ΠΛΗΡΩΜΕΝΟ ΤΕΛΟΣ
Ταχ. Γραφείο ΚΕΜΠΑ
Αριθμός Αδείας 4537
ΕΛΤΑ Hellenic Post
ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 1973/05 ΚΕΜΠΑ

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ Τεύχος 141 Ιούλιος - Αύγουστος 2007

ΙΝΕ
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΓΣΕΕ - Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



• Δραστηριότητες ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΣΕΕ - Α.Δ.Ε.Δ.Υ.

Τεύχος 141, Ιούλιος - Αύγουστος 2007

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Στη δυνατότητα ανάπτυξης των Σταθμών Εμπορευματοκυβωτίων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης με τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα τους, καταλήγει η μελέτη που ανάθεσε το Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Η εν λόγω μελέτη διαπιστώνει καταρχάς ότι στο σημερινό περιβάλλον ταχείας επέκτασης του διεθνούς εμπορίου, η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα των εμπορικών λιμένων αποτελεί μια επιλογή, η οποία εμφανίζεται στη πλειοψηφία των περιπτώσεων σε διεθνές επίπεδο. Επίσης, διαπιστώνει ότι το κύριο επιχείρημα υπέρ αυτής της επιλογής είναι η μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους της δραστηριότητας των εμπορικών λιμένων για τις περιοχές όπου είναι εγκαταστημένα.

Οι Σταθμοί των Εμπορευματοκυβωτίων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης γνωρίζουν μια επέκταση των μεταφορτωτικών και διαμετακομιστικών δραστηριοτήτων τους και έχουν ήδη γίνει διεθνή εμπορευματικά κέντρα. Εντούτοις, εξακολουθούν να παραμένουν τα δύο μεγάλα εθνικά λιμάνια που βρίσκονται στα δύο σημαντικότερα περιφερειακά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας. Το γεγονός ότι απευθύνονται ταυτοχρόνως στη διεθνή και την εγχώρια αγορά οδηγεί στο συμπέρασμα ότι είναι ενδεδειγμένο να αποτελούν, ο προγραμματισμός των επενδύσεων και η τρέχουσα διαχείρισή τους, ευθύνη μιας δημόσιας αρχής, ικανής να συνδυάσει τις επιταγές της διεθνούς ανταγωνιστικότητας με τις αναπτυξιακές προοπτικές των περιοχών όπου βρίσκονται τα λιμάνια.

Κατά συνέπεια, αν ολοκληρωθούν τα επενδυτικά προγράμματα που βρίσκονται σε εξέλιξη και αξιοποιηθεί η υψηλή κερδοφορία των δύο οργανισμών και υπό την προϋπόθεση ότι θα βελτιωθούν τα συστήματα οργάνωσης και διοίκησης των ΣΕΜΠΟ και αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού τους, είναι δυνατή η συνέχιση της αναπτυξιακής τους πορείας με τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους στην αγορά της Μεσογείου και τη διεύρυνση της συμβολής τους στην ανάπτυξη και την απασχόληση στις περιφέρειες της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας.

ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ • ΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ

ΕΚΔΟΤΗΣ: Χρήστος Πολυζωγόπουλος

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: Σάββας Ρομπόλης, Γιάννης Κουζής, Πέτρος Λινάρδος - Ρυλμόν, Βασίλης Παπαδόγαμβρος

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ: Σάββας Ρομπόλης

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: Γ. Κολλιάς, Δ. Κατσορίδας

ΓΡΑΦΕΙΑ: Ιουλιανού 24 Αθήνα, Τηλ: 210 8202247, Fax: 210 3304452

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ: www.inegsee.gr • **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:** vpetrak@inegsee.gr

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ: ΚΑΜΠΥΛΗ, Αντιγόνης 60, Τηλ: 210 5156820, Fax: 210 5156811

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ*

1. Η διεθνής εμπειρία

Η εξέταση της διεθνούς εμπειρίας και της βιβλιογραφίας έχει δείξει ότι τα σύγχρονα λιμάνια στοχεύουν στην αποτελεσματική ένταξή τους στα ολοκληρωμένα μεταφορικά συστήματα και ένα ζήτημα που ανέκυψε ήταν κατά πόσο τα δημόσια λιμάνια μπορούν να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες.

Παράλληλα, οι χρήστες της ναυτιλίας γραμμών, οι πολυεθνικές εταιρίες, τείνουν σήμερα να διαμορφώσουν ολιγοψωνιστική αγορά που σταδιακά οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση τις εταιρίες logistics αλλά και τις ναυτιλιακές εταιρίες που αναλαμβάνουν τη θαλάσσια μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων.

Όσον αφορά την κατάσταση στην Ευρώπη, παρατηρείται ότι έξι εταιρίες διαχειρίζονται το 38,7% της παγκόσμιας κίνησης και το 68,7% της ευρωπαϊκής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ). Η αύξηση αυτή που παρατηρείται στη συγκέντρωση δημιουργεί κινδύνους μείωσης του ανταγωνισμού.

Διεθνώς παρατηρήθηκαν οι εξής μεταβολές:

α) από την αρχή ιδιωτική επένδυση για τη δημιουργία ιδιωτικού εμπορικού λιμανιού, και

β) περιπτώσεις αλλαγής ιδιοκτησιακού καθεστώτος από δημόσιο σε ιδιωτικό. Η πρώτη περίπτωση αντιμετωπίζεται σαν μια ιδιωτική επένδυση και δεν υπάρχει ανάμειξη του κράτους παρά μόνο για την εφαρμογή των νόμων. Στην δεύτερη περίπτωση υπάρχει το δημόσιο (με διάφορες μορφές) λιμενικό προϊόν και υπάρχει ο προβληματισμός για τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμενικού προϊόντος.

Ιστορικό παράδειγμα αλλαγής ιδιοκτησιακού καθεστώτος αποτελεί η περίπτωση της Μ. Βρετανίας, όπου το καθεστώς αυτό μετατράπηκε από δημόσιο σε πλήρως ιδιωτικό.

Οι κύριοι λόγοι που χρησιμοποιήθηκαν για να προωθηθούν οι ιδιωτικοποιήσεις στα λιμάνια μπορούν να συνοψιστούν στους εξής:

- Προσέλκυση νέων πηγών επενδυτικού κεφαλαίου.
- Μείωση των δημοσίων δαπανών και της χρηματοδότησης των λιμενικών υποδομών.

** Η μελέτη, την οποία παρουσιάζουμε στο παρόν τεύχος της ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ, πραγματοποιήθηκε για το Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ από το Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Επιστημονικός Υπεύθυνος είναι ο Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Κωνσταντίνος Γκιζιάκης. Η ερευνητική ομάδα αποτελείται από τους Ευάγγελο Σαμπράκο (Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών), Αγγελική Παρδάλη (Αναπληρώτρια Καθηγήτρια του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών), Ερνεστίνη Γκιζιάκη (PhD, Μέλος του Εργαστηρίου Οικονομίας, Διοίκησης και Ναυτικών Ατυχημάτων), Κωνσταντίνο Ρήγα (MSc, Μέλος Εργαστηρίου Οικονομικής Μεταφορών), Κωνσταντίνα Σταθοπούλου (Ναυτιλιακή Οικονομολόγος, Μέλος Εργαστηρίου Ολοκληρωμένης Λιμενικής Οικονομίας και Διοίκησης) και Άρη Λαϊνο (Πολιτικό Επιστήμονα, Μέλος Εργαστηρίου Ολοκληρωμένης Λιμενικής Οικονομίας και Διοίκησης).*

- Βελτιώσεις στη λειτουργία των λιμανιών από την άποψη της ανταπόκρισης στις ανάγκες του χρήστη.
- Βελτιώσεις στην ενοποίηση και στο συντονισμό της ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας.
- Μείωση του συνολικού λιμενικού κόστους και επομένως του κόστους μεταφοράς του φορτίου, με επακόλουθο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Οι σημαντικότερες μεταβολές που επήλθαν με την ιδιωτικοποίηση στη λιμενική βιομηχανία της Μ. Βρετανίας ήταν δυο:

- Η κατάργηση των περιορισμών στις επενδύσεις, που έδωσε στα λιμάνια τη δυνατότητα για χρηματοδότηση και ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Οι αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις και τις συνθήκες εργασίας που οδήγησαν σε σημαντική μείωση του κόστους εργασίας και σε αύξηση της παραγωγικότητας.

Με βάση τις αλλαγές αυτές τα Βρετανικά λιμάνια εισήλθαν στη δεκαετία του 1990 «ελεύθερα» από τους περιορισμούς του Εθνικού Προγράμματος Λιμενικής Εργασίας. Η επιδιωκόμενη αύξηση της ανταγωνιστικότητας προήλθε κυρίως από την συμπίεση του κόστους εργασίας και όχι τόσο από τα υπόλοιπα αναμενόμενα αποτελέσματα των ιδιωτικοποιήσεων.

Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών δεν φαίνεται να επιτεύχθηκε, αφού μεγάλες εταιρείες αγόρασαν λιμάνια για το δικό τους πεδίο δράσης και όχι πάντα για τη διαχείριση φορτίου. Έτσι φαίνεται ότι στο μέλλον είναι πιθανόν να μειωθεί η δυναμικότητα των λιμανιών και να υπάρξει απογύμνωση από κεφάλαια παρά νέες επενδύσεις.

Σε σχετικές μελέτες[1,2,3] υποστηρίζεται πως αποδεδειγμένα πλέον στο Ηνωμένο Βασίλειο η ιδιωτικοποίηση έχει περιορίσει τον ανταγωνισμό. Σε σύγκριση με τα δημόσιας ιδιοκτησίας λιμάνια, η χρηματική και οικονομική απόδοση των ιδιωτικοποιημένων βρετανικών λιμανιών δεν ήταν η προσδοκώμενη.

Ο Baird[4] συνοψίζει σε διεθνές επίπεδο τα τρία ουσιώδη στοιχεία που μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν σε ένα λιμάνι:

- η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του λιμανιού (Regulator).
- η ιδιοκτησία της υποδομής (Landowner).
- η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, δηλαδή η διαχείριση του φορτίου (Operator).

Αν ορίσουμε ποια από τα πιο πάνω στοιχεία ή δραστηριότητες ενός λιμανιού ανήκουν στην αρμοδιότητα του δημοσίου και ποια του ιδιωτικού τομέα, καθίσταται δυνατόν να καθορίσουμε και το βαθμό ιδιωτικοποίησης του λιμανιού.

---

1. *Turnbull, P., Weston, S., (1993a), "The British Port Transport Industry. Part 1: Operational structure investment and competition", Maritime Policy and Management, Vol. 20, No 2., pp. 109-120.*
2. *Turnbull, P., Weston, S., (1993b), "The British Port Industry. Part 2: Employment, working practices and productivity", Maritime Policy and Management, Vol. 20, No 3., pp. 181.*
3. *Saundry, R. and Turnbull, P., (1997), Private profit, public loss: the financial and economic performance of the U.K ports. Maritime Policy and Management, 24(4), 319-334.*
4. *Baird, A.J., (1997), "Port Privatization: An analytical Framework", IAME Annual Conference, September 22-24, London.*

2. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμανιών

Έχει διαπιστωθεί ότι η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία παίρνει διάφορες μορφές και ποικίλει ανάλογα με το εύρος των λειτουργιών που εκτελούνται από τους ιδιώτες. Βέβαια η ιδιωτικοποίηση ενός λιμανιού δεν είναι πανάκεια. Οι παράγοντες που πρέπει να μελετηθούν σε μια τέτοια διαδικασία είναι:

- Το μέγεθος της χώρας που βρίσκεται το λιμάνι
- Η γενικότερη κατάσταση της οικονομίας
- Το μέγεθος του λιμανιού
- Η διαθέσιμη έκταση για την ανάπτυξη νέων τερματικών που θα οδηγήσει και στην ανάπτυξη του ενδολιμενικού ανταγωνισμού
- Η οικονομική κατάσταση του λιμανιού
- Η μορφή της αγοράς στην οποία δραστηριοποιείται το λιμάνι
- Η σημασία του για την ευρύτερη περιοχή, τη χώρα, κλπ.

Η συνεργασία του Ιδιωτικού με το Δημόσιο τομέα έχει πάρει λοιπόν διάφορες μορφές και εξαρτάται από την πολιτική ηγεσία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Σχετική έρευνα αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμανιών διεξάχθηκε το 1999 από την IAPH (International Association of Ports and Harbours)[5]. Στην έρευνα απάντησαν 188 λιμάνια (πάνω από το 80% των μελών της IAPH), αντιπροσωπεύοντας μια καλή γεωγραφική κατανομή και συμπεριλαμβάνοντας τα περισσότερα από τα παγκοσμίως μεγαλύτερα λιμάνια και αρκετά από τα μεσαίου μεγέθους. Όπως δείχνουν τα αποτελέσματα της έρευνας από τα λιμάνια που απάντησαν:

- το 92% των τερματικών που διαχειρίζονται εμπορευματοκιβώτια αποτελούν δημόσιους οργανισμούς.
- Από αυτό το ποσοστό, το 72% πρόκειται για δημόσιες, δημοτικές επιχειρήσεις ή συνεταιρισμούς και το υπόλοιπο 21% αποτελείται από δημόσια λιμάνια που διοικούνται από την κεντρική κυβέρνηση.
- Μόλις το 7% αποτελούν ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ως ποσοστό της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs, για το 2006 το 56% ανήκε σε Παγκόσμιους Διαχειριστές, το 22,6% σε Ιδιωτικούς Φορείς και το 21,4% σε Δημόσιους Φορείς.

Τελικά παρά τον αυξανόμενο ρόλο του ιδιωτικού τομέα στη λιμενική βιομηχανία, το δημόσιο παραμένει ισχυρό, αφού για παράδειγμα το 90% του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ το διαχειρίζονται λιμάνια που οι επενδύσεις και οι αποφάσεις τιμολόγησης κύρια των υποδομών εξαρτώνται από τις χρηματοδοτήσεις των δημοσίων Λιμενικών Αρχών. Η κρατική ενίσχυση λαμβάνει ποικίλες μορφές π.χ. δάνεια με προνομιακούς όρους, φοροαπαλλαγές, προνομιακές μισθώσεις γης και παροχή βοηθητικών διοικητικών και τεχνικών υπηρεσιών.

---

5. *www.iaph.com*

3. Η επίδραση στην τοπική οικονομία

Η λειτουργία ενός λιμανιού δεν είναι αποκομμένη από το περιβάλλον και την ευρύτερη περιοχή στην οποία λειτουργούν, καθώς επηρεάζουν την οικονομική ανάπτυξη και συμβάλλουν στην απασχόληση της περιοχής αυτής. Όταν η Λιμενική Αρχή έχει δημόσια οντότητα και παρέχει τόσο την υποδομή όσο και την ανωδομή συμβάλλει σε μεγαλύτερο βαθμό στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Αντίθετα όσο αυξάνει η παρέμβαση του ιδιωτικού τομέα στις λιμενικές δραστηριότητες τόσο μικρότερες είναι οι θετικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία[6]. Αυτό οφείλεται στους διαφορετικούς στόχους που θέτουν ιδιωτικές και δημόσιες επιχειρήσεις αντίστοιχα.

Η διεθνής εμπειρία όπως προέκυψε από αποτελέσματα μελετών δείχνει επομένως ότι η μεγιστοποίηση του κοινωνικού οφέλους αποτελεί σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τις αποφάσεις για το ιδιοκτησιακό καθεστώς στα λιμάνια, όπως και η αποτελεσματικότητα και κερδοφορία των επιχειρήσεων που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευσή τους.

4. Η περίπτωση του Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Μέσα στο περιβάλλον αυτό το λιμάνι του Πειραιά και ιδιαίτερα ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ.) κατέχει μια ιδιαίτερη θέση, καθώς:

- Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι και την κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας, ενώ η γεωγραφική του θέση τον καθιστά διεθνές κέντρο μεταφορτώσεων.
- Έχει ετήσια διακίνηση που έφτασε τα 1,6 εκ TEUs και πάνω από 900 χιλιάδες κινήσεις Ε/Κ το 2003.
- Σύμφωνα με στοιχεία του Cargo Ports το 2005, κατείχε την 63η θέση στην διακίνηση Ε/Κ παγκοσμίως, την 6η θέση στη Μεσόγειο και την 1η θέση στην Ανατολική Μεσόγειο.
- Παράλληλα είναι σε εξέλιξη επενδυτικό πρόγραμμα στον Σ.ΕΜΠΟ. το οποίο αναμένεται να αυξήσει τη συνολική δυναμικότητά του σε 4,7 εκ TEUs.
- Ο τεχνολογικός εξοπλισμός περιλαμβάνει σήμερα 14 Γερανογέφυρες (Γ/Γ) φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων 8 Γ/Γ είναι τύπου Post Panamax και έναν επιπλέον αυτοκινούμενο γερανό. Παράλληλα υπάρχει σημαντικός αριθμός υποστηρικτικού εξοπλισμού, ο οποίος ανανεώνεται. Η παραγωγικότητα των Γ/Γ ανέρχεται σε 14 με 15 κινήσεις ανά ώρα ή σε 99 κατά μέσο όρο κινήσεις ανά Εργατική Ομάδα.

Με βάση τα οικονομικά στοιχεία του Ο.Λ.Π. Α.Ε., παρατηρούμε:

- Το Πάγιο Ενεργητικό αυξήθηκε από 158 εκ € το 2003 σε 201 εκ € το 2006.
- Το σύνολο του Ενεργητικού παρουσίασε αύξηση στην ίδια περίοδο από 228 εκ € σε 241 εκ €.
- Η διαχρονική αύξηση στα στοιχεία του Παγίου Ενεργητικού για την πε-

---

6 *Pardali, A., (2005), "The Third Generation Port Model and its Contribution to the Local Employment: The Case of Piraeus", European Research Studies, Vol. VII, Issue 3-4.*

ρίοδο 2003-2006 αφορά κυρίως σε επενδύσεις μηχανολογικού εξοπλισμού, προβλητών και κτιρίων.

- Ο κύκλος εργασιών παρουσίασε μια κάμψη το 2005 κατά -5,4%, για να ανέλθει ξανά το 2006 σε 144 εκ € (επίπεδα αντίστοιχα με αυτά του 2004).
- Από τον κύκλο εργασιών του 2006 ο Σ.ΕΜΠΟ. δημιουργεί το 63% των εσόδων του Ο.Λ.Π. Α.Ε., δηλαδή περίπου 90 εκ €.

Η αποδοτικότητα του Παγίου Ενεργητικού μετρά την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης, παρέχοντας την δυνατότητα αξιολόγησης του κατά πόσο γίνεται αποδοτική αξιοποίηση των στοιχείων του ενεργητικού. Ο υπολογισμός του δείκτη αυτού για τον Ο.Λ.Π. Α.Ε.[7] δίνεται ως:

Αποδοτικότητα Παγίου Ενεργητικού = Μεικτό Κέρδος / Πάγιο Ενεργητικό

Παράλληλα εξετάζεται η αποδοτικότητα των Ιδίων Κεφαλαίων, η οποία απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικά. Ο υπολογισμός του δείκτη δίνεται από την σχέση:

Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων = Μεικτό Κέρδος / Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων

Η εξέλιξη των δεικτών αυτού για την περίοδο 2004-2006 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Αποδοτικότητα Ο.Λ.Π. Α.Ε.			
	2004	2005	2006
Δείκτης Αποδοτικότητας Παγίου Ενεργητικού	14%	12%	14%
Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	19%	16%	17%

Η εξέταση των δεικτών αυτών, λόγω λογιστικών τιμών του Παγίου Ενεργητικού και όχι πραγματικών τιμών, είναι μάλλον υψηλότερη από την πραγματική. Η ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου στο Σ.ΕΜΠΟ. πιθανότατα θα βοηθήσει στην περεταίρω βελτίωση των δεικτών αυτών.

4.1. Η πελατειακή βάση του Σ.ΕΜΠΟ.

Πελάτες του Σ.ΕΜΠΟ. είναι οι πράκτορες των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών που χρησιμοποιούν το τερματικό είτε για την φορτοεκφόρτωση εγχώριου φορτίου είτε για μεταφορτώσεις.

---

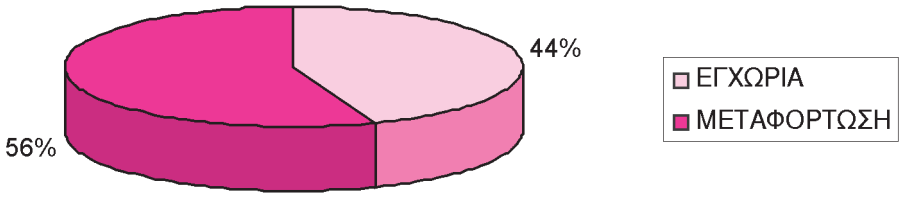
7 Η έλλειψη αναλυτικής λογιστικής και κέντρων κόστους στον ΟΛΠ δεν επιτρέπει στο σημείο αυτό την διενέργεια ιδιαίτερης ανάλυσης για το Σ.ΕΜΠΟ.

Οι πελάτες αυτοί είναι πολυάριθμοι και ανέρχονται σε περίπου 55 εταιρείες. Σε ότι αφορά τη μεταφόρτωση το 96% των κινήσεων πραγματοποιείται από 3 εταιρείες.

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που αφορά την μορφή της ζήτησης που αντιμετωπίζει ο Πειραιάς είναι ότι αυτή προέρχεται από δυο ουσιαστικά διαφορετικές αγορές. Η μια αφορά το εγχώριο φορτίο που εξυπηρετεί την εγχώρια κατανάλωση και τις εξαγωγές. Η δεύτερη αποτελεί φορτίο εξωτερικού, το οποίο έρχεται με μεγάλα πλοία - μητέρες (mother) και προορίζεται για μεταφόρτωση σε μικρότερα πλοία τροφοδότες (feeder) και κατανάλωση σε τρίτες χώρες (transhipment)[8].

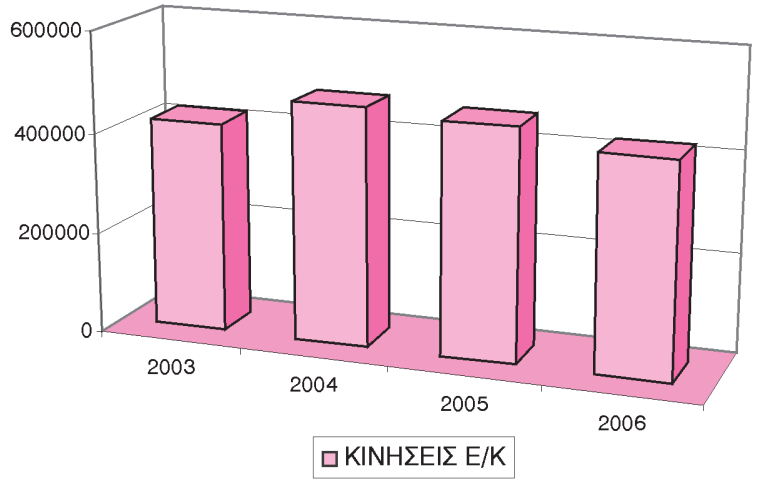
Η κατανομή της ζήτησης μεταξύ εγχώριας και μεταφορτωτικής παρουσιάζεται παρακάτω.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΖΗΤΗΣΗΣ (2006)



Όσον αφορά την εξέλιξη του εγχώριου φορτίου, αυτή παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΖΗΤΗΣΗΣ



8 *Υπάρχουν ποσότητες transit φορτίων οι οποίες προωθούνται στην βαλκανική ενδοχώρα με χερσαία μέσα, οι οποίες όμως είναι αμελητέες. Πιθανότατα να αυξηθούν τα φορτία αυτά μετά την σιδηροδρομική σύνδεση του Σ.ΕΜΠΟ.*



Το εγχώριο φορτίο (εισαγωγές και εξαγωγές) παρουσιάζει μια γενική σταθερότητα, με τις κινήσεις να κυμαίνονται μεταξύ 410 και 470 χιλ. Αποτελεί περίπου το 44% των κινήσεων Ε/Κ που καταγράφονται στο Σ.ΕΜΠΟ.. Αν και υπήρξε μια μικρή αύξηση μέχρι το 2004, από το 2005 καταγράφεται ελαφρά μείωση των κινήσεων η οποία πιθανότατα οφείλεται στα γεγονότα του 2005.

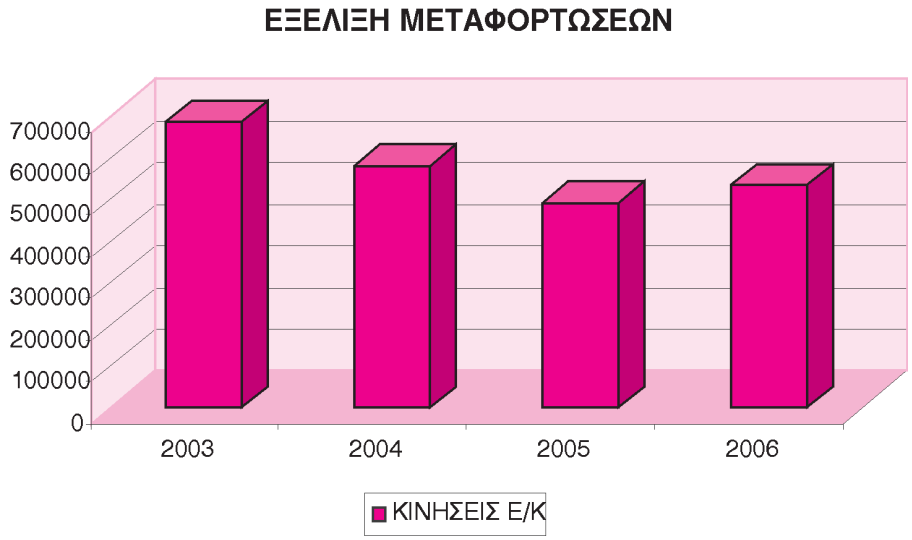
Η ζήτηση εγχώριου φορτίου όμως, όπως έχουν δείξει αρκετές μελέτες, έχει άμεση συσχέτιση και εξαρτάται από την εξέλιξη του ΑΕΠ. Η όποια επομένως εξέλιξη στην ζήτηση του φορτίου αυτού θα σχετίζεται με τα μεγέθη της Εθνικής οικονομίας. Μέσα στα πλαίσια αυτά επομένως υπάρχει ένα όριο στο κατά πόσο μπορεί να αυξηθεί η ζήτηση αυτή. Επιπλέον λόγω της μορφής της ζήτησης αυτής θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη και σχετικά ανελαστική, ενώ ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν έχει περιθώρια επηρεασμού της (πχ μέσο τιμολογιακής πολικής, αύξησης επιπέδου υπηρεσιών κλπ).

Παράλληλα, ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. λόγω της γεωγραφικής θέσης του κατέχει σημαντικό πλεονέκτημα για την εξυπηρέτηση της ζήτησης αυτής. Βρισκόμενος στην Αττική και σε άμεση οδική σύνδεση με την Αθήνα, εξυπηρετεί άμεσα το μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο φορτίων στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα στην Μεσόγειο. Επιπλέον η σύνδεση του με το οδικό δίκτυο επιτρέπει την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου μέρους της ζήτησης στην περιοχή της ΝΑ Ελλάδας.

Από τα παραπάνω γίνεται άμεσα ορατή η προνομιακή θέση που κατέχει το λιμάνι του Πειραιά (και κατ' επέκταση ο Σ.ΕΜΠΟ.) όσον αφορά το εγχώριο φορτίο. Ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. λόγω γεωγραφικής θέσης και υποδομών βρίσκεται στην καλύτερη θέση για την ικανοποίηση της καταναλωτικής ζήτησης της Αττικής. Αποτελεί το μοναδικό λιμάνι της Αττικής με τεχνική δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης, ενώ η άμεση σύνδεση του με την Αθήνα καθιστά δύσκολο τον ανταγωνισμό από άλλα λιμάνια της ενδοχώρας.

Παράλληλα, όπως αναφέρθηκε, η ζήτηση μπορεί να αναπτυχθεί στα όρια εξέλιξης του ΑΕΠ και ελάχιστα επηρεάζεται από την πολιτική του λιμανιού. Αυτός φαίνεται να είναι και ο λόγος για τον οποίο οι κινήσεις Ε/Κ εγχώριου φορτίου έχουν υψηλότερο τιμολόγιο.

Η δεύτερη μορφή ζήτησης που εξυπηρετεί το λιμάνι του Πειραιά αφορά τις μεταφορτώσεις καθιστώντας τον Πειραιά κέντρο μεταφόρτωσης (transhipment hub) για τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Η εξέλιξη των μεταφορτώσεων παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Στο μεταφορτωτικό εμπόριο (transhipment) παρατηρείται μια μείωση στην κίνηση των Ε/Κ μεταξύ 2003 και 2005 που αντιστοιχεί σε περίπου 100χιλ κινήσεις ή περίπου 15%. Ανάκαμψη καταγράφηκε για το 2006 με τις κινήσεις να ξεπερνούν τις 500χιλ.

Το στοιχείο αυτό δείχνει καθαρά την ελαστικότητα που υπάρχει στην ζήτηση φορτίων στην αγορά αυτή, καθώς τα γεγονότα το 2005 φαίνεται να επηρέασαν σημαντικά τον τομέα αυτό. Ιδιαίτερη σημασία υπάρχει αν συγκριθεί με την πορεία της εγχώριας ζήτησης η οποία στην ίδια περίοδο δεν μεταβλήθηκε ουσιαστικά.

Η αγορά των μεταφορτώσεων φαίνεται να διαφέρει από την εγχώρια και εμφανίζεται πιο ανταγωνιστική.

Το στοιχείο αυτό είναι ακόμα εμφανές από την ύπαρξη σημαντικού αριθμού λιμανιών που διεκδικούν μερίδιο στην αγορά αυτή. Έτσι υπάρχουν περίπου 20 λιμάνια που μπορούν να διεκδικήσουν την εξυπηρέτηση της Μεσογείου (και ιδιαίτερα της Ανατολικής) και της Μαύρης Θάλασσας. Είναι επομένως λογικό η ζήτηση αυτή να είναι αρκετά ελαστική όσον αφορά το τιμολόγιο και την ποιότητα των υπηρεσιών (ταχύτητα εξυπηρέτησης).

Η αγορά αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς υπολογίζεται ότι η ζήτηση ανέρχεται περίπου σε 25 εκ TEUs για την Ανατ. Μεσόγειο και 10 εκ TEUs για τη Μ. Θάλασσα. Η σημασία της αγοράς αυτής για τον Πειραιά είναι ακόμα μεγαλύτερη αν ληφθεί υπ' όψιν ότι είναι μεγαλύτερη από την εγχώρια κίνηση καθώς όπως δείχνουν τα στοιχεία, για το 2006 αποτελούσε το 56% των συνολικών κινήσεων Ε/Κ.

Είναι επομένως εμφανές από τα παραπάνω ότι το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί δυο διαφορετικές αγορές, οι οποίες υπόκεινται σε διαφορετικές συνθήκες και έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά. Είναι άρα σκόπιμο να εξεταστεί ακολούθως η ανάπτυξη κάθε αγοράς ξεχωριστά.

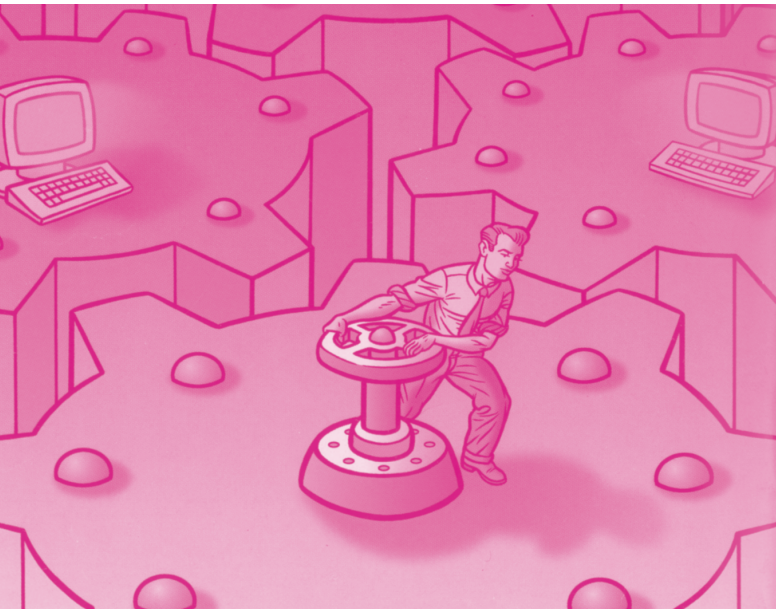
4.2. Το εγχώριο φορτίο (εισαγωγές και εξαγωγές)

Εξετάζοντας την δυνατότητα ο Σ.ΕΜΠΟ. να αντιμετωπίσει ανταγωνισμό όσον αφορά την αγορά αυτή, δεν μπορεί να θεωρηθεί μια τέτοια εξέλιξη ως πιθανή. Καθώς:

- Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του εξασφαλίζει ένα πολύ σημα-

ντικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων εγχώριων λιμανιών, καθώς βρίσκεται σε άμεση σύνδεση με την Αθήνα (το μεγαλύτερο κέντρο βάρους της χώρας τόσο όσον αφορά την κατανάλωση και την παραγωγή).

- Επιπλέον είναι ένα από τα λίγα λιμάνια της χώρας (και το μοναδικό στην Αττική) τα οποία έχουν την δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων και χειρισμού και διακίνησης Ε/Κ.
- Ο όγκος της ζήτησης που διαχειρίζεται ο Σ.ΕΜΠΟ. του Ο.Λ.Π. Α.Ε. είναι αρκετά σημαντικός και θα απαιτούνταν σημαντικές επενδύσεις από τα άλλα λιμάνια προκειμένου να μπορέσουν να ικανοποιήσουν μέρος της ζήτησης αυτής.
- Η απόσταση λιμανιών όπως ο Βόλος και η Θεσσαλονίκη είναι αρκετά σημαντική αυξάνοντας το γενικευμένο κόστος της μεταφοράς το οποίο και σύμφωνα με την οικονομική θεωρία θα μετακυλιόταν στον τελικό καταναλωτή.
- Η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης αυτής με χερσαία μέσα θα απορροφούνταν (λόγω των υποδομών) από τις οδικές μεταφορές με αποτέλεσμα την αύξηση της επιβάρυνσης του οδικού δικτύου (συμφορήσεις) αλλά και των εξωτερικών επιδράσεων (επίδραση στο περιβάλλον).



4.3. Η κίνηση για μεταφορτώσεις (Transhipment)

Λόγω της γεωγραφικής του θέσης ο Πειραιάς φαίνεται ότι μπορεί να ανταγωνιστεί στο τμήμα της αγοράς των μεταφορτώσεων (transhipment) της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Η αγορά αυτή εμφανίζεται αρκετά δυναμική με την ζήτηση να εκτιμάται ότι θα αυξηθεί σημαντικά ειδικά με την ανάπτυξη των αγορών της Μ. Θάλασσας[9] και να υπολογίζεται συνολικά στα 35 εκ. TEUs.

Το λιμάνι του Πειραιά και ο Σ.ΕΜΠΟ. διαθέτουν σημαντικά πλεονεκτήματα προκειμένου να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις έντονα ανταγωνιστικές συνθήκες της αγοράς αυτής. Ειδικότερα:

- Αν και η θέση του λιμένα σε σχέση με την γραμμή ελαχίστου κόστους στην πορεία Suez - Γιβραλτάρ παρουσιάζει μια σχετικά μέση απόκλιση σε σχέση με τα ανταγωνιστικά λιμάνια, το πλεονέκτημα το Πειραιά παρουσιάζεται στον Ανατολικό - Δυτικό άξονα, καθώς βρίσκεται σε

9 *OSC ltd, The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015, OSC Ltd 2006.*

ευνοϊκή θέση προκειμένου για την κάλυψη της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

- Ο Πειραιάς διαθέτει ικανοποιητικό επίπεδο υποδομών σε σχέση με ανταγωνιστικά λιμάνια όπως της Κύπρου, του Λιβάνου και της Τουρκίας. Δέχεται όμως πιέσεις, καθώς τα τελευταία χρόνια τα λιμάνια της Τουρκίας (και ιδιαίτερα η Κωνσταντινούπολη) πραγματοποιούν συνεχώς επενδύσεις σε υποδομές και εξοπλισμό αυξάνοντας την διακίνησή τους.
- Επομένως η εγχώρια ζήτηση της Αττικής αποτελεί πλεονέκτημα για τον Ο.Λ.Π. Α.Ε. καθώς αποτελεί ένα ισχυρό κίνητρο για τους μεταφορείς προκειμένου για απευθείας προσέγγιση. Είναι λοιπόν προς όφελος των παγκόσμιων διαχειριστών φορτίου η ανάπτυξη του Πειραιά ως μεταφορτωτικού κέντρου της Μεσογείου και της Μ. Θάλασσας, καθώς μπορούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας μέσα από την ταυτόχρονη προσέγγιση των δυο αγορών.

4.4. Ιδιοκτησιακό καθεστώς του Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Η παραπάνω ανάλυση έδειξε σαφώς ότι ουσιαστικά το λιμάνι του Πειραιά μέσω του Σ.ΕΜΠΟ. δραστηριοποιείται σε δυο διαφορετικές αγορές οι οποίες παρουσιάζουν τελείως διαφορετική μορφή και συνθήκες λειτουργίας. Έτσι η εγχώρια αγορά αποτελεί ουσιαστικά το συγκριτικό πλεονέκτημα ενώ αντίθετα στην αγορά της μεταφόρτωσης ο Ο.Λ.Π. Α.Ε. καλείται να λειτουργήσει σε συνθήκες ανταγωνισμού.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς η μελέτη της διεθνούς εμπειρίας έδειξε ότι η αποδοτικότερη μορφή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό ακριβώς από τις ξεχωριστές συνθήκες που λειτουργεί το κάθε λιμάνι.

Στην αγορά της μεταφόρτωσης η διεθνής πρακτική υιοθετεί διάφορες μορφές οργάνωσης. Ανεξάρτητα όμως από το ιδιοκτησιακό καθεστώς, το γεγονός ότι η αγορά είναι έντονα ανταγωνιστική, απαιτεί να υιοθετηθούν ευέλικτες μορφές ανταπόκρισης στις ανάγκες των πελατών και να υπάρχουν δυνατότητες ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Η παγκόσμια εμπειρία έδειξε, ότι σχήματα τα οποία περιλαμβάνουν την ιδιωτική πρωτοβουλία μπορούν να βελτιώσουν τα αποτελέσματα σε ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις. Πέρα από αυτά όμως, δεν αποκλείεται ακόμα και η διατήρηση της λειτουργίας ενός δημοσίου σχήματος, εφόσον όμως αυτό είναι οργανωμένο με τέτοιο τρόπο και λειτουργεί με κατάλληλες διαδικασίες ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις συνθήκες του ανταγωνισμού.

Όσον αφορά την εγχώρια ζήτηση, το κυρίαρχο στοιχείο που εμφανίζεται είναι η ανελαστική ζήτηση που δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις εκμετάλλευσης του συγκριτικού πλεονεκτήματος από ιδιώτη επενδυτή.

Στην περίπτωση που το καθεστώς του λιμανιού του Πειραιά μετατραπεί σε ιδιωτικό, πρέπει να δοθεί προσοχή σε ότι αφορά την εσωτερική αγορά και λόγω του συγκριτικού πλεονεκτήματος του, καθώς τυχόν ιδιωτικοποίηση θα ευνοήσει τον ιδιώτη επενδυτή. Με την υπάρχουσα κατάσταση, με την κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική, μπορεί να διαχυθεί η ωφέλεια

στους χρήστες του λιμανιού. Η ωφέλεια μπορεί να περάσει στους τελικούς καταναλωτές εάν η αγορά λειτουργεί ανταγωνιστικά. Για να γίνει αυτό απαιτείται έλεγχος τιμολογιακής πολιτικής που είναι δύσκολο να γίνει εάν το λιμάνι δεν είναι υπό κρατικό έλεγχο[10,11].

Επιπλέον, σε μη κρατική επιχείρηση υπάρχει έντονο συμφέρον να διατηρηθεί υψηλή τιμολογιακή πολιτική, καθώς εκμεταλλεύεται το συγκριτικό πλεονέκτημα του λιμανιού. Αντίθετα στην περίπτωση κρατικής ιδιοκτησίας, το κράτος δεν έχει ως σκοπό την μεγιστοποίηση του κέρδους, αλλά την μεγιστοποίηση της κοινωνικής ωφέλειας. Έτσι ακόμα και αν διατηρείται η τιμή σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά που θα ίσχυαν στην περίπτωση του ανταγωνισμού, το πλεόνασμα που δημιουργείται επιστρέφεται από το κράτος στους χρήστες ή στο κοινωνικό σύνολο με την μορφή διαφόρων παροχών.

Επομένως όσον αφορά την διακίνηση των εγχώριων φορτίων τόσο η βιβλιογραφία, όσο και η διεθνής εμπειρία συνιστούν την αποφυγή ιδιωτικών σχημάτων στους λιμένες, εφόσον αυτοί λειτουργούν σε συνθήκες ανελαστικής ζήτησης, όπως αυτές του Πειραιά.

Εφόσον ο Σ.ΕΜΠΟ. δραστηριοποιείται τόσο στην αγορά των μεταφορτώσεων όσο και στην αγορά των εξαγωγών και εισαγωγών της εγχώριας οικονομίας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα της κυριότητας των υποδομών αλλά και της διαχείρισης, μπορεί να αποτελέσει μια ενδεδειγμένη επιλογή, υπό την προϋπόθεση ότι θα συνεχιστεί η προσπάθεια βελτίωσης των υποδομών και της οργάνωσης, η αύξηση της παραγωγικότητας και η ανταπόκριση στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που αναπτύσσεται στην περιοχή.

4.5. Χρηματοδότηση των έργων

Από τα στοιχεία του Ο.Λ.Π. Α.Ε. (απόφαση ΔΣ 21/12/2006) φαίνεται ότι πρέπει να χρηματοδοτηθούν έργα ύψους 430 εκ € περίπου. Η χρηματοδότηση των επενδύσεων στα πλαίσια ενός απαισιόδοξου σεναρίου σε όρους χρόνου και επιτοκίου μπορεί να γίνει με ράντα 20 ετών: ήτοι

$$C_0 = R * a_{(n),(i)}$$

Όπου:

C_0= Η Παρούσα Αξία του κεφαλαίου που θα επενδυθεί

R = Η ετήσια ράντα που χρειάζεται για την αποπληρωμή του αρχικού κεφαλαίου

$a_{(n),(i)}$ = Η Παρούσα Αξία μοναδιαίας ράντας

n = Τα χρόνια που διαρκεί η εκμετάλλευση του έργου (επιλέγονται 20 έτη)

i = Το επιτόκιο αγοράς (υπολογίζεται σε 5%)

Άρα 430 εκ € = R* $a_{(20),(5)}$ = R * 12,46 άρα R = 430.000.000 €/ 12,46 = 34.510.433 €.

Δηλαδή, χρειάζονται 34,5 εκ € ετησίως λειτουργικά κέρδη για να χρηματοδοτηθούν τα έργα.

---

10. Notteboom T.E., Winkelmans W., (2001), Reassessing Public Sector Involvement in European Seaports, International Journal of Maritime Economics, 3 ,p 242-259.

11. Γκαμαλέτσος Θ., (1989), «Θεωρητική Οικονομική», Τόμος Β, Σταμούλης, Πειραιάς, σελ 131 - 133.

Με βάση την παρούσα δυναμικότητα, (π.χ. 2006), καταγράφηκαν λειτουργικά κέρδη της τάξεως των 17,7 εκ €. Με την ολοκλήρωση των επενδύσεων αναμένεται ουσιαστικά τριπλασιασμός της δυναμικότητας του Σ.ΕΜΠΟ. Με την υπόθεση της χρησιμοποίησης της νέας δυναμικότητας μπορούμε να υποθέσουμε και αντίστοιχη αύξηση των λειτουργικών κερδών. Για την υλοποίηση της παραπάνω υπόθεσης ενδείκνυται η προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης μέσα από συνεργασίες με τις πολυεθνικές εταιρείες που διακινούν τα φορτία αυτά. Η αύξηση αυτή των κερδών θεωρείται ικανή να καλύψει το κόστος της χρηματοδότησης των έργων.

5. Η περίπτωση του Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων με τα ακόλουθα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά:

- Αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα και το πρώτο διαμετακομιστικό λιμάνι, ενώ παρουσιάζει και σταδιακή αύξηση της συμμετοχής του στο μεταφορτωτικό εμπόριο.
- Κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση πάνω στον άξονα της Εγνατίας οδού και στα υπό κατασκευή διευρωπαϊκά δίκτυα Βορρά-Νότου.
- Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έφτασε τα 343.727 TEUs το 2006 σε μια διαρκώς ανοδική πορεία από το 1997 μέχρι σήμερα με μέσο ρυθμό ετήσιας αύξησης της κίνησης 6,7% και κορύφωση το 2005 όποτε και διακινήθηκαν 365.925 TEUs.
- Όσον αφορά τον τεχνολογικό εξοπλισμό ο Σ.ΕΜΠΟ. διαθέτει 5 Γερανογέφυρες (Γ/Γ) φορτοεκφόρτωσης Ε/Κ εκ των οποίων οι 2 Γ/Γ είναι τύπου Post Panamax καθώς και έναν αυτοκινούμενο γερανό.

Με βάση τα οικονομικά στοιχεία της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. παρατηρούνται τα εξής:

- Το Πάγιο Ενεργητικό της εταιρείας αυξήθηκε από 54 εκ. € το 2002 σε 72 εκ. € το 2005 (33,8% αύξηση την τελευταία τριετία).
- Για την ίδια περίοδο το σύνολο του ενεργητικού παρουσίασε αύξηση από 109 εκ. € σε 119 εκ. €. (8,4% αύξηση στη τριετία).
- Η διαχρονική αύξηση στα στοιχεία του Παγίου Ενεργητικού αφορά κυρίως ενσώματες ακινητοποιήσεις μέχρι την ολοκλήρωση του επενδυτικού σχεδίου του Οργανισμού, το έτος 2005.
- Ο κύκλος εργασιών του Ο.Λ.Θ. Α.Ε. παρουσιάζει ανοδική πορεία στην περίοδο 2001 - 2005 με μέσο ρυθμό ετήσιας αύξησης 6%. Έτσι από το 2001 που ο κύκλος εργασιών ανερχόταν σε 37,9 εκ. €, το 2005 ανέρχεται σε 47,5 εκ. € (αύξηση της τάξεως του 25%).

Η αποδοτικότητα του Παγίου Ενεργητικού μετρά την απόδοση των περιουσιακών στοιχείων μιας επιχείρησης, παρέχοντας τη δυνατότητα αξιολόγησης του κατά πόσο γίνεται αποδοτική αξιοποίηση των στοιχείων του ενεργητικού. Ο υπολογισμός του δείκτη αυτού για τον Ο.Λ.Θ. Α.Ε. δίνεται ως:

Αποδοτικότητα Παγίου Ενεργητικού = Μεικτό Κέρδος / Πάγιο Ενεργητικό

Παράλληλα εξετάζεται η αποδοτικότητα των Ιδίων Κεφαλαίων, η οποία απεικονίζει την κερδοφόρα δυναμικότητα μιας επιχείρησης και παρέχει ένδειξη του κατά πόσο τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικά. Ο υπολογισμός του δείκτη δίνεται από την σχέση:

Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων = Μεικτό Κέρδος / Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων

Η εξέλιξη των δεικτών αυτού για την περίοδο 2001 - 2005 παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Αποδοτικότητα Ο.Λ.Θ. Α.Ε.					
	2001	2002	2003	2004	2005
Δείκτης Αποδοτικότητας Παγίου Ενεργητικού	12,55%	11,05%	12,33%	12,41%	11,96%
Δείκτης Αποδοτικότητας Ιδίων Κεφαλαίων	7,50%	6,40%	7,06%	9,34%	8,55%

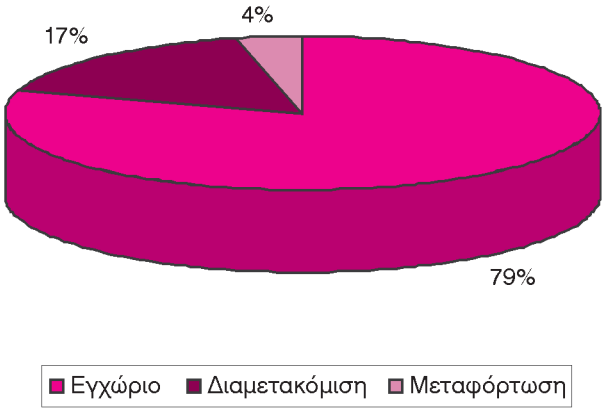
5.1. Οι πηγές της ζήτησης του Σ.ΕΜΠΟ του Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Πελάτες του Σ.ΕΜΠΟ είναι οι πράκτορες των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών που χρησιμοποιούν το τερματικό είτε για την φορτοεκφόρτωση εγχώριου φορτίου είτε για μεταφορτώσεις είτε για διαμετακόμιση.

Η ζήτηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αφορά τρεις διαφορετικές αγορές. Η μια αφορά το εγχώριο φορτίο που εξυπηρετεί την εγχώρια κατανάλωση και τις εξαγωγές. Η δεύτερη αποτελεί φορτίο εξωτερικού, το οποίο έρχεται με μεγάλα πλοία - μητέρες (mother) και προορίζεται για μεταφόρτωση σε μικρότερα πλοία τροφοδότες (feeder) και κατανάλωση σε τρίτες χώρες (transhipment) και η τρίτη φορτίο εξωτερικού το οποίο έρχεται με πλοία και προορίζεται για διαμετακόμιση σε χερσαία μέσα μεταφοράς και κατανάλωση σε τρίτες χώρες (transit).

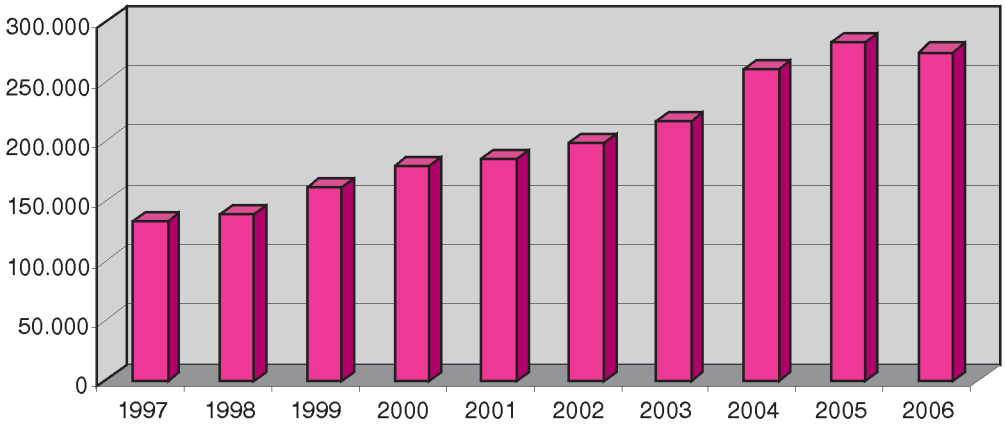
Η κατανομή της ζήτησης μεταξύ εγχώριας, μεταφορτωτικής και διαμετακομιστικής κίνησης παρουσιάζεται παρακάτω.

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΕ TEUs (2006)



Όσον αφορά την εξέλιξη του εγχώριου φορτίου, αυτή παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΣΕ TEUs

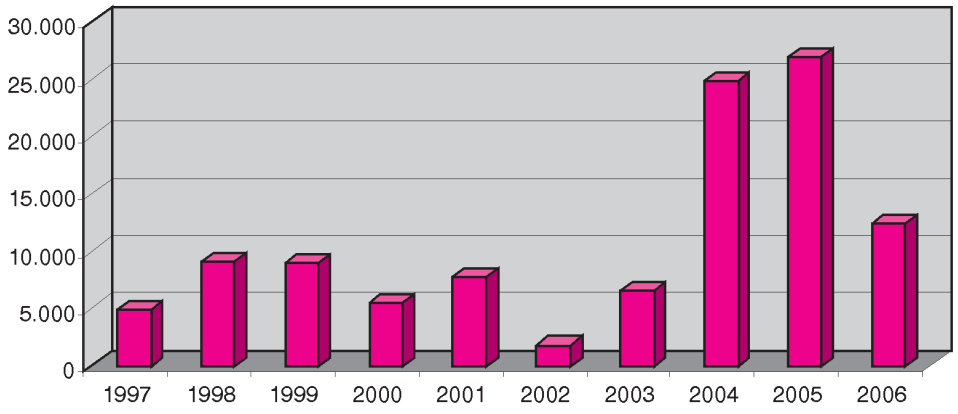


Το εγχώριο φορτίο καταλαμβάνει τη μερίδα του λέοντος στην συνολική κίνηση εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με μερίδιο 79%. Το 2004 και 2005 η αύξηση της κίνησης είναι εμφανής ενώ το 2006 παρουσιάζεται μικρή μείωση. Η γενικότερη τάση εμφανίζεται ανοδική. Η σχέση της κίνησης του λιμανιού με τα μακροοικονομικά μεγέθη της περιοχής και η επίπτωση στην ενδοχώρα του είναι αρκετά σημαντική. Συγκεκριμένα υπολογίζεται ότι το φορτίο που διακινείται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αντιστοιχεί περίπου στο 40% του Ακαθάριστου Προϊόντος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είναι το δεύτερο μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο μετά το λεκανοπέδιο της Αττικής και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατέχει προνομιακή θέση στην εξυπηρέτηση της αγοράς αυτής.

Στην έντονα ανταγωνιστική αγορά των μεταφορτώσεων, η Θεσσαλονίκη κατέχει μικρό μερίδιο συμμετοχής, παρουσιάζει όμως μια δυναμική είσοδο από το 2004 και μετά. Η απόκλιση της Θεσσαλονίκης από το θαλάσσιο δρόμο Γιβραλτάρ - Σουέζ αποτελεί μειονέκτημα στην προσπάθεια του λιμανιού να κερδίσει μερίδιο στην αγορά transhipment της Μεσογείου. Η εγγύτητα του λιμανιού όμως στη Μ. Θάλασσα δίνει ένα δυνάμει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Η εξέλιξη της μεταφορτωτικής κίνησης του Σ.ΕΜΠΟ παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

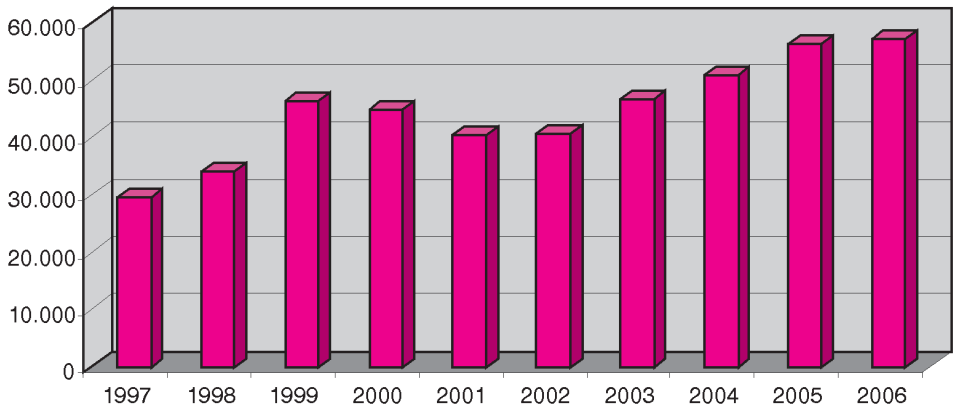
ΕΞΕΛΙΞΗ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ TEUs



Η αγορά των μεταφορτώσεων παρουσιάζει ιδιαίτερα ελαστική ζήτηση και αυτό είναι φανερό και από τις έντονες διαχρονικές αυξομειώσεις της ετήσιας κίνησης. Πάντως η τάση εμφανίζεται ανοδική.

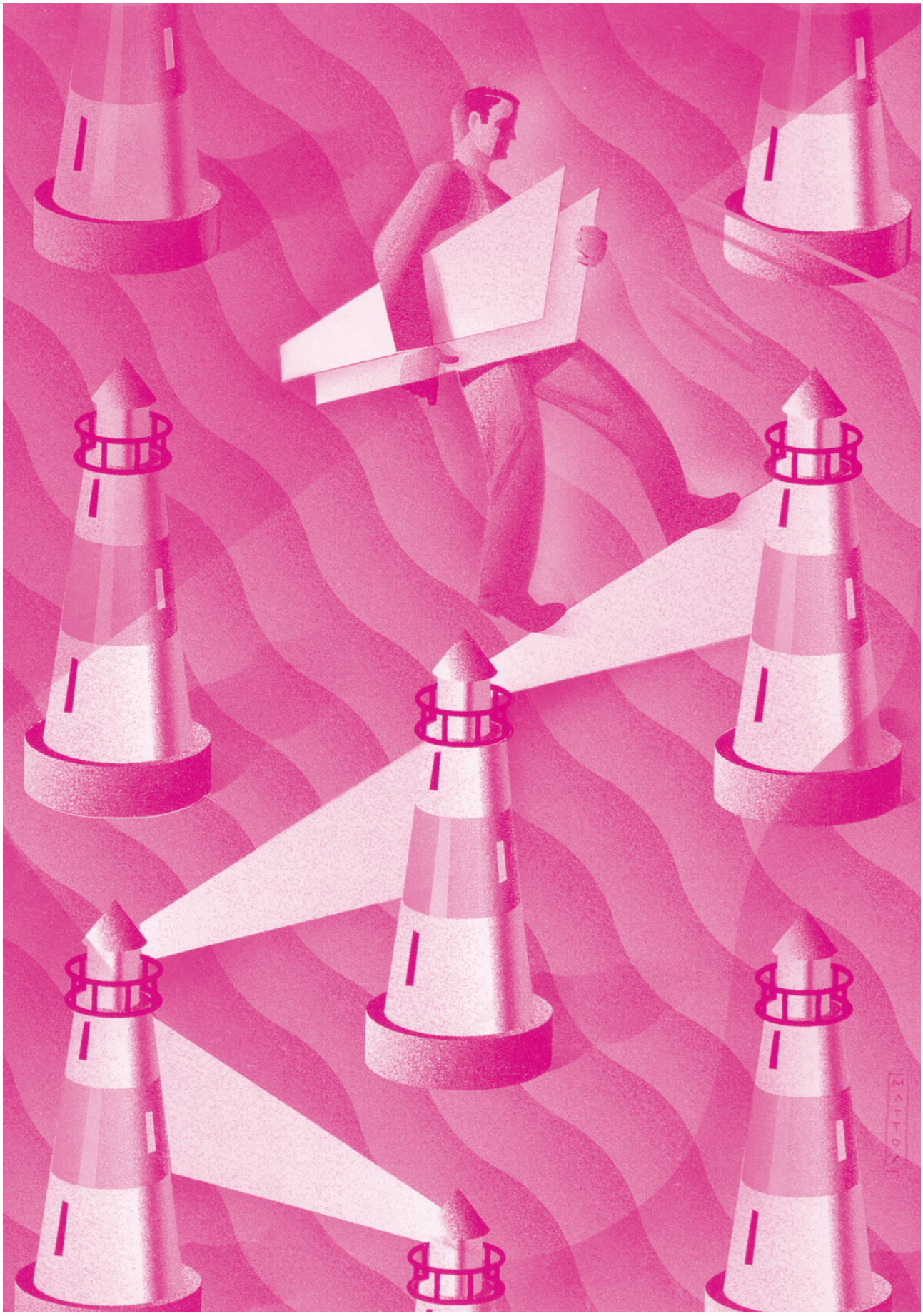
Αυτό που κάνει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μοναδικό στην Ελληνική λιμενική αγορά είναι το μερίδιό του στη διαμετακομιστική κίνηση της χώρας. Συγκεκριμένα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει γεωγραφικό πλεονέκτημα λόγω εγγύτητας στη Βαλκανική ενδοχώρα, στην Αν. Ευρώπη και στη Δυτ. Ασία, πλεονέκτημα που σε συνδυασμό με τα υπό ανάπτυξη Διευρωπαϊκά δίκτυα Βορρά και Νότου, τη σύνδεση με την Εγνατία Οδό και τη σιδηροδρομική υποδομή του λιμανιού, μπορούν να το καταστήσουν ιδανικό διαμετακομιστικό κέντρο. Αυτό αποδεικνύεται και από την διαχρονικά σταθερά ανοδική πορεία της διαμετακομιστικής κίνησης που διαχειρίζεται ο Σ.ΕΜΠΟ του Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ TEUs



Στην αγορά αυτή, το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Η γεωγραφική του θέση εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση στο δεύτερο μεγαλύτερο καταναλωτικό κέντρο της χώρας.
- Μετά την ολοκλήρωση του επενδυτικού του σχεδίου το τερματικό εμπορευματοκιβωτίων αποκτά τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων αφού το μέγιστο βάθος κρηπιδωμάτων αυξάνεται από 12 σε 15,8 μέτρα.
- Το μέγεθος της ζήτησης που εξυπηρετεί το τερματικό είναι αρκετά σημαντικό και παρουσιάζει σταθερά ανοδική πορεία.
- Το λιμάνι κατέχει μικρό μερίδιο στην αγορά των μεταφορτώσεων αλλά και δυναμική για τη διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου μετά τις επενδύσεις επέκτασης και εκβάθυνσης του τερματικού.
- Η αυξημένη του απόκλιση από την αγορά των μεταφορτώσεων της Μεσογείου κάνει δύσκολη την είσοδο του λιμανιού σε αυτή την αγορά. Αντίθετα, η γειτνίαση με τις περιοχές της Μ. Θάλασσας και η θέση του έξω από τα στενά του Βοσπόρου μπορεί να το καταστήσουν ελκυστικό κόμβο μεταφόρτωσης για φορτία που προέρχονται από ή προορίζονται για την περιοχή αυτή.
- Στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων και των Παρευξείνιων περιοχών το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει σχετικά υψηλό μερίδιο αγοράς σε σχέση με τα ανταγωνιστικά του στην περιοχή λιμάνια.
- Τα πλεονεκτήματα σύνδεσης του λιμανιού με τα χερσαία και εναέρια μέσα μεταφοράς, το καθιστούν σημαντικό κρίκο για διατροπικές και συνδυασμένες μεταφορές στην περιοχή και του προσδίδουν μια δυναμική συμμετοχής σε αλυσίδες logistics για τον εφοδιασμό των Βαλκανικών χωρών και των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης σε όρους διαμετακομιστικού εμπορίου.



5.2. Ιδιοκτησιακό καθεστώς του Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Η παραπάνω ανάλυση έδειξε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέσω του Σ.ΕΜΠΟ. δραστηριοποιείται σε τρεις διαφορετικές αγορές οι οποίες παρουσιάζουν τελείως διαφορετική μορφή και συνθήκες λειτουργίας. Σημαντικότερη αγορά εμφανίζεται να είναι αυτή του εγχώριου φορτίου που καθιστά το λιμάνι το κυριότερο του Βόρειου λιμενικού υποσυστήματος της Χώρας. Στις ανταγωνιστικές αγορές των μεταφορτώσεων και της διαμετακόμισης το λιμάνι εμφανίζει μια δυναμικά ανερχόμενη πορεία. Στις μεν μεταφορτώσεις η πορεία είναι αργή και υπόκειται στη έντονη ελαστικότητα που χαρακτηρίζει τη ζήτηση. Στη διαμετακόμιση τα πράγματα διαφοροποιούνται από το γεγονός ότι το λιμάνι διαθέτει την κατάλληλη υποδομή και το γεωγραφικό πλεονέκτημα που το θέτουν σε πλεονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστικών του.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, όπως προαναφέραμε και για την περίπτωση του Πειραιά, η μελέτη της διεθνούς εμπειρίας έδειξε ότι η αποδοτικότερη μορφή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις ξεχωριστές συνθήκες λειτουργίας κάθε λιμανιού.

Σε ό,τι αφορά στις αγορές της μεταφόρτωσης και της διαμετακόμισης η διεθνής πρακτική υιοθετεί διάφορες μορφές οργάνωσης. Ανεξάρτητα όμως από το ιδιοκτησιακό καθεστώς, το γεγονός ότι η αγορά είναι έντονα ανταγωνιστική, απαιτεί να υιοθετηθούν ευέλικτες μορφές ανταπόκρισης στις ανάγκες των πελατών και να υπάρχουν δυνατότητες ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων.

Επίσης, η εμπειρία σε παγκόσμιο επίπεδο, έδειξε ότι σχήματα τα οποία περιλαμβάνουν την ιδιωτική πρωτοβουλία μπορούν να βελτιώσουν τα αποτελέσματα σε ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις. Πέρα από αυτά, όμως, δεν αποκλείεται και η διατήρηση της λειτουργίας ενός δημοσίου σχήματος, εφόσον όμως αυτό είναι οργανωμένο με τέτοιο τρόπο και λειτουργεί με κατάλληλες διαδικασίες ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού.

Όσον αφορά την εγχώρια ζήτηση, το κυρίαρχο στοιχείο που εμφανίζεται είναι η ανελαστική ζήτηση που δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις εκμετάλλευσης του συγκριτικού πλεονεκτήματος από ιδιώτη επενδυτή.

Επομένως, ισχύει και για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης το συμπέρασμα ότι, όσον αφορά την διακίνηση των εγχώριων φορτίων τόσο η βιβλιογραφία, όσο και η διεθνής εμπειρία συνιστούν την αποφυγή ιδιωτικών σχημάτων στους λιμένες, εφόσον αυτοί λειτουργούν σε συνθήκες ανελαστικής ζήτησης, όπως αυτές του Πειραιά.

Εφόσον ο Σ.ΕΜΠΟ. της Θεσσαλονίκης, δραστηριοποιείται τόσο στην αγορά των μεταφορτώσεων και της διαμετακόμισης όσο και στην αγορά των εξαγωγών και εισαγωγών της εγχώριας οικονομίας, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα της κυριότητας των υποδομών αλλά και της διαχείρισης, μπορεί να αποτελέσει μια ενδεδειγμένη επιλογή, υπό την προϋπόθεση ότι θα συνεχιστεί, όπως προαναφέραμε

και για την περίπτωση του Σ.ΕΜΠΟ. του Πειραιά, η προσπάθεια βελτίωσης των υποδομών και της οργάνωσης, η αύξηση της παραγωγικότητας και η ανταπόκριση στο ανταγωνιστικό περιβάλλον που αναπτύσσεται στην περιοχή.

6. Συμπεράσματα

Όσον αφορά τον Ο.Λ.Π. Α.Ε.

Η δημιουργία και επέκταση μιας διεθνούς αγοράς λιμενικών υπηρεσιών συνδυάστηκε με την αυξανόμενη επιλογή ιδιωτικών σχημάτων σε ότι αφορά τις ρυθμιστικές λειτουργίες, την εκμετάλλευση των υποδομών ή τη διαχείριση των λιμανιών. Δεν έχει όμως γενικευτεί η ανάθεση σε ιδιώτες των δραστηριοτήτων αυτών, ενώ έχει αποδειχτεί η ικανότητα διαφόρων μορφών δημοσίων ρυθμιστικών και επιχειρηματικών σχημάτων να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες. Το παράδειγμα των σοβαρών ελλειμμάτων που εμφανίστηκαν στο ιστορικό πείραμα της πλήρους ιδιωτικοποίησης των λιμανιών στη Μ. Βρετανία, ενισχύει την παραπάνω θέση.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά δραστηριοποιείται πλέον κατά 56% των εργασιών του στην ανταγωνιστική αγορά των μεταφορτώσεων (transhipment) και κατά το υπόλοιπο στην αγορά των ελληνικών εισαγωγών και εξαγωγών. Πρόκειται για ένα λιμάνι με εμφανώς ανταγωνιστική γεωγραφική θέση στην Ανατολική Μεσόγειο, το οποίο μπορεί και οφείλει να αξιοποιήσει καλύτερα αυτή τη θέση, βελτιώνοντας τα πλεονεκτήματά του. Συγχρόνως αποτελεί το σημαντικότερο και μεγαλύτερο τερματικό διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, από το οποίο διέρχεται το μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου. Το σημερινό καθεστώς του Ο.Λ.Π. Α.Ε. δεν φαίνεται να αποτελεί ουσιαστικό ανασταλτικό παράγοντα στην διττή του αυτή δραστηριότητα και στην ανάπτυξη του λιμένα.

Ως επιχείρηση ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς παρουσιάζει αυτή την στιγμή δυο σημαντικά πλεονεκτήματα. Πρώτον, έχει δρομολογήσει ένα επενδυτικό πρόγραμμα το οποίο προβλέπεται να αυξήσει σημαντικά τον κύκλο εργασιών και την παραγωγικότητά του και δεύτερον, εμφανίζει μια υψηλή κερδοφορία η οποία έχει την δυνατότητα να συμβάλλει ουσιαστικά στη συνέχιση του επενδυτικού προγράμματος. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι αναγκαία και δυνατή μια σημαντική βελτίωση της λειτουργίας του Ο.Λ.Π. Α.Ε. και μια αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των πόρων που διαθέτει καθώς και του ανθρώπινου δυναμικού του.

Τέλος, για να επωμιστεί αποτελεσματικά το λιμάνι του Πειραιά, το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει σχετικά με την οικονομία της χώρας, της ευρύτερης περιοχής και την απασχόληση σε αυτήν, είναι αναγκαίο να υπάρξουν περαιτέρω βελτιώσεις στην διοίκηση, στην οργάνωση, στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση της επενδυτικής του πολιτικής.

Όσον αφορά τον Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θεωρείται το μεγαλύτερο στο Βόρειο Λιμενικό Υποσύστημα της χώρας τόσο λόγω της συ-

νολικής δυναμικότητάς του και του όγκου των φορτίων που διαχειρίζεται ετησίως όσο και λόγω της σημασίας του για την ευρύτερη περιοχή. Από το 1985 ως το 2001 το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμμετέχει με μέσο ποσοστό 13,05% στην εμπορευματική κίνηση της χώρας, ενώ το λιμάνι του Πειραιά με αντίστοιχο ποσοστό 11,08%.

Το λιμάνι δραστηριοποιείται στην εθνική ενδοχώρα με διαχρονικά αυξανόμενο όγκο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Το λιμάνι δραστηριοποιείται με ανοδικούς ρυθμούς και στην αγορά transit και transhipment, με χαρακτηριστική αύξηση της μεταφορτωτικής κίνησης κατά 450% από το 1997 έως το 2006, ενώ και η διαμετακομιστική κίνηση έχει σχεδόν διπλασιαστεί τα τελευταία 10 χρόνια.

Οι οικονομικές εξελίξεις στην περιοχή της Βορείου Ελλάδας και των Βαλκανικών χωρών και των Παρευξείνιων περιοχών φαίνεται να ευνοούν την πορεία εξέλιξης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Η είσοδος των γειτονικών χωρών Βουλγαρίας και Ρουμανίας στην ΕΕ αποτελεί μια μεγάλη ευκαιρία ένωσης της χώρας με την Ανατολική και την Κεντρική Ευρώπη στα πλαίσια συνδυασμένων μεταφορών. Η ανάπτυξη νέων αγορών στην ευρύτερη ενδοχώρα και η διασύνδεση της με τις Ευρωπαϊκές αλλά και τις Ασιατικές αγορές με χερσαίες και θαλάσσιες συνδέσεις μπορούν να αποτελέσουν ευκαιρίες για άνοιγμα του τερματικού εμπορευματοκιβωτίων σ' αυτές και την διεκδίκηση μεγαλύτερου όγκου φορτίου.

Ο Σ.ΕΜΠΟ φαίνεται να έχει διαβλέψει το ενδεχόμενο αυτό και να έχει προετοιμαστεί εγκαίρως, αυξάνοντας τη δυναμικότητά του.





Δραστηριότητες ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ

14 Μαΐου 2007.

Η Πανελλήνια Ένωση Φαρμακοποιών, σε συνεργασία με το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, διοργάνωσε στην Αθήνα ημερίδα με θέμα: *«Οι προοπτικές της Κοινωνικής Ασφάλισης σε Ελλάδα και Ευρώπη».* Η ημερίδα πραγματοποιήθηκε στο Πολιτιστικό Κέντρο Αθηναϊδα με κεντρικό εισηγητή τον Επιστημονικό Σύμβουλο του ΙΝΕ, Γ. Ρωμανιά.

16 Μαΐου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ σε συνεργασία με το Εργατικό Κέντρο Καστοριάς διοργάνωσαν ημερίδα, στην Καστοριά, με θέμα: *«Οι προοπτικές της Κοινωνικής Ασφάλισης σε Ελλάδα και Ευρώπη»* και κεντρικό εισηγητή τον Επιστημονικό Σύμβουλο του ΙΝΕ, Γ. Ρωμανιά.

17 Μαΐου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ σε συνεργασία με το Εργατικό Κέντρο Κοζάνης, διοργάνωσαν ημερίδα, στη Κοζάνη, με θέμα: *«Οι προοπτικές της Κοινωνικής Ασφάλισης σε Ελλάδα και Ευρώπη»* και κεντρικό εισηγητή τον Επιστημονικό Σύμβουλο του ΙΝΕ, Γ. Ρωμανιά.

18 Μαΐου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ σε συνεργασία με το Νομαρχιακό Παράρτημα της ΑΔΕΔΥ, στη Δράμα, διοργάνωσαν ημερίδα με θέμα: *«Οι προοπτικές της Κοινωνικής Ασφάλισης σε Ελλάδα και Ευρώπη»* και κεντρικό εισηγητή τον Επιστημονικό Σύμβουλο του ΙΝΕ, Γ. Ρωμανιά.

7 Ιουνίου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ συμμετείχε (Άντα Σταμάτη) σε εκδήλωση του ΙΕΚ Περιστερίου, με αφορμή την "ημέρα σταδιοδρομίας", με θέμα εισήγησης: *«Εργασιακά δικαιώματα»*.

11 Ιουνίου 2007.

Συμμετοχή του Δ. Κατσορίδα σε εκδήλωση στο Αγρίνιο για το καπνεργατικό ζήτημα, την οποία διοργάνωσε ο Δήμος Αγρινίου, με αφορμή την έκδοση του βιβλίου του Α. Μπαρχαμπά, *«Καπνεργάτες. Οι κυνηγοί του ονείρου».*

13 Ιουνίου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ σε συνεργασία με το Νομαρχιακό Παράρτημα της ΑΔΕΔΥ στα Ιωάννινα διοργάνωσαν ημερίδα με θέμα: *«Οι προοπτικές της Κοινωνικής Ασφάλισης σε Ελλάδα και Ευρώπη»* και κεντρικό εισηγητή τον Επιστημονικό Σύμβουλο του ΙΝΕ, Γ. Ρωμανιά.

16-15 Ιουνίου 2007.

Συμμετοχή του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ (Άντα Σταμάτη) σε συνάντηση-εκδήλωση του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εργασιακών σχέσεων, στις Βρυξέλες, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θέμα: *«Σύγχρονες εξελίξεις στις εργασιακές σχέσεις στην Ευρώπη».*

18 Ιουνίου 2007.

Το ΚΕΚ-ΙΝΕ/ΓΣΕΕ, Εταίρος Φορέας της Αναπτυξιακής Σύμπραξης **«Δίκτυο Προώθησης της Επιχειρηματικότητας»** (Κ.Π. EQUAL, Συντονιστής το ΚΕΚ ΓΣΕΒΕΕ), στο πλαίσιο του Έργου *«Ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων μέσω της δια βίου μάθησης σε θέματα επιχειρηματικότητας»* και ειδικότερα στο πλαίσιο της Εργασίας 25.1 *«Ευαισθητοποίηση και πληροφόρηση Π.Μ.Ε. με τη διοργάνωση εκδηλώσεων»*, διοργάνωσε (Ζαβιτσάνου Αδαμαντία), στην Αθήνα, Θεματικό Εργαστήριο-Workshop με θέμα: *«Παρουσίαση της Μεθοδολογίας και των Εργαλείων συνδυασμένης Συμβουλευτικής και Κατάρτισης σε θέματα Επιχειρηματικότητας, σε αντιπροσωπευτικούς φορείς των εργαζομένων, των εργοδοτών και των αυτοαπασχολούμενων σε Π.Μ.Ε».* Κατά τη διεξαγωγή του Workshop αναπτύχθηκαν οι εξής θεματικές:

- Μεθοδολογικά Ζητήματα Διερεύνησης Εκπαιδευτικών Αναγκών και Σχεδιασμού Προγραμμάτων Εκπαίδευσης Ενηλίκων
- Μεθοδολογία Συνδυασμένης Συμβουλευτικής & Κατάρτισης σε θέματα Επιχειρηματικότητας
- Εργαλεία Συμβουλευτικής σε θέματα επιχειρηματικότητας των Π.Μ.Ε.
- Ατομική Συμβουλευτική Επιχειρηματικότητας: Εργαλεία και Πιλοτική Εφαρμογή

Τα θέματα που αναπτύχθηκαν κέντρισαν το ενδιαφέρον των συμμετεχόντων και οδήγησαν στη γενική αποδοχή ότι το εργαστήριο που πραγματοποιήθηκε δεν αποτελεί παρά την αρχή ενός διαρκούς διαλόγου μεταξύ επιστημόνων, ειδικών και εμπειρογνωμόνων σε θέματα κατάρτισης και συμβουλευτικής στην επιχειρηματικότητα με στόχο την υιοθέτηση νέων μεθόδων και εργαλείων για την ενίσχυση και ανάπτυξη των επιχειρηματικών ικανοτήτων και δεξιοτήτων των εργαζομένων σε Π.Μ.Ε., την ισχυροποίηση της θέσης τους μέσα στην επιχείρηση και την ανάπτυξη επιχειρηματικού πνεύματος/κουλτούρας μέσα από κίνητρα επικοινωνίας και πληροφόρησης σε θέματα σύγχρονης επιχειρηματικότητας.

Στο Workshop συμμετείχαν εκπρόσωποι των εταίρων φορέων του Έργου (ΚΕΚ-ΙΝΕ/ΓΣΕΕ, ΓΣΕΒΕΕ, ΚΕΚ ΓΣΕΒΕΕ, Ομοσπονδία Ηλεκτροτεχνιτών Ελλάδας, ΕΚΕΠΙΣ, ΟΑΕΔ), καθώς και εργασιακοί σύμβουλοι των ΚΠΑ, οι οποίοι εφαρμόζουν πιλοτικά δράσεις συμβουλευτικής σε θέματα επιχειρηματικότητας.

27-28 Ιουνίου 2007.

Συμμετοχή της Άντας Σταμάτη σε συναντήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην Σόφια, στη Βουλγαρία (27/6) και στη Θεσσαλονίκη (28/6), στο πλαίσιο του προγράμματος «Άρτεμις», με θέμα: *«Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι επιπτώσεις της στις εργασιακές σχέσεις».*

4 Ιουλίου 2007.

Συμμετοχή του Επιστημονικού Σύμβουλου του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, Γ. Ρωμανιά, σε συνέντευξη τύπου, στο ξενοδοχείο ‘’Τιτάνια’’, την οποία διοργάνωσε η Εκτελεστική Επιτροπή και η Γραμματεία Γυναικών της ΑΔΕΔΥ, με θέμα: *«Όρια ηλικίας συνταξιοδότησης των γυναικών. Μύθος και πραγματικότητα».*

5 Ιουλίου 2007.

Συμμετοχή του Καθηγητή και Επιστημονικού Διευθυντή του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ, Σάββα Ρομπόλη, στην εκδήλωση του ΙΣΤΑΜΕ, στα Γιάννενα, με θέμα: *«Αγορά Εργασίας και Οικογενειακή Κοινωνική Πολιτική».*

10 Ιουλίου 2007.

Συμμετοχή του Επιστημονικού Συμβούλου του ΙΝΕ, Πέτρου Λινάρδου - Ρυλμόν, στην ημερίδα που διοργανώθηκε στην Αθήνα από το Κλαδικό ΙΝΕ Πετρελαίου & Χημικής Βιομηχανίας με θέμα: *«Το πετρελαϊκό κύκλωμα στην Ελλάδα. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς και οι αναπτυξιακές επιλογές».*

12 Ιουλίου 2007.

Το ΙΝΕ/ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ συμμετείχε (Α. Καψάλης) σε ημερίδα της Πανελλήνιας Ομοσπονδία Εργατοϋπαλλήλων Μετάλλου στην Αθήνα. Το θέμα της εισήγησής του ήταν *«Εργασιακές σχέσεις και ευέλικτες μορφές απασχόλησης στον κλάδο του Μετάλλου».*

