

Πειραιάς , 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2012

## **“ Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος”**

Ο Λιμενικός τομέας έχει αλλάξει ριζικά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες λόγω της άμεσης επίδρασης των αλλαγών που σημειώνονται στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο και οδήγησαν αναγκαία στην αναμόρφωση του συστήματος διακυβέρνησης των λιμανιών.

Σύμφωνα με την παγκόσμια και Ευρωπαϊκή εμπειρία, οι λόγοι που επέβαλαν τις διαρθρωτικές αλλαγές στο Διοικητικό μοντέλο ή και την ιδιοκτησία των Λιμανιών, θεωρούνται συγκεκριμένα :-

- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών μεταξύ τους
- Η βελτίωση της αποδοτικότητας των λιμενικών υπηρεσιών
- Η βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών και
- Η μείωση τιμών και κόστους

Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμανιών έχει αναδειχθεί ως το πλέον κρίσιμο στοιχείο της ανάπτυξης της Λιμενικής βιομηχανίας. Τα περισσότερα λιμάνια σε παγκόσμιο επίπεδο ανταγωνίζονται σήμερα μεταξύ τους, προσπαθώντας να προσφέρουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, χαμηλότερα κόστη εργασιών φορτίου και να εντάξουν τις λιμενικές τους υπηρεσίες, στο παγκόσμιο δίκτυο κατανομής της διακίνησης εμπορευμάτων.

Οι απαιτήσεις για ένταση επενδύσεων και βελτίωσης της αποδοτικότητας, έχουν οδηγήσει τα λιμάνια στην προσπάθεια να απαλλαγούν από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες του Δημόσιου τομέα και να ενθαρρύνουν την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες.

Υπό το πρίσμα αυτών των εξελίξεων, οι διάφορες Κυβερνήσεις οδηγήθηκαν σε αναμόρφωση των νομοθετικών πλαισίων για το Λιμενικό τους σύστημα, προσπαθώντας να πετύχουν την πλέον αποτελεσματική, οργανωτική και επιχειρησιακή δομή των λιμανιών τους, κατανοώντας ότι ένα σύγχρονο λιμενικό μοντέλο είναι απαραίτητη ανάγκη για την υποστήριξη του εισαγωγικού και εξωτερικού εμπορίου και κατ' επέκταση της Εθνικής

**Οικονομίας. Ταυτόχρονα προσπάθησαν να αποδώσουν στα λιμάνια τους μερίδιο από την παγκόσμια κατανομή στη διακίνηση των εμπορευμάτων.**

**Διερευνώντας το πλέον ενδεδειγμένο λιμενικό μοντέλο, έχουν υπάρξει διάφορες προσεγγίσεις πάνω σε αυτό το θέμα. Κυρίαρχη προσέγγιση για τον μετασχηματισμό του Λιμενικού συστήματος θεωρείται αυτή της World Bank. Αναδεικνύει τέσσερα λιμενικά μοντέλα ανάλογα με το μέγεθος συμμετοχής του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στην διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων.**

**Σημείο αναφοράς για το Ελληνικό Λιμενικό σύστημα πρέπει να είναι η διαδικασία μετασχηματισμού του Ευρωπαϊκού Λιμενικού συστήματος και ειδικότερα των λιμανιών της περιοχής της Μεσογείου, πού συντελέσθηκε τα τελευταία χρόνια και μας οδηγούν σε χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τον ρόλο και την συμμετοχή του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία μετασχηματισμού του Λιμενικού συστήματος.**

**Η πρώτη προσπάθεια αναμόρφωσης του Ελληνικού Λιμενικού Νομοθετικού πλαισίου (1999) αφορούσε τα δύο κυριότερα λιμάνια της χώρας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης , με παγκόσμιο εμπορικό προσανατολισμό, τα οποία μετετράπησαν σε νομικά πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου σύμφωνα με τον νόμο 2688/1999. Τα λιμάνια αυτά αξιοποιώντας την ευελιξία του νόμου , διέθεσαν το 25% περίπου των μετοχών τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Θεσσαλονίκη το 2001, Πειραιάς το 2003), ενώ το κράτος διατήρησε το 75% των μετοχών. Δύο χρόνια αργότερα με τον Νόμο 2932/2001, τα δέκα υπόλοιπα λιμάνια “Εθνικής εμβέλειας” μετετράπησαν επίσης σε Ανώνυμες Εταιρείες με μία μετοχή ανά εταιρεία να ανήκει στο κράτος. Ο νόμος παρέιχε ελευθερία και ευελιξία στις εταιρείες στην άσκηση των λιμενικών τους δραστηριοτήτων , δίνοντας παράλληλα στο κράτος την δυνατότητα διάθεσης έως το 49% των μετοχών του στον Ιδιωτικό τομέα, έτσι ώστε οι εταιρείες αυτές να λειτουργούν με μεγαλύτερη ευελιξία στην ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής και στην παροχή ανταγωνιστικών και ποιοτικών λιμενικών υπηρεσιών. Δημιουργήθηκε έτσι μία ομάδα από 12 λιμάνια που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες και θεωρούνται ως λιμάνια Εθνικής σημασίας.**

**Η ιδιομορφία της ομάδας αυτής παρατηρείται στη μεγάλη οικονομική , εμπορική και χωροταξική διαφορά μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, δύο λιμάνια (Πειραιά και Θεσσαλονίκης), μπορούν να θεωρούνται μέρος του παγκόσμιου εμπορικού προσανατολισμού και ενδιαφέροντος αλλά και ότι ο κύκλος εργασιών του λιμανιού του Πειραιά είναι μεγαλύτερος από τον κύκλο εργασιών όλων των άλλων 11 λιμανιών συνολικά.**

Έως και σήμερα ο μετασχηματισμός του Ελληνικού λιμενικού συστήματος περιορίζεται στις μεταβολές που προέβλεπαν οι δύο αυτοί νόμοι, χωρίς καμία άλλη παρέμβαση από τότε. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, το Διοικητικό μοντέλο των Ελληνικών λιμανιών να θεωρείται ότι δεν ανταποκρίνεται πλήρως σε ένα σύγχρονο και δυναμικό θεσμικό πλαίσιο ικανό να τους προσδώσει την επιθυμητή ανταγωνιστικότητα, αφού το οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται από πολυπλοκότητα και συνεχείς μεταβολές και επιβάλλει την εφαρμογή ενός πλέον σύγχρονου μοντέλου ανάπτυξης.

Τα λιμάνια αυτά δημιούργησαν το 2003 την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ακολουθώντας την πρωτοβουλία των άλλων Ευρωπαϊκών λιμανιών να συστήσουν την ESPO (European Seaports Organization). Η Ένωση Λιμένων Ελλάδος δημιουργήθηκε από την ομάδα των 12 λιμανιών που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες αλλά σε δεύτερο χρόνο εντάξαμε στο δίκτυο των μελών μας, Ελληνικά λιμάνια σημαντικού προορισμού κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού, που λειτουργούν ως Λιμενικά Ταμεία, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη του σημαντικού αυτού τομέα της Οικονομίας μας.

Η Ένωση είναι ο συλλογικός εκφραστής των Ελληνικών Λιμενικών Οργανισμών που έχουν ενταχθεί στο δίκτυο των μελών της, έχοντας σαν κύριο αντικείμενο την αντιμετώπιση και προώθηση των κοινών θεμάτων που αφορούν τα μέλη της μέσα στα πλαίσια της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Λιμενικής βιομηχανίας. Η Οργανωτική της δομή προσομοιάζει με αυτήν της ESPO, με την λειτουργία ειδικών Τεχνικών Επιτροπών που αποτελούνται από στελέχη των λιμενικών Οργανισμών.

Εκτός των 12 Οργανισμών Λιμένων που λειτουργούν ως Α.Ε, η σημερινή εικόνα του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος συμπληρώνεται επίσης από:

- 65 Λιμάνια που έχουν αποδοθεί στους Δήμους της Χώρας και λειτουργούν ως Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 18 Λιμάνια που παραμένουν στο παλιό καθεστώς λειτουργίας και λειτουργούν ως κρατικά Λιμενικά Ταμεία (ΝΠΔΔ)
- 73 ιδιωτικά λιμάνια που ανήκουν, διαχειρίζονται και εξυπηρετούν συγκεκριμένες βιομηχανίες



- και ένα μεγάλο αριθμό μικρότερων λιμανιών με διαφορετικές χρήσεις (μικρά εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια, τουριστικές μαρίνες, μαρίνες τοπικής αυτοδιοίκησης κλπ...), που δικαιολογούνται από την γεωγραφική ιδιομορφία της Χώρας μας (μεγάλος αριθμός νησιών και μεγάλο μήκος ακτογραμμής).

Η πολυπλοκότητα αυτή στη μορφή του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος, δημιουργεί έντονα φαινόμενα δυσλειτουργίας και γραφειοκρατίας, σημαντική διαφυγή εσόδων, έλλειψη διαφάνειας και ανταποδοτικότητας των εσόδων τους και ισχνή επενδυτική δραστηριότητα.

Επομένως, σε αυτή την κρίσιμη στιγμή για την Χώρα μας υπάρχει αναγκαιότητα μίας περαιτέρω αναμόρφωσης του Ελληνικού Λιμενικού συστήματος. Η Ελληνική Κυβέρνηση θα πρέπει να αξιοποιήσει την Ευρωπαϊκή εμπειρία πάνω στα θέματα της Λιμενικής διακυβέρνησης, τις εξελίξεις στο Ευρωπαϊκό Λιμενικό σύστημα που έχουν δρομολογηθεί και θα συναντήσουμε τους επόμενους μήνες, τις απόψεις που θα διατυπωθούν στη σημερινή συνάντηση εργασίας αλλά και τις προτάσεις των Συμβούλων, προς το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), ώστε να διαμορφώσει μία Λιμενική πολιτική, που θα απαντά στις σύγχρονες προκλήσεις και θα ανταποκρίνεται στο νέο οικονομικό και θεσμικό περιβάλλον.

Οι στόχοι αυτής της νέας αναμόρφωσης του Εθνικού Λιμενικού συστήματος θα πρέπει να είναι :-

1. Ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας των Ελληνικών λιμανιών μέσα στα πλαίσια ενός έντονου ανταγωνισμού στην Παγκόσμια και Μεσογειακή Λιμενική βιομηχανία.
2. Ο ορθολογικότερος και αποτελεσματικότερος τρόπος διαχείρισης των εσόδων και της περιουσίας των Ελληνικών λιμανιών.
3. Η αύξηση των εσόδων του Δημοσίου
4. Η προσέλκυση ελκυστικότερων και αποδοτικότερων επενδύσεων σε Λιμενική υποδομή και ανωδομή, που θα επηρεάσουν την σωστότερη λειτουργία τους.
5. Η διαφάνεια στη λειτουργία τους
6. Η ενίσχυση της τουριστικής εικόνας της χώρας.

Η στρατηγική ανάπτυξης του νέου Εθνικού Λιμενικού συστήματος θα πρέπει να βασίζεται στους παρακάτω κύριους άξονες:-

1. Τον διαχωρισμό των θεσμικών αρμοδιοτήτων της "Λιμενικής Αρχής" και των επιχειρησιακών λειτουργιών των λιμανιών της χώρας μας. Ο



διαχωρισμός θεωρείται απαραίτητος έτσι ώστε η Ρυθμιστική Λιμενική Αρχή να ασχολείται με την λειτουργία όλου του ρυθμιστικού πλαισίου, που θα διέπει το νέο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα και τα λιμάνια της Χώρας.

2. Την εξειδίκευση των λιμένων που θα ενταχθούν στο Εθνικό Λιμενικό σύστημα ανάλογα με την λειτουργία τους ( Εμπορικά, Επιβατικά, Τουριστικά ή Μικτής χρήσης λιμάνια) και μέσω μία νέας Διοικητικής μεταρρύθμισης την ένταξή τους σε ένα σύστημα λειτουργίας που θα αποτελείται από νέα εταιρικά σχήματα.

καί

3. Την εφαρμογή διεθνών πρακτικών παραχώρησης λιμενικών υπηρεσιών που θα κατευθύνονται τόσο από τις σύγχρονες τάσεις που επικρατούν στην ανάπτυξη της Λιμενικής βιομηχανίας όσο και από τις καλές πρακτικές εφαρμογής σε άλλα κράτη – μέλη της Ε.Ε.

Γιώργος Καστελλάνος

Εκτ/κός Διευθυντής ΕΛΙΜΕ