

Παραχωρούνται οι εμπορευματικοί σταθμοί των λιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας, αποκάλυψε ο γ.γ. Λιμένων

2018/10/30 11:17 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στην παραχώρηση των εμπορευματικών σταθμών των λιμένων Αλεξανδρούπολης και Καβάλας προχωρά το υπουργείο Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, όπως αποκάλυψε ο γενικός γραμματέας Λιμένων Χρήστος Λαμπρίδης, στο πλαίσιο της ημερίδας “Συνεργασία εμπορευματικών κέντρων και λιμένων” που διεξάγεται στον ΟΛΠ, με χορηγό επικοινωνίας και το metaforespress.gr.

Του Φώτη Φωτεινού

«Έχουμε συμφωνήσει με το ΤΑΙΠΕΔ για τις χρήσεις», ανέφερε ο γενικός γραμματέας, σημειώνοντας ότι το μοντέλο που θα ακολουθηθεί είναι το μοντέλο των υποπαραχωρήσεων.

«Πάμε στο μοντέλο που ακολουθείται σε όλη την Ευρώπη. Δεν αλλάζει το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων, αλλά προσελκύονται επενδυτές σε επιμέρους δραστηριότητες», σημείωσε ο κ. Λαμπρίδης, υπογραμμίζοντας ότι χθες ετέθη σε δημόσια διαβούλευση το σχετικό σχέδιο νόμου για τις υποπαραχωρήσεις δραστηριοτήτων στα περιφερειακά λιμάνια.

Ειδικότερα, στα λιμάνια Αλεξανδρούπολης και Καβάλας θα παραχωρηθεί το εμπορευματικό τμήμα και – σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ – οι σχετικοί διαγωνισμοί θα έχουν προκηρυχθεί έως τα τέλη του έτους.

Σύμφωνα με το Ταμείο, έως τα τέλη του έτους θα έχουν προκηρυχθεί και οι διαγωνισμοί για Ηγουμενίτσα και Κέρκυρα.

Όπως υπογραμμίζουν στελέχη του υπουργείου Ναυτιλίας στο metaforespress.gr, “η χρονική διάρκεια των παραχωρήσεων, όπως π.χ. 30 – 35 χρόνια ή και λιγότερο, θα εξαρτηθεί από το επενδυτικό ενδιαφέρον”

Γενικότερα, στην ομιλία του, ο κ. Λαμπρίδης αναφέρθηκε στην ανάγκη επίτευξης συνεργιών μεταξύ εμπορευματικών κέντρων και λιμένων, με στόχο την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών και της βέλτιστης εκμετάλλευσης της γεωγραφικής θέσης της χώρας, η οποία επωφελείται από την αύξηση των εμπορευματικών ροών από τη

διώρυγα του Σουέζ.

Ολόκληρη η ομιλία του κ. Λαμπρίδη στην ημερίδα έχει ως εξής:

Στις μέρες μας είναι περισσότερο φανερός από ποτέ ο ρόλος της ναυτιλίας και των θαλασσίων μεταφορών ως μια απόλυτη αναγκαιότητα για το σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον, αφετέρου, η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών για την αποτελεσματική διακίνηση εμπορευμάτων.

Ο στόχος λοιπόν των συνδυασμένων μεταφορών είναι η συνεργασία των υποδομών και των συστημάτων, και η διευκόλυνση των διαδικασιών για καλύτερες, ταχύτερες, αποτελεσματικότερες και βιώσιμες μεταφορές.

Αυτόν τον στόχο εξυπηρετεί και ο σχεδιασμός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών ο οποίος διασυνδέει τα χερσαία, θαλάσσια και εναέρια δίκτυα σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών για την αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση της διακίνησης προσώπων και εμπορευμάτων μεταξύ των περιοχών της ΕΕ. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από σημαντικές προκλήσεις για τη λιμενική βιομηχανία:

-Τα στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν ότι από τις τρεις οδούς μεταφοράς μεταξύ Ανατολής - Δύσης, αυτή που εμφάνισε την μεγαλύτερη αύξηση είναι η οδός Άπω Ανατολής - Ευρώπης μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Συγκεκριμένα, το 1995 είχε μερίδιο 27% ενώ το 2015 έφτασε το 42%.

-Ως αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης, η λεκάνη της Μεσογείου και οι λιμένες της είναι πλέον στο επίκεντρο του μεταφορικού ενδιαφέροντος χάρις στην Διώρυγα του Σουέζ.

-Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας στην Αν. Μεσόγειο, παρέχει ήδη ανταγωνιστική διαδρομή θαλασσίων μεταφορών για το ναυτιλιακό εμπόριο. Συγκεκριμένα, ο χρόνος μεταφοράς εμπορευμάτων από την Κίνα στην βόρεια και κεντρική Ευρώπη μέσω του Λιμένα Πειραιά εκτιμάται ότι εξοικονομεί 8-9 ημέρες σε σύγκριση με την διαδρομή μέσω άλλων λιμένων της Β. Ευρώπης, οι οποίες να αυξηθούν ακόμα και στις 12 ημέρες.

Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιείται και η συζήτηση για το τον Νέο Δρόμο Μεταξιού και μάλιστα για τον Θαλάσσιο Δρόμο Μεταξιού δηλαδή των οδών μεταφοράς από την Ανατολή στη Δύση.

Είναι σαφές συνεπώς ότι η προοπτική και οι ευκαιρίες για την συνδυασμένη ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων και των εμπορευματικών κέντρων είναι εξαιρετικά ευοίωνες. Γιατί η πρόκληση για τη χώρα μας , μέσω της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας δεν είναι μόνο η δική της ανάπτυξη αλλά η δυνατότητα της να προσθέσει αξία στην οικονομία.

Ζητούμενο λοιπόν δεν είναι να αυξηθεί απλά ο όγκος του διερχόμενου φορτίου αλλά αξιοποιώντας την αναμενόμενη αύξηση να δημιουργείται προστιθέμενη αξία κατά την διέλευση / παραμονή των εμπορευμάτων στην Ελλάδα, η οποία θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την χώρα.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την ανάπτυξη εμπορευματικών κέντρων και κέντρων logistics, που θα είναι σε θέση αφενός να προσελκύσουν περισσότερα φορτία, αφετέρου να συμβάλλουν σε αυτή την αξιοποίηση μέσω της ελαφριάς μεταποίησης, της συναρμολόγησης, της ανασυσκευασίας κ.λπ.

Η συνέργεια μεταξύ λιμένων και εμπορευματικών / επιχειρηματικών κέντρων είναι ο στόχος της πολιτικής που θέλει να επιτύχει το υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για τα ελληνικά λιμάνια.

Γι αυτό και ήταν επιλογή μας να συμμετέχουμε στο Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής Αλυσίδας και επίσης να συμμετέχουμε ενεργά στην εκπόνηση μελέτης για την αξιολόγηση της δυναμικότητας και αναπτυξιακής ετοιμότητας των εμπορευματικών λιμένων της Ελλάδας.

Στη μελέτη αυτή οι εμπλεκόμενοι κατέληξαν ότι υπάρχει ανάγκη για:

- την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών/ανωδομών
- τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του σιδηροδρομικού και του οδικού δικτύου,
- τη δημιουργία περισσότερων ελεύθερων ζωνών,
- την ταχεία ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών για την ίδρυση και λειτουργία των προγραμματισμένων Εμπορευματικών Κέντρων (όπως στην Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη και Αλεξανδρούπολη) και η παροχή κινήτρων για τη δημιουργία νέων, βάσει των αναγκών που θα προκύψουν από την παραχώρηση των λιμενικών δραστηριοτήτων σε δυνητικούς επενδυτές, καθώς και
- την παροχή κινήτρων και εξειδικευμένης κατάρτισης στα στελέχη των Οργανισμών Λιμένων ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν αξιόπιστες και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους χρήστες.

Η ικανοποίηση αυτών των προτεραιοτήτων θα επιτύχει τη διασύνδεση των λιμένων

με εμπορευματικά κέντρα και θα δημιουργηθεί η δυνατότητα για την προσφορά υπηρεσιών logistics. Ιδιαίτερα δε για τους μεγάλους ελληνικούς λιμένες που είναι ενταγμένοι στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, η ολοκλήρωση τέτοιου αναπτυξιακού προγράμματος θα τους καταστήσει σημαντικούς κόμβους στο ΔΔΜ.

Το ερώτημα που θα προσπαθήσουμε να απαντήσουμε είναι εάν το λιμενικό σύστημα μπορεί να επιτύχει αυτή την πρόκληση.

Ο Πειραιάς ήδη με την ολοκλήρωση των επενδύσεων την τελευταία 10ετία είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος λιμένας της Ευρώπης. Η παράλληλη ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο θα επιτρέψει στον Πειραιά να ολοκληρώσει την ανάπτυξη του ως ένα λιμάνι που προσφέρει σύγχρονες ολοκληρωμένες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και αποτελεσματικότητας.

Στον Λιμένα Θεσσαλονίκης –μετά την πρόσφατη ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης– οι επενδυτές έχουν δεσμευτεί να υλοποιήσουν σημαντικές επενδύσεις για γενικότερο εκσυγχρονισμό των υποδομών και ανωδομών με επίκεντρο την επέκταση και τον εξοπλισμό του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στον προβλήτα 6.

Αντίστοιχα, ήδη βγήκε στη δημόσια διαβούλευση το σχέδιο νόμου για την αξιοποίηση των 10 περιφερειακών λιμανιών των οποίων τη μετοχή διαχειρίζεται το ΤΑΙΠΕΔ. Ένας νόμος που εφόσον ψηφιστεί θα ανατρέψει το αδόκιμο και αποτελεσματικό μοντέλο των ιδιωτικοποιήσεων και θα προσαρμόσει στα Ευρωπαϊκά δεδομένα την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων. Θα τα προσαρμόσει σε ένα σύστημα που διασφαλίζει με τον καλύτερο τρόπο το δημόσιο συμφέρον και επίσης γίνεται ελκυστικό σε πραγματικούς επενδυτές που διαθέτουν γνώση και εμπειρία στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

Στο πλαίσιο αυτό προχωράμε άμεσα με τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας που διαθέτουν σημαντικούς χώρους για την ανάπτυξη υποδομών για την αξιοποίησή τους. Ήδη γνωρίζουμε ότι οι μελετητές που προσέλαβε το ΤΑΙΠΕΔ για το σκοπό αυτό βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο επεξεργασίας και αναμένουμε τις προτάσεις τους. Παράλληλα βρισκόμαστε σε συνεργασία με τις διοικήσεις των Οργανισμών Λιμένα ώστε να θέσουμε τις δικές μας προτεραιότητες και έτσι όπως θα προβλέπει και το νέο θεσμικό πλαίσιο, ΤΑΙΠΕΔ, κυβέρνηση και Οργανισμοί να καταλήξουμε στην επενδυτική πρόταση.

Θέλω επίσης να σας πω, ότι οι προτεραιότητες της κυβέρνησης είναι αναπτυξιακές και δεν έχουμε σκοπό να παραδώσουμε λειτουργίες που σήμερα εκτελούν οι ΟΛ με επιτυχία σε ιδιώτες προκειμένου να εισπράττουν. Όσοι θέλουν να συμμετέχουν σε αυτές τις διαδικασίες θα πρέπει να επενδύσουν.

Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι μέχρι σήμερα δεν έχουμε εξελίξεις και πρωτοβουλίες που βάζουν τα λιμάνια σε μια νέα εποχή. Ενδεικτικά επισημαίνεται ότι:

Η προοπτική ανάπτυξης των λιμένων της ΒΑ. Ελλάδας -δηλαδή της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης- είναι εξαιρετική. Οι δύο λιμένες σε συνεργασία με τον Λιμένα Θεσσαλονίκης μπορούν να αποτελέσουν πύλες εισόδου για τα Δυτικά Βαλκάνια και την Παρευξείνιο περιοχή. 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 την κατασκευή δύο σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων είναι σαφές ότι θα αναβαθμίσει ακόμη περισσότερο την θέση και τον ρόλο των δύο χωρών στην Ζώνη OBOR. Με την συμφωνία αυτή, η Ελλάδα επιτυγχάνει σύνδεση με την ενδοχώρα των Βαλκανίων και η Βουλγαρία και οι Βαλκανικές και παρευξείνιες χώρες άμεση πρόσβαση στο Αιγαίο.

Στην δυτική ακτή της Ελλάδας, στην δυτική κατάληξη της Εγνατίας Οδού, ο Λιμένας Ηγουμενίτσας έχει ήδη καταγράψει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια ως πύλη από και προς τους λιμένες της νοτιοδυτικής Ευρώπης (κυρίως Ιταλία αλλά και Ισπανία) τόσο στην επιβατική όσο και στην εμπορευματική κίνηση. Η πρόσφατη ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού που διευκολύνει την οδική πρόσβαση στον άξονα βορά - νότου σε συνδυασμό με την συνεχώς αυξανόμενη χρήση της Εγνατίας Οδού (που εξυπηρετεί την κίνηση στον άξονα ανατολή - δύση) είναι σίγουρο ότι εξασφαλίζουν ένα σαφή και σημαντικό παράθυρο ευκαιρίας για περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα Ηγουμενίτσας ως διεθνούς λιμένα.

Η χρηματοδότηση με 11 εκ. ευρώ της ανάπτυξης του διχωρικού εμπορευματικού κέντρου Θεσπρωτίας είναι επίσης μια σημαντική εξέλιξη.

Συνολικά η ανάπτυξη εφοδιαστικής αλυσίδας που θα συνδέει τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας μέσω του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου με τα λιμάνια της Βορείου Ελλάδος και μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τα λιμάνια της Ιταλίας και της Δυτικής Ευρώπης αποτελεί ένα στόχο υλοποιήσιμο, ιδιαίτερα μετά και την προαναφερόμενη υπογραφή συμφωνίας για τη σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας - Βουλγαρίας, που θα έχει πολλαπλά οφέλη τόσο για τους εμπλεκόμενους με τη διακίνηση εμπορευμάτων από τις χώρες της Ευρασίας όσο και σε αυτούς που θα αποφασίσουν να επενδύσουν στους κρίκους αυτής της εφοδιαστικής αλυσίδας, στα λιμάνια της. Σημειώνεται επίσης ότι βρίσκεται σε καλό σημείο η πρόταση Adrietta, η οποία υλοποιείται με πρωτοβουλία του Ο.Λ.ΗΓ.

Κλείνοντας θέλω να πω ότι αυτή η κυβέρνηση έχει ανοίξει όλο το φάσμα των θεμάτων που αφορούν στο λιμενικό σύστημα. Σε αυτό το πλαίσιο η σημερινή

εκδήλωση έχει πολύ μεγάλη σημασία, γιατί έχει επιμορφωτικό χαρακτήρα. Και η μεταφορά γνώσης και εμπειρίας από λιμάνια της Ελλάδας και του εξωτερικού είναι σημαντική για όλους.

Γιατί ένα από τα πλέον σημαντικά κεφάλαια, αν όχι το πλέον σημαντικό, για να αξιοποιηθούν οι προκλήσεις του παρόντος είναι το ανθρώπινο κεφάλαιο.