
Θετική η διασφάλιση επενδύσεων 293 εκατ. στον ΟΛΠ και 180 εκατ. στον ΟΛΘ, σύμφωνα με τον γ.γ.Λιμένων

2017/04/26 08:43 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στις διαπραγματευτικές επιτυχίες του ελληνικού δημοσίου στις συμβάσεις παραχώρησης των ΟΛΠ και ΟΛΘ, στη βέλτιστη αξιοποίηση των περιφερειακών λιμένων, στο ρόλο των ΡΑΛ και ΔΑΛ και στη σημασία της ποντοπόρου ναυτιλίας, αναφέρθηκε ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Χρήστος Λαμπρίδης, στο συνέδριο που διοργανώθηκε από το International Propeller Club, Port of Piraeus.

Ο κ. Λαμπρίδης επέμεινε ότι τα ελληνικά λιμάνια και η ποντοπόρος ναυτιλία μπορούν να αξιοποιηθούν ως μοχλός ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας.

«Σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος της ναυτιλίας στην περιφερειακή ανάπτυξη. Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, το 13% του πληθυσμού να κατοικεί στα νησιά και σημαντικό μέρος του ΑΕΠ να προέρχεται από εκεί, η αποτελεσματική μεταφορική σύνδεση των νησιών με την ενδοχώρα αποτελεί προϋπόθεση ανάπτυξης», είπε

Μεταξύ άλλων, ο Γενικός Γραμματέας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων θέλησε να μεταφέρει στους παρευρισκόμενους όλες τις προσπάθειες της ελληνικής κυβέρνησης που έχουν στόχο την αξιοποίηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και των δυνατοτήτων του ελληνικού λιμενικού συστήματος, προσδοκώντας σημαντικά οφέλη για την ελληνική οικονομία.

Στο πλαίσιο αυτό ανέφερε τα ακόλουθα:

«Στις περιπτώσεις των ιδιωτικοποιημένων λιμανιών, δηλαδή του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης και του κυρωτικού νόμου, επιδιώξαμε και επιδιώκουμε να υλοποιηθεί και στην πράξη μία λειτουργία που θα εξασφαλίζει τις απαραίτητες για την ανάπτυξη των λιμανιών επενδύσεις.

Συγκεκριμένα για τον λιμένα του Πειραιά διασφαλίστηκαν υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 293 εκατ. ευρώ για τις οποίες έχει δοθεί κατεύθυνση από τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Κουρουμπλή να γίνει προσπάθεια σε συνεργασία με τον ΟΛΠ να πραγματοποιηθούν εμπροσθοβαρώς, ιδιαίτερα στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Επίσης, κατά την επίσκεψη του πρωθυπουργού στην Κίνα ανακοινώθηκε **ότι το επενδυτικό πακέτο επεκτείνεται στα 500 εκατομμύρια ευρώ.**

Αντίστοιχες θέλουμε να είναι και οι επενδύσεις στη Θεσσαλονίκη, για την οποία προβλέπεται η υποχρεωτική υλοποίηση ενός επενδυτικού πακέτου ύψους 180 εκατομμυρίων ευρώ σε βασικές υποδομές.

Τέλος, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης και του κυρωτικού νόμου επιδιώξαμε τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων, την απρόσκοπτη λειτουργία των επιχειρήσεων που συνδέονται με τη λιμενική λειτουργία και ιδιαίτερα τις μικρομεσαίες και τη διασφάλιση αρμονικών σχέσεων μεταξύ των λιμανιών και των τοπικών κοινωνιών.

-Στα **έντεκα (11) λιμάνια που λειτουργούν με τη μορφή των Ανωνύμων Εταιρειών**, στοχεύουμε στη βάση ενός ενιαίου σχεδιασμού που εξειδικεύεται για κάθε λιμάνι στην αξιοποίηση επενδυτικών κεφαλαίων για την πραγματοποίηση έργων υποδομής και ανωδομής, στην ενίσχυση τους με προσωπικό, ενώ θα προχωρήσουμε στην επανεξέταση του θεσμικού πλαισίου που αφορά τη λειτουργία τους στοχεύοντας στην υιοθέτηση ευέλικτων διαδικασιών καθώς και στην επίλυση χρόνιων προβλημάτων που εμποδίζουν τη λειτουργία τους.

Αξίζει βέβαια να επισημανθεί ότι τον τελευταίο χρόνο τα διαχειριστικά αποτελέσματα των Ανωνύμων Εταιρειών εμφανίζουν σημαντική πρόοδο μειώνοντας τις δαπάνες τους και αυξάνοντας τα έσοδα τους όπως και την διακίνηση φορτίων και επιβατών.

-Μέσα από μια διαδικασία ευρείας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, αναφορικά με τα μικρότερα λιμάνια θα προχωρήσουμε σε προτάσεις βελτίωσης του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης, σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών, ενώ η ψήφιση των διατάξεων που βρίσκονται στο σχέδιο νόμου που έχει ήδη κατατεθεί στην Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης από το Υπουργείο Ναυτιλίας θα επιτρέψει στους φορείς διαχείρισης να προχωρήσουν άμεσα σε βελτιώσεις σε υποδομές και λειτουργίες και να περιορίσουν την μεγάλη απώλεια πόρων που υφίστανται.

-Η αναζήτηση πόρων για έργα χρηματοδότησης στα λιμάνια αποτελεί προτεραιότητα της πολιτικής μας. Ήδη η προσπάθεια που γίνεται για την αξιοποίηση πόρων μέσα από έναν ενιαίο σχεδιασμό του Υπουργείου Ναυτιλίας και των συναρμόδιων

Υπουργείων, των φορέων διαχείρισης των λιμένων και των περιφερειών αποδίδει καρπούς.

Η ένταξη πέντε (5) ελληνικών λιμένων στο κύριο δίκτυο του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και των είκοσι (20) περιφερειακών λιμένων στο δευτερεύον δίκτυο θα προσφέρει δυνατότητες χρηματοδότησης των έργων. Για το σκοπό αυτό, ιδιαίτερα σε ότι αφορά στο κύριο δίκτυο βαδίζουμε στα πλαίσια σχεδίου σε συνεργασία με σύμβουλο που έχει προσληφθεί και με τις διοικήσεις των λιμένων.

-Στόχος μας είναι επίσης η κατοχύρωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των εργαζομένων στα λιμάνια και για το σκοπό αυτό βρισκόμαστε σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας προκειμένου να αποτυπωθεί θεσμικά το κατάλληλο πλαίσιο.

Για πρώτη φορά έχει δημιουργηθεί μια ενιαία βάση δεδομένων που δεν λειτουργεί μόνο ως μηχανισμός καταγραφής των υποδομών αλλά και ως εργαλείο ιεράρχησης έργων.

Με τη βοήθεια αυτού του εργαλείου και με βάση τις πραγματικές αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας συμμετέχουμε ενεργά στην αναθεώρηση του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) το οποίο έτσι όπως είναι διαμορφωμένο θέτει περιορισμούς στην υλοποίηση λιμενικών έργων.

Η συνεργασία είναι επίσης στενή με τα συναρμόδια Υπουργεία και ιδιαίτερα το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών ώστε να θέσουμε σε προτεραιότητα εκείνα τα έργα σύνδεσης των λιμανιών με το υπόλοιπο μεταφορικό δίκτυο, είτε πρόκειται για οδικές είτε για σιδηροδρομικές μεταφορές.

Επίσης στα πλαίσια ανάπτυξης της κρουαζιέρας λαμβάνουμε υπόψη το επενδυτικό πρόγραμμα ανάπτυξης των αεροδρομίων ώστε να σχεδιάσουμε την πολιτική μας στην ανάπτυξη του home porting.

-Τέλος, μια πρόκληση που αντιμετωπίζουμε και είναι σημαντική, είναι πώς οργανώνεται η λιμενική βιομηχανία, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς. Σήμερα, μεγάλες εταιρείες μεταφορών επεκτάθηκαν στη διαχείριση λιμένων (mega carriers) και μέσω συμμαχιών (alliances) ελέγχουν την μεταφορική δραστηριότητα σχεδόν ολιγοπωλιακά.

Οι εταιρίες αυτές έχουν αποκτήσει τεράστια διαπραγματευτική δύναμη, έναντι των κρατικών φορέων διαχείρισης και των κρατών σε ένα τομέα που είναι ζωτικός για την ανάπτυξη τους και την λειτουργία της οικονομίας.

Σε αυτό το σημείο χρειαζόμαστε την παρέμβαση εθνικών ή υπερεθνικών θεσμών που θα εξασφαλίσουν το μέγιστο δυνατό όφελος για την οικονομία και την κοινωνία από τη μία πλευρά αλλά και την καλύτερη λειτουργία και την αποτελεσματικότητα της

μεταφορικής δραστηριότητας και της βιωσιμότητας των επενδύσεων από τις εταιρίες του κλάδου από την άλλη.

Η Ελληνική κυβέρνηση με τη θέσπιση **του θεσμικού πλαισίου για τη ΡΑΛ, την ίδρυση της ΔΑΛ**, με την ενίσχυση του ρόλου της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και κυρίως μέσα από το περιεχόμενο των συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ / ΟΛΘ έθεσε το πλαίσιο κανόνων για την λειτουργία των επιχειρήσεων σε μια βάση αμοιβαίων ωφελειών.

Αντίστοιχα, ο Ευρωπαϊκός κανονισμός για την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών που πρόσφατα ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αποτελεί επίσης μια θετική εξέλιξη σε μια προσπάθεια ρύθμισης της λιμενικής αγοράς από την ΕΕ.»