

Έντονη δυσφορία ΣΕΒΕ και φορέων της Θεσσαλονίκης για τις απεργίες στον ΟΛΘ από τους τελωνειακούς υπαλλήλους

2018/03/16 12:43 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Νέα ευρεία σύσκεψη των εμπλεκόμενων με το λιμάνι φορέων της Θεσσαλονίκης, με τη συμμετοχή και εκπροσώπων της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ), πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ΣΕΒΕ στη Θεσσαλονίκη, όπως αναφέρει ο Σύνδεσμος.

Σκοπός της συνάντησης ήταν η, εκ νέου, αξιολόγηση της κατάστασης, όπως έχει διαμορφωθεί ιδιαίτερα ως προς τη διακίνηση φορτίων προς εξαγωγή, έξι μήνες μετά την προσωρινή κατάργηση της γ' βάρδιας στην Πύλη 16 του λιμανιού Θεσσαλονίκης, λόγω της συνεχιζόμενης απεργιακής κινητοποίησης των τελωνειακών υπαλλήλων.

Στη συνάντηση, που συντονίστηκε από τον πρόεδρο του Συνδέσμου κ. Κυριάκο Λουφάκη, συμμετείχαν εκπρόσωποι από τους παρακάτω φορείς/εταιρείες:

- Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Σύνδεσμο Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, Σύνδεσμο Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος, Εμπορικό Σύλλογο Θεσσαλονίκης, Σύλλογο Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, Σύλλογο Εκτελωνιστών Θεσσαλονίκης και Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Μεταφορών Βορείου Ελλάδος.
- «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ».
- South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited (την εταιρία που σύστησε η ένωση του επενδυτή «Deutsche Invest Equity Partners GmbH», «Belterra Investments Ltd.» και «Terminal Link SAS»).

Στη συνάντηση καταγράφηκε η συνεχιζόμενη δυσλειτουργία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης - που λειτουργεί υπό το καθεστώς Ελεύθερης Ζώνης - λόγω της μη λειτουργίας της γ' βάρδιας στην πύλη 16, η οποία επιτείνει τη διαχρονική αδυναμία του λιμανιού να δημιουργήσει χώρο προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων - πρόσφατα μόνο υπήρξε μια μερική αναδιοργάνωση του τρόπου εργασίας από την ΟΛΘ για να εκτονωθεί σε μικρό όμως βαθμό η κατάσταση - αλλά και τις λοιπές αδυναμίες ως προς τις υποδομές και τον εξοπλισμό.

Τονίζεται ότι το λιμάνι Θεσσαλονίκης αποτελεί πύλη εισόδου-εξόδου και λιμάνι διαμετακόμισης και όχι λιμάνι μεταφόρτωσης-transshipment, ενώ σημαντική μέσω αυτού είναι και η διακίνηση συμβατικού φορτίου παραγωγικών/μεταποιητικών επιχειρήσεων, στην Ελλάδα και στις γειτονικές χώρες, πολλές από τις οποίες λειτουργούν σε 24ωρη βάση.

Τονίστηκε με έμφαση ότι θα πρέπει να γίνει αντιληπτό από όλους ότι, **λόγω της έλλειψης χώρου προσωρινής εναπόθεσης εντός λιμένα, ακολουθείται διαχρονικά μία ιδιαίτερη διαδικασία** για τα προς εξαγωγή φορτία που στηρίζεται στον, μετά από έγκριση της τελωνειακής αρχής, κατ' εξαίρεση τελωνισμό των εμπορευμάτων σε χώρους υποδοχής-dry depots των μεταφορικών εταιριών, που βρίσκονται πέριξ του λιμένα και είναι κωδικοποιημένοι από την τελωνειακή αρχή, αναφερόμενοι και στη σχετική εφαρμογή του ICISnet.

Τα εμπορεύματα των εξαγωγικών επιχειρήσεων, στο πλαίσιο της όλης διαδικασίας μεταφοράς, παραμένουν στους χώρους αυτούς των μεταφορικών εταιριών εγκιβωτισμένα στα σφραγισμένα εμπορευματοκιβώτια (containers) για μικρό χρονικό διάστημα μέχρι την άφιξη του πλοίου και εν συνεχεία ομαδοποιημένα μεταφέρονται στα πλευρά του πλοίου προς φόρτωση.

Η ιδιαιτερότητα αυτή, που απαντάται και σε άλλου είδους μεταφορές (πρακτορεία μεταφορών εθνικού επιπέδου), αποτελεί συνέχεια της μεταφοράς που αρχίζει από τις εγκαταστάσεις του εξαγωγέα και έχει τελικό προορισμό το λιμάνι Θεσσαλονίκης με ενδιάμεση προσωρινή στάση σε χώρο της μεταφορικής επιχείρησης και μόνο μέχρι την έλευση του πλοίου.

Στον προβληματισμό των αρχών αν το τμήμα της μεταφοράς από την μεταφορική έως το πλοίο θα πρέπει να συνοδεύεται με δελτίο αποστολής, κατατέθηκε ότι η διαδικασία αυτή είναι συνέχεια της μεταφοράς, ο χώρος παραμονής δεν αποτελεί χώρο αποθήκευσης, αλλά οργάνωσης της μεταφοράς στο πλοίο και είναι μια διαδικασία που ακολουθείται πλέον των 20 ετών με την μέχρι τώρα σύμφωνη γνώμη των αρμοδίων αρχών.

Σε κάθε περίπτωση, η διαδικασία αυτή πρέπει να σταματήσει και για καλύτερη εξυπηρέτηση των εξαγωγών τα εξαγωγίμα containers να αποτίθενται στο λιμάνι.

Επισημάνθηκε ότι εξαιτίας της διαμορφωμένης κατάστασης στο Λιμάνι, ανεξάρτητα από τη συγκυριακή αύξηση της κίνησης λόγω ανόδου των εξαγωγών, οι ναυτιλιακές γραμμές προχώρησαν σε προσαρμογή της διακίνησης, αποσύροντας τα μεγάλα πλοία και δρομολογώντας μικρότερα. Τούτο έχει ως συνέπεια τη δαπάνη μεγαλύτερου χρόνου για την άφιξη-παράδοση εμπορευμάτων - με ιδιαίτερες επιπτώσεις στα νωπά φορτία -, την αύξηση του κόστους μεταφοράς και σίγουρα την υποβάθμιση της

λειτουργίας του Λιμανιού, επειδή αυτό δεν αποτελεί πλέον στάση σε πορεία μεγάλων πλοίων, αλλά απλώς δορυφόρο άλλων λιμανιών, πχ Πειραιά, Μάλτας.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αυτοκαταργείται και αυτό συμβαίνει σε μια περίοδο πολύ κρίσιμη, με επικείμενη την ολοκλήρωση της μεταβίβασης της πλειοψηφίας των μετοχών από το ΤΑΙΠΕΔ προς την εταιρία SEGT και την αναμενόμενη εντός των επόμενων ημερών εγκατάσταση της διοίκησης που θα ορισθεί μετά την καταβολή του τιμήματος της μεταβίβασης.

Οι φορείς που συνυπογράφουν το παρόν ομόφωνα ζητούν από την ΑΑΔΕ και το Υπουργείο Οικονομικών να διασφαλίσουν την απρόσκοπτη λειτουργία του λιμένα Θεσσαλονίκης, σε συνεργασία με την ΟΛΘ ΑΕ, της οποίας η επικείμενη νέα διοίκηση έχει δεσμευθεί να προχωρήσει το συντομότερο δυνατό, πιθανώς εντός των πρώτων 100 ημερών από την εγκατάστασή της, στη δημιουργία χώρου προσωρινής εναπόθεσης και σταδιακά σε όλες εκείνες τις ενέργειες, όπως η προμήθεια εξοπλισμού και η βελτίωση των υποδομών, που θα οδηγήσουν σε αναβαθμισμένες λιμενικές υπηρεσίες.

Τέλος, οι φορείς εκφράζουν και πάλι την απορία και τον έντονο προβληματισμό τους για τους σκοπούς που εξυπηρετούν οι προσφάτως ανακοινωθείσες από την Ομοσπονδία Τελωνειακών Υπαλλήλων Ελλάδος νέες απεργίες-στάσεις εργασίας και η συνέχιση των απεργιακών κινητοποιήσεων αποκλειστικά στο Α' Τελωνείο Θεσσαλονίκης, απόφαση που σημαίνει περαιτέρω υποβάθμιση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και πλήγμα στην επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα στην ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας.