



Αλλάζει άρδην το μοντέλο αποκρατικοποίησης των μεγάλων λιμανιών της χώρας και αντί για μετοχοποιήσεις και συνολικές πωλήσεις των εταιρειών που διαχειρίζονται τα λιμάνια, η κυβέρνηση και τα τρία κόμματα που τη στηρίζουν προκρίνουν το μοντέλο των παραχωρήσεων: ο έλληνας ή ο ξένος επενδυτής αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση των επενδύσεων που θα απαιτηθούν για την όποια δραστηριότητα και στη συνέχεια του παραχωρείται η εκμετάλλευση του έργου συνήθως για διάστημα τριάντα ετών. Στο πλαίσιο της αλλαγής πλεύσης στην πολιτική των αποκρατικοποιήσεων λιμανιών απομακρύνεται και το ενδεχόμενο να πωληθεί το 23% των μετοχών του ΟΛΠ και του ΟΛΘ που έχει εκχωρηθεί στο Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων. Μάλιστα δεν αποκλείεται ακόμη και η πιθανότητα το Ταμείο να ζητήσει τον απεγκλωβισμό του από τις μετοχές των δύο λιμανιών που του έχουν εκχωρηθεί. Το θέμα αυτό θα ξεκαθαρίσει σε συνάντηση που θα έχει τις αμέσως επόμενες ημέρες ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με τον διευθύνοντα σύμβουλο του Ταμείου Αποκρατικοποιήσεων

. Σε κάθε περίπτωση, αυτό που πλέον είναι δεδομένο είναι ότι η κυβέρνηση θα ακολουθήσει τη διαδικασία των διεθνών διαγωνισμών, όπως είχε γίνει και με τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ που ανέλαβε η κινεζική Cosco. Σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, car terminal, σταθμοί κρουαζιέρας, ξενοδοχειακές μονάδες και άλλες επικερδείς δραστηριότητες των ελληνικών λιμανιών θα βγαίνουν σε διεθνείς διαγωνισμούς αμέσως μόλις ωριμάσουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις με στόχο, από τη μια, να εκσυγχρονιστούν και να μεγαλώσουν οι υποδομές τους και, από την άλλη, να μπουκν χρήματα στα ταμεία των Οργανισμών που τα διαχειρίζονται. Παράλληλα στη «φιλοσοφία» της νέας κυβέρνησης για τα λιμάνια κυριαρχεί και η λογική να μην αντικατασταθεί το κρατικό με το ιδιωτικό μονοπώλιο. Αυτό θα συνέβαινε σε περίπτωση που ο ΟΛΠ, για παράδειγμα, περνούσε υπό τον έλεγχο ενός ναυτιλιακού ομίλου που ταυτόχρονα είναι και χρήστης του λιμανιού.

Όπως μάλιστα επισήμανε πρόσφατα ο υπουργός Ναυτιλίας, το μοντέλο των παραχωρήσεων λιμενικών δραστηριοτήτων κυριαρχεί σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης. Το μοντέλο των μετοχοποιήσεων εκτιμάται ότι δεν είναι εύκολο να εφαρμοστεί στη σημερινή οικονομική συγκυρία, όπου το διεθνές εμπόριο έχει μειωθεί με συνέπεια και τα εμπορικά λιμάνια να υποδέχονται πολύ μικρότερα φορτία σε σύγκριση με το παρελθόν. Έτσι, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ αναμένεται προς το παρόν να παραμείνουν μετοχικά υπό τον έλεγχο του ελληνικού Δημοσίου, το οποίο κατέχει και στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας

Μη μεγάλη μπιζνα των λιμανιών

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator

Πέμπτη, 05 Ιούλιος 2012 16:59 - Τελευταία Ενημέρωση Πέμπτη, 05 Ιούλιος 2012 10:33

πακέτο μετοχών άνω του 70%. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, στο υπουργείο Ναυτιλίας και στον ΟΛΠ εκτιμούν ότι για να ενταχθούν τα λιμάνια σε μια αναπτυξιακή προοπτική, τόσο για το διαμετακομιστικό εμπόριο όσο και για τον τουρισμό και ειδικά την κρουαζιέρα αλλά και για την οικονομική ανάπτυξη του νησιωτικού συμπλέγματος της χώρας, θα πρέπει να αλλάξει η εταιρική τους μορφή και να ενταχθούν όλα - μικρά και μεγάλα - σε εταιρείες holding.