



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικής
Σχεδίασης και Παραγωγής

&

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΑΙΓΑΙΟΥ**

Τμήμα Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών



**ΔΙΔΡΥΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΝΕΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΙΤΛΟΣ:

Η αποκρατικοποίηση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης

ΤΙΤΛΟΣ ΑΓΓΛΙΚΑ:

The privatization of the ports of Piraeus and Thessaloniki

Όνοματεπώνυμο Φοιτητή:

Γεώργιος Καλιακούδας

Όνοματεπώνυμο Υπεύθυνης Καθηγήτριας:

Στεφανία Κόλλια

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2024

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Στεφανία Κόλλια

Μιχαήλ Παπουτσιδάκης

Χρήστος Δρόσος

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Γεώργιος Καλιακούδας, του Χριστοφόρου, με αριθμό μητρώου 8066299, φοιτητής του Διδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής της Σχολής Μηχανικών Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω υπεύθυνα ότι: «Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, για τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο, άρθρο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο Δηλών
Γεώργιος Καλιακούδας



ΤΙΤΛΟΣ

Η αποκρατικοποίηση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης

ΟΝΟΜΑ ΦΟΙΤΗΤΗ

Γεώργιος Καλιακούδας

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία που υποβάλλεται στο καθηγητικό σώμα για την μερική εκπλήρωση των υποχρεώσεων απόκτησης του μεταπτυχιακού τίτλου του Διίδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Νέες Τεχνολογίες στη Ναυτιλία και τις Μεταφορές» του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και του Τμήματος Μηχανικών Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται η διαδικασία αλλά και τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης από τα αρχικά τους στάδια και τις πρώτες προσπάθειες μέχρι και σήμερα. Κάθε χώρα έχει διαφορετική προσέγγιση στον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται η παραχώρηση των λειτουργιών και στοιχείων από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα, όπως επίσης και στο ποσοστό ανάμειξης που διατηρείται από τον δημόσιο τομέα. Η ανάγκη για υψηλότερα κέρδη και ο μεγάλος ανταγωνισμός ανάμεσα στους λιμένες παγκοσμίως έδωσε τη δυνατότητα στον ιδιωτικό τομέα να βρει χώρο και να επενδύσει στους λιμένες, κάτι που προκάλεσε υψηλό ανταγωνισμό, μεγαλύτερα κέρδη και περισσότερες δυνατότητες ανάπτυξης τόσο για τους ίδιους τους λιμένες όσο και για την ευρύτερη περιοχή στην οποία ανήκουν. Στις μέρες μας, λόγω των εξελίξεων που διαδραματίζονται, οι λιμενικές επενδύσεις αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να εκσυγχρονιστούν οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων και να παρέχουν στους χρήστες – πελάτες τους, ποιοτικές υπηρεσίες. Οι διαδικασίες με τις οποίες πέρασαν στα χέρια του ιδιωτικού τομέα ο λιμένας του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, το χρονικό των γεγονότων αλλά και τα αποτελέσματα τα οποία προέκυψαν από την ημερομηνία αποκρατικοποίησής τους μέχρι και σήμερα, παρουσιάζονται αναλυτικά με στοιχεία για τους δύο μεγαλύτερους λιμένες της χώρας μας.

Λέξεις κλειδιά: Ιδιωτικοποίηση, Λιμένας, Συμβάσεις Παραχώρησης, Πειραιάς, Θεσσαλονίκη

Abstract

This paper presents the process and results of the privatization of the ports of Piraeus and Thessaloniki from their initial stages and efforts until today. Each country has a different approach to the way functions and data are transferred from the public sector to the private sector, as well as to the amount of involvement maintained by the public sector. The need for higher profits and the great competition between ports worldwide has enabled the private sector to find space and invest in ports, which causes high competition, greater profits and more growth potential both for the ports themselves and for the wider region to which they belong. Nowadays, due to the developments that are taking place, port investments are a prerequisite in order to modernize container terminals and provide their users – customers with quality services. The procedures by which the ports of Piraeus and Thessaloniki passed into the hands of the private sector, the chronicle of events and the results that emerged from the date of their privatization until today, are presented in detail with data for the two largest ports of our country.

Keywords: privatization, port, Concession Contracts, Piraeus, Thessaloniki

Πρόλογος-Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία αποτελεί τη διπλωματική μου διατριβή με τίτλο «Η αποκρατικοποίηση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης». Η εργασία αυτή εκπονήθηκε στο πλαίσιο της αποφοίτησης μου από το Διϋδρυματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου σε συνεργασία με το Τμήμα Μηχανικών και Βιομηχανικής Σχεδίασης και Παραγωγής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κα Στεφανία Κόλλια, καθηγήτρια του τμήματος Διϋδρυματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών, για την εποπτεία, τη βοήθεια στην υλοποίηση αυτής της εργασίας, αλλά και την καθοδήγηση και τις πολύτιμες συμβουλές της κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

Τέλος, αφιερώνω την εργασία μου στους γονείς μου, Ειρήνη και Χριστόφορο για την αμέριστη και ιδιαίτερα σημαντική στήριξή τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Πίνακας Περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ.....	11
Εισαγωγικά.....	11
Αναφορές αποκρατικοποίησης για τους ελληνικούς λιμένες.....	13
Μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων.....	14
Η κάθετη ολοκλήρωση ως ένα παράδειγμα λειτουργίας λιμένων ιδιωτικής διαχείρισης.....	16
3. Η ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	19
3.1 Εισαγωγή.....	19
3.2 Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Πειραιά.....	21
3.3 Οι συμβάσεις Παραχώρησης της ΟΛΠ Α.Ε.....	24
3.3.1 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε και Ελληνικού Δημοσίου.....	24
3.3.2 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε και ΣΕΠ Α.Ε του Ομίλου COSCO για την διαχείριση των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Ν.ΣΕΜΠΟ).....	24
3.3.3 Σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και COSCO.....	35
3.3.4 Η απόφαση 627/2016 της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την ΟΛΠ Α.Ε.....	42
3.4 Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης.....	45
3.4.1 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΘ Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου.....	48
3.4.2 Σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε. μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και SEGT.....	49
3.4.3 Η Απόφαση 727/2021 της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την ΟΛΘ Α.Ε.....	59
4. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	61
4.1 Τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης του λιμένα Πειραιά.....	61
Εξέλιξη κίνησης (Throughput).....	61
Απασχόληση.....	63
Οικονομικά οφέλη.....	64
Περαιτέρω ανάπτυξη.....	66
4.2 Τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης του λιμένα Θεσσαλονίκης.....	67
Εξέλιξη Κίνησης (Throughput).....	67
Απασχόληση.....	69
Οικονομικά οφέλη.....	69
Περαιτέρω ανάπτυξη.....	71
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	75

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τις τελευταίες δεκαετίες ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα έχει επεκταθεί σημαντικά σε πολλούς και κύριους τομείς της οικονομίας. Η εξέλιξη αυτή δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη τη λιμενική βιομηχανία, καθώς οι οικονομικές συνθήκες και τα αυξημένα κόστη που συνδέονται με την ανάπτυξη των λιμένων οδήγησαν στη σύσταση ότι η ιδιωτικοποίηση είναι η μόνη λύση για την ανάπτυξη μιας επενδυτικής πολιτικής στη λιμενική βιομηχανία. Η ιδιωτικοποίηση είναι η μεταβίβαση υπηρεσιών και περιουσιακών στοιχείων σε ιδιωτικές εταιρείες, με την παράλληλη επιτήρηση του κράτους. Αποτελεί στην ουσία μια διαδικασία παραχώρησης αρμοδιοτήτων, απελευθέρωσης της αγοράς και μεταβίβασης των κρατικών περιουσιακών στοιχείων στον ιδιωτικό τομέα.

Η ιδιωτικοποίηση των λιμένων διευκολύνθηκε από το ενωσιακό δίκαιο για την απελευθέρωση της αγοράς. Η χώρα που αποκρατικοποίησε πλήρως αρκετούς από τους παράκτιους λιμένες της προχωρώντας στην πλήρη ιδιωτικοποίησή τους είναι η Μεγάλη Βρετανία.

Η ανάγκη για εκσυγχρονισμό των λιμένων απαιτεί πολύ μεγάλα ποσά, τα οποία συχνά δεν μπορεί να εξασφαλίσει ο δημόσιος τομέας, κάτι που οδηγεί στην αναζήτηση ιδιωτικών κεφαλαίων. Σημαντική επίσης, θεωρείται η επιθυμία των κυβερνήσεων να προβούν σε περικοπές των κρατικών δαπανών, οι οποίες κρίνονται ιδιαίτερα υψηλές για τη λιμενική βιομηχανία. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει επίσης να γίνει στην ικανότητα του ιδιωτικού τομέα να αποκτά πληρέστερες πληροφορίες για τον τρόπο λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας και στην ικανότητα να εκμεταλλεύεται τις ευκαιρίες που προσφέρει το ανταγωνιστικό περιβάλλον αποτελεσματικότερα από τον δημόσιο τομέα. Ωστόσο, η προσπάθεια ιδιωτικοποίησης των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών βασίζεται στην επιτυχία της ιδιωτικοποίησης και σε άλλους οικονομικούς τομείς, κάτι που έχει ως αποτέλεσμα την προώθηση επενδυτικών πολιτικών και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Τόσο ο λιμένας του Πειραιά όσο και ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αμφότεροι αποτελούν τους δύο βασικούς πυλώνες του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Η συμβολή τους τόσο στην οικονομία όσο και στην ανάπτυξη της Ελλάδας, αποτελεί επιτακτική ανάγκη για τη στήριξη της λιμενικής βιομηχανίας, αλλά και την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων της χώρας, μέσω της ενίσχυσης των δραστηριοτήτων τους και του εκσυγχρονισμού του εξοπλισμού τους. Στο πλαίσιο

αυτό, προωθήθηκε η ιδιωτικοποίηση των λιμένων σε στρατηγικούς επενδυτές, ενισχύοντας την αξιοπιστία της χώρας διεθνώς και προσελκύοντας ξένους επενδυτές. Το πλειοψηφικό πακέτο του λιμένα Πειραιά απέκτησε η «Cosco (Hong Kong) Group Limited», θυγατρική εταιρεία του Ομίλου COSCO. Αντίστοιχα, ο λιμένας Θεσσαλονίκης ελέγχεται από την εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited», που κατέχει το πλειοψηφικό πακέτο μετοχών του λιμένα.

Το πρώτο στάδιο μεταβίβασης των μετοχών του λιμένα Πειραιά ολοκληρώθηκε στις 10.8.2016, ενώ η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. κυρώθηκε με τον νόμο 4404/2016 (ΦΕΚ Α126/8.7.2016). Αντίστοιχα, η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του λιμένα Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε στις 2.2.2018, ενώ η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε. κυρώθηκε με τον νόμο 4522/2018 (ΦΕΚ Α39/7.3.2018).

Η διπλωματική εργασία εξετάζει τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης των δύο λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης και αποτελείται από το Κεφάλαιο 1 (Εισαγωγή), στο οποίο περιγράφεται το θέμα και παρουσιάζεται το ερευνητικό ερώτημα. Ακολουθεί το Κεφάλαιο 2 που αφορά στη βιβλιογραφική επισκόπηση και συγκεκριμένα στις αναφορές ερευνητών σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των λιμένων και τα μοντέλα που ακολουθούνται. Το Κεφάλαιο 3 αναλύει την αποκρατικοποίηση των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα παρουσιάζει το ιστορικό τους, με αναφορά στις συμβάσεις των λιμένων και τις σχετικές Αποφάσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Ακολουθεί το Κεφάλαιο 4 με τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης των εν λόγω λιμένων (όπως επέκταση/ανάπτυξη λιμένων, κίνηση λιμένων, ανταγωνιστικότητα, λιμενικά τέλη). Η εργασία ολοκληρώνεται με το Κεφάλαιο 5 που αφορά στα συμπεράσματα.

2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Εισαγωγικά

Η Μεσόγειος Θάλασσα διαθέτει διάφορους λιμένες μεταξύ των οποίων υπάρχει έντονος ανταγωνισμός. Προκειμένου να διατηρηθεί μια ευνοϊκή θέση ή/και να προσελκυστούν νέα εμπορευματικά φορτία, απαιτούνται υψηλοί δείκτες παραγωγικότητας και αποδοτικότητας. Οι λιμενικές μεταρρυθμίσεις πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1990 για τους μεγάλους λιμένες της Ισπανίας, της Ιταλίας, της Τουρκίας και της Πορτογαλίας. Στη συνέχεια, το κύμα απελευθέρωσης των εμπορικών δραστηριοτήτων έφτασε στη Μάλτα (2004), στη Γαλλία (2008), στον λιμένα του Εϊλάτ στο Ισραήλ (2011) και στον λιμένα της Λεμεσού στην Κύπρο (2017). (Brooks and Cullinane, 2017) Περαιτέρω διαδικασίες απελευθέρωσης και ιδιωτικοποίησης είχαν προγραμματιστεί για τους λιμένες του Ισραήλ, Χάιφα και Ασντόντ. (Castillo-Manzano, 2012)

Τα διαδοχικά κύματα μεταρρυθμίσεων, διαχείρισης και οργάνωσης της λιμενικής διακυβέρνησης είναι η απάντηση στην παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και της κατανάλωσης, στη συνεχιζόμενη ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου και πιο συγκεκριμένα, στην αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και την υποστηρικτική υποδομή που παρέχεται από τους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων και τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών. Οι μεταρρυθμίσεις αυτές ανάγκασαν τις λιμενικές αρχές να ενεργούν με διαφορετικό τρόπο και να εισάγουν ένα πιο ενεργό ρόλο για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Το πρώτο κύμα λιμενικών μεταρρυθμίσεων έλαβε χώρα στη δεκαετία του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000, όταν ορισμένες ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες οικονομίες επέκτειναν τη συμμετοχή ιδιωτικών φορέων στις λιμενικές λειτουργίες αλλά και τις διαδικασίες διαχείρισης του λιμένα.

Το κεντρικό θέμα είναι η ανάθεση της διαχείρισης των λιμένων και της επιχειρησιακής ευθύνης και σε μικρότερο βαθμό, η μεταβίβαση των λιμενικών περιουσιακών στοιχείων από τοπικούς δημόσιους φορείς σε ιδιωτικούς εταιρικούς λιμενικούς φορείς με εμπορικό προσανατολισμό, με πολλές από αυτές τις λιμενικές οντότητες να είναι σήμερα εισηγμένες στα διεθνή

χρηματιστήρια. Συνήθως, ο δημόσιος τομέας διατηρεί εποπτικό ρόλο, αποσυνδεδεμένο από την παροχή υπηρεσιών και λιμενικών λειτουργιών, πέρα από την ιδιοκτησία του λιμένα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όμως, όπως είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, δεν υπάρχει εθνική υπηρεσία παρακολούθησης λιμένων. Ελλείπει συναίνεσης σχετικά με το καταλληλότερο μοντέλο διακυβέρνησης, η εφαρμογή των προγραμματισμένων μεταρρυθμίσεων αποδείχθηκε υπερβολικά δύσκολη για πολλές κυβερνήσεις.

Το δεύτερο κύμα μεταρρυθμίσεων της διακυβέρνησης των λιμένων βρίσκεται σε εξέλιξη. Η αναδιάρθρωση των εθνικών λιμενικών συστημάτων συνεχίζεται, όπως και η αναζήτηση της καταλληλότερης κατανομής των δομών διακυβέρνησης και των ευθυνών διαχείρισης, και αυτό για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, οι λιμένες συνεχίζουν να αναζητούν κατάλληλα μοντέλα για βέλτιστα αποτελέσματα απόδοσης, τον καλύτερο τρόπο μείωσης των περιορισμών για την απόκτηση των οφελών του ανταγωνισμού εντός των λιμένων, τη μεταρρύθμιση της λιμενικής εργασίας και την καλύτερη συμμετοχή των τοπικών φορέων στις προσπάθειες βελτίωσης των λιμένων. Δεύτερον, παρά τις καλύτερες προθέσεις, το πρώτο κύμα μεταρρυθμίσεων δεν απέφερε τα αναμενόμενα οφέλη. Παρόλο που οι συνθέσεις διακυβέρνησης λιμένων σπάνια εφαρμόζονται για αρκετό χρονικό διάστημα ώστε να παρατηρούνται σαφείς συνέπειες ή αποτελέσματα, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων εφαρμόζουν προσαρμογές που κυμαίνονται από σχετικά απλή προσαρμογή έως την πλήρη ανατροπή των προηγούμενων αποφάσεων τους. (Notteboom and Pallis,2022)

Οι ευρύτερες μακροοικονομικές συνθήκες επηρέασαν αυτές τις μεταρρυθμίσεις. Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 έδωσε έναυσμα για πολλές λιμενικές μεταρρυθμίσεις, ιδίως στη μετάβαση προς την πλήρη εφαρμογή του μοντέλου των ιδιωτικοποιήσεων, προκειμένου να μεταβιβαστεί η επιχειρησιακή ευθύνη στον ιδιωτικό τομέα και να μειωθεί το κόστος, συχνά με συγκεκριμένο στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας και την ενίσχυση της κερδοφορίας.

Οι ιδιωτικοί τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε αυτούς όπου η γη και οι υποδομές ανήκουν σε έναν ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης και σε εκείνους των οποίων τα βασικά περιουσιακά στοιχεία ανήκουν στη λιμενική αρχή ή σε ένα κρατικό φορέα, με τον φορέα εκμετάλλευσης να έχει αποκλειστικά δικαιώματα χρήσης για

περιορισμένη χρονική περίοδο είτε μέσω μίσθωσης είτε μέσω της παραχώρησης διαχείρισης των εγκαταστάσεων και υποδομών. (Farrell, 2012)

Αναφορές αποκρατικοποίησης για τους ελληνικούς λιμένες.

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στην περιοχή των λιμένων της Μεσογείου που προχώρησε ένα βήμα παραπέρα στην ιδιωτικοποίηση, πουλώντας στον ιδιωτικό τομέα το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών των μεγάλων λιμένων της, δηλαδή των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Ως εκ τούτου, εκτός από το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ελλάδα είναι η δεύτερη ευρωπαϊκή χώρα της οποίας οι σημαντικότεροι λιμένες ελέγχονται από μη κρατικούς φορείς. Η στρατηγική θέση της Ελλάδας, που γεφυρώνει την Ευρώπη με την Ασία και την Αφρική, έχει ιστορικά καταστήσει τους λιμένες της ως σημαντικούς θαλάσσιους κόμβους. Η χώρα μας, αναγνωρίζοντας την ικανότητα των λιμένων της για την ενίσχυση του Εθνικού Χρηματοπιστωτικού Συστήματος, προχώρησε μέσω της Ελληνικής Κυβέρνησης σε μια σειρά ιδιωτικοποιήσεων, ιδίως μετά τις νομισματικές προκλήσεις της δεκαετίας του 2000. Ο ρόλος των λιμένων στην οικονομική βελτίωση των πόλεων-λιμένων, ιδίως στην Ελλάδα, δεν μπορεί να υποτιμηθεί. Οι λιμένες έχουν παραδοσιακά συμβάλει στην οικονομική ενίσχυση των πόλεων-λιμένων μέσω της διευκόλυνσης των συναλλαγών και ανταλλαγών, της δημιουργίας θέσεων εργασίας αλλά και της προσέλκυσης επενδύσεων.

Ωστόσο, η νομισματική κρίση και οι επακόλουθες μεταρρυθμίσεις στη λιμενική διακυβέρνηση προσέθεσαν διάφορες απαιτητικές καταστάσεις που οφείλουν να αντιμετωπίζουν οι πόλεις-λιμένες. Αυτές οι απαιτητικές καταστάσεις προστάτευαν τον ανταγωνισμό από συγκεκριμένους ξεχωριστούς λιμένες, από τις αυξανόμενες περιβαλλοντικές ανησυχίες και απαιτήσεις, αλλά και από την ανάγκη για βελτίωση των υποδομών. Παρά τις προκλήσεις αυτές, οι λιμένες συνέχισαν να κατέχουν έναν κρίσιμο ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων-λιμένων, γεγονός που απαιτεί στρατηγικό σχεδιασμό, όπως και έξυπνες και σωστές επενδύσεις για τη μεγιστοποίηση των δυνατοτήτων τους. (Pallis and Vaggelas, 2017)

Η διαδικασία της ιδιωτικοποίησης θεωρείται ως μια στρατηγική κίνηση για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων, τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας των λιμένων και

τη θέση των ελληνικών λιμένων ως κορυφαίων ναυτιλιακών κόμβων στην περιοχή της Μεσογείου. (Chambers, 2022) Το 2019, η Ελλάδα ξεκίνησε μια εκστρατεία ιδιωτικοποιήσεων μετά από τις επιτυχείς ιδιωτικοποιήσεις των δύο μεγάλων λιμένων της, του Πειραιά, που αποκτήθηκε από την κινεζική εταιρεία COSCO και της Θεσσαλονίκης που εξαγοράστηκε από την εταιρεία South Europe Gateway Thessaloniki. Το πρόγραμμα αυτό των ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα περιελάμβανε πολλούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένων τους λιμένες της Αλεξανδρούπολης, του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας, αλλά και του Βόλου.

Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης αποτελεί τον 3ο μεγαλύτερο λιμένα της χώρας και διακρίνεται λόγω της γεωγραφικής και γεωπολιτικής του σημασίας. Αποτελεί ήδη έναν στρατηγικό κόμβο και οι δυνατότητες βελτίωσης και ανάπτυξης του είναι μεγάλες, ιδιαίτερα μετά τα σχέδια για την κατασκευή δύο πλωτών τερματικών σταθμών LNG κοντά στην εμπορική περιοχή του λιμένα. Μεγάλες επιδράσεις δέχτηκε και ο λιμένας της Καβάλας, όπου τον Μάιο του 2022 εξασφαλίστηκε η σύμβαση παραχώρησης του λιμένα «Φίλιππος Β'» μέσω μιας κοινοπραξίας που περιελάμβανε τις εταιρείες ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, -Black Summit- και EFA Group. (Karagiannis 2021)

Η ιδιωτικοποίηση αυτών των λιμένων αναμένεται να προαναγγέλει μεγάλες δυνατότητες σε πολλούς τομείς της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένου και του τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας, της κυβερνοασφάλειας και της διαχείρισης εργασιών. Η έμφαση στην κυβερνοασφάλεια είναι κυρίως αξιοσημείωτη, δεδομένης της παγκόσμιας ανησυχίας που έχει αυξηθεί ιδιαίτερα σχετικά με την ασφάλεια των περιουσιακών στοιχείων υποδομών, τα οποία είναι υπερβολικά υψηλής αξίας. Επιπλέον, η κλίση των ελληνικών αρχών για πρόσληψη διευθυντών εργασίας με σκοπό την επίβλεψη και την ασφάλεια της εκτέλεσης των εργασιών, υπογραμμίζει τη σημασία του ισχυρού ελέγχου πρόκλησης σε αυτόν τον τομέα.

Μορφές ιδιωτικοποίησης λιμένων

Οι αλλαγές στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον και οι περιορισμένοι οικονομικοί πόροι για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των λιμένων είναι οι σημαντικότεροι λόγοι για τους οποίους δεν υπάρχουν πολλές επιλογές, παρά να παραχωρήσουν οι δημόσιοι φορείς τη διαχείριση και εκμετάλλευση των λιμενικών τερματικών σταθμών στους ιδιωτικούς φορείς. Αυτή η πεποίθηση

βασίζεται στην αντίληψη ότι η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα βελτιώνει την οικονομική αποτελεσματικότητα, τις χρηματοοικονομικές και λειτουργικές επιδόσεις και παράλληλα δημιουργεί τις συνθήκες για περισσότερες και μεγαλύτερες επενδύσεις στους λιμένες. (Cullinane and Song, 2010) Ωστόσο, υπάρχουν διάφορες μορφές και τρόποι μέσω των οποίων μπορεί να πραγματοποιηθεί η ιδιωτικοποίηση ενός λιμένα και να περάσει η ιδιοκτησία του ή η διαχείρισή του από έναν δημόσιο σε έναν ιδιωτικό φορέα. Σημειώνεται ότι το κράτος δεν αποσύρεται πλήρως από τις διοικητικές αρμοδιότητες που έχει σε έναν λιμένα, αλλά τις προσαρμόζει ανάλογα με τον τρόπο τον οποίο πρόκειται να λειτουργήσει ο λιμένας. Η πολιτεία εξακολουθεί να διαμορφώνει τη λιμενική οικονομία μέσω των πολιτικών και πρωτοβουλιών των θεσμικών οργάνων, π.χ. Ρυθμιστικών Αρχών (Πάλλης, 2023)

Παρακάτω παρουσιάζονται οι μορφές ιδιωτικοποίησης που συναντώνται στον κλάδο των λιμένων:

1) Χρηματοδοτική μίσθωση/εκχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης

Η χρηματοδοτική μίσθωση ουσιαστικά αποτελεί τη διαδικασία παραχώρησης ολόκληρου τερματικού σταθμού ή μερικών εγκαταστάσεων του λιμένα για μεγάλο χρονικό διάστημα έναντι ενός μισθώματος ή ενοικίου σε ιδιωτικές εταιρείες. Τέτοιες πρακτικές έχουν γίνει σε πολλούς λιμένες της Ευρώπης, της Αμερικής, του Χόνγκ Κόνγκ και σε πολλές ακόμα χώρες. Η πρακτική της εκχώρησης δικαιωμάτων εκμετάλλευσης αφορά την επένδυση που πραγματοποιεί ο ανάδοχος για το δικαίωμα εκμετάλλευσης της διαχείρισης φορτίων σε τερματικούς σταθμούς. Ο ανάδοχος αυτός επί της ουσίας επενδύει στη βελτίωση και την επέκταση των εγκαταστάσεων που εκμεταλλεύεται και αυτή αποτελεί τη διαφορά από τη χρηματοδοτική μίσθωση.

2) Ιδιωτική χρηματοδότηση για νέες δραστηριότητες

Βασιζόμενος στη συμφωνία που έχει συνάψει με τη λιμενική αρχή, ο ιδιώτης ανάδοχος κατασκευάζει, βελτιώνει, συντηρεί και πραγματοποιεί διαδικασίες στον τερματικό σταθμό που διαχειρίζεται για το διάστημα της περιόδου που έχει συμφωνηθεί και έπειτα η ιδιοκτησία μεταβιβάζεται ξανά στη λιμενική αρχή. Παράλληλα ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για την ολική ή μερική χρηματοδότηση του έργου.

3) Η δημόσια προσφορά μετοχών

Σε αυτή την περίπτωση το κράτος μέσω της χρηματιστηριακής αγοράς παρέχει μεγάλα πακέτα μετοχών διαθέσιμα προς απόκτηση στους ιδιώτες, κάτι που έχει συμβεί και στους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Ο λιμένας ουσιαστικά αποκτά μορφή ιδιωτικής εταιρείας και όλα τα περιουσιακά του στοιχεία μεταβιβάζονται στο ενεργητικό μιας Ανώνυμης Εταιρείας.

4) Εμπορευματοποίηση

Ο λιμένας χωρίζεται σε διάφορες λειτουργικές μονάδες οι οποίες αποτελούν και μια ανεξάρτητη εμπορική επιχείρηση. Καθεμία από τις επιχειρηματικές μονάδες του λιμένα λειτουργεί εμπορικά υπό την ιδιοκτησία του κράτους. Μέσω αυτής της πρακτικής δίνεται η δυνατότητα της πώλησης μερικών ή όλων των επιχειρηματικών μονάδων στον ιδιωτικό τομέα.

5) Πώληση λιμενικών περιουσιακών στοιχείων

Υπάρχει η δυνατότητα πώλησης ολόκληρου του λιμένα αλλά και πώλησης συγκεκριμένων περιουσιακών στοιχείων του. Η ολική πώληση του λιμένα αποτελεί ουσιαστικά την παραχώρηση της ιδιοκτησίας της λιμενικής έκτασης ή και του εξοπλισμού από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα. Η μέθοδος αυτή υλοποιήθηκε πρώτη φορά στη Μ. Βρετανία και μπορεί να επιτευχθεί είτε μέσω πλειοδοτικού διαγωνισμού, είτε μέσω διαπραγματεύσιμης πώλησης. Ακόμη και στην περίπτωση της μερικής πώλησης, έκταση ή εξοπλισμός του λιμένα μεταβιβάζονται στον ιδιωτικό τομέα. (Σπένδος, 2016)

Η κάθετη ολοκλήρωση ως ένα παράδειγμα λειτουργίας λιμένων ιδιωτικής διαχείρισης

Η είσοδος των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών στους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων στα τέλη της δεκαετίας του 1990 καθετοποίησε τις λιμενικές και ναυτιλιακές αγορές. Πρόσφατα παραδείγματα κάθετης ολοκλήρωσης στην περιοχή της Ευρώπης περιλαμβάνουν την επέκταση του τερματικού σταθμού της ναυτιλιακής εταιρείας Harag-Lloyd η οποία προχώρησε την επέκτασή της στις αγορές της Βόρειας Ευρώπης (Jade Weser Port) και της Μεσογείου (Tanger Med και Ιταλία) το 2021 και το 2022, αντίστοιχα, όπως και το 2019 η

εταιρεία Mediterranean Shipping Company (MSC) ανέλαβε την διαχείριση των εργασιών του λιμένα Gioia Tauro της Ιταλίας. (Kollia and Pallis, 2023)

Η κάθετη ολοκλήρωση εξυπηρετεί τα συμφέροντα τόσο των εταιρειών τακτικών γραμμών όσο και των τερματικών σταθμών, για διαφορετικούς λόγους. Το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις οι παραχωρήσεις είναι ο μόνος τρόπος για να εισαχθούν αυτές οι εταιρείες σε έναν τερματικό σταθμό, η μη διαθέσιμη γη για τους νεοεισερχόμενους, καθώς και οι τεράστιοι οικονομικοί πόροι και οι πολλές δεξιότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση των σύγχρονων τερματικών εγκαταστάσεων, οδήγησαν τους διαχειριστές τερματικών σταθμών να πειραματιστούν με διάφορες μορφές συνεργασίας, οι οποίες περιλαμβάνουν διάφορες συμβατικές συμφωνίες αλλά και συμφωνίες συνεργασίας μετοχικών κεφαλαίων, κοινοπραξίες μετοχικού κεφαλαίου, συμμαχίες και συγχωνεύσεις, οριζόντιες και κάθετες εταιρικές σχέσεις και άλλες ακόμα συνεταιρικές επιχειρήσεις μεταξύ εταιρειών. (Parola, 2013, Kollia, 2019) Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας ενθαρρύνουν την κάθετη ολοκλήρωση. (Heaver, 2001) Οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν σε λιμένες για να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους στον τομέα της ναυτιλίας τακτικών γραμμών, αλλά ενδέχεται επίσης να στοχεύουν στην ανάκτηση του πλεονάσματος που δημιουργείται από τη λειτουργία του λιμένα. Συγκεκριμένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες ενδέχεται να οδηγηθούν σε κάθετη ολοκλήρωση λόγω της ανάγκης τους να προστατευτούν από την κατάχρηση ισχύος στην αγορά των παροχών λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και από τη στρατηγική για την απόκτηση μεγαλύτερου ελέγχου για τα επίπεδα υπηρεσιών και κόστους που σχετίζονται με τους τερματικούς σταθμούς σε σχέση με τη συνολική υπηρεσία μεταφοράς από πόρτα σε πόρτα. (Van Voorde, 2009, Kollia, 2019) Σε ένα περιβάλλον ισχυρού ανταγωνισμού, η διαφοροποίηση των προϊόντων μέσω ενός ευρύτερου φάσματος προσφερόμενων υπηρεσιών έχει ισχυρή επίδραση στην απόδοση. Επενδύοντας σε έναν τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, η εταιρεία τακτικών γραμμών, που κάνει μια τέτοια επένδυση, μπορεί να εξασφαλίσει τις λιμενικές της δραστηριότητες, να εξοικονομήσει κόστος και να προγραμματίσει καλύτερα τα πλοία της. (Cantos-Sanchez, 2011) Αναφέρεται το παράδειγμα της COSCO, η οποία όχι μόνο εκμεταλλεύεται τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ) (Προβλήτα II και Προβλήτα III) για μια περίοδο 35+5 ετών, ύστερα από τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2008, αλλά έχει αποκτήσει και το πλειοψηφικό μερίδιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) μέσω

αντίστοιχης Σύμβασης από το 2016. (Psaraftis and Pallis, 2012) Το 2017 η Cosco απέκτησε επίσης το 51% των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων της Noatum στη Βαλένθια και στο Μπιλμπάο, όπως επίσης και μέσω της Cosco Shipping Ports έγινε και ο μοναδικός μέτοχος των APM Terminals Zeebrugge. (Καραγεώργος, 2022)

Οι λόγοι για την κάθετη ολοκλήρωση μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και τερματικών σταθμών, όπως συνοψίζονται είναι: (Parola and Musso, 2007, Kollia, 2019)

- χρηματοοικονομικοί (σταθεροποίηση κόστους)
- οικονομικοί (οικονομίες φάσματος)
- στρατηγικοί (νέοι φραγμοί εισόδου, χαμηλότερο κόστος συντονισμού στην αλυσίδα μεταφορών, τερματικοί σταθμοί ως κέντρα κέρδους)
- λειτουργικοί (καλύτερη παραγωγικότητα και αξιοπιστία χρονοδιαγράμματος).

3. Η ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

3.1 Εισαγωγή

Το 2010, η οικονομική κρίση του Ελληνικού Δημοσίου αναπάντεχα διαδέχθηκε την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση του 2008. Κατά συνέπεια, η Ελληνική οικονομία υποβλήθηκε σε μέτρα διάσωσης από τον θεσμό που αντιπροσωπεύει την Ευρωπαϊκή Ένωση (Τρόικα), δηλαδή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ).

Στις λιμενικές αρχές του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης προσφέρθηκαν δύο επιλογές: (Pallis and Vaggelas, 2017)

1) Οι λιμενικές αρχές να πωλήσουν όλες τις μειοψηφικές μετοχές τους στην ιδιωτική αγορά, με το κράτος να εξακολουθεί να διατηρεί το πλειοψηφικό μερίδιο. Επιπλέον, όλες οι εμπορικές δραστηριότητες έπρεπε να παραχωρούνται σε τρίτους μέσω παραχωρήσεων. Αυτό αντιστοιχεί σε έναν λιμένα που θα έχει διακριτό ιδιοκτήτη και διαχειριστή και αποτελεί το προτιμώμενο μοντέλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας.

2) Οι λιμενικές αρχές να πωλήσουν όλα τα περιουσιακά στοιχεία και τις μετοχές τους σε ιδιώτες. Αυτό αντιστοιχεί προφανώς σε έναν ιδιωτικό λιμένα και είναι επίσης το προτιμώμενο μοντέλο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου.

Προτού η Ελληνική Κυβέρνηση λάβει οποιαδήποτε απόφαση, όλες οι δημόσιες μετοχές και των δύο λιμενικών αρχών μεταβιβάστηκαν το 2012 από το Ελληνικό Δημόσιο στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), το οποίο είναι ένα κρατικό ταμείο αξιοποίησης περιουσιακών στοιχείων που έχει συσταθεί για να οργανώσει τα προγράμματα ιδιωτικοποιήσεων. Επιπλέον, ορίστηκε ότι η Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας και Λιμένων θα ενεργεί ως δημόσια ρυθμιστική αρχή και θα αναπτύσσει την Εθνική Λιμενική Πολιτική.

Η συνεχής ανάπτυξη των λιμένων της Μεσογείου, οι οποίοι έχουν βελτιώσει αισθητά την ανταγωνιστική τους θέση ιδιαίτερα σε σύγκριση με τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, όπως και το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτελεί σταυροδρόμι μεταξύ τριών ηπείρων σε συνδυασμό με τη δυνατότητα των λιμένων να λειτουργούν ως κόμβοι μεταφόρτωσης, έκανε δύο σημαντικούς διεθνείς φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών να υποβάλλουν προσφορές για τους δύο μεγαλύτερους λιμένες της χώρας (ΟΛΠ-ΟΛΘ). (Μυλωνάς, 2013) Η «COSCO Pacific» και η «Hutchison Port Holding» κέρδισαν τον λιμένα του Πειραιά και τον λιμένα της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα, όμως η τελευταία εν τέλει αναγκάστηκε να αποσύρει το ενδιαφέρον της λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης.

Μετά από σειρά διαβουλεύσεων και διαπραγματεύσεων μεταξύ των ενδιαφερομένων, οι λιμενικές αρχές του Πειραιά ανακοίνωσαν το 2009 την παραχώρηση στην κινεζική εταιρεία «COSCO», της Προβλήτας II, η οποία είναι και η μεγαλύτερη, και της Προβλήτας III, για τριάντα πέντε έτη. Η επικείμενη ανάγκη για μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές, τόσο στην παραθαλάσσια περιοχή όσο και στην ενδοχώρα για την υλοποίηση των αναγκών των συνδυασμένων μεταφορών, η συνεχής κακοδιαχείριση των δημοσίων αρχών που συνεπαγόταν διάφορες ελλείψεις στον λιμένα, αλλά και η διεθνής οικονομική ύφεση έδωσαν κίνητρο στην ελληνική κυβέρνηση να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση του λιμένα. (Ψαραύτης και Πάλλης, 2012)

Ιδιαίτερη σημασία έχει το βασικό σκεπτικό της παραχώρησης μεταξύ δημόσιας αρχής και ιδιωτικού φορέα για τη μεταρρύθμιση μιας κρατικής επιχείρησης. Σύμφωνα με τον Notteboom, η παραχώρηση είναι μια χορήγηση από μια κυβέρνηση ή μια λιμενική αρχή σε έναν ιδιωτικό φορέα για την παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών, με αντάλλαγμα τη χρηματοδοτική μίσθωση. Το στοιχείο που χαρακτηρίζει αυτή τη συμφωνία είναι ότι οι δημόσιες αρχές εξακολουθούν να διατηρούν τα δικαιώματα ιδιοκτησίας της περιοχής, των υποδομών και των εγκαταστάσεων, όμως οι επιχειρησιακές διαδικασίες γίνονται από τον ιδιωτικό φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού, με αντάλλαγμα οι δημόσιες αρχές να λαμβάνουν μια πάγια αμοιβή, ανάλογα με την περιοχή που παρέχεται σε κάθε περίπτωση. (Notteboom, 2007)

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης που αποτελεί τον 2^ο μεγαλύτερο λιμένα της χώρας μετά από αυτόν του Πειραιά, ο οποίος είναι ιδιαίτερα σημαντικής στρατηγικής σημασίας, καθώς μέσω της θέσης της οποίας βρίσκεται εξυπηρετεί μια μεγάλη ενδοχώρα περιλαμβάνοντας ακόμη και τις χώρες της Βαλκανικής Χερσονήσου. (Τσιταμπάνη, 2013) Όσον αφορά τις θαλάσσιες οδούς, η γεωγραφική θέση του λιμένα της Θεσσαλονίκης μπορεί να εξυπηρετήσει φορτία από τη Μεσόγειο, την Αδριατική και τη Μαύρη Θάλασσα. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης διοικείται από την κυπριακή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης SOUTH EUROPE GATEWAY THESSALONIKI LIMITED, (εφεξής και «SEGT»), η οποία κατέχει το 67% των μετοχών της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (εφεξής και «ΟΛΘ Α.Ε»). Το υπόλοιπο 33% κατέχεται από το Ευρύ Επενδυτικό Κοινό (25,73%) και το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ) (7,27%). Το σύνολο των μετοχών της SEGT (100%) κατέχεται από την επίσης κυπριακή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης με την επωνυμία BELTERRA INVESTMENTS LIMITED, (βλ. Απόφαση ΕΑ 727/2021 και επίσημη ιστοσελίδα της ΟΛΘ Α.Ε. <https://www.thpa.gr/el/share-nformation>)

3.2 Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Πειραιά

Η ΟΛΠ ΑΕ ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που έχει αναλάβει τη διοίκηση του Λιμένα Πειραιά συστάθηκε μέσω του νόμου 4748/1930, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο 1559/1950 και κυρώθηκε με τον νόμο 1630/1951, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα. Το 1997, ο ΟΛΠ, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, σύναψε συμφωνία με τις εταιρείες MSC και Norasia για τη χρήση του λιμένα ως κέντρο μεταφόρτωσης. Η εν λόγω συμφωνία ανέδειξε τον λιμένα του Πειραιά σε λιμένα κόμβο στην Ανατολική Μεσόγειο και συνέβαλε στην ταχεία ανάπτυξη και αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Πέραν των λιμενικών υποδομών, αναγκαία βήματα για την ανάπτυξη και εξέλιξη αυτή αποτέλεσαν η παράλληλη τιμολογιακή και κανονιστική αναδιάρθρωση, όπως και η ανάγκη για την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων, κάτι που αποτελούσε εμφανής ανάγκη. (Ψαραύτης, 2014)

Το 1999 ο ΟΛΠ μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία με τον νόμο 2688/1999 με κύριους τομείς δραστηριότητάς του την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού σε εμπορικά πλοία, φόρτωσης, εκφόρτωσης και αποθήκευσης συμβατικού φορτίου, την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού επιβατηγών πλοίων και και κρουαζιερόπλοιων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίου, τη διαχείριση και λειτουργία σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, διαχείριση και λειτουργία σταθμού διακίνησης και αποθήκευσης αυτοκινήτων (Car Terminal), καθώς και την παροχή χώρου και υποδομών για γενικές υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης πλοίων.

Στις 13 Φεβρουαρίου 2002 υπογράφηκε σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε, η οποία εγκρίθηκε με τον νόμο 2932/2001, με σκοπό την παραχώρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων χρήσης και ανάπτυξης γης, κτιρίων και εγκαταστάσεων στην χερσαία λιμενική ζώνη του λιμένα Πειραιά. Η διάρκεια παραχώρησης του λιμένα αναθεωρήθηκε σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, από τις 18 Νοεμβρίου 2008 έως τις 13 Φεβρουαρίου 2052 (δηλαδή 50 έτη). Επίσης, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης που υπεγράφη μεταξύ της ΟΛΠ Α.Ε και της εταιρείας Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. «ΣΕΠ Α.Ε.» στις 25 Νοεμβρίου 2008, εταιρεία μέλος του ομίλου COSCO και θυγατρική της εταιρείας COSCO Pacific Limited, παραχωρήθηκε η λειτουργία και η διαχείριση των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων ΟΛΠ. Σημειώνεται ότι η συμφωνία αυτή έχει εγκριθεί και τεθεί σε ισχύ με τον νόμο 3755/2009 και επιπλέον η ΟΛΠ Α.Ε διατηρεί τα δικαιώματα διαχείρισης και λειτουργίας της Προβλήτας I.

Στις 30 Αυγούστου 2013, η ΟΛΠ Α.Ε και η ΣΕΠ συμφώνησαν να διευθετήσουν ορισμένες διαφορές μεταξύ τους για κάποια θέματα στα οποία υπήρχε αντιδικία ανάμεσά τους, γνωστή και ως η «Συμφωνία Διακανονισμού ΣΕΠ». Η Συμφωνία Διακανονισμού ΣΕΠ προβλέπει την αναστολή των εγγυημένων ανταλλαγών παραχώρησης που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε, και την επέκταση των εργασιών της ΟΛΠ Α.Ε στον λιμένα του Πειραιά. (Παναγιωτοπούλου, 2018) Τα έτη 2013 και 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διεξήγαγε άτυπη έρευνα για το εάν η Συμφωνία Διακανονισμού ΣΕΠ ήταν σύμφωνη με το δίκαιο της ΕΕ και ενέκρινε εν τέλει τον Διακανονισμό ΣΕΠ με την απόφαση με αριθμό 3377/2014 του Στ' Τμήματος του Ελεγκτικού Συνεδρίου και την απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της ΟΛΠ Α.Ε από τις 25 Νοεμβρίου 2014. Την ίδια ημέρα, ΟΛΠ και ΣΕΠ

συμφώνησαν σε μια νέα τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, (Τροποποίηση ΣΕΠ 2014), η οποία κατοχυρώθηκε σύμφωνα με το άρθρο 18 του νόμου 4315/2014 και είχε ισχύ από τις 24 Δεκεμβρίου 2014. (ΦΕΚ Α' 269. /2014)

Το αντικείμενο της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008, όπως τροποποιήθηκε με την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2011 και την Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014, αφορά την υποπαραχώρηση του ΣΕΠ για τους Προβλήτες II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά αρχικά για 30 χρόνια και με δυνατότητα για ανανέωση επιπλέον δύο πενταετών παρατάσεων (υποπαραχώρηση του ΣΕΠ). Ακόμη, η COSCO Pacific και ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς επιβεβαίωσαν μέσω δύο "φιλικών συμφωνιών" το 2012 και το 2015 την ενίσχυση της συνεργασίας με τους άλλους χρήστες του λιμένα. (Pallis and Vaggelas, 2017)

Η λιμενική αρχή επαναδιαπραγματεύθηκε επίσης τους όρους εργασίας με τα λιμενικά συνδικάτα σε ένα πλαίσιο καλής συνεργασίας. Εν συνεχεία, κατά την διάρκεια αυτών των γεγονότων, η Προβλήτα II τέθηκε σε πλήρη λειτουργία τον Μάιο του 2012, ενώ η πρόσφατα κατασκευασμένη Προβλήτας III εγκαινιάστηκε τον Ιούνιο του 2013. Στη συνέχεια, στις 8 Απριλίου 2016, η ΟΛΠ Α.Ε υπέγραψε συμφωνία με το Ελληνικό Δημόσιο για την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης από τις 13 Φεβρουαρίου 2002, η οποία εν συνεχεία αποκαλέστηκε «Νέα Σύμβαση Παραχώρησης». Σύμφωνα με την σύμβαση αυτή, τα παραχωρούμενα δικαιώματα περιλαμβάνουν το αποκλειστικό δικαίωμα της ΟΛΠ Α.Ε να κατέχει, να διαχειρίζεται και να λειτουργεί με βάση το δικό του πλάνο το έργο παραχώρησης καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης, υπό τους όρους και τους περιορισμούς της σύμβασης. (Παναγιωτοπούλου, 2018)

Επιπλέον, η ΟΛΠ Α.Ε υποχρεούται σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση Παραχώρησης να προβεί σε ορισμένες επενδύσεις, με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση αυτών των επενδύσεων να αναφέρονται αναλυτικά στο άρθρο 7 της σύμβασης. Το αντάλλαγμα της παραχώρησης συνίσταται σε ποσοστό 3,5% επί των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΠ Α.Ε, το δε ποσό που προκύπτει κατά τα ανωτέρω δεν μπορεί να υπολείπεται των 3.500.000 ευρώ ετησίως. Η Νέα Σύμβαση Παραχώρησης ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων και κατόπιν κυρώθηκε με τον νόμο του 2016 (ΦΕΚ Α' 126/8.07.2016). Η διάρκεια της νέας παραχώρησης λήγει στις 13.02.2052, ημερομηνία λήξης της αρχικής σύμβασης παραχώρησης.

3.3 Οι συμβάσεις Παραχώρησης της ΟΛΠ Α.Ε

3.3.1 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε και Ελληνικού Δημοσίου

Στις 13 Φεβρουαρίου του 2002 υπογράφεται η 1^η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και του Ελληνικού Δημοσίου (Σύμβαση 2002), σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 50 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα για τη χρήση και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων, κτιρίων αλλά και γενικότερα της γης από τη χερσαία λιμενική ζώνη του Λιμένος Πειραιώς στην ΟΛΠ. Α.Ε. Η σύμβαση αυτή κυρώθηκε με τον νόμο 2932/2001. (ΦΕΚ Α'145/27.7.2001) Το 2003, η ΟΛΠ Α.Ε εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Η πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε ήταν στις 8 Αυγούστου 2003. Στις 18 Νοεμβρίου του 2008 πραγματοποιήθηκαν ορισμένες τροποποιήσεις στην Σύμβαση του 2002 δια μέσω κοινής υπουργικής απόφασης και για λογαριασμό του Δημοσίου, μία εκ των οποίων ήταν η παράταση της διάρκειας παραχώρησης κατά 10 έτη. (ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008)

Οι τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν περιλήφθηκαν σε πρόσθετη στη Σύμβαση του 2002 πράξη, που υπογράφηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε στις 18 Νοεμβρίου 2008 (η Προσθήκη τον 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 νόμου 3654/2008. (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008)

3.3.2 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε και ΣΕΠ Α.Ε του Ομίλου COSCO για την διαχείριση των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Ν.ΣΕΜΠΟ)

Ο λιμένας του Πειραιά χωρίζεται σε δύο τμήματα, τον εμπορευματικό λιμένα και τον επιβατηγό λιμένα. Ο εμπορευματικός λιμένας αποτελείται από τρεις τερματικούς σταθμούς. Πρώτος είναι ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, δεύτερος είναι ο τερματικός σταθμός διακίνησης και τρίτος είναι ο τερματικός σταθμός αυτοκινήτων (Car Terminal). Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων διαθέτει δύο προβλήτες και έτσι ο ΟΛΠ αποφάσισε να επεκτείνει την υποδομή του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων με την επέκταση της Προβλήτας Ι, την

αναβάθμιση του εξοπλισμού της Προβλήτας II και την κατασκευή μιας νέας προβλήτας, της Προβλήτας III. (Παναγιωτοπούλου, 2018)

Στις 25 Νοέμβριου 2008 υπογράφεται η Σύμβαση Παραχώρησης (Σύμβαση ΣΕΠ του 2008) των λιμενικών εγκαταστάσεων των Προβλητών II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων αρχικά ανάμεσα στην ΟΛΠ Α.Ε. και την Ανώνυμη Εταιρεία Αποκλειστικού Σκοπού (ΑΕΑΣ) με την επωνυμία «Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε» (ΣΕΠ Α.Ε) και στη συνέχεια με της εκ τρίτου συμβαλλόμενης εταιρείας με την επωνυμία «Cosco Pacific Limited». Η Σύμβαση αυτή κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 1 του νόμου 3755/2009.

Η Σύμβαση αυτή προσδιόριζε την επένδυση που απαιτούταν για την αναβάθμιση της Προβλήτας II, την κατασκευή της ανατολικής πλευράς της Προβλήτας III και παρακείμενων περιοχών, όπως επίσης και τη χρήση παρακείμενων θαλάσσιων περιοχών ελιγμών για τον ασφαλή ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση των πλοίων. Η αρχική διάρκεια της παραχώρησης ήταν 30 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης. Εάν η ΣΕΠ Α.Ε ολοκληρώσει το λιμενικό έργο στην ανατολική πλευρά της Προβλήτας III σύμφωνα με το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα, η αρχική περίοδος παραχώρησης θα παραταθεί αναγκαστικά στα 35 έτη από την ημερομηνία έναρξης, αλλά δεν θα υπερβαίνει την περίοδο ισχύος της υφιστάμενης παραχώρησης. Σημειώνεται ότι η διάρκεια της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ΟΛΠ Α.Ε είναι τα 42 έτη. Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου 3755/2009 (ΦΕΚ Α 52/30.3.2009) η ΟΛΠ Α.Ε παραχωρεί στην ΣΕΠ Α.Ε, το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Ν. ΣΕΜΠΟ έναντι του ακόλουθου οικονομικού ανταλλάγματος:

1) Αρχική καταβολή

Η αρχική καταβολή αντιπροσωπεύει το ποσό 50.000.000 €, ως εφάπαξ τίμημα, το οποίο θα έχει καταβάλει η ΣΕΠ Α.Ε στην ΟΛΠ Α.Ε. ως προϋπόθεση για τη θέση σε ισχύ της σύμβασης σύμφωνα με το άρθρο 3.1 της σύμβασης.

2) Επιπρόσθετη καταβολή

Αφορά το σύνολο του ποσού 700.000 €, που θα καταβάλει η ΣΕΠ Α.Ε. στην ΟΛΠ Α.Ε. σε 5 ετήσιες ισόποσες δόσεις από 140.000 € η καθεμία, σύμφωνα με την παράγραφο 5.2 της σύμβασης.

3) Μεταβλητό οικονομικό αντάλλαγμα

Πίνακας 1: Το μεταβλητό οικονομικό αντάλλαγμα που ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων της που οφείλει να καταβάλει η ΣΕΠ Α.Ε στον ΟΛΠ Α.Ε

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%

Πηγή: ΦΕΚ Α 52/30.3.2009

4) Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα I

Το Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα I θα καταβάλλεται από τη ΣΕΠ Α.Ε στην ΟΛΠ Α.Ε. και υπολογίζεται με βάση το μήκος αγκυροβόλησης του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Η αρχική τιμή Σταθερού Ετήσιου Ανταλλάγματος I υπολογίζεται με βάση το υφιστάμενο μήκος του κρηπιδώματος της Προβλήτας 2 (2.011 μ.). Σύμφωνα με σχετική έρευνα της ΟΛΠ Α.Ε., υπολογίζεται ότι όταν επεκταθεί η Προβλήτα III και είναι πλέον διαθέσιμη προς εκμετάλλευση, τότε το μήκος του κρηπιδώματος θα αυξηθεί κατά 803 μέτρα. Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα I ορίζεται σε 1.800,00 €, σε τιμές 2008 ανά μέτρο ετησίως. Σημειώνεται ακόμη ότι το ποσό του Σταθερού Ετησίου Ανταλλάγματος I σε Ευρώ θα αναπροσαρμόζεται ετησίως με ποσοστό 2% επιπλέον της μεταβολής του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (2%+ΔTK). Σε περίπτωση αρνητικής μεταβολής του ΔTK το ποσοστό αναπροσαρμογής θα είναι 2%.

5) Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα II

Το Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα II θα καταβάλλεται από τη ΣΕΠ Α.Ε στην ΟΛΠ Α.Ε. και θα υπολογιστεί με βάση την έκταση των προβλητών του Ν.ΣΕΜΠΟ που είναι διαθέσιμες για τη λειτουργία του. Σύμφωνα με σχετική μελέτη της ΟΛΠ Α.Ε., η αρχική τιμή Σταθερού ετήσιου ανταλλάγματος II υπολογίζεται με βάση τη παρούσα διαθέσιμη επιφάνεια της Προβλήτας II (373.365 τ.μ.) και θα αυξηθεί κατά 152.672 τ.μ όταν η επέκταση της Προβλήτας III πραγματοποιηθεί και γίνει διαθέσιμη προς εκμετάλλευση. Το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα II 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 II σε Ευρώ θα αναπροσαρμόζεται ετησίως με ποσοστό 2% επιπλέον της μεταβολής του ΔTK (2%+ΔTK). Σε περίπτωση αρνητικής μεταβολής του ΔTK το ποσοστό αναπροσαρμογής θα είναι 2%.

6) Εσωτερικός Δείκτης Αποδοτικότητας (IRR)

Επιπλέον, στη σύμβαση παραχώρησης αναφέρεται ότι ο εσωτερικός δείκτης αποδοτικότητας (IRR) της Δεσμευτικής Επένδυσης σε πραγματικές τιμές για την περίοδο παραχώρησης, κάτι που προκύπτει από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της Προσφοράς, δεν υπερβαίνει το 15%. Κατά την επόμενη οικονομική χρήση, κατά την οποία θα επιτευχθεί από τη ΣΕΠ Α.Ε 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 ΣΕΠ Α.Ε και της ΟΛΠ ΑΕ με αναλογία 50% - 50%.

7) Εγγυημένο αντάλλαγμα κατ' έτος

Στον κατωτέρω πίνακα αναφέρεται το εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα το οποίο ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων που οφείλει να καταβάλλει η ΣΕΠ Α.Ε στην ΟΛΠ Α.Ε.

Πίνακας 2: Το εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα που ορίζεται σε ποσοστό επί των ενοποιημένων εσόδων της που οφείλει να καταβάλλει η ΣΕΠ Α.Ε στον ΟΛΠ Α.Ε

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

Πηγή: ΦΕΚ Α 52/30.3.2009

Παράλληλα βάσει του Άρθρου 7 και σε ότι έχει να κάνει με τα λιμενικά τέλη και τις χρεώσεις (προσόρμισης, παραβολής και πρυμνοδέτησης), η είσπραξη αυτών θα γίνεται από την ΟΛΠ Α.Ε. με δικό της προσωπικό το οποίο θα έχει φυσική παρουσία εντός του Ν.ΣΕΜΠΟ και μάλιστα σε κτίριο που θα είναι εγκατεστημένο στο εσωτερικό του. Έτσι, η ΣΕΠ Α.Ε. έχει την υποχρέωση να διαθέτει τον κατάλληλο χώρο σε πρόσωπο το οποίο υποδεικνύεται από την ΟΛΠ Α.Ε., όπως ακόμη οφείλει να του παρέχει και τις αναγκαίες πληροφορίες που απαιτούνται για την εκτέλεση της εργασίας του. Επιπλέον σημειώνεται πως οποιαδήποτε αναπροσαρμογή σε τέλη και χρεώσεις από την ΟΛΠ Α.Ε δεν θα είναι μεγαλύτερη του πληθωρισμού συν μία (1) μονάδα.

Τα λιμενικά έργα αναβάθμισης της Προβλήτας ΙΙ (Στάδιο Α και Β) θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί εντός 9 μηνών σύμφωνα με το άρθρο 3.2 της Σύμβασης από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους και περιλαμβάνουν ενδεικτικά, την αναβάθμιση του ανατολικού και δυτικού κρηπιδώματος, όπου και στις δύο περιπτώσεις περιλαμβάνονται τα παρακάτω:

- 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 υποσταθμού Υ/Σ-2
- 7) Η/Μ εγκαταστάσεις

- 8) Εγκατάσταση και λειτουργία απαιτούμενου εξοπλισμού για τη συνολική παραγωγική δυναμικότητα

Παράλληλα η ΣΕΠ Α.Ε αναλαμβάνει την εκτέλεση των λιμενικών έργων κατασκευής του Ανατολικού Τμήματος της Προβλήτα III, την κατασκευή των υποδομών και την εγκατάσταση του εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία του Ανατολικού Τμήματος της Προβλήτας III, την εκτέλεση των απαραίτητων δοκιμών, ώστε το Ανατολικό τμήμα να είναι πλήρως λειτουργικό και ικανό να βρίσκεται σε παραγωγική λειτουργία. Τα λιμενικά έργα κατασκευής του ανατολικού τμήματος της Προβλήτας III θα πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί εντός 48 μηνών από την ημέρα έναρξης της κατασκευής τους και περιλαμβάνουν ενδεικτικά:

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

Επιπλέον το άρθρο 14 της Σύμβασης αναφέρεται στην Εγγυημένη Δυναμικότητα και περιγράφει όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα τη σταδιακή ανάπτυξη των έργων του Ν.ΣΕΜΠΟ όπου πρέπει να υλοποιηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ετησίως η αναγραφόμενη δυναμικότητα.:

Πίνακας 3: Τα ελάχιστα επίπεδα εγγυημένης δυναμικότητας που οφείλει να επιτύχει η ΣΕΠ Α.Ε κατ' έτος

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ 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

Πηγή: ΦΕΚ Α 52/30.3.2009

Στις 26 Ιουλίου 2011, η ΟΛΠ Α.Ε. και η ΣΕΠ ήρθαν σε συμφωνία για την τροποποίηση της Σύμβασης του 2008, η οποία επίσης εγκρίθηκε στη συνέχεια βάσει του άρθρου 327 του νόμου 4072/2012. (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012) Στην τροποποίηση αυτή, το Εγγυημένο Αντάλλαγμα παραμένει στα ίδια επίπεδα όπως αναφέρεται και στον πίνακα 2. Τα Σταθερά ετήσια ανταλλάγματα Ι και ΙΙ παραμένουν αμετάβλητα και υπολογίζονται όπως ορίζεται στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008, αλλά η αλλαγή σε αυτήν την τροποποίηση είναι ότι για την περίοδο από 4 Ιανουαρίου 2011 έως 31 Δεκεμβρίου 2015, το ποσοστό αναπροσαρμογής των σταθερών ετήσιων ανταλλαγμάτων Ι & ΙΙ ορίζεται ως 4.1% κατ' ανώτατο όριο.

Επιπλέον υπάρχει και μεταβολή στο χρονοδιάγραμμα που αφορά τα λιμενικά έργα κατασκευής του Ανατολικού τμήματος της Προβλήτας ΙΙΙ, το οποίο θα πρέπει να ολοκληρωθεί εντός μιας πενταετίας από την ημέρα έναρξης των έργων κατασκευής, ενώ στην αρχική Σύμβαση του ΣΕΠ 2008 είχαν συμφωνηθεί τα τέσσερα (4) έτη. Ακόμη, έχει δοθεί το διάστημα εννέα (9) ετών ώστε να ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες εγκατάστασης του μηχανολογικού εξοπλισμού της Προβλήτας ΙΙΙ.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η αναπροσαρμογή στην Ετήσια Εγγυημένη Δυναμικότητα του Ν.ΣΕΜΠΟ ενώ έχει προστεθεί και η Ελάχιστη Ημερήσια Διακίνηση και Ημερήσια Εγγυημένη Δυναμικότητα:

Πίνακας 4: Τα επίπεδα της ετήσιας αλλά και ημερήσιας εγγυημένης δυναμικότητας, όπως και της ελάχιστης ημερήσιας διακίνησης που οφείλει να επιτύχει η ΣΕΠ Α.Ε ανά έτος

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

Πηγή: ΦΕΚ Α 52/30.3.2009

Στις 25 Νοεμβρίου του 2014 η ΣΕΠ Α.Ε και ο ΟΛΠ Α.Ε ήρθαν σε συμφωνία για να προχωρήσουν σε μια ακόμα τροποποίηση της Σύμβασης ΣΕΠ του 2008 (Τροποποίηση ΣΕΠ του 2014), η οποία κυρώθηκε δυνάμει του Άρθρου 18 του νόμου 4315/2014 με ισχύ από τις 24 Δεκεμβρίου 2014.

Επιπλέον αναφορά γίνεται στο ότι η ΑΕΑΣ (Ανώνυμη Εταιρεία Αποκλειστικού Σκοπού) θα πρέπει να λειτουργήσει το ανατολικό και δυτικό τμήμα των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται στο 65% η Ετήσια Ελάχιστη Διακίνηση στην κάθε Προβλήτα για την Ελάχιστη Ετήσια Εγγυημένη Δυναμικότητα της. Βάση του παρακάτω πίνακα και σύμφωνα με την Τροποποίηση του 2011 στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008, η Ετήσια Εγγυημένη Δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ, η Ημερήσια Εγγυημένη Δυναμικότητα και η Ελάχιστη Ημερήσια Διακίνηση διατηρούνται στα ίδια επίπεδα σε 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.

Πίνακας 5: Τα επίπεδα τιμών ανά κατηγορία που πρέπει να πετύχει ο ΣΕΠ Α.Ε ανά έτος.

ΕΤΟΣ	ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΕΓΓΥΗΜΕΝΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ (65%)
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	1.200.000 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

Πηγή: ΦΕΚ Α 52/30.3.2009

Σημειώνεται ότι η ΑΕΑΣ στην περίπτωση που δεν τηρεί το ελάχιστο όριο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. ΣΕΜΠΟ, πρόκειται να πληρώσει ποινή αντίστοιχη των 18€/TEU, το οποίο ποσό είναι προσαυξανόμενο κάθε έτος με τον αντίστοιχο ΔΤΚ ανά μονάδα TEU που υπολείπεται κατ' ελάχιστο του 75% της ελάχιστης ετήσιας διακίνησης. Ταυτόχρονα, η καταβολή του εξασφαλισμένου ανταλλάγματος αναστέλλεται αρχικά μέχρι την ημερομηνία θέσης σε λειτουργία του Δυτικού Τμήματος του Προβλήτα ΙΙΙ από την ΑΕΑΣ μέχρι το 2021. Έπειτα, από το έτος 2022 οι πληρωμές του εγγυημένου ανταλλάγματος, εάν προκύψουν περιστάσεις που απαιτούν πληρωμή, αναστέλλονται για κάθε έτος κατά το οποίο το ΑΕΠ της χώρας (όπως ανακοινώνεται από την ΕΛ.ΣΤΑΤ) σε σταθερές τιμές του 2005 (€ 210,443 εκ.) είναι μικρότερο από το ΑΕΠ που βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα (ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012):

Πίνακας 6: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν Ελλάδος

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%

Πηγή: ΦΕΚ Α' 269/24.12.2014

Τέλος, τα Σταθερά Ετήσια Ανταλλάγματα I και II παραμένουν αμετάβλητα και υπολογίζονται όπως ορίζονται στην αρχική Σύμβαση ΣΕΠ του 2008. Από τις 4 Ιανουαρίου 2011 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, το μέγιστο ποσοστό αναπροσαρμογής για τις σταθερές ετήσιες συναλλαγματικές ισοτιμίες I και II για τα Σταθερά Ετήσια Ανταλλάγματα ορίζεται σε 4,1%. Επιπλέον, στο άρθρο 4.4 για το «Σταθερό ετήσιο Αντάλλαγμα I» προστίθεται ακόμη μια παράγραφος η οποία αναφέρει ότι από την ημερομηνία θέσεως σε παραγωγική λειτουργία του Δυτικού Τμήματος της Προβλήτας III, το Σταθερό Ετήσιο Αντάλλαγμα I θα αυξηθεί κατά το μήκος των νέων θέσεων πλεύρισης πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ήτοι κατά μέτρα μήκους 567 μ. του καταβλητέου ποσού υπολογιζόμενου ως και για τις υπάρχουσες θέσεις πλεύρισης.

Ακόμη στο άρθρο 4.5 για το «Σταθερό ετήσιο Αντάλλαγμα ΙΙ» συμπληρώνεται η παράγραφος στην οποία αναφέρεται ότι από την ημερομηνία θέσεως σε παραγωγική λειτουργία της Δυτικής πλευράς της Προβλήτας ΙΙΙ, το Σταθερό Αντάλλαγμα ΙΙ θα αυξηθεί κατά την προστιθέμενη διαθέσιμη έκταση, ήτοι κατά 135.330 τ.μ, του καταβλητέου ανταλλάγματος υπολογιζόμενου όπως και για υφιστάμενη έκταση (ΦΕΚ Α' 269/24.12.2014).

Πίνακας 7: 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
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΙΙ	9 ΜΗΝΕΣ	23 ΜΗΝΕΣ	61.500.000	2010-2012
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΙΙΙ	60 ΜΗΝΕΣ	20 ΜΗΝΕΣ	143.295.000	2011-2013
ΔΥΤΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΙΙΙ	48 ΜΗΝΕΣ	24 ΜΗΝΕΣ	123.984.000	2015-2017
ΝΕΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	36 ΜΗΝΕΣ	24 ΜΗΝΕΣ	20.300.000	2015-2017

Πηγή: ΦΕΚ Α' 269/24.12.2014

3.3.3 Σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και COSCO

Σύμφωνα με την απόφαση που ελήφθη στις 5 Μαρτίου 2014, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ προχώρησε με την έγκριση και την πώληση των μετοχών του ΟΛΠ και συγκεκριμένα στο ποσοστό του 67% που αντιστοιχεί στο υφιστάμενο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ, μέσω διεθνούς διαγωνισμού ο οποίος πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια. Κατά τη διαδικασία επιλογής και αξιολόγησης, το ΤΑΙΠΕΔ όρισε ως προτιμώμενο επενδυτή την «Cosco (Hong Kong) Group Limited» σύμφωνα με τις διαδικαστικές απαιτήσεις για την επιλογή του μελλοντικού βασικού μετόχου του ΟΛΠ. Αφού το Ελεγκτικό Συνέδριο ολοκλήρωσε τον έλεγχο του σχετικά με τη προσυμβατική νομιμότητα της διαδικασίας αξιοποίησης, εξέδωσε απόφαση υπέρ της

νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ να συνάψει Σύμβαση Αγοραπωλησίας Μετοχών για την πώληση και την αγορά συνολικά 16.750.00 μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε, προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή ή σε θυγατρική του. Αναφορικά, το πρώτο στάδιο μεταβίβασης των μετοχών ολοκληρώθηκε στις 10/8/2016 και κυρώθηκε δυνάμει του νόμου 4404/2016. (ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016)

Το Μέρος Α' του νόμου 4404/2016 περιλαμβάνει τα άρθρα 1 έως και 10Α και αφορά στη κύρωση της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται, η σύμβαση παραχώρησης εμπίπτει στο άρθρο 1 του Μέρους Α του Ν. 4404/2016 με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου από τις 6^η Οκτωβρίου 2016 και για λογαριασμό της ΟΛΠ Α.Ε., εταιρεία εγγεγραμμένη στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ). Σύμφωνα με το Άρθρο 2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης του 2016 αναφέρεται ότι 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. Επιπλέον, στο Άρθρο 2.6 αναφέρεται ότι 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 υποδιαίρεση αυτής δεν θα έχει την εξουσία ή το δικαίωμα να επιβάλλει ανταποδοτικά τέλη σε σχέση με περιοχές που περιλαμβάνονται εντός των παραχωρούμενων περιουσιακών στοιχείων.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της Σύμβασης Παραχώρησης σχετικά με το Αντικείμενο της Παραχώρησης, όπως και το χρονικό της διάρκειάς της, αναφέρεται ότι το ο Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων παραχώρησης καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που τίθενται στη Σύμβαση. Το δικαίωμα αυτό επιτρέπει ακόμη στον ΟΛΠ να κατέχει, χρησιμοποιεί και να εκμεταλλεύεται τα Στοιχεία της Παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και των περιορισμών της Σύμβασης. Ειδικότερα, το δικαίωμα αυτό επιτρέπει στον ΟΛΠ ενδεικτικά τα παρακάτω:

- i. να αποκτά την υλική κατοχή και να ασκεί κυριαρχική φυσική εξουσίαση επί των στοιχείων παραχώρησης,
- ii. να αποκλείει άλλα μέρη από τα στοιχεία παραχώρησης, με την επιφύλαξη του Άρθρου 11.3,
- iii. 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,
- iv. 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,
- v. 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,
- vi. να υλοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΠ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών,
- vii. να συνάπτει υποπαραχωρήσεις προς τρίτα μέρη σύμφωνα με και με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων, όπως παρατίθενται στο Άρθρο 12,
- viii. 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,
- ix. να εισπράττει όλα τα έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών) που απορρέουν από την εκμετάλλευση του δικαιώματος παραχώρησης.

Το Άρθρο 3 της Σύμβασης Παραχώρησης καθορίζει κυρίως τη χερσαία λιμενική ζώνη, τη θαλάσσια λιμενική ζώνη όπως και στοιχεία παραχώρησης. Η χερσαία λιμενική ζώνη αποτελείται από το σύνολο των χερσαίων (στεγασμένων και υπαίθριων) περιοχών που βρίσκονται εντός των ορίων του λιμένα, όπως ορίζονται από τους νόμους που αναφέρονται στο Άρθρο 3.1 και το Παράρτημα 3.1, περιλαμβάνοντας έτσι σε κάθε περίπτωση τις περιοχές από την παραλιακή περιοχή προς τα όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης, τον αιγιαλό και τους αναγκαίους

παρακείμενους χώρους, αποβάθρες και κρηπιδότοιχους. 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.

Επιπλέον η παραχώρηση αναφέρεται εκτός από τη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη και το σύνολο των χερσαίων χώρων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης, σε υποδομές, αναδωμές και κτίρια, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένου του χερσαίου τμήματος των λιμενικών έργων.

Σύμφωνα με τις ανωτέρω αναφορές, η Χερσαία Λιμενική Ζώνη μπορεί να χωριστεί στους 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 της Προβλήτας Ι),
- έναν χώρο, όπου επί του παρόντος η ΣΕΠ λειτουργεί έναν τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων σύμφωνα με τη Σύμβαση Υποπαραχώρησης ΣΕΠ (ο Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων Προβλήτων ΙΙ και ΙΙΙ και από κοινού της Προβλήτας Ι),
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί οχημάτων (οι Σταθμοί Οχημάτων),
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί γενικού φορτίου,
- έναν χώρο επισκευής πλοίων (τα Ναυπηγεία), και
- έναν χώρο όπου λειτουργούν οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιεροπλοίων (οι Σταθμοί Κρουαζιεροπλοίων).

Επιπλέον σύμφωνα με το άρθρο 3.8 της Σύμβασης, αναφέρεται ότι ο ΟΛΠ αναλαμβάνει και υπόσχεται να επιτύχει και να διατηρήσει ελάχιστο ετήσιο στόχο διακίνησης όπως προβλέπεται στο Άρθρο 3.9 στον Προβλήτα Ι 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 Προβλήτας Ι). Εάν δεν επιτευχθεί αυτό το επίπεδο διακίνησης της Προβλήτας Ι τότε θα υπάρξουν κάποιες συνέπειες όπως:

- για οποιοδήποτε έτος αναφοράς Προβλήτας I, ο ΟΛΠ θα καταβάλει στο Ελληνικό Δημόσιο τις ποινικές ρήτρες κατ' αναλογία του συνόλου της υστέρησης που σημειώθηκε κατά το εν λόγω έτος αναφοράς Προβλήτας I,
- επί τρία (3) οποιαδήποτε διαδοχικά έτη αναφοράς Προβλήτας 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:

- 250.000 TEUs για το έτος αναφοράς Προβλήτα I που ξεκινά από ή αμέσως μετά την δέκατη (10^η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη,
- 325.000 TEUs 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, και
- 400.000 TEUs 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.

Περαιτέρω, όπως αναφέρεται στο 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 τη Σύμβαση, και ειδικότερα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών, με δικό του κίνδυνο και έξοδα. Για τον σκοπό αυτό, ο ΟΛΠ θα καταρτίσει σύμφωνα με το παρόν Άρθρο 7 και θα εφαρμόσει πενταετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου) για κάθε Επενδυτική Περίοδο, 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 σύμφωνα με το Άρθρο 7.2 θα ξεκινήσει την ημερομηνία Έναρξης Ισχύος και θα λήξει την αμέσως προηγούμενη ημέρα της πέμπτης (5ης) επετείου αυτής.

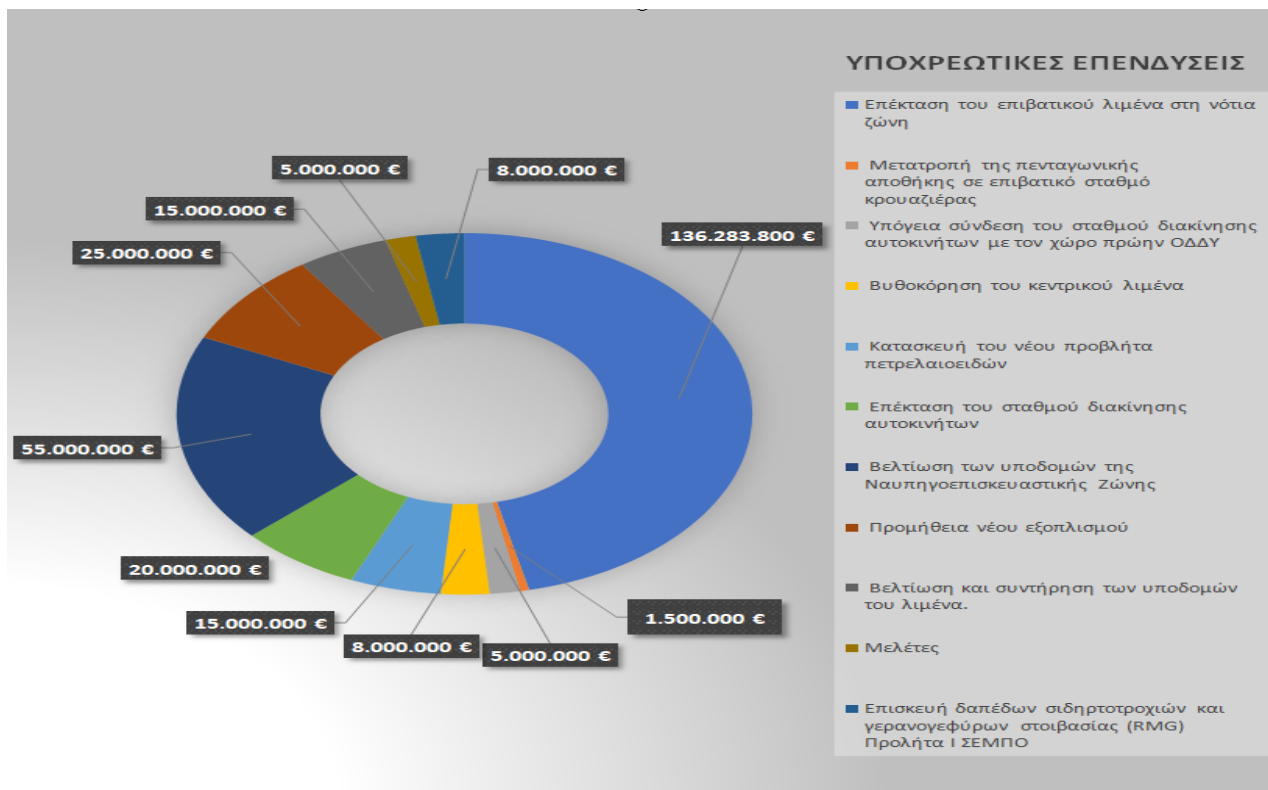
Κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο, ο ΟΛΠ θα αναλάβει τις υποχρεωτικές επενδύσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2. και προσδιορίζουν:

- 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 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 7.2 για όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας II), ώστε να εκτελεστούν στη θέση αυτών. Με την επιφύλαξη του Άρθρου 6.2, ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας του 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 τη 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), ανέρχεται σε 293.783.800€.

Η δεύτερη επενδυτική περίοδος ξεκινά την πέμπτη (5η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης και τελειώνει τη δέκατη (10η) επέτειο από την ημερομηνία έναρξης της. Κατά την διάρκεια της δεύτερης επενδυτικής περιόδου, ο ΟΛΠ υποχρεούται να αναλάβει ορισμένες υποχρεωτικές επενδύσεις στις οποίες το συνολικό κόστος αναφοράς (χωρίς να υπολογίζεται ο ΦΠΑ) αντιστοιχεί σε 56.000.000 € συνολικά συν ένα ποσό το οποίο θα είναι ίσο με το ποσό υστέρησης σε σχέση με την πρώτη επενδυτική περίοδο. Όπως αναφέρεται στο 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. Όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, οι ελάχιστες επενδύσεις στις οποίες πρόκειται να προχωρήσουν θα πρέπει να αντιστοιχούν στα αναγραφόμενα ποσά τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για τον ΟΛΠ ώστε να εκπληρωθούν οι υποχρεώσεις του σύμφωνα με τα ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών και το πρόγραμμα ελάχιστης συντήρησης. Ο αρμόδιος Κυβερνητικός φορέας έχει το δικαίωμα απόρριψης ορισμένων εκ των προτεινόμενων υποχρεωτικών επενδύσεων μέσα σε ένα διάστημα τριών μηνών ύστερα από την παράδοση του σχεδίου οριστικής μελέτης σε αυτόν, στην περίπτωση μόνο που 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.

Εικόνα 1: Κατανομή υποχρεωτικών επενδύσεων που οφείλει ο ΟΛΠ να πραγματοποιήσει κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο σε εκατ. €



Πηγή: ΦΕΚΑ'126/08.07.2016

3.3.4 Η απόφαση 627/2016 της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την ΟΛΠ Α.Ε

Η Απόφαση 627/2016 της Επιτροπής Ανταγωνισμού αφορά στη λήψη απόφασης επί προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης, σύμφωνα με το άρθρο 6 του νόμου 3959/2011, που αφορά στην απόκτηση αποκλειστικού ελέγχου επί της ΟΛΠ Α.Ε. από την εταιρεία με την επωνυμία COSCO (HONG KONG) GROUP LIMITED, μέλος του Ομίλου COSCO

Συγκεκριμένα, στις 22.6.2016 η Επιτροπή Ανταγωνισμού (εφεξής και «ΕΑ») αποφάσισε την έγκριση της εν λόγω συγκέντρωσης υπό τους κάτωθι όρους, στη βάση των ακόλουθων δεσμεύσεων που ανέλαβε η εταιρεία COSCO έναντι της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι οποίες και έγιναν αποδεκτές από την ΕΑ:

«1. Να άρει η COSCO HK τους όρους αποκλειστικότητας και να απέχει στο μέλλον από τη σύναψη ή επιβολή όρων αποκλειστικότητας στην αγορά παροχής υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων.

2. Να διατηρήσει τα σήμερα ισχύοντα τιμολόγια της ΟΛΠ Α.Ε. για υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης εγχώριου φορτίου εμπορευματοκιβωτίων που θα παρασχεθούν στον προβλήτα Ι από την ΟΛΠ Α.Ε. μέχρι την 31.12.2017, με δυνατότητα αναγγελίας τυχόν αυξήσεων και προ του 2^{ου} μήνου 2017».

Η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αφού συνεκτίμησε τις συνθήκες, αλλά και τις προοπτικές εξέλιξης της σχετικής αγοράς, τις βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, καθώς και τις αναληφθείσες δεσμεύσεις, κατέληξε ότι η συγκέντρωση δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες, ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις επιμέρους αγορές, στις οποίες αφορά.

Είχε προηγηθεί στις 17.02.2016, η ανακήρυξη από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ της COSCO HK ως Προτιμώμενο Επενδυτή, κατόπιν και της από 20.1.2016 κατάθεσης βελτιωμένης δεσμευτικής προσφοράς της εταιρείας. Βάσει της σχετικής συμφωνίας των μερών, η εξαγοράζουσα θα κατέβαλε 22 ευρώ ανά μετοχή, ήτοι συνολικά 368,5 εκ. ευρώ, ενώ η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,5 δισ. ευρώ. Κατόπιν της υποβολής της γνωστοποίησης η εξαγοράζουσα υπέγραψε με το ΤΑΙΠΕΔ στις 8.4.2016 αρχικά «Σύμβαση Πώλησης Μετοχών»

και στη συνέχεια Συμφωνία Μετόχων αναφορικά με την ΟΛΠ Α.Ε. Η συναλλαγή, όπως προβλεπόταν ολοκληρώθηκε σε δύο στάδια ως εξής:

(α) Στο πρώτο στάδιο (Φάση Ι) η COSCO HK απέκτησε 12.750.000 μετοχές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το ποσοστό του 51% του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ με ένα ποσό που ανέρχεται σε 280,5 εκ. ευρώ, συναλλαγή η οποία, με βάση τα στοιχεία της γνωστοποίησης, συνεπάγεται την απόκτηση από την ίδια αποκλειστικού ελέγχου επί της ΟΛΠ Α.Ε. Επιπλέον, κατά τη χρονική διάρκεια ολοκλήρωσης του εν λόγω σταδίου θα παρακατατεθούν επιπλέον 4.000.000 μετοχές της ΟΛΠ, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 16% του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, σε ειδικό λογαριασμό παρακαταθήκης μετοχών τον οποίο θα έχουν ορίσει τα μέρη της. Συγχρόνως, η εξαγοράζουσα θα θέσει επιπλέον σε παρακαταθήκη το ποσό των 88 εκ. ευρώ, ποσό το οποίο αντιστοιχεί στο χρηματικό αντάλλαγμα για την απόκτηση των παραπάνω αναφερόμενων μετοχών.

(β) Στο δεύτερο στάδιο (Φάση ΙΙ) και ύστερα από την πλήρωση των προβλεπόμενων προϋποθέσεων, μεταξύ των οποίων είναι και η ολοκλήρωση των Αρχικών Υποχρεωτικών Επενδύσεων, οι παρακατατεθειμένες μετοχές θα αποδεσμευτούν υπέρ της εξαγοράζουσας, τα δε κεφάλαια υπό μεσεγγύηση μεταφέρθηκαν σε λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ.

Η COSCO HK δεσμεύτηκε να υλοποιήσει μια σειρά υποχρεωτικών επενδύσεων στον λιμένα Πειραιά με στόχο την ανάπτυξη της παραγωγικής ικανότητάς του, ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό και να ενισχυθεί ως κόμβος του διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Οι δεσμεύσεις αυτές που έκανε η COSCO HK χωρίζονται σε δύο μέρη, που αποτελούνται από την πρώτη και δεύτερη δέσμη υποχρεωτικών επενδύσεων.

Η πρώτη δέσμη υποχρεωτικών επενδύσεων περιλαμβάνει:

1. την επέκταση του επιβατικού λιμένα,
2. την επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας του Προβλήτα Ι του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων,
3. την μετατροπή της πενταγωνικής αποθήκης σε επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας,
4. δημιουργία υπόγειας οδικής σύνδεσης του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με τον πρώην χώρο ΟΔΔΥ,
5. τη βελτίωση και συντήρηση υποδομών του λιμένα,

6. την προμήθεια εξοπλισμού,
7. τη βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα,
8. την κατασκευή νέας Προβλήτας πετρελαιοειδών,
9. την επέκταση του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους),
10. τη βελτίωση υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών).

Σε ό,τι αφορά τη δεύτερη δέσμη υποχρεωτικών επενδύσεων, αυτή θα είναι ύψους 56.000.000 ευρώ και θα λάβει χώρα μέσα στην επόμενη πενταετία από την ολοκλήρωση της πρώτης περιόδου επενδύσεων. Σημειώνεται δε ότι ήδη η ανάληψη των Προβλητών II και III από τη ΣΕΠ έχει οδηγήσει σε σημαντική αύξηση της δυναμικότητας του λιμένος Πειραιώς και του διακινούμενου φορτίου, καθώς η COSCO HK έχει καταφέρει να προσελκύσει πολλαπλάσιους διεθνείς πελάτες (ναυτιλιακές εταιρείες), οι οποίοι δημιούργησαν νέα δρομολόγια με κόμβο ή σταθμό τον λιμένα Πειραιά.

Ως προς τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας που θα επέφερε η συγκέντρωση, η απόφαση της ΕΑ αναφέρει ότι ο όμιλος COSCO μέσω των αποτελεσμάτων της ΣΕΠ στην ανάπτυξη του λιμένα Πειραιά και της ελληνικής οικονομίας, εν γένει. Όπως αναφέρεται σχετικά, οι υποχρεωτικές επενδύσεις στις οποίες προέβη η ΣΕΠ από το 2009 μέχρι και την εξέταση της συγκέντρωσης έχουν αυξήσει τη διαχειριστική ικανότητα των Προβλητών II και III με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλη αύξηση της εμπορευματικής κίνησης στο λιμένα Πειραιώς. Ως εκ τούτου, και ειδικά ως προς τις ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές, οι πολλαπλές απευθείας αφίξεις πλοίων που πραγματοποιούνται χάρη στη ΣΕΠ, ευνόησαν:

(α) την ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς, από τη στιγμή που τα πλοία έρχονται απευθείας στον λιμένα του Πειραιά και όχι μέσω μεταφόρτωσης από άλλους λιμένες-κόμβους και έτσι έχουν μικρότερο κόστος για τον πλοιοκτήτη, με αποτέλεσμα να υπάρχουν χαμηλότερα ναύλα για τον φορτωτή και τον παραλήπτη, και

(β) τη μείωση του χρόνου ταξιδιού από και προς την Ελλάδα, με αποτέλεσμα τα ελληνικά προς εξαγωγή προϊόντα να επιβαρύνονται με μικρότερο κόστος μεταφοράς και ταυτόχρονα να «επιδοτούνται» από τη γρηγορότερη ταχύτητα παράδοσης στις αγορές.

Περαιτέρω στην απόφαση της ΕΑ γίνεται αναφορά όχι μόνο στα άμεσα οικονομικά οφέλη για την ελληνική οικονομία, αλλά και στις συνολικές επενδυτικές αποδόσεις που προκύπτουν από τη συγκέντρωση. Ειδικότερα, αναφέρεται στις υποχρεωτικές επενδύσεις που πρέπει να γίνουν από το συμβατικό κοινοποιούν μέρος σε σχέση με την εξαγορά, καθώς και στις πρόσθετες επενδύσεις που πραγματοποιούνται από τρίτους σε σχέση με τις επενδυτικές δραστηριότητες που προβλέπονται στην κοινοποιούμενη πράξη. Παράλληλα, επισημαίνεται η μέχρι τότε αδυναμία της ΟΛΠ Α.Ε. να προωθήσει επενδύσεις ακόμα και σε τομείς υποδομών απολύτως απαραίτητους για τη λειτουργία της. Τέλος, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω συγκέντρωση αναμένεται να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις αποτελεσματικότητας, τόσο σε βραχυπρόθεσμο όσο και σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Οι βελτιώσεις και τα οφέλη που απορρέουν, θα επηρεάσουν τόσο τον λιμένα στο σύνολό του όσο και τους συνδεδεμένους κλάδους με αυτόν, όπως τα logistics, οι χερσαίες μεταφορές και ο τουρισμός. Επιπλέον, τα οφέλη από την ανάπτυξη θα έχουν σημαντικά θετικό αντίκτυπο στην εγχώρια οικονομία, αλλά παράλληλα και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ακόμη, τα οφέλη θα μετακυληθούν σε έναν μεγάλο βαθμό και στους τελικούς καταναλωτές/χρήστες των υποδομών του λιμένα, όπου με αυτό τον τρόπο θα αποκτήσουν πρόσβαση σε πιο ποιοτικές και πιο οικονομικές υπηρεσίες. Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τον ΣΕΜΠΟ, οι αναμενόμενες βελτιώσεις συνεπάγονται οφέλη, τόσο για τους άμεσους πελάτες, δηλαδή τις ναυτιλιακές εταιρείες, όσο και για τους έμμεσους πελάτες, δηλαδή τους φορτωτές-παραλήπτες φορτίου.

3.4 Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης

Η γεωγραφική θέση του λιμένα της Θεσσαλονίκης είναι ιδιαίτερα πλεονεκτική καθώς βρίσκεται στη διασταύρωση σημαντικών χερσαίων συγκοινωνιακών δικτύων. Στο εγχώριο λιμενικό σύστημα χαρακτηρίζεται ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, αποτελώντας έναν από τους πέντε ελληνικούς λιμένες που εντάσσεται στο Κεντρικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (ΦΕΚ Β'202/2007). Ως προς τα χαρακτηριστικά του λιμένα Θεσσαλονίκης, η χερσαία λιμενική ζώνη διαθέτει έκταση περίπου 1.550.000 τετραγωνικών μέτρων και το μήκος της είναι περίπου 3.500 μέτρα. Περαιτέρω διαθέτει 6.150 μέτρα κρηπιδωμάτων, 6 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και άλλες

εγκαταστάσεις. Ο λιμένας διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις διαχείρισης υγρών καυσίμων τρίτων και βρίσκεται κοντά σε διεθνείς αγωγούς φυσικού αερίου.

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης «ΟΛΘ» είναι το νομικό πρόσωπο που έχει αναλάβει τη διοίκηση και τη λειτουργία του λιμένα Θεσσαλονίκης. Με τον νόμο 2551/1953 ο ΟΛΘ συστάθηκε ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, με την επωνυμία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης» (Ε.Ζ.Λ.Θ), ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης του Λιμενικού Ταμείου Θεσσαλονίκης και της Επιτροπείας της Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης. Μετέπειτα, με τον νόμο 449/1970, το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης» μετονομάστηκε σε «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (Παναγιωτοπούλου, 2018). Το 1999, ο «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρεία (νόμος 2688/1999, ΦΕΚ Α' 40/1999).

Το 2001 και σύμφωνα με τον νόμο 2892/2001, η «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» σύναψε σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο για τον Λιμένα της Θεσσαλονίκης, η οποία εν συνεχεία τροποποιήθηκε, επεκτάθηκε και εγκρίθηκε με τον νόμο 3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/2008). Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, παρέχεται στην ΟΛΘ Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και αξιοποίησης των γηπέδων, των κτιρίων και των υποδομών της χερσαίας λιμενικής περιοχής του Λιμένα Θεσσαλονίκης, όπως και το δικαίωμα για τη σύναψη επιπλέον παραχωρήσεων σε ότι έχει να κάνει με τη λειτουργία μέρους αυτού σε τρίτους, έναντι καταβολής ενός κατάλληλου ανταλλάγματος, δηλαδή η «Σύμβαση Παραχώρησης». Η διάρκεια της σύμβασης αυτής ορίστηκε σε 40 έτη, όπου και πραγματοποιήθηκαν ορισμένες μεταβολές στα άρθρα 2, 3, 4 και 18 της Σύμβασης του 2001, συμπεριλαμβανομένης της παράτασης διάρκειας 10 ετών που δόθηκε για την παραχώρηση, όπου εγκρίθηκαν για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου μέσω κοινής υπουργικής απόφασης στις 21 Ιουλίου του 2009 και συμφωνήθηκαν σε πρόσθετη πράξη της Σύμβασης του 2001, η οποία υπογράφηκε ανάμεσα στην ΟΛΘ Α.Ε. και το Ελληνικό Δημόσιο (ΦΕΚ Β' 1643/2009).

Η πορεία προς την ιδιωτικοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης ξεκίνησε στις αρχές του 21ου αιώνα, ενταγμένη στη γενικότερη οικονομική μεταμόρφωση της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε το 2014 και αποσκοπούσε στην προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, στην αύξηση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας και στην ανακαίνιση των βασικών υποδομών του λιμένα. Με αιχμή του δόρατος τις ενέργειες από το ΤΑΙΠΕΔ, τέθηκε σε κίνηση ένας

αυστηρός μηχανισμός υποβολής προσφορών. Μεταξύ των υποψηφίων ήταν η ICTSI (International Container Terminal Services, Inc.), μία εταιρεία διαχείρισης λιμένων με παγκόσμια παρουσία. Η προσφορά των υποψηφίων υποστηρίχθηκε από νομικούς συμβούλους της HFW (Holman Fenwick Willan), μέσω μιας διεθνούς νομικής κοινοπραξίας, εξασφαλίζοντας τη σχολαστική τήρηση των κανονιστικών εντολών και τις έξυπνες στρατηγικές διαπραγμάτευσης (Reuters, 2017).

Το 2018, η κοινοπραξία στην οποία συμμετείχαν οι Deutsche Invest Equity Partners, Terminal Link SAS και Belterra Investments απέκτησε το 67% του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης, καταβάλλοντας το ποσό 231,9 εκ. ευρώ. Η εξαγορά αυτή, προανήγγειλε επιπλέον δέσμευση άνω των 180 εκ. ευρώ για την ανάπτυξη του λιμένα κατά τα επόμενα επτά έτη. Αυτή η εισροή κεφαλαίων προβλέπεται να καταλύσει την επιθετική αιχμή του λιμένα, να αυξήσει τον αριθμό των διακινούμενων εμπορευματοκιβωτίων και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και απασχόλησης.

Ωστόσο, ο δρόμος προς την ιδιωτικοποίηση ήταν γεμάτος εμπόδια. Το κοινωνικοπολιτικό περιβάλλον ήταν γεμάτο από ανησυχίες, κυρίως από τα εργατικά συνδικάτα και τις τοπικές αυτοδιοικήσεις, οι οποίοι αντιμετώπισαν τη μετάβαση αυτή με σκεπτικισμό, φοβούμενοι για πιθανές απολύσεις με αποτέλεσμα να χαθούν θέσεις εργασίας, αλλαγή των εργασιακών προτύπων και παραχώρηση ενός στρατηγικού εθνικού περιουσιακού στοιχείου σε ξένους. Οι διαμαρτυρίες που ακολούθησαν και οι δράσεις των εμπορικών επιχειρήσεων αποτέλεσαν την επιτομή αυτών των εντάσεων.

Σε όλη αυτή την αντιπαράθεση που συνεχιζόταν εμφανίστηκε στο προσκήνιο το ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα της περιβαλλοντικής διαχείρισης, αφού αποτελεί έναν ακρογωνιαίο λίθο του ήθους του λιμένα κάτω από το νέο χειρισμό του από το καινούριο πλέον ιδιοκτησιακό καθεστώς του. Παρουσιάστηκαν διάφορες εργασίες που αποσκοπούσαν στον περιορισμό των εκπομπών ρύπων, τη βελτιστοποίηση του ελέγχου των αποβλήτων και τη βελτίωση της εξοικονόμησης ηλεκτρικής ενέργειας, υπογραμμίζοντας την αποφασιστικότητα για βιώσιμες λειτουργίες (Pallis, 2018). Η ισχύουσα σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και της ««South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited» υπογράφηκε στις 2.2.2018.

3.4.1 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΘ Α.Ε. και του Ελληνικού Δημοσίου

Στις 27 Ιουνίου 2001, το Ελληνικό Δημόσιο και η ΟΛΘ Α.Ε. συνήψαν Σύμβαση Παραχώρησης, η γνωστή και ως Σύμβαση του 2001, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο 2892/2001 (ΦΕΚ Α'46/9.3.2001). Βάσει της συμφωνίας του 2001, το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε στην ΟΛΘ Α.Ε. αποκλειστικά δικαιώματα χρήσης, εκμετάλλευσης και ανάπτυξης των γηπέδων, των κτιρίων και των υποδομών του λιμένα της Θεσσαλονίκης για μια αρχική περίοδο 40 ετών. Σε αυτή τη Σύμβαση Παραχώρησης του λιμένα Θεσσαλονίκης περιλαμβάνονται 21 ρήτρες και 3 παραρτήματα (Α, Β και Γ). Το 2001, με αρχή την ημέρα της 27ης Αυγούστου του 2001, η ΟΛΘ Α.Ε. εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αθηνών, με το Ελληνικό Δημόσιο να πωλεί το 25,73% του υφιστάμενου μεριδίου του. Στη συνέχεια, η Σύμβαση του 2001 κυρώθηκε δυνάμει των Άρθρων 2 και 3 του νόμου 3654/2008 (ΦΕΚ Α' 57/3.4.2008).

Ορισμένες τροποποιήσεις των άρθρων 2, 3, 4 και 18 στη Σύμβαση του 2001, συμπεριλαμβανομένης της παράτασης της διάρκειας της παραχώρησης κατά δέκα (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 της ΟΛΘ Α.Ε. στις 22 Ιουλίου 2009 (η Προσθήκη του 2009). Η σύμβαση του 2001, όπως τροποποιήθηκε με την Προσθήκη του 2009, καλείται στη συνέχεια, συνοπτικά, Σύμβαση Παραχώρησης 2009 (ΟΛΘ-Επέκταση Λιμενικής Υποδομής, 2023).

Επιπλέον σημαντική είναι η αναφορά και στο άρθρο 5.2 της Σύμβασης Παραχώρησης, στο οποίο αναφέρεται ότι το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης για τα 3 πρώτα έτη, θα είναι ίσο με ποσοστό 1% των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΘ Α.Ε. εξαιρουμένων 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 2% των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΘ Α.Ε.

Τέλος, στο πλαίσιο της τρέχουσας Διαδικασίας Αξιοποίησης και όπως προβλέπεται και επιτρέπεται από τη Σύμβαση Παραχώρησης 2009, το Ελληνικό Δημόσιο και η ΟΛΘ Α.Ε. προέβησαν σε καλόπιστες διαπραγματεύσεις, οι οποίες κατέληξαν στην οριστικοποίηση και σύναψη μιας νέας τροποποίησης της από το 2009 Σύμβασης Παραχώρησης (εφεξής η Σύμβαση Παραχώρησης 2018), η οποία τελικά υπογράφηκε από τα συμβαλλόμενα μέρη στις 2/2/2018 και

κυρώθηκε με βάση τον Νόμο 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018), ως τροποποιήθηκε δυνάμει του νόμου 5048/2023 (ΦΕΚ 149 Α' /08.09.2023) για την κύρωση της από 29 Μαρτίου 2023 Σύμβασης Τροποποίησης της από 2 Φεβρουαρίου 2018 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

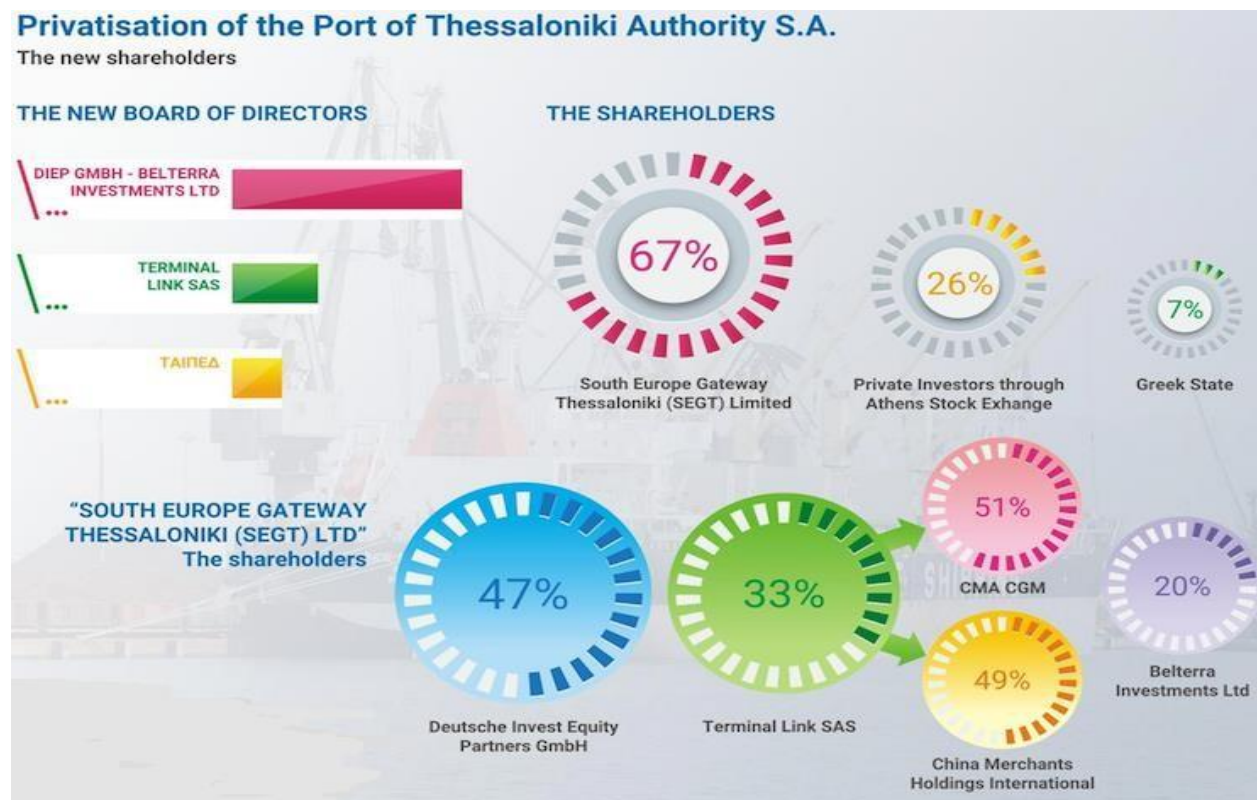
3.4.2 Σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε. μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ και SEGT

Μέσω της απόφασης που ελήφθη στις 10 Απριλίου 2014, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ πήρε την απόφαση, αλλά και ενέκρινε την πώληση των μετοχών της ΟΛΘ Α.Ε., που αντιστοιχούσε σε ποσοστό 67% του μετοχικού κεφαλαίου της, μέσω διεθνούς διαγωνισμού ο οποίος πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αξιοποίησης και σύμφωνα με τις διαδικαστικές απαιτήσεις για την επιλογή των μελλοντικών πλειοψηφικών μετόχων του ΟΛΘ Α.Ε., το ΤΑΙΠΕΔ όρισε ως προτιμώμενο επενδυτή την κυπριακή εταιρεία με την επωνυμία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited».

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου της προσυμβατικής νομιμότητας της χρήσης των διαδικασιών, το Ελεγκτικό Συνέδριο εξέδωσε απόφαση υπέρ της νομιμότητας και επέτρεψε στο ΤΑΙΠΕΔ να συνάψει συμφωνία αγοραπωλησίας για την αγορά συνολικά 6.753.600 μετοχών προκειμένου αυτές να μεταβιβαστούν σε δύο δόσεις στον Προτιμώμενο Επενδυτή, και συγκεκριμένα στη SEGT ή σε θυγατρική του. Με το συνολικό ποσό των 231,926 εκ. ευρώ, η συμφωνία πώλησης υπεγράφη στις 2.2.2018, ακολούθησε η κύρωσή της από τη Βουλή των Ελλήνων στις 23 Φεβρουαρίου 2018 και ήδη από τις 7.3.2018 αποτελεί τον νόμο 4522/2018 (ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018). Περαιτέρω, ο νόμος 4522/2018 κυρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο τη Σύμβαση Παραχώρησης του 2001 η οποία συνάπτηκε μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, του ΟΛΘ Α.Ε..

Ξεκινώντας την ανάλυση και αποτυπώνοντας ορισμένα από τα βασικά σημεία που αναφέρονται στη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΘ Α.Ε. και Ελληνικού Δημοσίου, σημειώνεται αρχικά το άρθρο 4 της Σύμβασης Παραχώρησης του 2018, που αφορά το αντικείμενο της Σύμβασης αλλά και στη χρονική διάρκειά της. Με την εν λόγω σύμβαση, το Ελληνικό Δημόσιο χορηγεί στην ΟΛΘ Α.Ε. το αποκλειστικό δικαίωμα κατοχής, χρήσης, διαχείρισης, συντήρησης, βελτίωσης και εκμετάλλευσης των στοιχείων παραχώρησης καθ' όλη τη διάρκεια παραχώρησης, με την επιφύλαξη των όρων και προϋποθέσεων που προβλέπονται από αυτή.

Εικόνα 2: Μετοχική σύνθεση της ΟΛΘ Α.Ε.



Πηγή: Βαγγέλας και Πάλλης, 2018

Ταυτόχρονα, οφείλει στον βαθμό που είναι απαραίτητο, να συνδράμει τον την ΟΛΘ Α.Ε. κατά την υπεράσπιση των δικαιωμάτων του της επί των στοιχείων παραχώρησης και των δικαιωμάτων που παραχωρούνται στον στην ΟΛΘ Α.Ε. στο πλαίσιο της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των Άρθρων 4.3, 4.4, 6.6, 9 και 10), σε σχέση με τα στοιχεία παραχώρησης, έναντι κάθε προσώπου που επικαλείται οποιοδήποτε δικαίωμα επί των στοιχείων παραχώρησης. Το δικαίωμα της παραχώρησης εκπνέει στις 27 Ιουλίου του 2051, δηλαδή 50 έτη χρόνια μετά την αρχική Σύμβαση του 2001, με την επιφύλαξη πρόωρης καταγγελίας σύμφωνα με το Άρθρο 25. Το δικαίωμα θα επιτρέπει στον στην ΟΛΘ Α.Ε. τα παρακάτω αναγραφόμενα στοιχεία:

1. να αποκτά την υλική κατοχή και να ασκεί κυριαρχική εξουσία επί των Στοιχείων Παραχώρησης,
2. να αποκλείει άλλα μέρη από τα Στοιχεία Παραχώρησης,

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 Σύμβαση,
4. να χρησιμοποιεί τα Στοιχεία Παραχώρησης για τις δραστηριότητες της ΟΛΘ Α.Ε και την επέκταση των δραστηριοτήτων και λειτουργιών της ΟΛΘ Α.Ε που συνίστανται στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων,
5. 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 της ΟΛΘ Α.Ε ή έχουν προσδιοριστεί στο εκάστοτε ισχύον Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης,
6. να πραγματοποιεί κεφαλαιουχικές επενδύσεις σε υποδομές και ανωδομές, σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης, για την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων και λειτουργιών του ΟΛΘ ή την επέκταση ή συνέχιση αυτών,
7. να συνάπτει υποπαραχωρήσεις προς τρίτα μέρη σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που διαλαμβάνονται στο Άρθρο 12 και με την επιφύλαξη αυτών,
8. με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της Σύμβασης και των εφαρμοστέων νόμων σε κατάλληλες θέσεις εντός των ορίων της Θαλάσσιας Λιμενικής Ζώνης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη θαλάσσια ασφάλεια και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και
9. να εισπράττει όλα τα έσοδα (συμπεριλαμβανομένων των Λιμενικών Τελών) που απορρέουν από την εκμετάλλευση του Δικαιώματος.

Σημαντικά σημεία της Σύμβασης είναι αυτό των άρθρων 3.8 και 3.10 στα οποία αναφέρεται ότι η ΟΛΘ Α.Ε. αναλαμβάνει και υπόσχεται να επιτυγχάνει και να διατηρεί τα ελάχιστα ετήσια επίπεδα διακίνησης που προβλέπονται από το Άρθρο 3.9 και 3.11 αντιστοίχως στους Σταθμούς Συμβατικού Φορτίου αλλά και στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους που ξεκινά από την 1η Ιανουαρίου μετά την πέμπτη (5η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας Σύμβασης και σε κάθε επόμενο ημερολογιακό έτος της Διάρκειας

Παραχώρησης (έκαστο Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου και Εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχα).

Εάν η ΟΛΘ Α.Ε. δεν επιτύχει το επίπεδο διακίνησης στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων:

A) αναφορικά με οποιοδήποτε Έτος Αναφοράς Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και έτος αναφοράς σταθμών συμβατικού φορτίου αντίστοιχα, η ΟΛΘ Α.Ε. 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,

B) επί τρία (3) οποιαδήποτε συναπτά Έτη Αναφοράς του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και έτη αναφοράς Σταθμών Συμβατικού φορτίου αντίστοιχα, τότε, χωρίς να θίγεται η άνω παράγραφος, το Ελληνικό Δημόσιο θα δικαιούται (αλλά δεν θα υποχρεούται) να καταγγείλει την Σύμβαση σύμφωνα με τους όρους αυτής και, με την επιφύλαξη οποιοσδήποτε άλλης διάταξης της παρούσης, τέτοια μη επίτευξη του Επιπέδου Διακίνησης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων αλλά και Σταθμού Συμβατικού Φορτίου θα πληροί τις προϋποθέσεις κάθε μιας από τις παραγράφους (α), (δ) και (ε) του Άρθρου 24.1, στον βαθμό που πληρούνται οι προϋποθέσεις που παρατίθενται στο Άρθρο 3.12.

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

A) 370.000 TEUs για το Έτος Αναφοράς Σταθμού εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά από την 1η Ιανουαρίου αμέσως μετά την πέμπτη (5η) επέτειο ημερομηνίας έναρξης ισχύος και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη

B) 510.000 TEUs για το έτος αναφοράς Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά από την 1η Ιανουαρίου ή αμέσως μετά τη ένατη (9^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα δέκα (10) ημερολογιακά έτη και

Γ) 650.000 TEUs για το Έτος Αναφοράς Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων που ξεκινά την 1^η Ιανουαρίου μετά από την δέκατη ένατη (19^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη κατά το διάστημα ισχύος της παρούσας Σύμβασης.

Συμπληρώνοντας, η υπάρχουσα δυναμικότητα της προβλήτας εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΘ Α.Ε. είναι κοντά στις 440.000 TEUs, ενώ σύμφωνα με την επίσημη σελίδα της ΟΛΘ Α.Ε. το 2014 η συνολική διακίνηση ανερχόταν στις 349.000 TEUs, το 2015 συνολικά 351.000 TEUs, το 2016 υπήρξε μία μικρή πτώση με 344.277 TEUs και τέλος το 2017 σημειώθηκε μια αύξηση στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων με 404.473 TEUs

Τέλος, το Επίπεδο Διακίνησης Σταθμών Συμβατικού Φορτίου δεν θα είναι μικρότερο από:

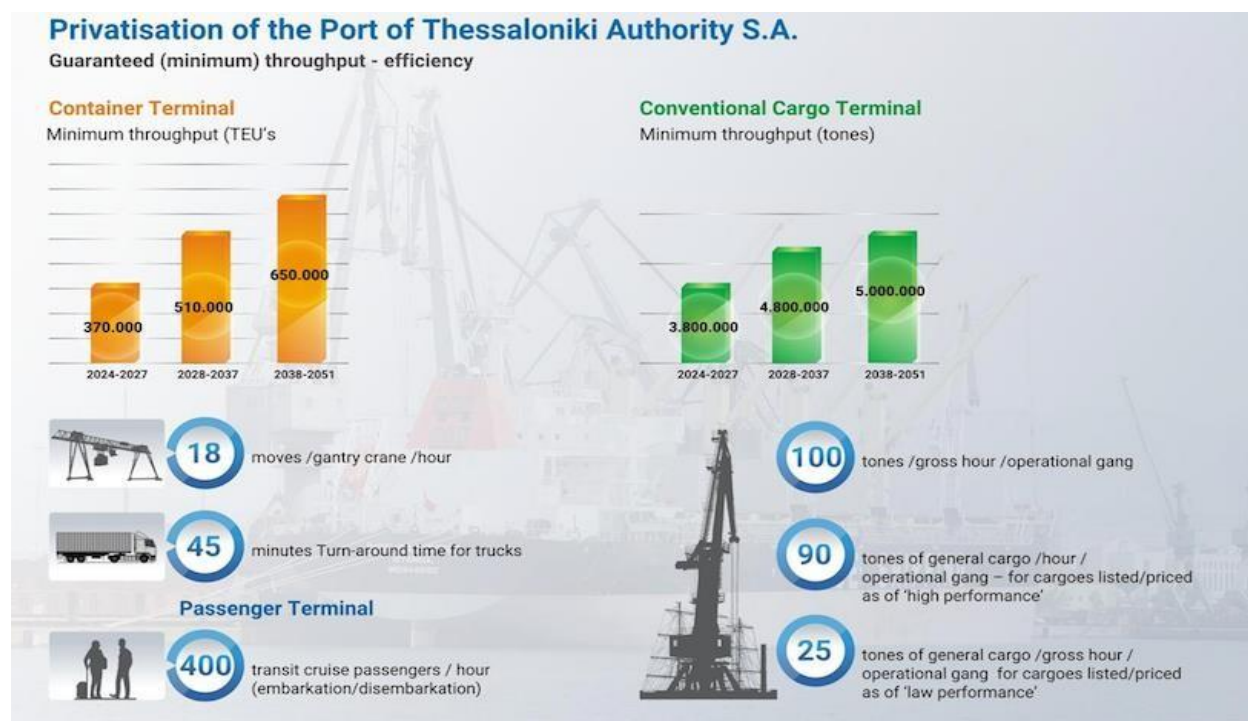
A) 3.800.000 μετρικούς τόνους για το Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου αμέσως μετά την πέμπτη (5^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας Σύμβασης και για κάθε ένα από τα επόμενα τέσσερα (4) ημερολογιακά έτη

B) 4.800.000 μετρικούς τόνους για το Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά από την 1^η Ιανουαρίου αμέσως μετά από την ένατη (9^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα δέκα (10) ημερολογιακά έτη και

Γ) 5.000.000 μετρικούς τόνους για το Έτος Αναφοράς Σταθμών Συμβατικού Φορτίου που ξεκινά την 1^η Ιανουαρίου μετά από την δέκατη ένατη (19^η) επέτειο της υπογραφής της παρούσας και για κάθε ένα από τα επόμενα ημερολογιακά έτη κατά το διάστημα ισχύος της παρούσας Σύμβασης.

Παράλληλα, και 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, η ΟΛΘ Α.Ε. 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. Κατά τη διάρκεια των πρώτων τριών ετών της 1^{ης} Επενδυτικής Περιόδου, η ΟΛΘ Α.Ε. θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη των Ελάχιστων Επιπέδων Υπηρεσιών. Ωστόσο, η αποτυχία επίτευξης του στόχου δεν θα συνιστά παραβίαση των υποχρεώσεων της ΟΛΘ Α.Ε. βάσει της Σύμβασης, ούτε θα προκαλέσει την πληρωμή ποινικών ρητρών, ούτε θα οδηγήσει σε καταγγελία αυτής.

Εικόνα 3: Παράθεση των ελάχιστων επιπέδων διακίνησης και των ελάχιστων επιπέδων απαίτησης υπηρεσιών που οφείλει να παρέχει η ΟΛΘ Α.Ε.



Πηγή: Βαγγέλας και Πάλλης, 2018

Κατά το 4^ο και το 5^ο έτος της 1^{ης} Επενδυτικής Περιόδου, η ΟΛΘ Α.Ε. πρέπει να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την επίτευξη των Ελάχιστων Επιπέδων Υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση ότι η αποτυχία της ΟΛΘ Α.Ε. να εκπληρώσει τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου δεν θα προκαλέσει πρόβλεψη χρηματικής ποινής. Τέλος, πρέπει να πληροί όλα τα Ελάχιστα Επίπεδα Υπηρεσιών που καθορίζονται στη Σύμβαση, τουλάχιστον από την τελευταία ημέρα της 1^{ης} Επενδυτικής Περιόδου και έπειτα, ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα επιβληθούν ρήτρες οι οποίες αναγράφονται λεπτομερώς στο Παράρτημα 16.2 της Σύμβασης.

Συνεχίζοντας, και σύμφωνα με το Άρθρο 7.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, αναφέρεται ότι η ΟΛΘ Α.Ε. οφείλει να καταρτίσει και να υλοποιήσει ένα μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα υποχρεωτικών κεφαλαιουχικών επενδύσεων, ονομαζόμενο και ως το Πρόγραμμα της Επενδυτικής Περιόδου, το οποίο ανάλογα με την κάθε επενδυτική περίοδο θα παρέχει λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας, γνωστές και ως «Υποχρεωτικές Επενδύσεις», όπως και εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εκάστοτε χρονική περίοδο. Η

ΟΛΘ Α.Ε. θα προχωρήσει με αυτές τις επενδύσεις για τις επόμενες περιόδους και η υλοποίηση των επενδύσεων αυτών θα προηγείται κάθε άλλης κεφαλαιουχικής δαπάνης ή πρωτοβουλίας για έργα που αναλαμβάνει η ΟΛΘ Α.Ε. Για κάθε μία από τις επενδυτικές περιόδους έχει δοθεί διάρκεια πέντε (5) ετών. Παράλληλα, το ελληνικό κράτος θα διατηρήσει τον ρόλο του ως επενδυτή, με την προϋπόθεση όμως να έχει ολοκληρώσει δύο σημαντικές επενδύσεις που θα αυξήσουν τη συνδεσιμότητα του λιμένα με τα χερσαία δίκτυα μεταφοράς. Η πρώτη επενδυτική περίοδος αφορά την ενσωμάτωση του λιμένα στο Εθνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, με σκοπό την ολοκλήρωση των απαραίτητων εργασιών ώστε ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Θεσσαλονίκης να μπορέσει να συνδεθεί με τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων και την Εγνατία Οδό, ενώ σε αντίθετη περίπτωση θα επιβληθούν κυρώσεις από το νέο ιδιοκτησιακό καθεστώς προς το Ελληνικό Κράτος.

Η πρώτη επενδυτική περίοδος ξεκινά κατά την τρίτη (3^η) επέτειο από την έναρξη ισχύος ή διαφορετικά από την ημερομηνία που η ΟΛΘ Α.Ε. θα παραδώσει στο Ελληνικό Δημόσιο γραπτή ειδοποίηση στην οποία θα επιβεβαιώνει και αναφέρει ότι εκκινούν οι εργασίες σχετικά με τις διαδικασίες των πρώτων υποχρεωτικών επενδύσεων, με την επιφύλαξη κάποιας πιθανής παράτασης της διάρκειας αυτής της περιόδου, και θα λήξει μία ημέρα πριν την έβδομη (7^η) επέτειο της ημερομηνίας έναρξης ισχύος που αποτελεί και την αρχική καταληκτική ημερομηνία πρώτης επενδυτικής περιόδου. Στην περίπτωση που δεν έχει ολοκληρωθεί το έργο της σύνδεσης της Προβλήτας IV του λιμένα Θεσσαλονίκης και του υφιστάμενου Εθνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου και δεν έχει διατεθεί για εμπορικές μεταφορές, όπως και αν το έργο της οδικής σύνδεσης της Προβλήτας IV του λιμένα Θεσσαλονίκης με τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό δεν έχει ολοκληρωθεί και δεν έχει διατεθεί στο κοινό προς χρήση, τότε η καταληκτική ημερομηνία της πρώτης υποχρεωτικής περιόδου θα πάρει παράταση ύστερα από γραπτό αίτημα της ΟΛΘ Α.Ε. προς το Ελληνικό Δημόσιο.

Κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο, η ΟΛΘ Α.Ε. θα αναλάβει τις υποχρεωτικές επενδύσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2, το οποίο προσδιορίζει:

Α) δύο κατηγορίες πρώτων υποχρεωτικών επενδύσεων, δηλαδή αυτές που ορίζονται ως Προτεραιότητας I & II. Η ΟΛΘ Α.Ε. 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, ώστε να εκτελεστούν στη θέση αυτών με τη διευκρίνιση ότι δεν θα επιτρέπεται καμία τροποποίηση που θα είχε ως αποτέλεσμα την απαλλαγή της ΟΛΘ Α.Ε. από τις υποχρεώσεις της 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 την ΟΛΘ Α.Ε. 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,

Β) το συνολικό κόστος αναφοράς (εξαιρουμένου του ΦΠΑ) για κάθε Πρώτη Υποχρεωτική Επένδυση (το Κόστος Αναφοράς), καθώς και το συνολικό κόστος αναφοράς για όλες τις Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις (το Συνολικό Κόστος Αναφοράς), ανέρχεται σε 180.000.000€.

Η δεύτερη επενδυτική περίοδος ξεκινά την αμέσως επόμενη ημέρα μετά την καταληκτική ημερομηνία της πρώτης επενδυτικής περιόδου και λήγει την πέμπτη (5^η) επέτειο της ημερομηνίας αυτής. Κατά την διάρκεια της δεύτερης επενδυτικής περιόδου, η ΟΛΘ Α.Ε οφείλει να αναλάβει υποχρεωτικές επενδύσεις που το συνολικό τους κόστος αντιστοιχεί με το άθροισμα όλων των ποσών που προκύπτουν κατ' εφαρμογή του Άρθρου 7.15 συν ενός ποσού ίσου με το ποσό υστέρησης σε σχέση με την πρώτη επενδυτική περίοδο.

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρει το Άρθρο 7.15, τουλάχιστον έξι μήνες πριν τη λήξη της πρώτης επενδυτικής περιόδου η ΟΛΘ Α.Ε. οφείλει να υποβάλλει στον αρμόδιο Κυβερνητικό Φορέα του Ελληνικού Δημοσίου το σχέδιο του προγράμματος της επενδυτικής περιόδου στο οποίο θα αναγράφονται όλες οι λεπτομέρειες για τις προτάσεις και δεσμεύσεις της ΟΛΘ Α.Ε. που πρόκειται να υλοποιήσει, σε ότι έχει να κάνει με τις υποχρεωτικές και απαιτούμενες επενδύσεις εντός της επόμενης επενδυτικής περιόδου. Οι ελάχιστες επενδύσεις θα πρέπει να αντιστοιχούν στα ποσά που είναι απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της ΟΛΘ Α.Ε. με τα αντίστοιχα ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών, αλλά ταυτόχρονα και με το πρόγραμμα ελάχιστης συντήρησης.

Ο αρμόδιος Κυβερνητικός Φορέας έχει τη δυνατότητα να απορρίψει κάποιες από τις προτεινόμενες υποχρεωτικές επενδύσεις μέσα σε διάστημα τριών μηνών, ύστερα από την παράδοση του σχεδίου οριστικής μελέτης σε αυτόν, αλλά μόνο στην περίπτωση που οι υποχρεωτικές επενδύσεις δεν ανταποκρίνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα και τη μελέτη διαχείρισης ή στο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα ή ακόμη δεν επαρκούν για την επίτευξη και την διατήρηση των ελάχιστων επιπέδων υπηρεσιών. Στον πίνακα 8 που ακολουθεί παρουσιάζονται όλες οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει να πραγματοποιήσει η ΟΛΘ Α.Ε. κατά την πρώτη επενδυτική περίοδο όπως αυτές παρουσιάζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης και στον νόμο 4522/2018.

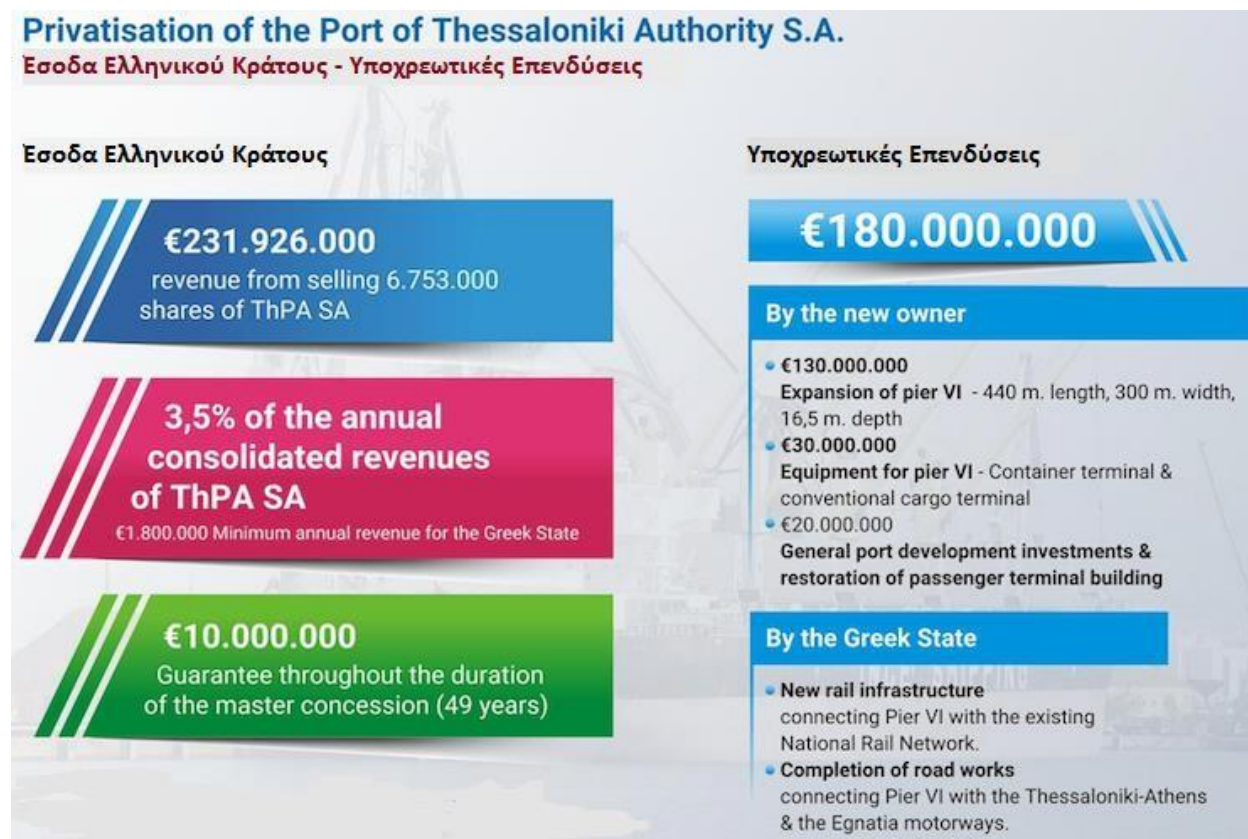
Οι Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας Ι είναι αυτές που αναγράφονται στον αριθμό 1 του σχετικού πίνακα, ενώ οι υπόλοιπες με αριθμό 2 και 3 ως Πρώτες Υποχρεωτικές Επενδύσεις Προτεραιότητας ΙΙ.

Πίνακας 8: Οι υποχρεωτικές επενδύσεις που οφείλει να πραγματοποιήσει η ΟΛΘ Α.Ε. για την 1^η επενδυτική περίοδο

Αρ.	Υποχρεωτική Επένδυση	Κόστος Αναφοράς (σε ευρώ)
1	<p>6^{ος} Προβλήτας, επέκταση λιμενικής υποδομής.</p> <p>Η επέκταση της λιμενικής υποδομής του 6^{ου} Προβλήτα θα περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα εξής:</p> <p>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).</p> <p>β. Κατασκευή πρόσθετης χερσαίας ζώνης, πλάτους τουλάχιστον 300m, κατά μήκος του ανωτέρω νέου κρηπιδώματος.</p> <p>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 τερματικού σταθμού.</p>	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

Επιπλέον, και σύμφωνα με το Άρθρο 15.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης σε σχέση με οποιαδήποτε χρονική περίοδο, θα είναι ίσο με ποσοστό 3,5% των ετησίων ενοποιημένων εσόδων της ΟΛΘ Α.Ε. Περαιτέρω, 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, στον βαθμό που η ΟΛΘ Α.Ε. διαχειριζόταν τέτοιους χώρους κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, το αντάλλαγμα παραχώρησης θα είναι ίσο με ποσοστό 3,5% επί του ετήσιου συνολικού κύκλου εργασιών.

Εικόνα 4: Τα έσοδα του Ελληνικού Κράτους από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ καθώς και οι υποχρεωτικές επενδύσεις τόσο του ΟΛΘ όσο και του Ελληνικού Κράτους που οφείλουν να πραγματοποιήσουν κατά την 1^η επενδυτική περίοδο



Πηγή: Βαγγέλας και Πάλλης, 2018

3.4.3 Η Απόφαση 727/2021 της Επιτροπής Ανταγωνισμού για την ΟΛΘ Α.Ε.

Η ΕΑ με τη λήψη της Απόφασης 727/2021 επί της προηγούμενης γνωστοποίησης συγκέντρωσης σύμφωνα με τα άρθρα 5 έως 10 του νόμου 3959/2011, στις 22.3.2021 ενέκρινε την απόκτηση του συνόλου της εταιρείας MELBERY INVESTMENTS LIMITED από την εταιρεία BELTERRA INVESTMENTS LIMITED.

Ειδικότερα, η κυπριακή εταιρεία περιορισμένης ευθύνης BELTERRA INVESTMENTS γνωστοποίησε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 παρ. 1-3 του νόμου 3959/2011, όπως ισχύει, την απόκτηση πλήρους ελέγχου δια εξαγοράς του 70% των μετοχών της κυπριακής εταιρείας περιορισμένης ευθύνης MELBERY, στην οποία η γνωστοποιούσα πριν τη γνωστοποίηση της συγκέντρωσης κατείχε ήδη μειοψηφικό ποσοστό 30%, χωρίς δυνατότητα άσκησης ελέγχου και, ως εκ τούτου, με την ολοκλήρωση αυτής κατέχει το 100% του μετοχικού της κεφαλαίου και τον πλήρη έλεγχο επί αυτής.

Η εταιρεία MELBERY κατείχε έμμεσα το 67% των μετοχών της εταιρείας ΟΛΘ Α.Ε.. Συνεπώς, με την ολοκλήρωση της συγκέντρωσης η εταιρεία BELTERRA INVESTMENTS απέκτησε τον αποκλειστικό έλεγχο της ΟΛΘ Α.Ε.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας:

Α) Η συγκέντρωση υλοποιήθηκε βάσει της Σύμβασης Εξαγοράς Μετοχών που υπογράφηκε στη 1/2/2021 μεταξύ των εταιρειών HELANOR HOLDINGS LIMITED όπου ήταν και ο πωλητής και της BELTERRA INVESTMENTS η οποία ήταν ο αγοραστής, αναφορικά με τις μετοχές της MELBERY INVESTMENTS LIMITED.

Β) Ο Πωλητής είναι εταιρεία περιορισμένης ευθύνης η οποία έχει ιδρυθεί στην Κύπρο και ο νόμιμος δικαιούχος και κάτοχος 7.000.000 κοινών μετοχών ονομαστικής αξίας 1,00 ευρώ έκαστη της εταιρείας MELBERY, οι οποίες αποτελούν το 70% του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας.

Γ) Ο Αγοραστής BELTERRA INVESTMENTS είναι ο νόμιμος δικαιούχος και κάτοχος 3.000.000 κοινών μετοχών ονομαστικής αξίας 1,00 ευρώ έκαστη της εταιρείας MELBERY, οι οποίες αποτελούν το 30% του εκδοθέντος μετοχικού κεφαλαίου της τελευταίας.

Δ) Σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης, ο Πωλητής είναι συμφωνημένο να πωλήσει και παράλληλα ο Αγοραστής να αγοράσει τον νόμιμο τίτλο στις Μετοχές.

Ε) Ύστερα από την ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας των Μετοχών σύμφωνα με την υπό εξέταση Σύμβαση, ο Πωλητής υποχρεούται να πωλήσει τον νόμιμο τίτλο στις Μετοχές και ταυτόχρονα ο Αγοραστής να αγοράσει τον νόμιμο τίτλο στις Μετοχές, με όλα τα δικαιώματα που αναλογούν ή προκύπτουν από αυτές, ελεύθερες από κάθε απαίτηση, βάρος, επιβαρύνσεις, ασφάλειες (σταθερές και κυμαινόμενες), εξασφαλίσεις, δικαιώματα προτίμησης ή οποιαδήποτε δικαιώματα επί μετοχών.

ΣΤ) Η ολοκλήρωση της αγοραπωλησίας των Μετοχών υπόκειται και τελεί υπό τα κάτωθι στάδια:

i) Την έκδοση από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού απόφασης μέσα σε ένα μήνα από την υποβολή γνωστοποίησης που διαπιστώνει ότι η Συναλλαγή δεν υπόκειται στο πεδίο εφαρμογής του Νόμου Ανταγωνισμού, ή

ii) Την έκδοση, σύμφωνα με το Νόμο Ανταγωνισμού από την Επιτροπή Ανταγωνισμού:

α) απόφασης που εγκρίνει τη Συναλλαγή μετά από εξέταση Φάσης I, δηλαδή εντός περιόδου ενός μήνα από την υποβολή πλήρους γνωστοποίησης, ή

(β) εάν ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού εκδώσει απόφαση εντός μήνα από τη λήψη πλήρους γνωστοποίησης ότι απαιτείται πλήρης Εξέταση Φάσης II, δυνάμει του άρθρου 8 παρ. 4 του Ν. 3959/2011, απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 8 παρ. 6 του Ν. 3959/2011, που εγκρίνει τη Συναλλαγή εντός περαιτέρω περιόδου 90 ημερών ή με την πάροδο της εν λόγω περιόδου 90 ημερών ή, κατά περίπτωση, 105 ημερών, χωρίς την έκδοση απόφασης από την ΕΑ που απορρίπτει τη Συναλλαγή.

Ζ) Η οικονομική αξία της συναλλαγής σε Ευρώ (αξία των μετοχών της εταιρίας που μεταβιβάζονται) και το Τίμημα Μετρητών θα καταβληθεί από την αγοράστρια εταιρία BELTERRA INVESTMENTS στην πωλήτρια εταιρία HELANOR HOLDINGS LIMITED.

Τέλος, σύμφωνα με την απόφαση της ΕΑ η ολοκλήρωση της συγκέντρωσης δεν αναμένεται να επιφέρει αλλαγές στη δομή των επιμέρους σχετικών αγορών, καθώς δεν θα εξαλείψει κάποια ουσιώδη και ενεργή ανταγωνιστική πίεση και κατά συνέπεια δεν θα επηρεάσει το επίπεδο ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές καθώς και δεν προκαλεί αμφιβολίες ως προς το συμβατό αυτής με τις απαιτήσεις λειτουργίας του ανταγωνισμού στις εν λόγω σχετικές αγορές.

4. ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

4.1 Τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης του λιμένα Πειραιά

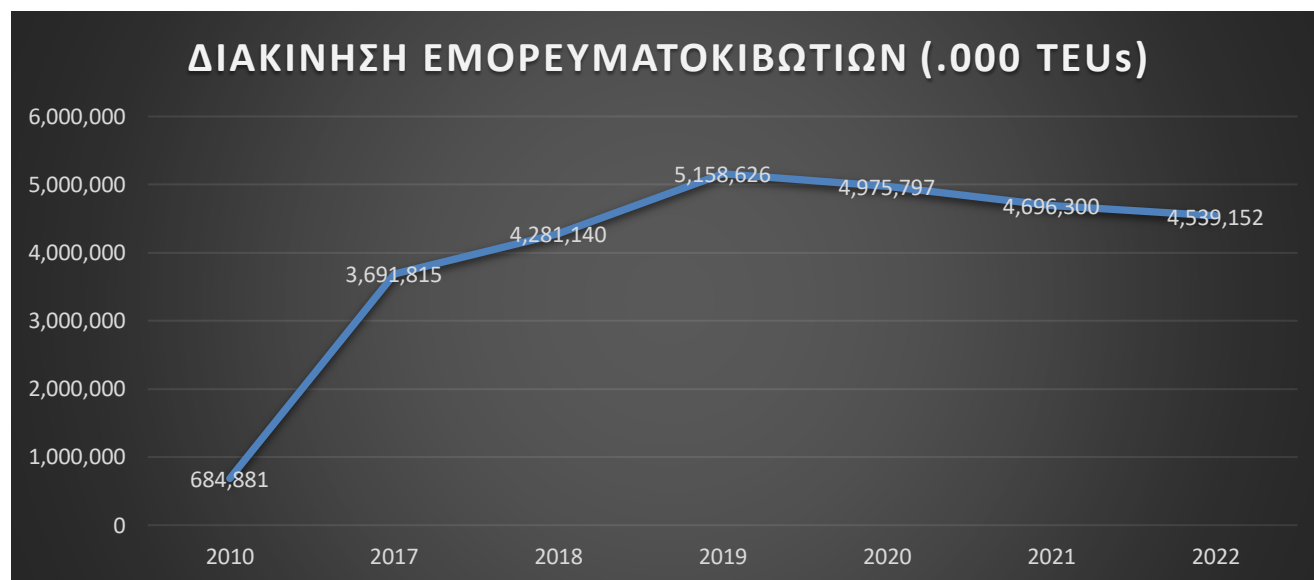
Από το 2010 όπου η COSCO ουσιαστικά ανέλαβε τη χρήση και εκμετάλλευση των Προβλητών εμπορευματοκιβωτίων II και III του λιμένα Πειραιά, αλλά και γενικότερα από το 2016 που ουσιαστικά ανέλαβε όλη τη διαχείριση του λιμένα, υπήρξε πολύ μεγάλη ανάπτυξη στον τομέα της λιμενικής δραστηριότητας, όχι μόνο στις προβλήτες εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και σε αυτές της κρουαζιέρας και της ναυπηγοεπισκευής.

Η ανάπτυξη αυτή αποτυπώνεται στη διακίνηση των φορτίων και επιβατών κρουαζιέρας, την απασχόληση, τα οικονομικά οφέλη, αλλά και την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη.

Εξέλιξη κίνησης (Throughput)

Ως προς τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η ΣΕΠ Α.Ε. είναι ο διαχειριστής των Προβλητών II και III και η ΟΛΠ Α.Ε. διαχειρίζεται την Προβλήτα I. Η ΣΕΠ Α.Ε. που διαχειρίζεται τις Προβλήτες II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα Πειραιά με τη συνολική χωρητικότητα του τερματικού σταθμού να ανέρχεται στα 6,2 εκ. TEU κατέγραψε μείωση της τάξης του 9% στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων το 2021 σε σχέση με το 2019 φτάνοντας να διακινήσει 4.696.300 TEUs έναντι των 5.158.626 TEUs το 2019, στοιχεία που αποτυπώνουν μια μικρή μείωση στην κίνηση φορτίου στον λιμένα του Πειραιά τα τελευταία δύο (2) χρόνια παρά τα προβλήματα της πανδημίας του κορονοϊού και των συνεπαγόμενων οικονομικών ασταθειών, αλλά και της συνακόλουθης απότομης πτώσης της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας. Επιπλέον για τις Προβλήτες I,II,III του λιμένα Πειραιά συγκρίνοντας την συνολική διακίνηση τα τελευταία χρόνια και συγκεκριμένα από το έτος 2010 έως 2022 όπως βλέπουμε και στον πίνακα 10, υπάρχει μια αύξηση στην συνολική διακίνηση της τάξης του 317,5% κάτι που δείχνει την βελτίωση στις επιδόσεις του λιμένα.

Διάγραμμα 1: Παρουσίαση τιμών συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων της ΣΕΠ Α.Ε. τα έτη 2010 έως 2022



Πίνακας 10: Αναλυτικά στοιχεία διακίνησης Προβλήτων I, II, III για τα έτη 2010, 2017, 2021, 2022

Αναλυτικά Στοιχεία Διακίνησης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Λιμένα Πειραιά (Προβλήτα I,II,III)	2022	Μεταβολή 2022/2021	2021	2017	Μεταβολή 2022/2017	2010	Μεταβολή 2022/2010
Εμπορευματοκιβώτια (TEU's)	5.002.359	-5,8%	5.311.810	4.145.079	20,7%	1.198.200	317,5%

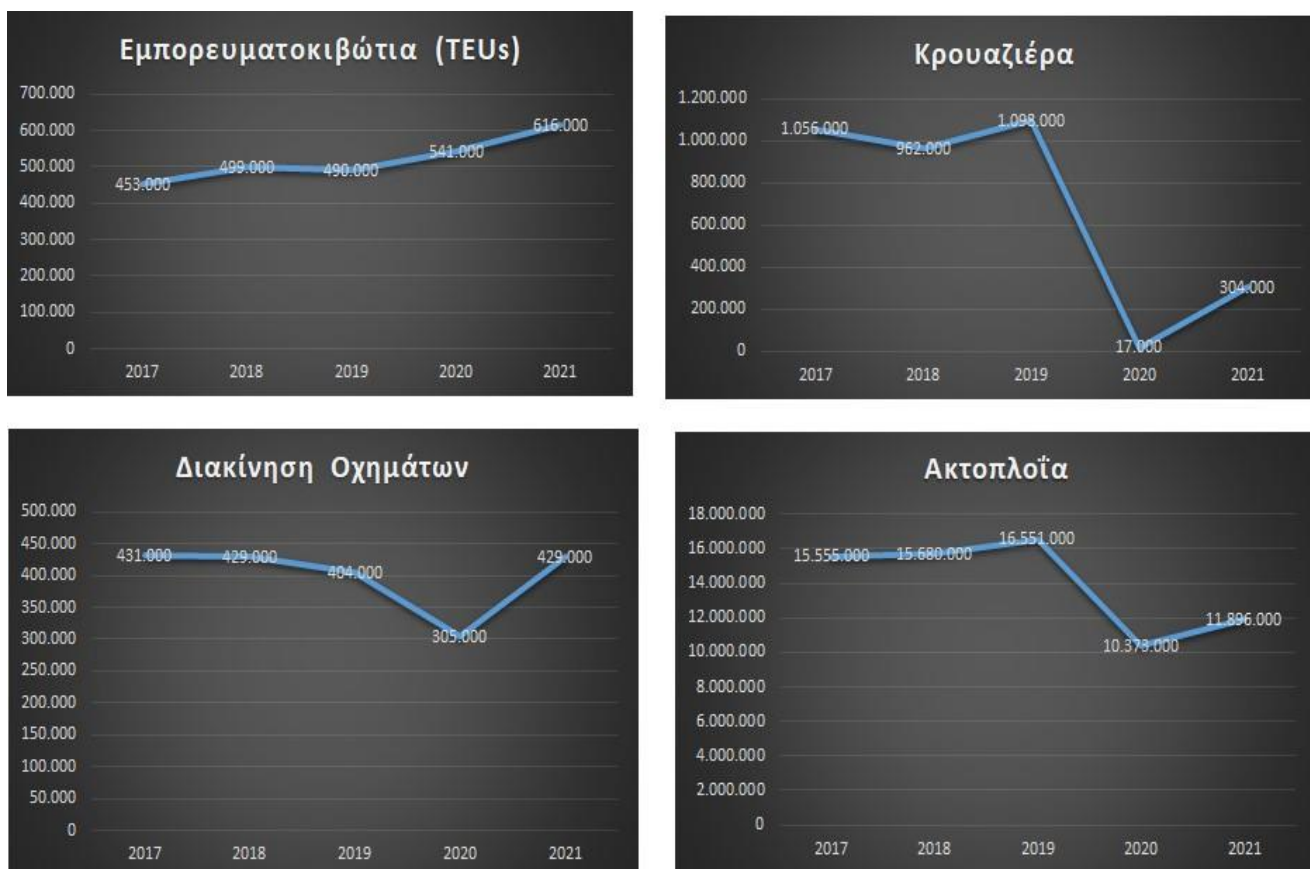
Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Ως προς την παροχή λιμενικών υπηρεσιών κρουαζιέρας, ο λιμένας Πειραιά είναι ο έβδομος μεγαλύτερος λιμένας κρουαζιέρας στην Ευρώπη.

Επίσης, διαθέτει οργανωμένο τερματικό σταθμό διακίνησης οχημάτων (car terminal) και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Τα πιο πρόσφατα αποτελέσματα όπως παρουσιάζονται, ύστερα από κάποια έτη που ο λιμένας βρίσκεται σε καθεστώς ιδιωτικοποίησης φαίνεται να είναι άκρως ενθαρρυντικά, καθώς παρατηρείται μια ιδιαίτερα αυξημένη τάση σε ότι έχει να κάνει με την κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα ετησίως. Στους τομείς της κρουαζιέρας,

διακίνησης οχημάτων αλλά και της ακτοπλοΐας παρατηρούμε μια απότομη πτώση η οποία προήλθε λόγω της πανδημίας του COVID 19, όμως πλέον ύστερα από τη διακοπή των των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης υπάρχει μια σταδιακή επάνοδος σε αυτούς τους τομείς.

Διάγραμμα 2: Στοιχεία κίνησης της ΟΛΠ Α.Ε. τα έτη 2017 - 2021



Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Πίνακας 11: Αναλυτικά στοιχεία διακίνησης ΟΛΠ Α.Ε για τα έτη 2010, 2017, 2021, 2022

Αναλυτικά Στοιχεία Διακίνησης	2022	2021	Μεταβολή 2022/2021	2017	Μεταβολή 2022/2017	2010	Μεταβολή 2022/2010
Εμπορευματοκιβώτια (TEU's)	648.889	615.510	5,4%	453.264	43,2%	513.319	26,4%

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Απασχόληση

Ο λιμένας του Πειραιά γενικότερα συμπεριλαμβανομένων της ΟΛΠ Α.Ε. και της ΣΕΠ Α.Ε. απασχολεί άμεσα περισσότερους από 3.500 εργαζομένους, όπου στην πλειονότητά τους προέρχονται από τους κοντινούς Δήμους του λιμένα, ενώ εκτιμάται ότι συντηρούνται κατά προσέγγιση περισσότερες από 10.000 έμμεσες θέσεις εργασίας μέσω διαφόρων λιμενικών εργασιών. Επιπλέον, η ΟΛΠ Α.Ε. κατέβαλλε σε ασφαλιστικές εισφορές το ποσό των 18,5 εκ. ευρώ και φόρους 49,2 εκ. ευρώ για το 2019, κάτι που αντιστοιχεί στο 0,9% των εθνικών φορολογικών εσόδων (Σταμόπουλος, 2023). Επιπλέον, αρνητική τιμή παρατηρούμε στο σύνολο της απασχόλησης για το διάστημα 2010 έως 2021 με μια πτώση που ποσοστιαία μεταφράζεται σε -31,2% και αυτό κυρίως οφείλεται στην ανάπτυξη των τεχνολογικών μέσων που χρησιμοποιούνται γενικότερα σε όλα τα εργασιακά μέρη του λιμένα, και έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της απασχόλησης του λιμένα.

Πίνακας 12: Μεταβολή της απασχόλησης της ΟΛΠ Α.Ε. για τα έτη 2010 έως 2022

	Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			
	2022	2022/2021		2021	2019	2021/2019	2017	2021/2017		2010	2022/2010		
Απασχόληση	962	0,21%	↑	960	998	-3,81%	↓	1.025	-6,30%	↓	1.396	-31,09%	↓

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Οικονομικά οφέλη

Αναφορικά με τα οικονομικά οφέλη που αποφέρει στην ελληνική οικονομία και τις τοπικές κοινωνίες η ανάπτυξη που επέφερε η COSCO ύστερα από την ιδιωτικοποίηση του λιμένα Πειραιά, σημειώνεται ότι η εταιρεία καταβάλλει ετησίως τέλη παραχώρησης στους τοπικούς Δήμους περίπου 5,5 εκ. ευρώ, τα οποία αναμένεται να αυξηθούν στα επόμενα χρόνια. Σημαντικό στοιχείο είναι και το μέρισμα που διανέμεται στην αγορά, που αντιστοιχεί στο ποσό των 0,63€/μετοχή και αποτελεί έναν ωφέλιμο παράγοντα για το σύνολο των ελληνικών ταμείων και

των επενδυτών του ΟΛΠ όπως και για το σύνολο των τοπικών κοινωνιών στους παραλιμένιους δήμους. (Κανάτσα Δ., 2022)

Το 2021, τα έσοδα της ΟΛΠ Α.Ε. από το αντάλλαγμα της παραχώρησης των Προβλήτων ΙΙ και ΙΙΙ ανήλθαν στα 70 εκ. ευρώ και τα κέρδη μετά φόρων ανήλθαν σε 54,7 εκ. ευρώ. Για το έτος 2022, η ΟΛΠ Α.Ε. αύξησε ακόμα περισσότερο τα έσοδά της σε 194.5 εκ. ευρώ κάτι που ποσοστιαία αντιστοιχεί σε ένα ποσοστό της τάξης του 66.7% σε σχέση με τα έσοδα του 2010, αύξησε τα μικτά της έσοδα σε 111.03 εκ. ευρώ που αντιστοιχεί σε ποσοστό 431.77% σε σύγκριση με το έτος 2010, ενώ οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στον λιμένα έχουν ποσοστό της αύξησης του 32,41% από το 2010 έως το 2022. Αναλυτικότερα τα οικονομικά στοιχεία παρουσιάζονται και στους παρακάτω πίνακες. Εν συνεχεία, βλέπουμε ότι η ΟΛΠ έχει μια μεγάλη θετική μεταβολή και στις τιμές των Ίδιων Κεφαλαίων από το έτος 2010 έως το 2022 πραγματοποιώντας μια αύξηση του ύψους 110,95%. (GREPORT 2022)

Πίνακας 13: Αναλυτικά οικονομικά στοιχεία και τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη της ΟΛΠ Α.Ε. για τα έτη 2010, 2017, 2019, 2021, 2022

	Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			
	2022	2022/2021		2021	2019	2021/2019	2017	2021/2017		2010	2022/2010		
Κύκλος Εργασιών	194.567.342	26,20%	↑	154.189.972	149.222.055	3,33%	↑	111.530.836	38,20%	↑	116.720.754	66,69%	↑
Μικτά Κέρδη	111.033.669	44,55%	↑	76.814.355	73.957.128	3,86%	↑	38.755.447	98,20%	↑	20.879.871	431,77%	↑
Κέρδη προ Φόρων	74.664.659	51,72%	↑	49.210.994	47.606.300	3,40%	↑	21.186.804	132%	↑	11.332.552	558,85%	↑
ΕΒΙΤΔΑ	95.566.069	35,93%	↑	70.304.423	67.468.469	4,20%	↑	34.672.582	103%	↑	26.653.485	258,55%	↑
Ίδια Κεφάλαια	314.495.516	13,88%	↑	276.169.642	233.453.284	18,30%	↑	185.899.439	34,20%	↑	149.084.204	110,95%	↑
Σύνολο Υποχρεώσεων	258.868.359	3,55%	↑	250.005.629	239.041.247	4,59%	↑	178.022.274	29,00%	↑	243.656.673	6,24%	↑
Επενδύσεις	63.420.056	56%	↑	40.647.690	8.954.172	354%	↑	6.455.146	530%	↑	47.894.936	32,41%	↑
Απασχόληση	962	0,21%	↑	960	998	-3,81%	↓	1.025	-6,30%	↓	1.396	-31,09%	↓

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Περαιτέρω ανάπτυξη

Η COSCO τον Αύγουστο του 2022 υπέβαλλε το αίτημά της προς αδειοδότηση για περαιτέρω επενδύσεις, το γνωστό και ως master plan, στο οποίο συμπεριλαμβάνονταν μεταξύ άλλων (Μπέλλος, 2022):

- α) η νότια επέκταση του επιβατικού λιμένα,
- β) ένας νέος χερσαίος επιβατικός σταθμός,
- γ) τέσσερα νέα ξενοδοχειακά συγκροτήματα,
- δ) η επέκταση του σταθμού διακίνησης αυτοκινήτων στον εμπορικό λιμένα Ηρακλέους, και
- ε) η κατασκευή πενταώροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων στην προβλήτα Ηρακλέους και νέων αποθηκών σε χώρο 80 στρεμμάτων.

Ακόμη, το νέο master plan που υποβλήθηκε από την ΟΛΠ Α.Ε. τον Αύγουστο του 2022 προς το ΣτΕ, ενσωμάτωνε και το επενδυτικό της σχέδιο για τον λιμένα. Στην περίπτωση που αυτό γίνει δεκτό από το ΣτΕ, θα εκδοθεί Προεδρικό Διάταγμα με βάση το οποίο θα αδειοδοτηθούν οι επενδύσεις που προβλέπει και θα μπορέσουν να ξεκινήσουν αμέσως οι εργασίες για την επέκταση του επιβατικού λιμένα που είχαν σταματήσει έπειτα από συνεχόμενες προσφυγές και καταγγελίες από φορείς και κατοίκους του Πειραιά και των γύρω περιοχών οι οποίοι ήταν ενάντια στα εν λόγω σχέδια.

Μιλώντας και με νούμερα, σε ότι έχει να κάνει με τις επενδύσεις, παρατηρείται μια αύξηση της τάξης του 32,41% για το διάστημα από το 2010-2022, που διαμορφώνουν και μια περίοδο ανάκαμψης σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, καθώς ιδιαίτερα χαμηλές τιμές των επενδύσεων παρατηρήθηκαν τα έτη 2017 και 2019. Για το έτος 2021 παρατηρείται μια πολύ σημαντική αύξηση στα ποσά των επενδύσεων που ακολουθήθηκε και στο έτος 2022, κάτι που φανερώνει την ανάκαμψη στις τιμές των επενδύσεων και προδιαθέτει για αυξανόμενες επενδύσεις μελλοντικά.

Οι επενδύσεις της ΟΛΠ Α.Ε. αυξήθηκαν σημαντικά (σε €40,64 εκ), σε σχέση με το σύντομο χρονικό διάστημα από το 2019 έως το 2021, με το ποσοστό της αύξησης των επενδύσεων να φτάνει το 354%.

Συνοψίζοντας, ο λιμένας του Πειραιά μέσα από τις αλλαγές που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια εξελίχθηκε σε έναν από τους σημαντικότερους λιμένες μεταφόρτωσης στη Μεσόγειο, την

Ανατολική Ευρώπη, τη Νότια Ευρώπη και τα Βαλκάνια, ενώ μελλοντικά η COSCO έχει δεσμευτεί να μετατρέψει τον λιμένα του Πειραιά σε ένα ψηφιακά καινοτόμο, φιλικό προς το περιβάλλον και πράσινο λιμένα.

Πίνακας 14: Μεταβολή στις τιμές των επενδύσεων της ΟΛΠ Α.Ε για τα έτη 2010 έως 2022

	Μεταβολή				Μεταβολή				Μεταβολή				
	2022	2022/2021	2021	2019	2021/2019	2017	2021/2017	2010	2022/2010				
Επενδύσεις	63.420.056	56%	↑	40.647.690	8.954.172	354%	↑	6.455.146	530%	↑	47.894.936	32,41%	↑

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

4.2 Τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης του λιμένα Θεσσαλονίκης

Στις αρχές του 2018 ολοκληρώθηκε η πώληση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΘ Α.Ε. στην εταιρεία «South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Limited», κάτι που δεν μας επιτρέπει να κάνουμε μια ασφαλή εκτίμηση για το κατά πόσο η ιδιωτικοποίηση είχε θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία του λιμένα. Παρόλα αυτά και σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του 2022 παρατηρείται σημαντική μείωση στον τομέα της ακτοπλοΐας από το έτος 2017 έως 2020, κάτι που οφείλεται σε μεγαλύτερο βαθμό στην πανδημία COVID 19 που επηρέασε παγκοσμίως πολλούς τομείς της επιχειρηματικότητας, όπως και αυτόν της ακτοπλοΐας. Αντίστοιχη περίπτωση αποτελεί και η κρουαζιέρα όπως φαίνεται ξεκάθαρα στον παρακάτω πίνακα. Όμως και για τις δύο περιπτώσεις διακρίνεται ραγδαία αύξηση στις τιμές τους για το έτος 2021 κάτι που σίγουρα προκαλεί αισιοδοξία για έναν πιο αποδοτικό λιμένα μελλοντικά.

Εξέλιξη Κίνησης (Throughput)

Παρακάτω ακολουθούν οι μετρήσεις χρόνο με τον χρόνο ετησίως για τις λειτουργικές επιδόσεις μετά την αποκρατικοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης:

- **Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (TEU):** Ξεκινώντας από 401.000 TEUs το 2017, υπήρξε μια συνεχής αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, η οποία έφθασε στο αποκορύφωμά

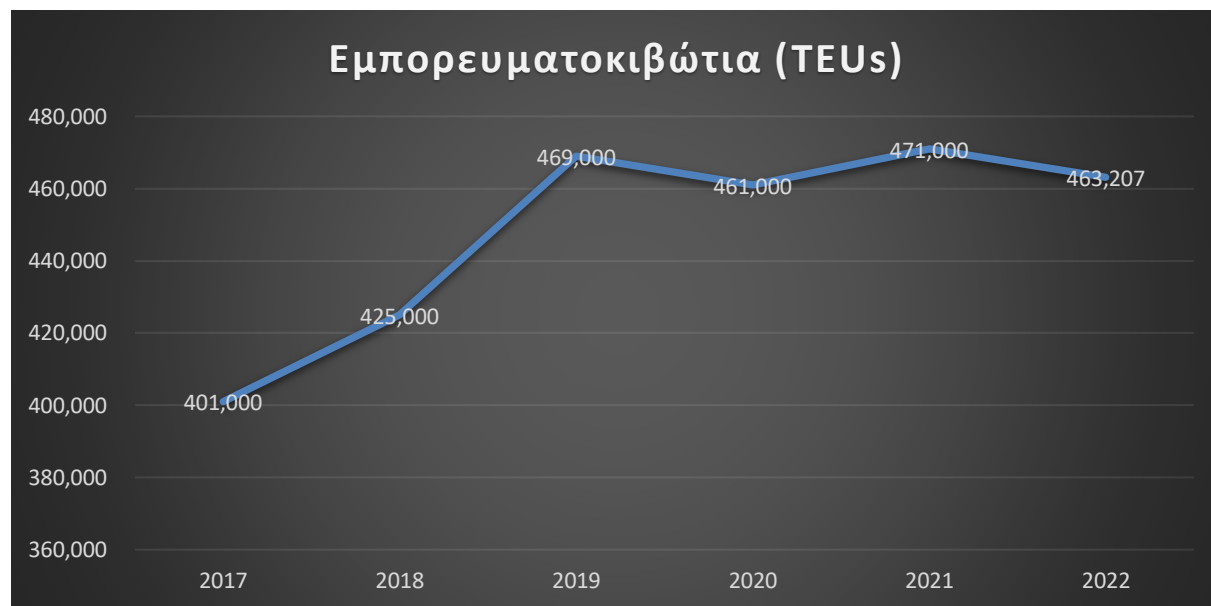
της το 2021 με 471.000 TEUs. Ωστόσο, το 2022 σημείωσε μικρή μείωση και διαμορφώθηκε στις 463.207 TEUs.

- **Συνολική διακίνηση φορτίου** (τόνοι): Ο λιμένας διακίνησε 7.298.218 τόνους φορτίου το 2018. Ο αριθμός αυτός αυξάνεται σταθερά, με αποκορύφωμα το 2021 με 8.771.998 τόνους. Ωστόσο, το 2022 παρουσίασε μείωση, με το συνολικό διακινούμενο φορτίο να ανέρχεται σε 7.756.939 τόνους.

- **Κίνηση επιβατών**: Ο αριθμός των επιβατών μειώθηκε απότομα από 44.484 το 2018 σε 6.273 το 2019. Ωστόσο, υπήρξε σταδιακή αύξηση στις επόμενες χρονιές, η οποία ήταν σταθερή γύρω στους 8.400 επιβάτες έως το 2022.

- **Αφίξεις πλοίων**: Ο αριθμός των πλοίων που κατέπλευσαν στον λιμένα ξεκίνησε από 1.929 το 2018, με μικρές διακυμάνσεις τα επόμενα έτη. Μέχρι το 2022, ο αριθμός αυτός θα ανέλθει σε 1,998. (Annual reports ΟΛΘ, 2018-2022)

Διάγραμμα 3: Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων λιμένα Θεσσαλονίκης τα έτη 2017 έως 2022



Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Απασχόληση

Όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα ο οποίος αναγράφει τα στοιχεία της απασχόλησης για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, καταλαβαίνουμε ότι πολύ θετικό στοιχείο αποτελεί η αύξηση της συνολικής Απασχόλησης το 2021 συγκριτικά με το 2017, σημειώνοντας ποσοστιαία αύξηση της τάξης του 9,9%. Μπορεί στο γενικό σύνολο της μεταβολής στην απασχόληση του λιμένα Θεσσαλονίκης από το 2010 έως το 2022 να βλέπουμε μια μικρή αύξηση της τάξης του 1,22%, όμως αυτό δεν αναιρεί την μετέπειτα αύξηση του ποσοστού της απασχόλησης ύστερα από την ιδιωτικοποίηση του λιμένα το 2018 όπου και αποτελεί το κριτήριο σύγκρισης.

Επιπλέον σύμφωνα με τον Λιάγκο, από την άνοιξη του 2018 έως και σήμερα, δηλαδή από την περίοδο ιδιωτικοποίησης του λιμένα μέχρι και σήμερα, έχουν πραγματοποιηθεί 447 νέες προσλήψεις εργαζομένων στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, είδηση που αποτελεί φυσικά ένα ιδιαίτερα θετικό στοιχείο (Λιάγκος, 2023).

Πίνακας 15: Μεταβολή τιμών και ποσοστού απασχόλησης του λιμένα Θεσσαλονίκης για τα έτη 2010 έως 2022

Απασχόληση	2010	2017	2019	2021	Μεταβολή 2022/2010	2022
	491	424	444	466	1,22%	497

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Οικονομικά οφέλη

Τα οικονομικά μεγέθη μετά την αποκρατικοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης φανερώνουν την υγιή οικονομική κατάσταση του λιμένα όπως φαίνεται με τα παρακάτω στοιχεία:

- **Μικτό κέρδος (€):** Το μικτό κέρδος παρουσίασε διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια των ετών,

ξεκινώντας από 24.729.265 εκ. ευρώ το 2018 και φτάνοντας τα 25.406.000 εκ. ευρώ μέχρι το 2022.

- **Καθαρό κέρδος (€):** Τα καθαρά κέρδη ξεκίνησαν από τα 17.151.791 εκ. ευρώ το 2018, με το ζηνίθ τους το 2021 σε 21.100.000 εκ. ευρώ. Το 2022, υπήρξε μια μικρή μείωση σε 19.786.000 εκ. ευρώ.

- **Κύκλος εργασιών (€):** Ο κύκλος εργασιών, που αντιπροσωπεύει τη ροή εσόδων του λιμένα, ξεκίνησε στις 54.231.941 εκ. ευρώ το 2017 και παρουσίασε σταθερή αύξηση, με αποκορύφωμα το 2022 με το ποσό των 80.561.000 εκ. ευρώ. (Greport 2022, Επεξεργασία Συγγραφέα)

- **Κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (€):** Τα κέρδη προ φόρων τόκων και αποσβέσεων (EBITDA), ενδεικτικό της επιχειρησιακής αποδοτικότητας, ξεκίνησαν με 18.849.985 εκ. ευρώ το 2017 και σημειώθηκε συνεχής άνοδος, φθάνοντας τα 33.810.000 εκ. ευρώ έως το 2022 και σε μια αύξηση της τάξης του 79,36%.

Πίνακας 16: Αναλυτικά οικονομικά στοιχεία και τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη της ΟΛΠ Α.Ε. για τα έτη 2010, 2017, 2019, 2021, 2022

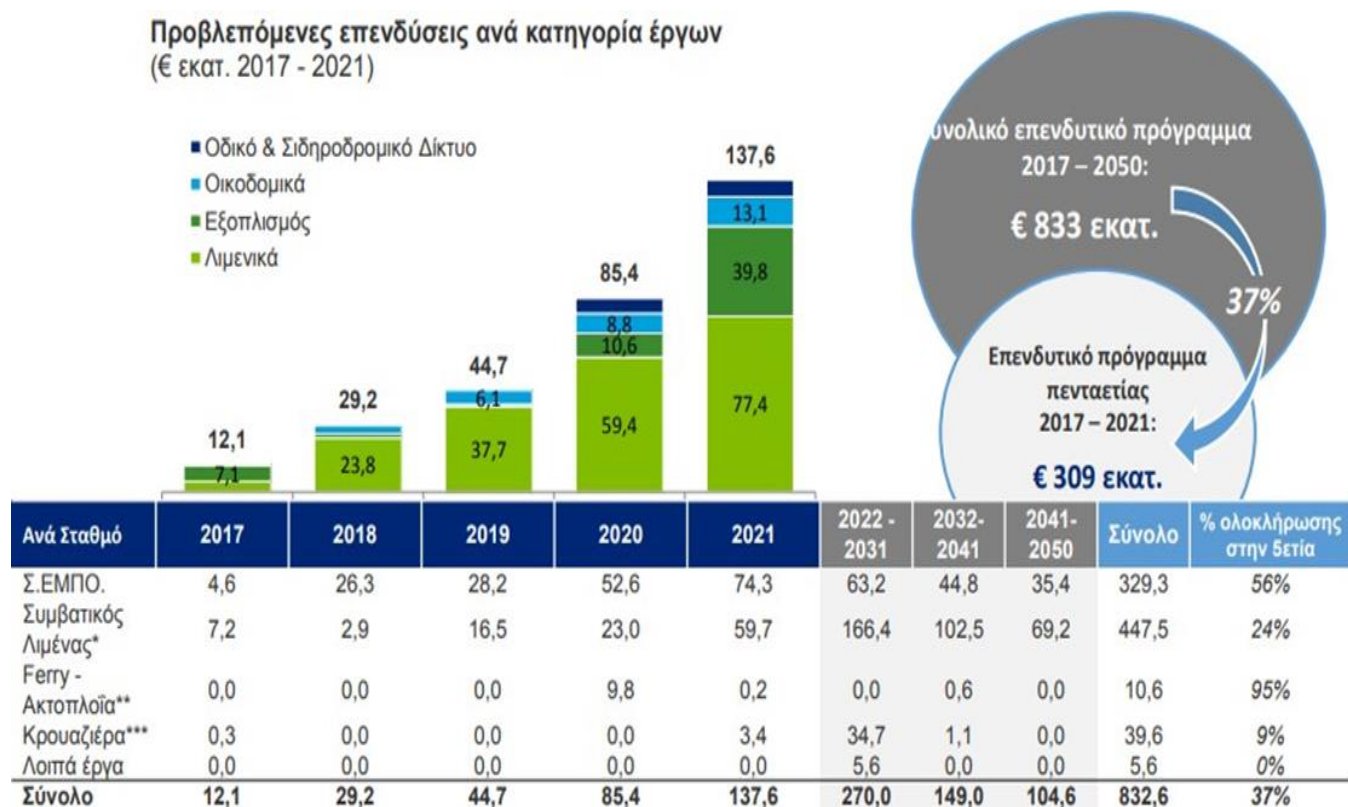
	Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			Μεταβολή			
	2022	2022/2021		2021	2019	2021/2019	2017	2021/2017		2010	2022/2010		
Κύκλος Εργασιών	80.561.000	4,77%	↑	76.890.000	68.981.070	11,50%	↑	54.231.941	41,80%	↑	49.617.466	55%	↑
Μικτά Κέρδη	34.395.000	-6,96%	↓	36.969.000	27.472.504	34,60%	↑	21.809.468	69,50%	↑	11.557.575	220%	↑
Κέρδη προ Φόρων	25.406.000	-6,68%	↓	27.225.000	23.034.948	18,20%	↑	12.474.042	118%	↑	9.288.755	193%	↑
EBITDA	33.810.000	-2,63%	↓	34.722.000	29.747.762	16,70%	↑	18.849.985	84,20%	↑	10.381.684	234%	↑
Ίδια Κεφάλαια	180.153.000	3,20%	↑	174.586.000	161.240.775	8,30%	↑	137.851.501	26,60%	↑	120.675.957	44,70%	↑
Σύνολο Υποχρεώσεων	73.036.000	1,96%	↑	71.629.000	63.272.169	13,20%	↑	17.431.005	296%	↑	17.732.263	304%	↑
Επενδύσεις	-	-	↑	17.954.000	11.543.313	55,54%	↑	2.397.147	649%	↑	5.021.741	-%	↑
Απασχόληση	497	6,65%	↑	466	444	5,00%	↑	424	9,90%	↑	491	1,22%	↓

Πηγή: Επεξεργασία Συγγραφέα

Περαιτέρω ανάπτυξη

Οι συνολικές επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την χρονική περίοδο 2012-2016, σύμφωνα με τα στοιχεία και τις ετήσιες χρηματοοικονομικές καταστάσεις του ΟΛΘ, ανήλθαν στα 30,1 εκ. ευρώ. Στις αρχές του 2016, ο ΟΛΘ ανακοίνωσε ένα επενδυτικό πλάνο (master plan) για την περίοδο 2017-2050 το οποίο αποτελείται από ένα αναλυτικό ενδιάμεσο σχέδιο για την πρώτη πενταετία λειτουργίας (2017-2022) ύψους 309 εκ. ευρώ. Οι επενδύσεις που αφορούν την επόμενη τριανταετία (2022-2050) ανέρχονται σε περισσότερα από 523 εκ. ευρώ, αλλά δεν αναφέρονται αναλυτικά. Το πρώτο πενταετές σχέδιο προέβλεπε την επέκταση της Προβλήτας VI με σκοπό να αυξηθεί η διακίνηση του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε 1.360 εκ. TEUs και του σταθμού ξηρού φορτίου σε 8 εκ. τόνους.

Πίνακας 17: Επενδυτικό πλάνο Ο.Λ.Θ Α.Ε και ο αντίστοιχος χρονικός προγραμματισμός



* Περιλαμβάνει χύδην & γενικό φορτίο

** Αναφέρεται στην κίνηση φορτηγών – οχημάτων και επιβατών σε πλοία E/I, Ro-Pax και Ro-Ro

*** Περιλαμβάνει επιβάτες κρουαζιέρας, τουριστικό καταφύγιο mega yacht και ανακαίνιση διατηρητέου κτιρίου επιβατικού σταθμού

Πηγή: Ο.Λ.Θ Α.Ε

Υπάρχουν επίσης σχέδια για ενοποίηση των Προβλήτων IV και V, με στόχο την αύξηση της χωρητικότητας αποθήκευσης και τη δυνατότητα χειρισμού μεγαλύτερων πλοίων ως αποτέλεσμα βαθύτερου κρηπιδώματος μπροστά από την ενοποιημένη προβλήτα. Τέλος, προβλέπονται επενδύσεις σε συγκεκριμένες υποδομές στους Προβλήτες I, II και III, στους σταθμούς υγρού φορτίου, επιβατηγών πλοίων, κρουαζιέρας, και στη μαρίνα.

Τα επενδυτικά σχέδια της ΟΛΘ ΑΕ είναι ιδιαίτερα φιλόδοξα. Ο συνολικός όγκος επενδύσεων τόσο την πρώτη πενταετία (2017-2021) όσο και την επόμενη περίοδο (2021-2050) υπερβαίνει κατά πολύ τον όγκο επενδύσεων που πραγματοποιήθηκε την προηγούμενη περίοδο. Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών εκτίμησε ότι 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) (Annual reports ΟΛΘ, 2018-2022).

Επιπλέον, όπως βλέπουμε και στον παρακάτω πίνακα, οι επενδύσεις στο λιμένα αυξήθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό για τα έτη 2017 έως 2021 με το ποσοστό να φτάνει στο 649% αφού οι συνολικές επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν το 2021 άγγιξαν τα €17,95 εκ. σε σχέση με τα €2,39 εκ. του 2017.

Πίνακας 17: Μεταβολή στις τιμές των επενδύσεων του λιμένα Πειραιά για τα έτη 2010 έως 2021

Αναλυτικά Οικονομικά Στοιχεία							
	2021	2019	Μεταβολή 2021/2019	2017	Μεταβολή 2021/2017	2010	Μεταβολή 2021/2010
Επενδύσεις	17.954.000	11.543.313	55,5% ^	2.397.147	649% ^	5.021.741	258% ^

Πηγή: Greport 2022

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το παρόν κεφάλαιο συνδυάζει τις πληροφορίες και την ανάλυση των δεδομένων της έρευνας πεδίου και της θεωρητικής προσέγγισης στοχεύοντας στην ερμηνεία τους για την κατάδειξη συμπερασμάτων. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξετάσει τα αποτελέσματα της αποκρατικοποίησης των λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, αλλά και τις διαδικασίες που πραγματοποιήθηκαν μέχρι να περάσουν οι δύο μεγαλύτεροι λιμένες της χώρας μας στα χέρια ιδιωτών.

Ξεκινώντας με τον λιμένα του Πειραιά, η είσοδος της COSCO, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών σε παγκόσμιο επίπεδο και επέλεξε να επενδύσει στον λιμένα του Πειραιά για να αποκτήσει πρόσβαση σε όλη την ευρύτερη περιοχή και να αναπτύξει τις δραστηριότητές της στη Μεσόγειο και σε όλη την Ευρώπη. Η είσοδος της COSCO στον λιμένα του Πειραιά, πραγματοποιήθηκε αρχικά το 2009 με τη Σύμβαση Παραχώρησης από το ελληνικό κράτος, μέσω των οποίων απέκτησε τη χρήση και εκμετάλλευση των Προβλητών II και III του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και στη συνέχεια το 2016, με την εξαγορά των μετοχών της ΟΛΠ Α.Ε., που οδήγησε στην αναβάθμιση του λιμένα, στην αύξηση των εσόδων, αλλά και στην πραγματοποίηση όλο και περισσότερων επενδύσεων διαχρονικά. Ήδη ο λιμένας του Πειραιά έχει αναβαθμιστεί σημαντικά φτάνοντας από την 93^η θέση, που βρισκόταν το έτος 2010, στην 29^η θέση στην κατάταξη των λιμένων σε όλο τον κόσμο κατά το έτος 2021 και την 5^η θέση στην Ευρώπη σε επίπεδο διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων.

Σε ότι έχει να κάνει με τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, εκεί οι διαδικασίες αποκρατικοποίησης του λιμένα έγιναν κάποια χρόνια αργότερα σε σχέση με αυτές του Πειραιά και συγκεκριμένα με την είσοδο της εταιρείας SEGT το 2018, η οποία απέκτησε το 67% της ΟΛΘ Α.Ε. Οι επενδύσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, αλλά και αυτές που είναι προγραμματισμένες να γίνουν μελλοντικά δημιουργούν την πεποίθηση ότι ο λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει μπει σε έναν σταθερό ρυθμό ανάπτυξης, με σκοπό την εξέλιξή του σε όλους τους τομείς, αλλά παράλληλα και την αύξηση των κερδών.

Επιπλέον, ο ιδιωτικός τομέας έχει τη δυνατότητα να εκμεταλλεύεται τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που παρουσιάζονται για νέες επενδύσεις με μεγαλύτερη ευκολία από ότι ο δημόσιος

τομέας, όπως και την καθετοποίηση αλλά και την οριζοντικοποίηση της παραγωγικής διαδικασίας. Ο ρόλος που έχει ο ιδιωτικός τομέας στη λιμενική βιομηχανία είναι είτε ως ιδιοκτήτης τερματικών σταθμών, όπως συμβαίνει και στις περιπτώσεις του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, είτε ως πάροχος λιμενικών υπηρεσιών. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στους λιμένες έχει αποδείξει ότι στοχεύει στον εκσυγχρονισμό των λιμένων και στη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχουν, κάτι που συνέβη τόσο στον λιμένα του Πειραιά, όσο και στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, καθώς από τη στιγμή που παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες, πραγματοποιούνται συνεχώς επενδύσεις με στόχο την παροχή καλύτερων και πιο βελτιωμένων υπηρεσιών προς τους πελάτες τους αλλά και τη βελτίωση των υποδομών και εγκαταστάσεων.

Ακόμη, τόσο ο ΟΛΠ όσο και ο ΟΛΘ έχουν αναγνωρίσει τη σημασία της διαφοροποίησης των προσφορών υπηρεσιών τους για την αποτύπωση νέων ροών εσόδων. Η επέκταση των συστημάτων logistics, η κατασκευή νέων θέσεων ελλιμενισμού, η αύξηση της χωρητικότητας στην εξυπηρέτηση και την αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων αλλά και η εφαρμογή διακίνησης φορτίου μέσω νέων και σύγχρονων εξοπλισμών, είναι ικανοί να εξυπηρετήσουν όλο και περισσότερους πελάτες συγκριτικά με το παρελθόν, αλλά και όγκους φορτίων. Οι επενδύσεις αυτές που πραγματοποιούνται συνεχώς και στους δύο λιμένες αναμένεται να συμβάλουν σημαντικά στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα.

Καταλήγοντας, η ιδιωτικοποίηση των λιμένων έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό θετικά τις οικονομικές επιδόσεις τόσο του ΟΛΠ όσο και του ΟΛΘ, κάτι που αποτυπώνεται και με αριθμούς στα συνολικά έσοδα των δύο λιμένων τα τελευταία χρόνια και ύστερα από τη διαδικασία παραχώρησής τους στον ιδιωτικό τομέα. Η ολοκληρωμένη ανάλυση των οικονομικών τους στοιχείων φανερώνει την ανθεκτικότητα, την προσαρμοστικότητα, την εξέλιξη και βελτίωση, αλλά ταυτόχρονα και την ελπίδα ότι οι δύο μεγαλύτεροι λιμένες της χώρας μας είναι ικανοί να πρωταγωνιστήσουν και να αποτελέσουν στο κοντινό μέλλον μερικούς από τους καλύτερους λιμένες της Ευρώπης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

- Βασιλική Χ. Παναγιωτοπούλου (2018), Οι συμβάσεις παραχώρησης στη λιμενική βιομηχανία, Ευρωπαϊκά πρότυπα και Ελληνική Πραγματικότητα, Διπλωματική Εργασία
- Ελληνικό Λιμενικό Σύστημα ΚΥΑ Αριθμ. 8315.2/02/07 Κατάταξη Λιμένων ΦΕΚ Β'202/16.02.2007
- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 627/2016
- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 727/2021
- Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Αρ. Φύλλου 93, 20/4/2011
- Κανάτσα Δ., 2022, Η COSCO ΚΑΙ Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ,<https://hellanicus.lib.aegean.gr/handle/11610/25104>
- Κοινή Υπουργική Απόφαση, 31 Ιουλίου 2009 (ΦΕΚ Β' 1643/7.8.2009)
- Κοινή Υπουργική Απόφαση, 19 Νοεμβρίου 2018 ΦΕΚ Β' 2372/21.11.2008
- Λάμπρος Καραγεώργος, 2022, Πώς «κύκλωσε» την ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.ot.gr/2022/11/10/naytilia/limania/cosco-pos-kyklose-tin-eyropaiki-limeniki-viomixania-pinakas/>
- Λιάγκος, 2023, Πύλη ανάπτυξης και εξωστρέφειας το λιμάνι Θεσσαλονίκης, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.imerisia.gr/epiheiriseis/82722-liagkos-olth-pyli-anaptyxis-kai-exostrefeias-limani-thessalonikis-76>
- Μηνάς Τσαμόπουλος, 2023, Οι μεγάλες επενδύσεις στα ελληνικά λιμάνια – «Σύστημα» δυο ταχυτήτων, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.protothema.gr/economy/article/1326578/oi-megales-ependuseis-sta-ellinika-limania-sustima-duo-tahutiton/>

- Μπέλλος Ηλίας, 2022, Νέες φουρτούνες για το επενδυτικό σχέδιο της COSCO, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.kathimerini.gr/economy/561762517/olp-nees-foyrtoynes-gia-to-ependytiko-schedio-tis-cosco/>
- Μυλωνάς Π. (2013). 'Container Ports: An Engine of Growth', Athens: National Bank of Greece.
- Νόμος 2688/1999 ΦΕΚ Α' 40/1999
- Νόμος 2932/2001 ΦΕΚ Α' 145/27.6.2001
- Νόμος 3654/2008 ΦΕΚ Α' 57/2008
- Νόμος 3755/2009 ΦΕΚ Α' 52/30.3.2009
- Νόμος 4072/2012 ΦΕΚ Α' 86/11.4.2012
- Νόμος 4315/2014 ΦΕΚ Α' 269/29.12.2014
- Νόμος 4404/2016 ΦΕΚ Α' 126/08.07.2016
- Νόμος 4522/2018 ΦΕΚ Α' 39/7.3.2018
- Πάλλης Θάνος, Λιμενική Οικονομία, Οικονομική, Οργάνωση & Διοίκηση Εμπορευματικών Λιμένων. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2023
- Σπένδος Ιωάννης (2016), Οι Λιμενικές Επενδύσεις και οι Επιπτώσεις τους στην Ενδοχώρα, Διπλωματική εργασία, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/9925>
- Τσιταμπάνη Α., Διοίκηση Λιμένων και η συμβολή των λιμανιών στην ανάπτυξη του Διεθνούς εμπορίου : Οι λιμένες της Ελλάδας και η περίπτωση της στρατηγικής θέσης του Λιμένος της Θεσσαλονίκης, Διπλωματική εργασία, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/15536>
- Τσιμπλάκη Α., Πώς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ανοίγει την πόρτα των Βαλκανίων, εφημερίδα Ναυτεμπορική, 2019, διαθέσιμη ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.naftemporiki.gr/maritime/85698/pos-to-limani-tis-thessalonikis-anoigei-tin-porta-ton-valkanion/#!>

-Ψαρούτης Χ. (2014), ‘Ελληνικά Λιμάνια: Ο δύσκολος δρόμος της ανταγωνιστικότητας’ Συλλογικός τόμος “Ανταγωνιστικότητα για Ανάπτυξη: Προτάσεις Πολιτικής”, Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 2014.

Ξένη

-Annual reports ΟΛΘ (2018-2022)

-Brooks, M. R., Cullinane, K. P. B., & Pallis, A. A. (2017). Revisiting port governance and port reform: A multi-country examination. *Research in Transportation Business & Management* 22, 1-10

-CANTOS-SÁNCHEZ, P., MONER-COLONQUES, R., SEMPERE-MONERRIS, J. J. and ÁLVAREZ-SANJAIME, O., 2011, Competition and horizontal integration in maritime freight transport, pages 67-81, available at:

https://www.researchgate.net/publication/46455299_Competition_and_horizontal_integration_in_maritime_freight_transport

-Castillo-Manzano, J. I., & Asencio-Flores, J. P. (2012). Competition between new port governance models on the Iberian Peninsula, Pages 519-537

-Chambers, S. (2022, July 15). Greek ports privatisation moves ahead, available at: [Greek ports privatisation moves ahead - Splash247](#)

-Cullinane K., Song DW. (2010). *Transport Reviews*. Port privatization policy and practice, pages 55-75, available at: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441640110042138>

-GREPORT 2022 - Report on Greek Ports Γ.Κ. Βαγγέλας – Α.Α. Πάλλη

-HEAVER, T., MEERSMAN, H. and VAN de VOORDE E., 2001, Co-operation and competition in international container transport: strategies for ports. *Maritime Policy and Management*, 28(3), 293-306

-Karagiannis (2021, September 3). Privatising the big regional ports in Greece is the next challenge taken on by HRADF, available at: [The privatization of the big regional ports in Greece is the next challenge taken on by HRADF - Ypodomes.com](#)

-Notteboom, T., (2007). 'Concession Agreements as Port Governance Tools'. Devolution, Port Governance and Port Performance. London: Elsevier Ltd., pp. 437- 455.

-Pallis, A., & Vaggelas, G. (2017) Research in Transportation Business & Management «A GREEK PROTOTYPE OF PORT GOVERNANCE»

-Pallis, T. (2018). 'Details of the port privatisation in Thessaloniki', LinkedIn: <https://www.linkedin.com/pulse/details-port-privatisation-thessaloniki-thanos-pallis/>

-PAROLA, F. and MUSSO, E., 2007, Market structures and competitive strategies: the carrier-stevedore arm-wrestling in northern European ports. Maritime Policy and Management, 34(3), 259-278

-PAROLA, F., SATTA, G., and CASCHILI, S. 2013, Unveiling co-operative networks and “hidden families” in the container port industry. Maritime Policy and Management, 1–21

-PSARAFTIS, H. N. and PALLIS, A. A. 2012, Concession of the Piraeus Container Terminal: Turbulent times and the quest for competitiveness. Maritime Policy and Management, 39(1), 27-43

-Psaraftis & Pallis, 2012 'Concession of the Piraeus Container Terminal: Turbulent Times and the Quest for Competitiveness, in Maritime Policy and Management, Vol. 39, p. 27 – 43

-Reuters, S. (2017). Greece gets three improved financial offers for Thessaloniki Port Sale, available at: [Greece gets three improved financial offers for Thessaloniki port sale | Reuters](#)

-Sheila Farrell (2012), «Maritime Policy & Management», The ownership and management structure of container terminal concessions, Pages 7-26

-Stefania Kollia, Athanasios A. Pallis, (2023), Competition effects of vertical integration in container ports: assessing the European Commission decisional practice

-Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, available at: <https://porteconomicsmanagement.org/>

-UNCTAD (2018) 'Greece concludes sale of 67 per cent of the shares in Thessaloniki port', UNCTAD Investment Policy Monitor, available at: <https://www.reuters.com/article/us-eurozone-greece-privatisations-port/greece-concludes-sale-of-67-percent-stake-in-thessaloniki-port-idUSKBNIGZICI/>

-VAN DE VOORDE, E. and VANELSLANDER, T., 2009, Market Power and Vertical and Horizontal Integration in the Maritime Shipping and Port Industry. OECD, ITF, Joint Transport Research Centre, Discussion paper 2009-2

-<https://www.thpa.gr/el/>