



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ – ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ»

**ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
& ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Γεώργιος Ι. Τσιφής

Αθήνα, Μάρτιος 2019

**«ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ
ΠΟΡΩΝ»**

Επιβλέπων: Καθηγητής Κ. Μουτζούρης

Με την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας μου, νιώθω την ανάγκη να εκφράσω γραπτώς τις ευχαριστίες μου στα άτομα, η συμβολή και η καθοδήγηση των οποίων υπήρξε καθοριστική για την εκπόνησή της.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή, κ. Κωνσταντίνο Μουτζούρη για τη πολύτιμη και συνεχή καθοδήγηση του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας. Οι γνώσεις του πάνω στο αντικείμενο και το οργανωτικό του πνεύμα με βοήθησαν να ξεπεράσω τις δυσκολίες που αντιμετώπισα. Παρόλο που δεν είχα και το πιο εύκολο θέμα, παρόλο που οι αβεβαιότητες ήταν πολλές, μου κέντρισε το ενδιαφέρον και με ενθάρρυνε να το αγαπήσω. Μέσα από τη συνεχή μας επαφή, έμαθα να προβληματίζομαι, να συνδυάζω τις γνώσεις μου και να προσεγγίζω τα άγνωστα προβλήματα με περιέργεια και όχι με φόβο. Η επιστημονική του κατάρτιση και η επαγγελματικότητα του, με διαμόρφωσαν σα μηχανικό και οι υψηλές απαιτήσεις του αποτελούν πια και δικές μου απαιτήσεις για το επίπεδο της δουλειάς μου. Σε προσωπικό επίπεδο, ο κ. Μουτζούρης, όποτε τον χρειάστηκα ήταν πάντα εκεί να με συμβουλεύει και να καθησυχάζει τις ανησυχίες μου. Οφείλω να πω ότι χαίρομαι που ολοκληρώνω τη φοιτητική μου θητεία με μια τόσο εποικοδομητική και ευχάριστη συνεργασία.

Για το μέλος ΕΔΙΠ Θεοδώρα Γιαντσή, τα λόγια ωχριούν μπροστά στα συναισθήματα που αναδύονται όταν ανακαλώ εκείνες τις στιγμές. Το αστείρευτο ενδιαφέρον της και η συνεχής καθοδήγηση της συνέβαλαν καθοριστικά στην εκπόνηση της εργασίας. Η επιστημονική της κατάρτιση και οι συμβουλές της με βοήθησαν να ξεπεράσω όλες τις δυσκολίες. Πέρα όμως απ' αυτά, θαμύμαι τις συζητήσεις μας (μικρές και μεγάλες...) και τα πειράγματα της. Όλες αυτές οι στιγμές διαπερνούσαν τη μονοτονία της διπλωματικής και τη κούραση, και αν θέλετε ήταν το «αλατοπίπερο» όλου του ταξιδιού. Οφείλω να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στην κ. Γιαντσή για την άριστη συνεργασία μας καθώς και για όλες εκείνες τις στιγμές τις οποίες κρατάω σε ένα ιδιαίτερο μέρος στην καρδιά μου.

Τέλος, θέλω να εκφράσω την απέραντη ευγνωμοσύνη μου στην οικογένειά μου και στους φίλους μου για την συμπαράστασή τους και τη συνεχή τους ενθάρρυνση κατά τη διάρκεια ενασχόλησής μου με τη διπλωματική εργασία, καθώς και για την υπομονή και την αδιάλειπτη υποστήριξή της.

Στη παρούσα διπλωματική εργασία μελετώνται οι συμβάσεις παραχώρησης των δυο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, αυτού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Περιγράφεται και αναλύεται η πλήρης εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υπογραφεί όλα αυτά τα χρόνια μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης με το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι να καταλήξουμε στη αγορά του πλειοψηφικού πακέτου του λιμένα Πειραιώς από την «Cosco (Hong Kong) Group Limited» και του πλειοψηφικού πακέτου του λιμένα Θεσσαλονίκης από την «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited».

Αρχικά παρουσιάζεται η εξέλιξη του λιμανιού μέσω των ορισμών που είχαν αποδοθεί κατά καιρούς στην έννοια του λιμένα αποτυπώνοντας τις συνθήκες που επικρατούν στην λιμενική βιομηχανία σήμερα. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες και οι κυριότεροι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές τερματικών σταθμών τους και πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ισχύον λιμενικό σύστημα καθώς και στη διακυβέρνηση των λιμένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Καθότι, το βασικό αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι οι συμβάσεις παραχώρησης του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, παρουσιάζεται όλη η δημοσιευμένη διεθνής βιβλιογραφία σχετικά με την εξέλιξη προς τη χρήση των συμβάσεων παραχώρησης και τους ορισμούς της όσον αφορά τα λιμάνια ενώ συγχρόνως γίνεται ιδιαίτερη μνεία στον ανταγωνισμό και στη πολιτική που επικρατεί στους λιμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ακολούθως γίνεται αναφορά στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται στη λιμενική βιομηχανία δίνοντας έμφαση στο παράδειγμα της Cosco ως στρατηγικό επενδυτή παγκοσμίως αλλά και στη μεσόγειο. Στη πορεία της εργασίας αποτυπώνονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) παρουσιάζοντας την ιστορική αναδρομή των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης από την χρονολογία ιδρύσεως τους έως την στιγμή που υπογράφηκαν οι συμβάσεις παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος μελετώνται σε βάθος τα στοιχεία των συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υπογραφεί μεταξύ των δύο λιμένων και του Ελληνικού Δημοσίου όλα αυτά τα χρόνια και πραγματοποιείται σύγκριση και σχολιασμός των βασικών στοιχείων τους ενώ αποτυπώνεται και ο αντίκτυπος των ιδιωτικοποιήσεων αυτών μέσα από εκτιμήσεις των οικονομικών επιδράσεών τους τόσο σε επίπεδα εθνικής οικονομίας όσο και σε επίπεδο δημοσιονομικών εσόδων του Ελληνικού Κράτους.

Η υλοποίηση των συμφωνιών για πώληση των μετοχών της Ο.Λ.Π Α.Ε και Ο.Λ.Θ Α.Ε αντίστοιχα, ενισχύουν τη διεθνή αξιοπιστία της χώρας ενώ με τους όρους που προβλέπονται στις συμβάσεις παραχώρησης, ενώ σύμφωνα με τα πρώτα δημοσιοποιημένα αποτελέσματα έχουν οδηγήσει σε αυξημένη δραστηριότητα στον λιμένα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Μέσω των συμβάσεων παραχώρησης καθίστανται υποχρεωτικές επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ που θα έχουν ως αποτέλεσμα την βελτίωση των υποδομών και του εξοπλισμού των δύο λιμένων.

Το Ελληνικό Κράτος διατηρεί την εποπτεία του στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας έχοντας εξασφαλίσει εγγυημένα ανταλλάγματα παραχώρησης αλλά και ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών και διακίνησης φορτίων που θα πρέπει να επιτυγχάνουν οι δύο λιμένες ενώ αδειοδότησεις μελετών και κατασκευών που αφορούν μόνο τις υποχρεωτικές επενδύσεις με την παρουσία του ανεξάρτητου μηχανικού ακολουθούν «fast track» διαδικασίες.

Ενδεικτικά τα πρώτα αποτελέσματα από την ιδιωτικοποίηση του Λιμένα Πειραιώς είναι άκρως ενθαρρυντικά καθώς παρατηρείται ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση σε όλους τους τομείς του λιμένα το 2017. Χαρακτηριστικά παρατηρείται αύξηση 19.1% στη διακίνηση οχημάτων, 2.5% στην ακτοπλοΐα και σημαντική αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Όσον αφορά τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε καταγράφεται ανοδική πορεία στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού Φορτίου το 1^ο τετράμηνο του 2018. Ειδικότερα, διακινήθηκαν στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων 424.000 TEU, και στο συμβατικό λιμάνι 3.764.000 τόνοι, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 5,5% και στους δύο τομείς, σε σχέση με το 2017.

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ότι συνολικά, η επένδυση στον λιμένα του Πειραιά, πέραν των σημαντικών αλλά μη απτών επιδράσεων (αξιοπιστία, ενίσχυση επιχειρηματικού κλίματος κλπ.), αναμένεται να ενισχύσει το ΑΕΠ κατά 0,8% και να προσθέσει πάνω από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας στην περίοδο 2016-2025. Επιπλέον αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του δημοσίου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ. Αντίστοιχα αξιοσημείωτες είναι οι επιδράσεις στο σύνολο της οικονομίας από τη συμφωνία για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του ΟΛΘ. Το ΑΕΠ της χώρας υπολογίζεται υψηλότερο κατά €1,2 με €1,6 δισεκ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας στο σύνολο της περιόδου 2017-2026 ενώ σε όρους απασχόλησης, η επίδραση στο σύνολο της δεκαετίας υπολογίζεται από 37,4 χιλ. ανθρωποέτη (ένα ανθρωποέτος αντιστοιχεί στην πλήρη απασχόληση ενός ατόμου για ένα έτος εργασίας) έως και 49,1 χιλ. ανθρωποέτη εργασίας.

Extended Summary

This MSc thesis deals with the concession contracts of the two largest ports of our country, these of Piraeus and Thessaloniki. All the concession contracts signed all these years between the Piraeus Port Authority and the Port Authority of Thessaloniki with the Greek State were fully described and in depth analyzed. Moreover, particular attention was given to concession contracts between the Greek State and Cosco (Hong Kong) Limited Group for the majority stake in Piraeus Port Authority and between the Greek State and South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited »for the majority shareholding of Thessaloniki Port Authority. Basic targeting and pursuit are the description of the key components of the two concessions and the acquisition of a clear and detailed picture of investors' obligations, Greek government liabilities as well as fiscal revenues of the state both in the short and long term and the effect these two concessions have on the national economy.

Initially, the developments in the port industry are presented through definitions that have been attributed to the concept of port from time to time, capturing the conditions prevailing in the port industry today. Port services and their main port terminal operators are presented, and ports are categorized according to their form of ownership. Reference is made to the current port system and port governance at European level. As the main subject of the thesis is the concession contracts of PPA and THPA, all the published international literature on the development of the use of concession contracts and its definitions of ports are presented, while at the same time special reference is made to competition and port policy at European level. Moreover, the investments made in the port industry are presented, emphasizing in the example of Cosco as a strategic investor in both the Mediterranean and worldwide. Additionally, an extensive reference is made to the features of concession contracts and public-private partnerships (PPPs), presenting the historical retrospection of the ports of Piraeus and Thessaloniki from the date of their establishment until the signing of concession contracts with the Greek State. Finally, the details of the concession contracts signed between the two ports and the Greek State over the years have been studied and the key elements are compared and commented, while the impact of these privatizations reflected both at national economy levels and at the level of fiscal revenues of the Greek State are presented.

The implementation of the agreements for the sale of the shares of OLP SA and ThPA SA, respectively, strengthen the international credibility of the country while under the terms provided in the concession contracts, while according to the first publicized results they have led to increased activity in the port in the port of Piraeus and Thessaloniki. Concessions make mandatory investment of million dollars that will result in improved infrastructure and equipment for the two ports.

The Greek State maintains its oversight in the two largest ports of the country while both concession agreements include clauses for the minimum throughput scales for both the container and the conventional cargo terminals. Performance guarantees also are included. The concession agreement foresees also several minimum performance standards, including a minimum rate of moves per gantry crane, the turn-around time for trucks at the container terminal and a minimum disembarkation / boarding rate for transit approaches etc.

Indicatively, the first results from the privatization of Piraeus Port are extremely encouraging as there is a marked increase in traffic in all sectors of the port in 2017. Typically, there is an increase of 19.1% in vehicle handling, 2.5% in coastal shipping and a significant increase in

container handling. Regarding the Thessaloniki Port Authority SA, there is an upward trend in the handling of containers and conventional cargo in the first quarter of 2018. More specific, 424,000 TEUs were transported to the container terminal and 3.764.000 tons in the conventional port, marking an increase of 5.5 % in both sectors compared to 2017.

The Greek port system has been a major lever for the growth and sustainability of our country's economy. The port of Piraeus and Thessaloniki have always been the main pillars of the national economy with participation in the country's GDP, offering significant budget revenues and thousands of jobs. The national port management sector is a field for development with the immediate take-up of private initiative and the cooperation of the private and public sector through concession contracts with strategic investors to ensure their modernization and alignment with the modern requirements of the port industry by bringing them to the path of rapid and sustainable growth. In order to achieve this in the two largest state ports of the country, concession contracts had to be concluded between the Greek State and Cosco (Hong Kong) Limited Group for the majority stake in Piraeus Port Authority and between the Greek State and South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited »for the majority shareholding of Thessaloniki Port Authority.

Indicatively, it is worth mentioning that the investment in Piraeus port, apart from significant but not tangible effects (credibility, business climate support, etc.), is expected to boost GDP by 0.8% and add more than 31 thousand new work positions in the period 2016-2025. In addition, it is expected to contribute to a 2.3 percentage point reduction in government debt over the long term. Similarly, notable are the effects on the national economy from the agreement for the sale of the majority stake in Thessaloniki port. The country's GDP is estimated at € 1.2 billion to € 1.6 billion in terms of net present value over the period 2017-2026, while in terms of employment, the impact over the entire decade is estimated at 37.4 thousand man-years (one man-year corresponds to a person's full employment for one year of work) up to 49.1 thousand man-years of work.

1. Εισαγωγή	1
1.1 Αντικείμενο	1
1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας	2
1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας	2
1.4 Μεθοδολογία	3
2. Διακυβέρνηση Λιμένων	5
2.1 Γενικά	5
2.2 Ορισμός Λιμένος	5
2.3 Λιμενικές υπηρεσίες	6
2.4 Παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών σταθμών	7
2.5 Κατηγορίες λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς	11
2.6 Ελληνικό λιμενικό σύστημα	14
2.7 Ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων στην Ευρώπη	16
3. Ανταγωνισμός Λιμένων	19
3.1 Η πολιτική των λιμένων στην Ευρώπη	19
3.2 Ανταγωνισμός των λιμένων στην Ευρώπη	20
3.3 Η δυναμική εξέλιξη προς τις συμβάσεις παραχώρησης	23
3.4 Ορισμοί συμβάσεων παραχώρησης για λιμάνια	25
3.5 Cosco, ένας δυναμικός επενδυτής σε παγκόσμιο επίπεδο	27
4. Δημόσιες Συμβάσεις: Συμβάσεις Παραχώρησης & Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα	31
4.1 Δημόσια Σύμβαση	31
4.1.1 Ορισμός και Πλαίσιο εφαρμογής	31
4.2 Σύμβαση Παραχώρησης	32
4.2.1 Ορισμός και Πλαίσιο εφαρμογής	32
4.2.2 Οι ιδιαιτερότητες της εφαρμογής μίας σύμβασης παραχώρησης	34
4.2.3 Χρονική Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης	36
4.2.4 Αναθέτουσες Αρχές & Αναθέτοντες Φορείς	37
4.2.5 Μορφές Συμβάσεων Παραχώρησης	38
4.3 Συμπράξεις δημοσίου & ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)	42
4.3.1 Ορισμός ΣΔΙΤ	42
4.3.2 Μορφές συμπράξεων δημοσίου – ιδιωτικού τομέα	43
4.3.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από το σύστημα εφαρμογής των συμπράξεων	44
4.3.4 Βήματα ανάθεσης και υλοποίησης μιας σύμβασης ΣΔΙΤ	48
4.3.5 Διαφορές Συμβάσεων Παραχώρησης & ΣΔΙΤ	49
5. Ιστορική Αναδρομή Λιμένων Πειραιώς & Θεσσαλονίκης	51
5.1 Ιστορική εξέλιξη λιμένα Πειραιώς	51
5.1.1 19 ^{ος} Αιώνας	51

5.1.2 20 ^{ος} Αιώνας	52
5.1.3 21 ^{ος} Αιώνας	55
5.2 Ιστορική εξέλιξη λιμένα Θεσσαλονίκης	58
5.2.1 20 ^{ος} Αιώνας	58
5.2.1 21 ^{ος} Αιώνας	60
6. Συμβάσεις Παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε	65
6.1 Συμβάσεις Ο.Λ.Π Α.Ε	65
6.1.1 1 ^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ	65
6.1.2 2 ^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ	66
6.1.3 3 ^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ	76
6.1.4 Βασικά στοιχεία 3 ^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε	79
6.1.5 Αποτίμηση 3 ^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε	96
6.2 Συμβάσεις Ο.Λ.Θ Α.Ε	98
6.2.1 1 ^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΘ	98
6.2.2 2 ^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΘ	99
6.2.3 Βασικά στοιχεία σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Θ Α.Ε	103
6.2.4 Αποτίμηση 2 ^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Θ Α.Ε	123
7. Εκτιμήσεις Οικονομικών Επιδράσεων από τις Ιδιωτικοποιήσεις Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε	127
7.1 Γενικά	127
7.2 Δημοσιονομικά Έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π Α.Ε	128
7.2.1 Έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης	128
7.2.2 Έσοδα από μερίσματα	131
7.2.3 Φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές	134
7.3 Δημοσιονομικά Έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Θ Α.Ε	135
7.3.1 Έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης	136
7.3.2 Έσοδα από μερίσματα	137
7.4 Επίδραση στην Εθνική Οικονομία	139
8. Σύγκριση & Σχολιασμός Συμβάσεων Παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε	145
9. Συμπεράσματα	165
Βιβλιογραφία	167

1.1 Αντικείμενο

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η διερεύνηση των συμβάσεων παραχώρησης στα λιμάνια και πιο συγκεκριμένα μελετάται η περίπτωση της παραχώρησης των δυο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, αυτού του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Περιγράφεται και αναλύεται η πλήρης εξέλιξη των συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υπογραφεί όλα αυτά τα χρόνια μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης με το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι να καταλήξουμε στη αγορά του πλειοψηφικού πακέτου του λιμένα Πειραιώς από την «Cosco (Hong Kong) Group Limited» και του πλειοψηφικού πακέτου του λιμένα Θεσσαλονίκης από την «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited».

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας, το οποίο εκτείνεται σε ακτογραμμή μήκους άνω των είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων και επεκτείνεται σε συνολική έκταση άνω των πέντε εκατομμυρίων τετραγωνικών μέτρων. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού του Πειραιά το καθιστά ζωτικό μεταφορικό, εμπορικό και εφοδιαστικό, τουριστικό και επικοινωνιακό κόμβο που συνδέει τα ελληνικά νησιά με την ηπειρωτική χώρα, καθώς και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και μεταφοράς αγαθών. Η θέση του λιμανιού ευνοεί τη λειτουργία του τόσο ως εμπορικής και τουριστικής πύλης της χώρας όσο και ως κόμβου διαμετακομιστικού εμπορίου για τις χώρες των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας. Βρίσκεται στη διασταύρωση των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη και λόγω της γεωγραφικής του θέσης (νότια του 38ου παραλλήλου) επιτρέπει στα μεγάλα πλοία να έχουν πρόσβαση χωρίς σημαντική απόκλιση από τις εμπορικές οδούς της Άπω Ανατολής. Φιλοξενεί μια πολύπλοκη και μοναδική ποικιλία λιμενικών δραστηριοτήτων, μεταξύ των οποίων είναι: η κρουαζιέρα, η ακτοπλοΐα (είναι το μεγαλύτερο λιμάνι επιβατών στην Ευρώπη), η εξυπηρέτηση όλων των τύπων φορτίων, οι επισκευές πλοίων, καθώς και η ζώνη ελεύθερων τελωνειακών ελέγχων τύπου I.

Στην αντίπερα όχθη το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τον σημαντικότερο λιμένα της Μακεδονίας και έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του, είναι ο μεγαλύτερος λιμένας διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας. Βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Θερμαϊκού κόλπου, στο βόρειο τμήμα της ανατολικής Μεσογείου, προς τα δυτικά του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης. Η προσέγγιση των πλοίων πραγματοποιείται με φυσικό κανάλι μεγάλου βάθους το οποίο δεν χρειάζεται εκβάθυνση. Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκους 6200 μέτρων με βύθισμα της θάλασσας έμπροσθεν αυτών έως 12 μέτρα και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ., κατάλληλες για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις για τη διακίνηση υγρών καυσίμων και είναι συνδεδεμένο με

τον διασυνοριακό αγωγό μεταφοράς υγρών καυσίμων, βρίσκεται δε κοντά στον διεθνή αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου. Διαθέτει πυκνό οδικό δίκτυο, το οποίο ενώνεται απευθείας, παρακάμπτοντας την πόλη, με το εθνικό και διεθνές οδικό δίκτυο. Όλα τα κρηπιδώματα του λιμένος διαθέτουν διπλές/τριπλές σιδηροδρομικές γραμμές και είναι συνδεδεμένα με το εθνικό και διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τόσο ο λιμένας του Πειραιά όσο και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελούν τους βασικότερους πυλώνες του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η συμβολή τους στην εθνική οικονομία και στην περαιτέρω ανάπτυξης της χώρας και στην έξοδο από την παρατεταμένη κρίση είναι βαρύνουσας σημασίας χρίζοντας επιτακτική την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων, ενίσχυση των δραστηριοτήτων τους και εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού τους. Στο πλαίσιο αυτό προωθήθηκε η ιδιωτικοποίηση των λιμένων σε στρατηγικούς επενδυτές ενισχύοντας την αξιοπιστία της χώρας διεθνώς προσελκύοντας ξένους επενδυτές και τονώνοντας την ελληνική οικονομία.

Το πλειοψηφικό πακέτο του λιμένα Πειραιώς απέκτησε η «Cosco (Hong Kong) Group Limited», θυγατρική που ανήκει εξολοκλήρου στην «Cosco Group» ενώ του λιμένα Θεσσαλονίκης η κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» η οποία αποτελείται από τις Deutsche Invest Equity Partners GmbH Terminal Link SAS και Belterra Investments Ltd. Το πρώτο στάδιο μεταβίβασης των μετοχών του λιμένα Πειραιώς ολοκληρώθηκε στις 10/8/2016 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016) ενώ το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών του λιμένα Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε στις 2/2/2018 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018).

1.2 Σκοπός της διπλωματικής εργασίας

Κατ' επέκταση των ανωτέρω, η παρούσα Διπλωματική Εργασία εξετάζει σε βάθος τις συμβάσεις παραχώρησης που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π) Α.Ε και του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ) Α.Ε. Στόχευση είναι η περιγραφή των βασικών στοιχείων που απαρτίζουν τις συμβάσεις παραχώρησης και η απόκτηση σαφούς και αναλυτικής εικόνας για τις υποχρεώσεις των επενδυτών, τις υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου καθώς και των δημοσιονομικών εσόδων του κράτους τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα και την επίδραση που έχουν τελικά οι δύο αυτές συμβάσεις στο σύνολο της εθνικής οικονομίας.

1.3 Δομή της διπλωματικής εργασίας

Εν περιλήψει οι επιμέρους εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια της Διπλωματικής Εργασίας είναι οι ακόλουθες:

Στο **Κεφάλαιο 2** πραγματοποιείται βιβλιογραφική αναδρομή στους ορισμούς που είχαν αποδοθεί κατά καιρούς στην έννοια του λιμένα. Παράλληλα παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες και οι κυριότεροι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές τερματικών σταθμών τους. Τέλος αναλύεται η κατηγοριοποίηση των λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους και παρουσιάζεται το ισχύον ελληνικό λιμενικό σύστημα καθώς και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο **Κεφάλαιο 3** πραγματοποιείται αποτύπωση της λιμενικής πολιτικής που ακολουθείται στην Ευρώπη σήμερα. Γίνεται εκτενής αναφορά σε όλη τη δημοσιευμένη διεθνή βιβλιογραφία σχετικά με την εξέλιξη προς τη χρήση των συμβάσεων παραχώρησης και τους ορισμούς της όσον αφορά τα λιμάνια. Τέλος αναλύεται το παράδειγμα του στρατηγικού επενδυτή της Cosco τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά κυρίτερα στη Μεσόγειο.

Στο **Κεφάλαιο 4** μελετώνται τα διάφορα χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ).

Στο **Κεφάλαιο 5** πραγματοποιείται ιστορική αναδρομή των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης από την χρονολογία ιδρύσεως τους έως την στιγμή που υπογράφηκαν οι συμβάσεις παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο.

Στο **Κεφάλαιο 6** αποτυπώνονται εις βάθος τα βασικά στοιχεία που απαρτίζουν τις συμβάσεις παραχώρησης, που έχουν υπογραφεί τα προηγούμενα χρόνια μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης με το Ελληνικό Δημόσιο ενώ παράλληλα πραγματοποιείται προσπάθεια αποτίμησης των δύο τελευταίων χρονικά συμβάσεων.

Στο **Κεφάλαιο 7** αποτυπώνονται οι οικονομικές επιδράσεις που προκύπτουν από τις ιδιωτικοποιήσεις του ΟΛΠ και του ΟΛΘ τόσο σε επίπεδα εθνικής οικονομίας όσο και σε επίπεδο δημοσιονομικών εσόδων του Ελληνικού Κράτους.

Στο **Κεφάλαιο 8** πραγματοποιείται σύγκριση και σχολιασμός των βασικών στοιχείων των δύο συμβάσεων παραχώρησης καθώς και αναφορά ορισμένων θεμάτων που απορρέουν από τις συμβάσεις και χρήζουν επεξήγησης.

Στο **Κεφάλαιο 9** συνοψίζονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παρούσα διπλωματική εργασία.

1.4 Μεθοδολογία

Η παρούσα εργασία παρακολουθεί αρχικά την εξέλιξη του λιμανιού μέσω των ορισμών που είχαν αποδοθεί κατά καιρούς στην έννοια του λιμένα αποτυπώνοντας τις συνθήκες που επικρατούν στην λιμενική βιομηχανία σήμερα. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι λιμενικές υπηρεσίες και οι κυριότεροι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές τερματικών σταθμών τους και πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των λιμένων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ισχύον λιμενικό σύστημα καθώς και στη διακυβέρνηση των λιμένων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Καθότι, το βασικό αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας είναι οι συμβάσεις παραχώρησης του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, παρουσιάζεται όλη η δημοσιευμένη διεθνής βιβλιογραφία σχετικά με την εξέλιξη προς τη χρήση των συμβάσεων παραχώρησης και τους ορισμούς της όσον αφορά τα λιμάνια ενώ συγχρόνως γίνεται ιδιαίτερη μνεία στον ανταγωνισμό και στη πολιτική που επικρατεί στους λιμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ακολούθως γίνεται αναφορά στις επενδύσεις που πραγματοποιούνται στη λιμενική βιομηχανία δίνοντας έμφαση στο παράδειγμα της Cosco ως στρατηγικό επενδυτή παγκοσμίως αλλά και στη μεσόγειο. Στη πορεία της εργασίας αναφέρονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) παρουσιάζοντας την ιστορική αναδρομή των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης από την χρονολογία ιδρύσεως τους έως την στιγμή που υπογράφηκαν οι συμβάσεις παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος μελετώνται σε βάθος τα στοιχεία των συμβάσεων παραχώρησης που έχουν υπογραφεί μεταξύ των δύο λιμένων και του Ελληνικού Δημοσίου όλα αυτά τα χρόνια και πραγματοποιείται σύγκριση και σχολιασμός των βασικών στοιχείων τους ενώ παράλληλα αποτυπώνεται και ο αντίκτυπος από τις ιδιωτικοποιήσεις αυτές σε επίπεδα εθνικής οικονομίας, σε επίπεδο δημοσιονομικών εσόδων του Ελληνικού Κράτους αλλά και στο επίπεδο λειτουργίας των ίδιων των λιμένων.

Διακυβέρνηση Λιμένων

2.1 Γενικά

Η ανάπτυξη του εμπορίου σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση των αγορών επέφερε σημαντικές αλλαγές στις χερσαίες, εναέριες και θαλάσσιες μεταφορές. Λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης των Ευρωπαϊκών αγορών και της δυναμικής παρουσίας των ανατολικών αγορών όπως Κίνα και Ινδία, ιδιαίτερη ανάπτυξη γνωρίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές. Βασικό κομμάτι του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν τα λιμάνια τα οποία είναι και βασικό μέσο ικανοποίησης της θαλάσσιας κινητικότητας.

2.2 Ορισμός Λιμένος

Η σημασία των συνδυασμένων μεταφορών αναγνωρίζεται σε ορισμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το 1997 σύμφωνα με τον οποίο: «Οι λιμένες είναι εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα στο νερό, το οποίο είναι αρκετά βαθύ ώστε να επιτρέπει την κίνηση πλωτών ναυπηγημάτων. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν την λιμενική υποδομή και ανωδομή καθώς επίσης παρέχονται συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται η διοικείται από κάποια Αρχή» (*Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2001*). Η ανάγκη διεύρυνσης της λειτουργίας των λιμένων ως κρίκων πλέον στην μεταφορική αλυσίδα άρχισε να γίνεται περισσότερο ξεκάθαρη με την ανάπτυξη των λειτουργιών που αφορούν την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (*Robinson, 1998*). Η σημασία αυτής της λειτουργίας των λιμένων αναγνωρίζεται από την UNCTAD, που αναφέρει τους λιμένες ως «χώρους διασύνδεσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς, και κατά συνέπεια ως κέντρα συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία πρέπει να ενοποιούνται εντός των αλυσίδων logistics για να εκπληρώσουν αποτελεσματικά τις λειτουργίες τους» (*Trujillo & Nombela, 1999*). Ο ορισμός αυτός της UNCTAD αναφέρεται στην πραγματικότητα στα μεγάλα σύγχρονα λιμάνια, χωρίς να περιλαμβάνει μικρότερους λιμένες όπου σήμερα καλούνται να ικανοποιήσουν ειδικές ανάγκες και στους οποίους δεν επιβάλλεται η υιοθέτηση σύνθετων μεθόδων παραγωγής.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ορισμοί που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς αντανακλούν τις συνθήκες λειτουργίας των λιμένων σε συγκεκριμένες περιόδους. Η πραγματικότητα αυτή αναγνωρίστηκε από τον *Robinson (2002)* ο οποίος μέσα από συστηματική μελέτη ταξινόμησε τους ορισμούς των λιμένων που έχουν δοθεί από το 1970 μέχρι το 2002 σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες και παράλληλα πρότεινε ένα νέο πλαίσιο ερμηνείας των νέων συνθηκών που επικρατούν στους λιμένες. Οι κατηγορίες αυτές αναφέρονται σε τέσσερα διαφορετικά πλαίσια.

- Στο μορφολογικό πλαίσιο, το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως τόπους εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων
- Στο πλαίσιο της λειτουργικής αποτελεσματικότητας το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες ως λειτουργικά συστήματα

- Στο πλαίσιο των οικονομικών αρχών που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως οικονομικές οντότητες
- Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης και άσκησης λιμενικής πολιτικής που αντιμετωπίζει τους λιμένες ως διαχειριστικές μονάδες

Ο Robinson καταγράφοντας αυτές τις κατηγορίες προτείνει έναν πέμπτο ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο «οι σύγχρονοι λιμένες αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων Logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή»

2.3 Λιμενικές υπηρεσίες

Το λιμάνι είναι ένας ιδιαίτερος σύνθετος οργανισμός στον οποίο αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες που αφορούν σε τέσσερις άξονες: πλοία, φορτία, χερσαία μέσα μεταφοράς και επιβάτες (Παράλληλη, 2007).

- ❖ Υπηρεσίες που αφορούν τα πλοία:
 - ✓ Η πλοήγηση
 - ✓ Η ρυμούλκηση
 - ✓ Η ασφαλής προσόρμιση στο λιμάνι
 - ✓ Ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβόλησης και παραβολής του πλοίου
 - ✓ Η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων
 - ✓ Ο εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια
 - ✓ Ο ανεφοδιασμός με καύσιμα
 - ✓ Οι δεξαμενισμοί
 - ✓ Οι επισκευές των πλοίων
 - ✓ Οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων
- ❖ Υπηρεσίες που αφορούν στα φορτία:
 - ✓ Η φόρτωση και εκφόρτωση
 - ✓ Η μεταφόρτωση
 - ✓ Η διαχείριση του φορτίου μέσα στο τερματικό
 - ✓ Η αποθήκευση και η στοιβασία
 - ✓ Η παράδοση και παραλαβή του φορτίου από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
 - ✓ Η διαλογή, η συσκευασία και η μεταποίηση των εμπορευμάτων
- ❖ Υπηρεσίες που αφορούν στα χερσαία μέσα μεταφοράς:
 - ✓ Η υποδοχή και στάθμευση στους χώρους του λιμανιού
 - ✓ Οι ασφαλείς και προσπελάσιμες συνδέσεις με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα
- ❖ Υπηρεσίες που αφορούν στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες:
 - ✓ Η αποβίβαση ή επιβίβαση τους από και προς πλοία και στην διακίνηση των αποσκευών τους

- ✓ Η προώθησή τους από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς
- ✓ Οι δραστηριότητες που σχετίζονται με την άνεση και την αναψυχή τους κατά την παραμονή τους στους χώρους του λιμανιού

Στης 3 Μαρτίου του 2017 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου του 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Ο κανονισμός έχει ισχύ από την 20^η μέρα από τη δημοσίευσή του και εφαρμόζεται σε όλους τους 329 λιμένες του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών όπως απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό οι παρεχόμενες υπηρεσίες από τους φορείς διαχείρισης είναι:

- εφοδιασμός με καύσιμα και ενέργεια
- διακίνηση φορτίων
- πρόσδεση
- υπηρεσίες επιβατών
- συλλογή των αποβλήτων του πλοίου και καταλοίπων φορτίου
- πλοήγηση
- ρυμούλκηση
- βυθοκόρηση (εν μέρει)

Ως «πάροχος λιμενικών υπηρεσιών» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής, μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών που αναφέρονται παραπάνω.

Η δημόσια υπηρεσία σύμφωνα με τον κανονισμό θα πρέπει να παρέχει:

- ❖ τη διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες σε κάθε θέση πλεύρισης και χωρίς διακοπές, νυχθημερόν και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
- ❖ τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες επί ίσοις όροις
- ❖ την οικονομική προσιτότητα της υπηρεσίας σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών
- ❖ την ασφάλεια, προστασία και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών υπηρεσιών
- ❖ την παροχή επαρκών μεταφορικών υπηρεσιών στο κοινό
- ❖ την εδαφική συνοχή

2.4 Παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών σταθμών

Οι παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών σταθμών (Global Terminal Operators), είναι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη διαχείριση φορτίων σε διεθνές επίπεδο με στόχο τη θέσπιση ενός παγκοσμίου δικτύου υπηρεσιών. Αυτοί προέρχονται είτε από συμμαχίες μέσω συνεργασίας ή συγχωνεύσεων λιμενικών εταιρειών και συμμαχίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και φορέων εκμετάλλευσης του λιμένα (Heseler, 2000). Ο Notteboom (2004), αναφέρει ότι επενδυτικές στρατηγικές που ακολουθούν οι παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών, βασίζονται πάνω στην οριζόντια ή την κάθετη προσπάθεια ολοκλήρωσης της παραγωγικής τους διαδικασίας ή στην στρατηγική δημιουργίας εναλλακτικών μορφών κερδοφορίας ανάλογα με την κατηγορία της εταιρείας. Οι παγκόσμιοι διαχειριστές τερματικών, κατηγοριοποιούνται βάση των μητρικών εταιρειών προέλευσής τους, σε τρεις ομάδες. Έτσι ένας λιμενικός διαχειριστής τερματικών σταθμών μπορεί να ανήκει σε :

- A. «εταιρεία στοιβασίας» (stevedores),
- B. ναυτιλιακή εταιρεία μεταφορών «γραμμών» (liner)
- C. επενδυτικό όμιλο (financial holdings).

Στην πρώτη κατηγορία, κατά τους *Notteboom & Rodrigue (2011)*, ανήκουν διαχειριστές τερματικών ή εταιρείες στοιβασίας που επεκτείνονται σε νέες αγορές παρέχοντας την τεχνογνωσία τους με στόχο την αύξηση των εσόδων τους. Οι εταιρείες της κατηγορίας, αυτής, επέλεξαν πραγματοποιώντας τέτοιου είδους επενδύσεις να αντισταθμίσουν την τάση των μεταφορέων για ενοποίηση και καθετοποίηση της παραγωγής τους, με τη δική τους προσπάθεια στην κατεύθυνση της οριζόντιας, όμως, ολοκλήρωσης. Χρονικά, αποτέλεσαν τις πρώτες εταιρείες που εκμεταλλεύτηκαν τη τάση αποκρατικοποίησης των λιμανιών και της διεύρυνσης της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό της HPH στην Μεγάλη Βρετανία ενώ ο παγκόσμιος λιμενικός διαχειριστής Port of Singapore αποτελεί το μεγαλύτερο φορέα διαχείρισης τερματικών σταθμών που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία.

Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τις ναυτιλιακές εταιρείες «γραμμών». Εκείνες, μετά την προσπάθειά τους για οριζόντια ολοκλήρωση με συγχωνεύσεις και δημιουργία συμμαχιών, προσπάθησαν να καθετοποιήσουν την παραγωγική τους διαδικασία επενδύοντας στη διαχείριση τερματικών, σκοπεύοντας στη περαιτέρω μείωση του κόστους και των λειτουργικών τους δαπανών. Οι πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι αυτές της MSC μέσω της TIL, η Maersk μέσω της APM Terminals αλλά και η Cosco. Οι περιπτώσεις αυτές είναι ιδιόζουσες, καθώς ενώ δημιουργήθηκαν ως ανεξάρτητες εταιρείες παροχής λιμενικών υπηρεσιών από τις μητρικές τους, θα μπορούσαν να θεωρηθούν είτε αποκλειστικά διαχειριστές (operators), είτε πως εξυπηρετούν τα συμφέροντα των μητρικών τους μεταφορέων ως μεγάλων πελατών τους (*Notteboom, 2004*). Σε αρκετές περιπτώσεις τερματικών που διαχειρίζονται από εταιρείες «γραμμών» (liner), παρέχονται υπηρεσίες και σε τρίτους μεταφορείς, δημιουργώντας έτσι κάποια υβριδική μορφή μεταξύ dedicated και κοινών τερματικών (*Notteboom & Rodrigue, 2011*). Αξίζει να σημειώσουμε ότι, όπως περιγράφει η *Farrel (2012)*, αρχικά οι ναυτιλιακές εταιρείες «γραμμών» (liner) εξαιρούνταν από τους διαγωνισμούς ανάθεσης για να μην αποθαρρυνθούν ανταγωνιστικές γραμμές από τη χρησιμοποίηση του λιμανιού. Σήμερα, εξαιτίας του μεγάλου όγκου που διαχειρίζονται οι φορείς εκμετάλλευσης επιδιώκουν την έστω εν μέρει συμμετοχή τους (μέσω κοινοπραξιών) στη διαχείριση των τερματικών τους. Με την είσοδο τους στη λιμενική βιομηχανία, οι ναυτιλιακές εταιρείες αποκτούν τον έλεγχο της χωρητικότητας των εγκαταστάσεων, λύνοντας το πρόβλημα της ακεραιότητας του χρονοδιαγράμματος τους. Ως εκ τούτου, ο διαχειριστής μπορεί να δώσει προτεραιότητα στο χειρισμό των πλοίων της μητρικής του εταιρείας, όσον αφορά τις προβλήτες και τη χρήση του εξοπλισμού για να τονώσει την αξιοπιστία του προγράμματος της μεταφορικής εταιρείας. Οι στρατηγικές αυτές μπορούν να οδηγήσουν το τερματικό σε μειωμένη αποτελεσματικότητα, το οποίο όμως σε μεγάλο βαθμό αντισταθμίζεται από την εξοικονόμηση στις δραστηριότητες του πλοίου. Η APM Terminals, μια αδελφή εταιρεία της Maersk Line, είναι ο μεγαλύτερος διαχειριστής τερματικών σταθμών που προέρχεται από την συγκεκριμένη κατηγορία.

Οι *Notteboom & Rodrigue (2011)*, ξεχωρίζουν επίσης μια τρίτη ομάδα επενδυτών τους χρηματοοικονομικούς ομίλους ή ομίλους επενδύσεων (financial funds), που προσελκύνονται από τον τομέα των λιμενικών υπηρεσιών με σκοπό τη δημιουργία κερδών. Οι όμιλοι αυτοί που μπορεί να είναι τράπεζες επενδύσεων, συνταξιοδοτικά ταμεία, κρατικά επενδυτικά ταμεία, διατηρούν μια έμμεση προσέγγιση στο θέμα της διαχείρισης του τερματικού, αποκτώντας το ως περιουσιακό στοιχείο αλλά αφήνοντας τη λειτουργία και τη διαχείρισή του στον

υφιστάμενο φορέα. Ο πλέον γνωστός όμιλος που ανήκει στη κατηγορία αυτή είναι η DP World, ένα κρατικό επενδυτικό ταμείο που ανήκει στη κυβέρνηση του Ντουμπαί.

Όπως σημειώνεται στον πίνακα 2.1, ο όμιλος AP Moller-Maersk κατέχει τη μερίδα του λέοντος στις υπενδύσεις (12,4 δισ. \$) και στα λιμενικά έργα (43 έργα) την περίοδο 2000-2016, ακολουθούμενη από το λιμάνι της Σιγκαπούρης, με επενδύσεις ύψους περίπου 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων για 18 έργα. Η Hutchison Whampoa κατατάσσεται τρίτη, με συνολικά επένδυση ύψους 4,6 δισ. \$ για 17 έργα. Γενικά, οι εταιρείες αυτές επενδύουν σε διάφορα έργα και έχουν εκτεταμένη γεωγραφική κάλυψη, αλλά τείνουν να ειδικεύονται σε ορισμένες περιοχές. Για παράδειγμα, η CMA CGM ήταν ένας σημαντικός παίκτης στη Βόρεια Αφρική και στη Δυτική Ασία. Η Hutchison Whampoa, στην Ασία και ο όμιλος Bolloré, στην Υπο-σαχάρια Αφρική. Στις ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών γραμμών, όπως ως ο όμιλος AP Moller-Maersk ή Mediterranean Shipping Company, οι τερματικές λειτουργίες είναι γενικά εξαρτώμενες από τη θαλάσσια ναυτιλιακή τους δραστηριότητα.

Τα τελευταία χρόνια, οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά έχουν οδηγήσει σε αυξημένο ανταγωνισμό στον τομέα. Αυτό περιλαμβάνει την εταιρεία Ocean Shipping Group, την εταιρεία International Container Terminal Services καθώς και τον όμιλο Yildirim & Noatum Groups. Οι εταιρείες βρίσκονται σε φάση διαμόρφωσης του χαρτοφυλακίου τους στην διαχείριση λιμενικών τερματικών, δραστηριοτήτων τροφοδοσίας και παροχή υπηρεσιών υποστήριξης και εφοδιαστικής αλυσίδας.

Global investors	Country	Investment (million dollars)	Number of projects
AP Moller–Maersk Group	Denmark	12 425	43
Port of Singapore	Singapore	5 064	18
Hutchison Whampoa	Hong Kong, China	4 558	17
DP World	United Arab Emirates	3 922	27
Bolloré Group	France	3 301	11
Marubeni	Japan	2 541	5
International Container Terminal Services Inc.	Philippines	2 029	21
EIG Global Energy Partners	United States	1 858	3
Mediterranean Shipping Company	Switzerland	1 419	4
Hutchison Port Holdings	Hong Kong, China	1 276	3

Πίνακας 2.1: Οι κορυφαίοι παγκόσμιοι λιμενικοί επενδυτές από το 2000 έως το 2016

Πηγή: World Bank, 2017a

Όσον αφορά το 2017 η Cosco Shipping Ports αναδείχθηκε ως 1^{ος} παγκόσμιος λιμενικός διαχειριστής τερματικών σταθμών διατηρώντας τη σχετική πρωτιά που κατείχε από το 2016. Το χαρτοφυλάκιο της διαχείρισης τερματικών σταθμών διαχειριστικέ συνολικά 91,3 εκατ. TEUs σημειώνοντάς αύξηση 6.7% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά. Την πρώτη πεντάδα των παγκόσμιων λιμενικών διαχειριστών συμπληρώνουν οι Hutchison Port Holdings, APM Terminals, PSA International και DP World. Στον κάτωθι πίνακα 2.2 αποτυπώνεται αυτή η κατάταξή τους, η ποσότητα του φορτίου που διαχειρίστηκαν το 2017 και η σύγκριση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά το 2016.

Top five global terminal operators, 2017 (Million teu / % share of world container port throughput)					
Ranking	Operator	Million teu	% share	Growth/decline (million teu)	Growth/ decline (%)
1	China Cosco Shipping*	91.3	12.2%	+ 5.8	+ 6.7%
2	Hutchison Ports	82.3	11%	+ 3.2	+ 4%
3	APM Terminals	76.3	10.2%	+ 4.9	+ 6.9%
4	PSA International	73.9	9.9%	+ 6.6	+ 9.8%
5	DP World	68.7	9.2%	+ 6.4	+ 10.2%

Πίνακας 2.2: Οι 5 μεγαλύτεροι παγκόσμιοι λιμενικοί διαχειριστές τερματικών σταθμών το 2017

Πηγή: *Drewry Maritime Research, 2017*

Σύμφωνα με τα πρώτα επίσημα στοιχεία για το 1^ο εξάμηνο του 2018 (*Lloyd's List, 2018*) η κατάταξη των παγκόσμιων λιμενικών διαχειριστών τερματικών σταθμών είναι ως εξής:

1. Cosco Shipping Ports
2. Hutchison Port Holdings
3. PSA International
4. DP World
5. China Merchant Port Holdings
6. APM Terminals
7. Yilport Holdings
8. Shanghai International Port Group
9. International Container Terminal Services Inc
10. Terminal Investment Ltd

Ορισμένοι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών επεκτείνουν επίσης την επένδυσή τους πέραν των λιμένων στην ενδοχώρα, στη συνδεσιμότητα, στις σιδηροδρομικές και οδικές υποδομές ώστε να βελτιωθεί η πρόσβαση στις αγορές και επιτρέποντας την παράδοση «από πόρτα σε πόρτα» (door to door delivery). Δεδομένου ότι οι εξελίξεις σε πολλά λιμάνια σχετίζονται με την πρωτοβουλία Belt One Line, ο ρόλος της κινεζικής επένδυσης σε λιμένες, λιμενικές ενδοχώρες και συναφείς υπηρεσίες θα είναι κλειδί στο μέλλον. Το Μάιο του 2017 η China Ocean Shipping Group και η Lyanyugang Port Group συμφώνησαν να αποκτήσουν από κοινού το τερματικό του Κόργου (Khorogos Gateway) που συνδέει το Καζακστάν με την Κίνα μέσω σιδηρόδρομου. Οι δύο Κινέζικες εταιρείες θα κατέχουν το 24,5% των μετοχών της εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που συνδέεται με την Κυβέρνηση του Καζακστάν.

Οι τερματικοί σταθμοί διαχείρισης χύδην φορτίου ελέγχονται κυρίως από εμπορικές οργανώσεις, οι οποίες τείνουν να ελέγχουν τη δική τους αλυσίδα εφοδιασμού και το δίκτυο εφοδιαστικής. Επιπλέον προκειμένου να κατέχουν ένα λατομείο ή ορυχείο και να χειρίζονται τον τερματικό σταθμό και τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών, ορισμένοι φορείς διαχείρισης χύδην φορτίου επενδύουν σε πλοία για να μεταφέρουν το φορτίο τους στις αντίστοιχες αγορές (*Holman, 2011*).

2.5 Κατηγορίες λιμανιών με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

Οι τρόποι με τους οποίους διοικούνται και διαχειρίζονται οι λιμένες είναι ποικίλοι. Το Συνταγματικό πλαίσιο των κρατών ανά την υφήλιο είναι διαφορετικό και στην συνέχεια το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων έρχεται να θέσει τους κανόνες λειτουργίας και διαχείρισης αυτών. Το μέγεθος των λιμένων και οι διαφορετικές υπηρεσίες που παρέχουν αυτοί διαφοροποιούν ακόμη περισσότερο το τοπίο.

Ο Χλωμούδης Κ.,(2010) διακρίνει τους λιμένες ανάλογα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς σε:

- Δημόσιοι Λιμενικοί Οικονομικοί Οργανισμοί: Κερδοσκοπικοί και Κοινοφελείς.
 - Λιμενικοί οργανισμοί που ελέγχονται από το κράτος
 - Λιμενικοί οργανισμοί ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης
 - Αυτόνομες λιμενικές αρχές
- Ιδιωτικοί Λιμενικοί Οργανισμοί
- Μικτοί Οικονομικοί Λιμενικοί Οργανισμοί

Στην συνέχεια, έρχεται η κατηγοριοποίηση των λιμενικών αρχών της Παγκόσμιας Τράπεζας (*The World Bank, 2012*) σε τέσσερις (4) τύπους, όπως φαίνονται στον Πίνακα 2.2, όπου διαχωρίζονται οι λειτουργίες των λιμένων σε κατηγορίες και ανάλογα με την διαχείριση των επιμέρους λειτουργιών κατατάσσονται στους τέσσερις (4) προτεινόμενους τύπους (Δημοσίους, Tools, Landlord και Ιδιωτικούς). Οι κατηγορίες διαφοροποιούνται με βάση χαρακτηριστικά όπως η δημόσια/ιδιωτική / μεικτή παροχή των προσφερόμενων υπηρεσιών, ο προσανατολισμός του ποια είναι η ενδοχώρα τους, η ιδιοκτησία των υποδομών, η ιδιοκτησία της ανωδομής και του εξοπλισμού και το καθεστώς της διοίκησης και της εργασίας. Έτσι έχουμε:

- ✓ Service Port (Δημόσιος): Έχουν κατεξοχήν δημόσιο χαρακτήρα. Ο Φορέας Διαχείρισης παρέχει τις προσφερόμενες υπηρεσίες και το δημόσιο κατέχει υποδομές, ανωδομές και εξοπλισμό, διοικεί και είναι υπεύθυνο για την πρόσληψη προσωπικού
- ✓ Tool Port: Εδώ ο Φορέας Διαχείρισης κατέχει και συντηρεί τις υποδομές, ανωδομές και τον εξοπλισμό, όπου δουλεύει το προσωπικό της. Όμως μπορεί να δοθεί άδεια σε άλλους χειριστές φορτίων είτε από τον Φορέα Διαχείρισης είτε από πλοιοκτήτες ή ιδιοκτήτες φορτίων να εργαστούν στο λιμάνι με δικό τους εξοπλισμό. Το μειονέκτημα συνεπώς είναι ο ακριβής καθορισμός ευθυνών χειρισμού
- ✓ Landlord Port: Σε αυτή την περίπτωση, ο Φορέας Διαχείρισης λειτουργεί ως ρυθμιστικό σώμα και ως ιδιοκτήτης γης. Λειτουργίες όπως η διαχείριση φορτίου γίνεται κυρίως από ιδιώτες. Η υποδομή μισθώνεται σε ιδιώτες επίσης. Αυτοί με τη σειρά τους παρέχουν την ανωδομή και τον εξοπλισμό. Η εργασία ρυθμίζεται από τους χρήστες των τερματικών σταθμών. πχ: Ρότερνταμ, Νέα Υόρκη, Σιγκαπούρη, Αμβέρσα
- ✓ Fully Privatized Port ή Private Sector Port (Ιδιωτικός) : Η γη είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας η οποία μεταβιβάζεται σε ιδιώτες. Στην κατηγορία αυτή έχουν εκφραστεί φόβοι για εκδήλωση μονοπωλιακών συμπεριφορών. Τα κύρια θετικά της πλήρους ιδιωτικοποίησης είναι ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων, οι οποίες θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και τις ανάγκες του κάθε χρήστη, η επίτευξη χρηματοοικονομικής σταθερότητας και χρηματοοικονομικών στόχων, αυξάνοντας την ιδιωτική χρηματοδότηση, και εργατική σταθερότητα

Ο πίνακας 2.2 παρουσιάζει τα βασικά μοντέλα διαχείρισης λιμένων σύμφωνα με την έκθεση της Παγκόσμιας Τράπεζας και πως διανέμεται σε αυτά η δημόσια και η ιδιωτική συμμετοχή σε υποδομές, ανωδομές, εξοπλισμό, και άλλες λειτουργίες

ΤΥΠΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΥΠΟΔΟΜΗ	ΑΝΩΔΟΜΗ	ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΣΙΑ	ΆΛΛΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
Δημόσιος	■	■	■	■
Tool Port	■	■	■	■
Landlord Port	■	■	■	■
Ιδιωτικός	■	■	■	■

■ Δημόσια Ευθύνη ■ Ιδιωτική Ευθύνη

Πίνακας 2.3: Βασικά μοντέλα διαχείρισης λιμένων

Πηγή: Γιαντσή, 2016

Όσον αφορά στην οργανωτική δομή των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει διαμορφωθεί ένα τεράστιο μωσαϊκό από μοντέλα διαχείρισης λιμένων σε όλη την Ευρώπη. Η θεώρηση μιας οντότητας ως δημόσιας ή ιδιωτικής κρίνεται από διάφορους παράγοντες αναλύοντας τις δημόσιες συμβάσεις βάσει κανόνων και εντάσσοντας τελικά την οντότητα σε δημόσια υπηρεσία ή ιδιωτική.

Ιδιωτική ή δημόσια η λιμενική αρχή καλείται να ανταπεξέλθει σε ορισμένες βασικές λειτουργίες. Οι βασικές δραστηριότητες (λειτουργίες) όπως αρχικά ορίστηκαν, που επιτελεί η λιμενική αρχή είναι 3 οι παρακάτω:

- ❖ Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης (Landowner)
- ❖ Η ρύθμιση της διαχείρισης της-λειτουργίας (Regulator)
- ❖ Η επιχειρησιακή λειτουργία (Operator)

Τα τελευταία χρόνια προστέθηκε μια τέταρτη δραστηριότητα, **η διαχείριση της κοινότητας-του cluster** και αφορά σχέσεις μεταξύ των λιμένων και των εμπλεκόμενων φορέων όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Η επιτελική διαχείριση της ιδιοκτησίας της γης

Ανεξάρτητα από τον τύπο Διοίκησης, και από το, στον ποιον ανήκει η γη, οι φορείς που διαχειρίζονται τα λιμάνια εν ονόματι της κεντρικής κυβέρνησης ή των Δημοτικών Αρχών ή άλλου φορέα, έχουν ορισμένες κοινές αρμοδιότητες ως προς την διαχείριση της ιδιοκτησίας. Αυτές οι αρμοδιότητες είναι: Η διαχείριση και η συντήρηση των εκτάσεων του λιμένα, η παροχή των υποδομών και εγκαταστάσεων καθώς και ο σχεδιασμός και η εφαρμογή πολιτικών και αναπτυξιακών στρατηγικών που συνδέονται με την εκμετάλλευση των εκτάσεων. (Baird-2000, Baltazar & Brooks-2001, Van Hooydonk-2003, Verhoeven-2015). Η δραστηριότητα αυτή, φαίνεται να είναι η σημαντικότερη για τις σύγχρονες λιμενικές αρχές ιδιαίτερα σε σχέση με τις προοπτικές των αλυσίδων αξίας. (Dooms & Verbeke-2007).

Η ρύθμιση της διαχείρισης - λειτουργίας

Η δραστηριότητα της ρύθμισης εμπεριέχεται κατά κάποιο τρόπο στον όρο λιμενική αρχή και συνδυάζει ένα μείγμα των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων, οι οποίες μπορούν γενικά να αναφέρονται στον έλεγχο, την εποπτεία και την αστυνόμευση. Πρόκειται ουσιαστικά για την διασφάλιση της ασφάλειας (safety and security) των πλοίων και των λειτουργιών διαχείρισης των φορτίων εντός του λιμένα, καθώς και για την εφαρμογή των νόμων και των κανονισμών

που ισχύουν σε αυτά και σε άλλα πεδία όπως στην περιβαλλοντική προστασία και στους εργασιακούς κανονισμούς. (Baird-2000, Baltazar & Brooks-2001, De Monie-2004, Van Hooydonk-2003, Verhoeven-2015). Σε μερικές περιπτώσεις, οι λιμενικές αρχές αναπτύσσουν δικούς τους κανονισμούς σε αυτά τα πεδία και χρησιμοποιούν την δική τους αστυνομία για να εξασκήσουν τον έλεγχο. (Knatz-2008).

Η Επιχειρησιακή Λειτουργία

Η Επιχειρησιακή λειτουργία, παραδοσιακά καλύπτει την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες μπορούν σε γενικές γραμμές να ομαδοποιηθούν σε 3 κατηγορίες (Verhoeven 2015):

- A. την φυσική μεταφορά των αγαθών και των επιβατών μεταξύ στεριάς και θάλασσας,
- B. την παροχή τεχνικών ναυτικών υπηρεσιών (πλοήγηση, ρυμούλκηση και πρόσδεση)
- C. μια σειρά από άλλες δευτερεύουσες υπηρεσίες

Η διαχείριση της κοινότητας (MANAGER COMMUNITY)

Εν τω μεταξύ ένας νέος ρόλος άρχισε να αναδεικνύεται, αυτός που μπορεί καλύτερα να αναφερθεί ως η διαχείριση της κοινότητας ή του cluster, μια λειτουργική έννοια που κυρίως αναπτύχθηκε από τον De Langen (2004; 2007). Αυτή η νέα δραστηριότητα – λειτουργία είναι συνδεδεμένη εγγενώς με την αλλαγή του χαρακτήρα των λιμενικών κοινοτήτων και των εμπλεκόμενων φορέων. Έχει οικονομική και κοινωνική διάσταση η οποία αντιστοιχεί στις πιέσεις που δέχεται: α) από τους εμπλεκόμενους φορείς, β) την κυβέρνηση και γ) τους κοινωνικούς φορείς. Η οικονομική διάσταση μορφώνεται από την εξέλιξη των οικονομικών παραγόντων.

Η λειτουργία - δραστηριότητα Διαχείριση της Κοινότητας είναι ουσιαστικά μια συντονιστική λειτουργία, που προορίζεται να επιλύσει προβλήματα συλλογικής δράσης μέσα και έξω από την περιοχή του λιμανιού, όπως τα σημεία συμφόρησης εντός της χερσαίας ζώνης και στις εξόδους του λιμένα, την κατάρτιση και την εκπαίδευση του προσωπικού, τις Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών, το μάρκετινγκ και την προώθηση, καθώς και την εισαγωγή καινοτομιών και την διεθνοποίηση (οικονομική διάσταση). (De Langen & Chouly-2004, Van der Horst & De Langen-2007, Verhoeven-2015).

Port Models	Port		Operator
	Regulator	Landowner	
PUBLIC	Public	Public	Public
PRIVATE/I	Public	Public	Private
PRIVATE/II	Public	Private	Private
PRIVATE/III	Private	Private	Private

Πίνακας 2.4: Βασικές δραστηριότητες (λειτουργίες) που επιτελεί η λιμενική αρχή ανά μοντέλο διαχείρισης λιμένα

Πηγή: World Bank, 2012

2.6 Ελληνικό λιμενικό σύστημα

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Παρόλα αυτά δεν έχει δώσει μεγάλη σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Η χώρα μας είχε ως κύριο μέλημα τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της και λιγότερο τις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Με δεδομένο τον τριπλασιασμό του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και στις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των βόρειων εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάστρωση και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός σκοπός θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών.

Τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να εναρμονισθούν με τα δεδομένα της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Φυσικά για κάθε λιμάνι, βασικός στόχος είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Προς αυτήν την κατεύθυνση κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα 13 μεγάλα λιμάνια της χώρας, τα οποία έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρίες.

Το λιμενικό σύστημα σύμφωνα με τον *Παπουτσάκη (2016)*, αποτελείται από 1068 καταγεγραμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις είναι διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης και χρήσεων. Η διοικητική οργάνωση και διοίκηση λιμένων καθώς και η λειτουργία του ποικίλει ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση και τη σημασία του λιμένα. Οι λιμένες της χώρας σύμφωνα με τα ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 έχουν διαφορετική σημασία στο δίκτυο των εθνικών και διεθνών μεταφορών της χώρας σε συνδυασμό με τη διακριτή γεωστρατηγική τους θέση. Επιπροσθέτως παρουσιάζουν διαφορετικές προοπτικές ανάπτυξης σχετικά με τις θαλάσσιες διαδρομές των διευρωπαϊκών και εθνικών δικτύων μεταφοράς.

Η Κοινή Υπουργική Απόφαση Υπουργών *Ες.Δ.Δ.Α* , *Υπ.Οι.Ο* , *Πε.Χω.Δε* και *Ε.Ν.Α.Ν.Π* αριθ. 8315.2/02/07 , ΦΕΚ Β' 202/16-2-2007 κατατάσσει του ελληνικούς λιμένες λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού γεωγραφικού χώρου λόγω της πολυνησίας, των πορθμειακών, ενδονησιωτικών, διανησιωτικών και διαπεριφερειακών συνδέσεων. Επίσης λαμβάνει υπόψη τα στατιστικά στοιχεία συνολικού ετήσιου όγκου διακίνησης φορτίων και θαλάσσιων λιμένων της Χώρας που πληρούν τα χαρακτηριστικά Α και Β της υπ' αριθ. 1346/2001/22/5/2201 ΕΚ απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με τα κριτήρια των εγγενών γεωγραφικών τους πλεονεκτημάτων και της επίδρασης τους στο δίκτυο των διεθνών και εθνικών μεταφορών της χώρας καθώς και των διαφαινόμενων προοπτικών ανάπτυξης που παρουσιάζουν.

Επομένως η ΚΥΑ κατατάσσει τους λιμένες σε:

❖ Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ1)

Στην Κατηγορία Κ1 ανήκουν 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου και Σούδας Χανίων

❖ Λιμένες Εθνικής Σημασίας (Κατηγορία Κ2)

Στην Κατηγορία Κ2 ανήκουν επίσης 16 λιμένες οι οποίοι είναι: Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος και Χίου

❖ Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος (Κατηγορία Κ3)

Στην Κατηγορία Κ3 ανήκουν 25 λιμένες οι οποίοι είναι: Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας, Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου, Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου και Ύδρας

❖ Λιμένες Τοπικής Σημασίας (Κατηγορία Κ4)

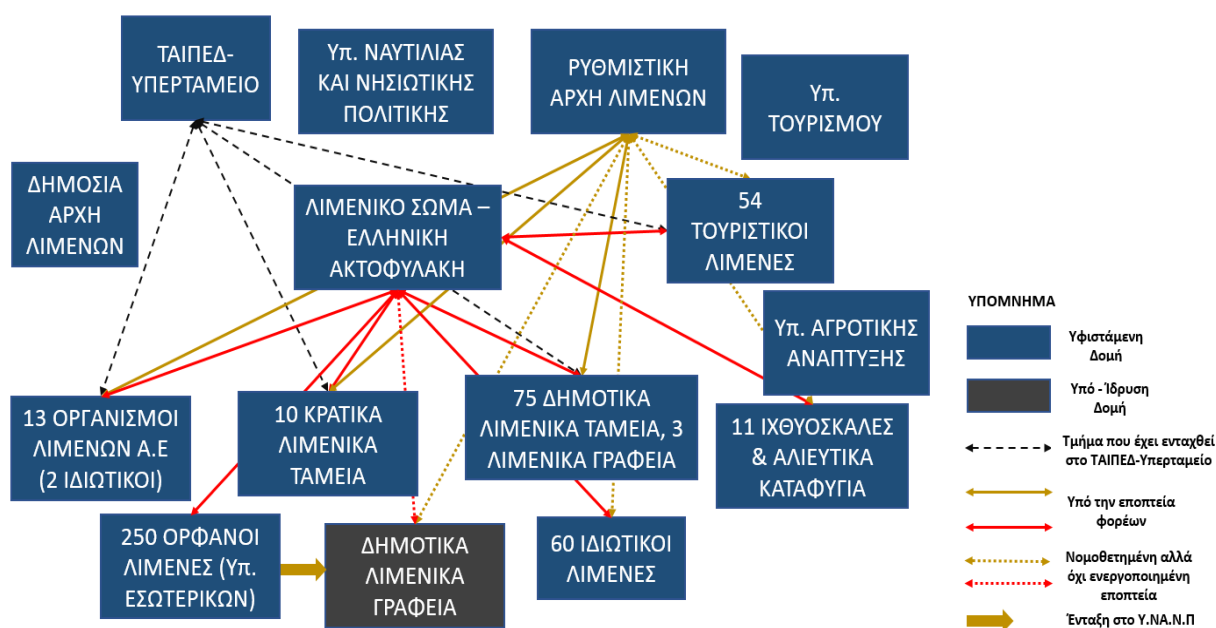
Στην Κατηγορία Κ4 εντάσσονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες της Ελλάδος

Ως φοράς διαχείρισης και εκμετάλλευσης ορίζεται «κάθε δημόσιος ή φορέας της Αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μεικτός φορέας που έχει κατά νόμο την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης λιμένα».

Στα 22 ναυτικά κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν 2200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων.

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα της χώρας αποτελούν:

- ✓ Οι Οργανισμοί Λιμένος (13)
- ✓ Κρατικά Λιμενικά Ταμεία (10)
- ✓ Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία (75)
- ✓ Λιμενικά Γραφεία (3)



Εικόνα 2.5: Η διάρθρωση του Ελληνικού λιμενικού συστήματος

Πηγή: Γιαντσή, 2018

Οργανισμοί Λιμένων

Βάσει του Ν. 2688/1999 (ΦΕΚ Α' 40/1-3-1999), με τον οποίο συστάθηκαν οι πρώτες Α.Ε (Λιμένα Πειραιά και Λιμένα Θεσσαλονίκης), οργανισμοί λιμένων είναι, οι ανώνυμες εταιρείες κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, λειτουργούν κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελούν υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς & Θεσσαλονίκης είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών συνεπώς πρόκεινται για πολυμετοχικές Α.Ε ενώ οι υπόλοιποι 11 Οργανισμοί Λιμένων είναι μονομετοχικές Α.Ε όπου λόγω της μετοχικής τους σύνθεσης το Ελληνικό Δημόσιο ασκεί απόλυτο έλεγχο και εποπτεία επί αυτών των ανώνυμων εταιρειών. Οι λιμένες εκτός του Ο.Λ.Π Α.Ε και Ο.Λ.Θ Α.Ε ανήκουν στη κατηγορία Tools (Γιαντσή, 2016).

Κρατικά Λιμενικά Ταμεία

Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία είναι Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ). Λειτουργούν βάσει του Βασιλικού Διατάγματος 14/19-1-1939 (ΦΕΚ Α' 24/19-1-1939) «περί κωδικοποίησης των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων». Σκοπός της Λειτουργίας τους είναι η εκτέλεση και η συντήρηση των λιμενικών έργων. Τα Κρατικά Λιμενικά Ταμεία έχουν κρατική διοίκηση και ανήκουν στη κατηγορία Tools (Γιαντσή, 2016).

Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία

Με το άρθρο 244 του Ν. 3463/2006 (ΦΕΚ Α' 114/8-6-2006) τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία «συνιστώνται ως δημοτικά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου κατά τις διατάξεις του άρθρου 28 του Ν. 2738/1991 (ΦΕΚ Α' 180/9-9-1999)».

Σε εκτέλεση του άρθρου 28 του Ν. 2738/1991 (ΦΕΚ Α' 180/9-9-1999) και ιδιαίτερα κατά τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 όπως αυτές τροποποιήθηκαν με τις όμοιες του άρθρου ΙΙ του Ν. 2839/2000 (ΦΕΚ Α' 196/12-09-2000), με προεδρικά διατάγματα μεταφέρθηκαν αρμοδιότητες υφιστάμενων Λιμενικών Ταμείων και συστάθηκαν τα οικεία Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία τα οποία θα ασκούν αυτές τις αρμοδιότητες. Στα εν λόγω προεδρικά διατάγματα αναφέρονται ο Δήμος ή οι Δήμοι στους οποίους αφορούν οι μεταφερόμενες αρμοδιότητες. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία έχουν διοικήσεις ορισμένους από τους εκάστοτε Δήμους.

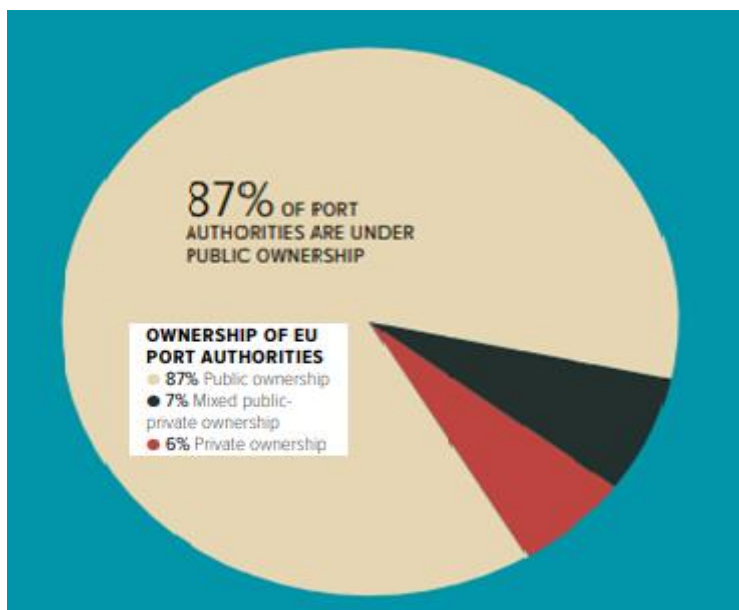
Λιμενικά Γραφεία

Με το άρθρο 201 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87/7-6-2010) τα δύο Νομαρχιακά Λιμενικά Ταμεία Θεσσαλονίκης και Λάρισας καταργήθηκαν. Το σύνολο των δραστηριοτήτων τους μεταφέρθηκε σε αυτοτελείς υπηρεσίες των αντιστοίχων δήμων με την ονομασία «Λιμενικό Γραφείο Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Γραφείο Λάρισας» αντιστοίχως. Είναι υπεύθυνα για τη διαχείριση και την εκμετάλλευση των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων που υπάγονται στο χώρο δικαιοδοσίας τους. Σε γενικές γραμμές έχουν τις ίδιες λειτουργίες με τα Κρατικά και τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία.

2.7 Ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων στην Ευρώπη

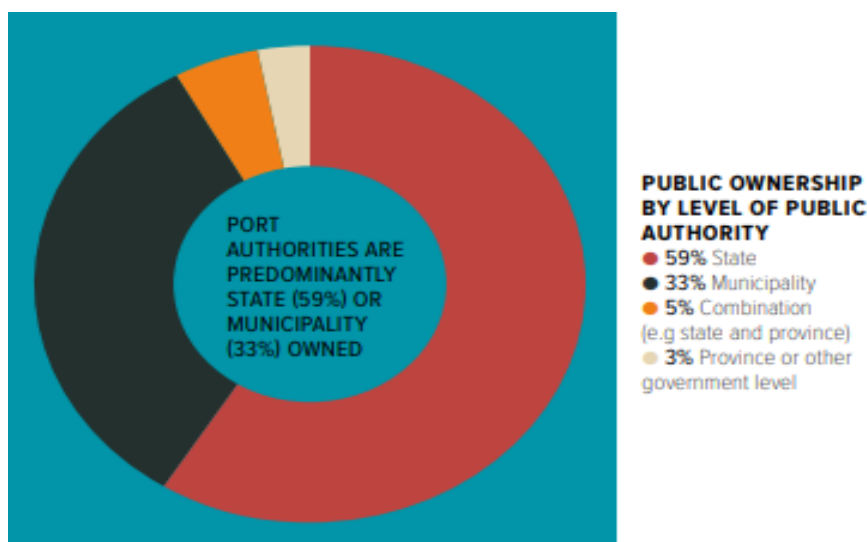
Το 2016, οι περισσότεροι φορείς διαχείρισης στην Ευρώπη παραμένουν δημόσιοι. Η πλήρης ιδιοκτησία από το κράτος ή από τον δήμο παραμένει κυρίαρχη. Μόνο πολύ λίγοι φορείς διαχείρισης συνδυάζουν κυριότητα σε διαφορετικά κυβερνητικά επίπεδα (π.χ. επαρχία-δήμος). Η μικτή δημόσια-ιδιωτική ιδιοκτησία εξακολουθεί να είναι πολύ σπάνια και υπάρχει μόνο σε μερικές χώρες. Στις περιπτώσεις αυτές, ο δημόσιος τομέας είναι κύριος της πλειοψηφίας των μετοχών και η συμμετοχή των ιδιωτών μετόχων είναι μάλλον περιορισμένη. Πλήρης ιδιωτική

ιδιοκτησία όπου ο φορέας διαχείρισης ανήκει εξ ολοκλήρου σε έναν ή περισσότερους ιδιώτες είναι χαρακτηριστικό για ορισμένα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου. Η εικόνα ιδιοκτησίας δεν άλλαξε ουσιαστικά από το 2010, παρά την χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση και την πίεση στους προϋπολογισμούς των κρατών μελών. Οι θαλάσσιοι λιμένες της ΕΕ ακολουθούν διαφορετική πορεία από τα αεροδρόμια της ΕΕ, τα οποία υποβάλλονται σε σαφή τάση προς μεγαλύτερη ιδιωτική ιδιοκτησία. Παραδείγματα μεικτής δημόσιας και ιδιωτικής ιδιοκτησίας αποτελούν τα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, το Koper (Σλοβακία), το CMP (Copenhagen Malmö Port – Δανία) και από το 2011 και το λιμάνι της Costanza (Ρουμανία) (ESPO,2016).



Εικόνα 2.6: Ιδιοκτησία των Φορέων Διαχείρισης των λιμένων της ΕΕ (87% δημόσια ιδιοκτησία – 7% μεικτή δημόσια & ιδιωτική ιδιοκτησία – 6% ιδιωτική ιδιοκτησία)

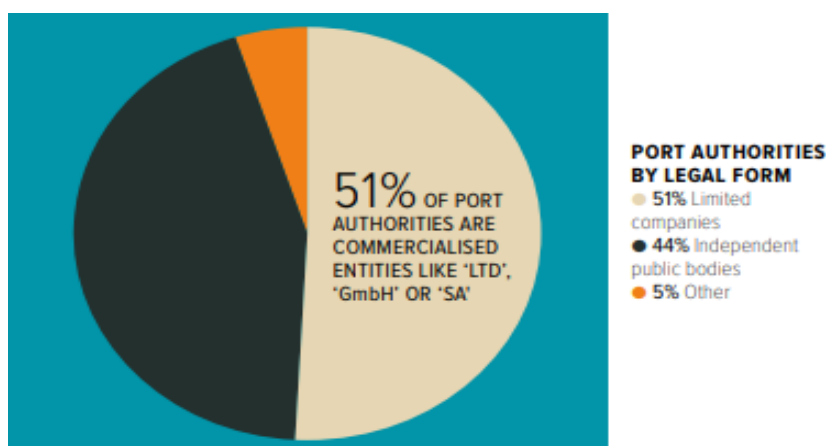
Πηγή: ESPO,2016



Εικόνα 2.7: Δημόσια ιδιοκτησία των Φορέων Διαχείρισης των λιμένων της ΕΕ ανά επίπεδο δημόσιας αρχής

Πηγή: ESPO,2016

Σε σύγκριση με το 2010, οι περισσότεροι φορείς διαχείρισης είναι δομημένες ως ανεξάρτητες εμπορικές οντότητες (Ltd –“Limited Companies - Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης”, SA – “Société Anonyme - Ανώνυμες Εταιρείες”, GmbH “Gesellschaft mit beschränkter Haftung - Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης” κ.λπ.) και λειτουργούν με ένα πιο εμπορικό προσανατολισμό. Το 2016 αντιπροσώπευαν το 56% του συνόλου ενώ το 41% των φορέων διαχείρισης εξακολουθούν να είναι ανεξάρτητοι δημόσιοι οργανισμοί με δική τους νομική υπόσταση και διαφορετικούς βαθμούς λειτουργικής και οικονομικής εξάρτησης από το δημόσια διαχείριση (Εικόνα 2.8). Αυτές οι δύο κύριες κατηγορίες, ενώ λειτουργούν υπό διαφορετικές νομικές μορφές, μπορούν μοιράζονται παρόμοιες αρχές όπως η αυτοχρηματοδότηση, και οι εμπορικές και επιχειρηματικές στρατηγικές για να αυξήσουν το μερίδιο τους στην αγορά και να προσελκύσουν ιδιωτικές επενδύσεις. Μπορεί έχουν επίσης τα ίδια επίπεδα επιρροής από τις δημόσιες αρχές μέσω της συμμετοχής στο διοικητικό συμβούλιο του λιμένα.



Εικόνα 2.8: Κατανομή Φορέων Διαχείρισης των λιμένων της ΕΕ σύμφωνα με τη νομική τους υπόσταση

Πηγή: ESPO, 2016

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι του Άμστερνταμ που από την 1^η Ιουλίου του 2013 απέκτησε επίσημα εταιρική μορφή και ως “ Havenbedrijf Amsterdam NV ” αποτελεί έκτοτε εταιρεία περιορισμένη ευθύνης στην οποία ο δήμος του Άμστερνταμ είναι ο κύριος μέτοχος. Οι Φινλανδικόι λιμένες είναι εταιρείες περιορισμένης ευθύνης από την 1^η Ιανουαρίου του 2015 ενώ από την 1^η Ιανουαρίου του 2016 το λιμάνι της Αμβέρσας μετονομάστηκε σε “ Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht ” , έναν ανεξάρτητο δημόσιο οργανισμό με δική του νομική υπόσταση (ESPO, 2016).

3.1 Η πολιτική των λιμένων στην Ευρώπη

Οι λιμένες έχουν τεράστια σημασία για την Ευρώπη αφού αποτελούν παράγοντα ζωτικής σημασίας για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μεταφορών, την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης, με πολλές θέσεις εργασίας και επενδύσεων.

Στα 22 ναυτικά κράτη της ΕΕ, υπάρχουν 1200 εμπορικοί λιμένες και 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων απασχολούν σήμερα περίπου 110.000 λιμενεργάτες. Στις 3 Μαρτίου του 2017 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Φεβρουαρίου του 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Ο κανονισμός έχει ισχύ από την 20^η μέρα από τη δημοσίευσή του και εφαρμόζεται σε όλους τους 329 λιμένες του Πανευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών όπως απαριθμούνται στο παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 1315/2013.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει καθορίσει 329 βασικούς ευρωπαϊκούς λιμένες οι οποίοι είναι ουσιαστικής σημασίας για την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και την ευρωπαϊκή οικονομία, από αυτούς, οι 104 έχουν αναγνωριστεί ως λιμένες «κεντρικού δικτύου» και οι 225 ως λιμένες «εκτεταμένου δικτύου». Η εξέταση της Επιτροπής εστιάζεται στους εν λόγω 329 λιμένες που σχηματίζουν τη βάση ενός ευρωπαϊκού δικτύου λιμένων με υψηλές επιδόσεις, οι οποίοι διαχειρίζονται το 96% των εμπορευμάτων και το 93% των επιβατών που διέρχονται από τους λιμένες της ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει οριοθετήσει ένα πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων το οποίο συνοψίζεται στα ακόλουθα :

- ❖ Θέσπιση κανονιστικών διατάξεων και η λήψη αποφάσεων από τις λιμενικές αρχές να γίνεται με κανόνες διαφανείς και αντικειμενικούς που θα απαγορεύουν τις διακρίσεις.
- ❖ Οποιαδήποτε επιχείρηση – είτε του δημοσίου είτε του ιδιωτικού τομέα – επιθυμεί να παρέχει λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να έχει ισότιμες ή ίσες ευκαιρίες για να τις πραγματοποιήσει. Αυτό εξασφαλίζεται με τη θέσπιση σαφών κανόνων και διαδικασιών.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Ένωση προβλέπει :

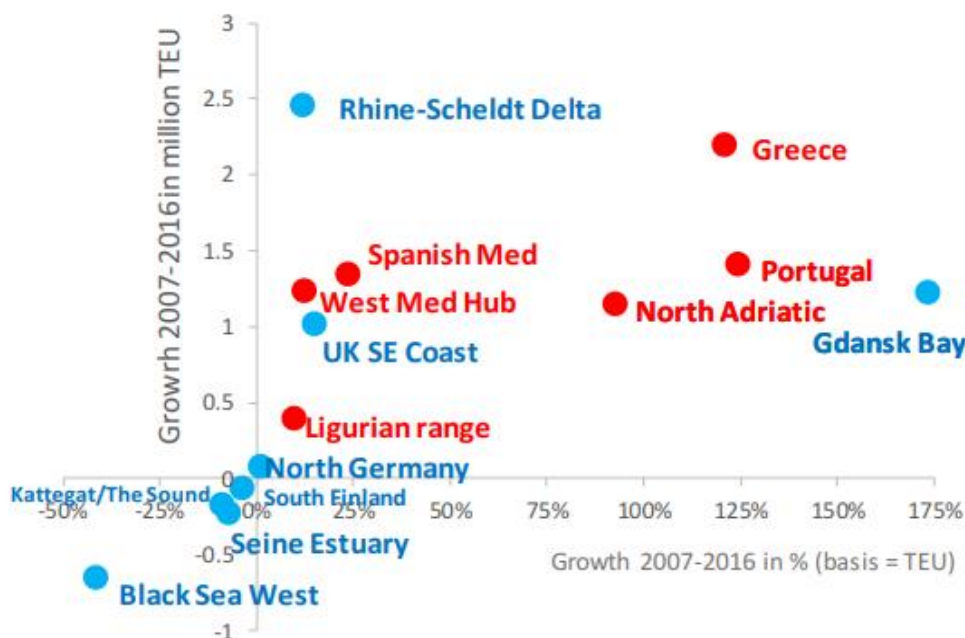
- ✓ Σεβασμό στις Τοπικές ιδιαιτερότητες του Ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος.
- ✓ Αριθμό επιχειρήσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών.
- ✓ Λοιπές απαιτήσεις :

- Η επιχείρηση παροχής λιμενικών υπηρεσιών μπορεί να απασχολεί προσωπικό της επιλογής της
- Επιτρέπεται η αυτοεξυπηρέτηση του χρήστη, η οποία θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ευνοϊκά από τις λιμενικές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την Επιτροπή, ως
- Αυτοεξυπηρέτηση ορίζεται η κατάσταση όπου ένας χρήστης του λιμένα παρέχει για λογαριασμό του μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών.
- Καθιερώνεται το ασυμβίβαστο μεταξύ του διαχειριστή του λιμένα και του παροχέα λιμενικών υπηρεσιών. Εάν ορισμένες λιμενικές αρχές επιθυμούν να διατηρήσουν την ιδιότητα του παροχέα λιμενικών υπηρεσιών, τότε θα πρέπει τα κράτη μέλη να βρουν κάποιον αμερόληπτο κριτή που θα εκτελεί καθήκοντα διαχειριστή.

3.2 Ανταγωνισμός των λιμένων στην Ευρώπη

Η συνολική δυναμικότητα σε TEUs που διακινήθηκαν σε Ευρωπαϊκούς Λιμένες επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση η οποία άρχισε στα τέλη του 2008. Το έτος 2009 έφερε μια πτώση κατά 14% στο λιμενικό σύστημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενώ μερικά λιμάνια κατέγραψαν ακόμη μεγαλύτερες απώλειες (π.χ., το Αμβούργο παρουσίασε πτώση στη διακίνηση φορτίου κατά 28%). Από το 2012, τα ποσοστά ανάπτυξης όσον αφορά τον χειρισμό των εμπορευματοκιβωτίων άρχισαν να παρουσιάζουν μέτρια αύξηση μεταξύ 2,5% και 5% ετησίως, με εξαίρεση το 2015.

Η συνολική δυναμικότητα των εμπορευματοκιβωτίων στην ΕΕ αυξήθηκε κατά 13,9% μεταξύ του προ της κρίσης έτους 2007 και του 2016. Ωστόσο, οι ρυθμοί ανάπτυξης διαφέρουν ανά περιοχή λιμένα.



Εικόνα 3.1: Η γεωγραφική κατανομή της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων κατά την περίοδο 2007-2016

Πηγή: ESPO, European Port Industry Sustainability Report 2017

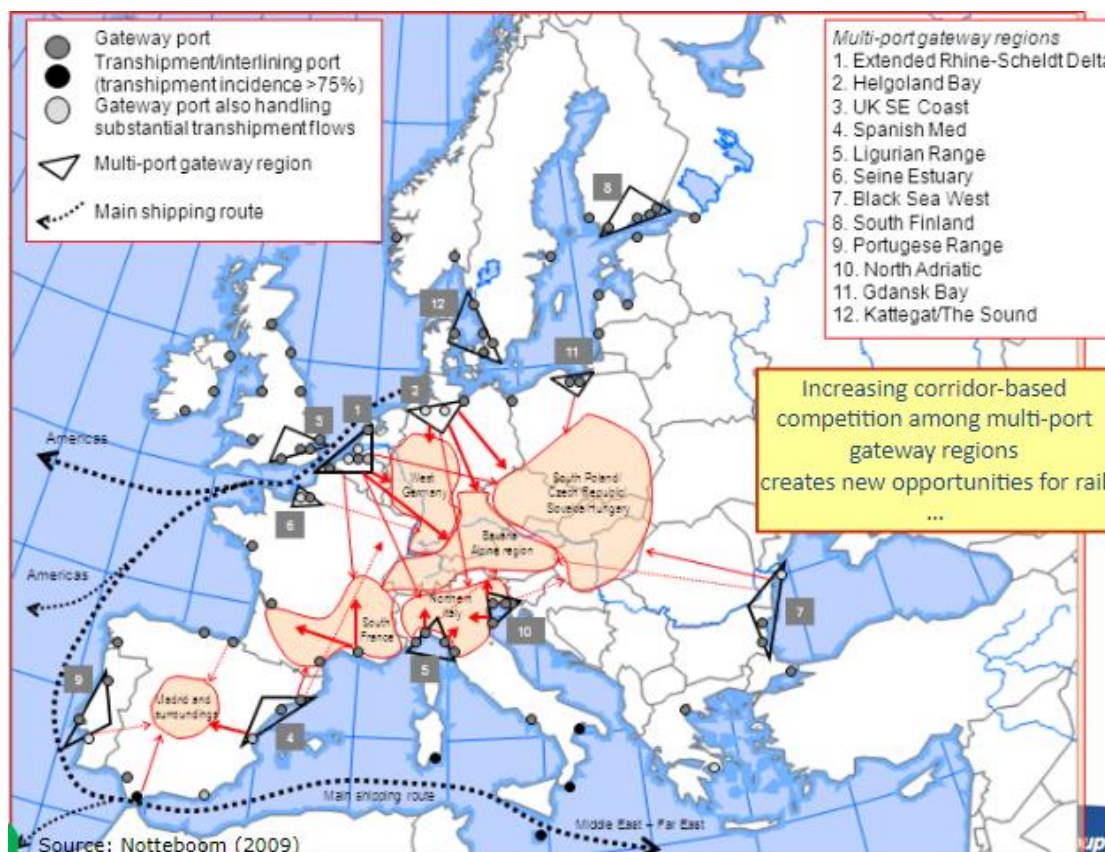
Στο Δέλτα του Ρήνου-Σέλντ (με το Ρότερνταμ, την Αμβέρσα και το Zeebrugge ως κύριους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων) η δυναμικότητα ξεπέρασε τα 24 εκατομμύρια TEUs το 2016. Σε σύγκριση με το 2007, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκε κατά 2,47 εκατομμύρια TEUs ή 11,5%. Το μερίδιο του Δέλτα Ρήνου-Σέλντ στη συνολική διακίνηση εμπορευματοκιβωτίου της ΕΕ παρουσιάζει μέτριες διακυμάνσεις στο εύρος 23-25% από το 2007. Το 2016, το μερίδιό του ανήλθε σε 23,4% σε σύγκριση με 23,9% το 2007. Τα βόρειο-γερμανικά λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων (αρχικά μόνο το Αμβούργο και το Bremerhaven, αλλά από το 2012 επίσης το Wilhelmshaven) κατάφεραν να αυξήσουν το κοινό μερίδιο διακίνησης στην Ευρώπη από 13% στα τέλη της δεκαετίας του 1990 σε 16,5% το 2007. Ωστόσο, η απότομη πτώση του όγκου πωλήσεων το 2009 έφερε το μερίδιο διακίνησης κάτω από το 15%. Μέχρι το 2012 το μερίδιο αυτό ανήλθε στο 15,8%, αλλά στη συνέχεια υποχώρησε σταδιακά στο 14,6% το 2016. Το σύστημα λιμένων της Βόρειας Γερμανίας σημείωσε μικρή άνοδο 0,6% μεταξύ του 2007 και του 2016 για να φτάσει 14,94 εκατομμύρια TEUs το 2016.

Τα λιμάνια της Νότιας Ευρώπης έχουν μια συνεχόμενη αύξηση στη διακίνηση φορτίου στην ΕΕ. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για το ελληνικό λιμενικό σύστημα (αποτέλεσμα της άνοδος του διακινούμενου όγκου του Πειραιά), τα πορτογαλικά λιμάνια (κυρίως οφειλόμενα στην επιτυχία του λιμένα Sines) και στα λιμάνια της Βόρειας Αδριατικής. Πριν από την κρίση, τα ισπανικά λιμάνια (Βαλένθια, Βαρκελώνη, Tarragona, κλπ.) σημείωσαν αύξηση του ευρωπαϊκού μεριδίου από 4% το 1993 σε 6,3% το 2007. Μέχρι το 2016, το μερίδιό αυτό αυξήθηκε περαιτέρω σε 6,9%, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 1,34 εκατ. TEU ή 23,6% σε σύγκριση με το 2007. Οι λιμένες στην Ιταλία αντιπροσωπεύουν το 4,3% του συνολικού όγκου των ευρωπαϊκών λιμένων τα τελευταία χρόνια, μια πτώση σε σύγκριση με το 6-7% κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και της δεκαετίας του 1990. Το σύστημα λιμένων παρουσίασε μέτρια αύξηση 9,8% κατά τη περίοδο 2007-2016.

Την περίοδο 2007-2016, τα λιμάνια της ακτής Βόρειο-ανατολικής ακτής του Ηνωμένου Βασιλείου αύξησαν την δυναμικότητα τους κατά 1 εκατ. TEUs στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό αντιπροσωπεύει αύξηση 14,8%. Με τους λιμένες του Felixstowe και του Southampton να παραμένουν οι κύριοι εκφραστές του συστήματος λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου.

Τα τελευταία δύο χρόνια, τα λιμάνια στον κόλπο του Γκντανσκ είναι μάρτυρες μιας υγιούς ανάπτυξης και μιας αύξησης στο μερίδιο διακίνησης φορτίου στην Ευρώπη (σήμερα 1,9% έναντι 0,8% το 2007 και 0,5% το 2004). Στην περίοδο 2007-2016, η περιφέρεια του λιμανιού του κόλπου του Γκντανσκ αύξησε κατά 1,23 εκατομμύρια TEUs τη δυναμικότητά της

Τέλος το δυτικό τμήμα της περιοχής του λιμανιού της Μαύρης Θάλασσας σημείωσε πτώση περίπου 640.000 TEUs την περίοδο 2007-2016, γεγονός που αντιπροσωπεύει απώλεια διακίνησης περίπου 42%.



Εικόνα 3.2: Γεωγραφική απεικόνιση λιμένων και συμπλεγμάτων λιμένων ανά την Ευρώπη

Πηγή: ESPO, *European Port Industry Sustainability Report 2017*

Το 2017, οι 15 κορυφαίοι λιμένες σημείωσαν αύξηση 4,2%. Το 2015, στους 15 πρώτους λιμένες σημειώθηκε μικρή μείωση της διακίνησης κατά 1,6% σε σύγκριση με το 2014. Το 2016 σημειώθηκε μικρή αύξηση της τάξης του 2,1%. Το έτος 2017 έφερε διψήφια ανάπτυξη για τη Βαρκελώνη, τη Γένοβα, τη Χάβρη, το Ρότερνταμ, τον Πειραιά και το Sines, ενώ οι μεσογειακοί κόμβοι μεταφόρτωσης Gioia Tauro και Algeciras είδαν μια απότομη πτώση στον όγκο των κιβωτίων.

Μόνο λίγες αλλαγές έγιναν στα λιμάνια που ανήκουν στη λίστα των κορυφαίων 15. Οι Βαλένθια και Algeciras αντάλλαξαν θέσεις και η Βαρκελώνη πήδηξε από τη 13η στην 10η θέση. Ο Πειραιάς κέρδισε μία θέση και κατέλαβε την 7η θέση το 2017, ενώ η Gioia Tauro έχασε τις περισσότερες θέσεις. Ο Sines εντάχθηκε στις 15 πρώτες θέσεις μόνο το 2016, γεμίζοντας το σημείο που είχε προηγουμένως καταλάβει το Zeebrugge (1,56 εκατ. TEUs το 2015 και φτάνοντας τα 1,52 εκατ. TEUs το 2017). Το λιμάνι του Γκντανσκ σημείωσε αύξηση 21,6% φθάνοντας τα 1,58 εκατομμύρια TEU το 2017, αλλά δεν το κατέστησε μέσα στη λίστα με τους κορυφαίους 15 λιμένες.

Τα 10 κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη το 2017 (Συνολική διακίνηση ε/κ σε '000 TEU)						
2017	2016	2010	Λιμένας	2017	Μεταβολή 2016/2017	Μεταβολή 2010/2017
Κατάταξη						
1	1	3	Rotterdam (NL)	13.735	10,90% ▲	27,30% ▲
2	2	2	Antwerp (BE)	10.451	4,10% ▲	27,80% ▲
3	3	4	Hamburg (DE)	8.820	-1% ▼	-10,80% ▼
4	4	8	Bremenhaven (DE)	5.537	0,90% ▲	13,20% ▲
5	6	6	Valencia (ES)	4.832	2,10% ▲	58,80% ▲
6	5	.	Algeciras (ES)	4.381	-8% ▼	28,10% ▲
7	8	7	Piraeus (EL)	4.060	10,50% ▲	195,70% ▲
8	7	12	Felixstowe (UK)	3.810	-5,10% ▼	14% ▲
9	9	10	Marsaxlokk (MT)	3.150	2,30% ▲	65,80% ▲
10	13		Barcelona (ES)	2.969	32,70% ▲	13,70% ▲
TOP 10				61.745	4,94% ▲	43,36% ▲
TOP 3				33.006	5,40% ▲	14,40% ▲

Εικόνα 3.3: Τα 10 μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

3.3 Η δυναμική εξέλιξη προς τις συμβάσεις παραχώρησης

Η υιοθέτηση της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων στο εμπόριο από τη δεκαετία του 1960, σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση και τον ολοένα αυξανόμενο όγκο των αγαθών, δε θα μπορούσαν παρά να επηρεάσουν δραστικά τις θαλάσσιες μεταφορές. Συγκεκριμένα, σημειώθηκαν σημαντικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις που αφορούσαν την κατανομή του φορτίου, τα εμπορικά πρότυπα, τους θαλάσσιους δρόμους, τα μεγέθη και το σχεδιασμό των πλοίων, τους εξοπλισμούς διαχείρισης φορτίων και τις τελωνειακές διαδικασίες. Η κυριότερη, ωστόσο υπήρξε στα λιμάνια και στον τρόπο που αυτά διαχειρίζονται και υποδέχονται τα πλοία μεταφοράς των διάφορων φορτίων. Για τη διαχείριση, αυτή, χρειάστηκαν επενδύσεις τόσο στα διάφορα τερματικά διαχείρισης των φορτίων όσο και σε εξειδικευμένο λιμενικό εξοπλισμό. Η ανάγκη για παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών, από άποψη χρόνου και ποιότητας, επηρέασε την οργανωτική δομή της λιμενικής βιομηχανίας, καθώς οι κυβερνήσεις πολλών χωρών αλλά και η ίδια η βιομηχανία, εφάρμοσαν πολιτικές με στόχο τη μεταρρύθμιση στην οργάνωση της παραγωγής λιμενικών υπηρεσιών. Βασικά κίνητρα της μεταρρύθμισης, κατά τους *Trujillo & Nombella (1999)*, υπήρξαν η βελτίωση των επιπέδων αποτελεσματικότητας και των επιδόσεων των λιμένων, όπως και η μείωση του κόστους διαχείρισης και παραγωγής, στο οποίο υποχρεώνονταν τα κράτη προκειμένου να υποστηρίξουν αυτή την ιδιαίτερα ανταγωνιστική βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου. Με τις λιμενικές μεταρρυθμίσεις δίνεται η ελευθερία στις Λιμενικές Αρχές να αναζητήσουν ιδιωτικά κεφάλαια και να απαγκιστρωθούν από το δημόσιο καθεστώς διαχείρισης και λειτουργίας, γεγονός που επέτρεψε στον ιδιωτικό τομέα την όλο και μεγαλύτερη συμμετοχή του στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Κατά τον *Sommer (1999)*, η επικράτηση της αντίληψης προς τη διεύρυνση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια, προέκυψε από δύο κυρίως παράγοντες. Αρχικά στην κατεύθυνση αυτή συνετέλεσε η

τεράστια ανάπτυξη της παγκόσμιας κίνησης Ε/Κ, η οποία με τη σειρά της οδήγησε στην μεγέθυνση των πλοίων και των διαχειριζόμενων όγκων των μεταφερόμενων αγαθών. Όπως περιγράφει ο *Heseler (2000)*, στις νέες αυτές τάσεις, οι χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών, δηλαδή οι μεταφορείς, αντέδρασαν με την άσκηση πίεσης στις Λιμενικές Αρχές. Στόχος των μεταφορέων υπήρξε η βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων λιμενικών υπηρεσιών στο χειρισμό του φορτίου, η μείωση των τελών λιμενικής χρήσης, η επέκταση των εγκαταστάσεων, τόσο ως προς την ανωδομή, όσο και ως προς την υποδομή. Δεύτερος παράγοντας ήταν η επικράτηση λίγων παγκόσμιων «παιχτών» στην αγορά του θαλάσσιου εμπορίου λόγω των οικονομικών κλίμακας που αναπτύχθηκαν στη διακίνηση των εμπορευμάτων και της διάρθρωσης της αγοράς των ναυτιλιακών γραμμών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το σχηματισμό «συμμαχιών» στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίοι απέκτησαν με τη σειρά τους τη δυνατότητα να «κατανέμουν» τις ροές των εμπορευμάτων σε στρατηγικά τοποθετημένα, πλήρως εξοπλισμένα και αποδοτικά λιμάνια. Έτσι, για να παραμείνουν ανταγωνιστικές οι Λιμενικές Αρχές υποχρεώθηκαν να εκμοντερνιστούν και να αναβαθμίσουν τις εγκαταστάσεις τους ώστε να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις των μεγάλων ναυτιλιακών γραμμών. Οι απαιτούμενες επενδύσεις, ωστόσο, υπερέβαιναν τη χρηματοδοτική αλλά και την διοικητική ικανότητα των δημόσιων λιμενικών αρχών. Στα παραπάνω, οι *Beresford et. al (2004)* προσθέτουν και την εισαγωγή συστημάτων πληροφορικής για την υποστήριξη της κίνησης του φορτίου, εντός του τερματικού, προκειμένου να προσφέρουν τις απαιτούμενες υπηρεσίες. Συμπληρωματικά στην αναζήτηση ιδιωτικών κεφαλαίων από μεριάς δημοσίων αρχών λειτούργησε η πολυπλοκότητα των εργασιών ενός τερματικού σταθμού και ταυτόχρονα η αυξημένη αποδοτικότητα που παρουσίαζαν τα τερματικά που λειτουργούσαν υπό ιδιωτικές επιχειρήσεις. Τέλος, κατά τους *Wiegmans et al. (2002)* αξίζει να σημειωθεί ότι η εκμετάλλευση τερματικών σταθμών, έπαψε να θεωρείται πλέον βασική κρατική δραστηριότητα. Οι κυβερνήσεις, πλέον, όσον αφορά το λιμάνι επικεντρώνονται περισσότερο στη δημιουργία θέσεων εργασίας και σε μερικές περιπτώσεις στην εξασφάλιση επαρκούς υποδομής. Κυριότερος στόχος, ωστόσο, υπήρξε η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού, ιδιαίτερα όπως επισημαίνουν, αν ληφθεί υπόψη ότι πλέον η σπουδαιότητα της γεωγραφικής θέσης ενός λιμένα άρχισε να φθίνει συγκριτικά με τη δυνατότητά του να προσφέρει υπηρεσίες όπως οι οδικές ή σιδηροδρομικές συνδέσεις με την ενδοχώρα που συνάδουν στα δίκτυα των προαναφερθέντων «παιχτών». Παρόλα αυτά, οι δυνατότητες των δημόσιων λιμενικών αρχών να επιτύχουν αύξηση της παραγωγικότητας και της αποδοτικότητας στις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις ήταν περιορισμένες. Σε αυτές τις μεταβολές φάνηκε ότι ο Δημόσιος Τομέας παρουσίασε αδυναμία άμεσης και αποτελεσματικής προσαρμογής. Η δοθείσα κατάσταση (*Siemonsma & Uyttendaele, 2012*), επέτρεψε στον ιδιωτικό τομέα να εισέλθει στην λιμενική αγορά ώστε να επενδύσει σε τερματικά και να ανταγωνιστεί σε όρους ποιότητας και τιμής. Ο UNCTAD, σε έκθεσή του αναφορικά με τις μεθόδους ιδιωτικοποίησης των λιμένων, ισχυρίζεται πως το καθεστώς συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα σε ένα λιμάνι μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από μια σειρά εναλλακτικών τρόπων, κυριότεροι εκ των οποίων είναι η χρηματοδοτική εκμίσθωση, η άμεση πώληση παγίων στοιχείων του λιμανιού, η δημιουργία κοινοπραξιών μεταξύ Αρχών - ιδιωτικού τομέα και οι διάφορες παραλλαγές συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες αναλύονται λεπτομερώς σε επόμενο κεφάλαιο της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Παρά τις ποικίλες μορφές που μπορεί να πάρει η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, η επικρατούσα διοικητική δομή ενός λιμένα αποτελείται από μια δημόσια λιμενική αρχή και φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών δραστηριοτήτων, προερχόμενων από ως επί το πλείστον τον ιδιωτικό τομέα, δομώντας ένα λιμάνι Συνεργασίας Δημόσιου – Ιδιωτικού τομέα. Οι συνεργασίες, αυτές, στα λιμάνια εφόσον έχουν διαμορφωθεί σωστά μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του λιμανιού και στην

οικονομική του ευημερία. Η άριστη δομή μιας συνεργασίας προϋποθέτει την άρτια κατανομή τόσο των επενδύσεων και των λειτουργιών όσο και των ευθυνών χρηματοδότησης και κινδύνων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Όπως χαρακτηρίζουν οι *Siemonsma & Uyttendaele (2012)*, η ανάθεση μιας σύμβασης συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα σε ένα λιμάνι είναι πολύ συγκεκριμένη δραστηριότητα, καθώς σε κάθε περίπτωση απαιτείται μια εξατομικευμένη λύση, προσαρμοσμένη στους στόχους της εκάστοτε ΛΑ, τις τοπικές συνθήκες και την εθνική νομοθεσία. Η *Farrell (2012)*, τονίζει από τη μεριά της ότι εκτός της ρύθμισης των επιμέρους συμβάσεων η λιμενική αρχή παραμένει υπεύθυνη του σχεδιασμού, της επέκτασης και της ανάπτυξης του λιμανιού, της παροχής και της διαχείρισης κοινών εγκαταστάσεων, τις επιχειρήσεις κοινής ωφελείας και για την οδική – σιδηροδρομική πρόσβαση.

3.4 Ορισμοί συμβάσεων παραχώρησης για λιμάνια

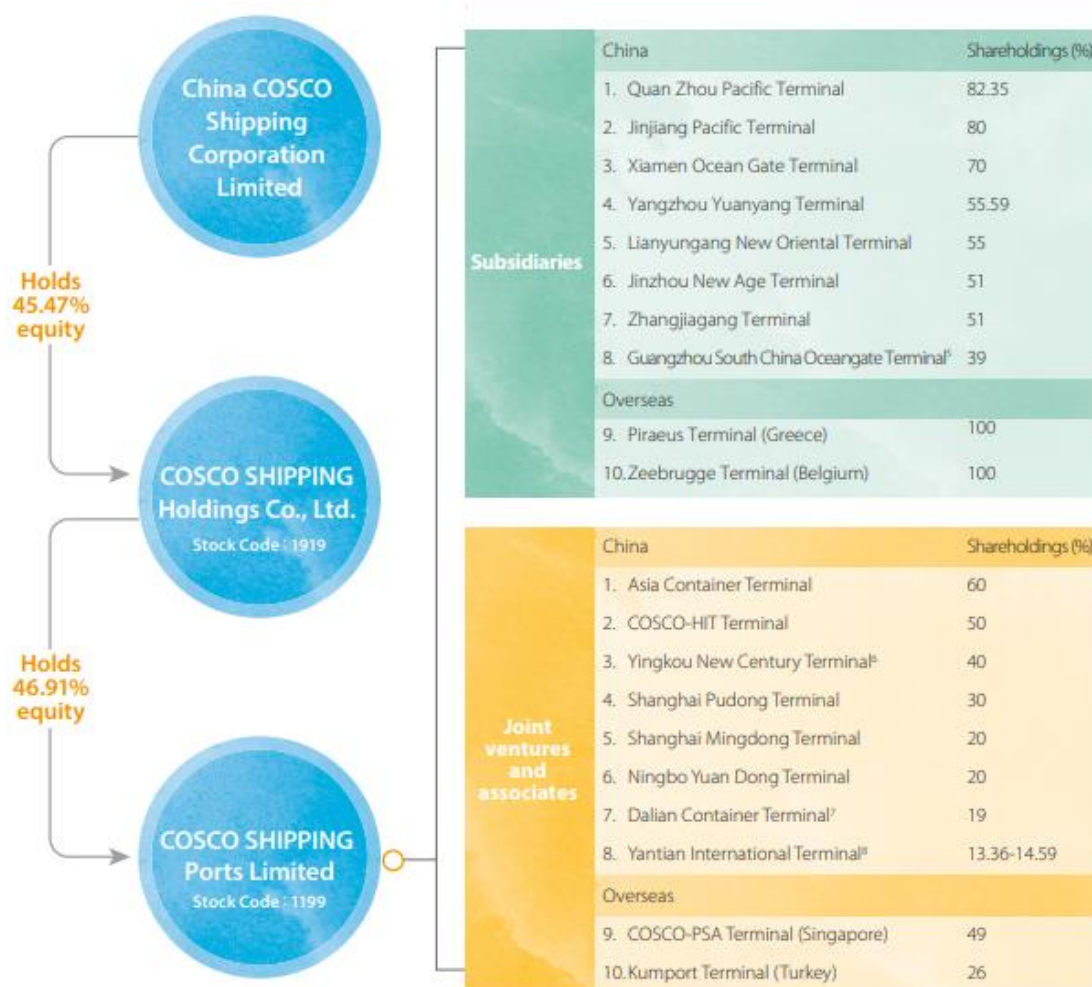
Στο *Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (2004)*, τα μοντέλα παραχώρησης εμπίπτουν στην γενικότερη έννοια των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Η σύμβαση περιλαμβάνει τις διάφορες ρυθμίσεις με τις οποίες ένα ή περισσότερα καθήκοντα ανατίθενται στον φορέα του ιδιωτικού τομέα. Το μοντέλο των παραχωρήσεων χαρακτηρίζεται από την άμεση σχέση μεταξύ του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη: ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα παρέχει μία υπηρεσία στο κοινό στη θέση αλλά και υπό τον έλεγχο του δημοσίου τομέα. Η αμοιβή του ιδιωτικού φορέα προέρχεται από τα τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες της υπηρεσίας και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται από επιδοτήσεις εκ μέρους των δημοσίων αρχών. Ο *Notteboom (2006)*, ορίζει τη σύμβαση παραχώρησης ως τη χορήγηση άδειας από την κυβέρνηση ή τη λιμενική αρχή σε ιδιωτικούς φορείς για την παροχή συγκεκριμένης λιμενικής υπηρεσίας, όπως η διαχείριση ενός τερματικού σταθμού ή άλλες λειτουργίες (π.χ. πλοήγηση και ρυμούλκηση). Ο δημόσιος τομέας εξακολουθεί να είναι ο νόμιμος ιδιοκτήτης του τερματικού σταθμού και είναι γενικά υπεύθυνος για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση και την εκμίσθωσή του. Οι συμβάσεις, αυτές, περιλαμβάνουν την αποκλειστική παραχώρηση συγκεκριμένης τοποθεσίας για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στην ανάδοχο εταιρεία, η οποία στη συνέχεια θα παρέχει ή θα αναπτύξει περαιτέρω μια λιμενική υπηρεσία. Οι δημόσιες λιμενικές αρχές χαράζουν ένα ρυθμιστικό σχέδιο για την ανάπτυξη του λιμανιού, στο οποίο παρουσιάζεται λεπτομερώς η διάρθρωσή του, όπως οι κυματοθραύστες και οι περιοχές τερματικών σταθμών. Επιπλέον επενδύουν σε γενικές λιμενικές υποδομές, όπως η διασύνδεση με οδικά, σιδηροδρομικά δίκτυα κα. Κατά τον *Notteboom (2006)*, οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούν βασικό εργαλείο στη διαχείριση του λιμανιού. Η αυξανόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια οδήγησε ώστε, το καθεστώς των συμβάσεων, να αποτελέσει κοινή πρακτική. Μέσα από την πολιτική των παραχωρήσεων η λιμενική αρχή, διατηρεί τον έλεγχο όσον αφορά την οργάνωση και τη δομή της προσφοράς των λιμενικών υπηρεσιών και ενθαρρύνει τους φορείς παροχής των υπηρεσιών, να βελτιστοποιήσουν τη χρήση των παραγωγικών πόρων. Με τις συμβάσεις παραχώρησης, εκτός από το γεγονός ότι επιτρέπεται στις κυβερνήσεις να διατηρούν την απόλυτη κυριότητα της γης του λιμανιού και την ευθύνη για την παροχή αδειών για λιμενικές και κατασκευαστικές επιχειρήσεις, επιτρέπεται επιπλέον η διασφάλιση των δημοσίων συμφερόντων ενώ ταυτόχρονα, απαλλάσσονται από σημαντικούς λειτουργικούς κινδύνους και οικονομικά βάρη. Οι *Pallis et al. (2008)*, ισχυρίζονται ότι οι συμβάσεις παραχώρησης φέρονται να είναι η επικρατέστερη μέθοδος για συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και στη λειτουργία των τερματικών σταθμών. Οι λιμενικές αρχές χορηγούν τερματικά σε ιδιώτες και αμείβονται για την παραχώρηση από τις εταιρείες μέσω τελών. Η ευθύνη για τις επενδύσεις διαφέρει μεταξύ συμβάσεων παραχώρησης, καθώς αναλόγως τη

σύμβαση η χρηματοδότηση μπορεί να είναι ευθύνη των δημοσίων λιμενικών αρχών ή τους φορέα εκμετάλλευσης. Σε όλες τις περιπτώσεις όμως, η κυβέρνηση εξακολουθεί να καθορίζει τα κύρια χαρακτηριστικά του τερματικού όπως το μέγεθος, η τοποθεσία, και η πρόσβαση σε αυτό. Το μοντέλο και η μέθοδος που θα χρησιμοποιηθούν για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στο τερματικό, την χρηματοδότηση των επενδύσεων, όπως και το διαχωρισμό μεταξύ δημοσίων - ιδιωτικών επενδύσεων, εξαρτώνται από μια σειρά παραγόντων. Οι κυριότεροι παράγοντες, κατά τους *Brooks & Cullinane (2006)* είναι το περιβάλλον, δηλαδή οι πολιτιστικές και πολιτικές συνιστώσες, η νομοθεσία της χώρας, το εθιμοτυπικό της πλάισιο, το επίπεδο της ζήτησης και της προσφοράς των υπηρεσιών του τερματικού, η έκταση του ανταγωνισμού, αλλά και οι στρατηγικές και οι δομές των μοντέλων που ενδεχομένως θα τεθούν σε εφαρμογή. Ο *Baird (2002)* σε έρευνά του διαπιστώνει ότι στη πλειοψηφία των τερματικών σταθμών, ο ιδιωτικός τομέας συμμετέχει μέσω των συμβάσεων παραχώρησης. Σκοπός της παραχώρησης χρήσης είναι να καλυφθεί η ανάγκη της αγοράς για αποτελεσματικά και τεχνολογικά προηγμένα λιμάνια ώστε να επεκταθεί το εμπόριο, να επιτραπεί στο κράτος να αποσυρθεί από τις λιμενικές εργασίες, καθώς και να μειωθεί η συμμετοχή του κρατικού προϋπολογισμού για το λιμάνι. Στο μοντέλο αυτό δίνεται η δυνατότητα στο κράτος να εκμεταλλευτεί ιδιωτικά κεφάλαια για επενδύσεις στα λιμάνια του χωρίς να χάνει τον έλεγχο της λιμενικής βιομηχανίας ή τα δικαιώματα ιδιοκτησίας των λιμενικών εκτάσεων. Όπως παραθέτουν οι *Notteboom et.al (2012)*, εν αντιθέσει με την απλή πώληση στοιχείων από το δημόσιο τομέα στον ιδιωτικό, η πολιτική των παραχωρήσεων επιτρέπει στις Αρχές να διατηρήσουν τον έλεγχο της δομής και της οργάνωσης των υπηρεσιών του λιμανιού. Οι δεξιότητες στη διαχείριση, η εμπειρία, η τεχνογνωσία αλλά και τα διαθέσιμα κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα κατέστησαν την συμμετοχή του στη παροχή λιμενικών υπηρεσιών ιδιαίτερα ελκυστική (*Vaggelas, 2007*). Παράλληλα, με την ανάπτυξη ανοιχτών διαδικασιών παραχώρησης, οι τοπικοί λειτουργοί τερματικών έπαψαν πλέον να βασίζονται στην μέχρι πρόσφατη προστασία που απολάμβαναν από τις λιμενικές Αρχές, ιδιαίτερα τη στιγμή που πλέον έπρεπε να ανταγωνιστούν παγκόσμιους παίχτες από χρηματοοικονομική αλλά και από άποψη τεχνογνωσίας (*Pallis et al., 2008*). Κατά τον *Baird (1999)*, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών έχουν τις απαιτούμενες γνώσεις για την κατασκευή και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων επομένως μπορούν να παράγουν υπηρεσίες προσαρμοσμένες στις υψηλές ανάγκες της αγοράς, αυξάνοντας την αποδοτικότητα του λιμανιού. Ο ίδιος προσθέτει τη δυνατότητα μείωσης του εργατικού δυναμικού των λιμενικών αρχών, καθώς με την ανάθεση των λειτουργιών του τερματικού σε ιδιώτες, η λιμενική αρχή μπορεί να λειτουργήσει με μειωμένα επίπεδα στελέχωσης. Τέλος, οι λιμενικές αρχές πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα άσκησης του απαραίτητου ελέγχου στον ιδιωτικό τομέα για να περιορίζουν φαινόμενα αισχροκέρδειας με την επιβολή ορίων στην αύξηση των τιμών των υπηρεσιών με σκοπό την προστασία της οικονομίας. Γενικότερα, με τη σύμβαση μεταβιβάζονται οι κίνδυνοι για τη χρηματοδότηση, την κατασκευή και τη λειτουργία του τερματικού από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ενώ παράλληλα αξιοποιούνται ιδιωτικοί πόροι προς κοινωνικά και οικονομικά επιθυμητά έργα και προσελκύονται ξένοι επενδυτές, αποδεσμεύοντας πόρους του δημοσίου για άλλα έργα προτεραιότητας (*WorldBank, 2007*). Τα μειονεκτήματα που παρουσιάζει η ανάθεση της λειτουργίας του τερματικού στον ιδιωτικό τομέα, όπως επισημαίνονται στην έρευνα του *Baird (1999)*, είναι η απώλεια του ελέγχου και η ανάγκη για συνεχή κυβερνητική εποπτεία και κανονιστικές ρυθμίσεις. Επιπλέον, τονίζονται οι δυσκολίες που παρουσιάζονται κατά την επιλογή φορέα εκμετάλλευσης, καθώς και η χρονοβόρα διαδικασία για την εξασφάλιση παραχωρήσεων. Άλλα μειονεκτήματα που μπορεί να προκύψουν, είναι τα ανεπαρκή έσοδα για το κράτος, η περίπτωση να βασίζεται η προσφορά της ανάδοχου εταιρείας σε εξωπραγματικές προβλέψεις θέτοντας σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα της σύμβασης, ο

κίνδυνος για ανεπαρκή συντήρηση των εγκαταστάσεων από τον ιδιώτη, η δυσκολία στο συντονισμό δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων και η δυναμική που αναπτύσσεται για αθέμιτο ανταγωνισμό ή προνομιακή μεταχείριση. Πάνω σε αυτά τα μειονεκτήματα η *WorldBank* (2007) ορίζει ότι πρέπει μέσα από την ίδια τη σύμβαση να διασφαλίζεται ότι η ανάδοχος εταιρεία θα παρέχει επαρκείς υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης και ότι τηρούνται τα πρότυπα σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, όπως και ότι τα έργα που αφορούν στη συντήρηση των εγκαταστάσεων του τερματικού θα εκτελούνται κανονικά. Τέλος, πρέπει να διασφαλίζεται ένα λογικό επίπεδο στα λιμενικά τέλη χρήσης ώστε να μη θέτουν σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού.

3.5 Cosco, ένας δυναμικός επενδυτής σε παγκόσμιο επίπεδο

Η COSCO SHIPPING Ports Limited αποτελεί έναν από τους κορυφαίους παγκόσμιους λιμενικούς διαχειριστές έχοντας ισχυρή δραστηριοποίηση στις περιοχές της ηπειρωτικής Κίνας, της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Μέσης Ανατολής, της Ευρώπης και της Μεσογείου. Στις 30 Ιουνίου 2018 η COSCO SHIPPING λειτουργούσε και διαχειριζόταν 274 τερματικούς σταθμούς σε 35 λιμάνια παγκοσμίως, εκ των οποίων οι 184 ήταν τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, με συνολική ετήσια δυναμικότητα περίπου 102 μονάδων εκατ. TEUs. Ο κύριος μέτοχος της COSCO SHIPPING είναι ο COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd. της οποίας η μητρική εταιρεία, CHINA COSCO Shipping Corporation Limited, είναι η μεγαλύτερη ολοκληρωμένη ναυτιλιακή επιχείρηση στον κόσμο. Παράλληλα έχει στην κατοχή της 15 θυγατρικές εταιρείες ενώ συμμετέχει και σε 33 κοινοπραξίες παγκοσμίως. Αποτελεί τον μεγαλύτερο παγκόσμιο τερματικό διαχειριστή εμπορευματοκιβωτίων σε όρους της συνολικής δυναμικότητας κατέχοντας το 12,2% της παγκόσμιας αγοράς ενώ αποτελεί τον 5^ο μεγαλύτερο παγκόσμιο τερματικό διαχειριστή εμπορευματοκιβωτίων σε όρους της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων αντιπροσωπεύοντας το 4,2% της παγκόσμιας αγοράς



Εικόνα 3.4: Ενδεικτική αναφορά σε 20 από τα 35 λιμάνια παγκοσμίως στα οποία δραστηριοποιείται η COSCO SHIPPING Ports Limited

Πηγή: Ετήσια έκθεση βιωσιμότητας της Cosco Shipping Ports Limited -Sustainability Report 2017)

Παρόλο που η COSCO SHIPPING Ports Limited εφαρμόζει μια παγκόσμια επιχειρησιακή στρατηγική στην προσπάθειά της να αυξήσει την κερδοφορία και την παγκόσμια κατάταξη της, η Μεσόγειος αποτελεί ένα χώρο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Υπάρχουν διάφορες χώρες και λιμάνια όπου δραστηριοποιείται ή προτίθεται να επενδύσει. Στην Αίγυπτο, για παράδειγμα, η κινεζική εταιρεία κατέχει μερίδιο 20% στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο κανάλι του Suez στο λιμάνι του Said. Δραστηριοποιείται επίσης στην Τουρκία. Συγκεκριμένα, το 2015 εισήλθε σε κοινοπραξία με δύο κρατικές επιχειρήσεις, τη ναυτιλιακή εταιρεία China Merchants Holdings International και την CIC Capital, για να αγοράσει το 65% της Kumport Terminal στο λιμάνι του Ambarlı. Το Kumport είναι ο τρίτος μεγαλύτερος τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στην Τουρκία, ευρισκόμενο σε στρατηγική θέση στη διασταύρωση στην ευρ-ασιατική περιοχή. Ο τερματικός σταθμός απέχει μόλις 35χλμ. από το Στενό του Βοσπόρου, μια πύλη προς τη Μαύρη Θάλασσα, μέσω της οποίας πρέπει να περάσουν όλες οι θαλάσσιες μεταφορές από εκεί. Η COSCO SHIPPING Ports Limited επενδύει επίσης στο λιμάνι του Vado, που βρίσκεται στη βορειοδυτική Ιταλία στην περιοχή Savona στην ακτή της Λιγουρίας, κοντά στη Γένοβα, το πιο πολυσύχναστο λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων της χώρας. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 2016 απέκτησε το 40% της Vado Holding ενώ σύμφωνα με το δελτίο Τύπου της APM Terminal, η οποία εξακολουθεί να κατέχει μερίδιο 50,1%, η

συμφωνία περιλαμβάνει ένα ενδιαφέρον τόσο για τον υφιστάμενο τερματικό σταθμό του Reefer στο Vado, τη μεγαλύτερη εγκατάσταση ψύξης στη Μεσόγειο, όσο και για το νέο τερματικό σταθμό χωρητικότητας 800.000 TEUs που βρίσκεται υπό κατασκευή. Τέλος, η COSCO SHIPPING Ports Limited δραστηριοποιείται στην Ισπανία. Τον Ιούνιο του 2017 κατέληξε σε συμφωνία για το 51% της Noatum Port, μιας ισπανικής εταιρείας. Η συναλλαγή αυτή περιλαμβάνει τους τερματικούς σταθμούς διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Βαλένθια και του Μπιλμπάο και τερματικούς σταθμούς διαχείρισης ξηρού φορτίου στη Μαδρίτη και στη Σαραγόσα. Η Βαλένθια είναι η κύρια πύλη προς την Ιβηρική Χερσόνησο και το φυσικό λιμάνι της Μαδρίτης, ενώ το Μπιλμπάο είναι ένας από τους μεγαλύτερους και πιο εκσυγχρονισμένους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων στην περιοχή του Ατλαντικού της Νότιας Ευρώπης και αποτελεί ιδανική πύλη για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στην Ιβηρική Χερσόνησο και τη Νοτιοδυτική Γαλλία.

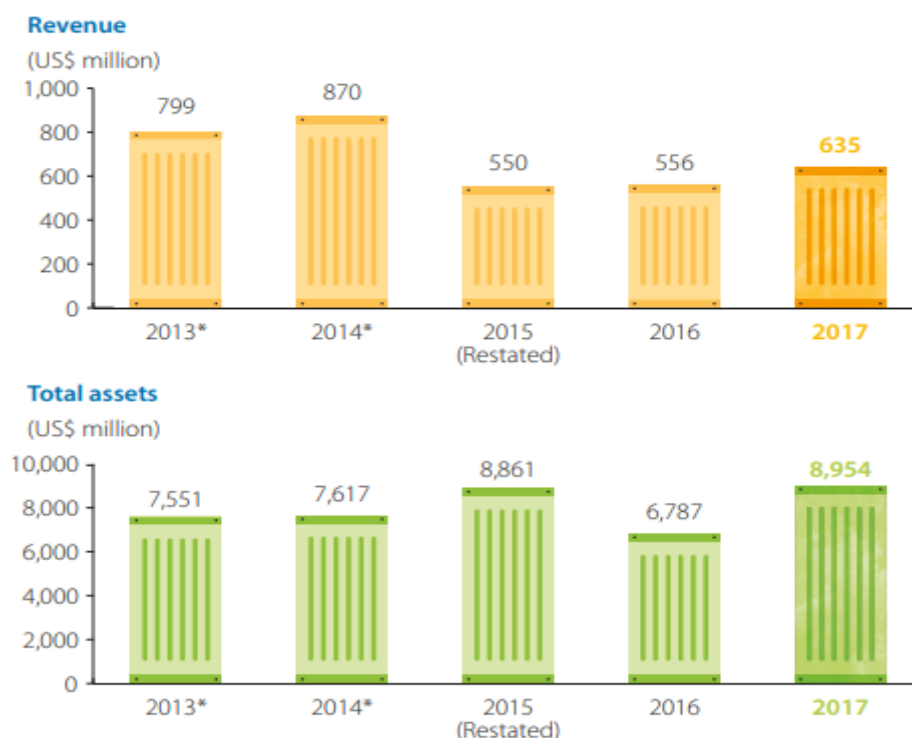


Εικόνα 3.5: Το σύνολο των λιμένων που δραστηριοποιείται η COSCO SHIPPING Ports Limited στην Ισπανία

Πηγή: Ετήσια οικονομική έκθεση της Cosco Shipping Ports Limited (Annual Report 2017- Cosco Shipping Ports Limited

Στο πλαίσιο αυτό η COSCO SHIPPING Ports Limited αναζητά ενεργά επενδυτικές ευκαιρίες με στόχο την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης, την υψηλότερη απόδοση κεφαλαίου και ταχύτερο κέρδος. Θέτοντας το 2016 ως έτος βάσης και για τα επόμενα χρόνια έθεσε ως στόχο να επιτύχει αύξηση κατά 50% στο σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού, αύξηση κατά 60% στα ίδια κεφάλαια της απόδοσης και του διπλού καθαρού κέρδους από τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες έως το 2021.

The Group's Performance Highlights in 2017



Εικόνα 3.6: Το σύνολο των στοιχείων του ενεργητικού και τα έσοδα της COSCO SHIPPING Ports Limited κατά την περίοδο 2013-2017

Πηγή: Ετήσια έκθεση βιωσιμότητας της Cosco Shipping Ports Limited -Sustainability Report 2017

Η κυριαρχία αυτή της COSCO SHIPPING Ports Limited στο παγκόσμιο λιμενικό σύστημα αποτυπώθηκε ήδη από το πρώτο εξάμηνο του 2018 (*Ενδιάμεση οικονομική αξιολόγηση της Cosco Pacific Ports Limited-Interim Report 2018*) όπου τα λιμάνια της COSCO SHIPPING πέτυχαν μια συνολική δυναμικότητα 56,706,600 TEUs δηλαδή 26,5% αυξημένη σε σύγκριση με το πρώτο εξάμηνο 2017 ενώ το μερίδιο της σε εμπορευματοκιβώτια ανήλθε σε 17.966.616 TEUs ,αύξηση κατά 22,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο πέρυσι. Η δυναμικότητα σε χύδην φορτίο για το πρώτο εξάμηνο του 2018 ανήλθε σε 180.799.360 τόνους σημειώνοντας αύξηση κατά 107,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο πέρυσι. Ο όμιλος κατέγραψε κέρδος από τη διαχείριση των τερματικών ύψους 195,360,000 \$ κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους 2018 που αντιστοιχεί σε αύξηση 54,4% σε σύγκριση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2017. Μεγάλο μερίδιο στα κέρδη αυτά οφείλεται στο τερματικό σταθμό διαχείρισης του Πειραιά όπου κατά το πρώτο εξάμηνο του 2018, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ανήλθε σε 2.075.548 TEUs αυξημένη κατά 18,4% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο πέρυσι. Επιπλέον, λόγω της ανατίμησης του ευρώ, το κέρδος που καταγράφηκε από τον τερματικό σταθμό του Πειραιά από τον Ιανουάριο έως τον Ιούνιο του 2018, αυξήθηκε στα 13.640.000 \$ έναντι 10.845.000 \$ (αύξηση κατά 25,8%) της αντίστοιχης περιόδου πέρυσι.

Δημόσιες Συμβάσεις: Συμβάσεις Παραχώρησης & Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα

4.1 Δημόσια Σύμβαση

4.1.1 Ορισμός και Πλαίσιο εφαρμογής

Το 2016 εκδόθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο νόμος που αφορά τις δημόσιες συμβάσεις με τίτλο «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών». Οι διατάξεις του ισχύοντος Ν.4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147/8/8/2016) αποτελούν προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις: α) της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ (L94), όπως διορθώθηκε (L135/24.5.2016), β) της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις προμήθειες φορέων, που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση Οδηγίας 2004/17/ΕΚ και γ) της Οδηγίας 89/665/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21^{ης} Ιουνίου 1989 και της 92/13/ΕΚ του Συμβουλίου της 25^{ης} Φεβρουαρίου 1992, όπως τροποποιήθηκαν με την Οδηγία 2007/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2007 και τα άρθρα 46 και 47 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 και άρθρο 33 παρ. 1 εδάφιο β' της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ και άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ:

- ❖ Ως «δημόσιες συμβάσεις» και ως «συμβάσεις έργων, υπηρεσιών και προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσότερων οικονομικών φορέων και μιας ή ενός ή περισσότερων αναθετουσών αρχών/ αναθετόντων φορέων, αντίστοιχα, και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την προμήθεια αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών,
- ❖ Ως «δημόσιες συμβάσεις έργων» και ως «συμβάσεις έργων» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο, ένα από τα κάτωθι: α) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση εργασιών που αφορούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του Προσαρτήματος Α' και στο Παράρτημα Ι του Προσαρτήματος Β' του παρόντος νόμου, β) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση έργου, γ) την υλοποίηση, με οποιαδήποτε μέσα, έργου ανταποκρινόμενου στις απαιτήσεις που ορίζει η αναθέτουσα αρχή/αναθέτων φορέας που ασκεί αποφασιστική επιρροή στο είδος ή στη μελέτη του έργου
- ❖ Ως «δημόσιες συμβάσεις προμηθειών» και ως «συμβάσεις προμηθειών» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, τη μίσθωση ή τη μίσθωση-πώληση, με ή χωρίς δικαίωμα αγοράς, προϊόντων. Μια σύμβαση προμηθειών μπορεί να περιλαμβάνει, παρεμπιπτόντως, εργασίες τοποθέτησης και εγκατάστασης

- ❖ Ως «**δημόσιες συμβάσεις γενικών υπηρεσιών**» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών, πλην της εκπόνησης μελετών και της παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλευτικών υπηρεσιών, καθώς και εκείνων που έχουν ως αντικείμενο το σχεδιασμό, προγραμματισμό, οργάνωση, διαχείριση, παρακολούθηση, έλεγχο και αξιολόγηση επιχειρησιακών και αναπτυξιακών προγραμμάτων και δράσεων σε όλους τους τομείς της οικονομίας. Στις συμβουλευτικές υπηρεσίες υπάγονται ιδίως οι οικονομικές μελέτες, οι κοινωνικές μελέτες, οι μελέτες οργάνωσης και επιχειρησιακής έρευνας, οι περιβαλλοντικές μελέτες, καθώς και οι μελέτες συστημάτων πληροφορικής

4.2 Σύμβαση Παραχώρησης

4.2.1 Ορισμός και Πλαίσιο εφαρμογής

Το 2016 εκδόθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο νόμος που αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης με τίτλο «Ανάθεση και Εκτέλεση Συμβάσεων Παραχώρησης. Σκοπός του ισχύοντος νόμου είναι η θέσπιση ενιαίου νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων παραχώρησης έργων και υπηρεσιών από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς, η εναρμόνιση με την *Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 «σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης» (ΕΕ L 94/28.3.2015), όπως διορθώθηκε (L140/27.5.2016)*. Οι συμβάσεις παραχώρησης δεν ορίζονται στη συνθήκη της ΕΕ. Ο μόνος σχετικός ορισμός που υπάρχει βρίσκεται στο παράγωγο δίκαιο (κοινοτικές οδηγίες κλπ.) όπου προβλέπεται ένα ειδικό καθεστώς ιδιαίτερα για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων καθώς και μια γενική αναφορά σε ότι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών.

Η έννοια της σύμβασης παραχώρησης ορίζεται κατ' αρχήν από τον κοινοτικό νομοθέτη με βάση την έννοια της δημόσιας σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό:

- ❖ Ως «**σύμβαση παραχώρησης έργων**» ορίζεται η σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση έργων, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής (*N.4413/2016 , άρθρο 2, ΦΕΚ Α' 148/8/8/2016*)
- ❖ Ως «**σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών**» ορίζεται η σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής (*N.4413/2016 , άρθρο 2, ΦΕΚ Α' 148/8/8/2016*)

Από τον ορισμό προκύπτει ότι το κύριο χαρακτηριστικό που διακρίνει την έννοια της σύμβασης παραχώρησης έργων έγκειται στην παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου ως αντάλλαγμα για την κατασκευή του. Το εν λόγω δικαίωμα εκμετάλλευσης μπορεί επίσης να συνοδεύεται από καταβολή αμοιβής. Παράλληλα η έννοια των συμβάσεων παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών οριοθετείται σε σχέση με την έννοια των συμβάσεων έργων ή υπηρεσιών όχι μόνο βάσει του τρόπου αμοιβής αλλά και με αναφορά στον επιχειρηματικό κίνδυνο.

Γενικά αν η σύμβαση αφορά κατά κύριο λόγο την κατασκευή ενός έργου για λογαριασμό της Αναθέτουσας Αρχής, πρόκειται κατά τον κοινοτικό νομοθέτη, για σύμβαση παραχώρησης έργων. Αντιθέτως, μια σύμβαση παραχώρησης που δεν περιλαμβάνει την εκτέλεση έργων παρά

μόνο επικουρικός ή η οποία αφορά αποκλειστικά και μόνο την εκμετάλλευση ενός υπάρχοντος έργου, θεωρείται σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών.

Η ανάθεση σύμβασης παραχώρησης έργων ή υπηρεσιών συνεπάγεται τη μεταβίβαση στον παραχωρησιούχο του λειτουργικού κινδύνου που απορρέει από την εκμετάλλευση των εν λόγω έργων ή υπηρεσιών και ο οποίος συμπεριλαμβάνει κίνδυνο ζήτησης ή προσφοράς ή αμφοτέρως. Ο παραχωρησιούχος θεωρείται ότι αναλαμβάνει τον λειτουργικό κίνδυνο όταν, υπό φυσιολογικές συνθήκες λειτουργίας, δεν υπάρχει εγγύηση για την απόσβεση της επένδυσης ή των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν κατά την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης. Το τμήμα του κινδύνου που μεταβιβάζεται στον παραχωρησιούχο περιλαμβάνει την πραγματική έκθεση στις αστάθμητες συνθήκες της αγοράς, που συνεπάγεται ότι οποιαδήποτε πιθανή εκτιμώμενη απώλεια του παραχωρησιούχου δεν πρέπει να είναι απλώς ονομαστική ή αμελητέα.

Αν η αποπληρωμή της χρηματοδότησης του έργου εξασφαλιζόταν από την Αναθέτουσα Αρχή χωρίς να υπάρχει κανένας αστάθμητος παράγοντας που να συνδέεται με τη διαχείριση του έργου, θα απουσίαζε το στοιχείο του κινδύνου και η σύμβαση θα έπρεπε χαρακτηριστεί ως «σύμβαση δημοσίων έργων» και όχι ως «σύμβαση παραχώρησης».

Επιπλέον, εάν ο Ανάδοχος δέχεται, με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, ή και κατά τη λήξη της, αμοιβή (υπό τη μορφή αποπληρωμής, κάλυψης ζημιών κλπ.) άλλη από εκείνη που συνδέεται με τη διαχείριση, η σύμβαση δεν θα μπορούσε πλέον να χαρακτηριστεί ως σύμβαση παραχώρησης με τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται σε σχέση με τις διατάξεις περί παραβίασης των διατάξεων του κοινοτικού δικαίου.

Στον ορισμό της σύμβασης παραχώρησης εμπίπτουν πάντοτε οι περιπτώσεις στις οποίες η Αναθέτουσα Αρχή καταβάλλει αμοιβή ως αντάλλαγμα για τις πραγματοποιηθείσες εργασίες, εφόσον η εν λόγω αμοιβή δεν εξαφανίζει τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης.

Διευκρινίζοντας ότι το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου μπορεί να συνδυαστεί με καταβολή αμοιβής, ο κοινοτικός νομοθέτης επισημαίνει ότι η αμοιβή του Αναδόχου πρέπει να προέρχεται από την εκμετάλλευση του έργου.

Αποφασιστικός παράγοντας στις συμβάσεις παραχώρησης εξακολουθεί να είναι η παρουσία του κινδύνου εκμετάλλευσης, που συνδέεται με την επένδυση που χρησιμοποιείται ή με τα κεφάλαια που επενδύονται, ιδίως όταν η Αναθέτουσα Αρχή καταβάλλει κάποια αμοιβή. Αυτό ισχύει ως αρχή παρά το ότι στις περισσότερες περιπτώσεις των συμβάσεων παραχώρησης αποτελεί σημαντικό στοιχείο το γεγονός ότι η προέλευση των εσόδων εισπράττεται απευθείας από τους χρήστες (όπως για παράδειγμα στην περίπτωση διοδίων στους αυτοκινητόδρομους).

Στις συμβάσεις παραχώρησης το δικαίωμα εκμετάλλευσης συνοδεύεται από τη μεταβίβαση των αστάθμητων κινδύνων που προκύπτουν από την εν λόγω εκμετάλλευση στον Ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης.

Ο επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ της Αναθέτουσας Αρχής και του Αναδόχου γίνεται κατά περίπτωση, ανάλογα με τις αντίστοιχες ικανότητες τους να διαχειριστούν με τον καλύτερο τρόπο τους εν λόγω κινδύνους.

Εάν οι Αναθέτουσες Αρχές επωμίζονται οι ίδιες τους αστάθμητους κινδύνους που συνδέονται με τη διαχείριση του έργου, αναλαμβάνοντας για παράδειγμα την αποπληρωμή των χρηματοδοτήσεων, το στοιχείο του κινδύνου δεν υπάρχει και ο κοινοτικός νομοθέτης θεωρεί ότι στην περίπτωση αυτή η σύμβαση είναι σύμβαση δημόσιου έργου και όχι σύμβαση παραχώρησης.

Γενικά η ορθή ερμηνευτική προσέγγιση των παραπάνω διατάξεων επιβάλλει, για τον χαρακτηρισμό μιας σύμβασης ως σύμβασης παραχώρησης, να αξιολογείται η διάρκειά της και η είσπραξη ανταλλάγματος από τη λειτουργία του έργου, σε συνδυασμό όμως με την μετάθεση στον ανάδοχο των επενδυτικών κινδύνων και των κινδύνων λειτουργίας, που αν παραμένουν στη σφαίρα ελέγχου της Αναθέτουσας Αρχής, ενδέχεται να υποδηλώνουν κλασσική σύμβαση δημοσίου έργου.

4.2.2 Οι ιδιαιτερότητες της εφαρμογής μίας σύμβασης παραχώρησης

Όπως αναφέρθηκε, εφόσον οι συμβάσεις παραχώρησης απορρέουν από πράξεις των Αναθετουσών Αρχών που έχουν αντικείμενο την άσκηση δραστηριοτήτων οικονομικού χαρακτήρα ή την προμήθεια αγαθών, οι συμβάσεις αυτές υπόκεινται στις σχετικές διατάξεις της συνθήκης καθώς και στις σχετικές αρχές που προκύπτουν από τη νομολογία του Δικαστηρίου στον τομέα αυτό.

Προϋπόθεση εφαρμογής της οδηγίας αποτελεί βεβαίως και το διακρατικό στοιχείο της σύμβασης. Οι αρχές του πρωτογενούς δικαίου και η Οδηγία 2014/23/ΕΕ εφαρμόζονται όταν η σύμβαση παραχώρησης συνδέεται με την εσωτερική αγορά. Τέτοια σύνδεση υφίσταται όταν υπάρχει ενδιαφέρον για τη συμμετοχή στη διαγωνιστική διαδικασία και φορέων εγκατεστημένων σε αλλά κράτη μέλη. Στην πράξη η ανάλυση του στοιχείου αυτού παρουσιάζει σημαντικές δυσχέρειες. Το διασυνοριακό ενδιαφέρον κρίνεται κατά περίπτωση και δεν λαμβάνεται υπόψιν μόνο η οικονομική σημασία της σύμβασης αλλά ιδίως το αντικείμενο της και η γεωγραφική θέση της αναθέτουσας αρχής. Οι κανόνες σύναψης που Θεσπίζει η οδηγία επιβάλλονται σε όλες τις παραχωρήσεις των οποίων η αξία υπερβαίνει τα 5.186.000 εκατ. ευρώ (Άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ)

Οι κανόνες και οι αρχές σύμφωνα με το Άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της είναι: η αρχή της ίσης μεταχείρισης και μη διάκρισης, η αρχή της διαφάνειας, η αρχή της αναλογικότητας, η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, η αρχή της προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, η αρχή της προστασίας των δικαιωμάτων των ιδιωτών, η αρχή της ελευθερίας του ανταγωνισμού και η αρχή της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης.

Οι Αναθέτουσες Αρχές όταν πρόκειται να συνάψουν συμβάσεις παραχώρησης οφείλουν βασικά να τηρούν τις παραπάνω αρχές της συνθήκης. Ειδικότερα:

✓ Η αρχή της ίσης μεταχείρισης και μη διάκρισης

Η εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης στις συμβάσεις παραχώρησης (η οποία, όπως είναι προφανές, είναι δυνατή μόνο όταν η Αναθέτουσα Αρχή διαπραγματεύεται με περισσότερους από έναν οικονομικούς φορείς ως πιθανούς αναδόχους) σημαίνει ότι η Αναθέτουσα Αρχή είναι ελεύθερη να επιλέξει την πλέον κατάλληλη διαδικασία ανάθεσης, ιδίως σε σχέση με τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου έργου και να καθορίσει τις απαιτήσεις τις οποίες πρέπει να πληρούν οι υποψήφιοι καθ' όλη τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της σχετικής διαδικασίας.

Ωστόσο η επιλογή του/των υποψηφίου/ων πρέπει να γίνει με αντικειμενικά κριτήρια και η διαδικασία πρέπει να εξελιχθεί με τήρηση των διαδικαστικών κανόνων και των θεμελιωδών απαιτήσεων που έχουν καθοριστεί από την Αναθέτουσα Αρχή εξ αρχής.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, η Αναθέτουσα Αρχή δεν έχει τη δυνατότητα να καθορίζει τις ανάγκες της με επαρκώς προσδιορισμένους τεχνικούς όρους, ζητά διαφορετικές προσφορές, που ενδέχεται να προτείνουν διαφοροποιημένες λύσεις σε ένα πρόβλημα το οποίο εκφράζεται

με γενικούς όρους. Ωστόσο, σ' αυτές τις περιπτώσεις, για να εξασφαλίζεται ο υγιής και αποτελεσματικός ανταγωνισμός, τα έγγραφα της Αναθέτουσας Αρχής πρέπει να παρουσιάζουν κατά αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις αυτό που ζητείται από τους υποψηφίους και κυρίως τους όρους της προσέγγισης την οποία πρέπει να ακολουθήσουν κατά την κατάρτιση των προσφορών τους.

Με τον τρόπο αυτό, κάθε υποψήφιος γνωρίζει εκ των προτέρων ότι έχει τη δυνατότητα να προβλέψει διαφορετικές τεχνικές λύσεις.

Οι ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής είναι επίσης δυνατόν να καθοριστούν σε συνεργασία με τους οικονομικούς φορείς, με την προϋπόθεση ότι αυτό δεν έχει ως αποτέλεσμα την παρακώλυση του ανταγωνισμού.

✓ **Η αρχή της διαφάνειας**

Η αρχή της διαφάνειας μπορεί να εξασφαλιστεί με κάθε πρόσφορο μέσο, στο οποίο περιλαμβάνεται και η δημοσιότητα, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του κάθε έργου (Project).

Για παράδειγμα η διαφάνεια μπορεί να εξασφαλιστεί, μεταξύ των άλλων, με τη δημοσίευση «Προκήρυξης Σύμβασης Παραχώρησης» ή ανακοίνωσης «προενημέρωσης» στον τύπο, σε εξειδικευμένα έντυπα ή με την ανάρτηση σχετικών ανακοινώσεων.

Οι εν λόγω μορφές δημοσιότητας περιλαμβάνουν γενικά τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για να μπορέσουν οι πιθανοί υποψήφιοι ανάδοχοι να αποφασίσουν αν ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν στη διαδικασία (π.χ. κριτήρια επιλογής και ανάθεσης κ.λπ.). Μεταξύ των πληροφοριών αυτών περιλαμβάνονται το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, καθώς επίσης η φύση και η έκταση των παροχών που αναμένονται από τον ανάδοχο της σύμβασης παραχώρησης.

✓ **Η αρχή της αναλογικότητας**

Κατά την αρχή της αναλογικότητας, κάθε επιλεγόμενο μέτρο πρέπει να είναι συγχρόνως αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.

Η αρχή αυτή, εφαρμοζόμενη στις συμβάσεις παραχώρησης αφήνει στις παραχωρούσες αρχές την ευχέρεια να καθορίζουν, ιδίως, από πλευράς επιδόσεων και τεχνικών προδιαγραφών, τον προς επίτευξη στόχο. Αυτό συνεπάγεται ότι κάθε επιλεγόμενο μέτρο πρέπει να είναι συγχρόνως αναγκαίο και πρόσφορο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.

Έτσι, παραδείγματος χάριν, μια Αναθέτουσα Αρχή δεν έχει το δικαίωμα να απαιτήσει, κατά την επιλογή των υποψηφίων, τεχνικές, επαγγελματικές ή χρηματοοικονομικές ικανότητες δυσανάλογες και υπερβολικές σε σχέση με το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης.

Η αρχή της αναλογικότητας επιβάλλει επίσης την παράλληλη διασφάλιση του ανταγωνισμού και της χρηματοοικονομικής ισορροπίας. Συνεπώς η διάρκεια της παραχώρησης πρέπει να καθοριστεί κατά τρόπον ώστε να μην εμποδίζεται ούτε να περιορίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμό πέραν του ορίου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η απόσβεση των επενδύσεων και η εύλογη αμοιβή των επενδυόμενων κεφαλαίων, διατηρώντας ωστόσο τον κίνδυνο της εκμετάλλευσης για τον ανάδοχο.

✓ Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης

Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης είναι αποτέλεσμα της νομολογίας του Δικαστηρίου. Η έννοιά της αποσαφηνίστηκε σταδιακά βάσει μιας πλούσιας νομολογίας, η οποία αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων, των προσώπων και των υπηρεσιών.

Σύμφωνα με την αρχή αυτή, ένα κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να δέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που παρέχονται από οικονομικούς φορείς άλλων χωρών της Ένωσης, στο μέτρο που τα εν λόγω προϊόντα και υπηρεσίες πληρούν με ισοδύναμο τρόπο τους θεμιτούς στόχους τους οποίους επιδιώκει το κράτος μέλος προορισμού.

Η εφαρμογή αυτής της αρχής στις συμβάσεις παραχώρησης σημαίνει ότι το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται η παροχή υποχρεούται να δεχθεί τις τεχνικές προδιαγραφές, τους ελέγχους, καθώς επίσης και τους τίτλους, τα πιστοποιητικά και προσόντα που απαιτούνται σε άλλο κράτος μέλος, στο μέτρο που αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα με εκείνα τα οποία απαιτούνται από το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιείται η παροχή.

4.2.3 Χρονική Διάρκεια Σύμβασης Παραχώρησης

Σύμφωνα με το Άρθρο 18 της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν περιορισμένη διάρκεια. Η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας υπολογίζει τη διάρκεια της σύμβασης ανάλογα με τα έργα ή τις υπηρεσίες που ζητούνται.

Για τις συμβάσεις παραχώρησης που διαρκούν περισσότερο από πέντε έτη, η μέγιστη διάρκεια της παραχώρησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τον εύλογο χρόνο εντός του οποίου ο παραχωρησιούχος θα μπορούσε να αποσβέσει τις επενδύσεις που πραγματοποίησε για την εκτέλεση των έργων ή την παροχή των υπηρεσιών μαζί με κάποια απόδοση του κεφαλαίου, λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις που απαιτούνται για την επίτευξη των συγκεκριμένων συμβατικών υποχρεώσεων. Οι επενδύσεις που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό περιλαμβάνουν τόσο την αρχική επένδυση όσο και τις επενδύσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης.

Σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία και την εθνική νομοθεσία μεταγραφής για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων ισχύουν - στο πλαίσιο των αρχών της συνθήκης - γενικά - και τα παρακάτω:

- Σε ότι αφορά τη δημοσιότητα, οι Αναθέτουσες Αρχές που επιθυμούν να προσφύγουν σε σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων, γνωστοποιούν την πρόθεσή τους αυτή με σχετική προκήρυξη. Οι προκηρύξεις αυτές δημοσιεύονται στην ΕΕΕΕ (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και στον τύπο.
- Οι προκηρύξεις για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων περιλαμβάνουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα V της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ, και ενδεχομένως, κάθε άλλη πληροφορία που κρίνεται αναγκαία από την Αναθέτουσα Αρχή, χρησιμοποιώντας τα τυποποιημένα έντυπα της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Σε ότι αφορά τις προθεσμίες, στην περίπτωση που οι Αναθέτουσες Αρχές προσφεύγουν στη διαδικασία παραχώρησης δημοσίων έργων, η προθεσμία για την υποβολή των υποψηφιοτήτων για τη σύμβαση παραχώρησης συνήθως δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 52 ημερών από την ημερομηνία αποστολής της προκήρυξης.

4.2.4 Αναθέτουσες Αρχές & Αναθέτοντες Φορείς

Ως «**αναθέτουσες αρχές**» νοούνται το κράτος, οι τοπικές ή περιφερειακές αρχές, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου, οι ενώσεις που απαρτίζονται από μία ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες αρχές, οργανισμούς ή ενώσεις, πλην εκείνων που ασκούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο *Παράρτημα II της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ* και αναθέτουν σύμβαση παραχώρησης για την άσκηση μίας από τις εν λόγω δραστηριότητες.

Οι «περιφερειακές αρχές» περιλαμβάνουν όλες τις αρχές των διοικητικών μονάδων που απαριθμούνται ενδεικτικά στον κατάλογο κοινής ονοματολογίας των εδαφικών στατιστικών μονάδων - NUTS 1 και 2, σύμφωνα με τον *Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1059/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 154)*. Οι «τοπικές αρχές» περιλαμβάνουν όλες τις αρχές των διοικητικών μονάδων που εμπίπτουν στο NUTS 3 και μικρότερες διοικητικές μονάδες, όπως αναφέρεται στον *Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1059/2003*.

Οι «Οργανισμοί δημοσίου δικαίου» είναι οι οργανισμοί που έχουν όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) έχουν συσταθεί για το συγκεκριμένο σκοπό της κάλυψης αναγκών γενικού συμφέροντος, που δεν έχουν βιομηχανικό ή εμπορικό χαρακτήρα,

β) έχουν νομική προσωπικότητα

γ) χρηματοδοτούνται, κατά το μεγαλύτερο μέρος, από τις κρατικές αρχές, τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης ή άλλους οργανισμούς δημοσίου δικαίου, ή η διαχείριση των οποίων υπόκειται σε εποπτεία από τους ανωτέρω οργανισμούς ή αρχές, ή έχουν διοικητικό, διευθυντικό ή εποπτικό συμβούλιο, του οποίου περισσότερο από το ήμισυ των μελών διορίζεται από τις κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, ή από άλλου οργανισμούς δημοσίου δικαίου.

Ως «**αναθέτοντες φορείς**» νοούνται οι φορείς που ασκούν μία από τις δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο *Παράρτημα II της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ* και αναθέτουν σύμβαση παραχώρησης για την άσκηση μίας από τις εν λόγω δραστηριότητες. Πρόκειται συγκεκριμένα για:

α) κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, οργανισμούς δημοσίου δικαίου, ενώσεις που απαρτίζονται από μία ή περισσότερες από τις προαναφερόμενες αρχές ή έναν ή περισσότερους από τους προαναφερόμενους οργανισμούς δημοσίου δικαίου,

β) δημόσιες επιχειρήσεις όπως ορίζονται στην *παράγραφο 3 του άρθρου 4 του Ν.4413/2016*, (*ΦΕΚ Α' 148/8/8/2016*). Ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται κάθε επιχείρηση επί της οποίας οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να ασκούν άμεσα ή έμμεσα δεσπόζουσα επιρροή λόγω κατοχής της κυριότητας της επιχείρησης, χρηματοοικονομικής συμμετοχής ή βάσει των κανόνων που διέπουν την επιχείρηση. Η δεσπόζουσα επιρροή εκ μέρους των αναθετουσών αρχών τεκμαίρεται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις, κατά τις οποίες οι εν λόγω αρχές, άμεσα ή έμμεσα: α) κατέχουν την πλειοψηφία του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης, β) ελέγχουν την πλειοψηφία των ψήφων που συνδέονται με τις μετοχές που εκδίδει η επιχείρηση, γ) μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του διοικητικού, διευθυντικού ή εποπτικού οργάνου της επιχείρησης.

γ) φορείς οι οποίοι δεν εμπίπτουν στις δύο παραπάνω κατηγορίες αλλά λειτουργούν επί τη βάσει ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων τα οποία εκχωρούνται για την άσκηση μίας από τις δραστηριότητες που ορίζονται στο *Παράρτημα II της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ*

4.2.5 Μορφές Συμβάσεων Παραχώρησης

Οι περισσότερο διαδεδομένες μορφές (τύποι/ μέθοδοι) συμβάσεων παραχώρησης που έχουν αναπτυχθεί και δοκιμαστεί σε διεθνές επίπεδο διαφοροποιούνται μεταξύ τους κυρίως από την κατανομή των επιμέρους αντικειμένων και των σχετικών κινδύνων της συνεργασίας μεταξύ των δύο πλευρών αλλά και από το ποιος διατηρεί την κυριότητα των παγίων (Πίνακας 4.1).

B.O.T. (Build-Operate-Transfer)
&
BOOT (Build-Own-Operate-Transfer)
D.B.F.O. (Design - Build - Finance - Operate)
B.T.O. (Build - Transfer - Operate)
B.O.O. (Build - Own - Operate)
B.B.O (Buy - Build - Operate)
L.R.O (Lease - Rehabilitate - Operate)
B.O.L.T (Build - Own - Lease - Transfer)
O.M. (Private Services Contract: Operation and Maintenance)
O.M.M. (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)
D.B.O. (Design - Build - Operate)
D.B.G.O. (Design - Build - Guarantee- Operate)
L.O.O. (Leasing - Own - Operate)
S.D.P. (Service- Delivery- Partnership)
Management Agreement (Σύμβαση Διαχείρισης)
Concession (Παραχώρηση Εκμετάλλευσης)
Divesture (Αυτοεπένδυση)

Πίνακας 4.1: Πλέον διαδεδομένες μορφές Συμβάσεων Παραχώρησης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Ειδικότερα οι μορφές των Συμβάσεων Παραχώρησης αυτών αφορούν:

✓ **B.O.T. (Build – Operate – Transfer) και B.O.O.T. (Build – Own-Operate – Transfer)**

Ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, συντηρεί και λειτουργεί το έργο, με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο. Το έργο ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (περίπτωση B.O.T) ή έχει εκχωρηθεί στον ιδιώτη (περίπτωση B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα ο οποίος μετά την λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης (παραχώρησης), είτε μεταβιβάζει την λειτουργία του (B.O.T) είτε την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στο Δημόσιο. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου. Η διάρκεια της σύμβασης καθορίζεται συνήθως από το ποσό του χρόνου, που ο ανάδοχος χρειάζεται ρεαλιστικά για να ανακτήσει την επένδυσή του μέσω των τελών χρήσης. Ο όρος "Παραχώρηση" καλύπτει τα σχετικά δικαιώματα και τους κινδύνους στη συλλογή αυτών των τελών, καθώς και στην κατασκευή και λειτουργία της εγκατάστασης. Τέτοιες παραχωρήσεις είναι γενικά κατάλληλα για έργα που συνεπάγονται σημαντικές επενδύσεις και λειτουργικό περιεχόμενο. Η μορφή αυτή, θεωρείται ως η πλέον διαδεδομένη των υπολοίπων

✓ **D.B.F.O. (Design-Build-Finance-Operate)**

Ο Ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό, τη κατασκευή, τη λειτουργία και τη χρηματοδότηση του παγίου και επανακτά την αξία των επενδυμένων κεφαλαίων από τις πληρωμές, που καταβάλλει το Δημόσιο για τις υπηρεσίες που παρέχονται κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Στη λήξη της σύμβασης η ιδιοκτησία του παγίου μεταφέρεται στο Δημόσιο. Το μοντέλο DBFO είναι το βασικό μοντέλο συμβάσεων υποδομών και ανάπτυξης παγίων του Δημοσίου όταν οι δυνατότητες παράπλευρης εμπορικής εκμετάλλευσης είναι καταρχήν άγνωστες και ενδεχομένως περιορισμένες.

✓ **B.T.O. (Build-Transfer-Operate)**

Στη μέθοδο B.T.O ο Ιδιώτης σχεδιάζει, χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο. Μετά την αποπεράτωσή του, η ιδιοκτησία του μεταβιβάζεται στο Δημόσιο, το οποίο στην συνέχεια συμφωνεί για τη μίσθωση του έργου στον εν λόγω Ιδιώτη, για προκαθορισμένη χρονική περίοδο. Κατά τη περίοδο αυτή ο ιδιώτης διαχειρίζεται το έργο και εισπράττει τα έσοδα λειτουργίας του.

✓ **B.O.O. (Build-Own-Operate)**

Στην ανάπτυξη της μορφής B.O.O. το Δημόσιο απευθύνεται στον ιδιωτικό τομέα για την υλοποίηση ενός κοινωφελούς έργου. Χορηγεί στον ιδιώτη μακράς διάρκειας άδεια λειτουργίας, ο οποίος καθίσταται υπεύθυνος για την χρηματοδότηση, το σχεδιασμό, την ανέγερση και την λειτουργία του έργου. Στη συγκεκριμένη μορφή Σύμπραξης, ο ιδιώτης έχει την ιδιοκτησία του έργου, ενώ το Δημόσιο προσδιορίζει σαφώς τις προδιαγραφές λειτουργίας που αφορούν στις προσφερόμενες υπηρεσίες, τους κανόνες ασφάλειας και το ανώτατο επίπεδο τυχόν τελών χρήσης του έργου. (π.χ. διόδια)

✓ **B.B.O. (Buy-Build -Operate)**

Στο πλαίσιο προσέλκυσης επιχειρηματικών κεφαλαίων, το Δημόσιο πουλάει υφιστάμενες εγκαταστάσεις κοινής ωφέλειας σε ιδιώτες, με σκοπό την υλοποίηση πρόσθετων επενδύσεων (ανακαίνιση-επέκταση) σε αυτές, ώστε να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση των κατασκευαστικών και διοικητικών δεξιοτήτων των ιδιωτών, η μείωση των κινδύνων που απορρέουν από την ιδιοκτησία και λειτουργία του έργου και η ανάδειξη της σημαντικής

οικονομικής αξίας των υφισταμένων έργων υποδομής. Έκτοτε, ο ιδιώτης λειτουργεί τις εν λόγω εγκαταστάσεις ως ένα εποπτευόμενο από το κράτος κερδοφόρο κοινωφελές έργο.

✓ **L.R.O. (Lease-Rehabilitate-Operate)**

Στη μορφή L.R.O. ο ιδιώτης ενοικιάζει υφιστάμενες εγκαταστάσεις από το Δημόσιο, επενδύει ίδια κεφάλαια για τον εκσυγχρονισμό τους ή την επέκτασή τους και στην συνέχεια αναλαμβάνει τη λειτουργία και εκμετάλλευσή τους για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, στο πλαίσιο σύμβασης με το Δημόσιο, το οποίο είναι ιδιοκτήτης του έργου.

✓ **B.O.L.T. (Build-Own-Lease-Transfer)**

Με την μέθοδο B.O.L.T. ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει το έργο, το οποίο στη συνέχεια μισθώνει με τη μορφή leasing στο Δημόσιο. Το Δημόσιο από πλευράς του καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία του έργου στην κυριότητά του. Στο τέλος της περιόδου αυτής το Δημόσιο είναι πλέον ο ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων, ή τις αγοράζει με τίμημα, που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά την διάρκεια της περιόδου μίσθωσης, τη λειτουργία των εγκαταστάσεων αναλαμβάνει είτε το Δημόσιο είτε ο ιδιώτης.

✓ **O.M. (Private Services Contract: Operation and Maintenance)**

Με την σύναψη μιας O.M. σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη τη λειτουργία και συντήρηση ενός έργου, του οποίου όμως διατηρεί την ιδιοκτησία και τη διοίκηση.

✓ **O.M.M. (Private Services Contract: Operation, Maintenance and Management)**

Πρόκειται για σύναψη σύμβασης παροχής «ολοκληρωμένων» υπηρεσιών με την οποία το Δημόσιο αναθέτει σε ιδιώτη την λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου, διατηρώντας την ιδιοκτησία του

✓ **D.B.O. (Design-Build-Operate)**

Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει το σχεδιασμό και την κατασκευή του παγίου, το οποίο ωστόσο πρέπει να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές, που τίθενται από το Δημόσιο (όπως αυτές περιλαμβάνονται και περιγράφονται αναλυτικά στις συμβάσεις μελέτης και κατασκευής). Επίσης ο Ιδιωτικός φορέας είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία και τη συντήρηση του παγίου για μία προκαθορισμένη χρονική περίοδο, στο τέλος της οποίας επιστρέφει η λειτουργία και συντήρηση του παγίου στο Δημόσιο. Η κατασκευή του παγίου χρηματοδοτείται από τον Ιδιωτικό τομέα. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής, το δημόσιο αγοράζει από τον ιδιώτη το πάγιο αποκτώντας την ιδιοκτησία σε μία προσυμφωνημένη τιμή.

✓ **D.B.G.O. (Design-Build-Guarantee-Operate)**

Ακολουθούνται οι προδιαγραφές του Δημοσίου για τον σχεδιασμό και την κατασκευή και ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τη λειτουργία και συντήρηση του παγίου για μία ορισμένο χρόνο, στο πέρας του οποίου το πάγιο επιστρέφει στο Δημόσιο. Η κατασκευή χρηματοδοτείται από το δημόσιο και ο Ιδιωτικός φορέας εγγυάται την ολοκλήρωση της κατασκευής εντός χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού.

✓ **L.O.O. (Leasing-Own-Operate)**

Στη περίπτωση αυτή μισθώνεται ένα πάγιο από το Δημόσιο για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Το πάγιο αυτό μπορεί να χρειάζεται ανακαίνιση ή επέκταση.

✓ **Συνεργασίες παροχής Υπηρεσιών (Service delivery partnership):**

Πρόκειται για παροχή μεμονωμένων υπηρεσιών από τον Ιδιωτικό τομέα που σχετίζονται με μία συγκεκριμένη δραστηριότητα ή διαδικασία, όπως για παράδειγμα η παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών διοίκησης, ή τα ολοκληρωμένα συστήματα παροχής πληροφοριών με κύριο χαρακτηριστικό τη μεταφορά μέρους του κινδύνου στον Ιδιωτικό τομέα, προκαθορισμένες προδιαγραφές και διάρκεια τουλάχιστον 5 έτη. Ο Δημόσιος τομέας παρέχει την κύρια υπηρεσία και ο Ιδιωτικός φορέας παρέχει στο Δημόσιο συγκεκριμένες επιμέρους λειτουργικές υπηρεσίες.

✓ **Σύμβαση Διαχείρισης (Management agreement):**

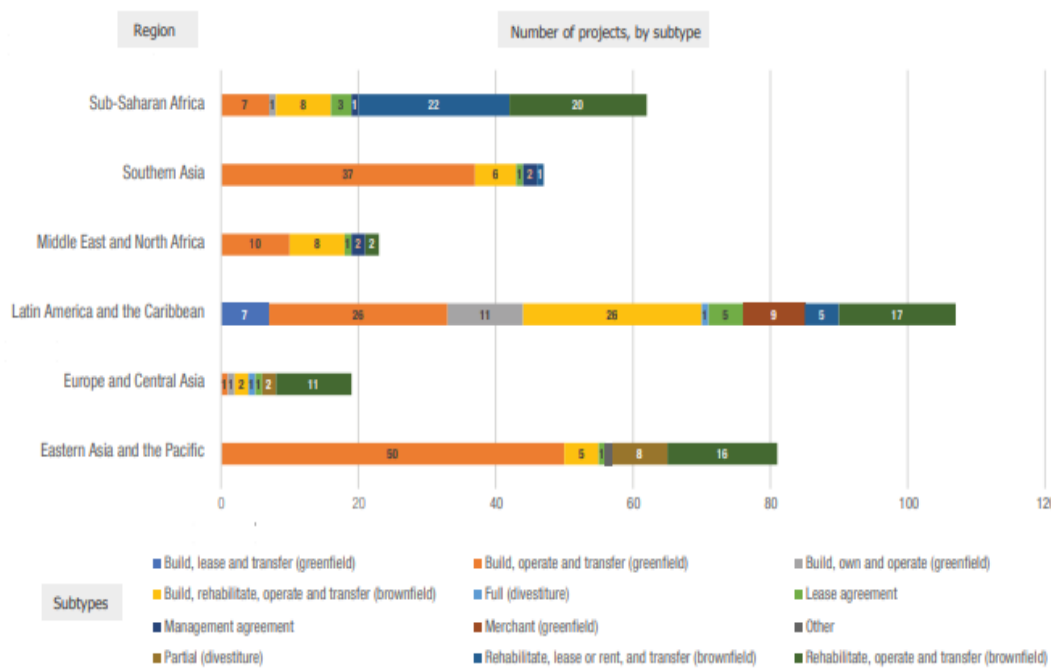
Ο Ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει την ευθύνη παροχής υπηρεσιών λειτουργίας και συντήρησης για λογαριασμό του Δημοσίου, ανεξάρτητος διοικητικά ανεξάρτητα και χωρίς άμεση νομική εξάρτηση από το Δημόσιο. Η αμοιβή αυτή μπορεί να είναι σταθερή ή να συνδέεται με την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων αφού αυτοί θα έχουν καθοριστεί.

Παραχώρηση Εκμετάλλευσης (Concession): Όπως και οι Συμβάσεις DBFO, με τη διαφορά ότι ο Ιδιωτικός φορέας αποπληρώνεται, από την απευθείας χρέωση του τελικού χρήστη ή από τη χρέωση του χρήστη και εν μέρει, αλλά όχι αποκλειστικά, του Δημοσίου. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι η εκχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης των οικονομικών - εμπορικών δυνατοτήτων ενός δημόσιου παγίου ή αγαθού, για μία ορισμένη χρονική περίοδο (20-30 χρόνια συνήθως) αναλαμβάνοντας την πλήρη ευθύνη των τεχνικών, χρηματοοικονομικών και διαχειριστικών εργασιών για την παράδοση των υπηρεσιών υποδομής, μέσω διαδικασιών διαγωνισμών. Η ιδιοκτησία του παγίου παραμένει στο Δημόσιο.

✓ **Αυτοεπένδυση (Divestiture):**

Ο Ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει πλήρως την ευθύνη της λειτουργίας, συντήρησης και επένδυσης, επιπλέον δε και την κυριότητα του παγίου, το 226 οποίο στην συνέχεια μισθώνει το Δημόσιο, προκειμένου να καλύψει τις στεγαστικές του ανάγκες.

Στην κάτωθι φωτογραφία αποτυπώνεται η Ιδιωτική συμμετοχή σε έργα υποδομής λιμένων ανά περιοχή και τύπο σύμπραξης, μεταξύ του 2000 και του 2016 (*World Bank, 2017a*)



Εικόνα 4.2: Ιδιωτική συμμετοχή σε έργα υποδομής λιμένων ανά περιοχή και τύπο σύμπραξης, μεταξύ του 2000 και του 2016

Πηγή: World Bank, 2017a

4.3 Συμπράξεις δημοσίου & ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ)

4.3.1 Ορισμός ΣΔΙΤ

Η Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα / ΣΔΙΤ ή (Public - Private Partnership / PPP) είναι μια δημόσια σύμβαση μακράς διάρκειας (που συνήθως εκτείνεται σε διάρκεια από 15 έως 30 έτη), η οποία συνάπτεται μεταξύ ενός Δημόσιου και ενός Ιδιωτικού Φορέα και αφορά στην κατασκευή έργων υποδομής και στην παροχή υπηρεσιών δημόσιου χαρακτήρα, με συνεχώς διευρυμένη εφαρμογή στην ευρωπαϊκή αγορά, περιλαμβανομένων και των νέων χωρών μελών της ΕΕ.

Η Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα, αφορά σε μορφές συνεργασίας ιδιωτών επενδυτών με τις δημόσιες αρχές, στις οποίες ανήκουν και οι αρχές της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για την εξασφάλιση τμήματος ή του συνόλου εκ της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης και της συντήρησης μιας υποδομής ή την παροχή μιας υπηρεσίας σε τομείς όπου η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς είναι είτε ανέφικτη είτε μη επιθυμητή.

Με βάση τη σύμβαση που συνάπτεται, ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει, να χρηματοδοτήσει το έργο (Project), να το μελετήσει, να το κατασκευάσει και να το λειτουργήσει για τη χρονική περίοδο που έχει συμφωνηθεί στη σχετική σύμβαση. Μετά το πέρας της σύμβασης τη λειτουργία του έργου αναλαμβάνει η δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας έχει συναφθεί η σύμβαση. Η Αναθέτουσα Αρχή του δημόσιου φορέα, καθορίζει το πλαίσιο και τις απαιτήσεις της διαγωνιστικής διαδικασίας (έγγραφο διαγωνισμού) και ο Ιδιωτικός Φορέας αναλαμβάνει τους κινδύνους κατασκευής και λειτουργίας του έργου και αμείβεται κατά τη διάρκεια της φάσης λειτουργίας του έργου, με αντάλλαγμα (χρηματικό ή άλλο) που λαμβάνει είτε από την Αναθέτουσα Αρχή ή από τη δημόσια αρχή για λογαριασμό της οποίας δημοπρατείται το έργο, είτε απευθείας από τους χρήστες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, και από τους δύο (δημόσιο

& χρήστες). Στην περίπτωση που το αντάλλαγμα εισπράττεται από τους χρήστες τον κίνδυνο εκμετάλλευσης αναλαμβάνει ο Ιδιωτικός Φορέας.

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην υλοποίηση έργων και υπηρεσιών γίνεται είτε με τη μορφή συνεργαζόμενου φορέα (partner) για την υλοποίησή τους, είτε με τη μορφή του παρέχοντος υπηρεσίες προς το δημόσιο.

Η βασική διάκριση που μπορεί να γίνει ως προς το συμβατικό περιεχόμενο μιας σύμπραξης είναι η διάκριση σε ανταποδοτικές συμβάσεις, όπου η χρήση της υποδομής /υπηρεσίας επιβαρύνει άμεσα τους χρήστες αυτών και σε μη ανταποδοτικές συμβάσεις, όπου το κόστος χρήσης αναλαμβάνεται από το δημόσιο μέσω τακτικών καταβολών, στη βάση συγκεκριμένων προδιαγραφών ποιότητας και διαθεσιμότητας της υπηρεσίας.

Στόχος των δημόσιων αρχών μέσω των ΣΔΙΤ είναι η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον πολίτη, η εξοικονόμηση πόρων για το δημόσιο και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης για την υλοποίηση πρόσθετων έργων και προγραμμάτων και η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων, εμπειρίας, τεχνογνωσίας και μεθόδων λειτουργίας, του ιδιωτικού τομέα.

Η επιτυχία μιας ΣΔΙΤ στην πράξη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου που θα συμφωνηθεί, καθώς και από την ακρίβεια και σαφήνεια των όρων που θα διέπουν την υλοποίησή της. Κατά συνέπεια, έχει καθοριστική σημασία η σαφής διάκριση των ρόλων, η ακριβής αξιολόγηση και ιδιαίτερα η βέλτιστη κατανομή των κινδύνων μεταξύ των δύο μερών, καθώς και ο σαφής καθορισμός των ευθυνών, που αναλαμβάνει καθένας εξ αυτών. Επιβάλλεται το αντικείμενο συνεργασίας και οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτό να επιμερίζονται μεταξύ των μερών με βάση τη δυνατότητα καθενός εξ αυτών να τις χειριστεί και να τις ελέγξει αποτελεσματικότερα για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των δεξιοτήτων, ικανοτήτων και εμπειριών του.

4.3.2 Μορφές συμπράξεων δημόσιου – ιδιωτικού τομέα

Τα τελευταία 20 χρόνια, σε διεθνές επίπεδο, αναπτύχθηκαν και δοκιμάστηκαν διάφορες συμβατικές μορφές συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτών (Συμβάσεις Σύμπραξης).

Όλες αυτές οι μορφές διατηρούν ένα ελάχιστο κοινό περιεχόμενο:

- ❖ Μακρά διάρκεια έννομης σχέσης.
- ❖ Ολική ή μερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό φορέα, συχνά με πολύπλοκα σχήματα.
- ❖ Ουσιαστικό ρόλο Ιδιωτικών Φορέων που διασφαλίζουν τις οικονομικές παραμέτρους του έργου σε αντιδιαστολή με το ρόλο του δημοσίου που διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον (στόχους, ποιότητα, πολιτική τιμών κλπ.).
- ❖ Κατανομή κινδύνων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών, ώστε οι δεύτεροι να αναλαμβάνουν τη διαχείριση αστάθμητων παραγόντων, που σήμερα στα δημόσια έργα βαρύνουν το δημόσιο.

Στο Πράσινο βιβλίο που εκδόθηκε το 2004 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (*Οδηγία 2004/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004*), διακρίνονται δύο κύριες μορφές συμβάσεων σύμπραξης:

- A. Η “συμβατικού τύπου”, όπου η σύμπραξη δημοσίου και ιδιώτη βασίζεται αποκλειστικά σε συμβατικούς δεσμούς και εφαρμόζει τις σχετικές ευρωπαϊκές οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις. Διακρίνονται στις: «συμβάσεις παραχώρησης» που χαρακτηρίζονται από την άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη, υπό τον έλεγχο του δημόσιου τομέα, με αμοιβή σε τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες και στις συμβάσεις «PFI (Public Finance Initiative)» όπου ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί μια υποδομή για τη δημόσια διοίκηση (πχ ένα σχολείο, ένα νοσοκομείο κλπ.) με αμοιβή της μορφής των τακτικών πληρωμών από το δημόσιο (αμοιβή διαθεσιμότητας). Ο ιδιώτης ενεργεί πάντα για λογαριασμό του δημοσίου, λειτουργεί διοικητικά ανεξάρτητα και δεν έχει άμεση νομική εξάρτηση από το δημόσιο
- B. Η “θεσμοθετημένου τύπου”, στις οποίες υπάρχει συνεργασία δημόσιου και ιδιώτη, στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα (Εταιρία Ειδικού Σκοπού ή SPV) ο οποίος ελέγχεται από κοινού από το Δημόσιο και Ιδιωτικό Τομέα και προκύπτει είτε με την είσοδο του Ιδιώτη σε ένα υπάρχοντα δημόσιο φορέα ή τροποποιείται η μετοχική σύνθεση του δημόσιου φορέα και αναγνωρίζεται η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα σε αυτόν. Ο Ιδιωτικός Τομέας συνεισφέρει κεφάλαια και αναλαμβάνει να κατασκευάσει και να λειτουργήσει τις υποδομές ενώ ο Δημόσιος Τομέας συνεισφέρει είτε με περιουσιακά στοιχεία ή/και με κεφάλαια. Αυτός ο τύπος των ΣΔΙΤ έχει το πλεονέκτημα της της συμμετοχής του δημόσιου φορέα στη διαχείριση και τη διοίκηση των έργων και κατ’ επέκταση στη διατήρηση του δημόσιου ελέγχου.

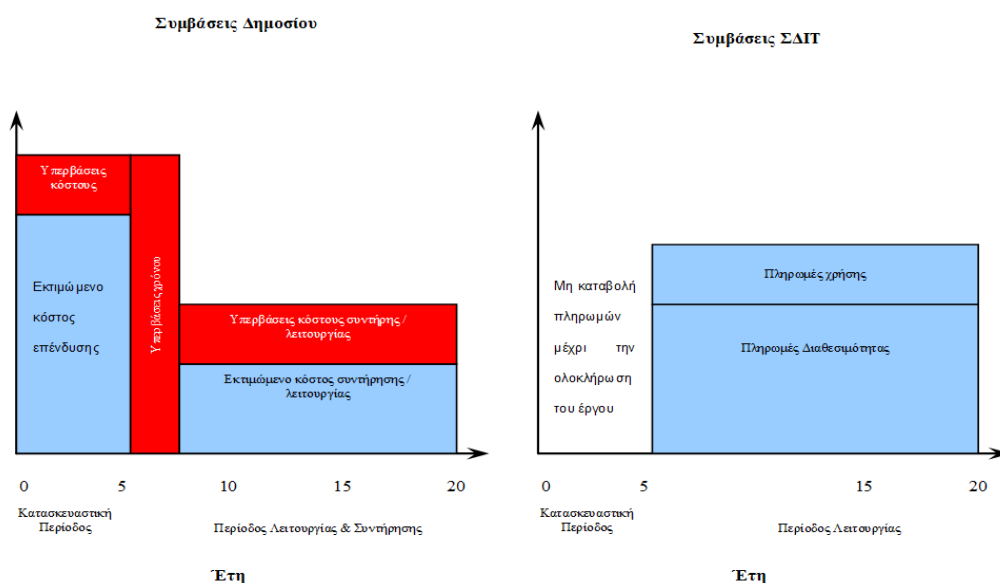
4.3.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από το σύστημα εφαρμογής των συμπράξεων

Τα πλεονεκτήματα για το Δημόσιο από την εφαρμογή ΣΔΙΤ, είναι:

- ❖ Βελτίωση υποδομών και παγίων – Ευελιξία: Οι μορφές αυτές σύμπραξης μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα μπορούν να αναπτυχθούν σε πολλούς βασικούς τομείς υποδομών - δραστηριότητας όπως η ύδρευση, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, οι οδικοί άξονες, οι μεταφορές, τα νοσοκομεία, τα σχολεία, οι φυλακές, η στέγαση γραφείων και υπηρεσιών, τα μουσεία κλπ., καθώς και στους τομείς ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας του. Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις βελτιώνεται η καινοτομία, η ποιότητα και η ποσότητα των παραγόμενων αγαθών / υπηρεσιών / παγίων.
- ❖ Υπηρεσίες υψηλής ποιότητας – Καλύτερη διοίκηση έργου: Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών με μορφή συμβάσεων ΣΔΙΤ, μπορεί να είναι υψηλή σε σχέση με αυτή που λαμβάνεται με τον παραδοσιακό τρόπο, ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού, της καινοτομίας, του κινήτρου της αποδοτικότητας και την προσχεδιασμένη συντήρηση για όλη τη διάρκεια ζωής του έργου.
- ❖ Καινοτομία – Εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος: Η εξειδίκευση και η εμπειρία που διαθέτει ο Ιδιωτικός τομέας σε αντίστοιχα έργα παρέχει τη δυνατότητα για την ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων, μείωσης του κόστους και του χρόνου παράδοσης των έργων, βελτίωσης του λειτουργικού σχεδιασμού, κατασκευής και διαχείρισης των διαδικασιών. Οι διαδικασίες αυτές που θα αναπτυχθούν μπορούν να αποτελέσουν τα πρότυπα για μεταγενέστερα έργα και να εφαρμοστούν αντίστοιχα και σε αυτά.

- ❖ Παροχή υπηρεσιών με συνολικά χαμηλότερο κόστος: Η καθαρή παρούσα αξία του συνολικού κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω συνεργασιών της μορφής ΣΔΙΤ εφόσον το σχήμα και η σύμβαση έχουν δομηθεί και εφαρμοσθεί σωστά κατά κανόνα είναι μικρότερη από το κόστος που επιβαρύνει το Δημόσιο όταν η προμήθεια των αντίστοιχων αγαθών ή υπηρεσιών γίνεται με τον παραδοσιακό τρόπο. Παρότι μπορεί να υπάρξει επιπρόσθετο κόστος για τη χρηματοδότηση του έργου με Ιδιωτικά κεφάλαια, καθώς το κόστος δανεισμού του Ιδιωτικού τομέα είναι συνήθως υψηλότερο από το κόστος δανεισμού του Δημοσίου, το κόστος αυτό μπορεί να αντισταθμιστεί από τις συνέργειες που αναπτύσσονται από το συνδυασμό σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας του έργου από τον ίδιο προμηθευτή. Οι συνέργειες αυτές μπορεί να οδηγήσουν σε μείωση του λειτουργικού κόστους και του κόστους συντήρησης και στη βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών (value for money), με αποτέλεσμα το συνολικό κόστος ανάπτυξης και λειτουργίας του έργου να είναι μικρότερο από αυτό που προκύπτει από το συμβατικό τύπο προμηθειών. Η Ιδιωτική χρηματοδότηση για την κατασκευή του έργου και η μεταφορά της ευθύνης της λειτουργίας στον Ιδιωτικό τομέα έχει συνήθως ως αποτέλεσμα την αποφυγή υπερβάσεων κόστους και την τήρηση του χρονοδιαγράμματος κατασκευής, παράγοντες που δύσκολα ελέγχονται στο συμβατικό τρόπο προμήθειας των αγαθών και των υπηρεσιών.

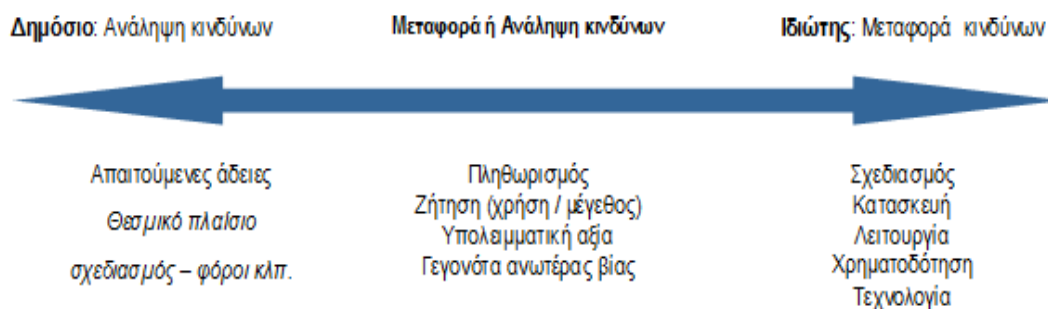
Στο σχήμα 4.7 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι διαφορές συμβάσεων δημοσίων έργων και συμβάσεων ΣΔΙΤ ως προς το χρόνο και το κόστος (*IFS / PWC*).



Σχήμα 4.3: Διαφορές συμβάσεων Δημοσίων έργων και συμβάσεων ΣΔΙΤ ως προς το χρόνο και το κόστος

Πηγή: *IFS / PWC*

- ❖ Μεταφορά κινδύνων: Ο προσδιορισμός των κινδύνων που συνδέονται με το έργο και ο επιμερισμός τους ανάμεσα στο Δημόσιο και τον Ιδιωτικό τομέα με βάση το ποιος μπορεί να χειριστεί και να ελέγξει καλύτερα ποιους κινδύνους, αποτελεί ίσως το πιο σημαντικό όφελος από τις συνεργασίες αυτές. Ο επιμερισμός περιλαμβάνει συνήθως τους ακόλουθους κινδύνους: σχεδιασμού, κατασκευής, λειτουργίας, τεχνολογικών αλλαγών, χρηματοδότησης, αγοράς, νομικούς, κλπ. Στο ακόλουθο σχήμα φαίνεται ο επιμερισμός των κινδύνων μεταξύ του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα.



Σχήμα 4.4: Επιμερισμός κινδύνων μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα

Πηγή: IFS / PWC

- ❖ Βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας των νέων υπηρεσιών: Μέσω του επιμερισμού των κινδύνων στον φορέα εκείνο που μπορεί να τους χειριστεί καλύτερα και με τη σύνδεση των πληρωμών για τις παρεχόμενες υπηρεσίες με την αποδοτικότητα, οι συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούν να αποτελέσουν ένα σαφές κίνητρο για την παράδοση των έργων εντός χρονοδιαγράμματος και χωρίς υπερβάσεις κόστους και τη διασφάλιση της τήρησης των επιθυμητών προδιαγραφών των υπηρεσιών για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Το Δημόσιο καταβάλλει ολόκληρο το ποσό των πληρωμών μόνο όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες καλύπτουν πλήρως το επιθυμητό επίπεδο και τις προδιαγραφές (μηχανισμός πληρωμών). Αντίθετα κατά τις Συμβάσεις του Δημοσίου, η συντήρηση και η λειτουργία του αγαθού εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων του προϋπολογισμού του Δημοσίου για τη συντήρηση και τη λειτουργία του αγαθού και από την αποτελεσματική εφαρμογή σχετικών προγραμμάτων από φορείς που δεν έχουν πάντα την απαιτούμενη υποδομή.
- ❖ Σαφής προσήλωση στον πελάτη / πολίτη: Με την ανάπτυξη συνεργασιών μορφής ΣΔΙΤ, το Δημόσιο σκοπεύει στην ικανοποίηση των αναγκών και των απαιτήσεων του σε σχέση με τις ζητούμενες υπηρεσίες και όχι στη διαχείριση των υφιστάμενων διαδικασιών παροχής υπηρεσιών. Η μετακίνηση του στόχου από τη διαχείριση διαδικασιών στην ποιότητα του παραγόμενου αποτελέσματος αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την προώθηση και ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων και για τη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ Δημοσίου και πολιτών.
- ❖ Διαφοροποίηση υπηρεσιών: Με την ανάπτυξη αυτών των μορφών σύμπραξης επιτυγχάνεται αύξηση του ανταγωνισμού και καθίσταται δυνατή η σύγκριση της ποιότητας και του κόστους παραγωγής των παρεχόμενων υπηρεσιών με αντίστοιχες υπηρεσίες στην αγορά με την θεσμοθέτηση βάσεων σύγκρισης (benchmarking), γεγονός που συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της αποτελεσματικότητας.
- ❖ Χρηματοδότηση - Ανάπτυξη περισσότερων έργων: Με τη χρήση Ιδιωτικών κεφαλαίων για την κατασκευή και την ανάπτυξη έργων μπορεί να επιταχυνθεί το πρόγραμμα ανάπτυξης υποδομών τηρώντας τις Δημόσιες δαπάνες στο προϋπολογισθέν κόστος, χωρίς υπερβάσεις και χωρίς ανάγκη για πρόσθετα κονδύλια.
- ❖ Ευρύτερα οικονομικά οφέλη: Με την ανάπτυξη και ολοκλήρωση ενός σημαντικού αριθμού έργων σε περιόδους όπου υπάρχουν περιορισμοί στους κρατικούς προϋπολογισμούς, η ανάπτυξη συμβάσεων της μορφής ΣΔΙΤ μπορεί να αποτελέσει κίνητρο για τον Ιδιωτικό τομέα να συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης και στην ανάπτυξη της οικονομίας.

- ❖ Τεχνογνωσία: Με την εφαρμογή των μεθόδων αυτών επιτυγχάνεται μεταφορά τεχνογνωσίας στο Δημόσιο τομέα μέσω της συνεργασίας του με τον Ιδιωτικό τομέα. Τα πλεονεκτήματα για τον Ιδιωτικό τομέα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ, είναι: συμμετοχή σε έργα δημοσίου και κοινή «αδιοκτησία» επί των παγίων, ελκυστικά περιθώρια κέρδους και μεγάλης διάρκειας συμβάσεις.

Ενεχόμενα μειονεκτήματα για το Δημόσιο από την εφαρμογή ΣΔΙΤ, είναι:

- ✓ Πολυπλοκότητα υλοποίησης: Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ παρουσιάζουν αυξημένη πολυπλοκότητα στην υλοποίηση τους λόγω των απαραίτητων θεσμικών αλλαγών καθώς και του σύνθετου πλέγματος συμβάσεων που θα πρέπει να προβλέπουν κάθε πιθανό κίνδυνο και την αντιμετώπισή του ώστε να επιτευχθεί ο επιμερισμός των κινδύνων σε εκείνα τα εμπλεκόμενα μέρη που έχουν την δυνατότητα να τους διαχειριστούν.
- ✓ Υψηλά κόστη δόμησης σύμπραξης: Το κόστος που συνδέεται με την ανάπτυξη τέτοιων μορφών σύμπραξης κατά το στάδιο διαμόρφωσης τους, μπορεί λόγω πολυπλοκότητας να είναι αρκετά υψηλότερο από τα αντίστοιχα που προκύπτουν με το συμβατικό τρόπο προμήθειας των παγίων και υπηρεσιών. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι το συνολικό κόστος του έργου θα είναι κατ' ανάγκη υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο προμήθειας έργων.
- ✓ Υψηλότερα κόστη δανεισμού: Το κόστος δανεισμού του Ιδιωτικού φορέα είναι κατά κανόνα υψηλότερο από αυτό του Δημοσίου και δεδομένου ότι ο ιδιωτικός φορέας θα επιδιώξει υψηλό ποσοστό δανεισμού το χρηματοοικονομικό κόστος του έργου ενδέχεται να επιβαρυνθεί. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι το συνολικό κόστος του έργου θα είναι κατ' ανάγκη υψηλότερο σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο προμήθειας έργων.
- ✓ Αναποτελεσματική διαχείριση της σύμβασης: Ενδέχεται να μην υπάρχει η κατάλληλη παρακολούθηση και ο απαιτούμενος έλεγχος της σύμβασης με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται τα επιθυμητά αποτελέσματα (επίπεδο υπηρεσιών, μηχανισμός πληρωμών, ανάληψη κινδύνων κλπ.). Αυτό μπορεί να οφείλεται είτε στην έλλειψη τεχνογνωσίας είτε στην απουσία κατάλληλων διαδικασιών παρακολούθησης.
- ✓ Έλλειψη ανταγωνισμού: Η ύπαρξη ανταγωνισμού σε μια σύμβαση ΣΔΙΤ συμβάλλει στην ανάπτυξη καινοτομικών λύσεων και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας στην παροχή υπηρεσιών. Ωστόσο το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα μπορεί να μην επιτευχθεί όταν δεν υπάρχουν συνθήκες ισχυρού ανταγωνισμού ή όταν ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος ή όταν ο αριθμός των ιδιωτών που μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες αυτές (έχει τις γνώσεις, την ικανότητα, τους πόρους) είναι μικρός.

Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι τα αρκετά από τα μειονεκτήματα των δομών ΣΔΙΤ δύνανται να ελαχιστοποιηθούν με το σωστό σχεδιασμό, διάρθρωση και υλοποίηση του έργου. Για παράδειγμα η αρχική μελέτη βιωσιμότητας θα πρέπει να τεκμηριώνει ότι το συνολικό οικονομικό όφελος από μία τέτοια δομή δύναται να υπερκαλύψει το υψηλότερο κόστος της δόμησης σύμπραξης και της χρηματοδότησης. Επιπλέον απαιτείται σαφής υποστήριξη από την πλευρά της πολιτείας τόσο σε πολιτικό, νομοθετικό όσο και σε θεσμικό επίπεδο.

4.3.4 Βήματα ανάθεσης και υλοποίησης μιας σύμβασης ΣΔΙΤ

Το ακόλουθο σχήμα (Τσαμπούλας 2003), παρουσιάζει τα βήματα μιας τυπικής διαδικασίας ΣΔΙΤ. Η χρονική διάρκεια που απαιτείται για την ολοκλήρωση μιας τέτοιας διαδικασίας από τη στιγμή της πρώτης δημοσίευσης στην ΕΕΕΚ έως και την υπογραφή της σύμβασης κυμαίνεται από 14 – 24 μήνες.



Σχήμα 4.5: Βήματα μιας τυπικής διαδικασίας ΣΔΙΤ

Πηγή: Τσαμπούλας 2003

Συνοψίζοντας σχετικά με την εφαρμογή συμβάσεων ΣΔΙΤ μπορούμε να συμπεράνουμε:

- Η ΣΔΙΤ αποτελεί αξιόπιστη εναλλακτική λύση για την υλοποίηση πλήθους υποδομών του Δημοσίου καθώς και των σχετικών με αυτών υπηρεσιών διαχείρισης και λειτουργίας
- Είναι δυνατή η εξοικονόμηση χρόνου και κόστους

- Η Ιδιωτική χρηματοδότηση μπορεί να είναι πιο ακριβή από τη Δημόσια αλλά σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή μίας ανταγωνιστικής διαδικασίας κατά κανόνα και υπό σωστές προϋποθέσεις επιφέρει σε συνολικό επίπεδο οικονομικότερες λύσεις (κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση)
- Πρέπει να καθοριστεί ή να ενισχυθεί το νομοθετικό και το θεσμικό πλαίσιο
- Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών με την ανάπτυξη μορφών ΣΔΙΤ κατά κανόνα βελτιώνεται ενώ ο Δημόσιος τομέας έχει τη δυνατότητα να καθορίζει και να ελέγχει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Καθώς οι πληρωμές που καταβάλλονται στον Ιδιωτικό τομέα είναι σαφώς συνδεδεμένες με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και την επίτευξη συγκεκριμένου επιπέδου ποιότητας, η επίτευξη των στόχων αποτελεί κίνητρο για τον Ιδιωτικό τομέα να γίνει αποδοτικός, αποτελεσματικός και η ποιότητα που επιτυγχάνεται είναι καλύτερη από αυτή που επιτυγχάνεται με τον παραδοσιακό τρόπο προμηθειών
- Το Δημόσιο διατηρεί τον έλεγχο σε δημόσια αγαθά καθώς μεταβιβάζονται στον Ιδιωτικό τομέα επιλεκτικά κίνδυνοι και ευθύνες σχετικές με την καθημερινή διαχείριση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ωστόσο ο Δημόσιος τομέας σε κάθε περίπτωση διατηρεί στον έλεγχό του τη δυνατότητα επιλογής και επιβολής πολιτικών, προδιαγραφών και ρυθμιστικών παρεμβάσεων

4.3.5 Διαφορές Συμβάσεων Παραχώρησης & ΣΔΙΤ

Ο θεσμός της παραχώρησης εκμετάλλευσης αποτελεί υποσύνολο του εννοιολογικά και πρακτικά ευρύτερου θεσμού των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Οι διαφορές των ΣΔΙΤ και των Συμβάσεων Παραχώρησης είναι κυρίως διαδικαστικές όπως πηγάζουν από το Ν. 3389/2005. Αυτές αφορούν θέματα όπως είναι:

- ❖ η αποπληρωμή του ιδιωτικού φορέα. Στη Σύμβαση Παραχώρησης, ο ιδιώτης αποπληρώνεται κυρίως από το χρήστη του δημόσιου έργου ή υπηρεσίας, ή απολαμβάνει καταβολή αμοιβής με συμπληρωματικό χαρακτήρα από το Δημόσιο. Αυτό αφορά κυρίως περιπτώσεις εξυπηρέτησης κοινωνικού σκοπού, ειδικά τη μείωση του ύψους του ποσού που καλείται να καταβάλει ο πολίτης που χρησιμοποιεί το έργο ή την υπηρεσία
- ❖ η ανάληψη των κινδύνων της διαδικασίας εκμετάλλευσης – αποπληρωμής. Στη Σύμβαση Παραχώρησης, ο ιδιώτης αναλαμβάνει σημαντικό μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση της κατασκευής, τη διαθεσιμότητα, τη ζήτηση, το διαχειριστικό και τεχνικό μέρος έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από τον δημόσιο φορέα ή τους τελικούς χρήστες του έργου
- ❖ το εφαρμοστέο Δίκαιο. Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα διέπονται από το Δίκαιο των Ιδιωτικών Συμβάσεων σε αντίθεση με τις Συμβάσεις Παραχώρησης που θεωρούνται Διοικητικές Συμβάσεις και επομένως οποιαδήποτε διαφορά προκύψει σχετικά με το κύρος, την ερμηνεία και άλλα ζητήματα επιλύεται στα Διοικητικά δικαστήρια
- ❖ στις Συμβάσεις Παραχώρησης ο δημόσιος φορέας συμβάλλεται απευθείας με τους ιδιωτικούς φορείς, ενώ στη ΣΔΙΤ, παρότι ο δημόσιος φορέας συνεργάζεται με τον ιδιωτικό για την υλοποίηση κάποιου έργου, δεν συμβάλλεται μαζί του απευθείας, αλλά μέσω Εταιρειών Ειδικού Σκοπού
- ❖ τα εποπτικά όρια και τις γενικότερες αρμοδιότητες των δημόσιων φορέων. Στις Συμβάσεις Παραχώρησης παρόλο που η ευθύνη παροχής δημοσίων υπηρεσιών ή κατασκευής έργου μετατίθεται στον ιδιώτη, ο δημόσιος φορέας διατηρεί την εποπτική του αρμοδιότητα.

- ❖ σε χρηματοοικονομικό επίπεδο όπου σύμφωνα με το άρθρο 26 του Ν. 3389/2005 απαγορεύεται η διάθεση των περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας Ειδικού Σκοπού σε περίπτωση πτώχευσης, με σκοπό την προστασία των δανειστών που συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στη διαδικασία της Σύμπραξης
- ❖ τις διαδικασίες της εν γένει αδειοδότησης καθώς και τις διαδικασίες διευθέτησης ζητημάτων, που αφορούν σε απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικά ευρήματα κ.ά. όπου στα έργα ΣΔΙΤ χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερη ταχύτητα και ευελιξία

Ιστορική Αναδρομή Λιμένων Πειραιώς & Θεσσαλονίκης

5.1 Ιστορική εξέλιξη λιμένα Πειραιώς

5.1.1 19^{ος} Αιώνας

Η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά διαθέτουν μία κοινή ιστορική πορεία. Η κατά καιρούς ανάπτυξη του λιμένα συνδέθηκε πάντοτε με αντίστοιχες περιόδους ευημερίας και προόδου της πόλης (Χατζημανωλάκης, 2000).

Η νεότερη ιστορία του Πειραιά ξεκινά το 1835 όταν ιδρύεται ο δήμος του Πειραιά με πρώτο δήμαρχο τον Κυριάκο Σερφιώτη. Το 1834 η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα, γεγονός το οποίο αποτελεί την αρχή μίας νέας κίνησης στο λιμάνι ενώ παράλληλα ιδρύεται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά, το οποίο υπάγεται στο Λιμεναρχείο της Ύδρας.

Το 1835 έμποροι από τη Χίο και την Ύδρα εγκαθίστανται στον Πειραιά, ενώ την ίδια εποχή, με Βασιλική Διαταγή της 16.10.1835, επιβάλλεται τέλος 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων. Το επιπλέον ποσό προοριζόταν για την κατασκευή του "μόλου", τη "διόρθωση" του λιμανιού και την αποξήρανση των ελών. Ταυτόχρονα ορίζεται η πρώτη Επιτροπή διοικήσεως του λιμανιού.

Το 1836 ολοκληρώνεται η κατασκευή της οδού Αθηνών - Πειραιώς, η οποία συντελεί στην αύξηση της κίνησης του λιμανιού ενώ ίδιο έτος ιδρύεται Υγειονομείο στον Πειραιά.

Το 1842 λόγω της αντιδράσεως των μεγάλων λιμανιών της εποχής εκείνης, Σύρου, Πατρών και Ναυπλίου, το σχέδιο δήλωσης του Πειραιά ως "ελεύθερο λιμάνι" (λιμήν ατελής) το οποίο κατατέθηκε από την δημοτική αρχή απορρίπτεται. Το 1846 ιδρύεται και το πρώτο ναυπηγείο από τον Αντώνιο Καλούδη.

Το 1848 με νομοθετική ρύθμιση τη διοίκηση του λιμανιού αναλαμβάνει τριμελής "Επιτροπεία". Αυξάνονται τα εισπραττόμενα επί των εμπορευμάτων τέλη και άλλα δικαιώματα. Παράλληλα πραγματοποιούνται τα πρώτα υποτυπώδη λιμενικά έργα όπως εκβαθύνσεις του λιμανιού, πλακοστρώσεις προκυμαίων κλπ.

Το 1850 η κίνηση του λιμανιού ετησίως, ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία καταπλέοντα και αποπλέοντα, ολικής χωρητικότητας 130.000 τόνων και 30.000 επιβατών εκ των οποίων 28.000 εσωτερικού και 2.000 εξωτερικού. Ο Πειραιάς εκείνη την περίοδο αναδεικνύεται σε κύριο κόμβο των θαλάσσιων συγκοινωνιών.

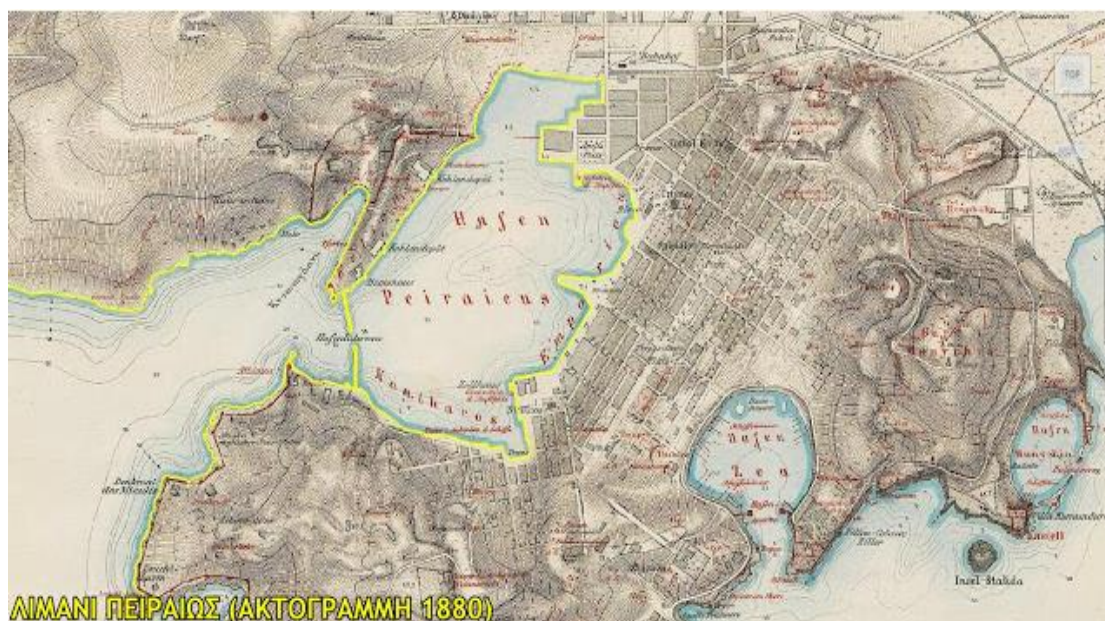
Το 1860 ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη. Στο λιμάνι του Πειραιά είναι νηολογημένα 301 ιστιοφόρα, χωρητικότητας 14.944 τόνων. Το έτος 1861 συγκροτείται η "Εφορευτική Επιτροπεία του λιμένος Πειραιώς" και το λιμάνι τελεί πλέον υπό τον έλεγχο της Δημοτικής Αρχής ενώ παράλληλα στην πόλη αρχίζουν να λειτουργούν τα πρώτα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της εποχής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το πρώτο

υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας το οποίο ιδρύθηκε το 1864 ενώ ήδη από το 1841 είχε ιδρυθεί η αγγλική Εμπορική Τράπεζα.

Το 1868 αρχίζει η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού Αλών ενώ το 1869 πραγματοποιείται η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Παράλληλα ιδρύεται η ναυτασφαλιστική εταιρία "Αρχάγγελος" και ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμων.

Το 1872 αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο και χτίζεται το Χρηματιστήριο του Πειραιά, το επονομαζόμενο "Ρολόι". Σύμφωνα με μετρήσεις εκείνης της εποχής ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται σε 16.000 περίπου κατοίκους. Το 1874 η Εφορευτική Επιτροπή συνάπτει δάνειο 400.000δρχ για την εκτέλεση λιμενικών έργων, ενώ την ίδια περίοδο τα μηχανουργεία στον Πειραιά κατασκευάζουν τις πρώτες ατμομηχανές, δύναμης μέχρι 100 ίππων. Το 1875 αυξάνεται το τέλος επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων υπέρ του λιμανιού ενώ το έτος 1876 πραγματοποιείται η εγκατάσταση του πρώτου γερανού στο λιμάνι.

Την περίοδο 1881-1886, μέσα σε αυτά τα πέντε χρόνια αγοράζεται μεγάλη βυθοκόρος και πραγματοποιούνται οι πρώτες εκβαθύνσεις στο λιμάνι και αξιοποιείται το λιμάνι Άλων. Το 1889 ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται σε 34.527 κατοίκους. Το 1890 η κίνηση στο λιμάνι ανέρχεται στα 2.460 πλοία χωρητικότητας 1.500.000 τόνων περίπου ετησίως. Το 1893 διανοίγεται η διώρυγα της Κορίνθου με συνέπεια της αύξησης της κίνησης του λιμανιού του Πειραιά ενώ στα τέλη του 19ου αιώνα, το 1898 κατασκευάζεται ο πρώτος εξωτερικός μώλος του λιμανιού.



Εικόνα 5.1: Ο Λιμένας Πειραιώς κατά την περίοδο του 1880

Πηγή: Curtius & Kaupert, 1881-1904

5.1.2 20^{ος} Αιώνας

Το 1900 ιδρύεται ο Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς. Το 1904 η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται για το φωτισμό του λιμανιού και συγχρόνως γίνεται διαπλάτυνση της προβλήτας της Τρούμπας. Το 1906 κατασκευάζεται ο δεύτερος εξωτερικός μώλος του λιμανιού και στο λιμάνι εισέρχονται και εξέρχονται 5.350 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.250.000 τόνων. Το 1908 αρχίζει ο εκβραχισμός της υφάλου του προλιμένος ενώ το 1911 με

νόμο συνιστάται νέα Διοίκηση του λιμανιού, η 15μελής "Επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς", στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι ενδιαφερόμενες, για το λιμάνι, τάξεις. Τέλος το 1912 ολοκληρώνεται η κατασκευή των δύο μόνιμων δεξαμενών του λιμανιού.

Το 1930 η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση, με βάση τον νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του "Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς" (Ο.Λ.Π.) Το 1931 ολοκληρώνονται τα νέα κρηπιδώματα του λιμανιού, μήκους 2.748 μέτρων και πέντε μεγάλες αποθήκες, ενώ ο Ο.Λ.Π. αναλαμβάνει την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων. Παράλληλα το 1932 πραγματοποιείται έναρξη λειτουργίας της Ελευθέρως Ζώνης και εγκατάσταση δύο γερανογεφυρών ενώ το 1937 πραγματοποιούνται τα εγκαίνια της Σιταποθήκης (Σιλό) του λιμανιού και των αναρροφητήρων. Η έναρξη του Β' παγκοσμίου πολέμου, το 1939, αρχίζει να επηρεάζει σημαντικά την κίνηση του λιμανιού.

Την περίοδο 1940-1944 όπου η χώρα βρίσκεται σε πόλεμο με τους Ιταλούς και τους Γερμανούς τόσο η πόλη όσο και το λιμάνι του Πειραιά υφίστανται τεράστιες καταστροφές. Πιο συγκεκριμένα το 1941 πραγματοποιείται τρομερή έκρηξη, μέσα στο λιμάνι πλοίου γεμάτου με πολεμοφόδια το οποίο επιφέρει μεγάλες καταστροφές στο λιμάνι και στην πόλη. Οι εχθρικές αεροπορικές επιδρομές προκαλούν την καταστροφή των πρώτων γερανών και η γερμανική στρατιωτική διοίκηση κατοχής εγκαθίσταται στο λιμάνι. Το 1944 οι Γερμανοί, αποχωρώντας, ανατινάσσουν τα κρηπιδώματα και τις εγκαταστάσεις του λιμανιού.

Το 1945 αρχίζουν στο λιμάνι εργασίες εκκαθάρισής του από τα ναυάγια. Το 1946 αγοράζονται 31 γερανοί για τις φορτοεκφορτωτικές εργασίες του λιμανιού. Το 1950 δημοσιεύεται ο Αναγκ. Νόμος 1559 περί Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, ενώ 13 νέοι ηλεκτρικοί γερανοί αρχίζουν να λειτουργούν στο λιμάνι μετά την ολοκλήρωση της συναρμολόγησής τους και φθάνουν 25 περνοφόρα οχήματα ανύψωσης και μεταφοράς εμπορευμάτων στο λιμάνι. Το 1951 για την καλύτερη παρακολούθηση των εργασιών το λιμάνι διαιρείται σε 6 Διαμερίσματα, τα οποία αρχίζουν αμέσως να λειτουργούν. Καταργούνται τα εργολαβικά δικαιώματα επί των πλευρισμένων πλοίων και ανέλαβε ο Ο.Λ.Π. την είσπραξη αυτών, ενώ το ίδιο έτος έγιναν τα εγκαίνια των κατασκευασθέντων με την Αμερικάνικη βοήθεια νέων έργων του λιμανιού. Το 1953 ολοκληρώνεται η επισκευή του κρηπιδώματος I-K του λιμανιού Αλών, καθώς και η μεγάλη προβλήτα του όρμου Δραπετσώνας ενώ το 1955 ολοκληρώνεται η ανοικοδόμηση του κατεστραμμένου από τον βομβαρδισμό λιμενικού Υπόστεγου. Αρχίζουν τα μεγάλα έργα κρηπιδώσεως του ανατολικού τμήματος του λιμανιού. Το 1957 εγκαινιάζονται και παραδίδονται προς εκμετάλλευση οι προβλήτες Καραϊσκάκη και Βασ. Κωνσταντίνου, ως και τα κρηπιδώματα Βασιλειάδη, Νηοδόχης Δημαρχείου και Β. Περιπτέρου.

Το 1962 υλοποιείται η κατασκευή του μόλου της Φρεαττύδας και του λιμενίσκου "Δέλτα" Φαλήρου. Το 1964 έχουμε την ολοκλήρωση της επέκτασης του κτιρίου και της Σιταποθήκης (Σιλό) και την έναρξη της λειτουργίας της Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου. Το 1966 αρχίζει η κατασκευή του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου και παραχωρούνται οι λιμενίσκοι Ζέας - Φρεαττύδας στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ) Το 1967 αρχίζει η λειτουργία των δύο πλωτών Δεξαμενών στο Πέραμα ενώ το 1968 ο Ο.Λ.Π. βρίσκεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το 1975 τίθεται σε λειτουργία η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη. Ένα χρόνο αργότερα, το 1976 εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία και γίνεται αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του Ο.Λ.Π. ενώ οργανώνεται για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση "Ποσειδώνια" στον επιβατικό σταθμό του Ο.Λ.Π. Το 1978 αρχίζει η κατασκευή τραπεζοειδούς - αρχικά - προβλήτας στο Νέο Ικόνιο για τη δημιουργία του νέου μεγάλου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και αποπερατώνοντας τα έργα για την επέκταση του Container

Terminal της Ακτής Βασιλειάδη. Το 1979 αρχίζει η λειτουργία σταθμού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων - ψυγείων δυναμικότητας 240 θέσεων.

Το 1980 έχουμε την προμήθεια δύο νέων γερανογεφυρών για Containers και εγκατάσταση τους στην Ακτή Βασιλειάδη και την προβλήτα I (Ν. Ικονίου). Το 1981 ολοκληρώνεται η μελέτη του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού "Placon Ltd" για το λιμάνι του Πειραιά και το 1982 συγκροτείται το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π. με 14μελή σύνθεση που καταρτίζει το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα. Επίσης, πραγματοποιείται προμήθεια 17 ηλεκτροκίνητων γερανών και τριών ρυμουλκών των 500 HP. Το 1983 λαμβάνονται μέτρα για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης των φορτίων τράνζιτ στο λιμάνι του Πειραιά. Στα πλαίσια της εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Magpol 1973/1978 (Ν.1269/82), ανατίθεται, μετά από δημόσιο διαγωνισμό, σε ναυτιλιακή εταιρία η εκτέλεση των εργασιών περισυλλογής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων, λυμάτων, απορριμμάτων κλπ. Τότε παίρνονται και οι πρώτες αποφάσεις για την μηχανοργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών. Το 1984 πραγματοποιείται αποσυμφόρηση πολλών χώρων του κεντρικού λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Τα αυτοκίνητα TIR μεταφέρονται στο Νέο Ικόνιο. Την ίδια χρονιά δεντροφυτεύεται η περιοχή του Κεντρικού λιμανιού και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραιϊκού τείχους, στην περιοχή Παλατάκι. Επίσης, αξιοποιείται ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός ως εκθεσιακός χώρος, με την οργάνωση διεθνών εκθέσεων. Το 1985 διαμορφώνεται ο εσωτερικός και εξωτερικός χώρος του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου. Παράλληλα το 1986 παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Ακτής Βασιλειάδη ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις. Ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του με 11 νέα οχήματα στοιβασίας και μεταφοράς Containers, 28 περονοφόρα οχήματα, 10 tractors, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα οχήματα κ.ά. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π. ταχύπλου σκάφους. Το 1987 εγκρίνεται από το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π. ,το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο ύψους 9,5 δις δραχμές. Το 1988 δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζομένους του Ο.Λ.Π. στην προβλήτα III. Το Δ.Σ. του Ο.Λ.Π την ίδια περίοδο αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού και ιδρυτή του Οργανισμού. Πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων, μήκους 400 μέτρων και επιφανείας 100.000 τετρ. μέτρων ενώ την ίδια περίοδο εκπονείται Μελέτη κατασκευής σταθμού αυτοκινήτων στο κεντρικό λιμάνι.

Το 1992 πραγματοποιούνται τα εγκαίνια νέου σύγχρονου Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου. Το 1993 ολοκληρώνεται η παράδοση προς εκμετάλλευση της νέας Αποθήκης εκκένωσης Containers, επιφάνειας 20.000 τ.μ. στο Σταθμό "Ελευθέριος Βενιζέλος" ενώ συγχρόνως δημοπρατείται η κατασκευή της δυτικής προβλήτας στον ίδιο Σταθμό, ύψους 12 δις δραχμών και καταρτίζεται το προκαταρκτικό σχέδιο ανάπτυξης του λιμενικού συγκροτήματος του Ο.Λ.Π. για την πενταετία 1993-1997. Κατά την περίοδο 1994-95 υλοποιείται η επέκταση των κρηπιδωμάτων του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Ικονίου και η μεταφορά 2 γερανογεφυρών από το dock3 / Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο. Το 1995-96 συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση με "Σχιστό" και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως, γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π., ΟΣΕ για τη σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού - Θριασίου. Το 1999 με την ψήφιση του νόμου 2688/99 ο Ο.Λ.Π μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π. χρηματοδοτείται

από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους



Εικόνα 5.2: Το λιμάνι του Πειραιά το 1915, στην πρώτη του αεροφωτογραφία

Πηγή: Χατζημανωλάκης, 1989

5.1.3 21^{ος} Αιώνας



Εικόνα 5.3: Σχηματική απεικόνιση Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε

Πηγή: Ο.Λ.Π Α.Ε

Στις 13 Φεβρουαρίου του 2002 υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης (**Σύμβαση του 2002**) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των

γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. Η κύρωση της σύμβαση πραγματοποιήθηκε δυνάμει του *Άρθρου 35 του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.7.2001)*.

Το 2003 πραγματοποιείται η εισαγωγή του Ο.Λ.Π. Α.Ε στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,5% των υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8η Αυγούστου 2003.

Ορισμένες τροποποιήσεις στη **Σύμβαση του 2002** συμπεριλαμβανόμενης της παράτασης της διάρκειας της παραχώρησης κατά 10 έτη εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου δυνάμει κοινής υπουργικής απόφασης στις 19 Νοεμβρίου του 2008 (*ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008*). Οι τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν περιελήφθησαν σε πρόσθετη στη Σύμβαση του 2002 πράξη, που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π Α.Ε στις 18 Νοεμβρίου του 2008 (η **Προσθήκη του 2008**). Στη συνέχεια η Σύμβαση του 2002 όπως τροποποιήθηκε από την Προσθήκη του 2008 (από κοινού η **Υφιστάμενη Σύμβαση Παραχώρησης**) κυρώθηκε δυνάμει των *Άρθρων 1 και 3 του Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008)*

Λίγες μέρες αργότερα στις 25 Νοέμβριου υπογράφεται η σύμβαση παραχώρησης (**Σύμβαση ΣΕΠ του 2008**) των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ (ανατολική πλευρά) του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ μεταξύ αφενός της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.», αφετέρου της Ανώνυμης Εταιρίας Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ» και της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρίας με την επωνυμία «COSCO Pacific Limited». Η σύμβαση προσδιόριζε απαιτούμενες επενδύσεις για την αναβάθμιση της προβλήτας ΙΙ και την κατασκευή της ανατολικής πλευράς της προβλήτας ΙΙΙ και την όμορη σε αυτές περιοχή, καθώς και τη χρήση της όμορης θαλάσσιας ζώνης ελιγμών πλεύρισης, με στόχο τον ασφαλή ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων. Με βάση τη σύμβαση η δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ προσδιορίστηκε κατ' ελάχιστον σε 3.700 χιλ. TEU το 2016 και μετά, ενώ πρόβλεψη υπήρχε και για τη διακίνηση η οποία σε κάθε περίπτωση όφειλε να ξεπερνά το 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν. ΣΕΜΠΟ Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε δυνάμει του *Άρθρου 1 του Ν.3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009)*.

Στις 26 Ιουλίου του 2011 ο Ο.Λ.Π Α.Ε και η Σ.Ε.Π Α.Ε συμφώνησαν να προβούν σε τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (**Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011**) η οποία επίσης κυρώθηκε δυνάμει του *Άρθρου 327 του Ν.4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012)*. Στην τροποποίηση αυτή επικυρώθηκαν τα αποτελέσματα της «φιλικής διευθέτησης» επί ορισμένων διαφορών, οι οποίες προέκυψαν κατά την πρώτη εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και ΣΕΠ. Αναλυτικότερα, η σχετική συμφωνία, αν και δεν μεταβάλλει το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει από 26.7.2011 την παραχώρηση στη ΣΕΠ λιμενικών τελών καθώς και τελών από προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση που αφορούν την προβλήτα ΙΙ.

Στις 30 Αυγούστου του 2013 ο Ο.Λ.Π Α.Ε και η Σ.Ε.Π Α.Ε συμφώνησαν τον διακανονισμό ορισμένων θεμάτων για τα οποία υπήρχε αντιδικία μεταξύ Ο.Λ.Π Α.Ε και Σ.Ε.Π Α.Ε (ο **Διακανονισμός ΣΕΠ**). Ο διακανονισμός ΣΕΠ προβλέπει μεταξύ άλλων την αναστολή των εγγυημένων ανταλλαγμάτων παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε καθώς και επέκταση των λειτουργιών Ο.Λ.Π Α.Ε στο Λιμένα Πειραιά

Σύμφωνα με το Ν.3986/2011 της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ Α' 152/01.07.2011) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημόσιου Α.Ε (ΤΑΙΠΕΔ) απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο συμμετοχής στον ΟΛΠ που αντιστοιχεί σε συμμετοχή στο μετοχικό του κεφάλαιο κατά ποσοστό 74,14%. Δυνάμει απόφασης που ελήφθη στις 5 Μαρτίου του 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση μετοχών του ΟΛΠ (που αντιστοιχούν σε ποσοστό 67% του υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ) μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας διαρθρωμένης σε δύο φάσεις (ή Διαδικασία Αξιοποίησης). Στο πλαίσιο της Διαδικασίας Αξιοποίησης και βάση των διαδικαστικών απαιτήσεων που διέπουν την επιλογή του μελλοντικού πλειοψηφικού μετόχου του ΟΛΠ, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε την «Cosco (Hong Kong) Group Limited» ως προτιμώμενο επενδυτή (ο Προτιμώμενος Επενδυτής). Μετά από ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της Διαδικασίας Αξιοποίησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση με την οποία αποφάνθηκε υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ τη σύναψη σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ή ΣΑΜ) για την πώληση και αγορά συνολικώς 16.750.00 μετοχών εκδόσεως ΟΛΠ προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του. Η προσφορά της «Cosco (Hong Kong) Group Limited» προβλέπει την καταβολή 280,5 εκατ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ στο πρώτο στάδιο της συναλλαγής, ενώ επιπλέον 88 εκατ. ευρώ για την απόκτηση επιπλέον 16% των μετοχών θα καταβληθούν μετά την ολοκλήρωση των συμφωνημένων υποχρεωτικών επενδύσεων, ύψους € 293,8 εκατ. κατά το έτος 2022. Το πρώτο στάδιο μεταβίβασης των μετοχών ολοκληρώθηκε στις 10/8/2016 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016).

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 8/8/2003		ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 10/8/2016	
	Αριθμός Μετοχών	%	Αριθμός Μετοχών	%
Ελληνικό Δημόσιο	18.625.000	74,5		
COSCO SHIPPING (Hong Kong) Co.			12.750.000	51,00
Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου			5.784.440	23,14
Επενδυτικό Κοινό	6.375.000	25,5	6.465.560	25,86
Σύνολο	25.000.000	100,00	25.000.000	100,00

Πίνακας 5.5: Μετοχική σύνθεση Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε

Πηγή: Ο.Α.Π.Α.Ε

5.2 Ιστορική εξέλιξη λιμένα Θεσσαλονίκης

5.2.1 20^{ος} Αιώνας

Η σύγχρονη ιστορία του λιμένος ξεκινά την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα με την επέκταση της προκουμαίας της Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα και τη δημιουργία τμήματος της ανατολικής πλευράς, της σημερινής 1ης προβλήτας. Το έτος 1904 η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρία «Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique» αναλαμβάνει την εκμετάλλευση των λιμενικών εγκαταστάσεων που κατασκεύασε για τα επόμενα 40 χρόνια, έως το 1944.

Σε μικρό χρονικό διάστημα, ολοκληρώνεται η 1η προβλήτα και κατασκευάζεται το κρηπίδωμα μεταξύ της 1ης και 2ης προβλήτας, το ανατολικό κρηπίδωμα του 2ου προβλήτα, τμήμα του σημερινού κυματοθραύστη, σιδηροδρομικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, φωταερίου και υπονόμων καθώς και αποθήκες επί της 1ης προβλήτας. Επίσης αγοράστηκαν οι πρώτοι γερανοί για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα πλοία.

Έως το 1912 ολοκληρώνεται και η κατασκευή του κτιρίου των Τελωνείων, έργο σχεδιασμένο από τον λεβαντίνο αρχιτέκτονα Alexandre Vallaugy και κατασκευασμένο από τον αρχιτέκτονα Ελί Μοδιάνο. Στις 26 Οκτωβρίου 1912 η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της απελευθερώνονται από τον Ελληνικό Στρατό. Με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων (1913) και τον καθορισμό των συνόρων των Βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετούσε μεγάλη έκταση της Βαλκανικής χερσονήσου, περιόρισε την ενδοχώρα του στην Ελληνική επικράτεια (περίπου 80 χλμ. βόρεια της Θεσσαλονίκης).

Το 1914 με το Ν.390/1914 (ΦΕΚ 342Α /17-2-1914) η Ελληνική Κυβέρνηση ιδρύει το ΝΠΔΔ με την ονομασία «Ελευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης», που αναλαμβάνει τη διοίκηση του μεγαλύτερου τμήματος του λιμένος, με κύρια αρμοδιότητα τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά εμπορευμάτων υποκειμένων και διαμετακόμισης, με ίδια μέσα και προσωπικό. Η έναρξη λειτουργίας της πραγματοποιείται το έτος 1925.

Ο χώρος της καταλάμβανε τη μεγαλύτερη έκταση του λιμένος, διαχωρισμένης με περιτείχιση από το υπόλοιπο αποκαλούμενο Ελεύθερο Λιμάνι που καταλάμβανε την 1η προβλήτα. Στον χώρο αυτό όλα τα διακινούμενα, αποταμιευόμενα και φορτοεκφορτωμένα εμπορεύματα κινούνται χωρίς τελωνειακή επίβλεψη και απαλλάσσονται των εισαγωγικών δασμών ή άλλων φόρων πλην των φορτοεκφορτωτικών και αποθηκευτικών δικαιωμάτων.

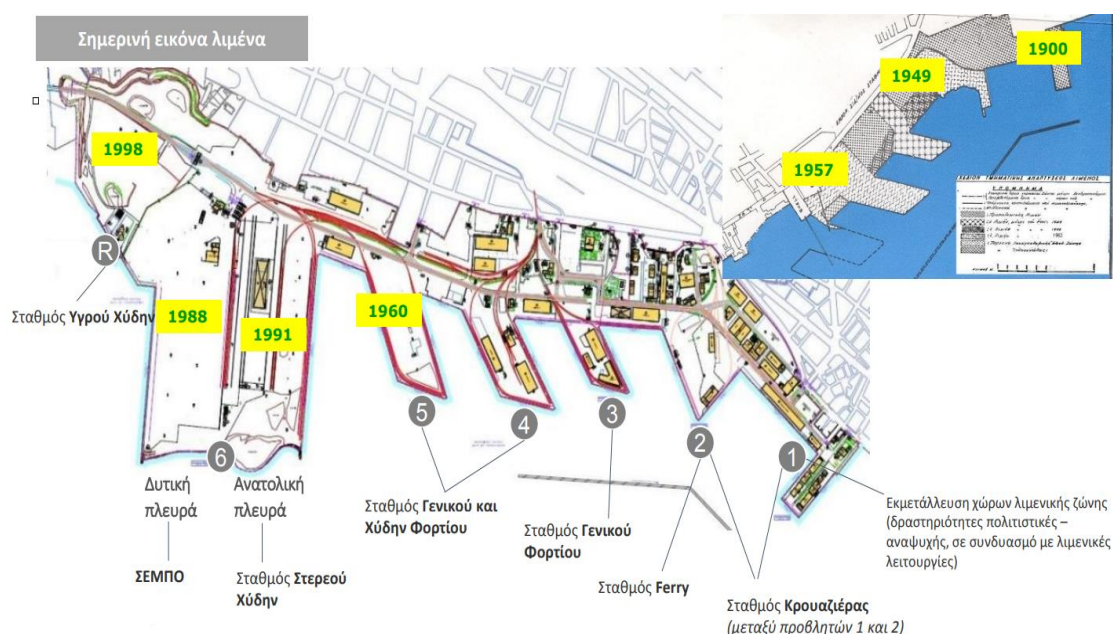
Το 1923 ιδρύεται η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης, για την εξυπηρέτηση του γιουγκοσλαβικού διαμετακομιστικού εμπορίου, που αναλαμβάνει τη Διοίκηση τμήματος του λιμένα Θεσσαλονίκης (προβλήτα 2 και χερσαίος χώρος όπισθεν αυτής), η οποία άρχισε τη λειτουργία της το 1929 και καταργήθηκε το έτος 1975 και μετά τη λήξη των παρατάσεων της σύμβασης το 1995, τα γιουγκοσλαβικά εμπορεύματα διακινούνται από την Ελεύθερη Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης χωρίς ειδικές διατάξεις.

Το 1930 με το Ν.4463/24-1-1930 ιδρύεται το ΝΠΔΔ «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» με σκοπό την κατασκευή νέων και τη συντήρηση των υπάρχουσών εγκαταστάσεων. Το «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» εξαγοράζει το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του λιμένος από την «Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique» που έληγε το 1944.

Κατά τη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνεται από τον γερμανικό στρατό (1941-1944) και λόγω του συνεχούς βομβαρδισμού του, από την Αγγλική και Αμερικανική Αεροπορία καθώς επίσης και την ανατίναξη των εναπομεινάντων εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους, σχεδόν το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκε. Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και έως σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά, καταρχήν με την αποκατάσταση των εγκαταστάσεων και μετέπειτα με την κατασκευή νέων 8 προβλητών, αποθηκευτικών χώρων, οδικών αξόνων και σιδηροδρομικών γραμμών, με ταυτόχρονη αγορά σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού. Αμέσως μετά τον πόλεμο το έτος 1946, κατασκευάζεται η 3η προβλήτα (προβλήτα Λαγκασάπ). Το 1953 με το Νομοθετικό Διάταγμα 2551/26-8-1953, (ΦΕΚ 229 Α') η Επιτροπεία της Ελευθέρας Ζώνης και το Λιμενικό Ταμείο

συγχωνεύτηκαν σε ενιαίο Οργανισμό, το ΝΠΔΔ με την ονομασία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης».

Το 1962 ολοκληρώνεται η 4η προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρ) και το 1966 η 5η προβλήτα. Το 1970 με το *Νομοθετικό Διάταγμα 449/1970, (ΦΕΚ 51 Α')* τροποποιούνται και συμπληρώνονται οι αρμοδιότητες του ΝΠΔΔ «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης», το οποίο μετονομάζεται σε «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης». Το 1972 άρχισε η κατασκευή της 6ης προβλήτας, της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα ολοκληρώθηκε έως το 1989, χρόνο έναρξης της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης - αφαίρεσης ιλύος - επιχωμάτωσης της βάσης του 6ου προβλήτα, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάζεται η απευθείας, με παράκαμψη της πόλης, οδική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας. Τέλος το 1999 (*Ν.2688/99, ΦΕΚ 40Α'*) το ΝΠΔΔ «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ» και διακριτικό τίτλο «ΟΛΘ ΑΕ».



Εικόνα 5.6: Τοπογραφική απεικόνιση Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα

Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

5.2.1 21^{ος} Αιώνας

Στις 27 Ιουνίου 2001 το Ελληνικό Δημόσιο και ο Ο.Λ.Θ Α.Ε σύνησαν σύμβαση παραχώρησης (**Σύμβαση του 2001**) η οποία κυρώθηκε δυνάμει του *Άρθρου 17 του Ν.2892/2001 (ΦΕΚ Α' 46/9.3.2001)*. Με τη Σύμβαση του 2001 το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στον Ο.Λ.Θ Α.Ε το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτηρίων και των υποδομών του Λιμένα Θεσσαλονίκης για αρχική διάρκεια 40 ετών.

Το 2001 πραγματοποιείται η εισαγωγή του Ο.Λ.Θ Α.Ε στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,73% των υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 27η Αυγούστου 2001.

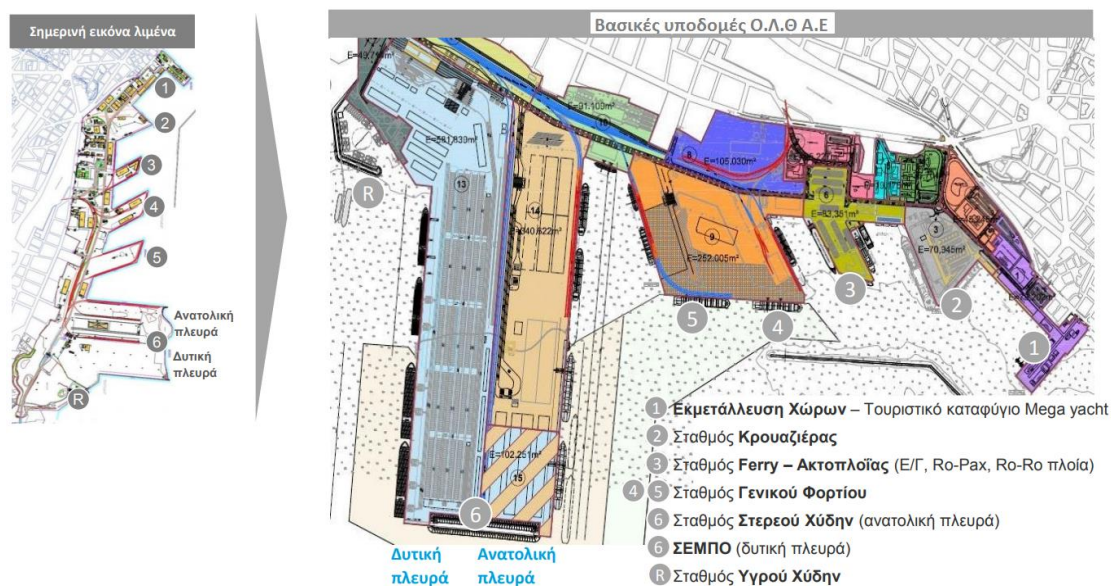
Στη συνέχεια η Σύμβαση του 2001 κυρώθηκε δυνάμει των *Άρθρων 2 και 3 του Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008)*. Ορισμένες τροποποιήσεις των άρθρων 2,3,4 και 18 στη Σύμβαση του 2001 συμπεριλαμβανόμενης της παράτασης της διάρκειας της παραχώρησης κατά 10 έτη εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου δυνάμει *κοινής Υπουργικής Απόφασης στις 31 Ιουλίου 2009 (ΦΕΚ Β' 1643/7.8.2009)* και συμφωνήθηκαν σε πρόσθετη πράξη της Σύμβασης του 2001 που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Θ Α.Ε στις 22 Ιουλίου του 2009.



Εικόνα 5.7: Σχηματική απεικόνιση Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

Σύμφωνα με το *Ν.3986/2011 της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΦΕΚ Α' 152/01.07.2011)* όπως τροποποιήθηκε και ισχύει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε (ΤΑΙΠΕΔ) απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο συμμετοχής στον ΟΛΘ που αντιστοιχεί σε συμμετοχή στο μετοχικό του κεφάλαιο κατά ποσοστό 74,27%. Δυνάμει απόφασης που ελήφθη στις 10 Απριλίου του 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση μετοχών του ΟΛΘ (που αντιστοιχούν σε ποσοστό 67% του υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΘ) μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας διαρθρωμένης σε δύο φάσεις (ή **Διαδικασία Αξιοποίησης**). Στο πλαίσιο της Διαδικασίας Αξιοποίησης και βάση των διαδικαστικών απαιτήσεων που διέπουν την επιλογή του μελλοντικού πλειοψηφικού μετόχου του ΟΛΘ, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε την κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» ως προτιμώμενο επενδυτή (ο **Προτιμώμενος Επενδυτής**).



Εικόνα 5.8: Αποτύπωση υποδομών Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

Μετά από ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της Διαδικασίας Αξιοποίησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση με την οποία αποφάνθηκε υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΠΠΕΔ τη σύναψη σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ή ΣΑΜ) για την πώληση και αγορά συνολικώς 6.753.600 μετοχών εκδόσεως ΟΛΘ προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του. Το στάδιο μεταβίβασης των μετοχών έναντι συνολικού τιμήματος 231,926 εκατ. ευρώ ολοκληρώθηκε στις 2/2/2018 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018).

ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 17/1/2002		ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 14/5/2012		ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 23/3/2018	
	Αριθμός Μετοχών	%	Αριθμός Μετοχών	%	Αριθμός Μετοχών	%
Ελληνικό Δημόσιο	7.486.194	74,27				
South Europe Gateway Thessaloniki					6.753.600	67
Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου			7.486.194	74,27	732.594	7,27
Επενδυτικό Κοινό	2.593.806	25,73	2.593.806	25,73	2593806	25,73
Σύνολο	10.080.000	100	10080000	100	10080000	100

Πίνακας 5.9: Μετοχική σύνθεση Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε

Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

Συνοπτικά στο κάτωθι διάγραμμα αποτυπώνεται η εξέλιξη των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης από τη χρονική στιγμή που μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρείες μέχρι και σήμερα.



Διάγραμμα 5.10: Χρονική εξέλιξη Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς & Θεσσαλονίκης

Πηγή: Βαγέλας & Παλλής, 2018

Συμβάσεις Παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε

6.1 Συμβάσεις Ο.Λ.Π Α.Ε

Για να καταλήξουμε στην ισχύουσα σύμβαση παραχώρησης της 10/8/2016 μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και της «Cosco (Hong Kong) Group Limited» είχαν προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια δύο συμβάσεις παραχώρησης. Η πρώτη το 2002 μεταξύ του Ο.Λ.Π Α.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου και η δεύτερη μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. και της Ανώνυμης Εταιρίας Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ» και της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρίας με την επωνυμία «COSCO Pacific Limited» το Νοέμβριο του 2008. Κάτωθι παρουσιάζονται τα βασικότερα στοιχεία των πρότερων συμβάσεων παραχώρησης δίνοντας μεγάλη έμφαση και αναλυτική περιγραφή των βασικών στοιχείων της σύμβασης για την αγοραπωλησία συνολικώς 16.750.00 μετοχών εκδόσεως ΟΛΠ η οποία ολοκληρώθηκε στις 10/8/2016 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016).

6.1.1 1^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ

Στις 13 Φεβρουαρίου του 2002 υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης (**Σύμβαση του 2002**) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π. Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π. Α.Ε. Η κύρωση της σύμβαση πραγματοποιήθηκε δυνάμει του Άρθρου 35 του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.7.2001). Το 2003 πραγματοποιείται η εισαγωγή του Ο.Λ.Π. Α.Ε στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25.5% των υφιστάμενων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8η Αυγούστου 2003. Ορισμένες τροποποιήσεις στη Σύμβαση του 2002 συμπεριλαμβανόμενης της παράταξης της διάρκειας της παραχώρησης κατά 10 έτη εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Δημοσίου δυνάμει κοινής υπουργικής απόφασης στις 19 Νοεμβρίου του 2018 (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008). Οι τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν περιελήφθησαν σε πρόσθετη στη Σύμβαση του 2002 πράξη, που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π Α.Ε στις 18 Νοεμβρίου του 2008 (η **Προσθήκη του 2008**). Στη συνέχεια η Σύμβαση του 2002 όπως τροποποιήθηκε από την Προσθήκη του 2008 (από κοινού η **Υφιστάμενη Σύμβαση Παραχώρησης**) κυρώθηκε δυνάμει των Αρθρων 1 και 3 του Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008). Η σύμβαση παραχώρησης για τον λιμένα του Πειραιά περιλαμβάνει 21 άρθρα και δύο παρατήματα (Β και Γ). Σύμφωνα με το Άρθρο 5.2 της σύμβασης παραχώρησης *[το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης για τα 3 πρώτα έτη, θα είναι ίσο με ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) των ετησίων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΠ εξαιρούμενων των εκτάκτων εσόδων, των εσόδων προηγούμενων χρήσεων και των εσόδων από χρηματοοικονομική διαχείριση. Μετά την πάροδο των 3 πρώτων ετών το ποσοστό αυτό θα ανέρχεται σε δύο τοις εκατό (2%) των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΠ]*.

6.1.2 2^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ

Στης 25 Νοέμβριου 2008 υπογράφεται η σύμβαση παραχώρησης (**Σύμβαση ΣΕΠ του 2008**) των λιμενικών εγκαταστάσεων των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ (ανατολική πλευρά) του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ μεταξύ αφενός της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.», αφετέρου της Ανώνυμης Εταιρίας Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε» και της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρίας με την επωνυμία «Cosco Pacific Limited». Η σύμβαση (39 Άρθρα) κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 1 του Ν. 3755/2009 (ΦΕΚ Α 52/30.3.2009).

Η σύμβαση προσδιόριζε απαιτούμενες επενδύσεις για την αναβάθμιση της προβλήτας ΙΙ και την κατασκευή της ανατολικής πλευράς της προβλήτα ΙΙΙ και την όμορη σε αυτές περιοχή, καθώς και τη χρήση της όμορης θαλάσσιας ζώνης ελιγμών πλευρίσης, με στόχο τον ασφαλή ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων. Η παραχώρηση θα έχει αρχική διάρκεια τριάντα (30) χρόνια από την ημερομηνία έναρξης. Η αρχική διάρκεια της παραχώρησης αυξάνεται υποχρεωτικά σε τριάντα πέντε (35) χρόνια από την ημερομηνία έναρξης εφόσον ολοκληρωθεί από την ΑΕΑΣ το λιμενικό έργο στην ανατολική πλευρά του Προβλήτα ΙΙΙ εντός του συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος ενώ δεν μπορεί να υπερβεί το χρονικό όριο της ισχύος της υφισταμένης κατά την υπογραφή της παρούσας σύμβασης παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ ΑΕ, ήτοι 42 έτη. Για την ολοκλήρωση της παραχώρησης σύμφωνα με το Άρθρο 4 η [*«Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ» οφείλει να καταβάλλει στον Ο.Λ.Π Α.Ε το ποσό των 50.000.000€ σε μετρητά και μία επιπρόσθετη καταβολή ύψους 700.000€ σε μετρητά σε πέντε ετήσιες ισόποσες δόσεις (140.000€). Παράλληλα η «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά ΑΕ» καθόλα τη διάρκεια της παραχώρησης οφείλει να καταβάλλει στον Ο.Λ.Π Α.Ε.]:*

- ✓ Μεταβλητό Οικονομικό Αντάλλαγμα που ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων της ΑΕΑΣ κατ' έτος σύμφωνα με τον κάτωθι Πίνακα 6.1
- ✓ Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα Ι
- ✓ Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα ΙΙ
- ✓ Εγγυημένο Αντάλλαγμα κατ' έτος σύμφωνα με τους κάτωθι Πίνακες 6.2 & 6.3

ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΛΗΤΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ
1/10/2009	30/9/2010	21%
1/10/2010	30/9/2011	21%
1/10/2011	30/9/2012	21%
1/10/2012	30/9/2013	21%
1/10/2013	30/9/2014	21%
1/10/2014	30/9/2015	21%
1/10/2015	30/9/2016	21%
1/10/2016	30/9/2017	21%
1/10/2017-2043	30/9/2018-2044	24.5%

Πίνακας 6.1: Μεταβλητό οικονομικό αντάλλαγμα που ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων της που οφείλει να καταβάλλει η ΣΕΠ Α.Ε στον Ο.Λ.Π Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα Ι θα καταβάλλεται από την ΑΕΑΣ στην Ο.Λ.Π Α.Ε και υπολογίζεται με βάση το μήκος των θέσεων πλεύρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αρχική τιμή του Σταθερού Ετησίου Ανταλλάγματος Ι υπολογίζεται βάσει του υφιστάμενου μήκους του κρηπιδώματος του Προβλήτα ΙΙ (2.011 μ) και θα αυξηθεί κατά 803 μ., όπως προβλέπεται στην σχετική μελέτη της ΟΛΠ ΑΕ, όταν η επέκταση του Προβλήτα ΙΙΙ γίνει διαθέσιμη προς εκμετάλλευση. Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα Ι ορίζεται σε ποσό χιλίων οκτακοσίων (1.800,00) Ευρώ, σε τιμές 2008 ανά μέτρο ανά έτος. Σημειώνεται ότι το ποσό του Σταθερού Ετησίου Ανταλλάγματος Ι σε Ευρώ θα αναπροσαρμόζεται ετησίως με ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επιπλέον της μεταβολής του ΔTK (2%+ΔTK). Σε περίπτωση αρνητικής μεταβολής του ΔTK (ετήσιος γενικός δείκτης τιμών καταναλωτή) το ποσοστό αναπροσαρμογής θα είναι 2%.

Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα ΙΙ θα καταβάλλεται από την ΑΕΑΣ στην ΟΛΠ ΑΕ και υπολογίζεται με βάση την έκταση των προβλητών του Ν.ΣΕΜΠΟ που είναι διαθέσιμοι για τη λειτουργία του. Η αρχική τιμή του Σταθερού Ετησίου Ανταλλάγματος ΙΙ υπολογίζεται βάσει της παρούσας διαθέσιμης έκτασης του Προβλήτα ΙΙ (373.365τ.μ.) και θα αυξηθεί κατά 152.672τ.μ.. όπως προβλέπεται στην σχετική μελέτη της ΟΛΠ ΑΕ, όταν η επέκταση του Προβλήτα ΙΙΙ γίνει διαθέσιμη προς εκμετάλλευση. Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα ΙΙ ορίζεται σε ποσό τεσσάρων (4,00) Ευρώ σε τιμές 2008 ανά τετραγωνικό μέτρο έκτασης των προβλητών του Ν.ΣΕΜΠΟ ανά έτος. Σημειώνεται ότι το ποσό του Σταθερού Ετησίου Ανταλλάγματος ΙΙ σε Ευρώ θα αναπροσαρμόζεται ετησίως με ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επιπλέον της μεταβολής του ΔTK (2%+ΔTK). Σε περίπτωση αρνητικής μεταβολής του ΔTK το ποσοστό αναπροσαρμογής θα είναι 2%.

Παράλληλα στη σύμβαση παραχώρησης αναφέρεται ότι ο εσωτερικός δείκτης αποδοτικότητας (IRR) της Δεσμευτικής Επένδυσης σε πραγματικές τιμές για την περίοδο παραχώρησης, όπως προκύπτει από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της προσφοράς, δεν υπερβαίνει το 15%. Κατά την επόμενη οικονομική χρήση, κατά την οποία θα επιτευχθεί από την ΑΕΑΣ IRR μεγαλύτερο του 16%, τα υπερβάλλοντα προς διανομή κέρδη (δηλαδή τα προς διανομή κέρδη στο ποσό που καθιστούν το IRR μεγαλύτερο του 16%) κατανέμονται μεταξύ των μετόχων της ΑΕΑΣ και της ΟΛΠ ΑΕ με αναλογία 50% - 50%.

ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΕΓΓΥΗΜΕΝΟ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ (€)
1/10/2009	30/9/2010	17.677.920
1/10/2010	30/9/2011	20.251.060
1/10/2011	30/9/2012	21.817.284
1/10/2012	30/9/2013	23.337.243
1/10/2013	30/9/2014	25.263.393
1/10/2014	30/9/2015	27.327.980
1/10/2015	30/9/2016	29.559.809
1/10/2016	30/9/2017	32.011.564
1/10/2017	30/9/2018	40.406.708
1/10/2018	30/9/2019	43.653.033
1/10/2019	30/9/2020	47.175.156
1/10/2020	30/9/2021	50.844.221
1/10/2021	30/9/2022	54.591.364
1/10/2022	30/9/2023	58.498.725

1/10/2023	30/9/2024	62.676.660
1/10/2024	30/9/2025	67.175.425
1/10/2025	30/9/2026	70.743.865
1/10/2026	30/9/2027	74.106.221
1/10/2027	30/9/2028	77.665.376
1/10/2028	30/9/2029	81.422.745
1/10/2029	30/9/2030	85.390.277
1/10/2030	30/9/2031	89.419.068
1/10/2031	30/9/2032	93.664.004
1/10/2032	30/9/2033	98.137.524
1/10/2033	30/9/2034	102.852.807
1/10/2034	30/9/2035	107.823.813
1/10/2035	30/9/2036	113.065.338
1/10/2036	30/9/2037	118.593.057
1/10/2037	30/9/2038	124.423.581
1/10/2038	30/9/2039	130.574.514
1/10/2039	30/9/2040	137.064.509
1/10/2040	30/9/2041	143.913.337
1/10/2041	30/9/2042	151.141.948
1/10/2042	30/9/2043	158.772.550
1/10/2043	30/9/2044	166.828.678

Πίνακας 6.2: Εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα που ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων της που οφείλει να καταβάλλει η ΣΕΠ Α.Ε στον Ο.Λ.Π Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Παράλληλα βάσει του Άρθρου 7 [σε περίπτωση ανυπαίτιας για την ΑΕΑΣ ολικής διακοπής της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του Ν. ΣΕΜΠΟ παρατείνεται η περίοδος Παραχώρησης για ίσο χρονικό διάστημα με αυτό της διακοπής. Στην περίπτωση αυτή δεν καταβάλλεται το εγγυημένο αντάλλαγμα πλην των ποσών που αντιστοιχούν στο Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα I και II. Αντίθετα σε κάθε περίπτωση μερικής διακοπής της λειτουργίας και εκμετάλλευσης του Ν. ΣΕΜΠΟ από την ΑΕΑΣ, συμφωνείται ότι η καταβολή του εγγυημένου ανταλλάγματος θα εξακολουθεί να υφίσταται ως ελάχιστη υποχρέωση της ΑΕΑΣ, εφόσον επιτυγχάνεται το 65% της εγγυημένης δυναμικότητας].

Σύμφωνα με το Άρθρο 11.4 [ως αναβάθμιση του Προβλήτα II νοείται η προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία τεχνολογικού εξοπλισμού, σε συνδυασμό με τις αναγκαίες για το σκοπό αυτό επεμβάσεις στις υφιστάμενες υποδομές και ανωδομές, ώστε η εν λόγω αναβάθμιση να ανταποκρίνεται στην υλοποίηση των συμβατικών δεσμεύσεων της ΑΕΑΣ για την εγγυημένη δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ].

Τα λιμενικά έργα αναβάθωσης του Προβλήτα II (Στάδιο Α και Β) θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί εντός 9 μηνών από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

Την αναβάθμιση του ανατολικού και δυτικού κρηπιδώματος, η οποία περιλαμβάνει:

1. Έξαλες καθαιρέσεις (ανωδομών, δαπέδων, δοκών έδρασης γερανών)
2. Σκυροδέτηση ανωδομής και εξοπλισμός (δέστρες, προσκρουστήρες κ.λπ.)
3. Κατασκευές οπλισμένου σκυροδέματος (ΩΣ) χερσαίας ζώνης (θεμελιοδοκοί, συνδετήριες δοκοί κλπ.)
4. Δάπεδα από ινωπλισμένο σκυρόδεμα
5. Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων
6. Κατασκευή υποσταθμού Υ/Σ-3 και Υ/Σ-2 αντιστοίχως
7. Η/Μ εγκαταστάσεις
8. Εγκατάσταση και λειτουργία απαιτούμενου εξοπλισμού για τη συνολική παραγωγική δυναμικότητα

Παράλληλα η ΑΕΑΣ αναλαμβάνει να εκτελέσει τα λιμενικά έργα κατασκευής του Ανατολικού Τμήματος του Προβλήτα III, να κατασκευάσει τις υποδομές και να εγκαταστήσει τον εξοπλισμό που απαιτείται για τη λειτουργία του Ανατολικού Τμήματος του Προβλήτα III, να εκτελέσει τις δοκιμές που απαιτούνται και να θέσει το Ανατολικό Τμήμα του Προβλήτα III σε πλήρη παραγωγική λειτουργία. Τα λιμενικά έργα κατασκευής του ανατολικού τμήματος του Προβλήτα III θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός 48 μηνών από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους και περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- ✓ Σκυροδέτηση κυψελωτών κιβωτίων
- ✓ Λιθορριπή εδράσεως και εξισωτική στρώση
- ✓ Ύφαλες και έξαλες επιχώσεις - υποβάσεις – βάσεις
- ✓ Πόντιση και πλήρωση κυψελωτών κιβωτίων - έργα προστασίας ποδός
- ✓ Ανακουφιστικό πρίσμα και φίλτρο
- ✓ Ανωδομές κρηπιδοτοίχων και εξοπλισμός (δέστρες, προσκρουστήρες κ.λπ.)
- ✓ Δάπεδα από ινωπλισμένο σκυρόδεμα
- ✓ Κατασκευές ΩΣ χερσαίας ζώνης (θεμελιοδοκοί, συνδετήριες δοκοί κ.λπ.)
- ✓ Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων
- ✓ Κατασκευή υποσταθμού Υ/Σ-1 και κτιρίου εργατών
- ✓ Η/Μ εγκαταστάσεις προβλήτα III.
- ✓ Κάθε άλλο αναγκαίο έργο, εγκατάσταση και εξοπλισμό για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων από την παρούσα.

Βάσει του Άρθρου 14 [η σταδιακή ανάπτυξη των έργων του Ν.ΣΕΜΠΟ πρέπει να υλοποιηθεί κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ετησίως η δυναμικότητα] που αναλύεται στον κατωτέρω πίνακα 6.3:

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΠΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ
1 ^ο (1-10-2009 έως 31-12-2009)	300.000 TEU
2 ^ο	700.000 TEU
3 ^ο	700.000 TEU
4 ^ο	1.400.000 TEU
5 ^ο	1.700.000 TEU
6 ^ο	2.000.000 TEU
7 ^ο	2.750.000 TEU
8 ^ο μέχρι πέρας παραχώρησης	3.700.000 TEU

Πίνακας 6.3: Ελάχιστα επίπεδα εγγυημένης δυναμικότητας που πρέπει να πετύχει ο «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε» κατ' έτος

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τέλος σύμφωνα με το Άρθρο 18.4 [σε περίπτωση που η ΟΛΠ ΑΕ δεν παραδώσει τον χώρο του Προβλήτα Πετρελαιοειδών ελεύθερο από τις εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών προϊόντων κατά την οριζόμενη στο χρονοδιάγραμμα ημερομηνία έναρξης κατασκευής του Προβλήτα ΙΙΙ, όπως τυχόν παραταθεί αυτή κατά μέγιστο χρονικό διάστημα δύο (2) μηνών κατόπιν αίτησης της ΟΛΠ ΑΕ, θα καταπίπτει σε βάρος της ΟΛΠ ΑΕ και υπέρ της ΑΕΑΣ ποινική ρήτρα ίση με δέκα χιλιάδες (10.000) Ευρώ ανά ημερολογιακή ημέρα].

Στις 26 Ιουλίου 2011, ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν να προβούν σε τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (**Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011**), η οποία επίσης κυρώθηκε στη συνέχεια δυνάμει του Άρθρου 327 του Ν. 4072/2012 (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012). Στην τροποποίηση αυτή το εγγυημένο αντάλλαγμα διατηρείται στα ποσά που αναγράφονται στον παραπάνω πίνακα 6.2.

Τα Σταθερά Ετήσια Αντάλλαγμα Ι & ΙΙ διατηρούνται σταθερά και υπολογίζονται όπως ορίζονται στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008 αλλά αυτό που αλλάζει με την παρούσα τροποποίηση είναι ότι για την περίοδο 1/4/2011 έως και 31/12/2015 το ποσοστό αναπροσαρμογής των σταθερών ετήσιων ανταλλαγμάτων Ι & ΙΙ ορίζεται ως 4.1% κατ' ανώτατο όριο.

Επίσης μεταβάλλεται το χρονοδιάγραμμά για τα λιμενικά έργα κατασκευής του Ανατολικού Τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ τα οποία θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί ενός 5 ετών (στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008 ήταν 4 χρόνια) από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους ενώ εντός 9 ετών δηλαδή το αργότερο έως την 30/9/2020 θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εργασιών εγκατάστασης στο Προβλήτα ΙΙΙ του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Τέλος αναπροσαρμόζεται η ετήσια εγγυημένη δυναμικότητα του Ν.ΣΕΜΠΟ ενώ προστίθεται ελάχιστη ημερήσια διακίνηση και ημερήσια εγγυημένη δυναμικότητα για τον Ν.ΣΕΜΠΟ σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα 6.4:

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ
1 ^ο (1-10-2009 έως 31-12-2009)	300.000 TEU	3260 TEU	2119 TEU
2 ^ο	700.000 TEU	1944 TEU	1264 TEU
3 ^ο	1200.000 TEU	3333 TEU	2167 TEU
4 ^ο	1.400.000 TEU	3889 TEU	2528 TEU
5 ^ο	1.700.000 TEU	4722 TEU	3069 TEU
6 ^ο	2.000.000 TEU	5556 TEU	3611 TEU
7 ^ο -11 ^ο	2.600.000 TEU	7222 TEU	4694 TEU
12 ^ο	2.750.000 TEU	7639 TEU	4965 TEU
13 ^ο μέχρι πέρας παραχώρησης	3.700.000 TEU	10278 TEU	6681 TEU

Πίνακας 6.4: Επίπεδα εγγυημένης δυναμικότητας, ελάχιστης ημερήσιας διακίνησης και ημερήσιας εγγυημένης δυναμικότητας που πρέπει να πετύχει ο «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε» κατ' έτος

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στις 30 Αυγούστου 2013, ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν τον διακανονισμό ορισμένων θεμάτων για τα οποία υπήρχε αντιδικία μεταξύ του ΟΛΠ και της ΣΕΠ (ο Διακανονισμός ΣΕΠ). Ο Διακανονισμός ΣΕΠ προβλέπει, μεταξύ άλλων, την αναστολή των εγγυημένων ανταλλαγμάτων παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε, καθώς και επέκταση των λειτουργιών του ΟΛΠ στον Λιμένα Πειραιά.

Στις 25 Νοεμβρίου του 2014 ο ΟΛΠ και η ΣΕΠ συμφώνησαν να προβούν σε μια ακόμα τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (**Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014**), η οποία κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 18 του Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ Α' 269/24.12.2014) με ισχύ από τις 24 Δεκεμβρίου 2014. Αποτελείται από 29 Άρθρα και 3 Παραρτήματα (Α, Β και Γ). Το αντικείμενο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε από την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011 και την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014 (**από κοινού, η Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ**), αφορά στην υποπαραχώρηση στη ΣΕΠ των προβλητών Π και ΙΙ του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Πειραιά (στο Ικόνιο) για αρχικό διάστημα τριάντα ετών με δύο εν δυνάμει πενταετείς παρατάσεις (η Υποπαραχώρηση ΣΕΠ).

Η επενδυτική αυτή συμφωνία αφορά την κατασκευή του δυτικού Προβλήτα III Εμπορευματοκιβωτίων, την κατασκευή για λογαριασμό του ΟΛΠ ΑΕ του Προβλήτα Πετρελαιοειδών και την εγκατάσταση νέου μηχανολογικού εξοπλισμού στους Προβλήτες II και III. Σύμφωνα με την Τροποποίηση του 2014 πρέπει εντός του 2014 να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν 12 νέες γερανογέφυρες πυκνής στοιβασίας τύπου E-RGTs στην ανατολική πλευρά του Προβλήτα III. Εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Τροποποίησης του 2014 θα πρέπει να ξεκινήσει η κατασκευή του δυτικού τμήματος του Προβλήτα III τα οποία περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- ✓ Σκυροδέτηση κυψελωτών κιβωτίων
- ✓ Λιθορριπή εδράσεως και εξισωτική στρώση
- ✓ Ύφαλες και έξαλες επιχώσεις - υποβάσεις – βάσεις
- ✓ Πόντιση και πλήρωση κυψελωτών κιβωτίων - έργα προστασίας ποδός
- ✓ Ανακουφιστικό πρίσμα και φίλτρο
- ✓ Ανωδομές κρηπιδοτοιχών και εξοπλισμός (δέστρες, προσκρουστήρες κ.λπ.)
- ✓ Δάπεδα από ινωπλισμένο σκυρόδεμα
- ✓ Κατασκευές ΩΣ χερσαίας ζώνης (θεμελιοδοκοί, συνδετήριες δοκοί κ.λπ.)
- ✓ Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων
- ✓ Κατασκευή υποσταθμού Υ/Σ-1 και κτιρίου εργατών
- ✓ Η/Μ εγκαταστάσεις προβλήτα III.
- ✓ Κάθε άλλο αναγκαίο έργο, εγκατάσταση και εξοπλισμό

Τα λιμενικά έργα κατασκευής του Δυτικού Τμήματος του Προβλήτα III τα οποία θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός 4 ετών από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους ενώ εντός 7 ετών θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εργασιών εγκατάστασης στο δυτικό τμήμα Προβλήτα III του μηχανολογικού εξοπλισμού.

Η κατασκευή του νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών θα ξεκινήσει την ίδια ημερομηνία με την ημερομηνία έναρξης της κατασκευής του δυτικού τμήματος του Προβλήτα III και θα πρέπει εντός 2.5 ετών να ολοκληρωθεί τόσο η κατασκευή του όσο και η μετεγκατάσταση του συνόλου του μηχανολογικού εξοπλισμού. Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

- ✓ Διαμόρφωση της βάσης έδρασης του κρηπιδότοιχου
- ✓ Κατασκευή του νότιο κρηπιδότοιχου αποτελούμενο από κυψελωτά κιβώτια
- ✓ Ύφαλες και έξαλες επιχώσεις με λιθορριπές κατάλληλης για τη διαμόρφωση του χερσαίου χώρου
- ✓ Εξοπλισμός κρηπιδοτοιχών (δέστρες, προσκρουστήρες κ.λπ.)
- ✓ Δάπεδα από ινωπλισμένο σκυρόδεμα
- ✓ Κατασκευή κιβωτοειδούς οχετού για τη διέλευση σωληνώσεων πετρελαιοειδών
- ✓ Η/Μ εγκαταστάσεις και δίκτυα

Η ΑΕΑΣ θα πρέπει να λειτουργήσει τον Προβλήτα II & III (ανατολικό και δυτικό τμήμα) κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ετήσια ελάχιστη διακίνηση ίση με το 65% ανά Προβλήτα της εκάστοτε ετήσιας εγγυημένης δυναμικότητας. Η ετήσια εγγυημένη δυναμικότητα του Ν.ΣΕΜΠΟ, η ελάχιστη ημερήσια διακίνηση και η ημερήσια εγγυημένη δυναμικότητα για τον Ν.ΣΕΜΠΟ διατηρούνται στα ίδια επίπεδα, με την Τροποποίηση του 2011 για όλα τα έτη εκτός από το 13^ο έτος και μέχρι το πέρας της παραχώρησης ενώ προστίθεται και ετήσια ελάχιστη διακίνηση κατ' έτος της σύμβασης παραχώρησης όπως αποτυπώνονται στον κάτωθι πίνακα 6.5:

ΕΤΟΣ	ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ
1 ^ο (1-10-2009 έως 31-12-2009)	300.000 TEU	3260 TEU	2119 TEU	195.000 TEU
2 ^ο	700.000 TEU	1944 TEU	1264 TEU	455.000 TEU
3 ^ο	1200.000 TEU	3333 TEU	2167 TEU	780.000 TEU
4 ^ο	1.400.000 TEU	3889 TEU	2528 TEU	910.000 TEU
5 ^ο	1.700.000 TEU	4722 TEU	3069 TEU	1.105.000 TEU
6 ^ο	2.000.000 TEU	5556 TEU	3611 TEU	1.300.000 TEU
7 ^ο -11 ^ο	2.600.000 TEU	7222 TEU	4694 TEU	1.690.000 TEU
12 ^ο	2.750.000 TEU	7269 TEU	4965 TEU	1.787.500 TEU
13 ^ο μέχρι πέρας παραχώρησης	4.750.000 TEU	13194 TEU	8574 TEU	3.087.500 TEU

Πίνακας 6.5: Επίπεδα εγγυημένης δυναμικότητας, ελάχιστης ημερήσιας διακίνησης, ημερήσιας εγγυημένης δυναμικότητας και ελάχιστης ετήσιας διακίνησης που πρέπει να πετύχει ο «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε» κατ' έτος

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αξίζει να σημειωθεί ότι η μη τήρηση από την ΑΕΑΣ του ορίου της ελάχιστης διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο Ν.ΣΕΜΠΟ επισύρει ποινική ρήτρα ποσού δέκα οχτώ (18€) ευρώ / TEU προσωρινό κάθε έτος με τον αντίστοιχο ΔTK για κάθε μονάδα TEU που υπολείπεται κατ' ελάχιστο του 75% της ελάχιστης ετήσιας διακίνησής (δηλαδή για κάθε μονάδα TEU που υπολείπεται κατ' ελάχιστο του 48.75% της ετήσιας εγγυημένης διακίνησής)

Παράλληλα αναστέλλεται η καταβολή εγγυημένου ανταλλάγματος αρχικά μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε παραγωγική λειτουργία του Δυτικού Τμήματος του Προβλήτα III από την ΑΕΑΣ και σε κάθε περίπτωση μέχρι και το έτος 2021. Περαιτέρω από το έτος 2022 η καταβολή εγγυημένου ανταλλάγματος εφόσον ανακύψει περίπτωση καταβολής του αναστέλλεται για κάθε έτος κατά το οποίο το ΑΕΠ της χώρας σε σταθερές τιμές 2005 είναι χαμηλότερο από το ΑΕΠ του κατωτέρου Πίνακα 6.6 για το ίδιο έτος.

ΕΤΟΣ	ΑΕΠ (€ εκατ.)	ΕΤΗΣΙΑ ΑΥΞΗΣΗ (%)
2022	277.675	2%
2023	283.228	2%

2024	288.893	2%
2025	294.670	2%
2026	300.564	2%
2027	306.575	2%
2028	312.707	2%
2029	318.961	2%
2030	325.340	2%
2031	331.847	2%
2032	338.484	2%
2033	345.253	2%
2034	352.158	2%
2035	359.202	2%
2036	366.386	2%
2037	373.313	2%
2038	381.188	2%
2039	388.811	2%
2040	396.588	2%
2041	404.519	2%
2042	412.610	2%
2043	420.862	2%
2044	429.279	2%

Πίνακας 6.6: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν Ελλάδος

Πηγή: *Ίδια Επεξεργασία*

Τέλος τα Σταθερά Ετήσια Αντάλλαγμα I & II διατηρούνται σταθερά (1.800 € σε τιμές 2008 ανά μέτρο ανά έτος και 4 € σε τιμές 2008 ανά τετραγωνικό μέτρο έκτασης των προβλητών του Ν.ΣΕΜΠΟ ανά έτος) και υπολογίζονται όπως ορίζονται στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008. Από την περίοδο 1/4/2011 έως και 31/12/2015 το ποσοστό αναπροσαρμογής των σταθερών ετήσιων ανταλλαγμάτων I & II ορίζεται ως 4.1% κατ' ανώτατο όριο ενώ από την ημερομηνία θέσεως σε παραγωγική λειτουργία του Δυτικού Τμήματος του Προβλήτα III και μετά:

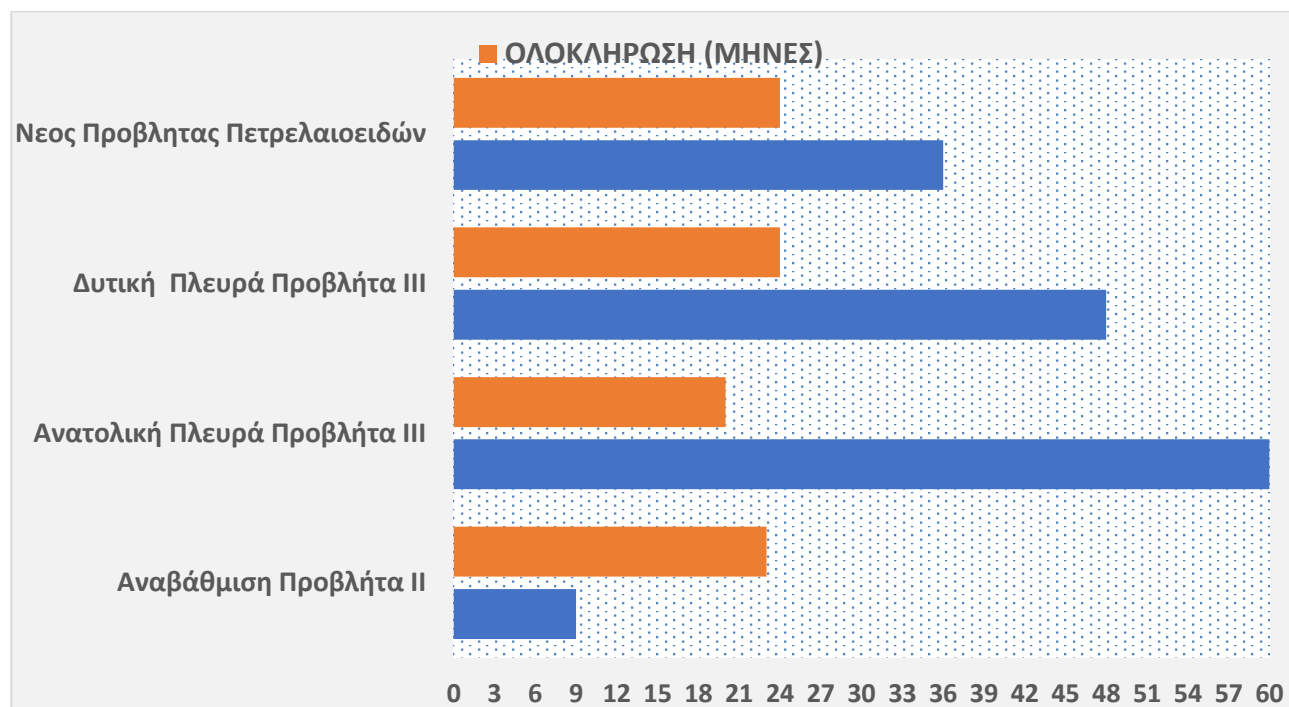
- ❖ Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα I θα αυξηθεί κατά το μήκος των νέων θέσεων πλεύρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι κατά μέτρα μήκους 567μ του καταβλητέου ποσού υπολογιζόμενου ως και για τις υπάρχουσες θέσεις πλεύρισης
- ❖ Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα II θα αυξηθεί κατά τη προστιθέμενη διαθέσιμη έκταση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι κατά 135.330τ.μ. του καταβλητέου ανταλλάγματος υπολογιζόμενου ως και για τις υπάρχουσες θέσεις πλεύρισης

Άξιο αναφοράς είναι ο πίνακας 6.7 και το διάγραμμα 6.8 στα οποία παρουσιάζονται τα έργα κατασκευής τα οποία είχε αναλάβει να εκπληρώσει η ΣΕΠ Α.Ε με τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα και τους μήνες ολοκλήρωσης.

ΕΡΓΟ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ	ΚΟΣΤΟΣ €	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
Αναβάθμιση Προβλήτα II	9 ΜΗΝΕΣ	23 ΜΗΝΕΣ	61.500.000	2010-2012
Ανατολική Πλευρά Προβλήτα III	60 ΜΗΝΕΣ	20 ΜΗΝΕΣ	143.295.000	2011-2013
Δυτική Πλευρά Προβλήτα III	48 ΜΗΝΕΣ	24 ΜΗΝΕΣ	123.984.000	2015-2017
Νέος Προβλήτας Πετρελαιοειδών	36 ΜΗΝΕΣ	24 ΜΗΝΕΣ	20.300.000	2015-2017

Πίνακας 6.7: Έργα κατασκευής ΣΕΠ Α.Ε, χρονοδιαγράμματα και πραγματικοί χρόνοι υλοποίηση τους, κόστη αναφοράς και ημερομηνίες ολοκλήρωσής τους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 6.8: Έργα κατασκευής ΣΕΠ Α.Ε με τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα και τους πραγματικούς χρόνους υλοποίηση τους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι η ΣΕΠ Α.Ε ολοκλήρωσε την πλειονότητα των κατασκευαστικών της υποχρεώσεων σε χρόνο σημαντικό μικρότερο από τα διαθέσιμα χρονοδιαγράμματα με μοναδική εξαίρεση την αναβάθμιση του Προβλήτα II η οποία διήρκεσε 23 μήνες έναντι 9 μηνών που οφειλόταν

6.1.3 3^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΠ

Δυνάμει απόφασης που ελήφθη στις 5 Μαρτίου του 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση μετοχών του ΟΛΠ (που αντιστοιχούν σε ποσοστό 67% του υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ) μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας διαρθρωμένης σε δύο φάσεις (ή **Διαδικασία Αξιοποίησης**). Στο πλαίσιο της Διαδικασίας Αξιοποίησης και βάση των διαδικαστικών απαιτήσεων που διέπουν την επιλογή του μελλοντικού πλειοψηφικού μετόχου του ΟΛΠ, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε την «Cosco (Hong Kong) Group Limited» ως προτιμώμενο επενδυτή (ο **Προτιμώμενος Επενδυτής**). Μετά από ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της Διαδικασίας Αξιοποίησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση με την οποία αποφάνθηκε υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ τη σύναψη σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ή **ΣΑΜ**) για την πώληση και αγορά συνολικώς 16.750.00 μετοχών εκδόσεως ΟΛΠ προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του. Το πρώτο στάδιο μεταβίβασης των μετοχών ολοκληρώθηκε στις 10/8/2016 και κυρώθηκε δυνάμει του *N.4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016)*.

Ο Ν.4404/2016 εκδόθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 8 Ιουλίου του 2016 στο Τεύχος Πρώτο με Αρ. Φύλλου 126 με σκοπό την κύρωση της από 24 Ιουνίου 2016 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 13 Φεβρουαρίου 2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε και άλλες διατάξεις.

Ο Ν.4404/2016 αποτελείται από:

- ❖ Το Μέρος Α' (Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης) που περιλαμβάνει τα Άρθρα 1 έως και 10Α
- ❖ Το Μέρος Β' (Λοιπές Διατάξεις) που περιλαμβάνει τα Άρθρα 11 έως και 20

Το **Μέρος Α' (Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης)** αποτελείται από:

- ◆ Άρθρο 1: Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης
- ◆ Άρθρο 2: Κρατική Εποπτεία
- ◆ Άρθρο 3: Χερσαία Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 4: Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 5: Εξουσιοδότηση και εφαρμογή κανονισμών
- ◆ Άρθρο 6: Κοινή χρήση της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιά
- ◆ Άρθρο 7: Λιμενικά Τέλη και Τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών
- ◆ Άρθρο 8 : Σύναψη Συμβάσεων
- ◆ Άρθρο 9: Λιμενικά έργα
- ◆ Άρθρο 10: Φορολόγηση και σχετικά θέματα
- ◆ Άρθρο 10Α: Προστασία εργασιακών δικαιωμάτων

Το **Μέρος Β' (Λοιπές Διατάξεις)** αποτελείται από:

- ◆ Άρθρο 11: Μετάταξη προσωπικού
- ◆ Άρθρο 12
- ◆ Άρθρο 13
- ◆ Άρθρο 14: Συντήρηση πτητικών μέσων Λ.Σ- ΕΛ.ΑΚΤ
- ◆ Άρθρο 15: Θέματα της Γενικής Διεύθυνσης Οικονομικών Υπηρεσιών (ΓΔΟΥ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

- ◆ Άρθρο 16: Αποδοχές οφειλόμενες από υπερωριακή απασχόληση και από επικίνδυνα και ανθυγιεινή εργασία που παρασχέθηκε εντός του 2014 στους Οργανισμούς Λιμένα Α.Ε
- ◆ Άρθρο 17: Λογαριασμός Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Λ.Σ- ΕΛ.ΑΚΤ
- ◆ Άρθρο 18 : Ανανέωση Συμβάσεων μίσθωσης/ναύλωσης πλωτών μέσων
- ◆ Άρθρο 19: Απόδοση έκτασης Λιπασμάτων
- ◆ Άρθρο 20: Διαδικαστικές και τελικές διατάξεις

Η Σύμβαση Παραχώρησης εμπίπτει στο Άρθρο 1 του Μέρους Α' του Ν.4404/2016, αποτελείται από 29 Άρθρα και 25 παραρτήματα και υπεγράφη από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υπουργό Οικονομικών εκπροσωπώντας το Ελληνικό Δημόσιο και από τον κ. Ιωάννη Κουβάρη, Πρόεδρο του διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνοντα Σύμβουλο, δυνάμει της από 10/06/2016 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, εκπροσωπώντας την Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς Ανώνυμη Εταιρεία η οποία είναι εγγεγραμμένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ) με αύξοντα αριθμό 044259307000. Συλλογικά το Ελληνικό Δημόσιο και η ΟΛΠ ΑΕ καλούνται τα Μέρη και έκαστος το Μέρος.

Τα άρθρα που περιέχονται στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 1 του Μέρους Α') μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π Α.Ε είναι τα κάτωθι:

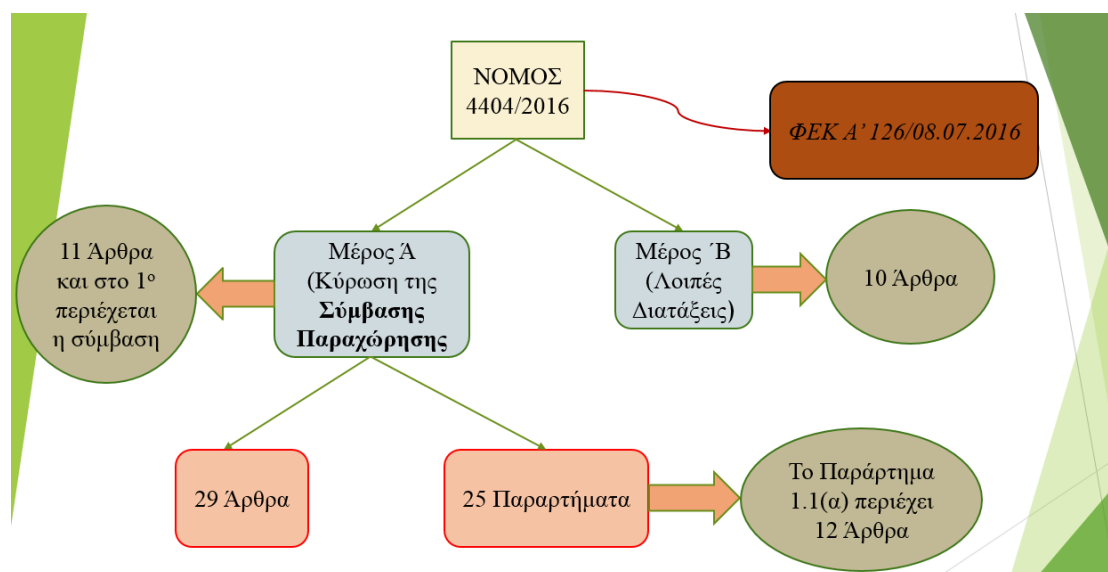
- Άρθρο 1: Αναβλητικές Αιρέσεις, ισχύς και κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο
- Άρθρο 2: Ρυθμιστικό Πλαίσιο Λιμένων
- Άρθρο 3: Χώροι του Λιμένα Πειραιά και στοιχεία παραχώρησης
- Άρθρο 4: Αντικείμενο της παραχώρησης
- Άρθρο 5: Γενικές υποχρεώσεις και ευθύνη του ΟΛΠ
- Άρθρο 6: Ανάπτυξη του χώρου του Λιμένα Πειραιά
- Άρθρο 7: Πρόγραμμα έργων και επενδύσεων
- Άρθρο 8: Συντήρηση
- Άρθρο 9: Πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στο Λιμένα Πειραιά
- Άρθρο 10: Έσοδα Λιμένα και τιμολογιακή πολιτική
- Άρθρο 11: Λιμενικές Υπηρεσίες
- Άρθρο 12: Χορήγηση δικαιωμάτων και ανάθεση από τον ΟΛΠ
- Άρθρο 13: Ενιαία φύση παραχώρησης, εταιρικά ζητήματα και χρηματοδότηση
- Άρθρο 14: Έλεγχος σύμβασης και εκτέλεσης
- Άρθρο 15: Αντάλλαγμα παραχώρησης
- Άρθρο 16: Ποινικές ρήτρες
- Άρθρο 17: Ασφάλιση
- Άρθρο 18: Εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης ΟΛΠ
- Άρθρο 19: Υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου
- Άρθρο 20: Δικαίωμα πρόσβασης και δικαίωμα παρέμβασης
- Άρθρο 21: Δικαίωμα υποκατάστασης-υπεισέλευσης
- Άρθρο 22: Μεταβολή Νομοθεσίας
- Άρθρο 23: Ανωτέρα Βία
- Άρθρο 24: Γεγονότα αθέτησης
- Άρθρο 25: Καταγγελία της σύμβασης παραχώρησης
- Άρθρο 26: Λήξη Διάρκειας/ απόδοση
- Άρθρο 27: Ανεξάρτητος μηχανικός
- Άρθρο 28: Εφαρμοστέο δίκαιο και επίλυση διαφορών
- Άρθρο 29: Άλλες διατάξεις

Τα παραρτήματα που περιέχονται στη Σύμβαση Παραχώρησης (Άρθρο 1 του Μέρους Α') μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Π Α.Ε είναι τα κάτωθι:

- ✓ Παράρτημα Ι: Διακήρυξη προγραμματικών στόχων
- ✓ Παράρτημα 1.1(α): Διατάξεις κυρωτικού νόμου
- ✓ Παράρτημα 1.7: Υφιστάμενοι κανονισμοί ΟΛΠ
- ✓ Παράρτημα 2.2: Εξουσίες και αρμοδιότητες της ΡΑΛ
- ✓ Παράρτημα 3.1: Περιοχή Λιμένα
- ✓ Παράρτημα 3.2: Αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα
- ✓ Παράρτημα 3.3: Χώροι τερματικών σταθμών
- ✓ Παράρτημα 3.5: Εξαιρούμενοι χώροι και στοιχεία
- ✓ Παράρτημα 3.6: Καθορισμένες υποπαραχωρήσεις
- ✓ Παράρτημα 3.8: Προβλήτας Ι
- ✓ Παράρτημα 5.6: Ορθή πρακτική κλάδου
- ✓ Παράρτημα 6.2(β): Κανόνες και κατευθυντήριες γραμμές κατάρτισης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης
- ✓ Παράρτημα 6.2(γ): Περιβαλλοντικές εγκρίσεις
- ✓ Παράρτημα 6.3(β): Έλεγχος σύμβασης και εκτέλεσης
- ✓ Παράρτημα 7.2: Υποχρεωτικές επενδύσεις λιμένα
- ✓ Παράρτημα 7.15: Επιμέτρηση επιδόσεων υποχρεωτικών επενδύσεων – επεξεργασμένα παραδείγματα
- ✓ Παράρτημα 8.2: Ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών
- ✓ Παράρτημα 8.5: Πρόγραμμα ελάχιστης συντήρησης
- ✓ Παράρτημα 8.6: Υποχρεώσεις συντήρησης εντός της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης
- ✓ Παράρτημα 14.1: Υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης
- ✓ Παράρτημα 16.2: Κατάλογος ποινικών ρητρών (ΠΡ)
- ✓ Παράρτημα 17.1: Ασφαλιστική κάλυψη
- ✓ Παράρτημα 18.1: Εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης
- ✓ Παράρτημα 27.3: Ανεξάρτητος μηχανικός
- ✓ Παράρτημα 27.9: Υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων

Το Παράρτημα 1.1(α) (Διατάξεις κυρωτικού νόμου) περιλαμβάνει με τη σειρά του τα Άρθρα 1 έως και 12 τα οποία είναι τα εξής:

- ◆ Άρθρο 1: Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης
- ◆ Άρθρο 2: Κρατική Εποπτεία
- ◆ Άρθρο 3: Χερσαία Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 4: Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 5: Διοικητικές και κανονιστικές λειτουργίες
- ◆ Άρθρο 6: Εξουσιοδότηση και εφαρμογή κανονισμών
- ◆ Άρθρο 7: Κοινή χρήση της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιά
- ◆ Άρθρο 8 : Λιμενικά τέλη
- ◆ Άρθρο 9: Ανάθεση συμβάσεων
- ◆ Άρθρο 10: Λιμενικά έργα
- ◆ Άρθρο 11: Φορολόγηση και σχετικά θέματα
- ◆ Άρθρο 12: Διαδικαστικές και τελικές διατάξεις



Διάγραμμα 6.9: Σχηματική απεικόνιση του Ν.4404/2016 και των μερών από τα οποία αποτελείται

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

6.1.4 Βασικά στοιχεία 3^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε

Στην παρούσα ενότητα αποτυπώνονται τα βασικότερα σημεία που αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης και αφορούν τόσο το Ελληνικό Δημόσιο όσο και τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.

Σύμφωνα με το Άρθρο 2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης [*ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι αρμόδιος να επιβλέπει όλες τις πτυχές της διαχείρισης, τις δραστηριότητες και τις λειτουργίες του Λιμένα Πειραιά και του ΟΛΠ ενώ βάση του Άρθρου 2.6 ο ΟΛΠ έχει την αποκλειστική ευθύνη και υποχρέωση, με δική του δαπάνη, να μεριμνά για τον φωτισμό όλων των δημοσίως προσβάσιμων χώρων, καθώς και για την αποκομιδή απορριμμάτων και αποβλήτων εντός της περιοχής που περιλαμβάνει τα στοιχεία της παραχώρησης εντός του Λιμένα Πειραιά. Συνεπώς, καμία δημοτική αρχή ή υποδιάρθρωση αυτής δεν θα έχει την εξουσία ή το δικαίωμα να επιβάλλει ανταποδοτικά τέλη σε σχέση με περιοχές που περιλαμβάνονται εντός των παραχωρουμένων περιουσιακών στοιχείων.*]

Στο Άρθρο 4 της Σύμβασης Παραχώρησης γίνεται αναφορά στο αντικείμενο της καθώς και στη χρονική διάρκειά της. Με την παρούσα σύμβαση, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων παραχώρησης καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης ενώ συγχρόνως οφείλει, στον βαθμό που είναι απαραίτητο, να συνδράμει τον ΟΛΠ κατά την υπεράσπιση των δικαιωμάτων του επί των Στοιχείων παραχώρησης και των δικαιωμάτων που παραχωρούνται στον ΟΛΠ στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης σε σχέση με τα στοιχεία παραχώρησης, έναντι κάθε προσώπου που επικαλείται οποιοδήποτε δικαίωμα επί των στοιχείων παραχώρησης.

Το δικαίωμα παραχώρησης θα εκπνεύσει στις 13 Φεβρουάριου 2052, ήτοι την πενήκοστή (50η) επέτειο της Σύμβασης του 2002, με την επιφύλαξη πρόωρης καταγγελίας σύμφωνα με το Άρθρο 25. Η παραχώρηση θα επιτρέπει, ενδεικτικά, στον ΟΛΠ:

- ❖ να αποκτά την υλική κατοχή και να ασκεί κυριαρχική φυσική εξουσία επί των στοιχείων παραχώρησης
- ❖ να αποκλείει άλλα μέρη από τα στοιχεία παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 11.3
- ❖ να έχει πρόσβαση σε χώρους της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης και να τους χρησιμοποιεί, με σκοπό την άσκηση των δικαιωμάτων του ή τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση
- ❖ να χρησιμοποιεί τα στοιχεία παραχώρησης για τις δραστηριότητες του ΟΛΠ και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων
- ❖ να κατεδαφίζει υφιστάμενες υποδομές, ανωδομές και κτίρια ή άλλως πώς να τα διαθέτει, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενέργειες διενεργούνται σύμφωνα με απαιτούμενες διοικητικές άδειες και διεξάγονται κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ΟΛΠ ή έχουν προσδιοριστεί σε σχέδιο ανάπτυξης λιμένα
- ❖ να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών
- ❖ να συνάπτει υποπαραχωρήσεις προς τρίτα μέρη σύμφωνα με και με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων, όπως παρατίθενται στο Άρθρο 12·
- ❖ να κατασκευάζει λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
- ❖ να εισπράττει όλα τα έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών) που απορρέουν από την εκμετάλλευση του δικαιώματος παραχώρησης

Στο Άρθρο 3 παρουσιάζονται τα στοιχεία παραχώρησης και η χερσαία και η θαλάσσια λιμενική ζώνη. Η χερσαία λιμενική ζώνη συνίσταται στο σύνολο των χερσαίων (στεγασμένων και υπαίθριων) περιοχών εντός του χώρου του Λιμένα, που ορίζεται από τους νόμους που αναφέρονται στο Άρθρο 3.1 και το Παράρτημα 3.1, και περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση περιοχές από το παραλιακό μέτωπο (αυτού συμπεριλαμβανομένου) προς τα όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης (συμπεριλαμβανομένων αυτών), τον αιγιαλό και τους αναγκαίους παρακείμενους χώρους, αποβάθρες και κρηπιδότοιχους. Τα όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης απεικονίζονται με πράσινο χρώμα στο τοπογραφικό διάγραμμα του Παρατήματος 3.2 (το αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα). Πέραν των δρόμων και άλλων χώρων που χρησιμοποιούνται για γενική πρόσβαση και κυκλοφορία, η χερσαία λιμενική ζώνη περιλαμβάνει τους ακόλουθους χώρους:

- έναν χώρο, όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί οχηματαγωγών (οι Σταθμοί Οχηματαγωγών)
- έναν χώρο, όπου επί του παρόντος ο ΟΛΠ λειτουργεί έναν τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του Προβλήτα III)
- έναν χώρο, όπου επί του παρόντος η ΣΕΠ λειτουργεί έναν τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων σύμφωνα με τη Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί οχημάτων (οι Σταθμοί Οχημάτων)
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί γενικού φορτίου (οι Σταθμοί Γενικού Φορτίου)
- έναν χώρο επισκευής πλοίων (τα Ναυπηγεία)
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιεροπλοίων (οι Σταθμοί Κρουαζιεροπλοίων),

Καθένας από τους παραπάνω χώρους περιγράφεται με περισσότερες λεπτομέρειες, απεικονίζεται με χρώμα και προσδιορίζεται με τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο αντίστοιχο υπόμνημα του τοπογραφικού διαγράμματος του Παραρτήματος 3.3.

Η θαλάσσια λιμενική ζώνη αποτελείται από τη συνολική θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται δίπλα στη χερσαία λιμενική ζώνη στην οποία, ενδεικτικά, συμπεριλαμβάνονται αγκυροβόλια, προκυμαίες, ναυπηγικές κλίνες, δεξαμενές και ναυπηγεία, καθώς και το θαλάσσιο τμήμα των λιμενικών έργων, των υποδομών, ανωδομών και εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

Η παραχώρηση αφορά υποδομές, ανωδομές και κτίρια (**από κοινού τα Στοιχεία Παραχώρησης**): στο σύνολο των χερσαίων χώρων της χερσαίας λιμενικής ζώνης, πλην των εξαιρουμένων χώρων και στοιχείων, όπως καθένα ορίζεται στο αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα (**η Περίμετρος της Ζώνης Παραχώρησης**), της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης, με την επιφύλαξη των περιορισμών που παρατίθενται στο Άρθρο 4.3. Το σύνολο των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως), εξαιρούνται από την παρούσα σύμβαση παραχώρησης.

Παράλληλα στο Άρθρο 3.8 αναφέρεται [*ότι ο ΟΛΠ αναλαμβάνει και υπόσχεται να επιτύχει και να διατηρήσει ελάχιστο ετήσιο στόχο διακίνησης όπως προβλέπεται στο Άρθρο 3.9 στον Προβλήτα I κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους που ξεκινά από ή αμέσως μετά την πέμπτη (5η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος της διάρκειας παραχώρησης (έτος αναφοράς Προβλήτα I)*]. Εάν ο ΟΛΠ δεν επιτύχει το επίπεδο διακίνησης Προβλήτα I:

- ✓ για οποιοδήποτε έτος αναφοράς Προβλήτα I, ο ΟΛΠ θα καταβάλει στο Ελληνικό Δημόσιο τις ποινικές ρήτρες που προσδιορίζονται στον πίνακα της παραγράφου 2(β) του Παραρτήματος 16.2 κατ' αναλογία του συνόλου της υστέρησης που σημειώθηκε κατά το εν λόγω έτος αναφοράς Προβλήτα I
- ✓ επί τρία (3) οποιαδήποτε διαδοχικά έτη αναφοράς Προβλήτα I, τότε, με την επιφύλαξη της ως άνω παραγράφου, το Ελληνικό Δημόσιο θα δικαιούται (αλλά δεν θα υποχρεούται) να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με τους όρους αυτής και, με την επιφύλαξη οποιοσδήποτε άλλης διάταξης της παρούσης, η εν λόγω αδυναμία θα πληροί τις προϋποθέσεις κάθε μιας από τις παραγράφους (α), (δ) και (ε) του Άρθρου 24.1

Το επίπεδο διακίνησης Προβλήτα I δεν θα είναι μικρότερο από:

- ✓ διακόσιες πενήντα χιλιάδες (250.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς Προβλήτα I που ξεκινά από ή αμέσως μετά την πέμπτη (5^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη
- ✓ τριακόσιες είκοσι πέντε χιλιάδες (325.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς Προβλήτα I που ξεκινά από ή αμέσως μετά τη δέκατη (10^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα εννέα (9) ημερολογιακά έτη
- ✓ τετρακόσιες χιλιάδες (400.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς Προβλήτα I που ξεκινά από ή αμέσως μετά την εικοστή (20^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη κατά τη συνέχιση της σύμβασης



Διάγραμμα 6.10: Το ελάχιστο επίπεδο διακίνησης για τον Προβλήτα Ι του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Παράλληλα σύμφωνα με το Παράρτημα 8.2 της σύμβασης παραχώρησης [ορίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει ο λιμένας του Πειραιά. Με δικό του κίνδυνο και έξοδα, ο ΟΛΠ θα φέρει την ευθύνη για τη συντήρηση των Στοιχείων Παραχώρησης από την άλλη πλευρά όμως το Ελληνικό Δημόσιο αναγνωρίζει ότι τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών ενδέχεται να μην ικανοποιηθούν στο σύνολό τους, καθ' όλη τη διάρκεια ή κατά διαστήματα, έως την ολοκλήρωση των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας Ι.] Καθ' όλη τη διάρκεια των πρώτων τριών (3) ετών της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΠ θα προβεί σε κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να εκπληρώνει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών. Ωστόσο, η μη επίτευξη του στόχου δεν θα συνιστά παραβίαση των υποχρεώσεων του ΟΛΠ σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και δεν θα ενεργοποιήσει καταβολές Ποινικών Ρητρών, ούτε θα οδηγήσει σε καταγγελία της παρούσας Σύμβασης. Κατά το τέταρτο και πέμπτο έτος της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΠ απαιτείται να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να εκπληρώσει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, με την επιφύλαξη ότι τυχόν αδυναμία του ΟΛΠ να εκπληρώσει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της προαναφερθείσας περιόδου δεν θα ενεργοποιήσει καταβολή Ποινικών Ρητρών. Ο ΟΛΠ οφείλει να πληροί όλα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, όπως προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση, το αργότερο από την τελευταία ημέρα της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου και εφεξής. Σε αντίθετη περίπτωση θα επιβάλλονται ρήτρες σύμφωνα με το Παράρτημα 16.2 της σύμβασης παραχώρησης Έτσι θα πρέπει να τηρούνται τα κάτωθι όρια:

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα (μηνιαίος μέσος όρος μεικτής απόδοσης ανά γερανό)	19 παραγωγικές μετακινήσεις ανά γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας αναφορικά με πλοία mother δηλαδή πλοία με μεταφορική ικανότητα άνω των 6000 TEUs	1.5 € / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα με παραγωγικότητα γερανού μικρότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
	15 παραγωγικές μετακινήσεις ανά γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας αναφορικά με πλοία feeder δηλαδή πλοία με μεταφορική ικανότητα έως 6000 TEUs	1.5 € / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα με παραγωγικότητα γερανού μικρότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ρυθμός πρόσδεσης κατά προτεραιότητα	ο παραχωρησιούχος θα ορίσει κατώτατα όρια /δεσμεύσεις όγκου διακινούμενου φορτίου	κυρώσεις / πρόστιμα βάσει της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί ανταγωνισμού
ο μηνιαίος μέσος όρος του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα (turn - around time) των φορτηγών αυτοκινήτων	60 λεπτά ανά φορτηγό (από πύλη σε πύλη) υπολογισμένα ως ο συνολικός χρόνος που δαπανάται στον σταθμό από την πύλη εισόδου έως την πύλη εξόδου	1€ / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα που υπερβαίνει το μέγιστο μέσο όρο του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα
ελάχιστη απόδοση	Διάγραμμα 6.8	5 € / TEU υστέρησης από τον ετήσιο στόχο των 250.000 του προβλήτα I, 10 € / TEU στο δεύτερο έτος αναφοράς (εάν η αστοχία συνεχιστεί για δύο συνεχόμενα χρόνια), 20€/ TEU στο τρίτο έτος αναφοράς (εάν η αστοχία συνεχιστεί για τρία συνεχόμενα χρόνια)
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ		
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα ,5 ημέρες την εβδομάδα	καμία ποινή

ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης αυτοκινήτων)	εκφόρτωση/φόρτωση 100 αυτοκινήτων ανά ώρα	0.75 / μονάδα για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ		
ελάχιστη διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού για τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές	άμεσα διαθέσιμη θέση ελλιμενισμού άνευ χρόνου αναμονής για το 97.5% των αφίξεων εταιρειών που διατηρούν σύμβαση με ΟΛΠ	τέλος πρόσδεσης μίας ημέρας στην περίπτωση που δεν δοθεί στο σκάφος άδεια πρόσδεσης στις κενές θέσεις τουλάχιστον 500€ ημερησίως
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου στοιχείων αναμονής (για πλοία τύπου Ro-Ro)	θα πρέπει να υπάρχει διαθέσιμος ικανός χώρος στοιχείων αναμονής για οχήματα που αφικνούνται στο σταθμό για επιβίβαση. δεν θα υπάρχουν στοίχοι αναμονής ή στάθμευση σε δημόσιους χώρους	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστος ρυθμός επιβίβασης/αποβίβασης	αναλόγως του τύπου του ε/γ-ο/γ πλοίου, εξασφάλιση ομαλής αποβίβασης/επιβίβασης παρέχοντας τουλάχιστον 80% του μέγιστου ρυθμού αποβίβασης/επιβίβασης του πλοίου	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 100 ευρώ ανά προσέγγιση
ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις διέλευσης - transit calls και για προσεγγίσεις home porting	900 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 300 ευρώ ανά προσέγγιση
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις home porting	400 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 250 ευρώ ανά προσέγγιση
ελάχιστη απόδοση τροφοδοσίας κρουαζιεροπλοίου	παροχή εξοπλισμού και εγκαταστάσεων που θα εξασφαλίζουν ότι όλη η	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα

	τροφοδοσία του πλοίου θα γίνεται εντός του προγραμματισμένου χρονικού παραθύρου ελλιμενισμού χωρίς να προκύπτει καθυστέρηση της αναχώρησης του πλοίου	υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου αναμονής (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή καθισμάτων για το 20% του μεγαλύτερου προσεγγίζοντος πλοίου με μέγιστο αριθμό 500 καθίσματα ανά σταθμό	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστος χώρος παράδοσης αποσκευών (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή τουλάχιστον 1 τ.μ. στεγασμένου χώρου ανά αποβιβασθέντα επιβάτη	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος

Πίνακας 6.11: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Παράρτημα 8.5 (Πρόγραμμα Ελάχιστης Συντήρησης) [για τον υφιστάμενο εξοπλισμό του λιμένα ο ΟΛΠ οφείλει να διαθέτει στρατηγική συντήρησης και επισκευής που θα εξασφαλίζει την διαθεσιμότητα του εξοπλισμού σε ποσοστό 85% κατ' ελάχιστο το οποίο θα αυξηθεί στο 90% ή περισσότερο κατόπιν οργανωτικής περιόδου μέγιστης διάρκειας δύο ετών. Το ίδιο θα ισχύει και για τον εξοπλισμό του λιμένα που θα αγοραστεί στο μέλλον].

Η στρατηγική συντήρησης θα περιλαμβάνει ροή εργασιών για :

- ✓ Διορθωτική συντήρηση
- ✓ Προληπτική συντήρηση

Η λιμενική υποδομή θα πρέπει να συντηρείται τακτικά προκειμένου να εξασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα όπως αναφέρεται στον κάτωθι πίνακα.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
Σταθμός Κρουαζιέρας	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 60% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της χαμηλής κίνησης (από Νοέμβριο έως Απρίλιο)
Σταθμός Ακτοπλοίας	Το 90% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 75% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων	Το 80% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους
Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους
Ναυπηγοεπισκευή	Αμφότερες οι πλωτές δεξαμενές στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος θα πρέπει καθόλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης να βρίσκονται σε άριστη λειτουργική κατάσταση διατηρώντας το ίδιο με το σημερινό επίπεδο υπηρεσιών

Πίνακας 6.12: Η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα που οφείλει να διατηρεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Άρθρο 7.1 της σύμβασης παραχώρησης [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 πρέπει να καταρτίσει και να εφαρμόσει πενταετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου) για κάθε επενδυτική περίοδο 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 και η υλοποίηση αυτών των επενδύσεων θα προηγείται κάθε άλλης κεφαλαιουχικής δαπάνης ή πρωτοβουλίας για έργα που αναλαμβάνει ο ΟΛΠ. Η πρώτη επενδυτική περίοδος θα ξεκινήσει την ημερομηνία έναρξης ισχύος και θα λήξει την αμέσως προηγούμενη ημέρα της πέμπτης (5^{ης}) επετείου αυτής. Κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο, ο ΟΛΠ θα αναλάβει τις υποχρεωτικές επενδύσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2. Το Παράρτημα 7.2 προσδιορίζει]:

✓ 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 Παράρτημα 7.2 (αλλά που συνολικά θα ανέρχονται στο κόστος αναφοράς που προσδιορίζεται στο Παράρτημα 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 Ελληνικού Δημοσίου 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 ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών

✓ 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

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 με συνολικό κόστος αναφοράς (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για όλες τις δεύτερες υποχρεωτικές επενδύσεις που αντιστοιχεί σε: 56.000.000 € συν ένα ποσό ίσο με το ποσό υστέρησης σε σχέση με την πρώτη επενδυτική περίοδο.

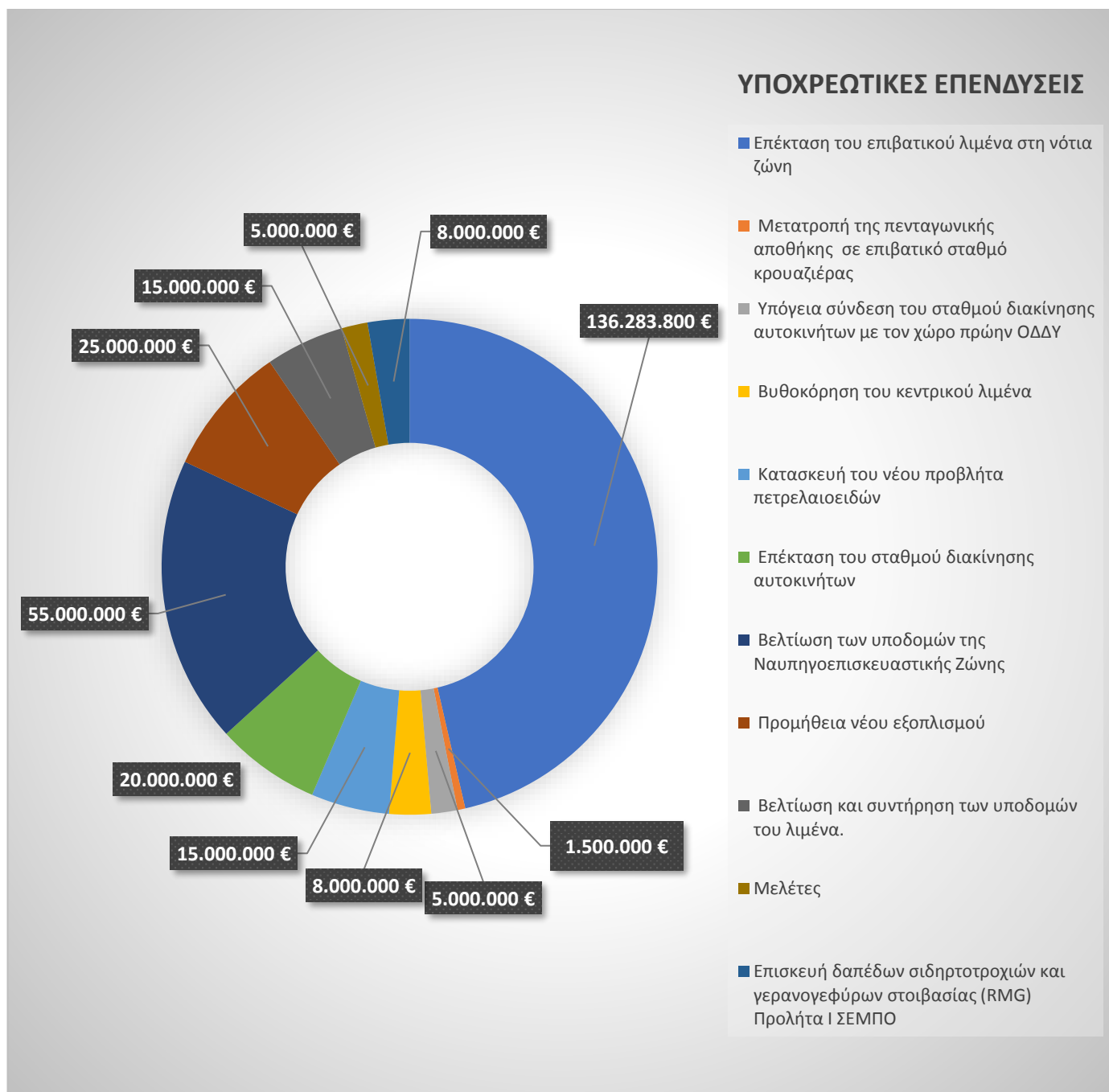
Σύμφωνα με το Άρθρο 7.16 [τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εκπνοή της πρώτης επενδυτικής περιόδου ο ΟΛΠ θα υποβάλλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου σχέδιο προγράμματος της επενδυτικής περιόδου στο οποίο θα παρατίθενται λεπτομέρειες για τις υποχρεωτικές επενδύσεις και απαιτούμενες επενδύσεις τις οποίες ο ΟΛΠ προτείνει και δεσμεύεται να υλοποιήσει εντός της επόμενης επενδυτικής περιόδου]. Οι ελάχιστες επενδύσεις θα 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 δύναται να απορρίψει προτεινόμενες υποχρεωτικές επενδύσεις μέσα σε διάστημα τριών μηνών μετά από την παράδοση σε αυτόν του αντίστοιχου σχεδίου οριστικής μελέτης αλλά μόνο αν οι εν λόγω υποχρεωτικές επενδύσεις δεν ανταποκρίνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης ή/και στο σχέδιο ανάπτυξης λιμένα ή δεν επαρκούν για την επίτευξη ή διατήρηση των ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών.

Στον πίνακα 6.1 και στο διάγραμμα 6.2 που ακολουθούν παρουσιάζονται όλες οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει ο ΟΛΠ να πραγματοποιήσει την πρώτη επενδυτική περίοδο όπως αυτές παρουσιάζονται στη σύμβαση παραχώρησης και στο Ν.4404/2016. Οι υποχρεωτικές επενδύσεις με αριθμό 1,2,7,9,11 προσδιορίζονται ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I ενώ οι υπόλοιπες (αρ. 3,4,5,6,8,10) ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II.

Αρ.	Υποχρεωτική Επένδυση	Κόστος Αναφοράς (σε ευρώ)	Συμμετοχή ΟΛΠ (σε ευρώ)
1	Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α)	136.283.800	5.451.352
2	Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων	8.000.000	8.000.000
3	Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας	1.500.000	1.500.000
4	Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ	5.000.000	5.000.000
5	Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα	15.000.000	15.000.000
6	Προμήθεια Εξοπλισμού	25.000.000	25.000.000
7	Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα	8.000.000	8.000.000
8	Μελέτες	5.000.000	5.000.000
9	Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών	15.000.000	15.000.000
10	Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους)	20.000.000	20.000.000
11	Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)	55.000.000	55.000.000
	Σύνολο	293.783.800	162.951.352

Πίνακας 6.13: Οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει ο ΟΛΠ να πραγματοποιήσει κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 6.14: Κατανομή υποχρεωτικών επενδύσεων που οφείλει ο ΟΛΠ να πραγματοποιήσει κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο σε εκατ. €

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί θα επισύρει τις κάτωθι ποινικές ρήτρες. Τέλος ποινικές ρήτρες ορίζονται και για διάφορες μη τεχνικές παραβάσεις στην παράγραφο 4 του Παρατήματος 16.2.

ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΠΟΣΟ ΥΣΤΕΡΗΣΗΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
Χαμηλής βαρύτητας	Μεταξύ 0 και 10% του συνολικού κόστους αναφοράς	5% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Μέσης βαρύτητας	Μεταξύ 10 και 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	15% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Υψηλής βαρύτητας	Άνω του 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	20% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης

Πίνακας 6.15: Ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Άρθρο 15.1 της σύμβασης παραχώρησης [το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο, θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμμα πέντε τοις εκατό (3,5%) των ετησίων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΠ. Επιπλέον το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 3.500.000 €. Σε περίπτωση που υποπαραχωρήσεις για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με κάθε έναν από τους χώρους που περιγράφονται στο Άρθρο 11.1 (α) της παρούσας σύμβασης, έχουν συναφθεί αμέσως μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, στο βαθμό που ο ΟΛΠ διαχειριζόταν τέτοιους χώρους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος (και, για την αποφυγή αμφιβολιών, εξαιρουμένων των Προβλητών Π & ΙΙΙ όσο λειτουργούν υπό τον ΣΕΠ σύμφωνα με τη Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ), το αντάλλαγμα παραχώρησης θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμμα πέντε τοις εκατό (3,5%) του ετήσιου συνολικού κύκλου εργασιών]. Επισημαίνεται δε ότι δυνάμει της σύμβασης παραχώρησης των προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του 2008, η ΣΕΠ θα καταβάλλει στον ΟΛΠ επιπλέον ετήσιο αντάλλαγμα που ισοδυναμεί με το 24,5% των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της (ΦΕΚ 'Β 3649/11.11.2016). Από το ποσό αυτό και μετά την εξαγορά, πέρα από την εν γένει ανάπτυξη του λιμένα, θα επωφελείται οικονομικά και το Ελληνικό Δημόσιο ως μειοψηφών μέτοχος.

Τα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΠ πρόκεινται για τα έσοδα που παράγονται άμεσα από τον ΟΛΠ, καθώς και το εισόδημα οποιοσδήποτε επιχείρησης, ανεξαρτήτως νομικής μορφής, στην οποία ο ΟΛΠ διαθέτει μερίδιο, το οποίο θα σταθμίζεται με βάση το ποσοστό της σχετικής συμμετοχής του ΟΛΠ, ανεξάρτητα από το αν ο ΟΛΠ οφείλει να ενοποιήσει ή μπορεί πράγματι να ενοποιήσει τα εν λόγω εισοδήματα για λογιστικούς σκοπούς ως ανήκοντα στη σχετική χρονική περίοδο.

Ο συνολικός κύκλος εργασιών περιλαμβάνει:

- ❖ τα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΠ συν
- ❖ το αριθμητικό άθροισμα των ακαθάριστων εσόδων κάθε προσώπου με το οποίο, οποιαδήποτε στιγμή μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, συνάπτεται υποπαραχώρηση για την παροχή υπηρεσιών που σήμερα παρέχονται από τον ΟΛΠ σε σχέση με τους χώρους που περιγράφονται στο Άρθρο 11.1(α) της παρούσας σύμβασης, και, για την αποφυγή αμφιβολιών, εξαιρουμένων των Προβλητών II & III του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, για όσο λειτουργεί υπό την ΣΕΠ βάσει της Σύμβασης Υποπαραχώρησης ΣΕΠ) μείον
- ❖ το ποσοστό των ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΠ που αντιστοιχεί στα έσοδα που πηγάζουν από τα πρόσωπα και τις ρυθμίσεις της υποπαραγράφου παραπάνω

Εκ των παραπάνω συνάγεται ότι στα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΠ συμπεριλαμβάνεται (*ΦΕΚ Β' 3649/11.11.2016- Επιτροπή Ανταγωνισμού*):

- ✓ το οικονομικό αντάλλαγμα της ΣΕΠ όπως αυτό έχει διαμορφωθεί στην σύμβαση του 2008 που ισοδυναμεί με το 24,5% των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων της
- ✓ το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα I (όπως ορίζεται στη **Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ**)
- ✓ το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα II (όπως ορίζεται στη **Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ**)

Σε σχέση με οποιαδήποτε διαχειριστική χρήση του ΟΛΠ, που αρχίζει κατά ή μετά την δέκατη όγδοη (18η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος (Έτος Αύξησης Ανταλλάγματος Παραχώρησης (ΑΠ)), εάν στο τέλος του εν λόγω έτους αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης (ΔΕΑ) του προτιμώμενου επενδυτή υπερβεί το είκοσι τοις εκατό (20%), τότε ο ΟΛΠ θα καταβάλει προς το Ελληνικό Δημόσιο επιπλέον του ετησίου ανταλλάγματος παραχώρησης σε σχέση με το εν λόγω έτος αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης πρόσθετο αντάλλαγμα παραχώρησης ίσο με ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) οποιωνδήποτε περιοδικών ταμειακών ροών σε σχέση με το εν λόγω έτος αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης.

Περιοδικές ταμειακές ροές είναι κάθε αντάλλαγμα που προσήκοντος έχει καταβληθεί σύμφωνα με τη ΣΑΜ για την απόκτηση μετοχών της ΣΑΜ (εξαιρουμένου κάθε τόκου ή προστίμου), και κάθε υποτελούς ή άλλου δανείου που παρέχονται από τον προτιμώμενο επενδυτή στον ΟΛΠ (ως αρνητική αξία) και κάθε ταμειακή είσπραξη ή το ισοδύναμο σε μετρητά αυτής κάθε ανταλλάγματος που αντιστοιχεί σε οποιαδήποτε αποεπένδυση, το οποίο αφορά οποιοδήποτε τμήμα της συμμετοχής του ομίλου του προτιμώμενου επενδυτή σε μετοχές ΣΑΜ, τα μερίσματα ή μειώσεις επιστροφές του μετοχικού κεφαλαίου που ελήφθησαν από τον όμιλο του προτιμώμενου επενδυτή, όπως επίσης και τα ποσά που κατέβαλε ο ΟΛΠ στον όμιλο του προτιμώμενου επενδυτή, για να εξυπηρετήσει το κεφάλαιο και τους τόκους οποιασδήποτε οφειλής στον ΟΛΠ (ως θετική αξία), σε κάθε περίπτωση αναπροσαρμοζόμενη, ώστε να αντικατοπτρίζει οποιαδήποτε μεταβολή στο ποσοστό συμμετοχής του ομίλου του προτιμώμενου επενδυτή σε μετοχές ΣΑΜ.

Ως ΔΕΑ Προτιμώμενου Επενδυτή το Άρθρο 15.8 ορίζει την οικονομική απόδοση που είναι εκπεφρασμένη σε ποσοστό και, αν εφαρμοστεί (με τη μορφή συντελεστή προεξόφλησης) στην περιοδική ταμειακή ροή, θα παραγάγει μηδενική καθαρή παρούσα αξία ενώ ως όμιλος προτιμώμενου επενδυτή ορίζει τον προτιμώμενο επενδυτή και οποιαδήποτε εταιρεία της οποίας ο ΟΛΠ είναι θυγατρική (εταιρεία συμμετοχών) ή θυγατρική του προτιμώμενου επενδυτή καθώς και οποιαδήποτε θυγατρική εταιρείας συμμετοχών του προτιμώμενου

επενδυτή (πέραν του ΟΛΠ) και η οποία σε κάθε περίπτωση περιλαμβάνει τους κατά καιρούς αντίστοιχους διαδόχους και εκδοχείς οποιουδήποτε εν λόγω προσώπου.

Όσον αφορά τα έσοδα του λιμένα και την τιμολογιακή πολιτική που μπορεί να ακολουθήσει σύμφωνα με το Άρθρο 10 της παρούσας σύμβασης ο ΟΛΠ, επιπλέον των τελών που επιβάλλονται σε υπεργολάβους και υποπαραχωρησιούχους οι οποίοι έχουν οριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 12, θα δικαιούται να επιβάλει, να χρεώνει και να εισπράττει τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και τα τέλη λιμενικών υποδομών ως αντίτιμο για τις προσφερόμενες από τον ίδιο υπηρεσίες, παρεπόμενες υπηρεσίες και παρεχόμενες υποδομές και ανωδομές, καθώς και για τη χρήση των στοιχείων παραχώρησης εντός του χώρου του λιμένα, με δικό του κίνδυνο και έξοδα, καθώς και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας Σύμβασης.

Ως τέλη λιμενικών υπηρεσιών θα νοείται κάθε πληρωμή από οποιαδήποτε χρέωση και οποιαδήποτε τέτοια χρέωση στους χρήστες λιμενικών υπηρεσιών ή παρεπομένων υπηρεσιών που παρέχονται εντός του χώρου του λιμένα. Όσον αφορά στην επιβολή τελών λιμενικών υπηρεσιών, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

- ❖ τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών για τη χρήση του Σταθμού Οχηματαγωγών πλοίων και των σχετικών υπηρεσιών μπορούν να αυξηθούν από τον ΟΛΠ σε σχέση με το τρέχον επίπεδο αυτών μόνο με την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, είτε μέσω τροποποίησης του τρέχοντος επιπέδου τελών λιμένα, είτε μέσω της επιβολής νέων τύπων τελών λιμένα·
- ❖ τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών για κάθε υπηρεσία εντός του Λιμένα Πειραιά, που παρέχεται χωρίς να υπάρχει ενδοπεριφερειακός/ενδολιμενικός, διαπεριφερειακός/διαλιμενικός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός, πρέπει να καθορίζονται με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και χωρίς διακρίσεις και θα προσδιορίζονται σε συνάρτηση με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο ΟΛΠ δεν μπορεί να αναπροσαρμόζει τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών αυτής της κατηγορίας συχνότερα από μία φορά ετησίως·
- ❖ ο ΟΛΠ θα λαμβάνει δεόντως υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες κατά τον καθορισμό των τελών για οποιεσδήποτε υπηρεσίες, όπου υπάρχει ενδοπεριφερειακός, διαπεριφερειακός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός: (i) την ανταγωνιστική λειτουργία του Λιμένα Πειραιά και όλων των σχετικών υπηρεσιών, (ii) τη βελτίωση της βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας στον Λιμένα Πειραιά και (iii) τη συνολική επικερδή λειτουργία των υπηρεσιών που παρέχονται από τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ θα διασφαλίζει ότι τα εν λόγω τέλη υπηρεσιών αποτυπώνουν τον επαρκή και ισορροπημένο συνυπολογισμό αυτών των αρχών.
- ❖ το Άρθρο 9.2 θα εφαρμόζεται στα τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών.

Τα τέλη λιμενικών υποδομών περιλαμβάνουν οποιοδήποτε τέλος στους χρήστες του λιμένα Πειραιά για τη χρήση των στοιχείων παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά οποιωνδήποτε ανωδομών, υποδομών ή κτιρίων) ή οποιωνδήποτε άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών οι οποίες επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο σκαφών από τον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση σε αυτούς τους λιμένες, ή παρέχουν πρόσβαση στην εξυπηρέτηση επιβατών και φορτίων, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά λιμενικών τελών, τελών φορτίου, τελών χωρητικότητας, τελών πρόσδεσης και τελών αγκυροβολιού). Σε ό,τι αφορά στην επιβολή τελών λιμενικών υποδομών, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών θα είναι ανάλογα με το κόστος, με το οποίο βαρύνεται ο ΟΛΠ για τη συμμόρφωσή του με τις υποχρεώσεις συντήρησης με βάση την παρούσα Σύμβαση,

λαμβανομένου δεόντως υπόψη της νομικής φύσης των στοιχείων παραχώρησης και σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους

- ✓ ο ΟΛΠ μπορεί να ορίζει κατά την κρίση του τα τέλη λιμενικών υποδομών σύμφωνα με τη δική του εμπορική στρατηγική και το δικό του επενδυτικό πρόγραμμα
- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να ποικίλουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που ισχύουν για τακτικούς χρήστες ή προκειμένου να δοθεί ώθηση στην αποδοτικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών, όμως τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τις εν λόγω διακυμάνσεις θα είναι εύλογα, αντικειμενικά, διαφανή και δεν θα περιέχουν διακρίσεις,
- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών μπορούν να ενσωματωθούν σε άλλα τέλη, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των τελών λιμενικών υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό του τέλους λιμενικών υποδομών παραμένει ευχερώς αναγνωρίσιμο από τους χρήστες του λιμένα Πειραιά
- ✓ τα Άρθρα 9.1 και 9.2 θα εφαρμόζονται στα τέλη λιμενικών υποδομών
- ✓ προς αποφυγή αμφιβολιών, το Άρθρο 10.2(α) θα εφαρμόζεται στα τέλη λιμενικών υποδομών στο βαθμό που τα εν λόγω τέλη λιμενικών υποδομών επιβάλλονται για τη χρήση του σταθμού οχηματαγωγών πλοίων και των υποδομών που συνδέονται με τον σταθμό οχηματαγωγών πλοίων.

Σύμφωνα με το Άρθρο 9.2 της παρούσας σύμβασης [κατά την παροχή πρόσβασης στον Λιμένα Πειραιά και τη χρέωση τελών και δασμών για τη χρήση των εγκαταστάσεων, των υποδομών, ανωδομών και των υπηρεσιών του, ο ΟΛΠ μπορεί να κάνει διακρίσεις ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες χρηστών, καθώς και ανάμεσα στις διάφορες εγκαταστάσεις, υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες, στον βαθμό που οι εν λόγω διακρίσεις αιτιολογούνται με αντικειμενικά κριτήρια και τηρούν τις αρχές της ορθολογικότητας, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης].

Δεν θα εισπράττονται τέλη λιμένα από τον ΟΛΠ για την είσοδο και την πρόσβαση στον χώρο του λιμένα ή/και στα στοιχεία παραχώρησης από ασθενοφόρα, την Πυροσβεστική Υπηρεσία, την Αστυνομία, την Ακτοφυλακή, την Τελωνειακή Υπηρεσία και τις Ένοπλες Δυνάμεις, εφόσον τα εν λόγω πρόσωπα εισέρχονται στον χώρο του λιμένα και τον χρησιμοποιούν κατά την εκτέλεση δημόσιων υποχρεώσεων ή υπηρεσιών, ή από τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 2.4 (ΡΑΛ, τη Λιμενική Αρχή, την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων - Ε.Σ.Α.Λ). Επιπλέον, δεν θα χρεώνονται τέλη λιμένα σε μεμονωμένα πρόσωπα για την πρόσβαση στον χώρο του λιμένα αποκλειστικά για λόγους συμμετοχής σε κοινωνικούς ή πολιτιστικούς σκοπούς ή για επισκέψεις σχετικές με αυτούς (π.χ. σε μουσεία, πλοία - μνημεία, κ.λπ.)

Στην αρχική σύμβαση παραχώρησης των προβλητών II και III, η ΣΕΠ ήταν υποχρεωμένη να εφαρμόζει την τιμολογιακή πολιτική της ΟΛΠ το αργότερο μέχρι την 1.6.2010 σύμφωνα με το Άρθρο 7.1 της οικείας σύμβασης όπως κυρώθηκε δυνάμει του Ν.3755/2009 (ΦΕΚ Α 52/30.3.2009). Με την υποχρέωση αυτή να μην ισχύει πλέον, η ΣΕΠ δεν έχει καμία συμβατική υποχρέωση να τιμολογεί στα ίδια επίπεδα με την ΟΛΠ. Οι τιμοκατάλογοι, τόσο της ΣΕΠ όσο και της ΟΛΠ διακρίνονται σε χρεώσεις για υπηρεσίες παραλαβής και σε χρεώσεις για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης.

Σύμφωνα με το Άρθρο 27 της παρούσας σύμβασης παραχώρησης [*το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΠ πρέπει από κοινού να διορίσουν*]:

- έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για την εκτέλεση ορισμένων τεχνικών συμβουλευτικών καθηκόντων και λειτουργιών και για την παροχή υποστήριξης σε σχέση με την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων (Αρχικός Ανεξάρτητος Μηχανικός)

➤ έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για την εκτέλεση ορισμένων τεχνικών συμβουλευτικών καθηκόντων και λειτουργιών και για την παροχή υποστήριξης σε σχέση με την Απόδοση, όπως πληρέστερα αναφέρεται στο (Ανεξάρτητος Μηχανικός Απόδοσης).

Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

❖ θα εξετάζει κάθε προσχέδιο αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης και προσχέδιο ΣΑΛ και κάθε προσχέδιο υποχρεωτικών επενδύσεων και θα προτείνει αλλαγές, σχετικά με τα ακόλουθα:

1. εάν το σχέδιο οριστικής μελέτης, που θα υποβληθεί προς έγκριση στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Περιφέρειας Αττικής, είναι πλήρες και στην τελική μορφή του
2. την εξακρίβωση της συμμόρφωσης του σχεδίου οριστικής μελέτης με το εγκεκριμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης του ΟΛΠ και το σχέδιο ανάπτυξης λιμένα (αλλά με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2), τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και τα πρότυπα σχεδιασμού, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το Άρθρο 6.5(δ)
3. στον βαθμό που το σχέδιο οριστικής μελέτης αναφέρεται σε πρώτη υποχρεωτική επένδυση προτεραιότητας I, επιβεβαίωση ότι: ο συναφής προϋπολογισμός κατασκευής δεν είναι μικρότερος από ογδόντα τοις εκατό (80%) του αντίστοιχου κόστους αναφοράς που ορίζεται στο Παράρτημα 7.2 και στον μέγιστο δυνατό βαθμό, ότι ο ισχύων προϋπολογισμός κατασκευής σε μία ή περισσότερες πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις προτεραιότητας I αναπροσαρμόζεται καταλλήλως ούτως, ώστε ο συνολικός ισχύων προϋπολογισμός κατασκευής σε όλες τις πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις προτεραιότητας I να μην είναι μικρότερος από 222.283.800 €

❖ θα επιβλέπει τις πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις και τις δεύτερες υποχρεωτικές επενδύσεις που θα αναληφθούν σύμφωνα με το Άρθρο 7, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή που ζητά ο ΟΛΠ να τις ολοκληρώσει, και στη διάρκεια της επίβλεψης θα δικαιούται να διεξάγει έρευνες και να ζητά τις πληροφορίες που κρίνει απαραίτητες

❖ θα επιθεωρεί τα έργα και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση με ισχύοντα πρότυπα, νόμους και χρονοδιαγράμματα και θα προτείνει τις απαραίτητες αλλαγές και θα εκδίδει πιστοποιητικά ολοκλήρωσης

❖ θα παρέχει τη συνδρομή του από κάθε άλλη τεχνική άποψη, όπως μπορεί να ζητούν ο ΟΛΠ και το Ελληνικό Δημόσιο

❖ θα καταρτίζει και θα τηρεί πλήρη και κατάλληλα αρχεία για όλα τα ανειλημμένα καθήκοντα και θα θέτει αυτά τα αρχεία στη διάθεση του Ελληνικού Δημοσίου κατόπιν αιτήματος του

❖ θα έχει κάθε άλλο δικαίωμα και υποχρέωση που προβλέπεται ρητά στην παρούσα Σύμβαση ή/και κάθε συμπληρωματικό καθήκον ή/και κάθε άλλο καθήκον το οποίο μπορεί περαιτέρω να προβλέπεται στη σύμβαση ανεξάρτητου μηχανικού.

Το αργότερο εντός εξήντα (60) ημερολογιακών ημερών από το τέλος της αντίστοιχης επενδυτικής περιόδου, ο ανεξάρτητος μηχανικός θα καταρτίζει και θα παραδίδει στο ΤΑΙΠΕΔ δήλωση που θα παραθέτει με εύλογες λεπτομέρειες:

✓ τις απαιτήσεις που αφορούν στις υποχρεωτικές επενδύσεις για τη σχετική επενδυτική περίοδο, όπως προκύπτουν από το εγκεκριμένο σχέδιο της επενδυτικής περιόδου

✓ την κατάσταση ολοκλήρωσης κάθε υποχρεωτικής επένδυσης, καθώς και το ποσοστό ολοκλήρωσης που ορίζει ο ανεξάρτητος μηχανικός

- ✓ το ποσό ολοκλήρωσης και το ποσό υστέρησης για τη σχετική επενδυτική περίοδο
- ✓ τις υποχρεωτικές υπενδύσεις που είναι ακόμα σε εξέλιξη, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης σχετικά με τον χρόνο ολοκλήρωσης αυτών των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Η σύμβαση του ανεξάρτητου μηχανικού θα πρέπει να προσυπογράφει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα περιλαμβάνει ειδικά την υποχρέωση επιμέλειας που θα καλύπτει εξίσου το Ελληνικό Δημόσιο και τον ΟΛΠ. Ο ΟΛΠ θα είναι υπεύθυνος για την καταβολή των αμοιβών και άλλων εξόδων και δαπανών του ανεξάρτητου μηχανικού και το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα φέρει καμία ευθύνη για τις εν λόγω αμοιβές, δαπάνες και έξοδα. Η διάρκεια της σύμβασης του ανεξάρτητου μηχανικού δεν θα υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ρόλου του.

Τέλος σύμφωνα με το παράρτημα 17.1 υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη κατά τη διάρκεια της κατασκευής οποιασδήποτε επέκτασης αναβάθμισης:

1. Κατά παντός κινδύνου κατασκευής με βάση την πλήρη αξία της σύμβασης και περιλαμβάνουσα:

- ✓ Απεργία, ταραχές και εμφύλιες ταραχές
- ✓ Απομάκρυνση μπάζων
- ✓ Επιπλέον έξοδα
- ✓ Παραταθείσα περίοδος συντήρησης
- ✓ Αστική ευθύνη

2. Θαλάσσιο φορτίο (για κρίσιμο λιμενικό εξοπλισμό) εκτός αν παρέχεται κάλυψη από τους προμηθευτές

Ενώ υπάρχουν και καλύψεις λειτουργίας:

- Ζημιές από πυρκαγιά, κεραυνό, έκρηξη, καταγίδα, συντριβές αεροπλάνων, και κατονομασθέντες κινδύνους ή κατά παντός κινδύνου παρουσίας επί τη βάσει κόστους αντικατάστασης του περιουσιακού στοιχείου με όμοιο νέο
- Βλάβη μηχανημάτων και οχημάτων
- Ασφαλιστική κάλυψη απώλειας εσόδων για ποσό ίσο προς το προϋπολογιζόμενο ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης
- Ασφάλιση αστικής ευθύνης με ελάχιστο όριο 20 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβανόμενων όλων των περιβαλλοντικών κινδύνων όπως τυχόν απαιτείται από την ελληνική νομοθεσία
- Ασφάλιση εργοδοτικής ευθύνης
- Ασφαλιστήριο συμβόλαιο διευθυντών και ανώτερων στελεχών
- Κάθε άλλη ασφάλιση την οποία ένας λογικός και συνετός φορέας εκμετάλλευσης θα διατηρεί κατά καιρούς ή οποία ενδέχεται να απαιτείται βάσει της ορθής πρακτικής του κλάδου

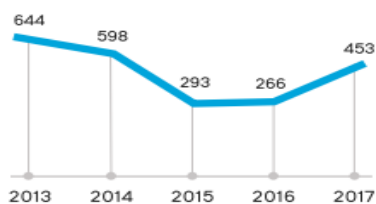
6.1.5 Αποτίμηση 3^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα στη Μεσόγειο. Τμήμα του κύριου δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, ο λιμένας εξυπηρετεί διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με αξιοσημείωτη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Αποτελεί το λιμάνι κόμβο του ελληνικού ακτοπλοϊκού συστήματος, καθώς εξυπηρετεί την πλειονότητα των ακτοπλοϊκών γραμμών της χώρας και αποτελεί το σημείο σύνδεσης της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα. Εκτείνεται σε μήκος ακτογραμμής 24 χλμ. με συνολική έκταση άνω των 5.000.000 τ.μ.. Η Ο.Λ.Π Α.Ε. διαχειρίζεται το Σ.ΕΜΠΟ προβλήτα Ι με κρηπιδώματα μήκους 820 μ. και βάθους έως 18 μ. συνολικής χωρητικότητας περί το 1.000.000 TEU ετησίως. Η Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ ΑΕ), είναι ο διαχειριστής των Σ.ΕΜΠΟ Προβλήτα ΙΙ και Προβλήτα ΙΙΙ. Είναι ο έβδομος μεγαλύτερος λιμένας κρουαζιέρας στην Ευρώπη, και διαθέτει οργανωμένο τερματικό σταθμό διακίνησης οχημάτων (car terminal) και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Το πρώτα αποτελέσματα από την ιδιωτικοποίηση είναι άκρως ενθαρρυντικά καθώς παρατηρείται ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση σε όλους τους τομείς του λιμένα το 2017 (Διάγραμμα 6.14).

Διακίνηση 2017

453.256
(+70,6%)

TEUs



431.157
οχήματα (+19,1%)

Αυτοκίνητα (car terminal)



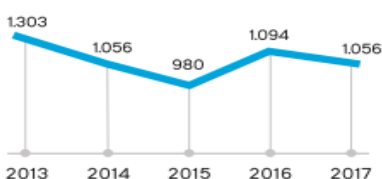
15.555.123
επιβάτες (+2,5%)

Ακτοπλοΐα



1.055.559
επιβάτες (-19%)

Κρουαζιέρα



Διάγραμμα 6.16: Στοιχεία διακίνησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε από το 2013 έως το 2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Πειραιάς	2017	2016	Μεταβολή 2017/2016	2013	Μεταβολή 2017/2013	2008	Μεταβολή 2017/2008
Εμπορευματοκιβώτια (TEUs)	453.256	265.716	+70% ▲	644.055	-29,6% ▼	433.582	+4,5% ▲
Ακτοπλοΐα (Επιβάτες)	15.555.123	15.178.279	+2,5% ▲	15.373.315	+1,2% ▲	20.177.474	-22,9% ▼
Κρουαζιέρα (Επιβάτες)	1.055.559	1.094.135	-3,5% ▼	1.302.581	-19% ▼	1.159.590	-9% ▼
Διακίνηση οχημάτων -Car Terminal (Οχήματα)	431.157	361.912	+19,1% ▲	448.682	-3,9% ▼	555.245	-22,3% ▼

Πίνακας 6.17: Στοιχεία διακίνησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε τα έτη 2008,2013,2016 και 2017

Πηγή: Βαργέλας & Παλλής, 2018

Παράλληλα ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είχε οριακά θετικές μεταβολές το 2016 σε ότι αφορά τα έσοδά του (+2,7%) και σημαντική αύξηση στα μικτά του κέρδη (74,4%). Ήταν επίσης μια χρονιά υλοποίησης σημαντικών επενδύσεων (€10,2 εκ.) ποσό το οποίο υπερβαίνει το σύνολο των επενδύσεων του λιμένα της προηγούμενης τετραετίας 2013-2015. Το 2017, η ΟΛΠ Α.Ε. αύξησε περαιτέρω τα έσοδά της σε €111,5 εκ. (αύξηση +7,8%), τα μικτά κέρδη αυξήθηκαν σε €38,76 εκ. (αύξηση +19,8%) ενώ το ΜΠΚ αυξήθηκε σε 34,7%. Το 2013 το σχετικό περιθώριο κέρδους ήταν μόλις 20,5%. Οι επενδύσεις της ΟΛΠ Α.Ε. μειώθηκαν σημαντικά (σε €6,5 εκ), εν αναμονή οριστικοποίησης του Master Plan του λιμένα, ο δείκτης ROA ανήλθε σε 5,8%, και ο δείκτης ROE σε 11,4% (Πίνακας 6.16).

Οικονομικά μεγέθη 2017

Κύκλος εργασιών € 111.530.836 (+7,8%)	Μικτά κέρδη € 38.755.44 (+19,8%)	Μικτό Περιθώριο Κέρδους 34,7%	EBITDA € 34.672.582 (+40,6%)	Επενδύσεις € 6.455.146 (-36,5% σε σχέση με το 2014)
Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 0,96	ROE: 11,4%	ROA: 5,8%	Συνολικός αριθμός εργαζομένων 1.025	

Αναλυτικά Οικονομικά Στοιχεία

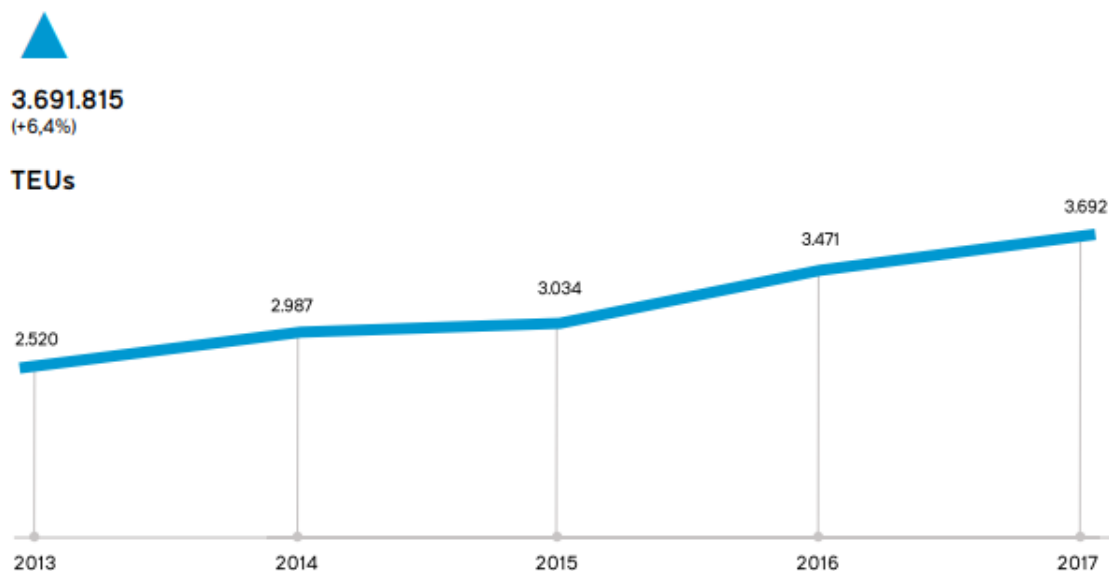
Πειραιάς	2017	2016	Μεταβολή 2017/2016	2013	Μεταβολή 2016/2015	2008	Μεταβολή 2017/2008
Κύκλος Εργασιών	111.530.836	103.496.607	+7,8% ▲	108.630.469	+2,7% ▲	116.038.393	-3,9% ▼
Μικτά Κέρδη	38.755.447	32.338.734	+19,8% ▲	22.224.257	+74,4% ▲	19.675.275	+97% ▲
Κέρδη προ φόρων	21.186.804	11.039.463	+91,9% ▲	11.824.617	+79,2% ▲	8.910.994	+137,8% ▲
EBITDA	34.672.582	24.656.579	+40,6% ▲	26.239.030	+32,1% ▲	18.380.028	+88,6% ▲
Ίδια Κεφάλαια	185.899.439	177.591.435	+4,7% ▲	166.014.420	+12% ▲	177.265.103	+4,9% ▲
Σύνολο Υποχρεώσεων	178.022.274	183.152.168	-2,8% ▼	220.504.747	-19,3% ▼	122.620.731	+45,2% ▲
Επενδύσεις	6.455.146	10.161.440	-36,5% ▼	3.789.912	+70,3% ▲	36.546.106	-82,3% ▼
Απασχόληση	1025	1.092	-6,1% ▼	1.180	-13,1% ▼	1.671	-38,7% ▼

Πίνακας 6.18: Αναλυτικά οικονομικά στοιχεία και τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε τα έτη 2008,2013,2016 και 2017

Πηγή: Βαργέλας & Παλλής, 2018

Τέλος αξίζει να σημειωθεί ότι και η «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε (ΣΕΠ Α.Ε.)» που διαχειρίζεται τους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιώς με τη συνολική χωρητικότητα του τερματικού να ανέρχεται προς το παρόν στα 6,2 εκ. TEU κατέγραψε αύξηση 6.4% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2017 σε σχέση με το 2016 φτάνοντας να διακινήσει 3.691.815 TEUs, στοιχεία που αποτυπώνουν την αυξημένη κίνηση φορτίου στο λιμένα του Πειραιά έπειτα από την ιδιωτικοποίηση του.

Διακίνηση 2017



Διάγραμμα 6.19: Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων της «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. (ΣΕΠ Α.Ε.)» κατά την περίοδο 2013-2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

6.2 Συμβάσεις Ο.Λ.Θ Α.Ε

Για να καταλήξουμε στην ισχύουσα σύμβαση παραχώρησης της 2/2/2018 μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και της «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» είχε προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια η σύμβαση παραχώρησης το 2001 μεταξύ του Ο.Λ.Θ Α.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου. Κάτωθι παρουσιάζονται τα βασικότερα στοιχεία της πρότερης συμβάσεως παραχώρησης δίνοντας μεγάλη έμφαση και αναλυτική περιγραφή των βασικών στοιχείων της σύμβασης για την αγοραπωλησία συνολικώς 16.750.00 μετοχών εκδόσεως ΟΛΘ η οποία ολοκληρώθηκε στις 2/2/2018 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018).

6.2.1 1^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΘ

Στις 27 Ιουνίου 2001 το Ελληνικό Δημόσιο και ο Ο.Λ.Θ Α.Ε σύνηψαν σύμβαση παραχώρησης (Σύμβαση του 2001) η οποία κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 17 του Ν.2892/2001 (ΦΕΚ Α' 46/9.3.2001). Με τη Σύμβαση του 2001 το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στον Ο.Λ.Θ Α.Ε το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, των κτηρίων και των υποδομών του Λιμένα Θεσσαλονίκης για αρχική διάρκεια 40 ετών. Η σύμβαση παραχώρησης για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει 21 άρθρα και τρία παρατήματα (Α, Β και Γ)

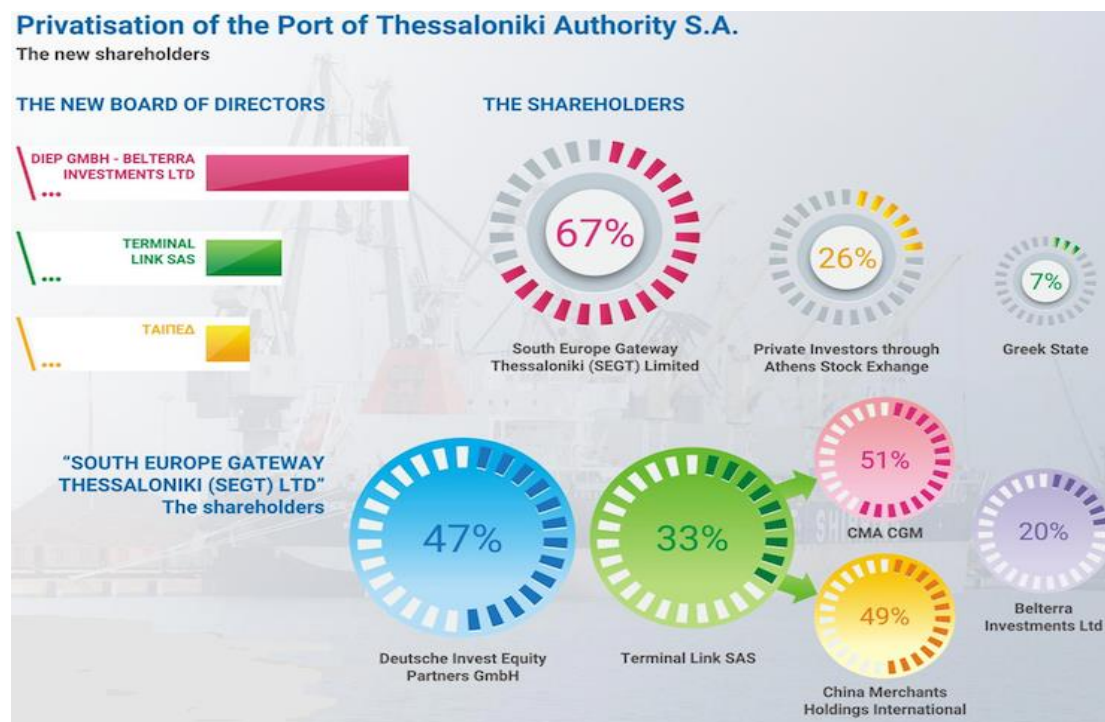
Το 2001 πραγματοποιείται η εισαγωγή του Ο.Λ.Θ Α.Ε στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,73% των υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 27η Αυγούστου 2001.

Στη συνέχεια η Σύμβαση του 2001 κυρώθηκε δυνάμει των Άρθρων 2 και 3 του Ν.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008). Ορισμένες τροποποιήσεις των άρθρων 2,3,4 και 18 στη Σύμβαση του 2001 συμπεριλαμβανόμενης της παράταξης της διάρκειας της παραχώρησης κατά 10 έτη εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου δυνάμει κοινής Υπουργικής Απόφασης στις 31 Ιουλίου 2009 (ΦΕΚ Β' 1643/7.8.2009) και συμφωνήθηκαν σε πρόσθετη πράξη της Σύμβασης του 2001 που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Θ Α.Ε στις 22 Ιουλίου του 2009.

Σύμφωνα με το Άρθρο 5.2 της σύμβασης παραχώρησης [το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης για τα 3 πρώτα έτη, θα είναι ίσο με ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΘ εξαιρούμενων των εκτάκτων εσόδων, των εσόδων προηγούμενων χρήσεων και των εσόδων από χρηματοοικονομική διαχείριση. Μετά την πάροδο των 3 πρώτων ετών το ποσοστό αυτό θα ανέρχεται σε δύο τοις εκατό (2%) των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΘ].

6.2.2 2^η Σύμβαση Παραχώρησης ΟΛΘ

Δυνάμει απόφασης που ελήφθη στις 10 Απριλίου του 2014, το διοικητικό συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε και ενέκρινε την προτεινόμενη πώληση μετοχών του ΟΛΘ (που αντιστοιχούν σε ποσοστό 67% του υφιστάμενου μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΘ) μέσω διεθνούς διαγωνιστικής διαδικασίας διαρθρωμένης σε δύο φάσεις (ή **Διαδικασία Αξιοποίησης**). Στο πλαίσιο της Διαδικασίας Αξιοποίησης και βάση των διαδικαστικών απαιτήσεων που διέπουν την επιλογή του μελλοντικού πλειοψηφικού μετόχου του ΟΛΘ, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε την κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» ως προτιμώμενο επενδυτή (ο **Προτιμώμενος Επενδυτής**). Μετά από ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της Διαδικασίας Αξιοποίησης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση με την οποία αποφάνθηκε υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ τη σύναψη σύμβασης αγοραπωλησίας μετοχών (ή **ΣΑΜ**) για την πώληση και αγορά συνολικώς 6.753.600 μετοχών εκδόσεως ΟΛΘ προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του. Το στάδιο μεταβίβασης των μετοχών έναντι συνολικού τιμήματος 231,926 εκατ. ευρώ ολοκληρώθηκε στις 2/2/2018 και κυρώθηκε δυνάμει του Ν.4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018).



Εικόνα 6.20: Το Διοικητικό Συμβούλιο και οι Μέτοχοι του Ο.Λ.Θ Α.Ε

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Ο Ν.4522/2018 εκδόθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 7 Μαρτίου του 2018 στο Τεύχος Πρώτο με Αρ. Φύλλου 39 με σκοπό την κύρωση της από 2 Φεβρουαρίου 2018 τροποποίησης και κωδικοποίησης σε ενιαίο κείμενο της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε και άλλες διατάξεις.

Ο Ν.4522/2018 αποτελείται από 13 Άρθρα τα οποία είναι τα κάτωθι:

- ◆ Άρθρο 1: Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης
- ◆ Άρθρο 2: Κρατική Εποπτεία
- ◆ Άρθρο 3: Χερσαία Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 4: Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 5: Διοικητικές και κανονιστικές λειτουργίες
- ◆ Άρθρο 6: Εξουσιοδότηση και εφαρμογή κανονισμών
- ◆ Άρθρο 7: Κοινή χρήση της Λιμενικής Ζώνης Λιμένα Θεσσαλονίκης
- ◆ Άρθρο 8 : Λιμενικά Τέλη
- ◆ Άρθρο 9: Ανάθεση Συμβάσεων
- ◆ Άρθρο 10: Λιμενικά έργα
- ◆ Άρθρο 11: Φορολόγηση και σχετικά θέματα
- ◆ Άρθρο 12: Διαδικαστικές και τελικές διατάξεις
- ◆ Άρθρο 13: Τροποποίηση του Άρθρου 26 του ν. 4258/2014

Η Σύμβαση Παραχώρησης εμπίπτει στο Άρθρο 1 του Μέρους Α' του Ν.4404/2016, αποτελείται από 30 Άρθρα και 30 παραρτήματα και υπεγράφη από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υπουργό Οικονομικών εκπροσωπώντας το Ελληνικό Δημόσιο και από τον κ. Δημήτριο Μακρή, Πρόεδρο του διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνοντα Σύμβουλο, δυνάμει της από 30/01/2018 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου, εκπροσωπώντας την Οργανισμό Λιμένας Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία η οποία είναι εγγεγραμμένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ) με αύξοντα αριθμό 058231004000. Συλλογικά το Ελληνικό Δημόσιο και η ΟΛΘ ΑΕ καλούνται τα Μέρη και έκαστος το Μέρος.

Τα άρθρα που περιέχονται στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Θ Α.Ε είναι τα κάτωθι:

- Άρθρο 1: Αναβλητικές Αιρέσεις, ισχύς και κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο
- Άρθρο 2: Ρυθμιστικό Πλαίσιο Λιμένων
- Άρθρο 3: Χώροι του Λιμένα Θεσσαλονίκης και στοιχεία παραχώρησης
- Άρθρο 4: Αντικείμενο της παραχώρησης
- Άρθρο 5: Γενικές υποχρεώσεις και ευθύνη του ΟΛΘ
- Άρθρο 6: Ανάπτυξη του χώρου του Λιμένα Θεσσαλονίκης
- Άρθρο 7: Πρόγραμμα έργων και επενδύσεων
- Άρθρο 8: Συντήρηση
- Άρθρο 9: Πρόσβαση χωρίς διακρίσεις στο Λιμένα Θεσσαλονίκης
- Άρθρο 10: Έσοδα Λιμένα και τιμολογιακή πολιτική
- Άρθρο 11: Λιμενικές Υπηρεσίες
- Άρθρο 12: Χορήγηση δικαιωμάτων και ανάθεση υποχρεώσεων από τον ΟΛΘ
- Άρθρο 13: Ενιαία φύση παραχώρησης, εταιρικά ζητήματα και χρηματοδότηση
- Άρθρο 14: Έλεγχος σύμβασης και εκτέλεσης
- Άρθρο 15: Αντάλλαγμα παραχώρησης
- Άρθρο 16: Ποινικές ρήτρες
- Άρθρο 17: Ασφάλιση
- Άρθρο 18: Εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης ΟΛΘ
- Άρθρο 19: Υποχρεώσεις του Ελληνικού Δημοσίου
- Άρθρο 20: Δικαίωμα πρόσβασης και δικαίωμα παρέμβασης
- Άρθρο 21: Δικαίωμα υποκατάστασης-υπαισέλευσης
- Άρθρο 22: Μεταβολή Νομοθεσίας
- Άρθρο 23: Ανωτέρα Βία
- Άρθρο 24: Γεγονότα αθέτησης
- Άρθρο 25: Καταγγελία της σύμβασης παραχώρησης
- Άρθρο 26: Λήξη Διάρκειας/ απόδοση
- Άρθρο 27: Ανεξάρτητος μηχανικός
- Άρθρο 28: Εφαρμοστέο δίκαιο και επίλυση διαφορών
- Άρθρο 29: Εκχώρηση και χρηματοδότηση
- Άρθρο 30: Τελικές διατάξεις

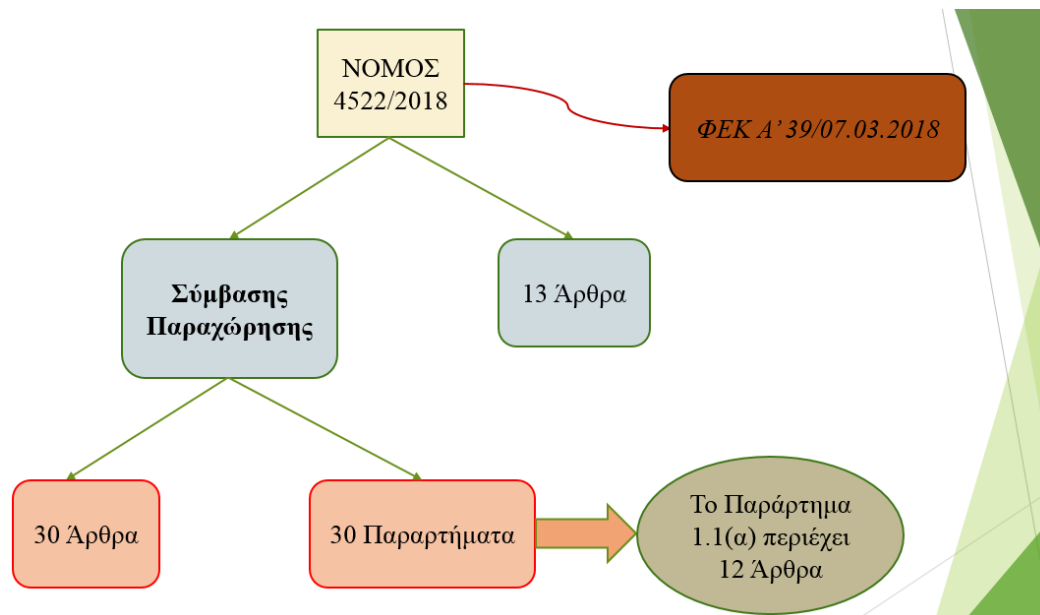
Τα παραρτήματα που περιέχονται στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Ο.Λ.Θ Α.Ε είναι τα κάτωθι:

- ✓ Παράρτημα Η: Προγραμματικοί στόχοι
- ✓ Παράρτημα 1.1(α): Διατάξεις κυρωτικού νόμου
- ✓ Παράρτημα 1.7: Υφιστάμενοι κανονισμοί ΟΛΘ
- ✓ Παράρτημα 2.2: Εξουσίες και αρμοδιότητες της ΡΑΛ
- ✓ Παράρτημα 3.1: Περιοχή Λιμένα

- ✓ Παράρτημα 3.2: Αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα
- ✓ Παράρτημα 3.3: Χώροι τερματικών σταθμών
- ✓ Παράρτημα 3.5: Εξαιρούμενοι χώροι και στοιχεία
- ✓ Παράρτημα 3.5 (β): Κτήρια
- ✓ Παράρτημα 3.6: Καθορισμένες υποπαραχωρήσεις
- ✓ Παράρτημα 5.6: Ορθή πρακτική κλάδου
- ✓ Παράρτημα 6.2(β): Κανόνες και κατευθυντήριες γραμμές κατάρτισης αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης
- ✓ Παράρτημα 6.2(γ): Περιβαλλοντικές εγκρίσεις
- ✓ Παράρτημα 6.3(β): Κανόνες και κατευθυντήριες γραμμές κατάρτισης σχεδίου ανάπτυξης λιμένα
- ✓ Παράρτημα 6.6: Πλαίσιο δικαιωμάτων Προβλήτα Ι
- ✓ Παράρτημα 7.2: Πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις λιμένα
- ✓ Παράρτημα 7.14: Επιμέτρηση επιδόσεων υποχρεωτικών επενδύσεων – επεξεργασμένα παραδείγματα
- ✓ Παράρτημα 8.2: Ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών
- ✓ Παράρτημα 8.5: Πρόγραμμα ελάχιστης συντήρησης
- ✓ Παράρτημα 8.6: Υποχρεώσεις συντήρησης εντός της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης
- ✓ Παράρτημα 14.1: Υπόδειγμα πιστοποιητικού συμμόρφωσης
- ✓ Παράρτημα 16.2: Κατάλογος ποινικών ρητρών (ΠΡ)
- ✓ Παράρτημα 17.1: Ασφαλιστική κάλυψη
- ✓ Παράρτημα 18.1: Εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης
- ✓ Παράρτημα 18.2: Συμπληρωματική εγγυητική επιστολή καλής εκτέλεσης
- ✓ Παράρτημα 27.3: Εμπειρία ανεξάρτητου μηχανικού
- ✓ Παράρτημα 26.3: Υφιστάμενη κατάσταση λιμενικών υποδομών
- ✓ Παράρτημα 27.9: Υλοποίηση υποχρεωτικών επενδύσεων
- ✓ Παράρτημα 29.7: Υπόδειγμα απευθείας σύμβασης ελληνικού δημοσίου
- ✓ Παράρτημα 30.12: Αγγλικό κείμενο σύμβασης παραχώρησης

Το Παράρτημα 1.1(α) (Διατάξεις κυρωτικού νόμου) περιλαμβάνει με τη σειρά του τα Άρθρα 1 έως και 12 τα οποία είναι τα εξής:

- ◆ Άρθρο 1: Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης
- ◆ Άρθρο 2: Κρατική Εποπτεία
- ◆ Άρθρο 3: Χερσαία Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 4: Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη
- ◆ Άρθρο 5: Διοικητικές και κανονιστικές λειτουργίες
- ◆ Άρθρο 6: Εξουσιοδότηση και εφαρμογή κανονισμών
- ◆ Άρθρο 7: Κοινή χρήση της Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης
- ◆ Άρθρο 8 : Λιμενικά τέλη
- ◆ Άρθρο 9: Ανάθεση συμβάσεων
- ◆ Άρθρο 10: Λιμενικά έργα
- ◆ Άρθρο 11: Φορολόγηση και σχετικά θέματα
- ◆ Άρθρο 12: Διαδικαστικές και τελικές διατάξεις



Διάγραμμα 6.21: Σχηματική απεικόνιση του Ν.4522/2018 και των μερών από τα οποία αποτελείται

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

6.2.3 Βασικά στοιχεία σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Θ Α.Ε

Στην παρούσα ενότητα θα αποτυπωθούν ορισμένα από τα βασικά σημεία που αναφέρονται στη σύμβαση παραχώρησης και αφορούν τόσο το Ελληνικό Δημόσιο όσο και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Σύμφωνα με το Άρθρο 2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης [*ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι αρμόδιος να επιβλέπει όλες τις πτυχές της διαχείρισης, τις δραστηριότητες και τις λειτουργίες του Λιμένα Θεσσαλονίκης και του ΟΛΘ ενώ βάση του Άρθρου 2.6 ο ΟΛΘ έχει την αποκλειστική ευθύνη και υποχρέωση, με δική του δαπάνη, να μεριμνά για τον φωτισμό όλων των δημοσίως προσβάσιμων χώρων, καθώς και για την αποκομιδή απορριμμάτων και αποβλήτων εντός της περιοχής που περιλαμβάνει τα στοιχεία της παραχώρησης εντός του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Συνεπώς, καμία δημοτική αρχή ή υποδιάρθρωση αυτής δεν θα έχει την εξουσία ή το δικαίωμα να επιβάλλει ανταποδοτικά τέλη σε σχέση με περιοχές που περιλαμβάνονται εντός των παραχωρουμένων περιουσιακών στοιχείων*].

Στο Άρθρο 4 της Σύμβασης Παραχώρησης γίνεται αναφορά στο αντικείμενο της καθώς και στη χρονική διάρκειά της. Με την παρούσα σύμβαση, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΘ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων παραχώρησης καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης ενώ συγχρόνως οφείλει, στον βαθμό που είναι απαραίτητο, να συνδράμει τον ΟΛΘ κατά την υπεράσπιση των δικαιωμάτων του επί των στοιχείων παραχώρησης και των δικαιωμάτων που παραχωρούνται στον ΟΛΘ στο πλαίσιο της παρούσας σύμβασης σε σχέση με τα στοιχεία παραχώρησης, έναντι κάθε προσώπου που επικαλείται οποιοδήποτε δικαίωμα επί των στοιχείων παραχώρησης.

Το δικαίωμα παραχώρησης θα εκπνεύσει στις 27 Ιουνίου 2051, ήτοι την πενήτηκοστή (50η) επέτειο της Σύμβασης του 2001, με την επιφύλαξη πρόωρης καταγγελίας σύμφωνα με το Άρθρο 25. Η παραχώρηση θα επιτρέπει, ενδεικτικά, στον ΟΛΘ:

- ❖ να αποκτά την υλική κατοχή και να ασκεί κυριαρχική φυσική εξουσία επί των στοιχείων παραχώρησης
- ❖ να αποκλείει άλλα μέρη από τα στοιχεία παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 11.3
- ❖ να έχει πρόσβαση σε χώρους της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης και να τους χρησιμοποιεί, με σκοπό την άσκηση των δικαιωμάτων του ή τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση
- ❖ να χρησιμοποιεί τα στοιχεία παραχώρησης για τις δραστηριότητες του ΟΛΘ και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΘ που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων
- ❖ να κατεδαφίζει υφιστάμενες υποδομές, ανωδομές και κτίρια ή άλλως πώς να τα διαθέτει, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενέργειες διενεργούνται σύμφωνα με απαιτούμενες διοικητικές άδειες και διεξάγονται κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών του ΟΛΘ ή έχουν προσδιοριστεί στο εκάστοτε ισχύον αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης
- ❖ να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΘ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών σύμφωνα με το ισχύον αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης
- ❖ να συνάπτει υποπαραχωρήσεις προς τρίτα μέρη σύμφωνα με και με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων, όπως παρατίθενται στο Άρθρο 12.
- ❖ να κατασκευάζει λιμενικές υποδομές και ανωδομές (συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, πλωτών δεξαμενών) σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της θαλάσσιας λιμενικής ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας
- ❖ να εισπράττει όλα τα έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών) που απορρέουν από την εκμετάλλευση του δικαιώματος παραχώρησης

Στο Άρθρο 3 παρουσιάζονται τα στοιχεία παραχώρησης και η χερσαία και η θαλάσσια λιμενική ζώνη. Η χερσαία λιμενική ζώνη συνίσταται στο σύνολο των χερσαίων (στεγασμένων και υπαίθριων) περιοχών εντός του χώρου του Λιμένα, που ορίζεται από τους νόμους που αναφέρονται στο Άρθρο 3.1 και το Παράρτημα 3.1, και περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση περιοχές από το παραλιακό μέτωπο (αυτού συμπεριλαμβανομένου) προς τα όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης (συμπεριλαμβανομένων αυτών), τον αιγιαλό και τους αναγκαίους παρακείμενους χώρους, αποβάθρες και κρηπιδότοιχους. Τα όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης απεικονίζονται με μπλε χρώμα στο τοπογραφικό διάγραμμα του Παρατήματος 3.2 (αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα).

Όσον αφορά στις διάφορες λειτουργίες και δραστηριότητες που εξυπηρετούνται στο λιμένα εντοπίζονται οι ακόλουθοι 10 διακριτοί τομείς στη χερσαία λιμενική ζώνη:

- ο τομέας I περιλαμβάνει τον προβλήτα 1 και κυρίως εξυπηρετεί διοικητικές, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες με την επιφύλαξη των περιορισμών χρήσης και υποχρεώσεων που παρατίθενται στο Άρθρο 6.6 της παρούσας σύμβασης
- ο τομέας II περιλαμβάνει το κρηπίδωμα μεταξύ των προβλητών 1 και 2 καθώς και το ανατολικό τμήμα του προβλήτα 2 και εξυπηρετεί τους σταθμούς (σταθμούς κρουαζιεροπλοίων και οχηματαγωγών) για την παροχή υπηρεσιών και διευκολύνσεων σε οχηματαγωγά πλοία, οχήματα και επιβάτες στο λιμένα. Περιλαμβάνει επίσης το κτήριο που αναφέρεται στη παράγραφο (δ) του Άρθρου 3.5.
- ο τομέας III καταλαμβάνει την έκταση γης που πρόσκειται στον προβλήτα 2 και εξυπηρετεί διάφορες διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες του λιμένα Θεσσαλονίκης (συμπεριλαμβάνει ενδεικτικά χώρους στάθμευσης, αποθήκες, υπόστεγα, εγκαταστάσεις του

λιμενικού σώματος, το τελωνείο καθώς και τους χώρους συνεργειών που απαιτούνται για την συντήρηση των υποδομών του λιμένα)

- ο τομέας IV περιλαμβάνει τα 6 διατηρητέα κτήρια των παλαιών στάβλων
- ο τομέας V περιλαμβάνει τη δυτική πλευρά του προβλήτα 2, το σύνολο του προβλήτα 3 και το μεταξύ τους κρηπίδωμα. Εξυπηρετεί διάφορες λιμενικές δραστηριότητες εκτός της Ελεύθερης Ζώνης του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Περιλαμβάνει επίσης βοηθητικές λιμενικές δραστηριότητες (ρυμουλκά κ.λπ.)
- ο τομέας VI καταλαμβάνει τη χερσαία έκταση που πρόσκειται στον προβλήτα 3 και εξυπηρετεί διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες του λιμένα Θεσσαλονίκης
- ο τομέας VII καταλαμβάνει τη χερσαία έκταση που πρόσκειται στους προβλήτες 4,5 και 6. Αποτελεί μέρος της Ελεύθερης Ζώνης του λιμένα και εξυπηρετεί διάφορες υποστηρικτικές δραστηριότητες που σχετίζονται με το σταθμό συμβατικού φορτίου. Περιλαμβάνει αποθήκες και άλλα μικρά κτήρια
- ο τομέας VIII είναι ο μεγαλύτερος τομέα του λιμένα και περιλαμβάνει του προβλήτες 4, 5 και την ανατολική πλευρά του προβλήτα 6 όπως επίσης και τα κρηπίδωματα μεταξύ των ως άνω προβλητών. Εξυπηρετεί και περιλαμβάνει το σταθμό του ξηρού χύδην φορτίου και γενικού φορτίου. Αποτελεί μέρος της Ελεύθερης Ζώνης του λιμένα, περιλαμβάνει μεγάλες αποθήκες και συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο του λιμένα
- ο τομέας IX περιλαμβάνει το δυτικό κρηπίδωμα του προβλήτα 6 και το μεγαλύτερο μέρος του χερσαίου χώρου του. Εξυπηρετεί το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων ενώ αποτελεί μέρος της Ελεύθερης Ζώνης του λιμένα και συνδέεται με το σιδηροδρομικό του δίκτυο
- ο τομέας X αναφέρεται στη βόρεια περιοχή του προβλήτα 6. Περιλαμβάνει δύο διακριτά μέρη, ένα εντός της Ελεύθερης Ζώνης του λιμένα και ένα εκτός αυτής. Εξυπηρετεί τόσο το σταθμό του συμβατικού φορτίου όσο και το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων, για την αποθήκευση φορτίου και τη στοιβασία κενών εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχα

Καθένας από τους παραπάνω χώρους περιγράφεται με περισσότερες λεπτομέρειες, απεικονίζεται με χρώμα και προσδιορίζεται με τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο αντίστοιχο υπόμνημα του τοπογραφικού διαγράμματος του Παραρτήματος 3.3. Η διάταξη των παραπάνω χώρων αποτυπώνει την τρέχουσα κατάσταση του λιμένα Θεσσαλονίκης.



Εικόνα 6.22: Οι 10 τομείς της χερσαίας λιμενικής ζώνης του λιμένα Θεσσαλονίκης όπως αυτοί αποτυπώνονται στο συνημμένο σχέδιο του Παρατήματος 3.3 της υφιστάμενης σύμβασής παραχώρησης

Πηγή: Ν. 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/07.03.2018))

Περιοχές Παραγράφου 3.3		Συνημμένο Σχέδιο
(α)	Διοικητικές και Πολιτιστικές Δραστηριότητες	I (σημειώνεται με μωβ χρώμα)
(β)	Σταθμοί Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας	II (σημειώνεται με γαλάζιο χρώμα)
(γ)	Διοικητικές και Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	III (σημειώνεται με κίτρινο χρώμα)
(δ)	Παλαιοί Στάβλοι	IV (σημειώνεται με σκούρο πράσινο χρώμα)
(ε)	Διάφορες Λιμενικές Δραστηριότητες	V (σημειώνεται με ροζ χρώμα)
(στ)	Διοικητικές και Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	VI (σημειώνεται με καφέ χρώμα)
(ζ)	Υποστηρικτικές Δραστηριότητες Σταθμού Συμβατικού Φορτίου	VII (σημειώνεται με πορτοκαλί χρώμα)
(η)	Σταθμός Συμβατικού Φορτίου (γενικό φορτίο, ξηρό γύδην φορτίο)	VIII (σημειώνεται με πράσινο χρώμα)
(θ)	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	IX (σημειώνεται με κόκκινο χρώμα)
(ι)	Υποστηρικτικές Δραστηριότητες	X (σημειώνεται με μπλε χρώμα)

Πίνακας 6.23: Υπόμνημα των τομέων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του λιμένα Θεσσαλονίκης όπως αυτοί αποτυπώνονται στο συνημμένο σχέδιο του Παρατήματος 3.3 της υφιστάμενης σύμβασής παραχώρησης

Πηγή: Ν. 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/07.03.2018))

Η θαλάσσια λιμενική ζώνη αποτελείται από τη συνολική θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται δίπλα στη χερσαία λιμενική ζώνη στην οποία, ενδεικτικά, συμπεριλαμβάνονται αγκυροβόλια, προκυμαίες, ναυπηγικές κλίνες, δεξαμενές και ναυπηγεία, καθώς και το θαλάσσιο τμήμα των λιμενικών έργων, των υποδομών, ανωδομών και εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

Η παραχώρηση αφορά υποδομές, ανωδομές και κτίρια (**από κοινού τα Στοιχεία Παραχώρησης**). Πιο συγκεκριμένα παραχωρούνται:

- το σύνολο των χερσαίων χώρων της χερσαίας λιμενικής ζώνης, πλην των εξαιρουμένων χώρων και στοιχείων, όπως καθένα ορίζεται στο αναλυτικό τοπογραφικό διάγραμμα (**η Περίμετρος της Ζώνης Παραχώρησης**)
- τη θαλάσσια λιμενική ζώνη, με την επιφύλαξη των περιορισμών που παρατίθενται στο Άρθρο 4.3
- το σύνολο των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως) συμπεριλαμβανόμενου του χερσαίου τμήματος των λιμενικών έργων που περιγράφονται στο παράρτημα 26.3 καθώς και των κτηρίων που απαριθμούνται στο παράρτημα 3.5 Β, εξαιρούνται από την παρούσα σύμβαση παραχώρησης
- το «Κτήριο Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού». Πρόκειται για ένα δημόσιο ακίνητο της Κτηματικής Υπηρεσίας Θεσσαλονίκης το οποίο ο ΟΛΘ αναλαμβάνει τη υποχρέωση να συντηρεί καθ' όλη τη διάρκεια της παρούσας σύμβασης κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα χρήσης του για σκοπούς συμβατούς με τον χαρακτήρα του και κατά τρόπο που αυτός να μην αλλοιώνεται (και να μην λειτουργεί ανταγωνιστικά σε σχέση με εμπορικές δραστηριότητες της πόλης)

Οι χώροι, οι υποδομές, οι ανωδομές και κτήρια που απαιτούνται για την εκπλήρωση του έργου δημοσίων υπηρεσιών, επιχειρήσεων και οργανισμών όπως απαριθμούνται στο Μέρος Ι του Παρατήματος 3.5 με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που προσδιορίζονται στο Μέρος ΙΙΙ του Παρατήματος 3.5 εξαιρούνται από την παρούσα σύμβαση παραχώρησης. Επιπλέον κτήρια που απαριθμούνται στο Μέρος ΙΙ του Παρατήματος 3.5 και τα οποία υπόκεινται στους όρους και προϋποθέσεις που προσδιορίζονται στο Μέρος ΙΙΙ του Παρατήματος 3.5 εξαιρούνται από την παρούσα σύμβαση παραχώρησης καθώς και το σύνολο των χώρων, των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που τυχόν απαιτούνται για τους σκοπούς που παρατίθενται στο Άρθρο 20.1.

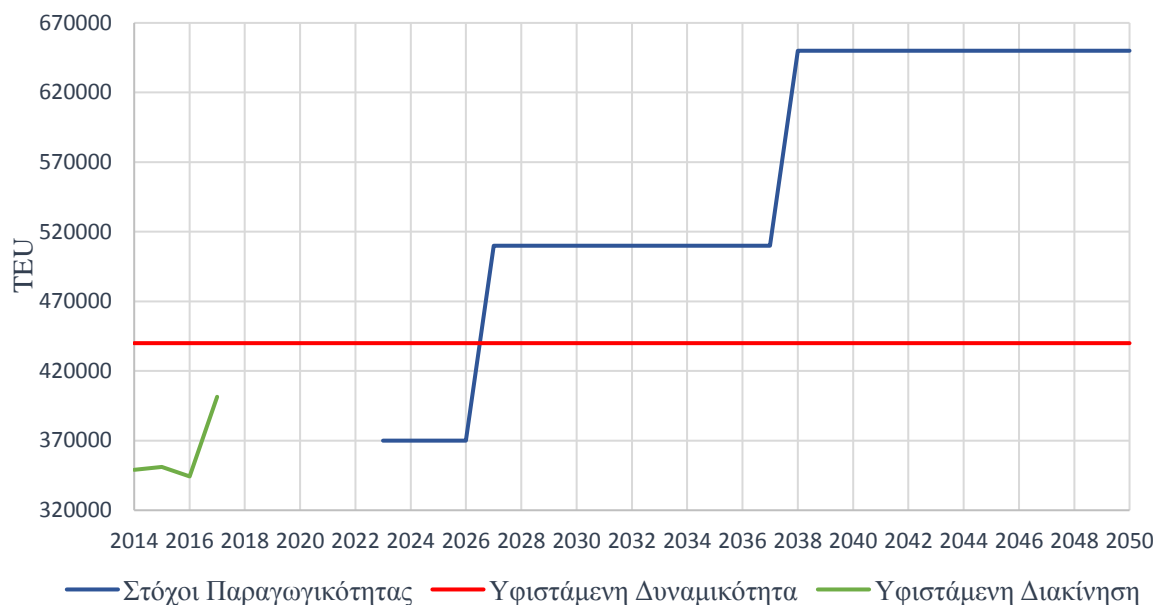
Παράλληλα στο Άρθρο 3.8 και 3.10 αναφέρεται *[ότι ο ΟΛΘ αναλαμβάνει και υπόσχεται να επιτύχει και να διατηρήσει ελάχιστο ετήσιο στόχο διακίνησης όπως προβλέπεται στο Άρθρο 3.9 και 3.11 αντίστοιχως στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και στο σταθμό συμβατικού φορτίου αντίστοιχα κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου μετά την πέμπτη (5η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος της διάρκειας παραχώρησης (έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου αντίστοιχα)].* Εάν ο ΟΛΘ δεν επιτύχει το επίπεδο διακίνησης στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων:

- ✓ για οποιοδήποτε έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου αντίστοιχα, ο ΟΛΘ θα καταβάλει στο Ελληνικό Δημόσιο τις ποινικές ρήτρες που προσδιορίζονται στον πίνακα της παραγράφου 2(β) του Παρατήματος 16.2 κατ' αναλογία του συνόλου της υστέρησης που σημειώθηκε κατά το εν λόγω έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων
- ✓ επί τρία (3) οποιαδήποτε διαδοχικά έτη αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και έτη αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου αντίστοιχα, τότε, με την επιφύλαξη της ως άνω παραγράφου, το Ελληνικό Δημόσιο θα δικαιούται (αλλά δεν θα υποχρεούται) να καταγγείλει την παρούσα Σύμβαση σύμφωνα με τους όρους αυτής και, με την επιφύλαξη οποιοσδήποτε άλλης διάταξης της παρούσης, η εν λόγω αδυναμία θα πληροί τις προϋποθέσεις κάθε μιας από τις παραγράφους (α), (δ) και (ε) του Άρθρου 24.1

Το επίπεδο διακίνησης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων δεν θα είναι μικρότερο από:

- ✓ τριακόσιες εβδομήντα χιλιάδες (370.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου αμέσως μετά την πέμπτη (5^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη
- ✓ πεντακόσιες δέκα χιλιάδες (510.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου ή αμέσως μετά τη ένατη (9^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα δέκα (10) ημερολογιακά έτη
- ✓ εξακόσιες πενήντα χιλιάδες (650.000) TEUs (Ισοδύναμη Μονάδα 20 Ποδών) για το έτος αναφοράς σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά από ή αμέσως μετά την δέκατη ένατη (19^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη κατά τη συνέχιση της σύμβασης

Η υφιστάμενη δυναμικότητα του προβλήτα εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΘ Α.Ε είναι περίπου 440.000 TEU ενώ σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του ίδιου του Οργανισμού Λιμένος το 2014 διακινήθηκαν 349.000 TEU, το 2015 351.000 TEU, το 2016 υπήρξε μία μικρή πτώση με 344.277 TEU με το 2017 να σημειώνει αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με 404.473 TEU (Διάγραμμα 6.22).



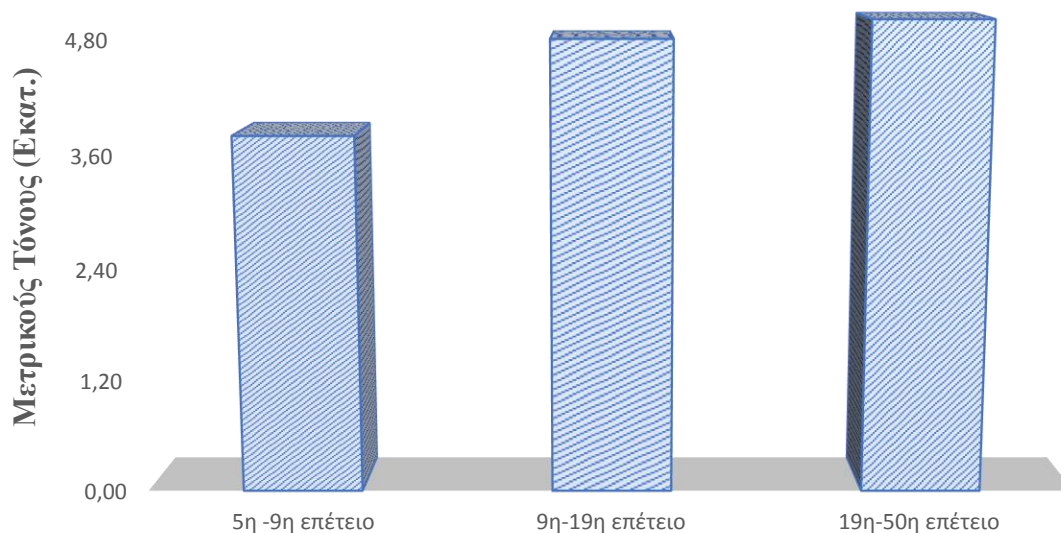
Διάγραμμα 6.24: Υφιστάμενη διακίνηση, στόχοι παραγωγικότητας και υφιστάμενη δυναμικότητα εμπορευματοκιβωτίων του Ο.Λ.Θ Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το επίπεδο διακίνησης του σταθμού συμβατικού φορτίου δεν θα είναι μικρότερο από:

- ✓ τρία εκατομμύρια οχτακόσιες χιλιάδες (3.800.000) μετρικούς τόνους για το έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου αμέσως μετά την πέμπτη (5^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη
- ✓ τέσσερα εκατομμύρια οχτακόσιες χιλιάδες (4.800.000) μετρικούς τόνους για το έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου αμέσως μετά την ένατη (9^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα δέκα (10) ημερολογιακά έτη
- ✓ πέντε εκατομμύρια χιλιάδες (5.000.000) μετρικούς τόνους για το έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου που ξεκινά από ή αμέσως μετά την δέκατη ένατη (19^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη κατά τη συνέχιση της σύμβασης

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ



Διάγραμμα 6.25: Το ελάχιστο επίπεδο διακίνησης του σταθμού συμβατικού φορτίου του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

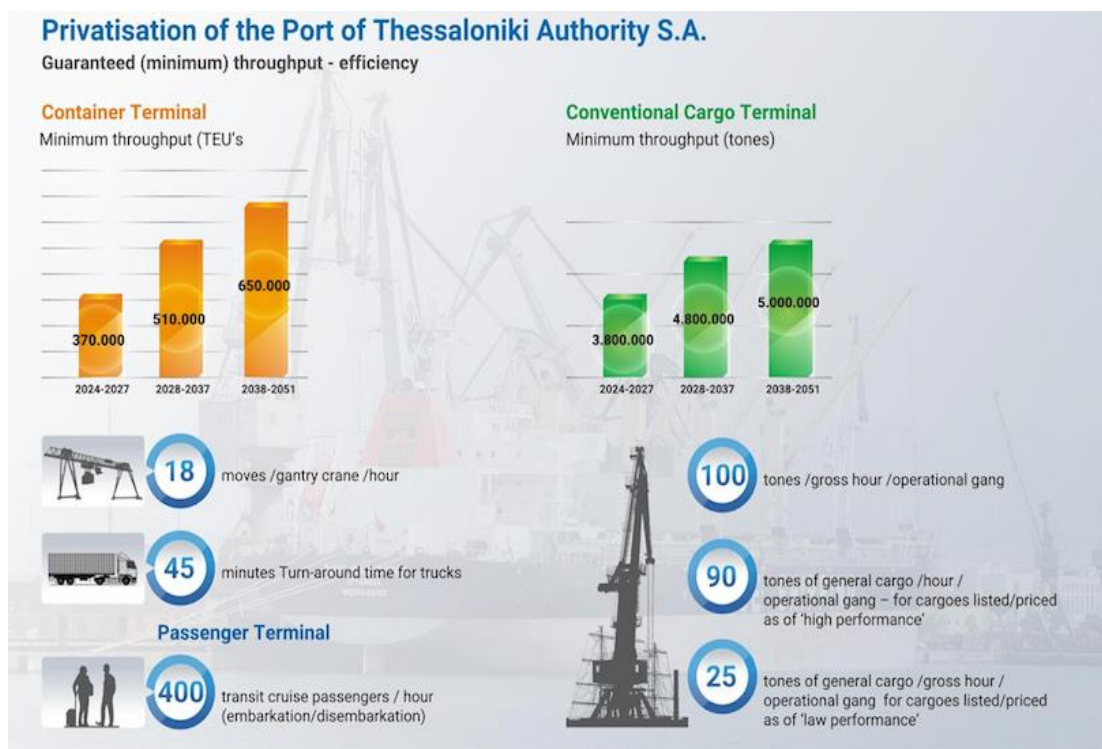
Παράλληλα σύμφωνα με το Παράρτημα 8.2 της σύμβασης παραχώρησης [ορίζεται το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει ο λιμένας της Θεσσαλονίκης. Με δικό του κίνδυνο και έξοδα, ο ΟΛΘ θα φέρει την ευθύνη για τη συντήρηση των Στοιχείων Παραχώρησης από την άλλη πλευρά όμως το Ελληνικό Δημόσιο αναγνωρίζει ότι τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών ενδέχεται να μην ικανοποιηθούν στο σύνολό τους, καθ' όλη τη διάρκεια ή κατά διαστήματα, έως την ολοκλήρωση των Πρώτων Υποχρεωτικών Επενδύσεων Προτεραιότητας Ι]. Καθ' όλη τη διάρκεια των πρώτων τριών (3) ετών της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΘ θα προβεί σε κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να εκπληρώνει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών. Ωστόσο, η μη επίτευξη του στόχου δεν θα συνιστά παραβίαση των υποχρεώσεων του ΟΛΘ σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση και δεν θα ενεργοποιήσει καταβολές Ποινικών Ρητρών, ούτε θα οδηγήσει σε καταγγελία της παρούσας Σύμβασης. Κατά το τέταρτο και πέμπτο έτος της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου, ο ΟΛΘ απαιτείται να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να εκπληρώσει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, με την επιφύλαξη ότι τυχόν αδυναμία του ΟΛΘ να εκπληρώσει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της προαναφερθείσας περιόδου δεν θα ενεργοποιήσει καταβολή Ποινικών Ρητρών. Τέλος οφείλει να πληροί όλα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, όπως προβλέπεται στην παρούσα Σύμβαση, το αργότερο από την τελευταία ημέρα της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου και εφεξής. Σε αντίθετη περίπτωση θα επιβάλλονται ρήτρες σύμφωνα με το Παράρτημα 16.2 της σύμβασης παραχώρησης. Έτσι θα πρέπει να τηρούνται τα κάτωθι όρια:

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ		ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα (μηνιαίος μέσος όρος μεικτής απόδοσης ανά γερανό)	18 παραγωγικές μετακινήσεις ανά γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας	1.5 € / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα με παραγωγικότητα γερανού μικρότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ρυθμός πρόσδεσης κατά προτεραιότητα	ο παραχωρησιούχος θα ορίσει κατώτατα όρια /δεσμεύσεις όγκου διακινούμενου φορτίου	κυρώσεις / πρόστιμα βάσει της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί ανταγωνισμού
ο μηνιαίος μέσος όρος του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα (turn-around time) των φορτηγών αυτοκινήτων	45 λεπτά ανά φορτηγό (από πύλη σε πύλη) υπολογισμένα ως ο συνολικός χρόνος που δαπανάται στον σταθμό από την πύλη εισόδου έως την πύλη εξόδου	1€ / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα που υπερβαίνει το μέγιστο μέσο όρο του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα
ελάχιστη απόδοση	Διάγραμμα 6.22	5 € / TEU υστέρησης από τον ετήσιο στόχο σε οποιαδήποτε έτος αναφοράς
ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ		
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα ξηρού χύδην φορτίου (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης)	εκφόρτωση/φόρτωση 100 τόνων ανά μεικτή ώρα ομοχειρίας	0.2 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα γενικού φορτίου (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης)	εκφόρτωση/φόρτωση 90 τόνων ανά μεικτή ώρα λειτουργίας ομοχειρίας, για τα φορτία μεγάλης απόδοσης	0.7 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
	εκφόρτωση/φόρτωση 25 τόνων ανά μεικτή ώρα λειτουργίας ομοχειρίας, για τα φορτία μέσης απόδοσης	0.7 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ελάχιστη απόδοση	Διάγραμμα 6.23	0.25 € / τόνο υστέρησης από τον ετήσιο στόχο σε οποιαδήποτε στόχο αναφοράς

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ		
ελάχιστη διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού για τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές	άμεσα διαθέσιμη θέση ελλιμενισμού άνευ χρόνου αναμονής για το 97.5% των αφίξεων εταιρειών που διατηρούν σύμβαση με ΟΛΘ	τέλος πρόσδεσης μίας ημέρας στην περίπτωση που δεν δοθεί στο σκάφος άδεια πρόσδεσης στις κενές θέσεις τουλάχιστον 500€ ημερησίως
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου στοιχείων αναμονής	θα πρέπει να υπάρχει διαθέσιμος ικανός χώρος στοιχείων αναμονής για οχήματα που αφικνούνται στο σταθμό για επιβίβαση. Δεν θα υπάρχουν στοίχοι αναμονής ή στάθμευση σε δημόσιους χώρους	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ		
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις διέλευσης - transit calls και για προσεγγίσεις home porting	400 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 300 ευρώ ανά προσέγγιση
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις home porting	400 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 250 ευρώ ανά προσέγγιση
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου αναμονής (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή καθισμάτων για το 25% του μεγαλύτερου προσεγγίζοντος πλοίου	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστος χώρος παράδοσης αποσκευών (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή τουλάχιστον 1 τ.μ. στεγασμένου χώρου αποβιβασθέντα επιβάτη ανά	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος

Πίνακας 6.25: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Εικόνα 6.27: Τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης και το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει ο λιμένας της Θεσσαλονίκης

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Σύμφωνα με το Παράρτημα 8.5 (Πρόγραμμα Ελάχιστης Συντήρησης) [για τον υφιστάμενο εξοπλισμό του λιμένα ο ΟΛΘ οφείλει να διαθέτει στρατηγική συντήρησης και επισκευής που θα εξασφαλίζει την διαθεσιμότητα του εξοπλισμού σε ποσοστό 85% κατ' ελάχιστο το οποίο θα αυξηθεί στο 90% ή περισσότερο κατόπιν οργανωτικής περιόδου μέγιστης διάρκειας δύο ετών. Το ίδιο θα ισχύει και για τον εξοπλισμό του λιμένα που θα αγοραστεί στο μέλλον].

Η στρατηγική συντήρησης θα περιλαμβάνει ροή εργασιών για :

- ✓ Διορθωτική συντήρηση
- ✓ Προληπτική συντήρηση

Η λιμενική υποδομή θα πρέπει να συντηρείται τακτικά προκειμένου να εξασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα όπως αναφέρεται στον κάτωθι πίνακα.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
Σταθμός Κρουαζιέρας	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 60% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της χαμηλής κίνησης (από Νοέμβριο έως Απρίλιο)
Σταθμός Ακτοπλοίας	Το 90% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 75% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους
Σταθμός Ξηρού Χύδην Γενικού Φορτίου	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους

Πίνακας 6.28: Η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα που οφείλει να διατηρεί ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Άρθρο 7.1 της σύμβασης παραχώρησης [ο ΟΛΘ θα αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του λιμένα Θεσσαλονίκης σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, και ειδικότερα τα ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών, με δικό του κίνδυνο και έξοδα. Για τον σκοπό αυτό, ο ΟΛΘ θα πρέπει να καταρτίσει και να υλοποιήσει ένα μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα υποχρεωτικών κεφαλαιουχικών επενδύσεων (το Πρόγραμμα της Επενδυτικής Περιόδου) αναφορικά με κάθε επενδυτική περίοδο παραθέτοντας λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις), καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο. Ο ΟΛΘ θα αναλάβει αυτές τις επενδύσεις κατά τη διάρκεια διαδοχικών περιόδων και η υλοποίηση αυτών των επενδύσεων θα προηγείται κάθε άλλης κεφαλαιουχικής δαπάνης ή πρωτοβουλίας για έργα που αναλαμβάνει ο ΟΛΘ. Κάθε επενδυτική περίοδος θα έχει διάρκεια πέντε (5) ημερολογιακών ετών. Παράλληλα Το ελληνικό κράτος θα διατηρήσει το ρόλο του ως επενδυτή, καθώς θα ολοκληρώσει δύο σημαντικές επενδύσεις που θα αυξήσουν τη συνδεσιμότητα του λιμένα με τα χερσαία δίκτυα μεταφοράς. Η πρώτη είναι η ενσωμάτωση του λιμένα στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και η ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών για τη σύνδεση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων με τους αυτοκινητόδρομους Θεσσαλονίκης-Αθήνας και την Εγνατία Οδό. Αντίθετη περίπτωση, θα επιφέρει κυρώσεις από τον νέο ιδιοκτήτη στο ελληνικό κράτος.

Η πρώτη επενδυτική περίοδος θα ξεκινήσει κατά την τρίτη (3^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος ή (εφόσον η δεύτερη αυτή ημερομηνία προηγηθεί) την ημερομηνία κατά την οποία ο ΟΛΘ θα παραδώσει στο Ελληνικό Δημόσιο γραπτή ειδοποίηση με την οποία θα επιβεβαιώνεται η πρόθεση του ΟΛΘ να εκκινήσει εργασίες σχετικά με τις πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις και με την επιφύλαξη τυχόν παράτασης της διάρκειας της πρώτης υποχρεωτικής περιόδου, και θα λήξει μία ημέρα πριν από την έβδομη (7^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος (αρχική καταληκτική ημερομηνία πρώτης επενδυτικής περιόδου). Εάν μέχρι την αρχική καταληκτική ημερομηνία πρώτης περιόδου: το έργο «Νέα Σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ του προβλήτα IV του λιμένα Θεσσαλονίκης και του υφιστάμενου Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου» δεν έχει ολοκληρωθεί και δεν έχει διατεθεί για εμπορικές μεταφορές ή/και το έργο της «Ολοκλήρωσης της οδικής σύνδεσης του προβλήτα IV του λιμένα Θεσσαλονίκης με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό» δεν έχει ολοκληρωθεί και δεν έχει διατεθεί στο κοινό για τη συνήθη χρήση, η καταληκτική ημερομηνία της πρώτης υποχρεωτικής περιόδου θα παρατείνεται μετά από γραπτό αίτημα παράτασης του ΟΛΘ στο Ελληνικό Δημόσιο από την αρχική καταληκτική ημερομηνία πρώτης υποχρεωτικής περιόδου έως την ημερομηνία πραγματικής ολοκλήρωσης και των δύο προαναφερόμενων έργων ή (εφόσον η δεύτερη αυτή ημερομηνία προηγηθεί) έως την όγδοη (8^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος (τελική καταληκτική ημερομηνία πρώτης επενδυτικής περιόδου). Κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο, ο ΟΛΘ θα αναλάβει τις υποχρεωτικές επενδύσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2. Το Παράρτημα 7.2 προσδιορίζει]:

- ✓ 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 ΟΛΘ δεν δύναται να τροποποιήσει τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας I. Ο ΟΛΘ δικαιούται να προτείνει Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II επιπροσθέτως ή στη θέση αυτών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα 7.2 (αλλά που συνολικά θα ανέρχονται στο κόστος αναφοράς που προσδιορίζεται στο Παράρτημα 7.2 για όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II), ώστε να εκτελεστούν στη θέση αυτών με τη διευκρίνιση ότι δεν θα επιτρέπεται καμία τροποποίηση που θα είχε ως αποτέλεσμα την απαλλαγή του ΟΛΘ από τις υποχρεώσεις του σχετικά με την εκτέλεση των εργασιών αποκατάστασης. Επιπλέον με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του Ελληνικού Δημοσίου μπορεί να απορρίψει προτεινόμενες σε αντικατάσταση από τον ΟΛΘ 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 ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών
- ✓ 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 € 180.000.000

Η δεύτερη επενδυτική περίοδος θα ξεκινήσει μία ημερολογιακή ημέρα αμέσως μετά την καταληκτική ημερομηνία της πρώτης επενδυτικής περιόδου και θα λήξει την πέμπτη (5^η) επέτειο της ημερομηνίας αυτής. Εντός της δεύτερης επενδυτικής περιόδου, ο ΟΛΘ θα αναλάβει υποχρεωτικές επενδύσεις με συνολικό κόστος που αντιστοιχεί το άθροισμα όλων των ποσών που προκύπτουν κατ' εφαρμογή του Άρθρου 7.15 συν ενός ποσού ίσου με το ποσού υστέρησης σε σχέση με την πρώτη επενδυτική περίοδο.

Σύμφωνα με το Άρθρο 7.15 [τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την εκπνοή της πρώτης επενδυτικής περιόδου ο ΟΛΘ θα υποβάλλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου σχέδιο προγράμματος της επενδυτικής περιόδου στο οποίο θα παρατίθενται λεπτομέρειες για τις υποχρεωτικές επενδύσεις και απαιτούμενες επενδύσεις τις οποίες ο ΟΛΘ προτείνει και δεσμεύεται να υλοποιήσει εντός της επόμενης επενδυτικής περιόδου]. Οι ελάχιστες επενδύσεις θα πρέπει να αντιστοιχούν στα ποσά που θεωρούνται απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του ΟΛΘ σύμφωνα με τα ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών και το πρόγραμμα ελάχιστης συντήρησης. Ο αρμόδιος Κυβερνητικός φορέας δύναται να απορρίψει προτεινόμενες υποχρεωτικές επενδύσεις μέσα σε διάστημα τριών μηνών μετά από την παράδοση σε αυτόν του αντίστοιχου σχεδίου οριστικής μελέτης αλλά μόνο αν οι εν λόγω υποχρεωτικές επενδύσεις δεν ανταποκρίνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης ή/και στο σχέδιο ανάπτυξης λιμένα ή δεν επαρκούν για την επίτευξη ή διατήρηση των ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών.

Στον πίνακα 6.4 που ακολουθεί παρουσιάζονται όλες οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει ο ΟΛΘ να πραγματοποιήσει την πρώτη επενδυτική περίοδο όπως αυτές παρουσιάζονται στη σύμβαση παραχώρησης και στο Ν.4522/2018. Οι υποχρεωτικές επενδύσεις με αριθμό 1 προσδιορίζονται ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας Ι ενώ οι υπόλοιπες (αρ. 2 και 3) ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας ΙΙ.

Αρ.	Υποχρεωτική Επένδυση	Κόστος Αναφοράς (σε ευρώ)
1	6 ^{ος} Προβλήτας, επέκταση λιμενικής υποδομής. Η επέκταση της λιμενικής υποδομής του 6 ^{ου} Προβλήτα θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα εξής: α. Κατασκευή ενός νέου πρόσθετου κρηπιδώματος, ως ευθύγραμμη επέκταση των υφιστάμενων κρηπιδωμάτων, συνεχούς μήκους τουλάχιστον 440 m, εκ των οποίων τουλάχιστον τα 400 m πρέπει να έχουν ωφέλιμο βάθος τουλάχιστον -16,50 m από ΜΣΘ (Μέση Στάθμη Θάλασσας). β. Κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 300m, κατά μήκος του ανωτέρω νέου κρηπιδώματος. γ. Κατασκευή όλων των συμπληρωματικών έργων υποδομής που είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της πλήρους λειτουργικότητας του νέου κρηπιδώματος και της αντίστοιχης χερσαίας ζώνης, περιλαμβανομένων βυθοκορήσεων σε στάθμη τουλάχιστον -16,50 m από ΜΣΘ για την προσέγγιση και τους ελιγμούς των πλοίων, δαπέδων στη χερσαία ζώνη, Η/Μ δικτύων κλπ., αλλά μη περιλαμβανομένης της προμήθειας του μηχανολογικού εξοπλισμού οποιουδήποτε σταθμού.	130.000.000
2	6 ^{ος} Προβλήτας, εξοπλισμός Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και Σταθμού Ξηρού Χύδην Φορτίου	30.000.000
3	Γενική ανάπτυξη λιμένα, περιλαμβανομένων των Έργων Αποκατάστασης του Κτιρίου Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού	20.000.000
	Σύνολο	180.000.000

Πίνακας 6.29: Οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει ο ΟΛΘ να πραγματοποιήσει κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί θα ισχύουν οι κάτωθι ποινικές ρήτρες. Οι ποινικές ρήτρες αυτές είναι ίδιες και στην περίπτωση μη εκπλήρωσης της των έργων αποκατάστασης του κτηρίου του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού εντός 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης παραχώρησης. Τέλος ποινικές ρήτρες ορίζονται και για διάφορες μη τεχνικές παραβάσεις στην παράγραφο 4 του Παρατήματος 16.2.

ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΠΟΣΟ ΥΣΤΕΡΗΣΗΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
Χαμηλής βαρύτητας	Μεταξύ 0 και 10% του συνολικού κόστους αναφοράς	5% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Μέσης βαρύτητας	Μεταξύ 10 και 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	15% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Υψηλής βαρύτητας	Άνω του 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	20% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης

Πίνακας 6.30: Ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Άρθρο 15.1 της σύμβασης παραχώρησης [το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο, θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμματα πέντε τοις εκατό (3,5%) των ετησίων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΘ. Επιπλέον το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 1.800.000 €. Σε περίπτωση που υποπαραχωρήσεις για την παροχή υπηρεσιών σε σχέση με κάθε έναν από τους χώρους που περιγράφονται στο Άρθρο 11.1 (α) της παρούσας σύμβασης, έχουν συναφθεί αμέσως μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, στο βαθμό που ο ΟΛΘ διαχειριζόταν τέτοιους χώρους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος το αντάλλαγμα παραχώρησης θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμματα πέντε τοις εκατό (3,5%) του ετήσιου συνολικού κύκλου εργασιών].

Τα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΘ πρόκεινται για τα έσοδα που παράγονται άμεσα από τον ΟΛΘ, καθώς και το εισόδημα οποιοσδήποτε επιχείρησης, ανεξαρτήτως νομικής μορφής, στην οποία ο ΟΛΘ διαθέτει μερίδιο, το οποίο θα σταθμίζεται με βάση το ποσοστό της σχετικής συμμετοχής του ΟΛΘ, ανεξάρτητα από το αν ο ΟΛΘ οφείλει να ενοποιήσει ή μπορεί πράγματι να ενοποιήσει τα εν λόγω εισοδήματα για λογιστικούς σκοπούς ως ανήκοντα στη σχετική χρονική περίοδο. Ο συνολικός κύκλος εργασιών περιλαμβάνει:

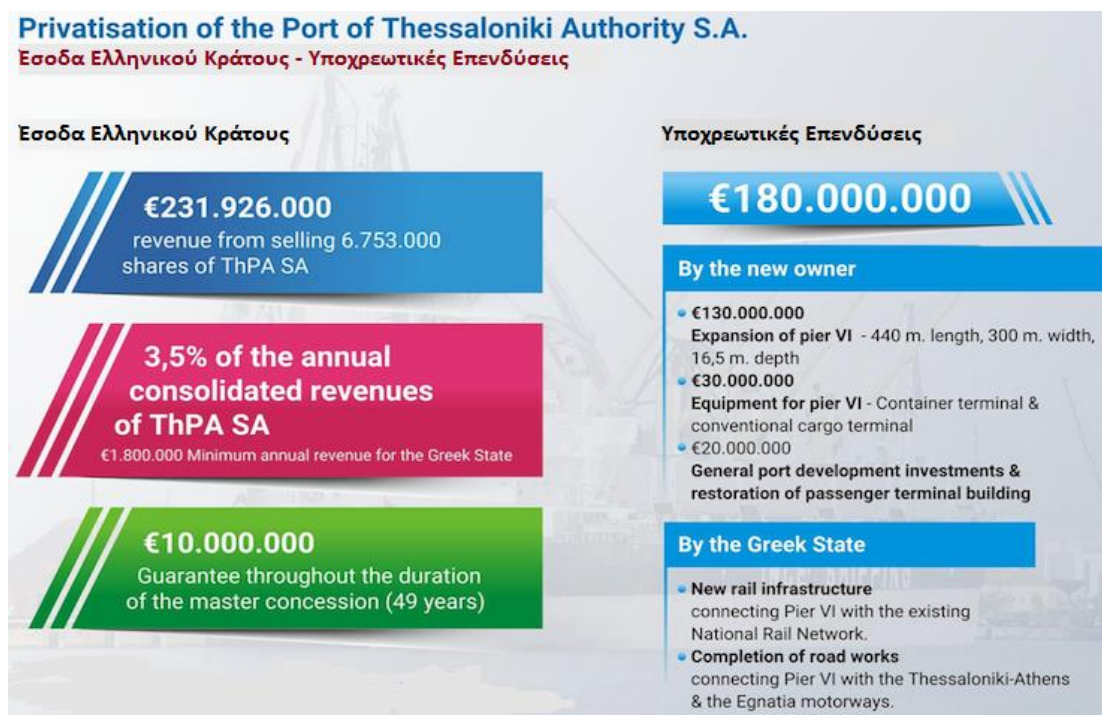
- ❖ τα ενοποιημένα έσοδα του ΟΛΘ συν
- ❖ το αριθμητικό άθροισμα των ακαθάριστων εσόδων κάθε προσώπου με το οποίο, οποιαδήποτε στιγμή μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, συνάπτεται υποπαραχώρηση για την παροχή υπηρεσιών που σήμερα παρέχονται από τον ΟΛΘ σε σχέση με τους χώρους που περιγράφονται στο Άρθρο 11.1(α) της παρούσας σύμβασης μείον
- ❖ το τμήμα των ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΘ που αντιστοιχεί στα έσοδα που πηγάζουν από τα πρόσωπα και τις ρυθμίσεις της υποπαραγράφου παραπάνω

Σε σχέση με οποιαδήποτε διαχειριστική χρήση του ΟΛΘ, που αρχίζει κατά ή μετά την δέκατη όγδοη (18η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος (Έτος Αύξησης Ανταλλάγματος

Παραχώρησης (ΑΠ)), εάν στο τέλος του εν λόγω έτους αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης ο Δείκτης Εσωτερικής Απόδοσης (ΔΕΑ) του προτιμώμενου επενδυτή υπερβεί το είκοσι τοις εκατό (20%), τότε ο ΟΛΘ θα καταβάλει προς το Ελληνικό Δημόσιο επιπλέον του ετησίου ανταλλάγματος παραχώρησης σε σχέση με το εν λόγω έτος αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης πρόσθετο αντάλλαγμα παραχώρησης ίσο με ποσοστό σαράντα τοις εκατό (40%) οποιωνδήποτε περιοδικών ταμειακών ροών σε σχέση με το εν λόγω έτος αύξησης ανταλλάγματος παραχώρησης.

Περιοδικές ταμειακές ροές είναι κάθε αντάλλαγμα που προσήκοντος έχει καταβληθεί σύμφωνα με τη ΣΑΜ για την απόκτηση μετοχών της ΣΑΜ (εξαιρουμένου κάθε τόκου ή προστίμου), και κάθε υποτελούς ή άλλου δανείου που παρέχονται από τον προτιμώμενο επενδυτή στον ΟΛΘ (ως αρνητική αξία) και κάθε ταμειακή είσπραξη ή το ισοδύναμο σε μετρητά αυτής κάθε ανταλλάγματος που αντιστοιχεί σε οποιαδήποτε αποεπένδυση, το οποίο αφορά οποιοδήποτε τμήμα της συμμετοχής του ομίλου του προτιμώμενου επενδυτή σε μετοχές ΣΑΜ, τα μερίσματα ή μειώσεις επιστροφές του μετοχικού κεφαλαίου που ελήφθησαν από τον όμιλο του προτιμώμενου επενδυτή, όπως επίσης και τα ποσά που κατέβαλε ο ΟΛΘ στον όμιλο του προτιμώμενου επενδυτή, για να εξυπηρετήσει το κεφάλαιο και τους τόκους οποιασδήποτε οφειλής στον ΟΛΘ (ως θετική αξία), σε κάθε περίπτωση αναπροσαρμοζόμενη, ώστε να αντικατοπτρίζει οποιαδήποτε μεταβολή στο ποσοστό συμμετοχής του ομίλου του προτιμώμενου επενδυτή σε μετοχές ΣΑΜ.

Ως ΔΕΑ Προτιμώμενου Επενδυτή το Άρθρο 15.8 ορίζει την οικονομική απόδοση που είναι εκπεφρασμένη σε ποσοστό και, αν εφαρμοστεί (με τη μορφή συντελεστή προεξόφλησης) στην περιοδική ταμειακή ροή, θα παραγάγει μηδενική καθαρή παρούσα αξία ενώ ως όμιλος προτιμώμενου επενδυτή ορίζει τον προτιμώμενο επενδυτή και οποιαδήποτε εταιρεία της οποίας ο ΟΛΘ είναι θυγατρική (εταιρεία συμμετοχών) ή θυγατρική του προτιμώμενου επενδυτή καθώς και οποιαδήποτε θυγατρική εταιρείας συμμετοχών του προτιμώμενου επενδυτή (πέραν του ΟΛΘ) και η οποία σε κάθε περίπτωση περιλαμβάνει τους κατά καιρούς αντίστοιχους διαδόχους και εκδοχείς οποιουδήποτε εν λόγω προσώπου.



Εικόνα 6.31: Τα έσοδα του Ελληνικού Κράτους από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ καθώς και οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει ο ΟΛΘ να πραγματοποιήσει κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο και αντιστοίχως το Ελληνικό Κράτος από την πλευρά του

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Όσον αφορά τα έσοδα του λιμένα και την τιμολογιακή πολιτική που μπορεί να ακολουθήσει σύμφωνα με το Άρθρο 10 της παρούσας σύμβασης ο ΟΛΘ, επιπλέον των τελών που επιβάλλονται σε υπεργολάβους και υποπαραχωρησιούχους οι οποίοι έχουν οριστεί σύμφωνα με το Άρθρο 12, θα δικαιούται να επιβάλει, να χρεώνει και να εισπράττει τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών και τα τέλη λιμενικών υποδομών ως αντίτιμο για τις προσφερόμενες από τον ίδιο υπηρεσίες, παρεπόμενες υπηρεσίες και παρεχόμενες υποδομές και ανωδομές, καθώς και για τη χρήση των στοιχείων παραχώρησης εντός του χώρου του λιμένα, με δικό του κίνδυνο και έξοδα, καθώς και σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της παρούσας σύμβασης.

Ως τέλη λιμενικών υπηρεσιών θα νοείται κάθε πληρωμή από οποιαδήποτε χρέωση και οποιαδήποτε τέτοια χρέωση στους χρήστες λιμενικών υπηρεσιών ή παρεπομένων υπηρεσιών που παρέχονται εντός του χώρου του λιμένα. Όσον αφορά στην επιβολή τελών λιμενικών υπηρεσιών, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

❖ τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών για τη χρήση των σταθμών κρουαζιεροπλοίων και οχηματαγωγών και των σχετικών υπηρεσιών, μόνο στο βαθμό που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών των οχηματαγωγών πλοίων, μπορούν να αυξηθούν από τον ΟΛΘ σε σχέση με το τρέχον επίπεδο αυτών μόνο με την προηγούμενη έγγραφη συγκατάθεση του αρμόδιου Κυβερνητικού Φορέα του ΕΔ, είτε μέσω τροποποίησης του τρέχοντος επιπέδου τελών λιμένα, είτε μέσω της επιβολής νέων τύπων τελών λιμένα·

❖ τα τέλη λιμενικών υπηρεσιών για κάθε υπηρεσία εντός του Λιμένα Πειραιά, που παρέχεται χωρίς να υπάρχει ενδοπεριφερειακός / ενδολιμενικός, διαπεριφερειακός / διαλιμενικός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός, πρέπει να καθορίζονται με διαφάνεια, αντικειμενικότητα και χωρίς διακρίσεις και θα προσδιορίζονται σε συνάρτηση με το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο ΟΛΘ δεν μπορεί να αναπροσαρμόζει τα τέλη λιμενικών

υπηρεσιών αυτής της κατηγορίας συχνότερα από μία φορά ετησίως και κατόπιν γραπτής ειδοποίησης στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου

- ❖ ο ΟΛΘ θα λαμβάνει δεόντως υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες κατά τον καθορισμό των τελών για οποιεσδήποτε υπηρεσίες, όπου υπάρχει ενδοπεριφερειακός, διαπεριφερειακός, περιφερειακός ή διεθνής ανταγωνισμός: (i) την ανταγωνιστική λειτουργία του Λιμένα Θεσσαλονίκης και όλων των σχετικών υπηρεσιών, (ii) τη βελτίωση της βιώσιμης οικονομικής δραστηριότητας στον Λιμένα Θεσσαλονίκης και (iii) τη συνολική επικερδή λειτουργία των υπηρεσιών που παρέχονται από τον ΟΛΘ. Ο ΟΛΘ θα διασφαλίζει ότι τα εν λόγω τέλη υπηρεσιών αποτυπώνουν τον επαρκή και ισορροπημένο συνυπολογισμό αυτών των αρχών.
- ❖ το Άρθρο 9.2 θα εφαρμόζεται στα τέλη Λιμενικών Υπηρεσιών.

Τα τέλη λιμενικών υποδομών περιλαμβάνουν οποιοδήποτε τέλος στους χρήστες του λιμένα Θεσσαλονίκης για τη χρήση των στοιχείων παραχώρησης (συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά οποιωνδήποτε ανωδομών, υποδομών ή κτιρίων) ή οποιωνδήποτε άλλων εγκαταστάσεων ή υπηρεσιών οι οποίες επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο σκαφών από τον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση σε αυτούς τους λιμένες, ή παρέχουν πρόσβαση στην εξυπηρέτηση επιβατών και φορτίων, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά λιμενικών τελών, τελών φορτίου, τελών χωρητικότητας, τελών πρόσδεσης και τελών αγκυροβολίου). Σε ό,τι αφορά στην επιβολή τελών λιμενικών υποδομών, θα ισχύουν τα ακόλουθα:

- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών θα είναι ανάλογα με το κόστος, με το οποίο βαρύνεται ο ΟΛΘ για τη συμμόρφωσή του με τις υποχρεώσεις συντήρησης με βάση την παρούσα Σύμβαση, λαμβανομένου δεόντως υπόψη της νομικής φύσης των στοιχείων παραχώρησης και σε κάθε περίπτωση σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους
- ✓ ο ΟΛΘ μπορεί να ορίζει κατά την κρίση του τα τέλη λιμενικών υποδομών σύμφωνα με τη δική του εμπορική στρατηγική και το δικό του επενδυτικό πρόγραμμα
- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να ποικίλουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που ισχύουν για τακτικούς χρήστες ή προκειμένου να δοθεί ώθηση στην αποδοτικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών και ανωδομών, όμως τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τις εν λόγω διακυμάνσεις θα είναι εύλογα, αντικειμενικά, διαφανή και δεν θα περιέχουν διακρίσεις,
- ✓ τα τέλη λιμενικών υποδομών μπορούν να ενσωματωθούν σε άλλα τέλη, συμπεριλαμβανομένων ενδεικτικά των τελών λιμενικών υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό του τέλους λιμενικών υποδομών παραμένει ευχερώς αναγνωρίσιμο από τους χρήστες του λιμένα Θεσσαλονίκης
- ✓ τα Άρθρα 9.1 και 9.2 θα εφαρμόζονται στα τέλη λιμενικών υποδομών
- ✓ προς αποφυγή αμφιβολιών, το Άρθρο 10.2(α) θα εφαρμόζεται στα τέλη λιμενικών υποδομών στο βαθμό που τα εν λόγω τέλη λιμενικών υποδομών επιβάλλονται για τη χρήση του σταθμού οχηματαγωγών πλοίων και των υποδομών που συνδέονται με τον σταθμό οχηματαγωγών πλοίων.

Σύμφωνα με το Άρθρο 9.2 της παρούσας σύμβασης κατά την παροχή πρόσβασης στον Λιμένα Πειραιά και τη χρέωση τελών και δασμών για τη χρήση των εγκαταστάσεων, των υποδομών, ανωδομών και των υπηρεσιών του, ο ΟΛΘ μπορεί να κάνει διακρίσεις ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες χρηστών, καθώς και ανάμεσα στις διάφορες εγκαταστάσεις, υποδομές, ανωδομές και υπηρεσίες, στον βαθμό που οι εν λόγω διακρίσεις αιτιολογούνται με αντικειμενικά κριτήρια και τηρούν τις αρχές της ορθολογικότητας, της αντικειμενικότητας και της μη διάκρισης.

Δεν θα εισπράττονται τέλη λιμένα από τον ΟΛΘ για την είσοδο και την πρόσβαση στον χώρο του λιμένα ή/και στα στοιχεία παραχώρησης από ασθενοφόρα, την Πυροσβεστική Υπηρεσία, την Αστυνομία, την Ακτοφυλακή, την Τελωνειακή Υπηρεσία και τις Ένοπλες Δυνάμεις, εφόσον τα εν λόγω πρόσωπα εισέρχονται στον χώρο του λιμένα και τον χρησιμοποιούν κατά την εκτέλεση δημόσιων υποχρεώσεων ή υπηρεσιών, ή από τον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου σύμφωνα με το Άρθρο 2.4 (ΡΑΛ, τη Λιμενική Αρχή, την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων - Ε.Σ.Α.Λ). Επιπλέον, δεν θα χρεώνονται τέλη λιμένα σε μεμονωμένα πρόσωπα για την πρόσβαση στον χώρο του λιμένα αποκλειστικά για λόγους συμμετοχής σε κοινωνικούς ή πολιτιστικούς σκοπούς ή για επισκέψεις σχετικές με αυτούς (π.χ. σε μουσεία, πλοία - μνημεία, κ.λπ.)

Σύμφωνα με το Άρθρο 27 της παρούσας σύμβασης παραχώρησης [*το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΘ πρέπει από κοινού να διορίσουν*]:

- έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για την εκτέλεση ορισμένων τεχνικών συμβουλευτικών καθηκόντων και λειτουργιών και για την παροχή υποστήριξης σε σχέση με την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων (Αρχικός Ανεξάρτητος Μηχανικός)
- έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για την εκτέλεση ορισμένων τεχνικών συμβουλευτικών καθηκόντων και λειτουργιών και για την παροχή υποστήριξης σε σχέση με την απόδοση, όπως πληρέστερα αναφέρεται στο Άρθρο 26 (Ανεξάρτητος Μηχανικός Απόδοσης).

Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός:

❖ θα εξετάζει κάθε προσχέδιο αναπτυξιακού προγράμματος και μελέτης διαχείρισης και προσχέδιο ΣΑΛ και κάθε προσχέδιο υποχρεωτικών επενδύσεων και θα προτείνει αλλαγές, σχετικά με τα ακόλουθα:

1. εάν το σχέδιο οριστικής μελέτης, που θα υποβληθεί προς έγκριση στην Εγκρινούσα Αρχή, είναι πλήρες και στην τελική μορφή του
2. την διαπίστωση της συμμόρφωσης του σχεδίου οριστικής μελέτης με το εγκεκριμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης του ΟΛΘ και το σχέδιο ανάπτυξης λιμένα (αλλά με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2), τους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους και τα πρότυπα σχεδιασμού, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το Άρθρο 6.5(γ)
3. στον βαθμό που το σχέδιο οριστικής μελέτης αναφέρεται σε πρώτη υποχρεωτική επένδυση προτεραιότητας I, επιβεβαίωση ότι: ο συναφής προϋπολογισμός κατασκευής δεν είναι χαμηλότερος από το αντίστοιχο κόστος αναφοράς που ορίζεται στο Παράρτημα 7.2

❖ θα επιβλέπει τις πρώτες υποχρεωτικές επενδύσεις και τις δεύτερες υποχρεωτικές επενδύσεις που θα αναληφθούν σύμφωνα με το Άρθρο 7, ανεξάρτητα από τη χρονική στιγμή που ζητά ο ΟΛΘ να τις ολοκληρώσει, και στη διάρκεια της επίβλεψης θα δικαιούται να διεξάγει έρευνες και να ζητά τις πληροφορίες που κρίνει απαραίτητες

❖ θα επιθεωρεί τα έργα και θα διασφαλίζει τη συμμόρφωση με ισχύοντα πρότυπα, νόμους και χρονοδιαγράμματα και θα προτείνει τις απαραίτητες αλλαγές και θα εκδίδει πιστοποιητικά ολοκλήρωσης

❖ θα παρέχει τη συνδρομή του από κάθε άλλη τεχνική άποψη, όπως μπορεί να ζητούν ο ΟΛΘ και το Ελληνικό Δημόσιο

❖ θα καταρτίζει και θα τηρεί πλήρη και κατάλληλα αρχεία για όλα τα ανειλημμένα καθήκοντα και θα θέτει αυτά τα αρχεία στη διάθεση του Ελληνικού Δημοσίου κατόπιν αιτήματος του

❖ θα έχει κάθε άλλο δικαίωμα και υποχρέωση που προβλέπεται ρητά στην παρούσα σύμβαση ή/και κάθε συμπληρωματικό καθήκον ή/και κάθε άλλο καθήκον το οποίο μπορεί περαιτέρω να προβλέπεται στη σύμβαση ανεξάρτητου μηχανικού.

Το αργότερο εντός εξήντα (60) ημερολογιακών ημερών από το τέλος της αντίστοιχης επενδυτικής περιόδου, ο ανεξάρτητος μηχανικός θα καταρτίζει και θα παραδίδει στο ΤΑΠΠΕΔ δήλωση που θα παραθέτει με εύλογες λεπτομέρειες:

- ✓ τις απαιτήσεις που αφορούν στις υποχρεωτικές επενδύσεις για τη σχετική επενδυτική περίοδο, όπως προκύπτουν από το εγκεκριμένο σχέδιο της επενδυτικής περιόδου
- ✓ την κατάσταση ολοκλήρωσης κάθε υποχρεωτικής επένδυσης, καθώς και το ποσοστό ολοκλήρωσης που ορίζει ο ανεξάρτητος μηχανικός
- ✓ το ποσό ολοκλήρωσης και το ποσό υστέρησης για τη σχετική επενδυτική περίοδο
- ✓ τις υποχρεωτικές επενδύσεις που είναι ακόμα σε εξέλιξη, συμπεριλαμβανομένης της εκτίμησης σχετικά με τον χρόνο ολοκλήρωσης αυτών των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Η σύμβαση του ανεξάρτητου μηχανικού θα πρέπει να προσυπογράφει για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου και θα περιλαμβάνει ειδικά την υποχρέωση επιμέλειας που θα καλύπτει εξίσου το Ελληνικό Δημόσιο και τον ΟΛΘ. Ο ΟΛΘ θα είναι υπεύθυνος για την καταβολή των αμοιβών και άλλων εξόδων και δαπανών του ανεξάρτητου μηχανικού και το Ελληνικό Δημόσιο δεν θα φέρει καμία ευθύνη για τις εν λόγω αμοιβές, δαπάνες και έξοδα. Η διάρκεια της σύμβασης του ανεξάρτητου μηχανικού δεν θα υπερβαίνει τις απαιτήσεις του ρόλου του.

Τέλος σύμφωνα με το παράρτημα 17.1 *[υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη κατά τη διάρκεια της κατασκευής οποιασδήποτε επέκτασης αναβάθμισης]:*

1. Κατά παντός κινδύνου κατασκευής με βάση την πλήρη αξία της σύμβασης και περιλαμβάνουσα:
 - ✓ Απεργία, ταραχές και εμφύλιες ταραχές
 - ✓ Αποκομιδή συντριμμάτων
 - ✓ Πρόσθετα έξοδα
 - ✓ Παράταση περιόδου αποκατάστασης ελαττωμάτων
 - ✓ Αστική ευθύνη
2. Θαλάσσιας μεταφοράς (για κρίσιμο λιμενικό εξοπλισμό) εκτός αν παρέχεται κάλυψη από τους προμηθευτές

Ενώ υπάρχουν και καλύψεις λειτουργίας:

- Ζημιές από πυρκαγιά, κεραυνό, έκρηξη, καταγίδα, συντριβές αεροπλάνων, και κατονομασθέντες κινδύνους ή κατά παντός κινδύνου παρουσίας επί τη βάση κόστους αντικατάστασης του περιουσιακού στοιχείου με όμοιο νέο
- Βλάβη μηχανημάτων και οχημάτων
- Ασφαλιστική κάλυψη απώλειας εσόδων για ποσό ίσο προς το προϋπολογιζόμενο ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης
- Ασφάλιση αστικής ευθύνης με ελάχιστο όριο 20 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβανομένων όλων των περιβαλλοντικών κινδύνων όπως τυχόν απαιτείται από την ελληνική νομοθεσία
- Ασφάλιση εργοδοτικής ευθύνης
- Ασφαλιστήριο συμβόλαιο διευθυντών και ανώτερων στελεχών
- Κάθε άλλη ασφάλιση την οποία ένας λογικός και συνετός φορέας εκμετάλλευσης θα διατηρεί κατά καιρούς ή οποία ενδέχεται να απαιτείται βάσει της ορθής πρακτικής του κλάδου

6.2.4 Αποτίμηση 2^{ης} σύμβασης παραχώρησης Ο.Λ.Θ Α.Ε

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας με σημαντική γεωστρατηγική θέση στη Νότια Βαλκανική. Συμπεριλαμβάνεται στο κεντρικό δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (TEN-T) και αποτελεί τμήμα των Πανευρωπαϊκών Αξόνων (Pan-European Corridor) IV και X. Μόλις στις αρχές του 2018 ολοκληρώθηκε η πώληση του 67% των μετοχών της Ο.Λ.Θ Α.Ε. και μεταβίβασή τους στο κοινοπρακτικό σχήμα «South Europe Gateway Thessaloniki Ltd». Συνεπώς δεν μπορεί να γίνει κάποια ασφαλής εκτίμηση για το κατά πόσο η ιδιωτικοποίηση είχε θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία του λιμένα. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του 2017 παρατηρείται σημαντική μείωση στο τομέα της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας ενώ αντίθετα σημαντική αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και υγρού και ξηρού χύδην φορτίου (Διάγραμμα 6.30).

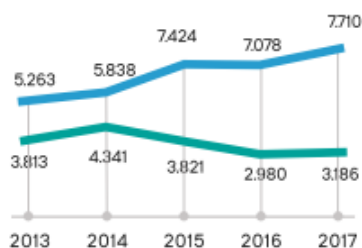
Διακίνηση 2017

401.473
(+16,6%)
TEUs



3.186.001
(+6,9%)
Χύδην Ξηρό

7.710.040
(+8,9%)
Χύδην Υγρό



47.939
επιβάτες (-5,31%)
Ακτοπλοΐα



2.424
επιβάτες (-87,2%)
4 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων
Κρουαζιέρα



Διάγραμμα 6.32: Στοιχεία διακίνησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε από το 2013 έως το 2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Αναλυτικά Στοιχεία Διακίνησης

Θεσσαλονίκη	2017	2016	Μεταβολή 2017/2016	2013	Μεταβολή 2017/2013	2008	Μεταβολή 2017/2008
Εμπορευματοκιβώτια (TEUs)	401.473	344.277	+16,6% ▲	322.310	+24,6% ▲	238.940	+68% ▲
Χύδην Ξηρό Φορτίο (Tons)	3.186.888	2.980.562	+6,9% ▲	3.813.403	-16,4% ▼	4.307.745	-26% ▼
Χύδην Υγρό Φορτίο (Tons)	7.710.040	7.078.150	+8,9% ▲	5.263.999	+46,5% ▲	8.137.043	-5,2% ▼
Ακτοπλοΐα (Επιβάτες)	47.939	50.633	-5,3% ▼	33.221	+44,3% ▲	115.623	-58,5% ▼
Κρουαζιέρα (Επιβάτες)	2.424	18.875	-87,2% ▼	14.591	-83,4% ▼	47.879	-94,9% ▼

Πίνακας 6.33: Στοιχεία διακίνησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε τα έτη 2008,2013,2016 και 2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης σημείωσε το 2016 μείωση στον κύκλο εργασιών κατά 5,5%, και ανήλθε σε €48,06 εκ. καθώς και στα μικτά κέρδη, κατά 8,9%. Το ΜΠΚ ήταν μειωμένο και διαμορφώθηκε σε 46,13%, ROA και ROE κινήθηκαν πτωτικά, ενώ σημαντικά μειωμένες ήταν και οι επενδύσεις στο λιμένα (-67,9%). Με δημοσιευμένα τα στοιχεία της χρήσης 2017, αξίζει να σημειώσουμε ότι το 2017, ο Κύκλος Εργασιών ανήλθε σε επίπεδα (€54,2 εκ.) τα οποία υπερβαίνουν τις επιδόσεις των προηγούμενων ετών, οι Επενδύσεις παρέμειναν σε ιδιαίτερα χαμηλά επίπεδα (€2,4 εκ.) σημειώνοντας οριακή αύξηση σε σχέση με το 2016 (+4,1%), ενώ για πρώτη φορά στην δεκαετία ROA και ROE διαμορφώθηκαν σε μονοψήφιο επίπεδο (8,03% και 9,05% αντίστοιχα).

Κατανομή κύκλου εργασιών 2017

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων 65,27%	Συμβατικός λιμένας 31,23%	Επιβατικός λιμένας 0,39%	Εκμετάλλευση χώρων 3,11%
---	-------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Οικονομικά μεγέθη 2017

Κύκλος εργασιών €54.231.941	Μικτά κέρδη €21.809.468	Μικτό Περιθώριο Κέρδους 40,22%	EBITDA €18.849.985	Επενδύσεις €2.397.147
Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης 0,13	ROE: 9,05%	ROA: 8,03%	Συνολικός αριθμός εργαζομένων 424	

Αναλυτικά Οικονομικά Στοιχεία

Θεσσαλονίκη	2017	2016	Μεταβολή 2017/2016	2013	Μεταβολή 2017/2013	2008	Μεταβολή 2017/2008
Κύκλος Εργασιών	54.231.941	48.061.529	+12,8% ▲	51.560.097	+5,2% ▲	49.342.398	+9,9% ▲
Μικτά Κέρδη	21.809.468	22.171.088	-1,6% ▼	22.924.772	-4,9% ▼	9.817.614	+122,1% ▲
Κέρδη προ φόρων	12.474.042	21.081.796	-40,8% ▼	24.342.237	-48,8% ▼	7.924.551	+57,4% ▲
EBITDA	18.849.985	23.877.734	-21,1% ▼	23.510.211	-19,8% ▼	8.593.366	+119,4% ▲
Ίδια Κεφάλαια	137.851.501	135.455.122	+1,8% ▲	148.454.885	-7,1% ▼	114.265.958	+20,6% ▲
Σύνολο Υποχρεώσεων	17.431.005	15.376.959	+13,4% ▲	16.003.558	+8,9% ▲	18.915.755	-7,8% ▼
Επενδύσεις	2.397.147	2.303.292	+4,1% ▲	2.968.547	-19,2% ▼	7.119.708	-66,3% ▼
Απασχόληση	424	402	+5,5% ▲	431	-1,6% ▼	590	-28,1% ▼

Πίνακας 6.34: Αναλυτικά οικονομικά στοιχεία, τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη και η κατανομή του κύκλου εργασιών του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε τα έτη 2008,2013,2016 και 2017

Πηγή: Βαγγέλας & Παλλής, 2018

Το 2018, έπειτα από την ιδιωτικοποίηση του λιμένα, σύμφωνα με τις πρώτες ενδείξεις και ανακοινώσεις αποτελεσμάτων από την διοίκηση του Ο.Λ.Θ Α.Ε θα πρόκειται για μία διαφορετική χρονιά σε σχέση με το 2017 που θα χαρακτηριστεί από αυξανόμενη κίνηση σε όλους τους τομείς του. Σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε καταγράφεται ανοδική πορεία στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού Φορτίου το 1^ο τετράμηνο του 2018. Ειδικότερα, διακινήθηκαν στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων 424.000 TEU's, και στο συμβατικό λιμάνι 3.764.000 τόνοι, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 5,5% και στους δύο τομείς, σε σχέση με το 2017. Τα μεγέθη αυτά αποδεικνύουν αφενός μεν τη σταθερή εμπορική ανάπτυξη του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, αφετέρου δε αναδεικνύουν τη δυναμική και τις μεγάλες προοπτικές προκειμένου να εδραιώσει ο Λιμένας τη θέση του στη Βαλκανική και την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Εκτιμήσεις Οικονομικών Επιδράσεων από τις Ιδιωτικοποιήσεις Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε

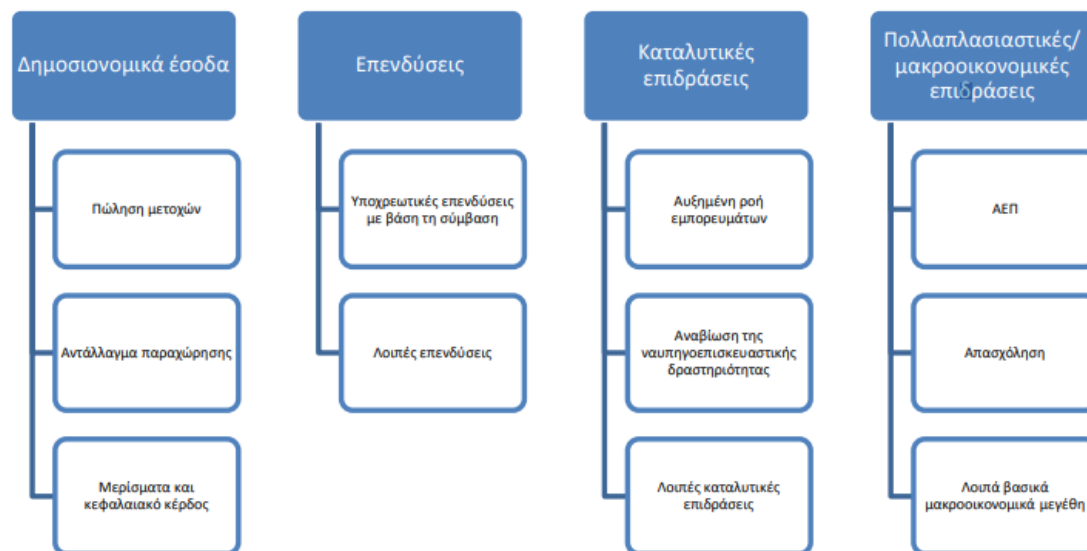
7.1 Γενικά

Όπως έχει προαναφερθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια η προσφορά της Cosco (Hong Kong) Group Limited προβλέπει την καταβολή 280,5 εκατ. ευρώ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ στο πρώτο στάδιο της συναλλαγής, ενώ επιπλέον 88 εκατ. ευρώ για την απόκτηση επιπλέον 16% των μετοχών θα καταβληθούν εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι της συμφωνίας που αφορούν στην ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Αντιστοίχως η προσφορά της South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited προβλέπει την καταβολή 232 εκατ. ευρώ για το 67% των μετοχών του ΟΛΘ. Επιπλέον, προβλέπεται και στις δύο περιπτώσεις αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών του ΟΛΠ και του ΟΛΘ αντίστοιχα.

Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου προστίθενται και ενδεχόμενα μερίσματα από το καθαρό κέρδος της εταιρείας, σε αντιστοίχιση με το υπόλοιπο 7% των μετοχών που θα παραμείνει στην κατοχή του Δημοσίου. Πέρα όμως από το απτό όφελος της εισροής εσόδων στα δημόσια ταμεία, η προσφορά για το λιμένα του Πειραιά προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία ενώ για το λιμένα της Θεσσαλονίκης προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατ. ευρώ κατά την πρώτη επταετία. Επιπλέον επενδύσεις μπορεί να προκύψουν τόσο από έργα ανάπτυξης υποδομών από τον ΟΛΠ και του ΟΛΘ, όσο και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να αξιοποιήσουν την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για να αναπτύξουν δικές τους δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά & του Θριάσιου πεδίου και της Θεσσαλονίκης. Οι οικονομικές επιδράσεις, ωστόσο, δεν περιορίζονται στο άμεσο δημοσιονομικό αποτέλεσμα και τις επενδύσεις (Διάγραμμα 7.1). Η βελτίωση των υποδομών αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον οικονομική δραστηριότητα τόσο στο λιμάνι όσο και στο ευρύτερο οικοσύστημα οικονομικών δραστηριοτήτων (όπως χερσαίες μεταφορές και logistics). Οι λοιπές επιδράσεις ενδέχεται να επεκταθούν ακόμα και σε δραστηριότητες μεταποίησης, όπως η συναρμολόγηση προϊόντων, εφόσον βελτιωθούν οι υποδομές στο ευρύτερο οικοσύστημα μεταφορών και logistics. Οι παραπάνω αλλαγές στα δημοσιονομικά έσοδα του κράτους, στις επενδύσεις, στην οικονομική δραστηριότητα του ΟΛΠ, του ΟΛΘ και του ευρύτερου οικοσυστήματος θα έχουν επιδράσεις και στο σύνολο της οικονομίας.

Δεδομένης της οξύτατης ανάγκης για δημοσιονομικούς πόρους, το αναμενόμενα δημοσιονομικά έσοδα από τη συμφωνία πώλησης μετοχών αντικαθιστούν μέτρα τα οποία θα αύξαναν τη φορολογική επιβάρυνση ή θα μείωναν τη δημόσια δαπάνη. Αυτά τα μέτρα ενδέχεται να είχαν ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στην οικονομία και στις κοινωνικές δομές, καθώς ήδη διανύουμε τον έκτο έτος δημοσιονομικής προσαρμογής. Από την άλλη πλευρά, οι

επενδύσεις, αλλά και οι συνέργειες που ενδέχεται να προκύψουν από την ανάδειξη του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε διεθνή διαμετακομιστικά κέντρα, δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα στους κλάδους που θα συμμετέχουν στην υλοποίηση των επενδύσεων (όπως οι κατασκευές και η μεταποίηση εξοπλισμού), καθώς και στο σύνολο της οικονομίας μέσω πολλαπλασιαστικών επιδράσεων.



Διάγραμμα 7.1: Οι οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών

7.2 Δημοσιονομικά Έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π Α.Ε

Τα δημοσιονομικά έσοδα του δημοσίου από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς που εκτιμώνται για την επόμενη δεκαετή περίοδο προέρχονται από:

- ❖ πώληση 67% των μετοχών του ΟΛΠ
- ❖ το αντάλλαγμα παραχώρησης ύψους 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών του ΟΛΠ
- ❖ μερίσματα για τις μετοχές στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ/δημοσίου
- ❖ ασφαλιστικές εισφορές και φορολογία

7.2.1 Έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης

Την δεκαετία που ακολουθεί αμέσως μετά την παραχώρηση του πλειοψηφικού πακέτου του Ο.Λ.Π Α.Ε στην Cosco (Hong Kong) Group Limited η δραστηριότητα του λιμένα αναμένεται να σημειώσει σημαντική αύξηση εξαιτίας της επέκτασης της δυναμικότητας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων αξιοποιώντας την αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα με τη θέση σε παραγωγική λειτουργία της προβλήτας III (ανατολική και δυτική πλευρά), της επέκτασης των θέσεων πρόσδεσης στην κρουαζιέρα και τη λειτουργία/ανάδειξη του Πειραιά ως homeport και της ανάπτυξης λοιπών δραστηριοτήτων πχ εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα, νερό, logistics.

Όσον αφορά την Προβλήτα I η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων έχει αναδιαρθρωθεί σε χαμηλότερα επίπεδα, καθώς στο νέο μοντέλο λειτουργίας του ΟΛΠ, όπου δεν υπάρχει πλέον ενδολιμενικός ανταγωνισμός, η προβλήτα I αξιοποιείται κυρίως για την εξυπηρέτηση μικρότερων πελατών, μοντέλο λειτουργίας που υποστηρίζεται και από τη χωροθέτηση της προβλήτας. Στο πλαίσιο αυτό η διακίνηση στην προβλήτα I για το πρώτο εξάμηνο του Ιανουαρίου - Ιουνίου του 2018, σύμφωνα με την *Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από*

1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε ανήλθε σε 253.489 TEUs καταγράφοντας αύξηση 2,2% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2017. Η διακίνηση εγχώριου φορτίου (εισαγωγές και εξαγωγές) αυξήθηκε κατά 29,0%. Με βάση τις υφιστάμενες προβλέψεις, η διακίνηση στον Προβλήτα Ι αναμένεται στα 437.000 TEUs.

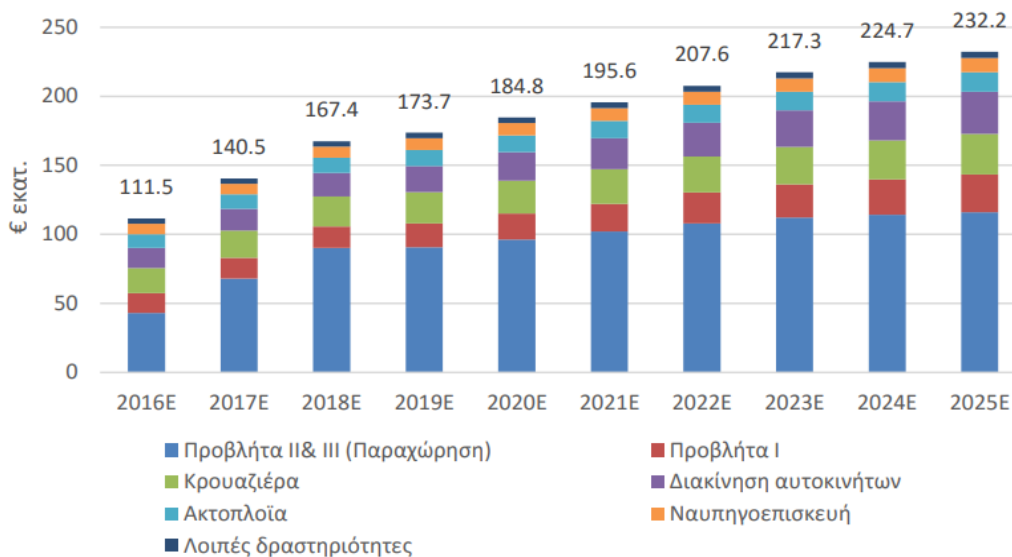
Σε ό,τι αφορά τη διακίνηση αυτοκινήτων σύμφωνα με την *Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε* η διακίνηση στους σταθμούς οχημάτων κατέγραψε, κατά το Α εξάμηνο του 2018, αύξηση περίπου 23,5% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2017. Συνολικά διακινήθηκαν 243.873 οχήματα το Α εξάμηνο του 2018 έναντι 197.515 την αντίστοιχη περίοδο του 2017. Ειδικότερα, τόσο το εγχώριο όσο και το τράνζιτ φορτίο αυξήθηκαν σε επίπεδο εξαμήνου κατά 24,0% και 23,0% αντίστοιχα (σε απόλυτα μεγέθη αύξηση 14.047 και 32.311 μονάδες τροχοφόρων αντίστοιχα). Η αύξηση διακίνησης που καταγράφεται το Α εξάμηνο του 2018 είναι σε συνέχεια αύξησης την ίδια περίοδο του 2017 που υποδεικνύει παγιοποίηση της τάσης. Το γεγονός ότι η διακίνηση οχημάτων για την εγχώρια αγορά για τρίτη συνεχόμενη χρονιά καταγράφει διψήφιο ποσοστό αύξησης, δημιουργεί θετικές προοπτικές για το τομέα διακίνησης οχημάτων που πριν την Ελληνική χρηματοοικονομική κρίση ανέρχονταν σε περίπου 250 χιλ. ετησίως.

Στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής καταγράφηκε αύξηση των μεγεθών καθώς οι μέρες μίσθωσης των δεξαμενών και ο αριθμός των δεξαμενισθέντων πλοίων αυξήθηκαν. Ειδικότερα, σε όλες τις δεξαμενές του ΟΛΠ, κατά το Α Εξάμηνο του 2018 (*Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε*) εξυπηρετήθηκαν 62 πλοία έναντι 43 την αντίστοιχη περίοδο του 2017. Σημειώνεται όμως, η σύγκριση των περιόδων δεν είναι ακριβής καθώς το 2017 η μεγάλη πλωτή δεξαμενή «Πειραιάς Ι» παρέμεινε εκτός λειτουργίας σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια του Α' εξαμήνου (έως 23 Ιουνίου). Αναμφίβολα, η ζήτηση για υπηρεσίες δεξαμενισμών αμέσως μετά την ολοκλήρωση των απαραίτητων επισκευών και την επανενεργοποίηση της δεξαμενής «Πειραιάς Ι» καθώς και η προμήθεια της νεοαποκτηθείσας πλωτής δεξαμενής «Πειραιάς ΙΙΙ» δυναμικότητας 80.000 τόνων παρέχουν τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την αναζωογόνηση της εν λόγω δραστηριότητας και την βελτίωση της συμβολής της δραστηριότητας στα οικονομικά αποτελέσματα της Εταιρείας.

Τέλος, η επέκταση του επιβατικού λιμένος Πειραιώς προς τη νότια πλευρά και η δημιουργία πρόσθετων θέσεων για πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων αναμένονται να συμβάλουν στη σταδιακή μετατροπή του λιμένα Πειραιά σε αφετηριακού λιμένα κρουαζιέρας (homeport), αξιοποιώντας τη διαφανόμενη ενίσχυση της κρουαζιέρας τα επόμενα χρόνια. Η διακίνηση επιβατών στο τομέα κρουαζιέρας κατά το Α' εξάμηνο (*Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε*) του 2018 κατέγραψε μικτά πρόσημα. Ειδικότερα, η διακίνηση επιβατών από-επιβίβασης (homeport) κατέγραψε αύξηση 2,8%, ενώ η διακίνηση επιβατών διέλευσης κατέγραψε μείωση κατά 17,5%. Ως αποτέλεσμα, η συνολικό επιβατικό έργο κρουαζιέρας κατά το Α' εξάμηνο του 2018 μειώθηκε κατά 12,1% περίπου σε σχέση με το Α' εξάμηνο του 2017, από 377.603 σε 336.712 επιβάτες. Αντίθετα, η έστω και μικρή αύξηση των επιβατών από-επιβίβασης (από 124.254 το 2017 σε 127.732 το 2018) οφείλεται στην βελτίωση των υπηρεσιών που συνέβαλλε ώστε οι εταιρείες με μακροπρόθεσμη στρατηγική στην περιοχή να συνεχίσουν να προσφέρουν δρομολόγια από τον Πειραιά με ενισχυμένο αριθμό προσεγγίσεων εντός της Ελλάδος. Από την άλλη πλευρά ο αριθμός των συνολικά διακινήθέντων επιβατών σημείωσε άνοδο σε σχέση

με την προηγούμενη χρονιά, της τάξης του 2,3%, από 6,43 σε 6,58 εκατ. επιβάτες, ενώ η διακίνηση τροχοφόρων οχημάτων αυξήθηκε κατά 1,7% από 1,18 εκατ. σε 1,20 εκατ. οχήματα.

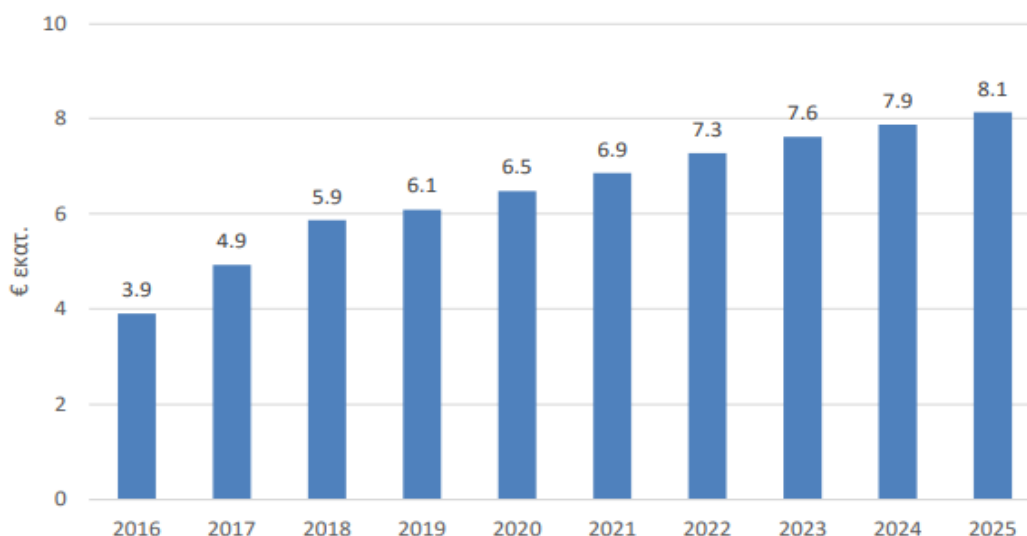
Απόρροια των παραπάνω, τα έσοδα του ΟΛΠ ,σύμφωνα με το *Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών*, προβλέπονται να υπερδιπλασιαστούν από €112 εκατ. το 2016 σε €232 εκατ. το 2025. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εσόδων θα εξακολουθεί να προέρχεται από τη δραστηριότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ (προβλήτα II & III), τα οποία προβλέπονται να αυξηθούν από €43 εκατ. το 2016 σε €116 εκατ. το 2025 (Διάγραμμα 7.2).



Διάγραμμα 7.2: Κατανομή εσόδων Ο.Λ.Π Α.Ε από την ιδιωτικοποίηση του κατά τη περίοδο 2016-2025

Πηγή: *Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016*

Με βάση την πρόβλεψη για τον κύκλο εργασιών την επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης θα ανέλθουν από €3,9 εκατ. το 2016 σε €8,1 εκατ. το 2025.

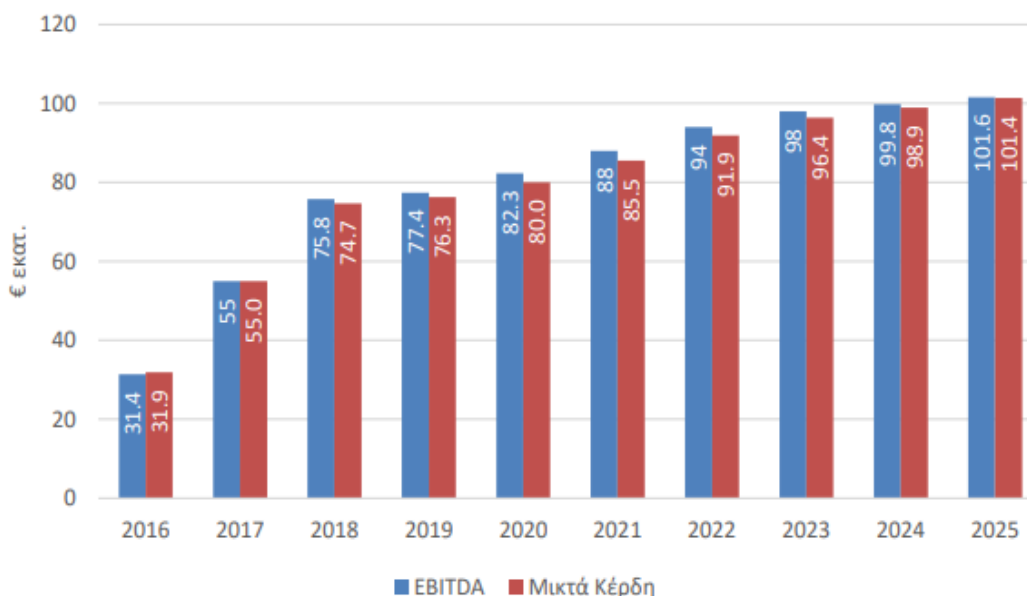


Διάγραμμα 7.3: Δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης της ιδιωτικοποίησης του Ο.Λ.Π Α.Ε κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

7.2.2 Έσοδα από μερίσματα

Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου δύναται να προστεθούν και έσοδα από μερίσματα. Τα έσοδα από μερίσματα συναρτώνται από το αν θα υπάρξουν κέρδη, το ύψος των κερδών, τις μετοχές που θα έχει το δημόσιο στην κατοχή του και τη μερισματική πολιτική που θα ακολουθηθεί την επόμενη περίοδο (2016-2025). Σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα πώλησης μετοχών, το 2016 πωλήθηκαν το 51 % των μετοχών του ΤΑΠΕΔ στον ΟΛΠ και το 2022, εφόσον ικανοποιούνται και λοιποί όροι, ένα ακόμα 16% των μετοχών. Συνεπώς από το 74,14% που κατείχε το ΤΑΠΕΔ στην ιδιοκτησία του, το ποσοστό των μετοχών του ΟΛΠ που θα έχει το Δημόσιο στην κατοχή του την επόμενη δεκαετία θα περιοριστεί σε 23,1% και σε 7,1% από το 2022 και έπειτα. Για την εκτίμηση αναφορικά με τον αν θα υπάρξουν κέρδη και το ύψος των κερδών ελήφθησαν υπόψη οι υφιστάμενες εκτιμήσεις για την πορεία του μικτού κέρδους και του EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, and Amortization δηλαδή τα κέρδη μίας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι, και απόσβεση) στο πλαίσιο της προετοιμασίας του διαγωνισμού. Οι εκτιμήσεις βασίζονται στο σκεπτικό ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για καλύτερη αξιοποίηση των πόρων και παραγωγικότερη λειτουργία των επιμέρους δραστηριοτήτων και ειδικότερα στη διακίνηση των αυτοκινήτων, στην ακτοπλοΐα και μέσω αναδιάρθρωσης της λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.



Διάγραμμα 7.4: Μικτά κέρδη και EBITDA κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

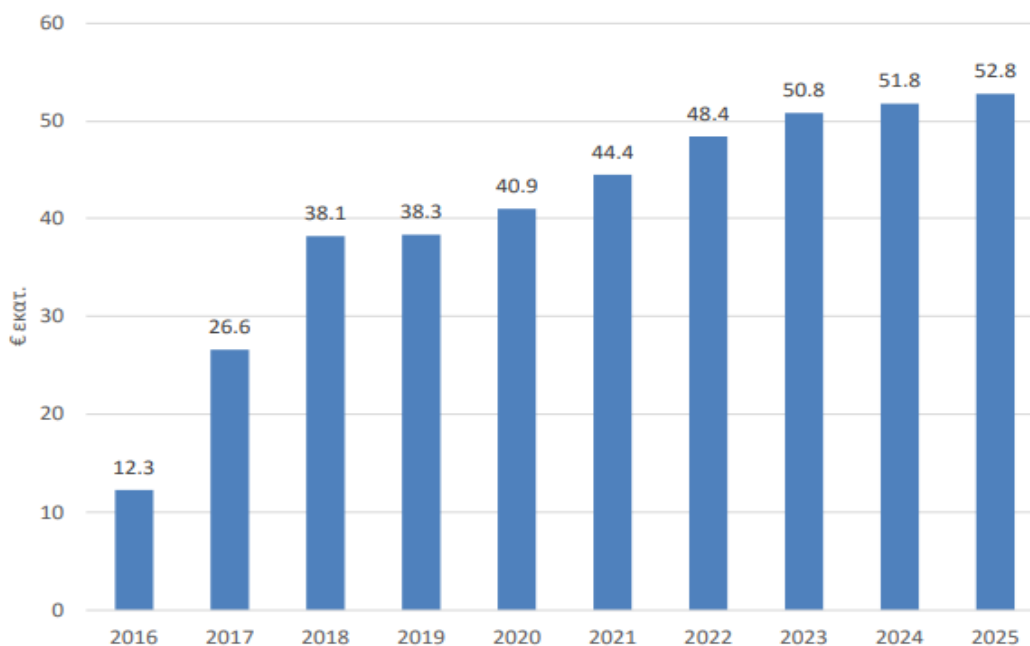
Με βάση τα μεγέθη αυτά και αξιοποιώντας οικονομικά στοιχεία προηγούμενων χρήσεων, τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τους όρους του διαγωνισμού αναφορικά με το ύψος και το χρονοδιάγραμμα επενδύσεων, βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την κεφαλαιακή μόχλευση και διαμορφώνοντας υποθέσεις για τους όρους του εταιρικού δανεισμού, το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών εκτίμησε καταρχήν τα κέρδη προ φόρων και ακολούθως, με βάση

υποθέσεις αναφορικά με το φορολογικό συντελεστή, τα κέρδη μετά φόρων. Τέλος, τα έσοδα από μερίσματα εκτιμήθηκαν με πρόσθετες υποθέσεις αναφορικά με τη μερισματική πολιτική.

Αναλυτικότερα πραγματοποιήθηκαν οι εξής υποθέσεις:

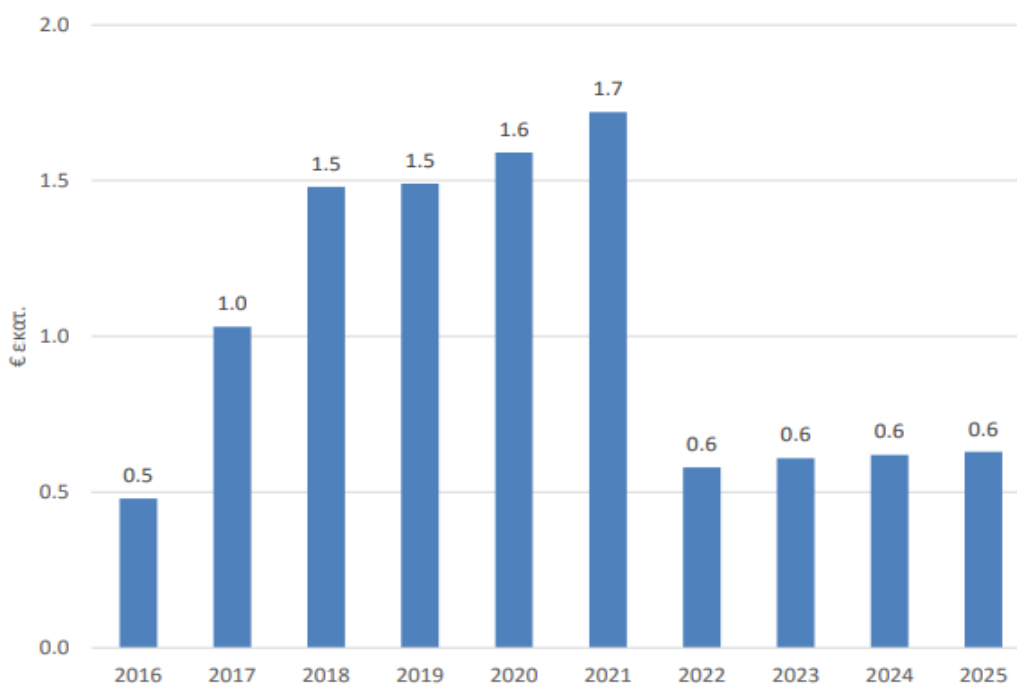
- ✓ Αποσβέσεις:
 - Οι επενδύσεις που έχουν έως σήμερα πραγματοποιηθεί θα συνεχίσουν να αποσβένονται την περίοδο 2016-2025. Καθώς ο ΟΛΠ εφαρμόζει γραμμική απόσβεση των πάγιων στοιχείων, αυτή η προσέγγιση συνεπάγεται ότι πραγματοποιούνται επενδύσεις πλήρους αποκατάστασης όταν αποσβένονται πάγια περιουσιακά στοιχεία.
 - Οι νέες επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν με βάση το υποχρεωτικό επενδυτικό σχέδιο σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού θα αποσβένονται με σταθερό ετήσιο ποσοστό της τάξης του 4%.
- ✓ Χρηματοοικονομικά έσοδα/έξοδα:
 - Τα χρηματοοικονομικά έσοδα του ΟΛΠ προβλέπεται ότι θα παραμείνουν σταθερά, ήτοι στα επίπεδα του 2015.
 - Η κεφαλαιακή μόχλευση για τη χρηματοδότηση των νέων υποχρεωτικών επενδύσεων εκτιμάται ότι θα είναι της τάξης του 20%. Στον υπολογισμό των χρηματοοικονομικών εξόδων δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι επενδύσεις που προβλέπονται για την επέκταση της κρουαζιέρας, οι οποίες σε ποσοστό άνω του 90% θα χρηματοδοτηθούν από πόρους του ΕΣΠΑ.
 - Οι όροι του εταιρικού δανεισμού εκτιμάται ότι θα είναι προνομιακοί - προβλέπεται επιτόκιο χορηγήσεων της τάξης του 1,5% και περίοδος αποπληρωμής δανείων τα 15 έτη.
- ✓ Φόρος εισοδήματος :Ο συντελεστής φόρου εισοδήματος την περίοδο 2016-2025 αναμένεται να παραμείνει σταθερός στο 29%, στα επίπεδα του 2015.
- ✓ Διανομή μερισμάτων (% κερδών μετά φόρων) :Η μερισματική πολιτική για όλη την περίοδο 2016-2025 εκτιμάται ότι θα κυμανθεί στο μέσο όρο του ΟΛΠ της τελευταίας πενταετίας (2010-2014), με μέσο συντελεστή διανομής μερισμάτων στο 17%.

Με βάση τις παραπάνω υποθέσεις τα κέρδη μετά φόρων αυξάνονται από €12,3 εκατ. το 2016 σε €52,8 εκατ. στο τέλος της περιόδου, ως αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης της δραστηριότητας και ιδιαίτερα των όγκων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στις προβλήτες II και III, και αναμενόμενης βελτίωσης της παραγωγικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, τα έσοδα για το δημόσιο από μερίσματα αναμένεται να ανέλθουν από €0,5 εκατ. το 2016 σε €1,71εκατ. το 2021. Στο τέλος της περιόδου, όταν το μερίδιο του δημοσίου αναμένεται να έχει περιοριστεί σε 7,1%, τα έσοδα από μερίσματα αντιστοιχούν σε €0,6 εκατ. Το μεγαλύτερο ύψος των εσόδων από μερίσματα το 2025, σε σύγκριση με το 2016, παρά την πώληση του 16% των μετοχών στην ενδιάμεση περίοδο, οφείλεται σε προβλέψεις για σημαντική άνοδο της κερδοφορίας του ΟΛΠ.



Διάγραμμα 7.5: Κέρδη μετά από φόρους για τον Ο.Λ.Π Α.Ε κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

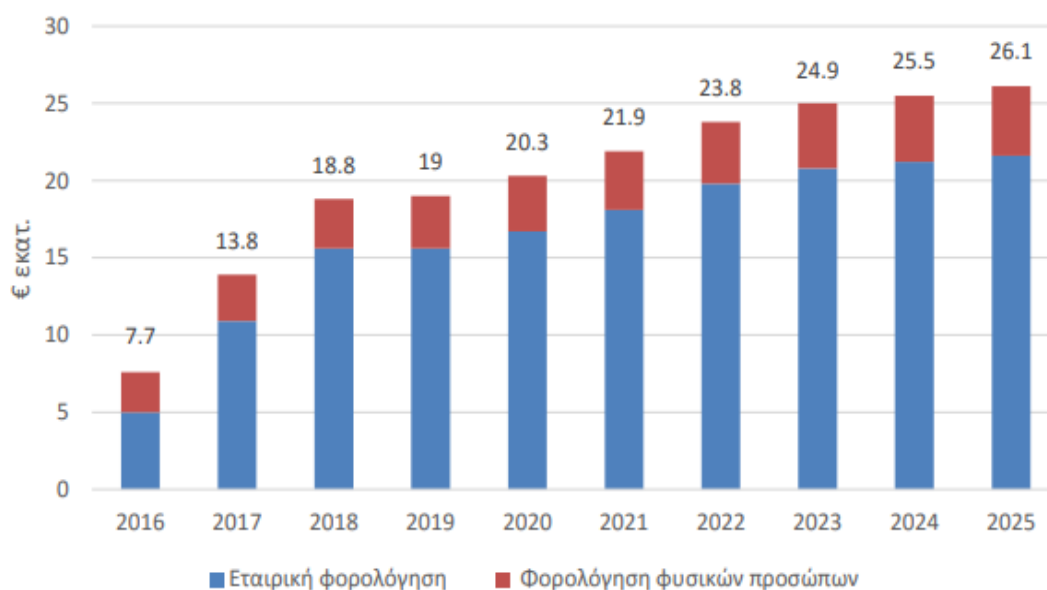


Διάγραμμα 7.6: Έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από μερίσματα κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

7.2.3 Φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές

Τα φορολογικά έσοδα περιλαμβάνουν εταιρική φορολόγηση και φορολόγηση φυσικών προσώπων ενώ τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές αναφέρονται σε εργοδοτικές και προσωπικές εισφορές. Αναλυτικότερα, με βάση τα κέρδη προ φόρων που έχουν υπολογιστεί και τις υποθέσεις για την πορεία του φορολογικού συντελεστή που αναλύονται παραπάνω, υπολογίστηκε η εταιρική φορολογία που αποτελεί έσοδο για το δημόσιο. Η φορολογία φυσικών προσώπων υπολογίστηκε με βάση μέσο συντελεστή φορολόγησης στο σύνολο της οικονομίας και εκτιμήσεις για συνολικές μικτές αμοιβές προσωπικού (έχουν αφαιρεθεί ασφαλιστικές εισφορές). Θεωρείται δηλαδή ότι η κατανομή των αμοιβών προσωπικού στον ΟΛΠ ακολουθεί την κατανομή του ύψους των εισοδημάτων στην ελληνική οικονομία όπου ο μέσος συντελεστής φορολογίας φυσικών προσώπων υπολογίζεται στο 7% με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία.² Οι συνολικές αμοιβές (έξοδα προσωπικού) προσδιορίστηκαν αξιοποιώντας ιστορικά οικονομικά στοιχεία της προηγούμενης τετραετίας (2011-2014). Στη βάση αυτή υπολογίστηκε ο μέσος όρος του μεριδίου των αμοιβών και εξόδων προσωπικού στο σύνολο του κόστους πωληθέντων (69%). Θεωρώντας ότι το ποσοστό αυτό θα παραμείνει σταθερό την περίοδο 2016-2025 και λαμβάνοντας το κόστος πωληθέντων ως τη διαφορά των μικτών κερδών από τον κύκλο εργασιών την περίοδο όπως εκτιμώνται στις υφιστάμενες προβλέψεις, υπολογίζεται τελικά το συνολικό κόστος μισθών/εξόδων προσωπικού ανά έτος την περίοδο 2016-2025

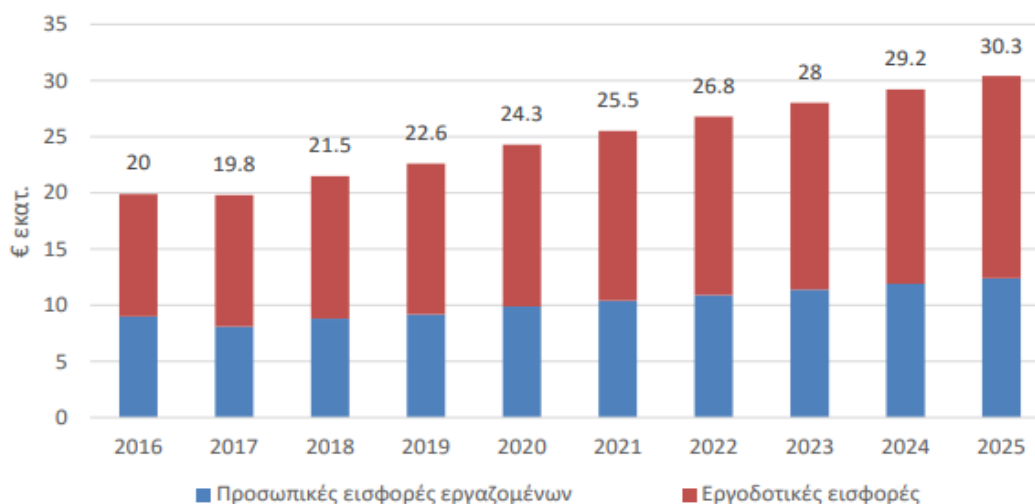


Διάγραμμα 7.7: Έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από φορολογία κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

Ο μέσος συντελεστής φορολογίας υπολογίζεται με βάση το σύνολο φορολογικών εσόδων ως ποσοστό στο σύνολο των δηλωθέντων εισοδημάτων. Ο φορολογικός αυτός συντελεστής θεωρείται ότι θα παραμείνει σταθερός την επόμενη περίοδο 2016-2025. Με βάση αυτές τις υποθέσεις, τα έσοδα από φορολογία εκτιμάται ότι θα ανέλθουν από €7,7 εκατ. το 2016 σε €26,1 εκατ. το 2025, με το μεγαλύτερο μέρος (€21,6 εκατ.) να προέρχεται από φορολόγηση των εταιρικών κερδών (Διάγραμμα 7.6). Τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές επιμερίζονται σε

έσοδα από εργοδοτικές εισφορές και έσοδα από προσωπικές εισφορές. Εκτιμάται ότι οι προσωπικές εισφορές αποτελούν το 20% στο σύνολο των μισθών και ημερομισθίων όπως αυτά υπολογίζονται σύμφωνα με τα παραπάνω για την περίοδο 2016-2025. Οι εργοδοτικές εισφορές υπολογίζονται με βάση το μέσο όρο του λόγου των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο μισθών/ημερομισθίων την προηγούμενη περίοδο. Με βάση την παραπάνω ανάλυση, τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές για το δημόσιο αυξάνονται από €20,0 εκατ. το 2016 σε €30,3 εκατ. το 2025. Επομένως, το σύνολο των εσόδων από φόρους και εισφορές το 2025 ανέρχεται σε €56,4 εκατ., από €27,7 εκατ. το 2016.



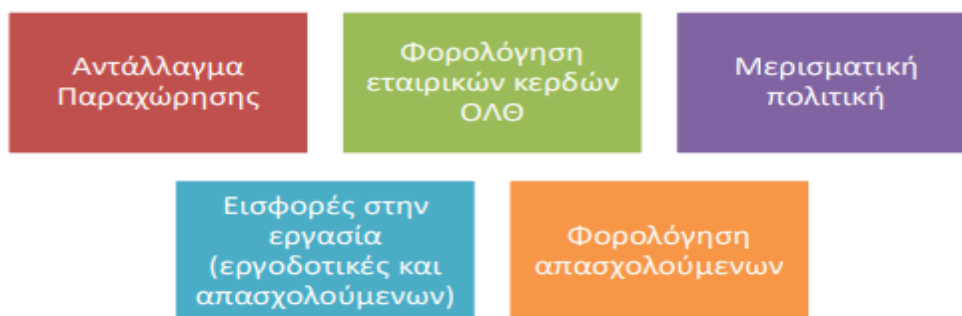
Διάγραμμα 7.8: Έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από ασφαλιστικές εισφορές (εργοδοτικές και προσωπικές) κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

7.3 Δημοσιονομικά Έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Θ Α.Ε

Τα δημοσιονομικά έσοδα του δημοσίου από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης που εκτιμώνται για την επόμενη δεκαετή περίοδο προέρχονται από:

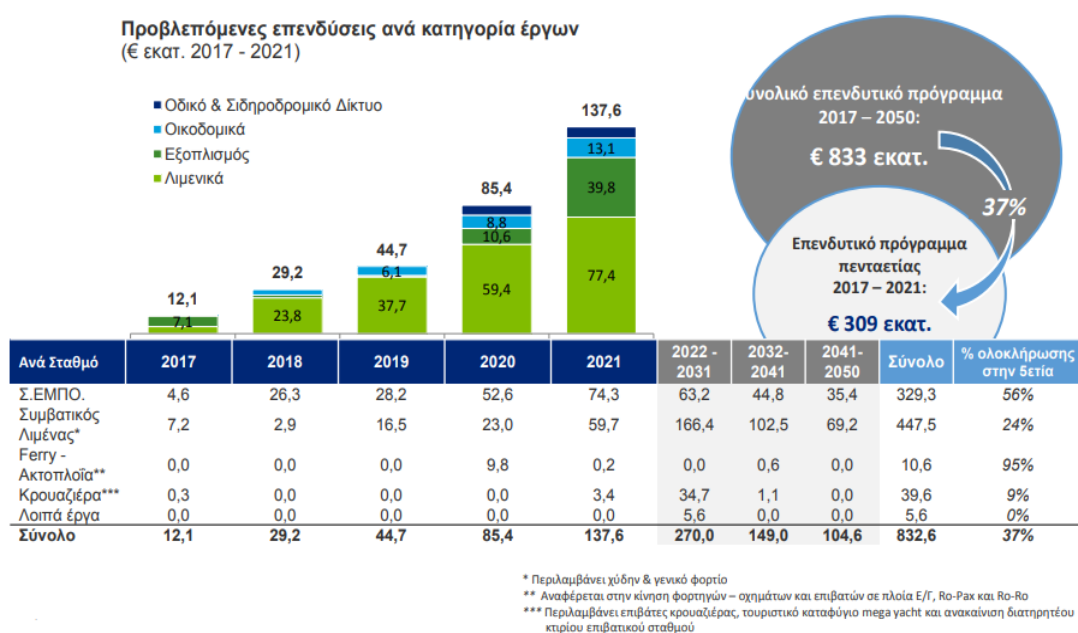
- ❖ πώληση 67% των μετοχών του ΟΛΘ
- ❖ το αντάλλαγμα παραχώρησης ύψους 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών του ΟΛΘ
- ❖ μερίσματα για τις μετοχές στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ/δημοσίου
- ❖ ασφαλιστικές εισφορές και φορολογία



Διάγραμμα 7.9: Κατηγορίες εσόδων, δημοσιονομικά έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από τη λειτουργία του ΟΛΘ

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Οι συνολικές επενδύσεις που υλοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2012-2016, σύμφωνα με τις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του ΟΛΘ, ανήλθαν στα €30,1 εκατ. Στις αρχές του 2016, ο ΟΛΘ ανακοίνωσε αισιόδοξο επενδυτικό πλάνο για την περίοδο 2017-2050 το οποίο αποτελούνταν από ένα αναλυτικό ενδιάμεσο σχέδιο για την πρώτη πενταετία λειτουργίας (2017-2022) ύψους €309 εκατ. (Πίνακας 7.10). Οι επενδύσεις που αφορούσαν στις επόμενες 3 δεκαετίες (2022-2050) ξεπερνούν τα €523 εκατ. ωστόσο δεν παρουσιάζονται αναλυτικά. Το πλάνο της πρώτης πενταετίας προβλέπει την επέκταση της Προβλήτας 6 και αύξηση της δυναμικότητας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στα 1.360 εκατ. TEUs και του σταθμού ξηρού φορτίου στους 8 εκατ. τόνους. Επιπλέον, προβλέπεται η ενοποίηση της Προβλήτας 4 και 5, με στόχο την αύξηση της δυνατότητας αποθήκευσης και της ικανότητας διαχείρισης μεγαλύτερων πλοίων ως αποτέλεσμα βαθύτερου κρηπιδώματος στο μέτωπο της ενοποιημένης προβλήτας. Επίσης, προβλέπονται επενδύσεις σε εξειδικευμένες υποδομές στις Προβλήτες 1, 2 και 3, στους σταθμούς υγρού φορτίου, επιβατηγών πλοίων, κρουαζιέρας, και στη μαρίνα



Πίνακας 7.10: Επενδυτικό πλάνο Ο.Λ.Θ Α.Ε και ο αντίστοιχος χρονικός προγραμματισμός

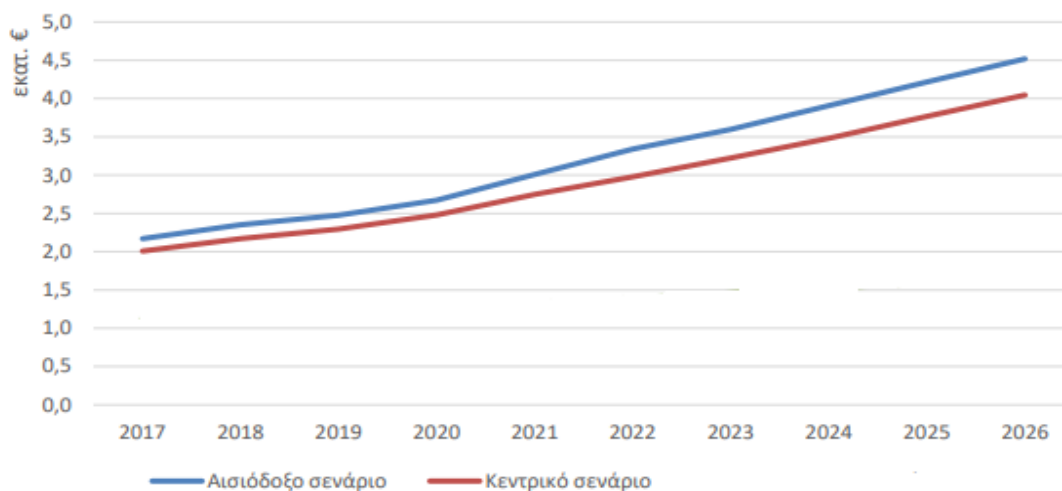
Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

Το επενδυτικό πλάνο της Ο.Λ.Θ Α.Ε μπορεί να κριθεί ως ιδιαίτερα φιλόδοξο. Το ύψος των συνολικών επενδύσεων τόσο κατά την πρώτη πενταετία (2017-2021) όσο και κατά τη διάρκεια των επόμενων περιόδων (2021-2050) ξεπερνά κατά πολύ τις επενδύσεις που υλοποιήθηκαν κατά την προγενέστερη περίοδο. Για το λόγο αυτό το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών εκτίμησε τα δημοσιονομικά έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου τόσο στην περίπτωση που εφαρμοστεί με επιτυχία το επενδυτικό πλάνο (αισιόδοξο σενάριο) όσο και με βάση τις πιο συντηρητικές συνθήκες που επικρατούν στο επιχειρηματικό περιβάλλον (κεντρικό σενάριο).

7.3.1 Έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης

Σύμφωνα με τη αναθεωρημένο σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ Ο.Λ.Θ Α.Ε και ελληνικού δημοσίου, το αντάλλαγμα παραχώρησης επαναπροσδιορίζεται σε 3,5% (από 2,0%) των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΘ ετησίως. Ως αποτέλεσμα, τα συνολικά έσοδα του ελληνικού δημοσίου από το αντάλλαγμα παραχώρησης για την περίοδο 2017- 2026 σύμφωνα με το *Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών* αναμένεται να διαμορφωθούν στα €29 εκατ. (ή €24 εκατ. σε παρούσα αξία) στην περίπτωση του κεντρικού σεναρίου. Η υλοποίηση

του αισιόδοξου σεναρίου θα επιφέρει επιπλέον δημοσιονομικά έσοδα της τάξης των €18 εκατ. (παρούσας αξίας €15 εκατ.).



Διάγραμμα 7.11: Δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης της ιδιωτικοποίησης του Ο.Λ.Θ Α.Ε κατά την περίοδο 2017-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

7.3.2 Έσοδα από μερίσματα

Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου δύναται να προστεθούν και έσοδα από μερίσματα. Τα έσοδα από μερίσματα συναρτώνται από το αν θα υπάρξουν κέρδη, το ύψος των κερδών, τις μετοχές που θα έχει το δημόσιο στην κατοχή του και τη μερισματική πολιτική που θα ακολουθηθεί την επόμενη περίοδο (2016-2025).

Η προσφορά του πλειοδοτικού σχήματος προβλέπει την καταβολή τιμήματος €232 εκατ. για την εξαγορά 67% των μετοχών της Ο.Λ.Θ Α.Ε, εφάπαξ. Επιπλέον, το ελληνικό δημόσιο θα εξακολουθεί να κατέχει το 7,27% των μετοχών της εταιρείας. Κατά συνέπεια αναμένονται εισροές από τη διάθεση μερισμάτων, οι οποίες εξαρτώνται από σειρά παραγόντων, όπως η κερδοφορία του ΟΛΘ και η εφαρμοζόμενη μερισματική πολιτική του οργανισμού. Η εκτίμηση των μερισμάτων γίνεται στη βάση των καθαρών κερδών του ΟΛΘ, λαμβάνοντας υπόψη τους ελάχιστους συντελεστές σχηματισμού τακτικού αποθεματικού και απόδοσης μερισμάτων, όπως ορίζονται από την ελληνική νομοθεσία (5% των καθαρών κερδών και 35% των καθαρών κερδών μετά από τον σχηματισμό του τακτικού αποθεματικού αντίστοιχα). Με αυτό τον τρόπο, υπολογίζεται ότι το σύνολο των μερισμάτων προς το ελληνικό δημόσιο από την κερδοφορία του ΟΛΘ στο κεντρικό σενάριο διαμορφώνεται στα €5,4 εκατ. ή €4,5 σε όρους παρούσας αξίας. Αντίστοιχα, στο αισιόδοξο σενάριο τα έσοδα από μερίσματα θα διαμορφωθούν στα €6,2 εκατ. (παρούσας αξίας €5,2 εκατ.).

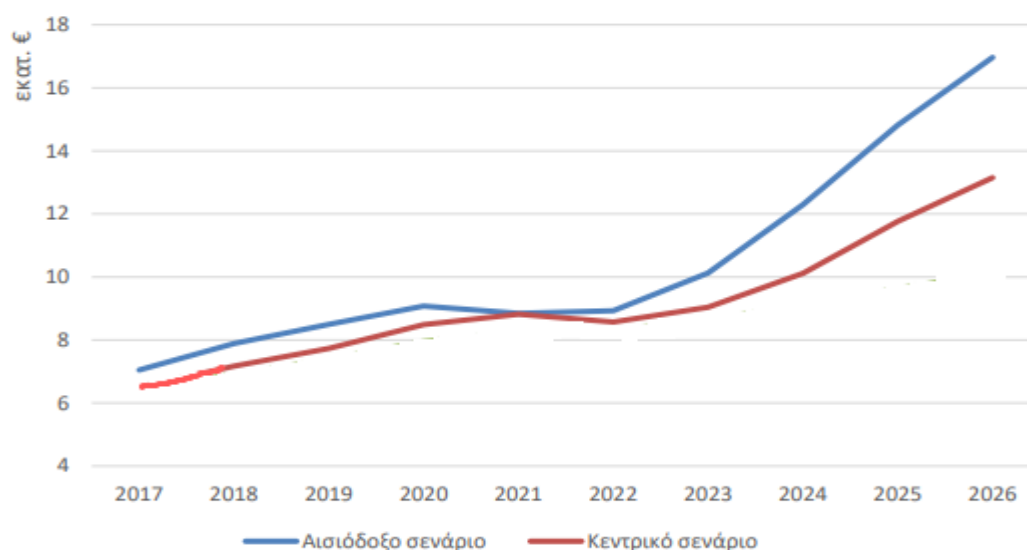
Για την εκτίμηση αναφορικά με τον αν θα υπάρξουν κέρδη και το ύψος των κερδών ελήφθησαν υπόψη οι υφιστάμενες εκτιμήσεις για την πορεία του μικτού κέρδους και του EBITDA (Earnings Before Interest, Tax, Depreciation, and Amortization δηλαδή τα κέρδη μίας επιχείρησης πριν αφαιρεθούν τόκοι, φόροι, και απόσβεση) στο πλαίσιο της προετοιμασίας του διαγωνισμού. Οι εκτιμήσεις βασίζονται στο σκεπτικό ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για καλύτερη αξιοποίηση των πόρων και παραγωγικότερη λειτουργία των επιμέρους δραστηριοτήτων.

Κεντρικό σενάριο												
Έσοδα	57	62	66	71	79	85	92	99	108	116	834	698
EBITDA	26	28	30	33	36	40	44	48	53	57	395	330
Καθαρά κέρδη	16	18	19	21	22	21	22	25	29	32	224	188
Αισιόδοξο σενάριο												
Έσοδα	62	67	71	76	86	95	103	112	121	129	922	770
EBITDA	28	31	34	37	43	50	55	62	70	77	488	405
Καθαρά κέρδη	17	19	21	22	22	22	25	30	36	42	256	213
€ εκατ.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Σύνολο	NPV

Πίνακας 7.12: Καθαρά κέρδη και EBITDA κατά την περίοδο 2016-2025
Φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

Υποθέτοντας συντελεστή φορολογικών κερδών 29%, τα έσοδα από τη φορολόγηση των εταιρικών κερδών θα διαμορφωθούν στα €91 εκατ. (παρούσας αξίας €77 εκατ.) στην περίπτωση υλοποίησης του κεντρικού σεναρίου. Αντίστοιχα, η υλοποίηση του αισιόδοξου σεναρίου αναμένεται να ενισχύσει τα κρατικά ταμεία κατά €104 εκατ. (παρούσας αξίας €87 εκατ.). Από την εφαρμογή του αισιόδοξου σεναρίου αναμένεται να προκύψουν επιπλέον φορολογικά έσοδα της τάξης των €22 εκατ. (παρούσας αξίας €17 εκατ.).

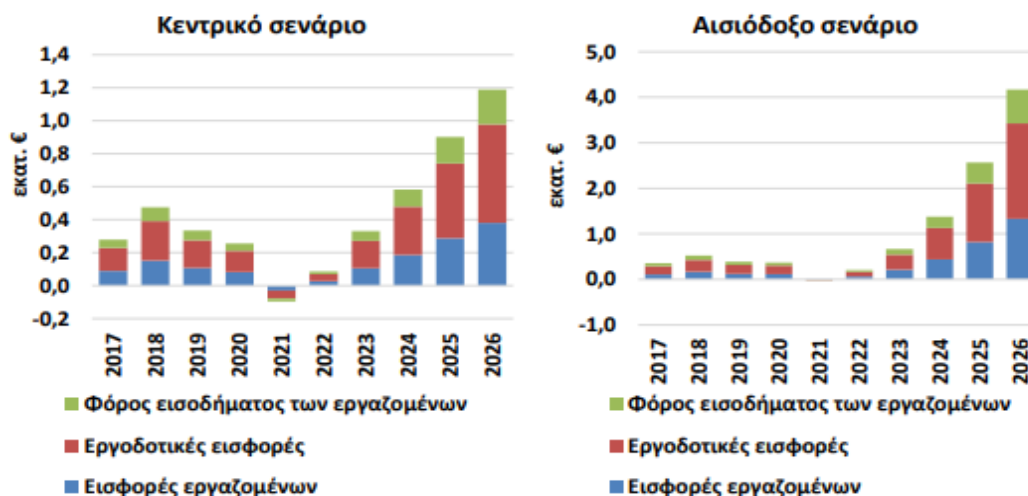


Διάγραμμα 7.13: Δημοσιονομικά έσοδα από τη φορολόγηση των εταιρικών κερδών του Ο.Λ.Θ Α.Ε κατά την περίοδο 2017-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

Σε ετήσια βάση, η διαφορά στα έσοδα από τη φορολόγηση των εταιρικών κερδών γίνεται περισσότερο εκτενής από το 2023 και έπειτα, καθώς μέχρι εκείνη τη χρονιά, η διαφορά στα κέρδη προ φόρων. Το 2026 το Ελληνικό Δημόσιο εισπράττει €13,2 εκατ. φόρος εισοδήματος επί των κερδών της Ο.Λ.Θ Α.Ε ενώ στο αισιόδοξο σενάριο τα έσοδα από τη συγκεκριμένη μορφή φορολογίας υπολογίζονται σε €17,0 εκατ..

Η αυξημένη απασχόληση ως αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης επιδρά στα δημοσιονομικά έσοδα για το ελληνικό δημόσιο, μέσα από τις εισφορές των εργοδοτών και των εργαζομένων για κοινωνική ασφάλιση, καθώς και μέσα από τη φορολόγηση του εισοδήματος από εργασία.



Διάγραμμα 7.14: Δημοσιονομικά έσοδα από τη από εργασία του Ο.Λ.Θ Α.Ε κατά την περίοδο 2017-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

Καθώς οι διαφορές στην απασχόληση παρατηρούνται κυρίως από το 2023 και μετά, όταν έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο τμήμα των προβλεπόμενων για την πρώτη δεκαετία επενδύσεων, οι επιδράσεις στα δημοσιονομικά έσοδα από εργασία στην ΟΛΘ ΑΕ είναι αρκετά υψηλότερες προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου. Το 2026 τα συγκεκριμένα δημοσιονομικά έσοδα είναι αυξημένα κατά €1,2 εκατ. στο κεντρικό σενάριο και κατά €4,2 εκατ. στο αισιόδοξο σενάριο.

7.4 Επίδραση στην Εθνική Οικονομία

Η συμμετοχή της Cosco στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναμένεται να συμβάλλει στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας. Επιπλέον θα έχει και μια θετική συμβολή, αν και σε μικρότερη έκταση, στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και τη μείωση του δημόσιου χρέους.

Τα καθαρά δημοσιονομικά οφέλη από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ σε σύγκριση με την προηγούμενη κατάσταση είναι άκρως ενθαρρυντικά για την περίοδο 2016-2025. Οι μεγαλύτερες τιμές του καθαρού δημοσιονομικού οφέλους σημειώνονται τα έτη 2016 (€277,5 εκατ.) και 2022 (€106,3 εκατ.) όταν πραγματοποιείται, με βάση το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, η πώληση των μετοχών του ΟΛΠ έναντι €280,5 εκατ. και €88,0 εκατ. αντίστοιχα. Ακόμα όμως και εξαιρουμένης της εισροής από την πώληση μετοχών, διαφαίνεται μια σταθερή τάση ανόδου διαχρονικά στο καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα, το οποίο οφείλεται σε αυξημένη δραστηριότητα και μεγαλύτερη αποδοτικότητα λόγω της ιδιωτικοποίησης (Πίνακας 9.1). Αναλυτικότερα, τα υπόλοιπα καθαρά δημοσιονομικά έσοδα αυξάνονται από €6,9 εκατ. το 2017 σε €20,9 εκατ. το 2025. Το όφελος αθροιστικά για την περίοδο 2016-2025 υπολογίζεται σε €511 εκατ. ή €475 εκατ. σε όρους παρούσας αξίας

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV*
Ιδιωτικοποίησης	312,5	39,6	47,6	49,1	52,7	56,0	146,4	61,2	63,2	65,2	893,5	808,9
Βάσης	35,0	32,7	34,5	35,6	37,4	38,8	40,2	41,5	42,9	44,2	382,9	334,2
Καθαρό όφελος	277,5	6,9	13,1	13,5	15,2	17,3	106,3	19,7	20,3	20,9	510,6	474,7

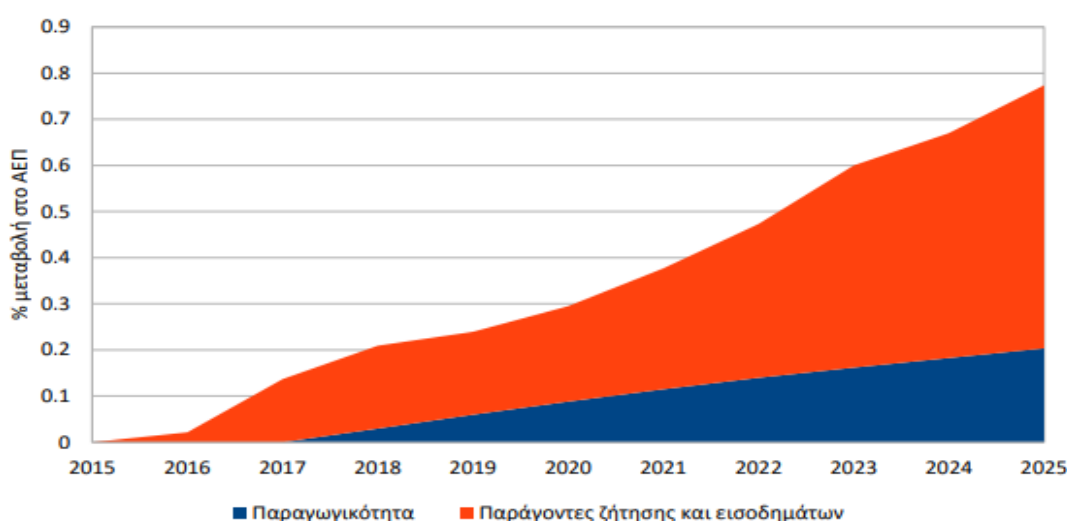
Σημ.: * Παρούσα αξία των δημοσιονομικών εσόδων την περίοδο 2016-2025, με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%

Πίνακας 7.15: Δημοσιονομικό όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο στην περίπτωση ιδιωτικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και στην περίπτωση διατήρησης της προ-υπάρχουσας κατάστασης, κατά την περίοδο 2016-2025

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

Οι παράγοντες ζήτησης που συνδέονται με την κατασκευή και λειτουργία του έργου αναμένεται να ενισχύσουν σταδιακά το ΑΕΠ και στο τέλος του 2025 το ΑΕΠ να είναι 0,6% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν δεν είχε γίνει η ιδιωτικοποίηση δημιουργώντας παράλληλα περισσότερες από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας. Η άνοδος του ΑΕΠ θα προέλθει από το συμβατικά υποχρεωτικό επενδυτικό πρόγραμμα της Cosco, αλλά και τις λοιπές επενδύσεις που αναμένεται να πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα. Επιπλέον, σημαντική ενίσχυση στην άνοδο του ΑΕΠ θα προέλθει από την δημιουργία πρόσθετων εισοδημάτων (επιχειρηματικών, αλλά και μισθών) από τη λειτουργία του λιμένα, αλλά και την άνοδο των εξαγωγών υπηρεσιών. Οι παράγοντες προσφοράς που εκφράζουν την άνοδο της παραγωγικότητας και μέσω αυτής της δυνητικής παραγωγικής ικανότητας της οικονομίας αναμένεται να ενισχύσουν το ΑΕΠ κατά 0,2%, έχουν μόνιμο χαρακτήρα και θα επιδρούν και μετά την περάτωση κατασκευαστικών εργασιών.

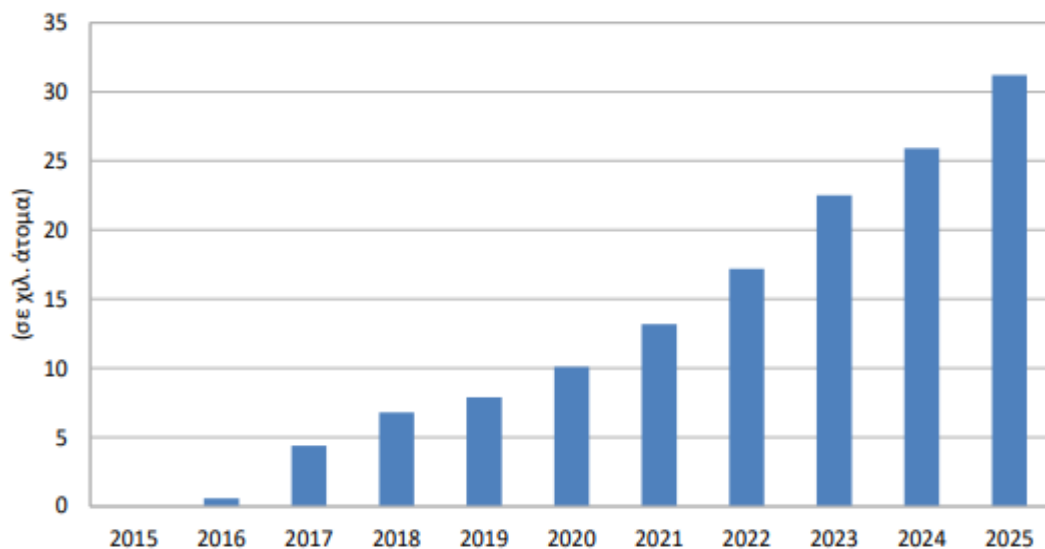
Συνολικά, η επένδυση στον λιμένα, πέραν των σημαντικών αλλά μη απτών επιδράσεων (αξιοπιστία, ενίσχυση επιχειρηματικού κλίματος κλπ.), αναμένεται να ενισχύσει το ΑΕΠ κατά 0,8% και να προσθέσει πάνω από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας στην περίοδο 2016-2025. Επιπλέον αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του δημοσίου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ.



Διάγραμμα 7.16: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ των παραγόντων ζήτησης και προσφοράς

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

Το Διάγραμμα 7.16 παριστάνει τη διαδρομή του ΑΕΠ στην περίοδο 2016-2025 όπως διαμορφώνεται μετά την αθροιστική επίδραση των παραγόντων προσφοράς και ζήτησης. Το 2025 το επίπεδο του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας είναι κατά περίπου 0,8% υψηλότερο (περίπου €1,6 δισεκ. σε σταθερές τιμές) από αυτό που θα ήταν αν η Cosco δεν είχε συμμετάσχει στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ και δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι σχετικές επενδύσεις, όπου το 0,6% προέρχεται από τους παράγοντες ζήτησης και το 0,2% από τους παράγοντες προσφοράς.



Διάγραμμα 7.17: Συνολική επίδραση στην απασχόληση

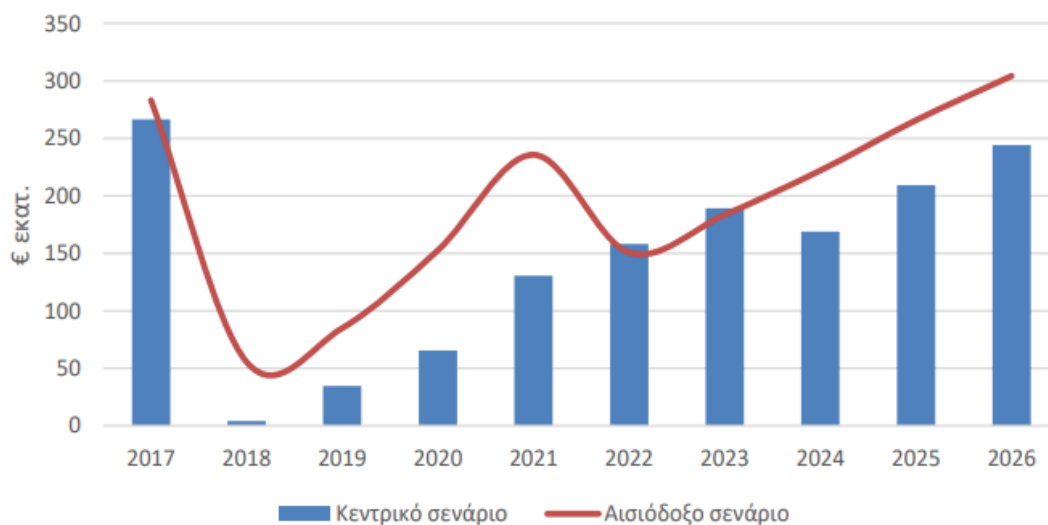
Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016

Αξιοσημείωτες είναι οι επιδράσεις στο σύνολο της οικονομίας από τη συμφωνία για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του ΟΛΘ. Το ΑΕΠ της χώρας υπολογίζεται υψηλότερο κατά €1,2 με €1,6 δισεκ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας στο σύνολο της περιόδου 2017-2026, ανάλογα με το σενάριο της ανάλυσης (Πίνακας 7.18). Από αυτό το μέγεθος, €289 με €383 εκατ. αντιστοιχεί σε εισόδημα που εισπράττουν οι εργαζόμενοι της χώρας, ενώ €470 με €605 εκατ. αποτελούν έσοδα για το κράτος

	2017-21	2022-26	Σύνολο	NPV*
Κεντρικό Σενάριο				
Ακαθάριστη αξία παραγωγής (€ εκατ.)	843	1.616	2.458	2.050
ΑΕΠ (€ εκατ.)	501	969	1.470	1.226
Εισόδημα από εργασία (€ εκατ.)	108	240	349	289
Έσοδα του Δημοσίου (€ εκατ.)	172	397	569	470
Απασχόληση (ανθρωποέτη)	11.974	25.436	37.409	3.741
Αισιόδοξο Σενάριο				
Ακαθάριστη αξία παραγωγής (€ εκατ.)	1.422	1.880	3.302	2.770
ΑΕΠ (€ εκατ.)	812	1.126	1.938	1.624
Εισόδημα από εργασία (€ εκατ.)	180	280	460	383
Έσοδα του Δημοσίου (€ εκατ.)	275	453	727	605
Απασχόληση (ανθρωποέτη)	19.940	29.133	49.073	4.907

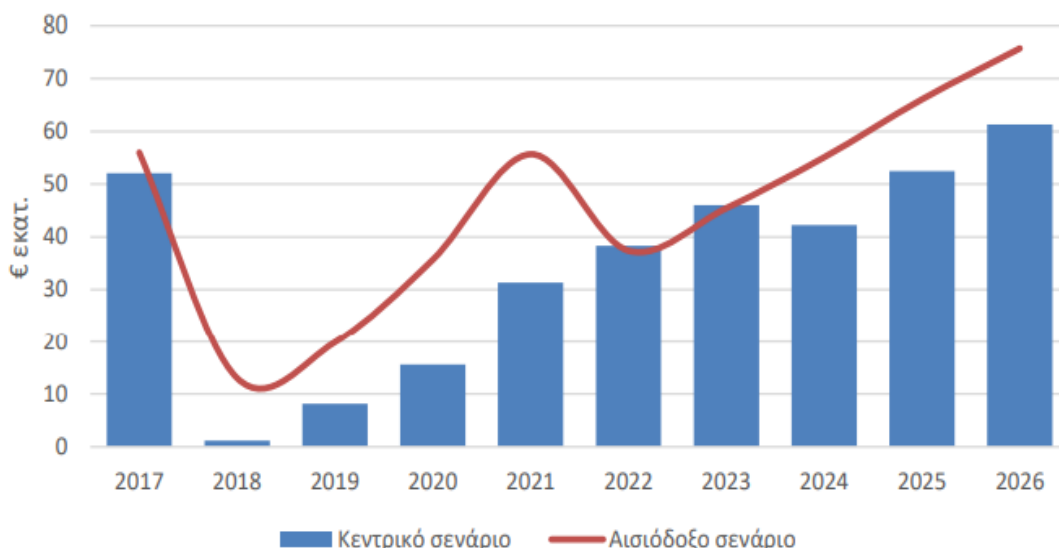
Πίνακας 7.18: Σύνοψη των ευρύτερων επιδράσεων στην ελληνική οικονομία

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017



Διάγραμμα 7.19: Εξέλιξη των συνολικών επιδράσεων στο ΑΕΠ

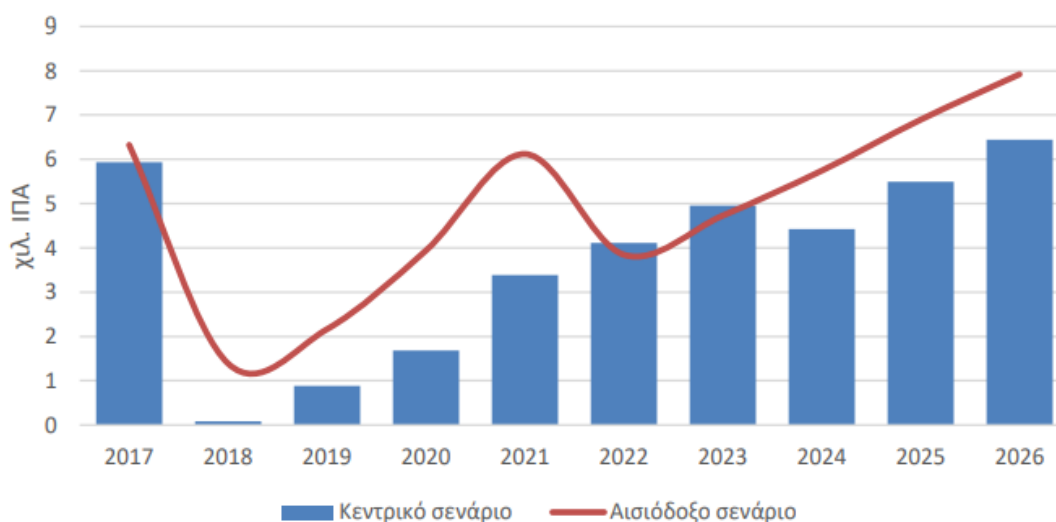
Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017



Διάγραμμα 7.20: Εξέλιξη της συνολικής επίδρασης στο εισόδημα από εργασία

Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

Σε όρους απασχόλησης, η επίδραση στο σύνολο της δεκαετίας υπολογίζεται σε 37,4 χιλ. ανθρωποέτη (ένα ανθρωποέτος αντιστοιχεί στην πλήρη απασχόληση ενός ατόμου για ένα έτος εργασίας) στο κεντρικό σενάριο και σε 49,1 χιλ. ανθρωποέτη εργασίας στο αισιόδοξο σενάριο (Διάγραμμα 7.21).



Διάγραμμα 7.21: Συνολική επίδραση στην απασχόληση

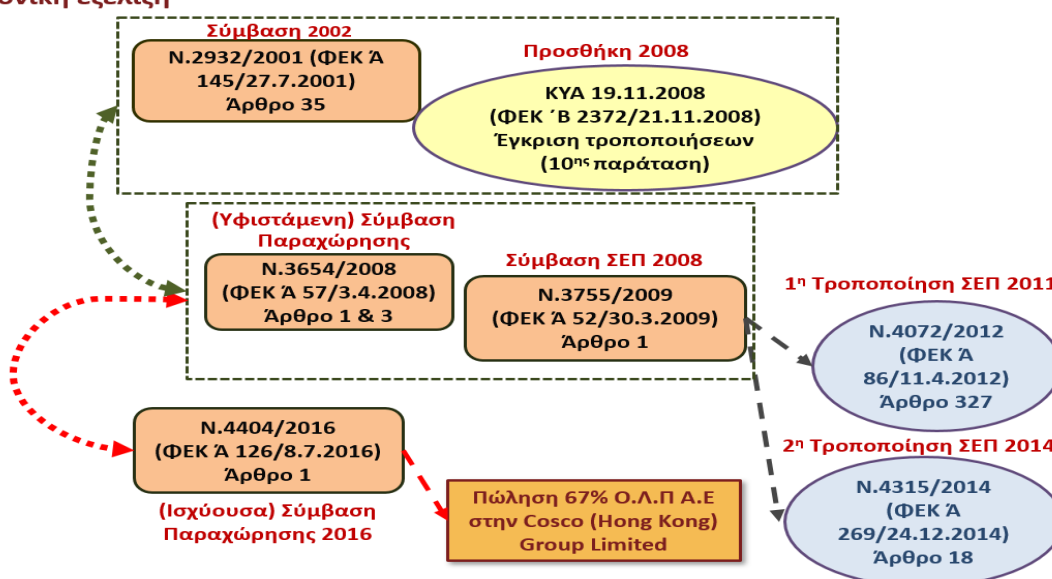
Πηγή: Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών-Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017

Σύγκριση & Σχολιασμός Συμβάσεων Παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε

Στο κεφάλαιο 6 της παρούσας διπλωματικής εργασίας παρουσιάστηκαν επαρκώς και σε βάθος τα βασικά στοιχεία των συμβάσεων παραχώρησης για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα. Το παρών κεφάλαιο στοχεύει στη σύγκριση αυτών των στοιχείων που παρουσιάζονται στις δύο συμβάσεις καθώς και σε ένα ευρύτερο σχολιασμό τους. Η σύγκριση των δύο συμβάσεων παραχώρησης θα γίνει ενδεικτικά σε επίπεδο χρονικής διάρκειας, ανταλλάγματος παραχώρησης, υποχρεωτικών επενδύσεων, ελάχιστο επίπεδο διακίνησης όγκου φορτίων, ελάχιστο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών, ποινικών ρητρών κ.τ.λ.

Η μεγαλύτερη και πιο ουσιώδης διαφορά ανάμεσα στις δύο συμβάσεις που υπογράφηκαν δεν έχει να κάνει με τα τεχνικά ζητήματα που ορίζονται στα άρθρα και στα παραρτήματα τους αλλά με το επίπεδο πολυπλοκότητας τους. Η σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς που υπογράφηκε το 2016 είναι αρκετά πιο περίπλοκη και πολυδιάστατη σε σχέση με τη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης που υπογράφηκε το 2018. Αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι στη σύμβαση του ΟΛΠ εμπεριέχεται η αρχική Σύμβαση του 2002, η προσθήκη του 2008 (με την 10 ετή παράταση της διάρκειας), η Σύμβαση παραχώρησης του ΣΕΠ το 2008 και οι δύο τροποποιήσεις της το 2011 και το 2014. Από την άλλη πλευρά η σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΘ περιλαμβάνει την αρχική Σύμβαση του 2001, και τις τροποποιήσεις της με την 10 ετή παράταση της διάρκεια της. Η διαφορά αυτή στη πολυπλοκότητα των δύο συμβάσεων παραχώρησης αποτυπώνεται στο κάτωθι διάγραμμα 8.1.

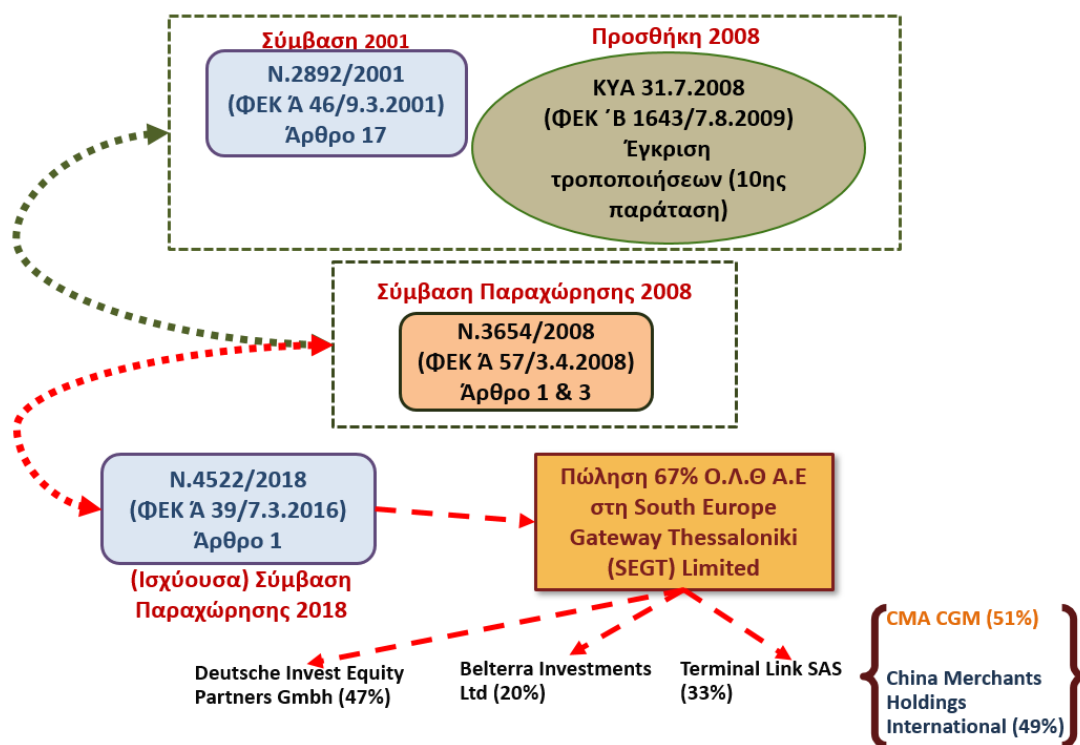
Χρονική εξέλιξη



Διάγραμμα 8.1: Χρονική εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Χρονική εξέλιξη



Διάγραμμα 8.2: Χρονική εξέλιξη συμβάσεων παραχώρησης Ο.Λ.Θ Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Το δικαίωμα παραχώρησης τόσο του λιμένα Πειραιώς όσο και του λιμένα Θεσσαλονίκης έχει διάρκεια 50 χρόνια. Στη περίπτωση του λιμένα Πειραιώς θα εκπνεύσει στις 13 Φεβρουάριου 2052, ήτοι την πενήκοστή (50η) επέτειο της Σύμβασης του 2002 ενώ για το λιμένα της Θεσσαλονίκης θα εκπνεύσει στις 27 Ιουνίου 2051, ήτοι την πενήκοστή (50η) επέτειο της Σύμβασης του 2001.

Η σύμβαση παραχώρησης του λιμένα Πειραιώς (αγοραπωλησία συνολικώς 16.750.00 μετοχών εκδόσεως ΟΛΠ) προβλέπει την καταβολή 280,5 εκατ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ στο πρώτο στάδιο της συναλλαγής, ενώ επιπλέον 88 εκατ. ευρώ για την απόκτηση επιπλέον 16% των μετοχών θα καταβληθούν μετά την ολοκλήρωση των συμφωνημένων υποχρεωτικών επενδύσεων κατά το έτος 2022. Μετά τη σύμβαση παραχώρησης ο πλειοψηφών μέτοχος πρόκειται για την «Cosco (Hong Kong) Group Limited», θυγατρική που ανήκει εξολοκλήρου στην «Cosco Group». Στη περίπτωση του λιμένα Θεσσαλονίκης η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει την καταβολή 231,926 εκατ. ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ για το 67% των μετοχών (6.753.600 μετοχές εκδόσεως ΟΛΘ) του ΟΛΘ ενώ ο πλειοψηφών μέτοχος αναδείχθηκε η κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» η οποία αποτελείται από 3 μετόχους τις Deutsche Invest Equity Partners GmbH Terminal Link SAS και Belterra Investments Ltd.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 10/8/2016	
		ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (%)
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (Σύμβαση Παραχώρησης μέχρι 13/2/2052)	Ελληνικό Δημόσιο		
	Cosco Shipping (Hong Kong) Co	12.750.000	51
	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου	5.784.440	23.14
	Επενδυτικό Κοινό	6.465.560	25.86
	ΣΥΝΟΛΟ	25.000.000	100
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ	ΜΕΤΟΧΟΙ	ΜΕΤΟΧΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ 23/3/2018	
		ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ (%)
ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Σύμβαση Παραχώρησης μέχρι 27/6/2051)	Ελληνικό Δημόσιο		
	South Europe Gateway Thessaloniki	6.753.600	67
	Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου	732.594	7.27
	Επενδυτικό Κοινό	2.593.806	25.73
	ΣΥΝΟΛΟ	10.080.000	100

Πίνακας 8.3: Οι μέτοχοι των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης και τα αντίστοιχα ποσοστά συμμετοχής τους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στη περίπτωση του λιμένα Πειραιώς το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο, θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμμα πέντε τοις εκατό (3,5%) των ετησίων ενοποιημένων εσόδων του ΟΛΠ ενώ δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 3.500.000 €. Αντίθετα στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης αν και το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο, θα είναι ίσο με ποσοστό τρία κόμμα πέντε τοις εκατό (3,5%) των ετησίων ενοποιημένων εσόδων του δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 1.800.000 €. Στην σύμβαση παραχώρησης του λιμένα Πειραιώς εμπεριέχεται η σύμβαση υποπαραχώρησης των προβλητών II και III του 2008 με βάση την οποία η ΣΕΠ καταβάλλει στον ΟΛΠ το 24.5% των ενοποιημένων εσόδων της αν και τα εγγυημένα ανταλλάγματα της σύμβασης του 2008 αναστάλθηκαν από τον διακανονισμό μεταξύ ΣΕΠ και Ο.Λ.Π Α.Ε το 2013. Από το ποσό αυτό και μετά την εξαγορά, πέρα από την εν γένει ανάπτυξη του λιμένα, θα επωφελείται οικονομικά και το Ελληνικό Δημόσιο ως μειοψηφών μέτοχος. Αντιθέτως στην περίπτωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης δεν υπάρχει σε ισχύ κάποια σύμβαση υποπαραχώρησης που να προηγείται της σύμβασης παραχώρησης του λιμένα στη «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited».

Η πρώτη επενδυτική περίοδος για το λιμένα του Πειραιώς θα ξεκινήσει την ημερομηνία έναρξης ισχύος και θα λήξει την αμέσως προηγούμενη ημέρα της πέμπτης (5ης) επετείου αυτής με το συνολικό κόστος να ανέρχεται σε € 293.783.800. Η δεύτερη επενδυτική περίοδος θα

ξεκινήσει την πέμπτη (5^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος και θα λήξει τη δέκατη (10^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος. Εντός της δεύτερης επενδυτικής περιόδου, ο ΟΛΠ θα αναλάβει υποχρεωτικές επενδύσεις με συνολικό κόστος 56.000.000 € συν ένα ποσό ίσο με το ποσό υστέρησης σε σχέση με την πρώτη επενδυτική περίοδο. Όσον αφορά το λιμένα της Θεσσαλονίκης η πρώτη επενδυτική περίοδος θα ξεκινήσει κατά την τρίτη (3^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος και θα λήξει μία ημέρα πριν από την έβδομη (7^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος με το συνολικό κόστος να ανέρχεται σε € 180.000.000 ενώ δεύτερη επενδυτική περίοδος θα ξεκινήσει μία ημερολογιακή ημέρα αμέσως μετά την καταληκτική ημερομηνία της πρώτης επενδυτικής περιόδου και θα λήξει την πέμπτη (5^η) επέτειο της ημερομηνίας αυτής.

	ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΕΠΕΤΕΙΟΣ ΑΠΟ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ ΙΣΧΥΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (€)	ΕΤΗΣΙΟ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	1η	ημερομηνία έναρξης ισχύος -5η επέτειο	293.783.800	3.5 % των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων ΟΛΠ
	2η	5η επέτειο-10η επέτειο	56.000.000 + ποσό υστέρησης	
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	1η	3η επέτειο-7η επέτειο	180.000.000	3.5 % των ετήσιων ενοποιημένων εσόδων ΟΛΘ
	2η	7η επέτειο-12η επέτειο	δεν έχει ανακοινωθεί	

Πίνακας 8.4: Οικονομικά στοιχεία συμβάσεων παραχώρησης Ο.Λ.Π Α.Ε & Ο.Λ.Θ Α.Ε

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Οι δύο συμβάσεις παραχώρησης διαφέρουν και ως προς τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που πρέπει να φτάσουν κατά τη διάρκεια τους. Στη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ορίζονται μόνο τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που αφορούν τον Προβλήτα Ι. Τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων για τους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ καθορίζονται και εμπεριέχονται στη **Σύμβαση του 2008** ενώ στην σύμβαση παραχώρησης του Λιμένος Θεσσαλονίκης ορίζονται και τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησής για το Συμβατικό Φορτίο (Πίνακας 8.4).

	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΙΣΧΥΟΣ
Ελάχιστα Επίπεδα Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτας Ι)	250.000 TEUs	5η επέτειος - 4 επόμενα ημερολογιακά έτη
	325.000 TEUs	10η επέτειος - 9 επόμενα ημερολογιακά έτη

	400.000 TEUS	20η επέτειος - πέρας σύμβασης παραχώρησης
Ελάχιστα Επίπεδα Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτιών (Προβλήτας II & III)	300.000 TEUs	1 ^ο Έτος (1-10-2009 έως 31-12-2009)
	700.000 TEUs	2 ^ο Έτος
	700.000 TEUs	3 ^ο Έτος
	1.400.000 TEUs	4 ^ο Έτος
	1.700.000 TEUs	5 ^ο Έτος
	2.000.000 TEUs	6 ^ο Έτος
	2.600.000 TEUs	7 ^ο Έτος-11 ^ο Έτος
	2.750.000 TEUs	12 ^ο Έτος
	4.750.000 TEUs	13 ^ο Έτος μέχρι πέρας σύμβασης παραχώρησης
	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΙΣΧΥΟΣ
Ελάχιστα Επίπεδα Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτιών	370.000 TEUs	5η επέτειος - 4 επόμενα ημερολογιακά έτη
	510.000 TEUS	9η επέτειος - 10 επόμενα ημερολογιακά έτη
	650.000 TEUS	19η επέτειος - πέρας σύμβασης παραχώρησης
Ελάχιστα Επίπεδα Διακίνησης Συμβατικού Φορτίου	3.800.000 μετρικούς τόνους	5η επέτειος - 4 επόμενα ημερολογιακά έτη
	4.800.000 μετρικούς τόνους	9η επέτειος - 10 επόμενα ημερολογιακά έτη
	5.000.000 μετρικούς τόνους	19η επέτειος - πέρας σύμβασης παραχώρησης

Πίνακας 8.5: Τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτιών και συμβατικού φορτίου που ορίζονται στις συμβάσεις παραχώρησης του Ο.Λ.Π Α.Ε & του Ο.Λ.Θ Α.Ε αντιστοίχως

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αξίζει να σημειωθεί ότι και στις δύο συμβάσεις παραχώρησης στο Παράρτημα 8.2 ορίζονται τα ελάχιστα επίπεδα ποιότητας υπηρεσιών για καθεμία από τις δραστηριότητες (λειτουργίες) που προσφέρει ο καθένας λιμένας και στο Παράρτημα 16.2 οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη επίτευξης των ελαχίστων επιπέδων ποιότητας υπηρεσιών και μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων. Σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί οι ποινικές ρήτρες που οφείλουν να καταβληθούν και στις δύο συμβάσεις ταυτίζονται σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα 8.5.

ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΠΟΣΟ ΥΣΤΕΡΗΣΗΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
Χαμηλής βαρύτητας	Μεταξύ 0 και 10% του συνολικού κόστους αναφοράς	5% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Μέσης βαρύτητας	Μεταξύ 10 και 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	15% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης
Υψηλής βαρύτητας	Άνω του 20% του συνολικού κόστους αναφοράς	20% του συνόλου (100%) του ποσού υστέρησης

Πίνακας 8.6: Ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων κατά την επενδυτική περίοδο εντός της οποίας είχαν προγραμματιστεί

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στη σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης οι άνωθι ποινικές ρήτρες ισχύουν και στην περίπτωση μη εκπλήρωσης της των έργων αποκατάστασης του κτηρίου του Παλαιού Τελωνειακού Σταθμού εντός 36 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης παραχώρησης. Αντίθετα τα ελάχιστα επίπεδα ποιότητας υπηρεσιών και οι αντίστοιχες ποινικές τους ρήτρες διαφέρουν στις δύο συμβάσεις παραχώρησης. Στους πίνακες 8.6 και 8.7 παρουσιάζονται συγκριτικά για τους δύο λιμένες το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και του σταθμού κρουαζιεροπλοίων και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες. Ο πίνακας 8.8 παραθέτει το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού αυτοκινήτων και ακτοπλοΐας για τον ΟΛΠ με τις αντίστοιχες ποινικές ρήτρες και ο πίνακας 8.9 το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού συμβατικού φορτίου για τον ΟΛΘ.

ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα (μηνιαίος μέσος)	19 παραγωγικές μετακινήσεις ανά γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας αναφορικά	18 παραγωγικές μετακινήσεις ανά	1.5 € / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα με παραγωγικότητα

<p>όρος μεικτής απόδοσης ανά γερανό)</p>	<p>με πλοία mother δηλαδή πλοία με μεταφορική ικανότητα άνω των 6000 TEUs</p>	<p>γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας</p>	<p>γερανού μικρότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα</p>
	<p>15 παραγωγικές μετακινήσεις ανά γερανό ανά μεικτή ώρα λειτουργίας αναφορικά με πλοία feeder δηλαδή πλοία με μεταφορική ικανότητα έως 6000 TEUs</p>		<p>1.5 € / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα με παραγωγικότητα γερανού μικρότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα</p>
<p>ρυθμός πρόσδεσης κατά προτεραιότητα</p>	<p>ο παραχωρησιούχος θα ορίσει κατώτατα όρια /δεσμεύσεις όγκου διακινούμενου φορτίου</p>	<p>ο παραχωρησιούχος θα ορίσει κατώτατα όρια /δεσμεύσεις όγκου διακινούμενου φορτίου</p>	<p>κυρώσεις / πρόστιμα βάσει της εφαρμοστέας νομοθεσίας περί ανταγωνισμού</p>
<p>ο μηνιαίος μέσος όρος του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα (turn - around time) των φορτηγών αυτοκινήτων</p>	<p>60 λεπτά ανά φορτηγό (από πύλη σε πύλη) υπολογισμένα ως ο συνολικός χρόνος που δαπανάται στον σταθμό από την πύλη εισόδου έως την πύλη εξόδου</p>	<p>45 λεπτά ανά φορτηγό (από πύλη σε πύλη) υπολογισμένα ως ο συνολικός χρόνος που δαπανάται στον σταθμό από την πύλη εισόδου έως την πύλη εξόδου</p>	<p>1€ / εμπορευματοκιβώτιο για κάθε μήνα που υπερβαίνει το μέγιστο μέσο όρο του χρόνου εισόδου και εξόδου από το λιμένα</p>

ελάχιστη απόδοση	Διάγραμμα 6.8	Διάγραμμα 6.21	<p>5 €/ TEU υστέρησης από τον ετήσιο στόχο των 250.000 του προβλήτα I, 10 €/ TEU στο δεύτερο έτος αναφοράς (εάν η αστοχία συνεχιστεί για δύο συνεχόμενα χρόνια), 20€/ TEU στο τρίτο έτος αναφοράς (εάν η αστοχία συνεχιστεί για τρία συνεχόμενα χρόνια) (ΟΛΠ)/</p> <p>5 € / TEU υστέρησης από τον ετήσιο στόχο σε οποιαδήποτε έτος αναφοράς (ΟΛΘ)</p>
------------------	---------------	----------------	---

Πίνακας 8.7: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ & ΟΛΘ και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις διέλευσης - transit calls και για προσεγγίσεις home porting	900 επιβάτες/ώρα	400 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 300 ευρώ ανά προσέγγιση
ο ελάχιστος ρυθμός αποβίβασης/επιβίβασης για προσεγγίσεις home porting	400 επιβάτες/ώρα	400 επιβάτες/ώρα	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 250 ευρώ ανά προσέγγιση

ελάχιστη απόδοση τροφοδοσίας κρουαζιεροπλοίου	η τροφοδοσία του πλοίου θα γίνεται εντός του προγραμματισμένου χρονικού παραθύρου ελλιμενισμού χωρίς να προκύπτει καθυστέρηση της αναχώρησης του πλοίου		120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου αναμονής (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή καθισμάτων για το 20% του μεγαλύτερου προσεγγίζοντος πλοίου με μέγιστο αριθμό 500 καθίσματα ανά σταθμό	παροχή καθισμάτων για το 25% του μεγαλύτερου προσεγγίζοντος πλοίου	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστος χώρος παράδοσης αποσκευών (για προσεγγίσεις home porting)	παροχή τουλάχιστον 1 τ.μ. στεγασμένου χώρου ανά αποβιβασθέντα επιβάτη	παροχή τουλάχιστον 1 τ.μ. στεγασμένου χώρου ανά αποβιβασθέντα επιβάτη	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος

Πίνακας 8.8: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού κρουαζιεροπλοίων του ΟΛΠ & ΟΛΘ και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ		
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ		ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα, 5 ημέρες την εβδομάδα	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης αυτοκινήτων)	εκφόρτωση/φόρτωση 100 αυτοκινήτων ανά ώρα	0.75 € / μονάδα για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ		ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστη διαθεσιμότητα	άμεσα διαθέσιμη θέση ελλιμενισμού άνευ χρόνου αναμονής για το 97.5% των	τέλος πρόσδεσης μίας ημέρας στην περίπτωση που δεν δοθεί στο σκάφος

θέσεων ελλιμενισμού για τακτικές ακτοπλοϊκές γραμμές	αφίξεων εταιρειών που διατηρούν σύμβαση με ΟΛΠ	άδεια πρόσδεσης στις κενές θέσεις τουλάχιστον 500€ ημερησίως
ελάχιστη διαθεσιμότητα χώρου στοιχείων αναμονής (για πλοία τύπου Ro-Ro)	θα πρέπει να υπάρχει διαθέσιμος ικανός χώρος στοιχείων αναμονής για οχήματα που αφικνούνται στο σταθμό για επιβίβαση. δεν θα υπάρχουν στοίχοι αναμονής ή στάθμευση σε δημόσιους χώρους	120% της εξοικονόμησης των επενδύσεων εάν η ελάχιστη απαιτούμενη ποιότητα υπηρεσιών (κάθε δεύτερη μέρα) δεν εκπληρώνεται τακτικά επί ένα έτος
ελάχιστος ρυθμός επιβίβασης αποβίβασης	αναλόγως του τύπου του ε/γ-ο/γ πλοίου, εξασφάλιση ομαλής αποβίβασης επιβίβασης παρέχοντας τουλάχιστον 80% του μέγιστου ρυθμού αποβίβασης/επιβίβασης του πλοίου	25% του τέλους χωρητικότητας για την αντίστοιχη προσέγγιση σκάφους, με ελάχιστο ποσό ύψους 100 ευρώ ανά προσέγγιση

Πίνακας 8.9: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού αυτοκινήτων και ακτοπλοΐα του ΟΛΠ και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		
ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ		ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΡΗΤΡΕΣ
ελάχιστο ωράριο λειτουργίας πύλης	16 ώρες ανά ημέρα για τις εργάσιμες μέρες και 8 ώρες το Σάββατο	καμία ποινή
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα ξηρού χύδην φορτίου (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης)	εκφόρτωση/φόρτωση 100 τόνων ανά μεικτή ώρα ομοχειρίας	0.2 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα γενικού φορτίου (μηνιαίος μέσος όρος διαχείρισης)	εκφόρτωση/φόρτωση 90 τόνων ανά μεικτή ώρα λειτουργίας ομοχειρίας, για τα φορτία μεγάλης απόδοσης	0.7 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
	εκφόρτωση/φόρτωση 25 τόνων ανά μεικτή ώρα λειτουργίας ομοχειρίας, για τα φορτία μέσης απόδοσης	0.7 € / τόνο για κάθε μήνα με απόδοση χαμηλότερη από την ελάχιστη απόδοση ανά αποβάθρα
ελάχιστη απόδοση	Διάγραμμα 6.23	0.25 € / τόνο υστέρησης από τον ετήσιο στόχο σε οποδήποτε στόχο αναφοράς

Πίνακας 8.10: Το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών του σταθμού συμβατικού φορτίου του ΟΛΘ και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Συγκρίνοντας τις δύο συμβάσεις παραχώρησης μεταξύ τους παρατηρείται ότι βάσει του Παραρτήματος 8.5 τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ θα πρέπει να διαθέτουν στρατηγική συντήρησης και επισκευής που θα εξασφαλίζει την διαθεσιμότητα του εξοπλισμού σε ποσοστό 85% κατ' ελάχιστο το οποίο θα αυξηθεί στο 90% ή περισσότερο κατόπιν οργανωτικής περιόδου μέγιστης διάρκειας δύο ετών. Η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα στους κοινούς τομείς και στα δυο λιμάνια ορίζεται στα ίδια επίπεδα αποτυπώνεται στον κάτωθι πίνακα 8.10.

ΤΟΜΕΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ
Σταθμός Κρουαζιέρας	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 60% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της χαμηλής κίνησης (από Νοέμβριο έως Απρίλιο)	Το 60% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της χαμηλής κίνησης (από Νοέμβριο έως Απρίλιο)
Σταθμός Ακτοπλοίας	Το 90% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)	Το 90% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
	Το 75% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)	Το 75% του συνολικού αριθμού ραμπών για Ε/Γ-Ο/Γ πλοία(συμπεριλαμβάνονται και τα ταχύπλοα σκάφη) θα πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής (από Μάιο έως Οκτώβριο)
Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων	Το 80% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους	
Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους	Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους
Ναυπηγοεπισκευή	Αμφότερες οι πλωτές δεξαμενές στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος θα πρέπει καθόλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης να βρίσκονται σε άριστη λειτουργική κατάσταση διατηρώντας το ίδιο με το σημερινό επίπεδο υπηρεσιών	

Σταθμός Ξηρού Χύδην Γενικού Φορτίου		Το 90% του συνολικού μήκους των κρηπιδωμάτων θα πρέπει να είναι διαθέσιμο καθόλη τη διάρκεια του έτους
--	--	--

Πίνακας 8.11: Η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα που οφείλει να διατηρεί ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς & ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης αντιστοίχως

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ όπως αναφέρεται στις συμβάσεις παραχώρησης έχουν δικαίωμα να χρησιμοποιούν εργολάβους, παρόχους υπηρεσιών ή άλλα τρίτα πρόσωπα είτε συνδέονται με τους ΟΛΠ και ΟΛΘ αντίστοιχα είτε όχι προκειμένου να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους ως προς τις συμβάσεις καθώς και για την πραγματοποίηση οποιωνδήποτε εργασιών στους χώρους των λιμένων. Μοναδική υποχρέωση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ είναι εντός 90 ημερών και 180 ημερών αντιστοίχων από την ημερομηνία ισχύος της σύμβασης παραχώρησης να δημοσιεύσουν σειρά δεσμευτικών εταιρικών κανονισμών που θα ισχύουν για τους υπεργολάβους, τις υπεργολαβίες, τις υποπαραχωρήσεις και τους υποπαραχωρησιούχους ενώ παράλληλα θα δύνανται κατά καιρούς να τροποποιούν, ενημερώνουν και συμπληρώνουν τους κανονισμούς ανάθεσης υπεργολαβικών συμβάσεων και υποπαραχωρήσεων. Οι κανονισμοί αυτοί περιλαμβάνουν τις ισχύουσες διαδικασίες για τη δημοπράτηση υπεργολαβιών και υποπαραχωρήσεων καθώς και για την επιλογή των υπεργολάβων και των υποπαραχωρησιούχων στους δύο λιμένες. Αυτό που δεν ξεκαθαρίζεται στις συμβάσεις παραχώρησης του λιμένα Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης είναι κατά πόσον όταν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ αντίστοιχα διεξάγουν δημόσιους διαγωνισμούς πρέπει να εφαρμόζουν το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (οδηγία/2014/25/ΕΕ) ή όχι. Το ζήτημα αυτό ήδη έχει προκύψει στον ΟΛΠ όπου από το Νοέμβριο του 2018 το Συμβούλιο της Επικρατείας με απόφαση του έχει «παγώσει» τον διαγωνισμό για την επιλογή του αναδόχου για την επέκταση του επιβατικού λιμένα (νότια πλευρά) ύστερα από προσφυγή των εταιρειών «Τέρνα Ανώνυμος Τουριστική, Τεχνική και Ναυτιλιακή Εταιρεία» και «J&P- ΑΒΑΞ Α.Ε.» με την απόφαση του Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου αναμένεται μέσα στο 2019.

Τέλος βάση των συμβάσεων παραχώρησης του ΟΛΠ και του ΟΛΘ θα πρέπει ανεξάρτητος μηχανικός να διορίζεται από κοινού από το Ελληνικό Δημόσιο και τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ αντίστοιχα. Βασικός ρόλος του Ανεξάρτητου Μηχανικού είναι η επίβλεψη των έργων (μελετών και κατασκευών) σε σχέση με την υλοποίηση μόνο των υποχρεωτικών επενδύσεων. Στο σημείο αυτό έγκειται η ασάφεια καθώς δεν προσδιορίζεται στις συμβάσεις παραχώρησης τι συμβαίνει στην περίπτωση των μη υποχρεωτικών επενδύσεων και αν θα πρέπει να υπάρχει ανεξάρτητος μηχανικός και με ποιον ρόλο. Παράλληλα αξίζει να τονιστεί ότι η ύπαρξη ανεξάρτητου μηχανικού ευνοεί την γρήγορη υλοποίηση των επενδύσεων καθότι ρόλος του είναι να τηρούνται οι χρονικοί περιορισμοί που περιγράφονται στις δύο συμβάσεις παραχώρησης για τις υποχρεωτικές επενδύσεις. Σε αντίθετη περίπτωση η μη ύπαρξη ανεξάρτητου μηχανικού αναπόφευκτα δεν θέτει χρονικούς περιορισμούς με συνέπεια να ακολουθείται η διαδικασία εκπόνησης μελετών και έργων όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία περί αδειοδοτήσεων που αποδεικνύονται ιδιαίτερα χρονοβόρες.

Αυτό που είναι άξιο αναφοράς είναι να παρατηρήσουμε σε τι κατάσταση βρίσκονται τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μετά τις συμβάσεις παραχώρησης που υπογράφηκαν. Όσον αφορά τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς καθότι δεν υπάρχουν δημοσιευμένα τα αναλυτικά στοιχεία για την διακίνηση σε όλες τις λιμενικές δραστηριότητες από το 2015 και μετά τα μόνα

στοιχεία που έχουν ανακοινωθεί είναι από την ετήσια οικονομική αξιολόγηση του ΟΛΠ το 2017 και είναι συγκεντρωτικά.

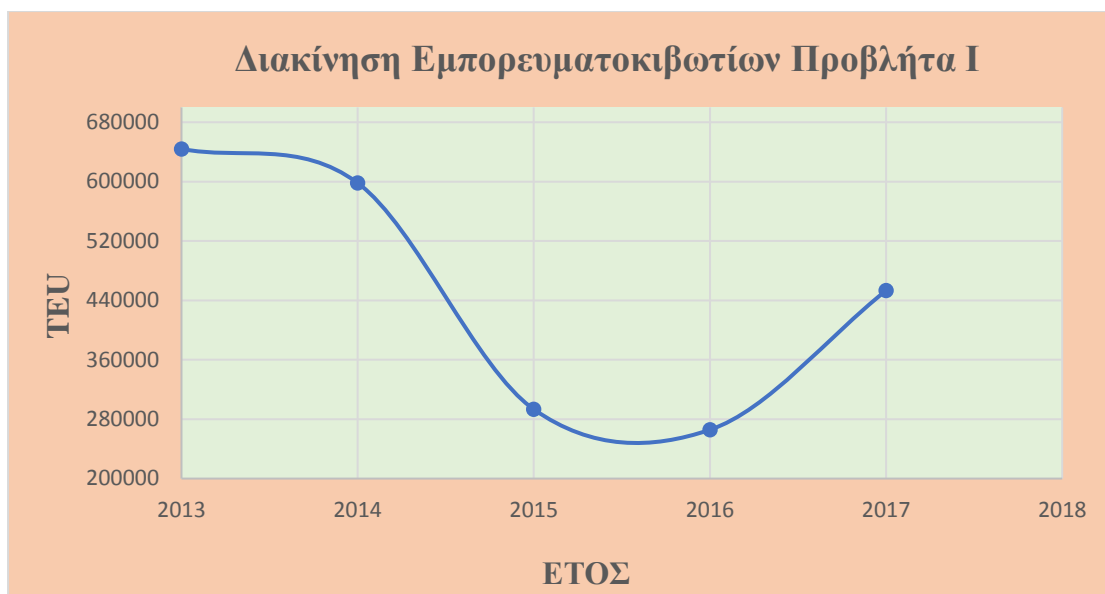
Έτσι στον τομέα της κρουαζιέρας, ο Πειραιάς, παρά την αρνητική συγκυρία για την ανατολική Μεσόγειο λόγω εξωγενών παραγόντων (αστάθεια στην Τουρκία, πολεμικές συγκρούσεις στη Συρία και αρνητική δημοσιότητα λόγω προσφυγικών ροών) κατάφερε να διατηρήσει την ηγετική θέση του στην Ελλάδα και να ελαχιστοποιήσει τις απώλειες διακίνησης. Σημειώνεται ότι το 2014 πραγματοποιήθηκε αντίστοιχη διακίνηση επιβατών με το 2017 με 606 κατάπλους πλοίων γεγονός που επιβεβαιώνει την αύξηση του μέσου μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων που επισκέπτονται τον Πειραιά και την στρατηγική επιλογή για επενδύσεις σε νέες υποδομές ικανές να υποδεχτούν πλοία άνω των 300μ. Ο τομέας της ακτοπλοΐας το 2017 κατέγραψε αύξηση σε σχέση με το 2016 όπως και οι σταθμοί οχημάτων για τρίτη συνεχόμενη χρονιά και μάλιστα με αυξανόμενους ρυθμούς. Τέλος στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων ο Προβλήτας Ι κατέγραψε σημαντική αύξηση σε σχέση με το 2016 ενώ μικρότερη ήταν η αύξηση που παρατηρήθηκε στους προβλήτες ΙΙ & ΙΙΙ και στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Όλα τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία αποτυπώνονται στα κάτωθι διαγράμματα 8.11 , 8.12 & 8.13 όπως έχουν αναλυθεί λεπτομερώς και στο κεφάλαιο 6 στη παράγραφο 6.15 της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	2017	2016	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2017/2016
Εμπορευματοκιβώτια (Προβλήτας Ι)	453.256 TEU	265.716 TEU	70%
Εμπορευματοκιβώτια (Προβλήτας ΙΙ & ΙΙΙ)	3.691.815 TEU	3.470.978 TEU	+6.4%
Ακτοπλοΐα			
Διακίνηση Επιβατών	15.555.123	15.178.279	+2.5%
Διακίνηση Οχημάτων	2.648.725	2.589.908	+2.3%
Κρουαζιέρα			
Διακίνηση Επιβατών	1.055.559	1.094.135	-3.5%
Επιβάτες (home port)	332.611	352.663	-5.7%
Αφίξεις Κρουαζιεροπλοίων	576	605	-7.8%
Διακίνηση Οχημάτων (car terminal)	431.157	361.912	+19.1%
Ναυπηγοεπισκευαστική	244	235	+3.9%

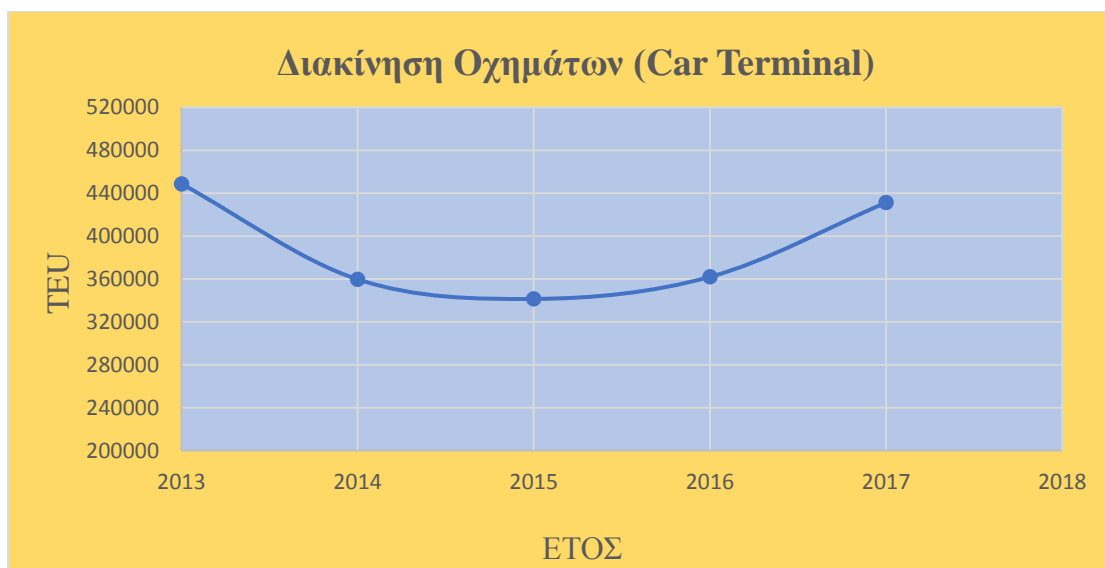
Πίνακας 8.12: Στοιχεία διακίνησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε το 2017 και το 2016 και τα αντίστοιχα ποσοστά μεταβολής τους

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 8.13: Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Προβλήτα Ι του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς από το 2013-2017

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 8.14: Η διακίνηση αυτοκινήτων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς από το 2013-2017

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τέλος ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είχε οριακά θετικές μεταβολές το 2016 σε ότι αφορά τα έσοδά του (+2,7%) και σημαντική αύξηση στα μικτά του κέρδη (74,4%). Ήταν επίσης μια χρονιά υλοποίησης σημαντικών επενδύσεων (€10,2 εκ.) ποσό το οποίο υπερβαίνει το σύνολο των επενδύσεων του λιμένα της προηγούμενης τετραετίας 2013-2015. Το 2017, η ΟΛΠ Α.Ε. αύξησε περαιτέρω τα έσοδά της σε €111,5 εκ. (αύξηση +7,8%), τα μικτά κέρδη αυξήθηκαν σε €38,76 εκ. (αύξηση +19,8%) ενώ το ΜΠΚ αυξήθηκε σε 34,7%.. Συνεπώς από τη σύμβαση παραχώρησης και μετά ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς στην πλειονότητα των λιμενικών δραστηριοτήτων του παρουσιάζει αυξημένη κίνηση φορτίου ενώ καταγράφει συνεχώς όλο και αυξανόμενη κερδοφορία (Πίνακας 8.14)

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	2017 (€)	2016 (€)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2017/2016	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2016/2015
Κύκλος Εργασιών	111.530.836	103.496.607	+7,8%	+2,7%
Μεικτά Κέρδη	38.755.447	32.338.734	+19,8%	+74,4%
Κέρδη προ φόρων	21.186.804	11.039.463	+91,9%	+79,2%
Απασχόληση	1.025	1.092	-6,1%	-13,1%

Πίνακας 8.15: Η μεταβολή των εσόδων ,των μεικτών κερδών, των κερδών προ φόρων και της απασχόλησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς από το 2015-2017

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Όσον αφορά τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι σχετικά πρώιμο να βγει ένα ασφαλές συμπέρασμα σχετικά με την επίδραση που είχε σε αυτόν η σύμβαση παραχώρησης. Αυτό που παρατηρείται με μία πρώτη ματιά είναι η αυξημένη διακίνηση φορτίου στην πλειονότητα των λιμενικών δραστηριοτήτων του. σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του οργανισμού όπως αποτυπώνονται στον Πίνακα 8.16 το 2018 παρατηρείται αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού φορτίου χύμα σε σχέση με το 2017 ενώ αντίθετα παρατηρείται σημαντική μείωση των υγρών εμπορευμάτων χύμα , του γενικού φορτίου και της ακτοπλοΐας γενικότερα. Ήδη αν και το 2016 σημείωσε μείωση στον κύκλο εργασιών κατά 5,5%, και ανήλθε σε €48,06 εκ. με βάσει τα δημοσιευμένα τα στοιχεία της χρήσης 2017,ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε επίπεδα €54,2 εκ. μία πολύ σημαντική αύξηση δείχνοντας πως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε τροχιά ανάπτυξης την οποία ελπίζουμε να διατηρήσει και να επαυξήσει το 2018 κάτι το οποίο θα γίνει σαφές όταν δημοσιευθεί η ετήσια οικονομική χρήση του έτους 2018.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	2017 (€)	2016 (€)	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2017/2016
Κύκλος Εργασιών	54.231.941	48.061.529	+12,8%
Μεικτά Κέρδη	21.809.468	22.171.088	-1,6%
Κέρδη προ φόρων	12.474.042	21.081.796	-40,8%
Απασχόληση	424	402	+5,5%

Πίνακας 8.16: Η μεταβολή των εσόδων ,των μεικτών κερδών, των κερδών προ φόρων και της απασχόλησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης το 2016 & το2017

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Θαλάσσια Διακίνηση Λιμένα Θεσσαλονίκης							
ΕΤΟΣ	2018			2017			Διαφορά
	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	%
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	9.508.731	3.380.046	12.888.777	9.673.023	5.907.053	15.580.076	-17,27
ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	4.895.236	1.732.752	6.627.988	5.717.662	1.992.378	7.710.040	-14,03
Αργό πετρέλαιο	2.833.047	0	2.833.047	3.350.133	0	3.350.133	-15,43
Προϊόντα πετρελαίου	1.752.183	1.732.752	3.484.935	2.085.814	1.992.378	4.078.192	-14,55
Υγροποιημένο αέριο	290.029	0	290.029	258.816	0	258.816	12,06
Χημικά προϊόντα	19.977	0	19.977	22.899	0	22.899	-12,76
Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	0	0	0	0	0	0	-
ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ ΧΥΜΑ	2.218.818	1.190.260	3.409.078	1.769.766	1.417.122	3.186.888	6,97
Δημητριακά	27.551	137.499	165.050	30.085	91.480	121.565	35,77
Ζωοτροφές/Ελαιούχοι σπόροι	199.714	1.501	201.215	207.420	4.952	212.372	-5,25
Άνθρακας-Λιγνίτης	372.504	0	372.504	320.988	0	320.988	16,05
Μεταλλεύματα-Τσιμέντο	1.232.793	975.981	2.208.774	953.384	1.205.632	2.159.016	2,30
Προϊόντα μετάλλων	207.297	29.080	236.377	98.708	0	98.708	139,47
Λιπάσματα	170.107	0	170.107	150.155	0	150.155	13,29
Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	8.852	46.199	55.051	9.026	115.058	124.084	-55,63
ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	2.394.677	457.034	2.851.711	2.185.595	2.497.553	4.683.148	-39,11
Εμπορευματοκιβώτια*	1.946.971	240.162	2.187.133	1.763.957	2.297.128	4.061.085	-46,14
Ro/fo	26.220	63.200	89.420	27.230	66.458	93.688	-4,56
Άλλα γενικά φορτία	421.486	153.672	575.158	394.408	133.967	528.375	8,85
ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ (σε μονάδες)							
Αριθμός πλοίων			1.929			1.936	-0,36
Κ.Ο.Χ.			17.550.708			19.819.272	-11,45
Αριθμός επιβατών	20.530	22.442	44.474	23.809	24.130	50.363	-11,69
Επιβάτες Κρουαζιέρας			1.502			2.424	-38,04
Λοιποί Επιβάτες	20.530	22.442	42.972	23.809	24.130	47.939	-10,36
Αριθμός εμπορευματοκιβωτίων σε TEUs	213.512	210.988	424.500	202.632	199.315	401.947	5,61
Κενά	64.101	31.175	95.276	69.247	26.787	96.034	-0,79
Έμφορτα	149.411	179.813	329.224	133.385	172.528	305.913	7,62

Πίνακας 8.17: Θαλάσσια διακίνηση Λιμένα Θεσσαλονίκης τις χρονιές 2018 & 2017

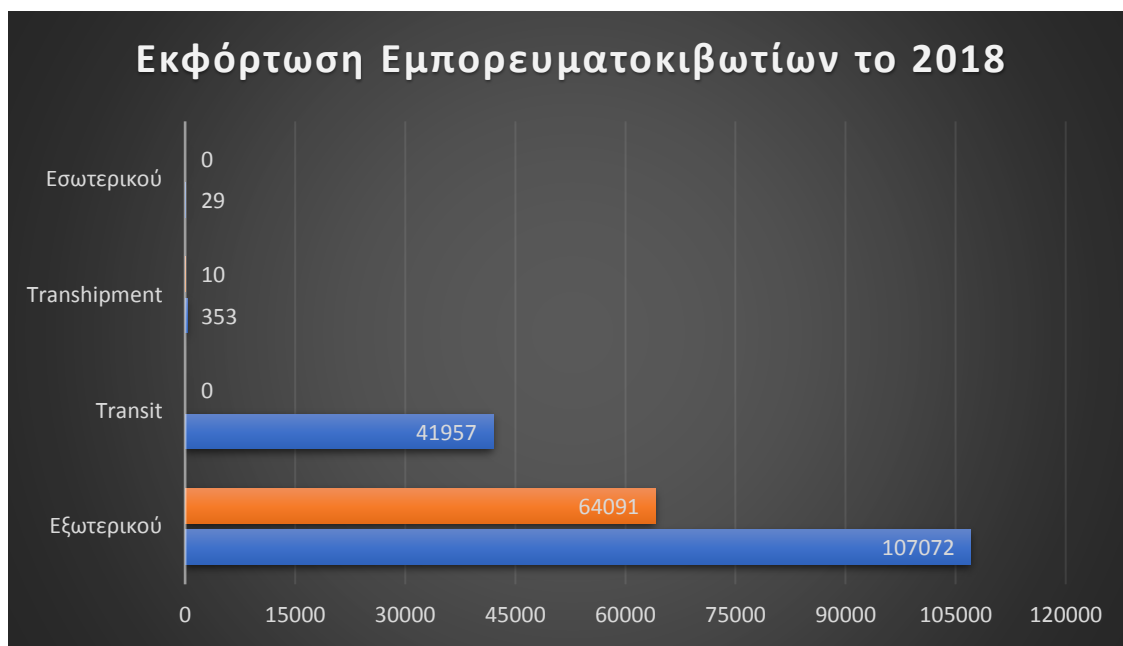
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στον παρακάτω πίνακα 8.17 αποτυπώνεται η αναλυτική διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων τις χρονιές 2018 και 2017 και ανά κατηγορία.

ΕΤΟΣ	2018				2017			
	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ		ΦΟΡΤΩΣΗ		ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ		ΦΟΡΤΩΣΗ	
	ΠΛΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΛΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΛΗΡΗ	ΚΕΝΑ	ΠΛΗΡΗ	ΚΕΝΑ
Εξωτερικού	107072	64091	160781	31165	100318	31165	152271	26727
Transit	41957	0	18680	0	32652	0	19843	0
Transshipment	353	10	352	10	415	10	414	60
Εσωτερικού	29	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	149411	64101	179813	31175	133385	31175	172528	26787

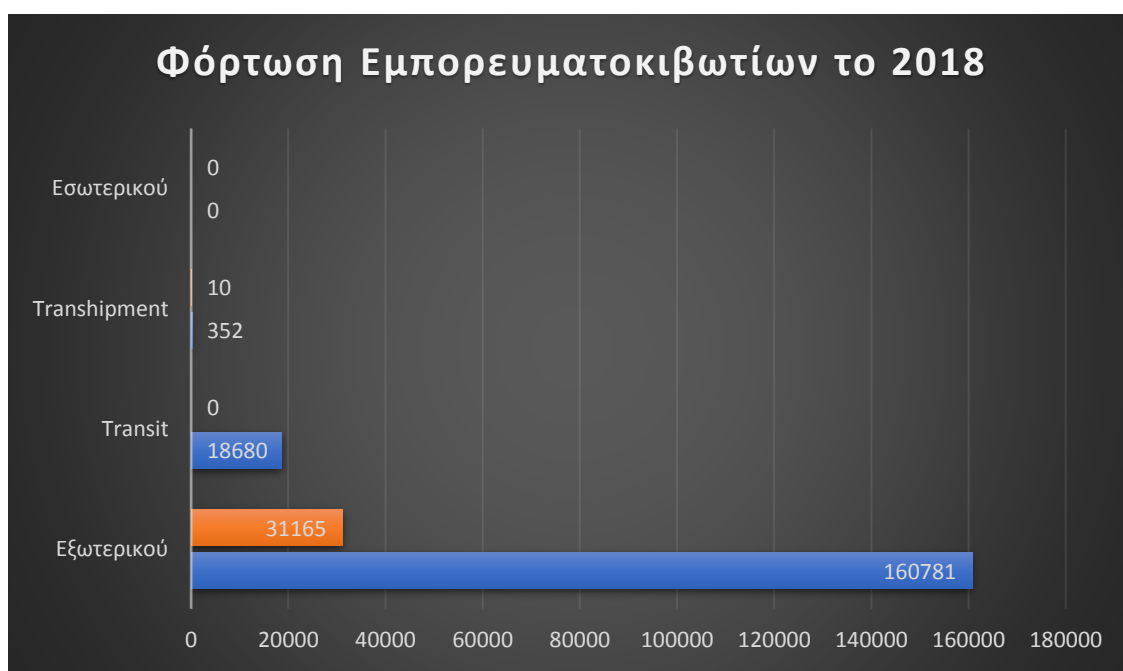
Πίνακας 8.187: Θαλάσσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Θεσσαλονίκης τις χρονιές 2018 και 2017

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 8.19: Εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων (πλήρων & κενών) του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης το 2018

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

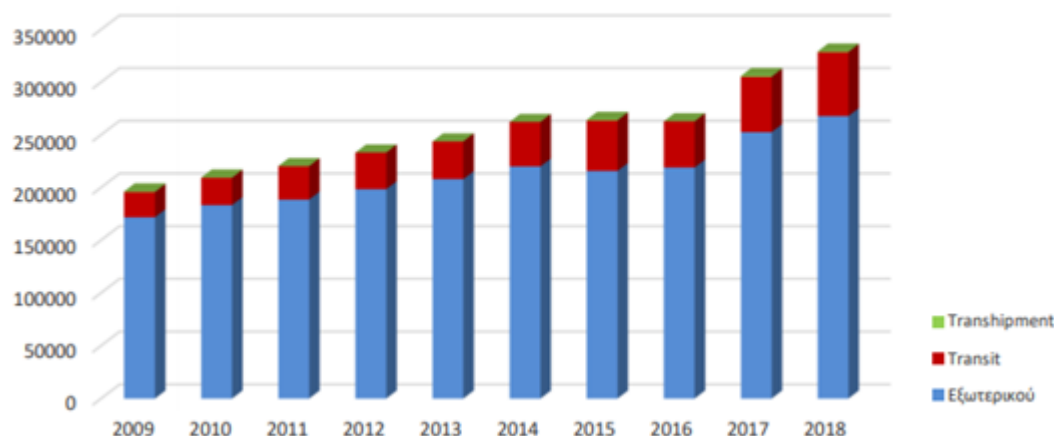


Διάγραμμα 8.20: Φόρτωση εμπορευματοκιβωτίων (πλήρων & κενών) του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης το 2018

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Από τα παραπάνω διαγράμματα και τον πίνακα παρατηρούμε ότι καταγράφεται αύξηση στη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων τόσο των πλήρη όσο και των κενών σε σχέση με το 2017. Η εικόνα αυτή ενισχύεται και από το κάτωθι διάγραμμα 8.20 όπου παριστάνεται η ανάλυση των έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων σε TEUs κατά τη διάρκεια των ετών. Αυτό που παρατηρείται είναι μία συνεχώς αυξανόμενη διακίνηση τους με την πάροδο των ετών.

Ανάλυση έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων σε ΤΕΥ



Διάγραμμα 8.21: Ανάλυση έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων λιμένα Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια των ετών

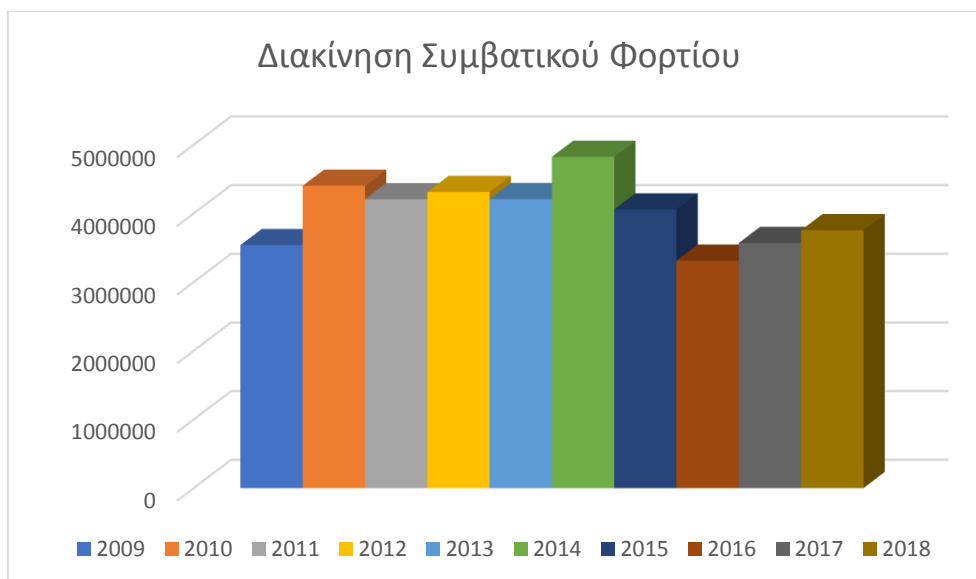
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τέλος όσον αφορά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αξίζει να σημειωθεί ότι αποτελεί το λιμάνι με τη μεγαλύτερη διακίνηση συμβατικού φορτίου στη Ελλάδα. Ακολουθεί η ανάλυση του συμβατικού φορτίου του Λιμένα Θεσσαλονίκης για τα έτη 2018 και 2017 όπου παρατηρείται σημαντική αύξηση στα υγρά εμπορεύματα χύμα, στο ξηρό χύμα φορτίο και στο γενικό φορτίο σε αντίθεση με ότι έχει να κάνει με φορτίο Ro-Ro όπου παρατηρείται μείωση της τάξης 4.37% σε σχέση με το 2017.

Ανάλυση Συμβατικού φορτίου (χωρίς Ε/Κ)							
ΕΤΟΣ	2018			2017			Διαφορά %
	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	Εκφόρτωση	Φόρτωση	Σύνολο	
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	2.404.373	1.440.149	3.844.522	2.007.680	1.654.875	3.662.555	4,97
ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	17.212	39.017	56.229	17.562	37.328	54.890	2,44
Προϊόντα πετρελαίου	0	39.017	39.017	0	37.328	37.328	4,52
Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	17.212	0	17.212	17.562	0	17.562	-1,99
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	1.939.455	1.201.858	3.141.313	1.568.480	1.428.235	2.996.715	4,83
Μεταλλεύματα & scrap	1.012.067	444.117	1.456.184	584.956	418.910	1.003.866	45,06
Άνθρακας	372.504	0	372.504	320.988	0	320.988	16,05
Γεωργικά προϊόντα	59.200	137.499	196.699	52.962	93.683	146.645	34,13
Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	495.684	620.242	1.115.926	609.574	915.642	1.525.216	-26,83
Ro/ro	26.220	63.200	89.598	27.230	66.458	93.688	-4,37
Ro/ro εντός ΕΓ/ΟΓ	26.220	63.200	89.420	27.230	66.280	93.510	-4,37
Ασυνόδευτα τροχόσπιτα και λοιπά οδικά, γεωργικά και βιομηχανικά οχήματα	0	0	178	0	178	178	0,00
ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	421.486	136.074	557.560	394.408	122.854	517.262	7,79
Δασικά προϊόντα	0	0	0	0	0	0	-
Προϊόντα σιδήρου & χάλυβα	364.149	115.129	479.278	313.906	98.274	412.180	16,28
Άλλα γενικά φορτία	57.337	20.945	78.282	80.502	24.580	105.082	-25,50

Πίνακας 8.22: Θαλάσσια διακίνηση συμβατικού φορτίου Λιμένα Θεσσαλονίκης τις χρονιές 2018 και 2017 και τα αντίστοιχα ποσοστά μεταβολής του

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 8.23: Θαλάσσια διακίνηση συμβατικού φορτίου Λιμένα Θεσσαλονίκης την περίοδο 2009-2018

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Τέλος ολοκληρώνοντας την σύγκριση και τον σχολιασμό των συμβάσεων παραχώρησης των Οργανισμών Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης αξίζει να αποτυπωθούν και ορισμένοι προβληματισμοί σχετικά με ζητήματα που περιγράφονται σε αυτές.

1. Αυτό που δεν διασαφηνίζεται στις συμβάσεις του λιμένα Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης είναι κατά πόσον όταν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ αντίστοιχα διεξάγουν δημόσιους διαγωνισμούς πρέπει να εφαρμόζουν το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (οδηγία/2014/25/ΕΕ) ή όχι. Το ζήτημα αυτό ήδη έχει προκύψει στον ΟΛΠ όπου από το Νοέμβριο του 2018 το Συμβούλιο της Επικρατείας με απόφαση του έχει «παγώσει» τον διαγωνισμό για την επιλογή του αναδόχου για την επέκταση του επιβατικού λιμένα (νότια πλευρά).
2. Ασάφεια επίσης έγκειται σχετικά με το ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού όπου η παρουσία του είναι υποχρεωτική μόνο στις υποχρεωτικές επενδύσεις. Σε αντίθετη περίπτωση η μη ύπαρξη ανεξάρτητου μηχανικού αναπόφευκτα δεν θέτει χρονικούς περιορισμούς με συνέπεια να ακολουθείται η διαδικασία εκπόνησης μελετών και έργων όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία περί αδειοδοτήσεων που αποδεικνύονται ιδιαίτερα χρονοβόρες.

Από τη ανάλυση των συμβάσεων παραχώρησης των Οργανισμών Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης διαπιστώθηκε η πολυπλοκότητά τους και η εξάρτηση τους από ποικιλία παραμέτρων. Οι παράμετροι αυτοί έχουν να κάνουν με παλαιότερες συμβάσεις και τροποποιήσεις που είχαν υπογραφεί παλαιότερα μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των ΟΛΠ και ΟΛΘ αντιστοίχως καθώς και με την δυσκολία που ανέκυψε λόγω της πληθώρα τεχνικών ζητημάτων που εμπεριέχονται σε αυτές. Από τις δύο συμφωνίες για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών αυτή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ήταν πιο πολυδιάστατη και είχε μεγαλύτερο βαθμό πολυπλοκότητας. Αυτό έχει να κάνει με το γεγονός ότι στη σύμβαση του ΟΛΠ εμπεριέχεται η αρχική Σύμβαση του 2002, η προσθήκη του 2008 (με την 10 ετή παράταση της διάρκειας), η Σύμβαση παραχώρησης του ΣΕΠ το 2008 και οι δύο τροποποιήσεις της το 2011 και το 2014. Από την άλλη πλευρά η σύμβαση παραχώρησης του ΟΛΘ περιλαμβάνει την αρχική Σύμβαση του 2001, και τις τροποποιήσεις της με την 10 ετή παράταση της διάρκειας της.

Στα κείμενα των συμβάσεων παραχώρησης ορίζονται πληθώρα τεχνικών ζητημάτων που αφορούν τόσο το Ελληνικό Δημόσιο όσο και την πλευρά των επενδυτών. Σε αυτές ορίζεται η χρονική διάρκεια της παραχώρησης, το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα παραχώρησης που πρέπει να καταβάλλουν οι οργανισμοί λιμένες, ενώ καθίστανται υποχρεωτικές επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ με συγκριμένα χρονοδιαγράμματα και προδιαγραφές που θα έχουν ως αποτέλεσμα την βελτίωση των υποδομών και του εξοπλισμού των δύο λιμένων.

Παράλληλα και στις δύο συμβάσεις παραχώρησης παρατίθενται τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που πρέπει να επιτύχουν οι Λιμένες κατά τη διάρκεια του δικαιώματος της παραχώρησης. Στη τελευταία σύμβαση παραχώρησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ορίζονται μόνο τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που αφορούν τον Προβλήτα Ι. Τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων για τους προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ καθορίζονται και εμπεριέχονται στη Σύμβαση του 2008 ενώ στην σύμβαση παραχώρησης του Λιμένος Θεσσαλονίκης ορίζονται τόσο τα ελάχιστα επίπεδα διακίνησής για τα εμπορευματοκιβώτια όσο και για το συμβατικό φορτίο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι και στις δύο συμβάσεις παραχώρησης ορίζονται τα ελάχιστα επίπεδα ποιότητας υπηρεσιών για καθεμία από τις δραστηριότητες (λειτουργίες) που προσφέρει ο καθένας λιμένας καθώς και οι αντίστοιχες ποινικές ρήτρες σε περίπτωση μη επίτευξης τους ή σε περίπτωση μη υλοποίησης των υποχρεωτικών επενδύσεων.

Συγκρίνοντας τις δύο συμβάσεις παραχώρησης μεταξύ τους παρατηρείται ότι τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ θα πρέπει να διαθέτουν στρατηγική συντήρησης και επισκευής που θα εξασφαλίζει την διαθεσιμότητα του εξοπλισμού σε ποσοστό 85% κατ' ελάχιστο το οποίο θα αυξηθεί στο 90% ή περισσότερο κατόπιν οργανωτικής περιόδου μέγιστης διάρκειας δύο ετών ενώ συγχρόνως ορίζεται και η ελάχιστη απαιτούμενη διαθεσιμότητα ανά λιμενική δραστηριότητα.

Πέρα από τα υψηλά επίπεδα απόδοσης που πρέπει να επιτύχουν οι δύο λιμένες και τους αυστηρούς προσδιορισμούς σχετικά με την υλοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων από την άλλη πλευρά γείρονται και ορισμένοι προβληματισμοί σχετικά με ζητήματα που περιγράφονται σε αυτές. Αυτό που δεν διασαφηνίζεται στις συμβάσεις του λιμένα Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης είναι κατά πόσον όταν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ αντίστοιχα διεξάγουν δημόσιους διαγωνισμούς πρέπει να εφαρμόζουν το Ευρωπαϊκό Δίκαιο (οδηγία/2014/25/ΕΕ) ή όχι. Το ζήτημα αυτό ήδη έχει προκύψει στον ΟΛΠ όπου από το Νοέμβριο του 2018 το Συμβούλιο της Επικρατείας με απόφαση του έχει «παγώσει» τον διαγωνισμό για την επιλογή του αναδόχου για την επέκταση του επιβατικού λιμένα (νότια πλευρά).

Τέλος ασάφεια έγκειται σχετικά με το ρόλο του Ανεξάρτητου Μηχανικού όπου η παρουσία του είναι υποχρεωτική μόνο στις υποχρεωτικές επενδύσεις. Σε αντίθετη περίπτωση η μη ύπαρξη ανεξάρτητου μηχανικού αναπόφευκτα δεν θέτει χρονικούς περιορισμούς με συνέπεια να ακολουθείται η διαδικασία εκπόνησης μελετών και έργων όπως ορίζεται στην ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία περί αδειοδοτήσεων που αποδεικνύονται ιδιαίτερα χρονοβόρες.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα στη Μεσόγειο. Είναι ο έβδομος μεγαλύτερος λιμένας κρουαζιέρας στην Ευρώπη, και διαθέτει οργανωμένο τερματικό σταθμό διακίνησης οχημάτων και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Αντίστοιχα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας με σημαντική γεωστρατηγική θέση στη Νότια Βαλκανική με έντονη διακίνηση ξηρού και υγρού χύδην φορτίου και όλο και αυξανόμενη κίνηση στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και το σταθμό της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας. Και τα δύο λιμάνια αποτελούν τμήμα του κύριου δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Η υλοποίηση των συμφωνιών για πώληση των μετοχών της Ο.Λ.Π Α.Ε και Ο.Λ.Θ Α.Ε αντίστοιχα, αναμένεται να οδηγήσουν σε αυξημένη δραστηριότητα στον λιμένα του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η ιδιωτικοποίηση των λιμένων και η λειτουργία τους σε συνθήκες βελτιωμένης αποδοτικότητας έχουν λειτουργήσει θετικά στον κύκλο εργασιών των τμημάτων τους (π.χ. στη ναυπηγοεπισκευή, στην κρουαζιέρα, στο διαμετακομιστικό εμπόριο), καθώς και σε συνδεδεμένους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα τα Logistics, οι χερσαίες μεταφορές, οι υποστηρικτικές υπηρεσίες προς τη μεταφορά (αποθήκευση) και οι σιδηροδρομικές μεταφορές όπως αποτυπώνεται στα πρώτα δημοσιευμένα στοιχεία ύστερα από την παραχώρησή τους. Υπό βελτιωμένες συνθήκες στο επιχειρηματικό περιβάλλον, οι οποίες θα επιτρέπουν την πλήρη υλοποίηση του επιχειρηματικού σχεδιασμού της Ο.Λ.Π Α.Ε και Ο.Λ.Θ Α.Ε αντίστοιχα, η δραστηριότητα στους λιμένες αναμένεται να αυξηθεί ακόμα περισσότερο πολλαπλασιάζοντας τα οφέλη και τις άμεσες και έμμεσες επιδράσεις για την ελληνική οικονομία.

Αυτό που είναι σίγουρο είναι ότι ο λιμένας του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, ως οι βασικοί πυλώνες του ελληνικού λιμενικού συστήματος, διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την οικονομία της χώρας. Στο βαθμό που οι υποδομές των λιμένων εξελιχθούν κατάλληλα και αξιοποιηθούν ανάλογα, δύναται να αποτελέσουν μοχλό περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας, των θαλάσσιων μεταφορών, της κρουαζιέρας αλλά και πολλών άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στη σημερινή συγκυρία βαθύτατης και παρατεταμένης οικονομικής κρίσης, το ζητούμενο για μια βιώσιμη και ολοκληρωμένη διαχείριση των ελληνικών λιμένων έχει ιδιαίτερη βαρύτητα. Σε αυτό το πλαίσιο η διάθεση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π) Α.Ε και του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ) Α.Ε. σε στρατηγικούς επενδυτές αναδεικνύεται σε κίνηση ιδιαίτερης και ταυτοχρόνως ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία.

Ελληνική

- Βαγγέλας Γεώργιος – Παλλής Αθανάσιος, Greport 2018, Report on Greek Ports, June 2018
- Γενική Γραμματεία Συγχρηματοδοτούμενων Δημόσιων Έργων, Κ. Πετρουτσάτου –Δρ. Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
- Γενικό Λογιστήριο της Δημοκρατίας, Κυπριακή Δημοκρατία ,Παράρτημα 5.2, Οδηγός βέλτιστων πρακτικών για τη σύναψη και εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων , Διεύθυνση Δημοσίων Συμβάσεων
- Γιαντσή Θεοδώρα, (2018), «Αναμόρφωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος σε Περιφερειακές Μονάδες και Καθορισμός Αρμοδιοτήτων των Εμπλεκόμενων Φορέων», Προσκεκλημένη ομιλία, Επιστημονικό Συνέδριο ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ, Πάρος, 21 & 22 Σεπτεμβρίου 2018
- Γιαντσή Θεοδώρα, (2016), «Αποτελεσματική διοίκηση – λειτουργική διαχείριση λιμένων και λιμενικών επενδύσεων σε περιφερειακό επίπεδο, η περίπτωση της ανατολικής κεντρικής Ελλάδος»
- Γιαντσή Θεοδώρα, (2016), «Αποτελεσματική διοίκηση- λειτουργική διαχείριση λιμένων και λιμενικών επενδύσεων σε περιφερειακό επίπεδο, η περίπτωση της Ανατολικής Κεντρικής Ελλάδος», Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Ενδιάμεση οικονομική αξιολόγηση της Cosco Pacific Ports Limited (Interim Report 2018- Cosco Shipping Ports Limited),
- Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε,
- Εξαμηνιαία Οικονομική Έκθεση περιόδου από 1 Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2018 του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε
- Ετήσια οικονομική έκθεση της Cosco Shipping Ports Limited (Annual Report 2017- Cosco Shipping Ports Limited,
- Ετήσια έκθεση βιωσιμότητας της Cosco Shipping Ports Limited (Sustainability Report 2017- Cosco Shipping Ports Limited
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Μάρτιος 2016
- Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Οικονομικές Επιδράσεις από την Ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, Ιούνιος 2017
- Μουτζούρης Κων/νος & Γιαντσή Θεοδώρα, 3ο Διεθνές συνέδριο: Λιμάνια, θαλάσσιες μεταφορές και νησιωτικότητα, Προοπτικές του λιμένα Πειραιά στη νέα εποχή, Απρίλιος 2018
- Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (Ο.Λ.Π) Α.Ε
- Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ) Α.Ε

- Παρδάλη, Α (2007), Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, Εκδόσεις Σταμούλη 2007
- Παπουτσάκης Μιχαήλ, (2016), «Χωρική κατανομή λιμένων , λιμενικών εγκαταστάσεων και φορέων διαχείρισης του λιμενικού συστήματος της Ελλάδος»
- Σάββας Σισμάνης Δρ., Πολιτικός Μηχανικός Διευθυντής Μελετών και Κατασκευής Έργων ΟΛΘ ΑΕ Θεσσαλονίκη, Η συμβολή της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Λιμένα Θεσσαλονίκης στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη , Ιούνιος 2016
- Τσαμπούλας Δ.Α., (2003), Συγκοινωνιακά Έργα με Σύμβαση Παραχώρησης στην Ελλάδα, εκδ. Τεχνικά Χρονικά
- Χλωμούδης Κ., 2010, διαλέξεις μεταπτυχιακού μαθήματος, Διοίκηση & Οργάνωση Λιμένων
- Χλωμούδης Κων/νος, (2012), «Τάσεις και Εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία», εκδ. Παπαζήση
- Χατζημανωλάκης Γιάννης, Το λιμάνι του Πειραιά στην διαδρομή των αιώνων, 1989
- Ξενόγλωσση**
- American Export Lines, Global Logistics Company, May ,2017
<https://www.shipit.com/archives/2017/05/08/understanding-the-3-new-ocean-carrier-shipping-alliances/>
- Baird, A.J. (2000), Privatisation and deregulation in seaports, in Bradshaw, B. and Landon Smith, H. (eds), Privatisation and deregulation of transport, MacMillan Press, London: 397-412.
- Baird, A. & Valentine, V.F. (2006). Port privatization in the United Kingdom
- Baird, A.J. (2002). “Privatization trends at the world’s top-100 container ports”. Maritime Policy and Management, 29 (3), 271-284
- Baird, A.J. (1999). “Privatization defined; Is it the Universal panacea?”
www.worldbank.org/transport/ports/con_docs/baird.pdf 27 June.
- Baltazar, R. and Brooks, M.R. (2001), The governance of port devolution: a tale of two countries, Paper presented at the World Conference on Transport Research, Seoul.
- Beresford, A. K. C., Gardner, B. M., Pettit, S. J., Naniopoulos, A. and Wooldridge, C. F. (2004) 'The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution?', Maritime Policy & Management, 31: b. 2, 93 — 107
- Boardman, A.E. and Vining, A.R., Ownership and performance in Competitive Environments: A comparison of the performance of Private, Mixed and State-owned Enterprises, Journal of Law and Economics, Vol. 32, 1989 pp 1-33
- Brooks, M. & Cullinane, K. (Eds.), Port governance and performance. Research in Transportation Economics Series No. 15. London: Elsevier Science
- Brooks M., Cullinane k. (2006) “Governance Models Defined”, Research in Transportation Economics, vol. 17, issue 1, pages 405-435
- Cass, S. Port Privatization, Cargo Systems, IIR Publications Ltd., London 1996
- Curtius, Ernst & Kaupert, Johann. , Karten von Attika, Berlin, 1881-1904

- De Monie, G. (2004), Mission and role of port authorities after privatisation, Paper presented at the ITMMA PPP Seminar, Antwerpen.
- Dooms, M. and Verbeke, A. (2007), Stakeholder management in ports: a conceptual framework integrating insights from research in strategy, corporate social responsibility and port management, Paper presented at the IAME 2007 Annual Conference 2007, Athens
- Drewry Maritime Research (2016b). Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2016. Annual Review and Forecast. July.
- Drewry Maritime Research (2017). Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2017. Annual Review and Forecast. July.
- ESPO- The European Seaports Organization, Trends in EU ports governance 2016
- ESPO, European Port Industry Sustainability Report 2017
- European Investment Bank, Dexia Credit
- Farrell S. (2012): The ownership and management structure of container terminal concessions, *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 39:1, 7-26
- Haralambides H. E. (2004), Competition, excess capacity and the pricing of port infrastructure, *International Journal of Maritime Economics*, 2004,4, Palgrave
- Heseler, Heiner (2000): —New Strategies of Port Enterprises and their Effects on the Structures in the Seaports, pp. 9-26 in Heseler, Heiner, Ed. *New Strategies in port enterprises*, downloadable from: <http://www.maritim.uni-bremen.de/ports/>.
- Heikkila E.J., Structuring a National System of Ports, *Portus ete*, Vol. 5 No. 3, 1990, pp 19-23
- Holman Fenwick Willan (2015). *Ports and Terminals 2016: Getting the Deal Through*. Law Business Research. London.
- Holman Fenwick Willan (2011). *Ports and terminals: Global investment in ports and terminals* IFS / PWC
- Knatz, G. (2008), Advancing beyond traditional landlord-port roles, Paper presented at the ESPO 2008 Conference, Hamburg
- Lloyd's List, Top 10 box port operators 2018, 12 December, 2018
- MDS Transmodal (2017). *India – the impacts of shipping lines' consolidation and the cabotage rule change*
- Notteboom T. (2004), *Container Shipping and Ports: An Overview*, *Review of Network Economics* Vol.3, Issue 2 – June 2004
- Notteboom T. (2006) “Concession Agreements as Port Governance Tools” *Research in Transportation Economics*, vol. 17, issue 1, pages 437-455
- Notteboom T., Verhoeven P. & Fontanet M. (2012): *Current practices in European ports on the awarding of seaport terminals to private operators: towards an industry good practice guide*, *Maritime Policy & Management*, Volume 39, Issue 1
- Notteboom T. and Rodrigue J-P. (2011). *Global container terminal operators: from diversification to rationalization?* *ECONSHIP 2011*, Chios, Greece, June

- Pallis, A.A., Notteboom, T. and De Langen, P.W. (2008). “Concession agreements and market entry in the container terminal industry”. *Maritime Economics and Logistics*, vol. 10, no. 3, pp. 209-228
- Parola F. & Musso E. (2007): Market structures and competitive strategies: the carrier–stevedore arm-wrestling in northern European ports, *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research*, 34:3, 259-278
- Port Development International, Public Participation, March 1999
- Robinson, R (1998), Asian hub/feeder nets: the dynamics of restructuring. *Maritime Policy and Management* 1998; 25/1
- Robinson, R (2002), Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm. *Maritime Policy and Management* 2002; 29/3
- Siemonsma, Van Nus & Uyttendaele (2012): Awarding of Port PPP contracts: the added value of a competitive dialogue procedure, *Maritime Policy & Management*: 39:1, 63-78
- Sommer, Dirk (1999) "Private Participation in Port Facilities: Recent Trends". World Bank, Washington DC
- Sommer, D., Private participation in port facilities – Recent trends, Private sector note, No. 193, World Bank Group, Washington, DC, USA, 1999
- Trujillo, Lourdes & Nombela, Gustavo, 1999. "Privatisation and Regulation of the seaport industry" Policy Research Working Paper Series 2181, The World Bank
- Vaggelas, G., K., (2007). “Greek ports: Structural challenges and forms of adjustment”. 3rd Hellenic Observatory PhD Symposium. 14-15 June. London, UK, June 2007.
- Van Hooydonk, E. (2003), The regime of port authorities under European law (including an analysis of the port services directive), in Van Hooydonk, E. (ed), *European seaports law: EU law of ports and port services and the ports package*, Maklu, Antwerpen
- Verhoeven P., 2015 “Economic Assessment of Management Reform in European Seaports” PhD thesis , University of Antwerp
- Washington Times, Global Assets Go into Private Hands at a Lively Pace, 20th July 2000
- World Bank, 2012, Port reform toolkit, Module 3, Alternative Port Management Structures and Ownership Models, second edition
- Worldbank (2007A): Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models” Port Reform Toolkit, module 3, p.69 – 130, WORLD BANK
- World Bank (2017a). Private Participation in Infrastructure Database
- World Bank (2017a). Private Participation in Infrastructure Database

Νομοθεσία

- Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες: Βασικό στοιχείο των ευρωπαϊκών μεταφορών /* COM/2001/0035 τελικό */
- Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, Απόφαση της 22ας Ιουνίου 1993, υπόθεση C-243/89, Storebaelt, αιτιολογική σκέψη 37

- Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, Απόφαση της 25ης Απριλίου 1996, υπόθεση C-87/94, Wallons & Απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1998, T-203/96, Embassy Limousines & Services
- Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Φεβρουαρίου του 2017 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, 3 Μαρτίου 2017
- Κοινή Υπουργική Απόφαση, 31 Ιουλίου 2009 (ΦΕΚ Β' 1643/7.8.2009)
- N.390/1914 (ΦΕΚ 342Α /17-2-1914)
- N.4463/24-1-1930
- N.2551/26-8-1953 (ΦΕΚ 229 Α')
- N. 449/1970 (ΦΕΚ 51 Α')
- N.2688/99 (ΦΕΚ 40Α')
- N.2892/2001 (ΦΕΚ Α'46/9.3.2001)
- N.2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145/27.7.2001)
- N.3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008)
- N.3755/2009 (ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009)
- N.3986/2011 (ΦΕΚ Α' 152/01.07.2011)
- N.4072/2012 (ΦΕΚ Α'86/11.4.2012), Άρθρο 327
- N.4315/2014 (ΦΕΚ Α'269/24.12.2014), Άρθρου 18
- N.4404/2016 (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016)
- N.4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018)
- Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας, COM(2004) 327 τελικό, Βρυξέλλες, 30-04-2004
- Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ] Άρθρο 1 και N.12(I)2006 Κεφάλαιο VII
- Οδηγία ΕΕ, 2000C, 121/2, σελ. 3
- Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ] ,Τίτλος III, Κεφάλαιο I & N.12(I)2006 Κεφάλαιο VII
- Οδηγία 2004/18/ΕΚ[ΕΛ] ,Άρθρο 17 & N.12(I)2006 Άρθρο 16
- Πράσινο Βιβλίο (2004): Σχετικά με τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των Δημοσίων Συμβάσεων και των Συμβάσεων Παραχώρησης, Ευρωπαϊκή Επιτροπή Κοινοτήτων 30/04/2004
- ΦΕΚ 'B 3649/11.11.2016 (Επιτροπή Ανταγωνισμού)