

Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών

Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών σπουδών «Διακυβέρνηση και Δημόσιες Πολιτικές»



Οι ιδιωτικοποιήσεις στις υποδομές και ειδικότερα στον στρατηγικό κλάδο των μεταφορών. Η σύναψη Σύμβασης Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Μια συγκριτική μελέτη των δημόσιων πολιτικών.



Σκαράκη Αντιγόνη

Κόρινθος, Σεπτέμβριος, 2018

University of Peloponnese

Faculty of Social and International Sciences

Department of Political Science and International Relations

Master Program in Governance and Policy



Privatizations in infrastructures and in particular in the strategic sector of transport. The sign of a Concession Agreement for 14 regional airports and the Piraeus Port Authority S.A.. A comparative study of the public policies.



SkarakiAntigoni

Corinth, Greece, September, 2018

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Με την παρούσα δήλωση:

1. Δηλώνω ρητά και ανεπιφύλακτα ότι η διπλωματική εργασία που σας καταθέτω αποτελεί προϊόν δικής μου πνευματικής προσπάθειας, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα τρίτων μερών και ακολουθεί τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα επιστημονικής συγγραφής, τηρώντας πιστά την ακαδημαϊκή δεοντολογία.
2. Οι απόψεις που εκφράζονται αποτελούν αποκλειστικά ευθύνη της συγγραφέως και ο επιβλέπων, οι εξεταστές, το Τμήμα και το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου δεν υιοθετούν κατ' ανάγκη τις εκφραζόμενες απόψεις ούτε φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις.

Η δηλούσα

.....
(Υπογραφή)

Στην οικογένειά μου

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και τον αδελφό μου που πάντα είναι δίπλα μου και με στηρίζουν σε όλες μου τις επιλογές. Επίσης ένα μεγάλο ευχαριστώ στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Παπάζογλου Μάνο για την άψογη συνεργασία, την καθοδήγηση και τις εύστοχες παρατηρήσεις, δίχως τις οποίες δε θα μπορούσα να ολοκληρώσω επιτυχώς τη διπλωματική μου. Ευχαριστώ ακόμα τους καθηγητές που είχα κατά τη διάρκεια των μεταπτυχιακών μου σπουδών στο τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων για την εξαιρετική δουλειά που κάνουν και τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφεραν. Τέλος τους καθηγητές μου στο Πάντειο Πανεπιστήμιο σαν προπτυχιακή φοιτήτρια κ. Λαδή Στέλλα, κ. Φουντεδάκη Πηνελόπη και κ. Καλτσώνη Δημήτρη γιατί ήταν οι άνθρωποι – επιστήμονες που με έκαναν να αγαπήσω την πολιτική και νομική επιστήμη.

Οι ιδιωτικοποιήσεις στις υποδομές και ειδικότερα στον στρατηγικό κλάδο των μεταφορών. Η σύναψη Σύμβασης Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Μια συγκριτική μελέτη των δημόσιων πολιτικών.

Λέξεις κλειδιά: «Ιδιωτικοποιήσεις, ΤΑΙΠΕΔ, COSCO, Fraport, 14 περιφερειακά αεροδρόμια, ΟΛΠ»

Περίληψη

Οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν ένα σύγχρονο ζήτημα που συχνά μπαίνει στο τραπέζι των συζητήσεων. Στην περίπτωση της Ελλάδας, λόγοι όπως η ένταξη στην Οικονομική Νομισματική Ένωση και η δυσχερής οικονομική κατάσταση της χώρας οδήγησαν στην εφαρμογή αυτής της δημόσιας πολιτικής. Η ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και των 14 περιφερειακών αεροδρομίων προκάλεσαν σφοδρές αντιδράσεις. Οι δρώντες όπως και τα συμφέροντα ήταν πολλά με αποτέλεσμα να απουσιάζει η κοινωνική συναίνεση. Πάντως, η αξιολόγηση των ιδιωτικοποιήσεων είναι μία αρκετά περίπλοκη διαδικασία γιατί οι παράγοντες που πρέπει να μελετηθούν είναι πολλοί και κάθε περίπτωση παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Όσον αφορά τις δύο μελέτες περίπτωσης, η ιδιωτικοποίηση με τα έως τώρα δεδομένα ήταν η βέλτιστη επιλογή με τα πλεονεκτήματα να υπερτερούν.

Privatizations in infrastructures and in particular in the strategic sector of transport. The sign of a Concession Agreement for 14 regional airports and the Piraeus Port Authority S.A.. A comparative study of the public policies.

Key words: “Privatizations, Hellenic Republic Asset Development Fund, COSCO, Fraport, 14 regional airports, Piraeus Port Authority S.A.”

Abstract

Privatization is a contemporary issue that is discussed very often. In the case of Greece, reasons such as joining the Economic Monetary Union and the difficult economic situation in the country have led to the implementation of this public policy. The privatization of the Piraeus Port Authority S.A. and the 14 regional airports has provoked strong reactions. The actors as well as the interests were many, resulting in the absence of social consensus. However, the assessment of privatizations is a rather complex process because the factors to be studied are many and each case study is different. Regarding the two case studies, privatization according to all the available data has been the optimal choice with the advantages being superior.

Περιεχόμενα

Περίληψη

Abstract

Κατάλογος Πινάκων

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Συντομογραφίες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:Ιδιωτικοποιήσεις και Ευρωπαϊκή Ένωση

1.1 Εισαγωγή 1-2

1.2 Ο νέος ρόλος του σύγχρονου κράτους 2

1.2.1 Ο παράγοντας παγκοσμιοποίηση 2-3

1.2.2 Ο παράγοντας Ευρωπαϊκή Ένωση 3-4

1.3 Η σημασία των ιδιωτικοποιήσεων 5-6

1.4 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Μεταφορές 6-8

1.5 Εξευρωπαϊσμός και ιδιωτικοποιήσεις 9-10

1.6 Ανταγωνισμός και Άμεσες Ξένες Επενδύσεις: Βασικά στοιχεία των ιδιωτικοποιήσεων10

1.6.1 Ο ανταγωνισμός εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης11-12

1.6.2 Ο ρόλος των ΑΞΕ στις χώρες υποδοχής12-13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες κατά το στάδιο λήψης της απόφασης ιδιωτικοποίησης των δύο μελετών περίπτωσης

2.1 Εισαγωγή 13-14

2.2 Ποιες ομάδες συμφερόντων επηρεάζουν

τη λήψη των αποφάσεων 14-18

2.3 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του ΟΛΠ	18
2.3.1 Οι ιδιωτικοποιήσεις στην Ελλάδα	18-23
2.3.2 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων	23-28
2.3.3 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ	28-31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η δημιουργία του ΤΑΙΠΕΔ και η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Fraport Greece και του ΟΛΠ στην COSCO Greece

3.1 Εισαγωγή	31-32
3.2 Η περίπτωση του ΤΑΙΠΕΔ	32-35
3.3 Η Σύμβαση Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων	35-37
3.3.1 Η εταιρεία Fraport Greece	37-39
3.4 Η Σύμβαση Παραχώρησης του ΟΛΠ	39-40
3.4.1 Η εταιρεία COSCO Greece	41-43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Αξιολόγηση της δημόσιας πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων

4.1 Εισαγωγή	43-44
4.2 Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων	44-47
4.3 Αναγκαίες κυβερνητικές δράσεις για επιτυχείς ιδιωτικοποιήσεις	47-48
4.4 Αξιολόγηση της δημόσιας πολιτικής	48-54

Παράρτημα **55-59**

Βιβλιογραφία **60-71**

Κατάλογος Πινάκων

Αριθμός Πίνακα	Τίτλος Πίνακα	Σελίδα
3.2	Το προφίλ του ΤΑΙΠΕΔ	34-35
3.3.1	Το προφίλ της εταιρείας Fraport Greece	38-39
3.4.1	Το προφίλ της εταιρείας COSCO Greece	42-43
4.4.1	Έξοδα ανά αεροδρόμιο για το έτος 2016	52
4.4.2	Έσοδα ανά αεροδρόμιο για το έτος 2015	52
4.4.3	Αεροπορική κίνηση ανά αερολιμένα (2014-2016)	53
4.4.4	Μετακίνηση επιβατών (2006-2016)	53-54

Κατάλογος Γραφημάτων

Αριθμός Γραφήματος	Τίτλος Γραφήματος	Σελίδα
2.3.2.1	Δρώντες κατά της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων	27
2.3.2.2	Δρώντες υπέρ της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων	28

Συντομογραφίες

- ΑΔΕΔΥ: Ανώτατη Διοίκηση Ενώσεων Δημοσίων Υπαλλήλων
- Α.Ε.: Ανώνυμη Εταιρεία
- ΑΝΕΛ: Ανεξάρτητοι Έλληνες
- ΑΞΕ: Άμεσες Ξένες Επενδύσεις
- ΓΣΕΕ: Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας
- ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση
- Ε/Κ: Εμπορευματοκιβώτια
- ΚΚΕ: Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας
- ΜΜΕ: Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
- ΝΔ: Νέα Δημοκρατία
- ΟΛΘ: Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
- ΟΛΠ: Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
- ΟΝΕ: Οικονομική Νομισματική Ένωση
- ΠΑΣΟΚ: Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα
- ΣΕΒ: Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών
- ΣΕΠ: ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ Α.Ε.
- ΣΥΡΙΖΑ: Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς
- ΤΑΙΠΕΔ: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου
- ΥΠΑ: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
- ΦΕΚ: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
- ΦΠΑ: Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
- Χ.Α.: Χρυσή Αυγή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ιδιωτικοποιήσεις και Ευρωπαϊκή Ένωση

1.1 Εισαγωγή

Anderson: «Δημόσια πολιτική είναι μια σειρά σκόπιμων και σχετικά σταθερών ενεργειών, που αναπτύσσονται από κυβερνητικά σώματα και γενικότερα από επίσημους φορείς εξουσίας, για την αντιμετώπιση ενός προβλήματος ή ενός ζητήματος που προκαλεί το ενδιαφέρον».

Με βάση τον ορισμό που παρατίθεται παραπάνω, διαπιστώνουμε ότι η δημόσια πολιτική αφορά τους επίσημους φορείς εξουσίας και τις ενέργειές τους, οι οποίες στηρίζονται στη νομοθεσία του κάθε κράτους. Αυτοί οι φορείς δρουν για κάποιο χρονικό διάστημα έχοντας θέσει συγκεκριμένους στόχους για την επίλυση ενός ζητήματος που έχει ανακύψει. Ορισμένες φορές ωστόσο επιλέγουν να μην προβούν σε κάποια ενέργεια διότι θεωρούν ότι η αγορά θα βρει η ίδια τη λύση για την επίλυση του προβλήματος. Επομένως οι ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν μια επιλογή των επίσημων φορέων εξουσίας για την αντιμετώπιση ζητημάτων, όπως η οικονομική κρίση, που στόχο έχουν -μεταξύ άλλων- τη βελτίωση των οικονομικών του κράτους.

Στο στάδιο κατά το οποίο συγκροτείται η Κυβερνητική ατζέντα υπάρχουν πολλά αιτήματα, ορισμένα εκ των οποίων μετατρέπονται σε δημόσια προβλήματα και οι ιθύνοντες ασχολούνται με αυτά. Στη συνέχεια, όταν διαμορφώνεται η πολιτική, οι διαμορφωτές της πολιτικής ανάμεσα σε διάφορες λύσεις διαλέγουν την κατά τη γνώμη τους καταλληλότερη. Όταν λαμβάνονται οι αποφάσεις, τότε έχει επιλεγεί μία συγκεκριμένη λύση για το πρόβλημα που υφίσταται. Μιλώντας για εφαρμογή της πολιτικής αναφερόμαστε στο στάδιο κατά το οποίο τίθεται σε εφαρμογή η επιλεγείσα λύση. (Λαδής, Νταλάκου, 2010, σελ. 19-20, 78) Στην περίπτωσή μας η ελληνική Κυβέρνηση αποφάσισε να δημιουργήσει το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου και λίγα χρόνια αργότερα να ιδιωτικοποιήσει τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και 14 περιφερειακά αεροδρόμια.

Οι ιδιωτικοποιήσεις είναι ένα ζήτημα που σήμερα απασχολεί θεωρητικούς προερχόμενους από διαφορετικούς κλάδους. Ως ιδιωτικοποίηση ορίζεται η εκχώρηση

της περιουσίας που ανήκει στο δημόσιο σε ιδιώτες. Για τους πολιτικούς επιστήμονες αποτελεί μια αμφιλεγόμενη δημόσια πολιτική. Η οικονομική κρίση και γενικά οι αλλαγές στον ρόλο του σύγχρονου κράτους έχουν οδηγήσει πολλές κυβερνήσεις στην ιδιωτικοποίηση μεγάλου μέρους της δημόσιας περιουσίας.

Η Ελλάδα συγκεκριμένα αναγκάστηκε να προχωρήσει στην ιδιωτικοποίηση 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του ΟΛΠ ως προαπαιτούμενα για τη διάσωση της χώρας. Αναμφίβολα, επειδή τα αεροδρόμια και τα λιμάνια αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την οικονομία κάθε χώρας, είναι αδήριτη ανάγκη να εξεταστούν οι υπό μελέτη ιδιωτικοποιήσεις, ώστε να διαπιστωθεί αν πράγματι υπήρξαν προς όφελος της χώρας. Αυτό θα επιτευχθεί μέσα από την ανάλυση των θετικών και των αρνητικών πτυχών των δύο αυτών ιδιωτικοποιήσεων. Επίσης, είναι σημαντικό να γνωστοποιηθούν όλοι οι δρώντες που συνετέλεσαν στη λήψη αυτής της απόφασης, ώστε να καταστεί απολύτως ευκρινές γιατί πάρθηκε η απόφαση να ιδιωτικοποιηθούν αλλά και για ποιους λόγους οι αντιδράσεις ήταν έντονες. Βέβαια οι ιδιωτικοποιήσεις θα αναλυθούν με βάση την πολιτική επιστήμη και τις ευρωπαϊκές σπουδές, χρησιμοποιώντας δεδομένα όπως ηλεκτρονικές πηγές, βιβλία και κάποια διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία.

1.2 Ο νέος ρόλος του σύγχρονου κράτους

Στις μέρες μας ο ρόλος του κράτους έχει αλλάξει. Παράγοντες όπως η παγκοσμιοποίηση και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν συνδράμει σε πολύ μεγάλο βαθμό σε αυτήν την μεταβολή.

1.2.1 Ο παράγοντας παγκοσμιοποίηση

Είναι λάθος να βλέπουμε τα δρώμενα στο εσωτερικό των κρατών αγνοώντας τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία. Τα κράτη σήμερα εμφανίζουν μια σχέση αλληλεξάρτησης και ανταγωνίζονται με σκοπό τη βελτίωση της οικονομίας τους. Τα συμφέροντα όπως και τα κεφάλαια είναι πολλά. Επιπλέον οι εθνικές αγορές συνδέονται με το διεθνές εμπόριο¹. Σαφή ένδειξη προς αυτή την κατεύθυνση αποτελεί

¹Βλ. World Trade Organization,
https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/wto_dg_stat_e.htm.

και η σύσταση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου ο οποίος παρέχει στοιχεία για το εμπόριο παγκοσμίως² αλλά και για την Ελλάδα³.

Αυτές οι αλλαγές οδήγησαν τα κράτη στην υιοθέτηση της λογικής της «Συναίνεσης της Ουάσιγκτον» που αναφέρεται στην ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων του Δημοσίου, στο άνοιγμα των αγορών για την προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων, στην απελευθέρωση του εμπορίου, σε λιγότερες δημόσιες δαπάνες και τέλος στην χρηματοοικονομική απελευθέρωση. Αυτή η λογική επιδιώκει να συνδράμει στην ενίσχυση του ανταγωνισμού.

Η παγκοσμιοποίηση μεταξύ άλλων αύξησε την οικονομική και πολιτική δύναμη των πολυεθνικών επιχειρήσεων, οι οποίες πληθαίνουν και δραστηριοποιούνται σε πολλά κράτη διευρύνοντας το μερίδιό τους στην αγορά. Διαπιστώνουμε ακόμα ότι στις μέρες μας έχει δημιουργηθεί και μια πολιτική παγκοσμιοποίηση λόγω του μεγάλου αριθμού των διεθνών, διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανισμών.

Πολλοί είναι εκείνοι που αμφισβητούν την κυριαρχία των κρατών επειδή μια σημαντική μερίδα αποφάσεων λαμβάνονται από τα «παγκόσμια συστήματα εξουσίας». Ακόμα και η κρατική αυτοτέλεια αμφισβητείται μιας και τα κράτη συνεργάζονται για να παρέχουν ασφάλεια, αγαθά και υπηρεσίες στους πολίτες. Λόγω της παγκοσμιοποίησης τα κράτη δρουν διαφορετικά. Ίσως αυτή είναι πιο ορθή προσέγγιση από το να μιλήσουμε για «λιγότερο κράτος». Τα κράτη προφανώς εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης αλλάζουν και εσωτερικά. Χάνουν κάποιες αρμοδιότητες αλλά αποκτούν κάποιες άλλες. (Φραγκονικολόπουλος, Προέδρου, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/4047/1/04_chapter03.pdf)

1.2.2 Ο παράγοντας Ευρωπαϊκή Ένωση

Η ΕΕ έχει προχωρήσει στην τελωνειακή ένωση, την κοινή αγορά, το κοινό νόμισμα και επιδιώκει να επιτύχει την τραπεζική και χρηματοοικονομική ένωση αλλά και την πολιτική ένωση, στόχους δυσεπίτευκτους. (Φωκιανός,

²Βλ. World Trade Organization, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_region_export_17_e.pdf.

³Βλ. World Trade Organization, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/GR_e.pdf

<https://www.naftemporiki.gr/story/1340549/europaiki-enopoiisi-to-parelthon-sunanta-to-mellon>)

Ο ρόλος της πλέον είναι βαρυσήμαντος. Έδωσε τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιλύουν διασυνοριακά προβλήματα διαθέτοντας γνώσεις και τεχνολογικές δεξιότητες. Βέβαια η ΕΕ έχει αποκτήσει αρμοδιότητες και σε πολλούς τομείς πολιτικής και δια ταύτα είναι λογικό τα κράτη μέλη της να έχουν απωλέσει έτσι μέρος της εθνικής τους κυριαρχίας.

Οι αποφάσεις λαμβάνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και προσαρμόζονται στην εκάστοτε χώρα. Ορισμένα κράτη παράγουν πολιτικές και άλλα απλά τις εφαρμόζουν. (Bach, Ruffing, Yesilkagit, 2014, σελ. 1-7) Στην ΕΕ τα κράτη μέλη σε συνεργασία με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές εφαρμόζουν από κοινού ευρωπαϊκές πολιτικές, οι οποίες είναι απολύτως νόμιμες με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία, με τα κράτη μέλη να δεσμεύονται σε συμμόρφωση. Η ΕΕ ασκεί αρμοδιότητες με βάση την αρχή της αναλογικότητας και της επικουρικότητας. Η πρώτη αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου η ΕΕ αναλαμβάνει δράσεις μόνο για να πραγματοποιήσει τους στόχους που θέτουν οι Συνθήκες, ενώ με βάση την αρχή της επικουρικότητας η ΕΕ παρεμβαίνει όταν οι χώρες από μόνες τους αδυνατούν να εφαρμόσουν μια πολιτική η οποία δύναται να πραγματοποιηθεί εντός της ΕΕ. (Παπάζογλου, 2018) Δυσκολία εντοπίζεται στην από κοινού λήψη και εφαρμογή των αποφάσεων της από τα κράτη μέλη λόγω των πολιτικών αντιπαραθέσεων. (Börzel, 2016, σελ. 21) Πάντως υπάρχει συντονισμός των πολιτικών εντός της ΕΕ, όσον αφορά για παράδειγμα την κοινωνική ασφάλιση, την περιφερειακή πολιτική, την οικονομική πολιτική, την πολιτική απασχόλησης κτλ.

Αξίζει τέλος να αναφερθεί ότι η ΕΕ βρέθηκε αντιμέτωπη από την αρχή της ιστορίας της με διάφορες κρίσεις μια εκ των οποίων ήταν η οικονομική κρίση που έπληξε τα κράτη μέλη της. Έτσι έχει υιοθετήσει διάφορες πρακτικές, όπως είναι η κοινοτική μέθοδος⁴. Το 2011 η ΕΕ είχε να αντιμετωπίσει μια πολύ σοβαρή οικονομική, κοινωνική και πολιτική κρίση. Τότε παρουσίαζε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, κρίση χρέους και μείωση των γεννήσεων. (Wallace, 2012, σελ. 226)

⁴ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2002, Κοινοτική μέθοδος, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-02-102_el.htm.

1.3 Η σημασία των ιδιωτικοποιήσεων

Ιδιωτικοποίηση ονομάζεται η εκχώρηση όλης της δημόσιας επιχείρησης (ολική ιδιωτικοποίηση) ή ενός τμήματός της (μερική ιδιωτικοποίηση) στον ιδιωτικό τομέα. Στο ελληνικό Σύνταγμα χρησιμοποιείται μονάχα ο όρος «αποκρατικοποίηση» (ν. 2000/1991). (Καραμανώφ, 2010, σελ. 91) Είναι μια διαδικασία κατά την οποία το κράτος αποχωρεί από πεδία που μέχρι τότε κατείχε και τα οποία καταργούνται, ιδιωτικοποιούνται ή κοινοτικοποιούνται. Για τους πολιτικούς επιστήμονες κριτήριο των ιδιωτικοποιήσεων είναι η μετάθεση εξουσίας από το κράτος στην κοινωνία. Συχνά οι όροι ιδιωτικοποίηση και αποκρατικοποίηση χρησιμοποιούνται ως ταυτόσημοι. (Καϊδατζής, 2006, σελ. 12, 33) Οι μέθοδοι ιδιωτικοποίησης είναι αρκετοί, όπως για παράδειγμα η πώληση μετοχών, η δημοπρασία, η διαπραγμάτευση της πώλησης σε συγκεκριμένο επενδυτή, η πώληση κουπονιών. (Chandrashekar, 43(2007)2, σελ. 187)

Το κράτος ανέκαθεν ήταν παρεμβατικό, αφενός για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός που υπήρχε διεθνώς για τις ντόπιες επιχειρήσεις και προϊόντα και αφετέρου για να εξασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον. Στόχος του ήταν επίσης να εμφανίσει ρυθμούς ανάπτυξης η χώρα και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα ορισμένων δημόσιων επιχειρήσεων, όπως τα ελλείμματα, η μικρή αποδοτικότητα και παραγωγικότητα, οι δυσκολίες επιβίωσης. (Τσιρωνάς, 2006, σελ. 74,79)

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο κανόνας ήταν ότι τα κράτη εθνικοποιούσαν τις επιχειρήσεις. Η κατάσταση άλλαξε μετά το 1970, οπότε και άρχισαν οι ιδιωτικοποιήσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και στις ΗΠΑ, οι οποίες εν συνεχεία επεκτάθηκαν στον υπόλοιπο κόσμο. Η Θάτσερ το 1984 ιδιωτικοποίησε με μεγάλη επιτυχία την British Telecom, για να μειώσει τις επιχορηγήσεις, «γεμίζοντας», τα δημόσια ταμεία και δίνοντας την ευκαιρία σε πολλούς επενδυτές να αποκτήσουν μετοχές. (PwC Κύπρου, 2013, σελ. 2,11) Έχοντας στη διάθεσή της πολλές δημόσιες επιχειρήσεις αποτέλεσε παράδειγμα προς μίμηση. Οι αρχές της Θάτσερ ήταν λιγότεροι φόροι, παραγωγή με στόχο το κέρδος, ύπαρξη ανισοτήτων για την ορθή λειτουργία της αγοράς και λιγότερη κρατική παρέμβαση για την εξέλιξη των ατόμων. (Burnes, Katsouros, Jones, 17(2004)1, σελ. 66-67) Τα αποτελέσματα των

ιδιωτικοποιήσεων στη χώρα όμως δεν ήταν πάντοτε θετικά με την ιδιωτικοποίηση του νερού να οδηγεί στην αύξηση της τιμής του. Αλλά και στην περίπτωση της ιδιωτικοποίησης των σιδηρόδρομων οι συνθήκες χειροτέρεψαν. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf) Ωστόσο, αν και δεν είναι πολύ γνωστό, πρώτη η Κυβέρνηση του Adenauer στη Γερμανία το 1961 πούλησε μετοχές της Volkswagen και το 1965 της VEBA. (Παπαϊωάννου, 2003, σελ.4)

Οι επιτυχής έκβαση των ιδιωτικοποιήσεων στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο ενθάρρυνε και άλλες χώρες όπως για παράδειγμα τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ισπανία, την Ιαπωνία, τη Χιλή, το Μεξικό, το πρώην σοβιετικό μπλοκ, να εφαρμόσουν την ίδια δημόσια πολιτική.(Gerber, Hall, Hines, 2004, <http://closup.umich.edu/files/pr-1-privatization.pdf>)

Οι πρώτες μελέτες έδειχναν ότι οι Κυβερνήσεις αποκτούν πολλά έσοδα με τον τρόπο αυτόν και θεωρήθηκε ότι η μέθοδος θα υιοθετούνταν και από άλλες χώρες. (Bel, Hebdon, MildredWarner, 2007, σελ. 3) Τη δεκαετία του 1990 οι Κυβερνήσεις έβαλαν πολλά εκατομμύρια στα κρατικά ταμεία από τις ιδιωτικοποιήσεις. Όμως η κατάσταση άλλαξε από το 2000 και μετά μιας και μειώθηκε η κρατική περιουσία που μπορούσε να ιδιωτικοποιηθεί και οι χώρες αντιμετώπιζαν οικονομικά προβλήματα. (Staikouras, 2004, σελ. 373)

Τα στάδια της ιδιωτικοποίησης είναι τα εξής: στην αρχή δημιουργείται το θεσμικό πλαίσιο με βάση το οποίο θα λειτουργεί η επιχείρηση, έπειτα φτιάχνεται ένα σχέδιο ιδιωτικοποίησης, όπου αναφέρεται η μέθοδος με την οποία θα πραγματοποιηθεί, στη συνέχεια γίνεται η επιλογή του ιδανικού επενδυτή και στο τέλος καθορίζεται η σχέση του δημοσίου με την ιδιωτικοποιημένη επιχείρηση. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf)

1.4 Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Μεταφορές

Η σύναψη της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας στόχο είχε την ύπαρξη μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές, εκτός από τις θαλάσσιες και τις εναέριες, γιατί οι μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο τόσο για τη διακίνηση των προϊόντων όσο και των προσώπων. Άλλωστε ο τομέας των μεταφορών αυτός

καθαυτός αποτελεί σημαντικό πεδίο δράσης για την ΕΕ, επειδή αφενός συνδράμει στη βελτίωση της οικονομίας της και αφετέρου δημιουργεί θέσεις απασχόλησης για ένα σημαντικό αριθμό πολιτών της.

Η Συνθήκη της Ρώμης ήταν εκείνη που επέβαλε την θεσμοθέτηση ενιαίων κανόνων στις διεθνείς μεταφορές που πραγματοποιούνται από ή προς ένα ευρωπαϊκό κράτος ή που περνάνε από ευρωπαϊκά εδάφη. (Μούσης, 2013, σελ. 435-437, 444) Ο τομέας των μεταφορών απελευθερώθηκε σταδιακά. Για την μεγαλύτερη ανάπτυξή του η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ως πάγια θέση της οι μεταφορές να προσφέρουν ασφάλεια και να είναι αποτελεσματικές. Γι' αυτό συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας⁵ και τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό⁶. Θεωρείται ότι οι υποδομές των μεταφορών μπορούν να οδηγήσουν σε ανάπτυξη της περιφέρειας.

Τα τελευταία χρόνια η ΕΕ έχει κατορθώσει να μειώσει σημαντικά τους κινδύνους στις μεταφορές. Παράλληλα προστατεύει αποτελεσματικότερα το περιβάλλον με τη βοήθεια και της τεχνολογίας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο οι καταναλωτές μα και οι επιχειρήσεις έχουν πολλές διαθέσιμες επιλογές κάτι που έχει ως άμεσο αποτέλεσμα και τη βελτίωση των εργασιακών συνθηκών για τους εργαζόμενους. (Ευρωπαϊκή Ένωση, https://europa.eu/european-union/topics/transport_el)

Οι αερομεταφορές είναι πολύ σημαντικές για την ΕΕ διότι αφενός συμβάλουν στην ολοκλήρωση της Ένωσης και αφετέρου την καθιστούν ανταγωνιστική. Διαθέτει πάνω από 460 αερολιμένες και εξυπηρετεί πολλά εκατομμύρια επιβάτες, ενώ εκατομμύρια είναι οι υπάλληλοι που εργάζονται στα αεροδρόμια. Κάθε χρόνο ενισχύουν το ΑΕΠ της ΕΕ κατά περισσότερο από 140 εκατ. ευρώ. (Επιτροπή, 2014, <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29>)

⁵Βλ. Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>.

⁶ Βλ. Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), 2018, <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>.

Οι αεροπορικές εταιρείες παλαιότερα βρίσκονταν στα χέρια του κράτους, αποτελώντας συνήθως κρατικό μονοπώλιο. Τα δρομολόγια των αεροπλάνων καθορίζονταν από διμερείς συμφωνίες που είχαν συνάψει τα κράτη, ενώ δεν υπήρχε ελεύθερος ανταγωνισμός στις τιμές. Αυτά τα προβλήματα ανέδειξαν την ανάγκη ύπαρξης μιας κοινής πολιτικής στις αεροπορικές μεταφορές. Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ πραγματοποιήθηκε το 1987 και το 1992. Έκτοτε γνώρισαν ραγδαία ανάπτυξη με την αύξηση των θέσεων εργασίας, την είσοδο καινούργιων ανταγωνιστών και την μείωση των τιμών. Τα κράτη έχουν την ευθύνη να ελέγχουν τους αερομεταφορείς τους. Η ΕΕ από τη μεριά της αυτό που προσπαθεί να επιτύχει είναι να σημειωθεί βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, να προστατεύσει όσο περισσότερο μπορεί τα δικαιώματα των επιβατών και να τους παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες. Η πολιτική αεροπορία έχει κοινούς κανόνες για να παρέχεται ασφάλεια στους πολίτες, να μη ρυπαίνεται το περιβάλλον κτλ. Η Συμφωνία των Ανοιχτών Ουρανών του 2008 είναι αξιοσημείωτη μιας και παύει όλους τους άλλοτε περιορισμούς στις τιμές, στις διαδρομές και στον αριθμό των πτήσεων ανά εβδομάδα. (Μούσης, 2013, σελ.451-455)

Στις θαλάσσιες μεταφορές, από το 1986 και έκτοτε ισχύει η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ανάμεσα τόσο στα ευρωπαϊκά κράτη όσο και στα ευρωπαϊκά κράτη με τις τρίτες χώρες. Αργότερα επεκτάθηκε η αρχή για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών από τα ευρωπαϊκά πλοία. Η Επιτροπή έχει επίσης θέσει τις προϋποθέσεις ύπαρξης κρατικών ενισχύσεων στις μεταφορές μέσω θαλάσσης, επιθυμώντας να υφίσταται διαφάνεια σε όλες τις διαδικασίες. Τα επιβατηγά πλοία πρέπει επιπλέον να τηρούν κανόνες για την ασφάλεια των επιβατών αλλά και για την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπροσθέτως τα ευρωπαϊκά πλοία είναι αναγκασμένα να ακολουθούν το ευρωπαϊκό και διεθνές δίκαιο σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, στο θαλάσσιο περιβάλλον και στη ναυτιλία, ενώ υπάρχουν θεσμοθετημένοι κανόνες αναφορικά με την εργασία και τη διαβίωση εντός των πλοίων. Έχει συσταθεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και τη Θάλασσα που στόχο έχει τη διατήρηση του ανταγωνισμού, ενώ παρέχει και γνώσεις σχετικά με την ισχύουσα νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σήμερα, το σύνολο των ενδομεταφορών μέσω θαλάσσης εντός της Ευρώπης βρίσκεται υπό καθεστώς πλήρους απελευθέρωσης. (Μούσης, 2013, σελ. 448-450, 457) Εκτιμάται ότι το 40% των εμπορευματικών συναλλαγών στην Ευρώπη πραγματοποιούνται από τη θάλασσα και το 75% μεταξύ Ευρώπης και τρίτων χωρών, ενώ υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο 400 εκατ. άτομα μετακινούνται ακτοπλοϊκώς στην Ευρώπη. (https://europa.eu/european-union/topics/transport_el)

1.5 Εξευρωπαϊσμός και ιδιωτικοποιήσεις

Ο Radaelli θεωρεί ότι ο εξευρωπαϊσμός είναι «διαδικασίες δόμησης, διάχυσης και θεσμοθέτησης τυπικών και άτυπων κανόνων, διαδικασιών, παραδειγμάτων πολιτικής, στυλ, πρακτικών, κοινών πιστεύω και νορμών που πρώτα ορίζονται και παγιώνονται κατά τη δημιουργία πολιτικής της ΕΕ και μετά ενσωματώνονται στη λογική των «εσωτερικών λόγων», ταυτοτήτων, πολιτικών δομών και δημόσιων πολιτικών». (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 147)

Η ΕΕ ασκεί επιρροές στο πολιτικό σύστημα, στους πολιτικούς θεσμούς μα και στις δημόσιες πολιτικές των κρατών μελών. Δημιουργεί ακόμα πολιτικούς, νομικούς, κοινωνικούς θεσμούς και ευρωπαϊκούς κανόνες που αποσκοπούν στην επίλυση σημαντικών προβλημάτων. (Παπάζογλου, 2018) Μάλιστα τα κράτη που έχουν οικονομικά προβλήματα, όπως η Ελλάδα, είναι πιο εύκολο να υιοθετήσουν τις πολιτικές της.

Ο εξευρωπαϊσμός αποτελεί μία διαδικασία που μεταβάλλει τις πολιτικές των κρατών με βάση τους στόχους που θέτει η ΕΕ. Έχει τρεις κύριες εκβάσεις, την αδράνεια, τη σύγκλιση -δηλαδή την προσαρμογή στις επιταγές της ΕΕ- και την απόκλιση που σημαίνει το ακριβώς αντίθετο. Επομένως στην περίπτωση της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του ΟΛΠ είχαμε σύγκλιση, αφού η χώρα μας προσαρμόστηκε στις απαιτήσεις της ΕΕ.

Η μεταφορά πολιτικών εστιάζει την προσοχή της στο πώς εξωτερικοί παράγοντες ασκούν πιέσεις για να αλλάξουν οι πολιτικές που τελούν υπό διαμόρφωση. Αυτή η μεταφορά ενδέχεται να είναι αναγκαστική για τα κράτη, όπως στις δύο μελέτες περίπτωσης, μιας και για να χρηματοδοτηθεί η χώρα έπρεπε να

εφαρμόσει αυτές τις ιδιωτικοποιήσεις με βάση το Μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 που είχε υπογράψει.

Με βάση την προσέγγιση της «εκ των άνω εφαρμογής», οι φορείς διαμόρφωσης της πολιτικής παίρνουν κάποιες αποφάσεις τις οποίες είναι αναγκασμένοι να θέσουν σε εφαρμογή οι δημόσιοι λειτουργοί. Από την άλλη πλευρά σύμφωνα με την προσέγγιση «από τη βάση προς τα πάνω» οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται από τους δημόσιους λειτουργούς. Τέλος οι ενδιάμεσες προσεγγίσεις διαπιστώνουν ότι αλληλεπιδρούν όσοι εφαρμόζουν την πολιτική και όσοι πρέπει να ενεργήσουν για να πραγματοποιηθεί ο τιθέμενος στόχος. (Λαδής, Νταλάκου, 2010, σελ. 102, 107, 147-154)

Ο Bache και ο Jordan έφτιαξαν ένα σχήμα με το οποίο γίνεται ένας διαχωρισμός με βάση τον άμεσο, τον έμμεσο, τον καταναγκαστικό και τον εθελοντικό εξευρωπαϊσμό ανάλογα με το εάν το κράτος δέχεται ή όχι να εφαρμόσει τις ευρωπαϊκές επιταγές. Όσον αφορά τη χώρα μας, μέχρι το 1990 δεχόταν επιδράσεις από την ΕΕ, μη επιθυμώντας ωστόσο να τις υιοθετήσει. Η Ελλάδα άλλαξε στάση μετά το 1990 προσπαθώντας να εκσυγχρονιστεί. Αναφορικά με τις ιδιωτικοποιήσεις γενικά, η ΕΕ διαδραμάτιζε έμμεσο ρόλο. Η Ελλάδα δεν πιεζότανσε γενικές γραμμές να προχωρεί σε ιδιωτικοποιήσεις αν και τις περισσότερες φορές επέλεγε αυτόν τον δρόμο. Πάντως, στις υπό εξέταση ιδιωτικοποιήσεις η ΕΕ μάλλον «ανάγκασε» την Ελλάδα να εφαρμόσει τις πολιτικές της, μιλάμε δηλαδή για «εκ των άνω» προσαρμογή. Δεν αποφάσισε εν ολίγοις από μόνη της η Κυβέρνηση να ιδιωτικοποιήσει τον ΟΛΠ και τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια. Η ΕΕ πίεσε προς αυτήν την κατεύθυνση και σε συνδυασμό με τις δεσμεύσεις της χώρας και της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης που επικρατούσε, η ιδιωτικοποίηση έμοιαζε να αποτελεί μία ιδανική λύση. (Featherstone, Παπαδημητρίου, 2010, σελ. 57-68)

1.6 Ανταγωνισμός και Άμεσες Ξένες Επενδύσεις: Βασικά στοιχεία των ιδιωτικοποιήσεων

Οι ιδιωτικοποιήσεις συνδέονται άρρηκτα με τον ανταγωνισμό και τις Άμεσες Ξένες Επενδύσεις μιας και οι δύο αυτοί παράγοντες αποτελούν βασικούς στόχους των ιδιωτικοποιήσεων. Για να υπάρξει ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων πρέπει να εξαλειφθεί το κρατικό μονοπώλιο. Έτσι οι τιμές των προϊόντων και των παρεχόμενων

υπηρεσιών είναι χαμηλότερες, η ποιότητα βελτιώνεται και οι καταναλωτές είναι πιο ικανοποιημένοι. Επίσης τα κράτη που προβαίνουν σε ιδιωτικοποιήσεις προσελκύουν το ενδιαφέρον των επενδυτών με τη βοήθεια των οποίων τα οικονομικά του κράτους βελτιώνονται και την ίδια στιγμή η χώρα αναπτύσσεται. Επομένως κρίνεται αναγκαίο να μελετηθούν οι δύο αυτοί σημαντικότετοι παράγοντες που αποτελούν απόρροια των ιδιωτικοποιήσεων.

1.6.1 Ο ανταγωνισμός εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή άσκησε έντονες πιέσεις για να «ανοίξουν» κάποιοι κλάδοι. Έτσι θα δημιουργούνταν ανταγωνισμός και θα επωφελούνταν οι καταναλωτές.

Στις αποκλειστικές αρμοδιότητες της ΕΕ ανήκει μεταξύ άλλων και ο ανταγωνισμός⁷. Οι κανόνες που έχει θεσπίσει έχουν ως στόχο να λειτουργούν όλες οι επιχειρήσεις με τους ίδιους όρους, ενώ θέτει περιορισμούς όπως το να μη συγχωνεύονται εταιρείες που ύστερα θα ελέγχουν όλη την αγορά, να μην καθορίζουν συγκεκριμένες εταιρείες τις τιμές. (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2016, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:ai0020>) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προστατεύει τις μικρές επιχειρήσεις και επιβάλλει πρόστιμα σε μεγάλες επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν αθέμιτες πρακτικές για να επικρατήσουν στην αγορά. Ασκεί όμως και έλεγχο στη βοήθεια που παρέχεται από τα κράτη για τη διάσωση επιχειρήσεων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες επιβίωσης. Στην ιστοσελίδα της η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναφέρει περιπτώσεις όπου επιβλήθηκαν πρόστιμα. Ειδικότερα γνωστοποιεί ότι έχουν επιβληθεί σε τράπεζες όπως η Deutsche Bank, η JPMorgan, η RBS για σύναψη συμφωνιών που εμπόδιζαν τον ανταγωνισμό.

⁷ Η ΕΕ έχει αποκλειστικές αρμοδιότητες όταν μόνο αυτή έχει το δικαίωμα να νομοθετεί και δεσμεύει τα κράτη μέλη με τις αποφάσεις που λαμβάνει. Αποκλειστικές αρμοδιότητες έχει στους τομείς: τελωνειακή ένωση, νομισματική πολιτική, κοινή αλιευτική πολιτική, κοινή εμπορική πολιτική, θέσπιση κανόνων ανταγωνισμού και για τη σύναψη διεθνών συμφωνιών.

Στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο ανταγωνισμός κατοχυρώνεται στα άρθρα 101 και 109.(Ευρωπαϊκή Ένωση, https://europa.eu/european-union/topics/competition_el)Οι νόμοι για τον ανταγωνισμό εφαρμόζονται άμεσα σε όλες τις χώρες της ΕΕ και σκοπό έχουν την πρόληψη ή την τιμωρία των παραβατών. Η ενιαία αγορά προωθεί τον ελεύθερο ανταγωνισμό στις ιδιωτικές και κρατικές επιχειρήσεις όλων των κρατών που ανήκουν στην ΕΕ. Έτσι οι καταναλωτές αποκτούν καινοτόμα προϊόντα, καλύτερης τιμής και ποιότητας. Έχουν όμως και περισσότερες επιλογές. Ο ανταγωνισμός έχει μειώσει και τα εθνικά μονοπώλια που επέβαλλαν υψηλότερες τιμές και χαμηλότερης ποιότητας προϊόντα και παρεχόμενες υπηρεσίες.(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, http://ec.europa.eu/competition/general/overview_en.html)

1.6.2 Ο ρόλος των ΑΞΕ στις χώρες υποδοχής

Άμεση ξένη επένδυση (ΑΞΕ) ονομάζεται η δημιουργία θυγατρικών επιχειρήσεων στο εξωτερικό που είτε βρίσκεται όλη στην κατοχή της μητρικής εταιρείας είτε ένα τμήμα της.

Οι ΑΞΕ πραγματοποιούνται από πολυεθνικές, εταιρείες δηλαδή που ελέγχουν θυγατρικές επιχειρήσεις σε πολλές χώρες. Η μητρική εταιρεία καθορίζει τον τρόπο λειτουργίας των θυγατρικών εταιρειών. Τρεις είναι οι μέθοδοι με τους οποίους μια εταιρεία μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση σε μία νέα αγορά: μέσω των ΑΞΕ, των εξαγωγών και με σύναψη συμφωνιών που παραχωρούνται τα δικαιώματα (licensing). (Κύρκιλης, 2010, σελ. 17-18, 54)

Το 1990 οι ΑΞΕ ήταν λιγιστές, αυξήθηκαν όμως όταν κάποιες χώρες προώθησαν τις ιδιωτικοποιήσεις και βελτίωσαν το επενδυτικό κλίμα. Οι περισσότερες ΑΞΕ πραγματοποιήθηκαν στην Κεντρική Ευρώπη. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι στην Νοτιοανατολική Ευρώπη υπήρχε πολιτική αστάθεια, κακής ποιότητας νόμοι και θεσμοί, αβέβαιο επενδυτικό περιβάλλον, καθυστερήσεις στις διαδικασίες ολοκλήρωσης των ιδιωτικοποιήσεων. Ανάμεσα στους βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τις ΑΞΕ είναι η γεωγραφική θέση, οι διαθέσιμοι φυσικοί πόροι, το πόσο μεγάλη είναι η αγορά, το εάν υπάρχουν υποδομές και σε τι κατάσταση

βρίσκονται, αν το εργατικό δυναμικό διαθέτει εμπειρία και ποιο είναι το εργατικό κόστος, εάν υφίσταται απελευθέρωση στο εξωτερικό εμπόριο και τέλος εάν η συγκεκριμένη χώρα εμφανίζει σταθερότητα στον οικονομικό τομέα.

Αυτό που επιθυμούν οι επενδυτές είναι να επεκταθούν σε νέες αγορές για να αποκτήσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, να κάνουν πιο αποδοτικές τις επιχειρήσεις τους και να μπορέσουν να αξιοποιήσουν τους διαθέσιμους φυσικούς πόρους. (Παπάζογλου, 2005, σελ. 250-261)

Οι ΑΞΕ αναντίρρητα οδηγούν τις χώρες σε οικονομική ανάπτυξη και σε αύξηση των θέσεων εργασίας. Οι χώρες υποδοχής πέρα από το γεγονός ότι λαμβάνουν χρήματα, αποκτούν τόσο τεχνολογία όσο και νέες γνώσεις. Αναμφίβολα οι ΑΞΕ μπορούν να θέσουν τη χώρα μας σε τροχιά οικονομικής ανάπτυξης, τη στιγμή που τα σημάδια της ύφεσης και της οικονομικής κρίσης είναι εμφανή. Τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι επενδυτές επενδύουν σε τομείς όπως οι μεταφορές, ο τουρισμός. Μελέτες δείχνουν ότι οι ΑΞΕ στην Ελλάδα από το 2003 έως το 2013 αυξήθηκαν κατά 64,7% το έτος 2012 και κατά 42,98% την επόμενη χρονιά, με τον τομέα της παροχής υπηρεσιών να προσελκύει περισσότερους επενδυτές⁸. Διαπιστώνεται ότι πλέον η Ελλάδα διαθέτει πιο ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον σε σχέση με παλαιότερα. Αναφοράς χρήζει το γεγονός ότι κάθε έτος πραγματοποιούνται πολλές αποστολές σε διάφορα μέρη του κόσμου για να προσελκύσουμε το ενδιαφέρον νέων επενδυτών. (Φίλιππας, Οικονόμου, Χαρέμης, 2014, σελ. 5-12, 27)

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) αποτελούν δυο μεγάλες ΑΞΕ που θα έχουν σημαντικότητα οφέλη για τη χώρα μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες κατά το στάδιο λήψης της απόφασης ιδιωτικοποίησης των δύο μελετών περίπτωσης

⁸Βλ. Enterprise Greece invest & trade, <https://www.enterprisegreece.gov.gr/h-ellada-shmera/giati-ellada/ksenes-ameses-ependyseis>.

2.1 Εισαγωγή

Στο στάδιο λήψης της απόφασης, όποια λύση και αν επιλέξουν οι κυβερνώντες, πάντα υπάρχουν κερδισμένοι και χαμένοι. Στην περίπτωση που ένα θέμα δεν καταφέρει να περάσει στην κυβερνητική ατζέντα, αυτό ενδέχεται να γίνει αργότερα. Να επισημάνουμε ότι οι πολιτικές συνεχώς επιδέχονται βελτιώσεις. Στο συγκεκριμένο στάδιο αρμοδιότητες έχουν μόνο οι κυβερνητικοί φορείς, οι οποίοι λαμβάνουν αποφάσεις στηριζόμενοι στη νομοθεσία της χώρας. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 89, 95)

Είναι πολύ σημαντικό σε κάθε δημόσιο πρόβλημα να αναγνωρίζονται οι εμπλεκόμενοι αλλά και όλοι οι αποδέκτες της υπηρεσίας ώστε οι ανάγκες τους να ενσωματώνονται στην κυβερνητική ατζέντα. Με βάση τη θεωρία της δημόσιας πολιτικής στους εξωτερικούς δρώντες ανήκουν τα πολιτικά κόμματα, οι ομάδες συμφερόντων, τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ), οι πολίτες, οι κοινότητες των επιστημόνων, η κοινή γνώμη, ενώ στους εσωτερικούς δρώντες η κυβέρνηση, η ΕΕ, η Διοίκηση, το Κοινοβούλιο, η Δικαιοσύνη. Οι δρώντες συμβάλλουν στη διαμόρφωση της πολιτικής επιβάλλοντας ορισμένες φορές τα θέματα ή και τις εναλλακτικές λύσεις. (Πλυμάκης, 2018)

2.2 Ποιες ομάδες συμφερόντων επηρεάζουν τη λήψη των αποφάσεων

Οι ομάδες συμφερόντων έχουν σημαντικό ρόλο τόσο στο να θέσουν ένα πρόβλημα στην κυβερνητική ατζέντα όσο και να προσθέσουν εναλλακτικές λύσεις⁹. Διακρίνονται σε «ορατούς» και «αόρατους» παίκτες. Οι πρώτοι δρουν γνωστοποιώντας τις ενέργειές τους μέσα από τα ΜΜΕ και καθορίζουν την κυβερνητική ατζέντα, κάτι που δεν κάνουν οι «αόρατοι» παίκτες, οι οποίοι όμως παράγουν τις εναλλακτικές λύσεις. (Πλυμάκης, 2018)

Οι ομάδες συμφερόντων διαδραματίζουν βασικότατο ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Η ποικιλία στη μορφή και στη φύση τους καθιστά δύσκολο τον ορισμό τους. (Heywood, 2006, σελ. 377) Διαθέτουν οργάνωση, επιθυμούν να προστατεύσουν συγκεκριμένα συμφέροντα και ασκούν έντονες πιέσεις στην εκάστοτε κυβέρνηση. Συνήθως οι όροι «ομάδα πίεσης» και «ομάδα συμφερόντων»

⁹Η Κυβερνητική ατζέντα αφορά τα προβλήματα που εστιάζουν την προσοχή τους οι κυβερνώντες και που προτεραιότητά τους είναι να επιλυθούν.

χρησιμοποιούνται σαν ταυτόσημοι. Ωστόσο κατά κύριο λόγο χρησιμοποιείται ο όρος «ομάδα συμφερόντων» μιας και ο όρος «ομάδα πίεσης» έχει πιο αρνητική σημασία.

Ιστορικά, ο Arthur Bentley στην Αμερική δημιούργησε τη θεωρία για τις ομάδες πίεσης, η οποία ήρθε στην Ευρώπη μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 21-22, 25) Θεωρείται ότι οι ομάδες συμφερόντων παρέχουν γνώσεις στην κυβέρνηση και ότι γνωστοποιούν τις επιθυμίες ενός μικρού τμήματος του πληθυσμού. Οι αντίπαλοι διατείνονται ότι οι οργανωμένες ομάδες προωθούν τα συμφέροντά τους πιο έντονα από ότι οι μη οργανωμένοι. Μερικοί παράγοντες που καθορίζουν το κατά πόσο θα είναι μεγάλη η επιρροή μιας ομάδας συμφερόντων είναι αν απαριθμεί πολλά μέλη και εάν αυτά είναι δραστήρια, αν διαθέτει αρκετά χρήματα, αν χρησιμοποιεί κάποια μέσα για να ασκήσει πιο έντονη πίεση. (Hague, Harrop, 2011 σελ. 412, 435-437) Θεωρητικά έχουμε την άμεση πίεση που γίνεται στους κυβερνώντες και την έμμεση που ασκείται στην κοινή γνώμη, η οποία εν συνεχεία θα ασκήσει πιέσεις στους κυβερνώντες. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 163)

Στις θετικές πτυχές των ομάδων συμφερόντων μπορούμε να αναφέρουμε ενδεικτικά ότι όλο και περισσότεροι πολίτες παίρνουν μέρος στις πολιτικές διαδικασίες, ασκούν ένα είδος ελέγχου στην κυβέρνηση, συμβάλλουν στο να υπάρχει σταθερότητα στο πολιτικό σύστημα, ενισχύουν το διάλογο αλλά και την αντιπροσώπευση. Από την άλλη πλευρά ορισμένες αρνητικές πτυχές των ομάδων συμφερόντων είναι ότι η εξουσία τους δεν είναι νόμιμη, εστιάζουν σε συμφέροντα που ωφελούν συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, η διαδικασία λήψης αποφάσεων χαρακτηρίζεται από αδιαφάνεια και τέλος πιέζουν την κυβέρνηση να λάβει αποφάσεις που τις ωφελεί. (Heywood, 2006, σελ. 386)

Ο δομολειτουργισμός είναι της άποψης ότι σε όλα τα πολιτικά συστήματα πρέπει να γνωστοποιούνται τα υπάρχοντα συμφέροντα και αυτό ακριβώς κάνουν οι ομάδες συμφερόντων. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 28) Ωστόσο στον πλουραλισμό οι ομάδες συμφερόντων ανταγωνίζονται για να επηρεάσουν τις αποφάσεις της κυβέρνησης και το καταφέρνουν. Θεωρούν ακόμα ότι η πλειοψηφία των αποφάσεων λαμβάνεται μετά από συζήτηση των κυβερνώντων με τις ομάδες συμφερόντων, ενώ ασκούν έντονο έλεγχο στις κυβερνητικές δράσεις. (Hague, Harrop, 2011 σελ. 418) Στον κορπορατισμό συναντάμε λίγες, μη ανταγωνιστικές και υποχρεωτικές στη

συμμετοχή οργανώσεις. Αναγνωρίζονται από το κράτος, το οποίο τους ασκεί έλεγχο. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 32) Το κράτος επίσης διαπραγματεύεται μαζί τους και επιχειρεί η διαπραγμάτευση να πάει όπως θέλει. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 62) Τέλος ο κορπορατισμός επικεντρώνεται στο γεγονός ότι κάποιες ομάδες συμφερόντων κατέχουν εξέχουσα θέση στην κυβέρνηση και ασκούν έντονες πιέσεις για τη λήψη των αποφάσεων που επιθυμούν. (Heywood, 2006, σελ. 383)

Οι σωματειακές ομάδες συμφερόντων δημιουργούνται εθελοντικά για να προωθήσουν συγκεκριμένα συμφέροντα και εμφανίζουν πολύ καλή οργάνωση. Αυτές χωρίζονται σε μαζικές οργανώσεις, όπου σημαντικός είναι ο αριθμός των μελών και σε ομάδες στελεχών όπου ενδιαφερόμαστε για την ποιότητα των μελών. Αντίθετα οι θεσμικές ομάδες επιδιώκουν να προωθήσουν τα συμφέροντά τους μέσα από τον κυβερνητικό μηχανισμό. (Heywood, 2006, σελ. 377) Στον δημόσιο τομέα ορισμένες θεσμικές ομάδες συμφερόντων είναι τα υπουργεία, οι κρατικές επιχειρήσεις, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 45, 51)

Οι επαγγελματικές οργανώσεις ανήκουν στις πολύ βασικές ομάδες συμφερόντων. Συγκεκριμένα οι δημόσιοι υπάλληλοι ασχολούνται ελάχιστα με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις. Επίσης οι εργάτες και οι ιδιωτικοί υπάλληλοι δεν έχουν δημιουργήσει πολύ ισχυρές οργανώσεις. Αυτό συμβαίνει γιατί η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας (ΓΣΕΕ) και η Ανώτατη Διοίκηση Ενώσεων Δημοσίων Υπαλλήλων (ΑΔΕΔΥ) βρίσκονται υπό τον έλεγχο των υπαλλήλων του δημοσίου τομέα. Όσον αφορά τους εργάτες, εκείνοι που κατέχουν κάποια ειδικευση συνηθίζουν να εμπλέκονται με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 76, 79-82)

Τα συνδικάτα είναι επαγγελματικές οργανώσεις που απευθύνονται σε μισθωτούς και διακατέχονται από αξίες όπως η αλληλεγγύη, η συναδελφικότητα, η συλλογικότητα. Τα κλαδικά συνδικάτα θέλουν να ενσωματώσουν το σύνολο των μισθωτών των επιχειρήσεων όλων των κλάδων. Στη χώρα μας συναντάμε αποκλειστικά κλαδικές ομοσπονδίες γιατί τα κλαδικά συνδικάτα δεν επιτρέπονται! (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 77, 84-85) Οι κλαδικές οργανώσεις θέλουν να επηρεάσουν τις αποφάσεις που λαμβάνει η κυβέρνηση. Προσπαθούν επίσης να προστατεύσουν να συμφέροντα του επαγγέλματός τους ή να προωθήσουν τοπικά συμφέροντα, ενώ διαθέτουν ισχύ και χρήματα. (Hague, Harrop, 2011 σελ. 413-414)

Οι συνομοσπονδίες εργαζομένων και εργοδοτών επιχειρούν να προωθήσουν τα συμφέροντα των εργατών και του κεφαλαίου στους κυβερνώντες. Συνήθως έχουν αρκετή δύναμη και κατορθώνουν να επιτύχουν τους στόχους τους. (Hague, Harrop, 2011 σελ. 416)

Οι εργοδότες για να αντιμετωπίσουν τις απεργίες και τις διαπραγματεύσεις των εργατών αναγκάστηκαν να οργανωθούν. Οι μικρές επιχειρήσεις μοιάζει δύσκολο να οργανωθούν, ενώ αρκετές φορές οι μεγάλες επιχειρήσεις έχουν ανάγκη από τις μικρές για να ασκήσουν ισχυρότερες πιέσεις στους κυβερνώντες. Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι ξένες επιχειρήσεις επηρεάζουν τον τρόπο που θα οργανωθούν οι επιχειρηματίες της χώρας.

Τα επιμελητήρια δημιουργούνται από το κράτος και έχουν συμβουλευτικό ρόλο ή ασχολούνται με θέματα διοίκησης. Είναι μόνο «οικονομικές οργανώσεις». Ο γνωστός Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ) αντιπροσωπεύει τους βιομήχανους αλλά και γενικότερα τους ιδιώτες. Στις συντεχνίες των ελεύθερων επαγγελματιών η εγγραφή είναι υποχρεωτική και αυτές οι συντεχνίες είναι υπεύθυνες για τη ρύθμιση του επαγγέλματος αλλά και για το εάν θα υπάρξουν νέα μέλη. Λειτουργούν έτσι διότι θεωρούνται «γνώστες» του επαγγέλματος. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 89-97, 111-112)

Οι επαγγελματικές οργανώσεις προέρχονται από την Ευρώπη και οι ομάδες συμφερόντων στη μορφή που έχουν σήμερα από την Αμερική. Οι τοπικές επαγγελματικές οργανώσεις θέλουν να προστατεύσουν όπως είναι φυσικό τα τοπικά τους συμφέροντα και για αυτό πιέζουν την κεντρική εξουσία μα και την τοπική αυτοδιοίκηση. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 125, 143)

Τα ΜΜΕ θεωρούνται 'gate-keepers' διότι εκείνα αποφασίζουν ποια θέματα θα προβάλλουν και ποια όχι. Έτσι αποκτάνε βαρυσήμαντο ρόλο στη διαδικασία προσδιορισμού του προβλήματος. (Λαδής, Νταλάκου, 2010, σελ. 83)

Οι λομπίστες είναι εταιρείες που με το αζημίωτο προωθούν στους κυβερνώντες τα αιτήματα των πελατών τους. Οι γνωριμίες είναι πολύ βασικές για αυτούς. Αν και δεν έχουν καλή φήμη, συνεχώς αυξάνεται ο αριθμός τους επειδή τα αποτελέσματα είναι πιο άμεσα και γνωρίζουν καλύτερα την κατάσταση. (Hague, Harrop, 2011 σελ. 412, 432-433)

Δραστηριοποιούνται όμως και οι πολίτες, όντας συνήθως καταναλωτές που έχουν ειδικά συμφέροντα και λιγότερο για να αλλάξουν πολιτικούς θεσμούς. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 160)

Οι επιστημονικές κοινότητες αποτελούνται από ειδικούς που κατέχουν επιστημονικές γνώσεις και προσπαθούν να μεταβάλλουν τις πολιτικές. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 74) Να επισημάνουμε ότι όσες ομάδες συμφερόντων έχουν δύναμη πραγματοποιούν μελέτες για να αποδείξουν ότι οι απόψεις τους είναι ορθές. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 172)

Στην Ελλάδα οι ομάδες συμφερόντων δυσκολεύονται να προωθήσουν τα συμφέροντά τους, γιατί αφενός η κυβέρνηση συγκεντρώνει την εξουσία και αφετέρου οι πολιτικοί ακολουθούν πιστά τις επιταγές του κόμματος. (Μαυρογορδάτος, 2011, σελ. 169) Βέβαια στα πολυκομματικά συστήματα όπως το δικό μας ευνοείται η δημιουργία ομάδων συμφερόντων μιας και είναι πιο εύκολη η προσέγγιση ενός εκ των πολλών κοινοβουλευτικών κομμάτων. (Heywood, 2006, σελ. 389)

Τα συμφέροντα όπως και οι δρώντες είναι αρκετοί και επομένως για να εφαρμοστεί μία πολιτική πρέπει να δημιουργηθούν «συνεργατικά δίκτυα». Καθώς δεν είναι όλες οι πολιτικές εύκολο να τεθούν σε εφαρμογή, κυριαρχεί η άποψη ότι το είδος της πολιτικής και του ζητήματος καθορίζουν το εάν η πολιτική θα εφαρμοστεί επιτυχώς. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 108)

2.3 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων και του ΟΛΠ

2.3.1 Οι ιδιωτικοποιήσεις στην Ελλάδα

Τέσσερις είναι οι βασικές οικονομικές θεωρίες. Ο Keynes ήταν της άποψης ότι το κράτος οφείλει να παρεμβαίνει στην αγορά με σκοπό να αντιμετωπίζει ορισμένες δυσλειτουργίες της μέσω της δημοσιονομικής πολιτικής. Το 1970 όμως αυτή η άποψη αντιμετώπισε προβλήματα και τότε ο Friedman δήλωσε ότι οι κρίσεις μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με την νομισματική πολιτική. Η σχολή του Σικάγου από την άλλη πλευρά μίλησε για τον ιδιωτικό τομέα ο οποίος λειτουργεί καλύτερα από τον δημόσιο και δημιουργεί ανταγωνισμό. Τέλος η σχολή της

«Δημόσιας επιλογής» διατείνεται ότι η παρέμβαση του κράτους πάντα φέρνει αρνητικά αποτελέσματα και ότι η ελεύθερη αγορά είναι η ιδανική, αν και παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα. (Ζουμπουλάκης, 2004, <http://ir.lib.uth.gr/handle/11615/13385>)

Η Ελλάδα το διάστημα 1970-1980 εφάρμοζε την πολιτική των κρατικοποιήσεων. Τότε το πολιτικό σύστημα δεν προέβaine σε ιδιωτικοποιήσεις γιατί επικρατούσε συγκεκριμένη ιδεολογία, η οικονομία λειτουργούσε με συγκεκριμένο τρόπο, υπήρχαν πελατειακές σχέσεις και το κράτος επιθυμούσε να είναι παρεμβατικό. Τα πολιτικά και συνδικαλιστικά συμφέροντα ήταν πολλά με αποτέλεσμα να καθίσταται αδύνατη η πραγματοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf)

Το 1981 το ΠΑΣΟΚ ανέλαβε την εξουσία. Τότε η χώρα παρουσίαζε ύφεση αλλά και νομισματική και μακροοικονομική αστάθεια. Το κυβερνών κόμμα προσπάθησε να εφαρμόσει ένα νέο πρόγραμμα για να επιτύχει παραγωγική αναδιάρθρωση και για να εκσυγχρονιστεί οικονομικά η χώρα. Από το 1981 μέχρι το 1985 έχουμε έντονο κρατικό παρεμβατισμό στην οικονομία. Μάλιστα το 1983 υποτιμήθηκε η δραχμή λόγω του μεγάλου πληθωρισμού και τα δημόσια έσοδα ήταν λιγότερα από τις δαπάνες κατά κύριο λόγο επειδή είχαν αυξηθεί αριθμός των δημόσιων υπαλλήλων και οι μισθοί και οι συντάξεις τους. Το 1986 επιβλήθηκε ένα σταθεροποιητικό πρόγραμμα που έθετε στόχους όπως την μείωση του πληθωρισμού και του δημόσιου και εξωτερικού χρέους. Τη διετία 1988 και 1989 όμως η κυβέρνηση σταμάτησε να εφαρμόζει το συγκεκριμένο πρόγραμμα με αποτέλεσμα οι δημόσιες δαπάνες και τα ελλείμματα να αυξηθούν. Η δυσχερής οικονομική κατάσταση της χώρας, με τα λιγοστά έσοδα και τις αυξημένες δαπάνες συνεχίστηκε μέχρι το 1990.

Το 1989 και το 1990 η κατάσταση ήταν αρκετά δύσκολη για τα οικονομικά του κράτους. Απουσίαζε ακόμα και η συνεννόηση μεταξύ των κομμάτων για την πορεία που έπρεπε να ακολουθήσει η χώρα. Το 1990 η ΝΔ απέκτησε την εξουσία και επιδίωξε να βρει έναν τρόπο να σταθεροποιήσει την οικονομία. Ανάμεσα στους στόχους που έθεσε ήταν η λιγότερη κρατική παρέμβαση, το άνοιγμα των αγορών, η ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Ωστόσο τα προβλήματα δε λύθηκαν. (Πατρώνης, 2015, σελ. 219-221)

Η πτώση του κομμουνισμού και η ένταξη στην Οικονομική Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ) άσκησαν σοβαρές πιέσεις προς την κατεύθυνση των ιδιωτικοποιήσεων και την απελευθέρωση όσον αφορά την αγορά προϊόντων, υπηρεσιών και της εργασίας. Η ικανότητα των κρατών να μπουν στην ΟΝΕ εξαρτιόνταν από την ικανοποίηση πέντε κριτηρίων¹⁰. Το Μάαστριχτ γνωστοποιούσε ότι στον υπολογισμό του ελλείμματος δεν έπρεπε να συνυπολογίζονται τα έσοδα από ιδιωτικοποιήσεις, για να αποφευχθεί κάποιο είδος καιροσκοπικής πολιτικής από τα ευρωπαϊκά κράτη. Παρόλα αυτά πολλές κυβερνήσεις θα έμπαιναν στον πειρασμό να χρησιμοποιήσουν τα έσοδα από τις ιδιωτικοποιήσεις για να μειώσουν το δημόσιο χρέος και έλλειμμα και για να ικανοποιήσουν τα κριτήρια σύγκλισης. (Παπαϊωάννου, 2003, σελ. 4, 210)

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφέρουμε ότι η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα λειτουργεί εντός της ΟΝΕ. Έχει υπερεθνικές εξουσίες επειδή είναι η μόνη που ασκεί τη νομισματική πολιτική και συντονίζει τα κράτη της ευρωζώνης για την ύπαρξη μακροοικονομικής σταθερότητας. Η Ελλάδα ήταν μία από τις χώρες που δεν κατάφερε να επιτύχει σύγκλιση πλεονάσματος και ελλείμματος. Το Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης¹¹ και το Πρωτόκολλο που αφορά το υπερβολικό δημοσιονομικό έλλειμμα επιθυμούν τα κράτη μέλη να επιδεικνύουν δημοσιονομική πειθαρχία για να μην αντιμετωπίσει μελλοντικά προβλήματα η ΕΕ με μη βιώσιμα εθνικά ελλείμματα. Επίσης ο Μηχανισμός Μακροοικονομικής Ανισορροπίας¹² αλλά

¹⁰ Αφορούν το δημόσιο έλλειμμα, το δημόσιο χρέος, τον πληθωρισμό, τα μακροπρόθεσμα επιτόκια και τη συναλλαγματική ισοτιμία. (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/joining-the-euro-area/convergence-criteria/>)

¹¹ Βλ. Europa, Σύμφωνο Σταθερότητας και Ανάπτυξης, https://eurlex.europa.eu/summary/glossary/stability_growth_pact.html?locale=el.

¹² Βλ. Europa, Μηχανισμός Μακροοικονομικής Ανισορροπίας, <https://eurlex.europa.eu/summary/glossary/mip.html>.

και το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο¹³ ενισχύουν τον προϋπολογισμό και βοηθάνε στην καλύτερη μακροοικονομική εποπτεία από την Επιτροπή. (Börzel, 2016, σελ. 8-10)

Το 1990 ο Κ. Μητσοτάκης ξεκίνησε τις ιδιωτικοποιήσεις θέλοντας να μειώσει τον κρατισμό και να βελτιώσει την εθνική οικονομία. Έως τότε το ελληνικό κράτος είχε περιορίσει τη στήριξη των κρατικών μονοπωλίων που δεν απέφεραν κέρδη. Οι κανόνες ανταγωνισμού που εισήγαγε η ΕΕ το 1990 οδήγησαν σε αυξημένες ιδιωτικοποιήσεις την Κυβέρνηση. Επιθυμούσε να μειωθεί ο δημόσιος τομέας γιατί πολλές δημόσιες επιχειρήσεις ήταν αναποτελεσματικές. (Burnes, Katsouros, Jones, 17(2004)1, σελ. 70) Την περίοδο 1990-1993 ιδιωτικοποιήθηκαν επιχειρήσεις όπως η Τράπεζα Πειραιώς, με την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών εκείνη την εποχή να προκαλεί μεγάλες αντιδράσεις, αναγκάζοντας την Κυβέρνηση στην επανακρατικοποίησή του.

Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 1993 δημιούργησε το «Πρόγραμμα Οικονομικής Σύγκλισης» για το χρονικό διάστημα 1994-1999 με σκοπό η χώρα να μπορέσει να ενταχθεί στην ΟΝΕ, με βασικό ζήτημα να αποτελεί το μεγάλο δημόσιο χρέος. (Πατρώνης, 2015, σελ. 221-222) Το 1996 συνέχισε να εφαρμόζει την ίδια πολιτική, πουλώντας μεταξύ άλλων μετοχές του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος, με την Deutsche Telekom να παίρνει τα ηνία του τελευταίου και να αυξάνει τα έσοδα της εταιρείας. Οι ιδιωτικοποιήσεις είχαν ως στόχο την απόκτηση εσόδων μιας και η χώρα αντιμετώπιζε πολλά οικονομικά προβλήματα. Επίσης η χώρα έπρεπε να εκσυγχρονιστεί και η ΟΝΕ ασκούσε έντονες πιέσεις. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf) Όπως είναι λογικό κάποιες ιδιωτικοποιήσεις απέτυχαν, όπως η ιδιωτικοποίηση της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού με τις τιμές να αυξάνονται και να απουσιάζουν οι επενδύσεις.

Μετά το 2000 υπήρξε στασιμότητα στις ιδιωτικοποιήσεις, γιατί κατάρρευσε το Χρηματιστήριο Αθηνών, υπήρξαν καθυστερήσεις στις διαδικασίες ιδιωτικοποίησης και ανέκυψαν κυβερνητικά ζητήματα.

13 Βλ. Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Ευρωπαϊκό Εξάμηνο, <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/european-semester/>.

Κρίσιμη περίοδος για τη χώρα ήταν το 2011 με την Κυβέρνηση του Γ. Παπανδρέου να αντιμετωπίζει τρία δυσεπίλυτα ζητήματα. Αυτά ήταν η εφαρμογή του μνημονίου, η ψήφιση του «Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου 2012-2013» και το πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων το οποίο δημιουργούσε το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (εφεξής ΤΑΙΠΕΔ). Υπήρξαν τόσο εσωκομματικές όσο και κοινοβουλευτικές αντιδράσεις. Ακολούθησε η ψήφιση και άλλων Μεσοπρόθεσμων Πλαισίων Δημοσιονομικής Στρατηγικής για να αυξηθούν τα δημόσια έσοδα και ταυτόχρονα να μειωθεί το δημόσιο έλλειμμα. (Ανώνυμος, 2011, <http://www.haniotika-nea.gr/66040-antimetwpi-me-tria-megala-themata-i-kubernisi/>) Γίνεται επομένως έκδηλο ότι μετά από οικονομικές και δημοσιονομικές πιέσεις οι Κυβερνήσεις οδηγήθηκαν σε ιδιωτικοποιήσεις κυρίως στις υποδομές που θα ενίσχυαν σημαντικά τα δημόσια έσοδα. (Rolard, 2008, σελ. 138)

Αναφοράς χρήζει το γεγονός ότι το 2017 το Ελεγκτικό Συνέδριο με ανακοίνωση που εξέδωσε γνωστοποίησε μεταξύ άλλων ότι τα τρία Μνημόνια συνέβαλαν στη δημοσιονομική εξυγίανση της Ελλάδας προσφέροντας «βραχυπρόθεσμη χρηματοπιστωτική σταθερότητα» αλλά και αναδιάρθρωση του χρηματοπιστωτικού κλάδου. (Ανώνυμος, 2017, <https://www.newsbeast.gr/financial/international-economy/arthro/3040785/ta-programmata-epreferan-dimosionomiki-exigiansi-alla-me-megalo-kostos>)

Πάντως για να υπάρξει δημοσιονομική εξυγίανση στη χώρα είναι επιτακτική ανάγκη να προχωρήσει διαρθρωτικές αλλαγές. Αυτός είναι ο τρόπος για να ελαττωθούν οι δημόσιες δαπάνες. Επέρχεται επίσης έτσι η ανάπτυξη και ανοίγει ο δρόμος για επενδύσεις. Στις διαρθρωτικές αλλαγές συγκαταλέγονται οι ιδιωτικοποιήσεις δημόσιων επιχειρήσεων που δεν αποφέρουν κέρδη στο δημόσιο αλλά και η κατάργηση ζημιογόνων δημόσιων οργανισμών και υπηρεσιών. Οι διαρθρωτικές αλλαγές δύναται να οδηγήσουν σε «πρωτογενές Δημοσιονομικό Πλεόνασμα» τη χώρα και αντίστοιχα στην μείωση του δημόσιου χρέους. (Κοτζαμπασάκης, <http://elzoni.gr/html/ent/585/ent.17585.asp>)

Ο στόχος των ιδιωτικοποιήσεων στην Ελλάδα είναι η αύξηση των δημόσιων εσόδων και η μείωση της κρατικής παρέμβασης. Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να αυξήσει τα δημοσιονομικά έσοδα, την παραγωγικότητα, το ΑΕΠ και την απασχόληση. Οφείλουμε στην ανάλυση να συμπεριλάβουμε τον παράγοντα

εξωτερικές πιέσεις λόγω των συσσωρευμένων δημόσιων χρεών που πιέζουν προς την κατεύθυνση των ιδιωτικοποιήσεων αλλά και τους ιδιώτες που επιχειρούν να αγοράσουν τη δημόσια περιουσία σε χαμηλές τιμές. (Ανώνυμος, 2017, <https://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=205177>)

Ο Στουρνάρας, Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος, έδωσε έμφαση στο γεγονός ότι όσες προβλέψεις υπάρχουν για τη βελτίωση της ελληνικής οικονομίας στηρίζονται στην υλοποίηση των προγραμμάτων μεταρρυθμίσεων αλλά και αποκρατικοποιήσεων. Τόνισε ότι η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα στην ΕΕ όσον αφορά την προώθηση των μεταρρυθμίσεων με βάση το Δείκτη Προώθησης Μεταρρυθμίσεων και θεωρεί ότι για να αναπτυχθεί η χώρα πρέπει μεταξύ άλλων να ιδιωτικοποιήσει μέρος της δημόσιας περιουσίας. (Ανώνυμος, 2017, <https://www.news.gr/oikonomia/article/755915/stournaras-i-anadiarthrosi-tis-ellinikis-ikonomias-echi-idi-xekinisi.html>)

Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι αν και οι κυβερνήσεις ανά τα χρόνια άλλαζαν, υπήρχε ανέκαθεν σύγκλιση των κυβερνήσεων σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Οι πιέσεις που ασκεί η ΕΕ, τα σοβαρά οικονομικά προβλήματα που πάντα αντιμετώπιζε η χώρα και οι δεσμεύσεις της προς τους ξένους εταίρους έκαναν αδύνατη την αλλαγή πολιτικής η οποία μπορεί να λεχθεί ότι αποτελούσε και συνεχίζει να αποτελεί μονόδρομο.

2.3.2 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων

Οι δρώντες που εξέφρασαν την αντίθεσή τους στην ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, αν και ήταν πολλοί, δεν κατάφεραν να αποτρέψουν την ιδιωτικοποίησή τους. Αρκετά κόμματα τάχθηκαν κατά και δεν προχώρησαν στην ψήφιση του νομοσχεδίου. Να επισημανθεί ότι 29 βουλευτές από το κυβερνών κόμμα το καταψήφισαν, καθώς έβρισκαν ασύμφορη την ιδιωτικοποίηση για το κράτος, μιας και τα αεροδρόμια προσφέρουν πάρα πολλά έσοδα στα δημόσια ταμεία. (Κωστάκη, 2015, <https://vouliwatch.gr/news/article/syriza-29-voyleytes-kai-toy-nai-kai-toy-ohi-kata-tis-idiotikopoiisis-ton-14-aerodromion-katathetoyn-erotisi>) Μεγάλη ήταν και η κινητοποίηση πολιτών, εργαζομένων και φορέων σε ορισμένους νομούς με σκοπό να

εμποδίσουν την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων τους. Ειδικά όσον αφορά τους εργαζόμενους εκφράζουν τους φόβους τους ότι θα χάσουν τη δουλειά τους, ενώ οι πολίτες δεν επιθυμούν να δοθούν τα αεροδρόμια σε ξένα χέρια. (Η ΑΥΓΗ, 2016, <http://www.avgi.gr/article/10813/6198735/-raus-ste-fraport-apo-diadelotes-sta-chania>) Αντέδρασαν όμως και Ενώσεις Ξενοδόχων από διάφορους νομούς. Για παράδειγμα η Ένωση Ξενοδόχων Χανίων εκφράζει τις ανησυχίες της, ότι δηλαδή θα γίνει αρκετά ακριβό το αεροδρόμιο και άρα θα μειωθεί ο τουρισμός και ότι κάποιες αεροπορικές εταιρείες ενδέχεται να επιλέξουν το Ηράκλειο ή άλλους προορισμούς. (Διοικητικό Συμβούλιο Ένωσης Ξενοδόχων Χανίων, 2014, <http://flashnews.gr/post/165555/enosi-ksenodoxon-xanion-na-anakli8i-i-idiotikopiisi-tou-aerodromiou>) Επίσης Δήμοι στους οποίους ανήκουν τα συγκεκριμένα αεροδρόμια, Δικηγορικοί Σύλλογοι, Εμπορικά και Βιομηχανικά Επιμελητήρια αντιδρούν στην ιδιωτικοποίηση, αναφέροντας ότι είναι αντισυνταγματική. (Ανώνυμος, http://www.athensvoice.gr/economy/316796_sto-ste-i-idiotikopiisi-ton-aerodromion) Η Ομοσπονδία Συλλόγων Πολιτικής Αεροπορίας δεν επιθυμεί την πραγματοποίηση της ιδιωτικοποίησης, επειδή εκχωρείται μέρος της εθνικής κυριαρχίας, ο τουρισμός προσφέρει πάρα πολλά έσοδα στο κράτος και γιατί τα αεροδρόμια δίνονται σε ξένους επενδυτές. Δεν παραλείπει να τονίσει ότι τα αεροδρόμια συνδράμουν στην άμυνα και στη στρατηγική μιας χώρας, ειδικά στην περίπτωση της Ελλάδας όπου οι κίνδυνοι είναι πολλοί. (Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, 2012, <http://www.osypa.gr/enimerosi/anakoineseis/item/174>) Παράλληλα αναφέρει ότι τα τέλη θα ανέβουν και θα χαθεί κάθε έλεγχος στα αεροδρόμια. (Ντελέζος, 2016, <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5358981/afhnoyn-thn-yphresia-politikhs-aeroporias-xwris-aerodromia/>) Την ίδια στιγμή έχουν μειωθεί τα αεροδρόμια που ελέγχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ειδικά μετά τη δημιουργία του ΤΑΙΠΕΔ. Το Περιφερειακό Τμήμα Ιονίων Νήσων του Οικονομικού Επιμελητηρίου της Ελλάδας είναι κατά της ιδιωτικοποίησης των Αεροδρομίων Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Ζακύνθου και Ακτίου γιατί οι υποδομές των αεροδρομίων μπορούν να βελτιωθούν από τα έσοδα που προσφέρουν τα συγκεκριμένα αεροδρόμια, άρα δεν συντρέχει λόγος ιδιωτικοποίησής τους αν το κράτος διαθέσει χρήματα για τον εκμοντερνισμό τους. (Ανώνυμος, 2016, <http://www.verianet.gr/post/18760-kata-ton-idiotikopiiseon-ton-aerodromion-to-oikonomiko-epim>) ΓΣΕΕ, ΑΔΕΔΥ και κοινωνικοί φορείς ανακοίνωσαν 24ωρη πανελλαδική απεργία κατά των πολιτικών της Κυβέρνησης και της αδιάλειπτης ιδιωτικοποίησης της δημόσιας περιουσίας. Ανάμεσα στα αιτήματά

τους είναι η επανακρατικοποίηση των αεροδρομίων που είναι στρατηγικής σημασίας για κάθε χώρα. (ΑΔΕΔΥ, 2018, <http://adedy.gr/24wgiarergia1752017t/>) Η «Κοινή Πρωτοβουλία ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των Περιφερειακών Αεροδρομίων» ζητά τη μη ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και προσέφυγε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Κατέθεσε και δύο Επίσημες Καταγγελίες προς τις Επιτροπές Directorate General Competition και Directorate General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship ζητώντας να ελεγχθούν οι «αθέμιτες κρατικές ενισχύσεις», να ελεγχθεί η Σύμβαση Παραχώρησης και οι προκηρύξεις του ΤΑΙΠΕΔ, ο αθέμιτος ανταγωνισμός αλλά και τα μονοπώλια στο διεθνές και ευρωπαϊκό δίκαιο. (Ανώνυμος, 2018, <https://www.corfupost.gr/κίνηση-κατά-fraport-συνέχεις-του-νομικού-αγώνα-κατά-της-ιδιωτικοποίησης-των-αεροδρομίων/>) Τέλος ορισμένα ΜΜΕ όπως το γερμανικό ARD εκτιμά ότι η Ελλάδα μέσα από αυτή την ιδιωτικοποίηση θα απολέσει αρκετά έσοδα, τα οποία θα λάβει μία γερμανική εταιρεία. (Ζαφειρόπουλος, 2015, <http://www.efsyn.gr/arthro/fraport-perifereiaka-aerodromia-mia-mi-diaheirisimi-parahorisi>)

Πολλοί είναι οι δρώντες που υποστήριξαν τις ιδιωτικοποιήσεις των αεροδρομίων. Αρχικά η Κυβέρνηση με την σύμπραξη των Ανεξάρτητων Ελλήνων προώθησαν την ιδιωτικοποίηση. Στο τέλος μάλιστα αρκετά κόμματα υπερψήφισαν την ιδιωτικοποίηση αν και δεν το επιθυμούσαν. Η «Τρόικα» ήταν εκείνη που διαδραμάτισε βασικό ρόλο στο να μπει στο τραπέζι των συζητήσεων η συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση. Με δήλωσή της η Επίτροπος Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστήριξε ότι είναι ένας κλάδος που συνεχώς εξελίσσεται και αυτό είναι κάτι που οφείλεται και στις αποκρατικοποιήσεις που διενεργήθηκαν τα τελευταία έτη. Ανέφερε επίσης ότι το μόνο που κάνουν από την πλευρά τους είναι να δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για να επενδύσουν οι ιδιώτες. (Δελεβέγκας, 2016, <http://www.capital.gr/oikonomia/3106457/stirizei-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-i-epitropos-metaforon>) Όπως είναι φυσικό ορισμένα ΜΜΕ βρήκαν θετική την ιδιωτικοποίηση, όπως ο ΣΚΑΙ που τόνισε την βελτιωμένη εντύπωση των ταξιδιωτών σε σχέση με το παρελθόν. (Αναστασοπούλου, 2018, <http://www.skai.gr/news/finance/article/370910/kerdismeni-i-ellada-apo-tin-fraport-greece/>) Δε θα μπορούσαμε να μην προσθέσουμε στους υπέρμαχους το ΤΑΙΠΕΔ, ο Πρόεδρος του οποίου βρίσκει την ιδιωτικοποίηση ως έναν τρόπο ανάπτυξης της Ελλάδας και βελτίωσης της εμπιστοσύνης από την μεριά των αγορών. Τέλος

σημαντικός υπήρξε και ο ρόλος ορισμένων ομάδων πίεσης. Πιο συγκεκριμένα ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων υποστηρίζει την ιδιωτικοποίηση διότι θεωρεί ότι η εταιρεία θα καταβάλλει αρκετά χρήματα για την εκμετάλλευσή τους, η μίσθωση θα είναι για 40 χρόνια και οι χρεώσεις θα έχουν αναπτυξιακό χαρακτήρα όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τις υποδομές, ενώ θα βελτιωθεί η εικόνα της Ελλάδας, προσελκύοντας περισσότερους τουρίστες. (Ανώνυμος, 2014, <http://www.bluebirds.gr/nai-stin-idiwtikopoiisi-twn-aerodromiwn-apo-ton-sete-ti-fobatai-o-andreadis.aspx>) Επίσης ο ΣΕΒ θεωρεί ότι το 2017 ήταν μια καλή χρονιά για την Ελλάδα, διότι δείχνει να ανακάμπτει. Είναι της άποψης ότι η χώρα μας θα παρουσιάσει ανάπτυξη γιατί έχουν ιδιωτικοποιηθεί μεταξύ άλλων τα αεροδρόμια. Μάλιστα για να είναι ανταγωνιστική η χώρα μας προτρέπει την Κυβέρνηση να συνεχίσει να εφαρμόζει πολιτικές λιτότητας. (Ανώνυμος, 2018, <https://www.thepressproject.gr/article/122423/O-SEB-xarakterizei-epitaktiki-anagki-ti-sunexisi-ton-politikon-litotitas>)

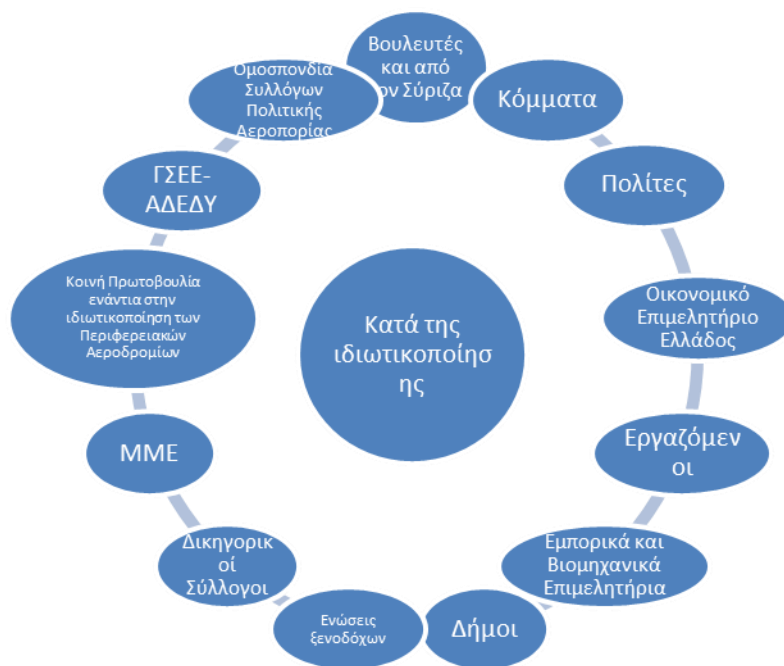
Όσον αφορά τα κοινοβουλευτικά κόμματα, Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς (ΣΥΡΙΖΑ), Ανεξάρτητοι Έλληνες (ΑΝΕΛ), Νέα Δημοκρατία (ΝΔ) και ΠΑΣΟΚ τάχθηκαν υπέρ της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Το κυβερνών κόμμα που συνεργάζεται με τους ΑΝΕΛ προώθησε αυτήν την ιδιωτικοποίηση για να ολοκληρωθεί η αξιολόγηση. Η ΝΔ κατηγορήσε την Κυβέρνηση ότι όσο ήταν στην αντιπολίτευση διατείνονταν ότι η Σύμβαση ξεπουλάει τη δημόσια περιουσία, ενώ τώρα άλλαξε γνώμη. (Ανώνυμος, 2016, <http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=801418>) Ωστόσο η ΝΔ αποφάσισε να ψηφίσει την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και να καταψηφίσει τη σύσταση του ΤΑΙΠΕΔ. Το ΠΑΣΟΚ ήταν επίσης ένα από τα κόμματα που υποστήριξαν την ιδιωτικοποίηση. Άλλωστε μαζί με την ΝΔ είχαν ξεκινήσει αυτήν την προσπάθεια. (Τζιοβάρας, 2016, <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/ellada/284903-nd-tha-psifisei-mono-tin-idiwtikopoiisi-ton-aerodromion-kai-ti-ggde>)

Τα κοινοβουλευτικά κόμματα που καταψήφισαν την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων ήταν το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος (ΚΚΕ), η Χρυσή Αυγή (Χ.Α.), Το Ποτάμι και η Ένωση Κεντρώων. Ειδικότερα το ΚΚΕ κατηγορήσε την Κυβέρνηση ότι συνεχίζει την πολιτική που είχε η προηγούμενη Κυβέρνηση παραχωρώντας 14 αεροδρόμια σε μία γερμανική εταιρεία. Εξέφρασε όμως και την ανησυχία του για την

οικονομική επιβάρυνση που θα έχουν εφεξής όσοι Έλληνες θέλουν να ταξιδέψουν αλλά και για τους εργαζόμενους σε αυτά τα αεροδρόμια. (Περάκης, 2015, <http://www.haniotika-nea.gr/tafoplaka-stin-anaptixi>) Η Χ.Α. χαρακτηρίζει αυτήν την ιδιωτικοποίηση ως «ξεπούλημα» καθώς μόνο όσα αεροδρόμια δεν προσφέρουν έσοδα στο κράτος θα παραμείνουν στην κυριότητά του. (Χ.Α., 2015, <http://www.xryshaygh.com/enimerosi/view/lampros-fountoulhs-fois-wfeleitai-apo-thn-pwlhsh-twn-aerodromiwn-ths-patri>) Βουλευτής του Ποταμιού ανέφερε ότι η Ελλάδα θα βρεθεί αντιμέτωπη με μεγάλα προβλήματα και ότι την δημόσια περιουσία θα μπορούν να την διαχειρίζονται ξένοι, ενώ εκπρόσωπος από την Ένωση Κεντρώων μίλησε για «ομηρία» της Ελλάδας από την «εκχώρηση της δημόσιας περιουσίας και των δημοσιονομικών του κράτους». (Ανώνυμος, 2016, <http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=801418>)

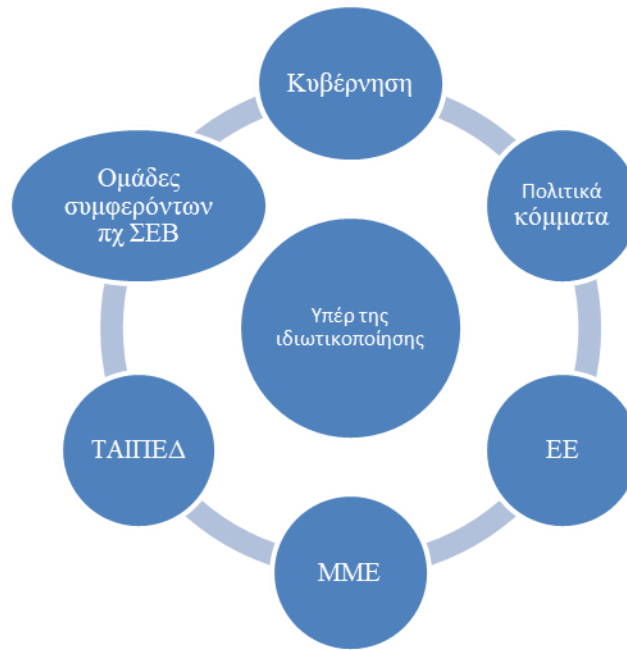
Γράφημα 2.3.2.1

Δρώντες κατά της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων



Γράφημα 2.3.2.2

Δρώντες υπέρ της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων



2.3.3 Εσωτερικοί και εξωτερικοί δρώντες στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ πραγματοποιήθηκε μετά από πιέσεις χωρίς να αποτελεί πρόθεση της Κυβέρνησης, όπως ανέφερε ο Υπουργός Ναυτιλίας. Η δέσμευση που έλαβαν το 2015 οδήγησε στη λήψη αυτής της απόφασης λόγω της δύσκολης επικρατούσας κατάστασης. (Παναγόπουλος, 2016, <https://www.cnn.gr/news/politiki/story/28262/th-dritsas-idiotikopoiisi-olp-gia-xariton-daneiston>) Οι βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ δεν ενστερνίζονταν εξ αρχής την ίδια άποψη για το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ. Αρκετοί παραδέχτηκαν ότι είναι κατά της ιδιωτικοποίησης αλλά είναι υποχρεωμένοι να προχωρήσουν στην υλοποίηση της δέσμευσης. Το παράδοξο είναι ότι γνωστοποιούν ότι αν ήταν στην αντιπολίτευση θα διαδήλωναν! (Ανώνυμος, 2016, <http://www.iefimerida.gr/news/275419/mpalaoyras-den-imastan-kyvernisi-tha-diadiloname-ston-olp-kata-tis-idiotikopoiisis>)

Αρχικά κάποια ΜΜΕ, όπως η εφημερίδα Πρώτο Θέμα, κατηγορούν τον ΣΥΡΙΖΑ για αλλαγή στάσης από τη στιγμή που εκλέχθηκε Κυβέρνηση, αφού πριν τάσσονταν κατά των ιδιωτικοποιήσεων και του προσάπτουν ότι θέλησε να τηρήσει την υπόσχεση που είχε δώσει στους Κινέζους και στους δανειστές, γι' αυτό προχώρησε στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. (Στεργίου, 2016, <https://www.protothema.gr/economy/article/568170/proti-fora-polisi-ellinikou->

limaniou/) Οι πολίτες, οι εργαζόμενοι, μέλη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επαγγελματίες και διάφοροι φορείς συνέλεξαν υπογραφές για να μην προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση. (Ανώνυμος, 2015, <https://www.portnet.gr/eidiseis-naytilias/2525-syllogh-yprografon-kata-tis-idiotikopoihshw-tou-olp.html>) Η ΓΣΕΕ από την πλευρά της απαίτησε να σταματήσει η διαδικασία ιδιωτικοποίησης γιατί είναι κατά του δημόσιου συμφέροντος τη στιγμή που ο ΟΛΠ προσφέρει αρκετά δημόσια έσοδα. Προβλέπει επίσης αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό, το εμπόριο, την ακτοπλοΐα και την εξυπηρέτηση των νησιών. (Ανώνυμος, 2014, <https://gsee.gr/?p=3927>) Ακόμα και οι αρχαιολόγοι δεν επιθυμούν την ιδιωτικοποίηση διότι στους χώρους αυτούς υπάρχουν αρχαιολογικά μνημεία, όπως είναι το τμήμα του αρχαίου τείχους του Πειραιά. Τονίζουν μάλιστα ότι αρχαιολογικά μνημεία βάσει νόμου δεν ιδιωτικοποιούνται. (Ανώνυμος, 2015, <https://www.enikonomia.gr/economy/35964,OLP-Antidroy-n-kai-oi-arxaiologoi-sthn-idiotikopoihsh-toy.html>) Επιπλέον το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής δεν επιθυμεί την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ αναφέροντας ότι η ανάπτυξη του λιμανιού δεν μπορεί να αφορά μόνο το ΤΑΙΠΕΔ που αντιμετωπίζει την ιδιωτικοποίηση ως έναν τρόπο να αυξηθούν τα δημόσια έσοδα και την Κυβέρνηση, διότι το ζήτημα αφορά όλη την κοινωνία και τους Δήμους, ενώ ζητά να υπάρξει μια διαβούλευση όλων των ενδιαφερόμενων μερών για να συζητηθεί η ανάπτυξη του λιμανιού. (Ανώνυμος, 2014, <https://www.newsbomb.gr/politikh/aytodioikhsh/story/524249/kata-tis-polisis-toy-olp-to-perifereiako-symvoylio-attikis>) Διοργανώθηκαν όπως είναι αναμενόμενο συγκεντρώσεις διαμαρτυρίας και απεργίες, δίχως όμως επιτυχία. Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά είναι κατά της ιδιωτικοποίησης θεωρώντας την απόφαση αντισυνταγματική μιας και τα λιμάνια ανήκουν στο δημόσιο με βάση την ελληνική νομοθεσία. Ενδεικτικά ορισμένοι ακόμα φορείς που διαφωνούν είναι οι εξής: το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, η Ένωση Λιμένων Ελλάδος, η Παμπειραϊκή Επιτροπή Σωτηρίας της Ναυπηγοεπισκευής, ο Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά, η Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, η Ένωση Μονίμων & Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ, η Ένωση Μονίμων Υπαλλήλων ΟΛΠ, το Εργατικό Κέντρο Πειραιά. (Ανώνυμος, 2014, <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=572089>)

Αντίθετα κάποιοι δρώντες υποστήριξαν σθεναρά την επιλογή της Κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει τον ΟΛΠ. Η Ελληνική Κυβέρνηση από το 2012 είχε αρχίσει τις

συζητήσεις με την «Τρόικα» για να μπορέσει το κράτος να «γεμίσει» τα άδεια δημόσια ταμεία και να συνεχίσει η χώρα να λαμβάνει δάνεια για την κάλυψη των αναγκών της. (Κάλλιμπαν, 2012, <https://www.newsbomb.gr/oikonomia/story/216036/epta-apokratikopoiiseis-proothoyn-amesa-samaras---oikonomiko-epiteleio>) Το ΤΑΠΠΕΔ όπως είναι φυσικό εξέφρασε την ικανοποίησή του για την πολύ καλή προσφορά που κατέθεσε η COSCO και δήλωσε ότι πραγματοποιείται μια πολύ σημαντική ιδιωτικοποίηση σύμφωνα με το πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων. (ΤΑΠΠΕΔ, 2016, <https://www.hrdf.com/storage/files/uploads/d1e1024920c00f6672e70169191bc61892877.pdf>) Η Διεθνής Ναυτική Ένωση τάχθηκε υπέρ της ιδιωτικοποίησης θεωρώντας ότι το κράτος πρέπει μόνο να θεσπίζει κανόνες και να ασκεί έλεγχο. (Ανώνυμος, 2013, <http://www.in.gr/2013/01/28/economy/agores-epixeiriseis/diethnis-naytiki-enwsi-zita-tin-pliri-idiwtikopoiisi-toy-olp-kai-toy-olth/>) Επιπροσθέτως το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών μετά από έρευνα που διεξήγαγε θεωρεί ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ είναι πολλά. Εάν μάλιστα εφαρμοστούν όλες οι δεσμεύσεις θα υπάρξει μεγάλη ανάπτυξη σε τομείς όπως η κρουαζιέρα, η ναυτιλία, επομένως «βλέπει με καλό μάτι» την ιδιωτικοποίηση. (Ανώνυμος, 2016, <http://www.kathimerini.gr/852392/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/iove-ta-ofelh-gia-thn-oikonomia-apo-thn-idiwtikopoihsh-toy-olp>) Ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας πιστεύει ότι έτσι προστατεύονται τα συμφέροντα της ακτοπλοΐας και ότι δύναται να αναπτυχθεί ο κλάδος. Ο Πρόεδρος του Δ.Σ. του Επιχειρηματικού Πάρκου Σχιστού είναι της άποψης ότι θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και είναι θετικός σε αυτήν την εξέλιξη. Ο Managing Director, Inchcape Shipping Services Greece εκφράζει επίσης την ικανοποίησή του γιατί μπορεί να εξελιχθεί η κρουαζιέρα και να αυξηθεί η προσέλευση τουριστών από την Κίνα. Ο Πρόεδρος της Donomis Cruise Services, μιλάει για περισσότερες δουλειές, βελτίωση του κλάδου της κρουαζιέρας και για αύξηση των δημοσίων εσόδων. (Ανώνυμος, 2016, <http://www.voria.gr/article/cheretizoun-i-foris-tou-pirea-ti-simfonia-me-ti-cosco>) Τέλος ορισμένα ΜΜΕ, όπως η ιστοσελίδα Liberal, έχουν την πεποίθηση ότι οι ιδιωτικοποιημένες επιχειρήσεις λειτουργούν καλύτερα από τις δημόσιες, άρα είναι θετικό βήμα η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. (Σκουμπούρης, 2017, <https://www.liberal.gr/arthro/119967/oikonomia/epicheiriseis/to-kratos-epicheirimatias-kai-to-paradeigma-ote-opap-kai-olp.html>)

Για την ιστορία, υπέρ ψήφισαν τα κόμματα: ΣΥΡΙΖΑ, ΝΔ, Δημοκρατική Συμπαράταξη, ANEL, Ένωση Κεντρώων και Το Ποτάμι. Κατά ψήφισαν μονάχα δύο κόμματα, η Χ.Α. και το ΚΚΕ (25 ψήφοι).

Η ΝΔ προφανώς ψήφισε την ιδιωτικοποίηση μιας και είναι ένα ζήτημα που είχε προωθήσει στο παρελθόν, ενώ κατηγόρησε την Κυβέρνηση για αλλαγή στάσης. Ο ΣΥΡΙΖΑ ανέφερε ότι θα υπάρξει ανάπτυξη στη χώρα μετά από αυτήν την ιδιωτικοποίηση και έριξε τα πυρά του κατά της ΝΔ που στο παρελθόν υπέγραφε όλες τις συμβάσεις και απέλυε τους εργαζομένους. Τους κατηγόρησε και για το ότι η Κυβέρνηση προσπαθεί να δημιουργήσει ένα ευνοϊκό κλίμα για επενδύσεις και εκείνοι με τις δηλώσεις τους δε βοηθάνε σε αυτό. Έδωσε επιπλέον έμφαση στο ότι αυτό που επιχείρησε να επιτύχει η Κυβέρνηση ήταν να προστατεύσει τα δικαιώματα των εργατών και η ιδιωτικοποίηση να επιφέρει μια σειρά από κοινωνικά οφέλη. Οι ANEL όντας κυβερνητικός εταίρος υπερασπίστηκαν τις επιλογές της Κυβέρνησης και του Υπουργού Ναυτιλίας. Η Δημοκρατική Συμπαράταξη από την πλευρά της ζήτησε από τον ΣΥΡΙΖΑ να αναλάβει τις ευθύνες του, ενώ θεωρεί ότι η ιδιωτικοποίηση δε θα φέρει την επιθυμητή ανάπτυξη. Η Ένωση Κεντρώων δήλωσε ότι εάν όντως υπήρχε διαπραγμάτευση θα βλέπαμε «ανταποδοτικά οφέλη» με βάση τις εργασίες που πραγματοποιούνται στον ΟΛΠ. Το ΚΚΕ ανέφερε ότι η αντιπαράθεση των κομμάτων έγινε για να δείξουν τα κόμματα στο τέλος ότι συμφωνούν, ενώ πιστεύει ότι θα πληγούν τα λαϊκά στρώματα με αυτήν την ιδιωτικοποίηση. Τέλος η Χ.Α. μίλησε για «ξεπούλημα» της δημόσιας περιουσίας και για μια πράξη που αφήνει τους εργάτες απροστάτευτους. (Ανώνυμος, 2016, <https://www.newsbomb.gr/politikh/story/709460/psifistike-sti-voyli-to-nomosxedio-gia-tin-symfonia-olp-cosco>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η δημιουργία του ΤΑΙΠΕΔ και η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην FraportGreece και του ΟΛΠ στην COSCOGreece

3.1 Εισαγωγή

Στα Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015 συμπεριλαμβανόταν η σύσταση του ΤΑΙΠΕΔ. (ΦΕΚ, 2011, <https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-152-2011-%CF%83%CE%B5%CE%BB-36.html>) Η ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων συμπεριλαμβανόταν στο Μνημόνιο Συνεννόησης, το οποίο και όριζε τους όρους που θα πραγματοποιηθεί η παραχώρηση από το ΤΑΙΠΕΔ. Γνωστοποιούσε ότι το ΤΑΙΠΕΔ θα ξεκινούσε διαγωνισμό για την ιδιωτικοποίηση λιμανιών. Αυτά έπρεπε να πραγματοποιηθούν αναγκαστικά για να μπορέσει η χώρα να εκταμιεύσει χρήματα. Ο στόχος των ιδιωτικοποιήσεων ήταν να μειωθεί το δημόσιο χρέος και οι επιδοτήσεις, να αυξηθούν οι ΑΞΕ, η αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων και να βελτιωθεί η εθνική οικονομία. (Υπουργείο Οικονομικών, 2013, <https://www.naftemporiki.gr/documents/694707/mnimonio-sunennoisis-stis-sugkekrimenes-proupothesesis-oikonomikis-politikis>) Η «Τρόικα» είναι της άποψης ότι με τον τρόπο αυτόν θα λυθούν τα οικονομικά προβλήματα των χωρών, δίνοντας έμφαση στις θετικές πτυχές των ιδιωτικοποιήσεων και αγνοώντας τις έρευνες που δείχνουν ότι τα μειονεκτήματα υπερτερούν. (Trumbo, Matthijs, 2016, σελ. 7-9)

Στο πολιτικό πεδίο, το 2015 ανήλθε στην εξουσία ο Αλέξης Τσίπρας μετά τις πρόωρες εκλογές που διενεργήθηκαν από την υπηρεσιακή κυβέρνηση της Βασιλικής Θάνου. Πάγωσε όλες τις διαδικασίες ιδιωτικοποιήσεων οδηγώντας σε καθυστερήσεις στις αποκρατικοποιήσεις άρα και στην είσπραξη εσόδων. (Pefanis, 2015, http://liberties.gr/wp-content/uploads/2017/10/Privatizations_in_Greece-paper.pdf) Επιπροσθέτως ο στόχος της εκταμίευσης 50δισ ευρώ μοιάζει απίθανος αφού τα κριτήρια που διαμόρφωσαν αυτό το ποσό ήταν ασαφή. (Λαμπροπούλου, 2013, 50-51)

3.2 Η περίπτωση του ΤΑΙΠΕΔ

Στις 1 Ιουλίου 2011 ιδρύθηκε το ΤΑΙΠΕΔ με τον Ν. 3986/2011 για έξι έτη. Ωστόσο η ζωή αυτού του φορέα δύναται να παραταθεί μετά από σχετική απόφαση που μπορεί να λάβει η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας ΑΕ, το οποίο και πραγματοποιήθηκε το 2017. Με τον τρόπο αυτόν παρατάθηκε η ζωή του κρατικού φορέα μέχρι το 2020. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/fund?tab-1>)

Το ΤΑΙΠΕΔ ιδρύθηκε για να θέσει σε εφαρμογή το προηγούμενο σχέδιο ιδιωτικοποιήσεων που δεν είχε εφαρμοστεί αλλά και για να μην υφίσταται πλέον κανένα είδος πολιτικής επιρροής. (Pefanis, 2015, σελ. 2) Είναι αρμόδιο για την αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας που ανήκει στο Δημόσιο με βάση τις υποχρεώσεις της Ελλάδας προς τους ξένους εταίρους και τις δεσμεύσεις που προκύπτουν από τα Μεσοπρόθεσμα Πλαίσια Δημοσιονομικής Στρατηγικής. Σκοπός του είναι αφενός να συμβάλλει στη μείωση του δημόσιου χρέους και αφετέρου να μπορέσει η Ελλάδα να μπει ξανά σε τροχιά ανάπτυξης και άρα να βελτιωθεί η οικονομία της. Τα χρήματα που λαμβάνει το ΤΑΙΠΕΔ από την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας μέσα σε δέκα μέρες πιστώνονται στον λογαριασμό που ονομάζεται «Ελληνικό Δημόσιο Εισπράξεις και Πληρωμές για την εξυπηρέτηση του Δημοσίου χρέους» για την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους. (Λαππά, 2014, σελ. 13)

Όσον αφορά την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας ΑΕ, δημιουργήθηκε με τον Ν. 4389/2016 και έχει την εξουσιοδότηση να προβαίνει σε πράξεις που προωθούν το δημόσιο συμφέρον, στηριζόμενη όμως στους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Αναφοράς χρήζει ότι διαθέτει τρεις θυγατρικές: το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου και την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου ΑΕ. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/fund?tab-5>)

Το ΤΑΙΠΕΔ συνεργάζεται με την Ελληνική Κυβέρνηση για την πραγματοποίηση των ιδιωτικοποιήσεων. Έχει καταρτιστεί ένα σχέδιο ιδιωτικοποιήσεων που θέτει στόχους όπως είναι η ανάπτυξη της χώρας, η βελτίωση των υποδομών, η ύπαρξη άμεσων επενδύσεων. Αυτά εν τω συνόλω μπορούν να αλλάξουν την εικόνα της χώρας και να την καταστήσουν πιο φερέγγυα στους ξένους. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/fund?tab-5>)

Το ΤΑΙΠΕΔ έχει στη διάθεσή του προς διαχείριση περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με τις υποδομές, την αξιοποίηση της γης και τέλος το εταιρικό χαρτοφυλάκιο. Θέλει να υπάρχει διαφάνεια σε όλες τις ιδιωτικοποιήσεις που διενεργούνται αλλά και να ωφελούν το δημόσιο. Για να επιτευχθεί η διαφάνεια ακολουθεί διαδικασίες όπως είναι η δημοσίευση τριμηνιαίων εκθέσεων. Διοικείται από τραπεζίτες, επιχειρηματίες, συμβούλους, εμπειρογνώμονες και προσλαμβάνει

διεθνείς συμβούλους. Τέλος ανά έξι μήνες αναθεωρεί το «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης». (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/procurement>)

Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι έχει ιδιωτικοποιήσει τα Κρατικά Λαχεία, τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ, 14 περιφερειακά αεροδρόμια, πολλά ακίνητα τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Σε εξέλιξη βρίσκεται η ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος, ενώ επίκεινται αρκετές ακόμα ιδιωτικοποιήσεις. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/portfolio>)

Οι νομικοί κάνουν ορισμένες παρατηρήσεις όσον αφορά τη δημιουργία και το ρόλο του ΤΑΙΠΕΔ. Συγκεκριμένα τονίζουν ότι ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία «Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» με το μετοχικό της κεφάλαιο να ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. Επιπροσθέτως τα περιουσιακά στοιχεία που αναφέρονται στο Πρόγραμμα Αποκρατικοποιήσεων του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 καθώς και στα επόμενα προγράμματα μεταβιβάζονται στο ΤΑΙΠΕΔ. Ωστόσο το Δημόσιο μπορεί να αποφασίσει, αν το επιθυμεί, να μεταβιβάσει σε αυτό την ιδιωτική του περιουσία. Να τονίσουμε ότι το Δημόσιο μεταβιβάζει τα περιουσιακά του στοιχεία δίχως να έχει αποτιμήσει την αξία τους, αυτό κάνει αργότερα το ΤΑΙΠΕΔ. Τέλος αυτός ο κρατικός φορέας έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί τα περιουσιακά στοιχεία με οιονδήποτε τρόπο επιθυμεί, συνήθως μεταβιβάζοντάς τα. Από τα παραπάνω καθίσταται σαφές ότι η δημόσια περιουσία που μεταβιβάζεται στο ΤΑΙΠΕΔ δεν ανήκει πλέον στο κράτος. Όμως από τη στιγμή που το ΤΑΙΠΕΔ ανήκει στο Δημόσιο μπορούμε να πούμε ότι πάλι τα περιουσιακά στοιχεία ανήκουν στο Δημόσιο. Δεν διαθέτει όμως το δικαίωμα κυριότητας σε αυτά. Εδώ έγκειται η διαφορά του ΤΑΙΠΕΔ με άλλους φορείς που διαχειρίζονταν στο παρελθόν τη δημόσια περιουσία, όπως επισημαίνει ο νομικός Καϊδατζής. (Καϊδατζής, 2014, σελ. 5) Κρίσιμο είναι το στοιχείο ότι ενώ είναι φυσιολογικό μια ανώνυμη εταιρεία να επιλέγει να ιδιωτικοποιήσει περιουσία του δημοσίου σε ιδιώτες, το να έχει το ΤΑΙΠΕΔ τη δυνατότητα προβαίνει σε μεταβιβάσεις της δημόσιας περιουσίας είναι περίεργο. Ένα τελευταίο σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο νομοθέτης αναφέρει πως το ΤΑΙΠΕΔ λειτουργεί με βάση το δημόσιο συμφέρον. Όντας όμως νομοθέτης, δε χρειάζεται να επικαλεστεί το δημόσιο συμφέρον για να νομοθετήσει. (Καϊδατζής, 2014, σελ. 1-7) Αυτά είναι μερικά

ζητήματα που προκαλούν ερωτήματα και προβληματισμό για τη λειτουργία του ΤΑΙΠΕΔ.

Πίνακας 3.2

Το προφίλ του ΤΑΙΠΕΔ

ΤΑΙΠΕΔ				
Σκοπός	Όραμα	Αξίες/ Αρχές	Πολιτικές	Μακροπρόθεσμοι στόχοι
Αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας που ανήκει στο Δημόσιο.	Μείωση του δημόσιου χρέους και ανάπτυξη της χώρας.	Δημόσιο συμφέρον, Διαφάνεια.	Συνεργασία με την Ελληνική Κυβέρνηση για την προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων, Αναθεωρεί το «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης», Δημοσιεύει τριμηνιαίες εκθέσεις, Έχει εσωτερικές διαδικασίες και πολιτικές, Έχει κανονισμό αναθέσεων .	Ανάπτυξη, Προσέλκυση άμεσων επενδύσεων, Οφέλη όπως νέες θέσεις εργασίας, Αποκατάσταση της αξιοπιστίας της χώρας διεθνώς.

3.3 Η Σύμβαση Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων

Το 2011 έγινε γνωστό ότι στο Μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 συμπεριλαμβάνεται η ιδιωτικοποίηση των ελληνικών αεροδρομίων, ενώ εξαίρεση αποτελούσε το αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Στόχος ήταν να αναδιοργανωθούν τα αεροδρόμια και να προσελκύσουμε νέους επενδυτές. (ΤΑΙΠΕΔ,

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/259997975e5864f2bff7782c0fe3d3f2.pdf>

f)

Αρχικά έντεκα εταιρείες είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους και τελικά επτά πέρασαν στην επόμενη φάση του διαγωνισμού. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/27a9840fecac8ed7212112f35bad484f.pdf>

f) Πρέπει να τονίσουμε ότι το ΤΑΙΠΕΔ όρισε τις εταιρείες Lufthansa Consulting GmbH, Doxiadis Associates S.A. και Alanna Consulting Group σαν τεχνικούς συμβούλους, με την Lufthansa Consulting GmbH να είναι μέτοχος της εταιρείας FRAPORT AG – SLENTEL Ltd όπως και το γερμανικό κράτος! (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/6aec58c1ce08ef959a6e07857e8d1258.pdf>) Τελικά το 2014 κατέθεσαν τρία επενδυτικά σχήματα προσφορά: η CASA (Corporation America S.A.)–METKA A.E., η FRAPORT AG- SLENTEL Ltd και η VINCI Airports S.A.S. – AKTOR Παραχωρήσεις A.E.. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/4dd7467a02962bb4042cfdc6b4026fe922645.pdf>) Οι εταιρείες θα κατέθεταν τις προσφορές τους τις οποίες θα αξιολογούσε το ΤΑΙΠΕΔ, ενώ θα τις αποτιμούσε και ο «Ανεξάρτητος Αποτιμητής».

Το 2014 ανακοινώθηκε ότι την καλύτερη προσφορά κατέθεσε η FRAPORT AG–SLENTEL Ltd. Προσέφερε 1,234 δις ευρώ εφάπαξ και 22,9 εκατ. ευρώ ως ετήσιο εγγυημένο καταβλητέο μίσθωμα αναπροσαρμοζόμενο ετησίως με τον πληθωρισμό. Να τονίσουμε ότι υπήρχε μεγάλη διαφορά τόσο όσον αφορά το ποσό που προσέφερε η δεύτερη εταιρεία όσο και στην αποτίμηση στην οποία προέβη ο «Ανεξάρτητος Αποτιμητής». Η εταιρεία πρέπει να επενδύσει 330 εκατ. ευρώ μέσα σε τέσσερα χρόνια, ενώ για όλα τα υπόλοιπα χρόνια είναι υποχρεωμένη να επενδύσει 1,4 δις. ευρώ. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/cf637baeeca659be119297ec79546e2c62220.pdf>)

Ένα έτος αργότερα έπесαν οι υπογραφές για την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων ανάμεσα σε Κυβέρνηση-ΤΑΙΠΕΔ-Fraport AG με τον Όμιλο Κοπελούζου. Τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας που παραχωρήθηκαν είναι τα εξής: τα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Χανίων, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας, Ακτίου, Καβάλας, Ρόδου, Κω, Σαντορίνης, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Σάμου και Σκιάθου. Στις επιπλέον υποχρεώσεις της εταιρείας συμπεριλαμβάνονται μια κυμαινόμενη μεταβλητή αμοιβή που υπολογίζεται κατά έτος 28,6% των Κερδών προ Φόρων, Τόκων και Αποσβέσεων των αεροδρομίων. Το Ελληνικό Δημόσιο αναμένει κέρδη 4,6 δις. ευρώ από «φορολογικά, κοινωνικά και άλλα οφέλη». Με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης η Fraport θα έχει το δικαίωμα της χρήσης, της εκμετάλλευσης, της λειτουργίας και της ανάπτυξης των 14 περιφερειακών

αεροδρομίων για 40 έτη. Βασικός στόχος είναι η βελτίωση της εικόνας τους. Σχετικά με τα Αεροναυτικά Τέλη που ισχύουν σε όλα τα αεροδρόμια, πριν την ιδιωτικοποίηση ανέρχονταν στα 12,7 ευρώ για έκαστο επιβάτη που αναχωρεί. Με βάση τη Σύμβαση η υψηλότερη χρέωση ορίζεται στα 13 ευρώ για τον κάθε επιβάτη που αναχωρεί, ενώ η χρέωση μπορεί να αναπροσαρμοστεί έως την ολοκλήρωση των άμεσων επενδύσεων. Όταν εν τέλει ολοκληρωθούν οι άμεσες επενδύσεις τα Αεροναυτικά Τέλη θα μπορούν να οριστούν έως 18,5 ευρώ για κάθε αναχωρούντα επιβάτη, τιμή που όμως είναι αρκετά υψηλή και ενδέχεται να επηρεάσει τις τιμές των εισιτηρίων. (ΤΑΙΠΕΔ,

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/9faa2c4e25ea3e019ad7ee1bb11a4b5431139.pdf>)

3.3.1 Η εταιρεία FraportGreece

Η FraportAG διαθέτει 90 χρόνια εμπειρίας στις αερομεταφορές και διαχειρίζεται 30 αεροδρόμια σε όλο τον κόσμο. Η εταιρεία εδράζεται στην Φρανκφούρτη, όπου το αεροδρόμιο που διαχειρίζεται είναι από τα καλύτερα στην Ευρώπη κυρίως όσον αφορά την επιβατική κίνηση και την μεταφορά φορτίων. Διαθέτει αρκετές θυγατρικές εταιρείες και επεκτείνεται σε διάφορους τομείς εκτός από τις αερομεταφορές, όπως είναι η πώληση ακινήτων, η διαφήμιση, οι αγορές μέσω διαδικτύου. Επιθυμία της είναι οι ταξιδιώτες της να έχουν καλό ταξίδι και μία όμορφη εμπειρία στα αεροδρόμιά της. (Fraport, <https://www.fraport.com/en/our-company/fraport/about-us.html>)

Η Fraport αποτελείται από τέσσερις διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς (European Investment Bank, European Bank for Reconstruction and Development, International Finance Corporation, Black Sea Trade and Development Bank) και μία ελληνική τράπεζα (Alpha Bank.). (Ανόνομος, <https://left.gr/news/fraport-pros-symfonia-me-tis-trapezes-gia-hrimatodotisi-tis-idiotikopoiisis-ton-14>)

Η Fraport Greece συστάθηκε το 2015. Σκοπός της εταιρείας είναι η «συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση, βελτίωση και ανάπτυξη» των 14 ελληνικών, περιφερειακών αεροδρομίων για 40 έτη με βάση την υπογραφείσα Σύμβαση Παραχώρησης. (Fraport-Greece, <https://www.fraport-greece.com/ell/sxetika-me>

emas/h-etairieia) Αυτό που θέλει η εταιρεία είναι να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων των οποίων η λειτουργία θα βασίζεται στα διεθνή πρότυπα της αεροπορίας. Θεωρεί ότι αυτό δύναται να πραγματοποιηθεί μέσα από την καλύτερη λειτουργία των αεροδρομίων και τον εκμοντερνισμό τους, τη βελτίωση των υποδομών και τέλος την παροχή αδιάλειπτης εκπαίδευσης στους υπαλλήλους που εργάζονται στην εταιρεία. Η Fraport Greece τονίζει ότι το έργο θα στεφθεί από επιτυχία διότι θα εξυπηρετούνται πολύ καλύτερα οι πελάτες, το προσωπικό θα είναι άρτια εκπαιδευμένο και θα ακολουθούνται όλοι οι κανονισμοί ασφαλείας.(Fraport-Greece, <https://www.fraport-greece.com/ell/sxetika-me-emas/apostoli-orama-kai-stoxoi>) Ζητούμενο είναι να σημειωθεί άνοδος στις αφίξεις στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια, να επεκταθεί η τουριστική περίοδος και να λειτουργούν πολύ καλά οι επιβατικές ροές. (Fraport-Greece, <https://www.fraport-greece.com/ell/teknognosia-kai-ypiresies/aerometafores>)

Η Fraport Greece έχει επιλέξει την στρατηγική διαφοροποίησης. Διαφοροποίηση ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες, οι οποίες θα χαρακτηρίζονται από υψηλή ποιότητα και θα υπάρχει ποικιλία ώστε ο ταξιδιώτης να μπορεί να επιλέξει για παράδειγμα από ποιο μαγαζί θα ψωνίσει. Με λίγα λόγια θα δημιουργήσει σύγχρονα αεροδρόμια με εξαιρετικές υπηρεσίες, προσελκύοντας έτσι περισσότερους ταξιδιώτες και νέες αεροπορικές εταιρείες, ενώ οι υπάρχουσες αεροπορικές εταιρείες θα αυξήσουν τα δρομολόγιά τους. Αυτά είναι και τα στοιχεία που θα διαφοροποιήσουν την εταιρεία από τις υπόλοιπες.

Η FraportGreece βέβαια μέσα από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης θα έχει την ευκαιρία να αναπτυχθεί σε μία νέα αγορά, να αυξήσει δηλαδή το μερίδιο αγοράς, διαθέτοντας πιο εξειδικευμένο προσωπικό. Αυτός ο κλάδος αναπτύσσεται αδιαλείπτως και θα έχει το προνόμιο να είναι η μόνη εταιρεία που θα διαχειρίζεται για 40 χρόνια τις υποδομές των 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Επιπροσθέτως η σύναψη στρατηγικών συμμαχιών θα τη βοηθήσει να είναι πιο αποτελεσματική στον στόχο που έχει θέσει αφού θα διαθέτει μεγαλύτερο κεφάλαιο. Να σημειωθεί ότι θα μπορέσει να αλλάξει την εικόνα της Ελλάδας και η διαφορά των αεροδρομίων θα είναι πλέον μεγάλη και εμφανής. Τέλος μέσα από την παροχή πολλών υπηρεσιών το κέρδος θα αυξηθεί διότι οι περισσότεροι που ταξιδεύουν είναι σχετικά εύποροι.

Πίνακας 3.3.1

Το προφίλ της εταιρείας FraportGreece

Fraport Greece				
Σκοπός	Όραμα	Αξίες	Πολιτικές	Μακροπρόθεσμοι στόχοι
Συντήρηση, λειτουργία, διαχείριση, βελτίωση και ανάπτυξη των 14 ελληνικών, περιφερειακών αεροδρομίων.	Ανταγωνιστικά αεροδρόμια, διεθνώς.	Διαφάνεια, Δικαιοσύνη, Ισότητα, Φιλοδοξία, Ειλικρίνεια, Αξιοπιστία, Τήρηση των διεθνών αναγνωρισμένων προτύπων συμπεριφοράς.	Λειτουργία με βάση τα διεθνή πρότυπα της αεροπορίας, Κατάρτιση αναπτυξιακών προγραμμάτων, Τήρηση των κανονισμών ασφαλείας, Τήρηση των βασικών κανόνων εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, των κατευθυντήριων γραμμών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης και των αρχών του Οικουμενικού Συμφώνου του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, Οι υπάλληλοι πρέπει να ακολουθούν τη νομοθεσία και τις οδηγίες της εταιρείας.	Μεγαλύτερες, πιο ανεπτυγμένες και σύγχρονες υποδομές, Αύξηση της τουριστικής κίνησης, Ταξιδιώτες πιο ικανοποιημένοι, Άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό, Να είναι δίκαιος και υπεύθυνος εργοδότης, Δημιουργία εταιρικών σχέσεων με τις τοπικές κοινωνίες, Αύξηση τουριστικής περιόδου, Ομαλή λειτουργία των επιβατικών ροών, Ύπαρξη ακεραιότητας στις επιχειρησιακές δραστηριότητες της εταιρείας, Ελαχιστοποίηση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Πηγή: FraportGreece

3.4Η Σύμβαση Παραχώρησης του ΟΛΠ

Ο λιμένας Πειραιά είναι ο μεγαλύτερος στη χώρα και διαθέτει πολύ ευνοϊκή θέση. Επιτελεί πολλές λειτουργίες, όπως είναι οι μεταφορές αγαθών και η συμβολή του στην ανάπτυξη του τουρισμού ήταν ανέκαθεν μεγάλη. Το 2002 υπεγράφη μια Σύμβαση Παραχώρησης ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και τον ΟΛΠ. Με βάση αυτήν ο ΟΛΠ μπορεί να χρησιμοποιεί και να εκμεταλλεύεται τα γήπεδα, τα κτήρια και τις υποδομές που βρίσκονται στο λιμάνι για 40 έτη, έχοντας τη δυνατότητα παράτασης της εκμετάλλευσης για 10 επιπλέον χρόνια. Το 2008 ο ΟΛΠ προέβη στη σύναψη Σύμβασης Παραχώρησης με την εταιρεία που ονομάζεται «Σταθμός

Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.»(ΣΕΠ)με εγγυητή την Cosco Pacific Limited. Δύο χρόνια αργότερα το ΤΑΙΠΕΔ απέκτησε το 74,14% των μετοχών. Ύστερα από τροποποιήσεις της Σύμβασης, το 2014 υποπαραχωρούνται οι προβλήτες 2 και 3 του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων για 30 έτη στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.. Ο χώρος του Λιμένα Πειραιά περιλαμβάνει τη Χερσαία Λιμενική Ζώνη¹⁴ και τη θαλάσσια λιμενική ζώνη¹⁵. Η παραχώρηση αφορά τις υποδομές, τις ανωδομές και τα κτήρια. Πρέπει να σημειωθεί ότι στοιχεία που έχουν παραχωρηθεί έχουν παραχωρηθεί με συμβάσεις υποπαραχώρησης.(ΦΕΚ, Α'126/08.07.2016)

Το 2014 το ΤΑΙΠΕΔ προκήρυξε διαγωνισμό για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ μέχρι το 2052. Στην αρχή έξι εταιρείες είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για την απόκτηση των μετοχών. Αυτές ήταν η APM Terminals B.V., η Cartesian Capital Group LLC, η COSCO (Hong Kong) Group Limited, η International Container Terminal Services Inc, η Ports America Group Holdings και η Utilico Emerging Markets Limited. (ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/storage/files/uploads/459a71c4c7bc099ceef2862355c873da28385.pdf>) Δύο χρόνια αργότερα η Cosco (HongKong) Group Limited κέρδισε τον διαγωνισμό. Το 2016 θα αποκτούσε το 51% των μετοχών για 280,5 εκατ. ευρώ και το υπόλοιπο 16% των μετοχών τοποθετήθηκε σε μεσεγγύηση για 88 εκατ. ευρώ. Θα αποκτήσει το 16% σε πέντε χρόνια, αφού πρώτα η εταιρεία προβεί σε υποχρεωτικές επενδύσεις 300 εκατ. ευρώ. Στη συνέχεια το ΤΑΙΠΕΔ θα αποκτήσει το 7% των μετοχών.(ΤΑΙΠΕΔ, <https://www.hradf.com/portfolio/view/123/piraeus-port-authority-s-a-pra>) Η συμφωνία είναι αξίας 1,5 δις. ευρώ μιας και η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να επενδύσει 350 εκατ. ευρώ μέσα σε ένα χρονικό διάστημα δέκα ετών. Το Ελληνικό Δημόσιο από τη συμφωνία που υπεγράφη θα λάβει 410 εκατ. ευρώ. (ΤΑΙΠΕΔ,

¹⁴ Η Χερσαία Λιμενική Ζώνη περιλαμβάνει τους σταθμούς οχηματογωγών, τον Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, την Προβλήτα 1,2 και 3, τον σταθμό οχημάτων, τους σταθμούς γενικού φορτίου και τους σταθμούς κρουαζιερόπλοιων.(ΦΕΚ, Α'126/08.07.2016)

¹⁵ Η θαλάσσια λιμενική ζώνη περιλαμβάνει τη θαλάσσια περιοχή που είναι δίπλα ακριβώς από τη χερσαία Λιμενική ζώνη.(ΦΕΚ, Α'126/08.07.2016)

<https://www.hradf.com/storage/files/uploads/d1e1024920c00f6672e70169191bc61892877.pdf>)

3.4.1 Η εταιρεία COSCOGreece

Η COSCOSHIPPINGLinesCo έχει έδρα στην Σαγκάη και δραστηριοποιείται στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και την παροχή άλλων σχετικών υπηρεσιών. Έως τις αρχές του 2017 κατείχε 311 πλοία για μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Διαθέτει επίσης 332 διεθνείς αλλά και εγχώριες ναυτιλιακές γραμμές και καλύπτει 254 λιμάνια σε 79 χώρες μα και περιοχές παγκοσμίως. Στοχεύει μελλοντικά να αναδειχθεί σε κορυφαία στον κλάδο της εταιρεία. (COSCO SHIPPING, <https://www.coscoshipping.gr/cosco-global/>)

Η COSCO SHIPPING Lines (Greece) S.A. δημιουργήθηκε το 1997 στον Πειραιά. Αντιπροσωπεύει όλες τις θυγατρικές εταιρείες της COSCO, όπως και την COSCO Logistics στην Ελλάδα. Η εταιρεία μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια (E/K) χρησιμοποιώντας κάθε μέσο και παρέχει ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Εκτελωνίζει, εισάγει, εξάγει, αποθηκεύει, συσκευάζει, παρέχει ναυτιλιακές υπηρεσίες, μεταφορτώνει εμπορεύματα σε άλλα πλοία και διαχειρίζεται όλα τα εμπορεύματα που μεταφέρει. Το 2013 δημιούργησε την COSCO LogisticsControlTower για να προωθήσει την Ελλάδα για τη μεταφορά φορτίων. (COSCO-Greece, <https://www.coscoshipping.gr/cosco-greece/>)

Η εταιρεία διατείνεται ότι ο Πειραιάς είναι το πιο υποσχόμενο λιμάνι στην Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή και την Αφρική γιατί έχει ευνοϊκή θέση, πάρα πολλές αφίξεις από περιοχές όπως η Κίνα, νέο καθεστώς στην επιβολή του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας (ΦΠΑ) κλπ.. (COSCOGreece, <https://www.coscoshipping.gr/sea/>) Επιθυμεί ακόμα οι παρεχόμενες υπηρεσίες να είναι χαμηλές σε τιμή αλλά υψηλές σε ποιότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με το πολύ καλό προσωπικό που έχει στη διάθεσή του, τις σύγχρονες εγκαταστάσεις, την υψηλή τεχνολογία, τον εξοπλισμό και τους διαθέσιμους πόρους. (ΟΛΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=7>)

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο ΣΕΠ ανήκει στην Ελεύθερη ζώνη τύπου 1, όπου δεν υφίστανται ούτε δασμοί ούτε ΦΠΑ. (ΟΛΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=55>) Επιπροσθέτως για τα εμπορεύματα που βρίσκονται σε ελεύθερη κυκλοφορία εντός της ΕΕ οι εισαγωγικοί δασμοί και ο ΦΠΑ πληρώνονται κατά την εισαγωγή τους. (ΟΛΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?lang=gr&id=56>) Βασικό πλεονέκτημα του ΣΕΠ είναι ότι συνδέεται με το Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο μεταφέροντας τα εμπορεύματα από τον Πειραιά στην Κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Τροφοδοτεί όμως και πάρα πολλές χώρες εντός και εκτός Ευρώπης. (ΟΛΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=52>)

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ εμφανίζει κοινά στοιχεία με την ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων. Σε αυτήν την περίπτωση μιλάμε επίσης για είσοδο της εταιρείας σε μία νέα αγορά που της δίνει τη δυνατότητα να αυξήσει το μερίδιό της στην αγορά και να διαχειρίζεται τον ΟΛΠ για πολλά χρόνια. Στόχος της είναι να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και το λιμάνι του Πειραιά να «κυριαρχήσει» στην Ανατολική Μεσόγειο.

Πίνακας 3.4.1

Το προφίλ της εταιρείας COSCOGreece

COSCOGreece				
Σκοπός	Όραμα	Αξίες/Αρχές	Πολιτικές	Μακροπρόθεσμοι στόχοι
Παροχή υπηρεσιών σταθμού χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων και λιμενικών υπηρεσιών παγκόσμιας κλάσης.	Ο Πειραιάς να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου	Σεβασμός στο περιβάλλον και την τοπική κοινωνία, Η εταιρεία βάζει πάνω από όλα την	Δράσεις κοινωνικής ευθύνης, Λήψη μέτρων ασφαλείας, Σε ισχύ ο Κώδικας ISPS ¹⁶ για τα σκάφη που θέλουν να καταπλεύσουν στον ΣΕΠ, Καταβολή 9,8 ευρώ για κάθε εμπορευματοκιβώτιο, Δημοπρασίες για τα αζήτητα εμπορεύματα, Στην ελεύθερη	Νέα συστήματα ασφαλείας, Υψηλής ποιότητας παρεχόμενες υπηρεσίες, Ανάπτυξη υποδομών, Πολλά οφέλη για την κοινωνία,

¹⁶ Τα σκάφη πρέπει να συμπληρώνουν και να διαβιβάζουν στον υπεύθυνο ασφαλείας λιμενικής εγκατάστασης τα έντυπα πληροφοριών προ του κατάπλου του πλοίου. (ΣΕΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=58>)

		ανθρώπινη ζωή.	ζώνη τύπου 1 δεν υπάρχουν δασμοί και ΦΠΑ, Για τα εμπορεύματα που είναι σε ελεύθερη κυκλοφορία στην ΕΕ οι εισαγωγικοί δασμοί και ο ΦΠΑ πληρώνονται όταν εισάγονται, Ειδικός χώρος παραλαβής των αποβλήτων των πλοίων, Σε ισχύ τα συστήματα Web IP ¹⁷ , Driver's ID ¹⁸ . Ενημέρωσης Εκφόρτωσης, Ε/Κ ¹⁹ , AIS ²⁰ , Συνεργασία με μεταφορικές εταιρείες για την παράδοση των εμπορευμάτων.	Καλή συνεργασία όλων.
--	--	----------------	--	-----------------------

Πηγή: COSCO Greece

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Αξιολόγηση της δημόσιας πολιτικής των ιδιωτικοποιήσεων

4.1 Εισαγωγή

Το 2010 ορισμένοι οικονομολόγοι υποστήριξαν ότι ένας δύσκολος αλλά αναγκαίος δρόμος για την Ελλάδα θα ήταν οι ιδιωτικοποιήσεις. Την περίοδο αυτή η Ελλάδα είχε να αντιμετωπίσει προβλήματα όπως είναι οι μειωμένες ΑΞΕ, η διαφθορά, οι δυσχερείς εργασιακές σχέσεις. (Λάσκος, Τσακαλώτος, 2012, σελ. 189)

¹⁷ Οι ναυτιλιακοί πράκτορες ενημερώνονται για τις «επιχειρησιακές δραστηριότητες του λιμένα». (ΣΕΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=15>)

¹⁸ Αυτόματο σύστημα ελέγχου των πυλών για να μπορέσουν οι μεταφορικές εταιρείες να παραλάβουν τα Ε/Κ. (ΣΕΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=16>)

¹⁹ Σύστημα που δίνει πληροφορίες σχετικά με την εκφόρτωση ή μη των Ε/Κ που θα εισαχθούν στη χώρα. (ΣΕΠ, <http://www.pct.com.gr/content.php?id=64>)

²⁰ Εφαρμογή για την ενημέρωση των πλοίων που βρίσκονται στον Πειραιά. (ΣΕΠ, <http://www.pct.com.gr/iframe.php?id=34>)

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθούν οι υφιστάμενοι περιορισμοί στις έρευνες που διεξάγονται. Ειδικότερα οι αναλύσεις μπορεί να βασίζονται σε μη αντιπροσωπευτικά δείγματα, επειδή η ιδιωτικοποίηση αφορά συχνά περιπτώσεις όπου ο δημόσιος τομέας είναι αναποτελεσματικός. Αρκετές ακόμα μελέτες αξιολογούν την αποτελεσματικότητα του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα αγνοώντας τις διοικητικές δαπάνες. Τέλος οι μελετητές δεν μπόρεσαν να βρουν πώς συνδέονται τα κέρδη από την απόδοση της ιδιωτικοποίησης με τις διαφορετικές πολιτικές. (Gerber, Hall, Hines, 2004, <http://closup.umich.edu/files/pr-1-privatization.pdf>)

4.2 Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων

Οι ιδιωτικοποιήσεις παρουσιάζουν πάρα πολλά πλεονεκτήματα για το κράτος και την κοινωνία. Ο κορυφαίος νομπελίστας οικονομολόγος Friedman και η Σχολή του Σικάγο εστιάζουν στις ιδιωτικοποιήσεις και στηναπελευθέρωση των αγορών. Θεωρούν ότι η δημόσια περιουσία και τα κοινωνικά προγράμματα πρέπει να περάσουν στα χέρια των ιδιωτών. Υποστηρίζουν ότι το κράτος οφείλει να έχει ένα μονάχα ρόλο, αυτόν της προστασίας των πολιτών του με τη βοήθεια του στρατού και της αστυνομίας. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf)

Οι ιδιώτες προχωρούν σε επενδύσεις σε τομείς που το κράτος δε θα επένδυε. Επιδιώκουν οι πελάτες τους να είναι ικανοποιημένοι και για αυτό τα αγαθά και οι υπηρεσίες που παρέχουν είναι υψηλές σε ποιότητα και χαμηλές σε τιμή, κυρίως λόγω του ανταγωνισμού. Ωστόσο σε ορισμένες χώρες, όπως στις ΗΠΑ και στη Νέα Ζηλανδία, οι τιμές ανέβηκαν. (Funnell, Jure, Andrew, 2009, σελ. 80) Η καθυστέρηση στην πραγματοποίηση μιας ιδιωτικοποίησης ενδέχεται να μειώσει τα οφέλη που θα μπορούσε να προσφέρει αν γινόταν έγκαιρα. (Posner, 5(1984)1, σελ. 23, 25) Με την ιδιωτικοποίηση αλλάζει το πολιτικό σύστημα και η κουλτούρα της χώρας. (Dorfman, Harel, 36(2016)2, σελ. 426) Αυξάνονται επίσης με άμεσο τρόπο τα δημόσια έσοδα και επομένως μειώνεται το δημόσιο χρέος και έλλειμμα.

Πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι έτσι θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί η διαφθορά, το πελατειακό σύστημα και ο κρατισμός, προβλήματα που μαστίζουν τη χώρα μας. Ακόμα το κράτος θα μπορούσε να αποπληρώσει σε πιο

σύντομο χρονικό διάστημα το χρέος του διότι οι τόκοι θα είναι λιγότεροι. Οι υπέρμαχοι των ιδιωτικοποιήσεων αναφέρουν ότι ο ιδιωτικός τομέας λειτουργεί πιο αποτελεσματικά από τον δημόσιο, επειδή οι εταιρείες προσπαθούν να μην πτωχεύσουν και έχουν ως στόχο το κέρδος. (Λάσκος, Τσακαλώτος, 2012, σελ. 181-183) Αντίθετα οι δημόσιες επιχειρήσεις πέρα από το κέρδος επιδιώκουν την ύπαρξη ισότητας, δικαιοσύνης και λειτουργούν προς το δημόσιο καλό. (Karppi, Haveri, 2009, σελ.494) Βέβαια την αποτελεσματικότητα πρέπει να την αξιολογούμε με βάση το λόγο ύπαρξης της επιχείρησης.(Μπαλτζάκη, 2006, σελ. 8)Επιπροσθέτως το κράτος δε χρειάζεται πλέον να διαθέτει πόρους στις εκάστοτε εταιρείες, άρα εξοικονομούνται χρήματα. Οι εταιρείες αυτές συνήθως διαθέτουν τεχνογνωσία και πόρους για να αναπτυχθούν.

Στα θετικά των ιδιωτικοποιήσεων μπορούμε να κατατάξουμε και την γρηγορότερη και πιο διαφανή λήψη των αποφάσεων. Πολύ βασικό είναι ότι από τη μία οι ιδιώτες έχουν εύκολη πρόσβαση στις αγορές κεφαλαίου και από την άλλη το κράτος αποκτά έσοδα από τη φορολόγηση της εταιρείας. (PwC Κύπρου, 2013, σελ. 2,12)Άλλος βασικός στόχος της ιδιωτικοποίησης είναι η αύξηση των θέσεων εργασίας. Όμως συχνά το μέλλον των εργαζομένων είναι αμφίβολο μετά την ιδιωτικοποίηση.

(Γεωργόπουλος, 2015,

https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf)Πολύ

σημαντικό είναι και το γεγονός ότι οι ιδιώτες εργάζονται όλες τις ημέρες, ακόμα και τις αργίες.

(Γκέκας, 2016,

https://www.youtube.com/watch?time_continue=2&v=KTcC5-2tBbM)

Χαρακτηριστικό παράδειγμα χώρας που προχώρησε σε επιτυχημένη ιδιωτικοποίηση αεροδρομίων είναι η Βραζιλία, η οποία παραχώρησε για αρκετά χρόνια τρία της αεροδρόμια για να γίνουν οι απαραίτητες κατασκευές για το επικείμενο Παγκόσμιο κύπελλο ποδοσφαίρου, με αποτέλεσμα η επιβατική κίνηση να αυξηθεί κατακόρυφα. (Bettini, Oliveira, 2016, σελ. 265)

Όσον αφορά τις Συμβάσεις Παραχώρησης, αυτές δύναται να οδηγήσουν στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και στη δημοσιονομική της προσαρμογή, ενώ μεγάλο τους πλεονέκτημα είναι ότι μετά από κάποια χρόνια η περιουσία επιστρέφεται στο κράτος μαζί με τις κατασκευές που έχουν πραγματοποιήσει οι ιδιώτες.(Λαμπροπούλου, 2013, 50-51)Επίσης, επειδή δεν αποτελούν ολική

ιδιωτικοποίηση, η κοινωνική συναίνεση είναι πιο εύκολο να επιτευχθεί. Πάντως τις περισσότερες φορές η δημόσια περιουσία που παραχωρείται είναι ανεκμετάλλευτη. (Pefanis, 2015, σελ. 5) Εάν οι υποδομές αξιοποιηθούν καταλλήλως και εξελιχθούν, αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις μπορεί να οδηγήσουν στην ανάπτυξη της χώρας στο πεδίο των μεταφορών. Αυτό με τη σειρά του πιθανώς να προσελκύσει νέες εταιρείες και να μεταβληθεί η γενικότερη εικόνα της χώρας. Δύο μεγάλες επενδύσεις σε κομβικό τομέα για την Ελληνική οικονομία, όπως οι μεταφορές, είναι δυνατόν να συμβάλλουν στην αλλαγή του επενδυτικού κλίματος και να αποτελέσουν το εναρκτήριο λάκτισμα για μεγαλύτερη ανάπτυξη. (Λαμπροπούλου, (2013)3, σελ. 40-41, 50-51)

Από την άλλη πλευρά πλείστα είναι και τα μειονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων. Σήμερα τις περισσότερες, αν όχι όλες τις φορές, τα δημόσια περιουσιακά στοιχεία πωλούνται σε πολύ χαμηλές τιμές, διότι η αξία τους έχει μειωθεί λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης αλλά και του ότι η χώρα έχει απολέσει το κύρος της διεθνώς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η Ελλάδα να χάνει μελλοντικά έσοδα. (Λαμπροπούλου, (2013)3, σελ. 42-43, 55-56) Η εκάστοτε χώρα παύει και να εισπράττει χρήματα από τα έσοδα των επιχειρήσεων που ιδιωτικοποιεί. Επιπροσθέτως το ότι οι ιδιωτικές επιχειρήσεις γίνονται πιο κερδοφόρες δε σημαίνει ότι αυξάνεται η ευημερία στην κοινωνία. Αποτελεί ακόμα έναν τρόπο αναδιανομής των εισοδημάτων προς όφελος των εύπορων. (Λάσκος, Τσακαλώτος, 2012, σελ. 182-187) Βέβαια το κράτος αδυνατεί να παρέμβει ακόμα και αν υπάρχουν οικονομικά προβλήματα στην ιδιωτικοποιημένη εταιρεία. Η έντονη επιθυμία των ιδιωτών για όλο και μεγαλύτερη κερδοφορία έχει αναπόφευκτη επίδραση στις συνθήκες και στο επίπεδο ασφαλείας των υπηρεσιών και των προϊόντων, καθώς και στην εκπαίδευση του προσωπικού. Ο Chomsky τονίζει ότι ελλοχεύει ο κίνδυνος βασικές υπηρεσίες να μην είναι πλέον προσβάσιμες σε μεγάλα τμήματα του πληθυσμού, ενώ είναι πιθανό να μειωθεί η απασχόληση με μη εξειδικευμένους εργαζόμενους. (Chomsky, 2014, <https://www.youtube.com/watch?v=UikhLJNLFK4>) Ενδέχεται να υπάρξουν μειώσεις μισθών και να προστατεύονται λιγότερο τα δικαιώματα των εργαζομένων. Ανησυχίες έχουν προκληθεί σχετικά με την ποιότητα και τη δημόσια λογοδοσία, καθιστώντας την ανάθεση ορισμένων τύπων κυβερνητικών υπηρεσιών δύσκολη. (Gerber, Hall, Hines, 2004, <http://closup.umich.edu/files/pr-1-privatization.pdf>) Όταν μια κρατική επιχείρηση απασχολεί επιπλέον εργαζόμενους και είναι επικερδής τότε το κόστος του επιπλέον εργατικού δυναμικού το πληρώνουν οι καταναλωτές. Αλλά όταν η εταιρεία

ιδιωτικοποιηθεί το βάρος αυτό μεταφέρεται στην κυβέρνηση, επειδή η κυβέρνηση θα πρέπει να αναλάβει το κόστος των απολυμένων υπαλλήλων. (Παπαϊωάννου, 2003, σελ. 213) Αξίζει να αναφερθεί ότι ο ανταγωνισμός που δημιουργούν οι ιδιωτικοποιήσεις μπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στις μικρές επιχειρήσεις. Ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλεί το γεγονός ότι στην πλειονότητά τους ιδιωτικοποιούνται επιχειρήσεις που προσφέρουν κέρδη στο κράτος, ενώ οι υπόλοιπες παραμένουν στην κυριότητά του. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf)

4.3 Αναγκαίες κυβερνητικές δράσεις για επιτυχείς ιδιωτικοποιήσεις

Για την επιτυχή έκβαση των ιδιωτικοποιήσεων το κράτος πρέπει να προβεί σε μια σειρά από ενέργειες αλλά και να λάβει υπόψη του πολλές παραμέτρους. Αρχικά καλό θα ήταν να διατηρήσει έναν εποπτικό ρόλο στις δραστηριότητες της ιδιωτικοποιημένης επιχείρησης. (Γεωργόπουλος, 2015, https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf) Οι ρυθμιστικές αρχές είναι επίσης επιτακτική ανάγκη να ορίζουν τους κανόνες για να είναι οι τιμές προσιτές σε όλους τους πολίτες και το προϊόν να έχει υψηλή ποιότητα. Πρέπει βέβαια να διακατέχονται από ανεξαρτησία αλλά και οι ίδιες να ελέγχονται για το έργο τους. Βασικό είναι να δημιουργηθούν μηχανισμοί που θα προστατεύουν τους καταναλωτές και να υπάρχει ενημέρωση των πολιτών ώστε να επιτυγχάνεται η κοινωνική συναίνεση. Όσον αφορά την επιλογή του κατάλληλου ιδιώτη, είναι αδήριτη ανάγκη να εστιάσουμε στην εμπειρία που έχει στον συγκεκριμένο κλάδο, στους πόρους και τα χρήματα που έχει στη διάθεσή του για να ολοκληρωθεί η μεταβίβαση, στο σχέδιό του μετά την ιδιωτικοποίηση, σε ποια τιμή πωλείται η δημόσια περιουσία, τι θα γίνει με τους εργαζομένους και αν θα πραγματοποιηθούν προσλήψεις. (Staikouras, 2004, σελ. 381-382) Αλλαγές στη φορολογία, στο εργατικό δίκαιο, προώθηση του ανταγωνισμού είναι μερικά επιπλέον μέτρα που πρέπει να λάβει η κυβέρνηση. (Pefanis, 2015, σελ. 5) Η έλλειψη ανταγωνισμού μετά την πώληση ενδέχεται να μην οδηγήσει στη μείωση των τιμών και στη βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων ή των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για να είναι αποτελεσματική η εφαρμογή των ρυθμίσεων καλό θα ήταν να οριστούν οι αρμοδιότητες που θα αποκτήσει ο ιδιώτης και με σαφήνεια να τεθούν οι στόχοι της πολιτικής. Κάποια

επιπρόσθετα ζητήματα είναι η ενδεδειγμένη καταγραφή της περιουσίας που παραχωρείται και η απλούστευση των διαδικασιών για την επιτάχυνση της ιδιωτικοποίησης.

Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο ότι οι ιδιωτικοποιήσεις είναι απαραίτητο να προσαρμόζονται στην κάθε χώρα και επιχείρηση και να μην εφαρμόζονται με τον ίδιο τρόπο παντού, γιατί τότε καταδικάζονται σε αποτυχία. Αναντίρρητα οι εμπειρίες άλλων χωρών μπορούν να φανούν χρήσιμες. Σημαντικότερη είναι και η στάθμιση των κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων της πολιτικής αλλά και η λήψη αυτής της απόφασης την κατάλληλη χρονική στιγμή. Γενικά είναι αυτονόητο ότι χωρίς να υπάρχει ένα συνολικό σχέδιο πολιτικής δεν μπορεί μία κυβέρνηση να πουλάει ή να παραχωρεί τη δημόσια περιουσία. (Λαμπροπούλου, (2013)3, σελ. 64-67)

Αναμφίβολα η ιδιωτικοποίηση δεν είναι πάντα η λύση. Αν όμως οι κυβερνήσεις επιλέξουν την εφαρμογή αυτής της δημόσιας πολιτικής τότε είναι ανάγκη να δημιουργηθούν όλες οι κατάλληλες συνθήκες ώστε αυτή να προσφέρει πολλά οφέλη στην κοινωνία εν τω συνόλω.

4.4 Αξιολόγηση της δημόσιας πολιτικής

Η αξιολόγηση είναι το τελευταίο και από τα βασικότερα στάδια του κύκλου της δημόσιας πολιτικής. Στη χώρα μας το στάδιο αυτό πολλές φορές, λανθασμένα, παραλείπεται. Εδώ αξιολογούνται τα αποτελέσματα της δημόσιας πολιτικής. Ωστόσο μπορεί να υπάρξει αξιολόγηση και στα προηγούμενα στάδια.

Οι δημόσιες πολιτικές έχουν επιπτώσεις οι οποίες ενδέχεται να είναι είτε κύριες, όταν ανταποκρίνονται στους στόχους που έθεσαν οι διαμορφωτές της πολιτικής, είτε αρνητικές που είναι το αντίθετο, είτε μηδενικές ή παράπλευρες²¹. Για την αξιολόγηση των δημόσιων πολιτικών οι πολιτικοί επιστήμονες χρησιμοποιούν τεχνικές που μετρούν την αποδοτικότητα, τη σχέση κόστους - οφέλους και

²¹ Παράπλευρες επιπτώσεις έχουμε όταν εκείνες δεν περιλαμβάνονταν στα σχέδια των διαμορφωτών της δημόσιας πολιτικής. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 112)

χρησιμότητας και διεξάγουν πειράματα. Οι πολιτικοί διαθέτουν εργαλεία πολιτικής, δηλαδή μέσα για να πετύχουν τους στόχους τους, μερικά εκ των οποίων είναι τα ρυθμιστικά²², τα οικονομικά και τα επικοινωνιακά εργαλεία. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 78, 109-119)

Όσον αφορά τις δύο μελέτες περίπτωσης, θεωρώ ότι οι συγκεκριμένες εταιρείες που επιλέχθηκαν ήταν οι πλέον κατάλληλες. Διαθέτουν πολυετή εμπειρία στον κλάδο τους, τεχνογνωσία και πόρους. Εξ αρχής όντας επαγγελματίες, γνωστοποίησαν τους στόχους που θέτουν και κατέθεσαν σχέδια επενδύσεων, ενημερώνοντας έτσικαι τους πολίτες για τις προθέσεις τους. Στην ιστοσελίδα τους γνωστοποιούν τις δράσεις τους επιθυμώντας να υπάρχει διαφάνεια και ακεραιότητα. Οι δύο εταιρείες ανέφεραν ότι θα προβούν σε προσλήψεις, ενώ δεν αναφέρονται καθόλου για απολύσεις προσωπικού. (Ανώνυμος, 2016, <http://www.enikonomia.gr/timeliness/107719,alexanter-tsinel-mono-elliniko-prosopiko-sta-14-aerodromia-tis-fr.html>) Πολύ σημαντικό είναι και το γεγονός ότι προβαίνουν σε ενέργειες για να διασφαλίσουν ότι θα υπάρχει ασφάλεια σε όλες τις δραστηριότητές τους. Η Fraport για παράδειγμα διέθεσε χρήματα για να αγοράσει πυροσβεστικά οχήματα και για να εκπαιδεύσει το πυροσβεστικό προσωπικό, τοποθετεί σύγχρονα συστήματα ελέγχου των αποσκευών κτλ. (Ανώνυμος, 2018, <https://www.newsbeast.gr/financial/business/arthro/3356888/i-fraport-greece-ependii-stin-pirasfalia>) Την ίδια στιγμή η COSCO έχει θέσει σε ισχύ συστήματα όπως το Web IP και το Driver's ID. Συνάπτει όμως και συνεργασίες μεταξύ άλλων για να εκπαιδεύσει το προσωπικό της. (Ανώνυμος, 2017, https://www.huffingtonpost.gr/2017/06/12/diethnes-cosco-olp-limani-saghais_n_17054842.html)

Οι επενδύσεις αφορούν τομείς στους οποίους το κράτος επί χρόνια επιδεικνύει στάση αδιαφορίας, με τους πολίτες να αγανακτούν για την πολύ άσχημη κατάσταση των υποδομών, μια εικόνα που φαίνεται να αλλάζει σήμερα. Οι πολίτες είναι ικανοποιημένοι για τις εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί, για την υψηλή ποιότητα

²² Τα ρυθμιστικά εργαλεία ρυθμίζουν τη συμπεριφορά των κοινωνικών ομάδων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι νόμοι. (Λαδή, Νταλάκου, 2010, σελ. 115)

των παρεχόμενων υπηρεσιών και για το ότι η εικόνα της χώρας έχει μεταβληθεί διεθνώς.

Όταν δύο μεγάλες εταιρείες επιλέγουν την Ελλάδα για να επενδύσουν παρακινούν και άλλες εταιρείες να τις μιμηθούν. Έτσι στον ΟΛΠ εταιρείες όπως η Huawei και η Sony και στο Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης εταιρείες όπως η Wizz Air σύναψαν συμφωνίες για να έχουν πρόσβαση στην Ελλάδα. (Ανώνυμος, 2017, <http://www.bankingnews.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE/item/330180-sz-me-mistho-1-200-eyrw-to-mhna-h-cosco-einai-apo-toys-kalyteroys-ergodotes-sthn-ellada.html>)

Μέσω των επενδύσεων ο τομέας των μεταφορών αναπτύσσεται γιατί οι υποδομές βελτιώνονται όπως και οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, ενώ η περιουσία μελλοντικά θα επιστραφεί στο ελληνικό κράτος με όλες τις κατασκευές που έχουν πραγματοποιηθεί. Κερδισμένο βγαίνει και το ελληνικό δημόσιο βλέποντας δισεκατομμύρια να «μπαίνουν» στα κρατικά ταμεία. Ταυτόχρονα μειώνεται το ελληνικό χρέος και έλλειμμα σε μια χρονική περίοδο που το κράτος αντιμετωπίζει σειρά οικονομικών προβλημάτων, με τις εταιρείες να πληρώνουν πολλά χρήματα για την φορολόγησή τους και την ασφάλεια των εργαζομένων.

Τα έσοδα των 14 περιφερειακών αεροδρομίων αυξάνονται κάθε χρόνο όπως και οι ταξιδιώτες με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία. Επίσης οι μισθοί των εργαζομένων είναι τριπλάσιοι σε σχέση με τα όσα όριζε η Εθνική Γενική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας. (Ανώνυμος, 2017, <https://www.parapolitika.gr/article/apantisi-tis-fraport-greece-se-dimosiema-tou-parapolitikagr>) Επιπροσθέτως σε όλα τα αεροδρόμια θα γίνουν εργασίες²³ ώστε οι παρεχόμενες υπηρεσίες να είναι καλύτερες και η εμπειρία των ταξιδιωτών ευχάριστη. (Αναστασοπούλου, 2018, <http://www.skai.gr/news/finance/article/370910/kerdismeni-i-ellada-apo-tin-fraport-greece/>)

Η βελτίωση των υποδομών του λιμένα Πειραιά θα οδηγήσει στην ανάπτυξη τομέων όπως η ναυτιλία, οι μεταφορές μέσω θαλάσσης, οι κρουαζιέρες. Αναμένεται

²³Βλ. FraportGreece, Προφίλ Αεροδρομίων, <https://www.fraport-greece.com/ell/profil-aerodromion>.

να αυξηθεί η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων, θα είναι περισσότερα τα κρουαζιερόπλοια που θα μπορούν να δέσουν στο λιμάνι, θα γίνει η βάση πολλών πλοίων και θα αναδειχθούν δραστηριότητες όπως το να μπορούν τα πλοία να εφοδιάζονται με νερό. Γενικά οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα είναι περισσότερες και καλύτερες σε ποιότητα. Το 2016 τα έσοδα ήταν 43 εκατ. ευρώ, ενώ εκτιμάται ότι το 2025 θα ανέλθουν στα 116 εκατ. ευρώ! Αν τελικά η ιδιωτικοποίηση καταστήσει το λιμάνι αποδοτικό τότε αναπόδραστα θα αυξηθούν οι σιδηροδρομικές μεταφορές και ο τομέας που σχετίζεται με τη «διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας». (Ζόνδηλος,, Κόρρα,, Ντεμιάν, Danchev,. Βέττας, 2016, σελ. 5, 16-17, 37)Τέλος οι μισθοί που δίνει η εταιρεία είναι αρκετά υψηλότεροι από τον κατώτατο μισθό. (Ανώνυμος, 2017, <http://www.bankingnews.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE/item/330180-sz-me-mistho-1-200-eyrw-to-mhna-h-cosco-einai-apo-toys-kalyteroy-s-ergodotes-sthn-ellada.html>)

Αναφορικά με τις αρνητικές πτυχές των δύο αυτών ιδιωτικοποιήσεων αξίζει να επισημανθεί ότι το κράτος δεν έχει δικαίωμα παρέμβασης, άρα δεν υπάρχει υποχρέωση λογοδοσίας των εταιριών σχετικά με τις αποφάσεις που αυτές λαμβάνουν. Ως γνωστόν η ιδιωτικοποίηση θα διαρκέσει πολλά χρόνια και το κράτος θα λάβει συγκεκριμένα έσοδα. Πρέπει άλλωστε να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει ανταγωνισμός μιας και είναι οι μοναδικές εταιρείες που θα διαχειρίζονται τις υποδομές στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια και στο λιμάνι του Πειραιά αντίστοιχα. Ωστόσο ανταγωνισμός θα μπορούσε υπό μία έννοια να υπάρχει σε σχέση με τα άλλα λιμάνια και τα αεροδρόμια της χώρας. Επομένως αυτού του είδους ο ανταγωνισμός θα καθορίζει τις τιμές και την ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Βασικό επίσης μειονέκτημα είναι ότι οι τιμές στα Αεροναυτικά Τέλη με βάση τη Σύμβαση Παραχώρησης θα αυξηθούν όταν ολοκληρωθούν οι εργασίες, κάτι που θα έχει ως άμεσο απότοκο και την άνοδο των τιμώντων εισιτηρίων. Παράλληλα κρίσιμο εμφανίζεται και το ερώτημα του κατά πόσο οι καθυστερήσεις τόσο στην ολοκλήρωση των ιδιωτικοποιήσεων όσο και στα έργα που έχουν προγραμματιστεί θα επηρεάσουν την επιτυχία αυτών των ιδιωτικοποιήσεων.

Αδιαμφισβήτητα οι ιδιωτικοποιήσεις δε λύνουν όλα τα υφιστάμενα προβλήματα ενώ παράλληλα και οι μεταρρυθμίσεις είναι δύσκολες, καθώς όπως προαναφέρθηκε, τα συμφέροντα είναι πολλά όπως και οι ομάδες πίεσης. (Bel,

Hebdon, Mildred Warner, 2007, σελ.4) Προφανώς καμία ιδιωτικοποίηση δεν είναι τέλεια, καλό όμως θα ήταν, όταν προβαίνουμε σε μία συνολική αποτίμησή τους, να σταθμίζουμε τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα. Μπορεί πολλοί να δυσαρεστήθηκαν με την ολοκλήρωση των δύο αυτών ιδιωτικοποιήσεων, όμως δεν πρέπει να λησμονείται πως οι συγκεκριμένες ιδιωτικοποιήσεις έπρεπε να εφαρμοστούν με βάση τις δεσμεύσεις της χώρας. Πέρα από αυτό, άποψη της γράφουσας είναι ότι τα θετικά υπερिशχούν των αρνητικών με δεδομένο ότι δύο μεγάλες εταιρείες έχουν αναπτύξει τις υποδομές με τις επενδύσεις που έχουν κάνει, με την κοινωνία και το κράτος να επωφελούνται ποικιλοτρόπως. Τέλος πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι μάλλον αρκετά νωρίς για μία συνολική αξιολόγηση της δημόσιας αυτής πολιτικής, καθώς δεν έχουν ολοκληρωθεί οι επενδύσεις και τα διαθέσιμα στοιχεία είναι λιγοστά. Με τα έως τώρα δεδομένα φαίνεται όμως να αποτελούν δύο παραδείγματα επιτυχημένων ιδιωτικοποιήσεων.

Πίνακας 4.4.1

Έξοδα ανά αεροδρόμιο για το έτος 2016

Αεροδρόμιο	Έξοδα 2016
Άκτιο	574.878,19
Ζάκυνθος	1.186.953,78
Θεσσαλονίκη	10.818.326,66
Καβάλα	889.489,26
Κέρκυρα	4.366.185,15
Κεφαλονιά	782.695,50
Κως	4.442.001,35
Μυτιλήνη	1.766.460,83
Μύκονος	880.777,09
Ρόδος	7.166.026,10
Σάμος	1.223.851,40
Σαντορίνη	1.101.380,21
Σκιάθος	448.499,44
Χανιά	4.317.766,27
Συνολικά έξοδα των 14 αεροδρομίων: 39.965.291,23	
Αθήνα	4.706.082,23
Ηράκλειο	11.563.799,52

Πηγή: ΥΠΑ

Πίνακας 4.4.2

Έσοδα ανά αεροδρόμιο για το έτος 2015

Αεροδρόμια	Έσοδα 2015
Άκτιο	2.798.116,55
Ζακύνθος	8.853.602,71
Θεσσαλονίκη	41.542.267,18
Καβάλα	1.912.557,68
Κέρκυρα	17.940.192,27
Κεφαλονιά	3.565.914,77
Κως	15.642.052,03
Μυτιλήνη	3.683.101,66
Μύκονος	5.717.425,95
Ρόδος	34.575.720,32
Σάμος	3.029.967,84
Σαντορίνη	12.743.720,68

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ)

Πίνακας 4.4.3

Αεροπορική κίνηση ανά αερολιμένα (2014-2016)

Αερολιμένες	Σύνολο πτήσεων			Συμμετοχή αερολιμένα στο σύνολο (%) 2016	Μεταβολή (%) 2015/2014	Μεταβολή (%) 2016/2015
	2014	2015	2016			
	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	Αφίξεις και Αναχωρήσεις			
Σύνολο	415.230	444.249	469.553	100,00	6,98	5,70
Αθηνών	146.550	168.339	181.709	38,70	14,87	7,94
Αράξου	1.212	1.248	1.042	0,22	2,97	-16,51
Ακτίου	3.560	3.940	4.510	0,96	9,75	14,47
Αλεξανδρούπολης	2.750	3.034	2.832	0,60	10,33	-6,66
Αστυπάλαιας	800	786	760	0,16	-1,75	-3,31
Αγιάλου	744	484	318	0,07	-34,95	-34,30
Ζακύνθου	9.018	9.546	10.596	2,26	5,85	11,00
Ηρακλείου	43.878	43.970	47.804	10,18	0,21	8,72
Θεσσαλονίκης	45.900	47.340	48.608	10,35	3,14	2,68
Ικαρίας	1.504	1.408	1.324	0,28	-6,38	-5,97
Ιωαννίνων	1.158	1.338	1.460	0,31	11,69	9,12
Καβάλας	3.200	3.212	3.112	0,66	0,38	-3,11
Καλαμάτας	2.880	2.520	2.684	0,57	-12,50	-6,51
Καλύμνου	1.404	1.304	1.164	0,25	-7,12	-10,74
Καρπάθου	3.942	4.162	4.032	0,86	5,05	-3,12
Κάσου	1.182	1.112	990	0,21	-5,92	-10,97
Καστελλόριζου	560	498	492	0,10	-11,07	-1,20
Καστοριάς	640	630	544	0,12	-1,56	-13,65
Κέρκυρας	19.018	18.712	20.754	4,42	-1,61	10,91
Κεφαλονιάς	4.372	4.534	4.920	1,05	3,71	8,51
Κοζάνης	340	386	378	0,08	13,53	-2,07
Κυθήρων	1.268	1.170	1.056	0,22	-7,73	-9,74
Κω	17.522	17.018	15.072	3,21	-2,88	-11,43
Λέρου	1.552	1.502	1.380	0,29	-3,22	-8,12
Λήμνου	3.328	3.340	2.928	0,62	0,36	-12,34
Μήλου	1.248	1.656	1.694	0,36	32,69	2,29
Μυκόνου	9.428	10.128	11.928	2,54	7,42	17,77
Μυτιλήνης	5.630	6.316	5.792	1,23	12,18	-8,30
Νάξου	1.050	1.418	1.210	0,26	35,05	-14,67
Γάρου	2.226	2.266	2.164	0,46	1,80	-4,50
Ρόδου	35.006	34.434	36.164	7,70	-1,63	5,02
Σάμου	5.082	5.378	5.186	1,10	5,82	-3,57
Σαντορίνης	10.466	12.576	14.084	3,00	20,16	11,99
Σητείας	1.978	1.924	1.766	0,38	-2,73	-8,21
Σκιάθου	2.954	3.296	3.830	0,82	9,89	16,41
Σκύρου	634	820	838	0,18	29,34	2,20
Σύρου	630	646	736	0,16	2,54	13,93
Χανίων	16.856	17.758	19.288	4,11	5,10	8,62
Χίου	3.630	4.106	4.404	0,94	13,74	7,26

Πηγή: Υπηρεσία Πρακτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Πίνακας 4.4.4

Μετακίνηση επιβατών (2006-2016)

geo	time	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Denmark		173,770	22,967,560	24,043,172	24,639,072	22,277,524	24,334,852	25,808,694	26,533,265	27,459,709	29,015,810	30,095,505	32,763,142
Germany		102,479	154,090,077	163,784,893	165,758,846	158,148,829	166,130,833	175,316,076	178,591,103	180,783,188	186,445,814	193,936,430	200,687,293
Estonia		93,105	1,533,132	1,722,505	1,804,430	1,341,294	1,381,062	1,907,569	2,202,427	1,958,565	2,019,806	2,160,978	2,214,989
Ireland		354,298	27,558,133	29,840,020	30,018,287	26,268,887	23,094,210	23,362,889	23,594,089	24,603,640	26,310,826	29,545,020	32,595,709
Greece		98,527	32,762,340	35,567,225	35,059,804	33,440,269	32,588,072	33,770,739	32,082,336	34,023,934	39,117,833	42,096,402	45,543,371
Spain		679,871	150,599,291	163,523,010	161,400,952	148,318,298	153,387,014	165,153,230	159,771,261	157,731,973	165,354,382	174,652,503	193,872,037
France		964,706	113,189,378	120,037,222	122,960,315	117,636,389	118,697,207	126,013,257	129,764,462	132,762,875	136,360,671	140,867,569	145,257,114
Croatia		:	:	:	4,504,677	4,335,208	4,677,414	4,989,238	5,422,632	5,722,447	6,140,797	6,571,688	7,475,463
Italy		306,438	95,914,382	106,294,258	105,216,903	101,823,772	109,064,953	116,226,667	116,029,388	115,271,926	121,164,587	127,665,221	134,504,974
Cyprus		82,521	6,714,102	7,004,315	7,218,084	6,729,787	6,948,288	7,190,387	7,328,300	7,011,437	7,328,546	7,590,787	8,961,817

Πηγή: Eurostat

Παράρτημα

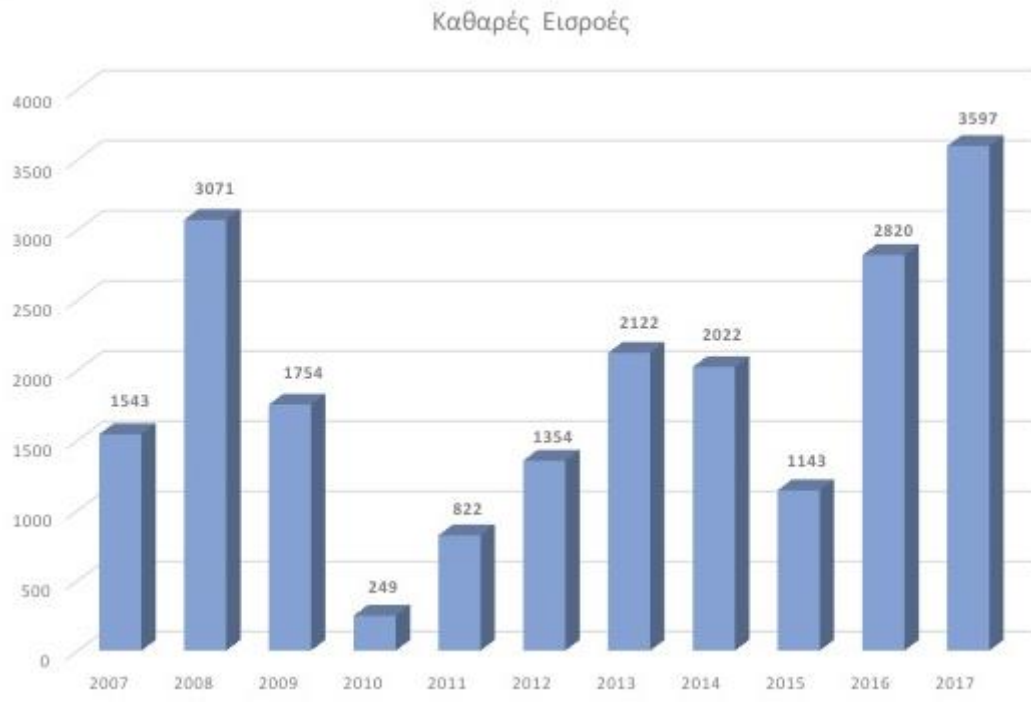
Π1: Λόγοι προσέλκυσης άμεσων ξένων επενδύσεων

Κίνητρα προσέλκυσης ΑΞΕ
Προώθηση των ιδιωτικοποιήσεων Βελτίωση του επενδυτικού κλίματος Γεωγραφική θέση της χώρας Διαθέσιμοι φυσικοί πόροι Μέγεθος της αγοράς Ύπαρξη και κατάσταση υποδομών Εμπειρία εργατικού δυναμικού Απελευθέρωση εξωτερικού εμπορίου Σταθερή οικονομία Εργατικό κόστος

Π2: Αρνητικοί παράγοντες προσέλκυσης Άμεσων Ξένων Επενδύσεων

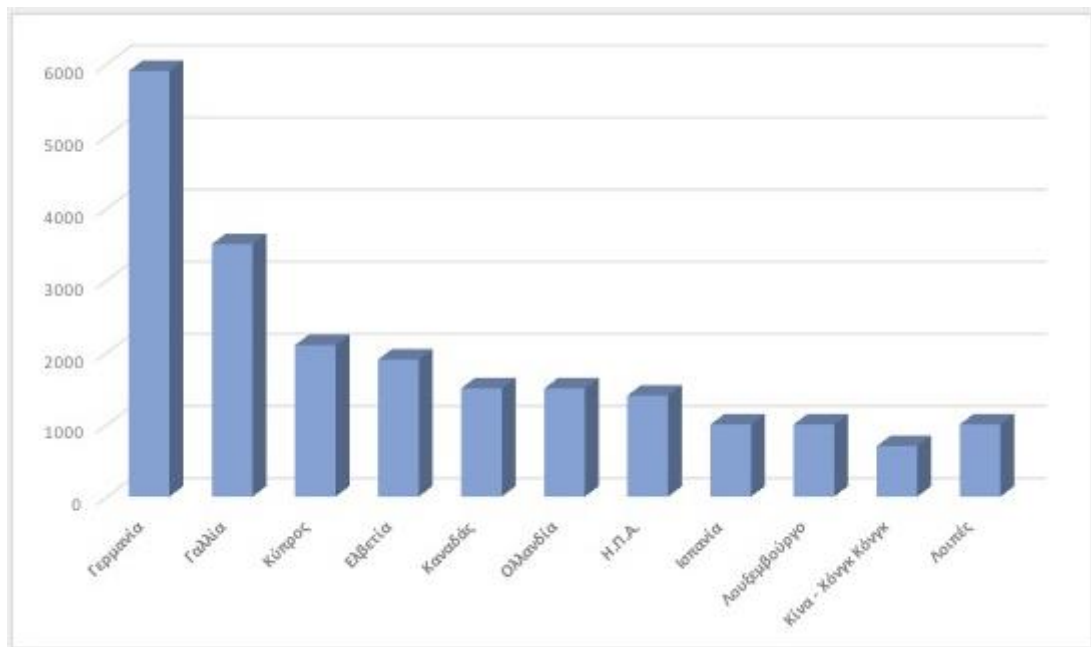
Αρνητικοί παράγοντες προσέλκυσης ΑΞΕ
Πολιτική αστάθεια Κακής ποιότητας νόμοι και θεσμοί Αβέβαιο επενδυτικό περιβάλλον Καθυστερήσεις στις ιδιωτικοποιήσεις

Π3: Οι καθαρές εισροές ΑΞΕ στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2007-2017 (σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Π4: Καθαρές εισροές ΑΞΕ ανά χώρα προέλευσης κεφαλαίων κατά την περίοδο 2007-2017 (σε εκατομμύρια ευρώ)



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Π5: Δρόντες υπέρ και κατά της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

Δρώντες υπέρ	Δρώντες κατά
<p>ΣΥΡΙΖΑ, ΝΔ, Δημοκρατική Συμπράταξη, ΑΝΕΛ, Ένωση Κεντρώων, Το Ποτάμι, ΜΜΕ, ΕΕ, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Διεθνής Ναυτική Ένωση, Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Επιχειρηματικού Πάρκου Σχιστού, Πρόεδρος Donomis Cruise Services, Πρόεδρος Antipollution, Green, ο ManagingDirectorInchcape Shipping Services Greece.</p>	<p>Χρυσή Αυγή, ΚΚΕ, ΜΜΕ, βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ, πολίτες, αρχαιολόγοι, Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, Επαγγελματικό Επιμελητήριο Πειραιά, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, Ένωση Λιμένων Ελλάδος, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά, Παμπειραϊκή Επιτροπή Σωτηρίας της Ναυπηγοεπισκευής, Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά, Ομοσπονδία Υπαλλήλων Λιμανιών Ελλάδος, ΓΣΕΕ, Ένωση Μονίμων & Δοκίμων Λιμενεργατών ΟΛΠ, Ένωση Τεχνικών & Χειριστών Υπαλλήλων ΟΛΠ, Ένωση Μονίμων Υπαλλήλων ΟΛΠ, Σύνδεσμος Εποπτών & Αρχιεργατών ΟΛΠ, Εργατικό Κέντρο Πειραιά, Περιφέρεια Αττικής, Περιφερειακή Ενότητα Πειραιά, Περιφερειακή Ενότητα Νήσων Αττικής, Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Πλοηγικής Υπηρεσίας, Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών, Σύλλογος Εκτελωνιστών Πειραιώς Αθηνών, Δήμος Πειραιά, Δήμαρχος Πειραιά (Μιχαλολιάκος Β.), Δήμος Κερατσινίου - Δραπετσώνας, Δήμαρχος Κερατσινίου - Δραπετσώνας (Τζανής Λ.), Δήμος Περάματος, Δήμαρχος Περάματος (Ζουμπούλης Π.), Δήμος Σαλαμίνας, Δήμαρχος Σαλαμίνας (Τσαβαρής Γ.), Ένωση Ναυπηγοεπισκευαστών Περάματος, Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος, Σωματείο Φορτοεκφορτωτών Πειραιά, Επαγγελματικό Σωματείο Υπαλλήλων Παραλαβής & Παράδοσης Εμπορευμάτων Λιμένα & Προλιμένων Πειραιά, Πανελλήνιος Σύλλογος Υπαλλήλων Υπουργείου Ναυτιλίας «ΠΣΥΥΕΝ», Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.</p>

Π6: Το περιεχόμενο της Σύμβασης Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων

Σύμβαση Παραχώρησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων			
Μέθοδος Αξιοποίησης	Σύμβουλοι	Τρέχουσα κατάσταση	Επόμενα Βήματα για την παρακολούθηση της Παραχώρησης
<p>Μακροχρόνια (40+10 έτη) Παραχώρηση 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια διανεμημένα σε 2 ομάδες των 7 αεροδρομίων η κάθε μια.</p>	<p>Για τα Περιφερειακά Αεροδρόμια Χρηματοοικονομικοί Σύμβουλοι: Citi Bank EFG Eurobank Νομικοί Σύμβουλοι Legal Advisors:</p>	<p>14 περιφερειακά αεροδρόμια: Κατακύρωση Διαγωνισμού το Δεκέμβριο 2014 στην κοινοπραξία των εταιριών Fraport – Sientel έναντι του ποσού €1.2 δις. πλέον 28.5% των Κ.Π.Φ.Τ.Α., πλέον ετήσιας αμοιβής παραχώρησης ποσού €23εκατ. Πρόσθετα σωρευτικά, δημοσιονομικά, κοινωνικά και άλλα οφέλη της τάξης των €4.6 δις. Έγκριση Σύμβασης Παραχώρησης και Διαγωνιστικής Διαδικασίας από το Ελεγκτικό Συνέδριο (Ιανουάριος 2015) Υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης (Δεκέμβριος 2015) και κύρωση από τη Βουλή (Μάιος 2016) Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και Παράδοση χρήσης των περιοχών Παραχώρησης</p>	<p>Υπογραφή Συμφωνητικού Τροποποίησης σχετικών Παραρτημάτων των Συμβάσεων Παραχώρησης (ΤΑΙΠΕΔ/Παραχωρησιούχος/Ελληνικό Δημόσιο).</p>

	<p>Norton Rose Δρακόπουλος & Βασιλάκης YourLegalPartners</p>	<p>των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων (11 Απριλίου 2017) Σύσταση και συγκρότηση Επιτροπής Διασύνδεσης και ορισμός Εκπροσώπων Παραχωρητή Δημοσίου και Παραχωρησιούχου κατά το άρθρο 7 των Συμβάσεων Παραχώρησης (Μάιος 2017) Κύρωση των από 24/03/2017 Συμφωνητικών Τροποποιήσεων στο κυρίως σώμα των Συμβάσεων Παραχώρησης από τη Βουλή των Ελλήνων (Ιούνιος 2017) Παρακολούθηση από πλευράς ΤΑΙΠΕΔ της εφαρμογής & υλοποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης με τη συνδρομή των Νομικών και Τεχνικών Συμβούλων της Συναλλαγής. Συγκρότηση και συνεδρίαση άτυπης ειδικής Ομάδας Εργασίας μεταξύ ΤΑΙΠΕΔ, Παραχωρησιούχου, ΥΠΟΙΚ και ΥΠΑ για την τροποποίηση των Παραρτημάτων των Συμβάσεων Παραχώρησης - Συγκρότηση άτυπης ειδικής Ομάδας Εργασίας μεταξύ της Επιτελικής Ομάδας της Πολεμικής Αεροπορίας, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, του Παραχωρησιούχου και του ΤΑΙΠΕΔ για θέματα που αφορούν σε τροποποιήσεις των Παραρτημάτων των Συμβάσεων Παραχώρησης και σε ζητήματα επιχειρησιακά στα αεροδρόμια κοινής χρήσης.</p>	
--	--	---	--

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ

Π7: Τα πλεονεκτήματα της Ελεύθερης Ζώνης Πειραιά Τύπου 1



Πηγή: ΟΛΠ

Π8: Κατανομή υποχρεωτικών και μη επενδύσεων για τον ΟΛΠ, περίοδος 2016-2025

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Υποχρεωτικές	23,9	84,3	111,5	33,5	26,9	19,1	11,2	11,2	11,2	11,2
Μη υποχρεωτικές, ΟΛΠ	-	-	-	-	7,9	0,9	5,7	2,2	-	-
Άλλες εταιρείες	40,0	160,0	180,0	100,0	20,0	-	-	-	-	-
Σύνολο	63,9	244,3	291,5	133,5	54,9	19,9	16,9	13,4	11,2	11,2

Πηγή: IOBE

Π9: Θετικά και αρνητικά των ιδιωτικοποιήσεων και αναγκαίες κυβερνητικές δράσεις

Πλεονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων	Μειονεκτήματα των ιδιωτικοποιήσεων	Αναγκαίες κυβερνητικές δράσεις
<p>Αύξηση των δημόσιων εσόδων, Μείωση του δημόσιου χρέους και του δημόσιου ελλείμματος, Ανάπτυξη της χώρας, Τρόπος αντιμετώπισης της διαφθοράς, του πελατειακού συστήματος και του κρατισμού, Λιγότεροι τόκοι, Αποτελεσματικότερος ο ιδιωτικός τομέας, Πιο κερδοφόρες επιχειρήσεις, Το κράτος δεν επενδύει πια σε αυτές τις επιχειρήσεις, Γρήγορη και διαφανής λήψη αποφάσεων, Οι ιδιώτες έχουν διαθέσιμα κεφάλαια, Αύξηση της παραγωγής, Ανάπτυξη ανταγωνισμού (μείωση τιμών και βελτίωση της ποιότητας), Αποδοτικότερες επιχειρήσεις, Νέες τεχνολογίες, Οι στόχοι είναι σαφείς, Επενδύσεις σε τομείς που το κράτος δεν επενδύει, Αύξηση των θέσεων εργασίας, Αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης δημόσιας περιουσίας, Καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών και ικανοποίηση, Δημιουργία οικονομικών κλίμακας, Εργασία των ιδιωτών όλες τις μέρες, Βελτίωση των υποδομών, Έσοδα από τη φορολόγηση των εταιρειών.</p>	<p>Οι ιδιωτικοποιημένες επιχειρήσεις δεν προσφέρουν πλέον έσοδα στο κράτος, Πώληση της δημόσιας περιουσίας σε χαμηλή τιμή, Δεν υπάρχει πάντα κοινωνική συναίνεση, Ενδέχεται να μην πέσουν οι τιμές των προϊόντων/υπηρεσιών και να μη βελτιωθεί η ποιότητά τους, Αμφίβολο μέλλον για τους εργαζόμενους, Αδυναμία κρατικής παρέμβασης, Ο ανταγωνισμός ίσως πλήξει τις μικρές επιχειρήσεις, Μοναδικός σκοπός είναι το κέρδος, Εμφανίζεται έλλειμμα δημοκρατίας, Λιγότερη δημόσια λογοδοσία, Κίνδυνος στην ασφάλεια των υπηρεσιών/προϊόντων, Πιθανώς κάποια τμήματα του πληθυσμού να μην έχουν πρόσβαση στα αγαθά/υπηρεσίες, Δε βελτιώνεται απαραίτητα η αποδοτικότητα, Χειρότερες εργασιακές συνθήκες και σχέσεις, Άνιση μεταχείριση των εταιρειών.</p>	<p>Δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για την προστασία των καταναλωτών, Κρατικός έλεγχος ενός τμήματος της επιχείρησης, Ενημέρωση των πολιτών, Ειδικός σχεδιασμός της ιδιωτικοποίησης, Ειδικό όροι απασχόλησης των εργαζομένων, Εποπτικός ρόλος του κράτους, Ιδιωτικοποίηση την κατάλληλη χρονική στιγμή, Αναγκαίες οι αλλαγές στο σύστημα φορολόγησης και στο εργατικό δίκαιο, Μέτρα προώθησης του ανταγωνισμού, Επιλογή του καλύτερου ιδιώτη.</p>

Βιβλιογραφία

Ελληνική

Γεωργόπουλος, Α. (2015), Απελευθέρωση των Αγορών, Ιδιωτικοποίηση Επιχειρήσεων και Αναδιοργάνωση, Διαθέσιμο στη δ/ση https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/1652/1/02_chapter_6.pdf [Πρόσβαση 9 Αυγούστου 2018].

Γκέκας, Ρ. (2016), Οι ιδιωτικοποιήσεις των δημοτικών υπηρεσιών ως μέσο διαχείρισης τους, Διαθέσιμο στη δ/ση https://www.youtube.com/watch?time_continue=2&v=KTcC5-2tBbM [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Ευρωπαϊκή Ένωση, Ανταγωνισμός, Διαθέσιμο στη δ/ση https://europa.eu/european-union/topics/competition_el [Πρόσβαση 21 Αυγούστου 2018].

Ευρωπαϊκή Ένωση (2016), Κατανομή των αρμοδιοτήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=LEGISSUM:ai0020> [Πρόσβαση 21 Αυγούστου 2018].

Ευρωπαϊκή Ένωση, Πολιτική μεταφορών της ΕΕ, Διαθέσιμο στη δ/ση https://europa.eu/european-union/topics/transport_el [Πρόσβαση 23 Αυγούστου 2018].

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014), Κατευθυντήριες γραμμές για τις Κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29> [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, Προϋποθέσεις ένταξης στη ζώνη του ευρώ: κριτήρια σύγκλισης, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/joining-the-euro-area/convergence-criteria/> [Πρόσβαση 17 Αυγούστου 2018].

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (2011), Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015, Διαθέσιμο στη

δ/νη<https://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-152-2011-%CF%83%CE%B5%CE%BB-36.html> [Πρόσβαση 10 Αυγούστου 2018].

Ζόνδηλος, Ν., Κόρρα, Ε., Ντεμιάν, Η., Danchev, S. και Βέττας, Ν. (2016), Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, Εκδόσεις Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα

Καϊδατζής, Α. (2014), Η εξουσία διάθεσης της περιουσίας του Δημοσίου. Σκέψεις με αφορμή το ν. 3986/2011 για το ΤΑΙΠΕΔ, Διαθέσιμο στη δ/νη http://ikee.lib.auth.gr/record/274289/files/Kaidatzis_PeriousiaDimosiou_2014.pdf [Πρόσβαση 25 Ιουλίου 2018].

Καϊδατζής, Α. (2006), Συνταγματικοί περιορισμοί των ιδιωτικοποιήσεων, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Καραμανώφ, Μ. (2010), Βιώσιμο κράτος και δημόσια κτήση: Τα όρια των ιδιωτικοποιήσεων, Εκδόσεις Σάκκουλας Αντ. Ν., Αθήνα.

Κύρκιλης, Δ. (2010), ΑΜΕΣΕΣ ΞΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Λαδή, Σ. και Νταλάκου, Β. (2010), Ανάλυση Δημόσιας Πολιτικής, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Λαμπροπούλου, Μ. (2013)³, Οικονομική Κρίση & Πολιτικές Αποκρατικοποίησης & Αξιοποίησης της Δημόσιας Περιουσίας, Εκδόσεις Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα.

Λαπά, Ε. (2014), Η ΝΟΜΙΚΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΤΑΙΠΕΔ: ΤΡΕΙΣ ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ, Διαθέσιμο στη δ/νη <http://ikee.lib.auth.gr/record/135678/files/GRI-2015-13636.pdf?version=1> [Πρόσβαση 22 Απριλίου 2018].

Λάσκος, Χ. και Τσακαλώτος, Ε. (2012), 22 πράγματα που μας λένε για την ελληνική οικονομική κρίση και δεν είναι έτσι, Εκδόσεις ΚΨΜ, Αθήνα.

Μαυρογορδάτος, Γ. (2011)⁶, Ομάδες πίεσης και Δημοκρατία, Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα.

Μούσης, Ν. (2013), Ευρωπαϊκή Ένωση Δίκαιο – Οικονομία – Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Μπαλτζάκη, Ε. (2006)88, Ιδιωτικοποιήσεις και Απορρυθμίσεις, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

Παπάζογλου, Μ. (2018), Πολυεπίπεδη διακυβέρνηση στην ΕΕ, Σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Κόρινθος

Παπάζογλου, Χ. (2005), ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΤΗΣ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Παπαϊωάννου, Γ. (2003), Οικονομική πολιτική και ΟΝΕ: απορύθμιση αγορών και ιδιωτικοποιήσεις, Εκδόσεις Π. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα.

Πατρώνης, Β. (2015), Ελληνική οικονομική ιστορία, Εκδόσεις Κάλλιπος, Διαθέσιμο στη

δ/νση https://repository.kallipos.gr/pdfviewer/web/viewer.html?file=/bitstream/11419/1700/4/00_master_document.pdf [Πρόσβαση 20 Σεπτεμβρίου 2018].

Πλυμάκης, Σ. (2018), Δημόσιες πολιτικές, Σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Κόρινθος.

Τσιρώνας, Α. (2006), Αποκρατικοποιήσεις Έννοια, φύση και λειτουργία από την άποψη του Διοικητικού Οικονομικού Δικαίου, Εκδόσεις Σάκκουλας Α.Ε., Αθήνα.

Υπουργείο Οικονομικών (2013), Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, Διαθέσιμο στη δ/νση <https://www.naftemporiki.gr/documents/694707/mnimonio-sunennoisis-stis-sugkekrimenes-proupotheseis-oikonomikis-politikis> [Πρόσβαση 10 Αυγούστου 2018].

Φίλιππας, Ν., Οικονόμου, Φ. και Χαρέμης, Α. (2014), Μελέτη για τις επενδύσεις στην Ελλάδα, Εκδόσεις Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Αθήνα.

Φραγκονικολόπουλος, Χ. και Προέδρου, Φ. (2015), Το κράτος στον 21ο αιώνα - Ρόλος, αρμοδιότητες και προκλήσεις, Διαθέσιμο στη

δ/νση https://repository.kallipos.gr/bitstream/11419/4047/1/04_chapter03.pdf

[Πρόσβαση 21 Αυγούστου 2018].

Featherstone, K. και Παπαδημητρίου, Δ. (2010), ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΞΕΥΡΩΠΑΙΣΜΟΥ, Εκδόσεις Οκτώ, Αθήνα.

Hague, R. και Harrop, M. (2011)², Συγκριτική πολιτική και Διακυβέρνηση, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Heywood, A. (2006)², Εισαγωγή στην πολιτική, Εκδόσεις ΠΟΛΙΣ, Αθήνα.

PwC Κύπρου (2013), Εισαγωγή στις ιδιωτικοποιήσεις, Εκδόσεις PwC Κύπρου.

Trumbo, V. και Matthijs, P. (2016), Η Βιομηχανία Ιδιωτικοποιήσεων στην Ευρώπη, Εκδόσεις TransnationalInstitute, Άμστερνταμ.

Ξενογλώσση

Ανώνυμος (2014), «NoamChomskyonPrivatization», Διαθέσιμο στη δ/νση <https://www.youtube.com/watch?v=UikhLJNLFK4> [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Bach, T., Ruffing, E. and Yesilkagit, K. (2014), The Differential Empowering Effects of Europeanization on the Autonomy of National Agencies, Governance: An International Journal of Policy.

Bel, G., Hebdon, R. and Warner, M. (2007), Local government reform: Privatisation and its alternatives, Local Government Studies, Spain.

Bettini, H. and Oliveira, A. (2016), Two-sided platforms in airport privatization, Διαθέσιμο στη δ/νση https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2720512 [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Börzel, T. (2016), From EU governance of crisis to crisis of EU governance: regulatory failure, redistributive conflict, and Euroskeptic publics, Freie Universität Berlin, Berlin.

Burnes, B., Katsouros, M. and Jones, T. 17(2004)1, Privatisation and the European Union The case of the Public Power Corporation of Greece, Emerald Group Publishing Limited.

Chandrashekar, C. 43(2007)2, Privatising the Public Sector: A Comparative Perspective, SAGE Publications, China.

Dorfman, A. and Harel, A. 36(2016)2, Against Privatisation As Such, Oxford Journal of Legal Studies, Oxford.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Competition, Διαθέσιμο στη δ/ση http://ec.europa.eu/competition/general/overview_en.html [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Funnell, W., Jupe, R. and Andrew, J. (2009), In Government We Trust: Market Failure and the Delusions of Privatisation, Pluto Press, London.

Gerber, E., Hall, C. and Hines, J. (2004), Privatization: Issues in Local and State Service Provision, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://closup.umich.edu/files/pr-1-privatization.pdf> [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Karppi, I. and Haveri, A. 29(2009)4, 'Publicity': policy push in the age of privatisation, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02642060802283147> [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Pefanis, D. (2015), Privatizations in Greece: Challenges and opportunities in the post-memorandum era, Διαθέσιμο στη δ/ση http://liberties.gr/wp-content/uploads/2017/10/Privatizations_in_Greece-paper.pdf [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Posner, M. 5(1984)1, Privatisation: The frontier between public and private Policy Studies, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://doi.org/10.1080/01442878408423408> [Πρόσβαση 3 Αυγούστου 2018].

Roland, G. (2008), Privatisation: successes and failures, Columbia University Press, New York.

Spanou, C. and Sotiropoulos, D. 89(2011)3, THE ODYSSEY OF ADMINISTRATIVE REFORMS IN GREECE, 1981–2009: A TALE OF TWO REFORM PATHS, Public Administration.

Staikouras, P. (2004)17, Structural Reform Policy: Privatisation and Beyond—The Case of Greece, Kluwer Academic Publishers, Greece.

Wallace T. (2012), Is the EU Collapsing?, International Studies Review, America

Διαδικτυακοί τόποι

ΑΔΕΔΥ, (2018), Α.Δ.Ε.Δ.Υ. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ – ΚΑΛΕΣΜΑ 24ΩΡΗ ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΗ ΑΠΕΡΓΙΑ, Διαθέσιμο στη δ/νση <http://adedy.gr/24wriapergia1752017/> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Αναστασοπούλου, Ε., (2018), Κερδισμένη η Ελλάδα από την FraportGreece, Διαθέσιμο στη δ/νση <http://www.skai.gr/news/finance/article/370910/kerdismeni-i-ellada-aro-tin-fraport-greece/> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2017), Fraport: Προς συμφωνία με τις τράπεζες για χρηματοδότηση της ιδιωτικοποίησης των 14 περιφερειακών αεροδρομίων, Διαθέσιμο στη δ/νση <https://left.gr/news/fraport-pros-symfonia-me-tis-trapezes-gia-hrimatodotisi-tis-idiotikopoiisis-ton-14> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].

Ανώνυμος, Στο ΣτΕ η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, Διαθέσιμο στη δ/νση http://www.athensvoice.gr/economy/316796_sto-ste-i-idiotikopoiisi-ton-aerodromion [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2011), Αντιμέτωπη με τρία μεγάλα θέματα η κυβέρνηση, Διαθέσιμο στη δ/νση <http://www.haniotika-nea.gr/66040-antimetwpi-me-tria-megala-themata-i-kubernisi/> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2014), Ναι στην ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων από τον ΣΕΤΕ-Τι φοβάται ο Ανδρεάδης, Διαθέσιμο στη δ/νση <http://www.bluebirds.gr/nai-stin-idiwtikopoiisi-twn-aerodromiwn-apo-ton-sete-ti-fobatai-o-andreadis.aspx> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2015), Λάμπρος Φουντούλης: Ποιος ωφελείται από την πώληση των αεροδρομίων της πατρίδας μας;, Διαθέσιμο στη δ/νση

<http://www.xryshaygh.com/enimerosi/view/lampros-fountoulhs-poiος-wfeleitai-apo-thn-pwlhsh-twn-aerodromiwn-ths-patri> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2016), «Raus» στη Fraport από διαδηλωτές στα Χανιά, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.avgi.gr/article/10813/6198735/-raus-ste-fraport-apo-diadelotes-sta-chania> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2014), Κατά των ιδιωτικοποιήσεων των αεροδρομίων το Οικονομικό Επιμελητήριο υπό προϋποθέσεις, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.verianet.gr/post/18760-kata-ton-idiotikopoiiseon-ton-aerodromion-to-oikonomiko-erim> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2016), Με 153 «ναι» ψηφίστηκε το πολυνομοσχέδιο - Λαβωμένος ο ΣΥΡΙΖΑ από τον αφνιδιασμό Κατριβάνου, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.tovima.gr/politics/article/?aid=801418> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2018), Ο ΣΕΒ χαρακτηρίζει «επιτακτική ανάγκη» τη συνέχιση των πολιτικών λιτότητας, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.thepressproject.gr/article/122423/O-SEB-xarakterizei-epitaktiki-anagki-ti-sunexisi-ton-politikon-litotitas> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2018), Κίνηση κατά Fraport: Συνέχεια του νομικού αγώνα κατά της ιδιωτικοποίησης των αεροδρομίων, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.corfupost.gr/%CE%BA%CE%AF%CE%BD%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC-fraport-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%AD%CF%87%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BD%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CE%B1%CE%B3%CF%8E%CE%BD%CE%B1-%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%AF%CE%B7%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B1%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AF%CF%89%CE%BD/> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ανώνυμος, (2016), Ψηφίστηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο για την συμφωνία ΟΛΠ – COSCO, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.newsbomb.gr/politikh/story/709460/psifistike-sti-voyli-to-nomosxedio-gia-tin-symfonia-olp-cosco> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2016), Μπαλαούρας: Αν δεν ήμασταν κυβέρνηση, θα... διαδηλώναμε στον ΟΛΠ κατά της ιδιωτικοποίησης, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.iefimerida.gr/news/275419/mpalaoyras-den-imastan-kyvernisi-tha-diadiloname-ston-olp-kata-tis-idiotikopoiisis> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2015), ΟΛΠ: Αντιδρούν και οι αρχαιολόγοι στην ιδιωτικοποίησή του..., Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.enikonomia.gr/economy/35964,OLP-Antidroyn-kai-oi-archaiologoi-sthn-idiwtikopoiish-toy.html> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2014), Να ματαιωθεί άμεσα η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://gsee.gr/?p=3927> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2014), Κατά της πώλησης του ΟΛΠ το Περιφερειακό Συμβούλιο Αττικής, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.newsbomb.gr/politikh/aytodioikhsh/story/524249/kata-tis-polisis-toy-olp-to-perifereiako-symvoylio-attikis> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2014), Αντιδρά ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά στην ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=572089> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2015), Συλλογή υπογραφών κατά της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.portnet.gr/eidiseis-naytilias/2525-syllogh-yprografon-kata-tis-idiotikopoiishw-tou-olp.html> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2013), Διεθνής Ναυτική Ένωση: Ζητά την πλήρη ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.in.gr/2013/01/28/economy/agores-epixeiriseis/diethnis-naytiki-enwsi-zita-tin-pliri-idiwtikopoiisi-toy-olp-kai-toy-olth/> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2016), IOBE: Τα οφέλη για την οικονομία από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ, Διαθέσιμο στη

δ/νη<http://www.kathimerini.gr/852392/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/iove-ta-ofelh-gia-thn-oikonomia-apo-thn-idiwtikopoihsh-toy-olp> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Ανώνυμος, (2016), Χαιρετίζουν οι φορείς του Πειραιά τη συμφωνία με την COSCO, Διαθέσιμο στη δ/νη<http://www.voria.gr/article/cheretizoun-i-foris-tou-pirea-ti-simfonia-me-ti-cosco> [Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2017), SZ: Με μισθό 1.200 ευρώ το μήνα η Cosco είναι από τους καλύτερους εργοδότες στην Ελλάδα, Διαθέσιμο στη δ/νη<http://www.bankingnews.gr/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AE/item/330180-sz-me-mistho-1-200-eyrw-to-mhna-h-cosco-einai-apo-toys-kalyteroys-ergodotes-sthn-ellada.html> [Πρόσβαση 13 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2016), Αλεξάντερ Τσίνελ: Μόνο ελληνικό προσωπικό στα 14 αεροδρόμια της Fraport, Διαθέσιμο στη δ/νη <http://www.enikonomia.gr/timeliness/107719,alexanter-tsinel-mono-elliniko-prosopiko-sta-14-aerodromia-tis-fr.html> [Πρόσβαση 13 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2018), Η Fraport Greece επενδύει στην πυρασφάλεια, Διαθέσιμο στη δ/νη<https://www.newsbeast.gr/financial/business/arthro/3356888/i-fraport-greece-ependii-stin-pirasfalia> [Πρόσβαση 13 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2017), Μνημόνια συνεργασίας COSCO, ΟΛΠ και λιμανιού της Σαγκάης, Διαθέσιμο στη δ/νηhttps://www.huffingtonpost.gr/2017/06/12/diethnes-cosco-olp-limani-saghais_n_17054842.html[Πρόσβαση 15 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2017), Απάντηση της Fraport Greece σε δημοσίευμα του parapolitika.gr, Διαθέσιμο στη δ/νη<https://www.parapolitika.gr/article/apantisi-tis-fraport-greece-se-dimosievma-tou-parapolitikagr> [Πρόσβαση 15 Αυγούστου 2018].

Ανώνυμος, (2017), «Τα προγράμματα επέφεραν δημοσιονομική εξυγίανση αλλά με μεγάλο κόστος», Διαθέσιμο στη δ/νη<https://www.newsbeast.gr/financial/international-economy/arthro/3040785/ta-programmata-epeferan-dimosionomiki-exigiansi-alla-me-megalo-kostos> [Πρόσβαση 16 Σεπτέμβρη 2018].

Ανώνυμος, (2017), Στουρνάρας: Η αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας έχει ήδη ξεκινήσει, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttps://www.news.gr/oikonomia/article/755915/stournaras-i-anadiarthrosi-tis-ellinikis-ikonomias-echi-idi-xekinisi.html](https://www.news.gr/oikonomia/article/755915/stournaras-i-anadiarthrosi-tis-ellinikis-ikonomias-echi-idi-xekinisi.html) [Πρόσβαση 16 Σεπτεμβρη 2018].

Ανώνυμος, (2017), Ιδιωτικοποιήσεις, Δημόσιο, Έξοδος από την Κρίση, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttps://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=205177](https://www.e-forologia.gr/cms/viewContents.aspx?id=205177) [Πρόσβαση 16 Σεπτεμβρη 2018].

Δελεβέγκος, Δ., (2016), Στηρίζει την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων η Επίτροπος Μεταφορών, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttp://www.capital.gr/oikonomia/3106457/stirizei-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-i-epitropos-metaforon](http://www.capital.gr/oikonomia/3106457/stirizei-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-i-epitropos-metaforon) [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Διοικητικό Συμβούλιο Ένωσης Ξενοδόχων Χανίων, (2014), Ένωση Ξενοδόχων Χανίων: Να ανακληθεί η ιδιωτικοποίηση του αεροδρομίου, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttp://flashnews.gr/post/165555/enosi-ksenodoxon-xanion-na-anakli8i-i-idiotikopiisi-tou-aerodromiou](http://flashnews.gr/post/165555/enosi-ksenodoxon-xanion-na-anakli8i-i-idiotikopiisi-tou-aerodromiou) [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ζαφειρόπουλος, Κ., (2015), FRAPORT - περιφερειακά αεροδρόμια: μια μη «διαχειρίσιμη» παραχώρηση, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttp://www.efsyn.gr/arthro/fraport-perifereiaka-aerodromia-mia-mi-diaheirisi-parahorisi](http://www.efsyn.gr/arthro/fraport-perifereiaka-aerodromia-mia-mi-diaheirisi-parahorisi) [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ζουμπουλάκης, Μ., (2004), Ο οικονομικός ρόλος του κράτους στην πολιτική οικονομία από τον Keynes και μετά, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttp://ir.lib.uth.gr/handle/11615/13385](http://ir.lib.uth.gr/handle/11615/13385) [Πρόσβαση 18 Σεπτεμβρη 2018].

Κάλλιμπαν, Λ., (2012), Επτά αποκρατικοποιήσεις προωθούν άμεσα Σαμαράς - οικονομικό επιτελείο, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttps://www.newsbomb.gr/oikonomia/story/216036/epta-apokratikopoiiseis-proothoyn-amesa-samaras---oikonomiko-epiteleio](https://www.newsbomb.gr/oikonomia/story/216036/epta-apokratikopoiiseis-proothoyn-amesa-samaras---oikonomiko-epiteleio) [Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2018].

Κοτζαμπασάκης, Ι., Διαρθρωτικές αλλαγές: Η λύση για δημοσιονομική εξυγίανση και ανάπτυξη, Διαθέσιμο στη [δ/νσηhttp://elzoni.gr/html/ent/585/ent.17585.asp](http://elzoni.gr/html/ent/585/ent.17585.asp) [Πρόσβαση 16 Σεπτεμβρη 2018].

Κωστάκη, Ε., (2015), ΣΥΡΙΖΑ: 29 βουλευτές και του ΝΑΙ και του ΟΧΙ κατά της ιδιωτικοποίησης των 14 αεροδρομίων, καταθέτουν ερώτηση, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://vouliwatch.gr/news/article/syriza-29-voyleytes-kai-toy-nai-kai-toy-ohi-kata-tis-idiotikopoiisis-ton-14-aerodromion-katathetoyn-erotisi> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ντελέζος, Κ., (2016), Αφήνουν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας χωρίς αεροδρόμια!, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5358981/afhnoyn-thn-yphresia-politikhs-aeroporias-xwris-aerodromia/> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, (2012), Ιδιωτικοποίηση Αεροδρομίων, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.osypa.gr/enimerosi/anakoinoseis/item/174-%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CE%B1%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CF%89%CE%BD> [Πρόσβαση 23 Απριλίου 2018].

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.olp.gr/el/> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].

Παναγόπουλος, Γ., (2016), Θ. Δρίτσας: Ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ για χάρη των δανειστών, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.cnn.gr/news/politiki/story/28262/th-dritsas-idiotikopoiisi-olp-gia-xari-ton-daneiston> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

Περάκης, Π., (2015), “Ταφόπλακα” στην ανάπτυξη, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.haniotika-nea.gr/tafoplaka-stin-anaptixi> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Σκουμπούρης, Α., (2017), Το κράτος επιχειρηματίας και το παράδειγμα ΟΤΕ, ΟΠΑΠ και ΟΛΠ, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.liberal.gr/arthro/119967/oikonomia/epicheiriseis/to-kratos-epicheirimatias-kai-to-paradeigma-ote-orap-kai-olp.html> [Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2018].

Στεργίου, Ε., (2016), Υπόθεση ΟΛΠ: Πώς από το «όχι» φτάσαμε στην πώληση με υπογραφή Τσίπρα, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.protothema.gr/economy/article/568170/proti-fora-polisi-ellinikou-limaniou/> [Πρόσβαση 31 Ιουνίου 2018].

ΤΑΙΠΕΔ, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.hradf.com/> [Πρόσβαση 25 Ιουλίου 2018].

Τζιοβάρας, Γ., (2016), ΝΔ: Θα ψηφίσει μόνο την ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων και τη ΓΓΔΕ, Διαθέσιμο στη δ/ση <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/ellada/284903-nd-tha-psifisei-mono-tin-idiotikopoiisi-ton-aerodromion-kai-ti-ggde> [Πρόσβαση 13 Μαΐου 2018].

Φωκιανός, Γ., Ευρωπαϊκή ενοποίηση: Το παρελθόν συναντά το μέλλον, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.naftemporiki.gr/story/1340549/europaiki-enopoiisi-to-parelthon-sunanta-to-mellon> [Πρόσβαση 15 Σεπτεμβρίου 2018].

COSCOGreece, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.coscoshipping.gr/> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].

COSCOSHIPPINGLINESCO. LTD., Διαθέσιμο στη δ/ση <http://lines.coscoshipping.com/home/> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].

Fraport, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.fraport.com/en/our-company.html> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].

FraportGreece, Διαθέσιμο στη δ/ση <https://www.fraport-greece.com/ell/home> [Πρόσβαση 26 Ιουλίου 2018].