

15ο ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ LOGISTICS
Ξενοδοχείο MET, 11-12 Νοεμβρίου 2011

**Αποθηκευτικοί χώροι και ο Γενικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός (ΓΠΣ) του
Δήμου Εχεδώρου**
(Λιμάνι: Προέκταση των γραφείων των βαρόνων της πολιτικής)

Δημήτρης Μάρδας
Αν. καθηγητής Τμήματος οικονομικών Επιστημών του ΑΠΘ
website:www.mardas.gr

Συνοπτική παρουσίαση ομιλίας

Ο Οργανισμός Λιμένων Θεσσαλονίκης, (ΟΛΘ) θα αγγίξει τις δυνατότητές του, όταν αποκτήσει την ικανότητα, εκτός των άλλων, να εξυπηρετεί 2 εκατομμύρια TEUs (κοντέινερς) ετησίως, σύμφωνα με εκτιμήσεις φορέων εκτός ΟΛΘ (βλ. πρόταση της Hutchison, πρώην υποψήφιας εταιρίας για την εκμετάλλευση του λιμανιού). Αυτό θα οδηγήσει σε άλλης μορφής απαιτήσεις για αποθηκευτικούς χώρους εντός ή εκτός του λιμανιού. Ο νέος προς έγκριση Γενικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός (ΓΠΣ) του Δήμου Εχεδώρου, που βρίσκεται ήδη στο Υπουργείο, χαρακτηρίζει μεγάλες εκτάσεις στο Καλοχώρι, κείμενες πλησίον του λιμανιού, ως αγροτικές εκμεταλλεύσεις (Ζώνη Δ), στερώντας έτσι την πόλη από περιοχές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως αποθηκευτικοί χώροι δίπλα στο λιμάνι.

Οι εκτάσεις αυτές, που βρίσκονται περίξ του Γαλλικού ποταμού και σε σχετικά μεγάλη απόσταση από την κοίτη και τις όχθες του, δεν εξυπηρετούν είτε οικολογικούς σκοπούς είτε οτιδήποτε άλλο έχει σχέση με την ισορροπία του φυσικού περιβάλλοντος. Εν μέρει ήδη έχουν οικοδομηθεί χωρίς να προκαλούν το οποιοδήποτε πρόβλημα στην χλωρίδα και πανίδα της περιοχής.

Αν οποιοσδήποτε ΓΠΣ περιορίσει τις εκτάσεις πλησίον του λιμανιού, που είναι ικανές να εξυπηρετήσουν τι μελλοντικές αυξημένες ανάγκες αποθήκευσης που συνδέονται με την επέκταση του ΟΛΘ, τότε αυτό θα οδηγήσει σε μια 'ασφυξία' το λιμάνι.

Ο ΟΛΘ και η δυναμική του

Ο τρόπος λειτουργίας του ΟΛΘ, όπως και πολιτικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί, μπορούν να εγγυηθούν την επέκτασή του σε ένα τέτοιο βαθμό ικανό να οδηγήσει στην αναβάθμιση του ρόλου που καλείται να παίξει; Και αν ναι, γιατί κάτι τέτοιο δεν έγινε έως τώρα; Η διαφορετικά, με δεδομένη την πολιτική κουλτούρα της χώρας που έχει παγιωθεί, ο ΟΛΘ μπορεί να θεωρηθεί υποκατάστατο μιας δυναμικής ιδιωτικής εταιρίας διοίκησης-εκμετάλλευσης των λιμανιών όπως της Hutchison;

Αυτό μπορεί να γίνει υπό μια προϋπόθεση. Όταν πάψει ο ΟΛΘ, όπως και κάθε δημόσιος οργανισμός να θεωρείται προέκταση του όποιου πολιτικού γραφείου των βαρόνων των πολιτικής κάθε κυβέρνησης, τότε πράγματι μπορεί να θεωρηθεί ως ανταγωνιστικός εταίρος επιχειρήσεων που ασχολούνται επισταμένα με την οργάνωση και τη διοίκηση των λιμανιών.

Το σύστημα της ανοικτής διακυβέρνησης (το.opengov) που υιοθετήθηκε το 2009, μπορούσε να αναδείξει ό,τι καλύτερο προσφέρει η αγορά για τη διοίκηση του ΟΛΘ. Όλοι περιμέναμε να δούμε ένα Διευθύνοντα Σύμβουλο, με γνώσεις στα logistics ή στην πολιτική μεταφορών ή στην επιχειρησιακή έρευνα, να αναλαμβάνει

τα ηνία του εδώ και χρόνια παραμελημένου λιμανιού. Αντί αυτού διαπιστώνεται ότι στη διοίκηση του ΟΛΘ εκλείπουν σήμερα (όπως και παλαιότερα) ολοκληρωτικά άτομα με σχετικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές τα logistics ή οτιδήποτε σχετικό!

Έτσι, εύκολα διαπιστώνεται η αναπαραγωγή νοοτροπιών που απαξιώνουν τις ΔΕΚΟ στο όνομα των γνωστών πολιτικών σκοπιμοτήτων, εξυπηρετώντας απλά τα πολιτικά συμφέροντα πολιτικών γραφείων της χώρας και της πελατείας τους. Εξακολουθούν σε πολλές περιπτώσεις –ευτυχώς όχι σε όλες– να τοποθετούνται σε καίριες θέσεις, (παρά το openngon) άτομα με περιορισμένες δεξιότητες, προϊόν του γνωστού κομματικού κράτους ή της πολιτικής επιρροής υπουργών, υφυπουργών και άλλων πρωταγωνιστικών στοιχείων κάθε κυβέρνησης. **Όσο υφίσταται ο ομφάλιος λώρος ανάμεσα στις ΔΕΚΟ και τα πολιτικά γραφεία της χώρας, τόσο θα δικαιολογείται η ιδιωτικοποίησή τους.**

Η Διοίκηση του ΟΛΘ υποστηρίζει ότι μείωσε τις δαπάνες του ΟΛΘ κατά 7% περίπου (όταν το εργασιακό κόστος μειώθηκε άνω του 15% σε μια χρονιά), ότι αύξησε τη κίνηση στο λιμάνι, (από το 2009 έως το 2010: 1,1% αύξηση στα κοντεϊνερς, μείωση 36% στο επιβατικό κοινό και αύξηση, 3,7% σε αφίξεις πλοίων κ.λπ), ανέθεσε την κατασκευή της 6^{ης} προβλήτας, ανέθεσε επίσης σε εταιρία συμβούλων την ετοιμασία του επιχειρησιακού της σχεδίου, αντέστρεψε το έλλειμμα του λιμανιού σε πλεόνασμα κ.λπ. Τα όσα τονίζονται αποτελούν, κατά τους ειδήμονες *τα αυτονόητα* σε ένα Οργανισμό και δεν θεωρούνται ως *επίτευγμα*.

Επίτευγμα θα μπορούσε να θεωρηθεί το ακόλουθο: Όταν ο ΟΛΘ βρει τη θέση που του αρμόζει στη παγκόσμια σκακιέρα των λιμανιών, (ξεκολλώντας από τη 32 έως την 35 θέση που κατέχει τα τελευταία χρόνια) και όταν άψουν να εισάγονται εμπορεύματα στη χώρα τα οποία ξεφορτώνονται στο Λιμάνι του Ρότερνταμ και έρχονται οδικώς στην Ελλάδα!

Η χώρα βρίσκεται στην ουσία σε εμπόλεμη κατάσταση. Ως εκ τούτου χλιαρές κριτικές, ή κριτικές που αποφεύγουν έντεχνα να επισημάνουν τα κακώς κείμενα δεν προσφέρουν το παραμικρό.

Το λιμάνι της πόλης, όπως κάθε λιμάνι, έπρεπε να **διοικείται από άτομα**, που ασχολούνται επισταμένα με τα logistics ή τις πολιτικές θαλασσιών μεταφορών και με οτιδήποτε σχετικό. Όλοι οι υπόλοιποι, συμπεριλαμβανομένου φυσικά και του υποφαινομένου, δεν έχουμε θέση σε ένα χώρο, που δε γνωρίζουμε το αντικείμενο του και ως εκ τούτου αδυνατούμε να χαράξουμε μια **στρατηγική** υπέρ των συμφερόντων της πόλης και κατ' επέκταση της χώρας.