

Havnen ved Pireus har vært i søkelyset etter at den nye regjeringen varslet at det kanskje ikke blir privatisering likevel.

Syriza skremmer rederne

Det greske shippingmiljøet skjelver etter at sosialistiske Syriza kom til makten.

KRISEN I HELLAS

Marit Tronier Halvorsen



Thomas Haugersveen



Aten

Ved hjørnet i et styrom i Aten henger det et bilde av Leon Lemos. En kjent reder i Hellas fra en shippingfamilie som har vært i bransjen gjennom generasjoner. Nå er det barnebarnet hans,

Leon Patitsas, som styrer skuten, og han er tydelig stolt av sine forfedre. Patitsas eier og driver i dag Atlas Maritime, et selskap han selv grunnla for litt over ti år siden. Med syv oljetankere gjør han gode forretninger på lav oljepris om dagen. Samtidig ser Patitsas landet sitt drukne i gjeld utenfor døren.

Rederen erkjenner at det kan være i ferd med å endres. Den nye greske regjeringen med det sosialistiske venstrepartiet Syriza i spissen har varslet en ny linje. Shipping er i dag fritatt skatt, men signalene fra regjeringshold er at greske redere i fremtiden skal bidra mer til fellesskassen. Sektoren allerede er blant landets største arbeidsgivere og den

største bidragsyteren til økonomien, påpeker Patitsas. Nå frykter han investorflokt i det som allerede er en tørkeperiode før konklusjon i eurogruppen om den greske gjelden.

«Ikke Norge»

Kuttpolitikken har knust ryggraden til økonomien, det vil si middelklassen. Til slutt sa velgerne ifra at dette ikke går lenger, sier rederen, som ikke har problemer med å forstå tankegangen.

Samtidig trekker Patitsas paralleller til Norge, et land han har besøkt en rekke ganger - blant annet i forbindelse med shippingmessen Nor-Shipping i Lillestrøm. - Hellas er ikke Norge, med et stort oljefond som kan finansiere velferdssystemet. Norge har råd til å være et mer sosialistisk land. Dessverre er det slik at vi har et alvorlig likviditetsproblem. Der-



Tassos Vamvakidis, kommersiell direktør i kinesiske-eide PCT, ønsker mer investeringer til havnen i Pireus.

for er det så viktig å skape et godt miljø for investeringer og vekst. Akkurat nå er ser jeg at mye blir satt på vent, sier rederen.

Stopper privatisering

Hellas er verdens største skipsfartsnasjon, og kontrollerer tørr-

last-, container-, olje- og gass-tankskip verd 105,6 milliarder dollar, ifølge analyseselskapet VesselValue.com. Rundt 4000 skip utgjør 15 prosent av verdensflåten.

En halvtimes kjøretur utenfor den greske hovedstaden ligger

havnen ved Pireus - også omtalt som grekernes Wall Street. Dokkene her er ankerfeste for både cruisepassasjer og containerskip. Aktiviteten går døgnet rundt.

Ifjor begynte den forrige regjeringen arbeidet med å privatisere det greske havnekomplekse. Rundt 65 prosent skulle selges til private eiere, men Syriza-regjeringen deklarerer fullt stopp av planene. Siden har signalene var mikset, og spørsmålet er fremdeles uavklart.

- De greske havnene er verktøy for å skape vekst. Vi mener derfor de er nødt til å forbli i det offentlige eie, sier Nektarios Santorinos, parlamentsmedlem og Syriza-politiker, til DN på sitt kontor i parlamentsbygningen.

- Foreløpig gjelder dagens avtaler, men dette kan endres innen kort tid, istemmer partikollega Yiannis Balafas.

De to understreker at de mer enn gjerne ønsker utenlandske investorer velkommen til landet.

- For eksempel skal det fremdeles legges til rette for oppkjøp av eiendom. Men infrastruktur og sosiale tjenester bør bli i statens hender, sier Balafas bestemt.

Trenger stabilitet

Kinesiske Cosco har driftsansvaret for to av havnene i Pireus. Selskapet kom til landet med penger under finanskrisen, og har siden 2010 brukt milliardinvesteringer på å øke kapasiteten på anlegget.

Kineserne står klare med nye investeringer, men begynner å miste tålmodigheten. Cosco var i forhandlinger med den forrige regjeringen og er på en såkalt «short list» over potensielle kjøpere.

- Investeringer er avhengig av politisk stabilitet, understreker kommersiell direktør Tassos Vamvakidis i Cosco-selskapet PCT på havnen ved Aten.

Vamvakidis viser til at privatisering generelt gir muligheter for å ekspandere raskere. Kina har ambisjoner om å etablere en mari-

tim silkevei som skal gå via Malakkastrødet ved Malaysia, via havner i Det indiske hav og østkysten av Afrika før den ender opp i Middelhavet.

- Det var Hellas som ba utenlandske investorer komme hit. Ingen presset dem til det, sier Vamvakidis.

Varsler utflagging

Den norske storbanken DNB er i landet med syv ansatte som hovedsakelig jobber mot shipping. Sjef for kontoret, Evan Uhlick, har full oversikt over det som rører seg i miljøet. Han registrerer at selskaper i dag gjør seg klare til å flytte dersom det blir endringer.

- Redere har sagt ifra om at de i så fall vil vurdere flytte til Monaco, Kypros, London, Sveits og så videre. Vi har sett at enkelte nå har etablert kontorer på disse stedene slik at de lett kan flytte dersom det blir endringer, forteller han.

Uhlick mener det vil være et tap dersom hovedkontorene finner seg andre tilholdssteder.

- Går du etter eieren, får det også betydning for alle som jobber i industrien, sier Uhlick.

«Raske løsninger»

Når problematikken om korrupsjon i det greske samfunnet blir tema, på kontoret til Atlas Maritime, er beskjeden klar:

- Årsaken til krisen Hellas har havnet i handler mye om mentalitet: Det har vært mye korrupsjon og raske løsninger. En av årsakene til at shipping har hatt suksess, er at den aldri trengte noe hjelp fra regjeringen eller noen andre, hevder han.

Rederen håper at det ikke blir noe av regjeringens planer.

- Dagens skatteregime er hovedgrunnen til at store shippingsselskaper er blitt værende. Det gir dem rom til å vokse og bli konkurransedyktig. Jeg håper at det forblir slik. Hvis ikke, tror jeg flere redere vil vurdere å flagge ut, sier han.

marit.halvorsen@dn.no

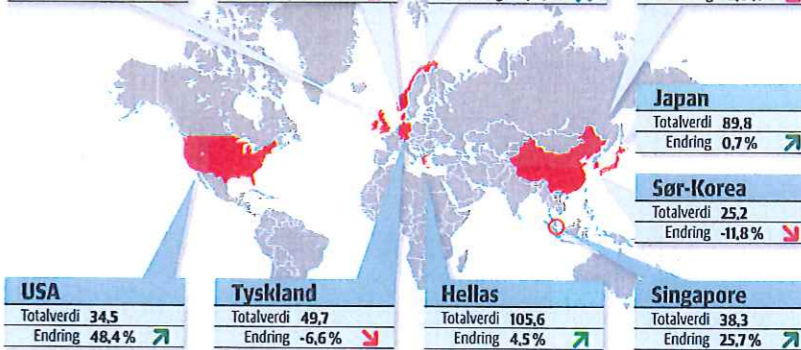
Flåteverdier i store skipsfartsland

Markedsverdien av utenriksflåten ved årsskiftet og verdiutviklingen gjennom året.

Omfatter tørrlast-, gass-, tank- og containerskip. Offshore servicefartøyer er ikke inkludert. Verdier i milliarder dollar.

Verden	
Totalverdi	680,4
Endring	3,2% ↑

Land	Totalverdi	Endring
Storbritannia	22,03	-0,4% ↓
Danmark	18,9	-6,7% ↓
Norge	33,2	12,3% ↑
Kina	70,8	-2,6% ↓



2015 IN-grafikk/Kilde: VesselsValue.com



Skipsreder Leon Patitsas fra Lemos-familien ser investeringer settes på vent og frykter utlendingene gir opp.

Vanskelig balansegang

Aten: Høyres finanspolitiske talsmann Svein Flåtten understreker at den greske regjeringen må legge til rette for økonomisk vekst. Privatisering av havner kan være kan være riktig vei å gå, mener han. Samtidig understreker han at det er rom for å gjøre noe med skattesystemet.

- Hellas er i en utrolig vanskelig balansegang, men generelt blir det vel ikke noe mer vekst av å legge skatter på folk. Det er nok bare den langsomme veien som går for Hellas, sier han.

SV-politiker og medlem av Stortingets finanskomité, Snorre Valen, mener Syrizas politikk er både nødvendig og riktig.

- Det er viktig at ikke krisepolitikken skal måtte føre til at fellesskapet i Hellas mister de verdiene de sitter på, mener han.