

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.: Σε κρίσιμο σταυροδρόμι;¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης²

Παρ' όλων ότων οι διεθνείς εξελίξεις και ο ανταγωνισμός στη λιμενική αγορά τρέχουν με αμείλικτους ρυθμούς, είναι ακόμη άγνωστη η βούληση της Κυβέρνησης για το πως προτίθεται να προχωρήσει με τον ΟΛΠ. Νέα φέτα μετοχοποίησης μέσω ΧΑΑ; Πώληση πακέτου μετοχών σε στρατηγικό επενδυτή; Σπάσιμο του ΟΛΠ και παραχώρηση σε ιδιώτες; Απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα; Η τίποτε προς το παρόν; Το άρθρο αυτό επιχειρεί να κάνει μερικές αποσπασματικές επισημάνσεις για το τι μπορεί να επιφυλάσσει το μέλλον στο πρώτο λιμάνι της χώρας, μαζί με ορισμένες προτάσεις περί του πρακτέου.

Ας ξεκινήσουμε με μια εντελώς περιληπτική παράθεση μερικών πρόσφατων οικονομικών μεγεθών του ΟΛΠ.

ΟΛΠ Α.Ε. (εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Α. Κύκλος εργασιών	Β. Κέρδη προ φόρων	Λόγος Β/Α
2001	117,4	28,8	24,5%
2002	130,8	30,1	23,0%
2003	142,4	30,5	21,4%
2003 (9/μηνo)	108,0	24,2	22,4%
2004 (9/μηνo)	114,1	18,9	16,6%

Για σύγκριση, τα αντίστοιχα μεγέθη για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι τα εξής.

ΟΛΘ Α.Ε. (εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Α. Κύκλος εργασιών	Β. Κέρδη προ φόρων	Λόγος Β/Α
2001	37,9	6,5	17,2%
2002	38,9	4,3	11,1%
2003	40,2	4,7	11,7%
2003 (9/μηνo)	30,7	4,3	14,0%
2004 (9/μηνo)	34,6	6,0	17,3%

Παρατηρούμε κατ' αρχάς ότι τα δυο λιμάνια δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα. Ο Πειραιάς είναι υπερτριπλάσιος από τη Θεσσαλονίκη όσον αφορά τον ετήσιο τζίρο. Επίσης, και τα δυο λιμάνια είναι σταθερά κερδοφόρα, αν και οι τάσεις είναι διαφορετικές και όχι ομοιόμορφες. Έτσι, ενώ ο κύκλος εργασιών είναι σταθερά αυξητικός και στα δυο λιμάνια, η κερδοφορία σαν απόλυτο μέγεθος και σαν ποσοστό του τζίρου παρουσιάζει διακυμάνσεις. Σαν απόλυτο μέγεθος, τα κέρδη προ φόρων του ΟΛΠ παρουσιάζουν αύξηση μέχρι και το 2003, ενώ στο πρώτο 9μηνο του 2004 παρουσιάζουν κάμψη. Στον ΟΛΘ παρατηρείται κάμψη των κερδών το 2002, και αύξηση μεταγενέστερα. Σαν ποσοστό του τζίρου, για τον ΟΛΠ ενώ μέχρι και το 2003 η κερδοφορία είναι μεγαλύτερη σε σχέση με εκείνη του ΟΛΘ (όντας μέχρι και διπλάσια το 2002), ο δείκτης αυτός παρουσιάζει πτωτική τάση διαχρονικά, ιδίως στο πρώτο 9μηνο του 2004. Αντίθετα για τον ΟΛΘ, τα κέρδη σαν ποσοστό του τζίρου εμφανίζουν ανοδική τάση από το 2002 και μετά, και το πρώτο 9μηνο του 2004 για πρώτη φορά ξεπερνούν το αντίστοιχο ποσοστό του ΟΛΠ.

¹ Δημοσιεύθηκε στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ το Δεκ. του 2004.

² Ο κ. Ψαραύτης είναι Καθηγητής στο ΕΜΠ. Έχει διατελέσει Προϊστάμενος Υπηρεσιών και Διευθύνων Σύμβουλος στον ΟΛΠ από τον Αύγουστο του 1996 ως το Μάρτιο του 2002.

Η ερμηνεία αυτών των επιδόσεων και τάσεων προφανώς απαιτεί προσεκτική ανάλυση, η οποία ξεφεύγει από το πλαίσιο του παρόντος άρθρου. Οι όποιες βραχυπρόθεσμες τάσεις μπορεί να είναι συμπτωματικές. Εξ άλλου, δεν είναι ακόμη γνωστό πώς θα κλείσει το 2004 σε σχέση με το 2003, άρα οποιοδήποτε συμπέρασμα είναι παρακινδυνευμένο.

Βαρόμετρο για τις οικονομικές επιδόσεις του λιμανιού του Πειραιά είναι το container terminal, η 'ατμομηχανή' που ιστορικά έχει συνεισφέρει το μεγαλύτερο ποσοστό στα έσοδα και στα κέρδη του λιμανιού. Είναι γνωστό ότι από το 1998 ο ΟΛΠ είναι στη λίστα των 50 πρώτων λιμανιών του κόσμου στη διακίνηση containers, καταλαμβάνοντας τότε την 41^η θέση. Ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, θα παραμείνει στη λίστα αυτή και το 2004; Αυτό δεν είναι σίγουρο, ιδίως εάν αναλογιστούμε ότι το 2003 ο ΟΛΠ 'έπεσε' στην 50^η θέση, παρά τη συνεχή αύξηση της κίνησής του από το 1996 και μετά. Ο λόγος της πτώσης αυτής είναι ότι η κίνηση των άλλων λιμανιών αυξήθηκε αναλογικά περισσότερο. Προφανώς βέβαια, η αύξηση της κίνησης, και πολλώ μάλλον η παραμονή στο 'top 50', δεν πρέπει να είναι αυτοσκοπός. Ο στόχος αυτός είναι επιθυμητός μόνο αν συνοδεύεται από παράλληλη αύξηση της κερδοφορίας και της ποιότητας υπηρεσιών.

Τι επιφυλάσσει λοιπόν το μέλλον στο σταυροδρόμι που βρισκόμαστε; Η δική μου γνώμη είναι ότι αυτό εξαρτάται καίρια από την πρόθεση και τη δράση της Κυβέρνησης στο πώς θα προχωρήσει θεσμικά με τον ΟΛΠ, αλλά και από τους κανόνες του παιχνιδιού με τους οποίους θα λειτουργήσουν εφεξής η εταιρία και η αγορά. Όλα αυτά θα πρέπει να προσδιοριστούν το ταχύτερο δυνατό.

Σαν παράδειγμα, αν πρόθεση της Κυβέρνησης είναι η αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και γενικότερα στην Ελλάδα να απελευθερωθεί (βλέπε ιδιωτικό terminal στο Σκαρामαγκά, η κάτι παρόμοιο), τότε το χρονοδιάγραμμα και οι όροι της απελευθέρωσης θα πρέπει να καταστούν γνωστοί από τώρα. Βάσει αυτών, ο ΟΛΠ θα πρέπει να δρομολογήσει από τώρα συγκεκριμένα διαρθρωτικά μέτρα προσαρμογής στην κατάσταση αυτή, χωρίς τα οποία είναι βέβαιο ότι θα αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα. Αν φτάσουμε ποτέ στο σημείο αυτό, άποψή μου είναι ότι τα διαρθρωτικά αυτά μέτρα πρέπει να έχουν σχέση με την εναρμόνιση των τιμολογίων και κανονιστικών διατάξεων του ΟΛΠ (και κυρίως εκείνων που έχουν σχέση με συνθέσεις εργατικών ομάδων) με τη διεθνή πρακτική.

Η εφαρμογή τέτοιων μέτρων, αν και αναγκαία σε μια απελευθερωμένη λιμενική αγορά, θα ήταν επιθυμητή ακόμη και αν η τελευταία δεν απελευθερωθεί. Γιατί τα ξένα μοντέρνα container terminals έχουν περίπου 10 ανθρώπους ανά γερανογέφυρα, ενώ ο Πειραιάς έχει περίπου τους διπλάσιους; Ένα άλλο διαρθρωτικό μέτρο είναι η οργάνωση του ΟΛΠ σε κέντρα κέρδους, το καθένα από τα οποία θα είναι πλήρως καθετοποιημένο και θα έχει στόχο να είναι κερδοφόρο, καταργώντας τυχόν σταυρωτές επιδοτήσεις από κερδοφόρους τομείς του λιμένα προς τομείς που είναι μη ανταποδοτικοί.

Πράγματι, και παρ' όλων ότι ο ΟΛΠ είναι γενικά κερδοφόρος, είναι γνωστό ότι ορισμένες δραστηριότητές του δεν είναι ανταποδοτικές. Ιστορικά, το επιβατικό λιμάνι, μερικές κατηγορίες του συμβατικού φορτίου και γενικά η ναυπηγοεπισκευή ανήκουν στην κατηγορία αυτή. Αν το Ελληνικό Δημόσιο δεν θέλει να επιδοτήσει ζημιολύουσες δραστηριότητες του ΟΛΠ τις οποίες εν τούτοις θέλει να διατηρήσει για λόγους δημοσίου συμφέροντος, τότε θα πρέπει να αφήσει ελεύθερο τον ΟΛΠ είτε να επιβάλει τα απαραίτητα τιμολόγια, είτε να εκχωρήσει τέτοιες δραστηριότητες σε ιδιώτες, είτε τέλος να σταματήσει ορισμένες από αυτές εντελώς, και ας τις αναλάβει κάποιος άλλος.

Δυστυχώς όμως, η ελευθερία λήψης τέτοιων μέτρων ήταν μέχρι τώρα περιορισμένη. Ένα κλασσικό παράδειγμα είναι τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων ακτοπλοΐας. Αυτά είναι αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα τέλη για τα πλοία εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια, φορτηγά) και πολύ χαμηλότερα από όσο χρεώνουν ξένα λιμάνια. Το 'Φαιστός Παλάς', ένα από τα μεγαλύτερα ακτοπλοϊκά πλοία της Ελλάδας, πληρώνει περί τα 158 € για μια μέρα parking

στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά. Αλλά στο τελευταίο έχουν επενδυθεί τεράστια κονδύλια για υποδομές. Ποια είναι άραγε η κεφαλαιακή απόδοση αυτών των επενδύσεων; Δεν έχω τα πλήρη στοιχεία, αλλά εκτιμώ ότι αυτή είναι εξαιρετικά χαμηλή. Η εικόνα είναι παρόμοια και για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας, εγείροντας το ερώτημα με ποιο τρόπο θα γίνει η επαρκής χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών που χρήζουν αναβάθμισης.

Όμως, τα τιμολόγια του ΟΛΠ για την ακτοπλοΐα, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ακτοπλοϊκών ναύλων τα τελευταία χρόνια, είναι καθηλωμένα από την Πολιτεία στο ίδιο επίπεδο από το 1998, όντας εξευτελιστικά χαμηλά από όποια οπτική και να τα δει κανείς. Συγκριτικά με το parking fee των 158 € την ημέρα, στο ίδιο πλοίο το εισιτήριο οικονομικής θέσης για δυο άτομα με ΙΧ από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει περί τα 268 € στο κατάστρωμα και 436 € σε εξωτερική καμπίνα – και όλα αυτά στη χαμηλή σαιζόν! Υπόψη ότι το πλοίο αυτό είναι χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 ΙΧ.

Από μια άποψη, μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί σαφώς να θεωρηθεί ως έμμεση επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιριών από το Ελληνικό Δημόσιο, παρ' όλων ότι οι τελευταίες είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος. Μεγάλο μέρος της επιδότησης αυτής γίνεται μέσω κρατικών εταιριών εισηγμένων στο ΧΑΑ (ΟΛΠ και ΟΛΘ αντίστοιχα), προς ιδιωτικές εταιρίες επίσης εισηγμένες στο ΧΑΑ (ΑΝΕΚ, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, ΜΙΝΟΑΝ, Blue Star Ferries και Επιχειρήσεις Αττικής). Το ερώτημα είναι, υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος για μια τέτοια επιδότηση, ιδίως αν αυτή οδηγεί τα μεγάλα λιμάνια σε μικρότερη κερδοφορία και σε αδυναμία ανάπτυξης των υποδομών τους; Το πιθανό επιχείρημα ότι αυτό γίνεται για κοινωνικούς λόγους ακούγεται αστείο στην εποχή της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας. Αν πράγματι υπάρχει τέτοια πρόθεση της Πολιτείας, θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό να επιδοτηθούν οι επιβάτες των άγονων γραμμών απευθείας, παρά έμμεσα, και δήθεν δια του ΟΛΠ ή των εισηγμένων στο ΧΑΑ ακτοπλοϊκών εταιριών. Όσο για το επιχείρημα ότι η όποια αύξηση των λιμενικών τελών που χρεώνονται τα πλοία τελικά θα μετακυλισθεί στον επιβάτη, δεδομένου του μεγάλου πλήθους επιβατών η ανά επιβάτη ενδεχόμενη αύξηση των λιμενικών τελών θα είναι εξαιρετικά χαμηλή.

Αλλά ακόμη και αν όλα τα ανωτέρω επιχειρήματα ήταν λάθος, υπάρχει και ένα άλλο σοβαρότερο. Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) απαγορεύεται ρητά από τον Κοινοτικό Κανονισμό 4055/86! Αν όμως αληθεύει η πληροφορήσή μου ότι τα πολλά λιμάνια της χώρας διόρθωσαν την ψαλίδα αυτή ανάποδα, δηλαδή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού στα επίπεδα των τελών πλοίων εσωτερικού, το ερώτημα από πού θα βρεθούν τα χρήματα για τις λιμενικές υποδομές είναι ακόμη πιο πιεστικό.

‘There is no free lunch’ λένε οι Αγγλοσάξονες. ‘User pays’ λέει η Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια. ‘Δώσε μου και μένα μάρμπα’, μοιάζει να είναι η Ελληνική άποψη, από όσους πιστεύουν ότι η λιμενική υποδομή, και μάλιστα υψηλών προδιαγραφών, είναι δημόσιο αγαθό που πρέπει να παρέχεται δωρεάν.

Μιλώντας για επιδοτήσεις, μια κλασική μορφή επιδότησης που συνεπάγεται η μη ανταποδοτικότητα του επιβατικού λιμένα του Πειραιά είναι η σταυρωτή επιδότησή του από τα κέρδη του container terminal. Μια τέτοια σταυρωτή επιδότηση μόνο στρεβλώσεις μπορεί να προκαλέσει και είναι διπλά σε βάρος της ανταγωνιστικότητας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε μια εποχή που το ζητούμενο είναι πώς αυτή να αυξηθεί. Διπλά επειδή το terminal όχι μόνο αναγκάζεται να χρεώνει περισσότερο, αλλά και επειδή τμήμα των κερδών που παράγει διοχετεύεται όχι για τη δική του ανάπτυξη, αλλά σε άλλους μη ανταποδοτικούς τομείς του λιμένα.

Όσο για τη ναυπηγοεπισκευή, πολλά θα μπορούσαν να γραφούν γι' αυτή. Ο ΟΛΠ είναι ο μόνος φορέας του Δημοσίου που, μη όντας ναυπηγείο, εν τούτοις έχει ιστορικά συνεισφέρει τεράστια κονδύλια για τη στήριξη της δραστηριότητας αυτής, στη Ναυπηγοεπισκευαστική

Ζώνη Περάματος και αλλού. Η κεφαλαιακή απόδοση των επενδύσεων αυτών είναι κατά τη γνώμη μου άκρα προβληματική, με την έννοια ότι θα μπορούσαν τα σχετικά κονδύλια να διατεθούν προς άλλους τομείς, κεντρικούς στη λιμενική δραστηριότητα, που έχουν άμεση ανάγκη επενδύσεων για να αναβαθμίσουν την ανταγωνιστικότητα του ΟΛΠ ως λιμάνι. Μήπως έφτασε η ώρα ο ΟΛΠ να απεμπλακεί από τη δραστηριότητα αυτή, εκχωρώντας πλήρως τη διαχείρισή της σε ιδιώτες, έναντι τιμήματος φυσικά; Και ας μεριμνήσουν αυτοί για τις ναυπηγοεπισκευαστικές υποδομές ώστε να είναι ανταγωνιστικοί.

Τέλος, μια άλλη δράση που νομίζω πρέπει να γίνει είναι να δρομολογηθούν από πλευράς Πολιτείας οι νομοθετικές εκείνες παρεμβάσεις ώστε ο ΟΛΠ να καταστεί πιο ευέλικτος στη λειτουργία του. Ενδεικτικά, αυτές περιλαμβάνουν μεγαλύτερη ευελιξία στις προμήθειες και στην πρόσληψη προσωπικού (με διαδικασίες εκτός ΑΣΕΠ σε ορισμένες κατηγορίες). Τα λιμάνια που ανταγωνίζονται τον Πειραιά είναι απαλλαγμένα από τέτοιες αγκυλώσεις.

Στο γενικό πλαίσιο, στη νέα σελίδα που έχει γυρίσει ο ΟΛΠ μετά την επιτυχή μετοχοποίησή του το 2003, είναι φανερό ότι η εταιρία έχει την υποχρέωση να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, να είναι κερδοφόρα σε όλες τις δραστηριότητές της και να προσφέρει συνεχώς καλύτερες υπηρεσίες σε όλους τους πελάτες της. Το εταιρικό σχήμα δίνει την ευκαιρία στο πρώτο λιμάνι της χώρας να κινηθεί επιθετικά και να εκμεταλλευτεί τις νέες ευκαιρίες που του παρουσιάζονται. Όμως, τις ευκαιρίες αυτές θα πρέπει να τις καλλιεργήσει, να τις κυνηγήσει και να τις αδράξει δυναμικά το ίδιο το λιμάνι. Σε καμμία περίπτωση δεν θα του σερβιριστούν έτοιμες στο πιάτο.