
Χρ. Λαμπρίδης: Το πιο αποτελεσματικό λιμενικό μοντέλο είναι οι παραχωρήσεις και οι υποπαραχωρήσεις

2017/03/14 23:27 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Υπέρ της εισόδου ιδιωτών στις υποδομές λιμένων, αλλά με συγκεκριμένο μοντέλο και αυστηρό έλεγχο των συμβάσεων από το δημόσιο, τάχθηκε ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Χρήστος Λαμπρίδης, στην ημερίδα «Προκλήσεις και προοπτικές ανάδειξης της Ελλάδας σε Διεθνές Διαμετακομιστικό και Επιχειρηματικό Κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης».

Ο κ. Λαμπρίδης στάθηκε στα θετικά σημεία των παραχωρήσεων ή και των υποπαραχωρήσεων, σημειώνοντας ότι “στον Πειραιά έχουμε μια επένδυση που υποστηρίζει η κινεζική κυβέρνηση και αυτό κρίνεται ως ιδιαίτερα σημαντικό για την επιτυχία της”, εκφράζοντας παράλληλα την αισιοδοξία του για την κατάληξη του διαγωνισμού του ΟΛΘ.

Επίσης, υπεραμύνθηκε της θεσμοθέτησης της ΔΑΛ και της ενίσχυσης των λειτουργικών δυνατοτήτων της ΡΑΛ.

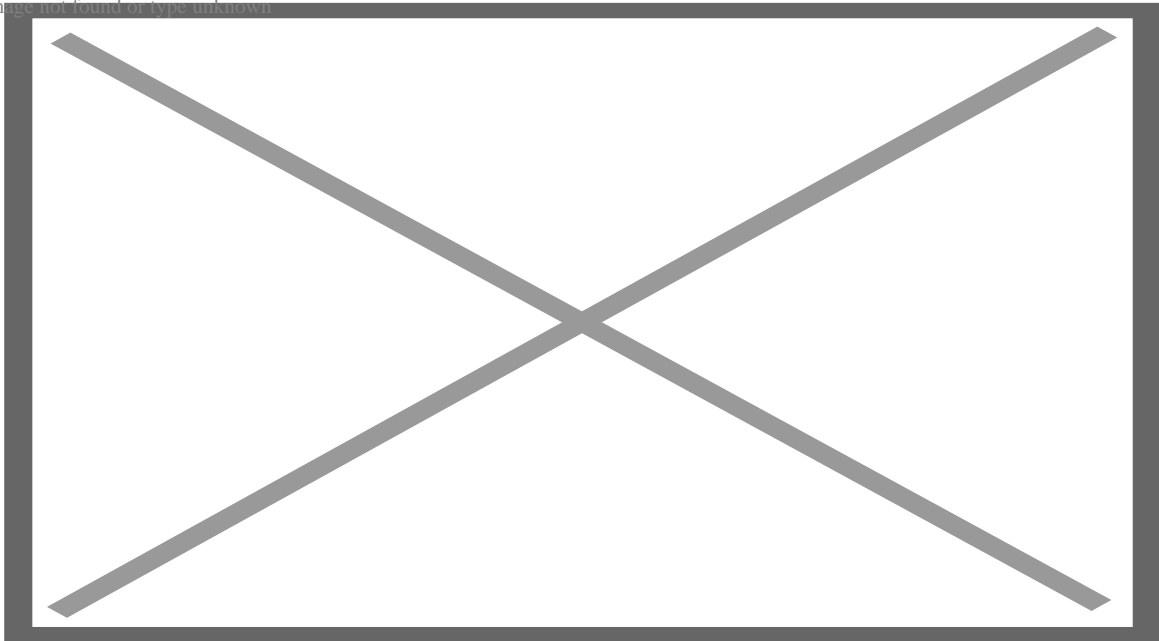
Η ομιλία του Χρ. Λαμπρίδη

Πράγματι βρισκόμαστε στο δρόμο, στη μεταφορική οδό, που συνδέει την Ευρώπη με την Ασία και αυτός ο δρόμος δημιουργεί νέες προοπτικές για τα ελληνικά λιμάνια. Η γεωστρατηγική θέση της Ελλάδας προσδίδει ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Στις χώρες της Ασίας (Ινδία, Κίνα κλπ), δημιουργείται μια αστική τάξη η οποία αλλάζοντας τα καταναλωτικά πρότυπα στις χώρες αυτές ενδυναμώνει τις προοπτικές για μεγαλύτερες εμπορευματικές ροές.

Οπότε οι προοπτικές για την Ελλάδα είναι θετικές, γιατί δίνεται η δυνατότητα να αναπτυχθούν όχι μόνο δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λιμενική βιομηχανία και τα logistics αλλά και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες που μπορούν να αξιοποιήσουν αυτές τις ευκαιρίες.

Ωστόσο, για να αξιοποιηθούν οι υφιστάμενες ευκαιρίες και να προσελκύσουμε και άλλες εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες θα πρέπει να βελτιωθεί συνολικά το οικονομικό περιβάλλον στη χώρα.

Image not found or type unknown



Ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Χρήστος Λαμπρίδης

Αυτή τη στιγμή έχουμε ένα πολύ θετικό στοιχείο, που είναι η επένδυση που γίνεται στον Πειραιά. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης προβλέπεται να γίνουν επενδύσεις ύψους περίπου 293 εκ. ευρώ , ενώ όπως ανακοινώθηκε κατά την επίσκεψη του πρωθυπουργού στην Κίνα **θα ενεργοποιηθεί επενδυτικό πακέτο ύψους 500 εκατ. Ευρώ για το λιμάνι του Πειραιά.**

Και οι δύο πλευρές έχουμε στενή συνεργασία για να υλοποιηθεί σύντομα ο επενδυτικός σχεδιασμός του ΟΛΠ και στηρίζουμε τις προσπάθειες της διοίκησης του για το καλύτερο αποτέλεσμα που θα δώσει ώθηση στην τοπική και στην ευρύτερη οικονομία.

Αντίστοιχα στη **Θεσσαλονίκη επιδιώκουμε επενδύσεις ύψους 180 εκ. ευρώ** που θα αναβαθμίσουν σημαντικά τις λειτουργικές δυνατότητες του λιμανιού. Συνολικά επίσης επιδιώκεται να δημιουργηθούν οι συνθήκες ενίσχυσης του φορτίου που εξυπηρετεί ενδοχώρα χωρίς να μειωθεί η κίνηση του transshipment ώστε να αυξηθούν τα συνολικά οφέλη για την οικονομία.

Και στα άλλα λιμάνια έχουμε σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα, με μείωση των εξόδων και αύξηση των εσόδων κα σημαντική αύξηση της κίνησης. Είναι ένα στοιχείο που δείχνει ότι υπάρχουν προοπτικές ανάπτυξης και των υπόλοιπων λιμανιών, ειδικά αν το συνδυάσουμε με το γεγονός ότι ξεμπλοκάρισαν και υλοποιούνται σημαντικά

οδικά έργα που συνδέονται με τα λιμάνια.

Το ερώτημα τώρα είναι τι κάνουμε με τα υπόλοιπα λιμάνια, ποιες είναι οι βέλτιστες πρακτικές που ακολουθούνται διεθνώς. Στον Πειραιά έχουμε μια επένδυση που υποστηρίζει η Κινεζική κυβέρνηση και αυτό κρίνεται ως ιδιαίτερα σημαντικό για την επιτυχία της. Πιστεύω ότι θα έχουμε ένα θετικό αποτέλεσμα και στη Θεσσαλονίκη.

Στα υπόλοιπα λιμάνια νομίζω πρέπει να πάρουμε το παράδειγμα των βέλτιστων διεθνών πρακτικών. **Μέχρι τώρα η πρακτική ήταν στην Ελλάδα να έχουμε λιμάνια, με κρατικό φορέα διαχείρισης και λιμενική αρχή.**

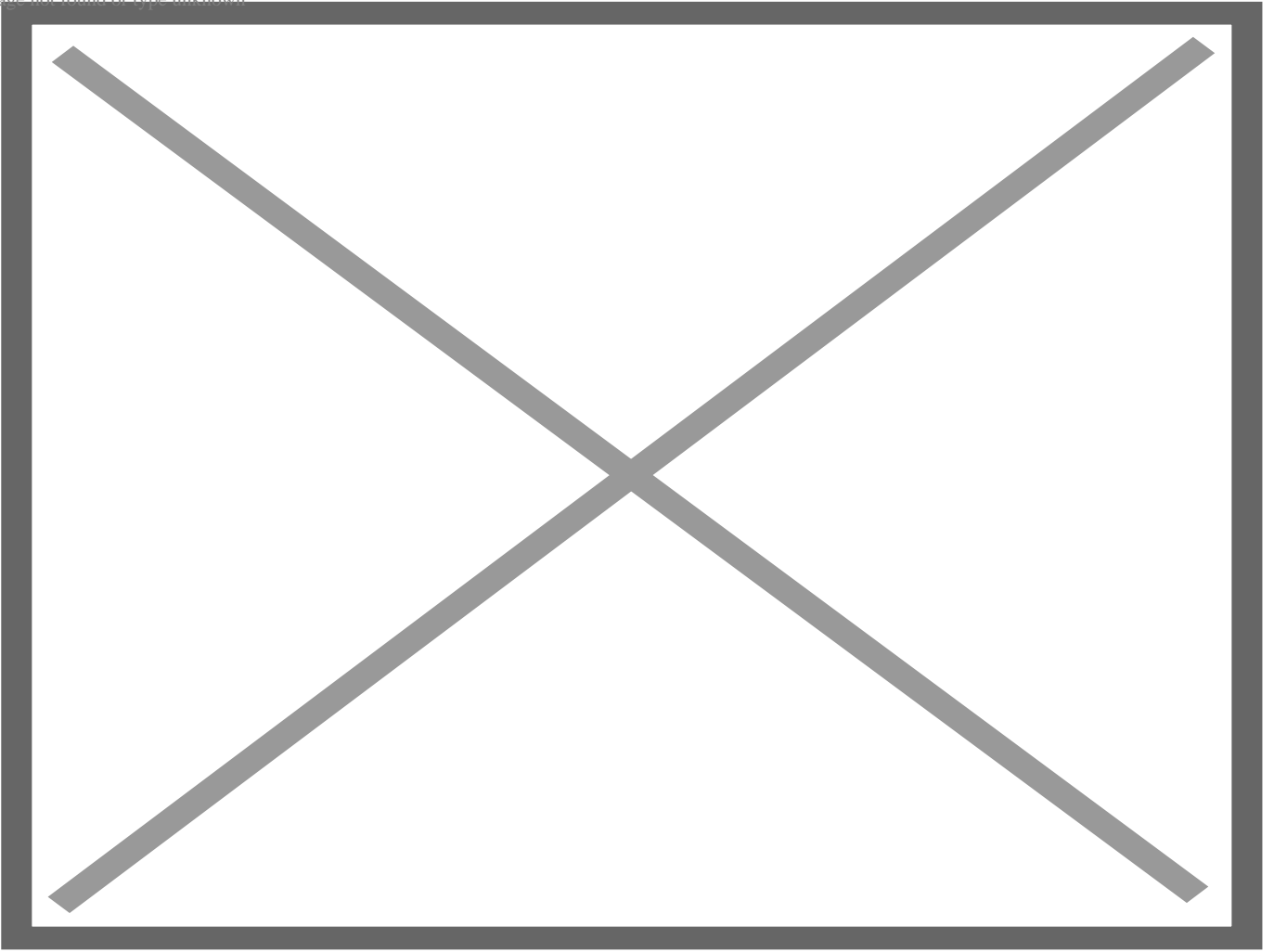
Στην Ευρώπη η πρακτική είναι να υπάρχει μια δημόσια λιμενική αρχή και από εκεί και πέρα υπάρχουν διάφορες δραστηριότητες οι οποίες παραχωρούνται σε ιδιωτικές επιχειρήσεις. Δημιουργείται έτσι κι ένας υγιής ανταγωνισμός, ενώ έρχονται κι άλλες εταιρίες που εξειδικεύονται σε δραστηριότητες, όπως η κρουαζιέρα ή το χύδην φορτίο κλπ.

Το μοντέλο της πλήρους ιδιωτικοποίησης δοκιμάστηκε στη Βρετανία τη δεκαετία του 1980, αλλά απέτυχε, γιατί απουσίαζε η δυνατότητα αποτελεσματικού ελέγχου ενώ ο ιδιώτης επενδυτής έμπαινε σε χωράφια που δεν γνώριζε, αναγκαζόταν να ασκήσει δημόσια εξουσία, αλλά δεν μπορούσε. Γι 'αυτό η πρακτική αυτή εγκαταλείφθηκε.

Και είναι πολύ δύσκολο να βρεθούν ιδιώτες επιχειρηματίες με πολλαπλή εξειδίκευση που θα έχουν το ενδιαφέρον και τη δυνατότητα να λειτουργήσουν όλες τις δραστηριότητες ενός λιμανιού.

Το μοντέλο, που κατά τη γνώμη μου είναι το πιο αποτελεσματικό, είναι η μέθοδος των παραχωρήσεων ή των υποπαραχωρήσεων για την ακρίβεια όπου κρίνεται αναγκαίο και επωφελές ενώ μπορούν να εξεταστούν και σχήματα ΣΔΙΤ. Αυτό θα δώσει πραγματικά μια ώθηση.

Πολλά μπορεί να πει κανείς ακόμα, όπως η αξιοποίηση πόρων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η πρόκληση που λέγεται ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου όντως θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες χρηματοδότησης.



Αυτή τη στιγμή έχουμε πέντε λιμάνια στο κύριο δίκτυο, τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα, την Ηγουμενίτσα και το Ηράκλειο. Ήδη έχουμε εξασφαλίσει **χρηματοδότηση από το CEF ώστε να προσληφθεί σύμβουλος, για να βοηθήσει τα μικρότερα λιμάνια να εξασφαλίσουν ευρωπαϊκούς πόρους**, στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Μια πρόκληση που αντιμετωπίζουμε και είναι σημαντική, είναι πώς οργανώνεται η λιμενική βιομηχανία, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς.

Η συγκέντρωση της μεταφορικής δραστηριότητας σε λίγες εταιρείες που λειτουργούν και ως μεταφορείς και ως διαχειριστές λιμένων (mega carriers) και οι συμμαχίες μεταξύ αυτών των εταιρειών προσδίδει σε αυτές μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη έναντι των δημόσιων αρχών και των κρατών.

Με δεδομένο το γεγονός ότι τα λιμάνια αποτελούν βασικούς παραγωγικούς συντελεστές για την ανάπτυξη της οικονομίας είναι αναγκαίο να υπάρξει ρύθμιση του τοπίου όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο αλλά και σε υπερεθνικό.

Γι αυτό είμαστε σύμφωνοι με την πρόταση Κανονισμού για πού αφορά στις λιμενικές

υπηρεσίες και στη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων ενώ και η ρύθμιση του τοπίου σε εθνικό επίπεδο με τη θεσμοθέτηση της ΔΑΛ και την ενίσχυση των λειτουργικών δυνατοτήτων της ΡΑΛ δεν μπορούν παρά να αξιολογηθούν θετικά καθώς και τους ιδιώτες επενδυτές διευκολύνουν στο σχεδιασμό τους, κα τον δημόσιο συμφέρον διασφαλίζουν και τέλος επιτρέπουν την απρόσκοπτη δραστηριοποίηση στους λιμένες των επιχειρήσεων του ναυτιλιακού cluster.