

Δυνατότητες, προβλήματα και ευκαιρίες στη Βόρεια Ελλάδα!



Τι λέει η αγορά;

3 από τους σημαντικούς ανθρώπους - κλειδιά του κλάδου, μιλούν στο Αυτο Τρίτη, για τα προβλήματα της αγοράς, αλλά και για τις μεγάλες δυνατότητες και ευκαιρίες που θα φέρουν οι νέες τεχνολογίες, τα εναλλακτικά καύσιμα (LPG/CNG) και τα αυτοκίνητα της επόμενης δεκαετίας.

Η Βόρεια Ελλάδα αποτελεί πάντοτε τη δυνατότερη ή μία από τις δυνατότερες περιφέρειες, στις οποίες στηρίζεται η ελληνική οικονομία. Ο κλάδος της συντήρησης αυτοκινήτου, τα συνεργεία, αλλά ακόμα και τα πρατήρια καυσίμων της Βόρειας Ελλάδας συνιστούν ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα της χώρας, από τα οποία «περνούν» καθημερινά χιλιάδες αυτοκίνητα. Φυσικά τα προβλήματα λόγω της κρίσης ταλανίζουν καθημερινά τους επαγγελματίες, αλλά η μικρή ανάκαμψη της αγοράς στον τομέα του αυτοκινήτου και το πολύ υποσχόμενο μέλλον των νέων τεχνολογιών και των εναλλακτικών καυσίμων δίνουν πινελιές αισιοδοξίας για το μέλλον.

Μίλησαμε με 3 ανθρώπους - κλειδιά της αγοράς της Θεσσαλονίκης και μας απάντησαν για τις δυνατότητες, τα προβλήματα, αλλά και τις ευκαιρίες που υπάρχουν στον κλάδο. Πρόκειται για τους κ.κ. **Βασίλη Σταματόπουλο**, Πρόεδρο Πτυχιούχων Μηχανικών Ιδιοκτητών Συνεργείων Επι-

σκευής Αυτοκινήτων Θεσσαλονίκης, **Καρνάσιου Παναγιώτη**, Μηχανολόγο Μηχανικό (ο οποίος εκδίδει άδειες λειτουργίας σε συνεργεία και πρατήρια) και **Κουρτζή Θεοδοσία**, Πρόεδρο της Ένωσης Βενθονομαίων Θεσσαλονίκης. Ας δούμε τις μας απάντησαν!

Οι νέες τεχνολογίες και τα εναλλακτικά καύσιμα ανοίγουν νέους δρόμους και δίνουν νέες ευκαιρίες! Σε αυτό συμφωνούν οι δύο από τους τρεις. Απισιόδοξος είναι ο κ. Κουρτζής για το μέλλον του οικογενειακού - πρατηρίου.

Σταματόπουλος Βασίλειος: «Να επενδύσουν οι επαγγελματίες στις νέες τεχνολογίες».

«Οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται στον κλάδο μας κινούνται γύρω από τις νέες τεχνολογίες. Υβριδικά, ηλεκτρικά και αυτοκίνητα με φυσικό αέριο, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες επένδυσης για τα συνεργεία αυτοκινήτων. Φυσικά αυτό απαιτεί όλη εκπαίδευση, κατάλληλο

εξοπλισμό και εξειδίκευση. Πρέπει όμως οι επαγγελματίες του κλάδου μας να επενδύσουν στις νέες τεχνολογίες για να μπορούν να ανταμειψτούν τις προκλήσεις του μέλλοντος».

Καρνάσιος Παναγιώτης: «Η νέα γενιά αυτοκινήτων δίνει και δυνατότητες ανάπτυξης».

«Οι δυνατότητες ανάπτυξης και οι ευκαιρίες στον επισκευαστικό κλάδο συνδέονται άμεσα με την εξειδίκευση των επισκευαστών στις νέες τεχνολογίες γενικότερα και ειδικότερα στις τεχνολογίες των λεγόμενων εναλλακτικών ή οικολογικών καυσίμων, όπως υδρογόνο (LPG), φυσικό αέριο (CNG), υδρογόνο αλλά και στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα οποία θα αποτελέσουν την νέα γενιά αυτοκινήτων στην επόμενη δεκαετία».

Κουρτζής Θεμιστοκλής: «Η επιχείρηση "πρατήριο" με τη στενή έννοια έχει ουσιαστικά πάρει το δρόμο προς το τέλος της για τους παραδοσιακούς επαγγελματίες του κλάδου».

«Ένας πολύ μεγάλος αριθμός πρατηρίων έχει περάσει μέσω θυγατρικών εταιριών στα δουλιατήρια και άρα ο οικογενειαρχής πρατηριούχος έχει ανταγωνιστή του πλέον τον προμηθευτή του που κάνει την ίδια δουλειά, είναι παραγωγός, έχει πρόσβαση σε απεριόριστα φτηνά κεφάλαια και ενίοτε είναι νομοθέτης αφού η οικονομική του ισχύς του δίνει και πολιτική ισχύ. Επίσης ένα πολύ σοβαρό θέμα είναι η παραβατικότητα (λαθραία-κλοπή-νοθεία) με ιδιαίτερη έμφαση στο υγραέριο κίνησης στη διακίνηση του οποίου δεν υπάρχει σοβαρός έλεγχος. Το γεγονός ότι οι παραβάτες προκειμένου να προσελκύσουν πελάτες διαθέτουν τα καύσιμα χωρίς ουσιαστικά νόμιμο κέρδος, αφού το κέρδος του λαθραίου και κλεμμένου καυσίμου είναι τσάπιο, έφεραν σε οικονομική δυσπραγία τους νόμιμα λειτουργούντες πρατηριούχους. Η ΕΝΩΣΗ ΒΕΝΖΙΝΟΠΩΛΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (ΕΝ.ΒΕ.Θ) έχει κάνει δεκάδες προτάσεις και παραστάσεις στους αρμοδίους ώστε η αγορά των καυσίμων να λειτουργήσει στα πλαίσια της νομιμότητας χωρίς δυστυχώς και περιβόητα να βρει ανταπόκριση από τη Πολιτεία».

Η ακατεία της οικονομικής κρίσης έχει απόσει ανεξίτηλα τα σημάδια τις στις ελληνικές επιχειρήσεις. Τα γνωστά προβλήματα που ταλανίζουν τον κλάδο της συντήρησης του αυτοκινήτου υπάρχουν και στην Βόρεια Ελλάδα, αλλά σύμφωνα με τις απαντήσεις και των τριών, είναι πολύ πιο έντονα σε σχέση με την Αθήνα.

Σταματόδης Βασίλειος: «Μείωση διελεύσεων, αλλά αύξηση των οικονομικών υποκρώσεων».

«Προφανώς, το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε ως συνεργεία είναι η μείωση των διελεύσεων των αυτοκινήτων στις επιχειρήσεις μας και κατ'επέκταση η μείωση του τζίρου μας. Σε αντίθεση φυσικά, με την αύξηση των οικονομικών υποκρώσεων μιας επιχείρησης. Και μάλιστα το πρόβλημα είναι ακόμη πιο έντονο στα συνεργεία επισκευής φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία συνεργάζονται κυρίως με επιχειρήσεις (και λιγότερο με ιδιώτες) οι οποίες κι αυτές με την σειρά τους έχουν πληγεί οικονομικά». Δεν παρέλειψε να μιλήσει και για το θέμα της ανεργίας λέγοντας: «Η ανεργία και τα μειωμένα εισοδήματα αναγκάζουν τους πελάτες μας κάνουν στο αυτοκίνητό τους τα απολύτως απαραίτητα παρόλο που η μείωση των τιμών στην παροχή της εργασίας μας είναι αισθητά μειωμένη. Ναι, το πρόβλημα κατά την άποψή μου είναι πιο έντονο στη Βόρεια Ελλάδα. Και μάλιστα στη Βόρεια Ελλάδα έχουμε να αντιμετωπίσουμε και μία άλλη πραγματικότητα. Την απόλυτη σημαντικών χρηματικών κεφαλαίων στις γειτονικές χώρες».

Καρανάσιος Παναγιώτης: «Τα προβλήματα στην Βόρεια Ελλάδα είναι εντονότερα».

«Τα προβλήματα στην Βόρεια Ελλάδα που αφορούν στον επισκευαστικό κλάδο είναι σαφώς εντονότερα απ'ότι στην Αθήνα διότι:

α) η αναλογία αυτοκινήτων ανά συνεργείο είναι υψηλότερη από της Αθήνας,

β) οι μεγάλες επιχειρήσεις που διαθέτουν μεγάλους στόλους οχημάτων επιβατηγών αλλά και φορτηγών βρίσκονται στην πλειονότητα τους στην Αθήνα,

γ) η οικονομική κρίση επηρέασε πολύ περισσότερο την Β. Ελλάδα, καθώς ήταν πιο εύλωτη από ότι η Αθήνα (πολλές επιχειρήσεις χρειάστηκε να μεταφέρουν τις δραστηριότητες τους σε γειτονικές χώρες όπως η Βουλγαρία και τα Σκόπια),

δ) τα ποσοστά ανεργίας μέσα στην κρίση μεγάλωσαν και φυσικά ξεπέρασαν τα αντίστοιχα ποσοστά της Αθήνας.

Όπως είναι φυσικό όλα τα παραπάνω επηρέασαν το εισόδημα των πολιτών, οι οποίοι αναγκάστηκαν σε μεγάλες περικοπές δαπανών του οικογενειακού προϋπολογισμού, μεταξύ των οποίων και των δαπανών για την συντήρηση των οχημάτων τους. Σε πολλές περιπτώσεις συμπολίτες μας κατέθεσαν τις πινακίδες των οχημάτων τους, ενώ άλλοι παύλησαν τα οχήματά τους, παρότι εκ των οποίων μετακλήθηκαν στην συνέχεια σε άλλες χώρες.»

«Επίσης στην Β. Ελλάδα υπάρχουν έντονα τα φαινόμενα της παράνομης εργασίας, δηλαδή υπάρχουν πολλά συνεργεία χωρίς τις απαραίτητες άδειες και αδειοδοτημένους επισκευαστές, τα λεγόμενα <<πειρατικά>>, οι ιδιοκτήτες των οποίων εκμεταλλευόμενοι τις οικονομικές δυσκολίες των πολιτών, ανταγωνίζονται αθέμιτα τα νομίμως λειτουργούντα συνεργεία».

Κουρτζής Θεμιστοκλής: «Μεγάλο πρόβλημα τα λαθραία και νοθευμένα καύσιμα».

«Τα προβλήματα γενικά στη λιανική εμπόρε καυσίμων είναι κοινά σε όλη τη χώρα με κάποιες ιδιαιτερότητες στη Βόρεια Ελλάδα που είναι σε μεγαλύτερη ένταση, λόγω στο λαθραίο και νοθευμένο καύσιμο ένεκα της γεινιότητας με χώρες στις οποίες οδικώς κάνει η χώρα μας εξαγωγές αλλά και εισαγωγές, όπως επίσης στη διακίνηση των υποκατάστατων καυσίμων νόθευσης (μεθανόλης - τουλούλης κ.λπ.) όπως και οι παράνομες εισαγωγές υγραερίου LPG ιδιαίτερα δε του προπανίου. Οι καταναλωτές καυσίμων μειώθηκαν πάρα πολύ λόγω της κρίσης τα τελευταία 8 χρόνια αφού μειώθηκε η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών. Επίσης πολλές βιομηχανικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις έκλεισαν είτε γιατί μετακόμισαν σε γειτονικές χώρες είτε γιατί δεν έχουν πλέον έργο. Αυτές καταναλώναν καύσιμα στις εγκαταστάσεις τους και μέσω των μεταφορικών μέσων που διέθεταν, όπως επίσης δεν είναι αμελητέος ο αριθμός των μεταφορικών εταιριών (Εθνικών και Διεθνών) που μετέφεραν την έδρα

τους στη Βουλγαρία για φτηνότερο καύσιμο και μειωμένη φορολογία. Αν συυπολογιστεί το γεγονός ότι όλα τα νέα οχήματα καταναλώνουν πολύ λιγότερο καύσιμο, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι μειώνουν τις αποστάσεις και το κόστος των διαδίων έχει κάνει απαγορευτική τη κίνηση στους Εθνικούς αυτοκινητόδρομους καταλαβαίνεις κάποιος το λόγο που όχι μόνο μειώθηκαν οι καταναλώσεις των καυσίμων αλλά ότι θα μειωθούν και άλλο. Επειδή λοιπόν το περιθώριο κέρδους των πρατηρίων είναι επί του λίτρου και όχι ποσοστιαίο είναι φυσολογικό το κλείσιμο πολλών οικογενειαρχών πρατηρίων. Εδώ πρέπει να προσέσουμε ότι η μεγάλη αύξηση των τιμών κυρίως από την αύξηση των Ε.Φ.Κ έχει επιφέρει ανάγκη περισσότερων κεφαλαίων για την αγορά των ίδιων ποσοτήτων καυσίμων από τους πρατηριούχους, δηλαδή έχει μειώσει 40% την αγοραστική δύναμη των πρατηριούχων».

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ το β' τρίμηνο του 2018, ο δείκτης κύκλου εργασιών στο χονδρικό και λιανικό εμπόρε, επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσικλετών είχε αύξηση περίπου 10,9% σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Ωστόσο σύμφωνα με τις απαντήσεις που πήραμε δεν έχει γίνει αναλλαγή στην αγορά.

Σταματόδης Βασίλειος: «Ναι για να έχουμε αποτελέσματα!»

«Υπάρχει μία αετική ανάκαμψη στον κύκλο εργασιών του αυτοκινήτου. Άλλωστε, αυτό δείχνει και τα τελευταία στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Είναι βέβαια αισιόδοξο αυτό το γεγονός, είναι όμως πολύ χωρίς για να έχουμε σημαντικά αποτελέσματα.

Οι πελάτες μας και περισσότερο οι ιδιώτες, αντικαθιστούν το παλιό τους όχημα με κάποιο άλλο που κυρίως είναι κι αυτό μεταχειρισμένο. Πιστεύω ότι ακόμη, η αγορά κινείται πιο πολύ στο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο».

Καρανάσιος Παναγιώτης: «Η μικρή ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου δεν έχει ακόμη τουλάχιστον αντικτύπο στην << τοίπη>> των επισκευαστών».

«Τα καινούργια αυτοκίνητα δεν χρήζουν προφανώς επισκευής ή συντήρησης σε τόσο μικρό διάστημα από την κυκλοφορία τους. Από την άλλη μεριά οι αντιπροσωπείες προφέρουν πολύχρονη δωρεάν συντήρηση, προκειμένου να αυξήσουν τις πωλήσεις τους σε πολλές περιπτώσεις».

«Τα παραπάνω καθιστούν δύσκολο να αποτυπωθεί η ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου, ως ανάκαμψη και στις εργασίες των συνεργείων αυτοκινήτων».

Κουρτζής Θεμιστοκλής: «Δεν αφορά εμάς η ανάκαμψη».

«Η ανάκαμψη που εμφανίζεται στην αγορά αυτοκινήτου έχει να κάνει περισσότερο με τις αγορές εταιρικών αυτοκινήτων (χρονομίσθωση) και αυτών που προορίζονται για την εννοκίαση από τουρίστες».

