



**Έκθεση ex-ante αξιολόγησης επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα  
του σχεδίου νόμου με τίτλο «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και  
άλλες διατάξεις»**

**1<sup>η</sup> έκδοση Ιούνιος 2014**

Η παρούσα εργασία έχει εκτελεστεί μέσα στο πλαίσιο της υποστήριξης που παρέχει η Ανώνυμη Εταιρεία Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας για την αναβάθμιση της θεσμικής ικανότητας του κοινωνικού εταίρου ΣΕΒ και με τους όρους και περιορισμούς που προκύπτουν από το σύστημα χρηματοδότησης μέσω ΕΣΠΑ. Για τις επιστημονικές θέσεις και προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία ο αναγνώστης πρέπει να λάβει υπόψη του τα παρακάτω σημεία:

- (α) Οι εργασίες που εκπονούνται από την Ανώνυμη Εταιρεία Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας μέσα στο παραπάνω πλαίσιο, λόγω της φύσης τους, θεωρούνται εμπιστευτικά εσωτερικά έγγραφα. Η διοίκηση του ΣΕΒ και της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας διατηρούν το αποκλειστικό δικαίωμα της δημοσίευσής τους ή του συνόλου των εργασιών αυτών. Το δικαίωμα αυτό δεν το έχουν άτομα και υπάλληλοι και συνεργάτες της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας ή του ΣΕΒ ούτε οι συγγραφείς των κειμένων ούτε οι ανάδοχοι των εργασιών ούτε όσοι τρίτοι αποκτούν πρόσβαση στις εργασίες αυτές με άδεια της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας για άλλους σκοπούς.
- (β) Οι επιστημονικές θέσεις και προτάσεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα εργασία δεν δεσμεύουν την διοίκηση της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας ή του ΣΕΒ. Η διοίκηση της Ανώνυμης Εταιρείας Αναπτυξιακών Δράσεων Στέγη της Ελληνικής Βιομηχανίας και η διοίκηση του ΣΕΒ διατηρούν την ελευθερία να υιοθετούν ή να απορρίπτουν μέρος ή το σύνολο της παρούσας εργασίας αναφορικά με την χρήση της για τους σκοπούς του ΣΕΒ.
- (γ) Μέρος ή όλο της παρούσας εργασίας ενδέχεται να έχει αποτελέσει αντικείμενο εσωτερικής συζήτησης στον ΣΕΒ (πριν και μετά την ολοκλήρωσή της) στην οποία συνήθως συμμετέχουν η διοίκηση και μέλη του ΣΕΒ καθώς και φορείς με τους οποίους ο ΣΕΒ έχει σχέσεις συνεργασίας. Ο τρόπος διεξαγωγής αυτών των συζητήσεων και ο σκοπός τους αφορούν την δυνατότητα εντοπισμού της πατρότητας των θέσεων και ιδεών που κάθε φορά εκφράζονται, όταν αυτές διαμορφώνονται σε κείμενο που χρησιμοποιείται από τον ΣΕΒ εσωτερικά ή και προς τρίτους.



■ Πίνακας Περιεχομένων

---

□	Επιτελική σύνοψη	σελ 5
1	Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα	σελ 14
2	Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης	σελ 17
3	Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση	σελ 20
4	Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη	σελ 35
5	Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν	σελ 42
6	Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”	σελ 61
7	Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής	σελ 69

---



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### □ Επιτελική σύνοψη

- 1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα
  - 2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης
- 
- 3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση
  - 4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη
  - 5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν
  - 6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”
  - 7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής
-



### Εισαγωγικά

Για τον ΣΕΒ είναι εξαιρετικά σημαντικό, νομοθετήματα που προδιαγράφουν με μακροχρόνια δεσμευτικό τρόπο την πορεία της οικονομίας και την προοπτική ανάπτυξης της χώρας, να διαθέτουν αξιόπιστη και αδιαμφισβήτητη τεκμηρίωση για τη σκοπιμότητά τους και κυρίως για τα οφέλη που επιφέρουν στις επιχειρήσεις και στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας.

Στο πλαίσιο αυτό ο ΣΕΒ και το Παρατηρητήριο Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος εκπόνησαν έκθεση «Ex-ante Αξιολόγησης Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα» (στη βάση ειδικής μεθοδολογίας που έχει αναπτύξει) για το Σχέδιο Νόμου με τίτλο «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις», καθώς αναγνωρίζει την ιδιαίτερη σημασία και δυναμική που έχει ο κλάδος για την αναπτυξιακή προοπτική της οικονομίας και άρα τη σημασία των επιπτώσεων ενός νομοθετήματος που θα τον επηρεάσει.

Σημειώνεται ότι ο ΣΕΒ έχει επανειλημμένα επισημάνει ότι η εφοδιαστική αλυσίδα, εκτός από αυτόνομη επιχειρηματική οντότητα αποτελεί και μια σημαντική οριζόντια δραστηριότητα, η οποία συσχετίζεται και συμβάλει σημαντικά στη επιχειρηματική λειτουργία. Η Ελλάδα, παρά την κομβική γεωγραφική της θέση, έχει υστερήσει στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και η συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ εκτιμάται ότι είναι της τάξης του 9-10%, νούμερο που δείχνει τα περιθώρια ανάπτυξης μέχρι και παραπάνω από το 14% περίπου, που είναι η μέση παγκόσμια συνεισφορά.

Στο πλαίσιο αυτό ο ΣΕΒ μέσα από το Δίκτυο Εταιριών Εφοδιαστικής Αλυσίδας που έχει δημιουργήσει αλλά και ως μέλος της Μόνιμης Επιτροπής Logistics έχει ενεργοποιήσει τις εταιρίες του τομέα και έχει αναλάβει σχετικές πρωτοβουλίες ώστε να **ώστε να αναδειχτούν και να υλοποιηθούν οι αναγκαίες οριζόντιες αλλά και τομεακές, θεσμικές, λειτουργικές κ.α. παρεμβάσεις** για την ανάπτυξη του τομέα. Η εκπόνηση της ex ante Έκθεσης Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα για το πρώτο αυτό νομοθέτημα που διέπει αποκλειστικά τον κλάδο, αποτελούσε συνεπώς για τον ΣΕΒ όχι μόνο προτεραιότητα αλλά και υποχρέωση, προς τα μέλη του, προς τον κλάδο αλλά και την πολιτεία.

Ο νομοθέτης με το εν λόγω σ/ν αναλαμβάνει την πρωτοβουλία να επιλύσει χρόνια προβλήματα των επιχειρήσεων που δημιούργησαν και ανέπτυξαν τον κλάδο, να ορίσει το πλαίσιο λειτουργίας τους και να διαμορφώσει τις προϋποθέσεις μακροχρόνιας ανάπτυξης τους, γι αυτό και για τον ΣΕΒ είναι απαραίτητο να διαθέτει τα κατάλληλα εργαλεία αξιολόγησης των επιπτώσεων που απορρέουν από αυτό και άρα τα μέσα λήψης της βέλτιστης ορθολογικής επιλογής.



Για τον ΣΕΒ, η ποιότητα των ρυθμίσεων εξαρτάται από την ικανότητα των συμμετεχόντων στην νομοπαρασκευαστική διαδικασία (ρυθμιζόμενων και ρυθμιστών) να αναγνωρίσουν και να εκτιμήσουν τις επιπτώσεις που απορρέουν από τις πολιτικές που προωθούν με τις νομοθετικές πράξεις τους και να καταναείμουν με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τα οικονομικά και κοινωνικά κόστη και οφέλη που προκύπτουν από αυτές, προκειμένου να εκπληρώσουν το σκοπό για τον οποίο νομοθετούν.

Σημειώνεται ότι στόχος της έκθεσης επιπτώσεων είναι να εντοπιστούν και να αποτιμηθούν ποσοτικά και ποιοτικά, τα άμεσα και τα έμμεσα, κόστη και οφέλη που απορρέουν από το εν λόγω σχέδιο νόμου α) για τις υφιστάμενες και νέες επιχειρήσεις του κλάδου, β) για την ανταγωνιστικότητα του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και γ) για την ανταγωνιστικότητα και τη δυναμική της οικονομίας. Δηλαδή να τεκμηριωθεί ότι η συγκεκριμένη ρυθμιστική παρέμβαση είναι αφενός σκόπιμη και αφετέρου η βέλτιστη δυνατή.

Άλλωστε το εν λόγω σχέδιο νόμου καλείται τόσο να επιλύσει χρόνια προβλήματα του κλάδου όσο και να παρέμβει προδραστικά (proactively) δημιουργώντας το κατάλληλο περιβάλλον ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που δημιουργούνται από τις μετατοπίσεις στις ροές και τις τάσεις του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου.

Παράλληλα επιδιώκεται να προσδιοριστούν οι αναμενόμενοι ποσοτικοί στόχοι, και άρα δείκτες ωφέλειας, ώστε να είναι εφικτή η παρακολούθηση και αποτίμηση της εφαρμογής του εν λόγω νομοσχεδίου σε βάθος χρόνου. Επισημαίνεται ότι η παρακολούθηση και αποτίμηση της προόδου υλοποίησης της ρύθμισης, μετά την ψήφισή της, με τη χρήση συγκεκριμένων δεικτών και ποσοτικών στόχων συμβάλει τόσο στην ταχύτερη επίτευξη των στόχων του νομοθέτη όσο και στη διάχυση της αναμενόμενης ωφέλειας στην οικονομία.





### Σύνοψη ευρημάτων αξιολόγησης

Το σ/ν «Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις» πραγματοποιεί ένα σημαντικό και **αναγκαίο βήμα για τη διαμόρφωση ευνοϊκού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για την ανάπτυξη του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας**, καθώς υλοποιεί ένα βασικό πυλώνα της Εθνικής Στρατηγικής Logistics και του σύνολο των ενεργειών που αυτή περιλαμβάνει. Εντούτοις επισημαίνεται ότι οι πολλαπλασιαστικές έμμεσες θετικές επιπτώσεις τόσο στη δυναμική του κλάδου όσοι και στην ανταγωνιστικότητα της οικονομία (spillover effects) λειτουργούν σωρευτικά και θα είναι ορατές μόνο εφόσον υλοποιηθούν τα προβλεπόμενα μέτρα πολιτικής που πηγάζουν από την Εθνική Στρατηγική logistics.

Το σ/ν υποστηρίζει, με **κανονιστικά και νομοθετικά εργαλεία το επιχειρησιακό και λειτουργικό περιβάλλον ανάπτυξης και λειτουργίας της “εφοδιαστικής”**, θέτοντας τη βάση για την ανάπτυξη του ευρύτερου σύνολου από πρωτοβουλίες και μέσα πολιτικής που έχουν αναληφθεί, υλοποιούνται και θα συνεχίσουν να υλοποιούνται την τελευταία περίοδο για την ανάπτυξη του κλάδου. Επισημαίνεται ότι **χωρίς τη συντονισμένη και άμεση ενεργοποίηση του συνόλου των μέτρων πολιτικής που προβλέπονται στην Εθνική Στρατηγική logistics τα όποια αναμενόμενα οφέλη δε θα είναι ορατά**.

Και αυτό γιατί το σ/ν προάγει μόλις, **το 10% έως και 20%** (ανά δείκτη μέτρησης απόδοσης) της **συνολικά εκτιμώμενης ωφέλειας στην εθνική οικονομία, από την εκπλήρωση της Εθνικής Στρατηγικής Logistics**, και αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία οικοδομούνται σημαντικές λοιπές δράσεις και μέτρα πολιτικής. Αποτελεί συνεπώς προαπαιτούμενο και πολλαπλασιαστή της συνολικά αναμενόμενης ωφέλειας.

Για το λόγο αυτό η **καθαρή εκτιμώμενη ωφέλεια στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας θα είναι ορατή μεσομακροχρόνια** (πέραν της Ζετίας) και **μόνο εφόσον υλοποιηθεί ένα ικανοποιητικό μέγεθος των λοιπών συμπληρωματικών μέτρων της Εθνικής Στρατηγικής Logistics** (σωρευτικά οφέλη).

**Ειδικότερα** οι θετικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα από το σ/ν με τίτλο «**Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις**» εκτιμώνται ως εξής:



### Άμεσες επιπτώσεις:

- Ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού** και της **ανταγωνιστικής λειτουργίας του κλάδου, προσέλκυση επενδύσεων και μείωση της αβεβαιότητας**, λόγω του προσδιορισμού και της οριοθέτησης της δραστηριότητας των logistics και των δομικών χαρακτηριστικών του κλάδου (νομική βεβαιότητα, μείωση των θεσμικών και νομοθετικών αλληλοεπικαλύψεων)
- Μείωση του επιχειρηματικού ρίσκου** που συνδέεται με την αδειοδότηση, καθώς θεσμοθετείται ξεκάθαρη, απλοποιημένη και συγκεκριμένη διαδικασία αδειοδότησης εγκατάστασης και λειτουργίας, για κάθε τύπο εγκατάστασης Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ)
- Μείωση του θεσμικού χρόνου αδειοδότησης κατά 30 ημέρες κατ' ελάχιστο**, για μια μέση εγκατάσταση σε χωροθετημένη περιοχή.
- Μείωση του κόστους ευκαιρίας**, με το οποίο επιβαρύνεται ο επιχειρηματίας από τις καθυστερήσεις της αδειοδοτικής διαδικασίας, **κατά 25.000€ κατ' ελάχιστο**, για μία μέση εγκατάσταση σε χωροθετημένη περιοχή.
- Μείωση του κόστους κατασκευής υψηλών κτιρίων κατά 30%** για σταθερή χωρητικότητα παλετών και **36% αύξηση του αριθμού των παλετο-θέσεων, ανά οικοδομήσιμο cm<sup>2</sup> επιφανείας**, λόγω της αύξησης των συντελεστών όγκου/ύψος στα νέα ΚΑΔ αποθηκών.





### Άμεσες επιπτώσεις:

- Περιορισμός του μεσοσταθμικού κόστους συμμόρφωσης των νέων αδειοδοτούμενων επιχειρήσεων**
- Περιορισμός του μεσοσταθμικού κόστους συμμόρφωσης των μέχρι τώρα μη αδειοδοτημένων επιχειρήσεων (λόγω μη συμμόρφωσης τους με το πλαίσιο χρήσεων γης) εφόσον προκριθεί η επιλογή της μετεγκατάστασης. Αυτό υπολογίζεται σε**
  - α) κόστος μετεγκατάστασης ύψους  $\cong$  €6,9 εκατ. σε σημερινή αξία χρήματος και σε βάθος 15ετίας, για μέση επιχείρηση που μέχρι σήμερα λειτουργεί χωρίς άδεια εγκατάστασης λόγω μη-συμμόρφωσης της με το πλαίσιο χρήσης γης και επιλέγει να μετεγκατασταθεί, με ενοίκιο**
  - β) απώλειες ύψους  $\cong$  €11 εκατ./έτος (μέσος ετήσιος κύκλος εργασιών) για μέση επιχείρηση, που μέχρι σήμερα λειτουργεί χωρίς άδεια εγκατάστασης λόγω μη-συμμόρφωσης της με το πλαίσιο χρήσης γης και επιλέγει να προχωρήσει σε διακοπή εργασιών**
  - γ) κόστος συμμόρφωσης για την απόκτηση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας ύψους 15.000€–30.000€ (εφ' άπαξ) για μέση επιχείρηση η οποία πληροί όλες τις τυπικές προϋποθέσεις αδειοδότησης**

**Σημείωση:** οι εκτιμήσεις έχουν γίνει με βάση μια ενδεικτική μέση ανταγωνιστική κατηγορία Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ) 10.000 m<sup>2</sup>, σύγχρονης συμβατικής κατασκευής με αποθηκευτικούς χώρους ψύξης και κατάψυξης που αντιστοιχούν στο 20% της συνολικής αποθηκευτικής επιφάνειας.



### Άμεσες επιπτώσεις:

- ❑ Συνεισφορά του νόμου στη **δημιουργία υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (Added Value Services), συνολικής εκτιμώμενης αξίας €93m/έτος**, από το σύνολο των εκτιμώμενων €465m/έτος που υπολογίνονται ότι θα ανέλθουν οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας που θα αναπτυχθούν προκειμένου να υποστηρίξουν τη διαχείριση των 200.000 TEUs/έτος που προβλέπετε να διέρχονται από το Θριάσιο.

Επίσης από τη διαχείριση των ανωτέρω TEUs και εφόσον υλοποιηθούν το σύνολο των συμπληρωματικών πολιτικών, ο νόμος αναμένεται να εισφέρει

α)  $\cong$  **€50m/έτος αύξηση της αξίας των AVS Logistics στο Θριάσιο**, από το σύνολο των €250m που αναμένονται, εφόσον υλοποιηθούν το σύνολο των συμπληρωματικών μέτρων που έχουν προβλεφθεί

β)  $\cong$  **€36m /έτος αύξηση της αξίας των AVS Χερσαίας Μεταφοράς** (οδικώς και σιδηροδρομικώς) **από το transit φορτίο που διαχειρίζεται το Θριάσιο**, από το σύνολο €180m που αναμένονται, εφόσον υλοποιηθούν το σύνολο των συμπληρωματικών μέτρων που έχουν προβλεφθεί

γ)  $\cong$  **€7m /έτος αύξηση της αξίας των AVS Πρόσθετων Υπηρεσιών** (εκτελωνισμός, bunkering, κλπ) ως έμμεσες επιπτώσεις από τα φορτία που διαχειρίζεται το Θριάσιο, από το σύνολο των €35m που αναμένονται, εφόσον υλοποιηθούν το σύνολο των συμπληρωματικών μέτρων που έχουν προβλεφθεί

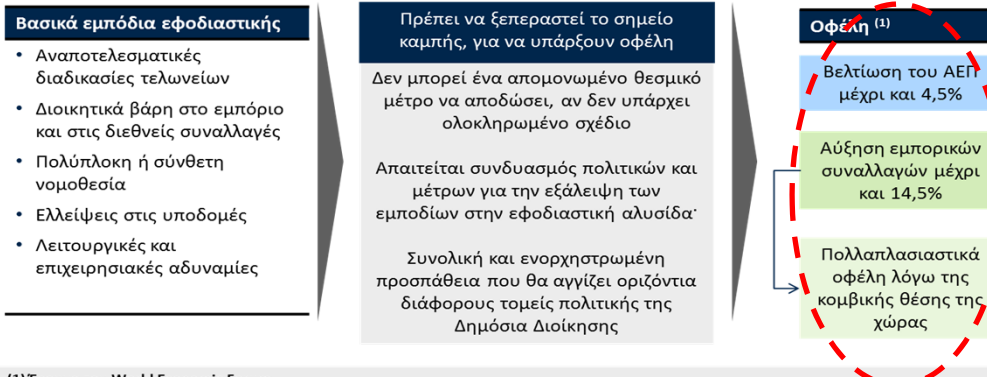


### Έμμεσες επιπτώσεις:

- ❑ Ενίσχυση της εύρυθμης λειτουργίας της αγοράς και **άρση των στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό** που προέρχονται από τη συνύπαρξη αδειοδοτημένων και μη-αδειοδοτημένων επιχειρήσεων του κλάδου
- ❑ **Μείωση κόστους logistics ως ποσοστό του τζίρου των επιχειρήσεων στο 12% μέχρι το 2020**
- ❑ Ενίσχυση του δείκτη Logistics Performance Index (LPI) κατά **0.40 μονάδες μέχρι το 2020** (δηλαδή **άνοδος της χώρας μας στην πρώτη 30άδα της κατάταξης, από την 69η θέση που κατέχει σήμερα**)
- ❑ **Αύξηση διερχόμενων φορτίων transit σε 1 εκατ. TEUs μέχρι το 2020**
- ❑ **Αύξηση συνολικά του κύκλου εργασιών Added Value Services αξίας έως €1δισ στην Ελληνική Εφοδιαστική έως το 2020**
- ❑ **Τριπλασιασμός των διεθνών t-km με σιδηρόδρομο μέχρι το 2020**, λόγω της αύξησης των διερχόμενων φορτίων και της ολοκλήρωσης των συμπληρωματικών μέτρων που έχουν προβλεφθεί
- ❑ **Αύξηση 10% των χερσαίων σιδηροδρομικών Εθνικών Εμπορευματικών Μεταφορών σε αποστάσεις >300 km μέχρι το 2020 και αύξηση έως 50% μέχρι το 2050**

**Η μείωση των εμποδίων στην εφοδιαστική αποτελεί σημαντικό παράγοντα ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας, της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας**

- ❑ **Αύξηση της πληρότητας των φορτηγών στον Ευρωπαϊκό Μ.Ο. (Eurostat) μέχρι το 2020**
- ❑ **Αύξηση κύκλου εργασιών υπηρεσιών Logistics ίσου με το 8% του ΑΕΠ μέχρι το 2020**
- ❑ **Ενίσχυση του outsourcing στο 80% των διαχειριζόμενων τόνων Εθνικών Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών μέχρι το 2020**



(1) Έρευνα του World Economic Forum

- ✓ Σε παγκόσμιο επίπεδο αν όλες οι χώρες μειώσουν στο μισό σε σχέση με τις βέλτιστες πρακτικές τα εμπόδια της εφοδιαστικής τους αλυσίδας θα αυξηθεί το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 4,7% και το παγκόσμιο εμπόριο κατά 14,5%
- ✓ Για να υπάρχει μέτρο σύγκρισης, αν εξαλειφθούν πλήρως οι δασμοί το παγκόσμιο ΑΕΠ θα αυξηθεί 0,7% και το εμπόριο 10,1%



### **Προτάσεις για τη μεγιστοποίηση των θετικών επιπτώσεων του σ/ν**

Σύμφωνα με τα βασικά συμπεράσματα της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε προκύπτει ότι το προτεινόμενο σ/ν εκπληρώνει σε σημαντικό βαθμό τους στόχους του νομοθέτη και μεσομακροχρόνια εγγυάται για τη διάχυση της **συνολικά εκτιμώμενης ωφέλειας στην εθνική οικονομία, με ορατό και μετρήσιμο τρόπο.**

Εντούτοις διαπιστώνονται πεδία στα οποία η αναμενόμενη ωφέλεια στην ανταγωνιστικότητα θα μπορούσε να μεγιστοποιηθεί εφόσον είχαν ενσωματωθεί συγκεκριμένες πρόσθετες παρεμβάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται:

- ✓ **Η άρση των περιορισμών και των εμποδίων σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα που δεν συμβαδίζουν με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αρ. 1071/2009 (πχ κατάργηση περιορισμού για μέγιστο 3 ρυμουλκούμενα (ή επικαθήμενα) ανά φορτηγό (ή ελκυστήρα))**
- ✓ **Η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης ανυψωτικών μηχανημάτων (περονοφόρα) για όσα διαθέτουν πιστοποιητικό CE (πχ, άρση της υποχρέωσης έγκρισης τύπου μηχανήματος έργου για όσα από αυτά διαθέτουν CE και λοιπές πιστοποιήσεις καθώς και κατάργηση της υποχρέωσης καταβολής τελών κυκλοφορίας για όσα περονοφόρα μετακινούνται αποκλειστικά εντός των ΚΑΔ)**
- ✓ **Αναθεώρηση του πυροσβεστικού κανονισμού με αύξηση του όγκου των πυροδιαμερισμάτων στα ΚΑΔ**
- ✓ **Καθορισμός πολιτικής τιμολόγησης του εξωτερικού κόστους της εφοδιαστικής με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» για την ενίσχυση των βιώσιμων μεταφορών και logistics**
- ✓ **Υποχρέωση της τοπικής αυτοδιοίκησης για σύνταξη και υλοποίηση ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας**



Επισημαίνεται ότι η παρούσα Έκθεση αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας του ΣΕΒ και του Παρατηρητηρίου Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος για τη βελτίωση της νομοθεσίας, μέσω της ενίσχυσης της ικανότητάς της διοίκησης να αξιολογεί τις επιπτώσεις που οι κρατικές ρυθμίσεις επιφέρουν στις επιχειρήσεις και γενικότερα στην οικονομία, τόσο πριν τη ψήφισή τους (ex ante) όσο και κατά την εφαρμογή τους (ex post).

Ο ΣΕΒ και το Παρατηρητήριο Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος έχουν εκπονήσει «Πρότυπο Οδηγό Αξιολόγησης Επιπτώσεων στην Ανταγωνιστικότητα» και έχουν ήδη συντάξει δυο ex-post εκθέσεις επιπτώσεων (Ν. 4014/2011, κεφ. Α «Περιβαλλοντική Αδειοδότηση Έργων και Δραστηριοτήτων», και Ν.3887/2010 «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές») ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η ex-ante αξιολόγηση και του σ/ν για το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας «Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας / Αττικής (ΡΣΑ) 2021».

Η Έκθεση πραγματοποιήθηκε από την επιστημονική ομάδα της Στέγης της Ελληνικής Βιομηχανίας σε συνεργασία με το Γραφείο Εξωστρέφειας & Διεθνών Σχέσεων του ΣΕΒ, σε συντονισμό της κ. Μαρίας Σπυριδάκη, Εμπειρογνώμονα ΣΕΒ.

Ευχαριστούμε θερμά την εταιρεία συμβούλων **Planning A.E.** για τα στοιχεία κόστους των εγκαταστάσεων που μας παραχώρησε για τη διεξαγωγή των υπολογισμών.





■ Πίνακας Περιεχομένων

---

□ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

Για τον ΣΕΒ και το Παρατηρητήριο Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος, το υφιστάμενο σύστημα παραγωγής ρυθμίσεων πρέπει να αλλάξει ριζικά και να υιοθετήσει μεθόδους ανάλυσης κόστους-οφέλους (στη βάση ποσοτικών και τεκμηριωμένων επιχειρημάτων) κατά τη διαδικασία της νομοθέτησης (evidence based policy making) προκειμένου να βελτιωθεί τόσο η ποιότητα της νομοθεσίας όσο και να υποστηριχθεί η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας.

Η ποιότητα των ρυθμίσεων εξαρτάται από την ικανότητα των συμμετεχόντων στην νομοπαρασκευαστική διαδικασία (ρυθμιζόμενων και ρυθμιστών) να αναγνωρίσουν και να εκτιμήσουν τις επιπτώσεις που απορρέουν από τις πολιτικές και πράξεις τους και να καταναείμουν με τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο τα οικονομικά και κοινωνικά κόστη και οφέλη που προκύπτουν από αυτές, προκειμένου να εκπληρώσουν το σκοπό για τον οποίο νομοθετούν.

Στο πλαίσιο αυτό οι Εκθέσεις Επιπτώσεων επιτελούν για την πολιτική ηγεσία τον ρόλο που επιτελεί η αγορά για τις επιχειρήσεις. Συγκεντρώνουν σωρευτικά τα οφέλη μίας δημόσιας πολιτικής επιλογής και τα συγκρίνουν με το κόστος. Κατ' αυτό τον τρόπο η αξιολόγηση, της ρυθμιστικής παρέμβαση του Κράτους ή μιας νομοθεσίας, μπορεί να δικαιολογηθεί μόνον εφόσον τα αναμενόμενα οφέλη υπερβαίνουν το εκτιμώμενο κόστος. Στην πράξη, αυτή η στάθμιση, αποτελεί την αξιολόγηση τόσο των αιτιών, που καθιστούν αναγκαία τη ρυθμιστική παρέμβαση του Κράτους όσο και κάποιου είδους ποσοτικής αξιολόγησης του ρυθμιστικού κόστους, σε χρήμα.

Ως εκ τούτου η χρήση των δεδομένων και στοιχείων τεκμηρίωσης –και άρα των Εκθέσεων Επιπτώσεων– είναι τόσο σημαντική ώστε η ποιότητα της νομοθεσίας, να είναι ευθέως ανάλογη της πληρότητας των διαθέσιμων στοιχείων που περιλαμβάνουν και της ικανότητας τους να εντοπίσουν και να τεκμηριώσουν με εγκυρότητα το σύνολο των επιπτώσεων στην οικονομία.



Τόσο οι **ex ante Εκθέσεις επιπτώσεων**, δηλαδή οι Εκθέσεις που πραγματοποιούνται ταυτόχρονα με τη διαμόρφωση της ρύθμισης, όσο και οι **ex-post Εκθέσεις επιπτώσεων**, δηλαδή οι εκθέσεις που διοεξάγονται απολογιστικά **ένα ικανοποιητικό χρονικό διάστημα μετά την ψήφιση ή και εφαρμογή του νόμου**, συμβάλουν ουσιαστικά στην υλοποίηση του στόχου του νομοθέτη καθώς μέσω της τεκμηρίωσης και της χρήσης ποσοτικών δεδομένων :

- **Πιστοποιούν την αποτελεσματικότητα και καταλληλότητα του νόμου, ως προς το σκοπό του νομοθέτη αλλά και ως προς την ανάγκη που επέβαλε τη συγκεκριμένη ρυθμιστική παρέμβαση**
- **Ορίζουν τις προϋποθέσεις επίτευξης των στόχων** (κατά τις ante εκθέσεις)
- **Προσδιορίζουν τον βαθμό επίτευξης των στόχων** και επιδιώξεων του (κατά τις ex post )
- **Εκτιμούν** (προβλέψεις) ή **αποτιμούν** (απολογιστικά) **τα κόστη και τα οφέλη**, (για τη Διοίκηση, Οικονομία, και Κοινωνία γενικότερα) που προκύπτουν με βάση τα στοιχεία και την εμπειρία που αποκτήθηκε από την όλη διαδικασία της αξιολόγησης
- **Εντοπίζουν τυχόν παραλήψεις**, αδυναμίες ή αστοχίες του νόμου
- **Προτείνουν τυχόν διορθωτικά ή συμπληρωματικά μέτρα**, ώστε αυτός να καταστεί αν γίνεται περισσότερο λειτουργικός και αποτελεσματικός και
- **Επικαιροποιούν τους στόχους** και το πρόγραμμα δράσης που υλοποιεί το νόμο

Σημειώνεται ότι στόχος των **ex ante Εκθέσεων επιπτώσεων** είναι να εντοπιστούν και να αποτιμηθούν ποσοτικά και ποιοτικά, τα άμεσα και τα έμμεσα, κόστη και οφέλη που απορρέουν από το εν λόγω σχέδιο νόμου προκειμένου **να τεκμηριωθεί ότι η συγκεκριμένη ρυθμιστική παρέμβαση είναι αφενός σκόπιμη και αφετέρου η βέλτιστη δυνατή.**

Αντίστοιχα σκοπός της **ex-post** αξιολόγησης δεν αποτελεί η στείρα κριτική και απαξίωση της προσπάθειας που επιχειρήθηκε, ιδίως όταν αναγνωρίζονται οι δυσκολίες υλοποίησης της ρύθμισης και εφόσον εκκρεμούν ακόμη θεσμικές προσθήκες, αλλά η αξιολόγηση της μέχρι τώρα αποτελεσματικότητάς της ώστε, εφόσον χρειάζεται, να προκύψουν διορθωτικές ενέργειες που θα διασφαλίσουν ότι η ρύθμιση θα εκπληρώσει το σκοπό του νομοθέτη, θα αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το πρόβλημα που δημιούργησε την ανάγκη για ρύθμιση και τελικά θα ενισχύσει με ορατό τρόπο την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Ειδικότερα, **για τις περιπτώσεις νόμων με σημαντική επίπτωση στην επιχειρηματικότητα** η αξιολόγηση των επιπτώσεων από την εφαρμογή τους **σε σύντομο χρονικό διάστημα**, όπως ενδεικτικά 2 έως 3 έτη από την ψήφισή τους, **αποτελεί** παράγοντα επιτυχίας και **μέρος ενός αποτελεσματικού μηχανισμού παρακολούθησης υλοποίησης.**



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### □ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

**Αντικείμενο της παρούσας έκθεσης επιπτώσεων** είναι να εντοπιστούν και να αποτιμηθούν ποσοτικά και ποιοτικά, τα άμεσα και τα έμμεσα, κόστη και οφέλη που απορρέουν από το εν λόγω σχέδιο νόμου

- α) για τις υφιστάμενες και νέες επιχειρήσεις του κλάδου,
- β) για την ανταγωνιστικότητα του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και
- γ) για την ανταγωνιστικότητα και τη δυναμική της οικονομίας.

προκειμένου **να τεκμηριωθεί ότι η συγκεκριμένη ρυθμιστική παρέμβαση είναι αφενός σκόπιμη και αφετέρου η βέλτιστη δυνατή.**

Παράλληλα επιδιώκεται να προσδιοριστούν οι αναμενόμενοι ποσοτικοί στόχοι, και άρα δείκτες ωφέλειας, ώστε να είναι εφικτή η παρακολούθηση και αποτίμηση της εφαρμογής του εν λόγω νομοσχεδίου σε βάθος χρόνου. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται σχετικοί δείκτες για κάθε μία από τις βασικές ρυθμιστικές προτάσεις που περιλαμβάνει.

Σημειώνεται ότι για τον ΣΕΒ είναι εξαιρετικά σημαντικό να διασφαλιστεί η δημιουργία ενός ανεξάρτητου μηχανισμού παρακολούθησης και αποτίμησης της προόδου υλοποίησης της ρύθμισης, μετά την ψήφισή της, με τη χρήση συγκεκριμένων δεικτών και ποσοτικών στόχων ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ταχύτερη επίτευξη των στόχων του νομοθέτη όσο και η διάχυση της αναμενόμενης ωφέλειας στην οικονομία, αλλά και να διαπιστωθούν έγκαιρά τυχών λάθη, παραλήψεις ή αστοχίες του νόμου και να τροποποιηθεί.

### Μεθοδολογία

Για την αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα από την ψήφιση του σ/ν με τίτλο «**Ρύθμιση Θεμάτων Εφοδιαστικής και άλλες διατάξεις**», εφαρμόστηκε το «Πρότυπο Τεύχος Ανάλυσης Συνεπειών Ρυθμίσεων στην Επιχειρηματικότητα» που εκπόνησε ο ΣΕΒ και το Παρατηρητήριο επιχειρηματικού περιβάλλοντος καθώς και μία σειρά από κείμενα και μεθοδολογίες της ΕΕ και άλλων χωρών με σημαντική εμπειρία στην αξιολόγηση και συνεχή αναβάθμιση του θεσμικού τους πλαισίου.

**Βασικό κριτήριο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας του νόμου αποτελεί ο βαθμός εκπλήρωσης των αντικειμενικών σκοπών και στόχων του νομοθέτη, όπως αυτοί ορίζονται τόσο στο ίδιο το σχέδιο νόμου όσο και στα συνοδευτικά αυτού κείμενα, στη βάση ποσοτικών αλλά και ποιοτικών δεικτών αποτελέσματος, αποτελεσματικότητας και επίπτωσης (δείκτες).**

Σημειώνεται ότι αξιολόγηση περιελάμβανε και τη συγκριτική αξιολόγηση 3 βασικών εναλλακτικών ρυθμιστικές παρεμβάσεις προκειμένου να τεκμηριωθεί η καταλληλότητα του παρόντος σχεδίου νόμου (εναλλακτική α): διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης και μη παρέμβαση, εναλλακτική β) : ήπια ρυθμιστική παρέμβαση με νόμο πλαίσιο, το σ/ν υλοποιεί αυτή την εναλλακτική, και εναλλακτική γ): εκτεταμένες ρυθμιστικές παρεμβάσεις και υπερρύθμιση του κλάδου).

**Κείμενα βάσης** αποτέλεσαν το σ/ν , η Αιτιολογική Έκθεση και τα λοιπά συνοδευτικά κείμενα του νόμου, καθώς και οι τροπολογίες του νόμου και οι επί μέρους κανονιστικές διατάξεις που εκδόθηκαν συνακόλουθα για την υλοποίηση του Νόμου μέχρι και τον Φεβρουάριο του 2014.

Επισημαίνεται ότι ο υπολογισμός και η εκτίμηση των επιπτώσεων που περιλαμβάνονται στην παρούσα έκθεση πραγματοποιήθηκαν επί του σχεδίου κειμένου που δημοσιοποιήθηκε στο πλαίσιο της διαβούλευσης ενώ επικεντρώνεται στις οικονομικές επιπτώσεις του νόμου και δεν αποτιμά τις κοινωνικές ή περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς αυτό απαιτεί άλλου είδους μεθοδολογία.



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### ■ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

### Η αναγκαιότητα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου της “εφοδιαστικής” στην Ελλάδα

Ο ΣΕΒ έχει επανειλημμένα επισημάνει ότι η εφοδιαστική αλυσίδα, εκτός από αυτόνομη επιχειρηματική οντότητα αποτελεί και μια σημαντική οριζόντια δραστηριότητα, η οποία συσχετίζεται και συμβάλει σημαντικά στη επιχειρηματική λειτουργία.

- Η Ελλάδα, παρά την κομβική γεωγραφική της θέση, έχει υστερήσει στον τομέα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας και η **συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ εκτιμάται ότι είναι της τάξης του 9-10%**, νούμερο που δείχνει τα περιθώρια ανάπτυξης μέχρι το 14% περίπου που είναι η μέση παγκόσμια συνεισφορά.
- Η ραγδαία **ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου**, είχε σαν αποτέλεσμα την **αύξηση της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων τα τελευταία 20 χρόνια**. Συγκεκριμένα στην Ευρώπη, η **διείσδυση των ασιατικών προϊόντων** στις αναπτυσσόμενες ευρωπαϊκές αγορές **συνέβαλε στην αύξηση κατά 381%** του συνολικού όγκου του εμπορευματικού φορτίου.
- Σήμερα, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΕ, **ο παγκόσμιος κλάδος της εφοδιαστικής υπολογίζεται σε περίπου 5,4 τρισεκατομμύρια ευρώ ή 13,8 % του παγκόσμιου ΑΕΠ**, ενώ οι λιμένες της Μεσογείου διαχειρίζονται το 9% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευμάτων, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 48% της ευρωπαϊκής αγοράς.
- Χαρακτηριστικό είναι ότι και η **πλειοψηφία του διερχόμενου φορτίου (52%) που διακινείται μέσω του Σουέζ με κατεύθυνση προς τον Ευρωπαϊκό Βορρά καταλήγει σε λιμένες της Μεσογείου**, ενώ από εκεί μεταφέρεται με άλλα μεταφορικά μέσα προς το Βορρά.

Συνεπώς

**Το εν λόγω σχέδιο νόμου έρχεται τόσο να επιλύσει χρόνια προβλήματα του κλάδου όσο και να παρέμβει προδραστικά (proactively) δημιουργώντας το κατάλληλο περιβάλλον ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που δημιουργούνται από τις μετατοπίσεις στις ροές και τις τάσεις του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου.**

Ο κλάδος της “εφοδιαστικής” διαθέτει την αναπτυξιακή δυναμική να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάκαμψη της Ελλάδας καθώς συμβάλλει :

- στη μείωση του κόστους εισαγωγών και εξαγωγών για τις επιχειρήσεις
- στην αύξηση του ΑΕΠ, ως ένας εν των πλέον δυναμικών παραγωγικών τομέων με συνεισφορά στο εθνικό προϊόν
- στη μείωση των εμποδίων εισαγωγής σε αγορές, δημιουργώντας κατ’ αυτό τον τρόπο οικονομίες κλίματος, ενισχύοντας τον ανταγωνισμό και ως εκ τούτου την παραγωγικότητα της οικονομίας συνολικά
- Υπάρχει πράγματι άμεση σχέση μεταξύ απόδοσης του συστήματος logistics και ξένων επενδύσεων (Foreign Direct Investment, FDI)

*“χώρες με καλής ποιότητας συστήματα logistics εποπτεύουν την διαχείριση εφοδιαστικών δικτύων υψηλής αξίας προσελκύοντας έτσι FDI με εξαγωγικούς προσανατολισμούς. Καθώς εμπόριο και FDI είναι τα σημαντικότερα κανάλια διάχυσης διεθνούς γνώσης, χαμηλής ποιότητας συστήματα logistics δημιουργούν εμπόδια στην πρόσβαση σε νέες τεχνολογίες και τεχνογνωσία και με αρνητικές συνέπειες στον ρυθμό ανάπτυξης της παραγωγικότητας”*

Εντούτοις για να αποτελέσει η Ελλάδα περιφερειακή εμπορευματική πύλη θα απαιτηθούν ανταγωνιστικές υπηρεσίες “logistics” κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας καθώς και σύγχρονα λιμάνια και επαρκείς σιδηροδρομικές συνδέσεις

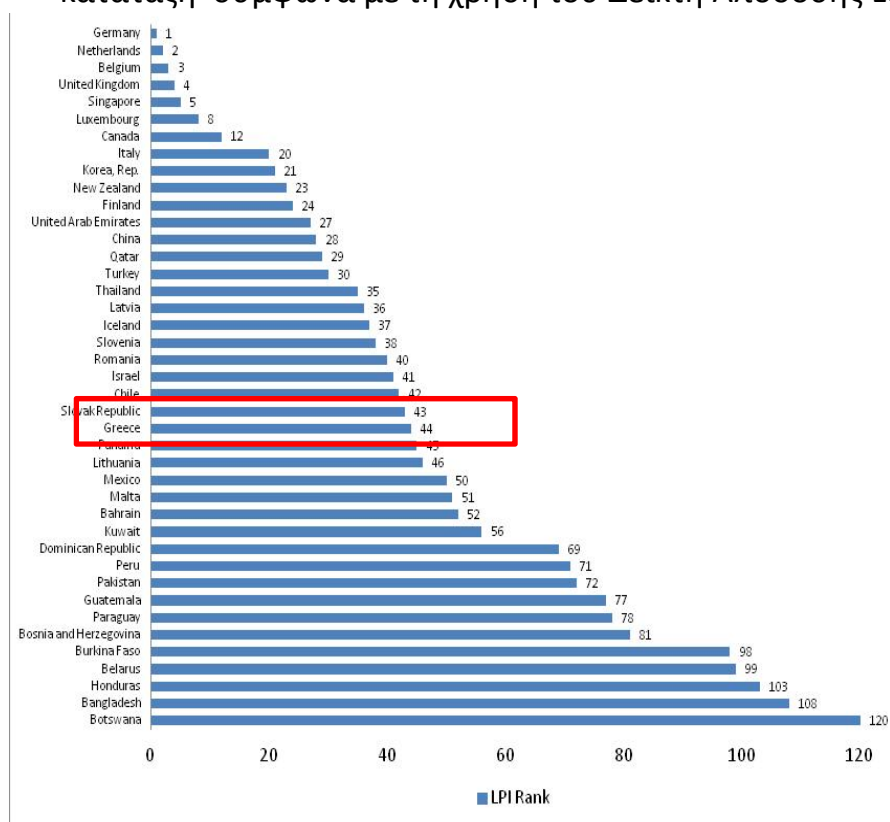
- Η Ελλάδα βρίσκεται στην κατάλληλη γεωγραφική θέση: Το λιμάνι του Πειραιά, το βαθύτερο λιμάνι στη Μεσόγειο, είναι κοντά στη μεσογειακή θάλασσα διαδρομή και έχει ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται σε σημαντικό κέντρο μεταφόρτωσης.
- Τόσο ο Πειραιάς όσο και η Θεσσαλονίκη έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε λιμάνια - πύλες προς τη Νοτιοανατολική και Κεντρική Ευρώπη.
- Με δεδομένο ότι μία αξιόπιστη σιδηροδρομική σύνδεση για μεγάλες αποστάσεις μπορεί να εγκατασταθεί, η Ελλάδα μπορεί να επωφεληθεί από την οικονομική ανάπτυξη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τα περιφερειακά δίκτυα παραγωγής που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ της Ανατολικής και της Δυτικής Ευρώπης.

Ο κλάδος της εφοδιαστικής καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο στοίχημα της χώρας για ανάπτυξη μέσω ενός περισσότερο εξωστρεφή προσανατολισμού και μέσω της αύξησης της προστιθέμενης αξίας των παραγόμενων προϊόντων.



Εντούτοις η Ελλάδα έχει από τα υψηλότερα κόστη εμπορίου σε σχέση με άλλες χώρες της περιοχής.

- Τα σχετικά υψηλά εθνικά κόστη εμπορίου συνδέονται με τις ανεπάρκειες στις εφοδιαστικές αλυσίδες που συνδέουν την Ελλάδα διεθνώς.
- Αυτό τεκμηριώνεται και από τη χαμηλή κατάταξη της χώρας μας, μόλις 69<sup>η</sup> για το έτος 2012 σε σύνολο περίπου 160 χωρών, στη διεθνή κατάταξη σύμφωνα με τη χρήση του Δείκτη Απόδοσης Logistics (**LPI**).



Πηγή: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2010>

“

Ο δείκτης LPI βασίζεται στην εκτίμηση επαγγελματιών logistics που βρίσκονται στους σημαντικότερους εμπορικούς εταίρους κάθε χώρας. Είναι σταθμισμένος μέσος όρος των έξι συνιστωσών που είναι κρίσιμης σημασίας για τις επιδόσεις logistics:

- η αποδοτικότητα των τελωνειακών (σύνορα) διαδικασιών
- η ποιότητα του εμπορίου και των υποδομών που σχετίζονται με μεταφορές
- η επάρκεια και ποιότητας των logistics υπηρεσιών
- η ευκολία διευθέτησης ανταγωνιστικά τιμολογημένων διεθνών φορτίων
- η ικανότητα εντοπισμού και παρακολούθησης φορτίων
- η συχνότητα και εγκυρότητα με την οποία τα φορτία φτάνουν στον παραλήπτη, εντός της προγραμματισμένης ή αναμενόμενης ώρας.

”

Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infra-structure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Time-liness
2014	44	3.20	3.36	3.17	2.97	3.23	3.03	3.50
2012	69	2.83	2.38	2.88	2.69	2.76	2.98	3.32
2010	54	2.96	2.48	2.94	2.85	2.69	3.31	3.49

Ταυτόχρονα οι αδυναμίες ανάπτυξης της εφοδιαστικής επιδεινώνονται και από την κατακερματισμένη γεωγραφία της Ελλάδας και κυρίως τα σοβαρότατα προβλήματα υποδομών και δικτύων που δεν υποστηρίζουν την ανάπτυξη του κλάδου, παρά την πλεονεκτική γεωγραφική θέση τα χώρας.



Note: This image depicts the distribution network of a beverage company in Greece. The squares are the major distribution centers and the lines are the distribution channels. The black arrows show the international shipping connections of the largest distribution centers.

Οι υπηρεσίες “logistics” αποτελούν ένα ευρύτερο, πολύπλοκο και διαφορετικής κλίμακας και δυναμικής σύνολο αλληλοεξαρτώμενων δραστηριοτήτων οι οποίες όχι μόνο πρέπει να συλλειτουργήσουν αποτελεσματικά ώστε να αποτελέσουν και τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες εξυπηρέτησης που επικαλούνται, αλλά και να το πράξουν σε ένα καθεστώς αξιοποίησης τόσο ιδιωτικών όσο και δημόσιων πόρων.

Στο πλαίσιο αυτό ο κλάδος

↑ διαθέτει μεν ισχυρούς, ικανούς και με διεθνή παρουσία εταιρείες παρόχους υπηρεσιών “logistics”...

↓ εντούτοις αυτοί είναι μερικώς ενσωματωμένοι με παραγωγικά δίκτυα & οικοσυστήματα στην υπόλοιπη οικονομία

↓ ενώ και το υπόλοιπο του κλάδου “logistics” λειτουργεί σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο ποιότητας και αξιοπιστίας από ό,τι απαιτείται από αυτές τις διεθνείς και μεγάλες επιχειρήσεις.

↓ Η χρήση outsourced υπηρεσιών logistics στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά χαμηλή (και σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο) (μόλις 23% σε σχέση με το αντίστοιχο 49% που ισχύει για την υπόλοιπη Ευρώπη / πηγή: ΣΕΒ)

☐ Η αύξηση του outsourcing των logistics θα βελτιώσει σημαντικά την αποδοτικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας.

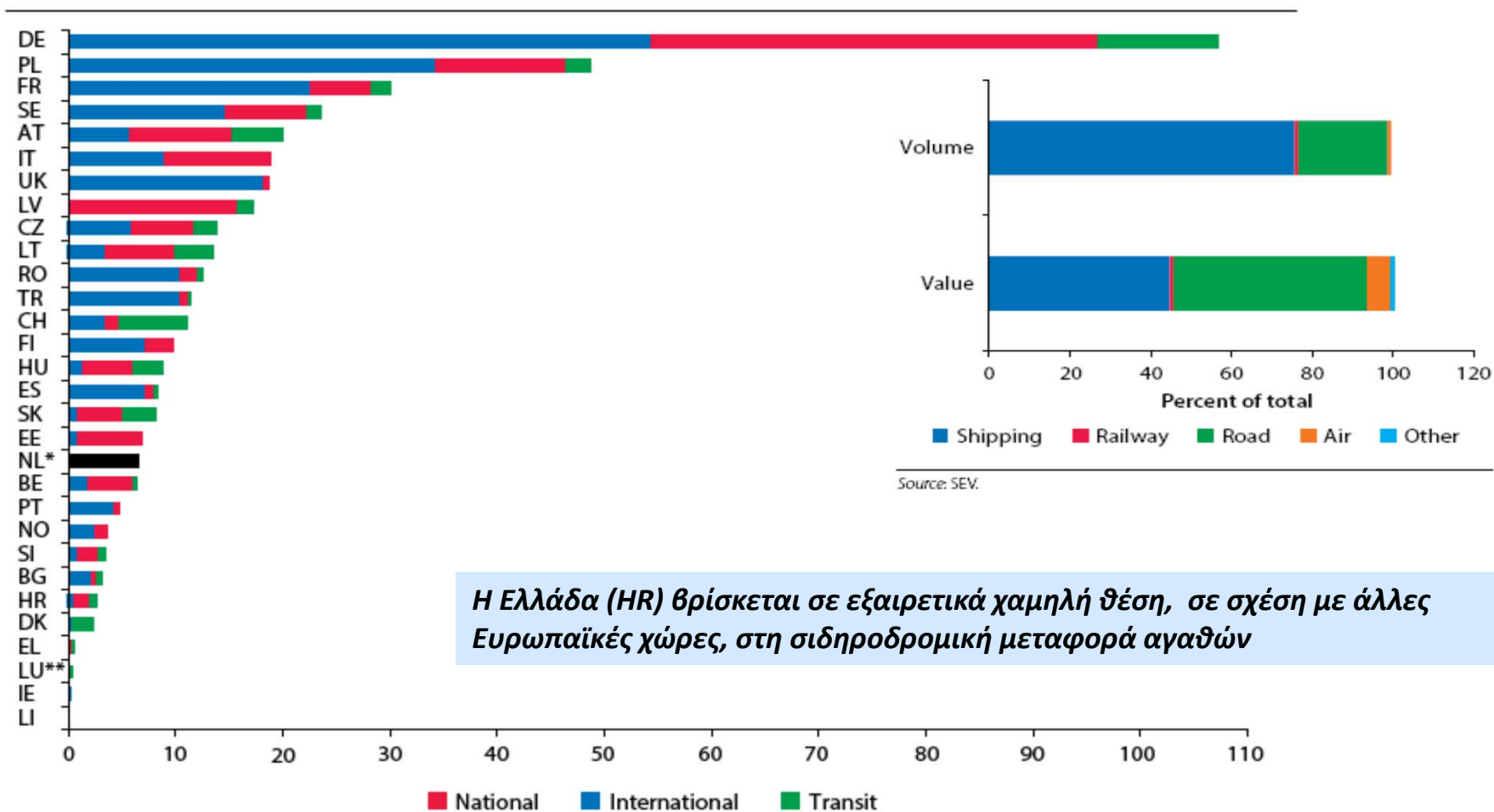
☐ Η χρήση outsourced υπηρεσιών logistics δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά η επικράτηση της σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης αποδεικνύει ότι είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για την αποτελεσματική διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας

#### Βασικά Στοιχεία Κλάδου\* (2011)

- €4 δις έσοδα οι επιχειρήσεις Οδικής Εμπορευματικών Μεταφορών - 22.349 επιχειρήσεις με 45.000 απασχολούμενους
- €3,8 δις έσοδα στην οικονομική δραστηριότητα της αποθήκευσης και των υποστηρικτικών προς τη μεταφορά υπηρεσιών - 7.825 επιχειρήσεις με 40.200 απασχολούμενους
- € 0,2 δις τα έσοδα στην σιδηροδρομική μεταφορά - 4 σιδηροδρομικές εταιρείες με 1.900 απασχολούμενους

\*Πηγή: European Commission, “EU Transport in Figures” Statistical Pocketbook, 2013

Στην υφιστάμενη κατάσταση, ένα σημαντικό σημείο αδυναμίας αποτελεί ο χαμηλός βαθμός διείδυσης του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές



*Η Ελλάδα (HR) βρίσκεται σε εξαιρετικά χαμηλή θέση, σε σχέση με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, στη σιδηροδρομική μεταφορά αγαθών*

\*NL: Only the total transport of the country is presented. The breakdown between national and transit transport is not available due to confidentiality.

\*\*LU: 2009 data.

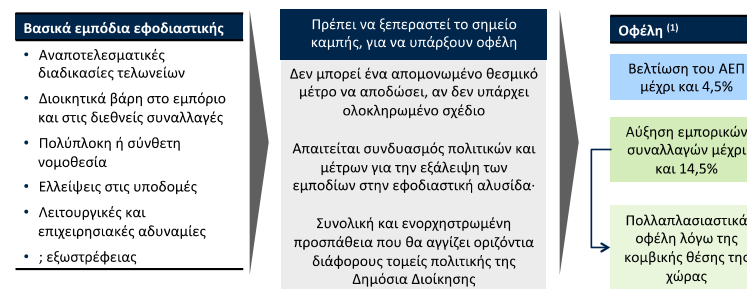
Note: In billions of ton-kilometers. Source: EUROSTAT, 2010 data.

Η διευκόλυνση του εμπορίου (trade facilitation), μέσα από την ενίσχυση του κλάδου της εφοδιαστικής αποτελεί προαπαιτούμενο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, συνολικά:

- Η διευκόλυνση εμπορίου, ή η ανάγκη απλοποίησης και επιτάχυνσης των διαδικασιών για εξαγωγές και εισαγωγές, είναι ένα σημαντικό και πάγιο αίτημα του κλάδου.
- Παρά τις σχετικές πρωτοβουλίες που έχουν ήδη αναληφθεί τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα εξακολουθεί να εμφανίζει υστερήσεις στις τελωνειακές διαδικασίες και αυτό αποτελεί εμπόδιο στην ανάπτυξη του εμπορίου. **Η κατηγορία αυτή έχει το χαμηλότερο βαθμό αξιολόγησης στα Logistics Performance Index (LPI) της χώρας.**
- Η πολιτεία έχει ήδη θέσει ως κεντρικό στόχο πολιτικής τη διευκόλυνση του εμπορίου και προωθεί την υλοποίησή του μέσω σημαντικών πρωτοβουλιών.

Το σ/ν να αποτελεί τμήμα μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη μείωση των εμποδίων στην εφοδιαστική και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, τόσο του κλάδου όσο και συνολικά της οικονομίας.

Η μείωση των εμποδίων στην εφοδιαστική αποτελεί σημαντικό παράγοντα ενίσχυσης της εθνικής οικονομίας, της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας



(1) Έρευνα του World Economic Forum

- ✓ Σε παγκόσμιο επίπεδο αν όλες οι χώρες μειώσουν στο μισό σε σχέση με τις βέλτεστες πρακτικές τα εμπόδια της εφοδιαστικής τους αλυσίδας θα αυξηθεί το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά 4,7% και το παγκόσμιο εμπόριο κατά 14,5%
- ✓ Για να υπάρξει μέτρο σύγκρισης, αν εξαλειφθούν πλήρως οι δασμοί το παγκόσμιο ΑΕΠ θα αυξηθεί 0,7% και το εμπόριο 10.1%

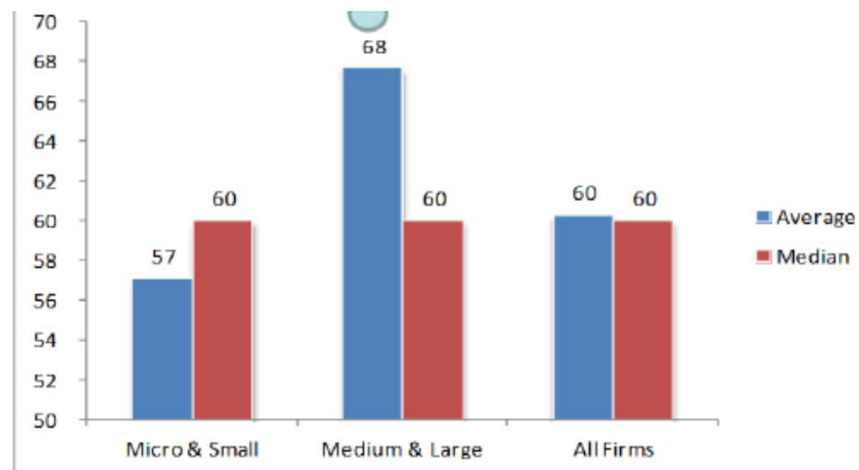
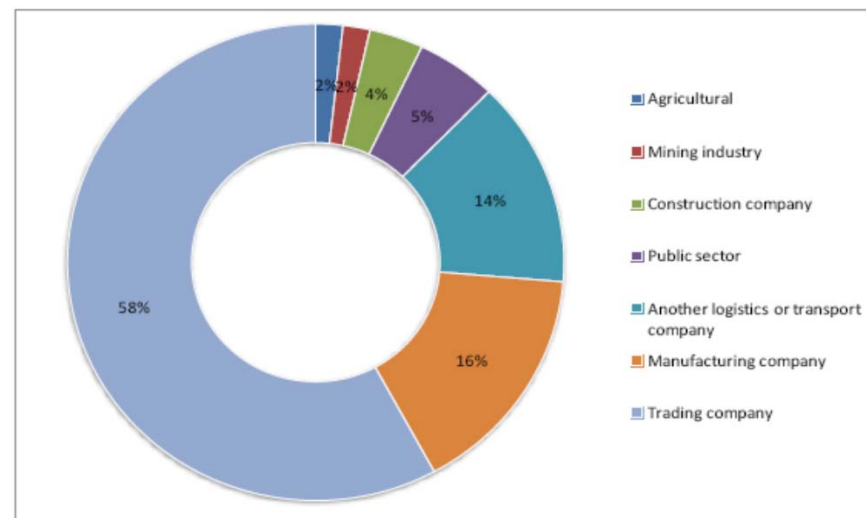
## Κύριοι πελάτες και τύποι παροχής υπηρεσιών logistics

- Οι κυριότεροι πελάτες των παρόχων υπηρεσιών logistics αποτελούν οι εμπορικές επιχειρήσεις (58%),
- ακολουθούμενες από τις μεταποιητικές επιχειρήσεις (16%)
- και άλλους παρόχους logistics (14%).

*Η εξάρτηση από τους μεγάλους πελάτες, δηλαδή από τις μεγάλες παραγωγικές και εμπορικές επιχειρήσεις αποδεικνύεται να είναι αρκετά υψηλή από το μέσο όρο.*

- Ο μέσος συντελεστής φορτίου στην εγχώρια μεταφορά (το μερίδιο του χώρου φορτίου που χρησιμοποιείται) εντοπίζεται στο 60%.

*Αυτό το ποσοστό σημαίνει ότι υπάρχει μια ανισορροπία των ροών*



Note: The spherical symbol indicates the similar assessment in Finland in 2012.



Ειδικότερα τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου περιγράφονται ως εξής:

Προβλήματα	Περιγραφή
Πολυνομία	<p><b>Διάσπαρτη, κατακερματισμένη και σε ορισμένες περιπτώσεις αλληλοαντικρουόμενη νομοθεσία</b> για επιμέρους διαδικασίες, λειτουργίες και υποχρεώσεις συμμόρφωσης που <b>διέπουν τη λειτουργία του κλάδου</b>. Αυτό επιτρέπει μεταξύ άλλων τη διασταλτική ή διαφορετική ερμηνεία της νομοθεσίας από τη δημόσια διοίκηση και εγκαθιδρύει ένα καθεστώς αβεβαιότητας, για τις υφιστάμενες επιχειρήσεις του κλάδου, τους νεοεισερχόμενους αλλά και τους επενδυτές.</p> <p>Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το καθεστώς αδειοδότησης για εγκαταστάσεις που στεγάζουν τη δραστηριότητα της αποθήκευσης και τη δραστηριότητα της διαχείρισης προϊόντων και υλικών, το οποίο ανά περίπτωση μπορεί να μην είναι διαφορετικό.</p>
Έλλειμμα φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τον κλάδο	<p><b>Χρονοβόρες και γραφειοκρατικές διαδικασίες και αυξημένα διοικητικά βάρη σε σειρά διεπαφών των επιχειρήσεων με το κράτος</b> όπως στην αδειοδότηση εγκαταστάσεων, εκτελωνισμούς, έγγραφα μεταφοράς κλπ.</p>
Έλλειψη στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού	<p><b>Η έλλειψη χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού</b> έχει οδηγήσει στην δημιουργία άτυπων συγκεντρώσεων logistics σε αχαρακτήριστες περιοχές (π.χ. Ασπρόπυργος) με συνέπειες όχι μόνο στη <b>σοβαρή έλλειψη υποδομών</b> (ανεπαρκές οδικό δίκτυο, δίκτυα κοινής ωφέλειας, ελλιπείς διασυνδέσεις με λιμάνια και τρένα κλπ) <b>αλλά και ζητήματα νομιμότητας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων</b></p>



Ειδικότερα τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου περιγράφονται ως εξής:

Προβλήματα	Περιγραφή
Κατακερματισμός των εταιρειών Logistics	Κατακερματισμένος κλάδος με εξαιρετικά λίγες μεγάλες επιχειρήσεις και πολλές μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις που δεν μπορούν να προσφέρουν υψηλής προστιθέμενης αξίας υπηρεσίες. Μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων μικρού μεγέθους και με εξαιρετικά χαμηλά περιθώρια επενδύσεων. <b>Αδυναμία ανάπτυξης του κλάδου.</b>
Επικέντρωση των επενδύσεων του κλάδου σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και κτιριακές εγκαταστάσεις (hard υποδομές)	<b>Υστέρηση των επενδύσεων</b> από τις επιχειρήσεις του κλάδου <b>σε συστήματα αύξησης παραγωγικότητας</b> , οργανωσιακή καινοτομία, εφαρμογές πληροφορικής, υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, δεξιότητες του ανθρώπινου δυναμικού κ.α. ( <b>soft υποδομές</b> ) και επικέντρωση σχεδόν αποκλειστικά σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και κτιριακές εγκαταστάσεις.
Μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές και απουσία πολυτροπικής μεταφοράς	Υπερβολική εξάρτηση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, και προσκόλληση σε παραδοσιακές μεθόδους διαχείρισης και μεταφοράς εμπορευμάτων.
Χαμηλός βαθμός outsourcing από τις εμπορικές και μεταποιητικές επιχειρήσεις και από τους εν δυνάμει χρήστες υπηρεσιών logistics	Ο χαμηλός βαθμός <b>outsourcing</b> περιορίζει την αγορά logistics στη χώρα καθώς δεν ευνοεί την επέκταση των υφιστάμενων επιχειρήσεων, δεν προωθεί την ανάπτυξη συνεργειών, δεν ευνοεί την ανάπτυξη οικονομιών κλίμακας και συνολικά αποστερεί από τον κλάδο την αναγκαία δυναμική για να αναλάβει μεγαλύτερα επιχειρηματικά ρίσκα, να αναβαθμίσει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικός.  <i>Σε αντίθεση με την υπόλοιπη Ευρώπη το Outsourcing υπηρεσιών logistics είναι χαμηλό, ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μόλις το 18% των μεταφορόμενων τόνων το 2012 μεταφέρθηκε με ΔΧ φορτηγά, όταν ο μέσος όρος στην Ευρώπη αγγίζει το 80%.</i>

Ειδικότερα τα σημαντικότερα προβλήματα του κλάδου περιγράφονται ως εξής:

Προβλήματα	Περιγραφή
Υψηλά λειτουργικά κόστη στη μεταφορά	Η άνοδος του κόστους καυσίμου, των διοδίων και των ασφαλίσεων την τελευταία 5ετία έχουν αυξήσει σημαντικά το κόστος μεταφοράς την ώρα που ο ανταγωνισμός τιμών γίνεται εντονότερος, <b>συμπιέζοντας τόσο την ποιότητα όσο και τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων του κλάδου.</b>
Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ελλείμματα λιμενικών & λοιπών υποστηρικτικών υποδομών	<b>Μη ολοκλήρωση βασικών υποδομών TEN-T</b> (ΠΑΘΕ, ηλεκτροκίνηση σιδηροδρόμου, βασικός σιδηροδρομικός άξονας κλπ) και διασυνδέσεων με κρίσιμους κόμβους (κυρίως λιμάνια)
Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των city logistics τόσο από την πολιτεία όσο και από τις ίδιες επιχειρήσεις	Αφορά την <b>απουσία στρατηγικής προώθησης ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας</b> στον τομέα της μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων.
Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των δράσεων green logistics, κυρίως από την πολιτεία αλλά και από τις επιχειρήσεις	Αφορά το <b>έλλειμμα ενός συστήματος καταγραφής των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων</b> που δραστηριοποιούνται στην Εφοδιαστική, συμπεριλαμβανομένου και του αποτυπώματος άνθρακα, <b>και ενός αντίστοιχου συστήματος κινήτρων συμμόρφωσης προς τις επιχειρήσεις ώστε να μειωθεί το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του κλάδου.</b>
Μικρή σύνδεση του transit φορτίου με added value services	Η <b>αδυναμία διασύνδεσής του transit φορτίου με added value services</b> αποστερεί από την οικονομία τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός παραγωγικού οικοσυστήματος με συμβολή στο ΑΕΠ και συνεισφορά στην καινοτομική ικανότητα της οικονομίας συνολικά. Δίχως να διογκώνεται η σημασία του trans-shipment φορτίου, αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία για την εθνική οικονομία είναι το transit φορτίο και η ικανότητα αξιοποίηση των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται γύρω από αυτό.

**Συνοψίζοντας: Η ανάπτυξη του κλάδου των logistics είναι πράγματι δυνατόν να διαδραματίσει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάκτηση της Ελληνικής Οικονομίας, εφόσον αντιμετωπιστούν άμεσα και δραστικά ένα σύνολο από θεσμικά, λειτουργικά και οργανωτικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος.**

### Προβλήματα

Πολυνομία Χαμηλός βαθμός outsourcing

Έλλειμμα φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τον κλάδο

Έλλειψη στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού

Κατακερματισμός των εταιρειών Logistics

Επικέντρωση των επενδύσεων του κλάδου σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό & κτιριακές εγκαταστάσεις

Μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές & απουσία πολυτροπικής μεταφοράς

Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο

Χαμηλός βαθμός outsourcing από τις εμπορικές & μεταποιητικές επιχειρήσεις

Υψηλά λειτουργικά κόστη στη μεταφορά

Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ελλείμματα λιμενικών & λοιπών υποστηρικτικών υποδομών

Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των city logistics

Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των δράσεων green logistics

Μικρή σύνδεση του transit φορτίου με added value services



Η επιλογή της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του κλάδου μέσω της νομοθετικής παρέμβασης, δηλαδή μέσω του εν λόγω σ/ν, είναι δυνατό να επιλύσει ένα μέρος από το σύνολο των προβλημάτων του κλάδου.

Η Εθνική Στρατηγική Logistics αποτυπώνει το σύνολο των αναγκαίων μέτρων πολιτικής και το σ/ν πρέπει να διασφαλίσει ότι θα εκπληρώνει τον εν λόγω σχεδιασμό, στο βαθμό που καθίσταται εφικτό με τη χρήση νομοθετικών εργαλείων. Ειδικότερα το σ/ν.

Για τα υπόλοιπα προβλήματα του κλάδου απαιτούνται άλλα μέσα και εργαλεία πολιτικής και άλλου τύπου παρεμβάσεις (όπως: ανάπτυξη υποδομών, διευκόλυνση πρόσβασης στη χρηματοδότηση, απελευθέρωση αγορών, εισαγωγή οργανωτικής καινοτομίας στις επιχειρήσεις, εκπαίδευση, κ.α.)

Το διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνει το εύρος των μέτρων πολιτικής που απαιτούνται και μια βασική αξιολόγηση του βαθμού συμμετοχής του εν λόγω σ/ν στην συνολικά αναμενόμενη ωφέλεια.

Προβλήματα (νομοθετικά, έμμεσες & άμεσες ενισχύσεις, επενδύσεις, αυτορρύθμιση, εκπαίδευση, κ.α.)	Μέσα πολιτικής	Βαθμός επίλυσης του προβλήματος με το παρόν σ/ν
Πολυνομία	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b>	<b>4/4</b>
Έλλειμμα φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος για τον κλάδο	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	<b>4/4</b>
Έλλειψη στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	<b>0/4</b>
Κατακερματισμός των εταιρειών Logistics	Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου	n.a
Επικέντρωση των επενδύσεων του κλάδου σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό & κτιριακές εγκαταστάσεις	Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου	n.a
Μικρή διείσδυση του σιδηροδρόμου στις εμπορευματικές μεταφορές & απουσία πολυτροπικής μεταφοράς	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	n.a
Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο	Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	n.a
Χαμηλός βαθμός outsourcing από τις εμπορικές & μεταποιητικές επιχειρήσεις	Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου	n.a
Υψηλά λειτουργικά κόστη στη μεταφορά	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου	n.a
Ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, ελλείμματα λιμενικών & λοιπών υποστηρικτικών υποδομών	Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	n.a
Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των city logistics	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	<b>2/4</b>
Απουσία υποστηρικτικών μηχανισμών για την ανάπτυξη των δράσεων green logistics	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου Δημόσιες επενδύσεις (υποδομές)	<b>2/4</b>
Μικρή σύνδεση του transit φορτίου με added value services	<b>Νομοθετικές παρεμβάσεις</b> Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου Χρηματοδοτικά κίνητρα & ενισχύσεις Αυτορρύθμιση & πρωτοβουλίες του κλάδου	<b>4/4</b>



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### □ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

**Από την ανάλυση των διατάξεων του σ/ν προκύπτει μια αποκωδικοποίηση της στοχοθεσίας σε 4 επιμέρους αντικειμενικούς στόχους.**

Για τον προσδιορισμό των σκοπών και στόχων του σ/ν χρησιμοποιήθηκαν ως κείμενα βάσης τόσο το κείμενο του σ/ν όσο και η Αιτιολογική Έκθεση, η Έκθεση Επιπτώσεων (που υποβλήθηκε), πρακτικά και παρουσιάσεις της Μόνιμης Επιτροπής Logistics (MEL), δελτία τύπου και επίσημες δηλώσεις των συναρμόδιων υπουργείων και λοιπά κείμενα τα οποία περιγράφουν ή τεκμηριώνουν το σκοπό και τις επιδιώξεις της συγκεκριμένης νομοθετικής παρέμβασης.

Εντούτοις επισημαίνεται ότι οι **σκοποί και στόχοι του νομοθέτη, όπως έχουν διατυπωθεί στο κείμενο του σ/ν και τα συνοδευτικά κείμενα, είναι ιδιαίτερα ευρείς, δεν τεκμηριώνονται με σαφήνεια και πάντως δεν ποσοτικοποιούνται, ώστε να καθίσταται εύκολα εφικτή η αποτίμηση της προόδου διαχρονικά.** Με εξαίρεση την αναφορά στον δείκτη LPI, **δεν ορίζονται αντικειμενικοί στόχοι και αντίστοιχοι δείκτες αποτελέσματος, δείκτες αποτελεσματικότητας και δείκτες επίπτωσης.**

Στο πλαίσιο αυτό και προκειμένου να καταστεί εφικτή η εκτίμηση (με ποσοτικά στοιχεία) των επιπτώσεων εντοπίστηκαν και προσδιορίστηκαν για τις ανάγκες της παρούσας Έκθεσης οι παρακάτω,

#### Αντικειμενικοί σκοποί του ν/σ

**1 Οριοθέτηση της δραστηριότητας της “εφοδιαστικής” και των εταιρειών του κλάδου**

**2 Προστασία περιβάλλοντος και προώθηση των πράσινων logistics**

**3 Βελτίωση του θεσμικού πλαισίου εγκατάστασης & λειτουργίας των επιχειρήσεων**

**4 Προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και δημιουργία added value services**

■ Οριοθέτηση και ανάπτυξη Επιχειρηματικών Πάρκων Εθνικής Εμβέλειας

■ Ανάπτυξη διοικητικών δομών για τη διαρκή παρακολούθηση του κλάδου και την ανάπτυξη εθνικής στρατηγικής





#### Πιο συγκεκριμένα με τα σχετικά άρθρα (1 έως 4)

- **Εισάγονται ορισμοί και έννοιες που προσδιορίζουν** την “εφοδιαστική” ως αυτοτελή και διακριτό παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και ορίζονται οι εξαρτήσεις, συνέργειες και διασυνδέσεις του με επιμέρους κλάδους, δραστηριότητες ή επιμέρους αγορές, οι οποίες εμπίπτουν στη συγκεκριμένη αλυσίδα αξίας.
- **Διευκρινίζεται ποιες δραστηριότητες συμπεριλαμβάνονται στον κλάδο της “εφοδιαστικής”**, διευρύνοντας το πεδίο πέραν της μεταφοράς, διαμεταφοράς και αποθήκευσης αγαθών και εμπορευμάτων, το οποίο αποτελούσε έως σήμερα τη συνήθη πρακτική και σε λοιπές κύριες δραστηριότητες “εφοδιαστικής” όπως η συσκευασία, ανασυσκευασία, ετικετοποίηση, συναρμολόγηση προϊόντων, κ.λπ. (υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας). Σημειώνεται ότι οι δραστηριότητες αυτές έχουν ήδη εδώ και καιρό ενσωματωθεί στις υπηρεσίες “εφοδιαστικής”, καθώς οι επιχειρήσεις τις παρέχουν στην προσπάθειά τους να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να αυξήσουν την προστιθέμενη αξία των υπηρεσιών τους.
- **Ορίζεται το Κέντρο Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ)** ως αυτόνομη και διακριτή εγκατάσταση για την λειτουργία της οποίας προσδιορίζεται συγκεκριμένη και διακριτή αδειοδοτική διαδικασία.

#### Σημείωση:

Ο “στόχος 1” πράγματι επιχειρείται να ικανοποιηθεί στις διατυπώσεις των “Άρθρων 1 έως 4”

Αναγνωρίζεται ότι το σ/ν αφενός κάλυψε την πάγια απαίτηση των επιχειρήσεων του κλάδου για καθορισμό των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής της “εφοδιαστικής”, αφετέρου κατοχύρωσε θεσμικά επιχειρηματικές πρακτικές που ήδη εφαρμόζονταν (πχ υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας).



### Αντίστοιχα για την εκπλήρωση του στόχου αυτού προβλέπεται

- Διαμόρφωση του πλαισίου προώθησης της πράσινης εφοδιαστικής μέσω
  - Ανάπτυξης συστήματος καταγραφής των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εφοδιαστική και δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων
  - Πριμοδότησης επιχειρήσεων και σύστημα παροχής κινήτρων που προωθούν την κοινωνική ευθύνη και την περιβαλλοντική ευαισθησία
- Διαμόρφωση πλαισίου για την ρύθμιση και ενίσχυση της αειφορίας των **Urban Logistics** και περιλαμβάνει α) την αποτροπή της άσκοπης, μη-αποδοτικής & επιβαρυντικής κυκλοφορίας φορτηγών εντός του αστικού ιστού και β) την μετατροπή του ανεφοδιασμού των καταστημάτων σε πιο οικονομικού, αποδοτικού και «φιλικού» προς τους εμπόρους, αλλά και τους κατοίκους με παρεμβάσεις όπως
  - Μεταφορά και διανομή αγαθών εντός και περιμετρικά αστικής περιοχής, ώστε να διαταράσσεται κατά το δυνατόν λιγότερη η ζωή στην πόλη,
  - Δημιουργία χώρων προσωρινής αποθήκευσης αγαθών και στάθμευσης φορτηγών με στόχο τη συγκεντρωμένη μεταφορά των αγαθών αυτών προς τα καταστήματα και
  - Ειδικών όρων για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων λιανικής

#### Σημείωση:

Όπως διαπιστώνεται και από την αξιολόγηση των επιπτώσεων που ακολουθεί ο συγκεκριμένος στόχος δεν εκπληρώνεται ικανοποιητικά από τις προβλέψεις που περιλαμβάνονται στο σ/ν (άρθρο 5)

Το σ/ν θέτει ένα γενικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος από τον κλάδο της “εφοδιαστικής” και ως εκ τούτου δεν επιβάλλει νέες υποχρεώσεις συμμόρφωσης προς τις επιχειρήσεις. Εντούτοις δεσμεύει τη διοίκηση και το μελλοντικό νομοθέτη για άμεση, συγκεκριμένη και λεπτομερής κανονιστική παρέμβαση, με δευτερογεννή νομοθεσία και μετρήσιμους ποσοτικούς δείκτες συμμόρφωσης.



**Βασικό στοιχείο του σ/ν αποτελεί ο καθορισμός απλού, αποτελεσματικού και ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης αδειών λειτουργίας ΚΑΔ, στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται**

- Συγκεκριμένοι, σαφείς και σύγχρονοι όροι δόμησης και προϋποθέσεις λειτουργίας, καθώς και σειρά συμπληρωματικών εγκαταστάσεων (π.χ. LPG σταθμοί, πλυντήρια) για νέες εγκαταστάσεις
- Βελτιωμένοι όροι δόμησης των ΚΑΔ και εξομίωσή τους με “Βιομηχανικά Κτήρια” καθώς αυξάνεται το όριο δόμησης κατ ύψος και πλέον ευθυγραμμίζεται με το αντίστοιχο ευρωπαϊκό πλαίσιο
- Αποδοχή όλων των τύπων προγενέστερων αδειοδοτήσεων ως ισοδυνάμων με ΚΑΔ, με σχετική εφάπαξ αδειοδοτική διαδικασία
- Επιτρέπεται η αδειοδότηση ΚΑΔ και σε περιοχές εκτός εγκεκριμένου σχεδίου
- Διατήρηση της πρόβλεψης για μικρούς εμπορευματικούς σταθμούς τύπου Α σε συμμόρφωση με το υφιστάμενο Π.Δ 79/2004
- Ενιαίες απαιτήσεις για το σύνολο των ΚΑΔ , ανεξάρτητα ύπαρξης μηχανολογικού εξοπλισμού ή της ισχύς αυτού
- Διαδικασίες έκδοσης αδειών με γνώμονα την περιβαλλοντική κατάσταση σε συμμόρφωση με το ν. 4014/2011. Επισημαίνεται ότι για την αδειοδότηση των εγκαταστάσεων δεν χρησιμοποιούνται άλλες κατηγοριοποιήσεις (π.χ. βαθμός όχλησης, εγκατεστημένη ισχύ, εμβαδό, παλετοθέσεις, κλπ) ώστε να είναι ξεκάθαρη η διαδικασία στον επενδυτή-ενδιαφερόμενο από την αρχή μέχρι το τέλος
- ΚΑΔ που δεν είναι Α' περιβαλλοντικής κατάταξης αδειοδοτούνται με Υ.Δ. και ελάχιστα δικαιολογητικά
- ΚΑΔ εντός Πάρκων και ΒΙΠΕ-ΒΕΠΕ απαλλάσσονται πλήρως



Τέλος με τις διατάξεις των άρθρων 6, 14 & 15 επιδιώκεται η εκπλήρωση του εν λόγω στόχου μέσω:

- Διευκόλυνση της ανάπτυξης σύγχρονων και ολοκληρωμένων εμπορευματικών υποδομών για την ενίσχυση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής εφοδιαστικής
  - Καθορισμός του Επιχειρηματικού Πάρκου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας μεγέθους > 500 στρεμμάτων και υποχρέωση συνδυασμένων μεταφορών
  - Καθορισμός ειδικών όρων δόμησης για τα πάρκα αυτά
  - Ενσωμάτωση των ΕΠΕΦΕΕ στις διαδικασίες «fast track» αδειοδότησης
  - Καθορισμός του Θριάσιου και του Γκόνου (ιδιοκτησίας ΓΑΙΑΟΣΕ) ως ΕΠΕΦΕΕ
- Ανάπτυξη των κατάλληλων διοικητικών δομών για την κεντρική διοίκηση, έλεγχο και προώθηση μιας ολοκληρωμένης και αποτελεσματικής εθνικής στρατηγικής για την εφοδιαστική
  - Καθορισμός ειδικότερων δράσεων εντός για τις αρμόδιες οργανωτικές δομές του ΥΠΟΜΕΔΙ
  - Θεσμοθέτηση μόνιμου Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας της εφοδιαστικής με επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα και στελέχη της Δημόσιας Διοίκησης

**Σημείωση:** Όπως διαπιστώνεται και από την αξιολόγηση των επιπτώσεων που ακολουθεί μέσω του ν/σ διαμορφώνεται το πλαίσιο για την προσέλκυση φορτίων και επενδύσεων, αλλά η εκπλήρωση του στόχου αυτού καθίσταται εφικτή μόνο εφόσον εκπληρωθούν ένα σύνολο από λοιπά μέτρα πολιτικής.

**Στόχος της αξιολόγησης επιπτώσεων που ακολουθεί είναι να εντοπιστούν και να αποτιμηθούν ποσοτικά και ποιοτικά, τα άμεσα και τα έμμεσα, κόστη και οφέλη που απορρέουν από το εν λόγω σχέδιο νόμου α) για τις υφιστάμενες και νέες επιχειρήσεις του κλάδου, β) για την ανταγωνιστικότητα του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και γ) για την ανταγωνιστικότητα και τη δυναμική της οικονομίας, ώστε να τεκμηριωθεί ότι η συγκεκριμένη ρυθμιστική παρέμβαση**

- είναι σκόπιμη
- πράγματι εκπληρώνει τους στόχους του νομοθέτη, και
- αποτελεί τη βέλτιστη δυνατή εναλλακτική

Άλλωστε το **εν λόγω σχέδιο νόμου έρχεται τόσο να επιλύσει χρόνια προβλήματα του κλάδου όσο και να παρέμβει προδραστικά** (proactively) δημιουργώντας το κατάλληλο περιβάλλον ώστε να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που δημιουργούνται από τις μετατοπίσεις στις ροές και τις τάσεις του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου.

**Παράλληλα επιδιώκεται να προσδιοριστούν οι αναμενόμενοι ποσοτικοί στόχοι, και άρα δείκτες ωφέλειας, ώστε να είναι εφικτή η παρακολούθηση και αποτίμηση της εφαρμογής του εν λόγω νομοσχεδίου σε βάθος χρόνου.**

**Στο πλαίσιο αυτό εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν συγκριτικά 3 βασικές εναλλακτικές ρυθμιστικές παρεμβάσεις, καταρτίστηκαν και αξιολογήθηκαν ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες ενώ αποτιμήθηκε και η συνεισφορά του εν λόγω νομοσχεδίου στη συνολικά αναμενόμενη ωφέλεια από την υλοποίηση της Εθνικής Στρατηγικής Logistics.**



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### ■ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---



## ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από την οριοθέτηση της δραστηριότητας των logistics και των δομικών χαρακτηριστικών του κλάδου (Στόχος # 1)

---

- ❑ Ενίσχυση του υγιούς ανταγωνισμού και της ανταγωνιστικής λειτουργίας του κλάδου,
- ❑ Προσέλκυση επενδύσεων και μείωση της αβεβαιότητας (νομική βεβαιότητα, μείωση των θεσμικών και νομοθετικών αλληλοεπικαλύψεων)
- ❑ Μείωση του επιχειρηματικού ρίσκου που συνδέεται με την αδειοδότηση, καθώς θεσμοθετείται ξεκάθαρη, απλοποιημένη και συγκεκριμένη διαδικασία αδειοδότησης εγκατάστασης και λειτουργίας, για κάθε τύπο εγκατάστασης Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ)
- ❑ Διευκόλυνση της πρόσβασης στη χρηματοδότηση και της αξιοποίησης ολοκληρωμένων προγραμμάτων κλαδικών ενισχύσεων, μέσω ΕΣΠΑ και κυρίως μέσω ΣΕΣ 2014-2010

### Δείκτες Στόχου (όπως ορίζεται στο σ/ν)

---

- Δεν προσδιορίζεται ποσοτικός στόχος

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

---

- Δεν είναι εφικτός ο προσδιορισμός ποσοτικού στόχου



## ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από την προώθηση των πράσινων logistics (Στόχος # 2)

- ❑ Οι προβλέψεις του σ/ν δε διασφαλίζουν επαρκώς την προώθηση των πράσινων logistics και δεν εγγυώνται για τη δημιουργία θετικών επιπτώσεων στην επιχειρηματικότητα (πχ ανάπτυξη καινοτομιών, νέα επιχειρηματική ευκαιρία για τη δημιουργία νέου υπο-κλάδου αυτού της “πράσινης εφοδιαστικής”, κ.α.)
- ❑ Το σ/ν θέτει ένα γενικό πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος από τον κλάδο της “εφοδιαστικής” και παρόλο που δεν επιβάλλει νέες υποχρεώσεις συμμόρφωσης προς τις επιχειρήσεις ή ρυθμιστικά κόστη δε δημιουργεί και ορατές ωφέλειες.
- ❑ Εντούτοις δεσμεύει τη διοίκηση και το μελλοντικό νομοθέτη για άμεση, συγκεκριμένη και λεπτομερής κανονιστική παρέμβαση, με δευτερογεννή νομοθεσία και μετρήσιμους ποσοτικούς δείκτες συμμόρφωσης.

### Δείκτες Στόχου (όπως ορίζεται στο σ/ν)

- Δεν προσδιορίζεται ποσοτικός στόχος

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

- Υλοποίηση των προβλεπόμενων Π.Δ. εντός του 1<sup>ου</sup> έτους έκδοσης του παρόντος νόμου

**Σημείωση:** Αναμένεται ότι οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δευτερογενούς νομοθεσίας που θα προκύψει (ΠΔ, ΚΥΑ, κ.α), θα αποτελέσουν αντικείμενο “Ανάλυσης Επιπτώσεων” νομοθέτη στην διαμόρφωση της δευτερεύουσας νομοθεσίας.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η προβλεπόμενη δευτερογενής νομοθεσία να καταρτιστεί στη βάση ενός αντιπροσωπευτικού συνόλου δεικτών για τον έλεγχο των επιπτώσεων.

## Προδιαγραφές για την ανάπτυξη της προβλεπόμενης δευτερογενούς νομοθεσίας

### Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

- Εξαρτώνται από την δευτερογενή νομοθεσία; αναμένεται να αφορά κυρίως τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου καθώς αποτελεί βασική πολιτική της ΕU· δευτερευόντως τις εκπομπές ρύπων
- Η νομοθεσία πρέπει να ευθυγραμμίζεται με τους ευρωπαϊκούς στόχους και πολιτικές <sup>(1)</sup>
- Εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και «ο χρήστης πληρώνει» για την ενσωμάτωση του ιδιωτικού τομέα στην άμβλυση των στρεβλώσεων και του περιβαλλοντικού κόστους
- Στην δευτερογενή νομοθεσία απαιτείται ο καθορισμός SMART στόχων και εφαρμογή αποτελεσματικής ex-ante αξιολόγησης με πλήρη cost-benefit analysis, δεδομένου ότι αναμένεται οικονομική επιβάρυνση επιχειρήσεων και επιπτώσεις στον ανταγωνισμό

### Προτεινόμενοι Στόχοι Δευτερογενούς Νομοθεσίας για ανάλυση αντίκτυπου στο Περιβάλλον

- Μείωση κατά 20% των εκπομπών CO<sub>2</sub>eq στην μεταφορά και την διανομή μέχρι το 2030· μείωση κατά 60% μέχρι το 2050
- Μείωση κατά 40% των εκπομπών CO<sub>2</sub>eq στην εφοδιαστική μέχρι το 2020· μείωση κατά 70% μέχρι το 2050
- Ενσωμάτωση των ΑΠΕ στα Logistics σε ποσοστό μέχρι 40%· Μείωση της εξάρτησης από πετρέλαιο μέχρι 70%
- Μετατόπιση του 20 % των οδικών ΕΜ για > 300 km στον σιδηρόδρομο μέχρι το 2020· 50% μέχρι το 2050
- Μείωση κατά 60% των φορτηγών (van & HGV) με συμβατικούς κινητήρες κατά 60% από το κέντρο των Δήμων μέχρι το 2030
- CO<sub>2</sub>-free city logistics στα μεγάλα αστικά κέντρα μέχρι το 2030



- +** Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου εγκατάστασης & λειτουργίας των επιχειρήσεων (Στόχος # 3)

### Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα

#### 1. Μείωση του κόστους ευκαιρίας

- Επηρεάζει τόσο τις νέο-εισερχόμενες στην αγορά επιχειρήσεις όσο και τις υφιστάμενες επιχειρήσεις που προχωρούν σε έργα επέκτασης και εξυγχρονισμού

*Σημείωση: Ακολουθεί σε επόμενη ενότητα η εκτίμηση της έμμεσης ποσοτικής επίπτωσης στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος*

#### 2. Βελτίωση διεθνούς ανταγωνιστικότητας

- Αύξηση πιθανότητας επενδύσεων σε ΚΑΔ από το εξωτερικό
- Το ν/σ βελτιώνει τις συνθήκες για FDI· δεν μπορεί να υπολογιστεί με ακρίβεια η ζήτηση FDI σε ΚΑΔ (ειδικά για νέες άδειες), είτε ο επιμερισμός της επίπτωσης του ν/σ σε αυτή την ζήτηση

*Σημείωση: Ακολουθεί η εκτίμηση της έμμεσης ποσοτικής επίπτωσης στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος*

### Δείκτες Στόχου (όπως ορίζεται στο σ/ν)

- Δεν προσδιορίζεται ποσοτικός στόχος

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

- Περαιτέρω μείωση των πραγματικών ημερών για αδειοδότηση λειτουργίας των ΚΑΔ



Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από τη μείωση των ημερών αδειοδότησης (με τη χρήση μελέτης περίπτωσης)

### Γενικά στοιχεία για την εκτίμηση του οφέλους

- Σε έτοιμο κτήριο το κόστος επένδυσης αφορά την εγκατάσταση και τον εξοπλισμό λειτουργίας του ΚΑΔ και όχι το κόστος του κτηρίου
- Χρόνοι προαπαιτούμενων εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων που δεν αφορούν το ν/σ δεν λαμβάνονται υπόψη· το ν/σ δεν μπορεί να τους επηρεάσει (π.χ. περιβαλλοντική αδειοδότηση, ΠΠΔ, ΑΕΠΟ – Μελέτη SEVEZO – Πράξη Χαρακτηρισμού από Δασική Υπηρεσία)
- Δεν υπάρχει σαφής εικόνα για τους σημερινούς πραγματικούς χρόνους· υπάρχουν εκτιμήσεις με βάση την εμπειρία στελεχών της αγοράς και της Planning.
- Θεσμικοί χρόνοι της προηγούμενης διαδικασίας υπάρχουν μόνο για βιομηχανικές αποθήκες βάση του ν. 3982/2011

Το Βασικότερο Όφελος είναι ότι πλέον υφίσταται μία ξεκάθαρη διαδικασία **από την αρχή** για κάθε ενδιαφερόμενο επενδυτή και για κάθε ΚΑΔ

- η διαδικασία είναι ξεκάθαρη από την αρχή ως το τέλος καθώς εξαρτάται αποκλειστικά από την περιβαλλοντική Κατηγορία της Εγκατάσταση

### Εκτιμώμενη μείωση ημερών για αδειοδότηση λειτουργίας των ΚΑΔ:

Περιβαλλοντική Κατηγορία ΚΑΔ	Ημέρες Διαφοράς
Δεν υφίσταται	30
B	30
A2	15
A1	0



Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από τη μείωση των ημερών αδειοδότησης (με τη χρήση μελέτης περίπτωσης)

Υπολογισμοί βάσει κόστους ευκαιρίας



**Βελτίωση Κόστους  
Ευκαιρίας κατά  
τουλάχιστον  
25.000 €**

**Κόστος Εγκατάστασης = €8 m**

- Κατασκευή κτηρίου και εγκατάσταση εξοπλισμού
- ΚΑΔ 10.000 m<sup>2</sup> με 20% Ψυχρό
- Περιβαλλοντική Κατηγορία Α2· 15 ημέρες λιγότερες στην έκδοση άδειας
- WACC=7% #

**Παραδοχές Επένδυσης**

Investment Cost	Cost (€/m <sup>2</sup> )
Building Construction	400,00 €
Warehouse Installation	300,00 €
Cold and Freeze Storage Installation	900,00 €

**Εκτιμώμενη μείωση ημερών για  
αδειοδότηση λειτουργίας των ΚΑΔ:**

Περιβαλλοντική Κατηγορία ΚΑΔ	Ημέρες Διαφορά
Δεν υφίσταται	30
B	30
A2	15
A1	0



Περιβαλλοντική Κατηγορία ΚΑΔ	Μέσο Κέρδος / m <sup>2</sup>	
	ΚΑΔ Ξηρού Φορτίου	ΚΑΔ Ψυχρού Φορτίου
Όχι B	4,03 €	Δ/Ε
B	4,03 €	7,48 €
A2	2,01 €	3,74 €
A1	- €	- €

Πηγή : Ευχαριστούμε την εταιρεία συμβούλων **Planning A.E.** για τα στοιχεία κόστους των εγκαταστάσεων που μας παρέιχε στην διεξαγωγή των υπολογισμών

# Στοιχεία από Μελέτη «Cost of Capital Study 2011/2012», *KPMG International Cooperative*, 2012





Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από τον περιορισμό του μεσοσταθμικού κόστους συμμόρφωσης, λόγω μη συμμόρφωσης με το πλαίσιο χρήσεων γης **(με τη χρήση μελέτης περίπτωσης)**

α) **κόστος μετεγκατάστασης ύψους  $\cong$  €6,9 εκατ. σε σημερινή αξία χρήματος και σε βάθος 15ετίας**, για μέση επιχείρηση που μέχρι σήμερα λειτουργεί χωρίς άδεια εγκατάστασης λόγω μη-συμμόρφωσης της με το πλαίσιο χρήσης γης και **επιλέγει να μετεγκατασταθεί, με ενοίκιο**

β) **απώλειες ύψους  $\cong$  €11 εκατ./έτος (μέσος ετήσιος κύκλος εργασιών)** για μέση επιχείρηση, που μέχρι σήμερα λειτουργεί χωρίς άδεια εγκατάστασης λόγω μη-συμμόρφωσης της με το πλαίσιο χρήσης γης και **επιλέγει να προχωρήσει σε διακοπή εργασιών**

γ) **κόστος συμμόρφωσης για την απόκτηση άδειας εγκατάστασης και λειτουργίας ύψους 15.000€–30.000€ (εφ' άπαξ) για μέση επιχείρηση η οποία πληροί όλες τις τυπικές προϋποθέσεις αδειοδότησης**

*Σημείωση: οι εκτιμήσεις έχουν γίνει με βάση μια ενδεικτική μέση ανταγωνιστική κατηγορία Κέντρου Αποθήκευσης και Διανομής (ΚΑΔ) 10.000 m<sup>2</sup>, σύγχρονης συμβατικής κατασκευής με αποθηκευτικούς χώρους ψύξης και κατάψυξης που αντιστοιχούν στο 20% της συνολικής αποθηκευτικής επιφάνειας.*

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

- Μηδενισμό αριθμού επιχειρήσεων χωρίς άδεια λειτουργίας ΚΑΔ μέσα στα επόμενα 2

### Σημείωση:

Διάφορες εναλλακτικές επιλογές συμμόρφωσης της επιχειρήσεις

- Α) Κλείνει λόγω μη συμμόρφωσης
- Β) Υποχρεώνεται σε μετεγκατάσταση
- Γ) Συμμορφώνεται ως έχει (κόστος 15.000€-30.000€/μέση εγκατάσταση)
- Δ) Επιβολή προστίμου σε πιθανή επιθεώρηση

## Υπολογισμοί (1/3)

€ Αποτίμηση του κόστους- οφέλους ως αποτέλεσμα της μείωσης του αριθμού επιχειρήσεων χωρίς άδεια λειτουργίας ΚΑΔ

### Επιπτώσεις

#### 1. Αρνητικό κόστος συμμόρφωσης

- Αφορά υφιστάμενες ΚΑΔ χωρίς άδεια
- Δεν είναι διαθέσιμη πληροφορία το πλήθος των μη-αδειοδοτημένων σήμερα ΚΑΔ

#### 2. Θετική Επίπτωση

- Ενίσχυση υγιούς ανταγωνισμού και μείωση επιχειρηματικού κινδύνου μη-συμμόρφωσης
- Δεν μπορεί να αποτιμηθεί α) ο αριθμός των εταιρειών που δεν έχουν άδεια, β) το κόστος (κινδύνου ή άλλο) για όσες δεν έχουν άδεια
- Θα εξεταστεί η έμμεση ποσοτική επίπτωση στην βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος

### Παραδείγματα αγνώστων παραμέτρων

- Πόσες είναι οι υφιστάμενες εταιρείες χωρίς άδεια λειτουργίας στο σύνολο των εταιρειών;
  - Αφορά 3PL και εμπορικές
- Πόσες από αυτές θα μπορέσουν να αδειοδοτηθούν στο νέο καθεστώς;
  - Είναι σε χρήσεις γης που επιτρέπεται
  - Πληρούν το σύνολο των προϋποθέσεων
- Πως αποτιμάται το όφελος από την στιγμή που μια εταιρεία έχει πλέον άδεια λειτουργίας;
  - Υπάρχει κάποιο κόστος κινδύνου; Υπάρχει κόστος marketing και branding; Υπάρχει κόστος προστίμων;
  - Υπάρχει κίνδυνος να χάσει πελάτες; Υπάρχει αβεβαιότητα για την βιωσιμότητά της εταιρείας;
- Ειδικά στην περίπτωση που μέχρι σήμερα υπήρχε εξαίρεση λόγω Κω ισχύος με βάση το ν. 3982/11

## Υπολογισμοί (2/3)

€ Αποτίμηση του κόστους- οφέλους ως αποτέλεσμα της μείωσης του αριθμού επιχειρήσεων χωρίς άδεια λειτουργίας ΚΑΔ

### A) 3PL εταιρεία κλείνει λόγω μη συμμόρφωσης· δεν επιτρέπεται από τις χρήσεις γης

- €11 million/year μέσος τζίρος 3PL 2006-2010: (Μελέτη ICAP 2011)
- Οι υπηρεσίες θα καλυφθούν από άλλες εταιρείες· λόγω υψηλής προσφοράς σχετικών υπηρεσιών από τον ανταγωνισμό δεν υπάρχει επίπτωση στην εθνική οικονομία και στο κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων
  - Σημείωση: Δεν γνωρίζουμε το ποσοστό των ΚΑΔ χωρίς άδεια λειτουργίας που ταυτόχρονα θα αδυνατούν να λάβουν άδεια σε συμμόρφωση με το ν/σ·
  - σε περίπτωση που αφορούν πολύ υψηλό ποσοστό από το σύνολο των υφιστάμενων ΚΑΔ, το κλείσιμο εγκαταστάσεων θα οδηγήσει σε μείωση της προσφοράς ΚΑΔ και προφανώς σε σημαντική αύξηση του κόστους εφοδιαστικής

Κόστος €6,9m  
σε NPV

### B) 3PL χρειάζεται να κλείσει την υφιστάμενη ιδιόκτητη εγκατάσταση· δεν επιτρέπεται από τις χρήσεις γης και πρέπει να μετεγκατασταθεί σε νέο κτήριο με ενοίκιο

€0,6m

€3,3m

€3,0m

€-

€-

- Χάνει το 10% του τζίρου ( $€1,1m/year \times 10\% = 110.000€/year$ ) λόγω απώλειας πελατών από την αλλαγή θέσης (για 5 έτη καθώς μετά θεωρείται ότι επανέρχεται σε κανονικά επίπεδα)
- Πληρώνει ενοίκιο 3,5€/m<sup>2</sup> για 15 έτη (average **210.000€/έτος** = 5000m<sup>2</sup> x 3,5€/m<sup>2</sup>)
- Κόστος μετεγκατάστασης **€2,5m** με δάνειο σταθερού επιτοκίου για 15 έτη
- Διοικητικό κόστος 15.000€-30.000€ για την έκδοση της άδειας λειτουργίας (αμελητέο)
- Δεν λαμβάνεται υπόψη οι ημέρες λήψης της άδειας· με σωστή διαχείριση έργου η λειτουργία δεν χρειάζεται να σταματήσει

Σημείωση: Το κόστος συμμόρφωσης των εταιρειών εξαρτάται από τον τύπο και τον χώρο εγκατάστασης

€ Αποτίμηση του κόστους- οφέλους ως αποτέλεσμα της μείωσης του αριθμού επιχειρήσεων χωρίς άδεια λειτουργίας ΚΑΔ

### A) 3PL εταιρεία κλείνει λόγω μη συμμόρφωσης· δεν επιτρέπεται από τις χρήσεις γης

- Για μέση εταιρεία 3PL εκτιμάται απώλεια εσόδων €11 million/year
- Λόγω υψηλής προσφοράς σε ΚΑΔ οι υπηρεσίες θα καλυφθούν από άλλες εταιρείες χωρίς πρόσθετο κόστος ή επιβάρυνση για την ανταγωνιστικότητα του κλάδου

### B) 3PL χρειάζεται να κλείσει την υφιστάμενη ιδιόκτητη εγκατάσταση· δεν επιτρέπεται από τις χρήσεις γης και πρέπει να μετεγκατασταθεί σε νέο κτήριο με ενοίκιο

- Για μέση εταιρεία 3PL και σε βάθος 15ετίας εκτιμάται κόστος €6,9m σε σημερινή αξία χρήματος

### Γ) Η εγκατάσταση ΚΑΔ συμμορφώνεται ως έχει

- Κόστος 15.000€-30.000€ εσωτερικό και εξωτερικό διοικητικό κόστος για έκδοση άδειας λειτουργίας σ μία εγκατάσταση 10.000 m<sup>2</sup>

### Δ) Επιβολή προστίμου σε πιθανή επιθεώρηση

- Δεν καθορίζεται πρόστιμο με σαφήνεια· κυμαίνεται 1.000 – 75.000€ (ν. 3982/2011) · γενικά εφαρμόζεται ο ισχύων Ποινικός Κώδικας (π.χ. Ν. 2465/97 και Ν. 803/78)

- ✚ **Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από την αύξηση των συντελεστών όγκου/ ύψους στα νέα ΚΑΔ (Στόχος # 3)**

### Στόχοι – ρυθμίσεις ν/σ

- Ενίσχυση των προϋποθέσεων αύξησης της αποδοτικότητας με ΚΑΔ μεγαλύτερου ύψους
- Βελτίωση των όρων δόμησης των ΚΑΔ και εξομοίωσή τους με Βιομηχανικά Κτήρια
- Ευθυγραμμίζει το πλαίσιο με τις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες για την επίτευξη μεγαλύτερου ύψους

### Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα

#### 1. Μείωση κόστους κεφαλαίου

- Εκτίμηση: η αύξηση των συντελεστών όγκου (ύψος) στα νέα ΚΑΔ επιφέρει μείωση κόστους κατασκευής κτηρίου
- Δεν μπορεί να αποτιμηθεί· ειδικά σε περίοδο μικρής κατασκευαστικής ζήτησης αποθηκών ο αντίκτυπος θεωρείται ασήμαντος

#### 2. Μείωση κόστους εργασίας

- Εκτίμηση: μεγαλύτερη χρήση μηχανημάτων, αυτοματοποίηση χειρισμών και συνεπώς μείωση εργατικού κόστους

### Δείκτες Στόχου (όπως ορίζεται στο σ/ν)

- Δεν προσδιορίζεται ποσοτικός στόχος

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

- Αύξηση μέσου ύψους ανά επιφάνεια ΚΑΔ
- Αύξηση παραγωγικότητας στην εφοδιαστική

### Σημείωση:

Σήμερα υπάρχουν πολλά άδεια κτήρια και δεν χτίζονται εύκολα νέα· επίσης δεν είναι εύκολες οι τροποποιήσεις σε υφιστάμενα κτήρια για την εκμετάλλευση του ύψους. Οι θετικές επιπτώσεις αναμένεται να γίνουν περισσότερο ορατές με την αποκατάσταση του οικονομικού κλίματος.



## ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από από την αύξηση των συντελεστών όγκου/ ύψους στα νέα ΚΑΔ αποθηκών (Στόχος # 3)

### Η καθ' ύψος επέκταση αποτελεί βασική προδιαγραφή των σύγχρονων αποθηκών

- Η παγκόσμια τάση αναφορικά με τα κέντρα αποθήκευσης και διανομής αφορά ανέγερση κτιρίων μεγαλύτερη από 12 μέτρα.
- Η δημιουργία υψηλών αποθηκευτικών εγκαταστάσεων έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της χωρητικότητας ανά τετραγωνικό μέτρο.
- Σε περιπτώσεις όπου η διαμόρφωση του εδάφους καθιστά πρακτικά ασύμφορη την οικονομική εκμετάλλευση του συντελεστή δόμησης, η καθ ύψος επέκταση μπορεί να αποτελεί μονόδρομο για την κάλυψη των αναγκών
- Η τάση συνάδει με την εξέλιξη των περονοφόρων μηχανημάτων και των ραφιών αποθήκευσης· π.χ. μηχανήματα τύπου Reach Truck είναι σε θέση να διαχειριστούν παλέτες σε ύψος άνω των 11 μέτρων χωρίς αυτό να σημαίνει κόστος αγοράς αισθητά αυξημένο από ένα μηχάνημα με μικρότερη ανυψωτική ικανότητα

### Συγκριτικό πλεονέκτημα

- Το κόστος κατασκευής της αποθήκης συνδέεται άμεσα με το κόστος αποθήκευσης
- Αποτελεί κρίσιμο παράγοντα ανταγωνιστικότητας και επηρεάζει άμεσα την κερδοφορία της εταιρείας
- Η ανέγερση ενός ψηλού κτιρίου θα δώσει επίσης τη δυνατότητα για χρήση και εφαρμογή νέων τεχνολογιών που θα βελτιστοποιήσουν την παραγωγικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας και ταυτόχρονα θα αποτελέσουν παράγοντα ώθησης και ανάπτυξης των επιχειρήσεων





Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από την αύξηση των συντελεστών όγκου/ ύψους στα νέα ΚΑΔ αποθηκών  
(με τη χρήση μελέτης περίπτωσης)

### Υπολογισμός Οφέλους Κατασκευής

	Κόστος Κατασκευής (€/m <sup>2</sup> )	Ωφέλιμη Επιφάνεια (m <sup>2</sup> )	Συνολικό Κόστος Κατασκευής
Συμβατικό Κτήριο	400 €	6.000	2.400.000 €
Υψηλό (11m)	432 €	3.818	1.649.455 €
<b>Εξοικονόμηση</b>		<b>2.182</b>	<b>750.545 €</b>

- Η αύξηση ύψους αποθήκης από 7 σε 11 μέτρα αυξάνει το κόστος κατασκευής κατά περίπου 8% ανά m<sup>2</sup> (από 400€ σε 432€)
- Για την διατήρηση σταθερής χωρητικότητας σε παλετοθέσεις (ή αντίστοιχα σε συνολικό όγκο κτηρίου) απαιτούνται λιγότερα τετραγωνικά επιφάνειες (περίπου το 64%)

Για σταθερή χωρητικότητα ΚΑΔ (αριθμός παλετο-θέσεων) προκύπτει όφελος στο κόστος κατασκευής κατά 30%

### Υπολογισμός επιφάνειας ΚΑΔ συμβατικού Κτηρίου

Είδος Επιφάνειας	Επιφάνεια (m <sup>2</sup> )
Επιφάνεια Οικοπέδου	20.000
Επιφάνεια Κτηρίου Αποθήκης	8.000
<b>Ωφέλιμη Επιφάνεια ΚΑΔ</b>	<b>6.000</b>

Η εξοικονόμηση 2.182 m<sup>2</sup> ωφέλιμης επιφάνειας ΚΑΔ σημαίνει ελεύθερο οικοπέδο περίπου 7 στρεμμάτων (36% του οικοπέδου) εκτιμώμενης αξίας €3m στο παράδειγμα της μελέτης περίπτωσης

- +** Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από την προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και τη δημιουργία added value services (Στόχος # 4)

### Στόχοι – ρυθμίσεις ν/σ

- Δημιουργία 2 Επιχειρηματικών Πάρκων Εθνικής Εμβέλειας πλήρους λειτουργίας στα επόμενα 5 χρόνια
- Σε πρώτη φάση λειτουργία του 1/6 του Θριασίου μέχρι το 2016

### Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα

#### Ενίσχυση Διεθνούς Ανταγωνιστικότητας

- Αύξηση μεριδίου Αγοράς των Logistics και των added value services στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά και στην διεθνή αγορά
- Η επίπτωση του νόμου είναι έμμεση: διευκολύνει και υποστηρίζει τους δείκτες στόχου
- Η αποτίμηση των επιπτώσεων θα γίνει με βάση τα διερχόμενα φορτία και τα εκτιμώμενα AVS

### Δείκτες Στόχου (όπως ορίζεται στο σ/ν)

- Δεν προσδιορίζεται ποσοτικός στόχος

### Προτεινόμενοι Δείκτες Στόχου

- Αύξηση διερχόμενων φορτίων
- Αύξηση κύκλου εργασιών added value services

#### Σημείωση:

Ο νόμος διαμορφώνει το πλαίσιο ανάπτυξης υποδομών για πού αναμένεται να διευκολύνει την προσέλκυση φορτίων και επενδύσεων για Added Value Services



Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από την αύξηση υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (Στόχος # 4)

### Μέχρι το 2016 λειτουργεί το 1/6 του Θριάσιου

- Η λειτουργία του Θριάσιου αποτελεί μονόδρομο για την υλοποίηση added value services
- Θα είναι σε πλήρη λειτουργία το Συγκρότημα Σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης (εγκαταστάσεις σταθμού διαλογής και μεταφόρτωσης)
- Από τα 600 στρέμματα του ακίνητου, το 1/6 θα λειτουργεί ως ΚΑΔ (δυναμικότητας διαχείρισης περίπου 450.000 TEUs ανά έτος)
- Εκτιμάται ότι στο Θριάσιο θα γίνεται διαχείριση 200.000 TEUs ανά έτος
- Με βάση τα ανωτέρω η αξία των Added Value Services στο Θριάσιο θα είναι €250m (consolidation, συναρμολόγηση και αποστολή, ελαφρά μεταποίηση, αποθήκευση και διανομή)
- Εκτιμάται ότι ο νόμος συνεισφέρει σε ένα ποσοστό της τάξεως του 20% στην επιτάχυνση των διαδικασιών ενεργοποίησης του Θριάσιου και άρα έναρξης εργασιών added value services' δηλαδή συνεισφέρει €50 m

### Παρατηρήσεις για τους υπολογισμούς

- Οι υπολογισμοί αφορούν αποκλειστικά TEUs που θεωρούμε ότι λόγω Πειραιά θα αποτελούν την κύρια δραστηριότητα του Θριάσιου
- Χύδην φορτία μέσω θαλάσσης (ξηρό ή ψυχρό) δεν λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς - αν και αναμένεται να συνεισφέρουν στα AVS - λόγω αδυναμίας πρόβλεψης της αγοράς, του ενδιαφέροντος και των εμπλεκόμενων από Ελλάδα ή εξωτερικό· άλλωστε μέχρι το 2016 προβλέπεται και σχετικά μικρή συμβολή στο σύνολο σε σύγκριση με τα TEUs
- Αυτοκίνητα, Ro-Ro και άλλες ειδικές κατηγορίες επίσης δεν λαμβάνονται υπόψη
- Επίσης, ροές στο Θριάσιο μέσω άλλων λιμανιών της χώρας δεν επηρεάζονται άμεσα από το νόμο ή/και μπορούν να θεωρηθούν αμελητέες

### AVS Logistics

Συνολικά υπολογίζεται σε  
€250 m

Η επίπτωση του νόμου  
υπολογίζεται στα €50 m



Εκτιμώμενο οικονομικό όφελος από την αύξηση υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας (Στόχος # 4)

**Σκοπός: Προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και δημιουργία added value services**

### Υπηρεσίες Προστιθέμενης Αξίας από το Transit φορτίο μέσω Θριασίου

- Το transit φορτίο που διαχειρίζεται το Θριάσιο πρέπει να μεταφερθεί στην ενδοχώρα από και προς το Θριάσιο
  - Οδικές Μεταφορές: €140 m (επίπτωση του νόμου στα €28m)
  - Σιδηροδρομικές μεταφορές: €40m (επίπτωση του νόμου στα €8m)
- Πρέπει να εκτιμήσουμε και τις έμμεσες επιπτώσεις που δημιουργούνται για τα φορτία που διαχειρίζονται μέσω Θριασίου· θεωρούμε ότι αυτό το transit φορτίο αφορά νέο φορτίο προς και από τα λιμάνια της χώρας και βασικά στον Πειραιά
  - Εκτελωνισμός, Υπηρεσίες Bunkering και Υπηρεσίες ναυτιλιακού cluster
  - Φόρτωση-εκφόρτωση στο λιμάνι
  - Πρόσθετες υπηρεσίες λιμανιού (φαρικά, πράκτορας, λιμενικά τέλη, ρυμούλκηση, πιλοτάρισμα, πρυμνοδέτηση κλπ)
- Βλ. Προηγούμενη σελίδα για AVS Logistics

Συνολικά υπολογίζεται σε  
€465 m

Η επίπτωση του νόμου  
υπολογίζεται στα €93 m

### Χερσαία Μεταφορά

Συνολικά υπολογίζεται σε  
€180 m

Η επίπτωση του νόμου  
υπολογίζεται στα €36 m

### Πρόσθετες Υπηρεσίες

Συνολικά υπολογίζεται σε  
€35 m

Η επίπτωση του νόμου  
υπολογίζεται στα €7 m

### AVS Logistics

Συνολικά υπολογίζεται σε  
€250 m

Η επίπτωση του νόμου  
υπολογίζεται στα €50 m



## Συγκεντρωτικά: Κωδικοποίηση άμεσων επιπτώσεων στην επιχειρηματικότητα (1/ 2)

### Αντικειμενικός σκοπός ν/σ

**1** Οριοθέτηση της δραστηριότητας των logistics και των εταιρειών του κλάδου

**2** Προστασία περιβάλλοντος και προώθηση των πράσινων logistics

**3** Βελτίωση του θεσμικού και τοι νομικού πλαισίου εγκατάστασης και λειτουργία των επιχειρήσεων

**4** Προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και δημιουργία added value services

### Επίπτωση στην επιχειρηματικότητα

- + Ξεκάθαρη και απλοποιημένη διαδικασία από την αρχή για κάθε ενδιαφερόμενο επενδυτή και για κάθε τύπο εγκατάστασης ΚΑΔ
- + Μείωση ημερών αδειοδότησης από 15 – 30 ημέρες
- + Μείωση του κόστους κόστους ευκαιρίας κατά 25.000€ για μία μέση εγκατάσταση
- + **Μείωση του κόστους κατασκευής υψηλών κτιρίων κατά 30%** για σταθερή χωρητικότητα παλετών και **36% αύξηση του αριθμού των παλετο-θέσεων, ανά οικοδομήσιμο cm<sup>2</sup> επιφανείας**, λόγω της αύξησης των συντελεστών όγκου/ύψος στα νέα ΚΑΔ αποθηκών
- **Αρνητικό κόστος συμμόρφωσης**
  - **≅ €11 εκατ./έτος** για μέση επιχείρηση που κλείνει λόγω μη-συμμόρφωσης της χρήσης γης
  - **≅ €6,9 εκατ.** σε σημερινή αξία χρήματος και σε βάθος 15ετίας για μέση επιχείρηση που μετεγκαθίσταται με ενοίκιο λόγω μη-συμμόρφωσης της χρήσης γης
  - Ελάχιστο κόστος 15.000€-30.000€ (εφ' άπαξ) για συμμορφούμενες εγκαταστάσεις ΚΑΔ



## Συγκεντρωτικά: Κωδικοποίηση άμεσων επιπτώσεων στην επιχειρηματικότητα (2/ 2)

### Αντικειμενικός σκοπός ν/σ

1 Οριοθέτηση της δραστηριότητας των logistics και των εταιρειών του κλάδου

2 Προστασία περιβάλλοντος και προώθηση των πράσινων logistics

3 Βελτίωση του θεσμικού και του νομικού πλαισίου εγκατάστασης και λειτουργίας των επιχειρήσεων

4 Προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και δημιουργία added value services

### Επίπτωση στην επιχειρηματικότητα

- Εκτιμάται ότι στο Θριάσιο θα γίνεται διαχείριση **200.000 TEUs /έτος** με την παροχή διαφόρων υπηρεσιών Logistics Προστιθέμενης Αξίας
- Συνεισφορά του νόμου στην δημιουργία Added Value Services, συνολικής εκτιμώμενης αξίας **€93m/έτος** με την διαχείριση των ανωτέρω TEUs - από το σύνολο €465m λόγω συμπληρωματικών πολιτικών
  - $\cong$  **€50m/έτος** αύξηση της αξίας των AVS Logistics στο Θριάσιο - από το σύνολο €250m λόγω συμπληρωματικών πολιτικών
  - $\cong$  **€36m /έτος** αύξηση της αξίας των AVS Χερσαίας Μεταφοράς (οδικώς και σιδηροδρομικώς) από το transit φορτίο που διαχειρίζεται το Θριάσιο - από το σύνολο €180m λόγω συμπληρωματικών πολιτικών
  - $\cong$  **€7m /έτος** αύξηση της αξίας των AVS Πρόσθετων Υπηρεσιών (εκτελωνισμός, bunkering, κλπ) ως έμμεσες επιπτώσεις από τα φορτία που διαχειρίζεται το Θριάσιο- από το σύνολο €35m λόγω συμπληρωματικών πολιτικών





## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### ■ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως & άμεσα από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

**+** Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

Το σ/ν διαμορφώνει ευνοϊκότερες συνθήκες για την ενίσχυση της εφοδιαστικής συμπληρώνοντας άλλες αντίστοιχες πρωτοβουλίες.

Το ν/σ εκτιμάται ότι επηρεάζει το μακρο-κλίμα της εφοδιαστικής κατά **10%** μέσο όρο

**Το ν/σ αφορά ειδικά την ενίσχυση των υποδομών και των λειτουργιών ΚΑΔ**

- Οριοθέτηση της αγοράς
- Απλοποίηση διαδικασιών και one-stop shop για αδειοδότηση των ΚΑΔ
- Ευεργετικοί συντελεστές δόμησης ΚΑΔ
- Προϋποθέσεις για ανάπτυξη Εμπορευματικών Κέντρων και Πάρκων

**Πρόσθετα ζητήματα του ν/σ**

- Ενίσχυση των Urban Logistics
- Ενίσχυση της Αειφορίας και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων
- Διαμόρφωση Συμβουλίου για την εποπτεία και τον έλεγχο της εφοδιαστικής

**Στοχευμένες παρεμβάσεις εξάλειψης εμποδίων σε άλλες πτυχές της εφοδιαστικής, που έχουν αναπτυχθεί ή διαμορφώνονται**

- Βελτίωση αποτελεσματικότητας διαδικασιών και διασαφήσεων στα τελωνεία
- Ενίσχυση του e-freight και των paperless συναλλαγών και ανταλλαγής δεδομένων
- Ανάπτυξη και βελτίωση υποδομών που λείπουν και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας
- Διασύνδεση λιμένων με οδικό και κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο
- Απελευθέρωση αγορών και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας
- Νόμος Απελευθέρωσης Μεταφορών 3887/2010
- Εφαρμογή της απελευθέρωσης της αγοράς του Σιδηροδρόμου
- Εκμετάλλευση κονδυλίων του ΕΣΠΑ
- Βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων

### ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

Ως γενικός δείκτης επίπτωσης χρησιμοποιείται ο δείκτης LPI που υπολογίζει η World Bank. Το ν/σ συμπληρώνει το σύνολο των θεσμικών πρωτοβουλιών και ενισχύει τις επιπτώσεις στον βαθμό που του αναλογεί

#### Επίπτωση σε Επιχειρηματικότητα

- Ενίσχυση του Δείκτη LPI της Χώρας
- Άρση των εμποδίων και επίλυση των ζητημάτων εφοδιαστικής με ολοκληρωμένο τρόπο για βελτίωση της βαθμολογίας
- Το ν/σ επικεντρώνεται κυρίως σε θέματα αδειών Logistics
- Χρειάζεται ολοκληρωμένη αντιμετώπιση στο ΥΠΟΜΕΔΙ (εμπορευματικές μεταφορές και υποδομές δικτύου)
- Αντίστοιχες πρωτοβουλίες απαιτούνται από συναρμόδια υπουργεία για τελωνεία, εξωστρέφεια, πρεσβείες, χρηματοδοτήσεις, επιχειρηματικότητα και ναυτιλία, ναυτιλία, κλπ

#### Δείκτης Επίπτωσης

- Ενίσχυση του δείκτη LPI κατά 0.40 μονάδες (ή πάνω από 80 % της υψηλότερης απόδοσης ή στην πρώτη 30άδα) μέχρι το 2020
- Αντίστοιχα ελέγχονται οι επιμέρους δείκτες του LPI που σχετίζονται με το ν/σ

Year	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infra-structure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Time-liness
2014	44	3.20	3.36	3.17	2.97	3.23	3.03	3.50
2012	69	2.83	2.38	2.88	2.69	2.76	2.98	3.32
2010	54	2.96	2.48	2.94	2.85	2.69	3.31	3.49

### ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

**Άλλοι δείκτες επίπτωσης σχετίζονται με την ενίσχυση των παρεχόμενων υπηρεσιών και την βελτίωση της αποδοτικότητας**

**Το ν/σ συμπληρώνει το σύνολο των πρωτοβουλιών και θεσμικών παρεμβάσεων για την ενίσχυση των ακόλουθων δεικτών**

#### Επίπτωση σε Επιχειρηματικότητα

- **Αύξηση Διερχόμενων Φορτίων Transit**
- Αναφερόμαστε κυρίως σε Container μέσω του Πειραιά προς Βαλκανικές χώρες, άλλες χώρες τις Νοτιο-Ανατολικής Ευρώπης και προς την Κεντρική Ευρώπη
- **Δημιουργία Added Value Services με όφελος για την εθνική οικονομία αλλά και τις επιχειρήσεις Logistics της χώρας**
- **Ενίσχυση του Consolidation**
- Η ενίσχυση των Εμπορευματικών Κέντρων και απλοποίηση-ενοποίηση των απαιτήσεων αδειοδότησης ΚΑΔ ενισχύει λύσεις συγκέντρωση φορτίων
- Η προώθηση βέλτιστων πρακτικών στα Urban Logistics θα ενισχύσει την ομαδοποίηση των αστικών φορτίων

#### Δείκτης Επίπτωσης

- Αύξηση διερχόμενων φορτίων transit σε 1 εκατ TEUs μέχρι το 2020
- Διαχείριση 200.000 TEUs μέσω του Θριασίου μέχρι το 2016
- Added Value Services αξίας €1δισ στην Ελληνική Εφοδιαστική το 2020
- Added Value Services αξίας €450 εκατ. μέσω του Θριασίου έως το 2016
- Αύξηση της πληρότητας των φορτηγών στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο (Eurostat) μέχρι το 2020

### ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

**Η ενίσχυση του σιδηροδρόμου βοηθάει ποικιλοτρόπως την επιχειρηματικότητα και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων**

**Το ν/σ συμπληρώνει το σύνολο των πρωτοβουλιών και θεσμικών παρεμβάσεων για την ενίσχυση των ακόλουθων δεικτών**

#### Επίπτωση σε Επιχειρηματικότητα

- **Ενίσχυση του σιδηροδρόμου για πρόσβαση στις αγορές της Ευρώπης**
- Η προώθηση των Εμπορευματικών Κέντρων (ειδικά στο Θριάσιο και στο Γκόνου), αλλά και οι βελτιώσεις στις υποδομές που προωθεί το ν/σ ενισχύουν τις πιθανότητες διέλευσης φορτίων
- Ο σιδηρόδρομος αναμένεται να ενισχυθεί αν υπάρξουν τα κατάλληλα φορτία για τις Βαλκανικές και κυρίως για τις Ευρωπαϊκές Χώρες
- Αναμένεται ότι παράλληλα θα υπάρξει και βελτίωση του μεριδίου του σιδηρόδρομου στις εθνικές μεταφορές (σήμερα 2%)
- Συμπληρωματικά στο νόμο απαιτούνται βελτιώσεις στην υποδομή, λειτουργία και διαχείριση του σιδηροδρόμου (χώροι και εξοπλισμός (εκ)φόρτωσης container και παλετών σε βαγόνια, διαλειτουργικότητα υποδομής, βαγόνια και συστήματα C&S με πιστοποίηση διαλειτουργικότητας, συνεργασία με όμορες χώρες, κλπ)

#### Δείκτης Επίπτωσης

- Τριπλασιασμός των διεθνών t-km με σιδηρόδρομο % μέχρι το 2020
- 10% των χερσαίων Εθνικών ΕΜ για > 300 km στον σιδηρόδρομο μέχρι το 2020· 50% μέχρι το 2050

### ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

Η αύξηση του ποσοστού της συμμετοχής των επιχειρήσεων εφοδιαστικής στο ΑΕΠ ενισχύει τόσο τον κλάδο όσο και το σύνολο των επιχειρήσεων

Το ν/σ συμπληρώνει το σύνολο των πρωτοβουλιών και θεσμικών παρεμβάσεων για την ενίσχυση των ακόλουθων δεικτών

#### Επίπτωση σε Επιχειρηματικότητα

- Αύξηση της συνεισφοράς του κλάδου της εφοδιαστικής στο ΑΕΠ
- Σήμερα είναι πολύ μικρή η συμμετοχή του οικονομικού κλάδου των Logistics στο ΑΕΠ
- Η αύξηση πρέπει να βασίζεται σε δύο μεγέθη α) την αύξηση του διερχόμενου φορτίου και των AVS και β) την ενίσχυση του outsourcing κυρίως στην αποθήκευση και μεταφορά αλλά και στις λοιπές υπηρεσίες εφοδιαστικής
- Το κόστος της εφοδιαστικής για τις επιχειρήσεις θα πρέπει παράλληλα να παραμείνει σταθερό με την ενίσχυση πιο οικονομικών λύσεων (π.χ. σιδηρόδρομος, short sea shipping)

#### **Βασικά Στοιχεία Κλάδου\* (2011)**

- €4 δις έσοδα οι επιχειρήσεις OEM
- €3,8 δις στην αποθήκευση
- € 0,2 δις στον σιδηρόδρομο

\*Πηγή: *European Commission, “EU Transport in Figures” Statistical Pocketbook, 2013*

#### Δείκτης Επίπτωσης

- Αύξηση κύκλου εργασιών υπηρεσιών Logistics ίσου με το 8% του ΑΕΠ μέχρι το 2020
- Ενίσχυση του outsourcing στο 80% των διαχειριζόμενων τόνων Εθνικής OEM μέχρι το 2020



### ✚ Επιπτώσεις στην επιχειρηματικότητα από τη βελτίωση του μακρο-κλίματος της εφοδιαστικής

#### Μείωση του κόστους logistics ως ποσοστό του τζίρου των επιχειρήσεων

Το ν/σ συμπληρώνει το σύνολο των πρωτοβουλιών και θεσμικών παρεμβάσεων για την ενίσχυση των ακόλουθων δεικτών

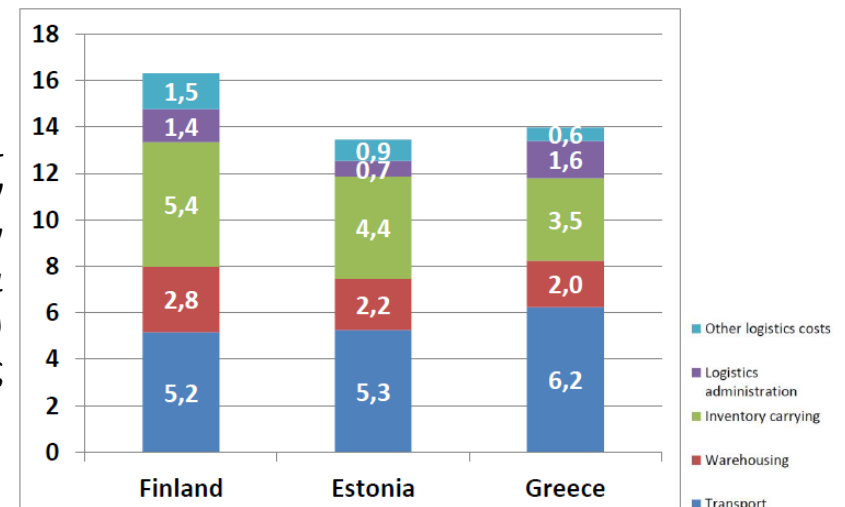
#### Επίπτωση σε Επιχειρηματικότητα

- Μείωση του κόστους εφοδιαστικής στις ελληνικές επιχειρήσεις
- Μελέτη (ερωτηματολόγιο) της WB υπολογίζει το μέσο κόστος εφοδιαστικής του συνόλου των εμποροβιομηχανικών ελληνικών επιχειρήσεων στο 14%
- Για βιομηχανίες 16% και για εμπορικές 12,4%

Οι υπηρεσίες logistics αποτελούν ένα ευρύτερο, πολύπλοκο και διαφορετικής κλίμακας και δυναμικής σύνολο αλληλοεξαρτώμενων δραστηριοτήτων οι οποίες όχι μόνο πρέπει να συλλειτουργήσουν στο πλαίσιο αυτής της εγγενούς συνθετότητας, ώστε να αποτελέσουν και τις ολοκληρωμένες υπηρεσίες εξυπηρέτησης που επικαλούνται, αλλά και να το πράξουν σε ένα καθεστώς αξιοποίησης τόσο ιδιωτικών όσο και δημόσιων πόρων.

#### Δείκτης Επίπτωσης

- Μείωση κόστους των logistics ως ποσοστό του τζίρου των επιχειρήσεων στο 12% μέχρι το 2020



Οι έμμεσες επιπτώσεις του σ/ν είναι σημαντικές μόνο σε συνδυασμό με αντίστοιχες συμπληρωματικές πολιτικές και πρωτοβουλίες σε άλλα πεδία

### Τα μέσα ενίσχυσης της εφοδιαστικής

**Το ν/σ συμμετέχει στον γενικό σχεδιασμό σε ένα 10% Μ.Ο.**

- 1** Οριοθέτηση της δραστηριότητας των logistics και των εταιρειών του κλάδου
- 2** Προστασία περιβάλλοντος και προώθηση των πράσινων logistics
- 3** Βελτίωση του θεσμικού και του νομικού πλαισίου εγκατάστασης και λειτουργίας των επιχειρήσεων
- 4** Προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και δημιουργία added value services

**Το Ν/Σ πολλαπλασιάζει τα οφέλη από ανάλογες θεσμικές και επιχειρησιακές πρωτοβουλίες**

- Πολιτικές με εφαρμογή ολοκληρωμένης Εθνικής Στρατηγικής
- Στοχευμένες θεσμικές Παρεμβάσεις σε όλες τις πτυχές της εφοδιαστικής
- Διασφάλιση αποτελεσματικής χρηματοδότησης
- Επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και αυτορρύθμιση

### Έμμεση Επίπτωση

- **Στόχος:** Ενίσχυση του δείκτη LPI κατά 0.40 μονάδες (ή στην πρώτη 30άδα) μέχρι το 2020
- Αύξηση διερχόμενων φορτίων transit σε 1 εκατ TEUs μέχρι το 2020 – Διαχείριση 200.000 TEUs μέσω του Θριασίου μέχρι το 2016
- Added Value Services αξίας €1δισ στην Ελληνική Εφοδιαστική το 2020 –AVS €450 εκατ. μέσω του Θριασίου έως το 2016
- Τριπλασιασμός των διεθνών t-km με σιδηρόδρομο % μέχρι το 2020 – το 10% των χερσαίων Εθνικών ΕΜ για >300 km στον σιδηρόδρομο μέχρι το 2020· 50% μέχρι το 2050
- Αύξηση της πληρότητας των φορτηγών στον Ευρωπαϊκό Μ.Ο. (Eurostat) μέχρι το 2020
- Αύξηση κύκλου εργασιών υπηρεσιών Logistics ίσου με το 8% του ΑΕΠ μέχρι το 2020
- Ενίσχυση του outsourcing στο 80% των διαχειριζόμενων τόνων Εθνικών OEM μέχρι το 2020
- Μείωση κόστους εφοδιαστικής ως ποσοστό του τζίρου των επιχειρήσεων στο 12% μέχρι το 2020



## ■ Πίνακας Περιεχομένων

---

### ■ Επιτελική σύνοψη

**1** Αναγκαιότητα σύνταξης Εκθέσεων Επιπτώσεων στην ανταγωνιστικότητα

**2** Αντικείμενο και μεθοδολογία υλοποίησης της Έκθεσης

---

**3** Εντοπισμός και τεκμηρίωση του προβλήματος (ή της ευκαιρίας) για νομοθέτηση

**4** Προσδιορισμός του επιδιωκόμενου σκοπού & στόχων του νομοθέτη

**5** Εντοπισμός & ποσοτικοποίηση των επιπτώσεων που απορρέουν ευθέως από το σ/ν

**6** Ποσοτικοποίηση έμμεσων επιπτώσεων από το σ/ν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (μακρο-κλίμα) της “εφοδιαστικής”

**7** Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

---

Σύμφωνα με τα βασικά συμπεράσματα της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε προκύπτει ότι το προτεινόμενο σ/ν εκπληρώνει σε σημαντικό βαθμό τους στόχους του νομοθέτη και μεσομακροχρόνια εγγυάται για τη διάχυση της **συνολικά εκτιμώμενης ωφέλειας στην εθνική οικονομία, με ορατό και μετρήσιμο τρόπο.**

Εντούτοις διαπιστώνονται πεδία στα οποία η αναμενόμενη ωφέλεια στην ανταγωνιστικότητα θα μπορούσε να μεγιστοποιηθεί εφόσον είχαν ενσωματωθεί συγκεκριμένες πρόσθετες παρεμβάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται:

- Η άρση των περιορισμών και των εμποδίων σχετικά με την είσοδο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα που δεν συμβαδίζουν με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό (ΕΚ) αρ. 1071/2009 (πχ κατάργηση περιορισμού για μέγιστο 3 ρυμουλκούμενα (ή επικαθήμενα) ανά φορτηγό (ή ελκυστήρα))**
- Η απλούστευση των διαδικασιών έγκρισης ανυψωτικών μηχανημάτων (περονοφόρα) για όσα διαθέτουν πιστοποιητικό CE (πχ, άρση της υποχρέωσης έγκρισης τύπου μηχανήματος έργου για όσα από αυτά διαθέτουν CE και λοιπές πιστοποιήσεις καθώς και κατάργηση της υποχρέωσης καταβολής τελών κυκλοφορίας για όσα περονοφόρα μετακινούνται αποκλειστικά εντός των ΚΑΔ)**
- Αναθεώρηση του πυροσβεστικού κανονισμού με αύξηση του όγκου των πυροδιαμερισμάτων στα ΚΑΔ**
- Καθορισμός πολιτικής τιμολόγησης του εξωτερικού κόστους της εφοδιαστικής με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» για την ενίσχυση των βιώσιμων μεταφορών και logistics**
- Υποχρέωση της τοπικής αυτοδιοίκησης για σύνταξη και υλοποίηση ολοκληρωμένων σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας**

**Είναι σημαντικό να προωθηθούν πρόσθετα μέτρα πολιτικής και δράσεις στρατηγικής σε συνέχεια και συμπληρωματικά του νομοσχεδίου**

#### Το συνολικό πλαίσιο για τα μέσα ενίσχυσης της εφοδιαστικής

##### Μέτρα πολιτικής και πρωτοβουλίες

- Πολιτικές με εφαρμογή ολοκληρωμένης Εθνικής Στρατηγικής
- Στοχευμένες θεσμικές παρεμβάσεις σε όλες τις πτυχές της εφοδιαστικής
- Διασφάλιση αποτελεσματικής χρηματοδότησης
- Επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και αυτορρύθμιση

**Το ν/σ συμπληρώνει και υποστηρίζει την συνολική εθνική στρατηγική για την ενίσχυση της εφοδιαστικής**

##### Στοχευμένες παρεμβάσεις σε άλλες πτυχές της εφοδιαστικής, που έχουν αναπτυχθεί ή αναπτύσσονται

- Βελτίωση αποτελεσματικότητας διαδικασιών και διασαφήσεων στα τελωνεία
- Ενίσχυση του e-freight και των paperless συναλλαγών και ανταλλαγής δεδομένων
- Ανάπτυξη και βελτίωση υποδομών που λείπουν και ενίσχυση της διαλειτουργικότητας
- Διασύνδεση λιμένων με οδικό και κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο
- Απελευθέρωση αγορών και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας
- Νόμος Απελευθέρωσης Μεταφορών 3887/2010
- Εφαρμογή της απελευθέρωσης της αγοράς του Σιδηροδρόμου
- Εκμετάλλευση κονδυλίων του ΕΣΠΑ
- Βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων

## 7 Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

### 2 Άλλα μέσα πολιτικής



Στρατηγικές δράσεις και πλαίσιο ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως αναπτύσσεται στην Εθνική Στρατηγική#

Πλαίσιο Παρέμβασης	Δράση
Θεσμικό Πλαίσιο	Αδιάκοπη βελτίωση του νομοθετικού πλαισίου του χώρου των Logistics
	Οργανωτικό πλαίσιο της δημόσιας διοίκησης για τα logistics
	Τροποποίηση των χρήσεων γης, με σχεδιασμό χρήσης για τα Logistics, με ευνοϊκούς όρους δόμησης
	Εξυγίανση άτυπων συγκεντρώσεων αποθηκευτικών εγκαταστάσεων
	Απλοποίηση τελωνειακών διαδικασιών
Συστήματα - Τυποποίηση	Προώθηση τυποποίησης / προτυποποίησης στην ελληνική αγορά Logistics
	Ενίσχυση δράσεων πιστοποίησης εταιρειών Logistics βάσει διεθνών προτύπων
Πληροφόρηση / Benchmarking	Διαμόρφωση παρατηρητηρίου Logistics
Συνέργειες	Προώθηση δράσεων για την ενίσχυση των συνεργειών στα Logistics
Εξωστρέφεια	Προώθηση της εξωστρέφειας των ελληνικών Logistics

# «Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα», 2014, Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Logistics Performance Index



## 7 Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

### 2 Άλλα μέσα πολιτικής



Στρατηγικές δράσεις και πλαίσιο ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως αναπτύσσεται στην Εθνική Στρατηγική#

Πλαίσιο Παρέμβασης	Δράση
Προώθηση - Ανάπτυξη Αγοράς	Δημιουργία οργανισμού προώθησης Ελληνικών Logistics
	Ανάπτυξη κέντρων AgroLogistics
	Ανάδειξη Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος σε διαμετακομιστικό κόμβο (hub) διεθνούς εμβέλειας
	Ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά ως διαμετακομιστικός κόμβος
	Προώθηση δράσεων για την αύξηση του outsourcing υπηρεσιών των ελληνικών επιχειρήσεων
Συστήματα - Τυποποίηση	Προώθηση τυποποίησης / προτυποποίησης στην ελληνική αγορά Logistics
	Ενίσχυση δράσεων πιστοποίησης εταιρειών Logistics βάσει διεθνών προτύπων
Πληροφόρηση / Benchmarking	Διαμόρφωση παρατηρητηρίου Logistics
Συνέργειες	Προώθηση δράσεων για την ενίσχυση των συνεργειών στα Logistics
Εξωστρέφεια	Προώθηση της εξωστρέφειας των ελληνικών Logistics

# «Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα», 2014, Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Logistics Performance Index

## 7 Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

### 2 Άλλα μέσα πολιτικής



Στρατηγικές δράσεις και πλαίσιο ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως αναπτύσσεται στην Εθνική Στρατηγική#

Πλαίσιο Παρέμβασης	Δράση
Αειφορία	Πρώθηση Green City Logistics
	Ενίσχυση των επιχειρήσεων για πρωτοβουλίες Logistics φιλικές προς το περιβάλλον
Δίκτυα & υποδομές μεταφορών	Ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός/ ηλεκτροκίνηση του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου (έμφαση στους άξονες TEN-T)
	Ολοκλήρωση και εκσυγχρονισμός των βασικών οδικών αξόνων: ΠΑΘΕ/Π, ΕΓΝΑΤΙΑ Οδός, Συνδέσεις με σύνορα
	Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη λιμένων Πειραιά / Θεσσαλονίκης και σύνδεση με το σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο
	Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών
Μεταφορικά Μέσα	Εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων και μέσων διενέργειας μεταφορών
	Ενίσχυση του συστήματος enforcement
Εγκαταστάσεις & Εξοπλισμός Logistics	Πρώθηση επιχειρηματικών πάρκων εθνικής εμβέλειας
	Ανάπτυξη district parks σε διαθέσιμες περιοχές (Ασπρόπυργος, Οινόφυτα, Σίνδος)

# «Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα», 2014, Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Logistics Performance Index

## 7 Προτεινόμενα συμπληρωματικά μέσα πολιτικής

### 2 Άλλα μέσα πολιτικής



Στρατηγικές δράσεις και πλαίσιο ανάπτυξης της εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως αναπτύσσεται στην Εθνική Στρατηγική#

Πλαίσιο Παρέμβασης	Δράση
Ανθρώπινο δυναμικό	Πιστοποίηση των επαγγελματιών logistics
	Διασύνδεση του τομέα των logistics των επιχειρήσεων με τη δια βίου μάθηση
	Δημιουργία πανεπιστημιακών τμημάτων που θα παρέχουν πανεπιστημιακό τίτλο σπουδών Logistics (προπτυχιακού επιπέδου)
ΤΠΕ (ICT)	Ενίσχυση της ηλεκτρονικής ροής πληροφοριών logistics μεταξύ των εμπλεκόμενων
	Προώθηση των ΤΠΕ εντός των logistics των επιχειρήσεων
Τεχνογνωσία (know how)	Ενίσχυση δράσεων εργασιακής ευελιξίας & οργανωτικής καινοτομίας στα logistics
	Προώθηση ερευνητικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη καινοτομιών στα logistics
Χρηματοδότηση / funding	Κίνητρα για την ανάπτυξη του τομέα των Logistics
	Ένταξη δράσεων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας στην ΝΠΠ

# «Εθνική Στρατηγική για την Εφοδιαστική στην Ελλάδα», 2014, Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ, Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας *Logistics Performance Index*

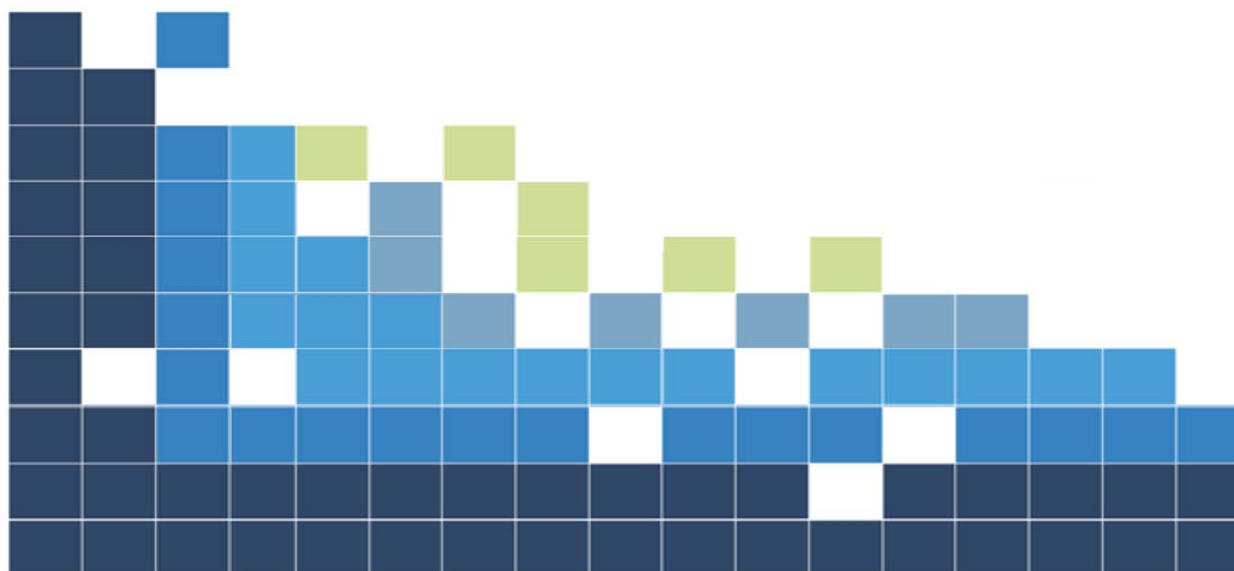


Η παρούσα Έκθεση αποτελεί μέρος της πρωτοβουλίας του ΣΕΒ και του Παρατηρητηρίου Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος για τη βελτίωση της νομοθεσίας, μέσω της ενίσχυσης της ικανότητάς της διοίκησης να αξιολογεί τις επιπτώσεις που οι κρατικές ρυθμίσεις επιφέρουν στις επιχειρήσεις και γενικότερα στην οικονομία, τόσο πριν τη ψήφισή τους (ex ante) όσο και κατά την εφαρμογή τους (ex post).

Ο ΣΕΒ και το Παρατηρητήριο Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος έχουν εκπονήσει «Πρότυπο Οδηγό Αξιολόγησης Επιπτώσεων στην Ανταγωνιστικότητα» και έχουν ήδη συντάξει δυο ex-post εκθέσεις επιπτώσεων (Ν. 4014/2011, κεφ. Α «Περιβαλλοντική Αδειοδότηση Έργων και Δραστηριοτήτων», και Ν.3887/2010 «Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές») ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η ex-ante αξιολόγηση και του σ/ν για το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας «Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας / Αττικής (ΡΣΑ) 2021».

Η Έκθεση πραγματοποιήθηκε από την επιστημονική ομάδα της Στέγης της Ελληνικής Βιομηχανίας σε συνεργασία με το Γραφείο Εξωστρέφειας & Διεθνών Σχέσεων του ΣΕΒ, σε συντονισμό της κ. Μαρίνας Σπυριδάκη, Εμπειρογνώμονα ΣΕΒ.

Ευχαριστούμε θερμά την εταιρεία συμβούλων **Planning A.E.** για τα στοιχεία κόστους των εγκαταστάσεων που μας παραχώρησε για τη διεξαγωγή των υπολογισμών.



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



2007-2013



ΕΣΠΑ  
2007-2013  
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης