
Αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός, αλλά και η ενίσχυση του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τι επισημάνθηκε στην ημερίδα της ΟΦΑΕ

2019/05/09 10:10 στην κατηγορία LOGISTICS

Η υφιστάμενη κατάσταση, οι προκλήσεις και οι μελλοντικές τάσεις στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναλύθηκαν στην σχετική ημερίδα που διοργάνωσε η ΟΦΑΕ, στις 7 Μαΐου, στο ΕΒΕΑ, με χορηγό επικοινωνίας το metaforespress.gr.

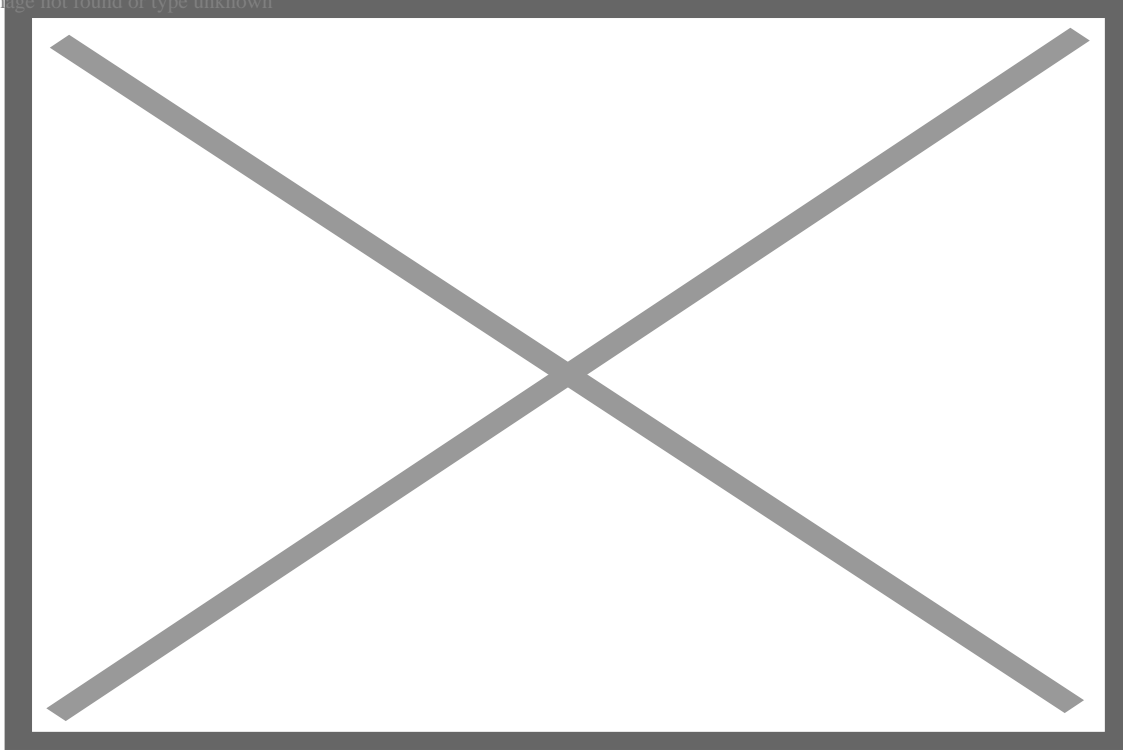
Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Οι συμμετέχοντες, αφού πρώτα επισήμαναν ότι οι Έλληνες οδικοί μεταφορείς έχουν υποστεί σημαντικό πλήγμα την περίοδο της οικονομικής κρίσης, στάθηκαν στην ανάγκη ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού του κλάδου.

Απ. Κετανίδης: 15.000 ελληνικά φορτηγά “μετανάστευσαν” στη Βουλγαρία

Στην ανάγκη εντατικοποίησης των ελέγχων των αλλοδαπών φορτηγών από τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, στον γερασμένο στόλο των ελληνικών φορτηγών, αλλά και στην μετανάστευσή τους σε γειτονικές χώρες, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ, Απόστολος Κετανίδης.

Παράλληλα, ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ χαρακτήρισε αναγκαίο τον εκσυγχρονισμό των Ελλήνων οδικών μεταφορέων, με την αρωγή και της Πολιτείας.



Σχετικά με τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου, ο κ. Κενανίδης στάθηκε υπέρ της εντατικοποίησης των ελέγχων, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η υποκλοπή του μεταφορικού έργου από τα αλλοδαπά φορτηγά.

Μάλιστα, υποστήριξε ότι χρειάζεται όλα τα **συσχετιζόμενα υπουργεία να συμφωνήσουν στους κανόνες λειτουργίας των Μικτών Κλιμακίων**, ώστε να... επανέλθουν στους δρόμους.

Στο σημείο αυτό, ανέφερε ότι η Βουλγαρία έχει πάνω από **15.000 οχήματα ελληνικών συμφερόντων, με βουλγάρικες πινακίδες.**

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της ΟΦΑΕ, το ελληνικό φορτηγό γίνεται ολοένα και λιγότερο ανταγωνιστικό, αφού ο μέσος όρος ηλικίας του φτάνει τα 20 έτη.

Μ. Αδαμαντιάδης: Η παραδοσιακή μεταφορά δεν μπορεί να υφίσταται πλέον

Η παραδοσιακή μεταφορά δεν μπορεί να υφίσταται πλέον, καθώς η παγκοσμιοποίηση έχει συμπαρασύρει την παραγωγική διαδικασία σε μια νέα τάξη πραγμάτων, επεσήμανε ο Μιχάλης Αδαμαντιάδης, πρόεδρος του Ελληνικού Επιμελητηριακού Συνδέσμου Μεταφορών (ΕΕΣΥΜ).

Αυτό, σύμφωνα με τον ίδιο, συνεπάγεται ότι οι μεταφορές θα διαδραματίσουν πιο ενεργό ρόλο σε σχέση με αυτόν του παρελθόντος.

Παρόμοια είναι η εικόνα και στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, καθώς αυτή μεγαλώνει σε μήκος και «παγκοσμιοποιείται».

Όπως είπε «πρόκειται για φαινόμενο, καθώς η ανταγωνιστικότητα πλέον δεν μετριέται βάσει της επιχείρησης, αλλά βάσει εφοδιαστικής αλυσίδας.

Η μείωση της εφοδιαστικής αλυσίδας: 3 Η μείωση της εφοδιαστικής αλυσίδας

Image not found or type unknown

Ας μην ξεχνάμε και την μετεγκατάσταση των εργοστασίων παραγωγής σε αναπτυσσόμενες χώρες της Ασίας, οπότε τα μεταφορικά δεδομένα και οι διαδικασίες αλλάζουν».

Αναφερόμενος στις μελλοντικές προκλήσεις του κλάδου, ο πρόεδρος του ΕΕΣΥΜ σημείωσε ότι «ως το 2050 θα χρειαστεί οι παγκόσμιες εκπομπές θερμοκηπίου να μειωθούν κατά 50%, αν θέλουμε να κρατήσουμε την κλιματική αλλαγή υπό έλεγχο. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα σημαντικό θέμα που θα επηρεάσει σοβαρά τις μεταφορές».

Υπενθύμισε μάλιστα, την πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μείωση κατά 35% των περιβαλλοντικών εκπομπών από τις οδικές μεταφορές ως το 2030.

Μ. Κύρκος: Σημαντική η συνεργασία με την ΟΦΑΕ στην προάσπιση των ελληνικών θέσεων στο «Πακέτο Κινητικότητας»

Στο ίδιο μήκος κλίματος και η τοποθέτηση του Μίλτου Κύρκου, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και ευρωβουλευτής του «Ποταμιού», ο οποίος αναφέρθηκε στην κλιματική αλλαγή και στις προσπάθειες και τα μέτρα που έχει λάβει η Κομισιόν για την έγκαιρη αντιμετώπισή της.

Όπως είπε, η αρχή έγινε το 2017 όταν η Κομισιόν ξεκίνησε το σχετικό διάλογο, ωστόσο «το 2019 καταφέραμε να συμφωνήσουμε, ξεπερνώντας σοβαρές αντιθέσεις μεταξύ των κρατών-μελών».

Αναφερόμενος στο «Πακέτο Κινητικότητας» και τα όσα ψηφίστηκαν για την αναθεώρηση των κανονισμών στις μεταφορές (απόσπαση εργαζομένων, καμποτάζ, ασφάλεια εργαζομένων), ο κ. Κύρκος εξήρε την σημαντική και εποικοδομητική συνεργασία που είχε με την ΟΦΑΕ καταφέροντας, όπως είπε, «να δώσουμε καλύτερη μάχη για την προάσπιση των ελληνικών συμφερόντων».

Μιλώντας για το μέλλον, ο ευρωβουλευτής του «Ποταμιού» τόνισε ότι αυτό θα είναι ελπιδοφόρο, καθώς στις μεταφορές υπάρχει πρόβλεψη για κονδύλια 21 δισ. ευρώ.

«Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα θα λάβει πόρους για να αναπτύξει λιμάνια, υποδομές, σιδηρόδρομο. Παρόλα αυτά, η πρόκληση είναι αν θα καταφέρουμε να υποβάλουμε έργα που θα μπορέσουν να αξιοποιηθούν από τα ευρωπαϊκά προγράμματα συνοχής».

Αν. Πολάκης: Τέλη Μαΐου ολοκληρώνεται και παραδίδεται το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τις Μεταφορές

Τέλος του μήνα θα ολοκληρωθεί και θα παραδοθεί το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο για τις Μεταφορές, σύμφωνα με τον Ανδρέα Πολάκη, γενικό διευθυντή Μεταφορών του υπουργείου Μεταφορών.

Σύμφωνα με τον ίδιο, ο σύμβουλος που προσελήφθη έχει ήδη προχωρήσει στην καταγραφή της σημερινής εικόνας στον ελληνικό κλάδο των μεταφορών και υποδομών.

Image not found or type unknown

Όπως είπε, «τα πάντα έγιναν βήμα-βήμα και οι σχετικές διαδικασίες παρουσιάστηκαν εντός χρονοδιαγράμματος στην Ευρώπη».

«Το στρατηγικό σχέδιο των μεταφορών θα δώσει τη δυνατότητα στη χώρα μας να σχεδιάσει και να υλοποιήσει έργα με βάση πάντα τις εγχώριες ανάγκες. Οπότε, για να χρηματοδοτηθεί ένα έργο θα πρέπει πλέον να εντάσσεται στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών» σημείωσε.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, στο Στρατηγικό Σχέδιο «έχει φτιαχτεί ένα μοντέλο για έργα που ήδη έχουν γίνει και ακολούθως μελετήθηκαν οι ανάγκες της χώρας για τα επόμενα 20 χρόνια», κατέληξε ο κ. Πολάκης.

N. Ροδόπουλος: Οι ελληνικές μεταφορές σύντομα θα «σβήσουν»

Κατηγορηματικός ότι οι ελληνικές μεταφορές σύντομα θα «σβήσουν», καθώς τα πράγματα στην Ελλάδα κινούνται απελπιστικά έως και εγκληματικά αργά, υποστήριξε ο Νίκος Ροδόπουλος, πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL).

Όπως τόνισε, «μετά από τόσα χρόνια θα έπρεπε να είχε αναγνωριστεί η αξία της εφοδιαστικής αλυσίδας», ενώ πρότεινε οι μελέτες που κατά καιρούς δημοσιεύονται για τον κλάδο να διαβάζονται ώστε να κατανοούνται καλύτερα από τους ιθύνοντες.

100 μίλι 1/2 ± 100 μίλι 1/4 ± 3 100 μίλι 1/4 ±, 100 μίλι 1/4 ±

Image not found or type unknown

Ο κ. Ροδόπουλος πρότεινε στα στελέχη της αγοράς να ξεφύγουν από τη λογική του κράτους και της πολιτειακής συνδρομής και να δημιουργήσει «δικά του επενδυτικά εργαλεία μέσα από ιδιωτικούς φορείς με την εγγύηση του Δημοσίου. Είναι μονόδρομος και ταυτόχρονα θα προωθήσει τη δημιουργία των clusters».

Καταλήγοντας, παρατήρησε ότι εάν δεν θέλουμε να είμαστε απλά διαμετακομιστές αλλά στρατηγικοί εταίροι στο ευρωπαϊκό κάδρο των μεταφορών, πρέπει να δράσουμε άμεσα.

B. Ζεϊμπέκης: Πως τα ΑΚΕΕ μπορούν να λειτουργήσουν με επιτυχία στην Ελλάδα

Την επιτυχή λειτουργία των Αστικών Κέντρων Ενοποίησης Εμπορευμάτων (ΑΚΕΕ) στη χώρα μας περιέγραψε ο Βασίλης Ζεϊμπέκης, διευθύνων σύμβουλος της OPTILOG Advisory Services.

1

Image not found or type unknown

Συμπερασματικά, τόνισε ότι απαιτούμενα «συστατικά» για την επιτυχή λειτουργία τους επί ελληνικού εδάφους είναι η ύπαρξη κουλτούρας συνεργασίας και εμπιστοσύνης, η συμπληρωματικότητα στα εμπορεύματα προς μεταφορά, τα κοινά σημεία παράδοσης, το υψηλό επιχειρησιακό επίπεδο ενός ΑΚΕΕ, η εμπιστοσύνη μεταξύ των πελατών και η αξιόπιστη μετάδοση πληροφοριών και τέλος η υποστήριξη από την Πολιτεία.

Παραθέτοντας παραδείγματα από το εξωτερικό, ο κ. Ζεϊμπέκης τόνισε ότι για τα οχήματα ΑΚΕΕ δεν υπάρχει δακτύλιος, δίνεται η δυνατότητα χρήσης λεωφορειολωρίδων, διατίθενται ειδικοί χώροι πάρκινγκ, ενώ παρέχονται και ειδικά κίνητρα για τις εταιρείες που χρησιμοποιούνται τα ΑΚΕΕ.

Δ. Γρηγορόπουλος: Αναγκαίος ο εκσυγχρονισμός του κλάδου

Στην αξία της ψυχρής εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο Διονύσης Γρηγορόπουλος, πρόεδρος της Ελληνικής Ένωσης Βιομηχανιών Ψύχους & Logistics (ΕΕΒΨ).

Όπως παραδέχθηκε ο ίδιος, η ελληνική αγορά δεν αποδίδει την πρέπουσα σημασία στον εν λόγω κλάδο.

1

Image not found or type unknown

Αναφερόμενος στις ελληνικές οδικές μεταφορές, παρατήρησε ότι περισσότερες επιχειρήσεις στη χώρα μας αποτελούνται από μεμονωμένους αυτοκινητιστές, στην πλειοψηφία τους μεγάλης ηλικίας, οπότε «είναι δύσκολο να επιβάλεις σε ανθρώπους 50-60 ετών να εκσυγχρονιστούν και να χρησιμοποιήσουν την τεχνολογία».

Ο ίδιος ανακοίνωσε ότι η ΕΕΒΨ καταβάλλει προσπάθειες για τη δημιουργία cluster στη νησιωτική Ελλάδα, με στόχο την βελτιστοποίηση της ψυχρής εφοδιαστικής αλυσίδας.

Απ. Μακρυκώστας: Κόμβος διατροφικών μεταφορών η Ελλάδα

Την πεποίθηση ότι η χώρα μας μπορεί να εξελιχθεί σε κόμβο διατροφικών μεταφορών εξέφρασε, κατά την ομιλία του στην ημερίδα, ο γενικός γραμματέας Βιομηχανίας του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης Απόστολος Μακρυκώστας.

Σύμφωνα με τον ίδιο, προς αυτή την κατεύθυνση συναινούν και οι επενδύσεις στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας.

Πέραν αυτού όμως, όπως είπε «το υπουργείο και η Πολιτεία έχουν εκφράσει κατά καιρούς την υποστήριξή τους στην ελληνική εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς πιστεύουμε ότι κατέχει καίρια θέση στο παραγωγικό μοντέλο της χώρας».

Οι σημαντικές χρηματοδοτικές παρεμβάσεις, η αναμόρφωση του πλαισίου αδειοδότησης των επιχειρήσεων και η υλοποίηση του εθνικού σχεδίου δράσης για την εφοδιαστική «είναι μερικές από τις δράσεις που μαρτυρούν τη σημασία που δίνει η

κυβέρνηση στην ανάπτυξη του κλάδου», σημείωσε ο κ. Μακρυκώστας.

Χρ. Μπουκώρος: Στόχος μας ο επαναπατρισμός των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων

Στον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζει ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ανάπτυξη της χώρας στάθηκε, κατά την ομιλία του, ο Χρήστος Μπουκώρος, αναπληρωτής τομεάρχης Υποδομών και Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας.

Όπως είπε, «από κοινού με την ναυτιλία, ο εν λόγω κλάδος έχει μετασχηματίσει την Ελλάδα σε κόμβο μεταφορών. Και παρόλο που το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας έχει σχεδόν ολοκληρωθεί, έχουμε ξεχάσει τις μεταφορές».

Ο κ. Μπουκώρος κατέδειξε ένα διαχρονικό πρόβλημα του κλάδου που είναι η μετανάστευση των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων σε γειτονικές χώρες, λόγω της υπερφορολόγησης.

Όπως τόνισε, «στη ΝΔ γνωρίζουμε καλά τα προβλήματα του κλάδου και ζητούμε τη συνεργασία σας για να ενισχύσουμε την βιωσιμότητα και την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου.

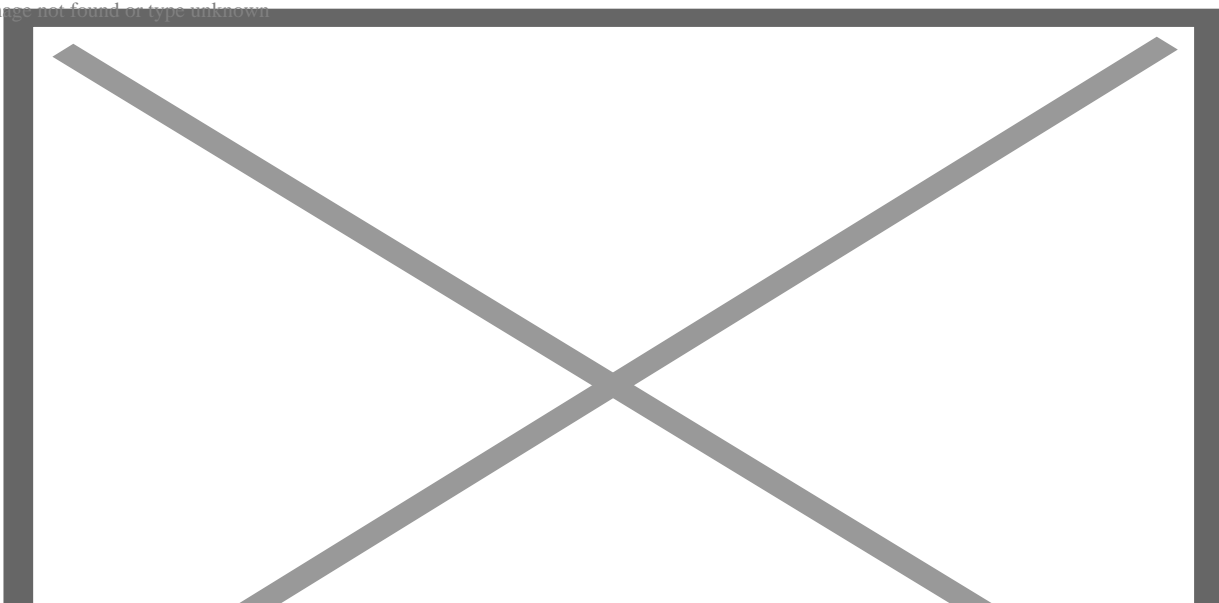
Έχουμε ήδη ανακοινώσει, μέσω του προγράμματός μας, την ελάφρυνση των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Χρήση παράλληλου οδικού δικτύου, υποκλοπή μεταφορικού έργου, τέλη διέλευσης, χρηματοδοτικά εργαλεία για ανανέωση στόλου και μεταφορικών μονάδων είναι τα όσα ενδιαφέρουν το κόμμα μας.

Δεν μπορούμε να επιδιώκουμε ανάπτυξη με τέτοιες τιμές καυσίμων, ιδιαίτερα τα τελευταία 3-4 χρόνια.

Στοχεύουμε μακροπρόθεσμα στον επαναπατρισμό των ελληνικών μεταφορικών επιχειρήσεων».

Image not found or type unknown



υποδομών

Η εφοδιαστική αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της εγχώριας οικονομίας και τον «πυρήνα» του νέου παραγωγικού μοντέλου της χώρας, σύμφωνα με τον βουλευτή Αργολίδας του ΚΙΝΑΛ, καθηγητή Γιάννη Μανιάτη.

Όπως είπε, «αν καταφέρουμε να συμφωνήσουμε για το που βρισκόμαστε από πλευράς κόμβων και συνδέσμων (πολυτροπικά μέσα μεταφοράς προϊόντων), θα αποφασίσουμε και που θέλουμε να πάμε.

Έχουμε μια «προίκα» από πλευράς γεωγραφικής θέσης. Είμαστε μια σημαντική χώρα στα Βαλκάνια και στην Αν. Μεσόγειο».

Όπως σημείωσε, από πλευράς ποιότητας υποδομών η Ελλάδα βρίσκεται στην 24η θέση στην Ευρώπη, ωστόσο αναγνώρισε ότι «με τις επενδύσεις στα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και στο Θριάσιο έχουν γίνει σημαντικά βήματα».

Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τον κ. Μανιάτη, οι υπόλοιπες χώρες εξακολουθούν να τρέχουν γρηγορότερα από εμάς.

Αναφερόμενος στις παθογένειες του ελληνικού κλάδου, κατέδειξε ότι ο ελληνικός στόλος είναι αρκετά γηρασμένος σε σχέση με τον ευρωπαϊκό, ενώ και το investment rate στην Ελλάδα είναι μόλις στο 9,5%, όταν σε άλλες γειτονικές μας χώρες το ποσοστό αυτό είναι διψήφιο.

Ο κ. Μανιάτης έκλεισε την ομιλία του προτείνοντας «να συνειδητοποιήσουμε όλοι ότι χρειάζεται να συσπειρωθούμε για να πάμε τον κλάδο ένα βήμα παραπέρα».