
Από την πολιτική του «πούλα - πούλα» στη φιλοσοφία του «παραχώρησε και αξιοποίησε»

2018/07/09 00:42 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

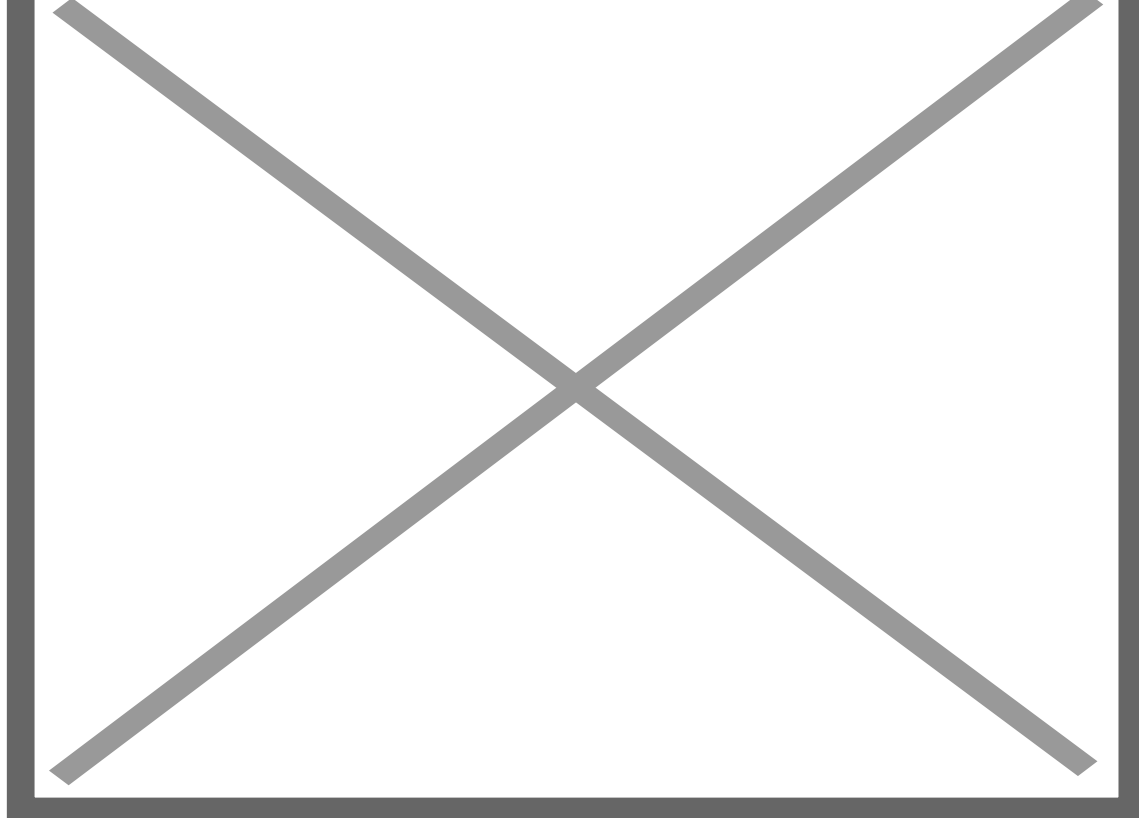
Σε μια χώρα που γεωγραφικά αποτελεί το επίνειο της Ευρώπης, η ύπαρξη οργανωμένων λιμένων αποτελεί την ελάχιστη προϋπόθεση για την εκπλήρωση του ρόλου της.

Πέρα λοιπόν από οποιαδήποτε πολιτική σκοπιμότητα, η «πολιτική» της οικονομίας πρέπει, όχι απλά να αναδείξει, αλλά να υλοποιήσει και μάλιστα άμεσα τα απολύτως απαραίτητα.

Η πρώτη ουσιαστική δράση είναι **ο καθορισμός της ταυτότητας και ο λόγος ύπαρξης του κάθε λιμανιού.**

Κάθε «ιδιοκτήτης» λιμένα πρέπει να διαδραματίσει το σπουδαίο ρόλο που του έχει ανατεθεί και να αποτυπώσει την πραγματική εικόνα, αποφεύγοντας να διαγκωνίζεται με άλλα λιμάνια της επικράτειας, έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια εθνική λιμενική στρατηγική.

Στο συνέδριο που πραγματοποιήθηκε στην Ηγουμενίτσα (ΟΛΗΓ - Ιούνιος 2018), εκπρόσωπος μεγάλης ναυτιλιακής εταιρείας ανέφερε emphatically για τα λιμάνια που έχουν ιδιωτικοποιηθεί, ότι από το «κρατικό μονοπώλιο, περάσαμε στο ιδιωτικό μονοπώλιο».



Αυτή η

διαπίστωση εδραιώνει την άποψη ότι η τμηματική παραχώρηση δραστηριοτήτων, αποτελεί μια αξιόπιστη λύση για την επιμέρους ανάπτυξη.

Ταυτόχρονα όμως δημιουργεί ένα τεράστιο κίνδυνο να διαχωριστούν οι δραστηριότητες με τέτοιο τρόπο, ώστε να απαξιωθούν δραστηριότητες των λιμανιών και να αποκτήσουμε «καλό» και «κακό» λιμάνι.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι κάθε λιμάνι αποτελεί ένα σημαντικό «πάγιο» στοιχείο στις τοπικές κοινωνίες.

Αποτελεί τη διέξοδο κάθε τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, υποβοηθά την τοπική πρωτογενή παραγωγή (θαλάσσια ή χερσαία) και ενδυναμώνει τον δευτερογενή παραγωγικό ιστό.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι πολιτικές οφείλουν να κινηθούν στον άξονα αύξησης της Ελληνικής Επιχειρηματικής Ανταγωνιστικότητας, με αξιοποιήσιμες λιμενικές υποδομές στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Λιμάνια, πρωτογενής παραγωγή, μεταποίηση και τοπική επιχειρηματικότητα πρέπει να δώσουν το στίγμα.

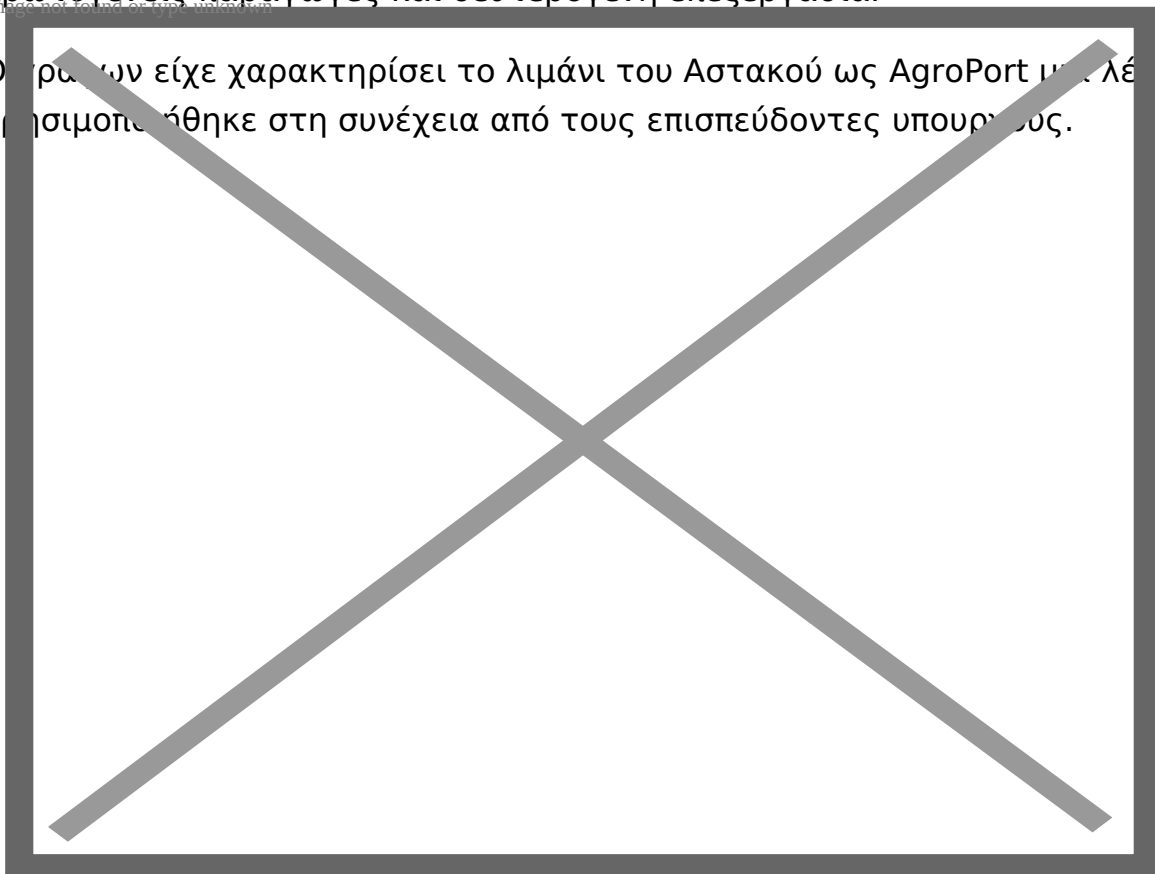
Η άποψη του στελέχους στην Ηγουμενίτσα, αντικατοπτρίζει και την αντίληψη της επιχειρηματικότητας που δραστηριοποιείται στην Μεσόγειο και την ενδοχώρα ζητώντας στην ουσία ίσες ευκαιρίες και ευελιξία.

Η συζήτηση που έχει ξεκινήσει εδώ και πολύ καιρό αφορά τα δέκα (10) λιμάνια που έχουν περάσει στην αρμοδιότητα – ιδιοκτησία – του ΤΑΙΠΕΔ. Δεν μπορούν όμως να αφεθούν ή να αγνοηθούν λιμάνια που μπορούν να προσφέρουν σημαντικά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες, όπως η Καλαμάτα και ο Αστακός.

Σε αυτά τα περιφερειακά λιμάνια σημαντικό λόγο και ρόλο έχει η τοπική επιχειρηματικότητα. Πρέπει – επιτέλους – να αναλάβει πρωτοβουλίες και να υποστηρίξει τις δικές της ανάγκες, συνεπενδύοντας σε επιχειρηματικά – εμπορευματικά – πάρκα τοπικής εμβέλειας και ταυτόχρονα να βρει διέξοδο στην – ήδη υπάρχουσα – εξωστρέφειά της.

Για παράδειγμα, η **Αλεξανδρούπολη, ο Αστακός και η Καλαμάτα μπορούν να φιλοξενήσουν τοπικής εμβέλειας κέντρα Agrolistics**, διαχειριζόμενα τοπικές πρωτογενείς παραγωγές και δευτερογενή επεξεργασία.

Ο πρόεδρος είχε χαρακτηρίσει το λιμάνι του Αστακού ως AggroPort με τη λέξη που χρησιμοποιήθηκε στη συνέχεια από τους επισπεύδοντες υπουργούς.



Όμως πέρα

από τα γενικά αφηγήματα, καταρχάς πρέπει να αποτυπωθεί η βιωσιμότητα τέτοιων δράσεων.

Διαφορετικά θα οδεύσουμε σε μεγάλα – εθνικής εμβέλειας – εγχειρήματα, τα οποία θα εγκλωβίσουν τη μικρή παραγωγή και θα δημιουργήσουν σκληρές εφαρμοστικές πολιτικές.

Λιμάνια, πρωτογενής παραγωγή, μεταποίηση και τοπική επιχειρηματικότητα πρέπει να δώσουν το στίγμα και από την πολιτική του «πούλα – πούλα» να περάσουμε στη φιλοσοφία του «παραχώρησε και αξιοποίησε», πάντα μέσα από την προσέλκυση διεθνών και εθνικών επενδυτών.

Γιατί η δίκαιη ανάπτυξη, περιλαμβάνει στο κάδρο και την Ελληνική επιχειρηματικότητα, μια επιχειρηματικότητα που οι τοπικές κοινωνίες και η ενδοχώρα, τόσο μεγάλη ανάγκη έχουν.

Νίκος Ροδόπουλος,

Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics και διευθύνων σύμβουλος της On Line Data