

Διεθνείς συνεργασίες στους λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης

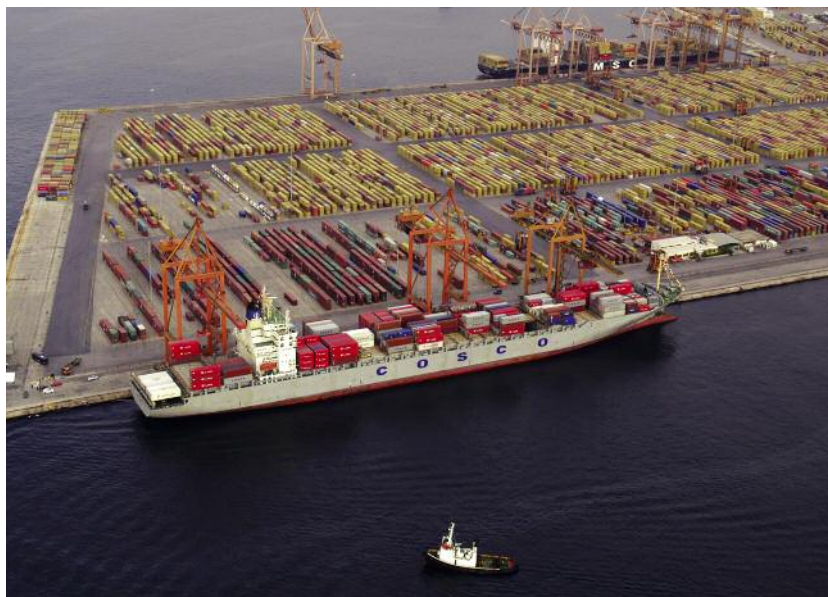
Γεώργιος Βλάχος

Τα τελευταία χρόνια έχει πραγματοποιηθεί μία πραγματική επανάσταση στον τομέα των μεταφορών, ιδιαίτερα των θαλάσσιων μεταφορών. Περισσότερο από το 90% του διεθνούς εμπορίου διακινείται με πλοία. Το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε, νέες δυνάμεις εισήλθαν σε αυτό και μάλιστα νέες χώρες που διαθέτουν αξιόλογη τεχνολογία και κυρίως χαμηλό κόστος παραγωγής. Νέες αγορές έχουν δημιουργηθεί, αγορές που διαθέτουν σημαντική αγοραστική δύναμη και μεγάλο αριθμό κατοίκων, δηλαδή προσφέρουν μεγάλες δυνατότητες απορροφήσεως προϊόντων.

Η Κίνα, η Ινδία και η Ινδονησία στην Ανατολή και η Βραζιλία στη Ν. Αμερική αποτελούν τους νέους παίκτες, με σύγχρονη τεχνολογία και πληθυσμό που ξεπερνάει τα 3 δις ανθρώπους. Ιδιαίτερα η Κίνα και η Ινδία, χώρες με υψηλές πολιτισμικές καταβολές και χαμηλό εργατικό κόστος, προσφέρουν τα προϊόντα τους σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικές τιμές.

Η βασική αγορά προς την οποία κατευθύνονται τα προϊόντα αυτά είναι οι χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και κυρίως αυτές που είναι πλησίον της Μαύρης Θάλασσας. Πρόκειται για μία αγορά της τάξεως των 250 εκατ. κατοίκων, με σχετικά ικανοποιητικό κατά κεφαλήν εισόδημα, με αυξητική τάση και χωρίς υψηλές απαιτήσεις ποιοτικών προδιαγραφών.

Το γεγονός αυτό και μόνο προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στους ελληνικούς λιμένες και κυρίως στους λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονί-



ΦΩΤΟ: ΕΥΡΟΚΙΝΗΣΙ

Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στον προβλήτα II του ΟΛΠ ο οποίος παραχωρήθηκε για εκμετάλλευση και ανάπτυξη στην COSCO.

κης, αφού ο όγκος των αγαθών που προσδιορίζονται για τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας θα διέλθει από τις ελληνικές θάλασσες και οι λιμένες αυτοί διαθέτουν αξιόλογους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων.

Μία άλλη σημαντική παράμετρος που πρέπει να συνεκτιμηθεί είναι το γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο διακινείται με πλοία, και ότι διενεργείται από ένα μικρό αριθμό, 10 περίπου, παγκόσμιων διαχειριστών (global operators). Αυτοί οι παγκόσμιοι διαχειριστές διακινούν το εμπόριο, αυτοί ελέγχουν τις μεταφορές και κατευθύνουν τα εμπορεύματα στους λιμένες της επιλογής τους, που ικανοποιούν κατά τον καλύτερο τρόπο τα μεταφορικά τους συμφέροντα.

Στη σύγχρονη, λοιπόν, πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί σε διεθνές επίπεδο, επιβάλλεται η άμεση αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός των ελληνικών λιμένων και η συνεργασία τους με τους παγκόσμιους διακινητές αγαθών. Στο πλαίσιο αυτό, πρόθεση της

κυβέρνησης είναι να αποτελέσουν οι λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης μοχλούς ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας.

Η κυβερνητική στόχευση αφορά στον εκσυγχρονισμό και στην αναβάθμιση των λιμένων, στην αντιμετώπιση χρόνιων προβλημάτων και μεγάλων καθυστερήσεων που αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή τους, στην αξιοποίηση του υφιστάμενου παραγωγικού δυναμικού και των ευκαιριών που διανοίγονται και στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές.

Οι λιμένες του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης εμφανίζουν τα τελευταία χρόνια σειρά αρνητικών στοιχείων που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης. Σε αυτά συγκαταλέγονται η χαμηλή παραγωγικότητα έναντι ανταγωνιστικών λιμένων, η αδυναμία επίτευξης υψηλού επιπέδου απόδοσης, η δυσχέρεια χρηματοδότησης των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές και εξοπλισμούς, η αδυναμία αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τη γεωγραφική τους θέση, η αδυναμία ένταξής τους στην παγκόσμια μεταφορική αγορά, καθώς, επίσης, ο κίνδυνος μελλοντικής απομόνωσης και απαξίωσής τους.

Στο λιμένα του Πειραιώς η εμπορευματική κίνηση έχει καθηλωθεί τα τελευταία χρόνια, προ της έναρξης των κινητοποιήσεων των εργαζόμενων, ενώ η παραχώρηση γειτονικών λιμένων σε παγκόσμιους διαχειριστές στη γειτονική μας περιοχή (Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Κονσταντζα, Αλεξάνδρεια, Συρία κ.λπ.) προδιαγράφουν το μέλλον αρνητικό.

Για την αντιμετώπιση των αρνητικών αυτών στοιχείων και των προκλήσεων και με αποκλειστικό γνώμονα τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος, τη μεγιστοποίηση του όφελους και για τους δύο Οργανισμούς, τη διασφάλιση και αύξηση των θέσεων εργασίας, την αποφυγή περιθωριοποιήσεων των λιμένων μας και την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στους χρήστες, επιλέχθηκε ως βέλτιστη λύση η συμμετοχή παγκόσμιων διαχειριστών στη λειτουργία τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) στους λιμένες Πειραιώς και Θεσσαλονίκης με τη μέθοδο της παραχώρησης.

Η παραχώρηση του προβλήτα II του ΟΛΠ με την υποχρέωση κατα-



Ο κύκλος εργασιών των ναυπηγείων της χώρας και των παραλιμένων δραστηριοτήτων αναμένεται να ενισχυθεί κατά 1,5 δις ευρώ επίσης μετά την υπογραφή της συμφωνίας παραχώρησης του προβλήτα II του ΟΛΠ.

σκευής του προβλήτα III από την ανάδοχο και η παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ στο λιμένα της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που συνδέονται με την προσαρμογή των δύο λιμένων στη σύγχρονη πραγματικότητα.

Οι διεθνείς διαγωνισμοί πραγματοποιήθηκαν με απόλυτα διαφανείς διαδικασίες, τις οποίες ουδείς έχει αμφισβητήσει, και σε αυτούς μετείχαν μεγάλες διεθνείς εταιρείες που λειτουργούν ως global operators για την ανάδειξη ανάδοχων, ουδείς αμφισβήτησε το αποτέλεσμα των διαγωνισμών και ουδεμία ένσταση υπεβλήθη.

Η επιλογή της COSCO για τον ΟΛΠ θεωρείται ιδιαίτερα ικανοποιητική. Το συνολικό τίμημα για την περίοδο της παραχώρησης των 35 ετών ανέρχεται σε τρέχουσες τιμές σε 3,4 δις € (καθαρά παρούσα αξία 664 εκατ. €), τα οφέλη του Δημοσίου από φόρους, μερίσματα κ.λπ. εκτιμώνται σε 2,3 δις €, το ύψος των επενδύσεων σε 322 εκατ. €, η επέκταση των υφιστάμενων υποδομών θα ανέλθει σε 3,7 εκατ. TEUS από τα 1,6 εκατ. TEUS, θα δημιουργηθούν 1.000 περίπου θέσεις εργασίας στο λιμένα, που αντιστοιχεί σε 3.000 στην παραλιμένα περιοχή, ενώ εκτιμάται ότι ο κύκλος εργασιών των επι-

χειρήσεων που θα δραστηριοποιούνται σε παραλιμένες δραστηριότητες, όπως οι ναυπηγοεπισκευές, οι προμήθειες πλοίων, η πρακτόρευση, η πώληση καυσίμων κ.λπ. θα είναι της τάξεως των 1,5 δις € ετησίως.

Παράλληλα, είναι διασφαλισμένες όλες οι θέσεις των εργαζόμενων στον ΟΛΠ, ουδείς κινδυνεύει να χάσει τη δουλειά του ή να μειωθούν οι αποδοχές του.

Οι εργαζόμενοι μπορούν να παραμείνουν εργαζόμενοι στον ΟΛΠ (προβλήτας Ι, δυναμικότητα 1,2-1,3 εκατ. TEUS) ή μπορούν να επιλέξουν να εργαστούν στον παραχωρησιούχο. Επίσης, μπορούν να κάνουν χρήση του προγράμματος εθελουσίας εξόδου με πρόσθετα χρόνια ή να μεταταγούν σε φορείς του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με τον ψηφισθέντα Ν. 3654/2008.

Ο τρόπος της παραχώρησης που επελέγη κρίνεται ιδιαίτερα ικανοποιητικός, διότι δεν πρόκειται περί ιδιωτικοποίησης, με την έννοια της πώλησης κρατικής περιουσίας, λαμβανόμενου υπόψη ότι ουσιαστικά πρόκειται περί ενοικίασης συγκεκριμένου χώρου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και συγκεκριμένη δραστηριότητα υπό όρους και προϋποθέσεις που εξασφαλίζουν υψηλό και εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα, εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση στους λιμένες, χωρίς ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων, εξασφάλιση και αύξηση θέσεων εργασίας, δημιουργία εισοδημάτων και ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά και της εθνικής οικονομίας.

Από πολιτική άποψη, το γεγονός ότι η υπογραφή της Συμβάσεως ΟΛΠ-COSCO σφραγίστηκε με την παρουσία του Προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και δηλώσεις του ότι θα ενισχυθούν οι εξαγωγές ελληνικών γεωργικών προϊόντων στην Κίνα και θα αυξηθεί ο αριθμός των Κινέζων τουριστών στην Ελλάδα συνιστούν ένα μικρό μέρος των πρόσθετων πλεονεκτημάτων που αποκτά η Ελλάδα. ▲