

Δελτίο Τύπου

19/4/2021

Έρευνα EY: Οι προοπτικές ανάδειξης της Ελλάδας ως διεθνούς εμπορευματικού κέντρου, στην επόμενη δεκαετία

- ▶ Η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και του οδικού δικτύου της χώρας, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού κλάδου μεταφορών και logistics
- ▶ 54% των ερωτηθέντων κρίνουν ότι η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως περιφερειακού κόμβου logistics είτε είναι επαρκής, είτε ξεπερνά τις προσδοκίες τους
- ▶ Προτάσεις της EY για τα λιμάνια, το οδικό δίκτυο, τον κλάδο 3PL / 4PL, τις αεροπορικές και θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα τελωνεία, το ανθρώπινο κεφάλαιο στον κλάδο μεταφορών και logistics, και το brand της χώρας

Τη σημαντική πρόοδο που έχει επιτελέσει η Ελλάδα στην προσπάθειά της να εξελιχθεί σε ένα διεθνές εμπορευματικό κέντρο και κόμβο logistics, αλλά και τις μεγάλες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει στο μέλλον, παρουσιάζει η δεύτερη έκδοση της έρευνας της EY Ελλάδος, [“Greece: International Freight Center”](#).

Η έρευνα τονίζει την ανάπτυξη που σημειώθηκε στον ελληνικό κλάδο των μεταφορών και logistics τα τελευταία χρόνια που μεσολάβησαν από την πρώτη έκδοσή της, το 2017, ως αποτέλεσμα της στρατηγικής γεωγραφικής θέσης της χώρας, της ανάκαμψης της οικονομίας και ενός φιλικότερου επενδυτικού περιβάλλοντος. Σημειώνει, ωστόσο, ότι η ανάπτυξη αυτή οφείλεται κυρίως σε εξελίξεις στους κλάδους της ναυτιλίας και της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς και στις οδικές υποδομές, καταλήγοντας ότι θα απαιτηθεί εντατικότερη προσπάθεια σε ό,τι αφορά τις σιδηροδρομικές και αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, τις υποδομές logistics της ενδοχώρας (hinterland logistics), την αγορά παροχής υπηρεσιών logistics προς τρίτους (third party logistics - 3PL), τις τελωνειακές υπηρεσίες και, κυρίως, τη διασύνδεση αυτών των διακριτών στοιχείων του ελληνικού κλάδου μεταφορών και logistics.

Η ελληνική ναυτιλία και το οδικό δίκτυο της χώρας, καταλύτες της ανάπτυξης των μεταφορών και logistics

Η κυρίαρχη θέση της ελληνικής ναυτιλίας, που αντιπροσωπεύει το 15,6% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου με βάση τη χωρητικότητα τόνων νεκρού βάρους (deadweight tonnage – DWT)¹, υπήρξε η βασική κινητήρια δύναμη που έδωσε ώθηση στην ανάπτυξη του ελληνικού ναυτιλιακού συμπλέγματος, αναδεικνύοντάς το ως ένα από τα πιο σημαντικά και ανταγωνιστικά θαλάσσια κέντρα παγκοσμίως. Επιπλέον, σε μια εποχή που οι εμπορικές ροές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης συνεχίζουν να αυξάνονται κάθε χρόνο, ο Πειραιάς προσφέρει μια εξαιρετικά ανταγωνιστική εναλλακτική επιλογή απευθείας σύνδεσης με τα λιμάνια της Άπω Ανατολής, με αποτέλεσμα να είναι σήμερα – για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά – το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι στη Μεσόγειο και το τέταρτο μεγαλύτερο στην Ευρώπη, με βάση τον συνολικό αριθμό διακινηθέντων εμπορευματοκιβωτίων (TEUs), παρά τις δυσμενείς επιπτώσεις της πανδημίας στο παγκόσμιο εμπόριο.

Παράλληλα, η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και οι αντίστοιχες επενδύσεις που υλοποιούνται, καθώς και η προγραμματισμένη δημιουργία του εμπορευματικού σταθμού στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου, αναμένεται να αναβαθμίσουν τη Θεσσαλονίκη σε σημαντικό ευρωπαϊκό λιμένα για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Αντίστοιχες προοπτικές δημιουργούνται και για αρκετούς από τους 25 σημαντικούς εμπορικούς λιμένες της χώρας, πέντε από τους οποίους έχουν αναγνωριστεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως λιμένες στρατηγικού ενδιαφέροντος.

Η έρευνα περιλαμβάνει, επίσης, μια «ακτινογραφία» της ελληνικής αγοράς 3PL, η οποία είναι κατακερματισμένη, αποτελούμενη κυρίως από μεσαίες και μικρές επιχειρήσεις που καλούνται να λειτουργήσουν σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Επιπρόσθετα, αναλύονται οι προοπτικές που δημιουργούνται με την κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, που, όταν ολοκληρωθεί, θα αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους χερσαίους λιμένες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενισχύοντας σημαντικά τις υποδομές logistics της ενδοχώρας του λιμανιού του Πειραιά, ενώ γίνεται αναφορά και στην ανάπτυξη των επιχειρηματικών πάρκων αλυσίδας εφοδιασμού στα Οινόφυτα και την Ηγουμενίτσα.

Ως προς τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η έρευνα καταγράφει τη σημαντική ανάπτυξη του ελληνικού οδικού δικτύου τα τελευταία έτη, το οποίο πλέον ξεπερνά τα 2.145 χλμ αυτοκινητοδρόμων, ενώ εξετάζονται και προγραμματιζόμενα νέα έργα, όπως ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (BOAK). Τονίζεται, ωστόσο, το μικρό μέγεθος των επιχειρήσεων του κλάδου,

¹Shipping register continues to shrink, ekathimerini.com, 17 Ιουνίου 2020

το χαμηλό περιθώριο κέρδους των υπηρεσιών μεταφοράς και η σχετικά περιορισμένη διείσδυση του τομέα των μεταφορών για λογαριασμό τρίτων στις συνολικές δραστηριότητες οδικών εμπορευματικών μεταφορών.

Η έρευνα αναφέρεται και στην ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών εμπορευμάτων στα ελληνικά αεροδρόμια κατά τα τελευταία χρόνια, στην κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι της Κρήτης, καθώς και στην αναβάθμιση των 14 παραχωρηθέντων περιφερειακών αεροδρομίων, και στις προοπτικές που αυτές οι εξελίξεις δημιουργούν για την ανάδειξη της Ελλάδας ως πύλη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης για τις εμπορευματικές αερομεταφορές.

Τέλος, αναλύεται η πρόοδος που έχει συντελεστεί σε ό,τι αφορά το νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο για τα logistics και τα τελωνεία, γεγονός που συνέβαλε στη βελτίωση της διεθνούς κατάταξης της χώρας όσον αφορά τη διευκόλυνση και την ανταγωνιστικότητα του εμπορίου και τις επιδόσεις της στον τομέα των logistics.

Πώς αξιολογεί η αγορά τις επιδόσεις της Ελλάδας ως κόμβου logistics

Η έρευνα καταγράφει, επίσης, τις απόψεις εκπροσώπων επιχειρήσεων από διάφορους κλάδους της οικονομίας, σχετικά με τις λειτουργίες και τις υποδομές των επιμέρους στοιχείων του ελληνικού κόμβου logistics. Οι συμμετέχοντες εμφανίζονται ικανοποιημένοι, σε μεγάλο βαθμό, ως προς την πρόοδο που σημειώνεται στις λιμενικές υποδομές, το οδικό δίκτυο και τις οδικές μεταφορές, ενώ βλέπουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης κυρίως στις τελωνειακές υπηρεσίες, τις υπηρεσίες και τις υποδομές 3PL / 4PL και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το 42% των ερωτηθέντων αξιολογούν ως «επαρκή» την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως περιφερειακό διαμετακομιστικό κέντρο και κόμβο logistics, με 12% να απαντούν ότι ξεπερνά τις προσδοκίες τους. Αντίθετα, το 43% εντοπίζουν περαιτέρω περιθώρια βελτίωσης, κρίνοντας ότι η ανταγωνιστικότητα των logistics της χώρας είναι «χαμηλή».

Δράσεις ενίσχυσης της ελκυστικότητας της Ελλάδας ως διεθνούς κέντρου εμπορευματικών μεταφορών και logistics

Η έρευνα καταλήγει σε μια σειρά από συμπεράσματα και προτάσεις, τονίζοντας ότι, για να αυξήσει την ελκυστικότητά της ως διεθνές κέντρο εμπορευματικών μεταφορών ή ως κορυφαίος περιφερειακός κόμβος logistics, η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί σε τέσσερις προτεραιότητες:

- ▶ Βελτίωση της διασυνδεσιμότητας με παγκόσμιους εμπορικούς διαύλους και άλλους κόμβους, αξιοποιώντας κυρίως – αλλά όχι κατ’ αποκλειστικότητα – το ελληνικό ναυτιλιακό οικοσύστημα.

- ▶ Βελτίωση των λιμενικών υποδομών και υποδομών εφοδιαστικής αλυσίδας, με επενδύσεις σε πάρκα logistics, ως συνέχεια της προόδου που σημειώθηκε στις λιμενικές υποδομές.
- ▶ Ενίσχυση του χρηματοοικονομικού οικοσυστήματος, για την παροχή χρηματοοικονομικών και επιχειρηματικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.
- ▶ Αναβάθμιση των τεχνολογικών υποδομών, της καινοτομίας και του ανθρώπινου κεφαλαίου, για τη διευκόλυνση της ανάπτυξης νέων επιχειρηματικών μοντέλων και την υλοποίηση του απαιτούμενου μετασχηματισμού των αλυσίδων εφοδιασμού.

Οι προτεραιότητες αυτές εξειδικεύονται με επιμέρους προτάσεις που αφορούν τα λιμάνια, το οδικό δίκτυο, τον κλάδο 3PL / 4PL, τις αεροπορικές και θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, το σιδηροδρομικό δίκτυο, τα τελωνεία, το ανθρώπινο κεφάλαιο στον κλάδο μεταφορών και logistics, καθώς και την εμπορική ταυτότητα (brand) της χώρας.

Οι **κ.κ. Θάνος Μαύρος**, Εταίρος στο Τμήμα Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της EY Ελλάδος και Επικεφαλής Τμήματος Εφοδιαστικής Αλυσίδας και Διεπιχειρησιακών Λειτουργιών EY Ελλάδος και EY Κεντρικής, Ανατολικής, Νοτιοανατολικής Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας (CESA), και **Γιάννης Πιέρρος**, Εταίρος της EY Ελλάδος, Επικεφαλής Τομέα Προηγμένης Βιομηχανίας (Υπηρεσίες Διασφάλισης) και Τομέα Αυτοκινητοβιομηχανίας και Μεταφορών της EY στην περιοχή CESA, δήλωσαν σχετικά με τη νέα έρευνα της EY: *«Η πανδημία του COVID-19 έχει επηρεάσει σημαντικά την αγορά των μεταφορών και logistics παγκοσμίως. Καθώς η αγορά θα μετασχηματίζεται τα επόμενα χρόνια και θα προσπαθεί να βρει νέους, πιο έξυπνους τρόπους λειτουργίας, η ενίσχυση της ανθεκτικότητας θα αποτελέσει την πρώτη προτεραιότητα για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αυτή.*

»Σήμερα, η Ελλάδα και οι επιχειρήσεις του κλάδου, επενδύουν σε υποδομές και τεχνολογία, για να μπορέσουν να αξιοποιήσουν το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας – τη γεωγραφική της θέση – σε μία εποχή όπου ο ανταγωνισμός από εμπορευματικά κέντρα και κόμβους logistics στην Ασία, εντείνεται. Για να μπορέσει η χώρα μας να ανταποκριθεί στις μεγάλες προκλήσεις και τις εμπορικές απαιτήσεις του σήμερα, του αύριο και του μετέπειτα, και να ξεχωρίσει από τον ανταγωνισμό, θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να εστιάσει στην καινοτομία, την τεχνολογία και την αναβάθμιση του ανθρώπινου κεφαλαίου, για να προσφέρει ένα ελκυστικό πακέτο υπηρεσιών μεταφορών και logistics υψηλής προστιθέμενης αξίας».

Για να διαβάσετε ολόκληρη τη δεύτερη έκδοση της έρευνας της EY Ελλάδος, “Greece: International Freight Center”, [πατήστε εδώ](#).



Για περισσότερες πληροφορίες μπειτε στο ey.com/gr ή επικοινωνήστε με:

κ. Ευάγγελο-Μάξιμο Α. Σκοπελίτη, Διευθυντή Επικοινωνίας

(Evangelos-Maximos.Scopelitis@gr.ey.com)

Τηλ: +30 210 2886 419

Βρείτε μας στα social media:



[EY](#)



[EY Greece](#)



[EY Greece](#)



[eygreece](#)



[EY Greece](#)

Λέξεις κλειδιά: *EY, EY Ελλάδος, έρευνα, μεταφορές, logistics, 3PL, εμπόριο, ναυτιλία, διεθνές εμπορευματικό κέντρο, κόμβος logistics, ανταγωνιστικότητα, προοπτικές*

Σχετικά με την EY

Στην EY, σκοπός μας είναι η δημιουργία ενός καλύτερου εργασιακού κόσμου, παράγοντας μακροπρόθεσμη αξία για τους πελάτες μας, τους ανθρώπους μας και την κοινωνία, και οικοδομώντας εμπιστοσύνη στις κεφαλαιαγορές.

Αξιοποιώντας τα δεδομένα και την τεχνολογία, οι πολυσυνθετικές ομάδες μας, σε περισσότερες από 150 χώρες, οικοδομούν την εμπιστοσύνη μέσω της διασφάλισης της καλής λειτουργίας των επιχειρήσεων και βοηθούν τους πελάτες μας να αναπτυχθούν, να μετασχηματιστούν και να λειτουργήσουν αποτελεσματικότερα.

Μέσω των Ελεγκτικών, Συμβουλευτικών, Νομικών και Φορολογικών Υπηρεσιών μας, καθώς και μέσω των Συμβουλευτικών Υπηρεσιών Εταιρικής Στρατηγικής και Συναλλαγών, οι ομάδες της EY θέτουν καλύτερες ερωτήσεις, για να καταλήξουν σε νέες απαντήσεις στα περίπλοκα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο κόσμος μας σήμερα.

Το λογότυπο EY αναφέρεται στον παγκόσμιο οργανισμό, και μπορεί να αναφέρεται σε μία, ή περισσότερες, από τις εταιρείες μέλη της Ernst & Young Global Limited, καθεμία από τις οποίες αποτελεί ξεχωριστή νομική οντότητα. Η Ernst & Young Global Limited, μια βρετανική εταιρεία περιορισμένης ευθύνης δια εγγυήσεως, δεν παρέχει υπηρεσίες σε πελάτες. Πληροφορίες αναφορικά με τον τρόπο που η EY συγκεντρώνει και χρησιμοποιεί τυχόν προσωπικά δεδομένα, καθώς και περιγραφή των δικαιωμάτων των υποκειμένων σύμφωνα με τη νομοθεσία περί προσωπικών δεδομένων, είναι διαθέσιμα στον σύνδεσμο ey.com/privacy. Για περισσότερες πληροφορίες για τον οργανισμό μας, παρακαλούμε επισκεφθείτε το ey.com