



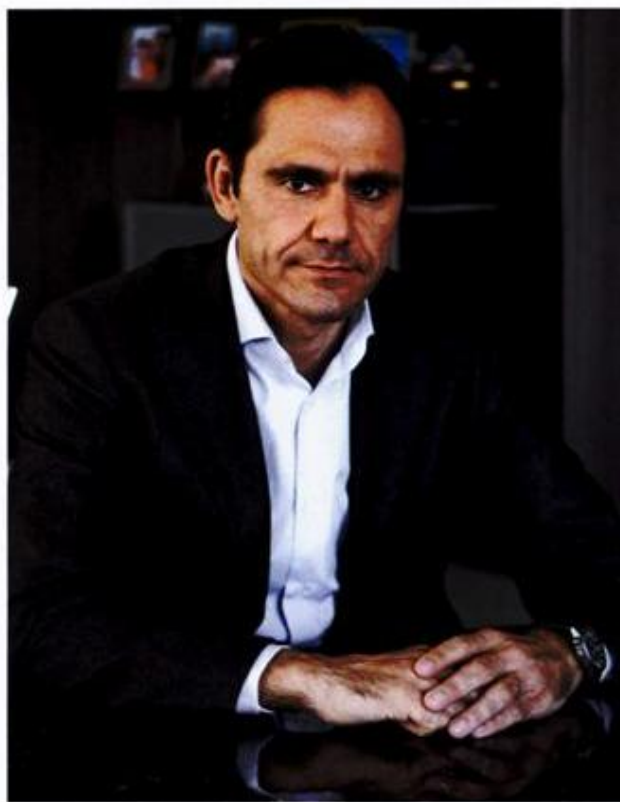
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Συνέντευξη στον Γιάννη Παπαδογιάννη. Φωτογραφίες: Σοφία Παπασιράτη

Γιώργος Βασιλάκης, πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων «Για την αταξία που επικρατεί στους ελληνικούς δρόμους δεν φταίνε τα αυτοκίνητα»

Μια συζήτηση για τον Εββηνα και το αυτοκίνητό του, στη σκιά της οικονομικής κρίσης και με φόντο την εββίδα που φέρνει η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών.

Στις επαναστατικές τεχνολογικές αλλαγές που καθορίζουν τα νέα δεδομένα στην αγορά αυτοκινήτου αναφέρεται ο κ. Γιώργος Βασιλάκης, πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και διευθύνων σύμβουλος της ΒΑΚΑΡ ΑΒΕΕ, και τονίζει την ειδική σχέση του Έλληνα με το αυτοκίνητό του. Η ΒΑΚΑΡ ανήκει στον Ομίλο Εταιρειών Θ. Βασιλάκη, ιδρύθηκε το 1989 και είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος των αυτοκινήτων SAAB στην Ελλάδα. Ο Όμιλος Εταιρειών Θ. Βασιλάκη ελέγχει επίσης τις εταιρείες Τεχνοκάρ ΑΒΕΕ (αποκλειστικό εισαγωγέα των αυτοκινήτων SEAT), Βητακάρ ΑΒΕΕ (επίσημο διανομέα Opel), Velmor (επίσημο διανομέα Ford και Volvo), Autohellas (Hertz), Aegean Aviation και Ergocar (επίσημο έμπορο αυτοκινήτων SEAT).



Πολλά κουβέντα γίνεται στη χώρα για την υπερκατανάλωση των τελευταίων ετών. Η αγορά αυτοκινήτου αναφέρεται ως ένα τρανταχτό παράδειγμα υπερβολών. Ποια είναι η γνώμη σας;

Συμφωνώ ότι η υπερβολή είναι ένα από τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την κοινωνία μας. Αλλά, ξέρετε, όταν τα πράγματα πάνε καλά, οι οικονομίες αναπτύσσονται και η αισιοδοξία κυριαρχεί, γίνονται και

υπερβολές. Είναι ανθρώπινο. Σε ό,τι αφορά την υπερκατανάλωση, θα έλεγα ότι το πρόβλημα στην Ελλάδα δεν ήταν η υπερβολική κατανάλωση, αλλά η αποδυνάμωση της παραγωγικής βάσης. Καταναλώνουμε χωρίς να παράγουμε, με πρώτο-πρώτο το ελληνικό Δημόσιο, που δανείζεται ολοένα και περισσότερα για να χρηματοδοτεί τη μεγέθυνσή του. Αυτό σίγουρα δεν μπορεί να συνεχιστεί. Δεν πιστεύω ότι πρέπει να

περιοριστεί η κατανάλωση. Πρέπει να βρούμε τρόπους να είμαστε παραγωγικοί, ώστε να μπορούμε να υποστηρίξουμε τις καταναλωτικές μας δαπάνες και να βελτιώνουμε την ποιότητα ζωής. Θα συμφωνήσω μαζί σας ότι και στην αγορά αυτοκινήτου είχαμε υπερβολές. Ωστόσο, η επίθεση που δέχεται ο κλάδος μας τις περισσότερες φορές είναι όχι απλώς υπερβολική, αλλά και κακόβουλη. Με στενοχωρεί ότι τις περισσότερες φο-

ρές δεν συζητούμε για την ουσία, αλλά για τις εντυπώσεις. Δημιουργούμε θόρυβο. Για παράδειγμα, στη χώρα μας κάθε χρόνο πωλούνται 28 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους. Στην Ευρώπη πωλούνται 34, ενώ στη δυτική Ευρώπη πωλούνται 38 αυτοκίνητα. Πού είναι η υπερκατανάλωση; Άλλες φορές ακούω γιατί να εξαγάγουμε κεφάλαια στη Γερμανία ή σε άλλες χώρες, αγοράζοντας αυτοκίνητα. Ωραία. Ας σταματήσουμε να αγοράζουμε γερμανικά αυτοκίνητα, να σταματήσουν και οι Γερμανοί να αγοράζουν ελληνικά αγροτικά προϊόντα, να μην κάνουν διακοπές σε ελληνικά νησιά. Ας κλείσουμε τα σύνορα να τρώμε τις σάρκες μας. Επαναλαμβάνω: Η μεγάλη πρόκληση για τη χώρα μας είναι να διευρύνουμε την παραγωγική βάση. Να πουλάμε περισσότερα προϊόντα και υπηρεσίες σε περισσότερες χώρες.

Η κυρίαρχη αντίληψη είναι ότι στη χώρα κυκλοφορούν πάρα πολλά αυτοκίνητα.

Δεν είναι λάθος. Όμως, αυτό δεν οφείλεται στις υπερβολικές αγορές νέων αυτοκινήτων, αλλά στη μη ανανέωση του στόλου. Τι θέλω να πω; Στην Ελλάδα «μπαίνουν» 10 νέα αυτοκίνητα και «βγαίνουν», αποσύρονται, 2. Αναφέρομαι σε φυσική απόσυρση και όχι σε επιδοτήσεις. Στις υπόλοιπες ευ-



ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ρωπαϊκές χώρες μπαίνουν 10 νέα, αποσύρονται 8 αυτοκίνητα. Στην Ελλάδα κάθε χρόνο προσθέτουμε νέα αυτοκίνητα χωρίς να αποσύρουμε τα παλαιά. Γιατί συμβαίνει αυτό; Διότι στη χώρα μας το να διατηρούμε σε κυκλοφορία παμπάλαια οχήματα είναι μια ανέξοδη επιλογή. Τα ΚΤΕΟ δεν λειτουργούν, κανείς δεν τα συντηρεί σωστά, γιατί κάτι τέτοιο θα κόστιζε, και τα τέλη κυκλοφορίας δεν διακρίνουν μεταξύ νέων και παλαιών οχημάτων, παρά το γεγονός ότι τα δεύτερα ρυπαίνουν και είναι επικίνδυνα για τη δημόσια ασφάλεια. Η μέση ηλικία οχημάτων στην Ελλάδα είναι 12 έτη, όταν στην Ευρώπη είναι 7. Η διαφορά στην ασφάλεια των δύο αυτοκινήτων είναι τεράστια.

Στο στόχαστρο κριτικής έχουν μπει τα SUV, λόγω μεγέθους, κατανάλωσης αλλά και γενικότερα... κακής συμπεριφοράς. Πώς βλέπετε τη σχέση του Έλληνα με το αυτοκίνητό του;

Ο Έλληνας έχει πάθος για το αυτοκίνητό του. Το χαίρεται. Αποτελεί μέσο απόδρασης και απολαμβάνει να οδηγεί ένα αυτοκίνητο που του αρέσει. Τώρα, σε ό,τι αφορά τα SUV, η κριτική με βρίσκει απόλυτα σύμφωνο. Η κριτική δεν είναι τυχαία. Αν δεν είχαν γίνει υπερβολές από χρήστες, αυτό δεν θα συνέβαινε. Εμείς προσπαθούμε να εκπαιδεύσουμε τους πελάτες μας, ειδικά σε ό,τι αφορά τις πολυτελείς μάρκες, τη σημασία του όγκου και την ανάγκη σεβασμού των άλλων οδηγών. Αλλά δεν είναι λύση το «πονάει χέρι - κόβω χέρι». Δεν πρέπει να παραλύσουν οι πωλήσεις SUV. Πρέπει απλώς να εφαρμόζονται οι νόμοι και οι κανόνες για όλους. Για την αταξία που επικρατεί στους ελληνικούς δρόμους δεν

φταίνει τα αυτοκίνητα. Φταίει η αδυναμία της πολιτείας να εφαρμόσει τους νόμους.

Ποιες είναι οι εκτιμήσεις σας για τον κλάδο;

Είναι πολύ δύσκολο να κάνω πρόβλεψη για την αγορά. Πολλά εξαρτώνται από τα μέτρα που θα επιβάλει το κράτος στον κλάδο του αυτοκινήτου. Σήμερα η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα κατά μέσον όρο φορολογείται με 50%, όταν στην Ευρώπη ο φόρος βρίσκεται στο 20%. Στο περιβάλλον αυτό δεν θα μου έκανε εντύπωση πωλήσεις αυτοκινήτων να υποχωρήσουν ακόμα και 50% από τα επίπεδα των προηγούμενων ετών. Παραδοσιακά, πωλούνται περί τις 300.000 νέα αυτοκίνητα, το 2010 μπορεί να περιοριστούν σε 150.000. Μια τέτοια εξέλιξη θα έχει σημαντική επίπτωση στον κλάδο και στους 90.000 εργαζομένους. Φοβάμαι ότι οι πιέσεις μπορεί να οδηγήσουν στην κατάρρευση μεγάλων εταιρειών, με αλυσιδωτές αντιδράσεις. Πολλές φορές κατηγορούμαστε ότι ζητούμε επιδοτήσεις ή άλλες ευνοϊκές ρυθμίσεις. Αυτό δεν είναι αλήθεια. Δεν ζητούμε ευνοϊκή αντιμε-

«Τα ΚΤΕΟ δεν συντηρούνται σωστά, γιατί κάτι τέτοιο θα κόστιζε. Η μέση ηλικία οχημάτων στην Ελλάδα είναι 12 έτη, στην Ευρώπη είναι 7. Η διαφορά στην ασφάλεια ενός αυτοκινήτου 12ετίας από ένα 7ετίας είναι τεράστια.»



τώπιση, ζητούμε εκλογίκευση του φορολογικού καθεστώτος. Από τα 20.000 ευρώ, που είναι η μέση τιμή πώλησης αυτοκινήτου στην Ελλάδα, το κράτος εισπράττει 5.500 από τον ΦΠΑ και το τέλος ταξινόμησης. Τι προτείνουμε; Από το φόρο αυτόν αεπιστρέφει 1.000 - 1.500 ευρώ στον καταναλωτή ως κίνητρο για την απόσυρση του παλιού αυτοκινήτου.

Οι νέες τεχνολογίες -υβριδικά, ηλεκτρικά κ.ά.- που αναπτύσσονται θα μπορούσαν να δώσουν ώθηση στην αγορά αυτοκινήτου;

Οι δυνατότετες είναι μεγάλες, ειδικά στη χώρα μας, λόγω της ηλικίας του στόλου οχημάτων. Βρισκόμαστε στην αρχή μιας επανάστασης, η οποία με τη βοήθεια της τεχνολογίας θα μας οδηγήσει σε έναν τρόπο ζωής φιλικότερο προς το περιβάλλον. Ένα αυτοκίνητο 1 έως 3 ετών ρυπαίνει περί τις 15 φορές λιγότερο από ό,τι ένα αυτοκίνητο άνω των 15 ετών. Οι εξελίξεις είναι ραγδαίες. Οι κατασκευαστές δεν εστιάζουν όλοι στην ίδια τεχνολογία. Εστιάζουν, όμως, όλοι στο να χαμηλώσουν τους ρύπους. Ο ρύπος που επιβαρύνει περισσότερο είναι το διοξείδιο του άνθρακα. Η μείωση των εκπομπών CO₂ εί-

ναι ο μεγάλος στόχος. Πολλοί επιλέγουν την πετρελαιοκίνηση, άλλοι επιλέγουν κινητήρες βενζίνης άμεσου ψεκασμού, άλλοι την υβριδική τεχνολογία. Παράλληλα, αναπτύσσεται ραγδαία η ηλεκτρική τεχνολογία, όπου εκεί μιλάμε για μηδενικούς ρύπους. Μια σημαντική παράμετρος είναι το κόστος. Με τι κόστος επιτυγχάνεις τη μείωση των ρύπων.

Από τις τεχνολογίες που αναπτύσσονται, ποια φαίνεται να έχει τις μεγαλύτερες πιθανότητες εμπορικής εκμετάλλευσης στο κοντινό μέλλον;

Η ηλεκτροκίνηση φαίνεται πως έχει κάποιο προβάδισμα. Είναι πιθανό τα επόμενα 5 - 10 χρόνια ακόμα και η πλειονότητα των οχημάτων να βασίζονται στην ηλεκτροκίνηση. Είτε μιλάμε για αυτοκίνητα, είτε για δίκυκλα, είτε για βαρέα φορτηγά. Η ηλεκτροκίνηση έχει ένα κόστος και μια επιβάρυνση στις επιδόσεις. Ωστόσο, εκτιμώ ότι λίγο-πολύ όλοι οι κατασκευαστές θα προσθέσουν στην γκάμα των προϊόντων τους τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Βέβαια, υπάρχουν σοβαρά θέματα που πρέπει να απαντηθούν. Για παράδειγμα, αναπτύσσεται έντονος αντίλογος στην ηλεκτροκίνηση που υποστηρίζει ότι μπορεί ένα αυτοκίνητο που χρησιμοποιεί ηλεκτρική ενέργεια να μη ρυπαίνει το περιβάλλον. Το εργοστάσιο που παράγει το επιπλέον αυτό ρεύμα τελικά θα ρυπαίνει περισσότερο το περιβάλλον. Αν δεν αναπτύξουμε τεχνολογίες που να παράγουν καθαρό ρεύμα, ίσως το ηλεκτρικό αυτοκίνητο να μην επιβεβαιώσει τις προσδοκίες. Η τεχνολογία εξελίσσεται ραγδαία. Πιστεύω ότι στα προβλήματα αυτά θα δοθούν λύσεις. _