

Απ. Κετανίδης, ΟΦΑΕ: Μόνο το 8% - 12% των φορτηγών ενεργό, ουρές στα ευρωπαϊκά σύνορα

2020/04/08 10:38 στην κατηγορία LOGISTICS

Στις συνέπειες της πανδημίας του κορωνοϊού στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναφέρεται, σε συνέντευξη στο metaforespress.gr, ο πρόεδρος της [Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών](#) (ΟΦΑΕ), Απόστολος Κετανίδης.

Ο κ. Κετανίδης υποστηρίζει ότι **μόνο το 8% - 12% των φορτηγών παραμένει ενεργό**, με αντικείμενο την τροφοδοσία των νοσοκομείων, των φαρμακείων και των αλυσίδων καταστημάτων τροφίμων (super markets), τονίζοντας ότι αυτοί που γνωρίζουν αύξηση του κύκλου εργασιών είναι ένας πολύ μικρός αριθμός, το υπόλοιπο σχεδόν **90% έχει κάνει αναστολή εργασιών**.

Παράλληλα, υπογραμμίζει ότι σημειώνονται ουρές στα ευρωπαϊκά σύνορα, παρά τις οδηγίες της ΕΕ, εκφράζοντας την πεποίθησή του ότι, αυτή τη φορά, η ελληνική Πολιτεία οφείλει να επαναπροσδιορίσει, προς το θετικότερο, τη στάση της απέναντι στους οδικούς μεταφορείς.

-Έχει γνωρίσει ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παρόμοια κρίση; Πόσα φορτηγά είναι ενεργά;

-Προτού απαντήσω στην ερώτηση, θα ήθελα να ευχηθώ σε όλους καλή δύναμη και υγεία, με την ελπίδα η ιατρική επιστήμη να βρει όσο το δυνατόν πιο γρήγορα την απάντηση στην επιδημία. Δυστυχώς, η κρίση που βιώνουμε εξελίσσεται σε μεγαλύτερη από την κρίση του 2010.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις μας, το 8% - 12% των φορτηγών παραμένει ενεργό για την τροφοδοσία των νοσοκομείων, των φαρμακείων και των αλυσίδων καταστημάτων τροφίμων (super markets).

Image: [Ευρωπαϊκά σύνορα](#)



Επίσης, ελάχιστοι μεταφορείς συνεχίζουν ακόμη την μεταφορά πρώτων υλών και προϊόντων σε βιομηχανικές επιχειρήσεις, ένα μικρό ποσοστό των βυτίων υγρών καυσίμων συνεχίζουν τον ανεφοδιασμό όσων πρατηρίων καυσίμων παραμένουν ανοιχτά, ένα πολύ μικρό ποσοστό δραστηριοποιείται στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από/προς τα λιμάνια της χώρας, η οποία παρουσιάζει σημαντική πτώση.

Τέλος, οι αστικές διανομές υπολειτουργούν στην παρούσα φάση, καθώς ενεργό παραμένει το 30% των φορητών που μεταφέρουν εμπορεύματα ελεγχόμενης θερμοκρασίας (φορηγά-ψυγεία).

Στην περίπτωση των διεθνών μεταφορών, τα δρομολόγια προς Ιταλία, Γερμανία, Γαλλία, Ολλανδία, Βέλγιο, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο, όπου σημειώνεται και ο μεγαλύτερος όγκος μεταφορικού έργου, έχουν μειώσει την συχνότητά τους πέραν του 80%, καθώς οι χώρες αυτές έχουν πληγεί από την επιδημία.

-Πρόσφατα η ΕΕ έδωσε οδηγία για τη διευκόλυνση των οδικών μεταφορών στα σύνορα των κρατών - μελών. Υιοθετήθηκε;

-Οι περισσότερες χώρες συνεχίζουν τα περιοριστικά μέτρα κυκλοφορίας και τους αυστηρούς ελέγχους. Οι ουρές σε κάποια σύνορα είναι ατελείωτες, για παράδειγμα σε Ρουμανία, Βουλγαρία, Αυστρία, Ουγγαρία.

Μάλιστα, όποιος εισέρχεται από την Ιταλία προς τις γειτονικές χώρες, υπάρχουν ειδικά υγειονομικά κλιμάκια και η κυκλοφορία γίνεται με τη συνοδεία Αστυνομίας, αφότου συγκεντρωθούν δεκάδες φορηγά και σχηματίζεται μια οχηματοπομπή (convoy). Οι σταθμεύσεις γίνονται καθ' υπόδειξη της Αστυνομίας **και ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής 6-7 ημερών γίνεται πλέον σε 10 ημέρες.**

Ευελπιστούμε πως και η νέα πολιτική ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να καταβάλει μεγαλύτερη προσπάθεια, ώστε να αλλάξει προς το θετικότερο το περιβάλλον και οι συνθήκες για τους οδικούς μεταφορείς, οι οποίοι αποδεικνύουν πόσο σημαντικοί είναι για την συνοχή της κοινωνίας και την ανάκαμψη της οικονομίας

Οι κατευθυντήριες που έδωσε η Κομισιόν για την ομαλή ροή των εμπορευμάτων εντός της ΕΕ αλλά και με τις γειτονικές χώρες, με την πρόταση λειτουργίας Πράσινων Λωρίδων κατά μήκος του οδικού άξονα TEN-T, όπου η διέλευση των φορητών οχημάτων θα γίνεται απρόσκοπτα, χωρίς εμπόδια και περιορισμούς και με

τους ελάχιστους δυνατούς ελέγχους και διαδικασίες, έτσι ώστε να μειωθούν οι χρονοκαθυστερήσεις, σαφώς κυμαίνονται προς την σωστή κατεύθυνση για την ομαλή λειτουργία της Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Θα πρέπει, λοιπόν, να υιοθετηθούν άμεσα από όλα τα Κράτη – Μέλη, έτσι ώστε να βελτιωθεί η σημερινή εικόνα των εμπορευματικών μεταφορών καθώς επίσης να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των ίδιων των μεταφορέων.

Παρ'όλα αυτά, κάθε μέτρο που λαμβάνεται θα πρέπει να κυμαίνεται σε δύο βασικούς άξονες: **α)** την προστασία της δημόσιας υγείας, και **β)** την ομαλή ροή των εμπορευμάτων.

Η πρόκληση που αντιμετωπίζουμε όλοι σήμερα, είναι στο να βρεθεί η «χρυσή τομή» μεταξύ των δύο αυτών βασικών παραγόντων, χωρίς να θίγεται καμία από αυτές τις δύο βασικές προτεραιότητες.

Σίγουρα πάντως οι «Πράσινες Λωρίδες» της Ε.Ε. αποτελούν μία καλή βάση για την δημιουργία ενός ικανού δικτύου εμπορευματικών μεταφορών εντός της Ε.Ε., και όχι μόνο.

-Κρούσματα σημειώθηκαν σε οδηγούς; Έχετε δώσει οδηγίες προφύλαξης;

-Μέχρι στιγμής δεν έχουμε ειδοποιηθεί για κάποιο κρούσμα. Οδηγίες προφύλαξης και χρηστικές πληροφορίες δώσαμε από την πρώτη στιγμή, τόσο για τις ίδιες τις μεταφορικές επιχειρήσεις και τα μέτρα προστασίας στις εγκαταστάσεις τους, όσο και σε έντυπη check list με τα βασικά μέτρα αυτοπροστασίας για οδηγούς φορτηγών, προκειμένου να την εκτυπώνουν και να την διαβάζουν εύκολα κατά την διάρκεια ενός δρομολογίου, έτσι ώστε να μην τους διαφεύγει κανένα μέτρο αυτοπροστασίας.

Η εικόνα ίσως περιέχει: 1 άτομο, κείμενο που λέει "#WeLoveOurDrivers THANK YOU"

Image not found or type unknown

Η IRU, μέσω μηνυμάτων, εμπυχώνει τους οδικούς μεταφορείς

Από ημέρα σε ημέρα οι συνθήκες αλλάζουν, όπως οι διασυνοριακοί έλεγχοι καθώς και τα μέτρα προστασίας που λαμβάνει κάθε χώρα, τα οποία επηρεάζουν τις μεταφορές, και στην ΟΦΑΕ γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια για να μένουμε ενημερωμένοι για κάθε νέα εξέλιξη και να παρέχουμε έγκυρες και εμπειριστατωμένες πληροφορίες και κάθε δυνατή βοήθεια στους Έλληνες αυτοκινητιστές.

Σε αυτό φυσικά μας βοηθάει ότι είμαστε Μέλη ενός παγκόσμιου δικτύου συνεργατών, **κάτω από την “ομπρέλα” της IRU**, με τους οποίους βρισκόμαστε σε άμεση επικοινωνία και επαφή για την ανταλλαγή πληροφοριών για το τι συμβαίνει σε κάθε χώρα.

-Απειλείται η βιωσιμότητα εταιρειών; Μήπως οδηγηθούμε σε συγχωνεύσεις εταιρειών;

-Η απειλή είναι τεράστια για όλη την αλυσίδα των μεταφορών: μεταφορικές, αποθήκες, διαμεταφορείς, κλπ. Αυτοί που γνωρίζουν αύξηση του κύκλου εργασιών

είναι ένας πολύ μικρός αριθμός, το υπόλοιπο σχεδόν 90% έχει κάνει παύση εργασίας.

Στον κλάδο μας, οι περισσότεροι αυτοκινητιστές είναι μεμονωμένοι, οπότε οι αντοχές τους είναι περιορισμένες.

Εάν γίνουν συγχωνεύσεις, αυτό μένει να αποδειχθεί. Σίγουρα, οι μεταφορές χρειάζονται μια καλύτερη οργάνωση, αλλά οι συνθήκες είναι δύσκολες.

Η Πολιτεία οφείλει να στηρίξει τον κλάδο των οδικών μεταφορέων. Χρειαζόμαστε πακέτα χρηματοδότησης, κυρίως για την αντικατάσταση του στόλου οχημάτων, καθώς ο ελληνικός στόλος είναι ο γηραιότερος στην Ευρώπη και όχι μόνο.

-Οι δύσκολες στιγμές που ζούμε όλοι ανέδειξαν στο κοινωνικό σύνολο, στην Αγορά, αλλά και στην Πολιτεία το σπουδαίο ρόλο των Μεταφορών...

-Πράγματι έτσι είναι. Οι Μεταφορείς, όπως και το υγειονομικό προσωπικό και άλλοι κλάδοι εργαζομένων, βρίσκονται στην «πρώτη γραμμή» για την εξυπηρέτηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου. Ο κομβικός ρόλος των Οδικών Μεταφορών στην οικονομία μιας χώρας, ήταν λίγο ως πολύ γνωστός.

Πλέον είναι περισσότερο ξεκάθαρο από ποτέ, πως οι οδικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία μιας κοινωνίας!

Ενώ παράλληλα, οι εργαζόμενοι στον κλάδο, και ειδικότερα οι επαγγελματίες οδηγοί, εργάζονται ακατάπαυστα και υπό εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες – ειδικότερα τώρα στην εποχή της πανδημίας, αλλά και ανέκαθεν – επιδεικνύοντας υψηλά επίπεδα επαγγελματισμού και αντοχών, και αξίζουν τον σεβασμό όλων μας!

Ευελπιστούμε πως και η νέα πολιτική ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να καταβάλει μεγαλύτερη προσπάθεια, ώστε να αλλάξει προς το θετικότερο το περιβάλλον και τις συνθήκες για τους οδικούς μεταφορείς, οι οποίοι αποδεικνύουν πόσο σημαντικοί είναι για την συνοχή της κοινωνίας και την ανάκαμψη της οικονομίας.

Οφείλουμε όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς να προστατέψουμε τους εργαζόμενους και τις επιχειρήσεις, που αποτελούν την ραχοκοκαλιά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, για το καλό της εθνικής οικονομίας μας για την εύρυθμη λειτουργία της κοινωνίας!