

Ελληνικά λιμάνια: ο δύσκολος δρόμος της ανταγωνιστικότητας

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
TECHNICAL UNIVERSITY OF DENMARK

Περίληψη

Τον Μάιο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (COM/2013/0296 final). Σχεδόν επτά χρόνια μετά την τραυματική απόρριψη του περιβόητου «λιμενικού πακέτου», η Ευρώπη, φαινομενικά τουλάχιστον, ξαναβρίσκει τον βηματισμό της στον λιμενικό τομέα.

Ένα μάθημα που μοιάζει να πήρε η Επιτροπή από το διπλό φιάσκο του 2003 και του 2006 είναι η απόρριψη του μοντέλου *one size fits all*, κάτι το οποίο θεωρήθηκε από πολλούς η κύρια αιτία της αποτυχίας τότε. Έτσι, αναγνωρίζει τώρα ότι ο λιμενικός τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τον τύπο και την οργάνωση. Κατά την Επιτροπή λοιπόν, ο προτεινόμενος Κανονισμός σέβεται αυτήν την ποικιλομορφία και δεν επιδιώκει να επιβάλει ένα ενιαίο μοντέλο για τους λιμένες. Βέβαια, το κατά πόσο αυτό ισχύει μένει να αποδειχθεί.

Πώς συνδέονται όλα αυτά με το θέμα της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών στην Ελλάδα και τις προοπτικές τους για το μέλλον; Δύσκολη ερώτηση, την οποία το άρθρο προσπαθεί να απαντήσει. Ήδη τη στιγμή σύνταξης του άρθρου, οι τελικές αποφάσεις της Κυβέρνησης για την τύχη των λιμανιών του Πειραιά (ΟΛΠ) και της Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) δεν είναι ακόμη γνωστές. Φημολογείται όμως έντονα εδώ και κάποιο καιρό ότι πρόθεση είναι το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) να πουλήσει το εναπομείναν συνολικό μετοχικό πακέτο του ΟΛΠ σε έναν αγοραστή και κάτι ανάλογο να προαλείφεται και για τον ΟΛΘ. Φημολογείται εξίσου έντονα ότι για τον ΟΛΠ ο αγοραστής αυτός θα είναι ο νυν πάροχος, η COSCO PACIFIC, η οποία στο σύντομο διάστημα της εδώ παρουσίας της έχει κατορθώσει να αυξήσει εντυπωσιακά την κίνηση στον Πειραιά σε επίπεδα άνω των 2 εκατ. TEU.

Η άποψη του γράφοντος ήταν και εξακολουθεί να είναι ότι το μοντέλο αυτό δεν πρέπει να επιλεγεί, και ότι πρέπει να προτιμηθεί το μοντέλο της παραχώρησης τμημάτων των λιμένων σε διαφορετικούς παρόχους. Διαφορετικά, τα ιδιωτικά μονοπώλια που θα εγκαθιδρυθούν δεν θα υπηρετήσουν αναγκαστικά το δημόσιο συμφέρον, ούτε το καθεστώς αυτό θα είναι αναγκαστικά συμβατό με την κοινοτική νομοθεσία. Η πρόσφατη εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις διαπραγματεύσεις μεταξύ ΟΛΠ και COSCO PACIFIC περί επέκτασης της μεταξύ τους σύμβασης δείχνει ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες ανταγωνισμού οι οποίοι πρέπει να τηρηθούν.

Βρισκόμαστε σε ένα κρίσιμο σημείο σε ό,τι αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών και η πορεία από εδώ και εμπρός εξαρτάται καθοριστικά από τις αποφάσεις που θα λάβουν τα αρμόδια θεσμικά όργανα.

Τον Μάιο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε πρόταση Κανονισμού για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (COM/2013/0296 final). Σχεδόν επτά χρόνια μετά την τραυματική απόρριψη του περιβόητου «λιμενικού πακέτου», η Ευρώπη, φαινομενικά τουλάχιστον, ξαναβρίσκει τον βηματισμό της στον λιμενικό τομέα.

Ένα μάθημα που μοιάζει να πήρε η Επιτροπή από το διπλό φιάσκο του 2003 και του 2006 είναι η απόρριψη του μοντέλου one size fits all, κάτι το οποίο θεωρήθηκε από πολλούς η κύρια αιτία της αποτυχίας τότε. Έτσι, αναγνωρίζει τώρα ότι ο λιμενικός τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τον τύπο και την οργάνωση. Κατά την Επιτροπή λοιπόν, ο προτεινόμενος Κανονισμός σέβεται αυτήν την ποικιλομορφία και δεν επιδιώκει να επιβάλει ένα ενιαίο μοντέλο για τους λιμένες. Βέβαια, το κατά πόσο αυτό ισχύει μένει να αποδειχθεί.

Η Επιτροπή, στην αιτιολογική έκθεση για τον Κανονισμό, αναγνωρίζει μια σειρά από προκλήσεις για τα λιμάνια. Η ανάγκη ανάπτυξης συνδέσεων με την ενδοχώρα προσδιορίζεται σαφώς ως βασική πρόκληση και έχει ήδη αντιμετωπιστεί μέσω της πολιτικής για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T). Επιπλέον, βασικά προβλήματα που αφορούν τους λιμένες που έχουν ενταχθεί στα TEN-T παραμένουν ανεπίλυτα. Σαν παράδειγμα, δεν προσφέρουν όλοι οι λιμένες των TEN-T το ίδιο υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Δεύτερον, το τρέχον πλαίσιο λιμενικής διακυβέρνησης δεν είναι πάντοτε αρκετά ελκυστικό για τους επενδυτές. Αυτό σχετίζεται με τις εξής πέντε βασικές προκλήσεις:

- (1) πολλές από τις λιμενικές υπηρεσίες υπόκεινται σε ασθενείς ανταγωνιστικές πιέσεις λόγω περιορισμών πρόσβασης στην αγορά,
- (2) τα μονοπώλια και τα ολιγοπώλια, παρόλο που δικαιολογούνται σε αρκετές περιπτώσεις, μπορεί να οδηγήσουν σε καταχρήσεις της αγοράς,
- (3) σε ορισμένους λιμένες, οι χρήστες αντιμετωπίζουν υψηλό διοικητικό φόρτο λόγω έλλειψης συντονισμού εντός των λιμένων,
- (4) οι ασαφείς χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών, των λιμενικών αρχών και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, και
- (5) η περιορισμένη αυτονομία των λιμένων ως προς τον καθορισμό τελών υποδομών και οι αδιαφανείς δεσμοί με το κόστος που συνδέεται με την πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές.

Στόχος του νέου Κανονισμού είναι η συμβολή στις προσπάθειες για μια πιο αποτελεσματική, διασυνδεδεμένη και βιώσιμη λειτουργία των TEN-T, μέσω της δημιουργίας ενός πλαισίου που θα βελτιώνει την απόδοση όλων των λιμένων και θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση των αλλαγών στις απαιτήσεις μεταφορών και εφοδιαστικής. Οι 319 λιμένες των TEN-T πρέπει να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, συνδράμοντας με αυτόν τον τρόπο στις βιώσιμες μεταφορές, ενός από τους βασικούς στόχους της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, και στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» για μια αποδοτική –από πλευράς πόρων– ανάπτυξη, η οποία θα τονώσει την αύξηση του όγκου του εμπορίου και της διακίνησης εμπορευμάτων.

Η πρωτοβουλία αυτή διασφαλίζει μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ νομοθετικής δράσης και χαλαρής προσέγγισης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον κοινωνικό διάλογο. Αποτελεί προϊόν της εντατικής διαβούλευσης με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, το οποίο επιτρέπει στον Κανονισμό να εστιαστεί σε μέτρα με υψηλή προστιθέμενη αξία για την ΕΕ. Κατά την Επιτροπή, ο Κανονισμός αυτός θα αποτρέψει την πρόσθετη επιβάρυνση των λιμένων που λειτουργούν ήδη αποτελεσματικά και θα δημιουργήσει κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε οι υπόλοιποι λιμένες να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις διαρθρωτικές δυσκολίες τους.

Πώς συνδέονται όλα αυτά με το θέμα της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών στην Ελλάδα και τις προοπτικές τους για το μέλλον; Δύσκολη ερώτηση, την οποία θα προσπαθήσω να απαντήσω γυρνώντας κάποια χρόνια πίσω.

Το φθινόπωρο του 1996 δόθηκε το πράσινο φως για την ουσιαστική έναρξη της συζήτησης για τη μετατροπή των δύο μεγάλων λιμανιών της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, μέχρι τότε νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ), σε ανώνυμες εταιρείες (ΑΕ). Την εποχή εκείνη έγινε κάτι παραπάνω από

σαφές ότι η επέκταση του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού και στον τομέα των λιμανιών θα ήταν μεγάλη πρόκληση για την Ελλάδα. Σαν παράδειγμα, η θέση του Πειραιά σε διακίνηση containers στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 24% στο διάστημα 1991-1996. Όμως, στο ίδιο διάστημα ο Πειραιάς έπεσε από το Νο. 4 στο Νο. 7 ανάμεσα στα μεσογειακά λιμάνια. Η πτώση αυτή οφειλόταν στο ότι η κίνηση των ανταγωνιστών αυξήθηκε πολύ περισσότερο από εκείνη του Πειραιά.

Το βασικό σκεπτικό για τη θεσμική μετεξέλιξη των δύο μεγάλων λιμανιών της χώρας ήταν ότι, ο κυριότερος ανασχετικός παράγοντας για την ανάπτυξή τους και την ανταγωνιστικότητά τους ήταν το θεσμικό τους πλαίσιο. Αναγνωρίστηκε από την Κυβέρνηση ότι η θεσμική αλλαγή δεν έπαιρνε αναβολή, μια και τα δύο λιμάνια είχαν γενικά θετική αναπτυξιακή δυναμική, ενώ αν καθυστερούσε, τα προβλήματα και οι αγκυλώσεις του μέχρι τούδε μοντέλου πιθανώς θα οδηγούσαν τα πράγματα σε μη αναστρέψιμες καταστάσεις.

Με το σκεπτικό αυτό, η Κυβέρνηση αποφάσισε ότι σε πρώτη φάση η μετατροπή των δύο λιμανιών σε ΑΕ ήταν απαραίτητη προϋπόθεση για μια θετική τους πορεία στο μέλλον. Βέβαια, αναγνωρίστηκε ότι αυτό θα ήταν μόνο το πρώτο βήμα, και ποτέ δεν υπήρξε η ψευδαίσθηση ότι η θεσμική αυτή μετατροπή θα έλυσε από μόνη της και αυτόματα όλα τα προβλήματα. Η λύση της μετατροπής σε ΑΕ προκρίθηκε ως η καλύτερη θεσμικά, τουλάχιστον σε πρώτη φάση.

Στις αρχές του 1997 ξεκίνησε διερευνητικά η διαδικασία μετατροπής σε ΑΕ και στα δύο λιμάνια, με διάφορες μελέτες, επιτροπές, συζητήσεις και διάλογο με τους εργαζομένους και γενικά με όλους τους εμπλεκόμενους. Η διαδικασία πήρε οριστική ώθηση την άνοιξη του 1998, όταν η Κυβέρνηση στο πλαίσιο της ΟΝΕ ανέλαβε τη δέσμευση να «ιδιωτικοποιήσει» μια σειρά από δημόσιους οργανισμούς, μεταξύ των οποίων και οι ΟΛΠ και ΟΛΘ. Και στις αρχές του 1999, ο Ν. 2688/1999 μετέτρεψε τους ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ΑΕ, με ημερομηνία έναρξης λειτουργίας την 1η Μαΐου του 1999.

Εν τω μεταξύ, τουλάχιστον για τον ΟΛΠ, μια γεύση τι σημαίνει διεθνής λιμενικός ανταγωνισμός είχε δοθεί από το 1997, με τη σύναψη συμφωνίας χρήσης του Πειραιά ως κόμβου μεταφόρτωσης από τις εταιρείες MSC και Norasia. Συμφωνία η οποία έβαλε τον Πειραιά στον χάρτη των hub ports της Ανατολικής Μεσογείου και συνετέλεσε, αυτή και οι μετέπειτα επεκτάσεις της (με μόνη την MSC) στην αλματώδη αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων διά μέσου του Πειραιά τα επόμενα χρόνια. Αναγκαία βήματα για την εξέλιξη αυτή ήταν, εκτός από τις λιμενικές υποδομές, και η παράλληλη τιμολογιακή και κανονιστική αναδιάρθρωση, μια και το μέχρι τότε σχετικό πλαίσιο δεν ευνοούσε τη σύναψη τέτοιων συμφωνιών. Υπόψη ότι, η συμφωνία αυτή συνήφθη όταν ακόμη ο ΟΛΠ ήταν ΝΠΔΔ, πράγμα το οποίο, τουλάχιστον υπό τη στενή έννοια, σημαίνει ότι το θεσμικό μοντέλο ενός λιμανιού δεν μπορεί να είναι από μόνο του ούτε αναγκαία ούτε ικανή συνθήκη για την ανταγωνιστικότητά του. Από την άλλη πλευρά, η ανάγκη εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων ήταν κάτι παραπάνω από εμφανής, εξ ου και η όλη συζήτηση περί ιδιωτικοποίησης.

Το 1999, έτος μετατροπής των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ΑΕ, δεν ήταν σαφές ούτε ποιο μοντέλο ιδιωτικοποίησης θα ακολουθούσε η Κυβέρνηση για τα δύο λιμάνια, ούτε αν το μοντέλο θα ήταν το ίδιο και για τα δύο λιμάνια. Δεν είχε τότε καν ξεκινήσει η αποτίμηση της περιουσιακής κατάστασης των δύο λιμανιών. Επίσης, μόλις τότε είχε αρχίσει και στα δύο λιμάνια η διαδικασία της κατάρτισης των στρατηγικών και επιχειρησιακών τους σχεδίων. Ο ΟΛΠ ξεκίνησε πρώτος τη διαδικασία αυτή το 1998, με την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για το έργο. Το έργο ανετέθη την άνοιξη του 1999 σε κοινοπραξία Ελλήνων και ξένων συμβούλων, μαζί με το έργο της κατάρτισης του οργανωτικού σχεδίου και της μελέτης ανάπλασης του επιβατικού λιμένα, και τελικά ολοκληρώθηκε το 2001.

Παρ' όλη την αρχική αβεβαιότητα για το μοντέλο ιδιωτικοποίησης των δύο λιμανιών, το πιο πιθανό σενάριο φαινόταν να είναι η πώληση μετοχών των δύο λιμανιών μέσω του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ). Άλλωστε, ο όρος «μετοχοποίηση» αναφερόταν ρητά σε διάφορα άρθρα του Ν. 2688 και το μοντέλο αυτό ήταν δοκιμασμένο, μια και το είχε ακολουθήσει η Κυβέρνηση και σε πολλές άλλες ΔΕΚΟ (ΟΤΕ και ΕΥΔΑΠ, μεταξύ άλλων). Όμως, η πιθανότητα αυτού του σεναρίου δεν εμπόδισε το ΥΠΕΘΟ να προτείνει, με τη βοήθεια των συμβούλων του, και ορισμένα εναλλακτικά μοντέλα ιδιωτικοποίησης, τουλάχιστο για τον ΟΛΠ. Έτσι, στο διάστημα 1999-2001 εξετάστηκαν στα σοβαρά τα εξής μοντέλα:

ΜΟΝΤΕΛΟ Α

Παραχώρηση της εκμετάλλευσης του container terminal του ΟΛΠ σε ιδιώτες, κατά το μοντέλο "landlord port" που εφαρμόζεται σε πολλά λιμάνια της Ευρώπης και του κόσμου. Το container terminal είναι η μονάδα που συνεισφέρει τουλάχιστο 70% στα ετήσια έσοδα του ΟΛΠ, δηλαδή το «φιλέτο» της εταιρείας. Η λύση αυτή τελικά απερρίφθη, κυρίως για τη μεγάλη αναστάτωση που θα προκαλούσε στα σωματεία εργαζομένων του ΟΛΠ.

ΜΟΝΤΕΛΟ Β

Θυγατροποίηση του container terminal του ΟΛΠ και εισαγωγή της θυγατρικής αυτής εταιρείας στο ΧΑΑ. Τελικά και αυτή απερρίφθη, διότι υπήρχε φόβος ότι ο υπόλοιπος ΟΛΠ θα γινόταν ελλειμματικός εάν αποσχίζονταν από αυτόν η πιο κερδοφόρα μονάδα του.

ΜΟΝΤΕΛΟ Γ

Εισαγωγή στο ΧΑΑ θυγατρικής εταιρείας του ΟΛΠ, η οποία θα ανελάμβανε τη διαχείριση και εκμετάλλευση των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, με τα πάγια να παραμένουν στη μητρική εταιρεία. Αν και φαινόταν ότι με αυτό το σχήμα θα προχωρούσαμε και αυτή η λύση τελικά απερρίφθη.

ΜΟΝΤΕΛΟ Δ

Εισαγωγή ολόκληρης της εταιρείας στο ΧΑΑ, όπως είχε ήδη αποφασιστεί και για τον ΟΛΘ. Αυτό ήταν το μοντέλο που τελικά προκρίθηκε. Έγινε σαφές από την Κυβέρνηση ότι θα γινόταν πώληση υφιστάμενων μετοχών, δηλαδή ότι η πρόσδοδος της μετοχοποίησης θα περιερχόταν στο ελληνικό Δημόσιο και όχι στον ΟΛΠ.

Όπως όλοι ξέρουμε, και για τα 2 λιμάνια τελικά επελέγη η λεγόμενη «μετοχοποίηση» (μοντέλο Δ), δηλαδή η εισαγωγή τους στο ΧΑΑ (του ΟΛΘ το 2001 και του ΟΛΠ το 2003). Δυστυχώς όμως, τα όποια κεφάλαια μαζεύτηκαν με τον τρόπο αυτό (για τον ΟΛΠ κάπου 54 εκατ. ευρώ και για τον ΟΛΘ κάπου 15 εκατ. ευρώ) δεν τα εισέπραξαν τα λιμάνια για επενδύσεις, αλλά το ελληνικό Δημόσιο. Αυτό για να καλυφθεί μέρος της «μαύρης τρύπας» του κρατικού προϋπολογισμού, περιλαμβανομένου του «αναλογιστικού ελλείμματος» που δημιουργήθηκε από την ανάληψη των συνταξιοδοτικών υποχρεώσεων των 2 λιμανιών από το ΙΚΑ και το ΙΚΑ-ΕΤΕΑΜ, δηλαδή βασικά από το ελληνικό Δημόσιο.

Παρεμπιπτόντως, το έλλειμμα αυτό ήταν πολύ μεγαλύτερο από τα ποσά που εισπράχθηκαν μέσω ΧΑΑ. Για μια αίσθηση μεγέθους, αναφέρουμε ότι το ποσό αυτό (κάπου 255 εκατ. ευρώ για τον ΟΛΠ) ήταν τουλάχιστον πέντε φορές μεγαλύτερο από το μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ, τουλάχιστον δύο φορές μεγαλύτερο από τα ίδια κεφάλαια (καθαρή θέση) της εταιρείας το 2001, σχεδόν δύο φορές μεγαλύτερο από τον κύκλο εργασιών το 2002, και τουλάχιστο 4,5 φορές μεγαλύτερο από το ποσό που τελικά εισέπραξε το Δημόσιο από τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ το 2003! Βέβαια, τα τέσσερα αυτά οικονομικά μεγέθη δεν ήταν γνωστά την άνοιξη του 2001, εποχή που είχαν ξεκινήσει τα προκαταρκτικά του ΟΛΠ για το ΧΑΑ, αλλά δεν είχε ακόμη αποτιμηθεί η περιουσιακή του κατάσταση. Όμως, σαφής εκτίμηση ήταν ότι το ύψος του ασφαλιστικού ελλείμματος του ΟΛΠ ήταν τεράστιο και ότι η διατήρηση ενός τέτοιου βάρους, έστω και μερικά, θα απέκλειε κάθε ενδιαφέρον να τοποθετήσει κάποιος ιδιώτης επενδυτής τα κεφάλαιά του σε μια τέτοια επιχείρηση. Το ίδιο ίσχυε και για τον ΟΛΘ, αλλά σε αρκετά μικρότερη κλίμακα. Σύμφωνα με τον Νόμο 2688/1999, η υποχρέωση κάλυψης του ασφαλιστικού ελλείμματος ανήκε στα δύο λιμάνια.

Και ενώ η μετοχοποίηση του ΟΛΘ ήταν επί θύραις, το καλοκαίρι του 2001 ήρθε ο Ν. 2932/2001, ο «νόμος-σκούπα» του ΥΕΝ με κύριο αντικείμενο την άρση του cabotage στην ακτοπλοΐα, αλλά στον οποίο προστέθηκαν και πλήθος άλλες σημαντικές ρυθμίσεις, όπως η μετατροπή των μέχρι τούδε Λιμενικών Ταμείων Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίστας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας σε ΑΕ, η ίδρυση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και ένα σεβαστό πλήθος άλλων θεμάτων του ΥΕΝ. Με το Άρθρο 36 του νόμου αυτού («Κάλυψη ασφαλιστικών δαπανών ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ»), οι ΟΛΠ και ΟΛΘ απαλλάχθηκαν από την υποχρέωση καταβολής στα ασφαλιστικά ταμεία του ως

άνω ασφαλιστικού ελλείμματος. Η υποχρέωση αυτή ανελήφθη από το ελληνικό Δημόσιο, με την πρόβλεψη ότι θα καλυπτόταν μερικώς από την πρόσοδο της μετοχοποίησης των δύο λιμανιών. Από την οπτική των δύο λιμανιών, το σημαντικό ήταν ότι, με τη ρύθμιση αυτή απαλλάχτηκαν οριστικά από ένα σημαντικό οικονομικό βάρος, το οποίο θα τους προκαλούσε ιδιαίτερα προβλήματα αργά ή γρήγορα. Έγινε δηλαδή η ίδια ρύθμιση που είχε γίνει στα ξένα λιμάνια που είχαν παρόμοιο πρόβλημα.

Στις αρχές του 2001, στη συζήτηση για το πρώτο Επιχειρησιακό Σχέδιο της ΟΛΠ ΑΕ, 4 (μάλιστα, τέσσερα) μέλη του τότε 9μελούς Διοικητικού Συμβουλίου πρότειναν να δεσμευθεί η εταιρεία ότι η κατασκευή του μελλοντικού Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) θα γινόταν μόνο με κεφάλαια του ΟΛΠ με δάνειο ή με κοινοτική χρηματοδότηση, αλλά *χωρίς καθόλου ιδιωτικά κεφάλαια*. Μετά από μεγάλη και δύσκολη συζήτηση, η πρόταση αυτή δεν έγινε αποδεκτή και το ΔΣ ΟΛΠ τελικά αποφάσισε (με πλειοψηφία 5-4) ότι *«το έργο θα δημοπρατηθεί μετά από οικονομοτεχνική μελέτη και αφού προηγηθεί συζήτηση στο ΔΣ σχετικά με την προσφορότερη μέθοδο»*.

Η απόφαση εκείνη ήταν εξαιρετικά κρίσιμη, με την έννοια ότι η πόρτα για ιδιωτικές επενδύσεις στο μέλλον αφέρθηκε ανοιχτή, ή έστω μισάνοιχτη. Το βασικό ερώτημα για τον Προβλήτα III ήταν, με εκτιμώμενο συνολικό κόστος 91 εκατ. ευρώ επί ετήσιου κύκλου εργασιών ΟΛΠ 120 εκατ. ευρώ, πώς θα γινόταν η χρηματοδότηση της επένδυσης;

Ο κύριος λόγος που δεν μπορούσε τότε να δεσμευθεί ο ΟΛΠ για τη *μη* χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων στην κατασκευή του Προβλήτα III, ήταν η εκτίμηση ότι υπήρχε σημαντικό επιχειρηματικό ρίσκο για έναν προβλήτα που θα εξυπηρετούσε βασικά κίνηση μεταφόρτωσης (τράνζιτ), κίνηση που σήμερα υπάρχει, αύριο όχι. Για τη μείωση του ρίσκου αυτού και την εξασφάλιση ικανοποιητικής κεφαλαιακής απόδοσης, κρίθηκε αναγκαία η εξασφάλιση ικανής επιδότησης και κεφαλαίων από τρίτους. Από αυτούς τους τρίτους, κρίθηκε τότε (και πολύ ορθά) ότι δεν μπορούσε να αποκλεισθεί κανένας.

Από το 2001 κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι. Η από τον Ν. 2932/2001 προβλεπόμενη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και ελληνικού Δημοσίου υπεγράφη τον Φεβρουάριο του 2002 (και της οποίας έτυχε να είμαι ένας από τους συνυπογράφοντες). Στη σύμβαση αυτή, 40ετούς διάρκειας, καταγράφονταν λεπτομερώς οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εξάσκηση του δικαιώματος αυτού από τον ΟΛΠ, περιλαμβανομένης και καταβολής ετήσιου τιμήματος, καθώς και η διαδικασία ανάκλησης του δικαιώματος ή άλλες πιθανές κυρώσεις από παράβαση των όρων της σύμβασης ή της κείμενης νομοθεσίας από τον ΟΛΠ. Η σύμβαση ανέφερε μερικά πράγματα για τον Προβλήτα III, αφήνοντας και εκεί μερικές πόρτες μισάνοιχτες.

Η Σύμβαση Παραχώρησης ρητά παρείχε στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που παραχωρήθηκαν σε αυτόν από το ελληνικό Δημόσιο. Εάν βέβαια η φράση «αποκλειστικό δικαίωμα» ερμηνευόταν στενά, δηλαδή ότι μόνο ο ΟΛΠ μπορούσε να εκμεταλλεύεται τον ΣΕΜΠΟ και κανένας άλλος, τότε ίσως να υπήρχε νομικό πρόβλημα. Όμως, η ερμηνεία δεν ήταν στενή και το τελικό αποτέλεσμα είναι γνωστό: Ο ΟΛΠ, μετά από εξαιρετικά τρικυμιώδη πορεία τα τελευταία χρόνια λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων, παραχώρησε στην COSCO PACIFIC τον Προβλήτα II αλλά και τον Προβλήτα III, τον οποίο η COSCO PACIFIC ήδη έχει κατασκευάσει μερικώς και έχει αρχίσει να λειτουργεί, ενώ κράτησε για τον ίδιο τη λειτουργία του Προβλήτα I. Η εν Ελλάδα θυγατρική της COSCO PACIFIC ονομάζεται ΣΕΠ ΑΕ (από το Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ).

Στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων της ΟΛΠ ΑΕ τον Ιούνιο του 2012, ο Πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Γ. Ανωμερίτης μεταξύ άλλων είπε τα εξής:

«Σε μια εποχή δύσκολων συγκυριών οφείλουμε όλοι να αντιληφθούμε ότι το κρατικό μοντέλο της πελατειακής δημοκρατίας και το θαλασρικό μοντέλο της πλήρους ιδιωτικοποίησης δεν υπηρετούν τα συμφέροντα της ελληνικής οικονομίας και των επιχειρήσεων της χώρας».

Πλην όμως, κάπου ένα μήνα πριν από τη δήλωση αυτή, το ελληνικό Δημόσιο είχε ήδη μεταβιβάσει 12.759.440 μετοχές της ΟΛΠ ΑΕ, δηλαδή ποσοστό 51,038% και ισάριθμων δικαιωμάτων ψήφου στο «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ» (ΤΑΙΠΕΔ), το οποίο ήδη κατείχε τότε το 23,1% των μετοχών της εταιρείας. Έτσι το συνολικό ποσοστό του ΤΑΙΠΕΔ στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ ΑΕ και στα δικαιώματα ψήφου διαμορφώθηκε σε 74,14%.

Σε απλά ελληνικά, αυτό σημαίνει ότι, από τα μέσα του 2012 και μετά, το ελληνικό Δημόσιο δεν κατέχει πλέον καμιά μετοχή της ΟΛΠ ΑΕ. Από τότε το ΤΑΙΠΕΔ κατέχει το 74,14% των μετοχών. Το υπόλοιπο 25,86% των μετοχών είχε ήδη πωληθεί, όταν η ΟΛΠ ΑΕ μπήκε στο Χρηματιστήριο το 2003.

Προφανώς βέβαια το ελληνικό Δημόσιο, ελέγχοντας το 100% του ΤΑΙΠΕΔ, εξακολουθεί να ελέγχει έμμεσα το 74,14% των μετοχών του ΟΛΠ. Υπόψη ότι, η τρέχουσα (8/11/2013) χρηματιστηριακή αξία των μετοχών αυτών είναι 18.534.440 μετοχές επί 18,22 ευρώ ανά μετοχή, ίσον 337,7 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Για μια αίσθηση του μεγέθους αυτού, η Καθαρή Παρούσα Αξία (ΚΠΑ) της σύμβασης του ΟΛΠ με την COSCO PACIFIC είναι 664,7 εκατομμύρια ευρώ (για τη χρήση του Προβλήτα II και του Προβλήτα III του ΣΕΜΠΟ) και αυτό με υποτιθέμενο επιτόκιο προεξόφλησης 9%. Εάν το επιτόκιο προεξόφλησης είναι χαμηλότερο, η ΚΠΑ είναι πιο μεγάλη. Αν π.χ. το επιτόκιο είναι 5%, η ΚΠΑ ανεβαίνει περίπου στα 2,5 δισ. ευρώ. Και αυτό μόνο για τους προβλήτες II και III του ΣΕΜΠΟ, όχι για όλο το λιμάνι.

Τη στιγμή σύνταξης του άρθρου αυτού, οι τελικές αποφάσεις της Κυβέρνησης για την τύχη των ΟΛΠ και ΟΛΘ δεν είναι ακόμη γνωστές. Φημολογείται όμως έντονα εδώ και κάποιο καιρό ότι πρόθεση είναι το ΤΑΙΠΕΔ να πουλήσει το εναπομείναν συνολικό μετοχικό πακέτο του ΟΛΠ σε έναν αγοραστή και κάτι ανάλογο να προαλείφεται και για τον ΟΛΘ. Φημολογείται εξ ίσου έντονα ότι, για τον ΟΛΠ ο αγοραστής αυτός θα είναι η COSCO PACIFIC, η οποία στο σύντομο διάστημα της εδώ παρουσίας της έχει κατορθώσει να αυξήσει εντυπωσιακά την κίνηση στον Πειραιά σε επίπεδα άνω των 2 εκατ. TEU.

Η δική μου άποψη ήταν και εξακολουθεί να είναι ότι το μοντέλο αυτό δεν πρέπει να επιλεγεί και ότι πρέπει να προτιμηθεί το μοντέλο της παραχώρησης τμημάτων των λιμένων σε διαφορετικούς παρόχους. Διαφορετικά, τα ιδιωτικά μονοπώλια που θα εγκαθιδρυθούν δεν θα υπηρετήσουν αναγκαστικά το δημόσιο συμφέρον, ούτε το καθεστώς αυτό θα είναι αναγκαστικά συμβατό με την κοινοτική νομοθεσία. Η πρόσφατη εμπλοκή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις διαπραγματεύσεις μεταξύ ΟΛΠ και COSCO PACIFIC περί επέκτασης της μεταξύ τους σύμβασης δείχνει ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι κανόνες ανταγωνισμού οι οποίοι πρέπει να τηρηθούν.

Προσωπική μου άποψη είναι ότι ο ΟΛΠ θα μπορούσε να προχωρήσει με άλλες παραχωρήσεις, π.χ. του Προβλήτα I του ΣΕΜΠΟ, του car terminal, του cruise terminal, της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος, ή και άλλων δραστηριοτήτων του, ακολουθώντας το μοντέλο landlord, όπως σε άλλες χώρες στην Ευρώπη. Εάν προχωρήσει σύμφωνα με το μοντέλο αυτό, θα ήταν λάθος να παραχωρήσει πάλι στην COSCO PACIFIC. Και προφανώς όλα αυτά θα πρέπει να γίνουν κατόπιν διεξοδικής ανάλυσης και μελέτης για τους όρους και τη βιωσιμότητα των παραχωρήσεων αυτών.

Συμπερασματικά, βρισκόμαστε σε ένα κρίσιμο σημείο σε ό,τι αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών και η πορεία από εδώ και εμπρός εξαρτάται καθοριστικά από τις αποφάσεις που θα λάβουν τα αρμόδια θεσμικά όργανα.