

Πέμπτη 24 Οκτωβρίου 2024

Δελτίο Τύπου

Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο

- Εφοδιαστική αλυσίδα και αποθηκευτικοί χώροι κερδίζουν το επενδυτικό ενδιαφέρον
- Στο 1 δισ. ευρώ η αξία των νέων έργων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη
- Ανησυχία για τις επιπτώσεις από τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές κρίσεις
- Οι προκλήσεις για οδικές μεταφορές, ναυτιλία, αερομεταφορές
-

Ελκυστικοί για νέα επενδυτικά κεφάλαια -εγχώρια και διεθνή- παραμένουν οι τομείς της εφοδιαστικής αλυσίδας και των αποθηκευτικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα, με τη χώρα να κερδίζει τη διεθνή αποδοχή και προσοχή, έχοντας αναγνωριστεί ως στρατηγικός κόμβος διαμεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η ισχυρή γεωπολιτική θέση της χώρας και η συνεχής βελτίωση των υποδομών της, αντισταθμίζουν τις όποιες αρνητικές συνέπειες των γεωπολιτικών κρίσεων.

Στα ανωτέρω συμπεράσματα κατέληξε η Επιτροπή Μελών Logistics του Ελληνογερμανικού Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου, καταγράφοντας όλες τις εξελίξεις του κλάδου από αρχές του έτους. Τα μέλη της Επιτροπής εκτιμούν ότι οι συνεχιζόμενες επενδύσεις σε αποθηκευτικούς χώρους, σε συνδυασμό με τις προσπάθειες αντιμετώπισης των προκλήσεων, θα διατηρήσουν την αναπτυξιακή πορεία του τομέα και κατά τα επόμενα χρόνια.

Αναμφίβολα στον θετικό προσανατολισμό της σχετικής αγοράς συμβάλλουν και οι πρωτοβουλίες για την ψηφιακή μετάβαση του κλάδου και ειδικότερα η αποδοχή των ηλεκτρονικών φορτωτικών και η σταδιακή εφαρμογή του ηλεκτρονικού δελτίου αποστολής, ενώ ο κλάδος κινείται με μεθοδικότητα έχοντας στόχο και τη μείωση των ρύπων, στα πρότυπα των αρχών του ESG.

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Μελών Logistics του Ελληνογερμανικού Επιμελητηρίου, κ. Γεώργιο Στάμνο, «ο κλάδος εξακολουθεί να διαχειρίζεται με υπομονή και νηφαλιότητα τις σοβαρότατες συνέπειες της διπλής γεωπολιτικής κρίσης σε Ουκρανία και Μέση Ανατολή, ενώ δείχνει να σχεδιάζει τα επόμενα βήματα συνυπολογίζοντας τα υψηλά επιτόκια δανεισμού, τις ευμετάβλητες τιμές ενέργειας και το κλίμα που δημιουργεί η επαπειλούμενη παγκόσμια ύφεση, εκμεταλλευόμενος, στο μεταξύ, τη σταθερά αναπτυξιακή πορεία της ελληνικής οικονομίας και τα οφέλη από την ανάκτηση της επενδυτικής βαθμίδας, μετά τις συνεχείς αναβαθμίσεις από τους ξένους οίκους αξιολόγησης».

Αποθηκευτικοί Χώροι

Οι επενδύσεις σε νέους αποθηκευτικούς χώρους συνεχίζονται με έντονο ρυθμό, καθοδηγούμενες από μεγάλα επενδυτικά κεφάλαια, που προδιαγράφουν την ισχυροποίηση της Ελλάδας ως διεθνή κόμβο διανομής, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Κατά τη διάρκεια του φετινού 10μηνου, ισχυροί πολυεθνικοί οργανισμοί διαχείρισης αποθηκευτικών χώρων, αλλά και μεγάλες πολυεθνικές εμπορικές επιχειρήσεις, ανακοίνωσαν την ανάπτυξη νέων αποθηκών, κυρίως στη Δυτική Αττική, δυναμικότητας άνω των 200.000 στεγασμένων τ.μ.. Επίσης, στην τελική ευθεία βρίσκεται η ανάπτυξη οργανωμένων υποδοχέων όπως το Θριάσιο με δυναμική 250.000 τ.μ. στεγασμένων αποθηκών, ενώ στη φάση του διαγωνισμού ανάδειξης επενδυτή βρίσκονται στην Αθήνα το επιχειρηματικό πάρκο Φυλής που θα φιλοξενήσει τα πρακτορεία εσωτερικών μεταφορών και στη Θεσσαλονίκη το Επιχειρηματικό Πάρκο Γκόνου. Σε ότι αφορά το ύψος των επενδύσεων, αναμένεται να ξεπεράσουν σε σύνολο το 1 δισ. ευρώ.

1 / 2

Οδικές μεταφορές

Ο τομέας των οδικών μεταφορών από τις αρχές του έτους δοκιμάζεται από τη μείωση των εξαγωγών βιομηχανικών και όχι μόνο προϊόντων, προς την Ευρώπη. Ανοδικά δείχνουν να κινούνται μόνο τα τρόφιμα. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη συνεχή έλλειψη οδηγών και τις συνεχόμενες αυξήσεις των διοδίων, όπως και των ναύλων στην Αδριατική, αλλά και το υψηλό κόστος συντήρησης των οχημάτων, έχουν εκτινάξει τις τιμές των κομίστρων σε πολύ ψηλά επίπεδα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, στο τέλος του καλοκαιριού οι εισαγωγές αγαθών παρουσίασαν αύξηση της τάξης του 2,9% (χωρίς τα πετρελαιοειδή), ενώ οι εξαγωγές κατέγραψαν μείωση 1,2%. Αναλύοντας σε βάθος τα μεγέθη των εξαγωγών, διαπιστώθηκε μείωση 8,3% στα βιομηχανικά προϊόντα και 4,3% στα μηχανήματα, ενώ στα τρόφιμα, ποτά, καπνικά και πρώτες ύλες καταγράφηκε αύξηση 6,7%.

Ναυτιλιακές μεταφορές

Στο 8μηνο του 2024 παρατηρήθηκε στον ναυτιλιακό κλάδο μείωση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι του Πειραιά, κατά 10,7% σε ετήσια βάση. Στη συνέχεια η εικόνα βελτιώθηκε, με το Σεπτέμβριο να έχουν διακινηθεί 387.000 έναντι 396.000 TEUs το αντίστοιχο διάστημα του 2023, οπότε καταγράφηκε μια πτώση της τάξης του 2,3%.

Τα κλιμακούμενα γεγονότα στην Ερυθρά Θάλασσα και τη Μέση Ανατολή έχουν περιορίσει σημαντικά τη διακίνηση εμπορευμάτων μέσω Σουέζ, με έναν σημαντικό αριθμό πλοίων να επιχειρούν τον διάπλου της Αφρικής προκειμένου να προσεγγίσουν τα λιμάνια της Ισπανίας, της Ελλάδας και της Βόρειας Ευρώπης.

Σε επίπεδο ναύλων υπήρξε μια συνεχιζόμενη αποκλιμάκωση από την Άπω Ανατολή προς την Ευρώπη, όπως και προς τα λιμάνια των ΗΠΑ και της Λατινικής Αμερικής.

Αεροπορικές μεταφορές

Ήδη από τις αρχές του 2024 η αεροπορική εμπορευματική κίνηση έχει υπερβεί τα προ πανδημίας επίπεδα, συνεχίζοντας για ένατο σε σειρά μήνα την αυξητική πορεία, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο (8μηνο 2024/2023: IATA +13%, AIA +35%). Σημαντική αύξηση παρατηρείται στις εισαγωγές κυρίως λόγω της εκρηκτικής αύξησης του ηλεκτρονικού εμπορίου (ιδιαίτερα από Κίνα προς ΗΠΑ κι Ευρώπη), αλλά και λόγω του αποκλεισμού του Καναλιού του Σουέζ, που υποχρεώνει πολλούς εισαγωγείς στη χρήση των αερομεταφορών. Στο μεταξύ, παρά το γεγονός ότι η προσφερόμενη χωρητικότητα έχει αυξηθεί σημαντικά, οι ναύλοι παραμένουν σε υψηλά επίπεδα συγκριτικά με το 2019 (+46%). Μάλιστα, στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρατηρείται σημαντική αύξηση του διαμετακομιζόμενου φορτίου (8μηνο 2024/2023 +146%) λόγω του μεγάλου αριθμού νέων πτήσεων προς τις ΗΠΑ και του Καναδά.

Σιδηρόδρομος

Το 2024 οι σιδηροδρομικές μεταφορές στη χώρα εξακολουθούν να εμφανίζουν τη χειρότερη εικόνα της τελευταίας 20ετίας. Μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, αλλά και την κακοκαιρία Daniel που προξένησε σημαντικές καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο, το κομμάτι της τηλεδιοίκησης δεν έχει αποκατασταθεί, ούτε εξελιχθεί, παρά το γεγονός ότι οι επισκευαστικές εργασίες άρχισαν άμεσα. Συνεπεία αυτού, τα δρομολόγια των συρμών δεν μπορούν να πληθύνουν, με αποτέλεσμα η συμμετοχή του σιδηρόδρομου στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών να μην ξεπερνά σήμερα το 2%.