

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ «έμεινε» στις προγραμματικές δηλώσεις

Του ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ*

Πριν από περίπου ένα έτος είχα δημοσιεύσει ένα άρθρο με τίτλο «ο ρόλος των ιδιωτικών κεφαλαίων στην περαιτέρω ανάπτυξη του ΟΛΠ» («Καθημερινή» 7/12/2006). Στο άρθρο σχολίαζα την απόφαση της διοίκησης του ΟΛΠ να προχωρήσει σε διαγωνισμό για την παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) του ΟΛΠ σε ιδιώτες και διετύπωνα την άποψη ότι τα ιδιωτικά κεφάλαια είναι απολύτως απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ, αλλά χρειάζεται προσοχή ώστε το εγχείρημα αυτό να προχωρήσει σωστά. Είχα σχετικά εκφράσει αρκετές επιφυλάξεις για τον τρόπο με τον οποίο ο διαγωνισμός αυτός επρόκειτο να γίνει και από πλευράς τύπου και από πλευράς ουσίας.

Ηδη πάνω από ένα έτος έχει περάσει από τότε που η διοίκηση του ΟΛΠ πήρε την κοσμοϊστορική εκείνη απόφαση. Κοντά δύο έτη έχουν περάσει από τότε που Κινέζοι εκδίδωσαν ενδιαφέρον για τον Πειραιά (αλλά και γι' άλλα ελληνικά λιμάνια, όπως τη Θεσσαλονίκη και το Τυμπάκι στην Κρήτη, λιμάνι το οποίο εφάρετο ότι θα κατασκευάσουν). Σχεδόν τρία έτη έχουν περάσει από την εποχή που τέθηκε στο τραπέζι ότι ο ΟΛΠ θα χρησιμοποιήσει και ιδιωτικά κεφάλαια για την επέκταση της υποδομής και ίσως και του εξοπλισμού του Προβλήτα Ι (του πιο μικρού από τους δύο Προβλήτες του ΣΕΜΠΟ). Και προφα-

νώς πλησιάζουμε ήδη τα τέσσερα έτη από τότε που η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ανέλαβε την εξουσία, με υποτίθεται συγκεκριμένα σχέδια για το πώς η ιδιωτική πρωτοβουλία θα βοηθούσε να αναπτυχθούν τα λιμάνια της χώρας. Όχι μόνο αυτό, αλλά στις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησης του Μάρτιο του 2004 είχε ρητά προαναγγελθεί η λειτουργία των μεγάλων λιμένων, σύμφωνα με το μοντέλο «landlord port» με τουλάχιστον δύο ανεξάρτητους παράκτους, οι οποίοι θα επιλέγοντο με διαφανείς διαδικασίες.

Και όμως, παρά την ανωτέρω προϊστορία, δεν έχει αλλάξει ακόμη το παραμικρό στην ιδιοκτησιακή σχέση του ΣΕΜΠΟ με τον ΟΛΠ και κατ' επέκταση με το ελληνικό Δημόσιο. Ο διαγωνισμός παραχώρησης μέχρι στιγμής δεν έχει προκηρυχθεί και δεν είναι σαφές ούτε πότε θα προκηρυχθεί ούτε εάν θα αλλάξουν οι προδιαγραφές του σε σχέση με τις περυσινές. Έχουμε βέβαια πρόσφατα ένα καταγίγισμο φημών και δημοσιεύσεων περί πολλών μνηστών γι' αυτό που πολλοί αποκαλούν «το φιάτο» του λιμανιού. Εκτός από την COSCO, διαβάσαμε για τις Maersk, Dubai Ports, ZIM, PSA, Hutchison και φυσικά, για την MSC. Αλλά αυτό δεν αλλάζει την ουσία, η οποία παραμένει αμετάβλητη: μηδέν εις το πλάκον.

Η περσινή σπουδή να προχωρήσει ο διαγωνισμός «τρέχοντας με τα 1.000» εκτροχιάστηκε από τις συνδικαλιστικές κινητοποιήσεις, οι οποίες σχεδόν έκλεισαν το

ΣΕΜΠΟ για περίπου δύο μήνες, με αποτέλεσμα την άτακτη υποχώρηση της κυβέρνησης, την υπόσχεση διαλόγου (που ως φαίνεται ποτέ δεν έγινε) και την ανάθεση τουλάχιστον δύο μελετών, μια από τη διοίκηση του ΟΛΠ και μία από τη ΓΣΕΕ, και τις δύο στο Πανεπιστήμιο Πειραιά (σε διαφορετικά Τμήματα), όπου η μεν μια απεδείκνυε ότι η ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ θα είναι θετικό βήμα, και η δε άλλη απεδείκνυε ακριβώς το αντίθετο. Κατόπιν πέρασε στην προελεγχόμενη περίοδο, μετά είχαμε τις εκλογές και πρόσφατα, μετά την ανάληψη καθηκόντων από το νέο υπουργό, αντικαταστάθηκε ένα μεγάλο μέρος του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΛΠ. Αλλά ακόμη περιμένουμε με χιτσκοκική αγωνία να μάθουμε: τι επιτέλους θα γίνει με την ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ, και πότε;

Θα μπορούσε, βέβαια, να αναρωτηθεί κάποιος: προς τι η βία; Θα μπορούσε το τρέκον καθεστώς να παραμείνει έτσι για ένα απροσδιόριστο χρονικό διάστημα. Ετσι κι αλλιώς, τα οικονομικά του ΟΛΠ πηγαίνουν καλύτερα. Εναλλακτικά, θα μπορούσε η περαιτέρω ιδιωτικοποίηση να γίνει μέσω πώλησης μιας νέας φέτας μετοχών του ΟΛΠ στο Χ.Α., κάτι που θα ήταν απόλυτα ανώδυνο, εκτός βέβαια και αν το ελληνικό Δημόσιο έκανε το 50% των μετοχών.

Όμως, ακόμη θυμάμαι την τοποθέτηση ενός υψηλού αξιωματούχου από τη Νιγηρία, σε ένα διεθνές λιμενικό συνέδριο που παρακολούθησα πριν από μερικούς μήνες

στην Πορτογαλία. Αυτός είπε ότι τα λιμάνια της χώρας του είχαν από καταβολής κόσμου σοβαρά προβλήματα, μέχρις ότου αποφάσισαν να τα παραχωρήσουν σε ιδιώτες. Από τη στιγμή εκείνη όλα τα προβλήματα δρομολογήθηκαν προς επίλυση, με καταλύτη τα σημαντικά ιδιωτικά κονδύλια που μαζεύτηκαν για επενδύσεις. Όταν ο κύριος αυτός τελείωσε το λόγο του, αναρωτήθηκα, ομολογουμένως με κάποια ελπίη: «Μας έβαλαν τα γυαλιά ακόμη και οι Νιγηριανοί – εμείς στην Ελλάδα τι κάνουμε;» Η απάντηση ήρθε από μόνη της: «Όχι και πολλά, όμως ο κόσμος γύρω μας τρέχει, και δεν θα μας περιμένει άλλο».

Διαδικασίες παραχώρησης ΣΕΜΠΟ έχουν γίνει και αλλού κατά κόρον, και στην Ευρώπη και σε άλλες χώρες. Αλλά στο θέμα αυτό, όπως και σε άλλα πολλά, εμείς στην Ελλάδα μοιάζει να θέλουμε να εφεύρουμε ξανά τον τροχό. Τα βασικά ζητούμενα είναι δύο: (α) η πολιτική βούληση να προχωρήσει η διαδικασία, και (β) ένα σοβαρό επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) για να προχωρήσει σωστά. Εάν αυτά τα δύο στοιχεία υπάρχουν, η διαδικασία μπορεί να προχωρήσει άμεσα και χωρίς χρονοτριβή. Αντίστροφα, η συνεχιζόμενη καθυστέρηση στη διαδικασία υποδηλώνει ότι τουλάχιστον ένα από τα (α) και (β) τη στιγμή αυτή λείπει. Εκτός και εάν λείπουν και τα δύο.

*Πρώην διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ.