
N. Χαρτσάς, δ.σ. της Hartsas: Οι παθογένειες και προκλήσεις στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

2018/11/26 00:03 στην κατηγορία LOGISTICS

Στις παθογένειες και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι εγχώριες οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναφέρεται, σε συνέντευξη στο metaforespress.gr, ο διευθύνων σύμβουλος της Hartsas, Νίκος Χαρτσάς.

Ο κ. Χαρτσάς εκτιμά ότι τα πιο «σκληρά χρόνια της κρίσης» πέρασαν, εκφράζοντας την αισιοδοξία του για τη βελτίωση των μεγεθών του κλάδου.

Σε αμιγώς επιχειρησιακό επίπεδο, όπως υπογραμμίζει ο διευθύνων σύμβουλος της Hartsas, η εταιρεία προχωρά σε διεύρυνση του στόλου φορτηγών και του αριθμού των οδηγών, εξετάζοντας την προσάρτηση μικρών και μεμονωμένων αυτοκινητιστών.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Ποια είναι τα άμεσα σχέδια της Hartsas;

-Παρά την οικονομική κρίση των τελευταίων ετών, η εταιρεία συνέχισε το αναπτυξιακό της πλάνο, επενδύοντας σε ιδιόκτητα φορτηγά, μηχανήματα και εγκαταστάσεις, σε συνδυασμό με την επιμόρφωση του στελεχιακού δυναμικού.

Ειδικότερα, από τον Νοέμβριο του 2017 έως τον Μάρτιο του 2018 προστέθηκαν 7 φορτηγά νέας τεχνολογίας, λόγω της αύξησης του μεταφορικού έργου.

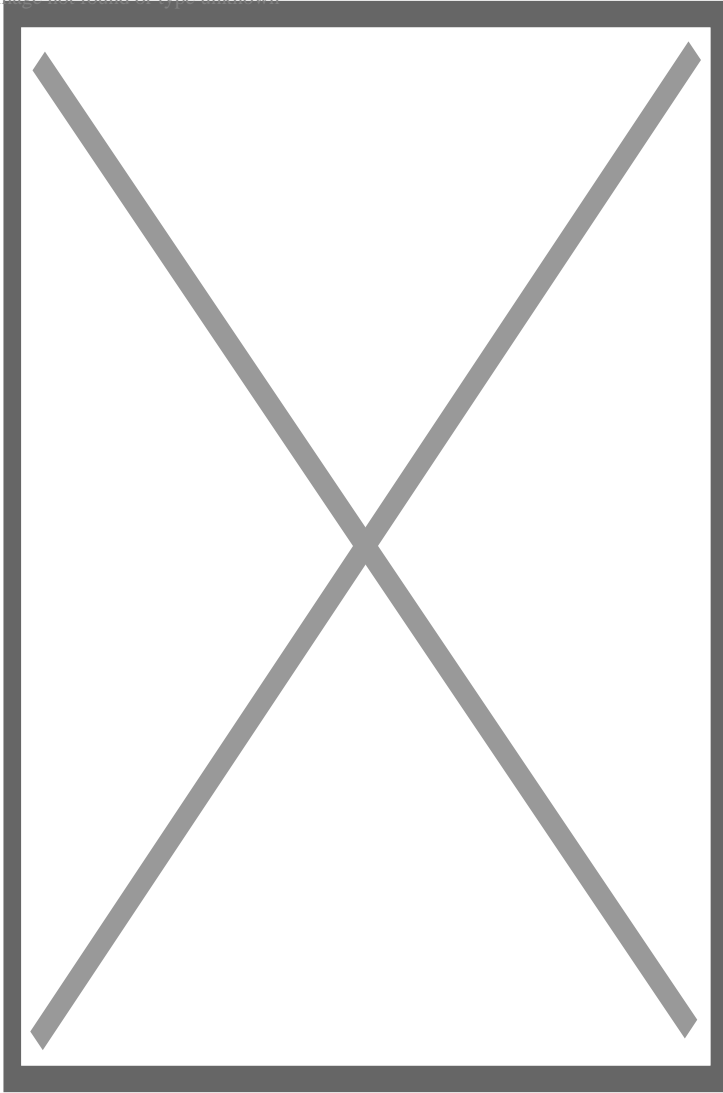
Παράλληλα, η εταιρεία εξετάζει την προσάρτηση μικρών και μεμονωμένων αυτοκινητιστών.

-Για ποιο λόγο αποφασίσατε να προχωρήσετε σε διεύρυνση στόλου φορτηγών και αριθμού οδηγών;

-Η διεύρυνση του στόλου οφείλεται στο επιπλέον μεταφορικό έργο που προέκυψε από την ενίσχυση του πελατολογίου.

Το 2018 αποδείχτηκε, σε επίπεδο έργου, ένα καλύτερο έτος από το 2017, λόγω ενίσχυσης της πελατειακής βάσης.

Image not found or type unknown



Ο διευθύνων σύμβουλος της Hartsas, Νίκος Χαρτσάς

Τα επόμενα χρόνια, θεωρούμε ότι θα ενισχυθούν οι συνδυασμένες μεταφορές, καθώς είναι κοινή αντίληψη ότι τα πιο «σκληρά χρόνια της κρίσης» πέρασαν.

Οι πελάτες μας έχουν σταθεροποιήσει τις επιδόσεις τους και μάλιστα, κινούνται ανοδικά.

-Έχετε εντοπίσει παθογένειες στην εγχώρια αγορά των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης; Ποιες είναι οι υπάρχουσες προκλήσεις;

-Η αύξηση των καυσίμων κατά 20%, τον τελευταίο χρόνο, είναι ένα γεγονός που επηρεάζει αρνητικά τα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας.

Συν τις άλλους, στις αρχές του 2018, κυρώθηκε ο νόμος για την απαγόρευση της κυκλοφορίας των φορτηγών στο παράπλευρο οδικό δίκτυο, κάτι που εμάς, σαν εταιρεία, δεν μας επηρέασε, καθώς ήταν πάντοτε επιλογή μας, να χρησιμοποιούμε

τους νέους αυτοκινητοδρόμους, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρέχουν.

Ωστόσο, ορισμένοι βρίσκουν διεξόδους για να μην πληρώνουν διόδια, κάτι που για τις οργανωμένες μεταφορικές εταιρείες, όπως την Hartsas, δεν ισχύει.

Αντίστοιχα, υπάρχουν διάφορες παθογένειες που η Πολιτεία οφείλει να αντιμετωπίσει.

Για παράδειγμα, το **νοθευμένο πετρέλαιο**. Οι οργανωμένες μεταφορικές εταιρείες αγοράζουν καθημερινά πετρέλαιο από πιστοποιημένες εταιρείες πετρελαιοειδών με τα απαραίτητα παραστατικά, αντίθετα κάποιοι άλλοι όχι.

Επίσης, υπάρχουν επαγγελματίες που δεν εκδίδουν φορτωτικές, δημιουργώντας σοβαρό πρόβλημα στην αγορά. Η ηλεκτρονική φορτωτική θα ήταν μια λύση, όπως εφαρμόζεται στο εξωτερικό, με μεγάλη επιτυχία.

Ακόμη, είναι υπαρκτό το φαινόμενο των **παράνομων ενδομεταφορών**. Υπάρχουν πολλά ξένα φορτηγά που εισέρχονται στο ελληνικό οδικό δίκτυο, εκτελώντας ενδομεταφορές παρανόμως, με μεγάλο ρίσκο σε αυτόν που τις αναθέτει.

Σε θεσμικό επίπεδο, εντοπίζεται μια διαφορετική προσέγγιση στην εφαρμογή του νόμου 561/2006 για το ωράριο και συνεπακόλουθα, τις υπερωρίες των οδηγών φορτηγών μεταξύ των ελεγκτικών φορέων της Πολιτείας.

Image not found or type unknown

Σε θεσμικό επίπεδο, εντοπίζεται μια διαφορετική προσέγγιση στην εφαρμογή του νόμου 561/2006 για το ωράριο και συνεπακόλουθα, τις υπερωρίες των οδηγών φορτηγών μεταξύ των ελεγκτικών φορέων της Πολιτείας.

Ένας οδηγός φορτηγού δεν μπορεί να γνωρίζει, εκ των προτέρων, **πόσες υπερωρίες θα κάνει.**

Τέλος, εάν και η ολοκλήρωση των οδικών αξόνων συνιστά ένα θετικό γεγονός, ωστόσο θα έπρεπε να έχει τεθεί σε ισχύ η χιλιομετρική χρέωση και να υπάρχει άλλη τιμολογιακή πολιτική για τις μεταφορικές επιχειρήσεις (χρέωση ανά χιλιόμετρο ή χρέωση ανάλογα με τη χρήση).

Θα έπρεπε, δηλαδή, να δοθούν επιπρόσθετα κίνητρα για να μην χρησιμοποιούνται οι παράδρομοι.

-Είναι ανταγωνιστικές οι οδικές μεταφορές;

-Οι οδικές μεταφορές διαθέτουν το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, σε σχέση με τα υπόλοιπα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς.

Η κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών και η επίτευξη συνεργιών μεταξύ φορτηγών, τρένων και πλοίων.

Υπάρχουν επαγγελματίες που δεν εκδίδουν φορτωτικές, δημιουργώντας σοβαρό πρόβλημα στην αγορά. Η ηλεκτρονική φορτωτική θα ήταν μια λύση, όπως εφαρμόζεται στο εξωτερικό, με μεγάλη επιτυχία.

Σε ένα πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, το φορτηγό δεν ενδείκνυται να διεξάγει δρομολόγια, πέραν των 100 χλμ., σε ευθεία γραμμή.

Το φορτηγό εκτιμώ ότι **λειτουργεί πιο αποδοτικά ως συμπληρωματικό μέσο** στην εφοδιαστική αλυσίδα, παραδίδοντας το εμπόρευμα εκεί που το τρένο ή το πλοίο δεν μπορεί.

Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται μείωση περιβαλλοντικών ρύπων, τροχαίων ατυχημάτων και λειτουργικού κόστους.

-Θα αναπτυχθούν περαιτέρω οι μεταφορές στην Ελλάδα;

-Η Ελλάδα είναι μια χώρα της οποίας το πιο μεγάλο λιμάνι (Πειραιάς) θα καταστεί το μεγαλύτερο της Μεσογείου, ενώ σε αναπτυξιακή τροχιά βρίσκεται και η Θεσσαλονίκη.

Επίσης, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, με την ολοκλήρωση των έργων, θα σημειώσουν μεγάλη άνοδο, οπότε θα ενισχυθούν οι συνδυασμένες

μεταφορές και οι ροές προς τα Βαλκάνια.

Γενικότερα, τα τρία τελευταία χρόνια παρατηρείται άνθιση στον τομέα του κοντέινερ, καθώς το λιμάνι του Πειραιά σημείωσε σημαντική αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Image not found or type unknown

Όπως ήταν φυσικό, η κρίση επηρέασε και τον μεταφορικό κλάδο, ωστόσο την τελευταία διετία, δειλά - δειλά, διαπιστώνεται μια ανάκαμψη, η συνέχιση και ενίσχυση της οποίας εξαρτάται από τις επιδόσεις των κλάδων των μεταφορών και του τουρισμού, οι οποίοι αναδεικνύονται σε «ατμομηχανές» της οικονομίας.