

Π. Σκουλικίδης, ΠΣΧΕΜ: Αναγκαία η λήψη μέτρων στήριξης των μεταφορικών εταιρειών

2018/02/10 09:34 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Η ελληνική εμπορευματική μεταφορά συμμετέχει στο 5% του ΑΕΠ, ωστόσο για να κρατηθεί όρθια χρειάζεται τη στήριξη της Πολιτείας.

Αυτό μπορεί να γίνει με την υιοθέτηση μέτρων, όπως ανανέωσης του στόλου οχημάτων και ενθάρρυνσης για τη δημιουργία μεγαλύτερων εταιρικών σχημάτων.

Τα ανωτέρω αναφέρει, σε συνέντευξή του στη «Ναυτεμπορική», ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών Πέτρος Σκουλικίδης, καυτηριάζοντας την ανυπαρξία ελέγχων στα αλλοδαπά οχήματα και την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου.

-Πώς κινείται ο κλάδος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα;

-Είναι δυσεξήγητο πως δεν αντιλαμβάνονται οι κυβερνήσεις τη σημασία που έχει, για την ανάπτυξη της οικονομίας, μια ανταγωνιστική και βιώσιμη Μεταφορά.

Αυτό που αντιλαμβάνονται τόσες χώρες, και μάλιστα γειτονικές, ενισχύοντας τη μεταφορά με διάφορους τρόπους, με μειωμένη φορολογία, με χαμηλό κόστος καυσίμων, με κρατική υποστήριξη και ενθάρρυνση μεγάλων σχημάτων.

Η Μεταφορά στραγγαλίζεται καθημερινά. Οι Έλληνες μεταφορείς καταρρέουν και αντικαθίστανται από μεταφορικές άλλων χωρών που έχουν φτάσει να έχουν δεκάδες φορές μεγαλύτερους στόλους.

Επί χρόνια, κρούουμε τον κώδωνα αλλά εις μάτην! Δοκιμάσαμε και τον δρόμο των απεργιών, δοκιμάσαμε και την οδό των διαβουλεύσεων, αλλά τα πράγματα καθημερινά χειροτερεύουν. Δεν καταλαβαίνουμε πού αποσκοπεί αυτό το σχέδιο στραγγαλισμού.

Η ελληνική εμπορευματική μεταφορά συμμετέχει στο 5% του Εθνικού Προϊόντος και επηρεάζει με το κόστος, την αποτελεσματικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών της όλους τους κλάδους της αγροτικής και βιομηχανικής παραγωγής και τις εξαγωγές.

Πώς θα έχουμε δυναμική οικονομία, όταν αναγκάζουμε τους διακινητές της παράγωγης να παραπαίουν και να συρρικνώνονται;

Δεν χρειάζεται μεγάλη σοφία για να ληφθούν κάποια μέτρα για να κρατήσουν τη μεταφορά όρθια, αλλά και να της δώσουν προοπτική να αναπτυχθεί. Τα προβάλλουμε σε κάθε ευκαιρία σε όλους τους συνομιλητές στην κυβέρνηση και σε φορείς:

A. Ενθάρρυνση και κινητοποίηση για δημιουργία μεγάλων σχημάτων μεταφορικών επιχειρήσεων

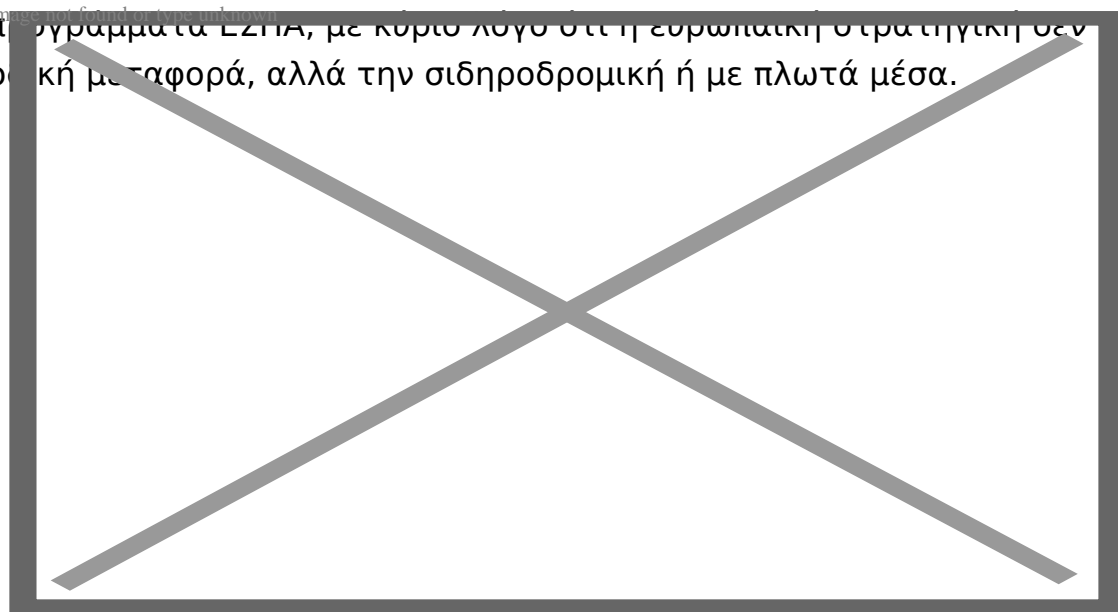
Όλο και περισσότεροι μεταφορείς πείθονται ότι η αξία τους έχει μετατοπιστεί πλέον από την κατοχή άδειας στην επιχειρηματική τους υπόσταση και ικανότητα.

Επειδή δεν είναι γεννημένοι επιχειρηματίες χρειάζονται την ενθάρρυνση, καθοδήγηση και υποστήριξη της πολιτείας για να προχωρήσουν. Η υποστήριξη μπορεί να δοθεί με διάφορους τρόπους, όπως νομοθετικές παρεμβάσεις, απλοποιήσεις διαδικασιών, φοροαπαλλαγές, κ.λπ.

B. Ένταξη στα ευρωπαϊκά προγράμματα επιδοτήσεων της αντικατάστασης του τροχαίου υλικού, με έγκριση εξαίρεσης από την ευρωπαϊκή πολιτική.

Ο κλάδος μας είναι από τους λίγους που δεν έχουν ενταθεί στα

προγράμματα ΕΣΠΑ, με κύριο λόγο ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική δεν υποστηρίζει την οδική μεταφορά, αλλά την σιδηροδρομική ή με πλωτά μέσα.



Επειδή η

Ελλάδα, για γεωγραφικούς λόγους, δεν μπορεί να αναπτύξει ούτε τη σιδηροδρομική ούτε την πλωτή μεταφορά, θα πρέπει να ζητήσει εξαίρεση από την ευρωπαϊκή

πολιτική, ώστε να υποστηριχθεί η οδική μεταφορά.

Ο ελληνικός στόλος είναι ο γηραιότερος στην Ευρώπη με 19 χρόνια μέση ηλικία, όταν ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι 11,7. Είναι βέβαιο ότι, αν δεν οργανωθεί μια εθνική στρατηγική, σε λίγα χρόνια η Ελλάδα δεν θα έχει στόλο.

-Ποιες είναι οι επιμέρους προτάσεις σας;

-Η έξαρση φαινομένων αθέμιτου ανταγωνισμού διαλύει την οδική μεταφορά. Το κράτος μένει απαθές σε αυτά τα φαινόμενα.

Καμιά αστυνόμευση και έλεγχος στην καταπάτηση της νομοθεσίας του cabotage, υπερφορολόγηση Ελλήνων μεταφορέων σε σχέση με μεταφορείς γειτονικών χωρών, ανοχή σε παραβατικές συμπεριφορές, ανοχή σε κόμιστρα που δεν καλύπτουν ούτε το λειτουργικό κόστος των οχημάτων.

Θα πρέπει να διευκολυνθούν τα σχήματα απασχόλησης και τα ωράρια των οδηγών, ώστε να συμβαδίζουν με τα ωράρια της μεταφοράς και να μη δημιουργούν αντιπαραγωγικό κόστος και περιττή γραφειοκρατία.

Το πετρέλαιο, που συμμετέχει 20%-30% στο κόστος μεταφοράς, πρέπει κρατηθεί σε επίπεδα που διατίθεται και σε άλλες χώρες. **Οι εισφορές και η φορολογία των μεταφορέων δεν πρέπει να απέχουν από τα ισχύοντα στις γειτονικές χώρες.**

Τα πρόστιμα πρέπει να ρεαλιστικοποιηθούν. Δεν είναι δυνατόν το πρόστιμο για κυκλοφορία, από το δευτερεύον δίκτυο, να είναι όσο η αμοιβή του οδηγού ή του μεταφορέα για δύο μήνες δουλειάς.

Τα διόδια δεν μπορούν να συνεχίσουν να είναι πολλαπλάσια από άλλες χώρες. Γιατί για να επιβιώσουν οι παραχωρησιούχοι πρέπει να στραγγαλίζονται οι μεταφορείς;

Η ελληνική μεταφορά στέλνει με αγωνία το μήνυμα: Αν πράγματι θέλουμε να αναπτυχθεί η ελληνική οικονομία πρέπει να κρατήσουμε ζωντανή τη Μεταφορά για να τη στηρίξει.