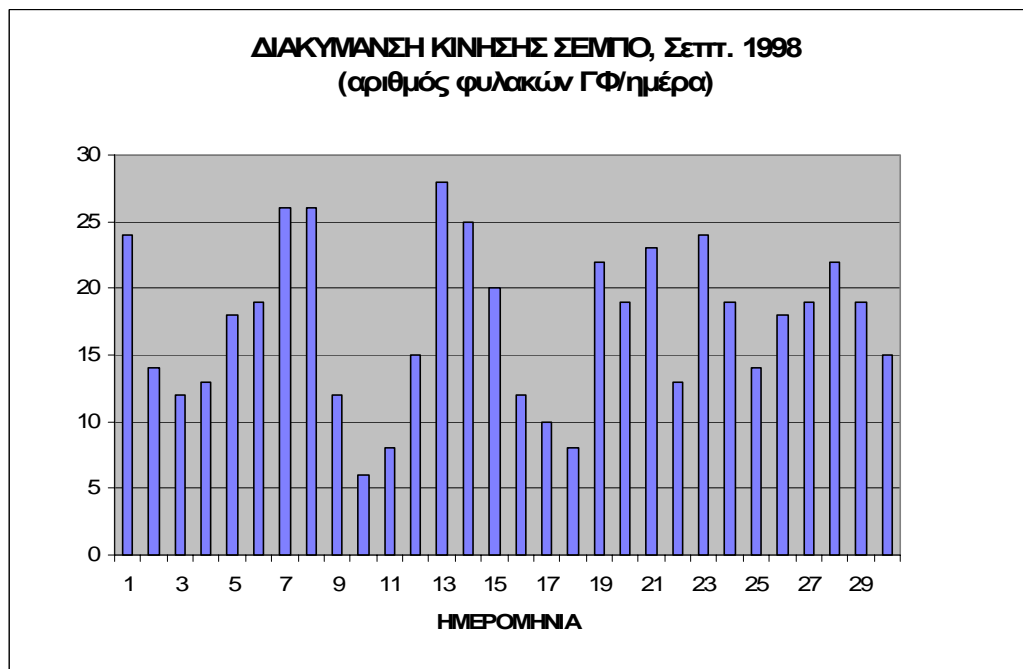


ΡΑΝΤΕΒΟΥ ΜΕ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ

Πολλά ακούγονται πρόσφατα για το νέο σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων του ΟΛΠ με rendez vous. Ίσως δεν είναι ευρέως γνωστό ότι το σύστημα αυτό ξεκίνησε αρκετά χρόνια πριν.

Η υπόθεση του rendez vous χρονολογείται από το 1998, έτος σημαντικής αύξησης στη διακίνηση containers στον Πειραιά. Εκτός από την αύξηση της κίνησης, η κατάσταση χαρακτηριζόταν από απρόβλεπτες και πολλές φορές μεγάλες διακυμάνσεις στην κίνηση. Το κατωτέρω σκίτσο απεικονίζει την κίνηση στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) το Σεπτέμβριο του 1998, εκφρασμένη σε αριθμό διατιθέμενων φυλακών γερανογέφυρας (ΓΦ) ανά ημέρα. Κάθε ΓΦ έχει τρεις φυλακές (βάρδιες) ανά ημέρα και το ΣΕΜΠΟ είχε τότε δέκα ΓΦ (σήμερα έχει 14 +1 αυτοκίνητο γερανό).



Βλέπουμε ότι ενώ μερικές μέρες η κίνηση ήταν πεσμένη (δεν εργαζόνταν πάνω από δυο η τρεις ΓΦ), άλλες μέρες η κίνηση ήταν ιδιαίτερα αυξημένη (και δεν επαρκούσε ούτε ο μέγιστος αριθμός ΓΦ που ήταν διαθέσιμος). Τέτοιες αιχμές προκαλούσαν σοβαρά προβλήματα συμφόρησης, καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος και στους χρήστες και στον ΟΛΠ. Τέτοια προβλήματα γινόντουσαν πιο έντονα το καλοκαίρι, κυρίως λόγω της αδυναμίας επάνδρωσης των ΓΦ λόγω έλλειψης χειριστών που ήτανε σε άδεια, οπότε και το ΣΕΜΠΟ ήταν σε σχεδόν μόνιμη κατάσταση κορεσμού.

¹ MARINEWS, Ιούνιος 2006

Όσο δεν υπήρχε κανένας μηχανισμός εξομάλυνσης των αιχμών, ο μόνος τρόπος να μην υπάρχουν καθυστερήσεις και συμφόρηση ήταν να είχε ο ΟΛΠ στη διάθεσή του αρκετές προβλήτες, μέσα φορτοεκφόρτωσης και επαρκές προσωπικό ώστε να μπορούσε να εργάζεται ομαλά ακόμη και στις περιόδους αυτές. Αλλά η προμήθεια μερικών επί πλέον ΓΦ απλώς και μόνο για να υπάρχει εφεδρική δυναμικότητα για την αντιμετώπιση τέτοιων βραχυχρόνιων αιχμών, τη στιγμή που εκείνη την εποχή κατά μέσο όρο θα χρειάζονταν 8 ή 9 ΓΦ αν η κίνηση ήταν ομαλότερα κατανεμημένη, θα συνεπαγόταν σίγουρα ένα σημαντικό επί πλέον κόστος για τον ΟΛΠ. Το ίδιο ίσχυε και για τις επί πλέον προβλήτες που θα απαιτούνταν, το κόστος των οποίων θα ήταν ακόμη μεγαλύτερο (ιδίως στην περίπτωση του car terminal, όπου τότε δεν υπήρχαν και πολλές εναλλακτικές λύσεις για νέες προβλήτες). Όσον αφορά τέλος το προσωπικό, η υπέρ-εντατική απασχόλησή του σε περιόδους αιχμών, εκτός από πολλούς κινδύνους (εξάντληση, πιθανά ατυχήματα) θα συνεπαγόταν και σημαντικό κόστος (υπερωρίες, κλπ).

Σκεφτήκαμε λοιπόν ότι με το σύστημα rendez vous, ένα πλοίο θα μπορούσε να κάνει “κράτηση” (reservation) εξυπηρέτησης για μία προκαθορισμένη χρονική στιγμή στο μέλλον (όπως κάποιος κάνει κράτηση θέσης σε αεροπορική πτήση, η κλείνει ραντεβού στο γιατρό), υπό την προϋπόθεση ότι (α) ο ΟΛΠ μπορούσε να ανταποκριθεί στην κράτηση αυτή (δηλαδή θα είχε διαθέσιμα προβλήτα, προσωπικό και μέσα φορτοεκφόρτωσης κατά το ζητούμενο χρόνο) και (β) η ναυτιλιακή εταιρία θα ήταν συνεπής στην κράτηση αυτή. Αν δεν ήταν συνεπής, η κράτηση χανόταν και το πλοίο πήγαινε κανονικά στην ουρά.

Ποια θα ήταν τα πλεονεκτήματα για τους χρήστες που θα επέλεγαν να ενταχθούν στο σύστημα; Αυτά κυρίως εντοπιζόνταν στον περιορισμό των καθυστερήσεων και γενικά στον καλύτερο προγραμματισμό της λειτουργίας της εταιρίας. Αλλά και οι χρήστες που δεν θα επέλεγαν να ενταχθούν στο σύστημα θα είχαν παράπλευρα οφέλη, από τον περιορισμό των περιόδων αιχμής που θα επερχόταν, και από τη συνεπαγόμενη μείωση της αβεβαιότητας για το πότε θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν. Τα πλεονεκτήματα του συστήματος για τον ΟΛΠ θα ήταν προφανή. Εκτός από το ότι θα εξαλειφόταν ένα σημαντικό συγκριτικό μειονέκτημα σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια που ήδη προσέφεραν αυτή την υπηρεσία, το κύριο πλεονέκτημα θα προερχόταν από την εξομάλυνση των αιχμών της κίνησης που το σύστημα αυτό αναμενόταν να επιφέρει. Η εξομάλυνση αυτή θα ήταν μικρή στην αρχή, αλλά μεγαλύτερη αργότερα.

Το σύστημα αυτό άρχισε να εφαρμόζεται στον ΟΛΠ το Φεβρουάριο του 1999, με 3 ΓΦ του ΣΕΜΠΟ και 30% του car terminal να εντάσσονται σ’ αυτό. Όσοι θέλανε να το χρησιμοποιήσουν, κάνανε αίτηση στον ΟΛΠ, από 6 μήνες μέχρι 5 μέρες πριν από την άφιξη του πλοίου. Πολλοί χρήστες το χρησιμοποίησαν για αρκετά χρόνια στο ΣΕΜΠΟ και στο car terminal. Η χρήση του Πειραιά ως hub port από την China Shipping Container Line το 2000-2001 (ναι, είχαμε Κινέζους και τότε!) βασίστηκε στο σύστημα αυτό. Πεποίθησή μου είναι ότι το σύστημα συνέβαλε στην εξομάλυνση της λειτουργίας του ΣΕΜΠΟ και του car terminal.

Άκουσα ότι το σύστημα rendez vous ανεστάλη από την άνοιξη του 2002 και μετά. Όμως, η κίνηση στο ΣΕΜΠΟ ανέβηκε σημαντικά. Παρά την ταυτόχρονη αύξηση της

δυναμικότητας του λιμανιού, τα προβλήματα των αιχμών και της συμφόρησης παρέμειναν τα ίδια η και χειρότερα (όρα προβλήματα που τελικά οδήγησαν στην επιβολή επικομιστρου από τους φορτηγατζήδες το φθινόπωρο του 2004).

Τα συγχαρητήριά μου στη Διοίκηση του ΟΛΠ που επανέφερε το σύστημα. Από όσα ξέρω, αυτό έχει κάπως διαφορετική μορφή από εκείνη που είχε τότε. Αλλά η βασική αρχή είναι η ίδια. Πάντως, νομίζω ότι είναι αρκετά περιοριστικός ο όρος ότι μόνο πλοία άνω των 2500 TEU που εξυπηρετούν υπερπόντιες γραμμές και έχουν τουλάχιστο 450 κινήσεις μπορούν να ενταχθούν στο σύστημα. Όσοι περισσότεροι μπορούν να ενταχθούν, τόσο το καλύτερο!