

ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΑΛΕΡΕΣ ΤΩΝ ΤΑΧΥΦΑΓΕΙΩΝ ΣΤΙΣ ΓΑΛΕΡΕΣ ΤΩΝ ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Δεν είναι μόνο στην ταχυδιανομή / ταχυεστίαση που πέφτουν κορμιά. Και στις εταιρείες κούριερ η εντατικοποίηση χτυπάει κόκκινα ενώ η προσωρινότητα που εκτοξεύει την εργασιακή ανασφάλεια είναι το νέο εργασιακό μοντέλο της πολυδιαφημιζόμενης «ανάπτυξης». Στο χρυσοφόρο ελ ντοράντο των ταχυμεταφορών, η πενθήμερη οχτάωρη εργασία με πλήρη δικαιώματα αντικαθίσταται σταδιακά από «ενοικιαζόμενους» με μηνιαίες συμβάσεις, από «κομματάδες», από ένα εργασιακό καθεστώς που συνεχώς επιδεινώνεται από τους εξαντλητικούς ρυθμούς της εντατικοποίησης, την εργοδοτική ασυδοσία και τα εργατικά «ατυχήματα».

Δεν σταμάτησαν να πλουτίζουν

Αντίθετα από τους εργαζόμενους, που την τελευταία δεκαετία είδαν τους μισθούς και τα δικαιώματά τους να κατρακυλούν, τα αφεντικά του κλάδου της ταχυδρόμησης/ταχυμεταφοράς είδαν τις εταιρείες τους να σημειώνουν κερδοφορία καθόλη την περίοδο της κρίσης και τα έσοδα εξακολουθούν να αυξάνονται¹. Ένας από τους παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο είναι πως οι δουλειές «ανοίγουν» για τα αφεντικά λόγω της αλματώδους αύξησης των διακινούμενων εμπορευμάτων (κυρίως των μικροδεμάτων) που οφείλεται, με την σειρά της, στους ρυθμούς ανάπτυξης της διαδουκτικακής αγοράς². Με λίγα λόγια όλο και περισσότεροι άνθρωποι, σε ετήσια βάση, πραγματοποιούν αγορές μέσω του διαδικτύου και όλο και περισσότερα εμπορεύματα διακινούνται από τους συνάδελφους ταχυμεταφορείς για λογαριασμό των εταιρειών κούριερ. Παράλληλα, η πολυαναμενόμενη από τις ιδιωτικές εταιρείες «απελευθέρωση» της ταχυδρομικής αγοράς, έσπασε το μονοπώλιο των ΕΛ.ΤΑ στο επιστολικό ταχυδρομείο (φάκελοι των 100 γραμμαρίων) κι έδωσε την ευκαιρία σε αρπακτικά όπως ο Φέσσας της ACS (που επί χρόνια πριόνιζαν την καρέκλα του δημόσιου χαρακτήρα της ταχυδρόμησης) να χτυπήσει δουλειές όπως για παράδειγμα οι λογαριασμοί της ΕΥΔΑΠ ή των εταιρειών τηλεφωνίας. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε πως η «απελευθέρωση» της αγοράς που έδωσε φτερά στα αφεντικά σήμανε την ταυτόχρονη φυλάκιση των εργαζομένων στο κλουβί της εργασιακής επισφάλειας. Πλέον, οι επιστολές δεν διακινούνται από τους ταχυδρόμους με τις οχτάωρες συμβάσεις και τα πλήρη δικαιώματα αλλά από εργαζόμενους με ελαστικές σχέσεις εργασίας που είναι φτηνότεροι και απολύτως αναλώσιμοι. Η σταδιακή μετατροπή των ΕΛ.ΤΑ σε μια ακόμη ιδιωτική εταιρεία με αποκλειστικό γνώμονα το κέρδος είναι ένα συντριπτικό στρατηγικό πλήγμα όχι μόνο για τα εργασιακά δικαιώματα αλλά και για τον κοινωνικό και δημόσιο χαρακτήρα του ταχυδρομείου.

Η άλωση των ΕΛΤΑ απογειώνει τις προοπτικές και αυξάνει άμεσα με «ζεστό» δημόσιο χρήμα τον κύκλο εργασιών των ιδιωτικών εταιρειών. Επιπλέον, η αγορά της ταχυμεταφοράς, εμφανίζει μεγάλες συγκεντρώσεις κεφαλαίου. Μια χούφτα εταιρειών του κλάδου³ –ανάμεσά τους η ACS, η SPEEDEX⁴, η Γενική Ταχυδρομική & τα ΕΛΤΑ courier⁵ - ελέγχουν πάνω από το 80% της πίτας. Την ίδια στιγμή πάνω από 400 εταιρείες δορυφόροι μοιράζονται το υπόλοιπο 20% αυτής της πίτας, που πολλά κομμάτια της, αφορούν υπεργολαβίες, εκδουλεύσεις και «θελήματα» για «τους μεγάλους παίχτες». Πρόκειται για μια ιδανική συνθήκη για τα αφεντικά όπου οι «μεγάλοι» ρυθμίζουν όχι μόνο τις τιμές της αγοράς αλλά και το σύνολο των εργασιακών σχέσεων στον κλάδο ενώ καθορίζουν ποιά περιφεριακή εταιρεία θα μείνει και ποια θα φύγει ανάλογα με την «προσαρμοστικότητα» που επιδεικνύει στις απαιτήσεις τους.

Εκεί που μας χρωστούσαν μας έξεψαν σα βόδια

Η σταδιακή συρρίκνωση των εργασιακών δικαιωμάτων, χάρις στη λαίλαπα των αντεργατικών νόμων που ψηφίζει σωρηδόν το ελληνικό κοινοβούλιο, συνέβαλλε με τη σειρά της στην αύξηση της κερδοφορίας των ιδιωτικών εταιρειών. Στο περιβάλλον της κρίσης, με ενισχυμένο νομικό οπλοστάσιο, στο πλαίσιο ενός λυσσαλέου καπιταλισμού μιας άκρως ανταγωνιστικής αγοράς, τα αφεντικά δημιούργησαν ένα δυστοπικό εργασιακό τοπίο όπου τις «σφαλιάρες» τις τρώμε μονίμως οι εργαζόμενοι. Και μιλάμε για όλους τους εργαζόμενους: από τους διακινητές, τους συναδέλφους στις γραμμές παραγωγής στα hub, τις τηλεφωνήτριες, τους υπάλληλους υποδοχής, τους αυτοκινητιστές και δικυκλιστές οδηγούς διανομείς, **όλοι είδαν τους μισθούς τους να μειώνονται και τον φόρτο εργασίας να «χτυπάει κόκκινα»**. Η συνεχής εντατικοποίηση που εκτινάσσει τον αριθμό των παραλαβών και των παραδόσεων και αυξάνει τον όγκο των μεταφερόμενων προϊόντων έχει καταλυτική επίδραση στην αύξηση του άγχους και της πίεσης (που πολύ συχνά εμφανίζεται με τη μορφή καρδιακών επεισοδίων) ενώ ταυτόχρονα προχωρά αλλά μπρατσέτα με τη μείωση των μισθών και την αύξηση των εργατικών δυστυχημάτων και ατυχημάτων. Είναι γεγονός πως οι όροι εργασίας έχουν απορρυθμιστεί πλήρως. Η «κρίση» αποτέλεσε το απαραίτητο όχημα, προκειμένου οι μεγάλοι παίχτες να επιβάλλουν ένα καθεστώς εργασίας που βασίζεται στο ξεζούμισμα, στην ανασφάλεια και στην υποταγή. Φυσικά, οι μικρές εταιρείες ακολούθησαν, με την σειρά τους, το παράδειγμα των μεγάλων. Άλλωστε από την πίτα της ταχυμεταφοράς /ταχυδρόμησης, που για το 2018 υπολογιζόταν στα 300 εκατ. ευρώ, έπρεπε να φάνε όλοι. Κι ένας σίγουρος τρόπος για να αυξηθούν τα κέρδη είναι πάντοτε η στυγνή εκμετάλλευση των εργαζομένων. Η εντατικοποίηση σε συνδυασμό με τις μειώσεις μισθών, τις ελαστικές και νέες μορφές εργασίας (συμβάσεις ορισμένου χρόνου, μερική απασχόληση, ενοικιαζόμενοι εργαζόμενοι, κομματάδες) & μπλοκάκηδες), τις αδήλωτες υπερωρίες, το «προαιρετικό» δήμερο αποτέλεσαν κλωτσιά στο στομάχι των συναδέλφων. **Οι εργαζόμενοι έγιναν το λάστιχο στην σφεντόνα των εργοδοτών** ενώ, παράλληλα, η «υγιής ανταγωνιστικότητα», η «εξυγίανση των εταιρειών» και η «τεχνολογική ανάπτυξη», ποδοπάτησαν με τη σειρά τους όποια εργασιακά δικαιώματα και κεκτημένα δεν είχαν μπει στο πάγκο του χασάπη.

Υγιής «ανταγωνιστικότητα» & «εξυγίανση» των εταιρειών

Τα franchise αποτέλεσαν τον δούρειο ίππο για την αναδιάρθρωση των μεγάλων εταιρειών. Με βάση το δόγμα του σοκ (αλλεπάλληλα χτυπήματα στους απο κάτω, ώστε να μείνει πάντα κάτω και πιο κάτω), μια κλασική κομπίνα των μητρικών ήταν η εξής:

1. Ανοίγω καταστήματα
2. Βαφτίζω ιδιοκτήτες τους αχυράνθρωπους που έχω ορίσει ως πράκτορες του καταστήματος προκειμένου να αποποιούμαι οποιαδήποτε ευθύνη έχω απέναντι στο δημόσιο και στους εργαζόμενους
3. Μακροπρόθεσμα ή και βραχυπρόθεσμα, ανάλογα με τη συγκυρία, βαράω κανόνι σε Ι.Κ.Α, εφορία, προμηθευτές και εργαζόμενους και
4. Ανοίγω μια «νέα» επιχείρηση, με το ίδιο λογότυπο (της μητρικής εταιρείας), τα ίδια voucher, (της μητρικής εταιρείας) τα ίδια μηχανάκια, αυτοκίνητα, το ίδιο πελατολόγιο και παράλληλα έχω ξεφορτωθεί αυτούς που «σηκώνουν το ανάστημά τους» και εξασφαλίζω φθηνούς και υποταγμένους εργαζόμενους, χωρίς εμπειρίες συλλογικών αγώνων.

Οι μητρικές εταιρείες «πτώχευαν» τεχνηέντως τα franchise, άλλαζαν Α.Φ.Μ και στην υποτιθέμενη «νέα» επιχείρηση, οι παλιοί εργαζόμενοι έπρεπε να δεχτούν συντριπτικές μειώσεις μισθών, μη αναγνώριση προϋπηρεσίας και να παραιτηθούν από τα δικαιώματα αποζημίωσης από το κλείσιμο της «παλιάς» εταιρείας. Με αυτό τον τρόπο, βασιζόμενες σε διάτρυτες νομοθεσίες, οι μητρικές εταιρείες

αποποιούνται οποιαδήποτε υποχρέωση έχουν απέναντι στους εργαζόμενους που διακινούν προϊόντα και υπηρεσίες στο όνομα της εκάστοτε επιχείρησης (ACS, SPEEDEX, Γενική Ταχυδρομική, ELTA courier) ενώ σε όλα τα άλλα πεδία έχουν τον απόλυτο έλεγχο των καταστημάτων.

Αυτή την στρατηγική «υγιούς ανταγωνιστικότητας και εξυγίανσης» χρησιμοποίησαν εταιρείες του κλάδου όπως η acs και η γενική ταχυδρομική ή και τα elta courier. Και μην νομίζει κάποιος πως υπερβάλλουμε. Αυτό συνέβει σε μια σειρά καταστημάτων της acs. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα εξής: Αγ. Παρασκευή, Μενίδι, Άλιμος, Κουκάκι, Κολωνάκι, Μιχαλακοπούλου... Ψάχνοντας κάποιος στο διαδίκτυο ή στο σάιτ του σωματείου (sveod.gr) θα βρει πολύ υλικό για μελέτη. Και το ξαναλέμε **η μαμά εταιρεία έβγαине πολλαπλά κερδισμένη: Δεν χρωστούσε σε κανέναν, ξεμπερδευε με αυτούς που υπερασπίζονται την αξιοπρέπιά τους και με την ανεργία να καλπάζει προσλάμβανε φθηνούς εργαζόμενους χωρίς εμπειρίες αγώνα , χωρίς να γνωρίζουν τα δικαιώματά τους...** Οι «εξυγιασμένες» πλέον επιχειρήσεις ήταν και παραμένουν κάτεργα εντατικοποίησης, ατομικών διαπραγματεύσεων και εξατομικευμένων εργαζομένων.

Από το ψαλίδισμα...

στις τεχνολογικές εφαρμογές

Η εντατικοποίηση της εργασίας των κούριερ επετεύχθη σε μεγάλο βαθμό και με τη βοήθεια τεχνολογικών καινοτομιών. Κάθε πόστο στις εταιρείες ταχυμεταφορών «αναδιάρθρωθηκε» χάρις σε μια σειρά τεχνολογικές καινοτομίες, κορωνίδα των οποίων σε επίπεδο εντατικοποίησης, ελέγχου και αξιολόγησης αποτελεί το PDA. Τ' αφεντικά ψαλίδισαν (αναδιάρθρωσαν) θέσεις εργασίας, μισθούς, μπόνους, έξοδα κίνησης και συντήρησης για το δίκυκλο και την ίδια στιγμή ξόδεψαν χιλιάδες ευρώ στις νέες τεχνολογίες, με μόνιμη επωδό την επίκληση της ανταγωνιστικότητας. Οι εξαντλητικοί ρυθμοί εργασίας βαφτίστηκαν «παραγωγικότητα». Οι κούριερ παρακολουθούμαστε διαρκώς από το μεγάλο αδελφό που καταγράφει και επιτηρεί τις κινήσεις μας και μετρά τα χιλιόμετρα που διανύουμε, τις στάσεις, τις παραδόσεις και αξιολογεί τις επιδόσεις μας... Επικουρικά, στο άγχος και στην ένταση του δρόμου οι εταιρείες φρόντισαν να προστεθεί και το άγχος της συνεχούς αξιολόγησης του PDA.

Αναπόφευκτα, μετά την καθολική εφαρμογή του PDA ακολούθησαν οι απολύσεις των «μη παραγωγικών» ταχυμεταφορέων. Οι διάσπαρτες πλην όμως επιλεκτικές απολύσεις συμμόρφωσαν τους υπόλοιπους, προκειμένου να επιδείξουν διάθεση για «συνεργασία», διάθεση για «εργασιακή ειρήνη» μεταξύ των «κοινωνικών εταίρων» και να σκύψουν το κεφάλι. Τα επιχειρησιακά σωματεία κατά την προσφιλή τους συνήθεια αλληθώρισαν κοιτώντας το δέντρο (ενός ακόμη επιδόματος που ποτέ δεν πήραν, αλλά για να θολώσουν τα νερά) και όχι το δάσος της απόλυτης αναδιάρθρωσης της εργασίας μέσω της επιβολής ενός μηχανισμού εντατικοποίησης και ελέγχου.

Την ίδια στιγμή που τα λεφτά έρεαν σε τεχνολογικές επενδύσεις, άρχισε να κλείνει η στρόφιγγα για τις αυτονόητες υποχρεώσεις των εταιρειών, το εταιρικό δίκυκλο και τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ). Με τον καιρό τα εταιρικά δίκυκλα αντικαθίστανται όλο και περισσότερο από τα ιδιωτικά και οι εταιρείες κούριερ δίνουν κάτι ψιλά παραπάνω από τα ψίχουλα του βασικού μισθού που σε καμμία περίπτωση δε ανταποκρίνονται στα πραγματικά έξοδα κίνησης και συντήρησης του ιδιόκτητου δικύκλου, ενώ η αποζημίωση χρήσης φαίνεται πως έχει περάσει στη σφαίρα των ταμπού και δεν γίνεται καν λόγος. Όπως και λόγος δεν γίνεται και για τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (κράνος, παντελόνι και μπουφάν μηχανής, γάντια με κόκκαλα, αδιάβροχα με ανακλαστήρες), που αποτελούν είδος πολυτελείας στις εταιρείες κούριερ. Παρότι τα εργατικά ατυχήματα διαδέχονται το ένα το άλλο με καταγιστικούς πλέον ρυθμούς λόγω και της συνεχούς υποτίμησης της εργασίας μας, οι εργαζόμενοι παραμένουμε αναλώσιμοι. Παροιμιώδης σε πρωτοτυπία, όσο αφορά την επίδειξη θράσους, αποτελούν οι εταιρείες κούριερ που «παρέχουν» μπουφάν μηχανής με την φίρμα τους, στους συναδέλφους κούριερ... φυσικά με ευκολίες πληρωμής, μιας και για την «παροχή»κρατούν από τον μισθό τους ένα ποσό κάθε μήνα. Τσάμπα διαφήμιση και παραμύθι εταιρικής υπευθυνότητας... με δόσεις!

Χαμένοι είναι οι αγώνες που δεν δόθηκαν

Στη λυσσαλέα επίθεση των αφεντικών δεν υπήρξε η απαραίτητη αντίσταση, δεν στήθηκαν τα απαραίτητα αναχώματα. Στην επέλασή τους, τα αφεντικά βρέθηκαν μπροστά σε μια συμφωνία προθύμων που, ούτως ή άλλως, και τα προηγούμενα χρόνια τους έρριαναν με ροδοπέταλα. Οι υμνητές της «εργασιακής ειρήνης» και των «κοινωνικών εταιρών» με πρωτοπόρους τα επιχειρησιακά σωματεία της acs, της speedex, της γενικής ταχυδρομικής και τους κρατικοδίαιτους, καρεκλοκένταυρους συνδικαλιστές των ΕΛ.ΤΑ κατέθεσαν τα όπλα αμαχητί. Συμφώνησαν στην εφαρμογή το, PDA, αποδέχτηκαν τη μείωση των μισθών ως αναγκαίο κακό, άνοιξαν την πόρτα στις δουλεμπορικές εταιρείες της «ενοικιαζόμενης εργασίας», έβαλαν πλάτη στην εισαγωγή ελαστικών σχέσεων εργασίας και την δημιουργία εργαζομένων πολλών ταχυτήτων. Βέβαια, το χαλί είχε στρωθεί από χρόνια, όπως για παράδειγμα με τη μόνιμη άρνηση των ισόβιων προέδρων της ACS αλλά και της SPEEDEX να προχωρήσουν στην ένταξη των εργαζομένων των franchise στα επιχειρησιακά σωματεία. Η αταλάντευτη άρνησή τους να προχωρήσουν στις αναγκαίες αλλαγές προκειμένου να καλύψουν συνδικαλιστικά, χιλιάδες κυριολεκτικά συναδέλφους στα εκατοντάδες καταστήματα ανά την επικράτεια οφείλεται είτε στην απόλυτη συνδικαλιστική ανεπάρκειά τους, είτε σε πρόθεση είτε σε καθαροίμη βλακεία. Οχρωμένοι πίσω από τη ισόβια μικροεξουσία τους προέβαλλαν το επιχείρημα πως προφυλάσσουν τις επιχειρησιακές συμβάσεις με αποτέλεσμα όταν τα αφεντικά εξαπέλυσαν την επίθεσή τους να έχουν να αντιμετωπίσουν μικρούς κι ανίσχυρους αντίπαλους σε άμυνα και όχι ισχυρά σωματεία με χιλιάδες μέλη έτοιμα για αντιπερισπασμό και αντεπίθεση. Θιασώτες ενός συνδικαλισμού που μετά τους «κοινωνικούς εταίρους» και τη «εργασιακή ειρήνη» έφτασε στο σημείο να συντάσσεται με τη θεωρία της «κοινωνικής συμμαχίας» ήταν, είναι και θα είναι αγκάθι στα πλευρά της τάξης, καλοί και άξιοι μόνο για τη άγωνα μονιμότητα της θέσης τους.

Το ΣΒΕΟΔ έδωσε τις δικές του μάχες για να εμποδίσει την επέλαση των εταιρειών του «χώρου». Βρεθήκαμε μέσα και έξω από αρκετά καταστήματα εταιρειών courier, για να στηρίζουμε τα μέλη μας και όσους εργαζόμενους δεν παρέδιδαν τα όπλα αμαχητί. Μέλη μας αντιστάθηκαν στην χρήση του PDA, χωρίς ωστόσο να δικαιωθούν. Παρόλαυτα, και εμείς με τη σειρά μας, δεν κατάφεραμε να ανακόψουμε την λυσσαλέα επίθεση, όμως δημιουργήσαμε αναχώματα. Οι εργαζόμενοι της Γενικής Ταχυδρομικής Αιγάλεω επέστρεψαν στην εργασία τους. Η speedex ανακάλεσε απόλυσεις. Η μητρική acs αποζημίωσε τους εργαζόμενους μετά το «κανόνη» της acs Αγ. Παρασκευής. (Ο καθένας μπορεί να ανατρέξει στα τευχί της εφημερίδας μας στο διαδίκτυο και να αντλήσει πλούσιες πληροφορίες). Παράλληλα είδαμε τις ελλείψεις, τα λάθη μας και προχωράμε μαθαίνοντας. Συνεχίζουμε να εκδίδουμε την εφημερίδα μας και να την μοιράζουμε στους χώρους δουλειάς, συνεχίζουμε να στήνουμε και να στηρίζουμε επιτροπές εργαζομένων, συνεχίζουμε τις εξορμήσεις, τις παρεμβάσεις, τις στάσεις εργασίας, τις απεργίες, συνεχίζουμε τις παρεμβάσεις στις επιθεωρήσεις εργασίας, συνεχίζουμε να καταγγέλλουμε τα εργατικά ατυχήματα και την εργοδοτική τρομοκρατία, συνεχίζουμε να βρισκόμαστε στο δρόμο του αγώνα.

Τρία βήματα πίσω ένα άλμα μπροστά

Εγκύκλιος

Απεργία Πέμπτη 11 Απρίλη 2019

Ένας νέος κύκλος αγώνα ανοίγει με την εγκύκλιος για τους εργαζόμενους οδηγούς δικύκλου (courier/ ντελιβεράδες/ εξωτερικούς) που εξέδωσε το υπουργείο στις 28 Δεκέμβρη του 2018. Στο επίκεντρο βρίσκονται αυτά που θα έπρεπε να είναι αυτονότητα, όσο αυτονότητα είναι το γραφείο, το βανάκι, το φορτηγό, οι υπολογιστές που παρέχει μια επιχείρηση ταχυμεταφοράς. Η εγκύκλιος ορίζει πως, οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν Μ.Α.Π και εταιρικό δίκυκλο ή, στην χειρότερη περίπτωση, αποζημίωση για έξοδα κίνησης, συντήρησης και χρήσης του δικύκλου, δηλαδή, αυτά που υπαγορεύει η κοινή λογική.

Συναδέλφω, το δικίο μας κανείς δεν μπορεί να το αμφισβητήσει. Οι ρυθμοί εργασίας, το αυξανόμενο άγχος να γίνουν οι παραδόσεις/εισπράξεις, η ηλεκτρονική επιτήρηση μέσω του «μεγάλου αδελφού», η συνεχής έκθεση στα καιρικά φαινόμενα, η οδήγηση στα ολισθηρά

η/και καταστρεμμένα οδοστρώματα, τα αμέτρητα τροχαία και η κακή οδηγική συμπεριφορά, οριοθετούν το καθεστώς εργασίας μας. Οι νεκροί συνάδελφοι είναι μια τραγική απόδειξη πως αυτό το καθεστώς είναι αιμοβόρο και τίποτα δεν πρόκειται να αλλάξει προς το καλύτερο, αν καθόμαστε με στραυρωμένα χέρια, σιωπηλοί, διασπασμένοι, αναθεματίζοντας τη κακή μας μοίρα. **Την Πέμπτη 11 Απρίλη 2019 η απεργία του σωματείου μας είναι μία ακόμη στάση της μάχης για να υπερασπιστούμε το δίκιο μας.** Μια στάση στον εαυτό μας που καθημερινά σφίγγει το στομάχι από τα νεύρα, το άγχος, τις ιδιοτροπίες των πελατών/προϊσταμένων, το φόρτο εργασίας, το άγχος και τρέξιμο, στον εαυτό μας που συνηθίζει την μοιρολατρεία και την αδιαφορία, στον εαυτό μας που λέει «δόξα ο θεός έχω μια δουλίτσα», στον εαυτό μας που στρώνει το δρόμο της υποταγής στο παιδί του. **Στις 11 Απρίλη δεν βάζουμε κουτί. Θα κάνουμε στάση στη διπλή γραμμή του δρόμου.** Όλοι μαζί. Εσύ, εγώ, αυτός, ο ένας δίπλα στον άλλον σε μια απεργιακή μοτοπορεία, ενάντια στην υποτίμηση και εκμεταλλευσή μας, για την αξιοπρέπειά μας, για τις ώρες και την ζωή που μας κλέβουν.

ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΔΙΚΥΚΛΟ
ΜΕΣΑ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ
ΕΝΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗ
ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΝΤΙΣΤΑΣΗ
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ

ΟΛΟΙ ΣΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΝΕΙΣ «ΣΤΗ
ΜΗΧΑΝΗ»...

1: Η Έφη Κουτσουρέλη αναφέρει ως παράδειγμα την ACS Courier, την εταιρεία του Ομίλου Quest, η οποία την τελευταία τριετία έχει επιδείξει θεαματικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Ο κύκλος εργασιών έχει αυξηθεί κατά 60,2%, ενώ η χρηματοοικονομική υγεία της παραμένει εντυπωσιακή, καθώς, παρά την ανάπτυξή της, δεν φέρει κανένα δανειακό βάρος. Το αποτέλεσμα αυτό βασίζεται σε μια συστηματική προσπάθεια του Ομίλου να αναπτυχθεί στον τομέα των ταχυμεταφορών, αξιοποιώντας, από τη μια πλευρά, την εξειδίκευσή του σε τεχνολογικές λύσεις και δραττόμενος, από την άλλη, της ευκαιρίας που ανοίγεται όσο οι συναλλαγές στη χώρα αλλάζουν. Από το 1999, οπότε η ACS έγινε μέλος της Quest, αλλά κυρίως μετά το 2004, όταν ο Όμιλος ανέλαβε το 100% του management, άρχισε μια νέα εποχή, με ενέργειες που στόχευαν στην εκτεταμένη αναδιάρθρωση του δικτύου καταστημάτων της, στην

αναβάθμιση της οργάνωσης και των υποδομών της, στη σταδιακή ανανέωση της εικόνας της, στη βελτίωση όλων των διαδικασιών της, καθώς και στην εκπαίδευση των υπαλλήλων της, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση. Η ACS παραδοσιακά ηγούνταν της αγοράς ταχυμεταφορών, ωστόσο σήμερα διαθέτει το μεγαλύτερο μερίδιο (24%). Παράλληλα, στην αγορά του απλού ταχυδρομείου, όπου δραστηριοποιείται τα τελευταία χρόνια, μετά την απελευθέρωση των ταχυδρομικών υπηρεσιών, κατέχει ένα μερίδιο περίπου 5%, με τις προοπτικές να είναι θετικές.

Το 2016 ο κύκλος εργασιών της άγγιξε τα 90 εκατ.ευρώ, τα λειτουργικά κέρδη EBITDA ανήλθαν στα 11,7 εκατ.ευρώ από 7 εκατ. ευρώ περίπου το 2015, ενώ η προ φόρων κερδοφορία διαμορφώθηκε στα 10,8 εκατ.ευρώ". (πηγή:fortunegreece.com-1812/2017)

2: Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάστηκαν σε εκδήλωση, το 2017, που διοργάνωσε ο GR.EC.A (Ελληνικός Σύνδεσμος Ηλεκτρονικού Εμπορίου – GReek ECommerce Association) με τη συνεργασία της Mastercard (στρατηγικού συνεργάτη και υποστηρικτή του Συνδέσμου), προκύπτουν τα εξής: Ο τζίρος του e- shopping εκτινάχθηκε το 2016 στα 4,5 δισ. ευρώ από 3,85 δισ. ευρώ έναν χρόνο νωρίτερα και μέχρι το 2020 αναμένεται να «απογειωθεί» στα 10,5 δισ. ευρώ περίπου. Το 2017, στην Ελλάδα, υπήρχαν 1,6 δισ. πελάτες που αγόρασαν μέσω Διαδικτύου, με τις παγκόσμιες πωλήσεις του ηλεκτρονικού εμπορίου να προβλέπεται πως θα φτάσουν τα 3,4 τρις. δολάρια το 2019. Ενώ Οι "online" καταναλωτές ξεπερνούν τα 3 εκ. (σε σύνολο μεγαλύτερο από 7 εκ. χρήστες internet), σύνολο που αντιστοιχεί στο 40% του «online» πληθυσμού

3: Στην ελληνική επικράτεια δραστηριοποιούνται και πολυεθνικές, οι οποίες ελέγχουν τους φακέλους/δέματα/εμπορευματα που εισέρχονται στην χώρα και ελέγχουν μεγάλο κομμάτι στην αγορά. Για παράδειγμα ο διευθύνων σύμβουλος της DHL ανέφερε τον Μάη του 2018, πως η εταιρεία έχει σήμερα μερίδιο 55% στις εξερχόμενες από την Ελλάδα ταχυμεταφορές, δηλαδή σε αυτές που απευθύνονται σε χώρες του εξωτερικού.

4: Στόχος το 2018, όπως τόνισε ο κ. Κουκουμέλης, με σειρά επενδύσεων που θα ξεκινήσουν άμεσα, είναι να αναρριχηθεί η εταιρεία ταχυμεταφορών στη δεύτερη θέση. Σημειώνεται ότι η Speedex διαγράφει ανοδική τροχιά από το 2013. Το 2016 ο κύκλος εργασιών έφτασε τα 33,54 εκατ. ευρώ, έναντι 29,7 εκατ. ευρώ το 2015". (πηγή:naftemporiki.gr 25/12/2017)

5: Σύμφωνα με τον πρόεδρο της εταιρείας, Αντώνη Φειδοπιάστη, η φετινή χρήση (2017) αναμένεται να κλείσει με τζίρο ύψους 34-35 εκατ. ευρώ, ενώ η εκτίμηση για το 2019 είναι -κατά τον διευθύνοντα σύμβουλο, Δημήτρη Αποστολάκο- ότι ο κύκλος εργασιών θα διαμορφωθεί σε περίπου 50 εκατ. ευρώ, με βάση τον ισχύοντα σχεδιασμό και τα προγραμματισμένα έργα. [...] Παρότι δεν είχαμε την απαραίτητη επιθετική πολιτική, κατέχουμε την τέταρτη θέση και φιλοδοξούμε να φτάσουμε στη δεύτερη το 2019 [...] Ο ανταγωνισμός σίγουρα θα δημιουργήσει αναταράξεις και συγχωνεύσεις. Είμαστε έτοιμοι να τον αντιμετωπίσουμε» σημείωσε ο κ.Φειδοπιάστης, προσθέτοντας ωστόσο ότι η ΕΛΤΑ Courier είναι αναγκασμένη να κινείται με κανόνες μιας ΔΕΚΟ (λόγω του ότι είναι θυγατρική των ΕΛΤΑ), κάτι που σημαίνει ότι υποχρεούται να δημοσιεύει και να κοινοποιεί τον σχεδιασμό της. «Οι ανταγωνιστές μάς ..διαβάζουν πριν κινήσουμε μια διαδικασία» είπε χαρακτηριστικά και πρόσθεσε ότι η εταιρεία βρίσκεται σε ανοιχτή γραμμή επικοινωνίας με το υπουργείο και γίνεται σοβαρή προσπάθεια ώστε «τα προβλήματα να ξεπεραστούν και η εταιρεία να λειτουργεί όπως της αξίζει, κάτι που δεν συμβαίνει σήμερα». (από την συνέντευξη Τύπου στη Θεσσαλονίκη, με αφορμή τη συμμετοχή της εταιρείας στην 82η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης.)