



Τα οφέλη μιας συμφωνίας που δεν θέλαμε

Τετάρτη, 19 Μαρτίου 2014 - 06:56

Του Ηλία Γ. Μπέλλου

Όταν το 2008 το δημόσιο υπέγραφε την συμφωνία με την Cosco για την παραχώρηση του προβλήτα II στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων η συντριπτική πλειοψηφία της κοινής γνώμης έτεινε να πεισθεί πως πρόκειται για εθνική μειοδοσία. Η αντίδραση της αντιπολίτευσης (όλης) έγινε μια από τις «σημαίες» των (προώρων) εκλογών του 2009 και μαζί με τους διαμαρτυρόμενους από κάθε γωνιά της Αττικής που συμπαραστέκονταν στους απεργούς οι οποίοι είχαν πρακτικά κλείσει το λιμάνι, παγώνοντας κάθε εμπορική δραστηριότητα επί σειρά μηνών, συστρατεύθηκε και ο υποψήφιος τότε πρωθυπουργός Γιώργος Α. Παπανδρέου. Λίγο νωρίτερα, στις 30 Απριλίου του 2009, είχε στείλει επιστολή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο Νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, με την οποία υπέβαλε καταγγελία ισχυριζόμενος ότι το ελληνικό κράτος χορήγησε παράνομη κρατική ενίσχυση στον νέο παραχωρησιούχο ενός τμήματος του λιμένα Πειραιά.

Καταγγελία με την οποία ακόμα ασχολούνται τα κοινοτικά όργανα. Τελικά το φθινόπωρο του 2009 η τότε υπουργός Ανάπτυξης, Λούκα Κατσέλη, ήταν αυτή που «επαναδιαπραγματεύτηκε» την συμφωνία όταν ανέλαβε η νέα κυβέρνηση με μικρές στην ουσία αλλαγές και οι Κινέζοι μπόρεσαν να ξεκινήσουν να δουλεύουν αλλά και να φτιάχνουν. Να φτιάχνουν τους παλιούς προβλήτες, να αλλάζουν γερανούς, να φέρνουν νέα φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα και να κατασκευάζουν τον προβλήτα III όπως συμβατικά δεσμεύονταν. Ένα προβλήτα που παρέδωσαν πολύ νωρίτερα από την προθεσμία και μάλιστα εξοπλισμένο με τις πιο σύγχρονες γερανογέφυρες διεθνώς ικανές να εξυπηρετήσουν τα πολύ μεγαλύτερα πλοία που πλέον σήμερα κατάφορτα στις θάλασσες αναζητούν την συντομότερη οδευση προς τις τελικές αγορές για τους πελάτες τους. Παράλληλα όλα αυτά τα χρόνια οι Κινέζοι καταβάλλουν το τίμημα της αυξημένης εμπορικής τους δραστηριότητας το οποίο υπερκαλύπτει το διαβόητο πλέον ελάχιστο εγγυημένο τίμημα. Το υπερκαλύπτει δε σε τέτοιο βαθμό που ενώ το 2013 η Cosco κατέβαλε περί τα 30 εκατομμύρια ευρώ στην ΟΛΠ ΑΕ αυτή εμφάνισε κέρδη της τάξης των 9 εκατ. ευρώ.

Πέντε χρόνια αργότερα από το πέτρινο για το λιμάνι 2009 ο Πειραιάς αξιώνει πλέον την πρώτη θέση στη Μεσόγειο, αναδρομολογεί το παγκόσμιο εμπόριο, ανασταίνει τα ελληνικά τραίνα και επανατοποθετεί την Ελλάδα ως κόμβο των διεθνών αγορών. Σήμερα η ZTE Corporation εγκαινιάζει το κέντρο Logistics της στον Πειραιά. Χρησιμοποιεί τα τραίνα και ακολουθεί το δρόμο που χάραξε η Hewlett Packard. Τον ίδιο δρόμο ακολουθεί και η Huawei και τον ίδιο σχεδιάζουν να ακολουθήσουν και πολλοί άλλοι. Όπως η Maersk προ ολίγων ημερών.

Το δια του Πειραιά εισερχόμενο στην Ευρώπη εμπόριο έχει αυξήσει το ενδιαφέρον και για την δημιουργία μονάδων συναρμολόγησης στο ελληνικό έδαφος, κάτι που αναμένεται να αυξήσει τις θέσεις απασχόλησης και να τονώσει το βιομηχανικό real estate. Και κυρίως να κάνει την Ελλάδα "κρίκο" του Global Value Chain. Αυτή είναι η πραγματικότητα που κρύβεται πίσω από την σπουδή πολυεθνικών αλλά και αμιγώς ασιατικών επιχειρήσεων να «βάλουν πόδι» στην Ευρώπη μέσω Ελλάδας. Εκατοντάδες προϊόντα που θα φέρουν τη σήμανση «made in Greece» ή «made in the EU» και θα φτιάχνονται με εξαρτήματα που έχουν κατασκευαστεί αλλού και συναρμολογούνται εδώ. Κίνητρο για την στροφή αυτή της παγκόσμιας μεταποίησης είναι τα περιορισμένα κόστη μεταφοράς και ακόμη περισσότερο το ευνοϊκό δασμολογικό και εμπορικό καθεστώς που απολαμβάνουν στη χώρα που συναρμολογούνται όπως όμως και η απενοχοποίηση του προϊόντος από την όποια αντίληψη έχει ο καταναλωτής για την ποιότητα που συνεπάγεται η χώρα προέλευσης.

Πέραν όλων αυτών και πέραν των εσόδων και των φόρων που όλα αυτά τα χρόνια η Cosco καταβάλλει στο ελληνικό δημόσιο και την ΟΛΠ έχει δημιουργήσει και μια παρακαταθήκη: τις υποδομές που έχει φτιάξει και αυτές που δρομολογεί. Διότι καμιά συμφωνία, ούτε αυτή του επικείμενου διαγωνισμού πώλησης του 67% της ΟΛΠ, δεν μεταβιβάζει τις υποδομές. Παραχωρεί απλώς την εκμετάλλευσή τους έναντι συγκεκριμένων όρων.

Ο ΟΛΠ απασχολεί με βάση τον ισολογισμό του 2012 περί τα 1.198 άτομα και η θυγατρική των Κινέζων περί τα 254 άτομα μόνιμα συν άλλα 800 περίπου μέσω ενδιάμεσων εταιρειών παροχής εργασίας. Η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά το 2013 ήταν υψηλότερη των εκτιμήσεων καθώς η θυγατρική της Cosco

που έχει την διαχείριση των προβλητών II και III διακίνησε 2,520 εκατομμύρια containers (teu) έναντι εκτίμησης για 2,4 εκατ.

Εάν σε αυτό τον αριθμό προστεθούν και τα 644 χιλιάδες του προβλήτα I που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ, ο Πειραιάς έφτασε στα επίπεδα των 3,163 εκατ. teu και καθίσταται έτσι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου, πραγματοποιώντας αλματώδη ανάπτυξη. Μέσα σε τρία μόλις χρόνια υπερδιπλασίασε τα μεγέθη του. Η άνοδος της κίνησης στους προβλήτες της Cosco πέρυσι δεν πέρασε πάντως και σε αυτόν του ΟΛΠ. Στον Προβλήτα I που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ η διακίνηση το 2013 σημείωσε οριακή μόλις άνοδο και συγκεκριμένα στα 644.055 teu έναντι 625.914 το 2012

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Εθνικής Τράπεζας, η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (σε 4,7 εκατ. TEUs το 2015 από 3 εκατ. TEUs το 2012) που επιδιώκει η Cosco κατ' ελάχιστο, θα προσφέρει στην ελληνική οικονομία επιπλέον έσοδα της τάξης των 0,9 δισ. ευρώ, που θα οδηγήσουν σε προστιθέμενη αξία της τάξης του 0,4% του ΑΕΠ, ενώ θα δημιουργήσει περίπου 9.000 νέες θέσεις εργασίας.

Η μακροπρόθεσμη επίδραση θα μπορούσε να είναι σημαντικά υψηλότερη (€5,1 δισ. ή 2,5% του ΑΕΠ μέχρι το 2018 και 125.000 νέες θέσεις εργασίας), μέσω της δημιουργίας δικτύου επιχειρήσεων (cluster) στην περιοχή του λιμανιού του Πειραιά, που περιλαμβάνει σημαντικές έμμεσες επιδράσεις λόγω αυξημένης παραγωγής των κλάδων εκτός του συγκεκριμένου δικτύου – κυρίως προμηθευτών.

Για μια ακόμη φορά όμως μεγάλο μέρος της ελληνικής κοινής γνώμης δείχνει να αμφιβάλλει για την σκοπιμότητα πώλησης της καταστατικής πλειοψηφίας του ΟΛΠ και την ιδιωτικοοικονομική έτσι πλέον διαχείρισή του, ανεξάρτητα εάν αυτή θα γίνει σε Κινέζους Νεοζηλανδούς, Δανούς ή Ρώσους. Και κάποιοι καλούνε πάλι τον κόσμο να βγει και πάλι στους δρόμους.

<http://www.capital.gr/news.asp?id=1977580>