

Ένα άρθρο στο blog εργαζόμενου στο λιμάνι



Αλήθειες που δε θ' ακούσεις ποτέ απ' τα ΜΜΕ
Μερικές αληθινές κουβέντες για το εγκληματικά σκανδαλώδες ξεπούλημα της
δημόσιας περιουσίας.
Το φαγοπότι εργολάβων, κυβερνητικών και τροϊκανών συνεχίζεται!

Ενημερωτικό Δελτίο της ΟΜΥΛΕ

Οι ΟΛΠ και ΟΛΘ μέχρι το 1999 ήταν ΝΠΔΔ, τα οποία διαχρονικά ήταν κερδοφόρα. Τη κερδοφορία ως ΝΠΔΔ την επένδυαν σε υποδομές. Συγκεκριμένα στο τέλος της δεκαετίας του '80 ο ΟΛΠ κατασκεύασε το Προβλήτα II, συνολικής αξίας **300 εκ. ευρώ**.

Η επένδυση αυτή μετέτρεψε ουσιαστικά το Λιμάνι του Πειραιά σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο διακίνησης containers. Το 1999, με το Ν.2688/99, παρά την αντίθεση των εργαζομένων, οι ΟΛΠ και ΟΛΘ μετατράπηκαν, με πρωτοβουλία της τότε Κυβέρνησης, σε ΑΕ του Δημοσίου. Το Δημόσιο διατήρησε το 75% των μετοχών και το υπόλοιπο 25% διατέθηκε με διασπορά μέσω του Χρηματιστηρίου στο επενδυτικό κοινό. Ο Ν.2688/99 επιχείρησε να προσδώσει στους ΟΛΠ, ΟΛΘ την ευελιξία των ΑΕ, ενώ παράλληλα διατήρησε διατάξεις των ΝΠΔΔ, ώστε να διατηρηθεί στους Οργανισμούς αυτούς το imperium της Δημόσιας Λιμενικής Αρχής. Οι Οργανισμοί Λιμένων αύξησαν τις εργασίες τους και την απασχόληση.

Συγκεκριμένα η διακίνηση των containers στον Προβλήτα II του ΟΛΠ έφτασε το 2004 το **1,6 εκ.ΤΕUs**.

Παρά ταύτα το 2006 η Κυβέρνηση αποφάσισε την παραχώρηση του Προβλήτα II του ΟΛΠ. Η παραχώρηση αυτή ολοκληρώθηκε το 2009 με την εγκατάσταση της κινεζικής κρατικής

εταιρείας COSCO στο Λιμάνι του Πειραιά.

Επίσης, την ίδια περίοδο είχε αποφασιστεί και η παραχώρηση του Προβλήτα των containers του ΟΛΘ, όμως ο σχετικός διαγωνισμός δεν ευδοκίμησε.

Η παραχώρηση αυτή στη COSCO έγινε χωρίς βασικά στοιχεία Δημοσίου Ελέγχου και χωρίς κανένα πλαίσιο εργασιακών σχέσεων. Συγκεκριμένα :

- Δεν προβλέφθηκε η θέσπιση εργασιακών σχέσεων, όπως σ' όλα τα Λιμάνια της Ευρώπης, όπου έγιναν παραχωρήσεις οποιασδήποτε μορφής.
- Δεν προβλέφθηκε καμία πρόνοια Δημοσίου Ελέγχου. Ο Προβλήτας της COSCO αποτελεί άβατο για τις Ελληνικές Αρχές.
- Δεν υπάρχει διαφάνεια για αποφάσεις τιμολογιακής πολιτικής, ασφάλειας και εργασιακών σχέσεων.
- Δεν υπάρχει Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων κι αυτή που θεσπίστηκε τελευταία με νόμο από το ΥΝΑ δεν αποτελεί Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή και κυρίως δεν υπεισέρχεται σε εργασιακά θέματα, ώστε να αποσοβηθεί το εργασιακό dumping.
- Στον Προβλήτα II της COSCO (ΣΕΠ) δεν υπάρχουν ΣΣΕ, Κανονισμοί Εργασίας και λειτουργία Συνδικάτου.

Πρέπει να επισημάνουμε τα εξής :

❌ Ο ΟΛΠ εξ αιτίας της παραχώρησης του Προβλήτα II αναγκάστηκε να κατασκευάσει τον Προβλήτα I με κόστος 190 εκ. ευρώ. Με τα χρήματα αυτά θα μπορούσε να αναβαθμίσει τον Προβλήτα II και να ξεκινήσει την επένδυση του Προβλήτα III.

Στην Τουρκία, όπου την ίδια εποχή έγινε παραχώρηση στην επίσης κινεζική εταιρεία Hutchison, δεν δόθηκε έτοιμη προβλήτα, αλλά έγινε επένδυση από το μηδέν.

❌ Μαζί με την παραχώρηση του Προβλήτα II εκχωρήθηκε και η συμφωνία που είχε ο ΟΛΠ με την ελβετική εταιρία διακίνησης containers MSC, δεύτερη σε διακίνηση containers στο κόσμο. Μάλιστα η COSCO απαίτησε να μην υπογράψει ο ΟΛΠ άλλη σύμβαση με την MSC για τον Προβλήτα I, ώστε να έχει η ίδια μονοπωλιακή θέση στον Πειραιά.

Ø Ταυτόχρονα, μέσα από τη Σύμβαση Παραχώρησης του Προβλήτα II, απαγορεύεται η επέκταση του ΟΛΠ και η δημιουργία οποιουδήποτε άλλου τερματικού σταθμού σε οποιοδήποτε σημείο της Λιμενικής Ζώνης του Πειραιά.

Ø Σήμερα διατείνεται η COSCO ότι το 2012 διακίνησε **2,1 εκ TEUs**, ενώ ο ΟΛΠ **680.000TEUs**. Αποσιωπάται, όμως, σκόπιμα ότι ο Προβλήτας II που διαχειρίζεται η COSCO είναι τριπλάσιας δυναμικότητας του Προβλήτα I του ΟΛΠ και ότι το 70% των διακινούμενων containers στον Πειραιά και από τους δύο προβλήτες (I και II) είναι φορτία της MSC. Άρα η προσέλκυση φορτίων από την COSCO δεν είναι σημαντική και σε κάθε περίπτωση η αύξηση των φορτίων οφείλεται στην πλεονεκτική θέση του Πειραιά.

Ø Πριν το 2008, που ο Προβλήτας II ανήκε στον ΟΛΠ, ο αριθμός των Containers που διακινείτο ήταν περίπου 1,6 εκ. TEUs. Ø Επίσης, τα έσοδα του ΟΛΠ από τον Προβλήτα II, όταν αυτός ανήκε στον ΟΛΠ, ήταν 110 εκ. ευρώ.

Ø Όσον αφορά την απασχόληση, η COSCO απασχολεί **250** άτομα, χωρίς στοιχειώδεις εργασιακές σχέσεις.

Όμως, η παραχώρηση του Προβλήτα II οδήγησε σε απώλεια **450** θέσεων εργασίας στον ΟΛΠ.

Ø Η παραχώρηση του Προβλήτα II στη COSCO έγινε έναντι αρχικού ετήσιου εγγυημένου τιμήματος **17,5 εκ. ευρώ συν 5 εκ. ευρώ σταθερό τίμημα**, τη στιγμή που τα έσοδα του ΟΛΠ από αυτόν το προβλήτα το 2007 ήταν **110 εκ. ευρώ**.

Επίσης, το τίμημα αυτό με τη «Φιλική Διευθέτηση Νο I» μειώθηκε, αφού ο ΟΛΠ παραχώρησε στην COSCO (ΣΕΠ) τα δικαιώματα προσόρμησης, που αντιστοιχούν σε έσοδα 3 εκ. ευρώ περίπου ετησίως.



ΕΠΙΧΕΙΡΟΥΜΕΝΗ ΦΙΛΙΚΗ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΟΛΠ - COSCO Νο II

Την **30.08.2013** υπογράφηκε Πρακτικό Συμφωνίας μεταξύ ΟΛΠ - COSCO, το οποίο τελεί υπό την έγκριση της ΓΣ των μετόχων, του Ελεγκτικού Συνεδρίου, της ΕΕ και της Βουλής. Με το πρακτικό αυτό παραχωρείται το Δυτικό Μέτωπο του Προβλήτα III.

Ουσιαστικά γίνεται μία νέα παραχώρηση χωρίς καμία διαγωνιστική διαδικασία. Επιπλέον τροποποιείται η Σύμβαση του 2009 (παραχώρηση Προβλήτα II) ως προς το εγγυημένο αντάλλαγμα. Με την τροποποίηση αυτή αναστέλλεται η υποχρέωση της COSCO (ΣΕΠ) να καταβάλλει το εγγυημένο τίμημα μέχρι το ΑΕΠ να επιστρέψει στα επίπεδα του 2008 + 2% κατ' έτος (ουσιαστικά καταργείται). Άρα ο ΟΛΠ και το Ελληνικό Δημόσιο αναλαμβάνει το επιχειρηματικό ρίσκο της COSCO, χωρίς ασφαλώς να συμμετέχει στους επιχειρηματικούς σχεδιασμούς. Σε κάθε περίπτωση οδηγούμαστε σε μείωση του προβλεπόμενου από την Σύμβαση του 2009 εσόδου του ΟΛΠ.

Η εμμονή της COSCO (ΣΕΠ) στην κατάργηση του εγγυημένου τιμήματος καταρρίπτει τα προπαγανδιστικά τεχνάσματα περί κατακλυσμού Containers τα επόμενα χρόνια. Αν η «Φιλική Διευθέτηση» συνδυαστεί και με την απαίτηση της COSCO για την εξαγορά του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών, τότε έχουμε μεθοδευμένη διαδικασία μονοπωλιακής εγκατάστασης της COSCO στον ΟΛΠ με μηδενικό τίμημα και χωρίς καν εν δυνάμει ανταγωνιστή. Αυτά

ασφαλώς δεν συμβαίνουν ούτε στις υπανάπτυκτες και υποτελείς χώρες.

❌ Το τραίνο στο Λιμάνι, παρά τα προπαγανδιστικά τεχνάσματα ότι είναι έργο της COSCO-ακόμα και με την παρουσία Σαμαρά - ήλθε μετά από συμφωνία **ΟΛΠ - ΟΣΕ** και χρηματοδοτήθηκε από κρατικά κονδύλια (ΟΣΕ) και την ΕΕ με 180 εκ. ευρώ.

❌ Επισημαίνουμε, επίσης, ότι εκκρεμεί απόφαση της ΕΕ επί των φορολογικών απαλλαγών που δόθηκαν στη COSCO μετά τον διαγωνισμό.

❌ Σχετικά με τον ΟΛΘ, όπου δεν προχώρησε η παραχώρηση, έχει αυξήσει την κερδοφορία του και διαθέτει σήμερα αποθεματικό 100 εκ. ευρώ, τα οποία δυστυχώς παραμένουν αναξιοποίητα.

Η πρόταση της COSCO για αγορά της πλειοψηφίας του μετοχικού κεφαλαίου, άνω του 60%, τόσο στον ΟΛΠ όσο και στον ΟΛΘ, αποτελεί επιλογή, η οποία δεν έχει προηγούμενο στη λιμενική πολιτική των χωρών της ΕΕ.

Σύμφωνα με στοιχεία της ESPO το ιδιοκτησιακό καθεστώς των Λιμανιών στην ΕΕ έχει ως εξής :

Σύνολο Λιμένων Ιδιοκτησίας Δημοσίου	96%
Κράτος	40%
Επαρχία	2%
Περιφέρεια	3%
Δήμος	35%
Μεικτά σχήματα δημόσιου χαρακτήρα	16%
Ιδιώτες	4%

Πηγή ESPO

Η ιδιωτικοποίηση των ΟΛΠ - ΟΛΘ θα απεμπολήσει τον κοινωνικό τους ρόλο, θα δυναμιτίσει τη σχέση των Λιμανιών με τη πόλη και θα παραδώσει τη Δημόσια Αρχή, την οποία

ενσωματώνουν οι Οργανισμοί Λιμένων, στην Κινεζική Κρατική Εταιρεία και στα ντόπια ιδιωτικά συμφέροντα που την συνεπικουρούν.

Όλες οι πανεπιστημιακές μελέτες και απόψεις επί της Λιμενικής Πολιτικής και ιδιαίτερα όταν πρόκειται για Λιμάνια με τα χαρακτηριστικά των ΟΛΠ, ΟΛΘ, δηλ. Λιμάνι - Πόλη, εξυπηρέτηση Ακτοπλοΐας, Τουρισμού, Εμπορίου, συνηγορούν σε Λιμάνια Δημόσιου Χαρακτήρα.

Αυτοί είναι οι λόγοι που είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι με την ιδιωτικοποίηση συν το λόγο ότι δημιουργείται ιδιωτικό μονοπώλιο.

Ακόμα και το μοναδικό προηγούμενο, η ιδιωτικοποίηση του Λιμανιού του Λίβερπουλ, επί Θάτσερ, θεωρείται αποτυχημένη επιλογή και από τους πλέον ακραιφνείς νεοφιλελεύθερους.

Τα οικονομικά στοιχεία των δύο Λιμανιών οδηγούν στην εκτίμηση ότι πέραν του πολιτικού σκανδάλου μπορεί να οδηγηθούμε και σε οικονομικό σκάνδαλο.

Οι διαρροές αναφορικά με το τίμημα μιλάνε για **300 - 330 εκ.** ευρώ, όταν η καθαρή αξία του ΟΛΠ ξεπερνάει τα **2 δις ευρώ.**

Οι επενδύσεις του Δημόσιου ΟΛΠ τη περίοδο 2002-2012 είναι της τάξης των **400 εκ. ευρώ**, ενώ στα επενδυτικά σχέδια προβλέπονται επενδύσεις **500 εκ. ευρώ** για την περίοδο 2013-2017.

Η καθαρή Παρούσα Αξία της Σύμβασης, πριν τις «Φιλικές Διευθετήσεις», ανέρχεται σε **490 εκ. ευρώ**

Άρα η COSCO επιδιώκει να αγοράσει δωρεάν, ίσως και με κέρδος όλο τον ΟΛΠ.

Η πώληση των μετοχών του ΟΛΘ θα αποδώσει 140 εκ. ευρώ, όταν τα αποθεματικά του Οργανισμού είναι ύψους 100 εκ. ευρώ με αυξανόμενη κάθε χρόνο κερδοφορία.

Ο ΟΛΘ κατέχει μοναδική στρατηγική θέση για εμπορική διείσδυση στα Βαλκάνια.



Σ' αυτή την εξέλιξη οι εργαζόμενοι, εκτός της πολιτικής καταγγελίας, της νομικής αμφισβήτησης και της προσφυγής στα αρμόδια ευρωπαϊκά όργανα, θα προχωρήσουμε με υπευθυνότητα σε συνδικαλιστικούς αγώνες για να μην επιτρέψουμε το ξεπούλημα των Λιμανιών. Βασική μας θέση είναι ότι τα Λιμάνια Εθνικής Σημασίας - και τέτοια είναι ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ - αλλά και τα άλλα βασικά Λιμάνια πρέπει να είναι Δημόσιου Χαρακτήρα, που σημαίνει ότι θα πρέπει να έχουν την ευθύνη της διαχείρισης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των Λιμενικών Δραστηριοτήτων.

Πηγή: [gelastopogeuma](#) μέσω: [peiratikoreportaz](#)