

Αλ. Σιώρης - Λ. Πάλλη, ΔΑΑ: Οι προκλήσεις του air cargo για τη μεταφορά του εμβολίου

2020/11/25 10:59 στην κατηγορία LOGISTICS

Στο πλαίσιο του μεγάλου αφιερώματος του metaforespress.gr στην εμπορευματική κοινότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) και το πώς αντιμετώπισε την περίοδο της πανδημίας του SARS-CoV-2, συνομιλήσαμε με τον κ. **Αλέξη Σιώρη**, Διευθυντή Ανάπτυξης Επίγειας Εξυπηρέτησης & Εμπορευματικών Υπηρεσιών του αεροδρομίου της Αθήνας και την κα. **Λίνα Πάλλη**, Προϊσταμένη Εμπορευματικής Ανάπτυξης.

Όπως τόνισαν, σύσσωμη η εμπορευματική κοινότητα του αεροδρομίου ετοιμάζεται να αντιμετωπίσει την μεγάλη πρόκληση της μεταφοράς, αποθήκευσης και διανομής του εμβολίου κατά του SARS-CoV-2, αναλύοντας επιμέρους επιχειρησιακές δυσκολίες.

Παράλληλα, τα δυο στελέχη του αεροδρομίου υπογραμμίζουν ότι **στο ΔΑΑ έχει σχηματιστεί μια ομάδα κρούσης** κάτω από την ομπρέλα της πλατφόρμας συνεργασίας των μελών της εμπορευματικής κοινότητας του αεροδρομίου (εταιρεία αεροδρομίου, αεροπορικές εταιρείες, cargo και ground handlers, διαμεταφορείς και διεθνείς couriers, και, βεβαίως, Τελωνείο), η οποία τελεί στη διάθεση των αρμόδιων υπουργείων, προκειμένου να σχεδιαστεί και υλοποιηθεί, με τη μέγιστη αποτελεσματικότητα, το έργο αυτό.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Πώς αντιμετώπισε η εμπορευματική κοινότητα του ΔΑΑ την πανδημία του SARS-CoV-2 και την περίοδο του lockdown;

-Η εμπορευματική κοινότητα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών είχε πάντα μια συνεργατική προσέγγιση, ωστόσο αυτήν την περίοδο εντάθηκαν, τόσο η συνεργασία των μελών της, όσο και η προθυμία ενημέρωσης και ανταλλαγής χρήσιμων πληροφοριών, προκειμένου όλοι να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες της αγοράς και του εμπορίου.

Την περίοδο του lock down, όπως ήταν φυσικό, αποφεύγαμε τις κατ' ιδίαν συναντήσεις, οι συζητήσεις γίνονταν διαδικτυακά και σε τακτική βάση, προασπίζοντας με αυτό τον τρόπο το cluster της εμπορευματικής κοινότητας. Το όλο εγχείρημα θεωρούμε ότι πέτυχε, επιβεβαιώνοντας τη δυναμική αυτής της

συνεργατικής προσπάθειας.

Το Τελωνείο επίσης επέδειξε άμεσα αντανakλαστικά και προχώρησε σε διευκολύνσεις για την προάσπιση της υγείας όλων των εμπλεκόμενων και την αποφυγή καθυστερήσεων, εφαρμόζοντας την εκτύπωση των αδειών εισαγωγής και εξαγωγής απευθείας στους τρεις εμπορευματικούς σταθμούς, ένα αίτημα που είχε τεθεί από τους φορείς καιρό πριν.

Χτίζοντας δε αποτελεσματικές σχέσεις εμπιστοσύνης, τόσο με την προηγούμενη, όσο και με τη νέα Διεύθυνση του Τελωνείου ΔΑΑ, συζητήθηκαν και προτάθηκαν λύσεις για θέματα που θα βελτιώσουν την καθημερινή πραγματικότητα, τόσο των τελωνειακών υπαλλήλων, όσο και των ιδιωτικών φορέων. Αντίστοιχα προχωρούν και άλλες ψηφιακές μεταρρυθμίσεις σύμφωνα και με τον Ευρωπαϊκό Τελωνειακό Κώδικα.

Ένα δίδαγμα που προκύπτει από την πανδημία, είναι η ανάδειξη των ευκαιριών για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας της αεροπορικής εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά και οι συνέργειες μεταξύ των μελών της, ώστε να αντιμετωπίσουμε από κοινού τις προκλήσεις της επόμενης ημέρας.

-Πως επηρέασε η πανδημία του SARS-CoV-2 την εμπορευματική κίνηση του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος»;

-Στο αεροδρόμιο της Αθήνας δραστηριοποιούνται πρωτίστως επιβατικά αεροπλάνα, τα οποία μεταφέρουν το μεγαλύτερο όγκο των φορτίων – και λιγότερο τα αμιγώς εμπορευματικά.

Κι ενώ από το 2014, η εμπορευματική κίνηση στο ΔΑΑ παρουσίαζε μία σταθερά ανοδική πορεία, έχοντας ανακτήσει σχεδόν το 26% της σημαντικής μείωσης, ύψους 40% που είχε ήδη υποστεί λόγω της οικονομικής κρίσης του 2009, με την έναρξη της πανδημίας -και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του πρώτου lockdown- οι όγκοι μειώθηκαν απότομα κατά περίπου 30%, λόγω του περιορισμού των επιβατικών πτήσεων.

Θεωρούμε ότι λόγω της πολύ μεγαλύτερης ταχύτητας, αλλά και της ασφάλειας που παρέχει η αερομεταφορά, πιθανότατα θα διακινηθεί ένας μεγάλος, εάν όχι ο συνολικός όγκος, των φαρμάκων μέσω του αεροδρομίου της Αθήνας

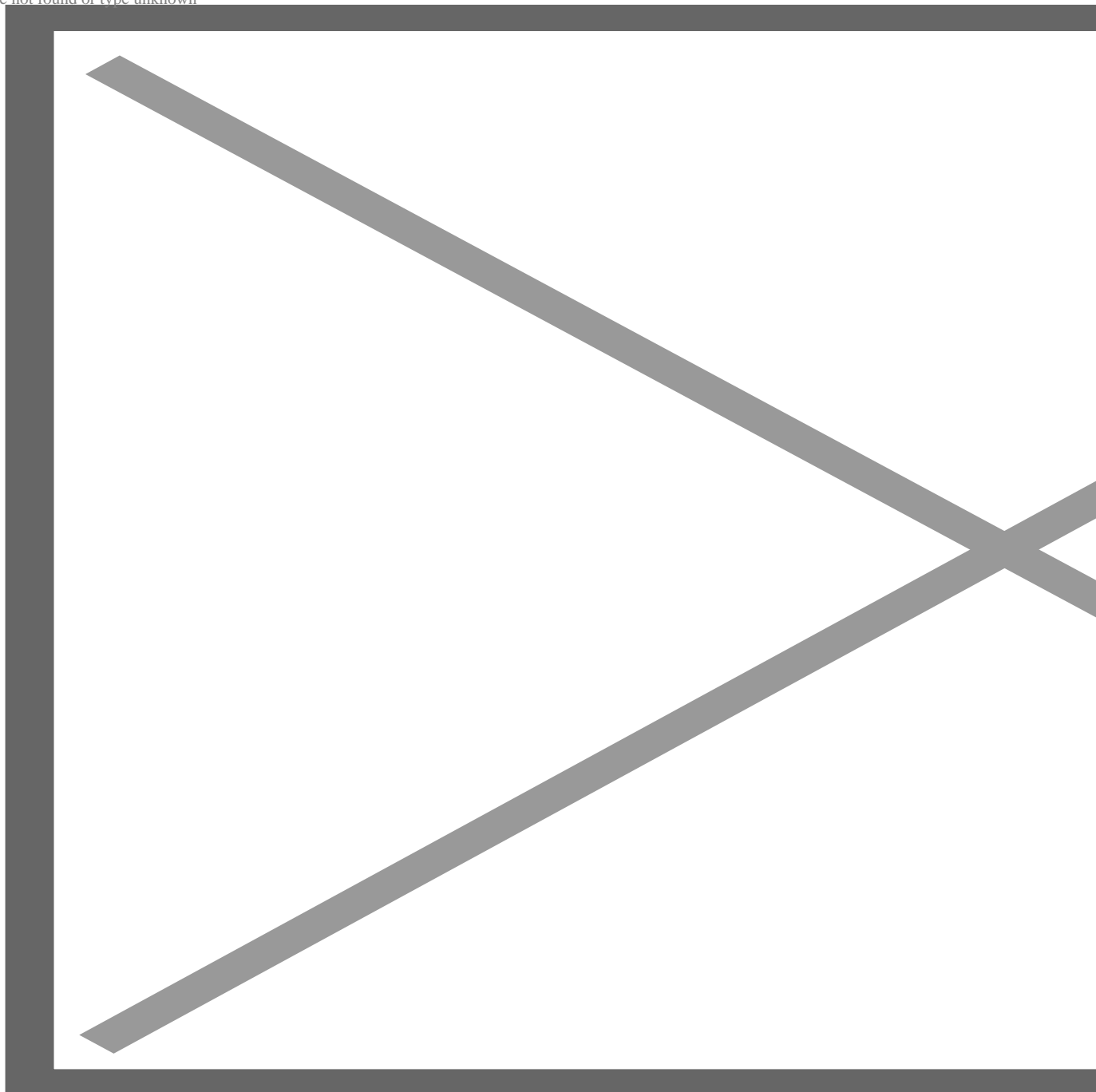
Δεδομένης δε της περιορισμένης δραστηριοποίησής των επιβατικών αεροπλάνων, η μείωση του προσφερόμενου χώρου για τη μεταφορά εμπορευμάτων ήταν έκτοτε πολύ μεγάλη.

Ως αντίβαρο, προέκυψαν δεκάδες έκτακτων εμπορευματικών πτήσεων για είδη πρώτης ανάγκης, όπως μάσκες και ιατρικός εξοπλισμός από την Κίνα (σε αμιγώς εμπορευματικά αεροπλάνα/freighters, αλλά και σε επιβατικά, τα οποία μετέφεραν εμπόρευμα στο χώρο των αποσκευών, αλλά και στην καμπίνα – τα ονομαζόμενα preighters), με αποτέλεσμα, η μείωση της συνολικής διακίνησης εμπορευμάτων για το έτος να είναι μέχρι στιγμής περίπου 20%.

Συγκεκριμένα, **έως και το Σεπτέμβριο, οι συνολικές εισαγωγές μειώθηκαν μόνο κατά 12%**, αφενός λόγω των επιπλέον εμπορευματικών πτήσεων και αφετέρου λόγω της αύξησης του ηλεκτρονικού εμπορίου μέσω των διεθνών εταιρειών ταχυμεταφοράς (DHL, Fedex/TNT και UPS).

Στον αντίποδα, **οι εξαγωγές δέχτηκαν μεγαλύτερο πλήγμα (-25%)**, λόγω της περιορισμένης χωρητικότητας παγκοσμίως.

Η πανδημία της Covid-19 θα έχει, όπως διαφαίνεται, δραματικές συνέπειες για τον ευρύτερο κλάδο των αερομεταφορών. Η προσωρινή, αν και αναιμική, ανάκαμψη της αεροπορικής κίνησης στο ΔΑΑ (κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και κυρίως τον Αύγουστο, με τους επιβάτες, τον αριθμό πτήσεων και την πληρότητα των αεροσκαφών ν' αγγίζουν το 40%, 60% και 70% των αντίστοιχων ποσοστών του 2019), ανακόπηκε σταδιακά το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο και ακόμη πιο απότομα το Νοέμβριο.



Στελέχη της εμπορευματικής κοινότητας του αεροδρομίου “Ελ. Βενιζέλος”

Η εκθετική αύξηση των κρουσμάτων τόσο σε ολόκληρη την επικράτεια όσο και σε παγκόσμια κλίμακα, οδήγησε τη χώρα μας, όπως άλλωστε και άλλες χώρες, σε εφαρμογή αυστηρών περιορισμών και lockdowns για δεύτερη φορά μέσα σε λίγους μήνες.

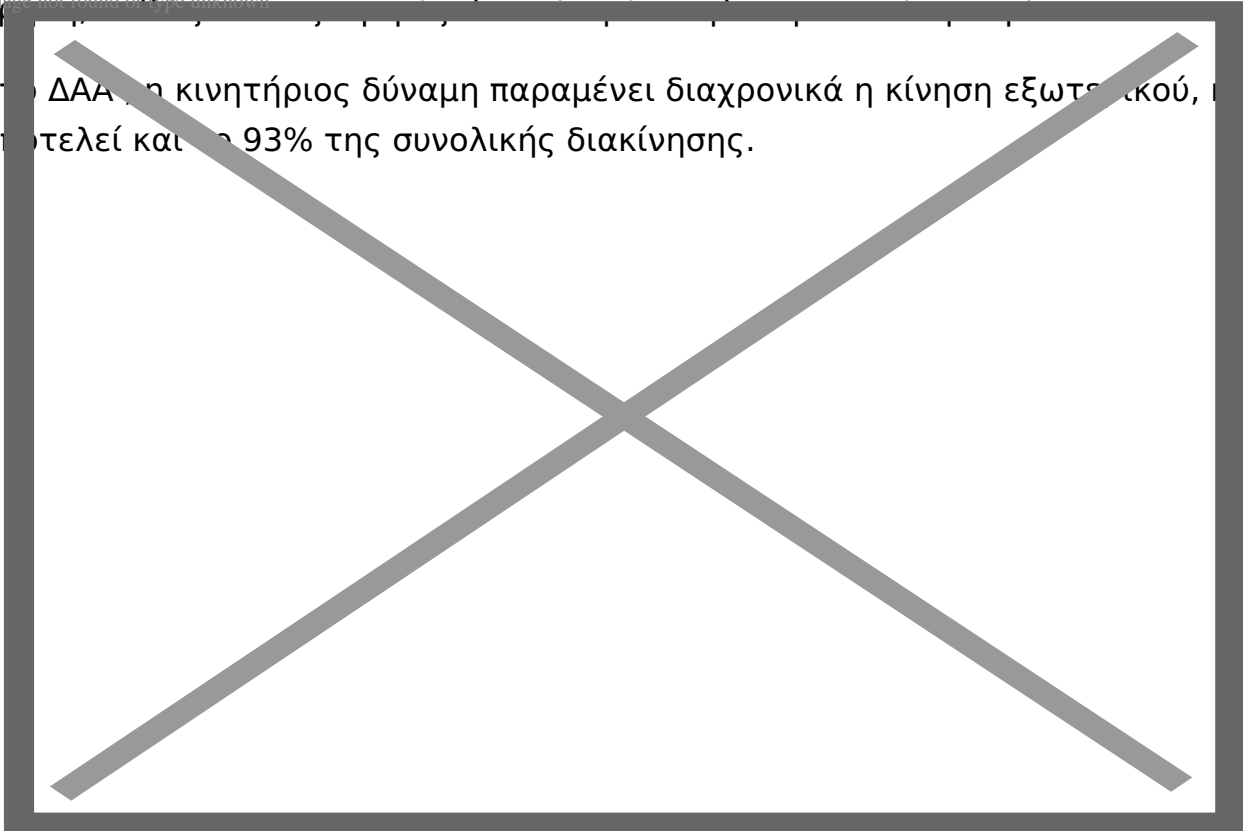
Για το επόμενο διάστημα, διαβλέπουμε μια συρρίκνωση της αγοράς για το σύνολο του κλάδου, εκτιμούμε δε ότι θα χρειασθεί χρόνος για να ανακάμψει ο κλάδος. Τα δύσκολα είναι ακόμα μπροστά μας.

-Ποια προϊόντα διακινήθηκαν την περίοδο της πανδημίας;

-Η έξαρση της πανδημίας δεν διαφοροποίησε ιδιαίτερα το είδος των εμπορευμάτων,

με εξαίρεση τις μάσκες και τα είδη ιατρικού εξοπλισμού για ιδιωτική και εμπορική χρήση.

Στο ΔΑΑ, η κινητήριος δύναμη παραμένει διαχρονικά η κίνηση εξωτερικού, η οποία αποτελεί και το 93% της συνολικής διακίνησης.



Στο

αντίθετο άκρο, η κίνηση εσωτερικού δεν ακολουθεί ανάλογη πορεία, αφενός λόγω της πολυετούς οικονομικής κρίσης, αλλά και λόγω του ανταγωνισμού από τις θαλάσσιες μεταφορές, αναφορικά με τη σύνδεση με τη νησιωτική χώρα.

Ένα από τα θετικά σημεία των τελευταίων ετών αποτελεί η συνεχής ανάπτυξη της διεθνούς εξερχόμενης κίνησης, γεγονός που υποστηρίζει τη στροφή των ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές του εξωτερικού.

-Ποιες είναι οι εκτιμήσεις για την επόμενη περίοδο;

-Το 2021, υπό την προϋπόθεση ότι θα ξεπεραστεί όσο είναι δυνατόν πιο αναίμακτα το δεύτερο κύμα της πανδημίας, αλλά και θα έχει ξεκινήσει ο εμβολιασμός κατά του κορωνοϊού σε παγκόσμια κλίμακα, λογικά θα επανακάμψει, κατ' αρχάς σταδιακά, η ψυχολογική διάθεση για το ταξίδι και, κατά συνέπεια, και η επιβατική κίνηση.

Με δεδομένη επομένως τη διαθεσιμότητα χώρου για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο χώρο αποσκευών (στην «κοιλιά του αεροπλάνου») απομένει να δούμε, εάν η οικονομική κρίση -και, **συνδυαστικά με αυτήν, η μείωση της αγοραστικής δύναμης του καταναλωτή που έχει επιφέρει η πανδημία στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς** - θα διατηρήσουν το μεταφερόμενο όγκο στα σημερινά επίπεδα ή και θα

τον αυξήσουν, ή, αντίθετα, θα προκαλέσουν περαιτέρω μείωση στην εμπορευματική αερομεταφορά.

Ένα δίδαγμα που προκύπτει από την πανδημία, είναι η ανάδειξη των ευκαιριών για τη βελτιστοποίηση της λειτουργίας της αεροπορικής εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά και οι συνέργειες μεταξύ των μελών της

Αξίζει επίσης να σημειωθεί εδώ, ότι ενώ δεν προβλέπονται για την ερχόμενη χρονιά πτήσεις υγειονομικού υλικού, αυτές ενδέχεται να ισοσκελιστούν με αντίστοιχες πτήσεις μεταφοράς του εμβολίου.

Γενικότερα, τα τελευταία χρόνια, έχουμε επιδιώξει την ανάπτυξη νέων φορτίων μέσω της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως, για παράδειγμα, τη μεταφορά φαρμάκων, η οποία είναι μια αναπτυσσόμενη αγορά.

Να τονίσουμε εδώ ότι ήδη 2 εταιρείες διεθνών διαμεταφορών κι ένας εξειδικευμένος οδικός μεταφορέας έχουν λάβει την **πιστοποίηση IATA CEIV Pharma, την οποία ευελπιστούμε ότι, μέσα στο 2021, θα λάβουν και οι φορείς επίγειας εξυπηρέτησης (cargo και ramp handlers) του αεροδρομίου.**

Παράλληλα, υλοποιούμε τις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να μπορούμε να εδραιωθούμε ως regional hub, ευελπιστώντας σε μεγαλύτερη συνεργασία με τους λιμενικούς φορείς, καθώς υπάρχουν οι σχετικές υποδομές και οι διαδικασίες.

-Ποια είναι η σημαντικότερη πρόκληση για το επόμενο έτος;

-Η με διαφορά σημαντικότερη πρόκληση στο χώρο της εφοδιαστικής αλυσίδα διεθνώς, αλλά σαφώς και στην Ελλάδα θα είναι η διανομή του εμβολίου.

Όχι μόνο τους επόμενους λίγους μήνες, αλλά σε βάθος χρόνου, εκτιμώντας ότι ο εμβολιασμός κατά του SARS-CoV-2 θα πρέπει να πραγματοποιηθεί μια ή και περισσότερες φορές το χρόνο για συγκεκριμένα χρόνια, μέχρι ο πληθυσμός σταδιακά να αποκτήσει “ανοσία της αγέλης”.

Δεν υπάρχει ακόμη σαφής εικόνα για το εάν η διανομή στην Ελλάδα θα γίνει απευθείας από τη χώρα παραγωγής ή ενδεχομένως μέσω κάποιων distribution centers σε κεντρικά σημεία στην Ευρώπη.

Για τη μεταφορά του εμβολίου, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν, κατά κόρον, αμιγώς εμπορευματικά αεροπλάνα. Το ζητούμενο εδώ είναι εάν ο συνολικός στόλος παγκοσμίως επαρκεί για την έγκαιρη μεταφορά τους

Ομοίως δεν έχει ακόμη αποσαφηνιστεί, εάν η εισαγωγή στην Ελλάδα θα γίνει με αμιγώς αεροπορική ή, εναλλακτικά, με οδική μεταφορά ή και συνδυαστικά.

Θεωρούμε ότι λόγω της πολύ μεγαλύτερης ταχύτητας, αλλά και της ασφάλειας που παρέχει η αερομεταφορά, πιθανότατα θα διακινηθεί ένας μεγάλος, εάν όχι ο συνολικός όγκος, των φαρμάκων μέσω του ΔΑΑ.

Στην περίπτωση αυτή, η απρόσκοπτη εισαγωγή στη χώρα και η παράδοση στο φορέα, ο οποίος θα μεριμνήσει για την περαιτέρω διαχείριση (ενδιάμεση αποθήκευση και διεκπεραίωση των last-mile logistics, συμπεριλαμβανόμενης και της προώθησης στα πάνω από 1.000 σημεία εμβολιασμού) θα είναι το δικό μας στοίχημα, το οποίο οφείλουμε, ως εμπορευματική κοινότητα του ΔΑΑ, να κερδίσουμε.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφέρουμε μια **σειρά προκλήσεων αναφορικά με τη διακίνηση του εμβολίου**, όπως μεταξύ άλλων:

1. Η επικείμενη διακίνηση, όπως διαφαίνεται, διαφορετικού τύπου εμβολίων, τα οποία **θα χρήζουν διαφορετικής διαχείρισης**, όπως π.χ. η διατήρηση σε διαφορετικές συνθήκες θερμοκρασίας (από -70°C , αλλά και $2^{\circ}\text{C}-8^{\circ}\text{C}$),

2. Η διατήρηση των εμβολίων, άμα τη αφίξει τους, στην περίπτωση της Pfizer, στην πολύ χαμηλή θερμοκρασία των -70°C .

Δεδομένου ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις ψύχους ανά την επικράτεια καταψύχουν μέχρι τους περίπου -30°C , θα πρέπει να στηθεί η απαραίτητη υποδομή και μάλιστα σε διαφορετικές περιφέρειες της χώρας, ώστε να διευκολυνθεί η προώθηση στο τελικό σημείο εμβολιασμού.

3. Η **αερομεταφορά per se**: Η κατάψυξη των εμβολίων, στους -70°C , αλλά ακόμη και στους -20°C , προϋποθέτει τη χρήση ξηρού πάγου, γεγονός που αυξάνει το βάρος του εμπορεύματος αλλά και δυσκολεύει τη διαχείρισή του.

Λόγω της επικινδυνότητας του ξηρού πάγου, δεν θα είναι δυνατή η φόρτωση στην καμπίνα του αεροσκάφους, όπως πολλές φορές συνέβη τον προηγούμενο χειμώνα με τη μεταφορά масκών και γαντιών, παρά μόνο στο χώρο αποσκευών, γεγονός που περιορίζει κατά πολύ το μέγιστο όγκο μεταφοράς.



Θα πρέπει επομένως να χρησιμοποιηθούν, κατά κόρον, αμιγώς εμπορευματικά αεροπλάνα. Το ζητούμενο εδώ είναι εάν ο συνολικός στόλος τους παγκοσμίως επαρκεί για την έγκαιρη μεταφορά των εμβολίων.

Όχι μόνο από τον τόπο παραγωγής στα κέντρα διανομής π.χ. της Ευρώπης, αλλά και στα κράτη μεμονωμένα και από εκεί, ενδεχομένως, σε σημεία όπου ίσως δεν προκρίνεται η οδική μεταφορά (βλ. νησιωτικές περιοχές στην Ελλάδα).

Στην περίπτωση της νησιωτικής Ελλάδας, υπάρχει και η εναλλακτική της χρήσης των επιβατικών πτήσεων που έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν μικρό όγκο εμβολίων.

4. Το σωστό timing κατά την άφιξη στο ΔΑΑ (διαθεσιμότητα οδικών μέσων καθώς και εξειδικευμένου προσωπικού στην περίπτωση καθυστερημένης ή απροειδοποίητης άφιξης του αεροσκάφους).

Δεδομένου ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις ψύχους ανά την επικράτεια καταψύχουν μέχρι τους περίπου -30°C , θα πρέπει να στηθεί η απαραίτητη υποδομή και μάλιστα σε διαφορετικές περιφέρειες της χώρας, ώστε να διευκολυνθεί η προώθηση στο τελικό σημείο εμβολιασμού

5. Η αμεσότητα των τελωνειακών διατυπώσεων, αν και υποθέτουμε ότι η προώθηση στην Ελλάδα θα γίνει ενδοκοινοτικά και άρα δεν θα απαιτείται εμπλοκή του Τελωνείου

6. Στην περίπτωση διάρρηξης της εφοδιαστικής αλυσίδας σε κάποιο ενδιάμεσο σημείο, θα απαιτείται η διατήρηση των εμβολίων στην προδιαγεγραμμένη θερμοκρασία **με προσθήκη ξηρού πάγου**, για την οποία απαραίτητη προϋπόθεση είναι η υλικοτεχνική επάρκεια καθόλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

7. Θα πρέπει να αποκλειστεί η πιθανή δήμευση εμβολίων σε ενδιάμεσους σταθμούς – φαινόμενο, το οποίο παρατηρήθηκε κατά τη μεταφορά ειδών πρώτης ανάγκης στις αρχές του χρόνου, αλλά και να εξασφαλισθεί η ασφάλεια (security) των εμβολίων σε όλη τη διάρκεια της μεταφοράς τους.

Τέλος, είναι υπέρτατης σημασίας να υπάρξει απόλυτη δέσμευση και παραδειγματική συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκομένων (φαρμακευτικές εταιρείες – αποστολείς, αερομεταφορείς, αεροδρόμια, παραλήπτες, αρμόδια Υπουργεία και κυβερνητικοί φορείς και υπηρεσίες) στη διακίνηση των εμβολίων.

Αυτό προϋποθέτει εξωστρέφεια, συνέργειες και συνεργατικότητα, άμεση ανταλλαγή δεδομένων και απόλυτη διαφάνεια.

Στο ΔΑΑ έχουμε ήδη σχηματίσει μια ομάδα κρούσης κάτω από την ομπρέλα της πλατφόρμας συνεργασίας των μελών της εμπορευματικής κοινότητας του αεροδρομίου (εταιρεία αεροδρομίου, αεροπορικές εταιρείες, cargo και ground handlers, διαμεταφορείς και διεθνείς couriers, και, βεβαίως, Τελωνείο) και τελούμε στη διάθεση των αρμόδιων υπουργείων, προκειμένου να σχεδιάσουμε και να υλοποιήσουμε από κοινού το μεγάλο αυτό έργο.