

ΗΜΕΡΙΔΑ ΕΕΤΤ 23/06/2004
ΟΜΙΛΙΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥ INTERATTICA
ΔΗΜ. ΤΣΑΤΣΑΡΩΝΗ
ΜΕ ΘΕΜΑ

«ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ : ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΥ

ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ »

Ως εκπρόσωπος της ταχυμεταφορικής Εταιρείας INTERATTICA, πιστεύοντας ότι εκφράζω τις θέσεις και απόψεις και πολλών άλλων ομοειδών επιχειρήσεων που παρευρίσκονται στην αίθουσα αυτή, θα επιχειρήσω με λίγα λόγια και με συντομία να περιγράψω τη μορφή (μοντέλο) του ταχυδρομικού δικτύου που επέλεξε η INTERATTICA, προκειμένου να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της ταχυδρομικής αγοράς και να εξασφαλίσει όσο το δυνατόν υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες στους χρήστες /καταναλωτές.

Η INTERATTICA ύστερα από μία καλή και επιτυχημένη πορεία δραστηριοποίησης στο χώρο των ταχυμεταφορών, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μόνο σε τοπικό επίπεδο (INTERCITY) στην Αττική, για περίοδο άνω της 10ετίας, τον Οκτώβριο του 2001 ως Α.Ε. και μέλος του ομίλου της Τράπεζας Πειραιώς αποφάσισε να επεκτείνει τις δραστηριότητές της και στην υπόλοιπη Ελλάδα εκτός Αττικής.

Για την πραγματοποίηση του σκοπού της επέλεξε την οργάνωση και ανάπτυξη ενός μοντέλου ταχυδρομικού δικτύου, η λειτουργία του οποίου βασίζεται στην αποκλειστική συνεργασία με άλλες τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα αδειοδοτούμενες ταχυδρομικές επιχειρήσεις, ώστε να δώσει υπηρεσίες στους χρήστες/καταναλωτές σε όλα τα σημεία της Ελλάδας.

Η επιλογή αυτού του μοντέλου ταχυδρομικού δικτύου έγινε με βάση τα εξής κριτήρια:

1. Τη διασφάλιση της νομιμότητας
2. Τις απαιτούμενες επενδύσεις και το οικονομικό κόστος οργάνωσης, ανάπτυξης και αποτελεσματικής λειτουργίας του δικτύου
3. Την ευελιξία στην ομαλή λειτουργία και τη συνεχή εξέλιξή του
4. Τη δυνατότητα ελεύθερης επιλογής συνεργαζομένων αδειοδοτημένων ταχυδρομικών επιχειρήσεων, με κριτήρια την επαγγελματικότητα, την αξιοκρατία, το κύρος, την εντιμότητα, τη γνώση της ταχυδρομικής αγοράς και τη διάθεση αλλά και ικανότητα να προσφέρουν και να συμβάλλουν στη συνεχή αναβάθμιση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών, και

5. Τη διασφάλιση και προστασία της αξιοπιστίας, του κύρους και της σοβαρότητας της επιχείρησης, ως απαραίτητες προϋποθέσεις για τη μελλοντική της πορεία.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα και μέσα σε διάρκεια χρόνου μόνο 2,5 ετών, τα αποτελέσματα από την εφαρμογή και λειτουργία στην πράξη αυτού του μοντέλου δικτύου, είναι ικανοποιητικά, θεωρούμε ότι δικαιώνουν την επιλογή μας, και μας ενθαρρύνουν να συνεχίσουμε να επενδύουμε σ' αυτό το μοντέλο, πιστεύοντας ότι βαδίζουμε στο σωστό δρόμο με κατεύθυνση να συμβάλλουμε και εμείς στην επιτυχία του σκοπού στον οποίο στοχεύει το νέο κανονιστικό πλαίσιο ως εργαλείο ανάπτυξης της αγοράς Ταχυμεταφορών.

ΑΛΛΑ

Εδώ προβάλλει ένα αλλά και το μεγάλο ερώτημα;

Είναι αρκετό μόνο το ένα εργαλείο για την επιτυχία του σκοπού που ορθώς ευαγγελίζεται το νέο νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο;;

Εμείς νομίζουμε πως όχι!!

Θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο και ένα δεύτερο εργαλείο, ίσως σημαντικότερο του πρώτου, που χωρίς αξιοποίηση και την παράλληλη χρησιμοποίησή του, ο επιδιωκόμενος σκοπός φοβούμεθα ότι θα παραμείνει στις καλές μας προθέσεις και επιθυμίες μας ως ένα μεγάλο όραμα.

Το δεύτερο εργαλείο είναι η συμμετοχή και η συμβολή όλων των επιχειρήσεων ταχυμεταφορών. Και φυσικά δεν αρκεί μόνο η απλή παρουσία τους. Πρέπει αυτή να εκφράζεται με διάθεση και κυρίως με τη δυνατότητα, τη δυναμική και την οικονομική ευρωστία, στοιχεία που αποτελούν την απαραίτητη προϋπόθεση για να ανταποκριθούν και να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά, μια σειρά από οικονομικές υποχρεώσεις που προβλέπει και επιβάλλει το νέο κανονιστικό πλαίσιο.

Προβλέπονται και απαιτούνται σημαντικές νέες επενδύσεις και το ερώτημα είναι:

Οι επιχειρήσεις που λειτουργούν σήμερα στο χώρο των ταχυμεταφορών έχουν διαθέσιμα τα απαιτούμενα κεφάλαια για νέες επενδύσεις;;

Φοβούμεθα πως όχι, με ελάχιστες ίσως εξαιρέσεις.

Δεν προτίθεμαι και δεν επιθυμώ να αναφερθώ, στους λόγους και τις αιτίες που έχουν οδηγήσει σήμερα τις επιχειρήσεις αυτές σε οικονομική ανεπάρκεια για νέες επενδύσεις.

Οι παροικούντες στην Ιερουσαλήμ το γνωρίζουν καλύτερα από μένα.

Γνώμη μας είναι, ότι κάτω από τις σημερινές συνθήκες, οι επιχειρήσεις ταχυμεταφορών από μόνες τους, χωρίς τη συμπαράσταση και τη βοήθεια της Εθνικής Ρυθμιστικής Αρχής και της Πολιτείας, δεν έχουν πλέον καμία δυνατότητα να βγουν από αυτό το οικονομικό αδιέξοδο.

Η μόνη δυνατότητά τους που αποτελεί και την τελευταία τους ευκαιρία, είναι να συνειδητοποιήσουν την απειλή του κινδύνου και να αποφασίσουν να πάρουν δραστικά μέτρα για την ανακοπή της καθοδικής πορείας των τιμών πώλησης των υπηρεσιών ταχυμεταφοράς..

Ταυτόχρονα και παράλληλα, η Ε.Ε.Τ.Τ. με το σημερινό της ρόλο ως Εθνική Ρυθμιστική Αρχή, θεωρούμε ότι έχει καθήκον και χρέος, κατανοώντας το πρόβλημα που αναδείξαμε, να πάρει πρωτοβουλίες παρέμβασης για την αντιμετώπισή του.

Διότι δεν είναι πρόβλημα που αφορά μόνο τις επιχειρήσεις ταχυμεταφορών, αλλά αντανakλά και επεκτείνεται, προκαλώντας αρνητικές παρενέργειες γενικότερα στην ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς.

Συγκεκριμένα προτείνουμε να ερευνήσει η Ε.Ε.Τ.Τ. την πιθανή δυνατότητα άντλησης και διάθεσης μέσω του Υπουργείου Ανάπτυξης, οικονομικών πόρων και κονδυλίων με σκοπό την υποστήριξη ανάπτυξης της Ταχυδρομικής Αγοράς.

Να φροντίσει και να επιδιώξει να ξεκινήσει σύντομα μία διαδικασία εξυγίανσης όλων των επιχειρήσεων ταχυμεταφορών με την εξασφάλιση και υλοποίηση ενός υποστηρικτικού αναπτυξιακού οικονομικού προγράμματος επιδοτούμενου, ειδικά για την ανάπτυξη των ταχυδρομικών επιχειρήσεων υποβοηθώντας και ενθαρρύνοντας έτσι τις απαραίτητες επενδύσεις.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ