

Ανοίγει ο θαλάσσιος δρόμος Πειραιάς - Βενετία

Τα φετινά Ποσειδώνια αποτελούν μια ακόμα μεγάλη ευκαιρία, μέσα από ένα πρόγραμμα συνεδρίων, σεμιναρίων και προσωπικών επαφών να επισφραγιστούν μεγάλες επιχειρηματικές συμφωνίες και να ισχυροποιηθούν οι δεσμοί της Ελλάδος με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Δύο μήνες πριν, και πιο συγκεκριμένα την Παρασκευή 8 Απριλίου, υπογράφηκε η πολυαναμενόμενη σύμβαση παραχώρησης του 67% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO και τον Ιούνιο θα γίνει η πράξη μεταβίβασης των μετοχών στον νέο ιδιοκτήτη.

Μια παράξενη χρονική συγκυρία ή κάτι φαίνεται πως αλλάζει σ' αυτή τη χώρα του μπάλχαλου και της ύφεσης; Ας το δούμε μέσα από κάποιους αριθμούς.

Στα Ποσειδώνια του 2014 έλαβαν μέρος 1.843 εκθέτες από 93 χώρες και επισκέφθηκαν την έκθεση 19.421 επισκέπτες από 96 χώρες. Τεράστια επιτυχία, αλήθεια. Η ύφεση όμως μέσα σ' αυτά τα δύο χρόνια 2014 και 2015 βάθυνε ακόμα περισσότερο για την Ελλάδα.

Κάτι ανάλογο θα συμβεί και φέτος αν «κάποιος» δεν αξιοποιήσει τα δυνατά χαρτιά ή όπως λέμε στην οικονομία δεν εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα αυτής της χώρας.

Και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας είναι βασικά δύο: ναυτιλία και τουρισμός. Και ο «κάποιος» δεν μπορεί να είναι άλλος από το κράτος ή τον ιδιώτη.

Στον χώρο του τουρισμού το δίδυμο ιδιωτικής/τουρισμός διαχρονικά προχωρεί καλά και θα καταγράψει και φέτος ρεκόρ αφίξεων και εσόδων, εκτός εάν το προσφυγικό απασφαλίσει και οδηγήσει σε έκρηξη και όχι βέβαια την έκρηξη της ανάπτυξης, που πολλοί κυβερνητικοί παράγοντες διαφημίζουν πως έρχεται.

Στο άλλο κομμάτι, όμως, της ναυτιλίας, που περιλαμβάνει εκτός της ναυτιλίας, λιμάνια, ναυπηγεία, επισκευαστική ζώνη, παράλληλα επαγγέλματα και συμπληρωματικές υπηρεσίες και φυσικά τον ΟΛΠ, ο «κάποιος», δηλαδή το κράτος, απουσιάζει πανηγυρικά.

Αυτό λοιπόν το κράτος, που όλα αυτά τα χρόνια απουσιάζει επιδεικτικά, έρχεται να καλύψει ο «κρατικός καπιταλισμός» της COSCO.

Ας δούμε λοιπόν με λίγα λόγια τι θέλουν αυτοί οι «κομμουνιστές της Ανατολής».

Αναπτυξιακή στρατηγική βασισμένη σε τρεις πυλώνες: πολιτισμικά, πολιτικά, οικονομικά. Τα δύο πρώτα έχουν να κάνουν με τα «παχνίδια» πολιτικής επιρροής και πολιτισμού, που δικαιοῦται να διαφημίζει και να επιδιώκει μια μεγάλη και ιστορική χώρα.

Με τα οικονομικά όμως δεν «παίζουν», και τα οικονομικά είναι γι' αυτούς συγκεκριμένα και ήδη γνωστά: επενδύσεις και συνεργασίες σε τομείς μεταφορών, τουρισμού, εμπορίου, ναυτιλίας, ναυπηγικής βιομηχανίας, λιμάνων και άλλων θαλάσσιων υποδομών, αγωγών πετρελαίου, δικτύων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, σιδηροδρομικών δικτύων, logistics. Κόστος προγράμ-

κρεμούνται από τις άγκυρες των πλοίων, για να εμποδίσουν την επιστροφή των μεταναστών στην «κακή» Τουρκία, λες κι εμείς δημιουργήσαμε εδώ τον παράδεισο κι ανοίξαμε τώρα τις πόρτες για να τον απολαύσουν και οι άλλοι.

Το πώς βέβαια θα δημιουργήσουμε τις συνθήκες για να βοηθήσουμε αποτελεσματικά αυτούς τους ανθρώπους δεν απασχολεί κανέναν.

Κι εδώ έγκειται το θέμα, ότι μέσα από τη δράση του στρατηγικού αυτού επενδυτή δημιουργούνται οι συνθήκες για να ωφεληθούν όλοι.

Γιατί τι άλλο μπορεί να συμβεί όταν, με τη συμβολή της Cosco, ανοίξει ο θαλάσσιος δρόμος Πειραιάς-Βενετία, ο σιδηροδρομικός δρόμος Πειραιάς-Β. Ευρώπη, δημιουργηθεί ο μεγαλύτερος

κόμβος κοντέινερ στη Μεσόγειο, επενδυθούν πάνω από 50 εκατ. ευρώ για την αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, εγκατασταθεί νέα πλωτή δεξαμενή για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων, διπλασιαστούν τα διακινούμενα αυτοκίνητα στο car terminal, εγκατασταθούν νέες γερανογέφυρες και γίνουν επενδύσεις στον προβλήτα 1, μετατραπεί ο Πειραιάς σε home port (λιμάνι αρετριάς) για την κρουαζιέρα, αναπτυχθεί το θρήσιμο με logistics και αποθηκευτικούς χώρους και δημιουργηθούν γραμμές soft manufacturing;

Αυτό δεν σημαίνει ανάπτυξη προς όφελος όλων;

Τα οφέλη θα πολλαπλασιαστούν αν η χώρα μας χρησιμοποιήσει αντίστροφα το δρόμο του μεταξιού για να εξαγάει τα δικά μας προϊόντα και να προσελκύσει Κινέζους τουρίστες.

Ένας νέος ΟΛΠ λοιπόν, δίπλα σε μια COSCO, που έχει αυτά τα χαρακτηριστικά, είναι η εικόνα που έχουμε στο μυαλό μας για κάθε Ποσειδώνια έκθεση, όπου δίπλα στα περίπτερα των ναυτιλιακών κολοσσών της χώρας μας και των υπόλοιπων κρατών και των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής θα βρίσκονται τα ναυπηγεία Σκαράμαγκά και Ελευσίνας και όλες οι δυναμικές και εξειδικευμένες επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώ-

νης και των άλλων παράλληλων με τη ναυτιλία κλάδων.

Διαφορετικά το συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής πρωτοπόρου παγκόσμιας ναυτιλίας θα το καρπώνονται άλλοι και τότε θα μιλάμε για Ποσειδώνια πλοιοκτητριών εταιρειών, ελληνικών και μη, και ναυπηγείων άλλων.

Πιστεύουμε πως η καλή αρχή έγινε.

[SID:10210426]

ΑΡΘΡΟ



Του Θεόδωρου Πιτσιρικού'

* Ο Θεόδωρος Πιτσιρικός είναι πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών - Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά.

Μπορούμε ως χώρα μέσα από μια ορθή οργάνωση να δημιουργήσουμε νέο πλωτό για εμάς, ως τράπεζες και τη χώρα μας, για την εξαγωγή των προϊόντων και των υπηρεσιών μας μέσα από σκάφητα συνεργασιών.



Λόγω της παγκόσμιας χρηματοοικονομικής κρίσης, της βοήθειας ανακεφαλαιοποίησης, που οι φορολογούμενοι παρέχουν στις τράπεζες, διεθνώς γίνονται ενέργειες για τη βελτίωση των μοντέλων λειτουργίας των τραπεζών.

ματος; Το λιγνίτιδες νούμερο 2,5 τρις. ευρώ για μία 10ετία.

Σε αυτές τις οικονομικές πολιτικές και συνεργασίες, ως επιχειρηματίες, είμαστε σύμφωνοι και αλληλέγγυοι, δηλαδή πιστεύουμε σ' αυτές. Και χρησιμοποιούμε τον όρο αυτό, για κάτι οικονομικό, αν και είναι δυνατόν να παρεξηγηθούμε, μιας και ο όρος είναι της μόδας τελευταία και αναφέρεται στους ανθρώπους εκείνους, που για λογαριασμό των παράνομων μεταναστών,