

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΣΕΜΠΟ: ΜΕΡΙΚΕΣ ΣΚΟΡΠΙΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ¹

ΧΑΡΙΛΑΟΣ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ
ΠΡΩΗΝ Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΟΛΠ ΑΕ

Τα 2-3 τελευταία χρόνια έχω αρθρογραφήσει για το ρόλο ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη του ΟΛΠ, και όχι μόνο του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ). Πάγια άποψή μου ήταν και είναι, ναι, τα ιδιωτικά κεφάλαια μπορούν να βοηθήσουν, αλλά εάν είναι να γίνει αυτό, ας γίνει τουλάχιστο σωστά, μια και ενδεχόμενα λάθη μπορεί να έχουν πολύ κακές επιπτώσεις.

Είναι γεγονός ότι ο ΣΕΜΠΟ έχει αυτή τη στιγμή επαρκή υποδομή για να εξυπηρετήσει κίνηση γύρω στα 1,5 εκ. TEU το χρόνο. Η υποδομή αυτή προφανώς δημιουργήθηκε από τα επενδυτικά προγράμματα του μέχρι τούδε θεσμικού μοντέλου, χωρίς καθόλου κεφάλαια από ιδιώτες. Είναι προς τιμήν του μοντέλου αυτού που μπόρεσε να αναπτύξει κερδοφόρα τον τομέα εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ μέχρι σήμερα. Αλλά εάν ο ΟΛΠ θέλει να κινηθεί με πιο γρήγορους ρυθμούς, το μοντέλο αυτό έχει μάλλον φτάσει τα όριά του, ιδίως αν κρίνει κανείς από την πτώση της θέσης του Πειραιά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στη Μεσόγειο. Είναι σαφές, οι άλλοι τρέχουν πιο γρήγορα από εμάς.

Το μεγάλο ερώτημα είναι εάν και κατά πόσο το πρόσφατα προκηρυχθέν μοντέλο παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ θα βελτιώσει την κατάσταση. Σε τελευταία ανάλυση, αυτό θα φανεί εκ του αποτελέσματος. Μέχρι τότε, και από μια πρόχειρη ματιά στο σχέδιο διακήρυξης, άποψή μου είναι ότι περιέχει σημεία τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν προβλήματα, νομικά και ουσιαστικά.

Αναφέρω εδώ ένα μόνο παράδειγμα. Υπάρχει (και ακόμη ισχύει) η από 13/2/2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Ελληνικού Δημοσίου, της οποίας ήμουν ένας από τους συνυπογράψαντες (ναι, σχεδόν 6 χρόνια πριν!). Η Σύμβαση Παραχώρησης ρητά παρέχει στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που παραχωρήθηκαν σ' αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο ΣΕΜΠΟ. Εάν η φράση «αποκλειστικό δικαίωμα» ερμηνευθεί στενά, δηλαδή ότι μόνο ο ΟΛΠ μπορεί να εκμεταλλευτεί τον ΣΕΜΠΟ και κανένας άλλος, τότε υπάρχει νομικό πρόβλημα.

Προβλέπει επίσης η Σύμβαση Παραχώρησης ότι ο ΟΛΠ «έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Προβλήτα III που θα κατασκευάσει στο Νέο Ικόνιο», και μάλιστα «με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις». Αν και η χρήση και εκμετάλλευση του μελλοντικού Προβλήτα III δεν προβλέπεται στη Σύμβαση Παραχώρησης να είναι αποκλειστική από τον ΟΛΠ, η Σύμβαση Παραχώρησης είναι σαφής για το ποιος θα κατασκευάσει τον Προβλήτα III (ο ΟΛΠ) και ότι ο τελευταίος θα τον εκμεταλλευτεί με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις. Οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τον Προβλήτα I, τον οποίο ο ΟΛΠ θα λειτουργεί με το δικό του προσωπικό. Άρα γνώμη μου είναι ότι και εδώ υπάρχει νομικό πρόβλημα.

¹ Δημοσιεύθηκε στο Marinews 12/02/2008 (<http://www.marinews.gr/article.asp?NewID=4143>)

Νομίζω επίσης ότι υπάρχουν και άλλα σημεία που ενέχουν τον κίνδυνο να προκαλέσουν νομική ή άλλου είδους εμπλοκή, η ακόμη και άκαρπο αποτέλεσμα στο διαγωνισμό. Δεν είναι σκοπός του άρθρου να αναλύσει τα σημεία αυτά.

Υπάρχει όμως ένα σοβαρό θέμα ουσίας, για το οποίο δεν έχω ακούσει και πολλά. Η μέχρι τώρα βιώσιμη λειτουργία όλου του ΟΛΠ έχει ιστορικά βασιστεί στα έσοδα του ΣΕΜΠΟ, μέρος των οποίων χρηματοδοτεί και τις μη κερδοφόρες δραστηριότητες του λιμανιού, με κύριο παράδειγμα το επιβατικό λιμάνι. Πολλά κονδύλια έχουν δοθεί εκεί, για την ακτοπλοΐα, για την κρουαζιέρα, για τα έργα Ολυμπιακής φιλοξενίας, κλπ, με ελάχιστη οικονομική ανταποδοτικότητα. Η σταυρωτή αυτή επιδότηση έχει ως κυριότερη παρενέργεια την μη πλήρη διάθεση των εσόδων του ΣΕΜΠΟ για την ανάπτυξη του τέρμιναλ. Για την κατάσταση αυτή ουδόλως φταιει ο ΟΛΠ, αλλά το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο, για λόγους που το ίδιο ξέρει καλύτερα (βλέπε, «ο ΟΛΠ έχει λεφτά») εμποδίζει τον ΟΛΠ να χρεώσει όσο πρέπει τις μη κερδοφόρες δραστηριότητές του (τα λιμενικά τέλη της ακτοπλοΐας είναι εξευτελιστικά χαμηλά), αλλά τον αναγκάζει να κάνει σημαντικές επενδύσεις για αυτές, μέσω της αφαιμάξης των εσόδων του ΣΕΜΠΟ και χωρίς φυσικά αποζημίωση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό.

Όταν ένα μεγάλο κομμάτι του ΣΕΜΠΟ, το πιο κερδοφόρο, αποσχισθεί από τον ΟΛΠ, πως θα συνεχιστεί η χρηματοδότηση αυτή; Θα είναι το ενοίκιο που θα εισπράξει ο ΟΛΠ από την παραχώρηση αρκετό, η ο ΟΛΠ θα λάβει κάποια Κρατική ενίσχυση για να την καλύψει; Έχει γίνει κάποιο business plan που να εξετάζει τις δραστικά διαφορετικές χρηματορροές και τις διαρθρωτικές αλλαγές που θα χρειαστεί να κάνει ο ΟΛΠ για να λειτουργήσει στο νέο καθεστώς; Λογικά θα πρέπει να έχει γίνει, και μάλιστα να τεθεί υπόψη των μετόχων της εταιρίας, αλλά προσωπικά δεν το έχω δει.

Τι εννοώ όταν λεω διαρθρωτικές αλλαγές: Ως πάροχος στον Προβλήτα Ι, ο ΟΛΠ θα κληθεί να ανταγωνιστεί τον ιδιώτη πάροχο των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ ακριβώς δίπλα του, όχι μόνο στα φορτία τράνζιτ, αλλά και στα εγχώρια φορτία, που είναι και τα πιο προσοδοφόρα. Ο ιδιώτης πάροχος, μη έχοντας να επιδοτήσει επιβατικό λιμάνι και άλλες ζημιογόνες δραστηριότητες, και προφανώς μη έχοντας αναχρονιστικούς κανονισμούς σύνθεσης εργατικών ομάδων, πόστας, κλπ, θα μπορέσει να αποσπάσει μεγάλο κομμάτι της κίνησης, χρεώνοντας τιμολόγια πιο κάτω από εκείνα του ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ οπωσδήποτε θα αναγκαστεί να τα ρίξει και αυτός ώστε να μη χάσει εντελώς την κίνηση αυτή. Όμως, θα είναι αδύνατο να το κάνει χωρίς να αλλάξει τους κανονισμούς εργασίας του, κανονισμούς που αυξάνουν το κόστος και επιτρέπουν εξωφρενικές αμοιβές.

Εάν ο διαγωνισμός προχωρήσει και ο ΣΕΜΠΟ τελικά παραχωρηθεί, διαρθρωτικές αλλαγές σαν και αυτές που περιέγραψα είναι επιτακτικές. Αν αυτές δεν γίνουν, αντί για τέλος εποχής για τον ΟΛΠ, ίσως σε λίγο θα μιλάμε για το τέλος του ΟΛΠ.