

ΟΛΠ: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ¹

Κυρίες και Κύριοι

(ευχαριστίες)

Θα ήθελα να ξεκινήσω την ομιλία μου θέτοντας στον εαυτό μου μερικές ερωτήσεις, στις οποίες υποθέτω ότι κάποιος από το ακροατήριο θα ήθελε να θέσει στον Δ/ντα Συμβούλο του ΟΛΠ με την ευκαιρία της ημερίδας.

1. Πότε θα γίνει η μετοχοποίηση του ΟΛΠ.
2. Σε τι ποσοστό θα γίνει η μετοχοποίηση.
3. Ποιο θα είναι το μοντέλο της μετοχοποίησης
4. Πότε θα τελειώσει ο Προβλητας ΙΙΙ
5. Ποιο θα είναι το μοντέλο εκμεταλλευσης του Προβλητα ΙΙΙ
6. Ποιο είναι το τελικό σχέδιο της αναπλασης του επιβατικού λιμένα
7. Πότε θα τελειώσει η αναπλαση
8. Ποιο θα είναι το τελικό οργανωτικό σχήμα του ΟΛΠ
9. Τι κίνηση προβλεπουμε για το 2004 σε containers, αυτοκίνητα, επιβατες
10. Πως θα λειτουργήσει το επιβατικό λιμάνι σε μια απελευθερωμένη ακτοπλοϊκή αγορά το 2004.

Διευκρινίζω προκαταβολικά ότι θα απαντήσω στις ερωτήσεις αυτές. Αλλά θα το πράξω εν ευθετώ χρόνω και όχι σήμερα. Φυσικά, ο λόγος είναι ότι στο κρίσιμο σταυροδρόμι που βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή, όλα τα θέματα αυτά είναι αντικείμενο ανάλυσης, εκτίμησης, και σοβαρών αποφάσεων. Αποφάσεων που θα πρέπει να ληφθούν με εξαιρετική προσοχή, ώστε να εκμεταλλευθούμε τις ευκαιρίες και ταυτόχρονα να μην κάνουμε λάθη.

Για να σας δώσω μια γεύση ότι οι πασης φύσεως εκτιμήσεις και προβλέψεις για το μέλλον είναι συνήθως δύσκολες και επικίνδυνες, αρκεί να σας πω ότι όταν ο μελετητής που έχει αναλάβει το Επιχειρησιακό μας Σχέδιο εκάνε προβλέψεις για την κίνηση containers στο διάστημα 2000-2004, εκάνε ορισμένες παραδοχές για το ρυθμό αύξησης της κίνησης ξεχωρίστα για τους τομείς μεταφορτώσης και εγχωρίου φορτίου (εισαγωγής-εξαγωγής). Με βάση τις παραδοχές αυτές, η περσινή πρόβλεψη για την κίνηση το 2004 ήταν 1.163.000 TEU. Όμως, φτάσαμε περίπου στο επίπεδο αυτό (1.150.000 TEU) το 2000, άρα η ως άνω πρόβλεψη δεν μπορεί να χαρακτηριστεί και τόσο ακριβής και θα πρέπει να αναθεωρηθεί.

Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία του ΟΛΠ που η κίνηση containers ξεπερνά το ένα εκατομμύριο TEU. Συμπωματικά, 1.150.000 TEU είναι ακριβώς το διπλάσιο από 575.000 TEU που ήταν η κίνηση το 1996. Το ότι ο ΟΛΠ κατωρθώσε σε 4 χρόνια να διπλασιαστεί την κίνηση του container terminal είναι ιδιαίτερα σημαντικό, ιδίως αν αναλογιστεί κανείς ότι αυτό έγινε σε περιβαλλον εντονα ανταγωνιστικό.

Σε γενικές γραμμές, φαίνεται ότι και το 2000 θα καταγραφεί ως θετικό έτος για τον ΟΛΠ, τουλάχιστο από πλευράς εξέλιξης των βασικών του δεικτών. Αυτό είχε

¹ Ομιλία στην ημερίδα ΔΕΝ-ΠΣ(Ε)ΝΠ, Φεβρουάριος 2001

επισημανθεί στην τελευταία αναμορφωση του Προυπολογισμού του 2000 και στη συζήτηση για τον Προυπολογισμό του 2001. Η εκτίμηση ότι τα εσοδα του 2000 θα υπερβουν τα προυπολογισθέντα και ότι η χρήση του 2000 θα είναι κερδοφορά εξακολουθεί να ισχύει.

Στο γενικό πλαίσιο, η ανοδική αυτή κατάσταση είναι ιδιαίτερα σημαντική, δεδομένης της κρίσιμης συγκυρίας στην οποία βρίσκεται ο ΟΛΠ τη στιγμή αυτή (διαδικασία μετοχοποίησης, κλπ). Το γεγονός αυτό θα πρέπει να τονώσει την αυτοπεποίθηση του ΟΛΠ και των εργαζομένων του.

Εξ άλλου, η κίνηση αυτοκινήτων ανήλθε σε 332.635 εκφορτώσεις το 2000 έναντι 311.938 το 1999 (αύξηση 7%).

Ανοδική επίσης υπήρξε και η επιβατική κίνηση, ιδίως εκείνη επιβατών κρουαζιεράς. Γενικά όλοι οι δείκτες του ΟΛΠ το 2000 ήταν ανοδικοί.

Βεβαία, δεν είναι δυνατό πάντα να υπερβαινουμε τις προβλέψεις μας. Σε μερικά πράγματα είμαστε πιο πίσω από ό,τι είχαμε προβλέψει. Αυτό συμβαίνει κυρίως σε όσα θέματα ασχολουμαστε για πρώτη φορά. Αναφέρω ενδεικτικά,

Γενικός κανονισμός προσωπικού.

Κανονισμός εργασίας λιμενεργατών.

Μηχανογράφηση.

Διακήρυξη διαγωνισμού μελέτης –κατασκευής –παραχώρησης -εκμεταλλεύσης Σταθμού παρκινγκ Εκθεσιακού Κέντρου.

Κλπ κλπ.

Η προκλήση για όλα αυτά τα θέματα είναι αφενός μεν να κλείσουν, αλλά να κλείσουν σωστά. Γενικά, μπαίνουμε σε μια εποχή που εμείς οι ίδιοι καλούμαστε να χαρτογραφήσουμε το χώρο στον οποίο θα πορευτούμε, χώρο με μεγάλες ευκαιρίες αλλά και σημαντικούς κινδύνους.

Σε ένα διαρκώς εντεινόμενο ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Νο. 1 προκλήση είναι και θα είναι η επιτευξη ενός υγιούς ρυθμού ανάπτυξης για την εταιρία. Η ανάπτυξη αυτή θα πρέπει να είναι ισορροπη, δηλαδή όλες οι επιχειρηματικές μονάδες μας θα πρέπει να είναι κερδοφόρες και ανταποδοτικές, έτσι ώστε αν κάποια από αυτές παρουσιάσει πρόβλημα για τον Α ή Β λόγο στο μέλλον, οι άλλες να μπορέσουν να καλύψουν το κενό μέχρι να λυθεί το πρόβλημα.

Μέχρι σήμερα, η μονή οργανωτικά καθιερωμένη μονάδα του ΟΛΠ είναι το ΣΕΜΠΟ. Με το νέο οργανογράμμα το οποίο επεξεργαζόμαστε, προχωράμε στην καθιέρωση και άλλων μονάδων, όπως το επιβατικό λιμάνι, το car terminal, και το συμβατικό φορτίο, μονάδες που οργανώνονται κάτω από τη Γενική Δ/ση Εκμεταλλεύσης, έτσι ώστε κάθε μια από αυτές να έχει στοχο την ανταποδοτικότητα και την κερδοφορία. Το σημερινό οριζόντιο σχήμα σίγα σίγα θα πρέπει να εκλείψει.

Πώς θα προσελκύσουμε νέο έργο, και ποιο θα είναι το έργο αυτό. Το έργο δεν είναι αναγκαστικό να είναι νέα φορτία, θα μπορούσε καλλίστα να είναι νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες που συμπληρώνουν τη γκάμα των τρεχουσών δραστηριοτήτων του λιμένα. Το όλο έργο της αναπλάσης ανήκει στην κατηγορία

αυτή. Θα δημιουργήσουμε στο επιβατικό λιμάνι τις ευκαιρίες για νέες δραστηριότητες, όπως ξενοδοχείο, διαφορά τερμινάλ, συγκροτήματα γραφείων, κλπ, οι οποίες θα παραχωρηθούν σε ιδιώτες και ταυτόχρονα θα αποφέρουν εισοδήμα για τον ΟΛΠ και θα αποκαταστήσουν την ανταποδοτικότητα στο επιβατικό λιμάνι, η οποία σήμερα δεν υπάρχει. Είναι μια διαδικασία πρωτογνώρη όχι μόνο για τον Πειραιά, αλλά και για την Ελλάδα, αρα πρέπει να προσεξουμε πολύ να την κάνουμε σωστά. Ιδίως θα πρέπει να αναζητήσουμε τεχνογνωσία από το εξωτερικό ώστε να μη χρειαστεί να εφευρούμε ξανά τον τροχό.

Πως θα προσελκύσουμε νέα φορτία, και ποια θα είναι τα φορτία αυτά. Ερχομαι κατ'αρχήν στο συμβατικό φορτίο, το οποίο εμείς οι ίδιοι αφησαμε εδώ και χρόνια να φύγει σε λιμάνια εδώ κοντά (κυρίως στην Ελευσίνα), επειδή δεν τολμήσαμε να αλλάξουμε αναχρονιστικούς κανονισμούς και ακριβά τιμολογία. Ένα μεγάλο μέρος του συμβατικού φορτίου είναι δύσκολο να επανακαμψεί. Αλλά δεν νομίζω ότι πρέπει να δεχθούμε ότι χάθηκε το παιχνίδι. Το παιχνίδι δεν θα χαθεί αν μπορέσουμε να ακουσουμε τους πελάτες μας και τους προσφέρουμε αυτό που θέλουν. Καλύτερο τιμολογίο και καλύτερες υπηρεσίες. Ακουγεται απλό, και είναι απλό, αν κάνουμε τις τομές που χρειάζονται. Ήδη είμαστε σε επαφή με ορισμένες εταιρίες να δούμε πως θα υλοποιήσουμε μια τέτοια βασική αρχή.

Στον τομέα των αυτοκινήτων, το μεγάλο μας πρόβλημα είναι οι χώροι. Ήδη αποφασίσαμε να επιχωματώσουμε χώρο στην περιοχή της Καρβουνόσκαλας για νέο car terminal, αλλά αυτό δεν αρκεί. Θα θέλαμε τον Προβλήτα της ΔΕΗ, ο οποίος θα ήταν ιδανικός για τέτοιο σκοπό, αλλά πρέπει να απεμπλακούμε από την αποκλειστική χρήση του ως επισκευαστικού χώρου για να προχωρήσουμε, και αυτό είναι ένα πρόβλημα αρκετά δύσκολο.

Μιλώντας για νέο έργο, υπάρχει αυτή τη στιγμή ένας σεβαστός όγκος φορτίων που κινείται μεταξύ Αθηνών και Θες/νίκης, η γενικότερα, μεταξύ Νοτίας και Βορείας Ελλάδας. Όλος αυτός ο όγκος κινείται στη μεγάλη του πλειοψηφία οδικώς, με ένα πολύ μικρό ποσοστό να κινείται με το τραίνο. Τίποτε δεν κινείται με πλοίο. Η διακίνηση οδικώς έχει αρκετές παρενέργειες, πχ συμφόρηση, δυστυχήματα, ρυπανση, θορύβο, κλπ. Γιατί δεν θα μπορούσε ένα κομμάτι της κίνησης αυτής να μην πηγαινει δια θαλάσσης? Η καλύτερα, τι πρέπει να κάνει ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ για να αποσπασουν ένα τέτοιο κομμάτι?

Για μένα, το θέμα αυτό είναι μια ανοικτή πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπιστεί. Ήδη έχουμε κάνει μερικές προκαταρκτικές συζητήσεις με τον ΟΛΘ, συζητήσεις που πρέπει να συνεχιστούν ώστε να βρεθεί μια λύση.

Γεικυνοντας το σημείο αυτό, υπάρχει ένας σεβαστός όγκος φορτίων, κυρίως Κοινοτικών, που έρχεται στην Ελλάδα όχι μέσω Πειραιώς αλλά από άλλες πύλες, πχ Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Βουλγαρία, κλπ. Ακουω τελευταία ότι η Κορίνθος έχει εξελιχθεί ως τέτοια πύλη. Γιατί τέτοια φορτία να μην μπορούν να έλθουν στην Ελλάδα μέσω Πειραιά?

Το πρόβλημα αυτό συνδέεται άμεσα με την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (SSS), που απασχολεί έντονα την ΕΕ. Σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες, το πρόβλημα αυτό μπορεί να περιγραφεί απλά ως εξής: Δεδομένης της μεγάλης επιβαρύνσης που υφίστανται τα χερσαία (και κυρίως τα οδικά) μεταφορικά δίκτυα

απο τη διέλευση μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, τι μπορεί να γίνει για να διοχετευθεί ένα τμήμα του φορτίου αυτού στη θαλασσία οδό; Ένα φορτίο πχ απο το Bilbao της Ισπανίας στο Rotterdam της Ολλανδίας, αντί να πάει με φορτηγό αυτοκίνητο, μήπως θα ήταν καλύτερα να πάει με πλοίο; Ένα φορτίο από τη Βαρκελώνη στον Πειραιά, γιατί να μπει στο φορτηγό και να εισέλθει στην Ελλάδα μέσω Πατρών και να μην μπει σε ένα container και να έλθει απευθείας;

Δεδομένου ότι τα περισσότερα Ευρωπαϊκά αστικά και βιομηχανικά κέντρα απέχουν λιγότερο από 200 χιλιόμετρα από τη θαλάσσια, και δεδομένης της οικονομίας κλίμακας στις θαλασσιές μεταφορές, θα μπορούσε να σκεφτεί κανείς ότι υπάρχει ένα τεραστίο δυναμικό μετατόπισης των φορτίων από τα χερσαία στα θαλασσία μεταφορικά δίκτυα. Ήδη ένα 30% των ενδοευρωπαϊκών φορτίων μετακινείται δια θαλάσσης, και το θέμα είναι αν το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξηθεί.

Βεβαίως, ο στόχος της μετατόπισης φορτίων από την ξηρά στη θαλάσσια απαιτεί ορισμένες βασικές προϋποθέσεις για να υλοποιηθεί σωστά και να μη μείνει στο επίπεδο μιας απλής ευχής. Η πράξη έδειξε ότι τα φορτία δεν μετατοπίζονται έτσι εύκολα. Η πράξη έδειξε επίσης ότι σε πολλές περιπτώσεις οι ναυλωτές και γενικά οι πελάτες που θέλουν να μεταφέρουν φορτία δεν είναι ικανοποιημένοι από το επίπεδο εξυπηρέτησης που απολαμβάνουν. Έτσι, αναζητούν άλλες λύσεις. Στην περίπτωση του ναυλωτή από τη Μαδρίτη στην Αθήνα, αν δεν υπάρχει τέτοια ικανοποίηση, αυτός θα στείλει το φορτίο του με φορτηγό αυτοκίνητο.

Βασικός παράγοντας που πρέπει να προσχθεί είναι οι διαδικασίες μεταφορτώσης. Με αυτές δεν εννοώ μόνο τη φορτοεκφόρτωση στα διάφορα λιμάνια και άλλα terminals, αλλά και τις τελωνειακές και άλλες συναφείς διαδικασίες. Τη στιγμή που το φορτίο που κινείται στον αυτοκινητοδρόμο περνάει τα σύνορα Ισπανίας- Γαλλίας ή Βελγίου-Ολλανδίας χωρίς καν να σταματήσει, ενώ όταν έρχεται στο λιμάνι του Πειραιά πρέπει να υφίσταται τις όποιες χρονοβόρες διαδικασίες τελωνισμού και εκτελωνισμού (τα κοινοτικά φορτία ακόμη δεν μπορούν να φύγουν ελεύθερα στην επικράτεια όπως πχ φύγουν στην Πάτρα, στην Κορίνθο ή στην Ελευσίνα), είναι σαφές ότι ήδη η ναυτιλία μικρών αποστάσεων ξεκινάει με ένα βασικό handicap: Το ότι πρέπει να εξομαλύνει όσο γίνεται περισσότερο τις διαδικασίες αυτές.

Μια άλλη δυσκολία που έχουμε αφορά το επίπεδο της πληροφόρησης. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (και κατ'επέκταση και στην Ελλάδα) υπάρχει αυτή τη στιγμή μεγάλη ασαφεια ποιες είναι οι ροές που αφορούν άμεσα τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, δηλαδή από που προέρχονται και που πηγαινουν τα φορτία. Μεγαλύτερη ασαφεια υπάρχει στις μεταφορτώσεις. Για ένα container που έρχεται στον Πειραιά από το Gioia Tauro της Ιταλίας, είναι δύσκολο να προσδιορίσουμε αν φορτώθηκε στη Νέα Υόρκη, στο Παρίσι, ή στο Μιλάνο. Για ένα container που πάει στη Μαλτά, δεν ξέρουμε τελικά αν καταλήξει στην Λίβνη, στην Ισπανία, ή στο Μεξικό. Και όμως, αυτή η πληροφόρηση είναι βασική για τη διαμορφωση της τιμολογιακής μας πολιτικής, στο βαθμό που θέλουμε να προσελκύσουμε τέτοια φορτία με ειδικό τιμολόγιο.

Ο παράγοντας που αναμένεται να επιδράσει καθοριστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του τοπικού φορτίου στον Πειραιά είναι η σιδηροδρομική σύνδεση του container terminal με το δίκτυο του ΟΣΕ και συγκεκριμένα με το σχεδιαζόμενο εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο (κάπου 10 χιλιόμετρα από το Νέο Ικόνιο). Ήδη

η σύνδεση αυτή είναι προγραμματισμένη να ολοκληρωθεί μέχρι το 2004, και είμαστε σε επαφή με τον ΟΣΕ για το σχεδιασμό της. 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.

Δεν θέλω να μακρυνόρησω. Σίγουρα δεν ημουνα εγκυκλοπαιδικός. Αλλά ελπίζω να σας έδωσα μια γεύση μερικων από τα θεματα που μας απασχολουν. Στη νεα εποχη που βρισκομαστε, ο ΟΛΠ μπαινει με θετικη προοπτικη, με θαρρος και αυτοπεποιθηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.