

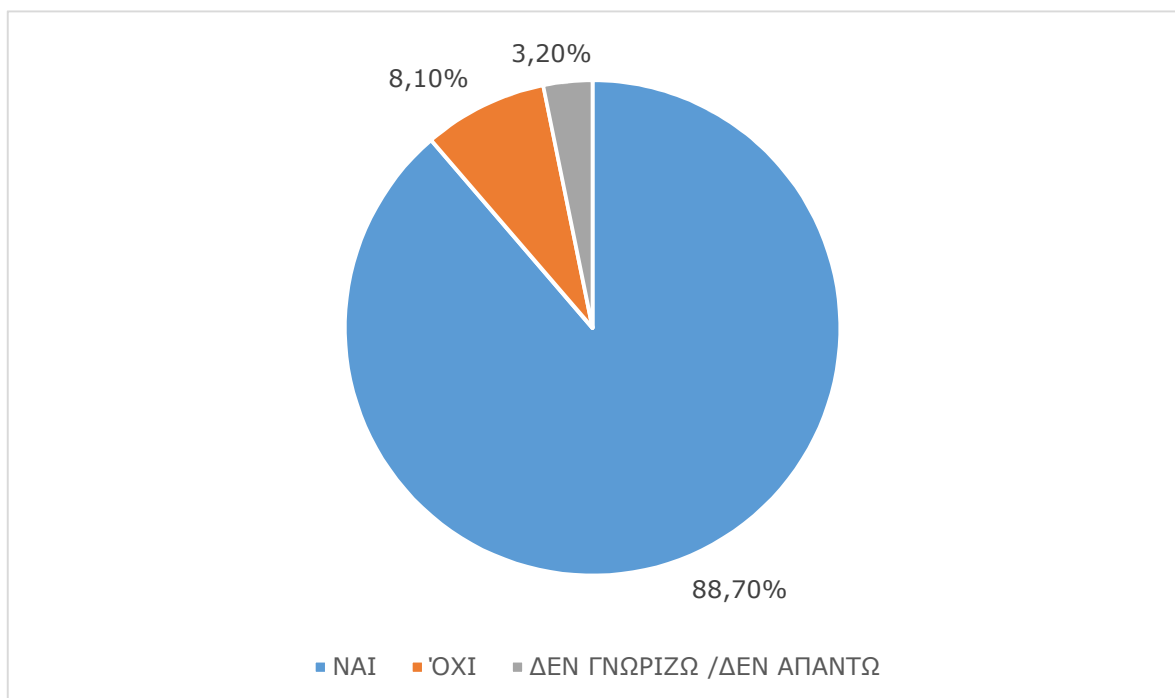


ΣΕΒΕ®  
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ Γ' ΒΑΡΔΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΥΛΗ 16 ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

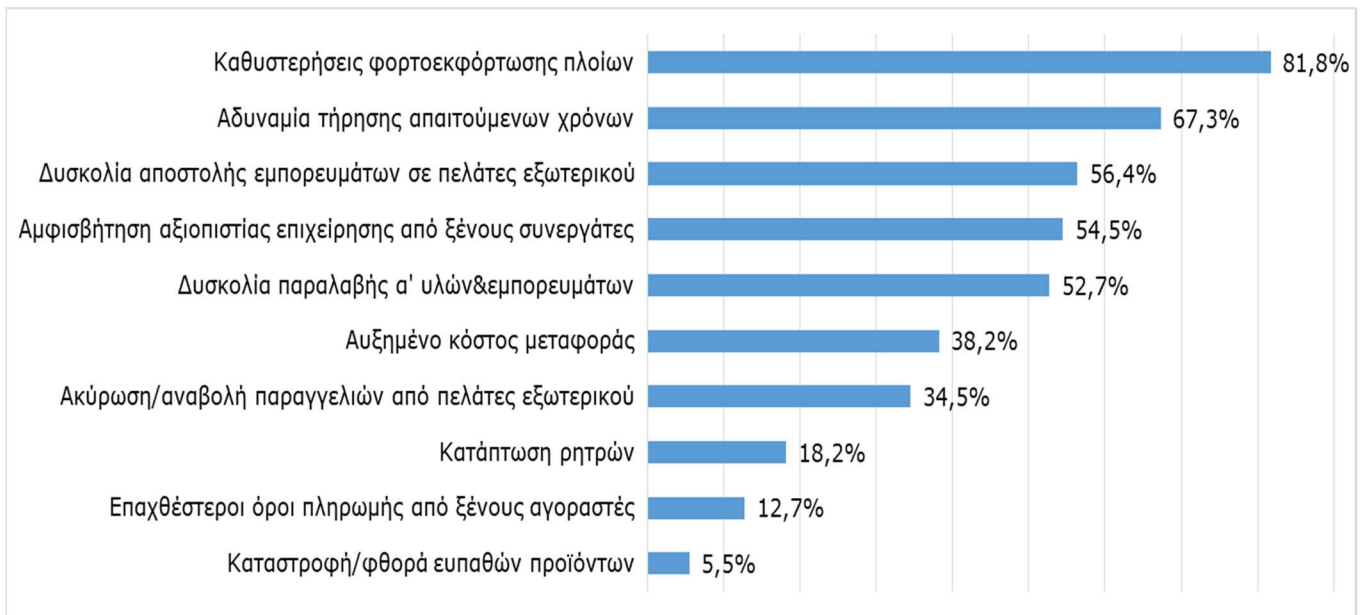
Νοέμβριος 2017

### 1. Αντιμετωπίζει η επιχείρησή σας δυσκολίες από τις τελευταίες απεργιακές κινητοποιήσεις των Τελωνειακών και την κατάργηση της γ' βάρδιας στην Πύλη 16 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης;



Η συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων και συγκεκριμένα το 88,7% των ερωτηθέντων απάντησε ότι αντιμετωπίζει ήδη δυσκολίες από τις τελευταίες απεργιακές κινητοποιήσεις των Τελωνειακών και την προσωρινή κατάργηση της γ' βάρδιας στην Πύλη 16 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Μόλις το 8,1% εκτελεί κανονικά τις παραγγελίες του, ενώ ένα μικρό ποσοστό επιχειρήσεων 3,2%, δεν ήταν σε θέση να απαντήσει.

## Εάν ΝΑΙ, τι είδους προβλήματα αντιμετωπίζετε;



Οι καθυστερήσεις στην φορτοεκφόρτωση των πλοίων είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα των επιχειρήσεων (81,8%).

Ακολουθούν:

- Αδυναμία τήρησης των απαιτούμενων χρόνων για την παράδοση των εμπορευμάτων σε πελάτες του εξωτερικού (67,3%)
- Δυσκολία για την αποστολή εμπορευμάτων σε πελάτες του εξωτερικού (56,4%)
- Νέα αμφισβήτηση αξιοπιστίας για την επιχείρηση από τους ξένους συνεργάτες σας (54,5%)
- Δυσκολία για την παραλαβή πρώτων υλών και εμπορευμάτων, τα οποία βρίσκονται ακόμα στο εξωτερικό (52,7%)
- Αυξημένο κόστος μεταφοράς (λόγω αλλαγής λιμανιού αναχώρησης ή συνδυασμό μεταφορικών μέσων) (38,2%)
- Ακύρωση / αναβολή παραγγελιών από πελάτες του εξωτερικού (34,5%)
- Κατάπτωση ρητρών (18,2%)
- Επαχθέστεροι όροι πληρωμής από ξένους αγοραστές (12,7%)
- Καταστροφή ή φθορά ευπαθών προϊόντων (5,5%)

## 2. Καταγράψτε άλλες επιπτώσεις, οι οποίες επηρεάζουν τη δραστηριότητά σας, λόγω της προσωρινής κατάργησης της γ' βάρδιας

Λόγω της διαρκούς αλλαγής ή κατάργησης δρομολογίων από τις ναυτιλιακές εταιρείες, οι επιχειρήσεις δηλώνουν αδυναμία εκτίμησης του χρόνου παράδοσης/παραλαβής των εμπορευμάτων και οποιουδήποτε προγραμματισμού ακόμη και στην αναπλήρωση του στοκ των προϊόντων τους.

Παράλληλα, ο κίνδυνος της απώλειας μεριδίου τόσο στην εσωτερική όσο και στην εξωτερική αγορά ανησυχεί, επίσης, σημαντικά τους Έλληνες επιχειρηματίες. Ιδιαίτερα, μάλιστα, σε μία περίοδο όπως αυτή των Χριστουγέννων που η αγορά αναμένει να καλύψει ένα μέρος του τζίρου που ούτως ή άλλως είναι μειωμένος, το πρόβλημα παίρνει ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις.

Οι επιχειρήσεις αναφέρουν, τέλος, ότι αντιμετωπίζουν δυσκολία ακόμη και στην εύρεση κενών κοντέινερς.

### 3. Ποιες είναι οι κατ' εκτίμηση συνολικές ζημιές της επιχείρησής σας μέχρι τώρα;

Το 32% των ερωτηθέντων απάντησε ότι είναι νωρίς να αποτυπωθεί σε οικονομικούς όρους το μέγεθος των ζημιών. Και αυτό διότι, αφενός πρόκειται για καθυστερήσεις που αφορούν προγραμματισμένες-πληρωμένες παραγγελίες πελατών και, αφετέρου για έλλειψη στοκ εμπορεύματος που έχει παραγγελθεί και επίσης πληρωθεί.

Ωστόσο, ένα ποσοστό 46% απάντησε είτε ότι αντιμετωπίζει ποσοστιαία μείωση των πωλήσεων κατά 15% περίπου, είτε ζημιές μεταξύ 1.300€ -150.000€.

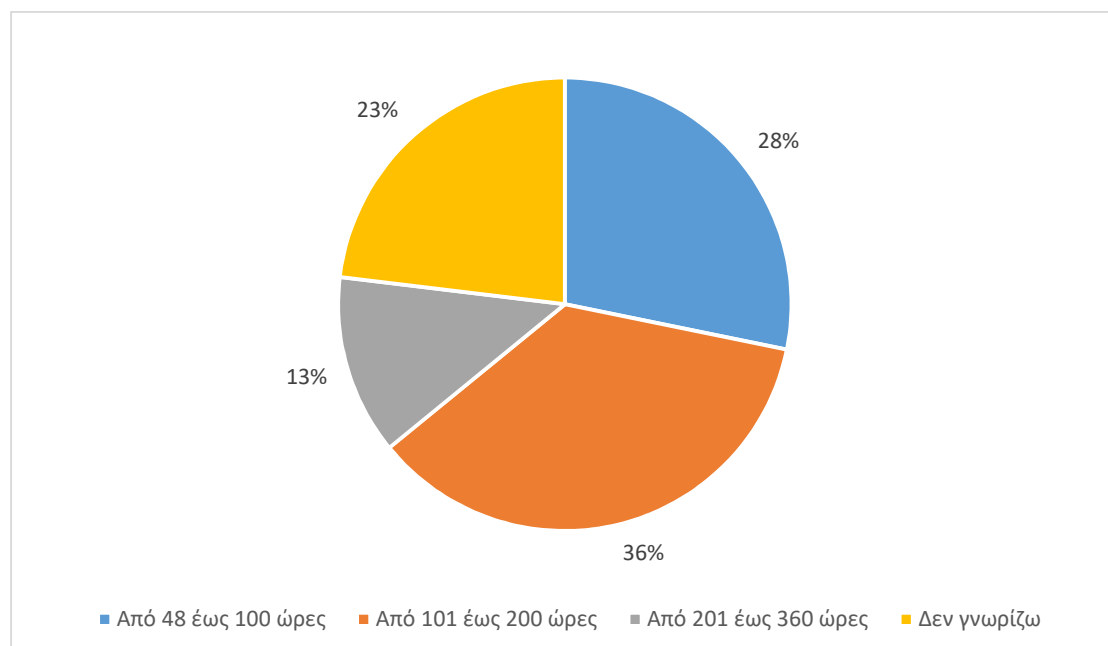
Το 22% των επιχειρήσεων απάντησε ότι προς το παρόν η ζημία είναι ελάχιστη ή μηδαμινή.

### 4. Ποιες θα είναι οι εκτιμώμενες ζημιές/επιπτώσεις της επιχείρησής σας στο μέλλον, σε περίπτωση οριστικής κατάργησης της γ' βάρδιας;

Το πλήγμα που θα δεχθεί η αξιοπιστία των ελληνικών επιχειρήσεων από τις καθυστερήσεις αποστολής ή/και παραλαβής εμπορευμάτων, η αύξηση των τιμών λόγω αναγκαστικής επιλογής εναλλακτικών λιμανιών και κατά συνέπεια η μείωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων, ακόμη και η απώλεια πελατών, είναι μόνο μερικά από τα προβλήματα που θα κληθούν να αντιμετωπίσουν οι ελληνικές επιχειρήσεις, μπροστά στην πιθανότητα οριστικής κατάργησης της γ' βάρδιας.

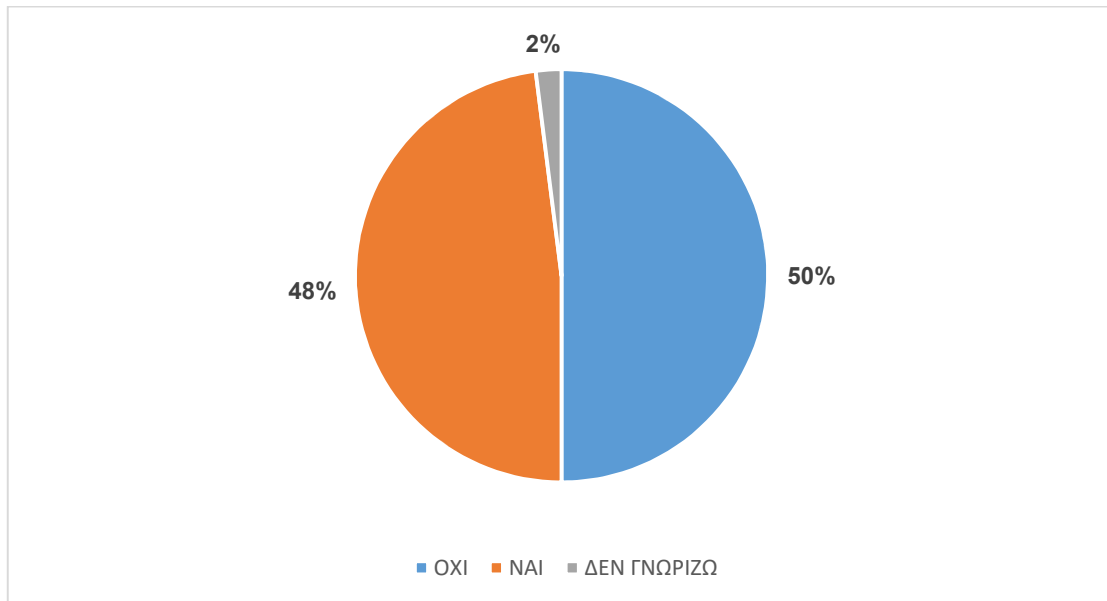
Σε ονομαστική, δε, αξία οι ζημιές εκτιμάται από τις επιχειρήσεις ότι μπορούν να αγγίξουν τις εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ.

### 5. Κατά πόσο έχει αυξηθεί (σε ώρες) ο μέσος χρόνος παραμονής των πλοίων - από άφιξη μέχρι απόπλου - στο Λιμάνι Θεσσαλονίκης;



Το 36% των επιχειρήσεων απάντησε ότι ο μέσος χρόνος παραμονής των πλοίων - από άφιξη μέχρι απόπλου - στο Λιμάνι Θεσσαλονίκης έχει αυξηθεί από 101 έως 200 ώρες, το 28% από 48 έως 100 ώρες, το 13% από 201 έως 360 ώρες. Το 23% των επιχειρήσεων που δήλωσαν ότι δεν γνωρίζουν ακριβώς το χρόνο παραμονής, μας παρέπεμψαν για την πληροφορία αυτή στις ναυτιλιακές εταιρείες.

**6. Έχετε υποχρεωθεί σε χρήση ανταγωνιστικών της Θεσσαλονίκης λιμανιών λόγω περιορισμού/αλλαγής δρομολογίων ναυτιλιακών γραμμών;**



Το 50% των ερωτηθέντων απάντησε ότι προς το παρόν δεν έχει υποχρεωθεί ακόμη σε χρήση ανταγωνιστικών της Θεσσαλονίκης λιμανιών λόγω περιορισμού/αλλαγής δρομολογίων ναυτιλιακών γραμμών. Ωστόσο το 27% από αυτούς έχει ήδη διερευνήσει τη χρήση εναλλακτικών λιμανιών, στην περίπτωση που συνεχιστούν οι κινητοποιήσεις και θα προσφύγει σε αυτή τη λύση γνωρίζοντας ότι αυτό: **α.** θα επιβαρύνει σημαντικά το κόστος για τους ίδιους, **β.** θα οδηγήσει στην απώλεια πελατών εφόσον δεν μπορέσουν να επιλέξουν αυτή τη λύση για όλους του πελάτες τους.

Το 48% των ερωτηθέντων έχει προσφύγει σε αλλαγή λιμανιού, κυρίως αυτό του Πειραιά και των γειτονικών χωρών.

**8. Κλάδος Δραστηριότητας**

Οι κλάδοι που φαίνεται να αντιμετωπίζουν το μεγαλύτερο μέρος των προβλημάτων από την απεργιακή κινητοποίηση των Τελωνειακών και την προσωρινή κατάργηση της γ' βάρδιας στην Πύλη 16 στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι αυτοί των τροφίμων και των μηχανημάτων.

Ακολουθούν αυτοί των δομικών υλικών και των χημικών, ενώ λιγότερο φαίνεται να έχουν επηρεασθεί άλλοι τομείς δραστηριότητας όπως των πλαστικών, της ένδυσης, του ξύλου, κ.λπ.