

Χρ. Λαμπρίδης: Σε πλήρη εξέλιξη ο εκσυγχρονισμός της λιμενικής βιομηχανίας

2017/09/11 14:14 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), στη δυνατότητα μετάταξης εργαζομένων των ΟΛΠ και ΟΛΘ στο ελληνικό δημόσιο, στις επενδύσεις που αναμένονται στην ναυπηγοεπισκευή, στα λιμάνια που παραμένουν υπό κρατική εποπτεία, αλλά και στις αλλαγές που επίκεινται στην πλοηγική υπηρεσία αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο γενικός γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Χρήστος Λαμπρίδης, μιλώντας στον ραδιοφωνικό σταθμό «Κανάλι Ένα» του Πειραιά.

Αναφερόμενος στη διαδικασία **ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ**, ο κ. Λαμπρίδης τόνισε ότι έχει καταδειχτεί ο προτιμητέος επενδυτής και τώρα γίνονται οι διαδικασίες που προβλέπονται ώστε να γίνει η μεταβίβαση των μετοχών του λιμανιού.

Η διαδικασία αυτή αξιολογείται από μία σειρά από Αρχών, όπως το Ελεγκτικό Συνέδριο και η Επιτροπή Ανταγωνισμού. Όταν ολοκληρωθούν αυτές οι διαδικασίες θα ολοκληρωθεί η διαδικασία αποκρατικοποίησης, με την **μεταβίβαση του 67% των μετοχών να περνάει στον επενδυτή.**

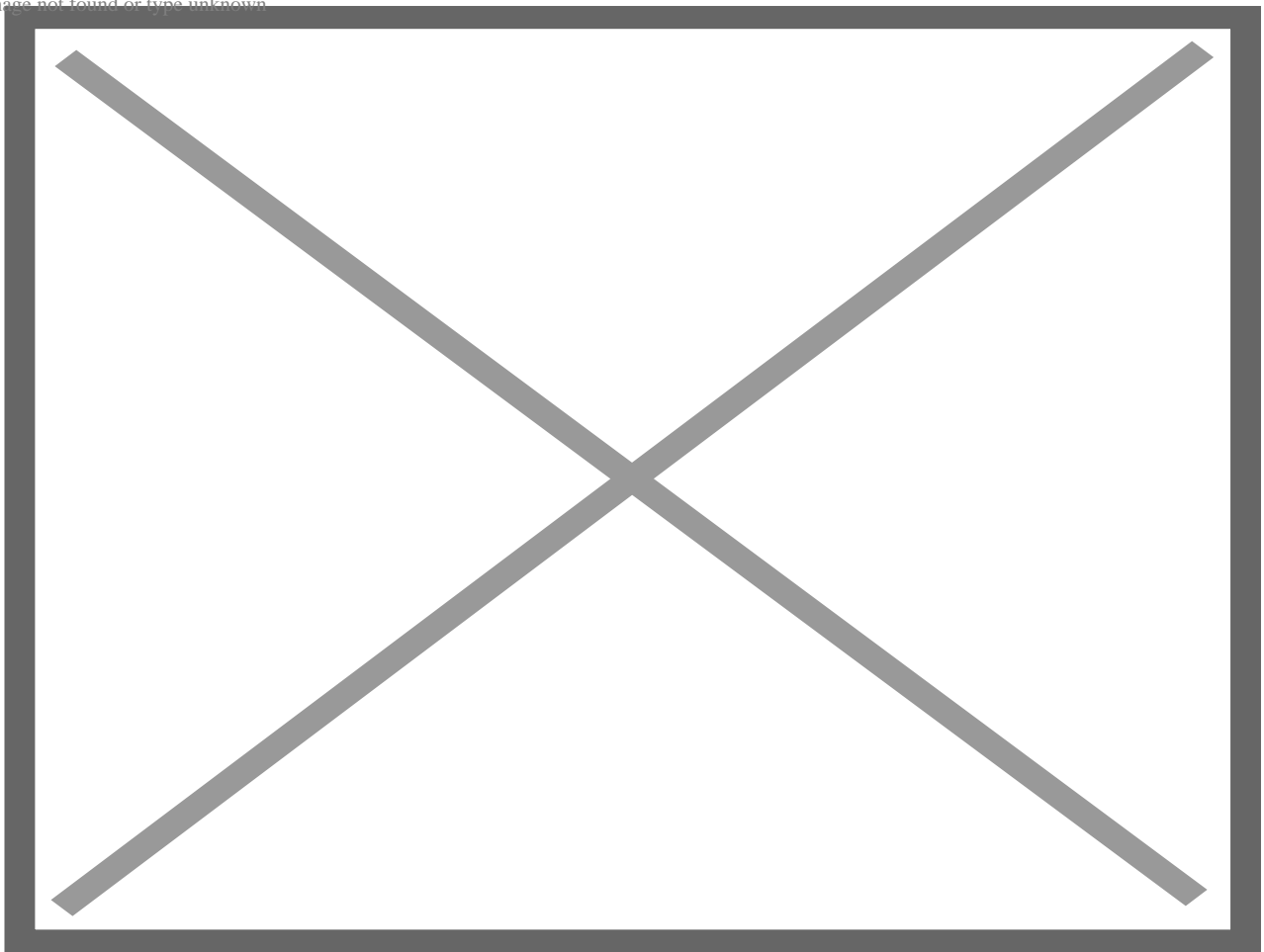
Όπως είπε,

«Αυτό είναι αποτέλεσμα συμβιβασμού, μετά τη μάχη που έδωσε η κυβέρνηση, τον

Αύγουστο του 15, προσπαθώντας να υλοποιήσει τη συμφωνία για τις ιδιωτικοποιήσεις που είχε αρχίσει η προηγούμενη κυβέρνηση. Παρά λοιπόν τις προηγούμενες δεσμεύσεις αυτή η κυβέρνηση έκανε μια τεράστια προσπάθεια ώστε οι ιδιωτικοποιήσεις να γίνουν με τους καλύτερους όρους για το Δημόσιο, για τους εργαζόμενους, για την κοινωνία.

Στη Θεσσαλονίκη για παράδειγμα και στην Προβλήτα Ι, που λειτουργεί σήμερα ως χώρος πολιτισμού και αναψυχής, φροντίσαμε και στη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται ότι η πλειοψηφία των κτιριακών εγκαταστάσεων να μην περιλαμβάνεται στα υπό παραχώρηση στοιχεία στον επενδυτή ενώ η πρόσβαση στον Προβλήτα να είναι ελεύθερη. Οι χώροι που η κοινωνία χρησιμοποιούσε για αναψυχή και πολιτισμό παραμένουν στην κοινωνία της Θεσσαλονίκης».

Image not found or type unknown



Σχετικά με τη δυνατότητα **μετατάξεων εργαζομένων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ στο Δημόσιο**, ο κ. Λαμπρίδης δήλωσε ότι η εν λόγω διαδικασία μπορεί να προχωρήσει «βάσει και του σχετικού νόμου που ψηφίστηκε στη Βουλή και διευθετεί επίσης μια σειρά από εργασιακά ζητήματα, όπως η ισχύς του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού που αποτελούσε και αίτημα των εργαζομένων.

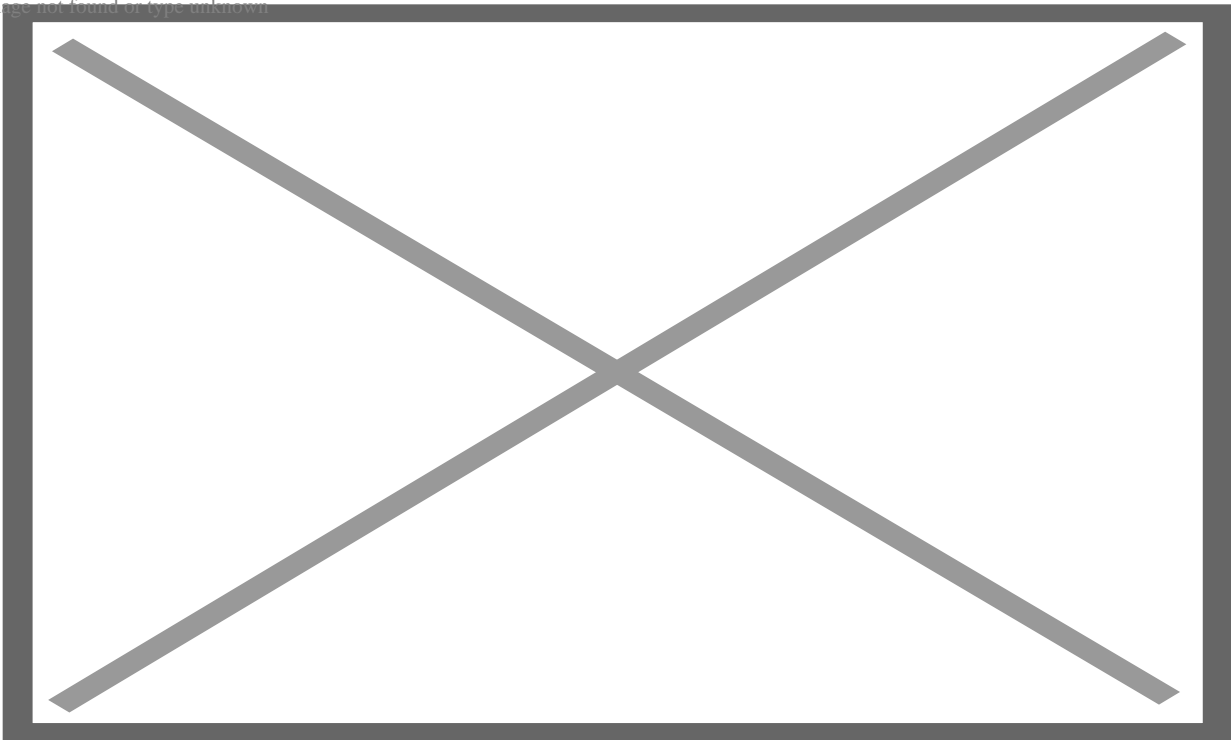
Σχετικά με τις μετατάξεις έγινε το πρώτο βήμα και ολοκληρώθηκε η διαδικασία που θα δώσει τη δυνατότητα στον υπουργό να αποφασίσει τον αριθμό των προς μετάταξη ατόμων όπως προβλέπει η νομοθεσία. Περισσότεροι από 500 εργαζόμενοι που θα

επιθυμούσαν να μεταταγούν έκαναν μια κατ' αρχήν δήλωση ώστε να προσδιοριστεί ο αναγκαίος ο αριθμός.

Ευχής έργον ωστόσο θα ήταν η συντριπτική πλειοψηφία αυτών των ανθρώπων να παραμείνουν στις θέσεις τους και να προσφέρουν στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, γιατί είναι εργαζόμενοι με πολύτιμη εμπειρία, την οποία και οι ίδιοι οι Οργανισμοί θα θελήσουν να αξιοποιήσουν.

Είναι επιθυμητό, λογικό και αναμενόμενο να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας όχι μόνο εξαιτίας των κενών που θα δημιουργηθούν από τις μετατάξεις. Η μεταβίβαση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του λιμανιού συνοδεύτηκε και από την υποχρέωση των επενδυτών να προχωρήσουν σε ένα επενδυτικό πρόγραμμα που θα αναβαθμίσει τα λιμάνια, στην παραγωγική τους δυναμικότητα. Αυτό απαιτεί την ύπαρξη προσωπικού για να δουλέψουν οι υποδομές, οι ανωδομές κλπ. Αυτό σημαίνει ότι **η αναβάθμιση των λιμανιών θα συνοδευτεί και από την ανάγκη νέων προσλήψεων».**

Image not found or not visible

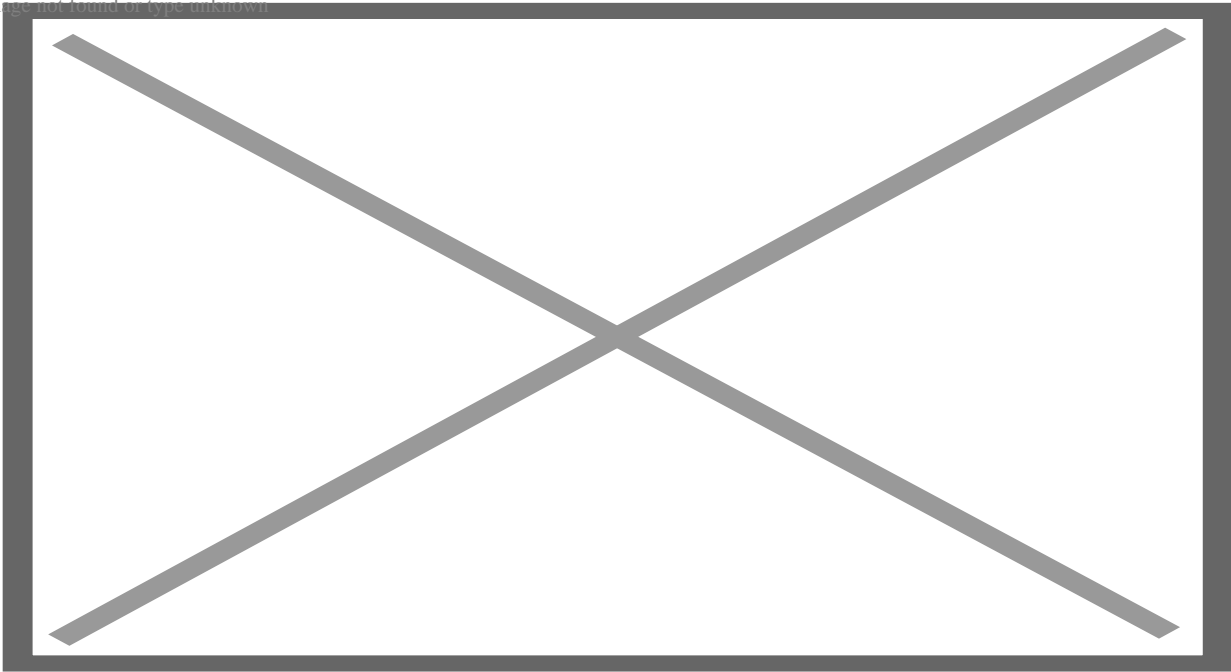


Αναφερόμενος στο θέμα των **επενδύσεων που αναμένονται κυρίως στη ναυπηγοεπισκευή**, ο γ.γ. του υπουργείου τόνισε ότι το μεγάλο πρόβλημα που έχει η Ελλάδα αυτή τη στιγμή στην ναυπηγοεπισκευή είναι ότι **δεν μπορούν να εκτελεστούν εργασίες δεξαμενισμού σε μεγάλα πλοία** γιατί δεν έχουμε μεγάλες δεξαμενές. Οι εργασίες δεξαμενισμού συνοδεύονται και από άλλες εργασίες.

Κατά τον ίδιο, «όταν έρθει η δεξαμενή των 80.000 τόνων που έχει δηλώσει η διοίκηση του ΟΛΠ ότι θα έρθει τον Νοέμβριο, θα βοηθήσει σημαντικά ώστε να κινηθεί η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τουλάχιστον στο κομμάτι της επισκευής μαζί και με τις επισκευές και συντηρήσεις των υπαρχουσών δεξαμενών που έχουν

ολοκληρωθεί. Θα είναι μια σημαντική εξέλιξη».

Image not found or type unknown



Ερωτηθείς για τα **έργα στα λιμάνια που δεν έχουν ιδιωτικοποιηθεί**, ο κ. Λαμπρίδης δήλωσε ότι υπάρχει σχεδιασμός. «Μπορούν να γίνουν πολλά πράγματα, γιατί υπάρχουν σπουδαίες αναπτυξιακές προοπτικές. Απόδειξη αυτών των προοπτικών είναι ότι οι νέες διοικήσεις που ανέλαβαν από το Φθινόπωρο του 2015 και μετά, έχουν φέρει πολύ σημαντικά εμπορικά και οικονομικά αποτελέσματα.

Και αυτό έγινε σε ένα μνημονιακό πλαίσιο, που δεν επιτρέπει προσλήψεις, ενώ επιβάλλει και περιορισμούς στις δαπάνες. Άρα και **εμπορικά οι νέες διοικήσεις δεν έχουν μια ελευθερία κινήσεων** που θα βοηθήσει την ανταγωνιστικότητά τους. Τα σπουδαία αποτελέσματα μέσα στο δύσκολο αυτό πλαίσιο φανερώνουν τις σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης που υπάρχουν.

Αυτά που έχουν γίνει μέχρι τώρα ανταποκρίνονται στη φιλοσοφία των νέων διοικήσεων που από την πρώτη στιγμή πίστεψαν ότι η διοίκηση ενός λιμένα δεν είναι προνόμιο, αλλά θέση ευθύνης, που απαιτεί ακόμα περισσότερο σε αυτή τη συγκυρία, τη σημερινή, σωστό προγραμματισμό.

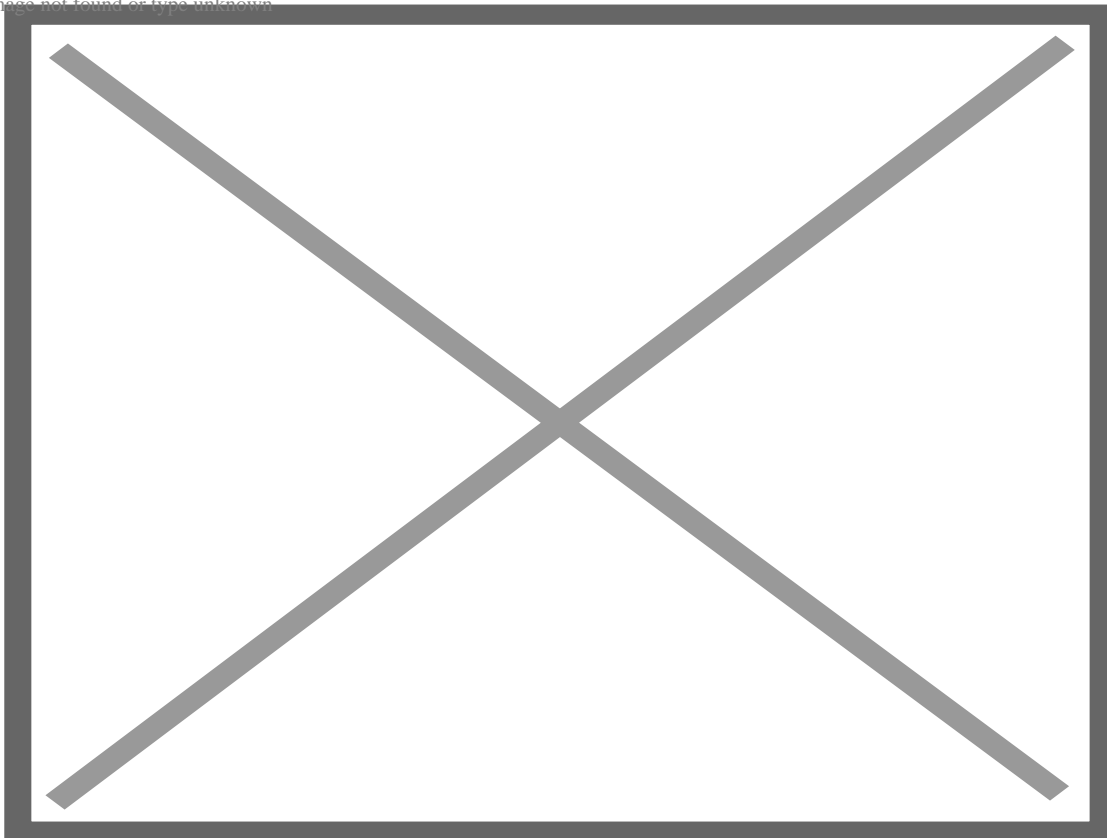
Πράγματι με αυτή τη φιλοσοφία έχουμε πολύ σημαντικές μειώσεις δαπανών, αύξηση κερδών και αύξηση της εμπορευματικής κίνησης. Πιστεύω ότι το επόμενο διάστημα που θα προχωρήσουμε σε διευθετήσεις που επιδιώκουμε και θα απαλλαγούμε από περιορισμούς που συνδέονται με τις μνημονιακές πολιτικές, θα μπορέσουμε να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα.

Το δεύτερο σημαντικό θέμα είναι ότι **σταματάμε με τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμανιών**. Σταματάμε την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών. Είπαμε ότι αυτό αποτελούσε μια αδόκιμη πρακτική, μια πρακτική που έχει εγκαταλειφθεί στις λίγες περιπτώσεις ανά τον κόσμο που επιχειρήθηκε να εφαρμοστεί.

Η συνεργασία, η προσέγγιση ιδιωτικών κεφαλαίων, πλέον θα γίνεται στις περιπτώσεις που έχουμε αναξιποίητες υποδομές και δεν έχουμε οικονομική δυνατότητα να τις αξιοποιήσουμε. Σε εκείνες τις περιπτώσεις θα πάμε σε παραχώρηση δραστηριοτήτων σε ιδιώτες επενδυτές.

Και νομίζω ότι θα υπάρξει ένα ενδιαφέρον σ' αυτή την περίπτωση. Όντως υπάρχουν εταιρείες με εξειδικευμένες γνώσεις, με πελατολόγιο, με κεφάλαια που ενδιαφέρονται να επενδύσουν στα λιμάνια, αλλά όχι να αποκτήσουν το 100% του λιμανιού. Ενδιαφέρονται να επενδύουν σε συγκεκριμένη δραστηριότητα».

Image not found or type unknown



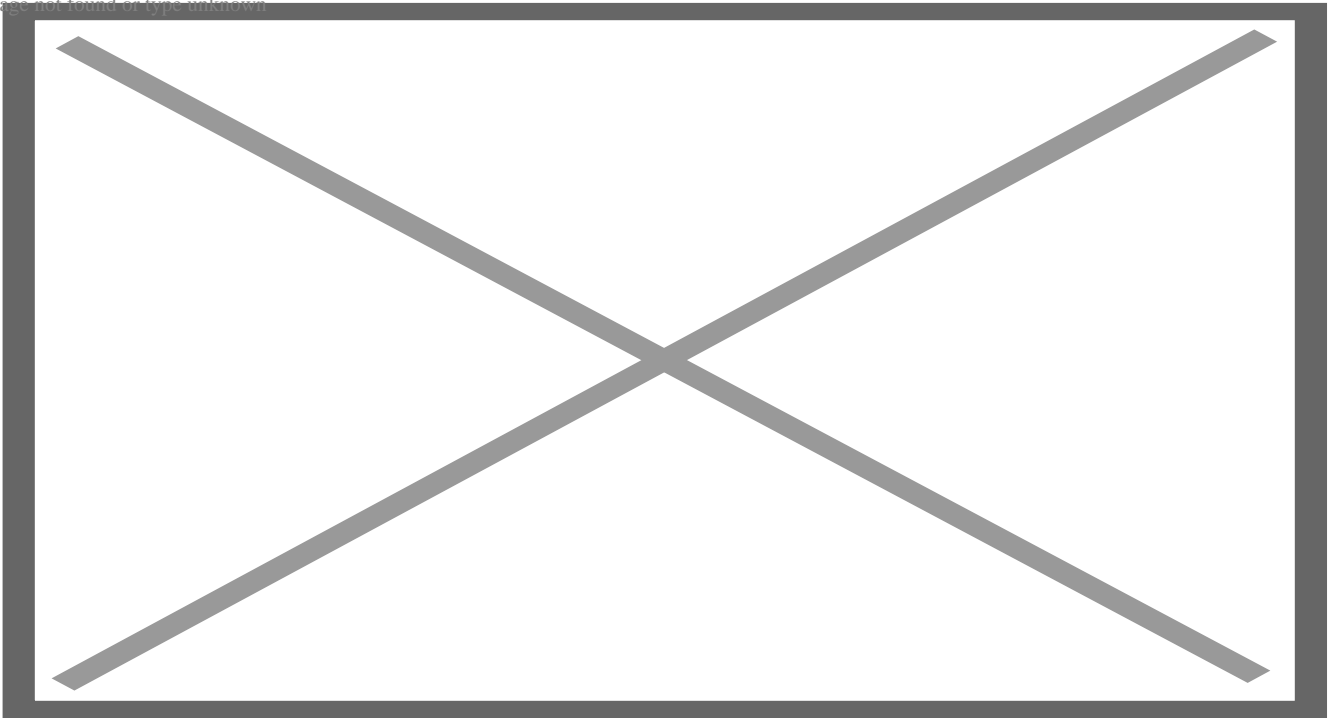
Για το θέμα της **κατασκευής λιμενικών υποδομών στο λιμάνι της Σαντορίνης**, ο ίδιος είπε «Όπως ξέρετε οι λιμενικές υποδομές είναι ακριβές υποδομές και δεν επιτρέπονται οι αστοχίες. Το λιμάνι της Σαντορίνης κατασκευάστηκε το 2010 και το 2012 παρελήφθη. Σήμερα έχει ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα.

Ήδη στο υπουργείο φροντίζουμε να πάμε σε ανακατασκευή του λιμανιού, με ένα σπουδαίο έργο που θα πραγματοποιηθεί και θα χρηματοδοτηθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Βρισκόμαστε στην παρούσα φάση στη διαδικασία έγκρισης

της μελέτης περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και θα ακολουθήσουν όσες ενέργειες που απαιτούνται για να ολοκληρωθεί σύντομα. Αλλά το πρόβλημα είναι γενικότερο.

Να σας πω ότι ήδη υπάρχουν δυο περιπτώσεις με παρόμοια προβλήματα για τις οποίες η Γενική Γραμματεία Λιμένων συγκέντρωσε στοιχεία τα οποία έχουν έλθει σταλεί στο Σώμα των Επιθεωρητών Δημόσιας Διοίκησης, προκειμένου να γίνει έλεγχος. Δεν έχουμε την πολυτέλεια αυτά τα φαινόμενα να τα αφήνουμε χωρίς έλεγχο και η αυτό η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας είναι αποφασισμένη να μην το επιτρέψει».

Image not found or type unknown



Για την **πλοηγική υπηρεσία και τους εργαζόμενους**, ο εκπρόσωπος του υπουργείου δήλωσε ότι «τώρα μόλις τελείωσαν οι διαδικασίες για την πρόσληψη επιπλέον τεσσάρων (4) πλοηγών που αναμένεται εντός Οκτωβρίου να ενταχθούν στο δυναμικό της Πλοηγικής Υπηρεσίας και να καλυφθούν έτσι πλήρως οι ανάγκες της επαρχίας. Άρα το φαινόμενο των αποσπάσεων με τη νέα χρονιά θα αποτελέσει παρελθόν.

Χρειαζόμαστε ωστόσο περισσότερους πλοηγούς στον Πειραιά (προσλαμβάνονται ήδη δύο) ενώ θα εξετάσουμε τη δυνατότητα και σε άλλα λιμάνια να λειτουργήσουν πλοηγικοί σταθμοί για την κάλυψη αναγκών. Για το σκοπό αυτό έχουμε προβλέψει **46 νέες οργανικές θέσεις** στο νέο νομοσχέδιο του ΥΝΑΝΠ, το οποίο θα κατατεθεί σύντομα, ώστε να μπορέσουμε να κάνουμε αυτές τις προσλήψεις.

Όπως σας είχα πει το 2014 καταργήθηκαν όλες οι κενές οργανικές θέσεις με αποτέλεσμα στο λιμάνι του Πειραιά, όπως και σε άλλα λιμάνια, που αναπτύσσονταν και αναπτύσσονται να μην είναι δυνατό να γίνουν προσλήψεις. Επίσης αυτό που κάναμε αυτό το καλοκαίρι, είναι ότι υπογράψαμε σύμβαση με εταιρεία μετά από

διαγωνισμό για να αλλάξει το σύνολο του μηχανολογικού εξοπλισμού στα σκάφη της Πλοηγικής στο λιμάνι του Πειραιά.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 5 πλοηγίδες που ανήκουν στον Πειραιά, σκάφη δηλαδή που εξυπηρετούν τους πλοηγούς. Τα **4 είναι σε αχρησία και μόνο μια λειτουργεί**, για την ακρίβεια υπολειτουργεί. Λοιπόν, αλλάζει ο εξοπλισμός, θα τεθούν και οι 5 σε πλήρη λειτουργία μέχρι τέλους του χρόνου. Αυτό σημαίνει ότι θα μειωθούν σημαντικά και οι χρόνοι εξυπηρέτησης των πλοίων, γιατί σήμερα, η μια πλοηγίδα που υπολειτουργεί, πηγαίνει με χαμηλές ταχύτητες, προκειμένου να αποφύγει ενδεχόμενη βλάβη.

Τελείωσε επίσης η διαδικασία διαβούλευσης για τις προδιαγραφές των νέων σκαφών και θα ξεκινήσει η διαδικασία του τεχνικού διαλόγου, για να προμηθευτούμε 7 νέα σκάφη. Η πλοηγική υπηρεσία μπαίνει σε μια νέα εποχή πια και πιστεύω ότι σύντομα θα λυθούν τα προβλήματα που συνδέονται με αυτή και τα οποία έχουν διογκωθεί πολύ, ειδικά αυτό το διάστημα που γίνεται όλη αυτή η προσπάθεια -αναφέρομαι σε δημοσιεύματα του Τύπου, και υπάρχουν και συγκεκριμένοι λόγοι που γίνεται αυτό.

Τα προβλήματα λοιπόν αυτά που διογκώνονται, αλλά και τα υπαρκτά προβλήματα που αφορούν κυρίως την εξυπηρέτηση των διυλιστηρίων της Ελευσίνας και του Ασπροπύργου, , νομίζω ότι θα σταματήσουν να υπάρχουν σύντομα».