

Θ. Αρβανίτης: Η DB Schenker σύναψε στρατηγική συνεργασία με την Cosco

2015/03/13 15:51 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Στην σύναψη στρατηγικής συνεργασίας με την Cosco προχώρησε η DB Schenker. Όπως αναφέρει, σε συνέντευξη στο metaforespress.gr, ο διευθύνων σύμβουλος της ελληνικής θυγατρικής, Θωμάς Αρβανίτης η γερμανική εταιρεία είναι εκείνη που έχει αναλάβει τη διαχείριση και οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας των διακινούμενων προϊόντων της Cosco, από τον Πειραιά, προς τους τελικούς προορισμούς.

Η TRAINOSE είναι αναπόσπαστος κρίκος του συγκεκριμένου έργου, δεδομένου ότι τα τρένα αυτά συντίθενται και οργανώνονται στην Ελλάδα. «Χωρίς την συμμετοχή και στήριξη της TRAINOSE, θα ήταν πολύ δύσκολο να λειτουργήσουν σε άριστο επίπεδο», επισημαίνει ο κ. Αρβανίτης, υποστηρίζοντας ότι, το όλο εγχείρημα, έχει μακρόπνοη προοπτική, με δυνατότητα δρομολόγησης 500 συρμών το χρόνο.

Ο διευθύνων σύμβουλος της DB Schenker Ελλάδος, σε ερώτηση, εάν η γερμανική εταιρεία «κατεβάσει» μηχανές έλξης στο Ικόνιο, απαντά «ο ανταγωνισμός προκαλεί ή απαιτεί συνεργασίες», τασσόμενος υπέρ της κατασκευής του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο.

Τέλος, αναφορικά με την εγχώρια αγορά logistics, σημειώνει ότι τα περιθώρια κέρδους έχουν ουσιαστικά... μηδενιστεί, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι η αγορά δείχνει ότι ολοένα και μεγαλύτερο εμπορευματικό έργο θα κατευθύνεται στις θαλάσσιες και συνδυασμένες-σιδηροδρομικές μεταφορές, παρά στις οδικές.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

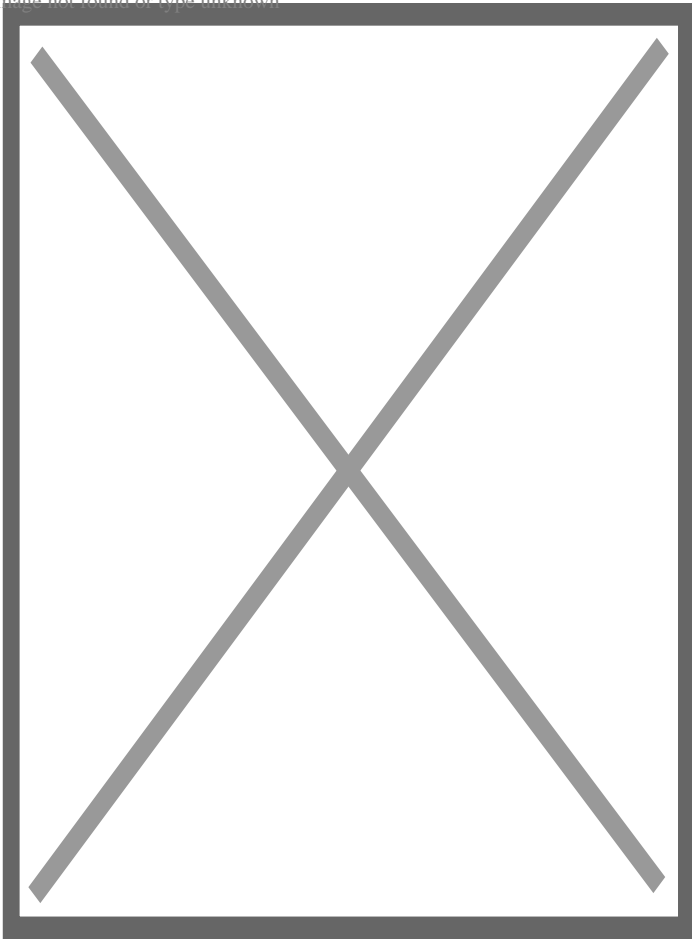
-Πως πήγε η περσινή χρονιά για την Schenker A.E., μέλος του ομίλου Schenker Logistics; Οι προβλέψεις για το 2015;

-Η DB γνώρισε πέρυσι διψήφιο ποσοστό αύξησης του κύκλου εργασιών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι επικεντρωθήκαμε περισσότερο σε μεσαίους και μεγάλους πελάτες, συγκεκριμένων τομέων αγοράς. Παράλληλα, διευρύναμε το πελατολόγιο και τις υπηρεσίες, επιτυγχάνοντας, μεταξύ άλλων, στρατηγική συνεργασία με την Cosco, στην Ελλάδα.

Ακόμη, κινηθήκαμε πιο «επιθετικά» σε τομείς, όπως το Fast Moving Consumer Goods,

δηλαδή σε προϊόντα που έχουν να κάνουν με το ευρύ καταναλωτικό κοινό, αλλά και στις εξαγωγές, είτε οδικές, είτε θαλάσσιες.

Image not found or type unknown



Για το 2015, είναι δύσκολο να κάνει κάποιος πρόβλεψη. Αυτό που σίγουρα έχει αλλάξει στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια, είναι το ισοζύγιο μεταφορών εισαγωγών και εξαγωγών. Κάποτε οι εισαγωγές προς τις εξαγωγές ήταν 3 προς 1, σήμερα, αυτό τείνει να γίνει 1,5 προς 1.

Για το τρέχον έτος δεν μπορούμε να προβούμε σε εκτιμήσεις, καθώς πολλές εταιρείες βρίσκονται υπό καθεστώς δυσκολίας, αναφορικά με την ρευστότητα τους. Η ρευστότητα δεν επηρεάζει μονάχα τις εισαγωγικές εταιρείες, αλλά και τις εξαγωγικές, διότι ότι αγοράζουν, το χρηματοδοτούν άμεσα, είτε από ίδια κεφάλαια, είτε από δανεισμό.

Ως γνωστόν, την παρούσα περίοδο, οι γραμμές πίστωσης είναι στενές και δυστυχώς, το τελευταίο διάστημα έχουν «πέσει οι στροφές» της πραγματικής οικονομίας.

-Τι περιέχει και πότε υπογράφηκε το μνημόνιο στρατηγικής συνεργασίας με την Cosco;

-Το μνημόνιο στρατηγικής συνεργασίας με την Cosco είναι πολύ σημαντικό, εξαιτίας και των διευκολύνσεων που τυγχάνει η κινεζική εταιρεία στον Πειραιά, σε θέματα

φορολογίας και ΦΠΑ (π.χ. απαλλαγή πληρωμής ΦΠΑ και δασμών), κάτι το οποίο λειτουργεί ενισχυτικά για τα διερχόμενα φορτία (transit) μεγάλων διεθνών πελατών.

Η Cosco έφερε πελάτες «πολύ υψηλών εμπορικών αξιών» και επομένως, διερευνά και επιδιώκει την εύρεση εξειδικευμένων και αξιόπιστων συνεργατών, στην εφοδιαστική αλυσίδα των προϊόντων που διακινεί.

Η DB Schenker Logistics έχει εμπειρία, τόσο στις σιδηροδρομικές μεταφορές, όσο και στις intermodal, αλλά και σημαντική δικτυακή διαχείριση - υποστήριξη στις χώρες της ΝΑ Ευρώπης. Αποτέλεσμα αυτού είναι η αξιοπιστία σταθερού χρόνου μεταφοράς και η ασφάλεια.

Επίσης, η DB Schenker Logistics, στις 14 χώρες της ΝΑ Ευρώπης, έχει κοινή κουλτούρα διαχείρισης του μεταφορικού έργου και ικανότητα στην παροχή ολοκληρωμένων λύσεων.

Η συνεργασία με την Cosco ξεκίνησε το δεύτερο εξάμηνο του 2014 και, έως σήμερα, έχουν δρομολογηθεί 80 πλήρεις συρμοί. Ο πρώτος συρμός δρομολογήθηκε τον Απρίλιο του 2014.

Το μνημόνιο περιέχει και απαιτητικές προδιαγραφές, καθώς επιδίωξη αποτελεί η επιστροφή πλήρων συρμών, με εμπορεύματα εξαγωγικών ομίλων. Ο Πειραιάς μπορεί να καταστεί και transit εξαγωγικό λιμάνι.

Ο στόχος είναι να υπάρξουν στο μέλλον, πλήρη τρένα κοντέινερ, με τερματικό σταθμό το Ικόνιο ή και εναλλακτικά το Θριάσιο. Αυτό που ανταγωνιζόμαστε είναι το φορτηγό αυτοκίνητο, αλλά και υφιστάμενα λιμάνια της Ευρώπης, βασιζόμενοι στους γρηγορότερους και ανταγωνιστικότερους όρους μεταφοράς.

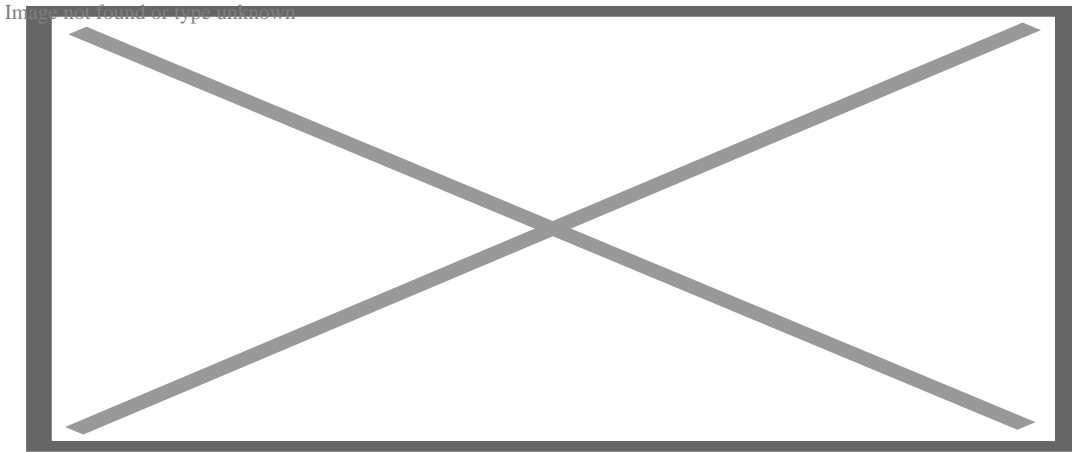
-Ποιος είναι ο ρόλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ;

-Στην Ελλάδα δεν έχουμε εταιρεία έλξης, ακόμα και κάτω από την αιγίδα της DB Schenker Rail. Με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ είμαστε σε πλαίσιο πολυετής και αгаστής συνεργασίας. Η DB Schenker Logistics έχει αναλάβει την ολοκληρωτική διαχείριση και οργάνωση της εφοδιαστικής αλυσίδας, των διακινούμενων προϊόντων, για λογαριασμό - και με συμβατική υποχρέωση - απέναντι στην Cosco. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ είναι αναπόσπαστος κρίκος του συγκεκριμένου έργου.

Δεδομένου ότι τα τρένα αυτά συντίθενται και οργανώνονται στην Ελλάδα, χωρίς την συμμετοχή και στήριξη της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θα ήταν πολύ δύσκολο να λειτουργήσουν σε άριστο επίπεδο.

Το έργο αυτό έχει μακρόπνοη προοπτική, με δυνατότητα δρομολόγησης 500 συρμών το χρόνο, αλλά χρειάζεται βελτίωση υποδομών - μέσω σοβαρών επενδύσεων, όπως

και επενδύσεις σε συστήματα διοίκησης και διαχείρισης τρένων. Η διαδρομή που ακολουθείται, μήκους 2.200 χλμ., είναι Ελλάδα (Ικόνιο) – Σκόπια – Σερβία – Ουγγαρία – Σλοβακία – Τσεχία ή Σλοβακία.



Οι κύριοι παραλήπτες είναι στην Τσεχία και Σλοβακία και ο χρόνος ταξιδιού διαμορφώνεται σε 3 - 4 ημέρες για τον κεντρικό τερματικό σταθμό. Κανείς δεν πίστευε, πριν από ένα χρόνο, ότι αυτό είναι εφικτό. Ο σωστός σχεδιασμός, το πλάνο και η διαχείριση / εκτέλεση έργου, από όλους τους εμπλεκόμενους κρίκους, το κάνει πραγματικότητα.

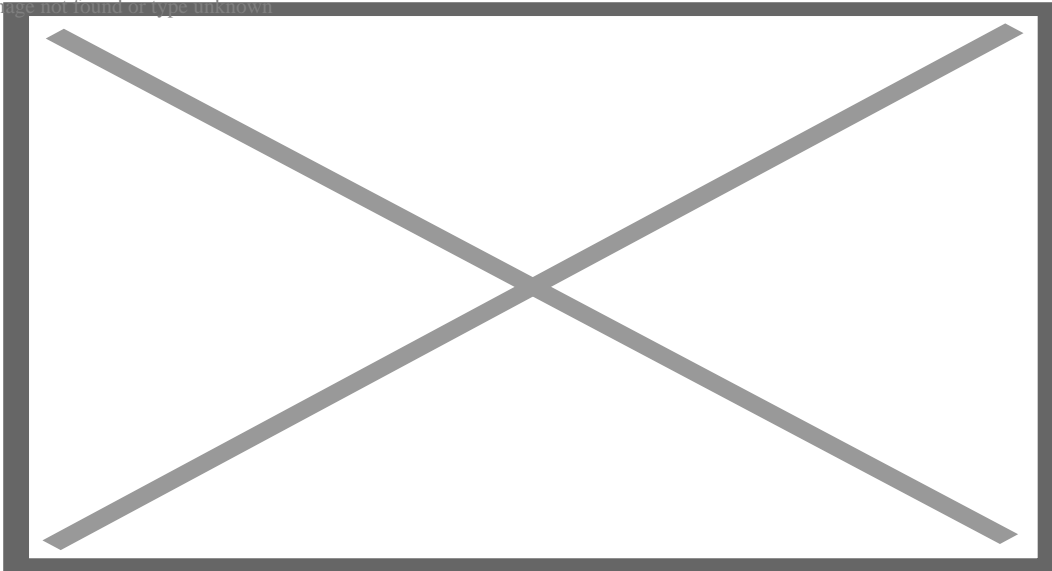
-Θα «κατεβάσετε» μηχανές στην Ελλάδα;

-Η DB Schenker Rail έχει ισχυρή και αυτόνομη παρουσία σε γειτονικές χώρες, όπως σε Ρουμανία και Βουλγαρία, με δικές της μηχανές έλξης και προσωπικό.

Αυτό είναι θέμα πολιτικής απόφασης, στρατηγικής πολιτικής και λιγότερο οικονομικής. Ο ανταγωνισμός προκαλεί ή απαιτεί συνεργασίες.

-Σαν manager του ιδιωτικού τομέα, είστε υπέρ των αποκρατικοποιήσεων σε λιμάνια, τρένα, αεροδρόμια; Χρειαζόμαστε το Θριάσιο;

-Οι ιδιωτικοποιήσεις πρέπει να έχουν προστιθέμενη εγγυημένη αξία. Η προσοχή να δίδεται, όχι μόνο στο τίμημα, αλλά στη δημιουργία σταθερών θέσεων εργασίας, όπως και συνεχών επενδύσεων.



Το Θριάσιο εμπορευματικό κέντρο, το χρειαζόμαστε. Η Ελλάδα οφείλει να κατασκευάσει ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο, με ομαδοποιημένες κεντρικές υπηρεσίες και αξιόπιστες υποδομές. Η σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτών επενδυτών πρέπει και μπορεί να δώσει λύσεις.

-Ποια προϊόντα επιδεικνύουν αντοχές στην κρίση και ποια όχι;

-Το λιανικό εμπόριο και ο κατασκευαστικός κλάδος έχουν πτώση. Αντίθετα, αντιστάσεις επιδεικνύουν τρόφιμα (FMCG), χημικά και αγροχημικά.

-Αρκετοί υποστηρίζουν ότι η κρίση εξυγίανει τον κλάδο των μεταφορών και των logistics. Είναι έτσι; Τα τιμολόγια έχουν πέσει;

-Σε κάποιες περιπτώσεις, υπήρξε εξυγίανση και σε κάποιες, βίαιη προσαρμογή. Τα τιμολόγια έχουν συμπιεστεί αρκετά, το μεικτό κέρδος πολύ. Στις καλές εποχές, το καθαρό κέρδος ήταν 2,5%-3%, τώρα είναι... μηδέν και κάτω.

Αυτό που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι η χαμηλή αποδοτικότητα των Ελλήνων διεθνών μεταφορέων. Οι Έλληνες μεταφορείς έχουν παλιό στόλο και δεν μπορούν να αυξήσουν τα δρομολόγια τους. Αντίθετα, οι Βούλγαροι έχουν καλύτερα κοστολόγια και κάνουν περισσότερα τονοχιλιόμετρα. Γι'αυτό, πολλοί Έλληνες έχουν πάει στη Βουλγαρία.

Πάντως, η αγορά δείχνει ότι, ολοένα και περισσότερο έργο, θα κατευθύνεται στις θαλάσσιες και τις συνδυασμένες/σιδηροδρομικές μεταφορές. Το οδικό θα συμπιεστεί, εξαιτίας και των οδηγιών της ΕΕ για το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και λόγω των αυξανόμενων περιβαλλοντικών φόρων διέλευσης.