



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η περίπτωση αποκρατικοποίησης του ΟΛΠ-
Προοπτικές για την εταιρεία και για την
ελληνική οικονομία.»**

Σπουδάστριες:

Γεωργακοπούλου Νικολίτσα

Φωτοπούλου Νικολέττα

Εποπτεύων Καθηγητής: Βάσιος Ηλίας

Πάτρα 2018

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες	σελ.4
Περίληψη.....	σελ.5
Abstract.....	σελ.5
Εισαγωγή.....	σελ.6

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΟΛΠ

1.1	Ιστορική αναδρομή.....	σελ.7
1.2	Καταστατικό.....	σελ.9
1.3	Οργανόγραμμα.....	σελ.13
1.4	Δυναμικό ΟΛΠ.....	σελ.15
1.5	Σχετικά με τον ΟΛΠ.....	σελ.16
1.6	Στρατηγική Όραμα.....	σελ.17
1.7	Κοινωνική Ευθύνη.....	σελ.18
1.8	Ανταγωνισμός	σελ.19
1.8.1	Εγχώριος Ανταγωνισμός	σελ.19
1.8.2	Διεθνής Ανταγωνισμός.....	σελ.20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

2.1	Εξελίξεις κατά τα έτη 1996-2000.....	σελ.21
2.2	Ανταγωνιστικός ο ΟΛΠ το 2001 με νέα τιμολόγια και προβλέψεις για κέρδη.....	σελ.23
2.3	Εκτιμήσεις της διοίκησης για μεγέθη 2003-2004.....	σελ.23
2.4	Οικονομικά αποτελέσματα για το 2006.....	σελ.24
2.5	Αύξηση κερδών για το 2007.....	σελ.25
2.6	Ο ΟΛΠ τα έτη 2007-2009.....	σελ.26
2.7	Κέρδη προ φόρων το Ά εξάμηνο του 2009.....	σελ.27
2.8	Με ζημιά κλείνει το 2009 για τον ΟΛΠ.....	σελ.28
2.9	Γιατί ο ΟΛΠ δεν ωφελούσε το κράτος	σελ.30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

3.1 Κατάληψη στα γραφεία του ΟΛΠ.....σελ.32	
3.2 Προβλήματα στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων από τις απεργίες	σελ.33
3.3 Η έκθεση της ΓΕΕΔ για τον ΟΛΠ.....σελ.34	
3.4 7 προβλήματα του ΟΛΠ που πρέπει να λυθούν	σελ.36
3.5 Συνοπτικά τα προβλήματα για σωστή λειτουργία του ΟΛΠ.....σελ.37	
3.6 Λύση της αποκρατικοποίησης	σελ.38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο ΑΡΧΗ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΛΠ

4.1 Η «μέρα» της αποκρατικοποίησης.....σελ.39	
4.2 Στόχος επένδυσης της Cosco	σελ.40
4.3 Οι βλέψεις της Cosco για τους εργαζομένους ...σελ.41	
4.4 Οι αλλαγές στον ΟΛΠ μετά την παραχώρηση του στην Cosco.....σελ.41	
4.5 Οι αλλαγές στον ΟΛΠ μετά την παραχώρηση του στην COSCO.....σελ.42	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

5.1 Η Συμφωνία της πώλησης του ΟΛΠ στη Cosco	σελ.44
5.2 Χρονοδιάγραμμα ΟΛΠ.....σελ.46	
5.3 Οι υποχρεώσεις της Cosco.....σελ.47	
5.4 Η ανάπτυξη της οικονομίας από τον ΟΛΠ.....σελ.48	
5.5 Διεθνείς σήμα για επενδύσεις	σελ.52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. Α.Ε

6.1 Αποτελέσματα Ερωτηματολογίου.....σελ.54	
6.2 Συμπεράσματα Έρευνας	σελ.64
Συμπεράσματα	σελ.65
Βιβλιογραφία.....σελ.67	
Παράρτημα.....σελ.70	

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστούμε θερμά τον Κ. Βάσιο Ηλία για την ανάθεση του θέματος και την καθοδήγηση του ώστε να ολοκληρωθεί η εργασία μας ,αλλά και για τη βοήθεια που μας παρείχε. Καθώς και τους ανθρώπους οι οποίοι μας βοήθησαν απατώντας στο ερωτηματολόγιο που ετοιμάσαμε για την έρευνα μας!!!!

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρακάτω πτυχιακή εργασία έχει σκοπό την μελέτη του λιμένα Πειραιά πριν και μετά την αποκρατικοποίηση του.

Στο πρώτο κεφάλαιο θα μιλήσουμε αναφορικά για τον ΟΛΠ ενώ στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στο πως λειτουργούσε η εταιρία πριν την αποκρατικοποίηση της από την COSCO. Το τρίτο κεφάλαιο ασχολείται με τα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο λιμένας πριν την αποκρατικοποίηση. Στη συνέχεια στο τέταρτο κεφάλαιο θα δούμε και θα αναλύσουμε την αποκρατικοποίηση του λιμένα ενώ στο πέμπτο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στα αποτελέσματα αυτής τόσο για την ίδια την εταιρία όσο και για την ελληνική οικονομία.

Στα πλαίσια της εργασίας διενεργήθηκε έρευνα η οποία διεκπεραιώθηκε με ερωτηματολόγιο το οποίο δημιουργήθηκε μέσω Google Drive. Τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα της έρευνας παρουσιάζονται στο τελευταίο κεφάλαιο.

ABSTRACT

The following dissertation is intended to study the port of Piraeus before and after the privatization.

Gradually at dissertation we will study what is OLP, how the company operated before it was privatized by COSCO. Although the following pages describe the problems faced by the port of Piraeus. Then we will look at and analyze the privatization of the port and the results both for the company and the Greek economy.

In the context of the dissertation was carried out survey which created with a Google Drive. The results and conclusions of the survey are presented in the last chapter.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πτυχιακή μας αναφέρεται στην αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ Α.Ε. Τόσο η μακροχρόνια διαμάχη μεταξύ των υπαλλήλων του λιμένα και της διοίκησης αυτού, αλλά και των διαφόρων κυβερνήσεων που υπήρξαν, μέχρι να φτάσουμε στην πώληση του ΟΛΠ και στην εξαγόραση της από την Κινέζικη COSCO αποτέλεσαν βασικό κίνητρο για την εκπόνηση αυτής.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Ελλάδος και έχει κυρίαρχο ρόλο στην εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων συμβάλλοντας κατά αυτόν τον τρόπο και στην οικονομική εξέλιξη της χώρας. Ο λιμένας στις 10 Αυγούστου 2016 περνά στα χέρια της COSCO η οποία κατάφερε με τη συμβολή της να αυξήσει τα έσοδα και να μειώσει το κόστος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΑΝΑΦΟΡΙΚΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΠ

1.1 Ιστορική αναδρομή

Η ιστορία του λιμανιού ξεκινάει από τα αρχαία χρόνια, κάποια σημαντικά γεγονότα είναι τα ακόλουθα:

2600-2000π.Χ. Από την ένωση του Πειραιά με την Αθήνα δημιουργείται το λιμάνι.

483π.Χ. Οι Αθηναίοι πείθονται από τον Θεμιστοκλή να αναπτύξουν το ναυτικό τους και επίνειο τους να γίνει ο Πειραιάς αντί για το Φάληρο όπου βρισκόταν έως τότε.

431-414π.Χ. Ο Πελοποννησιακός πόλεμος είχε αρνητικές επιδράσεις για το λιμάνι του Πειραιά καθώς είχε ως αποτέλεσμα τη κάμψη του.

176π.Χ. Την εποχή των Αντωνίων κατασκευάζονται πρόχειρα λιμενικά έργα για τους επιβάτες και για τα εμπορεύματα, με αυτό τον τρόπο ξεκίνησε μια ανοδική πορεία για την κίνηση του λιμανιού.

Αργότερα κατά τα Βυζαντινά χρόνια σπουδαίες ημερομηνίες αποτελούν οι εξής :
322μ.Χ. Ο στόλος του Μ. Κωνσταντίνου χρησιμοποιεί το λιμάνι ως πολεμικό ναύσταθμο και ορμητήριο τους.

551μ.Χ. Μεγάλος σεισμός προκαλεί ζημιές στα έργα που είχαν γίνει στο λιμάνι.

1146μ.Χ. Σταδιακή αύξηση στη κίνηση του λιμανιού.

Γεγονότα που αξίζει να αναφερθούν είναι και αυτά υπό την Οθωμανική Κυριαρχία:

1456 Ο Πειραιάς και η Αθήνα υποτάσσονται στους Τούρκους .

1467 Ενετοί εισβάλλουν στο λιμάνι του Πειραιά και επιτίθενται ενάντια των Τούρκων.

1481 Επιθέσεις πειρατών στο λιμάνι.

1670-1675 Εξαγωγή λαδιού στη Μασσαλία

1824 Απελευθέρωση του Πειραιά από τον Γ. Καραϊσκάκη . Το ίδιο έτος ξεκίνησαν τα έργα του Πειραιά.

Φτάνοντας στους νεότερους χρόνους όπου:

1833 Ανακηρύχθηκε σε ανεξάρτητο Δήμο.

1834 Ιδρύεται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά.

1836 Η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου Αθηνών –Πειραιά αυξάνει τη κίνηση του λιμανιού.

1840 Το πρώτο ελληνικό ατμόπλοιο «Δημήτριος – Χριστίνα» φθάνει στο λιμάνι.

1861 Το λιμάνι λειτουργεί υπό τον έλεγχο της δημοτικής αρχής το οποίο οφείλεται στη σύγκρουση της Εφορευτικής Επιτροπής του λιμανιού Πειραιώς .

1869 Δημιουργείται η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά

1872 Αντικατάσταση πετρελαίου με το φωταέριο για τη φωταγωγή του λιμανιού.

1875 Αυξάνει το τέλος των εισαγόμενων υπέρ του λιμανιού.

1842 Τα λιμάνια της Σύρου, Πάτρας και Ναυπλίου αντέδρασαν με αποτέλεσμα να απορριφθεί το σχέδιο «Ελεύθερο Λιμάνι του Πειραιά».

1884 Ιδρύεται στον Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

- 1906** Γίνεται η κατασκευή του δεύτερου εξωτερικού μόλου και ο αριθμός των πλοίων που έρχονται και φεύγουν από το λιμάνι φτάνει τα 5.350 πλοία.
- 1911** Συνίσταται νομικά νέα 15μελής διοίκηση «Επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς».
- 1930** Σύμφωνα με τον νόμο 4748 ιδρύεται ο αυτόνομος οργανισμός του λιμένα «Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς».
- 1941**Μια μεγάλη έκρηξη πλοίου που ήταν γεμάτο πολεμοφόδια προκαλεί τεράστια καταστροφή τόσο στο λιμάνι αλλά και στη πόλη του Πειραιά. Οι επιδρομές των εχθρών με αεροπλάνα είχαν ως συνέπεια τη διάλυση των γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση εγκαταστάθηκε στο λιμάνι.
- 1951** Διαίρεση λιμανιού σε 6 διαμερίσματα.
- 1860** Ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη.
- 1968** Ο ΟΛΠ βρίσκεται υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 1975** Λειτουργεί η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη.
- 1979** Μπαίνει σε λειτουργία ο σταθμός εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων-ψυγείων 240 θέσεων.
- 1985** Τελειοποιείται η διαμόρφωση του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου.
- 1992** Γίνονται τα εγκαίνια του νέου σύγχρονου Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου.
- 1993** Δίνεται η νέα αποθήκη εκκένωσης Containers 20.000 τ.μ. στο Σταθμό «Ελ. Βενιζέλος».
- 1999** Μετατροπή του ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρία βάση του νόμου 2688/99.
- 2002** Υπογραφή σύμβασης λιμένα με δημόσιο για δικαίωμα χρήσης των υποδομών του λιμανιού για 40 χρόνια στον ΟΛΠ Α.Ε.
- 2003** Μπαίνει στο Χρηματιστήριο Αθηνών ο ΟΛΠ με ποσοστό 25,5%.
- 2004** Ολοκλήρωση προγράμματος φιλοξενίας για τη περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων.
- 2005** Προστίθεται το καινούριο Car Terminal 74.000τ.μ. αφού επιχωματώθηκε η Καρβουνόσκαλα.
- 2008** Κλείνουν τα ναυπηγεία του Σκαραμαγκά, εφόσον η γερμανική ThyssenKrupp δεν είχε πλέον ως προτεραιότητα το λιμάνι του Πειραιά. Ξεκινούν έντονες διαπραγματεύσεις από τη Cosco Shipping Corporation για την εξαγορά ποσοστών του λιμένα.
- 2009** Κατεδάφιση του Γ8-9-10 για να παραδοθεί στο Car Terminal
- 2011** Στο πρώτο εξάμηνο κιόλας ανοίγει καινούριος χώρος 24.000 τ.μ.
- 2016** Στις 10 Αυγούστου του 2016 έκλεισε η συμφωνία μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και COSCO Shipping Corpore . Η συμφωνία αξίας 280.500.000 για την απόκτηση του 51% της εταιρείας ενώ αργότερα θα πωληθεί άλλο ένα ποσοστό του 16% η αγορά του οποίου φτάνει τα 88.000.000

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/chronology>

1.2 Καταστατικό

Το καταστατικό της Εταιρείας με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Στο πρώτο αναφέρεται ο Σκοπός – Επωνυμία-Έδρα-Διάρκεια, το δεύτερο για το Μετοχικό Κεφάλαιο-Μετοχές , στο τρίτο για τα Εταιρικά Όργανα και στο τέταρτο για την Εταιρική Χρήση. Παρακάτω εξηγούνται αναλυτικότερα το καθένα από τα κεφάλαια:

Ø Κεφάλαιο Α:

Û Άρθρο 1ο Επωνυμία με αυτό τον τρόπο ξεκινά η λειτουργία της ανώνυμης εταιρείας με τον τίτλο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρεία (ΟΛΠ). Ο αριθμός 04425930700 είναι αυτός με τον οποίο αναγράφηκε στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο. Εάν η εταιρεία έχει διεθνής συνεργασίες μπορεί να γίνει μετάφραση στη γλώσσα της κάθε χώρας ή να γράφεται με λατινικούς χαρακτήρες

Û Στο 2ο Άρθρο αναφέρεται στην Έδρα της που είναι στο Δήμο Πειραιώς της Περιφέρειας Αττικής. Με βάση τους όρους ίδρυσης και τις αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου μπορούν να ιδρύονται υποκαταστήματα, πρακτορεία και γραφεία σε όλη την επικράτεια αλλά και στο εξωτερικό.

Û Στο Άρθρο 3 έχουμε τον Σκοπό της εταιρείας να φέρει εις πέρας τις υποχρεώσεις ,δραστηριότητες και την σωστή χρήση των ευχερειών που δίνονται από τη σύμβαση του ΟΛΠ με το Ελληνικό Δημόσιο στις 13/02/2002. Η σύμβαση παραχώρησης όπως ονομάστηκε αναφέρεται στην παραχώρηση δικαιώματος για εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων του ΟΛΠ από το Δημόσιο. Οι δυνατότητες που έχει είναι:

- να κάνει χρήση των εκχωρηθέντων στην Εταιρία με τη Σύμβαση Παραχώρησης
- Παροχή υπηρεσιών σε πλοία, φορτία και επιβάτες .
- Κάθε είδους αξιοποίηση του χώρου του λιμανιού.
- Να επιδίδεται σε οποιαδήποτε δραστηριότητα αφορά το λιμάνι .
- Να συνεργάζεται με τρίτους για την παροχή από αυτούς λιμενικών υπηρεσιών.
- Να υπογράφει συμβάσεις έργων.
- Να επιδίδεται σε κάθε επιπλέον δραστηριότητα η οποία είναι σκόπιμη ή να δραστηριοποιείται επιχειρηματικά σε συμφωνία με τη Σύμβαση Παραχώρησης.
- Να επιχειρεί κάθε δραστηριότητα, συναλλαγή ή ενέργεια που συνηθίζεται από τις εμπορικές εταιρίες.

Ὡ Στο Άρθρο 4 Η Διάρκεια τώρα της εταιρίας είναι μέχρι 01/03/2098 και μπορεί να γίνεται διακύμανση σε αυτή.

Ø Κεφάλαιο Β:

Ὡ Το Άρθρο 5 μιλά για το Μετοχικό Κεφάλαιο-Μετοχές . Το μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ είναι 50.000.000 όπου διαιρείται με τα 25.000.000 τις μετοχές , ονομαστικής αξίας εκάστης 2 ευρώ. Με βάση το Άρθρο 5 παράγραφος 1 του καταστατικού της Εταιρίας ενσωματώθηκε στην αρχή στο Άρθρο 3 του Νόμου 2688/1999 στο ποσό 100.000.000 δρχ. Το μετοχικό αυτό κεφάλαιο ήταν για καθαρά λογιστική χρήση και δε καταβάλλονταν σε ρευστό βάση του Άρθρου 11 παράγραφος 5 του Νόμου 2688/1999. Στις 16/02/1999 η Έκτακτη Γενική Συνέλευση των μετόχων αποφάσισε την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 12.000.000.000δρχ.

Ὡ Δυνάμει της από 7ης Αυγούστου 2001 απόφασης της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της Εταιρίας, η οποία ελήφθη σε εκτέλεση της σχετικής ευχέρειας που παρασχέθηκε από το Άρθρο 5 παράγραφος 2 του καταστατικού της Εταιρίας, το οποίο ενσωματώθηκε στο τρίτο Άρθρο του Νόμου 2688/1999, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Άρθρο 15 παράγραφοι 1, 2 και 3 του Νόμου 2881/2001, καθώς και με την παράγραφο 4 του τριακοστού πέμπτου Άρθρου του Νόμου 2932/2001, αποφασίσθηκε η κεφαλαιοποίηση μέρους της αξίας που προέκυψε μετά

Ὡ Άρθρο 5 παράγραφος 1 του καταστατικού της Εταιρίας το οποίο ενσωματώθηκε στο τρίτο Άρθρο του Νόμου 2688/1999, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το Άρθρο 15 του Νόμου 2881/2001 και το τριακοστό πέμπτο Άρθρο του Νόμου 2932/2001. Η διαδικασία αποτίμησης υλοποιήθηκε με την έκδοση της με αριθμό 773/5-7-2001 Κοινής Απόφασης των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, με την οποία διορίσθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 9 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ίσχυε, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Άρθρου 5 του καταστατικού της

Εταιρίας, το οποίο ενσωματώθηκε στο τρίτο Άρθρο του Νόμου 2688/1999, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει, Επιτροπή για την αποτίμηση ορισμένων περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας και ειδικότερα των κινητών και ακινήτων περιουσιακών στοιχείων κυριότητας της Εταιρίας και των απαιτήσεων και υποχρεώσεών της, με ημερομηνία αναφοράς της αποτίμησης την 31η Ιανουαρίου 2001

ü Με την παραπάνω από 7ης Αυγούστου 2001 απόφαση της Έκτακτης Γενικής Συνέλευσης των μετόχων της Εταιρίας, η οποία ενέκρινε και το από 2ας Αυγούστου 2001 πόρισμα την παραπάνω επιτροπής που συστάθηκε κατά το Άρθρο 9 του Κ.Ν. 2190/1920, όπως ίσχυε, αποφασίσθηκε η κεφαλαιοποίηση από την αξία που προέκυψε από τη διαδικασία αποτίμησης ποσού Δραχμών Δεκαεπτά Δισεκατομμυρίων Τριάντα Επτά Εκατομμυρίων Πεντακοσίων Χιλιάδων (Δρχ. 17.037.500.000), το οποίο αντιστοιχεί σε μέρος της αξίας των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρίας και στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και το ποσό της προηγουμένως αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου Δραχμών Δώδεκα Δισεκατομμυρίων (Δρχ. 12.000.000.000).

ü Στο Άρθρο 6 μιλάμε για τις Μετοχές. Οι μετοχές έκδοσης είναι ονομαστικές και με δικαίωμα ψήφου. Είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών και σε άυλη μορφή. Οι μετοχές και τα δικαιώματα που απορρέουν είναι αδιαίρετα.

Ø Κεφάλαιο Γ:

ü Στο Άρθρο 7 αναφερόμαστε στο Διοικητικό Συμβούλιο Διορισμός Μελών Η διοίκηση της Εταιρίας ασκείται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Με την επιφύλαξη όσων ορίζει η παράγραφος 7, το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από εννιά έως μέλη. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, τα Μέλη τα εκλέγει η Γενική Συνέλευση και αυτή ορίζει τη θητεία των Μελών. Εφόσον το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. ή ο τυχόν καθολικός διάδοχος αυτού ή ο τυχόν εκ του νόμου διάδοχος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου Α.Ε. (έκαστος αυτών αλλά και από κοινού εφεξής αποκαλούνται «Ταμείο») κατέχει τουλάχιστον το 10% των μετοχών με δικαίωμα ψήφου που έχουν εκδοθεί από την Εταιρία και υφίστανται, το Ταμείο δικαιούται να διορίζει τρία Μέλη κατ' εφαρμογή του άρθρου 18

παράγραφος 3 του ΚΝ 2190/1920 όπως ισχύει. Αν Μέλος που διορίστηκε κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου παραιτηθεί ή αδυνατεί πλέον να ασκήσει για οποιονδήποτε λόγο τα καθήκοντά του, θα αντικαθίσταται αυτόματα από το πρόσωπο που θα υποδεικνύει γραπτώς το Ταμείο προς την Εταιρία. Ως Μέλος μπορεί να διορίζεται και νομικό πρόσωπο. Στην περίπτωση αυτή το νομικό πρόσωπο υποχρεούται να διορίσει ένα φυσικό πρόσωπο προκειμένου αυτό να εκτελεί τα καθήκοντα του νομικού προσώπου που απορρέουν από την ιδιότητα του νομικού προσώπου ως Μέλους.

Η Γενική Συνέλευση δύναται να εκλέγει αναπληρωματικά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου προκειμένου αυτά να αντικαθιστούν Μέλη που παραιτούνται, αποβιώνουν ή των οποίων λήγει η θητεία για οποιονδήποτε λόγο. Σε περίπτωση που μέλος που έχει απωλέσει την ιδιότητα του δεν είναι δυνατό να αντικατασταθεί από αναπληρωματικό μέλος εκλεγμένο από τη Γενική Συνέλευση και εφόσον τα υφιστάμενα Μέλη είναι τουλάχιστον τρία, τα Μέλη μπορούν με απόφασή τους να εκλέξουν νέα μέλη προκειμένου να αντικαταστήσουν αυτά που έχουν απωλέσει την ιδιότητα του μέλους. Σε κάθε περίπτωση τερματισμού της θητείας Μελών (είτε λόγω παραίτησης, είτε λόγω θανάτου, είτε για οποιονδήποτε άλλο λόγο) εφόσον το πλήθος των εναπομεινάντων Μελών είναι τουλάχιστον έξι και υπερβαίνει το μισό αυτών που υπήρχαν πριν την επέλευση του γεγονότος που οδήγησε στον τερματισμό της θητείας Μελών, το Διοικητικό Συμβούλιο δικαιούται να συνεχίσει να διοικεί και να εκπροσωπεί την Εταιρία χωρίς να υποχρεούται να αντικαταστήσει τα έκπτωτα μέλη κάνοντας χρήση της ευχέρειας που παρέχεται από την παραπάνω παράγραφο.

Ὡ Στο Άρθρο 8 είναι η Συγκρότηση Διοικητικού Συμβουλίου όπου το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει ένα μέλος για Πρόεδρο και δύο για Αντιπροέδρους, ένα μέλος ως Διευθύνοντα Σύμβουλο όπου τον Πρόεδρο επιτρέπεται να είναι το ίδιο πρόσωπο, το Διοικητικό Συμβούλιο δίνει εξουσία σε οποιονδήποτε βάση νομοθεσίας

Ὡ Στο 9 Άρθρο έχουμε τις Συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου, Συνεδριάζει εντός Δήμου της έδρας της Εταιρίας ή εντός περιφέρειας του Δήμου του Χρηματιστηρίου Αθηνών. Μπορεί να συνεδριάζει και με τηλεδιάσκεψη. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ή αναπληρωτής προϊστάται των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου. Οι Συνεδριάσεις γίνονται στα Ελληνικά ή Αγγλικά. Τα πρακτικά των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου είναι σε Ελληνική ή Αγγλική γλώσσα και υπογράφονται από τον Πρόεδρο ή Αντιπρόεδρο ή τον Διευθύνοντα Σύμβουλο κι έχουν δικαίωμα να δίνουν αντίγραφα. Στις συνεδριάσεις μπορούν να παρευρίσκονται εκπρόσωποι των εργαζομένων της Εταιρίας ή του Δήμου Πειραιά.

Ὡ Στο 10ο Άρθρο είναι οι Εξουσίες Διοικητικού Συμβουλίου όπου είναι αρμόδιο να αποφασίζει χωρίς κανέναν περιορισμό. Επίσης μπορεί να αναθέτει άσκηση μέρους ή του συνόλου των εξουσιών του σε ένα ή περισσότερα πρόσωπα.

- ü Στο Άρθρο 11 σχετικά δηλαδή με τη Γενική Συνέλευση που είναι όπου η Γενική Συνέλευση των μετόχων είναι το ανώτατο όργανο της Εταιρίας συγκαλείτε από το Διοικητικό Συμβούλιο και αποφασίζει για κάθε θέμα της Εταιρίας. Οι μέτοχοι συμμετέχουν αυτοπροσώπως ή διά αντιπροσώπου σύμφωνα με τη νομοθεσία. Στη Γενική Συνέλευση ο Πρόεδρος του Διοικητικού είναι ως προσωρινός Πρόεδρος της Γενικής Συνέλευσης , παρόντες είναι ένας ή δύο μέτοχοι ή εκπρόσωποι τους που ορίζονται προσωρινοί γραμματείς . Μετά την επικύρωση του καταλόγου των μετόχων που ψηφίζουν εκλέγεται το οριστικό προεδρείο που αποτελείται από τον Πρόεδρο και γραμματείς ενεργούν ως ψηφοδέκτες . Τα πρακτικά της Γενικής Συνέλευσης υπογράφονται από τον Πρόεδρο και τον Γραμματέα της Γενικής Συνέλευσης , δίνονται στα πρόσωπα που έχουν εξουσία στην Εταιρία.
- ü Στο Άρθρο 12 αναφέρεται στην Επιτροπή Ελέγχου. Το Διοικητικό Συμβούλιο θα συστήσει Επιτροπή Ελέγχου και αποτελείται από τρία άτομα Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Εφόσον το Ταμείο κατέχει το 5% των μετοχών με δικαίωμα ψήφου που έχουν εκδοθεί από την Εταιρία και υφίσταται.
- Ø **Κεφάλαιο Δ:**
- ü Άρθρο 13 έχουμε την Εταιρική Χρήση της εταιρίας είναι δωδεκάμηνη από 01/01 έως 31/12 κάθε έτους και στο τελευταίο Άρθρο
- ü Στο τελευταίο Άρθρο το 14 αναφέρεται στα θέματα που δεν ρυθμίζονται ρητά από το παρόν Καταστατικό, ισχύουν οι κανόνες που εφαρμόζονται σε ανώνυμες εταιρίες των οποίων οι μετοχές είναι εισηγημένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/organization-statute>

1.3 Οργανόγραμμα

Σύμφωνα με το οργανόγραμμα της νέας Διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, ο ΟΛΠ θα έχει τέσσερις αναπληρωτές διευθύνοντες συμβούλους εκ των οποίων οι τρεις θα είναι Κινέζοι και ένας Έλληνας. Επικεφαλής της νέας διοίκησης θα είναι ο διευθύνων σύμβουλος Capt Fu Chengqiu ο οποίος θα έχει και το γενικό πρόσταγμα.

Τη Διεύθυνση Διοικητικής Λειτουργίας αναλαμβάνει ο αναπληρωτής διευθύνοντας σύμβουλος Άγγελος Καρακώστας . Στη Διοικητική Λειτουργία υπάρχουν τα εξής τμήματα: Ανθρωπίνων Πόρων, Διοικητικού Ελέγχου και Γραμματειακής Λειτουργίας, Νομικό Τμήμα, Ασφάλειας λιμένος και Προστασίας

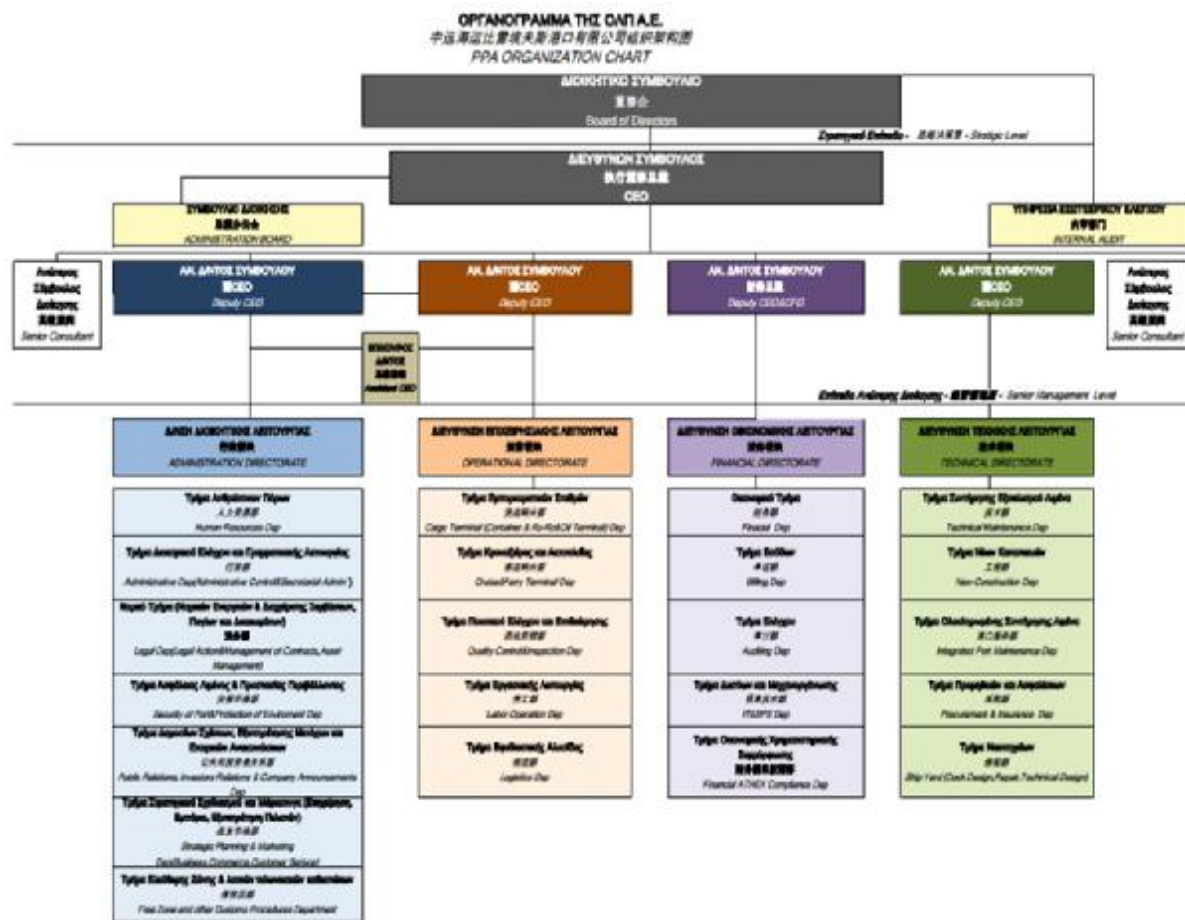
Περιβάλλοντος, Δημοσίων Σχέσεων Εξυπηρέτησης Μετόχων και Εταιρικών Ανακοινώσεων, Στρατηγικού Σχεδιασμού και Μάρκετινγκ και Ελεύθερης Ζώνης και λοιπών τελωνιακών καθεστώτων.

Τη Διεύθυνση της Επιχειρησιακής Λειτουργίας αναλαμβάνει ο αναπληρωτής διευθύνοντας σύμβουλος Deng Xiaoli, η οποία και αποτελείται από τα εξής τμήματα: Εμπορευματικών Σταθμών, Κρουαζιέρας και Ακτοπλοΐας, Ποιοτικού Ελέγχου και Επιθεώρησης, Εργατικής Λειτουργίας, Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Ο αναπληρωτής διευθύνοντας σύμβουλος Ji Fengming αναλαμβάνει τη διεύθυνση οικονομικής λειτουργίας στην οποία ανήκουν τα εξής τμήματα: Οικονομικό, Εσόδων, Ελέγχου, Δικτύων και Μηχανοργάνωσης, Οικονομικής Χρηματοστηριακής Συμμόρφωσης.

Τη Διεύθυνση Τεχνικής Λειτουργίας αναλαμβάνει ο αναπληρωτής διευθύνων σύμβουλος Li Jianchun, η οποία αποτελείται από τα εξής τμήματα: Συντήρησης εξοπλισμού λιμένα, νέων κατασκευών, ολοκληρωμένης συντήρησης λιμένα, προμηθειών και ασφαλίσεων, ναυπηγείων.

Στη παλαιότερη διοίκηση του ΟΛΠ υπήρχε ένας διευθύνων σύμβουλος και ένας γενικός διευθυντής και 17 διευθύνσεις με 54 τμήματα. Σύμφωνα με στελέχη της λιμενικής αγοράς το νέο σχήμα του ΟΛΠ γίνεται πιο ευέλικτο για τις απαιτήσεις της αγοράς.



Πηγή: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/organization-statute>
<http://www.enikonomia.gr/timeliness/123966,to-neo-organogramma-tou-olp.html>

1.4 Δυναμικό ΟΛΠ

Το δυναμικό προσωπικό του ΟΛΠ από 1/11/2016 υπολογίζεται σε 1092 άτομα, εκ των οποίων 118 είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης, 45 Τεχνολογικής, 572 Δευτεροβάθμιας, 36 υποχρεωτικής, 309 λιμενεργατικό προσωπικό και 12 άτομα προσωπικό με έμμισθη εντολή.

ΔΥΝΑΜΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΗΝ 01/11/2016

ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	
ΠΕ (Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης)	118
ΤΕ (Τεχνολογικής Εκπαίδευσης)	45
ΔΕ (Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης)	572
ΥΕ (Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης)	36
Λιμενεργατικό Προσωπικό	309
Προσωπικό με έμμισθη εντολή	12
Γενικό Άθροισμα	1.092

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/>
<https://www.newsbomb.gr/oikonomia/epixeirhseis/story/742202/to-neo-organogramma-toy-olp-treis-kinezoi-kai-enas-ellinas-tha-dioikoy-n-4-diethysthseis>

1.5 Σχετικά με τον ΟΛΠ

Στην Ελλάδα μετρώντας περίπου 800 λιμένες οι οποίοι έχουν πολύ σημαντικό ρόλο για την οικονομία της Ελλάδας. Το λιμάνι του Πειραιά (10km από την Αθήνα) αποτελεί κύρια πύλη για την εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων της χώρας. Αποτελεί έναν αρκετά σημαντικό εργοδότη αφού απασχολεί πάνω από 1.500 υπαλλήλους σε περισσότερα από 24.000 πλοία ετησίως. Η προσφορά του για το θαλάσσιο τουρισμό και το διαμετακομιστικό εμπόριο οφείλεται στο γεγονός ότι είναι διεθνών θαλάσσιων εμπορικών δρόμων. Επίσης είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στη Μεσόγειο Θάλασσα και του κόσμου.

Ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς (ΟΛΠ) ιδρύθηκε με τον νόμο 4748/1930 ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, διαμορφώθηκε με τον Α.Ν. 1559/1950 που επικυρώθηκε αργότερα με τον Ν. 1630/1951. Το διάστημα 1996-1999 έγιναν προσπάθειες μετατροπής του ΟΛΠ σε ανώνυμη εταιρεία με το νόμο Ν.2688/1999. Το 2003 είναι ένα σημαντικό έτος για τον Οργανισμό καθώς στην ανάγκη να προξενήσουν ενδιαφέρον των ξένων επενδυτών για αγορά μετοχών της εταιρείας, το Χρηματιστήριο Αθηνών διέθεσε για διαπραγμάτευση το 26% των μετοχών. Στο λιμάνι υπάρχουν εμπορευματικό και επιβατηγό τμήμα, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και πορθμείο.

Στον εμπορευματικό λιμένα υπάρχει σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, αυτοκινήτων και σταθμός διακίνησης συμβατικού φορτίου. Στον επιβατικό λιμένα βοηθούν στην επιβατική κίνηση. Ο συνδυασμός των δύο βάζουν το λιμάνι σε ένα από τα καλύτερα της Ευρώπης με μεγάλους αριθμούς εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρονται και με τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων αλλά και των πλοίων της γραμμής , αποτελούν έναν πολύ καλό συνδυασμών. Όλες οι εγκαταστάσεις και υποδομές του λιμένα ανήκουν στο δημόσιο και αυτό κατοχυρώνεται μέσω συμβάσεων. Ο ΟΛΠ έχει σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο εμπόριο καθώς αποτελεί γέφυρα μεταφοράς στην αγορά της Ασίας, πράγμα το οποίο προβλέπει και αύξηση του εμπορίου στον ΟΛΠ. Αντίστοιχα και στο ελληνικό θαλάσσιο εμπόριο έχει σπουδαίο ρόλο καθώς σε αυτό στηρίζεται η ανάπτυξη του λόγω των μεταφορτώσεων που γίνονται στα ελληνικά λιμάνια.

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/press-releases/item/3165-oikonomikes-epidraseis-apo-tin-idiotikopoiisi-tou-organismou-limenos-peiraios-meleti-iove>

1.6 Στρατηγική-Όραμα

Ο Πειραιάς αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

Μια ιστορία που ξεκινάει από το 1924 όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι και το επιβατικό, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων.

Το λιμάνι αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα διεθνές κέντρο κρουαζιέρας ,κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε τύπου και μεγέθους Ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη δυναμική εταιρία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίας , θα δικαιώνει τους επενδυτές , θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.

Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του.

Ως το φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10Km απόσταση, αποτελεί τη κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας.

Με μικρή απόκλιση από τους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους κατέχει κομβική γεωγραφική θέση ως το μόνο Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο με τις απαραίτητες υποδομές για την εξυπηρέτηση του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης Επαρκείς υποδομές και φυσικά βυθίσματα για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων σύγχρονων πλοίων

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων Λειτουργία υπό καθεστώς ελεύθερης ζώνης τύπου II Λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων σε 24ωρη βάση, 365 ημέρες το χρόνο Κλιμακωτό τιμολόγιο με εκπτώσεις για αύξηση διακινούμενης ποσότητας μεταφορτωμένων εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων Ανταγωνιστικό τιμολόγιο αποθήκευσης φορτίων

Μεγάλος αριθμός τροφοδοτικών γραμμών (feeder Services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου

Εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στις λειτουργίες του λιμανιού

Συνθήκες λειτουργίας και ασφάλειας βάσει των διεθνών προτύπων και κανονισμών.

Ø Πλεονεκτήματα:

- Συνεχείς βελτίωση της αποτελεσματικότητας,

- Αύξηση της κερδοφορίας μέσω της αύξησης των εσόδων και του αυστηρού ελέγχου των δαπανών,
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης,
- Βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- Αξιοποίηση του ανθρωπίνου δυναμικού μέσω διαρκούς επιμόρφωσης και προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα,
- Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας κατά το τρόπο που να προάγει το ευρύτερο κοινωνικό όφελος και με σεβασμό στο περιβάλλον
- Και λειτουργία της ανώνυμης εταιρίας με βάση τα πραγματικά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.
- Επέκταση της υποδομής της
- Προσαρμογή των τιμολογίων με γνώμονα τη διασφάλιση της ανταγωνιστικής της θέσης και τη βελτίωση της κερδοφορίας της,
- Προσέλκυση νέων πελατών και αναβάθμιση των συνεργασιών με τους υπάρχοντες πελάτες,
- Βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου μέσω του ανασχεδιασμού των λειτουργικών της διαδικασιών,
- Βελτίωση του πληροφοριακού συστήματος, εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και της αναλυτικής λογιστικής.
- Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.500 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της.
- Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών.

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/strategy-vision>

1.7 Κοινωνική Ευθύνη

Ο ΟΛΠ στα πλαίσια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στηρίζει τις ανθρωπιστικές και πολιτιστικές δράσεις καθώς και μη κυβερνητικούς οργανισμούς που έχουν να κάνουν κυρίως με τον τομέα της υγείας και για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, σημαντικό βέβαια είναι και το έργο που κάνει σχετικά με τη προστασία του περιβάλλοντος. Ο ΟΛΠ ελέγχει την ποιότητα του θαλάσσιου νερού, ακουστικού και

ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος βάση προγραμμάτων του ΥΠΕΚΑ, έχει ευθύνη για την ανακύκλωση των αποβλήτων που παράγονται από τις εγκαταστάσεις, τους εργαζόμενους αλλά και τους χρήστες του λιμανιού, μελέτη βέβαια γίνεται και για τη μόλυνση από τα πλοία.

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/social-responsibility>

1.8 Ανταγωνισμός

1.8.1 Εγχώριος Ανταγωνισμός

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Βρίσκεται πολύ κοντά στην Αθήνα γεγονός που του προσφέρει μεγάλο ποσοστό διακίνησης οι οποίοι με τη σειρά τους συντελούν στην αύξηση φορτίων μεταφόρτωσης που ικανοποιούν τις δραστηριότητες της Ανατολικής Μεσογείου, της Μαύρης Θάλασσας καθώς και των Βαλκάνιων.

Λόγω της μοναδικής λιμενικής εγκατάστασης στην περιοχή του Πειραιά που διαθέτει η ΟΛΠ Α.Ε τη καθιστά μη ισχυρά ανταγωνίσιμη στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Ο ΟΛΠ διαθέτει 3 αποθήκες για τη φύλαξη των εμπορευματοκιβωτίων. Το 2012 υπέγραψε σύμβαση πενταετούς διάρκειας για φορτία μεταφόρτωσης με την MSC, γεγονός που συνέβαλε ουσιαστικά στην αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Το ίδιο συμβαίνει και στην εξυπηρέτηση αυτοκινήτων αφού ο ανταγωνισμός με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας είναι περιορισμένος. Αυτό συμβαίνει επειδή το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στην γεωγραφική έκταση της Αττικής όπου και βρίσκονται όλοι οι εισαγωγείς και οι αντιπροσωπείες που διανέμουν αυτοκίνητα αλλά και τα σχετικά ανταλλακτικά.

Έντονος ανταγωνισμός υπάρχει με άλλα λιμάνια όπως αυτό της Ελευσίνας στο τομέα μεταφοράς συμβατικού φορτίου για την φορτοεκφόρτωση των οποίων ο ΟΛΠ χρησιμοποιεί αυτοκινούμενους γεραμούς και ελκυστήρες. ΟΙ διακινήσεις είναι περισσότερες στο εσωτερικό της χώρας σε αντίθεση με του εξωτερικού που είναι περιορισμένες.

Στην ακτοπλοϊκή κίνηση έχει ισχυρή θέση το λιμάνι του Πειραιά αφού βρίσκεται στην Αθήνα και εξυπηρετεί στην γρήγορη και εύκολη πρόσβαση των επιβατών. Ο ανταγωνισμός με τα λιμάνια του Λαυρίου και της Ραφήνας αυξάνεται αν και η δυναμικότητα τους είναι περιορισμένη και τα καιρικά φαινόμενα δημιουργούν δυσκολίες.

Στη κίνηση κρουαζιερόπλοιων το λιμάνι του Πειραιά δεν αντιμετωπίζει ανταγωνισμό αφού προσφέρει μεγαλύτερο πλήθος υπηρεσιών. Από το λιμάνι του Πειραιά αξίζει να σημειωθεί πως έχουν περάσει μερικά από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια όπως το Grand Princess, Costa Atlantica κ.λπ.. Οι πλοιοκτήτες

έχουν τη δυνατότητα για τις ναυπηγοεπισκευές να επιλέξουν συνεργείο. Οι τιμές είναι χαμηλές αλλά η ποιότητα των υπηρεσιών υψηλές.

Πηγή:

http://apothetirio.teiep.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1060/log_20090351.pdf?sequence=1

1.8.2 Διεθνής Ανταγωνισμός

Ο ΟΛΠ Α.Ε αντιμετωπίζει συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό από λιμάνια με ευνοϊκή γεωγραφική θέση στο χώρο της Μεσογείου. Σημαντικό ρόλο στο διεθνή ανταγωνισμό συμβάλει το είδος και η προέλευση- προορισμός των εμπορευμάτων.

Εντεινόμενη ανταγωνιστικότητα παρατηρείται στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου όπως αυτά της Damietta, του Gioia Tauro, του Marsaxlokk (Μάλτα). Τα λιμάνια της Ιταλίας (Ταραντάς και Cagliari), της Αιγύπτου (Port Said East) σκοπεύουν να αυξήσουν τον ανταγωνισμό. Το λιμάνι του Πειραιά κατέχει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων λιμανιών στη ζήτηση ναυτιλιακών εταιριών καθώς διευκολύνει μια μεγάλη εγχώρια αγορά με αποτέλεσμα να στηρίζει την ανάπτυξη ενεργειών από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Το λιμάνι του Πειραιά πρόκειται να αναδειχθεί εκτός από την κυριότερη πύλη εισαγωγής αυτοκινήτων στην Ελλάδα και σε σημαντικό κόμβο μεταφόρτωσης αυτοκινήτων για τις περιοχές της Μαύρης Θάλασσας και της Ανατολικής Μεσογείου. Σημαντικός ανταγωνιστής στο τομέα διακίνησης αυτοκινήτων είναι το Gioia Tauro που διαθέτει μεγάλες εγκαταστάσεις.

Μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια παρατηρείται στη περιοχή της Μεσογείου στο τομέα κίνησης κρουαζιερόπλοιων. Με το καιρό αναμένεται το λιμάνι να λειτουργήσει ως αφετηρία κρουαζιερόπλοιων ξένων εταιρειών με προορισμό τα ελληνικά νησιά. Ο Πειραιάς παραμένει το πρώτο λιμάνι στο Αιγαίο στη κίνηση κρουαζιερόπλοιων. Παρ' όλα αυτά η ανάπτυξη των λιμανιών της Βαρκελώνης και της Μαγιόρκας μπορούν να καθιστούν ισχυρά ανταγωνισμό το λιμάνι του Πειραιά.

Πηγή:

http://apothetirio.teiep.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1060/log_20090351.pdf?sequence=1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

2.1 Εξελίξεις κατά τα έτη 1996-2000

Η τετραετία 1996-2000 ήταν αρκετά δύσκολη τετραετία για τον ΟΛΠ καθώς 2 μεγάλες εταιρείες Containers η Evergreen και η Liouyd Triestino είχαν σταματήσει να έχουν το Πειραιά ως λιμάνι μεταφόρτωσης για να συνεργάζονται στο Gioia Tauro της Ιταλίας. Αποτέλεσμα της κίνησης αυτής ήταν να υπάρξει πτώση στα Containers από 600.000 teu το 1995 στις 575.000 teu το 1996 έτσι τέθηκε κι ένα σοβαρό ερώτημα αν ήταν ένα τυχαίο γεγονός ή ήταν ο κώδων του από τον διεθνή ανταγωνισμό έναντι του ΟΛΠ. Σημαντικό στοιχείο είναι ότι υπήρξε σοβαρός κίνδυνος να μείνουν ανεκμετάλλευτες οι τέσσερις νέες γερανογέφυρες οι οποίες ήταν στο πρόγραμμα να εγκατασταθούν το 1997 στη δυτική πλευρά του Προβλήτα II στο Νέο Ικόνιο.

Υπό αυτές τις συνθήκες ο ΟΛΠ έκανε τροποποίησης τιμολογίων στα φορτία transit και μετά από χρονοβόρες διαπραγματεύσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες MSC και Norasia όπου ο ΟΛΠ υπέγραψε διετή σύμβαση το Νοέμβριο του 1997 για να γίνει ο Πειραιάς μεταφορτωτικό κέντρο για αυτές τις εταιρείες. Η κίνηση Containers ανήλθε κατακόρυφα στα 685.000 teu το 1997 στα 933.000 teu το 1998 και 950.000 teu το 1999.

Το καλοκαίρι του 1999 έγινε ανανέωση της σύμβασης έως και το 2004 με την MSC. Η ανανέωση αυτής της σύμβασης αποδεικνύει ότι ο Πειραιάς διαθέτει επίπεδο υπηρεσιών υψηλής κλάσεως και ισχυροποιεί το λιμάνι του Πειραιά μέσα στην Μεσόγειο. Και άλλες εταιρείες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τον Πειραιά όπως η μεγάλη εταιρεία China Shipping. Το βασικότερο από όλα ήταν η αναστροφή της επισφαλούς οικονομικής κατεύθυνσης που είχε ο ΟΛΠ το 1996-1997. Οι χρήσεις του 1998 και του 1999 ήταν κερδοφόρες και το ίδιο προβλέπεται και για το 2000.

Η μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ δεν θα μπορούσε να είχε γίνει με καλύτερες συνθήκες βάσει του Ν2688/99 παρέχει το πλαίσιο εκείνο βάσει του οποίου μπορούν να δρομολογηθούν εξελίξεις και δραστηριότητες που ήταν δύσκολες ή αδύνατες. Όμως η πρωτοβουλία για τη δρομολόγηση ή όχι των εξελίξεων αυτών εξαρτάται από τον ίδιο τον ΟΛΠ.

Άλλες σημαντικές εξελίξεις την τετραετία που πέρασε ήταν οι εξής:

- Η κίνηση στον τομέα αυτοκινήτων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο και κάθε πρόβλεψη, με άνω των 300.000 εκφορτώσεις το 1999, αύξηση 49% έναντι του 1998
- Το κρίσιμο έργο της μηχανογράφησης ξεκίνησε το 1998 και περατώνεται εντός του έτους.
- Τελείωσε περίπου ένα έτος νωρίτερα από το προβλεπόμενο η 1η φάση της ανάπλασης του επιβατικού λιμένα, με πλήθος λειτουργικών και εξωραϊστικών παρεμβάσεων και με ρυθμίσεις στο πλανόδιο εμπόριο.
- Ξεκίνησε και λειτουργεί ικανοποιητικά το σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων Containers και Car carriers με rendez vous, ένα πρωτοποριακό σύστημα που έχει εξορθολογήσει σημαντικά τη λειτουργία του λιμένα.
- Εξορθολογίσθηκαν σημαντικά τα τιμολόγια μας.
- Εξασφαλίσθηκαν Κοινοτικά κονδύλια 12 δις. δρχ. για μεγάλα έργα στον επιβατικό λιμένα.
- Επελέγη Σύμβουλος για το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠ και για την περαιτέρω ανάπτυξη του επιβατικού λιμένα με ορίζοντα το 2004. Ολοκληρώθηκε ήδη το Στρατηγικό Σχέδιο.
- Υπεγράφη η πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ΟΛΠ-ΟΜΥΛΕ.
- Δρομολογήθηκε τέλος το ξεκίνημα της αλλαγής παλαιών κανονισμών του ΟΛΠ, στο πλαίσιο της μετεξέλιξης του ως ΑΕ. Όλα όσα έγιναν στην προηγούμενη τετραετία και όσα προγραμματίστηκαν στη συνέχεια δημιουργούν τις βάσεις και τις προϋποθέσεις για τις εξής στρατηγικές προοπτικές την επόμενη τετραετία (2000-2004).
- Ηγετικός ρόλος Πειραιά στην ανάδειξη της Ελλάδος ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων
- Εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ΟΛΠ και εργασίας για τους εργαζόμενους σ' αυτόν
- Εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής
- Αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς του
- Οικονομική και λειτουργική εξυγίανσή του
- Ριζική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον πελάτη και στον πολίτη
- Ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών μη εφικτών με το τρέχον σχήμα (πχ Joint ventures)
- Προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη του ΟΛΠ
- Ολοκλήρωση επιχειρησιακού σχεδίου (business plan 2000).
- Ολοκλήρωση κανονιστικών παρεμβάσεων (2000-1).
- Ολοκλήρωση μηχανογράφησης (2000).
- Ολοκλήρωση μετοχοποίησης (2000-1).
- Ολοκλήρωση ανάπτυξης επιβατικού λιμένα (Cruise Terminal, parking, λιμενικά έργα, άλλοι χώροι, 2001-3), με προοπτική το 2004.

- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικής σύνδεσης Containers Terminal με δίκτυο ΟΣΕ (2002).
- Ολοκλήρωση κατασκευής Προβλήτα III στο Containers Terminal (2003).
- Επιθετικό marketing για διεύρυνση πελατείας.
- Βελτίωση σχέσεων με παραλιμένιους Δήμους

Πηγή:

<http://www.martrans.org/docs/publ/NONREFEREED%20CONFs/Synedrio%20metafores%20OLP%202000.pdf>

2.2 Ανταγωνιστικός από το 2001 ο ΟΛΠ με νέα τιμολόγια και προβλέψεις για κέρδη

Με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του μεταβάλλει την τιμολογιακή του πολιτική ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) από το 2001, υιοθετώντας τη μέθοδο της κίνησης ανά transit. Με αυτό τον τρόπο ο οργανισμός υπολογίζει σε αυξημένα έσοδα κατά δύο δισ. δρχ. σε σχέση με το 2000, ενώ για το 2002 αναμένει πλεόνασμα της τάξεως των. Σύμφωνα με τα νέα τιμολόγια του ΟΛΠ από το 2001 οι επιχειρήσεις θα πληρώνουν: 60 ευρώ ανά κίνηση, για μία έως 5.000 κινήσεις, 54 ευρώ για τις κινήσεις μεταξύ 5.000 - 10.000, 51 ευρώ. Από την 10.000ή έως την 20.000ή κίνηση, ενώ για πάνω από 20.000 κινήσεις transit η τιμή θα πέφτει στα 48 ευρώ. Με βάση τον προϋπολογισμό που καταρτίζει η διοίκηση του οργανισμού για το 2001 αναμένονται αυξημένα έσοδα κατά δύο δισ. δρχ. σε σχέση με το 2000, ενώ για το 2002 προβλέπεται πλεόνασμα εσόδων.

Πηγή: www.in.gr/2000/12/20/economy/antagwnistikos-apo-to-2001-o-olp-me-nea-timologia-kai-problepseis-gia-kerdi/

2.3 Εκτιμήσεις της διοίκησης για μεγέθη 2003-2004

Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος κ. Σωτήρης Θεοφάνης και στελέχη της εταιρίας σε συνάντηση που είχαν με την Ένωση Θεσμικών Επενδυτών

μίλησαν για τη πορεία των οικονομικών μεγεθών του ΟΛΠ για το χρονικό διάστημα 2003-2004. Οι τότε προβλέψεις μιλούσαν για αύξηση 3,6% στα έσοδα και 2,4% στα κέρδη προ φόρων.

Συγκεκριμένα ο Πρόεδρος κ. Σωτήρης Θεοφάνης ανέλυσε τα ποσοστά που προαναφέραμε ως εξής: Έσοδα από τις διάφορες δραστηριότητες υπολόγιζαν ότι θα έφθαναν στο ύψος των 149,4 εκατ. ευρώ αύξηση ποσοστού κατά 3,6% συγκριτικά με το έτος 2003 όπου τα έσοδα ανέρχονταν στα 144,2 εκατ. ευρώ. Στα κέρδη προ φόρων προβλεπόταν να έφταναν το έτος 2004 το ποσό των 31,4 εκατ. ευρώ έναντι 30,7 εκατ. ευρώ που υπολόγιζαν για το 2003 δηλαδή αύξηση 2,4%. Η Δημόσια Εγγραφή του ΟΛΠ υπερκαλύφθηκε πάνω από 16 φορές, επίσης βλέπουμε την εμπιστοσύνη που ξεκινά να δημιουργείται μεταξύ ΟΛΠ και επενδυτικού κοινού για τη μετοχή του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο Αθηνών να διατηρείται αμείωτη μετά από 6 μήνες με την παρουσία ισχυρών θεσμικών χαρτοφυλακίων στο μετοχικό κεφάλαιο.

Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της εταιρείας έχουν μια ιδιαίτερη έμφαση στην δυναμική ανάπτυξη του λιμανιού, το οποίο βρίσκεται ανάμεσα στα 50 μεγαλύτερα λιμάνια σε όλο τον κόσμο στη διοίκηση εμπορευματοκιβωτίων και 1ο στην Ευρώπη σε διακίνηση επιβατών.

Το 2004 ήταν επίσης σημαντικό έτος για τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς καθώς ήταν η χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα, κάτι στο οποίο ο ΟΛΠ είχε σημαντικό ρόλο στις ανάγκες φιλοξενίας της Ολυμπιακής Οικογένειας αλλά και στη διακίνηση τόσο των ανθρώπων όσο και των εμπορευμάτων. Η υποδομή του βέβαια τηρούσε όλες τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να καλύψει τις ανάγκες της κορυφαίας αθλητικής οργάνωσης.

Σημαντική αύξηση στους πρώτους εννέα μήνες του 2003 είχε ο κύκλος εργασιών κατά 9,85% σε σχέση του εννεάμηνου του 2002 κάτι το οποίο κατά κύριο λόγο οφείλεται στις δραστηριότητες του Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων όπου η συνολική κίνηση αυξήθηκε κατά 18% ενώ ο τομέας μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων είχε αύξηση 27,8%

Πηγή: <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/44611/olp-ektimhseis-ths-dioikhshs-gia-megethh-2003-2004.html?fbclid=IwAR27UF7Tdx6JF6W22csHI23I2Xhl3s7G0lZWnZzKeGwxUAlefVFAp62nE>

2.4 Οικονομικά αποτελέσματα χρήσης του 2006

Το Διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ Α Ε στις 15/03/2007 ενέκρινε τις οικονομικές καταστάσεις της χρήσης του 2006 από τις οποίες προκύπτουν τα εξής:

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας σημείωσε αύξηση της τάξης του 2,9% και

ανήλθε σε ευρώ 144,14 εκατ. έναντι ευρώ 140 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2005. Οι κινητοποιήσεις του προσωπικού κατά το τελευταίο δίμηνο του 2006 επέδρασαν σημαντικά στην πορεία των εσόδων της χρήσης περιορίζοντας το ποσοστό αύξησης του εννεάμηνου από 9,4% στο 2,9% στο τέλος της χρήσης.

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα μειώθηκαν κατά 14,9% και ανήλθαν σε ευρώ 7,8 εκατ. έναντι ευρώ 9,17 εκατ. της χρήσης 2005. Η μείωση οφείλεται αφενός στην καθυστέρηση της λειτουργίας του εκθεσιακού κέντρου κατά το 1ο τρίμηνο, με συνέπεια τη ματαίωση ορισμένων εκθέσεων και τη μείωση των εσόδων από μισθώματα ποσού περίπου ευρώ 800 χιλ., αφετέρου στη μείωση των εκτάκτων εσόδων, τα οποία κατά το 2005 ήταν ψηλότερα λόγω της είσπραξης ασφαλιστικών αποζημιώσεων και της επιβολής ποινικών ρητρών. Τα συνολικά έξοδα της περιόδου παρουσιάζουν αύξηση κατά 1,8% και ανήλθαν σε ευρώ 134,22 εκατ. έναντι ευρώ 131,84 εκατ. της χρήσης 2005. Η αύξηση αυτή προέρχεται κυρίως, από αύξηση των ανόργανων εξόδων την επανεκτίμηση των προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις και τις αποσβέσεις, ενώ τα λοιπά έξοδα στο σύνολό τους εμφανίζουν οριακή μείωση 0,47% σε σχέση με τη χρήση 2005. Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων της χρήσης 2006 που ενσωματώθηκαν στο λειτουργικό κόστος, αυξήθηκαν κατά 7,1% και ανήλθαν σε ευρώ 9,14 εκατ. έναντι ευρώ 8,53 εκατ. της χρήσης 2005.

Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε ευρώ 17,45 εκατ. έναντι ευρώ 17,08 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2005 σημειώνοντας αύξηση 2,2%.

Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους παρουσιάζουν αύξηση 7,9% λόγω του μικρότερου κατά τη χρήση 2006 φορολογικού συντελεστή καθώς το 2006 ήταν 29% και 2005 ήταν 32% και της διαφοράς στην αναβαλλόμενη φορολογία.

Τα χρηματικά διαθέσιμα της εταιρείας την 31/12/2006 ανήλθαν σε ευρώ 22,62 εκ. έναντι ευρώ 12,37 εκ. την 31/12/2005.

Πηγή: www.in.gr/2000/12/20/economy/antagwnistikos-apo-to-2001-o-olp-me-nea-timologia-kai-problepseis-gia-kerdi/

2.5 ΟΛΠ: Αύξηση των κερδών το 2007

Αύξηση 103,3% κατέγραψαν τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους του ΟΛΠ το 2007 ενώ ο κύκλος εργασιών ενισχύθηκε σε ποσοστό 18,9%.

Αναλυτικά όπως σημειώνεται σε σχετική ανακοίνωση της εταιρείας ο κύκλος εργασιών σημείωσε αύξηση της τάξης του 18,9% και ανήλθε σε ευρώ 171,35 εκατ. έναντι ευρώ 144,14 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2006. Η αύξηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού φορτίου μεγάλο μέρος του οποίου μεταφέρθηκε από το 2006, καθώς και η αύξηση των εσόδων από την διακίνηση των αυτοκινήτων, την επιβατική κίνηση και τη διαχείριση καταλοίπων, αποτελούν τους κυριότερους

παράγοντες της αύξησης του κύκλου εργασιών, δεδομένου ότι στη διαμόρφωση του ανωτέρω ποσοστού της αύξησης, συνέβαλε και η μείωση των εσόδων του τελευταίου διμήνου του 2006 λόγω των κινητοποιήσεων του προσωπικού.

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα μειώθηκαν κατά 2,5% (λόγω της μικρής μείωσης των εσόδων από μισθώματα) και ανήλθαν σε ευρώ 7,6 εκατ. έναντι ευρώ 7,8 εκατ. της χρήσης 2006.

Τα λειτουργικά έξοδα της περιόδου παρουσιάζουν αύξηση κατά 8,7% και ανήλθαν σε ευρώ 143,26 εκατ. έναντι ευρώ 131,78 εκατ. της χρήσης 2006. Οι αμοιβές προσωπικού εμφανίζονται αυξημένες λόγω της αύξησης η οποία χορηγήθηκε το 2007, αλλά και του γεγονότος ότι στο τελευταίο δίμηνο του 2006 οι αμοιβές ήταν μειωμένες λόγω των κινητοποιήσεων του προσωπικού. Επίσης αυξητικά επέδρασαν στη διαμόρφωση του ποσοστού αύξησης οι δαπάνες για την επισκευή και συντήρηση των πάγιων στοιχείων της εταιρείας, οι υπολογιζόμενες επί των εσόδων δαπάνες, όπως το αντάλλαγμα παραχώρησης και οι εισφορές προς το Ι.Κ.Α, λόγω των υψηλότερων εσόδων, καθώς και τα έξοδα διαχείρισης καταλοίπων. Τα λοιπά έξοδα της περιόδου αυξήθηκαν κατά 23,6% και ανήλθαν σε ευρώ 3 εκατ. έναντι ευρώ 2,43 εκατ. της χρήσης 2006, λόγω κυρίως της αύξησης της πρόβλεψης για τις επίδικες απαιτήσεις τρίτων κατά του Ο.Α.Π οι οποίες κατά την 31/12/2007 εμφανίζονται αυξημένες.

Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων της χρήσης 2007 που ενσωματώθηκαν στο λειτουργικό κόστος, αυξήθηκαν κατά 13,8% και ανήλθαν σε ευρώ 10,41 εκατ. έναντι ευρώ 9,14 εκατ. της χρήσης 2006.

Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της περιόδου εμφανίζουν σημαντική βελτίωση σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης περιόδου του 2006, λόγω κυρίως της αύξησης των εσόδων κεφαλαίων στην οποία οδήγησε η αξιοποίηση των υψηλότερων χρηματικών διαθεσίμων της εταιρείας τα οποία την 31/12/2007 ανήλθαν σε ευρώ 49 εκατ. έναντι ευρώ 22,62 εκατ. την 31/12/2006.

Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε ευρώ 33,45 εκατ. έναντι ευρώ 17,45 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2006 σημειώνοντας αύξηση 91,7%. Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενους), παρουσιάζουν αύξηση 103,3% λόγω του μικρότερου κατά τη χρήση 2007 φορολογικού συντελεστή για το 2007 στα 25% και για το 2006 στα 29% και της διαφοράς στην αναβαλλόμενη φορολογία

Πηγή: <http://www.capital.gr/epixeiriseis/475260/olp-auxisi-tzirou-kerdon-to-2007>

2.6 Ο ΟΛΠ τα έτη 2007-2009

Μεγάλες υπερτιμολογήσεις για έργα που έγιναν στην προβλήτα του Λιμένα Πειραιά την περίοδο 2007 -2009 αποκαλύπτουν με τρία πορίσματά τους, οι ελεγκτές

του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης. Σύμφωνα με πληροφορίες που προέρχονται κυρίως από το ΑΠΕ – ΜΠΕ οι συγκεκριμένες υπερτιμολογήσεις προκάλεσαν ζημιά ύψους 7 εκατ. ευρώ στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά. Η διοίκηση του ΟΛΠ διαψεύδει ρεπορτάζ διαδικτυακού τύπου που την εμπλέκει, σημειώνοντας ακριβώς ότι ο συγκεκριμένος διαγωνισμός έγινε πριν αναλάβει η ίδια.

Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα τα τρία πορίσματα έχουν ήδη αποσταλεί στην εισαγγελία, στον αναπληρωτή υπουργό Ναυτιλίας Θοδωρή Δρίτσα και στον υπουργό Επικρατείας για την Καταπολέμηση της Διαφθοράς Παναγιώτη Νικολούδη. Σύμφωνα με πληροφορίες, πρόκειται για τρεις υπεργολαβίες που αφορούν τεχνικά έργα κυρίως στην προβλήτα του Λιμένα Πειραιά και τα οποία κοστολογήθηκαν ακόμη και με εικονικά παραστατικά, με αποτέλεσμα να ζημιωθεί ο Οργανισμός, ενώ σύντομα θα κληθούν οι εμπλεκόμενοι προκειμένου να δώσουν εξηγήσεις

Πηγές του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης αρκέστηκαν να σχολιάσουν στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων ότι οι αρμόδιοι υπουργοί, που έλαβαν τα πορίσματα θα δώσουν στη δημοσιότητα περισσότερα στοιχεία και πως η έρευνα συνεχίζεται.

Πηγή: <https://portnet.gr/main-article/1162-ti-ginotan-ston-olp-to-2007-2009.html?fbclid=IwAR19XM8IIooQShrg8oQ7wsuuAD0UMS4S5LY7OveZI93rmP5X3PDaVdeR2OA>

2.7 Κέρδη προ φόρων κατά το Α εξάμηνο του 2009

Κέρδη προ φόρων ύψους 3,2 εκ. ευρώ σε σχέση με ζημιές 3,6 εκ. ευρώ το αντίστοιχο περσινό διάστημα παρουσίασε η ΟΛΠ ΑΕ το α' εξάμηνο του 2009. Παρά τις φορολογικές διαφορές του ελέγχου των χρήσεων 2003-2007 που επιβάρυναν το φόρο εισοδήματος του εξαμήνου κατά περίπου 3εκ. το Καθαρό Αποτέλεσμα μετά από φόρους της περιόδου καταλήγει οριακά θετικό, 0,2 εκ. ευρώ έναντι ζημιών 4,4εκ. το 1ο εξάμηνο του 2008.

Σημαντική άνοδο κατά 32,3% παρουσίασε και ο Κύκλος Εργασιών καταγράφεται στο πρώτο η οποία προέρχεται κυρίως από τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων. Στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων το 1ο εξάμηνο του 2009 πραγματοποιήθηκαν 204.600 κινήσεις, σχεδόν διπλάσιες από την ίδια περίοδο το 2008.

Το πρόβλημα στο κλάδο πώλησης αυτοκινήτων αναδεικνύεται και στα στοιχεία του ΟΛΠ καθώς το εγχώριο φορτίο καταγράφεται μειωμένο κατά 38,7%. Η μεταφόρτωση με προορισμό τη Μαύρη Θάλασσα είναι επίσης πολύ περιορισμένη. (-86,3% στο 2ο τρίμηνο) αφού οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας πλήττονται βαρύτερα από την κρίση.

Τα έσοδα από την Επιβατική κίνηση παρουσιάζουν άνοδο κατά 8% και οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων πυκνώνουν χωρίς να παρατηρείται μείωση επιβατών. Τα έξοδα της περιόδου εμφανίζουν αύξηση 13,5% σε σχέση με το 2008 αλλά αυτό οφείλεται κυρίως στις ιδιαίτερα περιορισμένες λόγω απεργιών και αποχών αμοιβές του 2008 αλλά και τις αυξήσεις στις αμοιβές προσωπικού μετά τις νέες ΣΣΕ καθώς και την αύξηση κατανάλωσης των ανταλλακτικών και αναλωσίμων ως αποτέλεσμα τη πλήρους επαναλειτουργίας του ΣΕΜΠΟ.

Παρά την αρνητική συγκυρία ο ΟΛΠ έχει εξασφαλίσει σημαντικό εγγυημένο αντάλλαγμα, το οποίο θα επηρεάσει τα έσοδα από 1/10/09 με την εγκατάσταση του και την έναρξη της περιόδου παραχώρησης, πέραν της αρχικής καταβολής των 50.0εκ. ευρώ που ήδη κατατέθηκε και που με βάση τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα θα πρέπει να μερισθεί ισόποσα σε όλα τα έτη της Παραχώρησης.

Πηγή: https://www.protothema.gr/economy/article/42555/olp-kerdh-proforon-yprosoys-3_2-ekeyro-to-a8217-6mhno-toy-2009/

2.8 Με ζημία έκλεισε το 2009 για τον ΟΛΠ

Με ζημίες έκλεισε το 2009 ο ΟΛΠ, έναντι κερδών στην χρήση του 2008. Οι ζημίες μετά από φόρους ανήλθαν στα 33,56 εκατ. ευρώ, έναντι κερδών 5,59 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2008. Αντίθετα, αυξημένος κατά 10,72% εμφανίζεται ο κύκλος εργασιών της εταιρείας.

Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών της εταιρίας του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ΑΕ ανήλθε το 2009 στα 128,48 εκατ. ευρώ έναντι 116,04 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2008.

Πιο αναλυτικά, όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση, τα έσοδα αναλύονται, ως εξής:

- Τα έσοδα του ΣΕΜΠΟ από φορτοεκφορτωτικές εργασίες και αποθήκευση ανήλθαν στα 55,12 εκατ. ευρώ. Η φαινόμενη μείωση δεν είναι πραγματική, αφού οφείλεται στη μειωμένη (εννέα μηνών) λειτουργία του σταθμού έναντι των 12 μηνών 55,17 ευρώ του έτους 2008.
- Σημαντική μείωση κατά 35% εμφανίζουν τα έσοδα του τομέα της διακίνησης των αυτοκινήτων, ο οποίος πλήττεται ιδιαίτερα από την ύφεση. Ειδικότερα, στο Car Terminal σημειώθηκε πτώση του αριθμού αυτοκινήτων εισαγωγής κατά 23,1%, ενώ η μείωση των αυτοκινήτων που μεταφορτώθηκαν, με προορισμό κυρίως τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, που πλήττονται βαρύτερα από την κρίση, ανήλθε στο

68,7%. Πτώση κατά 40% παρουσιάζεται στο Χύμα και Συμβατικό φορτίο, το οποίο όμως έχει έτσι κι αλλιώς καθοδική πορεία, υποκαθιστάμενο προοδευτικά από τη μεταφορά αγαθών σε εμπορευματοκιβώτια.

- Στις λοιπές δραστηριότητες του ΟΛΠ παρατηρείται συνολική αύξηση εσόδων, της τάξης του 9,4%, η οποία οφείλεται στο ότι αυξημένος αριθμός πλοίων προσέρχεται για επισκευές και συντήρηση στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, ενισχύοντας σημαντικά τα έσοδα από δεξαμενισμό και λοιπές υπηρεσίες προς τα πλοία. Σημειωτέον ότι τα έσοδα της αναφερόμενης περιόδου από την επιβατική κίνηση ανήλθαν περίπου στο επίπεδο της αντίστοιχης περιόδου του 2008 (10,30 εκατ. ευρώ έναντι 10,49 εκατ. ευρώ).
- Από τη σύμβαση παραχώρησης χρήσης και εκμετάλλευσης των προβλητών II και III μεταξύ του ΟΛΠ και της Cosco Pacific LTD η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 1/10/2009, προέκυψαν έσοδα 16,73 εκατ. ευρώ.
- Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα της περιόδου ανήλθαν στα 11,58 εκατ. ευρώ, έναντι 7,10 εκατ. ευρώ και αναλύονται ως εξής:
 - Έσοδα από την εκμίσθωση χώρων, τα οποία σημείωσαν αύξηση 8,75%, και ανήλθαν στα 5,74 εκατ. ευρώ έναντι 5,27 εκατ. ευρώ.
 - Έσοδα από την πώληση αποθεμάτων ανταλλακτικών και αναλωσίμων, ύψους 2,93 εκατ. ευρώ.
 - Λοιπά έσοδα, που αφορούν έκτακτα και ανόργανα έσοδα, τα οποία ανήλθαν στα 2,91 εκατ. ευρώ έναντι 1,83 ευρώ.
- Σημειώνεται ότι η αύξηση των αμοιβών του προσωπικού οφείλεται στις χορηγηθείσες αυξήσεις, βάσει των συλλογικών συμβάσεων 2008 - 2009, στην αύξηση των εργοδοτικών εισφορών, που οφείλεται στην αύξηση της ανώτατης ασφαλιστικής κλάσης και στο ότι οι αποδοχές του προσωπικού, στο αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2008, ήταν μικρότερες, λόγω των κινητοποιήσεων του προσωπικού, του μειωμένου φορτίου και της αποχής από υπερωρίες και αργίες.
- Οι αναλώσεις των ανταλλακτικών και αναλωσίμων υλικών ανήλθαν στα 3,12 ευρώ έναντι 2,77 ευρώ. Η αύξηση αυτή προέρχεται από τις αναλώσεις καυσίμων, λόγω της αυξημένης δραστηριότητας στο ΣΕΜΠΟ και τις αναλώσεις ανταλλακτικών και υλικών για τις επισκευές και βελτιώσεις των μηχανημάτων. Επίσης, αναλώσιμα και ανταλλακτικά κόστους 2,93 εκατ. ευρώ πωλήθηκαν στη ΣΕΠ ΑΕ.

- Οι αποσβέσεις των πάγιων στοιχείων, που ενσωματώθηκαν στο λειτουργικό κόστος, αυξήθηκαν κατά 1,78% και ανήλθαν στα 10,42 εκατ. ευρώ έναντι 10,24 εκατ. ευρώ.
- Οι προβλέψεις εκμετάλλευσης της αναφερόμενης περιόδου ανήλθαν στα 6,56 εκατ. ευρώ έναντι 237.237 ευρώ. Η αύξηση οφείλεται αφενός μεν στη σχηματισθείσα πρόβλεψη 4,78 εκατ. ευρώ για αποζημιώσεις προσωπικού, λόγω εξόδου από την υπηρεσία μετά την αύξηση του χορηγούμενου ποσού κατά 10 χιλ. ευρώ αφετέρου δε στην πρόβλεψη 1,78 εκατ. ευρώ για επισφαλείς πελάτες.
- Τα λοιπά έξοδα (έκτακτα και ανόργανα) ανήλθαν στα 45,64 εκατ. ευρώ έναντι 2,17 εκατ. ευρώ. Στα λοιπά έξοδα της χρήσης συμπεριλαμβάνεται το κόστος της εθελουσίας εξόδου και των κινήτρων αποχώρησης του προσωπικού, οι προβλέψεις που αφορούν τις επίδικες απαιτήσεις τρίτων, οι ζημιές αποζημίωσης παγίων στοιχείων, οι αποζημιώσεις τρίτων κλπ.
- Το καθαρό αποτέλεσμα (ζημιές) προ φόρων ανέρχεται στα 38,33 εκατ. ευρώ έναντι κερδών 8,91 εκατ. ευρώ, ενώ οι καθαρές ζημιές μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενους) ανήλθαν στα 33,56 εκατ. ευρώ έναντι κερδών 5,59 εκατ. ευρώ.
- Τα χρηματικά διαθέσιμα της 31/12/2009 ήταν 33,27 εκατ. ευρώ έναντι 41,60 εκατ. ευρώ της 31/12/2008.

Πηγή: <https://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=68596>

2.9 Γιατί ο ΟΛΠ δεν ωφελούσε το κράτος

Μόλις 57 εκατ. ευρώ από το 2003 έως και το 2014 εισέπραξε το Ελληνικό Δημόσιο μέσω του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά. Από τα αποδιδόμενα μερίσματα και της αμοιβές που προβλέπονται στη σχετική Σύμβαση Παραχώρησης, προκύπτει ένα πολύ χαμηλό ποσό, δεδομένου του μεγέθους του Οργανισμού το οποίο έρχεται να προστεθεί στην επιχειρηματολογία όσων υποστηρίζουν πως το μέχρι σήμερα μοντέλο αξιοποίησης του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας απαιτούσε αλλαγή.

Όπως προκύπτει από τα οικονομικά στοιχεία του ΟΛΠ από το 2002 τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΛΠ και ο Οργανισμός εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών έως και το 2014, τα συνολικά ανταλλάγματα που εισέπραξε το Ελληνικό Δημόσιο άγγιξαν τα 29,6 εκατ. ευρώ. Εάν

σε αυτά προστεθούν και τα μερίσματα που δίνονταν στο Δημόσιο για την συμμετοχή του κατά 74% στον ΟΛΠ για την ίδια περίοδο, ύψους 27,15 εκατ. ευρώ, το συνολικό ποσό ανέρχεται μόλις σε 56,75 εκατ. ευρώ.

ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΠΟ ΟΛΠ Α.Ε.

ΧΡΗΣΗ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΕΡΙΣΜΑ	ΜΕΡΙΣΜΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
2003	6.400.000	4.744.817
2004	5.000.000	3.706.888
2005	3.750.000	2.780.166
2006	4.000.000	2.965.510
2007	8.250.000	6.116.365
2008	1.750.000	1.297.411
2009	-	-
2010	504.145	373.762
2011	250.000	185.344
2012	1.250.000	926.722
2013	3.000.000	2.224.133
2014	2.475.000	1.834.910
ΣΥΝΟΛΟ	36.629.145	27.156.028

Πηγή: http://www.capital.gr/epixeiriseis/3097633/pos-o-kratikos-olp-den-ofelouse-to-kratos?fbclid=IwAR0H248SG2nb9clbqGQiWjDLKijbk4loyjh_MqK2_FtprxZuByekc4R7OM8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

3.1 Κατάληψη στα γραφεία του ΟΛΠ

Κατάληψη στα γραφεία του ΟΛΠ έκαναν με βασικό αίτημα τους την διασφάλιση της εργασίας τους νομικά κατοχυρωμένη, πριν τα ηνία του λιμανιού τα αναλάβει η κινέζικη COSCO.

Η κατάληψη στα γραφεία του ΟΛΠ έχει ως αποτέλεσμα την δημιουργία νέων προβλημάτων αφού οι περισσότερες δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν για τις συναλλαγές τους από το προσωπικό ασφαλείας . Μέχρι αυτή τη στιγμή δε μπορεί να γίνει ο ακριβής υπολογισμός για τα έσοδα στο λιμάνι του Πειραιά αφού εξαιτίας τη συνεχιζόμενης απεργίας των λιμενεργατών τα στελέχη του οργανισμού δε μπορούν να έχουν στοιχεία για τα προϊόντα που παραμένουν εγκλωβισμένα στους σταθμούς φορτοεκφόρτωσης αλλά και για την αλλαγή πορείας πλοίων για άλλα λιμάνια που δε μπορούν να εξυπηρετηθούν στον Πειραιά.

Οι μετατάξεις του προσωπικού του ΟΛΠ σε άλλες δημόσιες υπηρεσίες που είχε συμπεριληφθεί στην επιστολή του αρμόδιου Υπουργού Ναυτιλίας προς τους εργαζομένους έρχεται αντιμέτωπη με τους θεσμούς , ενώ αναφορικά με αλλαγές που ζητούν οι εργαζόμενοι σε άρθρα της σύμβασης παραχώρησης για το θέμα των εργασιακών, φαίνεται να είναι εξαιρετικά δύσκολο να αλλάξουν διατυπώσεις αφού υπάρχει συμφωνία με τη κινέζικη COSCO.

Μία σειρά αλλαγών ζητούν οι εργαζόμενοι από τη νέα σύμβαση παραχώρησης όπως για παράδειγμα του άρθρου 5.11 που αναφέρει ότι ο ΟΛΠ ανά πάσα στιγμή θα έχει ένα αποδοτικό και ασφαλές περιβάλλον εργασίας και θα διατηρήσει όσες περισσότερες θέσεις εργασίας μπορούν.

Δε κρύβουν το φόβο τους σχετικά με τον νόμο 2688, καθώς δε γίνεται καμία αναφορά σε αυτόν, σχετικά με τη μετατροπή του λιμανιού του Πειραιά από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε ανώνυμη εταιρεία του , ενώ δεν περιγράφεται πουθενά ο γενικός κανονισμός προσωπικού. Αυτό που ζητούν οι εργαζόμενοι είναι η διασφάλιση απέναντι στους εργολάβους διότι με βάση το άρθρο 12 της σύμβασης δίνεται το δικαίωμα στο νέο ιδιοκτήτη του ΟΛΠ να χρησιμοποιεί εργολάβους οι οποίοι να παρέχουν υπηρεσίες ή άλλα τρίτα πρόσωπα για να ανταπεξέρχονται στις υποχρεώσεις τους .

Στην συνέχεια ακολούθησε μία ύφεση τόσο στις αντιδράσεις όσο και κινητοποιήσεις των εργαζομένων, καθώς η απόφαση που πάρθηκε στη Βουλή πως θα διαφυλάξει την ισχύ του Γενικού Κανονισμού Προσωπικού και πως η οποιαδήποτε αντικατάσταση θα προέλθει με την ισχύουσα νομοθεσία με συλλογική σύμβαση εργασίας ή διαιτητική απόφαση.

Με αυτή τη προσπάθεια η κυβέρνηση καταφέρνει να κατευνάσει τις

κινητοποιήσεις των συνδικαλιστικών ενώσεων υπαλλήλων του ΟΛΠ. Μέσω εκπροσώπου της υπόσχεται να δημιουργήσει νέες πρόσθετες ρυθμίσεις για τα εργασιακά όπως το δικαίωμα μετατάξεων.

Επίσης προβλέπεται η διατήρηση σε ισχύ του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας του ΟΛΠ μέχρι την κατάργηση ή αντικατάστασή του με απόφαση που πήρε το διοικητικό συμβούλιο. Μια ακόμα απόφαση που πάρθηκε αφορά τη μετάταξη των εργαζομένων του ΟΛΠ σε υπηρεσίες, φορείς ή νομικά πρόσωπα του Δημοσίου και γενικότερα δημόσιου τομέα, σε οργανισμούς του λιμανιού και σε εταιρείες στις οποίες το Δημόσιο κατέχει την πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου.

Πηγή: <http://www.iefimerida.gr/news/272674/provlimata-apo-tin-katalipsi-ston-olp-den-mporoyn-na-exypireti-thoyn-oi-etaireies>
<http://www.kathimerini.gr/864974/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/anastolh-apergiwn-se-olp-kai-ol8>

3.2 Προβλήματα στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων από τις απεργίες

Πολλά προβλήματα και τα περισσότερα από αυτά σοβαρά δημιουργήθηκαν στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και στις παραδώσεις των εμπορευματοκιβωτίων εξαιτίας των συνεχόμενων απεργιακών κινητοποιήσεων των εργαζομένων του ΟΛΠ. Ένα μεγάλο ποσοστό των επιβατών εξυπηρετούνταν από το προσωπικό των πλοίων για την μετακίνηση των αποσκευών τους, αλλά ακόμα και οι ίδιοι οι επιβάτες ήταν αυτοί οι οποίοι έπαιρναν τις αποσκευές τους μόνοι τους. Μεγάλος είναι και ο αριθμός των κοντέινερ που έμενε εγκλωβισμένος στους σταθμούς φορτοεκφόρτωσης.

Οι αντιδράσεις από τους φορείς της κρουαζιέρας όπως ήταν αναμενόμενο ήταν άμεσες, λέγοντας πως οι απεργίες κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου έχουν δημιουργήσει μια αρνητική εικόνα σχετικά με τον ελληνικό τουρισμό. Δυσανασχετούν με όλη αυτή τη κατάσταση και δε κρύβουν και το φόβο τους για το τι επιπτώσεις μπορεί να προκύψουν μελλοντικά. Τονίζουν έντονα πως θα πρέπει να βρεθούν άμεσα λύσεις για την εξομάλυνση αυτής τη κατάστασης και να επαναλειτουργήσει πάλι σωστά το πρώτο λιμάνι της χώρας. Αντίδραση υπήρχε και από την Ευρωπαϊκή Ένωση Κρουαζιέρας αφού όλες αυτές οι κινητοποιήσεις που γίνονται προκαλούν άγχος για το τι μέλη γενέσθαι καθώς φοβούνται τις επιπτώσεις που μπορεί να υπάρξουν στο μέλλον σε ένα τόσο σημαντικό κομμάτι της εθνικής

οικονομίας.

Αντιδράσεις για την απεργία στο λιμάνι εκτός από τους εκπροσώπους της κρουαζιέρας είχε και η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου, η οποία με ανακοίνωση της τονίζει την ανησυχία του εμπορικού κόσμου για τις επιπτώσεις και ζητούν τη λήξη της απεργίας.

Πηγή: <https://www.eleftherostypos.gr/ellada/12835-problhmata-sthn-eksuphrethsh-twn-krouazieroploiwn-apo-tis-sunexizomenes-apergies/>

3.3 Η έκθεση της ΓΕΕΑ για τον ΟΛΠ

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση της Γενικής Επιθεώρησης Δημόσιας Διοίκησης οι ζημιές που προκλήθηκαν στον ΟΛΠ ήταν τεράστιες εφόσον αποτελούν ζημιές εκατομμυρίων ευρώ από σειρά εργαλαβιών που προωθήθηκαν τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια.

Οι υπεύθυνοι επικεντρώθηκαν σε τέσσερις συγκεκριμένες καταγγελίες που αφορούσαν στην ανακατασκευή προεκτεταμένης τριώροφης αποθήκης του ΟΛΠ στον Λιμένα Ηρακλέους , την κατασκευή νέου κρηπιδότοιχου εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή του Αγίου Νικολάου , την κατασκευή του κτιρίου διοίκησης στην προβλήτα Ι του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και σειρά από μικρά έργα κατά τη προηγούμενη δεκαετία.

Για την ανακατασκευή της τριώροφης αποθήκης προέκυψε πως οι διοικήσεις του ΟΛΠ κατά τα έτη 2000 έως 2009 ο τρόπος που διαχειρίστηκαν την ανακατασκευή της ήταν πολύ διαφορετικός από το αρχικό κτίριο. Για την ακρίβεια η πρώτη μελέτη για το κτίριο άλλαξε στη πορεία κατεδάφισης όπου αργότερα δημοπρατήθηκε η ενίσχυση του κτιρίου χωρίς προσδιορισμένο εκτελεστέο αντικείμενο. Αλλαγή έγινε και στους υπεύθυνους εργολάβους ενίσχυσης, έγινε πάλι εργολαβία κατεδάφισης του κτιρίου ενώ προστέθηκε αυθαίρετα και παράνομα πλήθος άλλων αντικειμένων που δεν είχαν καμία σχέση με το συμβατικό, παραβίασαν δηλαδή κατά εξακολούθηση θεμελιώδεις διατάξεις για την ανάθεση και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων και στην εκπόνηση και στην εκτέλεση του έργου.

Από τον έλεγχο προέκυψε πως ειδικά κατά τη φάση της κατεδάφισης αλλά και άλλων έργων που προσαρτήθηκαν στο συμβατικό αντικείμενο ανακαλύφθηκαν υπερτιμολογήσεις και διπλές πληρωμές καθώς και πιστοποιήσεις μεγάλης κλίμακας κατά την επιμέτρηση των εργασιών με αποτέλεσμα να προκληθούν πολλαπλές ζημιές στον ΟΛΠ, συνολικού ύψους τουλάχιστον 1.938.425 ευρώ, δηλαδή ποσοστό 49% της συνολικής δαπάνης του έργου που ήταν περίπου 3.955.132 ευρώ. Σε ότι αφορά το

νέο κρηπιδότοιχο εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων το οποίο σημαντικό είναι να τονισθεί ότι δημοπρατήθηκε για να κατασκευασθεί άμεσα, αλλά η ανεπάρκεια των συμβατικών δεδομένων και η καθυστέρηση παράδοσης του πεδίου εργασίας στον ανάδοχο και η συνεχής αδικαιολόγητη των αρμόδιων οργάνων του έργου στην αντισυμβατική αδράνεια του χωρίς να γίνουν οι κυρώσεις που θα έπρεπε να γίνουν και τελικά η αδικαιολόγητη διάλυση της σύμβασης με καταβολή αποζημίωσης στον ανάδοχο αντί της έκπτωσης επέτρεψαν την αρχή του έργου πέντε χρόνια μετά, ενώ περίπου το 60% του έργου δεν είχε κατασκευαστεί ακόμα και η ζημιά που έγινε ανερχόταν στο ύψος των 296.375,56 ευρώ και με σοβαρό κίνδυνο να χαθεί η χρηματοδότηση από τον ΕΣΠΑ.

Για την κατασκευή του κτιρίου της διοίκησης στην προβλήτα I του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ήταν υπό την διαχείριση του ΟΛΠ η οποία είχε κάνει ένα πλάνο η τότε διοίκηση του λιμένα το οποίο ήταν ένα βιοκλιματικό κτίριο έτσι ώστε να μην υπάρχει παραπάνω επιβάρυνση σε αυτή τη περιοχή. Στο τέλος κατασκεύασαν ένα ενεργειακά συμβατικό κτίριο.

Διαπιστώθηκε ακόμα πως ο εργολάβος πληρώθηκε για εργασίες που ποτέ δεν έκανε, ότι η δήθεν έκπτωση του 1,2% που έκανε δε δικαιολογούνταν ενώ υπήρχε απίστευτη καθυστέρηση παράδοσης του έργου. Στην έκθεση αναφέρεται πως όλα αυτά που έγιναν από τα αρμόδια όργανα του ΟΛΠ προκάλεσαν ζημιά στον οργανισμό ύψους 1.864.577 ευρώ στη καλύτερη περίπτωση ενώ στη χειρότερη να φτάνει τα 2.010.845 ευρώ.

Σε ότι αφορά τα μικρά έργα που υλοποιήθηκαν κατά τη περίοδο 2001-2004 αποτελούνταν από παγιωμένο σύστημα ανάθεσης και εκτέλεσης μικρών έργων του ΟΛΠ που ζητά παρέκκλιση από τις αρχές της διαφάνειας, της ισότητας συμμετοχής στην επιλογή αναδόχου και ελεύθερου ανταγωνισμού με ζημιωμένες συνέπειες για τον οργανισμό.

Σημαντική ένδειξη ότι υπήρχε συνεννόηση των συναγωνιζόμενων για να ξεφύγουν του ανταγωνισμού που πάλι δημιούργησε ζημιά στο Λιμένα. Η επαναλαμβανόμενη επιλογή συγκεκριμένων αναδόχων για την εκτέλεση των έργων, η ασαφής περιγραφή του αντικειμένου της δημοπρασίας, η παράνομη σύνταξη του προϋπολογισμού των έργων, το σύστημα επιλογής που δεν ανταποκρινόταν στις πραγματικές συνθήκες των έργων, η διαχείριση των παραπάνω διαδικασιών από τα αρμόδια όργανα του ΟΛΠ Α.Ε. ήταν παράνομη και επιζήμια για τον Οργανισμό.

Με τον Πειραιά αλλά όχι με τον ΟΛΠ ερευνάται ακόμα η υπόθεση από την αρμόδια υπηρεσία σχετικά με την αποκατάσταση διατηρητέου κτιρίου του Πειραιϊκού Συνδέσμου. Έγινε καταγγελία για το έργο αποκατάστασης του κτιρίου που βρίσκεται στην Αλκιβιάδου 156 και Καραϊσκού 153 ποτέ δεν ολοκληρώθηκε εκδόθηκαν από την εταιρεία που ανέλαβε το έργο εικονικά τιμολόγια αξίας 793.466,22 ευρώ για την εξόφληση αυτών των τιμολογίων.

Η υπόθεση αυτή έφτασε στην αρμόδια επαγγελματική Αρχή ενώ ζητήθηκε από τον ΕΤΕΡΠΣ να γίνουν όλες οι διαδικασίες καταλογισμού ως μη χρεωμένου καταβληθέντος του ποσού των 716.060,19 ευρώ.

Πηγή: <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1438043/fagopoti-dihos-telos-me-erga-toy-olp-apokalyptei-h.html>

3.4 7 προβλήματα του ΟΛΠ που πρέπει να λυθούν

Λύσεις σε έξι προβλήματα του ΟΛΠ που έχουν να κάνουν με την αποκρατικοποίηση του λιμανιού και έχουν προκαλέσει εντάσεις πρέπει να λυθούν άμεσα. Αυτά είναι:

- Πολιτιστική ακτή. Βρίσκεται στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και σκοπεύουν να το μετατρέψουν σε πολιτιστική ακτή, ενώ δεν είναι απίθανο σενάριο και η δημιουργία ξενοδοχείου αν και τα κονδύλια δεν έχουν ακόμα ανευρεθεί.
- Η περιοχή των λιπασμάτων Δραπετσώνας. Έκταση 650 στρεμμάτων δίπλα από το κεντρικό λιμάνι. Στο λιμάνι έχει δοθεί παραθαλάσσια λωρίδα έκτασης 100 στρεμμάτων, στην Εθνική Τράπεζα 250 στρέμματα και τα υπόλοιπα σε ιδιώτες. Ο Δήμος Κερατσινίου διεκδικεί να του παραχωρηθεί η έκταση που ανήκει στον ΟΛΠ.
- Η ακτοπλοΐα. Θεωρείται το πλέον εύκολο πρόβλημα αφού θα χρειαστεί μόνο να προστατευτεί από πιθανές αυξήσεις των λιμενικών τελών κάτι στο οποίο συμφωνούν όλοι.
- Τα έσοδα. Το ποσοστό των εσόδων που καταβάλλει κάθε χρόνο ο ΟΛΠ στο κράτος βρισκόταν τότε στο 2% και το ΤΑΙΠΕΔ ζητάει να αυξηθεί στο 3,5% έτσι ώστε μέρος αυτού να δίνεται και στους δήμους. Ακόμα μια πρόταση που υπήρχε ήταν να φτάσει στο 5%.
- Η αρχή λιμένων. Ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας ήθελε να τη δημιουργήσει για να μπορεί να ελέγχει με καλύτερο τρόπο την ιδιωτική διαχείριση των λιμανιών. Αντίθετο σε αυτό όμως βρήκε το ΤΑΙΠΕΔ που στήριζε την άποψη ότι ο έλεγχος αυτός μπορεί να γίνεται από τη γενική γραμματεία λιμένων με βάση τον νόμο που υπάρχει.
- Η ναυπηγοεπισκευή. Η ανάπτυξη του κλάδου απαιτεί μεγάλες επενδύσεις. Χωρίς όμως οι δήμοι να γνωρίζουν ποιος θα είναι αυτός που θα βάλει τα κεφάλαια για την ανάπτυξη της περιοχής.

Πηγή: <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1015011/olp-6kai1-problimata-zitoun-amesi-lusi>

3.5 Συνοπτικά τα προβλήματα στη σωστή λειτουργία του ΟΛΠ

Βασικά προβλήματα που προκαλούν τη δυσλειτουργία του ΟΛΠ με αποτέλεσμα το κράτος να στερείται εκατομμύρια ευρώ εσόδων είναι τα παρακάτω σύμφωνα τον ΣΩΝΠΙΑΠ:

- Απαγορεύεται κατά την επισκευή των πλοίων ή έστω κατά τη συντήρηση σου το πλήρωμα να εργάζεται.
- Απαγορεύεται κατά την επισκευή ή ναυτολόγηση πληρώματος πέραν του κατάπλου δηλαδή δεν μπορεί να ναυτολογήσει άλλο πλήρωμα αλλά μόνο να αντικαταστήσει το πλήρωμα με το οποίο κατέπλευσε.
- Απαγορεύεται ο εφοδιασμός του πλοίου με καύσιμα στην επισκευαστική ζώνη και ας τελείωσαν κατά τη περίοδο επισκευής.
- Η σχολαστική και κάποιες φορές αναγκαστική επέμβαση της πενταμελούς επιτροπής και των εργατικών συνδικάτων εμποδίζουν την ομαλή εργασία, την αποπεράτωση και παράδοση του πλοίου στους προκαθορισμένους χρόνους με οδυνηρά αποτελέσματα.
- Η Πλοηγική υπηρεσία η οποία καλύπτει και το Λιμάνι Ελευσίνας και Πάχης Μεγάρων σε συνδυασμό με την καβοδεσία δυστυχώς δεν προσφέρουν την καλύτερη εξυπηρέτηση. Ο περιορισμένος χρόνος διέλευσης των πλοίων διαμέσου του Διαύλου του Ναυστάθμου Σαλαμίνας δημιουργεί πολλές καθυστερήσεις και προβλήματα.
- Ο χρόνος των 24 ωρών παραμονής των «in transit» διερχομένων πλοίων για ανεφοδιασμό και αλλαγών πληρώματος δεν επαρκεί και σε περιπτώσεις μάλιστα δυσμενών καιρικών συνθηκών καθίσταται αδύνατη η εξυπηρέτηση των πλοίων. Ο χρόνος πρέπει τουλάχιστον να γίνει από 24 ώρες 48 ώρες , γνωστό είναι ότι σε ορισμένα λιμάνια από τα οποία διέρχονται «in transit» πολλά πλοία όπως CEUTA-CANDIZ-GIBRALTAR-SINGAPORE, ο χρόνος είναι απεριόριστος.
- Οι ελλείψεις και η επικρατούσα κατάσταση κυρίως στην Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη είναι απαράδεκτη. Χώροι ακάθαρτοι γεμάτοι με πλήθος αντικειμένων με κίνδυνο τραυματισμού των εργαζομένων και των διερχόμενων, οι σκάλες ανόδου επί των πλοίων είναι λίαν επικίνδυνες , οι χώροι υγιεινής ανύπαρκτοι όπως και πρωτοβάθμια υγειονομική περίθαλψη, ο φωτισμός , η πυροπροστασία, τα τηλέφωνα, ελλιπέστατα έως ανύπαρκτα, η υδροδότηση περιορισμένη σε τμήματα ορισμένων μόνων προβλητών

είναι δυνατή, η υδροφόρα του ΟΛΠ επίσης δε λειτουργεί και πάρα πολλά ακόμα.

- Η απομάκρυνση όλων των φορτίων συρρίκνωσε την κίνηση του λιμένα και σε συνδυασμό μάλιστα της απομάκρυνσης και του SILO πριν αντικατασταθεί από νέο, θα επιδεινώσει την κατάσταση. Το Λιμάνι πλέον δέχεται μόνο εμπορευματοκιβώτια και αυτοκίνητα. Άμεση είναι η ανάγκη συνέχισης λειτουργίας του SILO μέχρι ανανέωσης του και η αντικατάσταση των μονίμων «Δεξαμενές Βασιλειάδη» με νέες πλωτές και σύγχρονες.
- Απαιτείται εναρμονισμός των κοστολογίων των Δεξαμενών και λοιπών τιμολογίων με τα γειτονικά ανταγωνιστικά κράτη , αλλαγής συμπεριφοράς που σε συνδυασμό με την τεχνογνωσία και ποιότητα εργασίας που διαθέτουμε να επιτύχουμε την ποθητή προσέλκυση των πλοίων.

Συνοπτικά η ανάπτυξη του ΟΛΠ για να γίνει θα πρέπει να αυξήσουν τον αριθμό των πλοίων και εμπορευμάτων. Αυτά είναι που θα δώσουν δουλεία και θα αυξήσουν τα έσοδα του κράτους και όλων των περιοχών που σχετίζονται με το λιμάνι.

Πηγή: <https://www.protothema.gr/economy/article/91839/olpta-10-agkathia-sth-leitoyrgia-toy-limanioy/>

3.6 Η Λύση της αποκρατικοποίησης

Στη λύση της αποκρατικοποίησης του λιμανιού θα καταλήξει το κράτος αφού τόσο τα προβλήματα του ΟΛΠ όσο και η γενικότερη κρίση που επικρατεί στη χώρα, δείχνουν ότι η αποκρατικοποίηση θα είναι η καλύτερη δυνατόν λύση διότι θα είναι ένα αρκετά ικανοποιητικό έσοδο για το κρατικό ταμείο, αλλά και ότι από την επόμενη μέρα της αποκρατικοποίησης θα υπάρξουν λύσεις στα πιο σημαντικά προβλήματα του οργανισμού, ότι θα επέλθει η ανάπτυξη και οικονομική ευημερία στον ΟΛΠ, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αλλά και στους παραλιμένιους Δήμους .

Η απόφαση για την προκήρυξη του διαγωνισμού για την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ είχε σχεδόν παρθεί και δεν έμενε άλλο από την ανακοίνωση της. Το ποσοστό το οποίο θα πωληθεί σε αυτή τη φάση θα είναι το 51% αλλά θα υπάρχει και μία πρόβλεψη για πώληση ενός επιπλέον 16% εν ευθέτω χρόνο. Έτσι χωρίς ιδιαίτερες καθυστερήσεις υποβλήθηκαν οι δεσμευτικές προσφορές για την απόκτηση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του ΟΛΠ.

Έως τότε το Υπουργείο Ναυτιλίας και το ΤΑΙΠΕΔ , αναμένεται να έχουν ολοκληρώσει το σχέδιο νόμου που θα αφορά στη νέα σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του ΟΛΠ, το οποίο θα πρέπει πρώτα να ψηφιστεί από την Βουλή και να ορίζει όρους χρήσης και εκμετάλλευσης της γης , των κτισμάτων και της υποδομής της χερσαίας ζώνης του λιμανιού, το ποσοστό του ετησίου ανταλλάγματος προς το κράτος , ενώ θα αφαιρεθούν από τον ΟΛΠ οι διοικητικές και ρυθμιστικές εξουσίες .

Παράλληλα θα δημιουργηθεί μία αρχή λιμένος που θα ασκεί διοίκηση και σε αυτή θα μεταφερθούν οι διοικητικές και ρυθμιστικές εξουσίες του ΟΛΠ.

Οι βασικοί διεκδικητές για το λιμάνι του Πειραιά ήταν η κινέζικη Cosco, η δανέζικη APM Terminals και η ICTS από τις Φιλιππίνες.

Πηγή: <http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias>

<https://www.newsbomb.gr/oikonomia/story/627087/kamia-kathysterisi-sti-diadikasia-gia-tin-apokratikopoiisi-toy-olp>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο

Αρχή-Πορεία αποκρατικοποίησης του ΟΛΠ

4.1 Η «μέρα» της αποκρατικοποίησης

Στις 10 Αυγούστου 2016 το 51% του ΟΛΠ περνά στα χέρια του ΟΛΠ ενώ παράλληλα καταβάλλεται το τμήμα των 280.500.000. Οι Κινέζοι θα καταβάλουν άλλα 88 εκατομμύρια για την απόκτηση του υπόλοιπου 16% όταν ολοκληρώσουν τις επενδύσεις όπως ορίζει η συμφωνία.

Η COSCO ετοιμάζει επενδύσεις ύψους 600 εκ. στο λιμάνι. Δίνει έμφαση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στη κρουαζιέρα, στις τουριστικές υποδομές, στη ναυπηγοεπισκευή και στην αναβάθμιση του Car Terminal. Η COSCO έχει ως στόχο να επενδύσει 250 εκ. περισσότερα από τα 350εκ. που προβλέπεται από τη σύμβαση

που υπέγραψε με το ΤΑΙΠΕΔ.

Οι Κινέζοι έχουν δρομολογήσει διοικητικές παρεμβάσεις στον ΟΛΠ. Στο διοικητικό συμβούλιο θα υπάρχουν 11 θέσεις εκ' των οποίων τις 8 θα κατέχουν οι Κινέζοι ενώ 3 θέσεις θα διατηρεί το Ελληνικό Δημόσιο (ΤΑΙΠΕΔ) μέχρι τη μεταβίβαση του 16% το οποίο θα μεταβιβαστεί εντός πενταετίας εφόσον εκπληρωθούν οι όροι της συμφωνίας. Μετά τη μεταβίβαση το Ελληνικό Δημόσιο θα κατέχει το 7% και μια θέση στο ΔΣ.

Νέος εκτελεστικός πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. πρόκειται να τοποθετηθεί ο Γουάν Μιν (γενικός διευθυντής της Cosco Shipping), ενώ αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, ο κάπτεν Φου Τσενγκ Κιουάιε.

Όπως αναφέρει η COSCO στόχος της είναι να μετατρέψει το λιμάνι του Πειραιά σε Νο1 διαμετακομιστικό λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη αλλά και το μεγαλύτερο λιμάνι αναχώρησης για εταιρείες κρουαζιέρας.

Όπως προκύπτει από τη σύμβαση παραχώρησης η COSCO ορίζεται ως βασικός μέτοχος του ΟΛΠ η οποία και αναλαμβάνει τις εργασίες και τη διαχείριση του λιμανιού.

Πηγή: <https://www.protothema.gr/economy/article/601847/sta-heria-tis-cosco-apo-simera-o-olp/>

4.2 Στόχος επένδυσης της COSCO

Απαραίτητα έργα στα οποία στοχεύει η COSCO είναι:

- επέκταση των υποδομών για τα κρουαζιερόπλοια
- αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης
- κατασκευή ενός πολυώροφου χώρου στάθμευσης κοντά στο λιμάνι των οχηματαγωγών (RORO)
- επένδυση σε αποβάθρα βεληνεκούς 300,000DWT
- αναβάθμιση της δυνατότητας επισκευής πλοίων
- λιμάνι οχηματαγωγών πολυώροφο χώρο στάθμευσης το οποίο και θα καθορίσει το λιμάνι του Πειραιά σημαντικό τερματικό αυτοκινήτων στη Μεσόγειο.

Στόχος της COSCO είναι ακόμα να επιταχύνει τη κατασκευή China-Europe Land-Sea Express Line ώστε να φέρει τη Κίνα και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη πιο κοντά. Θα αναλάβει την ανάπτυξη των logistics και της αποθήκευσης, τη στρατηγική πρωτοβουλία "One Belt One Road" και το γεωγραφικό πλεονέκτημα του λιμανιού να αναπτυχθεί ως το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό κέντρο εμπορευματοκιβωτίων στη

Μεσόγειο, καθώς και η νότια πύλη προς της Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη και των Βαλκανίων.

Πηγή: <https://www.protothema.gr/economy/article/601847/sta-heria-tis-cosco-apo-simera-o-olp/>

4.3 Οι βλέψεις της COSCO για τους εργαζομένους

Ο Capt.. Fu παρότι θα έχει τη δυνατότητα να προβεί σε απολύσεις από τον Ιούνιο του 2017 τονίζει πως θα μείνει πιστός στην εργατική νομοθεσία και δεν θα προχωρήσει σε άδικες απολύσεις. Βεβαιώνει τη συνεργασία με όλο το προσωπικό και καθησυχάζει ταυτόχρονα και τις ανώτερες διοικητικές βαθμίδες τονίζοντας πως θα διοριστούν ελάχιστοι κινέζοι διευθυντές.

Ο κινέζικος όμιλος αναφέρει πως είναι υπέρ της παραμονής περισσότερων θέσεων εργασίας στην Ελλάδα και στους εργαζομένους που δουλεύουν σκληρά. Ο Capt.. FU ζητά από τους εργαζομένους την τήρηση των κανονισμών, την ενεργή συνεργασία άλλα και την αφοσίωσή τους. Υπόσχεται ισότητα όμως παράλληλα τονίζει και αντίθετος στη διαφθορά.

Τέλος, προσπαθεί να καθησυχάσει για τη μελλοντική ανάπτυξη του ΟΛΠ διευκρινίζοντας πως είναι στρατηγικές επενδυτές και όχι κερδοσκόποι.

Πηγή: <https://www.cnn.gr/oikonomia/epixeiriseis/story/42904/oi-protheseis-tis-cosco-gia-toys-ergazomenoys-ston-olp>

4.4 Τα έργα στον ΟΛΠ μετά την αποκρατικοποίηση

Η COSCO προχώρησε σε δυο διαγωνισμούς για τις συμβάσεις του ανεξάρτητου μηχανικού, τις μελέτες και τη διαχείριση του έργου. Ανέλαβε επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 300εκ έως το 2021. Από αυτά τα 137 εκ θα διακινηθούν εντός του έτους. Αν η πορεία του ΟΛΠ συνεχιστεί έτσι από τα έργα θα ευνοηθούν όλοι όσοι έχουν στενούς δεσμούς με την εταιρεία εξαλείφοντας την ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού.

Στο 1ο διαγωνισμό συμμετείχε η Ισπανική Ertisa μαζί με το ελληνικό γραφείο Pantec Παπαϊωάννου καθώς και η Αμερικάνικη Hill International. Το έργο

ανατέθηκε στους Αμερικάνους αφού πρώτα κατέβασαν τη προσφορά στα 2,4 εκ. από την αρχική 6,5 εκ.

Στον 2ο όμως διαγωνισμό ενδιαφέρον εξέφρασαν και τα τέσσερα γραφεία(SALFO, EPTISA PANTEC,DOMOS FERON με τη βέλγικη TRACTELBEL,ΡΟΓΚΑΝ σε συνεργασία με την Ολλανδική ROYAL HASCONING) για τη σύμβαση που αφορά τις μελέτες και το project management.

Πηγή: <https://www.protothema.gr/economy/article/671915/cosco-ta-pazaria-ton-kinezon-kai-oi-ergolavies-ston-olp/>

4.5 Οι αλλαγές στον ΟΛΠ μετά την παραχώρηση του στην COSCO

Στις 18/05/2017 έγινε η πρώτη παρουσίαση της διοίκησης του ΟΛΠ στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών μετά την παραχώρηση του πλειοψηφικού πακέτου του Οργανισμού από την COSCO ώστε να παρουσιαστούν τα αποτελέσματα χρήσης 2016. Εκεί παρευρέθηκε ο διευθύνων σύμβουλος Captain Fu όπου ενημέρωσε για τα έσοδα που έχουν βελτιωθεί, τη μείωση του κόστους αλλά και τις αλλαγές στο οργανοδιάγραμμα με τη βοήθεια 110 εργαζομένων.

Τα τμήματα από 54 μειώθηκαν σε 23 ενώ οι θέσεις των προϊσταμένων μειώθηκαν σε 45 από 135. Στα σχέδια βρίσκεται και η εξέλιξη προγράμματος για εθελούσια έξοδο εργαζομένων που πρόκειται να συνταξιοδοτηθούν άμεσα αλλά ταυτόχρονα προχωρούν και οι κανονικές συνταξιοδοτήσεις.

Στην ετήσια ενημέρωση ακόμα επισημάνθηκε πως ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 3,6%. Ανήλθε, δηλαδή, σε 103,5 εκ σε σχέση με την αντίστοιχη του 2015 η οποία αντιστοιχούσε στα 99,9 εκ. Επιπρόσθετα εν συγκρίσει με το 2015 τα κέρδη των φόρων αυξήθηκαν κατά 13% καθώς και το ποσό πλέον ανέρχεται στα 11 εκ. έναντι 9,8 εκ.

Ο ΟΛΠ στις 24/06/2016 υπέγραψε νέα σύμβαση εκ την οποία προέκυψε η καταβολή κατά 1 εκ αυξημένου ποσού παραχώρησης στο Ελληνικό Δημόσιο. Συγκεκριμένα το αντάλλαγμα παραχώρησης αυξήθηκε στο 3,5% των ενοποιημένων εσόδων αντί του 2%.

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ:

Ο διευθύνων σύμβουλος τόνισε πως οι επενδύσεις θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα της σύμβασης παραχώρησης. Ερευνώνται δυνατότητες χρηματοδότησης όπως αυτή της εκμετάλλευσης κοινοτικών χρηματοδοτήσεων σε συνεργασία με την ελληνική κυβέρνηση για τη σύνθεση νέων θέσεων στη προβλήτα της κρουαζιέρας.

Ακόμα μελετώνται δυνατότητες χρηματοδότησης από τράπεζες. Ο Captain Fu τόνισε πως εκτός από ευρωπαϊκές θα θελήσουν και κινέζικες τράπεζες να συνεργαστούν μαζί τους εφόσον το κύρος της εταιρείας είναι αξιόπιστος.

ΣΣΕ:

Σε ότι αφορά τον προβλήτα 1 τόνισε πως το περίπλοκο είναι η περιορισμένη δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων διότι οι νέοι πελάτες θέλουν να μεταφέρουν μεγαλύτερους όγκους.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ:

Στην κρουαζιέρα σημειώθηκε αύξηση κατά 20% σε επιβάτες home porting καθώς και οι πρωτοβουλίες διείσδυσης στη κινέζικη αγορά. Παράλληλα προετοιμάζεται επέκταση στις υποδομές για την άφιξη μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων.

Στο car terminal επισημάνθηκε αύξηση κατά 6%. Πιο συγκεκριμένα η διακίνηση οχημάτων ανήλθε στα 361,912 έναντι 341,386 από το 2015 παρά τις συνέπειες που επιφέρει η οικονομική κρίση στις εισαγωγές Ι.Χ αυτοκινήτων. Το β' εξάμηνο μάλιστα σημειώθηκε αύξηση 20%.

Τέλος, σε ότι αφορά τα logistics σκοπός είναι η μετατροπή του χώρου του πρώην ΟΔΔΥ και να ανέρθει σε κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας που θα συνδεθεί με τον ΟΛΠ.

Πηγή: <http://www.olp.gr/el/press-releases/item/3496-ta-apotelesmata-xrasis-2016-tis-olp-ae-parousiastikan--stin-enosi-thesmikon-ependyton>
<http://www.businessnews.gr/article/74983/cosco-ti-ehei-allaxei-ston-olp-toys-9-mines-poy-ton-ehei-analavei>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

5.1 Η Συμφωνία της πώλησης του ΟΛΠ στη COSCO

Έκλεισε η συμφωνία μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και COSCO για την πώληση του 67% του ΟΛΠ έναντι 368,5 εκατ. Ευρώ., μετά τη νέα προσφορά που δόθηκε από τους ενδιαφερόμενους αγοραστές . Πλέον θεωρούνται οι βασικοί μέτοχοι του ΟΛΠ.

Τα χρήματα που πρόσφερε η COSCO ήταν περισσότερα συγκριτικά με τη χρηματιστηριακή αξία του ΟΛΠ. Η διαδικασία που θα πρέπει να ακολουθηθεί για την ολοκλήρωση της συμφωνίας είναι πρώτα από όλα να γίνει έκτακτη γενική συνέλευση του οργανισμού όπου εκεί θα εγκριθεί η νέα σύμβαση παραχώρησης με το ελληνικό Δημόσιο. Ακολουθεί η έγκριση της συμφωνίας μετόχων μεταξύ της ΤΑΙΠΕΔ και COSCO από το Ελεγκτικό Συνέδριο και την ελληνική Βουλή.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ ζήτησε να κατατεθούν όλα τα δικαιολογητικά που χρειάζονται προκειμένου να ανακηρυχθεί η COSCO GROUP LIMITED «Προτιμώμενος Επενδυτής» με βάση τους κανονισμούς του διαγωνισμού.

Η Morgan Stanley και η Τράπεζα Πειραιώς ενήργησαν ως χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι, οι Freshfields Bruckhaus Deringer LLP και μία ελληνική δικηγορική εταιρεία ενήργησαν ως νομικοί σύμβουλοι, οι Hamburg Port Consulting και η Marnet ως τεχνικοί σύμβουλοι, για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ.

Οι κινέζοι δε σταμάτησαν ποτέ τις διαπραγματεύσεις με στόχο την απόκτηση μεγαλύτερου ποσοστού του ΟΛΠ την ίδια στιγμή που ήταν διαχειριστές των προβλητών II και III. Η επιμονή του κινεζικού ομίλου συνδέεται με τη μετατροπή του Πειραιά σε διαμετακομιστικό κόμβο μεταφοράς των ασιατικών προϊόντων προς την Ευρώπη. Αυτός είναι και ο λόγος που η COSCO θέλει το εμπορευματικό κέντρο στο Θίασο ενώ θέλει και την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου έτσι ώστε να γίνεται καλύτερα η διακίνηση των φορτίων.

Σημαντική εξέλιξη όσο για το ΤΑΙΠΕΔ όσο και για το Ελληνικό Κράτος η συμφωνία με τη COSCO στο πλαίσιο διεθνούς διαγωνισμού.

Η COSCO κατέθεσε μια βελτιωτική δεσμευτική προσφορά για την απόκτηση του 67% της εταιρείας ΟΛΠ Α.Ε. προσφέροντας τίμημα 22 ευρώ ανά μετοχή, δηλαδή 368,5 εκατ ευρώ για το ποσοστό 67%. Κατά την αξιολόγηση της βελτιωτικής οικονομικής προσφοράς το ΤΑΙΠΕΔ έλαβε υπόψη καθεμία από τις υποτιμήσεις τις οποίες εκπόνησαν δύο διαφορετικοί αποτιμητές για τον ΟΛΠ.

Έτσι επιτυγχάνεται ένα σημαντικό ορόσημο του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Το συνολικό ποσό που θα εισπραχθεί φτάνει στα 1,5 δις ευρώ μέσα σε αυτά είναι και τα 368,5 εκατ. ,υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ μέσα την επόμενη δεκαετία και τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη

Σύμβαση Παραχώρησης αναμενόμενου συνολικού ύψους των 410 εκατ. ευρώ και τα μερίσματα αλλά και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ και οι επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης του 2052.

Οι εκπρόσωποι που παρευρέθηκαν στη συνάντηση για τη συμφωνία παραχώρησης ήταν από πλευράς COSCO ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της China Cosco Shipping Corporation Limited, XuLirong, δείχνοντας με αυτό τον τρόπο τη μεγάλη σημασία που έχει για αυτούς η συμφωνία αυτή για το στόχο που έχουν να κάνουν τον Πειραιά παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο και πύλη για την ευρύτερη περιοχή της μεσογείου και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Από την πλευρά του ΤΑΙΠΕΔ εκπρόσωπος ήταν ο Πρόεδρος του ΤΑΙΠΕΔ Στέργιος Πιτσιόρλας, η όλη διαδικασία θα ολοκληρωθεί με μια ειδική τελετή στο Ζάππειο Μέγαρο.

Έτσι ολοκληρώνεται μια συμφωνία που η αρχή των συζητήσεων έγινε το 2011, η προκήρυξη του διαγωνισμού έγινε την άνοιξη του 2014.

Παρότι η συμφωνία έγινε δε λύθηκαν όλα τα προβλήματα που είχε ο ΟΛΠ όπως για παράδειγμα οι εκκρεμότητες με τη μετεξέλιξη της ρυθμιστικής αρχής λιμένων σε πλήρως ανεξάρτητη αρχή αλλά και οι αντιδράσεις των εργαζομένων με την ΟΜΥΛΕ να ανακοινώνει τις απεργιακές κινητοποιήσεις που θα ξεκινήσουν.

Σύμφωνα με τον IOBE η παραχώρηση των μετόχων αυτών θα έχουν σημαντικό ρόλο στο να εμπιστευτούν αλλά και να θεωρηθεί η Ελλάδα αξιόπιστος και ασφαλής επενδυτικός προορισμός, στέλνοντας έτσι το δικό τους σήμα στις διεθνείς αγορές.

Τέλος στη συμφωνία υπάρχει και η υλοποίηση των έργων υποδομής και αποκατάστασης της προβλήτας 1, να αναπτύξουν τον τομέα της κρουαζιέρας αλλά και τα έργα ανάπτυξης της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του ΟΛΠ.

Η νέα γενική συνέλευση του ΟΛΠ που θα εγκρίνει τη Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίου και ΟΛΠ θα πραγματοποιηθεί στο Χρηματιστήριο, πρόταση που έγινε από τον βασικό μέτοχο του οργανισμού μετά τις εντάσεις που προκλήθηκαν στην έκτακτη Γενική Συνέλευση.

Στην ανακοίνωση που έγινε μετά το τέλος της συνέλευσης, ότι εγκρίθηκε μια σειρά από αλλαγές και καταργήσεις άρθρων στο καταστατικό της εταιρείας όπως η κατάργηση 2 θέσεων εκπροσώπων των εργαζομένων από το Δ.Σ. Επίσης ο Δήμος του Πειραιά θα εκπροσωπείται στο Δ.Σ. με μία από τις θέσεις που θα κατέχει το ΤΑΙΠΕΔ σε αυτό.

Πηγή: <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1392598/olp-sthn-cosco-to-67-toy-olp-me-prosfora-369-eka.html>
<https://www.news.gr/oikonomia/oikonomika-nea/article/270225/egkrithhke-h-polhsh-toy-olp-sthn-cosco-sth-voylh.html>

5.2 Χρονοδιάγραμμα ΟΛΠ

Τα χρονοδιαγράμματα που αφορούν την αξιοποίηση του λιμανιού είναι ασφυκτικά μικρά , λόγω και της μνημονιακής συμφωνίας .

Ο Αντιπεριφερειάρχης Πειραιά και οι τέσσερις δήμαρχοι από τους παραλιμένιους δήμους έθεσαν το θέμα της εξαίρεσης από τη σύμβαση παραχώρησης του θαλάσσιου μετώπου του Συγκροτήματος των Λιπασμάτων Δραπετσώνας αλλά εδαφών από τη χερσαία ζώνη που έχουν παραχωρηθεί έναντι μικρού τμήματος από τον ΟΛΠ στους δήμους .

Επίσης ζήτησαν να συμπεριληφθεί στη σχετική σύμβαση το θέμα των ανταποδοτικών τελών προς τους δήμους αλλά και να υπάρξει δημόσια αρχή λιμένος .

Ωστόσο φαίνεται ότι δεν διευθετείται από το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων το θέμα της εξαίρεσης του παραλιακού μετώπου και εδαφών της χερσαίας ζώνης του λιμανιού που έχουν παραχωρηθεί έναντι μικρού τμήματος σε δήμους ενώ φαίνεται να γίνεται αποδεκτό το θέμα της απόδοσης χρημάτων στους παραλιμένιους δήμους από το ανταποδοτικό τέλος που περιλαμβάνεται στη νέα σύμβαση.

Στη νέα σύμβαση προβλέπεται η αύξηση του ετήσιου ανταποδοτικού τέλους του ΟΛΠ στο κράτος από το 2% στο 3,5% και το ΤΑΙΠΕΔ φαίνεται να προτείνεται όλο το ποσοστό να αποδίδεται ως ανταποδοτικό στους δήμους και όχι μόνο το ποσοστό της αύξησης.

Σύμφωνα με το master plan του λιμανιού η κτηματική υπηρεσία του Δημοσίου έχει ήδη ολοκληρώσει τη μελέτη για το που ανήκει η χερσαία ζώνη του λιμανιού και σε ποιόν η θαλάσσια και τι έχει παραχωρηθεί με ενοίκιο στους δήμους .

Πηγή: <http://www.topontiki.gr/article/144470/sta-heria-toy-thdritsa-o-fakelos-tis-parahorisis-toy-olp>

5.3 Οι υποχρεώσεις της COSCO

Από τη στιγμή που υπεγράφη η συμφωνία και τηρήθηκαν οι όροι αυτής θα γίνει και η μεταβίβαση του 51% του μετοχικού κεφαλαίου στην COSCO ενώ μένει ένα υπόλοιπο 16 % που θα μεταβιβαστεί στο τέλος της πρώτης πενταετίας με την ολοκλήρωση όλων των υποχρεώσεων που έχει η εταιρεία ως προς τον οργανισμό, επενδύσεις που αγγίζουν τα 300 εκατ. ευρώ. Τη δεύτερη πενταετία πρέπει να γίνουν επενδύσεις 50 εκατ. ευρώ. Κάποιες ακόμα υποχρεώσεις της είναι:

- Σημαντικό κέρδος από επιπλέον επενδύσεις έως το 2052.
- Οι δύο ανεξάρτητοι αποτιμητές έδωσαν εύρος αποτίμησης για τον ΟΛΠ από 18,4 έως 21,2 ευρώ ανά μετοχή.
- Η αρχική πρόταση της COSCO ήταν 17,5 ευρώ ανά μετοχή συνολικά δηλαδή 293,125 ευρώ για το ποσοστό του 67%, που σε κεφάλαιο κοστολογείται στα 437,5 εκατ. ευρώ.
- Το 23% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ και 3 θέσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο συνεχίζει να ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Από την στιγμή που ο ΟΛΠ εντάχθηκε στο Χρηματιστήριο Αθηνών το 2002 έχουν εισπραχθεί μόνο 27,15 εκατ. ευρώ από τα μερίσματα για τη συμμετοχή του κατά 74% στον οργανισμό μέσω όρο δηλαδή 2 εκατ. ευρώ κάθε χρόνο.
- Τη χρονική περίοδο 2002-2014 το αντάλλαγμα που αποδόθηκε στο Ελληνικό Δημόσιο ταμείο ανήλθε στα 29,59 εκατ. Ευρώ
- Έχει κλειδώσει ότι η έδρα του ΟΛΠ θα παραμείνει τόσο στην Ελλάδα όσο και Χρηματιστήριο Αθηνών για όλο το διάστημα που θα βρίσκεται υπό ιδιωτικό έλεγχο. Καθώς το κράτος ασκεί βέτο στην αποχώρηση της εταιρείας από το Χ.Α. , μεταφορά της έδρας της εταιρείας εκτός Ελλάδος και οποιαδήποτε απόφαση που είναι σε παράβαση της Σύμβασης Παραχώρησης
- Το ελληνικό δημόσιο θα συνεχίσει να ελέγχει και να έχει υπό την εποπτεία του τις διοικητικές λειτουργίες λιμένα και τις λιμενικές υποδομές που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες της νέας Αρχής του Λιμένος .
- Δεν πωλούνται οι εγκαταστάσεις αλλά λειτουργεί ως παραχωρησιούχος μέχρι το 2052.
- Όταν θα λήξει η σύμβαση παραχώρησης τότε όλες οι υποδομές θα επιστρέψουν στο ελληνικό δημόσιο μαζί με όλες τις υποδομές που έγιναν και υλοποιήθηκαν για την λειτουργία του ΟΛΠ.

Πηγή: <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1392598/olp-sthn-cosco-to-67-toy-olp-me-prosfora-369-eka.html>

5.4 Η ανάπτυξη της οικονομίας από τον ΟΛΠ

Ένα κάποιος κάνει αξιολόγηση της επόμενης μέρας από την αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ αυτό το οποίο ελπίζουν οι αρμόδιοι είναι η ενίσχυση του ΑΕΠ και τόνωση της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας. Αυτό προκύπτει με βάση τα στοιχεία του IOBE ο οποίος ανέλυσε το τι συνεπάγεται η παραχώρηση στην κινέζικη Cosco του πλειοψηφικού πακέτου αλλά και του μανάτζμεντ του ΟΛΠ. Κεντρικό συμπέρασμα της μελέτης είναι ότι η συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας και θα έχει μια θετική συμβολή στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και τη μείωση του δημόσιου χρέους.

Βέβαια κάτω από τη σημερινή συγκυρία της παρατεταμένης κρίσης τα κέρδη της αποκρατικοποίησης μπορεί να λειτουργήσουν πολλαπλασιαστικά. Βασικό συμπέρασμα της μελέτης είναι ότι η αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του ΑΕΠ κατά 0,8%, να προσθέσει 31.000 θέσεις εργασίας, ενώ θα συμβάλει στη μείωση του δημόσιου χρέους μακροπρόθεσμα κατά 2,3 ποσοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ, σε μια περίοδο όπου το βασικό στοίχημα της χώρας είναι να πετύχει την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και κεφαλαίων που θα βοηθήσουν στην ανάταξή της, η επιτυχής ολοκλήρωση μιας τόσο μεγάλης επένδυσης από έναν παγκόσμιο κολοσσό, που δίνει ψήφο εμπιστοσύνης στην Ελλάδα και τον Πειραιά και φιλοδοξεί να μετατρέψει το λιμάνι σε παγκόσμιο κέντρο και ηγέτη της περιοχής της Μεσογείου, μπορεί να δώσει το κατάλληλο σήμα ότι η χώρα μπορεί να γυρίσει σελίδα.

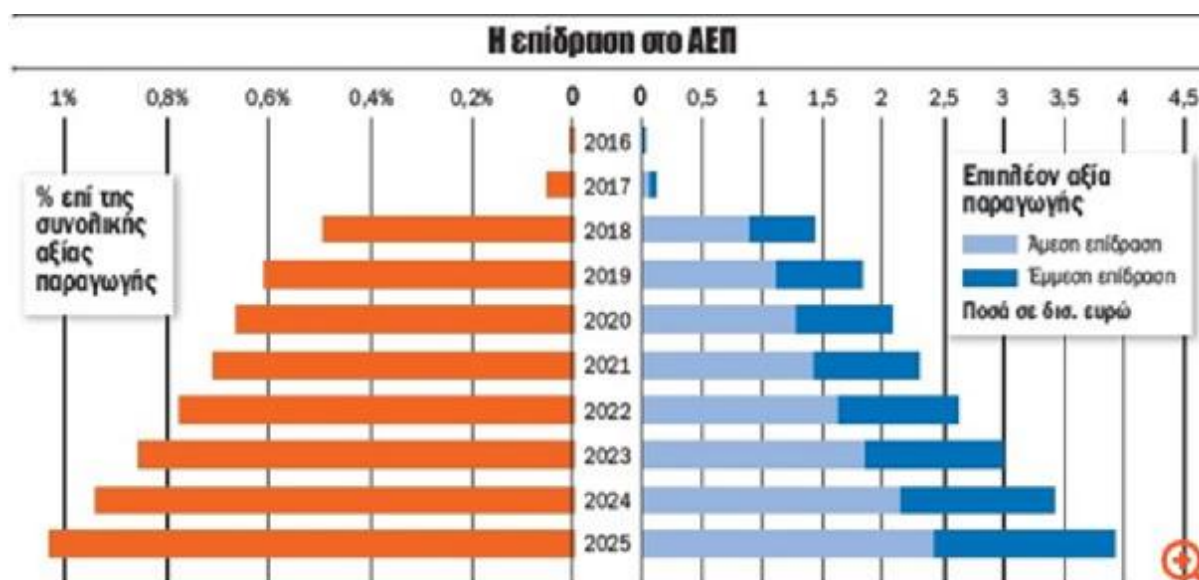
Ίσως το πιο σημαντικό κομμάτι της αποκρατικοποίησης του λιμανιού αφορά το ότι δίνεται ένα θετικό επενδυτικό σήμα στη διεθνή κοινότητα και έχουμε την πρώτη ουσιαστικά μεγάλη επένδυση στη χώρα μας μετά από ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα αποχής διεθνών κεφαλαίων και απογοήτευσης.

Συνοπτικά, ο IOBE υπολογίζει πως η ιδιωτικοποίηση αυτή μπορεί να αποφέρει σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα στην οικονομία έως και 4 δισ. ευρώ ετησίως. Έτσι, η επένδυση στον λιμένα, αναμένεται να ενισχύσει το ΑΕΠ κατά 0,8% και να προσθέσει πάνω από 31.000 νέες θέσεις εργασίας στην περίοδο 2016-2025. Ακόμα ελπίζουν στη συμβολή του στη μείωση του δημόσιου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ.

Συγκεκριμένα, το συνολικό ακαθάριστο προϊόν από τη δραστηριότητα του ΟΛΠ αναμένεται να προσθέσει στο ΑΕΠ έως και 2,6 δισ. ετησίως το 2025. Αν συμπεριληφθούν οι επιδράσεις σε κλάδους που αναμένεται να ενισχυθούν από τη βελτίωση των υποδομών και οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στους υπόλοιπους κλάδους της οικονομίας τότε η συνολική συνεισφορά στο ΑΕΠ αναμένεται να φτάσει τα 4 δισ. το 2025. Η πώληση μετοχών που ανήκουν στο κράτος θα επιφέρει μεγάλο κέρδος για το ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον, το κράτος εισπράττει ετήσιο αντάλλαγμα

παραχώρησης από τον ΟΛΠ μερίσματα από τα κέρδη του Οργανισμού έσοδα από φόρους στα κέρδη του Οργανισμού και στις αμοιβές των εργαζομένων αλλά και έσοδα από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

Συνολικά τα δημοσιονομικά έσοδα είναι περισσότερα το πρώτο έτος της συμφωνίας, όταν πραγματοποιείται και η πώληση του μεγαλύτερου μεριδίου των μετοχών. Αυξημένα δημοσιονομικά έσοδα παρατηρούνται επίσης και το έτος πώλησης του υπόλοιπου 16% του μετοχικού κεφαλαίου. Αξιοσημείωτα έσοδα αναμένονται και στα υπόλοιπα έτη της εξεταζόμενης περιόδου, τα οποία προκύπτουν κυρίως από φορολογία και ασφαλιστικές εισφορές και από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης. Συνολικά, τα μικτά δημοσιονομικά έσοδα στη δεκαετία ανέρχονται σε 894 εκατ. ευρώ ή 809 εκατ. ευρώ σε όρους καθαρής παρούσας αξίας.



Το αντάλλαγμα παραχώρησης προσδιορίζεται σε 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ ετησίως. Η αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα αναμένεται να προέλθει από:

- Την επέκταση της δυναμικότητας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, αξιοποιώντας την αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα με τη θέση σε παραγωγική λειτουργία της προβλήτας III
- Την επέκταση των θέσεων πρόσδεσης στην κρουαζιέρα και τη ανάπτυξη του Πειραιά ως homeport.
- Την ανάπτυξη λοιπών δραστηριοτήτων, π.χ. εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα, νερό, logistics.

Σύμφωνα με την εκτίμηση της μελέτης τα έσοδα του ΟΛΠ προβλέπονται να υπερδιπλασιαστούν από 112 εκατ. ευρώ το 2016 σε 232 εκατ. ευρώ το 2025. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εσόδων θα εξακολουθεί να προέρχεται από τη δραστηριότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ τα οποία προβλέπεται να αυξηθούν από 43 εκατ. ευρώ το 2016 σε 116 εκατ. ευρώ το 2025. Με βάση την πρόβλεψη για τον κύκλο εργασιών, την επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης θα ανέλθουν από 3,9 εκατ. ευρώ το 2016, σε 8,1 εκατ. ευρώ το 2025.

Στα άμεσα έσοδα του ελληνικού Δημοσίου θα προστεθούν και έσοδα από μερίσματα. Τα έσοδα για το Δημόσιο από μερίσματα αναμένεται να φτάσουν από 0,5 εκατ. ευρώ το 2016 σε 1,71 εκατ. ευρώ το 2021. Στο τέλος της περιόδου, όταν το μερίδιο του Δημοσίου αναμένεται να έχει περιοριστεί σε 7,1%, τα έσοδα από μερίσματα αντιστοιχούν σε 0,6 εκατ. ευρώ.

Τα έσοδα από φορολογία εκτιμάται ότι θα ανέλθουν στα 7,7 εκατ. ευρώ το 2016 σε 26,1 εκατ. ευρώ το 2025 με το μεγαλύτερο μέρος να προέρχεται από φορολόγηση των εταιρικών κερδών.

Τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές για το Δημόσιο αυξάνονται από 20 εκατ. ευρώ το 2016 σε 30,3 εκατ. ευρώ το 2025.

Άρα το σύνολο των εσόδων από φόρους και εισφορές το 2025 ανέρχεται σε 56,4 εκατ. ευρώ, από 27,7 εκατ. ευρώ το 2016.

Ακόμα και στο βασικό σενάριο το 2025 το επίπεδο του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας θα είναι κατά περίπου 0,8% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν η COSCO δεν είχε συμμετάσχει στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ και δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι σχετικές επενδύσεις.

Η συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναμένεται να συμβάλει στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας και θα έχει και θετική συμβολή στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και τη μείωση του δημόσιου χρέους.

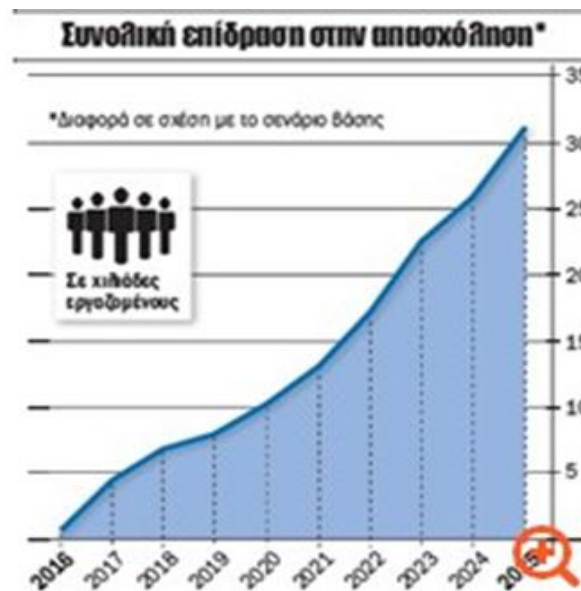
Η μελέτη του IOBE αποτίμησε ποσοτικά τις μακροοικονομικές επιδράσεις από τη συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναγνωρίζοντας τη σημασία αυτής της συναλλαγής για την ενίσχυση της διεθνούς αξιοπιστίας της χώρας.

Τα βασικά συμπεράσματα του εμπειρικού τμήματος της μελέτης του IOBE συνοψίζονται ως εξής: Οι παράγοντες ζήτησης που συνδέονται με την κατασκευή και λειτουργία του έργου αναμένεται να ενισχύσουν σταδιακά το ΑΕΠ και στο τέλος της περιόδου ανάλυσης το 2025 το ΑΕΠ να είναι 0,6% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν δεν είχε γίνει η συναλλαγή. Η άνοδος του ΑΕΠ θα προέλθει από το συμβατικά υποχρεωτικό επενδυτικό πρόγραμμα της COSCO αλλά και σε διάφορες άλλες επενδύσεις που αναμένεται να πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα. Επιπλέον, σημαντική ενίσχυση στην άνοδο του ΑΕΠ θα προέλθει από τη δημιουργία πρόσθετων εισοδημάτων από τη λειτουργία του λιμένα, αλλά και την άνοδο των εξαγωγών υπηρεσιών. Ο πραγματικός μισθός αυξάνεται σταθερά σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ οι πληθωριστικές πιέσεις παραμένουν εξαιρετικά ασθενείς.

Οι παράγοντες προσφοράς που εκφράζουν την άνοδο της παραγωγικότητας

μέσω της δυναμικής παραγωγικής ικανότητας της οικονομίας αναμένεται να ενισχύσουν το ΑΕΠ κατά 0,2%. Οι επιδράσεις στην απασχόληση των παραγόντων προσφοράς είναι περιορισμένες. Οι παράγοντες προσφοράς έχουν μόνιμο χαρακτήρα και θα επιδρούν και μετά την περάτωση κατασκευαστικών εργασιών.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΔΡΑΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ



Πηγή: <http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias>

5.5 Διεθνές σήμα για επενδύσεις

Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική οικονομία είναι η ανεπάρκεια των εγχώριων αποταμιεύσεων για τη στήριξη ενός επενδυτικού προγράμματος που θα εξασφαλίζει ικανοποιητικούς ρυθμούς ανόδου και, παράλληλα, θα ικανοποιεί τους φιλόδοξους δημοσιονομικούς στόχους που έχουν τεθεί στο πρόγραμμα προσαρμογής που ακολουθείται. Το πρόβλημα επιτείνει η αδυναμία του τραπεζικού συστήματος να παίξει τον διαμεσολαβητικό του ρόλο και να ενισχύσει τη διαδικασία αποταμιεύσεων επενδύσεων. Η εισροή πόρων από το εξωτερικό είναι απαραίτητη προϋπόθεση και μόνη λύση για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας και την οριστική της έξοδο από την κρίση. Επομένως, εκείνο που απαιτείται τώρα είναι η ενίσχυση της αξιοπιστίας της χώρας, ώστε να καταστεί ένας ασφαλής επενδυτικός προορισμός και να προσελκυστούν οι απαραίτητοι πόροι.

Η παραχώρηση του 51% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO και, ακολούθως, του 16% και στη συνέχεια η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς μπορεί να παίξουν καταλυτικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση, στέλνοντας ένα ισχυρό σήμα στις διεθνείς αγορές ότι η Ελλάδα είναι ένας ασφαλής και ελκυστικός επενδυτικός πόλος. Η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας για το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα, αναμένεται να έχουν πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην εγχώρια οικονομία και κοινωνία μέσω των άμεσων επενδυτικών επιδράσεων, αλλά και των συνεργειών και των λοιπών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν.

Η αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων από τη γενικότερη επενδυτική δραστηριότητα και τις συνέργειες που θα προκύψουν από τη συμμετοχή της COSCO στη μετοχή σύνθεση του ΟΛΠ περιλαμβάνει τέσσερα βασικά σημεία:

- Ενίσχυση των υποδομών του λιμένα Πειραιώς που προβλέπονται από την εφαρμογή του επενδυτικού προγράμματος που έχει αναλάβει να πραγματοποιήσει η εταιρεία στο πλαίσιο των συμβατικών της υποχρεώσεων. Επιπλέον ενίσχυση των υποδομών από επενδύσεις που, αν και δεν εμπίπτουν στις συμβατικές υποχρεώσεις της εταιρείας, κρίνεται ότι θα πραγματοποιηθούν.
- Γενικότερη τόνωση του τομέα των υπηρεσιών και των εισοδημάτων από τη λειτουργία πολλαπλών συνεργατικών δραστηριοτήτων, με συνέπεια την ενδογενή, αλλά και αυτόνομη, μόνιμη άνοδο της ιδιωτικής κατανάλωσης και των εξαγωγών.
- Ενίσχυση της συνολικής προσφοράς και των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας, λόγω της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας στη παραγωγή των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Θετική επίδραση στο ισοζύγιο πληρωμών από την ανάλογη εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Πηγή: <http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias>

Το 5ετές επενδυτικό πλάνο του ΟΛΠ

Κρουαζιέρα - επέκταση σταθμού επιβατών

136,3

Αναβάθμιση ΝΠΖ

55

Εξοπλισμός προμηθειών

25

Υποδομές για τον σταθμό αυτοκινήτων

20

Έργα βελτίωσης υποδομών

15

Προβλήματα πετρελαιοειδών

15

Εξοπλισμός βυθοκόρησης

8

Υποδομές και εξοπλισμός για εμπορ/τία

8

Ένωση με εκτάσεις ΟΔΔΥ

5

Μελέτες

5



Επενδύσεις σε
εκατ. ευρώ
(2016-2020)

Συνολικά

262,3
εκατ. ευρώ



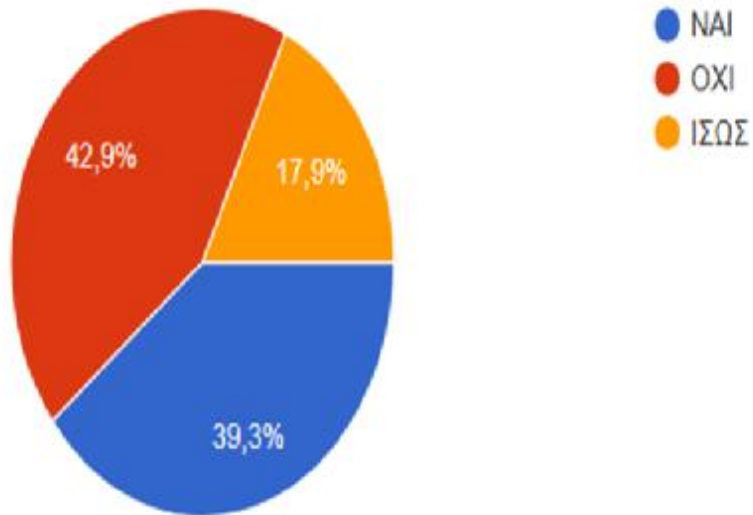
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 60

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Π. Α.Ε

6.1 Αποτελέσματα ερωτηματολογίου

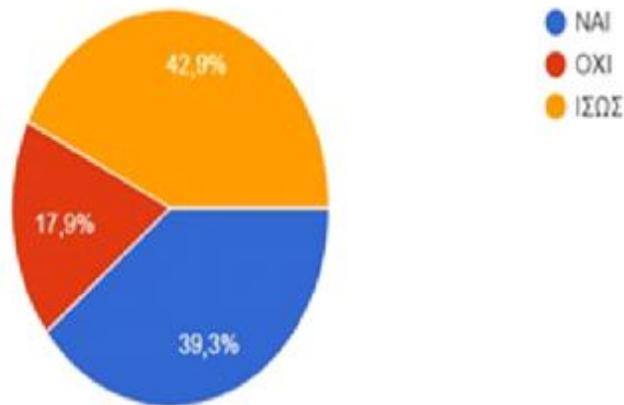
Στη παρούσα ενότητα θα δείτε τα αποτελέσματα της έρευνας. Η έρευνα έγινε σε δείγμα 28 ατόμων , ηλικίας από 18 ετών έως 28 ετών , απευθυνθήκαμε δηλαδή σε κοινό νεαρής ηλικίας και κυρίως της φοιτητικής κοινότητας, διότι θεωρήσαμε ότι οι αλλαγές που φέρει η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ αφορούν σε μεγάλο βαθμό και τους νέους ανθρώπους καθώς τα ουσιαστικά αποτελέσματα θα φανούν σε βάθος χρόνου και θα επηρεάσουν την αγορά εργασίας μελλοντικά, άρα νέος πληθυσμός και οποιαδήποτε μεγάλη αλλαγή στο κράτος ή στον ιδιωτικό τομέα είναι άμεσα συνυφασμένα. Συνεπώς η επαγγελματική ιδιότητα που απαντήθηκε από τους περισσότερους ήταν φοιτητές/φοιτήτριες και λιγότεροι υπάλληλοι Δημοσίου ή Ιδιωτικού τομέα και Ελεύθεροι επαγγελματίες , φυσικά ορισμένοι δήλωσαν και άνεργοι. Παρατηρήσαμε επίσης ότι στο ερωτηματολόγιο απάντησαν πιο πολλές γυναίκες, για την ακρίβεια απάντησαν 18 γυναίκες και 10 άνδρες. Σας παραθέτουμε τα αποτελέσματα:

Είστε σύμφωνοι με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένα
Πειραιώς;



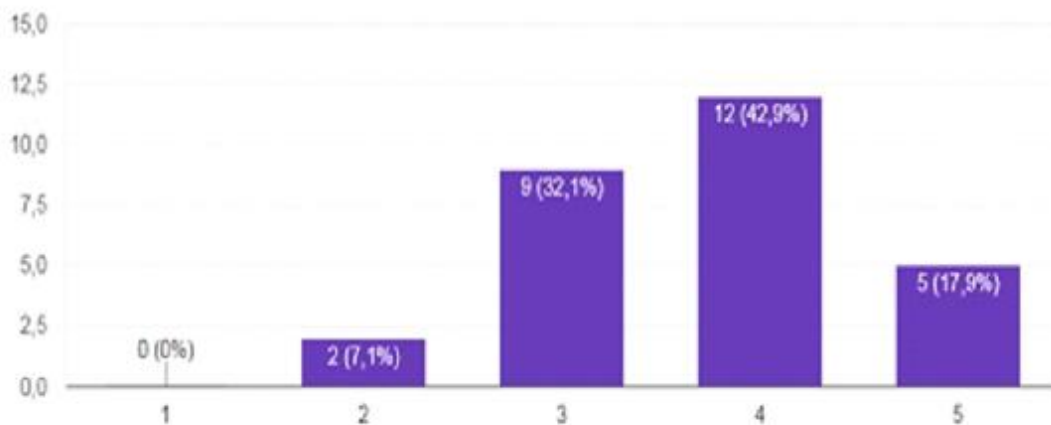
Στην ερώτηση για το αν συμφωνούν με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απαντά ΟΧΙ με ποσοστό 42,9% , θετικοί με την αλλαγή αυτή φαίνεται να είναι ένα μεγάλο μερίδιο των ερωτηθέντων αλλά όχι πάρα πολλοί με το ποσοστό τους να φτάνει 39,3% και υπάρχουν κι αυτοί οι οποίοι δεν έχουν σχηματίσει την άποψή τους ακόμα που είναι το 17,9% των ερωτηθέντων απαντώντας ΙΣΩΣ.

Θεωρείται ότι οι επενδύσεις της COSCO θα επιφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα;



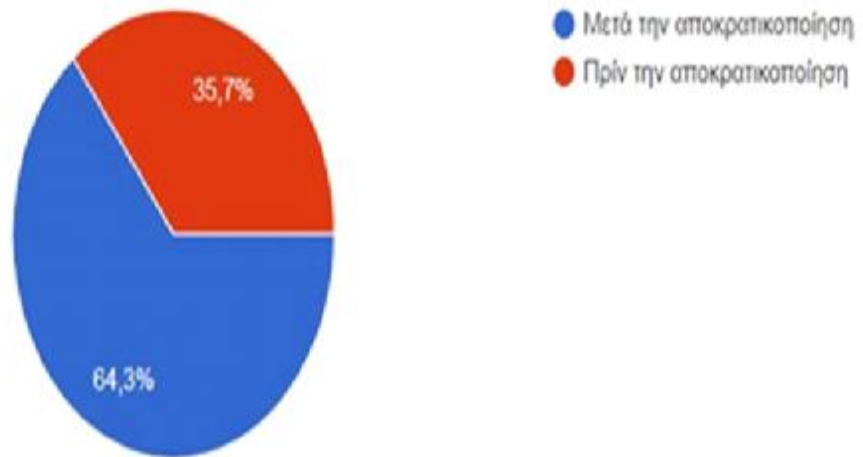
Στη 2η ερώτηση για το αν οι επενδύσεις της COSCO θα φέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα το μεγαλύτερο ποσοστό απαντά ΙΣΩΣ με 42,9% απάντηση η οποία δηλώνει ότι υπάρχει αμφιβολία για την επίτευξη των στόχων , μεγάλη είναι ωστόσο η διαφορά στις απαντήσεις για το ναι και το όχι όπου έχουμε το ΟΧΙ με 17,9% και το ΝΑΙ με ποσοστό 39,3%. Καταλήγουμε οπότε στο ότι οι περισσότεροι δείχνουν μια αισιοδοξία για την αποκρατικοποίηση.

Κατά πόσο πιστεύετε ότι οι αλλαγές που γίνονται στο λιμένα θα κεντρίσουν το ενδιαφέρον περισσότερων κρουαζιερόπλοιων;



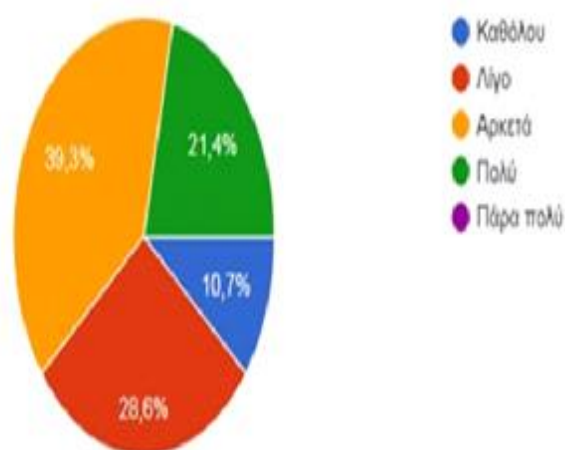
Σε αυτή την ερώτηση ζητήσαμε να μας βαθμολογήσουν από το 1 μέχρι το 5 κατά πόσο πιστεύουν ότι το Λιμάνι του Πειραιά θα καταφέρει να προσελκύσει περισσότερα κρουαζιερόπλοια έτσι έχουμε με 1 να μη βαθμολογεί κανείς , με 2 μόλις το 7,1% , με 3 το 32,1% , περίπου οι μισοί βαθμολογούν με 4 αφού αγγίζει το ποσοστό του 42,9% και με 5 βαθμολογούν το 17,9% των ερωτηθέντων. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχει μια θετική άποψη αφού οι περισσότεροι βαθμολογούν με 4 και 5 τη καλύτερη βαθμολογία που μπορούν να δώσουν δηλαδή.

Πιστεύετε πως η λειτουργία του λιμένα είναι καλύτερη μετά ή πριν την αποκρατικοποίηση του;



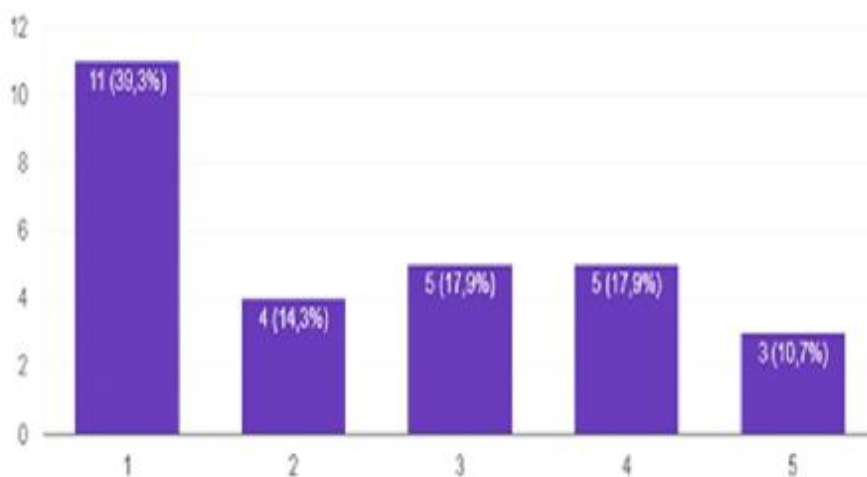
Στο πριν και μετά της αποκρατικοποίησης οι απόψεις διαφέρουν αρκετά όπως φαίνεται και στο παραπάνω σχήμα των απαντήσεων, με το 64,3% να απαντά Μετά. Θεωρούν ότι οι αλλαγές που έκαναν οι Κινέζοι επενδυτές έχουν ως αποτέλεσμα τη καλύτερη λειτουργία αλλά και την ανάπτυξη του ΟΛΠ. Υπάρχει όμως και το 35,7% το οποίο έχει αντίθετη άποψη απατώντας Πριν.

Πόσο κερδοφόρα θεωρείτε πλέον την εταιρεία για την εθνική μας οικονομία;



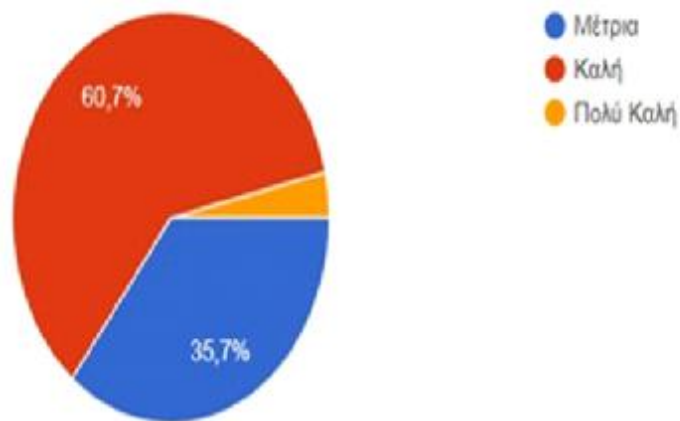
Το σχολιασμό αυτής της απάντησης θα τον ξεκινήσουμε με μία παρατήρηση, ζητώντας να απαντήσουν από το Πάρα Πολύ μέχρι και το Καθόλου δίνοντας την επιλογή 5 απαντήσεων, παρατηρούμε ότι κανείς δεν έχει απαντήσει Πάρα Πολύ το ποσοστό όπως είναι εμφανές και στη πίτα είναι 0%. Τα ποσοστά έχουν μοιραστεί ως εξής : Καθόλου το 10,7%, Λίγο το 28,6%, 39,3% Αρκετά και 21,4% Πολύ. Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η εταιρεία του ΟΛΠ είναι αρκετά κερδοφόρα για την Εθνική οικονομία βάσει του ότι το Αρκετά έχει το μεγαλύτερο ποσοστό 39,3%.

Κατά πόσο συμφωνείται που το μεγαλύτερο ποσοστό του λιμένα ανήκει πλέον στην εκμετάλλευση ξένων συμφερόντων;



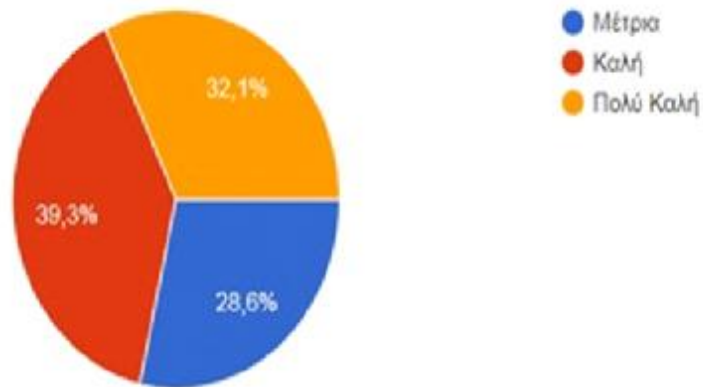
Στη βαθμολόγηση που έκαναν για 2η φορά από το 1 μέχρι το 5 για το αν συμφωνούν που το μεγαλύτερο ποσοστό του ΟΛΠ ανήκει πλέον στην εκμετάλλευση ξένων συμφερόντων βλέπουμε τη δυσαρέσκεια των περισσότερων αφού με 1 βαθμολογεί το μεγαλύτερο ποσοστό 39,3% με 2 βαθμολογεί το 14,3% μετά έχουμε μια ισοψηφία στο 3 και 4 με 17,9% και τέλος μόλις το 10,7% φαίνεται να μην είναι αντίθετη με αυτή την αλλαγή βαθμολογώντας με 5.

Πως κρίνετε την μέχρι τώρα πορεία της COSCO σχετικά με τα έργα της για τον ΟΛΠ;



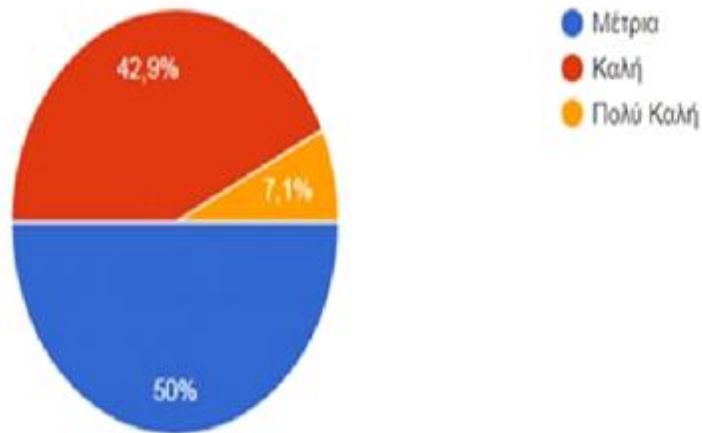
Η COSCO φαίνεται ότι σε πρώτο στάδιο με τα έργα που έχει κάνει για την ανάπτυξη του ΟΛΠ έχει καταφέρει να εντυπωσιάσει αφού το 60,7% απαντούν Καλή οι μισοί και παραπάνω δηλαδή κρίνουν ότι το αναπτυξιακό πλάνο της COSCO είναι αρκετά ελπιδοφόρο , υπάρχει βέβαια κι ένα αξιόλογο 35,7% που απαντούν Μέτρια θέλουν δηλαδή να δουν κι άλλα πράγματα από τους Κινέζους επενδυτές , τέλος , έχουμε ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξεως του 3,6% που απαντούν Πολύ Καλή δείγμα που δηλώνει ότι είναι λίγοι αυτοί που είναι αρκετά ικανοποιημένοι.

Πως θα χαρακτηρίζατε την ανταγωνιστική θέση του λιμένα σε σχέση με άλλα λιμάνια;



Στην ερώτηση σχετικά με το πόσο ανταγωνιστικός είναι ο ΟΛΠ σε σχέση με άλλα λιμάνια το μεγαλύτερο ποσοστό των ατόμων που ερωτήθηκαν απαντούν καλή με ποσοστό 39,3% ενώ αμέσως μετά έρχεται το ποσοστό του 32,1%, αυτούς δηλαδή που πιστεύουν ότι είναι αρκετά ανταγωνιστικός και τέλος έχουμε το 28,6% που θεωρούν ότι ο ΟΛΠ έχει μέτρια θέση στον ανταγωνισμό του με άλλα λιμάνια. Ακόμα μια παρατήρηση είναι ότι οι απαντήσεις ανάμεσα στο 1) Μέτρια 2) Καλή και 3) Πολύ Καλή είναι σχετικά κοντά.

Πως θα κρίνατε τις γνώσεις σας σχετικά με την ιστορία και την πορεία του ΟΛΠ;



Στην ερώτηση για το πόσο καλά γνωρίζουν την ιστορία και το τι γνώσεις έχουν για τον Λιμάνι του Πειραιά το 50% των ερωτηθέντων απαντά ότι οι γνώσεις τους είναι Μέτριες, ένα σχετικά μεγάλο ποσοστό μας απαντά ότι είναι Καλή ενώ μόλις το 7% είναι αυτοί σε καλό επίπεδο αφού απαντούν Πολύ καλή. Στην ερώτηση αυτή μπορούμε να καταλάβουμε ότι είναι αρκετά μικρό το νούμερο των ανθρώπων που τους έχει απασχολήσει το Λιμάνι.

6.2 Συμπεράσματα Έρευνας

Βασιζόμενες στα στατιστικά αποτελέσματα της έρευνας μας παρατηρούμε ότι η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ έχει τόσο θετικά στοιχεία όσο και αρνητικά, βλέπουμε ότι οι ερωτηθέντες έχουν κατά κύριο λόγο 2 απόψεις σχετικά με τις επενδύσεις της Κινέζικης COSCO οι οποίες δείχνουν να έχουν πείσει με τα έργα τους , υπάρχει ωστόσο και η αρνητική άποψη για το ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του λιμένα δεν είναι πλέον Ελληνικό. Αυτό μπορούμε να το παρατηρήσουμε χρησιμοποιώντας δύο ερωτήσεις του ερωτηματολογίου ως παράδειγμα, δηλαδή , στην ερώτηση για το αν οι αλλαγές της COSCO θα κεντρίσουν το ενδιαφέρον περισσότερων κρουαζιερόπλοιων το 42,9% των ερωτηθέντων βαθμολογούν με 4 (η βαθμολογία ήταν σε κλίμακα 1-5) , αντίθετα στην ερώτηση για το αν συμφωνούν που το μεγαλύτερο ποσοστό του λιμένα ανήκει πλέον σε εκμετάλλευση ξένων συμφερόντων οι ίδιοι άνθρωποι βαθμολογούν με 1 (είναι πάλι η ίδια κλίμακα) με ποσοστό 39,3%.

Προκύπτει δηλαδή ότι θα προτιμούσαν οι εξέλιξη και η άνοδος του ΟΛΠ να γινόταν από το κράτος κι ότι επί της ουσίας η αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ, δε μπορούμε ακόμα να δηλώσουμε ούτε ότι έχει θετικό άλλα ούτε αρνητικό αντίκτυπο, αυτό μπορεί να συμβαίνει διότι βρισκόμαστε σε ένα μεταβατικό στάδιο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κύρια πύλη για την εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων της χώρας καθώς έχει σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο και στο ελληνικό εμπόριο και κατ' επέκταση τόσο στην ελληνική όσο και στην διεθνή οικονομία. Η γεωγραφική του θέση βέβαια είναι ακόμα ένας σημαντικός λόγος που το καθιστά ισχυρό καθώς βρίσκεται μόλις στη 10 km από την Αθήνα. Επίσης είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στην Μεσόγειο Θάλασσα και του κόσμου. Ο ΟΛΠ Α.Ε διαθέτει μοναδικά πλεονεκτήματα, λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του. Παρά την σημαντικότητά του όμως τόσο στην ελληνική οικονομία όσο και το εμπόριο η εταιρεία αντιμετώπιζε πολλά προβλήματα πριν περάσει στα χέρια της COSCO. Σημαντικά προβλήματα δημιουργήθηκαν στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων και στις παραδώσεις των εμπορευματοκιβωτίων εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων που έκαναν οι εργαζόμενοι στα γραφεία του ΟΛΠ Α.Ε με αίτημα την διασφάλιση της εργασίας τους. Επιπλέον οι ζημιές που προκλήθηκαν στον λιμένα ήταν τεράστιες εφόσον αποτελούν ζημιές εκατομμυρίων ευρώ. Ακόμα ο λιμένας δεν απέδιδε τα επιθυμητά ποσά στο κράτος. Έτσι λόγω των προβλημάτων που αντιμετώπιζε ο λιμένας του Πειραιά σε συνδυασμό με την γενικότερη κρίση που επικρατούσε τότε στην χώρα μας οδήγησαν στην αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ Α.Ε διότι ήταν ένα αρκετά ικανοποιητικό έσοδο για το κρατικό ταμείο. Προς όφελος λοιπόν του λιμένα στις 10 Αυγούστου του 2016 το 51% του ΟΛΠ Α.Ε πέρασε στα χέρια της COSCO shipping .Η Κινέζικη εταιρεία είχε ως στόχο να μετατρέψει το λιμάνι του Πειραιά σε Νο1 διαμετακομιστικό λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη αλλά και το μεγαλύτερο λιμάνι αναχώρησης για εταιρείες κρουαζιέρας κάτι το οποίο μπορούμε να διακρίνουμε πως κατόρθωσε. Επιπλέον μετά την αποκρατικοποίηση του λιμανιού η εταιρεία κατόρθωσε να σημειώσει αύξηση της καθαρής κερδοφορίας λόγω της αυξημένης δραστηριότητας του. Συγκεκριμένα η κινέζικη εταιρεία κατάφερε να επιφέρει σημαντική βελτίωση στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ,στον τομέα της κρουαζιέρας και στην διακίνηση κοντέινερ με αποτέλεσμα τα κέρδη να αυξάνονται συνεχώς. Τα στελέχη της εταιρείας , σύμφωνα με τα έργα που έχουν πράξει αλλά και με τους νέους στόχους τους, δηλώνουν στο μέλλον ο Πειραιάς θα αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και θα αποτελεί το τρίτο κατά σειρά μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη κάτι το οποίο φαίνεται πως θα συμβεί. Τα έργα και οι αλλαγές που επέφερε η αποκρατικοποίηση του λιμένα Πειραιώς είναι σημαντικές τόσο για τον εγχώριο όσο και για διεθνή ανταγωνισμό του λιμανιού και κατ' επέκταση για την ελληνική και διεθνή οικονομία. Η κινέζικη εταιρεία μέσω της επέκτασης του λιμανιού και με τα νέα μεγάλα πλοία που επρόκειτο να φέρει θα κατορθώσει να επιφέρει ολόένα και μεγαλύτερη ανάπτυξη για το λιμάνι. Πλέον ο ΟΛΠ Α.Ε αφού πέρασε στα χέρια της κινέζικης εταιρείας κατόρθωσε να μεταφέρει χιλιάδες κοντέινερ το οποίο και καθιστά το λιμάνι σύγχρονο και με μεγάλες δυνατότητες. Επιπροσθέτως με τις νέες δυνατότητες που παρέχει η εταιρεία η

μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων γίνεται πιο γρήγορα πλέον. Ο ΟΛΠ Α.Ε είναι το λιμάνι με την ταχύτερη ανάπτυξη παγκοσμίως. Ο λιμένας του Πειραιά κατόρθωσε να ανέβει στην παγκόσμια κατάταξη των λιμανιών και σύμφωνα με τα μέχρι στιγμής επιτεύγματα της εταιρείας φαίνεται πως σύμφωνα με αυτά τα δεδομένα το λιμάνι του Πειραιά πρόκειται να ανέβει ολοένα και περισσότερο στην κατάταξη μεταξύ των άλλων λιμανιών. Ο λιμένας του Πειραιά κατέχει σημαντική θέση ανάμεσα σε άλλα λιμάνια στην Μεσόγειο κάτι το οποίο επιβεβαιώνει την συνεχή ανάπτυξη της εταιρείας. Η COSCO επιπλέον τονίζει την σημασία των επενδύσεων και την συνέχιση αυτών καθώς συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, στον τουρισμό και την προώθηση των σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Κίνας στον τομέα του εμπορίου. Αξιοσημείωτη φυσικά είναι και η απόφαση της κινέζικης εταιρείας να μην προβεί σε άδικες απολύσεις με αποτέλεσμα να απασχολεί περισσότερους Έλληνες εργαζόμενους την οποία και μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ωφέλιμη για την χώρα μας. Συμπερασματικά μέσω της μελέτης μας για την υλοποίηση της πτυχιακής εργασίας σχετικά με το λιμάνι του Πειραιά και την αποκρατικοποίηση του από την κινέζικη εταιρεία κατανοούμε πως η COSCO απέδωσε επιθυμητά αποτελέσματα και διακρίνουμε μια συνεχόμενη βελτίωση στις υπηρεσίες της εταιρείας, στην ανταγωνιστική θέση του λιμανιού αλλά και αύξηση στα κέρδη αυτής. Μάλιστα ο ΟΛΠ Α.Ε είναι το δεύτερο αναπτυσσόμενο λιμάνι της Ευρώπης το οποίο και επιβεβαιώνει την ορθότητα των πράξεων της COSCO. Αυτό επιπλέον μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η πορεία της εταιρείας μπορεί να χαρακτηριστεί επιτυχής με τα μέχρι στιγμής επιτεύγματα της και τα αποτελέσματα αυτών. Σημαντικό επίτευγμα της κινέζικης εταιρείας είναι ακόμα και η ανταγωνιστική θέση του λιμανιού καθώς είναι και αυτός ένας σημαντικός παράγοντας για την ελληνική οικονομία. Η COSCO κατάφερε να αναδείξει τον ΟΛΠ Α.Ε σε ένα από τα επικερδέστερα λιμάνια του εξωτερικού λόγω της αυξημένης δραστηριότητας αυτού. Από το 2016 έως και σήμερα διακρίνουμε θετικά και αναπτυξιακά αποτελέσματα του λιμένα κάτι το οποίο μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως η αποκρατικοποίηση του λιμένα Πειραιώς από την COSCO ήταν η πλέον απαραίτητη ενέργεια έτσι ώστε να αναπτυχθεί η εταιρεία και η οικονομία μας. Μελετώντας και παρακολουθώντας τα όσα έχει πράξει η κινέζικη εταιρεία αλλά και τα μελλοντικά σχέδια αυτής συμπεραίνουμε πως η COSCO πρόκειται να επιφέρει και άλλα θετικά αποτελέσματα για τον ΟΛΠ Α.Ε με αποτέλεσμα το λιμάνι να αναπτυχθεί ολοένα και περισσότερο. Επομένως η πορεία του λιμένα μετά την αποκρατικοποίηση του, σύμφωνα με τα συμπεράσματα μας μέσω της πτυχιακής μας εργασίας, μπορεί να χαρακτηριστεί ωφέλιμη και κερδοφόρα τόσο για την ίδια την εταιρεία όσο και για την ελληνική και διεθνή οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Διαδίκτυο

- Ø Στα χέρια της COSCO από σήμερα ο ΟΛΠ, ηλεκτρονική εφημερίδα ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ.

www.protothema.gr/economy/article/601847/sta-heria-tis-cosco-apo-simera-o-olp/

- Ø Επίσημη ιστοσελίδα ΟΛΠ.

<http://www.olp.gr/el/>

- Ø Επίσημη επίσκεψη του Πρέσβη της Σιγκαπούρης στην ΟΛΠ Α.Ε., The SeaNation.

<http://www.theseanation.gr/%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%B1/%CE%BD%CE%B5%CE%B1-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%89%CE%BD/%CE%BF%CE%BB%CF%80>

- Ø Το νέο οργανόγραμμα του ΟΛΠ, enikonomia.gr.

<http://www.enikonomia.gr/timeliness/123966,to-neo-organogramma-tou-olp.html>

- Ø Πως ο κρατικός ΟΛΠ δεν ωφελούσε το κράτος , Capital.gr

<http://www.capital.gr/epixeiriseis/3097633/pos-o-kratikos-olp-den-ofelouse-to-kratos>

- Ø ΟΛΠ: Οι εκτιμήσεις της διοίκησης για μεγέθη 2003-2004, Euro2day
<https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/44611/olp-ektimhseis-ths-dioikhshs-gia-megeth-2003-2004.html?fbclid=IwAR27UF7Tdx6JF6W22csHlZ23l2Xhl3s7G0lZWnZzKeGwxUAJefvFADp62nE>

- Ø Τι γινόταν στον ΟΛΠ το 2007-2009, Portnet.gr

<https://portnet.gr/main-article/1162-ti-ginotan-ston-olp-to-2007-2009.html>

- Ø ΟΛΠ: Συγκρατημένη αισιοδοξία για το 2009, Capital.gr

<http://www.capital.gr/epixeiriseis/758174/olp-sugkratimeni-aisiodoxia-gia-to-2009>

- Ø Σε εξέλιξη τα έργα στον ΟΛΠ εν όψει 2004, Euro2day

www.euro2day.gr/news/enterprises/article/19406/se-exelixh-ta-erga-ston-olp-en-opsei-2004.html

- Ø ΟΛΠ: Αύξηση τζίρου, κερδών το 2007, Capital.gr

<http://www.capital.gr/epixeiriseis/475260/olp-auxisi-tzirou-kerdon-to-2007>

- Ø Ανταγωνιστικός από το 2001 ο ΟΛΠ με νέα τιμολόγια και προβλέψεις για κέρδη, in.gr

www.in.gr/2000/12/20/economy/antagwnistikos-apo-to-2001-o-olp-me-nea-timologia-kai-problepseis-gia-kerdi/

- Ø ΟΛΠ: Κέρδη προ φόρων ύψους 3,2 εκ. ευρώ το α' βμηνο του 2009, ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ.

www.protothema.gr/economy/article/42555/olp-kerdh-pro-foron-ypsoys-3_2-ekeyro-to-a8217-6mhno-toy-2009/

Ø Ζημίες ύψους 33,56 εκατ. ευρώ κατέγραψε ο ΟΛΠ το 2009, Ιστοσελίδα ef.
<https://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=68596>

Ø Σκηνικό 2008 στήνουν οι συνδικαλιστές στο λιμάνι του Πειραιά, Ιστοσελίδα ef.

<https://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=195587>

Ø ΟΛΠ: Οικονομικά Αποτελέσματα χρήσης 2006, Capital.gr
<http://www.capital.gr/xrim-anakoinoseis/261305/olp-oikonomika-apotelesmata-xrasis-2006>

Ø ΟΛΠ: Αύξηση 7,91% στα κέρδη στη χρήση 2006, Euro2day.
<https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/125080/olp-afxhsh-791-sta-kerdh-sth-hrhsh-2006.html>

Ø Προβλήματα από την κατάληψη στον ΟΛΠ -Δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν οι εταιρείες, iefimerida.
<http://www.iefimerida.gr/news/272674/provlimata-apo-tin-katalipsi-ston-olp-den-mporoyn-na-exypiretithoyn-oi-etairies>

Ø Αναστολή απεργιών σε ΟΛΠ και ΟΛΘ, ηλεκτρονική σελίδα Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.
<http://www.kathimerini.gr/864974/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/anastolh-apergiwn-se-olp-kai-ol8>

Ø ΟΛΠ: 6+1 προβλήματα ζητούν άμεση λύση, Αντώνης Τσιμπλάκης ,naftemporiki.gr.
www.naftemporiki.gr/finance/story/1015011/olp-6kai1-problimata-zitoun-amesi-lusi

Ø Προβλήματα στην εξυπηρέτηση των κρουαζιεροπολοίων από τις συνεχιζόμενες απεργίες , ιστοσελίδα Ελεύθερος Τύπος .
<https://www.eleftherostypos.gr/ellada/12835-problhmata-sthn-eksuphrethsh-twn-krouazieroploiwn-apo-tis-sunexizomenes-apergies/>

Ø Φαγοπότι δίχως τέλος με έργα του ΟΛΠ αποκαλύπτει η έκθεση της ΓΕΔΔ, Φώτης Κόλλιας, Euro2day.
<https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1438043/fagopoti-dihos-telos-merga-toy-olp-apokalypsei-h.html>

Ø ΟΛΠ: Τα 10 «αγκάθια» του λιμανιού, ιστοσελίδα Πρώτο Θέμα.
<https://www.protothema.gr/economy/article/91839/olpta-10-agkathia-sth-leitoyrgia-toy-limaniou/>

Ø ΟΛΠ: Στην Cosco το 67% του ΟΛΠ, με προσφορά €368,5 εκατ., Φώτης Κόλλιας, Euro2day.
<https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1392598/olp-sthn-cosco-to-67-toy-olp-me-prosfora-369-eka.html>

Ø Πώς είδαν την πώληση του ΟΛΠ φορείς του Πειραιά,naftemporiki.gr.
<https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1057009/pos-eidan-tin-polisi-tou-olp-foreis-tou-peiraia>

Ø Το λιμάνι του Πειραιά μοχλός για την ανάπτυξη της οικονομίας, capital.gr
<http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias>

Ø Πώληση ΟΛΠ στην Cosco έναντι 368,5 εκατ., Ηλίας Μπέλλος , Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ.
<http://www.kathimerini.gr/846460/article/oikonomia/epixeirhseis/pwlhsh-olp-sthn-cosco-enanti-3685-ekat>

Ø Εγκρίθηκε η πώληση του ΟΛΠ στην COSCO – Στη Βουλή η σύμβαση παραχώρησης, news.gr.
<https://www.news.gr/oikonomia/oikonomika-nea/article/270225/egkrithhke-h-polhsh-toy-olp-sthn-cosco-sth-voylh.html>

Ø Στόχος για έσοδα 2,5 δισ. από αποκρατικοποιήσεις, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ,
<http://www.kathimerini.gr/884586/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/stoxos-gia-esoda-25-dis-apo-apokratikopoihseis>

Ø Πουλήθηκε ο ΟΛΠ στην COSCO. Ποια είναι αναλυτικά η νέα βελτιωμένη προσφορά, ποια είναι τα έσοδα για το δημόσιο, Κωστής Χριστοδούλου, news247.gr
<https://www.news247.gr/epixeiriseis/poylithike-o-olp-stin-cosco.6399893.html>

Ø Στα χέρια του Θ. Δρίτσα ο φάκελος της παραχώρησης του ΟΛΠ, ιστοσελίδα το ποντίκι.

<http://www.topontiki.gr/article/144470/sta-heria-toy-thdritsa-o-fakelos-tis-parahorisis-toy-olp>

Ø Ασκήσεις... ισορροπίας στο Δ.Σ. του ΟΛΠ, Ηλίας Μπέλλος , Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ,
<http://www.kathimerini.gr/855277/article/oikonomia/epixeirhseis/askhseis-isorropias-sto-ds-toy-olp>

Ηλεκτρονικές Πηγές

Ø Πηγή: Πτυχιακή εργασία Ντετσίκια Σοφία, Πηλίου Ευαγγελία, ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ, ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ
http://apothesis.teiep.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1060/log_20090351.pdf?sequence=1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το ερωτηματολόγιο

Σας παρουσιάσουμε αναλυτικά την έρευνα που έχουμε κάνει για την αποκρατικοποίηση του Λιμένα Πειραιώς. Πιο συγκεκριμένα το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 9 ερωτήσεις όπως θα δείτε και παρακάτω:

1) Είστε σύμφωνοι με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς;

- **ΝΑΙ**
- **ΟΧΙ**
- **ΙΣΩΣ**

2) Θεωρείται ότι οι επενδύσεις της COSCO θα επιφέρουν το επιθυμητό αποτέλεσμα;

- **ΝΑΙ**
- **ΟΧΙ**
- **ΙΣΩΣ**

3) Κατά πόσο πιστεύετε ότι οι αλλαγές που γίνονται στο λιμένα θα κεντρίσουν το ενδιαφέρον περισσότερων κρουαζιερόπλοιων;

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

4) Πιστεύετε πως η λειτουργία του λιμένα είναι καλύτερη μετά ή πριν την αποκρατικοποίηση του;

- **Μετά την αποκρατικοποίηση**
- **Πριν την αποκρατικοποίηση**

5) Πόσο κερδοφόρα θεωρείτε πλέον την εταιρεία για την εθνική μας οικονομία;

- **Καθόλου**
- **Λίγο**
- **Αρκετά**
- **Πολύ**
- **Πάρα πολύ**

6) Κατά πόσο συμφωνείται που το μεγαλύτερο ποσοστό του λιμένα ανήκει πλέον στην εκμετάλλευση ξένων συμφερόντων;

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

7) Πως κρίνετε την μέχρι τώρα πορεία της COSCO σχετικά με τα έργα της για τον ΟΛΠ;

- Μέτρια
- Καλή
- Πολύ Καλή

8) Πως θα χαρακτηρίζατε την ανταγωνιστική θέση του λιμένα σε σχέση με άλλα λιμάνια;

- Μέτρια
- Καλή
- Πολύ Καλή

9) Πως θα κρίνατε τις γνώσεις σας σχετικά με την ιστορία και την πορεία του ΟΛΠ;

- **Μέτρια**
- **Καλή**
- **Πολύ Καλή**

