



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΑΙΓΑΙΟΥ

09 ΜΑΙ. 2014

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Πειραιάς, 8 Μαΐου 2014

Αρ. Πρωτ.: 6611/115

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Τηλ. : 210 4191436

Fax : 210 4064336

E-mail : ke@hcg.gr

ΠΡΟΣ: τη Βουλή των Ελλήνων

Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Τμήμα Ερωτήσεων

Κοινοποίηση: 1. Βουλευτή κ. Γ. Δημαρά

2. Βουλευτή κ. Γ. Αβραμίδα

Αριθ. σελίδων: Απάντηση (02)

Σύνολο (02)

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση των Βουλευτών κ. Γ. Δημαρά και κ. Γ. Αβραμίδα

Σχετ.: Ερώτηση με αριθ. πρωτ. 6901/12-3-2014 της Βουλής των Ελλήνων.

Σε απάντηση ανωτέρω σχετικής σας γνωστοποιούνται τα ακόλουθα:

Το θέμα της αξιοποίησης των λιμενικών υποδομών της χώρας μας θεωρείται μείζονος σημασίας. Το πρίσμα υπό το οποίο εξετάζεται το όλο ζήτημα χαρακτηρίζεται από εξωστρέφεια και γνώμονας είναι η αξιοποίηση του στρατηγικού πλεονεκτήματος της χώρας σε σχέση με τη γεωγραφική της θέση και την εγγύτητά της στις αγορές της Ανατολής.

Οι στρατηγικές συνεργασίες που αναπτύχθηκαν τα τελευταία χρόνια στην περίπτωση του Ο.Λ.Π., κατέστησαν τον Πειραιά από ένα περιφερειακό λιμάνι της Ευρώπης στο τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, ενώ με τις δυνατότητες επέκτασης που υφίστανται στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων θα μπορεί, με την ολοκλήρωση της σχετικής διαδικασίας, να αποτελέσει ένα από τα βασικά λιμάνια της Ευρώπης, το οποίο δεν θα απευθύνεται μόνο στην εσωτερική αγορά και το ελληνικό εμπόριο αλλά θα εξυπηρετεί το διεθνές εμπόριο ενταγμένο σε ένα πλαίσιο διεθνούς εργασίας. Από τα αποτελέσματα της ενέργειας αυτής σημειώνεται η αύξηση των θέσεων εργασίας και των εσόδων του λιμένα σε πολλούς τομείς δραστηριοτήτων (πετρελεύσεις, ρυμουλκήσεις, πλοηγικά κ.α.). Η δεύτερη φάση της εκχώρησης του πλειοψηφικού πακέτου στοχεύει στην προσέλκυση ζωτικής σημασίας επενδύσεων για το λιμάνι αλλά και ανάπτυξη συνεργασιών και σε άλλους κλάδους όπως η επιβατηγός ναυτιλία και ειδικότερα ο κλάδος της κρουαζιέρας.

Όσον αφορά την αξιοποίηση του λιμένα Πειραιά επιλέγεται το μοντέλο της αποκρατικοποίησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του Ο.Λ.Π., και συγκεκριμένα του 67% από το 74% το οποίο κατέχει σήμερα, ως μέτοχός του το ΤΑΙΠΕΔ και όχι το μοντέλο σύναψης συμβάσεων παραχώρησης για τους εξής βασικούς λόγους:

α) Η επίτευξη των δημοσιονομικών στόχων που έχουν τεθεί. Ο εγκεκριμένος από τη Βουλή των Ελλήνων δημοσιονομικός στόχος για το 2013 ανέρχεται στο ποσό των 2,3 δις ευρώ από έσοδα που θα προέλθουν από την αποκρατικοποίηση. Πέραν τούτου επιδιώκεται και η επίτευξη του αναπτυξιακού στόχου μέσω της προσέλκυσης επενδύσεων.

β) Σε περίπτωση πραγματοποίησης επιμέρους παραχωρήσεων αυτές θα αφορούσαν τις κερδοφόρες χρήσεις του λιμένα ενώ οι ζημιογόνες θα παρέμεναν στο ελληνικό δημόσιο με αποτέλεσμα τα οφέλη να καλύπτουν μόνο τις ζημίες από τις λοιπές χρήσεις.

γ) Το θέμα των θέσεων εργασίας. Η επιλογή του μοντέλου των συμβάσεων παραχώρησης θα οδηγούσε σε περιορισμό της απασχόλησης. Η παραχώρηση επιπλέον χρήσεων θα συνοδευόταν από κατάργηση θέσεων εργασίας και συμβάσεων εργασίας. Αντιθέτως, με την αποκρατικοποίηση της πλειοψηφίας των

μετοχών του Οργανισμού διατηρούνται εν ισχύ οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και όλες οι θέσεις εργασίας χωρίς να επηρεάζονται οι εργασιακές σχέσεις.

Αναφορικά με το οικονομικό όφελος από την αποκρατικοποίηση σε σχέση με τις συμβάσεις παραχώρησης σημειώνεται ότι ο Ο.Λ.Π. έχει προβεί μέχρι σήμερα σε 322 παραχωρήσεις τα έσοδα των οποίων, ωστόσο, δεν έρχονται προς όφελος του δημοσίου, ήτοι από τα 32 εκατ. ευρώ που προέρχονται από την ΣΕΠ περίπου τα 25 εκατ. χάνονται στις λειτουργικές δαπάνες του Οργανισμού.

Όσον αφορά το θέμα της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος σημειώνεται ότι με τη σύσταση της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (άρθρο 43 του ν.4150/2013, ΦΕΚ Α' 102 και ΦΕΚ ΥΟΔΔ 209/14-4-2014 για τον ορισμό μελών), η οποία ως ανεξάρτητος φορέας θα αναλάβει την εποπτεία και την παρακολούθηση της σύμβασης παραχώρησης, έγινε ένα μεγάλο βήμα για τη θεσμική θωράκιση της διαδικασίας αποκρατικοποίησης.

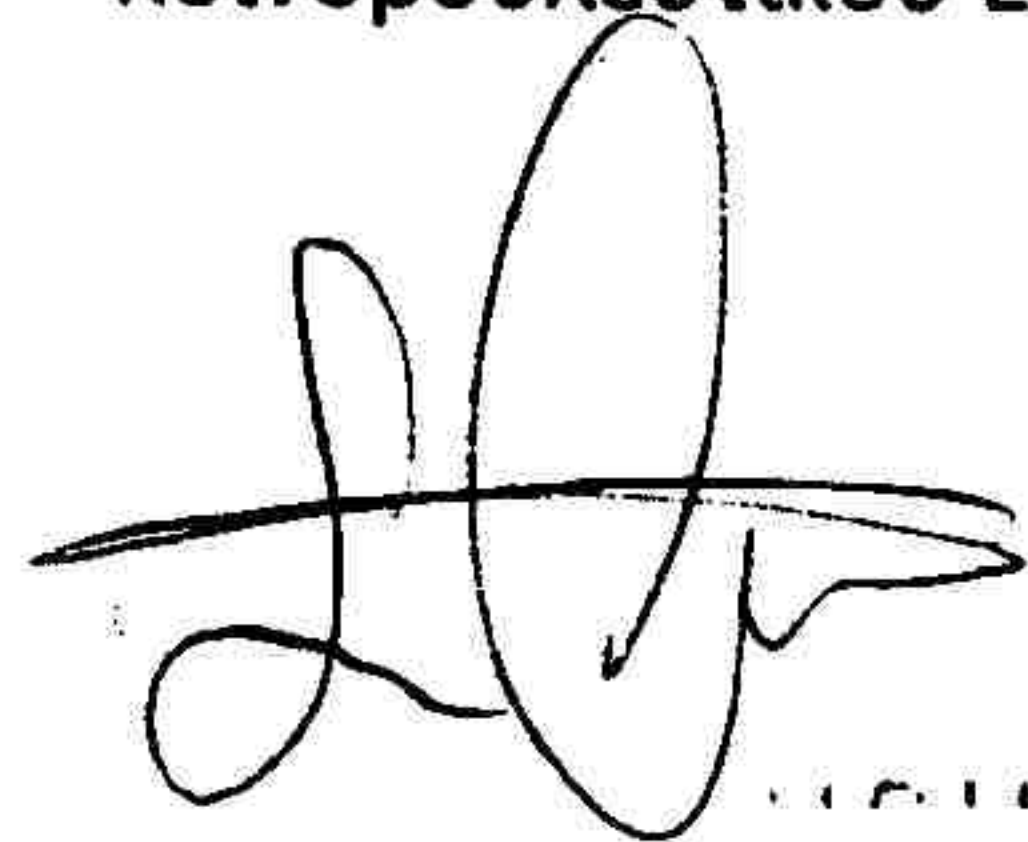
Το ίδιο μοντέλο θα εφαρμοστεί και για την αξιοποίηση του λιμένα Θεσσαλονίκης με γνώμονα την ανάπτυξη της πόλης και της Βορείου Ελλάδας συνολικότερα, αλλά και του διαμετακομιστικού εμπορίου στη χώρα. Ο λιμένας Θεσσαλονίκης, λόγω της μη ευόδωσης της διαδικασίας παραχώρησης του 2008-2009, μπορεί να σημειώνει σήμερα αξιοσημείωτα αποτελέσματα βάσει των οικονομικών του στοιχείων, ωστόσο υπολείπεται στον τομέα των φορτίων και στην ανάπτυξη των παράλληλων κλάδων (ρυμουλκικές εργασίες, επιβατική κίνηση, πλοήγηση κ.λ.π). Το μοντέλο που προτείνει το ΤΑΙΠΕΔ, βάσει των μελετών που έχει καταρτίσει αλλά και της τεχνογνωσίας που διαθέτουν τα στελέχη του, δεδομένων και των πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν στην περίπτωση του ΟΛΠ, όπως η διατήρηση των θέσεων εργασίας, είναι η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών η οποία θα συνοδεύεται από ένα δεσμευτικό πλαίσιο επενδύσεων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης

Εσωτερική Διανομή
1. ΥΝΑ/Γρ. κ. Υπουργού
2. ΥΝΑ/ΓΓΛΠΝΕ/ΔΛΠ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Πειραιάς, 09-5-2014
Για το Γραφείο
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου



Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης
ΥΠΟΥΡΓΟΣ