



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αργυρώ Ψαλτάκου

Αθήνα, Οκτώβριος 2018

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ
ΠΟΡΩΝ »

Επιβλέπων: Καθηγητής Κ. Μουτζούρης

Περίληψη

Αρχικά γίνεται αναφορά στην ιδιωτικοποίηση. Περιγράφεται ο ορισμός της, καθώς και πώς η υλοποίησή της συνδέεται με την πολιτική κατάσταση και το πολιτικό κλίμα κάθε χώρας. Όπως διατυπώνεται, ένα μελετημένο σχέδιο ιδιωτικοποίησης θα αντιμετωπίσει, στον βαθμό που είναι εφικτό, τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν, όπως το πολιτικό κόστος, το δημόσιο ξεπούλημα, η αύξηση της ανεργίας, η κατάληξη στο μονοπώλιο, η επικράτηση των διαπλεκόμενων συμφερόντων. Εξετάζονται και αναλύονται οι διάφορες μέθοδοι και μορφές ιδιωτικοποίησης: Μετοχοποίηση, Ρευστοποίηση, Αναδιάρθρωση (ή διάσπαση), Leasing και Ανάθεση υποδομικών έργων ενώ διατυπώνονται και αναλύονται τα μειονεκτήματα και πλεονεκτήματά της.

Επιπλέον, γίνεται αναφορά στο λιμένα του Πειραιά, στη γεωγραφική του θέση ως κομβικό σημείο συνάντησης τριών ηπείρων: Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής και στους λόγους που οδήγησαν την Cosco στο να επενδύσει σε αυτόν. Με την επιλογή του Πειραιά η Cosco και εν γένει η Κίνα, αποκτούν πρόσβαση στις εν λόγω περιοχές και κυρίως στη Μεσόγειο, στα Στενά του Βοσπόρου, στη Μαύρη Θάλασσα και στη Δυτική Αφρική. Γίνεται αναφορά και στο επιχειρηματικό σχέδιου της Cosco.

Στη συνέχεια, αναλύεται η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, καθώς και του νομικού πλαισίου σε Εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο που αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις προβλέψεις που έχουν γίνει για τα 25 χρόνια ιδιωτικοποίησής του, για τις προοπτικές ανάπτυξης του ΟΛΠ, καθώς και τις προσπάθειες για την εναρμόνιση δύο αντιφατικών εννοιών: Εθνικό λιμάνι και Ιδιωτικοποίηση.

Σχετικά με τις θετικές εξελίξεις και προοπτικές για το λιμάνι του Πειραιά, αρχικά γίνεται ένας διαχωρισμός των επενδύσεων σε βασικές και δευτερεύουσες. Οι βασικές αναφέρονται στις επενδύσεις για την αναβάθμιση των ήδη υπάρχουσών δομών του Πειραιά (Προβλήτας II) καθώς και στην κατασκευή του νέου Προβλήτα

III (ανατολικό και δυτικό τμήμα) (Αρχική Σύμβαση Παραχώρησης). Οι δευτερεύουσες αναφέρονται σε επενδυτικές δραστηριότητες της Cosco πέραν του λιμένα του Πειραιά που όμως έμμεσα έχουν θετικό αποτέλεσμα για αυτόν. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στην μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE). Καταλήγοντας, μετά από 2 χρόνια από την αποπεράτωση του μεγαλύτερου επενδυτικού πλάνου της Cosco (δηλαδή δύο χρόνια από την Ιδιωτικοποίηση) γίνεται ένας απολογισμός της απόδοσης της επένδυσης της Cosco και κατά πόσο αυτή έχει βοηθήσει στην ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά.

Αυτό που εξάγεται σαν συμπέρασμα είναι ότι εν γένει η επένδυση της Cosco (αρχικά στους Προβλήτες II και III) στον Πειραιά έχει βοηθήσει πολύ στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και σε ένα γενικότερο πλαίσιο, στο να επαναπροσδιορισθούν οι σχέσεις εμπιστοσύνης μεταξύ της ελληνικής οικονομίας και των ξένων επενδύσεων, με το τελευταίο να είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την έξοδο της χώρας από την οικονομική κρίση. Το λιμάνι του Πειραιά πλέον είναι στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης με σύγχρονες υποδομές και ανωδομές, που το κάνει ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, κατέχοντας την 7^η θέση, και την 38^η παγκοσμίως, ενώ ο ΟΛΠ είχε την καλύτερη επίδοση κερδοφορίας κατά την τελευταία δεκαετία.

Extended abstract

The aim of the thesis is to study in detail the prospects for the development of the port of Piraeus through its partial privatization by the Chinese Cosco Group. The initial plans as defined by the Cosco Convention with the Greek government are being studied, whether they have been fully implemented until now and if they have actually delivered what was expected.

Initially, reference is made to privatization. In addition to its definition, it also describes how its implementation is linked to the political situation and the political climate. As stated in the text, a planned privatization will address, to the extent possible, the problems that may arise, such as political costs, public outpouring, rising unemployment, ending up with the monopoly, the prevalence of conflicting interests. The various methods and forms of privatization are analyzed: Share, Liquidation, Restructuring, Leasing and Assignment of Infrastructure projects. The disadvantages and advantages of privatization are documented.

Reference is made to the port of Piraeus, its geographical location as the focal point of a meeting of three continents: Europe, Asia, Africa and the reasons that led Cosco to invest in it. With the choice of Piraeus Cosco, and China in general, gain access to these areas, especially in the Mediterranean Sea, the Bosphorus Straits, the Black Sea and West Africa. An analysis of Cosco's contract and business plan is also analyzed.

The procedure for the privatization of OLP and the legal framework at national and European level, concerning maritime transport is analyzed. Particular, emphasis is given to the forecasts that have been made for over 25 years for the prospects for the development of PPA S.A. as well as efforts to balance two contradictory concepts: National Port and Privatization.

The developments and prospects for the port of Piraeus are analyzed by separating the indented investments into basic and secondary. The basic ones refer to the investments for the upgrading of the existing structures of Piraeus (Pier II) and the construction of the new Pier III (east and west part). The secondary ones refer to Cosco's investment activities beyond the port of Piraeus, which indirectly have a positive effect on it. Special mention is made in the study of the Foundation of Finance & Industrial Research (IOBE). Concluding, two years after the completion of Cosco's largest investment plan, an account is taken of Cosco's return on investment and whether it has helped develop the port of Piraeus.

In general Cosco's investment in Piraeus has helped a lot in the development of the Greek economy and, in a more general context, redefined the relationship of trust between the Greek economy and foreign investments, with the latter being particularly important for the country's exit from the financial crisis. The port of Piraeus is now in the largest ports in Europe, ranked 7th and 38th in the world, while PPA S.A. had the best profitability in the last decade.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	8
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
1.1 ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	10
1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	10
1.3 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	10
1.4 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	12
2. ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ/ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	13
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	13
2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΟΣ	14
2.3 ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΩΝ	14
2.4 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	17
2.5 Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΩΣ ΕΚΦΑΝΣΗ ΤΟΥ ΝΕΟΣΥΝΤΗΡΗΤΙΣΜΟΥ	21
2.6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	26
3. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	27
3.1 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	27
3.2 ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΤΟΥ ΟΛΠ	29
3.3 Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ COSCO	33
3.4 ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ	33
3.5 Η ΥΠΟΔΟΧΗ ΤΗΣ COSCO ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο	36
4. ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	37
4.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ	37
4.2. ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	40

4.3. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	43
5. ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ.....	44
5.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ 25 ΧΡΟΝΙΑ (ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΠ).....	44
5.2 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ.....	50
5.3 ΕΘΝΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ: ΟΙ ΚΟΙΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο	57
6. ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ...	58
6.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	59
6.1.1 Αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών του Προβλήτα II.....	62
6.1.2 Κατασκευή του Προβλήτα III	65
6.2 ΆΛΛΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ.....	67
6.2.1 Ναυπηγεία Σκαρμαγκά.....	68
6.2.2 Τομέας τουρισμού (κρουαζιέρες).....	68
6.2.3 Συμφωνίες με άλλες εταιρίες.....	69
6.3 Η ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ ΙΟΒΕ.	71
6.4 ΣΤΟ ΣΗΜΕΡΑ.....	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο	78
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	79
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	83
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ.....	85
ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΟΙ ΤΟΠΟΙ	86
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1. Εισαγωγή

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας. Είναι ο κεντρικός σύνδεσμος της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά, ενώ μέσα από αυτόν πραγματοποιείται ο μεγαλύτερος όγκος μεταφορών. Επιπλέον, το λιμάνι χρησιμεύει, εν γένει ως κέντρο εμπορίου, τουρισμού π.χ. κρουαζιέρας και πυρήνα διαμετακομιστικού εμπορίου. Ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και με τις πολλαπλές λειτουργίες του, όπως είναι κατανοητό, η συμβολή του στην ελληνική οικονομία είναι πάρα πολύ σημαντική.

Από την άλλη μεριά, την τελευταία δεκαετία η ελληνική οικονομία περνάει από μία πολύ δύσκολη κρίση. Τα διεθνή κεφάλαια δεν έχουν εμπιστοσύνη στην ελληνική οικονομία, ενώ τα εγχώρια κεφάλαια και τράπεζες δεν διαθέτουν τα κατάλληλα αποθεματικά για την έξοδο από αυτήν. Μέσα σε αυτό το γενικό πλαίσιο οικονομικής αβεβαιότητας, οι ελληνικές κυβερνήσεις προσπάθησαν να βρουν τρόπους προσέγγισης ξένων κεφαλαίων που θα βοηθούσαν την ελληνική οικονομία, αλλά κυρίως θα επαναπροσδιόριζαν τις σχέσεις της με τα ξένα κεφάλαια χτίζοντας νέες βάσεις εμπιστοσύνης και θα την έκαναν ξανά προσιτή στις αγορές.

Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα του Πειραιά και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ) ήταν μία από αυτές τις κινήσεις. Ο κινεζικός Όμιλος Cosco, έπειτα από ανοιχτό διαγωνισμό αγόρασε το 67% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ (2016). Μέσα από μια σειρά επενδύσεων, η Cosco έχει αναλάβει την αναβάθμιση του λιμένα μέσω της κατασκευής νέων έργων αλλά και της αναβάθμισης παλαιών τμημάτων του λιμένα, την μετατροπή του σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο μέσω δημιουργίας κέντρου εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) καθώς και δευτερευουσών επενδύσεων που αφορούν τις γύρω περιοχές του λιμένα του Πειραιά.

1.1 Στόχος της μεταπτυχιακής εργασίας

Σκοπός της εργασίας είναι η ενδελεχής μελέτη της προοπτικής ανάπτυξης του λιμένα του Πειραιά μέσω της μερικής ιδιωτικοποίησής του από τον κινεζικό όμιλο Cosco. Συγκριμένα, μελετώνται τα αρχικά σχέδια όπως αυτά ορίζονται από τη σύμβαση της Cosco με το ελληνικό δημόσιο, και σε τι σημείο υλοποίησης βρίσκεται η συμφωνία αυτή.

1.2 Μεθοδολογία

Η παρούσα διπλωματική εργασία βασίζεται στην βιβλιογραφική ανασκόπηση των άρθρων, μελετών και δημοσιεύσεων της εγχώριας και διεθνούς βιβλιογραφίας που αφορούν στο γενικότερο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης, το νομικό πλαίσιο αυτής, το λιμάνι του Πειραιά, τον κινεζικό όμιλο της Cosco και τα έργα αναβάθμισης που ορίζει η σύμβαση εργασίας της Cosco με την ελληνική κυβέρνηση. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα έργα αναβάθμισης του λιμένα, κατά πόσο αυτά έχουν ολοκληρωθεί και κατά πόσο έχουν αποδώσει όσο ήταν αναμενόμενο από θεωρητικές μελέτες.

1.3 Δομή της εργασίας

Το κεφάλαιο 1, αποτελεί την εισαγωγή της παρούσας εργασίας και σε αυτό εντάσσεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, η δομή της εργασίας και η συμβολή της εργασίας στην έρευνα.

Το κεφάλαιο 2 περιλαμβάνει τη βασική ορολογία και τον ορισμό της ιδιωτικοποίησης, καθώς και τα βασικά επιχειρήματα υπέρ και κατά της ιδιωτικοποίησης του λιμένα.

Το κεφάλαιο 3 περιλαμβάνει τους βασικούς λόγους που η Cosco επέλεξε το λιμένα του Πειραιά.

Το κεφάλαιο 4 περιλαμβάνει το νομικό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής πολιτικής.

Το κεφάλαιο 5 περιλαμβάνει το νομικό πλαίσιο παραχώρησης και λειτουργίας του λιμένα.

Το κεφάλαιο 6 περιλαμβάνει το σχεδιασμό αναβάθμισης του λιμένα καθώς και τα αναμενόμενα οφέλη από αυτή την αναβάθμιση. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται και η σύγκριση των αναμενόμενων οφελών σε σχέση με την λειτουργία του λιμένα μετά την αναβάθμιση ενός τμήματός του.

Το κεφάλαιο 7 συγκεντρώνει τα συμπεράσματα.

1.4 Συμβολή της μεταπτυχιακής εργασίας

Συμπερασματικά, η παρούσα διπλωματική εργασία στοχεύει στο να προσδιορίσει και να συγκεντρώσει τα επενδυτικά έργα για την αναβάθμιση του λιμένα του Πειραιά και των Προβλητών του, καθώς και να εξετάσει το αναμενόμενο θεωρητικό κέρδος που θα έχουν τα έργα αυτά για τον λιμένα. Έπειτα από δύο χρόνια λειτουργίας κάτω από το έλεγχο της Cosco εξετάζεται εάν και κατά πόσο το πραγματικό κέρδος που έχει επιτευχθεί είναι κοντά είτε αρνητικά, είτε θετικά στο θεωρητικό κέρδος που προέβλεπαν οι μελέτες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2. Ιδιωτικοποίηση/Αποκρατικοποίηση

2.1 Ορισμός

Ιδιωτικοποίηση ή Αποκρατικοποίηση είναι η διαδικασία κατά την οποία κυβερνητικές υπηρεσίες ή περιουσιακά στοιχεία μεταφέρονται στον ιδιωτικό τομέα ώστε να αυξηθεί η παραγωγή στον δημόσιο τομέα (Παρδάλη, 2007). Επομένως, η ακριβώς αντίθετη διαδικασία είναι η εθνικοποίηση. Είναι μία τακτική πλέον διαδεδομένη ειδικά στα ευρωπαϊκά κράτη, ενώ οι υποστηρικτές της θεωρούν ότι επιφέρει ισορροπία στους παραγωγικούς συντελεστές ως προς τον τρόπο που κατανέμονται στην οικονομία, τα τιμολόγια είναι φθηνότερα, ενώ ενισχύεται το Εθνικό προϊόν και ο τομέας της απασχόλησης. Με αυτόν τον τρόπο θεωρείται εν γένει ότι επέρχεται εξυγίανση στον δημόσιο τομέα και εξασφαλίζονται σημαντικά κεφαλαιακά αποθέματα που μπορούν να διοχετευτούν στην κοινωνική πολιτική, τον πλέον σημαντικό τομέα των σύγχρονων κρατών.

Οι κυβερνήσεις με τις ιδιωτικοποιήσεις στοχεύουν:

- Στην αύξηση των οικονομικών πόρων
- Στην δημιουργία προϋποθέσεων οικονομικού ανταγωνισμού
- Στην αύξηση των επενδύσεων
- Στην εισαγωγή των ΔΕΚΟ στους κανόνες της αγοράς
- Στην ανακατανομή της ιδιοκτησίας μέσω παραγωγής και συναλλαγών
- Στην εξυγίανση του δημοσιονομικού τομέα
- Στη μείωση των ελλειμμάτων με την αύξηση των εσόδων και τη μείωση των δημόσιων δαπανών
- Στην προσφορά ποιοτικότερων δημόσιων αγαθών

2.2 Ιδιωτικοποιήσεις και κράτος

Η εκάστοτε ιδιωτικοποίηση δεν πρέπει να υπηρετεί, ωστόσο, πολιτικές και ιδεολογικές σκοπιμότητες, ούτε -κατ' επέκταση- να λειτουργεί ως αυτοσκοπός. Οι σχετικές αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται κατόπιν σοβαρής σκέψης με υπευθυνότητα, σχέδιο, μελέτη και σε κάθε περίπτωση διαφάνεια. Στην πραγματικότητα οι παραγωγικοί συντελεστές μιας οικονομίας διαμορφώνονται βάσει των ιδιωτικοποιήσεων και δημιουργούν σοβαρότατες επιδράσεις στην αντίστοιχη διαμόρφωση της αγοράς εργασίας. Μία ιδιωτικοποίηση ξεκινά χοντρικά από την κεφαλαιαγορά και τη χρηματιστηριακή αγορά, οπότε και ορίζονται οι πωλήσεις μετοχών στο κοινό. Συνήθως δίδεται το 49% (ποσοστό που δεν ξεπερνά προφανώς το ήμισυ των μετοχών), ώστε να εξασφαλίζονται τα έσοδα του δημοσίου, να συνεχίζει ο κρατικός έλεγχος (άρα και ο έλεγχος από τους πολίτες), κυριότερα δε το διοικητικό σώμα να τοποθετείται στα πόστα του και να εποπτεύεται από το κράτος. Ένα μελετημένο σχέδιο ιδιωτικοποίησης θα αντιμετωπίσει στον βαθμό που είναι εφικτό τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν, όπως το πολιτικό κόστος, το δημόσιο ξεπούλημα, η αύξηση της ανεργίας, η κατάληξη στο μονοπώλιο, η επικράτηση των διαπλεκόμενων συμφερόντων (euretirio.com).

2.3 Μέθοδοι και μορφές των ιδιωτικοποιήσεων

Οι μέθοδοι που συνήθως ακολουθούνται προκειμένου να μεταβιβαστεί μια δημόσια επιχείρηση σε ιδιώτες είναι οι εξής:

- **Μετοχοποίηση:** προσφορά των επίμαχων μετοχών μίας δημόσιας επιχείρησης στο ευρύ κοινό ή απευθείας πώληση σε ιδιώτες.
- **Ρευστοποίηση:** πώληση των περιουσιακών στοιχείων και αποταμίευση των κερδών από την πώληση.

- **Αναδιάρθρωση ή διάσπαση:** ανακατανομή η κατακερματισμός της δημόσιας επιχείρησης.
- **Leasing:** χρηματοδοτική μίσθωση των περιουσιακών στοιχείων και της διοίκησης της δημόσιας επιχείρησης και τέλος,
- **Ανάθεση υποδομικών έργων,** χρηματοδότηση από το ταμείο της ίδιας της επιχείρησης που τα αναλαμβάνει.

Πιο συγκεκριμένα, η **μετοχοποίηση** είναι το πρώτο στάδιο της ολικής ιδιωτικοποίησης μίας δημόσιας επιχείρησης. Όπως προαναφέραμε, αν το κράτος κρατήσει στην κατοχή του το 51% των μετοχών της επιχείρησης αυτής, τότε έχει τον έλεγχο, αλλά η ίδια η επιχείρηση είναι πλέον μεικτή (joint venture). Όταν μετοχοποιείται μία επιχείρηση, για παράδειγμα ο ΟΤΕ, το κράτος καταθέτει δημόσια έγγραφα προσφοράς των μετοχών της στο κοινό. Το ποσοστό των μετοχών που διατίθενται στο κοινό καθορίζει και το ποσοστό μεταβίβασης της επιχείρησης σε ιδιώτες. Εάν δεν ξεπερνά το 50%, τότε ενισχύονται τα ταμεία του κρατικού προϋπολογισμού, επιτυγχάνεται η μερική διασπορά μετοχών και αντλούνται κεφάλαια από άλλα ταμεία του δημοσίου, αλλά και από ταμεία του ιδιωτικού τομέα. Περίπου τα ίδια αποτελέσματα επιφέρει και η απευθείας πώληση των μετοχών σε επιλεγμένους ιδιώτες. Χρησιμοποιούμε τον όρο «επιλεγμένους» διότι εξετάζεται εκ των προτέρων η οικονομική τους δυνατότητα και φερεγγυότητα. Αυτός ο τρόπος είναι μία σταθερή και ευέλικτη επιλογή στην περίπτωση που η επιχείρηση δεν αποδίδει αρκετά, όταν η κεφαλαιαγορά της χώρας είναι χαμηλής ανάπτυξης και όταν πρέπει οπωσδήποτε να εξασφαλιστούν οι εργαζόμενοι της επιχείρησης. Με παρόμοιο τρόπο μπορούν να πωληθούν μετοχές της δημόσιας επιχείρησης σε ιδιώτες με αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου. Και σε αυτή την περίπτωση η επιχείρηση μετοχοποιείται μερικώς, ενώ οδηγούμαστε στη μορφή μιας μεικτής επιχείρησης (δημόσιας και ιδιωτικής).

Η **ρευστοποίηση** επιλέγεται ως λύση όταν δεν είναι δυνατόν να πωληθούν μετοχές της δημόσιας επιχείρησης, είτε μερικώς, είτε ολικά, με δημοπρασία ή άμεση διαπραγμάτευση με συγκεκριμένους ιδιώτες.

Η **αναδιάρθρωση** επιλέγεται όταν η δημόσια επιχείρηση αποτελείται από ποικίλες λειτουργίες και δραστηριότητες. Όταν συμβαίνει αυτό, ούτε είναι εύκολο να βρεθεί ένας αγοραστής, ούτε το ίδιο το δημόσιο συνήθως επιθυμεί να εγκαταλείψει κάποιες από αυτές τις δραστηριότητες. Τότε γίνεται προσπάθεια να πωληθούν τμήματα της επιχείρησης σε ιδιώτες. Το αποτέλεσμα είναι να δημιουργούνται συνήθως εταιρικές συμμετοχές (holding companies) ή να συστήνονται πολλές θυγατρικές εταιρείες και έτσι σε εύλογο χρονικό διάστημα είναι πιο εύκολο να γίνει ολική ή μερική πώληση της δημόσιας επιχείρησης και αν ενισχυθεί ο ανταγωνισμός στις επιμέρους δραστηριότητές της. Η ανταγωνιστικότητα μπορεί να ενισχυθεί και μέσω του λεγόμενου franchising, δηλαδή να παρέχονται δικαιώματα στην προσφορά και διανομή αγαθών της επιχείρησης σε παραγωγούς ή διανομείς για ορισμένο χρόνο.

Το **Leasing** επιλέγεται και πάλι στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή η ολική ιδιωτικοποίηση μιας δημόσιας επιχείρησης (ή και όταν δεν είναι προτιμητέα). Τότε μισθώνονται χρηματοδοτικά τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης ή της διοίκησης, που εξασφαλίζει την υλικοτεχνική υποδομή και τις διοικητικές της μεθόδους για επίσης ορισμένο χρόνο. Με τη μέθοδο Leasing, στόχος είναι να επιφέρουν υψηλότερα κέρδη τα περιουσιακά στοιχεία της επιχείρησης, να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και να είναι αποδοτικότερο το εργατικό δυναμικό. Το κράτος εξακολουθεί να έχει την εποπτεία στην ιδιοκτησία και στους στόχους που θέτει για το καλό της επιχείρησης.

Η **ανάθεση έργων υποδομής με αυτοχρηματοδότηση** επιλέγεται όταν η κεφαλαιαγορά και χρηματιστηριακή αγορά είναι ελεύθερη και έτσι, μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάσουν και να εκμεταλλευτούν μεγάλα έργα υποδομής με δική τους χρηματοδότηση. Το δημόσιο

και ο εκάστοτε ιδιώτης υπογράφουν τότε μία συμφωνία, στην οποία υπογράφουν τους όρους και τον χρόνο εκμετάλλευσης των εν λόγω έργων (π.χ. αεροδρόμιο Σπάτων). Μία τέτοιου είδους συμφωνία μπορεί να κριθεί αποτελεσματική όταν έχουν μελετηθεί με μεγάλη προσοχή οι όροι της, τόσο ως προς την παράδοση του έργου από το δημόσιο στον ιδιώτη όσο και ως προς την εκ νέου ανάληψη και εκμετάλλευση του έργου και πάλι από το δημόσιο μετά το πέρας του χρονικού ορίου. Έτσι, επιτυγχάνεται ανάπτυξη, κατασκευή έργων με ιδιωτικό κόστος και παροδική εκμετάλλευση, ενώ υπάρχει πρόβλεψη για εκ νέου κρατικοποίηση τους (euretirio.com).

2.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης

Πολύ συχνά, τα φορολογικό σύστημα των χωρών δεν πετυχαίνει να φέρει ουσιαστικά έσοδα, ενώ οι δημόσιες δαπάνες ξεπερνούν τα όρια αντοχής τους. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα κράτη καλούνται μέσω των κυβερνήσεών τους να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές εσόδων, εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης. Θυμίζουμε ότι η ιδιωτικοποίηση είναι μια διαδικασία μεταφοράς της ιδιοκτησίας από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Στην Ελλάδα οι ιδιωτικοποιήσεις είναι επίκαιρες τα τελευταία χρόνια λόγω της κρίσης που έχει δημιουργήσει το υπέρογκο χρέος. Πιο απλά οι κυβερνήσεις καταφεύγουν στις ιδιωτικοποιήσεις προκειμένου να εξασφαλίσουν πόρους για την αποπληρωμή του χρέους. Οι επιλογές αυτές δεν γίνονται αναίμακτα και τις περισσότερες φορές βρίσκουν αντίσταση από συνδικαλιστικές ομάδες. Αυτές υποστηρίζουν πως οι χαμηλές αποτιμήσεις των εταιρειών που εμφανίζονται ως αγοραστές, δεν εγγυώνται το κέρδος του κράτους, αντίθετα ενίοτε το ζημιώνουν λόγω των τεράστιων κοινωνικών αντιδράσεων που δημιουργούνται.

Εν ολίγοις δημιουργούνται στρατόπεδα που είναι υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων ή κατά αυτών: πολλοί οικονομολόγοι θεωρούν πως οι ιδιωτικοποιήσεις μπορούν να

αλλάξουν ακόμη και τη δομή της οικονομίας σε μία χώρα, δεδομένου ότι ορισμένες ιδιωτικές επιχειρήσεις διοικούνται καλύτερα από τις δημόσιες. Μάλιστα οι σύγχρονες οικονομικές θεωρίες υποστηρίζουν πως ο διαχωρισμός ιδιοκτησίας και εποπτείας (πρόβλημα αντιπροσώπευσης) όσον αφορά στις δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις καθορίζει και την αποδοτικότητά τους. Ο ιδιοκτήτης της ιδιωτικής επιχείρησης στοχεύει πρωτίστως στο κέρδος, ενώ αντίστοιχα ο διευθυντής της δημόσιας επιχείρησης δεν στοχεύει τόσο στο κέρδος όσο την προσωπική του ανέλιξη, στην αύξηση του εισοδήματός του κλπ. Σε σχέση με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, η αποκέντρωτική τάση ιδιοκτησίας απωθεί τους διευθυντές από το να ασκούν τον απαραίτητο έλεγχο στον τομέα τους, ενώ εν γένει οι οικονομικές μελέτες δείχνουν ότι η παραγωγή είναι αυξημένη στον ιδιωτικό τομέα σε σχέση με τον δημόσιο, όταν το πεδίο της οικονομίας και της αγοράς είναι ελεύθερο σε ανταγωνισμό. Πέρα από το κέρδος, το έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού μειώνεται, οι αξίες των μετοχών ανεβαίνουν, άρα και το κεφάλαιο στην αγορά. Αντίθετα, πολλοί οικονομολόγοι θεωρούν πως το κράτος αποδυναμώνεται από τις ιδιωτικοποιήσεις, χάνει τον έλεγχο των πρώτων υλών του, της παραγωγής του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα, της περιχαράκωσης των θέσεων εργασίας, της περιχαράκωσης των εργατικών δικαιωμάτων και γενικά παύει να συγκεντρώνει της προϋποθέσεις ενός κράτους πρόνοιας αφού δεν έχει έλεγχο της ανεξέλεγκτης καπιταλιστικής οικονομίας (Θεοφάνους, 2014).

Πιο συγκεκριμένα, τα **πλεονεκτήματα** είναι:

- Τα παραγόμενα αγαθά αυξάνονται και παρουσιάζουν ποιοτική βελτίωση. Οι ιδιωτικές εταιρείες που αναλαμβάνουν την ολική ή μερική ιδιοκτησία των δημόσιων επιχειρήσεων εργάζονται όπως συνηθίζουν να εργάζονται για την ίδια την ιδιωτική επιχείρηση, στοχεύοντας στο κέρδος, στην βελτιστοποίηση του έργου, της ποιότητας των αγαθών κλπ.
- Μειώνονται οι παρεμβάσεις των κυβερνήσεων και των πολιτικών εν γένει, και έτσι τα κίνητρα των αποφάσεων δεν είναι εξωγενή, παρά μόνο καθαρά

επιχειρηματικά. Για παράδειγμα, μία κυβέρνηση ενδεχομένως να αποφεύγει να μειώσει τις θέσεις εργασίας σε έναν δημόσιο κλάδο που παρουσιάζει πλεονάζοντες εργαζομένους, ενώ οι αποφάσεις που λαμβάνονται εντός των ιδιωτικών επιχειρήσεων βασίζονται στην ορθολογική οικονομική μελέτη.

- Οι κυβερνήσεις αποφεύγουν να επενδύσουν στον δημόσιο τομέα μακροοικονομικά. Συνήθως προγραμματίζουν διάφορα πράγματα μέχρι τις επόμενες εκλογές και επομένως, μία επένδυση σε κρατική επιχείρηση μάλλον δεν αποτελεί το πρώτο τους ενδιαφέρον. Ο ιδιώτης έρχεται να καλύψει αυτό το κενό.
- Οι επενδύσεις γίνονται πιο κερδοφόρες και αποτελεσματικές, και το κεφάλαιο της αγοράς είναι ισχυρότερο. Αυτό συμβαίνει διότι η ιδιωτική επιχείρηση πιέζεται να είναι επικερδής, ώστε να μην εξαγοραστεί στο μέλλον, ενώ μία δημόσια επιχείρηση -ιδιαίτερα αν κατέχει το μονοπώλιο σε κάποιο τομέα- δεν υφίσταται τις ίδιες πιέσεις.
- Οι δημόσιες επιχειρήσεις προκαλούν ζητήματα «ηθικού κινδύνου» (moral hazard), δηλαδή οι διοικήσεις ενίοτε λαμβάνει αποφάσεις υψηλού ρίσκου γνωρίζοντας πως δε θα λογοδοτήσουν για το όποιο κόστος.
- Αυξάνεται ο ανταγωνισμός, οι εργαζόμενοι γίνονται πιο παραγωγικοί και φέρουν επικερδή αποτελέσματα. Το οικονομικό και εμπορικό τοπίο αλλάζει, εμπλουτίζεται με νέες επιχειρήσεις κλπ.
- Τα οικονομικά του δημοσίου εξυγιαίνονται, εξοικονομούνται χρήματα, μειώνονται τα χρέη.
- Ο δημόσιος τομέας συρρικνώνεται, εξυγιαίνονται οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, ενισχύεται εν γένει το πεδίο της επιχειρηματικότητας.
- Οι ίδιες οι επιχειρήσεις θέτουν στόχους και τους υλοποιούν, η στοχοθεσία κρίνεται επιτυχής μέσω της προσφοράς κινήτρων στους εργαζομένους.
- Με την είσοδο στην αγορά νέων επιχειρήσεων, ανοίγουν νέες θέσεις εργασίας, διευρύνονται οι υποδομές και οι τεχνολογικές καινοτομίες.
- Επιτυγχάνονται ξένες επενδύσεις.

- Εξακοντίζεται στο περιθώριο η υποψία της πελατειακής λογικής της πρόσληψης στο δημόσιο, επικρατεί γενικώς διαφάνεια στις προσλήψεις, στην εξέλιξη του κάθε εργαζομένου, εγκαθιδρύεται εσωτερικός έλεγχος και καταγράφονται ξεκάθαρα έξοδα και έσοδα.

Τα **μειονεκτήματα** είναι:

- Σύμφωνα με τους πολέμιους της ιδιωτικοποίησης, η μεταφορά των δημόσιων επιχειρήσεων σε ιδιωτικά χέρια γίνεται συνήθως απλουστευμένα και καταλήγει στον περιορισμό της κρατικής δύναμης και μάλιστα μέσω της ενδυνάμωσης των ισχυρότερων έναντι των ασθενέστερων. Παραγνωρίζεται ωστόσο το γεγονός πως μία μελετημένη και σωστή ιδιωτικοποίηση αντίθετα περιχαράκωνει τα δικαιώματα των αδυνάτων παρά τα καταπατά.
- Ενίοτε δεν συμπίπτουν οι στόχοι της ιδιωτικής επιχείρησης με τις κοινωνικές ανάγκες και τα ζητούμενα. Για παράδειγμα στον τομέα της υγείας, δεν είναι δυνατόν ο στόχος του κέρδους (ίδιον μιας ιδιωτικής επιχείρησης) να υπερτερεί του δικαιώματος της δημόσιας υγείας.
- Συχνά διακόπτονται δραστηριότητες που ωφελούν το κοινωνικό σύνολο, κρίνονται όμως επιζήμιες από την ιδιωτική επιχείρηση.
- Αύξηση της ανεργίας λόγω απολύσεων ή επενδύσεων σε μηχανές.
- Πιθανές αυξήσεις αγαθών, που μπορεί να οδηγήσουν σε πληθωρισμό, αν τα αγαθά είναι πρώτη και καθημερινή ανάγκη.
- Μείωση του κρατικού παρεμβατισμού ειδικά όταν τα οικονομικά σχέδια της ιδιωτικοποίησης χωλαίνουν.
- Πιθανός ανεξέλεγκτος ανταγωνισμός στο πεδίο της αγοράς (π.χ. καρτέλ, δεσπόζουσα θέση κλπ.). Πολλές επιχειρήσεις ενδεχομένως να κηρύξουν πτώχευση.

- Το ιδιωτικό κόστος υπερτερεί του κοινωνικού κόστους, πράγμα που ωφελεί ένα μέρος της οικονομίας, αλλά πλήττει ένα άλλο ή άλλα.
- Ενίοτε αποκλείονται ορισμένοι πολίτες από παραγόμενα αγαθά και υπηρεσίες (Θεοφάνους, 2014).

2.5 Η ιδιωτικοποίηση ως έκφραση του νεοσυντηρητισμού

Η απαρχή της πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων ευρίσκεται στα τελευταία χρόνια του 20^{ου} αιώνα, περί τα τέλη της δεκαετίας του '80, οπότε και οι Ρήγκαν (ο πρόεδρος των ΗΠΑ) και Θάτσερ (η πρωθυπουργός του Ηνωμένου Βασιλείου) την υιοθετούν ως τακτική, ενώ έχει δοκιμαστεί την προηγούμενη δεκαετία στις στρατοκρατούμενες κυβερνήσεις της Νοτίου Αμερικής. Κατόπιν, γίνεται πολιτική τακτική παγκοσμίως, ενώ αρχίζει να χρησιμοποιείται και από την κεντροαριστερά τη δεκαετία του '90 (π.χ. κυβέρνηση Μπλαιρ στο Ηνωμένο Βασίλειο). Σημαντικό ρόλο στη λήψη μιας τέτοιας απόφασης λαμβάνει συχνά το ΔΝΤ (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο) και τα Προγράμματα Δομικής Προσαρμογής στην περίπτωση που έχουμε χώρες που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα, υπέρογκο χρέος κλπ. (Dağdeviren, 2007). Η ιδιωτικοποίηση είναι ρήτρα της λεγόμενης «Συναίνεσης της Ουάσιγκτον» και αφορά τις λιγότερο ανεπτυγμένες και τις αναπτυσσόμενες χώρες (Mavroudeas & Papadatos, 2007).

Είναι, ωστόσο, μία πολιτική που εδράζεται στις ιδεολογικές πρακτικές των νεοσυντηρητικών πολιτικών που επικρατούν στο παγκόσμιο κέντρο εξουσίας από τη δεκαετία του '90 και εξής. Όπως και οι παλιότερες συντηρητικές τακτικές, οι νεοσυντηρητικές προσπαθούν να επιτύχουν αναδιάρθρωση της οικονομίας βάσει καπιταλισμού, εν ολίγοις να διορθώσουν τα διαρθρωτικά ζητήματα που παρουσιάστηκαν στην παγκόσμια οικονομική κρίση του 1973 (Μαυρουδέας, 2010, 2011). Με τις ιδιωτικοποιήσεις τελείται προσπάθεια να αντιμετωπιστεί ακριβώς αυτό

το πρόβλημα, η θεμελιακή κρίση που εγγενώς δημιουργείται στον καπιταλισμό, την αποδυνάμωση του κεφαλαίου και την υπερσυσσώρευσή του.

Όπως προαναφέραμε, η ιδιωτικοποίηση τελείται σε δημόσιες επιχειρήσεις που δεν φέρουν κέρδη λόγω του κοινωνικού τους χαρακτήρα. Όταν τις αναλαμβάνουν ιδιώτες, αυξάνουν την τιμή των υπηρεσιών της εργασίας, αφού πρώτα την εκμεταλλευτούν περισσότερο από όσο την εκμεταλλεύονταν το δημόσιο και αυτό επιφέρει περισσότερα κέρδη. Βεβαίως, η αρχική κατάσταση της οικονομικής δυστοκίας στο δημόσιο οφείλεται, είτε στη φύση των υπηρεσιών της κοινής ωφέλειας, είτε στο γεγονός ότι πίσω από αυτές υπάρχουν ιδιωτικοί πάροχοι, αποτυχημένοι οικονομικά, που αποδυνάμωσαν το γενικό κέρδος, από κοινού με το δημόσιο, ελλείψει στόχων. Έτσι κρατικοποιήθηκαν τελικά υπηρεσίες κοινής ωφέλειας και έτσι, προσχώρησαν σε αυτές αργότερα ιδιωτικά κεφάλαια.

Η οικονομική κρίση του 2008 φανέρωσε την αποτυχία της καπιταλιστικής αναδιάρθρωσης από τις νεοσυντηρητικές πολιτικές. Οι τάσεις υπέρ ή κατά των ιδιωτικοποιήσεων ενέχουν βάσεις που δεν πρέπει να παραγνωρίζονται. Ωστόσο ύστερα από το πέρας τριών δεκαετιών η ζυγαριά γέρνει στην αρνητική αντιμετώπισή τους, καθώς έχουν διαψευστεί σε δύο βασικά επιχειρήματα των υποστηρικτών τους: α) οι χαμηλές τιμές των προϊόντων και β) η ποιότητα στην παροχή υπηρεσιών. Για παράδειγμα, όταν ιδιωτικοποιήθηκε η εταιρεία η υπεύθυνη για τα τρένα στο Ηνωμένο Βασίλειο, το εγχείρημα κρίθηκε αποτυχημένο από κάθε άποψη, κυριότερα συνοδεύτηκε και από μία σειρά ατυχημάτων λόγω κακής συντήρησης της υποδομής. Βεβαίως το αποτέλεσμα ήταν να κρατικοποιηθεί και πάλι η εν λόγω εταιρεία.

Αποτυχημένος είναι και ο τομέας της ενέργειας όσον αφορά τις ιδιωτικοποιήσεις (Bender, 2004). Στον τομέα αυτό την πρωτοκαθεδρία στις ιδιωτικοποιήσεις είχαν το Ηνωμένο Βασίλειο και η Αργεντινή. Εκεί υιοθετήθηκε η τεχνική της διάσπασης. Η παραγωγή, η διανομή, η χονδρική και λιανική πώληση κατατμήθηκαν δίνοντας την εντύπωση πως κινείται η αγορά για να κινητοποιηθεί

παράλληλα ο ανταγωνισμός. Η τακτική αυτή δημιούργησε προβλήματα, αφού έδωσε την εντύπωση ότι είχαν ξεπεραστεί προβλήματα εκεί όπου ακόμη υπήρχαν, π.χ. σκάνδαλο Enron στην Καλιφόρνια (Dağdeviren, 2007). Στην Καλιφόρνια, διαπιστώθηκε έντονη κεδροσκοπική δραστηριότητα σε συνδυασμό μάλιστα με την ανατίμηση της χονδρικής πώλησης που πενταπλασιάστηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η ίδια υπόθεση έδειξε πως όταν η παραγωγική δραστηριότητα υπόκειται σε περιορισμούς, τότε είναι πιο εύκολο να αποτύχουν οι ιδιωτικοποιημένες πλέον εταιρείες και επιχειρήσεις. Επιπλέον, δεν καλλιεργήθηκε το πεδίο για περαιτέρω επενδύσεις. Τις επιπτώσεις αυτές και σε μεγαλύτερο εύρος μελέτησε και εξέδωσε η Παγκόσμια Τράπεζα (Kessides, 2004).

Επομένως διαφαίνεται ότι, όταν οι ιδιωτικοποιήσεις δεν πληρούν ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, προσαρμοσμένο στις ανάγκες της εκάστοτε εποχής, το εγχείρημα οδηγείται σε αποτυχία. Δεν είναι δηλαδή πανάκεια η ιδιωτικοποίηση χωρίς συγκεκριμένους στόχους και νομοθετικό περίβλημα.

Κατόπιν αυτών των προβληματικών κινήσεων, οι ιδιωτικοποιήσεις άρχισαν να τελούνται με περισσότερη σύνεση, μελέτη και σχετικό έλεγχο, ώστε να μην είναι ανεξέλεγκτη η αγορά στο ανταγωνιστικό πρότυπο. Και αυτή η επιλογή όμως επέφερε προβλήματα συνεννόησης και συνεργασίας μεταξύ των κυβερνήσεων, των ελεγκτικών μέσων και των ίδιων των επιχειρήσεων που ιδιωτικοποιήθηκαν. Στο Ηνωμένο Βασίλειο παρουσιάστηκαν και πάλι ανατιμήσεις που προκάλεσαν μάλιστα τις αντιδράσεις των πολιτών. Περαιτέρω, η αγορά αποδείχτηκε πεδίο για λίγους (ολιγοπώλιο) με το κεφάλαιο να επιστρέφει ξανά και ξανά στα ίδια χέρια. Σχετική έρευνα της Παγκόσμιας Τράπεζας για τις ιδιωτικοποιήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα της ενέργειας αποδείχτηκε πως οι απώλειες ήταν μεγαλύτερες από τα κέρδη για τους καταναλωτές σε σύγκριση με αντίστοιχο χρονικό διάστημα που η ενέργεια ήταν κρατική υπόθεση (Newbery & Pollitt, 1997):

Πίνακας 2.1: Ιδιωτικοποιήσεις στην ενέργεια (Ηνωμένο Βασίλειο)
 Κέρδη και απώλειες σε λίρες Αγγλίας (Πηγή: World Bank PPS Note 124)
£ billions at 1994–95 prices

Καταναλωτές	(loss) -1.3 to -4.4
Κυβέρνηση	gain 1.2 to 0.4
Μέτοχοι	gain 9.7 to 8.1

Και στην Αυστραλία λαμβάνουμε τα ίδια περίπου αποτελέσματα σε έρευνα που εκπονήθηκε το 2013 και δείχνει ότι λόγω των ιδιωτικοποιήσεων η τιμή του ρεύματος αυξήθηκε κατά 170% (Richardson, 2013). Στον τομέα της ενέργειας περισσότερο από ποτέ εγείρεται το θέμα του «ηθικού κινδύνου» όταν κάνουμε λόγο για ιδιωτικοποιήσεις: οι επιχειρήσεις που ιδιωτικοποιούνται εκμεταλλεύονται τη δυναμική τους στην αγορά, απειλούν το κράτος με χρεωκοπία και με διακοπές ενέργειας προκειμένου να αυξήσουν τις τιμές. Οι περισσότερες ιδιωτικές εταιρείες έχουν τις περισσότερες εξόδους από την αγορά με εγγυήσεις από το ίδιο το κράτος, δεύτερες σε σειρά μετά τις τράπεζες (Bender, 2004).

Επομένως ειδικά όταν ιδιωτικοποιούνται εθνικής σημασίας εταιρίες παροχής κοινοφελών υπηρεσιών, το κράτος γίνεται έρμαιο των αδηφάγων ορέξεων της ιδιωτικοποίησης.

2.6 Παράδειγμα ιδιωτικοποίησης λιμένα

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ιδιωτικοποίησης λιμένα είναι αυτό της Μ. Βρετανίας. Η πολιτική περί της ιδιωτικοποίησης των λιμένων άρχισε στις αρχές της δεκαετίας του '80 – αν και οι περισσότερες μεταβάσεις από το δημόσιο σε ιδιωτικούς φορείς συναντάται το '90 - με την πεποίθηση ότι η λειτουργία των λιμανιών θα είχε μεγαλύτερη απόδοση κάτω από την λειτουργία των ιδιωτικών κεφαλαίων (Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Α. Παρδάλη 2007). Τέσσερις ήταν οι βασικοί λόγοι που η κυβέρνηση της Μ. Βρετανίας επιθυμούσε τις ιδιωτικοποιήσεις :

A. Την μείωση του κόστους εργασίας μέσω της τροποποίησης των εργασιακών σχέσεων και την τοποθέτησή τους σε νέες βάσεις.

B. Την αύξηση της αποδοτικότητας των λιμένων και την προσέλκυση νέων κεφαλαίων.

Γ. Αποτελεσματικότερη διαχείριση των φορτίων.

Δ. Αύξηση των κρατικών εσόδων.

Η ιδιωτικοποίηση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα την άρση των περιορισμών στις επενδύσεις και την χρηματοδότηση και οδήγησε στην ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Το μοντέλο αυτό της ιδιωτικοποίησης στα λιμάνια υιοθετήθηκε και από άλλες χώρες, οι οποίες ακολούθησαν και αυτές τις πρακτικές ιδιωτικοποίησης με θετικές συνέπειες όπως, προσέλκυση νέων επενδυτικών κεφαλαίων, μείωση των δημόσιων δαπανών, βελτίωση του λιμενικού προϊόντος, βελτίωση στο συντονισμό και στην ενοποίηση της ολοκληρωμένης μεταφορικής αλυσίδας και μείωση του λιμενικού κόστους με αύξηση του ανταγωνισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3. Η στρατηγική για τον λιμένα του Πειραιά

3.1 Η επιλογή του Πειραιά

Ο Πειραιάς είναι λιμάνι σε πολύ ευνοϊκή γεωγραφική θέση. Βρίσκεται σε κομβικό σημείο συνάντησης τριών ηπείρων: Ευρώπης, Ασίας, Αφρικής. Με την επιλογή του Πειραιά η Cosco, αλλά και εν γένει η Κίνα, αποκτούν πρόσβαση στις εν λόγω περιοχές και κυρίως στη Μεσόγειο, στα Στενά του Βοσπόρου, στη Μαύρη Θάλασσα και στη Δυτική Αφρική. Επιπλέον ο Πειραιάς βρίσκεται πολύ κοντά σε διεθνείς εμπορικούς θαλάσσιους δρόμους, πράγμα ιδιαίτερα σημαντικού δεδομένου ότι η εξοικονόμηση καυσίμων είναι πολύ σημαντική στην εποχή της ενεργειακής κρίσης. Επί παραδείγματι, το σιδηροδρομικό δίκτυο που επεκτείνεται από ήπειρο σε ήπειρο διευκολύνεται πάρα πολύ από το λιμάνι του Πειραιά: ένα φορτίο από τη Σαγκάη στη Βουδαπέστη μέσω Πειραιώς φθάνει περίπου σε 23 μέρες, μέσω Τεργέστης 28 και μέσω Αμβούργου 33 ημέρες. Και ομοίως ο δρόμος από Σαγκάη για Βαρσοβία είναι μέσω Πειραιώς 24 ημερών, τεσσάρων ημερών πιο σύντομος από κάθε άλλον δρόμο.

Γι' αυτούς τους λόγους και για άλλους που υποδηλώνουν ότι ο Πειραιάς είναι ένα ολοένα ανερχόμενο λιμάνι, η Cosco υποστηρίζει τη θυγατρική της Cosco Pacific, όπως επισημαίνει και ο Γουέι Τζαφιού, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος (kathimerini.gr). Η στρατηγική του βασίζεται σε έξι σημεία:

- Οκτώ πλοία με δυνατότητα μεταφοράς 5500 TEU εκτελούν το δρομολόγιο Κίνα – Μεσόγειος με δύο στάσεις στον Πειραιά κατόπιν συμφωνίας με την Cosco Container Lines,
- Λόγω του μικρού αριθμού εισαγωγών και εξαγωγών στον Πειραιά (ανάγοντας τη δυναμική σε μία εταιρεία όπως η Cosco), το λιμάνι λειτουργεί και ως κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, όπως ακριβώς και η Σιγκαπούρη,

- Τα εμπορεύματα που μεταφορτώνονται μεταφέρονται με υπηρεσίες feeder στις κοντινές περιοχές (μικρότερης εμβέλειας μεταφορές),
- Ζητήθηκε ενίσχυση για το λιμάνι του Πειραιά προκειμένου να αναπτυχθεί η κινητικότητα από τον Τζαφιού σε μία από τις μεγαλύτερες συμμαχίες μεταφοράς εμπορευμάτων στον κόσμο, την CKHY (δηλαδή την Cosco, την K Line, την Yang Ming Line και την Hanjin Shipping). Η ανταπόκριση ήταν θετική,
- Ενισχύονται οι υπάρχουσες συμφωνίες με τις MSC και Maersk και
- Μεταφέρθηκαν ήδη από το 2010 μεγάλα στελέχη της επιχείρησης στον Πειραιά για να τον ενισχύσουν με την εμπειρία τους (π.χ. Crt Fu, που ήταν επικεφαλής της Cosco στο λιμάνι της Νάπολη), ενώ ακολουθείται η δέσμευση, οι λοιποί εργαζόμενοι να είναι κάτοικοι της χώρας μας (Σώκου, 2010).

Η ανάληψη του λιμανιού από την Cosco σήμανε την άνοδο της μεταφοράς εμπορευμάτων (από τα 16 εμπορευματοκιβώτια στα 22 την ώρα), ενώ υπάρχουν περιθώρια επιπρόσθετης ανόδου μέχρι την ανώτατη καταγεγραμμένη επίδοση των 28 κιβωτίων την ώρα εντός του ομίλου επιχείρησης. Ο πήχης τοποθετείται ακόμη ψηλότερα στα 30 κιβώτια την ώρα, επίδοση που έχει παρουσιαστεί στην Κίνα, την Νάπολη, τη Σιγκαπούρη κλπ. Η απεργία στην αρχή της λειτουργίας του λιμανιού υπό το καθεστώς της Cosco δημιούργησε ζητήματα μεταφοράς σε άλλα λιμάνια, αλλά έληξε σχετικά γρήγορα με τη συμβολή της ελληνικής κυβέρνησης.

Πέρα από τις μεταφορές, το ενδιαφέρον της επιχείρησης εστιάστηκε και στην κατασκευή του Προβλήτα III, ενώ ακολούθησαν επαφές και για τη δημιουργία

εμπορευματικού σταθμού, πράγμα που αποτελεί επένδυση για την ανάδειξη του λιμανιού σε κεντρικό κόμβο για την Ανατολική Μεσόγειο.

3.2 Σύμβαση και επιχειρηματικό σχέδιο του ΟΛΠ

Η πρώτη κινεζική επένδυση που έλαβε χώρα στο λιμάνι του Πειραιά υπεγράφη το 2009, στο Μέγαρο Μαξίμου από τον τότε πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή, τον διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ Νίκο Αναστασόπουλο και τον πρόεδρο της Cosco κο Γουέι. Η επένδυση αυτή δεν ήταν τίποτε άλλο παρά η εμπορική εκμετάλλευση της προβλήτας II του εμπορευματικού σταθμού του Πειραιά. Η προβλήτα I θα έμενε στη δικαιοδοσία του κράτους, ενώ η Cosco πέρα από την εκμετάλλευση της προβλήτας II δεσμευόταν να κατασκευάσει την προβλήτα III (Βλέπε Παράρτημα, Τα οριζόμενα στη Σύμβαση Παραχώρησης, ΦΕΚ 52^Α, 2009).



Εικόνα 3.1. Το λιμάνι του Πειραιά

Η σύμβαση που υπεγράφη προέβλεπε τα εξής:

- Να παραχωρηθεί ολοκληρωτικά η προβλήτα με το αντίτιμο των 4,3 δισ. Ευρώ από τα οποία η Cosco θα εγγυόταν τα 3,4.
- Από τα ετήσια έσοδα ο ΟΛΠ θα λάμβανε τα 21% τα πρώτα οκτώ χρόνια και από τον 9^ο χρόνο και εξής το 24,5%.
- 15 μέρες μετά τη δημοσιοποίηση της σύμβασης με ΦΕΚ θα έπρεπε να καταβληθεί εφάπαξ το ποσό των 50 εκατ. Ευρώ στον ΟΛΠ.
- Σταθερό αντάλλαγμα κάθε χρόνο για την έκταση και το μήκος κάθε προβλήτας: 5 εκατ. Ευρώ για την προβλήτα Ι και 2 εκατ. Ευρώ για την προβλήτα ΙΙ, με τις προσαυξήσεις του Δ.Τ.Κ. +2% ανά έτος
- Περαιτέρω η σύμβαση επέστη τροποποιήσεις ώστε να μπορέσει η επιχείρηση να επενδύσει περισσότερο πάνω στην προβλήτα ΙΙΙ:
- Την κατασκευή νέας προβλήτας πετρελαιοδειών στο δυτικό τμήμα της προβλήτας και υπογείως αυτής με την οικονομική επιβάρυνση της Cosco.
- Την απόσπηση της πληρωμής του ανταλλάγματος για το άρθρο 4.3 της σύμβασης που υποχρεούται να καταβάλει η ΑΕΑΣ μέχρι το ΑΕΠ της Ελλάδας να φτάσει στα επίπεδα 2005-2008.
- Όσο καιρό ισχύει η αναστολή του εγγυημένου ανταλλάγματος, θα ισχύει και ο τρόπος καταβολής του μεταβλητού οικονομικού ανταλλάγματος. Η ΑΕΑΣ θα καταθέτει στον ΟΛΠ τρίμηνη λίστα εσόδων και διακίνησης, αλλά και εκτιμητέα ποσά για το επόμενο τρίμηνο.
- Ανεξάρτητα του αριθμού προβλητών σε λειτουργία, η ΑΕΑΣ πρέπει να εγγυηθεί τη διακίνηση εμπορεύματος που να ανέρχεται στο 65% της εγγυημένης δυναμικότητας του Ν.ΣΕΜΠΟ.

- Στην ανατολική πλευρά της προβλήτας II προβλέπεται εγκατάσταση και λειτουργία δώδεκα γερανογεφυρών τύπου E-RTGs.
- Οι εργασίες στη δυτική πλευρά της προβλήτας III αναμένεται να αποπερατωθούν εντός τεσσάρων ετών, ενώ οι εργασίες προκειμένου να εγκατασταθεί μηχανολογικός εξοπλισμός αναμένεται να αποπερατωθούν εντός επτά ετών.
- Η προσθήκη του άρθρου 10.3 προβλέπει την αντιμετώπιση οιασδήποτε διοικητικής και δικαστικής διαμάχης από την ΑΕΑΣ και την προστασία του ΟΛΠ.

Σε γενικές γραμμές η συμφωνία οδήγησε το λιμάνι σε άνθηση, οι εργασίες αυξήθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό, ωστόσο δεν έλειψαν και τα προβλήματα: για παράδειγμα ο δήμος Περάματος απαίτησε τέλη διέλευσης από την ΕΡΓΟΣΕ, ποσό που τελικά ξεπέρασε τα 8 εκατ. Ευρώ ετησίως. Σημειωτέον ότι η Cosco ανέπτυξε



Εικόνα 3.2 Η κατασκευή της προβλήτας III

επαγγελματικές σχέσεις με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και όχι την ΕΡΓΟΣΕ. Περαιτέρω, η Cosco προσπάθησε και επέτυχε τη μείωση του ποσού που καταβάλει ο ΟΛΠ για την προβλήτα II, και λίγο πριν τις νέες ιδιωτικοποιήσεις, την επένδυση με αγορά πλειοψηφικών πακέτων μετοχών. Επίσης επιδίωξε να αγοράσει ολόκληρο τον ΟΛΠ και όχι μόνο να μείνει στη συμφωνία παραχώρησης, κατασκευάζοντας μάλιστα μεγαλύτερη προβλήτα από αυτή που είχε συμφωνηθεί.

Σήμερα, προς επίρρωση της πρώτης συμφωνίας, έχει ολοκληρωθεί η αναβάθμιση της Προβλήτας II, η κατασκευή της Προβλήτας III (ανατολικού τμήματος), ο Νέος Προβλήτας πετρελαιοειδών και η Προβλήτα III, δυτικό τμήμα, ολοκληρώνεται τον Φεβρουάριο του 2019.

Έτσι λοιπόν, η πρόσθετη συμφωνία βασίζεται σε δύο σημαντικές παραμέτρους. Η μία αφορά την Cosco και σχετίζεται με την εξοικονόμηση χρημάτων για την ενέργεια. Το πέρασμα από την Ελλάδα είναι απλά η πιο φθηνή λύση. Η άλλη αφορά τη χώρα μας στο βαθμό που δεν επιθυμεί την ολοκληρωμένη πώληση: η Ελλάδα δεν μπορεί να εισπράξει ούτως ή άλλως ΦΠΑ, αφού τα προϊόντα δεν καταναλώνονται εντός του εδάφους, απλώς ο τόπος μας λειτουργεί ως σημείο διέλευσης. Επομένως, η ολοκληρωτική πώληση θα σήμαινε μηδενικό κέρδος, αφού η χώρα δε θα εισέπραττε ούτε από τα κέρδη του ΟΛΠ ούτε από το ενοίκιο των 28 εκατ.ευρώ. Σημειωτέον ότι η Cosco στόχευε και επέτυχε και την εκμετάλλευση της ναυπηγοεπισκευαστικής στο Πέραμα, θεωρώντας πως τα εργατικά χέρια θα είναι φθηνότερα από την Τουρκία (στην οποία είχε επίσης βλέψεις), καθώς οι μισθοί έχουν πέσει πολύ, ενώ στην Τουρκία η οικονομία είναι ανερχόμενη. Η στήριξη πάντως αυτής της ζώνης από τη χώρα ανέρχεται στα 100 εκατ.ευρώ.

3.3 Η ταυτότητα του ομίλου Cosco

Η εταιρεία του ομίλου Cosco είναι κινεζική και ιδρύθηκε στο Πεκίνο το 1961. Γνώρισε γρήγορα άνθηση για δύο λόγους: πρώτον, λόγω της πολυπληθούς αγοράς εντός της Κίνας και δεύτερον λόγω έλλειψης ουσιαστικού ανταγωνισμού. Πρόκειται, επομένως, για την πρώτη εταιρεία στην Κίνα, δεύτερη παγκοσμίως, διαθέτει περίπου 800 εμπορικά πλοία με χωρητικότητα 56 εκατ. DWTS, απασχολεί σε 1000 θυγατρικές πάνω από 130.000 εργαζόμενους σε 50 χώρες, ενώ δικτυώνεται με περαιτέρω συνεργασίες με 160 χώρες. Διαθέτει ακόμη 32 τερματικούς σταθμούς με δυνατότητα 157 θέσεων ελλιμενισμού. Μάλιστα η συνεργασία της Cosco Pacific με την Cosco επισφραγίζεται με επιτυχείς τερματικούς, μεταξύ των 5 κορυφαίων του κόσμου ήδη από το 2009. Η Κίνα έχει καταφέρει, μέσω της Cosco, να συνδεθεί με Σουέζ, Σιγκαπούρη, Παναμά, και Βόσπορο και διάφορα αφρικανικά λιμάνια.

Όσον αφορά την Ελλάδα, ο ΣΕΠ ΑΕ (Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά) είναι θυγατρικός της Cosco Pacific Limited, της επίσης θυγατρικής της ChinaOcean Shipping Group Company – CoscoGroup. Η Cosco του ελληνικού λιμανιού έχει αναδειχθεί σε Πέμπτη δύναμη διαχείρισης εμπορευμάτων στον κόσμο, ενώ το logistics department της CoscoGroup είναι στα 100 καλύτερα της Κίνας. Η λειτουργία του ΣΕΠ ΑΕ από το 2009, με την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης, έχει σηματοδοτήσει μια ανοδική πορεία, καθώς πρόκειται πλέον για έναν υπερσύγχρονο σταθμό. Στόχος είναι να αναδειχθεί στην πρωτοπορία των μεσογειακών σταθμών και να καλύψει ολόκληρη τη Ελλάδα, τη Μεσόγειο και γενικά την Ευρώπη.

3.4 Οι υπηρεσίες που προσφέρει

Ο όμιλος Cosco στο λιμάνι του Πειραιά προσφέρει συνοπτικά τα εξής:

- Διαχειρίζεται τις φορτώσεις και εκφορτώσεις των εμπορευματοκιβωτίων: ο εξοπλισμός και το εξειδικευμένο προσωπικό καθιστούν τις διαδικασίες

εύκολες, ταχείες και χωρίς προβλήματα. Μια και το λιμάνι αναδεικνύεται σε έναν από τους πλέον σημαντικούς σταθμούς στην Ευρώπη, η ταχύτητα παραλαβής και αποστολής πρέπει να είναι ικανοποιητική ως εξαιρετική.

- Πολύ εξειδικευμένο προσωπικό, ηλεκτρολόγοι και ψυκτικοί, έχουν αναλάβει τη λειτουργία εμπορευματοκιβωτίων-ψυγείων που ελέγχονται από 760 υποδοχείς ρευματοδότησης, ενώ το προσωπικό σπεύδε προς οιαδήποτε δυσλειτουργία.
- Αποθηκεύει τα φορτία, εκκενώνει ή γεμίζει τα κιβώτια, φροντίζει για την προσωρινή τους φύλαξη, αναλαμβάνει την παλετοποίηση, τη συσκευασία και αποσυσκευασία, τη σταχυολόγηση φορτίων κλπ. με πολύ ανταγωνιστικές τιμές και με τεχνολογικά μέσα φιλικά στο περιβάλλον.
- Φροντίζει κάποιες επιμέρους υποχρεώσεις που σχετίζονται με την επιθεώρηση των κιβωτίων, την αποστολή τους, όπως τις μικροεπισκευές και τις επείγουσες παραδόσεις αντίστοιχα.
- Όσον αφορά τους εργαζομένους, μεριμνεί για την ασφάλειά τους, παρέχει συνεχή επιμόρφωση για την εξειδίκευση και την προστασία τους, διοργανώνει πολιτιστικές εκδηλώσεις για τους εργαζομένους και τις οικογένειές τους, αλλά και εκδηλώσεις με τη συνεργασία των τοπικών φορέων για την κοινότητα.

3.5 Η υποδοχή της Cosco από τους εργαζομένους

Οι αντιδράσεις των εργαζομένων υπήρξαν εξ αρχής αρνητικές. Από τις συζητήσεις για την έλευση του κινεζικού κολοσσού ως την εγκατάστασή του και την παραχώρηση του λιμανιού, οι λιμενεργάτες αντέδρασαν με απεργιακές κινητοποιήσεις, με διαδηλώσεις κλπ. Οι διαμαρτυρίες κορυφώθηκαν κυρίως κατά την υπογραφή της συμφωνίας όταν έξω από τη Βουλή η συγκέντρωση του κόσμου ήταν

μαζική. Ο πρόεδρος της Cosco κος Τζαφιού προσπάθησε τότε να τονίσει πως η ανάπτυξη των χωρών συμβαίνει, μεταξύ άλλων, και με το άνοιγμα των λιμανιών στις ξένες επενδύσεις. Η διαβεβαίωση ότι θα ακολουθούσαν περίπου 1000 περίπου προσλήψεις ως επί το πλείστον Ελλήνων εργαζομένων δεν έπειθαν κανένα και έτσι, οι διαμαρτυρίες διήρκεσαν περίπου έναν χρόνο με άρνηση υπερωριών, περαιτέρω εργασιών κλπ. Οι λιμενεργάτες φοβήθηκαν τόσο για τα δικαιώματά τους όσο και για τη δημιουργία μονοπωλίου ή ακόμη και την αλλοίωση της περιοχής με τη δημιουργία μιας άλλης Chinatown, όπως συνέβη και στη Νάπολη της Ιταλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4. Εθνική και Ευρωπαϊκή πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές

4.1 Ευρωπαϊκή πολιτική

Σύμφωνα με την Απόφαση Αριθ. 1692/96/ΕΚ «Περί κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών» και την τροποποίησή της δια της Αποφάσεως Αριθ. 884/2004/2010/ΕΚ που αντικαταστάθηκε από την Απόφαση Αριθ. 661/2010/ΕΕ, ορίστηκε η νομοθεσία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Η απόφαση προβλέπει να ολοκληρωθούν οι υποδομές μέχρι το 2020.

Η στοχοθεσία του κανονισμού τοποθετείται στη μορφοποίηση ενός ακέραίου και ολοκληρωμένου ΔΕΔ-Μ, σύμφωνα με το οποίο όλα τα μέσα μεταφοράς θα εξελιχθούν και θα αναπτυχθούν ισότιμα, ενώ θα επιδιώκεται η μεγιστοποίηση της αξίας του σε όλη την Ευρώπη. Η στοχοθεσία αυτή αφορά ένα σχέδιο στρατηγικής ανάπτυξης των ΔΕΔ-Μ για την εικοσαετία 2030-2050:

- Ελεύθερη μετακίνηση αγαθών και ανθρώπων
- Υψηλής ποιότητας παροχές στους χρήστες υποδομών
- Συνδυαστική χρήση όλων των μέσων μεταφοράς
- Βελτίωση των όρων χρήσης της διαθέσιμης χωρητικότητας
- Εγγύηση λειτουργικότητας σε όλα τα επίπεδα
- Κάλυψη όλων των ευρωπαϊκών εδαφών
- Δυνατότητα επέκτασης στις χώρες ΕΦΤΑ, ΜΕΔΑ και στην Κεντρική-Ανατολική Ευρώπη (eper.gr).

Το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφοράς της τελευταίας δεκαετίας εντάσσεται στο πλαίσιο της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής που είχε θεσπιστεί ήδη από το 2001: «Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών για το 2010: Ώρα για αποφάσεις». Στις 4 Φεβρουαρίου 2009 κυκλοφόρησε η Πράσινη Βίβλος με την «Αναθεώρηση της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ προς ένα καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών» (eep.gr). Το ΔΕΔ-Μ είναι μία ζωτική παράμετρος της ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, γιατί καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την ομαλότητα της λειτουργίας στην ευρωπαϊκή αγορά και στην ενίσχυση της οικονομίας και στη δημιουργία φιλικών κοινωνικών δεσμών. Επηρεάζει επίσης σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητα στο πεδίο της οικονομίας, στον τομέα της εργασίας και της απασχόλησης και, καθώς φαίνεται, θα κατέχει την πρωτοκαθεδρία και στην ανάπτυξη του νέου σχεδίου στρατηγικής, «Ευρώπη, 2020». Το δίκτυο που δημιουργείται, επομένως, συναποτελείται, από αποτελεσματική μετακίνηση αγαθών και προσώπων, σε ένα καθεστώς κοινωνικής και περιβαλλοντικής ασφάλειας, από πληθώρα νέων θέσεων εργασίας, με δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής μεταξύ των Ευρωπαίων.

Οι στόχοι υλοποιούνται στο αναλυτικό και βασικό δίκτυο των ΔΕΔ-Μ. Το μεν αναλυτικό δίκτυο είναι εκτεταμένο και απαρτίζεται από τις κινούνται βάσει Οδηγιών και αποτελούν ουσιαστικά τις κατά τον προγραμματισμό υποδομές των μεταφορών. Ο χρόνος ολοκλήρωσης της αποπεράτωσης των αναλυτικών υποδομών προβλέπεται να έλθει εις πέρας στο τέλος του 2050. Το βασικό δίκτυο εκτείνεται και διαμορφώνεται βάσει του αναλυτικού δικτύου, ενώ θεωρείται το πλέον κομβικό σημείο του προγράμματος από άποψη στρατηγικής. Το βασικό δίκτυο σχετίζεται με τις διασυνοριακές συνδέσεις, με τα κόμβους συμφόρησης και τους κόμβους όπου συνδυάζονται πολλά μεταφορικά μέσα. Αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2030 (eep.gr).

Οι στόχοι που τίθενται επί τάπητος αυτή την περίοδο με το Πρόγραμμα 2014-2020 αφορούν τις υποδομές που δεν είχαν ακόμη ολοκληρωθεί κατά την πρώτη

πενταετία της συμφωνίας και συγχρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και από το Ταμείο Υποδομών των Μεταφορών, Ενέργειας και Τηλεπικοινωνιών (“Connecting Europe Facility”). Το ταμείο αυτό συστήθηκε στα πλαίσια χρηματοδότησης 2014-2020 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (29 Ιουνίου 2011). Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές πως η Ευρωπαϊκή Ένωση επιθυμεί να διευρύνει τους ορίζοντές της στα δίκτυα θαλάσσιας επικοινωνίας, να τα εκσυγχρονίσει, να τα καταστήσει πιο ανταγωνιστικά, ώστε να εξυπηρετήσει μεγαλύτερα φορτία σε επιβάτες και υλικό. Είναι επίσης φανερό ότι η τακτική αυτή είναι συνειδητή επιλογή, διότι εξασφαλίζονται σημαντικά κονδύλια για την εξασφάλιση των προαναφερθέντων παραμέτρων. Και εφόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ούτως ή άλλως «ομπρέλα» ποικίλων εθνών, οι τακτικές και οι επιλογές επιβάλλονται, εμμέσως πλην σαφώς, από τα μέτρα επανασχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ σε όλα τα κράτη-μέλη: προχωρούν επομένως σε επανασχεδιασμό του ΔΕΔ-Μ εντός και εκτός των συνόρων τους. Στην Ελλάδα, επί παραδείγματι, λειτουργεί Ομάδα Εργασίας στο πρώην ΥΠΥΠΜΕΔΙ (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων) που ελέγχει το ελληνικό τμήμα στο ΔΕΔ-Μ και οργανώνει, προλαμβάνει και εξυπηρετεί την αναδιαμόρφωση των ΔΕΔ-Μ, αλλά και ελέγχει τις διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Ένωση επί του θέματος. Οι διαπραγματεύσεις αυτές προβλέπουν τα νέα τμήματα οδικής, σιδηροδρομικής και λιμενικής υποδομής, ενώ συμπεριλαμβάνει και το βασικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ της Ευρωπαϊκής Ένωσης της Ελλάδας. Όλα τα παραπάνω διαφαίνονται στον επόμενο χάρτη:



Εικόνα 4.1 Ελλάδα-Βασικό και αναλυτικό διευρωπαϊκό δίκτυο,
Οδοί-Λιμένες- Αεροδρόμια

4.2. Εθνικό Λιμενικό δίκτυο

Τα λιμάνια της χώρας έχουν διαχωριστεί σε τρεις βασικές ομάδες: Ομάδα I, οι λιμενικές πύλες της χώρας, Ομάδα II, οι περιφερειακοί λιμένες και Ομάδα III, οι νησιωτικοί λιμένες. Την Ομάδα I περιλαμβάνουν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης, του Ηρακλείου, του Ρόδου και του Βόλου. Την Ομάδα II περιλαμβάνουν τα λιμάνια Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Καβάλας, Σούδας, Λαυρίου, Καλαμάτας, Κω και Μύρινα Λήμνου και την Ομάδα III τα λιμάνια Καλύμνου, Κάσου, Παροικιάς Πάρου, Ραφήνας, Ελευσίνας, Πάτμου, Μυκόνου, Κατάκολου, Θήρας, Σκοπέλου, Βαθέως Σάμου και Αμφίπολης Σερρών. Τα νησιωτικά λιμάνια χωρίστηκαν επίσης σε τρεις

υποκατηγορίες: τους Λιμένες Εθνικής Σημασίας, τους Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος και τους Λιμένες Τοπικής Σημασίας. Για τα λιμάνια αναψυχής έγινε πρόταση να οργανωθεί ένα Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής. Η στρατηγική που αφορά τις μεταφορές στις ελληνικές θάλασσες υπάγεται στο πλαίσιο ανάπτυξης της περιόδου 2014-2020.

Σε επίπεδο στρατηγικής, η υποδομή που προέχει να ολοκληρωθεί αφορά τα πρώτα λιμάνια της χώρας, ήτοι λιμάνια του βασικού δικτύου π.χ. στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Πειραιά, Θεσσαλονίκης (ανάλογα με το καθεστώς ιδιοκτησίας στο καθένα) και σε άλλα σημαντικά λιμάνια όπως της Αλεξανδρούπολης, του Λαυρίου κ.α. Προβλέπεται και σχέδιο ανάπτυξης λιμανιών που να λειτουργούν ως κομβικά σημεία κυρίως στο Αιγαίο πέλαγος, της Πάρου, της Σύρου, της Λέρου κλπ. ώστε να εξυπηρετούν άλλα λιμάνια σε μία ορισμένη ακτίνα ναυτικών μιλίων (hub and spoke). Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει πρωτίστως μεθόδους ασφαλείας από τη θαλάσσια ρύπανση ή από τα ατυχήματα εν πλω με ολοκληρωμένες έρευνες και συστήματα διάσωσης, αλλά και με την αύξηση της ασφάλειας στα λιμάνια. Ο απώτερος στόχος, όπως προαναφέραμε, είναι η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση έμψυχου και άψυχου μεταφερόμενου υλικού, τουτέστιν η βελτιστοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών, γι' αυτό επιστρατεύονται και τα προγράμματα ΕΣΠΑ για τα λιμάνια των ΔΕΔ-Μ στην Ελλάδα.

4.3. Θαλάσσιες μεταφορές

Ένας σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει στην ανάπτυξη του οικονομικού και κοινωνικού τομέα είναι οι θαλάσσιες μεταφορές σε μία χώρα όπως η δική μας λόγω των πολλών νησιών της και της γεωγραφική της θέσης στην καρδιά της Μεσογείου. Αυτό συνεπάγεται τη σύνδεση των νησιών μεταξύ τους και με την ηπειρωτική χώρα ακτοπλοϊκά, αλλά και με τις γείτονες χώρες, όπως π.χ. με την Ιταλία και συνιστά αναπτυξιακή τεχνική στο κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο κυρίως τα

τελευταία 15 χρόνια. Δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολλές και με τον Πειραιά να είναι το κεντρικό λιμάνι της χώρας, τότε συνειδητοποιούμε ότι ο Πειραιάς είναι το πιο ζωτικό λιμάνι καθώς εξυπηρετεί τουλάχιστον το 30% των μεταφορών. Τα λιμάνια της Ραφήνας, της Σύρου, του Ηρακλείου, της Πάρου, της Τήνου, της Σύρου, της Μυκόνου, της Σούδας, της Θεσσαλονίκης, του Λαυρίου, της Μυτιλήνης, της Χίου και της Πάτρας έχουν επίσης ζωτική σημασία στις ακτοπλοϊκές μεταφορές, ενώ η Ηγουμενίτσα και η Πάτρα θεωρούνται κόμβοι σύνδεσης με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της Αδριατικής. Τέλος λιμάνια αναψυχής είναι η Ρόδος, η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Κέρκυρα, το Κατάκολο, το Ηράκλειο και η Πάτμος.

Τα διαρθρωτικά ταμεία χρηματοδότησαν όσες παρεμβάσεις επισυνέβησαν στα λιμάνια Λαυρίου, Ηγουμενίτσας, Πάτρας, Καβάλας, Βόλου, Αλεξανδρούπολης, Σούδας, Μυκόνου, Ρόδου, Χίου και όσες ολοκληρώθηκαν κατά το πρόγραμμα 1994-1999 και περιελάμβανε λιμάνια που θεωρούνται διεθνείς κόμβοι και επομένως, είναι απολύτως σημαντικά για το επιβατικό κοινό και τις εμπορευματικές μεταφορές. Τα έργα που έλαβαν χώρα ήταν επιχωματίσεις, εκβαθύνσεις, προβλήτες, κυματοθραύστες, κρηπιδώματα, κτίρια, δίκτυα, οδικές προσβάσεις στα λιμάνια, τακτοποίηση τυχόν ρεμάτων, προμήθειες Η/Μ εξοπλισμού κ.α. Ο στόχος της πραγματοποίησης των εν λόγω έργων σχετίζεται με τον εκσυγχρονισμό και τη βελτιστοποίηση των μεταφορών.

Βασική μέριμνα αποτέλεσε η ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, στα λιμάνια και στο θαλάσσιο περιβάλλον: πραγματοποιήθηκε επέκταση του Εθνικού Πληροφοριακού Συστήματος Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS) σε ένα κομμάτι του Αιγαίου, στον Πειραιά (με χρηματοδότηση ΕΠ-ΠΟΑ και ΚΠΣ), στο Ιόνιο (και με χρηματοδότηση INTERREG). Επιστρατεύτηκαν περιπολικά σκάφη, ελικόπτερα ταχείας επέμβασης για έρευνα και διάσωση, πυροσβεστικά πλοία, υδροφόρες, πλοία για την καταπολέμηση της ρύπανσης, ελικοδρόμια, αλλά και άλλα έργα υποδομής που ενίσχυσαν όλο το έργο, κτίρια, γραφεία, υπόστεγα κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5. Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ

Το 2016 υπεγράφη νέα Σύμβαση Παραχώρησης του 67% του ΟΛΠ (εφεξής 2016ΣΠ) στην εταιρεία China COSCO Shipping Corporation Limited, έναντι συνολικού τιμήματος 368,5 εκατομμύρια, που κυρώθηκε με τον νόμο Ν.4404/2016 (εφεξής 2016ΣΠ).

Ο ΟΛΠ θα αναλάβει, σύμφωνα με τη σύμβαση, το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά και ειδικότερα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, με δικό του κίνδυνο και έξοδα.

Η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,5 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει: την ανωτέρω προσφορά των 368,5 εκατ. ευρώ, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία και τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη Σύμβαση Παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους της τάξης των 410 εκατ. ευρώ. Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται επίσης υπόψη τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι την λήξη της παραχώρησης το 2052.

Παράλληλα με το αντάλλαγμα Παραχώρησης, ο ΟΛΠ θα καταβάλει όλους τους φόρους, τους δασμούς, τις εισφορές, τον ΦΠΑ, τις ασφαλιστικές εισφορές και τις χρεώσεις που επιβάλλονται από τη γενικά ισχύουσα φορολογική νομοθεσία.

Η Παραχώρηση (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4 του Νόμου) αφορά στους ακόλουθους χώρους, υποδομές, ανωδομές και κτίρια (από κοινού τα Στοιχεία Παραχώρησης):

(α) το σύνολο των χερσαίων χώρων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης (πλην των Εξαιρουμένων Χώρων και Στοιχείων). Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι Σταθμοί Οχηματαγωγών, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του Προβλήτα Ι, καθώς και οι Σταθμοί Εμπορευματοκιβωτίων των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ, οι Σταθμοί οχημάτων, οι Σταθμοί γενικού φορτίου, τα Ναυπηγεία και οι Σταθμοί Κρουαζιεροπολοίων.

(β) τη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, με την επιφύλαξη των περιορισμών που παρατίθενται στο Άρθρο 4.3 της σύμβασης και

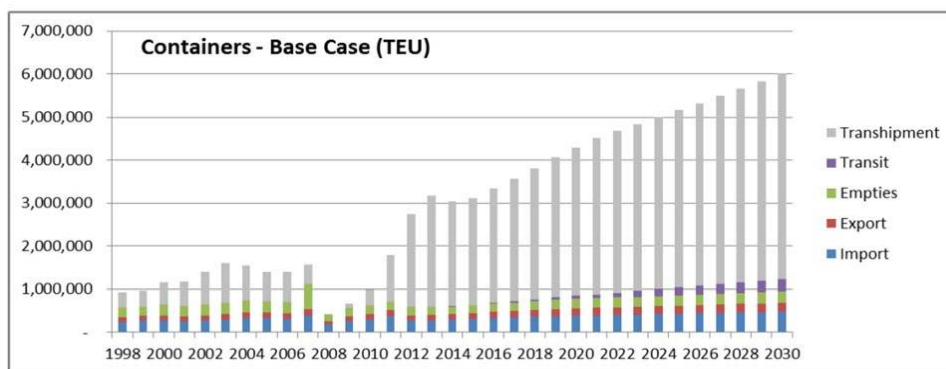
(γ) Το σύνολο των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως).

Ο ΟΛΠ υποχρεούται να καταρτίσει, επικαιροποιήσει και να υποβάλλει προς έγκριση σύμφωνα με το άρθρο 6.2 ένα αρχικό αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης αναφορικά με τον Χώρο του Λιμένα για το διάστημα τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035.

5.1 Προβλέψεις για τα επόμενα 25 χρόνια (προοπτικές ανάπτυξης ΟΛΠ)

Οι προβλέψεις της κινητικότητας στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να εξεταστούν ανά κατηγορίες:

- *Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων:* σε αυτόν τον κλάδο πρωταγωνιστικό ρόλο λαμβάνουν τα transit container. Το μερίδιο αγοράς του ΟΛΠ ΑΕ ανέρχεται στο 17% και διαθέτει πολύ καλές προοπτικές ανάπτυξης πρώτον λόγω της καλής γεωγραφικής του θέσης συναρτήσει των εμπορικών δρομολογίων, δεύτερον λόγω του ανερχόμενου δικτύου feeder και τρίτον λόγω των μελλοντικών εγκαταστάσεων ένεκα του επενδυτικού προγράμματος που προβλέπεται. Αν σκεφτεί κανείς τον ανταγωνισμό που επικρατεί σε αυτές τις περιπτώσεις, κυριότερα στα φορτία transit, είναι επιθυμητό για τον ΟΛΠ να διατηρήσει το μερίδιο ή ακόμη καλύτερα να το αυξήσει. Σε αυτό το κομμάτι συμβάλλει η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων γύρω από το λιμάνι του Πειραιά, ενώ η εκτίμηση αριθμητικά για τα την 25ετία 2016-2030 εκτιμάται ως εξής:

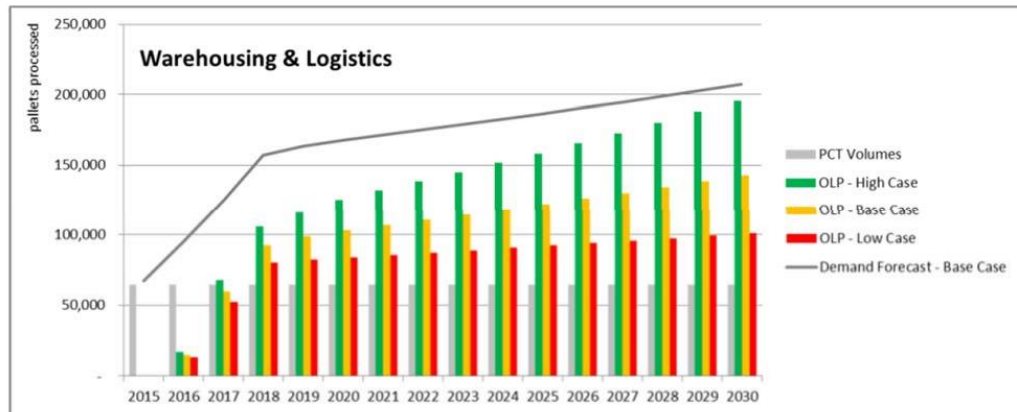


Εικόνα 5.1 Εκτίμηση διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

(Πηγή: MTBS «Piraeus – Port Business Market Due Diligence»)

Τα έσοδα διακίνησης των κιβωτίων με τα εμπορεύματα θα είναι τα μεγαλύτερα τον ΟΛΠ, ενώ η ανταγωνιστικότητα θα μειώσει τα τέλη κατά 20%. Η ολοκλήρωση της προβλήτας III (ανατολικό και δυτικό τμήμα) συνδυαστικά με τη λειτουργία των άλλων δύο προβλητών I και II και με την διεύρυνση του σταθμού Γ2 (Car Terminal) διευρύνει τη δυναμικότητα των TEU για την ΟΛΠ.

- *Κέντρο αποθηκών (Container Freight Services)*: ο καλός χειρισμός της ντόπιας αγοράς στις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων μπορεί να σηματοδοτήσει τη δυνατότητα διεύρυνσης και επέκτασης των δραστηριοτήτων για τον ΟΛΠ. Μέχρι το 2030 τα 400.000 TEU ως μέγιστη χωρητικότητα μπορεί να ανέβει ακόμη και κατά 200.000 μονάδες. Οι υπηρεσίες CFS (Container Freight Services) εντός της ζώνης του λιμανιού δημιουργεί συνθήκες οικονομικής άνθησης, όπως προβλέπεται μέχρι το 2030. Με τη δημιουργία της αποθήκης στον ΟΔΔΥ και το παράδειγμα της PCDC, ο ΟΛΠ μπορεί να κερδίσει:

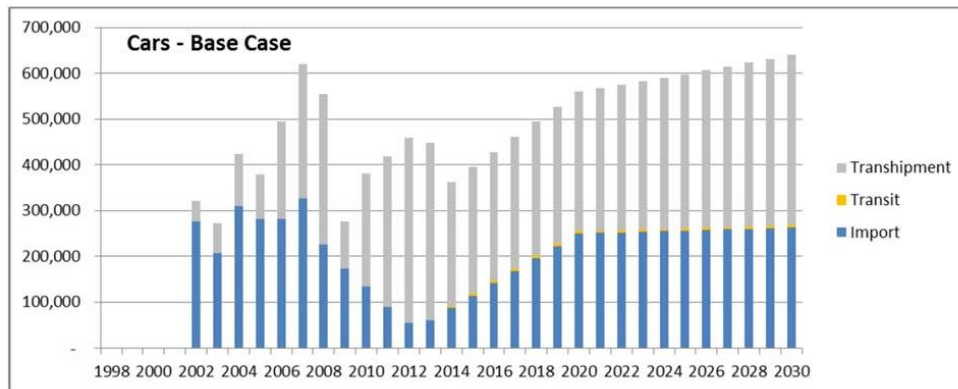


Εικόνα 5.2 Εκτίμηση διακίνησης των φορτίων

(Πηγή: MTBS «Piraeus – Port Business Market Due Diligence»)

- *Διαχείριση των οχηματαγωγών (Ro-Ro):* η ζήτηση αγοράς αυτοκινήτων από το 2008 αναμένεται να ολοκληρωθεί ως το 2021, καθώς μάλιστα τα τελευταία χρόνια η μεταφορά οχημάτων (transit) έχει αυξηθεί κυρίως από τη Ρωσία και την Ουκρανία. Την ίδια στιγμή μάλιστα τα λιμάνια της Τουρκίας ανταγωνίζονται σε αυτόν τον τομέα τη χώρα μας κυρίως γιατί προσφέρουν εύκολη πρόσβαση στη Μαύρη Θάλασσα. Στο κεφάλαιο transit βοηθά πολύ περισσότερο η αναβάθμιση των σιδηροδρόμων απ' ό,τι στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων. Ωστόσο οι προβλέψεις δεν είναι ιδιαίτερα αισιόδοξες, καθώς δεν υπάρχει έντονη εμπορική κινητικότητα στην ηπειρωτική χώρα, καθώς η Ελλάδα δεν κάνει εξαγωγές αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός στην παρούσα φάση είναι μάλλον μάταιος, εφόσον δεν υπάρχει πληθώρα υλικού για μεταφορά, έτσι επιστρατεύονται σχεδόν αποκλειστικά φορτηγά οχήματα. Στην επόμενη εικόνα μπορούμε να παρατηρήσουμε την εξέλιξη του φορτίου που μεταφέρεται και διακινείται από το 2000 περίπου συμπεριλαμβανομένων και των προβλέψεων ως το 2030. Σημειωτέον ότι τα αυτοκίνητα μπορούν να περιμένουν στο λιμάνι για περίπου 2 ημέρες στις

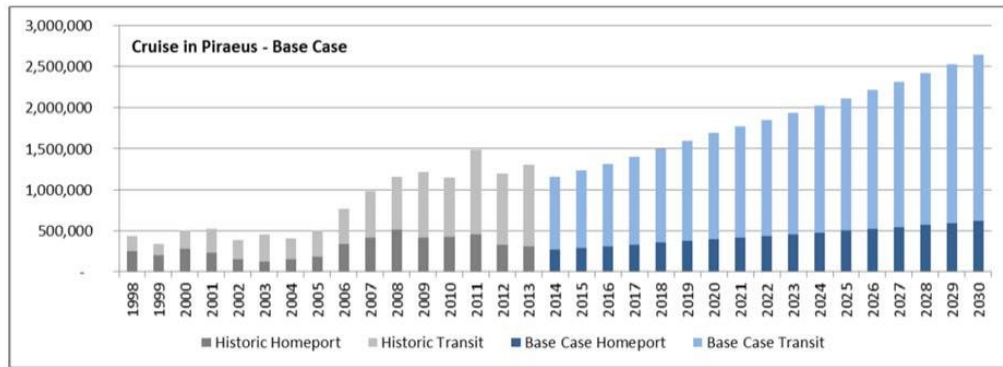
εισαγωγές σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρου στάθμευσης πιο κοντά στο λιμάνι, αντί για αυτό που υπάρχει τώρα και απέχει 20χλμ.



Εικόνα 5.3 Η διακίνηση των οχημάτων, προβλέψεις ως το 2030

(Πηγή: MTBS «Piraeus – Port Business Market Due Diligence»)

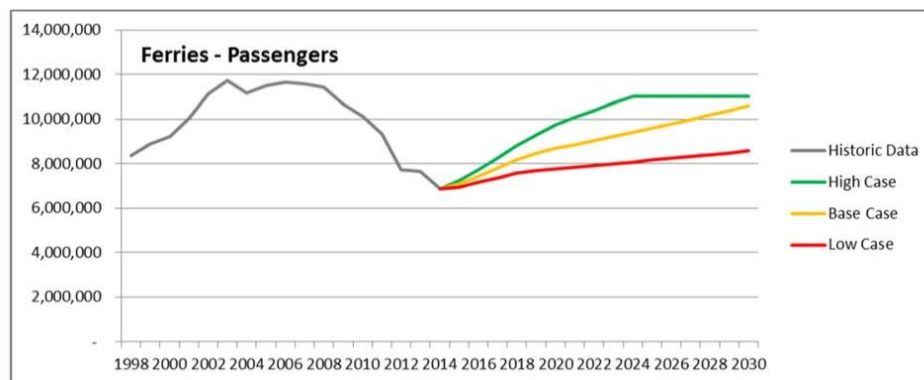
- *Κρουαζιέρα*: εδώ τα πράγματα είναι πιο θετικά, ενόσω μάλιστα τα κρουαζιερόπλοια αυξάνονται στις ελληνικές θάλασσες. Η κίνηση εδώ είναι δυσανάλογη, πυκνή κατά την περίοδο Απριλίου-Οκτωβρίου και αραιή κατά τους χειμερινούς μήνες. Συχνά, επίσης, η κινητικότητα επηρεάζεται και από τις εξελίξεις σε διάφορες χώρες που βιώνουν διάφορα κοινωνικοπολιτικά προβλήματα, π.χ. Συρία, Τουρκία, Αίγυπτος κλπ. Στην εικόνα 7 απεικονίζονται οι προβλέψεις για την κινητικότητα κρουαζιερόπλοιων ως το 2030.



Εικόνα 5.4 Κρουαζιέρα, εκτιμήσεις κινητικότητας.

(Πηγή: MTBS «Piraeus – Port Business Market Due Diligence»)

- *Επιβατηγά:* Οι επιβάτες εξυπηρετούνται από τους επιβατικούς λιμένες και μεταφέρονται συνήθως στα νησιά της χώρας. Η κίνηση έχει μειωθεί πάρα πολύ κατά την περίοδο της κρίσης (από 12 εκατ. Επιβάτες το 2009 στους 7 εκατ. το 2016). Προβλέπεται, ωστόσο άνοδος μέχρι το 2030 και πως το λιμάνι του Πειραιά θα μπορεί να εξυπηρετεί 9-11 εκατ. επιβάτες κυρίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο.



Εικόνα 5.5 Εκτίμηση κινητικότητας επιβατών.

(Πηγή: MTBS «Piraeus – Port Business Market Due Diligence»)

- *Ναυπηγοεπισκευή*: η ναυπηγοεπισκευή απαιτεί μια σειρά αναβαθμίσεων στο κομμάτι της υποδομής, δηλαδή σημαντικών έργων, την εγκατάσταση πλωτών δεξαμενών που θα επιφέρουν εν γένει δυναμική, χωρητικότητα και εκσυγχρονισμό στο λιμάνι. Ήδη έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση της αναβάθμισης της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, με την κατασκευή των κατάλληλων υποδομών (ΗΜ και έργα πολιτικού μηχανικού) για την υποδοχή της νέας πλωτής δεξαμενής Πειραιάς III. Τα ναυπηγεία του Πειραιά ανταγωνίζονται σε μεγάλο βαθμό τα αντίστοιχα τουρκικά λιμάνια, επομένως ο ΟΛΠ θα πρέπει να επενδύσει πολλά στο κομμάτι του εκσυγχρονισμού. Και πάλι στο πεδίο ανταγωνισμού συμμετέχει η Τουρκία, οπότε ο εξοπλισμός και οι υποδομές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο. Σε αυτό το σημείο ο ΟΛΠ πρέπει να εξασφαλίσει την ηρεμία της λειτουργίας του λιμανιού και την υπεράσπιση των ναυτεργατών.

5.2 Αξιολόγηση των προβλέψεων

Είναι φανερό ότι ο λιμένας Πειραιώς χρειάζεται άμεσες επεμβάσεις στις υποδομές και εκσυγχρονιστικές εφαρμογές προκειμένου να αναπτυχθεί στα προβλεπόμενα όρια και να δημιουργήσει πρόσφορο πεδίο ανταγωνισμού με άλλα λιμάνια της Μεσογείου. Οι επεμβάσεις αυτές είναι:

- Βελτίωση και αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού στον τομέα αναψυχής.
- Βελτίωση των συνθηκών υποδοχής και παροχής διαμονής των ταξιδευτών, κυρίως των τουριστών.
- Βελτίωση και αύξηση της δυναμικότητας του λιμανιού με εκσυγχρονισμό μηχανημάτων για τις εμπορικές δραστηριότητες (για τη μεταφορά

εμπορευματοκιβωτίων, τη μεταφορά οχημάτων, τη μεταφορά καθαρού φορτίου).

- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υλικών υποδομής για όλες τις ναυπηγικές και κατασκευαστικές δραστηριότητες.

Η αύξηση των έργων και η βελτίωση των υποδομών σε όλους τους προαναφερθέντες τομείς εύλογα γεννά λειτουργίες που προκύπτουν ή ενδεχομένως να προκύψουν στο μέλλον εντός της ζώνης του ΟΛΠ. Επομένως, είναι εύλογο να προκύψουν κατηγορίες και υποκατηγορίες λειτουργιών που να σημαίνουν περαιτέρω επεμβάσεις:

- *Στο λιμάνι των επιβατών:* εφόσον αναπτυχθούν τα στοιχεία που συναπαρτίζουν τον τομέα αναψυχής (κρουαζιέρα), νέες ανάγκες προκύπτουν προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι επιβάτες. Το σύνολο των ταξιδιωτών είναι τέτοιο που κάθε χρόνο εμφανίζονται ανάγκες για χώρους που μπορούν να λειτουργήσουν ως προσωρινοί επιβατικοί σταθμοί. Επομένως, αναπόφευκτη είναι η δημιουργία όλο και περισσότερων σύγχρονων επιβατικών σταθμών, σε καίρια σημεία, μελετημένα σε ένα πρότυπο και λειτουργικό σύστημα κυκλοφορίας μέσα και γύρω από το λιμάνι, προκειμένου να αναπτυχθεί η περιοχή.
- *Το εμπορικό λιμάνι:* το κομμάτι του εμπορίου σχετίζεται με τις επιχειρήσεις επί του λιμένος Πειραιώς, ενώ αποτελεί την πλέον σημαντική πηγή εσόδων του. Ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί το κατεξοχήν κριτήριο του διεθνούς κόμβου που είναι πλέον ο Πειραιάς. Η αυξανόμενη κίνηση έχει επιφέρει την ανάγκη για εκσυγχρονισμό και επέκταση του κεντρικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, τη δημιουργία άλλων, τη δημιουργία εν γένει νέων αποθηκευτικών κέντρων.
- *Ναυπηγοεπισκευαστική:* Λόγω της αύξησης της κίνησης πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά, δημιουργείται και ανάγκη εκσυγχρονισμού της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Εδώ η αναβάθμιση θα βοηθήσει σε πολύ

μεγάλο βαθμό και τον τομέα της εργασίας, οπότε η οικονομική ανάπτυξη είναι πολύπλευρη.

- *Διαχείριση οχηματαγωγών (Ro-Ro)*: Η ανάπτυξη σε αυτό το πεδίο θα διευρύνει τους χώρους του λιμανιού προκειμένου να αποθηκεύεται φορτίο και να μεταφέρονται οχήματα απρόσκοπτα.

5.3 Εθνικό λιμάνι και ιδιωτικοποίηση: οι κοινοί στόχοι

Όπως καταδείξαμε προηγουμένως, η υπόθεση της ανάπτυξης του κεντρικού λιμανιού της χώρας σχετίζεται τόσο με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και με την ανάγκη να ανακάμψει η Ελλάδα οικονομικά. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ κινείται προς αυτή την κατεύθυνση. Η ανάκαμψη αυτή μεταφράζεται σε ορισμένους αριθμούς σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο: η Ευρωζώνη θα έχει βραχυπρόθεσμα μέσο ρυθμό ανάπτυξης 1,5-1,8% και μακροπρόθεσμα στα 1-2%, κυριότερα από την ιδιωτική κατανάλωση. Η αβεβαιότητα που καθορίζει τις εν λόγω τιμές προκύπτει από την πολιτική και οικονομική αστάθεια που παρατηρείται σε διάφορες χώρες της Ευρώπης (οι εκλογές στην Αυστρία και τη Γερμανία, το Brexit), από τις νομισματικές συναλλαγές με τα άλλα μεγάλα κράτη όπως οι ΗΠΑ, από την προσφυγική κρίση. Στην Ελλάδα αναμένεται βραχυπρόθεσμα μέσος ρυθμός ανάπτυξης 1,5-1,8% και μακροπρόθεσμα 1,5-2,5%. Εδώ παίζει ρόλο το δημόσιο χρέος και ο τρόπος που θα το διαχειριστούν οι κυβερνήσεις, η σύμπλευση με την ευρωπαϊκή πολιτική, το άνοιγμα των αγορών, οι μεταρρυθμίσεις, οι άλλες ιδιωτικοποιήσεις και η άρση των capital controls.

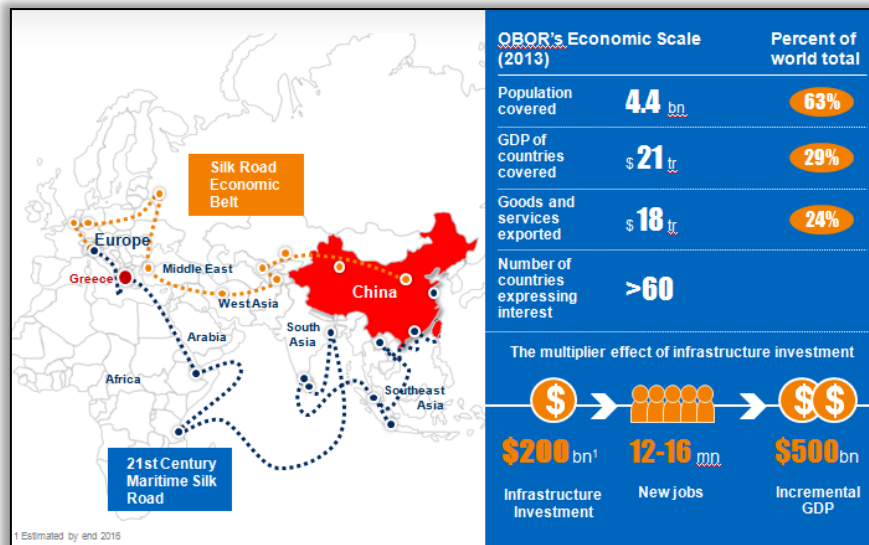
Για την επίτευξη αυτών των στόχων, η στρατηγική της ΟΛΠ ΑΕ πρέπει αρχικά να δώσει βαρύτητα στην αύξηση της εσωτερικής κατανάλωσης προκειμένου να σταθεροποιηθεί το εμπόριο και να αυξηθεί το εισόδημα σε ό,τι αφορά τα container, το Κέντρο Αποθηκών και τα αυτοκίνητα Ro-Ro. Η Βελτίωση αυτών των παραμέτρων θα οδηγήσει και σε καλύτερο χειρισμό της τουριστικής κίνησης και

τέλος τη ναυπηγοεπισκευή, αφού θα υπάρξει ανάγκη αύξησης πλοίων και συντήρησής τους. Όπως ήδη προαναφέραμε, η Cosco Shipping Group επιστρατεύει σχέδιο στρατηγικής προκειμένου να διαχειριστεί με επιτυχία το λιμάνι και να δοκιμάσει επέκταση και σε άλλες χώρες. Καθώς η Ελλάδα αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι του σύγχρονου Δρόμου του Μεταξιού (OBOR-One Belt One Road), οι επενδύσεις αποτελούν άνοιγμα στην Ανατολή, με την Ασιατική Τράπεζα Επενδύσεων και Υποδομών να συμμετέχει ενεργά, με το ίδιο το ταμείο του Δρόμου του Μεταξιού και με διάφορα άλλα παρόμοια ταμεία. Προβλέπονται συνεργασίες που θα καταστήσουν τη σύμπραξη κορυφαία επόπτη των επιχειρήσεων, πράγμα που διευκολύνει την κινεζική οικονομία να επεκταθεί σε ένα ευρύ δίκτυο χωρών. Οτιδήποτε επομένως καταγράφεται εδώ ως επιτυχία και πρόοδος αποτελεί εχέγγυο επενδυτικό για τις άλλες χώρες απέναντι στις κινεζικές επενδύσεις και τονώνει την αξιοπιστία τους. Έτσι, οι Έλληνες με την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη στοχεύουν:

- Να λειτουργήσει η χώρα ως ΝΑ πύλη και κεντρικός κόμβος της Ευρώπης.
- Να αναπτύξει και πάλι τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και
- Με την πολλαπλασιαστική επίδραση να ενισχύσει την εθνική οικονομία δημιουργώντας πεδίο για περαιτέρω επενδύσεις.

Κατ' επέκταση η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ είναι πολύ σημαντική και μέσω αυτής η Cosco θα επιτύχει:

- Να φέρει εις πέρας με ακρίβεια και συνέπεια τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, τη ναυπηγοεπισκευαστική και τα Κέντρα Αποθήκευσης.
- Να επεκταθεί επιχειρηματικά και
- Να αποκτήσει κι άλλα λιμάνια ή τερματικούς σταθμούς.



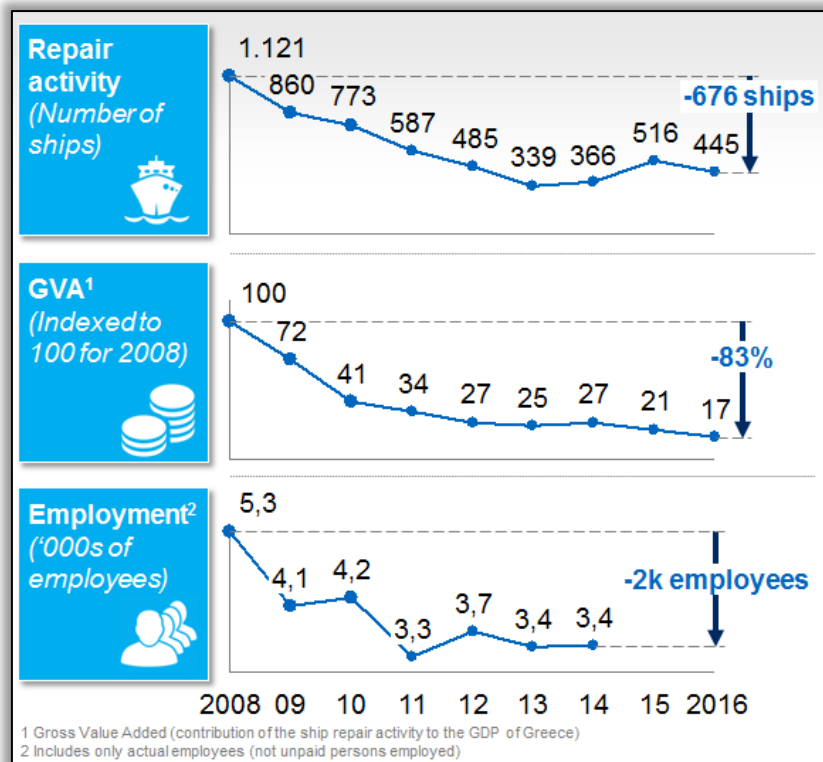
Εικόνα 5.6. Ο σύγχρονος Δρόμος του Μεταξιού (Πηγή: McKinsey PPA Strategic Plan)

Η σύνδεση της χώρας μας με την Κίνα εντός του Δρόμου του Μεταξιού (OBOR, One Belt One Road) σχηματοποιεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μετακίνησης με επίκεντρο την Ελλάδα, που θα προσελκύσει νέες κινεζικές επενδύσεις. Παραδείγματα παρόμοιας φύσης έχει να προσφέρει το λιμάνι της Σιγκαπούρης όπου και εδώ τα οφέλη είναι κοινά ή τέλος πάντων η ιδιωτικοποίηση ωφέλησε τους πάντες. Στη Σιγκαπούρη, λοιπόν, τα κέρδη αυξήθηκαν κατά 70-160 φορές επί των εσόδων του λιμανιού μόνο από την ανάπτυξη της τουριστικής μετακίνησης. Μία παρόμοια εκδοχή για τον ΟΛΠ θα έφερνε πολλές θέσεις εργασίας, αν η ανάπτυξη ήταν μόνο 50-60 φορές επί των εσόδων. Παράλληλα, η δυνατότητα εξυπηρέτησης από τον ΟΛΠ των βαλκανικών χωρών, αλλά και γενικά των χωρών βορείως της χώρας επιβάλλει τη στοχοθεσία ως το 2030 να γίνει πιο συγκεκριμένη: αύξηση στα 10 εκατ. TEU στα εμπορευματοκιβώτια, αύξηση των Ro-Ro στις 770.000 κινήσεις και αποθηκευτικοί χώροι 53.000 τμ. Στην παρακάτω εικόνα διαφαίνεται η κάμψη της ναυπηγοεπισκευής κατά το 2008-2017. Η ανάκαμψη κρίνεται αναγκαία, για την καταπολέμηση της ανεργίας, για την είσπραξη φόρων και την καθαυτή εργασία της ναυπηγοεπισκευής.

Η επιτυχής πορεία του ΟΛΠ συνεπάγεται την επιτυχή πορεία της Cosco ως προς:

- Τις ναυτιλιακές δραστηριότητες
- Τις βιομηχανικές δραστηριότητες
- Τα Κέντρα Αποθήκευσης

Στο πλαίσιο αυτό, επιστρατεύονται η επιχειρηματικότητα, οι επενδύσεις, οι οικονομικές συναλλαγές με άλλες χώρες. Επίσης αποκομίζονται η καλύτερη διαχείριση προσωπικού και πελατών, η δημιουργία κέντρου επικοινωνίας και μεταφορών με την υπόλοιπη Ευρώπη και η μείωση των λειτουργικών εξόδων. Ο ναυπηγοεπισκευαστικός τομέας μπορεί να διευρύνει το δίκτυο των πελατών της εντός και εκτός συνόρων (στο εξωτερικό μιλούμε κυρίως για Κινέζους πλοιοκτήτες).



Εικόνα 5.7 Κάμψη της ναυπηγοεπισκευαστικής στον Πειραιά. (Πηγή: McKinsey PPA Strategic Plan)

Τέλος, η διεύρυνση του Κέντρου Αποθηκών μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλο αριθμό φορτίου λόγω της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ελλάδας-Κίνας, αλλά και στην περαιτέρω αποθήκευση υλικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

6. Θετικές εξελίξεις και προοπτικές για το λιμάνι του Πειραιά

Το 2008 ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε (ΟΛΠ Α.Ε) προκήρυξε διεθνή πλειοδοτικό δημόσιο διαγωνισμό με ανοικτή διαδικασία και κριτήριο ανάθεσης την υψηλότερη προσφορά για την παραχώρηση του Προβλήτα II και την κατασκευή του Προβλήτα III (ανατολικό και δυτικό τμήμα) του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο Λιμένα Πειραιώς με σκοπό την περαιτέρω ανάπτυξη και επέκταση του λιμένα στον οποίο πλειοδότησε η εν λόγω εταιρεία.

Κύριος στόχος της παραχώρησης ήταν η αξιοποίηση της ήδη θεμελιωμένης παρουσίας του λιμένα του Πειραιά στην εγχώρια και ευρωπαϊκή διακίνηση εμπορικού φορτίου και πιο συγκεκριμένα των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς επίσης η ανάδειξη, η σημασία και το κύρος του εμπορικού τμήματος του λιμανιού για την ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορικών οδών στο σύγχρονο διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Η επένδυση αυτή είχε το πλεονέκτημα ότι συνδυάστηκε με την γιγάντωση των πλοίων των Ε/Κ κι επομένως ο σχεδιασμός των υποδομών, ανωδομών και εξοπλισμού έγινε με γνώμονα τις τεχνολογικές εξελίξεις και την τελευταία γενιά των πλοίων Ε/Κ που έχει επιβάλλει στα τερματικά επιπρόσθετη υποδομή, σύγχρονους γερανούς και υψηλή παραγωγικότητα.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην Σύμβαση Παραχώρησης, οι μελλοντικές ποσότητες που θα διαχειρίζεται το λιμάνι [σε εμπορευματοκιβώτια (TEU)] αποτυπώνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6.1: Μελλοντικές ποσότητες διαχείρισης από το λιμάνι του Πειραιά (σε TEUs)

1 ^ο ΕΤΟΣ	300.000 TEU
2 ^ο ΕΤΟΣ	700.00 TEU
3 ^ο ΕΤΟΣ	700.000 TEU
4 ^ο ΕΤΟΣ	1.400.000 TEU
5 ^ο ΕΤΟΣ	1.700.000 TEU
6 ^ο ΕΤΟΣ	2.000.000 TEU

7 ^ο ΕΤΟΣ	2.750.000 TEU
8 ^ο ΕΤΟΣ μέχρι και την λήξη της παραχώρησης	3.750.000 TEU

Προκειμένου να μετατραπεί το λιμάνι του Πειραιά σε ανταγωνιστικό τερματικό και διαμετακομιστικό σταθμό (HUB) και ταυτόχρονα να αυξηθεί η παραγωγικότητα σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στα πιο πάνω κεφάλαια αλλά και που τέθηκαν στην Σύμβαση Παραχώρησης, όπως αποτυπώνονται στον ανωτέρω Πίνακα 1, απαιτήθηκε η εκπόνηση νέας μελέτης λειτουργικότητας, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και του εξοπλισμού, καθώς επίσης και η δημιουργία εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics).

Σήμερα οι στόχοι έχουν επιτευχθεί, όπως φαίνεται και στον πιο κάτω πίνακα:

Year	Gate cntrs %	Cntrs	TEUs
2010	66,09%	234.881	352.654
2011	36,72%	799.792	1.188.094
2012	19,63%	1.371.579	2.108.095
2013	19,90%	1.635.782	2.519.686
2014	18,77%	1.951.732	2.987.094
2015	16,89%	1.985.956	3.034.411
2016	17,67%	2.242.727	3.470.968
2017	17,05%	2.352.378	3.691.803

Τα στοιχεία προέρχονται από την PCT S.A. και αφορούν στην διακίνηση των Ε/Κ πριν την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Βλέπουμε την αξιοσημείωτη άνοδο καθώς ολοκληρώνονταν και τα έργα αναβάθμισης των προβλητών II και III. Σημαντική όμως είναι και η άνοδος των TEUs στο εξάμηνο που συντελέστηκε η πώληση των μετοχών της ΟΛΠ με αποτέλεσμα να μπορούν να διαχειρίζονται και την Προβλήτα I .

6.1 Βασικές επενδύσεις

Απώτερος σκοπός της Cosco είναι η ανάδειξη του λιμένα του Πειραιά στο

μεγαλύτερο και πιο σύγχρονο λιμάνι της Ευρώπης μέσω των επενδυτικών προγραμμάτων της. Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα για το λιμάνι του Πειραιά (Νέα Σύμβαση Παραχώρησης, ΦΕΚ 126^Α, Ν.4404) περιλαμβάνει ότι το 2017 θα ξεκινούσαν τα έργα αναβάθμισης των χερσαίων και των πλωτών υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (NEZ), τα έργα για το νέο κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας στον πρώην Οργανισμός Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΟΔΔΥ) και έργα υποδομής στον τερματικό σταθμό αυτοκινήτων. Μέχρι τώρα, έχει ολοκληρωθεί μόνο το έργο της NEZ – Α' φάση (Δεκ. 2017 – Απρ. 2018). Αλλά εν γένει, υπάρχει μεγάλη καθυστέρηση στην υλοποίηση των έργων από τον Ιδιωτικοποιημένο πλέον ΟΛΠ με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να χρεωθεί τις ρήτρες που ορίζονται στη σύμβαση παραχώρησης λόγω μη τήρησης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης των έργων του CAPEX.

Στα πλαίσια της αναβάθμισης της NEZ έχουν δρομολογηθεί επιπλέον επενδύσεις που αφορούν στη βελτίωση των υποδομών της. Οι επιπλέον επενδύσεις αντιστοιχούν σε 30 εκατ. που είναι και το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής επένδυσης των 50 εκατ. ευρώ που έχουν προϋπολογίσει γι' αυτό τον σκοπό μεσοπρόθεσμα. Στα πλαίσια της αναβάθμισης της NEZ, η Cosco λειτουργεί ήδη την πρώτη από δύο πλωτές δεξαμενές 80.000 τόνων.

Σχετικά με τις προβλήτες και συγκεκριμένα την πρώτη προβλήτα του λιμανιού, η Cosco έχει άμεση προτεραιότητα την αναβάθμιση των υποδομών της για τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Η αναβάθμιση αυτή αναμένεται να αυξήσει μελλοντικά τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στα 10 εκατ. ετησίως. Με την αναβάθμιση αυτή το λιμάνι του Πειραιά θα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και θα κατέχει την πρώτη θέση, από την τρίτη που βρίσκεται σήμερα, στην κατάταξη των λιμανιών της Μεσογείου.

Σχετικά με το κέντρο εφοδιαστικής, έχει προγραμματιστεί επένδυση για την υπόγεια οδική σύνδεση των χώρων του ΟΛΠ στην περιοχή του Σταθμού

Διακίνησης Αυτοκινήτων, με τον πρώην χώρο του ΟΔΔΥ, έκτασης 90 στρεμμάτων. Ο προϋπολογισμός για το έργο είναι πέντε εκατ. ευρώ και ο σκοπός του είναι η ενοποίηση των δύο χώρων που θα στεγάζεται το νέο κέντρο εφοδιαστικής διαχείρισης, η έκταση του οποίου κυμαίνεται στα 120 στρέμματα. Δευτερεύο αποτέλεσμα του έργου αυτού, είναι η τελωνειακή ενοποίηση του ΟΛΠ στο ύψος της αποθήκης Γ που βρίσκεται στο ύψος του σταθμού αυτοκινήτων.

Σχετικά με τον τερματικό σταθμό αυτοκινήτων, η αναβάθμιση αφορά στον σχεδιασμό και την υλοποίηση δύο πενταόροφων χώρων στάθμευσης. Η αναβάθμιση αυτή αυξάνει τον αριθμό των αυτοκινήτων στο χώρο στάθμευσης από 9.000 που είναι σήμερα στις 20.000. Το σύνολο των επενδύσεων που σκοπεύει ο ΟΛΠ να δαπανήσει είναι συνολικά 137.5 εκατ. ευρώ για το 2017. Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο ΟΛΠ είναι συμβατικά δεσμευμένος με το ελληνικό Δημόσιο για την πραγματοποίηση επενδύσεων ύψους 293 εκατ. έως και το 2012 και επιπλέον 50 εκατ. έως το 2026. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι με την ιδιωτικοποίηση του, ο ΟΛΠ αποδεσμεύεται από την επιλογή προμηθευτών, υπεργολάβων ή συνεργατών σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν για τις δημόσιες επιχειρήσεις, αλλά μόνο από τους νόμους που ισχύουν για κάθε ιδιωτική εταιρεία στην Ελλάδα και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς.

Η ελληνική κυβέρνηση θεωρεί ότι με τις επενδύσεις αυτές ο Πειραιάς θα γίνει ο πρώτος σταθμός στην Ε.Ε. του κινεζικού δρόμου, μια γέφυρα ανάμεσα στην Κίνα, την Ασία και την Ευρώπη. Επίσης, θεωρεί ότι πρέπει να εξελιχθεί και ο σιδηρόδρομος ώστε τα προϊόντα από το λιμάνι του Πειραιά να μεταφέρονται στις αγορές της Ευρώπης.

6.1.1 Αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών του Προβλήτα II (Βάσει της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ – ΣΕΠ, ΦΕΚ 52^Α, 2009 Ν. 3755, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ)

Σχετικά με την αναβάθμιση του Προβλήτα II η Cosco έχει πραγματοποιήσει τις παρακάτω επενδύσεις/αναβαθμίσεις:



Κρηπιδότοιχος (Quay Wall)

Εγκατάσταση Νέων Γερανογεφυρών τύπου Super Post Panamax, βάρους 2.000 τν περίπου. Έτσι λοιπόν πραγματοποιήθηκαν εργασίες για την αναβάθμιση του κρηπιδότοιχου, ώστε να μπορεί να δεχτεί τα νέα μεγαλύτερα φορτία των γερανογεφυρών αλλά και των Mother Vessels που μπορούν πια να εξυπηρετούνται από τις νέες Γερανογέφυρες. Ειδικότερα καθαιρέθηκε η παλιά ανωδομή, οι παλιές σιδηροτροχιές τύπου A100 και τα παλιά δάπεδα και κατασκευάστηκαν εκ νέου ώστε να δέχονται τα νέα φορτία.

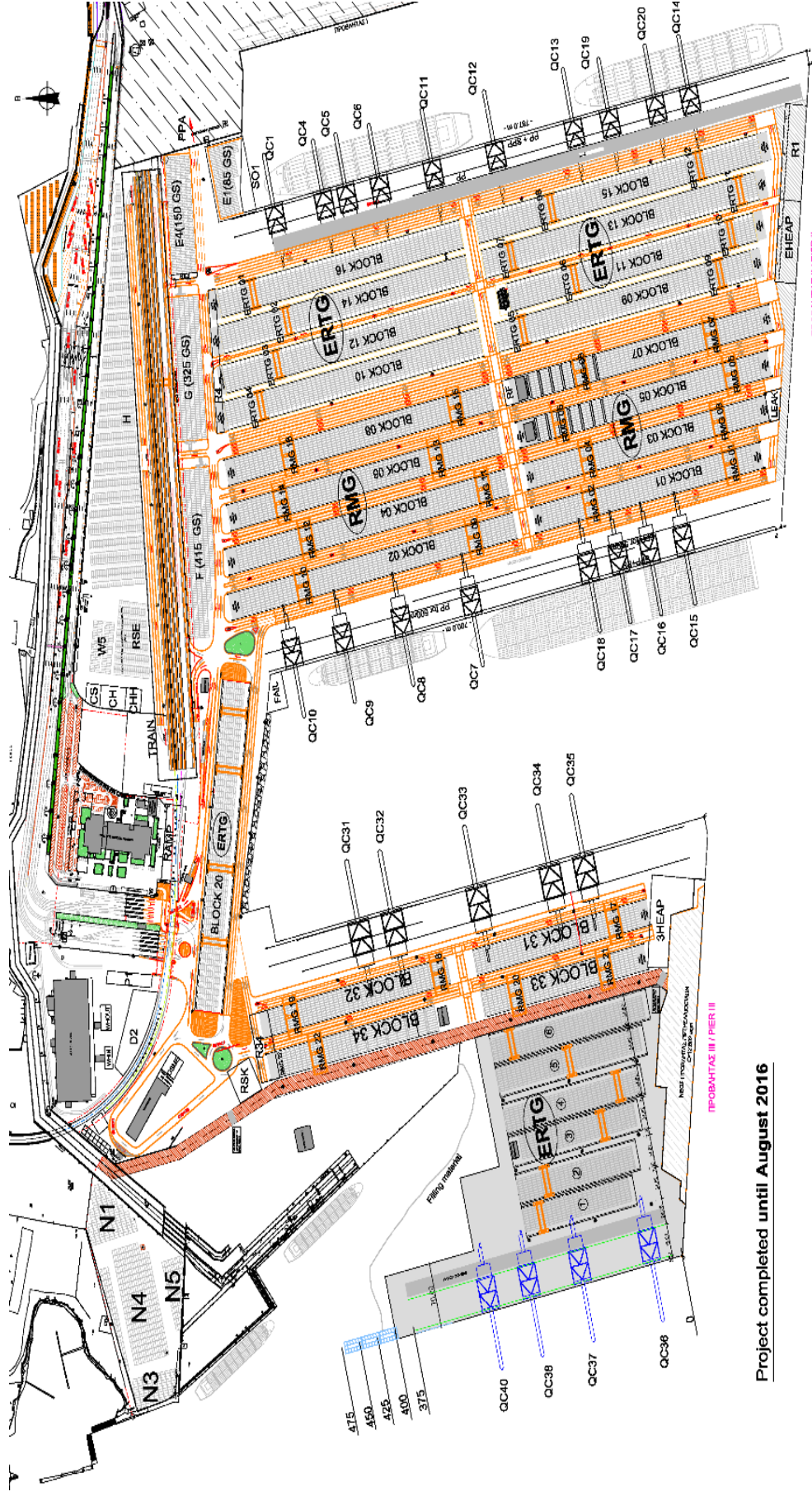
Χερσαία Ζώνη (Yard Area)

Στην χερσαία ζώνη λόγω της εγκατάστασης των νέων γερανογεφυρών στοιβασίας τύπου RMG (Rail Mounted Gantry), αλλά και λόγω της αύξησης της καθ' ύψος στοιβασίας από 2+1 σε 6+1, κατόπιν ελέγχου επάρκειας που έγινε από τον Τεχνικό Σύμβουλο της Cosco, όλες οι ανωδομές κρίθηκαν ανεπαρκείς. Έτσι, έγινε καθαίρεση όλης της επιφάνειας της Χερσαίας Ζώνης, βελτιώθηκε η φέρουσα ικανότητα του υπεδάφους με την Μέθοδο της Δυναμικής Συμπύκνωσης, κατασκευάστηκαν νέες πεδιλοδοκοί με σιδηροτροχιές για την λειτουργία των γερανογεφυρών τύπου RMG και διαστρώθηκαν νέα δάπεδα βαρέως τύπου λόγω της αύξησης του ύψους της στοιβασίας.

Ηλεκτρομηχανολογικές Υποδομές

Σε αντίθεση με τις παλιές γερανογέφυρες τύπου Post Panamax που τροφοδοτούνταν με ρεύμα ισχύος 6,6kV, οι νέες γερανογέφυρες φορτοεκφόρτωσης τύπου SPP αλλά και αυτές της στοιβασίας τύπου RMG, τροφοδοτούνται με 20kV. Για το λόγο αυτό απαιτήθηκε αρχικά η επαύξηση του ρεύματος από την ΔΕΗ και η κατασκευή 3 νέων υποσταθμών μέσης τάσης.

Η πιο πάνω αναβάθμιση των υποδομών και του εξοπλισμού είχε ως στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας των Γ/Φ ως φαίνεται στην Εικ. 6.1. Επιπλέον η Δυτική πλευρά προβλήτα II εξοπλίζεται με οκτώ 8 Γ/Φ: 4 Γ/Φ με παραγωγικότητα 35 gross m³h και 4 Γ/Φ με παραγωγικότητα 28 gross m³h.



Project completed until August 2016

Εικόνα 6.1 Σχεδιάγραμμα του Προβλήτα II



Εικόνα 6.2 Ο Προβλήτας II.

6.1.2 Κατασκευή του Προβλήτα III

Αν και δεν προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση, η Cosco επέκτεινε την αρχική της συμφωνία και τις δραστηριότητές της και στην κατασκευή της Προβλήτας III που βρίσκεται στα δυτικά της Προβλήτας II, στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά στο Ν. Ικόνιο. Βασικός σκοπός της κατασκευής του είναι η αναβάθμιση του λιμανιού και η δημιουργία υποδομών για την εξυπηρέτηση σύγχρονων πλοίων (TAURUS), αυξάνοντας έτσι τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων που μπορεί να διαχειριστεί το λιμάνι.



Εικόνα 6.3 Η θέση κατασκευής του Προβλήτα ΙΙΙ.

Η Cosco ανέλαβε τον Ιούνιο του 2013, την κατασκευή και εκμετάλλευση της Προβλήτας ΙΙΙ με επτά γερανογέφυρες Super Post Panamax και 16 μηχανήματα ανύψωσης κοντέινερ RMG's, ώστε να μπορεί να δέχεται πλοία νέας γενιάς.

Το ανατολικό τμήμα του Προβλήτα ΙΙΙ έχει συνολική επιφάνεια 152 στρεμμάτων περίπου, ενώ το ωφέλιμο βάθος των κρηπιδότοιχων του είναι 18.50 m από τη Μ.Σ.Θ. Η στέψη του προβλήτα στην γραμμή του μετώπου παραβολής, είναι σε στάθμη $h=2.50\text{m}$. Το συνολικό μήκος των κρηπιδότοιχων του ανατολικού τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ είναι 803.00 m. Εγκαταστάθηκαν 5 γερανογέφυρες τύπου Super Super Post Panamax (SSPP), οι οποίες κινούνται επί σταθερής τροχιάς, επάνω στις δοκούς θεμελίωσης και της ανωδομής του κρηπιδότοιχου.

Το δυτικό τμήμα του Προβλήτα ΙΙΙ έχει συνολική επιφάνεια 135.590 m^2 περίπου, ενώ το ωφέλιμο βάθος των κρηπιδότοιχων του είναι 19.50 m από τη Μ.Σ.Θ. Η στέψη του προβλήτα στην γραμμή του μετώπου παραβολής, είναι σε στάθμη $h =$

2.50 m. Το συνολικό μήκος των κρηπιδοτοιχών του δυτικού τμήματος του Προβλήτα III είναι 826.00 m. Για τη σύγχρονη λειτουργία του λιμένα, στο δυτικό κρηπιδότοιχο εγκαθίστανται 7 γερανογέφυρες τύπου Super Super Post Panamax (SSPP), οι οποίες κινούνται επί σταθερής τροχιάς, επάνω στις δοκούς θεμελίωσης και της ανωδομής του κρηπιδότοιχου, σε μήκος 750 m περίπου, σε σιδηροτροχιές κύλισης τύπου A150. Με την ολοκλήρωση του Προβλήτα III (δυτικό τμήμα), το οποίο συντελείται τον Φεβρουάριο του 2019, θα υπάρχει η δυνατότητα εξυπηρέτησης τεσσάρων Giga Carriers και ενός Carrier των 10.000 TEU με μέγιστο βύθισμα 13.8 m ταυτόχρονα. Οι νέες αυτές γερανογέφυρες έχουν ανυψωτική δύναμη 65-85 τόνους, μπορούν να εξυπηρετούν πλοία έως και 360 μέτρα και να διαχειρίζονται (εκφόρτωση/φόρτωση) κατά μέσο όρο 4.000 κοντέινερ μέσα σε 24 ώρες.

Η κατασκευή του Προβλήτα III έχει αυξήσει τη συνολική χωρητικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. (ΣΕΠ Α.Ε) στα 6.5 εκατ. TEU ετησίως καθώς και τα έσοδα του ΟΛΠ. Το ενοίκιο που δίνεται στον ΟΛΠ επί του τζίρου του ΣΕΠ παραμένει αμετάβλητο (21% μέχρι το 2016 και 24,5% από το 2017) ενώ το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα που καταβάλλει κάθε χρόνο ο ΣΕΠ στον ΟΛΠ προσαρμόζεται βάσει οικονομικών δεικτών του ΑΕΠ, εξαιτίας της μεταβολής των οικονομικών δεδομένων στη σύνθεση των φορτίων της αρχικής σύμβασης. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί 400-500 νέες θέσεις εργασίας.

6.2 Άλλες επενδύσεις

Εκτός από τις επενδύσεις που αφορούν στο λιμάνι του Πειραιά αυτό καθαυτό, η Cosco, με τη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης, έχει προγραμματίσει και δευτερεύουσες επενδύσεις στις γύρω περιοχές αλλά και σε επενδύσεις μέσω επιχειρηματικών συνεργασιών με άλλες εταιρίες .

6.2.1 Ναυπηγεία Σκαραμαγκά

Η Cosco έχει προτεραιότητα και την εκμετάλλευση των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά με επενδύσεις στη ΝΕΖ ύψους 200 εκατ. ευρώ. Συγκεκριμένα, οι επενδύσεις αυτές περιλαμβάνουν σε μια πρώτη φάση την επισκευή δύο μικρών δεξαμενών στην Κυνοσούρα, την εγκατάσταση μια νέας μεγάλης δεξαμενής και την εγκατάσταση όλων των υποδομών για τη εύρυθμη λειτουργία τους (Μπέλο, 2017). Με τις επενδύσεις αυτές, η Cosco στηρίζει ουσιαστικά την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία η οποία βρίσκεται σε βαθιά ύφεση, αφού θεωρείται «ακριβή» π.χ. σε σχέση με την Τουρκία με διαφορά τελικού κόστους που μπορεί να αγγίζει το 35%, εξαιτίας της αρνητικής φήμης της εξαιτίας των συνεχόμενων απεργιών των εργαζομένων στον κλάδο, το λεγόμενο θέμα της εργασιακής ειρήνης όπως και η γραφειοκρατία.

6.2.2 Τομέας τουρισμού (κρουαζιέρες)

Ένας ακόμη τομέας που επενδύει η Cosco είναι αυτός του τουρισμού και συγκεκριμένα των κρουαζιέρων . Η Cosco έχει ήδη πραγματοποιήσει επαφές με διεθνείς εταιρίες κρουαζιέρας προκειμένου να χρησιμοποιήσουν το λιμάνι του Πειραιά ως βάση τους, γεγονός που οδηγεί στην αναβάθμιση του λιμανιού ώστε να μπορεί να φιλοξενεί σύγχρονα, μεγάλου όγκου κρουαζιερόπλοια. Απώτερος στόχος είναι ο αριθμός των τουριστών κρουαζιέρας να φτάσει τα 3 εκατ. ετησίως. Το συνολικό κόστος της επένδυσης έχει προϋπολογισμό 200 εκατ. ευρώ ενώ η αρχική επένδυση των 120 εκατ. ευρώ, θα χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε. σε ποσοστό 95%.

Ήδη ο διαγωνισμός της Α΄ φάσης, για την ανάδειξη αναδόχου εκτέλεσης της συγκεκριμένης επένδυσης βρίσκεται σε εξέλιξη.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης του λιμένα του Πειραιά, η Cosco έχει επιταχύνει την κατασκευή αγκυροβολίων με μεγάλο βάθος, προκειμένου να υπάρχουν θέσεις

παραβολής για τα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου. Ταυτόχρονα, δρομολογεί νέες επενδύσεις τόσο για την αναβάθμιση των υπηρεσιών όσο και της ανταγωνιστικότητας με σκοπό η διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας του λιμένα του Πειραιά να αυξηθεί βραχυπρόθεσμα στο 1.5 εκατομμύριο, από περίπου 1 εκατομμύριο που είναι σήμερα, και μακροπρόθεσμα, όπως ειπώθηκε, στα τρία εκατομμύρια.

Έχοντας ως γνώμονα ότι το ποσοστό ανάπτυξης του τομέα της κρουαζιέρας αγγίζει το 5%-7% παγκοσμίως και ότι για την εξυπηρέτηση των ολοένα και αυξανόμενων τουριστών κρουαζιέρας, οι εταιρίες έχουν προβεί σε παραγγελίες 50 νέων κρουαζιερόπλοιων μέχρι το έτος 2020, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο την διαθέσιμη χωρητικότητα κατά περίπου 180.000 κρεβάτια, ήδη στον Άγιο Νικόλαο στο λιμάνι του Πειραιά έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί ο νέος προβλήτας κρουαζιέρας που δίνει μια επιπλέον θέση πρόσδεσης σε κρουαζιερόπλοιο άνω των 250 μέτρων. Ο προβλήτας έχει μήκος 284 μ. και βάθος 11 μέτρα ενώ ο χερσαίος χώρος είναι 8.415 τετραγωνικά μέτρα. Οι συνολικές θέσεις παραβολής για πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων, νέας γενιάς, διαμορφώνονται σε 10, ανάλογα με το μέγεθος των πλοίων.

6.2.3 Συμφωνίες με άλλες εταιρίες

Η πρώτη συμφωνία της Cosco με ελληνική εταιρία είναι αυτή του Μαΐου του 2010 με τον όμιλο ΕΛΓΕΚΑ και συγκεκριμένα με τη θυγατρική του ομίλου, την Diakinisis SA . Η συμφωνία αφορά συγκεκριμένα τον Προβλήτα II του λιμένα του Πειραιά και συγκεκριμένα στην εκτέλεση έργου φορτοεκφορτώσεων και διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων. Τον Οκτώβριο της ίδιας χρονιάς ακολούθησε η συμφωνία συνεργασίας με τον ΣΕΠ Α.Ε. και τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ). Συγκεκριμένα η συμφωνία αφορούσε στην εμπορευματική σύνδεση “sea-air” (32) του λιμένα Πειραιώς και του αεροδρομίου. Σκοπός της συνεργασίας αυτής είναι διασύνδεση των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών με ευνοϊκούς όρους

κόστους και εξυπηρέτησης για τη διευκόλυνση της οδικής σύνδεσης μετά την εκφόρτωση από το πλοίο. Με τον τρόπο αυτό και στα πλαίσια της ανταγωνιστικότητας, οι υπηρεσίες μεταφοράς γίνονται ελκυστικές διεθνώς ενώ ταυτόχρονα ενισχύεται και το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω του αεροδρομίου ανοίγοντας νέους ορίζοντες συνεργασίας στην ανάπτυξη και απασχόληση στον ευρύτερο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Τον Φεβρουάριο του 2013, υπογράφεται μια σημαντική συμφωνία μεταξύ της Cosco, της HP και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με σκοπό το λιμάνι του Πειραιά να είναι η είσοδος των αμερικανικών προϊόντων στην Ευρώπη. Η συμφωνία αυτή ορίζει ότι τα προϊόντα της HP θα διανέμονται θαλάσσια μέσω της Cosco από το λιμάνι του Πειραιά και από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις χερσαίες περιοχές της Κεντρικής Ευρώπης, τις Ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου και στις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Μέσα στα σχέδια για την υλοποίηση της συμφωνίας είναι η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου για την μετακίνηση δύο τρένων ημερησίως με ωφέλιμο φορτίο 40 εμπορευματοκιβώτια το καθένα. Επιπλέον, η Cosco δεσμεύεται για την μεταφορά των φορτίων της από και προς τον Πειραιά να χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Ένα χρόνο μετά, τον Μάρτιο του 2014, η θυγατρική της Cosco, Cosco PCT, υπόγραψε συμφωνία με την ZTE Hellas Telecommunications με σκοπό η τελευταία να κάνει το λιμάνι του Πειραιά διαμετακομιστικό κέντρο logistics για τα προϊόντα της προς 13 σημαντικές αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Ελλάδα, Κροατία, Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Αυστρία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Κύπρο) και, σε επόμενη φάση, προς άλλες 7 αγορές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη βόρεια Αφρική.

Εν γένει, όλες οι συμφωνίες που έχουν ήδη συναφθεί έχουν θετική χροιά για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας αφού π.χ. από την συμφωνία της Cosco με την HP θα αυξηθεί το φορτίο διακίνησης κατά περίπου 50%. Όπως αναμενόταν και άλλες

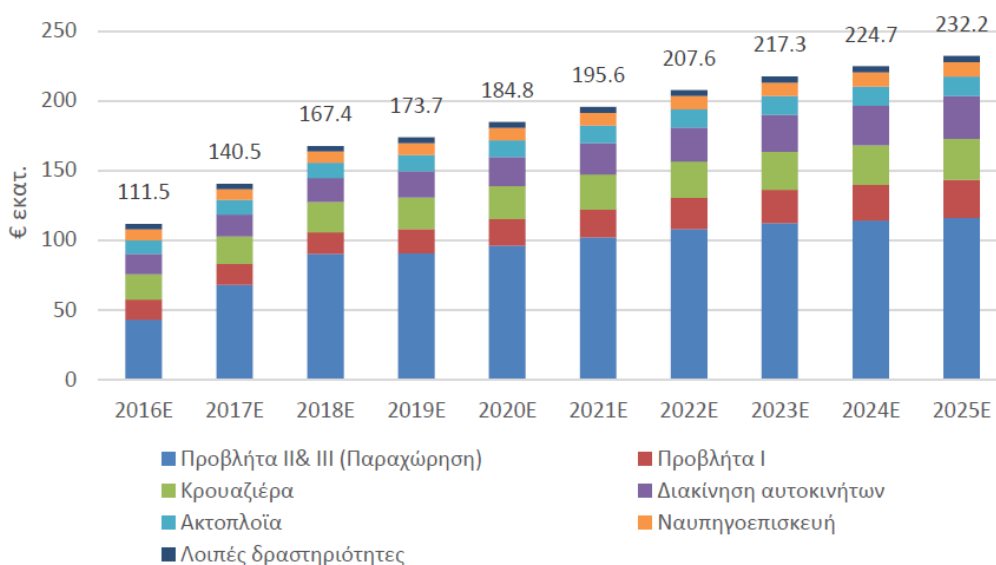
εταιρίες ακολούθησαν την HP ιδιαίτερα στον τομέα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, όπως η Evergreen, η Maersk, η K-Line, η YML και η Hanjin, με τις τρεις τελευταίες να προέρχονται από την Ασία. Οι κινήσεις αυτές δημιουργούν νέες θέσεις εργασίες για να καλυφθούν οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες υπηρεσιών (και όχι μόνο) αλλά και το ίδιο το λιμάνι του Πειραιά αναβαθμίζεται σε παγκόσμιο διαμετακομιστικό κέντρο και μεγάλο ανταγωνιστή της Βόρειας Ευρώπης, μέσω των συνδυασμένων μεταφορών.

6.3 Η μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών IOBE

Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (I.O.B.E.) είναι ιδιωτικός, μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής, ερευνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1975 με δύο σκοπούς: αφενός να προωθεί την επιστημονική έρευνα για τα τρέχοντα και αναδυόμενα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου να παρέχει αντικειμενική πληροφόρηση και να διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες είναι χρήσιμες στη διαμόρφωση πολιτικής (Ζόνζηλο et al., 2016).

Τον Μάρτιο του 2016 το IOBE διεξήγαγε και δημοσίευσε έρευνα που αφορά στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ που αφορά στην περίοδο 2016-2015 (Ζόνζηλο et al., 2016). Όπως εκτιμά το IOBE, το Δημοσιονομικό όφελος από την ιδιωτικοποίηση του IOBE θα αγγίζει τα 475 εκατ. ευρώ σε καθαρά παρούσα αξία στη δεκαετία 2016 – 2025 από την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ. Το όφελος του ΑΕΠ θα αγγίζει το 0.8% το 2025, θα δημιουργηθούν περίπου 31 χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, ενώ αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του δημοσίου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ. Επιπλέον, το IOBE παρατηρεί ότι η μετατροπή του λιμανιού σε σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο θα επηρεάσει τους κλάδους που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα αυτούς που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα.

Το IOBE εκτιμά ότι το σύνολο των επενδύσεων στο λιμάνι του Πειραιά θα φτάσει τα 867 εκατ. ευρώ μόνο κατά την πρώτη δεκαετία, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη νέες επενδύσεις από άλλες εταιρείες που ενδεχομένως θα δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, υποστηρίζει ότι η λειτουργία του λιμανιού έπειτα από την αναβάθμισή του και λειτουργώντας κάτω από νέες πιο εύρωστες συνθήκες, θα επιδράσει θετικά στο συνολικό κύκλο εργασιών του λιμανιού όπως η NEZ και ο τομέας της κρουαζιέρας αλλά και σε συνδεδεμένους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα την εφοδιαστική αλυσίδα και τις μεταφορές. Αν υλοποιηθούν όλες οι δράσεις για την αναβάθμιση του λιμένα του Πειραιά, το IOBE υποστηρίζει ότι το επιπλέον ετήσιο ποσό που θα εισαχθεί στην ελληνική οικονομία είναι της τάξης των 17 εκατ. για το 2016 και μπορεί να φτάσει έως και τα 2,6 δισ. το 2025 – βλ. Εικόνα 6.5.



Εικόνα 6.5 Κατανομή των εσόδων ΟΛΠ την περίοδο 2016-2025 στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης. (Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία στοιχείων: IOBE)

Για τις νέες θέσεις εργασίας το IOBE υποστηρίζει ότι οι μισθοί εν γένει θα αυξάνονται κατά την περίοδο 2016-2025. Αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «Η απασχόληση ενισχύεται σημαντικά σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Στο τέλος της περιόδου, το 2025, έχουν δημιουργηθεί περισσότερες από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας. Στις νέες αυτές θέσεις εργασίας θα πρέπει να προστεθούν και κάποιες που οφείλονται στη λειτουργία των εγκαταστάσεων και δεν μπορούν να καταγραφούν από το υπόδειγμα με το οποίο γίνονται οι προσομοιώσεις» (βλ. Πίνακα 6.2).

Όπως όμως υπογραμμίζει το IOBE, το σημαντικότερο επίτευγμα μίας τόσο μεγάλης επένδυσης είναι η αλλαγή του επενδυτικού κλίματος που μπορείς να δώσει το έναυσμα, για την προσέλκυση νέων επενδύσεων σε τομείς όπως οι μεταφορές και ο τουρισμός όπου η ανάγκη για ξένες επενδύσεις είναι σημαντική.

Πίνακας 6.2: Μακροοικονομικές επιδράσεις από την παραχώρηση του ΟΛΠ (Ποσοστιαίες αποκλίσεις επιπέδων από τη βάση) – Πηγή: IOBE/ Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.

Έτη	2017	2018	2020	2022	2023	2024	2025
ΑΕΠ	0,14	0,18	0,21	0,33	0,44	0,49	0,57
Ιδ. Κατανάλωση	0,05	0,07	0,15	0,34	0,47	0,59	0,71
Επενδύσεις	1,35	1,60	0,37	0,34	0,44	0,56	0,66
Εξαγωγές	0,18	0,30	0,72	1,16	1,48	1,57	1,82
Εισαγωγές	0,32	0,42	0,58	1,06	1,39	1,61	1,92
Απασχόληση (χιλ.)	4,4	6,8	10,1	17,2	22,5	25,9	31,2
Πραγματικός Μισθός	0,06	0,15	0,34	0,51	0,64	0,79	0,84



Εικόνα 6.6: Τα 15 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης για το 2017 (Πηγή:

6.4 Στο σήμερα

Οι αναλύσεις που έχουν προηγηθεί αφορούν στο αρχικό πλάνο της Cosco και στην ανάλυση του IOBE. Από το 2016 όμως που ξεκίνησε η αναβάθμιση του λιμένα του Πειραιά έχει υπάρξει πρόοδος. Η επένδυση της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά έχει γίνει παγκόσμιο πρότυπο συνεργασίας στο πλαίσιο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού (βλ. Κεφ. 3). Η Cosco ήδη έχει οδηγήσει το λιμάνι του Πειραιά σε πολύ υψηλότερα επίπεδα τόσο σε επίδοση όσο και σε οικονομικά μέτρα. Επιπλέον, η εν εξελίξει υλοποίηση της διασύνδεσης των θαλάσσιων και χερσαίων γραμμών Κίνας και Ευρώπης μεταμορφώνει σταδιακά τον Πειραιά σε ένα κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας και αναδιανομής φορτίου. Ήδη έχει δημιουργήσει 55 νέες θαλάσσιες οδούς που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Μαύρη Θάλασσα, τη Μέση Ανατολή, τη Βορειοδυτική Ευρώπη, τη Βόρεια Αμερική, την Ασία και την Αυστραλία.

Σύμφωνα με δεδομένα για το 2016, η συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά έχει όγκο 4,060 εκατ. εμπορευματοκιβώτια και βρίσκεται στην 7 θέση για το 2017 ενώ το 2007 δεν υπήρχε στη λίστα (βλ. Εικόνα 6.6). Η απόδοσή του έχει παρουσιάσει αύξηση σύμφωνα 197 % μέσα στη δεκαετία 2007-2017. Σε παγκόσμια κλίμακα σύμφωνα με δεδομένα του World Shipping Council, ο Πειραιάς για το έτος 2016 βρίσκεται στην 41^η θέση (Πίνακας 6.3). Εν γένει από το 2012 η τάση είναι αυξητική.

Το 2018 με τα μέχρι τώρα δεδομένα και τη λίστα Lloyd's List (Global Ports Top 100) (<https://maritimeintelligence.informa.com/content/top-100-ports>) βρίσκεται στην 37^η θέση από την 38^η που βρισκόταν το 2017 και την 44^η το 2016.

Πίνακα 6.3: Παγκόσμια κατάταξη λιμανιών από το 2012 έως το 2016. Το λιμάνι του Πειραιά είναι στην 41^η θέση. (Πηγή: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>)

Rank	Port	Volume 2016 (Million TEU)	Volume 2015 (Million TEU)	Volume 2014 (Million TEU)	Volume 2013 (Million TEU)	Volume 2012 (Million TEU)
1	Shanghai, China	37.13	36.54	35.29	33.62	32.53
2	Singapore	30.90	30.92	33.87	32.60	31.65
3	Shenzhen, China	23.97	24.20	24.03	23.28	22.94
4	Ningbo-Zhoushan, China	21.60	20.63	19.45	17.33	16.83
5	Busan, South Korea	19.85	19.45	18.65	17.69	17.04
6	Hong Kong, S.A.R., China	19.81	20.07	22.23	22.35	23.12
7	Guangzhou Harbor, China	18.85	17.22	16.16	15.31	14.74
8	Qingdao, China	18.01	17.47	16.62	15.52	14.50
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15.73	15.60	15.25	13.64	13.30
10	Tianjin, China	14.49	14.11	14.05	13.01	12.30
11	Port Klang, Malaysia	13.20	11.89	10.95	10.35	10.00
12	Rotterdam, Netherlands	12.38	12.23	12.30	11.62	11.87
13	Kaohsiung, Taiwan, China	10.46	10.26	10.59	9.94	9.78

14	Antwerp, Belgium	10.04	9.65	8.98	8.59	8.64
15	Dalian, China	9.61	9.45	10.13	10.86	8.92
16	Xiamen, China	9.61	9.18	8.57	8.01	7.20
17	Hamburg, Germany	8.91	8.82	9.73	9.30	8.89
18	Los Angeles, U.S.A.	8.86	8.16	8.33	7.87	8.08
19	Tanjung Pelepas, Malaysia	8.28	9.10	8.50	7.63	7.70
20	Keihin Ports, Japan	7.61	7.52	7.85	7.81	7.85
21	Laem Chabang, Thailand	7.22	6.82	6.58	6.04	5.93
22	Long Beach, U.S.A.	6.80	7.19	6.82	6.73	6.05
23	New York-New Jersey, U.S.A.	6.25	6.37	5.77	5.47	5.53
24	Yingkou, China	6.08	5.92	5.77	5.30	4.85
25	Ho Chi Minh City, Vietnam	5.99	5.31	6.39	5.96	5.19
26	Colombo, Sri Lanka	5.73	5.19	4.91	4.31	4.26
27	Bremen/Bremerhaven, Germany	5.49	5.48	5.78	5.84	6.13
28	Suzhou, China	5.40	5.10	4.45	5.31	--
29	Hanshin Ports, Japan	5.02	4.93	5.32	5.32	5.00
30	Tanjung Priok, Jakarta, Indonesia	5.51	5.20	5.77	5.47	5.53
31	Mundra, India	4.80	2.99	2.70	2.10	1.60
32	Algeciras, Spain	4.76	4.52	4.56	4.50	4.11
33	Valencia, Spain	4.72	4.62	4.44	4.33	4.47
34	Lianyungang, China	4.70	5.01	5.01	5.49	5.02
35	Manila, Philippines	4.52	4.23	3.65	3.77	3.71
36	Jawarharlal Nehru Port (Nhava Sheva), India	4.51	4.49	4.45	4.12	4.26
37	Khorfakkan, U.A.E.	4.33	4.14	4.12	4.12	4.00
38	Felixstowe, U.K.	4.10	4.00	3.74	3.95	3.74
39	Haiphong, Vietnam	4.10	3.87	3.45	3.02	0.96
40	Jeddah, Saudi Arabia	3.96	4.19	4.20	4.56	4.74
41	Piraeus, Greece	3.73	3.37	3.59	3.16	--
42	Savannah, U.S.A.	3.64	3.74	3.35	3.03	2.97
43	Seattle-Tacoma NW Seaport Alliance, U.S.A.	3.62	3.53	3.43	3.46	3.51
44	Santos, Brazil	3.60	3.78	3.68	3.45	3.17
45	Tanjung Perak,	3.35	3.12	3.13	3.02	2.89

Surabaya, Indonesia						
46	Salalah, Oman	3.32	2.57	2.96	3.34	3.63
47	Colon, Panama	3.26	3.58	3.29	3.36	3.52
48	Marsaxlokk, Malta	3.08	3.06	2.90	2.75	2.54
49	Nanjing, China	3.08	2.94	--	--	--
50	Port Said East, Egypt	3.04	3.60	3.40	3.12	2.86

Τα μεγέθη των πλοίων που μπορούν να εξυπηρετηθούν στο λιμάνι του Πειραιά ολοένα και αυξάνονται με δυνατότητα μεγαλύτερης των 20,000 TEUs. Οι Super Post Panamax γέφυρες που έχουν εγκατασταθεί είναι ικανές να καλύψουν τις σύγχρονες αυτές ανάγκες του λιμένα του Πειραιά που το κάνουν πλέον ανταγωνιστικό τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε Παγκόσμιο επίπεδο.

Σχετικά με τον ΟΛΠ και σύμφωνα με την Ετήσια Οικονομική Έκθεση του 2017 (<http://www.olp.gr/el/investor-information/annual-reports/item/3673-etisia-oikonomiki-ekthesi-2017>) ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 111.5 εκατ. ευρώ έναντι 103.5 εκατ. το 2016, παρουσιάζοντας αύξηση 7,7%. Αυξημένα έσοδα είχε από τον Προβλήτα Ι κατά 7 εκατ. ευρώ, σε σχέση με το 2016, όπου υπήρξε αύξηση της διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων κατά ~71%: Από 265.716 TEUs το 2016 σε 453.264 TEUs το 2017. Αυξημένα έσοδα είχε και από την παραχώρηση των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ κατά 3,4 εκατ. ευρώ.

Εν γένει, είχε διπλάσια μεικτά κέρδη (προ φόρων) για το 2017 σε σχέση με το 2016 Συγκεκριμένα για το 2017 είχε κέρδη προ φόρων 21 εκατ. ευρώ, αύξηση που αγγίζει το 92% σε σχέση με τα κέρδη προ φόρων το 2016, που ήταν 11 εκατ. ευρώ. Και τα καθαρά όμως κέρδη παρουσιάζουν αισθητή θετική διαφορά κατά 68.6% από 6.7 εκατ. το 2016 σε 11.3 εκατ. το 2017. Πρόκειται για την καλύτερη επίδοση κερδοφορίας της εταιρείας κατά την τελευταία δεκαετία .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

7. Συμπεράσματα

Ίσως το βασικότερο πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει σήμερα η ελληνική οικονομία είναι η αδυναμία της να προσεγγίσει και να εξασφαλίσει ξένα κεφάλαια τα οποία θα την βγάλουν από την κρίση. Οι ελληνικές τράπεζες από την άλλη μεριά, δεν μπορούν να βοηθήσουν σε αυτή την προσπάθεια, καθώς δεν μπορούν να μεσολαβήσουν έτσι ώστε να ενισχυθεί η διαδικασία αποταμιεύσεων σε επενδύσεις. Ουσιαστικά, η προσέγγιση και εξασφάλιση ξένων κεφαλαίων μέσω επενδύσεων στον ελληνικό χώρο αποτελεί μονόδρομο στον αναπτυξιακό χάρτη της ελληνικής οικονομίας και στην έξοδο από την κρίση. Για αν επιτευχθεί αυτό όμως θα πρέπει η ελληνική οικονομία να αποδείξει στα ξένα επενδυτικά κεφάλαια ότι είναι αξιόπιστη και σταθερή.

Ακριβώς αυτό είναι το σημαντικότερο ίσως αποτέλεσμα της παραχώρησης του 67% του ΟΛΠ στην Cosco και της αναβάθμισης του λιμένα του Πειραιά. Συγκεκριμένα, η συμφωνία αυτή είναι καταλυτική στην προσπάθεια ανάκτησης της αξιοπιστίας της ελληνικής οικονομίας, στέλνοντας ένα πολύ ισχυρό μήνυμα στις παγκόσμιες αγορές για την ασφάλειά και σταθερότητά της.

Το επενδυτικό πλάνο της Cosco επικεντρώνεται σε τέσσερα βασικά σημεία:

A. Αναβάθμιση των υποδομών του λιμένα Πειραιώς μέσω του επενδυτικού προγράμματος που προβλέπεται από τους όρους της σύμβασης. Εδώ συμπεριλαμβάνονται και αναβάθμιση των υποδομών, που όμως δεν έχουν καταγραφεί στου όρους σύμβασης αλλά κρίνεται ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθούν.

B. Ενίσχυση και αναβάθμιση των υπηρεσιών, του λιμενικού προϊόντος και κατ' επέκταση του εισοδήματος, μέσω συνεργασιών στον ευρύτερο ιδιωτικό και δημόσιο τομέα.

Γ. Εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων για την θετική επίδραση στο ισοζύγιο πληρωμών.

Δ. Ενίσχυση των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας μέσω της αποτελεσματικότερης παροχής υπηρεσιών.

Ε. Καταπολέμηση της ανεργίας.

Σκοπός της Cosco είναι η ανάπτυξη του λιμένα του Πειραιά καθιστώντας το ένα παγκόσμιο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, αλλά και τουρισμού (Home Port), μέσω της ενίσχυσης των υποδομών του για την υποδοχή νέων σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων. Η επενδυτική αυτή προσπάθεια αναμένεται να έχει πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην οικονομία, τόσο μέσω της καθαυτής επένδυσης, όσο και μέσω δευτερευουσών επιχειρηματικών συνεργειών που θα δημιουργηθούν και αναπτυχθούν γύρω από αυτή την επένδυση. Αναμένεται να ενισχυθεί και η τοπική οικονομία του Πειραιά.

Σύμφωνα με την μελέτη του IOBE, η ιδιωτικοποίηση του λιμένα μαζί με την δημιουργία του κέντρου εφοδιαστικής διαχείρισης σε συνθήκες πλήρους λειτουργίας δυνητικά μπορούν να επιφέρουν επενδύσεις της τάξης των 866,5 εκατ. ευρώ μέσα στην πρώτη δεκαετία. Αξιοσημείωτο είναι ότι μέσα σε αυτήν την εκτίμηση δεν συνυπολογίζονται δευτερεύουσες επενδύσεις που αναμένεται να προσεγγίσουν στο λιμένα του Πειραιά εξαιτίας της όλης επενδυτικής κίνησης της Cosco. Αναμενόταν, ότι το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων θα ήταν τα δύο πρώτα χρόνια μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας και συγκεκριμένα 244 εκατ. ευρώ το 2017 και 292 εκατ. ευρώ το 2018. Όπως τονίζει ο IOBE, οι επενδύσεις αυτές έρχονται μέσα σε ένα πολύ δυσμενές περιβάλλον για την ελληνική οικονομία και η ευεργετική τους επίδραση έχει αυξημένη βαρύτητα για την αξιοπιστία της ελληνικής οικονομίας.

Εν γένει, η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και η αναβάθμιση του λιμένα του Πειραιά εξελίσσεται σε μία από τις σημαντικότερες και επικερδέστερες επενδύσεις, όπως δήλωσε ο όμιλος Cosco Shipping Ports. Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία

του IOBE, κατά το πρώτο εξάμηνο του 2018, ο ΣΕΠ είχε κέρδος αυξημένο κατά 25.8% (11.75 εκατ. ευρώ). Επίσης, ο κύκλος εργασιών του ομίλου ενισχύθηκε κατά 31% σε ετήσια βάση αγγίζοντας τα 96 εκατ. ευρώ. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει καταγράψει πρωτοφανή αύξηση με τον Ιούλιο του 2018 να προσεγγίζει τα 415.000 εμπορευματοκιβώτια, 34,3% υψηλότερα σε σχέση με το προηγούμενο έτος και αντίστοιχο μήνα και ξεπερνώντας για πρώτη φορά το φράγμα των 400,000 εμπορευματοκιβωτίων. Από τον Ιανουάριο έως τον Ιούλιο του 2018, έχουν διακινηθεί συνολικά 2,49 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, που σημαίνει αύξηση 20.7% σε σχέση με το 2017 (Ρουσανόγλου Ν. 2018).

Επιπλέον, υπερδιπλάσια κέρδη σε σχέση με το προηγούμενο έτος παρουσιάζει και ο ΟΛΠ όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα. Τα κέρδη προ φόρων ανέρχονται σε 18,7 εκατ. ευρώ, έναντι 8,6 εκατ. ευρώ το 2017 (μεταβολή +117%) και τα κέρδη μετά από φόρους σε 13,3 εκατ. ευρώ έναντι 4,4 εκατ. ευρώ το 2017, τα οποία μάλιστα είναι τα υψηλότερα στη σύγχρονη ιστορία της ΟΛΠ για το συγκεκριμένο διάστημα, σύμφωνα με τη διοίκηση του Οργανισμού (Παπασταθοπούλου, 2018).

Όπως πλέον δηλώνει και η ίδια η Cosco, το 2019 ο Πειραιάς θα είναι το μεγαλύτερο λιμάνι διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο και δεν αποκλείουν να είναι το τρίτο στην Ευρώπη.

Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός ότι μετά από τριάντα πέντε χρόνια, όλη αυτή η επένδυση, τόσο για την αναβάθμιση των υποδομών όσο και των ανωδομών, θα περάσει στη δημόσια εκμετάλλευση και αξιοποίηση.

Όλο αυτό το επιχειρηματικό εγχείρημα όμως, παρά τις προγνωστικές εξαγγελίες για απορρόφηση μεγάλου κεφαλαίου το 2017 και 2018, δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι και σήμερα. Το μόνο έργο που έχει υλοποιηθεί είναι η NEZ – Α΄ΦΑΣΗ και από ότι φαίνεται υπάρχει μια δυστοκία και μια απέραντη γραφειοκρατία στις διαδικασίες, στους κόλπους του ΟΛΠ. Αυτό οφείλεται, κατα την προσωπική μου άποψη, στην αναγνωριστική περίοδο που διανύει ο συγκερασμός του Δημοσίου με τον Ιδιωτικό

φορέα (Cosco), που ας μην ξεχνούμε θα πρέπει αμφότεροι να προσαρμοστούν και στις διαφορετικές κουλτούρες των δύο λαών.

Η ιδιωτικοποίηση, ειδικά στην περίπτωση της ΣΕΠ Α.Ε., με την αρχική σύμβαση παραχώρησης (2009), λόγω της άμεσης υλοποίησης των έργων υποδομών αλλά και ανωδομών, προχώρησε σε κερδοφορία και ανάπτυξη και έδωσε υπεραξία στην επένδυση της αναβάθμισης των προβλητών για την χώρα μας.

Για το λόγο αυτό θα κρατήσω μια πιο επιφυλακτική στάση για την περίπτωση της Ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ (2016), λόγω της καθυστέρησης που παρατηρείται στην υλοποίηση των έργων, τα οποία αναμένεται να φέρουν τα προσδοκώμενα θετικά αποτελέσματα της οικονομίας, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Όσο παρατείνεται η επένδυση τόσο παρατείνεται και η οικονομική ανάπτυξη που προϋφίσταται η Ιδιωτικοποίηση του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας μας.

Βιβλιογραφία ελληνόγλωσση

- Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (2016), Ειδική Έκθεση, *Θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ: πλέοντας χωρίς πυξίδα -εν πολλοίς αποτελεσματικές και μη βιώσιμες επενδύσεις*, Αρ. 23, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Θεοφάνους, Π. (2014), «Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ιδιωτικοποίησης», 24h, 04/03/14, <https://24h.com.cy/2014/03/pleonektimata-kai-meionektimata-tis-idiotikopoihsis-2/> (τελευταία πρόσβαση 17/10/18).
- Μαυρουδέας Στ. (2010), «Ανάπτυξη και κρίσεις: Η ταραγμένη διαδρομή του ελληνικού καπιταλισμού» σε Τόπος (2010), *«Ο χάρτης της κρίσης: Το τέλος της αυταπάτης»*, Αθήνα: Τόπος.
- Μαυρουδέας Στ. (2011), «Η Ελλάδα και η Ευρωπαϊκή Ένωση: καπιταλιστική κρίση και ενδο-ιμπεριαλιστικές αντιθέσεις» σε Ελληνική Εταιρεία Πολιτικής Οικονομίας (ΕΕΠΟ), *«Οικονομική κρίση και Ελλάδα»*, Αθήνα: Gutenberg.
- Μπέλο Ο. (2017), «Η στρατηγική διείσδυση της εταιρίας Cosco στον Πειραιά. Προοπτικές-πλεονεκτήματα-εντάσεις». Διπλωματική εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών, Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη 'Ναυτιλία', Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Ζόνζηλο, Ν., Κόρρα, Ε., Ντεμιάν, Η., Danchev, S., Βέττα, Ν. (2016), «Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE).
- Παπασταθοπούλου Χ. (2018), «Ρεκόρ στα κέρδη εξαμήνου του ΟΛΠ», <http://www.efsyn.gr/arthro/yperdiplasia-kerdi-gia-ton-olp>, (τελευταία πρόσβαση 04/11/2018).

Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Παρδάλη Α.Ι. (2007), Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Ρουσανόγλου Ν. (2018), «Εκτοξεύθηκαν κέρδη και έσοδα της Cosco στο λιμάνι του Πειραιά»,
<http://www.kathimerini.gr/982011/article/oikonomia/epixeirhseis/ekto3ey8hka-n-kerdh-kai-esoda-ths-cosco-sto-limani-toy-peiraia> (τελευταία πρόσβαση 04/11/2018).

Σώκου, Κ. (2010), «Η στρατηγική έξι σημείων της Cosco για τον Πειραιά». Καθημερινή,
<http://www.kathimerini.gr/392127/article/oikonomia/epixeirhseis/h-strathgikh-e3i-shmeiwn-ths-cosco-gia-ton-peiraia> (τελευταία πρόσβαση, 22/10/2018).

Τσιμπλάκης, Α. (2013), «Τι συζητούν Cosco και Μαξίμου για τη ναυπηγοεπισκευή», Ναυτεμπορική, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/621315> (τελευταία πρόσβαση 22/10/2018).

Τσιμπλάκης, Α. (2016), «Ο ‘Οδικός Χάρτης’ της Cosco για Επενδύσεις 600 εκατ. Ευρώ», Ναυτεμπορική, <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1125125/o-odikos-xartis-tis-cosco-gia-ependuseis-600-ekatt-euro> (τελευταία πρόσβαση 22/10/2018).

Τσιμπλάκης, Α. (2018), « Η COSCO Shipping μεταμορφώνει τον Πειραιά με 2 δισ. Ευρώ επενδύσεις», Ναυτεμπορική,
<https://www.naftemporiki.gr/afieromata/story/1356600/i-cosco-shipping-metamorfonei-ton-peiraia-me-2-dis-euro-ependuseis> (τελευταία πρόσβαση 02/11/2018).

Βιβλιογραφία ξενόγλωσση

Bender S. (2004), *Power Play: The Fight for Control of the World's Electricity*, Melbourne: Scribe.

Dağdeviren H. (2007), 'Privatisation of electricity and water – Is it still worthwhile?', paper presented in the *Conference on POVERTY AND CAPITAL*, 2–4 July, University of Manchester.

Mavroudeas S. & Papadatos D. (2007), 'Reform, Reform the Reforms or Simply Regression? The 'Washington Consensus' and its Critics', *Bulletin of Political Economy*, vol.1 no.1.

Newbery D. & Pollitt M. (1997), 'The Restructuring and Privatisation of the U.K. Electricity Supply—Was It Worth It?', World Bank Public Policy for the Private Sector Note 124 September 1997 (<http://www.worldbank.org/html/fpd/notes/124/124newbe.pdf>).

Richardson D. (2013), 'Electricity and privatization: What happened to those promises?', Australia Institute, Technical Brief no.22.

Διαδικτυακοί Τόποι

<http://epeg.gr/>

<https://www.euretirio.com/idiotikopoiiseis-apokratikopoiiseis/>

<http://www.kathimerini.gr/490840/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/plhrhs-egkataleiyh-sth-zwnh-peramatos>

<https://m.naftemporiki.gr/story/728214/oi-basikoi-oroi-tis-sumfonias-metaksu-ton-cosco-kai-olp>

<https://www.porteconomics.eu/2018/02/28/portgraphic-the-top-15-container-ports-in-europe-in-2017/>

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

<https://m.naftemporiki.gr/story/728214/oi-basikoi-oroi-tis-sumfonias-metaksu-ton-cosco-kai-olp>

<https://www.porteconomics.eu/2018/02/28/portgraphic-the-top-15-container-ports-in-europe-in-2017/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

I. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΟΛΠ-ΣΕΠ (ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΑΠΟ ΤΟ ΦΕΚ 52, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ)

Η ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ

ΑΡΘΡΟ 2: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

2.1 Αντικείμενο της παρούσας αποτελούν:

(α) Η έναντι ανταλλάγματος παραχώρηση στην ΑΕΑΣ από την ΟΛΠ ΑΕ του χώρου εγκατάστασης του Ν.ΣΕΜΠΟ, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 2.2 του άρθρου αυτού και ειδικότερα η χορήγηση του αποκλειστικού δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης του χώρου αυτού, σύμφωνα με τους όρους της παραγρ. 2.4 της παρούσας.

(β) Η εκτέλεση από την ΑΕΑΣ των έργων αναβάθμισης του Προβλήτα II και κατασκευής και θέσης σε λειτουργία της Ανατολικής πλευράς του Προβλήτα III με σύστημα αυτοχρηματοδότησης, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παραγρ. 2.5 της παρούσας.

2.2 Περιγραφή χώρου εγκατάστασης Ν. ΣΕΜΠΟ

2.2.1 Γενική περιγραφή

Η συνολική παραχωρούμενη έκταση περιλαμβάνει:

-Ως προς τον Προβλήτα II

Τους υφιστάμενους χώρους του Προβλήτα II της λιμενικής ζώνης Πειραιά και τους περιβάλλοντες χώρους, συνολικής επιφανείας 614.419 τ.μ., όπως αυτά αποτυπώνονται στο Παράρτημα 6 της παρούσας καθώς και τις υφιστάμενες στους χώρους αυτούς κτιριακές εγκαταστάσεις και ανωδομές που καθορίζονται στην παράγραφο 2.2.2 κατωτέρω.

-Ως προς την Ανατολική πλευρά του Προβλήτα III

Το χώρο όπου σήμερα υφίσταται ο Προβλήτας Πετρελαιοειδών και τον θαλάσσιο χώρο που προσδιορίζεται στο συνημμένο τοπογραφικό διάγραμμα του Παραρτήματος 6 υπό στοιχεία Λ1-Λ2-Λ3-Λ4-Λ5-Λ6-Λ7-Λ8-ΛΕ-ΛΔ όπου προβλέπεται ότι θα κατασκευασθεί ο Προβλήτας III σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση...

2.2.2 Παραχωρούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπές υποδομές και ανωδομές

Με την παρούσα παραχωρούνται επίσης στην ΑΕΑΣ οι ακόλουθες κτιριακές εγκαταστάσεις και λοιπές υποδομές και ανωδομές:

1. Οι υφιστάμενες κτιριακές και λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις (υποσταθμοί ηλεκτροδότησης, συμπεριλαμβανομένου του υποσταθμού υψηλής τάσης που βρίσκεται στο βόρειο άκρο του Ν.ΣΕΜΠΟ, κτίρια, πύλες εισόδου και εξόδου οχημάτων, εγκαταστάσεις εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων, δίκτυα, χώροι στοιβασίας κενών, ειδικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ευπαθών και επικίνδυνων φορτίων κ.ά.).
2. Ο υφιστάμενος μηχανολογικός εξοπλισμός, όπως αυτός παρατίθεται στην κατάσταση του Παραρτήματος 3 (Μηχανολογικός Εξοπλισμός) της Διακήρυξης και συναφή πληροφοριακά συστήματα συν το ασύρματο δίκτυο, για τα οποία η ΟΛΠ ΑΕ δηλώνει ότι υφίστανται οι σχετικές άδειες και εγκρίσεις.
3. Ρητά συμφωνείται ότι σε περίπτωση κατά την οποία η ΑΕΑΣ (α) δεν επιθυμεί τη διατήρηση οποιουδήποτε στοιχείου του εξοπλισμού του Παραρτήματος 3 της Διακήρυξης ή (β) επιθυμεί την αντικατάστασή τους κατά τη διάρκεια της σύμβασης, ή (γ) τούτο δεν εξυπηρετεί τις λειτουργικές ανάγκες της ΑΕΑΣ λόγω εφαρμογής από αυτή άλλης τεχνολογίας, τα στοιχεία αυτά θα επιστρέφονται στην ΟΛΠ ΑΕ, προς ελεύθερη διάθεση.
4. Το κόστος αποξήλωσης των γερανογεφυρών οι οποίες θα αντικατασταθούν σύμφωνα και με το πρόγραμμα αναβάθμισης του Προβλήτα II θα βαρύνει την ΑΕΑΣ, εξαιρουμένου του κόστους αποξήλωσης των γερανογεφυρών οι οποίες τυχόν θα εκποιηθούν από την ΟΛΠ ΑΕ καθώς και του κόστους για την αποξήλωση των ραγών των γερανογεφυρών. Το προϊόν των ραγών αποδίδεται στην ΟΛΠ ΑΕ προς ελεύθερη διάθεση.

2.2.3 Εξαιρέσεις

Ρητά συμφωνείται ότι δεν παραχωρούνται στην ΑΕΑΣ με την παρούσα:

1. Η έκταση των 85.000 τ.μ., τα οποία διατέθηκαν με την από 9/8/2006 σύμβαση στην ανώνυμη εταιρία Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε. Α.Ε), η οποία προσαρτάται στο παρόν ως Παράρτημα 12, για την κατασκευή του Επιλιμενίου Σιδηροδρομικού Σταθμού. Για

την κάλυψη των αναγκών της και μόνο μέχρι την ολοκλήρωση και λειτουργία του Επιλιμένιου Σιδηροδρομικού Σταθμού, η ΑΕΑΣ θα έχει το δικαίωμα χρήσης του χώρου και των εγκαταστάσεων που υφίστανται σήμερα στην ανωτέρω έκταση, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των εγκαταστάσεων ψυγείων που βρίσκονται σήμερα στην έκταση αυτή.

2. Ο χώρος στέγασης του Ε΄ Τελωνείου, έκτασης 960 τμ., ο οποίος βρίσκεται εντός του Ν.ΣΕΜΠΟ, εκτός εάν το Ε΄ Τελωνείο μεταστεγασθεί σε άλλο χώρο, οπότε η ΑΕΑΣ θα έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης και του χώρου αυτού για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της από την παρούσα ή για την εκμίσθωσή του σε τρίτους. Εκμίσθωση σε τρίτους επιτρέπεται κατόπιν προηγούμενης συναίνεσης της ΟΛΠ ΑΕ τόσο σε σχέση με το μισθωτή, όσο και σε σχέση με το μίσθωμα και τους λοιπούς όρους της σύμβασης μίσθωσης, και υπό την προϋπόθεση ότι θα καταβάλλεται από την ΑΕΑΣ στην ΟΛΠ ΑΕ ποσοστό 75% του συμφωνηθέντος μισθώματος.

3. Εξαιρούνται επίσης και δεν μεταβιβάζονται στην ΑΕΑΣ οι άδειες χρήσεως του λογισμικού των διαχειριστικών προγραμμάτων: Navis, Oracle και Microsoft, το οποίο θα χρησιμοποιείται από το προσωπικό της ΟΛΠ ΑΕ για την υποστήριξη της εκμετάλλευσης του Προβλήτα II κατά την χρονική περίοδο της λειτουργίας του με την χρήση προσωπικού της ΟΛΠ ΑΕ σύμφωνα με το Άρθρο 27 της παρούσας.

2.3 Συναφείς συμβάσεις

Επίσης εκχωρούνται στην ΑΕΑΣ οι υφιστάμενες συμβάσεις παραχώρησης γραφείων και χώρων στο Ν.ΣΕΜΠΟ καθώς και συμβάσεις leasing για τον υφιστάμενο εξοπλισμό, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 12 της Διακήρυξης, καθώς και η υφιστάμενη σύμβαση Νο 59/2002 μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και Mediterranean Shipping Company (MSC) για εξυπηρέτηση φορτίου μεταφόρτωσης (transshipment), η οποία προσαρτάται στο Παράρτημα 11 της παρούσας. Διευκρινίζεται ότι εξαιρούνται ρητά της εκχώρησης αυτής τυχόν συμβάσεις που αφορούν στον Προβλήτα Πετρελαιοειδών. Η ΑΕΑΣ αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελεί τις συμβάσεις αυτές, υπεισερχόμενη πλήρως στο σύνολο των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων εξ αυτών έναντι των αντισυμβαλλομένων της ΟΛΠ ΑΕ.

2.4 Δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης

1. Στο πλαίσιο του δικαιώματος αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης του χώρου εγκατάστασης του Ν.ΣΕΜΠΟ, η ΑΕΑΣ έχει το δικαίωμα κατά το χρόνο ισχύος της παραχώρησης να κατέχει, χρησιμοποιεί και λειτουργεί το Ν.ΣΕΜΠΟ, περιλαμβανομένης της προσωρινής παραχώρησης επιμέρους χώρων του Ν.ΣΕΜΠΟ σε τρίτους, σύμφωνα με τους

όρους και τους περιορισμούς της παρούσας και ιδίως: (α) του άρθρου 10 (υποχρεώσεις ΑΕΑΣ), (β) της κείμενης νομοθεσίας και (γ) της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ, όπως εκάστοτε ισχύει, με στόχο την παροχή ολοκληρωμένων λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για ανάλογες εγκαταστάσεις και όπως περιγράφεται στην υποβληθείσα στο Διαγωνισμό Προσφορά.

2. Κατά την άσκηση του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης του Ν.ΣΕΜΠΟ η ΑΕΑΣ οφείλει:

α. Να παρέχει εντός του Ν.ΣΕΜΠΟ το σύνολο των λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων που αναμένονται από ένα σύγχρονο λιμένα με διεθνή δραστηριότητα και ανάλογη στρατηγική θέση, με την επιφύλαξη ειδικότερων ρυθμίσεων της παρούσης.

β. Να διασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα και λειτουργία του Ν.ΣΕΜΠΟ.

γ. Να λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για την προστασία της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, των χρηστών του λιμένα και της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων της ΑΕΑΣ.

δ. Να τηρεί τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και κάθε σχετική άδεια και να προβαίνει σε κάθε ενέργεια για την πρόληψη και την αποφυγή κινδύνου ρύπανσης.

ε. Να εφαρμόζει τα καθοριζόμενα από τις αρμόδιες αρχές για θέματα προστασίας της εθνικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης.

3. Ρητά διευκρινίζεται ότι το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης της ΑΕΑΣ δεν αντιπάσσεται έναντι του Ελληνικού Δημοσίου κατά την εκ μέρους του άσκηση δημόσιας εξουσίας για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και της εθνικής ασφάλειας καθώς και κατά την άσκηση δικαιωμάτων παρέμβασης σε έκτακτες περιστάσεις και ελέγχου που προβλέπονται από το νόμο και τη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ.

2.5 Έργα

α) Αναβάθμιση Προβλήτα II

Το έργο της αναβάθμισης του Προβλήτα II περιλαμβάνει όλες τις εργασίες, κατασκευές και εξοπλισμό που περιγράφονται αναλυτικά στην Προσφορά (Παράρτημα 2), ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης και λειτουργίας του Ν.ΣΕΜΠΟ, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρούσα.

β) Ανακαίνιση και κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων

Το έργο περιλαμβάνει την ανακαίνιση του υφιστάμενου κτιρίου διοίκησης του Ν.ΣΕΜΠΟ και την κατασκευή νέων κτιριακών εγκαταστάσεων εντός του Ν.ΣΕΜΠΟ, πλην των υποσταθμών, όπως περιγράφεται αναλυτικά στην Προσφορά (Παράρτημα 2), ώστε να διασφαλίζεται η

δυνατότητα εκμετάλλευσης και λειτουργίας του Ν.ΣΕΜΠΟ, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρούσα.

γ) Κατασκευή και θέση σε λειτουργία της Ανατολικής Πλευράς του Προβλήτα III

Το έργο της κατασκευής και θέσης σε λειτουργία της Ανατολικής Πλευράς του Προβλήτα III περιλαμβάνει όλες τις εργασίες, κατασκευές και εξοπλισμό που περιγράφονται αναλυτικά στην Προσφορά (Παράρτημα 2), ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα εκμετάλλευσης και λειτουργίας του Ν.ΣΕΜΠΟ, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στην παρούσα.

2.6 Θαλάσσια Ζώνη Ελιγμών Πλεύρισης

Για την ασφαλή και ταχεία προσέγγιση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις θέσεις πλεύρισης και τη διευκόλυνση της φορτοεκφόρτωσης στο Ν.ΣΕΜΠΟ θα χρησιμοποιείται από κοινού από τον ΟΛΠ ΑΕ και την ΑΕΑΣ θαλάσσια ζώνη ελιγμών πλεύρισης, στην οποία θα κινούνται απρόσκοπτα και κατά σειρά προτεραιότητας άφιξης τα πλοία που εξυπηρετούνται στο Ν.ΣΕΜΠΟ σύμφωνα με τον Κανονισμό Λιμένος Πειραιώς και την κείμενη νομοθεσία. Κανένα πλοίο δεν θα παραμένει σε αυτή τη θαλάσσια ζώνη χωρίς την προηγούμενη ενημέρωση της ΑΕΑΣ και την έγκριση του αρμόδιου Λιμεναρχείου. Επιτρέπονται, όμως, σε αυτή τη θαλάσσια ζώνη η κίνηση και οι ελιγμοί πλοίων για την πρόσδεση/απόδεση, περιλαμβανομένης και της πλεύρισης πλοίου σε παρακείμενες του κρηπιδώματος του Ν.ΣΕΜΠΟ λιμενικές εγκαταστάσεις της ΟΛΠ ΑΕ.

II. Στοιχεία από την τελική σύμβαση παραχώρησης όπως αναγράφονται στη σύμβαση (ΦΕΚ 126^Α, 2016)

(γ) Τα Μέρη αναγνωρίζουν και επισημαίνουν ότι ο ΟΛΠ δεν διαθέτει Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, που πληροί τις απαιτήσεις της ανωτέρω παραγράφου (β) κατά την ημερομηνία της παρούσας Σύμβασης αλλά, αντ' αυτού, έχει λάβει μόνο τις ακόλουθες εγκρίσεις:

(i) τις αποφάσεις της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 01/15-07-2002 (2η Συνεδρίαση), 04/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 05/18-03-2003 (5η Συνεδρίαση), 02/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 03/11-09-2003 (7η Συνεδρίαση), 08/16-06-2006 (26η Συνεδρίαση), 01/24-11-2006 (30η Συνεδρίαση), 13/19-02-2009 (39η Συνεδρίαση), 03/10-09-2009 (45η Συνεδρίαση), που έχουν επικυρωθεί από τον Νόμο 4081/2012 που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 184/27-09-2012 (Τεύχος Α) και την απόφαση της ΕΣΑΛ υπ' αριθ. 17/11-12-2012 (55η Συνεδρίαση) που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ 68/08-03-2013 (Τεύχος Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και Πολεοδομικών Θεμάτων) · και

(ii) τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (γ).

(δ) Ο ΟΛΠ δεσμεύεται να συμμορφώνεται, από κάθε ουσιώδη άποψη, με τις υφιστάμενες εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) και συμφωνεί να μην υπερβαίνει τους αντίστοιχους περιορισμούς τους, έως ότου καταρτιστεί και εγκριθεί δεόντως το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση.

(ε) Ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ ολοκληρωμένο προσχέδιο του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, καθώς και ολοκληρωμένο προσχέδιο κάθε Επικαιροποιημένου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης έξι (6) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία κατά την οποία πρέπει έκαστο να υποβληθεί και η οποία προσδιορίζεται στο Άρθρο 6.2 (α). Εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο εφαρμοστέο δίκαιο, η

διαδικασία που ισχύει για την εξέταση και την έγκριση κάθε υποβληθέντος προσχεδίου Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης θα είναι η εξής:

(i) εάν ο ΟΛΠ υποβάλει προσχέδιο Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης στον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ, το εν λόγω προσχέδιο θα θεωρηθεί ως σιωπηρώς εγκριθέν, εφόσον ο υπεύθυνος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ δεν απορρίψει εγγράφως το σύνολο ή οποιοδήποτε τμήμα του προσχεδίου του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης εντός ενενήντα (90) ημερών από την ημερομηνία υποβολής αυτού από τον ΟΛΠ.

(ii) αποφάσεις του Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, που απορρίπτουν το σύνολο ή οποιοδήποτε τμήμα προσχεδίου του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης, θα παρέχουν επαρκή και ευλόγως αναλυτική αιτιολόγηση σχετικά με τον (τους) λόγο (-ους) της απόρριψης και ο ΟΛΠ θα μπορεί να προσβάλει αυτές με αίτηση ακύρωσης ενώπιον του Συμβουλίου Επικρατείας.

6.3 Στο Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα θα ισχύουν οι ακόλουθοι κανόνες και διαδικασίες.

(α) Ο ΟΛΠ θα καταρτίσει, θα επικαιροποιήσει και θα υποβάλει προς έγκριση σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.3:

(i) αρχικό σχέδιο ανάπτυξης λιμένα (ΣΑΛ) αναφορικά με τον Χώρο του Λιμένα για το διάστημα τουλάχιστον έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος Άρθρου 6.3 (το Αρχικό ΣΑΛ), εντός δώδεκα (12) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος (η Ημερομηνία Αρχικού ΣΑΛ) και

(ii) κατάλληλα αναθεωρημένο, επικαιροποιημένο ή/και αναμορφωμένο σχέδιο ανάπτυξης λιμένα αναφορικά με τον Λιμένα Πειραιά (το καθένα, Επικαιροποιημένο ΣΑΛ, ενώ το Αρχικό ΣΑΛ και το Επικαιροποιημένο ΣΑΛ, όπως εκάστοτε ισχύουν, συγκροτούν από κοινού το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα), όπου το καθένα θα πληροί τα πρότυπα και τους όρους που παρατίθενται στο παρόν Άρθρο 6.3 στην αρχή της

δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου σύμφωνα με το Άρθρο 7.1 και, στη συνέχεια, στην αρχή κάθε διαδοχικής Επενδυτικής Περιόδου.

(β) Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι το Αρχικό ΣΑΛ και κάθε Επικαιροποιημένο ΣΑΛ θα συμμορφώνονται από κάθε ουσιώδη άποψη:

(i) με όλους τους νόμους και κανονισμούς γενικής εφαρμογής, καθώς και όλους τους ισχύοντες Ρυθμιστικούς Κανόνες,

(ii) από κάθε άποψη, με το εκάστοτε ισχύον Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης ή, έως ότου εγκριθεί το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης σύμφωνα με το Άρθρο 6.2, με τις υφιστάμενες εγκρίσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 6.2 (γ), και

(iii) με τους κανόνες και τις κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση σχεδίων ανάπτυξης λιμένα, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.3 (β).

(γ) Η διαδικασία που ισχύει για την εξέταση και την έγκριση οποιουδήποτε υποβληθέντος προσχεδίου Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα (το καθένα Προσχέδιο του ΣΑΛ) θα είναι ως εξής:

(i) Ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ που ορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 2.4, ολοκληρωμένο προσχέδιο του Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα έξι (6) μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία κατά την οποία πρέπει αυτό (το ΣΑΛ) να υποβληθεί και η οποία προσδιορίζεται στο Άρθρο 6.3 (α).

(ii) Αμέσως μόλις είναι πρακτικά εφικτό μετά τη λήψη του Προσχεδίου του ΣΑΛ, αλλά, σε κάθε περίπτωση, εντός εξήντα (60) ημερών από τη λήψη, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ θα παράσχει γραπτή κοινοποίηση στον ΟΛΠ, με την οποία είτε:

- (Α) θα εγκρίνει το Προσχέδιο του ΣΑΛ· είτε
- (Β) θα απορρίπτει το Προσχέδιο του ΣΑΛ σύμφωνα με το Άρθρο 6.3(γ)(ν).
- (iii) Σε περίπτωση που ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ δεν επιδώσει Ειδοποίηση Απόρριψης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 6.3(γ)(ν)) στον ΟΛΠ εντός του προαναφερόμενου διαστήματος των εξήντα 60 ημερών, τότε το Προσχέδιο του ΣΑΛ θα θεωρείται ως εγκριθέν από το Ελληνικό Δημόσιο.
- (iv) Κατά την εξέταση του Προσχεδίου του ΣΑΛ, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας θα λαμβάνει υπόψη και θα μπορεί να απορρίψει Προσχέδιο του ΣΑΛ για τους εξής περιοριστικά αναφερόμενους λόγους:
- (Α) τον βαθμό, κατά τον οποίο η υλοποίηση του Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα αναμένεται να καλύπτει τις παρούσες και εύλογα προβλέψιμες μελλοντικές απαιτήσεις των φορέων εκμετάλλευσης επιβατηγών πλοίων, κρουαζιεροπλοίων, φορτηγών πλοίων και άλλων χρηστών του Λιμένα Πειραιά για ποιοτικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις που συνδέονται με τον Λιμένα Πειραιά·
- (Β) την επίδραση, την οποία αναμένεται να έχει η υλοποίηση του Προσχεδίου του ΣΑΛ στη χρήση της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης και στους χώρους που περιβάλλουν τη Χερσαία Λιμενική Ζώνη·
- (Γ) το αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων, στις οποίες θα έχει προβεί ο ΟΛΠ κατά την κατάρτιση του αντίστοιχου προσχεδίου του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης· και
- (Δ) τις απόψεις της ΡΑΛ, του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ή/κα του Λιμενικού Σώματος Ελλάδας, στον βαθμό που σχετίζονται με την προστασία, ασφάλεια και τις

λειτουργικές πτυχές του αντίστοιχου προσχεδίου του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης.

(v) Εάν ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ απορρίψει το Προσχέδιο του ΣΑΛ, θα απαντήσει εγγράφως στον ΟΛΠ, αναλύοντας επαρκώς τις αιτίες της εν λόγω απόρριψης (η Ειδοποίηση Απόρριψης). Πλην διαφορετικής έγγραφης συμφωνίας με τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ, ο ΟΛΠ θα παράσχει στον Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ αναθεωρημένο Προσχέδιο του ΣΑΛ το συντομότερο δυνατό, αλλά, σε κάθε περίπτωση, εντός περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήξης της Ειδοποίησης Απόρριψης, στην οποία ο ΟΛΠ θα ανταποκρίνεται και, όπου αυτό είναι εφικτό, θα επιδιώκει να αντιμετωπίσει τους λόγους της απόρριψης.

(δ) Εάν, εντός εκατόν πενήντα (150) ημερών από την αρχική υποβολή του στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ, το Προσχέδιο του ΣΑΛ δεν έχει εγκριθεί, ούτε θεωρείται εγκεκριμένο από τον Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ σύμφωνα με το Άρθρο 6.3(γ), κάθε διαφορά αναφορικά με το Προσχέδιο του ΣΑΛ μπορεί να παραπεμφθεί προς επίλυση σύμφωνα με το Άρθρο 27 ή (εάν τα Μέρη συμφωνήσουν) το Άρθρο 28.

Μετά την έγκριση, την τεκμαιρόμενη έγκριση ή την κρίση ότι έγινε αποδεκτό σύμφωνα με την παράγραφο (δ) ανωτέρω, το Προσχέδιο του ΣΑΛ θα καταστεί το ισχύον Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα αναφορικά με την περίοδο στην οποία αφορά και θα παραμείνει σε πλήρη ισχύ, έως ότου αντικατασταθεί από νέο Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα σύμφωνα με τις προαναφερόμενες διατάξεις.

6.4 Για τους σκοπούς του παρόντος Άρθρου 6, κατά την εξέταση και αναθεώρηση κάθε προσχεδίου Ρυθμιστικού Σχεδίου ή/και προσχεδίου του Σχεδίου Ανάπτυξης

Λιμένα, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ θα επιδιώκει να τα εναρμονίσει με τις απαιτήσεις και τα κριτήρια που προβλέπονται στο εφαρμοστέο δίκαιο και την παρούσα Σύμβαση, αλλά δεν θα δικαιούται να προβαίνει σε επαναξιολόγηση της υποκείμενης βασικής εμπορικής σκοπιμότητας ή των υποκείμενων επιχειρηματικών πλεονεκτημάτων αυτών.

6.5 Προς αποφυγή αμφιβολίας, συμφωνείται ότι:

(α) η κατάρτιση, υποβολή και έγκριση του Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης ή/και του Αρχικού ΣΑΛ δεν θα αποτελεί προϋπόθεση για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση ή την υλοποίηση οποιωνδήποτε έργων, είτε αυτά υφίστανται τώρα είτε όχι και είτε αναλαμβάνονται από τον ΟΛΠ είτε όχι, με σκοπό τη συμμόρφωσή του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του βάσει του Άρθρου 7 ή/και 8 ή άλλως (σε κάθε περίπτωση, συνολικά αποκαλούνται τα Αρχικά Έργα), αλλά μόνο στο βαθμό που τα εν λόγω Αρχικά Έργα:

(i) συνάδουν και μπορούν να εναρμονιστούν με τις υφιστάμενες ΕΣΑΛ και τις περιβαλλοντικές εγκρίσεις που απαριθμούνται στο Άρθρο 6.2 (γ) (οι Υφιστάμενες Εγκρίσεις)·

(ii) δεν κατασκευάζονται σε συνθήκες που θα αναιρούσαν τις απαγορεύσεις που παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β)·

(iii) στον βαθμό που συνιστούν Υποχρεωτικές Επενδύσεις, έχουν συμμορφωθεί με τις διαδικασίες που παρατίθενται στο Άρθρο 7· και

(iv) έχουν λάβει, κατά τα άλλα, όλες τις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούν οι ισχύοντες νόμοι·

(β) η ανωτέρω παράγραφος (α), σε καμία περίπτωση δεν θα αποτελεί πρόσχημα για τη μη συμμόρφωση του ΟΛΠ ή την καθυστέρηση συμμόρφωσής του με τις υποχρεώσεις του που απορρέουν από το παρόν Άρθρο 6·

(γ) το παρόν Άρθρο 6.5 θα παύσει να εφαρμόζεται:

(i) με την επιφύλαξη ότι ο ΟΛΠ θα έχει συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), την ημερομηνία κατά την οποία το Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εγκριθεί οριστικά σύμφωνα με το Άρθρο 6.2· ή

(ii) εάν ο ΟΛΠ δεν συμμορφωθεί εγκαίρως με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με το Άρθρο 6.2(i), αναφορικά με την Ημερομηνία Αρχικού Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης· και

(δ) προς αποφυγή αμφιβολίας, όσο το παρόν Άρθρο 6.5 συνεχίζει να εφαρμόζεται σύμφωνα με την ως άνω παράγραφο (γ), αναφορές στο Άρθρο 7 και σε άλλα σημεία στο Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης θα εννοούνται ως αναφορές στις Υφιστάμενες Εγκρίσεις, εκτός αν τα ορίζεται διαφορετικά από τα συμφραζόμενα.

6.6 Ο ΟΛΠ θα διαβουλευέται με τον Δήμο Πειραιά πριν από την κατασκευή έργων (πέραν των Υποχρεωτικών Επενδύσεων) στον Κεντρικό Λιμένα (δηλαδή στους Χώρους των Τερματικών Σταθμών που σημειώνονται με κόκκινο και πράσινο στο διάγραμμα του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 3.3), που σχετίζονται με την υποδοχή κρουαζιεροπλοίων και των επιβατών αυτών, καθώς και με τις σχετικές υποδομές,

στον βαθμό που τα εν λόγω έργα αναμένεται να επηρεάσουν ουσιαδώς τη διασύνδεση λιμένα-πόλης. Το αντικείμενο των εν λόγω διαβουλεύσεων θα εστιάζεται πρωταρχικά στην επίλυση ζητημάτων μεταφορών, ρύθμισης της κυκλοφορίας και περιβαλλοντικών ζητημάτων, τα οποία σχετίζονται με τα εν λόγω έργα. Η ανάγκη διαβούλευσης σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 6.6 δεν θα επηρεάσει επ' ουδενί, ούτε θα καθυστερήσει οποιαδήποτε οποιοδήποτε έργο, για το οποίο ο ΟΛΠ έχει λάβει τις απαιτούμενες άδειες και εγκρίσεις σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και τους ισχύοντες νόμους. Ο Δήμος Πειραιά έχει την εξουσία να ασκήσει όλα τα δικαιώματα που του έχουν χορηγηθεί με βάση τους εφαρμοστέους νόμους, ανεξάρτητα από τα δικαιώματα που προβλέπονται στο Άρθρο 6.6 και παράλληλα με αυτά. Τα εν λόγω δικαιώματα δεν περιορίζονται ή αποκλείονται από καμία πρόβλεψη της παρούσας Σύμβασης.

7. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

7.1 Ο ΟΛΠ θα αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, και ειδικότερα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, με δικό του κίνδυνο και έξοδα. Για τον σκοπό αυτό, ο ΟΛΠ θα καταρτίσει σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 7 και θα εφαρμόσει πενταετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου) για κάθε Επενδυτική Περίοδο (όπως ορίζεται παρακάτω), παραθέτοντας λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις), καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο. Ο ΟΛΠ θα αναλάβει αυτές τις επενδύσεις στη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου (κάθε μία, η Επενδυτική Περίοδος) και η υλοποίηση αυτών των επενδύσεων θα προηγείται κάθε άλλης κεφαλαιουχικής δαπάνης ή πρωτοβουλίας για έργα που αναλαμβάνει ο ΟΛΠ.

7.2 Η πρώτη Επενδυτική Περίοδος (η Πρώτη Επενδυτική Περίοδος) θα ξεκινήσει την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και θα λήξει την αμέσως προηγούμενη ημέρα της πέμπτης (5ης) επετείου αυτής. Κατά την Πρώτη Επενδυτική Περίοδο, ο ΟΛΠ θα αναλάβει τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις που περιγράφονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 (οι Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις και κάθε μία, η Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση). Προς αποφυγή κάθε αμφιβολίας και πλην της περίπτωσης μεταβολών σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 7, το σχέδιο κεφαλαιουχικών δαπανών που παρατίθεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2, θα συνιστά το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου σε ό,τι αφορά στην Πρώτη Επενδυτική Περίοδο.

7.3 Το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 προσδιορίζει:

(α) δύο κατηγορίες Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων, δηλαδή αυτές που ορίζονται ως Προτεραιότητα I (οι Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I) και αυτές που ορίζονται ως Προτεραιότητα II (οι Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II). Ο ΟΛΠ δεν μπορεί να τροποποιήσει τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I. Ο ΟΛΠ μπορεί να προτείνει Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II επιπροσθέτως ή στη θέση αυτών που προσδιορίζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 (αλλά που συνολικά θα ανέρχονται στο Κόστος Αναφοράς που προσδιορίζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 για όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II), ώστε να εκτελεστούν στη θέση αυτών. Με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ μπορεί να απορρίψει προτεινόμενες σε αντικατάσταση από τον ΟΛΠ Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II λόγω του ότι δεν συνάδουν με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα ή/και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα ή/και ότι είναι ανεπαρκείς για την επίτευξη ή τη διατήρηση Ελαχίστων Επιπέδων Υπηρεσιών· και

(β) το συνολικό κόστος αναφοράς (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για κάθε Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση (το Κόστος Αναφοράς), καθώς και το συνολικό Κόστος Αναφοράς για όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις (το Συνολικό Κόστος Αναφοράς), το οποίο ανέρχεται σε € 293.783.800 (ολογράφως: διακόσια ενενήντα τρία εκατ.επτακόσιες ογδόντα τρεις χιλιάδες οκτακόσια ευρώ).

7.4 Η δεύτερη Επενδυτική Περίοδος (η Δεύτερη Επενδυτική Περίοδος) θα ξεκινήσει την πέμπτη (5η) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος και θα λήξει τη δέκατη (10η) επέτειο της Ημερομηνίας Έναρξης Ισχύος. Εντός της Δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΠ θα αναλάβει Υποχρεωτικές Επενδύσεις (οι Δεύτερες Υποχρεωτικές Επενδύσεις) με συνολικό κόστος αναφοράς (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για όλες τις Δεύτερες Υποχρεωτικές Επενδύσεις (το Δεύτερο Συνολικό Κόστος Αναφοράς) που αντιστοιχεί σε:

(α) € 56.000.000 (ολογράφως: πενήντα έξι εκατ.ευρώ)· συν

(β) ένα ποσό ίσο με το Ποσό Υστέρησης (όπως ορίζεται παρακάτω) σε σχέση με την Πρώτη Επενδυτική Περίοδο.

7.5 Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ποσά που περιλαμβάνονται στο Δεύτερο Συνολικό Κόστος Αναφοράς και αντιστοιχούν στο Ποσό Υστέρησης (όπως ορίζεται στο Άρθρο 7.12(α)(ii) παρακάτω) σε σχέση με την Πρώτη Επενδυτική Περίοδο, εφόσον υπάρχουν, θα χρησιμοποιηθούν με σειρά απόλυτης προτεραιότητας για την ολοκλήρωση κάθε Πρώτης Υποχρεωτικής

Επένδυσης, για την οποία ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει προσδιορίσει Ποσό Υστέρησης σύμφωνα με το Άρθρο 7.11. Κατά τα άλλα, ο ΟΛΠ μπορεί να προσδιορίσει και να προτείνει τις Δεύτερες Υποχρεωτικές Επενδύσεις. Το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να απορρίψει αυτές τις προτάσεις μόνο επειδή:

(α) δεν συνάδουν με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης ή/και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα· ή/και

(β) δεν επαρκούν για την επίτευξη ή τη διατήρηση Ελάχιστων Επιπέδων Υπηρεσιών.

7.6 Το συντομότερο ευλόγως δυνατό μετά την έναρξη της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου ή, κατά περίπτωση, της Δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΠ θα αναθέσει και θα προσλάβει, σύμφωνα με τις αρχές που παρατίθενται στο Άρθρο 12 της παρούσας Σύμβασης, κατάλληλα εκπαιδευμένους μηχανικούς για την παράδοση, ενός αντίστοιχου σχεδίου οριστικής μελέτης για κάθε Υποχρεωτική Επένδυση αναφορικά με την εν λόγω Επενδυτική Περίοδο (Σχέδιο Οριστικής Μελέτης). Ο ΟΛΠ θα υποβάλει κάθε Σχέδιο Οριστικής Μελέτης στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ, όταν αυτό είναι πρακτικά δυνατό, και σε κάθε περίπτωση το αργότερο εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την έναρξη της ισχύουσας Επενδυτικής Περιόδου (Καταληκτική Ημερομηνία Σχεδίων Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου) ή, ειδικότερα καθ' όσον αφορά στο Έργο Επέκτασης Προβλήτα Κρουαζιεροπλοίων (όπως ορίζεται στο Άρθρο 7.14) το αργότερα εντός δώδεκα (12) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος. Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι κάθε Σχέδιο Οριστικής Μελέτης έχει συνταχθεί σύμφωνα με τεχνικές προδιαγραφές και πρότυπα που ισχύουν για δημόσια λιμενικά έργα στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων επί του παρόντος, ενδεικτικά, των Εθνικών Κανονισμών Οπλισμένου Σκυροδέματος, των Εθνικών Αντισεισμικών Κανονισμών, των Εθνικών Τιμοκαταλόγων και του Προεδρικού Διατάγματος 696/1974 (συνολικά, τα Πρότυπα Σχεδιασμού). Το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης αναφορικά με κάθε Υποχρεωτική Επένδυση θα ελέγχεται από τον Ανεξάρτητο

Μηχανικό, που θα ενεργεί κατά εύλογο τρόπο, προκειμένου να διαπιστώνεται (κατά εύλογη κρίση):

(α) ότι το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης περιλαμβάνει, αναφορικά με την αντίστοιχη Υποχρεωτική Επένδυση, τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και χρονοδιάγραμμα προβλεπόμενης ολοκλήρωσης με επαρκείς λεπτομέρειες, ώστε ο Ανεξάρτητος Μηχανικός να μπορεί να επιβλέπει την κατασκευή αυτής σύμφωνα με την Ορθή Πρακτική του Κλάδου·

(β) ότι ο προϋπολογισμός κατασκευής που προκύπτει από το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης για κάθε Υποχρεωτική Επένδυση έχει υπολογιστεί σύμφωνα με τους Εθνικούς Τιμοκαταλόγους·

(γ) ότι ο φάκελος που υποβλήθηκε προς έγκριση στη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Αττικής είναι πλήρης και σε τελική μορφή·

(δ) η συμμόρφωση με το εγκεκριμένο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα του ΟΛΠ (αλλά με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2), τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και τα Πρότυπα Σχεδιασμού, λαμβανομένου δεόντως υπόψη του Άρθρου 6.5 (δ), και

(ε) στο βαθμό που το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης αναφέρεται σε Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση Προτεραιότητας Ι:

(i) ότι ο προϋπολογισμός κατασκευής που προκύπτει από αυτή δεν είναι μικρότερος του ογδόντα τοις εκατό (80%) του αντίστοιχου Κόστους Αναφοράς που ορίζεται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2· και

(ii) στον μέγιστο εφικτό βαθμό, ότι ο ισχύων προϋπολογισμός κατασκευής σε μία ή περισσότερες Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I αναπροσαρμόζεται κατάλληλα ούτως, ώστε ο συνολικός ισχύων προϋπολογισμός κατασκευής σε όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I να μην είναι μικρότερος από 222.283.800 ευρώ (ολογράφως: διακόσια είκοσι δύο εκατ.διακόσια ογδόντα τρεις χιλιάδες οκτακόσια ευρώ)·

7.7 Ο ΟΛΠ θα αποκαθιστά αμελλητί κάθε έλλειψη που εντοπίζεται σε Σχέδιο Οριστικής Μελέτης και θα προβαίνει στις αλλαγές που θεωρούνται ευλόγως ως αναγκαίες από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ούτως, ώστε ο Ανεξάρτητος Μηχανικός να μπορεί να εκδώσει τις απαιτούμενες βεβαιώσεις αυστηρά σύμφωνα με το Άρθρο 7.6. Με την έγκριση Σχεδίου Οριστικής Μελέτης από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό ή, κατά περίπτωση, αφού ο ΟΛΠ αποκαταστήσει τις εν λόγω ελλείψεις ή/και προβεί στις αλλαγές που θα έχει ζητήσει ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, ο ΟΛΠ θα μεριμνήσει για την υποβολή του Σχεδίου Οριστικής Μελέτης προς έγκριση από τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ (επί του παρόντος, η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Αττικής) (η Εγκρίνουσα Αρχή). Το Ελληνικό Δημόσιο θα διασφαλίζει ότι η Εγκρίνουσα Αρχή θα εγκρίνει το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης που υποβλήθηκε σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής ουσιαστικώς ολοκληρωμένου φακέλου (και για τους εν λόγω σκοπούς, φάκελος που περιλαμβάνει το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης, όπως αυτό εγκρίνεται από

τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, θα θεωρείται ως ουσιαδώς ολοκληρωμένος). Με την τελική χορήγηση της έγκρισης από την Εγκρίνουσα Αρχή, το Σχέδιο Οριστικής Μελέτης θα καθίσταται οριστικό (η Οριστική Μελέτη).

7.8 Έργα σε σχέση με Υποχρεωτικές Επενδύσεις:

(α) θα δημοπρατούνται και θα ανατίθενται από τον ΟΛΠ σύμφωνα με διαδικασίες που πληρούν τις προϋποθέσεις του Άρθρου 12.

(β) με την επιφύλαξη της παραγράφου (α) ανωτέρω, δεν χρειάζεται να δημοπρατηθούν ή να ανατεθούν σύμφωνα με επίσημους κανόνες και κανονισμούς ανάθεσης δημοσίων έργων ή/και προμηθειών.

(γ) θα υπόκεινται, εντούτοις, σε όλα τα τεχνικά πρότυπα, τις προδιαγραφές, τις απαιτήσεις ασφάλειας και προστασίας, που ισχύουν κατά καιρούς για τα δημόσια λιμενικά έργα στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των Προτύπων Σχεδιασμού.

(δ) μπορούν να ξεκινήσουν, μόλις εγκριθούν από τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ (επί του παρόντος η Γενική Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενική Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής) και

(ε) θα επιβλέπονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, σύμφωνα με το Άρθρο 7.9 και το Άρθρο 27 της παρούσας Σύμβασης.

7.9 Κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου των απαραίτητων για την εφαρμογή των Υποχρεωτικών Επενδύσεων έργων, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα επιβλέπει τα εν λόγω κατασκευαστικά έργα ως προς τη συμμόρφωση αυτών με την Οριστική Μελέτη, τα Πρότυπα Σχεδιασμού, τις Εθνικές Τεχνικές Προδιαγραφές (ΕΤΕΠ), τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Μετά την ολοκλήρωση των εν λόγω κατασκευαστικών έργων και εκτός αν ορίζεται άλλως από τους εφαρμοστέους νόμους, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εκδίδει, κατά περίπτωση, πιστοποιητικό προσωρινής παραλαβής (το Πιστοποιητικό Προσωρινής Παραλαβής) για την επιβεβαίωση της ουσιαστικής αποπεράτωσης ενός ή περισσότερων Υποχρεωτικών Επενδύσεων. Για τους σκοπούς της έκδοσης του Πιστοποιητικού Προσωρινής Παραλαβής, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

(α) θα εξετάζει την πλήρωση των κριτηρίων που παρατίθενται στα ως άνω Άρθρα 7.7 και 7.8·

(β) θα ακολουθεί, κατά τον μέγιστο βαθμό που αυτό συνάδει με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης, τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 73 του Νόμου 3669/2008, οι διατάξεις του οποίου θα ισχύουν *mutatis mutandis* για την

έκδοση του Πιστοποιητικού Προσωρινής Παραλαβής υπό τον όρο ότι, για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 73 του Νόμου 3669/2008, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα ασκήσει τα καθήκοντα της επιτροπής που αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο· και

(γ) θα εκδίδει το Πιστοποιητικό Προσωρινής Παραλαβής, μετά τη διαπίστωση της πλήρωσης των όρων που προσδιορίζονται στην ως άνω παράγραφο (β). Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός δεν θα κωλύει ή καθυστερεί την έκδοση Πιστοποιητικού Προσωρινής Παραλαβής, παρά τον εντοπισμό επουσιωδών ελαττωμάτων, τα οποία απαριθμούνται στον κατάλογο των εκκρεμοτήτων του έργου και ενώ εκκρεμεί η αποκατάσταση των εν λόγω ελαττωμάτων, παρά μόνον εφόσον:

(i) τα εν λόγω επουσιώδη ελαττώματα παρεμποδίζουν τη λειτουργικότητα των κατασκευαστικών έργων· και

(ii) το αναμενόμενο κόστος μιας τέτοιας αποκατάστασης υπερβαίνει το πέντε τοις εκατό (5%) του Κόστους Αναφοράς για οποιαδήποτε μεμονωμένη Υποχρεωτική Επένδυση· και

(iii) το αναμενόμενο συνολικό κόστος όλων των μέτρων αποκατάστασης υπερβαίνει το δύο τοις εκατό (2%) του Συνολικού Κόστους Αναφοράς για όλες τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις.

Ο κατάλογος των εκκρεμοτήτων για κάθε Υποχρεωτική Επένδυση θα συντάσσεται και θα υπογράφεται από κοινού από τον ΟΛΠ και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό κατά τη χρονική στιγμή που ορίζεται στη σύμβαση κατασκευής και, σε κάθε περίπτωση, πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης για την αντίστοιχη Υποχρεωτική Επένδυση.

7.10 Προς εξακρίβωση του βαθμού συμμόρφωσης του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις του σε σχέση με συγκεκριμένη Υποχρεωτική Επένδυση, συμφωνείται ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα βεβαιώνει την κατασκευή του σχετικού έργου, με βάση:

(α) το χαμηλότερο ποσό ανάμεσα:

(i) στο Κόστος Αναφοράς για την εν λόγω Υποχρεωτική Επένδυση· και

(ii) στο προϋπολογισμένο κόστος (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για την εν λόγω Υποχρεωτική Επένδυση που απορρέει από την αντίστοιχη Οριστική Μελέτη,

(το εν λόγω χαμηλότερο κόστος εφεξής θα αναφέρεται ως το Βασικό Κόστος Αναφοράς Έργων) και υπό την προϋπόθεση ότι, στον βαθμό που σχετίζεται με Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας Ι οι οποίες αναφέρονται στο Άρθρο 7.6(ε)(ii), το αντίστοιχο Βασικό Κόστος Αναφοράς Έργων θα είναι το υψηλότερο ανάμεσα:

(iii) στο Κόστος Αναφοράς για την εν λόγω Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση Προτεραιότητας I· και

(iv) στο προϋπολογισμένο κόστος (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για την εν λόγω Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση Προτεραιότητας I που απορρέει από την αντίστοιχη Οριστική Μελέτη, στον βαθμό που έχει αναπροσαρμοστεί σύμφωνα με το Άρθρο 7.6(ε)(ii), ώστε να αποκαταστήσει οποιαδήποτε υστέρηση επιτρέπεται από το Άρθρο 7.6(ε)(i) σε σχέση με το ισχύον προϋπολογισμένο κόστος σε μία ή περισσότερες Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I·

(β) τις επιμετρήσεις του Ανεξάρτητου Μηχανικού, όπως προκύπτουν από την εφαρμογή των τιμών μονάδας που παρατίθενται στην Οριστική Μελέτη· και

(γ) τον τελικό βαθμό ολοκλήρωσης ανά Υποχρεωτική Επένδυση (εκφραζόμενο σε ποσοστό), όπως αυτός αξιολογείται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό, κατά τρόπο, ώστε για την έκδοση Πιστοποιητικού Προσωρινής Παραλαβής να αρκεί α) ως τελικός βαθμός ολοκλήρωσης τουλάχιστον το ενενήντα οκτώ τοις εκατό (98%) συνολικά β) όχι λιγότερο από το ενενήντα πέντε τοις εκατό (95%) ανά Υποχρεωτική Επένδυση και γ) να μην υπάρχουν επιπτώσεις στη λειτουργικότητα των επενδύσεων.

υπό την προϋπόθεση, ωστόσο, ότι:

(i) πλην των περιπτώσεων που προβλέπονται στην ως άνω παράγραφο (α), το κόστος κατασκευής συγκεκριμένης Υποχρεωτικής Επένδυσης δεν μπορεί να ξεπερνά το αντίστοιχο Κόστος Αναφοράς που ορίζεται με βάση την εν λόγω Υποχρεωτική Επένδυση στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 (εάν υπάρχει) και ότι, αντ' αυτού, θα λαμβάνεται υπόψη το ποσό του προϋπολογισμού σε περίπτωση που η εκτίμηση βάσει των ως άνω παραγράφων (α) ή (β) καταλήξει σε ανώτερη τιμή· και

(ii) το πραγματικό κόστος για τον ΟΛΠ με βάση τυχόν σύμβαση (-εις) μεταξύ του ΟΛΠ και κάθε εργολήπτη, καθώς και κάθε μεταγενέστερη αναθεώρηση τιμών (είτε έχει συμφωνηθεί από τον ΟΛΠ είτε όχι) θα παραβλέπεται.

7.11 Προς αποφυγή αμφιβολιών, στον βαθμό που Υποχρεωτική Επένδυση αναφέρεται στην προμήθεια εξοπλισμού ή άλλων στοιχείων και όχι στην εκτέλεση έργων:

(α) ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ και τον Ανεξάρτητο Μηχανικό το προτεινόμενο προσχέδιο τευχών δημοπράτησης ή προσχέδιο εγγράφων παραγγελίας, στο οποίο θα παραθέτει συμπληρωματικά τις προτεινόμενες προδιαγραφές και κόστος του σχετικού εξοπλισμού και λοιπών στοιχείων (τα Φάκελος Τεκμηρίωσης Προμηθειών)·

(β) ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα εξετάσει τον Φάκελο Τεκμηρίωσης Προμηθειών και θα μπορεί να διατυπώνει ενστάσεις μόνον αν σ' αυτόν προβλέπεται η προμήθεια:

(i) εξοπλισμού ή περιουσιακών στοιχείων τύπου που δεν πληροί όσα ορίζει η ισχύουσα ελληνική νομοθεσία· ή/και

(ii) εξοπλισμού ή περιουσιακών στοιχείων τύπου που δεν συνάδει με το αντίστοιχο Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου· ή/και

(iii) με τιμολόγηση που υπερβαίνει ουσιωδώς τις ισχύουσες τιμές συγκρίσιμων αγαθών ή υπηρεσιών στις διεθνείς αγορές·

(γ) ο Φάκελος Τεκμηρίωσης Προμηθειών θα θεωρείται οριστικός (τα Δικαιολογητικά Προμηθειών), εκτός αν ο Ανεξάρτητος Μηχανικός διατυπώσει εγγράφως ενστάσεις εντός 30 ημερών από τη λήψη του Φακέλου Τεκμηρίωσης Προμηθειών·

(δ) ο ΟΛΠ θα μεριμνά για την προμήθεια του σχετικού εξοπλισμού ή περιουσιακών στοιχείων με βάση τα Δικαιολογητικά Προμηθειών, σύμφωνα με τις αρχές που παρατίθενται στο Άρθρο 12 και την Ορθή Πρακτική του Κλάδου·

(ε) ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα δικαιούται να παρακολουθεί την παράδοση οποιωνδήποτε και όλων των συναφών ειδών εξοπλισμού ή στοιχείων·

(στ) κατά τα λοιπά, θα ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, τα Άρθρα 7.8 και

(ζ) ο τελικός βαθμός ολοκλήρωσης ανά Υποχρεωτική Επένδυση (που εκφράζεται ως ποσοστό), θα αξιολογείται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό κατά τρόπο, ώστε το εκατό τοις εκατό (100%) αναμένεται να αντιστοιχεί στην εντολή ανάθεσης του σχετικού εξοπλισμού ή περιουσιακών στοιχείων· και

(η) προκειμένου να διαπιστωθεί η έκταση της συμμόρφωσης του ΟΛΠ με τις υποχρεώσεις τού σε σχέση με συγκεκριμένη Υποχρεωτική Επένδυση, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός θα πιστοποιεί το τελικό κόστος προμηθειών του σχετικού έργου, με βάση το προϋπολογισμένο κόστος (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για την εν λόγω Υποχρεωτική Επένδυση, που απορρέει από τα αντίστοιχα οριστικά Δικαιολογητικά Προμηθειών (το Βασικό Κόστος Αναφοράς Προμηθειών).

7.12 Για τους σκοπούς της έκδοσης Κατάστασης Υποχρεωτικών Επενδύσεων σύμφωνα με το Άρθρο 27 σε σχέση με μια συγκεκριμένη Επενδυτική Περίοδο, ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

(α) θα υπολογίζει:

(i) το πραγματικό ποσό ολοκλήρωσης σύμφωνα με τις παραγράφους (β) και (γ) παρακάτω (το Ποσό Ολοκλήρωσης)· και

(ii) το πραγματικό ποσό υστέρησης (το Ποσό Υστέρησης), αφαιρώντας το Ποσό Ολοκλήρωσης από το Συνολικό Ποσό Αναφοράς για τη σχετική Επενδυτική Περίοδο (και, στην περίπτωση της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου και της Δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου, το Πρώτο Συνολικό Κόστος Αναφοράς και το Δεύτερο Συνολικό Κόστος Αναφοράς, αντίστοιχα) με την επιφύλαξη της παραγράφου (δ) παρακάτω και υπό τον όρο ότι το Ποσό Υστέρησης δεν θα ληφθεί υπόψη, εκτός εάν έχει θετικό πρόσημο·

(β) θα υπολογίζει το Ποσό Ολοκλήρωσης ως το άθροισμα του Ποσού Ολοκλήρωσης Έργου που αποδίδεται σε οποιαδήποτε από τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις που υλοποιούνται σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, στον βαθμό που ολοκληρώνονται στη σχετική Επενδυτική Περίοδο· και

(γ) θα υπολογίζει το Ποσό Ολοκλήρωσης Έργου σε συνάφεια με οποιαδήποτε επιμέρους Υποχρεωτική Επένδυση, η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί εντός της οικείας Επενδυτικής Περιόδου, το οποίο θα είναι ίσο με τον σχετικό βαθμό ολοκλήρωσης

εκφραζόμενο σε ποσοστιαία βάση, όπως αυτός προσδιορίζεται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό που εφαρμόζει τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου 7, πολλαπλασιασμένο με το αντίστοιχο Βασικό Κόστος Αναφοράς Έργων ή, κατά περίπτωση, το Βασικό Κόστος Αναφοράς Προμηθειών· και

(δ) στον βαθμό που αφορά στην Πρώτη Επενδυτική Περίοδο, θα διασφαλίζει ότι τηρείται η κατανομή μεταξύ των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας I και των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας II

και, γι' αυτόν τον σκοπό, θα διασφαλίζει ότι το συνολικό Ποσό Ολοκλήρωσης που αντιστοιχεί σε Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I και το συνολικό Ποσό Ολοκλήρωσης που αντιστοιχεί σε Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II, στη μέγιστη έκταση κατά την οποία κάτι τέτοιο είναι ευλόγως εφικτό, θα ανταποκρίνεται σε κατανομή ποσοστού Εβδομήντα Πέντε τοις Εκατό (75%) προς είκοσι πέντε τοις εκατό (25%), αντίστοιχα, του συνολικού Ποσού Ολοκλήρωσης για το σύνολο των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων ανεξαρτήτως κατηγορίας.

7.13 Εάν, έως το τέλος Επενδυτικής Περιόδου, οι αντίστοιχες Υποχρεωτικές Επενδύσεις για την εν λόγω Επενδυτική Περίοδο δεν έχουν πραγματοποιηθεί πλήρως, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

(α) με την επιφύλαξη των Άρθρων 25 και 26, ο ΟΛΠ θα υποχρεούται να καταβάλει Ποινικές Ρήτρες στο Ελληνικό Δημόσιο σύμφωνα με το Άρθρο 16, εκτός εάν και στον βαθμό που:

(i) η αδυναμία ή καθυστέρηση του ΟΛΠ να συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις του σε σχέση με τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις οφείλεται σε περιστάσεις που υπερβαίνουν τον εύλογο έλεγχο του ΟΛΠ, συμπεριλαμβανομένης ενδεικτικά της ουσιαστικής καθυστέρησης στην έκδοση των απαραίτητων αδειών ή εγκρίσεων ή στη συγχρηματοδότηση από Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ, στον βαθμό που η εν λόγω συγχρηματοδότηση έχει συμφωνηθεί ρητά και ο ΟΛΠ έχει ειδοποιήσει εγκαίρως τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ σχετικά με την καθυστέρηση·

(ii) η εν λόγω αδυναμία ή καθυστέρηση δεν προκλήθηκε ούτε επιδεινώθηκε από πράξη ή παράλειψη του ΟΛΠ, συμπεριλαμβανομένης, ενδεικτικά, της μη συμμόρφωσης με οποιαδήποτε διάταξη της παρούσας Σύμβασης· και

(iii) ο ΟΛΠ ενήργησε αμέσως και με κάθε επιμέλεια, λαμβάνοντας και εφαρμόζοντας όλα τα εύλογα από εμπορική σκοπιά μέτρα για την αποτροπή της αδυναμίας ή της καθυστέρησης ή, κατά περίπτωση, για την άμβλυνση των επιπτώσεών αυτής.

(β) σε κάθε περίπτωση, το αντίστοιχο Ποσό Υστέρησης θα μεταφερθεί στην επόμενη Επενδυτική Περίοδο και θα προστεθεί στις Υποχρεωτικές Επενδύσεις της επόμενης Επενδυτικής Περιόδου, με την επιφύλαξη των διατάξεων του Άρθρου 7.14. Σε αυτή την περίπτωση, οι μεταφερόμενες Υποχρεωτικές Επενδύσεις προηγούνται των άλλων Υποχρεωτικών Επενδύσεων αυτής της Επενδυτικής Περιόδου και τυχόν άλλων επενδύσεων που προβλέπονται από τον ΟΛΠ.

7.14 Σε περίπτωση που η συγχρηματοδότηση από οποιονδήποτε Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ ματαιωθεί ανέκκλητα σε σχέση με το έργο Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας I που ορίζεται στην πρώτη γραμμή του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ 7.2 (το Έργο Επέκτασης Προβλήτα Κρουαζιεροπλοίων), το Ποσό Υστέρησης στο βαθμό που αποδίδεται στο Έργο Επέκτασης Προβλήτα Κρουαζιεροπλοίων, θα υπολογίζεται με αναφορά σε Κόστος

Αναφοράς της τάξης των € 136.283.800 (ολογράφως: εκατόν τριάντα έξι εκατ. διακόσια ογδόντα τρεις χιλιάδες οκτακόσια ευρώ). Κατ' εξαίρεση, εάν:

(α) η συγχρηματοδότηση σε σχέση με το Έργο Επέκτασης Προβλήτα Κρουαζιεροπλοίων ματαιωθεί ανέκκλητα πριν από την Ημερομηνία Ολοκλήρωσης Σχεδίων της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου· και

(β) ο ΟΛΠ είναι σε θέση να αποδείξει, σύμφωνα με την παράγραφο (α) του Άρθρου 7.12, ότι δεν φέρει ευθύνη για το γεγονός της ανέκκλητης ματαίωσης της συγχρηματοδότησης, τότε (και μόνο τότε)

το Ποσό Υστέρησης, στον βαθμό που αποδίδεται στο Έργο Επέκτασης Προβλήτα Κρουαζιεροπλοίων, θα υπολογίζεται με βάση μειωμένο Κόστος Αναφοράς 5.451.352 ευρώ (ολογράφως: πέντε εκατ. τετρακόσιες πενήντα μία χιλιάδες τριακόσια πενήντα δύο ευρώ).

7.15 Το ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.15 παραθέτει επεξεργασμένα παραδείγματα υπολογισμού του Ποσού Ολοκλήρωσης και του Ποσού Ολοκλήρωσης Έργου.

7.16 Τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν από την εκπνοή της Δεύτερης Επενδυτικής Περιόδου και κάθε επόμενης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΠ θα υποβάλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ σχέδιο Προγράμματος της Επενδυτικής Περιόδου, στο οποίο θα παρατίθενται λεπτομέρειες για τις Υποχρεωτικές Επενδύσεις και απαιτούμενες επενδύσεις, που ο ΟΛΠ προτείνει και δεσμεύεται να υλοποιήσει εντός της επόμενης Επενδυτικής Περιόδου. Οι ελάχιστες επενδύσεις πρέπει να αντιστοιχούν στα ποσά, που θεωρούνται απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ΟΛΠ σύμφωνα με τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών και το

Πρόγραμμα Ελάχιστης Συντήρησης. Ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ μπορεί να απορρίψει Υποχρεωτικές Επενδύσεις που προτείνονται από τον ΟΛΠ μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών μετά από την παράδοση σε αυτόν του αντίστοιχου Σχεδίου Οριστικής Μελέτης, αλλά μόνον εάν δεν συμμορφώνονται με το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης ή/και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα ή δεν επαρκούν για την επίτευξη ή τη διατήρηση Ελάχιστων Επιπέδων Υπηρεσιών. Οποιαδήποτε έγκριση ή τεκμαιρόμενη έγκριση από την πλευρά του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ δεν θα απαλλάσσει τον ΟΛΠ από τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας (είτε σχετίζονται με επίτευξη των Ελάχιστων Επιπέδων Υπηρεσιών είτε όχι).

7.17 Επιπροσθέτως, στις άδειες και εγκρίσεις που απαιτούνται από τους νόμους γενικής εφαρμογής, κάθε κατασκευή νέων υποδομών ή ανωδομών και κάθε σημαντική τροποποίηση ή κατεδάφιση υφιστάμενων υποδομών ή ανωδομών εντός του Χώρου του Λιμένα, που δεν αποτελεί Υποχρεωτική Επένδυση και δεν έχει προβλεφθεί στο Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης Λιμένα ή/και το Σχέδιο Ανάπτυξης Λιμένα, θα απαιτεί την προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, ενώ, σε περίπτωση που ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας δεν ανταποκριθεί εντός εξήντα (60) ημερών από την αποστολή σχετικού αιτήματος συναίνεσης από τον ΟΛΠ, η εν λόγω συναίνεση θα τεκμαίρεται ότι έχει παρασχεθεί. Η συναίνεση μπορεί να μην δοθεί μόνον εάν η προβλεπόμενη κατασκευή, τροποποίηση ή κατεδάφιση:

(α) δεν συνάδει ουσιωδώς με τους στόχους του Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα ή/και του Σχεδίου Ανάπτυξης Λιμένα· ή

(β) θα μπορούσε, σύμφωνα με την εύλογη άποψη του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, να επηρεάσει δυσμενώς και με οποιοδήποτε ουσιώδη τρόπο τις υπηρεσίες,

που πρέπει να παράσχει ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του ΕΔ, σύμφωνα με το Άρθρο 2.4·

(γ) επηρεάζει δυσμενώς την υλοποίηση Υποχρεωτικών Επενδύσεων· (δ) δεν συνδέεται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών· ή

(ε) δεν είναι συμβατή με τους Προγραμματικούς Στόχους.