

Συνδυασμένες μεταφορές - η απαραίτητη  
προϋπόθεση για την ανάπτυξη του λιμενικού  
μας συστήματος

**Απόστολος Καμαρινάκης: “Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι  
παράγοντας βιωσιμότητας για τα λιμάνια”**

“Σήμερα, τα λιμάνια είναι από τους πιο δυνατούς τομείς της εθνικής μας οικονομίας λόγω της στρατηγικής θέσης της Ελλάδας και της προοπτικής του παγκόσμιου εμπορίου. Πριν από 10-20 χρόνια το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελούνταν από Λιμενικά Ταμεία με σκοπό την είσπραξη λιμενικών τελών, όμως η ταχύτατη ανάπτυξη των θαλασσίων και συνδυασμένων μεταφορών έκανε επιτακτική την ανάγκη μετεξέλιξής τους σε Ανώνυμες Εταιρίες. Επιπλέον διεθνείς όμιλοι, όπως η COSCO, έχουν επενδύσει ή ετοιμάζονται να επενδύσουν στα ελληνικά λιμάνια προσφέροντας έσοδα στην ελληνική οικονομία και θέσεις εργασίας”.

Σε μια πρόσφατη επίσκεψη μου στην Κίνα διαπίστωσα ότι οι δυνατότητες συνεργασίας και συνεργιών στον τομέα των λιμένων και του εμπορίου μεταξύ Ελλάδος και Κίνας είναι τεράστιες. “Δεν αρκεί μόνο γεωγραφική σύνδεση μεταξύ των λιμένων, αλλά σημαντικό ρόλο παίζουν και οι συνδυασμένες μεταφορές που μπορούν να αναπτύξουν την εμπορική δυναμική κάθε λιμανιού ώστε να καταστεί ένας σημαντικός πόλος και εμπορικό κέντρο στην ευρύτερη περιοχή. Σημαντικό παράδειγμα είναι τα λιμάνια που συνδέονται μέσω της Εγνατίας Οδού στα οποία αν υπάρξουν σωστές υποδομές για συνδυασμένες μεταφορές θα μπορούσαν να αυξήσουν την εμπορική τους κίνηση και να συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης της Βόρειας Ελλάδος”

Όσον αφορά την αξιοποίηση των ελληνικών λιμένων θεωρώ ότι “είναι πράγματι δύσκολη η λήψη απόφασης εάν θα πρέπει να ακολουθηθεί η πολιτική των παραχωρήσεων ή των ιδιωτικοποιήσεων, καθόσον εξαρτάται από πολλούς παράγοντες.

Σε κάθε όμως περίπτωση η παραχώρηση λιμενικών δραστηριοτήτων είναι πιο αποτελεσματικό μέσο για την ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών, εφόσον έτσι εξασφαλίζεται ο υγιής ανταγωνισμός και η κοινωνική ανάπτυξη. Αυτό άλλωστε είναι και πάγια θέση του ΕΕΣΥΜ που έχει ποικιλοτρόπως εκφραστεί προς όλες τις αρμόδιες Υπηρεσίες (σχετική αναφορά στις προτάσεις του ΕΕΣΥΜ για τα λιμάνια ως Περιφερειακούς Συγκοινωνιακούς Κόμβους (ΠΣΚ) – Έκθεση Ομάδας Εργασίας ΕΕΣΥΜ– ΣΕΕΝ ΕΔΙΝΑΛΕ-Φεβ. 2014’, αλλά και στην αντίθεση του ΕΕΣΥΜ στην πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών ΟΛΠ και ΟΛΘ (σχετικό ΔΤ ΕΕΣΥΜ).

Θα πρέπει να τονιστεί ότι το υφιστάμενο φορολογικό πλαίσιο παγκόσμια δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων του είδους, ενέχει σοβαρούς κινδύνους, ώστε η τελικά διαμορφούμενη φορολογητέα ύλη της εταιρείας που κατέχει τις μετοχές να είναι ελάχιστη, με ανάλογες συνέπειες στα δημόσια έσοδα της χώρας (η περίπτωση Βρετανικών Ιδιωτικών Λιμένων).

Σε κάθε περίπτωση, οι Ελληνικές Αρχές θα πρέπει να έχουν μία καθαρή εικόνα των βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων συνεπειών του μοντέλου που κάθε φορά επιλέγεται, το οποίο θα πρέπει να εξασφαλίζει μία σταθερή ροή εσόδων από ένα από τα πιο σημαντικά περιουσιακά της στοιχεία, που σίγουρα δεν εξασφαλίζεται από την περίπτωση μιας απλής πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου. Περαιτέρω, κρίσιμο στοιχείο στη μελλοντική αξιοποίηση νέων επενδυτών θα αποτελέσει η δυνατότητα προσέλκυσης ευρύτερων συνεργασιών εντός και εκτός του Ευρωπαϊκού χάρτη, ιδίως αυτών που θα συμβάλλουν σε μια στρατηγική εξειδίκευσης της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας.

Είναι γεγονός ότι ένα λιμάνι δεν είναι ένα απλό κτίριο ούτε οικόπεδο, αλλά έχει σχέση με την οικονομία της περιοχής, άρα θα πρέπει να πείσεις την τοπική κοινωνία ότι θα έχει κάποια οφέλη από την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Για παράδειγμα το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που το γνωρίζω καλά καθόσον διετέλεσα Διευθύνων του Σύμβουλος, βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και επηρεάζει τις μεταφορές και την κοινωνική ζωή ολόκληρης της περιοχής και γι' αυτό πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί στην υλοποίηση αυτών των πολιτικών.

Επίσης πρέπει να προσέξουμε το ότι αν ιδιωτικοποιηθούν από το ΤΑΙΠΕΔ όλες οι προσοδοφόρες δραστηριότητες ενός λιμένος, τότε δεν θα μπορέσει το εναπομένον κομμάτι να είναι οικονομικά βιώσιμο, επομένως οι αποφάσεις θα πρέπει να εξασφαλίζουν την βιωσιμότητα όλων των λιμενικών δραστηριοτήτων του συγκεκριμένου λιμένος”.

Στο ερώτημα αν είναι σύγχρονες οι λιμενικές υποδομές της χώρας μας υπογραμμίζω τα εξής: “Σε σχέση με το παρελθόν έχει υπάρξει βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών υποστήριξης των πλοίων. Ωστόσο έχουμε μια ανομοιογένεια σε λιμάνια του Ελλαδικού χώρου γι’ αυτό πρέπει να υπάρξει ένα στρατηγικό σχέδιο που θα αναπτύξει όλες αυτές τις υποδομές. Για παράδειγμα το car terminal του Πειραιά είναι ένας ανεπτυγμένος λιμενικός χώρος και αποτελεί έναν από τους πιο προσοδοφόρους τομείς της λειτουργίας του Λιμανιού του Πειραιά. Από την άλλη μεριά η ναυπηγοεπισκευή που είναι απαραίτητη στην λειτουργία του λιμανιού θα πρέπει να υποστηριχθεί περαιτέρω σε υποδομές και να εξασφαλιστεί η εργασιακή ειρήνη. Επίσης, θα πρέπει να υλοποιηθούν πολιτικές επέκτασης των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων σε όλη την Ελλάδα.

**Πως εννοώ την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.**  
Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για όλα τα λιμάνια, αλλιώς δεν μπορεί να επιβιώσει αυτούσιο το λιμάνι. Από παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι του Αστακού και η δυσκολία ανάπτυξής του λόγω μη επαρκούς οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης, ενώ αντίθετα ο Πειραιάς έχει καταφέρει να είναι πολύ σημαντικός κόμβος της Νοτιοανατολικής Μεσογείου γιατί ο χρόνος που απαιτείται για την μεταφορά των εμπορευμάτων προς την Βόρεια Ευρώπη είναι μικρότερος με την αξιοποίηση του σιδηροδρόμου από ότι το ταξίδι δια θαλάσσης.

Εν κατακλείδι η ανάπτυξη των λιμένων πρέπει να έχει σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές και αυτό πρέπει να είναι πάντα σε μια δυναμική κατάσταση που θα βελτιώνει την οικονομία της περιοχής και θα επιτρέπει τις συνέργειες μεταξύ των λιμένων”.



Τέλος, στην χάραξη της εθνικής λιμενικής πολιτικής θεωρώ ότι πρέπει να αναγνωριστεί η ιδιαιτερότητα της Ελλάδας στην ΕΕ καθώς καμία άλλη χώρα δεν έχει τόσα πολλά νησιά καθώς και τόσο μεγάλη ανομοιογένεια των Ελληνικών λιμανιών μεταξύ τους.

Ο ESPO (European Sea Ports Organization) είχε αποδεχθεί στο παρελθόν την έννοια της εποχικότητας και είχε υποστηρίξει τις επιδοτήσεις αυτών των λιμένων από την Ε.Ε. Είχε μάλιστα προχωρήσει στον ορισμό ενός λιμένος ως εποχιακού όταν σε διάρκεια τουλάχιστον 2 θερινών μηνών η κίνηση των επιβατών ήταν μεγαλύτερη σε σχέση με τους υπόλοιπους 10 μήνες του χρόνου. Επομένως κάτω από αυτό το πρίσμα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερη μέριμνα τα ελληνικά λιμάνια προκειμένου να εξασφαλίσουμε τα συμφέροντα των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών.

## Το παράδειγμα της Ηγουμενίτσας

Μεγάλη διευκόλυνση τα ασυνόδευτα φορτία. Επίσης στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη του ΟΛΗΓ αποτελεί η ύπαρξη της Εγνατίας Οδού.

Δημιουργία συνδυασμένων μεταφορών με άξονα Ιταλία- Ηγουμενίτσα - Εγνατία οδός - Λιμένες Εγνατίας – Βάρνα- Πότι Γεωργίας και Νοβοροσίσκ στην Ρωσία Δημιουργία εμπορευματικών κέντρων στην Ηγουμενίτσα, Θεσσαλονίκη, Βάρνα Κάθε είδους ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος πρέπει να βασίζεται στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Δεν φτάνει μόνο η γεωγραφική θέση. Πρέπει οι κόμβοι να συνδέονται μεταξύ τους και να αναπτύσσονται συνεχώς οι παροχές και διευκολύνσεις των λοτζίστικς

## Τελευταίες εξελίξεις

**Η ανάπτυξη του ΟΛΘ είναι καθοριστικής σημασίας για τη χώρα, αλλά στα άμεσα σχέδια της κυβέρνησης είναι η αξιοποίηση τριών ακόμη λιμανιών, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Ηγουμενίτσας.**

Σε άμεσο χρονικό διάστημα περιμένουμε να ξεκινήσει η αναζήτηση επενδυτών για την περαιτέρω αξιοποίησή τους, Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου. Πέρα από λιμάνια, σιδηρόδρομους, και οδικούς άξονες, θεωρώ απαραίτητη και την καλύτερη αξιοποίηση «τουλάχιστον ορισμένων περιφερειακών αεροδρομίων, τα οποία θα μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο, ενισχύοντας τη συνδεσιμότητα της ευρύτερης περιοχής όπου βρίσκονται.

## Μεγάλα εμπορευματικά κέντρα

Είναι απαραίτητο να βρεθεί τρόπος να εγκατασταθούν μονάδες και κυρίως να επιτραπούν δραστηριότητες που θα δώσουν προστιθέμενη αξία, όπως η ελαφριά συναρμολόγηση».

Στον σχεδιασμό μας πέρα από τη θέση μας στην Ευρώπη, ως χώρα, θα πρέπει να εντάξουμε και την ευρύτερη περιοχή, όπως τις χώρες του Καύκασου, ενώ όπως και για τα δίκτυα ενέργειας, μεγάλη πρόκληση είναι και οι χώρες της 'Απω και της Μέσης Ανατολής, όπως και της Βόρειας Αφρικής. Σε αυτές τις περιοχές έχουμε αναδυόμενες προκλήσεις.