



Η ΠΤΩΣΗ ΘΑ ΞΕΠΕΡΑΣΕΙ ΤΟ 30% ΤΟ 2013, ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 10% ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2008-2009

Στο κόκκινο οι εμπορευματικές μεταφορές

► ΡΕΠΟΡΤΑΖ |
ΝΙΚΗ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ
npapanik@kerdos.gr

Δυσσιώνες είναι οι προβλέψεις για το μεταφορικό έργο στην Ελλάδα, καθώς εκτιμάται ότι θα παρουσιάσει πτώση, η οποία θα ξεπεράσει το 30% το 2013, σε σχέση με το 10% την περίοδο 2008-2009.

Η πρόβλεψη ανήκει στην εταιρεία συμβούλων **Planning**, βασισμένη στα αποτελέσματα έρευνας για τις εθνικές οδικές μεταφορές και διανομές, το μεταφορικό κόστος και τα νέα κανάλια διανομής, που διενεργήθηκε σε συνεργασία με το **Supply Chain Institute** και παρουσιάστηκε στο συνέδριο «Εθνικές μεταφορές & διανομές: καινοτόμες στρατηγικές, αποτελεσματικές συνεργασίες και πρακτικές λύσεις».

Στα ευρήματα της έρευνας συγκαταλέγονται και οι διαφορές κόστους μεταξύ ΦΙΧ και ΦΔΧ που κυμαίνονται από 120%-300%. Υπάρχουν όμως, όπως επισημαίνεται, ανασταλτικοί παράγοντες που συγκρατούν τις εμποροβιομηχανικές επιχειρήσεις να επιλέξουν το outsourcing. Παράλληλα, τα ΦΔΧ χρησιμοποιούνται κυρίως για τις μεγάλες αποστάσεις, ενώ για τις πιο κοντινές, οι επιχειρηματίες δείχνουν να προτιμούν το ΦΙΧ.

Η μελέτη συνέδεσε, επίσης, την εμπορική στόχευση με τις μεταφορές, καθώς τα εμπορικά τμήματα ζητούν πλέον από τους logisticians, παραδόσεις σε περισσότερα μικρά σημεία, με μικρότερες ποσότητες και συχνότερες παραδόσεις.

Με τη σειρά της, η Διεύθυνση Εφοδιαστικής Αλυσίδας της επιχείρησης ζητεί από τον μεταφορέα-συ-

► ΑΜΕΣΗ ΑΝΑΓΚΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ

Μεταξύ των θεμάτων που αναδείχθηκαν στο συνέδριο ήταν επίσης η άμεση ανάγκη συνεργειών με στόχο τη δημιουργία οικονομικών κλίμακας, το κριτήριο της εξασφάλισης της απαιτούμενης ποιότητας παρά την κρίση αλλά και η στενότερη συνεργασία αποστολέων και μεταφορικών εταιρειών με αντικείμενο την ανεύρεση σημείων για την από κοινού μείωση δαπανών και στόχο τις μακροχρόνιες και όχι ad hoc συνεργασίες. Επίσης έγινε αναφορά στην τάση που επικρατεί για πανελλήνια κάλυψη των αναγκών εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων από εταιρείες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών αλλά και για πλήρη ή μερική κατάργηση του ιδιόκτητου μεταφορικού στόλου από πηυράς εμπορικών και βιομηχανικών εταιρειών και η παροχή υποστήριξης στους πρώην εργαζόμενους οδηγούς για τη δημιουργία μεταφορικής εταιρείας, τάση που αναμένεται να

ενοχουθεί από το 2013. Οι συμμετέχοντες μίλησαν παράλληλα, για τις νέες απαιτήσεις των αποστολέων προς τους μεταφορείς, όπως ενδεικτικά η αναδιοργάνωση και η υιοθέτηση τεχνολογικών συστημάτων, για την αναδόμηση του συστήματος δευτερογενούς διανομής εντός πόλεων με επαναδιαπραγμάτευση της συνεργασίας με ειδικούς αντιπροσώπους και για την ανάγκη εσωτερικής αναδιάρθρωσης και λιπής οργάνωσης με στόχο την απαιτούμενη ευελιξία και προσαρμοστικότητα.

Κοινή διαπίστωση όλων ήταν ότι θα πρέπει να δοθεί ένα τέλος στην πολυδιάσπαση των ελεγκτικών αρμοδιοτήτων σε πολλά Υπουργεία και ταυτόχρονα κρίνεται επιτακτική η ανάγκη να αναβαθμιστούν οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών της **ΤΡΑΙΝΟΣΕ** καθώς υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για τις συνδυασμένες μεταφορές από την αγορά.

μεγάλη ανταπόκριση στα παραπάνω με χαμηλότερες τιμές, ταχύτερες και αλάνθαστες παραδόσεις.

Σύμφωνα επίσης με τη έρευνα, τα km ανά τη αυξάνουν δραστικά, γιατί πλέον ταξιδεύουν μικροποσότητες και μάλιστα κατευθείαν από την αρχική αποθήκη στον τόπο κατανάλωσης (κατάργηση ενδιάμεσων).

Υπάρχει υπερδιπλασιασμός των km/την ώρα που οι μεταφορικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα είναι μικρές και κατακερματισμένες (21.718 επιχειρήσεις) με αριθμό απασχολούμενων ανά επιχείρηση μόλις 2 άτομα, κόστος ανά εργαζόμενο 18.000 ευρώ και ελάχιστες επενδύσεις. Από πλευράς στόλου υπάρχουν σήμερα περισσότερα από 1.000.000 οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων (περίπου 250.000 φορτηγά άνω των 3,5t) με τα ΦΔΧ να είναι 36.495.

Αναφορικά με τα μοντέλα ανάθεσης μεταφορικού έργου, σύμφωνα με την **Planning**, στο μέλλον οι τοπικοί διανομείς θα συρρικνωθούν ή θα μπουν κάτω από την ομπρέλα μεγαλύτερων σχημάτων.

Η πώση του μεταφορικού έργου, που οδηγεί στην κυκλοφορία φορτηγών με άδειο άνω του 33% του ωφέλιμου φορτίου, οφείλεται στο γεγονός ότι δεν έχουν υπάρξει ακόμη οι αναγκαίες συνενώσεις φορτίων

Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Στο συνέδριο, όμως, συζητήθηκαν και μία σειρά από μείζονα ζητήματα, όπως αυτό του ΦΠΑ στις μεταφορές προς τρίτες χώρες για το οποίο ζητείται από την πολιτεία απαλλαγή. Παράλληλα, ο πρόεδρος του **Συνδέσμου Επιχειρήσεων Διεθνούς Μεταφοράς & Επιχειρήσεων Logistics**

Ελλάδος (ΣΥΝΔΔΕ&L) κ. **Β. Μπαρπαγιάννης** έθιξε και το θέμα της απελευθέρωσης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπό την έννοια ότι θα έπρεπε να επιτρέπεται η άσκηση μεταφορικού έργου από τις υφιστάμενες επιχειρήσεις και όχι μόνο από νεοϊδρυθθείσες μεταφορικές εταιρείες. Στα προβλήματα που υπάρχουν στα δίκτυα μεταφορών εστίασε ο πρόεδρος της **Ελληνικής Εταιρείας Logistics** κ. **Σ. Τριχάς**, παρουσιάζοντας παράλληλα την πρόταση του «full open scenario», δηλαδή όλοι να μπορούν να εκτελούν μεταφορά υπό προϋποθέσεις και συνεργασίες. Από την πλευρά του, ο πρόεδρος της **Πανελληνίας Ένωσης Επιχειρήσεων Διαμεταφοράς (ΠΕΕΔ)** κ. **Γ. Σιαμάς** τόνισε ότι εάν η διαμεταφορά δεν ήταν αναγκαία δεν θα υπήρχε καν. «*Ειδικά στις μέρες μας, οι εμπορικές και βιομηχανικές επιχειρήσεις δεν επιθυμούν άλλο σταθερό κόστος και συμβάλλονται με 3PLs, οι οποίοι με τη σειρά τους αναθέτουν τη μεταφορά και διανομή σε επίπεδο χιλιομετρικής απόστασης*

και κομίστρου», επεσήμανε.

Σύμφωνα με τον κ. Σιαμά, το γεγονός αυτό αποδυναμώνει τους μεταφορείς από το να παράσχουν προηγμένες υπηρεσίες. Την τρέχουσα περίοδο, επιχειρήσεις του κλάδου προχωρούν σε εσωτερικές αναδιαρθρώσεις προκειμένου να αντέξουν και η τάση για αύξηση του outsourcing βοηθάει προς αυτήν την κατεύθυνση. Ο κ. Σιαμάς υπογράμμισε, όμως, και το ενδεχόμενο dumping τιμών από ξένους ομίλους, που όπως είπε, θα προσφέρουν τιμές κάτω του κόστους και θα μονοπωλήσουν την αγορά. Η εκτίμηση των διαμεταφορέων είναι ότι τα επόμενα χρόνια θα εισέλθουν στην ελληνική αγορά μεγάλες, διεθνείς εταιρείες, οι οποίες θα μονοπωλήσουν το μεταφορικό έργο. Τόνισαν μάλιστα ότι αυτή τη στιγμή η πώση του μεταφορικού έργου που οδηγεί στην κυκλοφορία φορτηγών με άδειο άνω του 33% του ωφέλιμου φορτίου, οφείλεται στο γεγονός ότι δεν έχουν υπάρξει ακόμη οι αναγκαίες συνενώσεις φορτίων.

«ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ “ΛΙΠΟΣ” ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΗΜΕΡΑ»

Με τα μελανότερα χρώματα περιέγραψε την κατάσταση που επικρατεί αυτή τη στιγμή στον κλάδο των μεταφορών, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας **Δημήτριος Μαρκάκης Διαμεταφορική** κ. **Μαρκάκης**, λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «δεν υπάρχει “λίπος” στη μεταφορά σήμερα» και ότι οι μεταφορείς ολοένα και περισσότερο πιέζονται οικονομικά, με αρνητικό αντίκτυπο σε διάφορα επίπεδα όπως π.χ. την αντικατάσταση των οχημάτων. Ταυτόχρονα επεσήμανε τη δυστοκία που υπάρχει στη συνεργασία με το υπουργείο Μεταφορών αναφορικά με νέες αδειοδοτήσεις.