

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ: ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ¹

Κυρίες Υπουργε
Κυρίες και κύριοι

Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω τους οργανωτές της εκδήλωσης αυτής που με προσκάλεσαν να είμαι στο πανελ των ομιλητών.

Ευκαιρία για την εκδήλωση αυτή είναι η έκδοση του βιβλίου του εκλεκτού συναδέλφου μου από το Πανεπιστήμιο Πειραιά Κώστα Χλωμούδη, τον οποίο θα ήθελα να συγχαρώ ειλικρίνως για μια έκδοση ποιότητας. Το βιβλίο έχει τίτλο ΟΡΓΑΝΩΣΗ και ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ, και πρέπει να πω ότι προσωπικά χαιρομαι ιδιαίτερα που ένας πανεπιστημιακός δάσκαλος ασχολείται με το αντικείμενο αυτό, το οποίο είναι εξαιρετικά επικαιρο στην εποχή που διανύουμε, ιδίως στην Ελλάδα. Πιστεύω ότι το βιβλίο θα είναι χρήσιμο όχι μόνο για τους φοιτητές που θα το χρησιμοποιήσουν στο πλαίσιο κάποιου μαθήματος, αλλά και γενικότερα για όσους ασχολούνται με τα λιμάνια και με τη ναυτιλία. Συγχαρητήρια λοιπόν, και ευχομαι πάντα τετοιές επιτυχίες.

Η συζήτηση αποψε έχει τίτλο ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ, νέες προκλήσεις και θεσμικές μεταβολές. Θα ήθελα, χωρίς να θέλω να μακρηγορήσω, να καταθέσω εδώ ορισμένες αποψεις σχετικά με τα δύο θέματα αυτά, τα οποία είναι αλληλενδεδεμένα. Είναι αλληλενδεδεμένα θα έλεγα αμφίδρομα με την εξής έννοια. Μερικές προκλήσεις υπάρχουν εξαιτίας των θεσμικών μεταβολών που ήλθαν ή θα έλθουν, αλλά και αντιστροφώς. Θεσμικές μεταβολές είναι πολλές φορές απαραίτητες για να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις που εμφανίζονται μπροστά μας.

Ο όρος 'θεσμικές μεταβολές' συνήθως νοείται με την έννοια της νομοθετικής ρύθμισης, είτε ο νόμος, κανονισμός, οδηγία, κλπ είναι εθνική, είτε προέρχεται από κάποιο διεθνή φορέα, πχ Κοινότητα, ΙΜΟ, κλπ. Θα ήθελα εδώ να παρατηρήσω ότι θα μπορούσαμε να προσθέσουμε εδώ και άλλες συναφείς ρυθμίσεις που σκοπό έχουν να αλλάξουν το πλαίσιο λειτουργίας ενός οργανισμού. Πχ μια αλλαγή του ΚΤΕΦΜ (Κανονισμού και Τιμολογίων Φορτοεκφορτώσεων και Μεταφορών του ΟΛΠ) που γίνεται για να μπορούμε να λειτουργούμε καλύτερα, εγώ προσωπικά τη θεωρώ ότι και αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο των θεσμικών αλλαγών, εστώ και αν δεν αφορά το νομοθετικό επίπεδο.

Παραδειγμα: Πριν από μερικά χρόνια κάναμε μερικές αλλαγές στον ΚΤΕΦΜ για να μπορούμε να συναπτουμε συμβάσεις με ναυτιλιακές εταιρίες που είχαν προθεση να φέρουν προσθετά φορτία στον Πειραιά, ώστε να τους παρέχουμε ειδικά προνόμια, και ειδικά τιμολογία κατά παρεκκλίση των σχετικών κανονισμών. Αυτό ήταν μια θεσμικού τύπου παρέμβαση που κάναμε εκριβώς για να μπορέσουμε να είμαστε πιο ανταγωνιστικοί, και είχε πολύ θετικά αποτελέσματα, αφού η κίνηση Ε/Κ διπλασιάστηκε από το 1996 στο 2000.

¹ Ομιλία σε ημερίδα με ευκαιρία την έκδοση του βιβλίου του Κ. Χλωμούδη 'Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων', Ιούνιος 2001

Ποιες είναι μερικές από τις προκλήσεις μπροστά μας. Σίγουρα δεν μπορώ να είμαι εγκυκλοπαιδικός.

ΕΝΑ. Απελευθέρωση ακτοπλοίας. Από 1/11/2002 η ακτοπλοία απελευθερώνεται. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερα θετικό γεγονός για τις θαλασσιές μεταφορές στην Ελλάδα, και θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα για την ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδος.

Ποιες θα είναι οι προκλήσεις για το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Θα είναι κατ' αρχήν να μπορέσει να ανταποκριθεί με επιτυχία στην αυξημένη κίνηση. Ποιο είναι το πρόβλημα όμως

Προφανώς δεν θέλουμε να βρεθούμε στη δυσάρεστη θέση να αρνηθούμε τις προτιμήσεις της Α ή Β εταιρίας σχετικά με τις θέσεις παραβολής ή πρυμνοδέτησης των πλοίων της, πολλώ μάλλον να αδυνατήσουμε να εξυπηρετήσουμε κάποιο από τα πολλά καινούργια πλοία που έχουν ζητήσει ή πρόκειται να ζητήσουν θέση. Δεδομένου όμως ότι πολλά πλοία ζητούν τις ίδιες θέσεις στον ίδιο χρόνο άφιξης και αναχώρησης, δεδομένης της πεπερασμένης χωρητικότητας του λιμένα και δεδομένων των τεχνικών χαρακτηριστικών μερικών πλοίων νέας τεχνολογίας, είναι πολύ πιθανό ότι κάποιες συγκεκριμένες προτιμήσεις δεν θα είναι δυνατό να ικανοποιηθούν.

Δυστυχώς, η κατάσταση δεν προβλέπεται να βελτιωθεί στο εγγύς μέλλον, καθ' όσον πληροφορούμεθα (πολλές φορές περιστασιακά) ότι αναμένονται σύντομα και αρκετά άλλα πλοία, οι ώρες αναχώρησης των οποίων είναι ήδη καθορισμένες χωρίς προηγούμενη συνεννόηση με εμάς (και εν πολλοίς αλληλοεπικαλυπτόμενες). Δεν είναι διόλου σαφές με ποιο τρόπο θα μπορέσουμε να ικανοποιήσουμε όλες τις ανάγκες αυτές με την σημερινή λιμενική χωρητικότητα και υποδομή. Θέλουμε να βρούμε λύσεις, ελπίζουμε ότι θα τις βρούμε, προγραμματίζουμε νέες θέσεις ακτοπλοίας στην Ακτι Βασιλειάδη- θέσεις που κοστίζουν στον ΟΛΠ σημαντικά κονδύλια, μερικά δισεκατομμύρια, χωρίς να μπορούμε να έχουμε ικανοποιητική αποδοχή στα κεφάλαια αυτά-, αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε και θαύματα.

Προσωπική μου θέση είναι ότι η παροχή άδειας και η έγκριση δρομολογίου θα πρέπει να προϋποθέτει και την εξασφάλιση του απαραίτητου "slot" σε λιμάνια μεγάλης κίνησης, ιδίως σ' αυτό του Πειραιά, όπως γίνεται σήμερα στα μεγάλα αεροδρόμια. "Slot" σημαίνει συνδυασμός θέσης και χρόνου κατάληψης της θέσης αυτής από το πλοίο, και η κατανομή των πεπερασμένων slots στα πλοία θα πρέπει να γίνεται με κάποια συγκεκριμένη διαδικασία και με κριτήρια σαφή και αντικειμενικά. Ήδη το Σχέδιο Νομού για την Ακτοπλοία περιγράφει μια τέτοια διαδικασία. Σίγουρα δεν θα μπορεί να δίνεται το ίδιο slot σε δυο διαφορετικά πλοία.

Προσθετούμε εδώ και το γεγονός ότι για 3 βδομάδες κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων (αυγ. 2004) ένα μεγάλο μέρος του λιμανιού θα δοθεί στο ΑΘΗΝΑ 2004 για παραβολή πλοίων ξενοδοχείων. Η προκλήση για τις 3 βδομάδες αυτές είναι ακόμη πιο μεγάλη. Πώς θα εξυπηρετηθεί η αυξημένη κίνηση, και από πλευράς κρουαζιεράς και από πλευράς ακτοπλοίας.

ΔΥΟ. Κοινοτική οδηγία (port package)

Θα κανω περιληπτικά μερικά σχόλια για το σοβαρό αυτο θέμα, από την οπτική γωνία του ΟΛΠ, άρα ίσως αγνοεί θέματα που είναι σημαντικά για άλλα λιμάνια η γενικά για το λιμενικό σύστημα της Ελλάδας στο σύνολο του.

Η προταση οδηγίας αφορά το πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην ΕΕ και ακολουθεί την 'Πράσινη Βίβλο' για τα λιμάνια. Η οδηγία κινείται στην κατεύθυνση της απελευθέρωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή του ανοίγματος της στον ανταγωνισμό. Εξαιρεί λιμάνια κάτω από ένα μέγεθος, η άλλα λιμάνια για τα οποία συντρέχουν ειδικοί λόγοι. Αφήνει τέτοια η άλλα θέματα στη διακριτική ευχέρεια των κρατών-μελών, αλλά ορίζει ένα πλαίσιο, το οποίο είναι σαφές και συγκεκριμένο. Το πλαίσιο αυτό είναι παρόμοιο με εκείνο των αεροδρομίων, για τα οποία υπάρχει ήδη και εφαρμόζεται παρόμοια οδηγία.

Εκτός και αν η οδηγία αυτή απορριφθεί πλήρως η αλλάξει ριζικά, το σκηνικό στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας (σίγουρα στον Πειραιά και τη Θεσ/νικη) θα αλλάξει σημαντικά σε σχέση με το σημερινό, άπαξ και τα λιμάνια αυτά σε μεγάλο βαθμό δεν πληρούν τις αρχές που θέτει η οδηγία και θα πρέπει να συμμορφωθούν με αυτές σε χρόνους που προβλέπει η οδηγία. Συγκεκριμένα, η οδηγία προβλέπει ανταγωνισμό σε βασικές υπηρεσίες που σήμερα προσφέρονται στην Ελλάδα μονοπωλιακά, όπως πχ η πλοήγηση (από την Πλοηγική Υπηρεσία του ΥΕΝ) και (πλέον βασικά) η φορτοεκφόρτωση και η αποθήκευση (από ΟΛΠ, ΟΛΘ, κλπ). Θεσμοθετεί το δικαίωμα ελεύθερης παροχής τέτοιων υπηρεσιών από τουλάχιστον δυο ανεξάρτητους φορείς, με σαφείς κανόνες διαφάνειας στις συμβάσεις παραχώρησης για λιμενικές υπηρεσίες. Ακομη και στις υπηρεσίες προς επιβατες υπάρχει τετοια υποχρεωση.

Συγκεκριμένα, η οδηγία προβλέπει διαδικασίες «δημόσιου διαγωνισμού» για το ποιος επιλέγεται και αναλαμβάνει τέτοιες υπηρεσίες. Προβλέπει επίσης ότι η «αρχή» που προκηρύσσει και κατακυρώνει την ανάθεση/παραχώρηση τέτοιων υπηρεσιών πρέπει να είναι διαφορετική από εκείνη που τυχόν παρέχει τέτοιες υπηρεσίες- σε περίπτωση που υπάρχει τέτοια (άρα ο ΟΛΠ δεν θα μπορεί να αναθέτει στον εαυτό του τέτοιες υπηρεσίες, πολλω μάλλον μόνο στον εαυτό του). Προβλέπει επίσης μέτρα και προθεσμίες συμμόρφωσης για όσα λιμάνια δεν έχουν κάνει την ανάθεση αυτή καθόλου, η δεν την έχουν κάνει σύμφωνα με τις διαδικασίες αυτές.

Το μοντέλο της οδηγίας ταιριάζει περισσότερο στο μοντέλο Ευρωπαϊκών λιμένων που είναι λιμάνια-ιδιοκτήτες (landlord ports), μοντέλο που είναι ευρύτατα διαδεδομένο στην Ευρώπη εδώ και χρόνια (πχ Ρότερνταμ, Αμβέρσα, Γένοβα, Βαρκελώνη, κλπ). Εκεί, υπηρεσίες όπως η φορτοεκφόρτωση δεν παρέχονται από το ίδιο τον οργανισμό λιμενος, αλλά από ιδιωτικές εταιρίες με τις οποίες ο οργανισμός έχει συνάψει μακροχρόνιες συμβάσεις παραχώρησης. Για τέτοια λιμάνια, πολλά από τα σημεία της οδηγίας δεν είναι καθόλου ξένα. Πάντως, η διαδικασία «δημόσιου διαγωνισμού» της οδηγίας δεν είναι αναγκαστικά η ίδια με αυτή που ακολουθείται σε πολλά τέτοια λιμάνια.

Οι αρχές της οδηγίας βρίσκονται αρκετά κοντά σε πάγιες απόψεις εφοπλιστικών και άλλων κύκλων (πχ ναυλωτών) περί μεγαλύτερης απελευθέρωσης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών για να πέσει το μεταφορικό κόστος.

Σε ο,τι μας αφορά, η βασική παρατήρηση είναι ότι το μοντέλο της οδηγίας δεν ταιριάζει καθόλου με το μοντέλο ΟΛΠ/ΟΛΘ. Για τον ίδιο λόγο δεν ταιριάζει ούτε με το αντιδιαμετρικό του Ελληνικού μοντέλου, το μοντέλο ιδιωτικών λιμένων στο Ηνωμένο Βασίλειο και αλλού, τα οποία επίσης δεν είναι landlord ports, αλλά προσφέρουν τα ίδια λιμενικές υπηρεσίες. Δεν είναι παράδοξο ότι οι μεγαλύτερες μέχρι στιγμής αντιδράσεις στην οδηγία προέρχονται από τη Βρετανία, όπου πολλοί πιστεύουν ότι η οδηγία θα έχει καταστροφικές συνέπειες (συνημ.).

Ο δρομος για την οδηγία ισως ειναι μακρυς. Αλλα η προσαρμογη σ' αυτη σιγουρα θα ειναι μια προκληση, και για τον Πειραια, και πιθανο για τα υπολοιπα λιμανια. Σιγουρα θα χρειασθει σοβαρη αναλυση πως ακριβως πρεπει να πορευθουμε.

ΤΡΙΑ. Μετεξέλιξη ΟΛΠ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η μετατροπή του ΟΛΠ σε Α.Ε. παρέχει το πλαίσιο εκείνο βάσει του οποίου μπορούν να δρομολογηθούν εξελίξεις και δραστηριότητες που ήταν δύσκολες ή αδύνατες κάτω από το μέχρι τότε σχήμα. Όμως, η δρομολόγηση ή όχι των εξελίξεων αυτών δεν θα γίνει από μόνη της. Υπάρχει βέβαια η υποχρέωση κατάστρωσης Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου (ηδη αυτα εχουν τελειωσει), και διαφόρων Κανονισμών και Συλλογικών Συμβάσεων. Εκτός από αυτά, δεν υπάρχει κάτι στην κείμενη νομοθεσία το οποίο να αναγκάζει τον ΟΛΠ να λάβει συγκεκριμένα μέτρα για να γίνει πιο ανταγωνιστικός, πιο λειτουργικός, ή πιο παραγωγικός από ό,τι είναι ήδη σήμερα. Θα μπορούσε επομένως θεωρητικά να μην αλλάξουν και πολλά πράγματα, πέραν των τυπικών αλλαγών της μετατροπής σε Α.Ε. (πχ λογιστικό σύστημα, ασφαλιστικό, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, κλπ).

Πιστεύω ότι μία τέτοια επιλογή, συνειδητή ή όχι, θα ήταν ατυχέστατη. Τώρα και όχι αργότερα είναι η ευκαιρία να δρομολογηθούν οι όποιες τομές είναι απαραίτητες ώστε να εξαλειφθούν οριστικά οι δυσλειτουργίες του μέχρι τότε σχήματος και να αναληφθούν νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που θα οδηγήσουν στην περαιτέρω εξυγίανση και ανάπτυξη. Τώρα είναι η ευκαιρία, και εάν αυτή χαθεί θα είναι δύσκολο να υπάρξει άλλη. Αναγνωρίζω ότι ορισμένες από τις τομές αυτές μπορεί να δυσχεράσουν ορισμένους, αλλά είμαι σίγουρος ότι τα αποτελέσματα της αδράνειας θα δυσχεράσουν τελικά όλους.

Δρασεις προς την κατευθυνση αυτη μπορουν να αφορουν τις εξης κατηγοριες.

1. Εσωτερικες κανονιστικες και οργανωτικες παρεμβασεις (πχ Οργανογραμμα, νεοι κανονισμοι, κλπ). Αυτα ειναι ηδη σε εξελιξη.
2. Εξωτερικες παρεμβασεις (πχ περαιτερω θεσμικες ρυθμισεις που μας λυνουν τα χερια, πχ ευελιξια στον τομεα των προμηθειων- μελετη μετχοποιησης, κλπ)

Στο ρευστο περιβαλλον που ζουμε, γνωμη μου ειναι οτι πρεπει να ειμαστε μπροστα απο τις εξελιξεις, αντι να τρεχουμε να τις προλαβουμε. Επειδη οι εξελιξεις προχωρουν καμμια φορα γρηγορα, πρεπει και εμεις να ειμαστε καταλληλα οπλισμενοι με εμψυχο και αψυχο υλικο, και κυριως, γνωση και αυτοπεποιθηση. Αυτη αλλωστε ειναι και η μεγαλυτερη προκληση για το μελλον.

Σας ευχαριστώ.