

**ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ
ΛΙΜΕΝΕΣ:
ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΜΕΣΑ
ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΕΥΣΕΩΣ**

Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται σήμερα διά θαλάσσης, με σαφή πλεονεκτήματα ως προς το χαμηλότερο κόστος, την ταχύτητα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος. Όσον αφορά το συνολικό εμπόριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), το 2005, το 45,1% της αξίας και το 69,3% του όγκου του πραγματοποιήθηκε επίσης διά θαλάσσης (Πίνακας 1) με το 80% του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ και το 66% της Ελλάδος να αφορά συναλλαγές διεθνούς εμπορίου. Στην Ελλάδα, το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου στο συνολικό εμπόριο είναι σχετικά χαμηλό, χαμηλότερο από κάθε άλλη χώρα της ΕΕ, λόγω του σημαντικού μεταφορικού έργου (34% το 2005) που αφορά το εσωτερικό εμπόριο για τον εφοδιασμό των νησιών και των πολλών παραθαλάσσιων περιοχών της χώρας.

Πίνακας 1. Εμπόριο της ΕΕ-25 βάσει του τρόπου μεταφοράς, 2005

| Δίκτυο | Αξία (δισ €) | | | | Βάρος (εκατ. τόνοι) | | | | | | | |
|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------------|---------------|--------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| | Εκτός ΕΕ-25 | | Εντός ΕΕ-25 | | Εκτός ΕΕ-25 | | Εντός ΕΕ-25 | | | | | |
| | Εξαγωγές | Σύνολο | Εισαγωγές | Σύνολο | Εξαγωγές | Σύνολο | Εισαγωγές | | | | | |
| Θαλάσσιο | 460,4 | 43,1% | 1.013,7 | 45,1% | 186,1 | 9,0% | 338,6 | 71,6% | 1.515,4 | 69,8% | 219,9 | 14,7% |
| Οδικό | 235,1 | 22,0% | 395,6 | 17,6% | 853,1 | 41,1% | 80,2 | 17,0% | 136,2 | 6,3% | 419,9 | 28,1% |
| Σιδηροδρομικό | 20,5 | 1,9% | 34,5 | 1,5% | 61,1 | 2,9% | 25,3 | 5,4% | 95,6 | 4,4% | 76,7 | 5,1% |
| Πλωτών οδών | 5,6 | 0,5% | 9,1 | 0,4% | 16,6 | 0,8% | 10,7 | 2,3% | 22,2 | 1,0% | 64,2 | 4,3% |
| Αγωγών | 2,6 | 0,2% | 76,8 | 3,4% | 36,5 | 1,8% | 4,3 | 0,9% | 290,5 | 13,4% | 119,3 | 8,0% |
| Αέρος | 293,8 | 27,5% | 536,7 | 23,9% | 37,3 | 1,8% | 6,9 | 1,5% | 10,4 | 0,5% | 0,6 | 0,0% |
| Άλλο | 49,8 | 4,7% | 180,0 | 8,0% | 885,3 | 42,6% | 6,8 | 1,4% | 100,7 | 4,6% | 593,5 | 39,7% |
| Σύνολο | 1.067,8 | 100,0% | 2.246,3 | 100,0% | 2.076,0 | 100,0% | 472,6 | 100,0% | 2.171,1 | 100,0% | 1.494,1 | 100,0% |

Πηγή: Eurostat

Η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων μίας χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της και την ελκυστικότητά της σε ξένες επενδύσεις.

Η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση, κ.ά.) συνεπάγεται σημαντικό μέρος του κόστους των εμπορευμάτων τόσο στο εγχώριο όσο και στο διεθνές εμπόριο. Η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων μίας χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της και την ελκυστικότητά της σε ξένες επενδύσεις. Σημαντικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων με σημαντικές θετικές εξωτερικές οικονομίες στις επί μέρους επιχειρηματικές μονάδες λόγω της συνυπάρξεώς τους κοντά σε λιμένα έχουν αναπτυχθεί πλέον πολλών μεγάλων και ταχέως αναπτυσσόμενων λιμένων.

Τα τελευταία έτη παρατηρούνται σημαντικές ελλείψεις δυναμικότητας και αδυναμία ικανοποιητικής εξυπηρέτησής της πελατείας σε πολλούς ευρωπαϊκούς λιμένες. Αυτό έχει οδηγήσει στην επιλογή των λιμένων προσεγγί-

σεως των πλοίων όχι μόνο βάσει του τιμοκαταλόγου, αλλά κυρίως βάσει της αξιοπιστίας των λιμενικών διαχειριστών και της αποτελεσματικής και έγκαιρης προσφοράς των λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς αναίτιες καθυστερήσεις. Η επιχειρηματική επιτυχία ενός λιμένα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα των διαχειριστικών του αρχών να συνεργάζονται στενά με τους πελάτες τους για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή τους σε όλο το εύρος της ταχέως επεκτεινόμενης ανεφοδιαστικής αλυσίδας των σημερινών επιχειρήσεων.

Το λιμενικό δυναμικό της ΕΕ περιλαμβάνει άνω των 1.000 λιμένων, εκ των οποίων οι 298 μεγαλύτεροι διακινούν περισσότερο των 1,2 εκατ. τόνων εμπορευμάτων ανά έτος. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιδιώκει ήδη από τη δεκαετία του 1990 τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας των ευρωπαϊκών λιμένων με θέσπιση κανόνων που αφορούν την ασφάλεια των λιμένων, την αποδοτική χρηματοδότηση της αναπτύξεώς τους, την αύξηση της δυναμικότητας και της παραγωγικότητάς τους, την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών τόσο μεταξύ των διαφορετικών λιμένων όσο και εντός των λιμένων (ενδο-λιμενικός ανταγωνισμός), τη διασύνδεση των λιμένων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών (δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών), τη διαφάνεια στη δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων και στην επιβολή λιμενικών τελών, την ανάπτυξη των λιμένων σε κόμβους εξυπηρέτησεως όλης της αλυσίδας μεταφορών και προσέλκυση νέων τύπων επενδύσεων και φορέων και την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Ειδικότερα, σχετικά με τους εμπορευματικούς λιμένες στην Ευρώπη το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε όχι στις εξαγορές αλλά στη δυνατότητα εκχώρησης λιμενικών υπηρεσιών (π.χ. φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων) σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, ώστε να δοθεί τέλος στα κρατικά μονοπώλια και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός. Για να εξαλείψει το μονοπώλιο στη διακίνηση φορτίων από τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών και να αυξήσει περαιτέρω τον ενδολιμενικό ανταγωνισμό, η ΕΕ προώθησε το 2004 το πρόγραμμα Port Package II για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Σύμφωνα με αυτό, **οι ναυτιλιακές εταιρίες θα μπορούσαν να επιλέγουν ανεξάρτητο ανάδοχο ή και τους ίδιους τους εργαζομένους τους για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων τους.** Το 2006 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταψήφισε αυτό το πρόγραμμα υποθάλποντας την προστατευτική πολιτική που ασκείται στους ευρωπαϊκούς λιμένες, υπέρ των υπαρχουσών επιχειρήσεων και των δυναμικών συνδικαλιστικών ενώσεων που εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά τους λιμένες έως σήμερα. Όμως, στο μέλλον οι ισχύουσες μη ανταγωνιστικές πρακτικές στους ευρωπαϊκούς λιμένες αναμένεται να εξαλειφθούν.

Στην Ελλάδα, η λειτουργία των πολυάριθμων λιμένων της αποτελεί παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή θέση της στο εμπόριο αγαθών και ως τουριστικό προορισμό. Για αυτό, μεγάλη σημασία έχουν όχι μόνο οι εμπορικοί λιμένες, μέσω των οποίων πραγματοποιείται το εγχώριο και εξωτερικό εμπόριο αγαθών της χώρας μας, αλλά και οι επιβατικοί λιμένες, μέσω των οποίων διακινούνται ετησίως άνω των 90 εκατ. επιβατών, κατοίκων και τουριστών, πολλοί περισσότεροι από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Πίνακας 2).

Στην Ελλάδα μεγάλη σημασία έχουν όχι μόνο οι εμπορικοί λιμένες, μέσω των οποίων πραγματοποιείται το εγχώριο και εξωτερικό εμπόριο αγαθών της χώρας μας, αλλά και οι επιβατικοί λιμένες, μέσω των οποίων διακινούνται ετησίως άνω των 90 εκατ. επιβατών, κατοίκων και τουριστών, πολλοί περισσότεροι από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Παρά τη μεγάλη τους σημασία για την οικονομία, η ανάπτυξη πολλών ελληνικών λιμένων είναι μέχρι σήμερα μη ικανοποιητική. Σε πολλές περιπτώσεις τίθενται ακόμη και θέματα ασφαλείας στην ομαλή προσέγγιση και

Πίνακας 2. Επιβάτες ακτοπλοϊκών μεταφορών (εκατ.)

| | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|
| Ελλάδα | 90,40 | 86,07 | 96,74 | 102,76 | 101,21 | 50,15 | 27,87 |
| Ιταλία | 62,25 | 78,75 | 83,32 | 82,58 | 82,70 | 86,88 | 86,38 |
| Δανία | 48,15 | 47,92 | 48,56 | 48,65 | 48,18 | 47,86 | 51,83 |
| Σουηδία | 32,33 | 32,62 | 33,32 | 32,75 | 32,11 | 32,35 | 36,57 |
| Ην. Βασίλειο | 29,90 | 30,21 | 32,84 | 33,71 | 35,62 | 34,52 | 33,85 |
| Γερμανία | 29,26 | 29,49 | 29,82 | 32,15 | 33,22 | 31,82 | 31,38 |
| Γαλλία | 24,19 | 25,80 | 27,07 | 27,41 | 29,11 | 27,72 | 27,88 |
| Ισπανία | 22,17 | 22,41 | 21,69 | 20,04 | 18,95 | 18,62 | 14,58 |
| Φινλανδία | 16,74 | 17,11 | 16,81 | 16,34 | 16,58 | 16,73 | 15,96 |

Πηγή: Eurostat

πρόσδεση των πλοίων στις προβλήτες, ιδιαίτερα κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Επίσης, σημαντικά προβλήματα προκαλούνται από την ταλαιπωρία των ταξιδιωτών στους λιμένες, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, κυρίως λόγω της δύσκολης προσβάσεως αυτοκινήτων και επιβατών σε πολλούς λιμένες, της ανεπάρκειας υποδομών και της αδυναμίας προσφοράς βασικών υπηρεσιών, όπως κατάλληλων αιθουσών αναμονής, θέσεων σταθμεύσεως αυτοκινήτων, χώρων εστίασεως και αναψυχής, κ.ά. Οι ελλείψεις αυτές αποτελούν πρόσθετο παράγοντα δυσφημής της χώρας μας ως τουριστικού προορισμού. Η ανάγκη για ανάπτυξη σύγχρονων λιμενικών υποδομών, συμβατών με την αυξανόμενη τουριστική κίνηση και με τα νεότευκτα πλοία της ελληνικής και διεθνούς ακτοπλοΐας (συμπεριλαμβανομένων και των κρουαζιεροπλοίων), είναι αναμφισβήτητη. Επιπλέον, θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη ανταγωνιστικών συνθηκών στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών όπου αυτό είναι εφικτό. Γενικά, η προσφορά υπηρεσιών στους επιβατικούς σταθμούς των λιμένων θα πρέπει να μην υπολείπεται της προσφοράς των σχετικά ικανοποιητικών υπηρεσιών, π.χ., στο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος Α.Ε.».

Από την άλλη πλευρά, ο βαθμός αναπτύξεως των μεγάλων εμπορευματικών λιμένων της χώρας προσδιορίζει τη σοβαρότητα των προγραμματικών προθέσεων των κυβερνήσεων οι οποίες ευελπιστούν να καταστήσουν την Ελλάδα κύριο διαμετακομιστικό κέντρο, όχι μόνο στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης στην οποία η Ελλάδα ήδη πρωταγωνιστεί, αλλά και σε ολόκληρη την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή. Παρά τις αλληπάλληλες διακηρύξεις για δυναμική ανάπτυξη, η δυναμικότητα των μεγάλων λιμένων της χώρας παραμένει περιορισμένη. Οι ραγδαίες εξελίξεις στη βιομηχανία διαχειρίσεως των εμπορευματικών λιμένων τα τελευταία έτη έχουν περάσει ουσιαστικά απαρατήρητες στην Ελλάδα, παρά τα εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουμε και τις δυνατότητες αναπτύξεως αυτού του τομέα λόγω της γεωγραφικής θέσεως της χώρας μας.

Οι ευκαιρίες αναπτύξεως του τομέα των εμπορευματικών λιμένων χάνονται, όπως άλλωστε συμβαίνει και σε άλλους κλάδους στην Ελλάδα, π.χ. στη ναυπηγική βιομηχανία και τις αεροπορικές μεταφορές, στους οποίους η

Παρά τη μεγάλη τους σημασία για την οικονομία, η ανάπτυξη πολλών ελληνικών λιμένων είναι μέχρι σήμερα μη ικανοποιητική ενώ η δυναμικότητα των μεγάλων λιμένων της χώρας παραμένει περιορισμένη. Οι ραγδαίες εξελίξεις στη βιομηχανία διαχειρίσεως των εμπορευματικών λιμένων τα τελευταία έτη έχουν περάσει ουσιαστικά απαρατήρητες στην Ελλάδα, παρά τα εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτουμε.

χώρα μας κατέχει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα. Οι αιτίες, βέβαια, αυτής της καταλήξεως είναι πάντοτε οι ίδιες: α) Ο εκτεταμένος κρατισμός στη διαχείριση επιχειρήσεων που είναι πλήρως εκτεθειμένες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, με υπεράριθμο κατά κανόνα προσωπικό, με κρατικές-κομματικές διοικήσεις, κ.ά. β) Ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού, όπου αυτό ήταν δυνατό και η απουσία κάθε μορφής επιχειρηματικότητας για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών. γ) Η ουσιαστική αδιαφορία για τη σχέση μεταξύ της αξίας των προσφερόμενων υπηρεσιών για τους πελάτες και του κόστους προσφοράς τους που διογκώνεται κυρίως λόγω του ταχέως αυξανόμενου εργατικού κόστους. Όπου υπάρχει δυνατότητα αυξάνεται η τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών όσο χρειάζεται για να καλύπτεται το κόστος. Όπου δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα λόγω, π.χ., του ανταγωνισμού ή του πολιτικού κόστους, τότε τα χρέη που συσσωρεύονται σε αυτές τις εταιρίες τα αναλαμβάνει ο κρατικός προϋπολογισμός. δ) Οι συνδικαλιστικές πρακτικές που εφαρμόζονται για τη στήριξη υπερβολικών, πολλές φορές, προνομίων του προσωπικού τους, που δεν λαμβάνουν συνήθως υπ' όψιν τους ότι μπορεί να συμβάλλουν ακόμη και σε οριστική απώλεια πελατών που θα στραφούν σε ανταγωνιστικά ελληνικά ή διεθνή λιμάνια. Η αναταραχή που έχει προκληθεί, παραδείγματος χάριν, εξαιτίας της αποχής από την υπερωριακή απασχόληση των εργαζομένων του ΟΛΠ και βρίσκεται εν εξελίξει, είχε ως αποτέλεσμα να επωφεληθεί το λιμάνι του Αστακού που βρίσκεται στη δυτική πύλη της Ελλάδος. Πρόκειται για το μοναδικό ιδιωτικό λιμάνι της Ελλάδος που λειτουργεί από τον Ιούλιο του 2007 και έχει θέση στρατηγικής σημασίας, δίπλα σε διεθνή θαλάσσια δρομολόγια, που το καθιστά σημαντικό για τις μεταφορές ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και της Ανατολής και ταυτόχρονα αποτελεί σύνδεσμο μεταξύ της Αδριατικής, των Βαλκανίων και των περιοχών γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα.

Οι μεγάλοι εμπορευματικοί λιμένες στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται από το σύνολο σχεδόν των ανωτέρω χαρακτηριστικών. Έως τις αρχές της δεκαετίας του 2000 η διαχείρισή τους ανήκε σε απλές δημόσιες υπηρεσίες. Από το 2002-2003 η διαχείριση των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης έχει ανατεθεί στις εταιρίες «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ» (ΟΛΠ ΑΕ) και «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ» (ΟΛΘ ΑΕ), οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών (ΧΑ). Παρόλα αυτά, η έντονη κρατική παρέμβαση συνεχίζει να επικρατεί έως σήμερα και σε αυτόν τον τομέα. Ήδη, η εφαρμογή των στρατηγικών σχεδίων αναπτύξεως των λιμένων, που προωθούνται από τις διοικήσεις του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ και από το βασικό μέτοχό τους (το Κράτος), εμποδίζεται όχι μόνο από τα συνδικαλιστικά όργανα των εργαζομένων αλλά και από άλλες δημόσιες αρχές.

Στην επιχειρηματολογία των συνδικαλιστικών οργανώσεων και άλλων παραγόντων κατά της επιχειρούμενης επιχειρηματικής αναδιαρθρώσεως του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ, κύριο επιχείρημα είναι ότι οι επιχειρήσεις αυτές είναι κερδοφόρες με τη σημερινή τους μορφή. Πράγματι, οι ΟΛΠ ΑΕ πέτυχε καθαρά κέρδη € 24,8 εκατ. το 2007, έναντι € 12,2 εκατ. το 2006, ενώ και τα συνολικά έσοδα της εταιρίας αυξήθηκαν στα € 171,35 εκατ. Η αύξηση των εσόδων και τα κέρδη αυτά επιτυγχάνονται κατά κύριο λόγο από τη διακίνηση αυτοκινήτων και την επιβατική κίνηση ενώ ο κλάδος των μεταφορών εμπορευμάτων είχε σημαντική απώλεια εσόδων λόγω των κινητοποιήσεων

Από το 2002-2003 οι εταιρίες «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ» (ΟΛΠ ΑΕ) και «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ» είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Παρόλα αυτά, η έντονη κρατική παρέμβαση συνεχίζει να επικρατεί έως σήμερα και σε αυτόν τον τομέα.

Το εντυπωσιακό με τους ελληνικούς λιμένες δεν είναι τα κέρδη του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, αλλά το ύψος των συνολικών αμοιβών του προσωπικού και οι παροχές τρίτων. Οι μισθοί αυτοί επιτεύχθηκαν παρά το ότι ο εμπορικός τομέας του λιμένα του Πειραιά υπολειτουργεί συστηματικά τα τελευταία έτη από αλληπάλληλες απεργιακές κινητοποιήσεις.

Το θέμα δεν είναι τα ελάχιστα κέρδη που επιτεύχθηκαν στην τρέχουσα περίοδο, με ή χωρίς άσκηση μονοπωλιακών πρακτικών, αλλά οι προοπτικές που υπάρχουν για ταχεία και δυναμική ανάπτυξη των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στο μέλλον.

των εργαζομένων. Τα κέρδη επιτυγχάνονται διότι οι υπηρεσίες που προσφέρονται τιμολογούνται μονοπωλιακά, ιδιαίτερα το τμήμα των μεταφορών επιβατών και αυτοκινήτων και των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών. Πάντως, το εντυπωσιακό με τους ελληνικούς λιμένες δεν είναι τα κέρδη του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, αλλά το ύψος των συνολικών αμοιβών του προσωπικού και οι παροχές τρίτων που ανήλθαν στα € 117,5 εκατ. το 2007 και αντιπροσωπεύουν το 82% του συνολικού κόστους πωληθέντων του Οργανισμού. Οι μισθοί αυτοί επιτεύχθηκαν παρά το ότι ο εμπορικός τομέας του λιμένα του Πειραιά υπολειτουργεί συστηματικά τα τελευταία έτη από αλληπάλληλες απεργιακές κινητοποιήσεις. Συγκριτικά, το κόστος προσωπικού στην εταιρία European Container Terminals έχει περιορισθεί τα τελευταία έτη στο 50%. Επίσης, ο ΟΛΠ κατηγορείται για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως και ευνοϊκή μεταχείριση της Mediterranean Shipping Company (MSC), για μειωμένο τιμολόγιο και άμεση προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων της, η οποία ωθούσε τους χρήστες του λιμανιού να επιλέγουν την MSC και να διακόψουν τη συνεργασία τους με άλλες εταιρίες. Συνέπεια αυτής της μονοπωλιακής καταστάσεως ήταν αρκετές ελληνικές εταιρίες να συρρικνώσουν τον κύκλο εργασιών τους και κάποιες να πτωχεύσουν, δύο εκ των οποίων προσέφυγαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Προς στιγμήν η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού εκκρεμεί αλλά αναμένεται με ιδιαίτερο ενδιαφέρον από τους διεκδικητές της παραχωρήσεως του ΟΛΠ ΑΕ δεδομένου ότι η κατάργηση της συμβάσεως με την MSC συνεπάγεται απώλεια 300 χιλ. εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) δηλαδή άνω του 20% των συνολικών διακινηθέντων Ε/Κ.

Σε κάθε περίπτωση, το θέμα δεν είναι τα ελάχιστα κέρδη που επιτεύχθηκαν στην τρέχουσα περίοδο, με ή χωρίς άσκηση μονοπωλιακών πρακτικών, αλλά οι προοπτικές που υπάρχουν για ταχεία και δυναμική ανάπτυξη των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης στα επόμενα έτη. Οι προοπτικές, δηλαδή για ταχεία αύξηση της κερδοφορίας τους και της απασχολήσεως εργαζομένων σε αυτούς τους λιμένες, ιδιαίτερα στον τομέα των Ε/Κ που σήμερα υπολειτουργεί. Ειδικότερα, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της διοικήσεως του ΟΛΠ ΑΕ, ο λιμένας του Πειραιά μπορεί να προσελκύσει εργασίες ύψους 4,7 εκατ. Ε/Κ τα επόμενα έτη, από 1,45 εκατ. Ε/Κ που διακινεί σήμερα. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει ο λιμένας να αποκτήσει εξειδικευμένες διαχειριστικές αρχές που θα έχουν τη δυνατότητα να φέρουν στον Πειραιά αυτές τις εργασίες. Σε διαφορετική περίπτωση, εάν δεν αλλάξει τίποτα σε σχέση με τη σημερινή λειτουργία του, ο λιμένας θα υποστεί συρρίκνωση εργασιών (ήδη και οι δύο λιμένες υφίστανται συρρίκνωση του προσωπικού τους τα τελευταία έτη), λόγω του έντονου ανταγωνισμού από τους γειτονικούς λιμένες.

Έχουμε ακόμη τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε τους λιμένες προς όφελος των βασικών κλάδων της οικονομίας μας συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού. Έχουμε τη δυνατότητα να αντεπεξέλθουμε στον ανταγωνισμό εάν πραγματοποιήσουμε εγκαίρως τις κατάλληλες επιχειρηματικές κινήσεις και επενδύσεις γιατί διαθέτουμε τα αναγκαία συγκριτικά πλεονεκτήματα. Εάν, όμως, δεν κινηθούμε αναλόγως οι απώλειες κερδών και απασχολήσεως στο μέλλον από αυτή τη δραστηριότητα θα είναι πολύ μεγάλες. Στη συνέχεια της παρούσης εργασίας παρουσιάζεται το νέο διεθνές περιβάλλον για τους εμπορευματοκιβωτίους λιμένες, το οποίο καθιστά αναγκαία τη δραστική επιχειρηματική και διοικητική αναδιάρθρωση και των ελληνικών λιμένων.

Το διεθνές περιβάλλον για τους εμπορευματικούς λιμένες

Οι εμπορευματικοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία έτη και βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο των διεθνών επενδυτών ενόψει των σημαντικών προοπτικών αναπτύξεώς τους.

Σήμερα η παγκοσμιοποίηση τροφοδοτεί τις εξελίξεις στους εμπορευματικούς λιμένες, των οποίων η στρατηγική ανάπτυξεως επιβάλλεται από τις εξελίξεις στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και η αύξηση της αγοραστικής δυνάμεως των χωρών της Μαύρης Θάλασσας, αυξάνουν την παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα ενώ η διεύρυνση και η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς της ΕΕ διευκολύνει το ενδοκοινοτικό εμπόριο.

Οι εμπορευματικοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία έτη και βρίσκονται σήμερα στο επίκεντρο των διεθνών επενδυτών ενόψει των σημαντικών προοπτικών αναπτύξεώς τους. Σύμφωνα με την Standard & Poor's, η αξία των λιμένων έχει εκτιναχθεί στα ύψη αντικατοπτρίζοντας τις εκτιμήσεις για σημαντική αύξηση των διεθνών εμπορικών συναλλαγών την επόμενη δεκαετία σε συνδυασμό με το ότι η χωρητικότητα πολλών λιμένων, ιδιαίτερα στη Βόρεια Ευρώπη, είναι σε οριακό επίπεδο. Παρά τις εκτεταμένες επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς λιμένων παγκοσμίως, η εταιρία Dewy Shipping Consultants εκτιμά ότι ο μέσος βαθμός χρήσεώς τους θα αυξηθεί από 72% το 2006 σε 97,5% έως το 2012 συνεπεία της προβλεπόμενης αύξησεως των θαλάσσιων μεταφορών. Ήδη, κατά την δεκαετία του 1990, περισσότερες από 100 συμφωνίες στον λιμενικό τομέα περιλάμβαναν αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε επενδύσεις και τη λειτουργία του λιμένα, καθώς και πωλήσεις λιμένων (World Bank Port Reform Toolkit, World Bank, 2001). Τα τελευταία έτη οι υποδομές λιμένων και αεροδρομίων αναδεικνύονται μεταξύ των πλέον περιζήτητων περιουσιακών στοιχείων για επενδυτές. Σήμερα η παγκοσμιοποίηση τροφοδοτεί τις εξελίξεις στους εμπορευματικούς λιμένες, των οποίων η στρατηγική ανάπτυξεως επιβάλλεται από τις εξελίξεις στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον που επιδρούν ως ακολούθως:

Συμβάλλουν στην αύξηση της ζήτησεως θαλάσσιων μεταφορών και αλλάζουν τα βασικά χαρακτηριστικά του διεθνούς εμπορίου. Η ζήτηση για τις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές αυξάνει, κυρίως λόγω της ταχείας ανάπτυξεως του διεθνούς εμπορίου, με μέσο ετήσιο ρυθμό 9,2% στη δεκαετία 1997-2007. Οι θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν κατά 48% την ίδια περίοδο, από 4,8 δις τόνους το 1997 σε 7,1 δις τόνους το 2005 (IFS, WorldWatch Institute). Ειδικότερα, η ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και η αύξηση της αγοραστικής δυνάμεως των χωρών της Μαύρης Θάλασσας, αυξάνουν την παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα ενώ η διεύρυνση και η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς της ΕΕ διευκολύνει το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το 2007 η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 22%, ενώ η Ανατ. Μεσόγειος, κυρίως λόγω της Μαύρης Θάλασσας, παρουσίασε αύξηση κατά 25% (YEN, 2008). Η Ocean Shipping Consultants εκτιμά ότι η διακίνηση Ε/Κ στην Ανατ. Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα θα είναι αυξημένη κατά 136% το 2015 σε σχέση με το 2006, φθάνοντας τα 32,8 εκατ. Ε/Κ ετησίως. Πέραν της αύξησεως στη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες, αλλάζει και η σημαντικότητα κάθε λιμένα αναλόγως του πόσο μακριά ή κοντά ευρίσκεται στα σημεία με τον αυξανόμενο όγκο του διεθνούς εμπορίου. Για παράδειγμα, ο ρόλος του λιμένα της Θεσσαλονίκης αναβαθμίζεται καθώς μπορεί να αποτελέσει το επίνειο των χωρών της ΝΑ Ευρώπης. Σημαντική ανάπτυξη, βέβαια, μπορεί να υπάρξει για τους λιμένες της Καβάλας και της Αλεξανδρουπόλεως, με τον τελευταίο λιμένα να καθίσταται σημαντικός κόμβος μεταφορτώσεως πετρελαίου από τον αγωγό Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη.

Διευρύνουν τα είδη των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών. Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων απαιτεί νέες υποδομές στους λιμένες, ενώ οι τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία αυξάνουν την ταχύτητα πλεύσεώς τους και την ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως των εμπορευμάτων. Αυτό συμβάλλει στη γρήγορη μεταφορά ακόμη και ευπαθών προϊόντων, που απαιτεί με τη σειρά της την ύπαρξη κατάλληλων χώρων αποθηκείσεως και συστημάτων

Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων απαιτεί νέες υποδομές στους λιμένες, ενώ οι τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία αυξάνουν την ταχύτητα πλεύσεώς τους και την ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως των εμπορευμάτων.

Σε πολλές περιπτώσεις οι λιμένες αποτελούν κρίσιμο κρίκο των ολοκληρωμένων ανεφοδιαστικών αλυσίδων.

Το 2006, μόλις 6 εταιρίες διαχειρίσεως E/K ήλεγχαν το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως.

Το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχείρισεως των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

διαχειρίσεως στους λιμένες, επενδύσεις σε εγκαταστάσεις και κατάλληλο εξειδικευμένο προσωπικό. Επιπλέον, υπάρχει αυξανόμενη ανάγκη για ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων στους λιμένες με επιχειρησιακές και διοικητικές εφαρμογές στους τομείς των μεταφορών και του εμπορίου, για την αποτελεσματική αποθήκευση, έγκαιρη φόρτωση/εκφόρτωση και διαχείριση των εμπορευμάτων και των E/K. Οι νέοι τρόποι παραγωγής διεθνώς και τα νέα καταναλωτικά πρότυπα απαιτούν τώρα εξειδικευμένη διαχείριση φορτίου, αποθήκευση και παροχή νέων υπηρεσιών της ανεφοδιαστικής αλυσίδας (logistics facilities). Απαιτείται η ακριβής καταγραφή του φορτίου και η γνώση του σταδίου στο οποίο βρίσκεται η διαδικασία εκφορτώσεως και μεταφοράς του (π.χ., εάν έχει περάσει τον τελωνειακό έλεγχο, εάν έχει ελεγχθεί, σε ποιο ακριβώς σημείο των αποθηκευτικών χώρων βρίσκεται, τότε ένα E/K φορτώνεται σε φορτηγό ή βαγόνι τραίνου, ή μετακινείται από και προς τον λιμένα, κ.ά.), έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο γρήγορος εντοπισμός του φορτίου, η ελαχιστοποίηση των μετακινήσεών του και η ασφαλής μεταφορά του στον τελικό προορισμό του. Σε πολλές περιπτώσεις οι λιμένες αποτελούν κρίσιμο κρίκο των ολοκληρωμένων ανεφοδιαστικών αλυσίδων, οι οποίες αποβλέπουν στην ομαλή ροή αγαθών και πληροφοριών από τη στιγμή που παράγεται ένα προϊόν έως τη στιγμή που φθάνει στον καταναλωτή. Δημιουργείται έτσι η ανάγκη και η ευκαιρία παροχής νέων υπηρεσιών από τους λιμένες, όπως ο έλεγχος της ποιότητας των προϊόντων, η ανα-συσκευασία, η επισκευή, η συναρμολόγηση προϊόντων, κ.ά. Αυτές οι υπηρεσίες αυξάνουν την προστιθέμενη αξία που προσφέρει ο λιμένας και ενισχύουν την οικονομική απόδοση και την ελκυστικότητά του.

Οδηγούν σε συγκέντρωση και καθετοποίηση των εταιριών θαλάσσιας διακινήσεως E/K **και ενισχύουν την τάση συγχωνεύσεων** στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και στους διαχειριστές λιμένων. Έτσι, οι διαχειριστές των ναυτιλιακών γραμμών και οι πολυεθνικές εταιρίες διαθέτουν σημαντική διαπραγματευτική δύναμη σε μία αγορά που σταδιακά οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση τις εταιρίες logistics και τις ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς E/K, με αύξηση της διαπραγματευτικής τους δύναμης έναντι των Οργανισμών λιμένων. Σύμφωνα με την Drewry Shipping Consultants, το 2006, μόλις 6 εταιρίες διαχειρίσεως E/K ήλεγχαν το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως. Οι ίδιες εταιρίες διαχειρίζονταν το 68,7% της ευρωπαϊκής κινήσεως το 2002, έναντι του 53,3% το 1998.

Επίσης, **ο λιμενικός ανταγωνισμός έχει αλλάξει** γιατί το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχείρισεως των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα με την ανάληψη της διαχείρισεως των τερματικών σταθμών από εταιρίες διαχειριστές παγκοσμίου εμβέλειας. Οι εταιρίες αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε κομβικούς λιμένες και έχουν εξασφαλίσει μεγάλα μερίδια στην παγκόσμια εμπορευματική και διαμετακομιστική κίνηση. Παραδείγματα αποτελούν: α) Η Dubai Ports World, που είναι η 7η μεγαλύτερη εταιρία στον κόσμο στη διαχείριση λιμένων, αφού διαχειρίζεται 51 λιμένες και το 2006 διακίνησε 42 εκατ. TEUs¹. β) Η P&O Holding που διαχειρίζεται 29 λιμένες, η AP Moeler, η PSA και η Hutchison οι οποίες ανταγωνίζονται σε αυτόν τον τομέα. Έτσι, παρά το ότι το 92% των τερματι-

1. Η χωρητικότητα των E/K συνήθως μετριέται σε ισοδύναμα 20 ποδιών (Twenty-feet Equivalent Units, TEUs) που αντιστοιχούν σε ένα E/K μήκους 20 και πλάτους 8 ποδιών.

Οι ανταγωνιστικοί λιμένες έχουν συνάψει στρατηγικές συμμαχίες με εξειδικευμένες εταιρίες διαχείρισης λιμένων βελτιώνοντας αισθητά την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ελληνικών λιμένων.

Οι διεθνείς ελληνικοί λιμένες υπολείπονται ως προς τις βασικές οργανωτικές δομές και δυνατότητες, με αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους.

**Διαχείριση
εμπορευματικών
λιμένων**

κών σταθμών που διαχειρίζονται Ε/Κ βρίσκονταν ακόμη υπό κρατικό έλεγχο, το 2006 μόλις το 7% ήταν ιδιωτικές επιχειρήσεις, το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs ανήκε σε παγκόσμιους διαχειριστές, το 22,6% σε ιδιωτικούς φορείς και μόνο το 21,4% σε δημόσιους φορείς².

Ειδικότερα, **οι ανταγωνιστικοί λιμένες** (Κωνσταντζα, Κωνσταντινούπολη, Μερσίνα, Σμύρνη κ.ά.) έχουν συνάψει στρατηγικές συμμαχίες με εξειδικευμένες εταιρίες διαχείρισης λιμένων βελτιώνοντας αισθητά την ανταγωνιστικότητά τους έναντι των ελληνικών λιμένων. Το 1995, παραδείγματος χάριν, το λιμάνι του Gioia Tauro (Ιταλία) παραχωρήθηκε στον παγκόσμιο διαχειριστή Medcenter Container Terminal. Την επόμενη χρονιά η Evergreen και Lloyd Triestino που έκαναν μεταφόρτωση στον Πειραιά μετακόμισαν στο Gioia Tauro με αποτέλεσμα τη μείωση της κινήσεως του ΟΛΠ από 600 χιλ. TEUs το 1995 στα 575 χιλ. TEUs το 1996. Το Gioia Tauro μετά από μερικά έτη έγινε το πρώτο λιμάνι διακινήσεως Ε/Κ στη Μεσόγειο. Άλλο παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι της Κωνσταντζας, το οποίο είναι εν δυνάμει ανταγωνιστικό του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Με την είσοδο των διαχειριστών Dubai Ports World και APM Terminals στη διαχείριση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) πριν 3,5 έτη, ο αριθμός των διακινούμενων Ε/Κ εκτινάχθηκε σε 1,3 εκατ. Ε/Κ, από 250 χιλ. Ε/Κ πριν την παραχώρηση. Έτσι, το λιμάνι της Κωνσταντζας ανήλθε στην 85η το 2006 από την 99η θέση το 2005 και παρουσίασε αύξηση στη μεταφορά Ε/Κ ίση με 40% το 2006 ενώ ο λιμένας της Θεσσαλονίκης, την ίδια χρονιά, σημείωσε πτώση (-6,07%). **Οι ελληνικοί λιμένες δεν ανταγωνίζονται πλέον άλλους ανεξάρτητους λιμένες, αλλά παγκόσμιους διαχειριστές που λειτουργούν τερματικούς σταθμούς** και απορροφούν το κύριο μερίδιο της αυξανόμενης ζήτησεως παγκοσμίως. Αυτοί, πέραν της εξειδικεύσεως και της αξιοποιήσεως οικονομικών κλίμακος, διαθέτουν ένα σημαντικό πλεονέκτημα έναντι του ΟΛΠ και του ΟΛΘ: την επιχειρηματική τους λειτουργία.

Γενικά, διαπιστώνεται ότι **πλέον τα λιμάνια είναι ολοκληρωμένοι επιχειρηματικοί οργανισμοί** που διαθέτουν διαχειριστικά και σύγχρονα πληροφοριακά συστήματα, διασυνδέσεις με εταιρίες ναυτιλιακών μεταφορών και δυνατότητες προσελκύσεως μεγάλων πελατών, επιπλέον χώρους αποθήκευσεως και υποστηρίξεως των logistics και άλλων παράλληλων δραστηριοτήτων, ενώ η λειτουργία τους γίνεται περισσότερο αποτελεσματική όταν υποστηρίζονται ικανοποιητικά από τα γενικότερα δίκτυα μεταφορών. Οι διεθνείς ελληνικοί λιμένες υπολείπονται ως προς αυτές τις οργανωτικές δομές και δυνατότητες, με αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητά τους. Αυτό εξηγεί την προσπάθεια της Πολιτείας για παραχώρηση δύο ΣΕΜΠΟ σε διαχειριστές παγκοσμίως εμβέλειας που διαθέτουν την τεχνογνωσία και τις επιχειρηματικές διασυνδέσεις που απαιτούνται για την πραγματοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων και για παροχή ευρέως φάσματος υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει κάθε διεθνής ανταγωνιστικός λιμένας.

Όσον αφορά τα υποδείγματα διαχείρισεως λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο η γενική τάση στη δεκαετία του 2000 είναι προς ουσιαστική μείωση του

2. Έρευνα για το ιδιοκτησιακό καθεστώς το 1999 από τον International Association of Ports and Harbors (IAPH), στην οποία απάντησαν 188 λιμάνια (άνω του 80% των μελών της IAPH), συμπεριλαμβανομένων των περισσότερων μεγάλων λιμένων παγκοσμίως.

150 μεγάλα λιμάνια παγκοσμίως έχουν εκχωρήσει τερματικά ή δραστηριότητες σε ιδιωτικές εταιρίες.

Ο ρόλος του Κράτους περιορίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των παράπλευρων λιμενικών εγκαταστάσεων και στην παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών (π.χ., κυματοθραύστες, λιμενοβραχίονες, κ.ά.), τα οποία ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει κίνητρο να προσφέρει.

ρόλου του Κράτους, τόσο στη διαχείριση των λιμένων όσο και στη χρηματοδότηση της αναπτύξεως των βασικών λιμενικών εγκαταστάσεων υπέρ του ιδιωτικού τομέα. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΠ ΑΕ, 150 μεγάλα λιμάνια παγκοσμίως έχουν εκχωρήσει τερματικά ή δραστηριότητες σε ιδιωτικές εταιρίες. Οι 4 μεγαλύτεροι παγκόσμιοι διαχειριστές λιμανιών ελέγχουν πάνω από 35 τερματικούς σταθμούς στην Ευρώπη, πολλοί από τους οποίους είναι άμεσα ανταγωνιστικοί του Πειραιά.

Σήμερα η δημόσια αρχή λειτουργεί κυρίως ως σχεδιαστής, διαμεσολαβητής και νομοθέτης ενώ ο ιδιωτικός τομέας δρα ως εργολάβος, χειριστής και πάροχος υπηρεσιών. Συνολικά, **η μετάθεση των ορίων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού φορέα είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τις λιμενικές υποδομές, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και την καλύτερη κατανομή των δημοσίων κεφαλαίων.** Ο ρόλος του Κράτους περιορίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των παράπλευρων λιμενικών εγκαταστάσεων (αποτελεσματικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που να εξυπηρετεί τον λιμένα) και στην παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών (π.χ., κυματοθραύστες, λιμενοβραχίονες, κ.ά.), τα οποία ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει κίνητρο να προσφέρει. Επιπλέον, δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών, εξασφαλίζει την εξομάλυνση των εξωτερικών αρνητικών οικονομικών όπου υπάρχουν (π.χ., τις δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κυκλοφοριακή συμφόρηση από τη λειτουργία του λιμένα και την εφαρμογή της νομοθεσίας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, όπως, την ομαλή λειτουργία των υπηρεσιών υποβοηθήσεως της ναυσιπλοΐας).

Τα δικαιώματα κατοχής της υδρολεκάνης του λιμένα καθώς και της παράκτιας γης όπου είναι εγκατεστημένο μέρος των λιμενικών εγκαταστάσεων δεν μεταβιβάζονται συνήθως σε ιδιώτες, λόγω και της στρατηγικής σημασίας αυτού του εδάφους. Λαμβάνοντας αυτό υπ' όψιν, τα σημαντικότερα υποδείγματα διαχείρισεως λιμένων παγκοσμίως είναι³:

Λιμένες δημόσιας διαχείρισεως (public service ports): Σε αυτούς οι υπηρεσίες διαχείρισεως του φορτίου παρέχονται από δημόσιες λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν επίσης την ιδιοκτησία της κινητής και ακίνητης περιουσίας των λιμένων και την ευθύνη της χρηματοδότησεως και πραγματοποιήσεως των αναγκαίων επενδύσεων για την ανάπτυξη της υποδομής και ανωδομής των λιμένων. Έχουν επίσης την ευθύνη της συντηρήσεως και της διαχείρισεως όλων των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα. Στις περισσότερες χώρες η δημόσια διαχείριση των λιμένων ασκείται από φορείς που απολαμβάνουν πλήρη ανεξαρτησία από την κεντρική κυβέρνηση και λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Το προσωπικό τους διέπεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ρυθμίζουν την αγορά εργασίας στον ιδιωτικό τομέα. Στην Ελλάδα, όπως ήδη προαναφέρθηκε, η διαχείριση των λιμένων πραγματοποιείται από απλές δημόσιες υπηρεσίες με όλα τα προβλήματα που διέπουν τις δημόσιες υπηρεσίες στην Ελλάδα. Η κατάσταση δε αυτή ελάχιστα άλλαξε από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν δημιουργήθηκαν για τους 12 μεγάλους λιμένες της χώρας Ανώνυμες Εταιρίες και οι εταιρίες ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ. Οι λιμένες δημόσιας διαχείρισεως εξακολουθούν να ελέγχονται

3. Σύμφωνα με τη μελέτη "World Bank Port Reform Toolkit", World Bank, 2001.

Στις περισσότερες χώρες η δημόσια διαχείριση των λιμένων ασκείται από φορείς που απολαμβάνουν πλήρη ανεξαρτησία από την κεντρική κυβέρνηση και λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Σήμερα, το 90% των μεγαλύτερων λιμένων διακινήσεως Ε/Κ παγκοσμίως εφαρμόζει το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας με μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχείρισης βασικών λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες, κυρίως σε εταιρίες διαχείρισης λιμένων.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμένων που εφαρμόζουν το υπόδειγμα διαχείρισης με παραχώρηση βασικής υποδομής και ανωδομής (landlord) είναι οι παγκοσμίου εμβέλειας λιμένες της ΒΔ Ευρώπης, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βρέμης/Βρεμερχάβεν και του Αμβούργου.

από την εκάστοτε κυβέρνηση, ενώ οι λιμενικοί υπάλληλοι είναι ουσιαστικά δημόσιοι υπάλληλοι και μάλιστα με πολύ μεγαλύτερα προνόμια και μονοπωλιακή διαπραγματευτική δύναμη σε σχέση με άλλες κατηγορίες δημοσίων υπαλλήλων. Η παρούσα κυβέρνηση προσπαθεί να κάνει ένα βήμα προς την ορθολογική οργάνωση του κλάδου και την ανάδειξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων με την προκήρυξη διαγωνισμών για την παραχώρηση ορισμένων βασικών δραστηριοτήτων των δύο μεγάλων λιμένων σε εξειδικευμένες εταιρίες διαχείρισης λιμένων παγκοσμίου εμβέλειας.

Λιμένες στους οποίους οι λιμενικές αρχές παρέχουν έναντι ενοικίου χώρο και ανωδομή (εγκαταστάσεις, γερανογέφυρες, κ.ά.) σε εταιρίες διαχείρισης φορτίου (tool ports). Τέτοιες δραστηριότητες λαμβάνουν χώρα σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα στους λιμένες του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης. Όμως οι κύριες δραστηριότητες διαχείρισης των φορτίων (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση) και η πλοήγηση των πλοίων (pilotage), πραγματοποιούνται από τους δημόσιους φορείς των λιμένων στους οποίους ανήκουν η υποδομή και η ανωδομή.

Σήμερα, το 90% των 100 μεγαλύτερων λιμένων διακινήσεως Ε/Κ παγκοσμίως εφαρμόζει το **αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας με μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχείρισης βασικών λιμενικών υπηρεσιών (Hanseatic ή landlord port) σε ιδιώτες, κυρίως σε εταιρίες διαχείρισης λιμένων.** Σε αυτό, η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξή της. Όμως, η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός, που σήμερα είναι υψηλού κόστους, και η ανέγερση των κτιριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρία διαχείρισης. Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχείρισης πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί επίσης να πραγματοποιεί τις εργασίες πλοηγείας, ρυμουλκείας και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και έργα βυθομετρήσεως και άλλες εργασίες προστιθέμενης αξίας στους λιμένες. Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισης, οι οποίες τότε μπορεί να είναι εκείνες που θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως στην προβλήτα και υπηρεσιών δεξαμενισμού, κ.ά. Με αυτή την οργανωτική δομή εξασφαλίζεται: α) Η ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής των λιμένων στις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου. Οι αποφάσεις για τις επενδύσεις και τις μεταβολές αυτές λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση για τις αλλαγές που συντελούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. β) Ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαχειριστικών εταιριών όταν περισσότερες από μία εταιρίες αναλαμβάνουν τη διαχείριση των ανταγωνιστικών λιμένων σε μία περιοχή, ή διαφορετικές προβλήτες στον ίδιο λιμένα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμένων που εφαρμόζουν το υπόδειγμα διαχείρισης με παραχώρηση βασικής υποδομής και ανωδομής (landlord) είναι **οι παγκοσμίου εμβέλειας λιμένες της ΒΔ Ευρώπης, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βρέμης/Βρεμερχάβεν και του Αμβούργου** οι οποίοι ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για τις λιμενικές εργασίες που προκύπτουν από την οικονομική δραστηριότητα στις γειτονικές τους ευρωπαϊκές πόλεις και περιοχές.

Πλήρης ιδιωτικοποίηση (comprehensive privatization) των λιμένων (private service ports): Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο διατηρεί ελάχιστο ρόλο στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του λιμένα. Το υπόδειγμα αυτό εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στο Ην. Βασίλειο και τη Ν. Ζηλανδία. Απαιτεί νέες νομοθετικές ρυθμίσεις για τον σαφή διαχωρισμό των ιδιοκτησιών και των αρμοδιοτήτων στους λιμένες μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Σε μία τέτοια μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμένων θα μπορούσαμε να φθάσουμε στην Ελλάδα με την παραχώρηση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και του management του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ σε επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, ενδεχομένως σε κάποιους από τους μεγάλους διαχειριστές λιμένων παγκοσμίως εμπέλειας που προαναφέρθηκαν. Σε μία τέτοια περίπτωση οι αρμοδιότητες του ελληνικού Δημοσίου στη λειτουργία των λιμένων θα περιοριζόταν σημαντικά.

Ελληνικοί λιμένες

Στην επόμενη ενότητα επανερχόμαστε στην παρουσίαση των ελληνικών λιμένων, του ρόλου τους στην ελληνική οικονομία και της πολιτικής που έχει επιλεγεί από τις κυβερνήσεις για τη διαχείρισή τους.

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛ&ΛΠ) του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελούν: **Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες** (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρουπόλεως, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας), οι οποίοι λειτουργούν με τη μορφή του «Οργανισμού Λιμένα ΑΕ» (Ν. 2688/1999 και Ν. 2932/2001). Από αυτούς, οι ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ είναι εταιρίες εισηγμένες στο ΧΑ. Επιπλέον, λειτουργούν: **α) 39 Λιμενικά Ταμεία**, η εποπτεία των οποίων ασκείται από το ΥΕΝ (άρθρο 10 του Ν. 2987/2002), **β) 32 Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία** και **1 Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο**, τα οποία έχουν συσταθεί με Προεδρικά Διατάγματα (άρθρο 28 του Ν. 2738/1999) και **γ) 1.250 περιφερειακοί λιμένες**, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Υπο-Λιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Σύμφωνα με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, 22 ελληνικοί λιμένες χαρακτηρίζονται ως διεθνείς, δεδομένου ότι διακινούν ετησίως άνω των 1,5 εκατ. τόνων εμπορευμάτων ή άνω των 200 χιλ. επιβατών. Οι περισσότεροι ελληνικοί λιμένες είναι επιβατικοί και εμπορευματικοί ταυτοχρόνως και το φορτίο τους διακρίνεται σε: (1) Χύδην φορτίο (ξηρό ή υγρό). (2) Γενικό φορτίο που συμπεριλαμβάνει τα Ε/Κ και τα οχηματαγωγά πλοία τύπου Ro-Ro το χαρακτηριστικό των οποίων είναι ότι έχουν ράγες και δεν χρειάζονται γερανό για την φορτοεκφόρτωσή τους. (3) Επιβάτες, εμπορεύματα και οχήματα που μεταφέρονται με επιβατηγά πλοία της ακτοπλοΐας.

Το μεταφορικό έργο που διακινήθηκε μέσω των κυριότερων ελληνικών λιμένων παρουσιάζεται στον Πίνακα 3. Παρατηρείται ουσιαστική στασιμότητα σε αυτό το μεταφορικό έργο τα τελευταία έτη. Αύξηση του όγκου των αγαθών που διακινούνται σημειώνεται μόνο στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, όμως και σε αυτόν τον λιμένα σημειώθηκε σημαντική πτώση εργασιών σε Ε/Κ το 2006.

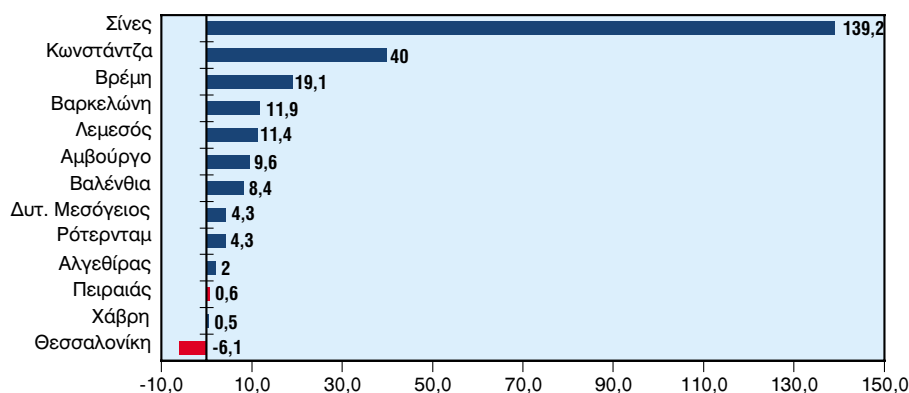
Σύμφωνα με το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, 22 ελληνικοί λιμένες χαρακτηρίζονται ως διεθνείς, δεδομένου ότι διακινούν ετησίως άνω των 1,5 εκατ. τόνων εμπορευμάτων ή άνω των 200 χιλ. επιβατών.

Πίνακας 3. Μεταφορικό έργο των κυριότερων λιμένων της Ελλάδος (αγαθά σε χιλ. τόνους)

| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Σύνολο Ελλάδος | 96.192 | 87.187 | 97.406 | 111.282 | 107.919 | 104.692 | 107.478 |
| Πειραιάς | 16.513 | 16.892 | 19.145 | 21.291 | 20.318 | 18.688 | 19.948 |
| Ελευσίνα | 15.158 | 15.124 | 16.358 | 15.212 | 13.474 | 12.570 | 12.923 |
| Θεσσαλονίκη | 13.311 | 13.916 | 14.295 | 14.334 | 15.838 | 15.969 | 16.336 |
| Βόλος | 9.628 | 7.941 | 9.182 | 9.578 | 9.129 | 9.356 | 9.463 |
| Καβάλα | 3.437 | 1.873 | 1.937 | 1.714 | 1.717 | 1.676 | 1.838 |
| Πάτρα | 3.074 | 2.348 | 3.401 | 6.470 | 4.200 | 4.127 | 4.238 |
| Ηράκλειο | 2.858 | 2.892 | 3.236 | 3.546 | 3.516 | 3.676 | 4.173 |
| Ηγουμενίτσα | 1.646 | 1.388 | 2.357 | 3.891 | 3.364 | 3.672 | 3.878 |

Πηγή: Eurostat

Διάγραμμα 1. Ρυθμός μεταβολής στη διακίνηση Ε/Κ, 2005-2006 (%)



Πηγή: European Sea Ports Organisation

Η στασιμότητα εργασιών στους ελληνικούς λιμένες συμβαίνει σε μία περίοδο μεγάλης αύξησης του διεθνούς εμπορίου και δυναμικής ανάπτυξης της οικονομίας της Ελλάδος, των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και των χωρών της ΕΕ-25.

Για την ικανοποιητική και ανταγωνιστική προσφορά των σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών απαιτείται η ουσιαστική αναβάθμιση της επιχειρηματικής λειτουργίας των ελληνικών λιμένων.

Η στασιμότητα εργασιών στους ελληνικούς λιμένες συμβαίνει σε μία περίοδο μεγάλης αύξησης του διεθνούς εμπορίου και δυναμικής ανάπτυξης της οικονομίας της Ελλάδος, των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και των χωρών της ΕΕ-25. Μία συγκριτική παρουσίαση των επιδόσεων των ελληνικών λιμένων και άλλων ανταγωνιστικών λιμένων φαίνεται στο Διάγραμμα 1. Η αύξηση του έργου κατά 40% στην Κωνσταντζα της Ρουμανίας το 2006, έναντι -6,1% στη Θεσσαλονίκη αποτελεί επιβεβαίωση της καθοδικής πορείας. Ο λιμένας της Κωνσταντζας (τον οποίον διαχειρίζεται εξειδικευμένος διαχειριστής) διακίνησε το 2005 540,4 χιλ. TEUs, έναντι 315,5 χιλ. TEUs στην Θεσσαλονίκη, ενώ το 1995 ο συσχετισμός ήταν 230 χιλ. TEUs για τη Θεσσαλονίκη, έναντι 106 χιλ. TEUs στην Κωνσταντζα.

Για την ικανοποιητική και ανταγωνιστική προσφορά των σύγχρονων λιμενικών υπηρεσιών απαιτείται η ουσιαστική αναβάθμιση της επιχειρηματικής λειτουργίας των ελληνικών λιμένων. Ειδικότερα, εγείρονται θέματα όπως: α) Η άμεση και επαρκής χρηματοδότηση σημαντικών επενδύσεων σε σύγχρονες λιμενικές υποδομές που δεν είναι δυνατό να γίνει από το υπερχρεωμένο Ελληνικό Δημόσιο. β) Η καθαρά επιχειρηματική λειτουργία των διοικήσεων και του προσωπικού των λιμένων, δηλαδή, το αντίθετο της λειτουργίας τους ως δημόσιες υπηρεσίες. Αυτά απαιτούν, μεταξύ άλλων: (1) Την ανάληψη από τις διαχειριστικές αρχές των λιμένων επιχειρηματικών κινδύνων με στόχο το κέρδος. (2) Την ευελιξία αυτών των αρχών στη λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων, αντί της αέναης αναμονής για τη λήψη πολι-

τικών – κομματικών αποφάσεων. (3) Την αξιοποίηση από τις διαχειριστικές αρχές των λιμένων των αναρίθμητων ευκαιριών που προκύπτουν, ιδιαίτε- ρως για τη χώρα μας, για την ανάπτυξη των λιμένων. (4) Την αποτελεσμα- τική λειτουργία των λιμένων για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών (επι- βατών και επιχειρήσεων) και της οικονομίας γενικότερα.

Οι εξελίξεις και οι ανάγκες αυτές έχουν ήδη οδηγήσει τις περισσότερες χώρες στον κόσμο στην υιοθέτηση υποδειγμάτων επιχειρηματικής, και σε μεγάλο βαθμό ανταγωνιστικής, διαχείρισης των λιμένων. Δεδομένου δε ότι υψηλού επιπέδου επιχειρηματικότητα και ενίσχυση των ανταγωνιστικών συνθηκών επιτυγχάνεται με την ανάληψη της διαχείρισης των λιμένων από παγκοσμίου εμβέλειας εξειδικευμένα επιχειρηματικά σχήματα με δια- συνδέσεις με τις μεταφορικές εταιρίες στις θαλάσσιες μεταφορές, πολλές χώρες έχουν προχωρήσει στην υιοθέτηση διαφόρων μορφών ιδιωτικοποιή- σεως των λιμένων τους ή, εναλλακτικά, στη λειτουργία τους με ιδιωτικοοι- κονομικά κριτήρια.

ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ

Ο λιμένας του Πειραιά είναι η βασική πύλη της χώρας μας στο διεθνές εμπόριο και βασικός λιμένας για το εγχώριο εμπόριο και τη διακίνηση επι- βατών. Είναι ο 17^{ος} σε μέγεθος λιμένας της Μεσογείου στη διακίνηση φορ- τίου και ο 1^{ος} στην Ευρώπη στη διακίνηση επιβατών. Έχει δε σημαντικές προοπτικές να μετεξελιχθεί και να διευρύνει τον ρόλο του με πρότυπο την ανάπτυξη των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων όπως του Ρότερνταμ και του Αμβούργου. Οι τελευταίοι εξυπηρετούν ενδοχώρες πολύ ευρύτερες από τις άμεσα γειτνιάζουσες πόλεις και περιοχές. Ο λιμένας του Πειραιά θεω- ρείται ότι διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναδείξει τη χώρα μας σε κόμβο εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας.

Η διαχείριση του λιμένα του Πειραιά από την εταιρία ΟΛΠ ΑΕ, με τη σημε- ρινή της δυναμικότητα και επιχειρηματική λειτουργία, συνεπάγεται τη δια- κίνηση περίπου 1,4 εκατ. TEUs ετησίως (Πίνακας 4). Το σημερινό υπόδειγ- μα διαχείρισης της ΟΛΠ ΑΕ έχει οδηγήσει σε σταδιακή χειροτέρευση της θέσεως του λιμένα στη διεθνή κατάταξη, παρά τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατέχει αυτός λόγω της στρατηγικής γεωγραφικής θέσεώς του. Ο αριθμός των Ε/Κ που κινήθηκαν τα τελευταία έτη υπολείπε- ται κατά πολύ αυτού που επιτεύχθηκε το 2003. Έτσι, ενώ το 1998, το ΣΕΜΠΟ στον Πειραιά ήταν στην 41η θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει του διακινούμενου φορτίου Ε/Κ, το 2005 ήταν στην 60η θέση.

Πίνακας 4. Κίνηση Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ (TEUs)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Εισαγωγές/Εξαγωγές | 379.298 | 393.695 | 419.348 | 464.019 | 462.240 | 443.154 |
| Μεταφόρτωση | 552.091 | 762.433 | 909.220 | 790.727 | 660.461 | 694.091 |
| Κενά | 234.408 | 248.811 | 276.567 | 286.817 | 271.811 | 266.163 |
| Σύνολο | 1.165.797 | 1.404.939 | 1.605.135 | 1.541.563 | 1.394.512 | 1.403.408 |
| Ετήσια μεταβολή (%) | | 2,05 | 14,25 | -3,96 | -9,50 | 0,60 |

Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΠ

Οι εξελίξεις αυτές αποδίδονται και στα ακόλουθα: Πρώτον, ο λιμένας του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να ξεφορτώνει 13 TEUs ανά γερανό ανά ώρα,

Το σημερινό υπόδειγμα διαχείρισης της ΟΛΠ ΑΕ έχει οδηγήσει σε σταδιακή χειροτέρευση της θέσεως του λιμένα στη διεθνή κατάταξη, παρά τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατέχει.

Η μέχρι σήμερα υστέρηση του λιμένα ενισχύεται και από τη μεγάλη υστέρηση στη διενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων σε βασικές υποδομές και σύγχρονο εξοπλισμό.

όταν ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι στα 20 TEUs και 18-λιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν δυνατότητες που φτάνουν στα 33 TEUs ανά γερανό ανά ώρα. Δεύτερον, η παραγωγικότητα του ΟΛΠ ΑΕ είναι κατά 35% περίπου χαμηλότερη έναντι των ανταγωνιστών του, προσθέτοντας άλλο ένα εμπόδιο στην προσπάθεια μετεξελίξεως του λιμένα του Πειραιά σε ανταγωνιστικό διαμετακομιστικό κέντρο⁴. Τρίτον, η πορεία του κύκλου εργασιών και της κερδοφορίας του ΟΛΠ ΑΕ απέχει πολύ από τις δυνατότητες του λιμένα. Όπως ήδη προαναφέρθηκε, μέρος των κερδών του ΟΛΠ δεν οφείλεται στην ανταγωνιστικότητά του, αλλά στην μονοπωλιακή θέση που απολαμβάνει για τις εισαγωγές/εξαγωγές προς/εκτός Ελλάδος και για μεταφορές αυτοκινήτων. Επίσης, το 2007 τα κέρδη έχουν αυξηθεί από σημαντικούς έκτακτους παράγοντες.

Από τα ανωτέρω προκύπτει η μέχρι σήμερα υστέρηση του λιμένα όσον αφορά την προσαρμογή του στις εξελίξεις. Η αδυναμία αυτή ενισχύεται και από τη μεγάλη υστέρηση στη διενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων σε βασικές υποδομές και σύγχρονο εξοπλισμό. Ειδικότερα, το κόστος των απαιτούμενων επενδύσεων για τον ΟΛΠ εκτιμάται σε € 110 εκατ. για την κατασκευή της Προβλήτας I και για την εγκατάσταση του αναγκαίου μηχανολογικού εξοπλισμού σε αυτή. Επιπλέον, απαιτούνται επενδύσεις ύψους € 110 εκατ. για την αναβάθμιση της Προβλήτας II, επενδύσεις € 250 εκατ. για την κατασκευή της Προβλήτας III και επιπλέον € 44 εκατ. για λοιπές επενδύσεις. Το γενικό σύνολο των επενδύσεων που απαιτούνται ανέρχεται στα € 514 εκατ. Το ποσό αυτό είναι εξαιρετικά μεγάλο σε σχέση με τον κύκλο εργασιών και την κερδοφορία του ΟΛΠ και αυτό καθιστά τον ΟΛΠ ΑΕ ουσιαστικά αδύναμο να αναλάβει ένα τέτοιο επενδυτικό πρόγραμμα. Επιπλέον, ούτε ενδείκνυται το υπερχρεωμένο Ελληνικό Δημόσιο να αφιερώσει χρήματα των φορολογουμένων για να πραγματοποιήσει αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ, αφού η ΟΛΠ ΑΕ με τη σημερινή της οργανωτική δομή και λειτουργία δεν είναι προφανώς σε θέση να διαχειρισθεί την παραγωγική δραστηριότητα που θα προκύψει από τις επενδύσεις των € 514 εκατ. Δεν είναι δηλαδή σε θέση να προσελκύσει πελατεία 4,7 εκατ. Ε/Κ ετησίως, αντί των 1,4 εκατ. Ε/Κ που προσελκύει σήμερα. Άλλωστε, σύμφωνα και με τους όρους δανειοδοτήσεως της Ευρωπαϊκής Τραπεζής Επενδύσεων, ο ΟΛΠ ΑΕ δεν μπορεί να δανεισθεί περισσότερο από το 4πλάσιο των κερδών του πριν από φόρους, τόκους και δικαιώματα μειοψηφίας. Δηλαδή, σύμφωνα με τα αποτελέσματά του το 2007 δεν μπορεί να δανεισθεί περισσότερο από € 100 εκατ.

Ο μεγάλος και επιτυχημένος λιμένας του Ρότερνταμ, με διακίνηση 10,8 εκ. TEUs το 2007 (2006-2007: αύξηση +12%), και ο παγκόσμιος διαχειριστής Dubai Ports World, είναι κρατικών συμφερόντων. Όμως, το πλαίσιο λειτουργίας τους είναι ευέλικτο και λειτουργούν ως μία ιδιωτική εταιρία για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των πελατών τους, για προσέλκυση όσο το δυνατό περισσότερων εργασιών και για μεγιστοποίηση των κερδών τους. Αντίθετα, το πλαίσιο λειτουργίας των ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ απέχει πολύ από το πλαίσιο λειτουργίας μίας ιδιωτικής εταιρίας. Λειτουργούν με

4. Τα αποτελέσματα μελέτης για την οικονομική αποτελεσματικότητα των 22 σημαντικότερων ευρωπαϊκών λιμένων το 2002, κατατάσσουν τον λιμένα του Πειραιά προτελευταίο. (L. Trujillo, B. Tovar, "The European port industry: an analysis of its economic efficiency", *Maritime Economics and Logistics*, Palgrave Macmillan Journals, τεύχος 9(2), σελ. 148-171, 2007.

Ακόμη και εάν η ΟΛΠ ΑΕ και η ΟΛΘ ΑΕ ενισχύονταν με Διευθύνοντες Συμβούλους και διευθυντικά στελέχη από τη διεθνή αγορά, δεν θα είχαν και πάλι δυνατότητα αποτελεσματικής αναπτύξεώς τους, αφού δεν θα είχαν τη δυνατότητα εφαρμογής βέλτιστων πρακτικών και στρατηγικής, ούτε δυνατότητα αναλήψεως των αναγκαίων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει παρόμοια προβλήματα με τον λιμένα του Πειραιά, όπως είναι η χαμηλή ανάπτυξη και οι καθυστερήσεις σε ζωτικής σημασίας επενδύσεις.

ορισμό των διοικήσεών τους από τον εκάστοτε αρμόδιο Υπουργό, με αποτέλεσμα ο ΟΛΠ ΑΕ να έχει αλλάξει από το 2000 έως σήμερα έξι (6) Διευθύνοντες Συμβούλους, έναντι μόνο δύο Διευθύνοντων Συμβούλων που είχε ο λιμένας της Αμβέρσας τα τελευταία 50 έτη⁵. Επίσης, επιβαρύνονται από το ισχύον δημοσιοϋπαλληλικό εργασιακό καθεστώς και από την έντονη παρέμβαση των πολιτικών κομμάτων και άλλων κρατικών παραγόντων στη λειτουργία τους. Αυτοί είναι οι λόγοι που ακόμη και εάν οι Οργανισμοί αυτοί ενισχύονταν με Διευθύνοντες Συμβούλους και διευθυντικά στελέχη από τη διεθνή αγορά, δεν θα είχαν και πάλι δυνατότητα αποτελεσματικής αναπτύξεώς τους, αφού δεν θα είχαν τη δυνατότητα εφαρμογής βέλτιστων πρακτικών και στρατηγικής, ούτε δυνατότητα αναλήψεως των αναγκαίων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Τέλος, ακόμη και εάν υπήρχαν τα απαιτούμενα κεφάλαια, και εάν άλλαζε το καταστατικό λειτουργίας του ΟΛΠ ΑΕ και του ΟΛΘ ΑΕ, και εάν οι εταιρίες αυτές αποκτούσαν υποδειγματική διοικητική και επιχειρηματική οργάνωση, και πάλι η νέα διοίκηση των εταιριών δεν θα επέλεγε να αναλάβει ο ίδιος ο ΟΛΠ ή ο ΟΛΘ τον υψηλό επιχειρηματικό κίνδυνο των ανωτέρω επενδύσεων, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οι εργασίες άνω του 1 εκατ. Ε/Κ θα αποτελούν κίνηση μεταφορτώσεως (transit) και παρουσιάζουν ευμετάβλητη ζήτηση. Στο έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον του κλάδου, οι ΟΛΠ και ΟΛΘ θα επέλεγαν και πάλι να επωφεληθούν από την τεχνογνωσία, την πείρα και τις διασυνδέσεις των πολυεθνικών εταιριών διαχείρισεως λιμένων που ήδη είναι σε πλεονεκτική θέση να προσελκύσουν νέους πελάτες.

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος της χώρας και η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετεί είναι η Μακεδονία, η Θράκη και μέρος της Θεσσαλίας, η ΠΓΔΜ, η ΝΔ Βουλγαρία, η Ν. Σερβία, η Αλβανία και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Αποτελεί δε βασικό παράγοντα αναπτύξεως της ευρύτερης περιοχής. Ο λιμένας αυτός παρουσιάζει παρόμοια προβλήματα με τον λιμένα του Πειραιά, όπως είναι η χαμηλή ανάπτυξη και οι καθυστερήσεις σε ζωτικής σημασίας επενδύσεις. Έτσι, το 2006, ενώ η διακίνηση Ε/Κ στα ευρωπαϊκά λιμάνια, στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα αυξήθηκε κατά 12,9%, ο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΘ σημείωσε πτώση εργασιών κατά -6,07% (Πηγή: ESPO). Η κατασκευή της Προβλήτας 6 που ξεκίνησε το 1993 δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί.

Επίσης, ο λιμένας της Θεσσαλονίκης περιορίζεται από τον αστικό ιστό και δεν είναι ικανοποιητικά συνδεδεμένος με το σιδηροδρομικό δίκτυο και την περιμετρική οδό της πόλεως. Από την άλλη πλευρά οι προοπτικές αναπτύξεως του λιμένα είναι εξαιρετικά ευνοϊκές, αφού για τη δεκαετία 2005-2015 αναμένεται τριπλασιασμός της κινήσεως Ε/Κ στην περιοχή της Ανατ. Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Θα πρέπει βέβαια να αντιμετωπισθεί ο έντονος ανταγωνισμός, κυρίως από το λιμάνι της Κωνσταντίας και τα άλλα μεσογειακά λιμάνια, πράγμα που μέχρι στιγμής δεν συμβαίνει. Εκτιμάται ότι τα τελευταία έτη τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας έχασαν 14% από το μερίδιο αγοράς που διέθεταν. Είναι φανερό ότι δεν αρκεί η πλεονεκτική γεωγραφική θέση του λιμένα, πρέπει επιπλέον να έχει την ανάλογη επιχειρηματικότητα, την εμπειρία, την τεχνογνωσία, το εμπόρευμα και τις

5. Θάνος Πάλλης, ομιλία στην εκδήλωση «Ελληνικοί Λιμένες», ΕΝΟΕ, 6.3.2008.

Συμβάσεις
παραχώρησης
στον ΟΛΠ ΑΕ και
στον ΟΛΘ ΑΕ

συνέργειες προκειμένου να διατηρηθεί κερδοφόρος και να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Η Κυβέρνηση έχει προκρίνει τη λύση της παραχώρησης σε στρατηγικό επενδυτή τμήματος του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ ΑΕ. Έχει ήδη προκηρυχθεί η παραχώρηση της διαχείρισης της Προβλήτας II και της Προβλήτας III του ΟΛΠ για διάστημα έως και 50 έτη. Προβλέπεται η υλοποίηση επενδυτικού σχεδίου, ύψους € 450-500 εκατ., που θα συμβάλει στην εκτίναξη της δυναμικότητας του λιμένα σε διακίνηση Ε/Κ στα 4,8 εκατ. TEUs μέχρι το 2015, δημιουργώντας εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας. Επιπλέον, εκτιμάται ότι από την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων γύρω από τον λιμένα θα δημιουργηθούν 2.300 νέες θέσεις εργασίας (800 άμεσης και 1.500 έμμεσης απασχολήσεως). Ειδικότερα, η υλοποίηση του ανωτέρω επενδυτικού προγράμματος και ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμένα του Πειραιά θα αυξήσουν αντίστοιχα τη ζήτηση για παραλιμενικές υπηρεσίες, όπως τροφοδοσία πλοίων, ναυπηγοεπισκευές εργασίες, πρακτόρευση πλοίων, μεσιτεία και άλλα. Υπολογίζεται, μάλιστα, ότι ο σχετικός ετήσιος τζίρος θα φθάσει τα € 500 εκατ., από € 250 εκατ. που είναι σήμερα (Πρακτικά Βουλής, 12.3.2008).

Παραχωρούνται επίσης, κτήρια γραφείων, αποθήκες, μηχανολογικός εξοπλισμός και πληροφοριακά συστήματα. Η ανάδοχος εταιρία θα καταβάλει αρχικά το ποσό των € 50 εκατ. και ετήσιο ενοίκιο το οποίο θα είναι μεταβλητό ανάλογα με τα έσοδά της. Προβλέπεται δε η καταβολή εγγυημένου τμήματος ανεξαρτήτως της μελλοντικής διακυμάνσεως των εσόδων του αναδόχου (ίσο με το 70% της προβλέψεως που περιλαμβάνεται στο επιχειρηματικό σχέδιο που υπέβαλε η εταιρία). Αυτό εκτιμάται σε € 5,2 εκατ. για την Προβλήτα II και σε € 2,2 εκατ. για την Προβλήτα III αυξανόμενα κατ' έτος κατά 2%. Περαιτέρω, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος απαξίωσης του λιμένα, η εταιρία θα πρέπει να έχει σε ετοιμότητα τουλάχιστον το 65% της δυναμικότητάς του. Εάν αυτό δεν συμβεί σε τρεις συνεχόμενες χρήσεις η εταιρία θα απομακρύνεται. Τέλος, προβλέπεται και μέγιστο όριο αποδόσεως της επενδύσεως για τον ανάδοχο. Εάν η αποδοτικότητα των κεφαλαίων του υπερβεί κατά 1 ποσοστιαία μονάδα το 15%, τότε τα κέρδη της επόμενης οικονομικής χρήσεως θα διανέμονται με αναλογία 50%-50% στον ΟΛΠ και την ανάδοχο εταιρία.

Μέχρι να ολοκληρωθούν οι εργασίες στην Προβλήτα I (στην οποία θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται ο ΟΛΠ), προβλέπεται η απασχόληση του προσωπικού στην Προβλήτα II για μία μεταβατική περίοδο με το ίδιο καθεστώς μισθών και εργασίας που υπάρχει σήμερα στον ΟΛΠ.

Παράλληλα, ο ΟΛΠ θα δραστηριοποιείται στην Προβλήτα I, στην οποία ήδη διενεργούνται εργασίες επεκτάσεως και αναβαθμίσεως, ώστε να αυξήσει το δυναμικό του και να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς, σε ανταγωνισμό με τις υπό παραχώρηση προβλήτες. Βέβαια, οι εργασίες επεκτάσεως και αναβαθμίσεως της Προβλήτας αυτής δεν θα ολοκληρωθούν πριν από τα μέσα του 2009, πράγμα που δημιουργεί θέμα απασχολήσεως του προσωπικού του ΟΛΠ. Μέχρι να ολοκληρωθούν οι εργασίες στην Προβλήτα I, προβλέπεται η απασχόληση του προσωπικού στην Προβλήτα II για μία μεταβατική περίοδο με το ίδιο καθεστώς μισθών και εργασίας που υπάρχει σήμερα στον ΟΛΠ. Γενικότερα οι εργαζόμενοι μπορούν: α) να επιλέξουν να συνταξιοδοτηθούν, εφόσον βρίσκονται κοντά στη συνταξιοδότηση, β) να ζητήσουν την μετάταξή τους στον δημόσιο τομέα ή, εφόσον δεν εντάσ-

σονται ή δεν επιλέξουν τα παραπάνω, γ) να συνεχίσουν την εργασία τους στην Προβλήτα Ι, όταν αυτή θα είναι έτοιμη, με το ίδιο εργασιακό καθεστώς. Στην περίπτωση του ΟΛΘ, οι εργαζόμενοι που δεν εντάσσονται ή δεν επιλέξουν τις εναλλακτικές α) και β), αλλά και δεν μπορούν να απορροφηθούν από άλλες δραστηριότητες του ΟΛΘ, εξασφαλίζουν υποχρεωτικώς την πρόσληψή τους από την ανάδοχο εταιρία διατηρώντας τα εργασιακά τους δικαιώματα. Υπολογίζεται ότι θα αποχωρήσουν περίπου 620 εργαζόμενοι, με συνολικό κόστος € 80-100 εκατ. που θα καταβληθεί από τους δύο Οργανισμούς. Το κόστος αυτό είναι συνέπεια του προηγούμενου εργασιακού καθεστώτος και όχι της επιχειρησιακής αναδιάρθρωσης που προωθείται σήμερα.

Πέραν της αλλαγής στο υπόδειγμα διαχείρισεως του λιμένα του Πειραιά, η σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο για απευθείας μεταφόρτωση των Ε/Κ από το πλοίο στον σιδηρόδρομο, αναμένεται να επιτευχθεί έως το 2010, όταν θα τεθεί σε λειτουργία το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου με σιδηροδρομική σύνδεσή του με το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο.

Ο ΟΛΘ, αποσκοπώντας στην αύξηση της δυναμικότητάς του, έχει ήδη πραγματοποιήσει την πρώτη φάση του επενδυτικού προγράμματος ύψους € 100 εκατ., ενώ το συνολικό ύψος του προγράμματος ανέρχεται στα € 280 εκατ. Ωστόσο, όπως και στον ΟΛΠ, το ποσό των απαιτούμενων επενδύσεων είναι μεγάλο, δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ήταν € 45,9 εκατ. το 2006 και τα καθαρά κέρδη προ φόρων € 5,1 εκατ. Επίσης, τα χρονικά περιθώρια για την υλοποίηση των έργων είναι περιορισμένα. Από την άλλη πλευρά, η ανάγκη για προσέλκυση νέων πελατών που θα εξασφαλίσουν τον αναγκαίο όγκο εμπορευματικών ροών είναι επιτακτική. Για τον λόγον αυτόν έχει ήδη προκηρυχθεί η συνολική παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ (που συνέβαλε κατά 55,8% στα έσοδα του ΟΛΘ το 2006) για τα επόμενα 30 έτη. Η εταιρία που θα τον διαχειρίζεται υπολογίζεται ότι θα επενδύσει περίπου € 250 εκατ., γεγονός που θα τριπλασιάσει τη σημερινή δυναμικότητα του λιμένα στα 1,6 εκατ. ΤΕUs. Στην περίπτωση αυτή έχουν εκφρασθεί ανησυχίες για το ότι προβλέπεται μόνο ένας διαχειριστής στον λιμένα της Θεσσαλονίκης. Με τα σημερινά δεδομένα ο λιμένας αυτός δεν μπορεί να προσφέρει επαρκές έργο για απασχόληση δύο ή περισσότερων διαχειριστών, αφού διακινεί μόλις 400 χιλ. Ε/Κ. Βέβαια, για να αποφευχθεί η μονοπωλιακή συμπεριφορά του νέου αναδόχου, έχει προβλεφθεί ότι, εάν τα φορτία ξεπεράσουν τις προβλέψεις και μπορούν να δικαιολογήσουν την είσοδο και νέου παρόχου, τότε θα προκηρυχθεί νέος διαγωνισμός στο μέλλον. Όμως, αυτό μπορεί να καταστεί αντικίνητρο στην επέκταση των εργασιών από τον νέο ανάδοχο. Αποτελεσματική για την ενίσχυση του ανταγωνισμού είναι και η έμφαση στην ανάπτυξη των άλλων δύο βασικών πυλών της Βορείου Ελλάδος, της Αλεξανδρουπόλεως και της Καβάλας, που αποσκοπεί στη σταδιακή αύξηση της συμβολής τους στη μεταφόρτωση, στη διαμετακομιστική κίνηση και τις εισαγωγές/εξαγωγές της Ελλάδος⁶.

Η ανάγκη για προσέλκυση νέων πελατών που θα εξασφαλίσουν τον αναγκαίο όγκο εμπορευματικών ροών είναι επιτακτική. Για τον λόγον αυτόν έχει ήδη προκηρυχθεί η συνολική παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ (που συνέβαλε κατά 55,8% στα έσοδα του ΟΛΘ το 2006) για τα επόμενα 30 έτη.

6. Ο λιμένας της Αλεξανδρουπόλεως συνιστά την απόληξη του οδικού άξονα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και θα μπορούσε να εξυπηρετήσει φορτία από και προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας. Σε εξέλιξη βρίσκεται σήμερα πρόταση επεκτάσεως του λιμένα ενώ για την πλήρη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του απαιτείται η επιτάχυνση των έργων υποδομής και ανωδομής, η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η δημιουργία Ελεύθερης Εμπορευματικής Ζώνης δεδομένου ότι αποτελεί την πύλη του άξονα τη Εγνατίας και την κατάληξη του Διευρωπαϊκού άξονα και του πετρελαιοαγωγού με το Μπουργκάς. Στον λιμένα της Καβάλας υπάρχουν προγραμματισμένα έργα επεκτάσεως και προμήθειας νέου μηχανολογικού εξοπλισμού που θα τον καταστήσουν ικανό να εξυπηρετεί εμπορευματική κίνηση κάθε είδους.

Συμπεράσματα

Τα δεδομένα στο εμπόριο και την λιμενική βιομηχανία έχουν αλλάξει ριζικά δημιουργώντας σημαντικές ευκαιρίες αναπτύξεως για τους λιμένες αλλά και απειλές.

Το υπόδειγμα παραχωρήσεως δραστηριοτήτων σε παγκοσμίου εμβέλειας διαχειριστές που προωθείται για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ εφαρμόζεται ευρέως και επιτυχώς διεθνώς.

Οι σημερινές συνθήκες καθιστούν οποιαδήποτε άλλη ανάμειξη των δημοσίων αρχών στους διεθνείς ελληνικούς λιμένες ανασχετική για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς τους και, κατ' επέκταση, για την αξιοποίηση των ευκαιριών που ισοδυναμούν με ευκαιρίες για την ευρύτερη οικονομία.

Τα δεδομένα στο εμπόριο και την λιμενική βιομηχανία έχουν αλλάξει ριζικά δημιουργώντας σημαντικές ευκαιρίες αναπτύξεως για τους λιμένες αλλά και απειλές εξαιτίας του έντονου ανταγωνισμού ανάμεσά τους. Έτσι, το όραμα της λιμενικής πολιτικής και κάθε λιμένα θα πρέπει υποχρεωτικά να εντάσσεται ρεαλιστικά στις νέες συνθήκες ανταγωνισμού και να εξασφαλίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων, με όρους που υπηρετούν την αναπτυξιακή πορεία της χώρας. **Δεν αρκεί η κερδοφορία των διεθνών ελληνικών λιμένων χωρίς αναπτυξιακή τροχιά και μελλοντική προοπτική.** Προκειμένου να διατηρηθεί το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά τους, το υπόδειγμα διαχείρισεως των λιμένων θα πρέπει: α) Να χαρακτηρίζεται από **επιχειρηματικότητα και ευελιξία αποφάσεων**, β) Να παράγει προστιθέμενη αξία από την **ολοκληρωμένη προσέγγιση** σε θέματα διαχείρισεως και logistics, η οποία θα τους καθιστά ελκυστικότερους. γ) Να δημιουργεί και να εκμεταλλεύεται τις **οικονομίες κλίμακος και σκοπού** που πλέον είναι κοινή πρακτική στους διεθνείς λιμένες.

Το υπόδειγμα παραχωρήσεως δραστηριοτήτων σε παγκοσμίου εμβέλειας διαχειριστές που προωθείται για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, διαθέτει τα παραπάνω χαρακτηριστικά και εφαρμόζεται ευρέως και επιτυχώς διεθνώς, όπως αναλύθηκε πιο πάνω. Επιπλέον, βοηθά την ταχεία ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και συνεπάγεται σημαντικά οφέλη για την τοπική και εθνική οικονομία, ιδιαίτερα για τους εργαζόμενους και, τελικά, για τον Έλληνα καταναλωτή όπως: α) Η ιδιοκτησία των λιμένων παραμένει στον ΟΛΠ ΑΕ και στον ΟΛΘ ΑΕ. β) Δημιουργούνται έσοδα για το Δημόσιο αφού οι ΟΛΠ και ΟΛΘ, συμμετέχοντας δυναμικά στην υπεραξία που θα δημιουργηθεί από την ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα θα επιστρέψουν στον βασικό τους μέτοχο, δηλαδή στο Ελληνικό Δημόσιο, μέρος των κερδών τους. Χαρακτηριστικά, ο Επίτροπος Ζ. Μπαρό, υπεύθυνος μεταφορών στην ΕΕ, δήλωσε ότι σε βάθος 20 ετών τα οικονομικά οφέλη από την παραχώρηση δραστηριοτήτων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ είναι δυνατόν να αγγίξουν το € 1 δις. γ) Ο πάροχος θα αναγκασθεί να προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες για να προσελκύσει φορτία, με σημαντικά οφέλη για τα εισαγόμενα και εξαγόμενα προϊόντα.

Η παρουσία του κράτους είναι αναγκαία στη διαμόρφωση της γενικότερης λιμενικής πολιτικής, στον διακανονισμό χρήσεως γης και **συμπληρωματική** στον βαθμό που πρέπει να φροντίσει ώστε οι λιμένες να εντάσσονται στον ευρύτερο σχεδιασμό του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών της χώρας παρέχοντας τις απαραίτητες **συνέργειες** και αποφεύγοντας προβλήματα, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο από την ανάπτυξη του λιμανιού χωρίς ανάλογη ανάπτυξη στα άλλα συστήματα μεταφορών. Επίσης, πρέπει να εγγυάται ότι δεν δημιουργούνται μονοπωλιακές συνθήκες στην παροχή των λιμενικών υπηρεσιών, ότι ικανοποιούνται οι συνθήκες ασφάλειας στους λιμένες και πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενοι ποιοτικοί έλεγχοι στα προϊόντα. Οι σημερινές συνθήκες καθιστούν οποιαδήποτε άλλη ανάμειξη των δημοσίων αρχών στους διεθνείς ελληνικούς λιμένες ανασχετική για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς

τους και, κατ' επέκταση, για την αξιοποίηση των ευκαιριών που ισοδυναμούν με ευκαιρίες για την ευρύτερη οικονομία. Αντιθέτως, επιβάλλεται μία διαφορετική προσέγγιση στρατηγικού και επιχειρηματικού σχεδιασμού για το μέλλον τους, που θα αξιοποιεί τα επιτυχημένα υποδείγματα ως προς τις νέες δυνατότητες διαχείρισής τους.