας να καταστήσει το λιμάνι ως τη νότια πύλη της Ευρώπης, ενισχύοντας τις λιμενικές δυνατότητες, βελτιστοποιώντας τις επιδόσεις και βελτιώνοντας τις φυσικές συνδέσεις των λιμένων με τους σιδηροδρόμους, τους αυτοκινητοδρόμους, το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών, καθώς και άλλους περιφερειακούς λιμένες.

Σημαντικές επενδύσεις για την επέκταση των λιμένων και την ανάπτυξη νέων εγκαταστάσεων έχουν προγραμματιστεί από την COSCO, προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα των λιμένων και να βελτιωθούν οι επιδόσεις.

Ένα επενδυτικό σχέδιο 350 εκατ. ευρώ για τα επόμενα 10 χρόνια έχει συμφωνηθεί μεταξύ COSCO και Ελληνικής Κυβέρνησης, μετά την ιδιωτικοποίηση του λιμένα του Πειραιά. Οι εργασίες επέκτασης στην προβλήτα III βρίσκονται σε εξέλιξη προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα του λιμανιού σε 6,2 εκατ. TEU έως το 2020, καθιστώντας τον Πειραιά το μεγαλύτερο τερματικό λιμάνι σε όρους χωρητικότητας στη Μεσόγειο.

Τα μεγάλα έργα ιδιωτικοποίησης και οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα αποτελούν τους πυλώνες εδραίωσης της Ελλάδας ως νότιας πύλης διακίνησης εμπορευμάτων στην Ευρώπη.

Στο διάστημα των τελευταίων 10 ετών, ο ρόλος του ελληνικού κράτους στη λειτουργία και τη ρύθμιση των λιμένων μειώνεται σταδιακά ως μέσο προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων, βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και βελτιστοποίησης των εμπορικών τους δραστηριοτήτων.

Ως αποτέλεσμα των προγραμμάτων διαρθρωτικής προσαρμογής για την ελληνική οικονομία που συμφωνήθηκαν με την Τρόικα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα), το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) της Ελληνικής Δημοκρατίας, το οποίο κατέχει το μερίδιο των ελληνικών λιμένων, προχώρησε το 2014, με τη διαδικασία υποβολής προσφορών, στην πώληση του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Παρόμοια διαδικασία για το ίδιο ποσοστό (67%) λαμβάνει χώρα και για τις μετοχές του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Επιπροσθέτως, η Ελληνική Δημοκρατία διαθέτει χαρτοφυλάκιο 10 επιπλέον λιμένων, με το Ελληνικό Κράτος να βρίσκεται στη διαδικασία αξιολόγησης της καταλληλότερης προσέγγισης για τη μεταρρύθμιση και ανάπτυξη αυτών των λιμένων.

Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι τα προγράμματα ιδιωτικοποίησης δεν περιορίζονται στους ίδιους τους λιμένες. Αρκετά κρατικά περιουσιακά στοιχεία σχετικά με τις σιδηροδρομικές, οδικές μεταφορές και τον τομέα των logistics έχουν προσελκύσει το παγκόσμιο επενδυτικό ενδιαφέρον μέσω του προγράμματος ιδιωτικοποίησης και ανάπτυξης δημόσιων περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται το ΤΑΙΠΕΔ. Οι σημαντικότερες ιδιωτικοποιήσεις και οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (PPP) στον τομέα των logistics στην Ελλάδα, έχουν ως εξής:

► Η 50ετής σύμβαση παραχώρησης για την ανάπτυξη του κέντρου «Θριάσιο Πεδίο», σε οικόπεδο

58,8 εκταρίων κοντά στο λιμάνι του Πειραιά, απονεμήθηκε το 2016 στην κερδοφόρα κοινοπραξία ETBA BIPΕ και Goldair.

- Η διαδικασία διεθνούς διαγωνισμού για την ανάπτυξη εμπορο-διανεμητικού κέντρου στην περιοχή Γκόνου, σε έκταση 672 χιλ. τ.μ. κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.
- Η Ελληνική Επιχείρηση Σιδηροδρόμων (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.) ιδιωτικοποιήθηκε πρόσφατα, μετά την πώληση του 100% της εταιρείας στην Ferrovie Dello Stato Italiane SpA έναντι συνολικού τιμήματος 45 εκατ. ευρώ.
- Η διαδικασία για την πώληση 100% της ΕΕΣΣΤΥ/Rosco της ελληνικής εταιρείας που παρέχει υπηρεσίες συντήρησης και διαθεσιμότητας σε εταιρείες διαχείρισης και λειτουργίας σιδηροδρόμων, βρίσκεται σε εξέλιξη.
- Η σύμβαση παραχώρησης του δικαιώματος εκμετάλλευσης, συντήρησης και εμπορικής εκμετάλλευσης της πλήρως κατασκευασμένης Εγνατίας Οδού και των τριών κατακόρυφων αξόνων, έχει ξεκινήσει και βρίσκεται στο στάδιο της υποβολής εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Στόχος είναι, το «Θριάσιο Πεδίο», με την ολοκλήρωσή του, να αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα ξηρά λιμάνια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Διατροπικό Κέντρο Logistics

Θα πρόκειται για ένα διαμετακομιστικό κέντρο logistics, έκτασης 58,8 εκταρίων, κατάλληλης για την κατασκευή κτιρίων logistics, μεγέθους 235 χιλ. τ.μ.

έκταση
58,8 εκταρίων
κτίρια μεγέθους
235 χιλ. τ.μ.

Διατροπικός τερματικός σταθμός **145** εκταρίων με διατροπικές και cross docking εγκαταστάσεις

Γενικότερα, η ιδιωτικοποίηση των δύο μεγαλύτερων ελληνικών λιμανιών ενισχύει το διεθνές τους κύρος.

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης για την πώληση 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2017 με την COSCO Group Ltd. ως τον προτιμώμενο επενδυτή.

Τα πιο σημαντικά σημεία που πρέπει να συγκρατήσουμε:

- ▶ Ο όμιλος COSCO Group (Χονγκ Κονγκ) Limited ορίστηκε τον Ιανουάριο του 2016 ως ο προτιμώμενος επενδυτής, με τη συνολική αξία της συμφωνίας να εκτιμάται στα 6,5 δις ευρώ, εκ των οποίων τα 368,5 εκατ. ευρώ δαπανήθηκαν για την απόκτηση του πλειοψηφικού 67% του λιμένα και μια υποχρεωτική επένδυση 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία.
- ▶ Η ιδιωτικοποίηση αφορούσε στην πώληση 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά, ενώ το 51% του μετοχικού κεφαλαίου διακανονίζεται στο κλείσιμο και ένα επιπλέον 16% διακανονίζεται εντός πέντε ετών

από την ημερομηνία κλεισίματος.

- ▶ Οι Κινέζοι επενδυτές θα πληρώσουν 280,5 εκατ. ευρώ (319,79 εκατ. δολάρια) στο Ελληνικό Δημόσιο για την αρχική εξαγορά του 51%, ενώ θα πληρώσουν άλλα 88 εκατ. ευρώ εντός πέντε ετών για το υπόλοιπο 16%, με την επιφύλαξη εφαρμογής από την COSCO των συμφωνηθέντων υποχρεωτικών επενδύσεων στο λιμένα.
- ▶ Το ΤΑΙΠΕΔ και η COSCO υπέγραψαν τη συμφωνία στις 8/4/2016 και η Συμφωνία Παραχώρησης κυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο τον Ιούλιο του 2016. Η εξαγορά του 51% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ ολοκληρώθηκε επίσημα τον Αύγουστο του 2016.

Όσον αφορά στην ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, του δεύτερου μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας, αυτή βρίσκεται στο τελικό στάδιο ολοκλήρωσης.

- ▶ Η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση του 67% ξεκίνησε το 2014, και ολοκληρώθηκε πρόσφατα, με την επιλογή της κοινοπραξίας Deutsche Invest Equity Partners GmbH, Belterra Investments Ltd και Terminal Link SAS. Η κοινοπραξία επιλέχθηκε μεταξύ τριών ενδιαφερόμενων επενδυτών, οι οποίοι υπέβαλαν τις δεσμευτικές οικονομικές και τεχνικές προσφορές, στα τέλη Μαρτίου του 2017, από τους οκτώ αρχικά που είχαν δικαίωμα συμμετοχής στην τελική φάση του διαγωνισμού. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός των επόμενων μηνών,

μετά την αναβολή που ζήτησε η επιλαχούσα κοινοπραξία, λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών.

- ▶ Η κοινοπραξία που επιλέχθηκε θα λάβει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης γης, κτιρίων και υποδομών της λιμενικής ζώνης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης για τα επόμενα 40 χρόνια, καθώς και το δικαίωμα χορήγησης συμβάσεων των υπό παραχώρηση τμημάτων σε τρίτους. Παράλληλα, η κοινοπραξία θα υποχρεωθεί να επενδύσει 180 εκατ. ευρώ για έργα ανάπτυξης λιμένων και επέκτασης έως το 2021.

Πιο ενδελεχώς, οκτώ υποψήφιοι είχαν το δικαίωμα να συμμετάσχουν στο τελικό στάδιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών:

- 1 APM Terminals, B.V
- 2 Deutsche Invest Equity Partners, GmbH
- 3 Duferco Participations Holding S.A.
- 4 International Container Terminal Services, Inc
- 5 Mitsui & Co., Ltd.
- 6 P&O Steam Navigation Company (DP World)
- 7 Russian Railways JSC / GEK TERNA S.A.
- 8 Yilport Holding, Inc.

Οι τρεις εταιρείες ή κοινοπραξίες που υπέβαλαν τις δεσμευτικές προσφορές τους στις 24 Μαρτίου 2017:

- 1 Deutsche Invest Equity Partners GmbH, Belterra Investments LTD και Terminal Link SAS
- 2 International Container Terminal Services, Inc
- 3 Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (DP World)





Οικονομικές επιδόσεις της ελληνικής αγοράς στον κλάδο των logistics

Οι 3PLP στην Ελλάδα καταφέρνουν να ανταπεξέλθουν στην οικονομική ύφεση και στην αργή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, με την παροχή αποθήκευσης αγαθών και άλλων υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας.

Η απόδοση του κλάδου logistics είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το εξωτερικό περιβάλλον που σχηματίζει τις ανάγκες και τα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης των αγαθών. Με δεδομένη την παγκόσμια κρίση που ξεκίνησε το 2008, αλλά και την εγχώρια με αφετηρία το 2010 μέχρι σήμερα, γίνεται αντιληπτό πως οι πάροχοι υπηρεσιών logistics στην Ελλάδα αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις.

Παρά τις αρνητικές εξωτερικότητες, βάσει μελετών τα τελευταία πέντε χρόνια, ο κλάδος των logistics φαίνεται να «καλπάζει», με τις επιδόσεις του κλάδου να είναι αρκετά καλύτερες, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες του 2009. Λαμβάνοντας υπόψη τον τζίρο των ελληνικών προμηθευτών 3PL, ο κλάδος των logistics κατάφερε όχι μόνο να αντέξει στην πίεση και στο μειωμένο όγκο εμπορικών συναλλαγών, αλλά, μετά από ένα σημείο καμπής το 2009, έγινε ολική επαναφορά με τα συνολικά έσοδα να ξεπερνούν τα προ κρίσης επίπεδα, με την καταγραφή ενός εντυπωσιακού σύνθετου ετήσιου ρυθμού ανάπτυξης, της τάξεως του 4,5% από

το 2009 και έπειτα. Αυτή η θετική τάση μπορεί μερικώς να εξηγηθεί από τις έμμεσες επιπτώσεις αυτού του συγκεκριμένου εξωτερικού περιβάλλοντος.

Η σημαντική μείωση της εγχώριας κατανάλωσης και της βιομηχανικής παραγωγής, σε συνάρτηση με τα αργά αναπτυξιακά πρότυπα στο διεθνές εμπόριο, δυσκόλεψαν αρκετά τους Έλληνες κατασκευαστές, παραγωγούς και εμπόρους, οι οποίοι έπρεπε να μειώσουν τα κόστη τους μεν, χωρίς, ωστόσο, να μειώσουν την αποδοτικότητά τους και τα επίπεδα των υπηρεσιών τους.

Ως εκ τούτου, η ανάθεση των βασικών λειτουργιών logistics σε αξιόπιστους 3PLPs, φάνηκε ως φυσικό επακόλουθο, με τους εμπόρους να εστιάζουν στον πυρήνα της επιχείρησής τους. Ως αποτέλεσμα, οι εταιρείες logistics στην Ελλάδα εκμεταλλεύτηκαν αυτή την ευκαιρία, προκειμένου να διευρύνουν το μερίδιο αγοράς τους και να βελτιώσουν την αποδοτικότητά τους· τουλάχιστον, οι 3PLP εκείνες που έχουν επενδύσει στην ποιότητα των υπηρεσιών και της καινοτομίας.

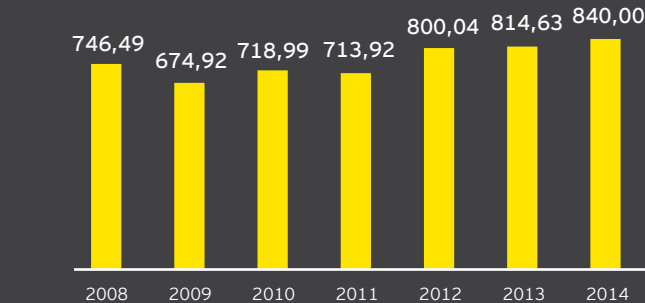
Πρόσφατες μελέτες στο πεδίο της βιομηχανίας αναδεικνύουν τη σταθερή ανάπτυξη των 3PL, παρά τη συνεχιζόμενη κρίση χρέους της χώρας.

Το 2014, ο τζίρος των 163 μεγαλύτερων 3PL επιχειρήσεων στην Ελλάδα, άγγιξε τα 840 εκατ. ευρώ, καταγράφοντας μια σημαντική αύξηση της τάξεως του 3,1% συγκρινόμενη με τα αποτελέσματα του 2013, οπότε τα συνολικά έσοδα ανέρχονταν σε 814,63 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, το Κέρδος Προ Φόρου Αποσβέσεων (EBITDA) παρουσίασε αύξηση κατά 16% και άγγιξε τα 53,54 εκατ. ευρώ, ως αποτέλεσμα περικοπών στο λειτουργικό κόστος άνω του 5,8%.

Σε ένα περιβάλλον οικονομικής αβεβαιότητας και αένας μείωσης του εγχώριου εμπορίου κατ' όγκο, **7 στις 10** 3PLPs κατάφεραν να είναι κερδοφόρες το 2014, και οι μισές από αυτές βελτίωσαν τα περιθώρια κέρδους, σε σχέση με τις αντίστοιχες επιδόσεις τους το 2013.

Σύνολο αγοράς επιχειρήσεων 3PL στην Ελλάδα (εκατ. €)



Πηγή: «Κλαδική μελέτη Μεταφορών & Logistics», Infobank Hellstat S.A., 2016

Σημείωση:
Τα στοιχεία που αναφέρονται πιο πάνω, προέρχονται από τη μελέτη της Infobank Hellstat S.A., το 2016, όπου αναλύεται η οικονομική απόδοση της ελληνικής βιομηχανίας logistics και βασίστηκε σε δεδομένα δείγματος 163 εταιρειών 3PLP στην Ελλάδα.

Οι υπηρεσίες logistics που σχετίζονται με την αποθήκευση προϊόντων βοήθησαν τις 3PLPs στη διατήρηση ή ακόμα και τη βελτίωση του τζίρου τους.

Χάρη στην ανάλυση διαθέσιμων στατιστικών δεδομένων που σχετίζονται με τη γενικότερη δραστηριότητα του κλάδου των logistics, φαίνεται ότι οι προμηθευτές 3PL βελτίωσαν τις προσφορές υπηρεσιών στον τομέα της αποθήκευσης, αλλά και στην τιμολόγηση και την ανταλλαγή πληροφοριών. Έτσι, πέτυχαν να αντέξουν στις πιέσεις μείωσης του όγκου των μεταφερόμενων αγαθών, αλλά ακόμα και να αυξήσουν το εισόδημά τους και να διευρύνουν το μερίδιο αγοράς τους.

Γενικότερα, ο κλάδος της αποθήκευσης, όπως και άλλες μη μεταφορικές δραστηριότητες, αποτέλεσαν «σωσίβιο» για την εθνική οικονομία, όταν οι επιπτώσεις της οικονομικής ύφεσης στον ευρύτερο οικονομικό τομέα ήταν κάτι παραπάνω από δυσμενείς. Πιο συγκεκριμένα, σε αντίθεση με τις δραστηριότητες των εμπορευτικών μεταφορών, των οποίων η προστιθέμενη αξία μειώθηκε κατά 54% μεταξύ της περιόδου 2009-2014, οι υπηρεσίες αποθήκευσης και άλλες σχετιζόμενες με την αποθήκευση υπηρεσίες logistics, όπως π.χ. συσκευασία, ετικετοκόλληση, τιμολόγηση, διαχείριση παραγγελιών, αυξήθηκαν κατά 6%. Δίνοντας ακόμα περισσότερες λεπτομέρειες, κατά την περίοδο της ελληνικής οικονομικής ύφεσης μεταξύ 2008-2014, η προστιθέμενη αξία των μη μεταφορικών δραστηριοτήτων logistics αυξήθηκε κατά 14%, σημειώνοντας επίπεδα ρεκόρ της τάξης του 23% το 2010, ενώ ως προς το σημείο ναδίρ, η πτώση άγγιξε το -11,5% το 2011.

Παρόμοια αποτελέσματα μπορούν να παρατηρηθούν από την ανάλυση του κύκλου εργασιών, όπου τα στοιχεία της Eurostat είναι διαθέσιμα μέχρι το 2015. Φαίνεται ξεκάθαρα ότι η ανάπτυξη του τομέα αποθήκευσης, όπως και άλλων υπηρεσιών μεταφοράς (NACE 52), συνεχίστηκε

το 2015, επεκτείνοντας περαιτέρω το μερίδιο των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον κλάδο της αποθήκευσης ως προς τον κύκλο εργασιών.

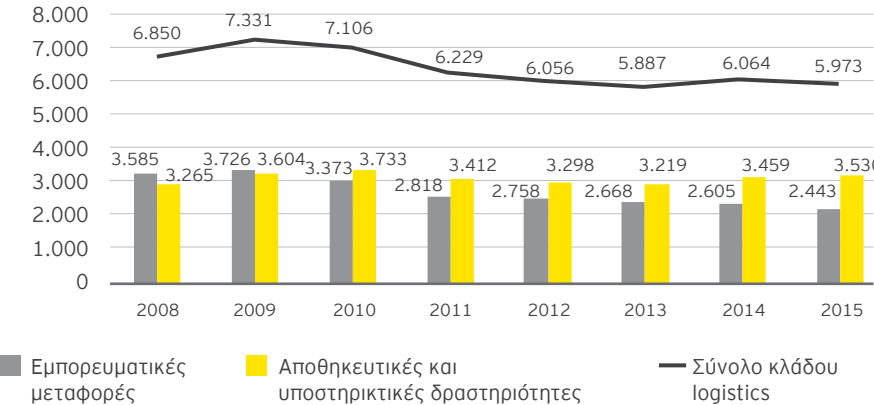
Συνολικά, μεταξύ της περιόδου 2008-2015, ο τζίρος από τις υπηρεσίες μεταφορών μειώθηκε κατά 32%, ενώ η αντίστοιχη μεταβλητή σε επίπεδο υπηρεσιών αποθήκευσης, παρουσίασε αύξηση κατά 8%.

Παρ' ότι σε σχέση με άλλους τομείς της ελληνικής οικονομίας, η συκέντρωση της υπό μελέτη αγοράς θεωρείται από μέτρια ως χαμηλή, ωστόσο, όταν γίνεται σύγκριση με μελέτες προηγούμενων ετών, η τάση συκέντρωσης της αγοράς παρουσιάζει αυξητικές τάσεις και εκτιμάται ότι θα συνεχίσει σε αυτή την κατεύθυνση, καθώς η οικονομική ύφεση στην Ελλάδα συνεχίζεται.

Προστιθέμενη αξία στον κλάδο των logistics στην Ελλάδα (σε εκατομμύρια ευρώ)

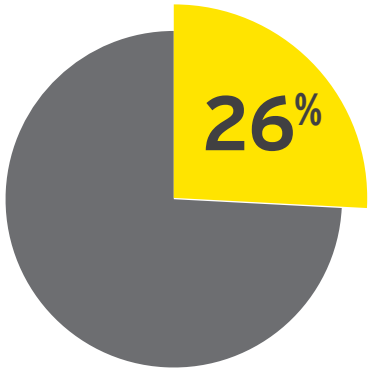


Μέγεθος αγοράς του εγχώριου κλάδου των logistics (κύκλος εργασιών σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την ΕΥ
Σειρά δεδομένων που σχετίζονται με οικονομικές δραστηριότητες 1. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές (ΚΑΔ 49.41) και 2. Αποθηκευτικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες στις μεταφορές (ΚΑΔ 49.5)

5 από τις 163 μεγαλύτερες 3PLPs μοιράζονται το 26% των εσόδων της αγοράς, ενώ μοιράζονται το 29% των κερδών αυτής.



Βασίζεται σε δεδομένα του 2014
Πηγή: Transport & Logistics Industry Outlook, Infobank Hellastat S.A., 2016

Μια άλλη μελέτη εκτιμά σημαντική πτώση του τζίρου από τις βασικές υπηρεσίες των logistics.

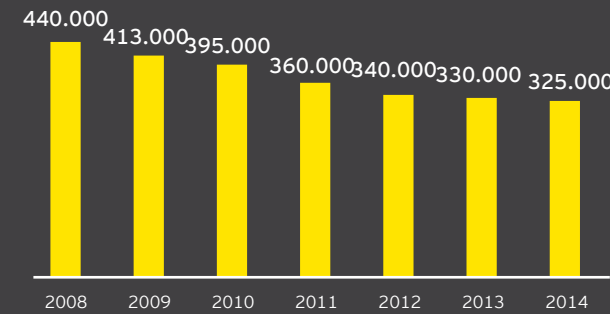
Σύμφωνα με μια οικονομική ανάλυση της ICAP ως προς την ελληνική βιομηχανία των logistics, όπου μόνο οι βασικές δραστηριότητες του κλάδου λαμβάνονται υπόψη, η αγορά του τμήματος υπηρεσιών logistics το 2014, γνώρισε πτώση κατά 1,5%, φθάνοντας τα 325 εκατ. ευρώ όταν το 2013 το αντίστοιχο μέγεθος έφθανε τα 330 εκατ. ευρώ.

Η μελέτη, επίσης, εκτιμά μια περαιτέρω μείωση 2,2% το 2015, οπότε οι συνολικές υπηρεσίες των logistics υπολογίζονται ότι ανέρχονταν στα 318 εκατ. ευρώ

Όμως, ο ρυθμός επιβράδυνσης της αγοράς μειώθηκε εντός των τριών τελευταίων ετών και, το 2017, το μέγεθος της αγοράς φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί στα επίπεδα του 2015.

Τα προαναφερθέντα έσοδα από τις βασικές υπηρεσίες των 3PL ανέρχονται περίπου στο 38% του συνολικού κύκλου εργασιών. Λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη τις υπηρεσίες εκτός των logistics, ο συνολικός τζίρος των 3PLP που εξετάστηκαν, άγγιξε τα 777,9 εκατ. ευρώ το 2014.

Εκτίμηση μεγέθους αγοράς υπηρεσιών 3PL στην Ελλάδα (εκατ. €)



Πηγή: Κλαδική μελέτη 3PL, 2015, ICAP Group

Σημείωση:
Η μελέτη αναλύει την οικονομική απόδοση των υπηρεσιών logistics, με βάση τα έσοδα των 3PLP που προέρχονται εξ' ολοκλήρου από την παροχή των υπηρεσιών logistics, αποκλείοντας άλλες πηγές εισοδήματος. Έσοδα που αποκλείονται από τους υπολογισμούς, έχουν να κάνουν με υπηρεσίες τύπου μεταφοράς εμπορευμάτων, εμπορίας πλοίων, τελωνειακών διατυπώσεων και άλλων μη logistics εμπορικών δραστηριοτήτων.

Επισκόπηση του τομέα των 3PLP

Οι ελληνικές εταιρείες 3PL διαγράφουν μια ιδιαίτερη παρουσία στα ελληνικά πεπραγμένα, προσφέροντας ένα μεγάλο εύρος υπηρεσιών στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας. Το πιο σημαντικό μέρος του κεφαλαίου τους προέρχεται από τις δραστηριότητες τύπου αποθήκης και διανομής, όπως, επίσης, και από την οργάνωση και διαχείριση των οδικών μεταφορών. Σε συνάρτηση με την αγορά-στόχο, πολλοί πάροχοι ειδικεύονται στη διεθνή διακίνηση αγαθών, ενώ άλλοι πάλι περιορίζονται στις εγχώριες μεταφορές και τις υπηρεσίες αποθήκης.

Ένα σημαντικό ποσοστό των παρόχων 3PL προσφέρει περισσότερη προστιθέμενη αξία υπηρεσιών, όπως π.χ. η συσκευασία, η επανασυσκευασία και η σήμανση, ενώ οι κορυφαίες εταιρείες προσφέρουν καινοτόμες λύσεις, διευρύνοντας το χαρτοφυλάκιο τους σε τομείς που ασχολούνται με την αντίστροφη διαδικασία των logistics, την προμήθεια, τη διαχείριση προμηθευτών και το ICT.

Ο εν λόγω κλάδος περιλαμβάνει ένα μεγάλο εύρος μεσαίων και μικρών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε ένα αρκετά ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, γίναμε μάρτυρες της ανόδου σε μέγεθος και σημασία των μεγαλύτερων εθνικών και πολυεθνικών παρόχων υπηρεσιών logistics στην Ελλάδα.

Η αποθήκευση και η διανομή εκτιμάται ότι αντιστοιχούσαν σε περίπου 92% της συνολικής αξίας των υπηρεσιών 3PL το 2014.

Οι υπηρεσίες αποθήκευσης και διανομής εκτιμάται ότι ανταποκρινόταν περίπου στο 92% της συνολικής αξίας των υπηρεσιών 3PL, το 2014. Πιο συγκεκριμένα:

- Οι υπηρεσίες αποθήκευσης είναι υπεύθυνες για το 55% του τζίρου των 3PLP· οι υπηρεσίες αποθήκευσης ψυκτικών αγαθών εκτιμώνται στο 15% των συνολικών εσόδων των 3PL ενώ

Οι επιχειρηματικές σχέσεις μεταξύ των παρόχων 3PL και των πελατών βασίζονται γενικά σε μεσοπρόθεσμες ως μακροπρόθεσμες συμβάσεις οι οποίες βοηθούν τους παρόχους logistics να σχεδιάσουν πιο αποτελεσματικά το δικό τους δίκτυο, τις λειτουργίες τους, καθώς, επίσης, και τα επενδυτικά πλάνα τους. Οι εξειδικευμένες εταιρείες διαμετακόμισης εμπορευμάτων λειτουργούν οργανώνοντας και κάνοντας διαχείριση των διεθνών μεταφορών LTL (Less than Truckload), FTL (Full Truckload) και εμπορευματοκιβωτίων για πολυεθνικούς φορτωτές, εμπόρους και κατασκευαστές. Αυτές οι εταιρείες μπορεί να κατέχουν μικρότερες ή μεγαλύτερες αποθήκες, όπως, επίσης, και εξωτερικές εγκαταστάσεις αποθήκευσης και, άρα, η διάκρισή τους από παρόχους 3PL δεν είναι πάντα εμφανής.

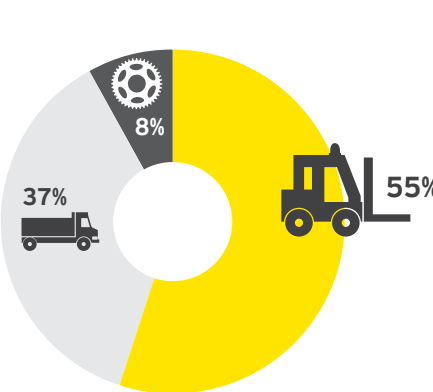
Όσον αφορά στη φυσική διανομή και τη μεταφορά αγαθών, η πλειοψηφία των παρόχων 3PL βασίζεται σημαντικά σε εργασίες υπεργολαβίας σε μικρότερες επιχειρήσεις και ιδιοκτήτες φορτηγών που παρέχουν αποκλειστικά υπηρεσίες οδικών μεταφορών χαμηλού περιθωρίου κέρδους.

Ένα μικρότερο ποσοστό της κατηγορίας 3PLP βασίζεται στο δικό της στόλο φορτηγών, ο οποίος αποτελείται, κυρίως, από μικρά

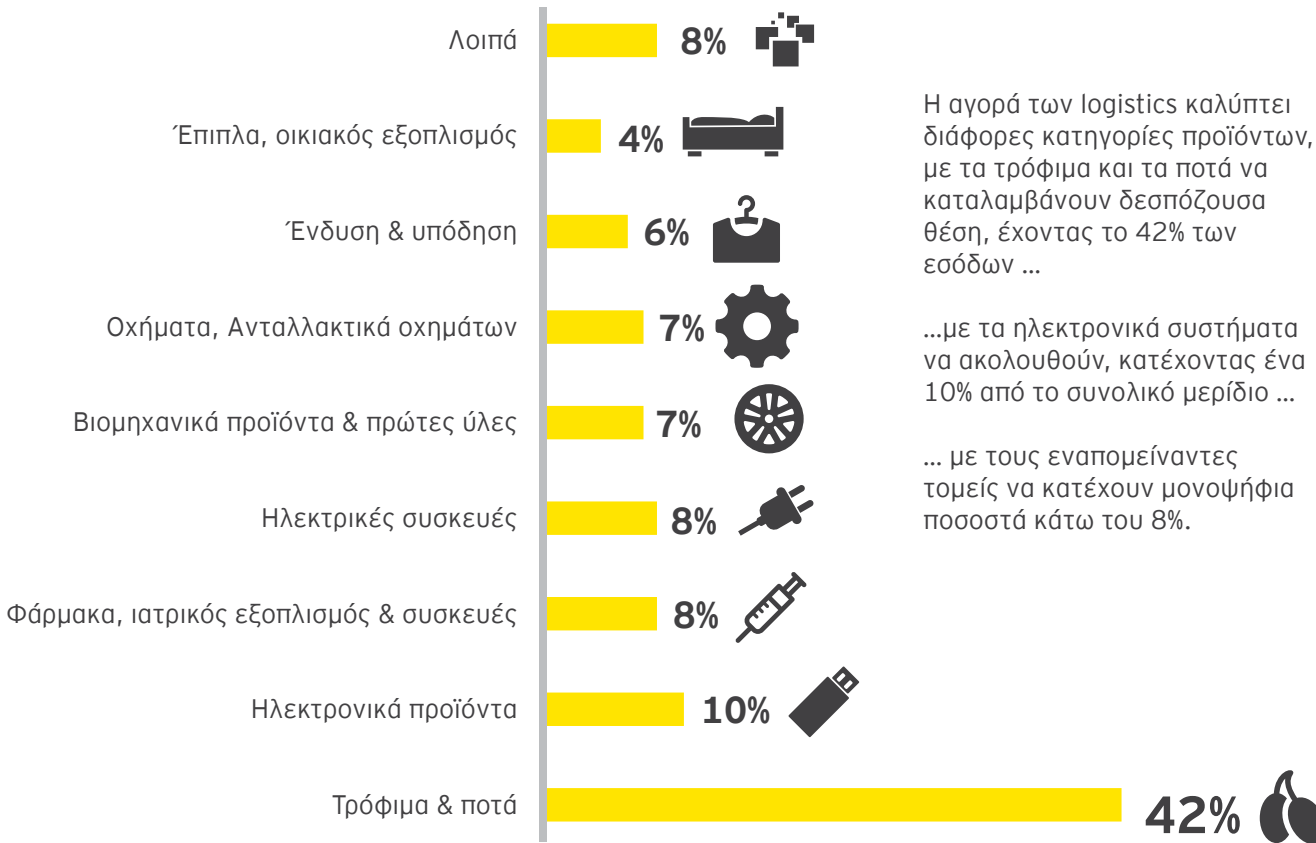
φορτηγά για τη διανομή αγαθών σε μεγάλες πόλεις, όπως, επίσης, και από μερικά φορτηγά μεσαίου ή μεγαλύτερου μεγέθους που υποστηρίζουν την περιφερειακή διακίνηση αγαθών από τους πελάτες τους στα κέντρα διανομής και αποθήκευσής τους.

Η πλειοψηφία των εταιρειών μεταφοράς που πραγματοποιούν τη φυσική διανομή των αγαθών είναι μικρές επιχειρήσεις, μεγέθους 2-5 υπαλλήλων ή ιδιοκτητών-οδηγών με μέσο όρο ως προς το στόλο 1,5 βαρέα φορτηγά ανά εταιρεία. Οι φορείς εκμετάλλευσης οδικών μεταφορών που λειτουργούν σε παρόμοιες γεωγραφικές περιοχές τείνουν να συνεργάζονται, σχηματίζοντας συμμαχίες ειδικού σκοπού, ενώ, παράλληλα, ενώνοντας τις δυνάμεις τους και τα κεφάλαιά τους, μπορούν να οργανώνουν από κοινού και να παρέχουν οδική μεταφορά εμπορευμάτων σε περιφερειακούς φορτωτές, όπως, επίσης, και σε 3PLPs.

Επιπλέον, περίπου 1500 μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην Ελλάδα, πραγματοποιούν διασυνοριακές διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και άλλων χωρών, εντός ή εκτός της Ε.Ε.



Πηγή: Κλαδική μελέτη 3PL, 2015, ICAP Group



Η αγορά των logistics καλύπτει διάφορες κατηγορίες προϊόντων, με τα τρόφιμα και τα ποτά να καταλαμβάνουν δεσπόζουσα θέση, έχοντας το 42% των εσόδων ...

...με τα ηλεκτρονικά συστήματα να ακολουθούν, κατέχοντας ένα 10% από το συνολικό μερίδιο ...

... με τους εναπομείναντες τομείς να κατέχουν μονοψήφια ποσοστά κάτω του 8%.

Πηγή: Κλαδική μελέτη 3PL, 2015, ICAP Group

Οι εγκαταστάσεις των logistics στην Ελλάδα εκσυγχρονίστηκαν και επικεντρώθηκαν στις περιφερειακές αγορές logistics με βελτιωμένη πρόσβαση στα λιμάνια της χώρας, τα οποία αποτελούν την ατμομηχανή της ανάπτυξης σε εθνικό επίπεδο.

Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τα κέντρα διανομής εκσυγχρονίστηκαν και έγιναν μεγαλύτερα ...

Η ποιότητα των χώρων αποθήκευσης και των εγκαταστάσεων διανομής στην Ελλάδα έχει βελτιωθεί αισθητά τα τελευταία δέκα χρόνια, κυρίως χάρη στο γεγονός ότι οι μεγαλύτεροι προμηθευτές 3PL έχουν επενδύσει σε μεγαλύτερα, αυτοματοποιημένα και καλύτερα τεχνολογικά εξοπλισμένα αποθήκες και κέντρα διανομής.

Το διαθέσιμο μέγεθος αποθήκευσης εγκαταστάσεων logistics στην Ελλάδα υπερδιπλασιάστηκε την περίοδο 2003-2009, πριν την οικονομική κρίση. Επιπλέον, αυτή η επέκταση πλαισιώθηκε από επενδύσεις σε νέα ή αναβαθμισμένα υλικά κτιρίων, εξοπλισμό αποθήκης και μηχανήματα, συστήματα διαχείρισης, ασφάλεια και αυτοματισμό.

Παρά τις προαναφερθείσες εξελίξεις, το μέσο μέγεθος έκτασης των αποθηκών που έχουν χτιστεί ή αναβαθμιστεί, δεν έχει αυξηθεί. Η υπάρχουσα υποδομή logistics ακόμα αποτελείται πρωτίστως από μικρού μεγέθους αποθήκες και εγκαταστάσεις διασύνδεσης, οι οποίες βρίσκονται διασκορπισμένες και κατακερματισμένες σε όλη τη χώρα.

Σύμφωνα με μια πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μόνο το 14% των αποθηκών διαθέτει εσωτερικό αποθηκευτικό χώρο που είναι μεγαλύτερος των 45 χιλ. τ.μ., ενώ περισσότερο από το 62% είναι μικρότερες από 10 χιλ. τ.μ. Αν λάβουμε υπόψη μόνο τις μεσαίες επιχειρήσεις, το μέσο μέγεθος μιας εγκατάστασης αποθήκευσης θα είναι μικρότερο των 7 χιλ. τ.μ.

Ωστόσο, η συγκέντρωση αγοράς

που λαμβάνει χώρα στην Ελλάδα, ως ένα έμμεσο αποτέλεσμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και της συνεχιζόμενης εθνικής κρίσης χρέους, έχει οδηγήσει τις ελληνικές εγκαταστάσεις logistics προς μεγαλύτερες και πιο αποτελεσματικές αποθήκες.

... και συγκεντρώνονται σε τοπικά κέντρα logistics.

Εκτός της αρνητικής επίδρασης ως προς την εγχώρια αγορά και τον όγκο των εισαγόμενων και εξαγόμενων αγαθών, η ελληνική οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε σημαντική συγκέντρωση της αγοράς του τομέα logistics και στην ενδυνάμωση των μεγαλύτερων προμηθευτών 3PL. Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η ανάπτυξή τους στο μερίδιο της αγοράς, αυτές οι ηγετικές εταιρείες 3PL, έχουν επενδύσει σε νέες και μεγαλύτερες αποθήκες, όπως, επίσης, και σε καινοτόμες τεχνολογίες και συστήματα.

Η ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου των logistics συνεπικουρείται από το γεγονός της παράλληλης ανάπτυξης του λιμανιού του Πειραιά, από τη στιγμή που καθίσταται πλέον ένα εκ των κυριότερων μεσογειακών λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων, όπως, επίσης, και από την επέκταση και ολοκλήρωση του εθνικού οδικού δικτύου, καθώς και του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου τα τελευταία πέντε χρόνια.

Οι δραστηριότητες του κλάδου των logistics έχουν συγκεντρωθεί σε τρία ξεχωριστά, αλλά διασυνδεδεμένα, κέντρα logistics στις ευρύτερες περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης οι οποίες βρίσκονται σε γεωγραφική εγγύτητα με τα μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια και έχουν απευθείας πρόσβαση στον κύριο διεθνή οδικό και σιδηροδρομικό άξονα της χώρας.

Βασικές συγκεντρώσεις εγκαταστάσεων logistics στην Ελλάδα

Συνολικά, το δίκτυο logistics στην Ελλάδα έχει αναπτυχθεί γύρω από επτά περιφερειακά συγκροτήματα όπως αποτυπώνεται στο χάρτη, με το κάθε κέντρο να καλύπτει τις ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Οι πιο σημαντικές αγορές logistics, έχουν αναπτυχθεί γύρω από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, τις δύο δηλαδή μεγαλύτερες πόλεις της χώρας.

Ταυτόχρονα, το δίκτυο είναι στενά συνδεδεμένο με το λιμάνι του Πειραιά και το αντίστοιχο της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για τα δύο κυριότερα ναυτιλιακά πλέγματα με διεθνές πρόσημο. Στην Αθήνα, οι κυριότερες εγκαταστάσεις

logistics βρίσκονται στο Θριάσιο Πεδίο, περιοχή που βρίσκεται στη δυτική Αττική ή στα Οινόφυτα της Βοιωτίας, περιοχή που βρίσκεται στα βόρεια σύνορα της Αττικής.

- Ως κοινή πρακτική, οι προμηθευτές 3PL έχουν αναπτύξει και λειτουργούν τις αποθήκες και τα κέντρα διανομής, κυρίως, στα προαναφερθέντα μεγάλα κέντρα της Αττικής/Βοιωτίας και της Θεσσαλονίκης. Ομοίως, οι μεγάλοι λιανοπωλητές και κατασκευαστές λειτουργούν, κυρίως, τις εγκαταστάσεις logistics καθώς και τις αποθήκες στις ίδιες περιοχές.
- Εκτός από την Αττική και τη Θεσσαλονίκη, οι 3PLPs συνήθως επιλέγουν να μην αναπτύσσουν

και να λειτουργούν τις δικές τους εγκαταστάσεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές, προτιμώντας να αναπτύξουν το υπόλοιπο του δικτύου τους μέσω συνεργασιών με πρακτορεία ή με την ανάθεση υπεργολαβίας σε μικρότερους παρόχους logistics που ήδη λειτουργούν στις αντίστοιχες περιοχές.

- Προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις απομακρυσμένες περιοχές ή / και τα ελληνικά νησιά, η πλειοψηφία των παρόχων 3PL αναθέτει υπεργολαβικά τις δραστηριότητες μεταφοράς και διανομής τους σε περιφερειακά πρακτορεία ή/και σε εταιρείες μεταφορών.





Η περιοχή logistics του Θριασίου Πεδίου

Αναμφισβήτητη, η πιο σημαντική συγκέντρωση εγκαταστάσεων logistics έχει αναπτυχθεί γύρω από τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας: η πρώτη, στη Δυτική Αττική και η δεύτερη, στα βόρεια σύνορα της Αττικής, στη βιομηχανική ζώνη των Οινόφυτων, στη Βοιωτία.

Αυτές οι δύο περιοχές περιβάλλουν την πρωτεύουσα της Αθήνας και λειτουργούν ως τα κύρια κέντρα προμήθειας όλων των αγαθών της πόλης. Εκτιμάται ότι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις logistics, μόνο σε αυτές τις δύο περιφερειακές περιοχές, διαθέτουν εσωτερικό χώρο αποθήκευσης που ξεπερνά τα 2 εκατ. τ.μ. Ο πρώτος βρίσκεται στη λεγόμενη περιοχή του Θριασίου Πεδίου στη Δυτική Αττική, 10 χλμ. βορειοδυτικά του κέντρου της Αθήνας, και επεκτείνεται στις

πόλεις του Ασπροπύργου, της Μαγούλας, της Μάνδρας και της Ελευσίνας.

Όλοι οι μεγάλοι πάροχοι 3PL έχουν αναπτύξει και λειτουργούν τις αποθήκες τους και τα κέντρα διανομής τους σε αυτή την περιοχή, προκειμένου να βρίσκονται κοντά στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών και τα προάστια της, να συνδέονται με τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα του Πειραιά και να έχουν εύκολη πρόσβαση στον κύριο κόμβο της Εθνικής Οδού και του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

Υπό κατασκευή εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, σε έκταση 58,8 εκταρίων

Επί του παρόντος, ολόκληρος ο

χώρος του κλάδου των logistics που βρίσκεται στην περιοχή του Θριασίου Πεδίου, αποτελείται από μια συνολική χωρητικότητα αποθήκευσης εσωτερικού χώρου που ξεπερνά τα 80 εκτάρια. Πλέον όλων αυτών των ιδιόκτητων ακινήτων, μία έκταση 58,8 εκταρίων, η οποία σήμερα ανήκει στη ΓΑΙΑΟΣΕ, πρόκειται να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει για τα επόμενα 50 χρόνια από την προσοδοφόρα κοινοπραξία ΕΤΒΑ ΒΙΠΕ και Golder, ως αποτέλεσμα της πρόσφατα ολοκληρωθείσας σύμβασης παραχώρησης.

Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης, θα κατασκευαστούν 235 χιλ. τ.μ. νέων κτιρίων logistics στην προαναφερόμενη περιοχή εντός των επόμενων δέκα ετών, καθιστώντας ολόκληρη την περιοχή ως ένα από τα σημαντικότερα και πιο σύγχρονα διατροφικά κέντρα logistics, στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η συγκέντρωση των εγκαταστάσεων logistics στη Βοιωτία

Ιδιαίτερης σημασίας για τις εγκαταστάσεις logistics στη Βοιωτία κρίνεται το γεγονός ότι υποστηρίζεται από τον κοντινό διατροφικό τερματικό σταθμό έκτασης 145 εκταρίων, ο οποίος ανήκει στον εθνικό διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ). Η σχετική πρόσκληση για τη σύμβαση παραχώρησης όσον αφορά στη λειτουργία του ήδη κατασκευασμένου τερματικού σταθμού, του σιδηροδρομικού σταθμού και των σταθμών διασύνδεσης, αναμένεται να πραγματοποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Η συγκέντρωση των εγκαταστάσεων logistics στη Βοιωτία, επεκτείνεται προς τα βόρεια και κατά μήκος του εθνικού αυτοκινητόδρομου σε δύο επιμέρους περιοχές, με την πρώτη να αναπτύσσεται γύρω από την πόλη Σχηματάρι και τη δεύτερη στα περίχωρα της Θήβας.

Εκτός από την εξυπηρέτηση της πόλης των Αθηνών, τα προαναφερθέντα κέντρα logistics έχουν αποδειχθεί ότι αποτελούν σημαντικούς κόμβους εφοδιαστικής αλυσίδας για την εθνική μεταποιητική βιομηχανία, λόγω του ότι συνδέουν τη βιομηχανική ζώνη στα βόρεια σύνορα της Αθήνας στη Βοιωτία με το λιμάνι του Πειραιά, καθώς και με τις υπόλοιπες βασικές διασυνοριακές διασυνδέσεις της χώρας και τους διαμετακομιστικούς κόμβους θαλάσσιων μεταφορών, μέσω του βασικού εθνικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

Το πλέγμα της Ανατολικής Αττικής στον κλάδο των logistics

Τέλος, ένα άλλο, πρόσφατα αναπτυγμένο κέντρο εγκαταστάσεων logistics στα προάστια της Αθήνας, εδραιώθηκε στην Ανατολική Αττική, δίπλα στον αυτοκινητόδρομο της Αττικής Οδού, στις πόλεις Παιανία, Κορωπί και Μαρκόπουλο.

Οι προαναφερθείσες εγκαταστάσεις logistics βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τα κυριότερα κέντρα λιανικής πώλησης της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, καθώς, και από το αεροδρόμιο του «Ελευθερίου Βενιζέλου». Ως εκ τούτου, η συγκέντρωση των παρόχων 3PL σε αυτό τον τομέα είναι περιορισμένη και η πλειονότητα των εγκατεστημένων αποθηκών ανήκουν σε χονδρεμπόρους και εταιρείες λιανικής.



Εμπορευματικό κέντρο Θριασίου Πεδίου

Πέρα από την εδραίωσή του ως μία από τις μεγαλύτερες περιοχές logistics της χώρας, το Θριάσιο Πεδίο σύντομα θα φιλοξενήσει το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο, καθώς και το πιο αναπτυγμένο διατροφικό κέντρο εμπορευματικών μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Διαθέτοντας απευθείας σιδηρο-

δρομική σύνδεση με το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά (Ικόνιο), το Εμπορευματικό Κέντρο Logistics του Θριασίου Πεδίου θα αποτελέσει φυσική επέκταση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά.

Το εν λόγω κέντρο στο Θριάσιο Πεδίο, συνδέεται, επίσης, με το ελληνικό οδικό δίκτυο TEN-T, μέσω της σύγχρονης τριπλής λωρίδας της Αττικής Οδού και έχει άμεση πρόσβαση με την Αθήνα καθώς και με το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Κέντρο Logistics και βιομηχανική περιοχή της Σίνδου

Εκτός από τα κέντρα εφοδιαστικής που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, η μεγάλη πλειοψηφία των ελληνικών εταιρειών 3PL, ιδιαίτερα εκείνων με ισχυρή παρουσία στις διεθνείς δραστηριότητες αποστολής εμπορευμάτων, λειτουργούν, επίσης, εγκαταστάσεις αποθήκης σε δύο κύριες περιοχές στα περίχωρα της Θεσσαλονίκης, δηλαδή στη Σίνδο και στο Καλοχώρι.

Πιο συγκεκριμένα, στη Σίνδο που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της Θεσσαλονίκης, είναι ιδιαίτερα έντονη η συγκέντρωση αποθηκών και κέντρων διανομής. Η Σίνδος έχει αναπτυχθεί ως οργανωμένη βιομηχανική ζώνη, που καλύπτει στην πραγματικότητα μια έκταση 1.000 εκταρίων και μπορεί να αναφερθεί ότι για αυτό το λόγο αρχικά προσέλκυσε τις σημαντικότερες εγκαταστάσεις υλικοτεχνικής υποστήριξης στο βόρειο τμήμα της Ελλάδας.

Έχοντας δύο γειτονικές σιδηροδρομικές συνδέσεις στα βόρεια και νότια σύνορά της, απευθείας και άμεση πρόσβαση στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο και σε απόσταση 15 χλμ. από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η Σίνδος αποτελεί μια πλεονεκτική περιοχή, και ως εκ τούτου, αποτέλεσε την προτίμηση των μεγαλύτερων εταιρειών 3PL, οι οποίες τα τελευταία πέντε χρόνια έχουν επενδύσει σε σύγχρονες αποθήκες, εκ των οποίων η κάθε μία ξεπέρασε τα 18 χιλ. τ.μ. σε εσωτερική χωρητικότητα αποθήκευσης. Όντας σε αυτή τη μοναδική και πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο βόρειο τμήμα της Ελλάδας, η Σίνδος θεωρείται ευρέως ως σημαντική δίοδος logistics για τις Βαλκανικές Χώρες.

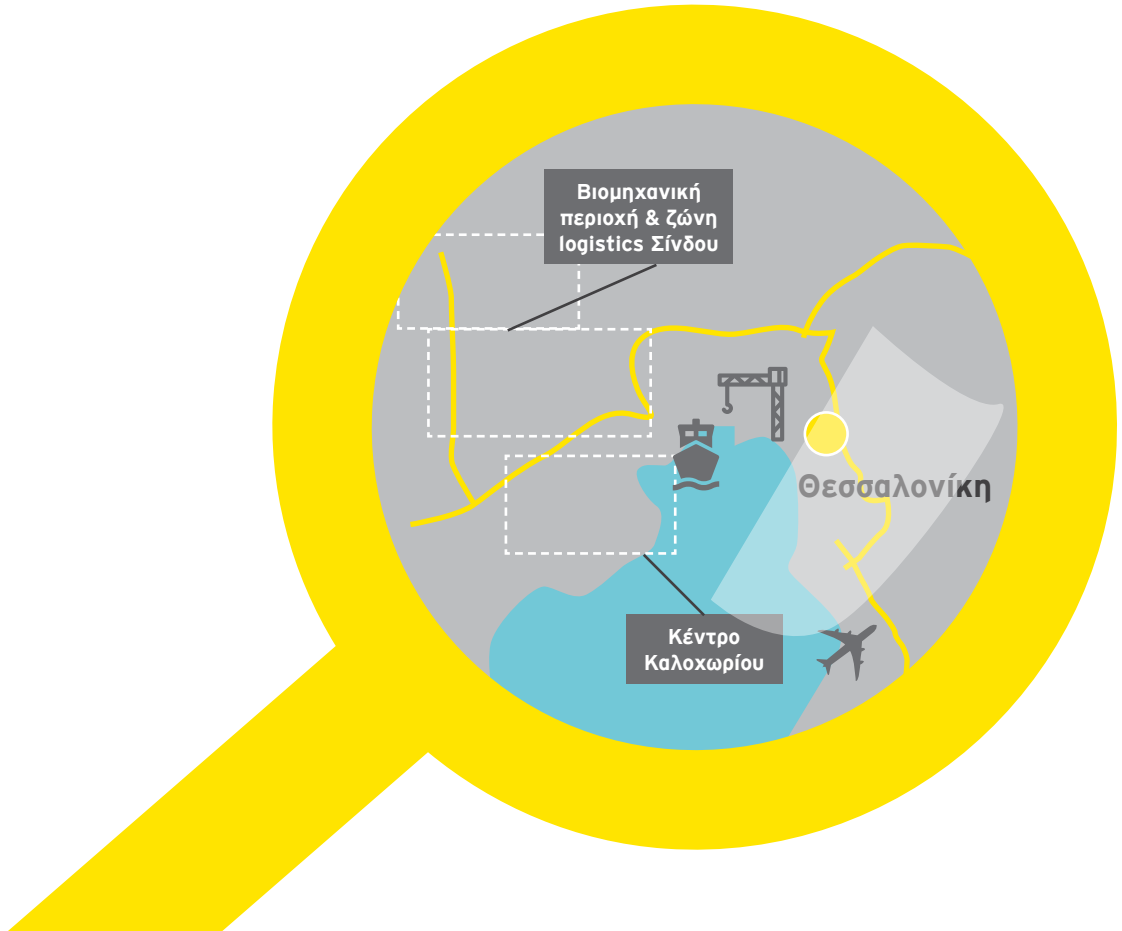
Μόλις πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης εντός του 2017, αναμένεται για την περιοχή όχι μόνο η ενίσχυση του διεθνούς

ρόλου της, αλλά και η περαιτέρω επέκταση της σφαίρας επιρροής της προς τις Νοτιοανατολικές και κεντρικές περιοχές της Ευρώπης και της Τουρκίας.

Κέντρο Καλοχωρίου

Από την άλλη πλευρά, στο Καλοχώρι υπάρχει και εκεί μεγάλη συγκέντρωση εγκαταστάσεων logistics, μετά τη Σίνδο, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Λόγω του ότι βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι, λειτουργεί, κυρίως, ως περιφερειακό Κέντρο Logistics για αρκετές εταιρείες στον τομέα του λιανικού εμπορίου. Τέλος, η εγχώρια αγορά υποστηρίζεται και εξυπηρετείται μέσω μιας τρίτης, μικρότερης συγκέντρωσης εγκαταστάσεων logistics στην Ανατολική Θεσσαλονίκη, κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο της πόλης.



Η διαδικασία για τη διεθνή πρόσκληση υποβολής προσφορών σχετικά με την ανάπτυξη του Κέντρου Logistics, στην περιοχή του Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, έχει ξεκινήσει.

- Μετά την ολοκλήρωση της σύμβασης παραχώρησης του Κέντρου Logistics του Θριάσιου Πεδίου στην Αθήνα, ένα παρόμοιο κέντρο εμπορευματικών μεταφορών έχει προγραμματιστεί να εδραιωθεί στη Θεσσαλονίκη, σε οικόπεδο που ανήκει στη ΓΑΙΑΟΣΕ.
- Το εμπορευματικό κέντρο πρόκειται να κατασκευαστεί σε έκταση 672 χιλ. τ.μ., στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, που βρίσκεται κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, καθώς και στη βιομηχανική περιοχή όπου βρίσκονται και τα logistics, στην περιοχή της Σίνδου.
- Λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης εντός του 2017, καθώς και τη δυνατότητα του λιμανιού να αποτελέσει σημείο σημαντικού ναυτιλιακού κόμβου, γίνεται αντιληπτό ότι η σημασία ενός Κέντρου Logistics στο οικόπεδο Γκόνου γίνεται ακόμα πιο εμφανής.
- Επί του παρόντος, το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου που διακινείται στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι χύδην φορτία, πρώτες ύλες ή γενικό φορτίο που προορίζεται για τις Βαλκανικές Χώρες. Μια μεγάλη περιοχή, όπως το οικόπεδο Γκόνου, που έχει άμεση σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι, θα παρέχει πρόσθετη χωρητικότητα στον τερματικό σταθμό του λιμανιού για προσωρινή αποθήκευση ή/και επεξεργασία αυτών των εμπορευμάτων.
- Αναφέρεται ότι υπήρξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον από αρκετούς εγχώριους και διεθνείς επενδυτές, δεδομένης της στρατηγικής θέσης της Θεσσαλονίκης στη Βαλκανική Χερσόνησο και της γειτνίασης του στρατοπέδου Γκόνου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Οι ανταγωνιστικές τιμές ενοικίων των αποθηκών διευκολύνουν την ανάπτυξη της βιομηχανίας

Οι τιμές ενοικίων των αποθηκών στην Ελλάδα είναι από τις πιο ανταγωνιστικές στην περιοχή, καθώς έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία οκτώ χρόνια ως αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Το μέσο κόστος ενοικίασης για τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης στο Θριάσιο Πεδίο στη Δυτική Αττική, όπου, παράλληλα, δεν έχει σταματήσει να αποτελεί την πλέον ελκυστική αγορά logistics στην Ελλάδα εδώ και περισσότερα από 15 χρόνια, κυμαίνεται από 3-3.5 ευρώ ανά τ.μ., ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος της εγκατάστασης. Πριν από την κρίση του ελληνικού δημόσιου χρέους και σε πλήρη ευθυγράμμιση με τη συνεχή ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, τα ενοίκια αποθηκών στο Θριάσιο Πεδίο έφθασαν το 2008 τις μέγιστες αξίες τους, υπερβαίνοντας ακόμη και την τιμή των 5,5 ευρώ ανά τ.μ. Επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις αναφέρθηκαν μισθώματα άνω των 6 ευρώ.

Ωστόσο, λόγω της ελληνικής ύφεσης, οι τιμές μειώθηκαν ραγδαία τα τελευταία πέντε χρόνια και από το 2015 και μετά παραμένουν σχετικά σταθερές στην περιοχή, με την τιμή τους να υπολογίζεται στα 3 ευρώ ανά τ.μ. Σε άλλες περιοχές, όπου η διαθεσιμότητα των οικοπέδων είναι μεγαλύτερη ή η απόσταση από την πόλη της Αθήνας ή/και το λιμάνι του Πειραιά είναι μεγαλύτερη, όπως για παράδειγμα, στην περιοχή της Βοιωτίας, οι τιμές του ενοικίου είναι ακόμα πιο ανταγωνιστικές, αφού είναι κατά 40% χαμηλότερες από τις αντίστοιχες τιμές στο Θριάσιο Πεδίο.

Όσον αφορά στις τιμές ενοικίασης των εγκαταστάσεων logistics στη Θεσσαλονίκη, αυτή τη στιγμή κυμαίνονται από 3 ευρώ ανά τ.μ. στη Σίνδο και περίπου 2-2,5 ευρώ ανά τ.μ. στο Καλοχώρι. Η κατασκευή νέων εγκαταστάσεων αποθήκης, ειδικά στην περιοχή του Θριάσιου Πεδίου, έχει μειωθεί τα τελευταία χρόνια, αφού η προσφορά αποθη-

κευτικού χώρου υπερβαίνει τη ζήτηση. Απαντώντας στην κρίση της ελληνικής οικονομίας, οι κατασκευαστές και οι έμποροι επιλέγουν να αναθέτουν σε εξωτερικούς συνεργάτες τις δραστηριότητές τους στον κλάδο των logistics, πιο συχνά από ό,τι στο παρελθόν, αφήνοντας κενές ορισμένες από τις εγκαταστάσεις των αποθηκών τους.

Εν τω μεταξύ, ορισμένες μικρότερες εταιρείες 3PL έχουν εγκαταλείψει την αγορά, εκκενώνοντας, ουσιαστικά, ήδη υπάρχουσες αποθηκευτικές δομές. Αυτές οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις logistics ήταν μια μεγάλη ευκαιρία για τους μεγαλύτερους παρόχους 3PL, ώστε να αποκτήσουν ή να μισθώσουν τον ιδιαίτερα απαραίτητο χώρο αποθήκευσης σε εξαιρετικά ανταγωνιστικά κόστη ενοικίασης, για να βελτιώσουν το δίκτυό τους και να μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους μέσω οικονομικών κλίμακας.

Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Η κατάσταση στον τομέα των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Οι μειωμένοι όγκοι των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στην Ελλάδα ασκούν πίεση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Υπήρξε δραματική μείωση των συνολικών επιδόσεων των οδικών μεταφορών μεταξύ 2009-2015, η οποία προήλθε από την έκρηξη της ελληνικής χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2009, καθώς και από την επακόλουθη συνεχή ύφεση της ελληνικής οικονομίας. Κατά την περίοδο 2009-2015, ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημείωσε απότομη πτώση και στους δύο μεταφερόμενους τόνους (-35% με CAGR -6,89%) και στα τονοχιλιόμετρα (-31% με CAGR -5,97%).

Τα πρώτα σημάδια αυτής της δραματικής κάμψης στην πορεία της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρατηρήθηκαν το 2010, όταν, για πρώτη φορά, η αγορά σημείωσε σημαντική μείωση κατά 10% των συνολικών μεταφερόμενων όγκων.

Ωστόσο, ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης ήταν πιο εμφανής το επόμενο έτος, το 2011, όταν τα συνολικά τονοχιλιόμετρα γνώρισαν απότομη πτώση της τάξης του 31% σε μόλις ένα έτος και οι συνολικές ποσότητες σε τόνους μειώθηκαν κατά 12% την επόμενη χρονιά. Οι εθνικές μεταφορές, ως βασικό συστατικό του κλάδου, οι οποίες έχουν μερίδιο 99% επί του συνόλου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και 77% επί των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, υπέστησαν τις πιο σοβαρές συνέπειες της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και της ελληνικής οικονομικής ύφεσης.

Κατά την περίοδο 2009-2015, οι επιδόσεις της εσωτερικής αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών μειώθηκαν κατά περισσότερο από 38%, όσον αφορά στα τονοχιλιόμετρα (-8,3% CAGR), σε σύγκριση με τη συνολική μείωση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά 31%.

Εστιάζοντας συγκεκριμένα στα τελευταία χρόνια, ο όγκος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών φαίνεται ότι σταθεροποιήθηκε από το 2012 και μετά, παρόλο που παρατηρήθηκαν κάποιες αξιοσημείωτες διακυμάνσεις λόγω των πολιτικών και οικονομικών αβεβαιοτήτων στην Ελλάδα. Αυτές οι διακυμάνσεις των επιδόσεων σε ετήσια βάση είναι πιο αισθητές σε δεδομένα που συνδέονται με μεταφερόμενους τόνους, καθώς οι όγκοι των μεταφερόμενων εμπορευμάτων είναι πιο επιρρεπείς στις αβεβαιότητες της εγχώριας αγοράς.

Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν ανακάμψει καθώς το διεθνές εμπόριο μέσω των ελληνικών λιμένων επεκτείνεται ταχύτατα.

Εντούτοις, από το 2012 και εξής, παρατηρούνται, επίσης, σημάδια αργής ανάκαμψης στον τομέα: οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, σε τονοχιλιόμετρα, αυξήθηκαν κατά 3% το 2015, μετά από ελαφρά άνοδο κατά 1% το 2014.

Αυτή η μικρή ετήσια αύξηση των επιδόσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών οφείλεται, κυρίως, στην αργή ανάκαμψη του τομέα όσον αφορά στις διεθνείς δραστηριότητες οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι υπήρξαν κάποιες διακυμάνσεις, οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έφθασαν στο χαμηλότερο επίπεδο τους το 2011 και, από εκείνο το έτος και έπειτα, σημείωσαν σημαντική αύξηση κατά 25% έως το 2015.

Ως εκ τούτου, η διεθνής εμπορευματική συνιστώσα της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα αντιμετώπισε τη μείωση των πρώτων χρόνων της ελληνικής ύφεσης, υπερβαίνοντας τα επίπεδα αποδόσεων πριν από την κρίση και έφθασε το 2015 σε νέο

ρεκόρ, ύψους 230 εκατ. τονοχιλιόμετρων. Η ανάκαμψη οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στην αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου που μεταφορτώθηκε μέσω της Ελλάδας, με το λιμάνι του Πειραιά να βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της δραστηριότητας.

Μεταξύ 2011 και 2015, ο λιμένας του Πειραιά αναδείχθηκε σε ένα κομβικό ευρωπαϊκό λιμάνι, αυξάνοντας την κυκλοφορία των εμπορευματοκιβωτίων πάνω από 7,5 φορές. Μια τέτοια επέκταση μεγάλης κλίμακας στήριξε την ανάκαμψη όλων σχεδόν των σχετικών βιομηχανιών, μετατρέποντας τον Πειραιά σε πραγματικό μοχλό ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.

Δεδομένου του ότι νέες επενδύσεις για την επέκταση του Πειραιά έχουν ήδη προγραμματιστεί για τα επόμενα χρόνια, οι ευκαιρίες για τις ελληνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές δεν ήταν ποτέ πιο ελπιδοφόρες.

Επιπλέον, δεδομένου του ότι η εγχώρια αγορά logistics αναμένεται να αναπτυχθεί στο άμεσο μέλλον, ακολουθώντας την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας, ο κλάδος μπορεί να αναμένει σημαντική αύξηση, τόσο του όγκου των εμπορευμάτων, όσο και των τονοχιλιομέτρων στον τομέα των εθνικών μεταφορών, καθιστώντας τον, έτσι, ελκυστικό για νέες επενδύσεις.

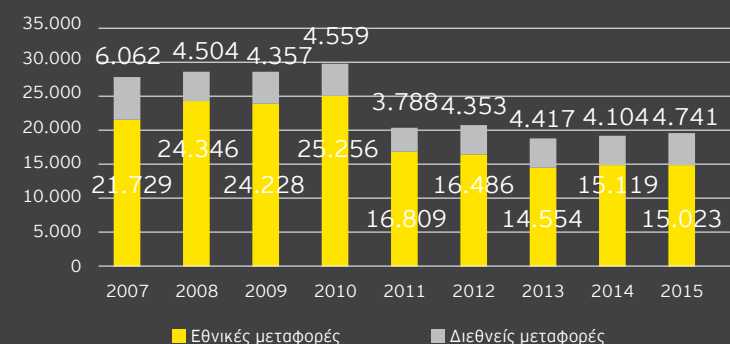
Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές συνέχισαν να κυριαρχούν το 2015, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 98,5% των συνολικών τονοχιλιομέτρων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που εκτελούνται στην Ελλάδα.

Εξέλιξη της οδικής κυκλοφορίας ως προς τις συνολικές επιδόσεις των εγχώριων εμπορευματικών μεταφορών



Πηγή: Δεδομένα Eurostat, 2017, ανάλυση της ΕΥ

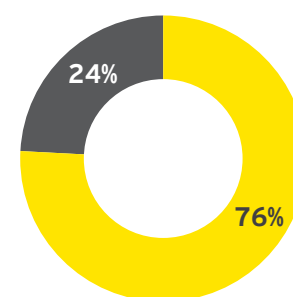
Εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές (σε εκατ. τονοχιλιόμετρα)



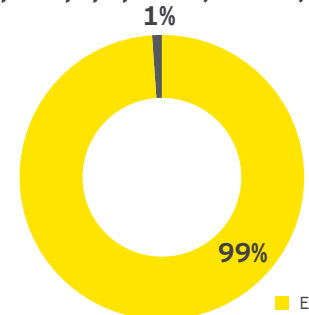
Οι εθνικές μεταφορές αποτελούν τη δεσπόζουσα συνιστώσα της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τους φορτωμένους τόνους: το 2015, το μερίδιό του στους συνολικούς όγκους οδικών εμπορευματικών μεταφορών έφθασε το 99% και το σύνολο των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ανά τόνο ήταν 77%.

Διάκριση επίδοσης οδικών μεταφορών το 2015 ανά τύπο δραστηριότητας

Σε τονοχιλιόμετρα



Σε μεταφερόμενους τόνους

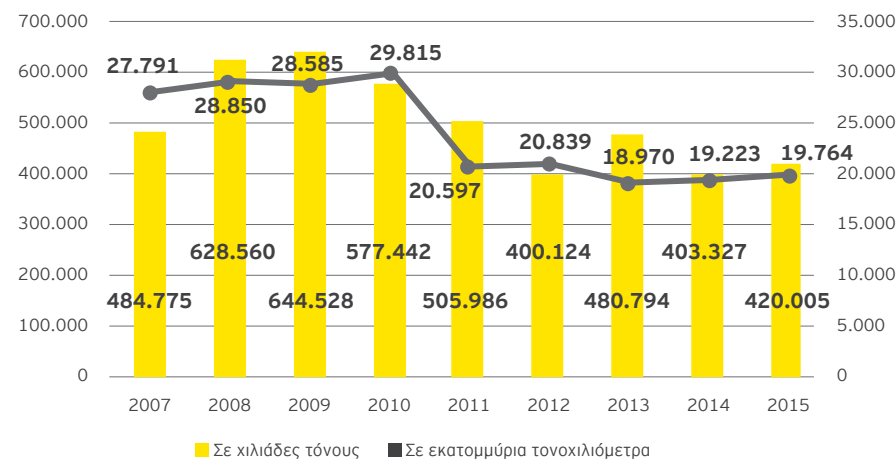


■ Εθνικές μεταφορές
■ Διεθνείς μεταφορές

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν υποστεί σοβαρή κάμψη, ως αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης ύφεσης της ελληνικής οικονομίας και, παρόλο που εξακολουθούν να είναι υπό πίεση, υπάρχουν ενδείξεις ανάκαμψης από το 2012 και μετά:

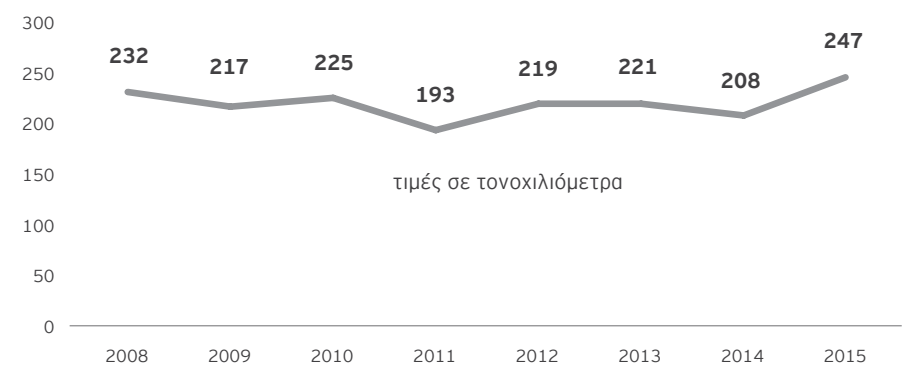
- ▶ Η αύξηση του όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (σε τόνους), που μεταφέρθηκαν μέσω οδικών δικτύων, έφτασε το όριο του το 2009, όταν μεταφέρθηκαν περισσότεροι από 644 εκατ. τόνοι.
- ▶ Μετά από έντονη ανάκαμψη κατά 20% το 2013, οι επιδόσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών επιδεινώθηκαν το 2014, με πτώση κατά 16% στο σύνολο των μεταφερόμενων τόνων και, στη συνέχεια, ανακτήθηκαν εν μέρει το 2015, κατά 4% για να φθάσουν τους 420 εκατ. τόνους.

Εξέλιξη επίδοσης συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα



Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την ΕΥ

Εξέλιξη επίδοσης διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατά της διάρκεια της ελληνικής ύφεσης



Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την ΕΥ

Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές ανέκτησαν τα προ-κρίσης επίπεδα, καθώς το διεθνές εμπόριο μέσω των ελληνικών λιμανιών εξαπλώνεται ταχέως.

Δομική ανάλυση του ελληνικού τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Η ελληνική βιομηχανία οδικών μεταφορών αποτελείται, κυρίως, από μικρές εταιρείες και ιδιοκτήτες-μεταφορείς που παρέχουν υπηρεσίες με χαμηλό περιθώριο κέρδους σε μεσαίες ή μεγάλες εθνικές και πανευρωπαϊκές εταιρείες παροχής υπηρεσιών logistics.

Ο κλάδος των εκμισθούμενων μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποίησε το 66% των συνολικών δραστηριοτήτων οδικών εμπορευματικών μεταφορών το 2014 (σε τονοχιλιόμετρα), ο οποίος είναι σημαντικά χαμηλότερος από το μέσο όρο της Ε.Ε. Εάν το μερίδιο των μεταφορικών δραστηριοτήτων που ανατίθενται σε τρίτους υπολογίζεται με βάση τους τόνους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, τότε η παροχή υπηρεσιών μίσθωσης και ανταμοιβής έχει ένα πολύ μικρό μερίδιο, της τάξης του 21%.

Ο κατακερματισμός της αγοράς μεταφορών σε μικρούς παρόχους (κατά μέσο όρο 1,5 φορτηγά) εξηγεί τα υφιστάμενα χαμηλά περιθώρια στον τομέα των μεταφορών. Στις κυριότερες γραμμές μεταφοράς, όπου η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς υπερβαίνει κατά κανόνα τη ζήτηση, η τιμολόγηση των μεταφορικών υπηρεσιών κυμαίνεται κατά μέσο όρο στο 1 ευρώ ανά χλμ.

Μολονότι οι εκτεταμένες πρακτικές υπεργολαβίας στον τομέα των οδικών μεταφορών συμβάλλουν σημαντικά στην ελληνική αγορά των logistics, αυτό το επίπεδο κατακερματισμού στην αγορά των οδικών μεταφορών μπορεί να οδηγήσει σε ανισορροπία, ως προς τη δυνατότητα των μικρών φορέων εκμετάλλευσης να ανακτήσουν πλήρως το κόστος τους. Οποιαδήποτε αύξηση του κόστους (όπως η αύξηση των τιμών στα καύσιμα ή των μισθών των οδηγών) επηρεάζει άμεσα τα κέρδη και πολλοί μεταφορείς προσπαθούν απλώς να μεταβιβάσουν αυτές τις αυξήσεις κόστους στον πελάτη.

Οι συμφωνίες προσαύξησης καυσίμων και διοδίων επιβάλλονται σε

ορισμένες συμβάσεις, αλλά μερικές φορές μπορεί να είναι δύσκολο να τεθούν σε εφαρμογή. Σημαντικό στοιχείο της εν λόγω αγοράς την περασμένη δεκαετία, ήταν το γεγονός των όρων πληρωμής, εκεί όπου ο αγοραστής χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να πληρώσει το μεταφορέα. Πρόκειται για μια πραγματικότητα, η οποία επιδεινώθηκε από την οικονομική ύφεση. Έτσι, οι στρατηγικές συμμαχίες και συνέργειες μεταξύ των ελληνικών οδικών μεταφορέων, γνωρίζουν ιδιαίτερη άνθιση.

Παραδοσιακά, τέτοιου τύπου συνέργειες επιτυγχάνονται, κυρίως, μέσω του σχηματισμού των λεγόμενων «πρακτορείων μεταφορών», ως αποτέλεσμα της συνεργασίας πολλών ιδιοκτητών οδηγών ή / και μικρών εταιρειών οδικών μεταφορών που απασχολούνται σε περιφερειακά δίκτυα. Αυτά τα πρακτορεία παρέχουν υπηρεσίες οδικών μεταφορών εντός των περιφερειακών ορίων ενός ή περισσότερων κοινοτήτων με την ενοποίηση αγαθών (ομαδοποίησης), που, είτε προέρχονται, είτε έχουν οριστεί για τους φορτωτές ή τους παραλήπτες της χώρας, αντίστοιχα.

Αυτός ο τύπος συνεργασίας επιτρέπει στους μικρούς μεταφορείς να αυξήσουν το συντελεστή φορτίου του οχήματός τους, μειώνοντας, παράλληλα, τα φορτηγά που επιστρέφουν πίσω άδεια (ή χωρίς φορτίο), με ό,τι συνέπεια μπορεί να έχει αυτό στο κόστος και το κέρδος, με την παραγωγικότητα των οχημάτων να βελτιώνεται και τα λειτουργικά κόστη να βελτιστοποιούνται. Ωστόσο, οι 3PL είναι εκείνες που εξακολουθούν να έχουν τον πρώτο λόγο, καθώς αυτές ολοκληρώνουν τις εμπορευματικές μεταφορές, με τα «μεταφορικά πρακτορεία» να συνεχίζουν να διαδραματίζουν το σημαντικότερο ρόλο στην οργάνωση των εσωτερικών και διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

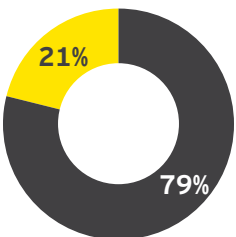
Ενώ η έλλειψη οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών αποτελεί βασική πρόκληση για την πλειονό-

τητα των χωρών της Ε.Ε., η αμείλικτη οικονομική ύφεση στην Ελλάδα έχει δημιουργήσει πλεόνασμα εξειδικευμένων και πεπειραμένων οδηγών φορτηγών ή ιδιοκτητών φορτηγών, που σήμερα είτε είναι άνεργοι, είτε αγωνίζονται να κερδίσουν συμβάσεις εργασίας. Καθώς όλο και περισσότερα διεθνή φορτία φτάνουν στα ελληνικά λιμάνια, και καθώς η οικονομία παρουσιάζει ελπιδοφόρα σημάδια ανάκαμψης, ένα τέτοιο πλεόνασμα εξειδικευμένων επαγγελματιών αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για τον κλάδο των logistics στην Ελλάδα.

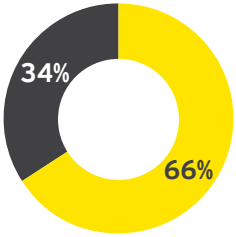
Ένα μεγάλο ποσοστό αυτών των οδηγών διαθέτει τυπικά προσόντα οδηγού, ως αποτέλεσμα των δοκιμαστικών διαδικασιών που περνούν και τα οποία τους επιτρέπουν να οδηγούν διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων. Εκτός από την κατοχή άδειας οδήγησης επαγγελματία οδηγού της Ε.Ε., έχουν, επίσης, πιστοποιηθεί και κατέχουν το Ευρωπαϊκό Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (CPC Driver) σύμφωνα με την Οδηγία της Ε.Ε. 2003/59 / ΕΚ.

Ποσοστό μεταφορικού έργου 3PLs vs Ποσοστό μεταφορικού έργου χωρίς 3PLs

Σε μεταφερόμενους τόνους



Σε τονοχιλιόμετρα



■ Υπηρεσίες επι πληρωμή
■ Με ίδια μέσα

Υπεργολαβία των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα

Τα επίπεδα υπεργολαβίας στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα είναι σημαντικά χαμηλότερα από αυτά που επιτεύχθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη. Το 2015, περίπου το 66% των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε τονοχιλιόμετρα ανατέθηκε σε εξωτερικούς συνεργάτες, ποσό που αντιστοιχεί στο 21% του συνολικού όγκου αγαθών που μεταφέρονται οδικώς.

Η υπεργολαβία στις μεταφορές οφείλεται σε διάφορους λόγους, συμπεριλαμβανομένων των: εξοικονόμηση κόστους, κάλυψη της αιχμής της ζήτησης, αναφορά σε μια συγκεκριμένη υπηρεσία που δεν είναι κατάλληλη για την κύρια λειτουργία, συμμετοχή / κάλυψη

εξειδικευμένων απαιτήσεων φορτίου, και, τέλος, εξυπηρέτηση ενός συγκεκριμένου προορισμού ή περιοχής, ιδίως όταν δεν υπάρχει ιδιαίτερη προοπτική για ένα επιστρεφόμενο φορτίο.

Η πλειονότητα των φορέων παροχής υπηρεσιών 3PL βασίζεται σημαντικά στις εργασίες υπεργολαβίας σε μικρότερες οντότητες και ιδιοκτήτες-οδηγούς που παρέχουν υπηρεσίες χαμηλού περιθωρίου κέρδους, σε σχέση με την παροχή οδικών υπηρεσιών.

Υπάρχουν διάφοροι τύποι σχέσεων και εξαρτήσεων μεταξύ των 3PL και αυτών των οδικών μεταφορέων, οι οποίοι, μεταξύ άλλων, είναι:

- A** Μικροί μεταφορείς που εργάζονται αποκλειστικά για μεγάλες εταιρείες 3PL.
- B** Εκείνοι που εκτελούν ένα σημαντικό ποσοστό των μεταφορών.
- Γ** Εκείνοι που κάνουν περιστασιακές μεταφορές στην «πραγματική» αγορά.

Συνοπτικό δομικό και οικονομικό προφίλ του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα

Υπήρχαν περισσότερες από 19 χιλ. επιχειρήσεις στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2013, που αντιστοιχούσαν στο 30% του συνόλου των επιχειρήσεων μεταφορών και αποθήκευσης υπηρεσιών.

Οι επιχειρήσεις αυτές απασχολούσαν 35.192 άτομα και κατέγραψαν προστιθέμενη αξία 665,7 εκατ. ευρώ, η οποία αντιπροσώπευε το 20% των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών και των υπηρεσιών αποθήκευσης και των υπηρεσιών.

Το σχετικά υψηλό μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ως προς τον πληθυσμό που σχετίζεται με τις εταιρικές μεταφορές και τις υπηρεσίες αποθήκευσης, σε συνδυασμό με το αντίστοιχο χαμηλότερο μερίδιο προστιθέμενης αξίας, δείχνουν ότι το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων (με προστιθέμενη αξία ή όρους απασχόλησης) ήταν κάτω του μέσου όρου.

Πράγματι, ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κυριαρχείται από πολύ μικρές επιχειρήσεις, σε σύγκριση με εκείνες που δραστηριοποιούνται σε άλλους τομείς,

Κύριοι οικονομικοί δείκτες στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Δείκτης τομέα	Τομέας υπηρεσιών οδικών μεταφορών	Τομέας υπηρεσιών μεταφορών και αποθήκευσης*
Αριθμός επιχειρήσεων	19.250	54.378
Κύκλος εργασιών	2.585,6	4.983,8
Αξία παραγωγής	2.038,1	4.347,0
Προστιθέμενη αξία σε κόστος συντελεστή	665,7	2.080,1
Κόστος προσωπικού	188,5	773,8
Μισθοδοσία	148,9	607,2
Αριθμός προσωπικού	35.192	105.285
Κύκλος εργασιών ανά εργαζόμενο	18,9	47,3
Παραγωγικότητα ανά εργαζόμενο	55,9	19,8
Αριθμός εργαζομένων ανά επιχείρηση	1,8	1,9

Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την EY

ιδιαίτερα στις πολύ μεγάλες επιχειρήσεις ταχυδρομικών υπηρεσιών καθώς και αεροπορικών, υδάτινων και σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ανάλυση που διεξάγεται σύμφωνα με την ταξινόμηση των οικονομικών δραστηριοτήτων της NACE αναθ. 2.

Η NACE παρέχει το πλαίσιο για τη συλλογή και παρουσίαση μεγάλου φάσματος στατιστικών στοιχείων, ανάλογα με την οικονομική δραστηριότητα στους τομείς των οικονομικών στατιστικών (π.χ. παραγωγή, απασχόληση) και σε άλλους στατιστικούς τομείς.

* Οικονομική δραστηριότητα μεταφοράς και αποθήκευσης NACE 2 κατηγορία H: «Οι υπηρεσίες μεταφοράς και αποθήκευσης», περιλαμβάνουν τις ακόλουθες οικονομικές δραστηριότητες, πλέον του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, τις επιβατικές μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις θαλάσσιες μεταφορές, τις αεροπορικές μεταφορές, τις μεταφορές μέσω αγωγών, τις υπηρεσίες αποθήκευσης και υποστήριξης, καθώς και τις υπηρεσίες ταχυμεταφορών.

Ο διάδρομος Orient / East Med που διασυνδέει τα ελληνικά λιμάνια με την Κεντρική Ευρώπη

Πηγή: Ο χάρτης εξάγεται από: «Μελέτη διόδου CoreNetwork», Τελική έκθεση, 2014

Η Ανατολική/Μεσογειακή δίοδος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί μέρος των «Διόδων κεντρικού δικτύου» της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όπως αποτυπώνεται στο διπλανό χάρτη , η δίοδος συνδέει τα γερμανικά λιμάνια Βρέμη, Αμβούργο και Ροστόκ μέσω της Τσεχίας και της Σλοβακίας, με διακλάδωση μέσω Αυστρίας, μετέπειτα μέσω Ουγγαρίας, προς το ρουμανικό λιμάνι της Κωνσταντζα, το βουλγαρικό λιμάνι του Μπουργκάς, με διασύνδεση με Τουρκία, με τα ελληνικά λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά και με μία σύνδεση με την επωνυμία «Motorway of the Sea», που αποτελεί σύνδεση με την Κύπρο. Περιλαμβάνει σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, αερολιμένες, λιμάνια και την εσωτερική ναυσιπλοΐα του ποταμού Έλβα.



Το ελληνικό οδικό δίκτυο TEN-T

- Η δίοδος Orient/East-Med είναι μία από τις σημαντικότερες διόδους της Ε.Ε., καθώς συνδέει βασικούς ευρωπαϊκούς ναυτιλιακούς κόμβους στη Βόρεια και, κυρίως, στη Νοτιοανατολική Ευρώπη με τα μεγάλα κομβικά ευρωπαϊκά βιομηχανικά κέντρα και τις αγορές logistics.

- Το μεγαλύτερο μέρος της οδικής υποδομής της διόδου, κατανέμεται στην Ελλάδα (1.245 χλμ. ή 26%). Τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, στον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, αποτελούν τους δύο κύριους ναυτιλιακούς κόμβους της διόδου OEM που συνδέουν τους λιμένες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής με τα οικονομικά κέντρα, όπως και με τα κέντρα logistics στην Κεντρική Ευρώπη.

- Η δίοδος εκτείνεται, επίσης, και πέρα από το Ιόνιο Πέλαγος – Αδριατική Θάλασσα, μέχρι τα ιταλικά λιμάνια, μέσω των δύο ελληνικών λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας στη Δυτική

Ελλάδα. Αυτή η θαλάσσια αρτηρία διασυνδέει την Ανατολική / Μεσογειακή δίοδο με την αντίστοιχη «Σκανδιναβική-Μεσογειακή της Ε.Ε.», η οποία συνδέει την Ιταλία με τις κεντρικές ευρωπαϊκές χώρες.

- Μια άλλη «θαλάσσια αρτηρία της Ε.Ε.» διασυνδέει την Κύπρο με την Ελλάδα και, κατά συνέπεια, με το ευρωπαϊκό κεντρικό δίκτυο.

- Ορισμένα σημαντικά έργα χρηματοδοτούνται επί του παρόντος από την Ε.Ε. στο πλαίσιο του προγράμματος CEF (Common Europe Facility), προκειμένου να αναβαθμίσουν κρίσιμες διαμετακομιστικές και διασυνοριακές συνδέσεις.



Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, η Ελλάδα έχει ένα από τα πλέον αναπτυγμένα οδικά δίκτυα στην περιοχή της.

Κατά την τελευταία δεκαετία, υλοποιήθηκαν στην Ελλάδα αρκετά αναπτυξιακά προγράμματα που οδήγησαν σε σημαντική επέκταση και εκσυγχρονισμό του εθνικού δικτύου αυτοκινητοδρόμων. Δεν πρέπει να εκπλήσσει το γεγονός ότι τα σημαντικότερα δίκτυα βρίσκονται γύρω από τους βασικούς οικονομικούς κόμβους logistics της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, διασυνδέοντας αυτές τις δύο μεγάλες πόλεις με τους κύριους θαλάσσιους λιμένες της χώρας, δηλαδή τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και την Ηγουμενίτσα, όπως, επίσης, και με τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας.

Το βασικό ελληνικό δίκτυο αποτελείται από περισσότερα από 1.700 χλμ. αυτοκινητοδρόμων, τα περισσότερα από τα οποία πρόσφατα επεκτάθηκαν ή αναβαθμίστηκαν, σύμφωνα με τα αυστηρότερα ευρωπαϊκά πρότυπα αυτοκινητοδρόμων. Επιπλέον, κατασκευάζονται ακόμα 370 χλμ., ενώ περίπου 100 χλμ. της υπάρχουσας οδικής υποδομής αναβαθμίζονται με τα τελευταία πρότυπα αυτοκινητοδρόμων και αναμένεται να τεθούν σε λειτουργία εντός του 2017.



Ελληνικοί αυτοκινητόδρομοι	μήκος (χλμ)
Εγνατία οδός	658
Κεντρική οδός	235
Αιγαίου	231
Μορέας	205
Ολυμπία οδός	202
Ιονία οδός	196
Νέα οδός	181
Αττική οδός	70
Σύνολο μήκους	1.978

Σημειώσεις:

1. Ο ΠΑΘΕ αποτελείται από δύο διασυνδεδεμένους αυτοκινητόδρομους: τη Νέα Οδό και τη θαλάσσια δίοδο του Αιγαίου (Aegean Motorway).
2. Η Αττική Οδός δεν απεικονίζεται στο χάρτη, αφού είναι ο αστικός αυτοκινητόδρομος της μεγαλύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Ο Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ

- Ο κύριος και παλαιότερος αυτοκινητόδρομος της χώρας, ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ (Ε75), είναι ο κύριος οδικός άξονας του ελληνικού δικτύου που διασυνδέει κάθετα τις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας: την Αθήνα στα νότια και τη Θεσσαλονίκη στα βόρεια της Ελλάδας.
- Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ αποτελεί, επίσης, τη ραχοκοκαλιά του ελληνικού τμήματος του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Αυτός ο οδικός άξονας Βορρά-Νότου εκτείνεται κατά μήκος της ανατολικής ακτής της ηπειρωτικής Ελλάδας και συνδέει επίσης τα δύο κύρια ελληνικά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και τα εθνικά σύνορα στη Βόρεια Ελλάδα, κυρίως με την ΠΓΔΜ στην πόλη Εύζωνοι.
- Διάφορα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου έχουν αναβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό, με βάση τα πιο σύγχρονα πρότυπα οδικής κυκλοφορίας, και έχουν κατασκευαστεί νέα τμήματα τα τελευταία 10 χρόνια, τα οποία ανέρχονται συνολικά σε 553 τμήματα αυτοκινητοδρόμων υψηλού επιπέδου.

Εγνατία Οδός

- Ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία Οδός διασχίζει τη Βόρεια Ελλάδα, συνδέοντας τα ελληνικά ανατολικά σύνορα στην Τουρκία με τα δυτικά σύνορα της χώρας στην Αδριατική Θάλασσα. Ο αυτοκινητόδρομος αποτελεί ζωτικό κόμβο οδικών διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών που διασυνδέει την Ελλάδα και την Τουρκία με την Ευρώπη, μέσω του θαλάσσιου σκέλους προς Ιταλία.
- Ο αυτοκινητόδρομος Εγνατία συνδέει, επίσης, τους λιμένες της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας με τα περιφερειακά λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης, τα οποία

βρίσκονται κοντά στα ανατολικά σύνορα της Ελλάδας με την Τουρκία.

- Οι κατασκευές άρχισαν το 1994 και ο αυτοκινητόδρομος ολοκληρώθηκε το 2014. Το συνολικό έργο θεωρείται ως μία από τις μεγαλύτερες και πιο απαιτητικές κατασκευές στην Ελλάδα. Ο αυτοκινητόδρομος έχει μήκος 670 χλμ. και συμμορφώνεται πλήρως με τα τελευταία ευρωπαϊκά πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας.
- Αρκετά βοηθητικά δρομολόγια υψηλής ποιότητας συνδέουν την Εγνατία Οδό με σημαντικούς κόμβους λιμένων και logistics στη Βόρεια Ελλάδα, καθώς και με τα σύνορα Αλβανίας και Βουλγαρίας.
- Η έναρξη του διαγωνισμού για την παραχώρηση της λειτουργίας, συντήρησης και αξιοποίησης της Εγνατίας Οδού, δεν έχει ανακοινωθεί ακόμα, λόγω καθυστερήσεων στη διαδικασία προκήρυξης.

Ιονία Οδός

- Ο αυτοκινητόδρομος Ιονία Οδός, μήκους περίπου 196 χλμ., διασχίζει το δυτικό τμήμα της Ελλάδας, από το Βορρά προς το Νότο, διασυνδέοντας τα λιμάνια της Πάτρας, του Αστακού και της Ηγουμενίτσας.
- Περνώντας από όλα τα μεγάλα αστικά και αγροτικά κέντρα της Δυτικής Ελλάδας, όπως τα Ιωάννινα, την Άρτα, το Αγρίνιο και την Πάτρα, ο αυτοκινητόδρομος συμβάλλει στην ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής, βελτιώνοντας την πρόσβαση σε σημαντικούς τουριστικούς και αρχαιολογικούς χώρους.

Κεντρική Οδός

- Ο κεντρικός αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Ελλάδας είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος δύο λωρίδων προς κάθε κατεύθυνση, ο οποίος, μετά την ολοκλήρωσή του, θα έχει συνολικό μήκος 174 χλμ. και θα συνδέει το ανατολικό και

δυτικό τμήμα της Ελλάδας, που σήμερα χωρίζεται από τον ορεινό όγκο της Πίνδου.

- Με τη σύνδεση των δύο κύριων ελληνικών δρόμων, του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού μέσω της κεντρικής Ελλάδας, ο νέος δρόμος θα μειώσει την τρέχουσα διάρκεια ταξιδιού από την Αθήνα και το λιμάνι του Πειραιά προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά περισσότερο από 40%, προσφέροντας ένα νέο και σύγχρονο διαπεριφερειακό και διεθνές οδικό εμπορευματικό διάδρομο.

Ολυμπία Οδός

- Η Ολυμπία Οδός είναι ένας στρατηγικός αυτοκινητόδρομος συνολικού μήκους 201,5 χλμ., που συνδέει την Αθήνα και το λιμάνι του Πειραιά με τη Δυτική Ελλάδα και, κυρίως, με το λιμάνι της Πάτρας στο Ιόνιο Πέλαγος. Ο αυτοκινητόδρομος φιλοξενεί την πλειονότητα των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις κεντρικές ευρωπαϊκές χώρες, μέσω των υπηρεσιών Ro-Ro, που λαμβάνουν χώρα μεταξύ του λιμένα της Πάτρας στην Ελλάδα και των ιταλικών λιμένων (π.χ. Μπρίντιζι, Μπάρι, Ανκόνα, Ραβέννα και Βενετία).
- Τα τελευταία πέντε χρόνια, κατασκευάστηκαν διάφορα νέα τμήματα αυτοκινητοδρόμων και έγιναν αναβαθμίσεις των υφιστάμενων τμημάτων, ενώ ο αυτοκινητόδρομος είναι σε λειτουργία, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί το δίκτυο, να μειωθεί ο χρόνος ταξιδιού και να βελτιωθεί η άνεση και η ασφάλεια.

Αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων

Η ολοένα και αυξανόμενη διακίνηση επιβατών, οδηγεί στην ανάκτηση του όγκου εμπορευμάτων που διακινούνται στα ελληνικά αεροδρόμια.

Η Ελλάδα διαθέτει 45 αεροδρόμια, 15 από τα οποία είναι διεθνή, 26 εγχώρια και τέσσερα δημοτικά. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι μακράν ο κυρίαρχος ελληνικός αερολιμένας τόσο ως προς τον όγκο των εμπορευμάτων, όσο και ως προς την επιβατική κίνηση. Ο ΔΑΑ εξυπηρετεί, όχι μόνο την ελληνική πρωτεύουσα, αλλά και ολόκληρη την περιοχή της Αττικής. Επιπλέον, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» αναδεικνύεται ως σημαντικός κόμβος μεταφοράς και διανομής για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, καθώς αποτελεί το κεντρικό σημείο μεταφοράς για τη σύνδεση της Ευρώπης με τη Μέση και την Άπω Ανατολή.

Εκτός από το ΔΑΑ, ορισμένοι ελληνικοί αερολιμένες υφίστανται σημαντικές αναβαθμίσεις στις

υποδομές τους, ενώ, ταυτόχρονα, με βάση το εθνικό σχέδιο μεταφορών υπάρχουν προβλέψεις για την κατασκευή νέων.

Επί του παρόντος, υπάρχουν επενδυτικά σχέδια ύψους 330 εκατομμυρίων ευρώ για την αναβάθμιση 14 ελληνικών περιφερειακών αερολιμένων, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησής τους τον Δεκέμβριο του 2015, όταν η κοινοπραξία Fraport AG-Slntel Ltd. έλαβε την 40ετή σύμβαση παραχώρησης για τη συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία των αεροδρομίων. Οι προγραμματισμένες επενδύσεις παρέχουν «τεράστια» δυναμική, τόσο για την ανάπτυξη των εγκαταστάσεων, όσο και για τον ελληνικό τουρισμό και την τοπική ανάπτυξη των αντίστοιχων νησιών και πόλεων σε όλη την Ελλάδα.

Η Ελλάδα ως Κέντρο Logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη για αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων

Είναι γνωστό ότι ο ρόλος των αεροπορικών μεταφορών στις εμπορευματικές μεταφορές είναι λιγότερο έντονος, σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, δεδομένου ότι αποτελεί έναν δαπανηρό τρόπο μεταφοράς σε τονοχιλιόμετρα.

Για το λόγο αυτό, ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θεωρείται εξαιρετικά ανταγωνιστικός για τη μεταφορά σχετικά ελαφρών αγαθών για μεγάλες αποστάσεις, όπως, επίσης, για τη μεταφορά πολύτιμων αγαθών ή για την άμεση και γρήγορη μεταφορά ευαίσθητων / εύθραυστων εμπορευμάτων.

Ως αποτέλεσμα, οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα έχουν μερίδιο περίπου 35% του διεθνούς εμπορίου ως προς την αξία, αλλά μόνο το 1% σε βάρος. Ωστόσο, η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω αερομεταφορών εξελίσσεται ταχέως, ειδικά στην Ευρώπη.

Με βάση τα στοιχεία της Eurostat, το 2015 σημειώθηκε αύξηση κατά 7,2% και 1,3, σε σύγκριση με το 2014, για τις διεθνείς κοινοτικές και εκτός Ε.Ε. μεταφορές, αντίστοιχα.

Καθώς η σημασία των διεθνών αεροπορικών μεταφορών αυξάνεται, υπάρχουν σημαντικές ευκαιρίες για την Ελλάδα να αποτελέσει τη νοτιοανατολική δίοδο της Ευρώπης για την εναέρια κυκλοφορία φορτίου και να αποτελέσει πραγματική εναλλακτική λύση για τους κόμβους συμφόρησης παγκοσμίως.

Πρωτοβουλίες, όπως η πρόσφατη συνεργασία μεταξύ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και του λιμένος Πειραιώς, το οποίο ανήκει, λειτουργεί και διαχειρίζεται η COSCO – το λεγόμενο έργο “sea-n-airgy” – συμβάλλει στην ανάπτυξη της Ελλάδας ως σημαντικού περιφερειακού κόμβου logistics που διασυνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και την Ανατολική Μεσόγειο.

Η ταχεία μεγέθυνση της επιβατικής κίνησης μέσω των ελληνικών αεροδρομίων και η δημιουργία νέων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» δημιουργούν, επίσης, πολλά υποσχόμενες ευκαιρίες για αεροπορικές μεταφορές.

Ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ελλάδα

Περίπου 62 χιλ. τόνοι αεροπορικών εμπορευμάτων μεταφέρθηκαν μέσω ελληνικών αεροδρομίων το 2015, σημειώνοντας μικρή αύξηση κατά 3%, σε σύγκριση με το 2014. Το 2015, ήταν ο πρώτος χρόνος που παρατηρήθηκε αύξηση του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών μετά την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2008.

Στην πραγματικότητα, από το 2008 έως το 2015, η ποσότητα των αγαθών που μεταφέρθηκαν αεροπορικώς στην Ελλάδα (τόσο σε εθνικό, όσο και σε διεθνές επίπεδο) μειώθηκε δραματικά κατά 44%, ως αποτέλεσμα της κρίσης του ελληνικού δημόσιου χρέους. Υπάρχει ακόμα πολύς δρόμος πριν οι αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ελλάδα ανακάμψουν στα επίπεδα πριν από την κρίση. Ωστόσο, βάσει των προκαταρκτικών αποτελεσμάτων του 2016, φαίνεται ότι η αργή ανάκαμψη του 2015 θα μπορούσε να είναι μόνιμη.

Όσον αφορά στο είδος της εναέριας κυκλοφορίας εμπορευματικών μεταφορών, οι διεθνείς αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο στις συνολικές ποσότητες εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω των ελληνικών αεροδρομίων, σε ένα επίπεδο της τάξης του 90%. Η εναέρια κυκλοφορία εντός της Ε.Ε. είναι το σημαντικότερο στοιχείο των αεροπορικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ελλάδα. Το ποσοστό των αεροπορικών μεταφορών που μεταφέρθηκαν προς ή από άλλα αεροδρόμια της Ε.Ε. κατά την περίοδο 2008-2015, ήταν της τάξης του 62%-70%. Ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικών και διεθνών αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών δε διέφερε σημαντικά κατά την περίοδο της ελληνικής ύφεσης.

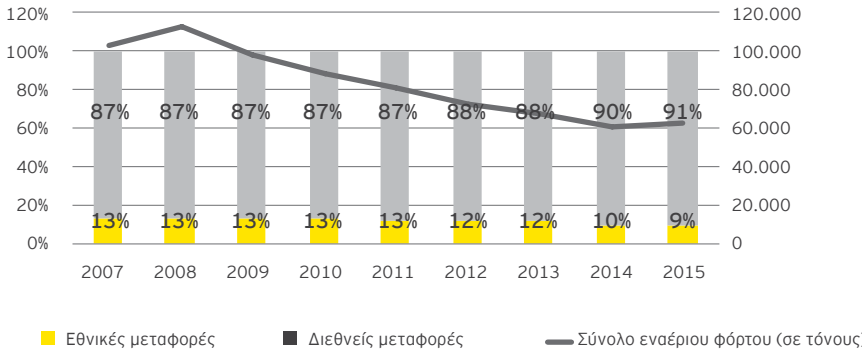
Παρόλα αυτά, μπορεί να παρατηρηθεί σαφώς μια αργή αύξηση του μεριδίου του διεθνούς αεροπορικού φορτίου από έτος σε έτος · από το 87% το 2008, όταν ξεκίνησε η ελληνική χρηματοπιστωτική κρίση, στο 91% της συνολικής αεροπορικής κίνησης για το 2015, όσον αφορά στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Από την άλλη πλευρά, κατά την ίδια περίοδο 2008-2015 σημειώθηκε αξιοσημείωτη

μετατόπιση στις αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές που φτάνουν στα ελληνικά αεροδρόμια σε σύγκριση με τα φορτία που απομακρύνονται από αυτά.

Από το 47% μόνο το 2008, το μερίδιο των εναέριων εμπορευματικών μεταφορών που αναχωρούν από τα ελληνικά αεροδρόμια – σε διεθνείς ή εθνικές πτήσεις – έφθασε το 55% το 2015, σημειώνοντας σημαντική αύξηση 21%.



Ανάπτυξη των αερομεταφορών εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα (σε τόνους)



Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την ΕΥ

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών είναι ο μεγαλύτερος κόμβος εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ όλων των ελληνικών αεροδρομίων

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) είναι το διεθνές αεροδρόμιο για την πρωτεύουσα της Ελλάδας και την ευρύτερη περιοχή της Αττικής. Το αεροδρόμιο, το οποίο άνοιξε επίσημα το Μάρτιο του 2001, αποτελεί μία σύγχρονη εγκατάσταση με υπεσύγχρονες υποδομές φορτίου και ποιοτικές υπηρεσίες και έχει κερδίσει πολλά διεθνή βραβεία και διακρίσεις αναγνώρισης της υψηλής ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Όντας, επίσης, γνωστό ως «Ελευθέριος Βενιζέλος», παίρνοντας το όνομα του διακεκριμένου Έλληνα πολιτικού, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών διαθέτει δύο τερματικούς σταθμούς και είναι ένας αναπτυσσόμενος κόμβος για ταξίδια στην Ασία και τη Μέση Ανατολή. Ο ΔΑΑ εξυπηρετεί, όχι μόνο την ελληνική πρωτεύουσα, αλλά και ολόκληρη την περιοχή της Αττικής, η οποία είναι η πιο πυκνοκατοικημένη και οικονομικά ισχυρότερη περιοχή στην Ελλάδα.

Έχοντας άμεση πρόσβαση στο σιδηρόδρομο και στο κεντρικό εθνικό οδικό δίκτυο, μέσω ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου

τριών λωρίδων (αυτοκινητόδρομος Αττικής Οδού), το αεροδρόμιο λειτουργεί ως σημαντικός κόμβος για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη και αποτελεί το κεντρικό σημείο μεταφοράς για τους ανθρώπους που ταξιδεύουν στην Ευρώπη από τη Μέση Ανατολή. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» σημείωσε την υψηλότερη ανάπτυξη μεταξύ των μεγαλύτερων αεροδρομίων το 2015, με εντυπωσιακή αύξηση κατά 19% στη μεταφορά επιβατών, ακολουθούμενη από το Λονδίνο / Λούτον και το Δουβλίνο με αύξηση 17% και 15%, αντίστοιχα.

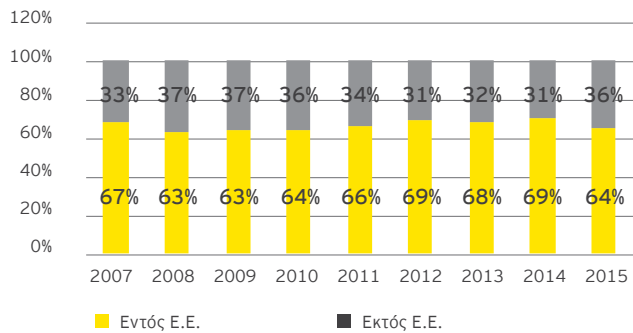
Με περισσότερους από 20 εκατ. επιβάτες ετησίως, ο ΔΑΑ κατέλαβε την 23^η θέση (2015) μεταξύ των 30 κορυφαίων αεροδρομίων της Ευρώπης (2015), δείχνοντας σημαντική ετήσια ανάπτυξη. Το 2016, ο ΔΑΑ πέτυχε ένα νέο ρεκόρ στην κίνηση επιβατών, φτάνοντας τα 20,02 εκατ. επιβάτες*. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος του 2015, 1,9 εκατ. περισσότεροι επιβάτες χρησιμοποίησαν τον αερολιμένα, σημειώνοντας αύξηση 10,7%.

Ο ρόλος του αεροδρομίου ως

Κύριοι τύποι αεροπορικών φορτίων που διακινούνται στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών:

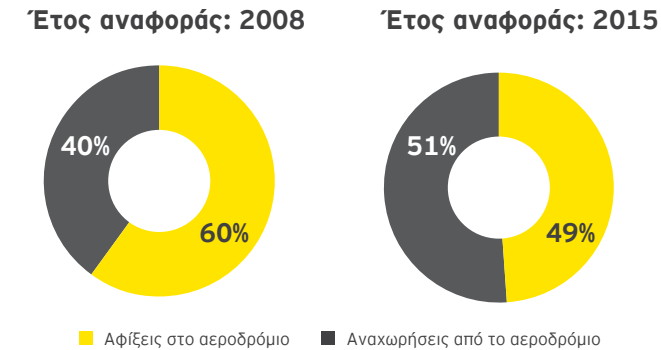
- ▶ Ανταλλακτικά πλοίων
- ▶ Φαρμακευτικά προϊόντα
- ▶ Φρέσκα ψάρια
- ▶ Τρόφιμα
- ▶ Αναλώσιμα
- ▶ Ηλεκτρικά Είδη / Ηλεκτρονικά Είδη / Μηχανήματα / Μέρη Αυτών
- ▶ Κοσμήματα
- ▶ Προϊόντα υψηλής τεχνολογίας
- ▶ Αλουμίνιο
- ▶ Ειδικό φορτίο (ζώα, επικίνδυνα εμπορεύματα, ραδιενεργά υλικά κ.λπ.)
- ▶ Νέα προϊόντα υψηλής ποιότητας, όπως βιολογικά προϊόντα

Ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές μεταφορές στα ελληνικά αεροδρόμια (σε τόνους)



Πηγή: Eurostat data, 2017, ανάλυση από την ΕΥ

Διάκριση των αερομεταφερόμενων όγκων ανά κατεύθυνση εμπορεύματος



κόμβου logistics εναέριων εμπορευματικών μεταφορών εμφανίζεται, επίσης, τα τελευταία χρόνια. Καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων στη νοτιοανατολική είσοδο στην Ευρώπη, ο ΔΑΑ στοχεύει να εδραιωθεί ως ο μεγαλύτερος ευρωπαϊκός αερομεταφορέας, παρέχοντας σύνδεση και τροφοδοσία από την Ανατολική Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και την Ελλάδα προς την Ευρώπη και μακρινούς προορισμούς στο εξωτερικό.

Πλέον του 80% των συνολικών εναέριων εμπορευματικών μεταφορών το 2015, πέρασε από το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Το αεροδρόμιο σημείωσε αύξηση κατά 10% το 2016 στις συνολικές εθνικές και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων συνολικής χωρητικότητας 88,6 χιλ. τόνων.

Πριν από την έναρξη της οικονομικής κρίσης, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έφθασε στο αποκορύφωμά του στις συνολικές αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων το 2008, με 122 χιλ. τόνους. Μια σοβαρή και απότομη πτώση του όγκου των

μεταφορών κατά 38,7% σημειώθηκε στα πρώτα χρόνια της ελληνικής οικονομικής ύφεσης, μεταξύ 2009 και 2013.

Ωστόσο, ο όγκος των αερομεταφορών στο ΔΑΑ ανακάμπτει σημαντικά κάθε χρόνο. Το 2014, οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές στο ΔΑΑ αυξήθηκαν κατά 3,3% και μια περαιτέρω ανάκαμψη 4,1% σημειώθηκε το 2015. Εάν ληφθεί, επίσης, υπόψη η αύξηση κατά 10% το 2016, η συνολική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ 2014 και 2016 άγγιξε το εντυπωσιακό 29%.

Για το σκοπό αυτό έχουν ήδη υλοποιηθεί αρκετές πρωτοβουλίες. Πρώτον, από το 2016, ο ΔΑΑ ένωσε τις δυνάμεις του με το λιμάνι του Πειραιά (Πειραιώς Container Terminal) για την παροχή ολοκληρωμένων διατropicών υπηρεσιών για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων μέσω της Αθήνας, το λεγόμενο έργο “sea-n-airgy” σημαίνει την κοινή επιχείρηση και το διπλό τρόπο μεταφοράς, δηλαδή μέσω της θάλασσας και του αέρα. Ο ΔΑΑ στοχεύει, επίσης, να φέρει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς κάτω

από την ίδια στέγη, δημιουργώντας μια τοπική κοινότητα φορτίου, μέσω μιας αποτελεσματικής πλατφόρμας επικοινωνίας, αυτής της Επιτροπής Κοινού Αερομεταφορών εμπορευματοκιβωτίων (ACCC).

Η ACCC ιδρύθηκε το 2003 και αποσκοπεί στην ενίσχυση και βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ όλων των μελών της κοινότητας μεταφοράς φορτίου, στην προώθηση των συνεργειών εντός και εκτός της περιοχής του αεροδρομίου, και στην επίτευξη κοινών αποφάσεων για νέα έργα και εξελίξεις.

Επιπλέον, οι νέες διεθνείς πτήσεις έχουν αποκαταστήσει τα δρομολόγια που χάθηκαν στο παρελθόν, όπως η καθημερινή πτήση του Ντουμπάι-Αθήνα-Νέα Υόρκη από την Emirates Airlines που εγκαινιάστηκε το Μάρτιο του 2017 ή η πτήση στη Σιγκαπούρη του Scoot – η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους του ομίλου Singapore Airlines – που ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2017, καθώς και η πτήση προς Πεκίνο της Air China, που εγκαινιάστηκε στα τέλη του Σεπτεμβρίου 2017.

Η κοινοπραξία Fraport AG - Slentel Ltd. έλαβε τη σύμβαση παραχώρησης για 14 ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια το 2015



Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών



Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, συνολικής λειτουργικής επιφάνειας 30 χιλ. τ.μ., μπορεί να χειρίζεται ετησίως 275 χιλ. τόνους γενικού και ειδικού φορτίου.

Πιο συγκεκριμένα, η υπάρχουσα υποδομή φορτίου αποτελείται από:

- ▶ Τρεις ανεξάρτητους τερματικούς σταθμούς φόρτωσης «πρώτης γραμμής» και ένα κέντρο διανομής συνολικής λειτουργικής επιφάνειας 30 χιλ. τ.μ. και συνολική επιφάνεια γραφείων ημιυπογείου περίπου 7 χιλ. τ.μ.
- ▶ Ένα κέντρο αλληλογραφίας «πρώτης γραμμής».
- ▶ Ένα σταθμό «πρώτης γραμμής» για κτηνιατρικούς και φυτο-υγειονομικούς ελέγχους.
- ▶ Ένα κτίριο διοίκησης μεταφοράς φορτίου «δεύτερης γραμμής».

Οι σημαντικότεροι προορισμοί των ελληνικών εξαγωγών	
ΗΠΑ & Καναδάς	30%
Μέση Ανατολή	16%
Ευρώπη	10%
Άπω Ανατολή	9%
Αφρική	1%
Ωκεανία	1%
Άλλο	33%

10 κορυφαίοι προορισμοί εξαγωγής (51% της αγοράς)	
1. Νέα Υόρκη	
2. Ντουμπάι	
3. Λάρνακα	
4. Τορόντο	
5. Μόντρεαλ	
6. Σιγκαπούρη	
7. Μαϊάμι	
8. Λος Άντζελες	
9. Ντόχα	
10. Χονγκ Κονγκ	

- ▶ Στις 14 Δεκεμβρίου 2015, η κοινοπραξία Fraport AG-Slentel Ltd. υπέγραψε τη συμφωνία παραχώρησης σχετικά με την αναβάθμιση, συντήρηση, διαχείριση και λειτουργία 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων.
- ▶ Η προσφορά της κοινοπραξίας αναλύεται σε μια προκαταβολή ύψους 1,234 δις ευρώ και σε μια ετήσια καταβολή 22,9 εκατ. ευρώ για τη διάρκεια της παραχώρησης, προσαρμοσμένη σε ετήσια βάση σύμφωνα με το Δείκτη Τιμών Καταναλωτή. Ο κυρίαρχος στόχος της συναλλαγής είναι η αναβάθμιση των αεροδρομίων που χρειάζονται σημαντικές επενδύσεις, μια εξέλιξη που ακολουθείται από ιδιαίτερα

σημαντικά οφέλη για τον ελληνικό τουρισμό και την τοπική ανάπτυξη των αντίστοιχων νησιών και πόλεων σε όλη την Ελλάδα.

- ▶ Η κοινοπραξία υπό την ηγεσία της Fraport έχει δεσμευτεί να επενδύσει τουλάχιστον 330 εκατ. ευρώ κατά τη διάρκεια των πρώτων τεσσάρων ετών της παραχώρησης, πλέον της προκαταβολής ύψους 1,2 δις ευρώ στο Ελληνικό Κράτος. Αυτές οι προγραμματισμένες επενδύσεις αποσκοπούν στην αναβάθμιση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα πρότυπα της IATA (Επίπεδο Γ), καθώς και στη διατήρησή τους μέχρι την 40ετή διάρκεια της παραχώρησης.

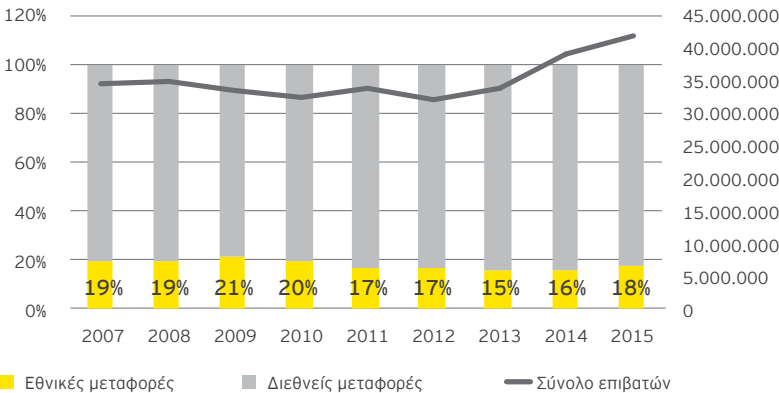
Πανευρωπαϊκή πρωτιά της Ελλάδας στην εναέρια μεταφορά επιβατών για τα έτη 2015 και 2016, παρουσιάζοντας σημαντικές δυνατότητες για όλους τους τύπους υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών.

Υπήρξε σαφής και σημαντική ανοδική τάση στον αριθμό των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικώς μέσω των ελληνικών αεροδρομίων, κατά τα τελευταία πέντε χρόνια. Το 2015, η εναέρια κυκλοφορία στα ελληνικά αεροδρόμια αυξήθηκε κατά 8%, σε σχέση με το 2014, μετά από ακόμη μεγαλύτερη αύξηση κατά 15%, που σημειώθηκε μεταξύ 2013-2014.

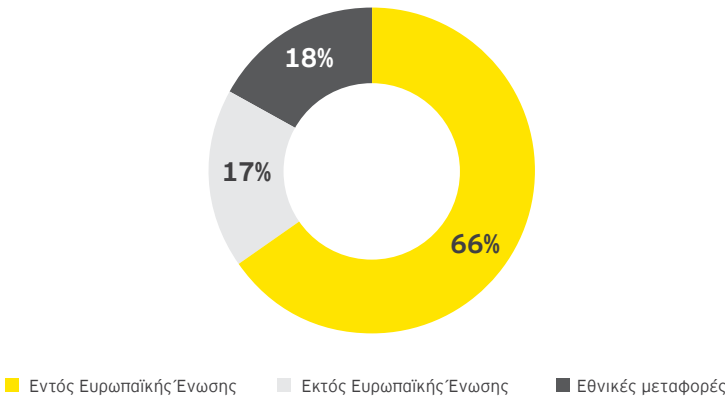
Τα ελληνικά αεροδρόμια, όχι μόνο κατάφεραν να αντέξουν στις συνέπειες της παγκόσμιας και εθνικής χρηματοπιστωτικής κρίσης, αλλά βελτίωσαν σημαντικά τις επιδόσεις τους, με εντυπωσιακή αύξηση 26% σε όλη την περίοδο της ελληνικής οικονομικής ύφεσης, μεταξύ του 2009 και του 2015. Το 2016 ο ΔΑΑ κατέγραψε την υψηλότερη επιβατική κίνηση στην ιστορία του, φτάνοντας τα 20,02 εκατ. επιβατών σημειώνοντας αύξηση 1,9 εκατ. επιβατών, σε σύγκριση με το 2015.

Οι αερομεταφορές εντός της Ε.Ε. αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου της εναέριας κυκλοφορίας στην Ελλάδα, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 66% των επιβατών που ταξιδεύουν προς / από την Ελλάδα, χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις καθ' όλη τη διάρκεια των ετών. Τις μεταφορές εντός Ε.Ε. ακολουθούν οι εθνικές μεταφορές και οι μεταφορές εκτός Ε.Ε., οι οποίες παρουσιάζουν παρόμοια ποσοστά μεταξύ 15-18% για την περίοδο 2009-2015. Αν και οι εθνικές μεταφορές μειώθηκαν απότομα κατά 26% την περίοδο 2009-2013, ανακάμπτουν με εντυπωσιακή αύξηση 44% μεταξύ 2013-2015, υπερβαίνοντας τα επίπεδα πριν από την κρίση, με περισσότερους από 7,4 εκατ. επιβάτες να ταξιδεύουν από / προς την Ελλάδα.

Αεροπορικοί επιβάτες



Συνοπτική εικόνα αεροπορικών επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα το 2015



Υποστήριξη του δημόσιου τομέα

Φιλοεπενδυτικό και απλοποιημένο πλαίσιο για την ανάπτυξη των διατροφικών κόμβων στην Ελλάδα στον κλάδο των logistics.

Διαβούλευση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα

Τα τελευταία χρόνια, ο δημόσιος τομέας στην Ελλάδα συνεργάζεται στενά με το βιομηχανικό τομέα για την ανάπτυξη ενός μακροχρόνιου σχεδίου μετασχηματισμού που υποστηρίζει τη βιώσιμη ανάπτυξη της αγοράς του τομέα των logistics και του διεθνούς εμπορίου. Το τελικό αποτέλεσμα είναι πολύ ελπιδοφόρο, καθώς συνδυάζει τον επενδυτικό σχεδιασμό και τα κίνητρα για τους φορείς εκμετάλλευσης με μια ολοκληρωμένη μεταρρύθμιση της νομοθεσίας και τις μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις των υπευθύνων για τη χάραξη πολιτικής, των βιομηχανι-

κών ενώσεων και των ιδιωτικών φορέων.

Ο νόμος 4302/2014 («Θέματα logistics και άλλες διατάξεις») που δημοσιεύθηκε στην επίσημη Εφημερίδα της Κυβέρνησης της Ελλάδας το 2014, αποτελεί το σημαντικότερο αποτέλεσμα αυτής της προσέγγισης. Η συντονισμένη προσπάθεια και η άσκηση πιέσεων από την ελληνική βιομηχανία logistics, καθώς και η τεχνική υποστήριξη της Παγκόσμιας Τράπεζας, απέδωσαν καρπούς. Ο νόμος 302/2014 παρέχει ένα ολιστικό

κανονιστικό πλαίσιο, που ορίζει σαφώς τον τομέα των logistics και τις επιχειρησιακές πτυχές του ως ξεχωριστή και ανεξάρτητη οικονομική δραστηριότητα, διαφορετική από τις αντίστοιχες βιομηχανικές ή εμπορικές.

Δεδομένου του ότι εξακολουθεί να υπάρχει περιορισμένη διεθνής εμπειρία σε αυτό το συγκεκριμένο πεδίο ρυθμιστικών παρεμβάσεων, η πολυπλοκότητα και η σημασία του έργου αναγνωρίστηκαν ιδιαίτερα από όλους τους εθνικούς φορείς και διεθνείς οργανισμούς.

Μειώνοντας τη γραφειοκρατία για την έκδοση αδειών των κέντρων logistics

Ο νόμος 4302/2014 αποτελεί το κύριο εθνικό μέσο που ρυθμίζει τις επιχειρήσεις logistics στην Ελλάδα με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση (μεταφορές, αποθήκες, αστικά logistics και κέντρα διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών). Το κύριο πλεονέκτημα του νέου νόμου είναι η άρση μιας σειράς απαιτήσεων γραφειοκρατίας και διοικητικών φραγμών, όσον αφορά στη δημιουργία και λειτουργία εγκαταστάσεων logistics και, ιδίως, όσον αφορά στα κέντρα εμπορευματικών μεταφορών και τα διατροφικά κέντρα.

Το διεθνές εμπόριο και οι διατροφικές μεταφορές είναι ένας από τους εννέα πυλώνες που υποστηρίζουν το νέο εθνικό μοντέλο ανάπτυξης στην Ελλάδα.

Δεδομένου του ότι η χρήση της γης είναι κατάλληλη και η εγκατάσταση logistics κατασκευάζεται και λειτουργεί σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, δε χρειάζεται να χορηγηθεί ειδική άδεια από την αρμόδια αρχή.

Προηγουμένως, η χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων

logistics αποτελούσε μια πολύ χρονοβόρα και δαπανηρή διοικητική διαδικασία, καθώς και μια πηγή αβεβαιότητας στο σχεδιασμό και την ανάπτυξη μεγάλων έργων logistics. Αυτά τα εμπόδια και οι κίνδυνοι διοικητικής υφής, έχουν οδηγήσει στην απόσυρση ξένων ή εθνικών επενδυτών από σημαντικά αναπτυξιακά σχέδια στον εν λόγω τομέα.

Μετά την έναρξη ισχύος του νέου νόμου, ο ιδιοκτήτης ή ο φορέας εκμετάλλευσης μιας εγκατάστασης logistics, υποχρεούται να υποβάλει στην αρμόδια αρχή μόνο μία κοινοποίηση, στην οποία επαληθεύεται ότι η εγκατάσταση συμμορφώνεται με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.

Επιπλέον, οι διατάξεις του νέου νόμου ρυθμίζουν ρητώς τη διευκόλυνση των επενδύσεων, που αφορούν στην ανάπτυξη και λειτουργία των δύο ιδιαίτερως σημαντικών μεγάλων διατροφικών κέντρων logistics που είναι:

- Το Θριάσιο Πεδίο
- Το πρώην στρατόπεδο Γκόνου.

Λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες νομοθετικές καινοτομίες, το νέο πλαίσιο θεωρείται από την ελληνική κοινότητα logistics ως μία καινοτομία που έχει μεταμορφώσει πλήρως τις διοικητικές διαδικασίες και έχει καθιερώσει ένα διαφανές, αποτελεσματικό και σύγχρονο πλαίσιο για τους ενδιαφερόμενους επενδυτές και τους φορείς εκμετάλλευσης logistics.

Ο Δείκτης Απόδοσης Logistics και οι Μετρητές του, Παγκόσμια Τράπεζα, 2016

Σύμφωνα με το Δείκτη Απόδοσης Logistics (LPI) της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2016, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 47^η θέση μεταξύ 160 χωρών, ενώ βρισκόταν στην

69^η θέση το 2012 και την 44^η το 2014.

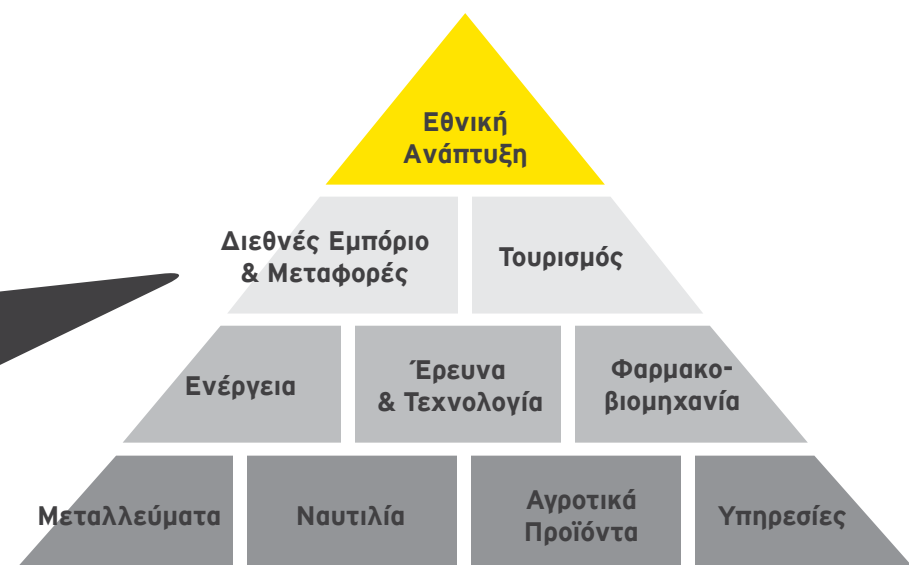
Το LPI είναι ένα διαδραστικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης, που δημιουργήθηκε για να βοηθήσει τις χώρες να εντοπίσουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζουν στις επιδόσεις τους στον εμποροδιανεμητικό τομέα των logistics και τι μπορούν να κάνουν για να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Η έρευνα LPI βασίζεται σε εκτιμήσεις εμπειρογνομόνων των επαγγελματιών του κλάδου των logistics και στην αντιληπτική ικανότητα των ατόμων αυτών, έχοντας παράλληλα έναν υποκειμενικό / εθελοντικό ρόλο.

Ο νόμος 4302/2014 θεσπίζει ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για τη βιομηχανία των logistics στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό, ο νόμος ενσωματώνει, τροποποιεί, καταργεί ή / και αντικαθιστά μια σειρά σχετικών πράξεων, όπως:

- Το νόμο 3333/2005, σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία εμπορευματικών χωριών.
- Το νόμο 3892/2011, σχετικά με την αδειοδότηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων επιχειρηματικών πάρκων και αποθηκών.
- Το νόμο 4014/2011 και την Υπουργική Απόφαση 1958/2012, σχετικά με την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων.



Το διεθνές εμπόριο και η πολυτροπική μεταφορά είναι ένας από τους εννέα πυλώνες που υποστηρίζουν το νέο αναπτυξιακό μοντέλο της Ελλάδας



Άμεση και επιτακτική η καταπολέμηση της γραφειοκρατίας, προκειμένου να εξομαλυνθεί η κατάσταση στο εξωτερικό εμπόριο και τις διεθνείς υπηρεσίες logistics στην Ελλάδα.

Η δυνατότητα εύκολων εμπορικών συναλλαγών πέραν των ελληνικών συνόρων, μέσω απλουστευμένων, αποτελεσματικών και ψηφιακών διαδικασιών, έχει μεγάλη σημασία για εταιρείες που είναι πρόθυμες, είτε να χρησιμοποιήσουν την Ελλάδα ως το στρατηγικό τους κόμβο στα logistics στην Ευρώπη, είτε να συμμετάσχουν στο εμπόριο με ελληνικούς οργανισμούς. Η διευκόλυνση των εμπορικών και τελωνειακών επιχειρήσεων στα σύνορα και, ιδίως, στους ελληνικούς λιμένες, μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την εξυπηρέτηση των πελατών, τόσο για εξαγωγές, όσο και για εισαγωγές.

Οι αποτελεσματικές διαδικασίες πριν και κατά τη διάρκεια του εκτελωνισμού, μπορούν να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην εξάλειψη των καθυστερήσεων, στη μείωση του διοικητικού κόστους και στη βελτίωση της προβλεψιμότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας. Μετά την οικονομική κρίση και την επακόλουθη ύφεση της ελληνικής οικονομίας, οι ελληνικές αρχές δεσμεύτηκαν να διευκολύνουν το εμπόριο, τόσο για τους εξαγωγείς, όσο και για τους εισαγωγείς, προκειμένου να ενθαρρύνουν τις εξαγωγές και να διευκολύνουν το διασυνοριακό εμπόριο για τις εταιρείες στην Ελλάδα.

Η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη

(UNECE) και διάφορα κράτη μέλη της Ε.Ε., με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προσέφεραν πολύτιμη τεχνική βοήθεια στη στήριξη των ελληνικών αρχών για την ανάπτυξη και εφαρμογή μιας απλής, αλλά περιεκτικής εθνικής στρατηγικής διευκόλυνσης του εμπορίου.

Σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, η Ελλάδα σημείωσε σημαντική πρόοδο στην εφαρμογή της διαδικασίας διευκόλυνσης των εμπορικών συναλλαγών, ιδίως προς την κατεύθυνση της απλούστευσης των τελωνειακών και προ-τελωνειακών διαδικασιών. Μέχρι το 2014, ένα σημαντικό ποσοστό των κανονιστικών απαιτήσεων αναλύθηκε και απλοποιήθηκε, και εφαρμόστηκαν συγκεκριμένα βήματα για την ενσωμάτωση των ροών πληροφοριών, στο πλαίσιο ενός τελωνειακού συστήματος απαλλαγμένου από τη γραφειοκρατία.

Η πρόοδος αυτή έχει αναγνωριστεί από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και έχει υποστηριχθεί από διάφορες διεθνείς μελέτες (βλ. Αναφορές της Παγκόσμιας

Τράπεζας 2015 σχετικά με το «Το Επιχειρείν στην Ελλάδα» και το «Δείκτη Απόδοσης Logistics»).

Η διευκόλυνση του εμπορίου είναι μια διαδικασία συνεχούς βελτίωσης. Λαμβάνοντας υπόψη τις νέες εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και τη σταθερή ανάπτυξη των εμπορευμάτων που μεταφορτώθηκαν προς και από άλλες χώρες της Ε.Ε. μέσω της Ελλάδας, η ελληνική τελωνειακή διοίκηση ενημέρωσε το Χάρτη Διευκόλυνσης Μεταφορών των εμπορικών συναλλαγών για την περίοδο 2016-2020, με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας και την περαιτέρω στήριξη και διευκόλυνση στις διεθνείς εμπορικές διαδικασίες.

Για το σκοπό αυτό, το μεγάλο επόμενο βήμα για την απλούστευση και τον εκσυγχρονισμό του εμπορίου είναι η ανάπτυξη και η εφαρμογή ενός εθνικού ενιαίου πλαισίου, που θα υποστηρίξει την ενσωμάτωση πληροφοριών από όλους τους ενδιαφερόμενους σε ένα μοναδικό σύστημα.

Τα τελευταία πέντε χρόνια, η Ελλάδα έχει βελτιώσει σημαντικά τη διεθνή της κατάταξη, όσον αφορά στη διευκόλυνση και την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου.

Οι πίνακες που ακολουθούν αντιπροσωπεύουν τις επιλεγμένες βαθμολογίες του «Το Επιχειρείν» και του «Δείκτη Επιδόσεων Εφοδιαστικής (LPI)» της Παγκόσμιας Τράπεζας, όπου απεικονίζονται σαφώς τα θετικά και βελτιωμένα αποτελέσματα κατά τα τελευταία έτη:

Δείκτης Απόδοσης Logistics	2016	2014	2012
Συνολική κατάταξη	47	44	69
Τελωνειακή κατάταξη	55	42	94
Κατάταξη logistics	60	40	73

Πηγή: “The Logistics Performance Index and its Indicators”, Παγκόσμια Τράπεζα, 2016

Σύνολο Δείκτη Εστίασης: Τελωνειακή Παγκόσμια Τράπεζα, Δείκτης Απόδοσης Logistics

Από το 2012 έως το 2014, η ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας στο Δείκτη Απόδοσης Logistics έχει βελτιωθεί κατά 25 θέσεις. Επιπλέον, τα αποτελέσματα για το Τελωνείο ήταν συντριπτικά, με βελτίωση 52 θέσεων (από 94 σε 42), που αποδεικνύουν την εκτεταμένη βελτίωση των τελωνειακών επιχειρήσεων.

Το διασυνοριακό εμπόριο αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την Ελλάδα

Αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα επιδιώκεται να διατηρηθεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω, με τη θέσπιση του ενιαίου εθνικού πλαισίου. Είναι η προσπάθεια, ουσιαστικά, για μια ολοκληρωμένη πλατφόρμα, που θα επιτρέψει σε όλα τα μέρη που ασχολούνται με το εμπόριο και τις μεταφορές να είναι σε θέση να υποβάλουν τυποποιημένες πληροφορίες και έγγραφα με ένα ενιαίο σημείο εισόδου, που θα εκπληρώνει συναφώς όλες τις κανονιστικές απαιτήσεις σχετικά με τις εισαγωγές.

Στην πραγματικότητα, έχουν υλοποιηθεί αρκετές πρωτοβουλίες διευκόλυνσης του εμπορίου στην Ελλάδα τα τελευταία πέντε χρόνια, με ιδιαίτερη έμφαση στην απλούστευση των τελωνειακών πράξεων, στο συντονισμό μεταξύ

των κρατικών φορέων ελέγχου, καθώς και στην ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση της ανταλλαγής πληροφοριών.

Μια σημαντική πρόοδος ήταν η εφαρμογή του νέου ολοκληρωμένου συστήματος τελωνειακών πληροφοριών (ICISnet) το 2013, το οποίο διευκόλυνε σε μεγάλο βαθμό την ηλεκτρονική υποβολή των τελωνειακών διασαφήσεων, καθώς και την ένταξη των ενδιαφερομένων φορέων. Άλλες παρόμοιες σημαντικές πρωτοβουλίες είναι οι εξής:

- ▶ Κίνητρα για τη σύσταση ΕΟΦ (Εξουσιοδοτημένοι Οικονομικοί Φορείς), από 6 ΕΟΦ το 2010 και 37 το 2013, σε 114 ΕΟΦ μέχρι το τέλος του 2016.
- ▶ Ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών και δυνατοτήτων για την αποτελεσματική εφαρμογή του καθεστώτος χαλάρωσης του ΦΠΑ, σύμφωνα με την τελωνειακή διαδικασία του άρθρου 42.
- ▶ Ολοκλήρωση του ICISnet με άλλες πηγές πληροφοριών.
- ▶ Εφαρμογή του τελωνειακού κώδικα της Ένωσης μέχρι το 2020.
- ▶ Σχεδιασμός και υλοποίηση του ενιαίου παραθύρου.

πολύ εντυπωσιακή. Το 2016, ο οργανισμός αναθεώρησε σημαντικά τη μεθοδολογία για το σύνολο δεικτών «Trading Abroad Borders» και, συνεπώς, δεν είναι εφικτή η άμεση σύγκριση με την κατάταξη των προηγούμενων ετών. Ωστόσο, είναι σαφές ότι η θέση της Ελλάδας έχει σταθεροποιηθεί ανάμεσα στους κορυφαίους παρόχους αντίστοιχων υπηρεσιών.

Το Επιχειρείν στην Ελλάδα	2017	2016	2015* αναθεωρημένο	2015	2014	2013	2012
Διασυνοριακό εμπόριο (βαθμολογία)	93,72	93,72	93,72	80,8	80,3	N/A	N/A
Διασυνοριακό εμπόριο (κατάταξη)	29	27	27	48	50	60	84

Πηγή: “Doing Business 2017”, Παγκόσμια Τράπεζα, <http://www.doingbusiness.org/>

Ο Χάρτης-Στρατηγική Διευκόλυνσης του Ελληνικού Εμπορίου

Ο «Χάρτης-Στρατηγική Διευκόλυνσης του Ελληνικού Εμπορίου» ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 2012, μέσω των συνεργατικών προσπάθειών μιας πολυεπιστημονικής ομάδας από τέσσερα υπουργεία με την υποστήριξη της UNECE, της TFGR (Task Force for Greece) και επιλεγμένων χωρών της ΕΕ. Ο «Χάρτης Διευκόλυνσης Εμπορίου» περιλαμβάνει 25 δράσεις που διακρίνονται σε πέντε κατηγορίες:

- ▶ απλούστευση των διαδικασιών εξαγωγής,
- ▶ αναδιοργάνωση των τελωνείων,
- ▶ αυτοματοποίηση διαδικασιών και αποφυγή της γραφειοκρατίας,
- ▶ καθοδήγηση της διαχείρισης μεταρρυθμίσεων / επιχειρησιακών σχεδίων και
- ▶ επικοινωνία και κατάρτιση.

Ο «Χάρτης» για την περίοδο 2016-2020 ενημερώθηκε πρόσφατα από την ελληνική τελωνειακή διοίκηση. Η επικαιροποιημένη στρατηγική επικεντρώνεται στην ανάπτυξη και εφαρμογή του Ενιαίου Πλαισίου για τη διευκόλυνση του εμπορίου.

* Κοινό έγγραφο Υπουργείων Οικονομικών, Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και σε συνεργασία με πολλά άλλα Υπουργεία.



**Εγκατάσταση πέντε
Ζωνών Ελεύθερων
Συναλλαγών και
τελωνειακών
αποθηκών στην Ελλάδα
- απαλλαγή των
εισαγωγικών αγαθών
από δασμούς, ΦΠΑ και
άλλες χρεώσεις.**

Πέντε Ζώνες Ελεύθερων Συναλλαγών παρέχουν σαφή οφέλη στους εισαγωγείς και τους φορτωτές

Εκτός από τις Ζώνες Ελεύθερων Συναλλαγών, οι τελωνειακές αποθη-
κευτικές υπηρεσίες παρέχονται από
την πλειοψηφία των ελληνικών
παρόχων logistics. Πέντε εμπορικοί
χώροι έχουν οργανωθεί στη δίοδο
του Πειραιά (1), της Θεσσαλονίκης
(2), του Ηρακλείου της Κρήτης (4)
και του Αστακού (5) στη Δυτική
Ελλάδα, ενώ ο πέμπτος βρίσκεται
στην Κεντρική Ελλάδα, στο
Βιομηχανικό και Διοικητικό Κέντρο
της Βοιωτίας (3).

Τα μη κοινοτικά εμπορεύματα μπο-
ρούν να εισάγονται στις Ελεύθερες
αυτές Ζώνες χωρίς την καταβολή
εισαγωγικών δασμών, ΦΠΑ ή άλλων
επιβαρύνσεων κατά την εισαγωγή.
Τα μη κοινοτικά εμπορεύματα που
αποθηκεύονται στην Ελεύθερη
Ζώνη θεωρούνται ότι δεν εισήχθη-
σαν ακόμη στο τελωνειακό καθε-
στώς της Κοινότητας έως ότου
τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία
και, κατά συνέπεια, δεν πρέπει
να υποβληθεί δήλωση εισαγωγής,
εφόσον τα εμπορεύματα αποθηκεύ-
ονται στις Ελεύθερες Ζώνες
Συναλλαγών.

Οι δηλώσεις εισαγωγής και εξαγω-
γής πρέπει να υποβάλλονται μόνο
όταν τα εμπορεύματα τίθενται
σε ελεύθερη κυκλοφορία, χρησι-
μοποιούνται ή καταναλώνονται
εντός της Ελεύθερης Ζώνης.
Επιπλέον, αν τα ξένα εμπορεύματα
εξάγονται ή μεταφορτώνονται από
την Ελεύθερη Ζώνη, δεν επιβάλ-

λεται ποτέ δασμός. Πλέον των
Ζωνών Ελεύθερων Συναλλαγών,
ένα μεγάλο ποσοστό των παρόχων
3PL και των μεταφορέων έχει
εξουσιοδοτηθεί να εκτελεί υπηρε-
σίες τελωνειακών αποθηκών.

Οι τελωνειακές αυτές αποθήκες
έχουν οργανωθεί, είτε δίπλα στα
μεγάλα διεθνή ελληνικά λιμάνια,
είτε στα κεντρικά γραφεία logistics
του Θριάσιου Πεδίου (1) και των
Οινοφύτων (3) γύρω από την
Αθήνα, καθώς, επίσης, της Σίνδου
και του Καλοχωρίου (2) στη Θεσσα-
λονίκη. Αυτοί οι τύποι αποθηκών
μπορούν, επίσης, να υποστηρίξουν
τους εμπόρους σε περίπτωση που,
για παράδειγμα:

- ▶ τα εμπορεύματα που εισάγονται
από χώρες εκτός της Ε.Ε.
υπόκεινται σε δασμούς ή σε ΦΠΑ
κατά την εισαγωγή.
- ▶ τα εμπορεύματα μετακινούνται
από άλλη χώρα της ΕΕ σε
αναστολή των δασμών.
- ▶ ο τελικός προορισμός των εμπο-
ρευμάτων όταν φθάνουν στην
Ελλάδα δεν είναι γνωστός εκ των
προτέρων.
- ▶ αναμένεται η καθυστέρηση των
αδειών εισαγωγής ή των γραφειο-
κρατικών πράξεων, ή αναμένεται
να καταστεί διαθέσιμη μια ποσό-
στωση μείωσης δασμών (για
παράδειγμα για γεωργικά
προϊόντα).
- ▶ ένα άλλο τελωνειακό καθεστώς
είναι ευνοϊκότερο.

1. Λιμάνι Πειραιά – Θριάσιο Πεδίο
2. Λιμάνι Θεσσαλονίκης – Σίνδος και Καλοχώρι
3. Περιοχή logistics Βοιωτίας
4. Λιμάνι Ηρακλείου
5. Λιμάνι Αστακού

Πλεονεκτήματα της Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών

Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα
και κίνητρα για τις επιχειρήσεις που
δραστηριοποιούνται στις Ζώνες
Ελεύθερων Συναλλαγών, οι οποίες
συνοψίζονται ως εξής:

- ▶ Βελτιωμένη ταμειακή ροή, δεδο-
μένου ότι δεν απαιτείται πληρωμή
των δασμών για τα εμπορεύματα
που εισάγονται στη Ζώνη Ελεύθε-
ρων Συναλλαγών, εκτός και αν τα
εμπορεύματα εισέλθουν στην
ελληνική επικράτεια ή αφαιρεθούν.
- ▶ Δυνατότητα επανεξαγωγής των
εμπορευμάτων από τη Ζώνη
Ελεύθερων Συναλλαγών χωρίς την
καταβολή τελωνειακών δασμών.
- ▶ Τα εμπορεύματα διαμετακόμισης
μπορούν να κρατούνται στη Ζώνη
Ελεύθερων Συναλλαγών χωρίς
ομόλογα.

- ▶ Ικανότητα πιο στενής παρακολού-
θησης των αποθεμάτων, οδηγώ-
ντας, επίσης, στη βελτίωση της
συμμόρφωσης και του ποιοτικού
ελέγχου.
- ▶ Εάν τα εμπορεύματα είναι ελαττω-
ματικά ή κατεστραμμένα, δεν
κατατίθενται τέλη κατά τη δοκιμή,
επισκευή ή αποθήκευση στη Ζώνη
Ελεύθερων Συναλλαγών.
- ▶ Τα έγγραφα που σχετίζονται με
την αποθήκευση ή τη μεταφορά
αγαθών εντός των Ζωνών είναι,
επίσης, απαλλαγμένα από φόρους
χαρτοσήμου.
- ▶ Πλήρης απαλλαγή από το ΦΠΑ
των προϊόντων ξένης προέλευσης
που προορίζονται για άλλο κράτος-
μέλος της Ε.Ε.

Τελωνειακή αποθήκη

Μια τελωνειακή αποθήκη επιτρέπει
στους εμπόρους να αποθηκεύουν
εμπορεύματα με δασμούς ή πληρω-
μές ΦΠΑ που έχουν ανασταλεί. Τα
εμπορεύματα που μετακινούνται
από άλλη χώρα της Ε.Ε. σε αναστο-
λή των δασμών μπορούν, επίσης,
να αποθηκευτούν σε αυτό τον τύπο
αποθήκης.

Μόλις τα εμπορεύματα εγκαταλεί-
ψουν την αποθήκη, πρέπει να κατα-
βληθεί ο δασμός, εκτός εάν επανε-
ξαχθούν ή μεταφερθούν σε άλλο
τελωνειακό καθεστώς.

Ο όγκος διεργασιών που επιτρέπε-
ται να επιβληθούν σε εμπορεύματα
που διατηρούνται σε αποθήκες,
περιορίζεται ουσιαστικά στη διατή-
ρησή τους με σκοπό τη μεταγε-
νέστερη διανομή τους. Εντούτοις,
είναι δυνατή η μεταποίηση εμπο-
ρευμάτων υπό καθεστώς τελειοποί-
ησης προς επανεξαγωγή ή μεταποί-
ησης υπό τελωνειακό έλεγχο
στις εγκαταστάσεις τελωνειακής
αποταμίευσης.

**Η αναθεωρημένη εθνική
νομοθεσία εξασφαλίζει την
εναρμονισμένη εφαρμογή των
διατάξεων περί απαλλαγής
από τον ΦΠΑ, στο πλαίσιο του
άρθρου 42 του Τελωνειακού
Κώδικα.**

Το νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμί-
ζει την εφαρμογή και τον έλεγχο
του άρθρου 42 του Τελωνειακού
Κώδικα σχετικά με τη μείωση του
ΦΠΑ, προσαρμόστηκε πρόσφα-
τα. Το νέο πλαίσιο έθεσε σαφείς
κανόνες και διαδικασίες για την
αποτελεσματική και εναρμονι-
σμένη εφαρμογή του καθεστώτος
χαλάρωσης του ΦΠΑ από τα
τελωνεία και τους σχετικούς
ενδιαφερόμενους φορείς σε ολό-
κληρη τη χώρα. Το πρόσφατα
επικαιροποιημένο νομοθετικό
πλαίσιο υποστηρίζεται, επίσης,
από μια δέσμη τεκμηριωμένων
κατευθυντήριων γραμμών και
λεπτομερή περιγραφή της διαδι-
κασίας χαλάρωσης του ΦΠΑ,
συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ
άλλων, της ανάλυσης των νέων
νομοθετικών διατάξεων, των δρα-
στηριοτήτων και των διαδικασιών
ελέγχου, των απαιτήσεων για την
τεκμηρίωση παραβίασης, κ.λπ.

Το άρθρο 42 του Τελωνειακού
Κώδικα που χρησιμοποιεί ο εισα-
γωγέας, αποτελεί το καθεστώς
για την επίτευξη απαλλαγής από
το ΦΠΑ, όταν τα εισαγόμενα
προϊόντα μεταφέρονται σε
άλλο κράτος-μέλος. Ο ΦΠΑ δεν
πληρώνεται οπουδήποτε στην
Ελλάδα, αλλά στο κράτος-μέλος
προορισμού.

Το ίδιο ισχύει και για τα μη
κοινοτικά εμπορεύματα που
εισάγονται από χώρες εκτός της
Ε.Ε. και τα οποία θα υποστούν
επεξεργασία πριν αυτά επανε-
ξαχθούν εκτός της Ε.Ε.

%

Απλοποίηση του διεθνούς εμπορίου και της τελωνειακής λειτουργίας, χάρη σε εξουσιοδοτημένους, αξιόπιστους και έμπειρους οικονομικούς φορείς.

Η έννοια του Εξουσιοδοτημένου Οικονομικού Φορέα (ΕΟΦ) αποτελεί ένα από τα κύρια στοιχεία της τροποποίησης της ασφάλειας του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα. Ένας ΕΟΦ μπορεί να οριστεί ως οικονομικός φορέας, ο οποίος θεωρείται αξιόπιστος, στο πλαίσιο των σχετικών με την τελωνειακή του δραστηριότητα πράξεων και, κατά συνέπεια, δικαιούται να επωφελείται από προνόμια σε ολόκληρη την Ε.Ε.

Οι οικονομικοί φορείς μπορούν να υποβάλουν αίτηση για το πιστοποιητικό ΕΟΦ, προκειμένου, είτε να έχουν ευκολότερη πρόσβαση στις τελωνειακές απλουστεύσεις, είτε / και να είναι σε ευνοϊκότερη θέση όσον αφορά στη συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας.



Οι πάροχοι 3PL και οι μεταφορείς εμπορευμάτων εκμεταλλεύονται τα προνόμια των Εξουσιοδοτημένων Οικονομικών Φορέων για τη διευκόλυνση των τελωνειακών διαδικασιών

Τα τελευταία χρόνια, σημαντικό ποσοστό των 3PL, αεροπορικών και ναυτιλιακών εταιρειών, έχουν πιστοποιηθεί ως Εξουσιοδοτημένοι Οικονομικοί Φορείς (ΕΟΦ) στην Ελλάδα. Οι ΕΟΦ επωφελούνται τόσο από τις απλουστεύσεις που προβλέπονται από τους τελωνειακούς κανόνες ή / και τη διευκόλυνση όσον αφορά τους τελωνειακούς ελέγχους που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία, ανάλογα με το είδος του πιστοποιητικού που λαμβάνουν.

Πάνω από 115 ΕΟΦ δραστηριοποιούνται ενεργά στην Ελλάδα (Ιαν. 2017), η πλειοψηφία των οποίων είναι εταιρείες 3PL ή μεταφορείς εμπορευμάτων, που πιστοποιήθηκαν πριν από τουλάχιστον τρία χρόνια. Αυτοί οι οικονομικοί φορείς έχουν αποδείξει ότι εφαρμόζουν ικανοποιητικά συστήματα διαχείρισης και ότι ακολουθούν τα κατάλληλα πρότυπα ασφαλείας και προστασίας, όσον αφορά στους τελωνειακούς ελέγχους.

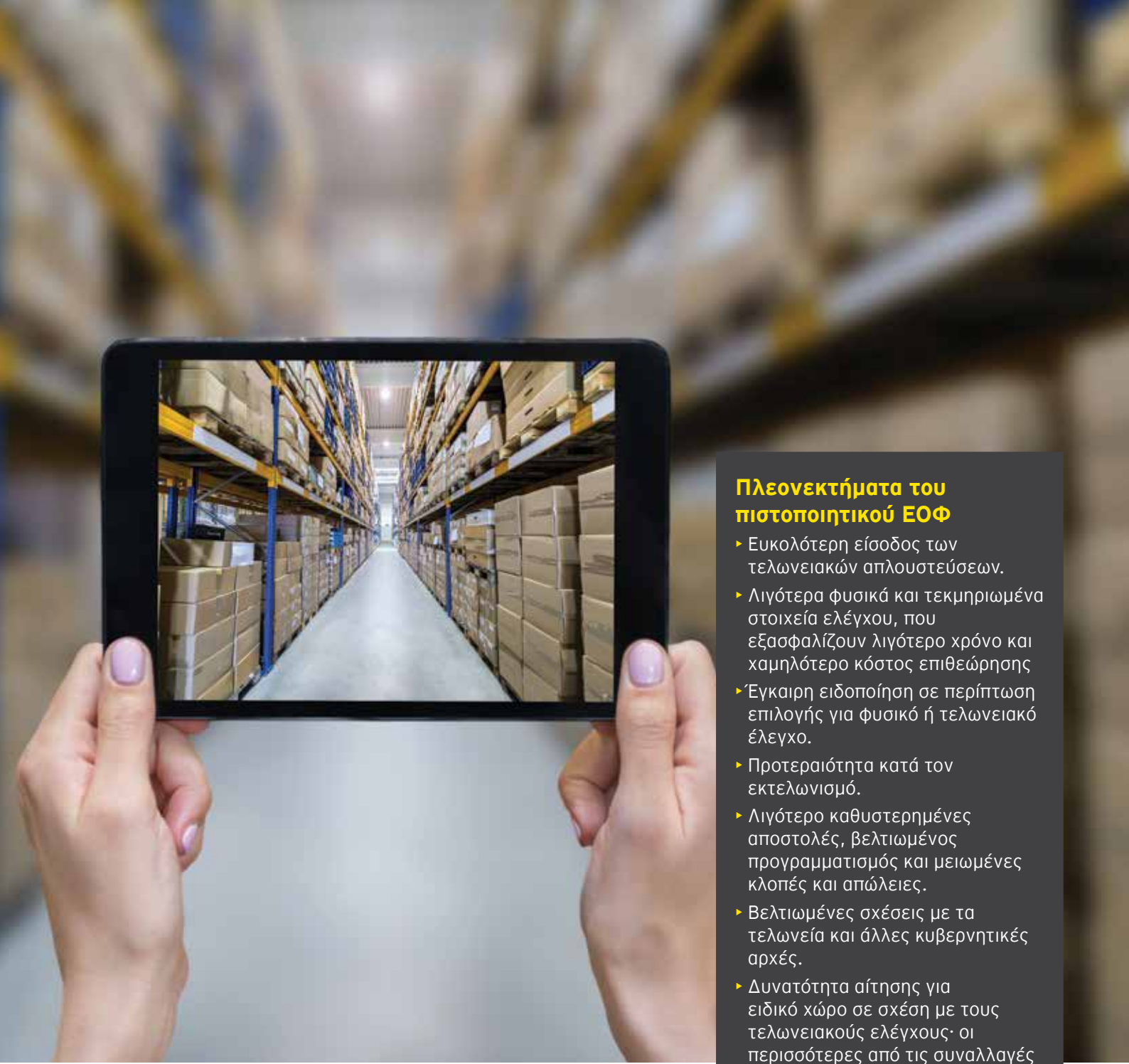
Ως εκ τούτου, περισσότερα από έξι χρόνια μετά την πιστοποίηση του πρώτου ΕΟΦ στην Ελλάδα, οι ελληνικοί πάροχοι και μεταφορείς 3PL έχουν καθιερωθεί ως αξιόπιστοι εταίροι logistics, καθώς και ως πάροχοι που διευκολύνουν το εμπόριο προς όφελος των σημαντικών διεθνών φορτωτών, κατασκευαστών, εξαγωγέων και μεταφορέων εμπορευμάτων. Η τάση αυτή αποτελεί σημαντική βελτίωση στην απλούστευση του διεθνούς εμπορίου στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς

βοήθησε τις εταιρείες να μειώσουν σημαντικά τις απαιτούμενες γραφειοκρατικές διαδικασίες και τον αριθμό των πραγματικών επιθεωρήσεων στις διαδικασίες εκτελωνισμού τους. Εκτός αυτού, ο ρόλος των ΕΟΦ αποτελεί βασικό στοιχείο για την ενίσχυση της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού και για την ελαχιστοποίηση των τελωνειακών κυρώσεων και της έκθεσης σε κινδύνους.

Ωστόσο, ο σημερινός αριθμός των υφιστάμενων ΕΟΦ μπορεί να θεωρηθεί ανεπαρκής, εάν ληφθεί υπόψη η εκτιμώμενη αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων τόσο στον Πειραιά, όσο και στη Θεσσαλονίκη, καθώς και η αναμενόμενη αύξηση των διαμετακομιστικών ροών προς την Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη.

Ως εκ τούτου, έχουν σχεδιαστεί αρκετές πρωτοβουλίες από την Ελληνική Κυβέρνηση για τα επόμενα δύο-τρία χρόνια (κονδύλια, απλούστευση διαδικασιών ελέγχου, κ.λπ.), προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι 3PL και οι εμπορικές εταιρείες ώστε να αποκτήσουν την πιστοποίηση ΕΟΦ.

Πηγή: Τελωνειακή Υπηρεσία – Γενική Διεύθυνση Τελωνείων και Εισπρακτικών Φόρων, Δίοδος ICIS NET, Ιανουάριος 2017



Τον Ιανουάριο του 2017, 115 οικονομικοί φορείς πιστοποιήθηκαν ως ΕΟΦ:

- ▶ Η πλειοψηφία τους (66 ΕΟΦ) επέλεξε να αποκτήσει πιστοποιητικό μόνο για διάφορες τελωνειακές απλουστεύσεις.
- ▶ Δύο άλλοι ΕΟΦ επέλεξαν να επωφεληθούν από ειδικές διευκολύνσεις που σχετίζονται μόνο με την ασφάλεια.
- ▶ Ενώ οι υπόλοιποι 47 ΕΟΦ επωφελήθηκαν από τις διάφορες απλουστεύσεις που προβλέπονται ειδικά στην τελωνειακή νομοθεσία και από ειδικές διευκολύνσεις σχετικά με τους τελωνειακούς ελέγχους, προστασίας και ασφάλειας.

Καθεστώς πιστοποιητικών ΕΟΦ στην Ελλάδα (Ιαν. 2017)

ΕΟΦ-C	47
ΕΟΦ-F	66
ΕΟΦ-S	2

Πλεονεκτήματα του πιστοποιητικού ΕΟΦ

- ▶ Ευκολότερη είσοδος των τελωνειακών απλουστεύσεων.
- ▶ Λιγότερα φυσικά και τεκμηριωμένα στοιχεία ελέγχου, που εξασφαλίζουν λιγότερο χρόνο και χαμηλότερο κόστος επιθεώρησης
- ▶ Έγκαιρη ειδοποίηση σε περίπτωση επιλογής για φυσικό ή τελωνειακό έλεγχο.
- ▶ Προτεραιότητα κατά τον εκτελωνισμό.
- ▶ Λιγότερο καθυστερημένες αποστολές, βελτιωμένος προγραμματισμός και μειωμένες κλοπές και απώλειες.
- ▶ Βελτιωμένες σχέσεις με τα τελωνεία και άλλες κυβερνητικές αρχές.
- ▶ Δυνατότητα αίτησης για ειδικό χώρο σε σχέση με τους τελωνειακούς ελέγχους· οι περισσότερες από τις συναλλαγές μπορούν να πραγματοποιηθούν εσωτερικά και όχι στο χώρο του τελωνείου.
- ▶ Δυνατότητα «γρήγορης αποστολής» φορτίων, μέσω ειδικών διαδικασιών ασφαλείας.
- ▶ Το πιστοποιητικό ΕΟΦ παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να συνδυάσουν τη δήλωση εισαγωγής με τη συνοπτική δήλωση.
- ▶ Λιγότερος και προνομιακός έλεγχος ή εξέταση εγγράφων.
- ▶ Δυνατότητα υποβολής δηλώσεων με ελλιπή έγγραφα.

Πληροφορίες για την EY

Η EY κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στον χώρο των ελεγκτικών, φορολογικών, χρηματοοικονομικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών. Η βαθιά γνώση και η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουμε συμβάλλουν στην οικοδόμηση εμπιστοσύνης στις κεφαλαιαγορές και τις οικονομίες σε ολόκληρο τον κόσμο. Δημιουργούμε ηγετικά στελέχη που συνεργάζονται για να τηρήσουν τις υποσχέσεις μας προς όλους τους εταίρους μας. Με τον τρόπο αυτό συμβάλλουμε σημαντικά στη δημιουργία ενός καλύτερου κόσμου για τους ανθρώπους μας, για τους πελάτες μας και για τις κοινωνίες μας.

Το λογότυπο EY αναφέρεται στον παγκόσμιο οργανισμό, και μπορεί να αναφέρεται σε μία ή περισσότερες, από τις εταιρείες μέλη της Ernst & Young Global Limited, καθεμία από τις οποίες αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα. Η Ernst & Young Global Limited, μια βρετανική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δια εγγυήσεως, δεν παρέχει υπηρεσίες σε πελάτες.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλώ επικοινωνήστε με το Τμήμα Εφοδιαστικής Αλυσίδας της EY:
Τηλ: +30 210 288 6600

ή το EY Shipping Group:
Τηλ: +30 210 288 6235

© 2017 EY

All Rights Reserved.

ey.com



EY



@EY_Greece



EY Greece



eygreece

o.mind Creatives

Η εταιρεία o.mind creatives είναι εκδοτική-διαφημιστική και τα στελέχη που την αποτελούν έχουν περισσότερη των 20 ετών εμπειρία στην προβολή δραστηριοτήτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Ως πρωτοπόροι στο χώρο, εκδώσαμε το 1999 το πρώτο περιοδικό στην Ελλάδα για τα logistics και διοργανώσαμε την πρώτη έκθεση για τα logistics και τις μεταφορές. Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται στην B2B επικοινωνία στο χώρο της Εφοδιαστικής Αλυσίδας & Εμπορευματικών Μεταφορών ως εξής:

1. Εκδίδουμε το περιοδικό "Supply Chain & Logistics" magazine, το οποίο είναι πλαισιωμένο από τους καλύτερους και πιο εξειδικευμένους δημοσιογράφους και αρθρογράφους για τα θέματα που πραγματεύεται και εκδίδεται ανελλιπώς από το 2006. Το "Supply Chain & Logistics" magazine κυκλοφορεί 8 φορές το χρόνο (κάθε 45 ημέρες) και αποστέλλεται σε 9.000 αποδέκτες, οι οποίοι είναι ως επί το πλείστον decision makers στην αγορά της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και των Μεταφορών.
2. Λειτουργούμε το web site www.supply-chain.gr, το οποίο αποτελεί τον μεγαλύτερης επισκεψιμότητας ηλεκτρονικό κόμβο στην Ελλάδα για θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, μεταφορών και logistics, με κατά μέσο όρο 15.000 μοναδικούς επισκέπτες και 450.000 hits το μήνα.
3. Αποστέλλουμε το ηλεκτρονικό newsletter supply chain news, το οποίο έχει κάθε εβδομάδα πάνω από 80.000 αποδέκτες-στελέχη επιχειρήσεων.
4. Διοργανώνουμε κάθε χρόνο, τα πολυ-συνέδρια LOGI.C, γύρω από θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας και μεταφορών, τα οποία συγκεντρώνουν μεγάλο ενδιαφέρον από τον επιχειρηματικό κόσμο.
5. Κάθε δύο (2) χρόνια διοργανώνουμε τη μεγαλύτερη έκθεση στη χώρα, που είναι, επίσης, και η μεγαλύτερη έκθεση της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, τη «Διεθνή Έκθεση Εφοδιαστική Αλυσίδα και Logistics», η οποία συγκεντρώνει πάνω από 200 εταιρείες-εκθέτες και πάνω από 10.000 επισκέπτες-στελέχη εταιρειών, προερχόμενα από όλη την Ελλάδα και από τις όμορες χώρες. Πληροφορίες για την Έκθεση μπορείτε να δείτε στο www.sce.gr

o.mind Creatives

Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 187, Ν. ΣΜΥΡΝΗ

Τηλ: +30 210 901 0040

Fax: +30 210 901 0041

Email: info@omind.gr

www.omind.gr



o.mind creatives



omind Creatives

