

ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΗΜΕΡΙΔΑ

«ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ: ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΝ ΟΨΕΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΑΛΛΑΓΩΝ»

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ, 6/3/2008

ΟΜΙΛΙΑ ΧΑΡΙΛΑΟΥ Ν. ΨΑΡΑΥΤΗ

Κύριε Πρόεδρε, Κυρίες και Κύριοι,

Κατ' αρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω την ΕΝΟΕ για την πρόσκληση.

Σύμφωνα με τον τίτλο της ημερίδας, βρισκόμαστε εν όψει σημαντικών αλλαγών στα 2 μεγάλα λιμάνια της χώρας. Η κατάσταση είναι πολύ ρευστή και οι εξελίξεις τρέχουν κάθε μέρα.

Ήδη οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ από προχθές πανηγυρίζουν την απόρριψη των ασφαλιστικών μέτρων που ζήτησε η Διοίκηση του ΟΛΠ εναντίον τους. Ίσως η εξέλιξη αυτή να είναι σημαντική, τουλάχιστο από πλευράς εντυπώσεων. Αλλά δεν έχει άμεση σχέση με το διαγωνισμό παραχώρησης του container terminal (κοινώς ΣΕΜΠΟ) σε ιδιώτες. Το πόσο θα είναι καθοριστική στην όλη διαδικασία, αυτό θα φανεί στην πορεία.

Θέλω να ξεκαθαρίσω ευθύς εξ αρχής ότι πάγια άποψή μου ήταν και είναι ότι τα ιδιωτικά κεφάλαια μπορούν να βοηθήσουν τα λιμάνια να αναπτυχθούν πιο γρήγορα, όπως γίνεται σε πολλές χώρες του κόσμου, αλλά εάν είναι να γίνει αυτό και στην Ελλάδα, ας γίνει τουλάχιστο σωστά, μια και ενδεχόμενα λάθη μπορεί να έχουν πολύ κακές επιπτώσεις. Στην ομιλία μου θα επιχειρήσω να κάνω μερικές σκέψεις, επί του θέματος, που σίγουρα δεν είναι εγκυκλοπαιδικές. Θα εστιαστώ κυρίως στον ΟΛΠ.

Η ιστορία της παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ σε ιδιώτες είχε απασχολήσει τον ΟΛΠ και την Κυβέρνηση πολύ πιο πριν από όσο κάποιοι μπορούν να φανταστούν. Κατ' αρχάς υπενθυμίζω ότι την άνοιξη του 1998, δηλαδή 10 χρόνια πριν, και όταν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ ήταν ακόμη ΝΠΔΔ, ο τότε Υπουργός Εθνικής Οικονομίας Γιάννος Παπαντωνίου, στο πλαίσιο των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Ελλάδα εν όψει της εισόδου της στην ΟΝΕ, ανήγγειλε μια λίστα από 35 ΔΕΚΟ οι οποίες θα έπρεπε να «ιδιωτικοποιηθούν», χωρίς να ήταν σαφές τι ακριβώς σήμαινε αυτή η λέξη. Ανάμεσα σ' αυτές ήταν τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Το επόμενο έτος (1999) ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρίες με το Νόμο 2688. Όμως, η μεγάλη συζήτηση ήταν για το επόμενο βήμα, δηλαδή να αποφασιστεί ποιο μοντέλο ιδιωτικοποίησης θα έπρεπε να υιοθετηθεί. Όπως όλοι ξέρουμε, και για τα 2 λιμάνια επελέγη η λεγόμενη «μετοχοποίηση», δηλαδή η εισαγωγή τους στο ΧΑΑ (του ΟΛΘ το 2001 και του ΟΛΠ το 2003). Υπόψη ότι τα όποια κεφάλαια μαζεύτηκαν με τον τρόπο αυτό (για τον ΟΛΠ κάπου 54 εκ ευρώ και για τον ΟΛΘ κάπου 15 εκ. ευρώ) δεν τα εισέπραξαν τα λιμάνια για επενδύσεις, αλλά το Ελληνικό Δημόσιο. Αυτό για να καλυφθεί μέρος του αναλογιστικού ελλείμματος που δημιουργήθηκε από την ανάληψη των συνταξιοδοτικών υποχρεώσεων των 2

λιμανιών από το ΙΚΑ και το ΙΚΑ-ΕΤΕΑΜ. Παρεμπιπτόντως, το έλλειμμα αυτό ήταν πολύ μεγαλύτερο από τα ποσά που εισπράχθηκαν μέσω ΧΑΑ (έως και 5 φορές μεγαλύτερο για τον ΟΛΠ).

Επίσης δεν είναι ευρέως γνωστό ότι προτού φτάσουμε στο ΧΑΑ εξετάστηκαν και άλλα μοντέλα ιδιωτικοποίησης. Το πρώτο από αυτά ήταν το 1999, όταν κάποιοι σύμβουλοι του ΥΠΕΘΟ πρότειναν για τον ΟΛΠ την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ σε ιδιώτες ως πιθανή λύση, ακολουθώντας το μοντέλο landlord port που ήταν ευρέως διαδεδομένο σε πολλά λιμάνια της Ευρώπης και αλλού, δηλαδή ακριβώς τη λύση που προωθείται σήμερα. Η λύση αυτή όμως απορρίφθηκε λόγω της πλήρους έλλειψης τεκμηρίωσης για το πως κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει σωστά, και λόγω της εκτίμησης της αναστάτωσης που κάτι τέτοιο θα προκαλούσε στα συνδικάτα εργαζομένων του ΟΛΠ.

Το θέμα με την παραχώρηση δεν σταμάτησε εκεί. Στις αρχές του 2001, στη συζήτηση για το πρώτο Επιχειρησιακό Σχέδιο της ΟΛΠ ΑΕ, τέσσερα μέλη του τότε εννεαμελούς ΔΣ (δεν θα πω ποια) πρότειναν να δεσμευθεί η εταιρία ότι η κατασκευή του μελλοντικού Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) θα γίνει μόνο με κεφάλαια του ΟΛΠ, με δάνειο, ή με Κοινοτική χρηματοδότηση, αλλά χωρίς καθόλου ιδιωτικά κεφάλαια. Μετά από μεγάλη συζήτηση, η πρόταση αυτή δεν έγινε αποδεκτή, και το ΔΣ ΟΛΠ τελικά αποφάσισε (με πλειοψηφία 5-4), ότι «*το έργο θα δημοπρατηθεί μετά από οικονομοτεχνική μελέτη και αφού προηγηθεί συζήτηση στο Δ.Σ. σχετικά με την προσφορότερη μέθοδο*», αφήνοντας έτσι την πόρτα θα έλεγα μισάνοιχτη για ιδιωτικές επενδύσεις στο μέλλον. Το βασικό ερώτημα ήταν, με εκτιμώμενο συνολικό κόστος 91 εκ. ευρώ επί ετησίου κύκλου εργασιών ΟΛΠ 120 εκ. ευρώ, πως θα γινόταν η χρηματοδότηση της επένδυσης;

Ο κύριος λόγος που δεν μπορούσε τότε να δεσμευθεί ο ΟΛΠ (και δεν μπορεί ούτε και τώρα) για τη μη χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων, ήταν η εκτίμηση ότι υπήρχε σημαντικό επιχειρηματικό ρίσκο για ένα προβλήτα που θα εξυπηρετούσε βασικά κίνηση μεταφόρτωσης (τράνζιτ), κίνηση που σήμερα υπάρχει, αύριο όχι. Για τη μείωση του ρίσκου αυτού και την εξασφάλιση ικανοποιητικής κεφαλαιακής απόδοσης, κρίθηκε αναγκαία η εξασφάλιση ικανής επιδότησης και κεφαλαίων από τρίτους. Από αυτούς τους τρίτους, κρίθηκε τότε ότι δεν μπορούσε να αποκλεισθεί κανένας.

Από το 1998 κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι. Η Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου που υπεγράφη 13 Φεβρουάριου του 2002 (και της οποίας ήμουν ένας από τους συνυπογράφοντες!) ανέφερε μερικά πράγματα για τον Προβλήτα III, όπως θα δούμε σε λίγο, αφήνοντας και εκεί μερικές πόρτες μισάνοιχτες. Αλλά με βασική προτεραιότητα την είσοδο του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο, δεν προχώρησε τίποτε το ουσιαστικό προς την κατεύθυνση αυτή.

ΠΑΡΕΝΘΕΣΗ. Όταν λεμε Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Ελληνικού Δημοσίου, τι εννοούμε. Είναι μια σύμβαση στην οποία έρχεται το Δημόσιο (ο βασικός μέτοχος) και λει, «ΟΛΠ, ιδού οι εγκαταστάσεις που σου παραχωρώ για 40 χρόνια, είναι δικές μου και εσύ θα τις εκμεταλλεύεσαι αποκλειστικά κάτω από τους εξής όρους και προϋποθέσεις, και θα πληρώνεις και ένα ετήσιο χαράτσι». Κάτι τέτοιο ισχύει και για τον ΟΛΘ, η Σύμβαση Παραχώρησης του οποίου υπεγράφη νωρίτερα, το 2001.

Τι μπορούμε να πούμε για το διαγωνισμό παραχώρησης. Θεωρώ κατ' αρχήν θετικό ότι άλλαξε το μοντέλο παραχώρησης στον Πειραιά, μια και η νέα διακήρυξη προβλέπει δυο παρόχους έναντι ενός της παλαιάς (ο ένας θα είναι ο ΟΛΠ), αποτρέποντας τον κίνδυνο ίδρυσης ιδιωτικού μονοπωλίου. Αν είχαν προβλεφθεί τρεις πάροχοι (έναν ανά Προβλήτα I, II, III), θα ήταν ακόμη καλύτερα. Στη Θεσσαλονίκη όμως, ο κίνδυνος αυτός εξακολουθεί να υπάρχει, μια και η νέα διακήρυξη προβλέπει ξανά την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ σε ένα μόνο πάροχο.

Ως φαίνεται, ο ΟΛΠ αλλά και η Κυβέρνηση στοχεύουν ψηλά, προσβλέποντας κίνηση 4,7 εκ. TEU το χρόνο. Με δεδομένο ότι η εγχώρια αγορά (container εισαγωγής-εξαγωγής) είναι 0,5-0,6 εκ. TEU, άντε με τα κενά 0,75 εκ. TEU, κάτι που δεν φαίνεται πως θα μπορέσει να αυξηθεί σημαντικά στο ορατό μέλλον, ένα ερώτημα είναι, τα υπόλοιπα 4 εκ. TEU πως προκύπτουν; Είναι προφανές ότι θα είναι φορτία μεταφόρτωσης, φορτία στα οποία υπάρχει μεγάλη ρευστότητα. Δεν είναι για μένα σαφές από που θα έρθουν και που θα χωρέσουν τόσα φορτία. Ούτε είναι τόσο σαφές πόσο θα κερδίσει από αυτά ο πάροχος, που θα κληθεί να βάλει βαθιά το χέρι στην τσέπη, πολλώ μάλλον πόσο θα κερδίσει ο ΟΛΠ. Άρα, αν και ο στόχος των 4,7 εκ. TEU ακούγεται ωραίος, εγώ θα κρατούσα μικρό καλάθι.

Έρχομαι τώρα σε ορισμένα θέματα της διακήρυξης. Αυτή μεταξύ άλλων παραπέμπει στην Σύμβαση Παραχώρησης του 2002 μεταξύ ΟΛΠ ΑΕ και Ελληνικού Δημοσίου. Η Σύμβαση Παραχώρησης ρητά παρέχει στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που παραχωρήθηκαν σ' αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο. Εάν η φράση 'αποκλειστικό δικαίωμα' ερμηνευθεί στενά, δηλαδή ότι μόνο ο ΟΛΠ μπορεί να εκμεταλλεύεται τον ΣΕΜΠΟ και κανένας άλλος, τότε ίσως να υπάρχει νομικό πρόβλημα.

Προβλέπει επίσης η Σύμβαση Παραχώρησης ότι ο ΟΛΠ «έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Προβλήτα III που θα κατασκευάσει στο Νέο Ικόνιο», και μάλιστα «με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις». Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τον Προβλήτα I, τον οποίο ο ΟΛΠ θα λειτουργεί με το δικό του προσωπικό. Άρα γνώμη μου είναι ότι και εδώ υπάρχει κάποιο νομικό πρόβλημα.

Βέβαια, η διακήρυξη λει το εξής (άρθρο 159): Προτού υπογραφεί η σύμβαση του ΟΛΠ με τον πάροχο που θα επιλεγεί, θα κυρωθεί με Νόμο στη Βουλή των Ελλήνων. Πολύ ωραία. Ένας Νόμος θα κατοχυρώσει τη σύμβαση, και κάθε νομοθεσία αντίθετη προς αυτή απλά δεν θα ισχύει. Τι το πιο νομικά ισχυρό;

Ποιος λει όμως τη στιγμή αυτή το περί μελλοντικής κύρωσης στη Βουλή; Δεν το λει η ίδια η Βουλή, η τουλάχιστο η ΓΣ των μετόχων του ΟΛΠ, στην οποία την πλειοψηφία έχει το Ελληνικό Δημόσιο. Το λει η ίδια η διακήρυξη, την οποία ψήφισε το ΔΣ του ΟΛΠ (μέσα Ιαν. 2008), προκαταλαμβάνοντας με αυτόν τον τρόπο μια μελλοντική απόφαση της Βουλής των Ελλήνων. Για το αν αυτό είναι σωστό, τυπικά και ουσιαστικά, δεν είμαι αρμόδιος να απαντήσω. Δεν έχω καμμία αμφιβολία ότι η Βουλή θα μπορούσε να πει, ακόμη και σήμερα, ότι προτίθεται να ψηφίσει ένα Νόμο που θα κυρώσει τη σύμβαση του ΟΛΠ με τον πάροχο που θα επιλεγεί σύμφωνα με τη συγκεκριμένη διακήρυξη, Νόμο ο οποίος θα υπερισχύει κάθε άλλου Νόμου που προσκρούει σ' αυτόν. Αλλά μέχρι να το πει αυτό η Βουλή (όταν το πει), δεν το έχει ακόμη πει!

Μια και μιλάμε για το Νόμο που θα κυρώσει τη σύμβαση ΟΛΠ-ιδιώτη, σύντομα θα ψηφιστεί ένας άλλος Νόμος, Σχέδιο του οποίου κατετέθη μόλις πριν από μια βδομάδα (28/2/08). Όλοι νομίζαμε ότι ο Νόμος αυτός θα αφορούσε μόνο τη ρύθμιση εργασιακών θεμάτων του προσωπικού του ΟΛΠ και του ΟΛΘ (μετατάξεις, εθελούσιες έξοδοι, κλπ). Όμως, το Σχέδιο Νόμου αναφέρεται και σε θέματα της παραχώρησης των ΣΕΜΠΟ. Αυτό είναι μια δήλωση (η ομολογία αν θέλετε) ότι το ισχύον νομικό πλαίσιο χρήζει τροποποιήσεων ώστε να μην υπάρξουν νομικές εμπλοκές με τους διαγωνισμούς. Από παλιά είχα την άποψη ότι ΝΑΙ, είναι απαραίτητες κάποιες τροποποιήσεις στο ισχύον νομικό πλαίσιο. Το ερώτημα είναι, αυτές που περιγράφει το υπό κατάθεση Σχέδιο Νόμου, θα λύσουν το πρόβλημα;

Δεν είχα το χρόνο να εξετάσω λεπτομερώς το Σχέδιο Νόμου. Αλλά επιγραμματικά μπορώ να πω τα εξής.

- 1) Το Σχέδιο Νόμου κυρώνει νομοθετικά τις δυο ήδη υπογραφείσες Συμβάσεις Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ και ΟΛΘ. Αισθάνομαι μεγάλη συγκίνηση ότι κάτι που υπέγραψα πριν από 6 χρόνια θα γίνει τώρα Νόμος του Κράτους! Αλλά εν ξέρω ούτε τι σημαίνει αυτό, ούτε για ποιο λόγο γίνεται. Εγώ το ερμηνεύω ότι η Κυβέρνηση πιστεύει ότι υπάρχουν διάφορα νομικά κενά ως προς το θέμα της παραχώρησης ΟΛΠ-ιδιώτη τα οποία θέλει να καλύψει. Πχ, βλέπω ότι αυξάνει η διάρκεια παραχώρησης από το Δημόσιο στον ΟΛΠ από 40 σε 50 έτη (μάλλον για να μην υπερκαλύπτει η σύμβαση ΟΛΠ-ιδιώτη τη Σύμβαση Παραχώρησης Δημοσίου- ΟΛΠ). Δεν ξέρω τι άλλο πρόβλημα αισθάνεται η Κυβέρνηση ότι έχει η Σύμβαση Παραχώρησης και θεωρεί αναγκαίο να την περιβάλλει με το μανδύα του Νόμου.
- 2) Το Σχέδιο Νόμου έχει επίσης κάποιες άλλες διατάξεις που υποτίθεται ότι ρυθμίζουν τα της παραχώρησης των ΣΕΜΠΟ σε ιδιώτες, όπως πχ αλλαγή στις αρμοδιότητες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων. Μια από αυτές τώρα ορίζεται ως *«Η εποπτεία της εφαρμογής και, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, η περαιτέρω διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε ιδιώτες, φυσικά ή νομικά πρόσωπα, έναντι συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και στη λιμενική λειτουργία στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής και ο έλεγχος των σχετικών συμβάσεων παραχώρησης»*. Η φρασεολογία αυτή έχει πολύ λίγες αλλαγές με την παλιά. Άρα δεν μου είναι σαφές για ποιο λόγο έγινε αυτή η αλλαγή.
- 3) Πλέον σημαντικό κατά την άποψή μου. Το Νέο Σχέδιο Νόμου ΔΕΝ αναφέρεται στις διακηρύξεις παραχώρησης ΟΛΠ και ΟΛΘ με τους ιδιώτες παροχούς, πολλω μάλλον δεν τις εγκρίνει (αναδρομικά). Το ερώτημα πάλι είναι: Εάν οι ρυθμίσεις του Νέου Νόμου κρίθηκαν απαραίτητες για να καλύψουν νομικά κενά, αυτά ακριβώς τα νομικά κενά υπήρχαν την εποχή που οι διακηρύξεις εγκρίθηκαν (μέσα Γενάρη 2008). Δεν θα έπρεπε να είχαν γίνει πρώτα οι ρυθμίσεις που ρυθμίζουν το νομικό πλαίσιο, και μετά να πέρναγαν οι διακηρύξεις; Έτσι όπως είναι, οι διακηρύξεις παραπέμπουν σε ένα νομικό πλαίσιο που δεν ήταν συμβατό με αυτές, όταν εγκρίθηκαν και η απόδειξη της ασυμβατότητας είναι αυτό τούτο το Νομοσχέδιο.

Επομένως, μπορεί μεν ο Νόμος που είναι υπό ψήφιση να έγινε για να αποφύγει κάποια νομική εμπλοκή, αλλά τελικά μπορεί να δημιουργήσει άλλη, μια και οι διακηρύξεις βγήκαν προγενέστερα από αυτόν.

Ας δούμε ένα άλλο πρόβλημα. Η κείμενη νομοθεσία (Ν2987/2002, άρθρο 9) ορίζει ότι «οι οικοδομικές άδειες στις χερσαίες ζώνες λιμένα εκδίδονται από τις κατά τόπους πολεοδομικές αρχές, μετά από έγκριση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής.» Αυτός ο Νόμος ψηφίστηκε το 2002 για να καλυφθεί ένα μεγάλο νομικό κενό που υπήρχε επί χρόνια, με αποτέλεσμα να ταλαιπωρείται ο κόσμος στα δικαστήρια για θέματα αδειοδότησης έργων του ΟΛΠ (εγώ προσωπικά πήγα δυο φορές). Το 2003 διευκρινίστηκε ότι αυτή είναι η Διεύθυνση Πολεοδομίας της Νομαρχίας Πειραιά! Όμως κ. Μίχας έχει ήδη δηλώσει την κάθετη αντίθεσή του στα σχέδια της Κυβέρνησης για τον ΣΕΜΠΟ. Βέβαια, αν η σύμβαση ΟΛΠ- παρόχου κυρωθεί με Νόμο, είναι ενδεχόμενο ο Ν2987 να παει περίπατο και να μη χρειάζεται ο πάροχος καμμία άδεια από την Πολεοδομία Πειραιά, δηλαδή κτιριολογικά να κάνει ο,τι θέλει. Δεν ξέρω όμως αν είναι σκόπιμο να μην ισχύουν οι ίδιες πολεοδομικές διατάξεις για τον πάροχο που ισχύουν για τον ΟΛΠ.

Κατά το άρθρο 42 της διακήρυξης, ο ΟΛΠ διατηρεί το δικαίωμα να επιβάλει «αυστηρότερους όρους στο καταστατικό της εταιρίας που θα συστήσει ο πάροχος, αναφορικά με τη λειτουργία της εταιρίας αυτής». Τι ακριβώς σημαίνει αυτό; Ότι ο ΟΛΠ μπορεί να βάλει ο,τι όρους επιθυμεί, όσο επαχθείς και αν είναι; Θα το δεχθεί αυτό ο πάροχος; Υπόψη ότι ο ΟΛΠ θα ορίζει και ένα μέλος στο ΔΣ της εταιρίας αυτής (άρθρο 40), και τους πρώτους 12 μήνες της σύμβασης (που μπορούν μονομερώς από τον ΟΛΠ να γίνουν 18) ο πάροχος υποχρεώνεται να λειτουργεί το τέρμιναλ με προσωπικό του ΟΛΠ, που θα αμείβεται σύμφωνα με τη μισθοδοσία, κανονισμούς και συλλογικές συμβάσεις εργασίας του ΟΛΠ (άρθρο 46). Υποχρεώνεται επίσης να καλύπτει τουλάχιστο το 5% των αναγκών του από τέκνα υπαλλήλων του ΟΛΠ (άρθρο 47).

Στα άρθρα 41 και 45, η διακήρυξη λει ότι ο πάροχος αποδέχεται τους όρους, προϋποθέσεις και περιορισμούς της Σύμβασης Παραχώρησης του 2002 μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ (η οποία τώρα περνάει και σαν Νόμος). Δεν ξέρω τι σημαίνει αυτό. Η Σύμβαση Παραχώρησης βρίθεται από πλήθος παρεμβατικών διατάξεων από το Ελληνικό Δημόσιο προς τον ΟΛΠ, για μύρια όσα θέματα, χωρίς ο ΟΛΠ να μπορεί να κάνει το παραμικρό. Ισχύουν όλα αυτά και για τον πάροχο; Αν ναι, μπορεί να τα θεωρήσει επαχθή. Αν όχι, αυτόματα ο ΟΛΠ τίθεται σε μειονεκτική θέση, μια και ο πάροχος δεν θα έχει κανένα από τους περιορισμούς που θέτει το Δημόσιο για τη λειτουργία του ΟΛΠ.

Αυτό που τέλος είδα με ενδιαφέρον είναι το άρθρο 26. Εκεί προβλέπεται ότι στον πάροχο θα εκχωρηθεί (μεταξύ άλλων) και η σύμβαση μεταξύ ΟΛΠ-MSC. Το ενδιαφέρον είναι ότι ο ΟΛΠ επέλεξε να εκχωρήσει αυτή τη σύμβαση, ενώ θα μπορούσε κάλλιστα να την είχε κρατήσει για τον εαυτό του στον Προβλήτα Ι. Γιατί την εκχωρεί; Επειδή δεν την θέλει και θέλει να την πασάρει αλλού, η επειδή την πλάσσει σαν προίκα στο μελλοντικό πάροχο;

Δεν ξέρω τι λει η σύμβαση ΟΛΠ- MSC. Αλλά για τον υποψήφιο πάροχο, δεν θα ήθελε να δει τι λει αυτή η σύμβαση, προτού καταθέσει την προσφορά του; Πχ, να δει τα τιμολόγια και τους άλλους όρους που προβλέπονται; Όμως, κάποιες εταιρίες

που ίσως καταθέσουν προσφορά (πχ, Maersk, ZIM, COSCO, κλπ) είναι ανταγωνίστριες της MSC. Δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα αν δουν τη σύμβαση; Και αν δεν τη δουν, πως θα την αναλάβουν, «γουρούνι στο σακκί»; Ένα άλλο βασικό ερώτημα είναι, προβλέπεται στη σύμβαση αυτή η δυνατότητα εκχώρησής της από τον ΟΛΠ σε τρίτους, ιδίως σε ανταγωνίστριες εταιρίες; Η θα υπάρξουν επιπτώσεις και μπορεί να πει η MSC, αν την εκχωρήσεις σηκώνομαι και φεύγω; Η, ζητάω αποζημίωση, κλπ. Τέλος, όλοι ξέρουμε αυτή τη στιγμή η σύμβαση ΟΛΠ- MSC είναι αντικείμενο δικαστικής διερεύνησης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού. Πως ο υποψήφιος επενδυτής θα μπορέσει να καταθέσει προσφορά, μη έχοντας δει τη σύμβαση και μη ξέροντας πως θα εξελιχθεί αυτό το θέμα;

Αυτά τα ολίγα- Υπάρχουν και άλλα, αλλά δεν έχω χρόνο. Σας ευχαριστώ.