

Ο ρόλος των ιδιωτικών κεφαλαίων στην περαιτέρω ανάπτυξη του ΟΛΠ

Του ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ*

Με ενδιαφέρον παρακολουθώ την εδώ και μερικές βδομάδες αντιπαράθεση μεταξύ των συνδικαλιστών του ΟΛΠ και της Διοίκησης του ΟΛΠ (και κατ' επέκταση της κυβέρνησης) για το θέμα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο. Σχετικά έχω να κάνω τις εξής αρχικές παρατηρήσεις:

1) Πάντα ήμουνα της άποψης ότι ο ΟΛΠ έχει ανάγκη ιδιωτικών κεφαλαίων για την περαιτέρω, πιο δυναμική ανάπτυξη του. Αν αυτό ισχύει για το ΣΕΜΠΟ, που είναι το πιο κερδοφόρο κομμάτι του ΟΛΠ (και πιστεύω ότι ισχύει), πολλώ μάλλον ισχύει για τους λιγότερο κερδοφόρους τομείς του λιμανιού, όπως πχ το επιβατικό λιμάνι, ώστε αυτοί να μην χρηματοδοτούνται σταυρωτά από τα κέρδη του ΣΕΜΠΟ, σε βάρος της ανταγωνιστικότητάς του, όπως νομίζω ότι συμβαίνει (συνέβαινε και παλαιότερα, επί εποχής μου). Αν δεν υπήρχε αυτή η σταυρωτή επιδότηση, ίσως τα πράγματα ήταν κάπως καλύτερα. Αλλά προφανώς δεν ήταν αυτός ο λόγος της αλλαγής που αποφασίστηκε.

2) Από την άλλη πλευρά, η μετατροπή του ΟΛΠ από service port (όπου οι φορτοεκφορτωτικές εργασίες γίνονται από το προσωπικό του λιμανιού) σε landlord port (όπου αυτές γίνονται από ιδιωτικές εταιρείες στις οποίες το λιμάνι παραχωρεί αυτό το δικαίωμα) είναι όντως κοσμογονική, και χρειάζεται προσεκτικό σχεδιασμό και εξαιρετική προσοχή στην υλοποίηση. Η αντίδραση των συνδικαλιστών ήταν αναμενόμενη και σίγουρα οφείλεται στη μεγάλη ανατροπή που η αλλαγή αυτή θα επιφέρει. Σύμφωνα με το μοντέλο αυτό λειτουργούν πολλά λιμάνια (και δη δημόσια) στην Ευρώπη, όπως Ρότερνταμ, Αμβούργο, Αμβέρσα, Γένοβα, Βαρκελώνη, κλπ. Δεν συμφωνώ με τον πρόεδρο της ΟΜΥΛΕ (φύλλο «Κ» 3/12/06) ότι το μοντέλο αυτό υπάρχει κυρίως σε υποανάπτυκτες χώρες, θα έλεγα μάλλον ότι το μοντέλο του ΟΛΠ και του ΟΛΘ (service ports που είναι δημόσια) είναι εκείνο που συναντιέται σπάνια την σύμερον ημέραν.

Σχέδιο παραχώρησης

3) Ο βασικός προβληματισμός μου με το σχέδιο παραχώρησης, έτσι όπως το έχω καταλάβει, είναι ότι υπάρχει σοβαρή περίπτωση να δημιουργηθεί ένα dedicated terminal και όχι ένα multi-user terminal. Το πρώτο σημαίνει ότι θα φέρνει φορτία μόνο η COSCO, η οποία αναλάβει τη διαχείριση του terminal, η κάποια άλλη ναυτιλιακή εταιρεία, αν το αναλάβει εκείνη. Αν ο διαγωνισμός ήταν για περισσότερους του ενός παρόχους, ο καθένας από τους οποίους θα έπαιρνε ένα κομμάτι του terminal (πχ Προβλήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ), τότε θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ τους που θα έριχνε τις τιμές και θα αύξανε την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού. Ακόμη και ο ίδιος ο ΟΛΠ θα μπορούσε να ήταν ένας από αυτούς τους παρόχους, όπως μέχρι πρό-

τινος προγραμματιζόταν με την παραχώρηση μόνο του Προβλήτα Ι.

4) Εναλλακτικά, ο διαγωνισμός θα μπορούσε να είναι ανοικτός μόνο για port operators, όπως πχ η Hutchison, η PSA, η Dubai Ports, κλπ, οπότε θα είχαμε τη δεύτερη περίπτωση (multi-user terminal), όπου το λιμάνι είναι διαθέσιμο σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις. Σε κάθε περίπτωση η δημιουργία ενός ιδιωτικού μονοπωλίου είναι κατά την άποψή μου κάτι που θα πρέπει να αποφευχθεί.

5) Οι κανόνες του παιχνιδιού θα πρέπει να διευκρινισθούν περισσότερο, ώστε να ξέρουν οι ιδιώτες επενδυτές τι πρέπει να περιμένουν, αλλά και ο ΟΛΠ (και γενικότερα το Ελληνικό Δημόσιο) τι δικαιώματα και υποχρεώσεις θα έχει. Υποθέτω ότι πρέπει να υπάρχει κάποιο business plan σχετικά με το νέο τρόπο λειτουργίας του ΟΛΠ υπό το νέο καθεστώς, κάτι που να δείχνει τις χρηματοροές που προσδοκά η εταιρεία όταν το μοντέλο αλλάξει τόσο δραστηκώς. Θα πρέπει να έχουν επίσης δρομολογηθεί οι αναγκαίες ρυθμίσεις ώστε ο διαγωνισμός να μην προσκρούσει σε νομικά προβλήματα.

Παράδειγμα

6) Τυχαίο παράδειγμα πιθανού νομικού προβλήματος (υπάρχουν και άλλα): Έστω ότι ο Χ ιδιώτης πάροχος θέλει να φτιάξει ένα κτίριο για το terminal. Αυτό υπόκειται στο Ν2987/2002 (άρθρο 9), όπου «καθορίζονται όροι και περιορισμοί δόμησης για συγκεκριμένες εγκαταστάσεις σε λιμένες», περιλαμβανομένου και του ΟΛΠ. Στην παρ. 3 αναφέρεται ότι «οι οικοδομικές άδειες στις θεράσιες ζώνες λιμένα εκδίδονται από τις κατά τόπους πολεοδομικές αρχές, μετά από έγκριση της Γεν. Γραμ. Λιμένων και Λιμ. Πολιτικής.» Εδώ η αρμόδια αρχή είναι η Διεύθυνση Πολεοδομίας της Νομαρχίας Πειραιά. Τι γίνεται αν αυτή δεν συναινέσει για οποιοδήποτε λόγο; Ακυρώνεται η όλη επένδυση;

7) Κλείνω αναφερόμενος ξανά στον επιβατικό λιμένα, οι σοβαρές επενδύσεις στον οποίο κατά την άποψή μου έχουν πολύ χαμηλό (ίσως και αρνητικό) δείκτη απόδοσης, μια και τα λιμενικά τέλη της ακτοπλοΐας είναι χαμηλά. Δεν ξέρω τι εννοικίο προσδοκά να εισπράξει ο ΟΛΠ από το νέο ΣΕΜΠΟ, και τι σκέφτεται να καλύψει με το εννοικίο αυτό. Θα ήταν κατά τη γνώμη μου ανεδαφικό να πωγανεί το εννοικίο αυτό σε μη ανταποδοτικές δραστηριότητες όπως ο επιβατικός λιμένας, και είναι ίσως αυτή μια ευκαιρία να επανεξεταστεί το πλαίσιο λειτουργίας του τελευταίου με γνώμονα την επίτευξη της ανταποδοτικότητας. Ο ρόλος των ιδιωτικών κεφαλαίων και εδώ είναι σημαντικός. Υπενθυμίζω ότι στο παρελθόν είχαμε περιλάβει στο business plan του ΟΛΠ τη δημιουργία ιδιωτικών terminals από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, αλλά από όσα ξέρω αυτό δεν προχώρησε.

* Ο κ. Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης είναι καθηγητής ΕΜΠ, πρώην διευθύνων σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ.