

Η ΟΠΤΙΚΗ ΜΙΑΣ ΝΕΑΣ LOGISTICIAN ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



της Μάρας Χαβάκη,
Business Development Manager, ΧΑΒΑΚΗΣ ΑΕ

Ο κλάδος της εφοδιαστικής αλυσίδας & logistics στην Ελλάδα έχει αποδείξει την ανθεκτικότητά του, τη δυναμική καθώς και την προοπτική που έχει για την οικονομική ανάπτυξη και ανάπτυξη της χώρας μας. Είναι βέβαιο πως με τις σωστές πρακτικές και τη μέριμνα της Πολιτείας, η χώρα μας θα μπορούσε να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στον παγκόσμιο χάρτη των εμπορευματικών ροών.

Τη ραχοκοκαλιά της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελούν οι διαμεταφορικές εταιρείες, στις οποίες και θα ήθελα να αναφερθώ στο εν λόγω άρθρο. Δυστυχώς η εικόνα είναι λυπηρή, καθώς όπως όλοι γνωρίζουμε η πλειοψηφία των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή της Αθήνας λειτουργούν σε συνθήκες που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ακόμη και ως «τριτοκοσμικές». Για του λόγου το αληθές, εκατοντάδες επιχειρήσεις στεγάζονται σε χώρους μη λειτουργικούς (π.χ. χωρίς ράμπες φορτοεκφόρτωσης, χωρίς ικανούς χώρους ελιγμού ή στάθμευσης φορτηγών), ασυντήρητους και ακατάλληλους βάσει των προτύπων υγιεινής και ασφάλειας. Εγκαταστάσεις σε κοινούς χώρους, μικρού μεγέθους (π.χ. 40 - 50 τ.μ.), ευτελούς κατασκευής (π.χ. σκεπές από λαμαρίνες), οι οποίοι διαμορφώθηκαν με προσθήκες επεκτάσεων και προσωρινών υπόστεγων χωρίς σχέδιο και με άναρχο τρόπο.

Επιπροσθέτως, ο πολεοδομικός σχεδιασμός κρίνεται απαγορευτικός σε συνδυασμό με τους ακατάλληλους δρόμους, οι οποίοι παρουσιάζουν έλλειψη πεζοδρομίων, επαρκούς φωτισμού, ασφαλτόστρωσης, κατάλληλου πλάτους, καθώς και έργων αντιπλημμυρικής θωράκισης. Εξίσου φλέγον ζήτημα αποτελεί η έλλειψη καθαριότητας, όταν όχι μόνο οι ίδιοι οι επιχειρήσεις δεν λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα, αλλά και ο δήμος Αθηναίων επιδεινώνει την κατάσταση με την απουσία καθημερινών δρομολογίων απορριμματοφόρων στις επιβαρυνμένες περιοχές, όπως ο Ελαιώνας, ο Ταύρος, το Ρέντη κ.λπ. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι η καθημερινή συμφόρηση και επιβάρυνση του περιβάλλοντος, αλλά και της ανθρώπινης υγείας.

Το πιο ανησυχητικό όμως είναι το γεγονός ότι η πλειοψηφία των δραστηριοποιούμενων εταιρειών, δεν επιδεικνύει τον απαιτούμενο ζήλο για την επίλυση των παραπάνω προβλημάτων και για την εξέλιξη του κλάδου μέσα από τη συμμόρφωση στα διεθνή πρότυπα και τις νέες τεχνολογίες, που θα έχει φυσικά και ως απόρροια την αναβάθμιση των υποδομών καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι αρμόδιοι φορείς υφίστανται, ωστόσο η συσπείρωση των επιχειρήσεων - μελών τους δεν είναι η αναμενόμενη, καθώς παρατηρείται έλλειψη διάθεσης στην προσπάθεια επίλυσης των υπάρχοντων προβλημάτων, αλλά και υπερπήδησης των χρόνιων εμποδίων.



Εικόνα 1. Ενιαίος χώρος επί της Λ. Κηφισού 91 εξυπηρετεί πρακτορεία όλης της χώρας (Πηγή: Παντελής Ιακωβίδης - Νίκος Γκότζιας, Planning SA)



Εικόνα 2. Φωτογραφίες της επικρατούσας κατάστασης από την περιοχή του Ρέντη (Πηγή: Αρχείο ΧΑΒΑΚΗΣ ΑΕ, 2019)

Εκλείπει η αποτελεσματική ενεργοποίηση των μελών, όπως και οι οργανωμένες δράσεις και εμφανίσεις στις αρμόδιες αρχές προς παραγωγικό διάλογο και κατάθεση προτάσεων.

Ευθύνες βεβαίως καταλογίζονται και στην Πολιτεία, η οποία όχι μόνο δεν δίνει τα ανάλογα κίνητρα για επενδύσεις στις εταιρείες, αλλά δεν φαίνεται και να στηρίζει επί του πρακτικού τους διαμεταφορείς μέσα από το βαρύ φορολογικό συντελεστή, τις εισφορές και τα τέλη που τους επιβάλλει, τα οποία μόνο ως ανασταλτικός παράγοντας λειτουργούν. Φαίνεται να μην έχει αναγνωρίσει τον κλάδο ως ζωτικής σημασίας προκειμένου να τον θέσει στο επίκεντρο της αναπτυξιακής πολιτικής, όταν οι εταιρείες διαμεταφορών

είναι αυτές που εκτελούν το πολύπλοκο και απαιτητικό μεταφορικό έργο στο οποίο βασίζονται τόσο άλλοι κλάδοι της οικονομίας. Δε θα πρέπει να ξεχνάμε πως σε αυτά τα «πρακτορεία» στηρίζονται τα δίκτυα των 3PL και των courier, τις οποίες εμπιστεύονται εθνικές και πολυεθνικές εμπορικές εταιρείες. Αποτρεπτικό δε παράγοντα αποτελεί και η μη αναγνώριση των φορτηγών οχημάτων ως βασικό εργαλείο των διαμεταφορέων από τα Προγράμματα ΕΣΠΑ, με συνέπεια να μην συμπεριλαμβάνεται η αγορά τους στις χρηματοδοτούμενες επενδύσεις. Καλό θα ήταν να αναρωτηθούμε **πώς μπορεί να επιτευχθεί η ανανέωση του ελληνικού στόλου οχημάτων, ο οποίος είναι και ο πιο γηρασμένος στην Ευρώπη, όταν οι τιμές των μεταφορικών συμπίεζονται συνεχώς από την πίεση της αγοράς και του «κακού» ανταγωνισμού; Είναι εφικτή η ανανέωση από ίδια κεφάλαια, όταν το επίπεδο των εσόδων είναι οριακό για την κάλυψη των αντίστοιχων εξόδων, σε συνδυασμό με την παγιωμένη πολιτική των μεγάλων πιστώσεων και των μεταχρονολογημένων επιταγών;**

Επιτρέψτε μου όμως να θέσω και κάποια επιπλέον ερωτήματα, τα οποία θεωρώ πως δεν απασχολούν μόνο εμένα. Πώς περιμένουμε να έρθει η «ανάπτυξη», ο «εκσυγχρονισμός» καθώς και ο πολυπόθητος «ψηφιακός μετασχηματισμός» και να μιλάμε για Logistics 4.0, όταν οι ίδιοι μένουμε προσκολλημένοι σε μία απαρχαιωμένη κατάσταση, η οποία απλά ευνοεί -προς το παρόν- συγκεκριμένα συμφέροντα ή και αδυναμίες; **Όταν οι ίδιοι οι διαμεταφορείς ζητούμε παράταση στην αδειοδότησή μας και καλλιεργούμε το έδαφος του αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ μας, κατακερματίζοντας τις τιμές μεταφοράς εις βάρος του μεταφορικού κόστους και κατά συνέπεια του χαμηλού -μονοψήφιου πλέον- περιθωρίου κέρδους;** Όταν δεν υιοθετούμε πνεύμα συνεργατικότητας, ούτε ακολουθούμε τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές; Πώς περιμένουμε μία εταιρεία που επενδύει στη νομιμότητα, στις απαραίτητες πιστοποιήσεις και στα διεθνή πρότυπα συνεπάγοντας αυξημένες επενδύσεις να ανταγωνιστεί τους «πονηρούς» της αγοράς; Και πώς περιμένουμε από την Πολιτεία να μας στηρίξει όταν πρώτα εμείς οι ίδιοι δεν τηρούμε τα στοιχειώδη;

Εν κατακλείδι, για να έρθει η εξέλιξη χρειάζεται ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ και ΑΛΛΑΓΗ. Άμεση και ραγδαία αλλαγή 180 μοιρών, πρώτα απ' όλα σε εμάς τους ίδιους, στον τρόπο σκέψης μας και στον τρόπο δράσης μας. Αν δεν καλωσορίσουμε όλοι μαζί ενωμένοι την αλλαγή και δεν κατανοήσουμε την αναγκαιότητά της, θα βρεθούμε στη δυσάρεστη θέση να αντιμετωπίσουμε το σοβαρό κίνδυνο του να «χάσουμε το τρένο» της 4ης Βιομηχανικής Επανάστασης (Industry 4.0), όπως και της υποβάθμισης των ίδιων των εταιρειών μας. ■