

Επανέρχεται, μετά την αποτυχία της διαδικασίας αποκρατικοποίησης της ΔΕΤΠΑ, ο αρχικός σχεδιασμός των εξπρες ιδιωτικοποιήσεων, με τη διάθεση της πλειοψηφίας ή και όλου του μετοχικού κεφαλαίου, για τα δύο μεγάλα λιμάνια, που σημαίνει τη διάθεση όλων των δραστηριοτήτων και εκμεταλλεύσεων, σύμφωνα με τις συμβάσεις που έχουν υπογράψει οι Οργανισμοί Λιμένων με το ελληνικό δημόσιο. Δεν ιδιωτικοποιεί μόνο τη λειτουργία αλλά εκχωρεί και τη λιμενική αρχή, τον επιτελικό αναπτυξιακό σχεδιασμό (τι τύπο λιμένα χρειάζεται η περιοχή και πως τον αναπτύσσει) και τον ρυθμιστικό - ελεγκτικό ρόλο του σε θέματα ανταγωνισμού, περιβάλλοντος, ασφάλεια -safety & ασφάλεια -security και συνεργειών με τις συνδεδεμένες πόλεις. Η «πώληση» των λιμένων ΟΛΘ ΑΕ και ΟΛΠ ΑΕ δημιουργεί προϋποθέσεις απώλειας του κυρίαρχου ρόλου της χώρας σ' ένα λιμενικό σύστημα που δυνητικά μπορεί είτε να κυριαρχηθεί από ανεξέλεγκτα επιθετικά κεφάλαια με απρόβλεπτες συνέπειες είτε να εξυπηρετήσει ένα μονοπώλιο που θα καθορίζει την «ανάπτυξη» ή την αποανάπτυξη λιμένων με βασικό κριτήριο τη θέση του στην παγκόσμια αγορά και την επιχειρησιακή του στρατηγική.

1. Δεν υπάρχει αντίστοιχο μοντέλο στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή κυρίως εμπειρία. Οι ενστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πώληση του μετοχικού κεφαλαίου αφορούν στη στρέβλωση του ανταγωνισμού που θα επέλθει στην αγορά των θαλασσιών μεταφορών κ.α. και σήμερα που έχει ανοίξει έντονη συζήτηση για την ευρωπαϊκή κατεύθυνση υπενθυμίζουμε ότι αυτήν την κατεύθυνση την δίνει το περιεχόμενο της πολιτικής και αναπτυξιακής πρότασης και όχι η κατ' επίφαση αναφορά τους και η σύνταξη με πολιτικές "εξυπηρέτησης" συγκεκριμένων συμφερόντων.
2. οι μέχρι σήμερα μνημονιακές δεσμεύσεις αφορούν στην εξεύρεση μοντέλου βέλτιστης ανάπτυξης των λιμένων και στη δημιουργία της Ρυθμιστικής αρχής. Η καθυστέρηση που επέδειξε το ΤΑΙΠΕΔ και το ΥΝΑ στην προσέγγιση του βέλτιστου μοντέλου μάλλον κρίνεται ένοχη. Να σημειώσουμε ότι διεκόπη απότομα η συνεργασία του ΤΑΙΠΕΔ με σύμβουλο εταιρία του Αμβούργου που μελέτησε την ελληνική λιμενική βιομηχανία και της οποίας η υπό διαμόρφωση πρόταση αφορούσε την επιλογή του ευρωπαϊκού μοντέλου των παραχωρήσεων. Καμία διαβούλευση σε κανένα επίπεδο.
3. Το ΤΑΙΠΕΔ τώρα δρομολογεί μέσα από την ετήσια Γενική Συνέλευση των μετόχων της ΟΛΘ ΑΕ τη τροποποίηση της καταστατικής διάταξης σύμφωνα με την οποία το 51% του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας πρέπει να ανήκει στο δημόσιο. Η σχετική διάταξη που πέρασε πρόσφατα - κατάργηση του υποχρεωτικού ποσοστού (καταστατική μειοψηφία) του Δημοσίου δεν αφορά στην Ο.Λ.Θ. & Ο.Λ.Π. ΑΕ. Η κατάργηση της πρόβλεψης της ελάχιστης συμμετοχής του Δημοσίου στην ΟΛΘ & ΟΛΠ ΑΕ μπορεί να επέλθει μόνο μέσα από την τροποποίηση των καταστατικών των εταιριών (ν.2688/99 μετατροπή ΝΠΔΔ σε ΑΕ και 4292/12), στην οποία δεν προχώρησαν μέχρι σήμερα και τώρα το επιχειρούν εσπευσμένως. Εδώ προκύπτει

και το νομικό ερώτημα εάν η μεταφορά του πλέον του 26% περίπου (23% έχει δοθεί με πολυδιασπορά το 2002) έγινε κατά παράβαση των κείμενων διατάξεων μιας και δεν έχει μέχρι σήμερα αλλάξει η καταστατική διάταξη των ΟΛΘ & ΟΛΠ της διακράτησης του 51% των μετοχών από το ελληνικό δημόσιο και ο σκοπός ίδρυσης του ΤΑΙΠΕΔ είναι επί της ουσίας η αξιοποίηση μέσω της πώλησης της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου. Για τους λόγους αυτούς και καταθέσαμε αίτηση ακύρωσης για την μεταφορά του 51% ποσοστού που κατέχει το δημόσιο στο Συμβούλιο της Επικρατείας και συζητήθηκε την προηγούμενη εβδομάδα

4. Η διάθεση του μετοχικού κεφαλαίου θα σήμαινε ότι ο φορέας διαχείρισης και διοίκησης του λιμένος (ΟΛΘ ΑΕ) θα περάσει στον στρατηγικό επενδυτή και εκτός των υπολοίπων, που έχουμε εκτενώς αναφερθεί κατα το προηγούμενο διάστημα, σημαίνει ότι τις σημαντικές ροές εσόδων που θα προκύψουν από την αναδιάρθρωση των λιμενικών δραστηριοτήτων - βλ. παραχώρηση των λιμενικών υπηρεσιών και εμπορικών δραστηριοτήτων - θα τις καρπωθεί ο στρατηγικός επενδυτής ενώ μόνο οι άμεσες - που είναι όμως πολύ μικρότερες και που δεν λύνουν το θέμα της καθυστέρησης των εσόδων που προϋπολογίσθηκαν από τις αποκρατικοποιήσεις γενικώς - θα περάσουν απευθείας στα δημόσια έσοδα

(Βέβαια το ενδεχόμενο αυτό υπάρχει και με τη διάθεση μικρότερου ποσοστού συνοδευόμενο από ειδική συμφωνία)

5. υπάρχει ομοφωνία των παραγωγικών φορέων της πόλης (ΕΒΕΘ, και υπόλοιπα επιμελητήρια κ.α) καθώς και του Δήμος της Θεσσαλονίκης, που έχουν τοποθετηθεί ομόφωνα αρνητικά στην πώληση του μετοχικού κεφαλαίου

#### Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (εμπορικό, επιβατικό και λιμάνι πολιτισμού και ανταλλαγής ιδεών) είναι συγκριτικά το μοναδικό αναπτυξιακό πλεονέκτημα της περιοχής, ο λόγος που η πόλη έχει συνεχόμενη αστική παρουσία για δύο και πλέον χιλιετίες. Αποτελεί το όριο και τη προσωπογραφία της.

Η Ο.Λ.Θ. ΑΕ κουβαλάει όλες τις αμαρτίες των ιδιότυπων ανωνύμων εταιριών του δημοσίου (ΔΕΚΟ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β) που ήταν άμεσα εμπλεκόμενες στην Κεντρική Γραφειοκρατεία και το κομματικό κράτος, που στην ουσία δεν είχαν δυνατότητα να προχωρήσουν επιλογές ανάπτυξης γιατί η Κεντρική Διοίκηση ήταν ο κυρίαρχος του παιχνιδιού. Μισοτελειωμένη έμεινε η μεταρρύθμιση του 99, με τη μετατροπή του ΝΠΔΔ σε ΑΕ και η είσοδος στο χρηματιστήριο με τη διάθεση του 24% σχεδόν του μετοχικού κεφαλαίου με πολυδιασπορά, χρησιμοποιήθηκε για να καλύψει τη τρύπα του Προυπολογισμού και όχι για την αναπτυξιακή πορεία του Οργανισμού.

Κατάφερε όμως η Ο.Λ.Θ. ΑΕ και στις σημερινές συνθήκες ύφεσης της εθνικής οικονομίας να συγκρατήσει φορτία και εμπορική δραστηριότητα, να είναι θεαματικά ίσως κερδοφόρος, να μην έχει πλεονάζον προσωπικό αντίθετα αυτό να υπολείπεται των

αναγκών του.

Είναι εργαλείο ανάπτυξης και σαν τέτοιο θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την έξοδο από την κρίση και την πολυπόθητη ανάκαμψη. Αντί να καταναλωνόμαστε στην απόκρουση του κινδύνου της πώλησης θα έπρεπε ήδη να συζητάμε για τα μέτρα και τα μέσα που θα χρησιμοποιήσει το λιμάνι για την ενίσχυση της εθνικής οικονομίας, πως θα μετατραπεί δηλαδή η κερδοφορία του σε ανάπτυξη,

- ✓ με σχεδιασμό του επενδυτικού προγράμματος και τις απαραίτητες συμπράξεις για την υλοποίηση του (logistics terminal, cruise terminal, νέες υποδομές περιμετρικά του λιμένος)
- ✓ με αξιοποίηση και εκσυγχρονισμό των χερσαίων δικτύων μεταφοράς για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (σιδηρόδρομος, οδικά δίκτυα)
- ✓ με τιμολογιακή πολιτική που θα ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εγχώριας επιχειρηματικότητας (μείωση τιμολογίου εξαγωγών και εισαγωγής πρώτων υλών για βιομηχανία κ.α.).
- ✓ με προσέλκυση νέων φορτίων και δημιουργία clusters υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της απασχόλησης με όρους θεσπισμένων εργασιακών σχέσεων
- ✓ με βελτίωση χρόνου και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών

Το ερώτημα που εν κατακλείδι τίθεται είναι αν είστε διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσετε ως εφελτήριο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμένα Θεσσαλονίκης, σύμφωνα πάντα με τις απαιτήσεις των καιρών και τη δυσκολία της συγκυρίας ή θα τα παραδώσουμε άπαξ δια παντός....

Είσαστε διατεθειμένοι να διορθώσετε έστω και στο παρά πέντε εγκληματικά λάθη και παραλείψεις ή να προσθέσετε ένα ακόμα λάθος, το τελευταίο μάλλον στη σειρά.

Ο παραγόμενος πλούτος και η υπεραξία μέσω της αναδιανομής τους θα επιστρέφουν στον πολίτη ή θα κάνει ευτυχημένους τους λογιστές των "επενδυτών"... Η απάντηση δεν μπορεί να είναι η εγκατάσταση ιδιωτικών ή ακόμα χειρότερα "κρατικών" -άλλων κρατών όμως- μονοπωλίων που θα χρησιμοποιήσουν το λιμάνι προς όφελος τους...

Καλούμε το ΤΑΙΠΕΔ και την Κυβέρνηση να προχωρήσει άμεσα προς την επιλογή κατευθύνσεων που θα ενισχύουν και θα αναπτύξουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Για να το καταστήσουμε λιμάνι σύγχρονο, κρίκο στην μεταφορική αλυσίδα, κατά πως του πρέπει.

.....Υπάρχει ο «κρίσιμος» χρόνος και κυρίως είναι επιτακτική ανάγκη να προχωρήσουμε