

• ΓΡΑΦΕΙΟ ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΚΠΕΜΠΟΥΝ ΥΣΤΑΤΟ SOS: ΤΟ ΔΕΟΝ ΓΕΝΕΣΘΑΙ ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΑΡΓΑ



Το Supply Chain Institute πραγματοποίησε στις 22 Μαρτίου του 2022 το συνέδριο "Transport & Logistics II" με την τιμητική συμμετοχή του Υφυπουργού Υποδομών & Μεταφορών, κ. Μ. Παπαδόπουλου, του Προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου Αθηνών, κ. Σ. Καφούνη, και 15 ομιλητών από φορείς και κορυφαίες επιχειρήσεις από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Έντονη προέκυψε η αγωνία για τη διεκπεραίωση του μεταφορικού έργου τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερα μετά την εκρηκτική αύξηση των τιμών των καυσίμων και τον πόλεμο Ρωσίας - Ουκρανίας.

Το καύσιμο diesel (χωρίς ΦΠΑ) ανέβηκε 35,2% εντός του 2022 και 55,9% μέσα σε δύο χρόνια. Έχει φτάσει πλέον τα 0,48€/km για φορτηγό 40τη πλήρως φορτωμένο. Και η τιμή πώλησης του μεταφορικού έργου είναι μόλις 0,97€/km όταν το κόστος είναι 1,37€/km. Πουλάνε, δηλαδή, οι μεταφορείς ~30% χαμηλότερα από το κόστος βιωσιμότητας.

Έξι ευρωπαϊκά κράτη επιδοτούν τον ειδικό φόρο καυσίμου στους επαγγελματίες μεταφορείς (Βέλγιο, Ιταλία, Γαλλία, Σλοβενία, Ισπανία, Ουγγαρία), πολύ πριν έρθει η κρίση του Covid -19, με τιμές από 0,01 - 0,25€/lt. Γιατί όχι και η Ελλάδα, σωστό να επιδοτούμε το καύσιμο στα νοικοκυριά, αλλά τα νοικοκυριά πρέπει να τροφοδοτηθούν και αυτό δεν γίνεται χωρίς μεταφορικά μέσα.

Και κάτι επιπρόσθετο. Sustainability δεν είναι μόνο η ηλεκτροκίνηση. Στα μεγάλα φορτηγά η ηλεκτροκίνηση δεν είναι εφικτή.

Επενδύσεις σε καθαρές τεχνολογίες (LNG, CNG) προσφέρουν εξίσου στην αειφορία.

Και μην ξεχνάμε ότι έχουμε τον γηραιότερο στόλο στην Ευρώπη (93,4% των ελληνικών φορτηγών > 10 ετών, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 52,8%).

Για κάθε ένα ελληνικό φορτηγό που κυκλοφορεί στους ευρωπαϊκούς δρόμους, αντιστοιχούν 18 με Βουλγαρικές πινακίδες και 36 με ρουμανικές (3.683 φορτηγά με ελληνικές πινακίδες έναντι 67.500 βουλγαρικών).

Η δε νέα γενιά δεν ακολουθεί το επάγγελμα του μεταφορέα. Σε πρόσφατη έρευνα της PLANNING, η έλλειψη οδηγών ήταν η δεύτερη σημαντικότερη έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού στα logistics (μετά τους χειριστές περνοφόρων).

Το φαινόμενο αυτό δεν είναι μόνο ελληνικό, αλλά και έντονα ευρωπαϊκό. Ο δε πόλεμος το επιτείνει. Όπως ανέφερε ο κ. Α. Κουκουριτάκης (EMEA Logistics Director, GSK), σχεδόν 100.000 Ουκρανοί οδηγοί σε ευρωπαϊκά μέσα βγαίνουν από τον δρόμο, γυρνώντας στην πατρίδα τους για να πολεμήσουν. Δεν έχουμε οδηγούς, άρα ούτε και φορτηγά για να μεταφέρουμε τα φορτία.

Το δε κόστος μεταφοράς ανέβηκε σημαντικά. Όπως ανέφερε ο κ. Θ. Δεληγιάνης (Logistics Director, ETEM), η διαφορά κόστους 2021/2022 κυμάνθηκε στα επίπεδα 48,7% για Αυστρία, 33,6% για Ολλανδία, 33,1% για Γαλλία, μέχρι το λιγότερο 20,6% για Ρουμανία.

Επιπρόσθετα, το πρόβλημα εντείνεται και από την έλλειψη θέσεων για φορτηγά στην ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας. Όπως τόνισαν όλοι οι συμμετέχοντες, το πρόβλημα ήταν έντονο κι

έγινε ακόμα εντονότερο μετά την πυρκαγιά στο Euroferry Olymperia. Η ζήτηση είναι εκρηκτικά μεγαλύτερη της προσφοράς. Τι γραμμή δεν τη χρησιμοποιούν μόνο Έλληνες μεταφορείς, αλλά και από γειτονικές χώρες, επιτείνοντας το φαινόμενο της έλλειψης θέσεων. Είδαμε στα δελτία ειδήσεων πόσοι Έλληνες και πόσοι από άλλες χώρες ήταν οι οδηγοί στο Euroferry Olymperia.

Τέλος, το φαινόμενο των ακριβών συντελεστών του κόστους μεταφοράς επιτείνουν και τα διόδια. Έχουμε τα ακριβότερα διόδια σε όλη την Ευρώπη ανά διερχόμενο χιλιόμετρο. Το κόστος διοδίων στην Κ. Ευρώπη είναι 0,12€/km και στην Ελλάδα 0,18€/km. Στον δε βασικό άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης ξεπερνάει τα 0,22€/km.

Άρα, πώς να βγει ο Έλληνας μεταφορέας όταν πουλάει 0,97€/km, τα διόδια είναι 0,18€/km και το καύσιμο 0,48€/km. Μένουν 0,31€/km για οδηγό, αυτοκίνητο, service, ασφάλιστρα κ.λπ.

Κι επιπλέον, το μεταφορικό έργο μειώνεται, λόγω μειωμένης κατανάλωσης. Το ελληνικό φορτηγό πρέπει να στηριχθεί.


Αν συνοψίσουμε όλα τα ανωτέρω, έχουμε:

- Τα καύσιμα ακριβαίνουν εκρηκτικά (55,9% τα τελευταία δύο χρόνια)
- Τα φορτηγά μας είναι γερασμένα (άρα ακριβότερη συντήρηση, ακριβότερη κατανάλωση)

- Τα διόδια μας είναι 50% ακριβότερα από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο
- Οδηγοί δεν υπάρχουν. Η νέα γενιά δεν ακολουθεί το επάγγελμα του οδηγού μεταφορέα
- Οι θέσεις στα πλοία για σύνδεση με τους οδικούς άξονες της Ιταλίας και από εκεί προς Ευρώπη δεν επαρκούν
- Η τιμή πώλησης του μεταφορικού έργου είναι 30% χαμηλότερη από το κόστος βιωσιμότητας

Άρα τι μένει; Όλο το παραπάνω check up δείχνει ότι δεν θα αργήσουμε να ακούσουμε τον επιθανάτιο ρόγχο του ελληνικού φορτηγού. Πρέπει να στηριχτεί το ελληνικό μέσο μεταφοράς.

Από την άλλη πλευρά, βέβαια, έχουμε τη θαλάσσια μεταφορά, όπου το κόστος έχει θηριωδώς εκτοξευτεί, καθώς και τα κέρδη των εφοπλιστικών εταιρειών.

Οι εφοπλιστές της «στεριάς» δεν μπορούν να παίξουν τον ρόλο των εφοπλιστών της «θάλασσας». Ας τους στηρίξουμε. 



► Ο **Σταμάτης Ανδριανόπουλος** είναι Executive Consultant PLANNING A.E.



ΓΡΑΜΜΑΔΑΣ

Logistics Services

ΕΠΕ

- ▶ Πλήρη φορτία με φορτηγά 120m³
- ▶ Αποθήκες 6000m² σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη

- ▶ Υπηρεσίες εκκένωσης containers, παλετοποίησης και picking
- ▶ Διανομές σε όλη την Ελλάδα με στρατηγικές συνεργασίες