



## Industry Outlook



**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ &  
LOGISTICS**

---

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2014

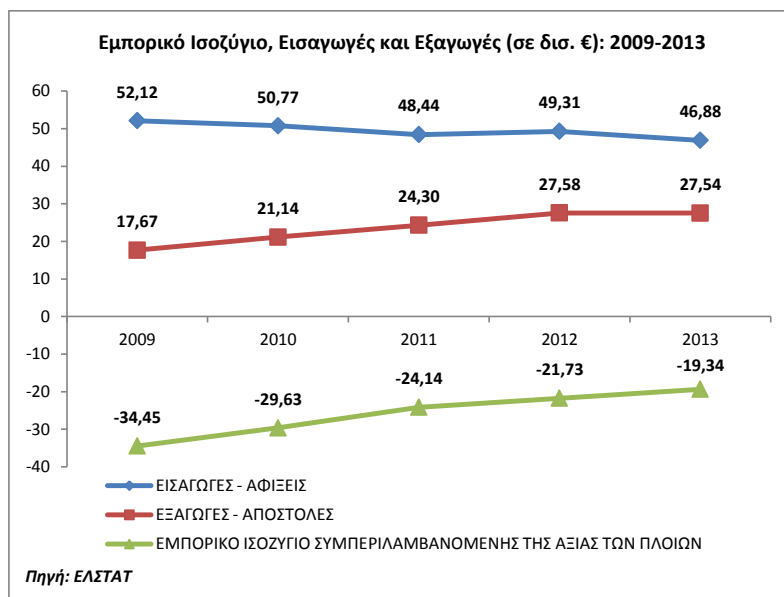
- Σύμφωνα με μελέτη για τον εγχώριο κλάδο μεταφορών & logistics που εκπονήθηκε από τον Νικολαΐδη Αλέξη, Economic Research & Sectoral Studies Analyst, η οικονομική ύφεση που εκδηλώθηκε από τα τέλη του 2008, σε συνδυασμό με τα μέτρα δημοσιονομικής εξυγίανσης, περιόρισαν σημαντικά την κατανάλωση, την παραγωγή και συνεπώς το εξαγωγικό και εισαγωγικό εμπόριο. Άμεση αρνητική συνέπεια αποτέλεσε ο σημαντικός περιορισμός του μεταφορικού έργου και των υπηρεσιών logistics, καθώς τα αποθέματα και οι ποσότητες ανά παράδοση των εταιρειών-πελατών μειώθηκαν αισθητά.
- Η υποχώρηση αυτή είναι εμφανής και από την κάμψη του σχετικού δείκτη κύκλου εργασιών που καταρτίζει η ΕΛΣΤΑΤ για την αποθήκευση και τις υποστηρικτικές δραστηριότητες (όπου περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες logistics). Ο εν λόγω δείκτης το 2013 μειώθηκε περαιτέρω κατά 7%, σημειώνοντας επιτάχυνση του ρυθμού κάμψης σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Δείκτης κύκλου εργασιών στην αποθήκευση και στις υποστηρικτικές προς τη μεταφορά δραστηριότητες: Α' τρ. 2010 - Β' τρ. 2014 (έτος βάσης: 2010)			
Έτος - τρίμηνο	Δείκτης	Ετήσια μετ. (%)	Τριμηνιαία μετ. (%)
2010	A	96,8	-4,5%
	B	107,8	-6,5%
	Γ	93,5	-16,7%
	Δ	101,9	-14,7%
<b>Μέσος ετήσιος</b>	<b>100,0</b>	<b>-10,8%</b>	9,0%
2011	A	85,7	-11,5%
	B	92,7	-14,0%
	Γ	97,1	3,9%
	Δ	92,9	-8,8%
<b>Μέσος ετήσιος</b>	<b>92,1</b>	<b>-7,9%</b>	-15,9%
2012	A	71,4	-16,7%
	B	93,9	1,3%
	Γ	93,8	-3,4%
	Δ	91,7	-1,3%
<b>Μέσος ετήσιος</b>	<b>87,7</b>	<b>-4,8%</b>	8,2%
2013	A	70,0	-2,0%
	B	84,8	-9,7%
	Γ	86,0	-8,3%
	Δ	85,4	-6,9%
<b>Μέσος ετήσιος</b>	<b>81,6</b>	<b>-7,0%</b>	4,7%
21014	A	74,2	6,0%
	B	86,4	1,9%
			-23,1%
			31,5%
			-0,1%
			-2,2%
			-23,7%
			21,1%
			1,4%
			-0,7%
			-13,1%
			16,4%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

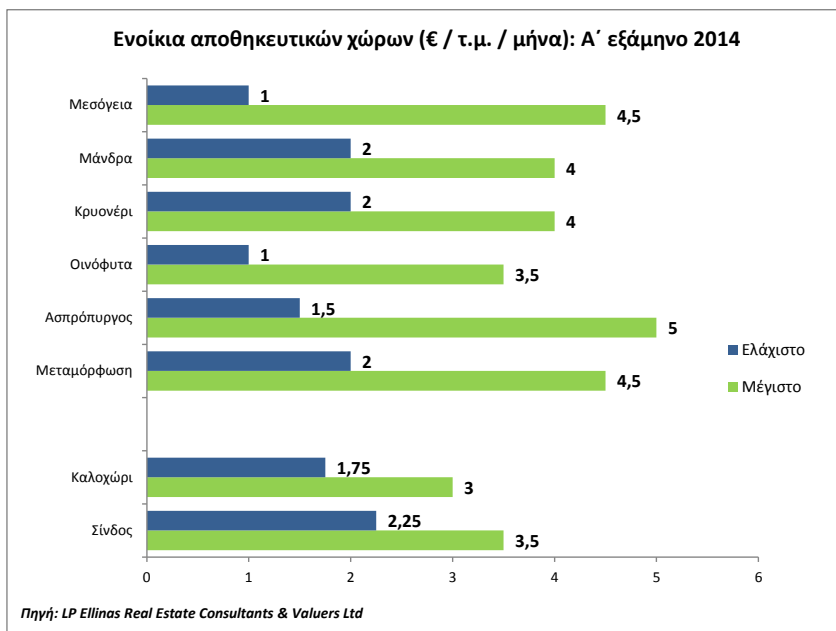
- Αντιθέτως, το πρώτο εξάμηνο της φετινής χρονιάς έγιναν εμφανείς οι πρώτες ενδείξεις ανάκαμψης, υπό το πρίσμα της βελτίωσης των μακροοικονομικών συνθηκών της χώρας, καθώς η εν λόγω επίδοση από την παροχή αποθηκευτικών και λοιπών υπηρεσιών αυξήθηκε κατά 3,7% σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα.

- Η πτώση της αγοράς ξεκίνησε από το 2009, όταν και εκδηλώθηκε σημαντική μείωση των εισαγωγών λόγω της φθίνουσας εσωτερικής κατανάλωσης. Όπως φαίνεται στο παρακάτω γράφημα, η αξία των εισαγωγών τα τελευταία 5 χρόνια εμφάνισε συνολική υποχώρηση 10%, από €52,12 δισ. το 2009 σε €46,88 δισ. το 2013, γεγονός το οποίο μεταφράστηκε σε χαμηλότερη ζήτηση για υπηρεσίες διακίνησης, αποθήκευσης και γενικότερης διαχείρισης των εισαγόμενων προϊόντων.



- Πάντως, η επίπτωση της ύφεσης στον τομέα των logistics εξαρτάται από την κατηγορία πελατών που συνεργάζεται κάθε επιχείρηση. Έτσι, οι εταιρείες που βιώνουν μεγαλύτερα προβλήματα είναι αυτές που συνεργάζονται με πελάτες που αποφάσισαν να αποσυρθούν από τους κλάδους τους ή αντιμετωπίζουν σημαντικά μειωμένη ζήτηση με συνέπεια να μειώνουν τα αποθέματά τους, όπως οι επιχειρήσεις λιανικής πώλησης ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών, ειδών ένδυσης / υπόδησης, αυτοκινήτων και οικοδομικών υλικών. Συνεπώς, πολλοί αποθηκευτικοί χώροι μένουν μερικώς κενοί και ανεκμετάλλευτοι, με αποτέλεσμα να αναζητούνται νέοι τρόποι λειτουργίας αποθήκης.
- Αντιθέτως, οι εταιρείες που μεταφέρουν και διαχειρίζονται τρόφιμα, φάρμακα και προϊόντα που έχουν να κάνουν με την πράσινη τεχνολογία επηρεάστηκαν λιγότερο.

- Οι εταιρείες του κλάδου καταβάλλουν προσπάθειες για τη μείωση των λειτουργικών τους εξόδων, κυρίως αναφορικά με τα ενοίκια αποθηκών, στοχεύοντας εξάλλου στην παροχή χαμηλότερων τιμών προς τους πελάτες τους.
- Παράλληλα, έμφαση δίνεται:
  - στη επέκταση του φάσματος των παρεχομένων υπηρεσιών, καθώς και των διαχειριζόμενων κατηγοριών προϊόντων,
  - στην ποιότητα των υπηρεσιών,
  - στη βελτίωση των χρόνων παραδόσεων και
  - στην υιοθέτηση εφαρμογών πληροφορικής.
- Η επενδυτική δραστηριότητα ανέγερσης νέων αποθηκών, τομέας που τα προηγούμενα χρόνια στήριξε την ανάπτυξη της αγοράς, έχει περιοριστεί αρκετά λόγω του υψηλού κόστους απόκτησης. Οι περισσότερες εταιρείες αναζητούν πλέον υφιστάμενους χώρους για ενοικίαση, ιδίως μικρότερους, καθώς η διαθεσιμότητά τους έχει αυξηθεί σημαντικά.
- Οι πιο «δημοφιλείς» περιοχές για εγκαταστάσεις αποθηκών και logistics εξακολουθούν να αποτελούν τα Οινόφυτα, το Θριάσιο, τα Μεσόγεια και οι περιοχές κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας. Το ποσοστό πληρότητας για νεόδμητες εγκαταστάσεις κυμαίνεται από 80% έως 85% στα Οινόφυτα και 90% στο Θριάσιο.
- Τα μηνιαία ενοίκια στις περιοχές που βρίσκονται πλησίον της πρωτεύουσας διαμορφώνονται από €1 / τ.μ. έως €5 / τ.μ., ενώ οι αποδόσεις σε 11%-13%. Τα ενοίκια στα Οινόφυτα μπορούν να φτάσουν από €1 έως €3,5 / τ.μ., ενώ στις υπόλοιπες περιοχές διαμορφώνονται και σε υψηλότερα επίπεδα: στο Κρυνονέρι και στη Μάνδρα κυμαίνονται στο εύρος €2 - €4 / τ.μ., στα Μεσόγεια €1 - €4,5 / τ.μ., στη Μεταμόρφωση €2 - €4,5 / τ.μ., ενώ στον Ασπρόπυργο μπορούν να ανέλθουν έως και τα €5 / τ.μ.



- Αναφορικά με το κανονιστικό πλαίσιο του κλάδου, τον περασμένο Οκτώβριο ψηφίστηκε από τη Βουλή ο Ν. 4302/2014 (Ρύθμιση θεμάτων εφοδιαστικής αλυσίδας και άλλες διατάξεις), ο οποίος καθιερώνει το νέο θεσμικό πλαίσιο του κλάδου των logistics. Ο Νόμος αποτελεί μέρος της στρατηγικής για την ανάπτυξη της αγοράς και περιλαμβάνει διατάξεις για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας, την ενίσχυση του ανταγωνισμού και την άρση των εμποδίων εισόδου, ώστε να αναβαθμιστεί ο ρόλος της Ελλάδας στη διαμετακόμιση εμπορευμάτων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.
- Ο Ν. 4032 έρχεται ικανοποιήσει το πάγιο αίτημα χρόνων του κλάδου για θεσμοθέτηση, καθώς δεν υπήρχε ένα ολοκληρωμένου θεσμικό ή κανονιστικό πλαίσιο που να διέπει την αγορά. Σύμφωνα με τις κυριότερες διατάξεις, καθορίζονται σύντομες διαδικασίες για την εγκατάσταση Κέντρων Αποθήκευσης και Διανομής, εισάγεται νέα μορφή επιχειρηματικού πάρκου, το Επιχειρηματικό Πάρκο Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας, προωθείται η διαδικασία της τυποποίησης των υπηρεσιών logistics για λόγους διασφάλισης ποιότητας κ.λπ. Εκπρόσωποι της αγοράς ευελπιστούν στην άρση των γραφειοκρατικών δυσχερειών κατά την αδειοδότηση αποθηκευτικών εγκαταστάσεων και logistics centers. Ωστόσο, για τη σωστή εφαρμογή του Νόμου θα πρέπει να εκδωθούν και οι απαραίτητες υπουργικές αποφάσεις.

## Μειονεκτήματα

- Παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει υλοποιηθεί, το ποσοστό χρήσης των υπηρεσιών logistics στη χώρα μας είναι ακόμα αρκετά χαμηλό (23%) σε σχέση με το μέσο όρο της Ε.Ε. (49%). Επίσης, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, το 2012 μόλις το 18% του όγκου των διακινούμενων εμπορευμάτων μεταφέρθηκε μέσω φορτηγών ΔΧ, έναντι 80% στην Ε.Ε. Η διείσδυση του κλάδου σε ορισμένους τομείς της ελληνικής οικονομίας δεν κρίνεται ακόμα ικανοποιητική, όπως στις αλυσίδες λιανικού εμπορίου, οι προμήθειες των οποίων είναι σε μεγάλο βαθμό κεντρικές, με συνέπεια ο ρόλος των μεταφορέων και 3PL providers να είναι περιορισμένος.
- Η Ελλάδα δεν μπορεί να επωφεληθεί πλήρως από τους σημαντικούς όγκους των διερχόμενων φορτίων από τις ασιατικές χώρες, καθώς το μεγαλύτερο αυτών χρησιμοποιεί απλώς τη χώρα ως πύλη εισόδου για να εισέλθει στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικά, το 80% των φορτίων που φτάνουν στον Πειραιά για λογαριασμό της Cosco αφορά σε μεταφόρτωση και μεταβαίνει σε άλλους προορισμούς, ενώ μόνο το 20% εισέρχεται στην ελληνική αγορά.
- Η κάμψη των εσόδων έχει συνοδευτεί από προβλήματα ρευστότητας λόγω των καθυστερημένων εισπράξεων από τους πελάτες, γεγονός που δημιουργεί πιστωτικό κίνδυνο λόγω των επισφαλειών, αλλά και της δυσχερούς πρόσβασης σε δανειοδότηση. Έτσι, μέρος της στρατηγικής των εταιρειών αποτελεί πλέον η είσπραξη αντικαταβολών με την παράδοση αποθεμάτων, ενώ αρκετές φορές η είσπραξη τοις μετρητοίς τίθεται ως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των παραδόσεων.
- Δυσχέρειες προκαλεί και η υστέρηση της χώρας σε υποδομές που θα μπορούσαν να στηρίξουν μεγαλύτερη ανάπτυξη (χαμηλή ποιότητα του οδικού δικτύου, προβληματική σύνδεση των λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο, παντελής έλλειψη εμπορευματικών κέντρων, διάσπαρτη χωροθέτηση των αποθηκών, ανεπαρκείς υποδομές στο σιδηροδρομικό δίκτυο κ.λπ.). Η έλλειψη των απαραίτητων υποδομών για τη διενέργεια συνδυασμένων μεταφορών οδηγεί στην αύξηση του μεταφορικού κόστους (υπολογίζεται ότι στην Ελλάδα είναι περίπου 40% αυξημένο σε σχέση με άλλες χώρες), με συνέπεια τη μετακύλιση στους πελάτες και συνεπώς στις τιμές των προϊόντων.

- Σύμφωνα με τον κ. Χρυσόστομο Κάτση, Διευθύνοντα Σύμβουλο της IBHS, «Η βελτίωση των μακροοικονομικών συνθηκών της χώρας και η αναμενόμενη –έστω και οριακή- άνοδος του ΑΕΠ το 2014, μετά από 6 χρόνια συνεχούς ύφεσης, δημιουργεί προσδοκίες για ομαλοποίηση στην ευρύτερη αγορά των μεταφορικών υπηρεσιών και 3PL providers. Ο κλάδος θα ευνοηθεί από την οικονομική ανάπτυξη των ασιατικών χωρών ενώ θα αναζητούν πύλες εισόδου για τα προϊόντα τους στην ευρωπαϊκή αγορά. Απαραίτητη όμως προϋπόθεση αποτελεί η σημαντική αύξηση της ανασυναρμολόγησης ή μεταποίησης των διερχόμενων φορτίων ώστε να λαμβάνεται από τη χώρα μας μέρος της υπεραξίας τους, καθώς μέχρι τώρα το μεγαλύτερο μέρος των προερχόμενων από την Ασία ποσοτήτων χρησιμοποιούν απλώς τις μεταφορικές μας υποδομές για να κατευθυνθούν στη συνέχεια σε άλλες ευρωπαϊκές αγορές».