

Από το <http://portnet.gr/eidiseis-nautilia/16037-cosco-vs-.html>

## **COSCO vs ΟΛΘ και ΟΛΠ και οι απόψεις της Διοίκησης του ΟΛΘ**

*του Δημήτρη Μάρδα  
Καθηγητή Τμήματος Οικονομικών Επιστημών του ΑΠΘ*

Μετά τη Hewlett-Packard ένας δεύτερος οικονομικός κολοσσός, η εταιρία τηλεπικοινωνιών η ZTE, υπέγραψε συμφωνία διακίνησης των προϊόντων της μέσω της COSCO –που ελέγχει τους προβλήτες Ι και ΙΙ του λιμανιού του Πειραιά– σε 12 χώρες της Κεντρικής Ευρώπης. Οι διοικήσεις του προβλήτα Ι του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), βλέπουν την εκρηκτική άνοδο της COSCO ως απλοί θεατές, παρακολουθώντας έτσι στωϊκά, λόγω των φτωχών τους επιδόσεων σε τζίρους, τον αργό τους θάνατο!

Το λιμάνι του Πειραιά, λόγω γεωγραφικής θέσης, παίζει υποδεέστερο ρόλο σε σχέση με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πράγματι, το μέλλον του ΟΛΠ λόγω της δυναμικής της COSCO, και της δικής του σχετικής απραξίας, είναι μάλλον προδιαγεγραμμένο: Φαίνεται ότι θα παίζει το ρόλο μιας καλής αποθήκης των Κινέζων!

Το δεύτερο όμως μεγάλο λιμάνι της χώρας, διαθέτει πολλά περισσότερα πλεονεκτήματα σε σχέση με εκείνο του Πειραιά. Μπορεί να επιβιώσει, αρκεί να κάνει τα αυτονόητα.

Λόγω της γεωστρατηγικής του θέσης λοιπόν, στο κείμενο που ακολουθεί, επικεντρώνουμε την προσοχή μας στον ΟΛΘ, πραγματοποιώντας παράλληλα συγκρίσεις με τον προβλήτα Ι του ΟΛΠ –υπό τη διοίκηση Ανωμερίτη– και ιδίως με την COSCO.

Το 2013 ο ΟΛΘ κατέγραψε μια πτώση στο χύδην φορτίο (χύμα φορτίο υγρών εμπορευμάτων και ξηρού φορτίου) και μια ισχνή άνοδο στα 20ποδα κοντέινερς (TEUs) όπως και στο γενικό φορτίο. Ως προς τον προβλήτα Ι του ΟΛΠ, οι επιδόσεις παραμένουν καχεκτικές, σε σχέση με τις αντίστοιχες της COSCO. Αντίθετα η COSCO κατέγραψε για τέταρτη συνεχή χρονιά, μια θεαματική αύξηση του τζίρου της. (Βλ. Πίνακα 1).

Ως προς τον ΟΛΘ ειδικότερα, η σημερινή του εικόνα, δεν είναι η καλύτερη της τελευταίας περιόδου. Αναλυτικότερα, από το 2007 το χύδην φορτίο (η «ναυαρχίδα» του λιμανιού) παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις με πτωτικές τάσεις. Από την άλλη, ο μικρός αριθμός των κοντέινερς (TEUs) (όπως και των εμπορευματοκυβωτιών), αυξάνεται από το 2009 με ρυθμούς της τάξης του 1,1% – 12,9% (μετά τη θεαματική μείωση τους κατά 46% το 2008). Η αντίστοιχη άνοδος σε TEUs που καταγράφει η COSCO είναι της τάξης του 19,4% - 77,7% μετά το 2009. (Βλ. Πίνακα 1 και 2).

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, οι δηλώσεις του Πρόεδρου και Δ/ντος Συμβούλου του ΟΛΘ, του κ. Στ. Αγγελούδη στις 23/12/13, κατά τις οποίες το 2013 εκτιμάται ότι θα ήταν «η καλύτερη χρονιά για το λιμάνι από ιδρύσεως της Α.Ε., (από το 1999) καθώς θα έχει τον μεγαλύτερο τζίρο και το μεγαλύτερο οικονομικό όφελος», είναι μάλλον ατυχείς, ως προς τους τζίρους.

Βέβαια, αξίζει να τονιστεί το εξής, ως προς τα οικονομικά μεγέθη του ΟΛΘ. Υπό την πίεση της τρόικας, που οδήγησε στην εκλογίκευση των δαπανών όλων των ΔΕΚΟ και έχοντας σύμμαχο την νέα πολιτική μισθών, που ελάφρυνε τα διαχειριστικά

βάρη του λιμανιού, ο ΟΛΘ λειτουργεί χωρίς ελλείμματα και χρέη, παράγοντας από την άλλη κέρδη.

Το νοικοκύρεμα των οικονομικών του λιμανιού, όπως και η κερδοφορία του – στοιχεία που έχουν συμβάλει στη βράβευσή του από την ICAP– δεν οφείλονται όμως στην *εκρηχτική επέκτασή* του, αλλά στο γενικότερο συμμάζεμά του. Η επέκταση όμως κάθε λιμανιού αντανακλά και τον στρατηγικό τρόπο σκέψης της ηγεσίας του. Και εδώ ο ΟΛΘ, (όπως και ο προβλήτας Ι του ΟΛΠ) παρά τις πρόσφατες θετικές οικονομικές του επιδόσεις, φαίνεται να παρουσιάζει ένα κενό.

Πριν λίγο καιρό, τον Μάρτιο του 2013, μόλις συνδέθηκε το λιμάνι του Πειραιά με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, η γνωστή πολυεθνική εταιρία Hewlett-Packard, υπέγραψε με την COSCO, και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, συμφωνία μεταφοράς των προϊόντων της.

Ερώτηση: Μια τέτοια συμφωνία δε μπορούσε να υπογραφεί *έγκαιρα* από την ηγεσία του ΟΛΘ, όταν όλοι γνωρίζουμε ότι η μεταφορά προϊόντων προς τα Βαλκάνια-Κεντρική Ευρώπη μέσω Θεσσαλονίκης είναι συμφερότερη απ' ότι μέσω Πειραιά;

Σημειώνεται βέβαια, ότι η Διοίκηση του ΟΛΘ υπέγραψε, τρία χρόνια σχεδόν αφότου ανέλαβε(!), τον Ιανουάριο του 2014, συμφωνία με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη σιδηροδρομική σύνδεση Θεσ/νίκης με τα Βαλκάνια και την Τουρκία. Παράλληλα, αποφάσισε τη μείωση των ναύλων από το 2014, σε μια περίοδο όμως όπου η COSCO ετοιμάζεται να κάνει επενδύσεις της τάξης των 230 εκ ευρώ στον προβλήτα ΙΙΙ και να επεκταθεί στη διακίνηση και του χύδην φορτίου.

Παράγοντας που ερμηνεύει τις φτωχές επιδόσεις του ΟΛΘ (όπως και του προβλήτα Ι του ΟΛΠ) ως προς τους τζίρους, μετά το 2010 είναι, κατά πολλούς, η οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα. Βέβαια εδώ αξίζει να σημειώσουμε ότι κρίση αντιμετωπίζει μόνο η χώρα μας και όχι εκείνες των Βαλκανίων. Επίσης, καθώς οι προβλήτες υπό τον έλεγχο της COSCO ανήκουν γεωγραφικά στην Ελλάδα, θα περιμέναμε και εκεί παρόμοιες εξελίξεις. Κάτι όμως που δε συμβαίνει.

Όλες αυτές οι εύκολες ερμηνείες υποβαθμίζουν δυο στοιχεία: Πρώτο, τον **στρατηγικό τρόπο** σκέψης της Ανώτατης Διοίκησης και δεύτερο τις **ενδεχόμενες συνέπειες** που μπορεί να επιφέρει η όποια διαχρονική συρρίκνωση του ΟΛΘ και του ΟΛΠ, είτε σε *απόλυτα* είτε σε *σχετικά μεγέθη*.

- Ως προς το πρώτο στοιχείο, το ζήτημα που εύλογα τίθεται εδώ, αφορά όχι μόνο στον ΟΛΘ, και στον ΟΛΠ (προβλήτα Ι) αλλά πολλές Δημόσιες Επιχειρήσεις: Ειδικότερα, ένας νομικός, μηχανικός ή ακόμη οικονομολόγος, χωρίς τις απαραίτητες εξειδικευμένες γνώσεις και εμπειρία σχετικές με τις ανάγκες ενός λιμανιού ή μιας ΔΕΚΟ –έχει όμως επαρκή εμπειρία από θέσεις που κατείχε στο κράτος και στο Κόμμα για χρόνια– μπορεί να «απογειώσει» έναν οργανισμό; (βλ. αναλυτικότερα για τον ΟΛΘ: <http://www.iefimerida.gr/news/42493/o-στελιος-αγγελούδης-διευθυντής-του-γραφείου-του-ευάγγελου-βενιζέλου> και [http://www.thpa.gr/files/general/BoD\\_CVs.pdf](http://www.thpa.gr/files/general/BoD_CVs.pdf), και για τον ΟΛΠ <http://www.anomeritis.gr/> και <http://www.olp.gr/el/the-port-of-piraeus/management-board>). Αρκούν οι όποιες φιλότιμες προσπάθειες και η συχνά υπέρμετρη καταβολή εργασίας χωρίς τα ανωτέρω;

Όσο ο ΟΛΘ, (όπως και ο προβλήτας Ι του ΟΛΠ) αναπτύσσεται με ρυθμούς ετησίως της τάξης του 1-10%, ενώ η COSCO με ρυθμούς του 20%-80%, τόσο θα χάνει έδαφος, θα *απαξιώνεται* στα μάτια των επενδυτών και η χρηματιστηριακή του αξία δε θα είναι αυτή που πρέπει. Έτσι, όσο σέρνεται η διαδικασία της παραχώρησης ή πώλησης (η δεύτερη λύση δεν είναι η προσήκουσα) του ΟΛΘ, τόσο το λιμάνι θα

χάνει ό,τι συγκριτικά πλεονεκτήματα του απέμειναν, καθώς η COSCO με την επιθετική της τακτική, διαρκώς θα τα «ψαλιδίζει».

Έτσι, ο ΟΛΘ μπορεί να πάψει να προσελκύει το ενδιαφέρον στρατηγικών επενδυτών, ανταγωνιστών της COSCO ή μπορεί να παραχωρηθεί (ή το χειρότερο να πουληθεί) σε πολύ χαμηλή τιμή, λόγω της «ασφυξίας» που ήδη προκαλούν οι Κινέζοι, με την επεκτατική τους πολιτική.

- Ως προς το δεύτερο στοιχείο, που αναφέρεται στις ενδεχόμενες συνέπειες της *σχετικής* συρρίκνωσης του ΟΛΘ, (όπως και του προβλήτα I του ΟΛΠ), αυτό θέτει τον εξής προβληματισμό: Η όλη κατάσταση, όπως σκιαγραφήθηκε, με τις **καθυστερήσεις** που σημειώνονται ως προς την πώληση/παραχώρηση του ΟΛΘ, είναι δυνατόν να έχει, όπως τονίστηκε, δυσμενέστατο αντίκτυπο στην **τιμή πώλησης** ή το **τίμημα παραχώρησης** του. Κάτι τέτοιο, θα μπορούσε αντανακλαστικά να φέρει ενδεχομένως στη μνήμη μας τα όσα υποστήριξε ο οικονομολόγος νομπελίστας Ζ. Τσίγκλιτς, ο οποίος τόνισε ότι: «Οι εθνικοί ηγέτες πανευτυχώς ξεπουλούν τις εταιρίες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και ύδατος...θα μπορούσες να δεις πώς ανοίγουν τα μάτια τους, με την προσδοκία της μίζας του 10%, που θα καταβληθεί σε λογαριασμό τους σε μια τράπεζα της Ελβετίας», απλά και μόνο γιατί οδήγησαν στην απαξίωση της εθνικής περιουσίας ή ακριβέστερα όπως χαρακτηριστικά σημειώνει, «πειδή ξύρισαν κάτι δις από την τιμή πώλησης εθνικών περιουσιακών στοιχείων...» (Βλ. <http://www.gregpalast.com/the-globalizer-who-came-in-from-the-cold/>).

Η «Διοίκηση είναι τέχνη», έλεγε ο Σωκράτης, ενώ οι Διοικητές, οι Πρόεδροι και οι Διευθύνοντες Σύμβουλοι των Δημοσίων επιχειρήσεων, αντανακλούν εύλογα το ήθος, τις αξίες και τις αρχές των πολιτικών τους μεντόρων!

**Πίνακας 1.** Αριθμός κοντέινερς (TEU's) σε Προβλήτα II & III της COSCO, σε προβλήτα I του ΟΛΠ και σε ΟΛΘ, όπως και χύδην-γενικό φορτίο σε τόνους, σε ΟΛΘ

	2007	2008	2009 <sup>α</sup>	2010	2011	2012	2013
COSCO			300.000	684.000	1.188.100	2.110.000	2.520.000
ΟΛΠ	1.373.100	433.600	664.900	513.300	365.600	625.900	644.000
ΟΛΘ	<b>447.211</b>	238.940	270.181	273.282	295.870	317.900	332.310
ΟΛΘ: Χύδην φορτίο και Γενικό φορτίο	<b>18.827.651</b>	16.041.842	14.963.214	16.127.224	13.708.313	14.515.326	12.983.332

Σημείωση.

(α) Το 2008 η COSCO PACIFIC LIMITED υπέγραψε με τον ΟΛΠ την Σύμβαση Παραχώρησης 35 χρόνων για τους Προβλήτες II και III.

**Πίνακας 2.** ΟΛΘ: Ποσοστιαία αύξηση ή μείωση διαφόρων μεγεθών από 2010-2013 (% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά<sup>(α)</sup>)

	2010	2011	2012	2013
Κοντέινερς (TEU's)	<b>1,1</b>	<b>8,2</b>	<b>7,4</b>	1,3
Χύδην φορτίο	<b>7,9</b>	<b>-21,4</b>	<b>10,4</b>	<b>-14,9</b>
Γενικό φορτίο	<b>7,5</b>	<b>5,9</b>	<b>-4,5</b>	<b>1,8</b>
Αριθμός πλοίων	<b>4,0</b>	<b>-0,8</b>	<b>-10,9</b>	<b>2,7</b>
Αριθμός επιβατών	<b>-39</b>	<b>-40,6</b>	<b>-19,9</b>	<b>-22,0</b>

Σημείωση

(α) η νέα Διοίκηση ανέλαβε στα μέσα του 2010

Πηγή:

Στατιστικά στοιχεία ΟΛΘ

## Οι απόψεις της Διοίκησης του ΟΛΘ

Μια εβδομάδα μετά την παρουσίαση των ανωτέρω στοιχείων (βλ.

<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26510&subid=2&pubid=113242248>)

ο Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος του ΟΛΘ, ο κος Αγγελούδης, σε συνέντευξή του,

(βλ. <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113246030>)

τόνισε μεταξύ άλλων τα ακόλουθα:

«Η είσοδος των ιδιωτών επενδυτών στο λιμάνι έχει ήδη καθυστερήσει και έπρεπε να είχε συμβεί εδώ και χρόνια...»(!!!). Στην ουσία συμφωνεί απόλυτα με τα όσα υποστηρίζαμε μια εβδομάδα πριν. Εμείς όμως προχωρήσαμε ένα ακόμη βήμα, δίνοντας τις ερμηνείες αυτής της καθυστέρησης, που σύμφωνα με τον Ζ. Στίγκλιτς δεν είναι και τόσο αθώες!

Ο κος Αγγελούδης αναφέρεται επίσης στο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΘ χωρίς να δίνει συγκεκριμένα στοιχεία ικανά να εξυπηρετούσαν τις συγκρίσεις με τις επενδύσεις των 230 εκ ευρώ στον Προβλήτα ΙΙΙ της COSCO για το 2014. Σημειώνει τέλος ότι οι επενδύσεις στον 6<sup>ο</sup> προβλήτα του ΟΛΘ –που προβάλλονται από τότε που ανέλαβε αυτή γη Διοίκηση– θα δρομολογηθούν από τον νέο επενδυτή!!! Με τι τρόπο όμως θα δεσμευθεί για κάτι τέτοιο;

Τονίζει τις πρόσφατες διαπραγματεύσεις ΟΛΘ-ΤΡΑΙΝΟΣΕ, κάτι που το επισημάναμε και εμείς στο άρθρο μας. Δεν αναφέρεται όμως στις καθυστερήσεις της Διοίκησης, (που ανέλαβε το 2010) ως προς τις διαπραγματεύσεις αυτές, με συνέπεια η COSCO να αποκτήσει ένα καθαρό προβάδισμα έναντι του ΟΛΘ, εξαιτίας της ταχύτητας με την οποία κινήθηκε (βλ. συμβάσεις COSCO-ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που εξυπηρετούν τη Hewlett-Packard και της ZTE).

Ως προς τους τζίρους του ΟΛΘ, ενώ παρουσιάζεται μια ειδυλλιακή εικόνα σε τμήμα της συνέντευξης για **μέρος** της δραστηριότητας του λιμανιού, σε άλλο τμήμα της επισημαίνεται ότι ο κύκλος των εργασιών του τελικά μειώθηκε από **52,8 εκ ευρώ**, το 2012, σε **51,5 εκ. ευρώ** το 2013. (Μείωση κατά 2,5% σε σχέση με το 2012). Άρα τα συμπεράσματα του ως προς τις **φτωχές επιδόσεις** του λιμανιού, δε διαφέρουν στην ουσία από τα δικά μας. Αντίθετα ευθυγραμμίζονται με τις θέσεις μας.

Ως προς τον κύκλο εργασιών, να υπενθυμίσουμε ότι λίγους μήνες πριν στις 23/12/13, ο κος Αγγελούδης εκτιμούσε ότι το 2013 θα ήταν «η καλύτερη χρονιά για το λιμάνι από ιδρύσεως της Α.Ε.,...»! Η ανωτέρω μείωση κατά 2,5% απλά δείχνει ότι οι εκτιμήσεις του Προέδρου ήταν λάθος!

Τα κέρδη όμως αυξήθηκαν. Η αύξηση των κερδών, δεν οφείλεται όμως στην **εκρηκτική άνοδο** του τζίρου, αλλά στο γενικότερο διαχειριστικό του συμμάζεμα και στις μειώσεις των μισθών των εργαζομένων του. Να σημειωθεί ότι κατά το πρώτο εννεάμηνο του από το 2012 ο ΟΛΘ περιόρισε τις δαπάνες του κατά 24,47%, λόγω της μείωσης των αμοιβών του τακτικού και λιμενεργατικού προσωπικού.

Ο ΟΛΘ όπως τονίζει ο κος Αγγελούδης «είναι από τις πιο υγιείς επιχειρήσεις» –που γίνεται βέβαια όλο και μικρότερη– καθώς κατέγραψε, με μειωμένους τζίρους σε σχέση με το 2012, αύξηση 10% στα λειτουργικά του κέρδη, έχει μηδαμινό δανεισμό και αποθεματικά περίπου 100 εκ. ευρώ. Ουδείς αμφισβήτησε τα ανωτέρω, κάτι που δεν αποφύγαμε να αναφέρουμε (ως προς τα κέρδη) κι εμείς. Θα έπρεπε όμως για να

είναι πιο ακριβής ο Πρόεδρος του ΟΛΘ, να τόνιζε το αυτονόητο, άσχετα αν αποτελεί και στοιχείο δυσάρεστης αυτοκριτικής:

Αναλυτικότερα, όπως σημειώσαμε στο άρθρο μας, υπάρχει ένα κενό στρατηγικής, που αντανακλάται στη **συρρίκνωση** του ΟΛΘ, είτε σε απόλυτα είτε σε σχετικά μεγέθη, καθώς, εκτός των παραγόντων που συνδέονται με τον τρόπο της διοίκησης του λιμανιού, η COSCO με την επιθετική της τακτική, διαρκώς «ψαλιδίζει» ό,τι πλεονεκτήματα του απέμειναν.

Κλείνοντας, θεωρούμε ότι η συνέντευξη του προέδρου του ΟΛΘ και Αγγελούδη, που χαρακτηρίζεται από μεθοδολογικά λάθη –αφού εξετάζει το λιμάνι της Θεσ/νίκης σαν νησίδα εν μέσω πελάγους, αγνοώντας λοιπόν τη δυναμική της COSCO– απλά επιβεβαιώνει τα δικά μας συμπεράσματα, που εύλογα δεν μπορεί να τα αμφισβητήσει!.