

ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης²

Κυρίες και κυριοι,

Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω το φίλο Γιαννη Θεολογιτη για την ιδέα να διοργανώσει την ημερίδα αυτή και για την τιμή που μου έκανε να με προσκαλέσει να μιλήσω.

Το θέμα της ομιλίας μου, όπως το προτείνει ο Γιαννης, έχει σχέση με το ρολό των νέων τεχνολογιών στη λιμενική ανάπτυξη γενικότερα, και πλέον συγκεκριμένα στην ανάπτυξη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στο κατώφλι της νέας χιλιετίας.

Θα ήθελα να μιλήσω για το θέμα αυτό σε συνδυασμό με τη σημερινή κατάσταση και τις προοπτικές του ΟΛΠ.

Πριν από μερικές μέρες, στο ΔΣ του ΟΛΠ κάναμε τον απολογισμό της περασμένης χρονιάς και συζητήσαμε το σχέδιο για το 2000.

Αν και ο πλήρης οικονομικός απολογισμός του 1999 θα γίνει γνωστός αργότερα, οι μέχρι στιγμής ενδείξεις είναι ότι και το 1999 θα καταγραφεί ως θετική χρονιά για τον ΟΛΠ. Αναφέρω ενδεικτικά και μόνο τα εξής.

1. Η κίνηση στον τομέα containers εκτιμάται ότι σημείωσε ελαφρά αύξηση περίπου 2% το 1999 έναντι του 1998. Το 1998 έκλεισε με 933.000 TEU και ο Πειραιάς έπιασε την 41^η θέση στον κόσμο, το δε 1999 εκτιμάται ότι θα κλείσει περίπου στις 950.000 TEU, ίσως λίγο πιο πάνω.
2. Υπεγράφη τον Αυγουστο 5ετής επέκταση της σύμβασης με την MSC, με διπλασιασμό της συμβατικής της υποχρέωσης σε ετήσιες κινήσεις μεταφορτώσης.
3. Η κίνηση στον τομέα αυτοκινήτων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο και κάθε πρόβλεψη, με 299.642 εκφορτώσεις εισαγωγής το 1999, αύξηση 49% έναντι του 1998. Διακινήθηκαν και 16.757 αυτοκίνητα transit, αύξηση 32% έναντι του 1998.
4. Τα γενικά έσοδα της εταιρείας το 1999 εκτιμώνται στα 38,5 δις. δρχ, έναντι 37 δις. δρχ προϋπολογισθέντων.
5. Τέλειωσε περίπου ένα έτος νωρίτερα από το προβλεπόμενο η Α φάση της αναπλάσης του επιβατικού λιμένα, με πλήθος λειτουργικών και εξωραιοτικών παρεμβάσεων και με ρυθμίσεις στο πλαίσιο εμπορίου.
6. Ανακοινώθηκε ότι 12 δις. δρχ από Κοινοτικούς πόρους είναι διαθέσιμα για έργα του ΟΛΠ (κυρίως στο επιβατικό λιμάνι), κονδύλι το οποίο ήδη εκταμιευθηκε και είναι στη διάθεση του ΟΛΠ.
7. Ξεκίνησε το σημαντικό έργο της καταστροφής του στρατηγικού, επιχειρησιακού και οργανωτικού σχεδίου, καθώς και του σχεδίου αναπλάσης του επιβατικού λιμένα.
8. Ξεκίνησε και λειτουργεί ικανοποιητικά το σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων με rendez vous, με εφαρμογή στα containers και στα αυτοκίνητα.
9. Πλέον βασικά, η θεσμική αλλαγή, παρά τις μεγάλες ανησυχίες που είχε

¹ Ομιλία σε ημερίδα που διοργάνωσε ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτορών, Φεβρουάριος 2000.

² Καθηγητής ΕΜΠ, Διευθυνών Συμβούλος ΟΛΠ

προκαλεσει στην πλευρα των εργαζομενων και των συνταξιουχων του ΟΛΠ, όχι μονο συντελεστηκε αναιμακτα και χωρις σημαντικα λειτουργικα προβληματα, αλλα αναγνωριζεται εκ των υστερων από τις ομαδες αυτές ότι επεφερε πολλες θετικες αλλαγες (ιδίως στα θεματα περιθαλψης και συνταξης).

Η εκταση της προοδου που συντελεστηκε κατά τη διαρκεια του ετους, τοσο από πλευρας προωθησης των προγραμματισμενων παρεμβασεων (31 τον αριθμο), οσο και από πλευρας ανταποκρισης της εταιρειας σε νεα θεματα που απεκτησαν ιδιαιτερη σημασια κατά την περιοδο αυτή (υπηρξαν 15 μεγαλες κατηγοριες νεων θεματων), δεν είναι δυνατο να παραγνωρισθει. Ετσι, όχι μονο προωθηθηκαν ολες οι προγραμματισμενες παρεμβασεις, αλλα αντιμετωπιστηκαν σε σημαντικό βαθμο και πολλες από τις μη προγραμματισμενες.

Η γενικα θετικη αυτή εικονα αποκτα ισως ιδιαιτερη σημασια, αν αναλογισθει κανεις ότι η λειτουργικη αποτελεσματικοτητα της εταιρειας κατά τη διαρκεια του 1999 σιγουρα δεν διευκολυνθηκε από τα εξης γεγονοτα:

1. Ορισμενα προγραμματισμενα θεματα αποδειχθηκε ότι ηταν σημαντικα δυσκολοτερα από οσο ειχαν αρχικα προβλεφθει, και στα οποια η αναγκη προσαρμογης ηταν αμεση και χωρις να υπαρχει η αναλογη εμπειρια. Αυτά ειχαν κυριως σχεση με τις αλλαγες λογω μετατροπης σε ΑΕ- όπως πχ λογιστικο συστημα, θεματα εφοριας, περιθαλψης, συνταξεων, τα οποια ταλανισαν την Υπηρεσια όταν εγινε η μετατροπη.
2. Προεκυψαν διαφορα σημαντικα νεα θεματα (ναυπηγοεπισκευη, νεοι κανονισμοι, κλπ), τα οποια η εταιρεια κατωρθωσε να ενταξει στη δραση του 1999, καιτοι αυτά δεν ειχαν προγραμματισθει ειδικα.
3. Ο σεισμος της 7/9/99 (με προβλεπομενες δαπανες ανω των 4,5 δις. δρχ) επανακαθορισε σε μεγάλο βαθμο τις προτεραιοτητες και τον προγραμματισμο της εταιρειας στον τομεα των εργαων και καθυστερησε σε εξ ισου σε μεγάλο βαθμο την ενασχοληση της Διοικησης με αλλα σημαντικα θεματα.
4. Μεσολαβησε διαστημα περιπου 6 ½ μηνων από την εναρξη λειτουργιας του ΟΛΠ ως ΑΕ (1/5/99) μεχρι την επισημη αναληψη καθηκοντων από το ΔΣ που προβλεπει το καταστατικο της εταιρειας (17/11/99).
5. Μεσολαβησε διαστημα περιπου 3 μηνων από τη ληξη της θητειας του Προισταμενου Υπηρεσιων (Αυγουστος) μεχρι την επισημη αναληψη καθηκοντων από τον Διευθυνοντα Συμβουλο (Νοεμβριος).
6. Το προβλεπομενο στο Ν2688/99 Συμβουλιο Διευθυνσης δεν μπορει ακομη να λειτουργησει, απαξ και μεχρι να εκπονηθει το νέο οργανογραμμα, ο ΟΛΠ λειτουργει ακομη με το παλιο οργανογραμμα, του οποιου τα προβληματα εχουν από καιρο επισημανθει.
7. Δεν εχουν ακομη προσληφθει τα στελεχη εκεινα που είναι απαραιτητα για την ενισχυση της εταιρειας σε ορισμενους βασικους τομεις.

Το γενικο συμπερασμα που βγαινει από όλα τα ανωτερω είναι το εξης: Κατά το 1999 ο ΟΛΠ, παρα τις δυσκολιες προσαρμογης σε ένα νέο και εν πολλοις αγνωστο θεσμικο καθεστω και παρα τα μη προγραμματισμενα αλλα προβληματα που ανεκυψαν στην πορεια, ανταποκριθηκε κατα τον καλυτερο δυνατο τροπο στις προκλησεις αυτές. Συνεχισε τη θετικη πορεια του 1998 και εχειο ως εκ τουτου ολο το δικαιομα να ατενιζει την αρχη της νεας χιλιετιας με αισιοδοξια και αυτοπεποιθηση.

Γενικευοντας την ανωτερω θεωρηση για τα τελευταia περιπου 4 χρονια, η γενικη εικονα είναι ότι δεν θα μπορούσαμε να μπουμε στη νεα εποχη με θετικότερη προοπτική. Ιδιαίτερα θυμάμαι την κατάσταση 3 χρονια πριν, την ανοίξη του 1997, όταν βρισκομασταν κυριολεκτικά στην κοψη του ξυραφιου: Τελειώναμε μεν τη δυτική πλευρα του Προβλήτα II και τις 4 νέες ΓΦ στο ΣΕΜΠΟ, αλλά δεν ήμασταν καθολου σίγουροι για το αν οι σημαντικές αυτές επενδύσεις θα είχαν απασχόληση. Εταιρείες εγγυαν αντι να ελθουν, και τα οικονομικά του ΟΛΠ τότε δεν ήταν και τόσο καλά. Ευτυχώς, δουλέψαμε ολοι σκληρα, πήραμε ορισμένα συγκεκριμένα μετρα, μίλησαμε με πελάτες, αλλάξαμε κανονισμούς και τιμολογια και αναστρέψαμε αυτήν την κατάσταση.

Τη θετική αυτή πορεία θα πρέπει να συνεχίσουμε, ιδίως το 2000.

Ηδη το ΔΣ ΟΛΠ ενέκρινε τον προγραμματισμό του 2000, ένα ιδιαίτερα φιλοδοξο και κρίσιμο έργο, για την υλοποίηση του οποίου έχουν εντατικοποιηθεί όλες οι Υπηρεσίες του Οργανισμού. Ιδιαίτερα σημαντική στο σχέδιο αυτό είναι η ολοκλήρωση του επιχειρησιακού και οργανωτικού σχεδίου του ΟΛΠ, καθώς και του σχεδίου αναβάσταξης του επιβατικού λιμένα. Τα σχέδια αυτά θα αποτελέσουν τον οδηγό βάσει του οποίου θα πορευτούμε από εδώ και εμπρός.

Εστιαζόμαι τώρα στο θέμα των νέων τεχνολογιών.

Είναι κατ' αρχάς προφανές ότι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία και τις συνδυασμένες μεταφορές τα τελευταia χρονια είχαν καθοριστικό αντίκτυπο στη λιμενική ανάπτυξη παγκοσμίως.

Παραδειγμα στον τομέα containers. Νέα πλοια (>6000 TEU), νέα μέσα φορτοεκφορτώσης (ΓΦ post panamax, αυτοκίνητοι γερανοί, κλπ), είχαν μεγάλη επίδραση στο σχεδιασμό και τρόπο λειτουργίας των λιμανιών. Μίλανε τώρα για πλοια 15000 TEU, τα οποία σίγουρα θα χρειασθούν ειδικού τύπου λιμάνια για να λειτουργήσουν.

Οι μεγαλύτερες εξελίξεις σημειώθηκαν στους τομείς των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής. Η ροή της πληροφορίας έγινε περισσότερο σημαντική από την ίδια τη ροή του φορτίου. Και αυτό ισχύει κατέξοχην για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Ο Πειραιάς δεν ήταν δυνατό να μείνει έξω από τις εξελίξεις αυτές.

Από μηχανολογικής πλευράς, προσπάθεια μας ήταν και είναι να προμηθευόμαστε όλα τα τελευταίου τύπου μηχανήματα που είναι αναγκαία για τη λειτουργία μας.

2 νέες ΓΦ ΣΕΜΠΟ, παραγγελία άλλης μιας για το 2000.

Αυτοκίνητος γερανός.

Ολοκλήρωση συνεργείου ΣΕΜΠΟ.

Στον τομέα της πληροφορικής, έχουμε 2 φιλοδοξία προγράμματα.

P_MIS. Ολοκληρώνεται φέτος η εγκατάστασή του. Αυτή θα είναι μεγάλη πρόκληση, γιατί το σύστημα θα αλλάξει και τον τρόπο οργάνωσής μας. Θα αναβαθμίσει σημαντικά τη λειτουργία μας, σε πολλούς τομείς.

Απλώς και μόνο η παροχή πληροφορίας στην υπηρεσία μας θα αποφέρει καρπούς. Πχ στον τομέα της κοστολόγησης, που σήμερα ουσιαστικά δεν υπάρχει.

Το δεύτερο πρόγραμμα είναι το πιλοτικό σύστημα καταγραφής επιβατών, μαζί με το YEN και ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Γενικά, βασικός παραγοντας ποιότητας σε ένα λιμάνι είναι η ποιότητα της πληροφόρησης που είναι διαθέσιμη. Αυτή έχει δύο βασικές διαστάσεις. Πρώτον, την πληροφόρηση σε επιχειρησιακό επίπεδο, δηλαδή να μπορεί ο χρήστης να ξέρει ανα πάσα στιγμή που είναι το φορτίο του και πότε έρχεται, να έχει απ' ευθείας πρόσβαση σε έγγραφα και παραστατικά, να μπορεί να κάνει δοσοληψίες μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή, και να μπορεί γενικά να επικοινωνεί γρήγορα και αποτελεσματικά με τους άλλους χρήστες. Με τον όρο 'χρήστης' εδώ δεν εννοώ μόνο τους πελάτες μας, αλλά και τις δικές μας υπηρεσίες.

Η δεύτερη διάσταση αφορά το επίπεδο της πληροφόρησης σε στρατηγικό επίπεδο. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο υπάρχει αυτή τη στιγμή μεγάλη ασαφεια ποιες είναι οι ροές που αφορούν ενδοκοινοτικά φορτία, ιδίως αυτά που αφορούν τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων, δηλαδή από που προέρχονται και που πηγαινουν τα φορτία. Η 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 Μάλτα, 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. Πώς θα μπορέσουμε να διαμορφώσουμε τα τιμολόγια μας, αν δεν έχουμε αυτή τη βασική πληροφόρηση; Πώς θα μπορέσουμε να το κάνουμε αυτό αν δεν μπορούμε να υπολογίσουμε το κόστος μας;

Θυμάμαι όταν ανέλαβα το 1996 μια από τις πρώτες ερωτήσεις που έκανα στην Υπηρεσία ήταν τι ποσοστό των εσόδων μας οφείλεται στην ακτοπλοία. Μου είπαν ότι πρώτη φορά τους γίνεται τέτοια ερώτηση, και ότι έτσι όπως λειτουργούσε το λογιστικό σύστημα του ΟΛΠ, αυτή η πληροφορία δεν ήταν διαθέσιμη. Μετά από πολλές πράξεις, καταλήξαμε ότι το ποσοστό αυτό ήταν περίπου 0,7% για τα πλοία και κάπου 4% για τους επιβάτες. Και μετά προχωρήσαμε στην τιμολογιακή ρύθμιση η οποία τριπλασίαζε τα τέλη ελλιμενισμού ακτοπλοϊκών πλοίων.

Τι θέλω να πω με όλα αυτά. Ότι στη νέα εποχή που μπήκαμε, η ποιότητα των αποφάσεων μας είναι άμεσα συναρτημένη με την ποιότητα της πληροφόρησης που έχουμε για τις αποφάσεις αυτές. Garbage in garbage out, λένε οι Αγγλοσαξόνες, και έχουν δίκιο.

Στη νέα αυτή εποχή με τις μεγάλες προκλήσεις, δεν μπορούμε να βαδίζουμε στα τυφλά. Χρειαζόμαστε δυνατούς προβολείς, ιδίως τώρα που βαδίζουμε σε μη χαρτογραφημένη περιοχή. Εξ ου και παίρνουμε όλα αυτά τα μέτρα ώστε η κατάσταση αυτή να αναστραφεί, και να μπορούμε να ξέρουμε που βρίσκομαστε και να βλέπουμε προς τα πού βαδίζουμε.

Ηδη νομίζω είπα πολλά. Σας ευχαριστώ πολύ.

