

ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΙΟΥΝΙΟΣ 2008

ΟΜΙΛΙΑ Δ/ΝΤΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΤΟΥΣ 2007

ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Μετά από 2 συνεχή χρόνια απεργιών & κινητοποιήσεων, το 2007 ήταν έτος εργασιακής ειρήνης που χαρακτηρίστηκε από υψηλό ρυθμό ανάπτυξης όλων των δραστηριοτήτων και σημαντικότερη βελτίωση όλων των Οικονομικών μεγεθών, ενώ παράλληλα υλοποιήθηκαν έργα για την αναβάθμιση των υπηρεσιών και την αύξηση της λειτουργικής δυναμικότητας τόσο στον Επιβατικό όσο και τον Εμπορικό τομέα.

Εκτός όμως αυτών το 2007 ήταν έτος εκτεταμένων μελετών, έρευνας και προετοιμασίας για την υλοποίηση οργανωτικών μεταβολών, λειτουργικών παρεμβάσεων, αλλά κυρίως μεταρρυθμίσεων που θα οδηγήσουν με επιτυχία το λιμάνι στην πορεία του τον 21ο αιώνα.

Ο νέος κανονισμός οργάνωσης & λειτουργίας, ο εκσυγχρονισμός των τιμολογίων, η αναλυτική λογιστική, η παραχώρηση της κατασκευής & λειτουργίας νέου Εκθεσιακού-Συνεδριακού κέντρου, ο διαγωνισμός για την σύμβαση παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ, ήταν μερικά από αυτά που στοχεύουν σε βραχύ χρονικό ορίζοντα, την μετεξέλιξη του ΟΛΠ σε διεθνές διαμετακομιστικό κόμβο και σύγχρονο, ποιοτικό προορισμό πλοίων, επιβατών και εμπορευμάτων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΈΤΟΥΣ

Τα συνολικά έσοδα της χρήσης (συμπεριλαμβανομένων των λοιπών λειτουργικών εσόδων) παρουσιάζουν σημαντικότερη άνοδο και φθάνουν τα 179 εκ. σημειώνοντας αύξηση 18% έναντι του 2006, ενώ ο ετήσιος προϋπολογισμός ξεπεράστηκε κατά πλέον του 10%.

Τα λειτουργικά έξοδα του 2007 εμφανίζονται διογκωμένα συγκρινόμενα με το έτος 2006, στο οποίο όμως οι δαπάνες γενικώς αλλά κυρίως οι αμοιβές προσωπικού ήταν σημαντικά χαμηλότερες των κανονικών εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων του Νοεμβρίου – Δεκεμβρίου 2006. Αποτέλεσμα του παραπάνω είναι να παρουσιάζεται τυπικά αύξηση των ετησίων λειτουργικών εξόδων κατά 8,7% , όταν μέχρι και το 9μηνο υπήρχε μόνο οριακή διαφορά +1%.

Σημαντική βελτίωση σημειώθηκε στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του 2007 εξ αιτίας της αύξησης των εσόδων κεφαλαίων, η οποία προκύπτει από καλλίτερη διαχείριση των ενισχυμένων ταμειακών διαθεσίμων του Οργανισμού, ενώ αντίθετα οι τόκοι και τα συναφή έξοδα παρέμειναν στα επίπεδα του προηγούμενου έτους.

Το προ φόρων αποτέλεσμα (EBT) της χρήσης 2007, ιδιαίτερα ενισχυμένο, ανήλθε σε €33,5 εκ., σχεδόν διπλάσιο από το προηγούμενο έτος και κατά 80% μεγαλύτερο από τον προϋπολογισμό. Αντίστοιχη είναι η αύξηση των καθαρών κερδών μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενους), που ανέρχονται σε 24,8 εκ.

ΈΣΟΔΑ ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η Εμπορική δραστηριότητα του Λιμανιού είναι η κύρια πηγή εσόδων, με ποσοστό συμμετοχής 75% στο σύνολο, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας αποτελεί το Container Terminal που καταλαμβάνει σταθερά το 63% των εσόδων. Προοδευτική αύξηση μεριδίου εσόδων στο 10% σημειώνει η δραστηριότητα των Αυτοκινήτων με αντίστοιχη υποχώρηση του Γενικού φορτίου σε 2%.

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Σημαντικότερη άνοδος, της τάξης του 18,9%, παρουσιάζει ο Κύκλος Εργασιών το 2007 σε σχέση με το προηγούμενο έτος, που όμως, συνεπεία των επί 2μηνο κινητοποιήσεων του προσωπικού, ήταν εξαιρετικά περιορισμένος. Παρότι δεν υπήρξε αύξηση τιμών το 2007, ο Τζίρος εμφανίζεται ενισχυμένος εξαιτίας της αύξησης του όγκου διακινουμένων επιβατών και φορτίων.

Στο Car Terminal τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 20% λόγω της σημαντικής ανόδου του όγκου διακίνησης για 2η συνεχή χρονιά.

Στο ΣΕΜΠΟ η αύξηση του εγχώριου φορτίου κατά 35%, προερχόμενη αφενός από τα καθυστερημένα φορτία του προηγούμενου έτους (carry-over) λόγω των απεργιών του παρελθόντος Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου και αφετέρου από την πραγματική αύξηση των εισαγωγών που εκτιμάται σε περίπου 10%, υπερκαλύπτει την μείωση του τζίρου που προέρχεται από την περιορισμένη κίνηση των μεταφορτώσεων, αποτέλεσμα της εκτροπής των φορτίων από τον Πειραιά για τον ίδιο λόγο. Οι παρεπόμενες επιπτώσεις των απεργιών είναι κατά κανόνα μεγαλύτερες καθώς η εκτροπή πλοίων και φορτίων δεν είναι εύκολο να ανατραπεί ενώ απαιτεί σημαντικό χρονικό διάστημα για την επαναφορά τους αν και εφόσον πραγματοποιηθεί, υπό την προϋπόθεση ότι αποκαθίσταται πλήρως η αξιοπιστία του λιμανιού.

Η Επιβατική κίνηση στην Κρουαζιέρα για 3η συνεχή χρονιά παρουσιάζει θεαματική ανάπτυξη της τάξης του 29% περίπου, επιπλέον του 30% που είχε πραγματοποιηθεί το 2006 δίδοντας σημαντική ώθηση στα έσοδα του Επιβατικού τομέα που παρουσιάζουν 6% αύξηση σε σχέση με το 2006.

Ο αυξημένος αριθμός προσεγγίσεων πλοίων, που συνεπάγεται από τα παραπάνω ενισχύει και τα έσοδα από Λοιπές Υπηρεσίες προς πλοία (προσόρμιση, υδροδότηση, διαχείριση καταλοίπων κλπ) τα οποία εμφανίζουν ανάλογη βελτίωση. Παράλληλα με τα μέτρα ενίσχυσης της ΝΕΖ σημειώθηκε 9% αύξηση των εσόδων δεξαμενισμού.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ο βασικός φορέας κόστους με συμμετοχή 69% στο σύνολο, είναι το κόστος προσωπικού. Είναι προφανές ότι η δομική στρέβλωση συνεχίζεται παρά τις προσπάθειες της Διοίκησης που μείωσε τη συμμετοχή του κόστους κατά 4%.

Οι αποσβέσεις ανέρχονται στο 7%, οι λοιπές λειτουργικές δαπάνες στο 21% του συνολικού κόστους και οι αναλώσεις υλικών στο 3%.

Ο ΟΛΠ είναι εταιρεία καθαρά εντάσεως εργασίας και μειονεκτεί συγκρινόμενος με προηγμένα λιμάνια της Ευρώπης ή της Μεσογείου με υψηλό βαθμό αυτοματοποίησης και εκσυγχρονισμένο λειτουργικό και θεσμικό πλαίσιο. Οι δαπάνες προσωπικού σε συνδυασμό με τη χαμηλή παραγωγικότητα οδηγούν στη μειωμένη ανταγωνιστικότητα του λιμανιού.

Τα κόστη το έτος 2006 είναι περιορισμένα λόγω των απεργιών των εργαζομένων κατά το τελευταίο 2μηνο, με αποτέλεσμα το συνολικό Κόστος του Οργανισμού την περίοδο 2006 -2007 να εμφανίζεται τυπικά αυξημένο κατά 9%, ενώ η πραγματική αύξηση δεν υπερβαίνει τον πληθωρισμό, παρόλο που η ΣΣΕ ικανοποίησε πλήρως τις απαιτήσεις των εργαζομένων και δόθηκαν αυξήσεις κατά Μ.Ο. 7% οι οποίες μάλιστα δεν μεταφέρθηκαν στα τιμολόγια.

Σημειώνεται ωστόσο ότι η άνοδος των αναλώσεων, αντανakλά και την αύξηση των τιμών των καυσίμων, ενώ στα λοιπά λειτουργικά έξοδα περιλαμβάνεται €1,3εκ επιπλέον πρόβλεψη από επανεκτίμηση των επιδίκων απαιτήσεων κατά του ΟΛΠ. Σχετική αύξηση παρουσιάζεται και στα κόστη επισκευών & συντήρησης λόγω εντατικοποίησης επισκευών των εγκαταστάσεων, αλλά και των εκτάκτων δαπανών συντήρησης της μεγάλης πλωτής δεξαμενής για επανεκκίνηση της λειτουργίας της. Είναι φανερό ότι η αποχή από επενδύσεις των προηγούμενων Διοικήσεων κατά τη

τελευταία δεκαετία συντείνει μέσω της παλαίωσης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων στην προοδευτική αύξηση των δαπανών για αποκατάσταση βλαβών.

Το κόστος μισθοδοσίας, μετά και τις μεγάλες χορηγηθείσες αυξήσεις το 2007, ουσιαστικά μειώνεται κατά 1% σε σχέση με το 2006, εφόσον εξαιρεθεί η στρέβλωση του τελευταίου 2μήνου. Η βελτίωση του κόστους μισθοδοσίας είναι αποτέλεσμα των εν γένει παρεμβάσεων και της ορθολογικότερης λειτουργίας της παραγωγής.

ΚΕΡΛΟΣ - ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ

Η σημαντική άνοδος τζίρου σε συνδυασμό με την συγκράτηση, δηλαδή το νοικοκύρεμα, των δαπανών κατά την χρήση του 2007, επιδρούν θετικά στην εξέλιξη των Περιθωρίων Κέρδους, τα οποία προκύπτουν ιδιαίτερα **βελτιωμένα κατά περίπου 6-7 ποσοστιαίες μονάδες** σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ ενισχύονται και από τη μείωση του φορολογικού συντελεστή (Μικτό Περιθώριο 26, 2% έναντι 19,7% και ΕΑΤ 14,5% έναντι 8,5%).

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ – Σ.ΕΜΠΟ

Το 2007 ο όγκος διακίνησης Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ συνολικά, εμφανίζει οριακή υποχώρηση κατά -2% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Η παρατεταμένη δυσλειτουργία από τις απεργίες το τελευταίο 2μηνο του 2006 οδήγησε σε εκτροπή του ελαστικού φορτίου των μεταφορτώσεων από τον Πειραιά, ενώ δημιούργησε κλίμα αστάθειας που δεν εξασφάλισε την επαναφορά του, με αποτέλεσμα να σημειωθεί πτώση της διακίνησης κατά -34%.

Αντίθετα στο εγχώριο φορτίο (περιλαμβανομένων και των κενών) σημειώνεται άνοδος περίπου 36%, προερχόμενη αφενός από τα καθυστερημένα φορτία του προηγούμενου έτους (carry-over) λόγω των απεργιών και αφετέρου από πραγματική αύξηση των εισαγωγών. Πρέπει να σημειωθεί ότι όπως προκύπτει από την ανάλυση των δεδομένων, τα τελευταία χρόνια η εμπορική διακίνηση είναι περίπου σταθερή καθώς ο Πειραιάς έχει φτάσει πλέον στα όρια της δυναμικότητάς του με τη δεδομένη τεχνολογία και μηχανήματα και χωρίς σημαντικές επενδύσεις είναι πρακτικά αδύνατη η ουσιαστική μεταβολή της.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ – CAR TERMINALS

Στο Car Terminal η διακίνηση ανήλθε το 2007 σε 620.000 αυτοκίνητα, σημειώνοντας αύξηση 25,5% συγκριτικά με το 2006, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας οφείλεται στη ραγδαία ανάπτυξη των μεταφορτώσεων προς τις αναπτυσσόμενες περιοχές της Μαύρης Θάλασσας. Η άνοδος αυτή φέρνει το Σταθμό Αυτοκινήτων του Πειραιά μεταξύ των 10 μεγαλύτερων της Ευρώπης. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Car Terminal συνεχίζεται η ανοδική πορεία επιπλέον του 30% που πραγματοποιήθηκε το 2006, στην οποία συντέλεσε και η επέκτασή του κατά 30 στρέμματα, που ανέβασαν την δυναμικότητα του σταθμού κατά 70.000 αυτοκίνητα.

Ωστόσο και η νέα διαθέσιμη δυναμικότητα σχεδόν καλύφθηκε ενώ η ζήτηση αυξάνει περαιτέρω πράγμα που καθιστά αναγκαία την εξεύρεση χώρων για περαιτέρω επέκταση του Σταθμού.

Δυστυχώς, μέρος της νέας διαχείρισης αυτοκινήτων Γ2 εξυπηρετεί προσωρινά τις ανάγκες διακίνησης RORO η οποία και θα πρέπει επιτέλους και με τη βοήθεια της ΓΓΛΠΠ το ταχύτερο να μεταφερθεί σε άλλο χώρο-λιμάνι. Θυμίζω δε, ότι αυτή η δραστηριότητα ήρθε προσωρινά στο χώρο αυτό το 2004 και τελικά παγιώθηκε με την ανοχή και τη γενναιοδωρία των Διοικήσεων του ΟΛΠ. Η εν λόγω κατάσταση δημιουργεί απώλεια εσόδων στον Οργανισμό της τάξης του 1,3εκ. Ευρώ.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ – ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ

Το τονάζ στο συμβατικό φορτίο παρουσίασε άνοδο χωρίς όμως ιδιαίτερη σημασία αφού αποτελεί μόνο το 2% του συνόλου των εσόδων, χωρίς προοπτική σημαντικής

εξέλιξης αφού σε μεγάλο βαθμό υποκαθίσταται προοδευτικά η συμβατική μεταφορά των αγαθών από τα Ε/Κ.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Η επιβατική κίνηση εσωτερικού το 2007 συνολικά έφθασε περίπου τα 20 εκατ. Επιβάτες καταγράφοντας 3,4% αύξηση από το 2006.

Η συνεχόμενη αυξητική τάση επιβάλλει την λήψη μέτρων για την καλλίτερη αξιοποίηση του σχετικά περιορισμένου χώρου του Κεντρικού Λιμένα προκειμένου να καλυφθούν οι μελλοντικές ανάγκες διακίνησης επιβατών και οχημάτων.

Η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό με τα μέτρα που υλοποιήθηκαν το 2007 θα πρέπει να ενισχυθούν με έργα υποδομών όπως π.χ. την δημιουργία νέων επιβατικών σταθμών & χώρων προσωρινής στάθμευσης οχημάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά την διάρκεια της τελευταίας 10ετίας ο ρυθμός αύξησης της κίνησης, επιβατών & οχημάτων στον Επιβατικό λιμένα είναι 5% κατά Μ.Ο., ο οποίος αναμένεται να συνεχιστεί. Παράλληλα το Λιμάνι εμφανίζει συμπτώματα κορεσμού, πράγμα που καθιστά αναγκαία τη λήψη μέτρων, όπως επέκτασής του προς Δραπετσώνα και αναδιάταξης των ακτοπλοϊκών γραμμών για αποσυμφόρηση, σε συνεργασία με τα λιμάνια της Αττικής στα πλαίσια ενός ενιαίου λιμενικού συστήματος κάτω από την ηγεσία του ΟΛΠ.

Το πρόβλημα χώρων στο Κεντρικό Λιμάνι έχει επιδεινωθεί ιδιαίτερα από την διατήρηση κτιρίων όπως το Α&Β Τελωνείο που πρέπει να μετακινηθεί, την μεταφορά του ΥΕΝΑΝΠ σε κακώς επιλεγμένο χώρο, τη μη επίλυση του προβλήματος για την αξιοποίηση του ΣΙΛΟ και των παλαιών αποθηκών καθώς και τη κατάληψη χώρων που επιτείνεται ως πρόβλημα από την αδυναμία του Κρατικού μηχανισμού να απομακρύνει τους καταληψίες όπως στην πέτρινη αποθήκη.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η Επιβατική κίνηση στην Κρουαζιέρα για 3η συνεχή χρονιά παρουσιάζει θεαματική ανάπτυξη της τάξης του 29% περίπου, επιπλέον του 30% που είχε πραγματοποιηθεί το 2006. Το έτος 2007 σημειώθηκε και ιστορικό ρεκόρ διακίνησης επιβατών εξωτερικού με διακίνηση 1.554.747 επιβατών, αναδεικνύοντας το λιμάνι του Πειραιά σε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα κρουαζιέρας της Μεσογείου. Η αναβίωση και ταχύρυθμη ανάπτυξη της κρουαζιέρας οφείλεται στην στρατηγική προώθησης που υιοθετήθηκε και την αύξηση των χώρων υποδοχής για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση μεγαλύτερου όγκου επιβατών σε συνδυασμό με τα έργα για την λειτουργία & εκσυγχρονισμό των επιβατικών σταθμών.

Η ενίσχυση της συγκεκριμένης δραστηριότητας, η οποία σχετίζεται άμεσα με το ευρύτερο εθνικό στόχο της Τουριστικής ανάπτυξης, αποτελεί βασική προτεραιότητα του ΟΛΠ, ο οποίος έχει θέσει ως στόχο την ανάδειξη του Πειραιά ως ελκυστικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων.

Χρόνος αναμονής & εργασιών – Παραγωγικότητα ΣΕΜΠΟ

Η βελτίωση των χρόνων αναμονής – παραμονής που αποτελεί βασικό παράγοντα αναβάθμισης των υπηρεσιών προς του πελάτες & χρήστες του Σταθμού, συνεχίζεται και το 2007 με χαμηλότερο σχετικά ρυθμό, καθώς οι παρεμβάσεις διοικητικού χαρακτήρα απέδωσαν όσο ήταν εφικτό και πλέον απαιτούνται υψηλές επενδύσεις για την περαιτέρω ποιοτική αναβάθμιση.

Η έναρξη των κινητοποιήσεων του προσωπικού αμέσως μετά την είσοδο του 2008 ανατρέπει τελείως την εικόνα δημιουργώντας μεγάλες καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των πλοίων για να οδηγήσει στη συνέχεια τις ναυτιλιακές εταιρείες σε απόφαση αποκλεισμού του Πειραιά από τα δρομολόγια τους σε όφελος άλλων λιμανιών ιδιωτικών ή μη, της ευρύτερης περιοχής.

Η παραγωγικότητα ανά εργατική ομάδα παραμένει περίπου στα ίδια επίπεδα του προηγούμενου έτους, σημειώνοντας οριακή αύξηση στις 107 κινήσεις την βάρδια, επιβεβαιώνοντας ότι με την υπάρχουσα δομή λειτουργίας δεν είναι εφικτή σημαντική περαιτέρω βελτίωση ώστε να προσεγγίσει τα επίπεδα παραγωγικότητας άλλων ανταγωνιστικών λιμένων της Μεσογείου, που υπερβαίνουν τον Πειραιά κατά περίπου 30%. Βέβαια από ενάρξεως του τρέχοντος έτους η πτώση είναι ραγδαία, με μείωση άνω του 40%, για τους λόγους που ήδη αναφέρθηκαν.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ 2007

Πέραν των παρεμβάσεων και βελτιώσεων που υλοποιήθηκαν το 2007 και έχουν ήδη αναφερθεί, θα πρέπει να σημειώσουμε και τις ακόλουθες ενέργειες:

- Ομαλοποίηση λειτουργίας το πρώτο τρίμηνο του 2007 μετά τις κινητοποιήσεις του τελευταίου δίμηνου του 2006 και η αποκατάσταση της αξιοπιστίας του Οργανισμού και ανακούφιση της αγοράς με παροχή εκπτώσεων στα υπέρογκα αποθηκευτικά τέλη που συσσωρεύτηκαν λόγω της εκτεταμένης παραμονής των Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ.
- Αναθεώρηση και απλούστευση των τιμολογίων με εξορθολογισμό των χρεώσεις και δημιουργία κινήτρων για βελτίωση της αποδοτικότητας των χώρων αποθήκευσης. Εφαρμογή από 7/1/2008
- Ολοκλήρωση της μηχανοργάνωσης λειτουργίας- διαχείρισης των Car Terminals. Έναρξη πειραματικής λειτουργίας του bar – coding.
- Η οριστικοποίηση πλαισίου του νέου ΚΕΟΛ με απλούστευση & εκσυγχρονισμό των οργανωτικών δομών. Η εφαρμογή του αναμένεται εντός του τρέχοντος έτους.

ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΗΣ

Η πορεία της μετοχής κατά το μεγαλύτερο μέρος του 2007 είναι σχεδόν ανάλογη με την εξέλιξη του Γενικού Δείκτη με τη μέση κεφαλαιοποίηση του έτους να ανέρχεται στα € 490 εκατ.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

- Η Κίνα και η Ινδία συνεχίζουν να πρωτοστατούν στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε με ρυθμούς της τάξης του 19% το 2007.
- Το πρώτο τρίμηνο του 2008 η διακίνηση στη Μεσόγειο αυξήθηκε (10%) σχεδόν διπλάσιος ρυθμός ανόδου από τη διακίνηση στη Β. Ευρώπη (6%).
- Οι Παγκόσμιοι Λιμενικοί Διαχειριστές (ΠΛΔ) συνεχίζουν να αποκτούν δικαιώματα σε ανταγωνιστικά λιμάνια (Σμύρνη, Μερσίνα, Αλεξάνδρεια, Σόχα). **Η ολιγοπωλιακή διάρθρωση στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών εντείνεται.**
- Η Κωνσταντζα, το μεγαλύτερο τερματικό στη Μ. Θάλασσα μετά την απόκτηση της από τη Dubai Ports το 2005 ξεπέρασε για πρώτη φορά σε διακίνηση τον Πειραιά σημειώνοντας αύξηση περίπου 25%.
- Η διεθνής αύξηση των τιμών των καυσίμων ωθεί τις εταιρείες να υιοθετήσουν μικρότερες ταχύτητες πλεύσης και περισσότερα πλοία. **Η απαίτηση για αποδοτικότερες λιμενικές υπηρεσίες εντείνεται.**
- Οργασμός παραγγελιών για πλοία νέας γενιάς μεταφορικής ικανότητας άνω των 10.000 TEU. Ήδη έχουν παραγγελθεί πάνω από 165 πλοία. **Η ανάγκη για ανάλογες λιμενικές υποδομές επιταχύνεται.**
- Η κατάργηση των διασκέψεων στις εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τον Οκτώβριο του 2008 από την ΕΕ **εντείνει περαιτέρω την πίεση για αποδοτικότερες λιμενικές υπηρεσίες.**

ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΟΛΠ

Ωθούμενος από τις Διεθνείς εξελίξεις ο ΟΛΠ αναπροσαρμόζει την στρατηγική του και θέτει στόχους για να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις, οι οποίοι και αφορούν:

- Στην ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας και επέκταση της παραγωγικής ικανότητας μέσω επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές
- Στην υιοθέτηση εξωστρεφούς αναπτυξιακής πολιτικής.
- Στην υιοθέτηση ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα στις υπηρεσίες προς το επιβατικό κοινό
- Στην βελτίωση της οικονομικής θέσης μέσω της αύξησης των εσόδων και του ελέγχου των δαπανών
- Στην αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού μέσω διαρκούς επιμόρφωσης και προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα
- Στην εκμετάλλευση ακίνητης περιουσίας με σκοπό το ευρύτερο κοινωνικό όφελος και με σεβασμό προς το περιβάλλον
- Στη λειτουργία βάσει πραγματικών ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων

Στη διάρκεια του 2007 επανεξετάστηκαν και επιβεβαιώθηκαν τα δεδομένα των εξελίξεων και των προοπτικών που διαγράφονται στη λιμενική βιομηχανία για την επόμενη 10ετία, με μελέτες που διεκπεραιώθηκαν από έμπειρους μελετητές. Με βάση τα συμπεράσματα των αναλύσεων & των μελετών ο ΟΛΠ οριστικοποίησε το μεσομακροπρόθεσμο αναπτυξιακό του πρόγραμμα το οποίο κινείται στους ακόλουθους βασικούς άξονες:

- ◆ Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ΣΕΜΠΟ με στόχο την δημιουργία διεθνούς σταθμού διαμετακόμισης και τη διατήρηση κυρίαρχης θέσης στη Μεσόγειο.
- ◆ Αναβάθμιση υποδομών, εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του Επιβατικού Λιμένα με στόχο την κάλυψη των αυξανόμενων αναγκών πλοίων & επιβατών.
- ◆ Μεγιστοποίηση της Αξίας του ΟΛΠ μέσω αξιοποίησης της Ακίνητης Περιουσίας.
- ◆ Συνέργιες μεταξύ των λιμένων της Αττικής με ανάπτυξη αλληλοσυμπληρούμενων δραστηριοτήτων στο πλαίσιο ένταξή τους σε ενιαίο λιμενικό σύστημα υπό την ηγεσία του ΟΛΠ.

Για την εκπλήρωση των ανωτέρω ο ΟΛΠ προχώρησε σε αναθεώρηση του προγράμματος επενδύσεων με την ένταξη ανάλογων έργων. Το νέο 5ετές επενδυτικό πρόγραμμα 2008-2012 ανέρχεται στο γιγαντιαίο ποσό των 500εκ., ενώ επιπλέον 93εκ. προβλέπονται μέχρι το έτος 2014.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΜΠΟ

Το πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΕΜΠΟ περιλαμβάνει την επέκταση του Προβλήτα Ι, την αναβάθμιση του υφισταμένου Προβλήτα ΙΙ και την κατασκευή του Προβλήτα ΙΙΙ. Με αυτά τα έργα η δυναμικότητα του Σταθμού τριπλασιάζεται φθάνοντας κατ' ελάχιστο τα 4.700.000 teus ετησίως.

Επίσης προβλέπεται η ανάλογη εγκατάσταση Μηχανογραφικού συστήματος καθώς και η σύνδεση του Terminal με το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω κατασκευής επιλιμενίου σταθμού με την χρηματοδότηση του ΟΣΕ.

Το ύψος των απαιτούμενων επενδύσεων υπερβαίνει τα 400εκ. σε χρονικό ορίζοντα 7ετίας και αποτελεί το 70% του 5ετούς επενδυτικού προγράμματος του Οργανισμού.

Το συνολικό έργο της ανάπτυξης του ΣΕΜΠΟ με εξαίρεση τον Προβλήτα Ι που ήδη εκτελεί ο ΟΛΠ, υλοποιείται με αυτοχρηματοδότηση, μέσω παραχώρησης της Χρήσης & Εκμετάλλευσης. Το μοντέλο λειτουργίας προβλέπει 2 παρόχους, ΟΛΠ & Παραχωρησιούχο, επιλέχθηκε ως το βέλτιστο με βάση οικονομοτεχνικά αλλά και

κοινωνικά κριτήρια, ενώ παράλληλα αποκλείει μονοπωλιακές πρακτικές ενισχύοντας τον ανταγωνισμό, προς όφελος των χρηστών και τέλος των καταναλωτών.

Αναλυτικότερα:

Επέκταση Προβλήτα I

- ✓ Ο ΟΛΠ παρέχει λιμενικές υπηρεσίες.
- ✓ Το λιμενικό έργο προχωράει με ταχείς ρυθμούς.
- ✓ Αποφασίστηκε η επιπλέον επέκταση για τη βελτίωση της λειτουργικής και ανταγωνιστικής ικανότητας.
- ✓ Η προμήθεια ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού βρίσκεται στο τελικό στάδιο επιλογής προμηθευτή.
- ✓ Προμήθεια εξοπλισμού πυκνής στοιβασίας – νέα τεχνογνωσία για τον ΟΛΠ.

Εκτιμώμενος χρόνος λειτουργικής ικανότητας 2010

Δυναμικότητα ετησίως 1.100.000 Teus

Συνολικό Κόστος Επένδυσης €140εκ.

Με την ολοκλήρωση των έργων ο ΟΛΠ αναλαμβάνει την πλήρη λειτουργία του Προβλήτα. Έτσι από το 2010 και μετά ο Οργανισμός θα λειτουργεί με ένα ολοκαίνουργιο & σύγχρονο Terminal, εξοπλισμένο με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, που διαθέτει μοναδικό στο ΣΕΜΠΟ πλεονέκτημα βάθους 18μ, κατάλληλο για την εξυπηρέτηση των πλοίων μεγάλης μεταφορικής ικανότητας (>10000 teus) της επόμενης γενιάς.

Ανάλογος είναι ο εξοπλισμός με Γερανογέφυρες κρηπιδώματος Super Post Panamax και RMG για πυκνή στοιβασία σε 5 στρώματα που μεγιστοποιούν την δυναμικότητα του Προβλήτα.

Αναβάθμιση Προβλήτα II & Κατασκευή Προβλήτα III

- ✓ Υλοποίηση μέσω παραχώρησης λειτουργίας και εκμετάλλευσης.
- ✓ Περίοδος παραχώρησης 30 έτη, αναπροσαρμοζόμενη σε 35 εφόσον ολοκληρωθεί ο Προβλήτας III εντός του χρονοδιαγράμματος.
- ✓ Με Διεθνή Δημόσιο Διαγωνισμό αναδεικνύεται Προσωρινός Ανάδοχος η Cosco Pacific Ltd, 5ος μεγαλύτερος λιμενικός διαχειριστής στον κόσμο.
- ✓ Το σύνολο της επένδυσης πραγματοποιείται από τον ανάδοχο.
- ✓ Η διαδικασία της παραχώρησης βρίσκεται στο στάδιο εκκίνησης των διαπραγματεύσεων για την υπογραφή σύμβασης, που αναμένεται να διαρκέσουν μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου.
- ✓ Επόμενο στάδιο η υποβολή της σύμβασης προς έγκριση στο Ελεγκτικό Συνέδριο και μετά στην Βουλή.
- ✓ Έναρξη λειτουργίας της σύμβασης εντός του 1ου Τριμήνου 2009.

Όπως είναι γνωστό, στο διαγωνισμό προσέφεραν 2 από τις μεγαλύτερες εταιρίες διαχείρισης λιμένων παγκοσμίως, η COSCO & HPH σε ένωση με τις Ελληνικές εταιρίες ΑΛΑΠΙΣ & ΛΥΔ.

Το ύψος των προσφορών ξεπέρασε κάθε προηγούμενο σε ανάλογες περιπτώσεις, ενώ η διαφορά μεταξύ των προσφορών ήταν σχετικά μικρή, γύρω στο 7%, πράγμα που αποδεικνύει πόσο υψηλά αποτιμάται η αξία του Πειραιά στην αγορά της λιμενικής βιομηχανίας.

Ειδικότερα τα κύρια σημεία της πρότασης του Πλειοδότη είναι:

Αντίτιμο ΟΛΠ στα 35 έτη	€4,3δισ
Ελάχιστο Εγγυημένο αντίτιμο ΟΛΠ στα 35 έτη	€3,4δισ
Κ.Π.Α (NPV) ελάχιστου εγγυημένου τιμήματος	€665εκ
Χρόνος Ολοκλήρωσης έργων Προβλητών II & III	2015
Πλήθος Γερανογεφυρών	21
Σύστημα πυκνής στοιβασίας	RTG

Ελάχιστη Δυναμικότητα	3.700.000TEU
Συνολικό Ύψος Επένδυσης	€620εκ.
Τιμολογιακή Πολιτική	Πληθωρισμός
Θέσεις εργασίας	> 1000

Σε ότι αφορά στο αντάλλαγμα, αυτό καταβάλλεται ως εξής:

1. Προκαταβολή 50εκ. με την υπογραφή της Σύμβασης
2. Ετήσια ενοίκια κρηπιδώματος και πλατείας προβλητών αναπροσαρμοζόμενα με τον ΔΤΚ +2%, ανερχόμενα σε 591 εκ. σε ορίζοντα 35ετίας.
3. Ποσοστό 24,2% κατά μ.ο. επί των ακαθαρίστων εσόδων του παραχωρησιούχου, εκ του οποίου το 75% εγγυημένο, που ανέρχεται σε 2,7 δις συνολικά για τα 35 έτη.

Το αντάλλαγμα που θα εισπράττει ετησίως ο ΟΛΠ είναι πολλαπλάσιο της σημερινής απόδοσης του ΣΕΜΠΟ, χωρίς να εκτεθεί σε χρηματοδοτικούς ή επιχειρησιακούς κινδύνους. Ακόμη και στην υποθετική περίπτωση που ο Προβλήτας ΙΙΙ δεν υλοποιηθεί, η οικονομική επίπτωση για τον ΟΛΠ περιορίζεται μόνο στην απώλεια των αντιστοίχων ενοικίων που δεν υπερβαίνουν τα 150 εκ. στο σύνολο της περιόδου των 35 ετών.

Ανάλογα οφέλη δημιουργούνται για το Δημόσιο (φόροι, μερίσματα, αντάλλαγμα) αλλά και γενικώς για την Εθνική Οικονομία αφού η ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ πυροδοτεί αλυσιδωτά την ανάπτυξη των συγγενών με το λιμάνι επιχειρήσεων (πρακτορεία, επισκευές πλοίων, τροφοδοσίες, μεταφορές κλπ) ενώ αποτελεί όχημα για την ανάπτυξη των εξαγωγικού και εισαγωγικού εμπορίου της χώρας.

Το κεφάλαιο που θα εισρεύσει στον ΟΛΠ από το αντάλλαγμα παραχώρησης θα δημιουργήσει οικονομική ευρωστία, η οποία θα επιτρέψει την υλοποίηση έργων κοινωνικού χαρακτήρα με στόχο:

- ✓ την βελτίωση υποδομών στους παραλιμένιους δήμους,
- ✓ την εφαρμογή επιπλέον μέτρων για την αύξηση απασχόλησης & βελτίωση συνθηκών εργασίας στην ΝΕΖ,
- ✓ την άνετη παραμονή και οικονομικότερη μετακίνηση των επιβατών, ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες,
- ✓ την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την προστασία του περιβάλλοντος,
- ✓ την περαιτέρω ανάπτυξη και επιμόρφωση του προσωπικού κ.λ.π.

Επιπλέον, στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης που προβλέπεται με το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΣΕΜΠΟ, έχει ληφθεί ειδική μέριμνα για την πλήρη εξασφάλιση των εργαζομένων, ως εξής:

Για περίοδο 12+6 μήνες κατά μέγιστο, ο ΟΛΠ παρέχει υπηρεσίες στον ανάδοχο για τη λειτουργία του Προβλήτα ΙΙ. Ο ανάδοχος πληρώνει το σύνολο των αμοιβών πλέον 15% για λοιπές διοικητικές δαπάνες.

Το προσωπικό του ΣΕΜΠΟ έχει πολλαπλές επιλογές:

1. Να παραμείνει στον ΟΛΠ για τη λειτουργία του Προβλήτα Ι
2. Να εργαστεί στον παραχωρησιούχο εφόσον το επιθυμεί
3. Να κάνει χρήση των ευνοϊκών διατάξεων του Ν.3654/2008 στον οποίο προβλέπονται:
 - α) 5ετές πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου
 - β) Μετατάξεις στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο τομέα για όσους το επιθυμούν

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στη λειτουργική αναβάθμιση του επιβατικού λιμένα εντάσσεται η εκβάθυνση του Κεντρικού λιμανιού καθώς η υιοθέτηση ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα στην παροχή των υπηρεσιών.

Ειδικότερα σε ότι αφορά στην εκβάθυνση του Κεντρικού Λιμένα, αυτή θα εξελίσσεται προοδευτικά για να ολοκληρωθεί το 2012. Ο ΟΛΠ θα επενδύσει 7εκ. προκειμένου να αποκατασταθεί ο πυθμένας σε ασφαλή για την ακτοπλοία επίπεδα, αποκαθιστώντας με ίδια κεφάλαια την βλάβη που επιφέρουν οι αγωγοί αποχέτευσης. Παράλληλα προστατεύεται το περιβάλλον με τον εγκιβωτισμό των υλικών που προκύπτουν από την εκβάθυνση και την εν συνεχεία χρήση τους στην κατασκευή του Προβλήτα Ι.

Στο πλαίσιο της υιοθέτησης ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα στην παροχή υπηρεσιών, το πρόγραμμα αναβάθμισης των επιβατικών σταθμών ευρίσκεται σε εξέλιξη και ήδη ολοκληρώθηκαν τα έργα στο σταθμό Αγ. Διονυσίου και θα ακολουθήσουν προοδευτικά και οι λοιποί σταθμοί, με εξαίρεση τον σταθμό ακτής Βασιλειάδη που είναι σύγχρονος. Επίσης εξετάζεται και η αξιοποίηση κάποιων εκ των υφισταμένων κτιρίων παλαιών αποθηκών, ως πρόσθετοι επιβατικοί σταθμοί και χώροι προσωρινής στάθμευσης των οχημάτων των επιβατών.

Επιπλέον, για την ενημέρωση των επιβατών ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση ηλεκτρονικών πινάκων και το πρόγραμμα συλλογής των πάσης φύσης πληροφοριών σχετικά με αφιξοαναχωρήσεις πλοίων, προορισμούς, μεταβολές προγραμμάτων κλπ που μεταβιβάζονται αυτόματα για την πληρέστερη ενημέρωση του επιβατικού κοινού. Η δωρεάν μεταφορά και ασφαλής μετακίνηση των επιβατών εντός της λιμενικής ζώνης ενισχύεται με την αγορά 6 νέων λεωφορείων δαπάνης 1,7 εκ. και οριοθέτηση διαδρομών πεζών και οχημάτων. Για την άνετη παραμονή των επιβατών ανανεώθηκαν οι σταθμοί αναμονής οι οποίοι διαθέτουν και κλιματιζόμενες αίθουσες καθώς και σύγχρονους χώρους υγιεινής & καντινών ενώ αναβαθμίστηκε η αισθητική του ανοιχτού χώρου με εστίες πρασίνου.

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Η εκμετάλλευση ευκαιριών αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας στοχεύει στην ανάδειξη της κρυμμένης υπεραξίας του ΟΛΠ.

Σε αυτό το πλαίσιο και ειδικότερα σε ότι αφορά στο νέο εκθεσιακό – συνεδριακό κέντρο, στόχο της Διοίκησης αποτελεί η επιστροφή των Ποσειδωνίων του 2010 στον Πειραιά σε ένα χώρο που θα καλύπτει με αισθητική όλες τις σύγχρονες λειτουργικές απαιτήσεις μεγάλων εκθεσιακών διοργανώσεων. Παράλληλα με την υπό εξέλιξη σύμβαση ο ΟΛΠ λαμβάνει αντάλλαγμα ως ποσοστό των εσόδων του παραχωρησιούχου και εξασφαλίζει εγγυημένα ελάχιστα έσοδα 2,5εκ. ετησίως, δηλαδή μεγαλύτερα από την χρησιμοποίηση του υφιστάμενου Εκθεσιακού στην Παγόδα και χωρίς κόστη ή ανάληψη επιχειρηματικών κινδύνων .

Εκτός του ανωτέρω, η αξιοποίηση των παλαιών αποθηκών και κτιρίων στο λιμάνι αποτελεί το επόμενο βήμα, ωστόσο επισημαίνεται ότι λαμβάνεται υπόψη πρωτίστως η απρόσκοπτη λειτουργία του λιμανιού και η ασφαλής & άνετη μετακίνηση επιβατών & οχημάτων.

ΑΤΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ο ΟΛΠ θα πρέπει πλέον να υιοθετήσει μια εξωστρεφή πολιτική ανάπτυξης και αυτό θα πρέπει να γίνει άμεσα στα πλαίσια και του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου για την αναδιοργάνωση και εξορθολογισμό των εμπορικών και επιβατικών ροών στην Αττική, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ των Αττικών λιμένων μέσω εξαγωγής τεχνογνωσίας.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, οι ρυθμοί ανάπτυξης της ζήτησης υπηρεσιών στο Κεντρικό Λιμάνι του Πειραιά, επιβεβαιώνουν την ανάγκη να λειτουργήσουν υποστηρικτικά προς τον Πειραιά, οι λιμένες Λαυρίου και Ραφήνας χωρίς όμως να μπορούν να τον υποκαταστήσουν. Βέλτιστη προτεινόμενη λύση για την αντιμετώπιση του θέματος αποτελεί η ενιαία οργανωτικά μορφή των λιμένων της Αττικής, όπως ήδη έχει

προταθεί από τον υπογράφοντα και υποστηρίζεται από προτάσεις έγκριτων νομικών (και σύμφωνα με την από την 10ετία του 1980 μελέτη Δοξιάδη), ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση της υποδομής των λιμένων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Με την ολοκλήρωση υλοποίησης του Αναπτυξιακού Προγράμματος, ο ΟΛΠ θα αλλάξει δραστικά κατέχοντας οικονομικά ισχυρή θέση, μεταξύ των μεγαλύτερων λιμανιών της Ευρώπης, κυρίαρχη πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Μεσόγειο, με υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Ένα σύγχρονο εξωστρεφές λιμάνι διεθνούς σημασίας, Σε όφελος των μετόχων, των εργαζομένων, των χρηστών, της τοπικής κοινωνίας & της Εθνικής Οικονομίας

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 1^{ΟΥ} ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΤΟΥ 2008

Μετά την επιτυχημένη πορεία των εσόδων το προηγούμενο έτος, στο 1ο Τρίμηνο του 2008 σημειώνεται κάθετη πτώση. Οι παρατεταμένες και αδικαιολόγητες κινητοποιήσεις του προσωπικού, από 5-1-08, οι οποίες συνεχίζονται, περιόρισαν σημαντικά το εξυπηρετούμενο φορτίο με αποτέλεσμα ο Τζίρος του 3μήνου να περιορισθεί σε 19,0 εκ. € καταγράφοντας 47% πτώση σε σχέση με το 1ο τρίμηνο του 2007.

Οι επιπτώσεις ήταν εξαιρετικά αρνητικές στο ΣΕΜΠΟ όπου οι συνολικές κινήσεις των Ε/Κ στο τρίμηνο δεν ξεπερνούν τις 40.000 έναντι 193.000 το 2007, δηλαδή μείωση σχεδόν 80%. Η χαμηλή παραγωγικότητα, περίπου στο 50% της συνήθους, δημιούργησε πολύωρες καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των πλοίων και οδήγησε τις ναυτιλιακές γραμμές σε εκτροπή των δρομολογίων από τον Πειραιά. Τα Ε/Κ μεταφόρτωσης πρακτικά μηδενίστηκαν, μέρος των ΕΚ για την εγχώρια αγορά εξυπηρετήθηκαν κυρίως από τον Αστακό ή το Λαύριο και ένα μέρος εκφορτώθηκε από τα πλοία κορμού σε γειτονικούς λιμένες της Μεσογείου. Στο Σταθμό Αυτοκινήτων οι αρνητικές επιπτώσεις περιορίζονται σε 6% μείωση, ωστόσο σε σύγκριση με τον ρυθμό κινήσεων το 2ο εξάμηνο του 2007η μείωση είναι μεγαλύτερη και αγγίζει περίπου το 20%.

Σε επίπεδο συνολικών εσόδων η μείωση περιορίζεται σε -44,4% λόγω αύξησης των λοιπών εσόδων εκμετάλλευσης κατά 12,1%. Αντίστοιχα τα κόστη μειώθηκαν κατά 23,7%, αποκλειστικά από τις αμοιβές προσωπικού, που λόγω της αποχής των εργαζομένων από υπερωρίες και Σαββατοκύριακα, είναι 30% μικρότερες από το 1ο τρίμηνο του 2007. Βελτίωση σημειώθηκε μόνο στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της περιόδου λόγω της αύξησης των εσόδων κεφαλαίων, που προκύπτει από τα υψηλά διαθέσιμα του Οργανισμού στο τέλος του 2007. Σημειώνεται ωστόσο ότι δραστική μείωση των εσόδων στη διάρκεια του 1ου 3μήνου του 2008 σε συνδυασμό με την ενίσχυση των επενδύσεων, κυρίως από προγραμματισμένες δαπάνες για τον Προβλήτα Ι, περιόρισαν σημαντικά τα ταμειακά διαθέσιμα τα οποία στις 31-3-2008 ανέρχονται σε €37,5 εκ. από €49 εκ. στις 31-12-2007.

Το αποτέλεσμα του 1ου 3μήνου μετά και την αφαίρεση του φόρου (αναβαλλόμενου) καταλήγει σε ζημιά - 5,0 εκ €, σημειώνοντας πτώση € 8,7εκ. από το αντίστοιχο τρίμηνο του 2007.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ 2008

Το αρνητικό αποτέλεσμα του Α 3μήνου σηματοδοτεί σε μεγάλο βαθμό την πορεία του τρέχοντος έτους αφού σε συνδυασμό με τις συνεχιζόμενες κινητοποιήσεις των εργαζομένων περιορίζουν την πιθανότητα έστω μερικής αποκατάστασης της κερδοφορίας. Ήδη η πορεία του 2ου τριμήνου είναι προδιαγεγραμμένη με τους εργαζομένους να ακολουθούν την ίδια τακτική, παρά την μικρή βελτίωση της παραγωγικότητας.

Η Διοίκηση του ΟΛΠ έλαβε και λαμβάνει μέτρα για την επαναφορά της ομαλής λειτουργίας, ενώ προβαίνει σε ενέργειες για την ανακούφιση της αγοράς.

Συγκεκριμένα για το προσωπικό:

- ✓ Πρόσκληση επανειλημμένα σε διάλογο επί των εργασιακών θεμάτων και εξασφαλίσεων.
- ✓ Παροχή κινήτρων, όπως 3ετείς ΣΣΕ, βελτίωση του Κανονισμού για ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας, οικονομική ενίσχυση μέσω άτοκων δανείων, συμμετοχή στην υπεραξία του Οργανισμού με stock-option.
- ✓ Εφαρμογή πειθαρχικών μέτρων που προβλέπει ο Κανονισμός, που όμως ανεστάλησαν.
- ✓ Προσφυγή στα Δικαστήρια, με δικαίωση του ΟΛΠ από το Εφετείο χωρίς όμως η Απόφαση να μπορεί εφαρμοσθεί στην πράξη.
- ✓ Διενέργεια προσλήψεων προκειμένου να καλυφθούν τα κενά που προκύπτουν από τις αποχές των εργαζομένων, που όμως καθυστερεί αφού το ΑΣΕΠ για μια ακόμη φορά δεν τηρεί τις προθεσμίες.

Είναι προφανές ότι η Διοίκηση δεν σκλήρυνε μέχρι τώρα την στάση της και τούτο διότι πιστεύει στο Διάλογο ως μέσο επίλυσης διαφορών, παρά στην λήψη πειθαρχικών μέτρων που είναι δύσκολο να εφαρμοσθούν και που δεν συντείνουν στην επίτευξη εργασιακής ειρήνης. Δυστυχώς όμως, απαρχαιωμένη και εγκλωβισμένη νοοτροπία δεν επιτρέπει να απελευθερωθούν τα υγιή στοιχεία που έχουν αναπτυξιακό και σύγχρονο όραμα.

Αντίστοιχα, όπως είχε πράξει και στο παρελθόν, ο ΟΛΠ αναγνωρίζοντας τις επιπτώσεις στην αγορά της παρατεταμένης παραμονής των εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων στο λιμάνι, προχώρησε σε χορήγηση εκπτώσεων στα αποθηκευτικά τέλη μέχρι αποκατάστασης της πλήρους λειτουργίας στο λιμάνι.

Η αρνητική πορεία του Οργανισμού είναι δυνατόν να ανατραπεί εφόσον οι εργαζόμενοι εγκαταλείψουν τη μέχρι σήμερα αδιάλλακτη στάση και επαναφέρουν άμεσα το λιμάνι σε πλήρη λειτουργία, επ' ωφελεία του Οργανισμού, των ιδίων και της Εθνικής οικονομίας εν γένει, ανακόποντας επιτέλους την πορεία ενός ιδιωτικού λιμανιού που χτίστηκε με Κρατική χρηματοδότηση και λειτουργεί παράνομα πραγματοποιώντας αθέμιτο ανταγωνισμό. Θυμίζω δε ότι κατά τη διάρκεια της υπολειτουργίας του Πειραιά ο Αστικός έχει πραγματοποιήσει πάνω από 100.000 κινήσεις με παραγωγικότητα 50% υψηλότερη του Πειραιά.

Παρά τις αντιξοότητες, παραμένει δέσμευση για την Διοίκηση, η υλοποίηση του προγράμματος ανάπτυξης εντός του συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος και καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια να μην ανασταλεί το επενδυτικό πρόγραμμα, κυρίως του Προβλήτα Ι, εξαιτίας της αρνητικής οικονομικής συγκυρίας.

Εκτός όμως των έργων, βασική επιδίωξη αποτελεί και η εξασφάλιση της απαραίτητης πελατειακής βάσης για την πλήρως αποδοτική λειτουργία του Προβλήτα Ι, μέσω συμφωνιών και κινήτρων που προβλέπονται και από τον Κανονισμό. Η διοίκηση προγραμματίζει ήδη ενέργειες με στόχο την προσέλκυση σημαντικών πελατών, που θα δρομολογηθούν από τον Σεπτέμβριο και μετά.

Παράλληλα η Διοίκηση είναι αποφασισμένη να υλοποιήσει τον νέο Κανονισμό Οργάνωσης & Λειτουργίας που είναι αναγκαίος για τον εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Η Διοίκηση καλείται επίσης να διαχειριστεί σημαντικά θέματα όπως:

Η καταγγελία στην Επιτροπή Ανταγωνισμού

Αναμένεται η απόφαση εντός του καλοκαιριού. Γεγονός είναι πάντως ότι το μοντέλο ανάπτυξης που υιοθετήθηκε στο ΣΕΜΠΟ ικανοποιεί όλα τα κριτήρια που έθεσε εξ'

αρχής η Επιτροπή, πράγμα που μας καθιστά αισιόδοξους για την έκβαση της υπόθεσης.

Ο επαναπροσδιορισμός της Ταυτότητας του ΟΛΠ – Αναγκαίες τομές

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει ο Οργανισμός στα αμέσως επόμενα έτη, είναι μεγάλες. Η επιτυχής αντιμετώπισή τους δεν είναι δυνατή με απαρχαιωμένες δομές, αναχρονιστικούς κανονισμούς και το ισχύον ασφυκτικό θεσμικό πλαίσιο.

Απαιτείται ευελιξία, ταχύτητα αποφάσεων & ενεργειών, πνεύμα συνεργασίας και ελευθερία στο σχεδιασμό της στρατηγικής, ανάλογη με αυτή που διαθέτουν άλλα λιμάνια που λειτουργούν με πλήρη ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και που ανταγωνίζονται τον Πειραιά.

Πολιτική της Διοίκησης είναι να χαράξει την πορεία για την μετεξέλιξη του ΟΛΠ όπως οι σύγχρονες συνθήκες επιβάλουν.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Τελειώνοντας θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου

- Στους εργαζόμενους για τη σημαντική συμβολή τους στο αποτέλεσμα του 2007
- Στο αποτελεσματικό και ταχύτατο ΔΣ
- Στη υπερκείμενη Πολιτική Ηγεσία – Γεν. Γραμματέα και ΥΕΝΑΝΠ – για την ανεμπόδιστη συνεργασία και τέλος
- Στους πελάτες μας που μας στηρίζουνε στις καλές αλλά και στις κακές στιγμές.

Θέλω να ελπίζω ότι ο Βασικός Μέτοχος θα αναγνωρίσει τη σημαντική προσπάθεια που έγινε για την επίτευξη των εντυπωσιακών και πρωτοφανών αποτελεσμάτων του 2007 και εκφράζω την ευχή να πρυτανεύσει η λογική ώστε αυτά να επαναληφθούν ξανά.