

ΟΛΠ: Ο ΔΥΣΚΟΛΟΣ ΔΡΟΜΟΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ¹

Χαρίλαος Ν. Ψαρούτης*

Αν και αυτό ακούγεται κάπως ξένο για την Ελλάδα, ένα από τα πιο διαδεδομένα μοντέλα λιμενικής διαχείρισης ανά τον κόσμο είναι το λεγόμενο λιμάνι-ιδιοκτήτης (landlord port). Σύμφωνα με αυτό, οι πάσης φύσεως υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης παρέχονται από ιδιωτικές εταιρείες στις οποίες το λιμάνι παραχωρεί αυτό το δικαίωμα. Αυτό γίνεται με μακροχρόνια σύμβαση παραχώρησης, βάσει της οποίας ο πάροχος χρηματοδοτεί τις υπερδομές του λιμανιού (κτίρια, γήπεδα, εξοπλισμό, κλπ) ενώ ο οργανισμός λιμένος αναλαμβάνει τις υποδομές (προβλήτες, κρηπιδώματα, κλπ). Ο πάροχος δίνει ένα ετήσιο ενοίκιο στο λιμάνι (πιθανώς συνάρτηση του όγκου του φορτίου) έναντι του δικαιώματος να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές και φυσικά να εισπράττει από τους χρήστες γι' αυτές.

Σύμφωνα με το μοντέλο αυτό λειτουργούν πολλά λιμάνια (και δη δημόσια) στην Ευρώπη, όπως Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Γένοβα, Βαρκελώνη, κλπ. Είναι σημαντικό να επισημάνω ότι σε κάθε ένα από τα λιμάνια αυτά υπάρχουν τουλάχιστον δυο (2) πάροχοι, όπως ακριβώς στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος υπάρχουν τρεις (3) εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες cargo handling. Η ύπαρξη δυο η περισσότερων παρόχων σημαίνει ότι ο χρήστης μπορεί να διαλέξει, και ο μεταξύ τους ανταγωνισμός μειώνει το κόστος και αυξάνει την αποδοτικότητα του λιμανιού.

Στην Ελλάδα, και ειδικά στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, το μοντέλο διαχείρισης από ιδρύσεως των δυο λιμανιών και μέχρι σήμερα είναι εντελώς διαφορετικό, με όλες τις εργασίες να γίνονται από το ίδιο το προσωπικό των λιμανιών και με το χρήστη να μην έχει καμμία επιλογή σχετικά με το ποιος θα τον εξυπηρετήσει. Ο τύπος αυτός του λιμανιού λέγεται service port και δεν συναντάται πλέον και πολύ συχνά, στην Ευρώπη τουλάχιστο. Φωτεινές εξαιρέσεις περιλαμβάνουν τα ιδιωτικά λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου, τα οποία είναι service ports μεν, ιδιωτικά δε (από εποχής Θάτσερ και μετά).

Στην Ελλάδα, αυτό που ίσως δεν είναι ευρέως γνωστό στον κόσμο, ο οποίος μιλάει γενικά για λιμενεργάτες, είναι ότι στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο, το προσωπικό που ασχολείται με φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση δεν αποτελείται μόνο από 'λιμενεργάτες', που συνδικαλιστικά ανήκουν στην ΟΦΕ (Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδας), αλλά και από τους 'τεχνικούς-χειριστές', που ανήκουν στην ΟΜΥΛΕ (Ομοσπονδία Μονίμων Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδας). Οι τελευταίοι είναι και οι πολυπληθέστεροι σε αριθμό και δεν πρέπει να ενθουσιάζονται και πολύ που αποκαλούνται συλλήβδην από τα ΜΜΕ λιμενεργάτες. Το σύστημα αμοιβής των λιμενεργατών είναι εντελώς διαφορετικό από εκείνο των τεχνικών-χειριστών, κάτι που έχει αποτελέσει αντικείμενο έντονων τριβών μεταξύ τους στο παρελθόν (διότι γενικά οι αποδοχές των λιμενεργατών είναι υψηλότερες). Όμως, οι τριβές αυτές έχουν σήμερα τεθεί στο περιθώριο εν όψει του κοινού εχθρού. Είναι σαφές ότι και οι δύο κλάδοι μένουν εν πολλοίς εκτός αντικειμένου εργασίας εάν η όταν ο ΟΛΠ γίνει landlord port. Κατά συνέπεια χάνουν σημαντικό τμήμα των αποδοχών τους, και ιδίως τις μεγάλες προσαυξήσεις λόγω υπερωριών και εργασίας τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες. Σίγουρα χάνουν τις

¹ Ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ, Δεκέμβριος 2006.

αμοιβές που κυμαίνονται στα εξωφρενικά επίπεδα των 100.000 ευρώ και άνω, και οφείλονται εν πολλοίς στους αναχρονιστικούς κανονισμούς εργασίας, κυρίως στο χώρο των λιμενεργατών.

Επομένως η μετατροπή του ΟΛΠ από service port σε landlord port είναι όντως κοσμογονική, και αντίδραση των συνδικαλιστών είναι αναμενόμενη. Σίγουρα αυτή οφείλεται στη μεγάλη ανατροπή που η αλλαγή αυτή θα επιφέρει και στον διαφαινόμενο κίνδυνο να χαθούν πολλά 'κεκτημένα'.

Έχει ο ΟΛΠ και ειδικά το ΣΕΜΠΟ ανάγκη από ιδιωτικά κεφάλαια για την περαιτέρω ανάπτυξή του; Εγώ πιστεύω πως ναι, και πάντα αυτή ήταν η άποψή μου. Η πτώση του ΟΛΠ από τη θέση Νο. 41 το 1998 στη θέση Νο. 60 το 2005 στην παγκόσμια λίστα container ports απλώς επιβεβαιώνει ότι ο υπόλοιπος κόσμος τρέχει πιο γρήγορα από μας, παρ' όλων ότι η κίνηση του ΣΕΜΠΟ το 2005 ήταν κατά 50% μεγαλύτερη από εκείνη του 1998! Στη Μεσόγειο ο λιμενικός ανταγωνισμός είναι μεγάλος και το ερώτημα είναι αν ο ΟΛΠ κάνοντας μόνο δικές του επενδύσεις μπορεί να παραμείνει μέσα στο παιχνίδι με αξιώσεις. Η μέχρι στιγμής δυναμική δεν μπορεί να στηρίξει ένα τέτοιο αισιόδοξο σενάριο, τη στιγμή μάλιστα που ένα μέρος των κερδών του ΣΕΜΠΟ δεν επανεπενδύεται για τη δική του ανάπτυξη, αλλά για να χρηματοδοτήσει άλλους τομείς του λιμανιού που δεν είναι τόσο κερδοφόροι (με κύριο παράδειγμα το επιβατικό λιμάνι). Από την άλλη πλευρά, το όποιο σχέδιο εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων δεν θα πετύχει από μόνο του, και υπάρχει κίνδυνος μάλιστα να αποτύχει, αν γίνουν λάθη. Ρητές προϋποθέσεις για επιτυχία είναι πρώτον ο προσεκτικός σχεδιασμός και δεύτερο η μεγάλη προσοχή στην υλοποίησή του.

Υπάρχουν σήμερα οι προϋποθέσεις αυτές; Μακάρι, αλλά δεν είμαι καθόλου σίγουρος. Πρώτον, το σχέδιο της παραχώρησης είναι να δημιουργηθεί ένα ιδιωτικό μονοπώλιο, δηλαδή ένα dedicated terminal και όχι ένα multi-user terminal, όπως υπάρχει στα άλλα landlord ports της Ευρώπης. Αν ο διαγωνισμός ήταν για περισσότερους του ενός παρόχους, ο καθένας από τους οποίους θα έπαιρνε ένα κομμάτι του terminal (πχ Προβλήτα I, II, III), τότε θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ τους. Ακόμη και ο ίδιος ο ΟΛΠ θα μπορούσε να ήταν ένας από αυτούς τους παρόχους, όπως μέχρι προ τινος προγραμματιζόταν με την παραχώρηση μόνο του Προβλήτα I, αλλά βέβαια αυτό θα σήμαινε ότι ο ΟΛΠ θα έπρεπε να βρει τρόπους να ανταγωνίζεται τους γείτονες ιδιώτες παρόχους χωρίς να χάνει. Αλλά ο διαγωνισμός είναι για ένα μόνο πάροχο, ο οποίος μάλιστα μπορεί να είναι ναυτιλιακή εταιρία (πχ η COSCO), οπότε στην περίπτωση αυτή μόνο η εταιρία αυτή θα μπορεί να διακινεί φορτία. Εναλλακτικά, ο διαγωνισμός θα μπορούσε να είναι ανοικτός μόνο για port operators, όπως πχ η Hutchison, η PSA, κλπ, όπου το λιμάνι θα είναι διαθέσιμο σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις. Αλλά ο διαγωνισμός δεν έχει φαίνεται να έχει μια τέτοια προδιαγραφή.

Εκτός από τα πάσης φύσεως άλλα προβλήματα, η δημιουργία ενός ιδιωτικού μονοπωλίου θα δημιουργήσει επίσης προβλήματα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά την μέχρι τούδε αποτυχία της απελευθέρωσης λιμενικών υπηρεσιών (λιμενικό πακέτο), η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν θα αφήσει το θέμα αυτό, και ήδη επεξεργάζεται νέο πλαίσιο Κοινοτικής λιμενικής πολιτικής, προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης. Είτε ένα νέο λιμενικό πακέτο, είτε η εφαρμογή των ήδη υπαρχόντων κανόνων ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση κινούνται στην αντίθετη κατεύθυνση από εκείνη της δημιουργίας ενός ιδιωτικού μονοπωλίου στον Πειραιά

(και άλλου ενός στη Θεσσαλονίκη).

Θα πρέπει επίσης να δρομολογηθούν οι αναγκαίες ρυθμίσεις ώστε ο διαγωνισμός να μην προσκρούσει σε νομικά προβλήματα. Σαν παράδειγμα (και είναι ένα από πολλά), η κείμενη νομοθεσία ορίζει ότι «οι οικοδομικές άδειες στις χερσαίες ζώνες λιμένα εκδίδονται από τις κατά τόπους πολεοδομικές αρχές, μετά από έγκριση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.» Εδώ η αρμόδια αρχή είναι η Διεύθυνση Πολεοδομίας της Νομαρχίας Πειραιά. Τι γίνεται όμως αν αυτή δεν συναινέσει στο κτιριολογικό πρόγραμμα του ιδιώτη παρόχου; Υπόψη ότι κ. Μίχας έχει ήδη δηλώσει την κάθετη αντίθεσή του στα σχέδια της Κυβέρνησης. Είναι σαφές ότι για να ενδιαφερθεί ο Χ ιδιώτης επενδυτής, θα πρέπει να ξέρει προκαταβολικά από ποιες συμπληγάδες θα πρέπει να περάσουν τα επενδυτικά του σχέδια προτού αυτά τεθούν σε εφαρμογή. Θα πρέπει τέλος να υπάρχει κάποιο business plan σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας του ΟΛΠ υπό το νέο καθεστώς, κάτι που τουλάχιστο να δείχνει τις χρηματορροές που προσδοκά η εταιρεία.

Αίσθησή μου είναι ότι ο δρόμος της ιδιωτικοποίησης θα είναι ενδιαφέρων αλλά μακρύς.

* Ο Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης είναι καθηγητής ΕΜΠ και πρώην διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΠ ΑΕ.