

## Σωτήρης Θεοφάνης: Η δημιουργία ενός one-stop-shop για αδειοδότηση επενδύσεων θα εξαλείψει τις καθυστερήσεις



Ο κ. Σωτήρης Θεοφάνης, ειδικός σύμβουλος του ΕΒΕΠ

αναμφισβήτητα πλεονεκτήματα που αντανακλούν στη θέση και την ελκυστικότητα του λιμενικού δυναμικού της. Η θέση της στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Ν. Ευρώπη, την καθιστούν ιδανική πύλη για τη Ν.Α. Ευρώπη και ιδιαίτερα τα Βαλκάνια.

Αυτός είναι άλλωστε ο λόγος της στρατηγικής επένδυσης της Cosco Shipping Group στο λιμάνι του Πειραιά στα πλαίσια της υλοποίησης της πρωτοβουλίας Belt & Road Initiative (BRI), αλλά και της αντίστοιχης επένδυσης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Το αξιόλογο ενδιαφέρον υποψηφίων επενδυτών για τους αντίστοιχους διαγωνισμούς των λιμανιών της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και της Ηγουμενίτσας οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στη στρατηγική θέση των λιμανιών αυτών. Και βέβαια, δεν πρέπει να μας διαφεύγει η σημασία της σημαντικής Αγοράς της Κρουαζιέρας και το εξαιρετικό ενδιαφέρον που παρουσιάστηκε στον πρόσφατο Διαγωνισμό για το λιμάνι του Ηρακλείου, που σίγουρα σχετίζεται με την ελκυστικότητα αυτής της Αγοράς.

**- Η Πολιτεία πρέπει να άρει ορισμένα αντικίνητρα για να απλουστεύσει τις γραφειοκρατικές διαδικασίες που αφορούν τις λιμενικές υπηρεσίες;**

- Κατ' αρχήν όσο αυξάνεται η παρουσία των ιδιωτών επενδυτών στις λιμενικές δραστηριότητες η Πολιτεία πρέπει να διαμορφώσει μία εθνική λιμενική πολιτική που θα ορίζει σαφώς την Εποπτεία υλοποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης, τη Ρύθμιση της Λιμενικής Αγοράς και την απελευθέρωση των Λιμενικών Υπηρεσιών μέσα και στο γενικό πλαίσιο του Κανονισμού της ΕΕ 352/2017 και νομίζω ότι κινείται σε αυτή την κατεύθυνση. Προσωπικά, και με βάση την εμπειρία μου, πιστεύω ότι πρέπει να δημιουργήσει επίσης μία ενιαία δομή (one stop shop) για την αδειοδότηση των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται από τις Συμβάσεις Παραχώρησης, έτσι ώστε οι διαδικασίες να βελτιωθούν και η εκτίμηση των τυχόν καθυστερήσεων να είναι, κατά το δυνατόν, αντικειμενική.

**- Περιγράψτε μας τις δυνατότητες ανάπτυξης της λιμενικής αγοράς στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών**

- Η δραστηριότητα που έχει ήδη αναπτυχθεί από το λιμάνι του Πειραιά με ανάπτυξη σιδηροδρομικών υπηρεσιών κατά μήκος του γνωστού Διαδρόμου Χ, μέσω Β. Μακεδονίας, Σερβίας μέχρι την Ουγγαρία, Σλοβακία, Τσεχία και Αυστρία, αλλά και η αντίστοιχη σύνδεση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με τη Σόφια, παρά τις όποιες δυσκολίες παρουσιάζονται, νομίζω δείχνουν το δρόμο. Το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, αλλά και άλλα λιμάνια μπορούν να ακολουθήσουν. Οι σημαντικές νέες επενδύσεις σε υποδομές σιδηροδρομικών τερματικών σταθμών και συνδεδεμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων που γίνονται σε γειτονικές χώρες που, εν δυνάμει, εξυπηρετούνται από τα ελληνικά λιμάνια (πχ. Νεγκότινο στη Β. Μακεδονία, Νις στη Σερβία κλπ.) μπορούν να συμβάλουν στην κατεύθυνση αυτή, εφόσον ολοκληρωθεί η ηλεκτροκίνηση στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Χώρας

Αξιοποιώντας την τεράστια εμπειρία και γνώση του από τη θητεία του ως επικεφαλής του ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε. ο Δρ. Σωτήρης Θεοφάνης προτείνει τρεις στρατηγικές δράσεις προκειμένου το ελληνικό λιμενικό σύστημα να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις της αγοράς.

Στη συνέντευξη που ακολουθεί ο κ. Θεοφάνης προτείνει το άνοιγμα στους επενδυτές, την δημιουργία ενός stop-shop για την αδειοδότηση των υποχρεωτικών επενδύσεων και την σύζευξη της λιμενικής αγοράς με την εφοδιαστική αλυσίδα.

Ο Δρ. Σωτήρης Θεοφάνης είναι Καθηγητής & Διευθυντής του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Διοίκησης Ναυτιλίας και Λιμένων στο City College, University of York Europe Campus και Κύριος Ερευνητικός Εταίρος στο South East Europe Research Center (SEERC), Θεσσαλονίκη. Είναι Ακαδημαϊκός Διευθυντής, Port Senior Management Programme, Galilee International Management Institute, Ισραήλ. Είναι επίσης Κύριος Ερευνητικός Εταίρος στο Κέντρο για τις Μεταφορές και τις Υποδομές (CAIT) του Πολιτειακού Πανεπιστημίου Rutgers, New Jersey, ΗΠΑ.

**- Μιλήστε μας για τα γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα του ελληνικού λιμενικού συστήματος**

- Η Χώρα μας, από γεωστρατηγική άποψη, έχει

μας. Όμως στο σχεδιασμό αυτό πρέπει να λάβουμε υπόψη μας δύο στοιχεία. Το πρώτο, βραχυπρόθεσμης ελπίζουμε διάρκειας, είναι η σημερινή δυσχερέστατη κατάσταση στις Διεθνείς Εφοδιαστικές Αλυσίδες, ως αποτέλεσμα του Covid - 19, μετά τον Ιούλιο του 2020. Το δεύτερο στοιχείο είναι οι υπερβολικές προσδοκίες που εκφράζονται από ορισμένους σε σχέση με την ταχύτητα και τον όγκο ανάπτυξης των Συνδυασμένων Μεταφορών. Η διεθνής εμπειρία μου με έχει διδάξει ότι η ανάπτυξη των Συνδυασμένων Μεταφορών θέλει χρόνο, επιμονή και υπομονή και όχι καλλιέργεια ουτοπικών προσδοκιών.

**- Έχει αξιοποιήσει την περίοδο του Covid-19 για να αναπτύξει τις ψηφιακές υπηρεσίες και λειτουργίες η λιμενική αγορά;**

- Πρέπει με ειλικρίνεια να παραδεχθούμε ότι η κατάσταση που επικράτησε μετά την εμφάνιση του Covid - 19 και ιδιαίτερα μετά τον Ιούλιο του 2020 στην Αγορά διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και γενικότερα στην Εφοδιαστική Αλυσίδα απέδειξε ότι καμία τεχνολογία δεν μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά προβλήματα μεγάλης κλίμακας στη φυσική ροή των αγαθών (blank sailings, ανισορροπία στη διακίνηση κενών εμπορευματοκιβωτίων, μεγάλης κλίμακας αναμονές για εξυπηρέτηση πλοίων σε λιμάνια κλπ).

Η κρίση αυτή δεν έγινε ιδιαίτερα ορατή στη Χώρα μας, όσο σε άλλες περιοχές του Πλανήτη (Δυτ. Ακτή των ΗΠΑ, Β. Ευρώπη, Κίνα κλπ) Κατά τα λοιπά τόσο οι τεχνολογίες ανταλλαγής πληροφοριών και ηλεκτρονικών συναλλαγών, όσο και αυτές που σχετίζονται με την αυτοματοποίηση φυσικών διαδικασιών εξελίσσονται με αλματώδες ρυθμούς.

**- Μιλήστε μας για το ανθρώπινο δυναμικό στον τομέα σας και ποια είναι η σημασία του σε μια εποχή όπου η Τεχνητή Νοημοσύνη (AI) έχει περιορίσει αυτό τον παράγοντα;**

- Ανεξάρτητα από την εξέλιξη τόσο των τεχνολογιών λήψης απόφασης, όσο και των τεχνολογιών αυτοματοποίησης η ανάγκη παρουσίας του ανθρώπινου δυναμικού είναι αναντίρρητη στις λιμενικές λειτουργίες. Απλώς, όσο εξελίσσονται οι τεχνολογίες το προσωπικό είναι ανάγκη να αποκτήσει νέες δεξιότητες. Θα έλεγα ότι για τη Χώρα μας στην οποία τοποθετούνται πλέον διεθνείς επενδυτές είναι σκόνη να αναπτύξει, σε όλες τις βαθμίδες και τις ειδικότητες, εγχώριο ανθρώπινο δυναμικό υψηλά εξειδικευμένο, που να μπορεί να ανταποκριθεί στις ευκαιρίες απασχόλησης που προκύπτουν.

Προσωπικά, αφιερώνω τις μικρές μου δυνάμεις σε αυτό το στόχο, στην τελευταία φάση της διαδρομής μου στο λιμενικό τομέα που διανύω.

**- Ποια θα πρέπει να είναι η στρατηγική για να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητα του το ελληνικό λιμενικό σύστημα σε ένα περιβάλλον διαρκώς αβέβαιο & μεταβαλλόμενο;**

- Άνοιγμα σε νέους επενδυτές, διατεθειμένους στην πράξη, και όχι στα λόγια, να επενδύσουν στις λιμενικές υποδομές και να μεταφέρουν τεχνολογία και ευκαιρίες δραστηριοποίησης, παράλληλα με τη στήριξη των πολύ σημαντικών στρατηγικών επενδύσεων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο Λιμενικό Τομέα. Δημιουργία ενός σαφούς και ευέλικτου πλαισίου εποπτείας και αδειοδοτήσεων στο Λιμενικό Τομέα. Σύζευξη της Λιμενικής Πολιτικής με μία ρεαλιστική Πολιτική στον Τομέα των Εμπορευματικών Μεταφορών και της Εφοδιαστικής καθώς και με μία ολοκληρωμένη Νησιωτική Πολιτική.