

Προειδοποίηση για μπαράζ πτωχεύσεων το 2021

Οδικές μεταφορές

Δυσοίωνα τα αποτελέσματα παγκόσμιας έρευνας για τις επιπτώσεις της πανδημίας:

Παγκόσμιος μέσος όρος πτώσης εσόδων 18% (τουλάχιστον 50% στην Ελλάδα), σχεδόν απούσα η πολιτεία διεθνώς, δραματικές προβλέψεις για το νέο έτος!



Άρθρο της κ. Ηρώς Δούνανη, αντιπροέδρου των Συμβούλιον Εμπορευματικών Μεταφορών της Διεθνούς Ένωσης Οδικών Μεταφορών, γενικής διευθύντριας της ΟΦΑΕ

Εκπροσωπώντας περισσότερους από 6.500 επαγγελματίες μεταφορές στην Ελλάδα, η ΟΦΑΕ παρακολουθεί στενά όλους αυτούς τους μήνες τον αντίκτυπο της υγειονομικής κρίσης στον κλάδο. Είναι γεγονός ότι η συγκεκριμένη δραστηριότητα δεν τέθηκε υπό πλήρη αναστολή, γιατί η μεταφορά εμπορευμάτων δεν μπορεί να σταματήσει ποτέ· αντιθέτως έχει μείζονα σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της κοινωνίας όλα και για τη στήριξη της οικονομίας, ιδίως σε περιόδους μεγάλης αυτάθειας όπως αυτή που διανύουμε. Παρ' όλα αυτά, σε όλους εμάς που δραστηριοποιούμαστε στο χώρο, οι δραματικές συνέπειες στον κλάδο ήταν εξαρχής ορατές.

Στο πνεύμα του Αυστριακού γκουρού του management Peter Drucker, ο οποίος έλεγε χαρακτηριστικά πως «ότι δεν μετριέται, δεν βελτιώνεται», η ΟΦΑΕ συμμετείχε σε μια παγκόσμια έρευνα για τις συνέπειες της πανδημίας που εκπόνησε η Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU), της οποίας η ΟΦΑΕ είναι μέλος. Τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάστηκαν στη γενική συνέλευση του οργανισμού στις αρχές Νοεμβρίου και, δυστυχώς, ξεπέρασαν τις εκτιμήσεις ακόμα και των πιο απαισιόδοξων.

Πίνακας 1

Updated revenue forecasts

June report
-643 Bn

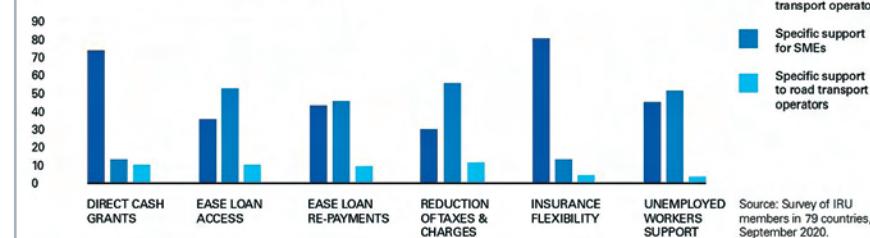
November update
-679 Bn

-18% down

Goods road transport forecast losses (USD, by region)			Trend vs June IRU COVID-19 report
ASIA PACIFIC	-20 %	-379 Bn	▲
EURASIA	-18 %	-26 Bn	≡
EUROPE	-20 %	-125 Bn	▼
MIDDLE EAST & NORTH AFRICA	-22 %	-23 Bn	≡
REST OF AFRICA	-11 %	-7 Bn	≡
NORTH AMERICA	-12 %	-84 Bn	≡
SOUTH AMERICA	-20 %	-34 Bn	≡

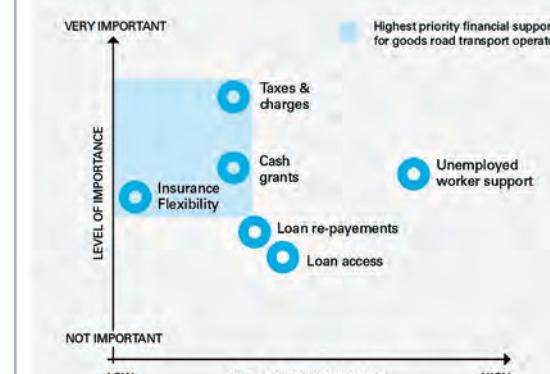
Πίνακας 2

GOVERNMENT FINANCIAL SUPPORT MEASURES (%)



Πίνακας 3

Effectiveness of financial support



ONLY 18%
of goods road transport operators have received direct cash grants from governments

ONLY 20%
say their government has acted on reducing vehicle insurance premiums

ONLY 50%
say their government has acted on temporarily reducing taxes and charges

Πίνακες: Αρχείο IRU

Source: IRU Survey of 221 goods road transport operators in Argentina, China, Germany, India, Kazakhstan, Russia, Tajikistan and the USA. October 2020.

► Ανισότητα στις κρατικές ενισχύσεις

Είναι πλέον απόλυτα σαφές πως οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές υπέστησαν μεγάλο πλήγμα, εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων (τα οποία επηρέασαν αρνητικά την ομαλή διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών) αφενός και της μείωσης της εμπορικής δραστηριότητας και της γενικότερης οικονομικής ύφεσης αφετέρου. Οι μεταφορές καλούνται σήμερα να σηκώσουν ένα μεγάλο οικονομικό βάρος, ενώ οι προβλέψεις για το μέλλον των μεταφορικών επιχειρήσεων δεν είναι ενθαρρυντικές.

Αδυναμία πληρωμών

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας σχετικά με την πρόβλεψη εσόδων για το 2020 σε παγκόσμιο επίπεδο, οι επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων εκτιμάται πως θα χάσουν 679 δισ. δολάρια (μείωση κατά 18% σε σχέση με το 2019), ενώ ειδικότερα στην Ευρώπη η πτώση θα αγγίξει το 20% (βλ. πίνακα 1)! Ακόμα πιο δυσοίωνες είναι οι προβλέψεις για την Ελλάδα, όπου η αγορά είχε ήδη περιορισμένη δυναμική σε σχέση με το μέσο όρο της Ευρώπης: Η μείωση των εσόδων το 2020 θα ξεπεράσει το 50%!

Δυστυχώς οι προβλέψεις για το 2021 είναι εξίσου ανησυχητικές, καθώς σύμφωνα με τους οικονομικούς δείκτες δεν πρόκειται να είναι μια εύκολη χρονιά. Οι μεταφορικές επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν ήδη σημαντικά προβλήματα ρευστότητας, τα οποία θα οδηγήσουν σε αδυναμία πληρωμών των υποχρεώσεών τους.

Εδώ και εννέα μήνες από την αρχή της πανδημίας, οι μεταφορές έχουν καταφέρει να κρατηθούν στο ύψος των περιορισών, διασφαλίζοντας την ομαλή λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας και φροντίζοντας για την επάρκεια ιατρικού εξοπλισμού στις μονάδες υγείας, καθώς και αγαθών πρώτης ανάγκης στα ράφια των καταστημάτων λιανικής πώλησης. Κι όλα αυτά παρά τις δυσμενείς συνθήκες που αντιμετωπίζουν κατά τη διενέργεια της μεταφοράς, λόγω των ισχυόντων περιορισμών που συχνά αυξάνουν το λειτουργικό κόστος.

Όσο η τροφοδοσία της αγοράς πραγματοποιείται κανονικά, το πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο κλάδος δεν γίνεται εύκολα αντιληπτό, αλλά οι επαγγελματίες έχουν ήδη κρύσταλλο τον κάθισμα του κινδύνου. Η IRU παγκοσμίως και η ΟΦΑΕ στην Ελλάδα, με τη βοήθεια των στατιστικών στοιχείων που συγκεντρώσαμε, θα στείλουμε ένα προειδοποιητικό μήνυμα προς την πολιτεία τονιζόντας την επιτακτική ανάγκη για την άμεση λήψη μέτρων στήριξης του κλάδου, πριν οδηγηθεί ένα μεγάλο ποσοστό της αγοράς σε χρεοκοπία, όπως φαίνεται από τα στοιχεία του 2020.

LM

Αυτό που χρειάζεται άμεσα ο κλάδος για να στηριχθεί και να συνεχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες του είναι ένα ικανό πακέτο στοχευμένων μέτρων, που θα παρέχουν ουσιαστική βοήθεια στις επιχειρήσεις. Σε ό,τι αφορά τη χώρα μας, είναι ζεκάθαρο πως η εθνική κυβέρνηση έχει αναλάβει ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο, καθώς η πλειονότητα της αγοράς πλήριται και οι πόροι για την ενίσχυση και τη στήριξη ολίων είναι περιορισμένοι.

Η λίψη γενικευμένων μέτρων όμως, ανεξαρτήτως δραστηριότητας, έχει στην εφαρμογή της προβλήματα, καθώς δεν προβλέπει την ιδιαιτερότητα και τις ανάγκες κάθε κλάδου. Από τα μέτρα που εφαρμόζονται για τις πληττόμενες επιχειρήσεις, επάκιστοι οδικοί μεταφορές κατάφεραν να επωφεληθούν. Εξάλλου τα μέτρα που αφορούν δικαίωμα αναστολής δραστηριότητας ή παρατάσεις προθεσμιών πληρωμών δεν καλύπτουν τις ανάγκες του

κλάδου, που καθίται να παραμείνει σε δραστηριότητα αντιμετωπίζοντας αύξηση πλειουργικού κόστους και παράλληλα προβλήματα ρευστότητας. Αυτή τη στιγμή ο κλάδος έχει άμεση ανάγκη από ενίσχυση της ρευστότητας, και αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τις επιδοτήσεις. Εξάλλου, άλλοι «συγγενείς» κλάδοι των εμπορευματικών μεταφορών, όπως οι εναέριες και οι σιδηροδρομικές μεταφορές όπου δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις μεγάλων συμφερόντων, οι οποίες σαφώς και αντιμετωπίζουν ανάλογες απώλειες, έλαβαν στήριξη με τη μορφή αποζημίωσης σε ρευστό, πέρα από τα υπόλοιπα μέτρα ανακούφισης.

Θα πρέπει να καταστεί σαφές πως και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις που απαρτίζουν τον κλάδο των οδικών μεταφορών έχουν ανάγκη από ενίσχυση της ρευστότητας, και μάλιστα πολύ περισσότερο από τις μεγάλες εταιρείες.

► Αναποτελεσματικά μέτρα και στο βάθος πουκέτα

Θα αναφερθώ και πάλι στα αποτελέσματα της έρευνας της IRU, στο πλαίσιο της οποίας εστάπι ένα ερωτηματολόγιο σε 200 μεταφορικές επιχειρήσεις από 8 χώρες σε όλο τον κόσμο, στο οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν για την αποτελεσματικότητα των μέτρων στήριξης που έλαβαν από τις κυβερνήσεις τους. Είναι απογοητευτικό ότι το 70% των ερωτηθέντων δήλωσε πως κανένα μέτρο δεν ήταν προσαρμοσμένο στις ανάγκες του επαγγέλματος κι επομένως δεν ήταν αποτελεσματικό (βλ. πίνακα 2).

Από το ίδιο ερωτηματολόγιο προέκυψαν επίσης και οι βασικοί άρνες

προτεραιοτήτων για τα μέτρα ενίσχυσης που απαιτούνται σύμφωνα με τις ανάγκες των μεταφορέων, όπως οι ίδιοι τις περιέγραψαν. Συγκεκριμένα, το 95% των ερωτηθέντων τόνισε πως η έκπτωση φόρων και τελών είναι αναγκαία, ενώ το 92% θεωρεί σημαντική και τη μείωση του κόστους των ασφαλίστρων των οχημάτων. Το 85% των μεταφορέων που απάντησαν πως είναι κρίσιμη η επιδότηση σε ρευστό, ακόμα και με τη μορφή αποζημίωσης για τη μείωση του μεταφορικού έργου (βλ. πίνακα 3).

Τα αποτελέσματα αυτά αφορούν την παγκόσμια αγορά και τα μεγέθη αντικατοπτρίζουν το μέσο όρο. Είναι σαφές πως στις μικρότερες αγορές, όπως είναι η

εθνική, τα αντίστοιχα ποσοστά είναι πολύ μεγαλύτερα, καθώς οι επιχειρήσεις είναι μικρότερου μεγέθους και δυναμικής από αυτές των ανεπιγεγένενων χωρών της Δύσης.

Αυτό που είναι πολύ σημαντικό να καταστεί σαφές είναι πως ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παίζει πολύ σημαντικό ρόλο για την εξυγίανση της παγκόσμιας οικονομίας, η οποία βρίσκεται σε τροχιά ύφεσης το 2020, με τις προβλέψεις για το ΑΕΠ να δείχνουν μείωση κατά 5,6% σε σχέση με το 2019.

Θα χρειαστεί του πλήκτον μία τριετία για να επανέλθει η παραγωγή στα επίπεδα της προ Covid-19 εποχής. Οι οδικές μεταφορές χτυπούν στην καρδιά της οικονομίας και της κοινωνίας και, φυσικά, της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η οικονομική και κοινωνική ανάκαμψη από τις επιπτώσεις της πανδημίας εξαρτάται κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό από την εύρυθμη πλειουργία της εμπορευματικής διακίνησης. Το 80% της εμπορευματικής διακίνησης (σε τονοχιλίο μετρα) παγκοσμίως γίνεται οδικώς, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στη χώρα μας φτάνει το 98%. Θα πρέπει οι κυβερνήσεις να κινηθούν αναλόγως και να πάθουν τα απαραίτητα στοχευμένα μέτρα, προκειμένου να τις στηρίξουν και να διασφαλίσουν τη συνέχεια της ομαλής διενέργειας των μεταφορών.

