

CHINATOWN¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ

Με την επικείμενη ψηφισή απο τη Βουλή του Νομου που κυρώνει τη σύμβαση ΟΛΠ-Cosco, θα ήταν ίσως χρησιμο να θυμηθούμε κάποια γεγονότα που φαινομενικά δεν έχουν σχέση με τις τελευταίες εξελίξεις, αλλά ουσιαστικά έχουν.

Θυμάμαι κάποτε το 1997, το 2^ο έτος της θητείας μου στον ΟΛΠ (8/1996-3/2002), είχαμε σκληρές διαπραγματεύσεις με το σωματείο των λιμενεργατών για τη μείωση της περιβόητης «πόστας», δηλαδή της σύνθεσης της εργατικής ομάδας κάτω από κάθε γερανογέφυρα του ΣΕΜΠΟ. Η σύνθεση αυτή την εποχή εκείνη ήταν 9 εργάτες και 2 αρχιεργάτες, εκτός από τους τεχνικούς-χειριστές (υπαλλήλους του ΟΛΠ, μέλη της ΟΜΥΛΕ) που δούλευαν τις γερανογέφυρες και τα λοιπά μηχανήματα. Μια λεπτομερεια που δεν είναι γνωστή σε πολλούς είναι ότι τα καθεστώτα εργασίας και αμοιβής των λιμενεργατών (αφ' ενός) και των μελών της ΟΜΥΛΕ (αφ' ετερου) είναι εντελώς διαφορετικά, με συχνό αποτέλεσμα σημαντικές τριβές μεταξύ τους.

Αυτοί οι 9+2 αμειβότανε σύμφωνα με ένα Κανονισμό Εργασίας που ίσχυε από το 1970, και προφανώς οι αμοιβές αυτές επιβάρυναν αρκετά το λειτουργικό κόστος του ΣΕΜΠΟ. Θέλαμε το κόστος αυτό να πέσει, για να μπορέσουμε να προσφέρουμε ανταγωνιστικότερα τιμολόγια, κυρίως σε εταιρίες που θέλανε να έρθουν στον Πειραιά να κάνουν μεταφόρτωση. Υπόψη ότι το καλοκαίρι του 1996 δυο εταιρίες, η Evergreen και η Lloyd Triestino είχαν μετακομίσει τις μεταφορτωτικές τους δραστηριότητες από τον Πειραιά στο Gioia Tauro της Ιταλίας. Το 1997 επελέξαν τον Πειραιά για μεταφόρτωση η Norasia και η MSC, μετα εφυγε η Norasia και εμεινε μονη η MSC, ηρθε και η China Shipping για 2 χρονια (2000-2001). Αλλα ολα αυτα τα χρονια η ποστα παρεμεινε η ιδια.

Στο διαστημα αυτο, ολες οι προσπάθειες να μειωθεί η πόστα στο ΣΕΜΠΟ, όπως και η πόστα για άλλες εργασίες στο λιμάνι, απέτυχαν παταγωδώς, κυριως λογω της ακαμπτης στασης των λιμενεργατων. Μετα το 2004 η πόστα στο ΣΕΜΠΟ μειώθηκε, αλλά οριακά και υπό προϋποθέσεις, χωρίς κάποιο εντυπωσιακό αποτέλεσμα στη μείωση του κόστους.

Εν τω μεταξύ, τα σωματεία (και οι λιμενεργατες και η ΟΜΥΛΕ) ιστορικά ουδολως απασχολουσε η «de facto ιδιωτικοποίηση» του ΣΕΜΠΟ. Η ιδιωτικοποίηση αυτή, καθεστώς από καταβολής ΣΕΜΠΟ, δεν είναι ευρέως γνωστή. Ήταν όμως η αλήθεια την εποχή εκείνη, εξ αιτίας της παγκόσμιας πρωτοτυπίας της ουσιαστικής ανάμιξης όλων των ιδιωτικών πρακτορείων των ναυτιλιακών εταιριών στη λειτουργία του σταθμού, από την οργάνωση της πλατείας μέχρι τον προγραμματισμό της φόρτωσης, και από την καταγραφή των εμπορευματοκιβωτίων μέχρι το δέσιμό τους στο πλοίο (lashing), εργασία που αρνούνταν να αναλάβουν οι ίδιοι οι λιμενεργάτες πάνω από κάποιο ύψος στοιβασίας. Όλες αυτές ήταν εργασίες που τυποιας μεν έπρεπε να κάνει ο ΟΛΠ σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, αλλά ουσιαστικά τις έκαναν ιδιώτες, με επί πλέον χρέωση φυσικά. Είναι εργασίες που όλα τα ξένα terminals προσφέρουν τα

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μαρτιος 2009.

ίδια, και όχι τα πρακτορεία. Η κατάσταση αυτή κάπως εξορθολογίστηκε με την έναρξη της μηχανογράφησης του ΣΕΜΠΟ το φθινόπωρο του 2001, γεγονός που επέφερε σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση του terminal και απετέλεσε (τουλάχιστο κατά την ταπεινή μου άποψη) το πιο σημαντικό γεγονός στην ιστορία του ΟΛΠ μέχρι τότε.

Φυσικά, η παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ στην Cosco (και συγκεκριμένα ο Προβλήτας II και ο μελλοντικός III) είναι ακόμη πιο σημαντικό γεγονός, κοσμοϊστορικό θα έλεγα. Με τα ως άνω όμως δεδομένα, δεν είναι να απορεί κανείς για την εξέλιξη αυτή. Εάν ο ίδιος ο ΟΛΠ είχε μπορέσει να βρει τρόπους να λειτουργήσει το ΣΕΜΠΟ πιο ορθολογικά (βλέπε πόστα, αλλά και άλλα θέματα), μπορεί και να μη χρειαζότανε η παραχώρηση. Άκουσα ότι η πόστα που θα έχει η Cosco θα είναι 4+0 (αντι για 9+2), συν ένας χειριστής (αντί για 2). Υπόψη ότι άλλα terminals (όπως το Delta terminal στο Rotterdam) είναι πλήρως αυτοματοποιημένα και δεν υπάρχει κανένας άνθρωπος κάτω από τη γερανογέφυρα. Ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, με ποια πόστα θα ανταγωνίζεται την Cosco ο ΟΛΠ που θα λειτουργεί μόνος του τον Προβλήτα I λίγα μέτρα πιο πέρα;

Το ερωτημα αυτο εχει νοημα, μια και εχει πολλακις αναπτυχθει απο πλευρας ΟΛΠ και Κυβερνησης το επιχειρημα οτι η λειτουργια του Προβλητα I απο τον ιδιο τον ΟΛΠ θα αποτελεσει ασφαλιστικη δικλειδα στον οτιοιο κινδυνο η Cosco να εγκαθιδρυσει μονοπωλιο στο ΣΕΜΠΟ, και μαλιστα ιδιωτικο. Το σκεπτικο ειναι οτι ακομη και αν κανει καποιο αστειο η Cosco στους Προβλητες II και III, εδω θα ειναι ο ΟΛΠ για να μας σωσει.

Ειναι ομως ετσι; Εγω δεν εχω δει καποιο σχεδιο αναδιαρθρωσης του ΟΛΠ που να απαντα στα εξης ερωτηματα: Πως θα μπορεσει ο ΟΛΠ του Προβλητα I να ανταγωνιστει την Cosco στους Προβλητες II και III; Τι αλλαγες θα κανει στο εργασιακο καθεστωσ και στα τιμολογια του; Τι εκσυγχρονισμο θα πρεπει να κανει; Τι επενδυσεις; Οποιος πιστευει οτι τα θεματα αυτα θα τακτοποιηθουν απο μονα τους, χωρις λεπτομερη σχεδιασμο, ειναι γελασμενος.

Και ερχομαστε τωρα στη συμβαση ΟΛΠ- Cosco, και συγκεκριμενα στο Σχεδιο Νομου για την κυρωση της απο τη Βουλη. Μετα απο το αρθρο πρωτο, που λεει οτι κυρωνεται η υπογραφεισα συμβαση, υπαρχει το αρθρο δευτερο, «ρυθμισεις φορολογικων θεματων» Το αρθρο αυτο παρεχει συγκεκριμενα επι πλεον προνομια στην Cosco, οπως ενδεικτικα:

1. απαλλαγη του φορου εισοδηματος απο δεδουλευμενους τοκους που αποκτα μεχρι έναρξης λειτουργιας του Προβλητα III.
2. δικαιομα επιστροφης πιστωτικου υπολοιπου ΦΠΑ εντος 60 ημερων, αλλως εντοκα.
3. δικαιομα συμψηφισμου συσσωρευμενων ζημιων με τα φορολογητεα κερδη επομένων χρήσεων, χωρίς χρονικό περιορισμό.
4. Ευελιξια στη μεθοδο προσδιορισμου των αποσβεσεων
5. Απαλλαγη απο τελη χαρτοσημου

Το βασικό ερώτημα που τίθεται είναι, για ποιο λόγο παρέχονται αυτά τα προνόμια στην Cosco, δεδομένου μάλιστα ότι ούτε ο ίδιος ο ΟΛΠ απολαύει αυτών των προνομίων; Δεν είναι αυτό αθέμιτος ανταγωνισμός; Και μάλιστα τα προνόμια αυτά παρέχονται εξωσυμβατικά, με τη βούλα του Ελληνικού Κράτους, και χωρίς να είναι αυτά γνωστά όταν έγινε ο διεθνής διαγωνισμός για την παραχώρηση. Και αναρωτιέται τώρα η Maersk (τυχαίο όνομα), αν ήξερα για τα προνόμια αυτά, μήπως υπεβαλά και εγώ προσφορά, και μάλιστα καλύτερη της Cosco;

Σίγουρα το Ελληνικό Κράτος δεν προσεφέρθη από μόνο του να παρασχει τα προνόμια αυτά. Αν το έκανε για να προσελκύσει την ξένη επένδυση (και είναι θεμιτό να δίνεις κάποια προνόμια για να προσελκύεις ξένες επενδύσεις), έπρεπε να το έκανε από πριν, όχι εκ των υστέρων. Η εκ των υστέρων παροχή των προνομίων αυτών, και μάλιστα εξωσυμβατικά, δίνει τη σαφή εντύπωση ότι ήταν προϊόν πίεσης από την Κινεζική πλευρά, ότι εάν δεν δοθούν, η υποθεση θα έχει την τύχη της Hutchison στη Θεσσαλονίκη.

Και τώρα οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ ωρνούνται περί ξεπουληματος, κλπ. Εγώ θα έλεγα, too little, too late. Αν και σε ορισμένα σημεία ίσως έχουν δίκιο, δεν έχουν παρά να δουν την όλη προϊστορία και να αναλογισθούν το μερίδιο της ευθύνης τους για το πώς καταλήξαμε εδώ που είμαστε. Χωρίς αυτό βεβαίως να σημαίνει ότι η κύρια ευθύνη για την κύρωση του συγκεκριμένου Σχεδίου Νομού δεν ανήκει στην Κυβέρνηση που τον έφερε στη Βουλή.

Ιδιωτικά κεφάλαια, και μάλιστα ξένα, για την ανάπτυξη των λιμανιών της χώρας, ναι. Αλλά με σωστές διαδικασίες. Το κατά ποσο το τελευταίο ισχύει στην περίπτωση της Cosco, εμένα θα μου επιτρέψετε να έχω κάποιες επιφυλάξεις.