



Κώστας Χλωμούδης,

Στη διάθεση των ενδιαφερομένων βρίσκεται από την Τετάρτη ολόκληρη η Πρόσκληση Ενδιαφέροντος την οποία συνέταξε το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων (ΤΑΙΠΕΔ) για την παραχώρηση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ).

Η Πρόσκληση Ενδιαφέροντος, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί επισήμως και αναρτήθηκε την Τετάρτη στην ιστοσελίδα TheSeaNation, προβλέπει τη διάθεση πακέτου μετοχών άνω του 51% και το οποίο μπορεί να φτάσει ως και το 74,14%. Η Πρόσκληση θα συζητηθεί αρχικά στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής και στη συνέχεια θα να προωθηθεί στην ολομέλεια του κοινοβουλίου προς ψήφιση. Πηγές από το ΤΑΙΠΕΔ έσπευσαν να δώσουν διευκρινίσεις αναφορικά με το Σχέδιο Πρόσκλησης Ενδιαφέροντος για τον ΟΛΠ. Σύμφωνα λοιπόν με τις πηγές αυτές, το κείμενο που παρουσίασε στις 15 Ιανουαρίου το TheSeaNation είναι "πολύ παλιό" διότι φέρει ημερομηνία Νοεμβρίου. Ο δε Υπουργός κος Βαρβιτσιώτη δήλωσε ότι:

"Θέλω να προσθέσω και κάτι ακόμα, επειδή διαβάζοντας τις εφημερίδες και τα sites και χθες και σήμερα υπάρχει δημοσίευση ενός σχεδίου για την αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι έχουμε αποφασίσει ότι θα προχωρήσουμε στην πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του ΟΛΠ., όμως δεν έχουμε καταλήξει και δεν έχει καταλήξει το ΤΑΙΠΕΔ, αν θέλει το 51%, το 67% ή το 74% και δεν έχει καταλήξει ακόμα ακριβώς και στο σχέδιο του expression of interest".

"Έχουμε κι την επόμενη βδομάδα συνάντηση και στο ΤΑΙΠΕΔ για να ολοκληρώσουμε αυτή την συζήτηση... Επίσης την άλλη βδομάδα και με την ευκαιρία της επίσκεψής μου στις Βρυξέλλες για την παρουσία της Προεδρίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα ξαναγίνει μια συζήτηση με τον Επίτροπο τον κύριο Αλμούνια σε ό,τι αφορά στην έγκριση από την DGcom της Συμβάσεως Cosco -ΟΛΠ για την επέκταση του Προβλήτα 3 και για τον φιλικό διακανονισμό. Γιατί θεωρούμε ότι ούτε αυτό πρέπει να μένει πίσω και οι όποιες αντιρρήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα πρέπει κάποια στιγμή να καμφθούνε. Δεν μπορώ να σας πω ότι αισθάνομαι δραματικά αισιόδοξος πάντως αισθάνομαι ότι υπάρχει ένα περιθώριο για μια πολιτική διαπραγμάτευση".

Σύμφωνα με την σχετική Πρόσκληση Ενδιαφέροντος, το ΤΑΙΠΕΔ θεωρεί ως σημείο εκκίνησης των προτάσεων που θα δεχθεί τα 250 εκατομμύρια ευρώ, ενώ ταυτόχρονα προβλέπει ότι η σχετική διαδικασία θα εξελιχθεί σε τρεις φάσεις, στην διάρκεια των οποίων το Ταμείο θα έχει και το αποκλειστικό δικαίωμα να αλλάξει όρους της σχετικής

σύμβασης διάθεσης.

Μια πρώτη αποτίμηση αυτής της Προσκήσεως, κρίνει ως ανεπαρκές το κείμενο για να ενσωματώσει δημιουργικά τις δυναμικές που αναπτύσσονται στη Λιμενική Βιομηχανία και αφήνει πολλές ασάφειες στις προδιαγραφές και τους όρους ιδιωτικοποίησης του μεγαλύτερου λιμένος της χώρας. Από την πρώτη ανάγνωση της σχετικής Πρόκλησης επιβεβαιώνεται η επιφύλαξη που είχαμε εκφράσει (πριν δέκα μήνες περίπου) σχετικά με την επάρκεια του ΤΑΙΠΕΔ να χειρισθεί ορθά και όπως θα ανέμενε κανείς το θέμα της ιδιωτικοποίησης του μεγαλύτερου λιμανιού της Ελλάδος. Βρίθει γκριζων ζωνών και προκαλεί πλήθος σοβαρών ερωτηματικών αν και κατά πόσο εξυπηρετεί το Δημόσιο Συμφέρον. Πολύ δε περισσότερο όταν εκτός από τα διαδικαστικά για την “αγοροπωλησία” δεν ενδιαφέρεται για να διασφαλισθεί το μέλλον του Λιμένα Πειραιά (είτε ως δημόσιος είτε ως ιδιωτικός), ωσάν το λιμάνι να μην εμπλέκεται με την παραγωγή και ενός ποσοστού “δημοσίου” αγαθού σχετιζόμενου με τις επιδράσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη και τις διάφορες “εξωτερικότητες” από τη λειτουργία του (θετικές και αρνητικές).

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ιδιωτικοποίηση έχει καθυστερήσει σημαντικά, παρ'όλο που το Μέγαρο Μαξίμου και το ΤΑΙΠΕΔ «πόνταραν» αυτά τα χρόνια σε αξιοσημείωτα εισπρακτικά οφέλη. Από την άλλη πλευρά, τόσο οι διοικήσεις ΟΛΠ και ΟΛΘ όσο και το ΠΑΣΟΚ εκφράζουν ενστάσεις γύρω από τη μέθοδο που προτάσσεται (πώληση μετοχών), υποστηρίζοντας ότι πρέπει να ακολουθηθεί το μοντέλο των παραχωρήσεων.

Το όλο ζήτημα περιπλέκεται περαιτέρω, καθώς η Ελλάδα ανέλαβε την ευρωπαϊκή προεδρία από τις αρχές του χρόνου, όπου στην ατζέντα περιλαμβάνεται και ο νέος κανονισμός για τη λιμενική πολιτική.

«Είναι λίγο οξύμωρο να δοθεί όλος ο Πειραιάς σε έναν ιδιώτη, όταν οι νέες ευρωπαϊκές οδηγίες μιλούν για πολλούς διαχειριστές και παρόχους στις λιμενικές υποδομές, αλλά και για τη σύσταση ρυθμιστικών αρχών», επισημαίνουν εδώ και καιρό πανεπιστημιακοί και τεχνοκράτες εξειδικευμένοι στην εξέλιξη της παγκόσμια λιμενικής βιομηχανίας και ιδιαιτέρως στα πλαίσια των πολιτικών της Ευρώπης.

Η λύση της πώλησης του συνόλου των μετοχών της λιμενικής εταιρείας σε ιδιώτη δεν εφαρμόζεται πλέον πουθενά, όχι μόνο σε ευρωπαϊκά λιμάνια, αλλά και παγκοσμίως. Και όπου εφαρμόστηκε όπως 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 παγκοσμίως. Αυτό συνδέεται με τον υπο έγκριση ευρωπαϊκό κανονισμό για την αγορά λιμενικών υπηρεσιών, που θα προβλέπει πως δεν μπορεί να υπάρχει ένας μόνο λειτουργός σε κάθε λιμενική υπηρεσία. Κανονισμός που θα ψηφισθεί κατά την Ελληνική Προεδρία και θα αναφέρει πως σε κάθε μεγάλο λιμάνι θα πρέπει να δημιουργηθούν Ανεξάρτητη Αρχή Λιμένος, Εποπτικό Συμβούλιο Χρηστών, ενώ θα πρέπει να δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δυο διαχειριστές και πολλοί χρήστες... Δεν θα είναι νοητή η λειτουργία του Λιμένος είτε ως Κρατικού Μονοπωλίου, είτε ως Ιδιωτικού Μονοπωλίου...

Η επεξεργασία του Κανονισμού, που προβλέπεται να ξεκινήσει να εφαρμόζεται από το 2015, έχει αρχίσει ήδη στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει μεγάλη σημασία για την χώρα μας, η οποία βρίσκεται στην διαδικασία ιδιωτικοποιήσεων του συνόλου των λιμανιών. Ο κος Βαρβιτσιώτης όμως στις χθεσινές του δηλώσεις προέβλεψε ότι δεν θα έχει ψηφιστεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μέχρι την ολοκλήρωση της θητείας του, τον Απρίλιο η πρόταση Κανονισμού για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Θα πρέπει να σημειωθεί, πάντως, ότι στο παρελθόν είχαν παρουσιαστεί δύο νομοθετικά

κείμενα για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και είχαν απορριφθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έχοντας προκαλέσει πολύπλευρες αντιδράσεις από εργαζόμενους και λιμάνια. Και τώρα έχουν αρχίσει να διαμορφώνονται αντίθετα και αντικρουόμενα συμφέροντα ανάμεσα στα «λόμπι», που έχουν άμεσο ενδιαφέρον για το θέμα, όπως οι λιμενικές αρχές (ESPO), ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών (FEPORT), πλοιοκτήτες (ECSA) και μεγάλες εταιρείες πλοίων- γραμμών. Όπως και να έχει, όμως, το νομοθετικό κείμενο (COM (2013) 296) παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον διότι καταγράφει την πολιτική βούληση της Κομισιόν στο θέμα της «απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών». Ιδιαίτερως, στο άρθρο 6 με τίτλο «Περιορισμοί στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών», στην παράγραφο 4 αναφέρει ενδιαφέροντα στοιχεία...

### **Το Ιστορικό των “μνημονίων”**

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:

Μνημόνιο Ι (Ν.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:

“...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...” Μνημόνιο ΙΙ (Ν.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”. Μνημόνιο ΙΙΙ (Ν. 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 μια 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 ΙΙΙ (Ν.4093/2012), ουδεμία συγκεκριμένη μνεία πώλησης μετοχών του ΟΛΠ Α.Ε. καταγράφεται, όπως με ακρίβεια είχε καταγραφεί στο Μνημόνιο Ι (Ν.3845/2010). Όπως αντιθέτως, το Μνημόνιο ΙΙΙ επιτάσσει ότι η ιδιωτικοποίηση θα πρέπει να γίνει κυρίως μέσω παραχωρήσεων.

### **Οι κυβερνητικές δράσεις, το σχέδιο “Ποσειδώνας”, η εξάδα των “συμβούλων” και το ΤΑΙΠΕΔ.**

Οι αρμόδιοι Υπουργοί και τα στελέχη της Τρόικας έχουν ευθύνη για την αδράνεια όλης αυτής της περιόδου. Ας μας πει κάποιος από το ΤΑΙΠΕΔ τι δουλειά έκαναν οι πάνω από πέντε σύμβουλοι που προσέλαβε το Ταμείο με σκοπό να εκφέρουν γνώμη περί της

"αξιοποίησης" των λιμένων. Όσο και να είναι δικαιολογημένο κάποιος να τρίβει τα μάτια του με το απίθανο αυτό αποτέλεσμα, δεν περιορίζεται η ευθύνη για όσους ανέθεσαν στο ΤΑΙΠΕΔ (!) την αρμοδιότητα να εκπονήσει επιχειρησιακό πρόγραμμα για την εθνική λιμενική οικονομία...

Γεγονός είναι ότι ο πολυσυζητημένος «Ποσειδώνας», δηλαδή το σχέδιο περί των λιμένων, παραμένει «στα βάθη των συρταριών» του συναρμόδιου κυβερνητικού επιτελείου χωρίς ουδείς να γνωρίζει, πλην ελαχίστων ίσως, τι πρότεινε ...

Λεπτομέρεια που ίσως αποδειχθεί σημαντική για όσους θέλουν να εμβαθύνουν στο παρασκήνιο της (τριετούς) προσπάθειας αξιοποίησης του ΟΛΠ, του ΟΛΘ και των άλλων λιμένων είναι, πως το ΤΑΙΠΕΔ στην προσπάθεια αξιοποίησης των λιμένων συνεπικουρεί ομάδα έξι συμβούλων. Το έργο του τεχνικού συμβούλου έχουν η γερμανική «Hpc Hamburg Port Consulting GmbH» και η «Marnet Ανώνυμη Τεχνική Εταιρεία». Η HPC είναι θυγατρική του ομίλου Hamburger Hafen und Logistik AG που λειτουργεί το λιμάνι του Αμβούργου. Νομικοί σύμβουλοι είναι η, επίσης, γερμανική «Freshfields Bruckhaus Deringer LLP» για το έργο του συμβούλου επί θεμάτων αλλοδαπού και ευρωπαϊκού δικαίου και η δικηγορική εταιρεία «Αλεξίου-Κοσμόπουλος Εταιρεία Δικηγόροι» για το έργο του συμβούλου επί θεμάτων ελληνικού δικαίου. Χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι είναι η Morgan Stanley και η Τράπεζα Πειραιώς.

Βασική συμβολή τους είναι η ιδέα για λύσεις τύπου "Master Concession", της λεγόμενης «μεγάλης παραχώρησης», δηλαδή την ενιαία παραχώρηση όλου του λιμένα δια της διαθέσεως του μετοχικού κεφαλαίου της ανώνυμης εταιρείας του Οργανισμού Λιμένος. Αυτή ήταν και η βασική ιδέα στην έκθεση που φέρεται να έχει κατατεθεί στον πρωθυπουργό Σαμαρά. Σε αυτήν την έκθεση απορρίπτεται η λύση των παραχωρήσεων επιμέρους δραστηριοτήτων, γίνεται παρουσίαση και των δυσκολιών που θα αντιμετωπίσει η κυβέρνηση, σε περίπτωση που αποφασίσει να πουλήσει το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών του ΟΛΠ. Ταυτοχρόνως αναδεικνύονται προβλήματα όπως το ενδεχόμενο περιορισμένης ανταπόκρισης ή πιθανό εμπόδιο από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην ανάλυσή τους τελικά φέρονται, συνεκτιμώντας τα θετικά και αρνητικά εναλλακτικών σχεδίων, να καταγράφουν τα ακόλουθα:

“...

Ø Ελλοχεύει ο κίνδυνος μη προώθησης της λειτουργίας τομέων χαμηλής αποδοτικότητας και, φυσικά, η κατάργηση επενδύσεων με κοινωνικό πρόσωπο.

Ø Σε περίπτωση, άλλου, πλην της Cosco, στρατηγικού επενδυτή, θα υπάρξουν σημαντικά προβλήματα με την υφιστάμενη Σύμβαση Παραχώρησης, καθώς θα υπάρξει μεταβολή συνθηκών στην ΟΛΠ Α.Ε.

Ø Σε πολιτικό επίπεδο, θα υπάρξουν αρνητικές κριτικές -ανεξαρτήτου τιμήματος- λόγω της παραχώρησης της πλειοψηφίας του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας σε μία εταιρεία ξένου κράτους.

Ø Η Κοινότητα θα κάνει ό,τι μπορεί για να αποτρέψει την πώληση των μετοχών, με το φόβο της αύξησης των εισαγωγών στην Ε.Ε., κατάργησης των ποσοτώσεων και, γενικότερα, αλλαγής στο status quo των παραδοσιακών δρόμων του εμπορίου, αφού η εταιρεία από την Κίνα θεωρείται ο πιθανότερος υποψήφιος αγοραστής - επενδυτής. (Η αναμενόμενη επόμενη στρατηγική κίνηση του παραπάνω επενδυτή θα πρέπει να θεωρείται η προσπάθεια μεταποίησης, δημιουργία υπεραξίας και εξασφάλισης της σφραγίδας -made in Europe-, με ό,τι αυτό για το εμπόριο και τις εξαγωγές της συνεπάγεται. Γενικότερα, όμως, από τις πρόσφατες επαφές σε υπουργικό επίπεδο με την Ε.Ε. προκύπτει το συμπέρασμα ότι η κοινότητα δεν απορρίπτει άμεσα το σενάριο της πώλησης των μετοχών.

Ø Οι αντιδράσεις του προσωπικού και σε αυτήν την περίπτωση θα είναι οξείες και θα πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα μέτρα για να μην έχουν πρόβλημα τροφοδοσίας και διακίνησης τα νησιά μας (16% του πληθυσμού της χώρας είναι ο νησιώτικος πληθυσμός).

Ø Η δυνατότητα της πολιτείας -ασκώντας έστω και ανεπίτρεπτα τα δικαιώματα της ιδιοκτησίας- να επεμβαίνει στη διαμόρφωση των τιμολογίων, κυρίως στην ακτοπλοΐα, παύει να υφίσταται.

Ø Η συνένωση των λιμένων Αττικής και οι εξ αυτής αναμενόμενες συνέργειες δεν μπορούν -για λόγους προφανείς- να προχωρήσουν πλέον.

Ø Η τιμή που θα επιτευχθεί, δεν μπορεί να είναι η βέλτιστη, αφού η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει και τις χρηματιστηριακές αξίες.

...”

### **Η Κριτική μας και οι προτάσεις μας**

Είναι προφανές πως ιδιαιτέρως για τον ΟΛΠ, αναφερόμαστε σήμερα πλέον σε ένα τελείως διαφορετικό λιμάνι από αυτό που γνωρίζαμε το 2008 σε πολλά επίπεδα. Αυτό είναι εμφανές και από μια απλή καταγραφή των δράσεων του.

Ο ΟΛΠ, μετά την παραχώρηση των προβλητών II και III του Σ.ΕΜΠΟ. στην Cosco, έχει μείνει μόνο με τον Προβλήτα I. Το νέο πλαίσιο λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, μετά την παραχώρηση του Προβλήτα II και του III στη ΣΕΠ Α.Ε. και τη μετεγκατάσταση του ΟΛΠ στον Προβλήτα I, οδήγησε, ήδη από τα τέλη του 2009, στην αναπροσαρμογή της στρατηγικής του Οργανισμού, με στόχο τη μείωση της εξάρτησης των αποτελεσμάτων της εταιρείας από τον τομέα αυτόν. Στο πλαίσιο αυτό, η στρατηγική του ΟΛΠ έχει μερικώς επαναπροσδιοριστεί και κινείται στους εξής άξονες: Ενίσχυση του τομέα διακίνησης

οχημάτων μέσω επενδύσεων στις υποδομές, καθώς και λειτουργικών αναδιαρθρώσεων, προκειμένου ο Πειραιάς να διατηρήσει την ηγετική του θέση ως κέντρο διακίνησης αυτοκινήτων στην ανατολική Μεσόγειο.

Ενίσχυση του τομέα κρουαζιέρας μέσω επενδύσεων στις υποδομές, καθώς και λειτουργικών αναδιαρθρώσεων, προκειμένου ο Πειραιάς να καταστεί το σημαντικότερο κέντρο κρουαζιέρας στην ανατολική Μεσόγειο.

Η εφαρμογή του στρατηγικού σχεδίου του Οργανισμού συνεχίστηκε και το 2013. Στον τομέα αυτοκινήτων, μετά τις λειτουργικές και οργανωτικές αναδιαρθρώσεις που ήδη εφαρμόστηκαν το προηγούμενο έτος και παρά τη συνεχιζόμενη μείωση εισαγωγής οχημάτων και την οικονομική κρίση των χωρών της ευρωπαϊκής Μεσογείου, η συνολική διακίνηση, για τρίτη συνεχή χρονιά από το 2010, κατέγραψε αύξηση. Στον τομέα κρουαζιέρας, συνεχίστηκαν οι επενδύσεις στις υποδομές και ανωδομές και, το 2013, ο νέος επιβατικός σταθμός «Θεμιστοκλέους» τέθηκε σχεδόν σε πλήρη λειτουργία, ενώ συνεχίζονται οι διεργασίες για την κατασκευή νέου προβλήτα κρουαζιερόπλοιων στον Αγ. Νικόλαο.

Ιστορικά, το μοντέλο της παραχώρησης λιμενικών δραστηριοτήτων -σχετικά πρόσφατο στη χώρα μας- υιοθετήθηκε ως ένα δόκιμο μοντέλο για την ανάπτυξη των λιμένων. Με την υλοποίηση της παραχώρησης, εξασφαλίζονται ξένες επενδύσεις σε υποδομές, χρηματοδοτήσεις των επενδύσεων χωρίς εγγυήσεις του ελληνικού Δημοσίου, προσελκύονται φορτία, επιτυγχάνονται αναπτυξιακοί και εισπρακτικοί στόχοι, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, ενισχύεται η τοπική και η εθνική οικονομία και, τέλος, εξυπηρετείται καλύτερα και οικονομικότερα ο καταναλωτής, ενώ δημιουργείται υπεραξία στον Οργανισμό.

Η παρούσα ηγεσία του ΟΛΠ δια του Γ. Ανωμερίτη παρουσίασε πριν λίγο καιρό πρόταση για την πώληση του 23% των μετοχών των ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε., είτε μέσω ΧΑΑ είτε ως πακέτου με δικαιώματα μειοψηφίας, σε επενδυτές προβαίνοντας μάλιστα στην εκτίμηση ότι θα αποφέρει άμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ 160 εκατ. ευρώ ενώ παράλληλα θα διατηρηθεί υπό τον δημόσιο έλεγχο το 51% των μετοχών τους.

Στον ίδιο καμβά ο κ. Ανωμερίτης προτείνει την παράλληλη τιτλοποίηση εγγυημένων εσόδων από παραχωρήσεις ή έκδοση μετατρέψιμων ομολόγων και με βάση τις σχετικά πρόσφατες δημόσιες δηλώσεις του «με βάση τις οικονομικές εκθέσεις που υπάρχουν η καθαρή παρούσα αξία των παραχωρηθέντων στοιχείων από τον ΟΛΠ Α.Ε. ανέρχεται μεταξύ 678 και 1.013 εκατ. ευρώ. Αυτό σημαίνει δυνητικό ελάχιστο έσοδο 231 έως 336 εκατ. ευρώ για το απαισιόδοξο σενάριο, με ποσοστό πωληθέντος εγγυημένου εσόδου 60% και συντελεστή προεξόφλησης 11%».

Ο κ. Ανωμερίτης, όπως έγινε γνωστό, έχει ήδη προωθήσει την σχετική πρόταση του προς το ΤΑΙΠΕΔ, επισημαίνοντας ότι ανάλογο σενάριο θα μπορούσε να ισχύσει και για τον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ).

«Με βάση τις οικονομικές εκθέσεις που υπάρχουν», είχε υποστηρίξει ο κ. Ανωμερίτης, «η καθαρή παρούσα αξία των παραχωρηθέντων στοιχείων από τον ΟΛΠ ανέρχεται μεταξύ 678 και 1.013 εκατ. ευρώ. Αυτό σημαίνει δυνητικό ελάχιστο έσοδο από 231 έως 336 εκατ. ευρώ για το απαισιόδοξο σενάριο, με ποσοστό πωληθέντος εγγυημένου εσόδου 60% και συντελεστή προεξόφλησης 11%». Στο πλαίσιο αυτό ο κ. Ανωμερίτης, πρότεινε τιτλοποίηση

μόνον του 60%, «ώστε να μην υπονομευτεί η κερδοφορία της εισηγμένης». Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι η πρόταση του κ. Ανωμερίτη προωθήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ προς την Τράπεζα της Ελλάδος για αξιολόγηση και έλεγχο των νούμερων που δίνει.

Η πρόταση λοιπόν του ΤΑΙΠΕΔ έχει ήδη ορθολογική και μελετημένη αντιπρόταση, που αντιμετωπίζουν τις αδυναμίες της δικής του μεθοδολογίας, τις οποίες διακρίνομαι με την δημοσίευση της “Πρόσκληση Ενδιαφέροντος” που μας απασχόλησε σε αυτό το σχόλιο.

Αρχικά το ΤΑΙΠΕΔ ζητά εγγυήσεις για ένα εκατομμύριο teus απο τον κάτοχο του πλειοψηφικού πακέτου, ενώ την ίδια στιγμή ΣΕΠ και ΟΛΠ έχουν σχεδόν τρία εκατομμύρια teus που διακινούν ετησίως από το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά. Και στο σημείο αυτό οι απαιτήσεις του ΤΑΙΠΕΔ κρίνονται πολύ χαμηλές και δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Σε κανένα σημείο της Πρόσκλησης δεν υπάρχει αναφορά σε επενδύσεις που θα πρέπει να κάνει ο τελικός αποδέκτης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών. Στην Πρόσκληση κυριολεκτικά δεν υπάρχει ούτε μια λέξη για επενδύσεις, με συνέπεια να δημιουργείται η αίσθηση πως το ΤΑΙΠΕΔ απλά “πουλάει”, χωρίς να μπορεί να διακρίνει ότι το μέλλον του λιμανιού είναι θέμα μείζονος σημασίας.

Όλα αυτά λαμβάνουν χώρα λίγους μήνες πριν τεθεί σε λειτουργία η συμμαχία στις θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων που έχει γίνει πλέον γνωστή ως δίκτυο P3 και αφορά τις Maersk, MSC και CMA CGM. Οι P3 εφόσον εξασφαλίσουν τις αναγκαίες εγκρίσεις από τις αρχές ανταγωνισμού σε Ευρώπη, Ασία και ΗΠΑ σχεδιάζουν να θέσουν σε ισχύ από το 2ο τρίμηνο του 2014 την κοινοπραξία τους στην οποία θα συμμετέχουν 255 πολύ μεγάλα πλοία με συνολική χωρητικότητα 2,6 εκατ. teu. Με δεδομένο ότι αυτά λειτουργούν ως τακτικά κυκλικά δρομολόγια ο καθορισμός των «στάσεων», των λιμανιών δηλαδή που θα πιάνουν θα γίνει τα αμέσως επόμενο διάστημα. Υπενθυμίζεται πως η μια εκ των τριών η MSC πραγματοποιεί τη συντριπτική πλειοψηφεία της συνολικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων του προβλήτα που ελέγχει ο ΟΛΠ και πολύ μεγάλο μέρος της κίνησης των άλλων δυο προβλητών που ελέγχει η Cosco.

Ο Κώστας Χλωμούδης είναι Καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Πειραιά