

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ ΠΕΙΡΑΙΑ ΓΙΩΡΓΟΥ

ΓΑΒΡΙΛΗ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΛΠ

1. Τα χαρακτηριστικά του λιμανιού του Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων με τις χερσαίες εγκαταστάσεις του να καλύπτουν μία έκταση 37,7 χιλ. εντός των ορίων τεσσάρων δήμων, Πειραιά, Δραπετσώνας-Κερατσινίου, Περάματος και Σαλαμίνας. Αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι ακτοπλοΐας στην Ευρώπη και ένα από τα μεγαλύτερα του κόσμου, διαθέτει το μεγαλύτερο τερματικό σταθμό αυτοκινήτων στην Αν.Ευρώπη, σημαντικό τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων απ' όπου διακινείται το μεγαλύτερο ποσοστό του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου της χώρας καθώς και οργανωμένη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη στο Πέραμα. Εντός των ορίων του λιμανιού βρίσκεται η Κυνοσούρα, ο αρχαιολογικός χώρος της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας. Από την αρχαιότητα έως σήμερα είναι από τις πλέον αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις της κατηγορίας «Πόλη-Λιμάνι». Η οικονομική και πολιτιστική ζωή των επιλιμένων Δήμων διαχρονικά είναι ταυτισμένη με το Λιμάνι.

Το Λιμάνι του Πειραιά, ως Δημόσιος Οργανισμός, έχει διαδραματίσει βασικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ιστορία της χώρας. Μέχρι το 1999 λειτουργούσε ως ΝΠΔΔ, οπότε με τον Ν.2688/1999 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία (ΑΕ) του Δημοσίου και το 2002 το 25% του Μετοχικού Κεφαλαίου εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Παρά την μετατροπή σε ΑΕ, ο νομοθέτης προέβλεψε ειδικό καθεστώς, αφού διατήρησε εξουσίες, οι οποίες προβλέπονταν στον ιδρυτικό νόμο 1559/1950. Αυτό, έγινε, **γιατί υπήρχε η ανάγκη να λειτουργεί ο ΟΛΠ ως Δημόσια Αρχή και επιπλέον να διαχειρίζεται δημόσια αγαθά που έχουν να κάνουν με ζωτικές λειτουργίες του κράτους**, όπως η εθνική ασφάλεια, ο έλεγχος των λιμενικών δραστηριοτήτων, η ναυσιπλοΐα, η εξυπηρέτηση του νησιωτικού ιστού της χώρας, ο τουρισμός, το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο. Αυτός ήταν και ο λόγος που, τόσο στον Ν.2688/1999, όσο και στο καταστατικό του ΟΛΠ, προβλέφθηκε ότι το Ελληνικό Δημόσιο θα κατέχει τουλάχιστον το 51% των μετοχών.

Ο ΟΛΠ διαχρονικά αποτελεί κερδοφόρο Οργανισμό, ο οποίος έχει πραγματοποιήσει και συνεχίζει να πραγματοποιεί με ίδια κεφάλαια μεγάλες επενδύσεις, χωρίς καμία επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Σε αυτές περιλαμβάνονται εκτός από τις υποδομές που αφορούν στον τερματικό σταθμό οχημάτων, στην ακτοπλοΐα, στην κρουαζιέρα και υποδομές που χρησιμοποιεί σήμερα η θυγατρική της COSCO (ΣΕΠ ΑΕ) στο λιμάνι.

Η παρουσία της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά αφαίρεσε από το δημόσιο έλεγχο μια σημαντική για τη χώρα και την οικονομία λιμενική δραστηριότητα ενώ η λειτουργία της στον Πειραιά δεν αύξησε

συνολικά τις θέσεις απασχόλησης στο λιμάνι αλλά αντικατέστησε θέσεις μόνιμης εργασίας με θέσεις επισφαλούς και χαμηλά αμειβόμενης απασχόλησης. Επίσης δεν συνέβαλλε ουσιαστικά στα φορολογικά έσοδα λόγω των φοροαπαλλαγών που απολαμβάνει ενώ οι επενδύσεις που πραγματοποίησε δεν είχαν προστιθέμενη αξία στην ελληνική οικονομία. Τελευταία επιχειρεί μέσω της συμφωνίας του λεγόμενου «φιλικού διακανονισμού» να ανατρέψει προς όφελος ακόμα και αυτά τα μικρά οφέλη που προέβλεπε υπέρ του δημόσιου ΟΛΠ η αρχική σύμβαση παραχώρησης.

2. Η επιχειρούμενη πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του ΟΛΠ από την κυβέρνηση και οι κίνδυνοι που δημιουργεί

Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο ΟΛΠ είναι δημόσιος οργανισμός με την πλειοψηφία του μετοχικού του κεφαλαίου να ανήκει στο Δημόσιο. Ωστόσο, η κυβέρνηση, μέσω του ΤΑΙΠΕΔ, έχει προχωρήσει σε Προκήρυξη Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την πώληση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ. Η επιλογή της πλήρους ιδιωτικοποίησης του λιμανιού δεν συμβαδίζει ούτε με την Ευρωπαϊκή πραγματικότητα ούτε με τις πραγματικές ανάγκες της χώρας και της οικονομίας.

2.1 Η Ευρωπαϊκή και διεθνής πραγματικότητα

Ειδικότερα, η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών ενός λιμανιού, με τα χαρακτηριστικά του ΟΛΠ, οδηγεί σε ένα μοντέλο λειτουργίας που δεν συναντάται ουσιαστικά σε ολόκληρη την Ευρώπη, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Σημειώνεται ότι το 96% των λιμενικών αρχών στην Ευρώπη ανήκουν στο Δημόσιο. Μοναδικό προηγούμενο αποτελούν ορισμένα λιμάνια της Βρετανίας τη δεκαετία του 1980, την περίοδο της διακυβέρνησης Θάτσερ, τα οποία απέτυχαν στη λειτουργία τους και γι' αυτό και σταμάτησε κάθε διαδικασία επέκτασης των ιδιωτικοποιήσεων σε άλλα λιμάνια. Μία σημαντική επισήμανση ότι κανένα από τα προαναφερόμενα λιμάνια δεν ήταν λιμάνι πολλαπλών δραστηριοτήτων όπως στην περίπτωση του Πειραιά. Η Βρετανική εμπειρία έδειξε ότι η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών δημιουργεί πολλά προβλήματα στον τομέα εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, συχνά το κράτος γίνεται όμηρος απαιτήσεων των ιδιωτικών εταιρειών που απαιτούν να δημιουργηθούν με δημόσια χρήματα υποδομές που εξυπηρετούν τα ιδιωτικά λιμάνια. Με βάση και τη Βρετανική εμπειρία, στη διεθνή βιβλιογραφία και στα πλέον έγκυρα επιστημονικά περιοδικά του χώρου της ναυτιλίας έχει πλέον καταγραφεί η θέση της ανάγκης ύπαρξης δημόσιων λιμενικών αρχών για λόγους που αφορούν: α) στις ιδιομορφίες που υπάρχουν στα δικαιώματα ιδιοκτησίας σχετικά με τη θαλάσσια έκταση του λιμανιού β) στην ανάγκη για τον ευρύτερο σχεδιασμό των λιμενικών υποδομών και των συνδέσεων του λιμανιού με τα χερσαία μέσα μεταφοράς γ) στο σημαντικό ρόλο των δημόσιων αγαθών στη λιμενική παραγωγή δ) στους

εξωτερικούς παράγοντες που δημιουργούν κοινωνικό κόστος και ε) στη διαφύλαξη και ενίσχυση της αποδοτικότητας του λιμανιών.

2.2 Οι επιπτώσεις από την πώληση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ

Οι επιπτώσεις, από την πώληση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ έχουν επισημανθεί, τόσο από τους παραγωγικούς και αυτοδιοικητικούς φορείς, όσο και από τους εργαζόμενους.

Ειδικότερα αναφέρονται:

Επιπτώσεις στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο: Η πώληση του ΟΛΠ σε ξένο μονοπωλιακό όμιλο ή σε ιδιωτικά Funds θα αφαιρέσει από το Δημόσιο τη δυνατότητα παρέμβασης για τον έλεγχο ζωτικών για τη χώρα λειτουργιών των λιμανιών όπως είναι το εξαγωγικό εμπόριο και η εισαγωγή πρώτων υλών. Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ αναπόφευκτα θα συνδέσει την ανάπτυξη του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας και βασικής πύλης για την εισαγωγή και εξαγωγή φορτίων με τις επιδιώξεις μιας εταιρείας και τη στρατηγική που θα ακολουθήσει προκειμένου να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της και την κερδοφορία της και όχι με την επίτευξη στόχων που συνδέονται με τις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η καταγραφή των επιπτώσεων από την παραχώρηση της προβλήτας Ι του λιμανιού του Πειραιά στην COSCO, η οποία επέλεξε προκειμένου να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της στο transit φορτίο διατηρώντας χαμηλά το κόστος μεταφοράς, να αυξήσει το αντίστοιχο κόστος που αφορούσε στο εσωτερικό και εξαγωγικό εμπόριο κατά 30%. Αυτό είχε ως συνέπεια την αύξηση των τιμών των τελικών προϊόντων στην ελληνική αγορά και του κόστους των πρώτων υλών για την ελληνική μεταποίηση. Στη λογική αυτή, ο αυριανός κύριος του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Ο. Λ. Πειραιά θα είναι εκείνος που θα θέτει τους όρους του (έναντι ανταλλάγματος φυσικά) προς την κυβέρνηση προκειμένου να «διευκολύνει» την άσκηση των υποχρεώσεων του λιμένα προς τους χρήστες, προβάλλοντας τα δικαιώματα που θα έχει ήδη κατοχυρωμένα. Ασφαλώς αυτή του τη δυνατότητα θα την ασκεί και από ισχυρή διαπραγματευτική θέση αφού ο σχεδιασμός για την παραγωγική ανασυγκρότηση της περιφέρειας και της χώρας συνολικά, θα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη βούληση του κύριου μετόχου του ΟΛΠ να την εξυπηρετήσει.

Επιπτώσεις στη λειτουργία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων: Σημαντικοί είναι επίσης οι κίνδυνοι που θα δημιουργήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που συνδέεται η λειτουργία τους με το λιμάνι, καθώς ο ιδιοκτήτης του Οργανισμού δύναται είτε να επεκτείνει τη δραστηριότητα του σε τομείς που καλύπτονται σήμερα από αυτές τις επιχειρήσεις είτε να προχωρήσει σε συμφωνίες αποκλειστικής εξυπηρέτησης με ορισμένες εξ αυτών, δημιουργώντας καθεστώς μονοπωλίου και οδηγώντας μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων σε κλείσιμο. Σε αυτούς τους

κινδύνους εντάσσεται και αυτός της οριστικής απαξίωση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης με συνέπειες για την απασχόληση και την οικονομική ζωή της ευρύτερης περιοχής.

Επιπτώσεις στην ακτοπολική εξυπηρέτηση: Είναι επίσης δεδομένο ότι, με την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά, υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα, όπως η ακτοπολία, θα μετατραπούν αποκλειστικά σε εμπορεύσιμο αγαθό, γεγονός που θα έχει ως συνέπεια την πρόσθετη επιβάρυνση των επιβατών με αύξηση των τιμών των εισιτηρίων. Επίσης θα οδηγήσει στην υποβάθμιση των ήδη προβληματικών συνδέσεων των νησιών με την ενδοχώρα σε μια περίοδο που η πλειονότητα των νησιών, **συμπεριλαμβανομένων και αυτών της δικής μας περιφέρειας**, δεν έχουν οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια και που η συνεχής, τακτική και ασφαλής σύνδεσής τους με την ενδοχώρα είναι ζωτικής σημασίας.

Επιπτώσεις στη σχέση λιμανιού – πόλης: Η ιδιωτικοποίηση της λιμενικής αρχής με την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου του ΟΛΠ, θα επηρεάσει αρνητικά τη σχέση του λιμανιού με την πόλη, μία πολύπλοκη και δυναμική σχέση. Το δημόσιο λιμάνι είναι το ασφαλέστερο πλαίσιο εντός του οποίου μπορεί να αναπτυχθεί μία αρμονική και αμοιβαία επωφελής σχέση. Η αξιοποίηση για παράδειγμα χερσαίας έκτασης του επιβατικού λιμανιού σε μια λογική real estate και για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που δεν σχετίζονται με λιμενική δραστηριότητα όπως είναι η δημιουργία εμπορικών κέντρων κλπ θα έχει δυσμενείς συνέπειες τόσο για την αγορά και τα καταστήματα της πόλης του Πειραιά όσο και για την ποιότητα της ζωής στην πόλη με τις εξωτερικές επιβαρύνσεις που θα δημιουργήσει

Επιπτώσεις στην εργασία και στην περιβαλλοντική προστασία: Λαμβάνοντας υπόψη την εθνική πραγματικότητα είναι βέβαιο ότι η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού του Πειραιά θα οδηγήσει σε ισχυρές πιέσεις για μείωση των θέσεων εργασίας, των αποδοχών των εργαζομένων και την υποβάθμιση των δικαιωμάτων τους καθώς και για χαλάρωση των περιβαλλοντικών όρων λειτουργίας. Ειδικότερα τα θέματα της περιβαλλοντικής προστασίας και χωροταξίας μπορούν να αποτελέσουν προτεραιότητα στη λειτουργία ενός δημόσιου λιμανιού, σε αντίθεση με τις προτεραιότητες που θέτει μια ιδιωτική επιχείρηση, ιδιαίτερα στην περίπτωση αυτή που δεν έχουν υπάρξει πρόνοιες για ύπαρξη δημόσιας ελεγκτικής αρχής.

Επιπτώσεις στη λειτουργία και των υπόλοιπων λιμανιών της Αττικής: Με βάση το νόμο 4150/2013, ΦΕΚ Α 102/29.4.2013 με τον οποίο δίνεται η δυνατότητα να ιδρυθεί το Αττικό Λιμενικό Δίκτυο, ο κύριος μέτοχος του ΟΛΠ που θα αποκτήσει τον έλεγχο του λιμανιού του Πειραιά μπορεί να αποκτήσει τον έλεγχο των υπολοίπων λιμανιών της Αττικής (Ελευσίνα, Λαύριο και Ραφήνα).

Επισημαίνεται ότι η συνταγματική νομιμότητα για την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών, αμφισβητείται και για το σκοπό αυτό ήδη έχουν κατατεθεί προσφυγές στο ΣΤΕ από τον Δικηγορικό Σύλλογο Πειραιά, τους παραγωγικούς και επαγγελματικούς φορείς και τους εργαζόμενους.

3. Πρόταση ψηφίσματος από το Περιφερειακό Συμβούλιο

Ο Αναπτυξιακός σχεδιασμός του Λιμανιού είναι ζήτημα που αφορά συνολικά την οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας. Αποτελεί ζήτημα ύπαρξης για τους Δήμους της ευρύτερης περιοχής και δεν μπορεί να εξαντλείται στους οικονομικίστικους σχεδιασμούς του ΤΑΙΠΕΔ και της Κυβέρνησης.

Για όλους αυτούς τους παραπάνω λόγους το Περιφερειακό Συμβούλιο εκφράζει την αντίθεσή του στην πώληση του ΟΛΠ και ζητά να ξεκινήσει άμεσα διαδικασία διαβούλευσης μεταξύ της Κυβέρνησης, της Περιφερειακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των παραγωγικών, επαγγελματικών φορέων και όλων των πολιτικών δυνάμεων, ώστε να προκριθεί, με την ευρύτερη δυνατή συναίνεση, η βέλτιστη λύση για την ανάπτυξη του ΟΛΠ ως δημόσιου Οργανισμού με όλες τις δραστηριότητές του, ενταγμένου σε ένα σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης της οικονομίας που θα εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον και θα καλύπτει τις κοινωνικές ανάγκες.

Ακόμα αποφασίζει να εκδώσει έγγραφο με τις θέσεις της Περιφέρειας, προκειμένου να κατατεθεί στο Συμβούλιο της Επικρατείας κατά τη συζήτηση της Αιτήσεως Ακυρώσεως του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά, των Συνδικαλιστικών Οργανώσεων και όλων των Επαγγελματικών φορέων που αντιτίθεται στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.