

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ – ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Εκπονήθηκε από :

Καλλιόπη Παλαιοκρασά

Διπλωματική εργασία
που προβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Νοέμβριος 2009

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού , η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός , μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός) , της φύσης του υλικού , που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright , και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου .

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία .

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν :

- Θεόδωρος Πελαγίδης
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- Ερασμία Βαλμά

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα .

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Διπλωματική Εργασία που ακολουθεί , εκπονήθηκε έπειτα από ετήσια συλλογή στοιχείων και δεδομένων από αγγλικό και ελληνικό συγγραφικό υλικό και επεξεργασία αυτού . Η δομή της Διπλωματικής αυτής Εργασίας ακολουθεί μια λογική σειρά , δηλαδή τον ορισμό της κυρίαρχης έννοιας και το πως και που εφαρμόζεται αυτή .

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή , κύριο Θεόδωρο Πελαγίδη , ο οποίος με βοήθησε τόσο στο ξεκίνημα της εργασίας όσο και στην καθοδήγησή του για την ολοκλήρωσή της . Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω και τον αδελφό μου , Νικόλαο Παλαιοκρασσά , στη βοήθειά του στην εύρεση συγγραφικού υλικού σχετικά με την εργασία αυτή .

Θα ήταν αγένειά μου να μην ευχαριστήσω και όλο το διδακτικό προσωπικό του τμήματος για τις γνώσεις και τις εμπειρίες που μου έδωσαν και το προσωπικό της γραμματείας και της βιβλιοθήκης για την υποστήριξή τους καθ' όλη τη φοίτησή μου .

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο	11
1.1 ΓΕΝΙΚΑ	11
1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ	12
1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΙΤΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ	13
1.4 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ	14
1.5 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ	15
1.6 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ	15
1.7 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ	17
1.8 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΗ-ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ	18
1.9 ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ NPM	19
1.10 ΜΟΝΤΕΛΑ ΛΙΜΑΝΙΩΝ	20
1.11 CASE STUDIES	23
1.11.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΛΑΤΙΝΙΚΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ	25
1.11.1.1 ΧΙΛΗ	27
1.11.1.2 ΒΡΑΖΙΛΙΑ	29
1.11.1.3 ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	30
1.11.1.4 ΠΑΝΑΜΑΣ	31
1.11.2 ΚΟΡΕΑ – ΠΟΥΣΑΝ	31
1.11.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ – ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	35
1.11.4 ΑΓΓΛΙΑ	36
1.11.5 ΕΥΡΩΠΗ – ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ	38
1.11.5.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ	40
1.11.5.1.1 ΣΔΙΤ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	42
1.11.5.1.2 Η ΣΔΙΤ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ	50
1.11.5.2 ΕΛΛΑΔΑ	55
1.11.6 ΙΝΔΙΑ	58
1.11.7 ΧΟΝΓΚ – ΚΟΝΓΚ	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο	62
1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΟΛΠ	62
1.1 ΓΕΝΙΚΑ	62
1.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ	63
1.3 ΣΤΑΘΜΟΣ <i>ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ</i> ΠΛΟΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL)	64
1.4 ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	66
1.5 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	66
1.5.1 Προστασία Περιβάλλοντος	66
1.5.2 Συνεργασία με την Τοπική Κοινωνία	67
1.5.3 Μέριμνα για το Ανθρώπινο Δυναμικό	67
1.6 ΑΡΧΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	67

1.7 ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΑΝΤΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ	68
1.8 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	69
1.9 ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL) ΤΗΣ ΟΛΠ ΑΕ	71
1.10 «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΧΡΗΣΗΣ 2007»	72
1.11 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ	73
2. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΟΛΘ	73
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	73
2.2 ΙΣΤΟΡΙΑ	74
2.3 ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	75
2.4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"	76
2.5 ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ	78
2.6 ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	78
2.7 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	80
2.8 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	81
2.9 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	82
2.10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	82
3. ΠΑΤΡΑ	83
3.1 ΓΕΝΙΚΑ	83
3.2 ΙΣΤΟΡΙΑ	85
3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ	85
3.4 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΕΤΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	86
3.5 ΕΝΤΟΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	87
3.6 ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ	87
3.7 ΦΑΡΟΣ & ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	87
3.8 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	88
3.9 ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ	89
3.10 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	90
3.11 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	92
3.12 ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ)	92
4. ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ	93
4.1 ΓΕΝΙΚΑ	93
4.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	93
4.3 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	95
4.4 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	96
4.5 ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ	97
4.6 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	97
4.7 ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	99
4.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	100
4.9 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	102
4.10 ΕΡΓΑ	103
5. ΒΟΛΟΣ	105
5.1 ΓΕΝΙΚΑ	105

5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ	106
5.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ & ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	107
5.4 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	108
5.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο	112
1. ΓΕΝΙΚΑ	112
1.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ	112
1.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ , ΔΗΜΟΣΙΑ Η ΛΙΜΑΝΙΑ PPPS ;	112
2. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	113
2.1 Η ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΤΑΣΗ ΤΗΣ COSCO	114
2.2 ΟΙ ΔΥΟ ΟΜΙΛΟΙ	114
2.3 ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ	115
2.3.1 ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ	116
2.3.2 ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ	116
2.3.3 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΝΕ	117
2.3.4 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΟΜΥΛΕ	118
2.3.5 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ	118
2.4 Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ	119
3. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ PPPS ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	119
4. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	120
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	122
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	123

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Διπλωματική Εργασία αποτελείται από τρία κύρια μέρη . Στο πρώτο μέρος αναλύεται η έννοια των Σ.Δ.Ι.Τ. και το πώς εφαρμόζονται στο χώρο γενικώς του λιμανιού και ειδικώς σε ορισμένες χώρες του εξωτερικού . Στο δεύτερο μέρος παρουσιάζονται τα μεγαλύτερα εμπορικά ελληνικά λιμάνια , η ιστορία τους , η υποδομή τους και η εξέλιξη τους από την πλευρά των συμπράξεων που εφαρμόστηκαν σ' αυτά . Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο , γίνεται μεγαλύτερη ανάλυση στην της μεγαλύτερης μέχρι στιγμής σύμπραξης που λαμβάνει χώρα στο μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδος και με βάση τα ξένα δεδομένα και την οικονομική συγκυρία , εξάγεται ένα συμπέρασμα .

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ :

- Συμπράξεις
- Λιμάνι – τερματικό
- Λιμάνι HUB & SPOKE

SUMMARY

This dissertation consists of three main parts. In the first part, the meaning of the Public-Private Partnerships and how they are put into practice generally on the area of the port and especially on abroad. In the second part, the major Greek commercial ports, their history, infrastructure and development on the side of partnerships applied to them. In the third part, a further analysis is given on the largest, until now, partnership taking place on the largest Greek port is made. Based on foreign data and the economical incident, a conclusion is extracted.

KEY-WORDS:

- Public-private partnerships
- Port-terminal
- Hub & spoke port

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το αντικείμενο της Διπλωματικής αυτής Εργασίας είναι η εξερεύνηση της έννοιας των συμπράξεων, ο λόγος ύπαρξής τους, η μέχρι τώρα εφαρμογή τους και η εξέλιξη μιας συγκεκριμένης σύμπραξης που λαμβάνει χώρα στην Ελλάδα .

Η τεχνολογία του container οδήγησε στην εξέλιξη των πλοίων, σε όλο και μεγαλύτερα, ενώ ο ναυτιλιακός ανταγωνισμός κατέληξε στην δημιουργία συμμαχιών των μεταφορέων container. Αυτή η εξέλιξη ανάγκασε τις Λιμενικές Αρχές και τους διαχειριστές τερματικών container να αυξήσουν την δική τους κλίμακα υπηρεσιών επίσης. Δηλαδή , τα κρατικοποιημένα λιμάνια λειτουργούσαν μέχρι τότε ως κρατικοί οργανισμοί και όχι ως ανταγωνιστικές ενώσεις . Η παγκοσμιοποίηση και η νέα τάση ιδιωτικοποιήσεων οδήγησαν σε μεγαλύτερες πιέσεις , αφού το κίνητρο της λειτουργίας των λιμανιών ήταν η απλή τροφοδότηση της ενδοχώρας και όχι το κέρδος .

Έτσι , αργά ή γρήγορα , ένα ένα τα κράτη άρχισαν με δειλά βήματα να αποκρατικοποιούν μεμονωμένες λειτουργίες των λιμανιών τους σε ιδιωτικές εταιρείες με στόχο την καλύτερη απόδοση .

Παράλληλα όμως με τις αποκρατικοποιήσεις , παγκόσμιου βεληνεκούς ιδιωτικές εταιρείες όπως η COSCO και η Maersk , προσπάθησαν και κατάφεραν να αποκτήσουν την 'εύνοια' πολλών κρατών για την καλύτερη εξυπηρέτησή τους στα λιμάνια (και για τα πλοία και για τα φορτία) παγκοσμίως .

Βέβαια , υπήρχαν περιπτώσεις κρατών που πέρασαν αμέσως από την κρατικοποίηση στην ιδιωτικοποίηση . Μοναδική περίπτωση ήταν η Αγγλία , που επί Thatcher , πρωτοπόρησε αποκρατικοποιώντας τα περισσότερα λιμάνια της χώρας .

Το φαινόμενο των PPPs σε πολλούς τομείς των οικονομιών παγκοσμίως είναι αποτέλεσμα της εισχώρησης της παγκοσμιοποίησης σ' αυτούς . Ήταν λοιπόν θέμα χρόνου η εφαρμογή τους και στα λιμάνια. Άλλος ένας λόγος όμως ύπαρξης των PPPs, ως συνέπεια της παγκοσμιοποίησης , ήταν και η αύξηση της αποδοτικότητας των λιμανιών .

Κάθε χώρα εφάρμοσε τη δική της νομοθεσία για να προχωρήσει στην εφαρμογή των συμπράξεων , δημιουργώντας (κάθε χώρα) έναν διαφορετικό οργανισμό για τον συντονισμό και τη διατήρηση της .

Μ' αυτήν την εργασία θα προσπαθήσουμε να εμβαθύνουμε στο φαινόμενο των συμπράξεων ιδιωτικού – δημοσίου τομέα . Έτσι στο πρώτο κεφάλαιο θα δώσουμε τον ορισμό της σύμπραξης , τις μορφές που μπορεί να πάρει αλλά επίσης και πως έχει εφαρμοστεί στα περισσότερα κράτη και κυρίως στο ναυτιλιακό τομέα .

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα κοιτάζουμε τις συνθήκες που επικρατούν στα ελληνικά λιμάνια και τερματικά , το ιστορικό τους , τις επενδύσεις που έχουν γίνει και που πρόκειται να γίνουν , ενώ στο τρίτο μέρος θα ελέγξουμε τις προσπάθειες ιδιωτικοποίησης ελληνικών λιμενικών τερματικών και θα κάνουμε προτάσεις για περαιτέρω εξέλιξη του φαινομένου ιδιωτικοποιήσεων τερματικών στα ελληνικά τερματικά .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης έχει κυριαρχήσει σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία τριάντα χρόνια μετά την κυριαρχία της οικονομίας των Ηνωμένων Πολιτειών έναντι των υπολοίπων οικονομιών . Πολλές χώρες έχουν στραφεί στο διεθνές εμπόριο και στον ανταγωνισμό για να κερδίσουν μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς . Στο πλαίσιο του ανταγωνισμού όμως περιορίζεται ο ρόλος των κυβερνήσεων έναντι του ιδιωτικού τομέα αλλά παράλληλα το κεφάλαιο που είναι απαραίτητο για τις υποδομές ή οποιαδήποτε κοινωνική λειτουργία, προέρχεται από το δημόσιο τομέα.

Γι' αυτό το σκοπό δημιουργήθηκαν οι συμπράξεις μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα και οι μη κυβερνητικοί οργανισμοί αντίστοιχα .

Αυτή η εργασία πρόκειται να εμβαθύνει στο γιατί δημιουργήθηκαν οι συμπράξεις του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα , τον τρόπο λειτουργίας τους και η εφαρμογή τους στο χώρο της ναυτιλίας και συγκεκριμένα στα λιμάνια .

Υπάρχουν πολλές προσεγγίσεις για το ρόλο που παίζουν οι συμπράξεις στην παγκόσμια οικονομία . Προσεγγίσεις συμπράξεων έχουν υποστήριξη από όλο το πολιτικό φάσμα περιλαμβάνοντας νομοθέτες, γραφειοκράτες και τοπικές κοινότητες. Σε υπερεθνικό επίπεδο , η Ευρωπαϊκή Ένωση προάγει τις συμπράξεις γιατί λειτουργεί μέσα στα κράτη μέλη και σε πολλές τοπικές οργανώσεις ώστε να πετύχει τους πολιτικούς στόχους της, λαμβάνοντας υπ' όψη τους εθνικούς κανόνες και πρακτικές. Σε εθνικό επίπεδο, σε πολλές χώρες, καθώς και στο Ηνωμένο Βασίλειο, υπήρχε κυβερνητική πίεση να απομακρυνθούν υπηρεσίες από τη δημόσια επιτήρηση δημιουργώντας ιδιωτικές-δημόσιες συμπράξεις ή οργανισμούς με μεγάλη ιδιωτική χορηγία.

Ενώ κάθε σύμπραξη είναι μια λειτουργία από συγκεκριμένα ιστορικά, οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά στοιχεία, υπάρχουν πολλές κοινές τάσεις. Η φύση των συμπράξεων, ειδικά των συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου τομέα αλλά επίσης μεταξύ δημοσίου τομέα ενός βαθμού και δημόσιων αντιπροσωπειών αλλάζει λόγω της αλλαγής των παγκόσμιων οικονομικών προτύπων, κυβερνητικών επιδοτήσεων και αλλαγής των οικονομικών δομών σε Ηνωμένες Πολιτείες και Ηνωμένο Βασίλειο.

Συμπράξεις που προάγουν αστική και περιφερειακή αναγέννηση ή οικονομική ανάπτυξη αναλύονται γιατί εκείνες περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα από συμμετέχοντες, όπως η κεντρική ή ομοσπονδιακή κυβέρνηση, η τοπική διοίκηση, ο ιδιωτικός τομέας και οι τοπικές κοινότητες, και τα υποκείμενα θέματα που χειρίζονται είναι πολυπρόσωπα.

Πολλές περιπτώσεις συμπράξεων υπάρχουν. Παρ' όλ' αυτά, σε όσο πιο θεωρητικό επίπεδο για κατανόηση και ανάλυση βρίσκονται, παραμένουν αναξιοποίητα.

1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ

Ο όρος 'σύμπραξη' χρησιμοποιείται να περιγράψει μια ευρεία ποικιλία σχέσεων σε χιλιάδες περιπτώσεις και τοποθεσίες. Στην πραγματικότητα, θεωρείται πως υπάρχει ένα άπειρο πεδίο από ενέργειες σχετιζόμενες με συμπράξεις αφού οι μέθοδοι επιτυχίας τέτοιων συμπράξεων είναι περιορισμένες μόνο από τη φαντασία και οι οργανώσεις οικονομικής ανάπτυξης γίνονται ολοένα και πιο καινοτόμες όσον αφορά τη χρήση της σκέψης.

Υπάρχουν κάποιες υποθέσεις που αποτελούν βάση και υποστηρίζουν ορισμούς σχετικά με τις συμπράξεις. Πρώτα απ' όλα, υπάρχει πάντα το ενδεχόμενο για κάποιας μορφής συνέργια με σκοπό η σύμπραξη να επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα, όπως οικονομικά και κοινωνικά, από εκείνα πριν τη σύμπραξη. Δεύτερον, η ολοκλήρωση της σύμπραξης συνεπάγεται ανάπτυξη και δημιουργία μιας κοινής στρατηγικής ή αρχικού σχεδίου ή διαδικασιών, αν και κάθε συμμετέχων μπορεί να μη συμμετέχει εξ' ίσου σε όλα τα στάδια. Τρίτον, όσον αφορά τις συμπράξεις ιδιωτικού-δημοσίου τομέα, ο δημόσιος τομέας δεν επιδιώκει απολύτως εμπορικούς στόχους.

Κάθε σύμπραξη συνεπάγεται συνεργασία και σε δημόσια τακτική και ορίζεται ως η συνεργασία μεταξύ ανθρώπων και οργανισμών σε δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα για κοινό όφελος.

Παρακάτω παρουσιάζονται διάφοροι ορισμοί της σύμπραξης και ειδικά της σύμπραξης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

- Σύμφωνα με τον Harding (1990), η σύμπραξη ιδιωτικού-δημοσίου τομέα είναι κάθε πράξη που βασίζεται στη συμφωνία των συμμετεχόντων στους δημόσιους και ιδιωτικούς τομείς και συνεισφέρει κατά κάποιο τρόπο στο να βελτιωθεί η αστική οικονομία και ποιότητα ζωής.

- Σύμφωνα με τον Bailey (1994:293), η σύμπραξη ιδιωτικού-δημόσιου ορίζεται ως η επιστράτευση ενός συνδυασμού από συμφέροντα προερχόμενα από παραπάνω από έναν τομείς με σκοπό να ετοιμαστεί και να επιβλέπεται μια σύμφωνη στρατηγική για την αναγέννηση ενός ορισμένου πεδίου.
- Ο Sellgren (1990), εστιάζοντας στην πλευρά της οικονομικής ανάπτυξης, ορίζει τη σύμπραξη ως ένα οργανωμένο σχέδιο δουλειάς με εμπλοκή ή χρηματοδότηση από περισσότερες από μία πλευρές.
- Οι Bennett και Krebs (1994) ορίζουν τη σύμπραξη ως τη συνεργασία μεταξύ συμμετεχόντων οι οποίοι έρχονται σε συμφωνία στο να δουλεύουν μαζί προς ένα καθορισμένο στόχο σχετιζόμενο με οικονομική ανάπτυξη.
- Τέλος, ένας ακόμα ορισμός της σύμπραξης προέρχεται από τον Stratton (1989). Σύμφωνα με αυτόν, σύμπραξη είναι μια συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων, μη κερδοσκοπικών οργανώσεων και κυβερνήσεων στην οποία ρίσκο, πόροι και ικανότητες περιλαμβάνονται σε σχέδια τα οποία ωφελούν κάθε συνέταιρο καθώς και την κοινότητα.

1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΙΤΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

Κάποια εταιρεία εισέρχεται σε μια σύμπραξη για κάποιο σκοπό όπως το να κερδίσει παραπάνω πόρους για ένα πεδίο, σχέδιο ή οργανισμό, να ανακοινώσει συνέργια μέσω συνεργασίας και να συμμετέχει σε διαφόρων τύπου πηγές ή να μετασχηματίσει έναν ή περισσότερους συνέταιρους οργανισμούς.

Επιπλέον σκοποί για τη δημιουργία μιας σύμπραξης από μια εταιρεία είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της, η έλξη επιπλέον πηγών μέσα στην περιοχή της, και η διαχείριση ενός ή περισσότερων συνέταιρων έτσι ώστε να στηρίζουν τις διάφορες κινήσεις της ή τουλάχιστον να μην εναντιώνονται προς αυτές.

Τα αίτια για τη δημιουργία μιας σύμπραξης μπορεί να είναι είτε εξωγενή είτε ενδογενή. Εξωγενή αίτια έχουμε όταν δημιουργείται μια σύμπραξη με σκοπό να προσελκυσθούνε πηγές εκτός σύμπραξης ενώ ενδογενή αίτια έχουμε όταν δημιουργείται μια σύμπραξη με σκοπό να μεγιστοποιηθεί η αποδοτική χρήση των ήδη υπάρχοντων πηγών και η συνέργια μεταξύ αυτών των πηγών.

Οι συμπράξεις μπορεί να είναι και στρατηγικές, καλύπτοντας τους ευρείς σκοπούς των οργανισμών και αντιμετωπίζοντας μακροχρόνια θέματα-προβλήματα.

1.4 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

Η θεμελιώδης βάση μιας σύμπραξης είναι το υψηλό επίπεδο εμπιστοσύνης. Με άλλα λόγια, η σύμπραξη θεωρείται σαν ένας γάμος ο οποίος εξελίσσεται χρόνο με το χρόνο και ενισχύεται από την εμπιστοσύνη καθώς επίσης και την αμοιβαία πεποίθηση για επίτευξη κερδών ή άλλων απολαβών όσον αφορά κάθε συνέταιρο.

Οι οντότητες που εμπλέκονται σε μια σύμπραξη ποικίλουν. Σε αυτές περιλαμβάνονται οι κεντρικές και τοπικές κυβερνήσεις, εταιρείες χρηματοδοτούμενες από την κυβέρνηση, εθελοντικού τομέα σώματα, οι τοπικές κοινότητες (ομάδες ή άτομα) και φυσικά ο ιδιωτικός τομέας. Κάθε οντότητα μπορεί να περιλαμβάνει διαφόρων τύπου συμμετεχόντων.

Όσον αφορά τον ιδιωτικό τομέα, αυτός καλύπτει αρκετούς τύπους οργανισμών με διαφορετικό κίνητρο και πηγές: εταιρείες εδραζόμενες ή σχετιζόμενες με αστική περιοχή, εταιρείες των οποίων η «δουλειά» είναι η αστική ανάπτυξη και πατριαρχικές εταιρείες.

Σχετικά με δομή κάθε σύμπραξης, αυτή ποικίλει από τυπικά νομικά συμβόλαια έως δημόσιες συμφωνίες και γενικές συμφωνίες συνεργασίας. Επίσημες συμπράξεις περιλαμβάνουν ιδιαίτερους αντικειμενικούς στόχους και μηχανισμούς. Μία αυστηρώς επίσημη σύμπραξη βασίζεται σ' ένα νομικό συμβόλαιο, ειδικά εκεί που υπάρχει ευθύς εμπορική συναλλαγή. Εκτός από μια επίσημη σύμπραξη, υπάρχουν συχνά μια σειρά από ανεπίσημα δίκτυα διασυνδέοντας άτομα μέσα στους οργανισμούς. Τέλος, εκτός από επίσημες συμφωνίες, υπάρχουν και ανεπίσημες συμφωνίες, οι οποίες ονομάζονται οργανωτικά δίκτυα παρά συμπράξεις και είναι περισσότερο κατάλληλες για σχέσεις μεταξύ συμμετεχόντων καθώς επίσης και για μεταφορά πληροφοριών.

Μια επιπλέον διάσταση της σύμπραξης είναι ο χρόνος. Χρόνο με το χρόνο, τα κυρίαρχα άτομα μπορεί να αλλάζουν τις απόψεις τους, καθώς επίσης και οι προτεραιότητες που θέτει κάθε άτομο ή οργανισμός εύκολα αλλάζουν, οπότε και ο ρόλος τους σε μια σύμπραξη αλλάζει. Ακολουθούν κάποια από αυτά τα στάδια. Ένα από αυτά είναι το αρχικό προ-αναπτυξιακό στάδιο, κατά το οποίο ερευνώνται τα προβλήματα και προσδιορίζεται η ανάγκη για μια τέτοια σύμπραξη. Ακολουθεί μια φάση όπου η δομή της εκάστοτε συμφωνίας και οι στρατηγικές που θα ακολουθηθούν αναπτύσσονται. Ακολουθεί το στάδιο της υλοποίησης των σχεδίων και στρατηγικών της κάθε σύμπραξης

Κάποιες συμπράξεις δημιουργούνται εστιάζοντας σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές ενώ άλλες συμπράξεις εστιάζουν το ενδιαφέρον τους σε ένα συγκεκριμένο γκρουπ πελατών μέσα σε κάποια περιοχή. Οι συμπράξεις που εστιάζονται στον γεωγραφικό τομέα μπορούν να εστιάσουν είτε σε εθνικού επιπέδου πολιτικές είτε σε τοπικού ή περιφερειακού επιπέδου πολιτικές .

Τέλος , ειδικότερα για τις συμπράξεις ιδιωτικού – δημοσίου τομέα , πρέπει να λάβουμε υπ’ όψη μας και τον παράγοντα ‘δημόσιο’ . Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις κρατών όπου η διακυβέρνηση έρχεται σε ρήξη με τον ιδιωτικό τομέα , κυρίως όταν το καθεστώς διακυβέρνησης είναι ολιγαρχικό , μοναρχικό ή γενικώς όταν δεν υπάρχει πολιτική σταθερότητα .

1.5 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

Γενικά, οι συμπράξεις θεωρούνται πως είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος προσπέλασης διαφόρων ατελειών της αγοράς. Με τη σύμπραξη επιδιώκεται αύξηση της αποδοτικότητας (ή αλλιώς της παραγωγής προϊόντος) για ένα συγκεκριμένο αριθμό πόρων (πηγών). Επιγραμματικά, τα πλεονεκτήματα μιας σύμπραξης συνοψίζονται στα ακόλουθα : αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα, διαθεσιμότητα πόρων και νομιμότητα.

Μια σύμπραξη μπορεί να αυξήσει ενός την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα ενός οργανισμού, ειδικά μέσω του συντονισμού και της συνεργασίας μεταξύ των οργανισμών , δημιουργώντας μια συνέργια μεταξύ των οργανισμών και μειώνοντας περιττές και σπάταλες κινήσεις, όπως η αναπαραγωγή εις διπλούν. Επομένως, μεγαλύτερη παραγωγή προϊόντος και παράλληλα μειωμένα κόστη μπορούν να επιτευχθούν. Οι συμπράξεις επιπλέον μπορούν να αυξήσουν την αποτελεσματικότητα ενός οργανισμού και ειδικότερα μακροπρόθεσμα, αφού δημιουργεί σταθερότητα και εμπιστοσύνη, οπότε μειώνεται το ρίσκο ανάμεσα στους συνέταιρους και πιθανούς επενδυτές.

1.6 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΥΜΠΡΑΞΗΣ

Εκτός από τα πλεονεκτήματα, υπάρχουν και μειονεκτήματα τα οποία προκύπτουν κατά τη δημιουργία μιας σύμπραξης. Αυτά περιλαμβάνουν τους μη αποσαφηνισμένους στόχους, τα κόστη των πόρων, την άνιση εξουσία μεταξύ των

συμμετεχόντων, τη δημιουργία κλίκων με σκοπό το σφετερισμό περισσότερης δύναμης και τις οργανωτικές δυσκολίες.

Πολλές συμπράξεις δημιουργούνται έχοντας ευρείς και γενικούς στόχους αλλά οι λεπτομερείς στόχοι μπορεί να είναι ασαφείς ή οι συνέταιροι έχουν διαφορετική άποψη ως προς την ερμηνεία κάποιου στόχου. Έτσι γίνεται σαφές πως αυτές οι καταστάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε παρεξηγήσεις έλλειψη συντονισμού αλλά προπαντός σε σύγκρουση μεταξύ των συνέταιρων.

Επιπλέον κάθε σύμπραξη έχει σαφή κόστη όπως για παράδειγμα οι ατελείωτες ώρες συζητήσεων που ξοδεύονται από το προσωπικό κάθε οργανισμού για την επίτευξη συμφωνίας. Ακόμα, είναι πολύ δύσκολο να τερματιστεί μια ανεπαρκής ή ανεπιτυχής σύμπραξη, ή ακόμα και μια σύμπραξη στην οποία ο στόχος έχει επιτευχθεί αλλά δε συμφωνούν όλοι οι συνέταιροι.

Αν κάθε συνέταιρος ισχυρίζεται πως η σύμπραξη είναι επιτυχής αλλά λαμβάνει υπ' όψη του μόνο τα δικά του κόστη, αυτό είναι λανθασμένο και επομένως διαστρέφει τις διάφορες αποφάσεις. Πρέπει σε κάθε σύμπραξη τα ολικά κόστη να λαμβάνονται υπ' όψη και να συγκρίνονται με τα ολικά κέρδη σε αντίθεση με τα κόστη και κέρδη κάθε συνέταιρου χωριστά.

Αν και ο όρος «σύμπραξη» υποδηλώνει πως η εξουσία μοιράζεται εξ' ίσου σε όλους τους συνέταιρους, στις περισσότερες περιπτώσεις αυτό δε συμβαίνει. Για παράδειγμα οι συμπράξεις μεταξύ πρακτόρων μπορεί να είναι ανομοιόμορφες αφού είτε για κάποιον συνέταιρο αυτή η σύμπραξη μπορεί να είναι πιο σημαντική απ' ότι για άλλους είτε ένα συνέταιρος μπορεί να πειθαναγκάζει ή να διευθύνει τους άλλους.

Σε κάποιες περιπτώσεις, οι στόχοι ή οι διαδικασίες μιας σύμπραξης μπορεί να οικειοποιηθούν από κάποιους συμμετέχοντες ή αλλιώς κλίκες, οι οποίες προσπαθούν να αυξήσουν τα κέρδη τους σε βάρος των άλλων κι επομένως του συνολικής ευημερίας. Επιπλέον, προβλήματα δημιουργούνται κατά τη διάρκεια λήψεως αποφάσεων από γκρουπ όταν παίρνουν παράλογες και σχεδόν πάντα ευνοϊκότερες αποφάσεις, αποφάσεις που δε θα παίρνονταν από τα ίδια τα άτομα.

Τέλος, οργανωτικές δυσκολίες επιδρούν στον επιτυχή συντονισμό των προγραμμάτων. Όπως εξέφρασαν οι Jennings και Krane (1994), υπάρχουν 3 τύποι εμποδίων για τον επιτυχή συντονισμό μέσα σε μια σύμπραξη : Τα οργανωτικά εμπόδια, τα νομικά/οργανωτικά εμπόδια και τα πολιτικά εμπόδια. Φυσικά τα στελέχη διοικήσεων έχουν ποικίλους τρόπους για να προσπεράσουν αυτά τα εμπόδια. Εξ' άλλου, τα χαρακτηριστικά της καλής διοίκησης, ιδιαίτερα η αρχηγική ικανότητα και

οι διαπροσωπικές σχέσεις, είναι τα κύρια στοιχεία του αποτελεσματικού συντονισμού, αν και χρειάζονται να συνδυαστούν με καθαρές κατευθύνσεις.

1.7 ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Μετέπειτα, θα ασχοληθούμε με τους λόγους που οργανισμοί από διαφορετικούς τομείς εισέρχονται σε μια σύμπραξη. Αυτοί χωρίζονται σε εξωτερικούς και εσωτερικούς. Εξωτερικοί λόγοι μπορεί να είναι ρυθμιστικά συστήματα ή ακόμα και ανταγωνιστικές πιέσεις που ωθούν κάποιους οργανισμούς σε συμπράξεις. Εσωτερικοί λόγοι μπορεί να είναι κάποιοι παράγοντες οι οποίοι «παρακινούν» τη δημιουργία της σύμπραξης.

Αναφορικά με τους όρους δημόσιο, δημόσιος τομέας και πολιτειακός, αυτοί χρησιμοποιούνται εναλλακτικά, όλοι όμως αναφέρονται σε μια ομάδα από οργανισμούς οι οποίοι ασκούν έννομη εξουσία στους πληθυσμούς οι οποίοι ανήκουν σε ένα συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο. Αντίστοιχα, οι όροι ιδιωτικός ή ιδιωτικός τομέας αναφέρονται σε όλους τους οργανισμούς εκτός από αυτούς που ανήκουν στο κράτος. Ο όρος επιχείρηση αναφέρεται σε οργανισμούς που κύριο σκοπό έχουν την κερδοφορία και συγκεκριμένα την κερδοφορία των ιδιοκτητών. Ιδιοκτήτης μπορεί να είναι είτε απλό πρόσωπο είτε μια αντιπροσωπεία-ομάδα (δημόσια ή μη) είτε συνδυασμός αυτών. Υπάρχουν και μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί οι οποίοι έχουν μια μεγάλη ποικιλία από αντικειμενικούς στόχους και χαρακτηρίζονται περισσότερο για την επίτευξη αυτών των στόχων παρά για την επίτευξη κέρδους που δε συνιστά αντικειμενικό σκοπό. Οποιοδήποτε κέρδος ενός μη κερδοσκοπικού οργανισμού δε διανέμεται σε αυτούς που διοικούν τον οργανισμό αυτόν.

Τι όμως περιμένει η πολιτεία από τις συμπράξεις δημοσίου –ιδιωτικού τομέα; Η αλήθεια είναι πως αυτές οι προσδοκίες ποικίλουν από πολιτεία σε πολιτεία και χρονικά όσον αφορά την ίδια πολιτεία. Παρ' όλ' αυτά, μπορούν να γίνουν διάφορες παρατηρήσεις για αυτό το θέμα. Πρώτα απ' όλα, κατά τον 20^ο αιώνα, υπήρχε σημαντική ανάπτυξη συμπράξεων δημοσίου – ιδιωτικού σε διάφορες OECD χώρες δείχνοντας πως οι προσδοκίες είναι θετικές. Η δεύτερη παρατήρηση είναι πως υπάρχει μια απότομη αύξηση του αριθμού των συμπράξεων από τη δεκαετία του 70, ιδιαίτερα όμως κατά τις δεκαετίες του '80 και '90 (Walzer and Jacobs, 1998). Μια τρίτη παρατήρηση είναι η αύξηση των διαφόρων τύπων των δημιουργημένων συμπράξεων, έτσι ώστε να αποφευχθούν νομικά κυρίως εμπόδια και να σιγουρευτεί το ότι επιλέχθηκε ο κατάλληλος οργανωτικός τρόπος λειτουργίας.

Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι προσδοκίες της πολιτείας είναι θετικές δίνοντας την ευκαιρία σε πολλούς οργανισμούς για την ανάπτυξη συμπράξεων. Για παράδειγμα, κατά τα χρόνια του Reagan στην Αμερική και της Thatcher στην Αγγλία, δόθηκαν πολλές ευκαιρίες στον ιδιωτικό τομέα και κυρίως σε διάφορες επιχειρήσεις να αναλάβουν δουλειές που ήταν παραδοσιακά του δημόσιου τομέα. Έτσι την δεκαετία του '80, υπήρξε δραματική αύξηση των ιδιωτικοποιήσεων.

Όσον αφορά τις επιχειρήσεις, αυτές δε δείχνουν καμία εναντίωση στο ενδεχόμενο δημιουργίας μιας σύμπραξης δημοσίου-ιδιωτικού τομέα. Αντιθέτως πολλές συμπράξεις ανήκουν σε διάφορα συμβούλια. Το καναδέζικο συμβούλιο των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού δηλώνει πως είναι 1) ένα ίδρυμα γνώσεως και πληροφοριών με σεβασμό στο έργο και την ανάπτυξη των συμπράξεων στον Καναδά, 2) μια ανταλλαγή πληροφοριών προωθώντας το διάλογο μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, 3) ένας συνήγορος για την ανάπτυξη αυτών των συμπράξεων με ανθρώπους που αποφασίζουν σε όλα τα επίπεδα της κυβέρνησης του Καναδά. (Canadian Council for Public-Private Partnerships 1999)

Σε αντιστοιχία με το καναδέζικο συμβούλιο, το εθνικό συμβούλιο των δημοσιο-ιδιωτικών συμπράξεων εκφράζει σχεδόν ίδιες απόψεις τονίζοντας πως ανάμεσα στους κύριους στόχους του είναι να διευκολύνουν την δημιουργία των δημοσιο-ιδιωτικών συμπράξεων όπου είναι κατάλληλες καθώς και να αυξήσουν την ενημερότητα των κυβερνήσεων και των επιχειρήσεων έτσι ώστε με τη συνεργασία αυτή να εξασφαλιστούν ποιοτικά αγαθά και υπηρεσίες για το κοινό. (National Council for Public Private Partnerships 1999) .

1.8 ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΗ-ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Είναι γνωστό πως οι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί ξεχωρίζουν από τους δημόσιους οργανισμούς εξαιτίας της βαρύτητας που δίνουν στο καλό τους όνομα και στην εμπιστοσύνη και αρκετές φορές στα χαμηλά εργατικά κόστη (Oster 1995). Συγκριτικά με τις ιδιωτικές εταιρείες, οι μη-κερδοσκοπικές εταιρείες είναι ικανές να φανερώσουν και αυτές οργανωτικές αξίες την ίδια ώρα που οι ιδιωτικές εταιρείες μπορούν να εκδηλώνουν ανθρωπιστικά ενδιαφέροντα όπως κάνουν συνήθως οι μη-κερδοσκοπικές εταιρείες. Όμως στην πραγματικότητα, οι ιδιωτικές εταιρείες υπάρχουν μόνο και μόνο για το κέρδος το οποίο τυγχάνει να είναι το ένα μέτρο σύγκρισης της απόδοσης αυτών ενώ οι μη κερδοσκοπικές εταιρείες σχετίζονται με το

ενδιαφέρον που δείχνουν μέσω κάποιων υπηρεσιών για κάποιο ιδεολογικό σκοπό. Πολλές φορές οι συμπράξεις μεταξύ εταιρειών, κυβερνήσεων και μη κερδοσκοπικών οργανισμών μπορούν να καταλήξουν προβληματικές όταν συγκρουστούν οι αξίες.

Γενικά , οι συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού φέρνουν κοντά ομάδες με σχετικά διαφορετικά κίνητρα αξίες και στόχους. Αυτό όμως δε συνιστά κίνδυνο για την επιτυχία μιας σύμπραξης. Ομάδες με διαφορετικές θέσεις μπορούν να προκαλέσουν μια υγιή συζήτηση οδηγώντας σε νεωτεριστικές προσεγγίσεις και φυσικά σε μια επιτυχή σύμπραξη. Παρ' όλ' αυτά, όπου οι συμμετοχοί όχι μόνο έχουν διαφορετικές αξίες και στόχους αλλά είναι και άκαμπτοι σχετικά με αυτές τις αξίες και τους στόχους, τότε η πιθανότητα για μια σύγκρουση είναι ορατή.

Σχετικά με τις συμπράξεις, οι επιχειρήσεις έχουν συνήθως μια επικρατούσα εμπορική προοπτική για τη δημιουργία μιας σύμπραξης αλλά όχι πάντα βασισμένη στο κέρδος. Για παράδειγμα μια επιχείρηση μπορεί να ενδιαφέρεται να αναπτύξει αγοραστική αξιοπιστία με το να συνεργαστεί με την κυβέρνηση, ή μπορεί να έχει πολιτικά κίνητρα. Σε αντίθεση, οι κυβερνητικές ομάδες μπορεί να παρακινούνται από αξίες λιγότερο σχετικές με τον επιχειρησιακό τομέα , όπως μεγαλύτερο ενδιαφέρον για κεφάλαιο προσπαθώντας για παράδειγμα να παρέχουν υπηρεσίες τηλεπικοινωνίας σε απομακρυσμένες περιοχές. Οι μη-κερδοσκοπικοί οργανισμοί εισέρχονται σε σύμπραξη κυρίως για αλτρουιστικούς λόγους, βλέποντας τη σύμπραξη ως ένα τρόπο να εξασφαλιστεί οικονομική υποστήριξη από την κυβέρνηση για τις δραστηριότητες τους.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι απόψεις και προσδοκίες τόσο για τον δημόσιο όσο και για τον ιδιωτικό τομέα είναι σε γενικά πλαίσια θετικές, αλλά όχι απολύτως. Για παράδειγμα μπορεί οι προσδοκίες να είναι κάποιες φορές αρνητικές. Ακόμα είναι λογικό οι προσδοκίες χρόνο με το χρόνο να αλλάζουν σημαντικά.

Τέλος, οι δεκαετίες του 80 και του 90 φαίνεται να είναι μία περίοδος αμοιβαίας γνώσης από συνέταιρους και πιθανούς συνέταιρους όσον αφορά πολιτικές, νομικές και διοικητικές προκλήσεις δημιουργημένες από τη χρήση των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα.

1.9 ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΜΕΣΩ ΤΩΝ NPM

Δημοσιο-ιδιωτικές συμπράξεις έχουν αναπτυχθεί σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο χάρη σε ραγδαία προγράμματα αναμόρφωσης του NPM (New Public Management). Αυτά τα αναπτυξιακά προγράμματα αν και έχουν διαφορετικές μορφές

ανάλογα με τη χώρα, έχουν κοινά στοιχεία τα οποία περικλείουν μια τάση να εμπορευματοποιήσουν τον κρατικό τομέα με την ιδιωτικοποίηση, την αποκέντρωση των διαφόρων λειτουργιών κι ευθυνών και τον περιορισμό υπηρεσιών. Η NPM «συνήθεια» δίνει περισσότερο έμφαση στη μέτρηση και τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων.

Ένα σημαντικό παραπροϊόν όλου αυτού είναι το θόλωμα των περιοριστικών ορίων μεταξύ του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα καθώς και ανάπτυξη μιας περιοχής μεταξύ των δύο τομέων στην οποία το κράτος και τα μη κρατικά ιδρύματα άλλοτε συνεργάζονται και άλλοτε συναγωνίζονται στην εκτέλεση των δημοσίων υπηρεσιών.

Το ίδιο το κράτος είναι παράδειγμα νομικής κατασκευής. Οι νόμοι είναι ένα όργανο κοινωνικού συντονισμού και ελέγχου. Ακόμα είναι ένα από τα πιο ορατά προϊόντα της κρατικής δραστηριότητας. Σε πολλές χώρες οι πολιτικοί και τα πολιτικά κόμματα συναγωνίζονται στο να προσφέρουν φιλόδοξα νομοθετικά προγράμματα.

Ο κυβερνητικός μηχανισμός και προσωπικό αναπτυχθέντων κρατών υπόκεινται στα σώματα του δημόσιου δικαίου, του οποίου η διαφορά από το ιδιωτικό δίκαιο βασίζεται σε ειδικά χαρακτηριστικά και απαιτήσεις του κράτους συγκρινόμενα με εκείνα των πολιτών και του ιδιωτικο-εμπορικού και οικονομικού τομέα.

Το δημόσιο δίκαιο χωρίζεται σε 2 κατηγορίες: το συνταγματικό δίκαιο και το διοικητικό δίκαιο. Το δημόσιο δίκαιο είναι ποιοτικά διαφορετικό από το ιδιωτικό δίκαιο καθώς οι δημόσιες λειτουργίες και υποχρεώσεις είναι σαφώς διαφορετικές από τις ιδιωτικές. Επιπλέον η παγκοσμιοποίηση βοήθησε στην ανάπτυξη επιρροής από το παγκόσμιο δίκαιο, το οποίο έχει τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές απόψεις.

Η διαχωριστική γραμμή μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου είναι δύσκολο να σχεδιαστεί. Τα διακριτικά έχουν γίνει πιο προβληματικά αφού οι παραλλαγές του NPM έχουν σχηματίσει νέους συμβατικούς τρόπους παροχής δημοσίων υπηρεσιών και υβριδικών σχέσεων, συχνά συμπράξεις μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών σωμάτων.

Αυτή η σύγχρονη NPM τάση, κατά την οποία υπάρχει μια δοξασία ότι η αγορά είναι ανώτερη των δημοσίων γραφειοκρατιών όταν είναι να παραδώσει επαρκείς και χρηστικές δημόσιες υπηρεσίες, βασίζεται σε ελεύθερης αγοράς οικονομικά επιχειρήματα τα οποία έχουν σημαντικά νομικά συστατικά.

1.10 MONTEΛΑ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Η ‘κυβέρνηση’ των λιμανιών παγκοσμίως έχει αλλάξει δραματικά τις τελευταίες δυο δεκαετίες, κυρίως από προγράμματα κυβερνήσεων σχετικά με τη μεταβίβαση εξουσιών.

Οι Rodal και Mulder ορίσανε τον παραπάνω όρο «μεταβίβαση» ως τη μεταφορά λειτουργιών ή ευθύνης για την πραγματοποίηση προγραμμάτων και υπηρεσιών από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση σε άλλη οντότητα. Αυτή η οντότητα μπορεί να είναι ένα άλλο τμήμα της κυβέρνησης, μια μη κυβερνητική οργάνωση, μια επιχείρηση, μια βιομηχανία ή ένας κοινοτικός όμιλος. Όπως διαπιστώνουμε, ο ορισμός δεν περιλαμβάνει τον όρο ιδιωτικοποίηση, άρα η έκταση της «μεταβίβασης» κυμαίνεται από μερική έως πλήρη ιδιωτικοποίηση .

Αυτά τα προγράμματα μεταβίβασης εξουσίας είναι μέρος μιας σύγχρονης μόδας σχετικά με έναν εναλλακτικό τρόπο εκτέλεσης των υπηρεσιών. Αυτή η μόδα, η οποία λαμβάνει χώρα τις τελευταίες δυο δεκαετίες, είναι το αποτέλεσμα δυο γεγονότων. Πρώτον, ραγδαίες βελτιώσεις στην τεχνολογία πληροφοριών ή καλύτερα μετάδοσης των πληροφοριών (IT:Information technology) αύξησε την διαφάνεια των κυβερνητικών λειτουργιών, παρέχοντας στους πολίτες δυνατότητα να επιβλέπουν και να συμμετέχουν σε κυβερνητικές δραστηριότητες (Ford και Zussman 1997). Δεύτερον, γύρω στις αρχές του 1990, μεγάλα ελλείμματα και βάρη από συσσωρευμένα χρέη (Ford και Zussman 1997), οδήγησαν κάποιες κυβερνήσεις να βρουν εναλλακτικές λύσεις που καταναλώνουν λιγότερους πόρους.

Στην ιστοσελίδα της World bank, μπορούμε να βρούμε τέσσερα μοντέλα για την δομή που μπορεί να έχουν τα λιμάνια. Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 1) συνοψίζονται οι ευθύνες καθώς και σε ποιον αναλογούν αυτές:

	Service port μοντέλο	Tool port μοντέλο	Landlord port μοντέλο	Private service μοντέλο
Υποδομή	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιωτικός τομέας
Εποικοδόμημα	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιωτικός τομέας	Ιδιωτικός τομέας
Εργασίες λιμανιού	Δημόσιο	Ιδιωτικός τομέας	Ιδιωτικός τομέας	Ιδιωτικός τομέας
Άλλες λειτουργίες	Δημόσιο(επί των πλείστων)	Μεικτό	Μεικτό	Ιδιωτικός τομέας (επί των πλείστων)

Πίνακας 1: Κατανομή των ευθυνών σύμφωνα με τα μοντέλα της World bank.

Πηγή: www.worldbank.org/transport/ports/toolkit/mod3.pdf

Όπως διαπιστώνουμε, συμπράξεις μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα έχουμε σε δύο μοντέλα, το tool port μοντέλο και το landlord port μοντέλο.

Όσον αφορά το tool port μοντέλο, αυτό χαρακτηρίζεται από χωρισμένες επιχειρησιακές ευθύνες. Η αρχή του λιμανιού κατέχει, αναπτύσσει και συντηρεί την υποδομή και το εποικοδόμημα του λιμανιού, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού όπως οι γερανοί της προκουμαίας, ανυψωτικά μηχανήματα κ.α. Η λειτουργία των μηχανημάτων που ανήκουν στην αρχή του λιμανιού συνήθως γίνεται από τους εργάτες της αρχής αυτής, αλλά κάποιες άλλες λειτουργίες, όπως εργασίες σε σκάφη στην προκουμαία, εκτελούνται από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Αυτοί οι ιδιωτικοί διαχειριστές είναι συνήθως μικρές εταιρείες.

Στο landlord port μοντέλο, η αρχή του λιμανιού διατηρεί την κατοχή του ενώ η υποδομή «νοικιάζεται» σε ιδιωτικές λειτουργικές εταιρείες. Οι ευθύνες που αντιστοιχούν στην αρχή του λιμανιού περιλαμβάνουν την οικονομική εκμετάλλευση, την μακροχρόνια ανάπτυξη της γης καθώς και την διατήρηση της βασικής υποδομής του λιμανιού όπως η πρόσβαση σε δρόμους, σε θέσεις αγκυροβολίου του πλοίου και στις διάφορες αποβάθρες. Οι ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες «ενοικιάζουν», προνοούν και συντηρούν το δικό τους κομμάτι (εποικοδόμημα) ενώ αγοράζουν και εγκαθιστούν το δικό τους κομμάτι. Οι εργάτες εκμισθώνονται επίσης από τις ιδιωτικές εταιρείες. Αυτό το μοντέλο υπερτερεί στο γεγονός πως η ίδια η οντότητα όχι μόνο κατέχει τον εξοπλισμό (εκφορτωτικά μηχανήματα) αλλά και τον χειρίζεται. Με αυτόν τον τρόπο έχουμε καλύτερα αποτελέσματα και καλύτερη ανταπόκριση σε αλλαγές των εμπορικών συνθηκών. Παρ' ολ' αυτά, υπάρχει ο κίνδυνος της υπερπαραγωγής καθώς κάποιες ιδιωτικές επιχειρήσεις μπορεί να αρχίσουν να πιέζουν για επέκτασή τους. Τέλος για αυτό το μοντέλο χρειάζεται καλύτερη συνεργασία για τον προγραμματισμό και του μάρκετινγκ καθώς, για παράδειγμα, ενδέχεται να υπάρξει διπλή προσπάθεια για την προσέγγιση πιθανών πελατών, μία από την αρχή του λιμανιού και άλλη μια από τον ιδιωτικό φορέα.

Τα άλλα δυο μοντέλα δε σχετίζονται με συμπράξεις. Αναφορικά να πούμε πως στο service port μοντέλο κυρίαρχη είναι η αρχή του λιμανιού (δημόσια) και όλα περνάνε από τα χέρια της, σε αντίθεση με το private service μοντέλο κατά το οποίο ο δημόσιος τομέας δεν έχει κανένα συμφέρον στις δραστηριότητες του λιμανιού, οι οποίες, μαζί με όλη την γη, ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα.

Εκτός από τα τέσσερα αυτά μοντέλα, υπάρχουν άλλα τέσσερα τα οποία δίνονται από τον Baird (2000), ο οποίος τοποθετεί καθορισμένες λιμενικές

δραστηριότητες σε τρεις λειτουργικούς τομείς, το ρυθμιστή, τον ιδιοκτήτη και τη χρησιμότητα.

Στον παρακάτω πίνακα καταγράφονται τα τέσσερα μοντέλα που έφτιαξε ο Baird:

	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ		
ΜΟΝΤΕΛΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΕΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ	ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ
ΔΗΜΟΣΙΟ	Δημόσιο	Δημόσιο	Δημόσιο
ΔΗΜΟΣΙΟ/ΙΔΙΩΤΙΚΟ	Δημόσιο	Δημόσιο	Ιδιωτικό
ΙΔΙΩΤΙΚΟ/ΔΗΜΟΣΙΟ	Δημόσιο	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό
ΙΔΙΩΤΙΚΟ	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό	Ιδιωτικό

Πίνακας 2: Κατανομή των ευθυνών σύμφωνα με τον Baird .

Συνεχίζοντας τη δουλειά του Baird, οι Baltazar και Brooks (2001) ταξινόμησαν λιμενικές δραστηριότητες στις τρεις λειτουργίες σύμφωνα με τον Baird. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει ταξινομημένες κάποιες από τις λειτουργίες αυτές.

ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΗ	ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ	
		ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ
ΔΗΜΟΣΙΟ	<ul style="list-style-type: none"> Έκδοση αδειών Ασφάλεια σκαφών Τελωνείο και μετανάστευση Επίβλεψη λιμανιού Λειτουργίες για επείγουσα ανάγκη Προστασία του δημοσίου συμφέροντος 	<ul style="list-style-type: none"> Παράκτια συντήρηση Ασφάλεια λιμανιού Απόκτηση γης, διάθεση γης Συντήρηση της εισόδου του λιμανιού Αναπτυξιακές στρατηγικές, σχεδιασμός 	<ul style="list-style-type: none"> Χειρισμός φορτίου και επιβατών Πιλοτάρισμα-ρυμούλκηση Ασφάλεια κτηρίων, συντήρηση και επισκευή Απομάκρυνση απορριμμάτων Μάρκετινγκ των λειτουργιών
ΜΕΙΚΤΟ (ΔΗΜΟΣΙΟ/ΙΔΙΩΤΙΚΟ)			
ΙΔΙΩΤΙΚΟ			

Πίνακας 3: Κατανομή των λειτουργιών σύμφωνα με τον Baird.

1.11 CASE STUDIES

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες ο ιδιωτικός τομέας όλο και περισσότερο εμπλέκεται στη ναυτιλία. Αυτή ήταν μία παγκόσμια τάση που επηρέαζε τόσο τις βιομηχανικές όσο και τις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Μέχρι το 1990, η ιδιωτική επένδυση στις αναπτυσσόμενες χώρες ανερχόταν στα 9 δισεκατομμύρια δολάρια σε 112 προγράμματα.

Η ιδιωτική ανάμειξη στα δημόσια λιμάνια ήταν το αποτέλεσμα των νέων συνθηκών στην αγορά και των νέων παγκόσμιων τάσεων στη ναυτιλιακή μεταφορά. Από την άλλη μεριά, το φαινόμενο της ανάπτυξης των εξαγωγών που υιοθέτησαν πολλές χώρες, πιέζει τις λιμενικές να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των λιμανιών. Από την άλλη τεχνολογικές αλλαγές στη ναυτιλιακή μεταφορά πιέζουν τα λιμάνια να προσαρμόσουν τις υποδομές τους και τη μέθοδο λειτουργία τους. Για τα λιμάνια, έτσι ώστε να πετύχουν στον ανταγωνισμό για την διαχείριση φορτίου, νέες επενδύσεις και διαχειριστικές και εργατικές αναφορές χρειάζονται. Παρόλα αυτά οι κυβερνήσεις γενικά είναι ανίκανες να διαχειριστούν τα οικονομικά για να επιτύχουν το σκοπό αυτό.

Η ανάμειξη του ιδιωτικού τομέα στα δημόσια λιμάνια ήταν μια σταδιακή διαδικασία με διαφορετικούς τρόπους μεταξύ των κρατών. Στην αρχή της δεκαετίας του 80 μερικές χώρες επέτρεψαν την ιδιωτική συμμετοχή στις λιμενικές υπηρεσίες όπως η ρυμούλκηση, το πιλοτάρισμα και η φορτοεκφόρτωση. Μέχρι το 1981, επιτρεπόταν στις ιδιωτικές εταιρείες φορτοεκφόρτωσης να διεξάγουν όλες τις υπηρεσίες μεταφοράς στα δημόσια λιμάνια της Χιλής, ένα σύστημα γνωστό ως μοντέλο multi-operator. Παράλληλα στην Κολομβία, επιτράπηκε η ιδιωτική διαχείριση των τερματικών και των αποβάθρων στα μεγαλύτερα λιμάνια. Στην Ευρώπη, στα τέλη της δεκαετίας του 80, ως ένα μεγάλο βήμα για την ιδιωτικοποίηση, η Μεγάλη Βρετανία κατάργησε το θεσμό του National Dock Labor, απελευθερώνοντας την αγορά. Τέλος στην Ασία, η διαχείριση container στο λιμάνι του Kelang και στον τερματικό σταθμό container της Manila παραχωρήθηκε από το 1986-1988. Οι περισσότερες από αυτές τις αρχικές τις εμπειρίες είχαν μια θετική επίπτωση στην αποτελεσματικότητα των λιμανιών.

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 90 η τάση της ιδιωτικής συμμετοχής στα δημόσια λιμάνια έγινε πιο αισθητή έγινε πρόδρομος στην παραχώρηση προνομίων με συμβόλαια που επέτρεπαν σε ιδιωτικές εταιρείες να διαχειριστούν τα λιμάνια και να κάνουν επενδύσεις που βελτίωναν την ποιότητα των υπηρεσιών που προσέφεραν. Πρωτοπόροι αυτής της διαδικασίας στην Λατινική Αμερική ήταν ο Παναμάς και η Κολομβία. Ο Παναμάς έκανε την πρώτη παραχώρηση στον τερματικό σταθμό Manzanillo το 1993 και η Κολομβία επίσης.

Η πλειοψηφία των δημόσιων λιμανιών στην Λατινική Αμερική είναι τύπου landlord. Σύμφωνα με αυτό το σύστημα, η υποδομή του λιμανιού ανήκει στην Αρχή του Λιμανιού και η ανωδομή (περιλαμβάνοντας υπηρεσίες όπως το πιλοτάρισμα)

δίνεται με συμβόλαιο σε ιδιωτική εταιρία. Σύμφωνα με την παγκόσμια τράπεζα, μεταξύ του 1990-1998, 48 προγράμματα με ιδιωτική συμμετοχή εγκρίθηκαν για τα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής και ανέρχονταν στο ποσό των 2,498εκ δολάρια.

1.11.1 ΛΙΜΑΝΙΑ ΛΑΤΙΝΙΚΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 60, σχεδόν όλες οι χώρες της Λατινικής Αμερικής είχαν υιοθετήσει πολιτικές εισαγωγών. Για να προστατέψουν τις νηπιακές βιομηχανίες, οι χώρες αυτές επέβαλαν φορολογικά εμπόδια. Εκείνη την εποχή τα λιμάνια θεωρούνταν αναπτυξιακές ζώνες και οι αναποτελεσματικότητές τους δεν θεωρούνταν μεγάλο πρόβλημα για τις δημόσιες αρχές. Στην πραγματικότητα η αναποτελεσματικότητα ήταν αμελητέο εμπόδιο. Οι κυβερνήσεις έπρεπε να αναλάβουν κοινωνικές επενδύσεις, όπως κτίσιμο δημόσιων σχολείων και κατασκευή δρόμων. Επίσης, για να λυθούν τα προβλήματα ανεργίας, συνήθιζαν να νοικιάζουν εργασία. Το γεγονός ό,τι τα λιμάνια έπρεπε να επενδύσουν τα χρήματά τους σε κοινωνική επένδυση οδήγησε σε απώλειες και υποεπένδυση.

Στις αρχές του 80, τεχνολογικές αλλαγές οδήγησαν την ναυτιλιακή βιομηχανία στην ανακατασκευή των δικτύων υπηρεσιών. Για παράδειγμα η μεταφορά με container είχε σημαντική επίπτωση στο σχεδιασμό των πλοίων και στην αρχιτεκτονική των λιμανιών. Αυτές οι καινοτομίες οδήγησαν τα λιμάνια παγκοσμίως να γίνουν περισσότερο εντάσεως κεφαλαίου από ό,τι εργασία που ήταν τις προηγούμενες δεκαετίες. Γι' αυτό το λόγο, έγινε ξεκάθαρο σε όλες τις Λιμενικές Αρχές ό,τι χρειάζεται να κάνουν εργατικές αναφορές ώστε να μπορούν να κάνουν περικοπές εργασίας. Αυτή ήταν η περίπτωση για κάθε αναπτυσσόμενη και βιομηχανική χώρα. Οι αναφορές εργασίας δεν ήταν εύκολο να υλοποιηθούν εξαιτίας των δυνατών εργατικών ενώσεων.

Οι Λιμενικές Αρχές της Λατινικής Αμερικής αντιμετώπισαν μεγάλες προκλήσεις τη δεκαετία του 80. Πρώτον, τα λιμάνια απαίτησαν επενδύσεις ώστε να εισάγουν νέες τεχνολογίες και δεύτερον, απαίτησαν διοικητικές αναφορές ώστε να προσαρμόσουν την αναλογία εργασίας κεφαλαίου, ακόμα κι αν η περιοχή αντιμετώπιζε σημαντικές οικονομικές πιέσεις εξαιτίας της κρίσης χρεών. Με την χρηματοδότηση λιμενικών παραχωρήσεων, οι κυβερνήσεις ωφελήθηκαν από την ιδιωτικοποίηση των κεφαλαίων και την μείωση των επιδοτήσεων. Επιπλέον οι παραχωρήσεις αναμενόταν να βελτιώσουν τη λιμενική αποτελεσματικότητα και να βοηθήσουν τις χώρες να καλλιεργήσουν εμπορικές ανταλλαγές με άλλες χώρες.

Η δεύτερη πρόκληση, η έκταση της εργασίας υπήρχε μέχρι τότε ως ένα σημαντικό εμπόδιο για παραχωρήσεις διότι οι εργατικές ενώσεις δε θα επέτρεπαν ιδιωτικές εταιρείες να διοικήσουν τα λιμάνια επειδή φοβούνταν την κατάργηση των ωφελημάτων και των εργασιών τους. Ένα καλό παράδειγμα παρέχεται από τις εργατικές ενώσεις της Βραζιλίας. Το 1993 η κυβέρνηση εισήγαγε μια εργατική νομοθεσία ώστε να δώσει περισσότερη ευελιξία στα εργατικά συνδικάτα μέσω της δημιουργίας των OGMOs. Η ιδέα των Αρχών ήταν να εξαλείψει τους περιορισμούς στον αριθμό των εργατών ανά εργατικό συνδικάτο, αλλά δεν εφαρμόστηκε πλήρως σε όλα τα λιμάνια λόγω των συνεχών εργατικών απεργιών. Θα μπορούσε να ειπωθεί ότι για μια επιτυχή παραχώρηση χρειάζεται εκ των προτέρων τα δημόσια λιμάνια να υλοποιήσουν την εργατική ανασυγκρότηση.

Η αλλαγή σε ιδιωτικά διοικούμενα λιμάνια άρχισε στις αρχές του 90. Το πρώτο βήμα ήταν η αποκεντροποίηση του management. Στις περισσότερες χώρες της Λατινικής Αμερικής η Γενική Διαχείριση των Λιμανιών αποσυντέθηκε και η ιδιοκτησία μεταφέρθηκε στις τοπικές Αρχές, κυρίως στην Χιλή και στην Κολομβία. Αυτό οδήγησε την κεντρική κυβέρνηση να αλλάξει το ρόλο της και να πράξει ως διαχειριστή της αγοράς, εμποδίζοντας εταιρείες διαχείρισης λιμανιών να δράσουν ως μονοπωλιακές. Λιμάνια που βρίσκονται σε απομονωμένες περιοχές όπως της Βραζιλίας και της Βενεζουέλας, ήταν πιο συντονισμένα από ό,τι εκείνα με στενούς ανταγωνιστές, όπως της Αργεντινής. Σε περιπτώσεις όπου τα λιμάνια έχουν περισσότερα του ενός τερματικού, ανταγωνισμός μπορεί να υπάρξει μεταξύ των τερματικών του ίδιου λιμανιού και συνεπάγεται την περαιτέρω μείωση του απαραίτητου συντονισμού.

Παρά το ότι πολλές χώρες της Λατινικής Αμερικής έχουν υιοθετήσει σχεδόν το ίδιο μοντέλο λιμανιού(landlord), οι σκοποί τους ήταν διαφορετικοί καθώς και ο τρόπος με τον οποίο έφτασαν στο στόχο τους. Για παράδειγμα, χώρες όπως η Αργεντινή και η Βραζιλία, που δε βασιζόνταν στο διηπειρωτικό εμπόριο αλλά είχαν οικονομικό πρόβλημα, οδηγήθηκαν από την οικονομική επίπτωση των παραχωρήσεων. Από την άλλη μεριά η Κολομβία και η Βενεζουέλα είχαν ως στόχο το άνοιγμα των οικονομιών τους και για αυτό βελτίωσαν την αποτελεσματικότητα των λιμανιών.

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, το καθεστώς του συντονισμού επίσης διέφερε: χώρες στις οποίες ο ενδοανταγωνισμός του λιμανιού δεν υπάρχει, εφάρμοσαν τον πιο περιοριστικό κανονισμό ώστε να αποφύγουν μονοπωλιακές

πρακτικές. Για παράδειγμα, τα λιμάνια της Andean Community είναι αρκετά μακριά το ένα από το άλλο και η οδική υποδομή δεν είναι η καλύτερη, έτσι υπάρχει ένας σημαντικός ρόλος για τις συντονιστικές αρχές να εμποδίσουν τις μονοπωλιακές πρακτικές. Από την άλλη, δεδομένου ότι τα λιμάνια στις χώρες Mercosur είναι κοντά το ένα στο άλλο, ο συντονισμός δεν ήταν τόσο καλός επειδή ο ανταγωνισμός μεταξύ τους μπορούσε να εγγυηθεί φόρους σε ανταγωνιστικά επίπεδα.

Τέλος, υπάρχουν τα λιμάνια της Κεντρικής Αμερικής, όπως του El Salvador, Guatemala, Honduras και Nicaragua, τα οποία είναι ακόμα λιμάνια υπηρεσιών και έχουν υιοθετήσει την μοντέρνα τεχνολογία και εργατική ανασυγκρότηση . Στην Costa Rica, τα λιμάνια έχουν ήδη εγκρίνει υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης αλλά οι επενδύσεις και οι φόροι ακόμα ελέγχονται από την κυβέρνηση . Όπως προαναφέρθηκε , ο Παναμάς ήταν η εξαίρεση της περιοχής .

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ανακατασκευασμένα λιμάνια λειτουργούσαν για μόνο λίγα χρόνια , τα αποτελέσματα ήταν θετικά . Στις περισσότερες περιπτώσεις η εργατική παραγωγικότητα (τόνοι ανά εργάτη) αυξήθηκε και τα κόστη χειρισμού φορτίου μειώθηκαν . Επιπλέον , προσπάθειες έγιναν να προάγουν τον ανταγωνισμό μεταξύ κοντινών λιμανιών . Σ' αυτή την κατεύθυνση, είναι σημαντικό να αναπτυχθεί καλύτερη υποδομή μεταφοράς να παρακινήσει περισσότερο ανταγωνισμό μεταξύ των λιμανιών . Το άθροισμα των δύο βελτιώσεων θα οδηγήσει σε μείωση του συνολικού κόστους μεταφοράς .

Παρακάτω θα αναλυθούν ξεχωριστά οι περιπτώσεις της Χιλής, της Βραζιλίας, της Αργεντινής και του Παναμά .

1.11.1.1 ΧΙΛΗ

Τα χρόνια που προηγήθηκαν του 1981 , το Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) ήταν υπεύθυνο για έντεκα μεγάλα δημόσια λιμάνια και δρούσε σε μονοπώλιο για το χειρισμό του φορτίου . Ο κύριος στόχος του EMPORCHI ήταν να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του λιμανιού και να αυξήσει την επένδυση, ειδικά για τα λιμάνια του San Antonio και San Vicente , τα οποία την περίοδο 1972-73 δεν μπορούσαν να δεχτούν καλαμπόκι , σιτάρι , ζάχαρη και άλλα προϊόντα που η χώρα χρειαζόταν επειγόντως . Ως μονοπωλητής ,ο EMPORCHI δημιούργησε ένα σύστημα χειρισμού φορτίου με το οποίο δύο ομάδες εργατών συνυπάρχουν : το πρώτο χειριζόταν την φορτοεκφόρτωση και το δεύτερο αποτελούταν από άτομα που νοίκιαζε το EMPORCHI και έπρεπε να εκφορτώσει το πλοίο . Λόγω των υψηλών

μισθών για τη νύχτα τα λιμάνια δεν λειτουργούσαν τότε . Επιπλέον οι βάρδιες του EMPORCHI δεν συνέπεφταν με εκείνων των φορτοεκφορτωτών .

Το 1981 το μονοπώλιο του EMPORCHI καταργήθηκε και το σύστημα multi-operator εισήχθη . Μ' αυτό το σύστημα , όλες οι υπηρεσίες που αφορούν το χειρισμό του φορτίου δόθηκαν σε ιδιωτικές εταιρείες αλλά ταυτόχρονα για να αποφευχθεί το μονοπώλιο των φορτοεκφορτωτών , άδειες ακυρώθηκαν . Αυτό το σχέδιο αποδείχθηκε επιτυχές :

- Το 1979 , ειδικοί συμβούλεψαν την κυβέρνηση της Χιλής να προχωρήσει σε επένδυση 200 εκατομμυρίων δολαρίων στα λιμάνια. Ο χειρισμός φορτίου (συμπεριλαμβανομένης της ακτοπλοΐας) όλων των δημόσιων λιμανιών αυξήθηκε από 22 εκατ. τόνους το 1979 σε 66 εκατ. τόνους το 1998 χωρίς καμιά σημαντική επένδυση εκείνη την περίοδο .
- Αυτή η ανασυγκρότηση έκανε δυνατή τη σταθεροποίηση των φόρων σε χαμηλά επίπεδα λαμβάνοντας επίσης υπόψη ότι η Χιλή δεν έχει εκσυγχρονίσει τα λιμάνια όπως η πλειοψηφία των χωρών της Λατινικής Αμερικής τη δεκαετία του '90 και οι φόροι ήταν χαμηλοί και ανταγωνιστικοί το 1998 .

Παρά την αρχική επιτυχία , η υποδιαίρεση του φορτίου σε αρκετές εταιρείες φορτοεκφόρτωσης περιόρισε το κίνητρο επένδυσης σε μοντέρνο εξοπλισμό και δεν επέτρεψε την αποτελεσματική χρήση του περιορισμένου εφεδρικού χώρου στα λιμάνια της Χιλής . Το πρόβλημα επιδεινώθηκε από τη μεγάλη αύξηση του εμπορίου την περίοδο 1980-1990 .

Για να λυθεί το πρόβλημα που προαναφέρθηκε , το 1997 ο νόμος του Port Modernization εφαρμόστηκε και έντεκα Λιμενικές Αρχές δημιουργήθηκαν. Ο νόμος εξέφραζε ότι οι Λιμενικές Αρχές δεν επιτρέπεται να διαχειρίζονται φορτίο ή προβλήτες και πρέπει να εκμισθώσουν τα λιμάνια σε ιδιωτικές εταιρείες κάτω από ένα σχέδιο mono-operator (μονο-διαχειριστή) . Επιπλέον , οι Λιμενικές Αρχές θα μπορούν να μοιράζονται με τις ιδιωτικές εταιρείες έσοδα που προέρχονται από την ετήσια ενοικίαση και από τα διοικητικά έσοδα . Οι παραχωρήσεις γίνονται για περίοδο 15-20 ετών , με την πιθανότητα επέκτασης σε 30 χρόνια μέγιστο . Το 2000 , τέσσερις παραχωρήσεις εγκαινίασαν την εκμετάλλευση : San Vicente , San Antonio , Valparaiso και Iquique . Η ενοικίαση των τεσσάρων αυτών λιμανιών το 1999 παρουσίασε έσοδα 300 εκατ. δολαρίων για την κυβέρνηση . Σε αντίθεση με τις

συγκεκριμένες επιτυχημένες παραχωρήσεις , καμία εταιρεία δεν συμμετείχε στην ενοικίαση του λιμανιού του Arica . Σ' αυτή την περίπτωση , οι Λιμενικές Αρχές επέβαλε μεγάλες απαιτήσεις υποδομής , που έκαναν το σχέδιο ασύμφορο .

Η διαδικασία των παραχωρήσεων δίνει τη θέση της σε κινητοποίηση των εργατών στα δημόσια λιμάνια , και σε συμφωνία μεταξύ κυβέρνησης και εργατών για τη δημιουργία ασφαλούς δικτύου που , αν χρησιμοποιηθεί πλήρως , θα κοστίζει περίπου 30 εκατ. δολάρια . Ως συνέπεια αυτού του σχεδίου , 760 με 1750 εργάτες δέχτηκαν πρόωρη συνταξιοδότηση .

Από τα παραπάνω μπορούμε να εξάγουμε τα εξής συμπεράσματα :

1. πολλές βελτιώσεις στη λιμενική παραγωγικότητα μπορούν να γίνουν χωρίς επιπρόσθετη επένδυση ,
2. αν και το σύστημα multi-operator ήταν επιτυχές στην αρχή , δεν παρέχει το σωστό κίνητρο για επένδυση , και
3. η εμπειρία του Arica δείχνει ότι μερικές περιπτώσεις παραχωρήσεων μπορεί να είναι μια δοκιμή προς αποφυγή παρόμοιων περιπτώσεων .

1.11.1.2 ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Πριν το 1993 , τα λιμάνια της Βραζιλίας χαρακτηρίστηκαν ως πολύ αναποτελεσματικά , με εκτεταμένη γραφειοκρατία και συνεχή υπο-επένδυση. Τα αποτελέσματα ήταν φόρος τρεις με έξι φορές μεγαλύτερος από το μέσο όρο παγκοσμίως , μεγάλο χρόνο αναμονής για τα πλοία ανεπαρκή εφοδιασμό υπηρεσιών .

Το 1990 η κυβέρνηση αποκεντρώνει το σύστημα και άρχισε να αποσυναρμολογεί το δημόσιο φορέα Portobras . Τρία χρόνια αργότερα , ο νόμος του Port Modernization εφαρμόστηκε . Αυτός ο νόμος επέτρεψε την ιδιωτική συμμετοχή στις υπηρεσίες χειρισμού φορτίου και απελευθέρωσε τους λιμενικούς φόρους με σκοπό να προάγει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμενικών λιμανιών . Ο στόχος ήταν να παραχωρήσει περίπου τριάντα έξι κρατικά λιμάνια . Παρ' όλ' αυτά , ο συγχρονισμός των λιμανιών της Βραζιλίας καθυστέρησε λιμάνια άλλων κρατών της περιοχής , όπως της Αργεντινής . Ένας λόγος είναι ό,τι η ανασυγκρότηση των λιμανιών στη Βραζιλία αντιμετώπισε συνεχή αντίσταση από εργατικά συνδικάτα , που καθυστέρησαν τη διαδικασία . Παρά το γεγονός ότι ο νόμος του Port Modernization έδωσε μεγαλύτερη ευελιξία σε περισσότερους εργάτες ανά εργατικό συνδικάτο , αυτό το σημείο του νόμου δεν εφαρμόστηκε πλήρως σε πολλά λιμάνια . Δυσκολίες στη μείωση των εργατών επέβαλαν οι περιορισμοί στην πιθανότητα

μείωσης του λιμενικού κόστους . Για παράδειγμα , το 1998 , το μέσο κόστος χειρισμού ενός container 20 ποδιών στο Buenos Aires είναι 130 δολάρια , ενώ στη Βραζιλία 350 δολάρια . Επιπλέον, το 1999, στο λιμάνι του Santos , πενήντα εργάτες χρειάζονταν για χειρισμό φορτίου , ενώ στο Buenos Aires μόνο δεκατέσσερις .

Παρ' όλ' αυτά , τα πράγματα βελτιώθηκαν για τα δύο τερματικά στο Santos που συγχρόνως εκμεταλλεύονται από ιδιωτικές εταιρείες : ο χρόνος αναμονής των πλοίων μειώθηκε από μερικές ημέρες το 1997 σε λιγότερο από μία μέρα το 1999 . Επιπλέον , το κόστος κατασκευής στο Santos μετριάστηκε και σήμερα το λιμάνι χρεώνει τα πλοία ανάλογα με το χρόνο παραμονής στις αποβάθρες και όχι ανάλογα με το μετακινούμενο tonnage . Αυτοί οι δύο παράγοντες έκαναν δυνατή τη μείωση των φόρων στους χρήστες των συγκεκριμένων τερματικών . Οι χρεώσεις χειρισμού container ήταν 328 δολάρια ανά TEU το 1998 από 550 το 1996 , με στόχο τα 150 δολάρια το 2000 , αν και δεν έχουμε πληροφορίες για το αν πραγματικά συνέβη .

1.11.1.3 ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Η Αργεντινή είναι μια αξιόλογα ενδιαφέρουσα περίπτωση , επειδή στις αρχές του '70 επέτρεπε στον ιδιωτικό τομέα να χειρίζεται την φορτοεκφόρτωση στα δημόσια λιμάνια του Buenos Aires . Το λιμάνι όμως ποτέ δεν πέτυχε δυνατά αποτελέσματα σε όρους αποτελεσματικότητας λόγω : 1) του υπερ-συντονισμού και των κρατικών λειτουργιών επιτήρησης , 2) των ισχυρών εργατικών ενώσεων που διατήρησαν το διαχωρισμό μεταξύ υπηρεσιών φόρτωσης και εκφόρτωσης , και 3) της χαμηλής επένδυσης από τη λιμενική αρχή . Επιπλέον , τα υπόλοιπα λιμάνια δημόσιας χρήσης λειτουργούσαν με το μοντέλο της υπηρεσίας , χρεώνοντας υψηλούς φόρους για χειρισμό φορτίου όντας ανεπαρκή στην γενική τους λειτουργία . Το 1990, η κυβέρνηση της Αργεντινής αποφάσισε να αλλάξει το σύστημα, και το πρώτο βήμα ήταν να αποσυντονίσει και να αποκεντροποιήσει τα κρατικά λιμάνια. Ο αποσυντονισμός αποτελούνταν από περιοριστικές εργατικές πρακτικές στα λιμάνια και στα πλοία, και απελευθέρωση των φόρων για πιλοτάρισμα, φορτοεκφόρτωση και ρυμούλκησης. Στην αποκέντρωση, η κυβέρνηση διαχώρισε την ΑΡΧΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΩΝ και μετέφερε την ιδιοκτησία των μεγάλων λιμανιών (Dock Sud, Bahia Blanca και Santa Fe) στην επαρχία, όπου είχε την ευθύνη να καθιερώσει τις δικές της Λιμενικές Αρχές. Γι' αυτό, η Λιμενική Αρχή θα ήταν υπεύθυνη να διατηρήσει τη λιμενική υποδομή και να μεταφέρει δικαιώματα μέσω παραχωρήσεων σε ιδιωτικές εταιρείες.

Το Buenos Aires, το κύριο λιμάνι χωρίστηκε στα δύο: Dock Sud και Puerto Nuevo. Η κεντρική κυβέρνηση κράτησε το δεύτερο και ενοικίασε τους έξι τερματικούς σταθμούς σε πέντε διαφορετικές εταιρείες που χειρίζονταν διαφορετικού τύπου φορτίο. Σε κάθε τερματικό μία και μόνο εταιρεία φορτοεκφόρτωσης επιτρεπόταν να λειτουργήσει, με έναν τύπο διακανονισμού ονομαζόμενο mono-operator. Μέχρι τώρα τα επιτεύγματα του λιμανιού ήταν θεαματικά: ο χειρισμός φορτίου αυξήθηκε κατά 50% μεταξύ 1990-1995, και η εργατική παραγωγικότητα έφτασε το 275% την ίδια περίοδο. Αυτή η πρόοδος επέτρεψε στο Puerto Nuevo να ανταγωνιστεί με το μεγαλύτερο λιμάνι της Νότιας Αμερικής: Santos, στη Βραζιλία.

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφέρουμε το γεγονός ότι σήμερα ξένες εταιρείες μπορούν να πάρουν μέρος στην κατασκευή νέων ιδιωτικών λιμανιών στην Αργεντινή.

1.11.1.4 ΠΑΝΑΜΑΣ

Ο Παναμάς ήταν η πρώτη χώρα της Λατινικής Αμερικής που ιδιωτικοποίησε κρατικό λιμάνι. Το πρώτο βήμα ήταν η κατάργηση του θεσμού National Port Authority, με αντικατάστασή του το 1998 από το Panama Maritime Authority. Αυτός ο θεσμός ήταν μια αρχή landlord που επιβράβευε παραχωρήσεις λειτουργιών λιμανιού σε ιδιωτικές εταιρείες και επίσης διέυθνε την ναυτιλιακή βιομηχανία. Η πρώτη ιδιωτικοποίηση έλαβε χώρα το 1993 όταν παραχωρήθηκε το Manzanillo International Terminal. Το MIT άρχισε να λειτουργεί το 1995 και ήταν τόσο επιτυχημένο που άνοιξε το δρόμο και σε άλλες παραχωρήσεις λιμανιών. Το αξιοσημείωτο πλεονέκτημα των λιμανιών του Παναμά είναι η εγγύτητά τους στο κανάλι, κάνοντας τέτοια λιμάνια ιδανικά hubs. Στην περίπτωση του MIT, που χειρίζεται το 70% όλων των container που περνούν από τον Παναμά αυξήθηκε η παραγωγικότητα από 161.000 TEUs το 1995 σε 878.000 το 1999, και το περισσότερο φορτίο ήταν transshipment. Τα άλλα λιμάνια που ενοικιάστηκαν μετά το 1990 είναι τα Colon Container Terminal και Balboa στον Ατλαντικό και Cristobal στον Ειρηνικό.

1.11.2 ΚΟΡΕΑ – ΠΟΥΣΑΝ

Ο παγκόσμιος ανταγωνισμός, οι πιο απαιτητικοί πελάτες και το ραγδαία μεταβαλλόμενο εταιρικό περιβάλλον έχουν αλλάξει τον τρόπο που οι εταιρείες δουλεύουν.

Πολλές χώρες συχνά αντιμετωπίζουν το κολοσσιαίο καθήκον της ανάπτυξης υποδομής που περιλαμβάνει δρόμους, λιμάνια και τηλεπικοινωνίες. Οι δημοσιο-ιδιωτικές συμπράξεις θεωρούνται αποτελεσματικές στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξης που διευθύνουν τέτοια προβλήματα-θέματα. Με τις συμπράξεις περατώνονται στόχοι σχετικοί με οικονομική ανάπτυξη που ούτε η κυβέρνηση αλλά ούτε και ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να επιτύχουν μόνοι τους. Μια δημοσιο-ιδιωτική σύμπραξη παρέχει τα μέσα να συνδυαστεί η αποδοτικότητα και η ειδίκευση από πλευράς ιδιωτικού τομέα με το δημόσιο ενδιαφέρον, η υπευθυνότητα και οι ευρείς σχεδιαστικές λειτουργίες της κυβέρνησης.

Το ξεχωριστό χαρακτηριστικό μιας επιτυχημένης σύμπραξης είναι μια συνεργατική και αμοιβαία υποστηρικτική σχέση μεταξύ δύο ομάδων και η αντίληψη ότι κάθε ομάδα έχει το δικό της ποσοστό στην επιτυχία της άλλης (Lockwood et al, 2000)

Επειδή μια σύμπραξη προϋποθέτει πολλούς «παίχτες» από την κυβέρνηση και τον ιδιωτικό τομέα να συνεργάζονται στενά, είναι αναγκαίο να έχουν συντονιστή ο οποίος είναι ικανός να παρέχει ηγεσία και να καθοδηγεί σωστά τις διαδικασίες διευθύνοντας ποικίλα και πολύπλοκα θέματα που βγαίνουν στην επιφάνεια. Κατά τον Larkin (1994) ένα ακόμα σημαντικό στοιχείο για μια επιτυχή σύμπραξη είναι η υπομονή και από τις δυο πλευρές. Μια επιτυχημένη σύμπραξη σπάνια συμβαίνει ακαριαία. Θέλει μακροπρόθεσμη επένδυση και υπεροψία από τις δυο ομάδες.

Τα λιμάνια της Κορέας χειρίζονται το 99,7% του εμπορίου της Κορέας (Business Korea, 1998). Ανάμεσα στα μεγάλα λιμάνια της Κορέας, το λιμάνι του Πουσάν (Pusan) παίζει σημαντικό ρόλο στην εθνική οικονομία κρατώντας περίπου το 90% του συνολικού εθνικού εμπορίου. Είναι το μεγαλύτερο λιμάνι για container στην Νότιο Κορέα και το πέμπτο μεγαλύτερο λιμάνι του κόσμου για container το έτος 1998.

Σχετικά με τα εμπόδια και τα προβλήματα που εμφανίστηκαν στο λιμάνι του Πουσάν στις αρχές του 1990, το λιμάνι δεν είχε επαρκή χωρητικότητα ώστε να χειριστεί τις όλο και αυξανόμενες εμπορικές ποσότητες. Η ανεπαρκής λιμενική υποδομή, συνδυασμένη με αναποτελεσματικό management των πληροφοριών, επιβάρυναν την απόδοση στην αλυσίδα προσφοράς (supply chain). Σε κάποια στιγμή, ο αριθμός των πλοίων που ήταν stand-by και περίμεναν στους μεγάλους τερματικούς σταθμούς στο λιμάνι του Πουσάν αυξήθηκε σημαντικά και οι χειριστές ήταν ανίκανοι να παρέχουν γρήγορες και αξιόπιστες λειτουργίες στις απαιτήσεις των πελατών. Μη

αξιόπιστες υπηρεσίες οδήγησαν σε μεγάλες ποσότητες καταγραφών προκαλώντας αυξημένα κόστη χειρισμού αυτών των υλικών και αποδυναμωμένη ανταγωνιστικότητα του έθνους.

Εκτός από την ανεπαρκή χωρητικότητα του λιμανιού του Πουσάν, φορτικοί κυβερνητικοί κανονισμοί και αναποτελεσματικές διαδικασίες χειρισμών των φορτίων οδήγησε σε σημαντικές καθυστερήσεις στην αλυσίδα προσφοράς(supply chain).

Επιπλέον, φορτικές διαδικασίες σχετικά με την είσοδο στο λιμάνι και την αναχώρηση από αυτό ήταν ένας από τους κυρίους λόγους που οδήγησαν σε φτωχή εξυπηρέτηση πελατών.

Μεγάλες βελτιώσεις έγιναν ώστε να υλοποιηθεί ένα αποτελεσματικό λιμενικό σύστημα πληροφορίας χρησιμοποιώντας ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων (EDI: electronic data interchange) και IT (information technology) εφαρμογές. Κύριος σκοπός ήταν η βελτίωση της ροής των υλικών.

Η επιτυχής ανάπτυξη και υλοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων συνδεδεμένων με πολλαπλά τμήματα, οργανισμούς και χρήστες βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ιδρυματικά θέματα παρά σε τεχνολογικά .

Η αποτελεσματική αρχηγική ικανότητα είναι κύριο συστατικό για συνεταιρική επιτυχία (Flora et al). Χωρίς αρχηγική ικανότητα από μέρους της κυβέρνησης στο να συντονίζει και να ενοποιεί τα διαφοροποιημένα ενδιαφέροντα των επιχειρήσεων, το αποτέλεσμα της ανάπτυξης των IT εφαρμογών στο λιμάνι του Πουσάν θα ήταν μια άχρηστη προσπάθεια που οδηγεί σε σημαντική σπατάλη των σπάνιων πηγών. Σε κάθε δημοσιο-ιδιωτική σύμπραξη, ο κίνδυνος και η αβεβαιότητα είναι συνήθως πηγές μεγάλων προβλημάτων. Συνήθως απειλούν να φθείρουν την απόδοση. Στην περίπτωση των Πουσάν, η Κορεάτικη κυβέρνηση πήρε την πρωτοβουλία και όλη η επένδυση για την ανάπτυξη των EDI εφαρμογών προήλθε από το κυβερνητικό θησαυροφυλάκιο. Μέσω της άμεσης οικονομικής συμμετοχής, η κυβέρνηση έψαχνε το να αυξήσει τη δημόσια εμπιστοσύνη και να μειώσει την οικονομική επιβάρυνση από πλευράς ιδιωτικού τομέα. Η κυβέρνηση ερεύνησε τα πιθανά οφέλη από τη χρήση των IT εφαρμογών πριν την ανάπτυξη των συστημάτων αυτών και πίστευε πως τα οφέλη θα υπερνικούσαν τα κόστη. Η κυβέρνηση επιπλέον πήρε και άλλα μέτρα με σκοπό να πετύχουν αυτή την ανάπτυξη. Χρησιμοποίησε προγράμματα με κίνητρα, περιλαμβανομένου υποσχέσεων για γρήγορη προαγωγή καθώς και ενημέρωση του κυβερνητικού προσωπικού σχετικά με εκτενή εκπαίδευση για την τεχνολογία πληροφοριών .

Το να χτιστεί εμπιστοσύνη και ομοφωνία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα είναι ένα σημαντικό στοιχείο για μια επιτυχημένη δημοσιο-ιδιωτική σύμπραξη. Στην περίπτωση του Πουσάν, η κυβέρνηση εγκατέστησε ομάδες και επιτροπές πολλαπλών αποστολών και ανάγκασε τους χρήστες του λιμανιού να συμμετέχουν σε αυτά τα γκρουπ. Ο κύριος στόχος αυτών των γκρουπ ήταν να ζητούν διάφορες γνώμες και απαιτήσεις των χρηστών σε νέες εφαρμογές, ώστε να προβλέπουν πιθανά προβλήματα που μπορούν να εμφανιστούν κατά τη διάρκεια της πραγμάτωσης ενός νέου συστήματος και να εξασφαλιστεί η ευρεία χρήση του συστήματος αυτού. Παράλληλα χρησιμοποιήθηκαν εκπαιδευτικά προγράμματα έτσι ώστε οι χρήστες να διευκολυνθούν στη μάθηση των προγραμμάτων αυτών.

Εκτός από τον ενεργό ρόλο της κυβέρνησης, η πρόωμη εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη των συστημάτων είναι άλλος ένας παράγοντας επιτυχίας. Μια εφαρμογή IT χωρίς την εισαγωγή των χρηστών αποτυγχάνει να αποκτήσει ευρεία αποδοχή του συστήματος. Με το να παροτρύνονται οι χρήστες να συμμετέχουν σε κάθε φάση της ανάπτυξης του συστήματος, μπορούσαν εύκολα να αποσπώνται οι γνώμες τους και οι ιδέες τους έτσι ώστε να δημιουργείται ένα χρηστικό και φιλικό σύστημα. Αντιπρόσωποι των κύριων παιχτών στην αλυσίδα προσφοράς του Πουσάν, συμμετείχαν σε διάφορες επιτροπές και ομάδες με διάφορες αποστολές κατά τη διάρκεια των περιόδων του σχεδιασμού, της ανάπτυξης και της υλοποίησης. Αυτές οι ομάδες ανάληψης αποστολών αποτελούντο από 18 αντιπροσώπους από σχεδόν όλα τα μέλη της αλυσίδας προσφοράς του λιμανιού του Πουσάν. Με σκοπό να διασφαλιστεί η εισαγωγή πληροφοριών και να σιγουρευτεί η αποτελεσματικότητα του νέου συστήματος, οι 18 αντιπρόσωποι επιλέχθηκαν με βάση την εμπειρία τους και τη γνώση τους στους τομείς τους. Παρ' όλο που αυτοί οι αντιπρόσωποι ήταν υπάλληλοι των ιδιωτικών εταιρειών, συμμετείχαν στην ομάδα σχεδιασμού της κυβέρνησης από τα πρώιμα στάδια της ανάπτυξης.

Βασισμένο στην ανάλυση της περίπτωσης αυτής, παρουσιάζεται ένα διάγραμμα εξέλιξης για μια δημοσιο-ιδιωτική σύμπραξη, αποτελούμενη από τρεις φάσεις: Καθορισμός προαπαιτούμενων, ανάπτυξη και υλοποίηση σύμπραξης και αποτίμηση προσπάθειας.

Καθορισμός Προαπαιτούμενων	Ανάπτυξη και υλοποίηση σύμπραξης	Αποτίμηση προσπάθειας
<ul style="list-style-type: none"> • Αναγνώριση προβλημάτων • Ανάλυση κατάστασης • Δημιουργία αρχών καθοδήγησης • Σχεδιασμός για μοίρασμα κινδύνων και πόρων 	<ul style="list-style-type: none"> • Αναγνώριση κοινών στόχων • Επιλογή κατάλληλων ομάδων-προσωπικού • Διατύπωση στρατηγικής-σχεδιασμός • Καθαρά εκτελεσμένη στρατηγική 	<ul style="list-style-type: none"> • Χρησιμοποίηση αναγνωρίσιμου μέτρου επιτυχίας • Μέτρηση απόδοσης και αποτίμηση • Συνεχής βελτίωση

Πίνακας 4: Καθορισμός προαπαιτούμενων, ανάπτυξη και υλοποίηση σύμπραξης και αποτίμηση προσπάθειας.

1.11.3 ΟΛΛΑΝΔΙΑ – ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ

Οι απαραίτητοι πόροι (χρήματα, προσωπικό, διοίκηση) διαχωρίζονται ανάμεσα σε διάφορους οργανισμούς. Η ανταλλαγή των πόρων αυτών είναι απαραίτητη έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι, να γίνουν επενδύσεις ή και να λυθούν κάποια κοινωνικά προβλήματα. Αυτή η εξάρτηση επομένως οδηγεί σε μια αυξημένη ανάγκη για αλληλεπίδραση και συνεργασία, ειδικότερα εκεί όπου τα κόστη συναλλαγής είναι ελάχιστα ενώ η συνεργασία αυτή καθιστά ικανούς τους οργανισμούς να διατηρούν την αυτονομία τους και να ελαχιστοποιούν τα γραφειοκρατικά κόστη.

Όσον αφορά τον ιδιωτικό τομέα, οι εταιρείες όλο και περισσότερο ψάχνουν «καταφύγιο» σε στρατηγικές συμμαχίες και ανάπτυξη βιομηχανικών δικτύων (Graeber 1993).

Στο δημόσιο τομέα, μορφές όπως συνεργασία και συντονισμός μεταξύ υπηρεσιών, επίπεδα διοίκησης και ημι-δημόσιοι οργανισμοί, όλο και αυξάνονται.

Στην Ολλανδία, το πρώτο κύμα της ιδιωτικής ανάμειξης στην υποδομή και στην αστική ανάπτυξη άρχισε τη δεκαετία του '80. Το 1986 αναφέρεται η πρώτη δημοσιο-ιδιωτική σύμπραξη σε κυβερνητική έκθεση.

Ιστορικά, το λιμάνι του Rotterdam έγινε ένα σημαντικό σημείο διακίνησης αγαθών μετά από την βιομηχανική επανάσταση. Από το 1865 έως το 1880 πραγματοποιήθηκαν σημαντικά ταυτόχρονα βήματα όσον αφορά το μέλλον του λιμανιού αυτού. Το 1866 ξεκίνησε η εκσκαφή για καλύτερη σύνδεση του λιμανιού

ενώ το 1871 ιδρύθηκε ο λιμενικός συνεταιρισμός του Rotterdam από έναν αριθμό επιχειρηματιών.

Τη σημερινή εποχή, ο σκοπός για την ανάπτυξη αυτής της περιοχής μέχρι το 2010 είναι διπλός: πρώτον να ενδυναμώσουν το λιμάνι και τη βιομηχανική του περιοχή και δεύτερον να βελτιώσουν την ποιότητα του οικιστικού κλίματος και του περιβάλλοντος. Για να γίνει κάτι τέτοιο, έπρεπε να δημιουργηθεί ένα γκρουπ το οποίο θα εξέταζε πολλές πλευρές σχετικές με την ανάπτυξη αυτή. Τελικώς το σχέδιο αυτό εξετάζει δύο διαφορετικές λειτουργίες: την επέκταση του λιμανιού και των βιομηχανικών περιοχών καθώς και την επέκταση των φυσικών και ψυχαγωγικών περιοχών.

Η εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα γίνεται φανερή σε αυτό το γκρουπ αποτελούμενο από επτά ιδιωτικές και δώδεκα δημόσιες ομάδες, το οποίο εξέτασε τις πιθανότητες μιας δημοσιο-ιδιωτικής σύμπραξης σχετικά με την έλλειψη χώρου στο λιμάνι. Το ιδιωτικό σχέδιο ερεύνησε ποιες μορφές συνεργασίες είναι εφικτές, ποιοι κανόνες παιχνιδιού εφαρμόζονται και ποια είναι η συνεισφορά των ιδιωτικών ομάδων. Η βάση για μια τέτοια σύμπραξη είναι το μοίρασμα του ρίσκου και ειδικότερα του οικονομικού ρίσκου.

Βασισμένοι στην πρόθεση τους να συνεργαστούν, οι ιδιωτικές ομάδες θέλησαν να επέμβουν και στη φάση σχεδιασμού του πλάνου. Αρκετές επιλογές κυμαινόμενες από μηδενικές υποχρεώσεις έως και ίση σύμπραξη συζητήθηκαν. Επειδή οι ιδιωτικές ομάδες ήθελαν να επηρεάσουν τον κίνδυνο κατασκευής κι εκμετάλλευσης, η μηδενική υποχρέωση παραλήφθηκε. Το τελικό μοντέλο σχεδιάστηκε να περιπλέκει τη δημιουργία μιας δημοσιο-ιδιωτικής σύμπραξης στην υπάρχουσα σχεδιαστική διαδικασία.

1.11.4 ΑΓΓΛΙΑ

Οι εκλογές του 1979 στην Αγγλία και η νίκη του συντηρητικού κόμματος υπό την αρχηγεία της Margaret Thatcher σημάδεψε την αρχή μιας συνεχούς αλλαγής των εργασιών εκτός από τον βρετανικό δημόσιο τομέα. Στις δημόσιες υπηρεσίες, η αρχική εστίαση ήταν στο να κάνουν συμβάσεις για κάποιες υπηρεσίες όπως το καθάρισμα, την παροχή τροφίμων και τη συλλογή σκουπιδιών. Αυτό ακολουθούταν από αλλαγή της δομής στην κυβέρνηση ώστε να δώσουν εμπορικά κίνητρα σε δημοσίου τομέα μανάτζερ.

Έτσι το 1992 η κυβέρνηση ξεκίνησε το «ιδιωτικό οικονομικό κίνητρο» (PFI: private finance initiative). Αυτό εγκατέστησε μέσα στο υπουργείο οικονομικών μια ιδιωτική οικονομική ομάδα ομιλητών και διοικητή, του οποίου η συμμετοχή περιλάμβανε ιδιωτικού τομέα διοικητές να ενθαρρύνουν τις υπηρεσίες, να παρέχουν συμβουλές για συγκεκριμένα γεγονότα και να παράγουν έγγραφα γενικής καθοδήγησης. Τα μέτρα αυτά οδήγησαν σε αύξηση των PFI συμβολαίων από 2 το 1994, σε 11 το 1995 και 39 το 1996. Μέχρι το 2002, περίπου 500 PFI συμβόλαια είχαν υπογραφεί.

Η αγγλική ιδέα των δημοσιο-ιδιωτικών συμπράξεων επεκτάθηκε ευρέως από το 1990, περιλαμβάνοντας ολόκληρες ή μερικές ιδιωτικοποιήσεις και κοινοπραξίες, καθώς επίσης και δημιουργία συμβάσεων για δημόσιες υπηρεσίες με ιδιωτική χρηματοδότηση. Παρ'ολ'αυτά, τα ιδιωτικώς χρηματοδοτούμενα σχέδια, ή αλλιώς PFI σχέδια, είναι ο κύριος μηχανισμός για επέκταση του ρόλου του ιδιωτικού τομέα στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Η ιδιωτική χρηματοδότηση παρείχε καλύτερα καθορισμένα συμβόλαια, καλύτερη διαχείριση συμβολαίων και καινοτομίες στα σχέδια.

Ενώ υπάρχουν πολλοί τρόποι ταξινόμησης των διακανονισμών δημοσιο-ιδιωτικών συμπράξεων, οι περισσότερες παγκόσμιες βάσεις δεδομένων που κρατούν στοιχεία για αυτά τα συμβόλαια τείνουν να τα ταξινομούν σε 4 κύριες κατηγορίες:

- 1) Έκπτωση από περιουσία (ή τίτλο) ή πώληση περιουσιακών στοιχείων: Τέτοια συμβόλαια μεταφέρουν την ιδιοκτησία της εταιρείας στον ιδιωτικό τομέα και όλα τα ρίσκα επομένως ιδιωτικοποιούνται. Αυτό γίνεται με πολλούς τρόπους, όπως δημόσιες προσφορές ή μετοχές ή και ιδιωτικές πωλήσεις των ίδιων των περιουσιακών στοιχείων,
- 2) Υπηρεσιακά συμβόλαια για εργασία και συντήρηση (operation and maintenance ή O&M) με κάποιες επενδυτικές υποχρεώσεις: Αυτά τα συμβόλαια επιτρέπουν σε ιδιωτικό επιχειρηματία να διοικεί την υπηρεσία αλλά δε συμπεριλαμβάνουν επενδυτικές υποχρεώσεις. Τέτοιου τύπου συμβόλαια είναι τυπικά μεσαίας διάρκειας 2 έως 5 ετών και η κυβέρνηση συνεχίζει να αναλαμβάνει όλους τους κινδύνους (ρίσκα) εκτός από τους διοικητικούς κινδύνους.
- 3) Greenfield projects: Αυτά τα συμβόλαια χρησιμοποιούνται για ειδικά σχέδια όπως η δημιουργία δρόμων ή λιμανιών ή αεροδρομίων. Αυτά καλύπτουν νέα επενδυτικά προγράμματα τα οποία δίδονται στον ιδιωτικό τομέα. Οι πιθανοί

εμπορικοί κίνδυνοι τείνουν να είναι ευθύνη του ιδιώτη κατασκευαστή ενώ άλλοι κίνδυνοι όπως πολιτικοί μοιράζονται με τον δημόσιο τομέα,

- 4) Παραχωρήσεις, εκδόσεις αδειών και παροχές ονόματος (franchises): Τέτοιου είδους συμβόλαια διαρκούν 10 έως 30 χρόνια. Οι ευθύνες για Ο&Μ περνούν όλες στον ιδιώτη ενώ τα συμβόλαια αυτά συμπεριλαμβάνουν αναλυτικές λίστες για επενδυτικές και υπηρεσιακές υποχρεώσεις. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η κυβέρνηση μεταφέρει όλους τους κινδύνους στον ιδιωτικό επιχειρηματία. Τέτοια συμβόλαια έχουν το πλεονέκτημα πως δεν υπάρχει καμία μεταφορά της ιδιοκτησίας των δημοσίων περιουσιακών στοιχείων στον ιδιωτικό τομέα, αλλά μόνο «ενοικίαση» αυτών.

1.11.5 ΕΥΡΩΠΗ – ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ

Η Πράσινη Βίβλος αναλύει το φαινόμενο των ΣΔΙΤ από την πλευρά του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης. Είναι όμως γεγονός ότι κάθε πράξη, συμβατική ή μονομερή, με την οποία ένας δημόσιος φορέας αναθέτει την παροχή μιας οικονομικής δραστηριότητας σε τρίτο υπόκειται στους κανόνες και στις αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, ιδίως όσον αφορά την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. Στις αρχές αυτές περιλαμβάνονται ιδίως οι αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης. Επιπλέον, εφαρμόζονται λεπτομερείς διατάξεις στις περιπτώσεις που καλύπτονται από τις οδηγίες για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Οι οδηγίες αυτές σκοπό έχουν "την προστασία των συμφερόντων των εγκατεστημένων σε κράτος μέλος επιχειρηματιών, οι οποίοι επιθυμούν να παραδώσουν αγαθά ή να παράσχουν υπηρεσίες στις αναθέτουσες αρχές που είναι εγκατεστημένες σε άλλο κράτος μέλος και, προς τούτο, την αποσόβηση του κινδύνου να προτιμηθούν οι ημεδαποί υποψήφιοι κατά τη σύναψη συμβάσεως καθώς και τον αποκλεισμό του ενδεχομένου η δημοσίου δικαίου αναθέτουσα αρχή να καθορίζει τη στάση της με βάση εκτιμήσεις μη οικονομικής φύσεως". Ωστόσο η εφαρμογή των λεπτομερών διατάξεων των οδηγιών αυτών περιορίζεται σε ορισμένες υποθέσεις και αφορούν κυρίως τη φάση της σύναψης των συμβάσεων.

Το καθεστώς που εφαρμόζεται στην επιλογή ενός εταίρου του ιδιωτικού τομέα εξαρτάται κατ' αρχάς από το είδος της συμβατικής σχέσης του εταίρου με τον αναθέτοντα οργανισμό. Σύμφωνα με το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο, όλες οι

συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας που συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός αναθέτοντος οργανισμού και ενός φορέα, στο βαθμό που έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση εργασιών, την υλοποίηση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας, χαρακτηρίζονται "δημόσιες συμβάσεις" έργων ή υπηρεσιών. Η έννοια της "παραχώρησης" ορίζεται ως μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Η εκτίμηση των στοιχείων των ορισμών αυτών, σύμφωνα με το δικαστήριο, πρέπει να γίνεται κατά τρόπο ώστε να μη διακυβεύεται η πρακτική αποτελεσματικότητα της οδηγίας. Για παράδειγμα, ο τυπικός χαρακτήρας που προσδίδεται στην έννοια της σύμβασης στο εθνικό δίκαιο δεν μπορεί να προβληθεί ως επιχείρημα για να στερήσει τις οδηγίες από την πρακτική τους αποτελεσματικότητα. Επίσης, η επαχθής αιτία της εν λόγω σύμβασης δεν σημαίνει υποχρεωτικά την άμεση καταβολή ενός τιμήματος από τον εταίρο του δημοσίου τομέα, αλλά είναι δυνατόν να απορρέει από οποιαδήποτε άλλη μορφή οικονομικής αντιπαροχής έχει λάβει ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα.

Οι συμβάσεις παραχώρησης έργων και οι δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών που ορίζονται ως "μη προτεραιότητας" διέπονται από ορισμένες μόνο διατάξεις του παράγωγου δικαίου. Τέλος, ορισμένες δραστηριότητες, και ιδίως οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών, διαφεύγουν από οποιοδήποτε πλαίσιο παράγωγου δικαίου. Το ίδιο ισχύει εξάλλου και για οποιαδήποτε ανάθεση πραγματοποιείται μέσω μονομερούς πράξης. Κατά συνέπεια το ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα έχει αποτελέσει κατά συνέπεια αντικείμενο κοινοτικού συντονισμού σε πολλά επίπεδα και διάφορους βαθμούς έντασης, διατηρώντας, σε εθνικό επίπεδο, πολύ διαφορετικές προσεγγίσεις, παρά το γεγονός ότι οποιαδήποτε ανάθεση σε τρίτο διέπεται από ένα ελάχιστο κορμό αρχών που απορρέουν από τα άρθρα 43 έως 49 της συνθήκης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Όσον αφορά το φαινόμενο ΣΔΙΤ, η Επιτροπή έχει ήδη αναλάβει πρωτοβουλίες στον τομέα του δικαίου των δημοσίων συμβάσεων. Δημοσίευσε το 2000 ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, με την οποία καθόρισε, βάσει των κανόνων και των αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη και το εφαρμοστέο παράγωγο δίκαιο, το περίγραμμα της έννοιας της σύμβασης παραχώρησης στο κοινοτικό δίκαιο, καθώς και τις υποχρεώσεις που βαρύνουν τις δημόσιες αρχές κατά την επιλογή των οικονομικών

φορέων, στους οποίους ανατίθενται οι συμβάσεις παραχώρησης. Επιπλέον, οι νέες οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αποσκοπούν στον εκσυγχρονισμό και στην απλοποίηση του κοινοτικού νομοθετικού πλαισίου καθιερώνουν μια καινοτόμο διαδικασία ανάθεσης, η οποία έχει σχεδιαστεί ειδικά για να ανταποκρίνεται στις ιδιαιτερότητες της ανάθεσης "ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων" και, κατά συνέπεια, ορισμένων μορφών ΣΔΙΤ. Η νέα αυτή διαδικασία, η οποία ονομάζεται "ανταγωνιστικός διάλογος", επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να συζητούν με τις υποψήφιες επιχειρήσεις με σκοπό τον προσδιορισμό λύσεων που θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες τους.

Είναι γεγονός ότι πολλοί εκπρόσωποι ενδιαφερομένων ομάδων θεωρούν ότι οι κοινοτικοί κανόνες που εφαρμόζονται στην επιλογή των επιχειρήσεων που καλούνται να συνεργαστούν με μια δημόσια αρχή στο πλαίσιο μιας ΣΔΙΤ, και ο αντίκτυπός τους στις συμβατικές σχέσεις που διέπουν την εκτέλεση της σύμπραξης, δεν είναι αρκετά σαφείς και δεν είναι ομοιογενείς στα διάφορα κράτη μέλη. Αυτή η κατάσταση μπορεί να δημιουργήσει αβεβαιότητα για τους κοινοτικούς φορείς και κατά συνέπεια να αποτελέσει πραγματικό εμπόδιο στη δημιουργία ή την επιτυχία των ΣΔΙΤ, εις βάρος της χρηματοδότησης σημαντικών σχεδίων υποδομής και της ανάπτυξης δημοσίων υπηρεσιών ποιότητας.

Η Επιτροπή ανακοίνωσε τη στρατηγική της για την εσωτερική αγορά 2003-2006, και δημοσίευσε μια Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις ΣΔΙΤ και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, με σκοπό να δώσει το έναυσμα για μια συζήτηση σχετικά με την εξεύρεση του καλύτερου δυνατού τρόπου που θα εξασφαλίζει ότι οι ΣΔΙΤ μπορούν να αναπτυχθούν μέσα σ' ένα πλαίσιο αποτελεσματικού ανταγωνισμού και νομικής σαφήνειας. Η δημοσίευση μιας Πράσινης Βίβλου περιλαμβάνεται επίσης μεταξύ των ενεργειών που προβλέπονται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη.

1.11.5.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΒΙΒΛΟΥ

Ο σκοπός της Πράσινης Βίβλου είναι να δώσει το έναυσμα για μια συζήτηση σχετικά με την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης στο φαινόμενο των ΣΔΙΤ. Επομένως, η συζήτηση που εγκαινιάζεται με τον τρόπο αυτό θα επικεντρωθεί στους κανόνες που πρέπει να εφαρμόζονται όταν αποφασίζεται η ανάθεση μιας αποστολής ή ενός καθήκοντος σε τρίτο. Αφορά το σχέδιο που έπεται της οικονομικής και οργανωτικής επιλογής που

πραγματοποιεί μια τοπική ή εθνική αρχή και δεν μπορεί κατά κανένα τρόπο να θεωρηθεί ότι επιχειρεί να αξιολογήσει την επιλογή της ανάθεσης ή όχι σε εξωτερικούς φορείς της διαχείρισης των δημοσίων υπηρεσιών· η επιλογή αυτή ανήκει στην αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών. Μάλιστα, το κοινοτικό δίκαιο για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης είναι ουδέτερο ως προς την επιλογή των κρατών μελών να εξασφαλίσουν μια δημόσια υπηρεσία με τις ίδιες τις δικές τους υπηρεσίες ή με την ανάθεσή της σε τρίτο.

Πιο συγκεκριμένα, σκοπό έχει να παρουσιάσει την έκταση εφαρμογής των κοινοτικών κανόνων κατά το στάδιο επιλογής του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και κατά το στάδιο που ακολουθεί την επιλογή αυτή, ώστε να διαπιστωθούν τυχόν αβεβαιότητες και να αναλυθεί εάν το κοινοτικό πλαίσιο είναι το κατάλληλο για τις ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ΣΔΙΤ. Θα εξεταστούν πιθανές δυνατότητες κοινοτικής παρέμβασης. Καθώς η παρούσα Πράσινη Βίβλος αποσκοπεί στο να ξεκινήσει μια διαβούλευση, δεν έχει αποφασιστεί καμιά προκαθορισμένη επιλογή κοινοτικής παρέμβασης. Τα διαθέσιμα μέσα για τη βελτίωση του ανοίγματος των ΣΔΙΤ στον ανταγωνισμό μέσα σ' ένα σαφές νομικό περιβάλλον είναι όντως πολύ διαφορετικά: νομοθετικά μέσα, ερμηνευτικές ανακοινώσεις, ενέργειες με στόχο τον καλύτερο συντονισμό των εθνικών πρακτικών ή την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

Επομένως, παρότι η Βίβλος αυτή αφορά κυρίως θέματα που συνδέονται με το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η Επιτροπή έχει ήδη λάβει, σε άλλους τομείς, μέτρα που αποσκοπούν στην άρση των εμποδίων που θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν τη δημιουργία ΣΔΙΤ. Έτσι, διευκρινίστηκαν πρόσφατα οι κανόνες που αφορούν τη λογιστική αντιμετώπιση, στους εθνικούς λογαριασμούς, των συμβάσεων που συνάπτονται από δημόσιους φορείς στο πλαίσιο συμπράξεων με ιδιωτικούς φορείς.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η έγκριση του καταστατικού της ευρωπαϊκής εταιρείας θα διευκολύνει τη δημιουργία διευρωπαϊκών ΣΔΙΤ.

Για τους σκοπούς της ανάλυσης αυτής της Πράσινης Βίβλου, γίνεται η ακόλουθη διάκριση:

- ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου, στις οποίες η σύμπραξη μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα βασίζεται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς, και
- ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου, στις οποίες υπάρχει συνεργασία μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο ενός άλλου φορέα.

Η καθεμιά από αυτές δημιουργεί ιδιαίτερα ζητήματα όσον αφορά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, τα οποία αξίζει να εξεταστούν ξεχωριστά, όπως και γίνεται στα κεφάλαια που ακολουθούν .

1.11.5.1.1 ΣΔΙΤ ΚΑΘΑΡΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Ο όρος ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου αναφέρεται στις συμπράξεις που βασίζονται σε αποκλειστικά συμβατικούς δεσμούς μεταξύ των διαφόρων παραγόντων. Καλύπτει τις διάφορες ρυθμίσεις με τις οποίες ανατίθενται ένα ή περισσότερα καθήκοντα μικρότερης ή μεγαλύτερης σπουδαιότητας στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα, καθήκοντα στα οποία είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση, η υλοποίηση, η ανακαίνιση ή η εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας.

Στο πλαίσιο αυτό, ένα από τα πιο γνωστά μοντέλα, το οποίο συχνά ονομάζεται "μοντέλο παραχώρησης", χαρακτηρίζεται από την άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και του τελικού χρήστη: ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα παρέχει μια υπηρεσία στο κοινό "στη θέση του" αλλά και υπό τον έλεγχο του εταίρου του δημοσίου τομέα. Χαρακτηρίζεται επίσης από τον τρόπο αμοιβής του αντισυμβαλλομένου (παραχωρησιούχου), που αποτελείται από τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες της υπηρεσίας και, κατά περίπτωση, συμπληρώνεται από επιδοτήσεις εκ μέρους των δημοσίων αρχών.

Σε άλλους τύπους ρυθμίσεων, ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα καλείται να υλοποιήσει και να διαχειριστεί μια υποδομή για τη δημόσια διοίκηση (π.χ. ένα σχολείο, ένα νοσοκομείο, ένα σωφρονιστικό κέντρο, μια υποδομή που αφορά τις μεταφορές). Το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα του μοντέλου αυτού είναι η ρύθμιση τύπου PFI. Στο μοντέλο αυτό η αμοιβή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα δεν έχει τη μορφή τελών που καταβάλλονται από τους χρήστες του έργου ή της υπηρεσίας, αλλά τακτικών πληρωμών που καταβάλλονται από το δημόσιο τομέα. Οι πληρωμές αυτές μπορεί να είναι σταθερές, αλλά μπορεί επίσης να υπολογίζονται με μεταβλητό τρόπο, ανάλογα, για παράδειγμα, με τη διαθεσιμότητα του σχετικού έργου ή των σχετικών υπηρεσιών, ή ακόμη ανάλογα με τη συχνότητα χρήσης του έργου .

- Το στάδιο της επιλογής του εταίρου του ιδιωτικού τομέα

Το καθεστώς που εφαρμόζεται στη σύναψη δημοσίων συμβάσεων έργων ή δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως συμβάσεις προτεραιότητας, απορρέει από τις διατάξεις των κοινοτικών οδηγιών που ορίζουν τους λεπτομερείς κανόνες, ιδίως όσον αφορά τα θέματα δημοσιότητας και συμμετοχής. Όταν η δημόσια αρχή είναι μια αναθέτουσα αρχή που ενεργεί στο πλαίσιο των κλασικών οδηγιών, πρέπει κανονικά να εφαρμόσει ανοικτή ή κλειστή διαδικασία για την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα. Κατ' εξαίρεση, και υπό ορισμένες συνθήκες, είναι δυνατόν να εφαρμοστεί ορισμένες φορές η διαδικασία με διαπραγμάτευση. Όσον αφορά αυτό το ζήτημα, η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι η παρέκκλιση που προβλέπεται από το άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ και αφορά την εφαρμογή διαδικασίας με διαπραγμάτευση για τη σύναψη της σύμβασης "όταν πρόκειται για έργα των οποίων η φύση ή διάφοροι αστάθμητοι παράγοντες δεν επιτρέπουν το συνολικό προκαθορισμό των τιμών", έχει πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής. Η παρέκκλιση αυτή αφορά μόνο εξαιρετικές περιπτώσεις στις οποίες υπάρχει εκ των προτέρων αβεβαιότητα σχετικά με το χαρακτήρα ή την έκταση των έργων που πρέπει να πραγματοποιηθούν, αλλά δεν καλύπτει τις περιπτώσεις στις οποίες η αβεβαιότητα προκύπτει από άλλες αιτίες, όπως είναι η δυσκολία προκαθορισμού της τιμής λόγω της πολυπλοκότητας της νομικής ή χρηματοοικονομικής ρύθμισης που εφαρμόζεται.

Μετά την έκδοση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, κατά τη σύναψη ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων είναι δυνατόν να χρησιμοποιείται μια νέα διαδικασία που ονομάζεται "ανταγωνιστικός διάλογος". Η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου εφαρμόζεται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο αναθέτων οργανισμός δεν είναι αντικειμενικά σε θέση να καθορίσει τα τεχνικά μέσα που μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες και στους στόχους του, καθώς και στην περίπτωση κατά την οποία ο αναθέτων οργανισμός δεν είναι αντικειμενικά σε θέση να καθορίσει τις νομικές και/ή χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις ενός σχεδίου. Η νέα αυτή διαδικασία θα επιτρέπει στους αναθέτοντες οργανισμούς να αναπτύσσουν, κατόπιν διαλόγου με τους υποψηφίους, τις κατάλληλες λύσεις οι οποίες θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες αυτές. Στο τέλος του διαλόγου αυτού, οι υποψήφιοι θα καλούνται να υποβάλουν την τελική τους προσφορά με βάση τη λύση ή τις λύσεις που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου. Οι προσφορές αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα και απαραίτητα στοιχεία για την υλοποίηση του σχεδίου. Οι αναθέτοντες οργανισμοί αξιολογούν τις προσφορές με βάση τα προκαθορισμένα κριτήρια ανάθεσης. Ο

υποψήφιος που έχει υποβάλει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά μπορεί να κληθεί να αποσαφηνίσει σημεία της προσφοράς του ή να επιβεβαιώσει τις δεσμεύσεις που περιέχονται σ' αυτήν, με την προϋπόθεση ότι με τον τρόπο αυτό δεν τροποποιούνται ουσιαστικά στοιχεία της προσφοράς ή της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, δεν στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός και δεν εισάγονται διακρίσεις.

Η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου πρέπει να εξασφαλίζει την αναγκαία ευελιξία στις συζητήσεις με τους υποψηφίους για όλες τις πτυχές της σύμβασης κατά τη φάση της εφαρμογής, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι κατά τη διεξαγωγή των συζητήσεων τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης και δεν διακυβεύονται τα δικαιώματα που παρέχει η Συνθήκη στους οικονομικούς φορείς. Βασίζεται στην ιδέα ότι οι διαρθρωμένες μέθοδοι επιλογής πρέπει να προστατεύονται σε όλες τις περιπτώσεις, επειδή συμβάλλουν στην εξασφάλιση της αντικειμενικότητας και της ακεραιότητας της διαδικασίας που οδηγεί στην επιλογή ενός φορέα. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η ορθή χρήση των δημοσίων κεφαλαίων, μειώνεται ο κίνδυνος αδιαφανών πρακτικών και ενισχύεται η ασφάλεια δικαίου που είναι απαραίτητη για την εφαρμογή τέτοιου είδους σχεδίων.

- Σύμπραξη καθαρά συμβατικού τύπου: πράξη ανάθεσης που χαρακτηρίζεται σύμβαση παραχώρησης

Σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης έργων, υπάρχουν μόνο ορισμένες υποχρεώσεις δημοσιότητας που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της προηγούμενης προκήρυξης διαγωνισμού για τους ενδιαφερόμενους φορείς, και μια υποχρέωση σχετικά με την ελάχιστη προθεσμία για την παραλαβή των αιτήσεων. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέγεται στη συνέχεια ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα επαφίεται στην ελεύθερη επιλογή των αναθετόντων οργανισμών, οι οποίοι πρέπει ωστόσο στο πλαίσιο αυτό να διασφαλίσουν την απόλυτη τήρηση των αρχών και των κανόνων που απορρέουν από τη Συνθήκη.

Το καθεστώς που εφαρμόζεται κατά τη σύναψη των συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών καθορίζεται μόνο αναφορικά προς τις αρχές που απορρέουν από τα άρθρα 43 και 49 της Συνθήκης, ιδίως δε τις αρχές της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης, της αναλογικότητας και της αμοιβαίας αναγνώρισης. Στην απόφασή του για την υπόθεση *Telaustria*, το δικαστήριο αναφέρει σχετικά με το θέμα αυτό ότι « [η] υποχρέωση διαφάνειας που απόκειται στην αναθέτουσα αρχή συνίσταται στη

διασφάλιση, υπέρ όλων των ενδεχομένων αναδόχων, προσήκοντος βαθμού δημοσιότητας που να καθιστά δυνατό το άνοιγμα της αγοράς υπηρεσιών στον ανταγωνισμό καθώς και τον έλεγχο του αμερόληπτου χαρακτήρα των διαδικασιών διαγωνισμού » .

Η Επιτροπή έχει επίσης διαπιστώσει, στο πλαίσιο των διαδικασιών επί παραβάσει, ότι δεν είναι πάντοτε εύκολο να καθοριστεί ευθύς εξαρχής εάν η σύμβαση που αποτελεί το αντικείμενο της διαδικασίας είναι δημόσια σύμβαση ή σύμβαση παραχώρησης. Πράγματι, για τις συμβάσεις που χαρακτηρίζονται παραχωρήσεις κατά τη στιγμή της εκκίνησης της διαδικασίας, η κατανομή των κινδύνων και των οφελών μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγματεύσεων κατά τη διάρκεια της διαδικασίας. Μπορεί να συμβεί, μετά τις διαπραγματεύσεις αυτές, η εν λόγω σύμβαση στο τέλος να χαρακτηριστεί "δημόσια σύμβαση". αυτός ο επαναπροσδιορισμός θέτει συχνά υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα της διαδικασίας σύναψης που επιλέχτηκε από τον αναθέτοντα οργανισμό. Σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν εκφράσει τα ενδιαφερόμενα μέρη, η κατάσταση αυτή βαρύνει τις διαδικασίες αυτές με μια ανασφάλεια δικαίου, η οποία δυσχεραίνει την ανάπτυξή τους.

Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει την υποβολή νομοθετικής πρότασης για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων παραχώρησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η νέα νομοθετική πράξη θα προστεθεί στα κείμενα που ήδη υπάρχουν στον τομέα της σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Με τον τρόπο αυτό, θα καθοριστεί λεπτομερώς το καθεστώς που θα διέπει τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης.

Εξάλλου, πρέπει να εξεταστεί αν υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι που θα δικαιολογούσαν την υπαγωγή της σύναψης των συμβάσεων παραχώρησης σε διαφορετικό καθεστώς από εκείνο που διέπει τη σύναψη άλλων ΣΔΙΤ συμβατικού τύπου. Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι το κριτήριο του δικαιώματος εκμετάλλευσης και το παρακολούθημά του, δηλαδή η μεταβίβαση των αστάθμητων κινδύνων που είναι συνυφασμένοι με την εκμετάλλευση, διακρίνουν τις δημόσιες συμβάσεις από τις συμβάσεις παραχώρησης. Αν διαπιστωθεί ότι στο πλαίσιο της σύναψης ορισμένων ΣΔΙΤ καθαρά συμβατικού τύπου υπάρχει συχνά αβεβαιότητα δικαίου, που συνδέεται με τη δυσχέρεια να προσδιοριστεί εκ των προτέρων η κατανομή των κινδύνων εκμετάλλευσης μεταξύ των εταίρων, η Επιτροπή θα μπορούσε να μελετήσει το ενδεχόμενο να υπαγάγει σε ενιαίο καθεστώς τη σύναψη

όλων των ΣΔΙΤ συμβατικού τύπου, είτε χαρακτηρίζονται δημόσιες συμβάσεις είτε συμβάσεις παραχώρησης.

Πρόσφατα αναπτύχθηκαν σε ορισμένα κράτη μέλη κάποιες πρακτικές οι οποίες τείνουν να παρέχουν στον ιδιωτικό τομέα τη δυνατότητα να αναλαμβάνει την πρωτοβουλία για μια ΣΔΙΤ . Στα συστήματα αυτού του είδους, οι οικονομικοί φορείς υποβάλλουν λεπτομερή πρόταση σχεδίου, κατά κανόνα κατασκευής και διαχείρισης έργων υποδομής, ενδεχομένως κατόπιν προσκλήσεως της διοίκησης.

Οι πρακτικές αυτές παρέχουν τη δυνατότητα να διερευνάται σε πρώιμο στάδιο η βούληση των οικονομικών φορέων να επενδύσουν σε ορισμένα σχέδια. Παροτρύνουν επίσης τους εν λόγω φορείς να αναπτύσσουν ή να εφαρμόζουν ρηξικέλευθες τεχνικές λύσεις, προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες ανάγκες του αναθέτοντος οργανισμού. Το γεγονός ότι ένα σχέδιο κοινής ωφέλειας εκπηγάζει από την ιδιωτική πρωτοβουλία δεν μεταβάλλει τη φύση των συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ των αναθετόντων οργανισμών και των οικονομικών φορέων. Αν οι συμβάσεις αυτές έχουν ως αντικείμενο εργασίες που καλύπτονται από το παράγωγο δίκαιο και αν συνάπτονται εξ επαχθούς αιτίας, πρέπει να χαρακτηρισθούν είτε δημόσιες συμβάσεις είτε συμβάσεις παραχώρησης και να τηρήσουν το ανάλογο καθεστώς σύναψης. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο αυτό δεν έχουν ως αποτέλεσμα να στερούν τους ευρωπαϊκούς οικονομικούς φορείς από τα δικαιώματα που τους παρέχει το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εξασφαλίζεται τουλάχιστον η πρόσβαση όλων των ευρωπαϊκών οικονομικών φορέων στο εν λόγω είδος σχεδίων, ιδίως μέσω της κατάλληλης δημοσιότητας της πρόσκλησης για υποβολή σχεδίου. Στη συνέχεια, αν η δημόσια αρχή επιθυμεί να υλοποιήσει κάποιο από τα σχέδια που της υποβλήθηκαν, πρέπει να οργανώσει διαγωνιστική διαδικασία με τη συμμετοχή όλων των οικονομικών φορέων που πιθανώς ενδιαφέρονται για την υλοποίηση του επιλεγέντος σχεδίου, παρέχοντας όλες τις εγγυήσεις αμερόληπτης επιλογής.

Για να παραμείνει το σύστημα ελκυστικό, τα κράτη μέλη επιδίωξαν ορισμένες φορές να θεσπίσουν κάποια κίνητρα για όσους αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες. Χρησιμοποιήθηκε η δυνατότητα ανταμοιβής του φορέα που εκπόνησε το σχέδιο, π.χ. αποζημιώνοντάς τον για την πρωτοβουλία του εκτός της μεταγενέστερης διαγωνιστικής διαδικασίας. Μελετήθηκε επίσης η δυνατότητα χορήγησης ορισμένων πλεονεκτημάτων στον φορέα που ανέλαβε την πρωτοβουλία

κατάρτισης του σχεδίου, πλεονεκτημάτων τα οποία θα μπορούσε ο εν λόγω φορέας να επικαλεστεί κατά τη διαγωνιστική διαδικασία που έχει ως αντικείμενο την υλοποίηση του επιλεγέντος σχεδίου. Οι λύσεις αυτές πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά, ούτως ώστε τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που παρέχονται στο φορέα που εκπόνησε το σχέδιο να μην παραβιάζουν την αρχή της ίσης μεταχείρισης των υποψηφίων.

Η φάση μετά την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα δεν καλύπτεται κατά κανόνα από το παράγωγο δίκαιο. Ωστόσο, οι αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας, που απορρέουν από τη Συνθήκη, δεν επιτρέπουν γενικά, μετά την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, καμία παρέμβαση του εταίρου του δημόσιου τομέα, στο μέτρο που μια τέτοια παρέμβαση θα ήταν δυνατόν να διακυβεύσει την ίση μεταχείριση μεταξύ των οικονομικών φορέων (προσφερόντων) .

Ο συχνά περίπλοκος χαρακτήρας των συμβάσεων αυτών, το χρονικό διάστημα που μπορεί να μεσολαβήσει ανάμεσα στην επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα και την υπογραφή της σύμβασης, η σχετικά μεγάλη διάρκεια των σχεδίων και, τέλος, η συχνή προσφυγή σε μηχανισμούς υπεργολαβίας καθιστούν ενίοτε προβληματική την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων και αρχών. Παρακάτω εξετάζονται δύο ζητήματα: το συμβατικό πλαίσιο των ΣΔΙΤ και η υπεργολαβία.

Οι συμβατικές διατάξεις που διέπουν τη φάση της υλοποίησης της ΣΔΙΤ ανήκουν κατ' αρχάς στο εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, κατά την κατάρτιση των συμβατικών ρητρών πρέπει να τηρηθούν και οι σχετικοί κοινοτικοί κανόνες, και ιδίως οι αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας. Αυτό σημαίνει, ειδικότερα, ότι τα έγγραφα του διαγωνισμού πρέπει να περιγράφουν με σαφήνεια τους όρους και τις λεπτομέρειες εκτέλεσης των συμβάσεων, ούτως ώστε οι διάφοροι υποψήφιοι να μπορούν να τους ερμηνεύσουν με τον ίδιο τρόπο και να τους λάβουν υπόψη τους στην κατάρτιση των προσφορών τους. Εξάλλου, οι εν λόγω όροι και λεπτομέρειες εκτέλεσης δεν πρέπει να επιφέρουν άμεσες ή έμμεσες διακρίσεις ή να εμποδίζουν αδικαιολόγητα την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών ή την ελευθερία εγκατάστασης .

Η επιτυχία μιας ΣΔΙΤ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πληρότητα του συμβατικού πλαισίου του σχεδίου, καθώς και από τον όσο το δυνατόν ακριβέστερο και σαφέστερο καθορισμό των στοιχείων που θα διέπουν την υλοποίησή της. Στο πλαίσιο αυτό, έχει καίρια σημασία η ακριβής αξιολόγηση και η βέλτιστη κατανομή των κινδύνων μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, ανάλογα με την ικανότητα του καθενός να αναλάβει τους κινδύνους αυτούς. Σημαντική θεωρείται

επίσης η πρόβλεψη μηχανισμών που να καθιστούν δυνατή την τακτική αξιολόγηση της απόδοσης του αναδόχου της ΣΔΙΤ. Στο πλαίσιο αυτό, η αρχή της διαφάνειας επιβάλλει να αναφέρονται στα έγγραφα του διαγωνισμού τα στοιχεία που επιτρέπουν την αξιολόγηση και την κατανομή των κινδύνων, καθώς και την αξιολόγηση της απόδοσης, ούτως ώστε οι υποψήφιοι να μπορούν να τα λάβουν υπόψη τους κατά την κατάρτιση των προσφορών τους.

Εξάλλου, η περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα θα αναλάβει την εκμετάλλευση ενός έργου ή μιας υπηρεσίας πρέπει να καθορίζεται σε συνάρτηση με την ανάγκη εξασφάλισης της χρηματοοικονομικής ισορροπίας ενός σχεδίου. Ειδικότερα, η διάρκεια της εταιρικής σχέσης πρέπει να καθορίζεται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να μην περιορίζεται ο ελεύθερος ανταγωνισμός πέραν του ορίου που είναι απαραίτητο για την εξασφάλιση της απόσβεσης των επενδύσεων και της εύλογης «ανταμοιβής» των επενδυθέντων κεφαλαίων. Τυχόν υπερβολική διάρκεια είναι δυνατόν να προσβληθεί είτε με βάση τις αρχές που διέπουν την εσωτερική αγορά είτε με βάση τις περί ανταγωνισμού διατάξεις της Συνθήκης. Ομοίως, η αρχή της διαφάνειας επιβάλλει να αναφέρονται στα έγγραφα του διαγωνισμού τα στοιχεία που καθιστούν δυνατό τον προσδιορισμό της διάρκειας, ούτως ώστε οι υποψήφιοι να μπορούν να τα λάβουν υπόψη τους κατά την κατάρτιση των προσφορών τους.

Οι σχέσεις που συνδέουν τους εταίρους στο πλαίσιο μιας ΣΔΙΤ, εφόσον αφορούν εργασίες που καλύπτουν μεγάλο χρονικό διάστημα, πρέπει να μπορούν να εξελίσσονται για να προσαρμόζονται στις αλλαγές του μακροοικονομικού ή του τεχνολογικού περιβάλλοντος, καθώς και στις ανάγκες του γενικού συμφέροντος. Γενικά, το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων επιτρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι εν λόγω εξελίξεις, εφόσον αυτό γίνεται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να τηρούνται οι αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας. Έτσι, τα έγγραφα του διαγωνισμού, που διαβιβάζονται στους προσφέροντες ή στους υποψηφίους κατά τη διαδικασία επιλογής, μπορούν να προβλέπουν ρήτρες αυτόματης αναπροσαρμογής, όπως ρήτρες τιμαριθμικής αναπροσαρμογής των τιμών ή να καθορίζουν τις συνθήκες υπό τις οποίες θα είναι δυνατόν να γίνει αναθεώρηση των τιμών. Μπορούν επίσης να προβλέπουν ρήτρες αναθεώρησης, στο μέτρο που οι ρήτρες αυτές καθορίζουν με ακρίβεια τις περιστάσεις και τους όρους υπό τους οποίους θα είναι δυνατόν να γίνουν αναπροσαρμογές στη συμβατική σχέση. Ωστόσο, οι ρήτρες αυτές πρέπει να είναι πάντοτε επαρκώς σαφείς, ώστε οι οικονομικοί φορείς να μπορούν να τις ερμηνεύουν

με τον ίδιο τρόπο κατά τη φάση επιλογής του εταίρου. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα διατηρούν το δικαίωμα να υποκαταστήσουν το διαχειριστή του σχεδίου ή να ορίσουν νέο διαχειριστή, όταν οι χρηματοοικονομικές ροές τις οποίες δημιουργεί το σχέδιο μειώνονται κάτω από ένα ορισμένο επίπεδο. Η εφαρμογή των ρητρών αυτών, που ανήκουν στην κατηγορία των λεγομένων ρητρών "step-in", μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την αλλαγή του προερχόμενου από τον ιδιωτικό τομέα εταίρου του αναθέτοντος οργανισμού χωρίς διαδικασία διαγωνισμού. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να εξεταστεί με ιδιαίτερη προσοχή η συμβατότητα των εν λόγω πράξεων με το κοινοτικό δίκαιο περί δημόσιων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης.

Γενικά, οι τροποποιήσεις που γίνονται κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης μιας ΣΔΙΤ, όταν δεν προβλέπονται στα συμβατικά έγγραφα, έχουν στις περισσότερες περιπτώσεις ως αποτέλεσμα να διακυβεύεται η αρχή της ίσης μεταχείρισης των οικονομικών φορέων. Οι τροποποιήσεις αυτού του είδους δεν επιτρέπονται παρά μόνον όταν καθίστανται αναγκαίες λόγω απρόβλεπτου γεγονότος ή όταν δικαιολογούνται από λόγους δημόσιας τάξης, δημόσιας ασφάλειας και δημόσιας υγείας. Εξάλλου, κάθε ουσιαστική τροποποίηση, που αφορά το ίδιο το αντικείμενο της σύμβασης, πρέπει να εξομοιώνεται με τη σύναψη νέας σύμβασης και να αποτελεί αντικείμενο νέας διαγωνιστικής διαδικασίας.

Τέλος, δεν πρέπει να λησμονείται ότι το παράγωγο δίκαιο διευκρινίζει τις εξαιρετικές καταστάσεις στις οποίες επιτρέπεται η απευθείας και άνευ διαγωνισμού ανάθεση πρόσθετων έργων ή υπηρεσιών, που δεν περιλαμβάνονται στο αρχικά προβλεπόμενο σχέδιο ή στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση. Οι εξαιρέσεις αυτές πρέπει να ερμηνεύονται συσταλτικά.

Όπως προκύπτει από την πείρα την οποία διαθέτει η Επιτροπή, η εφαρμογή των κανόνων περί υπεργολαβίας δημιουργεί ενίοτε αβεβαιότητες ή ερωτηματικά στο πλαίσιο των ΣΔΙΤ. Ορισμένοι ισχυρίστηκαν, π.χ., ότι οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ της εταιρείας που εκπόνησε το σχέδιο, η οποία έγινε ανάδοχος της δημόσιας σύμβασης ή της σύμβασης παραχώρησης, και των μετόχων της εγείρουν ορισμένα νομικά ζητήματα. Σχετικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι, όταν η εταιρεία που εκπόνησε το σχέδιο έχει η ίδια την ιδιότητα του αναθέτοντος οργανισμού, πρέπει να συνάψει τις δημόσιες συμβάσεις της ή τις συμβάσεις παραχώρησής της με διαδικασία διαγωνισμού, ανεξαρτήτως του αν οι εν λόγω

συμβάσεις συνάπτονται ή όχι με τους δικούς της μετόχους. Το αντίθετο μπορεί να συμβαίνει μόνον όταν οι εργασίες τις οποίες αναθέτει μια τέτοια εταιρεία στους μετόχους της έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας διαγωνισμού από τον εταίρο του δημόσιου τομέα, πριν από τη σύσταση της εν λόγω εταιρείας. Αντίθετα, όταν η εταιρεία που εκπόνησε το σχέδιο δεν έχει την ιδιότητα αναθέτοντος οργανισμού, είναι κατ' αρχήν ελεύθερη να συνάπτει συμβάσεις με τρίτους, είτε αυτοί είναι είτε δεν είναι οι δικοί της μέτοχοι. Κατ' εξαίρεση, όταν η εταιρεία που εκπόνησε το σχέδιο είναι 'παραχωρησιούχος έργων', ισχύουν ορισμένοι κανόνες δημοσιότητας για τη σύναψη συμβάσεων έργων που υπερβαίνουν το όριο των 5 εκατομμυρίων ευρώ, με εξαίρεση πάντως τις συμβάσεις που συνάπτονται με τις επιχειρήσεις που συγκροτούν κοινοπραξία για να εξασφαλίσουν τη σύμβαση παραχώρησης ή τις συνδεδεμένες επιχειρήσεις τους.

Οι εταίροι του ιδιωτικού τομέα είναι κατ' αρχήν ελεύθεροι να αναθέτουν σε υπεργολάβους μέρος ή και το σύνολο μιας δημόσιας σύμβασης ή μιας σύμβασης παραχώρησης. Επισημάνεται, ωστόσο, ότι, στο πλαίσιο της σύναψης δημόσιων συμβάσεων, μπορεί να ζητηθεί από τους υποψηφίους να προσδιορίσουν στην προσφορά τους το ποσοστό της σύμβασης, το οποίο προτίθενται να αναθέσουν υπεργολαβικά σε τρίτους. Για τις συμβάσεις παραχώρησης έργων η αξία των οποίων υπερβαίνει τα 5 εκατομμύρια ευρώ, ο αναθέτων οργανισμός μπορεί, εξάλλου, να επιβάλει στον παραχωρησιούχο την υποχρέωση να αναθέσει σε τρίτους συμβάσεις που αντιστοιχούν τουλάχιστον στο 30% της συνολικής αξίας των έργων που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης.

1.11.5.1.2 Η ΣΔΙΤ ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΠΕΡΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Κατά την έννοια της παρούσας Πράσινης Βίβλου, οι ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου συνεπάγονται τη δημιουργία ενός φορέα ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον εταίρο του δημόσιου τομέα και από τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Αποστολή του κοινού φορέα είναι να μεριμνά για την εκτέλεση ενός έργου ή την παροχή μιας υπηρεσίας προς όφελος του κοινού. Στα κράτη μέλη, οι δημόσιες αρχές προσφεύγουν ενίοτε σε δομές αυτού του είδους, ιδίως για τη διαχείριση δημόσιων υπηρεσιών σε τοπικό επίπεδο (π.χ., για τις υπηρεσίες ύδρευσης ή τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων).

Η άμεση συνεργασία του εταίρου του δημόσιου τομέα με τον εταίρο του ιδιωτικού τομέα στα πλαίσια ενός φορέα που έχει νομική προσωπικότητα επιτρέπει στον εταίρο του δημόσιου τομέα να διατηρήσει ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ελέγχου των εργασιών, το οποίο μπορεί να προσαρμόζει κατά διαστήματα ανάλογα με τις περιστάσεις, μέσω της παρουσίας του στη μετοχική ομάδα και τα διοικητικά όργανα του κοινού φορέα. Δίνει επίσης τη δυνατότητα στον εν λόγω εταίρο να αναπτύξει τη δική του εμπειρία όσον αφορά την εκμετάλλευση της σχετικής υπηρεσίας, υποστηριζόμενος συγχρόνως από έναν εταίρο του ιδιωτικού τομέα.

Η σύσταση μιας ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί να γίνει είτε με τη δημιουργία ενός φορέα που ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα είτε με την απόκτηση του ελέγχου μιας υπάρχουσας δημόσιας επιχείρησης από τον ιδιωτικό τομέα .

Η ανάλυση που ακολουθεί επικεντρώνεται αποκλειστικά και μόνο στα ζητήματα που αφορούν το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης και τα οποία προσιδιάζουν στις ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου. Για μια γενικότερη εξέταση των συνεπειών του δικαίου αυτού κατά τη σύσταση και την υλοποίηση των εν λόγω ΣΔΙΤ, ο αναγνώστης πρέπει να ανατρέξει στα προηγούμενα κεφάλαια.

- Σύσταση σύμπραξης που συνεπάγεται τη δημιουργία φορέα για συγκεκριμένο σκοπό, ο οποίος ελέγχεται από κοινού από τον δημόσιο τομέα και τον ιδιωτικό τομέα

Η πράξη που συνίσταται στη δημιουργία ενός φορέα μεικτού κεφαλαίου δεν καλύπτεται αφ' εαυτής από το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Ωστόσο, πρέπει να εξασφαλίζεται η τήρηση των κανόνων και των αρχών που απορρέουν από το εν λόγω δίκαιο (γενικές αρχές της Συνθήκης ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, διατάξεις των οδηγιών), όταν μια τέτοια πράξη συνοδεύεται από την ανάθεση καθηκόντων μέσω πράξης, η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί δημόσια σύμβαση ή και σύμβαση παραχώρησης .Επομένως, η επιλογή ενός εταίρου του ιδιωτικού τομέα ο οποίος θα κληθεί να εκτελέσει τέτοια καθήκοντα στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός μεικτού φορέα δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά και μόνο στα κεφάλαια που εισφέρει ή στην πείρα του, αλλά πρέπει επιπλέον να λαμβάνει υπόψη και τα χαρακτηριστικά της προσφοράς του – η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη - σε σχέση με τα συγκεκριμένα προς εκτέλεση καθήκοντα.

Πράγματι, αν δεν υπάρχουν σαφή και αντικειμενικά κριτήρια που επιτρέπουν στην αναθέτουσα αρχή να επιλέξει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, η πράξη κεφαλαιακής συναλλαγής θα μπορούσε να συνιστά παραβίαση του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Στο πλαίσιο αυτό, η πράξη που συνίσταται στη δημιουργία ενός τέτοιου φορέα δεν δημιουργεί κατά κανόνα προβλήματα από την άποψη του εφαρμοστέου κοινοτικού δικαίου όταν αποτελεί τρόπο εκτέλεσης του καθήκοντος που ανατέθηκε σε εταίρο του ιδιωτικού τομέα στο πλαίσιο μιας σύμβασης. Ωστόσο, οι όροι σύστασης του φορέα πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένοι όταν διενεργείται ο διαγωνισμός για τα καθήκοντα, τα οποία πρόκειται να ανατεθούν στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα.

Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι σε ορισμένα κράτη η εθνική μονοθεσία επιτρέπει στους μεικτούς φορείς, στους οποίους η συμμετοχή του δημόσιου τομέα συνίσταται στη συμμετοχή του αναθέτοντος οργανισμού, να συμμετέχουν σε διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης ή σύμβασης παραχώρησης, ενώ οι εν λόγω φορείς τελούν ακόμη υπό σύσταση. Στην υποθετική αυτή περίπτωση, ο φορέας θα συσταθεί οριστικά μόνο μετά την ανάθεση της σύμβασης σ' αυτόν. Σε άλλα κράτη μέλη αναπτύχθηκε μια πρακτική, η οποία τείνει να συγχέει τη φάση της σύστασης του φορέα με τη φάση της ανάθεσης των καθηκόντων. Στην περίπτωση αυτή, αντικείμενο της διαδικασίας την οποία προκηρύσσει η αναθέτουσα αρχή είναι η δημιουργία ενός μεικτού φορέα στον οποίο ανατίθενται κάποια καθήκοντα.

Οι μέθοδοι αυτές δε φαίνεται να προσφέρουν ικανοποιητικές λύσεις από την άποψη των εφαρμοστέων διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης. Στην πρώτη περίπτωση, ο πραγματικός ανταγωνισμός κινδυνεύει να νοθευθεί από την προνομιακή θέση στην οποία περιέρχεται η υπό σύσταση εταιρεία και, κατά συνέπεια, ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα που συμμετέχει σ' αυτήν. Στη δεύτερη περίπτωση, η ειδική διαδικασία επιλογής του εταίρου του ιδιωτικού τομέα δημιουργεί επίσης πολλά προβλήματα. Ορισμένες δυσχέρειες σχετίζονται με την υποχρέωση των αναθετουσών αρχών να καθορίζουν, με επαρκώς σαφή και ακριβή τρόπο, το αντικείμενο της δημόσιας σύμβασης ή της σύμβασης παραχώρησης στο πλαίσιο αυτό. Η Επιτροπή διαπίστωσε συχνά ότι τα καθήκοντα που ανατίθενται στον εταιρικό φορέα δεν καθορίζονται με σαφήνεια και ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, εκφεύγουν ακόμη και από κάθε συμβατικό πλαίσιο. Αυτό όχι μόνο δημιουργεί προβλήματα από την άποψη των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης, αλλά εγκυμονεί επίσης τον κίνδυνο να βλάψει τους στόχους γενικού συμφέροντος

τους οποίους επιδιώκει η δημόσια αρχή. Μπορεί επίσης να διαπιστωθεί ότι η διάρκεια ζωής του φορέα που δημιουργείται δε συμπίπτει συνήθως με τη διάρκεια της συναπτόμενης δημόσιας σύμβασης ή σύμβασης παραχώρησης, γεγονός που φαίνεται να οδηγεί στην ανανέωση του έργου που ανατίθεται στον εν λόγω φορέα, χωρίς να λαμβάνει χώρα πραγματική διαδικασία διαγωνισμού κατά την ανανέωση αυτή. Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι, μερικές φορές, να ανατίθενται στην πράξη καθήκοντα για αόριστη διάρκεια.

Εξάλλου, δεν πρέπει να ξεχνά κανείς ότι η από κοινού δημιουργία τέτοιων φορέων δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο με τήρηση της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας, γενικά, και της ελεύθερης κυκλοφορίας των κεφαλαίων ειδικότερα. Έτσι, π.χ., οι δημόσιες αρχές δεν πρέπει κανονικά να συνδυάζουν τη θέση τους ως μετόχου ενός τέτοιου φορέα με υπερβολικά προνόμια που δεν απορρέουν από την κανονική εφαρμογή του εταιρικού δικαίου.

Η Επιτροπή επιθυμεί επίσης να υπενθυμίσει ότι η συμμετοχή του αναθέτοντος οργανισμού στο μεικτό φορέα, ο οποίος γίνεται από κοινού ανάδοχος της σύμβασης, μετά τη διαδικασία επιλογής δεν δικαιολογεί τη μη εφαρμογή του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης κατά την επιλογή του εταίρου του ιδιωτικού τομέα. Πράγματι, η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης δεν εξαρτάται από το δημόσιο, ιδιωτικό ή μεικτό χαρακτήρα του αντισυμβαλλομένου του αναθέτοντος οργανισμού. Όπως αποφάνθηκε το δικαστήριο στην υπόθεση *Teckal*, το δίκαιο αυτό εφαρμόζεται όταν ένας αναθέτων οργανισμός αποφασίζει να αναθέσει την εκτέλεση ενός καθήκοντος σε τρίτον, δηλαδή σε πρόσωπο το οποίο νομικώς διακρίνεται από τον οργανισμό αυτόν. Διαφορετική περίπτωση συντρέχει μόνον εάν, συγχρόνως, ο αναθέτων οργανισμός ασκεί επί του εν λόγω προσώπου έλεγχο ανάλογο προς εκείνον που ασκεί επί των δικών του υπηρεσιών και αν το πρόσωπο αυτό πραγματοποιεί το ουσιώδες τμήμα της δραστηριότητάς του με τον ή τους οργανισμούς που το ελέγχουν. Μόνον οι φορείς που πληρούν σωρευτικά τις δύο αυτές προϋποθέσεις μπορούν να εξομοιωθούν με φορείς 'in house' σε σχέση με τον αναθέτοντα οργανισμό και να αναλάβουν την εκτέλεση καθηκόντων χωρίς διαδικασία διαγωνισμού.

Τέλος πρέπει να υπομνησθεί ότι εάν ο μεικτός φορέας έχει την ιδιότητα αναθέτοντος οργανισμού, η ιδιότητα αυτή του επιβάλλει επίσης το σεβασμό του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων και συμβάσεων παραχώρησης, όταν αναθέτει στον εταίρο του ιδιωτικού τομέα την εκτέλεση καθηκόντων, τα οποία δεν είχαν

αποτελέσει αντικείμενο διαγωνισμού από την αναθέτουσα αρχή πριν από τη σύσταση του μεικτού φορέα. Πράγματι, ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα δεν είναι δυνατόν να εκμεταλλεύεται την προνομιούχο θέση του μέσα στο μεικτό φορέα για να αναλαμβάνει την εκτέλεση ορισμένων καθηκόντων χωρίς να προηγηθεί διαγωνισμός.

- Απόκτηση του ελέγχου ενός δημόσιου φορέα από έναν ιδιωτικό φορέα

Η σύσταση μιας ΣΔΙΤ θεσμοθετημένου τύπου μπορεί επίσης να γίνει με την τροποποίηση της μετοχικής σύνθεσης ενός δημόσιου φορέα. Σχετικά με το θέμα αυτό πρέπει κατ' αρχάς να υπογραμμιστεί ότι η μετάβαση μιας επιχείρησης του δημόσιου τομέα στον ιδιωτικό τομέα αποτελεί επιλογή οικονομικής πολιτικής η οποία, ως τέτοια, υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Δεν πρέπει ακόμη να λησμονείται ότι το κοινοτικό δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων δεν εφαρμόζεται καταρχήν στις πράξεις που αποτελούν απλές εισφορές κεφαλαίων από έναν κεφαλαιούχο σε μια επιχείρηση, είτε αυτή ανήκει στο δημόσιο είτε στον ιδιωτικό τομέα. Οι πράξεις αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων της Συνθήκης των σχετικών με την ελεύθερη κυκλοφορία των κεφαλαίων⁶⁰, πράγμα που σημαίνει ειδικότερα ότι τα εθνικά μέτρα που τις διέπουν δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδια για τις επενδύσεις που προέρχονται από άλλα κράτη μέλη.

Αντίθετα οι διατάξεις που αφορούν την ελευθερία εγκατάστασης, κατά την έννοια του άρθρου 43 της Συνθήκης, πρέπει να εφαρμόζονται όταν μια δημόσια αρχή αποφασίζει, μέσω πράξεως κεφαλαιακής συναλλαγής, να εκχωρήσει σε τρίτον συμμετοχή που του επιτρέπει να ασκεί μια ορισμένη επιρροή επί δημοσίου φορέα, ο οποίος εκτελεί καθήκοντα που υπάγονται κανονικά στην ευθύνη του κράτους. Ειδικότερα, όταν οι δημόσιες αρχές παρέχουν σε οικονομικό φορέα μια κάποια επιρροή σε μια επιχείρηση, στο πλαίσιο μιας πράξης εκχώρησης κεφαλαίου, και όταν η πράξη αυτή έχει ως αποτέλεσμα να ανατίθενται στον εν λόγω οικονομικό φορέα καθήκοντα που εμπίπτουν στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων, καθήκοντα τα οποία ασκούνταν προηγουμένως, άμεσα ή έμμεσα, από τις δημόσιες αρχές, οι διατάξεις σχετικά με την ελευθερία εγκατάστασης επιβάλλουν την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι κάθε υποψήφιος έχει ισότιμη πρόσβαση στην άσκηση τέτοιων δραστηριοτήτων, οι οποίες ασκούνταν προηγουμένως κατ' αποκλειστικότητα από τις δημόσιες αρχές. Εξάλλου, η πρακτική συνιστά την εξασφάλιση ότι μια τέτοια πράξη κεφαλαιακής συναλλαγής δεν υποκρύπτει στην πραγματικότητα την ανάθεση σε

εταίρο του ιδιωτικού τομέα συμβάσεων που μπορούν να χαρακτηριστούν ως δημόσιες συμβάσεις ή και συμβάσεις παραχώρησης. Αυτό συμβαίνει ειδικότερα όταν, πριν από την πράξη κεφαλαιακής συναλλαγής, ανατίθενται απευθείας και χωρίς διαγωνισμό στον εν λόγω φορέα συγκεκριμένα καθήκοντα προκειμένου να καταστεί ελκυστική η πράξη κεφαλαιακής συναλλαγής.

1.11.5.2 ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα, όπως και στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, ισχύει το Κοινοτικό Δίκαιο, δηλαδή ο νέος κανονισμός που ισχύει στην Ευρώπη και δεν είναι άλλος από την Πράσινη Βίβλο. Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) είναι μορφές συνεργασίας των Δημοσίων Αρχών με επιχειρήσεις του Ιδιωτικού Τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, λειτουργίας ανακαίνισης ή συντήρησης δημοσίων υποδομών αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας. Αφορούν σε σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που κατά τη διεθνή αποδεδειγμένη εμπειρία στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελούν μια μεγάλη μεταρρύθμιση στον τομέα της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών του Δημοσίου. Μια μεταρρύθμιση, η υλοποίηση της οποίας θα συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας τα επόμενα χρόνια, προσφέροντας στο Δημόσιο τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τα πλέον σύγχρονα μέσα για την παροχή δημόσιων αγαθών προς τους πολίτες. Με τις ΣΔΙΤ θα δοθεί μία νέα ώθηση στην ανάπτυξη και θα διασφαλισθεί η έγκαιρη και σωστή ολοκλήρωση πολλών αναγκαίων υποδομών, ενώ παράλληλα θα απελευθερωθούν πόροι για περισσότερες κοινωνικές και αναπτυξιακές προτεραιότητες. Τα οφέλη από τις ΣΔΙΤ θα είναι μεγάλα για όλους. Για το Δημόσιο, για τους πολίτες, αλλά και για τον ιδιωτικό τομέα που αποκτά πρόσβαση σε μια νέα μεγάλη αγορά. Αυτός είναι και ο λόγος που μιλάμε για μια ουσιαστική μεταρρύθμιση και για ένα βασικό πυλώνα του νέου αναπτυξιακού υποδείγματος. Οι ΣΔΙΤ χαρακτηρίζονται συνήθως από τα ακόλουθα στοιχεία:

- Τη μακρά σχετικά διάρκεια της σχέσης που συνεπάγεται μια συνεργασία μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, με αντικείμενο τις διάφορες πτυχές ενός σχεδίου που πρόκειται να υλοποιηθεί.
- Τον τρόπο χρηματοδότησης του σχεδίου, η οποία εξασφαλίζεται εν μέρει από τον ιδιωτικό τομέα, πολλές φορές με πολύπλοκες ρυθμίσεις μεταξύ των διαφόρων συντελεστών. Ωστόσο, η ιδιωτική χρηματοδότηση μπορεί να συμπληρωθεί από δημόσια χρηματοδότηση, συχνά πολύ μεγάλου ύψους.
- Ο σημαντικός ρόλος του οικονομικού φορέα, ο οποίος συμμετέχει σε διάφορα στάδια του σχεδίου (μελέτη, υλοποίηση, εφαρμογή, χρηματοδότηση). Ο εταίρος του δημοσίου τομέα επικεντρώνεται κυρίως στον καθορισμό των στόχων που πρέπει να επιτευχθούν όσον αφορά το δημόσιο συμφέρον, την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, την πολιτική των τιμών, και εξασφαλίζει τον έλεγχο της τήρησης των στόχων αυτών.
- Η κατανομή των κινδύνων μεταξύ του εταίρου του δημοσίου τομέα και του εταίρου του ιδιωτικού τομέα, στον οποίο μεταφέρονται αστάθμητοι παράγοντες που βαρύνουν συνήθως το δημόσιο τομέα. Στις ΣΔΙΤ δεν είναι ωστόσο αυτονόητο ότι ο εταίρος του ιδιωτικού τομέα πρέπει να αναλάβει όλους τους κινδύνους ή το μεγαλύτερο μέρος των κινδύνων που συνδέονται με το σχέδιο. Η ακριβής κατανομή των κινδύνων πραγματοποιείται κατά περίπτωση, ανάλογα με την ικανότητα κάθε πλευράς να τους αξιολογεί, να τους ελέγχει και να τους διαχειρίζεται.

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας το φαινόμενο ΣΔΙΤ αναπτύχθηκε σε πολλά πεδία του δημοσίου τομέα. Η αύξηση των ΣΔΙΤ οφείλεται σε διάφορους παράγοντες. Αφενός, λόγω των δημοσιονομικών περιορισμών που αντιμετωπίζουν τα κράτη μέλη, οι ΣΔΙΤ ανταποκρίνονται στην ανάγκη του δημοσίου τομέα για ιδιωτική χρηματοδότηση και, αφετέρου, προσφέρουν στο δημόσιο τομέα τη δυνατότητα να επωφεληθεί περισσότερο από την τεχνογνωσία και τις μεθόδους λειτουργίας του ιδιωτικού τομέα. Η ανάπτυξη των ΣΔΙΤ εντάσσεται εξάλλου στη γενικότερη εξέλιξη του ρόλου του κράτους στον οικονομικό τομέα, το οποίο πέρασε από το ρόλο του άμεσου φορέα σ' ένα ρόλο οργανωτή, ρυθμιστή και ελεγκτή. Οι δημόσιες αρχές των κρατών μελών πολλές φορές έχουν χρησιμοποιήσει ρυθμίσεις ΣΔΙΤ για την υλοποίηση σχεδίων υποδομής, ιδίως στους τομείς των μεταφορών, της δημόσιας υγείας, της παιδείας και της δημόσιας ασφάλειας. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει αναγνωριστεί ότι η χρησιμοποίηση ΣΔΙΤ θα μπορούσε να συμβάλει στην υλοποίηση διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, υλοποίηση η οποία έχει καθυστερήσει πάρα πολύ

κυρίως λόγω ανεπαρκών επενδύσεων. Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη, το Συμβούλιο ενέκρινε μια σειρά μέτρων με σκοπό την αύξηση των επενδύσεων στις υποδομές του διευρωπαϊκού δικτύου και στον τομέα της καινοτομίας, καθώς και στην έρευνα και στην ανάπτυξη, ιδίως με την εφαρμογή ρυθμίσεων για τις ΣΔΙΤ.

Αν και είναι αλήθεια ότι η συνεργασία δημοσίου και ιδιωτικού τομέα μπορεί να προσφέρει μικροοικονομικά πλεονεκτήματα που επιτρέπουν την υλοποίηση ενός σχεδίου στην καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής, διατηρώντας παράλληλα τους στόχους του δημοσίου συμφέροντος, η χρησιμοποίηση των ΣΔΙΤ δεν θα πρέπει ωστόσο να παρουσιάζεται ως θαυματουργός λύση για το δημόσιο τομέα που αντιμετωπίζει δημοσιονομικούς περιορισμούς. Η πείρα έχει αποδείξει ότι σε κάθε σχέδιο πρέπει να αξιολογείται εάν η επιλογή της σύμπραξης παρουσιάζει πραγματική προστιθέμενη αξία σε σχέση με άλλες επιλογές, όπως είναι μια πιο κλασική σύμβαση.

Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου με ενδιαφέρον ότι ορισμένα κράτη μέλη και ορισμένες υπό ένταξη χώρες έχουν δημιουργήσει εργαλεία συντονισμού και προώθησης των ΣΔΙΤ, τα οποία αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στη διάδοση "ορθών πρακτικών" στον τομέα των ΣΔΙΤ σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα εργαλεία αυτά αποσκοπούν στο να καταστήσουν τους ειδικούς αμοιβαία διαθέσιμους (παραδείγματος χάριν οι Task Forces του Ηνωμένου Βασιλείου ή της Ιταλίας) και κατ' αυτό τον τρόπο να συμβουλευουν τους χρήστες σχετικά με τις διαφορετικές μορφές ΣΔΙΤ και τα στάδιά τους, όπως την αρχική μελέτη, τον τρόπο επιλογής ενός εταίρου ιδιωτικού τομέα, την καλύτερη κατανομή κινδύνων, την επιλογή συμβατικών ρητρών ή ακόμη και την απορρόφηση κοινοτικής χρηματοδότησης.

Οι δημόσιες αρχές έχουν επίσης χρησιμοποιήσει δομές συμπράξεων με τον ιδιωτικό τομέα για να εξασφαλίσουν τη διαχείριση των δημοσίων υπηρεσιών, ιδίως σε τοπικό επίπεδο. Οι δημόσιες υπηρεσίες που αφορούν τη διαχείριση των αποβλήτων ή τη διανομή νερού ή ενέργειας ανατίθενται επίσης όλο και πιο συχνά σε επιχειρήσεις, που είναι δημόσιες, ιδιωτικές ή μεικτές. Το Πράσινο Βιβλίο για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας υπενθυμίζει σχετικά με το θέμα αυτό ότι εφόσον μια δημόσια αρχή αποφασίζει να αναθέσει τη διαχείριση μιας υπηρεσίας σε τρίτο, οφείλει να τηρήσει το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης, ακόμη και στην περίπτωση που κρίνεται ότι η υπηρεσία αυτή σχετίζεται με το γενικό συμφέρον. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει εξάλλου αναγνωρίσει ότι η τήρηση των

κανόνων αυτών "μπορεί να αποτελέσει ένα αποτελεσματικό μέσο για την αποφυγή άσκοπων περιορισμών του ανταγωνισμού, ενώ συγχρόνως επιτρέπει στις ίδιες τις δημόσιες αρχές να καθορίζουν και να ελέγχουν τις προϋποθέσεις για τη διασφάλιση της ποιότητας, της διαθεσιμότητας, των κοινωνικών προδιαγραφών και της προστασίας του περιβάλλοντος".

1.11.6 INΔΙΑ

Η εμπειρία των κλινών που λειτουργούν μέσω ΣΔΙΤ σε μερικά από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ινδίας ήταν αρκετά επιτυχής. Για το λόγο αυτό, αποφασίστηκε να επεκταθεί το πρόγραμμα και να διαθέσουν νέες θέσεις ελλιμενισμού, να κατασκευαστεί μέσω ΣΔΙΤ. Ένα μοντέλο παραχώρησης με συμφωνία πρόκειται να διατυπωθεί για το σκοπό αυτό. Η κυβέρνηση αποφάσισε επίσης να εξουσιοδοτήσει και να επιτρέψει σε 12 μεγάλα λιμάνια την παραχώρηση για την επίτευξη παγκόσμιας κλάσης πρότυπα. Για το σκοπό αυτό, κάθε θύρα ετοιμάζει ένα σχέδιο προοπτικής για 20 χρόνια και ένα σχέδιο δράσης για επτά χρόνια. Διεθνείς εμπειρογνώμονες έχουν δεσμευτεί για την παροχή βοήθειας στα λιμάνια στην άσκηση αυτή, η οποία είναι πιθανόν να ολοκληρωθεί μέχρι το Νοέμβριο του 2006. Αναγνωρίζοντας ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία κινείται προς τα μεγάλα σκάφη, ένα σχέδιο για την πρωτεύουσα βυθοκόρησης καναλιών και των μεγάλων λιμανιών έχει επίσης διατυπωθεί .

Μια επιτροπή υψηλού επιπέδου, έχει οριστικοποιήσει το σχέδιο για τη βελτίωση των σιδηροδρομικών-οδικών συνδέσεων των μεγάλων λιμανιών. Το σχέδιο αυτό πρόκειται να υλοποιηθεί μέσα σε ένα χρονικό διάστημα τριών ετών. Αναλυτικά, οι αλλαγές στις τελωνειακές διαδικασίες πραγματοποιούνται με σκοπό την μείωση του χρόνου στάθμευσης και του κόστους συναλλαγής. Η κυβέρνηση έχει επίσης εκχωρήσει εξουσίες στις αντίστοιχες Port ευελπιστώντας για τη διευκόλυνση της ταχύτερης λήψης αποφάσεων και υλοποίησης. Ταυτόχρονα, τα διάφορα μέτρα για την απλοποίηση και τον εξορθολογισμό της διαδικασίας που σχετίζονται με την ασφάλεια και τα έθιμα έχουν ήδη ξεκινήσει.

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ναυτιλιακής Ανάπτυξης αναμένεται να οδηγήσει σε μια συνολική επένδυση ύψους άνω των Rs.50000 crore στις λιμενικές υποδομές. Η βελτίωση αυτή της κλίμακας και της ποιότητας των ινδικών λιμενικών υποδομών θα βελτιώσει σημαντικά το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα σε ένα όλο και περισσότερο παγκοσμιοποιημένο κόσμο.

1.11.7 ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ

Μετά το 1990 παρατηρήθηκε μια τεράστια αλλαγή στα λιμάνια που χειρίζονται container παγκοσμίως. Τα τελευταία 10 χρόνια υπήρξε η ανάγκη για port-operating transnational corporation (TNC): εταιρείες που χειρίζονται τον παγκόσμιο χαρτοφύλακα τερματικών σε πολλά λιμάνια, περιοχές και χώρες.

Δύο τύποι TNCs δημιουργήθηκαν για την παγκόσμια ιδιοκτησία και λειτουργία τερματικών: οι ocean carriers και οι terminal operators. Την τελευταία δεκαετία οι δύο αυτοί τύποι διπλασίασαν τη συμμετοχή τους στη διοίκηση τερματικών, δηλαδή μέχρι το 2001 το 54% της παγκόσμιας κίνησης των λιμανιών χειριζόταν από TNC. Η ανάγκη για ισχυρά TNCs στην παροχή υπηρεσιών στα λιμάνια, όπως τα PSA Corp., Hutchison Port Holdings, APM Terminals και P&O Ports, αναδιαμορφώνει τις ενδοεταιρικές δυναμικές και συμπράξεις σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο. Η άνοδος των ιδιωτικών εταιρειών που χειρίζονται παγκόσμια τερματικά είναι μια ισχυρή λογική εξήγηση πίσω από τις νέες μορφές των intra industry και inter industry συμπράξεων.

Ο ρόλος της Ασίας τα τελευταία χρόνια στην ιδιωτική συμμετοχή στα λιμάνια container είναι σημαντικός, τόσο για τον προορισμό όσο και για την προέλευση του ιδιωτικού κεφαλαίου. Όσον αφορά τον προορισμό, η Μέση Ανατολή και η Νοτιοανατολική Ασία προηγούνται στη λίστα των περιοχών τόσο στην εκτιμώμενη επιπρόσθετη παραγωγή όσο και στην εκτιμώμενη απαίτηση για επένδυση σε υποδομή τερματικών container μέχρι το 2007. Όσον αφορά την προέλευση το Τόκιο, η Σεούλ, το Χονγκ Κονγκ και η Σιγκαπούρη είναι η ηγετική ομάδα της παγκοσμιοποίησης του management των λιμανιών. Συνεπακόλουθο των υπάρχουσών θεωριών για τις Ασιατικές TNCs, οι ανερχόμενες αυτές εταιρείες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερα πρότυπα: το ιαπωνικό keiretsu, το κορεάτικο chaebol, την εθνο-κινεζική συνένωση και τον κρατικό οργανισμό SOC (state-owned corporation). Για παράδειγμα, αν και το China Merchants Group και Cosco Shipping Group είναι καθιερωμένες Mainland συνενώσεις, οι CMHI και COSCO Pacific είναι αντιστοίχως οι κύριες επενδυτικές εταιρείες του Χονγκ-Κονγκ που αναλαμβάνουν τις διεθνείς επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένου των τερματικών. Σε άλλες περιπτώσεις η τέταρτη κατηγορία είναι αποτέλεσμα μιας συγχώνευσης: NOL/APL είναι το αποτέλεσμα μιας αμερικανικής εταιρείας αποκτημένη από ενδιαφέροντα Σιγκαπούρης.

Βασιζόμενοι σε διαθέσιμες πληροφορίες από το Containerisation International, 105 τερματικά αναγνωρίστηκαν ως λειτουργικά από μεταφορικές το 2003 (COT/Bs:carrier-operated terminals/ berths) . Σε πρώτο επίπεδο ανάλυσης , η διανομή των COT/Bs αποκαλύπτει μια ξεκάθαρη γεωγραφική απόκλιση υπέρ του εμπορίου στον Ειρηνικό, περίπου το 60% του COT/Bs τοποθετείται στην Ιαπωνία και στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Από τα 105 COT/Bs , 81 τερματικά εξετάστηκαν ως δείγμα για προσδιορισμό δεσμών μεταξύ λειτουργικών απαιτήσεων και συμπράξεων και τα αποτελέσματα ήταν τα ακόλουθα :

- α) το 13% των COT/Bs λειτουργούσαν από και για έναν μεταφορέα carrier ,
- β) το 6% των COT/Bs διοικούνταν από τη συμμαχία και τα μέλη της ,
- γ) το 60% μοιραζόταν στη συμμαχία και από μη μέλη , και
- δ) για το υπόλοιπο 21% δεν υπήρχαν πληροφορίες .

Τα αποτελέσματα απεικονίζουν τους περιορισμούς της ιδέας των dedicated terminals . Πραγματικά , το 'μοίρασμα' των τερματικών φαίνεται ως φυσιολογικό μεταξύ COT/Bs και έτσι αξίζει μεγαλύτερη προσοχή ως ενεργή μορφή των άνισων σχέσεων .

Τα αποτελέσματα απεικονίζουν τους περιορισμούς στην ιδέα των dedicated terminals.

- Γεφυρώνοντας το κενό μέσω της τεχνολογίας: Η περίπτωση του One Port στο Χονγκ Κονγκ

Το δυοπώλειο μεταξύ HIT (Hutchison International Terminals) και MTL (Modern Terminals Ltd.) ήταν ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα στο λιμάνι του Χονγκ Κονγκ από την εποχή που εδραιώθηκε το container στο Kwai Chung. Αυτή η μακροχρόνια αντιπαλότητα πέρασε σε νέα φάση το Φεβρουάριο 2003 με την δημιουργία του One Port Ltd. Ο νέος θεσμός δημιουργήθηκε σε μια προσπάθεια να σταθεροποιήσει την εικόνα προς τους πελάτες με το να προσφέρει ένα συναφές σύστημα EDI, απ'ότι προσέφεραν τα προηγούμενα χρόνια. Η αρχική συμμετοχή σε μετοχές ήταν HIT 50%, MTL 40% και CHT (COSCO-HIT Terminal) 10%. Οι τρεις εταιρείες χειρίζονταν περίπου το 90% της κίνησης του Kwai Chung ενώ το υπόλοιπο 10% ανήκε στην CSXWT που προτίμησε να μείνει μακριά .

Η προτεραιότητα του One Port είναι η εφαρμογή του Advanced Customs Documents Services που αναζητεί συμμόρφωση στο αμερικάνικο Custom's Container Security Initiative (CSI) . Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι ότι το One Port

ανακοίνωσε συμμαχία με τον Trade link Electronic Commerce Ltd. και έτσι επέτρεψε, χρησιμοποιώντας το νέο και ταχύτερο σύστημα πληροφοριών , να αυξήσει την παραγωγικότητα .

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Όπως αναλύσαμε και στο Κεφάλαιο 1 , στην Ελλάδα γίνονται ενέργειες τα τελευταία χρόνια να εφαρμοστεί το σύστημα του Public Private Partnership ή ΣΔΙΤ , το οποίο έχει επιβληθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση για την καλύτερη απόδοση των εταιρειών που μέχρι σήμερα τελούν υπό κρατική διοίκηση ή εταιρειών που ο κρατικός φορέας επηρεάζει τις αποφάσεις προς όφελος της κοινωνίας .

Παρακάτω θα ερευνήσουμε τις συνθήκες που επικρατούν στα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδος , τις ιστορικές συνθήκες ανάπτυξής τους , στατιστικά στοιχεία και την στρατηγική που πρόκειται να ακολουθήσουν .

1. ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΟΛΠ

1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως).

Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιανατολικό της άκρο. Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη.

Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων.

Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίσθηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

- ◆ Έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους.
- ◆ Έργα ασφάλειας για τους επιβάτες των πλοίων.
- ◆ Σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας στην Ακτή Βασιλειάδη.
- ◆ Κατασκευή δύο νέων θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων στο χώρο μεταξύ Δεξαμενών και Ακτής Βασιλειάδη.

- ◆ Νέες υποδομές ύδρευσης - αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή Φιλοξενία.

Το έτος 2006 ο Οργανισμός, με στόχο τον εκσυγχρονισμό της οργάνωσης & λειτουργίας κατά τα πρότυπα της ιδιωτικής επιχείρησης, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, την αναβάθμιση των προσφερομένων υπηρεσιών και την εξασφάλιση της κερδοφορίας, υλοποίησε έργα, προέβη σε μεταβολές και έλαβε αποφάσεις που επί έτη εκκρεμούσαν, θέτοντας τις βάσεις για την μελλοντική του ανάπτυξη, που επιβάλλουν οι ραγδαίες εξελίξεις στον περιβάλλον όπου δραστηριοποιείται.

Βασικό όχημα για τη ανάπτυξη του Οργανισμού αποτελεί αφενός το Πρόγραμμα Επενδύσεων, το οποίο για την 5ετία 2007-2011 ανέρχεται συνολικά σε 533 εκ ευρώ, αφετέρου η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας (Real Estate), που αποτελεί την κρυμμένη υπεραξία του ΟΛΠ. Α.Ε.

Εταιρικό όραμα του ΟΛΠ ΑΕ είναι η μετεξέλιξή του σε μία σύγχρονη και δυναμική κερδοφόρο εταιρεία, που με συναίσθηση της κοινωνικής ευθύνης της θα επιτελεί κοινωνικό ρόλο, αλλά ταυτόχρονα θα δικαιώνει τους επενδυτές, οι οποίοι θα εμπιστευθούν τις προοπτικές των στρατηγικών επιλογών και επιχειρησιακών σχεδίων της, θα διασφαλίζει το αντικείμενο εργασίας και θα οχυρώνει τη θέση της στον διεθνή ανταγωνισμό προς όφελος των επενδυτών, των πελατών, των εργαζομένων, των εμπλεκομένων φορέων, των τοπικών κοινωνιών και της εθνικής οικονομίας εν γένει.

1.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Με τη μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς σε Ανώνυμη Εταιρεία το 1999, προσδιορίστηκε η στρατηγική της Εταιρείας και τέθηκαν οι ακόλουθοι βασικοί στόχοι:

- ◆ Συνεχής βελτίωση της αποτελεσματικότητας.
- ◆ Αύξηση της κερδοφορίας μέσω της αύξησης των εσόδων και του αυστηρού ελέγχου των δαπανών.
- ◆ Ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης.
- ◆ Βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών η Εταιρεία φροντίζει για τα εξής :

- ◆ Επέκταση της υποδομής της.
- ◆ Προσαρμογή των τιμολογίων με γνώμονα τη διασφάλιση της ανταγωνιστικής της θέσης και τη βελτίωση της κερδοφορίας της.
- ◆ Προσέλκυση νέων πελατών και αναβάθμιση των συνεργασιών με τους υπάρχοντες πελάτες.
- ◆ Βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου μέσω του ανασχεδιασμού των λειτουργικών της διαδικασιών.
- ◆ Αξιοποίηση και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού.
- ◆ Βελτίωση του πληροφοριακού συστήματος, εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων και της αναλυτικής λογιστικής.

1.3 ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL)

Στο Νέο Ικόνιο λειτουργεί ο Σταθμός Εξυπηρέτησης Πλοίων Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal) «Ελευθέριος Βενιζέλος». Μέσω του σταθμού αυτού διακινούνται 1,4 εκατομμύρια TEUs, γεγονός που κατατάσσει τον Πειραιά στα πρώτα 10 λιμάνια στην Ευρώπη στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και το μεγαλύτερο της Ανατολικής Μεσογείου. Περίπου ποσοστό 50% της κίνησης αυτής αφορά εμπορευματοκιβώτια υπό μεταφόρτωση. Ο Σταθμός λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, θέση που θεωρείται ιδανική, καθώς είναι προφυλαγμένη από τον άνεμο, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο βάθος. Έτσι εξασφαλίζεται η ελεύθερη και ταχεία εξυπηρέτηση των πλέον σύγχρονων πλοίων τύπου Feedership και Mothership, μεταφορικής ικανότητας έως 6.000 TEUs. Λειτουργεί ως Ελεύθερη Ζώνη τύπου II γεγονός που επιτρέπει τη γρήγορη διέλευση κοινοτικών φορτίων. Η συνολική επιφάνεια του Σταθμού είναι 900.000 τ.μ., με χώρους απόθεσης 626.000 τ.μ., δύο προβλήτες I και II με συνολικό μήκος κρηπιδοτοίχων 2.774 μ., βάθη από 11,5-16 μ. και 9 θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων. Συγκεκριμένα η Προβλήτα I, σχήματος τραπεζοειδούς με κατεύθυνση κατά μήκος B-N, ευρίσκεται στο ανατολικό άκρο του ΣΕΜΠΟ. Το συνολικό μήκος των κρηπιδοτοίχων της ανέρχεται σε 763 μέτρα - 300 μέτρα στον ανατολικό κρηπιδότοιχο, 178 μέτρα στο νότιο μέτωπο και 285 μέτρα στο δυτικό κρηπιδότοιχο. Το ωφέλιμο βάθος στο δυτικό κρηπιδότοιχο (όπου υπάρχουν και οι γραμμές για τις γερανογέφυρες) είναι 12 μέτρα.

Η Προβλήτα II, επίσης τραπεζοειδούς σχήματος, ευρίσκεται δυτικά της Προβλήτα I. Το μήκος των κρηπιδοτόιχων της ανέρχεται σε 2.011 μέτρα - 790 μέτρα στον ανατολικό κρηπιδότοιχο, 520 μέτρα στο νότιο μέτωπο και 701 μέτρα στο δυτικό κρηπιδότοιχο. Το μέγιστο βύθισμα στον ανατολικό και στο μετωπιαίο (νότιο) κρηπιδότοιχο είναι 14 μέτρα ενώ στο δυτικό κρηπιδότοιχο είναι 16 μέτρα. Ο Σταθμός διαθέτει υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους, αποθήκη εκκένωσης - πλήρωσης Εμπορευματοκιβωτίων 19.200 τ.μ, καθώς και συνεργείο συντήρησης και επισκευής του μηχανολογικού εξοπλισμού, επιφάνειας 5.800 τ.μ. Επιπλέον διαθέτει εγκαταστάσεις ψυγείων για reefers - containers καθώς και ειδικούς χώρους επικινδύνων φορτίων (IMDGs). Η λειτουργία του Σ.ΕΜΠΟ υποστηρίζεται από ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα που έχει εγκατασταθεί στο Λιμένα (P-MIS). Στο Σταθμό λειτουργεί κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης για την καλύτερη παρακολούθηση, εποπτεία και ασφάλεια των εγκαταστάσεων και των εμπορευμάτων, ενώ για την κίνηση των οχημάτων στην περιοχή, έχει διαμορφωθεί ανεξάρτητο οδικό δίκτυο, το οποίο αποτελεί προέκταση του οδικού δικτύου αποκλειστικής χρήσης του Ο.Λ.Π Α.Ε. Ο κυριότερος εξοπλισμός που διαθέτει η Εταιρεία για τις ανάγκες της λειτουργίας του Σ.ΕΜΠΟ περιλαμβάνει 14 Γερανογέφυρες (Γ/Φ), 1 αυτοκινούμενο λιμενικό γερανό, 68 Οχήματα Στοιβάσας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (ΟΣΜΕ - Straddle Carriers), 22 Περονοφόρα, 29 Τράκτορες και 39 Ρυμουλκούμενα. Το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας περιλαμβάνει μεσοπρόθεσμα τη διενέργεια επενδύσεων υποδομής και την προμήθεια εξοπλισμού για την αύξηση της δυναμικότητας και τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών στο Σ.ΕΜΠΟ.

Στο πλαίσιο αυτό υπεγράφη στις 9.3.2005 η σύμβαση κατασκευής του «Νέου Προβλήτα I», με την ολοκλήρωση του οποίου εκτιμάται ότι θα αυξηθεί η δυναμικότητα του Σ.ΕΜΠΟ κατά περίπου 60%, ήτοι κατά 1.000.000 TEUs ετησίως. Πέραν των έργων υποδομής η επένδυση θα συμπληρωθεί από τον αναγκαίο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό. Η περίοδος κατασκευής της υποδομής και εγκατάστασης του απαραίτητου εξοπλισμού είναι περίπου 3 έτη. Μακροπρόθεσμα στο επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνεται και η κατασκευή του ανατολικού τμήματος του προβλήτα III.

Το 2007 ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων συνδέθηκε σιδηροδρομικά με το Θριάσιο Πεδίο και στη συνέχεια με το Εθνικό Σιδηροδρομικό δίκτυο γεγονός που πρόκειται να τον αναδείξει σε κέντρο συνδυασμένων μεταφορών.

1.4 ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Στο Πέραμα λειτουργούν πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες μικρού και μεσαίου μεγέθους που απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων και αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία.

Ο βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός της NEZ απαρτίζεται από 2 πλωτές δεξαμενές, με ανυψωτική ικανότητα 15.000 τόνων και 4.000 τόνων και δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων περί 40.000 KOX και 12.000 KOX αντίστοιχα. Οι διαστάσεις τους είναι 200μ x 30μ και 110μ x 19μ., αντίστοιχα.

Για την εξυπηρέτηση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, χρησιμοποιούνται ηλεκτροκίνητοι γερανοί επί τροχιών και αυτοκινούμενοι γερανοί. Επίσης στον Κεντρικό Λιμένα (περιοχή Βασιλειάδη) διατίθενται 2 μόνιμες δεξαμενές μήκους 150 & 100μ. αντίστοιχα.

Παρόμοιες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες βρίσκονται στην ακτή Αμπελακίων στη Σαλαμίνα, ενώ η περιοχή Κυνόσουρας χρησιμοποιείται για πρόσδεση πλοίων που αναμένουν για επισκευές ή εργασίες συντήρησης.

1.5 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Η Εταιρεία στοχεύει όχι μόνο στη διεύρυνση και ανάπτυξη της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στο πλαίσιο των υποχρεώσεών της προς τους μετόχους, αλλά και αξιοποιώντας τον καταστατικό της προορισμό ως εταιρεία κοινής ωφέλειας, στην παροχή αξίας στο ευρύτερο φυσικό, δομημένο και ανθρώπινο περιβάλλον της περιοχής δραστηριοποίησής της.

Στα πλαίσια των παραπάνω, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των δραστηριοτήτων, που συμβάλλουν στην καλλιέργεια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, αλλά και στην αναγνώρισή του ως φορέα με προστιθέμενη αξία στον τομέα αυτόν, αποτελούν σταθερό εταιρικό στόχο για τον Ο.Λ.Π Α.Ε.

1.5.1 Προστασία Περιβάλλοντος

Η Εταιρεία λαμβάνει σημαντικές πρωτοβουλίες και δράσεις με στόχο την προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος.

1.5.2 Συνεργασία με την Τοπική Κοινωνία

Στα πλαίσια ανάπτυξης της συνεργασίας με την τοπική κοινωνία έχουν υπογραφεί συμφωνίες - πλαίσιο με τους Δήμους Περάματος, Κερατσινίου και Πειραιά για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμου πλαισίου συνύπαρξης των λιμενικών δραστηριοτήτων και των αστικών χρήσεων στην περιοχή Λιμένα Πειραιά.

1.5.3 Μέριμνα για το Ανθρώπινο Δυναμικό

Στόχος της Εταιρείας είναι η συνεχής αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της και η προσέγγισή του με τρόπο ώστε να ενισχύονται συνεχώς οι δεσμοί του με την Εταιρεία και τη δραστηριότητά της.

1.6 ΑΡΧΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το 2004 ήταν μία χρονιά κατά την οποία ο Ο.Λ.Π Α.Ε έθεσε ως κυρίαρχο στόχο την άνετη και ασφαλή διαμονή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία - πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά. Η επιτυχία του προγράμματος Ολυμπιακής Φιλοξενίας στο λιμάνι του Πειραιά άφησε εκτός από θετικό απόηχο και μία σειρά υποδομών που καθιστούν τον Πειραιά ένα σύγχρονο και ελκυστικό προορισμό για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.

Παράλληλα, το 2004 ήταν μία μεταβατική χρονιά θεσμικών και διοικητικών αλλαγών, αναγκαίων για τη χάραξη μιας νέας πορείας. Η ανάπτυξη της Εταιρείας συνδέεται με τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητας, την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης και την αύξηση της κερδοφορίας μέσω της αύξησης των εσόδων και του αυστηρού ελέγχου των δαπανών.

Η Διοίκηση της Εταιρείας λαμβάνει συνεχώς μέτρα βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου χαρακτήρα και θέτει τις βάσεις για τη μετεξέλιξη του Ο.Λ.Π Α.Ε σε μία σύγχρονη και δυναμική Εταιρεία, που θα δικαιώνει τους επενδυτές και τους πολίτες οι οποίοι την εμπιστεύονται. Τα μέτρα αυτά αφορούν κυρίως την επέκταση της υποδομής, την προσαρμογή των τιμολογίων, την προσέλκυση νέων πελατών, την αναβάθμιση των συνεργασιών με τους υπάρχοντες πελάτες και τη βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου μέσω του ανασχεδιασμού των λειτουργικών διαδικασιών.

Τα θετικά αποτελέσματα όλων των παραπάνω δράσεων και παρεμβάσεων αναμένεται να προκύψουν σύντομα.

1.7 ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΧΡΗΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΟΥΣ ΕΝΑΝΤΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Η Εταιρεία εκμεταλλεύεται μια σειρά από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό τη δικαιοδοσία της.

Ειδικότερα, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση των χώρων αυτών (υπαίθριων και στεγασμένων) σε τρίτους για τη λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (στην Επισκευαστική Βάση Περάματος και στην Κυνόσουρα), διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκών τροφοεφοδίων και γραφείων πρακτορείων. Επιπλέον παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση του Εκθεσιακού Κέντρου επιφάνειας 30.000 τ.μ στην ακτή Ξαβερίου για τη διοργάνωση Εκθέσεων.

Η Εταιρεία διαθέτει επίσης και εκμεταλλεύεται υπαίθριο παρκινγκ δίπλα στην περιοχή του Εκθεσιακού Κέντρου και υπόγειο παρκινγκ στην Ακτή Τζελέπη 11.196 τ.μ.

Η Εταιρεία στο επενδυτικό της πρόγραμμα έχει συμπεριλάβει μία ιδιαίτερη κατηγορία έργων αυτοχρηματοδοτούμενων που προβλέπεται να εκτελεσθούν με παραχώρηση της εκμετάλλευσης, τα οποία δεν αφορούν στις βασικές δραστηριότητες της Εταιρίας, αλλά εντάσσονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής με μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, που αποβλέπουν στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Τα έργα που μελετώνται για να κατασκευασθούν με το σύστημα αυτό είναι:

- ◆ Αξιοποίηση ευρύτερης περιοχής Ηετίωνας Ακτής (πολυώροφες αποθήκες Ηετιωνείας, SILO, Δεξαμενές, περιοχή Καστράκι). Έχει εκπονηθεί σχετική μελέτη.
- ◆ Κατασκευή Εκθεσιακού Κέντρου, 70.000 τ.μ. στην περιοχή Παλατάκι
- ◆ Επέκταση - βελτίωση υποδομής NEZ Περάματος. Το έργο εκτελείται με αυτοχρηματοδότηση (κατά τμήματα) από τις ενδιαφερόμενες ναυπηγ/κές επιχειρήσεις της NEZ Περάματος. Έχουν οριστικοποιηθεί ο τελικός σχεδιασμός για επέκταση προς το θαλάσσιο μέτωπο των επιχειρήσεων και έχουν ληφθεί οι εκ του νόμου προβλεπόμενες άδειες (Υπουργείο Οικονομικών). Τα έργα βρίσκονται σε εξέλιξη.
- ◆ Αξιοποίηση θαλασσίου μετώπου πρώην Λιμενοβιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας, Κερατσινίου. Το έργο αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο ανάπλασης

της ευρύτερης περιοχής και είναι σε εξέλιξη η συνεργασία με τους συνιδιοκτήτες και τους συναρμόδιους φορείς (Εθνική Τράπεζα, ΑΓΕΤ, ΒΡ, Δήμοι Δραπετσώνας & Κερατσινίου, Νομαρχία Πειραιά, Οργανισμός Αθήνας, ΥΠΕΧΩΔΕ).

1.8 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Η φύση των δραστηριοτήτων της εταιρείας και η διατήρηση και η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικής της θέσης απαιτούν εντατικές επενδύσεις για επέκταση και αναβάθμιση των υποδομών της. Η επενδυτική πολιτική της εταιρείας εξυπηρετεί το στρατηγικό στόχο της αύξησης της δυναμικότητας του λιμένα, με παράλληλη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών και επέκτασης σε νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες (διαχείριση χώρων κλπ.) που χαρακτηρίζονται διεθνώς από ικανοποιητικά περιθώρια κέρδους.

Το επενδυτικό πρόγραμμα 2007-2011, όπως αναθεωρήθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π Α.Ε στις 21.12.2006, ανέρχεται στο συνολικό ύψος των 533εκ. περίπου, ενώ επιπλέον 120εκ. προβλέπονται για το έτος 2012.

Οι κύριοι άξονες του επενδυτικού προγράμματος περιλαμβάνουν:

- ◆ Η ανάπτυξη του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνει την ολοκλήρωση επέκτασης και εξοπλισμού του Προβλήτα Ι,(2005-2008), την αναβάθμιση εξοπλισμού με παράλληλη αλλαγή συστήματος στοιβασίας στον Προβλήτα ΙΙ και την κατασκευή και εξοπλισμό της ανατολικής πλευράς του Προβλήτα ΙΙΙ.(2008-2011)

Με αυτά τα έργα η δυναμικότητα του Σταθμού τριπλασιάζεται φθάνοντας κατ' ελάχιστο τα 4.700.000 teus ετησίως. Επίσης προβλέπεται η ανάλογη εγκατάσταση μηχανογραφικού συστήματος καθώς και η σύνδεση του Terminal με το σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω κατασκευής επιλιμένιου σταθμού με την χρηματοδότηση του ΟΣΕ.

Το ύψος των απαιτούμενων επενδύσεων υπερβαίνει τα 400εκ. σε χρονικό ορίζοντα 7ετίας και αποτελεί το 70% του 5ετούς επενδυτικού προγράμματος. Η υλοποίηση αυτού του φιλόδοξου προγράμματος είναι δυνατή μόνο κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις καθώς το μέγεθος των απαιτούμενων κεφαλαίων, το περιορισμένο χρονοδιάγραμμα, η ανάγκη προσέλκυσης εμπορευματικού όγκου και η απαιτούμενη εξειδίκευση υπερβαίνουν τις υφιστάμενες δυνατότητες του ΟΛΠ και καθιστούν αναγκαία την συμμετοχή του Ιδιωτικού τομέα. Για το λόγο αυτό το

συνολικό έργο της ανάπτυξης του ΣΕΜΠΟ με εξαίρεση την υποδομή για τον Προβλήτα Ι ύψους 30 εκ. την οποία ήδη εκτελεί ο ΟΛΠ, προβλέπεται να γίνει με αυτοχρηματοδότηση.

- ◆ Την εκτέλεση έργων για την επέκταση της υποδομής του εμπορικού λιμένα. Τα έργα αυτά αφορούν στην κτιριακή υποδομή συνεργείων και αποθηκών, για τη βελτίωση της λειτουργικότητας του εμπορικού λιμένα.
- ◆ Στον επιβατικό Λιμένα υπογράφηκε η σύμβαση για την εκβάθυνση του λιμανιού και η εκκίνηση του έργου προγραμματίζεται αμέσως μετά το καλοκαίρι και θα εξελίσσεται προοδευτικά για να ολοκληρωθεί το 2011. Ο ΟΛΠ θα επενδύσει δεκ. προκειμένου να αποκατασταθεί ο πυθμένας σε ασφαλή για την ακτοπλοία επίπεδα.

Το πρόγραμμα αναβάθμισης των επιβατικών σταθμών ευρίσκεται σε εξέλιξη και ήδη ολοκληρώθηκαν τα έργα στο σταθμό Αγ. Διονυσίου και θα ακολουθήσουν προοδευτικά οι λοιποί σταθμοί, με εξαίρεση τον σταθμό ακτής Βασιλειάδη που είναι σύγχρονος. Επίσης εξετάζεται και η αξιοποίηση κάποιων εκ των υφισταμένων κτιρίων παλαιών αποθηκών, ως πρόσθετοι επιβατικοί σταθμοί και χώροι προσωρινής στάθμευσης των οχημάτων των επιβατών. Παράλληλα προγραμματίζεται η εγκατάσταση ηλεκτρονικών πινάκων πληροφόρησης του επιβατικού κοινού. Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί και τεθεί σε λειτουργία σύντομα.

Στο επενδυτικό πρόγραμμα περιλαμβάνεται και δεύτερη πεζογέφυρα που σχεδιάζεται για την περιοχή Αγ. Σπυρίδωνα, αλλά λόγω διαφορετικής προσέγγισης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης η κατασκευή της δεν έχει οριστικοποιηθεί.

- ◆ Την εκτέλεση έργων βελτίωσης των εγκαταστάσεων του ναυπηγοεπισκευαστικού λιμένα.
- ◆ Την ολοκλήρωση των έργων της περιφερειακής λεωφόρου από Αγ. Διονύσιο έως Λ. Σχιστού.
- ◆ Έργα παρεμβάσεων που αφορούν τη βελτίωση των κτιριακών, λιμενικών, συγκοινωνιακών έργων, καθώς και των δικτύων της υποδομής του Ο.Λ.Π Α.Ε.
- ◆ Στα πλαίσια της ανάδειξης της κρυμμένης υπεραξίας του ΟΛΠ και της εκμετάλλευσης ευκαιριών αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας, με τη

συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, βρίσκονται σε εξέλιξη: (α) Η κατασκευή νέου Εκθεσιακού-Συνεδριακού κέντρου στην περιοχή Παλατάκι, 70.000 τ.μ., επένδυσης περί τα 80 εκατ. , με αυτοχρηματοδότηση. Στόχος της Διοίκησης αποτελεί η επιστροφή των Ποσειδωνίων του 2010 στον Πειραιά. (β) Η αξιοποίηση κτισμάτων, παλαιών αποθηκών και λοιπών χώρων Κεντρικού Λιμένα. Σχέδιο μελέτης βιωσιμότητας βάσει εναλλακτικών σεναρίων αξιοποίησης με παραχώρηση χρήσης, κατατέθηκε από την Τράπεζα Πειραιώς και ευρίσκεται στο στάδιο αξιολόγησης. Επισημαίνεται όμως, ότι η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας λαμβάνει υπόψη πρωτίστως την απρόσκοπτη λειτουργία του λιμανιού και την ασφαλή & άνετη μετακίνηση επιβατών & οχημάτων.

Μελλοντικά προβλέπεται η αξιοποίηση 700 στρεμμάτων στην πρώην Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας - Κερατσινίου. Πρόκειται για ένα φιλόδοξο και με μεγάλο χρόνο ωρίμανσης περίπλοκο έργο, λόγω του αριθμού των συνιδιοκτητών (Εθνική Τράπεζα, ΑΓΕΤ, ΒΡ κ.α) . Το κομμάτι του Ο.Λ.Π είναι 95 στρέμματα στο θαλάσσιο μέτωπο. Μελέτες που έχουν εκπονηθεί προτείνουν μεταξύ άλλων τη δημιουργία ναυτιλιακού και εμπορικού κέντρου, την κατασκευή κατοικιών, γραφείων, μαρίνων, κλπ

- ◆ Μελέτες που αφορούν τα πάσης φύσεως έργα υποδομής του Ο.Λ.Π Α.Ε, καθώς και έρευνες που πιθανόν να χρηματοδοτήσει ο Ο.Λ.Π Α.Ε σε Α.Ε.Ι ή ερευνητικούς φορείς .

1.9 ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΜΕ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINER TERMINAL) ΤΗΣ ΟΛΠ ΑΕ

Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΠ ΑΕ, στη συνεδρίαση της 11/1/2008, ενέκρινε τη διακήρυξη του διεθνούς δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού, με αντικείμενο την παραχώρηση των Προβλητών II & III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal) στο Ικόνιο, με σκοπό:

1. την περαιτέρω ανάπτυξη, επέκταση και εκσυγχρονισμό της υπάρχουσας υποδομής & υπερδομής, συμπεριλαμβανομένου του μηχανολογικού & ηλεκτρονικού εξοπλισμού (σχεδιασμός, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση) με σύστημα αυτοχρηματοδότησης και

2. τη λειτουργία & εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων για περίοδο 30 ετών με δικαίωμα ανανέωσης για άλλα 5 χρόνια.

Η συνολική προς παραχώρηση έκταση περιλαμβάνει υφιστάμενους χώρους και προς υλοποίηση λιμενικά έργα επί συνόλου εκτάσεως 690.000 τ.μ., στα οποία περιλαμβάνεται και η υφιστάμενη υπερδομή, αποτελούμενη από κτιριακές εγκαταστάσεις γραφείων, αποθηκών & βοηθητικών χώρων, μηχανολογικό εξοπλισμό, πληροφοριακά συστήματα, κ.λ.π. Η λειτουργία του κατασκευαζόμενου Προβλήτα Ι θα παραμείνει στην ΟΛΠ ΑΕ, η οποία αναλαμβάνει και τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων για την ολοκλήρωσή του επενδύσεων.

1.10 «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Γ' ΤΡΙΜΗΝΟΥ ΧΡΗΣΗΣ 2007»

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΠ Α.Ε στις 28/11/2007 ενέκρινε τις Οικονομικές Καταστάσεις του Γ' Τριμήνου της χρήσης 2007, από τις οποίες προκύπτουν τα εξής:

- Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας σημείωσε αύξηση της τάξης του 7,89% και ανήλθε σε Ευρώ 126,14 εκατ. έναντι Ευρώ 116,92 εκατ. του αντιστοίχου εννεάμηνου του 2006. Η αύξηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού φορτίου, μεγάλο μέρος του οποίου μεταφέρθηκε από το 2006, η οποία υπερκάλυψε την μείωση του μεταφορτωμένου (transit) φορτίου, καθώς και η σημαντική αύξηση των εσόδων από την διακίνηση των αυτοκινήτων (car terminal) και την επιβατική κίνηση αποτελούν τους προσδιοριστικούς παράγοντες της αύξησης του κύκλου εργασιών.
- Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα της περιόδου εμφανίζουν οριακή μείωση και ανήλθαν σε Ευρώ 5,84 εκατ. έναντι Ευρώ 5,88 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2006.
- Τα συνολικά έξοδα της περιόδου σημείωσαν οριακή αύξηση 0,44% και ανήλθαν σε Ευρώ 105,69 εκατ. έναντι Ευρώ 105,22 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2006.
- Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων που ενσωματώθηκαν στο λειτουργικό κόστος αυξήθηκαν κατά 7,9% και ανήλθαν σε Ευρώ 7,32 εκατ. έναντι Ευρώ 6,79 εκατ. της αντίστοιχης περιόδου του 2006.
- Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της περιόδου εμφανίζουν σημαντική βελτίωση σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης περιόδου του 2006 λόγω κυρίως της

αύξησης των εσόδων κεφαλαίων, στην οποία οδήγησε η αξιοποίηση των υψηλότερων χρηματικών διαθεσίμων της Εταιρίας.

- Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε Ευρώ 26,73 εκατ. έναντι Ευρώ 17,27 εκατ. του αντιστοίχου εννεάμηνου του 2006 σημειώνοντας αύξηση 54,83%. Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενους) λόγω της επίδρασης του μειωμένου φορολογικού συντελεστή, παρουσιάζουν αύξηση 63,06%. (Φορολογικός συντελεστής 2007: 25%, 2006: 29%).
- Η κατάσταση ταμειακών ροών στις 30.9.2007 απεικονίζει την μεταβολή των χρηματικών διαθεσίμων της εταιρίας η οποία προέρχεται μέσα από τις λειτουργικές, επενδυτικές και χρηματοδοτικές δραστηριότητες. Τα χρηματικά διαθέσιμα στις 30.9.2007 ανήλθαν σε Ευρώ 43,22 εκατ. έναντι Ευρώ 22,62 εκατ. στις 31.12.2006 και Ευρώ 26,64 εκατ. στις 30.9.2006.

1.11 ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Τα τελευταία δέκα χρόνια έχει γίνει μια αποτυχημένη προσπάθεια ιδιωτικοποίησης και βρίσκεται σε εξέλιξη μια καινούρια προσπάθεια που έχει εξελιχθεί σε κινεζικό «εμφύλιο» πόλεμο . Οι κινεζικοί όμιλοι Cosco και Hutchison έχουν υποβάλλει δεσμευτικές προσφορές για την αξιοποίηση του εμπορευματικού σταθμού στον Πειραιά στο πλαίσιο του διαγωνισμού που έχει προκηρύξει η κυβέρνηση . Με την υποβολή δύο δεσμευτικών προσφορών απειράται ο κίνδυνος να θεωρηθεί ο διαγωνισμός άγονος . Βέβαια υπάρχουν πολλές αντιδράσεις από τους εργαζόμενους του ΟΛΠ για το μέλλον του εργασιακού καθεστώτος και από τους πολίτες για το όφελος που θα μπορούσε να υπάρξει αν παραμείνει η διοίκηση στο ελληνικό κράτος .

2. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΟΛΘ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα ευρωπαϊκό λιμάνι, φυσική διέξοδος της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής. Εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των χωρών αυτών για εισαγωγή και εξαγωγή πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού. Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα

έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.

Το λιμάνι κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών:

- ◆ Ανατολής-Δύσης μέσω της Εγνατίας Οδού
- ◆ Νότου-Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε.
- ◆ Των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και X.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Διαθέτει 600.000 τ.μ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η ιστορία της Θεσσαλονίκης αρχίζει στα 316 π.Χ. με την ίδρυση της από τον Κάσσανδρο, Βασιλιά της Μακεδονίας, ο οποίος και της έδωσε το όνομα της γυναίκας του, αδερφής του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται περίπου την ίδια περίοδο. Από τότε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμπορεύεται με την ιστορία της πόλης και αναδεικνύεται ως κομβικό σημείο Δύσης και Ανατολής.

Σταθμοί στη σύγχρονη ιστορία του λιμανιού :

Κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές στο λιμάνι. Σταθμοί υπήρξαν :

1904 : Σύμβαση μεταξύ Τουρκίας και Γαλλίας και σύσταση της εταιρίας Societe Ottomane d' Exploitation du Port de Salonique, η οποία αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του λιμένα

- 1914 : Ίδρυση της Ελευθέρας Ζώνης
- 1923 : Ίδρυση του Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) «Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης»
- 1925 : Έναρξη λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης
- 1930 : Ίδρυση του Ν.Π.Δ.Δ. «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης»
- 1953 : Ενοποίηση των «Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης» και «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» με την επωνυμία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης»
- 1970 : Ανάθεση της διαχείρισης του λιμένα στο Ν.Π.Δ.Δ. «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (Ο.Λ.Θ.)
- 1999 : Μετατροπή του ΟΛΘ σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)
- 2001 : Εισαγωγή της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών .

2.3 ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται σε χώρο συνολικής έκτασης περίπου 1.000.000 τετραγωνικών μέτρων, με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθος έως 12 μέτρα. Τα κρηπιδώματα 10 έως 14 αποτελούν το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι.

Από το συμβατικό Κοινοτικό λιμάνι διακινούνται:

- ◆ κοινοτικά φορτία από/σε κράτη της Ε.Ε. και
- ◆ κοινοτικά/εγχώρια από/σε ελληνικούς λιμένες

Τα κρηπιδώματα 15 έως 24 αποτελούν το συμβατικό λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης. Από την Ελεύθερη Ζώνη διακινούνται φορτία ανεξαρτήτου προέλευσης/προορισμού, συμπεριλαμβανομένων και των ανωτέρω. Ενδεικτικά αναφέρονται:

- ◆ Φορτία Γενικών Εμπορευμάτων (σίδερα, λαμαρίνες, ξυλεία, μάρμαρα, φορτία σε παλέτες, καπνά, οπωρικά κ.α.)
- ◆ Στερεά Χύδην Φορτία (ορυκτά, μεταλλεύματα, κάρβουνο, στερεά καύσιμα, δημητριακά, ζωοτροφές, λιπάσματα, τσιμέντο, scrap)
- ◆ Υγρά Χύδην Φορτία με σωληνώσεις (οινόπνευμα, χλωροφόρμιο, άσφαλτος, χημικά, ορυκτέλαια, κρασιά)
- ◆ Τροχοφόρα με το σύστημα Ro-Ro

Ο εξοπλισμός για το χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από :

- ◆ 44 ηλεκτροκίνητους γερανούς, οι οποίοι κινούνται σε σιδηροτροχιές, ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνους,
- ◆ Ένα (1) ελαστιχοφόρο γερανό Gottwald (harbor crane) ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων,
- ◆ Δύο (2) αυτοκινούμενους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 120 και 150 τόνων,
- ◆ Ένα (1) πλωτό γερανό ανυψωτικής ικανότητας 60 τόνων
- ◆ πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες κ.α.)

Για την αποθήκευση του συμβατικού φορτίου υπάρχουν:

- ◆ Στεγασμένοι Αποθηκευτικοί Χώροι 85.000 μ² (από τους οποίους, 21.500 μ² και μία αποθήκη ψυγείο 4.000 μ² βρίσκονται στην Ελεύθερη Ζώνη)
- ◆ Ανοικτά Υπόστεγα 12.000 μ²
- ◆ Υπαίθριοι Αποθηκευτικοί Χώροι 500.000 μ²
- ◆ Σιλό δημητριακών χωρητικότητας 20.000 τόνων

Το συμβατικό λιμάνι λειτουργεί σε 2 βάρδιες κανονικής εργασίας με ενιαίο τιμολόγιο υπηρεσιών και δυνατότητα εργασίας πέραν του κανονικού ωραρίου με την αντίστοιχη προσαύξηση. Οι κύριοι πελάτες του συμβατικού λιμένα είναι η ΑΕΕ Χάλυβος (διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου, χάλυβα και scrap), η Σιδενόρ (διακινεί κυρίως scrap), η Τιτάν (διακινεί pet coke, γυψόχωμα, κλίγκερ και τσιμέντα), το Χαλυβουργείο των Σκοπίων (διακινεί προϊόντα σιδήρου και χάλυβα) και η ΛΑΡΚΟ (διακινεί μέταλλευμα και στερεά καύσιμα). Το συμβατικό λιμάνι και συγκεκριμένα η διακίνηση των εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση συμπληρώνεται και ενισχύεται από τη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι).

2.4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ"

Σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης και η εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πολλαπλασιασμό των δρομολογίων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εξυπηρετώντας τους εξής προορισμούς:

- ◆ Νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου,

- ◆ Δωδεκάνησα και Σάμο,
- ◆ Κυκλάδες και Κρήτη,
- ◆ Βόρειες Σποράδες.

Η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή (Δίον, Πέλλα, Βεργίνα), αποτελούν πόλους τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς τις στολίζουν μνημεία από διαφορετικές ιστορικές περιόδους (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο). Το Άγιο Όρος με τη μοναστική κοινότητα των 1000 και πλέον ετών αποτελεί μοναδικό μνημείο σε όλο τον κόσμο. Η Χαλκιδική και η Πιερία με την απερίγραπτη φυσική ομορφιά και τις γαλάζιες θάλασσες αποτελούν ασύγκριτους τουριστικούς πόλους.

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μ. από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία» στεγάζεται σε ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen. Με καταστήματα Duty Free, Infokiosk και Wireless Access Points προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε όλους τους επιβάτες.

Ο σταθμός λειτουργεί από το 1987 σε ισόγειο τμήμα νεοκλασικού κτιρίου στην είσοδο του λιμένα και εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια, με προορισμούς σε όλη τη Μεσόγειο.

Για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κρηπιδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού, ο οποίος πληρεί τη συνθήκη Σένγκεν.

Στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες συμπεριλαμβάνονται: δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλικεία, καρτοτηλέφωνα, χειράμαξες μεταφοράς αποσκευών, στάση ταξί, χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων, μεγάφωνα αναγγελίας πλοίων, περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών των τουριστικών γραφείων.

Εντός του Επιβατικού Σταθμού θα βρείτε επίσης ένα Infokiosk με οθόνη αφής και πρόσβαση στο Διαδίκτυο καθώς και ένα Σημείο Ασύρματης Πρόσβασης (Wireless Access Point) που δίνει τη δυνατότητα σε όλες τις συσκευές, που είναι εξοπλισμένες με κάρτα 802.11b συμβατή, να συνδεθούν στο Διαδίκτυο. Και οι δύο υπηρεσίες διατίθενται δωρεάν σε όλους τους επιβάτες.

2.5 ΛΙΜΑΝΙ ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί τη θαλάσσια πύλη της Βαλκανικής ενδοχώρας και ταυτόχρονα είναι το πλησιέστερο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες της Βαλκανικής και της Παρευξείνιας ζώνης.

Η διοίκηση της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. σχεδιάζει την στρατηγική ανάπτυξης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με στόχο την :

- ◆ καθιέρωση και εξυπηρέτηση της δυνατότητας συνδυασμένων μεταφορών
- ◆ διεύρυνση της βαλκανικής και παρευξείνιας οικονομικής συνεργασίας
- ◆ ενίσχυση του τουριστικού ρεύματος από τις γειτονικές χώρες και τις χώρες του Ευξείνου Πόντου.

Οι στόχοι αυτοί επιτυγχάνονται μεταξύ άλλων, από την :

- ◆ λειτουργία νέων γραμμών για πλοία Ro Ro, με προορισμούς στη Μαύρη Θάλασσα και την υλοποίηση έργων επέκτασης του βου προβλήτα.
- ◆ εισαγωγή ελκυστικού τιμολογίου για containers με το ειδικό καθεστώς transshipment.
- ◆ περαιτέρω βελτίωση της υποδομής για τη διεύρυνση της επιβατικής κίνησης.

2.6 ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Τα εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) διακινούνται μέσω ειδικά διαμορφωμένου χώρου που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της 6ης προβλήτας. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ), μήκους 550μ και πλάτους 340μ, έχει δυνατότητα υποδοχής πλοίων με βύθισμα μέχρι 12 μέτρα. Το Σ.ΕΜΠΟ είναι τμήμα της Ελευθέρης Ζώνης, καταλαμβάνει έκταση 254.000 τ.μ. και έχει αποθηκευτική ικανότητα 3.695 TEUs σε θέσεις εδάφους.

Ο Σ.ΕΜΠΟ σχεδιάστηκε και δημιουργήθηκε με βάση τα δεδομένα σύγχρονων τεχνολογιών και είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα μηχανήματα χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων. Μέσα στο σταθμό υπάρχουν εγκαταστάσεις και κλιμάκιο τεχνικής υποστήριξης. Για την φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ χρησιμοποιούνται 4 γερανογέφυρες:

- ◆ 1 των 40 τόνων
- ◆ 1 των 45 τόνων
- ◆ 2 των 50 τόνων post panamax

Ο Σ.ΕΜΠΟ συνδέεται με διπλή σιδηροδρομική γραμμή με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Για την φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ από/προς σιδηροδρομικά βαγόνια χρησιμοποιείται 1 transtainer ανυψωτικής ικανότητας 50 τόνων .

Ο Σ.ΕΜΠΟ διαθέτει 276 ρευματολήπτες (380V) για Ε/Κ ψυγεία. Για τη διακίνηση, αποθήκευση και στοιβασία των Ε/Κ χρησιμοποιούνται:

- 17 straddle carriers
- 4 tractors
- 5 front lifts
- 20 trailers
- 6 περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα

Το «Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων» αναπτύσσει τεχνολογικές εφαρμογές που βελτιστοποιούν τις υπάρχουσες υπηρεσίες της εταιρίας, και παράλληλα την εκσυγχρονίζουν και βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητά της. Η αναβάθμιση της υποδομής και λειτουργίας του Σταθμού με το σύστημα επιτυγχάνεται μέσα από:

- ◆ Εγκατάσταση και χρήση προηγμένων τηλεπικοινωνιακών δικτύων.
- ◆ Εξασφάλιση αυτόματου και ασφαλούς ελέγχου των κινήσεων από και προς το Σταθμό από ξηρά και θάλασσα.
- ◆ Βελτιστοποίηση του χώρου και του χρόνου παραλαβής /παράδοσης Ε/Κ.
- ◆ Έλεγχο συλλογής / απόθεσης στο χώρο στοιβασίας.
- ◆ Γραφική παρακολούθηση της θέσης των Ε/Κ. (Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών ΓΣΠ-GIS)
- ◆ Αυτοματοποιημένη ολοκλήρωση των σχετικών ενεργειών.
- ◆ Διάθεση εναλλακτικών επικοινωνιακών συστημάτων.
- ◆ Ηλεκτρονική κατάθεση επισήμων εγγράφων.
- ◆ Ηλεκτρονική πληροφόρηση των πελατών σχετικά με τη θέση και κατάσταση των Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ.

Ο Σ.ΕΜΠΟ διακρίνεται για :

- ◆ Την εξυπηρέτηση των πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου, 365 ημέρες το έτος με ενιαία τιμή (Flat Rates)
- ◆ Την υψηλή παραγωγικότητα στη φορτοεκφόρτωση και εξυπηρέτηση των πλοίων
- ◆ Την ύπαρξη Τελωνειακού Κλιμακίου για ταχεία εξυπηρέτηση πελατών και φορτίου

Το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων έχουν προορισμό ναυτιλιακές γραμμές όπως : MSC, Maersk, COSCO, EMES, Yang Ming Lines, CAN MAR, CMA CGM, SBS Lines, Evergreen, China Shipping, Hapag Lloyd, K-Line, Senator, Hanjin Shipping, NYK Lines, BULCON, Norasia.

2.7 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

- ◆ Παρεχόμενες Υπηρεσίες
 - Φορτία : Φόρτωση, Εκφόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση κάθε είδους φορτίου (εμπορευματοκιβώτια, χύδην & γενικό φορτίο) από - προς: πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα & βαγόνια. Πλοία : Αγκυροβολία, ελλιμενισμός, υδροδότηση, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών, διαχείριση αποβλήτων.
 - Επιβάτες : Σύγχρονος επιβατικός σταθμός με πληθώρα εξυπηρετήσεων για επιβάτες ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων.
- ◆ Άλλες Υπηρεσίες:
 - Ενοικίαση αποθηκευτικών χώρων για λιμενικές δραστηριότητες στην Ελεύθερη Ζώνη και στο Κοινοτικό λιμάνι
 - Δυνατότητα διενέργειας συνήθων εργασιών (Usual Handling) με ή χωρίς τελωνειακή επιτήρηση.
- ◆ Στην περιοχή του λιμανιού είναι εγκατεστημένα :
 - Τελωνείο
 - Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου
 - Γενικό Χημείο του Κράτους
 - Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος

- Πυροσβεστικός Σταθμός
- Πλοηγική Υπηρεσία (Επικοινωνία VHF Κανάλι 12, Εμβέλεια 16-24 χιλιόμετρα)
- Εταιρείες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
- Εταιρείες Lashing/Unlashing

2.8 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- ◆ Εξαιρετική οδική και σιδηροδρομική σύνδεση με τα αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα
- ◆ Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου I), σύμφωνα με την κοινοτική τελωνειακή νομοθεσία
- ◆ Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που λειτουργεί σε 24ωρη βάση όλες τις ημέρες του χρόνου με ενιαία τιμή (Flat Rates)
- ◆ Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
- ◆ Συμβατικό λιμάνι που λειτουργεί σε δύο βάρδιες, χωρίς υπερωριακή προσαύξηση
- ◆ Δυνατότητα άμεσης πλευρίσης πλοίων
- ◆ Αποθηκευτικές ατέλειες για φορτία υπό διαμετακόμιση
- ◆ Δυνατότητα σύναψης συμβάσεων, σε περιπτώσεις διακίνησης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων, με ποσοστά εκπτώσεων επί του Τιμολογίου
- ◆ Απεριόριστη χρονική διάρκεια αποθήκευσης στην Ελεύθερη Ζώνη
- ◆ Μεταφόρτωση φορτίων από πλοίο σε πλοίο, απευθείας ή μέσω κρηπιδωμάτων, χωρίς τελωνειακές διατυπώσεις (transshipment)
- ◆ Ύπαρξη διπλών/τριπλών σιδηροδρομικών γραμμών κατά μήκος όλων των κρηπιδωμάτων
- ◆ Διευκολύνσεις Ro-Ro στο συμβατικό λιμάνι και στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων
- ◆ Συνθήκες απόλυτης ασφάλειας για τα διακινούμενα φορτία
- ◆ Διακίνηση επικίνδυνων φορτίων (Πίνακας IMO) σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της κείμενης νομοθεσίας
- ◆ Περιβαλλοντική πιστοποίηση PERS από την ECOPORTS Foundation

- ◆ Λιμενεργατικό προσωπικό πιστοποιημένο κατά ISO 9002 και εκπαιδευμένο σύμφωνα με το PDP πρόγραμμα του ILO
- ◆ Συνθήκες Ασφάλειας σύμφωνα με τον κώδικα ISPS και Τμήμα Φύλαξης που εξασφαλίζει την ασφάλεια του λιμανιού 24 ώρες το 24ωρο, 365 ημέρες το χρόνο

2.9 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Η Εταιρεία έχει σχεδιάσει μια σειρά έργων υποδομής και προμηθειών εξοπλισμού για την πραγματοποίηση της στρατηγικής της. Κύριο ρόλο στα πλάνα της διοίκησης και στο στόχο της είναι να καταστήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης πιο ανταγωνιστικό και να ενισχύσει το ρόλο που στην Ανατολική Μεσόγειο διαδραματίζει η κατασκευή της επέκτασης του βου Προβλήτα με ταυτόχρονη εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και τον εξοπλισμό του με τα κατάλληλα ηλεκτρομηχανολογικά μέσα.

Παράλληλα με την επέκταση του βου προβλήτα η Εταιρία κινείται στην κατεύθυνση της παροχής ολοκληρωμένων λιμενικών υπηρεσιών και υπηρεσιών logistics στη λιμενική ζώνη, με καταλληλότερο στρατηγικό προσανατολισμό την παροχή υπηρεσιών Third Party Logistics (3PL).

2.10 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της ΟΛΘ ΑΕ διαμορφώνεται με βάση τις αλλαγές που συντελούνται στη λιμενική βιομηχανία και στοχεύει στη δημιουργία μιας ισχυρής εταιρίας με:

- ◆ Βελτίωση της αποτελεσματικότητας
- ◆ Αύξηση της κερδοφορίας με βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου κέρδους
- ◆ Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας , της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών
- ◆ Παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στα εμπορεύματα .

3. ΠΑΤΡΑ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει τέσσερις κύριες προβλήτες, με δύο (2) σταθμούς υποδοχής επιβατών, και στην Βόρεια Προβλήτα του Λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο. Λειτουργεί ιχθυόσκαλα και στο ΒΑ άκρο του Λιμανιού ευρίσκεται η Μαρίνα.

Είναι παραδεκτό ότι ο ρόλος του Λιμανιού της Πάτρας είναι σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της πόλης της Πάτρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής και της Ελλάδας γενικότερα.

Οι δυνατότητες εξυπηρέτησης του σημερινού Λιμανιού όμως είναι περιορισμένες, λόγω ελλείψεως χερσαίων χώρων για την αντιμετώπιση της μεγάλης κίνησης φορτηγών και ΙΧ οχημάτων. Επίσης υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες στη σύνδεση του με το υπεραστικό δίκτυο, δεδομένου ότι το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη και κατά συνέπεια όλη η κίνηση διέρχεται μέσα από το αστικό δίκτυο το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές.

Λόγω των παραπάνω προβλημάτων ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών Α.Ε. σε συνεργασία με το Υπουργείο Χωροταξίας Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων ολοκλήρωσε τη μελέτη και ήδη από το 1997 άρχισε η κατασκευή Νέου Λιμένα στην ακτή Δυμαίων 1 χλμ. νότια του υπάρχοντος και προβλέπεται να εξυπηρετήσει όλα τα είδη των συνδυασμένων μεταφορών.

Το Νέο Λιμάνι θα συνδέεται με την βόρεια Παράκαμψη των Πατρών μέσω του κόμβου Κ5 με συνδετήριους δρόμους παραπλεύρως του ποταμού Γλαύκου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση στο Λιμάνι, αλλά και ανακουφίζοντας το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

◆ Χαρακτηριστικά Έργου

- Κατασκευή παραλιακού κρηπιδοτοίχου μήκους 600μ. από κυψελωτά κιβώτια από οπλισμένο σκυρόδεμα με ωφέλιμο βάθος -11.0μ. Τα κιβώτια θα κατασκευασθούν σε ειδική πλωτή εξέδρα θα ρυμουλκηθούν δια θαλάσσης και θα ποντιστούν στις αντίστοιχες θέσεις με πλήρωση του εσωτερικού τους με νερό.

- Κυματοθραύστη μεικτής διατομής μήκους 1200μ., με πρόβλεψη γεωφασμάτων αντοχής στην έδρασή του.
- Επιχώσεις για δημιουργία χερσαίων χώρων όπισθεν των κρηπιδωμάτων εμβαδού 150 στρεμμάτων.
- Έργα βελτίωσης του χαμηλής φέρουσας ικανότητας πυθμένα με έμπηξη γεωσυνθετικών στραγγιστηριών, σταδιακή προφόρτιση και κατασκευή χαλικοπασσάλων.

Το Νέο Λιμάνι θα έχει προιωνωτά κρηπιδώματα συνολικού μήκους 1000 μ. περίπου, με βάθος 11 μ. με την δημιουργία 5 νηοδόχων και 250.000 τμ. χερσαίων χώρων για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Επίσης θα δημιουργηθεί εμπορική προβλήτα 300 μ. καθώς και χερσαίοι χώροι 140.000 τμ. για την εναπόθεση εμπορευμάτων και την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης. Θα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 1500μ. παράλληλο με τα κρηπιδώματα και σε απόσταση 350 μ. από αυτά.

Το 2004 θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες των λιμενικών έργων (κρηπιδώματα-κυματοθραύστης) των 4 νηοδόχων του Νέου Λιμανιού που θα συνδέεται με την περιμετρική της πόλης και προβλέπεται η σιδηροδρομική σύνδεση αυτού από εγκεκριμένη μελέτη του Ο.Σ.Ε., ως και εμπορευματικός σταθμός.

◆ Συνοχή / Συνέργια με άλλα έργα

Με την συμπλήρωση των έργων σε συνδυασμό με την κατασκευή του λιμένα της Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετείται ικανοποιητικά η ζήτηση από/προς Ιταλία / Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μέχρι το έτος 2 010.

◆ Σκοπιμότητα & αποτελέσματα

Το λιμάνι αποτελεί τη δυτική πύλη της χώρας μας και τα τελευταία χρόνια λειτουργεί σε κατάσταση υπερκορεσμού λόγω της αλματώδους αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου ιδίως μετά τα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Το προτεινόμενο έργο σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα του ΠΑΘΕ στοχεύει στην άμεση διασύνδεση της Ελλάδας με την Ε.Ε. ικανοποιώντας τους βασικούς στόχους της στρατηγικής μεταφορών της χώρας για εναλλακτικές διεθνείς συνδέσεις και υλοποίηση των ολοκληρωμένων μεταφορικών διαδρόμων στον άξονα Δύσης - Ανατολής.

3.2 ΙΣΤΟΡΙΑ

Το Λιμάνι της Πάτρας έχει στο παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο της χώρας μας.

Με το πέρασμα του χρόνου και την ανάπτυξη του Πειραιά, η κίνηση άρχισε να λιγοστεύει. Το 1893 έγινε η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου με συνέπεια να συνδεθεί το Αιγαίο με το Ιόνιο και να μειωθεί έτσι η θαλάσσια απόσταση μεταξύ της Πάτρας και του Πειραιά καθώς δεν ήταν υποχρεωτικός πλέον ο περίπλους της Πελοποννήσου.

Μεγάλη ήταν η συμβολή του λιμανιού στην υπερπόντια μετανάστευση ιδιαίτερα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Κύριο μέσο μεταφοράς των μεταναστών μέχρι και τη δεκαετία του 1960 προτού γίνει άνισος ο συναγωνισμός με το αεροπλάνο αποτελούσαν τα υπερωκεάνια που συχνά προσέγγιζαν και στην Πάτρα.

Το Ελληνικό μεταναστευτικό κύμα προς την Αμερική έως το 1907, οπότε και ιδρύθηκε η πρώτη ελληνική ωκεανοπόρος επιβατική γραμμή, το διακινούσαν ξένες ατμοπλοϊκές γραμμές. Δύο τέτοιες εταιρείες που τα υπερωκεάνιά τους προσέγγιζαν στην Πάτρα ήταν η γερμανική 'Hambourg American Line' και κυρίως η αυστριακή 'Austro Americana' που κατεξοχήν μετέφερε Έλληνες μετανάστες στην Αμερική έως το 1907.

Τα πρώτα χρόνια μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο το λιμάνι βρισκόταν σε μααρασμό μέχρι προ 30ετίας οπότε άρχισε να λειτουργεί η σύνδεση Ελλάδας -Ιταλίας με F/B. Ήδη κατά τη θερινή περίοδο στην γραμμή αυτή δρομολογούνται πλέον των 40F/B.

3.3 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΟΥΣ ΑΡΧΑΙΟΥΣ ΧΡΟΝΟΥΣ

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο της πολίχνης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Βούντανης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγιάς, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας.

Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.Χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα - σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός - το Λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της 'Αχαϊκής Συμπολιτείας'. Σήμερα, στην θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών.

Στη θέση αυτή, το Λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, δεχόμενο, όμως, αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς.

Επί Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε, προς την Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η 'Magna Ruga' (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

Η απελευθέρωση από τους Τούρκους, το 1928 δημιούργησε την ανάγκη στους Πατρινούς να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς την θάλασσα ακόμη μια φορά. Σκοπός αυτής της κίνησης ήταν να έλθουν σε επαφή με την Ευρωπαϊκή κουλτούρα αλλά και να νιώσουν την έλξη των αρχαίων προγόνων τους προς την θάλασσα. Λόγω όμως της μετακίνησης των παραλιακών δρώμενων προς την Βόρεια πλευρά της πόλης ήδη από την εποχή της Φραγκοκρατίας, η αναβίωση της λατρείας των αρχαίων Πατρινών για την ακροθαλασσιά τους, φάνταζε μάλλον αδύνατη και έτσι σιγά - σιγά οι Πατρινοί του 19ου αιώνα μετέτρεψαν τους παραλιακούς χώρους, σε χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

3.4 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΜΕΤΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1928. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να 'στήνονται' οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα, διασκεδάσεως και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.

3.5 ΕΝΤΟΝΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Παρόλο που οι Πατρινοί είχαν στρέψει τις δραστηριότητές τους προς την θάλασσα, το Σχέδιο Πόλης εμπνευσμένο από τον μηχανικό Σταμάτιο Βούλγαρη δεν έδειχνε να διευκολύνει τις δραστηριότητες αυτές με την δημιουργία ενός τεχνητού λιμανιού. Ακόμα και χωρίς λιμάνι, η Πάτρα είχε έντονη κίνηση εμπορικών πλοίων από όλο τον κόσμο. Τα πλοία αυτά εξήγαγαν από την Πάτρα κυρίως σταφίδα αλλά και μετάξι, δέρματα, δημητριακά. Οι Πατρινοί εισήγαγαν οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας αλλά και ζάχαρη, καφέ. Οι εμπορικές αυτές δραστηριότητες εδραίωσαν το 'λιμάνι' της Πάτρας ως το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου και δημιούργησαν τις πρώτες γραμμές πλοίων που συνέδεαν με δρομολόγια την Πάτρα με την Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη κ.λ.π.

3.6 ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Ήταν εμφανέστατη πια η ανάγκη δημιουργίας ενός λιμανιού το οποίο θα εξυπηρετούσε τα πλοία που αγκυροβολούσαν στο φυσικό αυτό όρμο της Πάτρας. Έτσι παρά τη δυσμενή οικονομική κατάσταση του Δήμου Πατρών αποφασίστηκε να εισηγηθεί ο Νομάρχης στην Γραμματεία Εσωτερικών τη δημιουργία του λιμανιού λόγω αυξημένων εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Η ιστορική απόφαση πάρθηκε στις 22 Αυγούστου 1836 και ήταν μια αληθινή οικονομική δοκιμασία για τους Πατρινούς. Ύστερα από έντονες διαφωνίες ως προς την πηγή εσόδων για την δημιουργία του νέου λιμανιού, τελικά πραγματοποιείται το πρώτο ξύλινο κομμάτι του μήκους 35 μέτρων. Δύο χρόνια αργότερα επεκτείνεται κατά 20 μέτρα. Ούτε αυτή η επέκταση ικανοποιεί τις ανάγκες των πλοίων αφού μόνο τα αλιευτικά μπορούν να αγκυροβολήσουν με ασφάλεια και όχι μεγαλύτερα.

3.7 ΦΑΡΟΣ & ΝΕΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Ο ξύλινος μόλος που πρόσφατα είχε κατασκευαστεί, δεν πληρούσε τις προδιαγραφές ενός ασφαλούς λιμένα διότι δεν διέθετε φωτισμό για τον προσανατολισμό των πλοίων κατά τις νυχτερινές ώρες. Έπρεπε να δημιουργηθεί λοιπόν κάποιος φάρος όπως του λιμανιού της Αίγινας, της Τζιας, της Κέρκυρας, της Λευκάδας και άλλων δικτύων σε διάφορα λιμάνια της Ελλάδας έστω και αν ο φωτισμός σε κάποια από αυτά ήταν υποτυπώδης. Το σχέδιο αυτό ήταν δύσκολο να

υλοποιηθεί δεδομένου ότι ο Δήμος Πατρέων δεν μπορούσε να αντεπεξέλθει οικονομικά στην νέα αυτή απαίτηση. Ήταν τόσο μεγάλες οι οικονομικές δυσκολίες που για την κατασκευή των αγροτικών δρόμων οι δημότες άνω των 18 ετών είχαν την υποχρέωση να εργαστούν αφιλοκερδώς για 4 μέρες το χρόνο για την κατασκευή τους. Οι ασθένειες θέριζαν τους Πατρινούς που πέθαιναν αβοήθητοι, υπήρχε πείνα και εξαθλίωση.

Παρόλο που η σκέψη και το ενδιαφέρον των Πατρινών ήταν συνεχώς στο νέο λιμάνι καμία ενέργεια δεν αποδείχτηκε αποτελεσματική (νέος λιμενοβραχίονας, αποβάθρα) γιατί πρακτικά δεν εξυπηρετούσε την προσέγγιση των πλοίων στο λιμάνι. Ακόμα και ο φάρος πήρε την σημερινή του ορθή μορφή μετά από πολλές κακοτεχνίες και λάθη. Τα λάθη αυτά ήταν αναπόφευκτα αφού οι ενέργειες γίνονταν τμηματικά και κάτω από το δυσβάσταχτο βάρος της οικονομικής αδυναμίας του Δήμου. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1860 το οριστικό σχέδιο για τις ναυτιλιακές ανάγκες της εποχής ωρίμαζε. Ύστερα από την επιβολή επιπρόσθετων φόρων επί των εισαγομένων προϊόντων ο Δήμος ήταν πλέον σε θέση να αναθέσει την δημιουργία του τεχνητού λιμανιού σε Ευρωπαίους μηχανικούς.

3.8 ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Αφού η κυβέρνηση αποδέχτηκε τις προτάσεις της λιμενικής επιτροπής των Πατρών ανατέθηκε η μελέτη των αναγκαίων λιμενικών έργων στον Γάλλο μηχανικό Ν. Πασκάλ ο οποίος κατέθεσε τις προτάσεις του για την διαμόρφωση του φυσικού όρμου σε σύγχρονο τεχνητό Λιμάνι με την δημιουργία επιπροσθέτως ενός κυματοθραύστη, που δημοσιεύθηκε στις 26 Ιουνίου 1872. Επίσης απέρριψε την παλαιά τοποθεσία προσόρμισης των πλοίων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, εντός της πόλεως.

Ύστερα από μακρές συζητήσεις και με βάση τα σχέδια του Πασκάλ σε διάστημα 6 ετών από την δημοπρασία τους ανέλαβε το έργο ο Γάλλος μηχανικός Π. Μανιάκ συνεταιρικά με μια εταιρεία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ., ποσό που θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και ξεσήκωσε αντιδράσεις. Τελικά συμφωνήθηκε το ποσό των 4.932.000 δρχ.

Οι εργασίες ξεκίνησαν και το έργο βρισκόταν σε εξέλιξη. Η τελετή των εγκαινίων όμως επισκιάστηκε από διάφορα δυσάρεστα γεγονότα. Η καταβύθιση

ογκόλιθων στην θάλασσα γέμισε τους Πατρινούς με συγκρατημένο ενθουσιασμό, οργή και αγανάκτηση για το έργο αυτό.

Ακολούθησαν καταγγελίες κατά του εργολάβου της εταιρείας για αυθαιρεσίες και προχειρότητες στην εκτέλεση του. Ο Μανιάκ εξοργίστηκε και χρειάστηκαν 5 χρόνια και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ικανοποίησης των απαιτήσεων του Μανιάκ για να αρχίσει ξανά το έργο. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 1889 εν μέσω περαιτέρω συλλαλητηρίων διαμαρτυρίας σε διάστημα 9 χρόνων, διάστημα μικρό για τις απαιτήσεις της εποχής.

3.9 ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Αφού ολοκληρώθηκαν τα λιμενικά έργα, στις 16 Ιουνίου 1889 υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Φραγκίσκο Αύγουστο Σαιν για την κατασκευή των απαραίτητων για την λειτουργία του λιμανιού κρηπιδωμάτων μεταξύ των μόλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων, ιδρύσεως πλατείας για το νέο Τελωνείο, και δημιουργία κρηπιδώματος που θα αποτελούσε συνέχεια του άνω κρηπιδώματος του μηχανικού του λιμανιού της Πάτρας. Το έργο ναυάγησε πριν ακόμα ξεκινήσει λόγω τεχνικών δυσκολιών και ακολουθεί δικαστική οικονομική διαμάχη με τον εργολάβο του έργου. Τα κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην μπορούν να πλευρίσουν και να προσεγγίσουν τις αποβάθρες για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπορεύματα.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν να δημιουργηθεί χάος στο λιμάνι κατά την προσέγγιση των πλοίων και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα. Δημιουργήθηκε επίσης και ένας στόλος από βάρκες-μαούνες (φορηγίδες που εξυπηρετούσαν τα πλοία στην φορτοεκφόρτωση). Και εκεί είχαμε συμπλοκή μεταξύ των ιδιοκτητών των πλοιαρίων, ατυχήματα και νεκρούς επίσης. Οι εσωτερικές εξελίξεις και πολεμικά γεγονότα δεν επέτρεψαν την δημιουργία για πολλά χρόνια. Την 1η Σεπτεμβρίου 1930 η Λιμενική Επιτροπή Πατρών αναθέτει στην Τεχνική Εταιρεία KODORE την εκτέλεση κάποιων έργων ριζικής ανάπλασης και διαμόρφωσης του λιμανιού. Καθώς λοιπόν τα έργα βρίσκονταν σε εξέλιξη, ο Β Παγκ. Πόλεμος πλήττει και την Πάτρα. Κατόπιν το 1956 ύστερα από τα καταστροφικά γεγονότα του 1940 ήρθε ξανά στην επιφάνεια το Λιμενικό Ζήτημα της πόλης και η βόρεια επέκταση του λιμανιού επειδή δεν υπήρχε χερσαία οδός πρόσβασης.

3.10 ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών παρέχει τη δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων για ορισμένο χρονικό διάστημα προκειμένου να ολοκληρωθεί η φορτοεκφόρτωση τους. Τα δικαιώματα που καταβάλλονται στον Ο.Λ.ΠΑ Α.Ε. έχουν ως εξής:

Πάσης φύσεως εμπορεύματα πλην των ειδικών αναφερομένων κατωτέρω:

Χρεώσεις Γενικά

Ημέρες	Κόστος	
1 έως 10	0,11 €	ανά τόνο
11 έως 20	0,05 €	ανά τόνο και ημέρες
21 έως 60	0,07 €	ανά τόνο και ημέρες
61 και άνω	0,11 €	ανά τόνο και ημέρες

Χρεώσεις για εμπορεύματα ξυλείας:

Ημέρες	Κόστος	
1 έως 15	0,11 €	ανά m ³
16 έως 30	0,09 €	ανά m ³ και ημέρες
31 και άνω	0,07 €	ανά m ³ και ημέρες

Χρεώσεις για εμπορευματοκιβώτια:

Κατάληψη λιμενικού χώρου ανά ημέρα

Εμπορτα	
Από 1 έως 30 ημέρες	
	Κόστος
10 ποδών	1,10 €
20 ποδών	1,47 €
30 - 40 ποδών	2,35 €
Από 31 ημέρες και άνω	
	Κόστος
10 ποδών	2,20 €
20 ποδών	2,94 €
30 -40 ποδών	4,70 €
Κενά	
Από 1 έως 30 ημέρες	

	Κόστος
10 ποδών	0,20 €
20 ποδών	0,29 €
30-40 ποδών	0,44 €
Από 31 ημέρες και άνω	
	Κόστος
10 ποδών	0,60 €
20 ποδών	0,88 €
30-40 ποδών	1,17 €

Αποθήκευση σε στεγασμένους χώρους:

Επίσης παρέχεται η δυνατότητα προσωρινής αποθήκευσης σε στεγασμένους χώρους.

Για τα εναποτιθέμενα ή εισαγόμενα στα υπόστεγα του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. και τους στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους της Λιμενικής ζώνης, εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα, οι παραλήπτες ή άλλοι δικαιούχοι, υποχρεούνται να καταβάλλουν στον Οργανισμό Λιμένος Πατρών τα παρακάτω αποθηκευτικά δικαιώματα κατά τόνο απαλλασσομένων της καταβολής δικαιωμάτων Κ.Λ.Χ.

Ημέρες	Κόστος	
1 έως 5	0,20 €	ανά τόνο
6 έως 20	0,05 €	ανά τόνο και ημέρες
21 έως 45	0,09 €	ανά τόνο και ημέρες
46 και άνω	0,30 €	ανά τόνο και ημέρες

- Για εμπορεύματα ή άλλα αντικείμενα προελεύσεως εξωτερικού ή εσωτερικού μεταφορτωνόμενα για το εξωτερικό ή παραδιδόμενα για χρήση παντός πλοίου, καταβάλλουν τα παραπάνω αποθηκευτικά δικαιώματα μειωμένα κατά το ήμισυ (1/2) με ελάχιστο όριο 0,20 €ανά τόνο.
- Κατ' εξαίρεση εμπορεύματα πάσης φύσεως εγχωρίου παραγωγής εναποτιθέμενα σε αποθήκες, υπόστεγα ή υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους της Λιμενικής ζώνης προς φόρτωση για το εξωτερικό απαλλάσσονται για 5 ημέρες από της καταβολής αποθηκευτικών δικαιωμάτων άλλως τα αποθηκευτικά δικαιώματα της 1ης περίπτωσης καταβάλλονται από την 1η μέρα της εναποθέσεως τους.

3.11 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Parking

Για τη διευκόλυνση του παρκαρίσματος των φορτηγών και των trailers που διέρχονται από το Λιμάνι έχει δημιουργηθεί ειδικό πάρκινγκ στην Ακτή Δυμαίων. Η τιμή στάθμευσης στο πάρκινγκ αυτό είναι 7,5€ την ημέρα τόσο για τα φορτηγά όσο και για τα trailers. Το πρώτο δωρο στάθμευσης παρέχεται δωρεάν.

3.12 ΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ (ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ)

◆ Επιβατικά-ημιφορτηγά (εμπορεύματα)

Για παραμονή επιβατικών οχημάτων ως και ημιφορτηγών πάσης φύσεως που εκφορτώνονται ως εμπορεύματα στο λιμενικό χώρο εφόσον παραμείνουν σε αυτόν πέρα των οκτώ ωρών καταβάλλουν ως δικαίωμα κατά τεμάχιο υπέρ του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. 3,25 ευρώ την 1η μέρα. Από την 2η ημέρα έως την 10η 5 ευρώ την ημέρα. Από την 11η ημέρα 10 ευρώ την ημέρα.

◆ Φορτηγά-Λεωφορεία

1) Για κάθε φορτηγό όχημα ή λεωφορείο που σταθμεύει στον ειδικό προς τούτο χώρο πάρκινγκ της Ακτή Δυμαίων, καθορίζεται δικαίωμα κατάληψης λιμενικού χώρου 7,50 Ευρώ συμπεριλαμβανομένου του Φ.Π.Α.

2) Δεν επιτρέπεται η παραμονή ασυνόδευτων οχημάτων 'trailers' στους χώρους του κεντρικού λιμένος πέραν του δώρου.

Τα οχήματα αυτά θα πρέπει να μεταφέρονται στο χώρο της Ακτής Δυμαίων όπου ισχύει το ανωτέρω (περίπτ. 1) τιμολόγιο. Εφ' όσον παραμείνουν στο κεντρικό Λιμάνι πέραν του δώρου θα επιβαρύνονται με δικαιώματα παραμονής, που καθορίζονται σε 60 Ευρώ ανά ημέρα παραμονής.

3) Παραμονή φορτηγών οχημάτων σε χώρους του κυρίως λιμένα:

Ημέρες	Κόστος
1η ημέρα (απαλλάσσεται για 8 ώρες)	7,5 €
2η ημέρα	20 €
3η - 5η ημέρα	30 €ανά ημέρα
6η ημέρα και άνω	50€ανά ημέρα

4. ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στις 30-4-07 παραδόθηκε στον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΛΗ ΑΕ κ. Γιώργο Βιδάκη από τον τέως πρύτανη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Νικόλαο Μαρκάτο η μελέτη «ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΝΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΥΜΠΙΑΚΙΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ».

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια και πιο σύγχρονη πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης. Είναι ένα από τα δέκα ελληνικά λιμάνια εθνικής σημασίας με εξέχουσα γεωστρατηγική θέση καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Νοτιο-Ανατολικής Λεκάνης της Μεσογείου, στην συμβολή τριών ηπείρων. Με νέο Θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας (Ν. 2932/01) και την νέα επωνυμία του Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. “Ο.Λ.Η. Α.Ε.”, αποτελεί έναν ευέλικτο φορέα και μοχλό ανάπτυξης της περιφερειακής - Κρητικής - και εθνικής οικονομίας.

Το ξεκίνημα του 21ου αιώνα βρίσκει το λιμάνι του Ηρακλείου να αλλάζει πρόσωπο στοχεύοντας:

- Να γίνει ανταγωνιστικό, με παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε όλες τις δραστηριότητές του.
- Να αποτελέσει τον Κρητικό κόμβο της σύγχρονης μεταφορικής αλυσίδας.
- Να αποτελέσει διαμετακομιστικό - εμπορευματικό κέντρο της μεσογείου.
- Να γίνει πόλος έλξης, για τους πολίτες της πόλης, αναδεικνύοντας τα ιστορικά του στοιχεία.
- Να αναπτυχθεί ως τουριστική πύλη της Κρήτης.
- Να αξιοποιήσει στο μέγιστο βαθμό την ακίνητη περιουσία του και τις υποδομές του.

4.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η ανάπτυξη του Λιμένα Ηρακλείου ακολούθησε τη γενική εξέλιξη των λιμανιών, με διαφοροποιήσεις οι οποίες επιβλήθηκαν από πολιτικούς και στρατιωτικούς συσχετισμούς και επιρροές και ήταν το αποτέλεσμα του ενδιαφέροντος για την προνομιούχο θέση της Κρήτης στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, αφού βρίσκεται στην τομή των διεθνών ναυτλιακών γραμμών Γιβραλτάρ

- Σουέζ - Μαύρη Θάλασσα - Μεσόγειος, και της ειδικής θέσης του Ηρακλείου ως προς το νησί. Στους Μινωικούς χρόνους υπήρχε δραστηριότητα στη σημερινή θέση της ανατολικής λιμενολεκάνης με δείγματα, στη στεριά, εμπορικού κέντρου για συναλλαγές. Παρόμοιο κέντρο υπήρχε στις εκβολές του Καρτερού που προχωρούσε πιο βαθιά πλησιάζοντας την Κνωσό.

Μεταγενέστερα στους Ελληνικούς και Ρωμαϊκούς Χρόνους το ενδιαφέρον στράφηκε σε άλλα μέρη και ειδικά στην Χερσόνησο μέχρι και τους Βυζαντινούς Χρόνους οπότε επί Νικηφόρου Φωκά ξαναβρίσκεται να λειτουργεί λιμάνι στον κόλπο του Δερματά. Οι Ενετοί μετέφεραν το λιμάνι Ηρακλείου στην σημερινή θέση όπου αξιοποιώντας μια σειρά υφαλοβράχων κατασκεύασαν το σημερινό Ενετικό λιμάνι που για την εποχή που κατασκευάστηκε ήταν πραγματικά ένα μεγάλο λιμάνι, καλά κατασκευασμένο και οχυρωμένο, με ευκολίες στην προσέγγιση, εξυπηρέτηση, ανεφοδιασμό και επισκευή των σκαφών και σημαντικό κέντρο της Μεσογείου.

Στην περίοδο της Τουρκοκρατίας δεν έγινε καμία επέκταση του λιμανιού, αποκαταστάθηκαν μόνο οι ζημιές που έγιναν στην πολύχρονη πολιορκία της πόλης. Με την απελευθέρωση και την ανακήρυξη της Κρητικής Πολιτείας ανατέθηκε σε Γάλλους μηχανικούς η σύνταξη μελέτης για την δημιουργία νέου λιμανιού που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες που εν τω μεταξύ είχαν διαμορφωθεί.

Η πρωτοβουλία είχε λαϊκή βάση και οι δαπάνες αρχικά καλύφθηκαν από έρανο που έγινε μεταξύ των κατοίκων του Ηρακλείου. Το έργο που αφορούσε την κατασκευή του προσήνεμου και υπήνεμου μώλου της σημερινής κεντρικής λιμενολεκάνης ανατέθηκε σε Αγγλική εταιρία και κατασκευάστηκε από το 1923 μέχρι το 1936.

Τα εσωτερικά λιμενικά έργα ακολούθησαν με αργό ρυθμό λόγω και του πολέμου και το 1962 ολοκληρώθηκαν τα κρηπιδώματα από τον προβλήτα Μικρού Κούλε μέχρι και τον προβλήτα Ι.

Το 1964 άρχισαν να εκτελούνται τα έργα επεκτάσεως του λιμανιού με τη δημιουργία νέας λιμενολεκάνης, με την επέκταση του προσήνεμου Μώλου και την κατασκευή νέου υπήνεμου Μώλου. Παράλληλα, προχώρησε και η κατασκευή λιμενικών έργων (ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ ΙΙ, ΙΙΙ, και VI) και οι εκβαθύνσεις του λιμανιού για να αποκτήσει βάθη ικανά για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων σκαφών.

Σήμερα πλέον, το λιμάνι του Ηρακλείου, με το νέο πλαίσιο λειτουργίας του και την νέα επωνυμία (Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.) αποτελεί έναν δημιουργικό φορέα ανάπτυξης της περιφερειακής και εθνικής οικονομίας. Σε διεθνές

επίπεδο προσδοκία της Διοίκησης είναι ο Λιμένας Ηρακλείου να πρωταγωνιστήσει μελλοντικά ως κόμβος μεταφορών στην Νότιο-Ανατολική Μεσόγειο.

4.3 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Σύγχρονη Υποδομή και Εξοπλισμός

Ενετικό Λιμάνι:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 700 μέτρα και το λειτουργικό βύθισμα είναι από 1,8 έως 3,66 μέτρα.

Προβλήτας Νο I:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 386 μέτρα και το λειτουργικό βύθισμα είναι 10,0 μέτρα.

Προβλήτας Νο II:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 482 μέτρα και το λειτουργικό βύθισμα είναι 10,0 μέτρα.

Προβλήτας Νο III:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 959 μέτρα και τα λειτουργικά βυθίσματα είναι από 9,5 έως 12,5 μέτρα.

Προβλήτας Νο IV:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 851 μέτρα.

Προβλήτας Νο V:

Το μήκος κρηπιδωμάτων είναι 380 μέτρα και τα λειτουργικά βυθίσματα είναι από 10,0 έως 12,0 μέτρα.

Μηχανολογικός Εξοπλισμός

Ο υπάρχων εξοπλισμός που διαθέτει το λιμάνι είναι:

Αυτοκινούμενοι Γερανοί

- ◆ 1 Αυτοκινούμενος Γερανός, 100,00 tn
Χρήση: Container, Χύδην, Γενικό Φορτίο.
- ◆ 1 Αυτοκινούμενος Γερανός, 80,00 tn
Χρήση: Container, Χύδην, Γενικό Φορτίο.

Ηλεκτροκίνητοι Γερανοί επί Σιδηροτροχιών

- ◆ 1 Ηλεκτροκίνητος Γερανός, 40,0 tn
Χρήση: Containers
- ◆ 2 Ηλεκτροκίνητοι Γερανοί, 12,5 tn
Χρήση: Χύδην και Γενικό Φορτίο.

- ◆ 4 Ηλεκτροκίνητοι Γερανοί, 6,3 tn
Χρήση: Γενικό Φορτίο.

Γενικός Εξοπλισμός

- ◆ 1 Container Forklift, 32,0 tn
- ◆ 2 Reachstakers, 50,0 tn
- ◆ 1 Reachstaker, 40,0 tn
- ◆ 4 Clarks, 5,0 tn
- ◆ 2 Ro-Ro Tractors
- ◆ 1 Clark, 3,0 tn
- ◆ 2 Πνευματικοί εκφορτωτές χύδην φορτίων

4.4 ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ

Η διακίνηση εμπορευμάτων συμπληρώνει τη διακίνηση επιβατών στο λιμάνι και από κοινού προσδιορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του ως επιβατικό εμπορικό λιμάνι. Η διακίνηση εμπορευμάτων πραγματοποιείται στην προβλήτα III & IV, καθώς και από τον όρμο Ληγοπεραμάτων (καύσιμα, τσιμέντα). Στον προβλήτα III & IV είναι οριοθετημένη η Ελεύθερη Ζώνη. Η διακίνηση του λιμένα αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία. Στον σταθμό Container υπάρχει η δυνατότητα χειρισμού 20Τeu's την ώρα ανά γερανό. Στα υπόλοιπα φορτία η δυνατότητα χειρισμού φορτίων φθάνει τους 200 tons την ώρα ανά γερανό.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που διαθέτει το λιμάνι είναι:

- 1 Αυτοκινούμενος Γερανός πολλαπλών χρήσεων 100,0 τόνων
- 1 Αυτοκινούμενος Γερανός πολλαπλών χρήσεων 80,0 τόνων
- 1 Γερανός επί σιδηροτροχιών 40,0 τόνων
- 2 Γερανοί επί σιδ/τροχιών, ξηρού και γενικού φορτίου 12,5 τόνων
- 4 Γερανοί επί σιδ/τροχιών γενικού φορτίου 6,3 τόνων
- 2 Οχήματα μεταφοράς στοιβασίας 50,0 τόνων
- 1 Όχημα μεταφοράς στοιβασίας 40,0 τόνων
- 1 Περονοφόρο - στοιβασίας 32,0 τόνων
- 4 Περονοφόρα 5,0 τόνων
- 1 Περονοφόρο 3,0 τόνων
- 2 Ελκυστήρες Ro-Ro
- 2 Πνευματ. Εκφορτωτές Χύδην φορτίων

♦ ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Η μικρή επισκευαστική ζώνη είναι απαραίτητη και συμπληρωματική λειτουργία για το λιμάνι. Σήμερα γίνονται επισκευαστικές δραστηριότητες από ιδιώτες στο χώρο του Καρνάγιου, υπό την εποπτεία του Ο.Λ.Η. Α.Ε.

Το Λιμάνι του Ηρακλείου ήδη έχει εισέλθει στις διαδικασίες προσαρμογής που απαιτούνται σύμφωνα με το Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας ISPS.

4.5 ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ

Αποστάσεις από Λιμάνια της Ελλάδας

Ηράκλειο	Πειραιάς	181 μίλια
	Θεσσαλονίκη	345 μίλια
	Πάτρα	269 μίλια
	Βόλος	276 μίλια
	Άγιος Νικόλαος	35 μίλια

Αποστάσεις από τις Πύλες της Μεσογείου

Ηράκλειο	Στενά Βοσπόρου - Κωνσταντινούπολη	636 μίλια
	Κανάλι Σουέζ	635 μίλια
	Γιβραλτάρ	1832 μίλια

4.6 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

♦ *Εμπορικό Λιμάνι* . Η διακίνηση εμπορευμάτων συμπληρώνει τη διακίνηση επιβατών στο λιμάνι και από κοινού προσδιορίζουν τα κύρια χαρακτηριστικά του ως επιβατικό και εμπορικό λιμάνι. Στο Λιμένα Ηρακλείου η διακίνηση εμπορευμάτων αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία φθάνοντας το 2003 στους 3.350.000 τόνοι εμπορευμάτων. Η διακίνηση εμπορευμάτων γίνεται κύρια στους προβλήτες III και IV , όπου υπάρχει Ελεύθερη Ζώνη έκτασης 66 στρεμμάτων. Επίσης εμπορεύματα διακινούνται με φορτηγά οχήματα με τα ακτοπλοϊκά πλοία καθώς και από την περιοχή Λινοπεράματα (τσιμέντο, καύσιμα).

Ο βασικός ρόλος του Λιμένα Ηρακλείου είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών σε μεταφορές αγαθών της ενδοχώρας της Κρήτης, όμως τα τελευταία δύο χρόνια η Διοίκηση του ΟΛΗ έχει κάνει προσπάθειες για προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων και απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου. Η αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων είναι σημαντική και αρκετά μεγάλη, το 2003 διακινήθηκαν 36.211 Teus ενώ το 2002 είχαν διακινηθεί 15.111 Teus . Η σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων οφείλεται στην αξιοποίηση του νέου και σύγχρονου εξοπλισμού του Λιμένος. Το εμπορευματικό Λιμάνι του Ηρακλείου, το μεγαλύτερο της Νότιας Ελλάδος κατατάσσεται σταθερά πλέον στην 3 η θέση στην Ελληνική κλίμακα, μετά τα Λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Εμπορευματική Κίνηση 1999 - 2003 (σε tons)

Ετος	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	% Μεταβολή
1999	1.974.488	628.974	2.603.462	-
2000	2.122.728	641.565	2.764.293	6,2%
2001	2.316.943	694.578	3.011.521	8,9%
2002	2.350.000	705.000	3.055.000	1,4%
2003	2.750.000	600.000	3.350.000	9,7%

Συνολική Διακίνηση Εμπορευμάτων Λιμένος Ηρακλείου - Προβλήτες III και IV

Ετος	Χύδην Ξηρά Φορτία (σε tons)	Χύδην Υγρά Φορτία (σε tons)	Γενικό και Μοναδοποιημένο Φορτίο (σε tons)	Container		Κίνηση Εμπορικών Πλοίων (κατάπλοι)
				τεμάχια	TEU	
2001	187.353	38 . 178	168.433	8.234	12.351	526
2002	231.086	41.788	167.621	9.894	15.111	514
2003	250.413	40.835	158.144	25.159	36.211	623

ΕΤΟΣ	Container σε τεμάχια			Container σε TEU's (Twenty Equivalent Unit)		
	Ηράκλειο (IN-OUT)	Μεταφορτωτική Κίνηση	Συνολική Διακίνηση	Ηράκλειο (IN-OUT)	Μεταφορτωτική Κίνηση	Συνολική Διακίνηση
2001	7.667	567	8.234	11.501	850	12.351
2002	8.717	1.252	9.969	13.129	1.982	15.111
2003	11.198	13.961	25.159	17.088	19.123	36.211
Μεταβολή 2002/2001	14%	121%	21%	14%	133%	22%
Μεταβολή 2003/2002	28%	1015%	152%	30%	865%	140%

- *Μικρή Επισκευαστική Ζώνη* . Η μικρή επισκευαστική ζώνη είναι απαραίτητη και συμπληρωματική λειτουργία για το λιμάνι. Σήμερα γίνονται επισκευαστικές δραστηριότητες από ιδιώτες στο χώρο του *Καρνάγιου*. Ο ΟΛΗ Α.Ε. προγραμματίζει την οργανωμένη ανάπτυξη της μικρής επισκευαστικής ζώνης για τα τουριστικά και αλιευτικά σκάφη, σε συνεργασία με ιδιωτικούς φορείς στην ανατολικότερη προβλήτα, όπου διατίθεται ο αναγκαίος και κατάλληλος χώρος.

♦ **Κατάπλοι Πλοίων**

Κατάπλοι Πλοίων στο Λιμάνι Ηρακλείου

Κατάπλοι Πλοίων Επιβατικό Λιμάνι				
Έτος	Κρουαζιερόπλοιων	Επιβατικά Εσωτερικού	Ro / Ro	Σύνολο (Α)
2001	296	871	153	1.320
2002	207	1.030	280	1.517
2003	177	932	147	1.256

Κατάπλοι Πλοίων Εμπορικό Λιμάνι					
Έτος	Συμβατικά	Container	Ro / Ro	Δ/Ξ	Σύνολο (Β)
2001	224	203	68	31	526
2002	221	200	63	30	514
2003	262	285	45	31	623

Κατάπλοι Πλοίων 2001 - 2003

	Επιβατικό Λιμάνι	Εμπορικό Λιμάνι	Σύνολο (Α+Β)
Έτος	Σύνολο (Α)	Σύνολο (Β)	
2001	1.320	526	1.846
2002	1.517	514	2.031
2003	1.256	623	1.879

4.7 ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το Λιμάνι Ηρακλείου είναι τεχνητό λιμάνι που δημιουργήθηκε σε βάρος της θάλασσας με την κατασκευή εξωτερικών βραχιόνων καθέτων μεταξύ των, στον προσήνεμο μώλο από φρούριο Κούλε έως ακρομώλιο μήκους 2.330 μέτρα και στον υπήνεμο μώλο μήκους 318 μέτρα. Με αυτούς έχουν σχηματισθεί 3 λιμενολεκάνες με υδάτινη επιφάνεια έκτασης 872.627,12 τ.μ. και με χρήσιμα βάθη από -4,00 έως -11,50 μέτρα. Πολύ σύντομα θα είναι σε χρήση κρηπιδώματα με βάθος -14,00 μ.

Οι εσωτερικοί λιμενικοί χώροι αποτελούνται από 5 κύριους προβλήτες (I , II, III , IV και V) σε διάταξη χτένας που συμπληρώνονται με τα εσωτερικά

κρηπιδώματα προκυμαίας συνολικού μήκους 4.730 μ. περίπου. Οι χερσαίοι χώροι έχουν έκταση συνολικά 600.000 τ.μ..

Πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, έχουν ολοκληρωθεί τα έργα για την ασφάλεια του λιμένα καθώς και η εσωτερική περιφράξη του λιμανιού που οριοθετεί τους ελεγχόμενους χώρους έκτασης 63.866,72 τ.μ., η δε πρόσβαση σε αυτούς, θα γίνεται από πύλες ελεγχόμενης πρόσβασης.

Το Λιμάνι διαθέτει σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό, στον οποίο εντάσσονται :

Τεμάχια	Είδος Εξοπλισμού	Μέγιστη Ανυψωτική Ικανότητα
1	Mobile Multi Purpose Crane	100,0 tons
1	Mobile Multi Purpose Crane	80,0 tons
1	Dock Crane for Containers	40,0 tons
2	Dock Cranes for Bulk and General Cargo	12,5 tons
4	Dock Cranes for General Cargo	6,3 tons
2	Πνευματικοί Εκφορτωτές	220 tons/h
2	Reachstakers	50,0 tons
1	Reachstakers	40,0 tons
1	Container Forklift	32,0 tons
4	Clark	5,0 tons
1	Clark	3,0 tons
2	Ro-Ro Tractors and Chassis	

4.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ο ΟΛΗ Α.Ε. ολοκλήρωσε με επιτυχία και την δεύτερη 12μηνη διαχειριστική χρήση λειτουργίας της ως Α.Ε και κατάρτισε τον ισολογισμό της 31/12/2003.

Στα αποτελέσματα στην κλεισμένη χρήση τα ολικά αποτελέσματα χρήσης ανήλθαν στο ποσό των 221,11 χιλ - έναντι 8,6 χιλ - το 2002 και εμφανίζονται αυξημένα κατά 2.442%. Τα τελικά αποτελέσματα ανήλθαν σε 117,56 χιλ.€ έναντι 10,5 χιλ. € το 2002.

	2001	2002	2003	Μεταβολή 2002/2001	Μεταβολή 2003/2002
Εσοδα	3.446.777,94	4.554.944,47	5.149.882,11	32,15%	13,06%
Εξοδα	3.758.936,76	3.384.144,75	4.235.916,87	-9,97%	25,16%

ΟΛΗ Α.Ε Χρήση 2003 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΣΟΔΩΝ

Περιγραφή	Από 1/1/2002 έως 31/12/2002	Υπόλοιπο 31/12/03	Διαφορά -	Διαφορά επί %
ΕΣΟΔΑ ΦΟΡΤ/ΣΕΩΝ	636.578,60	989.657,47	353.078,87	55,5%
ΖΥΓΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	66.755,83	99.101,42	32.345,59	48,5%

ΖΥΓΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ	32.309,75	63.307,84	30.998,09	95,9%
ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ	146.032,03	184.729,85	38.697,82	26,5%
ΑΝΕΛΚΥΣΕΙΣ	5.643,29	14.384,19	8.740,90	154,9%
ΕΣΟΔΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡ/ΤΩΝ		104.698,10	104.698,10	
ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	96.043,01	159.450,82	63.407,81	66,0%
ΠΡΟΣΟΡΜΗΣΕΙΣ	555.237,36	376.370,83	-178.866,53 *	-32,2%
ΧΡΗΣΗ ΑΚΑΛΥΠΤΩΝ ΧΩΡΩΝ		222.027,98	222.027,98	
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΛΙΜΕΝΑ	1.538.599,87	2.213.728,50	675.128,63	43,9%
ΤΕΛΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	586.999,09	632.477,72	45.478,63	7,7%
ΤΕΛΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	824.726,91	884.830,87	60.103,96	7,3%
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΤΕΛΩΝ	1.411.726,00	1.517.308,59	105.582,59	7,5%
ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ (2)	556.518,93	268.002,08	-288.516,85	-51,8%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ	3.506.844,80	3.999.039,17	492.194,37	14,0%
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ	4.658,80	44.694,86	40.036,06	859,4%
ΕΝΟΙΚΙΑ ΚΤΙΡΙΩΝ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ	883.266,09	975.234,53	91.968,44	10,4%
ΤΟΚΟΙ		109.598,79	109.598,79	
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	160.174,78	21.314,76	-138.860,02	-86,7%
	4.554.944,47	5.149.882,11	594.937,64	13,06%

(2) λοιπά έσοδα παραπλεύρων λειτουργιών, είναι τα έσοδα από βεβαιώσεις προστίμων, έσοδα, δηλαδή που βεβαιώνονται στις ΔΟΥ

*Εντός του 2002 τιμολογήθηκαν προσορμίσεις 137.435,36 € Η πραγματική διαφορά μεταξύ 2002-2003 είναι 48.800,17 €

Ο.Λ.Η. Α.Ε. Πίνακας Μερισμού - Δαπανών - Κόστους Αποθεμάτων χρήσης				
Περιγραφή	Από 1/1/2002 έως 31/12/2002	Υπόλοιπο 31/12/03	Διαφορά -	Διαφορά επί %
Σύνολο Αποθεμάτων	43.521,68	251.156,27	207.634,59	110,1%
Κόστος αμοιβών προσωπικού	2.216.904,30	2.561.125,39	344.221,09	15,5%
Κόστος αμοιβών τρίτων	143.277,85	247.420,93	104.143,08	72,7%
Σύνολο παροχών τρίτων	652.147,71	810.742,90	158.595,19	24,3%
Σύνολο φόρων & τελών	3.404,82	21.695,78	18.290,96	
Σύνολο γενικών εξόδων	153.389,91	256.386,38	102.996,47	67,1%
Τόκοι & συναφή έξοδα	39,92	400,05	360,13	
Σύνολο αποσβέσεων	82.686,92	61.030,05	-21.656,87	-26,2%

Πρόβλεψη αποζημίωσης προσωπικού	88.771,64	25.959,12	-62.812,52	-70,8%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	3.340.623,07	3.984.760,60	644.137,53	19,3%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	3.384.144,75	4.235.916,87	851.772,12	25,2%

4.9 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου στοχεύει, εκτός της βελτίωσης των υπηρεσιών που προσφέρονται, στην παραπέρα αξιοποίηση των σημαντικών περιουσιακών στοιχείων, στην παραπέρα ανάπτυξη της Ελεύθερης Ζώνης που λειτουργεί για διαμετακομίσεις - μεταφορτώσεις κυρίως φορτίων, στην προσέλκυση μεταφορτωτικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων - απόκτησης μεριδίου της αγοράς της νότιου-ανατολικής Μεσογείου και στην αύξηση της τουριστικής κίνησης με κρουαζιερόπλοια που θα χρησιμοποιούν το Λιμάνι Ηρακλείου ως Base Port .

Προκειμένου να βελτιώσει στον μεγαλύτερο βαθμό τις παρεχόμενες υπηρεσίες και να οργανώσει και αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο την υφιστάμενη υποδομή, η Διοίκηση του ΟΛΗ έχει καταλήξει σε ορισμένες σημαντικές παρεμβάσεις :

- Ολοκληρώθηκε η μελέτη για την παραλιακή λεωφόρο και τις εισόδους του λιμανιού.
- Αναμορφώνεται η περιοχή εξυπηρέτησης επιβατών προβλητών I και II με τη διασύνδεση των σταθμών επιβατών και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με νέα μέτρα ασφαλείας στην προοπτική εφαρμογής τους ISPS Code .
- Μεταφέρεται η τουριστική κίνηση στην προβλήτα III με μετατροπή της υπάρχουσας αποθήκης εμπορευμάτων σε σύγχρονο σταθμό επιβατών εξωτερικού (κρουαζιερόπλοιων).
- Αξιοποιείται ο νέος προβλήτας IV για διακίνηση εμπορευμάτων.
- Μετατρέπεται το κτίριο παλαιού Ψυγείου σε Port Business Center .
- Μετατρέπεται το κτίριο του Κεντρικού Λιμεναρχείου σε Ναυταθλητικό Κέντρο.
- Μεταφέρεται το Κεντρικό Λιμεναρχείο στο Κτίριο ΙΘΑΒΙΚ.
- Εκβαθύνεται ο πυθμένας του λιμανιού στο απαιτούμενο βάθος από τις νέες ανάγκες.
- Σχεδιάζεται το Ενεργειακό Κέντρο Λιμένος με την ενοποίηση των υποσταθμών και την κατασκευή νέων δικτύων.

- Οργανώνεται σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης (υγρών και στερεών αποβλήτων).
- Προστίθενται νέες πλωτές προβλήτες στο Ενετικό Λιμάνι.
- Σχεδιάζεται Μουσείο Ιστορίας Λιμένος.
- Σχεδιάζεται η αξιοποίηση, ανάδειξη, ηλεκτροφωτισμό και συντήρηση του Ενετικού Λιμάνι Ηρακλείου.
- Ηλεκτροφωτίζονται και αναδεικνύονται τα μνημεία - σύμβολα για το Λιμάνι (Φρούριο Κούλε και Νεώρεια).
- Ολοκληρώνεται η βασική τηλεπικοινωνιακή υποδομή του λιμένος (δίκτυο οπτικών ινών, ασύρματο δίκτυο).
- Αναπτύσσεται Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών (GIS) για το λιμάνι.
- Οργανώνονται οι χώροι στάθμευσης εντός του χώρου του Λιμένος (για ΙΧ, φορτηγά και λεωφορεία).

Η πόλη του Ηρακλείου είναι μία από τις ελληνικές πόλεις που φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004.

Το καλοκαίρι του 2004 το Λιμάνι του Ηρακλείου ήταν τερματικός κόμβος της Ολυμπιακής Οδύσσειας, επίσημο προ-Ολυμπιακό αθλητικό και πολιτιστικό γεγονός. Αυτό σημαίνει για το Λιμάνι : extra υποδομή για ελλιμενισμό 300 σκαφών σε πλωτές προβλήτες, ομαδικές πλώες σκαφών - 300 έως 400 - προς τη Κρήτη από τα διάφορα μέρη της Μεσογείου, ομαδικός πλους από τη Κρήτη προς την Αθήνα, ιστιοπλοϊκοί αγώνες ανοικτής θαλάσσης, πολιτιστικά γεγονότα.

4.10 ΕΡΓΑ

◆ Έργα έτοιμα για άμεση λειτουργία

1. Νέος Επιβατικός Σταθμός Λιμένα Ηρακλείου
2. Νέος Προβλήτας IV

◆ Έργα σε εξέλιξη

1. Δεξαμενή - Αντλιοστάσιο
2. Κατασκευή Νέου Υποσταθμού Ενέργειας στον Προβλήτα IV
3. Επισκευή Υποσκαφών στον Προβλήτα II
4. Κατασκευή Ναυπηγικής Κλίνης
5. Κατασκευή Καταστρώματος (Δαπέδου) μεταξύ Προβλητών III - IV

6. Παραλαβή Νέων Μηχανημάτων - Πνευματικοί Εκφορτωτές
7. Μέτρα Ασφαλείας για Ολυμπιακούς Αγώνες
8. Αξιοποίηση Κτιρίου «Ψυγείο» και Μετατροπή του σε PORT BUSINESS CENTER
9. Καθαριότητα Λιμένα
10. Συντήρηση Φωτισμού Λιμένα
11. Έρευνα Πυρομαχικών

◆ Μελέτες σε εξέλιξη

1. Ανακαίνιση Κτιρίου Καφετέριας «Μαρίνα»
2. Ανακαίνιση Κτιρίου Λιμεναρχείου για να μετατραπεί σε Ναυταθλητικό Κέντρο
3. Νέα Βυθομετρική Αποτύπωση Λιμένα
4. Σχέδιο για την Αντιμετώπιση Έκτακτων Περιστατικών Ρύπανσης
5. Ναυάγιο Regina
6. Σχέδιο Διαχείρισης Καταλοίπων Πλοίων
7. Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΗ
8. Master Plan Λιμένος Ηρακλείου
9. Στρατηγικός Σχεδιασμός Πληροφοριακών Συστημάτων
10. Μελέτη Αποκατάστασης Υποσκαφής Φρουρίου «Κούλε»

◆ Ερευνητικά προγράμματα πληροφορικής

1. GILDANET
2. MIRTO
3. ENOSIS / Ενιαίο, Ολοκληρωμένο Σύστημα στήριξης αποφάσεων με ικανότητα έγκυρης και Συνεχούς πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο για πολύτροπα συστήματα μεταφορών
4. ΝΑΥΤΙΛΟΣ

◆ Έργα με ημερομηνία δημοπράτησης

1. Κατασκευή Περίφραξη Λιμένα Ηρακλείου
2. Επίσκεψη και βελτίωση κεκλιμένων επιπέδων κρηπιδωμάτων Λιμένος

♦ Έργα που αναμένουν την ημερομηνία δημοπράτησης

1. Βελτίωση Όψης Λιμένα (Ολυμπιακό Έργο)

Επειδή τα χρονικά όρια υλοποίησης του έργου έχουν σμικρύνει απαιτούνται συνδυασμένες ενέργειες της Γεν. Γραμ. Ολυμπιακών Έργων, του ΥΠΕΧΩΔΕ, του ΥΠΟ και της Γεν. Γραμ. Περιφέρειας Κρήτης για την άμεση εγγραφή πίστωσης στο έργο και την άμεση δημοπράτηση του.

2. Νέες Πλωτές Προβλήτες στο Λιμάνι

♦ Έργα υπό σχεδιασμό

1. Διαμόρφωση Βόρειου Λιμενοβραχίονα

2. Δημιουργία Χερσαίου Χώρου Διαχείμησης Σκαφών

3. Ανακαίνιση Κτιρίου ΟΛΗ

4. Μετεγκατάσταση Λιμεναρχείου στο ΙΘΑΒΙΚ (Αξιοποίηση Κτιρίου ΙΘΑΒΙΚ)

5. Μετατροπή Λιμεναρχείου σε Ναυταθλητικό Κέντρο

6. Εσωτερικός Δρόμος Λιμένα

7. Έργα Υποδομής για Χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής προέγκριση πίστωσης 5,0 Δις Δραχμές

5. ΒΟΛΟΣ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το λιμάνι ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893 . Βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης του Βόλου . Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας στην περιοχή , χρόνο με το χρόνο , σχηματίστηκε σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδος .

Το λιμάνι κατέχει κεντροβαρή θέση στη χώρα μας και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης . Εξυπηρετεί τόσο την επιβατική – τουριστική κίνηση όσο και την εμπορευματική .

Υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Β. Σποράδες και τα νησιά του ΒΑ Αιγαίου . Υποδέχεται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων , έχοντας τις κατάλληλες υποδομές . Στο μεγαλύτερο μέρος του εξυπηρετεί την εμπορευματική κίνηση παίζοντας σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές και έχει τις δυνατότητες να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία .

Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες τόσο στους χρήστες του Λιμένα (Εμπορικού και Επιβατικού) όσο και στους δημότες της πόλης του Βόλου.

Ειδικότερα στον τομέα των λιμενικών εξυπηρετήσεων παρέχονται:

- ◆ Φορτοεκφορτώσεις με μηχανικά μέσα.
- ◆ Εκμισθώσεις ακάλυπτων και στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων.
- ◆ Εκμισθώσεις χώρων για εγκατάσταση και λειτουργία επισκευαστικής ζώνης.
- ◆ Υδροδότηση – ηλεκτροδότηση σκαφών.
- ◆ Παραλαβή – διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.
- ◆ Ζυγίσεις φορτίων.
- ◆ Καταφύγιο τουριστικών σκαφών.

Επιπλέον για την εξυπηρέτηση της πόλης και των επισκεπτών η Ο.Λ.Β. Α.Ε. :

- ◆ Διαθέτει τρεις (3) χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης:
 - Ø Στον Κεντρικό Προβλήτα για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 400 θέσεων.
 - Ø Στον Προβλήτα Σιλό για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 250 θέσεων.
 - Ø Στον Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου (Πευκακίων) για φορτηγά, δυναμικότητας 100 θέσεων.
- ◆ Εκμισθώνει λιμενικούς χώρους για :
 - Ø Εναπόθεση τραπεζοκαθισμάτων.
 - Ø Εκθέσεις, εκδηλώσεις κ.λπ.
 - Ø Αίθουσες αναμονής προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ακτοπλοϊκών γραμμών.
 - Ø Λειτουργία ναυτικών πρακτορείων, καταστημάτων κ.λπ.
 - Ø Εκμετάλλευση καταστημάτων της Νέας Ιχθυαγοράς.
 - Ø Εγκατάσταση οικίσκων χονδρεμπόρων στην Ιχθυόσκαλα

5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ

Η θαλάσσια επικοινωνία της περιοχής του Βόλου αρχίζει στο τέλος της νεολιθικής περιόδου, όπως αποδεικνύεται από τα αρχαιολογικά ευρήματα στους δύο νεολιθικούς οικισμούς του Σέσκλου και του Διμηνίου. Κατά την Μυκηναϊκή περίοδο η Ιωλκός αναπτύχθηκε με τις Παγασές ως λιμάνι και συνδέεται με τον πανάρχαιο μύθο της Αργοναυτικής Εκστρατείας. Από εδώ ξεκίνησε το φημισμένο σκαρί η Αργώ μεταφέροντας τον Ιάσονα και τους Αργοναύτες τους θαρραλέους και επιτήδειους

έλληνες της εποχής, προκειμένου να διεκδικήσουν το χρυσόμαλλο δέρας από τη μακρινή Κολχίδα αλλά και να αναπτύξουν οικονομικές σχέσεις με μια περιοχή (Εύξεινου Πόντου) που ακόμη και σήμερα είναι γνωστή για τον μεγάλο της πλούτο.

Από την εποχή αυτή μέχρι τον 4ο αιώνα π.Χ. οι Παρασές εξελίχθηκαν σε ένα από τα πλέον σημαντικά λιμάνια της περιοχής εξυπηρετώντας τις ανάγκες της Κεντρικής Ελλάδας. Τον 3ο π.Χ. αιώνα ιδρύθηκε από το Μακεδόνα βασιλιά Δημήτριο τον Πολιορκητή στο ίδιο σημείο η Δημητριάδα που γρήγορα έγινε το πιο σημαντικό λιμάνι του Μακεδονικού Κράτους.

Στο τέλος της Βυζαντινής περιόδου το λιμάνι του Βόλου μεταγκαταστάθηκε στη σημερινή του θέση. Κύριος σκοπός του λιμανιού ήταν η εξαγωγή φυσικών και βιοτεχνικών προϊόντων από το Πήλιο και δημητριακών από τη Θεσσαλία.

Μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας από τους Τούρκους και την προσάρτησή της στο Ελληνικό Κράτος (1881) ιδρύθηκε η Λιμενική Επιτροπή και το Λιμενικό Ταμείο Βόλου και επιβλήθηκαν ειδικοί λιμενικοί φόροι για τα έργα. Η κατασκευή του λιμανιού εντάσσεται στην περίοδο 1889 - 1923 κατά την οποία αναπτύχθηκαν όλα σχεδόν τα παραλιακά κέντρα της τότε ελληνικής επικράτειας.

Την περίοδο αυτή ο Βόλος εξελίχθηκε σε ένα από τα πλέον σημαντικά λιμάνια της εποχής, με δυνατότητα προσέλκυσης μεγάλων πλοίων. Το 1939 παραμονές του πολέμου ο Βόλος αποτελούσε το τρίτο κατά σειρά σπουδαιότητας λιμάνι της χώρας μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Κατά τη διάρκεια του πολέμου το λιμάνι υπέστη σοβαρές ζημιές από βομβαρδισμούς, η αποκατάσταση των οποίων ξεκίνησε το 1947.

Το σημερινό σχέδιο ανάπτυξης του λιμένος οριστικοποιήθηκε το 1983, μετά από μια μακρά περίοδο (1949-1983) προβληματισμών, αλλαγών και τροποποιήσεων, σύμφωνα με τη μελέτη των Γραφείων Δοξιάδη και BERTLIN & PARTNERS.

5.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ & ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Το λιμάνι του Βόλου διαθέτει εγκαταστάσεις από τις οποίες εξυπηρετούνται κάθε είδους φορτία. Η διακίνηση του συμβατικού φορτίου (φορτίο Ro - Ro, χύδην, γενικό φορτίο) πραγματοποιείται μέσω των εγκαταστάσεων κυρίως του προβλήτα Σιλό και εν μέρει του προβλήτα ΙΙ. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για την φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι επτά (7) ηλεκτροκίνητοι γερανοί στον προβλήτα Σιλό και τέσσερις (4) αυτοκινούμενοι γερανοί και περονοφόρα οχήματα διαφόρων τύπων.

Για την εξυπηρέτηση των δημητριακών υπάρχουν χώροι αποθήκευσης Σιλό με δύο πυλώνες αναρρόφησης και δυνατότητα αποθήκευσης 15.000 t.

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων γίνεται από τον προβλήτα Νο 2 με τη χρησιμοποίηση δύο (2) ηλεκτροκίνητων γερανών, τριών (3) μηχανημάτων στοιβάσεως Ε/Κ και ενός (1) περνοφόρου ανυψωτικού ικανότητας 45t.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
1. ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	953.569	1.061.311	1.070.464	1.161.332	1.240.911
2. ΟΡΜΟΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ	5.302.019	5.750.636	5.343.759	5.109.890	5.631.552
3. ΟΡΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	273.840	249.480	148.680	170.000	160.440
ΣΥΝΟΛΟ	6.529.428	7.061.427	6.562.903	6.441.222	7.032.903

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ Ε/Κ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
ΕΜΦΟΡΤΑ	978	1.482	3.031	6.210	8.143
ΚΕΝΑ	587	865	1.388	1.982	2.818
ΣΥΝΟΛΟ	1.565	2.347	4.419	8.192	10.961

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ & ΣΙΛΟ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
ΣΙΛΟ	98.084	94.498	57.191	52.673	58.444
ΓΕΡΑΝΟΥΣ	63.174	38.133	31.265	57.504	26.412
ΣΥΝΟΛΟ	161.258	132.631	88.456	110.177	84.856

5.4 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Η Εταιρεία παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα πλοία που προσεγγίζουν το Λιμάνι του Βόλου όπως :

- Προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση φορτηγών και επιβατηγών πλοίων ,
- Χορήγηση θέσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή του Λιμένα για διενέργεια επισκευών σε πλοία ,
- Υπηρεσίες υδροδότησης, παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικών συνδέσεων .

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η εξυπηρέτηση πλοίων, εσωτερικού και εξωτερικού από τους προβλήτες του Λιμένος την περίοδο 1999 - 2003.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 1999 - 2003

	1999	2000	2001	2002	2003
ΔΕΛΦΙΝΙΑ(F / D)	2.304	1.921	1.722	1.381	1.449
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ	31	21	38	31	40

ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ(Ε/Γ-Ο/Γ)	1.759	1.617	1.288	941	854
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ(ΔΙΑΦΟΡΑ)	35	50	35	20	14
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	54	54	79	72	33
ΦΟΡΤΗΓΑ	695	812	895	1.019	1.104
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ	4.878	4.475	4.057	3.464	3.494

5.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

1. Προέκταση κεντρικού Προβλήτα.
2. Μελέτη διαμόρφωσης Ανατολικών Αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα σε σύγχρονο επιβατικό σταθμό.
3. Μετατροπή ανατολικών αποθηκών κεντρικού προβλήτα σε επιβατικό σταθμό και άλλες συναφείς χρήσεις.
4. Γεφύρωση του χειμάρρου Ξηριά και συναφή οδικά έργα .
5. Ολοκλήρωση προβλήτας containers και προμήθεια ηλεκτροκινήτων γερανών .
6. Επισκευές και διαπλάτυνση στέψης προσήνεμου μώλου λιμένος Βόλου .
7. Διευθέτηση και εκτροπή χειμάρρου Ξηριά .
8. Κρηπίδωμα εξυπηρέτησης τοπικής εμπορευματικής κίνησης .
9. Επέκταση προβλήτα Ε/Κ.

◆ Υπό Έγκριση Έργα

- Δημιουργία υπαίθριου χώρου στάθμευσης 400 θέσεων στον προβλήτα Σιλό.
- Διαμόρφωση εισόδου - εξόδου εμπορευματικού λιμένα από οδό Ζάχου.
- Ανακατασκευή φθαρμένων ασφαλτοταπήτων εμπορευματικού λιμένα.
- Ηλεκτροφωτισμός προσήνεμου μώλου (κυματοθραύστη)
- Κατασκευή αναγκαίων κτιριακών εγκαταστάσεων και διαμόρφωση χερσαίου χώρου στάθμευσης στον Κεντρικό Προβλήτα.
- Κατασκευή φάρου στην είσοδο του Λιμένος.

◆ Εκτελεσθέντα Έργα

1. Διαμόρφωση χερσαίου χώρου προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου.
2. Κατασκευή αίθουσας υποδοχής και ελέγχου επιβατών κρουαζιέρας.
3. Περίφραξη Χερσαίας Ζώνης Λιμένος Βόλου.
4. Δημιουργία ελεγχόμενου χώρου στάθμευσης στον Κεντρικό Προβλήτα.
5. Έργα προστασίας του υγροβιότοπου "Μπουρμπουλήθρα".

6. Προμήθεια δύο (2) μηχανημάτων στοιβασίας Ε/Κ .
7. Μεταφορά της δραστηριότητας της διακίνησης αλιευμάτων.
8. Εξωτερική βαφή κτιρίου Σιλό.
9. Προμήθεια και τοποθέτηση γεφυροπλάστιγγας στον προβλήτα Πευκακίων.
10. Κατασκευή σκάλας προσόρμισης πλοίων στο νησί Τρικέρων.
11. Διάφορα έργα συντήρησης υποδομών, κτιριακών εγκαταστάσεων και μηχανολογικού εξοπλισμού
12. Ανέγερση συγκροτήματος αποθηκών στον Προβλήτα Ε/Κ.
13. Κατασκευή Επιχρισμάτων στην αποθήκη Νο 1 του Προβλήτα Σιλό.
14. Δημιουργία μηχανογραφημένης αποθήκης.
15. Κατασκευή Επιχρισμάτων στις αποθήκες του 2ου και 3ου Προβλήτα.
16. Κατασκευή λιμενικών έργων (εκβάνθυση κ.λ.π.) στη Μαρίνα Τελωνείου.

◆ Εκτελούμενα Έργα

1. Κατασκευή πλωτών προβλητών στη Μαρίνα Τελωνείου Βόλου.
2. Εξοπλισμός Μαρίνας Τελωνείου.
3. Κατασκευή πλωτής προβλήτας από σκυρόδεμα.
4. Δημιουργία συνεργείου επισκευής Μηχανημάτων ΟΛΒ Α.Ε.
5. Ανέγερση καταστημάτων και κατεδάφιση παλαιάς Ιχθυαγοράς .
6. Διαμόρφωση χερσαίων χώρων της προβλήτας containers 20.000 m² .
7. Κατασκευή Πύργου Ελέγχου στον 3 ο προβλήτα.
8. Κατασκευή κτιρίου στέγασης Κλιμακίου Ειδικών Αποστολών (Κ.Ε.Α.) του Κ.Λ. Βόλου .
9. Κατασκευή 4όροφου κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων .
10. Κατασκευή οδικής σύνδεσης του κόμβου Μπουρμπουλήθρας με το Λιμάνι Βόλου.
11. Κατασκευή κρεμαστής γέφυρας Ξηριά .

◆ Μελέτες :

- 1) Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο ΟΛΒ Α.Ε.
- 2) Σχέδιο διαχείρισης και παραλαβής καταλοίπων πλοίων.
- 3) Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας

◆ Στόχοι και Όραμα :

Ως στόχοι για την ΟΛΒ Α.Ε. προτείνονται

- Η διασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανάπτυξης του Οργανισμού.
- Η βελτίωση των συνθηκών συνύπαρξης με την πόλη.
- Η αύξηση της παραγωγικότητας.
- Ο έλεγχος και η μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Η επανεξέταση και διαφοροποίηση των πεδίων δραστηριότητας του ΟΛΒ μέσω
- Της καταγραφής των προσφερομένων υπηρεσιών
- Της επέκτασης κερδοφόρων δραστηριοτήτων
- Της εξυγίανσης, εκχώρησης ή κατάργησης ζημιογόνων δραστηριοτήτων (π.χ. αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας)
- Η λήψη προληπτικών μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

1. ΓΕΝΙΚΑ

Στα προηγούμενα κεφάλαια αναλύσαμε τις συνθήκες που επικρατούν σε παγκόσμιο επίπεδο στη ναυτιλία και εξειδικεύσαμε στην ελληνική πραγματικότητα , στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας . Πρώτα απ' όλα θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψη μας δυο παραμέτρους :

1.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Η Ελλάδα θα μπορούσε να έχει εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα της γεωγραφικής της κατανομής , δηλαδή των πολλών νήσων και της γεωγραφικής τους διασποράς , με το να δημιουργήσει νησιά hub & spoke όπως η Μάλτα , αν βρισκόταν περίπου στη γεωγραφική θέση της Ιταλίας . Αυτό όμως δεν μπορεί να την εμποδίσει να δημιουργήσει τέτοιου είδους τερματικά ώστε να εκμεταλλευτεί τη θέση της ως πύλη εισόδου στη Μαύρη Θάλασσα . Άλλη μια παρατήρηση που θα μπορούσε να γίνει είναι ότι η Ελλάδα χρησιμοποιεί το μεγαλύτερο μέρος των ακτογραμμών της για να αναπτύξει το θερινό τουρισμό της .

1.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ , ΔΗΜΟΣΙΑ Η΄ ΛΙΜΑΝΙΑ PPPS :

Εξαιτίας της ιστορικής συγκυρίας που περιβάλλει όχι μόνο την Ελλάδα αλλά και όλη την Ευρώπη , η μόνη διέξοδός της είναι η παραχώρηση λειτουργιών των υφιστάμενων λιμανιών σε ιδιώτες έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί τη γνώση και την ευελιξία τους στην αγορά . Όμως δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι εκτός από την εμπορική ναυτιλία , η Ελλάδα πρέπει να συνεχίσει να στηρίζει την επιβατική ναυτιλία και να διατηρήσει το δημόσιο χαρακτήρα της.

Έχοντας υπολογίσει αυτές τις παραμέτρους , το πρώτο βήμα εφαρμογής των κοινοτικών οδηγιών θα μπορούσε να είναι η ενοικίαση τομέων των τερματικών στα μεγαλύτερα λιμάνια (όπως ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη που χειρίζονται το μεγαλύτερο μέρος της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων) που διαχειρίζονται εμπορικά

φορτία σε ιδιωτικές εταιρείες κυρίως logistics, για τομείς όπως η διαχείριση των εισερχόμενων ή των εξερχόμενων φορτίων και ο τομέας των επικοινωνιών . Τα μέτρα όμως αυτά θα πρέπει να εφαρμοστούν μετά από ένα εύλογο χρονικό διάστημα και στα υπόλοιπα τερματικά της χώρας όπως στην Πάτρα , στην Αλεξανδρούπολη , στο Ηράκλειο Κρήτης και στο Βόλο .

Σε δεύτερο επίπεδο θα μπορούσαν να δημιουργηθούν τερματικά στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής με στόχο όχι μόνο την αποσυμφόρηση του Πειραιά και την καλύτερη λειτουργία του αλλά και της δυνατότητας που θα υπάρξει για εξυπηρέτηση περισσότερων φορτίων τόσο μικρότερων όσο και μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών . Τέτοιες περιοχές θα μπορούσαν να είναι η ακτογραμμή μεταξύ Πειραιά και Λαυρίου και κυρίως στο Λαύριο το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει τις χερσαίες υποδομές που μπορούν να υποστηρίξουν ένα τερματικό και η ακτογραμμή για μικρότερα πλοία κοντά στα Μέγαρα .

Περιοχές που θα μπορούσαν να δημιουργηθούν νέα λιμάνια μορφής hub and spoke είναι : α) η νότια ακτογραμμή της Κρήτης , είτε στο νομό Ηρακλείου που με τις κατάλληλες υποδομές θα μπορούσε να συνδεθεί με το λιμάνι του Ηρακλείου , είτε στο νομό Χανίων κοντά στο ακρωτήρι Κριός , είτε ακόμα και η ακραία λύση της νήσου Γαύδου αποτελούν λύση για το πέρασμα μεταξύ Σουέζ – Γιβραλτάρ , β) τα ανατολικά παράλια των νησιών Λέσβου και Χίου , τα δυτικά παράλια της Λήμνου και τα Ψαρά αποτελούν λύσεις για το πέρασμα Σουέζ – Μαύρη Θάλασσα και γ) τα δυτικά παράλια της Πελοποννήσου ή ακόμα και το ακρωτήριο Ταίναρο θα μπορούσαν να είναι λύσεις όχι μόνο για το πέρασμα Ιταλίας με Σουέζ και Γιβραλτάρ αλλά και λόγος ανάπτυξης μεταφορικής σύνδεσης της νότιας Πελοποννήσου με την Αττική και την υπόλοιπη Ελλάδα .

2. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Το υψηλότερο τίμημα θα κρίνει, εκτός απροόπτου, τον προσωρινό ανάδοχο για την παραχώρηση του νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. Η επιτροπή παρέδωσε το πρακτικό , που συνέταξε , στη διοίκηση του ΟΛΠ, και το διοικητικό συμβούλιο κλήθηκε να αποφασίσει για το τι μέλλει γενέσθαι στον διαγωνισμό την Τετάρτη 28 Μαΐου. Το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ έκανε δεκτή την εισήγηση της επιτροπής αξιολόγησης του διαγωνισμού, και απέρριψε την ένσταση της Cosco κατά της κοινοπραξίας Hutchison, Alapis, για τα δικαιολογητικά συμμετοχής που είχαν

καταθέσει . Εφόσον η Cosco δεν αντέδρασε τις επόμενες ημέρες νομικά, η διοίκηση του ΟΛΠ κάλεσε τους εκπροσώπους των δύο διεκδικητών για να τους ανακοινώσει ότι η επιτροπή θα ανοίξει τις οικονομικές προσφορές . η επιτροπή αξιολόγησης του ΟΛΠ κάλεσε τους συμμετέχοντες στο διαγωνισμό σε νέο ραντεβού, ώστε να ανοίξουν οι οικονομικές προσφορές στις 3 Ιουνίου 2008. Άλλωστε οι οικονομικές προσφορές αποτελούν και το σημείο «κλειδί» για την επιτυχή εξέλιξη του διαγωνισμού, αφού θα πρέπει να ικανοποιούν τις προσδοκίες τόσο της διοίκησης του ΟΛΠ, όσο και της κυβέρνησης που έχει αποφασίσει τη μεταρρύθμιση στην ελληνική λιμενική βιομηχανία.

Στην περίπτωση αυτή η πλευρά που έκανε την καλύτερη προσφορά, δηλαδή η COSCO με 4,3 δις ευρώ , αναδείχθηκε προσωρινός ανάδοχος. Εν συνεχεία θα ξεκινήσει η περίοδος των διαπραγματεύσεων ώστε μέχρι το τέλος του 2008 να έχει υπογραφεί η σύμβαση παραχώρησης. Εν το μεταξύ μετά από συνεδρίαση , η διοίκηση της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος και αποφάσισε να συνεχίσει τις κινητοποιήσεις που στρέφονται κατά των διαγωνισμών παραχώρησης με αποχή από τις υπερωρίες .

2.1 Η ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΤΑΣΗ ΤΗΣ COSCO

Στην εισήγησή της , η επιτροπή αξιολόγησης απορρίπτει στο σύνολό της την ένταση της Cosco τόσο ως προς τον νόμο όσο και ως προς την ουσία. Η εγγυητική επιστολή είναι σύμφωνη με τους όρους του διαγωνισμού και ως προς το ποσό και ως προς τον χρόνο ισχύος της, και βεβαίως και ως προς το περιεχόμενό της.

Επίσης δεν υπάρχει θέμα ποινικού μητρώου γιατί στην Κίνα δεν υπάρχουν ποινικά μητρώα και αρκεί η ένορκη βεβαίωση, όπως προβλέπεται από τη διακήρυξη, που έχει κατατεθεί. Τέλος η εμπειρία της Hutchison στην λιμενική βιομηχανία αλλά και η οικονομική επάρκεια της είναι αποδεδειγμένη.

2.2 ΟΙ ΔΥΟ ΟΜΙΛΟΙ

Η Cosco Pacific Limited αποτελεί τη ναυαρχίδα της China Ocean Shipping (Group) Company («COSCO») και είναι ο πέμπτος μεγαλύτερος παγκόσμιος διαχειριστής τερματικών σταθμών με παρουσία σε 18 λιμάνια, 27 τερματικούς σταθμούς και με 39,8εκ. TEU διακίνηση το 2007. Στην Ευρώπη και την Μεσόγειο η

εταιρεία έχει παρουσία στο λιμάνι της Αμβέρσας και στο Suez Canal Container Terminal S.A.E, στην Αίγυπτο.

Η Hutchison Port Holdings είναι θυγατρική του Ομίλου Hutchison Whampoa Limited (HWL) και είναι ο μεγαλύτερος διαχειριστής τερματικών σταθμών στο κόσμο, με παρουσία σε 47 λιμάνια σε 24 χώρες και 66,3εκ. TEU διακίνηση το 2007.

Η εταιρεία στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο έχει παρουσία στα λιμάνια, DeCeTe Duisburger - Γερμανία (παραποτάμιο τερματικό), Venlo - Ολλανδία (παραποτάμιο τερματικό), ECT Rotterdam - Ολλανδία, ECT Rotterdam - Ολλανδία, Gdynia - Πολωνία, Harwich - Αγγλία, Felixstowe - Αγγλία, Βαρκελώνη Ισπανία, Thamesport - Αγγλία, Willebroek - Βέλγιο, αλλά και στην Σμύρνη .

Η προσφορά της Hutchison Port Holdings είναι κοινοπρακτική αφού συμμετέχουν και οι εταιρείες Hutchison Ports Investments S.A.R.L., και οι ελληνικές Alapis Ανώνυμος Συμμετοχική Βιομηχανική Εμπορική Εταιρεία και ΛΥΔ Α.Ε.

2.3 ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ

Τα 4,3 δισ. ευρώ της Cosco και τα 4,06 δισ. της Hutchison δεν ήταν απλώς πάνω από κάθε προσδοκία, όπως ανέφεραν ο YENANI Γιώργος Βουλγαράκης και ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ Νίκος Αναστασόπουλος, αλλά κατατάσσουν την προσφορά ίσως στη μεγαλύτερη που έχει γίνει στον κόσμο, κατ' αναλογία, για παραχώρηση λιμενικών σταθμών. Είναι χαρακτηριστικό ότι η μελέτη που είχε στη διάθεση του ο ΟΛΠ προέβλεπε ότι η προσφορά θα κυμανθεί από 1,7 δισ. ευρώ μέχρι 2,5 δισ. ευρώ για 35 χρόνια.

Ειδικότερα, το συνολικό αντάλλαγμα (μαζί με προκαταβολές και ενοίκια που ανέρχονται στο ποσό των 700 εκατ. ευρώ) το οποίο προσέφεραν οι δύο υποψήφιοι για 35 έτη ανέρχεται σε:

- 4,305 δισ. ευρώ για την Cosco Pacific Ltd, εκ του οποίου ποσοστό 79% εγγυημένο (3,4 δισ. ευρώ), πλέον επενδύσεων ύψους 620 εκατ. ευρώ. Είναι χαρακτηριστικό ότι η προσφορά της Cosco σε καθαρή σημερινή αξία ανέρχεται σε 665 εκατ. ευρώ.

- 4,063 δισ. ευρώ για την ένωση των εταιρειών HPH Ltd, HPI Sarl, Alapis AEBE & ΛΥΔ Α.Ε., εκ του οποίου ποσοστό 75% εγγυημένο (3,047 δισ. ευρώ), πλέον επενδύσεων ύψους 354 εκατ. ευρώ.

Το μέσο ποσοστό επί των εσόδων που θα καταβάλλουν οι δύο εταιρείες στον ΟΛΠ είναι 19,8% για τη Hutchison και 24,2% για την Cosco, ενώ η μελέτη που έχει εκπονηθεί για λογαριασμό του ΟΛΠ ανέφερε ως πιθανό ποσοστό το 21,9%.

Η Επιτροπή Διαγωνισμού σε επόμενες συνεδριάσεις θα εξετάσει περαιτέρω τις προσφορές και θα συντάξει πρακτικό το οποίο θα υποβληθεί στο Δ.Σ. της ΟΛΠ Α.Ε., προκειμένου να ληφθεί απόφαση για την ανακήρυξη του προσωρινού αναδόχου. Οι ανωτέρω διαδικασίες εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθούν σε απόλυτη συμφωνία με το αρχικό χρονοδιάγραμμα του διαγωνισμού, εντός του Ιουνίου.

2.3.1 ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΠΡΟΣΔΟΚΙΑ

Το ύψος των προσφορών ξεπερνάει τις προσδοκίες μας και επιβεβαιώνει ότι η κυβερνητική πολιτική στο θέμα αυτό ήταν στη σωστή κατεύθυνση. Υλοποιείται με τεράστια οικονομικά οφέλη μια μεγάλη μεταρρύθμιση, που υπήρξε σταθερή επιδίωξη της κυβέρνησης. Ο λιμένας του Πειραιά θα έχει εξασφαλισμένα κέρδη με την ενοικίαση μέρους μίας μόνο δραστηριότητας, αξίας 4,3 δισ. ευρώ, για 35 χρόνια. Δηλαδή ετήσια κέρδη 120 εκατ. ευρώ, όταν τα αντίστοιχα σήμερα από την άσκηση της ίδιας δραστηριότητας δεν ξεπερνούν τα εφτά εκατ. ευρώ το χρόνο, που σημαίνει 17 φορές περισσότερα .

Στο τίμημα δεν συμπεριλαμβάνονται οι επενδύσεις στις υποδομές, που θα γίνουν την επόμενη 5ετία, ύψους 620 εκατ. ευρώ. Συνολικά είναι η μεγαλύτερη προσφορά που καταβλήθηκε ποτέ σε παγκόσμιο επίπεδο για ανάλογη δραστηριότητα. Τα οφέλη που έχει το Δημόσιο, η εθνική οικονομία και τελικά ο κάθε πολίτης ξεχωριστά είναι προφανή. Ο ΟΛΠ μπαίνει σε ρότα ανάπτυξης και αποκτά τη δυνατότητα για μεγάλες επενδύσεις στις υπόλοιπες δραστηριότητες, όπως είναι η εξυπηρέτηση των επιβατών της ακτοπλοΐας, της κρουαζιέρας και των λοιπών λιμενικών υπηρεσιών.

Ταυτόχρονα, αναβαθμίζεται η γεωστρατηγική σημασία της χώρας μας, που μπαίνει στο χάρτη του παγκόσμιου εμπορίου, γίνεται κόμβος για τις θαλάσσιες μεταφορές και πύλη εισόδου προς την Ευρώπη, ενώ διευρύνονται οι οικονομικές μας σχέσεις με την Κίνα, που αποτελεί μια σταθερά ανερχόμενη παγκόσμια δύναμη», κατέληξε ο κ. Βουλγαράκης.

2.3.2 ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η ανάπτυξη του λιμένα θα έχει πολλαπλά οφέλη για την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, την τοπική κοινωνία και τους χρήστες. Επίσης θα ωφεληθούν και οι εργαζόμενοι λόγω της καλύτερης εκμετάλλευσης του χρόνου τους και της μεγαλύτερης αποδοτικότητάς τους. Οι προοπτικές που διαγράφονται μετά και τη σημερινή εξέλιξη, είναι οι καλύτερες δυνατές.

Από την πλευρά του ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, Νίκος Αναστασόπουλος, ο οποίος έτρεξε όλο το σχέδιο του διαγωνισμού και εκ του αποτελέσματος (το ύψος των δύο προσφορών) δικαιώθηκε για τους χειρισμούς και τις επιλογές που έκανε όλο αυτό το διάστημα, τόνισε:

«Το ύψος του ανταλλάγματος που επιτεύχθηκε συνολικά και το οποίο αγγίζει τα 4,3 δισ. ευρώ υπερβαίνει ακόμη και τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις και κυρίως τις εκτιμήσεις της αγοράς. Το συνολικό τίμημα της 35ετίας είναι 7πλάσιο της τρέχουσας κεφαλαιοποίησης του Οργανισμού, 5πλάσιο των συνολικών κερδών του και τουλάχιστον 15πλάσιο των ετήσιων κερδών του ΣΕΜΠΟ.

Ταυτόχρονα, το συνολικό τίμημα ξεπέρασε κατά 100% το αναμενόμενο από τη συντηρητική μελέτη εκτίμησης που ο Οργανισμός είχε στη διάθεσή του, ενώ υπερβαίνει κατά 3 δισ. ευρώ το τίμημα παραχώρησης του λιμανιού της Σμύρνης, που ήταν το μεγαλύτερο που είχε επιτευχθεί μέχρι σήμερα στην περιοχή. Παράλληλα προβλέπονται επενδύσεις ύψους άνω των 600 εκατ. ευρώ».

Σχετικά με την τιμολογιακή πολιτική που αναμένεται να ακολουθήσει ο ανάδοχος, ο Νίκος Αναστασόπουλος τόνισε: «Από τον πρώτο έλεγχο που κάναμε τουλάχιστον στα τιμολόγια στην Cosco, αφού για τα αντίστοιχα της Hutchison δεν έχει γίνει ακόμα έλεγχος, δεν διαπιστώνονται αυξήσεις πέραν του πληθωρισμού. Αντιθέτως, διαπιστώνουμε ότι από τον όγκο των φορτίων θα καταφέρει να βγάλει αυτό το εξαιρετικό για τον ΟΛΠ τίμημα».

Σημειωτέον ότι ο ΟΛΠ, από τον προβλήτα I που αναπτύσσει, εκτιμά ότι θα έχει έσοδα 1,7 δισ. ευρώ τα επόμενα 35 χρόνια, με βάση το χειρότερο σενάριο. «Με τις ταμιακές ροές ο ΟΛΠ θα εξασφαλίσει την άνετη χρηματοδότηση των αναγκαίων έργων για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας κρουαζιέρας και του εμπορικού λιμανιού», επισημαίνει ο κ. Αναστασόπουλος.

2.3.3 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΔΝΕ

Ο πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, Νίκος Αρβανίτης, σε δηλώσεις του υπογράμμισε τα εξής: «Η Ένωσή μας έγκαιρα είχε λάβει θέση, λέγοντας ότι η εξαγγελία του ΥΕΝΑΝΠ για διαδικασία εκχώρησης με διαδικασία διαγωνισμού σε ιδιώτες κινείται στη σωστή κατεύθυνση και συμπίπτει με τα όσα ισχύουν στη λιμενική βιομηχανία τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Μέγα όμως ζητούμενο της αγοράς και των ναυτιλιακών εταιρειών, που είναι οι κύριοι αιμοδότες της λιμενικής ανάπτυξης, είναι τότε τα λιμάνια θα επανακάμψουν στον σωστό, απρόσκοπτο ρυθμό εξυπηρέτησης. Ήδη διανύουμε τον έκτο μήνα δυσλειτουργιών στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, τα καταστρεπτικά αποτελέσματα των οποίων είναι γνωστά και η αγορά ασφυκτιά».

2.3.4 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΟΜΥΛΕ

Για «διακρατική συμφωνία» με την Κίνα για παράδοση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων κάνει λόγο, σε σκληρή ανακοίνωσή της, η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδος.

«Όσο για τα ποσά που αναφέρονται στην ανακοίνωση του ΟΛΠ, επιχειρείται με επικοινωνιακά τρικ να παραπλανηθεί η κοινή γνώμη. Δεν μας λένε ποιο θα είναι το ετήσιο εγγυημένο ενοίκιο που θα λαμβάνει ο ΟΛΠ την επομένη της παράδοσης του ΣΕΜΠΟ», αναφέρει η ΟΜΥΛΕ και προσθέτει: «Η μόνη επένδυση που θα πραγματοποιηθεί είναι ύψους 110 εκατ. ευρώ, με βάση τα επιχειρησιακά σχέδια του ΟΛΠ».

2.3.5 Η ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣΗΣ

Ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ στη Β' Πειραιά, Παναγιώτης Λαφαζάνης, δήλωσε: «Είναι πρωτοφανές και εξοργιστικό ότι ο αρμόδιος υπουργός της κυβέρνησης σπεύδει, ενώ ο διαγωνισμός βρίσκεται σε εξέλιξη, να εγκωμιάσει την προσφορά της Cosco για το λιμάνι του Πειραιά. Η κυβέρνηση λειτουργεί έτσι ως "πρακτορείο" της κινεζικής κρατικής εταιρείας σ' έναν εικονικό διαγωνισμό που είχε προκαθορισμένη κατάληξη, ενώ κατ' αυτό τον τρόπο το Ελληνικό Δημόσιο ακυρώνει στην πράξη τη δυνατότητά του για περαιτέρω διαπραγμάτευση του προσφερόμενου τιμήματος. Πέραν αυτών, το τίμημα των 4,3 δισ. ευρώ που αφορά τις επόμενες δεκαετίες και το οποίο "περιχαρής" έσπευσε να ανακοινώσει ο ΟΛΠ, είναι αποπροσανατολιστικό και απατηλό, μιας και όλα δείχνουν ότι ο όποιος υπολογισμός του γίνεται όχι στη βάση

των σημερινών υπαρκτών δεδομένων, αλλά με προοπτικές αμφίβολης ρεαλιστικότητας».

2.4 Η ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Οι ανωτέρω διαδικασίες εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθούν σε απόλυτη συμφωνία τόσο με το αρχικό χρονοδιάγραμμα του διαγωνισμού, όσο και με τις δεσμεύσεις του υπουργού Εμπ.Ναυτιλίας εντός του Ιουνίου 2008 . Το επόμενο διάστημα θα ολοκληρωθούν οι διαδικασίες για την ανάδειξη προσωρινού αναδόχου και τον επόμενο μήνα θα προχωρήσει και η διαδικασία για τον ΟΛΘ.

Στην προγραμματισμένη συνεδρίαση της 24^{ης} Ιουνίου το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε. αποφάσισε την παραχώρηση των προβλητών II & III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στην εταιρεία Cosco Pacific Ltd. Ως προσωρινή ανάδοχος και την κατακύρωση του διαγωνισμού στην ίδια εταιρεία.

Το γεγονός αναφέρθηκε στη Γενική Συνέλευση , οι εργασίες της οποίας αναμένονται με εξαιρετικό ενδιαφέρον , καθώς πέρα από της τοποθέτησης του βασικού μετόχου , θα υπάρξει και η τοποθέτηση των συνδικαλιστών .Η υπογραφή της τελικής συμφωνίας υπολογίζεται στα τέλη του Σεπτεμβρη 2008.

Η επίσπευση των ρυθμών δεν αποκλείεται να στοχεύει στο να προληφθεί η διαδικασία εξέτασης της όλης υπόθεσης των διαγωνισμών στο ΣτΕ το Νοέμβρη , ώστε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο καθυστέρησης της διαδικασίας της συμφωνίας μέχρι τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου . Ένας άλλος απρόβλεπτος παράγοντας είναι η υπόθεση της εξέτασης από την Επιτροπή Ανταγωνισμού του θέματος της συμφωνίας ΟΛΠ – MSC καθώς η απόφαση που έχει καθυστερήσει , δεν αποκλείει να προσδώσει νέα τροπή όσον αφορά στο νομικό υπόβαθρο .

Παράλληλα , στη Θεσσαλονίκη οι ρυθμοί χαρακτηρίζονται ράθυμοι όσον αφορά τις ενστάσεις που έχουν κατατεθεί.

3. ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ Σ.Δ.Ι.Τ. ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα , ως γνωστόν , η λειτουργία του οικονομικού τομέα συνδέεται άμεσα με το δημόσιο τομέα για την αποφυγή αθέμιτου ανταγωνισμού ή άλλων ειδών ανταγωνισμού που θα οδηγήσει σε αδιέξοδο .

Με βάση τις συνθήκες που επικρατούν στα ελληνικά λιμάνια , το μοντέλο λιμανιού που ακολουθείται στη διαχείρισή τους είναι εκείνο του συμβατικού τύπου ιδιωτικοποιήσεων βάση των αρχών της Ε.Ε. . Αντίθετα όμως , η ενοικίαση των τερματικών εμπορευματοκιβωτίων σε ιδιωτικές εταιρείες που μπορούν να εγγυηθούν την καλή λειτουργία του ενοικιασθέντος χώρου και την καλή διατήρησή του και το κεντρικό management του λιμανιού από κρατική εταιρεία που μπορεί να εγγυηθεί την τήρηση των κανονισμών ενός λιμανιού είναι η καλύτερη λύση για την αναβάθμιση των λιμανιών , δηλαδή ένα μοντέλο θεσμοθετημένου τύπου βάση των αρχών της Ε.Ε. εξαιτίας του περιορισμένου ανταγωνισμού .

Βάσει λοιπόν του πρώτου μοντέλου πρόκειται να ιδιωτικοποιηθεί η προβλήτα II και III του Πειραιά και μια προβλήτα της Θεσσαλονίκης . Τα πιθανά προβλήματα που θα πρέπει να αντιμετωπισθούν στην αρχή είναι η στάση των λιμενεργατών , ο τρόπος επικοινωνίας και η πιθανή μονοπωλιακή συμπεριφορά των ιδιωτικών εταιρειών λόγω των ελάχιστων τερματικών που λειτουργούν ανά λιμάνι , όπως συνέβη και στη Βραζιλία . Επίσης ένας άλλος προβληματισμός είναι για το ύψος των επενδύσεων που πρόκειται να γίνουν από τις ιδιωτικές εταιρείες λόγω της προτίμησης του κέρδους από τον ευπρεπισμό του τερματικού .

Όσον αφορά τα υπόλοιπα λιμάνια που εξετάσαμε , θα πρέπει να παίξουν περιφερειακό ρόλο ή ακόμα και συμπληρωματικό των μεγάλων λιμανιών ώστε να αναπτυχθούν μέσω του συναγωνισμού , να αποκτήσουν «πελατεία» και να προχωρήσουν στις ιδιωτικοποιήσεις όταν θα δημιουργηθούν συμπληρωματικά λιμάνια ή τερματικά που θα τα βοηθήσουν να δημιουργήσουν ένα κλίμα ανταγωνισμού .

4. Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Περί το τέλος Οκτωβρίου ή στις αρχές Νοεμβρίου εκτιμάται πως θα έχει ολοκληρωθεί η διαπραγμάτευση , που πραγματοποιεί και επίσημα από τις 29 Αυγούστου , η ΟΛΘ ΑΕ με την κοινοπραξία των Hutchinson – Alapis , για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης . Σύμφωνα με δήλωση του διευθύνοντα συμβούλου της ΟΛΘ ΑΕ το κείμενο θα προωθηθεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο για να ακολουθήσει η υπογραφή και κύρωσή του από τη Βουλή , ώστε την 1^η Ιανουαρίου 2009 να καταστεί δυνατή η εγκατάσταση του ιδιώτη παρόχου .

Οι συνομιλίες με τον προσωρινό ανάδοχο περιστρέφονται γύρω από 5-6 άξονες , εκ των οποίων ο βασικότερος αφορά στη διασφάλιση του προσωπικού . Το όλο θέμα θα συζητηθεί και με το προεδρείο της ΟΜΥΛΕ .

Σημαντικό σημείο της διαπραγμάτευσης είναι και το αν θα ισχύσει ή όχι το μεταβατικό 18μηνο , στο οποίο η ΟΛΘ θα λειτουργήσει υπεργολαβικά το λιμάνι , μέχρι να προετοιμαστεί ο ιδιώτης .

Τα άλλα ζητήματα είναι τεχνικά , όπως η εκπαίδευση προσωπικού , η έκδοση αδειών και ο τρόπος εκτέλεσης των επενδύσεων . Έχει ήδη συμφωνηθεί να χρησιμοποιηθούν οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες και εξοπλισμοί , ώστε ο ΟΛΘ να γίνει το δυνατόν «πράσινο» λιμάνι .

Το επενδυτικό της κοινοπραξίας ανέρχεται σε 490 εκ. ευρώ και βάσει του χρονοδιαγράμματός της θα υλοποιηθεί εντός επταετίας .

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες η διαπίστωση ότι ο δημόσιος τομέας δεν ήταν αρκετά αποτελεσματικός ήταν η αρχή για στροφή προς την ιδιωτικοποίηση , πλήρη ή μερική. Άλλος ένας λόγος που ενδυνάμωσε την ιδιωτικοποίηση ήταν και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης , για το οποίο χρειαζόταν η αποτελεσματικότητα και κατά συνέπεια και η ανταγωνιστικότητα . Σκοπός αυτής της εργασίας ήταν να αναδείξει τα αίτια της εμφάνισης των Σ.Δ.Ι.Τ. , τις μορφές που μπορεί να πάρει στον τομέα των λιμανιών και το πως εφαρμόστηκαν σε διάφορα κράτη, όπως αναλύθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο . Επίσης , ένας δεύτερος στόχος ήταν με βάση τα στοιχεία που δόθηκαν στο δεύτερο κεφάλαιο σχετικά με τα ελληνικά λιμάνια και παράλληλα με τα δεδομένα της εφαρμογής των Σ.Δ.Ι.Τ. ΣΕ άλλα κράτη , να δοθεί ένα οντέλο εφαρμογής των Σ.Δ.Ι.Τ. τόσο γενικότερα για την Ελλάδα όσο και ειδικότερα για το λιμάνι του Πειραιά .

Εκτός αυτών , σε πολύ γενικότερα πλαίσια, υπάρχουν πολλά σενάρια για το μέλλον τόσο των Σ.Δ.Ι.Τ. όσο και της παγκοσμιοποίησης . Άλλα έχουν κατάληξη την κατάρρευσή τους και άλλα την εφαρμογή τους σε όλους τους τομείς της οικονομίας μέχρι και την πλήρη ιδιωτικοποίηση , όπου υτή μπορεί να εφαρμοστεί . Για μερικούς όμως η παγκοσμιοποίηση , η ιδιωτικοποίηση ή η τωρινή εφαρμογή των Σ.Δ.Ι.Τ. είναι μέρος του κύκλου της οικονομίας . Με άλλα λόγια , η οικονομία έχει μπει στο μακροχρόνιο στάδιο της συσσώρευσης κεφαλαίων και της αποτελεσματικότερης απόδοσής της . Έτσι , την τωρινή εφαρμογή των μερικών ιδιωτικοποιήσεων - συμπράξεων θα διαδεχθεί η πλήρης ιδιωτικοποίηση και στη φάση του κορεσμού της , η οικονομία θα επανέλθει στην κρατική διοίκηση . Βέβαια αυτός ο κύκλος , που αξίζει τη συνεχή παρατήρηση , μπορεί να διαρκέσει από μερικές δεκαετίες μέχρι και λίγους αιώνες , δηλαδή μέχρι τον κορεσμό της πλήρους εφαρμογής του καπιταλιστικού συστήματος .

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Baghi, P.K. and Paik, S.K. (2001) 'The role of public-private partnership in port information systems development', *The International Journal of Public Sector Management*, 14(6), pp.482-499
- Bailey, N (1994) 'Towards a research agenda for public-private partnerships in the 1990's', *Local Economy* 8:292-306
- Baird J. Alfred (1995) 'Privatisation of trust ports in the United Kingdom: Review and analysis of the first sales ', *Transport Policy*, Vol.2, No.2, pp.135-143
- Bennett R.J. and Krebs, G. (1994) 'Local economic development partnerships: An analysis of policy networks in EC-LEDA local employment development strategies', *Regional Studies* 28:119
- Brooks, M.R. (2004) 'The Governance Structure of Ports', *Review of Network Economics*, 3(2), pp:168-183
- Business Korea (1998), 'By land, by air, but mostly by sea', *Business Korea*, 15(1), p.24
- Canadian Council for Public-Private Partnerships (1999) 'About the Council for Public Private Partnerships'
- Estache, A. and Serebrisky, T. (2004) 'Where do we stand on transport Infrastructure deregulation and public-private partnership', *World Bank Policy Research Working Paper* 3356
- Ford, R. and Zussman, D. (1997) 'Alternative Service Delivery: Transcending Boundaries in Alternative Service Delivery', *Sharing Governance in Canada*, KPMG Centre for Government Foundation and Institute of Public Administration of Canada
- Harding, A. (1990) 'Public-private partnerships in urban regeneration', *Local Economy Policy*, London: Cassell
- Jennings, E.T. and Krane, D. (1994) 'Coordination and welfare reform: The quest for the philosophers' stone', *Public Administration Review* 54:341
- Larkin, G.R. (1994) 'Public-private partnerships in economic development: a review of theory and practice', *Economic Development Review*, 12(1), pp.7-9
- Lockwood, S., Verma, R. and Schneider, M. (2000), 'Public-private partnership in toll road development: an overview of global practices', *Transport Quarterly*, 54(2), pp.77-91
- Micco Alejandro, Natalia Perez (2001) 'Maritime Transport Costs and Port Efficiency'

Murphy N. Martin (2007) 'The Role of "Public-Private Partnership" In Maritime Awareness and Security', Research Fellow, Corbett Centre for Maritime Policy Studies , King's College, London

National Council for Public-Private Partnerships (1999) 'Mission', online at <http://www.ncppp.org>

Olivier Daniel (2005) 'Private Entry and Emerging Partnerships In Container Terminal Operations: Evidence From Asia', *Maritime Economics & Logistics*

Oster, S. (1995) *Strategic Management for Nonprofit Organizations*, Oxford: Oxford University Press

Rodal, A. and Mulder, N. (1993) 'Partnerships, Devolution and Power-sharing: Issues and Implications for Management', *Optimum, The Journal of Public Sector Management* 24: 27-48

Sellgren, J. (1990) 'Local economic development partnerships- an assessment of local authority economic development initiatives', *Local Government Studies*, 57-78

Spackman, M. (2002) "Public-private partnerships: lessons from the British approach", *Economic Systems*, 26:283-301

Stratton, C. (1989) Quoted in: OECD, *Mechanisms for Job Creation*, Paris: OECD, p.81; and Askew (1991)

Van Haam, H. and Koppenjan, J. (2002) 'Building Public-Private Partnerships: Assessing and Managing risks in Port Development', *Public Management Review*, 4(1), pp: 593-616

Walzer, N. and Jacobs, B. (1998) *Public Private Partnerships for Local Economic Development*, Westport, CT: Praeger Publishers

Wiegmans W. Bart , Ubbels Barry , Rietveld Piet , Nijkamp Peter (2002) 'Investments in Container Terminals : Public Private Partnerships'

http://www.mnec.gr/el/metarithmisi/sympraxeis_id_dhmosiou/

<http://www.sdit.mnec.gr/el>

<http://www.olp.gr/INDEXgr.htm>

<http://Home.InfoRamp.Net/-partners/aboutppp.html>

www.worldbank.org/transport/ports/toolkit/mod3.pdf