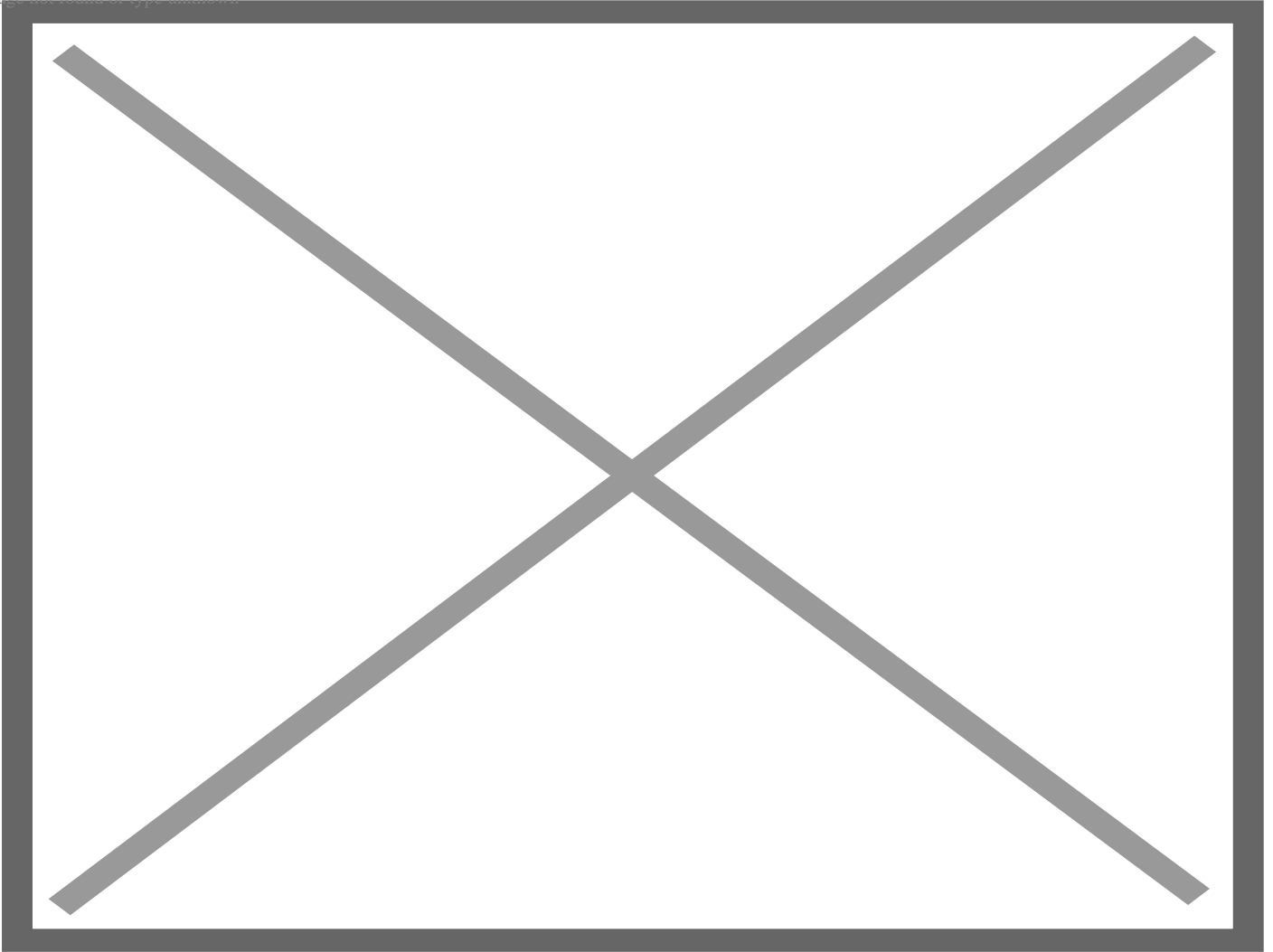

N. Χαρτσάς: Τα capital controls επέφεραν μεγάλη αναστάτωση σε εισαγωγές - εξαγωγές

2015/09/09 15:43 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

«Πρωτόγνωρη κατάσταση» χαρακτηρίζει την επιβολή των capital controls ο αντιπρόεδρος και γενικός διευθυντής της «Χαρτσάς», Νίκος Χαρτσάς, ευελπιστώντας σε άμεση ομαλοποίηση των συνθηκών επιχειρηματικότητας.

Εάν και στην «Χαρτσάς», η επιβολή των capital controls δεν επέφερε σημαντικές παρενέργειες, ο αντιπρόεδρος και γενικός διευθυντής της μεταφορικής επισημαίνει ότι «στο κομμάτι των εισαγωγών και των εξαγωγών υπήρξε μεγάλη αναστάτωση, **καθώς αρκετές παραγγελιές ακυρώθηκαν**».

Ο κ. Χαρτσάς αναφέρεται στην επιτυχημένη συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και στο **αναπτυξιακό πλάνο της εταιρείας** (ιδιόκτητα φορτηγά, μηχανήματα, εγκαταστάσεις), υπογραμμίζοντας τα οφέλη των συνδυασμένων μεταφορών.



Αναφορικά με τον κλάδο των οδικών μεταφορών, υποστηρίζει ότι **συρρικνώνεται διαρκώς**, με συνέπεια, το λιγιστό έργο, να υπαρπάζεται από αλλοδαπά φορτηγά, αλλά και από Ι.Χ. εταιρειών.

Ωστόσο, από την άλλη, «έχουμε και τις υγιείς επιχειρήσεις που συνεχίζουν να λειτουργούν, με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, ατενίζοντας το μέλλον με αισιοδοξία».

Τέλος, σχετικά με τις αποκρατικοποιήσεις λιμένων - σιδηροδρόμου, σημειώνει ότι η υλοποίησή τους οφείλει να υπηρετεί το «εθνικό συμφέρον», χαρακτηρίζοντας αναγκαία την κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

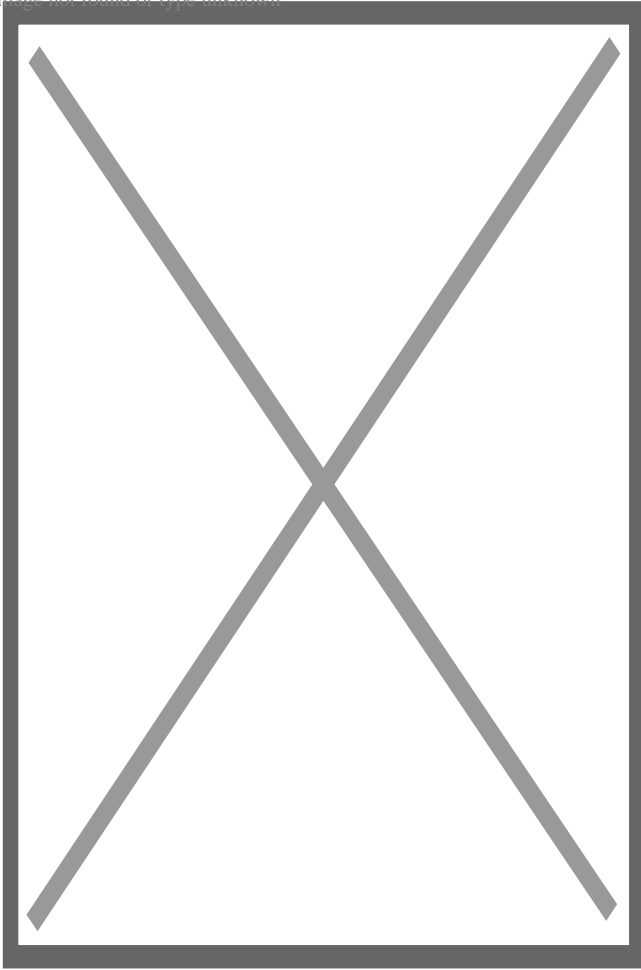
-Πως επηρεάζουν την επιχείρησή σας τα capital controls και ποιες οι συνέπειές τους στον χρηματοπιστωτικό κλάδο;

-Είναι σαφές πως ο τρόπος με τον οποίο συναλλασσόμαστε επιχειρηματικά στηρίζεται, κατά κύριο λόγο, στον τραπεζικό τομέα.

Άρα, η αργία στις τράπεζες και η επιβολή των capital controls οδήγησαν σε πολλά και

διαφορετικά προβλήματα τον κλάδο των μεταφορών, εν γένει.

Image not found or type unknown



Ειδικά, στο κομμάτι των εισαγωγών και των εξαγωγών υπήρξε μεγάλη αναστάτωση, καθώς παραγγελίες ακυρώθηκαν, **πολλές εταιρείες έθεσαν το προσωπικό τους σε αναγκαστική άδεια** ή δεν κατέβαλαν στην ώρα τους μισθοδοσία, λόγω μη χρήσης του ηλεκτρονικού συστήματος καταβολής μισθών.

Δυστυχώς, τα capital controls σίγουρα επηρεάζουν τον τρόπο λειτουργίας των εταιρειών, αλλά πάνω από όλα την ψυχολογία του συνόλου του επιχειρηματικού κόσμου.

Πρόκειται για μια πρωτόγνωρη κατάσταση, η οποία ευελπιστούμε ότι θα ομαλοποιηθεί, όσο πιο σύντομα γίνεται.

Όσον αφορά στην εταιρεία μας, η αλήθεια είναι πως, λόγω της οικονομικής διαχείρισης που έχουμε εφαρμόσει, μέχρι στιγμής τα προβλήματα είναι ελάχιστα και αφορούν κυρίως διαδικαστικά ζητήματα, τα οποία περισσότερο αφορούν το τραπεζικό σύστημα και τη δική του λειτουργία, παρά την ΧΑΡΤΣΑΣ.

-Πως έκλεισε το 2014 για την «Χαρτσάς» και ποιες είναι οι προοπτικές για το 2015; Μπορείτε να μας δώσετε μια εικόνα για το επενδυτικό πλάνο;

-Παρά την αστάθεια και ανασφάλεια που προκάλεσε το πολιτικό σύστημα στον ιδιωτικό επιχειρηματικό τομέα, τα πολλά τελευταία χρόνια, η εταιρεία μας κατάφερε με σωστές επιλογές και ορθή διαχείριση να κρατήσει τα ίδια επίπεδα ανάπτυξης και να κλείσει με θετικό πρόσημο το 2014.

Σαφώς, **στοχεύουμε στην ανάπτυξη, γι' αυτό και οι επενδύσεις μας**, όλον αυτό τον καιρό, αποτελούν κεντρικό πυλώνα στρατηγικής. Επενδύουμε σε ιδιόκτητα φορτηγά, σε ιδιόκτητα μηχανήματα φορτοεκφορτώσεων, σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις σε επιμόρφωση των στελεχών μας, γεγονός που έχει οδηγήσει στο να αποτελούμε μια εκ των πρωτοπόρων εταιρειών του κλάδου μας.

Στόχος μας είναι η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών μας με βάση τις ανάγκες των πελατών μας. Ευελπιστούμε να είμαστε η πρώτη εταιρεία στην προτίμηση των πελατών μας, όχι μόνο για τις ανταγωνιστικές μας τιμές, αλλά και για την εμπιστοσύνη που τους εμπνέει η συνεργασία τους μαζί μας.

-Η «Χαρτσάς» έχει προχωρήσει σε στρατηγική συνεργασία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Ποια είναι τα χαρακτηριστικά αυτής; Δύναται να ανανεωθεί;

-Η εταιρεία μας, πρωτοπόρος στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα, συνεργάζεται, από το 2014, με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την αποκλειστική παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή Αθήνας και Θεσσαλονίκης, συνδυάζοντας φορτηγό και τρένο.

Η επιλογή της εταιρείας έγινε σε συνέχεια διαγωνισμού, με αυστηρά κριτήρια ποιότητας, διαφάνειας και οικονομικών εγγυήσεων για την αποκλειστική μεταφορά όλων των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται καθημερινά, **μέσω της νέας υπηρεσίας ICS της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης.**

Η επιλογή μας, από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, δεν ήταν τυχαία. Από το 1955 έως σήμερα, συνεχίζουμε με το ίδιο πάθος και με το ίδιο όραμα.

Έτσι, επενδύουμε στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού της, στην αναβάθμιση των υπηρεσιών μας, στην ανάπτυξη ευφών πρωτοποριακών συστημάτων μεταφοράς, πάντα με στόχο την ολοένα και μεγαλύτερη ικανοποίηση του πελάτη μέσα από την παροχή νέων, καινοτόμων υπηρεσιών.

Ο **συνδυασμός φορτηγού και τρένου**, για ένα μικρό ποσοστό της συνολικά μεταφερόμενης ποσότητας εμπορευμάτων στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, ήδη έχει αρχίσει να δείχνει τα σημάδια επιτυχίας του και στην ελαχιστοποίηση των εκπομπών ρύπων, αλλά και στην διατήρηση των χαμηλότερων κομίστρων με αυξημένο ωστόσο το επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών.

Είναι μια προσπάθεια που οπωσδήποτε χρίζει βελτίωσης, αλλά μην ξεχνούμε ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ παραμένει ακόμα υπό δημόσιο καθεστώς και παρόλα αυτά, γίνεται μια τιτάνια προσπάθεια από όλο το προσωπικό της για να στηριχθεί αυτή η νέα υπηρεσία, ως την χαιρετίσουμε καλοπροαίρετα.

-Πόσο έχουν μειωθεί, τα τελευταία χρόνια, τα τιμολόγια; Γενικότερα, έχει ενταθεί ο ανταγωνισμός στον κλάδο των οδικών μεταφορών;

-Η εικόνα του κλάδου συνθέτει ένα ανερμάτιστο τοπίο, με αρκετά αντικρουόμενα στοιχεία. Από τη μία βλέπουμε τον κλάδο να συρρικνώνεται, αφού **ολοένα γίνονται προσπάθειες για πλήρη απελευθέρωση του επαγγέλματος**, με συνέπεια το λιγιστό έργο να υφαρπάζεται από τα αλλοδαπά φορτηγά, αλλά και από τα Ι.Χ των εταιρειών, από την άλλη έχουμε και τις υγιείς επιχειρήσεις που συνεχίζουν να λειτουργούν, με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, ατενίζοντας το μέλλον με αισιοδοξία, όπως είναι η δική μας.

Image not found or type unknown



Η ερμηνεία κατά τη γνώμη μου συνδέεται, τόσο με τις καλές τιμές, όσο και με τις υπηρεσίες. Οι τιμές είναι αλήθεια ότι αυξομειώνονται, αλλά με μικρά ποσοστά και σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο.

Από εκεί και πέρα η υπηρεσία και η προστιθέμενη αξία της κάθε επιχείρησης είναι αυτές που θα οδηγήσουν τον πελάτη στην τελική επιλογή του κατάλληλου συνεργάτη.

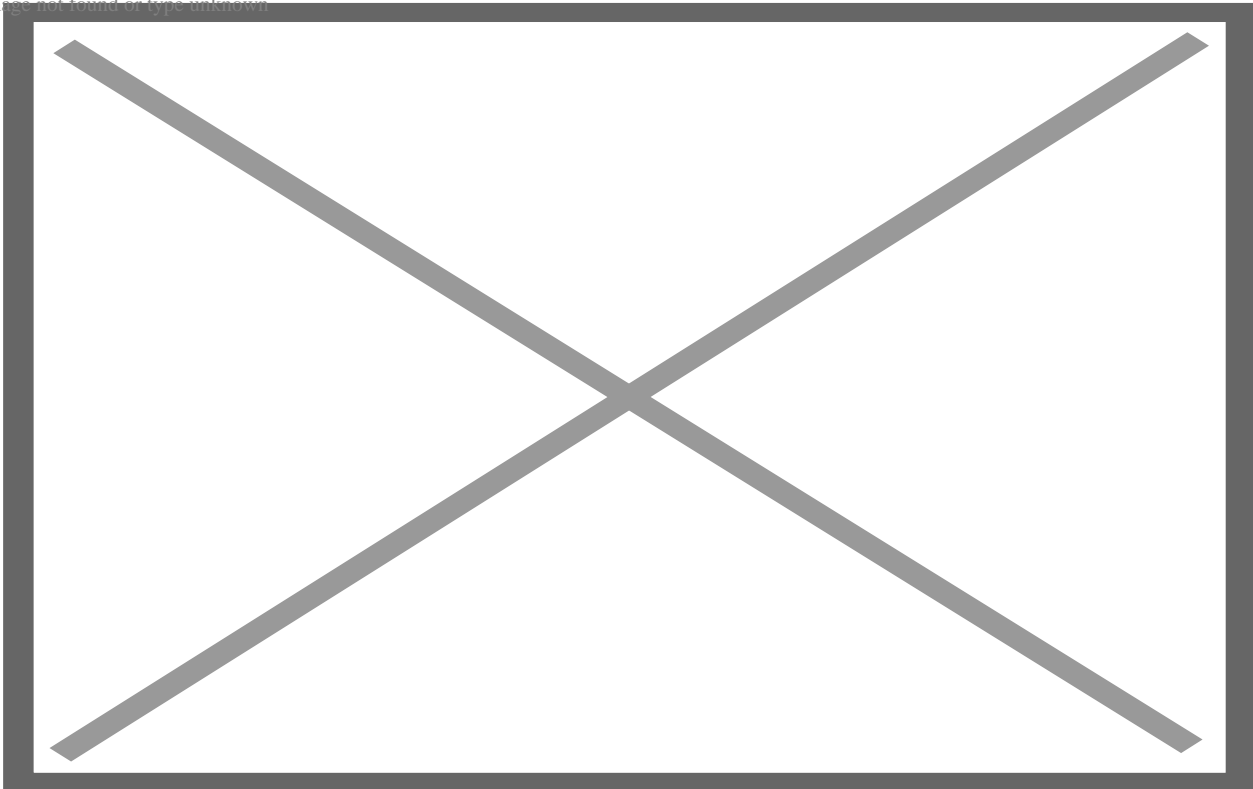
-Οι αποκρατικοποιήσεις λιμένων, σιδηροδρόμου και αεροδρομίων πιστεύετε ότι θα συμβάλλει στην αύξηση του εμπορευματικού έργου και την ανάπτυξη των logistics;

-Προσωπικά εκτιμώ ότι θα πρέπει το κριτήριο των ιδιωτικοποιήσεων σε τομείς υποδομών, όπως είναι τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και το τρένο να γίνεται με δύο βασικά κριτήρια.

Το ένα είναι **το εθνικό συμφέρον και το άλλο τα έσοδα που θα αποκομίσουμε**. Όταν αναφέρομαι σε εθνικό συμφέρον εννοώ το δικαίωμα της χώρας να έχει τη δυνατότητα να διατηρεί κάποιας μορφής γνώμη/ένσταση πάνω στον τρόπο λειτουργίας των υποδομών αυτών. Να έχει δηλαδή λόγο για τις τελικές αποφάσεις που θα αφορούν αυτούς τους τόσο σημαντικούς τομείς.

Όσον αφορά στο έσοδο, οι όποιες αποκρατικοποιήσεις θα πρέπει να γίνουν με τέτοιο τρόπο που να ανταποκρίνονται στις πραγματικές αξίες των υποδομών, αλλά να θέτουν και ως προϋπόθεση την μελλοντική είσπραξη εσόδων από την χρήση τους.

Image not found or type unknown



Στο παρελθόν έχουμε δει εξαιρετικά κομμάτια ελληνικής γης, από τα πιο ακριβά σε όλη την Ευρώπη, ουσιαστικά να «χαρίζονται» μόνο και μόνο για να φανεί ότι αποκρατικοποιήθηκε κάτι. Όλη αυτή η κρίση θα πρέπει να μας κάνει σοφότερους στις επιλογές μας και αποδοτικότερους.

-Το Θριάσιο εμπορευματικό πρέπει να κατασκευαστεί; Ποια είναι η γνώμη σας, εάν τελικά η ΓΑΙΑΟΣΕ προχωρήσει στην κατασκευή και διαχείρισή του σε μια εταιρεία;

-Αυτή η ιστορία θυμίζει πολύ το θρύλο με το «γιοφύρι της Άρτας». Κατά την άποψη μου το Θριάσιο πρέπει να κατασκευαστεί, γιατί θα αποτελέσει το πρώτο μεγάλο, ολοκληρωμένο και σωστά δομημένο εμπορευματικό κέντρο στη χώρα μας.

Δεν γίνεται, εν έτη 2015, η αγορά να παραμένει κατακερματισμένη και να μην έχει οριοθετηθεί από χωροταξικής άποψης. Δεν είμαστε στην Ελλάδα του 1950 που πρώτα χτίζαμε σπίτια και μετά κατασκευάζαμε δρόμους και αποχετευτικό.

Το Θριάσιο υπάρχει. Είτε ως έννοια, είτε ως χώρος, υπάρχει. Ας το εκμεταλλευτούμε λοιπόν προς όφελος όλων των επιχειρήσεων που ασχολούνται με το κομμάτι των μεταφορών και της ευρύτερης εφοδιαστικής αλυσίδας.