

Απ. Κενανίδης, ΟΦΑΕ: Στο εγγύς μέλλον κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας!

2017/04/26 09:07 στην κατηγορία LOGISTICS

«Στο εγγύς μέλλον, κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας ανταγωνιστικότητας. Μέχρι και τη δεκαετία του '90, τα ελληνικά φορτηγά κυριαρχούσαν στα Βαλκάνια, Ασία, κλπ.

Σήμερα, **είμαστε πολύ πίσω από κάθε χώρα**. Συγκεκριμένα, η Ελλάδα δικαιούται 90 άδειες ΕΔΥΜ, από τις οποίες παραχωρούνται μόνο 75 άδειες για εκατοντάδες οχήματα Euro3 και μόλις 15 για οχήματα Euro 4-5, όταν η πΓΔΜ (Σκόπια) έχει δηλωμένα για άδειες ΕΔΥΜ 1.534 φορτηγά Euro 5 και 6, η Βουλγαρία 1.526 φορτηγά Euro 5 και 6 και η Αλβανία 1182 φορτηγά Euro 5 και 6».

Τα ανωτέρω αναφέρει, σε συνέντευξή του στο metaforespress.gr, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδας (ΟΦΑΕ) Απόστολος Κενανίδης, ο οποίος καταγγέλλει την ανυπαρξία ελέγχων στα αλλοδαπά φορτηγά και την απουσία των Μικτών Κλιμακίων Ελέγχου, κατακρίνοντας - παράλληλα - την απαγόρευση του παράπλευρου οδικού δικτύου.

Τέλος, αναφέρεται στην ανάγκη ανανέωσης του στόλου οχημάτων, με τη στήριξη της Πολιτείας, αλλά και την υιοθέτηση σύγχρονων εργαλείων, όπως το e-CMR.

Συνέντευξη στον Φώτη Φωτεινό

-Πως κινείται η αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών; Πόσοι είναι οι ενεργοί αυτοκινητιστές;

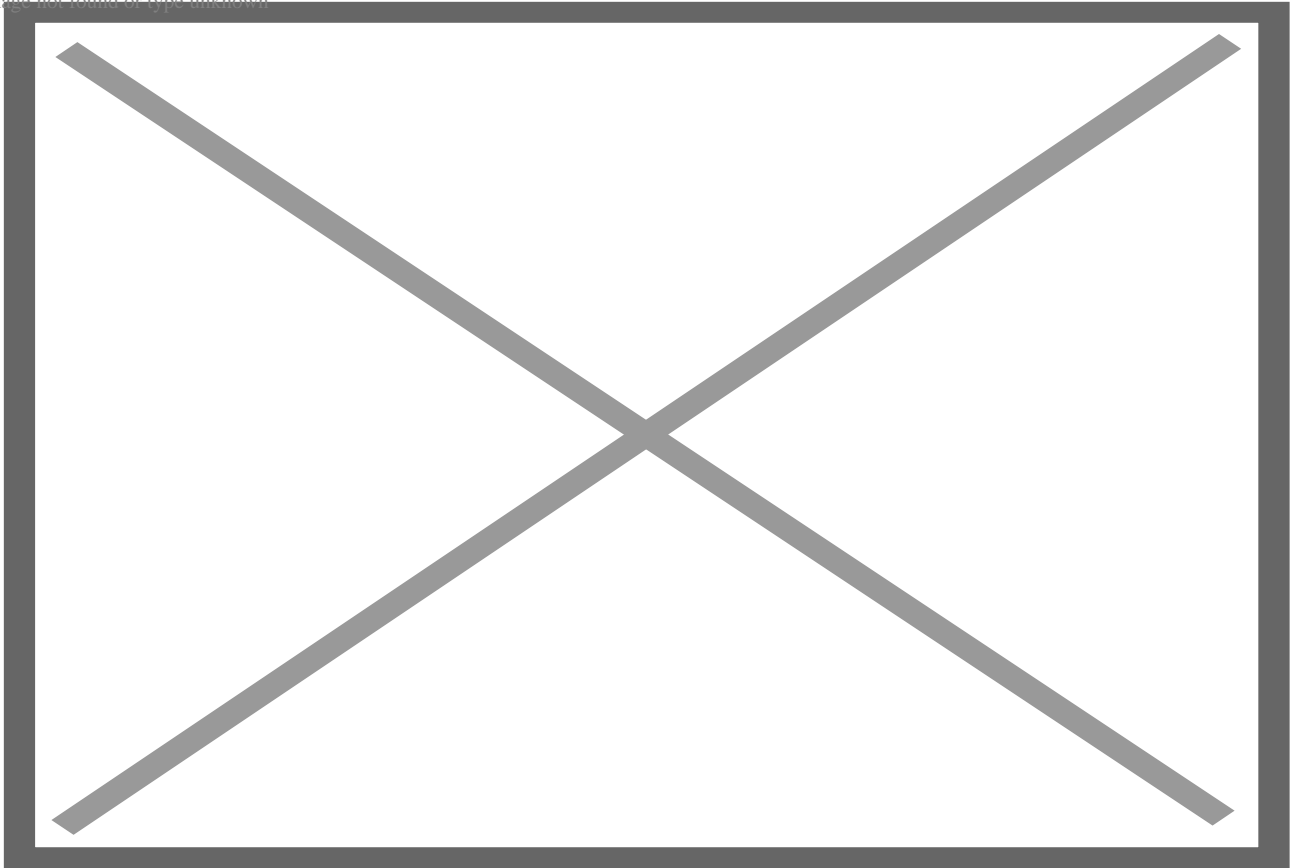
-Η αγορά των εμπορευματικών μεταφορών αντιμετωπίζει σημαντική κάμψη τα τελευταία χρόνια.

Κάτω από 20.000 Φορτηγά Δημοσίας Χρήσης είναι ενεργά επί συνόλου 33.000, αφού οι περισσότεροι αυτοκινητιστές, είτε έχουν καταθέσει πινακίδες και μετεγκαταστάθηκαν στη Βουλγαρία, είτε έχουν στραφεί σε άλλα επαγγέλματα.

Βέβαια, μεγάλη «πληγή» του κλάδου συνιστούν τα ελληνόκτητα φορτηγά, δηλαδή τα φορτηγά Ελλήνων αυτοκινητιστών, οι οποίοι έχουν μεταφέρει την έδρα τους στο

εξωτερικό.

Image not found or type unknown



Ο πρόεδρος της ΟΦΑΕ, Απόστολος Κενανίδης

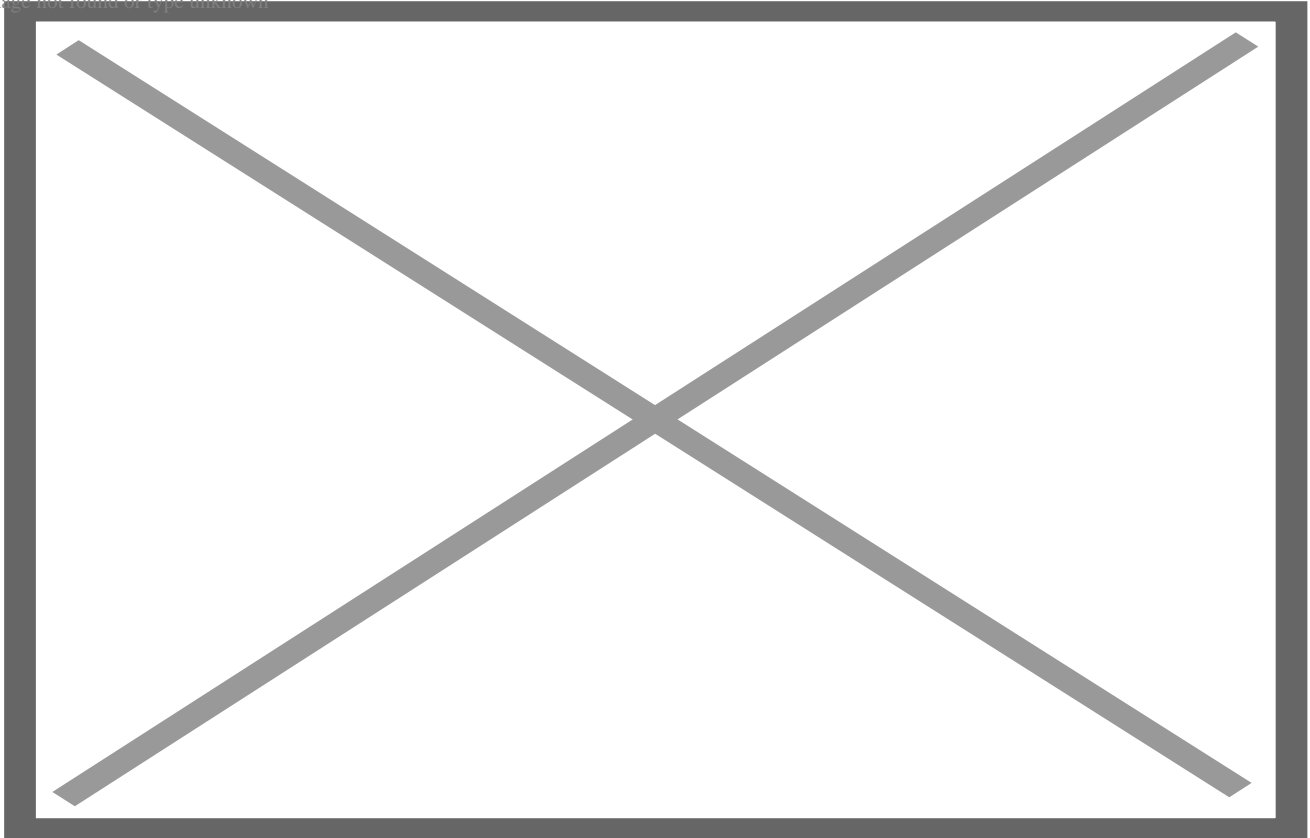
Τα αλλοδαπά φορτηγά, ελληνόκτητα και μη, έχουν πάρει το μεγαλύτερο μερίδιο της ελληνικής αγοράς - άνω του 60% - με τον τρόπο που όλοι ξέρουμε (εικονικά τιμολόγια).

Κάντε μια βόλτα στις εθνικές οδούς και θα καταλάβετε. Κυρίως, θα συναντήσετε φορτηγά από τη Βουλγαρία, Τουρκία, Μολδαβία, π.Γ.Δ.Μ., Βοσνία - Ερζεγοβίνη, Σερβία, Ρουμανία, Ουκρανία, Πολωνία, Ρωσία.

Επίσης, βουλγαρικά, π.Γ.Δ.Μ., τουρκικά, αλβανικά, σερβικά φορτηγά να κάνουν ανεξέλεγκτα εσωτερικές μεταφορές.

Αντίστοιχα, τα ελληνόκτητα βουλγάρικα ξεπερνούν τις 10.000, ενώ της π.Γ.Δ.Μ. και σέρβικα, μαζί με τα βουλγαρικά, έχουν μονοπωλήσει τις μεταφορές από και προς τα λιμάνια της χώρας, όπως της Θεσσαλονίκης, των Μουδανιών, της Ασπροβάλτας, του Αστακού κλπ.

Η ΟΦΑΕ έχει τονίσει πολλάκις ότι η εξ αποστάσεως ίδρυση εταιρειών, με έδρα κυρίως τη Βουλγαρία, δημιουργεί προβλήματα, όχι μόνο στην λειτουργία της ελληνικής αγοράς, αλλά και σε θέματα ασφάλειας και δημοσίου συμφέροντος.



Είναι αδιανόητο να μπορεί ο καθένας να ιδρύσει τόσο απλά και άμεσα μία εταιρεία σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, χωρίς κανέναν ουσιαστικό έλεγχο, και το κυριότερο, χωρίς φυσική παρουσία του ίδιου και του οχήματός του και να εργάζεται μόνιμα σε μια άλλη χώρα, με αυτό τον τρόπο χάνουν οι επαγγελματίες πρωτίστως, χάνει η εθνική οικονομία και μειώνονται και οι δείκτες απασχόλησης.

Δυστυχώς, **τα αλλοδαπά οχήματα δραστηριοποιούνται ανενόχλητα στην Ελλάδα**, διεξάγοντας ως επί το πλείστον εθνικές και διεθνείς μεταφορές (παράνομες μεταφορές), διότι έχουν παραποιημένα έγγραφα, όπως CMR, διπλά τιμολόγια, άδειες ΕΔΥΜ χωρίς να τηρούν τους όρους χρήσης τους, διμερείς και τριγωνικές άδειες ακόμη και πλαστογραφημένες.

-Σε συνδυασμό με το νέο ασφαλιστικό νομοσχέδιο, δυσκολεύουν οι οικονομικές συνθήκες για τον Έλληνα μεταφορέα;

-Ξεπερνάει κάθε πρόβλεψη το κόστος συντήρησης ενός μεταφορέα και είναι πολύ δύσκολο να ανταπεξέλθει ο κάθε ένας από εμάς στο τεράστιο κόστος λειτουργίας και με πολλούς από εμάς, να μην μπορούν να πληρώνουν ασφαλιστικές εισφορές ή ΦΠΑ ή ακόμη και άλλες οικονομικές υποχρεώσεις προς τρίτους.

Οι συνθήκες είναι πολύ δύσκολες. Στο εγγύς μέλλον, κανένα ελληνικό φορτηγό δεν θα μπορεί να δραστηριοποιείται στο εξωτερικό, λόγω αδυναμίας ανταγωνιστικότητας, καθώς επιμηκύνεται η μέση ηλικία του στόλου που για τις διεθνείς μεταφορές

ξεπερνούν το μέσο όρο ηλικίας των 14 ετών.

Μέχρι και τη δεκαετία του '90, τα ελληνικά φορτηγά κυριαρχούσαν στα Βαλκάνια, Ασία κλπ. Σήμερα, μία απλή σύγκριση της ηλικίας του στόλου μας από τα στοιχεία του ITF (International Transport Forum) και μόνο στις βαλκανικές χώρες, είμαστε πολύ πίσω από κάθε χώρα.

Συγκεκριμένα, **η Ελλάδα δικαιούται 90 άδειες ΕΔΥΜ**, από τις οποίες παραχωρούνται μόνο 75 άδειες για εκατοντάδες οχήματα Euro3 και μόλις 15 για οχήματα Euro 4-5, όταν η πΓΔΜ (Σκόπια) έχει δηλωμένα για άδειες ΕΔΥΜ 1.534 φορτηγά Euro 5 και 6, η Βουλγαρία 1.526 φορτηγά Euro 5 και 6 και η Αλβανία 1182 φορτηγά Euro 5 και 6 για χρήση αδειών ΕΔΥΜ.

Σήμερα, είναι αδύνατο να γίνει αντικατάσταση των οχημάτων μας, χωρίς ενέργειες στήριξης των Ελλήνων μεταφορέων από την πολιτεία.

Η Ιταλία, πριν από 20 χρόνια περίπου, όπως και η Ελλάδα, το 2004 για τα ΚΤΕΛ κατάφεραν να εξαιρεθούν και να γίνουν αντικαταστάσεις οχημάτων επιδοτούμενες από ευρωπαϊκά προγράμματα.

Σήμερα γίνεται **προσπάθεια για επιδοτήσεις και πάλι κατ' εξαίρεση για τη χώρα μας**, από την πολιτεία και τους φορείς, λόγω της τεράστιας οικονομικής κρίσης με αποτέλεσμα την αδυναμία αντικατάστασης με επιβάρυνση στο περιβάλλον και την ασφάλεια των οδικών δικτύων.

Είμαστε υπέρ της επιδότησης για την αγορά νέων οχημάτων από την ΕΕ. Τα ποσοστά της επιδότησης, τα οποία συζητούνται, κυμαίνονται από 40-65%.

Οι δε φορείς έθεσαν και το θέμα για το υπόλοιπο ποσοστό αντικατάστασης των οχημάτων μέχρι πλήρους εξόφλησής τους μέσω χρηματοδότησης. Οπότε είμαστε σε μία περίοδο αναμονής των αποτελεσμάτων των προτάσεών μας.

Όπως γνωρίζετε, ο ελκυστήρας (τράκτορας), για την επιδότηση του οποίου και αναφερόμαστε, σε ένα βαρέου τύπου όχημα ξεπερνά τις 100.000 ευρώ.

Οπότε και χωρίς τους δύο αυτούς τρόπους οικονομικής ενίσχυσης του μεταφορέα είναι αδύνατο ποτέ κανείς να αντικαταστήσει στη χώρα μας το όχημά του.

Αυτό σημαίνει ότι, **σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, δεν θα υπάρχει ελληνικό φορτηγό που θα κυκλοφορεί έξω από τα όρια της χώρας μας** και ίσως ακόμη

και εντός της χώρας μας, κάτι που θα έχει τεράστιες επιπτώσεις στην όλη διακίνηση εμπορευμάτων που θα μεταφέρονται εντός και εκτός Ελλάδας από κάποια καρτέλ των βαλκανικών και μη χωρών και τότε, θα υπάρχει μία τεράστια επιβάρυνση κόστους μεταφοράς για τους Έλληνες εξαγωγείς και εισαγωγείς.

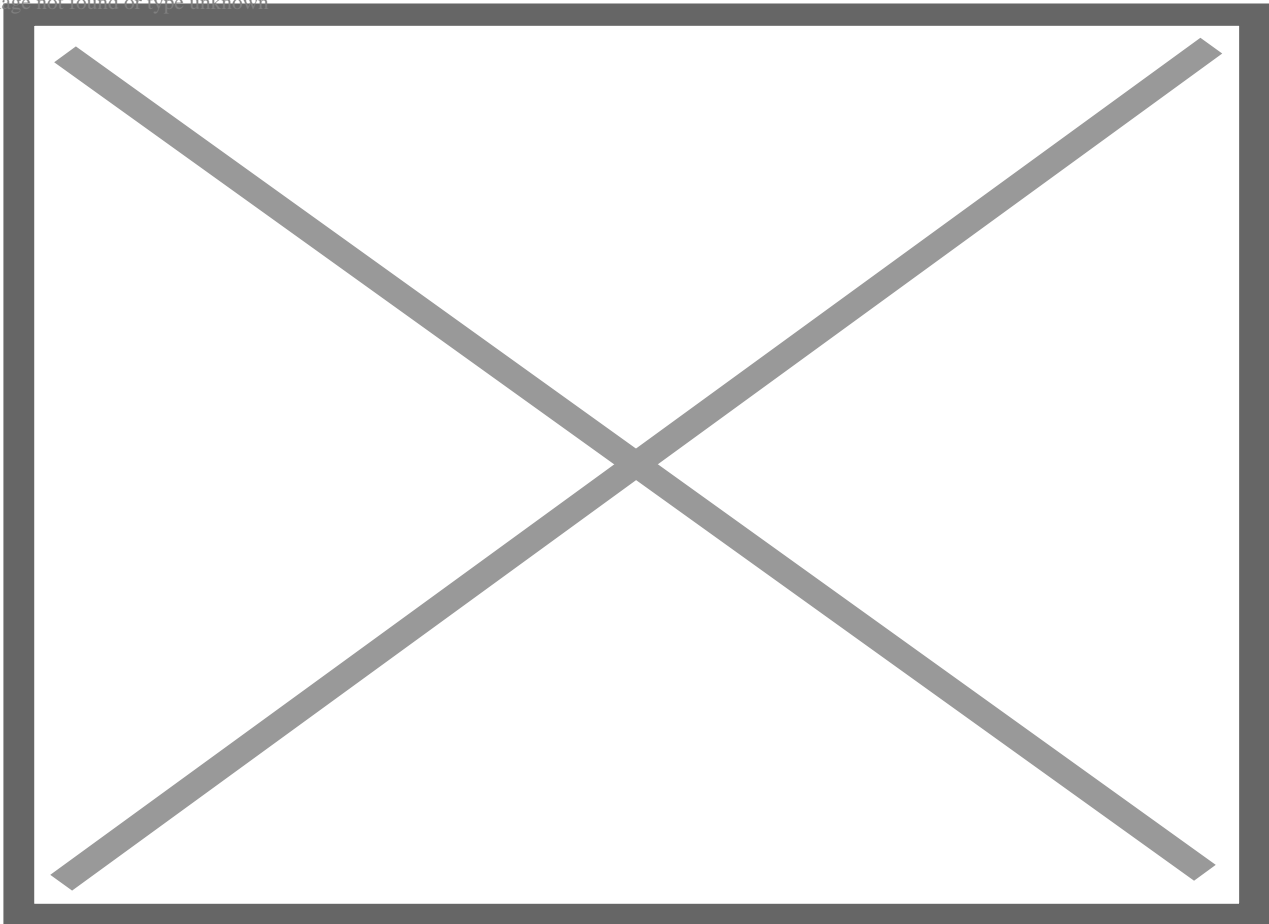
Εάν λοιπόν έχει αποτελέσματα η προσπάθεια αυτή της επιδότησης και της χρηματοδότησής μας, η προτεραιότητα που θα πρέπει να δοθεί είναι στους μικρούς μεταφορείς ΔΧ και στη συνέχεια σε μεγαλύτερες εταιρίες.

-Τι γίνεται με τα Μικτά Κλιμάκια Ελέγχου; Παραμένουν... ανενεργά;

-Εδώ και χρόνια ακούμε για την ενεργοποίηση των μικτών κλιμακίων ελέγχου, εδώ και χρόνια συστήνονται επιτροπές, χωρίς όμως από αποτέλεσμα, παρά το γεγονός ότι είναι κοινώς αποδεκτό ότι οι ξένοι μεταφορείς καταστρατηγούν κάθε έννοια νομιμότητας που υπάρχει.

Εκμεταλλεόμενοι την ανυπαρξία ελέγχων στα συνοριακά σημεία εισόδου και εξόδου της χώρας, καθώς και στο εθνικό δίκτυο, κάνουν μεταφορές είτε εσωτερικές ή εξωτερικού, πράγμα που τις περισσότερες περιπτώσεις στη χώρα μας είναι παράνομες.

Image not found or type unknown



Η ΟΦΑΕ ζητά επιμόνως την σύσταση μικτών κλιμακίων και την επαρκή στελέχωσή τους από εκπροσώπους των ανάλογων υπηρεσιών (τελωνεία ή εφορία, ένας

υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών, ένας υπάλληλος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, λιμενικό ή αστυνομία, κλπ), προκειμένου να πραγματοποιούνται έλεγχοι και να περιοριστεί, αν όχι, να εξαλειφθεί το φαινόμενο αυτό.

Δεν ζητάει τίποτε περισσότερο **από αυτό που ισχύει παντού στον κόσμο και βέβαια σε όλες τις χώρες της ΕΕ**. Αν αυτό συμβεί, εκτός από την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, θα στηριχθεί ο κλάδος και θα αυξηθεί η ασφάλεια στο εθνικό δίκτυο, που σήμερα κάθε άλλο παρά δεδομένη είναι.

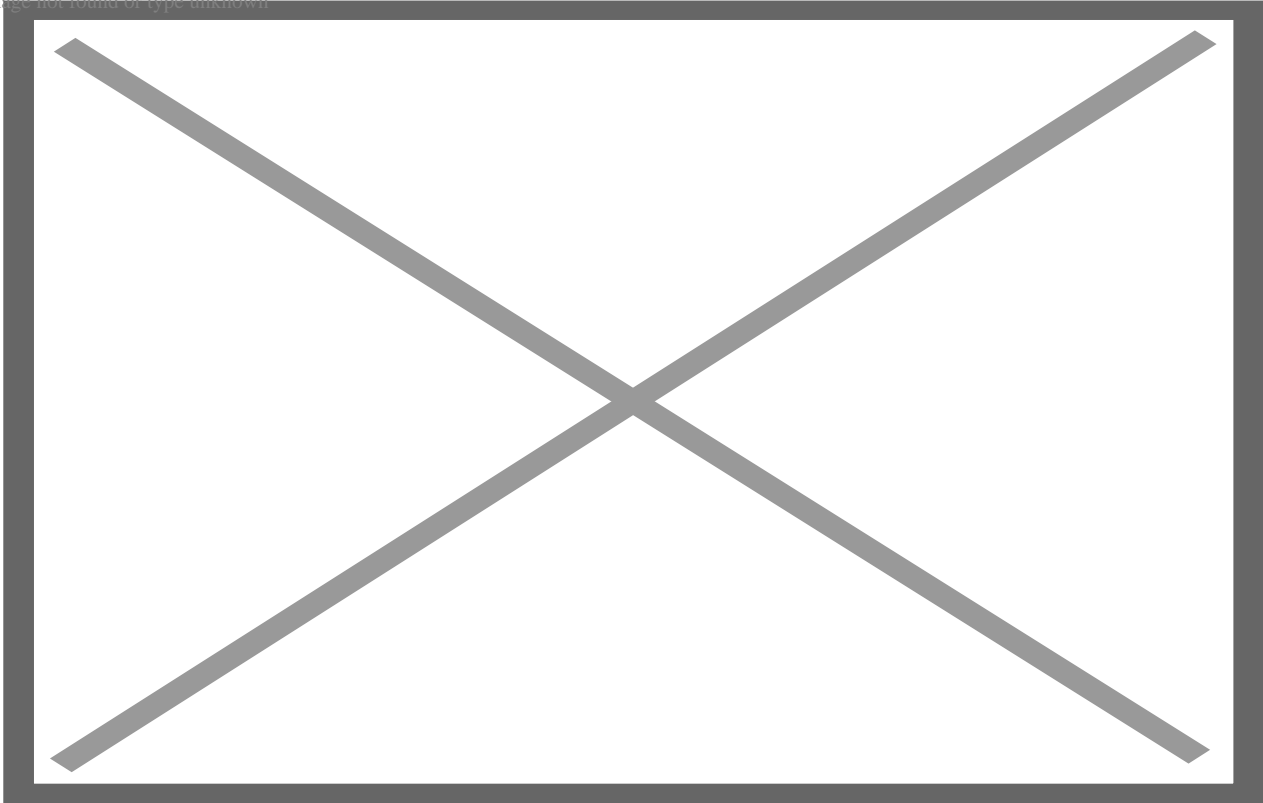
Γι' αυτό το θέμα, έχουμε κάνει και κάνουμε συνεχείς καταγγελίες, αλλά χωρίς αποτέλεσμα μέχρι στιγμής. Η λύση είναι να επανδρωθούν με τον ανάλογο εξοπλισμό 10 περίπου βαν, που θα πραγματοποιούν ελέγχους κυρίως στις εισόδους και εξόδους της χώρας μας και στη συνέχεια στα μεγάλα αστικά κέντρα.

-Ποια είναι η θέση της ΟΦΑΕ για την απαγόρευση του παράπλευρου οδικού δικτύου; Είναι ακριβά τα διόδια;

-Η ομοσπονδία, η οποία τάσσεται κατά της σχετικής απόφασης του υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη, χαρακτηρίζει αυθαίρετο, πλήρως αναποτελεσματικό για τους λόγους που επικαλούνται και είναι καθαρά εισπρακτικό το μέτρο.

Το μέτρο αυτό εξυπηρετεί τα συμφέροντα των παραχωρησιούχων εταιριών, που εκμεταλλεύονται τους εθνικούς αυτοκινητόδρομους.

Απαγόρευση παράπλευρου δικτύου, με την αυστηρή έννοια του όρου, δεν γίνεται πουθενά. Αυτό που συμβαίνει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι απαγόρευση διέλευσης μέσα από μια πόλη, αλλά και πάλι, σου δίνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιήσεις το παράπλευρο δίκτυο.



Εάν ακολουθήσουμε τη δικαστική οδό πιστεύω ότι θα δικαιωθούμε, γιατί δεν έχουν το στοιχείο εκείνο που να καθιστά εφικτή την απαγόρευση που επέβαλαν καθώς και κανένα άλλο παράδειγμα χώρας. Γι' αυτό ζητήσαμε **την αναστολή της απόφασής τους για να καταθέσουμε τις απόψεις μας** και να γίνει ένας ευρύς διάλογος όλων των εμπλεκομένων αλλά χωρίς κανένα αποτέλεσμα μέχρι στιγμής.

Σχετικά με τις τιμές των διοδίων θα πρέπει να μειωθούν, ιδιαίτερα για τη χώρα μας που μαστίζεται από ανεργία, ύφεση και γενικά τεράστια οικονομική κρίση και σχεδόν σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. ισχύει το μέτρο των εκπτώσεων στα επαγγελματικά φορτηγά οχήματα.

Εκτός των άλλων, είναι πρόβλημα για την οδική ασφάλεια και το περιβάλλον οι τόσο πολλοί κάθετοι σταθμοί διοδίων έχοντας το παράδειγμα των άλλων χωρών όπου οι σταθμοί διοδίων είναι εγκατεστημένοι σε κάθε είσοδο - έξοδο ενός αυτοκινητόδρομου, ή να γίνει εφαρμογή των ηλεκτρονικών διοδίων μέσω δορυφόρου όπως αναπτύσσεται σχεδόν σε όλες τις χώρες σήμερα.

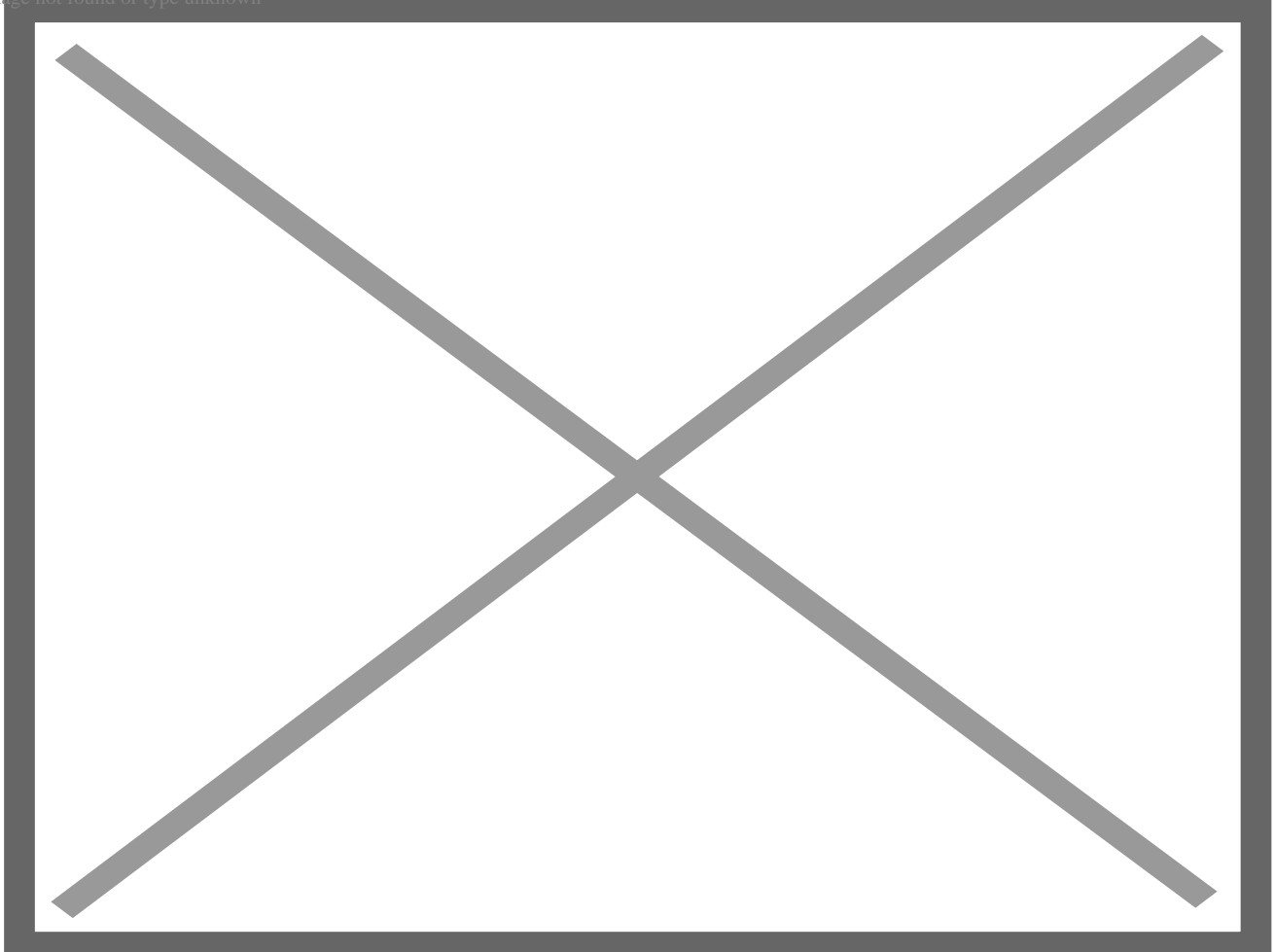
-Υπάρχουν σε εξέλιξη άλλες πρωτοβουλίες της ΟΦΑΕ; Το e-CMR;

-Η ΟΦΑΕ τάσσεται υπέρ της ηλεκτρονικοποίησης των συνοδευτικών εγγράφων της μεταφοράς και συγκεκριμένα του CMR.

Η **υιοθέτηση του ηλεκτρονικού CMR (e-CMR)** θα έχει πολλαπλά οφέλη για τον κλάδο των οδικών μεταφορών, καθώς πρόκειται για μια καινοτομία που θα συμβάλλει

τα μέγιστα, τόσο στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των οδικών μεταφορών, όσο και στην διαδραστικότητα και την ανταλλαγή ηλεκτρονικών πληροφοριών που μπορούν να βοηθήσουν, τόσο στην καταπολέμηση της παράνομης μεταφοράς, όσο και στην ανάπτυξη άλλων καινοτόμων προγραμμάτων και στην συλλογή στατιστικών στοιχείων.

Image not found or type unknown



Οι συζητήσεις μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και της ΟΦΑΕ γύρω από την εφαρμογή πιλοτικού προγράμματος e-CMR έχουν ξεκινήσει εδώ και αρκετούς μήνες και βρίσκονται στην σωστή κατεύθυνση, ενώ με την αμέριστη συνεργασία της Διεθνούς Ένωσης IRU θα μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε την πολύτιμη τεχνογνωσία και εμπειρία που έχει αποκτηθεί από χώρες της Δ. Ευρώπης που το έχουν ήδη εφαρμόσει.

Με το e-CMR, οι μεταφορείς θα μπορούν να εισάγουν ηλεκτρονικά τα στοιχεία, να αποθηκεύουν πληροφορίες και να ανταλλάσσουν δεδομένα, σε πραγματικό χρόνο με την χρήση ενός κινητού τηλεφώνου ή tablet.