
Χρήστος Λαμπρίδης, γ. γ. Λιμένων: Το πλάνο αναβάθμισης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμένων

2017/12/01 09:40 στην κατηγορία **ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Κεντρικός ομιλητής στο 6^ο Αραβο – Ελληνικό Οικονομικό Φόρουμ «Ελλάδα και Αραβικός Κόσμος: Οραματιζόμενοι ένα Κοινό Μέλλον», το οποίο ολοκληρώθηκε σήμερα ήταν ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων κ Χρήστος Λαμπρίδης.

Ο κ. Λαμπρίδης τοποθετήθηκε στο πλαίσιο της 4^{ης} συνεδρίας με θέμα «Ναυτιλία και Λιμενική Βιομηχανία». Την εν λόγω συνεδρία συντόνισε ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, Πρόεδρος του Propeller Club Ελλάδας.

Ομιλητές ήταν οι κ.κ. Αθανάσιος Μαρτίνος (Διευθύνων Σύμβουλος Eastern Mediterranean Maritime Limited), Ιωάννης Τριφύλλης (Μέλος Διοίκησης Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας), Eng. Tahsin Ali Shehadeh (Γενικός Γραμματέας Ναυτικού Επιμελητηρίου Συρίας) και Χαράλμπος Σημαντώνης (Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων).

Μεταξύ άλλων ο κ. Λαμπρίδης δήλωσε: «Η ναυτιλία από τους αρχαίους χρόνους συνεχίζει να γεφυρώνει την Μεσόγειο Θάλασσα και τους θαλάσσιους δρόμους που την τροφοδοτούν και να ενώνει τους λαούς μας και τους πολιτισμούς μας με πολλούς τρόπους.

Η Μεσόγειος υπήρξε ανέκαθεν θάλασσα γύρω από την οποία αναπτύχθηκαν διαφορετικοί και σημαντικοί πολιτισμοί που επηρέασαν βαθιά την εξέλιξη της ανθρωπότητας και διαμόρφωσαν σχέσεις ανάμεσα στους λαούς που διατηρούνται μέχρι σήμερα. Παρ' όλες τις γλωσσικές, θρησκευτικές και – ενίοτε – εδαφικές διαφορές, οι πολιτισμοί της Μεσογείου είχαν ως κοινό στοιχείο την έφεση για την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Διμερείς Σχέσεις

Αφού ξεκινήσαμε με αναφορά στις συνεργασίες, επιτρέψτε μου να σημειώσω τις επίσημες διακρατικές συμφωνίες και τις συνεργασίες μεταξύ λιμένων οι οποίες έχουν στόχο να τονώσουν τις ναυτιλιακές σχέσεις:

Η Ελλάδα έχει συνάψει **Διμερείς Συμφωνίες για τις Θαλάσσιες Μεταφορές** με αρκετές Αραβικές χώρες (Αίγυπτο, Ιορδανία, Λίβανο, Μπαχρέϊν Συρία). Επίσης, είναι σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις για την σύναψη αντίστοιχων διμερών συμφωνιών και με άλλες Αραβικές χώρες, που αναμένεται να ολοκληρωθούν στο επόμενο διάστημα (Λιβύη, Κατάρ, Σαουδική Αραβία, Τυνησία, ΗΑΕ, Μαρόκο).

Επιπλέον, ελληνικά λιμάνια έχουν υπογράψει Μνημόνια Συνεργασίας με λιμάνια της Αιγύπτου: Ο Πειραιάς και η Καβάλα με την Αλεξάνδρεια, η Αλεξανδρούπολη με την Νταμιέτη και το Πορτ Σαΐδ.

Στόχος της Ελληνικής Κυβέρνησης είναι να ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις που είναι σε εξέλιξη το ταχύτερο δυνατό, ώστε να δημιουργηθεί ένα ευρύ πλαίσιο συνεργασιών για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και των Αραβικών χωρών.

Τάσεις στις Διεθνείς Θαλάσσιες Μεταφορές

Ας ανοίξουμε τον ορίζοντα πέραν των διμερών σχέσεων για να καταγράψουμε τις κύριες τάσεις και συνθήκες που επηρεάζουν την λειτουργία του δικτύου διεθνών θαλασσίων μεταφορών σήμερα:

- η παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και του εμπορίου,
- η αλλαγή των μεταφορικών διαδρομών και η αύξηση των ροών,
- η δημιουργία μεγάλων επίσημων (ενδεχομένως και ανεπίσημων) συμμαχιών μεταξύ των μεγάλων μεταφορικών εταιρειών που δεν είναι πλέον απλοί μεταφορείς αλλά διαχειρίζονται και ελέγχουν τους στόλους των πλοίων, λειτουργώντας ως mega carriers,
- η αύξηση του μεγέθους και της χωρητικότητας των πλοίων,
- η εξέλιξη της τεχνολογίας στην διαχείριση των φορτίων και στον έλεγχο της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Υπάρχουν καταγεγραμμένα πολλά στατιστικά στοιχεία που τεκμηριώνουν τις παραπάνω διαπιστώσεις, αλλά θα εστιάσω σε τρία συγκεκριμένα που έχουν καταγραφεί στον χάρτη μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μέσω θαλάσσης και τα οποία θεωρώ ότι έχουν βαρύνουσα σημασία για την ναυτιλία της Ανατολικής Μεσογείου συνολικά, αλλά και για την ελληνική λιμενική βιομηχανία ιδιαίτερα:

Κατ' αρχήν, η γενική εικόνα: Το μερίδιο της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στον άξονα Ευρώπη - Άπω Ανατολή -έναντι των άλλων εμπορευματικών διαδρομών μέσω Ατλαντικού και μέσω Ειρηνικού- αυξήθηκε από 27% το 1995, σε 42% το 2015. Ο άξονας Ευρώπη - Άπω Ανατολή είναι, προφανώς, η προτιμητέα διαδρομή που ακολουθούν τα προϊόντα από την Άπω Ανατολή, για να φτάσουν στην Ευρώπη.

Ειδικότερα σε αυτό το πλαίσιο, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων μέσω του λιμένα Πειραιά έχει ανέλθει σχεδόν στα 3,5 εκατ TEU. Δηλαδή, το λιμάνι του Πειραιά έχει αυξήσει το μερίδιο του στην συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην λεκάνη της Μεσογείου 8 φορές από το 2008 ως το 2016, κατακτώντας έτσι την 1η θέση στην Ανατολική Μεσόγειο και διεκδικώντας την 3^η θέση συνολικά στην Μεσόγειο.

Εκτιμάται ότι με την έναρξη λειτουργίας του δυτικού τμήματος του Προβλήτα III -που αναμένεται εντός του 2018- η συνολική παραγωγική δυνατότητα προβλέπεται να ξεπεράσει τα 6 εκατ. TEU.

Η διάνοιξη του Νέου Καναλιού της Διώρυγας του Σουέζ, συνολικού μήκους 72 χλμ, εξαλείφει τον χρόνο αναμονής για διέλευση μέχρι 50 πλοίων ανά ημέρα. Συνεπεία αυτού, ο συνολικός απαιτούμενος χρόνος για τη διέλευση της Διώρυγας έχει μειωθεί από 18 σε 11 ώρες, μειώνοντας το συνολικό λειτουργικό κόστος των πλοίων, κατά 5% - 10% και αναβαθμίζοντας την ανταγωνιστική θέση της Διώρυγας του Σουέζ, έναντι της Διώρυγας του Παναμά.

Οι προβλέψεις συγκλίνουν ότι το νέο κανάλι του Σουέζ αναμένεται να εξυπηρετεί έως 97 πλοία ημερησίως μέχρι το έτος 2023 από 49 πλοία που εξυπηρετούνται σήμερα.

Είναι προφανές ότι αυτές οι τάσεις δημιουργούν τεράστιες ευκαιρίες, τις οποίες πρέπει να αξιοποιήσει η ναυτιλία και η λιμενική βιομηχανία της Ελλάδας και των αραβικών χωρών. Ο βαθμός αξιοποίησης εξαρτάται από την ετοιμότητα και τον σχεδιασμό κάθε χώρας.

Προφανώς, εγώ μόνο για την ετοιμότητα και τον σχεδιασμό της Ελλάδας μπορώ να μιλήσω.

Ελληνική Λιμενική Πολιτική

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, τις διεθνείς συνθήκες που περιγράφηκαν προηγουμένως, αφετέρου, τις επιπτώσεις της μακρόχρονης οικονομικής κρίσης και ύφεσης στο εσωτερικό της Ελλάδας, εκτιμούν ότι οι ελληνικοί λιμένες μπορούν και οφείλουν να αποτελέσουν «**οχήματα ανάπτυξης**» για τη χώρα, τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο των τοπικών οικονομιών.

Τα Ελληνικά λιμάνια ήδη βρίσκονται σε αυτό το δρόμο με τεράστιες προκλήσεις να διανοίγονται για το μέλλον. Αυτός μου ο ισχυρισμός αποδεικνύεται από την περιγραφή του ελληνικού λιμενικού συστήματος την οποία και θα σας παραθέσω.

Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα

Θεωρώ αναγκαίο για την συνέχεια της συζήτησης μας να κάνω μια σύντομη παρουσίαση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος, επισημαίνοντας τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του.

Είμαι σίγουρος ότι όλοι έχετε πλέον πληροφορηθεί για την παραχώρηση πλειοψηφικού πακέτου των δύο μεγαλύτερων ελληνικών λιμένων: του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Στις δυο αυτές περιπτώσεις, πραγματοποιούνται (στην περίπτωση του Πειραιά) και θα πραγματοποιηθούν (στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης) σημαντικές επενδύσεις βελτιώνοντας τις παραγωγικές δυνατότητες και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών από τα δύο αυτά λιμάνια. Συγκεκριμένα:

Πειραιάς

Το λιμάνι του Πειραιά καταγράφει συνεχή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με συνεχείς επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό. Μέσα στο 2018 αναμένεται η έναρξη λειτουργίας του δυτικού τμήματος του Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΜΠΟ) που θα ενισχύσει σημαντικά την δυναμικότητα του λιμανιού σε TEUs. Λειτουργεί πλέον και η σύνδεση των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η Κίνα θεωρεί την Ελλάδα αναπόσπαστο μέλος του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού. Σημειώνεται ότι ένα πακέτο υποχρεωτικών και επιπρόσθετων επενδύσεων από την πλευρά της εταιρείας COSCO (ύψους 500 εκατ. ευρώ περίπου) θα αναβαθμίσει τις λειτουργικές δυνατότητες του λιμανιού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στην κρουαζιέρα αλλά και στη ναυπηγοεπισκευή.

Θεσσαλονίκη

Ανάλογη εξέλιξη αναμένεται και για τον Λιμένα Θεσσαλονίκης. Η γειτνίαση και η σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων και

της Δυτικής Ευρώπης συμβάλλουν ώστε ο Λιμένας Θεσσαλονίκης να αναπτυχθεί και να αποτελέσει σημαντικό κέντρο διακίνησης στα νότια Βαλκάνια.

Η Σύμβαση Παραχώρησης, που προγραμματίζεται να υπογραφεί στις αρχές 2018, θα προβλέπει την υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων ύψους 180 εκατομμύριων σε έργα υποδομής στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την επέκταση του προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων και χύδην φορτίων, καθώς και την αναβάθμιση του μηχανολογικού εξοπλισμού και των ανωδομών, ώστε να αναπτυχθούν οι επιχειρησιακές δυνατότητες του λιμένα.

Όμως στην Ελλάδα δεν υπάρχουν μόνον ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη. Μια πρόσφατη καταγραφή ανέδειξε περίπου 900 λιμενικές εγκαταστάσεις -όλων των μεγεθών και χρήσεων- που λειτουργούν στην ελληνική επικράτεια.

Προφανώς δεν είναι όλες οι λιμενικές εγκαταστάσεις ίσης σημασίας και ενδιαφέροντος, τόσο για τις ελληνικές εσωτερικές μεταφορές, όσο και για τις διεθνείς μεταφορές.

Με κριτήρια την γεωγραφική θέση, τον όγκο διακίνησης εμπορευμάτων και τον αριθμό επιβατών, 57 ελληνικοί λιμένες έχουν αξιολογηθεί ως σημαντικότεροι. Επίσης, είναι σημαντικό ότι από τους παραπάνω 57 λιμένες, **25 έχουν ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΔΜ)**, – στο οποίο έχουν ενταχθεί συνολικά 319 ευρωπαϊκοί λιμένες – με κριτήριο ένταξης τον διακινούμενο όγκο εμπορευμάτων και τον αριθμό επιβατών:

πέντε ελληνικοί λιμένες – Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηγουμενίτσα και Ηράκλειο – έχουν ενταχθεί στο **Κεντρικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Core Network)** οι υπόλοιποι 21 ελληνικοί λιμένες έχουν ενταχθεί στο **Εκτεταμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο (Comprehensive Network)**.

Η ένταξη των λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, πέρα από το γεγονός ότι τους εντάσσει στον ενιαίο σχεδιασμό της ΕΕ για την ανάπτυξη του μεταφορικού της δικτύου, τους δίνει σημαντικές δυνατότητες χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκούς πόρους.

Τα 5 ελληνικά λιμάνια του Κεντρικού ΔΔΜ αποτελούν κόμβους του **Διαδρόμου Orient - East Med** ο οποίος συνδέει τα γερμανικά λιμάνια Βρέμης, Αμβούργου και Ροστόκ, με τα ελληνικά λιμάνια Θεσσαλονίκης, Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Πειραιά και Ηρακλείου για να καταλήξει στην Κύπρο, διασχίζοντας την Τσεχία, Αυστρία, Ουγγαρία, Ρουμανία και Βουλγαρία. Πριν καταλήξει στην Ελλάδα διασταυρώνεται με τον **Διάδρομο Rhine -Danube** (ΒΔ προς ΝΑ) και τον **Διάδρομο Mediterranean** (ΒΑ προς ΝΔ).

Από την παραπάνω περιγραφή είναι προφανές ότι **τα ελληνικά λιμάνια του Κεντρικού ΔΔΜ αποτελούν σημαντική νότια ευρωπαϊκή πύλη εισόδου για εμπορευματικές μεταφορές,**

οι οποίες είτε προέρχονται από τα λιμάνια των αραβικών χωρών της Μεσογείου, είτε διασχίζουν την Ερυθρά Θάλασσα και την Διώρυγα Suez, προερχόμενα από λιμάνια της Άπω Ανατολής και του Περσικού Κόλπου προς την Μεσόγειο.

Εκτός όμως από τους επίσημους Διαδρόμους του ΔΔΜ, αναπτύσσονται και άλλοι **διάδρομοι περιφερειακής εμβέλειας, που εξυπηρετούν την διακίνηση εμπορευμάτων από και προς την Μαύρη Θάλασσα και τις παρευξείνιες χώρες.**

Ήδη, τον Μάιο 2017 – μετά από πρωτοβουλία του λιμένα της Ηγουμενίτσας την οποία στηρίζει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της Ελλάδας – συγκροτήθηκε **Τεχνική Επιτροπή Εφοδιαστικής Αλυσίδας Αδριατικής - Ιονίου - Εγνατίας (Adriatic/ Ionian - Egnatia Supply Chain)** με συμμετοχή 10 Ελληνικών και Ιταλικών Λιμένων, του λιμένα του Μπουργκάς Βουλγαρίας, και της RetteAutostrade Mediterranee Ιταλίας.

Η Επιτροπή έχει στόχο την επεξεργασία και ιεράρχηση κοινών προτεραιοτήτων για τη διαμόρφωση ενός προγράμματος δράσης στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, αλλά και της ναυτιλίας, για την προσφορά κοινών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών στους χρήστες των λιμένων.

Σε αυτό το πλαίσιο, είναι εξαιρετικά σημαντική η πολύ πρόσφατη συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ **Ελλάδας - Βουλγαρίας για την σιδηροδρομική σύνδεση τριών λιμανιών της Βουλγαρίας (του Ρούσε στο Δούναβη ποταμό, της Βάρνας και του Μπουργκάς στον Εύξεινο Πόντο) με τα τρία λιμάνια μας στη Βόρεια Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα και Θεσσαλονίκη)** και για την **κατασκευή δύο σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων.**

Η λειτουργία αυτής της εφοδιαστικής αλυσίδας θα ανοίξει έναν μεταφορικό άξονα που θα επιτρέπει γρήγορη, ασφαλή και με χαμηλό κόστος πρόσβαση των Βαλκανικών και Παρευξείνιων χωρών στο Αιγαίο Πέλαγος και την Μεσόγειο και – αντίστροφα – των αραβικών χωρών προς τα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο.

Το ερώτημα που καλούμαστε να απαντήσουμε λοιπόν είναι:

Μπορεί μια ναυτιλιακή χώρα να βασίσει την ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας της πάνω σε αυτή την προοπτική; Η ελληνική απάντηση είναι ναι!

Ο μεσοπρόθεσμος στόχος της ελληνικής λιμενικής πολιτικής είναι να αναπτύξει τα ελληνικά λιμάνια σε σύγχρονους διατροπικούς κόμβους του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που θα παρέχουν στους επιχειρηματίες / εντολείς την εξασφάλιση ότι τα φορτία τους θα φτάσουν στον προορισμό τους στην ώρα τους, χωρίς ατυχήματα ή απώλειες, και με ανταγωνιστικό κόστος.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και η Ελληνική Κυβέρνηση αναγνωρίζουν αυτές τις προκλήσεις ως ευκαιρίες για τους ελληνικούς λιμένες και προσανατολίζονται στην ανάπτυξη των 10 Οργανισμών Λιμένων που αποτελούν την αιχμή του δόρατος για τη λιμενική βιομηχανία της χώρας (πέραν αυτών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης) μέσω της Σύμπραξης Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα με την παραχώρηση συγκεκριμένων λιμενικών δραστηριοτήτων (διαχείριση εμπορευμάτων, κρουαζιέρα κ.α.) σε επενδυτές. Η επιλογή αυτή είναι σύμφωνη με την μακρόχρονη ευρωπαϊκή πρακτική και εμπειρία στην λιμενική βιομηχανία γιατί δίνει την δυνατότητα επιλογής εξειδικευμένων επενδυτών οι οποίοι θα αναλάβουν:

(α) την διαχείριση της συγκεκριμένης λιμενικής δραστηριότητας, (β) την υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων με σαφή επιχειρηματικά κριτήρια και στόχο, και (γ) θα είναι σε θέση να ασκήσουν την κατάλληλη πολιτική marketing, ώστε να προσελκύσουν νέους χρήστες για την παρεχόμενη υπηρεσία. Μέσα στο επόμενο εξάμηνο, φιλοδοξούμε να έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία συγκεκριμένων προτάσεων, ώστε να ξεκινήσουν οι αντίστοιχες διαγωνιστικές διαδικασίες.

Τέλος θέλω να αναφερθώ στις σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης της κρουαζιέρας και του yachting στις ελληνικές θάλασσες. Σημειώνεται ότι η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, η ασφάλεια και με την έννοια του safety και με την έννοια του security και η συνεχής ανάπτυξη των υποδομών του κλάδου, παρά την κρίση που πέρασε η κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο και επηρέασε και την χώρα μας, μας κάνουν αισιόδοξους για την ανάπτυξη των συγκεκριμένων κλάδων στο μέλλον.

Συνολικά θα μπορούσα να υποστηρίξω ότι η πολιτική σταθερότητα στη χώρα μας, η παραδοσιακή φιλία του Ελληνικού Λαού με τον Αραβικό Κόσμο, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι αναπτυξιακές προοπτικές της λιμενικής, αλλά και της τουριστικής βιομηχανίας δημιουργούν ένα ευνοϊκό περιβάλλον συνεργασίας είτε αυτό αφορά την χρησιμοποίηση των ελληνικών υποδομών για σκοπούς που σχετίζονται με τον τουρισμό ή το εμπόριο είτε την αυτό αφορά την προοπτική πραγματοποίησης επενδύσεων στη χώρα μας.

Κλείνοντας θα ήθελα να συγχαρώ τους συνδιοργανωτές για την επιλογή της θεματικής ενότητας και θεωρώ υποχρέωσή μου να επιβεβαιώσω το ενδιαφέρον της Ελληνικής Κυβέρνησης και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τα αποτελέσματα του Φόρουμ, αλλά και τη διάθεση τους για συνεργασία στον τομέα των μεταφορών, της ναυτιλίας και της λιμενικής βιομηχανίας.»