

Η ΔΝΕ στηρίζει την ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών μέσω ιδιωτικών επενδύσεων και συνδυασμένων μεταφορών

Η ΔΝΕ (Διεθνής Ναυτική Ένωση) της οποίας μέλη είναι τα ναυτιλιακά πρακτορεία που εκπροσωπούν κυρίως διεθνείς τακτικές γραμμές (cntrs) καθώς και μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας και πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων, παρακολουθεί και υποστηρίζει τις όποιες θετικές εξελίξεις υπάρχουν τόσο στον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών όσο και στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Με αυτό τον τρόπο βοηθάει στην καλύτερη εξυπηρέτηση τόσο του εισαγωγικού/εξαγωγικού εμπορίου όσο και στην προσέλκυση φορτίου μεταφόρτωσης μέσω των ελληνικών λιμανιών. Ο νέος πρόεδρος της ΔΝΕ κ. Φίλιππος Κωστόπουλος μας περιγράφει τις νέες προκλήσεις της λιμενικής αγοράς και εξηγεί πως θα επιτευχθεί περαιτέρω αναβάθμιση των υπηρεσιών που σχετίζονται με την διακίνηση φορτίων και επιβατών στα ελληνικά λιμάνια.



Ο νέος πρόεδρος της ΔΝΕ (Διεθνής Ναυτική Ένωση) κ. Φίλιππος Κωστόπουλος

σης είναι μια πολύ δύσκολη προσπάθεια και χρειάζεται την υποστήριξη όλων των φορέων. Ο Πειραιάς έχει ήδη πετύχει τα τελευταία χρόνια μετά την παραχώρηση του σε ιδιότητα το 2010 να ενταχθεί στον στρατηγικό σχεδιασμό των εταιρειών τακτικών γραμμών και με την τελική υλοποίηση του επενδυτικού πλάνου του ΟΛΠ και της ΣΕΠ θα μπορέσει να μπει στη λίστα των Top 5 λιμένων της Ευρώπης. Είναι γεγονός ότι οι μεταφορτώσεις (Transshipment) έχουν τριπλασιαστεί τα τελευταία χρόνια και με αυτό τον τρόπο επωφελείται όχι μόνο ο κλάδος των πρακτόρων αλλά και το εμπόριο καθώς με την προσέλκυση μεγάλων πλοίων και περισσότερων τακτικών δρομολογίων παρέχονται καλύτερες υπηρεσίες στους εισαγωγείς και εξαγωγείς και έτσι ικανοποιούνται καλύτερα οι ανάγκες τους κατά συνέπεια και της αγοράς. Εκτός από τον Πειραιά που αποτελεί ένα καλό παράδειγμα ταχείας εξέλιξης και ανάπτυξης των υποδομών, βλέπουμε πολύ θετικά και την παραχώρηση από το Μάρτιο του Ο.Λ.Θ στην Θεσσαλονίκη σε πάροχο που γνωρίζει πολύ καλά τη λειτουργία των λιμένων και έτσι αναμένουμε με βάση το σχεδιασμό που υπάρχει εντός του 2019 να έχει εκσυγχρονιστεί σημαντικά τόσο σε μηχανήματα και εξοπλισμό όσο και σε συστήματα, υποκαθιστώντας πλήρως τις χρόνιες ελλείψεις στην υποδομή του λιμανιού.

- Ποιες είναι οι μελλοντικές προκλήσεις των ελληνικών λιμανιών;

-Η βασική πρόκληση είναι η σύνδεση των λιμένων, εκτός του οικείου δικτύου και με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Αναμένεται μέσα στο 2019 να έχει ολοκληρωθεί η ρευματοδότηση της γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη που θα βελτιώσει το χρόνο μεταφοράς και θα καταστήσει το κόστος πιο ανταγωνιστικό.

Ταυτόχρονα παράλληλα με την πλήρη ηλεκτροδότηση των δικών μας γραμμών πρέπει να υπάρξει συνεργασία και με άλλες χώρες των Βαλκανίων ώστε να προχωρήσουν παράλληλα αντίστοιχα έργα ηλεκτροδότησης και να μπορούν τα φορτία που εισέρχονται στα μεγάλα ελληνικά λιμάνια να προωθούνται άμεσα και με χαμηλότερο κόστος

- Περιγράψτε μας τις εξελίξεις των τελευταίων ετών και τα προβλήματα στον ελληνικό λιμενικό κλάδο.

Η ΔΝΕ υποστηρίζει οποιαδήποτε επένδυση γίνεται, όχι μόνο στον Πειραιά αλλά σε όλα τα ελληνικά λιμάνια, που έχει στόχο τη βελτίωση των υποδομών, των παρεχόμενων υπηρεσιών που εν τέλει οδηγούν στην αύξηση της διακίνησης φορτίων και επιβατών. Κατά τη γνώμη μου οι ιδιωτικές επενδύσεις είτε με τη μορφή παραχωρήσεων είτε με τη μορφή συμπράξεων είναι μονόδρομος για την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των Ελληνικών λιμανιών. Λόγω του εντόνου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμανιών στην Ανατολική Μεσόγειο η ανάδειξη αλλά και η διατήρηση του Πειραιά ως στρατηγικό κέντρο μεταφόρτωσης

όχι μόνο στα Βαλκάνια αλλά και στην Κέντρο- Ανατολική Ευρώπη, ανταγωνιζόμενα έτσι αποτελεσματικά τα μεγάλα λιμάνια της Β. Ευρώπης που λειτουργούν σαν κύριες πύλες είσοδου των φορτίων από την Άπω Ανατολή.

Σημαντική εξέλιξη επίσης είναι η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την ανάπτυξη του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο. Με την ολοκλήρωση της επένδυσης αυτής θα δημιουργηθούν σε μια περιοχή με καλές μεταφορικές προσβάσεις και δίκτυα οι κατάλληλες υποδομές για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των συνδυασμένων μεταφορών. Αντίστοιχοι σχεδιασμοί υπάρχουν και στην Θεσσαλονίκη για την περιοχή του στρατοπέδου Γκόνου. Μέσω των εμπορευματικών κέντρων και την καλύτερη οργάνωση των διαδικασιών περισυλλογής, αποθήκευσης και αποστολής μπορεί να ενισχυθεί σημαντικά το μεταφορικό έργο και τα φορτία.

- Σε ποιους τομείς θα πρέπει να υπάρξει βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά;

-Η πλοηγική υπηρεσία δεν διαθέτει σήμερα επαρκή προσωπικό και μέσα. Ειδικότερα την περίοδο αιχμής του καλοκαιριού που προκύπτει σημαντική αύξηση του όγκου εργασίας λόγω κυρίως της αύξησης των αφίξεων των κρουαζιεροπλοίων παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις στην πλοήγηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Το ζητούμενο για τα μέλη μας είναι, ανεξαρτήτως της μορφής της, ιδιωτικής ή δημόσιας, η πλοηγική υπηρεσία να ενισχυθεί άμεσα με προσωπικό και πλοηγίδες και μια τόσο σημαντική υπηρεσία στο λιμάνι να μην είναι πλέον ελλιπής.

Αναμένουμε μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού που έχει προκηρύξει το Υπουργείο Ναυτιλίας για την πρόσληψη 12 πλοηγών να διορθωθούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε εντός του έτους. Τέλος θα πρέπει να διασφαλιστεί με κάθε τρόπο η εργασιακή ειρήνη των συμβαλλομένων μερών στα ελληνικά λιμάνια και η αποφυγή ακραίων μέτρων όπως το κλείσιμο των κεντρικών πυλών των λιμανιών που δυσχεραίνουν την προσπάθεια μας προβολής των θετικών εξελίξεων στον τομέα μας.

- Πως βλέπετε το μέλλον της λιμενικής αγοράς;

-Αναμένονται πολλές θετικές εξελίξεις στους τομείς κρουαζιέρας καθώς είναι ορατός ο μεγάλος στόχος της ανάδειξης του Πειραιά ως home port και της αύξησης της επιβατικής κίνησης κυρίως μέσω της προσέλκυσης της κινεζικής αγοράς κρουαζιέρας. Επίσης και για το car terminal υπάρχει σχεδιασμός για την ενίσχυση των υποδομών με τη δημιουργία νέου parking ώστε το λιμάνι του Πειραιά να αναδειχθεί seahub port της Μεσογείου. Για τη ναυπηγοεπισκευή υπάρχει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον και φαίνεται ότι σύντομα θα ενεργοποιηθεί ένας σημαντικός κλάδος που είχε αδρανήσει τα τελευταία χρόνια.

Γενικότερα οι συγχωνεύσεις και συνεργασίες στον κλάδο των τελευταίων 5 χρόνων είχε ως αποτέλεσμα οι 10 μεγαλύτερες ναυτιλιακές γραμμές να διακινούν το συντριπτικό όγκο εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως καθώς τους ανήκει το 80% του συνολικού tonnage (χωρητικότητα πλοίων). Οι εταιρείες αυτές έχουν δρομολογήσει μεγάλα επενδυτικά προγράμματα σε πλοία και λιμάνια και θα πρέπει να αποτελεί εθνικό μας στόχο τα ελληνικά λιμάνια, τα εμπορευματικά μας κέντρα και οι σιδηρόδρομοι, να διεκδικήσουν σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό τους ώστε να απορροφήσουν μεγάλο μέρος των κεφαλαίων που θα επενδυθούν.