

Φ. Κωστόπουλος: Τα ελληνικά λιμάνια περνούν στη νέα εποχή

1 November 2019



Συνέντευξη του Φίλιππου Κωστόπουλου, Managing Director της Arkas Hellas S.A. και Προέδρου της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης (ΔΝΕ)

Με αφορμή τις νέες τεχνολογικές τάσεις, που αλλάζουν άρδην τα δεδομένα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, Φίλιππος Κωστόπουλος, μιλάει στα *Ναυτικά Χρονικά* για τις τεχνολογίες που θα διαμορφώσουν τα λιμάνια του μέλλοντος, για τις αναπτυξιακές προοπτικές των ελληνικών λιμανιών, καθώς και για τις προκλήσεις για τη liner ναυτιλία στη νέα εποχή.

Ποιες θεωρείτε πως είναι οι σημαντικότερες τεχνολογίες που θα διαμορφώσουν το liner λιμάνι του μέλλοντος;

Τα λιμάνια έχουν αποδυθεί σε έναν αγώνα με στοιχεία ανταγωνισμού όχι μόνο για να μπορέσουν να διεκδικήσουν ένα σημαντικό μέρος του αυξανόμενου όγκου φορτίου, αλλά πρωτίστως για να επιβιώσουν στα νέα δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί. Τα λιμάνια που θα επιτύχουν την προσέλκυση των μεγάλων πλοίων θα έχουν να αντιμετωπίσουν καινούργιες προκλήσεις στο κοντινό μέλλον. Θα πρέπει να διαχειριστούν αποτελεσματικά τόσο τα πλοία όσο και τα εμπορευματοκιβώτια προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις point to point συνδυασμένες μεταφορές.

Συστήματα αυτοματοποιημένα θα λειτουργήσουν, ώστε να απλοποιηθούν οι διαδικασίες και να περιοριστούν στο ελάχιστο οι κενοί χρόνοι στις εργασίες εντός λιμένα, με σκοπό να βελτιστοποιηθούν η απόδοση των μηχανημάτων και η διακίνηση των containers. Λόγω των αυτοματοποιήσεων, θα απαιτηθεί η χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας που, εκτός από τη μείωση του κόστους και του χρόνου εξυπηρέτησης, θα συμβάλουν και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων ως Eco Ports. Παράλληλο όφελος θα είναι η δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας, με περιορισμένο τον κίνδυνο ατυχημάτων.

Πώς αξιολογείτε το επίπεδο παροχής υπηρεσιών στο λιμάνι του Πειραιά, σε σχέση με τους ανταγωνιστικούς λιμένες της Ευρώπης;

Τα τελευταία πέντε χρόνια υπήρξαν ραγδαίες εξελίξεις στο liner shipping, με τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές γραμμές να διαμορφώνουν ισχυρές συμμαχίες. Το αποτέλεσμα αυτών των συνεργειών είναι να έχουν ολοκληρωθεί σε σύντομο χρονικό

διάστημα πολύ μεγάλες επενδύσεις. Τα μεγαλύτερα πλοία το 2010 ήταν χωρητικότητας 5.000 TEUs, ενώ το 2019 η μέγιστη χωρητικότητα των πλοίων ανέρχεται στα 23.000 TEUs.

Το σημαντικό πλεονέκτημα που είχε στο διάστημα αυτό ο Πειραιάς είναι ότι, ως λιμάνι ιδιωτικής διαχείρισης και συμφερόντων, μπόρεσε άμεσα να ολοκληρώσει το επενδυτικό του πλάνο και να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα. Διεκδίκησε έναν κυρίαρχο ρόλο στη Μεσόγειο και πέτυχε να εδραιωθεί μεταξύ των πέντε μεγαλύτερων λιμένων της Ευρώπης.

Η πρόκληση πλέον για το λιμάνι του Πειραιά είναι η ανάπτυξη των συνδέσεών του με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει να διεκδικήσει μεγαλύτερο μερίδιο από το φορτίο transit που καταλήγει στις χώρες της κεντροανατολικής Ευρώπης και να ανταγωνιστεί ισάξια τα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης. Ανάλογο στρατηγικό ρόλο διεκδικεί και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για τις χώρες των Βαλκανίων.

Ποια ελληνικά λιμάνια πιστεύετε πως διαθέτουν σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές και άρα περισσότερες πιθανότητες να προσελκύσουν ουσιαστικό επενδυτικό ενδιαφέρον;

Επενδυτικό ενδιαφέρον μπορεί να υπάρξει και για τα δέκα περιφερειακά λιμάνια, αφού το καθένα από αυτά μπορεί να εξυπηρετήσει διαφορετικές ανάγκες. Τα λιμάνια που θα έχουν μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον είναι αυτά που συνδέονται με τα πανευρωπαϊκά δίκτυα, τα λεγόμενα Core Network Ports, που έχουν ως στόχο τη θαλάσσια και χερσαία διασύνδεση των ευρωπαϊκών χωρών. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Πάτρας και της Αλεξανδρούπολης.

Επιπλέον, τα λιμάνια με αυξημένη τουριστική κίνηση στην Ελλάδα, όπως της Κρήτης και της Κέρκυρας, μπορούν να διεκδικήσουν σημαντικό ρόλο στην κρουαζιέρα, αλλά και να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες πολυτελών yachts, με τη δημιουργία σύγχρονων μαρινών αναψυχής.

Ποιες είναι οι κυριότερες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσουν τα ελληνικά λιμάνια στη νέα εποχή; Υπάρχει ένα υγιές ανταγωνιστικό πλαίσιο δράσης στους μεγάλους λιμένες της χώρας, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία μονοπωλιακών ή ολιγοπωλιακών πρακτικών και καταστάσεων;

Τα ελληνικά λιμάνια δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά μεταξύ τους, καθώς εξυπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς, προσφέρουν άλλες υπηρεσίες και καλύπτουν διαφορετικές αγορές. Εφόσον λοιπόν δεν υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων μας, θα πρέπει να ελέγχεται αυστηρά από τις αρμόδιες κρατικές αρχές η εφαρμογή των κανόνων που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση (EU port regulation) περί ελεύθερου ανταγωνισμού.

Η μεγαλύτερη πρόκληση που θα αντιμετωπίσουν τα λιμάνια μας μετά την ιδιωτικοποίησή τους είναι η ομαλή προσαρμογή και η μετάβαση των εργαζομένων από μια διοίκηση δημόσιου οργανισμού σε ένα σύγχρονο ιδιωτικό management.

Βαδίζοντας στην εποχή της ψηφιοποίησης, στόχος των λιμένων είναι η απλοποίηση των διαδικασιών μέσω της ηλεκτρονικής συγκέντρωσης, σύνδεσης και ανταλλαγής πληροφοριών. Πρόκληση θα αποτελέσει η ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων μέσω της συνεργασίας εργαζομένων και διοίκησης, ώστε να επιτευχθεί η μετάβαση στη νέα εποχή των λιμένων.

Συνέντευξη του κ. Φίλιππου Κωστόπουλου με τίτλο «Τα λιμάνια περνούν στη νέα εποχή» από το τεύχος Οκτωβρίου 2019 των Ναυτικών Χρονικών, σελ. 28