

ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΟΥ 2007¹

Του Χαρίλαου Ν. Ψαράυτη
Καθηγητή ΕΜΠ

Ποια ήταν σημαντικά γεγονότα το 2007 στον τομέα της ναυτιλίας στην Ελλάδα; Ίδού πέντε, από την οπτική του υπογράφοντος. Αν και κάποια από αυτά θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως ‘μη γεγονότα’, είναι εν τούτοις σημαντικά. Η ιεράρχηση κατωτέρω είναι τυχαία, καθαρά προσωπική και σίγουρα όχι εγκυκλοπαιδική.

(1) Η διατήρηση της ισχυρής θέσης της Ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας

Το γεγονός αυτό ακούγεται τόσο κοινότοπο όσο ο ήλιος το καλοκαίρι, αλλά δεν θα έπρεπε. Ο τομέας αυτός είναι ο μόνος στον οποίο η Ελλάδα είναι παγκόσμια Νο. 1, και η Πολιτεία θα έπρεπε να εξετάσει διεξοδικά τους λόγους της αξιοσημείωτης αυτής επιτυχίας και να αντλήσει τα ανάλογα συμπεράσματα και για τους άλλους τομείς της οικονομίας. Για τον υπογράφοντα, ο προφανής λόγος είναι όσο λιγότερο ανακατεύεται το Ελληνικό Κράτος σε επιχειρηματικά θέματα, τόσο το καλύτερο. Αλλά φαίνεται ότι αυτό δεν είναι εύκολα αντιληπτό, ακόμη δε λιγότερο εύκολα εφαρμόσιμο σε μια χώρα που τύποις μεν ανήκει στην Ευρώπη της ΟΝΕ, αλλά πολλές φορές φαντάζει σαν το Νο. 1 προπύργιο του κρατικού παρεμβατισμού ανά την υφήλιο.

(2) Η μη ιδιωτικοποίηση των δυο μεγάλων λιμανιών

Η περιβόητη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ ακόμη δεν έγινε, αλλά υποτίθεται ότι επίκειται. Προϋπήρξαν οι συνδικαλιστικές κινητοποιήσεις του 2006 και η υπαναχώρηση της Κυβέρνησης επί του αρχικού σχεδίου παραχώρησης των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ένα πάροχο ανά λιμάνι. Το Δεκέμβρη του 2007 η Κυβέρνηση επανήλθε δριμύτερη με την αναγγελία ότι οι διαγωνισμοί θα προχωρήσουν άμεσα, με δυο παρόχους στον Πειραιά (εκ των οποίων ο ένας θα είναι ο ίδιος ο ΟΛΠ) και ένα ιδιώτη πάροχο στη Θεσσαλονίκη. Οι συνδικαλιστές ανήγγειλαν νέες κινητοποιήσεις, άρα το 2008 προβλέπεται νέο θρίλλερ με αβέβαιο αποτέλεσμα.

(3) Η μη απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για τον ΟΛΠ

Η απόφαση της υπόθεσης αυτής, στην οποία ο ΟΛΠ κατηγορείται από τις εταιρίες συμφερόντων Σαρλή για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, δεν έχει ακόμη βγει, αλλά και αυτή υποτίθεται ότι επίκειται. Σίγουρα θα έχει επιπτώσεις στο μελλοντικό καθεστώς λειτουργίας του ΟΛΠ και σε θέματα όπως σύμβαση παραχώρησης, τιμολόγηση, πολιτική μεγάλων πελατών, προοπτική του Πειραιά ως κέντρου μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο, και άλλα σχετικά. Αν και κάτι τέτοιο δεν συνάγεται από τις πρόσφατες αναγγελίες της Κυβέρνησης, η έκβαση του θέματος αυτού ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο προηγούμενο.

(4) Η μη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας

Εδώ δεν φαίνεται να επίκειται τίποτε. Με φρενήρη κινητικότητα στον τομέα μεταβίβασης πακέτων μετοχών από όμιλο σε όμιλο, η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά εξακολουθεί να μην είναι απελευθερωμένη, όπως είναι (λόγου χάριν) η αγορά της Αδριατικής, στην οποία επικρατεί πραγματικά ελεύθερος ανταγωνισμός. Όταν για το

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιαν. 2008.

ταξίδι Πειραιά- Σίφνο (75 ναυτικά μίλια) ο ναύλος για ένα ΙΧ είναι ο ίδιος όπως στο ταξίδι Πάτρα-Αγκώνα (512 ναυτικά μίλια), σίγουρα κάτι δεν παει καλά (υπάρχουν και άλλα πολλά παραδείγματα). Μένει να δούμε τι μέτρα θα λάβει η Πολιτεία ώστε να διορθωθεί η κατάσταση χωρίς να πληγούν οι άγονες γραμμές.

(5) Τέλος εποχής για το ΥΕΝ και το Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Η εξέλιξη αυτή φαίνεται να εντάσσεται στο πλαίσιο περιορισμού του αριθμού των Υπουργείων. Στα περισσότερα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα θέματα της ναυτιλίας ανήκουν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Μεταφορών, κάτι που ακουγόταν ότι θα γίνει και στην Ελλάδα αλλά ως φαίνεται αποκλείστηκε. Η συγκεκριμένη ενοποίηση θα μπορούσε να εξομαλύνει πολλές επικαλύψεις αρμοδιοτήτων των δυο τέως Υπουργείων στον τομέα της ακτοπλοΐας. Μένει να δούμε στην πράξη ποιο θα είναι το αποτέλεσμα, όχι μόνο στην ακτοπλοΐα, αλλά και στις μη ακτοπλοϊκές αρμοδιότητες του νέου Υπουργείου.