
Κ. Καρασούλης: Χρειάζονται απτές δράσεις για την ενίσχυση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

2024/11/11 07:32 στην κατηγορία LOGISTICS

Στις ενέργειες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που χρειάζεται να υιοθετήσει η ελληνική Πολιτεία αναφέρεται, σε συνέντευξή του στο [metaforespress.gr](https://www.metaforespress.gr), ο Κωνσταντίνος Καρασούλης, **[Fleet Manager, Karassulis Group](#)**.

Ο κ. Καρασούλης, αφού πρώτα σημειώνει ότι η ελληνική οδική μεταφορά «δεν είναι ανταγωνιστική» σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες χώρες, παραθέτει συγκεκριμένες δράσεις / προτάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

-Πως εξελίσσεται το 2024 για τον Όμιλο Karassulis και ποιες είναι οι προοπτικές για το 2025;

-Η φετινή χρονιά εξελίσσεται ανοδικά για τον όμιλο, ξεπερνώντας σε τζίρο το φράγμα των 10 εκατομμυρίων ευρώ, παρόλο που οι εξαγωγές μειώθηκαν σε μεγάλο ποσοστό, αναγκάζοντας την αποστολή κενών τρέιλερ στην Ιταλία.

Η εταιρεία φέτος εισήγαγε και νέα προσφερόμενη υπηρεσία, αυτή των ειδικών μεταφορών με την αγορά ενός ειδικού trailer Pavelli, καθώς επίσης παρέλαβε και 10 νέα trailer, τύπου «κουρτίνα», καινούργιας τεχνολογία και με προδιαγραφές RORO για την εκτέλεση συνδυασμένων μεταφορών με πλοίο, **φτάνοντας πλέον τις 85 μονάδες φόρτωσης.**



Η εμπορευματική κίνηση στα καράβια θα αγγίξει τα 4000 εισιτήρια στη γραμμή Ελλάδα -Ιταλία - Ελλάδα και τα διανυόμενα χιλιόμετρα του στόλου τα 3.300.000 χλμ.

Οι εντολές φορτώσεων θα φτάσουν άνω των 10.000, εκ των οποίων 30% FTL και 70% LTL.

-Βρίσκεται σε εξέλιξη κάποιο επενδυτικό πλάνο; Έχει υπάρξει ανανέωση στόλου;

-Για το νέο έτος η εταιρεία δεν θα προβεί σε νέες επενδύσεις, καθώς βρισκόμαστε σε φάση αναδιοργάνωσης.

Επίσης το κόστος για τις επενδύσεις είτε σε μεταφορικά μέσα είτε σε ακίνητα έχει εκτοξευθεί σε συνδυασμό και με τα υψηλά επιτόκια.

Έχει δοθεί τεράστια έμφαση στα ηλεκτρικά λεωφορεία, στο Μετρό Θεσσαλονίκης και στον ΟΣΕ, αποκλείοντας, όπως πάντα, την οδική μεταφορά από τον χάρτη των επιδοτήσεων και της ανάπτυξης

Κατά σειρά ετών επενδύουμε συνεχόμενα σε μεταφορικά μέσα, θα χρειαστεί ένα διάλειμμα για να εκτιμηθεί κατά πόσο οι επενδύσεις αποδίδουν, να επανέλθει σωστό ισοζύγιο εισαγωγών – εξαγωγών και να βελτιωθεί η αγοραστική δύναμη του Έλληνα πολίτη, **διότι οι εισαγωγές εμπορευμάτων είναι άμεσα συνδεδεμένες με το αγοραστικό κοινό.**

Να υπενθυμίσω ότι, αυτή τη στιγμή, ο Έλληνας πολίτης βρίσκεται στο φτωχότερο επίπεδο της ευρωζώνης.

Τυχόν επενδύσεις θα πρέπει να συμβαδίζουν με την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και την καλυτέρευση της οικονομικής επιφάνειας των πολιτών.

-Πως διαβλέπετε την αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, τόσο στην Ελλάδα, όσο στην Ιταλία και την υπόλοιπη Ευρώπη;

-Το μέλλον των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα το βλέπω στάσιμο, όπως είναι στάσιμο εδώ και δεκαετίες.

Δεν υπάρχει από την πολιτεία η παραμικρή βοήθεια στον τομέα των οδικών μεταφορών, ούτε η παραμικρή αναφορά στον κλάδο.

Έχει δοθεί τεράστια έμφαση στα ηλεκτρικά λεωφορεία, στο μετρό Θεσσαλονίκης και στον ΟΣΕ, αποκλείοντας, όπως πάντα, την οδική μεταφορά από τον χάρτη των επιδοτήσεων και της ανάπτυξης.



Την

ανάπτυξη της εταιρείας μας, την οφείλουμε στη χώρα της Ιταλίας, η οποία μας βοήθησε **με επιδοτήσεις και χρηματοδοτικά εργαλεία να πενταπλασιάσουμε τον στόλο.**

Στην Ιταλία είναι σαφώς καλύτερες οι συνθήκες για την ευδοκιμία των μεταφορικών εταιρειών, πληρώνουν πολύ καλύτερα κόμιστρα και σε μικρότερους χρόνους πληρωμών με μέσο διάστημα τις 60 ημέρες.

Η υπόλοιπη Ευρώπη διαθέτει καινούργιο στόλο, ο οποίος ανανεώνεται κάθε 5 με 7 χρόνια, αλλά δέχεται ασφυκτική πίεση από μεταφορικές εταιρείες των Βαλκανίων και της έλλειψης οδηγών.

-Ποιες θεωρείτε ως αναγκαίες παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας;

Σχετικά με τις παρεμβάσεις για την αναβάθμιση των μεταφορών μπορούμε να

αναφέρουμε τους παρακάτω τρόπους:

→ Το πρώτο πρόβλημα είναι το κλείσιμο του επαγγέλματος και η φυγή εταιρειών στη Βουλγαρία, Κύπρο, Σλοβενία και Ρουμανία, λόγω αυστηρών προδιαγραφών Euro 6D, **που είναι η προϋπόθεση για την ταξινόμηση φορτηγών ΔΧ στην Ελλάδα.**

→ Δεύτερο ζήτημα είναι η εργασία φορτοεκφόρτωσης του φορτηγού. Είναι πολλές επιχειρήσεις, όπως μεγάλες εταιρείες σουπερμάρκετ, οι οποίες «αναγκάζουν» τους οδηγούς φορτηγών να εκτελούν αυτή την διαδικασία.

Πιστεύω ότι ήρθε η ώρα να προστατέψουμε τους οδηγούς μας και γενικότερα το επάγγελμα από αυτές τις παράλογες απαιτήσεις.

Η Ισπανία και η Πορτογαλία ήδη εφάρμοσαν νόμο, στις 3.9.2022, με την απαγόρευση αυτή της διαδικασίας από τους οδηγούς φορτηγών με πρόστιμα που φτάνουν από 4000 μέχρι 6000 ευρώ.

Επίσης είναι και μέτρο ασφάλειας, καθώς ο οδηγός είναι πιο ξεκούραστος να συνεχίσει το ταξίδι του και μέτρο κατά της ανεργίας, καθώς θα προκύψουν νέες θέσεις εργασίας σαν αποθηκάριοι.

→ Καθυστερήσεις φορτηγών. Θα πρέπει να μπει συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο στην διαδικασία αναμονής φόρτωσης /εκφόρτωσης. Το μέγιστο όριο πρέπει να είναι 2 ώρες, μετά από αυτό το χρονικό όριο, θα πρέπει να χρεώνεται 40 ευρώ η ώρα. Επίσης, έχει γίνει νόμος στο εξωτερικό και αναφέρεται στις συνθήκες του CMR.

→ Μέγιστη πίστωση τις 60 ημέρες στο κλάδο των μεταφορών, έτσι ώστε ο κλάδος να αποκτήσει οικονομική ευημερία. Το συγκεκριμένο μέτρο έχει εφαρμοστεί στην Γαλλία το 2012 και στην Ιταλία το 2020.

→ Απόσυρση φορτηγών, η οποία θα ωθήσει τους μεταφορείς να αγοράσουν καινούργια φορτηγά νέας τεχνολογίας υπέρ του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας.

Απόσυρση ενός φορτηγού, με προδιαγραφές Euro 3 και αγορά νέου, με 70% επιδότηση, με πλαφόν ανά επιχείρηση τις 200.000 ευρώ.

→ Άρση όλων των απαγορευτικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων των φορτηγών σε όλη την χώρα.

Περιμέναμε χρόνια για νέους αυτοκινητόδρομους σε σημεία, όπως τα Τέμπη, την Πάτρα και τον Μαλιακό και όταν αυτά τα τμήματα ολοκληρώθηκαν, τα απαγορευτικά παρέμειναν στα συγκεκριμένα σημεία σαν να είναι ακόμα η παλαιά εθνική οδός, δεν ήρθε καμία νέα οδηγία.



Η χώρα μας δεν έχει σημαντικές ροές σε ΙΧ, ούτε σε φορτηγά, έτσι ώστε να υπάρχει μεγαλύτερος κίνδυνος ατυχημάτων Παρασκευή και Κυριακή που εφαρμόζεται το απαγορευτικό σε ένα υπερσύγχρονο οδικό δίκτυο.

Τα περιπολικά, τα οποία δεσμεύονται για την εκτέλεση του έργου ας εκτελούν ελέγχους αντί να ενημερώνουν και να σταματάνε τα οχήματα στην άκρη επειδή έχει απαγορευτικό.

→ Ένσημα βαρέα για τους οδηγούς είναι ένα τεράστιο κόστος για την επιχείρηση που διπλασιάζει το μικτό κόστος. Οι οδηγοί στο εξωτερικό αμείβονται με 2.700-3500 ευρώ τον μήνα καθαρά, εάν δηλωθεί αυτό το ποσό στην Ελλάδα, το μικτό κόστος εκτοξεύεται με αποτέλεσμα να μην είναι βιώσιμη η επιχείρηση.

→ Μπόνους εκτός έδρας. Θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα έξοδο για τους οδηγούς, το οποίο θα καλύπτει έξοδα διαμονής και σίτισης, όταν διανυκτερεύουν εκτός έδρας.

Στην Κύπρο υπάρχει ένα ποσό, το οποίο ορίζεται σαν έξοδα δρομολογίου και δεν χρεώνεται με φόρους και ασφαλιστικές εισφορές.

Στην Ιταλία αυτό ονομάζεται *trasferta*, μπορείς να δηλώνεις 70 ευρώ την ημέρα για το εξωτερικό και 40 ευρώ την ημέρα για το εσωτερικό της χώρας και το οποίο είναι αφορολόγητο και φαίνεται στη μισθοδοσία.

→ Μέτρα υπέρ του περιβάλλοντος. Τέλη κυκλοφορίας, με κόστος ανάλογα τις προδιαγραφές EURO του φορτηγού, όσο πιο καινούργιο, τόσα λιγότερα τέλη.

Επίσης, και στα διόδια θα έπρεπε να εφαρμόζονται εκπτώσεις, εάν το φορτηγό είναι νέας τεχνολογίας.

→Μέτρα για την εύρεση οδηγών. Ήδη στην Ευρώπη το πρόβλημα είναι έντονο με την έλλειψη οδηγών, στην Αγγλία είχε δημιουργηθεί μεγάλο πρόβλημα τροφοδοσίας από την έλλειψη οδηγών.

Προτείνουμε την καλυτέρευση των συνθηκών, όπως αναφέραμε παραπάνω για τους οδηγούς και την επιδότηση επαγγελματικού διπλώματος και ΠΕΙ.

→Κίνητρα επιστροφής των επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Όλα τα παραπάνω ήδη καλυτερεύουν την κατάσταση για τον επαναπατρισμό του στόλου.

→Θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι μεταφορικές εταιρείες σαν τον εφοπλισμό. Κάθε φορτηγό **είναι μία κινητή επιχείρηση, πολύ εύκολα αλλάζει σημαία/πινακίδες ανάλογα τις συνθήκες της χώρας.**

Οι γειτονικές χώρες έχουν φορολογία: Βουλγαρία 10% και Κύπρο 12,5%, είναι πολύ εύκολο ένα ελληνικό φορτηγό να περάσει τα σύνορα και να αλλάξει πινακίδες για τον συγκεκριμένο λόγο. Γι' αυτό, θα έπρεπε να μειωθεί η φορολογία στις μεταφορικές στο 15% σαν μέτρο αποτροπής.

→Ανάθεση έργου κοστολόγησης σε πανεπιστήμια ή άλλους φορείς. Το επάγγελμα του μεταφορέα καταρτίζεται από ανθρώπους που σε μεγάλο ποσοστό δεν είναι ειδικοί στον κλάδο.

Οπότε χρειάζεται κάθε χρόνο μελέτη κοστολόγησης του μεταφορικού έργου, δηλαδή την πληροφορία πόσο κοστίζει το 1 χιλιόμετρο για 40 τόνους μικτό όχημα και να παρέχεται η πληροφορία σε όλους, έτσι ώστε να μην ζημιώνονται οι επιχειρήσεις τους και να είναι βιώσιμες.

→Κάρτα καυσαερίων κάθε χρόνο μαζί με το ΚΤΕΟ αντί κάθε 6 μήνες. Είναι ανώφελο να δρομολογείς τα οχήματα να εκδίδουν κάθε 6 μήνες κάρτα καυσαερίων.

Πιο μεγάλο περιβαλλοντικό αποτύπωμα έχει αυτός ο έλεγχος από το να έχουν όντως πρόβλημα κάποια οχήματα.

→Έκδοση πινακίδων αυθημερόν. Θα είναι μια «επανάσταση» στο υπουργείο Μεταφορών, απαιτεί άψογη οργάνωση αυτής της διαδικασίας και την βοήθεια του υπουργείου Ψηφιακής Διακυβέρνησης.

Θα πρέπει να ξεφύγουμε από τα απαρχαιωμένα συστήματα στο Μεταφορών. Στη Γερμανία και τη Βουλγαρία, εκδίδεις πινακίδες μέσα σε λίγες ώρες.

→Υποχρέωση εγγραφής όλων των μεταφορέων δημόσιας χρήσης σε Ομοσπονδία, με έκδοση πιστοποιημένου αριθμού εγγραφής, έτσι ώστε να διασφαλίζει την ποιότητα, φερεγγυότητα και καλή λειτουργία.

→Ετήσιος έλεγχος όλων των μεταφορέων σε ασφαλιστικές και φορολογικές ενημερότητες, δημιουργία νέων έγγραφων, π.χ. whitelist, antimafia.

Πρέπει να δημιουργήσουμε μια δέσμευση, οι πελάτες/ εντολέας μεταφοράς να συνεργάζονται μόνο με σωστούς μεταφορείς που δεν έχουν εκκρεμότητες στο κράτος ή σε μισθούς εργαζομένων.

→Task force ομάδας νέων μεταφορέων που θα κάνει meeting με το υπουργείο σχετικά με το μέλλον των μεταφορών και διορθωτικές κινήσεις προς το καλύτερο του κλάδου.

→Δημιουργία ειδικού ταμείου. Όλα τα πρόστιμα της Τροχαίας θα πηγαίνουν σε ειδικό Λογαριασμό, ο οποίος θα χρηματοδοτεί τις πράσινες επιδοτήσεις στα φορτηγά ΔΧ και μόνο.

Δεν υπάρχουν χρήματα για την επιδότηση ή την απόσυρση φορτηγών, οπότε χρειάζεται αντίστροφη διαχείριση, με την λύση της από - φορολόγησης.

→Αυτός που δεν ρυπαίνει, δεν πληρώνει φόρους. **Το όχημα Euro 6d θα είναι αφορολόγητο, έτσι ώστε να μπορέσει να πληρωθεί η επένδυση των 140.000 ευρώ που κοστίζει ο τράκτορας**, το μέτρο αφορά μόνο καινούργια οχήματα ή την επιδότηση στο πετρέλαιο, όπως τους αγρότες, που θα συμψηφίζεται με φόρο ή ΦΠΑ. Η Ιταλία επιδοτεί στο πετρέλαιο κίνησης 0,21 euro / λίτρο για φορτηγά Euro 5 / Euro 6.

Ας ελπίσουμε, η νέα διοίκηση στη θέση του υφυπουργού Μεταφορών να φέρει «φρέσκο αέρα» στις οδικές μεταφορές, με νέες ιδέες καθώς, όπως έχει ειπωθεί από όλες τις κυβερνήσεις, η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να γίνει κέντρο logistics Ανατολής και Δύσης, αλλά χωρίς την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών, αυτό δεν θα γίνει ποτέ εφικτό.