

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το υπομνημα που ακολουθει το εγραψα το Νοεμβριο του 1996, με την τοτε ιδιοτητα μου του Προισταμενου Υπηρεσιων του ΟΛΠ, για τον τότε Υπουργο Εμπορικης Ναυτιλιας Σ. Σουμακη- Κυβερνηση Κ. Σημιτη. Περιγραφει τις κυριωτερες ΤΟΤΕ εναλλακτικες λυσεις για το θεσμικο πλαίσιο του ΟΛΠ (που ηταν τοτε ΝΠΔΔ), περιλαμβανομενης και της λυσης της παραχωρησης του ΣΕΜΠΟ που προωθειται από την Κυβερνηση του Κ. Καραμανλη το 2008 (σχεδον 12 χρόνια μετα). Οι διεργασίες για τη μετατροπη του ΟΛΠ από ΝΠΔΔ σε ΑΕ (το πρωτο βημα στην αλυσίδα των θεσμικων αλλαγων που ακολυθησαν) προχωρησαν αμεσως μετα το υπομνημα αυτο.

Θεωρω οτι το χρονικο διαστημα και οι σημαντικες θεσμικες εξελιξεις στον ΟΛΠ απο τοτε μεχρι σημερα επιτρεπουν την αρση της εμπιστευτικότητας του υπομνηματος αυτου, χωρις να δημιουργηθει προβλημα. Αντιθετα, καποια συμπερασματα ισως θα μπορούσαν να εξαχθουν, χρησιμα και για τον ΟΛΠ και για τη λιμενικη πολιτικη της χωρας.

Κατα παγια συνηθεια μου, το κειμενο δεν εχει τονους.

Χ.Ν. Ψαραντης, Καθηγητης ΕΜΠ
18/1/2008

Κιτρινο: εμφαση (τωρινη) στο κειμενο του 1996
Πρασινο: σχολια 2008

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Προϊστάμενος Υπηρεσιών

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ / ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΟΛΠ:
Αρχικές σκέψεις και προτάσεις

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΟ

Πειραιάς, 19/11/1996

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

0. ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ	6
<i>I. ΟΛΠ: Είναι ΔΕΚΟ ή εμπορική επιχείρηση;</i>	6
<i>II. Πολιτεία: Θέλει να διατηρηθεί το κρατικό μονοπώλιο παροχής λιμενικών υπηρεσιών η όχι;</i>	9
2. ΟΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ/ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	12
A. Συνεχιση του ισχυοντος καθεστωτος	12
B. Διοικητικες μονο αλλαγες	14
Γ. Μετατροπη σε ΑΕ του Δημοσιου	14
Δ. Μερικη ιδιωτικοποιηση	16
E. Πληρης ιδιωτικοποιηση	18
4. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ.	19

0. Περίληψη

Τα κυρία σημεία του υπομνηματος είναι τα εξής:

1) Πρωτου μιλήσει κανεις για τις επιλογες σχετικα με το θεσμικο/διοικητικο πλαισιο του ΟΛΠ, η Πολιτεια θα πρεπει πρωτα να διευκρινησει εαν θελει ο ΟΛΠ να είναι ΔΕΚΟ η εμπορικη επιχειρηση.

Ακομη και μεχρι σημερα (2008), το θεμα αυτο δεν εχει ξεκαθαρισει.

2) Εαν ισχυει η πρωτη περιπτωση, τοτε η Πολιτεια θα πρεπει να αναλαβει τη ρητη υποχρεωση να παρεχει την εξυπηρετηση αυτη, εγγυωμενη καποιο αποδεκτο επιπεδο εξυπηρετησης, αλλα παραλληλα και τους πορους για τη χρηματοδοτηση της απαιτητης υποδομης, εστω και εαν η χρηματοδοτηση αυτη δεν είναι αναγκαστικα αποδοτικη συμφωνα με ιδιωτικοοικονομικα κριτηρια εκμεταλλευσης.

3) Εαν ισχυει η δευτερη περιπτωση, τοτε η λειτουργια ολου του λιμανιου βασιζεται σε ιδιωτικοοικονομικα κριτηρια. Το λιμανι είναι δομημενο σε ανταποδοτικα κεντρα κοστους/κερδους, και υπαρχει μηδενικη συμμετοχη του Κρατικου Προυπολογισμου στη χρηματοδοτηση των επενδυσεων του, οι οποιες γινονται μονο εαν ικανοποιουν ορισμενα κριτηρια εκμεταλλευσης. Οι χρηστες εχουν ουσιαστικη συμμετοχη στην καλυψη του κοστους επενδυσεων και λειτουργιας του ΟΛΠ.

[ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ: Η δευτερη περιπτωση είναι η πλεον συμβατη με το συμφερον του ΟΛΠ]

4) Συναφως με τα ανωτερω, η Πολιτεια θα πρεπει επισης να διευκρινησει ποια απο τις εξης δυο περιπτώσεις θελει να ισχυει εφεξης (σημερα δεν ισχυει καμια απο τις δυο):

- Θα υπαρχει διαχωρισμος των κριτηριων βασει των οποιων λειτουργουν ο επιβατικος και ο εμπορικος λιμενας του ΟΛΠ (κοινωνικα κριτηρια για τον επιβατικο λιμενα, ανταποδοτικα για τον εμπορικο);

ή

- Θα υπαρχει συγκλιση και των δυο κατευθυνσεων προς τη γενικη κατευθυνση της ανταποδοτικότητας (η οποια θα πρεπει να ισχυσει και για τον επιβατικο λιμενα);

Ουτε και το θεμα αυτο εχει ξεκαθαρισει- η ερμαφροδιτη κατασταση εξακολουθει.

Σημειωνεται οτι εαν η επιλογη είναι η πρωτη περιπτωση, και για την αποφυγη στρεβλωσεων, η Πολιτεια θα πρεπει να είναι ετοιμη να αναλαβει και τη χρηματοδοτηση των επενδυσεων και της λειτουργιας του επιβατικου λιμενα απο τον Κρατικο Προυπολογισμο. Σιγα που θα το κανει.

[ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ: Η δεύτερη περίπτωση είναι η πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ]

5) Πάλι προτού αναλύσουμε τις εναλλακτικές λύσεις για νέο θεσμικό/ διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ, θα πρέπει να διευκρινήσει η Πολιτεία *εάν η λιμενική νομοθεσία θα διατηρήσει ή όχι το κρατικό μονοπώλιο στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα.* **Δεν το έκανε, μέχρι πρόσφατα τουλάχιστο.**

Εάν πχ η Πολιτεία αποφασίσει ότι ο μόνος ΟΛΠ εξακολουθεί να είναι ΝΠΔΔ, αλλά παράλληλα αιρείται το κρατικό μονοπώλιο στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών (όπως έγινε πρόσφατα στην Ιταλία), τότε η εικόνα αλλάζει αρδην και λιγνή σημασία έχει εάν ο ΟΛΠ είναι ΝΠΔΔ, ΑΕ του Δημοσίου, ή ιδιωτικό λιμάνι.

[ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ: Η διατήρηση του ισχυρότος καθεστώτος είναι η πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ]

6) Αφού ξεκαθαρισθούν τα ανωτέρω από πλευράς Πολιτείας (επιλογές που τοποθετούνται στο πολιτικό επίπεδο), μπορεί κανείς να αξιολογήσει καλύτερα τις επιλογές που παρουσιάζονται για το θεσμικό/διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ. Το παρόν υπομνημα αναλύει τις εξής περιπτώσεις.

- A. Συνέχιση του ισχυρότος καθεστώτος
- B. Διοικητικές μόνο αλλαγές
- Γ. Μετατροπή σε ΑΕ του Δημοσίου
- Δ. Μερική ιδιωτικοποίηση
- E. Πλήρης ιδιωτικοποίηση

Από αυτές, οι επιλογές A και E χαρακτηρίζονται ως μη ρεαλιστικές και αποκλείονται, ενώ οι επιλογές B, Γ, Δ παρουσιάζουν ορισμένα πλεονεκτήματα και μερικά μειονεκτήματα.

[ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ: Η Λύση Γ είναι η πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ] Αυτή και υιοθετήθηκε.

7) Το υπομνημα επίσης παραθέτει καταλογο βασικών αρχών που θα πρέπει να υιοθετηθούν στον ΟΛΠ, ανεξαρτήτητα της επιλογής που θα ακολουθηθεί.

[ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ: Να υιοθετηθούν και να υλοποιηθούν όλες οι προτεινόμενες αρχές] Δεν έγινε.

1. Βασικές πολιτικές επιλογές

Κατ' αρχήν προτού μιλήσουμε για τις επιλογές σχετικά με το θεσμικό/ διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ, προβλίνουμε σε μερικούς προβληματισμούς σε στρατηγικό επίπεδο. Αυτοί επικεντρώνονται σε δυο φαινομενικά απλά (αλλά ουσιαστικά δύσκολα) ερωτήματα:

I. ΟΛΠ: Είναι ΔΕΚΟ ή εμπορική επιχείρηση;

II. Πολιτεία: Θέλει να διατηρηθεί το κρατικό μονοπώλιο παροχής λιμενικών υπηρεσιών η όχι;

Το ερώτημα I αφορά μόνο τον ΟΛΠ (η ίσως και άλλα λιμανία), ενώ το ερώτημα II είναι γενικότερο και αφορά τη λιμενική νομοθεσία της χώρας. Και τα δυο είναι ακρως σημαντικά να απαντηθούν *προτού* συζητησει κανεις για το ποιο θα πρεπει να είναι το θεσμικό πλαίσιο του ΟΛΠ.

Μεχρι και σημερα (2008) τα ερωτηματα αυτα δεν εχουν ακομη πληρως απαντηθει. Το 2^ο απαντηθηκε (αρνητικα) μολις προσφατα, αλλα δεν εχει ακομη υλοποιηθει η αρση του κρατικου μονοπωλιου και δεν ειναι σαφες πως θα υλοποιηθει (στον ΟΛΘ το κρατικό μονοπώλιο θα αντικατασταθει με ένα ιδιωτικό).

Θα αναπτύξουμε τους λόγους για τους οποίους τα ερωτήματα αυτά είναι σημαντικά κατωτέρω.

I. ΟΛΠ: Είναι ΔΕΚΟ ή εμπορική επιχείρηση;

Το στρατηγικό ερώτημα που τίθεται σε πολιτικό επίπεδο για τον ΟΛΠ (και ίσως κατ' επεκταση και για άλλα λιμανία) είναι το εξής: Είναι ο ΟΛΠ οργανισμός ο οποίος έχει κυρίως κοινωφελή χαρακτήρα με σκοπό την παροχή εξυπηρέτησης προς το κοινωνικό σύνολο που τον χρησιμοποιεί (ταξιδιώτες, πόλη του Πειραιά, ακτοπλοΐα); Η είναι ο ΟΛΠ κυρίως μια επιχείρηση που λειτουργεί με κριτήρια εμπορικής εκμεταλλευσης σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Βεβαιώς, η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι αναγκαστικά μονοσημαντική. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι σε μεγάλο βαθμό ισχύει και το ένα και το άλλο. Όμως, είναι ακρως σημαντικό να ξεκαθαρισει η Πολιτεία επακριβώς ποια είναι η πολιτική της βούληση στο θέμα αυτό, διότι από αυτή την τοποθέτηση εξαρτώνται πολλά.

- *Εαν ισχύει η πρώτη περίπτωση, τότε η Πολιτεία θα πρέπει να αναλάβει τη ρητή υποχρέωση να παρέχει την εξυπηρέτηση αυτή, εγγυώμενη κάποιο αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης, αλλά παράλληλα και τους πόρους για τη χρηματοδότηση της απαραίτητης υποδομής, εστω και εαν η χρηματοδότηση αυτή δεν είναι αναγκαστικά αποδοτική σύμφωνα με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια εκμεταλλευσης. Δηλαδή, όπως η Πολιτεία έχει αναλάβει την υποχρέωση να παρέχει περιθαλψη και αμυνα στη χώρα (δραστηριότητες τις οποίες χρηματοδοτεί από τον Κρατικό Προυπολογισμό και από τις οποίες δεν προσδοκά κέρδη), θα*

μπορούσε να πει ότι παρομοίως έχει αναλάβει την υποχρέωση να παρέχει και λιμενική υποδομή.

- *Εάν τώρα ισχύει η δεύτερη περίπτωση, τότε η λειτουργία όλου του λιμανιού βασίζεται σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Το λιμάνι είναι δομημένο σε ανταποδοτικά κέντρα κόστους/κερδούς, και υπάρχει μηδενική συμμετοχή του Κρατικού Προϋπολογισμού στη χρηματοδότηση των επενδύσεων του, οι οποίες γίνονται μόνο εάν ικανοποιούν ορισμένα κριτήρια εκμεταλλεύσης. Οι χρήστες έχουν ουσιαστική συμμετοχή στην κάλυψη του κόστους επενδύσεων και λειτουργίας του ΟΛΠ. Στην περίπτωση αυτή, ο ρόλος της Πολιτείας είναι ρυθμιστικός, ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του λιμανιού στο πλαίσιο ενός οικονομικά υγιούς και ανταγωνιστικού συστήματος.*

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ

Η δεύτερη περίπτωση θα πρέπει να προτιμηθεί ως πλέον υγιής οικονομικά και ως πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ.

Τι σημαίνει όμως αυτό;

Από τη μέχρι στιγμής λειτουργία του ΟΛΠ, φαίνεται ότι ιστορικά το λιμάνι έχει λειτουργήσει κυρίως σύμφωνα με το πρώτο μοντέλο. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια μετατόπιση προς το δεύτερο μοντέλο, χωρίς όμως ακόμη να έχει αποκρυσταλλωθεί η τελική κατεύθυνση. Σ' αυτό οφείλεται το γεγονός ότι οι δύο κατ'έξοχον μείζονες συνιστώσες του ΟΛΠ (ο επιβατικός λιμένας και ο εμπορικός λιμένας) παρ'ότι έχουν κατευθύνσεις όχι αναγκαστικά συμβατές (κοινωνικού χαρακτήρα η πρώτη, επιχειρηματικού/εμπορικού η δεύτερη), εκ των πραγμάτων συνυπαρχούν σε μια διοικητική δομή στην οποία είναι δύσκολο αυτές οι δύο διαφορετικές κατευθύνσεις να διαχωρισθούν. Το αποτέλεσμα είναι μια συμβιβαστική λύση (ο εμπορικός λιμένας να παράγει αρκετά έσοδα ώστε να χρηματοδοτείται και η ανάπτυξη του επιβατικού λιμένα), λύση η οποία επιφέρει αρκετά προβλήματα και στρεβλώσεις, και στον εμπορικό και στον επιβατικό λιμένα.

Οι “πολιτικές” επιλογές στο θέμα αυτό είναι οι εξής δύο, και αυτές είναι αρκετά διαφορετικές ή μια από την άλλη:

(α) Θα υπάρχει εφεξής διαχωρισμός των κριτηρίων βάσει των οποίων λειτουργούν οι δύο αυτές δραστηριότητες του ΟΛΠ (κοινωνικά κριτήρια για τον επιβατικό λιμένα-η ενδεχομένως και για άλλες δραστηριότητες στον ΟΛΠ, ανταποδοτικά για τον εμπορικό);

ή

(β) Θα υπάρχει εφεξής συγκλίση και των δύο κατευθύνσεων προς την κατεύθυνση της ανταποδοτικότητας (η οποία θα πρέπει να ισχύσει και για τον επιβατικό λιμένα, η γενικά και για τις άλλες δραστηριότητες του ΟΛΠ);

Σημειώνεται ξανά ότι η ισχύουσα κατάσταση δεν είναι ούτε το (α) ούτε το (β), λόγω του “οριζοντίου” (και γενικά μονολιθικού) τρόπου δομής του ΟΛΠ, και λόγω γενικής

απουσίας συγκεκριμένων κριτηρίων λειτουργίας. Επομένως τονίζεται ότι μια σαφής διευκρίνιση από πλευράς Πολιτείας ποια κατεύθυνση μεταξύ των (α) και (β) ισχύει είναι ακρως επιτακτική, και ίσως πιο σημαντική από το ποιο τελικά θα πρέπει να είναι το θεσμικό ή διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ.

Τέτοια διευκρίνιση ποτε δεν δόθηκε. Ούτε με τον 2688/99, ούτε με τη μετοχοποίηση, ούτε σήμερα με την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ. Ούτε είναι επίσης σαφές πως θα μπορεί ο ΟΛΠ να εξακολουθεί να επιδοτεί τις ζημιώγους δραστηριότητες του (κυρίως το επιβαρικό λιμάνι, αλλά και τη Ζώνη Περαματος) αν κοπεί η σταυρωτή επιδότηση του από το ΣΕΜΠΟ.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ

Θα πρέπει να προτιμηθεί η κατευθυνση (β), δηλαδή να ισχύσουν και στον επιβατικό λιμένα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με στόχο την *πληρη* ανακτηση του κόστους επενδύσεων και λειτουργίας από τους χρήστες, κάτι από το οποίο σήμερα πορρω απεχούμε. Μια τέτοια λύση είναι πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ.

Εάν τώρα το (β) για διάφορους λόγους δεν καταστεί δυνατό, θα πρέπει αναγκαστικά να επιλεγεί το (α), αλλά με σαφή δεσμευση της Πολιτείας να χρηματοδοτήσει τις αναγκαίες επενδύσεις του κεντρικού λιμένα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό (ή από διάφορα Κοινωνικά προγράμματα) και όχι από τα έσοδα ή εις βάρος του εμπορικού λιμένα.

Σε κάθε περίπτωση όμως τονίζεται ότι θα πρέπει οπωσδήποτε να σταματήσει η παρουσία ερμαφροδιτη κατάσταση (ούτε (α) ούτε (β)), δηλαδή ο ΟΛΠ να χρηματοδοτεί μια κοινωνικής μορφής δραστηριότητα από τα έσοδα μιας εμπορικής δραστηριότητας).
ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ.

Σημαντική υποσημείωση: Άλλες “ελασσονες” δραστηριότητες του ΟΛΠ, όπως οι Δεξαμενες και η Ζώνη Περαματος παρουσιάζουν τα ίδια προβλήματα ελλειψής ανταποδοτικότητας με αυτά του επιβατικού λιμένα. Η εισήγηση του υπογραφόντος στο θέμα αυτό είναι παρομοία με την ανωτέρω, δηλαδή να υπάρξει και εδώ ανταποδοτικότητα και να πληρώνουν οι χρήστες. Εάν το Κρατος θεωρήσει τις δραστηριότητες αυτές *κοινωνικής* φύσεως, θα πρέπει να είναι έτοιμο να αναλάβει τη χρηματοδότηση τους μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού (ή από διάφορα Κοινωνικά προγράμματα) και όχι με τα έσοδα ή εις βάρος άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ. **ΔΕΝ ΤΟ ΕΚΑΝΕ.**

Ερχομαστε τώρα στο ερώτημα II.

II. Πολιτεία: Θέλει να διατηρηθεί το κρατικό μονοπώλιο παροχής λιμενικών υπηρεσιών ή όχι;

Θα μπορούσε να πει κανείς ότι το ερώτημα αυτό είναι *το πλέον καθοριστικό* να διευκρινισθεί από πλευράς Πολιτείας όσον αφορά τη λιμενική νομοθεσία. Εάν πχ η Πολιτεία αποφασίσει ότι ο μόνος ΟΛΠ εξακολουθεί να είναι ΝΠΔΔ, *αλλά παράλληλα* αίρεται το κρατικό μονοπώλιο στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, τότε λίγη σημασία έχει εάν ο ΟΛΠ είναι ΝΠΔΔ, ΑΕ του Δημοσίου, ή ιδιωτικό λιμάνι.

Μερικές αναλογίες είναι χαρακτηριστικές.

Αναλογία Νο. 1: Η εικόνα στη ραδιοτηλεόραση άλλαξε αρδην όταν ήρθη το κρατικό μονοπώλιο της ΕΡΤ, παρ’ όλων ότι η τελευταία εξακολουθεί να είναι κρατική.

Αναλογία Νο. 2: Περίπτωση Ολυμπιακής και άλλων αεροπορικών εταιρειών (Ελληνικών και ξένων) στις πτήσεις εσωτερικού. Το σκηνικό άλλαξε σημαντικά, παρ’ όλων ότι η Ολυμπιακή εξακολουθεί να είναι κρατική.

Αναλογία Νο. 3: Εάν η Πολιτεία επιτρέπει τη λειτουργία ιδιωτικών ΑΕΙ στην Ελλάδα, ακόμα και εάν τα υπάρχοντα ΑΕΙ εξακολουθήσουν να παραμένουν κρατικά, η εικόνα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην Ελλάδα θα αλλάξει αρδην.

Εάν τώρα η απάντηση στο ερώτημα II για τα λιμάνια θεωρείται προφανής (δηλαδή “ναι”), το παράδειγμα της γειτονικής Ιταλίας, χώρας όχι και τόσο γνωστής για τις νεοφιλελεύθερες κατευθύνσεις της, είναι χαρακτηριστικό. Η πιο πρόσφατη θεσμική αλλαγή ήταν η άρση του κρατικού μονοπωλίου στην παροχή υπηρεσιών φορτοεκφορτώσης στα λιμάνια το 1992. Αυτή επέφερε εκρηκτική αύξηση της κίνησης containers διαμέσου της χώρας αυτής, με άκρα δυσμενείς παρενέργειες για τα φορτία transit του Πειραιά. Παράδειγμα είναι το νέο Medcenter Container Terminal στο Gioia Tauro της Καλαβρίας, το οποίο μπηκε περίπου δυναμικά στην αγορά με χαμηλές τιμές και υπερσυγχρονες εγκαταστάσεις. Το νέο container terminal Voltri στη Γενοβά (ιδιοκτησία της FIAT, αλλά παρέχον υπηρεσίες και σε άλλους) απέσπασε μεγάλο κομμάτι της κίνησης από τα κρατικά λιμάνια.

Στην Ιταλία δηλαδή παρουσιάζεται το παραδοξό ότι ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες, πολλά λιμάνια είναι ιδιωτικά. Ιδιωτικά λιμάνια υπάρχουν και σε άλλες χώρες της Ευρώπης, αλλά και άλλου (πχ Τουρκία). Η Ελλάδα, παρ’ όλων όσον δεν έχει κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες, είναι η μόνη χώρα στην ΕΕ στην οποία εξακολουθεί να υπάρχει κρατικό λιμενικό μονοπώλιο.

Το θέμα είναι εάν θέλουμε και εμείς να ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Ιταλίας ή άλλων χωρών. Είναι ένα θέμα δύσκολο, το οποίο ξεφεύγει από τα όρια του ΟΛΠ και τοποθετείται στο επίπεδο της γενικότερης λιμενικής πολιτικής.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ

Ανεξάρτητα από το νομικό πλαίσιο του ΟΛΠ, η διατήρηση του κρατικού μονοπωλίου στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα προτείνεται ως η λύση που είναι πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ. Η αντίθετη λύση, παρ’ όλων όσον **υπο ορισμένες προϋποθέσεις** ίσως συνέβαλλε στη δημιουργία εντοπιού ανταγωνισμού στον τομέα παροχής λιμενικών υπηρεσιών και στη μείωση του κόστους, θεωρείται ότι θα δημιουργούσε προβλήματα (κυρίως στην εργασιακή ειρήνη στον ΟΛΠ και σε όλα τα λιμάνια της χώρας) και ως εκ τούτου δεν προτείνεται. Στρατηγικοί λόγοι επίσης επιβάλλουν τη διατήρηση του ισχυρότος καθεστώτος.

Παράλληλα όμως, θα πρέπει να διερευνηθεί η Κοινοτική νομοθεσία στο θέμα αυτό, ώστε να είμαστε συμβατοί και έτοιμοι σε περίπτωση όπου κάτι τέτοιο τεθεί από πλευράς Κοινοτήτος. **Τέθηκε μερικά χρόνια αργότερα (Port package) το οποίο όμως απέτυχε.**

Θα πρέπει επίσης η διατήρηση του κρατικού μονοπωλίου να συνοδεύεται από μέτρα αύξησης της αποδοτικότητας των λιμανιών, ώστε το επίπεδο υπηρεσιών να είναι υψηλό σε ανταγωνιστικές τιμές. **ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ!** (βλ. διατήρηση ποστας, εξωφρενικών αμοιβών λιμενεργατών, άλλων αναχρονιστικών κανονισμών- η σημερινή εξέλιξη είναι εν πολλοίς απορροια όλων αυτών, και εν πολλοίς οι λιμενεργάτες πηγαίνουν γυρεύοντας επιμένοντας όλα αυτά να μην αλλάξουν)



2. Οι επιλογές για το θεσμικό/ διοικητικό πλαίσιο

Οι κυρίες επιλογές που παρουσιάζονται για το θεσμικό/ διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ είναι οι εξής:

- A. Συνεχιση του ισχυοντος καθεστωτος
- B. Διοικητικες μονο αλλαγες
- Γ. Μετατροπη σε ΑΕ του Δημοσιου
- Δ. Μερικη ιδιωτικοποιηση
- Ε. Πληρης ιδιωτικοποιηση

Βεβαια, για λογους που θα εκτεθουν, *μερικες απο τις επιλογες αυτες δεν ειναι ρεαλιστικες και θα πρεπει να αποκλεισθουν εξαρχης*. Ως παραδειγμα αναφερονται η επιλογη Α και η επιλογη Ε, οι οποιες, αν και διαμετρικα αντιθετες, εν τουτοις σχετιζονται αμεσα, καθοσον *εαν ακολουθηθει σημερα η επιλογη Α, δεν θεωρειται απιθανο να επελθει τελικα η επιλογη Ε απο μονη της μετα απο μερικα χρονια*. Παρ' ολα αυτα, και για λογους πληροτητας, η αναλυση που ακολουθει εξεταζει και τις επιλογες αυτες.

A. Συνεχιση του ισχυοντος καθεστωτος

Η επιλογη αυτη (διατηρηση του ΟΛΠ ως ΝΠΔΔ και καμμια αλλαγη στο οργανογραμμα η στον τροπο λειτουργιας) παρουσιαζει *ενα μονο, αλλα εμφανες πλεονεκτημα*: Συγκαλυπτονται, εστω προσωρινα, οι πασης φυσεως τριβες με τους εργαζομενους, τριβες οι οποιες θα ειναι αναποφευκτες οποιαδηποτε αλλη επιλογη ακολουθηθει (πιο μεγαλες οσο προχωρουμε απο το Β στο Ε).

Διαπιστωση του υπογραφοντος με την αναληψη των καθηκοντων του ειναι το γενικο επιπεδο χαλαρωσης που επικρατει στον Οργανισμο σχετικα με δαπανες εκτακτης απασχολησης προσωπικου (Σαββατοκυριακα και αργιες), καθως και αλλες δαπανες (πχ. δημοσιων σχεσεων, κλπ). Ειναι γεγονος οτι με την ισχυουσα κατασταση βολευνονται πολλοι (πχ πλασματικες αργιες, παραλογοι κανονισμοι συνθεσης εργατικης ομαδος, πειρασμος παρανομιας στις προμηθειες, “κολοκουρο”, κλπ). Οποιαδηποτε διαταραξη του καθεστωτος αυτου θα προκαλεσει αντιδρασεις. Κατα μειζονα λογο, οποιαδηποτε προσπαθεια περιορισμου της χαλαρωσης *μεσα στα πλαίσια του ισχυοντος θεσμικου πλαισιου* ειναι πολυ δυσκολη εως αδυνατη (ορα προσφατο παραδειγμα με τις αργιες).

Ειναι αλλωστε σαφες οτι το *πολιτικο κοστος* της οποιασδηποτε παρεκκλισης απο το ισχυον καθεστωσ ηταν και ειναι ο κυριωτερος ανασχετικος παραγων για την υλοποιηση της οποιασδηποτε αλλης επιλογης. Το πολιτικο κοστος αυτο συνεβαλλε και συμβαλλει στη διαιωνηση του ισχυοντος καθεστωτος. Για λογους που δεν χρειαζεται να αναλυσουμε, και μαλιστα καθοσον ο ΟΛΠ παρουσιαζει κερδη τα τελευταια χρονια, το πολιτικο αυτο κοστος δεν θελησαν να το αναλαβουν οι μεχρι τωρα Διοικησεις του ΟΛΠ, παρα τη μεγαλη αναγκη για θεσμικο εκσυγχρονισμο εδω και πολλα χρονια. Αυτο ειχε μεν σαν αποτελεσμα τη χωρις σημαντικους

κλυδωνισμούς μέχρι τουδε πορεία του ΟΛΠ, οδήγησε όμως στη μεταθεση των προβλημάτων στο μέλλον. Τώρα που “το μέλλον” είναι εδώ, τα συσσωρευμένα αυτά προβλήματα είναι περισσότερο πειστικά και χρειάζονται *ρίζικες τομές* για να λυθούν.

Ένα παράδειγμα (σίγουρα όχι το μοναδικό) είναι τα τιμολογια, τα οποία εάν συνεχισθεί να υπολογίζονται με τον τρόπο που υπολογίζονται μέχρι τώρα, θα συνεχίσουν να μην είναι ανταποδοτικά. Εάν συνεχισθεί αυτό, οι σημαντικές στρεβλώσεις θα οδηγήσουν σε μειωμένα έσοδα και πτώση της ανταγωνιστικότητας. Από την άλλη πλευρά, οποιαδήποτε ουσιαστική αλλαγή του τρόπου υπολογισμού των τιμολογίων θα απαιτήσει θεσμική (νομοθετική) ρύθμιση. Μια τέτοια αλλαγή έχει ήδη προαναγγελθεί από τον υπογραφόντα, και είναι στα αρχικά στάδια διατύπωσης (βλ. σημείωμα για τιμολογιακή πολιτική). Η προαναγγελία αυτή έχει χαιρετισθεί από τους χρήστες του ΟΛΠ (εκτός από τους ακτοπλοούς οι οποίοι μέχρι στιγμής δεν έχουν αντιδράσει καθόλου). Εάν ο ΟΛΠ συνεχίσει να λειτουργεί όπως σήμερα, η προαναγγελθείσα αλλαγή θα ματαιωθεί.

Επομένως βρίσκομαστε σε ένα οριακό σημείο, που ταυτοχρόνα αποτελεί και μεγάλη πρόκληση για το μέλλον. Εάν ο ΟΛΠ συνεχίσει να πορεύεται όπως μέχρι τώρα, είναι μαθηματικώς βεβαίο ότι θα έχουμε προβλήματα και μάλιστα σύντομα. Τα προβλήματα αυτά έχουν ήδη εμφανισθεί, και στο βαθμό που μετατίθενται συνεχώς για το μέλλον, θα καθιστανται ολο και πιο δυσεπίλυτα.

Κατωτέρω παρατίθεται μια αλληλουχία ενδεχομένων στην περίπτωση που ο ΟΛΠ συνεχίσει να λειτουργεί με το ίδιο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο όπως σήμερα:

1. Η ανταγωνιστικότητα στα containers θα συνεχίσει να πεφτεί.
2. Ο ΟΛΠ θα συνεχίσει να χάνει έσοδα από τον επιβατικό λιμένα.
3. Ο ΟΛΠ θα αναγκάζεται να ζητεί κάθε χρόνο μεγάλες (αλλά ομοιομορφές) αυξήσεις στα τιμολογια.
4. Εάν οι αυξήσεις εγκριθούν, θα πέσει και άλλο η ανταγωνιστικότητα στα containers.
5. Εάν οι αυξήσεις δεν εγκριθούν, θα ανοίξει η ψαλίδα εξόδων- εσόδων.
6. Και στις δύο περιπτώσεις, ο ΟΛΠ θα καταστεί ελλειμματικός.
7. Εάν το έλλειμμα δεν καλυφθεί από το Κράτος, ο ΟΛΠ θα αναγκαστεί να σταματήσει πολλές από τις επενδύσεις του.
8. Θα υπάρξουν και εργασιακά προβλήματα, ιδίως εάν υπάρξει πρόβλημα ρευστότητας. Ενδεχομένες απεργίες θα έχουν σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω πτώση της ανταγωνιστικότητας.
9. Θα υπάρξει πρόβλημα αποπληρωμής του δανείου προς την Ευρωπαϊκή Τραπεζα Επενδύσεων.
10. Μπροστά σε πιθανό ταμειακό αδιέξοδο, θα ακουστούν φωνές για κάλυψη των ελλειμμάτων από ιδιωτικά κεφάλαια.
11. Ο ΟΛΠ θα οδηγηθεί μοιραία προς την κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης, μερικής ή ολικής.

Βασικά πολλά από αυτά έγιναν, αν και 12 χρόνια κατοπιν.

Δι' αυτούς και πολλούς άλλους λόγους, η επιλογή Α δεν θα πρέπει να ακολουθηθεί. Πρέπει να υπάρξουν αλλαγές. Ποσο δραστικές, εξαρτάται από την επιλογή που θα ακολουθηθεί.

Β. Διοικητικές μόνο αλλαγές

Η επιλογή Β διατηρεί τη μορφή του ΟΛΠ ως ΝΠΔΔ, αλλά επιφέρει αλλαγές στο διοικητικό πλαίσιο λειτουργίας. Βεβαίως, μια αλλαγή στο οργανογράμμα του ΟΛΠ θα απαιτήσει νομοθετική ρύθμιση, αλλά η επιλογή Β δεν θα αλλάξει τη βασική φύση του Οργανισμού.

Το ισχύον οργανογράμμα του ΟΛΠ είναι ένα μίγμα αλληλοεπικαλυπτομένων και όχι πλήρως οριοθετημένων υπηρεσιών, μερικές από τις οποίες (οι περισσότερες) είναι *οριζόντια* δομημένες (πχ., δ/νσεις λιμενικών εξυπηρετήσεων, φορτοεκφορτώσης, διοικητικού, ελεγχού, εκπαίδευσης, κλπ) ενώ άλλες είναι *καθετα* δομημένες (πχ., δ/νσεις ελεύθερας ζώνης και ΣΕΜΠΟ). Μερικές υπηρεσίες είναι μαζί χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερος λόγος (πχ. μηχανογραφή και ανάπτυξη), και άλλες έχουν παραπλανητικό τίτλο (πχ. η δν/ση “ελεύθερας ζώνης” αφορά ουσιαστικά το συμβατικό φορτίο, ενώ ελεύθερα ζώνη είναι και το ΣΕΜΠΟ, το οποίο είναι όμως άλλη δ/νση). Τέλος, μερικές υπηρεσίες υπολειτουργούν (πχ. δ/νση εκπαίδευσης και ελεγχού/επιθεώρησης), ενώ άλλες που κάποιος θα θεωρούσε απαραίτητες σε ένα σύγχρονο λιμάνι (πχ. marketing) απλώς δεν υφίστανται.

Τουλάχιστον δύο προτάσεις για την αναδιαρθρόση του οργανογράμματος του ΟΛΠ (σύμφωνα με το μοντέλο της λύσης Β) έχουν γίνει τα τελευταία 5 χρόνια, αλλά δεν έχουν προωθηθεί περαιτέρω, για λόγους που σχετίζονται με τα γραφόμενα στην προηγούμενη ενότητα (λύση Α). Κάποια παραλλαγή αυτών των προτάσεων θα μπορούσε να επανεξετασθεί, εάν κριθεί σκοπικό να υιοθετηθεί η επιλογή Β.

Η επιλογή Β, συνοδευόμενη από ένα νέο εσωτερικό κανονισμό, απλοποίηση τιμολογίων, και ένα νέο οργανογράμμα στο οποίο ο ΟΛΠ διαιρείται σε κέντρα κόστους/ κέρδους τα οποία λειτουργούν κατά το δυνατόν ανταποδοτικά, θα παρουσίαζε σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι της επιλογής Α. Φαίνεται επίσης ότι θα εξασφάλιζε και κάποια ελάχιστη συναίνεση των συνδικατών, τα οποία έχουν ήδη τοποθετηθεί δημοσίως εναντίον πάσης απομακρύνσης από το μοντέλο του ΝΠΔΔ (το οποίο σημαίνει ότι το παρόν μοντέλο, αν και προβληματικό, εν τούτοις βολεύει πολλούς).

Όμως, η επιλογή Β θα διατηρούσε μερικές από τις σημαντικές δυσλειτουργίες της επιλογής Α. Σαν παράδειγμα, δεν θα έπελυε το πρόβλημα της δυσκαμψίας στα τιμολογία. Η ευελιξία στα τιμολογία θεωρείται εκ των ων ουκ άνευ για τον ΟΛΠ. Έτσι, η επιλογή Β δεν προτείνεται από τον υπογραφοντα.

Γ. Μετατροπή σε ΑΕ του Δημοσίου

Η λύση αυτή θα μετέτρεπε τον ΟΛΠ σε ΝΠΔΔ, ΑΕ του Δημοσίου, όπως πχ η ΔΕΗ ή η Ολυμπιακή. Θα συνέδυαζε όλα τα πλεονεκτήματα της λύσης Β, με διάφορα επι

πλεον πλεονεκτηματα, οπως πχ. ευελιξια στην τιμολογιακη πολιτικη (βλ. κατωτερω). Θα θεσμοθετουσε τη διαιρεση του ΟΛΠ σε κεντρα κοστους/ κερδους, καθε ενα απο τα οποια θα ηταν υποχρεωμενο να λειτουργει με κερδος. Σταυρωτες επιδοτησεις του ενος κεντρου απο αλλα, η επιδοτησεις απο τον Κρατικο Προϋπολογισμο γενικα δεν θα ηταν θεμιτες. Παρα τη μετατροπη σε ΑΕ το 1999, οι σταυρωτες επιδοτησεις των ζημιογονων δραστηριοτητων από τις κερδοφορες συνεχιζονται μεχρι και σημερα. Τι θα γινει οταν παραχωρηθει το πιο μεγαλο μερος του ΣΕΜΠΟ?

Μια αρχικη διαιρεση σε τετοια κεντρα (καθετα δομημενα) θα μπορουσε να ηταν η εξης.

- ΣΕΜΠΟ
- Συμβατικο Φορτιο
- Επιβατικος Λιμενας
- Ζωνη Περαματος
- Λοιπα (δεξαμενες, εκθ. κεντρο, parking, κλπ)

Τετοια διαιρεση δεν εγινε ποτε, αν και το Επιχειρησιακο Σχεδιο που καναμε το 2001 το ειχε εν πολλοις προτεινει.

Η διαδικασια αναδιρθωσης των τιμολογιων (η οποια μπορει να εφαρμοσθει σε συνδυασμο με το εν λογω σχημα) εχει ηδη αρχισει. Περιλαμβανει τις εξης προτασεις:

α) Μεσοπροθεσμες προτασεις (οριζοντας 6 μηνες)

(Διευκρινιζεται οτι η λιστα που ακολουθει ειναι υπο διαμορφωση και αρα δεν ειναι αναγκαστικα η τελικη)

- Επανεξεταση ολων των τιμολογιων σε μηδενικη βαση και προσδιορισμος των τομεων εκεινων των οποιων τα τιμολογια κατα προτεραιοτητα θα πρεπει να αναμορφωθουν.
- Προσδιορισμος πως μπορουν να απλοποιηθουν τα τιμολογια που πασχουν απο πολυπλοκοτητα, ιδιως στα containers transit, με εμφαση στις απλοποιησεις που δεν απαιτουν ριζικες θεσμικες αλλαγες. Τα τιμολογια transit τα αλλαξαμε, εξ ου και ηρθαν οι Norasia/MSK το 1997. Αυξησαμε επισης 200% τα τιμολογια της ακτοπλοιας.

β) Μακροπροθεσμες προτασεις (οριζοντας 18 μηνες)

(Και εδω η λιστα που ακολουθει ειναι υπο διαμορφωση και αρα δεν ειναι αναγκαστικα η τελικη)

- Υλοποιηση των κατευθυνσεων που προκυπτουν απο την εφαρμογη των μεσοπροθεσμων προτασεων, ιδιως οσον αφορα το νεο διοικητικο και θεσμικο πλαισιο του Οργανισμου.

- Τελική αναλυτική διατύπωση και εφαρμογή μιας ευελικτης και ανταγωνιστικής τιμολογιακής πολιτικής του ΟΛΠ, ως αναποσπαστο κομμάτι της μακροπροθεσμής στρατηγικής του Οργανισμού.

Εγιναν και πολλά άλλα στα τιμολογια, αλλά όχι όλα οσα ελεγα εδω.

Η εννοια της ΑΕ του Δημοσιου είναι οτι ο ΟΛΠ θα ειχε μια και μονη μετοχη, με μετοχο το Ελληνικο Δημοσιο. Τελικα η ΟΛΠ ΑΕ έγινε πολυμετοχικη. Τα κερδη της ΑΕ θα επενδυονται υποχρεωτικα, και οι εργαζομενοι θα εχουν ουσιαστικα κινητρα για την αυξηση του θετικου αποτελεσματος της εταιρειας. ΟΧΙ- η 1^η ΣΣΕ δεν παρειχε κανενα τετοιο κινητρο, κυριως λογω εμμονης της ΟΜΥΛΕ- τωρα ολα πληρωνονται.

Ενα αλλο σεναριο θα ηταν τα διαφορα κεντρα κερδους οπως το ΣΕΜΠΟ να γινουν θυγατρικες εταιρειες του ΟΛΠ. Μια τετοια λυση θα διεσφαλιζε την ανεξαρτησια του καθε κεντρου απο τα αλλα. ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ.

Η διαδικασια της μετατροπης σε ΑΕ περιλαμβανει και την απογραφη ολων των περιουσιακων στοιχειων του ΟΛΠ, οπως και την εκτιμηση της αξιας τους. Ενα τετοιο εργο θα πρεπει να ανατεθει σε διεθνους κυρους εξειδικευμενο οικο. ΕΓΙΝΕ (ασχετα αν καποιος συμφωνει μ' αυτην).

Ενα πιθανο προβλημα θα είναι το εργασιακο καθεστωσ υπο αυτο το σχημα, και συγκεκριμενα τι γινεται με τους ηδη υπηρετουντες. Ενα σεναριο είναι οι ηδη υπηρετουντες να μπορουν να διαλεξουν μεταξυ του να ενταχθουν στο νεο εργασιακο καθεστωσ (στο οποιο ολοι οι υπαλληλοι θα εχουν συμβαση αοριστου χρονου), να παραμεινουν στο παλαιο καθεστωσ, η να μεταταγουν σε αλλο φορεα του Δημοσιου. Το θεμα των ασφαλιστικων ταμειων είναι επισης σημαντικο θεμα προς επιλυση. ΕΓΙΝΑΝ. Ιδιως η επιλυση του ασφαλιστικου, ήταν το πιο σημαντικό επιτευγμα της μετατροπης σε ΑΕ.

Ενα πλεονεκτημα της λυσης αυτης είναι οτι με αυτη τιθεται τερμα στο πολυχρωμο μωσαικο της συνθεσης του προσωπικου του ΟΛΠ (με κυριο χαρακτηριστικο την χρονια διαμαχη μεταξυ εργατων και υπολοιπων υπαλληλων). Βεβαια, η μεταβαση στο νεο καθεστωσ δεν θα είναι εντελωσ αυτοματη, και θα απαιτησει κοπο και χρονο.

Υπολογιζεται οτι η διαδικασια πληρους μετατροπης του ΟΛΠ σε ΑΕ του Δημοσιου θα διαρκεσει περι τα 2 εως 3 ετη. Τοσο και πηρε. Για να υπαρξει εργασιακη ειρηνη στο μεταβατικο διαστημα, θα πρεπει να καταβληθει ιδιαιτερη προσπαθεια για ενα εποικοδομητικο διαλογο με τους εργαζομενους, ωστε να πεισθουν οτι η αλλαγη θα είναι προς το συμφερον τους.

Δ. Μερικη ιδιωτικοποιηση

Ο ορος “μερικη ιδιωτικοποιηση” ισως ακουγεται πιο ασχημος απο ο,τι πραγματικα είναι. Υπο αυτον νοειται μια απο τις εξης περιπτωσεις, η συνδυασμος αυτων:

δ1. Εκμισθωση μερικων υπηρεσιων του ΟΛΠ (πχ φορτοεκφορτωση) σε ιδιωτες. Εδω ειμαστε!

- δ2. Κατασκευή ορισμένων υποδομών (πχ επιβατικοί σταθμοί) από ιδιώτες με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, και εκμετάλλευση αυτών των εγκαταστάσεων από αυτούς για κάποιο διάστημα. Γκαράζ.
- δ3. Συγχρηματοδότηση και συνεκμετάλλευση επενδύσεων με ιδιώτες. Το ίδιο.
- δ4. Πώληση ορισμένων εγκαταστάσεων του ΟΛΠ (πχ Δεξαμενές) σε ιδιώτες. Αυτό ειπαν και πρόσφατα, αλλά δεν το προχώρησαν.
- δ5. Πώληση μετοχών του ΟΛΠ σε ιδιώτες (λύση όχι εφικτή σήμερα, αλλά εφικτή εάν ο ΟΛΠ γίνει ΑΕ του δημοσίου- λύση Γ). ΕΓΙΝΕ (2003).

Σημειώνεται εδώ ότι η περίπτωση δ1 ήδη υφίσταται για το Εκθεσιακό Κέντρο και (κυρίως) για τη Ζώνη Περαματος, χωρίς κανείς να θεωρεί την κατάσταση αυτή ως “μερική ιδιωτικοποίηση” (ίσως επειδή ο ΟΛΠ εισπράττει από αυτές τις δραστηριότητες πολύ χαμηλά ποσά). Η λύση δ1 θα μπορούσε να εφαρμοσθεί και για άλλες δραστηριότητες, και μάλιστα ακόμη και χωρίς να αλλάξει η νομική μορφή του ΟΛΠ (παρ’ όλον ότι θα απαιτηθεί νομοθετική ρύθμιση). Και τώρα απαιτείται νομοθετική ρύθμιση για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ, και μάλιστα για διαφορετικά θέματα- χωρίς αυτήν, θα σκαλώσει νομικά (αποψη μου).

Επίσης η κατάσταση δ2 συζητείται εδώ και καιρό για μερικές αποθήκες στον κεντρικό λιμένα (ανακατασκευή τους από ιδιώτες και εκμετάλλευση τους από αυτούς), χωρίς να έχουν παρθεί αποφάσεις.

Το πιο σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση δ1 (και την κατεύθυνση της μερικής ιδιωτικοποίησης γενικά) θα ήταν η απεμπλοκή του ΟΛΠ από τις δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης. Αυτές θα μπορούσαν να εκμισθωθούν σε ιδιώτες (πχ στις ναυτιλιακές εταιρείες που χρησιμοποιούν το εμπορικό λιμάνι, η/ και σε τρίτους). Οι ιδιώτες αυτοί θα χρησιμοποιούσαν τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ με δικά τους μέσα φορτοεκφόρτωσης και προσωπικό, και θα έδιναν στον ΟΛΠ ένα τίμημα για τη χρήση αυτών των υποδομών. Είναι η λύση που δρομολογείται τώρα με την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ.

Θα γινόταν δηλαδή κάτι όπως αυτό που γίνεται σήμερα στη Ζώνη Περαματος, με τη διαφορά ότι η κοστολόγηση θα γινόταν ανταποδοτικά ώστε ο ΟΛΠ να μην έχει ζημία (κάτι τέτοιο δυστυχώς δεν συμβαίνει με το Πέραμα).

Η δυνατότητα αυτή υπάρχει στο εξωτερικό, όχι μόνο στα ιδιωτικά, αλλά και σε διάφορα μη ιδιωτικά λιμάνια (πχ Αμβέρσα). Μερικά από τα τελευταία δεν ασχολούνται πλέον με το cargo handling, παρ’ όλον ότι οι εγκαταστάσεις είναι δικές τους. Στις περιπτώσεις αυτές το cargo handling παρέχεται από τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες ή από άλλες εξειδικευμένες εταιρείες. Σημειώνεται εδώ ότι πολλές από τις Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες containers επιτρέπεται να έχουν δικά τους χερσαία μέσα φορτοεκφόρτωσης στο εξωτερικό (πχ στην Τουρκία) αλλά όχι στην Ελλάδα.

Τέτοιες υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης θα μπορούσε να προσφέρει και κάποιος τρίτος. Εάν μάλιστα αυτοί που παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες είναι υποχρεωτικά περισσότεροι από δύο (ώστε ο χρήστης να έχει τη δυνατότητα επιλογής), τότε θα μπορούσαν να δημιουργηθούν συνθήκες ανταγωνισμού και προϋποθέσεις μείωσης του κόστους. Εδώ είμαστε ξανά- αλλά εδώ ένας από τους ανταγωνιστές θα είναι ο ίδιος ο ΟΛΠ.

Το σημαντικότερο μειονεκτημα μιας τέτοιας λύσης είναι οι μεγάλες αντιδράσεις που θα προκληθούν στους εργαζομένους του ΟΛΠ (κυρίως στους τεχνικούς/χειριστές αλλά και στους εργατές), οι οποίοι σίγουρα προτιμούν το Δημόσιο ως εργοδότη από μια ιδιωτική εταιρεία. Η αντίληψη αυτή θα μπορούσε να αλλάξει εάν οι εργαζόμενοι έχουν συμμετοχή στα κέρδη της ιδιωτικής εταιρείας, ή εάν οι νυν εργαζόμενοι διατηρήσουν το ισχύον εργασιακό καθεστώς (ή μπορούν να διαλεχθούν μεταξύ του ισχυρότος και του νέου). Πάντως, δεδομένων των αντιδράσεων που αναμένονται, η λύση αυτή δεν προτείνεται από τον υπογράφο. **Κατι ηξέρα που τα εγγραφα τότε αυτα.**

Οι λύσεις δ2, δ3, και δ4 θα μπορούσαν να συζητηθούν με λιγότερα πιθανά προβλήματα.

δ2 και δ3 έγιναν (γκαραζ, 2004). Φτασαμε μεχρι τη λυση δ5 (εισοδος του ΟΛΠ στο ΧΑΑ το 2003)

Ε. Πληρης ιδιωτικοποιηση

Η λύση Ε είναι επέκταση της λύσης Δ σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ. Για προφανείς λόγους, η λύση αυτή είναι πολύ δραστική ακόμη και για να συζητηθεί, αρα αποκλείεται εκ προοιμίου.

Πάντως, καλό είναι να ξέρουμε ότι μερικοί από τους κυριώτερους ανταγωνιστές του Πειραιά είναι ιδιωτικά λιμάνια, και καλό είναι να προσπαθήσουμε να αντλήσουμε χρήσιμα συμπεράσματα από αυτά. Σε μερικά από αυτά, οι κυριώτερες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν δικές τους ιδιοκτητές εγκαταστάσεις φορτοεκφορτώσης. **Κανένα χρησημο συμπερασμα δεν αντληθηκε.**

Στο φάσμα των ως άνω λύσεων Α έως Ε, προφανώς μπορούν να υπάρξουν και συνδυασμοί, πχ λύση Α για τον επιβατικό λιμένα και λύση Δ για τον εμπορικό. Η θα μπορούσε να υπάρξει λύση Β με ίδρυση θυγατρικής εταιρείας τύπου Γ για τον εμπορικό λιμένα μόνο.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ

Προτείνεται η λύση Γ (για όλο το λιμάνι) ως η χρυσή τομή που είναι πλέον συμβατή με το συμφέρον του ΟΛΠ. Ευθύς ως ληφθεί η σχετική απόφαση, πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για την υλοποίηση της.

Αυτη και εγινε (εναρξη διαδικασιας 1997, υλοποιηση 1999)

Οι διαδικασίες αυτές θα περιλαμβάνουν την αναδιαρθρωσή του οργανογράμματος, του κανονιστικού πλαισίου, και των τιμολογίων, την απογραφή της περιουσίας του ΟΛΠ, καθώς και διάλογο με τους εργαζομένους ώστε να υπάρξει εργασιακή ειρήνη κατά τη μεταβατική περίοδο από το ισχύον στο νέο καθεστώς. **ΕΓΙΝΑΝ, αν και οχι πληρωσ.**

4. Βασικές αρχές του Οργανισμού.

Οποιοδήποτε και να είναι το τελικό θεσμικό/διοικητικό πλαίσιο του ΟΛΠ, νομίζουμε ότι θα πρέπει να είναι συμβατό με τις εξής βασικές αρχές (η κατωτέρω σειρά δεν ενέχει αξιολογήση):

1. Θα πρέπει ο Οργανισμός να έχει βασικό γνώμονα την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών προς όλους τους χρήστες του.
2. Θα πρέπει να υπάρχει εσωτερικός κανονισμός λειτουργίας που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του Οργανισμού για τη δεκαετία 2000 -2010.
3. Θα πρέπει ο Οργανισμός να πλαισιώνεται από καταλληλά εκπαιδευμένο προσωπικό, είτε με επιμορφωση των ήδη υπηρετούντων, είτε με προσλήψη νέων. Βασικά κενά γνώσεων θα πρέπει να εξάλειφθούν.
4. Θα πρέπει τα Διευθυντικά στελέχη (Προϊσταμενος Υπηρεσιών, Διευθυντες, Τμηματάρχες) να τοποθετούνται με αξιοκρατικά κριτήρια και να έχουν οπωσδήποτε την απαραίτητη ειδικευση για τη θέση στην οποία υπηρετούν.
5. Θα πρέπει οι αμοιβές των Διευθυντικών στελεχών να είναι αναλογές της συνολικής ευθύνης την οποία εκαστος επωμίζεται¹.
6. Θα πρέπει να θεσμοθετηθούν κριτήρια ώστε οι αμοιβές των Διευθυντικών στελεχών (αλλά και άλλων εργαζομένων) να είναι άμεσα συνδεδεμένες με την επιτεύξη σαφώς προδιαγεγραμμένων στόχων αποδοσης για την περιοχή ευθύνης του καθενός.
7. Θα πρέπει οι ευθύνες λειτουργίας του Οργανισμού να κατανεμούνται ιεραρχικά σε συγκεκριμένα πρόσωπα και όχι σε απρόσωπα όργανα (πχ. σε επιτροπές).
8. Θα πρέπει να λειτουργήσει πλήρης κοστολόγηση όλων των υπηρεσιών του Οργανισμού.
9. Θα πρέπει να ληφθούν όλα τα μέτρα για την εξάλειψη της σπαταλής σε οποιαδήποτε κατηγορία κόστους.
10. Θα πρέπει να εξάλειφθούν αναχρονιστικές διατάξεις που αδικαιολογητα αυξάνουν το κόστος λειτουργίας του Οργανισμού (πχ. σύνθεση εργατικής ομάδος στις γερανογεφυρές, και όχι μόνο).
11. Θα πρέπει να εξάλειφθούν τριβές, ανισοτητες και άλλες ενδοϋπαλληλικές διαμαχες ώστε να υπάρχει εργασιακή ειρήνη.
12. Θα πρέπει να αναμορφωθεί το εργασιακό καθεστώς ώστε οι εργαζόμενοι να αισθάνονται ότι λειτουργούν σε ένα Οργανισμό για τον οποίον είναι υπερηφανοι και ότι το συμφέρον τους ταυτίζεται με εκείνο του Οργανισμού (αντι να θεωρούν την εργασία τους παρεργο και ότι το συμφέρον τους είναι σε αντιπαράθεση με εκείνο του Οργανισμού).
13. Θα πρέπει να προβλεφθούν όλες οι καταλληλές μεταβατικές διατάξεις ώστε η μεταβαση από το σημερα ισχυον καθεστώς στο τελικο να γίνει όσο το δυνατόν ομαλότερα.
14. Θα πρέπει ο Οργανισμός να είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος στην εξυπηρέτηση των πελατών του, να καλλιεργεί συστηματικά τις σχέσεις του με αυτούς και να επιδιώκει συστηματικά την προσέλκυση νέων πελατών, εντός και εκτός Ελλάδος.
15. Θα πρέπει ο Οργανισμός να έχει αρμονικές σχέσεις με τους περιβαλλόντες αυτόν Δήμους και γενικά την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

¹ Με XXX.XXX δρχ το μήνα μισθο για τον Προϊσταμενο Υπηρεσιών (απο τους πιο χαμηλους μισθους στον ΟΛΠ), η αρχη αυτη δεν φαινεται να ισχυει σημερα. Αυτό ήταν οντως αληθεια!

16.Θα πρέπει σε κάθε περίπτωση ο Οργανισμός να κινείται απαρεγκλιτα σε πλαίσιο διαφάνειας και νομιμότητας.

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΓΡΑΦΟΝΤΟΣ

Να υιοθετηθούν οι ανωτέρω αρχές και να υλοποιηθούν μέσα από το προτεινόμενο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο.

Πολλές- ίσως οι περισσότερες, δεν υλοποιήθηκαν.