

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΔΙΟΙΚΗΣΗ LOGISTICS



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

«Η ΕΛΛΑΔΑ ΩΣ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ»

ΛΩΛΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ, Α.Μ. ΤΜΛ 2036
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΜΟΣΧΟΥΡΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΜΑΙΟΣ 2022

ΔΗΛΩΣΗ

«Η εργασία αυτή είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού τίτλου».

«Τα πνευματικά δικαιώματα χρησιμοποίησης του μη πρωτότυπου υλικού ΜΔΕ ανήκουν στο μεταπτυχιακό φοιτητή και το επιβλέπον μέλος ΔΕΠ εις ολόκληρο, δηλαδή εκάτερος μπορεί να κάνει χρήση αυτών χωρίς τη συναίνεση άλλου. Τα πνευματικά δικαιώματα χρησιμοποίησης του πρωτότυπου μέρους ΜΔΕ ανήκουν στον μεταπτυχιακό φοιτητή και τον επιβλέποντα από κοινού, δηλαδή δεν μπορεί ο ένας από τους δύο να κάνει χρήση αυτού χωρίς τη συναίνεση του άλλου. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η δημοσίευση του πρωτότυπου μέρους της διπλωματικής εργασίας σε επιστημονικό περιοδικό ή πρακτικά συνεδρίου από τον ένα εκ των δύο, με την προϋπόθεση ότι αναφέρονται τα ονόματα και των δύο (ή των τριών σε περίπτωση συν επιβλέποντα) ως συν-συγγραφέων. Στην περίπτωση αυτή προηγείται γραπτή ενημέρωση του μη συμμετέχοντα στη συγγραφή του επιστημονικού άρθρου. Δεν επιτρέπεται η κατά οποιοδήποτε τρόπο δημοσιοποίηση υλικού το οποίο έχει δηλωθεί εγγράφως ως απόρρητο».

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ολοκληρώνονται ταυτόχρονα και οι μεταπτυχιακές μου σπουδές στο Τμήμα Βιομηχανικής Διοίκησης και Τεχνολογίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Γι' αυτό τον λόγο θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Μοσχούρη Σωκράτη για την πολύτιμη βοήθεια και συνεργασία καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον νονό μου, τους γονείς μου και την κοπέλα μου που με βοήθησαν και με στήριξαν όλα αυτά τα χρόνια των σπουδών μου, από την αρχή έως και σήμερα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχει σημειώσει πρόοδο στις προσπάθειές της να εξελιχθεί σε ένα διεθνές εμπορευματικό κέντρο, αξιοποιώντας τη στρατηγική γεωγραφική της θέση, την ανάκαμψη της οικονομίας και ένα φιλικότερο επενδυτικό περιβάλλον. Ωστόσο, αυτή η πρόοδος οφείλεται, κυρίως, σε εξελίξεις στους κλάδους της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και στις οδικές υποδομές. Θα απαιτηθεί εντατικότερη προσπάθεια σε ό,τι αφορά τις σιδηροδρομικές και αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, τις υποδομές logistics της ενδοχώρας, την αγορά παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους (third party logistics & fourth party logistics- 3PL / 4PL) και κυρίως, τη διασύνδεση αυτών των διακριτών στοιχείων του ελληνικού κλάδου μεταφορών και logistics.

ABSTRACT

Greece in recent years has been making progress in its efforts to becoming an international freight center, leveraging its strategic geographical location, a recovering economy, and a friendlier investment environment. However, this progress has been driven primarily by developments in the shipping, maritime logistics industry and the road infrastructure. More work will be needed with regard to rail and air freight transport, hinterland logistics, the third-party logistics market & the fourth logistics market (3PL / 4PL) and, above all, the interconnectivity of these distinct nodes of the Greek transport and logistics industry (T&L).

Περιεχόμενα	
ΔΗΛΩΣΗ	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
1. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία logistics	11
1.1 Η Ελλάδα ως η νοτιοανατολική πύλη logistics προς την Ευρώπη: Η κεντρική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο παρέχει έναν ανταγωνιστικό διατροπικό διάδρομο για το ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο με την Ασία	11
1.2 Η Ελλάδα ενισχύει περαιτέρω τη θέση της ως το μεγαλύτερο ναυτικό έθνος και ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως	14
1.3 Η ανάπτυξη του ελληνικού στόλου	16
1.3.1 Μια επισκόπηση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.....	17
1.4 Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν βασικούς παράγοντες ανάπτυξης τόσο για την ελληνική όσο και για την ευρωπαϊκή οικονομία	18
2. 3PL / 4PL	21
2.1 Η ελληνική αγορά logistics τρίτων έχει αντισταθεί με επιτυχία στην εγχώρια οικονομική ύφεση και την αργή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου παρέχοντας υπηρεσίες αποθήκευσης	21
2.1.1 3PL επισκόπηση του ελληνικού τομέα.....	22
2.2 Οι εγκαταστάσεις logistics στην Ελλάδα έχουν εκσυγχρονιστεί και επικεντρωθεί σε περιφερειακές αγορές logistics, με ευκολότερη πρόσβαση στη μηχανή ανάπτυξης της χώρας: τα λιμάνια.	25
2.2.1 Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τα κέντρα διανομής έχουν εκσυγχρονιστεί...	25
2.2.2 Κύριοι όμιλοι logistics στην Ελλάδα	27
2.2.3 Η αγορά logistics του Θριασίου Πεδίου	28
2.2.4 Το σύμπλεγμα εφοδιαστικής της Βοιωτίας	29
2.2.5 Το logistics της Ανατολικής Αττικής	29
2.2.6 Ο Ασπρόπυργος	30
2.2.7 Η υλικοτεχνική και βιομηχανική ζώνη της Σίνδου	30
2.2.8 Καλοχώρι	30
2.2.9 Πάρκα εφοδιαστικών αλυσίδων	31
3. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές.....	32
3.1 Οι μειωμένοι όγκοι προς την Ελλάδα άσκησαν πίεση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές	32

3.1.1. Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν ανακάμψει καθώς το διεθνές εμπόριο μέσω των ελληνικών λιμανιών έχει επεκταθεί ραγδαία. ...	32
3.1.2. Το ελληνικό οδικό δίκτυο.....	34
3.1.3. Δομική ανάλυση του ελληνικού τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών	35
3.1.4. Υπεργολαβία οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα	36
3.1.5. Η σύνδεση μεταξύ Ελλάδας και Δούναβη.....	37
3.1.6. Σύντομο οργανωτικό και οικονομικό προφίλ του δρόμου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα	37
3.1.7. Το ελληνικό οδικό δίκτυο.....	38
3.2 Μετά τις πρόσφατες εξελίξεις, η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα της περιοχής.....	38
3.2.1. Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ.....	39
3.2.2. Ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού.....	39
3.2.3. Ο αυτοκινητόδρομος της Ιονίας Οδού	40
3.2.4. Ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Οδού.....	40
3.2.5. Ο αυτοκινητόδρομος της Ολυμπίας Οδού.....	40
3.2.6. Το μέλλον	41
4. Αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές.....	43
4.1 Η αυξανόμενη επιβατική κίνηση έχει οδηγήσει σε ανάκαμψη της αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων στα ελληνικά αεροδρόμια.....	43
4.1.1. Η Ελλάδα ως κόμβος της εφοδιαστικής αλυσίδας των αεροπορικών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.....	44
4.1.2. Το αεροδρόμιο στο Καστέλι.....	44
4.1.3. Ανάπτυξη των εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα	45
5. Περίληψη - Συμπεράσματα.....	47
Βιβλιογραφία.....	50

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κλάδος των μεταφορών και logistics είναι καθοριστικός για την ελληνική οικονομία, καθώς προσφέρει σημαντικά οικονομικά οφέλη, αλλά και κύρος στη χώρα. Οι υποδομές των μεταφορών, περιλαμβάνουν:

1. Τα λιμάνια
2. Τις υποδομές logistics ενδοχώρας/Τον κλάδο παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους (3PL / 4PL)
3. Το οδικό δίκτυο
4. Τα αεροδρόμια

Κάθε μία από τις παραπάνω υποδομές έχει ξεχωριστή σημασία για τον κλάδο.

Η χώρα μας καταγράφει μία ενθαρρυντική πορεία τα τελευταία χρόνια στον κλάδο των μεταφορών και logistics, γεγονός που επιβεβαιώνουν τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του World Economic Forum, όπου η Ελλάδα βελτίωσε ή διατήρησε σταθερές τις επιδόσεις της στους σχετικούς παγκόσμιους δείκτες για το 2019, και συγκεκριμένα: στην ανταγωνιστικότητα υποδομών (37^η θέση το 2019, από 38^η το 2018, ανάμεσα σε 141 χώρες) και στη συνδεσιμότητα αεροδρομίων (27^η θέση το 2019 και το 2018). Επίσης, βρισκόταν στην 42^η θέση στον δείκτη Logistics Performance Index της Παγκόσμιας Τράπεζας για το 2018, μεταξύ 160 χωρών. Παρόλο που οι συγκεκριμένοι δείκτες δεν έχουν ανανεωθεί πρόσφατα λόγω της πανδημίας, δείχνουν μια θετική τροχιά, η οποία αναμένεται να διατηρηθεί και να ενισχυθεί περαιτέρω μέσω των επενδύσεων στον τομέα αυτό.

Συνολικά, η πρόοδος της χώρας οφείλεται, κυρίως, σε εξελίξεις στους κλάδους της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και στις οδικές υποδομές. Θα απαιτηθεί εντατικότερη προσπάθεια σε ό,τι αφορά τις αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, τις υποδομές logistics της ενδοχώρας καθώς και την αγορά 3PL / 4PL και τις τελωνειακές υπηρεσίες, αλλά, κυρίως, στη διασύνδεση αυτών των διακριτών στοιχείων του ελληνικού κλάδου μεταφορών και logistics.

Στο λιμάνι του Πειραιά, η COSCO έχει καταφέρει να αυξήσει τον αριθμό ισοδύναμων μονάδων 20 ποδιών (twenty foot equivalent units - TEUs) σημειώνοντας την μεγαλύτερη με διαφορά αύξηση μεταξύ των 10 κορυφαίων λιμένων από το 2007 έως το 2021 (+287) φτάνοντας και την θέση του κορυφαίου λιμένα της Μεσογείου το 2019 και το 2020. Η κρίση του COVID-19 επηρέασε τους όγκους των τελευταίων 2 ετών με αποτέλεσμα να σημειωθεί μια μικρή πτώση 2.2% (από τα 5,44 εκατ. TEUs το 2020 στα 5.31 εκατ. TEUs το 2021) η οποία οδήγησε τον Πειραιά στην πέμπτη θέση των μεγαλύτερων λιμένων της Ευρώπης και δεύτερο της Μεσογείου μετά της Βαλένθια. (Notteboom, 2022) Αντίθετα, παρατηρήθηκε μια μικρή ανάκαμψη των επιπτώσεων του COVID-19 στον κλάδο της ακτοπλοΐας, καθώς ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 14,7% σε σχέση με το

προηγούμενο έτος – από τους 10,4 εκατ. το 2020 στους 11,9 εκατ. το 2021 (αλλά ακόμα αρκετά χαμηλότερα από τους 16,6 εκατ. επιβάτες του 2019) (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2021).

Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τα TEUs αυξάνονται συνεχώς τα τελευταία χρόνια. Έτσι, και το 2021 και παρά την πανδημία, ο αριθμός TEUs ανέβηκε κατά 2,2% σε σχέση με το 2020, από 461 χιλ., σε 471 χιλ. το 2021. (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, Μάρτιος 2021) Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει ως σημαντικά πλεονεκτήματα την εγγύτητά του στις βαλκανικές χώρες και μία ζώνη ελεύθερου εμπορίου (Free Trade Zone), μέσω των οποίων διευκολύνεται το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και των τρίτων χωρών ενώ οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται στο λιμάνι τα τελευταία χρόνια συνεχίζονται, με πιο πρόσφατη επένδυση την εξόπλιση του λιμένα με δύο νέες γερανογέφυρες. Με την άφιξη του νέου εξοπλισμού ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων διαθέτει πλέον έξι (6) γερανογέφυρες συνολικά, ενώ σημαντικό είναι να σημειωθεί ότι οι νέες γερανογέφυρες παρέχουν τη δυνατότητα απευθείας εξυπηρέτησης πλοίων κύριων γραμμών χωρητικότητας άνω των 10.000 TEU, συμβάλλοντας στην προσέλκυση νέων γραμμών.

Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας έχει αναπτυχθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, καθιστώντας το, το πιο ανεπτυγμένο στα Βαλκάνια, και φτάνει πλέον τα 2.145 χιλμ. αυτοκινητοδρόμων, οι οποίοι έχουν βελτιώσει αισθητά την καθημερινότητα των πολιτών και τις μεταφορές, ενώ για το 2021 αποτέλεσε σημαντικό σημείο η τελική έγκριση της κατασκευής του οδικού άξονα Πάτρας – Πύργου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (Αυτοκινητόδρομος Πατρών-Πύργου – Υπογραφή η τροποποίηση σύμβασης παραχώρησης – Κατατίθεται άμεσα στη Βουλή, 2021)

Πριν την κρίση του COVID-19, τα αεροδρόμια είχαν φτάσει σε ένα αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο, ειδικότερα όσον αφορά τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), ο οποίος σημείωνε εξαιρετικές επιδόσεις το 2019, όταν και κατέγραφε 25,6 εκατ. επιβάτες. Δεν προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι τα αντίστοιχα νούμερα για το και για το 2021 ήταν εξαιρετικά μειωμένα, με συνολική πτώση 51,7% συγκριτικά με το 2019 και 12,3 εκατ. επιβάτες συνολικά. Σημαντικό, πάντως, είναι να σημειωθεί πως το 2021 παρατηρήθηκε σημαντική άνοδος (52,8%) σε σχέση με το 2020 και τους 8,1 εκατ. επιβάτες, με κάποια πρώτα σημάδια ανάκαμψης της πανδημίας να γίνονται εμφανή. (Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών , Δεκέμβριος 2021) Όσον αφορά τα περιφερειακά αεροδρόμια επιβατικών μεταφορών, το 2020 αποτέλεσε εξαιρετικά σημαντική χρονιά για τη Fraport, η οποία ολοκλήρωσε την υλοποίηση ενός σημαντικού επενδυτικού προγράμματος ύψους €440 εκατ. για την περίοδο 2017-2021. Όπως αναμενόταν, ο COVID-19 είχε σημαντική επίπτωση και στα αεροδρόμια αυτά, με συνολική μείωση 42,4 % ανάμεσα στο 2019 και το 2021 (από τους 30,2 εκατ. επιβάτες του 2019 στους 17,4 εκατ. επιβάτες το 2021. Συγκριτικά με το ΔΑΑ, η ανάκαμψη των επιβατικών ροών συνέβη με μεγαλύτερη ταχύτητα, αφού η ποσοστιαία αύξηση μεταξύ του 2020 και του 2021 άγγιξε το 102,4 % (από τους μόλις 8,6 εκατ. επιβάτες του 2020). (Fraport Greece, Δεκέμβριος 2021)

Η αγορά 3PL/4PL στην Ελλάδα αντιμετώπισε σημαντικές προκλήσεις, ως άμεσο αποτέλεσμα της σοβαρής ύφεσης της ελληνικής οικονομίας μετά το 2009, η οποία άσκησε μεγάλη πίεση στους Έλληνες κατασκευαστές και εμπόρους να μειώσουν τα κόστη τους, χωρίς να μειώσουν, όμως, τα επίπεδα απόδοσης και εξυπηρέτησης. Ωστόσο, έχουν γίνει πιο θετικοί ως προς την ανάθεση βασικών λειτουργιών εφοδιαστικής αλυσίδας σε τρίτους, επιτρέποντας σε αξιόπιστους 3PLPs που έχουν επενδύσει στην ποιότητα των υπηρεσιών και την καινοτομία, να επεκτείνουν το μερίδιο αγοράς τους και να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Η ελληνική αγορά 3PL επηρεάστηκε σημαντικά από την πανδημία του 2019, καθώς εκτιμάται ότι υπήρξε συρρίκνωση της τάξης του 8% το 2020, ύστερα από την αυξητική πορεία της χρονικής περιόδου 2014-2019 όταν και υπήρχε μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής +2%. βασιζόμενη κυρίως σε δραστηριότητες αποθήκευσης και διανομής (93% της αξίας της αγοράς). (Στόχασις ΑΕ: Μείωση 8% παρουσίασε η εγχώρια αγορά των Third Party Logistics, 2021)

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

Η κατασκευή του νέου κέντρου εμπορευματικών μεταφορών και logistics στο Θριάσιο Πεδίο, κοντά στον Πειραιά, θα ενισχύσει σημαντικά τις υποδομές ενδοχώρας του λιμανιού, ενώ θα διευκολύνει, επίσης, την πιθανή ανάπτυξη νέων λειτουργιών και υπηρεσιών logistics προστιθέμενης αξίας. Στην πλήρη μορφή του, το Θριάσιο θα είναι ένας από τους μεγαλύτερους χερσαίους λιμένες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Σημαντική εξέλιξη για την πρόοδο του έργου, αποτέλεσε η έγκριση της σύμβασης παραχώρησης του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίου από το Ελεγκτικό Συνέδριο ολοκληρώνοντας τον προ συμβατικό έλεγχο νομιμότητας της επένδυσης συνολικού ύψους € 150 εκατ. Η έγκριση του Ανώτατου Δικαστηρίου αποτελεί προαπαιτούμενο ώστε η σύμβαση να οδηγηθεί προς κύρωση από τη Βουλή και η ανάδοχος κοινοπραξία των εταιρειών Goldair και ETBA ΒΠΠΕ να προχωρήσει στην έναρξη υλοποίησης του έργου. («Θριάσιο «Πράσινο φως» από το Ελεγκτικό για το κέντρο logistics», 2022)

Επιπλέον, το εμπορευματικό κέντρο που προβλέπεται να αναπτυχθεί στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, αναμένεται να ενισχύσει την αποθηκευτική χωρητικότητα του τερματικού σταθμού του λιμένα και να ενισχύσει σημαντικά τις δυνατότητές του.

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

1. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία logistics

1.1 Η Ελλάδα ως η νοτιοανατολική πύλη logistics προς την Ευρώπη: Η κεντρική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο παρέχει έναν ανταγωνιστικό διατροπικό διάδρομο για το ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο με την Ασία

Η ΕΕ-27 αντιπροσωπεύει περίπου το 15% του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών. Αυτός είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας διότι η αξία του διεθνούς εμπορίου αγαθών υπερβαίνει κατά πολύ την αξία των υπηρεσιών (περίπου τρεις φορές).

Το 2019, η Ρωσία και η Κίνα σημείωσαν σημαντική αύξηση στην αναλογία εξαγωγών-εισαγωγών όσον αφορά τις εξαγωγές, με τις δύο χώρες να έχουν το μεγαλύτερο ετήσιο εμπορικό πλεόνασμα. Η ΕΕ-27 βρίσκεται στη δεύτερη θέση, αντιπροσωπεύοντας το 15,4% των συνολικών παγκόσμιων εισαγωγών και εξαγωγών. Οι μόνες χώρες που έχουν ξεπεράσει αυτούς τους αριθμούς είναι η Κίνα, η οποία αντιπροσωπεύει το 16,2% του παγκόσμιου συνόλου, ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες αντιπροσωπεύουν το 10,6% του παγκόσμιου συνόλου. Όσον αφορά τις παγκόσμιες εισαγωγές, οι ΗΠΑ αντιπροσώπευαν το 16,2% του συνόλου, ενώ η ΕΕ-27 και η Κίνα το 13,7% και το 13,1% αντίστοιχα. Το εμπόριο αγαθών της ΕΕ-27 με τον υπόλοιπο κόσμο (δηλαδή, συνολικές εισαγωγές και εξαγωγές εκτός ΕΕ) το 2019 υπολογίζεται σε κάτι περισσότερο από 4 εκατομμύρια. Σε σύγκριση με το 2018, τόσο οι εξαγωγές όσο και οι εισαγωγές ήταν υψηλότερες από το 2018 και η αύξηση των εισαγωγών (27 δις. ευρώ) ήταν χαμηλότερη από την αύξηση των εξαγωγών (73 δις. ευρώ). Ως αποτέλεσμα, οι 27 χώρες της ΕΕ έχουν εμπορικό πλεόνασμα 152 δις. (Eurostat, 2020)

Η Ελλάδα βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο της Ευρώπης, στη διασταύρωση των τριών ηπείρων Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής και έχει μοναδική γεωγραφική θέση στις διεθνείς θαλάσσιες διαδρομές. Στην πραγματικότητα, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η Ελλάδα υπήρξε ιστορικά ένα σημαντικό ναυτικό κράτος. Ο ελληνικός εμπορικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, με βαριά μεταφορική ικανότητα (DWT) που αντιπροσωπεύει το 18% του παγκόσμιου στόλου. (Shipping register continues to shrink, 2020) Η ναυτιλία είναι ο σημαντικότερος κλάδος της χώρας και τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν σημαντικούς κόμβους για το διεθνές εμπόριο μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Αν και η Ελλάδα αντιπροσωπεύει μόνο το 0,15% του παγκόσμιου πληθυσμού, το 21% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου μεταφέρεται από πλοία που ελέγχονται από την Ελλάδα. (Greek Shipping and Economy, 2019) Ο ελληνικός στόλος παρέχει ουσιαστικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, την Ευρώπη και τον κόσμο γενικότερα, σημαντικό επίτευγμα για μια τόσο μικρή χώρα.

Καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν η ραχοκοκαλιά της παγκοσμιοποίησης και οι εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης συνεχίζουν να αυξάνονται χρόνο με το χρόνο, η κυκλοφορία μέσω των λιμένων της Μεσογείου αυξάνεται και ο ρόλος της Ελλάδας ως σημαντικός θαλάσσιος σύνδεσμος για την Ευρώπη που γίνεται όλο και πιο εμφανής. Από την άποψη αυτή, τα ελληνικά λιμάνια και άλλες μεγάλες υποδομές

μεταφορών, καθώς και οι δραστηριότητες logistics στην Ελλάδα, θεωρούνται ευρέως ελκυστικές επενδυτικές ευκαιρίες για μεγάλους διεθνείς οργανισμούς.

Μάλιστα, η σημασία των κυριότερων λιμανιών της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης ως βασικών πυλών στη διαδρομή Δυτικής-Ανατολικής Θάλασσας έχει αναγνωριστεί από ξένους επενδυτές όλα αυτά τα χρόνια.

Το 2019 ήταν άλλη μια χρονιά διψήφιας ανάπτυξης για τον Πειραιά, το λιμάνι κατέλαβε την πρώτη θέση στη Μεσόγειο με 5,65 εκατομμύρια TEUs (twenty-foot equivalent units) και το ελληνικό λιμάνι συνέχισε να ανεβαίνει στην κατάταξη (COSCO Shipping, 2020), διατηρώντας τη 2η θέση, πηδώντας στην 4η θέση στην Ευρώπη το 2019 παρά την καταγραφή υγιούς ανάπτυξης, αλλά πάνω από τα ισπανικά λιμάνια της Βαλένθια και του Αλχεσίρας. (Notteboom, 2022) Το γεγονός ότι ο Πειραιάς δεν μπήκε καν στην πρώτη 15άδα το 2007 είναι απόδειξη της τεράστιας προόδου του λιμανιού την τελευταία δεκαετία.

Επιπλέον, η εταιρεία COSCO έχει επενδύσει στο να καταστήσει τον Πειραιά μια βασική εσωτερική πύλη προς την Ευρώπη, επεκτείνοντας την εσωτερική υποδομή του λιμανιού και βελτιώνοντας τις σιδηροδρομικές και οδικές συνδέσεις με την Κεντρική Ευρώπη. Το 2013, το λιμάνι του Πειραιά συνδέθηκε με το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μέσω μιας νέας γραμμής μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας υψηλής ταχύτητας. Επιπλέον, η COSCO ελέγχει επίσης την PEARL (Piraeus-Eurasian Railway Logistics), η οποία παρέχει υποστήριξη και άλλες υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς τον Πειραιά και άλλα ελληνικά λιμάνια.

Ως εκ τούτου, ο Πειραιάς προσφέρει στα λιμάνια της Άπω Ανατολής μια πολύ ανταγωνιστική εναλλακτική συνδεσιμότητα από άκρο σε άκρο όσον αφορά τον χρόνο διέλευσης, τη συχνότητα εξυπηρέτησης και το κόστος σε σύγκριση με τα Δυτικοευρωπαϊκά λιμάνια. Από αυτή την άποψη, ο Πειραιάς συνδέει την Ασία με τους σημαντικότερους κόμβους logistics στην Κεντρική Ευρώπη σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα από τα μεγάλα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης.

Για παράδειγμα, υπολογίζεται ότι ένα ταξίδι από την Ασία μέσω Πειραιά στην Τσεχία είναι 8-9 ημέρες μικρότερο από το ίδιο ταξίδι μέσω Ρότερνταμ ή Αμβούργου. Ο διατροπικός διάδρομος της Ανατολικής Ευρώπης μέσω του λιμανιού του Πειραιά, δεν είναι μόνο ένας ταχύτερος και κερδοφόρος εναλλακτικός σύνδεσμος εφοδιασμού, αλλά και ένας πιο αξιόπιστος σύνδεσμος εφοδιασμού για φορτωτές και εμπόρους. Στις σημερινές παγκοσμιοποιημένες και απαιτητικές αλυσίδες εφοδιασμού, η αξιοπιστία των υπηρεσιών logistics αποτελεί μείζον μέλημα για τους εμπόρους και τους παρόχους logistics, και στις περισσότερες περιπτώσεις, πολύ πιο σημαντική από την ταχύτητα εξυπηρέτησης. Καθώς οι αποστολές απαιτούν βεβαιότητα ως προς την ποιότητα παράδοσης και τον χρόνο παράδοσης, η Ελλάδα ως South Gate στην Ευρώπη είναι ιδιαίτερα σύγχρονη στην παροχή αξιόπιστων σιδηροδρομικών και οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Παγκόσμιες επιχειρηματικές περιπτώσεις, όπως η HP, η Sony και η Huawei, που χρησιμοποιούν ειδικά τρένα από το λιμάνι του Πειραιά για τη μεταφορά προϊόντων στην αγορά της Κεντρικής Ευρώπης, αποδεικνύοντας ότι η

ελληνική ενδοχώρα μπορεί να αποτελέσει στρατηγική επιλογή για μεγάλους πολυεθνικούς κατασκευαστές, πλοία και διεθνείς επιχειρήσεις εφοδιασμού logistics. Επιπλέον, οι πρόσφατες συμφωνίες ιδιωτικοποίησης και παραχώρησης δημιούργησαν μια πιο ανταγωνιστική και αξιόπιστη ενδοχώρα για τον Πειραιά και άλλα σημαντικά ελληνικά λιμάνια. Εν ολίγοις, οι δυνατότητες για τους χειριστές logistics και τους εμπόρους είναι σαφώς τεράστιες.

Την 1η Απριλίου 2019 η Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A, απέκτησε την TRAINOSE, μια εταιρεία που υποστηρίζει σιδηροδρομικά συστήματα και επισκευάζει σιδηροδρομικά βαγόνια. (Δελτίο Τύπου Ταμείου Ανάπτυξης Περιουσιακών Στοιχείων της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΤΑΙΠΕΔ), 2019) Η ιταλική εταιρεία ετοιμάζεται τώρα να αναπτύξει το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε δύο φάσεις, προσθέτοντας στη γραμμή τρένα υψηλής και εξαιρετικά υψηλής κυκλοφορίας. Η εταιρεία θα συνεχίσει επίσης το δημοφιλές δρομολόγιο Αθήνα-Πάτρα που εκτελούσε στο παρελθόν, επιτρέποντας τη ροή φορτίων από και προς την Ιταλία με πλοίο.

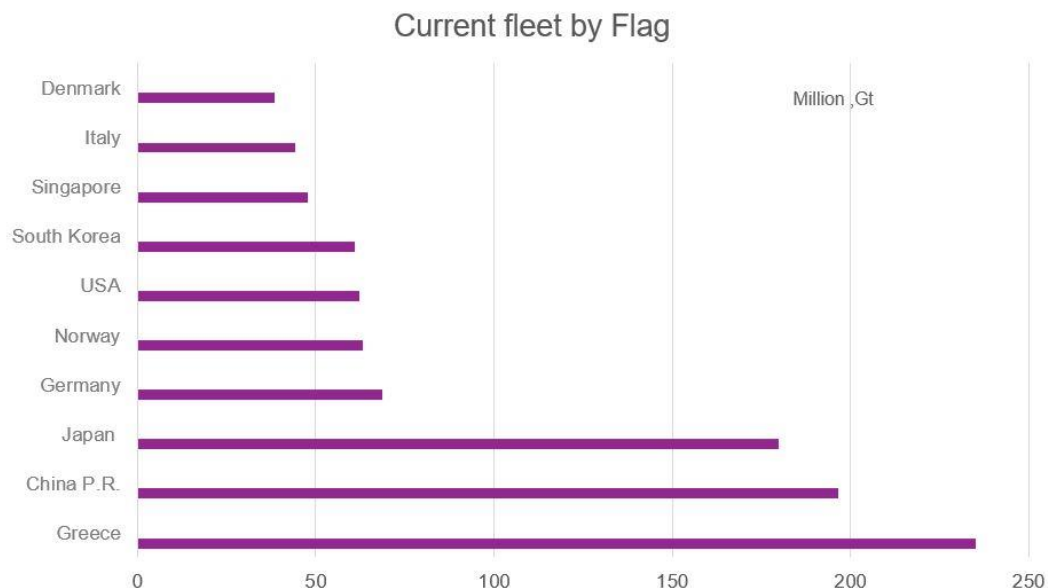
Επιπλέον, η κατασκευή ενός νέου διατροφικού πάρκου εμπορευμάτων και logistics στο Θριάσιο Πεδίο κοντά στον Πειραιά θα ενισχύσει σημαντικά το εσωτερικό του λιμανιού και θα διευκολύνει επίσης την πιθανή ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών logistics προστιθέμενης αξίας.

Η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε τελικά τον Μάρτιο του 2018. Για τον νέο ιδιοκτήτη του λιμανιού, τη South Europe Gateway Thessaloniki Ltd, η Θεσσαλονίκη είναι το κύριο λιμάνι εισόδου για τη Βόρεια Ελλάδα και διεθνής κόμβος logistics για όλες τις αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. («Οι 15 κορυφαίοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2019: Όγκοι και ρυθμοί ανάπτυξης της ΣΕΕ», 2020)

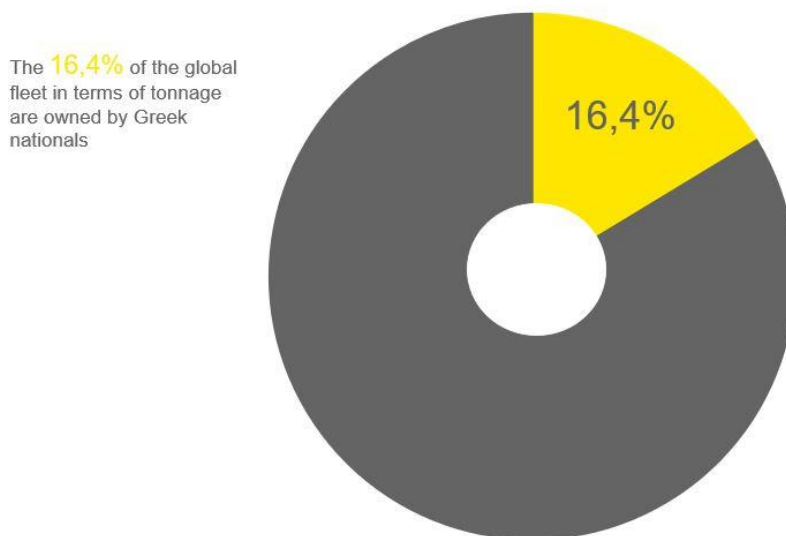
Η Θεσσαλονίκη είναι το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα και το μεγαλύτερο λιμάνι ξηρού και χύδην φορτίου της χώρας. Είναι ένα επιχειρησιακό λιμάνι με έξι προβλήτες, προβλήτα μήκους 6.200 μέτρων, λιμενική έκταση 1,55 τετραγωνικών μέτρων και πολλά κτίρια και αποθήκες. Επιπλέον, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι μέρος του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) και βρίσκεται κοντά στον Διαδριατικό Αγωγό (TAP).

Επιπλέον, η ανάπτυξη του κέντρου logistics Γκόνοσ σε οικόπεδο 672.000 τετραγωνικών μέτρων κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα ενισχύσει επίσης τις βαλκανικές χώρες στην ελληνική ενδοχώρα και στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας. Ο πιο ευρέως χρησιμοποιούμενος σιδηροδρομικός διάδρομος από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στο κεντρικό ευρωπαϊκό οικονομικό και logistics κέντρο είναι ο Πανευρωπαϊκός Διάδρομος TEN-T, ο οποίος διέρχεται από τη Βόρεια Μακεδονία, τη Σερβία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Τσεχία κ.λπ.

1.2 Η Ελλάδα ενισχύει περαιτέρω τη θέση της ως το μεγαλύτερο ναυτικό έθνος και ένα από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά κέντρα παγκοσμίως



Home of the largest ship-owning community in the world



Πηγή : : Clarkson's World Shipyard Monitor

Οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Η ναυτιλία συνεισέφερε περίπου 11 δισ. δολάρια, σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Η ναυτιλία και οι συναφείς υπηρεσίες απασχολούν περισσότερα από 192.000 άτομα - σχεδόν το 3% του συνολικού εργατικού δυναμικού της Ελλάδας, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή. (Ελληνική ναυτιλία και οικονομία, 2020)

Η Ελλάδα θεωρείται εδώ και καιρό ένα από τα πέντε σημαντικότερα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο και η κύρια δύναμη της έγκειται στη μεγάλη ναυτιλιακή

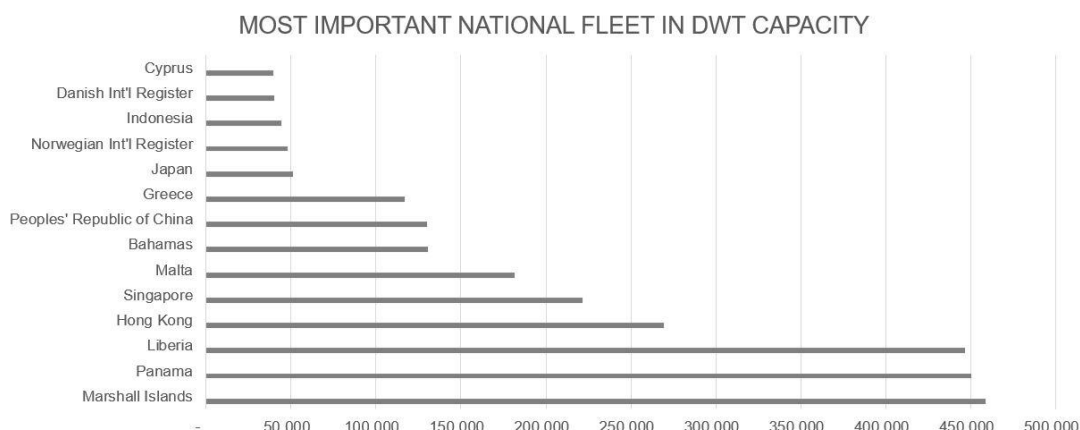
της κοινότητα.

Σε ένα εθνικό οικονομικό περιβάλλον που προσφέρει ελάχιστα επενδυτικά κίνητρα, η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία παρέχει περισσότερα κέρδη σε συνάλλαγμα. Συγκεκριμένα, η συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας είναι εξίσου σημαντική με συνεισφορά σε έσοδα από τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών τα οποία ανήλθαν σε 17,3 δισ. ευρώ το οικονομικό 2019.

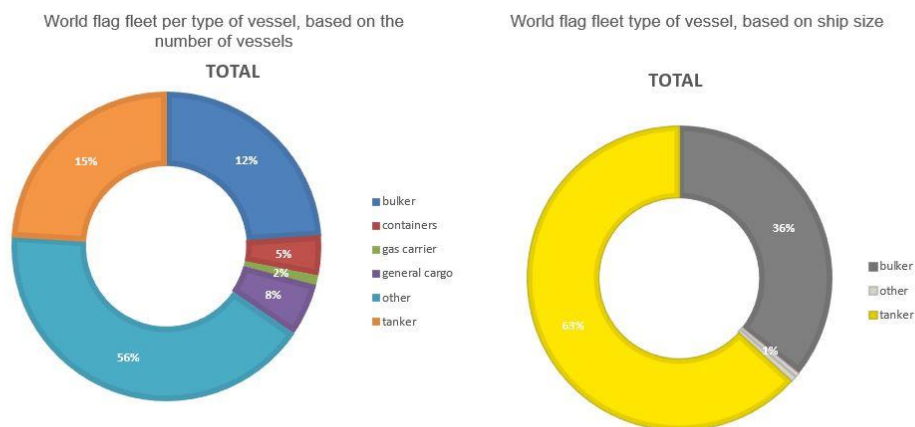
Η γεωγραφική θέση και το ανθρώπινο δυναμικό της χώρας είναι επίσης σημαντικοί παράγοντες, που συμβάλλουν στην υψηλή θέση της μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου. Η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετώπισε την καταιγίδα και εδραίωσε τη θέση της χώρας ως το μεγαλύτερο ναυτικό έθνος, τόσο από άποψη χωρητικότητας όσο και αξίας, με 3.968 πλοία αξίας περίπου 105 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Παρά τις εγχώριες και παγκόσμιες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, η Ελλάδα εξακολουθεί να προηγείται στην κατάταξη των χωρών με πλοία. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εξακολουθούν να είναι η κυρίαρχη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία, αντιπροσωπεύοντας το 15,6% DWT του παγκόσμιου μεριδίου αγοράς, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία (11,47%), την Κίνα (10,51%), τη Σιγκαπούρη (6,19%), το Χονγκ Κονγκ (5%), τη Γερμανία (4,92%), η Δημοκρατία της Κορέας (3,91%), η Νορβηγία (3,11%), οι Ηνωμένες Πολιτείες (2,97%) και οι Βερμούδες. (UNCTAD, 2020) (Η Ελληνική Ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο σε αξία πλοίων, 2019) (Ναυτιλία, 2020) («Ο ελληνικός στόλος μειώνεται σε αριθμό πλοίων, αυξάνεται η χωρητικότητα», 2020)

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται κυρίως από πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, ακολουθούμενα από πλοία μεταφοράς αερίου και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μάλιστα, στις κατηγορίες των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονται στην κορυφή της κατάταξης του μεγαλύτερου εμπορικού στόλου στον κόσμο. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο ελληνικός εμπορικός στόλος επεκτείνεται σε ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές όπως τα πλοία μεταφοράς LNG και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Παρά τις αρνητικές επιπτώσεις της πρόσφατης παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, καθώς και τον έντονο ανταγωνισμό από τις αναπτυσσόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες (κυρίως την Ασία), η Ελλάδα κατάφερε να διατηρήσει την υψηλή της θέση μεταξύ των κορυφαίων ναυτιλιακών χωρών.

1.3 Η ανάπτυξη του ελληνικού στόλου



Πηγή: Clarkson's World Fleet Monitor



Πηγή: Statista.com

Το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας δραστηριοποιείται στην Ελλάδα. Τα περισσότερα πλοία του ελληνικού στόλου φέρουν σημαία Λιβερίας ή Νήσων Μάρσαλ. Με βάση τα πραγματικά στοιχεία, τον Μάρτιο του 2020, από τα 3.968 πλοία που ανήκουν στην Ελλάδα, τα 866 ήταν υπό σημαία Λιβερίας και τα 850 υπό σημαία Νήσων Μάρσαλ. Όσον αφορά τη χωρητικότητα, τα πλοία με σημαία Λιβερίας αντιπροσώπευαν το 22,7% (77,323m dwt) του συνολικού dwt της Ελλάδας, ενώ τα πλοία με σημαία Νήσων Μάρσαλ αντιπροσώπευαν το 20,3% αυτού (69,344m dwt). Η σημαία της Μάλτας κατατάσσεται στην τρίτη θέση μεταξύ των ελληνόκτητων πλοίων με 673 πλοία και 62,1m DWT. Μερικά άλλα αξιοσημείωτα στοιχεία προέρχονται από τον Παναμά (375 πλοία, 22,2m dwt), την Κύπρο (226 πλοία, 17m dwt) και τις Μπαχάμες (203 πλοία, 18,24m dwt). Συγκεκριμένα, η κυπριακή σημαία έχασε 22 ελληνόκτητα πλοία το 2019, χάνοντας 2m dwt.

Ως προς τον αριθμό των πλοίων, ο ελληνικός στόλος αντιπροσωπεύει το 7% του παγκόσμιου στόλου. Η ολική χωρητικότητα (GT) ήταν 13,2% και η χωρητικότητα νεκρού βάρους ήταν 15,6%. Εντύπωση προκαλεί επίσης το γεγονός ότι οι ελληνικές

μητρικές εταιρείες αντιπροσωπεύουν το 26,6% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων και το 14,7% του στόλου μεταλλευμάτων και φορτίου χύδην.

Ο ελληνικός στόλος εμπορεύεται αυτή τη στιγμή υπό συνολικά 32 διαφορετικές σημαίες. Ενώ ο συνολικός ελληνικός στόλος έχει μειωθεί, τα ελληνικά πλοία που φέρουν σημαία Λιβερίας και Νήσων Μάρσαλ έχουν αυξηθεί τον περασμένο χρόνο. Το 2020, ο στόλος εγχώριας σημαίας θα είναι 636 πλοία, 65,64m dwt και 38,8m ολική χωρητικότητα. («Ο ελληνικός στόλος μειώνεται σε αριθμό πλοίων, αυξάνεται η χωρητικότητα», 2020)

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι οι δεύτεροι μεγαλύτεροι πελάτες ναυπηγείων στον κόσμο, αγοράζοντας πλοία από την Ιαπωνία, τη Νότια Κορέα, την Κίνα, τη Γερμανία και ακολουθούν η Γαλλία και η Ιταλία.

Η ελληνική ναυτιλία συνέχισε να ηγείται παγκοσμίως το 2019, ακολουθούμενη από την Ιαπωνία και την Κίνα στην τρίτη θέση. Σύμφωνα με τους Lloyd's 100, στο «Global Shipping 100» υπάρχουν πολλοί Έλληνες εφοπλιστές. (Lloyd's List, 2020)

1.3.1 Μια επισκόπηση της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας

Καθώς τα σαφή πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως ναυτιλιακού συγκροτήματος αναγνωρίζονται από το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, η τελευταία επέλεξε να δημιουργήσει το κέντρο των δραστηριοτήτων διαχείρισης στόλου στην Ελλάδα. Η Αττική, ειδικά το λιμάνι του Πειραιά, είναι η καρδιά του ελληνικού ναυτιλιακού συγκροτήματος.

Το 2019, το λιμάνι του Πειραιά διακίνησε σχεδόν 5,65m TEUs στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του. Επιπλέον, περισσότεροι από 16,5 εκατομμύρια επιβάτες χρησιμοποιούν τους παράκτιους τερματικούς σταθμούς του λιμανιού. (Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2020, 2021)

Ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή της Αττικής προσελκύουν τη σημαντικότερη ναυτιλιακή δραστηριότητα, η οποία περιλαμβάνει εταιρείες διαχείρισης πλοίων, ναυπηγεία και υπερβολάβους ναυπηγείων, λιμενικούς, διαμεταφορείς και τρίτους παρόχους logistics (3PL). Οι πιο διάσημες και ισχυρές εταιρείες διαχείρισης πλοίων στον κόσμο καθώς και ελληνικοί όμιλοι συμφερόντων έχουν γραφεία στον Πειραιά. Μια ανασκόπηση του καταλόγου των ναυτιλιακών εταιρειών αποκάλυψε συνολικά 3.665 ναυτιλιακές εταιρείες το 2018 (αύξηση 1,19% σε σχέση με το 2017), ομαδοποιημένες σε 28 μεγάλες κατηγορίες οικονομικής δραστηριότητας, οι σημαντικότερες από τις οποίες ήταν 795 εταιρείες «διαχείρισης και λειτουργίας», και 606 εταιρείες «Ανταλλακτικά και ναυτιλιακός εξοπλισμός». («Στατιστικά στοιχεία πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών 2018», 2019)

1.4 Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν βασικούς παράγοντες ανάπτυξης τόσο για την ελληνική όσο και για την ευρωπαϊκή οικονομία

Η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη με μήκος περίπου 13.676 χλμ. Βρίσκεται σε στρατηγική θέση στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και αποτελεί φυσικό θαλάσσιο σύνδεσμο μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Επιπλέον, τα λιμάνια είναι η πηγή ζωής της οικονομίας της ΕΕ, καθώς η ΕΕ βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στους θαλάσσιους λιμένες της για ταξίδια από και προς τον υπόλοιπο κόσμο και την εσωτερική αγορά.

Το 2019, το συνολικό μεικτό βάρος του φορτίου που διακινήθηκε στα λιμάνια της ΕΕ ξεπέρασε τα 3,5b tonnes (πολύ κοντά στο ποσοστό του 2018, το οποίο ήταν επίσης 3,5b tonnes). Το 3ο τρίμηνο του 2019, το συνολικό βάρος φορτίου στα μεγάλα λιμάνια της ΕΕ μειώθηκε κατά 3,9% (880 εκατομμύρια τόνοι) σε σύγκριση με το 2ο τρίμηνο του ίδιου έτους. Τα τελευταία τρία χρόνια, οι αριθμοί του τρίτου τριμήνου παρουσίασαν αυξητική εποχιακή τάση σε σύγκριση με τους αριθμούς του δεύτερου τριμήνου. Το τέταρτο τρίμηνο του 2019, τα λιμάνια της ΕΕ διακίνησαν 866 εκατομμύρια τόνους, μειωμένα κατά 3,3% από το τέταρτο τρίμηνο του περασμένου έτους.

Το τρίτο τρίμηνο του 2019, η συνολική διακίνηση φορτίου των μεγάλων λιμένων της ΕΕ αντιπροσώπευε περίπου το 60% της εσωτερικής εμπορευματικής κίνησης.

Σε σύγκριση με το τρίτο τρίμηνο του 2018, η εσωτερική διακίνηση αγαθών προς τους μεγάλους λιμένες της ΕΕ ήταν σημαντικά σταθερή στους 527 εκατομμύρια τόνους το τρίτο τρίμηνο του 2019. Εν τω μεταξύ, οι εκροές μειώθηκαν κατά 2,8% στα 353 εκατ. Η εσωτερική κίνηση αγαθών το 1ο τρίμηνο του 2019 ήταν η χαμηλότερη που καταγράφηκε από το 2008, λίγο πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση.

Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα περισσότερα από 25 μεγάλα εμπορικά λιμάνια σε λειτουργία, εκ των οποίων τα 5 έχουν χαρακτηριστεί στρατηγικά σημαντικά λιμάνια από την ΕΕ (δηλαδή «πρωτεύοντα λιμάνια») και έχουν ενταχθεί στο TEN-T ως ο κύριος θαλάσσιος σύνδεσμος στην Ανατολή. Τα πέντε ελληνικά λιμάνια είναι: Πειραιάς, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα και Πάτρα. Υποστηριζόμενοι από άλλα περιφερειακά λιμάνια, τα πέντε κεντρικά λιμάνια της Ελλάδας εξυπηρετούν όχι μόνο την Ελλάδα, αλλά και το εμπόριο και την οικονομία πολλών άλλων κρατών μελών και της ΕΕ συνολικά. Επιπλέον, το 75% των πλοίων που καταπλέουν σε ελληνικά λιμάνια πλέουν εντός Ευρώπης.

Εξίσου σημαντική για την Ελλάδα και τις άλλες ευρωπαϊκές οικονομίες είναι η παράδοση αγαθών σε διάφορες τρίτες χώρες της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Το ετήσιο ποσοστό χρησιμοποίησης των ελληνικών λιμανιών κυμαίνεται μεταξύ 70% -85% και δεν παρουσιάζει σημαντικά σημεία συμφόρησης χωρητικότητας. Όλα τα ελληνικά λιμάνια διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό μεταφόρτωσης για εύκολη σύνδεση με το εθνικό οδικό δίκτυο. Επιπλέον, τα δύο μεγαλύτερα και πιο πολυσύχναστα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης διαθέτουν υπερσύγχρονες σιδηροδρομικές συνδέσεις, υποστηρίζοντας απρόσκοπτες πολυτροπικές μεταφορές (οδικές, σιδηροδρομικές και θαλάσσιες) κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού προς τα μεγάλα κέντρα της Κεντρικής

Ευρώπης.

Στην πραγματικότητα, τα ελληνικά λιμάνια έχουν σημειώσει σημαντική αύξηση στη διακίνηση φορτίου τα τελευταία χρόνια, επομένως έχουν προγραμματιστεί σημαντικές επενδύσεις για να μπορέσουν οι λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις μεταφορών και logistics και να απορροφήσουν την αναμενόμενη αύξηση φορτίου την επόμενη δεκαετία. Όπου η δημόσια χρηματοδότηση είναι περιορισμένη, η χρηματοδότηση από την ΕΕ (από πηγές όπως το Ευρωπαϊκό Κοινό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής) και η στήριξη του ιδιωτικού τομέα μέσω είναι κρίσιμης σημασίας. Μόνο ο Κοινός Ευρωπαϊκός Μηχανισμός/Ταμείο Συνοχής έχει διαθέσει πάνω από 650 εκατ. ευρώ για τη στήριξη ερευνών ή έργων που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για το ελληνικό δίκτυο μεταφορών. Σημαντικό μέρος αυτών των κονδυλίων θα χρησιμοποιηθεί για την επέκταση και την αναβάθμιση των ελληνικών λιμένων, καθώς και για τη βελτίωση της ενσωμάτωσής τους στο σιδηροδρομικό/οδικό ευρωπαϊκό δίκτυο. ("Η Ευρωπαϊκή Ένωση εγκαινιάζει τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» ύψους 1,4 δισεκατομμυρίων ευρώ", 2019)

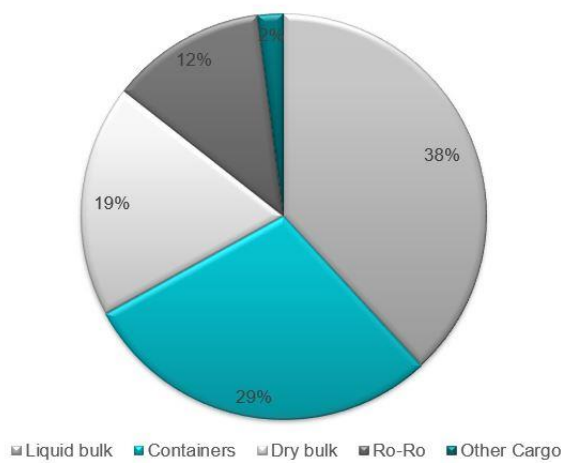
Οι ελληνικοί λιμένες είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της έννοιας «Αυτοκινητόδρομοι της Θάλασσας» της ΕΕ:

- Το διεθνές εμπόριο αγαθών της ΕΕ-27 αποτιμήθηκε σε €4 tonnes το 2019, ενώ τόσο οι εισαγωγές όσο και οι εξαγωγές ήταν υψηλότερες σε σύγκριση με το 2018.
- Οι εξαγωγές της ΕΕ-27 αυξήθηκαν περισσότερο από τις εισαγωγές της και το εμπορικό πλεόνασμα αυξήθηκε από 152 δις.
- Οι λύσεις θαλάσσιων διατροφικών μεταφορών ευνοούνται ιδιαίτερα από τις πολιτικές μεταφορών της ΕΕ, μέσω πρωτοβουλιών για τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου.

Τα ελληνικά λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας έχουν γίνει σημαντικά σημεία διασύνδεσης στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, συνδέοντας την Ελλάδα με την Κύπρο (Λεμεσός), την Ασία. Η Ιταλία στην Αδριατική Θάλασσα συνδέεται με άλλες μη ευρωπαϊκές χώρες στα ανατολικά Μαύρη Θάλασσα.

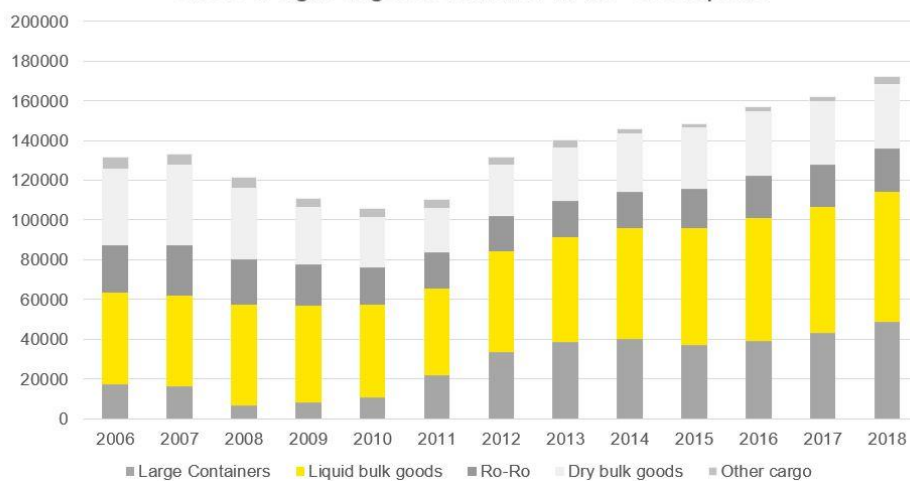
Η χωρητικότητα των ελληνικών λιμανιών αυξήθηκε κατά 41% μεταξύ 2009 και 2016, κυρίως λόγω της ασυνήθιστης αύξησης της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Gross weight of goods handled in Greek ports per type of cargo (2018)



Πηγή: Eurostat

Gross Weight of goods handled in the Greek ports



Πηγή: Eurostat

2. 3PL / 4PL

2.1 Η ελληνική αγορά logistics τρίτων έχει αντισταθεί με επιτυχία στην εγχώρια οικονομική ύφεση και την αργή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου παρέχοντας υπηρεσίες αποθήκευσης

Οι επιδόσεις του κλάδου των logistics είναι αδιαχώριστες από το εξωτερικό περιβάλλον που διαμορφώνει τις απαιτήσεις και τα πρότυπα της παραγωγής και κατανάλωσης αγαθών. Ως εκ τούτου, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι οι πάροχοι logistics στην Ελλάδα αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης το 2008 και της σοβαρής ύφεσης της ελληνικής οικονομίας από το 2009.

Μετά την ύφεση, η ελληνική οικονομία έχει μπει σε τροχιά ανάκαμψης τα τελευταία χρόνια και ο κλάδος των logistics - που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στις επιδόσεις της εθνικής οικονομίας - βρίσκεται επίσης σε ανοδική τροχιά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της δυναμικής ανάπτυξης του ελληνικού κλάδου logistics είναι ο τρίτος μεγαλύτερος τομέας logistics της χώρας (3PLs). Το τμήμα 3PL αυξήθηκε από το 2014 στο 2019, με πτώση από το 2020 έως το 2018 λόγω των επιπτώσεων του COVID-19.

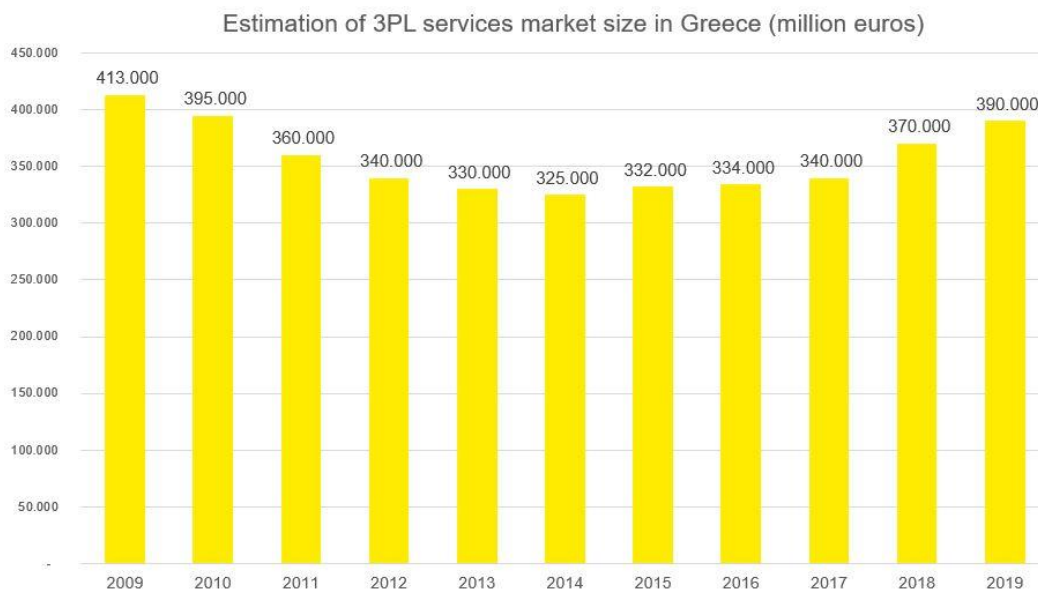
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του κύκλου εργασιών των 3PL στην Ελλάδα, πριν από την οικονομική κρίση, ο όγκος του κλάδου logistics δεν είχε ανακάμψει πλήρως, με συνολικό CAGR -2,06% από το 2008 έως το 2019. Η σοβαρή μείωση της εγχώριας κατανάλωσης και της βιομηχανικής παραγωγής, σε συνδυασμό με την αργή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, έχει ασκήσει τεράστια πίεση στους Έλληνες κατασκευαστές, παραγωγούς και εμπόρους να μειώσουν το κόστος χωρίς να μειώσουν τα επίπεδα απόδοσης και εξυπηρέτησης.

Από την άλλη πλευρά, οι Έλληνες κατασκευαστές, παραγωγοί και έμποροι έχουν γίνει πιο ενεργοί στην εξωτερική ανάθεση των βασικών δραστηριοτήτων εφοδιαστικής τους σε αξιόπιστα 3PL, επιτρέποντάς τους να επικεντρωθούν στις βασικές δραστηριότητές τους. Ως αποτέλεσμα, οι ελληνικές εταιρείες logistics, ειδικά οι 3PLs, έχουν επενδύσει στην ποιότητα των υπηρεσιών και την καινοτομία, εκμεταλλευόμενοι αυτή την ευκαιρία, διευρύνοντας το μερίδιο αγοράς και βελτιώνοντας τις επιδόσεις.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICAP, (ICAP Group, 2020) το μέγεθος της ελληνικής αγοράς 3PL ήταν 387 εκατομμύρια ευρώ το 2019, σημειώνοντας αύξηση 4,6% σε σχέση με το 2018. Το 2018, η βιομηχανία τροφίμων, ποτών και καπνού αντιπροσώπευε το 45% της αγοραίας αξίας. Μεσοπρόθεσμα (έως το 2023), η εγχώρια αγορά 3PL αναμένεται να αναπτυχθεί κατά 2,8%. Επιπλέον, 100 εταιρείες 3PL αναμένονται στην Ελλάδα το 2018. Επιπλέον, το 2018, περίπου 30 εταιρείες που προσφέρουν υπηρεσίες 3PL συμμετείχαν στην Ελλάδα και υπολογίζεται ότι 4.800 εργαζόμενοι συμμετείχαν σε δραστηριότητες που σχετίζονται με το 3PL. (Stochasis, 2019)

Οι εταιρείες του κλάδου T&L μπορούν να εισέλθουν πιο εύκολα στον κλάδο των express επειδή διαθέτουν ήδη την απαραίτητη υποδομή, κατάλληλο δίκτυο και πελατειακή βάση.

Μεταξύ των σημαντικότερων διεθνών παραγόντων στον τομέα των ταχυμεταφορών, Express και δεμάτων, υπάρχει μόνο μία εταιρεία που παραδίδει εμπορεύματα πανελλαδικά στην Ελλάδα, κυρίως αεροπορικά φορτία (τόσο στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών όσο και, από το 2018, στο αεροδρόμιο βάσης της Θεσσαλονίκης, μέσω το νεόδμητο κέντρο αεροπορικών φορτίων). Οι στατιστικές δείχνουν ότι ολόκληρη η αγορά του κλάδου των Express delivery στην Ελλάδα κατανέμεται κυρίως σε επτά εταιρείες, που καταλαμβάνουν το 97% του μεριδίου αγοράς.



Πηγή: ICAP Group 2019 & Stochasis 2019

2.1.1 3PL επισκόπηση του ελληνικού τομέα

Οι ελληνικές εταιρείες 3PL έχει ισχυρή παρουσία στη χώρα, παρέχοντας ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας. Το σημαντικότερο μέρος των εσόδων τους προέρχεται από δραστηριότητες αποθήκευσης και διανομής, καθώς και από την οργάνωση και διαχείριση των οδικών μεταφορών. Ανάλογα με την αγορά-στόχο τους, πολλοί προμηθευτές επικεντρώνονται στη διεθνή αποστολή αγαθών, ενώ άλλοι επικεντρώνονται μόνο στην εγχώρια αποστολή και αποθήκευση. Ένα μεγάλο ποσοστό προμηθευτών 3PL προσφέρει πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως συσκευασία, επανασυσκευασία, ενώ κορυφαίες εταιρείες προσφέρουν καινοτόμες νέες υπηρεσίες επεκτείνοντας τα χαρτοφυλάκια υπηρεσιών τους σε λύσεις αντίστροφης εφοδιαστικής, προμηθειών, πληροφορικής και διαχείρισης προμηθευτών. (Τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνίας).

Ο κλάδος αποτελείται κυρίως από μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, με τα οιοποεία να λειτουργούν σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Επιπλέον, σύμφωνα με την Εθνική Τράπεζα Ερευνών για τις Κοινές Υπηρεσίες που παρέχονται από 3PL σε ΜΜΕ, η διείσδυση 3PL μεταξύ των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στην Ελλάδα είναι χαμηλή,

εκτιμάται ότι θα κυμανθεί μεταξύ 10%-16% το 2017 για πλήρη και μερική εξωτερική ανάθεση, αντίστοιχα. μεταφορές (46%) Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια είμαστε μάρτυρες της ανόδου των μεγαλύτερων – τόσο σε μέγεθος όσο και σε σημασία – εθνικών και πολυεθνικών 3PLs στην Ελλάδα. (Stochasis, 2019)

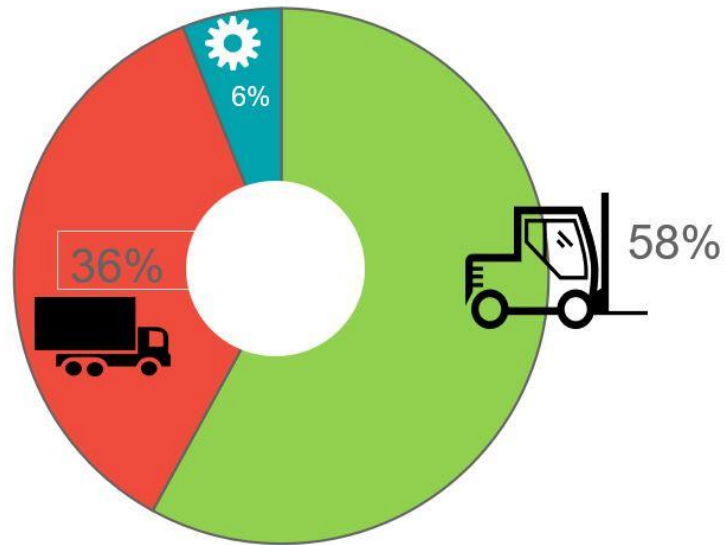
Η επιχειρηματική σχέση μεταξύ των προμηθευτών 3PL και των πελατών τους βασίζεται συνήθως σε μεσοπρόθεσμες έως μακροπρόθεσμες συμβάσεις, γεγονός που βοηθά τους παρόχους logistics να σχεδιάζουν τα δίκτυα logistics, τις λειτουργίες και τα επενδυτικά τους σχέδια πιο αποτελεσματικά. Αυτές οι εταιρείες μπορεί να έχουν μικρότερες ή μεγαλύτερες αποθήκες και υπαίθριες εγκαταστάσεις αποθήκευσης, επομένως η διαφορά μεταξύ αυτών και των προμηθευτών 3PL δεν είναι πάντα εμφανής.

Για την εφοδιαστική και τη μεταφορά αγαθών, οι περισσότεροι πάροχοι 3PL βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε λιγότερο ευαίσθητες εργασίες υπεργολαβίας, καθώς και σε ιδιοκτήτες οδηγούς που παρέχουν μόνο υπηρεσίες χαμηλού περιθωρίου για ρυμούλκηση. Ένα μικρότερο ποσοστό 3PL χρησιμοποιεί δικούς του στόλους, που αποτελούνται κυρίως από μικρά φορτηγά, για να παραδίδουν αγαθά σε μεγάλες πόλεις, καθώς και ορισμένα μεσαία ή μεγάλα φορτηγά που υποστηρίζουν τη διαπεριφερειακή μετακίνηση αγαθών από πελάτες σε κέντρα διανομής και αποθήκες. Οι περισσότερες μεταφορικές εταιρείες που ασχολούνται με τη φυσική μεταφορά και διανομή εμπορευμάτων είναι μικρές επιχειρήσεις με 2-5 υπαλλήλους ή ιδιοκτήτες οδηγούς, με μέσο όρο 1,5 βαρέα φορτηγά ανά εταιρεία.

Οι οδικοί φορείς που δραστηριοποιούνται σε παρόμοιες γεωγραφικές περιοχές συχνά συνεργάζονται για να σχηματίσουν συμμαχίες ειδικού σκοπού που, ενώ συνδυάζουν τις δυνάμεις και τα πλεονεκτήματά τους, είναι επίσης σε θέση να συνδιοργανώνουν και να παρέχουν οδική έλξη για φορτωτές περιοχής και 3PL. Επιπλέον, περίπου 1.500 μεταφορείς που εδρεύουν στην Ελλάδα συμμετέχουν επί του παρόντος σε διασυνοριακές διεθνείς οδικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και άλλων χωρών της ΕΕ και τρίτων χωρών.

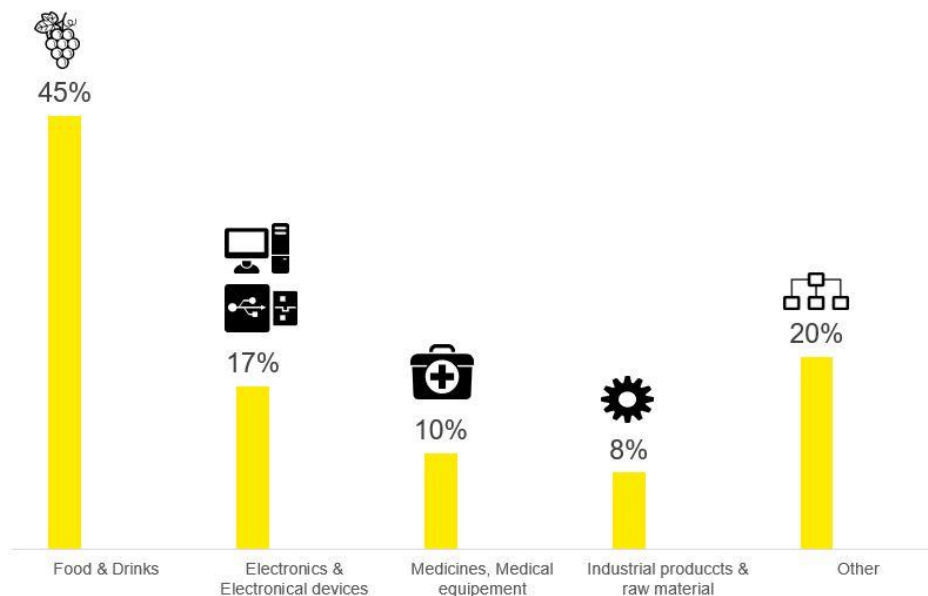
Επιπλέον, σύμφωνα με κλαδική μελέτη της ICAP Group Financial Research, η συνολική ελληνική αγορά υπηρεσιών 3PL αυξήθηκε μεταξύ 1998 και 2008 με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 19,7%, ακολουθούμενη από ετήσιο ρυθμό συρρίκνωσης 4,9%. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης για τις περιόδους 2008-2014 και 2014-2020 ήταν 2,1%. Τα δεδομένα επιβεβαιώνουν την αντίληψη των στελεχών επιχειρήσεων ότι οι οργανισμοί βλέπουν τη διαχείριση logistics ως εργαλείο για τη μείωση του λειτουργικού κόστους σε περιόδους οικονομικής πίεσης και τη δημιουργία ανταγωνιστικών δικτύων εφοδιασμού σε καλούς καιρούς. (ICAP Group, 2020)

Warehousing and distribution are estimated to correspond to about 94% of the total value of 3PL services in 2018



Πηγή: Stochasis 2019

Η αποθήκευση και η διανομή αναμένεται να αντιπροσωπεύουν περίπου το 94% της συνολικής αξίας των υπηρεσιών 3PL το 2018. Επιπλέον, σύμφωνα με το Stochasis, το 45% των υπηρεσιών logistics εμπλέκεται στην παραγωγή τροφίμων, ποτών και καπνού, 17% σε ηλεκτρονικά και ηλεκτρονικό εξοπλισμό, 10% σε φαρμακευτικά και ιατρικό εξοπλισμό, 8% σε βιομηχανικά προϊόντα και πρώτες ύλες και 20% σε άλλους κλάδους ή βιομηχανία (οχήματα και ανταλλακτικά για οχήματα, είδη ένδυσης και υπόδησης, έπιπλα και οικιακός εξοπλισμός). (Stochasis, 2020)



Πηγή: Stochasis 2019

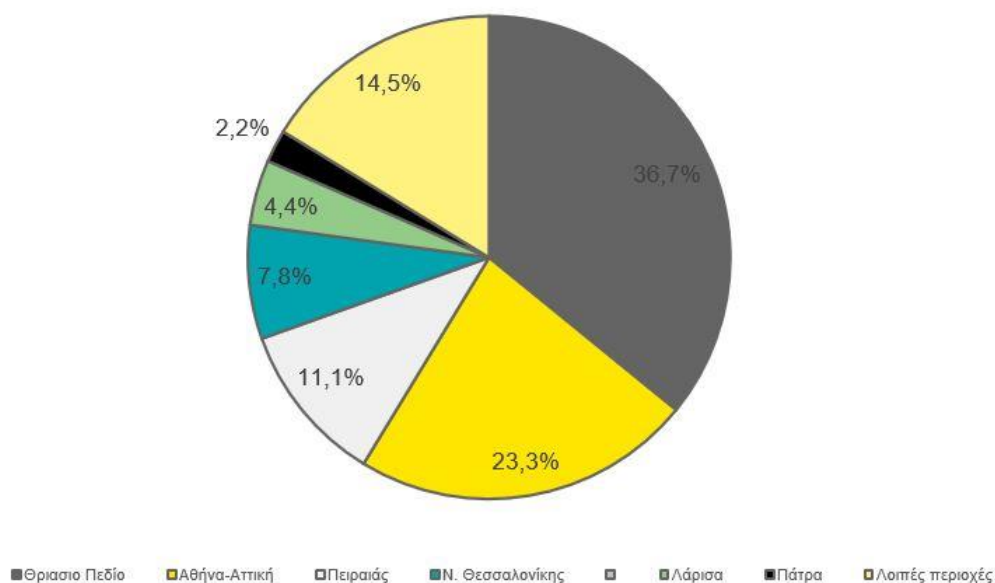
2.2 Οι εγκαταστάσεις logistics στην Ελλάδα έχουν εκσυγχρονιστεί και επικεντρωθεί σε περιφερειακές αγορές logistics, με ευκολότερη πρόσβαση στη μηχανή ανάπτυξης της χώρας: τα λιμάνια.

2.2.1 Οι εγκαταστάσεις αποθήκευσης και τα κέντρα διανομής έχουν εκσυγχρονιστεί...

Η ποιότητα των εγκαταστάσεων αποθήκευσης και των υποδομών/εγκαταστάσεων διανομής στην Ελλάδα έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία 15 χρόνια, κυρίως επειδή οι μεγαλύτεροι προμηθευτές 3PL έχουν επενδύσει σε μεγαλύτερες, αυτοματοποιημένες και τεχνολογικά καλύτερα εξοπλισμένες αποθήκες και κέντρα διανομής. Το μέγεθος του διαθέσιμου αποθηκευτικού χώρου στις ελληνικές εγκαταστάσεις logistics υπερδιπλασιάστηκε μεταξύ 2003 και 2009, πριν από την οικονομική κρίση. Επιπλέον, η επέκταση αυτή περιλαμβάνει επενδύσεις σε νέα ή αναβαθμισμένα οικοδομικά υλικά, εξοπλισμό και μηχανήματα αποθήκης, συστήματα διαχείρισης, ασφάλεια και αυτοματισμούς.

Παρά τις εξελίξεις αυτές, το μέσο μέγεθος των αποθηκών που κατασκευάστηκαν ή αναβαθμίστηκαν δεν έχει αυξηθεί. Στην υπάρχουσα υλικοτεχνική υποδομή κυριαρχούν ακόμη μικρές αποθήκες και εγκαταστάσεις cross-docking, διάσπαρτες σε όλη τη χώρα. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου (Περιοδικό Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Logistics 102 , 2019), μόνο το 14% των εταιρειών logistics διαθέτει αποθήκες με εσωτερικό αποθηκευτικό χώρο μεγαλύτερο από 45.000 τετραγωνικά μέτρα, ενώ πάνω από το 62% έχει εγκαταστάσεις κάτω των 10.000 τετραγωνικών μέτρων. Εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι μεσαίες επιχειρήσεις, το μέσο μέγεθος μιας εγκατάστασης αποθήκης θα είναι μικρότερο από 7.000 τετραγωνικά μέτρα. Ωστόσο, η συγκέντρωση της αγοράς που σημειώθηκε στην Ελλάδα ως έμμεσο αποτέλεσμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και της κρίσης του δημόσιου χρέους έδειξε μια μεγαλύτερη και πιο αποτελεσματική αποθήκη. (Stochasis, 2019)

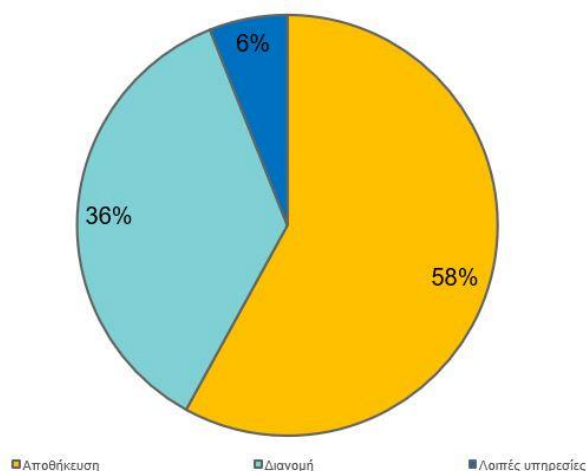
Γεωγραφική Κατανομή Επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών 3PL



Πηγή: ICAP Group 2019

Εκτός από τις αρνητικές επιπτώσεις στην εγχώρια αγορά και τον όγκο των εισαγόμενων και εξαγόμενων αγαθών, η ελληνική χρηματοπιστωτική κρίση οδήγησε επίσης σε σημαντική συγκέντρωση της αγοράς logistics και περαιτέρω επέκταση μεγαλύτερων προμηθευτών 3PL. Για να καλύψουν το αυξανόμενο μερίδιο αγοράς τους, αυτές οι κορυφαίες εταιρείες 3PL έχουν επενδύσει σε νέες και μεγαλύτερες αποθήκες, καθώς και σε καινοτόμες τεχνολογίες και συστήματα. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά ως σημαντικό λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, η επέκταση και βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου και ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού συστήματος -που συνέβη επίσης τα τελευταία οκτώ χρόνια- αναδιαμορφώνουν την υλικοτεχνική υποδομή της χώρας .

Κατανομή της αγοράς 3PL ανά είδος υπηρεσίας



Η αποθήκευση υπό ψύξη αποτελεί το ¼ περίπου της κατηγορίας.

Πηγή: Stochasis 2019

2.2.2 Κύριοι όμιλοι logistics στην Ελλάδα

Συνολικά, το δίκτυο logistics στην Ελλάδα έχει αναπτύξει περίπου επτά περιφερειακούς συνεταιριστικούς οργανισμούς logistics, ο καθένας από τους οποίους καλύπτει τις ανάγκες της εφοδιαστικής αλυσίδας μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Οι σημαντικότερες αγορές logistics έχουν αναπτυχθεί στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, τις δύο μεγαλύτερες πόλεις της χώρας. Ταυτόχρονα, συνδέονται στενά με τους δύο μεγάλους διεθνείς θαλάσσιους κόμβους της χώρας, τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με άμεση πρόσβαση στα κύρια διεθνή οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας. Στην Αθήνα, μεγάλες εγκαταστάσεις logistics είναι συγκεντρωμένες είτε στην πεδιάδα του Θριασίου Πεδίου στη δυτική Αττική, είτε στη βιομηχανική περιοχή των Οινόφυτων, βόρεια της Αττικής, στη μονάδα της περιοχής Βοιωτίας.

- Ως κοινή πρακτική, η 3PL έχει αναπτύξει και λειτουργεί σήμερα τις αποθήκες και τα κέντρα διανομής της κυρίως στα προαναφερθέντα μεγάλα κέντρα logistics σε Αττική/Βοιωτία και Θεσσαλονίκη. Ομοίως, οι μεγάλοι έμποροι λιανικής και οι κατασκευαστές λειτουργούν κυρίως εγκαταστάσεις logistics και αποθήκες στην ίδια περιοχή.
- Με εξαίρεση την Αττική και τη Θεσσαλονίκη, οι 3PLP γενικά επιλέγουν να μην αναπτύξουν και να λειτουργήσουν τις δικές τους εγκαταστάσεις σε άλλες γεωγραφικές περιοχές, προτιμώντας να το κάνουν συνεργαζόμενοι με πρακτορεία ή υπεργολαβικά σε μικρότερους παρόχους logistics που ήδη δραστηριοποιούνται στις αντίστοιχες περιοχές αναπτύσσουν τις υπόλοιπες δίκτυο.
- Για υπηρεσίες σε απομακρυσμένες περιοχές ή/και ελληνικά νησιά, οι περισσότερες εταιρείες 3PL αναθέτουν υπεργολαβικά τις δραστηριότητες αποστολής και διανομής σε περιφερειακά γραφεία ή/και μεταφορικές εταιρείες.

2.2.3 Η αγορά logistics του Θριασίου Πεδίου

Αναμφίβολα, οι σημαντικότερες εγκαταστάσεις logistics είναι συγκεντρωμένες γύρω από τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, ιδιαίτερα σε δύο ξεχωριστές περιοχές: η πρώτη είναι η πεδιάδα του Θριασίου Πεδίου στα δυτικά της Αττικής και η δεύτερη βρίσκεται στα βόρεια σύνορα της Αττικής, στη ΒΠΠΕ Οινοφύτων. Και οι δύο συνοικίες βρίσκονται κοντά στην πρωτεύουσα της Αθήνας και αποτελούν τα κύρια κέντρα εφοδιασμού της πόλης για διάφορα εμπορεύματα. Υπολογίζεται ότι μόνο οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις logistics στις δύο αυτές περιοχές έχουν εσωτερική αποθηκευτική ικανότητα περίπου 2 m², ενώ η συνολική εσωτερική αποθηκευτική ικανότητα της Αττικής ξεπερνά τα 2,3 m². (Περιζήτητες οι εγκαταστάσεις logistics στην περιοχή της Αττικής, 2020)

Ένα εμπορικό χωριό 145 στρεμμάτων βρίσκεται υπό κατασκευή στην πεδιάδα του Θριασίου Πεδίου. Μετά από περισσότερο από μια δεκαετία αποτυχημένων προσπαθειών, η ανάπτυξη του Thriasio Logistics Center ("TLC" ή "Thriasio I") πρόκειται να απογειωθεί, εν αναμονή της τελικής έγκρισης από του Γενικού Διευθυντή της ΕΕ.

Το TLC θα είναι το πρώτο οργανωμένο πάρκο logistics στην Αττική και θα αναπτυχθεί σε δύο ξεχωριστές φάσεις, με το T1 να περιλαμβάνει περίπου 120.000 τ.μ. Οι αποθηκευτικοί χώροι και το T2 περιλαμβάνουν επιπλέον 115.000 τ.μ.

Το έργο θα αναπτυχθεί από την TEK SA, το SPV που δημιουργήθηκε από τους υλοποιητές του κοινού έργου, την ETVA INDUSTRY (ο μεγαλύτερος κατασκευαστής και κατασκευαστής βιομηχανικών πάρκων στην Ελλάδα) και η Goldair (ένας από τους κορυφαίους παρόχους υπηρεσιών logistics στην Ελλάδα), με 80 TEK A.E. % και 20% αντίστοιχα. Στο πλαίσιο του 60ετούς προγράμματος ΣΔΙΤ θα αναπτυχθεί οικόπεδο 588.000 τετραγωνικών μέτρων που ανήκει στο ελληνικό δημόσιο μέσω της θυγατρικής του ΓΑΙΑΟΣΕ.

Οι κατασκευαστικές εργασίες ανατέθηκαν στον Όμιλο Μυτιληναίος.

Σύμφωνα με τα σχέδια του προγραμματιστή, η φάση T1 θα αναπτυχθεί σε διάστημα δύο ετών με προϋπολογισμό περίπου 70 εκατ. ευρώ, ενώ η φάση T2 θα αναπτυχθεί τα επόμενα 10 χρόνια με προϋπολογισμό 60 εκατ. ευρώ, αλλά η φάση ανάπτυξης T2 μπορεί να επιταχυνθεί ανάλογα με τις ανάγκες. Στο πλαίσιο της προετοιμασίας για ανάπτυξη, οι μέτοχοι της TLC συγκέντρωσαν πρόσφατα 35 εκατομμύρια ευρώ.

Καθώς η TLC επωφελείται από τις απευθείας σιδηροδρομικές συνδέσεις με το λιμάνι του Πειραιά και το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, θα γίνει ένα από τα σημαντικότερα σύγχρονα διατροπικά πάρκα εμπορευμάτων και logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη όταν ολοκληρωθεί.

Συνολικά, το TLC είναι ένα από τα σημαντικότερα έργα υποδομής στην Αττική και αναμένεται να δώσει μεγάλη ώθηση στον κατασκευαστικό κλάδο και στην εφοδιαστική αλυσίδα. Μάλιστα, οι περικοπές στις κατασκευές αναμένεται να απασχολήσουν

εκατοντάδες άτομα, ενώ οι δραστηριότητες της TLC αναμένεται να δημιουργήσουν περίπου 3.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας.

Η ανάπτυξη του TLC αναμένεται επίσης να ανοίξει το δρόμο για ένα δεύτερο έργο ΣΔΙΤ στην ίδια τοποθεσία, το «Θριάσιο II», το οποίο θα αναπτυχθεί σε οικόπεδο 1.650.000 τ.μ. Δίπλα στο TLC και ανήκει στον ΟΣΕ, την εθνική εταιρεία σιδηροδρομικών υποδομών.

Η πρώτη διαγωνιστική διαδικασία για το Θριάσιο II προσέλκυσε το ενδιαφέρον από τέσσερις κοινοπραξίες, τρεις εκ των οποίων προεπιλέχθηκαν για τη δεύτερη φάση. Ωστόσο, η διαγωνιστική διαδικασία ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2020 χωρίς επιτυχία και αναμένεται να ξεκινήσει νέα διαγωνιστική διαδικασία στο άμεσο μέλλον.

2.2.4 Το σύμπλεγμα εφοδιαστικής της Βοιωτίας

Η δεύτερη μεγαλύτερη συγκέντρωση συγκοινωνιακών εγκαταστάσεων βρίσκεται στα βόρεια σύνορα της Αττικής, στις περιφερειακές ενότητες της Βοιωτίας και πιο συγκεκριμένα, στην πόλη των Οινόφυτων, 50 χλμ. βόρεια της Αθήνας. Η περιοχή στεγάζει επίσης μερικές από τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες βιομηχανικές εγκαταστάσεις της χώρας, καθώς και διασχίζει την κεντρική εθνική οδό (ΠΑΘΕ) και τη σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη και τα σύνορα της Ελλάδας με τη χώρα.

Οι εγκαταστάσεις logistics της Βοιωτίας είναι συγκεντρωμένες κατά μήκος της εθνικής οδού προς τα βόρεια και κατανέμονται σε δύο υποπεριοχές: γύρω από το Σχηματάρι και στα περίχωρα της Θήβας.

Εκτός από την εξυπηρέτηση της πόλης της Αθήνας, τα προαναφερθέντα κέντρα logistics έχουν αποδειχθεί σημαντικοί κόμβοι εφοδιαστικής αλυσίδας για τη μεταποιητική βιομηχανία της χώρας, καθώς συνδέουν τη βιομηχανική περιοχή στα βόρεια σύνορα της Αττικής στη Βοιωτία με το λιμάνι του Πειραιά. η κύρια διασυνοριακή σύνδεση και η διατροπική θαλάσσια διεπαφή της χώρας, μέσω του κύριου εθνικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου.

2.2.5 Το logistics της Ανατολικής Αττικής

Τέλος, ένα ακόμη κέντρο logistics στα περίχωρα της Αθήνας δημιουργήθηκε πρόσφατα στην Ανατολική Αττική, δίπλα στον αυτοκινητόδρομο της Αττικής Οδού, απέναντι από την Παιανία, το Κορωπί και το Μαρκόπουλο. Οι παραπάνω υλικοτεχνικές εγκαταστάσεις δεν απέχουν πολύ από τα κύρια κέντρα λιανικής της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και επίσης κοντά στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ως αποτέλεσμα, ο κλάδος έχει περιορισμένη συγκέντρωση προμηθευτών 3PL, με την πλειονότητα των εγκατεστημένων αποθηκών να ανήκουν σε χονδρεμπόρους και λιανοπωλητές.

2.2.6 Ο Ασπρόπυργος

Το Βιομηχανικό Πάρκο Ασπροπύργου βρίσκεται νότια της Λεωφόρου Ειρήνης (Λεωφόρος NATO) και ανήκει διοικητικά στον Δήμο Ασπροπύργου. Η δημιουργία αυτού του χώρου ξεκίνησε μετά την υπογραφή κοινής απόφασης του τότε Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Συγκεκριμένα, η εταιρεία «Οργανισμός ΒΙ.ΠΕ Ασπροπύργου (ΒΙΠΑ) ενέκρινε την ανάπτυξη του επιχειρηματικού πάρκου Τύπου Β (Νότιο Τμήμα) της εταιρείας «Οργανισμός ΒΙ.ΠΕ Ασπροπύργου (ΒΙΠΑ) Νότιος Τομέας» με τη διακριτική επωνυμία «ΒΙΠΑΝΟΤ Ασπροπύργου», η δαπάνη ανέρχεται στα 25 εκατ. ευρώ, η οποία περιλαμβάνει καθαρή δαπάνη 20,2 εκατ. ευρώ και ΦΠΑ 8 εκατ. ευρώ. (Εγκρίθηκε με ΚΥΑ για τη δημιουργία Επιχειρηματικού Πάρκου στον Ασπρόπυργο, 2019) ενώ ολόκληρη η έκταση ανάπτυξης καλύπτει έκταση 2062 στρεμμάτων. Τέλος, στο πάρκο business Ασπροπύργου θα στεγαστούν και εταιρείες logistics, αποθήκες και συγκρότημα αποθηκών κ.λπ. Ομοίως, εκεί θα στεγαστούν επίσης μονάδες ανανεώσιμης ενέργειας, εργαστήρια, ερευνητικά κέντρα, σχολεία, τμήματα δημόσιας υπηρεσίας κ.ά.

2.2.7 Η υλικοτεχνική και βιομηχανική ζώνη της Σίνδου

Εκτός από τα κέντρα logistics που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες 3PL, ειδικά αυτές με σημαντική παρουσία στις διεθνείς εμπορευματικές δραστηριότητες, διαθέτουν επίσης αποθήκες σε δύο κύριες περιοχές στα περίχωρα της Θεσσαλονίκης, τη Σίνδο και το Καλοχώρι. Η μεγαλύτερη αποθήκη και κέντρο διανομής συγκεντρώνεται στη Σίνδο, δυτικά της Θεσσαλονίκης. Η Σίνδος έχει εξελιχθεί σε μια οργανωμένη βιομηχανική περιοχή έκτασης 2.470 στρεμμάτων, προσελκύνοντας αρχικά τις σημαντικότερες εγκαταστάσεις logistics στη βόρεια Ελλάδα.

Με δύο παρακείμενες σιδηροδρομικές γραμμές στα βόρεια και νότια σύνορα της Σίνδου, με άμεση πρόσβαση στο κεντρικό εθνικό οδικό δίκτυο και 15 χλμ. από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η Σίνδος θεωρείται ευνοϊκή περιοχή και επομένως μοναδική τοποθεσία για μεγάλες επιχειρήσεις. Η 3PL έχει επενδύσει στην κατασκευή σύγχρονων αποθηκών εδώ τα τελευταία χρόνια, η καθεμία με εσωτερική χωρητικότητα αποθήκευσης άνω των 18.000 τετραγωνικών μέτρων. Με αυτή τη μοναδική και προνομιακή τοποθεσία στη βόρεια Ελλάδα, η Σίνδος θεωρείται ευρέως ως σημαντική υλικοτεχνική πύλη προς τις βαλκανικές χώρες και αναμένεται σύντομα να ενισχύσει και να ενισχύσει τον διεθνή της ρόλο, επεκτείνοντας περαιτέρω τη λεκάνη απορροής της στη νοτιοανατολική και κεντρική περιοχή της Ευρώπης και της Τουρκίας.

2.2.8 Καλοχώρι

Το Καλοχώρι είναι η δεύτερη μεγαλύτερη συγκέντρωση εγκαταστάσεων logistics στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Είναι πολύ κοντά στο λιμάνι της πόλης και λειτουργεί κυρίως ως περιφερειακό κέντρο logistics για αρκετές εταιρείες του κλάδου λιανικής.

Στις 27 Ιουνίου 2018, σε εκδήλωση που διοργάνωσαν ο τότε Υφυπουργός Βιομηχανίας και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, παρουσιάστηκαν σε τοπικούς και επιχειρηματικούς οργανισμούς τα πρώτα αποτελέσματα της μελέτης για την αποκατάσταση της συγκέντρωσης άτυπων βιομηχανιών στο Καλοχώρι. Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης παρουσιάστηκε οδικός χάρτης για τη δημιουργία της ΒΙΠΕ Καλοχωρίου. Το τότε Υπουργείο Οικονομίας και Ανάπτυξης, λαμβάνοντας υπόψη τα σοβαρά περιβαλλοντικά και λειτουργικά ζητήματα της περιοχής, δεσμεύτηκε να πιέσει για όλες τις απαραίτητες ενέργειες για τον καθορισμό της βάσης για την αποκατάσταση της ΒΙΠΕ Καλοχωρίου. Μετά από μια ήσυχη περίοδο, πρόσφατα ξεκίνησε η διαδικασία αποκατάστασης και μετά από διαγωνισμό, η σύνδεση της ΒΙΠΕ Καλοχωρίου με τους αυτοκινητόδρομους ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό θα ανατεθεί στην ΑΚΤΩΡ τον Μάιο του 2020. (Η ΑΚΤΩΡ μειοδότησε στο έργο της οδικής σύνδεσης ΠΑΘΕ με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, 2020)

Τέλος, η εγχώρια αγορά υποστηρίζεται και εξυπηρετείται από μια τρίτη, μικρότερη εγκατάσταση logistics που βρίσκεται στα ανατολικά της Θεσσαλονίκης, κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο της πόλης, Καβαλάρι.

2.2.9 Πάρκα εφοδιαστικών αλυσίδων

Ο ρυθμός ανάπτυξης του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας της χώρας μου είναι ένας σημαντικός τομέας πολιτικής για την κυβέρνηση και τα πολιτικά κόμματα. Σε συνδυασμό με τον ταχέως αναπτυσσόμενο επιχειρηματικό δυναμισμό της ιδιωτικής οικονομίας και την ώθηση των σχετικών επιχειρηματικών ενώσεων, προωθήθηκε η ανάπτυξη επιχειρηματικών πάρκων logistics, η οποία εισήχθη για πρώτη φορά στις εταιρείες logistics με τον Ν. 3982/2011. Τα logistics business parks στην Ελλάδα είναι ώριμα και οι δύο πρώτες μεγάλες επενδύσεις στη χώρα βασίζονται στην αδειοδότηση και την υλοποίησή τους βάσει σχετικών τεχνικών/οικονομικών μελετών.

Υλοποιήσαμε την πρώτη επένδυση σε εμπορευματικό κέντρο logistics στη βιομηχανική ζώνη Οιοφύτων και στην Ηγουμενίτσα, τη δυτική πύλη της χώρας και σημαντικό κόμβο για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, χάρη στο λιμάνι της.

Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις προαναφερθείσες εγκαταστάσεις αναμένεται να βιώσουν τα υψηλότερα ποσοστά επιχειρηματικής επιτυχίας και να λάβουν οικονομικούς πόρους και κίνητρα από την πρώτη μέρα. Ο διεπιστημονικός χαρακτήρας αυτών των μορφών συνεργασίας (logistics, μεταποίησης, τριτογενείς βιομηχανίες κ.λπ.) θα εξυπηρετήσει αποτελεσματικά τις σύγχρονες οικονομικές ανάγκες που απαιτούνται για την επιχειρηματική συνύπαρξη, η αναγκαιότητα του κλάδου των logistics αναγνωρίζεται και θεσμοθετείται τέλεια μέσω του Ν. 4302/2014.

3. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

3.1 Οι μειωμένοι όγκοι προς την Ελλάδα άσκησαν πίεση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Η συνολική απόδοση των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα μειώθηκε απότομα μεταξύ 2009 και 2015. Ο τομέας των οδικών μεταφορών, που αντιπροσωπεύει το 98% των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και το 61% των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, επηρεάστηκε περισσότερο από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την ύφεση στην Ελλάδα.

Μεταξύ 2015 και 2017, ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατέγραψε σημαντική ανάπτυξη τόσο σε χωρητικότητα όσο και σε τονοχιλιομετρικά μεταφερόμενα. Ωστόσο, σημειώθηκε επιβράδυνση το 2017-2018 καθώς μειώθηκε το βάρος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με φορτηγά που ταξινομήθηκαν στην Ελλάδα (Eurostat, 2020) και ακολούθησε αύξηση των εισαγόμενων αγαθών το 2018-2019.

Κοιτάζοντας τα τελευταία χρόνια, ο όγκος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών φαίνεται να έχει σταθεροποιηθεί από το 2012, αν και υπήρξαν ορισμένες αξιοσημείωτες διακυμάνσεις λόγω της πολιτικής και οικονομικής αβεβαιότητας στην Ελλάδα. Οι διακυμάνσεις σε αυτά τα αποτελέσματα από έτος σε έτος ήταν πιο έντονες όσον αφορά τη χωρητικότητα που μεταφέρθηκε, καθώς ο όγκος του μεταφερόμενου φορτίου ήταν πιο ευάλωτος στην αβεβαιότητα στην εγχώρια αγορά.

Γενικά, είναι σημαντικό να κατανοήσουμε πώς η πανδημία COVID-19 επηρεάζει την παγκόσμια κυκλοφορία και, με τη σειρά της, τον ελληνικό τομέα. Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στον όγκο του παγκόσμιου εμπορίου εμπορευμάτων το 2020, σύμφωνα με την ICAP. Το πρώτο οκτάμηνο του έτους, ο όγκος των φορτίων μειώθηκε κατά 12,1% (σε σύγκριση με το πρώτο οκτάμηνο του 2019). Συνολικά, οι εκτιμήσεις για τον παγκόσμιο όγκο εμπορευματικών μεταφορών το 2020 αναμένεται να μειωθούν κατά 8,7% ετησίως. (ICAP Group, 2020)

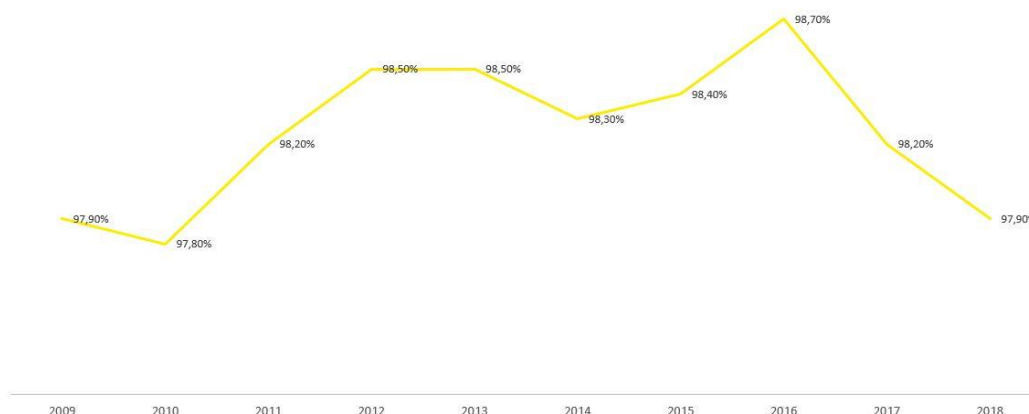
3.1.1. Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές έχουν ανακάμψει καθώς το διεθνές εμπόριο μέσω των ελληνικών λιμανιών έχει επεκταθεί ραγδαία.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα, σε όρους τόνων-χιλιομέτρων, έχουν αυξηθεί κατά περίπου 3,03%.

Η ελαφρά ετήσια αύξηση των επιδόσεων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών οφειλόταν κυρίως στην αργή ανάκαμψη της δραστηριότητας των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον κλάδο. Το 2011, οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, παρά τα скаμπανεβάσματα τους, παρέμειναν στο χαμηλότερο επίπεδο και ανέκαμψαν από εκείνο το έτος, σημειώνοντας αξιοσημείωτη ανάπτυξη 25% το 2015. Το 2015-2018 συνεχίστηκε η ανάπτυξη, αλλά με ελαφρά πτώση Το 2019, το τμήμα διεθνών

εμπορευματικών μεταφορών της ελληνικής αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών αντιμετώπισε επιβράδυνση τα πρώτα χρόνια της ελληνικής ύφεσης, ξεπερνώντας τα επίπεδα απόδοσης πριν από την κρίση, φτάνοντας τα 292 εκατομμύρια τον-χλμ. 2018 και 2019 επιτεύχθηκε νέο ρεκόρ 280 εκατομμυρίων τονο-χλμ.

Εξέλιξη του μεριδίου των οδικών μεταφορών στις συνολικές επιδόσεις των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών



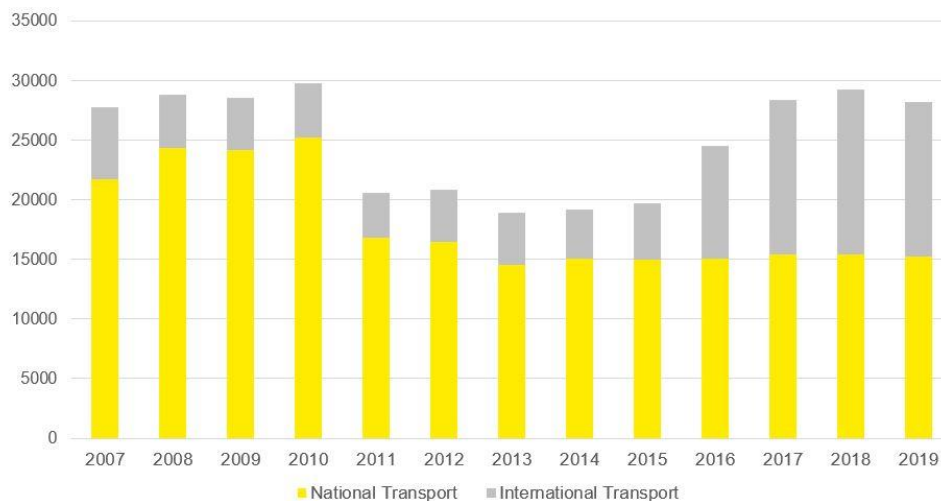
Πηγή: Eurostat 2019

Η ανάκαμψη αυτή μπορεί να αποδοθεί στην αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου που μεταφέρεται μέσω της Ελλάδας, με το λιμάνι του Πειραιά να βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της δραστηριότητας.

Η μαζική επέκταση του λιμανιού του Πειραιά, που στηρίζει την ανάκαμψη όλων σχεδόν των βιομηχανιών που ανακάμπτουν, έχει καταστήσει το λιμάνι πραγματικό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Με νέες επενδύσεις που έχουν ήδη προγραμματιστεί για την επέκταση του λιμανιού τα επόμενα χρόνια, οι ευκαιρίες για οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα δεν έδειχναν ποτέ πιο αισιόδοξες.

Συγκεκριμένα, η πανδημία του Covid-19 είχε ισχυρό αντίκτυπο στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς η COSCO ανακοίνωσε τριμηνιαία μείωση της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων για πρώτη φορά εδώ και χρόνια. Σε σύγκριση με το 2019, το λιμάνι του Πειραιά υποχώρησε κατά 3,75%, μικρός αριθμός λαμβάνοντας υπόψη τις παγκόσμιες επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο. Τον Μάρτιο (ο μόνος μήνας με πτώση) - η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μειώθηκε κατά 15,4%. («Η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά υποχωρεί τον Μάρτιο», 2020) («Αντοχές επέδειξε ο ΟΛΠ εν μέσω πανδημίας», 2021)

Εθνικές και εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές (σε εκατομμύρια τόνο-χιλιόμετρα)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Με την ανάκαμψη της εθνικής οικονομίας, η εγχώρια αγορά logistics παρουσίασε επίσης ανοδική πορεία τα προηγούμενα χρόνια. Παρά την οπισθοδρόμηση του COVID-19, η αγορά logistics αναμένεται να συνεχίσει την ανοδική της τάση τα επόμενα χρόνια, επομένως, ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αναμένεται να αυξήσει τον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών και τα τονοχιλιόμετρα, καθιστώντας τον πιο ελκυστικό για νέες επενδύσεις. (Delfi Real Estate, 2019)

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές γνώρισαν σοβαρή ύφεση λόγω της συνεχιζόμενης ύφεσης στην ελληνική οικονομία, και παρόλο που υπήρχαν κάποιες ενδείξεις ανάκαμψης από το 2012 έως το 2015, το 2019 σημειώθηκε νέα πτώση:

- Η αύξηση του όγκου εμπορευμάτων (σε τόνους) που μεταφέρθηκαν οδικώς κορυφώθηκε το 2009, όταν μεταφέρθηκαν περισσότεροι από 644 εκατομμύρια τόνοι.
- Μετά από μια ισχυρή ανάκαμψη 20% το 2013, οι επιδόσεις των οδικών εμπορευματικών μεταφορών επιδεινώθηκαν το 2014, με μείωση της ολικής χωρητικότητας κατά 16%. Όμως το 2015 σημειώθηκε μερική ανάκαμψη 4% σε 420 εκατομμύρια τόνους.

3.1.2. Το ελληνικό οδικό δίκτυο

Η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Το κύριο δίκτυο αποτελείται από περισσότερα από 2.145 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων και αυτοκινητοδρόμων. (Hellenic Association of Toll Road Network (HELLASTRON), 2019)

Η ΕΕ-27 έχει το πιο εκτεταμένο οδικό δίκτυο στον κόσμο, με συνολικά 4,9m km δρόμων

το 2018. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Κίνα βρίσκονται πολύ πίσω με 4,6m km και 4,5 m km αντίστοιχα. Η ΕΕ-27 είχε επίσης τη μεγαλύτερη οδική κίνηση με 34,8 εκατομμύρια, ακολουθούμενη από την Κίνα με 25,7 εκατομμύρια. Η Ελλάδα έχει τον 12ο μεγαλύτερο δρόμο μεταξύ της ΕΕ-27.

Το 2018, ο όγκος των εμπορικών μεταφορών ήταν περίπου 3,3 δισεκατομμύρια.

Ο συνολικός αριθμός οχημάτων οδικών μεταφορών στην ΕΕ-27 αυξήθηκε κατά 2,5% το 2019 σε σύγκριση με το 2018. Σε εθνικό επίπεδο, η Ελλάδα καταλαμβάνει την 9η θέση μεταξύ των άλλων κρατών μελών της ΕΕ, με την Ισπανία και τη Γερμανία να καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις.

Η Ελλάδα διαθέτει τον παλαιότερο στόλο οδικών βαρέων φορτηγών. Η μέση ηλικία ενός φορτηγού στην Ελλάδα είναι τα 20,9 έτη, έναντι 12,1 ετών στην ΕΕ-27. Το 2018, η Αυστρία είχε τον νεότερο στόλο φορτηγών στην ΕΕ, με μέση ηλικία τα τέσσερα χρόνια.

Το 2019, η Ελλάδα κατέλαβε την 11η θέση με 354 εκατομμύρια οδικές μετακινήσεις, ενώ η Γερμανία βρέθηκε στην κορυφή της λίστας με 3,2 δισεκατομμύρια. (ICAP Group, 2020)

3.1.3. Δομική ανάλυση του ελληνικού τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών

Η ελληνική βιομηχανία οδικών μεταφορών αποτελείται κυρίως από μικρές εταιρείες και μεταφορείς ιδιοκτήτη-οδηγού, που παρέχουν υπηρεσίες ρυμούλκησης χαμηλού περιθωρίου σε μεσαίους ή μεγάλους εθνικούς και πανευρωπαϊκούς παρόχους logistics. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός ελληνικών αερομεταφορέων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην παροχή εξωτερικής πρόσφυσης στο 3PL, ενώ άλλοι μπορούν να λάβουν τη δική τους εργασία απευθείας από τον αποστολέα και να εκτελέσουν την εργασία με τα δικά τους οχήματα και οδηγούς.

Το 2019, ο κλάδος των ναυλωμένων μεταφορών και των μεταφορών κινήτρων της Ελλάδας αντιπροσώπευε το 26% της συνολικής δραστηριότητας οδικών εμπορευματικών μεταφορών (μετρούμενα σε τον-χιλιόμετρα), πολύ κάτω από τον μέσο όρο της ΕΕ. Ανάλογα με την χωρητικότητα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται, τότε το μερίδιο της προσφοράς υπηρεσιών ενοικίασης κινήτρων είναι μικρό, γύρω στο 21%. Ο κατακερματισμός της αγοράς μεταφορών σε μικρούς προμηθευτές (1,5 φορτηγά ανά προμηθευτή κατά μέσο όρο) εξηγεί τα υπάρχοντα χαμηλά περιθώρια κέρδους στον τομέα των μεταφορών.

Στις μεγάλες σιδηροδρομικές μεταφορές, η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς συχνά υπερβαίνει τη ζήτηση και οι μεταφορικές υπηρεσίες κοστολογούνται κατά μέσο όρο μεταξύ 1 ευρώ/χλμ. Ενώ οι εκτεταμένες πρακτικές οδικής υπεργολαβίας παρέχουν στην ελληνική βιομηχανία logistics ικανούς πόρους, αυτός ο βαθμός κατακερματισμού στην αγορά οδικών μεταφορών μπορεί να οδηγήσει σε ανισορροπία στην ικανότητα των μικρών επιχειρήσεων να ανακτήσουν πλήρως το κόστος τους. Οποιαδήποτε αύξηση του κόστους, όπως οι τιμές των καυσίμων ή οι μισθοί των οδηγών, επηρεάζει άμεσα τα κέρδη

και πολλοί χειριστές απλώς δυσκολεύονται να μετακυλήσουν το επιπλέον κόστος στους πελάτες.

Ορισμένες συμβάσεις απαιτούν συμφωνίες καυσίμων και διοδίων, οι οποίες μερικές φορές μπορεί να είναι δύσκολο να εφαρμοστούν. Οι καθυστερήσεις στις πληρωμές από αγοραστή σε μεταφορέα ήταν ένα κυρίαρχο χαρακτηριστικό του κλάδου την τελευταία δεκαετία και έχουν επιδεινωθεί μόνο λόγω των οικονομικών εξελίξεων τα τελευταία χρόνια.

Οι στρατηγικές συμμαχίες και συνέργειες μεταξύ των ελληνικών εταιρειών οδικών μεταφορών αυξάνονται σταθερά. Παραδοσιακά, αυτές οι συνέργειες επιτεύχθηκαν κυρίως μέσω της δημιουργίας των λεγόμενων «γραφείων μεταφορών», το αποτέλεσμα της συνεργασίας πολλών ιδιοκτητών-οδηγών ή/και μικρών εταιρειών οδικών μεταφορών που λειτουργούν σε περιφερειακά δίκτυα. Αυτοί οι οργανισμοί παρέχουν υπηρεσίες οδικών μεταφορών εντός των περιφερειακών ορίων μιας ή περισσότερων κομητειών, ενοποιώντας αποστολές (groupage) ή ανατίθενται σε αποστολείς ή αποστολείς στη συγκεκριμένη κομητεία, αντίστοιχα. Αυτός ο τύπος συνεργασίας επιτρέπει στους μικρούς μεταφορείς να αυξάνουν τον συντελεστή φορτίου των οχημάτων τους και να μειώνουν τις διαδρομές στο ρελαντί —ειδικά όταν είναι φορτωμένοι πίσω— προκειμένου να αυξήσουν την παραγωγικότητα του οχήματος και να βελτιστοποιήσουν το λειτουργικό κόστος.

Ωστόσο, παρά αυτό το επίπεδο οργάνωσης, οι 3PL, οι παραλήπτες και οι μεταφορείς εξακολουθούν να διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην οργάνωση εγχώριων και διεθνών αποστολών. Ενώ η έλλειψη οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών αποτελεί θεμελιώδη πρόκληση για τις περισσότερες χώρες της ΕΕ, η ύφεση στην Ελλάδα έχει οδηγήσει σε πλεόνασμα ειδικευμένων και έμπειρων οδηγών φορτηγών ή ιδιοκτητών φορτηγών που επί του παρόντος είτε είναι άνεργοι είτε δυσκολεύονται να βγάλουν τα προς το ζην -συμβάσεις εργασίας. Καθώς όλο και περισσότερα διεθνή φορτία φτάνουν στα ελληνικά λιμάνια και η οικονομία ανακάμπτει, αυτό το πλεόνασμα επαγγελματιών αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα για την ελληνική βιομηχανία logistics. Ένα μεγάλο ποσοστό αυτών των οδηγών έχουν υποχρεωτικά προσόντα οδηγού που τους επιτρέπουν να οδηγούν διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων· ένα μέρος από την κατοχή άδειας οδήγησης επαγγελματία της ΕΕ, έχουν επίσης πιστοποιηθεί και είναι κάτοχοι του ευρωπαϊκού πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας (CPC οδηγού) σύμφωνα με την οδηγία 2003/59/ΕΚ της ΕΕ.

3.1.4. Υπεργολαβία οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα

Το επίπεδο υπεργολαβίας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι σημαντικά χαμηλότερο από ό,τι σε άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε. Η υπεργολαβία στον τομέα των μεταφορών μπορεί να εξυπηρετήσει διαφορετικές επιχειρηματικές ανάγκες, όπως: εξοικονόμηση κόστους, ζήτηση αιχμής, διαχείριση συγκεκριμένων υπηρεσιών που δεν είναι κατάλληλες για κύριες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων/εκπλήρωσης

συγκεκριμένων απαιτήσεων φορτίου και τέλος υπηρεσίες σε συγκεκριμένους προορισμούς ή περιοχές, ιδίως η περίπτωση που η πιθανότητα καθυστέρησης είναι μικρή.

Οι περισσότεροι πάροχοι 3PL βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην υπεργολαβία σε μικρότερες οντότητες και ιδιοκτήτες οδηγούς που παρέχουν υπηρεσίες χαμηλού περιθωρίου κέρδους και μόνο ρυμούλκησης. Υπάρχουν διάφοροι τύποι σχέσεων και εξαρτήσεων μεταξύ 3PL και εταιρειών οδικών μεταφορών, όπως: α) μικρές εταιρείες μεταφορών που εργάζονται αποκλειστικά για μεγαλύτερες εταιρείες 3PL, β) εταιρείες μεταφορών που συνεργάζονται με ορισμένες από τις μεγαλύτερες εταιρείες 3PL και (γ) περιστασιακά μεταφορική εταιρεία για υπηρεσίες φορτίου.

3.1.5. Η σύνδεση μεταξύ Ελλάδας και Δούναβη

Μια κατακόρυφη σύνδεση μεταξύ του Δούναβη (του δεύτερου μεγαλύτερου ποταμού στην Ευρώπη) και της ελληνικής ακτής του Αιγαίου μέσω μιας πλωτής διαδρομής που διασχίζει τους ποταμούς Μοράβια και Βαρδάρη/Αξιό, που σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα φαίνεται να είναι μια τεράστια διάταξη. Αλλά η ανάπτυξή του δεν μπορεί να αποκλειστεί γιατί θα ήταν προς το συμφέρον της Κίνας - ενός αδιαμφισβήτητου εμπόρου ηλεκτρικής ενέργειας. Η ανάπτυξη ενός δυνητικού έργου που θα επιφέρει θεμελιώδη αλλαγή στις επιλογές μεταφορών στην ευρύτερη περιοχή φαίνεται να βρίσκεται στην ατζέντα των διμερών σχέσεων Ελλάδας-Σερβίας και αναμένεται επίσης να εμπλέξει αναπόφευκτα τη Βόρεια Μακεδονία καθώς και διάφορες χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Η ανοικοδόμηση του προοδευτικού «Νέου Δρόμου του Μεταξιού» - συμπεριλαμβανομένης της ξηράς, του αέρα και της θάλασσας- βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη και η ανάπτυξη των υπαρχόντων ποταμών δεν μπορεί να αποκλειστεί από το ευρύτερο σχέδιο. Τα τελευταία χρόνια, ηγέτες από την Αθήνα, το Πεκίνο, το Βελιγράδι και τα Σκόπια έχουν συζητήσει το θέμα σε συνομιλίες υψηλού επιπέδου. Κάποιες προκαταρκτικές έρευνες δείχνουν ότι μια τέτοια διαδρομή θα ήταν τρεισήμισι ημέρες ταχύτερη από την υπάρχουσα διαδρομή μέσω του Ρότερνταμ.

3.1.6. Σύντομο οργανωτικό και οικονομικό προφίλ του δρόμου των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα

Το 2018, στον κλάδο των ελληνικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών δραστηριοποιούνταν περίπου 16.371 εταιρείες, που αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 30% του συνολικού πληθυσμού στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών και αποθήκευσης. Συνολικά, οι εταιρείες αυτές απασχολούσαν 36.234 άτομα και δημιούργησαν προστιθέμενη αξία 1.061,4 εκατ. ευρώ, ή το 27,1% του συνολικού εργατικού δυναμικού στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών και αποθήκευσης.

Το σχετικά υψηλό μερίδιο των εταιρειών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον πληθυσμό των υπηρεσιών μεταφορών και αποθήκευσης, σε συνδυασμό με το αντίστοιχο χαμηλό μερίδιο προστιθέμενης αξίας, δείχνει ότι το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων

(μετρούμενο σε προστιθέμενη αξία ή απασχόληση) είναι κάτω του μέσου όρου. Στην πραγματικότητα, η υποβιομηχανία οδικών εμπορευματικών μεταφορών κυριαρχείται από πολύ μικρές εταιρείες σε σύγκριση με άλλες υποβιομηχανίες ιδιαίτερα πολύ μεγάλες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο των ταχυδρομικών υπηρεσιών και στις υποβιομηχανίες αεροπορικών, υδάτινων και σιδηροδρομικών μεταφορών.

3.1.7. Το ελληνικό οδικό δίκτυο

- Ο Διάδρομος Orient / East-Med (OEM) είναι ένας από τους σημαντικότερους διαδρόμους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς συνδέει τις βασικές ευρωπαϊκές θαλάσσιες διεπαφές στη Βόρεια Ευρώπη και κυρίως στη Νοτιοανατολική Ευρώπη με τα κύρια βιομηχανικά κέντρα και τις αγορές logistics στην Κεντρική Ευρώπη.
- Το μεγαλύτερο μέρος της οδικής υποδομής του διαδρόμου είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα (1.245 km ή 26% της συνολικής οδικής υποδομής). Τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη, είναι οι δύο κύριες θαλάσσιες διασυνδέσεις του διαδρόμου OEM, που συνδέει λιμάνια στην Ασία και τη Μέση Ανατολή με κόμβους χρηματοοικονομικών και logistics στην Κεντρική Ευρώπη.
- Ο διάδρομος εκτείνεται επίσης κατά μήκος του Ιονίου και της Αδριατικής μέχρι τα ιταλικά λιμάνια μέσω Πάτρας και Ηγουμενίτσας, δύο ελληνικών λιμανιών στη δυτική Ελλάδα. Αυτός ο «εθνικός δρόμος» της ΕΕ συνδέει τους κεντρικούς αυτοκινητοδρόμους με τον διάδρομο Σκανδιναβίας-Μεσογείου της ΕΕ, που συνδέει την Ιταλία με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης.
- Ένας άλλος «θαλάσσιος αυτοκινητόδρομος» της ΕΕ συνδέει την Κύπρο με την Ελλάδα και συνεπώς με το Ευρωπαϊκό Κεντρικό Δίκτυο.
- Πολλά βασικά έργα χρηματοδοτούνται επί του παρόντος από την ΕΕ για την αναβάθμιση των κρίσιμων διατροπικών και διασυνοριακών συνδέσεων.

3.2 Μετά τις πρόσφατες εξελίξεις, η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα οδικά δίκτυα της περιοχής

Τα τελευταία 15 χρόνια, η Ελλάδα έχει εφαρμόσει αρκετά αναπτυξιακά προγράμματα που είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική επέκταση και εκσυγχρονισμό του εθνικού οδικού δικτύου. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα σημαντικότερα οδικά δίκτυα βρίσκονται γύρω από τους κύριους κόμβους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, συνδέοντας αυτές τις δύο μεγάλες πόλεις με τα κύρια λιμάνια της χώρας, τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και με την Ηγουμενίτσα και τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας.

Το κύριο οδικό δίκτυο της Ελλάδας αποτελείται από περισσότερα από 2.145 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, τα περισσότερα από τα οποία έχουν επεκταθεί ή αναβαθμιστεί σύμφωνα με τα αυστηρότερα ευρωπαϊκά πρότυπα αυτοκινητοδρόμων. Επιπλέον, άλλα 500 χιλιόμετρα βρίσκονται υπό κατασκευή. («Έξι μεγάλα έργα αυτοκινητοδρόμων βρίσκονται σε εξέλιξη στην Ελλάδα τα επόμενα 5 χρόνια», 2019) (NTPG, 2019)

3.2.1. Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ

- Ο παλαιότερος αυτοκινητόδρομος της χώρας, ο αυτοκινητόδρομος Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων, γνωστός και ως «ΠΑΘΕ (Ε75)», είναι ο κύριος οδικός διάδρομος του ελληνικού δικτύου, που συνδέει κάθετα τις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας.
- Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ είναι και ο κεντρικός δρόμος του ελληνικού τμήματος ΔΕΔ-Μ. Αυτός ο οδικός άξονας βορρά-νότου εκτείνεται κατά μήκος της ανατολικής ακτής της ηπειρωτικής Ελλάδας και συνορεύει επίσης με τα δύο κύρια λιμάνια της Ελλάδας, τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη, με τη Βόρεια Ελλάδα - το βόρειο τμήμα της πόλης των Ευζώνων.
- Πολλά τμήματα της οδού ταχείας κυκλοφορίας έχουν αναβαθμιστεί ουσιαστικά με τα πιο σύγχρονα πρότυπα οδού ταχείας κυκλοφορίας και έχουν κατασκευαστεί νέα τμήματα τα τελευταία 13 χρόνια, με συνολικό μήκος περίπου 550 km τμημάτων υψηλής ποιότητας.

3.2.2. Ο αυτοκινητόδρομος της Εγνατίας Οδού

- Η Εγνατία οδός διέρχεται από τη βόρεια Ελλάδα, συνδέοντας τα σύνορα της ανατολικής Ελλάδας με την Τουρκία με τα δυτικά σύνορα της χώρας στην Αδριατική Θάλασσα. Ο αυτοκινητόδρομος είναι ένας σημαντικός πολυτροπικός οδικός εμπορευματικός διάδρομος που συνδέει την Ελλάδα και την Τουρκία με την Ευρώπη δια θαλάσσης με την Ιταλία.
- Η Εγνατία Οδός συνδέει επίσης τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Ηγουμενίτσας με τα περιφερειακά λιμάνια της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης στα ανατολικά κοντά στα ελληνοτουρκικά σύνορα.
- Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 1994 και ο δρόμος ταχείας κυκλοφορίας ολοκληρώθηκε το 2014. Η Εγνατία Οδός θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα και πιο απαιτητικά έργα υποδομής στην Ελλάδα. Με μήκος 670 χιλιομέτρων, συμμορφώνεται πλήρως με τα πιο πρόσφατα ευρωπαϊκά πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας αυτοκινητοδρόμων.
- Αρκετά βοηθητικά δρομολόγια υψηλής ποιότητας συνδέουν την Εγνατία Οδό με σημαντικές περιοχές logistics και λιμάνια στη βόρεια Ελλάδα και στα αλβανικά και βουλγαρικά σύνορα.
- Δεν έχει ξεκινήσει επίσημα ο διαγωνισμός παραχώρησης λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης της Εγνατίας λόγω καθυστερήσεων στη διαδικασία. Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, η προσφορά υποβλήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2020. ("ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ 2- Η Ελλάδα λαμβάνει προσφορά για μίσθωση αυτοκινητοδρόμου Εγνατίας Οδού", 2020)

3.2.3. Ο αυτοκινητόδρομος της Ιονίας Οδού

- Ο αυτοκινητόδρομος της Ιονίας Οδού μήκους περίπου 196 χιλιομέτρων διασχίζει τη δυτική Ελλάδα από βορρά προς νότο, συνδέοντας τα λιμάνια της Πάτρας, του Αστακού και της Ηγουμενίτσας.
- Ο αυτοκινητόδρομος διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά και αγροτικά κέντρα της δυτικής Ελλάδας, όπως τα Ιωάννινα, η Άρτα, το Αγρίνιο και η Πάτρα, παρέχοντας μεγαλύτερη πρόσβαση στην περιοχή μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης σε σημαντικούς τουριστικούς και αρχαιολογικούς χώρους που συνέβαλε στην εκτεταμένη ανάπτυξη.

3.2.4. Ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Οδού

- Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας είναι ένας σύγχρονος δρόμος δύο λωρίδων κυκλοφορίας που θα έχει 238 χιλιόμετρα συνολικά μήκος όταν ολοκληρωθεί και θα συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα, που σήμερα χωρίζονται από την οροσειρά της Πίνδου.
- Συνδέοντας τους δύο βασικούς ελληνικούς οδικούς διαδρόμους, τους αυτοκινητόδρομους ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό στην κεντρική Ελλάδα, ο νέος δρόμος θα μειώσει τον τρέχοντα χρόνο ταξιδιού από την Αθήνα και τα λιμάνια του Πειραιά προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά περισσότερο από 40%, παρέχοντας νέους σύγχρονους διαπεριφερειακούς και διεθνείς οδικούς - εμπορευματικούς διαδρόμους.

3.2.5. Ο αυτοκινητόδρομος της Ολυμπίας Οδού

- Η Ολυμπία Οδός είναι ένας στρατηγικός αυτοκινητόδρομος συνολικού μήκους 201 χιλιομέτρων, ο οποίος συνδέει την Αθήνα και το λιμάνι του Πειραιά με τη Δυτική Ελλάδα και, κυρίως, με το λιμάνι της Πάτρας στο Ιόνιο Πέλαγος. Ο αυτοκινητόδρομος εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς κίνησης οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, μέσω των υπηρεσιών Ro-Ro μεταξύ του λιμανιού της Πάτρας και διαφόρων ιταλικών λιμένων (π.χ. Μπρίντζι, Μπάρι, Ανκόνα, Ραβέννα και Βενετία).
- Τα τελευταία οκτώ χρόνια κατασκευάστηκαν αρκετά νέα τμήματα αυτοκινητοδρόμων, ενώ τα υπάρχοντα τμήματα σημείωσαν κάποιες αναβαθμίσεις, με αντικείμενο τον εκσυγχρονισμό του δικτύου, την αποκλιμάκωση του χρόνου ταξιδιού και την αυτοσχεδιασμό της άνεσης και της ασφάλειας.



3.2.6. Το μέλλον

Σήμερα, η χώρα διαθέτει ένα πλήρες και λειτουργικό οδικό δίκτυο. Αυτό που χρειάζεται τώρα είναι προσθήκες για τη συμπλήρωση και τον εμπλουτισμό των υφιστάμενων δικτύων. Συγκεκριμένα, η Κρήτη θα ολοκληρώσει τον Βόρειο Οδικό Άξονα (ΒΟΑΚ), έναν αυτοκινητόδρομο μήκους 200 χιλιομέτρων που σχεδιάζεται να εκτείνεται κατά μήκος της βόρειας ακτής της τα επόμενα χρόνια. Ο ΒΟΑΚ θα συνδέει τέσσερις μεγάλες πόλεις λιμανιών (Χανιά, Ρέθυμνο, Ηράκλειο και Άγιο Νικόλαο), δύο υφιστάμενα αεροδρόμια (Ηράκλειο και Χανιά) και ένα υπό κατασκευή (Καστέλι). Το αεροδρόμιο στο Καστέλι θα ολοκληρωθεί το 2024-2025 και θα αντικαταστήσει το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. («Η ελληνική κυβέρνηση επιδιώκει ενδιαφέρον για οδικά έργα ύψους 1,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων στην Κρήτη», 2018)

Υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η Ελλάδα υφίσταται σήμερα σημαντικές βελτιώσεις και επισκευές σε πάνω από 500 χλμ. νέων δρόμων (αυτοκινητόδρομοι και παρακάμψεις). Οι επενδύσεις αυτές περιλαμβάνουν στοιχεία στρατηγικού οδικού δικτύου, καθώς και μια σειρά τοπικών αναβαθμίσεων σε περιφερειακούς και τοπικούς δρόμους.

Τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται από τη Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης 2014-2020 μεταξύ Ελλάδας και ΕΕ ή/και εξ ολοκλήρου από εθνικούς πόρους. Οι επενδύσεις αυτές

αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2027. Οι πέντε μεγάλες παρατάσεις, τρεις από τις οποίες έχουν συμπεριληφθεί σε συμβάσεις παραχώρησης τα τελευταία δέκα χρόνια, είναι:

- **Πάτρα-Πύργος** (Ολυμπία Οδός – 75 χλμ.): η φυσική συνέχεια του αυτοκινητόδρομου Ολυμπίας Οδού, ο οποίος εισήλθε στη φάση κατασκευής του το 2018.
- **Λαμία-Ξυνιάδας** (Ε65 – 32 χλμ.): το νότιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Της Κεντρικής, για το οποίο θα ξεκινήσουν οι κατασκευαστικές εργασίες το 2021.
- **Τρίκαλα-Εγνατία** (Ε65 – 64 χλμ.): το βόρειο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Της Κεντρικής, για το οποίο υπάρχουν επίσης καλές ενδείξεις σχετικά με τη χρηματοδότησή του.
- **Ιωάννινα-Κακαβιά** (60,1 χλμ.): η φυσική συνέχεια του αυτοκινητοδρόμου Ιωνίας Οδού, για τον οποίο εξακολουθεί να αναζητείται χρηματοδότηση.
- **Οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού** (υπό μελέτη): τα έργα θα κόστιζαν περίπου €1,5 δισ., και θα δημιουργήσουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που θα μπορούμε να παρακολουθήσουμε, στην πλήρη μορφή του, μέχρι τα μέσα της επόμενης δεκαετίας.

Επίσης, σημαντικό έργο που εκκρεμεί είναι η ολοκλήρωση του άξονα Ακτίου-Αμβρακίας (48,5 χλμ.) - βασικά δυτικού κλάδου της Ιονίας Οδού. Αξίζει να σημειωθεί ότι η χώρα διαθέτει ένα καλά ανεπτυγμένο συμπληρωματικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που, μαζί με αυτοκινητόδρομους, μπορούν να μεταφέρουν οποιονδήποτε σχεδόν παντού. Σήμερα, η Ελλάδα έχει περισσότερα από 2.145 χιλιόμετρα καλυμμένων αυτοκινητοδρόμων, γεγονός που τοποθετεί τη χώρα πολύ ψηλά στην κατάταξη της ΕΕ (12η) λόγω του πυκνού οδικού δικτύου της. (ICAP Group, 2020)

4. Αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές

4.1 Η αυξανόμενη επιβατική κίνηση έχει οδηγήσει σε ανάκαμψη της αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων στα ελληνικά αεροδρόμια

Η Ελλάδα διαθέτει 45 αεροδρόμια, εκ των οποίων τα 15 είναι διεθνή, τα 26 εσωτερικού και τα 4 δημοτικά.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ) είναι μακράν το κυρίαρχο ελληνικό αεροδρόμιο σε εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Ο ΔΑΑ εξυπηρετεί όχι μόνο την ελληνική πρωτεύουσα, αλλά ολόκληρη την περιοχή της Αττικής. Επιπλέον, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» γίνεται σημαντικός κόμβος επιβατών και logistics στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, κεντρικός συγκοινωνιακός κόμβος που συνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή και την Άπω Ανατολή.

Εκτός από τον ΔΑΑ, πολλά άλλα αεροδρόμια στην Ελλάδα υφίστανται σημαντικές αναβαθμίσεις υποδομών και υπάρχουν ρυθμίσεις για την κατασκευή νέων αεροδρομίων στο πλαίσιο του Εθνικού Ρυθμιστικού Σχεδίου Μεταφορών.

Στα 40 χρόνια από την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης τον Δεκέμβριο του 2015, η Fraport έχει δεσμευτεί να επενδύσει περίπου 400 εκατομμύρια ευρώ σε βελτιώσεις και επεκτάσεις έως το τέλος του 2021, εκτός από τη λειτουργία, την ανακαίνιση και την ανάπτυξη των 14 περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας. Τα περιφερειακά αεροδρόμια χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: 3 αεροδρόμια στην ηπειρωτική χώρα και 11 νησιά. Τα αεροδρόμια της ηπειρωτικής χώρας περιλαμβάνουν το Άκτιο, την Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη. Τα 11 αεροδρόμια του νησιού βρίσκονται σε Κέρκυρα (Κέρκυρα), Χανιά (Κρήτη), Κεφαλονιά, Κω, Λέσβο (Μυτιλήνη), Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Σαντορίνη, Σκιάθο και Ζάκυνθο.

Το 2019 ήταν μια ξεχωριστή χρονιά για τη Fraport Greece, καθώς περισσότεροι από 30 εκατομμύρια επιβάτες πέρασαν από τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται. Η εταιρεία μετέφερε περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες, σημειώνοντας αύξηση 0,9% από 29,87 εκατομμύρια το 2018. Η μικρή ανάπτυξη αυτά τα χρόνια (2019) δείχνει σημάδια ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού και εποχικότητας στα περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία έχουν αντιμετωπίσει με επιτυχία την κατάρρευση πέντε αεροπορικών εταιρειών που πετούν προς την Ελλάδα. Τα αεροδρόμια Μυκόνου, Άκτιου και Μυτιλήνης σημείωσαν τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση με 8,9%, 7,2% και 4,1% αντίστοιχα. (Fraport Greece: Έτοιμα τα 14 αναβαθμισμένα αεροδρόμια, 2021)

Οι επενδύσεις αυτές παρέχουν τεράστιες ευκαιρίες για την ανάπτυξη των αεροδρομίων, του ελληνικού τουρισμού και τοπικής ανάπτυξης σε διάφορα νησιά και πόλεις σε όλη την Ελλάδα που διαθέτουν τέτοιες εγκαταστάσεις.

Ενώ το 2019 ήταν μια καλή χρονιά για τα ελληνικά αεροδρόμια, το 2020 ήταν κακό λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας. Μέχρι τον Νοέμβριο, η επιβατική κίνηση στα ελληνικά αεροδρόμια μειώθηκε κατά 71,1% σε σύγκριση με το 2019. (1st Infrastructure and Transport Review 2018-2019, 2019) Οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που επιβλήθηκαν στην Ευρώπη, την Ελλάδα και τον υπόλοιπο κόσμο προκάλεσαν απότομη πτώση όλων

των σχετικών στατιστικών. Την ίδια στιγμή, η IATA δημοσίευσε στοιχεία που δείχνουν ότι η παγκόσμια αγορά εμπορευμάτων υποχώρησε κατά 6,6% τον Νοέμβριο σε σύγκριση με το 2019. («Ο ΔΑΑ, η επιβατική κίνηση των αεροδρομίων είναι χαμηλά τον Νοέμβριο», 2020)

4.1.1. Η Ελλάδα ως κόμβος της εφοδιαστικής αλυσίδας των αεροπορικών μεταφορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης

Σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς, οι αεροπορικές μεταφορές διαδραματίζουν λιγότερο σημαντικό ρόλο στις εμπορευματικές μεταφορές επειδή μετρούνται σε τον-χιλιόμετρα. Για το λόγο αυτό, οι αεροπορικές μεταφορές θεωρούνται ιδιαίτερα ανταγωνιστικές και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά σχετικά ελαφρού, πολύτιμου φορτίου ή για τη γρήγορη και γρήγορη μεταφορά ευαίσθητου/εύθραυστου φορτίου. Ως αποτέλεσμα, οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα αντιπροσωπεύουν περίπου το 35% του διεθνούς εμπορίου ως προς την αξία, αλλά μόνο το 1% ως προς το βάρος.

Ωστόσο, οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές επεκτείνονται ραγδαία, ειδικά στην Ευρώπη. Μεταξύ 2017 και 2018, η διεθνής κίνηση της Ελλάδας εντός της ΕΕ και εκτός Ευρώπης αυξήθηκε κατά 10,1% και 5,9% αντίστοιχα. («Η ζήτηση αεροπορικού φορτίου βελτιώνεται τον Νοέμβριο, ενώ η χωρητικότητα παραμένει περιορισμένη», 2021)

Με την αυξανόμενη σημασία της διεθνούς αεροπορίας, υπάρχει μια μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα να γίνει η πύλη προς τη Νοτιοανατολική Ευρώπη για αεροπορικά φορτία, αναζητώντας μια πραγματική εναλλακτική σε πολυσύχναστους κόμβους σε όλο τον κόσμο. Πρωτοβουλίες όπως η πρόσφατη συνεργασία μεταξύ του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και του Λιμένα του Πειραιά (το λεγόμενο «Sonairigro Project») συμβάλλουν στην ανάπτυξη της Ελλάδας σε σημαντικό περιφερειακό κόμβο logistics που συνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και την Ανατολική Μεσόγειο.

Η ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης μέσω των ελληνικών αεροδρομίων πριν από την έναρξη της παγκόσμιας πανδημίας COVID-19 και η δημιουργία νέων διεθνών αεροπορικών συνδέσεων μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» δημιούργησαν επίσης υποσχόμενες ευκαιρίες για αεροπορικές υπηρεσίες.

4.1.2. Το αεροδρόμιο στο Καστέλι

Το 2018, η Ariadne Airport Group, κοινοπραξία μεταξύ της ελληνικής εταιρείας «ΓΕΚ Τέρνα» και της ινδικής εταιρείας «GMR Airports Limited» (GAL), ανατέθηκε με σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου Καστέλι στο Ηράκλειο Κρήτης. 35 χρόνια στην επιχείρηση. Επιπλέον, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE) δάνεισε 180 εκατομμύρια δολάρια, απαιτώντας από τον όμιλο να ολοκληρώσει ένα έργο που εκτιμάται ότι θα κοστίσει 517 εκατομμύρια ευρώ εντός 60

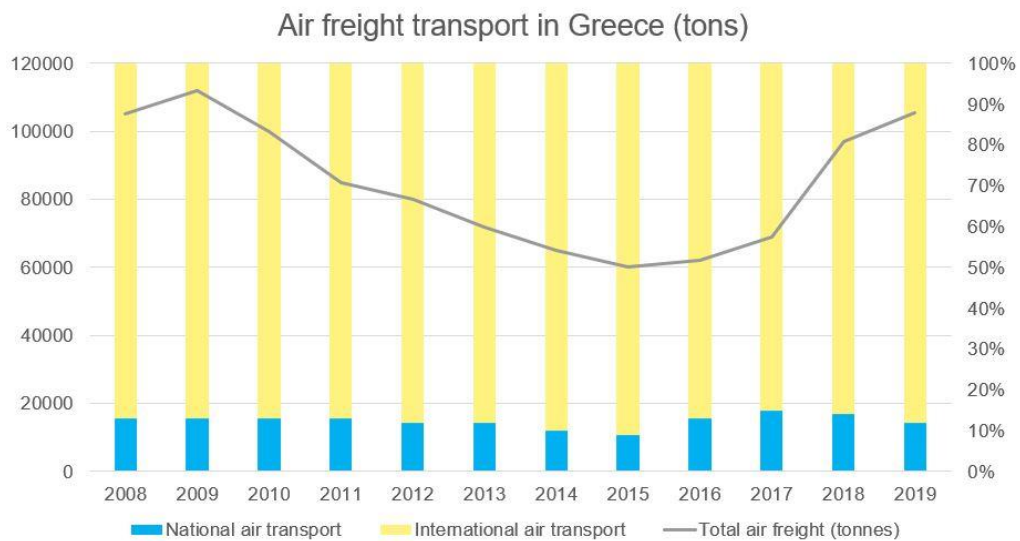
μηνών. Το αεροδρόμιο στο Καστέλι θα είναι το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, εξυπηρετώντας περισσότερους από 8 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. (Eurostat, 2019) Λέγεται ότι το αεροδρόμιο μπορεί να γίνει σημαντικός τουριστικός και συγκοινωνιακός κόμβος, αποφέροντας τεράστια οφέλη στην περιοχή και την οικονομία της. ("Η Κρήτη θα αποκτήσει νέο αεροδρόμιο: Ξεκινούν οι εργασίες στο Καστέλι", 2020)

Οι εργασίες περιλαμβάνουν την κατασκευή ενός διαδρόμου 3,2 χιλιομέτρων ικανό να χειρίζεται εμπορικά αεροσκάφη (συμπεριλαμβανομένων των αεριωθούμενων αεροσκαφών Airbus A380), ενός παράλληλου διαδρόμου ταξί μήκους 23 μέτρων - με σκοπό την κατασκευή ενός δεύτερου αυτοκινητόδρομου για τη διευκόλυνση των ανεξάρτητων επιχειρήσεων. Κτήριο τερματικού και πεζόδρομος αρχικής χωρητικότητας 27 αεροσκαφών), 19 πύλες επιβατών και εμπορική περιοχή εντός του κύριου τερματικού σταθμού, που μπορεί να φιλοξενήσει από 57.500 έως 65.000 επιβάτες την ημέρα κατά τη λειτουργία του αεροδρομίου. Το κτίριο του τερματικού σταθμού Το ύψος είναι πέντε αποθήκες συνολικής επιφάνειας 72.000 τετραγωνικών μέτρων, εκ των οποίων τα 13.000 τετραγωνικά μέτρα είναι για εμπορική χρήση και τα 1.100 τετραγωνικά μέτρα για μόνιμο εκθεσιακό χώρο. («Η κατασκευή νέου διεθνούς αεροδρομίου στην Κρήτη έχει προγραμματιστεί να ξεκινήσει», 2019)

Παράλληλα, λόγω της κατασκευής του αεροδρομίου, βρίσκονται σε εξέλιξη αρκετά άλλα βασικά έργα υποδομής, συμπεριλαμβανομένης της ολοκλήρωσης του οδικού άξονα ΒΟΑΚ και άλλων περιφερειακών δικτύων οδοποιίας, καθώς και έργων ύδρευσης και αποχέτευσης.

4.1.3. Ανάπτυξη των εμπορευματικών αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα

Περίπου 105.398 τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρθηκαν μέσω των ελληνικών αεροδρομίων το 2019. (Athens International Airport (AIA), 2019) Μετά την οικονομική κρίση του 2008, το 2015 ήταν η πρώτη χρονιά που ο όγκος των εμπορευμάτων αυξήθηκε. Μάλιστα, μεταξύ 2008 και 2015, το αεροπορικό φορτίο της Ελλάδας (εσωτερικού και εξωτερικού) μειώθηκε απότομα κατά 44% λόγω της κρίσης του ελληνικού δημοσίου χρέους. Λίγο πριν από την οικονομική κρίση του 2008, ο όγκος των αεροπορικών φορτίων ήταν 112.225 τόνοι. Το 2019, ωστόσο, η Ελλάδα κατάφερε να φτάσει τους όγκους του 2008 (επίπεδα προ κρίσης), συνολικού ύψους 105.398 τόνους.



Πηγή: Eurostat 2019

Όσον αφορά τους τύπους αεροπορικών φορτίων, οι διεθνείς αεροπορικές μεταφορές κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο του συνόλου των φορτίων που μεταφέρονται μέσω των ελληνικών αεροδρομίων, περίπου στο 90%. Μέχρι το 2017, οι αερομεταφορές εντός της ΕΕ ήταν το σημαντικότερο στοιχείο του ελληνικού αεροπορικού φορτίου, αλλά τα τελευταία δύο χρόνια το ποσοστό μοιράστηκε μεταξύ εντός και εκτός ΕΕ, με το εξωτερικό να προσπερνά εντός της ΕΕ για πρώτη φορά το 2018. Κατά την περίοδο αναφοράς 2008-2019, το ποσοστό του αεροπορικού φορτίου της Ελλάδας από ή προς άλλα αεροδρόμια της ΕΕ ήταν μεταξύ 48-61%.

Κατά τη διάρκεια της ύφεσης στην Ελλάδα, ο διαχωρισμός μεταξύ αεροπορικών φορτίων εσωτερικού και εξωτερικού δεν διέφερε σημαντικά. Οι διεθνείς αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές κυριάρχησαν στις αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, αντιπροσωπεύοντας περισσότερο από το 85% της συνολικής εμπορευματικής κίνησης ετησίως από το 2008, κορυφώνοντας το 91% το 2015 και το 88% το 2019. Από την άλλη πλευρά, κατά την ίδια περίοδο αναφοράς από το 2008 έως το 2015, σημειώθηκε σημαντική μεταβολή στα αεροπορικά φορτία που έφτασαν στα ελληνικά αεροδρόμια σε σύγκριση με αυτά που αναχωρούσαν από αεροδρόμια. Από 40% το 2008, το αεροπορικό μερίδιο των διεθνών ή εσωτερικών πτήσεων που αναχωρούν από ελληνικά αεροδρόμια αυξήθηκε σε 51% και 57% το 2015 και το 2019, αντίστοιχα, υποδηλώνοντας σημαντική αύξηση της σημασίας των εξερχόμενων αεροπορικών μεταφορών.

5. Περίληψη - Συμπεράσματα

Το θέμα της σήμανσης της Ελλάδας ως διεθνούς εμπορευματικού κόμβου βρίσκεται στο επίκεντρο εδώ και χρόνια. Ο στόχος είναι ξεκάθαρος και η επίτευξή του θα ωφεληθεί σε πολλαπλά επίπεδα - όχι μόνο για οικονομικά συμφέροντα, αλλά για την ελληνική κοινωνία συνολικά.

Μετά από μια περίοδο οικονομικής και κοινωνικοπολιτικής κρίσης στο ελληνικό περιβάλλον, το επενδυτικό κλίμα στην Ελλάδα έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια, όπως φαίνεται από τις μεγάλες επενδύσεις σε λιμάνια, αεροδρόμια και οδικές μεταφορές.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μακράν ο πιο εξωστρεφής τομέας της εθνικής οικονομίας, κορυφαίος παγκόσμιος παίκτης και σημαντική πηγή εισοδήματος, πλούτου και κύρους για την Ελλάδα. Αυτό είναι και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που κατατάσσει αυτή τη στιγμή την Ελλάδα ως τον κορυφαίο ναυτικό κόμβο στον κόσμο.

Η τρέχουσα προσδοκία είναι ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεγάλων εμπορικών κέντρων του κόσμου θα είναι έντονος τα επόμενα χρόνια. Καθώς το παγκόσμιο εμπόριο συνεχίζει να μετατοπίζεται προς την Άπω Ανατολή, είναι πιθανό ότι μέσα στις επόμενες δύο δεκαετίες θα δούμε μερικούς νέους κόμβους εμπορευματικών μεταφορών να γίνονται ηγέτες εκτός Ευρώπης. Αυτό συμβαίνει παρά την πρόσφατη αλλαγή (covid-19) που έχουμε δει στα παγκόσμια πρότυπα παραγωγής και την τάση της «κλειστής/τοπικής προσφοράς» - για να μην αναφέρουμε - μερικής παραγωγής. Η Ελλάδα (μέσω του Πειραιά και άλλων μεγάλων λιμανιών) και άλλοι παραδοσιακοί κόμβοι φορτίου θα πρέπει να αγωνιστούν για να διατηρήσουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους ως ηγέτης.

Υπάρχουν τρεις βασικοί παράγοντες που κάνουν μια χώρα ελκυστική για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές ή έναν κορυφαίο περιφερειακό κόμβο εφοδιαστικής:

- Προηγμένες υποδομές λιμένων και υλικοτεχνικής υποστήριξης: περιοχές όπου έχουν ήδη πραγματοποιηθεί σημαντικές ιδιωτικές επενδύσεις, με επερχόμενες επενδύσεις σε πάρκα logistics που επιχειρούν να βελτιώσουν το περιβάλλον υποδομής

- Χρηματοοικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες: Ένα ισχυρό χρηματοπιστωτικό οικοσύστημα και η συμμετοχή κορυφαίων παγκόσμιων οικονομικών και νομικών παραγόντων παραμένει το κλειδί για να επικροτήσουμε τις επενδύσεις του
- Τεχνολογικό Οικοσύστημα/Καινοτομία και Ταλέντο: Η τεχνολογία και η καινοτομία είναι σημαντικές, εφόσον υπάρχει ικανό και καλά εκπαιδευμένο ταλέντο που θα συνεισφέρει σε νέα επιχειρηματικά μοντέλα και θα επιτρέψει τον απαιτούμενο μετασχηματισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Πολλοί άλλοι παράγοντες που σχετίζονται με το ευρύτερο οικονομικό, πολιτικό, φορολογικό και κοινωνικό περιβάλλον μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη διατήρηση και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας ως διεθνούς κόμβου εμπορευματικών μεταφορών. Μπορεί τα τελευταία χρόνια να έχουν γίνει σημαντικά βήματα, αλλά υπάρχει πολύς δρόμος ακόμα.

Την τελευταία δεκαετία, παρά τη σοβαρή οικονομική κρίση, η Ελλάδα έχει κάνει μεγάλα βήματα στη συνδεσιμότητα της με το παγκόσμιο ναυτιλιακό δίκτυο, ανεβαίνοντας από την 69η το 2011 στην 20η, που σημαίνει επίσης ότι στο παγκόσμιο Νο. 1 στο ναυτιλιακό δίκτυο. Μεσογειακή Περιφέρεια (LSCI). Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί δείχνει τις δυνατότητες που μπορεί να ξεκλειδώσει η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας δίνει στη χώρα ένα σημαντικό πλεονέκτημα, ιδιαίτερα ως εμπορική οδός μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, σε σύγκριση με τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου και τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης.

Αυτό αποδεικνύεται από τη συνεχή ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, με τον Πειραιά να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτή τη στιγμή που μιλάμε (σήμερα ο Πειραιάς κατατάσσεται ως το κορυφαίο λιμάνι της Μεσογείου και στην 4η θέση στην Ευρώπη συνολικά όσον αφορά τα TEUs). Η αναμενόμενη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, με σχέδια επέκτασης για την επίτευξη πενταπλάσιας αύξησης της τρέχουσας απόδοσης (στόχος των 2,3 εκατ. ετήσιων TEUs). Με αυτά τα έργα, η Θεσσαλονίκη μπορεί κατά πάσα πιθανότητα να γίνει η δεύτερη επιτυχημένη ιστορία μετά τον Πειραιά, ειδικά όταν σημειώνεται επαρκής πρόοδος όσον αφορά τη διασυνδεσιμότητα του λιμανιού με άλλες διατροπικές μορφές μεταφοράς.

Συνολικά, υπάρχουν 4 βασικοί πυλώνες που συμβάλλουν σημαντικά στη λειτουργία της Ελλάδας ως θαλάσσιου κόμβου:

1. Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας μπορεί να προσφέρει εξοικονόμηση (από άποψη χρόνου και κόστους) στο εμπόριο αγαθών από την Κίνα προς την Ευρώπη και αντίστροφα.
2. Η τοπική παρουσία παγκόσμιων υπερδυνάμεων στην ικανότητά τους να ελέγχουν τον εμπορικό στόλο
3. Πολυάριθμα λιμάνια που μπορούν να παίξουν βασικό ρόλο στη διακίνηση φορτίου στην Ασία

4. Ανάπτυξη μεγάλων πολυτροπικών κέντρων logistics στο Θριάσιο Πεδίο Αττικής και στον Γκόνο στη Θεσσαλονίκη.

Παράλληλα, η ιδιωτικοποίηση του ελληνικού δικτύου αεροδρομίων τα τελευταία χρόνια έχει αποδειχθεί επωφελής για τον κλάδο, ιδιαίτερα για την ανάπτυξη του αεροπορικού φορτίου. Ο ΔΑΑ έχει μεγάλη χωρητικότητα (ενώ υστερεί σε σχέση με έργα επέκτασης) και μαζί με τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport (μετά από επένδυση 440 εκατ. ευρώ σε αυτά τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια -μετά την ιδιωτικοποίηση το 2015- πρόκειται να ολοκληρωθεί) το 2021).

Ο τομέας T&L ενισχύεται επίσης, με 5 ζώνες ελεύθερων συναλλαγών (FTZs), τελωνεία και αποθήκες που συμβάλλουν στην ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας. Η Ελλάδα έχει το πιο ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και μπορεί να χρησιμεύσει ως ασφαλές καταφύγιο για την Κεντρική Ευρώπη, και η σχετική θέση της από αυτή την άποψη αυξάνεται χρόνο με το χρόνο.

Αν και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ έχει ιδιωτικοποιηθεί, υπάρχει ακόμη πολλή δουλειά που πρέπει να γίνει σε ό,τι αφορά τους σιδηροδρόμους για να εκμεταλλευτεί τη δυνατότητα να μετατραπεί η Ελλάδα σε έναν πλήρη διατροπικό κόμβο προς την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη. Οι σημερινές σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και η χορήγηση αδειών σε νέους σιδηροδρομικούς φορείς είναι βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Ο κλάδος των υπηρεσιών 3PL/4PL χαρακτηρίζεται από στασιμότητα και υψηλό κατακερματισμό, με περισσότερους από 100 παρόχους 3PL να ανταγωνίζονται για έσοδα 368 εκατ. ευρώ. Δεδομένου ότι οι σημερινές (και οι μελλοντικές) αλυσίδες εφοδιασμού απαιτούν ισχυρά δίκτυα και ανώτερη τεχνολογία, η βιομηχανία 3PL απαιτεί άμεσο μετασχηματισμό και σημαντικές επενδύσεις.

Βιβλιογραφία

- "ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ 2-Η Ελλάδα λαμβάνει προσφορά για μίσθωση αυτοκινητοδρόμου Εγνατίας Οδού". (2020, Δεκεμβρίου 11). Ανάκτηση από www.reuters.com
- "Η Ευρωπαϊκή Ένωση εγκαινιάζει τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» ύψους 1,4 δισεκατομμυρίων ευρώ". (2019, Οκτωβρίου 19). Ανάκτηση από www.tornosnews.gr
- "Η Κρήτη θα αποκτήσει νέο αεροδρόμιο: Ξεκινούν οι εργασίες στο Καστέλι". (2020, Φεβρουαρίου 11). Ανάκτηση από www.news.gtp.gr
- "Αντοχές επέδειξε ο ΟΛΠ εν μέσω πανδημίας». (2021, Ιανουάριος 8). Ανάκτηση από www.kathimerini.gr
- "Έξι μεγάλα έργα αυτοκινητοδρόμων βρίσκονται σε εξέλιξη στην Ελλάδα τα επόμενα 5 χρόνια». (2019, Φεβρουαρίου 15). Ανάκτηση από www.tornosnews.gr
- "Στατιστικά στοιχεία πλοίων και ναυτιλιακών εταιρειών 2018". (2019, Ιανουάριος 17). Ανάκτηση από www.nautilia.gr
- «Η ελληνική κυβέρνηση επιδιώκει ενδιαφέρον για οδικά έργα ύψους 1,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων στην Κρήτη». (2018, Ιουνίου 21). Ανάκτηση από www.infrappworld.com
- «Η ζήτηση αεροπορικού φορτίου βελτιώνεται τον Νοέμβριο, ενώ η χωρητικότητα παραμένει περιορισμένη». (2021, Ιανουαρίου 11). Ανάκτηση από www.tornosnews.gr
- «Η κατασκευή νέου διεθνούς αεροδρομίου στην Κρήτη έχει προγραμματιστεί να ξεκινήσει». (2019, Φεβρουαρίου 13). Ανάκτηση από www.greekreporter.com,

- «Η κυκλοφορία εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά υποχωρεί τον Μάρτιο». (2020, Απριλίου 29). Ανάκτηση από www.ekathimerini.com
- «Θριάσιο «Πράσινο φως» από το Ελεγκτικό για το κέντρο logistics». (2022, Μάρτιος 11). Ανάκτηση από www.kathimerini.gr
- «Ο ΔΑΑ, η επιβατική κίνηση των αεροδρομίων είναι χαμηλά τον Νοέμβριο». (2020, Δεκεμβρίου 11). Ανάκτηση από www.news.gtp.gr
- «Ο ελληνικός στόλος μειώνεται σε αριθμό πλοίων, αυξάνεται η χωρητικότητα». (2020, Μαΐου 12). Ανάκτηση από www.seatrade-maritime.com
- «Οι 15 κορυφαίοι λιμένες εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2019: Όγκοι και ρυθμοί ανάπτυξης της ΣΕΕ». (2020, Φεβρουάριος 21). Ανάκτηση από www.porteconomics.eu
- 1st Infrastructure and Transport Review 2018-2019*. (2019). Ανάκτηση από www.metaforespres.gr and www.ypodomes.com
- Athens International Airport (AIA). (2019). *Cargo Uplift Development 2019*.
- COSCO Shipping. (2020). *Annual report 2019*. Ανάκτηση February 12, 2020
- Delfi Real Estate. (2019). *Greece: Logistics & Industrial Market Snapshot Q2 2019*.
- Eurostat. (2019, December 2019). *Air Transport Traffic*.
- Eurostat. (2020, Σεπτεμβρίου 4). «Το μερίδιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ενδοχώρα αυξάνεται».
- Eurostat. (2020, March). International Trade in Goods. Ανάκτηση από ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods#Highest_share_for_intra-EU_trade_in_goods_in_Luxembourg_and_Slovakia
- Fraport Greece. (Δεκέμβριος 2021). *Traffic Development Overview — Full Year 2021 vs 2020*.
- Fraport Greece: Έτοιμα τα 14 αναβαθμισμένα αεροδρόμια*. (2021, Φεβρουαρίου 10). Ανάκτηση από www.protothema.gr
- Greek Shipping and Economy. (2019). Ανάκτηση από www.ugs.gr
- Hellenic Association of Toll Road Network (HELLASTRON). (2019). *Στατιστικά Στοιχεία έτους 2019*.
- ICAP Group. (2020). *ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ 2020*.
- ICAP Group. (2020). *THIRD PARTY LOGISTICS 2020*.
- Lloyd's List. (2020). *Lloyd's List One Hundred People 2020*.
- Notteboom, T. (2022, March). *Top 15 container ports in Europe in 2021*. Ανάκτηση από www.porteconomics.eu

- NTPG. (2019). *Εθνικό Σχέδιο για την Μεταφορά για την Ελλάδα*.
- Shipping register continues to shrink. (2020, June 17). Ανάκτηση από www.ekathimerini.com
- Stochasis. (2019). *Third Party Logistics – 3PL*.
- Stochasis. (2020). *Third Party Logistics – 3PL*.
- UNCTAD. (2020). *Ανασκόπηση της UNCTAD για τις θαλάσσιες μεταφορές*.
- Αυτοκινητόδρομος Πατρών-Πύργου – Υπογραφή η τροποποίηση σύμβασης παραχώρησης – Κατατίθεται άμεσα στη Βουλή*. (2021, Δεκέμβριος 15). Ανάκτηση από www.tovima.gr
- Δελτίο Τύπου Ταμείου Ανάπτυξης Περιουσιακών Στοιχείων της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΤΑΙΠΕΔ). (2019). *Ολοκλήρωση της πώλησης της ΕΥΣΤΕ Α.Ε. στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.*
- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών . (Δεκέμβριος 2021). *Επιβατική Κίνηση 2021*.
- Εγκρίθηκε με ΚΥΑ για τη δημιουργία Επιχειρηματικού Πάρκου στον Ασπρόπυργο*. (2019, Νοεμβρίου 1). Ανάκτηση από www.supply-chain.gr
- Ελληνική ναυτιλία και οικονομία*. (2020). Ανάκτηση από www.ugs.gr
- (2021). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση 2020*. Ο.Λ.Π.
- Η ΑΚΤΩΡ μειοδότησε στο έργο της οδικής σύνδεσης ΠΑΘΕ με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης*. (2020, Μαΐου 13). Ανάκτηση από www.ypodomes.com
- Η Ελληνική Ναυτιλία είναι η πρώτη στον κόσμο σε αξία πλοίων*. (2019, Φεβρουάριος 6). Ανάκτηση από www.greece.greekreporter.com,
- Ναυτιλία*. (2020, Οκτώβριος 5). Ανάκτηση από www.greeceinvestorguide.com
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης. (Μάρτιος 2021). *Ετήσια Οικονομική Έκθεση της Χρήσης από 1η Ιανουαρίου έως 31η Δεκεμβρίου 2021*.
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς. (Μάρτιος 2021). *Ετήσια Χρηματοοικονομική Έκθεση 2021*.
- Περιζήτητες οι εγκαταστάσεις logistics στην περιοχή της Αττικής*. (2020, Ιουνίου 5). Ανάκτηση από www.kathimerini.gr
- Περιοδικό Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Logistics 102 . (2019, Μαΐου 15). o.mindcreatives.com .
- Στόχασις ΑΕ: Μείωση 8% παρουσίασε η εγχώρια αγορά των Third Party Logistics. (2021, Μαΐου 11). Ανάκτηση από www.capital.gr