

COSCO, CHINA SHIPPING, ΤΥΜΠΑΚΙ: ΧΡΥΣΗ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ, Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΚΑΤΑΡΑ;¹

Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης

Δεν είναι ίσως ευρέως γνωστό ότι μια κλασσική Κινέζικη κατάρα διατυπώνεται περίπου ως εξής: «Είθε να ζήσετε σε ενδιαφέρουσες εποχές» (may you live in interesting times).

Με αυτό τον τίτλο θα μπορούσε ίσως να περιγράψει κανείς την κατάσταση στην οποία βρισκόμαστε την εποχή αυτή, εν όψει της εξαιρετικής κινητικότητας των Κινέζων στα Ελληνικά λιμενικά δρώμενα. Η κινητικότητα αυτή περιλαμβάνει το δεδηλωμένο ενδιαφέρον όχι μιας, αλλά δυο μεγάλων Κινεζικών εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, της COSCO και της China Shipping Container Line (CSCL) για το λιμάνι του Πειραιά, της τελευταίας για το Τυμπάκι της Κρήτης, και τις εκτεταμένες επαφές που είχε με την Κινεζική πλευρά η ηγεσία του YEN αλλά και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, εδώ και στην Κίνα. Το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο των 3 δισ. ευρώ που υπέγραψε το YEN με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας, στο πλαίσιο του οποίου ο ΟΛΠ δανείστηκε 35 εκ. ευρώ για την επέκταση του Προβλήτα Ι, κάνει ακόμη πιο ενδιαφέρουσα την εποχή που ζούμε, όπως και εκείνη που προαλείφεται για το μέλλον.

Οι ανωτέρω δυο Κινεζικές εταιρίες είναι κρατικές, αλλά ανταγωνίζονται σκληρά η μια την άλλη σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο. Παρά το ότι ο μέτοχος και των δυο εταιριών είναι κοινός, το Κινεζικό δημόσιο, η ύπαρξη δυο εταιριών αντί για μια κάνει και τις δυο πιο ανταγωνιστικές, κάτι που θα μπορούσε να δημιουργήσει συνειρμούς για άλλα θέματα (θα μπορούσε να διανοηθεί κάποιος δυο Ελληνικές κρατικές αεροπορικές εταιρίες αντί για μια;) Άσχετα όμως τι μπορεί η Ελλάδα της ONE να διδαχθεί από τον Κινεζικό καπιταλισμό, το ερώτημα που τίθεται είναι, με ποιο τρόπο όλες αυτές οι όντως ενδιαφέρουσες εξελίξεις διαμορφώνουν τις προοπτικές για την Ελληνική λιμενική αγορά στον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, και ιδιαίτερα εκείνον του Πειραιά;

Κατ' αρχάς για την ιστορία πρέπει να πούμε ότι δεν είναι η πρώτη φορά που οι Κινέζοι έρχονται στον Πειραιά. Η CSCL είχε σύμβαση μεταφόρτωσης με τον ΟΛΠ για τα δυο έτη 2000 και 2001, σύμβαση η οποία δυστυχώς δεν ανανεώθηκε μετέπειτα. Επειδή η σύμβαση αυτή έγινε επί δικής μου θητείας, είμαι σε θέση να πω ότι οι διαπραγματεύσεις με τους Κινέζους ήταν ιδιαίτερα σκληρές και χρονοβόρες, παρά το ότι το αντικείμενο της σύμβασής τους ήταν σχετικά περιορισμένο, και σίγουρα πολύ λιγότερο σημαντικό από το αντίστοιχο της MSC, με την οποία ο ΟΛΠ είχε συμβάσεις μεταφόρτωσης από το 1997.

Μετά τις αρχές του 2002, μόνος μεγάλος πελάτης του ΟΛΠ στον τομέα της μεταφόρτωσης παρέμεινε η MSC, για την τρέχουσα (από Ιουνίου 2002) σύμβαση της οποίας κατηγορείται τη στιγμή αυτή ο ΟΛΠ από την Επιτροπή Ανταγωνισμού για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, κατόπιν καταγγελίας της ήδη πτωχεύσασας εταιρίας

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Μάιος 2006.

Σαρλή. Εταιρίας η οποία ισχυρίζεται ότι η πτώχευσή της οφείλεται ακριβώς στη διακριτική μεταχείριση του ΟΛΠ προς την MSC.

Το πως θα εξελιχθεί η υπόθεση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού (όπου ενδέχεται να κατηγορηθεί και η ίδια η MSC για κάθετη σύμπραξη με τον ΟΛΠ) είναι ένα θέμα. Ανεξάρτητα όμως από αυτό, εάν οι Κινέζοι ήταν σκληροί διαπραγματευτές το 2000-2001 για μια σύμβαση σχετικά περιορισμένου αντικειμένου, άραγε τι στάση θα τηρήσουν τώρα για σαφώς πιο σημαντικά και δύσκολα θέματα, όπως (πχ) σύμβαση για μεγάλη κίνηση μεταφόρτωσης, μακροπρόθεσμη μίσθωση του Προβλήτα Ι, του οποίου τις ανωδομές ενδεχομένως θα κατασκευάσουν, ή κατασκευή και λειτουργία νέου τέρμιναλ στο Τυμπάκι της Κρήτης; Σίγουρα δεν πρέπει να περιμένουμε καθόλου ότι θα μας χαριστούν.

Είναι έτοιμη η Ελληνική πλευρά (κυρίως ο ΟΛΠ αλλά και το YEN) για τη διαπραγμάτευση αυτή; Χωρίς να ξέρω λεπτομέρειες, θα πρέπει να υποθέσω ότι σαφώς και είναι. Υποθέτω δηλαδή ότι η Ελληνική πλευρά έχει ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θέλει, και πώς θα φτάσει εκεί που θέλει. Θέμα πρώτο, πόση κίνηση μεταφόρτωσης θέλει ο ΟΛΠ; Περισσότερη η λιγότερη από το τοπικό φορτίο; Θέμα δεύτερο, θέλει η κίνηση αυτή να είναι ένας, δυο, η πολλοί πελάτες; Θέμα τρίτο, θέλει περισσότερο την MSC, η τους Κινέζους; Διότι είναι σαφές ότι χώρος και για τους δυο δεν υπάρχει, και ότι εάν θέλει και τους δυο, ο ΟΛΠ θα πρέπει να συμφωνήσει ορισμένα πράγματα και με τους δυο. Θέμα τέταρτο, τι προτιμά, COSCO ή CSCL; Θέμα πέμπτο, τι θα γίνει με όλους τους άλλους χρήστες, μερικοί από τους οποίους θα ανησυχούν ότι θα πάθουν ο,τι έπαθε ο Σαρλής; Θέμα έκτο, τι ακριβώς θα γίνει με τον Προβλήτα Ι, και ειδικά με ποιο τρόπο θα τον ανταγωνίζεται ο υπόλοιπος ΟΛΠ; Θέμα έβδομο, θα υπάρξει κάποια παρέμβαση για να αυξηθεί το τοπικό φορτίο, που είναι και ασύγκριτα πιο κερδοφόρο για τον ΟΛΠ από το φορτίο τράνζιτ; Θέμα όγδοο, ποιες θα είναι οι επιπτώσεις στον Πειραιά εάν ανοίξει μεγάλο τέρμιναλ στο Τυμπάκι; Διότι είναι κάτι παρά πάνω από σαφές ότι το Τυμπάκι είναι πιο κοντά στη ρότα Σουέζ-Γιβραλτάρ από ο,τι ο Πειραιάς και ότι εάν ανοίξει εκεί μείζων σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, τότε μπορεί να αποσπάσει τη μερίδα του λέοντος της μεταφορτωτικής κίνησης του Πειραιά, καθιστώντας προβληματική την επέκταση του Προβλήτα Ι (το δάνειο όμως του οποίου θα πρέπει να αποπληρωθεί έτσι κι αλλιώς). Και λοιπά και λοιπά.

Όντως ενδιαφέρουσες εποχές, όπως θα έλεγαν και οι Κινέζοι.