

## ΠΙΑΣΕ ΜΙΑ ΜΕΛΕΤΗ<sup>1</sup>

**Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης**  
**Καθηγητής ΕΜΠ**  
**Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ**

Οι πρόσφατες σφοδρές κινητοποιήσεις των σωματείων εργαζομένων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος (ΝΖΠ) εναντίον του ΟΛΠ μετά το τραγικό δυστύχημα στο Πέραμα αποτελούν ένα ακόμη στοιχείο αποπροσανατολισμού από τα πραγματικά προβλήματα του λιμανιού του Πειραιά τον καιρό αυτό. Η πάγια άποψη των συνδικάτων μεταλλεργατών και άλλων εργαζομένων στη ΝΖΠ ότι περίπου για όλα τα ζοφερά προβλήματα της Ζώνης υπεύθυνος είναι ο ΟΛΠ είναι όχι μόνο στρεβλή, αλλά είναι επίσης δείκτης μιας σχεδόν χρόνιας παθολογίας που σίγουρα δεν συμβάλλει στη σωστή και νηφάλια διάγνωση της κατάστασης και τη διατύπωση καθαρών λύσεων για το που πρέπει να βαδίσει το πρώτο λιμάνι της χώρας. Ο ΟΛΠ όχι μόνο έχει δαπανήσει σεβαστά κονδύλια για τη ΝΖΠ (και είναι ο μόνος δημόσιος φορέας που έχει κάνει κάτι τέτοιο), αλλά η αποδοτικότητα των επενδύσεων αυτών είναι στην καλύτερη περίπτωση αμφιλεγόμενη, τη στιγμή που υπάρχουν πιεστικές ανάγκες κονδυλίων για άλλες επενδύσεις που έχουν άμεση σχέση με τη λιμενική λειτουργία και στις οποίες ο ΟΛΠ πρόσφατα έχει χάσει έδαφος σε σχέση με τους ανταγωνιστές του (κυριότερο παράδειγμα ο τομέας εμπορευματοκιβωτίων).

Το οξύμωρο είναι ότι παρά τα ανωτέρω ο ΟΛΠ κατηγορείται επί συστηματικής βάσεως (και πέραν πάσης λογικής) ότι ευθύνεται για τα πάσης φύσεως προβλήματα της Ζώνης (και κατ' επέκταση της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα). Άρα θα μπορούσε να ρωτήσει κανείς κάπως ωμά, ποια άραγε είναι τα οφέλη του ΟΛΠ από τη συνεχιζόμενη εμπλοκή του σε θέματα ναυπηγοεπισκευής; Γιατί δεν απεμπλέκεται εντελώς (πχ παραχωρώντας τα δικαιώματα του στη ΝΖΠ σε ιδιώτες έναντι ενοικίου, η ακόμα και πουλώντας τα πλήρως), ώστε να αφοσιωθεί απερίσπαστος στη λιμενική λειτουργία; Αλλά ξέρω προφανώς ότι δεν πρόκειται να γίνει κάτι τέτοιο, έτσι όπως έχουν τα πράγματα. Το ΥΕΝ (ένα κατ' εξοχήν αναρμόδιο υπουργείο) και ειδικά η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (επίσης εξ αντικειμένου πλήρως αναρμόδια) έχουν άλλη άποψη, ότι όχι μόνο δεν πρέπει να γίνει απεμπλοκή του ΟΛΠ, αλλά αντίθετα, η εμπλοκή να συνεχιστεί, ίσως δριμύτερη. Την ίδια άποψη (αν και με εντελώς διαφορετικές κατευθύνσεις) έχουν η Νομαρχία Πειραιά, το Εργατικό Κέντρο Πειραιά, και όλα τα συνδικάτα της Ζώνης! Όλοι αυτοί θέλουν τον ΟΛΠ στη Ζώνη, μέχρι τελικής εξοντώσεως. Κατά την άποψή μου, τίποτε το καλό για τον ΟΛΠ (και ίσως και για τη Ζώνη) δεν προμηγύει κάτι τέτοιο.

Ήμουνα πριν από μερικούς μήνες στο λιμάνι του Sines της Πορτογαλίας, στην τοπική συνάντηση Ευρώπης-Αφρικής της International Association of Ports and Harbors, της Διεθνούς Ένωσης Λιμένων της οποίας μέλη είναι τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου (ο ΟΛΠ έγινε μέλος επί εποχής μου) και της οποίας associate member είναι εδώ και χρόνια το Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών του ΕΜΠ. Καλό θα ήταν κάποιος από την Ελλάδα να επισκεφθεί το δημόσιο αυτό λιμάνι, το οποίο φιλοδοξεί να γίνει πύλη στην Ιβηρική χερσόνησο και του οποίου το (ακόμη μικρό) container terminal διαχειρίζεται η PSA Europe (η Σιγκαπουριανή PSA είναι λιμενικός κολοσσός στα

---

<sup>1</sup> ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2007.

εμπορευματοκιβώτια). Εκτός από το γεγονός ότι μάλλον πρέπει να ήμουνα ο μόνος Έλληνας που παρέστη στη συνάντηση αυτή, αυτό που μου έκανε εντύπωση ήταν η τοποθέτηση ενός υψηλού αξιωματούχου από τη Νιγηρία. Αυτός είπε ότι τα λιμάνια της χώρας αυτής είχαν από καταβολής κόσμου σοβαρά προβλήματα που δεν λυνόταν ποτέ, μέχρις ότου η Κυβέρνηση αποφάσισε να τα παραχωρήσει σε ιδιώτες. Από τη στιγμή εκείνη, όλα τα προβλήματα δρομολογήθηκαν προς επίλυση, με καταλύτη τα σημαντικά ιδιωτικά κονδύλια που μαζεύτηκαν για επενδύσεις στα λιμάνια. Όταν ο κύριος αυτός τελείωσε το λόγο του, αναρωτήθηκα, ομολογουμένως με κάποια θλίψη: «ωραίοι οι Αφρικάνοι, μας έβαλαν τα γυαλιά- εμείς στην Ελλάδα τι κάνουμε;»

Τι κάνουμε; Δίνουμε μελέτες! Φωτεινό παράδειγμα οι δυο μελέτες για την ιδιωτικοποίηση (η μη) του container terminal του ΟΛΠ (πλέον γνωστού και ως ΣΕΜΠΟ): Η μια από τον ΟΛΠ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά για να αποδείξει (πέραν πάσης δυνατής αμφισβήτησης) ότι πρέπει να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ. Η άλλη από τη ΓΣΕΕ (για λογαριασμό των συνδικαλιστών του ΟΛΠ) πάλι στο Πανεπιστήμιο Πειραιά (αλλά σε άλλους καθηγητές), για να αποδείξει ακριβώς το αντίθετο. Και οι δυο μελέτες ήταν με απευθείας ανάθεση και όχι με διαγωνισμό. Το αποτέλεσμα ήταν το αναμενόμενο. Η ρήση ‘ο πελάτης έχει πάντα δίκιο’ επαληθεύτηκε πλήρως, μια και οι δυο μελέτες έβγαλαν ακριβώς αυτά που ήθελαν αυτοί που τις ανέθεσαν, άρα αποδείχθηκαν ‘κατά παραγγελίαν’.

Εγώ προσωπικά ως επιστήμων δεν θα αναλάμβανα μια μελέτη με περίπου προκαθορισμένο αποτέλεσμα. Φοβάμαι (και μακάρι να διαψευσθώ) ότι οι συγκεκριμένες μελέτες δεν πρόκειται να συμβάλουν θετικά στη φήμη των συναδέλφων που τις ανέλαβαν, αν και προφανώς υποθέτω ότι το έπραξαν καλή τη πίστι. Των δυο μελετών είχε προηγηθεί το πρωτοφανές πάγωμα της δημόσιας προκήρυξης της παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ σε ένα και μοναδικό πάροχο ιδιώτη, προκήρυξη η οποία είχε υιοθετηθεί περίπου εν κρυπτώ από το ΔΣ του ΟΛΠ κάτω από την αφόρητη πίεση του ΥΕΝ. Το πάγωμα έγινε κατόπιν των σφοδρών αντιδράσεων των σωματείων εργαζομένων του ΟΛΠ, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα να κλείσει το λιμάνι για δυο μήνες στο τέλος του 2006.

Για τη συγκεκριμένη προκήρυξη και το θέμα της ιδιωτικοποίησης του ΣΕΜΠΟ έχω ήδη αρθρογραφήσει εκτενώς, πριν από το πάγωμα της διαδικασίας, εκφράζοντας την άποψη ότι η προκήρυξη θα προσκρούσει σε συγκεκριμένα νομικά προβλήματα και ότι παρά το ότι η ανάγκη εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων για την ανάπτυξη του ΟΛΠ είναι μεγάλη, η συγκεκριμένη προσέγγιση μόνο προβληματισμό μπορεί να προκαλέσει, και τύποις και ουσία.

Το πάγωμα της διαδικασίας και η ανάθεση των δυο μελετών επιβεβαίωσαν τον προβληματισμό μου, γεννώντας παράλληλα και το ερώτημα, ‘και τώρα τι γίνεται;’. Η πλευρά των συνδικαλιστών έχει ανά χείρας τη μελέτη της ΓΣΕΕ και η πλευρά του ΟΛΠ τη δική της μελέτη, και μετά τι, θα γίνει μονομαχία μελετών; Κάποιο υψηλόβαθμο στέλεχος του ΟΛΠ μου είπε πρόσφατα, ‘εμείς είμαστε καθ’ όλα έτοιμοι, περιμένουμε το πράσινο φως από την Κυβέρνηση’. Το ‘καθ’ όλα έτοιμοι’ νομίζω ότι είναι ψέμα, μια και η προκήρυξη από όσα ξέρω δεν άλλαξε. Εάν η όταν βγει στον αέρα, διακινδυνεύω την πρόβλεψη ότι θα κολλήσει λόγω των πάσης φύσεως νομικών προβλημάτων που έχει, προβλημάτων που σε τελευταία ανάλυση θα αποθαρρύνουν τον οποιοδήποτε ιδιώτη επενδύτη να φέρει τα ωραία του λεφτά στο λιμάνι του Πειραιά. Πλέον ουσιαστικά, το λιμάνι θα ξανακλείσει, με ο,τι αυτό συνεπάγεται. Το

κατά πόσο η προκήρυξη θα προχωρήσει εν όψει προεκλογικής περιόδου μου φαίνεται απίθανο, αν και ποτέ δεν ξέρει κανείς.

Σαν να μην έφταναν όλα αυτά, είχαμε και μια άλλη μελέτη πρόσφατα, αυτή τη φορά από το ΕΜΠ, για το Τυμπάκι της Κρήτης. Δεν έχω καμμία διάθεση να σχολιάσω το έργο συναδέλφων, και δη στο ΑΕΙ που υπηρετώ, αλλά μόνο την πολιτική βούληση της Κυβέρνησης (η την τυχόν έλλειψή της): Είναι δυνατόν οποιαδήποτε Κυβέρνηση που θέλει να πιστεύει ότι αναπτύσσει ορθολογική λιμενική πολιτική να θέλει να αναπτύξει ταυτόχρονα δυο μείζονα μεταφορτωτικά κέντρα εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα, ένα στον Πειραιά και ένα στο Τυμπάκι; Η μήπως η πρόθεση είναι να δημιουργήσει ανταγωνισμό μεταξύ τους και ας κερδίσει ο καλύτερος; Ποιος ιδιώτης θα θέλει να επενδύσει στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ (προφανώς για να κάνει μεταφόρτωση) αν ξέρει ότι κάπου λίγο πιο νότια, και κοντύτερα στη ρότα Σουέζ- Γιβραλτάρ, θα υπάρχει ένας μεγάλος ανταγωνιστής;

Μια και μιλάμε περί ανταγωνισμού, τη στιγμή που γράφεται το παρόν άρθρο παραμένει ανοικτή η έκβαση της υπόθεσης ΟΛΠ/MSC στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία εξετάζει την καταγγελία των εταιριών συμφερόντων Σαρλή για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από τον ΟΛΠ. Η έκβαση της υπόθεσης αυτής πολύ πιθανό να αποβεί καθοριστική για την περαιτέρω πορεία του ΣΕΜΠΟ.

Με λίγα λόγια, τη στιγμή που στην παγκόσμια λιμενική αγορά (και ειδικά στη Μεσόγειο) οι εξελίξεις τρέχουν, εμείς εδώ στην Ελλάδα έχουμε περιπέσει σε μια πρωτοφανή δίνη αδιευκρίνιστων και εν πολλοίς αλληλοσυγκρουόμενων καταστάσεων, σε θέματα στα οποία μια καθαρή πολιτική κατεύθυνση και ένας προσεκτικός σχεδιασμός στην υλοποίηση της είναι απαραίτητες προϋποθέσεις. Οι καθαρές λύσεις είναι το βασικό ζητούμενο στο θέμα αυτό, αλλά από όσο είμαι σε θέση να κρίνω, τέτοιες λύσεις δυστυχώς δεν είναι ακόμη ορατές.