

Οι εκκρεμότητες υπονομεύουν την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών

Τα ανοικτά θέματα στην ελληνική λιμενική νομοθεσία είναι τόσο πολλά, που από τεχνοκρατική άποψη η παραχώρηση λιμενικών χρήσεων ή η πώληση της πλειοψηφίας των μετοχών στα λιμάνια της χώρας θα αντιμετωπίσει στο μέλλον πολλά και σοβαρά προβλήματα, καθώς θα πρέπει να ρυθμιστούν σημαντικές εκκρεμότητες, που αφορούν την οικονομική και κοινωνική λειτουργία των λιμανιών.

ΤΟΥ

ΓΙΩΡΓΟΥ ΜΗΤΡΑΚΗ

gmitrakis@ekdotiki.gr

Αυτό είναι το συμπέρασμα από την χτεσινή τοποθέτηση που έκανε σε εκδήλωση του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος ο Δημήτρης Θεολογίτης, διευθυντής Λιμενικής Πολιτικής της γενικής διεύθυνσης Μεταφορών της Κομισιόν. Ο κ. Θεολογίτης μιλώντας ενώπιον φοιτητών και ακαδημαϊκών διευκρίνισε ότι εκφράζεται ως τεχνοκράτης και οι θέσεις του δεν έχουν σχέση ούτε με την ευρωπαϊκή νομοθεσία ούτε, πολύ περισσότερο, με πολιτικές επιλογές. Για τους γνωρίζοντες βέβαια αυτός είναι ο τρόπος που παγίως τοποθετούνται οι τεχνοκράτες της Κοινότητας, όταν θέλουν να πουν την άποψή τους, η οποία είναι βέβαιο ότι έχει συζητηθεί στην Κομισιόν.

Όπως σημείωσε ο κ. Θεολογίτης,

Εκδήλωση του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος με το διευθυντή Λιμενικής Πολιτικής της γενικής διεύθυνσης Μεταφορών της Κομισιόν

η ελληνική Πολιτεία, παρά την παρότρυνση και την υπόδειξη της Κομισιόν τα τελευταία χρόνια, δεν έχει προχωρήσει σε χαρτογράφηση των δραστηριοτήτων στα λιμάνια, ούτε -βέβαια- στον ορισμό και το διαχωρισμό ανάμεσα στο Δημόσιο και τους ιδιώτες που θα αναλαμβάνουν αυτές τις δραστηριότητες.

Εργο που τώρα πια θα πρέπει να αναλάβει η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων.

Ειδικότερα, για τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τα οποία βρίσκονται σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης, ο κ. Θεολογίτης κωδικοποίησε ως ακολούθως τα βασικά ζητήματα που θα πρέπει να ρυθμιστούν:

Πρώτον, ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων σε δημόσιες και ιδιωτικές.

Δεύτερον, οι χρήσεις γης, που έχουν καθοριστεί εδώ και δεκαετίες και ενδεχομένως θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν, καθώς τα συμφέροντα είναι μεγάλα.

Τρίτον, η ευθύνη της ακτογραμμής, που και στις δύο περιπτώσεις είναι αρκετά χιλιόμετρα και το



Ενώπιον φοιτητών και ακαδημαϊκών μίλησε στην εκδήλωση του Διεθνούς Πανεπιστημίου ο Δημήτρης Θεολογίτης, διευθυντής Λιμενικής Πολιτικής της γενικής διεύθυνσης Μεταφορών της Κομισιόν

2001, όταν ψηφίστηκε ο νόμος με τον οποίο δημιουργήθηκαν εταιρίες των λιμανιών, παραχωρήθηκαν στις ΑΕ χωρίς πολλή επεξεργασία, επειδή οι εταιρίες αυτές ήταν τότε 100% δημόσιες.

Τέταρτον, η τιμολογιακή πολιτική και ποιος θα την καθορίζει. Μέχρι τώρα οι δημόσιες ΟΛΠ και ΟΛΘ προτείνουν και το υπουργείο τυπικά εγκρίνει.

Πέμπτον, τι θα γίνει μετά το 2051, όταν λήγει η παραχώρηση της χρήσης της ακτογραμμής -30 μέτρα από τη θάλασσα- από το Δημόσιο στις δημόσιες ΑΕ;

Εκτον, τι θα γίνει με τα φορολογικά προνόμια που το κράτος έχει παραχωρήσει στις ΑΕ των λιμένων, που σήμερα ελέγχει κατά πλειοψηφία;

«Αν όλα αυτά και άλλα μικρότερα ρυθμιστούν, τότε το μοντέλο παραχώρηση χρήσεων -που κυριαρχεί στην Ευρώπη- ή πώληση των ΑΕ των λιμανιών θα έχει νόημα μόνο ως προς το βέλτιστο οικονομικό αποτέλεσμα για το κράτος», σημεί-

ωσε ο κ. Θεολογίτης.

Πάντως, ο κ. Θεολογίτης, ο οποίος αναφέρθηκε σε θέματα ανταγωνισμού και σημείωσε ότι υπάρχουν περιπτώσεις στην Ευρώπη που μια μεγάλη εταιρία αποκτά τον έλεγχο δύο Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και ακυρώνει τον ένα για να ενισχύσει τον άλλο, απάντησε καταφατικά σε ερώτηση αν αυτό το σενάριο μπορεί να ισχύσει, αν η Cosco που ελέγχει τον Πειραιά αγοράσει και τη Θεσσαλονίκη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον υψηλόβαθμο Έλληνα αξιωματούχο της Κομισιόν προλόγισε ο καθηγητής του Πολυτεχνείου με ειδικότητα στα logistics Λευτέρης Ιακώβου, ο οποίος σημείωσε ότι στο θέμα των λιμανιών το ΤΑΙΠΕΔ απέτυχε, αφού θέλει να πουλήσει τη Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά μόνο με βάση την καλύτερη οικονομική προσφορά ανά μετοχή, αγνοώντας την προστιθέμενη αξία που δίνει στα λιμάνια η δυναμική τους.