

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ



**Το Λιμάνι του Πειραιά
στην ευρωπαϊκή λιμενική αγορά**

Μια πρόταση αναπτυξιακής προοπτικής

*Συνοπτικά σημεία της εισήγησης
του κ. Γιώργου Ανωμερίτη
στη σύσκεψη των Επιμελητηρίων Πειραιά*

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

17 Φεβρουαρίου 2014

1. Το Λιμάνι Πειραιά είναι ένα λιμάνι μεγάλων μεγεθών.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι του κόσμου και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης. Με έκταση κρηπιδοτοίχων 44 χλμ, διαθέτει εγκαταστάσεις που καλύπτουν χερσαίους λιμενικούς χώρους σε 4 Δήμους: Πειραιά, Κερασινίου – Δραπετσώνας, Περάματος και Σαλαμίνας. Εξυπηρετεί ετησίως 40.000 αφιξοαναχωρήσεις πλοίων, 15.000.000 επιβάτες, 3.000.000 οχήματα, 500.000 οχήματα – εμπορεύματα (car-terminal) και 3.160.000 εμπορευματοκιβώτια (ΟΛΠ Α.Ε. και ΣΕΠ Α.Ε.) και πάνω από 2.300.000 τουρίστες κρουαζιέρας.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα λιμάνι πολυσύνθετων δραστηριοτήτων: Ασκεί έργο σε 7 κλάδους λιμενικής δραστηριότητας: (α) Ακτοπλοΐα, (β) Κρουαζιέρα, (γ) Car-terminal, (δ) Ro-Ro, (ε) εμπορευματοκιβώτια, (στ) ναυπηγοεπισκευή και (ζ) περιβαλλοντικές και εφοδιαστικές υπηρεσίες. Αποτελεί το κύριο λιμάνι της ακτοπλοΐας, συνδέοντας την ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά, το κύριο λιμάνι εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων της χώρας (πάνω από 55%), το κύριο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (90%), το κύριο λιμάνι car – terminal (95%) της χώρας.

Είναι το μόνο λιμάνι που προσφέρει όλες τις ζητούμενες λιμενικές υπηρεσίες: παροχή νερού, ναυτιλιακά καύσιμα, υποδοχή στερεών και υγρών λυμμάτων, υποδοχή κατάλοιπων πετρελαίου, ηλεκτρικό ρεύμα, οπτική ίνα και internet, τροφοεφόδια, επισκευές, περιβαλλοντικές υπηρεσίες και είναι πλήρως συνδεδεμένο σε όλες τις δραστηριότητές του με σύγχρονα συστήματα πληροφορικής.

Το λιμάνι του Πειραιά, είναι το μόνο μεγάλο λιμάνι της Μεσογείου, το οποίο έχει πιστοποιηθεί από την ESPO και τους

Lloyd's ως **Οικολογικό Λιμάνι (ECOPORT)**. Εφαρμόζει 15 συνεχή και ανανεούμενα προγράμματα προστασίας περιβάλλοντος για το χερσαίο, θαλάσσιο και αέριο χώρο ελέγχου του, κόστους 2.224.000 ευρώ.

Το λιμάνι του Πειραιά, υπό τη διαχείριση του ΟΛΠ Α.Ε. είναι από τις λίγες επιχειρήσεις της χώρας που **λειτουργεί 365 ημέρες το χρόνο, σε 24ωρη συνεχή λειτουργία**, εφαρμόζοντας όλους τους κοινοτικούς και εθνικούς κανόνες **Διαφάνειας**.

2. Το Λιμάνι του Πειραιά είναι ένα λιμάνι δημόσιας εξουσίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Όπως σε όλα τα λιμάνια **ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος του ανήκουν στο Δημόσιο**. Με Σύμβαση Παραχώρησης (Ν.3654/2008) η διαχείριση και η εκμετάλλευση των χώρων που του παραχωρήθηκαν στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς **ιδρύθηκε από τον Ελευθέριο Βενιζέλο, το 1930**. Ιδρύθηκε ως **Αρχή Λιμένος** το 1950 (Ν.1559/1950), μετασχηματίσθηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία το 1999 (Ν.2688/1999), εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών το 2003, πουλώντας στο ευρύ επενδυτικό κοινό το 25,86 % των μετοχών του, ενώ το 2012 το Δημόσιο εισέφερε στο ΤΑΙΠΕΔ το 74,14% των μετοχών που κατείχε.

Ο ΟΛΠ Α.Ε. αποτελεί στην ουσία διφυή νομική προσωπικότητα: Είναι ταυτόχρονα και Επιχείρηση και Αρχή μέσω της οποίας ή σε συνδυασμό με άλλες δημόσιες Αρχές ασκεί δημόσια εξουσία (ελεύθερες ζώνες, τελωνειακές, λιμενικές, υγειονομικές, πυροσβεστικές, πύλες εισόδου – εξόδου στην χώρα, ασφάλειας, περιβάλλοντος, ρυμούλκησης, ναυαγίων κ.α.) **Αποτελεί στην πράξη την κυρίαρχη Ρυθμιστική Αρχή του χώρου ευθύνης του**, όπως προκύπτει και από τον πιο

πρόσφατο νόμο (Ν. 3755/2009) για την παραχώρηση ορισμένων Προβλητών στη ΣΕΠ Α.Ε.

3. Το Λιμάνι Πειραιά είναι το Εθνικό Λιμάνι της Χώρας.

Το λιμάνι του Πειραιά από υπολιμεναρχείο της Ύδρας το 1836, μετατράπηκε σταδιακά στο κύριο λιμάνι της χώρας. Από τοπικό λιμάνι (1830 – 1930) μετατράπηκε με την ίδρυση του ΟΛΠ στο μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι της χώρας, το οποίο συνέτεινε στην αναβίωση του Πειραιά και τη μετατροπή του σε βιομηχανικό κέντρο της χώρας. **Αποτελεί το ναυτιλιακό κέντρο της πρωτοπόρας παγκοσμίως ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας**, στο οποίο έχουν την έδρα τους οι 900 περίπου ναυτιλιακές εταιρείες του Ν.2687/1953 και Ν.27/1975. Το 60% των εισαγωγών – εξαγωγών της χώρας διακινούνται από το λιμάνι του Πειραιά. Το σύνολο των τεράστιων εγκαταστάσεων του (υποδομές και μηχανήματα) κατασκευάστηκαν με δημόσιους πόρους, ίδια κεφάλαια του ΟΛΠ Α.Ε. και κοινοτικούς πόρους. Εάν ιδιωτικοποιηθεί κατά 100%, τότε θα απωλεσθεί για 40 χρόνια μια μοναδική για τη χώρα τεχνογνωσία. Το λιμάνι του Πειραιά έχει διπλάσιο κύκλο εργασιών από όλα αθροιστικά τα μεγάλα λιμάνια της χώρας!

4. Ευρωπαϊκό Λιμενικό Σύστημα.

Ο ΟΛΠ Α.Ε. αποτελεί έναν από τους 265 κύριους λιμενικούς διαχειριστές της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας. Είναι μέλος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), της Ένωσης Λιμένων Ευρώπης (ΕΣΠΟ) και της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου (MedCruise).

Ο ΟΛΠ Α.Ε. αποτελεί μέρος του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος και οι όποιες αποφάσεις λαμβάνονται ή θα ληφθούν θα πρέπει να είναι συμβατές με τις βασικές αρχές του κοινοτικού κεκτημένου. Η αρχή της αποδοτικότητας, του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της προστασίας του περιβάλλοντος αποτελούν την πεμπτουςία των αρχών του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος. Σύμφωνα δε με τον υπό ψήφιση, κατά την Ελληνική Προεδρία, νέο Κανονισμό για την αγορά λιμενικών υπηρεσιών, σε κάθε μεγάλο λιμάνι θα πρέπει να δημιουργηθούν **Ανεξάρτητη Αρχή Λιμένος (ή σε επίπεδο χώρας), **Εποπτικό Συμβούλιο Χρηστών**, ενώ θα πρέπει να δραστηριοποιούνται σε κάθε λιμάνι τουλάχιστον δυο διαχειριστές και πολλοί χρήστες. Δεν είναι νοητό, ούτε η λειτουργία του ως Κρατικού Μονοπωλίου, ούτε ως ιδιωτικού Μονοπωλίου.**

Τα λιμάνια στην Ενωμένη Ευρώπη, έχουν ποικίλες νομικές μορφές, κυρίως όμως αυτή της Ανώνυμης Εταιρείας. Από άποψη μετοχικής σύνθεσης είναι:

- κατά 90% δημόσιου χαρακτήρα
- κατά 7% πλήρως κρατικά και
- κατά 3% πλήρως ιδιωτικά.

Στα δημοσίου χαρακτήρα λιμάνια μέτοχοι είναι το Κράτος, η Αυτοδιοίκηση, τα Επιμελητήρια και φορείς και χρήστες του χώρου των Logistics και της Ναυτιλίας.

Στα δημόσιας λειτουργίας λιμάνια δραστηριότητες ή χερσαίοι χώροι παραχωρούνται με μακροχρόνιες Συμβάσεις Παραχώρησης από το Δημόσιο προς τους λιμενικούς διαχειριστές.

Το ευρωπαϊκό μοντέλο λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας αποτελεί το μόνο πρότυπο στο οποίο μπορεί

να προσαρμοσθεί το υπό μεταρρύθμιση λιμενικό σύστημα της χώρας.

5. Το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα

Το **Εθνικό Λιμενικό Σύστημα**, σύμφωνα και με τις απόψεις της ΕΛΙΜΕ, **οφείλει** μετά τον ανασχηματισμό του 2001 σε λιμάνια Α.Ε., Δημοτικά και Περιφερειακά, **να μεταρρυθμισθεί στη βάση και του πρόσφατου νόμου (Ν.4150/2013)**, ο οποίος μεν ψηφίσθηκε, αλλά δεν εφαρμόζεται. Σύμφωνα με τις προτάσεις της ΕΛΙΜΕ, των διεθνών Συμβούλων της Κυβέρνησης (σχέδιο Poseidon 2012), αλλά και όρων του Μνημονίου ΙΙ οφείλουμε με στόχο την αξιοποίησή του να μεταρρυθμίσουμε το λιμενικό σύστημα με νέες εταιρείες holding, νέες Α.Ε. στα μεγάλα λιμάνια, συνενώσεις, clusters, νέους θεσμούς όπως αυτό της Ανεξάρτητης Αρχής Λιμένων κ.λ.π.

Η συνολική μεταρρύθμιση του ελληνικού λιμενικού συστήματος θα δώσει νέες αξίες και προοπτικές Ανάπτυξης. **Χωρίς μεταρρυθμίσεις στη συνολική λειτουργία των λιμένων και των διαχειριστών, η οποιαδήποτε ιδιωτικοποίηση θα προσφέρει ελάχιστα έσοδα στο ΤΑΙΠΕΔ και μηδενική συμβολή στην ανάπτυξη της χώρας.**

6. ΟΛΠ.Α.Ε.: Ένα μεγάλο οικονομικό μέγεθος

Ο **ΟΛΠ Α.Ε.** διανύει την τέταρτη χρονιά κερδών μετά τις **εξελίξεις του 2009**. Με τζίρο 115 εκ. ευρώ, ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα 960 εκ. ευρώ, είδε πρόσφατα, παρά τις ποικίλες πιέσεις να του εγκρίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η κατασκευή του νότιου λιμένα κρουαζιέρας δαπάνης 120 εκ. ευρώ με 95% κοινοτική συμμετοχή, η οποία αποτελεί και το υψηλότερο

ποσοστό συμμετοχής που έχει δοθεί ποτέ στην Ενωμένη Ευρώπη.

Ο ΟΛΠ Α.Ε. έχει προχωρήσει σε **322 Συμβάσεις Παραχώρησης** (λύματα, ναυτιλιακά καύσιμα, απόβλητα, χώροι εκμετάλλευσης κ.α.) με πιο σημαντική την Παραχώρηση του Προβλήτα II και του ανατολικού Προβλήτα III (εμπορευματοκιβώτια) στη ΣΕΠ Α.Ε. για επενδύσεις σε υποδομές και μηχανήματα ύψους 340 εκ. Ήδη η επένδυση αυτή ολοκληρώνεται. Ο ΟΛΠ Α.Ε., παρά τα όποια τυχόν νομικής φύσεως θέματα, προχώρησε σε σχέδιο Β' τροποποίησης της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, για νέες επενδύσεις ύψους 240 εκ. ευρώ για την κατασκευή του δυτικού Προβλήτα III και του Προβλήτα Πετρελαιοειδών. Σύμφωνα με τους διεθνείς οικονομικούς συμβούλους και το έγγραφο της Ελληνικής Δημοκρατίας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG Comp) η **Καθαρή Παρούσα Αξία (ΚΠΑ), των παραχωρήσεων του ΟΛΠ Α.Ε. ανέρχεται σε 678-1.013 εκατ. ευρώ** αναλόγως του σεναρίου υποθέσεων, έναντι 478 εκ. ευρώ της ΚΠΑ του ελάχιστου εγγυημένου ανταλλάγματος του 2009. **Σημειώνεται ότι με βάση τη νέα προωθούμενη Συμφωνία, η δυναμικότητα των Προβλητών II και III αυξάνεται από 3.400.000 TEU (κιβώτια) σε 6.200.000 TEU με εγγυημένο το 4.750.000 TEU και ελάχιστο εγγυημένο τα 3.083.000 TEU, παραμένοντος σταθερού του ποσοστού ενοικίου επί του τζίρου στο 24,50% από το 2017. (Σήμερα είναι 21,50%).**

Η σημερινή αξία του ΟΛΠ Α.Ε. βάσει δυο διαφορετικών παραδοσιακών μεθόδων αποτίμησης ανέρχεται σε **1.150 εκ. ευρώ** χωρίς υπεραξίες και επενδύσεις τρίτων μέσω μερικών παραχωρήσεων, με νεώτερη εκτίμηση τα 1,85 δισ. ευρώ.

Σημειώνεται ότι **οι κοινοτικές επιχορηγήσεις στον ΟΛΠ Α.Ε.**, οι οποίες θα χαρακτηρισθούν ως κρατικές ενισχύσεις και θα αναζητηθούν **ανέρχονται σε 285.000.000 ευρώ.**

7. Αττικό Λιμενικό Σύστημα

Σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 39 και 40 του Ν.4150/2013 που ψήφισε η παρούσα Κυβέρνηση, πρέπει να δημιουργηθεί το **“Αττικό Λιμενικό Σύστημα”**, η συγχώνευση δηλαδή στον εισηγμένο στο ΧΑΑ ΟΛΠ Α.Ε. των λιμένων της Αττικής, Ελευσίνα Α.Ε., Ραφήνα Α.Ε. και Λαύριο Α.Ε. Η ενεργοποίηση των πιο πάνω άρθρων οδηγεί σε νέες αξίες και Αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου, η οποία κατά την άποψή μου πρέπει να γίνει πριν από οποιαδήποτε ιδιωτικοποίηση, ώστε να μεγεθυνθεί ακόμα πιο πολύ η αξία του ΟΛΠ Α.Ε.

8. Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ψήφισε το νέο Κανονισμό για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (TEN-T) και το νέο Ταμείο “Συνδέοντας την Ευρώπη” **με προϋπολογισμό 23 δισ. ευρώ**, στο οποίο Δίκτυο και Ταμείο **έχει πλέον ενταχθεί και το Λιμάνι του Πειραιά** και επομένως θα μπορεί **μέχρι το 2030** να χρηματοδοτείται για νέα σημαντικά έργα υποδομών.

9. Λιμάνια και πόλεις.

Η Ελλάδα λόγω της πολυνησιακής επικράτειάς της αποτελεί την πλέον πολυπληθή λιμενική περιφέρεια της Ευρώπης. Οι 800 περίπου μικροί και μεγάλοι λιμένες της διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την εσωτερική αγορά και τον τουρισμό και σημαντικό στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Νότιας Ευρώπης.

Τα λιμάνια αποτελούν μηχανές ανάπτυξης, γι’ αυτό απαιτείται συνολικός και συλλογικός σχεδιασμός, αν θέλουμε να μεγιστοποιήσουμε τις πολυτροπικές δυνατότητές τους.

Αποτελούν κόμβους των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (TEN-T) και ισχυρούς πυλώνες στήριξης των πολιτικών νησιωτικότητας. Δεν είναι νοητό να αντιμετωπίζονται ως εισπρακτικοί μηχανισμοί, ούτε όμως και ως εργαλεία επίλυσης τοπικών συμφερόντων.

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και οι Περιφέρειες αποτελούν τη βάση της λειτουργίας της Δημοκρατίας και της Ανάπτυξης της Χώρας. Ειδικότερα για τα θέματα των τοπικών υποθέσεων, οι ΟΤΑ έχουν προβάδισμα έναντι της Κεντρικής Διοίκησης, η οποία πλέον περιορίζεται μόνο στον έλεγχο νομιμότητας των πράξεών τους. **Η Περιφερειακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση οφείλουν να συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο και στη διοίκηση των Οργανισμών Λιμένων, χωρίς φυσικά να παρεμβαίνουν στην επιχειρηματική τους λειτουργία.**

Σε ολόκληρη την Ευρώπη αλλά και την Ελλάδα τα λιμάνια βρίσκονται στις θαλάσσιες παρυφές των πόλεων. Οι περισσότερες πόλεις αναπτύχθηκαν χάρις στη ναυτιλία και τα λιμάνια τους. Η μεγέθυνση όμως σήμερα των Πόλεων ως Αστικών Κέντρων και των Λιμένων ως κόμβων Δικτύων έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα, τα οποία όμως μπορούν να αντιμετωπισθούν μόνο συναινετικά. **Πόλη και Λιμάνι αποτελούν διαφορετικές νομικές και οικονομικές προσωπικότητες, οφείλουν να λειτουργούν συντονισμένα και συναινετικά** για την εξυπηρέτηση της Εθνικής οικονομίας και των τοπικών – περιφερειακών κοινωνιών, στα πλαίσια πάντα των κανόνων μιας ενιαίας ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής. **Το οικονομικά ορθό χωρίς το συλλογικό των κοινωνικών σχέσεων δε μπορεί να γίνει αποδεκτό σε τομείς αυξημένης εθνικής και κοινωνικής συνευθύνης.**

10. Η μεταρρυθμιστική μεταβολή του ελληνικού λιμενικού συστήματος οφείλει να λαμβάνει ως σταθερές τις ακόλουθες θέσεις:

- Τα λιμάνια και οι χερσαίοι τους χώροι αποτελούν **δημόσια περιουσία.**
- **Οι φορείς διαχείρισης των λιμανιών αποτελούν ιδιαίτερες νομικές προσωπικότητες, οι οποίοι στα πλαίσια των διεθνών, ευρωπαϊκών και εσωτερικών κανόνων δικαίου ασκούν με σύγχρονα και αποτελεσματικά μέσα τη λιμενική διακυβέρνηση.**
- **Μέτοχοι των φορέων διαχείρισης των λιμένων είναι το δημόσιο κατά πλειοψηφία, η Αυτοδιοίκηση, τα Επιμελητήρια, οι χρήστες των λιμανιών και οι φορείς και επιχειρήσεις της ναυτιλίας.**
- **Οι λιμενικοί φορείς λειτουργούν πάντα με κανόνες εταιρικής διακυβέρνησης, οι δε χώροι και τομείς δραστηριότητάς τους μπορούν να παραχωρούνται σε περισσότερους του ενός χρήστες, στα πλαίσια των Κοινοτικών Κανονισμών, με Συμβάσεις Παραχωρήσεων, με σεβασμό στις Αρχές Διαφάνειας και Αγοράς.**
- **Πόλη, χρήστες και λιμενική επιχείρηση οφείλουν να συνεργάζονται μέσα από σύγχρονα εταιρικά όργανα διοίκησης (Εταιρίες) κάτω από την παρακολούθηση «Ανεξάρτητης Εποπτικής Αρχής».**
- **Οι λιμενικές επιχειρήσεις, στα πλαίσια και της εταιρικής κοινωνικής τους ευθύνης, οφείλουν να αποδίδουν ένα ποσοστό των κερδών τους στα θεσμικά όργανα της Πόλης, καθορισμένο ενιαία για όλες τις πόλεις στα όρια των οποίων λειτουργούν λιμενικές εγκαταστάσεις με Απόφαση της Κεντρικής Διοίκησης.**

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα προσφέρει μεγάλες επενδυτικές ευκαιρίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ιδιαίτερα στους τομείς μεταφοράς φορτίων, επιβατών, και κρουαζιέρας. Η θέση της χώρας και της κάθε πόλης χωριστά, στα λιμενικά δίκτυα, όπως και η νησιωτικότητά της, αποτελούν παράγοντες προσέλκυσης επενδύσεων, οι οποίες μέσω των λιμενικών υποδομών θα ενεργήσουν πολλαπλασιαστικά και για την πόλη και για την χώρα.

11. Το θεσμικό πλαίσιο της Κρίσης – Ιδιωτικοποιήσεις

Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα έθεσε πολλές φορές το θέμα των μεταρρυθμίσεων και ιδιωτικοποιήσεων στο τραπέζι του διαλόγου με την τρόικα και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το ιστορικό των αποφάσεων των Μνημονίων είναι το ακόλουθο:

A.: Μνημόνιο I (N.3845/2010).

- Προτάθηκε από την τρόικα η πώληση του 74,14% των μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε.
- Μετά από συνεξέταση των νομικών δυσκολιών, αποφασίσθηκε τελικά η πώληση του 23,86% των μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε.
- Στις διατάξεις του Ν.3845/2010 εμπεριέχονται τα ακόλουθα:

1.4.3 *“Το χαρτοφυλάκιο των λιμανιών θα αναδιοργανωθεί σε επί μέρους ομάδες, γεγονός που προϋποθέτει την ολοκλήρωση διαφόρων συγχωνεύσεων. Σχετικά με τον ΟΛΠ σχεδιάζεται η πώληση ποσοστού 23,1% των μετοχών του...”*

B.: Μνημόνιο II (N.3985/2011)

Στο Παράρτημα VI για το Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων (σελ.:692, 722, 723 ΦΕΚ) οι κρατικές επιχειρήσεις διακρίνονται σε (α) Πωλήσεις μεριδίων, (β) Παραχωρήσεις και (γ) Ακίνητη Περιουσία. Στο σημείο 2012 Q 3 ο ΟΛΠ αναφέρεται ως Λιμάνι

Πειραιώς στη στήλη **“Παραχωρήσεις”** και όχι **“Πωλήσεις”** με το σχόλιο *“Προσδιορισμός κατάλληλης πολιτικής. Καθιέρωση ρυθμιστικών αρχών έως το Σεπτέμβριο του 2012”*.

Γ.: Μνημόνιο III (N. 4093/2012)

Στο υποκεφάλαιο 6.3.2 με τίτλο *“Θαλάσσιες Δραστηριότητες στα Λιμάνια”* έχει συμπεριληφθεί η ακόλουθη πρόταση: *“Σε ευθυγράμμιση με τη νέα λιμενική πολιτική και το οργανωτικό μοντέλο για τα λιμάνια το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) καθορίζει μία συγκεκριμένη στρατηγική ιδιωτικοποίησης κυρίως μέσω παραχωρήσεων με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση των λιμένων (Φεβρουάριος 2013)”*.

Στον Πίνακα της σελ.:5633 ΦΕΚ του ίδιου Νόμου (ΦΕΚ Α΄ 222/12.11.2012) αναγράφεται στη στήλη του έτους **2014** ως σημείο 7 **“Αξιοποίηση ΟΛΠ, ΟΛΘ και περιφερειακών λιμένων”** χωρίς αναγραφή πώλησης ποσοστού μετοχών, όπως γράφεται για π.χ.: ΟΠΑΠ 33%, ΔΕΗ 17% ή της λέξης *“πώληση”* για άλλες επιχειρήσεις.

Είναι προφανές ότι στο Μνημόνιο III (N.4093/2012), ουδεμία συγκεκριμένη μνεία πώλησης μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε. καταγράφεται, όπως με ακρίβεια είχε καταγραφεί στο Μνημόνιο I (N.3845/2010). Όπως αντιθέτως, το Μνημόνιο III επιτάσσει ότι η ιδιωτικοποίηση θα πρέπει να γίνει κυρίως μέσω παραχωρήσεων.

12. Κρίση και Ιδιωτικοποιήσεις

Οι ιδιωτικοποιήσεις χρησιμοποιούνται ως ένας από τους τρόπους αποπληρωμής των δανειστών και το ΤΑΙΠΕΔ έχει αναλάβει τις σχετικές διαδικασίες.

Ειδικά όμως για τη λιμενική βιομηχανία, δεδομένου ότι τα «**λιμάνια αποτελούν μηχανές ανάπτυξης**» σύμφωνα με πρόσφατη φράση του Επιτρόπου Siim Kallas οι ιδιωτικοποιήσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη:

- το ευρωπαϊκό κεκτημένο και τους κανονισμούς της Ε.Ε.
- τις συνθήκες του ΧΑΑ.
- τις νομικές επιπλοκές που θα αναδυθούν λόγω “Αρχής Λιμένος”, αιγιαλού και παραλίας, προσχώσεων, και αρχαιολογικών χώρων.
- την έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος για τέτοιου είδους υποδομές κ.λ.π.

Οι επιλογές ιδιωτικοποίησης είναι θεωρητικά δυο:

- Η λύση της **πώλησης του συνόλου των μετοχών** της λιμενικής εταιρείας σε ιδιώτη.
- Η λύση των **παραχωρήσεων** υποδομών ή δραστηριοτήτων.

Η πρώτη λύση δεν εφαρμόζεται πλέον πουθενά, όχι μόνο σε ευρωπαϊκά λιμάνια, αλλά και παγκοσμίως. Και όπου εφαρμόστηκε (π.χ. στη Μ. Βρετανία επί Θάτσερ σε 3 λιμάνια) οδήγησε σε αποτυχία. Το αξίωμα ότι στα λιμάνια πρέπει να αποκλείεται το σχήμα του (κρατικού ή ιδιωτικού) μονοπωλίου ισχύει πλέον παγκοσμίως.

Οι επιλογές ιδιωτικοποίησης, οι οποίες μπορούν να προωθηθούν λόγω και της οικονομικής κρίσης και των δεσμεύσεων της χώρας πρέπει να συνδυάζουν τρεις συνθήκες:

- α. να εισφέρουν άμεσα έσοδα στο ΤΑΙΠΕΔ
- β. να στηρίζουν τις προοπτικές ανάπτυξης και
- γ. να είναι συμβατές με το εθνικό και κοινοτικό Δίκαιο

13. ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ

η οποία να ικανοποιεί και τις τρεις προηγούμενες συνθήκες.

1. Άμεση μεταρρύθμιση του ελληνικού λιμενικού συστήματος στα πλαίσια του άρθρου 39 του Ν.4150/2013 για τη δημιουργία Κεντρικών Λιμενικών Δικτύων

2. Αύξηση του ΜΚ του ΟΛΠ Α.Ε., σύμφωνα με το άρθρο 40 του Ν.4150/2013 και δημιουργία του Αττικού Λιμενικού Συστήματος

3. Πώληση του 23% (ή του 39% των νέων μετοχών) **των μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε.**, είτε μέσω ΧΑΑ είτε ως πακέτου με δικαιώματα μειοψηφίας, σε επενδυτές.

Η πώληση αυτή (α) θα αποφέρει άμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ **160.000.000 ευρώ** και (β) θα διατηρηθεί υπό τον δημόσιο έλεγχο το 51% των μετοχών τους.

4. Τιτλοποίηση εγγυημένων εσόδων από παραχωρήσεις ή έκδοση μετατρέψιμων ομολόγων.

Με βάση τις οικονομικές εκθέσεις που υπάρχουν η ΚΠΑ των παραχωρηθέντων στοιχείων από τον ΟΛΠ Α.Ε. ανέρχεται σε 678 – 1.013 εκατ. ευρώ. Αυτό σημαίνει δυνητικό **ελάχιστο έσοδο 231-336 εκ. ευρώ** για το απαισιόδοξο σενάριο, με ποσοστό πωληθέντος εγγυημένου εσόδου 60% και συντελεστή προεξόφλησης 11%.

5. Από το συνδυασμό των 3 και 4 προκύπτει, ότι διατηρώντας το 51% των μετοχών το ΤΑΙΠΕΔ θα μπορούσε να είχε έσοδα από τις πιο πάνω πράξεις 496.000.000

6. Μακροχρόνιες παραχωρήσεις και επενδύσεις σε ανωδομές και υπηρεσίες, οι οποίες με διατήρηση του υπάρχοντος εργασιακού περιβάλλοντος θα επιφέρει νέα

σημαντικά πρόσθετα έσοδα στο Δημόσιο, τον ΟΛΠ Α.Ε.
και το ΤΑΙΠΕΔ.

14. Ο Πειραιάς και το λιμάνι του προς το 2021

Όπως είναι γνωστό από το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ Α.Ε., το οποίο έχει εγκριθεί με μεγάλη πλειοψηφία από τους φορείς του Πειραιά το 2010 στοχεύει:

- α. Να συζεύξει την **Πόλη και το Λιμάνι** με νέους χώρους και δράσεις.
- β. Να ολοκληρώσει την **Πολιτιστική Ακτή Πειραιά** μέχρι το 2018, έναν χώρο 180.000 τ.μ. με μέτωπο θαλάσσιο, 3 Μουσεία, θεματικά πάρκα κ.α. και την υποθαλάσσια διάβαση που θα ενώνει την κρουαζιέρα και την Πειραιϊκή, με την Πολιτιστική Ακτή.
- γ. Να συνδιοργανώσει το 2015 την **Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας** και τις εκδηλώσεις με άξονα αυτήν, δεδομένου ότι ο Πειραιάς και το Λιμάνι του επελέγη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το 2015.
- δ. να βοηθήσει τους **Δήμους Πειραιά και Σαλαμίνας** να αναγνωρισθούν μέσα στο επόμενο έτος, ως **Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης του 2021**. Για το σκοπό αυτό ο ΟΛΠ Α.Ε. θα παραχωρήσει ολόκληρη την Κυνόσουρα για δημιουργία ιστορικού πάρκου.
- ε. Να συμμετάσχει στην προετοιμασία των εκδηλώσεων για την **επέτειο των 2.500 χρόνων από τη ναυμαχία της Σαλαμίνας το 2021** μέσω της εταιρείας ειδικού σκοπού, η οποία πρόκειται να συσταθεί.

Οι υποδομές και η προοπτική για το Λιμάνι, τόσο μέσω του αναπτυξιακού προγράμματος του ΟΛΠ Α.Ε., όσο και μέσω δημοσίων και κοινοτικών πόρων, **υπό την ενεργό συμμετοχή της Περιφέρειας Αττικής** για τα απαιτούμενα νέα έργα, μπορούν να δώσουν στον Πειραιά μια νέα προοπτική οικονομικής και πολιτιστικής Ανάπτυξης, η

οποία θα μεγιστοποιήσει αξίες και κοινωνικά οφέλη, στο Δημόσιο, τον ΟΛΠ Α.Ε., τους Δήμους και την ευρύτερη περιοχή.

Το Λιμάνι του Πειραιά είναι η διαχρονική έδρα της πρωτοπόρου ελληνικής ναυτιλίας, το κορυφαίο λιμάνι της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, το μεγάλο ιστορικό τοπίο της πόλης του Πειραιά, είναι ένα σύμβολο. Και τα σύμβολα ως γνωστόν δύσκολα αποτιμώνται με όρους μάλιστα συγκυριακούς.

Port Privatisation Options

Port Models	Port Regulator	Port Landowner	Port Operator
Public (7%)	Public	Public	Public
Private-I (88%)	Public	Public	Private
Private-II (2%)	Public	Private	Private
Private-III (3%)	Private	Private	Private

(100%)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ Ο.Λ.Π. Α.Ε. 2013

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ	5.741.167
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	1.856.519
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	45.076
ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΡΑΜΑ-ΣΑΛΑΜΙΝΑ	7.730.555
ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	15.373.317
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	2.296.457
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	17.669.774

ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΙΧ	1.476.231
ΦΟΡΤΗΓΑ	265.193
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	14.212
ΔΙΚΥΚΛΑ	793.771
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	2.549.407

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ (Τ.Ε.Υ.)	644.055
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ-ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (Οχήματα)	448.682

Πηγή: Ο.Λ.Π. Α.Ε.