

Σε κρίσιμο σταυροδρόμι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές της Ελλάδας

2018/10/02 08:54 στην κατηγορία LOGISTICS

Οι προϋποθέσεις ανάπτυξης των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα παρουσιάστηκαν στην εκδήλωση που συνδιοργάνωσαν το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης και το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, στο πλαίσιο της 83ης ΔΕΘ, σύμφωνα με την ιστοσελίδα του ΠΣΧΕΜ (psxem.gr).

Στην εκδήλωση με θέμα «**Οδικές εμπορευματικές μεταφορές και Ανάπτυξη**» αναλύθηκε η υπάρχουσα κατάσταση του κλάδου και κατατέθηκαν προτάσεις, ώστε οι οδικές μεταφορές να καταστούν μοχλός ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τον **Α' Αντιπρόεδρο του ΕΕΘ Γιώργο Ηλιάδη**, το 81,03% των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται οδικώς, με τον κλάδο να συνεισφέρει στο 7% του εγχώριου ΑΕΠ.

Μέσω του κλάδου, πραγματοποιείται το 46,3% της αξίας των εξαγωγών και το 42,9% της αξίας των εισαγωγών.

Ωστόσο, τροχοπέδη για την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών αποτελούν η οικονομική ύφεση, η αβεβαιότητα για το μέλλον, η χαμηλή παραγωγικότητα, ο αθέμιτος ανταγωνισμός, η υποκλοπή έργου και το υψηλό κόστος λειτουργίας.

Όπως υπογράμμισε ο κ. Ηλιάδης, στόχος είναι η ανάπτυξη οργανωμένων και εξωστρεφών μεταφορικών επιχειρήσεων, οι οποίες θα προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες στη διαδικασία της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Ο **πρόεδρος του ΠΣΧΕΜ Πέτρος Σκουλικίδης** έκανε λόγο για «κατάσταση ασφυξίας», εξαιτίας του αθέμιτου ανταγωνισμού από τα αλλοδαπά φορτηγά, της έλλειψης ελέγχων από τα Μικτά Κλιμάκια και των ανεκπλήρωτων υποσχέσεων της Κυβέρνησης.

Για την ανάκαμψη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ο ΠΣΧΕΜ ζητεί, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα: μείωση κατά 50% των τελών των υφιστάμενων διοδίων, εφαρμογή των αναλογικών διοδίων, με ποσά όμως πολύ μικρότερα από τα ισχύοντα, ίδρυση Γενικής Γραμματείας Ελέγχων, ακύρωση της απόφασης για την απαγόρευση

της διέλευσης στο παράπλευρο οδικό δίκτυο, δημιουργία Μητρώου Μεταφορικών Επιχειρήσεων και δανειοδοτήσεις με χαμηλά επιτόκια μέσω του ΕΤΕΑΝ, ώστε να καταστεί δυνατή η αντικατάσταση του στόλου.

Ο πρώην υπουργός Εργασίας Γιώργος Κουτρουμάνης χαρακτήρισε εξαιρετικά δύσκολες τις συνθήκες που διαμορφώνονται για τις επιχειρήσεις στις οδικές μεταφορές και την βιωσιμότητά τους, μετά και τις νέες νομοθετικές παρεμβάσεις σε φορολογικό και ασφαλιστικό σύστημα.

Ειδικότερα, οι υψηλοί φορολογικοί συντελεστές, ο υπέρδιπλασιασμός επί της ουσίας του φόρου μέσα από την θεσμοθέτηση της ευθείας σύνδεσης εισοδήματος - ασφαλιστικών εισφορών, η μη ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 561/2006 και της οδηγίας 2006/22/Ε.Κ. που αφορά στις εργασιακές σχέσεις και το παράνομο καμποτάζ (cabotage) από Έλληνες μεταφορείς, εγκατεστημένους σε χώρες χαμηλού κόστους, αποτελούν σημαντικούς ανασχετικούς παράγοντες λειτουργίας των Ελλήνων μεταφορέων, σύμφωνα με τον κ. Κουτρουμάνη.

Επιπλέον, η εφαρμογή του άρθρου 107 της Οδηγίας 2006/22/Ε.Κ. που αφορά στην εξομάλυνση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, καθώς και η εφαρμογή του άρθρου 108 της ίδιας Οδηγίας που αφορά στην εξομάλυνση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, αποτελούν σημαντικούς ανασχετικούς παράγοντες λειτουργίας των Ελλήνων μεταφορέων, σύμφωνα με τον κ. Κουτρουμάνη.

Image not found or type unknown

Ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς Ευάγγελος Σαμπράκος επισήμανε ότι οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν περίπου το 98% του συνόλου του εθνικού μεταφορικού έργου, σε αντίθεση με το μέσο όρο των υπολοίπων κρατών της ΕΕ που κυμαίνεται γύρω στο 75%.

Ο κ. Σαμπράκος εμφανίστηκε αισιόδοξος για την εξέλιξη των οδικών εμπορευματικών μεταφορών της Ελλάδας, δεδομένης της «κυριαρχίας» τους έναντι των άλλων μέσων.

Παράλληλα, σημείωσε ότι οι μεταφορές αντιστοιχούν στο 44% του κόστους των

Logistics, έναντι 24% της αποθήκευσης, 22% του κόστους κεφαλαίου και 4% των διοικητικών, κάτι το οποίο καταδεικνύει τον σημαίνοντα ρόλο τους.

Επίσης, τάχτηκε υπέρ της χορήγησης κινήτρων για τη δημιουργία μεγαλύτερων μονάδων και ανανέωσης του στόλου οχημάτων.

Ο Α΄ Αντιπρόεδρος του ΕΒΕΠ Δημήτρης Μαθιός σχολίασε ότι ο κλάδος των μεταφορών αποτελεί κινητήρια δύναμη για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας.

«Αποτελεί πλέον γεγονός ότι μπορεί να προσφέρει αξιόπιστες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες, να στηρίξει τις εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευμάτων και να συμβάλλει αποφασιστικά στην ανταγωνιστικότητα των προϊόντων, τόσο σε εγχώριο, όσο και σε διεθνές επίπεδο», ανέφερε, σημειώνοντας ότι τα βήματα προόδου που έγιναν τα προηγούμενα χρόνια αναγνωρίζονται, ωστόσο πρέπει να γίνουν κι άλλα, ώστε η Ελλάδα να εκμεταλλευτεί πλήρως τη γεωστρατηγική θέση της.

10

Image not found or type unknown

Τέλος, **ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ Σωτήρης Θεοφάνης** παρουσίασε τους αναπτυξιακούς στόχους του λιμένα Θεσσαλονίκης, όπως την άμεση υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων, την ανανέωση του εξοπλισμού στον ΣΕΜΠΟ, την αλλαγή διαδικασιών εισόδου στο terminal προς αποφυγή συμφόρησης τις ώρες αιχμής, την αλλαγή της δομής της υποδοχής των, προς εξαγωγή, εμπορευματοκιβωτίων και την ανάπτυξη δικτύου εμπορευματικών σταθμών στις γειτονικές χώρες.

Ο κ. Θεοφάνης επεσήμανε ότι επιθυμεί «συνομιλητές και συνεργάτες τους ανθρώπους

των οδικών μεταφορών», τονίζοντας ότι η δυνατότητα πρόβλεψης του χρόνου παράδοσης φορτίου θα δώσει μεγαλύτερη ευχέρεια ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του κλάδου.

Παράλληλα, εξήγγειλε τη σύσταση Συμβουλίου Χρηστών στον ΟΛΘ, όπου οι οδικοί μεταφορείς θα μπορούν να καταθέτουν τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά, εκφράζοντας την αισιοδοξία του για την ενίσχυση του μεταφορικού έργου των οδικών μεταφορέων.

Σημειώνεται ότι στην εκδήλωση σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε ο τομεάρχης Μεταφορών της Νέας Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής και σύντομη παρέμβαση ο πρώην υπουργός Μεταφορών Μάκης Βορίδης και ο διευθύνων σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ Θανάσης Σχίζας.