

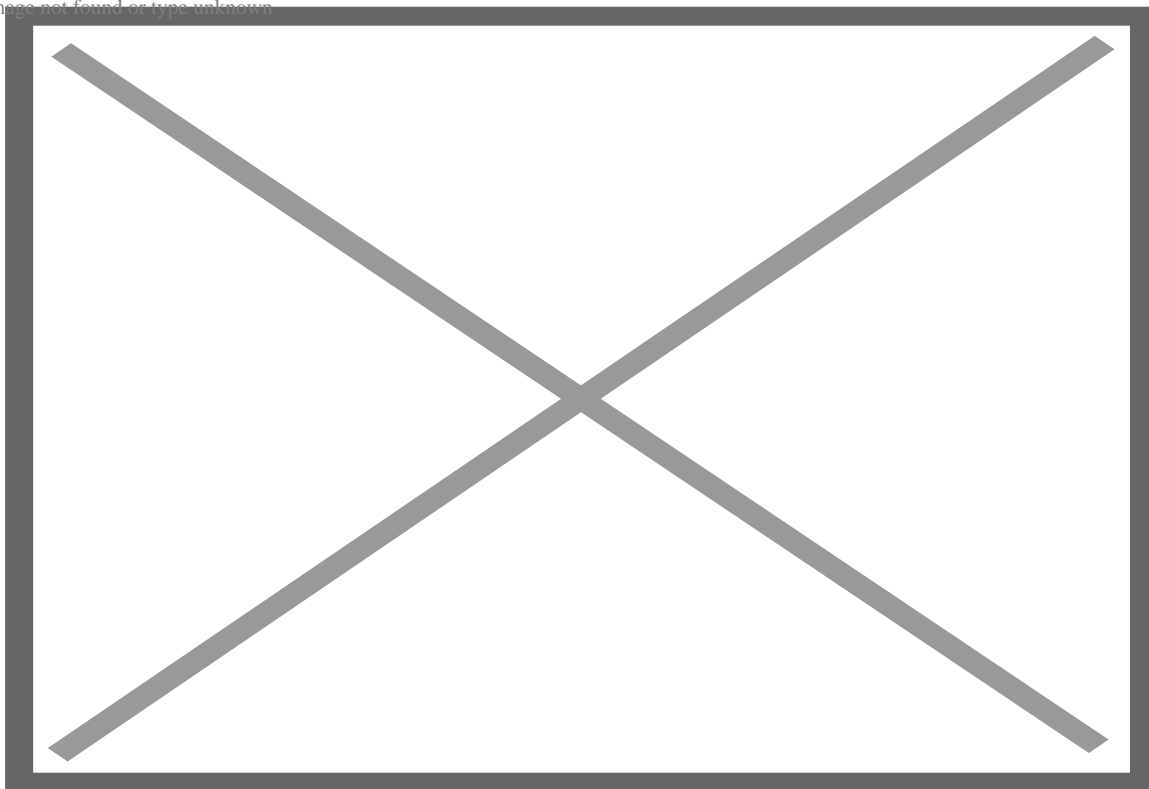
Τα αεροδρόμια στους Γερμανούς, τα λιμάνια στους Κινέζους, τα τρένα στους Ιταλούς. Υπέρ ή κατά;

2016/07/22 15:57 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Γίναμε ελκυστικός επενδυτικός προορισμός και δεν το καταλάβαμε ή «αποικιοκράτες» αποκτούν τα «ασημικά» του δημοσίου έναντι αμφισβητήσιμου οικονομικού αντισταθμίματος;

Μέσα σε 1 χρόνο, **3 κρίσιμες υποδομές της χώρας πέρασαν σε ιδιώτες**. Τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια στους Γερμανούς της Fraport, ο ΟΛΠ στους Κινέζους της Cosco και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ στους Ιταλούς της FS.

Image not found or type unknown



Αυτό είναι καλό ή κακό; Σίγουρα, αναδεικνύει ότι μόνοι μας δεν καταφέραμε να τα διαχειριστούμε.

Κανείς «δανειστής», «τροϊκανός», «αποικιοκράτης» δεν φταίει για το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας, υπηρεσιών και υποδομών σε τρένα, λιμάνια και περιφερειακά αεροδρόμια.

Τα υπέρ

Έχοντας Γερμανούς, Ιταλούς και Κινέζους σε στρατηγικούς τομείς, αυτομάτως αναβαθμίζεται το **διπλωματικό και γεωστρατηγικό προφίλ της χώρας**. Ασφαλώς, στα πλεονεκτήματα εντάσσονται τα άμεσα έσοδα, οι επενδύσεις και η απασχόληση προσωπικού.

Για παράδειγμα, εκτός από το τίμημα των 1,234 δισ. που θα προκαταβληθεί, η κοινοπραξία **Fraport Greece** προβλέπεται να καταβάλει, κάθε χρόνο, ένα πρόσθετο αντίτιμο για τις παραχωρήσεις, το οποίο έχει οριστεί στα 22,9 εκατ., καθώς και ετήσιο μεταβλητό τίμημα παραχώρησης της τάξης του 28,5% επί των λειτουργικών ετήσιων κερδών.

Επιπλέον, η κοινοπραξία αναλαμβάνει να επενδύσει σε αερολιμενικές υποδομές, ποσό ύψους 330 εκατ. μέχρι το 2020. Κυρίαρχη επιδίωξη αποτελεί η Fraport να τονώσει τις τοπικές οικονομίες, αλλά και το τουριστικό προφίλ των νησιών.

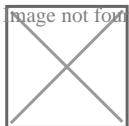
Image not found or type unknown



Αντίστοιχα για τον **ΟΛΠ**, η συνολική αξία της συμφωνίας, σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, ανέρχεται σε 1,5 δισ., καθώς περιλαμβάνει, πέραν της προσφοράς των 368,5 εκατ., υποχρεωτικές επενδύσεις, ύψους 350 εκατ., αλλά και τα αναμενόμενα έσοδα του ελληνικού δημοσίου από τη «Σύμβαση Παραχώρησης» (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους 410 εκατ.

Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται, επίσης, τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης, το 2052.

Image not found or type unknown



Στην **ΤΡΑΙΝΟΣΕ**, οι Ιταλοί της FS προσέφεραν τίμημα 45 εκατ., το οποίο – σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ – υπερέβαινε των αποτιμήσεων των ανεξάρτητων εκτιμητών. Επίσης, η πώληση σηματοδοτεί και το κλείσιμο του φακέλου των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, ύψους άνω των 700 εκατ.

Τέλος, η FS, εάν και δεν δεσμεύεται για συγκεκριμένες επενδύσεις, θεωρείται σίγουρο ότι θα κινηθεί δυναμικά για τη βελτίωση της ταξιδιωτικής εμπειρίας με τρένο, «πιέζοντας» για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου.

Μάλιστα, Ιταλοί και Κινέζοι μπορούν να συνεργαστούν για την ανάπτυξη των **συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα**, κάτι το οποίο θα έχει πολλαπλές ωφέλειες σε συναφείς κλάδους.

Τα κατά

Στην περίπτωση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, «αναγκαστήκαμε» να τα δώσουμε **σε 1 εταιρεία**, δημιουργώντας μονοπωλιακές συνθήκες. Αντίστοιχα, δήμοι και περιφέρειες δεν κατάφεραν να ενταχθούν - έστω και με ένα μικρό ποσοστό - στην εταιρεία διαχείρισής τους, όπως συμβαίνει σε όλα τα προηγμένα κράτη.

Στον ΟΛΠ επιλέχτηκε η μέθοδος της **πώλησης πλειοψηφικού ποσοστού και όχι των επιμέρους παραχωρήσεων**. Για παράδειγμα, μια εταιρεία ανέλαβε τη διαχείριση όλων των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ (κρουαζιέρα, ακτοπλοία, εμπορευματοκιβώτια), καθώς δεν προκηρύχτηκαν ξεχωριστοί διαγωνισμοί για κάθε επιμέρους δραστηριότητα, όπως συμβαίνει - σχεδόν παντού - στην Ευρώπη.

Image not found or type unknown



Τέλος, στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε το **100% του μετοχικού κεφαλαίου**. Μάλιστα, αντίθετα με τον ΟΛΠ και τα περιφερειακά, τα οποία παραχωρήθηκαν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (το 67% του ΟΛΠ μέχρι το 2052, τα 14 περιφερειακά έως το 2056), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πέρασε στους Ιταλούς για... πάντα.

Άξιο αναφοράς είναι ότι Fraport, Cosco και FS αποτελούν (άλλος περισσότερο, άλλος λιγότερο) κρατικές ή ομοσπονδιακές οντότητες, με συμμετοχή στο μετοχικό τους κεφάλαιο και ιδιωτών επενδυτών (π.χ. στη Fraport είναι η Lufthansa). Οπότε δεν μιλάμε, αμιγώς, για ιδιωτικοποιήσεις, αλλά ίσως για «επανακρατικοποιήσεις».