



Vlaanderen
is internationaal
ondernemen



DE LOGISTIEKE SECTOR IN GRIEKENLAND

FLANDERS INVESTMENT & TRADE MARKTSTUDIE

////////////////////////////////////
DE GRIEKSE LOGISTIEKE SECTOR
////////////////////////////////////

9.1 Algemeen 32
9.2 Evenementen 33
9.3 Organisaties 33
10 Appendix I.....33

Economic Representation of Flanders
c/o Embassy of Belgium
Sakeri 3
106 71 Athens Greece



1 VOORWOORD

Griekenland ligt op het kruispunt van drie continenten (Europa, Azië en Afrika) en verbindt sinds de vroege oudheid mensen, goederen en culturen met elkaar. Griekenland is een strategisch knooppunt voor transport. De geografische ligging van het land, als toegangspoort tussen West en Oost, benadrukt de aantrekkelijkheid voor investeringen in logistiek en transport/scheepvaart. Zij kunnen op een efficiënte en kosteneffectieve manier profiteren van deze toenemende handelstromen.

De haven van Piraeus is de grootste haven van het land en ligt ook dicht bij de belangrijkste mediterrane maritieme route (210 nm). Met een aanzienlijke capaciteit als containerhaven en als autoterminal staat deze internationaal op n° 28, in Europa op n° 4 en als Mediterrane handelshaven op n° 1.¹ De haven had in 2019 een totale capaciteit van 5,6 miljoen TEU². De Griekse havens Thessaloniki, Alexandroupolis en Patras hebben het potentieel en de capaciteit om ook toegangspoorten tot Europa te worden.

Waarom zouden bedrijven naar Griekenland komen voor hun logistieke activiteiten? Ten eerste door de groei van de Griekse havens. En ten tweede door de kans die grote, wereldwijde fabrikanten hebben om Griekenland te gebruiken als een assemblage-, logistiek- en kwaliteitscontrolecentrum voor hun producten, geproduceerd in Europa waarna verkocht in Azië en vice versa.³

Piraeus is de belangrijkste verbinding in de "belt and road initiative". Een soort moderne zijderoute om handel binnen de Europese Unie te verhogen⁴. De totale goederenbeweging steeg in het vierde kwartaal van 2018 met 5,8% in vergelijking met het vierde kwartaal van 2017⁵. Het totale verkeer van internationale mobiele eenheden steeg in het vierde kwartaal van 2018 met 12,6% in vergelijking met het vierde kwartaal van 2017.⁶

¹ EY - Greece - International Freight Center [PDF], (page 5 of pdf document)

² COSCO Shipping, Annual report 2019

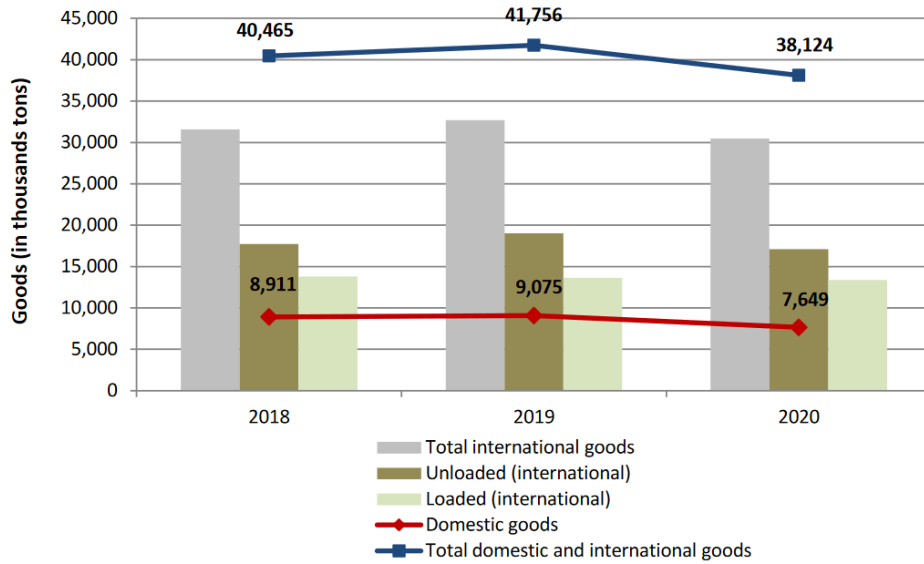
³ Enterprise Greece, "Investing in the Greek logistics sector", <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/invest-in-greece/sectors-for-growth/logistics>

⁴ EY - Greece - International Freight Center [PDF], (page 5 of pdf document)

⁵ ELSTAT, Hellenic Statistical Authority, press release "TRAFFIC OF PASSENGERS, GOODS AND MOBILE UNITS IN GREEK PORTS: 4th QUARTER 2018 (Provisional data)", <http://www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/SMA06/->

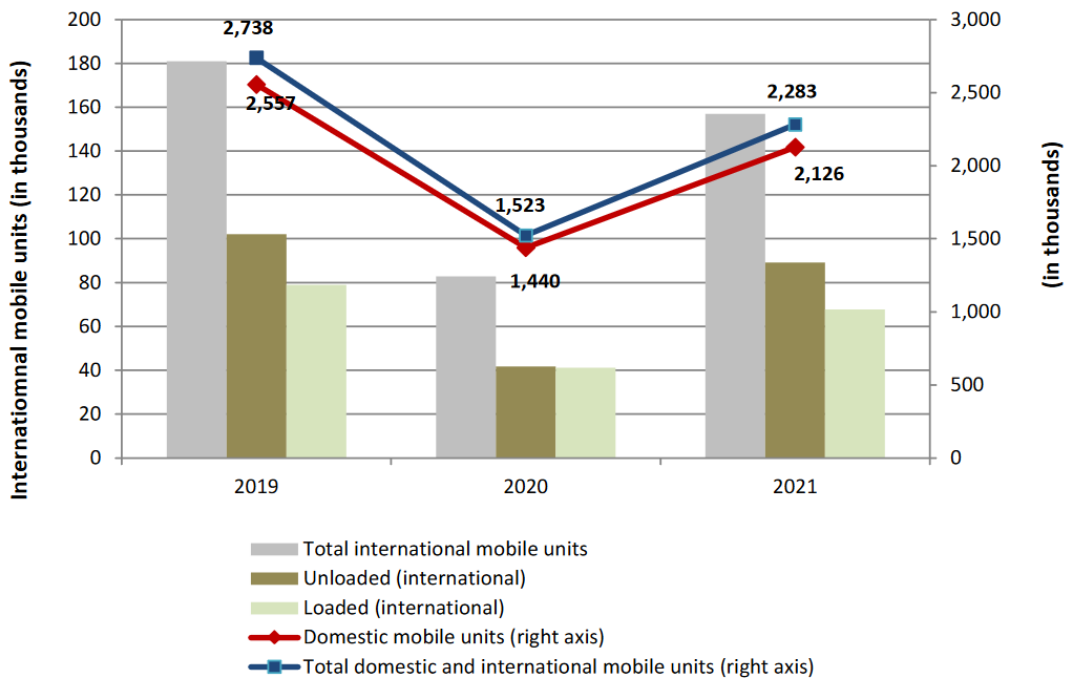
⁶ ELSTAT, Hellenic Statistical Authority, press release "TRAFFIC OF PASSENGERS, GOODS AND MOBILE UNITS IN GREEK PORTS: 4th QUARTER 2018 (Provisional data)", <http://www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/SMA06/->

Domestic and international movements of goods in Greek ports: 3d Quarter 2018-2020



Figuur 1 [ELSTAT, press release](#)

International traffic of mobile units in Greek ports: 2019-2021



Figuur 2 [ELSTAT, press release](#)

2 DE GRIEKSE LOGISTIEKE INDUSTRIE

2.1 LOGISTIEK EN DE ECONOMIE

De Griekse transport- en logistieke sector (T&L) vormt de ruggengraat van de wereldwijde toeleveringsketens. De industriector omvat een breed scala aan dienstverleners, zijnde:

- Zee-, lucht-, weg- en spoortransport.
- De aanverwante diensten zoals opslag en handling.
- De diensten met toegevoegde waarde zoals verpakking, etikettering, assemblage enz.
- Allerlei planning-, organisatie- en managementdiensten.

Griekenland heeft de doelstelling om een regionale toegangspoort te worden, waardoor er verschillende hervormingen in de transport- en logistieke sector worden doorgevoerd. Er zijn echter nog een aantal maatregelen nodig zoals veranderingen in regelgeving en systemen om de modernisering van de sectoren aan te moedigen. Dit is van vitaal belang voor zowel de gezondheid van het ondernemingsklimaat, als voor het overlevingsvermogen van de bedrijven tegenover de concurrentie binnen de regio.

De bedrijfsactiviteiten op het gebied van logistiek delen we als volgt in:

- Kerntaken (laden/lossen).
- Transport, opslag en distributie.
- Groepering en sortering.
- Inventarisatie en informatiebeheer met het oog op efficiëntie.

Daarnaast zijn er ook aanvullende activiteiten, zoals het verpakken/herpakken, labelen, assembleren en de kwaliteitscontrole van de goederen.

In termen van efficiëntie van logistieke diensten blijft Griekenland achter bij het gemiddelde van de Eurozone, zoals gemeten door de [World Bank's Logistics Performance Index](#) (42^e internationale index). De aanzienlijke vooruitgang van de afgelopen jaren is te danken aan de aanpassingsprogramma's, structurele hervormingen (wet 4302/2014⁷) en de privatisering ([TRAINOSE](#), [14 regionale luchthavens](#), [OLP](#), [Athens International Airport](#)) van een aantal belangrijke activa.

⁷ Michailopoulos, G. (03/01/2019). Investment and Development The legal-institutional framework. Greek Law Digest. Geraadpleegd via <http://greeklawdigest.gr/topics/finance-investment/item/231-investments-and-development-the-legal-institutional-framework>

Om de strategische relevantie te vergroten, moet verdere vooruitgang worden geboekt op volgende gebieden:

- Verbetering van de infrastructuur.
- Kostenconcurrentievermogen.
- Kwaliteit van de logistieke dienstverlening.
- Vermindering van de grensprocedures of andere bureaucratische belemmeringen, enz. (zie “5.1 Uitdagingen”).

Naast het positieve effect op de Griekse export zullen dergelijke maatregelen de prestaties van het land als overslag- en gatewayknooppunt verder verbeteren. Zo kunnen zij de bijdrage van de binnenlandse logistieke sector afstemmen op die van de betreffende Eurozone, meer bepaald een jaarlijkse stijging van de bruto toegevoegde waarde in termen van ongeveer 1% van het bbb⁸.

Momenteel is de Griekse logistieke sector vooral gelegen in de grotere gebieden van Athene en Thessaloniki, vanwege de nabijheid van (lucht)havens. Nabij Athene bevinden zich de [Piraeus haven](#), [Athens International Airport for Cargo](#) en het Thrasio Pedio Logistiek Park (in uitvoering). Nabij Thessaloniki bevinden zich [Thessaloniki port](#) en [Makedonia International Airport for Cargo](#). De toekomstvisie voor beide gebieden focust voornamelijk op het optimaliseren van de intermodaliteit met o.a. spoor- en snelwegen.

Naast scheepvaartindustrie is wegtransport één van de belangrijkste T&L sectoren in Griekenland. Het wegennet is 2.145 km lang en zo één van de meest ontwikkelde netwerken in Zuidoost-Europa. De totale bijdrage van deze sector bedroeg 354 miljoen ton in 2019, waardoor Griekenland de 11^{de} plaats in Europa bekleedde met betrekking tot commercieel wegtransport. Het wegennet omvat o.a. het grootste aandeel van de Oriënt-Oostmediterrane gang en de Patras-Athene-Thessaloniki-Evzoni snelweg (E75)⁹.

⁸ Eurobank. (April 2018). Economy and Market [press release]. Geraadpleegd via https://www.eurobank.gr/-/media/eurobank/pdf/campanies-prosopikou/ECONOMY-MARKETS_INVESTMENTS-IN-ENERGY-LOGISTICS-TOURISM_FINAL?spMailingID=3258939&spUserID=MTA0OTc0NzY1NDg0SO&spJobID=1030106323&spReportId=MTAzMDEwNjMyMwS2

⁹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. (page 6, 61 of pdf document)

De wet 4302/2014¹⁰ verbeterde het milieu in de Griekse logistieke sector aanzienlijk.

De nieuwe wet:

- a) Definieerde voor het eerst de logistieke sector.
- b) Stelde het kader vast voor bedrijfsactiviteiten, via bedrijven die logistieke diensten aanbieden aan derden (3PL-bedrijven).
- c) Gaf prikkels aan potentiële investeerders.
- d) Harmoniseerde de verschillende vergunningsprocedures, in overeenstemming met het vereenvoudigde kader voor vergunningsverlening, dat is vastgesteld bij wet 3982/2011 en de daarmee verband houdende wetten.
- e) Creëerde een kader en instellingen die verantwoordelijk zijn voor een nationaal beleid.
- f) Stelde de procedures vast voor de aanleg van bedrijventerreinen op percelen van 500 ha of meer, enz.

Meer recentelijk, harmoniseerde wet 4408/2016 de nationale spoorwegwetgeving met de respectievelijke EU-richtlijn en voerde het een onderscheid in tussen de infrastructuurbeheerder en de ondernemingen, hun relaties en het kader voor exploitatie, enz.¹¹

2.2 PIRAEUS / ATTIKA / CENTRAAL GRIEKENLAND

Het maritieme goederenvervoer is de belangrijkste wereldwijde transportwijze. Goed voor 80% van de wereldhandel in volume en meer dan 70% in waarde.¹² Een vertraagde wereldeconomie heeft de groei van containers in 2018 afgeremd. De verwachting is echter dat het wereldwijde volume in de volgende jaren zal omkeren, met een sterke toename van de doorvoerprognose voor de belangrijkste transacties¹³.

¹⁰ Greek Law Digest. (2019). "Investments and Development The legal-institutional framework", Gergios Michailopoulos. Geraadpleegd via <http://greeklawdigest.gr/topics/finance-investment/item/231-investments-and-development-the-legal%E2%80%93institutional-framework>

¹¹ Eurobank. (april 2018). Economy and Market [press release]. Geraadpleegd via https://www.eurobank.gr/-/media/eurobank/pdf/campanies-prosopikou/ECONOMY-MARKETS_INVESTMENTS-IN-ENERGY-LOGISTICS-TOURISM_FINAL?spMailingID=3258939&spUserID=MTA0OTc0NzY1NDg0SO&spJobID=1030106323&spReportId=MTAzMDEwNjMyMwS2

¹² Enterprise Greece. (z.d.). Investing in the Greek Logistics sector. Geraadpleegd via <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/invest-in-greece/sectors-for-growth/logistics>

¹³ Job.com. (25 april 2019). Global container growth forecast to rebound. Geraadpleegd via https://www.joc.com/maritime/news/global-container-growth-forecast-rebound_20190425.html



Figuur 3 joc.com

De groei van de mondiale economische activiteit was zwak in 2019 ten gevolge van stijgende politieke spanningen tussen de Verenigde Staten en China¹⁴. Hierdoor daalden de inkomsten van de scheepvaartindustrie met 20%, maar behaalde ze in 2020 nog steeds €13,81 miljard. De oorzaak hierachter is de uitbraak van de Covid-19 pandemie¹⁵.

In het algemeen zijn de Griekse havens strategisch gelegen en kunnen zij gemakkelijk worden omgevormd tot regionale logistieke knooppunten. Dit voor het goederenverkeer van de Europese Gemeenschap naar Azië en vice versa.

De belangrijkste haven van Griekenland, **Piraeus**, biedt toegang tot een groot logistiek centrum in Thrasio en een hogesnelheidstreinroute voor vrachtvervoer, die naar Europa leidt. Hierdoor kan Piraeus zowel als overslagcentrum als toegangspoort tot Europa dienen. In zowel 2019 als 2020 was de haven de n° 1 in het Mediterrane Zeegebied, n° 4 in Europa en n° 28 wereldwijd. Ongeveer 86% van de totale container doorvoer passeert hier. De totale capaciteit is 7,5 miljoen TEU, waarvan momenteel ongeveer 80% in gebruik is. In 2020 was de totale doorvoer 5,6 miljoen TEU.

Voorals Cosco, dat 67% van de OLP in handen heeft, heeft bijgedragen aan het herstel van de haven na de financiële crisis. Tegen eind 2022 is dit bedrijf verplicht om €300 miljoen te investeren. Dit budget zal uitgegeven worden aan de uitbreiding van pier 3 en de constructie van een vierde pier. Dit zal de totale capaciteit van de haven verhogen tot 10 miljoen TEU en stijgt ook het aandeel van Cosco met 16%, van 51% naar 67%.

¹⁴ Union of Greek Shipowners. (z.d.). Greek shipping and economy 2020. Geraadpleegd via <https://www.ugs.gr/en/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2020/>

¹⁵ Union Of Greek Shipowners, (z.d.). Greek shipping and economy 2021. Geraadpleegd via [https://www.ugs.gr/en/greek-shipping-and-economy-2021/](https://www.ugs.gr/en/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2021/)

Er zijn nog andere investeringen, eveneens ter waarde van €300 miljoen, gepland. Met het doel om de logistiek van het hinterland te verbeteren, alsook de spoorwegverbindingen. Het verwijderen van de logistieke bottlenecks gebeurt door middel van een nauwe samenwerking tussen Cosco en de Griekse overheid¹⁶.

De mechanische uitrusting van Piraeus Container Terminal (PCT) bestaat uit 7 portaalkranen (4 SSP), 1 mobiele kraan en 8 RMGs. 3 ligplaatsen zijn beschikbaar: East1 is 500m lang- 18m diep, East2 is 330m lang- 11m diep en West 1 met 320m lengte- 12m diepte¹⁷. Deze en de andere havenfaciliteiten zorgen ervoor dat de reis van Piraeus naar Centraal-Europa, 8 à 9 dagen korter is in vergelijking met het afleveren in Noord-Europese havens. De tijdsbesparing wordt voornamelijk gerealiseerd door block treinen in te zetten, die de totale tijd zouden inkorten met 4 dagen. Bedrijven zoals HP, Sony en Huawei maken hier al gebruik van. De aanwezigheid van deze spoorweginfrastructuur maakt van Piraeus een ideale overslaghaven¹⁸.

In Athene bevindt zich ook de **Athens International Airport (AIA)**, oftewel de Eleftherios Venizelos luchthaven. Ze bedient de gehele Attika regio, welke de dichtstbevolkte en economisch sterkste regio in Griekenland is. Deze luchthaven omvat twee terminals en staat in voor zowel passagier- als cargoverkeer.

De meest voorkomende soorten cargo op de luchthaven zijn:

- Reserveonderdelen voor schepen,
- Farmaceutica,
- Verse vis en bederfelijke waren,
- Elektronica, hightech producten en aluminium.
- Juwelen, enz.

Ongeveer 88% van het totale Griekse luchtvrachtverkeer kwam in 2019 via AIA. Dit vertaalt zich in 85.790 ton vrachtverkeer en 8.207 ton postverkeer. AIA's ranking voor cargoverkeer in Europa is n°31. Het passagiersverkeer bedroeg 25,6 miljoen in datzelfde jaar en zorgde voor een 23ste plaats in Europa. In de eerste helft van 2020 daalde dit aantal met 75% ten gevolge van de COVID-19 pandemie.

De huidige cargofaciliteiten bestaan uit 4 onafhankelijke cargo terminals:

- Een distributiecentrum (ongeveer 30.000m²).
- Een luchtpostcentrum.
- Een centrum voor veterinaire en fytosanitaire inspecties.
- Een cargo administratiegebouw.

¹⁶ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p. 20, 26, 31

¹⁷ OLP. (z.d.). Container Terminal. Geraadpleegd via <https://www.olp.gr/en/services/container-terminal>

¹⁸ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p.10

In 2019 bedroeg de Griekse export 37,8 miljoen USD met als grootste afnemers Europa (65%), Azië (21%) en Afrika (6,5%). Begin 2020 keurde de Civiele Luchtvaart Autoriteit het masterplan, met een budget van €700 miljoen voor de renovatie en uitbreiding van AIA goed. Dit zal gebruikt worden om de constructie van een nieuwe passagiersterminal te realiseren, wat de capaciteit verhoogt met 30 miljoen passagiers. Ook werd beslist om een studie uit te voeren met het oog op de bouw van een mogelijk vierde terminal, wat de capaciteit zal verhogen tot 50 miljoen passagiers in 2040.

Het **Thriasio Pedio Logistiek Park** bevindt zich nabij Athene. Het is het eerste intermodale vrachtverkeer en logistiek park in Griekeland en zal één van de grootste drooghavens in Zuidoost-Europa zijn. De dagelijkse capaciteit bedraagt 400 vrachtwagens en 50 wagons. De 50-jarige concessie is in 2016 toegewezen aan het consortium THEK S.A., bestaande uit ETVA PIPE (80%) en Goldair (20%). Het is verbonden aan Piraeus door middel van de Ikonio-Thriasio spoorweg en heeft een directe verbinding met AIA. De eigenaar is OSE.

Het complex bestaat uit twee onderdelen:

- Thriasio I met 235.000m² aan opslagruimte, waarvan 120.000m² in de komende twee jaar opgeleverd wordt.
- Thriasio II, met een intermodaal terminal station ter grootte van 1.650.000m². Aangezien de eerste biedingssessie zonder resultaat bleef zal er in de toekomst een tweede volgen.

Het Thriasio Pedio Logistiek Park voorziet de volgende diensten:

- Productopslag, onderhoud voor motors en wagons, parkeerfaciliteiten voor (vracht)wagens.
- Douanefaciliteiten.
- Afvalmanagement en recyclage.
- Energieproductie aan de hand van hernieuwbare bronnen¹⁹.

2.3 THESSALONIKI/ NOORD GRIEKENLAND

De **haven van Thessaloniki** bevindt zich ten westen van het stadscentrum. Het is de op een na grootste containerhaven en de grootste droogbalk haven in Griekenland. De toegankelijkheid van de haven is uitstekend, aangezien ze op het kruispunt ligt tussen de Egnatia Odos en PATHE snelwegen. Als toegangspoort tot Noord-Griekenland dient ze als internationale logistieke hub voor de Balkan landen en maakt ze deel uit van het Kernnetwerk van Trans Europeaanse Transport Netwerken. Verder is ze ook nog onderdeel van Oriënt/Oostmediterrane route en de pan-Europese route TEN-X²⁰.

¹⁹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p. 6, 31, 45

²⁰ ThPA S.A. (z.d.). Port of Thessaloniki. Geraadpleegd via <https://www.thpa.gr/index.php/en/explore-2/1>

De haven staat voornamelijk gekend als slaghaven met een specialisatie in droge cargo, maar bedient ook cruiseschepen. Zowel gegroepeerde als conventionele cargo worden verwerkt.

Enkele cijfers:

- De jaarlijkse capaciteit bedraagt 0,5 miljoen TEUs²¹.
- 6 pieren met een totale lengte van 6.200 m en een breedte van 340 m.
- De diepte van de haven bedraagt 12 m²².

De omzet bedroeg in 2019 €68,9 miljoen en steeg in 2020 met 4% tot €71,7 miljoen. Dit is voornamelijk te danken het Container Station (pier 6) en de implementatie van prijsherstructureringen, betere containermanagementprocedures en douaneafhandeling²³.

In 2018 is 67% van de havenautoriteit in een concessieovereenkomst toebedeeld aan South Europe Gateway Thessaloniki Ltd. Consortium. Het consortium moet, volgens de overeenkomst, jaarlijks 3,5% van de omzet aan de Griekse overheid afstaan, met een minimum van €1,8 miljoen. Bij de overeenkomst horen ook verplichte investeringen van €180 miljoen, waaronder de uitbreiding van pier 6. Dit zal €130 miljoen kosten. €30 miljoen wordt gebruikt voor het moderniseren van vrachtafhandelingsapparatuur en €20 miljoen voor de restauratie van de passagiersterminal en algemene havenontwikkeling. Daarnaast zal de Griekse overheid ook projecten uitvoeren om de optimalisering van de connectiviteit te garanderen²⁴.

Het **tweede intermodale logistieke park** zal gebouwd worden op het voormalige legerkamp Gonos. Het gaat 672.000 m² aan ruimte hebben en bevindt zich op 8 km van de haven, in de buurt van de industrieparken Sindos en Kalochori. Het terrein heeft een rudimentaire verbinding met het OSE-spoorwegennetwerk en toegang tot een containertransitstation op 500 m afstand van het noorden van het terrein.

Met de bouw van het logistieke park ontstaan er minstens 3.000 jobs. Zelfs meer indien er meer complexe activiteiten zoals productie plaatsvinden. De start van de werken was normaal voorzien voor midden 2019, maar bevindt zich ten gevolge van vertragingen nog steeds in de pre-haalbaarheidsfase²⁵.

²¹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p.10, 20

²² ThPA S.A. (z.d.). Port of Thessaloniki. Geraadpleegd via <https://www.thpa.gr/index.php/en/explore-2/1>

²³ Maritimes.ge. (23 april 2021). Thessaloniki Port Authority financial results 2020. Geraadpleegd via <https://maritimes.gr/en/maritimes-news/ports/40118-thessaloniki-port-authority-financial-results-2020>

²⁴ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p. 10, 20

²⁵ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF]. p 45, 50

2.4 SPOORWEGNET

De Griekse minister van Infrastructuur en Transport, Kostas Karamanlis, heeft in een speech op het “Connecting Europe Express-train”-event aangegeven dat Griekenland achterloopt in de spoorweg sector²⁶. Sinds de privatisering van TRAINOSE, in 2019, wordt verwacht dat deze situatie zal beteren.

Bedrijven zoals [Rail Cargo Logistics-Goldair](#) en [Piraeus Europe Asia Rail Logistics](#) hebben licenties gekregen voor het uitvoeren van spoorwegprojecten en het uitvoeren van goederenvervoer per spoor. Egnatia Railway, een groot project dat in 2028 wordt uitgevoerd, zal hoogstwaarschijnlijk voor een nieuwe wind in het spoorvervoer zorgen. Dit project zal de havens van Thessaloniki, Kavala en Alexandroupolis verbinden met de Bulgaarse havens in Varna, Burgas en de Donau²⁷.

Tijdens zijn speech gaf de minister ook aan dat de overheid zelf een spoorwegproject, ter waarde van €3,3 miljard, zal uitvoeren. Er zal geïnvesteerd worden in de verbindingen tussen zes Griekse havens, zijnde Thessaloniki, Patras, Lavrio, Rafina, Kavala en Alexandroupolis. De werken omvatten onder andere het updaten van de bestaande spoorwegen en de installatie van elektrische aandrijfsystemen²⁸.

2.5 WEGENNET

Met een gemiddelde van 98,7% wegvervoer voor het binnenlandse goederenvervoer doet Griekenland het beter dan Europa, waar dit maar 76,4% bedraagt. Het Griekse wegennet omvat 2.145 km en vormt zo één van de meest ontwikkelde netwerken in Zuidoost-Europa. In 2019 stond Griekenland op de 11^{de} plaats in Europa met een totaal van 354 miljoen ton commercieel vrachtverkeer op de weg²⁹.

Een van de belangrijkste snelwegen in Griekenland is de **Egnatia Odos**. De autosnelweg doorkruist Noord-Griekenland helemaal van de westelijke grens naar de oostelijke, Turkse grens. De snelweg verbindt in totaal vier havens met elkaar, zijnde Thessaloniki, Igoumenitsa, Kavala en Alexandroupolis.

²⁶ GTP. (A6 September 2021). Greece to Connect Railway Network with Six Ports. Geraadpleegd via <https://news.gtp.gr/2021/09/16/greece-to-connect-railway-network-with-six-ports/>

²⁷ Hellenic Republic Ministry of Infrastructure, Transport and Networks. (z.d.). Egnatia Railway. Geraadpleegd via https://www.ergose.gr/wp-content/uploads/2018/04/Sidirodromiki_Egnatia.pdf

²⁸ GTP. (16 september 2021). Greece to Connect Railway Network with Six Ports. Geraadpleegd via <https://news.gtp.gr/2021/09/16/greece-to-connect-railway-network-with-six-ports/>

²⁹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 7

Verder heeft de snelweg nog zijverbindingen naar Albanië, Noord-Macedonië en Bulgarije³⁰. Op Europees niveau verbindt de snelweg de grote industriële centra van het Westen met die van het Oosten. Ook is het een route van de Balkan en het Zuidoost-Europese vervoerssysteem.

Pan-Europese corridors IV (Berlijn - Sofia - Thessaloniki), IX (Helsinki - Alexandroupolis) en X (Wenen - Belgrado - Thessaloniki) eindigen allemaal op de Egnatia Snelweg³¹. De tender voor de 35-jarige concessieovereenkomst is succesvol afgesloten in 2021³². De uitbating, het onderhoud en het gebruik³³ van de snelweg zal uitgevoerd worden door het Grieks-Franse consortium van GEK TERNA en Egis Projects³⁴.

De **Oriënt/Oostmediterrane gang** is onderdeel van het “Core Network Corridors” van de Europese Unie. Het is de verbinding tussen de haven Bremen in Hamburg, Duitsland en de havens van Thessaloniki en Piraeus. De gang bestaat uit (spoor)wegen, (lucht)havens, de Elbe Rivier met binnenvaart waterweg en de Rapid Rail Transfers (RRTs).

In totaal zijn er vijf Griekse havens betrokken: Piraeus, Thessaloniki, Heraklion, Patras en Igoumenitsa, geclassificeerd onder het [Trans-European Transport Network](#) (TEN-T). Via de laatste twee havens loopt de verbinding verder in de zogenaamde “Motorways of the Sea” naar Cyprus en Italië. In Italië bevindt zich de Scandinavische-Mediterrane gang waardoor er meer verbindingen kunnen ontstaan richting Centraal-Europa.

De ontwikkeling van het grootste deel van het wegennetwerk is toegewezen aan Griekenland. Wat zo een 26% van het totale pakket oftewel 1.245 km bedraagt³⁵.

³⁰ Supply Chain & Logistics. (30 mei 2017). Discover Greek Logistics. Geraadpleegd via https://issuu.com/supply_chain_and_logistics/docs/supply_special_low

³¹ HDRAF. (z.d.). “Egnatia Odos” Motorway. Geraadpleegd via <https://www.hradf.com/en/portfolio/view/32/egnatia-odos-motorway>

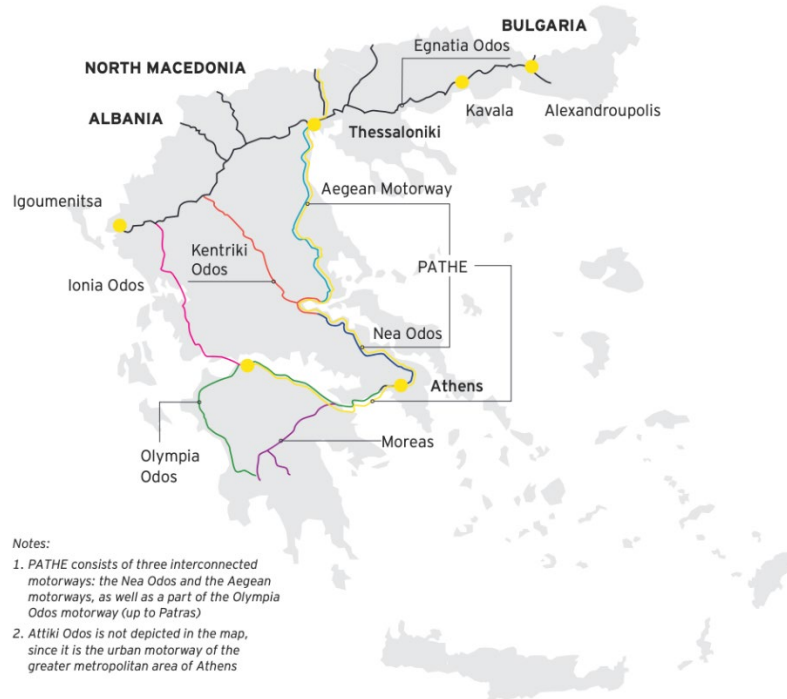
³² Business Daily.gr. (28 augustus 2021). Battle for Egnatia Odos ends as new one starts in Athens. Geraadpleegd via https://www.businessdaily.gr/english-edition/48186_battle-egnatia-odos-ends-new-one-starts-athens

³³ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 61

³⁴ Business Daily.gr. (28 augustus 2021). Battle for Egnatia Odos ends as new one starts in Athens. Geraadpleegd via https://www.businessdaily.gr/english-edition/48186_battle-egnatia-odos-ends-new-one-starts-athens

³⁵ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 17, 16, 60

De **Olympia Odos** is een 201 km lange snelweg, die Athene met West-Griekenland verbindt. Hij wordt voornamelijk gebruikt door internationaal vrachtverkeer dat via de RO-RO verbindingen van Patras naar Italiaanse havens zoals Brindisi en Bari gaat⁴⁰.



Figuur 5 Overzicht snelwegen Griekenland (bron: EY - Greece – International Freight Center [PDF], p. 62)

3 TRENDS IN DE LOGISTIEKE SECTOR

In Griekenland winnen logistieke activiteiten voortdurend terrein. Het aandeel van commerciële en industriële ondernemingen die logistieke activiteiten uitbesteden aan gespecialiseerde 3PL-dienstverleners neemt toe. Tegelijkertijd is er een duidelijke behoefte om het niveau van de dienstverlening aan hun klanten te verhogen. Hierdoor zijn bedrijven in de industrie in een constante strijd om hun concurrentievermogen te vergroten. Dit door te streven naar een betere organisatie van de managementprocessen, het verminderen van de kosten per eenheid en het besparen van menselijke hulpbronnen.

⁴⁰ Supply Chain & Logistics. (30 mei 2017). Discover Greek Logistics. Geraadpleegd via https://issuu.com/supply_chain_and_logistics/docs/supply_special_low

3.1 DIGITALISERING VAN DE LOGISTIEKE KETEN

Het omzetten van verouderde systemen en processen naar een digitale versie zal de veerkracht en de wendbaarheid van de logistieke sector sterk verbeteren. Volgens een rapport van Toolsgroup zijn 42% van de bedrijven hun digitale transformatie reeds aan het uitvoeren. De drijfveren hiervan zijn onder andere het verlangen om de veranderende vraag en verwachtingen van de klant bij te houden en de nood aan een hogere graad van automatisering. De grootste hindernissen zijn echter het tekort aan personeel met de nodige vaardigheden⁴¹, de onzekerheid van de vraag en het onstabiele aanbod.

3.2 PLANNING EN RE-SHORING

Aan de hand van het creëren of uitbreiden van multi-echelon distributiecentra, centrale planningen, scenario-planning en simulatiecapaciteiten zullen bedrijven proberen hun weerbaarheid te verhogen. Hierdoor hopen ze hun logistieke keten minder gevoelig te maken voor toekomstige storingen⁴².

Re-shoring, oftewel het verleggen van de bedrijfsactiviteiten dichterbij het thuisland of minder basismaterialen importeren uit verre landen, is hier ook belangrijk. De bedrijven zullen onafhankelijker worden, waardoor vertragingen door plaatselijke COVID-maatregelen en andere potentiële verstoringen geminimaliseerd worden.

3.3 CLOUD, INTERNET OF THINGS (IOT) EN 5G

De opkomst van de **Cloud** vormt een ideale kans voor de creatie van een samenwerkingsplatform voor verschillende logistieke bedrijven. Het platform kan verschillende diensten zoals logistiek, inkoop, management van reserveonderdelen en planning combineren. Door hierop samen te werken kunnen de bedrijven optimale diensten aanbieden aan potentiële klanten⁴³.

IoT vindt plaats wanneer mobiele connectiviteit, voertuigen en containers met sensoren en het internet elkaar ontmoeten. Het is een hoeksteen van Industrie 4.0 en de mogelijkheden zijn nog volop in ontwikkeling zoals autonoom rijden en smart warehouses.

In combinatie met **5G** zal IoT in de logistieke sector het Industrial IoT (IIoT) vormen en interessant zijn voor de ontwikkeling van verticale en horizontale netwerken. Verder belooft het ook een hogere betrouwbaarheid en een lagere latentie.

⁴¹ Toolsgroup. (z.d.). GAME ON: A Planner's Playbook for Rapid Response to Supply Chain disruption. Geraadpleegd via <https://www.toolsgroup.com/resources/ebook-supply-chain-disruptions/>

⁴² FDL Group. (2021). Top 6 Predictions for Supply Chain Planning in 2021 and beyond. Geraadpleegd via <https://fdlgroup.gr/warehousing-storage-3/top-6-predictions-for-supply-chain-planning-in-2021-and-beyond/>

⁴³ All Things Supply Chain. (11 januari 2021). Supply Chain Trends of 2021. Geraadpleegd via <https://www.allthingsupplychain.com/supply-chain-trends-of-2021/>

Momenteel is de logistieke sector echter nog niet voldoende voorbereid op de komst van 5G en zal er een nieuw distributiemodel gebouwd moeten worden om deze technologie op te vangen⁴⁴.

3.4 DE URGENTIE VAN 3PL EN 4PL

Er wordt verwacht dat de toename van het aantal logistieke diensten van derden (3PL) de wereldwijde logistieke en Griekse markt zal versnellen. Het is verantwoordelijk voor het dekken van een breed scala aan end-to-end transportbehoeften.

Ook volgende logistieke behoeften behoren hier toe:

- Vervoer van goederen.
- Het bijhouden van inventarislijsten en reisverzekeringen.
- Het bieden van een bescherming tegen eigendomsverlies.

In Griekenland zijn gespecialiseerde expeditiebedrijven actief in de organisatie en het beheer van het internationale transport van LTL, FTL en containers voor multinationale verladers, handelaren en fabrikanten⁴⁵.

4PL-netwerken worden gevormd wanneer een logistiek bedrijf, actief als netwerkbeheerder, een aantal andere (meestal kleinere) logistieke bedrijven coördineert met het oog op de dekking van complexere behoeften, als een geïntegreerde keten die vaak over grote geografische gebieden loopt.

De meerderheid van deze bedrijven in Attika hebben faciliteiten in twee grotere gebieden: Thriassion Plain - Aspropyrgos - Magoula - Elefsina of Avlonas. De faciliteiten van de in Thessaloniki genoteerde ondernemingen bevinden zich daarentegen hoofdzakelijk in de gebieden Kalochori en Sindos⁴⁶.

⁴⁴ ΝΑΥΤΕΜΒΟΡΙΚΙ, FANI ZOI. (22 OKTOBER 2018). ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ ΦΕΡΝΕΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ. GERAADPLEEGD VIA

<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1404863/allages-stin-efodiastiki-alusida-fernei-i-ekseliksi-tis-texnologias>

⁴⁵ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 24-25

⁴⁶ Supply Chain & Logistics. (30 mei 2017). Discover Greek Logistics (p.21). Geraadpleegd via https://issuu.com/supply_chain_and_logistics/docs/supply_special_low

4 HOOFDROLSPELERS IN DE GRIEKSE SCHEEPSVAARTLOGISTIEK

<p>Mediterranean Shipping Company (MSC) Greece S.A. www.msc.com/grc</p>	<p>MSC is een scheepvaart- en logistiekbedrijf met een wereldwijde aanwezigheid. MSC bevordert internationale handel tussen 's werelds belangrijkste economieën en opkomende markten op alle continenten, met een aanwezigheid in 155 landen.</p>
<p>Top Ships Inc. www.topships.org</p>	<p>Top Ships Inc. is de internationale eigenaar van moderne, brandstofzuinige "ECO"-ankerscheperen, die zich richten op het transport van aardolieproducten (schoon en vuil) en vloeibare bulkchemicaliën.</p>
<p>Danaos Shipping Co. Ltd www.danaos.com</p>	<p>Danaos Corporation heeft een lange geschiedenis van opereren en investeren in de scheepvaartsector. Het doel is altijd geweest om superieure klantenservice te bieden en gedisciplineerd en opportunistisch te zijn in de benadering van het beheren van het bedrijf.</p>
<p>Fafalios Shipping S.A. www.fafalios.com</p>	<p>Fafalios Shipping SA werd opgericht in Piraeus in september 1968. Sindsdien is het bedrijf gespecialiseerd in het beheer van droge bulkscheperen, variërend in grootte.</p>
<p>Andriaki Shipping Co. Ltd www.andriaki.gr</p>	<p>Andriaki Shipping Co. Ltd. werd in 1953 in Griekenland opgericht. Het bedrijf biedt zeevervoer en ook een scala aan scheepsmanagement- en zeetransportdiensten aan.</p>
<p>Arista Shipping S.A. www.aristashipping.com</p>	<p>Arista Shipping S.A., opgericht in 2007 in Griekenland, is een wereldwijde leverancier van transportdiensten voor de scheepvaart. Het bedrijf is gespecialiseerd in het beheren van de wereldwijde zeetransport van droge bulkkladingen.</p>
<p>Roxana Shipping S.A. www.roxanashipping.com</p>	<p>Roxana Shipping S.A. werd in 1997 opgericht als een scheepsmanagementbedrijf met als doel deel te nemen aan de maritieme handel in tankers en bulkgoederen. Sindsdien worden de activiteiten van het bedrijf voortdurend uitgebreid, met een vloot van tanker- en bulkscheperen die wereldwijd actief zijn.</p>

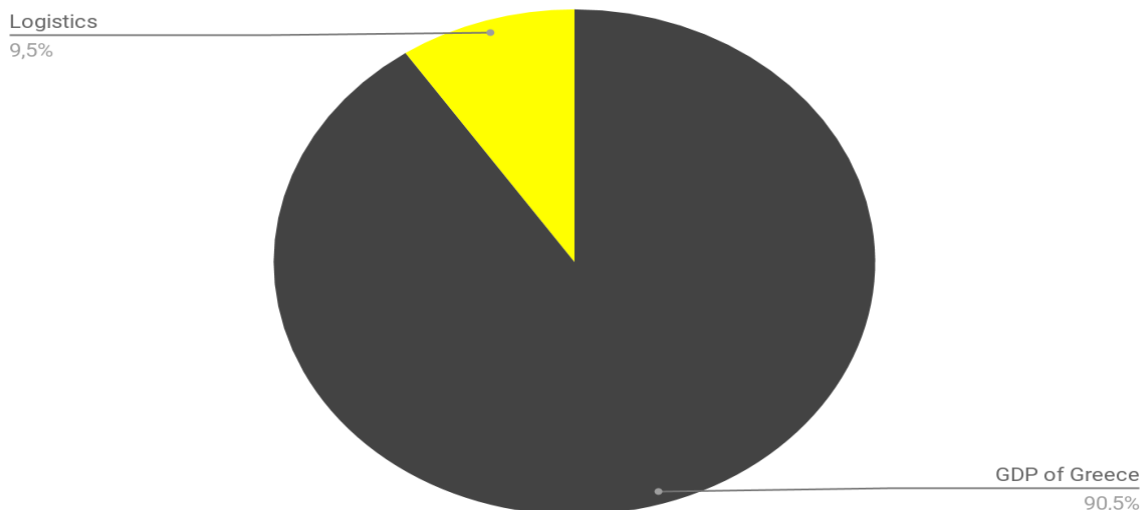
<p>V.Group Greece Ltd www.vgrouplimited.com</p>	<p>V.Group Greece Ltd is 's werelds toonaangevende onafhankelijke scheepsmanagementbedrijf en een wereldwijde pionier op het gebied van technologie, innovatie en diensten voor scheepseigenaren over de hele wereld.</p>
<p>George Moundreas & Co. S.A. www.gmoundreas.gr</p>	<p>In de afgelopen vijf decennia heeft George Moundreas & Co. S.A. zeer sterke relaties opgebouwd met partners en scheepswerven in Azië, Europa, het Midden-Oosten en andere belangrijke maritieme knooppunten. Daarnaast ook connecties gemaakt met kleinere nichehavens en scheepswerven in andere delen van de wereld.</p>
<p>Alassia NewShips Management Inc. www.alassia.gr</p>	<p>Alassia NewShips Management Inc. is een scheepsmanagementbedrijf opgericht in 2009. Het bedrijf biedt het volledige spectrum van scheepsmanagementdiensten aan eigenaren van schepen die wereldwijd droge bulkgoederen vervoeren.</p>
<p>Sirios Shipmanagement www.sirios.co</p>	<p>Sirios Shipmanagement is een scheepsbezitter en -beheerder. Alsook een bevrachtend maritiem bedrijf, voornamelijk voor droge ladingen, met aanvullende ervaring op het gebied van zelflossende cementschepen. De zusterbedrijven zijn Evripos Tugs Shipping Co, een sleepboot- en bergingsbedrijf, en Evia Shipping Agencies, dat zich bezighoudt met de scheepsagentuur.</p>
<p>Capital Ship Management Corp. www.capitalship.gr</p>	<p>Capital Ship Management Corp. is een vooraanstaande exploitant van zeeschepen, die uitgebreide diensten in elk aspect van scheepsmanagement aanbiedt.</p>
<p>ZIM Integrated Shipping Services Hellas S.A. www.zim.com</p>	<p>De strategie van ZIM Integrated Shipping Services als wereldwijde nichedragers biedt klanten over de hele wereld de kans om zich te onderscheiden. Ze hebben een slim, efficiënt netwerk gecreëerd dat zorgt voor stabiele en betrouwbare diensten.</p>
<p>Arcadia Shipmanagement Co. Ltd www.arcadiasm.gr</p>	<p>Arcadia Shipmanagement Co. Ltd werd in 1998 in Athene opgericht met een duidelijk strategisch doel: "het veilig vervoeren van ladingen wereldwijd met respect voor het milieu".</p>

5 PARAMETERS DIE DE LOGISTIEKE SECTOR ZULLEN BEÏNVLOEDEN

5.1 OPRICHTING VAN DE NATIONALE RAAD VOOR ONTWIKKELING EN CONCURRENTIEVERMOGEN VAN DE LOGISTIEK (ESAA)

De Raad vormt de verbinding tussen de Griekse Staat en de sociale partners. Deze is zo ook het belangrijkste advieslichaam, inzake het verbeteren van het Griekse concurrentievermogen. Het is een publiek platform dat openstaat voor sociale dialoog en consultatie. Eén van zijn verantwoordelijkheden is om het rapport over het concurrentievermogen uit te brengen. Hierin wordt vermeld hoe internationale organisaties dat vermogen beschouwen en bevat ook een reflectie vanuit het binnenlandse standpunt⁴⁷.

The contibution of logistics to Greece's GDP



Figuur 6 National Council on Competitiveness & Development (ESAA)

⁴⁷ The Federation. (z.d.). National Council on Competitiveness & Development (ESAA). Geraadpleegd via <https://ofae.gr/en/omospondia/ekprosopiseis/ethnikes/ethniko-simvouljo-antagonistikotitas-kai-anaptiksis/>

5.2 HET RELATIEF NIEUWE SUEZKANAAL

Het nieuwe 72 km lange kanaal, dat op het bestaande kanaal werkt, maakt tweerichtingsverkeer mogelijk. Dit in een snelle tijd, zijnde tussen de 18 en 11 uur. Het verdubbelt ook de huidige, maritieme transportcapaciteit van vracht en het vervoer van TEU's naar de grootste Europese haven van de oostelijke Middellandse Zee, Piraeus.⁴⁸

Het kanaal verbindt de Middellandse Zee met de Rode Zee en scheidt het Afrikaanse continent van Azië. Daarnaast biedt het ook de kortste zeeroute tussen Europa en de landen rond de Indische en westelijke Stille Oceaan.

5.3 DE PRIVATISERING VAN STAATSEIGENDOMMEN

De privatisering van **TRAINOSE**, in 2019 door Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., zal leiden tot de constructie van (ultra)hogesnelheidsverbindingen in het spoorwegnetwerk. Met een upgrade van de Patras-Athene spoorweg. Deze laatste zal ferry en RO-RO verbindingen met Italië mogelijk maken⁴⁹.

In 2015 werden **14 regionale luchthavens** toegewezen aan het consortium Fraport AG-Sientel Ltd. Het gaat over volgende luchthavens: Aktion, Chania, Kavala, Kefalonia, Kerkyra, Kos, Mikonos, Metilene, Rhodos, Samos, Santorini, Skiathos, Thessaloniki en Zakinthos. Het is een 40-jaar lange concessieovereenkomst met betrekking tot het upgraden, onderhouden, management en exploitatie van deze luchthavens. De verplichte investeringen van €440 miljoen, met betrekking tot de upgrade naar niveau C van de IATA-standaarden, zijn vroegtijdig afgerond in januari 2021⁵⁰.

De **haven van Alexandroupolis** zal door de HRADF, in de vorm van een concessieovereenkomst, geprivatiseerd worden. Dit met een waarde van 67%, van de havenautoriteit (OLA). Hieronder vallen het gebruik en exploitatie van het westelijke gedeelte van de haven (zijnde de containerschipligplaats en de containerterminal) en 400 hectare land in het oostelijke gedeelte van de haven⁵¹.

⁴⁸ CAPITAL. (2018). EYKAIPIA ANAPTUXHS TA LOGISTICS GIA THN ELLADA. GERAADPLEEGD VIA [HTTPS://WWW.CAPITAL.GR/ME-APOPSI/3271138/EUKAIRIA-ANAPTUXIS-TA-LOGISTICS-GIA-TIN-ELLADA](https://www.capital.gr/ME-APOPSI/3271138/EUKAIRIA-ANAPTUXIS-TA-LOGISTICS-GIA-TIN-ELLADA)

⁴⁹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p.10

⁵⁰ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 70

⁵¹ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF] p. 22

6 UITDAGINGEN EN OPPORTUNITEITEN

6.1 UITDAGINGEN

6.1.1 DOUANEADMINISTRATIE EN GRENSCONTROLES

Een belangrijke uitdaging in de logistieke sector is de douaneadministratie en de vertragingen die daarmee gepaard gaan. De inklaringsprocedures van het PCT vullen een leemte op in de coördinatie van de handelsprocedures door de douane. Cosco, het bedrijf dat de PCT exploiteert, is proactief geweest en heeft impliciet verantwoordelijkheden op zich genomen om de inklaring in Piraeus te vergemakkelijken.

Grenscontroles door verschillende instanties, met name op fytosanitair gebied, zijn omslachtig en zorgen voor vertraging. De controle door andere grensagentschappen wordt uitgevoerd voordat de douane een aanvraag indient. Deze instanties bevinden zich niet in de omgeving van de terminal en komen op verzoek, voor inspectie.

6.1.2 HOGE FYSIEKE INSPECTIE RATIO VOOR IMPORT BUITEN DE EU

In de haven van Piraeus blijft het fysieke inspectieniveau hoog, met ongeveer 20% voor niet-EU-importcontainers. In de haven van Thessaloniki wordt slechts 3% van de containers fysiek gecontroleerd. Verwacht wordt echter dat de proefprojecten in het kader van de nationale strategie (ter vergemakkelijking van de handel) tot verbeteringen zullen leiden als ze worden uitgebreid tot alle verkeer en invoer⁵².

6.1.3 ONVOLDOENDE WERKUREN DOUANEKANTOREN

Dit is het meest voorkomende probleem. Terwijl de douanekantoren aan de landgrenzen 24/7 open zijn, kunnen niet-beschikbare containers alleen worden verwerkt van 7.00 tot 17.00 uur tijdens de weekdays en op zaterdagochtend. De voorbije jaren zijn deze uren echter aangepast. De douane op AIA is open 24/7. In Athene zijn de sluitingsuren van het 5^{de} en 6^{de} douanekantoor aangepast naar 21u in de week en tot 15u op zaterdag⁵³.

⁵² World Bank Document. (2013). Greek Logistics (p.33). Geraadpleegd via <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16764/825690WPOP14480rt0FINAL0WEBOVERSION.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁵³ World Bank. (2013). Greek Logistics. Geraadpleegd via <http://www.cold.org.gr/library/downloads/Docs/REPORT%20GREECE.pdf>

6.14 ONVOLDOENDE GESCHOOLDE WERKNEMERS

In de enquête van de Hellenistische Federatie van Ondernemingen (HFE) blijkt dat 35,6% al moeilijkheden ondervindt bij het vullen van vacatures. Grotere ondernemingen hebben het hier nog moeilijker mee, zo'n 44,7%, aangezien zij hogere kwalificaties eisen en strengere methodes voor personeelsselectie toepassen. In de logistieke sector bedraagt dit percentage 29,6%⁵⁴.

6.2 OPPORTUNITEITEN

6.2.1 GEOGRAFISCHE SLEUTELPOSITIE

Tijd is geld en eventuele vertragingen kosten geld. Het boek "Time as a Trade Barrier" van Humels en Schaur (2012) schat dat één dag vertraging in de levering van een zending de kosten van de vervoerde goederen, afhankelijk van de soort, met 0,6% tot 2,3% verhoogd.⁵⁵ Zoals gezegd, is de doorlooptijd van een containerschip van China naar Piraeus naar schatting 8 à 9 dagen korter.

In deze omgeving maakt de geografische positie van Griekenland het dan ook zeer aantrekkelijk voor investeringen in de T&L sector om op een efficiënte en kosteneffectieve manier hiervan te profiteren. Vlaamse bedrijven die op zoek zijn naar logistieke hubs in Europa om hun producten te exporteren, kunnen zo profiteren van de positie van Griekenland en Piraeus.

6.2.2 GROOTSTE VLOOT TER WERELD

Griekenland beschikt sinds jaren over de grootste koopvaardijvloot ter wereld met 3.968 schepen. Dit omvat 40% van de handelsvloot van de Europese Unie. Qua DWT is de bijdrage van de Griekse vloot 15,6%. Het percentage schepen dat beheerd wordt door Grieken bedraagt 21%. De gehele Griekse diepzee scheepvaart en gerelateerde diensten hebben ongeveer 192.000 mensen, wat ongeveer 3% van de Griekse arbeidsbevolking is, in dienst. De meerderheid van de Griekse vloot bestaat uit olietankers, droge bulkschepen, gasschepen en containerschepen. Een opkomende sector zijn de LNG-schepen⁵⁶.

⁵⁴KATHIMERINI. (03/07/2019). ΣΕΒ: ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ. GERAADPLEEGD VIA [HTTPS://WWW.KATHIMERINI.GR/1032114/ARTICLE/OIKONOMIA/ELLHNIKH-OIKONOMIA/SEV-ANEPARKEIA-EΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ-ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ-ΣΕ-ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥΣ-ΤΟΜΕΙΣ](https://www.kathimerini.gr/1032114/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/sev-aneparkeia-eξειδιkeymenwn-ergazomenwn-se-sygkekrimenoys-tomeis)

⁵⁵ Shipping Industry in Greece, FIT Report December 2013

⁵⁶ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF], p. 11

Onderstaande bedrijven kunnen winstmogelijkheden vinden, door samen te werken met de scheepvaartbedrijven of door het leveren van de nodige materialen op verschillende locaties, bv. de haven van Piraeus.

- Vlaamse bedrijven gespecialiseerd in scheepsreparatie en industrieel onderhoud.
- Experts in technische benodigdheden:
 - Machinewerkzaamheden.
 - Installatie van scheepsmotoren en -pompen.
 - Reddingsboten.
 - Isolatiwerkzaamheden.
 - Levering van nautische en technische instrumenten.
 - Steigerveroudering.

De tenders met betrekking tot de haven van Piraeus kunnen op de [website van de havenautoriteit](#) teruggevonden worden.

6.2.3 GOEDGEKEURD MASTERPLAN VOOR DE HAVEN VAN PIREAUS

In september 2019 is het masterplan voor de uitbreiding en renovatie van de Piraeus haven in Athene goedgekeurd. Cosco, de uitbater van de haven, had al een investering gepland van €600 miljoen, die verhoogd werd naar €800 miljoen. Deze omvat o.a. de constructie van een vierde pier en een cruiseschipterminal met dienstencentrum en belastingvrije winkels. Verder hoort hier ook de constructie van één 4-sterren hotel en drie 5-sterren hotels bij. Waarvan één ook een conferentiecentrum zal bevatten⁵⁷.

Onderstaande bedrijven kunnen aan de tenders deelnemen. Indien ze niet winnen kunnen ze ook werken als onderaannemer voor de winnaar.

Vlaamse bedrijven met expertise in:

- Hotelconstructie.
- Management.
- Havenconstructie, havenonderhoud.
- Diensten gerelateerd aan belastingvrije winkels.
- Constructie van nutswerken en gerelateerde ondernemingen.

⁵⁷ Greek Travel pages. (26 september 2021). Piraeus Port Upgrade Blueprint Gets Green Light. Geraadpleegd via <https://news.gtp.gr/2019/09/26/piraeus-port-upgrade-blueprint-gets-green-light/>

6.2.4 INTERNET OF THINGS EN KUNSTMATIGE INTELLIGENTIE

De wereldleider op het gebied van scheepsvolgsystemen en maritieme inlichtingen is [Marine Traffic](#). Alle oplossingen zijn gebaseerd op gegevens. Wereldwijde realtime en historische scheepsposities in combinatie met verschillende gegevensbronnen en analysetechnieken resulteren in een zeer uitgebreide bron van bruikbare maritieme informatie.

Toepassingen van de machine - op machinecommunicatie, maken gebruik van de technologie van het IoT. Volgens het "[Readiness for the Future of Production Report](#)" van het World Economic Forum staat Griekenland op de 57e plaats in technologie en innovatie, terwijl het in de subcategorie "Impact of ICTs on new services and products" op de 87e plaats staat van de 100 landen.

De Griekse regering heeft haar strijd om zich aan te passen aan de nieuwe toekomstige eisen, vastgelegd door het ministerie van Digitaal Beleid in 2016.. Het IoT is onlosmakelijk verbonden met andere domeinen van de digitale samenleving, zoals big data en slimme steden⁵⁸. In het [Griekse Resilience and Recovery Plan](#) zit digitalisering verweven. De digitale transitie, voornamelijk van de overheid en de interactie tussen de inwoners, is een kernpijler voor de toekomst van het land⁵⁹.

In Vlaanderen kunnen verschillende onderzoeksinstituten, experts, fabrikanten en overheidsinitiatieven de kans grijpen om in Griekenland initiatieven te creëren en innovatief, technologische producten naar het land te brengen. Vlaanderen is al jaren nummer 1 op de ranglijst als het gaat om de dichtheid van de Europese logistieke operaties⁶⁰. Terwijl Griekenland zich tot een logistiek knooppunt voor Europa wendt, kunnen bedrijven kansen vinden voor samenwerking en implementatie van nieuwe ideeën.

Cosco Shipping, die de haven van Piraeus verwierf, toont in een release van 26 maart dat het ook zijn gebruik van gegevens en analyses heeft verhoogd, inclusief het benutten van de kracht van kunstmatige intelligentie "om het niveau van marketingdiensten te verbeteren" en operationele efficiëntie.⁶¹

⁵⁸ joc.com. (28 april 2019). Cosco reports profit, extends logistics reach. Geraadpleegd via https://www.joc.com/maritime-news/container-lines/cosco/cosco-reports-profit-outlines-widening-reach_20190428.html

⁵⁹ Hellenic Republic Government. (mei 2021). Greek National Recovery and Resilience Plan. Geraadpleegd via https://primeminister.gr/wp-content/uploads/2021/03/Greece-2_0-April-2021.pdf

⁶⁰ Flanders Investment and Trade. (z.d.). Flanders' Logistic Industry. Geraadpleegd via <https://www.flandersinvestmentandtrade.com/invest/en/sectors/logistics-mobility-dynamics>

⁶¹ JOC.COM. (28 APRIL 2019). COSCO REPORTS PROFIT, EXTENDS LOGISTICS REACH. GERAADPLEEGD VIA

HTTPS://WWW.JOC.COM/MARITIME-NEWS/CONTAINER-LINES/COSCO/COSCO-REPORTS-PROFIT-OUTLINES-WIDENING-REACH_20190428.HTML

Andere logistieke sectoren waar Vlaamse bedrijven kansen zouden kunnen vinden:

- Robotica en datamanagement.
- Het voorspellen van zeer accurate vooruitzichten en het optimaliseren van toekomstige prestaties.
- Computervisie (visuele inspectie op basis van AI: het identificeren van "schade, het classificeren van het type schade en het bepalen van de juiste corrigerende maatregelen")
- Autonome voertuigen met rijhulpverlening om de veiligheid en efficiëntie te verhogen.

Marine Traffic is een goed voorbeeld dat, zonder de technologische infrastructuur, specifieke investeringen toch kunnen renderen.

6.2.5 TRANSPORTINFRASTRUCTUUR

Na tientallen jaren vertraging krijgt het land geleidelijk aan een netwerk van moderne snelwegen en een veelbelovende grondstofverbinding tussen de belangrijkste (lucht)haven van het land en de spoorwegen.

Piraeus en Triëst zijn de laatste havens van de Maritime Silk Road in Europa, vertrekkende vanuit China. In Griekenland omvat de sector de (lucht)havenfaciliteiten en aanverwante diensten voor het goederenbeheer van derden, met inbegrip van, ontvangst, verzending en opslag, douaneafhandeling, scheepvaart en diensten van vliegtuigagentschappen.

De oost/oostmediterrane (OEM) gang is een netwerk van (spoor)wegen, (lucht)havens, etc. Griekenland dient als toegangspoort van negen lidstaten. Tot op heden zijn de belangrijkste succesverhalen, van de uitvoering van de OEM-corridor, onder meer de voltooiing van de hogesnelheidsverbinding tussen de havens van Athene en Thessaloniki. Dit begin 2018, met een snelle toegang tussen de twee havens in het noorden en zuiden van het land ten gevolg.

Griekenland doet het goed wat betreft de voltooiing van de [TEN-T Core Network](#), 76% van het kernwegennet en 80% van het conventionele spoorwegennet is voltooid. Het hogesnelheidsspoorwegennet is voor 55% voltooid. Uit de financiële vooruitzichten van 2007 tot 2013 blijkt dat Griekenland bijna 19,3 miljard euro heeft uitgegeven aan TEN-V-projecten. De Connecting Europe Facility (CEF) had 24 vervoersprojecten geselecteerd waarbij Griekenland betrokken was in het kader van de CEF-oproepen (2014-2016), met tien projecten uitsluitend voor Griekenland bestemd.

Vlaamse bedrijven die hun activiteiten op het gebied van infrastructuur willen uitbreiden, kunnen hier heel wat mogelijkheden vinden. Dit door de privatisering van o.a. TRAINOSE, 14 regionale luchthavens en de haven Alexandroupolis, of door de uitbreiding en herstelling van bestaande snelwegen.

Op wereldvlak staat België en Vlaanderen, als regio, gekend als de nummer 1 in verband met dichtheid van transportnetwerk per vierkante meter en een zeer goed verbonden spoorweg- en binnenvaartnetwerk. Hierdoor hebben de, in Vlaanderen gevestigde, bedrijven een grote portefeuille aan projecten en kennis in vele sectoren met betrekking tot het goederenvervoer te bieden.

In mei 2017, is Griekenland begonnen met de voorbereiding van een uitgebreid [Nationaal Transport Plan](#) (NTP). Het doel is om vast te stellen welke beleidsmaatregelen en investeringen in de vervoerssector in de toekomst nodig zijn. Die dan ook de basis zullen vormen voor een duurzame ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur en de dienstensector op (middel)lange termijn.

In de afgelopen jaren zijn aanzienlijke investeringen in de sector gedaan, en met name in het vervoer over land. Van €358 miljoen in 2015, is het in 2017 bijna verdubbeld tot €642 miljoen. Hiervan was €262 miljoen bestemd voor de bouw en €368 miljoen voor vervoersuitrusting (aankoop van vrachtwagens, auto's, enz.).

De doelstellingen van het [Griekse operationele programma](#) (OP) in verband met het vervoer, de infrastructuur, het milieu en de duurzame ontwikkeling, 2014-2020, omvatten onder meer:

- De voltooiing van een deel van de infrastructuur van het TEN-V-kernnetwerk (weg en spoor).
- De verbetering van het uitgebreide TEN-V-netwerk (met de nadruk op het weg- en spoorvervoer, maar ook met gerichte maatregelen voor havens en luchthavens).
- De bevordering van het gecombineerd vervoer en de modernisering van het vervoerssysteem.
- De verbetering van de verkeersveiligheid en de ontwikkeling van duurzaam en ecologisch stadsvervoer (spoorvervoer).⁶²

Vlaamse bedrijven, die kansen kunnen vinden in het Transport Plan Rapport van 2019 zijn:

- Gespecialiseerd in duurzame en efficiënte transportontwikkeling.
- De ontwikkeling van een wegdatabank en een systeem voor wegbeheer (PMS).
- Gegevensbeheer.

6.2.6 VRAAG NAAR MAGAZIJNRUIMTES

De toename van de vraag naar logistieke diensten is groter dan het bestaande aanbod en leidt tot een herstel van de vraag naar opslagfaciliteiten, zowel bij binnenlandse als internationale investeerders. Waardoor industrieel vastgoed één van de sectoren met het grootste potentieel is.⁶³

Volgens een recent onderzoek van Deloitte, zullen deze investeringsmogelijkheden en vooruitzichten de vastgoedmarkt de nodige ontwikkeling van technologie en nieuwe 'tools' geven. Met name de mogelijkheid om gegevens te verzamelen en te verwerken door middel van technologie, zal de bedrijfsprestaties en de winstgevendheid helpen verbeteren. Terwijl de kwaliteit van de klantervaring wordt verbeterd door de uitbreiding van de aangeboden diensten.

⁶² European Parliament, Research for TRAN Committee. (z.d.). Transport and Tourism in Greece (p.4,6). Geraadpleegd via [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/617469/IPOL_BRI\(2018\)617469_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/617469/IPOL_BRI(2018)617469_EN.pdf)

⁶³ Supply Chain & Logistics. (30 mei 2017). Discover Greek Logistics. Geraadpleegd via https://issuu.com/supply_chain_and_logistics/docs/supply_special_low

In deze context worden belangrijke kansen verwacht, vooral op het gebied van industriële eigendom en logistieke faciliteiten. Het rapport van Deloitte voorspelt dat de wijdverspreide groei van "slimme gebouwen" vastgoedbedrijven zal aanzetten tot het digitaliseren van hun fysieke activa.

Er zijn verschillende potentiële voordelen aan verbonden, zoals de mogelijkheid om gebouwen centraal te beheren alsook de beheerskosten te verlagen, om realtime informatie te verkrijgen en het creëren van extra diensten en gunstige voorwaarden die de klantervaring zullen verbeteren⁶⁴.

Vlaanderen staat bekend om zijn projectimplementatie op het gebied van slimme technologie. Hierdoor kunnen bedrijven kansen vinden om hun kennis te ontwikkelen of te verkopen in de opkomende slimme technologie die wordt toegepast op magazijn- en logistiek vastgoed.

7 IMPACT VAN DE COVID-19 PANDEMIE IN 2020-2021

De Griekse scheepvaart is hard getroffen door de snelle verspreiding van COVID-19. Hierdoor zijn hun inkomsten gedaald. De problemen in de zeevervoersector zijn veroorzaakt door een afnemende wereldvraag, als gevolg van de invoervertraging van ruwe olie en ijzererts naar China. Tegelijkertijd is de lossingsnelheid van de lading langzamer, wat tot aanzienlijke vertragingen in het transport leidt. De schepen moeten lang wachten om de Chinese havens binnen te varen⁶⁵.

In deze ongekende tijden zal het vermogen van scheepvaartdiensten om ongestoord voedsel, energie, en medische voorraden over de continenten te vervoeren een cruciale rol spelen, bij het overwinnen van deze pandemie. Rederijen zullen wendbaar moeten worden en zich aanpassen aan deze veranderende situatie. Ze moeten zich concentreren op het ontwikkelen van effectieve responsstrategieën en -plannen.

Een responsstrategieplan vereist allereerst planning voor het worstcasescenario. Hoe zal de crisis zich in de loop van de tijd ontwikkelen? Op deze basis moet er uitgewerkt worden wat de grootste mogelijke impact zal zijn voor de organisatie. Verwacht het management, bv. dat overheidsmaatregelen erin slagen de verspreiding van het virus in te dammen? Welke locaties zullen waarschijnlijk als eerste online komen en weer aan de slag gaan? Hoe snel verwacht het management dat de beperkingen op het gebied van reizen en verzamelen van mensen zullen worden opgeheven? Enz. De evaluatie van het worstcasescenario is een continu proces vanwege een steeds veranderende crisis en nieuw beschikbare inzichten en feiten⁶⁶. Ondanks de pandemie, die de hele wereld heeft getroffen, blijft Griekenland wel tot de top vijf van scheepseigenaarslanden behoren, samen met China, Japan, Singapore en Hong Kong. Volgens gegevens van

⁶⁴ KATHIMERINI. (14 MEI 2019). ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΣΕ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ LOGISTICS ΔΗΜΙΟΥΡΓΕΙ Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ. GERAADPLEEGD VIA [HTTPS://WWW.KATHIMERINI.GR/1023831/ARTICLE/OIKONOMIA/EPIXEIRHSEIS/EYKAIRIES-SE-VIOMHXANIKA-AKINHTA-KAI-LOGISTICS-DHMIOYRGEI-H-TEKNOLOGIA](https://www.kathimerini.gr/1023831/article/oikonomia/epixeirhseis/eykairies-se-viomhxanika-akinhta-kai-logistics-dhmioyrgei-h-technologia)

⁶⁵ European Parliament. (2020). Impact of coronavirus (Covid-19) on Greek shipping and tourism. Auteur. Geraadpleegd van https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2020-001401_EN.pdf

⁶⁶ PricewaterhouseCoopers. (z.d.). Shipping industry responding to COVID-19 - Keeping the lights on with a response strategy plan. Geraadpleegd op 16 maart 2021, van <https://www.pwc.com/gr/en/industries/shipping-covid-19.html>

2019 hebben de Griekse reders 20,67% van de wereldwijde scheepscapaciteit en 54,28% van de EU tonnage in handen⁶⁷.

Enkele cijfers:

- In 2020 daalde het wereldwijde bbp met 4,3%.
- In mei 2020 noteerde de overzeese handel: -10,9%.
- Indien er rekening gehouden wordt met cruises en ferry's dan is dit: -18,9%.
- In juni -15,7%⁶⁸.
- In augustus -5,5%.

Dit staat in schril contrast met de voorspelde groei van 3,3%. Maar sindsdien is er ook een stijgende trend op te merken.

8 EVENEMENTEN

8.1 MARITIEME TENTOONSTELLING "POSIDONIA"

Posidonia is een tweejaarlijks event in Athene en dient als platform om internationale reders in contact te brengen met de laatste ontwikkelingen in de scheepvaartindustrie. Ze biedt hun directe toegang tot het volledige scala aan scheepvaartproducten en -diensten, die beschikbaar zijn op de internationale scheepvaartmarkt. Veel bedrijven kozen dit evenement uit om belangrijke initiatieven te onthullen, nieuwe producten te lanceren en belangrijke ontwikkelingen aan te kondigen.

Een aantal voorbeelden van Posidonia 2018:

- DNV GL: uitgave eerste cyberveiligheidsklassen ter bescherming van reders en exploitanten tegen hackincidenten
- Winterthur Gas: aankondiging opening opleidingscentrum in Piraeus
- Honduras Registry: onthulling akkoord om internationaal beheer vlag uit te besteden aan het Panamese International MarConsult.
- Lloyd's Register: dubbele certificering van Piraeus haven (ISO 9001:2015 en ISO 14001:2015)
- Cruise Lines International Association (CLIA): eerste deelname aan niet-cruise gerelateerd evenement⁶⁹.

⁶⁷ hellenicshippingnews.. (2019, 7 augustus). Greek Shipping And Economy 2019: The Strategic and Economic Role of Greek Shipping. Geraadpleegd op 16 maart 2021, van <https://www.hellenicshippingnews.com/greek-shipping-and-economy-2019-the-strategic-and-economic-role-of-greek-shipping/>

⁶⁸ EY. (2021). Greece - International Freight Center [PDF], p. 33

⁶⁹ The Maritime Executive, "Deals and Trend-Setting at Posidonia 2018", <https://www.maritime-executive.com/article/deals-and-trend-setting-at-posidonia-2018>

De lijst van exposanten van Posidonia 2018 was heel divers met o.a. AIRBUS (Defence and Space Geo), SAP en Man Trucks⁷⁰. Posidonia 2020 heeft niet plaatsgevonden ten gevolge van de COVID-19 pandemie. Posidonia 2022 zou echter wel nog doorgaan, van 6 tot 10 juni, in de Metropolitan Expo in Athene⁷¹.

8.2 SUPPLY CHAIN EXPO

De Supply Chain expo vindt plaats in de Metropolitan Expo in Athene en is de vrucht van een samenwerking tussen de vakgebieden Supply Chain en Professional Vehicle. Het is uitgegroeid tot een ontmoetingsplaats voor professionals betrokken bij export en het management van de supply chain en gerelateerde sectoren. De lijst met exposanten is ongeveer 300 namen lang en omvat bedrijven uit de T&L sector, magazijnautomatisering, industrie 4.0 en logistiek 4.0⁷².

8.3 TRANSPORT SHOW

De beurs is een tweejaarlijks event voor wegtransport in Griekenland. Bezoekers krijgen inzicht in de laatste innovaties op het gebied van bestelwagens, bussen, touringcars, vrachtwagens en de leveranciers. Ook deze beurs wordt op regelmatige basis gebruikt als première platform. De Transport Show 2018 had een lijst met 75 exposanten. De Transport Show 2020 heeft echter niet plaatsgevonden ten gevolge van de COVID-19 pandemie. Er is nog geen datum gekend voor de Transport Show 2022⁷³.

9 BRUIKBARE WEBSITES

9.1 ALGEMEEN

[Ministry of Transport and Infrastructure](#)

[EEL Greek Society of Logistics](#)

[Piraeus Port Authority](#)

[COSCO Shipping - Piraeus](#)

[Thessaloniki Port Authority](#)

[EY](#)

⁷⁰ European Business News, "Posidonia 2018 Sets the Course for Global Shipping",

<https://www.europeanbusinessreview.eu/page.asp?pid=2602>

⁷¹ Posidonia, <https://posidonia-events.com>

⁷² Supply Chain & Logistics - Cargo Truck & Van Expo, <http://www.supplychainexpo.gr/el/logos-banners-1/deltia-typoy/pio-dunamiki-apo-pote-i-7i-diorganosi-tis-diethnous-ekthesis-efodiasitiki-alusida-logistics.html>

⁷³ Transport Show, Transport Show 2018, <https://transportshow.gr/en/2018/galleries>

9.2 EVENEMENTEN

[Posidonia](#)
[E - commerce conference](#)
[Supply chain expo](#)
[Logistics on the move](#)

9.3 ORGANISATIES

[Hellenic Logistics Association](#)
[Hellenic Chamber Transport Association](#)
[Hellenic Institute of Logistics Management](#)
[Hellenic Organization of Intelligent Transport Systems](#)
[Association of International Freight Forwarders % Logistics enterprises in Greece](#)
[The Hellenic Federation Of Road Transports](#)

10 APPENDIX I

APM Transport Logistics

Tel: +30 2105551801
E-mail: info@apmtransport.com
Website: <http://www.apmtransport.com/index.php/en/>
Athens

Cargo Group services

Tel: +30 210 4285518
E-mail: info@cargogroup.gr
Website: <https://cargogroup.gr/en/about-us.html>
Piraeus, Mandra, Thessalonica, Aspropyrgos

Economou transport

Tel: +30 210 5555000
E-mail: info@economoutransport.gr
Website: <http://economoutransport.gr/en/>
Athens

Elikon Transport and Logistics

Tel: +30 22610 27031

E-mail: info@elikontransport.gr

Website: <http://www.elikontransport.gr/?lang=en>

Livadia

FDL Group

Tel: +30 210 55 17 700

E-mail: info@fdlgroup.gr

Website: <http://www.fdlgroup.gr/?lang=en>

Aspropyrgos

Geva Trans LTD

Tel: +30 2102712500

E-mail: sales@gevatrans.gr

Website: <https://www.gevatrans.gr/en/>

Athens

Gold Air Cargo

Tel: +30 211 1804200

E-mail: goldair-cargo@goldair.gr

Website: <http://www.goldair-cargo.com/en/contact/information>

Aspropyrgos

Harlas

Tel: +30 210 9648771 - 775

E-mail: info@harlas.gr

Website: <http://www.harlas.gr/en/welcome-to-harlas-international-transport-s-a/>

Athens, Athens Airport, Thessalonica

Hartsas

Tel: +30 210 4321 390

E-mail: TRANSPORTS@HARTSAS.GR

Website: <http://www.hartsas.gr/en/>

Aspropyrgos

ILT Logistics

Tel: +30 2105597550 (Athens)

+30 2310753410 (Thessalonica)

E-mail: athens@italyines.gr

Website: <https://italyines.gr/en/index.html>

Athens, Thessalonica

