
Τέλος οι ιδιωτικοποιήσεις λιμανιών, στο εξής παραχωρήσεις δραστηριοτήτων, σύμφωνα με το υπ. Ναυτιλίας

2017/07/10 19:59 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η παραχώρηση δραστηριοτήτων είναι η νέα πολιτική που θα ακολουθεί στο εξής η κυβέρνηση για την αξιοποίηση των λιμανιών της χώρας και όχι η πώληση. Σταματάει, δηλαδή, το μοντέλο της ιδιωτικοποίησης που επιλέχτηκε για την αξιοποίηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Τη δήλωση αυτή έκανε ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Χρήστος Λαμπρίδης, σε συνέντευξή του στο Ραδιοφωνικό Σταθμό «Στο Κόκκινο» και στο δημοσιογράφο Στάθη Σχινά.

Ο κ. Λαμπρίδης διευκρίνισε ότι για τα δέκα λιμάνια που ανήκουν στο ΤΑΙΠΕΔ (Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Κέρκυρας, Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Ηρακλείου, Βόλου, Ραφήνας, Λαυρίου και Ελευσίνας) και που αποτελούν την αιχμή του δόρατος της λιμενικής βιομηχανίας, μαζί με τα δύο μεγάλα, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η τελευταία απόφαση του ΚΥΣΟΙΠ, που εγκρίνει το πρόγραμμα δράσης του ΤΑΙΠΕΔ, είναι σαφής: «Δεν προχωράμε πλέον σε πωλήσεις, παρά μόνο σε παραχωρήσεις δραστηριοτήτων».

Ο κ. Λαμπρίδης, θέλοντας να ξεκαθαρίσει μία σύγχυση που προκλήθηκε την περασμένη εβδομάδα από δημοσιεύματα, διευκρίνισε ότι υπάρχουν λιμάνια, «στα οποία έχουμε σημαντικές υποδομές και τα οποία για πάρα πολλά χρόνια, δεν υπήρχε η δυνατότητα να επενδύσουμε σε εξοπλισμούς, δεν είχαμε το ανθρώπινο δυναμικό να τα χειριστεί και έτσι είναι ανεκμετάλλευτα.

Σε αυτή την περίπτωση, μπορούμε σε ένα λιμάνι, έναν προβλήτα, να τον παραχωρήσουμε σε ένα ιδιώτη για κάποια χρόνια.

Ο ιδιώτης θα αναλάβει την υποχρέωση να εξοπλίσει τον προβλήτα,, να τον λειτουργήσει, να φέρει μέσα από μια σύμβαση παραχώρησης, συγκεκριμένο αριθμό,σε όγκο εμπορευμάτων και να τον εκμεταλλευτεί, **αποδίδοντας στο ελληνικό δημόσιο μέσω του Οργανισμού Λιμένα ενοίκια**, αλλά και να εξασφαλίσει θέσεις εργασίας και γενικότερα να συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής και της εθνικής οικονομίας».

Όπως είπε πρόκειται για λιμάνια, στα οποία, μέχρι σήμερα, το Δημόσιο δεν μπόρεσε να αξιοποιήσει τις παραγωγικές δυνατότητες τους. Σε αυτές τις περιπτώσεις, είπε ο κ. Λαμπρίδης, «μπορούμε για κάποια χρόνια, να πάμε σε παραχωρήσεις, όχι όμως σε πωλήσεις λιμανιών».

Είπε ακόμα ότι αυτό αναφέρει και η τελευταία σχετική απόφαση του ΚΥΣΟΙΠ και μάλιστα προβλέπει ότι θα γίνει μελέτη από το ΤΑΙΠΕΔ, η οποία θα δείξει ποια λιμάνια έχουν μια αναπτυξιακή προοπτική για να προχωρήσει η διαδικασία των παραχωρήσεων. Στο τέλος και τα δέκα λιμάνια, και αυτά στα οποία θα πάμε σε παραχωρήσεις και αυτά στα οποία δεν θα πάμε σε παραχωρήσεις, όλα θα περάσουν στο υπερταμείο, στην Ε.ΔΗ.Σ.»

«Αυτό σημαίνει ότι τα λιμάνια δεν θα ιδιωτικοποιηθούν», δήλωσε ο κ. Λαμπρίδης. Είπε ακόμα ότι «η πρακτική αυτή είναι σύμφωνη με τις βέλτιστες, διεθνείς και ευρωπαϊκές πρακτικές για την προσέλκυση επενδύσεων.

Είναι το κυρίαρχο μοντέλο, που υπάρχει αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη. Είναι το μοντέλο της παραχώρησης από τα δημόσια λιμάνια σε ιδιώτες, του δικαιώματος εκμετάλλευσης δραστηριοτήτων, γιατί αυτό συγκεντρώνει σημαντικά πλεονεκτήματα».

Εξηγώντας το μοντέλο, ο κ. Λαμπρίδης είπε ότι μπορεί για παράδειγμα σε ένα λιμάνι να υπάρχουν υποδομές, όμως δεν υπάρχουν ανωδομές, γερανογέφυρες, εξοπλισμός, κτίρια κλπ. Σε τέτοιες, περιπτώσεις ο επενδυτής θα κληθεί να επενδύσει σε ανωδομές, σε εξοπλισμούς, σε κτίρια, σε οργάνωση, σε ανθρώπινο δυναμικό, ώστε να ασκήσει μια δραστηριότητα.

Αν υπάρχουν χώροι αναξιοποίητοι θα κληθεί να επενδύσει και σε υποδομές, θα φτιάξει και προβλήτες και για κάποια χρόνια θα έχει την εκμετάλλευση αυτού του χώρου.

«Αυτό θα γίνει με συγκεκριμένους όρους, που θα προστατεύουν τα δικαιώματα των εργαζομένων και την απασχόληση, και θα προβλέπουν μια σειρά ζητήματα που θα εξασφαλίσουν τη βιώσιμη λειτουργία του λιμανιού και την ενίσχυση της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Εταιρίες συνήθως με υψηλή εξειδίκευση, έρχονται να αναλάβουν τη διαχείριση μια

δραστηριότητας για την οποία διαθέτουν εκτός από επενδυτικά κεφάλαια τα οποία είναι απαραίτητα, διαθέτουν υψηλή τεχνογνωσία, καλή γνώση της αγοράς, έχουν συγκεκριμένες στρατηγικές προσέλκυσης φορτίων και επιβατών και έτσι είμαστε και εμείς διασφαλισμένοι ότι η παραχώρηση, η επένδυση θα γίνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο», είπε ο κ. Λαμπρίδης.

Ο Γενικός Γραμματέας πρόσθεσε ότι για κάθε λιμάνι, υπάρχει ένα διαφορετικό πρόγραμμα αξιοποίησης και ανάπτυξης. «Μέχρι το τέλος του 17, θα πρέπει να έχουμε οριστικοποιήσει σε ποια λιμάνια θα πάμε στη λογική των παραχωρήσεων, με συγκεκριμένες επενδύσεις. Για όλα τα λιμάνια, σαφώς υπάρχουν προγράμματα αναπτυξιακά, διαφορετικά για κάθε λιμάνι.

Για παράδειγμα στην Ηγουμενίτσα, προσπαθούμε μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να χρηματοδοτήσουμε την επέκταση του λιμανιού, σε ότι αφορά και την εμπορευματική του κίνηση.

Η τρίτη φάση στο λιμάνι της Πάτρας, είναι ένα στοίχημα ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί περισσότερο η εμπορευματική δραστηριότητα, γιατί το λιμάνι της Πάτρας, λόγω της Εγνατίας, έχει χάσει κομμάτι της επιβατικής κίνησης προς την Ηγουμενίτσα, άρα η ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης είναι όρος απαραίτητος για την ανάπτυξη του λιμανιού.

Για κάθε λιμάνι υπάρχει μια διαφορετική στόχευση. Από το Φθινόπωρο του 2015 που άλλαξαν οι διοικήσεις των λιμανιών μέχρι σήμερα, έχουμε πολύ σημαντικά αποτελέσματα από τις νέες διοικήσεις σε ότι αφορά την μείωση των δαπανών και την αύξηση των εσόδων των λιμανιών, είναι πολύ ενθαρρυντικά και δείχνουν μια άλλη λογική διαχείρισης που όντως μπορεί να φέρει αποτελέσματα», είπε ο κ. Λαμπρίδης και διευκρίνισε ότι και τα δέκα λιμάνια είναι κερδοφόρα.

«Όταν ξεφύγουμε από μέγγενη των μνημονίων η αναπτυξιακή τους προοπτική είναι πολύ μεγάλη. Να σας πω για παράδειγμα ότι σε λιμάνια με ζήτηση για μεταφορική δραστηριότητα δεν μπορούσαν για πάρα πολύ καιρό να γίνουν προσλήψεις. Αυτό στην πράξη σήμαινε ότι δεν μπορούσε να εξυπηρετηθεί η ζήτηση με αποτέλεσμα να φεύγουν φορτία για άλλες χώρες, για άλλα λιμάνια.

Ο κ. Λαμπρίδης δήλωσε ότι ο συνδυασμός των λιμανιών με τους νέους οδικούς άξονες αυξάνει πολύ την κίνηση των φορτίων. «Για παράδειγμα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει την δυνατότητα να εξυπηρετήσει και με τους νέους άξονες που γίνονται στην ανατολική Ευρώπη, στα δυτικά Βαλκάνια και στα ανατολικά Βαλκάνια όλη αυτή την αγορά με τον καλύτερο τρόπο ειδικά όταν ολοκληρωθεί η επένδυση των 170.000.000 που αφορά στον έκτο προβλήτα.

Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, έχει την δυνατότητα μέσω του Μπουργκάς να

εξυπηρετήσει φορτία από άλλες χώρες που θέλουν να αποφύγουν τα στενά στα Δαρδανέλια. Οι νέοι οδικοί άξονες δίνουν τη δυνατότητα στα λιμάνια να έχουν αυξημένα φορτία. Να σας πω κάτι, σήμερα είναι λάθος να βλέπουμε την Λιμενική Βιομηχανία και την βιομηχανία των μεταφορών ξεχωριστά.

Δεν μπορούμε να αντιμετωπίζουμε διαφορετικά τα λιμάνια, διαφορετικά η ναυτιλία, διαφορετικά οι χερσαίες μεταφορές. Πρέπει να αντιμετωπίζουμε τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς ως ένα ενιαίο σύνολο μέσα από τις συνδυασμένες μεταφορές και μόνο αυτή η οπτική μπορεί να ανταποκριθεί σε μια στρατηγική ανάπτυξης».

Ο κ. Λαμπρίδης πρόσθεσε ότι τώρα πια, «μετά από αρκετά χρόνια ξέρουμε ότι υπάρχει ένα σχέδιο συγκεκριμένο που κάνει και τους εργαζόμενους να μπορούν το επόμενο διάστημα να εργαστούν σε ένα καθεστώς ασφάλειας και τις διοικήσεις να προγραμματίσουν, να σχεδιάσουν και την πολιτεία να μπορέσει να κάνει συγκεκριμένα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση.

Όλη αυτή η ασάφεια των περασμένων χρόνων δυστυχώς πήγε πάρα πολύ πίσω τους σχεδιασμούς ανάπτυξης αυτών των λιμανιών και αυτό ελπίζω ότι δεν θα μας κοστίσει. Χρειάζεται δουλειά, γιατί τώρα σχεδιάζεται το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και οι εμπορικοί δρόμοι κατά κάποιο τρόπο, καθιερώνονται, άρα είναι σημαντικό αυτή την περίοδο να προχωρήσουμε με γοργά βήματα για την ανάπτυξη αυτή των δέκα λιμανιών ώστε να έχουμε και άυριο σημαντικά αποτελέσματα.».