

Κατάσταση και προοπτικές για το λιμάνι του Πειραιά¹

Χαρίλαος Ν. Ψαράυτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε.

Κυρίες και κυριοι,

Θα ήθελα κατ' αρχας να ευχαριστήσω την οργανωτική επιτροπή του συνεδρίου για την τιμή που μου εκάνε να με προσκαλέσει να μιλήσω.

Θα επιχειρήσω να παρουσιάσω που βρίσκεται το λιμάνι του Πειραιά την εποχή αυτή, πως φτάσαμε εδώ, και τι προοπτικές ανοίγονται για το μέλλον.

Και ξεκινάω από τα πιο τελευταία, δηλαδή την επικείμενη μετοχοποίηση του ΟΛΠ.

Πριν από 10 μέρες στο ΔΣ ΟΛΠ συζητήθηκε η υπ. αριθ. 382 απόφαση της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων. Η απόφαση της ΔΕΑ υπεγραφή από 3 Υπουργούς, ΥΕΝ, ΥΠΕΘΟ και Αναπτυξίας, και αφορά τη διαδικασία περαιτέρω μετεξέλιξης του ΟΛΠ και συγκεκριμένα αυτή της μετοχοποίησης.

Στη φάση αυτή, ο ΟΛΠ καλείται να υλοποιήσει την απόφαση της ΔΕΑ, απόφαση που αντανάκλα τη βούληση του Ελληνικού Δημοσίου, ως μοναδικού μετοχού της εταιρίας, για τη διαδικασία περαιτέρω μετεξέλιξης της. Η μετεξέλιξη αυτή ήδη δρομολογήθηκε θεσμικά από το 1999, με την θέση σε ισχύ του Ν2688/99.

Η ανάγκη ιδιωτικών κεφαλαίων για την περαιτέρω ανάπτυξη του ΟΛΠ είναι μεγάλη και μπορεί να αποβεί προς όφελος του ΟΛΠ, αρκεί η συμμετοχή ιδιωτών να γίνει με σαφείς κανόνες και συγκεκριμένα κριτήρια. Επομένως στη διαδικασία συμμετοχής ιδιωτικών κεφαλαίων στις δραστηριότητες του ΟΛΠ, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε τα κεφάλαια που θα διατεθούν να αξιοποιηθούν σε δραστηριότητες που θα μεγιστοποιήσουν το όφελος για τον ΟΛΠ.

Γιατί υπάρχει ανάγκη για ιδιωτικά κεφάλαια. Αν εξαιρέσει κανείς τη χρηματοδότηση μερικών έργων του ΟΛΠ από Κοινοτικά κονδύλια και από ένα δάνειο από την ΕΤΕπ, ο ΟΛΠ δεν έχει μέχρι στιγμής λάβει δραχμή από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, χρηματοδοτώντας όλες τις επενδύσεις και λειτουργικές δαπάνες του (ακόμη και συντάξεις μέχρι πρόσφατα) από τα έσοδά του από τις υπηρεσίες που παρέχει. Τη στιγμή που οι ανταγωνιστές του ΟΛΠ στη Μεσόγειο αναπτύσσονται δυναμικά με πλούσια χρηματοδότηση από ιδιωτικά και κρατικά κονδύλια, οι περιορισμοί του μοντέλου αυτού είναι περισσότερο από εμφανείς. Επομένως η μετοχοποίηση του ΟΛΠ παρέχει κατ' αρχήν ένα εργαλείο για να αλλάξει η κατάσταση αυτή και να αντληθούν νέα σημαντικά κεφάλαια για την ανάπτυξη της εταιρίας.

Ποιο μοντέλο ιδιωτικοποίησης/μετοχοποίησης θα υιοθετηθεί: Η απόφαση της ΔΕΑ προβλέπει τη δημιουργία εταιρίας που θα αναλάβει τη λειτουργία, διαχείριση και εκμετάλλευση των επιχειρηματικών λειτουργιών του ΟΛΠ, ενώ η ιδιοκτησία των παγίων στοιχείων θα συνεχίσει να ανήκει στον ΟΛΠ, και στη συνέχεια την άμεση

¹ Ομιλία στο Συνέδριο ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2000, 18/11/2000.

δρομολογήσει της εισαγωγής της εταιρίας αυτής στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών. Αυτό είναι το μοντέλο που ακολουθήθηκε και στην ΕΥΔΑΠ. Οι επιμέρους οροί της ιδιωτικοποίησης δεν προσδιορίζονται, αλλά θα αποφασισθούν με νεώτερη απόφαση της ΔΕΑ. Καθοριστικό βήμα για τα επόμενα βήματα που θα ακολουθήσουν, και συνεπώς και για την τελική λύση που θα προκριθεί, θα είναι αυτό της αποτιμησης. Η απόφαση της ΔΕΑ για τον ΟΛΘ είναι παρομοια ως προς το σημείο αυτό.

Η απόφαση της ΔΕΑ εγκρίνει επίσης την ανάθεση σε συμβούλους των εξής έργων:

1. Της παροχής υπηρεσιών χρηματοοικονομικού συμβούλου.
2. Της παροχής υπηρεσιών σχεδιασμού και αναδιαρθρωσης.
3. Της παροχής υπηρεσιών νομικού συμβούλου.
4. Της παροχής υπηρεσιών εκτιμητή-αποτιμητή.
5. Της παροχής υπηρεσιών λογιστικού-φορολογικού ελεγχού.

Ηδη ξεκίνησε το έργο της αποτιμησης, που έχει χρονικό ορίζοντα τρεις μήνες και θα είναι όπως είπα πιο πάνω καθοριστικό.

Αυτά όσον αφορά τα τρεχόντα. Για να δούμε με ποια προοπτική μπαίνουμε στη νέα εποχή, ας κάνουμε ένα γρήγορο flash back στο πως φτάσαμε μέχρι εδώ.

Στην τετραετία που πέρασε (1996-2000) δρομολογήθηκαν εξελίξεις που εκ των υστέρων αποδείχθηκαν κρίσιμες για την πορεία του Οργανισμού. Η κατάσταση του ΟΛΠ το 1996 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κρίσιμη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η διακίνηση containers. Δύο μεγάλες εταιρείες containers (η Evergreen και η Lloyd Triestino) είχαν εγκαταλείψει τον Πειραιά ως λιμάνι μεταφόρτωσης για να πάνε στο Gioia Tauro της Ιταλίας, λιμάνι το οποίο λίγοι ήξεραν την εποχή εκείνη, αλλά το οποίο έμελλε να γίνει το πρώτο λιμάνι της Μεσόγειου σε κίνηση containers λίγα χρόνια μετά. Η κίνηση του ΟΛΠ σε containers, μέχρι τότε καθαρά ανοδική, έπεσε από 600.000 teu το 1995 σε 575.000 teu το 1996. Το ερώτημα που τέθηκε τότε ήταν απλό, όσο και κρίσιμο: Ήταν η πτώση αυτή μια τυχαία στατιστική διακύμανση ανάξια σχολιασμού ή ανησυχίας; Η μήπως ήταν ο κώδων του κινδύνου από το διεθνή ανταγωνισμό, έναντι του οποίου ο ΟΛΠ έπρεπε να λάβει σοβαρά μέτρα για να επιζήσει; Σημειώνεται εδώ ότι την εποχή εκείνη υπήρχε σοβαρός κίνδυνος να έμεναν ανεκμετάλλευτες οι τέσσερις (4) νέες γερανογέφυρες, οι οποίες είχαν προγραμματισθεί για εγκατάσταση το 1997 στη δυτική πλευρά του Προβλήτα II στο Νέο Ικόνιο, η αποπεράτωση της οποίας είχε προγραμματισθεί για την ίδια περίοδο.

Ο ΟΛΠ δεν είχε την πολυτέλεια παθητικής αντιμετώπισης ενός τέτοιου θέματος, ελπίζοντας απλώς ότι τα φορτία θα ερχόταν από μόνα τους. Μετά από σημαντικές τροποποιήσεις στα τιμολόγια φορτίων transit αλλά και στους κανονισμούς για τα φορτία αυτά, και μετά από σκληρές και χρονοβόρες διαπραγματεύσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες MSC και Norasia, ο ΟΛΠ υπέγραψε το Νοέμβριο του 1997 διετή σύμβαση ώστε να καταστεί ο Πειραιάς μεταφορτωτικό κέντρο (hub) για τις εταιρείες αυτές.

Το καλοκαίρι του 1999, οι διαπραγματεύσεις του ΟΛΠ με την MSC για την ανανέωση της σύμβασης ευοδώθηκαν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με διπλασιασμό της ελάχιστης συμβατικής της υποχρέωσης και διάρκεια σύμβασης

μέχρι το 2004. Πριν από μερικούς μήνες υπογράψαμε και μια δεύτερη σύμβαση με μια άλλη εταιρία, την China Shipping Container Line, πάλι για μεταφορτώση.

Σαν αποτέλεσμα όλων αυτών, η κίνηση containers δια μέσω του Πειραιά ανήλθε κατακόρυφα, στα 685.000 teu το 1997, στα 933.000 teu το 1998 και στο επίπεδο των 965.000 teu το 1999. Η προβλεψη για το 2000 είναι μεταξύ 1.100.000 και 1.200.000 teu. Δηλαδή σχεδόν διπλασιαστηκε σε 4 χρόνια.

Σε μία εποχή διαρκώς εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, οι εξελίξεις αυτές αποδεικνύουν ότι ο Πειραιάς διαθέτει επίπεδο υπηρεσιών υψηλής κλάσεως και ισχυροποιεί τη θέση του στο χάρτη των λιμανιών της Μεσογείου.

Το κυριότερο αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών ήταν η αναστροφή της οικονομικής κατεύθυνσης που είχε ο ΟΛΠ το 1996-1997. Σ' αυτό συνεβαλαν και οι εξελίξεις σε άλλους τομείς, όπως διακίνηση αυτοκινήτων. Οι χρήσεις του 1998 και του 1999 ήταν κερδοφόρες και το ίδιο προβλέπεται και για το 2000 και για το 2001. Τα εσοδα μας για το 2000 προβλεπεται να είναι περίπου 2 δις. πιο πάνω από τα προυπολογισθέντα (40 δις αντι 38).

Η μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ το 1999 και η επικείμενη διαδικασία μετοχοποίησης του δεν θα μπορούσε να είχε γίνει με ευνοϊκότερους οριζώντες. Η μετατροπή το 1999 έγινε αναίμακτα, και έλυσε σημαντικά χρόνια προβλήματα του ΟΛΠ και των εργαζομένων σ' αυτόν, όπως το συνταξιοδοτικό και η περίθαλψη. Ας αναλογιστεί κανείς ότι προτού γίνει ΑΕ, ο ΟΛΠ πληρωνε και τις συντάξεις του προσωπικού που είχε συνταξιοδοτηθεί (που ήταν περισσότερο από το ενεργό προσωπικό) από το δικό του ταμείο, κάτι που αν συνεχίζονταν θα οδηγούσε με μαθηματική ακρίβεια τον ΟΛΠ σε δεινή οικονομική κατάσταση.

Άλλες σημαντικές εξελίξεις την τετραετία που πέρασε ήταν οι εξής:

- Η κίνηση στον τομέα αυτοκινήτων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο και κάθε πρόβλεψη, με άνω των 300.000 εκφορτώσεις το 1999, και πρόβλεψη περί τις 450.000 εκφορτώσεις για το 2000.
- Το κρίσιμο έργο της μηχανογράφησης ξεκίνησε το 1998 και είναι στην τελική διαδικασία εγκατάστασης.
- Τελείωσε περίπου ένα έτος νωρίτερα από το προβλεπόμενο η 1^η φάση της ανάπλασης του επιβατικού λιμένα, με πλήθος λειτουργικών και εξωραϊστικών παρεμβάσεων και με ρυθμίσεις στο πλανόδιο εμπόριο.
- Ξεκίνησε και λειτουργεί ικανοποιητικά το σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων containers και car carriers με rendez vous, ένα πρωτοποριακό σύστημα που έχει εξορθολογίσει σημαντικά τη λειτουργία του λιμένα.
- Εξορθολογίσθηκαν σημαντικά τα τιμολόγια μας.
- Εξασφαλίσθηκαν Κοινοτικά κονδύλια 12 δις. δρχ για μεγάλα έργα στον επιβατικό λιμένα.
- Επελέγη Σύμβουλος για το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠ και για την περαιτέρω ανάπλαση του επιβατικού λιμένα με ορίζοντα το 2004, έργο το οποίο τελειώνει σύντομα.
- Υπεγράφη η πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ΟΛΠ-ΟΜΥΛΕ.
- Δρομολογήθηκε τέλος το ξεκίνημα της αλλαγής παλαιών κανονισμών του ΟΛΠ, στο πλαίσιο της μετεξέλιξής του ως ΑΕ.

Όλα όσα έγιναν στην προηγούμενη τετραετία και όσα προγραμματίστηκαν στη συνέχεια δημιουργούν τις βάσεις και τις προϋποθέσεις για τις εξής στρατηγικές προοπτικές την επόμενη τετραετία (2000-2004).

- Ηγετικός ρόλος Πειραιά στην ανάδειξη της Ελλάδος ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων
- Εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ΟΛΠ και εργασίας για τους εργαζόμενους σ' αυτόν
- Εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής
- Αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς του
- Οικονομική και λειτουργική εξυγίανσή του
- Ριζική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον πελάτη και στον πολίτη
- Ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών μη εφικτών με το τρέχον σχήμα (πχ joint ventures)
- Προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη του ΟΛΠ

Για την εκπλήρωση των ανωτέρω, η προσέγγιση της εταιρίας είναι η εξής.

- Ολοκλήρωση επιχειρησιακού σχεδίου (business plan, 2000).
- Ολοκλήρωση κανονιστικών παρεμβάσεων (2000-1).
- Ολοκλήρωση μηχανογράφησης (2000).
- Ολοκλήρωση μετοχοποίησης (2000-1).
- Ολοκλήρωση ανάπτυξης επιβατικού λιμένα (cruise terminal, parking, λιμενικά έργα, άλλοι χώροι, 2001-3), με προοπτική το 2004.
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικής σύνδεσης container terminal με δίκτυο ΟΣΕ (2002).
- Ολοκλήρωση κατασκευής Προβλήτα III στο container terminal (2003).
- Επιθετικό marketing για διεύρυνση πελατείας.

Εκτενείς αναφορές θα μπορούσαν να γίνουν για τα θέματα αυτά. Στεκομαι σε ορισμένα από αυτά, σημαντικά κατά τη γνώμη μου, αλλά που ίσως δεν έχουν τύχει δημοσιότητας ανάλογης με τη σημασία τους.

Ο ρόλος του container terminal.

Στην πλειοψηφία των εκατομμυρίων ανθρώπων που διέρχονται κάθε χρόνο από το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, το container terminal του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο (μερικά χιλιόμετρα δυτικά) είναι άγνωστο. Και όμως, το terminal παράγει περίπου το 70% των εσόδων του ΟΛΠ κάθε χρόνο, και είναι επομένως η πιο σημαντική επιχειρηματική μονάδα (business unit) του λιμανιού. Η μακροπρόθεσμη επιβίωση της μονάδας αυτής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική βιωσιμότητα της εταιρίας στο σύνολο της.

Ως μακροπρόθεσμη στρατηγική στον τομέα αυτό, θα πρέπει να επιδιωχθεί η κατά το δυνατό ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ τοπικών φορτίων (gateway cargos) και φορτίων transit. Τοπικά φορτία είναι εκείνα που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως πύλη

εισαγωγής η εξαγωγής και που μεταφέρονται από το αρχικό σημείο προέλευσης τους στον Πειραιά η από τον Πειραιά στο τελικό σημείο προορισμού τους με κάποιο χερσαίο μέσο (προς το παρόν μόνο με φορτηγό αυτοκίνητο). Φορτία transit είναι εκείνα που μεταφορτώνονται από πλοίο σε πλοίο στον Πειραιά, με προέλευση και προορισμό άλλα μέρη.

Η περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα transit, τομέας ο οποίος έχει ραγδαία ανάπτυξη παγκοσμίως λόγω του τρόπου λειτουργίας των εταιριών containers (hub and spoke systems) και στον οποίο μόλις τα τελευταία χρόνια ο ΟΛΠ έχει εμπειρίες, πρέπει σίγουρα να συνεχισθεί επιθετικά. Όμως, λόγω του εξαιρετικά ρευστού της αγοράς αυτής, χρειάζεται μεγάλη προσοχή. Τέτοια φορτία δεν είναι υποχρεωμένα να μεταφορτωθούν στον Πειραιά, και θα επιλέξουν το λιμάνι εκείνο το οποίο τους προσφέρει τους καλύτερους όρους εξυπηρέτησης. Λόγω της δημιουργίας νέων μεγάλων ιδιωτικών terminals στην Ιταλία, στην Αίγυπτο και στην Τουρκία, τα οποία έχουν επιθετικές βλέψεις για την αγορά αυτή, αναμένεται να ενταθεί περαιτέρω ο ανταγωνισμός για φορτία transit στη Μεσόγειο τα επόμενα 1-2 χρόνια. Ο ΟΛΠ πρέπει να είναι έτοιμος να τον αντιμετωπίσει. Στρατηγική σημασία πρέπει να δοθεί στη διεύρυνση του κύκλου πελατών του, ώστε να περιορισθεί ο επιχειρηματικός κίνδυνος εάν κάποιος από αυτούς αποφασίσει να φύγει. Στρατηγική σημασία έχει επίσης το θέμα της τιμολόγησης και του περιορισμού του κόστους, ώστε οι επενδύσεις που γίνονται για την εξυπηρέτηση της κίνησης αυτής να έχουν τη δέουσα οικονομική απόδοση για τον ΟΛΠ.

Από το ανωτέρω προκύπτει ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των τοπικών φορτίων μπορεί να είναι καθοριστική. Η μέχρι προ τινός κλασική παραδοχή ήταν ότι η κίνηση των φορτίων αυτών είναι λίγο πολύ δεδομένη, η, στην καλύτερη περίπτωση, ότι αναπτύσσεται βραδέως και άρα δεν επιδέχεται σημαντική βελτίωση. Πεποιθησή μου είναι ότι η παραδοχή αυτή δεν είναι σωστή. Δυο κυρίως παράγοντες αναμένεται να επιδράσουν καθοριστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του τοπικού φορτίου στον Πειραιά. Ο πρώτος είναι η σιδηροδρομική σύνδεση του container terminal με το δίκτυο του ΟΣΕ και ο δεύτερος είναι η εφαρμογή απλουστευμένων διαδικασιών για τα Κοινοτικά φορτία.

Σχετικά με τη σύνδεση με το δίκτυο του ΟΣΕ- και συγκεκριμένα με το σχεδιαζόμενο εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο (κάπου 10 χιλιόμετρα από το Νέο Ικόνιο). Ηδη η σύνδεση αυτή είναι προγραμματισμένη να ολοκληρωθεί μέχρι το 2004. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει σοβαρό λιμάνι στον κόσμο που να μην έχει σύνδεση με το σιδηρόδρομο, αναφέρεται δε χαρακτηριστικά το παράδειγμα του λιμένα της Αμβέρσας, στον οποίο υπάρχουν εγκατεστημένα 900 χιλιόμετρα σιδηροτροχιές! Η σύνδεση αυτή, σε συνδυασμό με κατάλληλη τιμολόγηση από πλευράς ΟΛΠ και ΟΣΕ, αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την κίνηση στα τοπικά φορτία, διευρύνοντας σημαντικά την ενδοχώρα (hinterland) του Πειραιά. Με τη δημιουργία block trains, η ενδοχώρα αυτή, από το λεκανοπέδιο της Αττικής και τη Στερεά Ελλάδα που είναι κυρίως σήμερα, έχει τη δυνατότητα να διευρυνθεί σημαντικά προς τα βόρεια (Θεσσαλία, Μακεδονία, ακόμη και άλλες Βαλκανικές χώρες) αλλά και προς την Πελοπόννησο όταν ο ΟΣΕ φτιάξει το δίκτυο του και εκεί. Μια τέτοια εξέλιξη θα αποβεί προς όφελος όχι μόνο του ΟΛΠ και του ΟΣΕ, αλλά γενικότερα των μεταφορών και του εμπορίου στην Ελλάδα.

Κοινοτικά φορτία: Μετά από επίσκεψη κλιμακίου του ΟΛΠ στο λιμάνι του Tilbury (Αγγλία), ο ΟΛΠ υπέβαλε το 1997 εμπειριστατωμένες προτάσεις για τη λειτουργία της Ελευθέρως Ζώνης Πειραιώς, με σκοπό την απρόσκοπτη έξοδο των Κοινοτικών φορτίων από αυτή.

Μετά από πολλές και χρονοβόρες συζητήσεις, την περασμένη ανοιξη αναψε το πρασινο φως για την απροσκοπτη εξοδο των Κοινοτικων φορτιων από το λιμανι του Πειραια. Σημειωτεον ότι τετοιο προβλημα δεν υπαρχει σε λιμανια όπως Πατρα και Ηγουμενιτσα, οπου Κοινοτικα φορτια φευγουν ελευθερα στην επικρατεια. Ηδη μια ναυτιλιακη εταιρια εφαρμοζει τις νεες διαταξεις και συντομα αναμενεται αυτό να γενικευθει και σε άλλες.

Η απρόσκοπτη έξοδος όλων των Κοινοτικών φορτίων από το λιμάνι του Πειραιά με απλουστευμένες διαδικασίες θα αυξήσει σημαντικά το τοπικό φορτίο, με άκρα ευεργετικές επιπτώσεις όχι μόνο στον ΟΛΠ αλλά και στην Εθνική Οικονομία.

Διακίνηση αυτοκινήτων

Δεν συμφέρει να βάζει κανείς όλα του τα αυγά στο ίδιο καλάθι. Μια άλλη εξαιρετικά κερδοφόρα δραστηριότητα του ΟΛΠ είναι η διακίνηση αυτοκινήτων. Από το φθινόπωρο του 1997 υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από μεγάλες εταιρείες μεταφοράς αυτοκινήτων για χρήση του Πειραιά ως πύλης εισόδου και μεταφόρτωσης αυτοκινήτων. Δημιουργήθηκαν επί πλέον χώροι και ευνοϊκότερα τιμολόγια transit, χώροι όμως οι οποίοι δεν επαρκούν πλήρως για την ικανοποίηση της μεγάλης ζήτησης που έχει δημιουργηθεί. Η αύξηση του 1998 σε σχέση με το 1997 ήταν 29%, και αυτή του 1999 σε σχέση με το 1998 49% και του 2000 σε σχέση με το 1999 στα ίδια επίπεδα.

Υπάρχει εξαιρετική προοπτική στον τομέα αυτό. Το ενδιαφέρον των εταιρειών είναι αξιοσημείωτο και δεν πρέπει να χαθεί. Πλην όμως το σημαντικότερο πρόβλημα είναι αυτό των χώρων. Δυστυχώς, ο κατ' εξοχήν χώρος που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό, ο αχανής Προβλήτας της ΔΕΗ στο Κερασίни, χώρος που ανήκει στον ΟΛΠ, δεν μπορεί προς το παρόν να αποδοθεί στη διακίνηση αυτοκινήτων, επειδή ο χώρος χρησιμοποιείται από το 1995 αποκλειστικά για ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Λόγω ανεργίας στο Πέραμα, η ενδεχόμενη αλλαγή χρήσης του χώρου αυτού θα συναντήσει αντιδράσεις. Άποψη όμως του υπογράφοντος είναι ότι ο χώρος αυτός θα πρέπει πάση θυσία και το ταχύτερο δυνατό να επανενταχθεί στο δυναμικό του ΟΛΠ για φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση αυτοκινήτων, και ότι αυτό μπορεί να γίνει χωρίς αρνητικές παρενέργειες στη ναυπηγοεπισκευή.

Ανεξαρτητα από τον Προβλήτα της ΔΕΗ, ο ΟΛΠ προτιθεται τη στιγμή αυτή να κανει μεγαλο εργο επιχωματωσης στην περιοχή της Καρβουνοσκαλας για τη δημιουργια car terminal.

Περαιτέρω μετεξέλιξη της ΟΛΠ ΑΕ

Θεωρω αυτονοητο ότι παραλληλα με τη διαδικασια της μετοχοποιησης θα πρεπει να συνεχισθει εντατικα η προσπαθεια εσωτερικης κανονιστικης αναμορφωσης που εχει αρχισει, να υλοποιηθει η μηχανογραφηση, και να συνεχισθει η προσπαθεια εξαλειψης

στρεβλώσεων και άλλων καταστάσεων που καθιστούν μη ανταποδοτική τη λειτουργία ορισμένων δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, όπως πχ το επιβατικό λιμάνι, η ναυπηγοεπισκευή και το συμβατικό φορτίο. Οι δραστηριότητες αυτές θα πρέπει να καταστούν ανταποδοτικές. Ευκαιρία επίσης είναι να εξομαλυνθούν ορισμένες εξωτερικές παραμετροί, όπως πχ να υπάρξει περισσότερη ευελιξία στις προμήθειες και τις προσλήψεις της εταιρίας. Πιστεύω ότι κατ' αυτόν τον τρόπο θα μεγιστοποιηθεί το ενδιαφέρον των ιδιωτών επενδυτών στη φάση της μετοχοποίησης.

Επιβατικό λιμάνι. Ο Πειραιάς είναι αυτή τη στιγμή Νο. 3 στον κόσμο σε διακίνηση επιβατών. Και όμως, το επιβατικό λιμάνι δεν είναι ανταποδοτική δραστηριότητα, λόγω των εξαιρετικά χαμηλών τιμολογίων που χρεωνούμε στα πλοία. Δεν είναι αποδεκτό τη στιγμή που ξοδεύουμε δισεκατομμύρια για έργα υποδομής και επέκτασης του λιμανιού να μην μπορούμε να ανακτήσουμε το κόστος των επενδύσεων αυτών από τους χρήστες. User pays λείπει η Πρασινή Βίβλος της Ε.Ε. για τα λιμάνια, αλλά αυτό δεν ισχύει όσο θα θέλαμε εδώ.

Ίσως αυτό ξεκίνησε από μια υποτιθέμενη 'κοινωνική πολιτική' στον τομέα της ακτοπλοίας, δηλαδή ότι ο ΟΛΠ δεν θα έπρεπε να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στον τομέα αυτό, ώστε πχ να μην επιβαρύνονται οι κατοικοί απομακρυσμένων περιοχών. Από την άλλη πλευρά, μια τέτοια πολιτική έχει ως αποτέλεσμα σοβαρές στρεβλώσεις, δηλαδή την εμμεση επιδότηση του επιβατικού τομέα από κερδοφόρες δραστηριότητες, με κύριο παράδειγμα το container terminal, σε βάρος της ανταγωνιστικότητας τους.

Με τον ΟΛΠ στα προθύρα του ΧΑΑ, και μάλιστα την εποχή που η ακτοπλοία θα απελευθερωθεί, τέτοιες στρεβλώσεις είναι αυτονόητο ότι θα πρέπει να εκλειψουν. Αν η Πολιτεία κρίνει ότι θα πρέπει να υπάρξει επιδότηση των τιμολογίων ακτοπλοίας, κάτι που εγώ δεν θεωρώ πιθανό, τότε την επιδότηση αυτή θα πρέπει να καταβάλει ο Κρατικός Προϋπολογισμός, και όχι το container terminal.

Το ίδιο ισχύει και για άλλους μη κερδοφόρους τομείς του ΟΛΠ, όπως η ναυπηγοεπισκευή και το συμβατικό φορτίο. Ο υποψηφίος επενδυτής θα δει τον ΟΛΠ με άλλο μάτι αν όλες του οι δραστηριότητες είναι κερδοφόρες και όχι μόνο ορισμένες από αυτές.

Είναι επίσης ευκαιρία να γίνουν και ορισμένες άλλες διορθώσεις, και στο εσωτερικό περιβάλλον του ΟΛΠ και στο εξωτερικό. Αλλαγές κανονισμών και τιμολογίων ανήκουν στην πρώτη κατηγορία. Ήδη έχουμε απλοποιήσει πολλά τιμολογία και αυτό θα συνεχιστεί. Αλλαγές στο εξωτερικό περιβάλλον είναι επίσης απαραίτητες. Δεν μπορούμε πχ να εκποιούμε παλαιά και αχρηστά υλικά μας μόνο μέσω του ΟΔΔΥ. Η να εκτελούμε μεγάλο μέρος των προμηθειών μας μέσω του Υπουργείου Εμπορίου. Η να προσλαμβάνουμε εξειδικευμένα στελέχη μέσω του ΑΣΕΠ. Οι διαδικασίες αυτές πρέπει να εξομαλυνθούν, αν είναι να προχωρήσουμε με την ταχύτητα που πρέπει.

Ανεξάρτητα από το μοντέλο μετοχοποίησης που τελικά θα υιοθετηθεί, ο νέος ΟΛΠ θα πρέπει να κινηθεί με βάση ορισμένες κατευθυντήριες αρχές, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

1. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να έχει βασικό γνώμονα την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών προς όλους τους πελάτες του. Θα πρέπει να καλλιεργεί συστηματικά

- τις σχέσεις του με αυτούς και να επιδιώκει την προσέλκυση νέων πελατών, εντός και εκτός Ελλάδος.
2. Λόγω της απελευθέρωσης των αγορών, οι όποιες μονοπωλιακές καταστάσεις στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών σιγά-σιγά θα περιορισθούν, ακόμη και στην Ελλάδα. Εάν ο ΟΛΠ δεν λάβει από τώρα μέτρα για την αντιμετώπιση και αποθάρρυνση του πιθανού αυτού ανταγωνισμού, θα αντιμετωπίσει κινδύνους στο μέλλον.
 3. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να είναι ενήμερος των διεθνών εξελίξεων στους τομείς των λιμανιών, της ναυτιλίας και των συνδυασμένων μεταφορών, και να συμμετέχει ενεργά στα σχετικά διεθνή fora. Θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση λιμενικής πολιτικής για την Ελλάδα και την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται.
 4. Όλες οι δραστηριότητες του ΟΛΠ θα πρέπει να λειτουργούν ανταποδοτικά και με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με απαγόρευση σταυρωτών επιδοτήσεων. Όποιες δραστηριότητες δεν είναι ανταποδοτικές αλλά κρίνονται ότι πρέπει να διατηρηθούν, θα πρέπει να επιδοτούνται από την Πολιτεία και όχι από άλλες κερδοφόρες δραστηριότητες του ΟΛΠ.
 5. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να αναπτυχθεί ισόρροπα σε όλες τις κερδοφόρες (ή δυνητικά κερδοφόρες) δραστηριότητές του, έτσι ώστε να περιορισθούν οι κίνδυνοι εξάρτησης από μία μόνο δραστηριότητα ή από περιορισμένο κύκλο πελατών.
 6. Θα πρέπει οι βασικές ευθύνες λειτουργίας του ΟΛΠ να κατανεμηθούν ιεραρχικά σε συγκεκριμένα πρόσωπα και όχι σε απρόσωπα όργανα (πχ σε επιτροπές) με αλληλοεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.
 7. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να επανδρωθεί από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, με συστηματική επιμόρφωση των ήδη υπηρετούντων και με πρόσληψη νέων στελεχών με εξειδικευμένες γνώσεις. Βασικά κενά γνώσεων και ξεπερασμένες νοοτροπίες θα πρέπει να εξαιρεθούν.
 8. Γενικά, ο ΟΛΠ θα πρέπει να γίνει λιγότερο εσωστρεφής και να δει τον διευρυμένο και συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο που τον περιβάλλει με θετική προδιάθεση και αυτοπεποίθηση.

Ελπίζω να σας έδωσα μια εικόνα που βρισκόμαστε, πως ηρθαμε εδώ, και που θέλουμε να παμε στο μέλλον.

Σας ευχαριστώ.