



ΙΔΡΥΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
FOUNDATION FOR ECONOMIC & INDUSTRIAL RESEARCH

**Οικονομικές επιδράσεις από την
ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού
Λιμένος Πειραιώς**

Μάρτιος 2016

Οι κρίσεις επί θεμάτων πολιτικής και οι προτάσεις που περιέχονται στην παρούσα ανάλυση εκφράζουν τις απόψεις των ερευνητών και δεν αντανακλούν, κατ' ανάγκη, τη γνώμη των μελών ή της Διοίκησης του ΙΟΒΕ.

Η μελέτη εκπονήθηκε από τους Νίκο Ζόνζηλο, Ευθυμία Κόρρα, Ηλία Ντεμιάν και Svetoslav Danchev, υπό τον συντονισμό του γενικού διευθυντή του ΙΟΒΕ, καθηγητή Νίκο Βέττα.

Οι ερευνητές επιθυμούν να ευχαριστήσουν εκπροσώπους του ΤΑΙΠΕΔ και των συμβούλων του διαγωνισμού για την παροχή πληροφοριών. Κάθε λάθος ή παράλειψη βαρύνει αποκλειστικά τους συγγραφείς.

Το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (Ι.Ο.Β.Ε.) είναι ιδιωτικός, μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής, ερευνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1975 με δύο σκοπούς: αφενός να προωθεί την επιστημονική έρευνα για τα τρέχοντα και αναδυόμενα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, αφετέρου να παρέχει αντικειμενική πληροφόρηση και να διατυπώνει προτάσεις, οι οποίες είναι χρήσιμες στη διαμόρφωση πολιτικής.

Copyright © 2016 Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

Απαγορεύεται η με οιονδήποτε τρόπο ανατύπωση ή μετάφραση οποιουδήποτε μέρους της μελέτης, χωρίς την άδεια του εκδότη.

Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ)
Τσάμη Καρατάσου 11, 117 42 Αθήνα
Τηλ.: (210 9211200-10), Fax: (210 9228130 & 210 9233977)
E-mail: iobe@iobe.gr - URL: <http://www.iobe.gr>

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	5
1. Εισαγωγή.....	8
2. Ο Λιμένας του Πειραιά	12
3. Δημοσιονομικά έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ.....	15
3.1 Εισαγωγή.....	15
3.2 Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο ιδιωτικοποίησης.....	15
3.2.1 Δημοσιονομικά έσοδα από πώληση μετοχών του ΟΛΠ	16
3.2.2 Αντάλλαγμα παραχώρησης.....	16
3.2.3 Έσοδα από μερίσματα.....	18
3.2.4 Λοιπά έσοδα (φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές).....	22
3.2.5 Σύνολο μεικτών δημοσιονομικών εσόδων.....	23
3.3 Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο βάσης	24
3.3.1 Αντάλλαγμα παραχώρησης.....	24
3.3.2 Έσοδα από μερίσματα.....	27
3.3.3 Λοιπά έσοδα (φορολογικά έσοδα και ασφαλιστικές εισφορές).....	29
3.3.4 Σύνολο δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο βάσης	31
3.4 Καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα	32
4. Επενδύσεις	33
4.1 Εισαγωγή.....	33
4.2 Υποχρεωτικές επενδύσεις	33
4.3 Επιπλέον επενδύσεις από τον ΟΛΠ.....	35
4.4 Επενδύσεις λοιπών επιχειρήσεων	35
4.5 Σύνολο προβλεπόμενων επενδύσεων.....	35
5. Οικονομική δραστηριότητα του ΟΛΠ και επιδράσεις στο οικοσύστημα	37
5.1 Γενικά	37
5.2 Επίδραση στο προϊόν του λιμένα	37
5.3 Επίδραση στο προϊόν συνδεδεμένων κλάδων	38
5.4 Σύνοψη	40
6. Οι μακροοικονομικές επιδράσεις από την συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ.....	42
6.1 Η Μεθοδολογία των εναλλακτικών σεναρίων	43
6.2 Οι επιδράσεις των παραγόντων ζήτησης	44
6.2.1 Οι επιδράσεις των παραγόντων προσφοράς	49
6.2.2 Η συνολική επίδραση προσφοράς και ζήτησης	50
6.3 Αποτίμηση των επιδράσεων από την άμεση μείωση του Δημόσιου Χρέους.....	51
6.3.1 Μεθοδολογία	51
6.4 Σύνοψη - Συμπεράσματα	54
7. Παράρτημα	56

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1: Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του λιμένα	10
Διάγραμμα 3.1: Κατανομή εσόδων ΟΛΠ την περίοδο 2016-2025 στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης ..	18
Διάγραμμα 3.2: Δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ.....	18
Διάγραμμα 3.3: Μικτά κέρδη και EBITDA την επόμενη περίοδο (2016-2025) (€ εκατ.)	19
Διάγραμμα 3.4: Κέρδη μετά από φόρους την περίοδο 2016-2025	21
Διάγραμμα 3.5: Έσοδα για το δημόσιο από μερίσματα την περίοδο 2016-2025	21
Διάγραμμα 3.6: Έσοδα για το δημόσιο από φορολογία την περίοδο 2016-2025	22
Διάγραμμα 3.7: Έσοδα για το δημόσιο από ασφαλιστικές εισφορές (εργοδοτικές και προσωπικές) την περίοδο 2016-2025	23
Διάγραμμα 3.8: Κατανομή εσόδων ΟΛΠ την περίοδο 2016-2025 στο σενάριο βάσης.....	25
Διάγραμμα 3.9: Διαφορά κύκλου εργασιών, του σεναρίου βάσης από το σενάριο ιδιωτικοποίησης ανά δραστηριότητα την περίοδο 2016-2025	26
Διάγραμμα 3.10: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από αντάλλαγμα παραχώρησης στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	26
Διάγραμμα 3.11: Μικτά κέρδη και EBITDA την επόμενη περίοδο (2016-2025).....	28
Διάγραμμα 3.12: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από μερίσματα στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	28
Διάγραμμα 3.13: Έσοδα για το δημόσιο από φορολογία την περίοδο 2016-2025	29
Διάγραμμα 3.14: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από φορολογία στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	30
Διάγραμμα 3.15: Έσοδα για το δημόσιο από ασφαλιστικές εισφορές (εργοδοτικές και προσωπικές) την περίοδο 2016-2025	30
Διάγραμμα 3.16: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από ασφαλιστικές εισφορές στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	31
Διάγραμμα 4.1: Υποχρεωτικές επενδύσεις, πρώτη επενδυτική περίοδος (2016-2020), σε € εκατ.....	34
Διάγραμμα 5.1: Επιπλέον κύκλος εργασιών στον Προβλήτα Ι, 2016-2025	38
Διάγραμμα 5.2: Εκτίμηση επιπλέον δραστηριότητας στον κλάδο εφοδιαστικής αλυσίδας, 2018-2025	39
Διάγραμμα 5.3: Εκτίμηση διακινηθέντων φορτίων και επιπλέον κύκλος εργασιών μέσω σιδηροδρομικού δικτύου, 2016-2025.....	40
Διάγραμμα 5.4: Συνολική επίδραση στο προϊόν της ελληνικής οικονομίας	41
Διάγραμμα 6.1: Συνολική επίδραση στην απασχόληση	47
Διάγραμμα 6.2: Επιδράσεις από παράγοντες ζήτησης στο ΑΕΠ, στην ιδιωτική κατανάλωση και στις επενδύσεις,	48
Διάγραμμα 6.3: Εισαγωγές – εξαγωγές	48
Διάγραμμα 6.4: Επιδράσεις από παράγοντες προσφοράς στο ΑΕΠ και στο δυνητικό ΑΕΠ.....	49
Διάγραμμα 6.5: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ των παραγόντων προσφοράς και ζήτησης.....	51
Διάγραμμα 6.6: Επιδράσεις της μείωσης των δημοσίων επενδύσεων στη δραστηριότητα	52
Διάγραμμα 6.7: Επιδράσεις στο δημόσιο χρέος.....	53

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.1: Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ.....	24
Πίνακας 3.2: Δημοσιονομικά έσοδα του ΟΛΠ στο σενάριο βάσης	31
Πίνακας 3.3: Δημοσιονομικό όφελος για το δημόσιο ανά σενάριο, την περίοδο 2016-2025	32
Πίνακας 4.1: Κατανομή υποχρεωτικών και μη επενδύσεων, περίοδος 2016-2025	36
Πίνακας 6.1: Μακροοικονομικές επιδράσεις από την παραχώρηση του ΟΛΠ (Ποσοστιαίες αποκλίσεις επιπέδων από τη βάση)	46
Πίνακας 7.1: Κατανομή κύκλου εργασιών σε δραστηριότητες στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης την περίοδο 2016-2025	56
Πίνακας 7.2: Κατανομή κύκλου εργασιών σε δραστηριότητες στο σενάριο βάσης την περίοδο 2016-2025.....	56

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο λιμένας του Πειραιά, ως ο βασικός πυλώνας του ελληνικού λιμενικού συστήματος, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο για την οικονομία της χώρας. Στο βαθμό που οι υποδομές του λιμένα εξελιχθούν κατάλληλα και αξιοποιηθούν ανάλογα, δύναται να αποτελέσει μοχλό περαιτέρω ανάπτυξης της ναυτιλίας, των θαλάσσιων μεταφορών, της κρουαζιέρας αλλά και πολλών άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στη σημερινή συγκυρία βαθύτατης και παρατεταμένης οικονομικής κρίσης, το ζητούμενο για μια βιώσιμη και ολοκληρωμένη διαχείριση των ελληνικών λιμένων έχει ιδιαίτερη βαρύτητα. Σε αυτό το πλαίσιο η διάθεση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε. σε στρατηγικό επενδυτή αναδεικνύεται σε κίνηση ιδιαίτερης σημασίας για την ελληνική οικονομία.

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι ο προσδιορισμός των οικονομικών επιδράσεων από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ την επόμενη δεκαετία (2016-2025), υπό τους όρους που προβλέπει η προσφορά της COSCO Group. Συγκεκριμένα, εξετάζονται οι αναμενόμενες επιδράσεις στα δημοσιονομικά έσοδα, στην επενδυτική δραστηριότητα, στο κόστος διαχείρισης και στο επίπεδο δραστηριότητας του ΟΛΠ που αναμένεται να προκύψουν από τη συναλλαγή. Επιπλέον, αναδεικνύονται οι καταλυτικές επιδράσεις σε συνδεδεμένες δραστηριότητες, όπως οι χερσαίες μεταφορές, ο τουρισμός και ο κλάδος των logistics. Τέλος, συναθροίζοντας τις άμεσες και τις καταλυτικές επιδράσεις, ποσοτικοποιούνται οι πολλαπλασιαστικές μακροοικονομικές επιδράσεις, με τη χρήση των υποδειγμάτων για την ελληνική οικονομία που διαθέτει το IOBE.

Καθώς ένα μέρος των δημοσιονομικών εσόδων θα εξακολουθεί να εισπράττεται ανεξαρτήτως από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του ΟΛΠ, η εκτίμηση των εσόδων για το κράτος πραγματοποιείται σε όρους καθαρού οφέλους από την ιδιωτικοποίηση, όπου αφαιρούνται τα έσοδα που θα εισέπραττε το δημόσιο στην υποθετική περίπτωση διατήρησης της υφιστάμενης μετοχικής σύνθεσης του ΟΛΠ. Από την ανάλυση προκύπτει ότι τα καθαρά δημοσιονομικά οφέλη παραμένουν θετικά κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2016-2025). Οι μεγαλύτερες τιμές του καθαρού δημοσιονομικού οφέλους σημειώνονται τα έτη 2016 (€277,5 εκατ.) και 2022 (€106,3 εκατ.) όταν πραγματοποιείται, με βάση το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, η πώληση των μετοχών του ΟΛΠ έναντι €280,5 εκατ. και €88,0 εκατ. αντίστοιχα. Ακόμα όμως και εξαιρουμένης της εισροής από την πώληση μετοχών, διαφαίνεται μια σταθερή τάση ανόδου διαχρονικά στο καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα, το οποίο οφείλεται σε αυξημένη δραστηριότητα και μεγαλύτερη αποδοτικότητα λόγω της ιδιωτικοποίησης. Αναλυτικότερα, τα υπόλοιπα καθαρά δημοσιονομικά έσοδα αυξάνονται από €6,9 εκατ. το 2017 σε €20,9 εκατ. το 2025. Το όφελος αθροιστικά για την περίοδο 2016-2025 υπολογίζεται σε €511 εκατ. ή €475 εκατ. σε όρους παρούσας αξίας.

Επιπλέον, η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και της Ελληνικής Δημοκρατίας προβλέπει συγκεκριμένες επενδύσεις, η υλοποίηση των οποίων πρέπει να ολοκληρωθεί σε δυο χρονικές περιόδους διάρκειας πέντε ετών εκάστη (CAPEX periods). Πέρα από τις υποχρεωτικές επενδύσεις, όμως, η COSCO έχει τη δυνατότητα να προβεί και σε άλλες επενδύσεις, εφόσον τις κρίνει αναγκαίες και επικερδείς. Τέλος, επενδύσεις ενδέχεται να προέλθουν και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή, ως αποτέλεσμα συνεργασίας με το λιμένα. Το συνολικό ύψος αυτών των

επενδύσεων εκτιμάται ότι ανέρχεται σε περίπου €867 εκατ. κατά την πρώτη δεκαετία. Σε αυτή την εκτίμηση δεν λαμβάνονται υπόψη επενδύσεις άλλων εταιρειών που είναι πιθανό να δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Η ιδιωτικοποίηση του λιμένα και η λειτουργία του σε συνθήκες βελτιωμένης αποδοτικότητας αναμένεται να επιδράσει θετικά και στον κύκλο εργασιών των τμημάτων του (π.χ. στη ναυπηγοεπισκευή και στην κρουαζιέρα), καθώς και σε συνδεδεμένους κλάδους της οικονομίας, όπως για παράδειγμα τα logistics και οι σιδηροδρομικές μεταφορές. Αν δε υλοποιηθεί και σειρά συγκεκριμένων δυνητικών δράσεων, το επιπλέον ετήσιο προϊόν εντός της ελληνικής οικονομίας κυμαίνεται από €17 εκατ. το 2016 ως και €2,6 δισεκ. το 2025. Σε αυτή την εκτίμηση δεν συμπεριλαμβάνονται οι επιδράσεις σε άλλους κλάδους που ενδέχεται να ενισχυθούν από την βελτίωση των υποδομών μεταφοράς προϊόντων και της ναυπηγοεπισκευής (όπως η μεταποίηση προϊόντων ή ο τουρισμός).

Λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κύριων μακροοικονομικών μεγεθών με τη χρήση κατάλληλων μακροοικονομικών υποδειγμάτων, εκτιμήθηκε η συμβολή της πώλησης των μετοχών του ΟΛΠ στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας και στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και μείωσης του δημοσίου χρέους. Συνολικά, στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου το επίπεδο του ΑΕΠ θα είναι κατά 0,8% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν δεν είχε γίνει η συναλλαγή. Ο πραγματικός μισθός αυξάνεται σταθερά σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ οι πληθωριστικές πιέσεις παραμένουν εξαιρετικά ασθeneίς. Οι παράγοντες ζήτησης που συνδέονται με την κατασκευή και λειτουργία του έργου δημιουργούν συνολικά περισσότερες από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας. Παράλληλα, οι παράγοντες προσφοράς που εκφράζουν την άνοδο της παραγωγικότητας και της δυνητικής παραγωγικής ικανότητας έχουν μόνιμο χαρακτήρα και επιδρούν και μετά την περάτωση κατασκευαστικών εργασιών. Επιπλέον, η επένδυση συμβάλει στη μείωση του δημοσίου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ. Λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή διάρθρωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης στην Ελλάδα (το 50% περίπου εντοπίζεται στη Αττική), οι επιδράσεις που αναφέρθηκαν θα είναι πολύ περισσότερο αισθητές στην περιοχή της Αττικής και του Πειραιά ειδικότερα.

Πρέπει να τονιστεί ότι οι εκτιμήσεις στη μελέτη περιορίζονται σε επιδράσεις οι οποίες συσχετίζονται άμεσα με τη συγκεκριμένη συμφωνία, η οποία όμως εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια ανάταξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Η προσέλευση μιας μεγάλης επένδυσης σε ένα κομβικό τομέα για την Ελληνική οικονομία, όπως οι μεταφορές, ενδέχεται να σηματοδοτήσει μια σημαντική αλλαγή του επενδυτικού κλίματος και να δώσει το έναυσμα για μεγαλύτερη ανάπτυξη στους τομείς που εξετάζει η μελέτη, όπως οι υπηρεσίες μεταφοράς και ο τουρισμός, άλλα και σε άλλους τομείς της οικονομίας όπου υπάρχει ανάγκη για άμεσες ξένες επενδύσεις (όπως η μεταποίηση, η παροχή νερού και ενέργειας, η διαχείριση απορριμμάτων και οι λοιπές υπηρεσίες). Επομένως, οι εκτιμήσεις της μελέτης πρέπει να θεωρηθούν ως συντηρητικές και ενδέχεται να υπερβληθούν εφόσον συντελέσουν και άλλοι παράγοντες στη βελτίωση των ευρύτερων συνθηκών και προοπτικών της Ελληνικής οικονομίας.

Συμπερασματικά, ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική οικονομία είναι η ανεπάρκεια των εγχωρίων αποταμιεύσεων για τη στήριξη ενός

επενδυτικού προγράμματος που θα εξασφαλίζει ικανοποιητικούς ρυθμούς ανόδου και παράλληλα θα ικανοποιεί τους φιλόδοξους δημοσιονομικούς στόχους που έχουν τεθεί στο πρόγραμμα προσαρμογής που ακολουθείται. Το πρόβλημα επιτείνει η αδυναμία του τραπεζικού συστήματος να διαδραματίσει τον διαμεσολαβητικό του ρόλο και να ενισχύσει τη διαδικασία μετατροπής αποταμιεύσεων σε επενδύσεις. Η εισροή πόρων από το εξωτερικό είναι απαραίτητη προϋπόθεση και ουσιαστικά η μόνη λύση για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας και την οριστική της έξοδο από την κρίση. Επομένως, εκείνο που απαιτείται τώρα είναι η ενίσχυση της αξιοπιστίας της χώρας ώστε να καταστεί ένας ασφαλής επενδυτικός προορισμός και να προσελκυστούν οι απαραίτητοι πόροι.

Η παραχώρηση του 51% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO και ακολούθως του 16% και στη συνέχεια η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς μπορεί να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση, στέλνοντας ένα ισχυρό σήμα στις διεθνείς αγορές ότι η Ελλάδα είναι ένας ασφαλής και ελκυστικός επενδυτικός πόλος. Η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας για το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα, αναμένεται να έχει πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην εγχώρια οικονομία και στην κοινωνία μέσω των άμεσων επενδυτικών επιδράσεων, των συνεργειών, καθώς και των λοιπών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Λόγω της πολυνησιακής επικράτειας της Ελλάδας, οι 800 περίπου λιμένες της διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο για την οικονομία της χώρας. Ο λιμένας του Πειραιά, συγκεκριμένα, αποτελεί βασικό πυλώνα στήριξης του ελληνικού λιμενικού συστήματος λόγω της στρατηγικής του θέσης και των υποδομών του. Ως φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10km απόσταση, αποτελεί την κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας ενώ ταυτόχρονα συνιστά κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας. Επιπλέον, καθώς βρίσκεται στη διασταύρωση διεθνών θαλάσσιων εμπορικών δρόμων, η συμμετοχή του λιμένα στις δραστηριότητές θαλάσσιου τουρισμού και διαμετακομιστικού εμπορίου δύναται να αναδειχθούν περαιτέρω.

Στο βαθμό που οι υποδομές του λιμένα εξελιχθούν κατάλληλα και αξιοποιηθούν ανάλογα μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης της ναυτιλίας, των θαλάσσιων μεταφορών, της κρουαζιέρας, της συνολικής λιμενικής βιομηχανίας, αλλά και πολλών άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Σε αυτό το πλαίσιο η βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να συμβάλει δραστικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κοινωνικής ευημερίας στην Ελλάδα.

Το ζητούμενο για μια βιώσιμη και ολοκληρωμένη διαχείριση των ελληνικών λιμένων έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στη σημερινή συγκυρία βαθύτατης και παρατεταμένης οικονομικής κρίσης. Την περίοδο 2008-2013, όταν το ΑΕΠ της χώρας απώλεσε σωρευτικά το 27% της αξίας του, διαδέχθηκε μια διετία στασιμότητας, με το ΑΕΠ να αυξάνεται κατά μόλις 0,7% το 2014 και να επιστρέφει σε ρυθμούς περιορισμένης μείωσης το 2015. Η ανεργία παραμένει σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα (υψηλότερα του 25% και το 2015).

Σε αυτή τη δυσμενή συγκυρία, τα εργαλεία οικονομικής πολιτικής που έχουν στη διάθεσή τους οι αρμόδιες αρχές είναι εξαιρετικά περιορισμένα. Ως μέλος νομισματικής ένωσης, η Ελλάδα δεν διαθέτει τη δυνατότητα άσκησης ανεξάρτητης νομισματικής πολιτικής, ενώ ο αποκλεισμός της χώρας από τις διεθνείς αγορές κεφαλαίου, λόγω των δυσμενών δημοσιονομικών μεγεθών, δεν αφήνουν ιδιαίτερα περιθώρια για την άσκηση επεκτατικής δημοσιονομικής πολιτικής. Επομένως, η επίσπευση της επιστροφής σε αξιοσημείωτους ρυθμούς ανάπτυξης πρέπει να βασιστεί στην εφαρμογή δομικών μεταρρυθμίσεων και άλλων διαρθρωτικών μέτρων, όπως η αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας του Δημοσίου, τα οποία σκοπεύουν στην προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων.

Σε αυτό το πλαίσιο, η προσπάθεια διάθεσης πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) Α.Ε. σε στρατηγικό επενδυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική οικονομία. Από τον Μάρτιο του 2014 βρίσκεται σε εξέλιξη διαγωνισμός για την πώληση του 67% των μετοχών του ΟΛΠ, ενώ στις 17 Φεβρουαρίου 2016 το ΤΑΙΠΕΔ ανακήρυξε την COSCO Group (Hong Kong) Limited Προτιμώμενο Επενδυτή, μετά την από 20 Ιανουαρίου παραλαβή της βελτιωμένης προσφοράς της στο πλαίσιο του διαγωνισμού. Για να υπογραφεί η σύμβαση αγοραπωλησίας των μετοχών απαιτείται η έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, ενώ για να ολοκληρωθεί η συναλλαγή απαιτούνται ακόμα ορισμένες περαιτέρω εγκρίσεις και η ικανοποίηση ορισμένων προϋποθέσεων που προβλέπονται στη σύμβαση, ωστόσο οι βασικές παράμετροι της συναλλαγής έχουν ήδη ανακοινωθεί.

Η προσφορά της COSCO προβλέπει την καταβολή 280,5 εκατ. ευρώ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ στο πρώτο στάδιο της συναλλαγής, ενώ επιπλέον 88 εκατ. ευρώ για την απόκτηση επιπλέον 16% των μετοχών θα καταβληθούν εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι όροι της συμφωνίας που αφορούν στην ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων. Επιπλέον, προβλέπεται αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ ετησίως. Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου προστίθενται και ενδεχόμενα μερίσματα από το καθαρό κέρδος της εταιρείας, σε αντιστοιχία με το υπόλοιπο 7% των μετοχών που θα παραμείνει στην κατοχή του Δημοσίου.

Πέρα όμως από το απτό όφελος της εισροής εσόδων στα δημόσια ταμεία, η προσφορά προβλέπει υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία. Επιπλέον επενδύσεις μπορεί να προκύψουν τόσο από έργα ανάπτυξης υποδομών από τον ΟΛΠ, όσο και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες ενδέχεται να αξιοποιήσουν την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για να αναπτύξουν δικές τους δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και του Θριάσιου πεδίου.

Οι οικονομικές επιδράσεις, ωστόσο, δεν περιορίζονται στο άμεσο δημοσιονομικό αποτέλεσμα και τις επενδύσεις (Διάγραμμα 1.1). Η βελτίωση των υποδομών αναμένεται να δημιουργήσει επιπλέον οικονομική δραστηριότητα τόσο στο λιμάνι όσο και στο ευρύτερο οικοσύστημα οικονομικών δραστηριοτήτων (όπως χερσαίες μεταφορές και logistics). Οι λοιπές επιδράσεις ενδέχεται να επεκταθούν ακόμα και σε δραστηριότητες μεταποίησης, όπως η συναρμολόγηση προϊόντων, εφόσον βελτιωθούν οι υποδομές στο ευρύτερο οικοσύστημα μεταφορών και logistics.

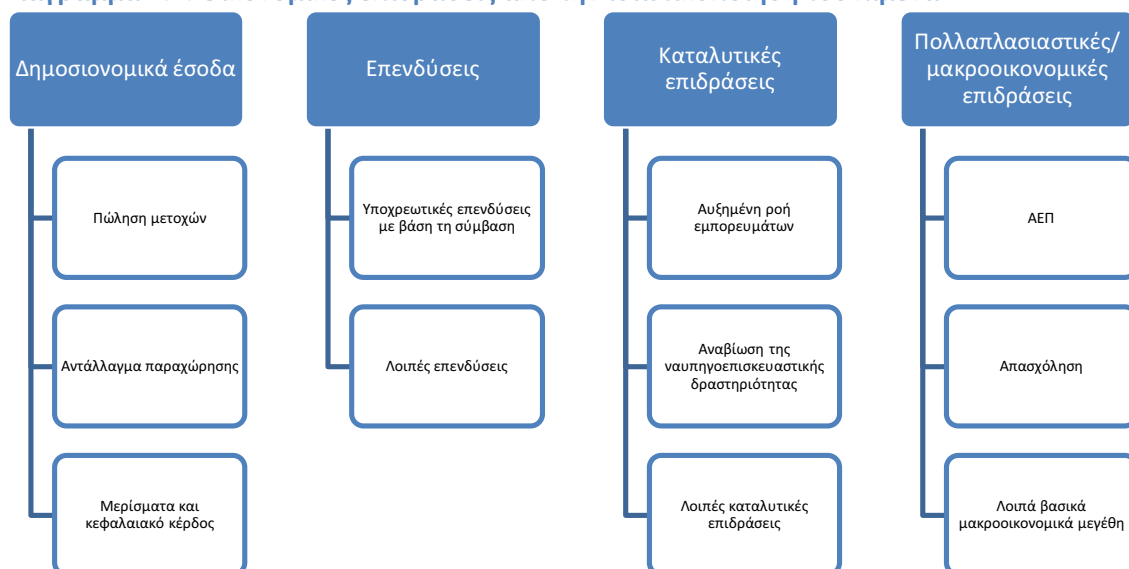
Οι παραπάνω αλλαγές στα δημοσιονομικά έσοδα του κράτους, στις επενδύσεις, στην οικονομική δραστηριότητα του ΟΛΠ και του ευρύτερου οικοσυστήματος θα έχουν επιδράσεις και στο σύνολο της οικονομίας. Δεδομένης της οξύτατης ανάγκης για δημοσιονομικούς πόρους, το αναμενόμενο δημοσιονομικά έσοδα από τη συμφωνία πώλησης μετοχών αντικαθιστούν μέτρα τα οποία θα αύξαναν τη φορολογική επιβάρυνση ή θα μείωναν τη δημόσια δαπάνη. Αυτά τα μέτρα ενδέχεται να είχαν ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στην οικονομία και στις κοινωνικές δομές, καθώς ήδη διανύουμε τον έκτο έτος δημοσιονομικής προσαρμογής. Από την άλλη πλευρά, οι επενδύσεις, αλλά και οι συνέργειες που ενδέχεται να προκύψουν από την ανάδειξη του Πειραιά σε διεθνή διαμετακομιστικό κέντρο, δημιουργούν οικονομική δραστηριότητα στους κλάδους που θα συμμετέχουν στην υλοποίηση των επενδύσεων (όπως οι κατασκευές και η μεταποίηση εξοπλισμού), καθώς και στο σύνολο της οικονομίας μέσω πολλαπλασιαστικών επιδράσεων.

Σκοπός της μελέτης είναι ο προσδιορισμός των παραπάνω οικονομικών επιδράσεων, υπό τους όρους που προβλέπει η προσφορά της COSCO Group και στο βαθμό που το επιτρέπουν τα διαθέσιμα στοιχεία. Πρέπει να τονιστεί ότι οι εκτιμήσεις στη μελέτη περιορίζονται σε επιδράσεις οι οποίες συσχετίζονται άμεσα με τη συγκεκριμένη συμφωνία, η οποία όμως εντάσσεται σε μια ευρύτερη προσπάθεια ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη χώρα. Η προσέλκυση μιας μεγάλης επένδυσης σε κομβικό τομέα για την Ελληνική οικονομία, όπως οι μεταφορές, ενδέχεται να σηματοδοτήσει μια σημαντική αλλαγή του επενδυτικού κλίματος και να δώσει το έναυσμα για μεγαλύτερη ανάπτυξη στους τομείς που εξετάζει η μελέτη, όπως οι υπηρεσίες μεταφοράς και ο τουρισμός, άλλα και σε άλλους τομείς της οικονομίας όπου υπάρχει ανάγκη για άμεσες ξένες επενδύσεις (όπως η μεταποίηση, η

παροχή νερού και ενέργειας, η διαχείριση απορριμμάτων και οι λοιπές υπηρεσίες). Επομένως, οι εκτιμήσεις της μελέτης πρέπει να θεωρηθούν ως συντηρητικές, οι οποίες ενδέχεται να υπερβληθούν εφόσον συντελέσουν και άλλοι παράγοντες στη βελτίωση των ευρύτερων συνθηκών και προοπτικών της Ελληνικής οικονομίας.

Αναλυτικότερα στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προσδιορίζονται οι οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ Α.Ε., με βάση τους όρους του διαγωνισμού, την προσφορά της COSCO Group αλλά και πρόσθετο πληροφοριακό υλικό σε προφορική και έντυπη μορφή από τους εκπροσώπους, του ΤΑΙΠΕΔ, των τεχνικών και οικονομικών συμβούλων του και από δημόσιες πηγές. Εξετάζονται οι αναμενόμενες επιδράσεις στα δημοσιονομικά έσοδα, στην επενδυτική δραστηριότητα, στο κόστος διαχείρισης και στο επίπεδο δραστηριότητας του ΟΛΠ που αναμένεται να προκύψουν από την ιδιωτικοποίηση. Επιπλέον, αναδεικνύονται οι επιδράσεις σε συνδεδεμένες δραστηριότητες, όπως οι χερσαίες μεταφορές, ο τουρισμός και ο κλάδος των Logistics. Τέλος, συναθροίζοντας τις άμεσες και τις καταλυτικές επιδράσεις, ποσοτικοποιούνται οι πολλαπλασιαστικές μακροοικονομικές επιδράσεις, με τη χρήση των υποδειγμάτων για την ελληνική οικονομία που διαθέτει το IOBE.

Διάγραμμα 1.1: Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του λιμένα



Η εκτίμηση των επιδράσεων καλύπτει δεκαετή περίοδο (2016-2025). Η μακροοικονομική ανάλυση διενεργείται διαχωρίζοντας τους παράγοντες που προέρχονται από την πλευρά της προσφοράς και έχουν μακροχρόνιες επιδράσεις στην οικονομία από αυτούς της ζήτησης που είναι περισσότερο βραχυχρόνιου χαρακτήρα. Η ποσοτικοποίηση των επιδράσεων πέραν του συνολικού μέτρου δραστηριότητας - το ΑΕΠ - αφορά όλα τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη (κατανάλωση, επενδύσεις, απασχόληση, τιμές και δημοσιονομικά μεγέθη), ώστε να αναδειχθούν οι επιδράσεις σε όλο το εύρος της οικονομίας που προκύπτουν από την παραχώρηση του ΟΛΠ.

Η μελέτη έχει την εξής δομή. Στο Κεφάλαιο 2 περιγράφονται σε μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας οι δραστηριότητες του λιμένα. Οι παράμετροι της συμφωνίας όπως έχουν διαμορφωθεί έως τώρα και οι επιδράσεις τους στα δημοσιονομικά έσοδα περιγράφονται στο Κεφάλαιο 3. Οι επενδύσεις που προβλέπονται στη συμφωνία, αλλά και ορισμένες επιπλέον επενδύσεις που είναι πιθανόν να προκύψουν ως αποτέλεσμα της συμφωνίας, αναφέρονται

στο Κεφάλαιο 4. Στο Κεφάλαιο 5 εξετάζονται οι εκτιμήσεις για αναμενόμενη επίδραση στον κύκλο εργασιών του λιμένα αλλά και του ευρύτερου οικοσυστήματος συνδεδεμένων δραστηριοτήτων. Η μελέτη ολοκληρώνεται με εκτίμηση των επιδράσεων στα μακροοικονομικά μεγέθη της ελληνικής οικονομίας.

2. Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) ιδρύθηκε με τον νόμο 4748/1930 ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Α.Ν. 1559/1950 που κυρώθηκε στη συνέχεια με τον Ν.1630/1951. Από το 1996 ξεκίνησε η διαδικασία μετατροπής του σε ανώνυμη εταιρεία. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1999 με τη ψήφιση του Ν2688/1999. Σημαντικός σταθμός στην προσπάθεια προσέλκυσης άλλων επενδυτών στη μετοχική σύνθεση της εταιρείας ήταν το 2003, όταν περίπου το 26% των μετοχών της εταιρείας διατέθηκαν προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Ο λιμένας διαθέτει εμπορευματικό και επιβατηγό τμήμα, ενώ συμπληρωματικά λειτουργούν ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, πορθμείο και άλλες βοηθητικές δραστηριότητες (περιβαλλοντικές και εφοδιαστικές εργασίες). Ο εμπορευματικός λιμένας έχει τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τερματικό σταθμό αυτοκινήτων και σταθμό διακίνησης συμβατικού φορτίου. Μέσα από το λιμάνι μεταφέρεται σημαντικός όγκος εμπορευματοκιβωτίων (3,44 εκατ. twenty-foot equivalent units - TEU το 2014), καθιστώντας το ένα από τα 10 μεγαλύτερα στην Ευρώπη με βάση τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων. Ο σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφόρτωση αυτοκινήτων σε άλλους προορισμούς στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και είναι από τους μεγαλύτερους στην Ανατολική Ευρώπη (406 χιλ. οχήματα το 2014).

Ο επιβατηγός λιμένας εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση, τόσο της ακτοπλοΐας όσο και αυτής των κρουαζιερόπλοιων. Σε όρους διακίνησης επιβατών, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη (16,7 εκατ. επιβάτες το 2014), αποτελώντας τον κύριο συνδετικό κρίκο των περισσότερων νησιών της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο. Οι υποδομές υποδοχής κρουαζιέρων δεν έχουν ακόμα αναπτυχθεί επαρκώς αλλά υπάρχουν σημαντικές προοπτικές για περαιτέρω αύξηση της αντίστοιχης κίνησης (1,7 εκατ. επιβάτες το 2014). Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη δεν λειτουργεί σε ικανοποιητικά επίπεδα, αλλά θα μπορούσε να επανέλθει, υπό τις κατάλληλες συνθήκες, σε πληρέστερο βαθμό αξιοποίησης.

Οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές του λιμένα αποτελούν δημόσιο περιουσιακό στοιχείο των οποίων η χρήση έχει παραχωρηθεί με διαδοχικές συμβάσεις παραχώρησης στον ΟΛΠ. Με βάση την πιο πρόσφατη σύμβαση παραχώρησης που κατοχυρώθηκε με το νόμο 3654/2008 ο ΟΛΠ, εκτός από το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης του λιμένα Πειραιώς έως το 2042 (το οποίο με την ΚΥΑ αριθ.8322/3-12-2008 επεκτάθηκε έως το 2052), έχει και το δικαίωμα να παραχωρεί προσωρινά σε τρίτους επιμέρους χώρους του λιμένα έναντι τιμήματος.

Στη βάση αυτή, μέρος της δραστηριότητας του λιμένα πραγματοποιείται με συμβάσεις παραχώρησης προς τρίτους (λύματα, ναυτιλιακά καύσιμα, απόβλητα, χώροι εκμετάλλευσης κ.α.). Τον Νοέμβριο του 2008 υπογράφηκε σύμβαση παραχώρησης με την εταιρεία Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε. (ΣΕΠ), θυγατρική της COSCO Pacific Limited, για την εκμετάλλευση και αποκλειστική χρήση του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Ν. ΣΕΜΠΟ) για 35 χρόνια, ο οποίος περιλαμβάνει τις προβλήτες II και III (ανατολική πλευρά). Η σύμβαση προσδιόριζε απαιτούμενες επενδύσεις για την αναβάθμιση της προβλήτας II και την κατασκευή της ανατολικής πλευράς της προβλήτας III και την όμορη σε αυτές περιοχή,

καθώς και τη χρήση της όμορης θαλάσσιας ζώνης ελιγμών πλευρίσης, με στόχο τον ασφαλή ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων.

Με βάση τη σύμβαση η δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ προσδιορίστηκε κατ' ελάχιστον σε 3.700 χιλ. TEU το 2016 και μετά, ενώ πρόβλεψη υπήρχε και για τη διακίνηση η οποία σε κάθε περίπτωση όφειλε να ξεπερνά το 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν. ΣΕΜΠΟ. Ακολούθως στην πρώτη τροποποίηση της σύμβασης (ΦΕΚ 4072/11-4-2012) επικυρώθηκαν τα αποτελέσματα της «φιλικής διευθέτησης» επί ορισμένων διαφορών, οι οποίες προέκυψαν κατά την πρώτη εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και ΣΕΠ. Αναλυτικότερα, η σχετική συμφωνία, αν και δεν μεταβάλλει το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει από 26.7.2011 την παραχώρηση στη ΣΕΠ λιμενικών τελών καθώς και τελών από προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση που αφορούν την προβλήτα II.

Με βάση τη δεύτερη τροποποίηση σύμβασης (Ν. 4315/2014) προβλέπεται η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων για την κατασκευή της δυτικής πλευράς της Προβλήτας III και της Προβλήτας Πετρελαιοειδών με αναστολή εφαρμογής των εγγυημένων ανταλλαγμάτων παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της αρχικής σύμβασης παραχώρησης περιλαμβανομένων ορισμένων δεσμεύσεων σχετικά με την κατασκευή υποδομών. Με βάση τη νέα συμφωνία, η συνολική παραχωρούμενη έκταση (Ν. ΣΕΜΠΟ) περιλαμβάνει τους υφιστάμενους χώρους της προβλήτας II και τους περιβάλλοντες χώρους συνολικής επιφάνειας 547,7 χιλ. τ.μ., το υπό κατασκευή ανατολικό τμήμα της προβλήτας III επιφάνειας 204,9 χιλ. τ.μ. και το υπό κατασκευή δυτικό τμήμα της προβλήτας III συνολικής επιφάνειας 135,5 χιλ. τ.μ. Η ετήσια εγγυημένη δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ αυξάνεται σε 4.750 χιλ. TEUs το 2021, όμως την ενδιάμεση περίοδο η αντίστοιχη υποχρέωση είναι μικρότερη ήτοι 2.600 χιλ. TEUs έκαστο έτος από το 2016 έως το 2019 και 2.750 χιλ. TEUs το 2020. Η ελάχιστη διακίνηση προσδιορίζεται στο 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν. ΣΕΜΠΟ ανεξαρτήτως των προβλητών σε λειτουργία.

Η ανάπτυξη των παγκόσμιων αγορών δρα υποστηρικτικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορικών ροών και στην προβλεπόμενη αύξηση της διακίνησης μέσω του ΟΛΠ που περιγράφηκε προηγουμένως. Ενδεικτικό είναι ότι η παγκόσμια θαλάσσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) έχει επταπλασιαστεί τις τελευταίες δυο δεκαετίες (ξεπερνώντας τα 650 εκατ. TEUs το 2013). Η περαιτέρω αύξηση της διείδυσης των ασιατικών προϊόντων στις αναπτυσσόμενες αγορές της Ευρώπης και της Αμερικής (και τις συνακόλουθες ανάγκες μεταφοράς τους) αναμένεται να συντηρήσει ίσως δε και να επεκτείνει το ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνώς εμπόριο. Τα Μεσογειακά λιμάνια με μερίδιο στην παγκόσμια διακίνηση Ε/Κ της τάξης του 4% το 2013 σημειώνουν σημαντικές προοπτικές όσον αφορά τη διέλευση Ε/Κ (transit) προς αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης.

Αντίθετα καθηλωμένη κοντά στο 1 εκατ. TEU αναμένεται να είναι η διακίνηση των εμπορικών ροών που κατευθύνονται για εσωτερική κατανάλωση τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, καθώς συνδέεται με την εγχώρια κατανάλωση και κατ' επέκταση με την ανάπτυξη της οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται ότι η μελλοντική ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων θα συνεχίσει να στηρίζεται κυρίως σε υπηρεσίες μεταφόρτωσης. Ιδιαίτερη δυναμική φαίνεται να έχει και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων διέλευσης φορτίων προς ευρωπαϊκές αγορές (transit) η οποία δημιουργεί πολύ μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία σε σχέση με την

μεταφόρτωση, καθώς συνοδεύεται από τις αντίστοιχες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Όμως η ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής σε ένα μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την υλοποίησης συνοδών μεγάλων έργων στον τομέα των χερσαίων μεταφορών και αποθήκευσης.

3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ

3.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο υπολογίζονται τα έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο από τη συμφωνία πώλησης μετοχών, με βάση την προσφορά που έχει καταθέσει η COSCO Group. Η πώληση μετοχών που ανήκουν στο κράτος θα επιφέρει δημοσιονομικά έσοδα για το Ελληνικό Δημόσιο. Επιπλέον, το κράτος εισπράττει ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης από τον ΟΛΠ (ποσοστό επί του κύκλου εργασιών), μερίσματα από τα κέρδη του οργανισμού (ανάλογα με το μερίδιο που διαθέτει στη μετοχική του σύνθεση και εφόσον υπάρχουν κέρδη), έσοδα από φόρους στα κέρδη του οργανισμού και στις αμοιβές των εργαζομένων, καθώς και έσοδα από εισφορές κοινωνικής ασφάλισης.

Στο πλαίσιο αυτό αξιοποιήθηκαν υφιστάμενες προβλέψεις, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο προετοιμασίας του διαγωνισμού για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ. Βασική παραδοχή αυτών των προβλέψεων αποτελεί η υπόθεση για σημαντική βελτίωση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας του λιμένα (efficient operator case). Ειδικότερα έχει προβλεφθεί ότι ορισμένες δραστηριότητες του λιμένα θα αναπτυχθούν, άλλες θα αναδιαρθρωθούν και ότι συνολικά θα υπάρχουν οφέλη από αύξηση παραγωγικότητας.

Συγκεκριμένα, στην πρόβλεψη έχουν ληφθεί υπόψη:

- οι επενδυτικές προτεραιότητες όπως αυτές έχουν καθοριστεί στο σχέδιο της σύμβασης και το επενδυτικό σχέδιο του ΟΛΠ
- η διαμόρφωση της ζήτησης υπηρεσιών στον λιμένα ανά δραστηριότητα με βάση προβλέψεις για την παγκόσμια ανάπτυξη, την ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορών και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμένα έναντι του ανταγωνισμού
- φυσικοί περιορισμοί του λιμένα όπως μέγιστη δυναμικότητα

Καθώς ένα μέρος των δημοσιονομικών εσόδων θα εξακολουθεί να εισπράττεται ανεξαρτήτως από το ιδιοκτησιακό καθεστώς του ΟΛΠ, η εκτίμηση των εσόδων από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ πραγματοποιείται σε όρους καθαρού οφέλους. Ως καθαρό ορίζεται το όφελος που προκύπτει όταν από τα δημοσιονομικά έσοδα σε περίπτωση ιδιωτικοποίησης αφαιρούνται τα αντίστοιχα έσοδα σε υποθετικό σενάριο (σενάριο βάσης), όπου το 74,14% των μετοχών εξακολουθεί να ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο.

3.2 Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο ιδιωτικοποίησης

Στο σενάριο ιδιωτικοποίησης τα δημοσιονομικά έσοδα του δημοσίου που εκτιμώνται για την επόμενη δεκαετή περίοδο προέρχονται από:

- πώληση 67% των μετοχών του ΟΛΠ
- το αντάλλαγμα παραχώρησης ύψους 3,5% του ετήσιου κύκλου εργασιών του ΟΛΠ
- μερίσματα για τις μετοχές στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ/δημοσίου
- ασφαλιστικές εισφορές και φορολογία

3.2.1 ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΩΛΗΣΗ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΟΥ ΟΛΠ

Η προσφορά της COSCO προβλέπει την καταβολή 280,5 εκατ. ευρώ για το 51% των μετοχών του ΟΛΠ στο πρώτο στάδιο της συναλλαγής, ενώ επιπλέον 88 εκατ. ευρώ για την απόκτηση επιπλέον 16% των μετοχών θα καταβληθούν μετά την ολοκλήρωση των συμφωνημένων υποχρεωτικών επενδύσεων, ύψους € 293,8 εκατ. Σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα πώλησης μετοχών, εντός του 2016 αναμένεται να ολοκληρωθεί η μεταβίβαση του 51 % των μετοχών του ΟΛΠ που είναι στην ιδιοκτησία του ΤΑΙΠΕΔ και το 2022, εφόσον ικανοποιούνται, οι ως άνω προϋποθέσεις θα μεταβιβαστεί το υπόλοιπο 16% των μετοχών.

3.2.2 ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Το αντάλλαγμα παραχώρησης προσδιορίζεται σε 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ ετησίως. Για τον προσδιορισμό του ανταλλάγματος παραχώρησης σε ευρώ απαιτείται η εκτίμηση της εξέλιξης του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ την επόμενη δεκαετία.

Η αύξηση της δραστηριότητας του λιμένα αναμένεται κυρίως να προέλθει από:

- την επέκταση της δυναμικότητας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων αξιοποιώντας την αύξηση της δυναμικότητας του λιμένα με τη θέση σε παραγωγική λειτουργία της προβλήτας III (ανατολική και δυτική πλευρά)
- την επέκταση των θέσεων πρόσδεσης στην κρουαζιέρα και τη λειτουργία/ανάδειξη του Πειραιά ως homeport
- την ανάπτυξη λοιπών δραστηριοτήτων πχ εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα, τρόφιμα, νερό, logistics

Σημειώνεται ότι ήδη από τα τέλη του 2008, όταν τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση παραχώρησης με τον ΣΕΠ, σημειώθηκε εκρηκτική άνοδος της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα II από 665 χιλ. TEUs το 2009 σε 2,89 εκατ. TEUs το 2014, υπερκαλύπτοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις διακίνησης των εμπορευματοκιβωτίων που προβλέπονταν στη σύμβαση, ενώ έχει υλοποιηθεί και επενδυτικό πρόγραμμα αναβάθμισης της υποδομής της. Το διάστημα της 7ετούς λειτουργίας της Προβλήτας II με ιδιωτική πρωτοβουλία ήταν επαρκές για την αναδιάρθρωση της λειτουργίας της και την αύξηση της παραγωγικότητας της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στην προβλήτα.

Οι επενδύσεις όμως για την κατασκευή της Προβλήτας III που έχουν ήδη συμφωνηθεί στο πλαίσιο της υφιστάμενης παραχώρησης προς τον ΣΕΠ, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών τροποποιήσεων, αναμένεται να αυξήσουν σημαντικά τη χωρητικότητα του λιμένα, ενισχύοντας ουσιαστικά την αναπτυξιακή του δυναμική. Με βάση τις υφιστάμενες προβλέψεις, η διακίνηση το 2025 στις Προβλήτες II και III αναμένεται να ανέλθει στα 6 εκατ. TEUs (από περίπου 3 εκατ. TEUs το 2015).

Ειδικά για την Προβλήτα I εκτιμάται ότι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων θα αναδιαρθρωθεί σε χαμηλότερα επίπεδα, καθώς στο νέο μοντέλο λειτουργίας του ΟΛΠ, όπου δεν υπάρχει πλέον ενδολιμενικός ανταγωνισμός, η προβλήτα I προβλέπεται να αξιοποιηθεί κυρίως για την εξυπηρέτηση μικρότερων πελατών, μοντέλο λειτουργίας που υποστηρίζεται και από τη χωροθέτηση της προβλήτας. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται η διακίνηση στην προβλήτα να υποχωρήσει σε 271 χιλ. TEUs το 2016, για να ανέλθει το 2025 στις 437 χιλ. TEUs

όταν η σημερινή λειτουργική δυναμικότητα της προβλήτας είναι της τάξης των 700 χιλ. TEUs. Η εκτίμηση για σημαντική αρχική μείωση του όγκου της διακίνησης επιβεβαιώνεται ήδη από τα στοιχεία του 2015. Αναλυτικότερα, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον προβλήτα I μειώθηκε από 590 χιλ. TEUs το 2014 στα 290 χιλ. TEUs το 2015, κυρίως λόγω αποχώρησης μέρους του φορτίου της Mediterranean Shipping Company από την Ελλάδα, με την οποία ο ΟΛΠ είχε υπογράψει σύμβαση ήδη από το 2012.

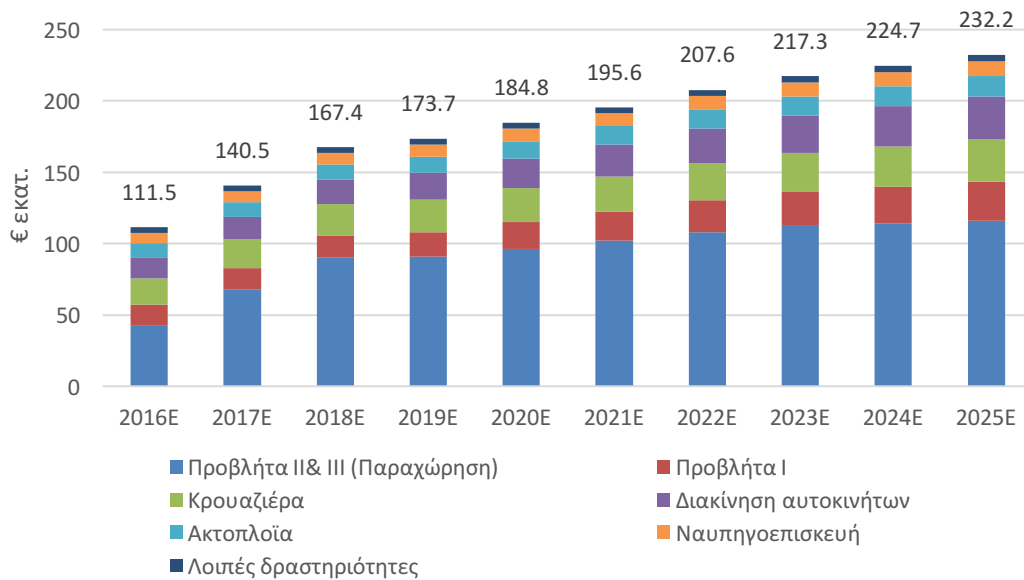
Σε ό,τι αφορά τη διακίνηση αυτοκινήτων, μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, η οποία είχε σημαντική αρνητική επίδραση στις εισαγωγές αυτοκινήτων, ο όγκος φορτίων στον σταθμό αυτοκινήτων (car terminal) μειώθηκε σημαντικά. Η μείωση αυτή σε κάποιο βαθμό αντισταθμίστηκε από την αύξηση του φορτίου μεταφόρτωσης η οποία οφείλεται, εκτός από τη πλεονεκτική γεωγραφική θέση του λιμένα, τόσο στο ανταγωνιστικό τιμολόγιο όσο και σε εξωγενείς συγκυρίες (όπως η αστάθεια στην βόρεια Αφρική που συνέβαλε στην ανακατεύθυνση φορτίων μεταφόρτωσης υπέρ του Πειραιά). Το συγκριτικό πλεονέκτημα του Πειραιά στη μεταφόρτωση φαίνεται να διατηρείται και την επόμενη δεκαετία, ενώ η αναμενόμενη βελτίωση του οικονομικού κλίματος της χώρας συνδέεται με σημαντική αύξηση των εισαγωγών σε υψηλότερα επίπεδα από αυτά προ κρίσης στο τέλος της δεκαετίας.

Σε ό,τι αφορά στη δραστηριότητα της ναυπηγοεπισκευής, υπάρχουν μεν περιθώρια ανάπτυξης καθώς η δραστηριότητα αυτή δεν έχει αναπτυχθεί σημαντικά, συνυπάρχουν όμως και μεγάλες αβεβαιότητες. Από την άλλη πλευρά η COSCO, υπό την αίρεση τη ύπαρξης επαρκούς ζήτησης, προτίθεται να κάνει επενδύσεις ύψους 50 εκατ. ευρώ για την κατασκευή μιας μεγαλύτερης πλωτής δεξαμενής (floating dock) στην Ψυττάλεια. Σημειώνεται επίσης ότι η δραστηριότητα της επισκευής μπορεί να έχει σημαντικές επιδράσεις στην απασχόληση, καθώς είναι μια δραστηριότητα έντασης εργασίας.

Τέλος, η επέκταση του επιβατικού λιμένας Πειραιώς προς τη νότια πλευρά και η δημιουργία πρόσθετων θέσεων για πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων περιλαμβάνεται μέσα στις υποχρεωτικές επενδύσεις που θα γίνουν την πρώτη 5ετία. Το έργο αυτό αναμένεται να συμβάλει στη σταδιακή μετατροπή του λιμένα Πειραιά σε αφετηριακού λιμένα κρουαζιέρας (homeport), αξιοποιώντας τη διαφαινόμενη ενίσχυση της κρουαζιέρας τα επόμενα χρόνια. Δεδομένου όμως ότι έως την έναρξη της κατασκευής του έργου μεσολαβούν διάφορα στάδια (ολοκλήρωση διαδικασίας για τη συγχρηματοδότηση του έργου από κοινοτικούς πόρους, αδειοδότηση και κατασκευή του έργου, η οποία αναμένεται να διαρκέσει περίπου μια διετία), οι εκτιμήσεις για την αύξηση επιβατών την επόμενη δεκαετία είναι συντηρητικές. Γεγονός είναι ακόμα ότι η οικονομική κρίση που βιώνουμε το τελευταίο διάστημα αποτελεί σημαντικό αποτρεπτικό παράγοντα για τους Έλληνες τουρίστες. Αρνητικά στην αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας δύναται να επιδράσουν ακόμα παράγοντες που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών διακίνησης κρουαζιέρας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, τα έσοδα του ΟΛΠ προβλέπονται να υπερδιπλασιαστούν την εξεταζόμενη περίοδο από €112 εκατ. το 2016 σε €232 εκατ. το 2025. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των εσόδων θα εξακολουθεί να προέρχεται από τη δραστηριότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ (προβλήτα II & III), τα οποία προβλέπονται να αυξηθούν από €43 εκατ. το 2016 σε €116 εκατ. το 2025 (Διάγραμμα 3.1).

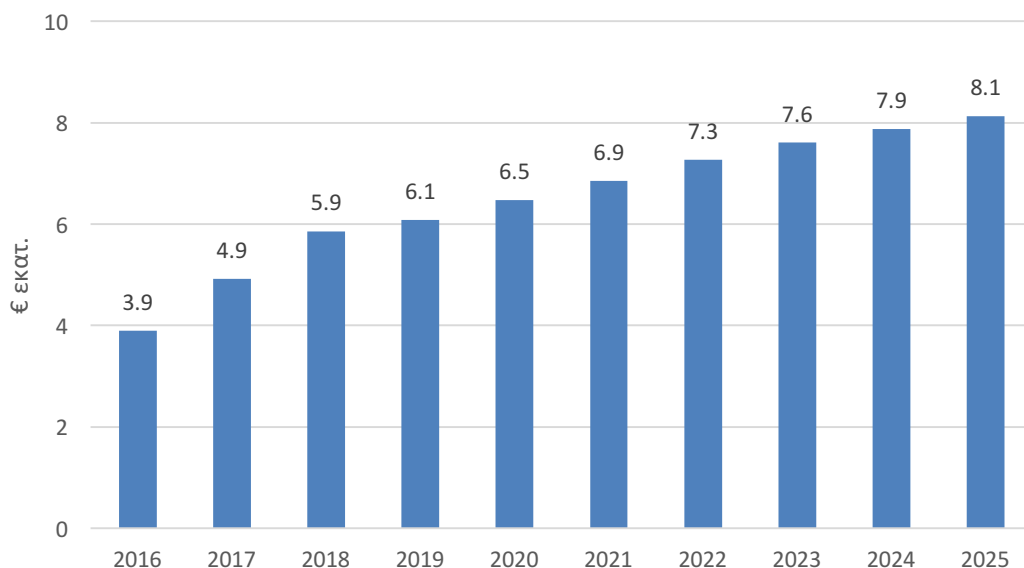
Διάγραμμα 3.1: Κατανομή εσόδων ΟΛΠ την περίοδο 2016-2025 στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Με βάση την πρόβλεψη για τον κύκλο εργασιών την επόμενη δεκαετία εκτιμάται ότι τα δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης θα ανέλθουν από €3,9 εκατ. το 2016 σε €8,1 εκατ. το 2025.

Διάγραμμα 3.2: Δημοσιονομικά έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

3.2.3 ΈΣΟΔΑ ΑΠΟ ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ

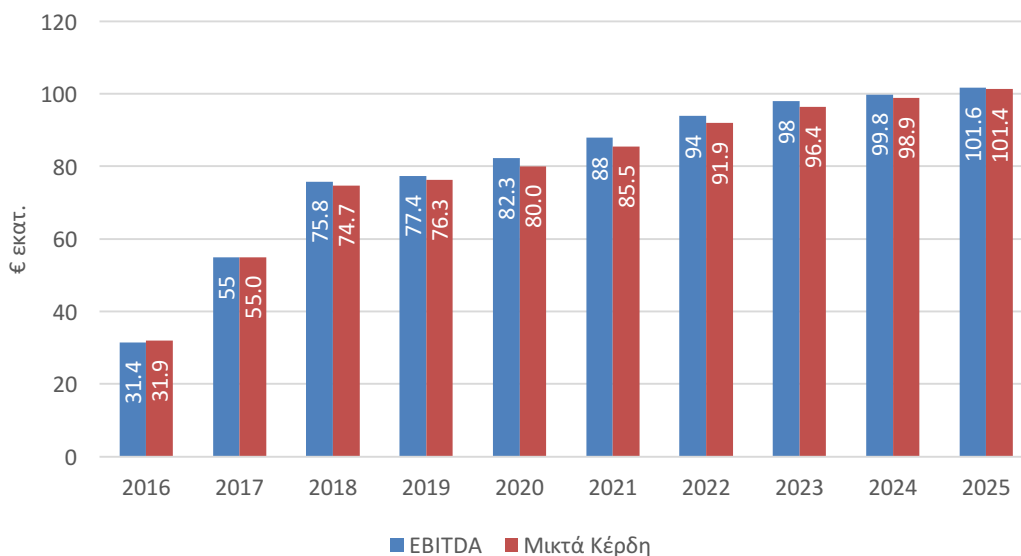
Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου δύναται να προστεθούν και έσοδα από μερίσματα. Τα έσοδα από μερίσματα συναρτώνται από το αν θα υπάρξουν κέρδη, το ύψος

των κερδών, τις μετοχές που θα έχει το δημόσιο στην κατοχή του και τη μερισματική πολιτική που θα ακολουθηθεί την επόμενη περίοδο (2016-2025).

Σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα πώλησης μετοχών, το 2016 αναμένεται να πωληθεί το 51 % των μετοχών του ΤΑΙΠΕΔ στον ΟΛΠ και το 2022, εφόσον ικανοποιούνται και λοιποί όροι, ένα ακόμα 16% των μετοχών. Συνεπώς από το 74,14% που έχει το ΤΑΙΠΕΔ σήμερα στην ιδιοκτησία του, το ποσοστό των μετοχών του ΟΛΠ που θα έχει το Δημόσιο στην κατοχή του την επόμενη δεκαετία θα περιοριστεί σε 23,1% με την ολοκλήρωση της συναλλαγής και σε 7,1% από το 2022 και έπειτα.

Για την εκτίμηση αναφορικά με τον αν θα υπάρξουν κέρδη και το ύψος των κερδών ελήφθησαν υπόψη οι υφιστάμενες εκτιμήσεις για την πορεία του μικτού κέρδους και του EBITDA στο πλαίσιο της προετοιμασίας του διαγωνισμού. Οι εκτιμήσεις βασίζονται στο σκεπτικό ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια για καλύτερη αξιοποίηση των πόρων και παραγωγικότερη λειτουργία των επιμέρους δραστηριοτήτων και ειδικότερα στη διακίνηση των αυτοκινήτων, στην ακτοπλοΐα και μέσω αναδιάρθρωσης της λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης.

Διάγραμμα 3.3: Μικτά κέρδη και EBITDA την επόμενη περίοδο (2016-2025) (€ εκατ.)



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Με βάση τα μεγέθη αυτά και αξιοποιώντας οικονομικά στοιχεία προηγούμενων χρήσεων, τις δεσμεύσεις που απορρέουν από τους όρους του διαγωνισμού αναφορικά με το ύψος και το χρονοδιάγραμμα επενδύσεων, βέλτιστες πρακτικές σχετικά με την κεφαλαιακή μόχλευση και διαμορφώνοντας υποθέσεις για τους όρους του εταιρικού δανεισμού, εκτιμήθηκαν καταρχήν τα κέρδη προ φόρων και ακολούθως, με βάση υποθέσεις αναφορικά με το φορολογικό συντελεστή, τα κέρδη μετά φόρων. Τέλος, τα έσοδα από μερίσματα εκτιμήθηκαν με πρόσθετες υποθέσεις αναφορικά με τη μερισματική πολιτική.

Αναλυτικότερα πραγματοποιήθηκαν οι εξής υποθέσεις:

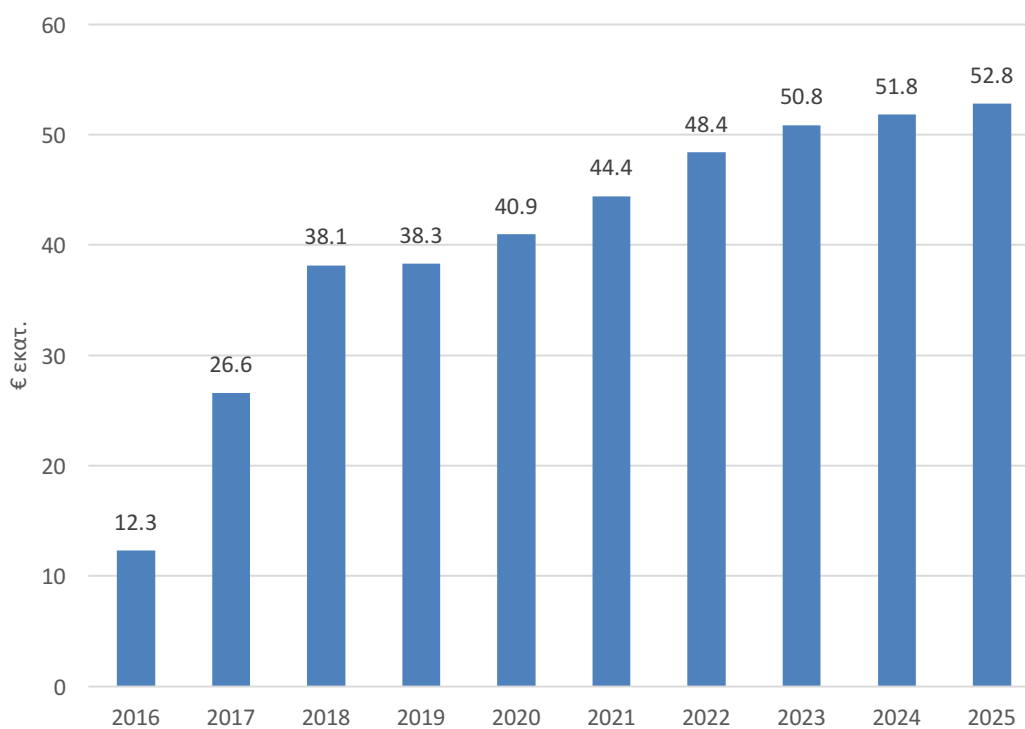
- Αποσβέσεις:

- Οι επενδύσεις που έχουν έως σήμερα πραγματοποιηθεί θα συνεχίσουν να αποσβένονται την περίοδο 2016-2025. Καθώς ο ΟΛΠ εφαρμόζει γραμμική απόσβεση των πάγιων στοιχείων, αυτή η προσέγγιση συνεπάγεται ότι πραγματοποιούνται επενδύσεις πλήρους αποκατάστασης όταν αποσβένονται πάγια περιουσιακά στοιχεία.
- Οι νέες επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν με βάση το υποχρεωτικό επενδυτικό σχέδιο σύμφωνα με τους όρους του διαγωνισμού θα αποσβένονται με σταθερό ετήσιο ποσοστό της τάξης του 4%.¹
- Χρηματοοικονομικά έσοδα/έξοδα:
 - Τα χρηματοοικονομικά έσοδα του ΟΛΠ προβλέπεται ότι θα παραμείνουν σταθερά την επόμενη περίοδο, ήτοι στα επίπεδα του 2014.
 - Η κεφαλαιακή μόχλευση για τη χρηματοδότηση των νέων υποχρεωτικών επενδύσεων εκτιμάται ότι θα είναι της τάξης του 20%. Στον υπολογισμό των χρηματοοικονομικών εξόδων δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι επενδύσεις που προβλέπονται για την επέκταση της κρουαζιέρας, οι οποίες σε ποσοστό άνω του 90% θα χρηματοδοτηθούν από πόρους του ΕΣΠΑ.
 - Οι όροι του εταιρικού δανεισμού εκτιμάται ότι θα είναι προνομαικοί - προβλέπεται επιτόκιο χορηγήσεων της τάξης του 1,5% και περίοδος αποπληρωμής δανείων τα 15 έτη.
- Φόρος εισοδήματος
 - Ο συντελεστής φόρου εισοδήματος την επόμενη περίοδο 2016-2025 αναμένεται να παραμείνει σταθερός στο 29%, στα επίπεδα του 2015.
- Διανομή μερισμάτων (% κερδών μετά φόρων)
 - Η μερισματική πολιτική για όλη την περίοδο 2016-2025 εκτιμάται ότι θα κυμανθεί στο μέσο όρο του ΟΛΠ της τελευταίας πενταετίας (2010-2014), με μέσο συντελεστή διανομής μερισμάτων στο 17%.

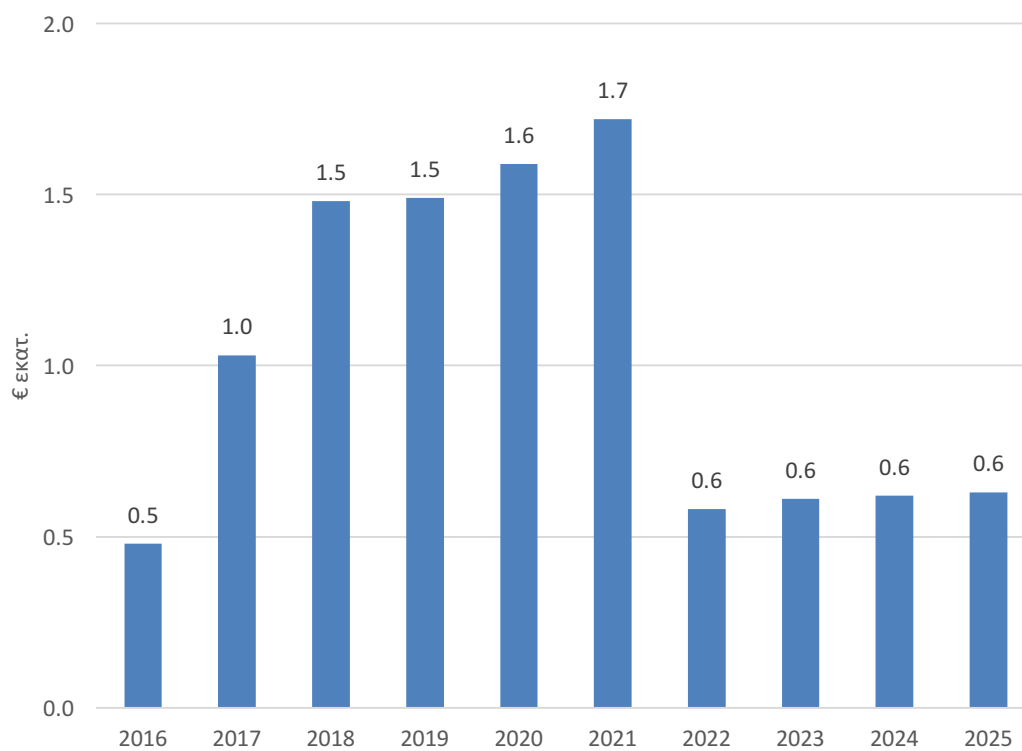
Με βάση τις παραπάνω υποθέσεις τα κέρδη μετά φόρων αυξάνονται από €12,3 εκατ. το 2016 σε €52,8 εκατ. στο τέλος της περιόδου, ως αποτέλεσμα της σημαντικής ανάπτυξης της δραστηριότητας και ιδιαίτερα των όγκων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στις προβλήτες II και III, και αναμενόμενης βελτίωσης της παραγωγικότητας.

Στο πλαίσιο αυτό, τα έσοδα για το δημόσιο από μερίσματα αναμένεται να ανέλθουν από €0,5 εκατ. το 2016 σε €1,71 εκατ. το 2021. Στο τέλος της περιόδου, όταν το μερίδιο του δημοσίου αναμένεται να έχει περιοριστεί σε 7,1%, τα έσοδα από μερίσματα αντιστοιχούν σε €0,6 εκατ. Το μεγαλύτερο ύψος των εσόδων από μερίσματα το 2025, σε σύγκριση με το 2016, παρά την πώληση του 16% των μετοχών στην ενδιάμεση περίοδο, οφείλεται σε προβλέψεις για σημαντική άνοδο της κερδοφορίας του ΟΛΠ.

¹ Οι επενδύσεις παρουσιάζονται με μεγαλύτερη λεπτομέρεια στο Κεφάλαιο 4.

Διάγραμμα 3.4: Κέρδη μετά από φόρους την περίοδο 2016-2025

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα 3.5: Έσοδα για το δημόσιο από μερίσματα την περίοδο 2016-2025

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

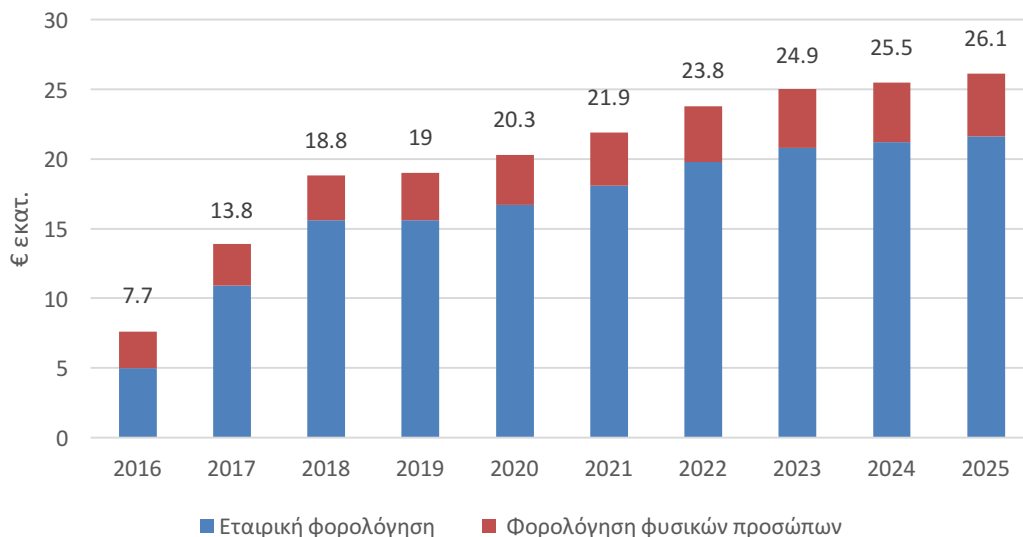
3.2.4 ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ (ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ)

Τα λοιπά έσοδα του δημοσίου περιλαμβάνουν φορολογικά έσοδα και έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές. Τα φορολογικά έσοδα περιλαμβάνουν εταιρική φορολόγηση και φορολόγηση φυσικών προσώπων ενώ τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές αναφέρονται σε εργοδοτικές και προσωπικές εισφορές.

Αναλυτικότερα, με βάση τα κέρδη προ φόρων που έχουν υπολογιστεί και τις υποθέσεις για την πορεία του φορολογικού συντελεστή που αναλύονται παραπάνω, υπολογίστηκε η εταιρική φορολογία που αποτελεί έσοδο για το δημόσιο. Η φορολογία φυσικών προσώπων υπολογίστηκε με βάση μέσο συντελεστή φορολόγησης στο σύνολο της οικονομίας και εκτιμήσεις για συνολικές μικτές αμοιβές προσωπικού (έχουν αφαιρεθεί ασφαλιστικές εισφορές). Θεωρείται δηλαδή ότι η κατανομή των αμοιβών προσωπικού στον ΟΛΠ ακολουθεί την κατανομή του ύψους των εισοδημάτων στην ελληνική οικονομία όπου ο μέσος συντελεστής φορολογίας φυσικών προσώπων υπολογίζεται στο 7% με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία.²

Οι συνολικές αμοιβές (έξοδα προσωπικού) προσδιορίστηκαν αξιοποιώντας ιστορικά οικονομικά στοιχεία της προηγούμενης τετραετίας (2011-2014). Στη βάση αυτή υπολογίστηκε ο μέσος όρος του μεριδίου των αμοιβών και εξόδων προσωπικού στο σύνολο του κόστους πωληθέντων (69%). Θεωρώντας ότι το ποσοστό αυτό θα παραμείνει σταθερό την περίοδο 2016-2025 και λαμβάνοντας το κόστος πωληθέντων ως τη διαφορά των μικτών κερδών από τον κύκλο εργασιών την περιόδου όπως εκτιμώνται στις υφιστάμενες προβλέψεις, υπολογίζεται τελικά το συνολικό κόστος μισθών/εξόδων προσωπικού ανά έτος την περίοδο 2016-2025.

Διάγραμμα 3.6: Έσοδα για το δημόσιο από φορολογία την περίοδο 2016-2025



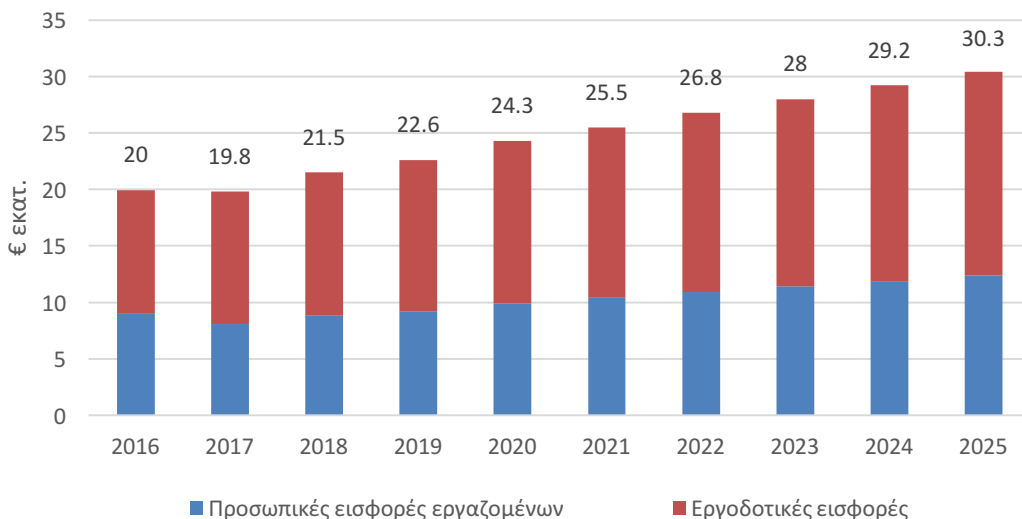
Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

² Υπουργείο Οικονομικών, Στατιστικό Δελτίο Φορολογικών Δεδομένων 2011, http://www.gsis.gr/gsis/info/gsis_site/PublicIssue/Statistics.html

Ο μέσος συντελεστής φορολογίας υπολογίζεται με βάση το σύνολο φορολογικών εσόδων ως ποσοστό στο σύνολο των δηλωθέντων εισοδημάτων. Ο φορολογικός αυτός συντελεστής θεωρείται ότι θα παραμείνει σταθερός την επόμενη περίοδο 2016-2025. Με βάση αυτές τις υποθέσεις, τα έσοδα από φορολογία εκτιμάται ότι θα ανέλθουν από €7,7 εκατ. το 2016 σε €26,1 εκατ. το 2025, με το μεγαλύτερο μέρος (€21,6 εκατ.) να προέρχεται από φορολόγηση των εταιρικών κερδών (Διάγραμμα 3.6).

Τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές επιμερίζονται σε έσοδα από εργοδοτικές εισφορές και έσοδα από προσωπικές εισφορές. Εκτιμάται ότι οι προσωπικές εισφορές αποτελούν το 20% στο σύνολο των μισθών και ημερομισθίων όπως αυτά υπολογίζονται σύμφωνα με τα παραπάνω για την περίοδο 2016-2025. Οι εργοδοτικές εισφορές υπολογίζονται με βάση το μέσο όρο του λόγου των εργοδοτικών εισφορών στο σύνολο μισθών/ημερομισθίων την προηγούμενη περίοδο. Με βάση την παραπάνω ανάλυση, τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές για το δημόσιο αυξάνονται από €20,0 εκατ. το 2016 σε €30,3 εκατ. το 2025. Επομένως, το σύνολο των εσόδων από φόρους και εισφορές το 2025 ανέρχεται σε €56,4 εκατ., από €27,7 εκατ. το 2016.

Διάγραμμα 3.7: Έσοδα για το δημόσιο από ασφαλιστικές εισφορές (εργοδοτικές και προσωπικές) την περίοδο 2016-2025



Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

3.2.5 ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΙΚΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΣΟΔΩΝ

Συνολικά τα δημοσιονομικά έσοδα ανά πηγή στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ είναι υψηλότερα το πρώτο έτος της συμφωνίας, όταν πραγματοποιείται και η πώληση του μεγαλύτερου μεριδίου των μετοχών (€313 εκατ.). Αυξημένα δημοσιονομικά έσοδα (€146 εκατ.) παρατηρούνται επίσης και το έτος πώλησης του υπόλοιπου 16% του μετοχικού κεφαλαίου. Αξιοσημείωτα έσοδα, όμως, παρατηρούνται και στα υπόλοιπα έτη της εξεταζόμενης περιόδου, τα οποία προκύπτουν κυρίως από φορολογία και ασφαλιστικές εισφορές και δευτερευόντως από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης. Συνολικά, τα μεικτά δημοσιονομικά έσοδα στη δεκαετία ανέρχονται σε €894 εκατ. ή €809 εκατ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας, εάν θέσουμε το επιτόκιο προεξόφλησης ίσο με το επιτόκιο διάθεσης των

έντοκων γραμματίων εξαμήνης διάρκειας του Ελληνικού Δημόσιου στην τελευταία δημοπρασία (2,97%).³

Πίνακας 3.1: Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV
Πώληση μετοχών	280,5	-	-	-	-	-	88,0	-	-	-	368,5	354,3
Αντάλλαγμα παραχώρησης	3,9	4,9	5,9	6,1	6,5	6,8	7,3	7,6	7,9	8,1	65,0	56,2
Μερίσματα	0,5	1,0	1,5	1,5	1,6	1,7	0,6	0,6	0,6	0,6	10,2	9,1
Φορολογία	7,7	13,8	18,8	19,0	20,3	21,9	23,8	24,9	25,5	26,1	201,8	173,7
Ασφαλιστικές εισφορές	20,0	19,8	21,5	22,6	24,3	25,5	26,8	28,0	29,2	30,3	248,0	215,5
Σύνολο	312,5	39,6	47,6	49,1	52,7	56,0	146,4	61,2	63,2	65,2	893,5	808,9

Σημ.: * Παρούσα αξία των δημοσιονομικών εσόδων την περίοδο 2016-2025, με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

3.3 Δημοσιονομικά έσοδα στο σενάριο βάσης

Στο σενάριο βάσης τα δημοσιονομικά έσοδα του δημοσίου που εκτιμώνται για την επόμενη δεκαετή περίοδο προέρχονται από:

- το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης ύψους 2% του ετήσιου κύκλου εργασιών του ΟΛΠ
- έσοδα από μερίσματα για τις μετοχές στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ/δημοσίου
- έμμεσα έσοδα που αφορούν τις ασφαλιστικές εισφορές και τα φορολογικά έσοδα

3.3.1 ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Σε εκτέλεση του άρθρου 35 του Ν.2932/2001, το Ελληνικό Δημόσιο και ο ΟΛΠ σύναψαν την από 13.2.2002 Σύμβαση Παραχώρησης στο πλαίσιο της οποίας το Δημόσιο παραχωρεί στην ΟΛΠ ΑΕ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς. Ακολούθως στην ΚΥΑ αριθ.8322/3-12-2008, η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 2372/21-11-2008 τροποποιήθηκε η διάρκεια της σύμβασης από 40 σε 50 χρόνια με έναρξη το 2002. Το αντάλλαγμα για την παραχώρηση αυτή καθορίστηκε σε ένα επί τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των ενοποιημένων ετήσιων εσόδων της ΟΛΠ ΑΕ για καθένα από τα τρία (3) πρώτα έτη της Σύμβασης και αναπροσαρμόστηκε αυτοδικαίως μετά την πάροδο του τρίτου έτους σε ποσοστό δύο επί τοις εκατό (2%), διατηρούμενης της ίδιας βάσης υπολογισμού.

Για τον προσδιορισμό του ύψους ανταλλάγματος παραχώρησης αντίστοιχα με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης, πραγματοποιήθηκε εκτίμηση της εξέλιξης του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ την επόμενη δεκαετία. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν οι εκτιμήσεις του ΟΛΠ στο επιχειρηματικό σχέδιο για την πορεία της δραστηριότητας του, όπως αυτές αναφέρονται στο επιχειρηματικό σχέδιο της περιόδου 2014-2018, συνδυαστικά με πρόσθετες υποθέσεις για το εναπομείναν διάστημα έως το 2025, αλλά και φυσικούς περιορισμούς στη δυναμικότητα

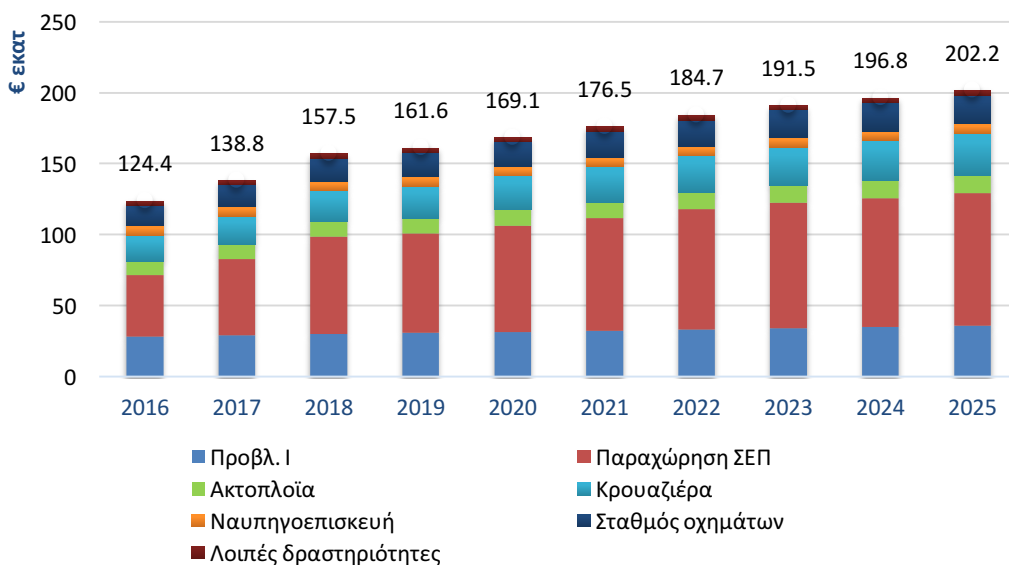
³ Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Επιτόκια Διάθεσης Έντοκων Γραμματίων του Ελληνικού Δημοσίου, http://www.bankofgreece.gr/Pages/el/Statistics/rates_markets/titloieldimosiou/default.aspx

του λιμένα. Εξαιρέση αποτελεί η δραστηριότητα της κρουαζιέρας, όπου σύμφωνα με το σχεδιασμό θα παραχωρούνταν σε ιδιώτη ακόμα και σε περίπτωση που η μετοχική σύνθεση του ΟΛΠ παρέμενε ως έχει. Οπότε η εξέλιξη της δραστηριότητας της κρουαζιέρας τέθηκε εδώ στα ίδια επίπεδα με το σενάριο πώλησης των μετοχών του ΟΛΠ.

Αναλυτικότερα, τα έσοδα από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από το 2016 έως το 2025 προβλέπεται να αυξάνονται με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 2,7%, καθώς από το 2021 και μετά ο όγκος διακινούμενων φορτίων αγγίζει το όριο λειτουργικής δυναμικότητάς. Η αύξηση των εσόδων από την παραχώρηση των προβλητών II και III έχει μεγαλύτερη δυναμική με ετήσιο ρυθμό αύξησης 9% την περίοδο 2016-2025, η οποία σε μεγάλο βαθμό αποδίδεται στην κατασκευή και θέση σε λειτουργία της προβλήτας III. Συνολικά η δυναμικότητα των δύο προβλητών αναμένεται να αγγίξει τα 6 εκατ. TEUs το 2025.

Τα έσοδα από την κρουαζιέρα μεταβάλλονται με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 5,4%, με προϋπόθεση την υλοποίηση επενδυτικού σχεδίου επέκτασης του νότιου λιμένα. Αναφορικά με την ακτοπλοΐα, προβλέπεται μια μέση ετήσια αύξηση των εσόδων της τάξης του 2,6%. Στη ναυπηγοεπισκευή αντίθετα δεν προσδοκούνται επιπλέον έσοδα σε σχέση με το 2014 καθώς η δραστηριότητα έχει το τελευταίο διάστημα υποστεί καθίζηση και υπάρχει υψηλή αβεβαιότητα για το μέλλον. Μηδενικός είναι και ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής των εσόδων από έσοδα γενικού φορτίου και λοιπών δραστηριοτήτων, ενώ στο σταθμό οχημάτων εκτιμάται μέση ετήσια αύξηση των εσόδων κατά 4,2%.

Διάγραμμα 3.8: Κατανομή εσόδων ΟΛΠ την περίοδο 2016-2025 στο σενάριο βάσης

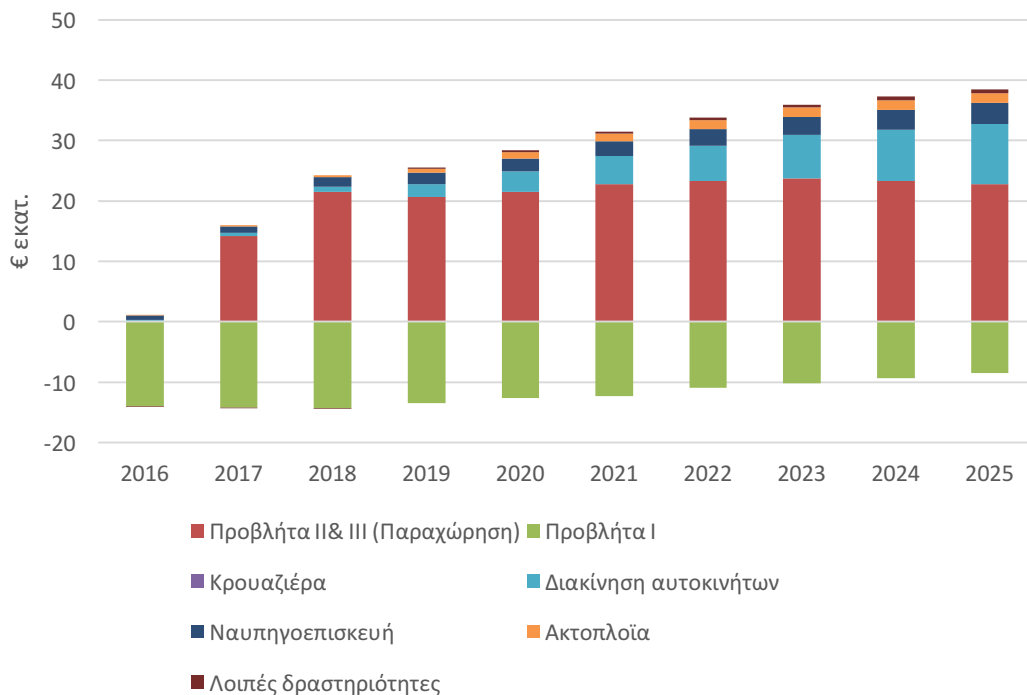


Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ **Επεξεργασία Στοιχείων:** IOBE

Συνολικά ο κύκλος εργασιών αναμένεται να ανέλθει από €124 εκατ. το 2016 σε €202,2 εκατ. το 2025. Σε σύγκριση με το σενάριο ιδιωτικοποίησης, ο κύκλος εργασιών υστερεί κατά €30 εκατ. το 2025, εκ των οποίων η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων συνολικά και στις τρεις προβλήτες υστερεί κατά €14,3 εκατ., ενώ μόνο στην προβλήτα I εκτιμάται πλεόνασμα (Διάγραμμα 3.9). Αυτό το αποτέλεσμα προκύπτει από την υπόθεση ότι στο σενάριο βάσης η προβλήτα I λειτουργεί ανταγωνιστικά προς τις προβλήτες II και III, ενώ στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης οι τρεις προβλήτες λειτουργούν συμπληρωματικά. Άρα τυχόν μεγάλοι

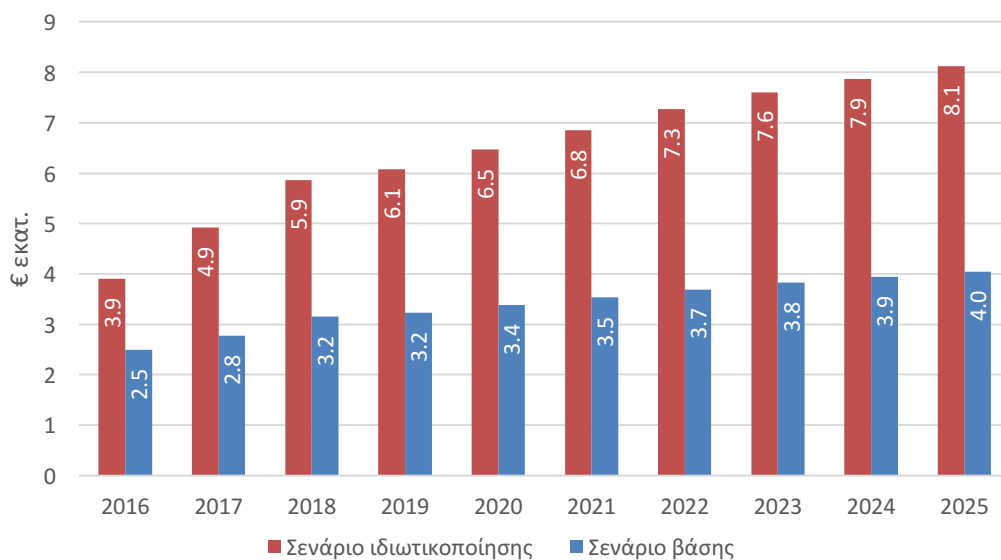
πελάτες που εξυπηρετούνται στην προβλήτα Ι στο σενάριο βάσης εξυπηρετούνται από τις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ στο σενάριο ιδιωτικοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό μεγαλύτερο ενδιαφέρον έχει η σύγκριση των συνολικών εσόδων από διακίνηση σε όλες τις προβλήτες.

Διάγραμμα 3.9: Διαφορά κύκλου εργασιών, του σεναρίου βάσης από το σενάριο ιδιωτικοποίησης ανά δραστηριότητα την περίοδο 2016-2025



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα 3.10: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από αντάλλαγμα παραχώρησης στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Επιπλέον, στις υφιστάμενες προβλέψεις γίνεται η υπόθεση ότι η αλλαγή του βασικού μετόχου του ΟΛΠ θα οδηγήσει κυρίως σε αποτελεσματικότερη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών. Λαμβάνοντας υπόψη τον μεταφορικό έργο που εκτελεί η COSCO Group παγκοσμίως και την πρόθεση της εταιρείας να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στην προώθηση των υπηρεσιών του λιμανιού, η παραπάνω εκτίμηση για τον επιπλέον κύκλο εργασιών και επομένως για τα επιπλέον έσοδα από το ετήσιο αντάλλαγμα παραχώρησης μπορούν να θεωρηθούν ως συντηρητικές. Περισσότερο αισιόδοξες εκτιμήσεις για την επίδραση που μπορεί να έχει μια δυναμικότερη στρατηγική ανάπτυξης και προώθησης των υπηρεσιών του λιμένα παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 5 της μελέτης, χωρίς να λαμβάνονται όμως υπόψη στην εκτίμηση του δημοσιονομικού οφέλους, η οποία παραμένει συντηρητική.

Με βάση την πρόβλεψη για τον κύκλο εργασιών την επόμενη δεκαετία στο σενάριο βάσης τα έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης αυξάνουν προοδευτικά από €2,5 εκατ. το 2016 σε €4 εκατ. το 2025, παραμένουν όμως για όλη την περίοδο μικρότερα σε σύγκριση με το σενάριο ιδιωτικοποίησης. Η διαφορά αυτή προκύπτει τόσο από το μειωμένο κύκλο εργασιών όσο και από τη διαφορά στον συντελεστή ανταλλάγματος επί του κύκλου εργασιών κατά 1,5 ποσοστιαία μονάδα.

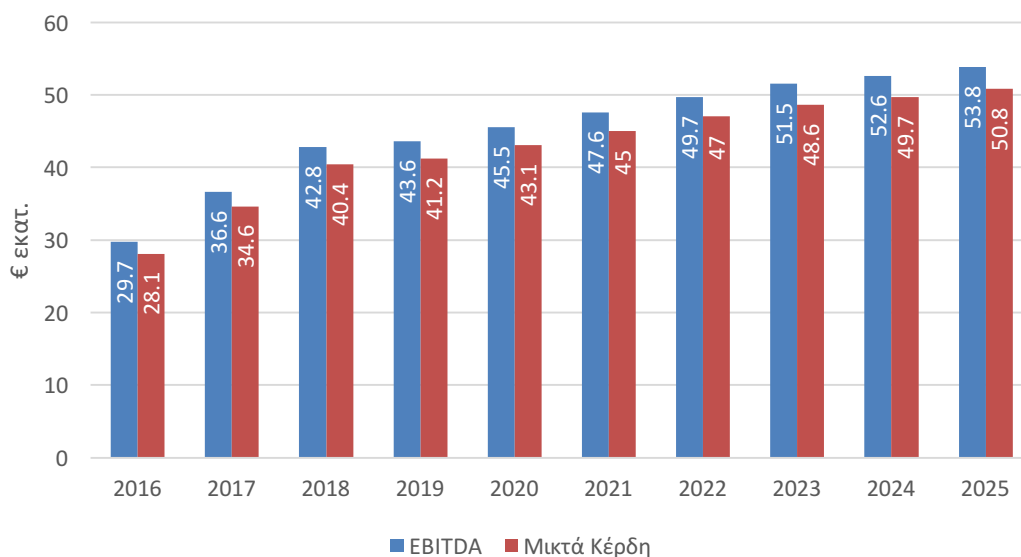
3.3.2 ΈΣΟΔΑ ΑΠΟ ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ

Στα άμεσα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου δύναται να προστεθούν και έσοδα από μερίσματα. Όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, τα έσοδα από μερίσματα συναρτώνται από το αν θα υπάρξουν κέρδη, το ύψος των κερδών, τις μετοχές που έχει το δημόσιο στην κατοχή του και τη μερισματική πολιτική που θα ακολουθηθεί την επόμενη περίοδο (2016-2025). Σημειώνεται ότι σήμερα το 74,14% των μετοχών του ΟΛΠ ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ, καθώς το υπόλοιπο 25,86% των μετοχών διαπραγματεύεται στο ελληνικό χρηματιστήριο ήδη από το 2003. Για τον προσδιορισμό του επιπέδου κερδοφορίας το επόμενο διάστημα, διαμορφώθηκε η υπόθεση ότι το περιθώριο EBITDA και μικτού κέρδους την δεκαετία 2016-2025 θα παραμείνει σταθερό στο μέσο όρο της τριετίας 2013-2015. Με αυτό τον τρόπο, το μικτό κέρδος και το κέρδος προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων μεταβάλλεται αναλογικά με τη μεταβολή του κύκλου εργασιών.

Οι υποθέσεις που λήφθηκαν για να εκτιμηθούν το καθαρό κέρδος και επομένως τα έσοδα από μερίσματα και ο φόρος εισοδήματος στα εταιρικά κέρδη καταγράφονται παρακάτω:

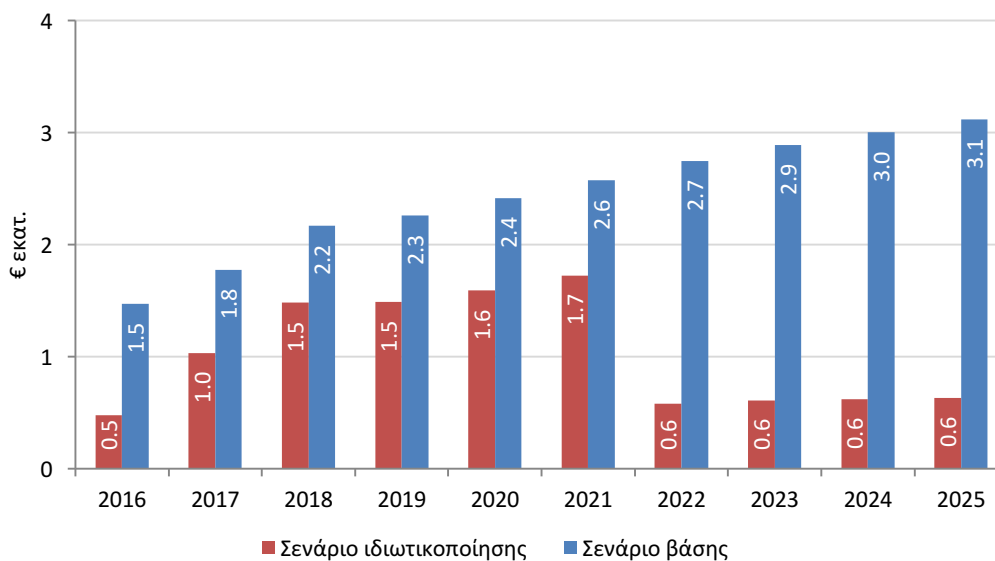
- Αποσβέσεις
 - Την περίοδο 2016-2025 εκτιμάται ότι δεν θα γίνουν σημαντικές επενδύσεις, πέρα από εργασίες ικανές να συντηρούν το ύψος των ετήσιων αποσβέσεων σταθερό στα επίπεδα του 2014.
- Χρηματοοικονομικά έσοδα/έξοδα
 - Τα χρηματοοικονομικά έσοδα/έξοδα του ΟΛΠ προβλέπεται ότι θα παραμείνουν σταθερά την επόμενη περίοδο ήτοι στα επίπεδα του 2014.
- Φόρος εισοδήματος
 - Ο συντελεστής φόρου εισοδήματος την επόμενη περίοδο 2016-2025 αναμένεται να παραμείνει σταθερός στο 29%, στα επίπεδα δηλαδή του 2015.
- Διανομή μερισμάτων (% κερδών μετά φόρων)
 - Η μερισματική πολιτική για όλη την περίοδο 2016-2025 εκτιμάται ότι θα κυμανθεί στο μέσο όρο (17% των καθαρών κερδών) της τελευταίας πενταετίας με διαθέσιμα στοιχεία (2010-2014).

Διάγραμμα 3.11: Μικτά κέρδη και EBITDA την επόμενη περίοδο (2016-2025)



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα 3.12: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από μερίσματα στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

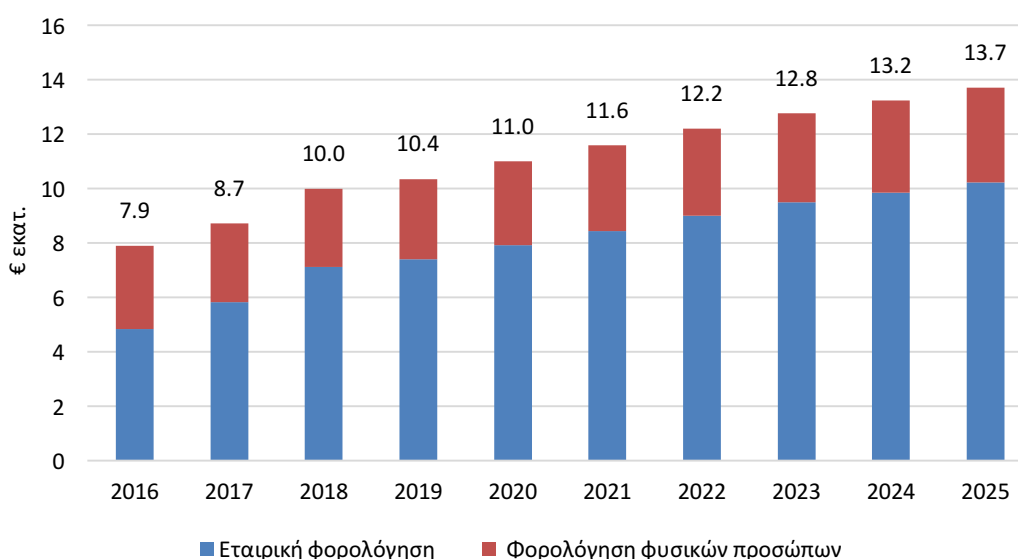
Τα αναμενόμενα έσοδα του δημοσίου από μερίσματα στο σενάριο βάσης εκτιμώνται υπό τις παραπάνω υποθέσεις να ανέλθουν από €1,5 εκατ. το 2016 σε €3,1 εκατ. το 2025. Τα έσοδα από μερίσματα στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο πώλησης των μετοχών, είναι υψηλότερα κατά περίπου €3 εκατ. το 2025, παρά το γεγονός ότι τα καθαρά κέρδη στο σενάριο αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερα. Κι αυτό γιατί στο σενάριο βάσης το δημόσιο συνεχίζει να κατέχει το 74,14% των μετοχών του ΟΛΠ και συνεπώς να διαθέτει αντίστοιχα δικαιώματα στη διανομή κερδών. Αντίθετα, τα έσοδα από μερίσματα στο σενάριο ιδιωτικοποίησης τα οποία αρχικά αναφέρονται στο 23% των μετοχών που παραμένουν στην κυριότητα του δημοσίου αν και προοδευτικά αυξάνονται, καθώς σε ένα μεγάλο βαθμό

ακολουθούν τις προβλέψεις βελτιωμένης κερδοφορίας, από το 2022 και μετά περιορίζονται στα €0,6 εκατ. καθώς τη χρονιά αυτή σύμφωνα με το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα πωλείται επιπλέον 16% των μετοχών που έχει στην κατοχή του το δημόσιο.

3.3.3 ΛΟΙΠΑ ΕΣΟΔΑ (ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ)

Στο υπολογισμό των λοιπών εσόδων τα οποία περιλαμβάνουν φορολογικά έσοδα και έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές ακολουθήθηκε η μεθοδολογία που αναλυτικά περιγράφεται στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης. Οι υποθέσεις του υπολογισμού δεν διαφοροποιούνται. Οι διαφορές στα έσοδα που προκύπτουν στο σενάριο αυτό οφείλεται στη διαφορετική πορεία των δραστηριοτήτων του λιμένα και επομένως της κερδοφορίας του (EBITDA, μικτού κέρδους).

Διάγραμμα 3.13: Έσοδα για το δημόσιο από φορολογία την περίοδο 2016-2025

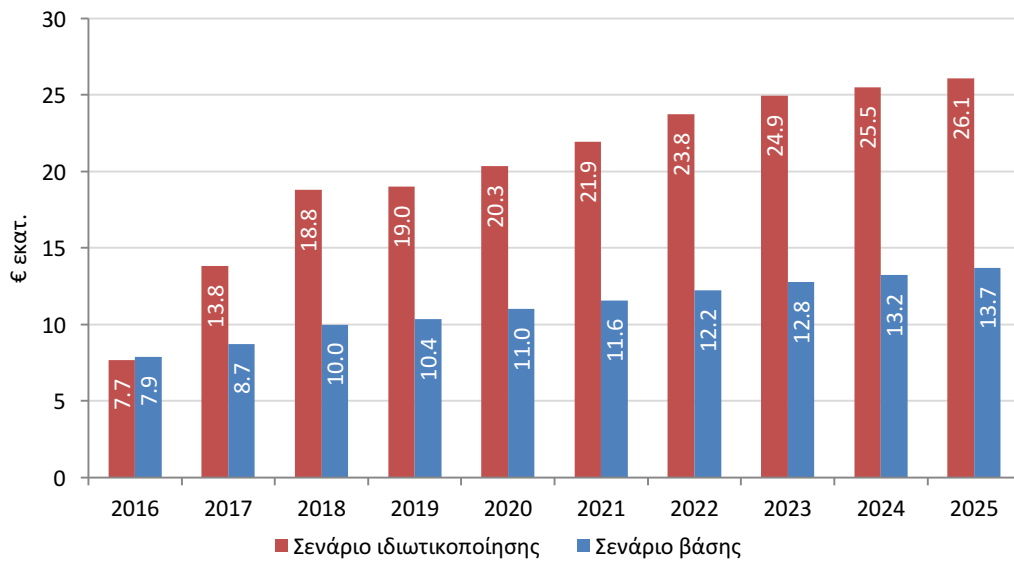


Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ **Επεξεργασία Στοιχείων:** ΙΟΒΕ

Τα έσοδα από φορολογία για όλη τη δεκαετή περίοδο αναφοράς με εξαίρεση μόνο το 2016 είναι περισσότερα στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης σε σύγκριση με το σενάριο βάσης, με τη διαφορά να ανέρχεται σε πάνω από €10 εκατ. το 2021 και μετά (Διάγραμμα 3.14). Το μεγαλύτερο μέρος της διαφοράς οφείλεται στην εταιρική φορολόγηση και συνεπώς στην πρόβλεψη για υψηλότερη κερδοφορία στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης.

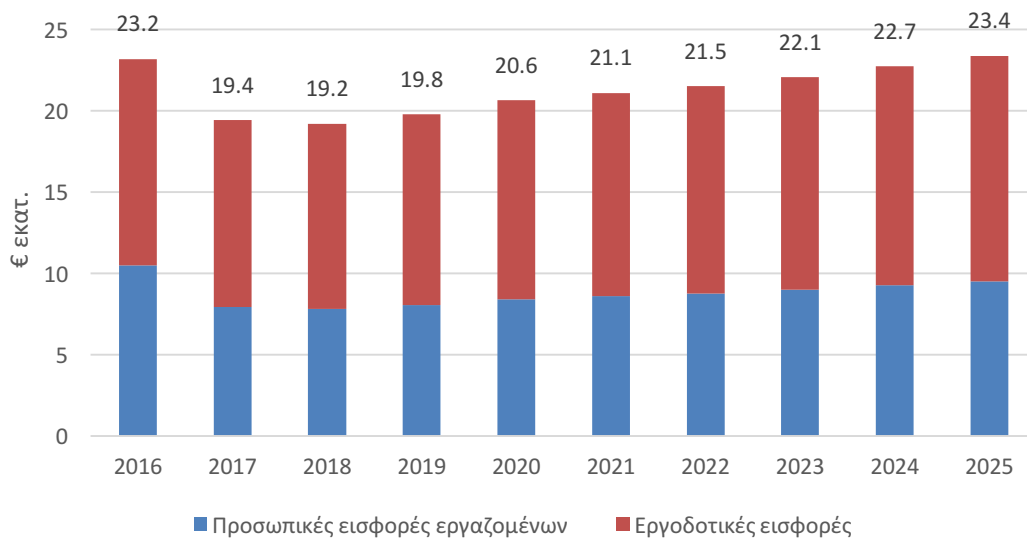
Τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές για το δημόσιο στο σενάριο βάσης ανέρχονται σε €20 εκατ. το 2016, τα οποία όμως το 2017 περιορίζονται σε €19 εκατ. σε μία προσπάθεια αναδιάρθρωσης της λειτουργίας του ΟΛΠ και ακολούθως προοδευτικά αυξάνονται για να ανέλθουν το 2025 στα €23,3 εκατ. (Διάγραμμα 3.15).

Διάγραμμα 3.14: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από φορολογία στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Διάγραμμα 3.15: Έσοδα για το δημόσιο από ασφαλιστικές εισφορές (εργοδοτικές και προσωπικές) την περίοδο 2016-2025

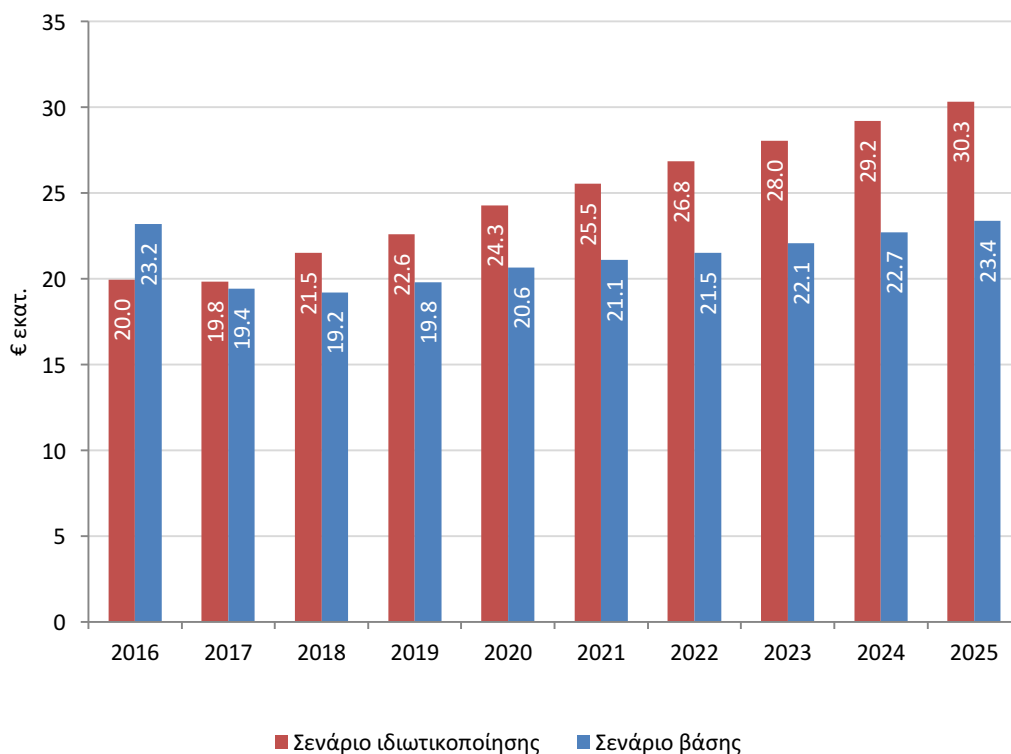


Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

Αντίστοιχα, τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές για όλη τη δεκαετή περίοδο αναφοράς, με εξαίρεση μόνο το 2016, είναι μικρότερα στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο ιδιωτικοποίησης (Διάγραμμα 3.16). Αναλυτικότερα, το 2016 τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές υστερούν στο σενάριο ιδιωτικοποίησης, καθώς μέρος της προσπάθειας αύξησης της αποδοτικότητας του λιμένα μετά την πώληση των μετοχών αναμένεται να αφορά και εξορθολογισμό του εργατικού κόστους. Ωστόσο ήδη από το 2017 η διαφορά στις εισφορές μεταξύ των σεναρίων αλλάζει πρόσημο. Οι θετικές διαφορές που σημειώνονται από το 2017 και μετά κυμαίνονται από €0,4 εκατ. το 2017 σε €7 εκατ. το 2025, αποτέλεσμα το οποίο οφείλεται στην πρόβλεψη ότι η αυξημένη δραστηριότητα και παραγωγικότητα στο λιμένα

στο σενάριο ιδιωτικοποίησης θα μεταφραστεί και σε αυξημένα εισοδήματα από εργασία σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

Διάγραμμα 3.16: Σύγκριση δημοσιονομικών εσόδων από ασφαλιστικές εισφορές στο σενάριο βάσης σε σύγκριση με το σενάριο της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ



Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

3.3.4 ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΣΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΒΑΣΗΣ

Συνολικά τα δημοσιονομικά έσοδα ανά πηγή στο σενάριο βάσης του ΟΛΠ κυμαίνονται από €35 εκατ. το 2016 σε €44 εκατ. το 2025, όπου την υψηλότερη συνεισφορά για όλη την περίοδο έχουν τα έσοδα από ασφαλιστικές εισφορές και ακολούθως τα έσοδα από φορολογία (Πίνακας 3.2). Συνολικά, τα δημοσιονομικά έσοδα για την περίοδο 2016-2025 αθροίζουν σε €383 εκατ. ή €334 εκατ. σε όρους καθαρής παρούσας αξίας.

Πίνακας 3.2: Δημοσιονομικά έσοδα του ΟΛΠ στο σενάριο βάσης

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV
Αντάλλαγμα παραχώρησης	2,5	2,8	3,2	3,2	3,4	3,5	3,7	3,8	3,9	4,0	34,1	29,6
Μερίσματα	1,5	1,8	2,2	2,3	2,4	2,6	2,7	2,9	3,0	3,1	24,4	21,1
Φορολογία	7,9	8,7	10,0	10,4	11,0	11,6	12,2	12,8	13,2	13,7	111,4	96,7
Ασφαλιστικές εισφορές	23,2	19,4	19,2	19,8	20,6	21,1	21,5	22,1	22,7	23,4	213,0	186,8
Σύνολο	35,0	32,7	34,5	35,6	37,4	38,8	40,2	41,5	42,9	44,2	382,9	334,2

Σημ.: * Παρούσα αξία των δημοσιονομικών εσόδων την περίοδο 2016-2025, με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%

Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: ΙΟΒΕ

3.4 Καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα

Τα καθαρά δημοσιονομικά οφέλη από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ σε σύγκριση με την παρούσα κατάσταση, τα οποία προκύπτουν από τη διαφορά των δημοσιονομικών εσόδων στα δύο σενάρια, είναι θετικά την εξεταζόμενη περίοδο. Οι μεγαλύτερες τιμές του καθαρού δημοσιονομικού οφέλους σημειώνονται τα έτη 2016 (€277,5 εκατ.) και 2022 (€106,3 εκατ.) όταν πραγματοποιείται, με βάση το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα, η πώληση των μετοχών του ΟΛΠ έναντι €280,5 εκατ. και €88,0 εκατ. αντίστοιχα. Ακόμα όμως και εξαιρουμένης της εισροής από την πώληση μετοχών, διαφαίνεται μια σταθερή τάση ανόδου διαχρονικά στο καθαρό δημοσιονομικό αποτέλεσμα, το οποίο οφείλεται σε αυξημένη δραστηριότητα και μεγαλύτερη αποδοτικότητα λόγω της ιδιωτικοποίησης (Πίνακας 3.3). Αναλυτικότερα, τα υπόλοιπα καθαρά δημοσιονομικά έσοδα αυξάνονται από €6,9 εκατ. το 2017 σε €20,9 εκατ. το 2025. Το όφελος αθροιστικά για την περίοδο 2016-2025 υπολογίζεται σε €511 εκατ. ή €475 εκατ. σε όρους παρούσας αξίας.

Πίνακας 3.3: Δημοσιονομικό όφελος για το δημόσιο ανά σενάριο, την περίοδο 2016-2025

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Σύνολο	PV*
Ιδιωτικοποίησης	312,5	39,6	47,6	49,1	52,7	56,0	146,4	61,2	63,2	65,2	893,5	808,9
Βάσης	35,0	32,7	34,5	35,6	37,4	38,8	40,2	41,5	42,9	44,2	382,9	334,2
Καθαρό όφελος	277,5	6,9	13,1	13,5	15,2	17,3	106,3	19,7	20,3	20,9	510,6	474,7

Σημ.: * Παρούσα αξία των δημοσιονομικών εσόδων την περίοδο 2016-2025, με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%

Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ **Επεξεργασία Στοιχείων:** ΙΟΒΕ

4. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

4.1 Εισαγωγή

Η παρακάτω ενότητα περιλαμβάνει καταγραφή των επενδύσεων που αναμένονται με την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και της Ελληνικής Δημοκρατίας προβλέπει συγκεκριμένες επενδύσεις, η υλοποίηση των οποίων πρέπει να ολοκληρωθεί σε δύο χρονικές περιόδους διάρκειας πέντε ετών η κάθε μία (CAPEX periods). Πέρα από τις υποχρεωτικές επενδύσεις, όμως, η COSCO έχει τη δυνατότητα να προβεί και σε άλλες επενδύσεις, εφόσον τις κρίνει αναγκαίες και επικερδείς. Τέλος, επενδύσεις ενδέχεται να προέλθουν και από άλλες επιχειρήσεις οι οποίες θα δραστηριοποιηθούν στην ευρύτερη περιοχή, ως αποτέλεσμα συνεργασίας με τον λιμένα.

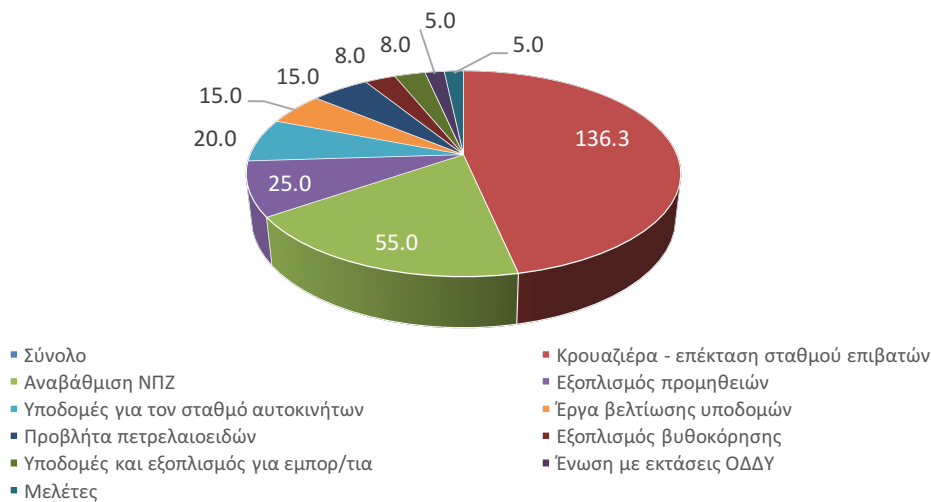
Η σύγκριση με το βασικό σενάριο όπου η ιδιωτικοποίηση δεν υλοποιείται, κρίνεται ως μη αναγκαία όσον αφορά τις επενδύσεις. Το φιλόδοξο πρόγραμμα επενδύσεων του ΟΛΠ, ύψους περίπου €1,04 δισεκ., το οποίο είχε ανακοινωθεί στην ετήσια έκθεση του 2011 και αφορούσε στην περίοδο 2012-2016, παρουσιάζει σημαντικές καθυστερήσεις, ενώ σύμφωνα με τις επόμενες ετήσιες εκθέσεις (2012, 2013, 2014) η έναρξή του μετατίθεται από έτος σε έτος. Στην τελευταία δε, αναφέρεται πως θα υλοποιηθεί την περίοδο 2014-2018. Ανατρέχοντας στα επιμέρους στοιχεία των καταστάσεων ταμειακών ροών, δεν φαίνεται να έχει ξεκινήσει η υλοποίηση του επενδυτικού πλάνου, καθώς διακρίνονται μόνο επενδυτικές δαπάνες που αφορούν αγορές ακινήτων ή/και γηπέδων της τάξης του €1 εκατ. το 2014. Κατά συνέπεια, με βάση τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη τις σημαντικές δυσκολίες για το ελληνικό κράτος αλλά και για τις ελληνικές εταιρείες στην άντληση κεφαλαίων για επενδύσεις, κρίνεται πως η υλοποίηση των επενδύσεων του σεναρίου βάσης είναι εξαιρετικά αβέβαιη. Για αυτό το λόγο, στην εκτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων λαμβάνεται το σύνολο των επενδύσεων που προβλέπονται στην περίπτωση της ιδιωτικοποίησης, χωρίς να αφαιρούνται επενδύσεις σεναρίου βάσης.

4.2 Υποχρεωτικές επενδύσεις

Η πρώτη περίοδος CAPEX, που αφορά στα έτη 2016-2020 (Διάγραμμα 4.1), προβλέπει την υλοποίηση επενδύσεων €293,8 εκατ. ενώ κατά τη δεύτερη περίοδο (2021—2025), οι υποχρεωτικές επενδύσεις ανέρχονται σε €56 εκατ. Οι επενδύσεις της πρώτης περιόδου είναι συγκεκριμένες καθώς περιγράφονται στο Παράρτημα 7.2 της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ και Ελληνικής Δημοκρατίας, για τη δεύτερη περίοδο ωστόσο παρέχεται ευχέρεια προτεραιότητας υλοποίησης στον επενδυτή.

Το μεγαλύτερο τμήμα του επενδυτικού προγράμματος της πρώτης περιόδου αφορά στην αναβάθμιση της κρουαζιέρας (περίπου €136,3 εκατ.) και εκτιμάται πως θα υλοποιηθεί χρησιμοποιώντας τόσο ίδια κεφάλαια όσο και πόρους από ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία (ΕΣΠΑ 2014-2020). Η επέκταση του σταθμού των επιβατών καθώς και η κατασκευή τρίτου τερματικού σταθμού αναμένεται να αποτελέσει τη βάση για την τόνωση του τουρισμού κρουαζιέρας. Σημειώνεται πως η αναβάθμιση των υποδομών για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων αποτελούσε ήδη σημαντικό τμήμα του επενδυτικού σχεδίου του ΟΛΠ (περίοδος 2012-2016), όπου είχαν προβλεφθεί περί των €230 εκατ. σχετικών επενδύσεων, των οποίων η υλοποίηση δεν έχει ακόμα ξεκινήσει.

Διάγραμμα 4.1: Υποχρεωτικές επενδύσεις, πρώτη επενδυτική περίοδος (2016-2020), σε € εκατ.



Πηγή: Σύμβαση παραχώρησης ΟΛΠ – Ελληνικής Δημοκρατίας

Το γεγονός πως οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις της κρουαζιέρας κατά την πρώτη πενταετία αποτελούν συμβατική υποχρέωση των συμβαλλόμενων μερών, σε συνδυασμό με την ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια από τον αλλοδαπό ιδιωτικό φορέα αλλά και με την προϋπόθεση της αποδοτικότερης διαχείρισης όλων των δραστηριοτήτων του λιμένα που αναμένεται από την ιδιωτικοποίησή του, εκτιμάται πως θα επιταχύνει την κατασκευή και αναβάθμιση του σχετικού λιμένα και την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια. Με αυτό τον τρόπο, ο ρόλος του Πειραιά ως λιμένας αφετηρίας κρουαζιερόπλοιων (home port) θα μπορούσε να ενισχυθεί, με πολλαπλά οικονομικά οφέλη τόσο για τον διαχειριστή του λιμένα όσο και για τις τουριστικές επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Επιπλέον, η αναβάθμιση του λιμένα μπορεί να δημιουργήσει τις απαραίτητες συνθήκες και προϋποθέσεις για τη μετατροπή του σε κόμβο εφοδιασμού κρουαζιέρας (logistics hub) στα πρότυπα άλλων μεγάλων λιμένων, προσφέροντας και άλλες εξειδικευμένες υπηρεσίες. Μια τέτοια στρατηγική κίνηση αναμένεται να δημιουργήσει σειρά επιπλέον επενδύσεων για τις σχετικές υποδομές (π.χ. για την κατασκευή ψυχόμενων και μη αποθηκών τροφοεφοδίων).

Σημαντικό τμήμα των επενδύσεων (€50 εκατ.) θα κατευθυνθεί στην αναβάθμιση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΠΖ) στοχεύοντας στην παροχή σύγχρονων υπηρεσιών συντήρησης του στόλου που θα προσεγγίζει το διαμετακομιστικό κέντρο του Πειραιά. Η αναβάθμιση της ΝΠΖ αναμένεται να έχει και επιπλέον επιδράσεις καθώς θα επαναδραστηριοποιηθεί το ανθρώπινο κεφάλαιο που ήδη διαθέτει σχετική εξειδίκευση και σήμερα παραμένει αναξιοποίητο. Επιπλέον, η επαναλειτουργία της ΝΠΖ με ανταγωνιστικούς όρους εκτιμάται ότι θα αποτελέσει πόλο έλξης για παραναυτιλιακές υπηρεσίες πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες υπό τις κατάλληλες συνθήκες ενδέχεται να μεταφέρουν τμήμα της δραστηριότητάς τους στην ευρύτερη περιοχή της ΝΠΖ. Τέλος, η αναβίωση της περιοχής αναμένεται να αναζωογονήσει και άλλες σχετικές μεταποιητικές δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος, η παραγωγή των οποίων σήμερα έχει περιορισθεί σημαντικά εξαιτίας του χαμηλού βαθμού εκμετάλλευσης της ΝΠΖ.

Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει την επένδυση περίπου €20 εκατ. για την αναβάθμιση του σταθμού αυτοκινήτων με στόχο την αύξηση των οχημάτων που διακινούνται από και προς την Κεντρική Ευρώπη τα επόμενα χρόνια. Ο αντίκτυπος μιας τέτοιας επένδυσης αναμένεται να είναι ακόμα υψηλότερος αν στα σχέδια της βελτίωσης των υποδομών προστεθεί και η αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία συνδέει το Θριάσιο πεδίο με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κεντρικής Ευρώπης, με στόχο την εξυπηρέτηση περισσότερων δρομολογίων ημερησίως. Η δημιουργία ενός αξιόπιστου συστήματος μεταφοράς και διακίνησης οχημάτων από και προς τον Πειραιά, σε συνδυασμό με τα δυνητικά οφέλη από τη δικτύωση που θα μπορούσε να προσφέρει ο ιδιωτικός φορέας που θα διαχειρίζεται το λιμένα, αναμένεται να δράσει καταλυτικά στην προσέλκυση επιπλέον αυτοκινητοβιομηχανιών που θα χρησιμοποιούν τον Πειραιά σαν διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας. Η σταθερότητα και η αξιοπιστία του συστήματος μεταφοράς οχημάτων, θα μπορούσε να δράσει καταλυτικά και για άλλες επενδύσεις που θα σχετίζονται με την προσέλκυση μεταποιητικών δραστηριοτήτων (π.χ. παραμετροποίηση οχημάτων) στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, με σκοπό να εκμεταλλευθούν δυνητικά οφέλη από την καθετοποίηση της σχετικής δραστηριότητας.

4.3 Επιπλέον επενδύσεις από τον ΟΛΠ

Πέραν των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπει η σύμβαση παραχώρησης, εκτιμάται πως η ιδιωτικοποίηση θα επιφέρει και άλλες επενδύσεις απαραίτητες για τη λειτουργία του λιμένα σε όρους υψηλής αποδοτικότητας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις στο πλαίσιο της προετοιμασίας του διαγωνισμού για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ, αναμένονται επιπλέον επενδύσεις στον ευρύτερο λιμένα μετά την ιδιωτικοποίηση της τάξης των €243 εκατ., οι οποίες θα υλοποιηθούν σε βάθος 37 ετών. Αυτές οι επενδύσεις θα αφορούν σε ανανέωση εξοπλισμού αλλά και κατασκευή υποδομών. Εξ' αυτών περίπου το 6,9% (ήτοι 16,8 εκατ.) προβλέπεται να υλοποιηθεί κατά την περίοδο μελέτης (2016-2025).

4.4 Επενδύσεις λοιπών επιχειρήσεων

Εύλογα, η λειτουργία του λιμένα σε συνθήκες πλήρους αποδοτικότητας, αναμένεται να προσελκύσει και άλλες πολυεθνικές εταιρείες που θα δημιουργήσουν μεταφορικούς κόμβους (logistics hub) για τη διακίνηση των προϊόντων τους στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ήδη κατά τη διάρκεια συγγραφής της παρούσας μελέτης, ανακοινώθηκε η συμφωνία COSCO με την British American Tobacco για επενδύσεις ύψους €100 εκατ. σε χρονικό διάστημα τριών ετών. Κάνοντας μια συντηρητική υπόθεση πως τουλάχιστον πέντε εταιρείες αντίστοιχου μεγέθους θα επενδύσουν στον Πειραιά κατά τα πέντε πρώτα χρόνια μετά την ιδιωτικοποίηση, εκτιμάται επιπλέον επενδυτική δραστηριότητα της τάξης των €500 εκατ.

4.5 Σύνολο προβλεπόμενων επενδύσεων

Συνολικά, η ιδιωτικοποίηση του λιμένα, η λειτουργία του σε συνθήκες πλήρους αποδοτικότητας αλλά και η εκμετάλλευση της δικτύωσης και της εμπειρίας του νέου διαχειριστή στις θαλάσσιες μεταφορές μπορεί να επιφέρει συνολικές επενδύσεις της τάξης

των €866,5 εκατ. κατά την πρώτη δεκαετία⁴. Σε αυτή την εκτίμηση δεν λαμβάνονται υπόψη άλλες επενδύσεις σε συγγενείς της ναυτιλίας κλάδους που αναμένεται να δραστηριοποιηθούν ευρύτερα στον Πειραιά.

Για τις ανάγκες εκτίμησης των μικροοικονομικών επενδύσεων στην οικονομία, απαιτείται να κάνουμε υπόθεση για την χρονική κατανομή των επενδύσεων μέσα στην εξεταζόμενη περίοδο (Πίνακας 4.1). Το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων που εξετάζονται εδώ πραγματοποιούνται τα πρώτα δύο έτη μετά την ολοκλήρωση της συμφωνίας (€244 εκατ. το 2017 και €292 εκατ. το 2018). Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτές οι επενδύσεις έρχονται σε οικονομικό περιβάλλον το οποίο ενδέχεται να είναι ακόμα αρκετά δυσμενές, επομένως η ενεργητική τους επίδραση στην οικονομία θα έχει αυξημένη βαρύτητα, σε σχέση με μια πιο ίση κατανομή αυτών των επενδύσεων στην εξεταζόμενη δεκαετία.

Πίνακας 4.1: Κατανομή υποχρεωτικών και μη επενδύσεων, 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

⁴ Ισοδυναμεί με παρούσα αξία €811,3 εκατ. με επιτόκιο προεξόφλησης 2,97%.

5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΟΛΠ ΚΑΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑ

5.1 Γενικά

Η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και η λειτουργία του υπό συνθήκες αυξημένης αποδοτικότητας αναμένεται να επηρεάσει τόσο τις επιμέρους λειτουργίες του λιμένα, όσο και τους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας που συνδέονται με την εξυπηρέτηση των επιπλέον φορτίων άμεσα και έμμεσα όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές και ο ευρύτερος κλάδος διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Εξάλλου, πέραν των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και της Ελληνικής Δημοκρατίας και αναφέρθηκαν σε προηγούμενη ενότητα, είναι πιθανή η υλοποίηση και άλλων μη υποχρεωτικών επενδύσεων, τόσο από τη μεριά του διαχειριστή του λιμανιού όσο και από άλλους φορείς που εκτιμάται πως θα επηρεαστούν από την ευρύτερη δραστηριότητα του ΟΛΠ (π.χ. σιδηροδρομικό δίκτυο, δημιουργία μεταφορικών κόμβων πολυεθνικών κτλ.).

Στην παρούσα ενότητα ποσοτικοποιείται ο επιπλέον κύκλος εργασιών τόσο σε επιμέρους δραστηριότητες του λιμένα που αναμένεται να επηρεαστούν όσο και στο ευρύτερο οικοσύστημα. Συγκεκριμένα, εκτιμάται η δυναμική επίδραση της ιδιωτικοποίησης στον κύκλο εργασιών επιμέρους δραστηριοτήτων του λιμένα, όπως ο σταθμός οχημάτων και η ακτοπλοΐα καθώς και η αύξηση που δύναται να επέλθει στο παραχθέν προϊόν κλάδων του ευρύτερου οικοσυστήματος, όπως σιδηροδρομικές μεταφορές και συναφείς υπηρεσίες (logistics) κατά την περίοδο 2016-2025.

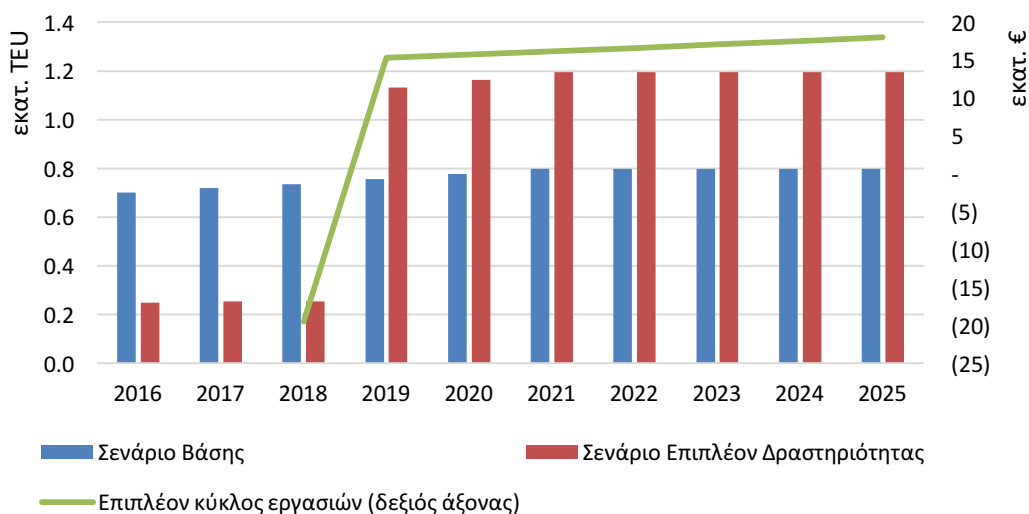
5.2 Επίδραση στο προϊόν του λιμένα

Η εκτίμηση της επιπλέον δραστηριότητας που δύναται να επέλθει υπό συγκεκριμένες συνθήκες στην περίπτωση ιδιωτικοποίησης του λιμένα κατά την περίοδο 2016-2025, προϋποθέτει τη δημιουργία ενός σεναρίου βάσης όπου καταγράφεται η οικονομική δραστηριότητα στην υποθετική περίπτωση που ο λιμένας συνεχίσει να λειτουργεί με την παρούσα μετοχική σύνθεση και το υφιστάμενο υπόδειγμα διαχείρισης. Η επίδραση στη δραστηριότητα του λιμένα εκτιμάται συγκρίνοντας το υποθετικό σενάριο βάσης με τις εκτιμήσεις για την ένταση των δραστηριοτήτων στην περίπτωση πώλησης των μετοχών του ΟΛΠ σε στρατηγικό επενδυτή. Οι εκτιμήσεις αυτές, περιγράφονται με λεπτομέρεια στο κεφάλαιο 3, όπου υπολογίζεται ότι υπό συντηρητικές υποθέσεις, ο κύκλος εργασιών των επιμέρους δραστηριοτήτων του λιμένα θα ενισχυθεί κατά περίπου €30 εκατ. το 2025 (Διάγραμμα 3.9).

Πέραν της αύξησης στον κύκλο εργασιών των επιμέρους δραστηριοτήτων του λιμένα ως αποτέλεσμα της βελτίωσης της αποδοτικότητας και των υποχρεωτικών επενδύσεων που προβλέπονται στη σχετική σύμβαση παραχώρησης, εκτιμάται πως το προϊόν του λιμένα και άλλων συναφών κλάδων θα μπορούσε να αυξηθεί περαιτέρω εφόσον ο ΟΛΠ δραστηριοποιηθεί ενεργά στην προώθηση ολοκληρωμένων μεταφορικών λύσεων. Ενδεικτικά, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις που παρατίθενται στη συνέχεια, η ιδιωτικοποίηση του λιμένα και η λειτουργία του σε όρους βέλτιστης παραγωγικότητας συνδέεται με μεταβολές στον κύκλο εργασιών της Προβλήτας Ι, με ενίσχυση του προϊόντος στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας αλλά και στο προϊόν των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Σύμφωνα με στοιχεία του επιχειρησιακού σχεδίου του ΟΛΠ, το 2014 η Προβλήτα Ι εξυπηρετήσε περίπου 657 χιλ. TEUs. Χρησιμοποιώντας το μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης των διακινηθέντων φορτίων (του 2,7%) προκύπτει πως η Προβλήτα Ι θα αγγίξει το όριο της λειτουργικής της δυναμικότητας (70% της συνολικής χωρητικότητας) το 2018 και θα παραμείνει σταθερός την περίοδο 2019 - 2025. Στην περίπτωση της ιδιωτικοποίησης του λιμένα, ωστόσο, η σημαντική μείωση της δραστηριότητας της Προβλήτας Ι που παρατηρήθηκε το 2015, κυρίως λόγω μείωσης των φορτίων της εταιρείας Mediterranean Shipping Company, ενδέχεται να παγιωθεί λόγω αλλαγής της μετοχικής σύνθεσης του ΟΛΠ. Για τον λόγο αυτό, ο κύκλος εργασιών στην προβλήτα αναμένεται να περιορισθεί κατά περίπου €56 εκατ. την περίοδο 2016-2019. Από την άλλη μεριά, η δυνητική πλήρωση της λειτουργικής χωρητικότητας των Προβλητών ΙΙ και ΙΙΙ, εξαιτίας της αύξησης της ζήτησης που μπορεί να προέλθει από τις καλύτερες συνθήκες που υποθέτουμε ότι θα επικρατήσουν στο λιμάνι προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, μπορεί να οδηγήσει στην ανάγκη για διαχείριση επιπλέον φορτίων από την Προβλήτα Ι. Για να είναι υλοποιήσιμο ένα τέτοιο σενάριο και με δεδομένο πως η Προβλήτα Ι θα φτάσει ούτως ή άλλως το μέγιστο της λειτουργικής της χωρητικότητας, είναι απαραίτητη η υλοποίηση επενδύσεων που θα αυξήσουν τη δυναμικότητά της. Μια υποθετική αύξηση της δυναμικότητας της Προβλήτας Ι κατά 50% (από 1 εκατ. TEUs σε 1,5 εκατ. TEUs) μέσα από υλοποίηση επενδυτικών έργων που θα ολοκληρωθούν σε βάθος τριετίας (2016-2019) μπορεί να οδηγήσει σε επιπλέον κύκλο εργασιών της τάξης των €116,3 εκατ. κατά την περίοδο 2016-2025 (Διάγραμμα 5.1).

Διάγραμμα 5.1: Επιπλέον κύκλος εργασιών στον Προβλήτα Ι, 2016-2025



Πηγή: ΟΛΠ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

5.3 Επίδραση στο προϊόν συνδεδεμένων κλάδων

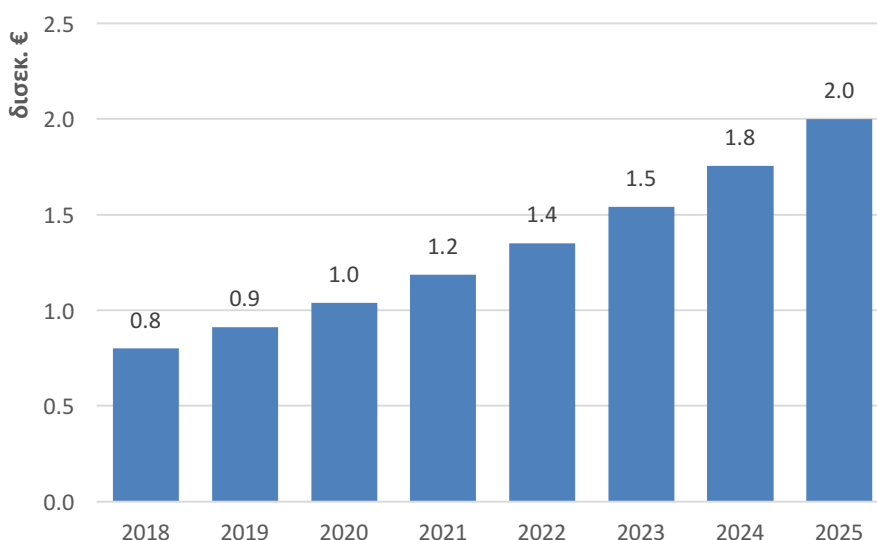
Η μετατροπή του λιμανιού σε σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο θα επηρεάσει το προϊόν των κλάδων που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα στο προϊόν του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics). Σύμφωνα με σχετική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας η αύξηση της μεταφορικής δραστηριότητας εξαιτίας της ευρύτερης βελτίωσης του λιμένα αναμένεται να δράσει καταλυτικά στη βελτίωση του κύκλου εργασιών του κλάδου της

εφοδιαστικής αλυσίδας που κάτω από σειρά υποθέσεων μπορεί να ξεπεράσει τα €2,5 δισεκ. το 2018 από €0,4 δισεκ. το 2012⁵.

Με δεδομένο πως οι απαραίτητες σχετικές επενδύσεις έχουν ορίζοντα διετίας και λαμβάνοντας υπόψη την δυσμενέστερη εξέλιξη της οικονομίας, αλλά και την επιδείνωση των μεσοπρόθεσμων προοπτικών ανάπτυξης από την έκδοση της μελέτης της Εθνικής Τράπεζας, ο επιπλέον κύκλος εργασιών στον κλάδο εφοδιαστικής αλυσίδας λόγω της βελτίωσης της λειτουργίας του λιμένα αναμένεται να ανέλθει από περίπου €0,8 δισεκ. το 2018 σε περίπου €2,0 δισεκ. το 2025 (Διάγραμμα 5.2).

Πέραν του κλάδου της εφοδιαστικής αλυσίδας, ενδεχόμενη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών που παρέχονται στο λιμάνι, μπορεί υπό κατάλληλες συνθήκες να επηρεάσει και τον κύκλο εργασιών των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σήμερα, εξαιτίας προβλημάτων που σχετίζονται τόσο με έλλειψη σε μηχανοδηγούς, αλλά και με την περιορισμένη ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, εκτιμάται ότι μεταφέρονται περίπου 19.760 TEUs προς την Κεντρική Ευρώπη σε ετήσια βάση. Υποθέτοντας πως το πρόβλημα της έλλειψης μηχανοδηγών θα λυθεί με την ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την πώληση των μετοχών του ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε στρατηγικό επενδυτή, ενώ ταυτόχρονα θα ολοκληρωθεί και η υλοποίηση των απαραίτητων επενδύσεων σε σχετικές υποδομές (π.χ. νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Τιθορέας – Λιανοκλαδίου - Δομοκού) ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να αυξηθεί το 2016 σε 69.160 TEUs και να διαμορφωθεί σε 197.600 TEUs το 2019, που ισοδυναμεί με περίπου 20 δρομολόγια ανά ημέρα και προς τις δύο κατευθύνσεις (Θριάσιο Πεδίο – Κεντρική Ευρώπη).

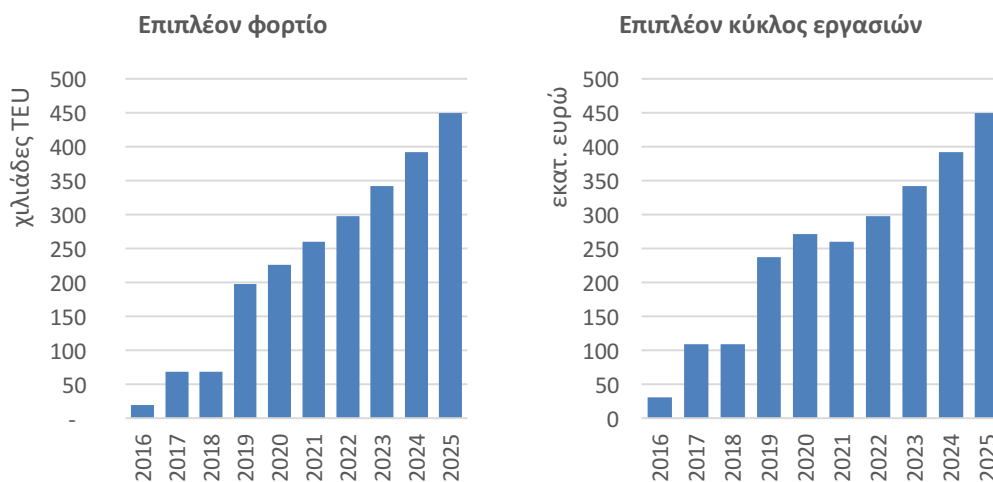
Διάγραμμα 5.2: Εκτίμηση επιπλέον δραστηριότητας στον κλάδο εφοδιαστικής αλυσίδας, 2018-2025



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

⁵ NBG (2013), Container Ports: An Engine of Growth

Διάγραμμα 5.3: Εκτίμηση διακινηθέντων φορτίων και επιπλέον κύκλος εργασιών μέσω σιδηροδρομικού δικτύου, 2016-2025



Πηγή: Υποθέσεις IOBE

Στη συνέχεια, υποθέτοντας ένα μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής των διακινηθέντων φορτίων της τάξης του 15% εκτιμάται πως το 2025 ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που θα μετακινούνται προς και από την Κεντρική Ευρώπη θα ξεπερνάει τα 450.000 TEUs, που ισοδυναμεί με πάνω από 45 δρομολόγια ανά ημέρα. Υποθέτοντας ότι η τιμολογιακή πολιτική δεν είναι γραμμική ως προς το σύνολο των διακινηθέντων όγκων (από €1.579 ανά TEU για όγκους έως 20.000 TEUs το έτος, μέχρι €1.000 για όγκους από 450.000 TEUs το έτος και άνω) τότε ο κύκλος εργασιών των σιδηροδρομικών μεταφορών αναμένεται να σημειώσει ετήσια αύξηση που κυμαίνεται από €78 εκατ. το 2017 ως και €418 το 2025. Συνολικά αναμένεται βελτίωση του κύκλου εργασιών κατά περίπου €2,2 δισεκ. την περίοδο 2016-2025 (Διάγραμμα 5.3).

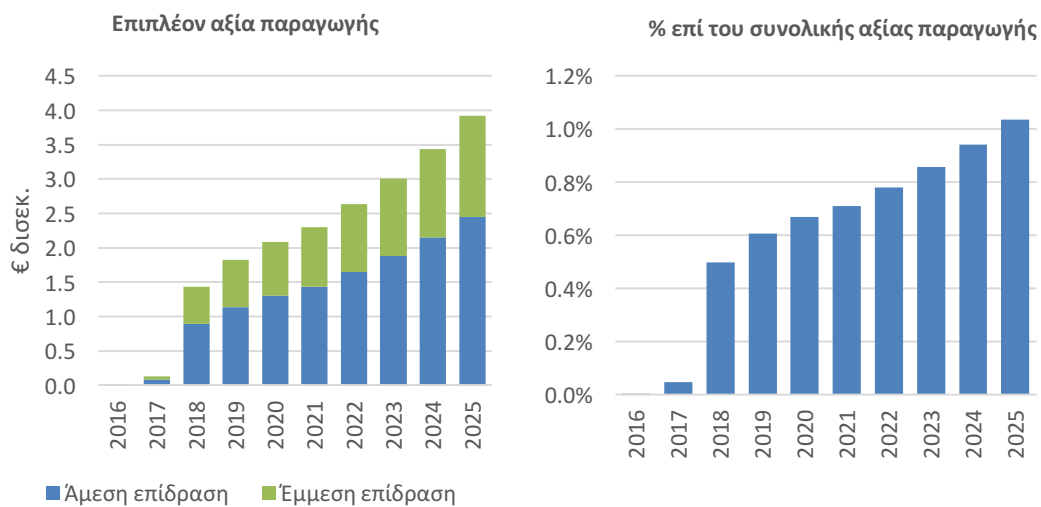
5.4 Σύνοψη

Στην περίπτωση που υλοποιηθούν όλες οι υποθέσεις της ανάλυσης, το συνολικό προϊόν αναμένεται να καταγράψει ετήσια αύξηση που θα κυμαίνεται από €17 εκατ. το 2016 ως και €2,6 δισεκ. το 2025. Σε αυτή την εκτίμηση δεν συμπεριλαμβάνονται οι επιδράσεις σε επιπλέον κλάδους που ενδέχεται να ενισχυθούν από την βελτίωση των υποδομών μεταφοράς προϊόντων και της ναυπηγοεπισκευής (όπως μεταποίηση μεταλλικών προϊόντων ή τουρισμός).

Στην περίπτωση που ληφθούν υπόψη και οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, εφαρμόζοντας τον πολλαπλασιαστή που προβλέπεται στη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας⁶, τότε η συνολική επίδραση σε όρους παραγόμενου προϊόντος αναμένεται να πλησιάσει τα €4,0 δισεκ. το 2025 (€20,7 δισεκ. στο σύνολο της περιόδου 2016-2025). Εκτιμώντας την εξέλιξη της αξίας παραγωγής στην ελληνική οικονομία, βάσει προβλέψεων του ΔΝΤ για την εξέλιξη του ΑΕΠ, τότε η εκπλήρωση των παραπάνω υποθέσεων μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της αξίας παραγωγής στο σύνολο της οικονομίας κατά περίπου 1,0% προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου.

⁶ NBG (2013), Container Ports: An Engine of Growth

Διάγραμμα 5.4: Συνολική επίδραση στο προϊόν της ελληνικής οικονομίας



Πηγή: ΙΟΒΕ, ΔΝΤ, Εθνική Τράπεζα

6. ΟΙ ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΗΣ COSCO ΣΤΟ ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΟΥ ΟΛΠ

Το τμήμα αυτό της εργασίας εστιάζει στην εξέταση και αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων στην ελληνική οικονομία που πηγάζουν από τη συμμετοχή της εταιρίας COSCO Group (Hong Kong) Limited κατά 67% στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ.

Η μακροοικονομική αποτίμηση των επιδράσεων διενεργείται και οργανώνεται σε δύο βασικούς άξονες:

Ο πρώτος άξονας αφορά στην αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων από την γενικότερη επενδυτική δραστηριότητα και συνέργειες που θα προκύψουν από την συμμετοχή της COSCO στη μετοχή σύνθεση του ΟΛΠ και περιλαμβάνει:

- Ενίσχυση των υποδομών του λιμένα Πειραιώς που προβλέπονται από την εφαρμογή του επενδυτικού προγράμματος που έχει αναλάβει να πραγματοποιήσει η εταιρία στο πλαίσιο των συμβατικών της υποχρεώσεων. Επιπλέον ενίσχυση των υποδομών από επενδύσεις που αν και δεν εμπίπτουν στις συμβατικές υποχρεώσεις της εταιρίας, κρίνεται ότι θα πραγματοποιηθούν.
- Γενικότερη τόνωση του τομέα των υπηρεσιών και των εισοδημάτων από την λειτουργία πολλαπλών συνεργατικών δραστηριοτήτων, με συνέπεια την ενδογενή, αλλά και αυτόνομη, μόνιμη άνοδο της ιδιωτικής κατανάλωσης και των εξαγωγών.
- Ενίσχυση της συνολικής προσφοράς και των παραγωγικών δυνατοτήτων της οικονομίας, λόγω της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας στη παραγωγή των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Θετική επίδραση στο ισοζύγιο πληρωμών από την ανάλογη εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Ο δεύτερος άξονας εστιάζει στην αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων από την άμεση μείωση του δημοσίου χρέους (αγορά χρέους) που θα προέλθει από εξαγορά της συμμετοχής του Ελληνικού Δημοσίου στον ΟΛΠ από την COSCO. Με τη εξαγορά των μετοχών από την COSCO αποφεύγεται η εφαρμογή ισοδύναμης περιοριστικής δημοσιονομικής πολιτικής μείωσης ελλείμματος και χρέους που αναγκαστικά θα είχε υφεσιακές επιδράσεις στην οικονομία, δηλαδή απώλειες προϊόντος και θέσεων εργασίας.

Αποτιμώντας το βραχυχρόνιο κόστος των μέτρων δημοσιονομικής προσαρμογής που θα ήταν αναγκαίες, για ένα ισοδύναμο αποτέλεσμα στο χρέος με αυτό της πώλησης των μετοχών, διαφαίνονται και ποσοτικοποιούνται οι ωφέλειες σε όρους ΑΕΠ, στοιχείων της ζήτησης, απασχόλησης, τιμών κλπ. σε σχέση με την άμεση αγορά χρέους που δεν επιβαρύνει τη δραστηριότητα.

Σύμφωνα με το ισχύον χρονοδιάγραμμα οι συμβατικές υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η COSCO στον τομέα των υποχρεωτικών επενδύσεων καλύπτουν την περίοδο 2016-2025. Την περίοδο αυτή καλύπτει και η μακροοικονομική αποτίμηση που διενεργείται σε αυτή την εργασία.

6.1 Η Μεθοδολογία των εναλλακτικών σεναρίων

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων από τη συμμετοχή της COSCO στη μετοχή σύνθεση του ΟΛΠ είναι αυτή της συγκριτικής αξιολόγησης εναλλακτικών σεναρίων που καταρτίστηκαν με τη βοήθεια του οικονομετρικού υποδείγματος της ελληνικής οικονομίας που συντηρείται στο IOBE. Το υπόδειγμα του IOBE είναι ένα μέσου μεγέθους τυπικό μακροοικονομικό υπόδειγμα συνολικής προσφοράς και ζήτησης που περιγράφει τις βασικές διασυνδέσεις της ελληνικής οικονομίας και χρησιμοποιείται για τη διενέργεια προβλέψεων και την εμπειρική ανάλυση της οικονομικής πολιτικής. Στη φάση αυτή της εργασίας και για τη συγκεκριμένη αποτίμηση, κρίθηκε ότι το υπόδειγμα αυτό είναι καταλληλότερο από το υπόδειγμα GIMF που θα χρησιμοποιηθεί στην επόμενη φάση, που εστιάζει περισσότερο σε δημοσιονομικής φύσης ζητήματα. Εκτιμάται ότι το υπόδειγμα αυτό μπορεί να συλλάβει ακριβέστερα τις διαχρονικές επιδράσεις του σχεδιαζόμενου επενδυτικού προγράμματος. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα εξωγενών παρεμβάσεων κατά τη δημιουργία αυτόνομων εισοδημάτων από πρόσθετες επιχειρηματικές δραστηριότητες αλλά και εξωγενούς ενίσχυσης της ζήτησης όπως για παράδειγμα τα έσοδα από κρουαζιέρα, τις πολλαπλές δραστηριότητες και τα εισοδήματα προερχόμενα από αυτόνομες εισροές πόρων, που είναι χαρακτηριστικό σε αυτή την εργασία.

Η μεθοδολογία των εναλλακτικών σεναρίων περιλαμβάνει τα εξής βήματα:

Το πρώτο βήμα καταρτίζεται αρχικά ένα σενάριο μακροοικονομικών εξελίξεων της ελληνικής οικονομίας που καλύπτει την περίοδο 2016 – 2025. Το σενάριο αυτό περιλαμβάνει όλα τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη ΑΕΠ, κατανάλωση, επενδύσεις, μεταβλητές διεθνούς εμπορίου κλπ. σε τρέχουσες και σταθερές τιμές, καθώς και τους αντίστοιχους αποπληθωριστές. Οι εξελίξεις στην αγορά εργασίας περιγράφονται με τα αντίστοιχα μεγέθη της απασχόλησης, της ανεργίας και του ονομαστικού μισθού. Οι τιμές καθορίζονται ενδογενώς με βάση το κόστος εργασίας αλλά και των επικρατούσων συνθηκών στην αγορά (υπερβάλλουσα ζήτηση). Τα μεγέθη του δημόσιου τομέα προσδιορίζονται και αυτά ενδογενώς και γενικά η δημοσιονομική πολιτική είναι σε πλήρη αλληλεπίδραση με την οικονομική δραστηριότητα.

Το σενάριο προβάλλει τις τρέχουσες τάσεις της ελληνικής οικονομίας με βάση τις βραχυχρόνιες εξελίξεις καθώς και τις αναγγελθείσες πολιτικές, που κυρίως αφορούν τη δημοσιονομική πολιτική στο πλαίσιο των ακολουθούμενων προγραμμάτων προσαρμογής. Για τις εξωγενείς μεταβλητές που σχετίζονται με το διεθνές περιβάλλον (οικονομική δραστηριότητα, τιμές πετρελαίου, διεθνείς τιμές εμπορευμάτων, όγκος διεθνούς εμπορίου κλπ.) έχουν χρησιμοποιηθεί οι εκτιμήσεις που περιέχονται στα πλέον πρόσφατα δημοσιεύματα των διεθνών οργανισμών (κυρίως ΕΚΤ και ΔΝΤ). Το βασικό αυτό σενάριο εκφράζει μια πιθανή και εύλογη εξέλιξη της ελληνικής οικονομίας για την περίοδο 2016-25. Κεντρικό στοιχείο στην κατάρτιση του σεναρίου αποτελεί η υπόθεση ότι η COSCO δεν αποκτά την προβλεπόμενη συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ, το συμφωνηθέν επενδυτικό πρόγραμμα δεν πραγματοποιείται και κατά συνέπεια οι ευεργετικές επιδράσεις που αναμένεται να έχει η συναλλαγή στη λειτουργία και αναβάθμιση του λιμένα Πειραιώς και γενικότερα στην ελληνική οικονομία δεν ενσωματώνονται στη μακροοικονομική προβολή. Το σενάριο αποτελεί την προσομοίωση αναφοράς (baseline simulation), με την οποία θα συγκριθούν όλα τα άλλα σενάρια που θα καταρτιστούν στη συνέχεια.

Το δεύτερο βήμα περιλαμβάνει την κατάρτιση των εναλλακτικών σεναρίων που υλοποιούν και ποσοτικοποιούν συγκεκριμένες παρεμβάσεις που απορρέουν από τη συμμετοχή της COSCO. Τα εναλλακτικά σενάρια είναι ουσιαστικά δυο: Το πρώτο αποτιμά τις επιδράσεις των παραγόντων ζήτησης, δηλαδή τις επενδύσεις για τα διάφορα έργα υποδομής που προβλέπει η σύμβαση αγοράς των μετοχών, αλλά και τα πρόσθετα εισοδήματα που δημιουργούνται ενδογενώς και εξωγενώς κατά την κατασκευή των έργων και ακολούθως κατά τη λειτουργία των εγκαταστάσεων. Επιπλέον, το σενάριο παραγόντων ζήτησης υποθέτει ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή και ενσωματώνει τα σχετικά εισοδήματα που προκύπτουν και τις σχετικές συνέργειες. Τέλος, στην κατάρτιση του σεναρίου λαμβάνονται υπόψη οι προβλεπόμενες αυξημένες τουριστικές εισπράξεις που θα προκληθούν κυρίως από την αυξημένη δραστηριότητα στον τομέα της κρουαζιέρας, αλλά και τη γενικότερη προβολή του λιμένα Πειραιώς. Οι εισπράξεις αυτές ενισχύουν κυρίως τις εξαγωγές υπηρεσιών αλλά και ενδογενώς την καταναλωτική ζήτηση.

Το δεύτερο σενάριο αποτιμά την επίδραση της ανόδου της συνολικής παραγωγικότητας που θα προέλθει από την αναβάθμιση των υποδομών αλλά και τη βελτίωση της λειτουργίας και αποτελεσματικότερης διαχείρισης των διαδικασιών παροχής υπηρεσιών. Σημειώνεται, ότι αναμένεται η ανάπτυξη πολλαπλών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και συνεργειών στην περιοχή του λιμένος Πειραιώς στις οποίες το επενδυτικό πρόγραμμα της COSCO θα παίξει καταλυτικό ρόλο. Σε κάθε περίπτωση το όλο έργο προβλέπεται ότι θα είναι καθοριστικής σημασίας και εμβέλειας για την μεσοπρόθεσμη αναπτυξιακή προοπτική της ελληνικής οικονομίας. Οι επιδράσεις του πρώτου σεναρίου, κυρίως αυτές που συνδέονται άμεσα με το επενδυτικό πρόγραμμα, επιδρούν κατά τον χρόνο πραγματοποιήσεως του εργασιών και κατά συνέπεια είναι μάλλον βραχυπρόθεσμου χαρακτήρα. Αντίθετα η αναμενόμενη άνοδος της παραγωγικότητας και επιχειρηματικότητας συνδέεται με τη συνολική προσφορά της οικονομίας και έχει σαφώς μεσο-μακροπρόθεσμες επιδράσεις.

6.2 Οι επιδράσεις των παραγόντων ζήτησης

Για την κατάρτιση του πρώτου εναλλακτικού σεναρίου που αποτιμά την επίδραση των παραγόντων ζήτησης ακολουθήθηκε η εξής διαδικασία. Το επενδυτικό πρόγραμμα που προβλέπεται στη σύμβαση περιλαμβάνει υποχρεωτικές επενδύσεις που κατανέμονται στην περίοδο 2016-2025. Στις επενδύσεις αυτές περιλαμβάνονται και ποσά για υποδομές που συνδέονται με την κρουαζιέρα.

Στη συνέχεια, στη χρονοσειρά των συμβατικά υποχρεωτικών επενδύσεων προστίθενται τα πόσα επενδύσεων που συνδέονται κυρίως με την συντήρηση των υποδομών. Οι επενδύσεις συντήρησης αν και δεν αποτελούν συμβατική υποχρέωση, εκ των πραγμάτων θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι θα πραγματοποιηθούν στην υπό εξέταση περίοδο.

Τέλος, η διαχρονική κατανομή των επενδύσεων περιλαμβάνει και επενδυτικές δαπάνες του ιδιωτικού τομέα που συνδέονται με την πρόσθετη επιχειρηματική δραστηριότητα που αναμένεται να αναπτυχθεί στην περιοχή ως απόρροια της γενικότερης αναβάθμισης του λιμένα Πειραιώς. Οι επενδύσεις αυτές περιβάλλονται από κάποια αβεβαιότητα καθώς βασίζονται σε γενικές υποθέσεις, ωστόσο, οι σχετικές εκτιμήσεις των ποσών είναι αρκετά

συντηρητικές για να θεωρηθεί ότι μάλλον υποεκτιμούν το συνολικό τους ύψος και βέβαια την τελική τους επίδρασή τους στην οικονομία⁷.

Τα σχετικά ποσά των επενδύσεων (Πίνακας 4.1) είναι εκπεφρασμένα σε ονομαστικές τιμές. Κατά συνέπεια, καθώς ο σκοπός της εργασίας είναι η αποτίμηση των επιδράσεων στο πραγματικά μεγέθη της οικονομίας (ΑΕΠ σε σταθερές τιμές απασχόληση κλπ.) τα σχετικά μεγέθη αποπληθωρίζονται με τον αποπληθωριστή επενδύσεων της προσομοίωσης αναφοράς ώστε να αναχθούν σε σταθερές τιμές.

Τα ποσά των επενδύσεων που προέκυψαν από την αναγωγή τους σε σταθερές τιμές (του έτους 2010) ενσωματώθηκαν στο υπόδειγμα στις κατάλληλες συνιστώσες της ζήτησης. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να παρατηρηθεί ότι τα προβλεπόμενα κατ' έτος ποσά των επενδύσεων είναι χαμηλά αν εκφραστούν ως ποσοστά του ΑΕΠ του σεναρίου αναφοράς. Η αναπτυξιακή ώθηση ωστόσο της συμμετοχής της COSCO στη μετοχική σύνθεση του ΟΛΠ είναι σημαντική διότι η συμμετοχή καλύπτει μια μεγάλη χρονική περίοδο με μόνιμη συμβολή στις επενδύσεις, αλλά και στα εισοδήματα και τις εξαγωγές.

Ακολούθως, έγιναν δυο επιπλέον εξωγενείς παρεμβάσεις. Η πρώτη αφορά την ενίσχυση των εισοδημάτων του ιδιωτικού τομέα της οικονομίας (κυρίως επιχειρήσεων) και η δεύτερη την ενίσχυση των εισπράξεων από τουρισμό. Σε ότι αφορά τα εισοδήματα, αναμένεται να δημιουργηθούν από την πρόσθετη επιχειρηματική δραστηριότητα που προβλέπεται να αναπτυχθεί με τη σταδιακή αναβάθμιση και ανάπτυξη του λιμένα. Η πρόσθετη εξωγενής ενίσχυση των εισοδημάτων δικαιολογείται από το γεγονός ότι οι συναφείς δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν αναμένεται να έχουν πολύ ισχυρότερες εισοδηματικές επιδράσεις από αυτές που δημιουργεί ενδογενώς το σύστημα. Για παράδειγμα, τα εισοδήματα που θα δημιουργηθούν άμεσα με την πλήρη λειτουργία της ναυπηγο-επισκευαστικής ζώνης ή των σταθμών αυτοκινήτου και εμπορευματοκιβωτίων. Η πρόσθετη αυτή εξωγενής ενίσχυση των εισοδημάτων είναι της τάξεως του 0,1% του ΑΕΠ τα πρώτα χρόνια της προσομοίωσης για να καταλήξει σταδιακά σ' ένα 0,7% του ονομαστικού ΑΕΠ στο τέλος της περιόδου, το 2025⁸. Οι εκτιμήσεις αυτές βασίζονται σε ορισμένα στοιχεία που παρασχέθηκαν από το ΤΑΙΠΕΔ αλλά και σε δικές μας εκτιμήσεις και αξιολογήσεις. Σε κάθε περίπτωση η εκτίμησή μας πιστεύουμε ότι είναι συντηρητική και δεν υπερεκτιμά τις επιδράσεις.

Σε ότι αφορά τα πρόσθετα εισοδήματα από τουριστικές εισπράξεις, αυτά αφορούν κυρίως τη βελτίωση των εισπράξεων από την κρουαζιέρα, όπου η αναβάθμιση των υποδομών αναμένεται σταδιακά να συμβάλει θετικά. Η πρόσθετη εξωγενής ενίσχυση αφορά τις εξαγωγές υπηρεσιών. Ο λόγος της παρέμβασης αυτής είναι ότι η συμβολή στην κρουαζιέρα και γενικότερα στον τουρισμό του αναβαθμισμένου λιμένα θα είναι πολύ ευρύτερη από αυτή που καθορίζεται από τις τρέχουσες τάσεις και προοπτικές των τουριστικών εισπράξεων και των λοιπών παραγόντων όπως προσδιορίζονται στο σενάριο αναφοράς.

Στη συνέχεια το υπόδειγμα προσομοιώθηκε εκ νέου, λαμβάνοντας υπόψη τις παρεμβάσεις που αναφέρθηκαν στις επενδύσεις, τα εισοδήματα και τον τουρισμό. Το νέο σενάριο που προέκυψε συγκρίνεται με το βασικό σενάριο αναφοράς.

⁷ Για μια πλήρη ανάλυση των επενδύσεων και των σχετικών υποθέσεων βλ. κεφάλαιο 4.

⁸ Βασίζεται στις εκτιμήσεις που περιέχονται στο Διάγραμμα 5.6, κεφάλαιο 5.

Ο Πίνακας 6.1 παρουσιάζει τα αποτελέσματα για τα βασικά μακροοικονομικά μεγέθη ως ποσοστιαίες αποκλίσεις των επιπέδων των αντιστοίχων μεγεθών για την περίοδο 2017-2025. Στα επόμενα διαγράμματα παρουσιάζονται τα αντίστοιχα αποτελέσματα γραφικά για την ίδια περίοδο. Σημειώνεται ότι ειδικότερα για την απασχόληση οι αποκλίσεις είναι εκπεφρασμένες ως απόλυτα μεγέθη και όχι ποσοστά.

Η εφαρμογή του επενδυτικού προγράμματος, η αύξηση των ιδιωτικών εισοδημάτων και η τόνωση των εξαγωγών υπηρεσιών λόγω κρουαζιέρας διεγείρουν όλα τα στοιχεία της ζήτησης από την αρχή της περιόδου. Σταδιακά αλλά και σταθερά το ΑΕΠ ενισχύεται και στο τέλος της περιόδου προσομοίωσης, το έτος 2025, είναι κατά 0,6% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν δεν είχαν πραγματοποιηθεί τα προβλεπόμενα έργα. Οι επενδύσεις καθορίζονται κυρίως από το πρόγραμμα αλλά και ενδογενώς, ακολουθούν μια πιο ευμετάβλητη αλλά μεσοπρόθεσμα ανοδική τροχιά. Στο τέλος της περιόδου είναι κατά 0,7% υψηλότερες από το επίπεδο της βάσης. Αντίθετα, η εξέλιξη της κατανάλωσης είναι πιο ομαλή και αυτό συμβάλλει στην ομαλότερη ανοδική διαδρομή που ακολουθεί και το ΑΕΠ.

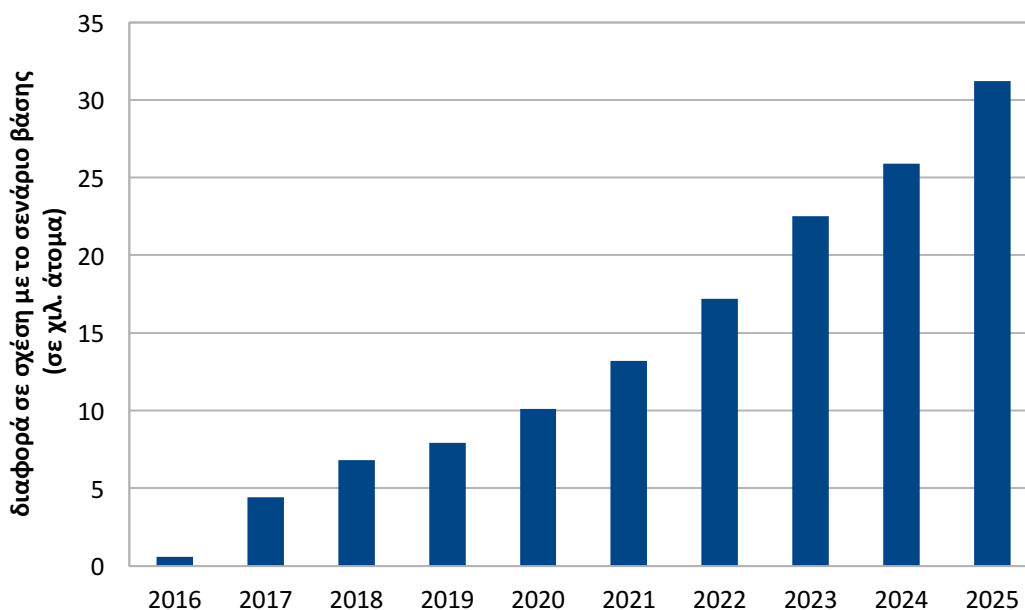
Πίνακας 6.1: Μακροοικονομικές επιδράσεις από την παραχώρηση του ΟΛΠ (Ποσοστιαίες αποκλίσεις επιπέδων από τη βάση)

Έτη	2017	2018	2020	2022	2023	2024	2025
ΑΕΠ	0,14	0,18	0,21	0,33	0,44	0,49	0,57
Ιδ. Κατανάλωση	0,05	0,07	0,15	0,34	0,47	0,59	0,71
Επενδύσεις	1,35	1,60	0,37	0,34	0,44	0,56	0,66
Εξαγωγές	0,18	0,30	0,72	1,16	1,48	1,57	1,82
Εισαγωγές	0,32	0,42	0,58	1,06	1,39	1,61	1,92
Απασχόληση (χιλ.)	4,4	6,8	10,1	17,2	22,5	25,9	31,2
Πραγματικός Μισθός	0,06	0,15	0,34	0,51	0,64	0,79	0,84

Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Η απασχόληση ενισχύεται σημαντικά σε όλη την διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Στο τέλος της περιόδου, το 2025, έχουν δημιουργηθεί περισσότερες από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας. Στις νέες αυτές θέσεις εργασίας θα πρέπει να προστεθούν και κάποιες που οφείλονται στη λειτουργία των εγκαταστάσεων και δεν μπορούν να καταγραφούν από το υπόδειγμα με το οποίο γίνονται οι προσομοιώσεις (Διάγραμμα 6.1).

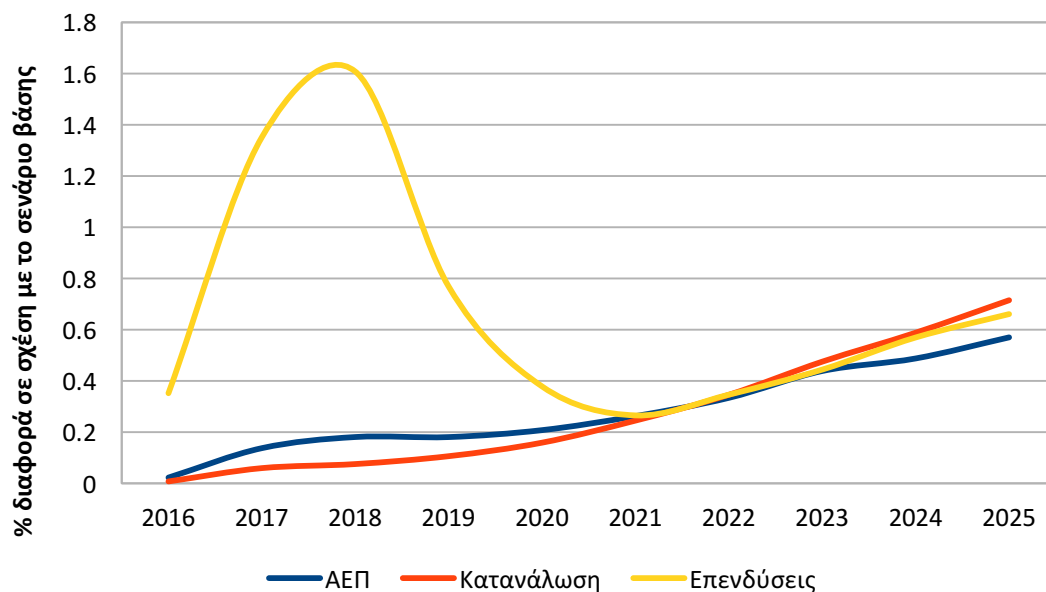
Διάγραμμα 6.1: Συνολική επίδραση στην απασχόληση



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

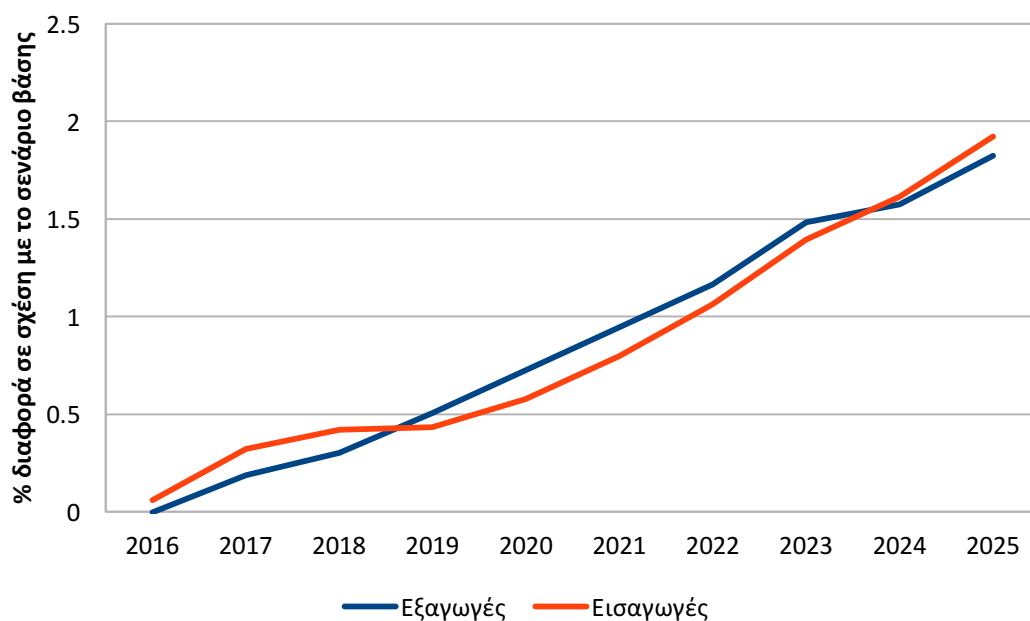
Οι εισαγωγές και οι εξαγωγές ακολουθούν παράλληλη ανοδική τροχιά. Στο τέλος της περιόδου είναι κατά 1,9% και 1,8% αντίστοιχα υψηλότερες από τη βάση (Διάγραμμα 6.2). Για την ευνοϊκή εξέλιξη των εξαγωγών ασφαλώς ο τουρισμός έχει θετική συμβολή. Η άνοδος των εισαγωγών οφείλεται κατ' αρχήν στην άνοδο των στοιχείων της ζήτησης - κατανάλωση και επένδυση. Θα πρέπει όμως να παρατηρηθεί ότι λόγω της φύσεως των έργων και την ανάγκη για εισαγωγές προϊόντων υψηλής τεχνολογίας είναι πιθανόν οι εισαγωγές αγαθών να κινηθούν υψηλότερα από αυτές που καταγράφονται στις εκτιμήσεις μας, ασκώντας βέβαια αντίστοιχες ανασχετικές επιδράσεις στην άνοδο του ΑΕΠ.

Διάγραμμα 6.2: Επιδράσεις από παράγοντες ζήτησης στο ΑΕΠ, στην ιδιωτική κατανάλωση και στις επενδύσεις,



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Διάγραμμα 6.3: Εισαγωγές – εξαγωγές



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Ωστόσο μια τέτοια εξέλιξη θα είναι βραχυχρόνιου χαρακτήρα και η σχετική πίεση στο ισοζύγιο πληρωμών που θα προκληθεί θα αντισταθμιστεί σταδιακά από την αναμενόμενη άνοδο των εξαγωγών υπηρεσιών. Επιπλέον, οι επενδύσεις χαρτοφυλακίου από την αγορά των μετοχών του ΟΛΠ θα ενισχύσουν το ισοζύγιο κεφαλαίων, έτσι αναμένεται το συνολικό

ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και κινήσεως κεφαλαίων αθροιστικά να μην επιβαρυνθεί ούτε κατά την αρχική φάση της επένδυσης στον ΟΛΠ.

Ο πληθωρισμός αυξάνεται οριακά στο εναλλακτικό σενάριο, ενώ ο πραγματικός μισθός, ανά απασχολούμενο μισθωτό στο σύνολο της οικονομίας, εμφανίζει σταθερή άνοδο σε όλη την περίοδο της προβολής, Διάγραμμα 6.4.

Στο δημοσιονομικό μέτωπο το πρωτογενές πλεόνασμα ως ποσοστό του ονομαστικού ΑΕΠ βελτιώνεται σε όλη την περίοδο προσομοίωσης, ωστόσο η μεταβολή είναι πολύ περιορισμένη. Ο λόγος του πρωτογενούς πλεονάσματος στο ΑΕΠ μεταβάλλεται κατά 0,3 εκατοστιαίες μονάδες στο τέλος της περιόδου προσομοίωσης. Τα ζητήματα όμως αυτά θα εξεταστούν αναλυτικότερα στο επόμενο τμήμα από μια διαφορετική οπτική.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα αποτελέσματα που παρουσιάστηκαν αφορούν το σύνολο της οικονομίας. Ωστόσο, αν ληφθεί υπόψη ότι σύμφωνα με τους περιφερειακούς εθνικούς λογαριασμούς το 50% του συνολικού ΑΕΠ παράγεται στην περιοχή της Αττικής και το ίδιο περίπου ισχύει και για την απασχόληση, τότε γίνεται φανερό ότι οι επιδράσεις που παρουσιάστηκαν θα είναι πολύ ισχυρότερες για την περιοχή της Αττικής.

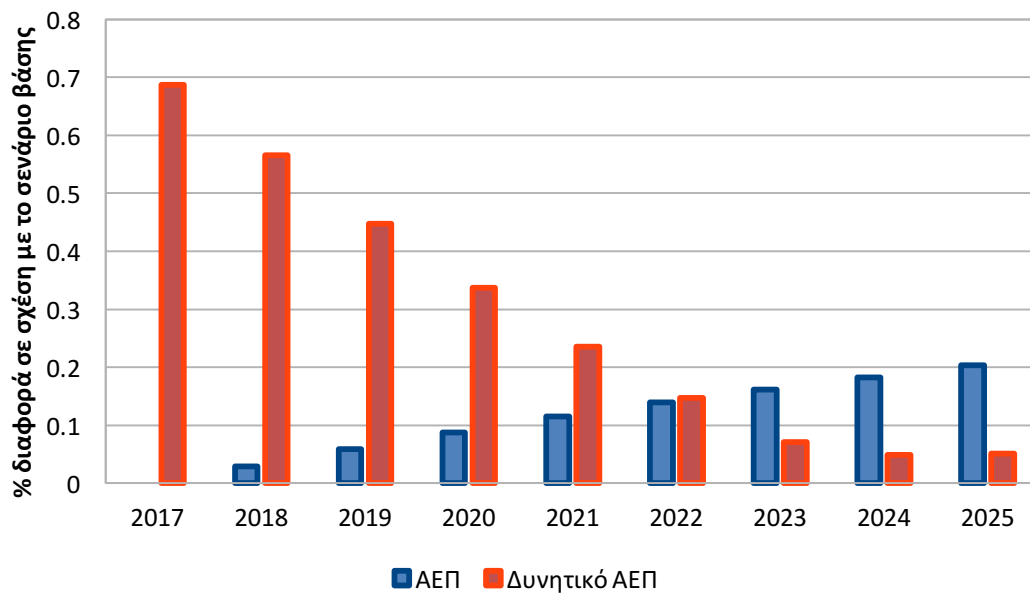
6.2.1 ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Όπως είδη αναφέρθηκε οι επιδράσεις από την συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ δεν εξαντλούνται στους παράγοντες που ενισχύουν τη ζήτηση κατά την κατασκευή και τη λειτουργία των πρόσθετων μονάδων και δραστηριοτήτων. Το εγχείρημα είναι μακρόπνοο με έμφαση στη δημιουργία νέων καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που είναι φυσικό να επηρεάσουν μεσοπρόθεσμα και το παραγωγικό δυναμικό της οικονομίας δηλαδή την πλευρά της προσφοράς. Ο επηρεασμός αυτός θα γίνει κατά βάση μέσω δυο διαύλων: πρώτον, με τη δημιουργία νέων επιχειρηματικών μονάδων και την ενίσχυση της παραγωγικής ισχύος που θα επιφέρουν. Και, δεύτερο με τη μεταφορά τεχνολογίας και την υιοθέτηση πιο αποτελεσματικών διαδικασιών παραγωγής και διαχείρισης.

Στο τμήμα αυτό της εργασίας γίνεται μια προσπάθεια να εκτιμηθούν οι επιδράσεις των παραγόντων που δρουν από την πλευρά της προσφοράς της οικονομίας. Χρησιμοποιούμε και εδώ μια μεθοδολογία προσομοιώσεων των οικονομικών της προσφοράς. Πιο συγκεκριμένα, κάνουμε την υπόθεση ότι η ελληνική οικονομία το 2016 δέχεται μια εξωγενή διαταραχή της παραγωγικότητας που ενισχύει το δυνητικό προϊόν της οικονομίας κατά 0,6% τη χρονιά αυτή (on impact). Η διαταραχή αυτή διαχέεται στην οικονομία τα επόμενα χρόνια και επιδρά ως το τέλος της περιόδου προσομοίωσης⁹.

⁹ Σε τεχνικούς όρους εισάγεται στο σύστημα ένα αυτοπαλίνδρομο σχήμα για την παραγωγικότητα που χαρακτηρίζεται από βραδεία απόσβεση.

Διάγραμμα 6.4: Επιδράσεις από παράγοντες προσφοράς στο ΑΕΠ και στο δυνητικό ΑΕΠ



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

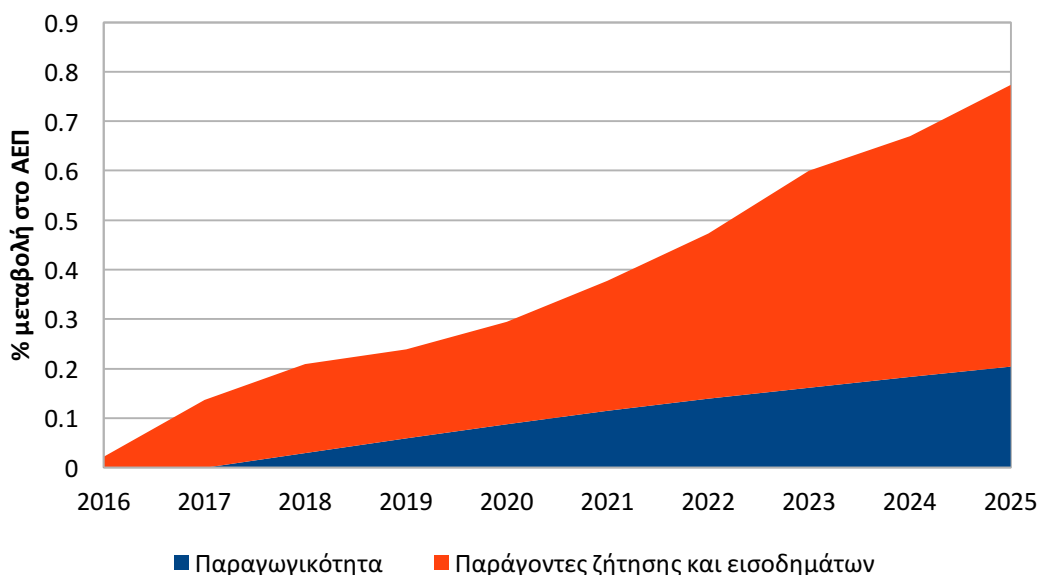
Η επίδραση στο δυνητικό ΑΕΠ αποσβένεται σχετικά γρήγορα, ωστόσο το πραγματικό ΑΕΠ αρχίζει και ανακάμπτει σταδιακά, και στο τέλος της περιόδου προσομοίωσης το ΑΕΠ είναι κατά 0,2% υψηλότερο από τη βάση (Διάγραμμα 6.4). Η άνοδος πραγματικού ΑΕΠ οφείλεται στην πτώση των τιμών που επιφέρει η άνοδος της παραγωγικότητας και κατ' επέκταση στα κέρδη ανταγωνιστικότητας που ενισχύουν τις εξαγωγές και περιορίζουν τις εισαγωγές. Επιπλέον, η πτώση των τιμών ενισχύει και τα πραγματικά εισοδήματα των νοικοκυριών και τελικά την ιδιωτική κατανάλωση. Η επίδραση στην απασχόληση από την ενίσχυση του παραγωγικού δυναμικού της οικονομίας είναι πολύ περιορισμένη.

Η επίδραση της παραγωγικότητας είναι σαφώς μόνιμου χαρακτήρα και δεν συνδέεται άμεσα με τους παράγοντες ζήτησης και την κατασκευαστική δραστηριότητα που με την περάτωση των εργασιών παύουν να επιδρούν στη δραστηριότητα. Η προσομοίωση αυτή επιχειρεί να αναδείξει αυτή την πλευρά της συμμετοχής της COSCO στον ΟΛΠ που είναι οι μόνιμες επιδράσεις μακροχρόνιου χαρακτήρα που προέρχονται από την ενίσχυση της παραγωγικότητας, της επιχειρηματικότητας και του παραγωγικού δυναμικού της ελληνικής οικονομίας.

6.2.2 Η ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗΣ

Το Διάγραμμα 6.5 παριστάνει τη διαδρομή του ΑΕΠ στην περίοδο 2016-2025 όπως διαμορφώνεται μετά την αθροιστική επίδραση των παραγόντων προσφοράς και ζήτησης. Το 2025 το επίπεδο του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας είναι κατά περίπου 0,8% υψηλότερο (περίπου €1,6 δισεκ. σε σταθερές τιμές) από αυτό που θα ήταν αν η COSCO δεν είχε συμμετάσχει στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ και δεν είχαν πραγματοποιηθεί οι σχετικές επενδύσεις, όπου το 0,6% προέρχεται από τους παράγοντες ζήτησης και το 0,2% από τους παράγοντες προσφοράς.

Διάγραμμα 6.5: Συνολική επίδραση στο ΑΕΠ των παραγόντων προσφοράς και ζήτησης



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

6.3 Αποτίμηση των επιδράσεων από την άμεση μείωση του Δημόσιου Χρέους

Το τμήμα αυτό της εργασίας αφορά τον δεύτερο άξονα της μελέτης και εστιάζει στην αποτίμηση των μακροοικονομικών επιδράσεων από την άμεση μείωση του δημοσίου χρέους που θα προέλθει από την εξαγορά των μετοχών του ΟΛΠ από την COSCO και κατά συνέπεια τη μη εφαρμογή ισοδύναμης περιοριστικής δημοσιονομικής πολιτικής. Σημειώνεται εξ αρχής ότι καθώς το ύψος των εσόδων από την συναλλαγή του ΟΛΠ με την COSCO είναι περιορισμένο, συγκρινόμενο με τα δημοσιονομικά μεγέθη σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, οι σχετικές επιδράσεις στη δραστηριότητα σε εθνικό επίπεδο είναι και αυτές περιορισμένες, ωστόσο παραμένουν θετικές στη διάρκεια της περιόδου προσομοίωσης.

6.3.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η μεθοδολογία που ακολουθείται και σε αυτό το τμήμα της μελέτης είναι των εναλλακτικών σεναρίων. Εδώ όμως η κατάρτιση των σεναρίων διενεργείται με τη χρήση ενός άλλου υποδείγματος: Του πολυεθνικού και πολυκλαδικού υποδείγματος γενικής ισορροπίας GIMF (Global Integrated Monetary and Fiscal Model) του ΔΝΤ που έχει διαμετρηθεί (calibrated) για την Ελλάδα στο IOBE. Το υπόδειγμα αυτό κρίνουμε ότι είναι καταλληλότερο για την ανάλυση ζητημάτων δημοσιονομικής πολιτικής, που εστιάζει αυτό το τμήμα, σε σχέση με το πιο τυπικό μακροοικονομικό υπόδειγμα που χρησιμοποιήσαμε στην αποτίμηση των επιδράσεων των παραγόντων ζήτησης.

Υποθέτουμε αρχικά, ότι δεν γίνεται η συναλλαγή μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και COSCO, δεν πραγματοποιούνται τα δημοσιονομικά έσοδα από τη παραχώρηση των μετοχών καθώς και τα προβλεπόμενα πρόσθετα έσοδα από την φορολόγηση του κύκλου εργασιών, αλλά και τα αναμενόμενα μερίσματα από το τμήμα των μετοχών που θα παραμείνει στην κατοχή του δημοσίου. Τότε η κυβέρνηση θα υποχρεωθεί να λάβει δημοσιονομικά μέτρα περιστολής

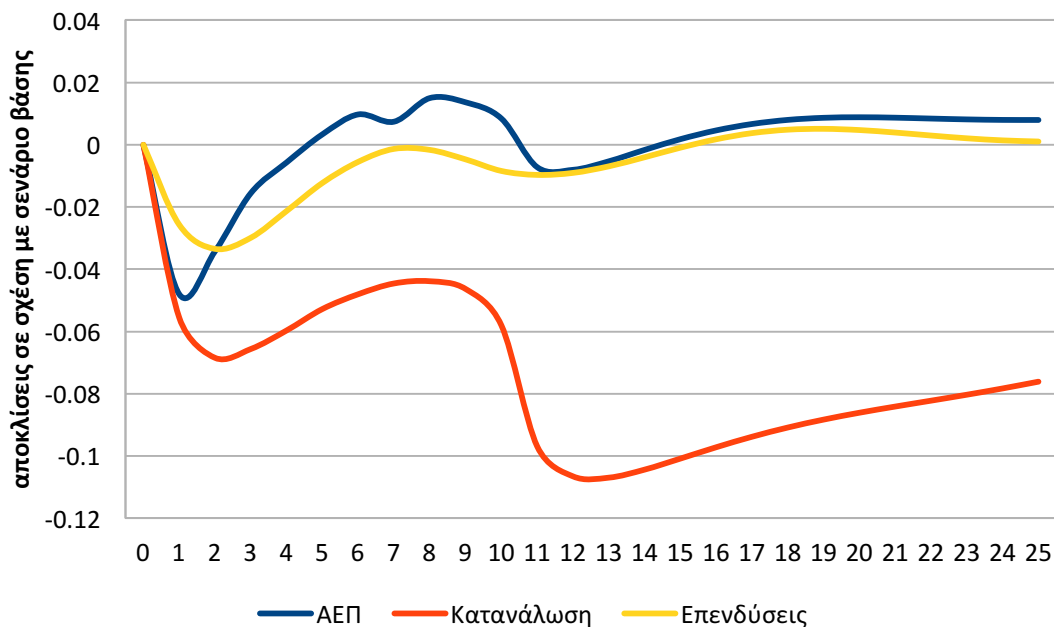
δαπανών ή και αύξησης εσόδων με ισοδύναμο δημοσιονομικό αποτέλεσμα με αυτό που προκύπτει από την συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ. Τα δημοσιονομικά μέτρα περιορισμού του ελλείμματος και χρέους έχουν μακροχρόνιο όφελος, ωστόσο βραχυχρόνια θα επιβαρύνουν τη δραστηριότητα και την ευημερία των πολιτών.

Αποτιμώντας το βραχυχρόνιο κόστος των μέτρων δημοσιονομικής προσαρμογής που θα απαιτηθούν, για ένα ισοδύναμο αποτέλεσμα στο χρέος με αυτό της εξαγοράς των μετοχών του ΟΛΠ από την COSCO, θα διαφανούν και θα ποσοτικοποιηθούν οι ωφέλειες σε όρους ΑΕΠ, στοιχείων της ζήτησης, απασχόλησης, σε σχέση με την άμεσο αγορά χρέους (εξαγορά μετοχών) που δεν επιβαρύνει τη δραστηριότητα αλλά ενισχύει τις επενδύσεις χαρτοφυλακίου.

Είναι γνωστό όμως ότι, οι στόχοι της δημοσιονομικής πολιτικής μπορούν να επιτευχθούν με διάφορα μέσα τόσο από την πλευρά των δαπανών όσο και από την πλευρά των εσόδων. Κατά συνέπεια θα πρέπει να διατυπωθούν διάφορα σενάρια ισοδυναμίου δημοσιονομικού αποτελέσματος, τα οποία όμως θα έχουν διαφορετικές μακροοικονομικές επιδράσεις και θα διαφοροποιούνται από την επιλογή του μέσου πολιτικής, φόρου ή δαπάνης.

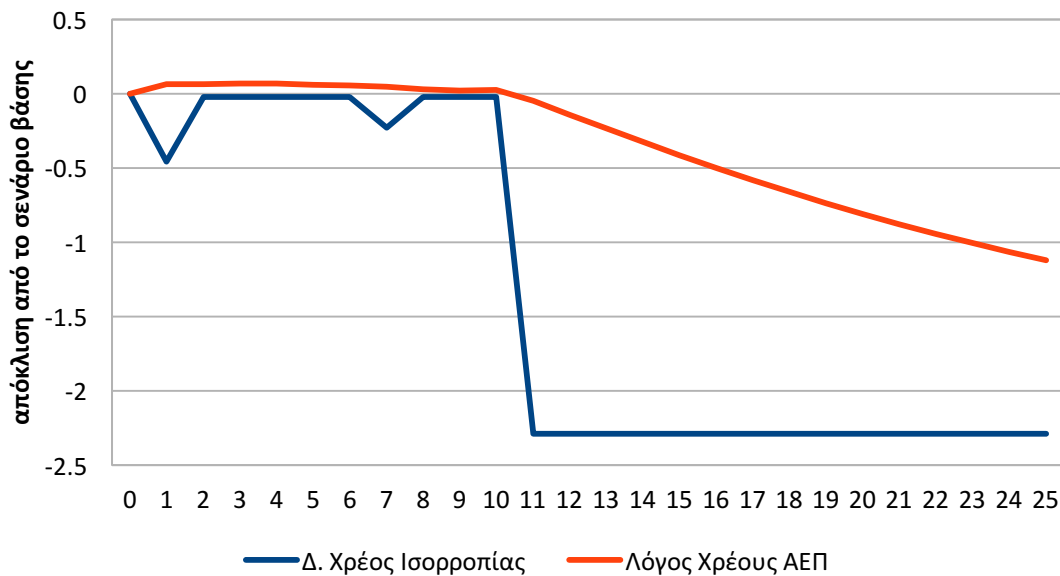
Τα ζητήματα αυτά συγκεκριμενοποιούνται εμπειρικά με τη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων δημοσιονομικής προσαρμογής που καλύπτουν έναν μακρύ χρονικό ορίζοντα. Όπως ήδη αναφέρθηκε οι επιδράσεις δεν είναι ισχυρές, κρίθηκε λοιπόν σκόπιμο να μην επεκτείνουμε την ανάλυση σε μια μεγάλη κατηγορία δημοσιονομικών μέσων που δεν θα προσέθεταν ιδιαίτερη πληροφόρηση.

Διάγραμμα 6.6: Επιδράσεις της μείωσης των δημοσίων επενδύσεων στη δραστηριότητα



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Διάγραμμα 6.7: Επιδράσεις στο δημόσιο χρέος



Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

Καταρτίζονται δυο εναλλακτικά σενάρια: Ένα από την πλευρά των δαπανών που διενεργείται με μείωση των δημόσιων επενδύσεων και ένα από την πλευρά των εσόδων που διενεργείται με αύξηση της άμεσης φορολογίας. Και στις δύο περιπτώσεις η μείωση δαπανών ή η αύξηση των φόρων είναι ίση με το ύψος των εσόδων από την πώληση των μετοχών του ΟΛΠ συν τα πρόσθετα καθαρά έσοδα από το αντάλλαγμα παραχώρησης επί του κύκλου εργασιών, τους φόρους και τα μερίσματα επί των κερδών και τους φόρους και εισφορές επί των εισοδημάτων των εργαζομένων¹⁰.

Στη συνέχεια για λόγους οικονομίας του κειμένου παρουσιάζουμε μόνο τα αποτελέσματα (γραφικά) όταν το δημοσιονομικό μέσο είναι οι δημόσιες επενδύσεις. Τα αποτελέσματα για το σενάριο αύξησης της άμεσης φορολογίας, που ελάχιστα διαφέρουν από τα προηγούμενα, είναι διαθέσιμα εφόσον ζητηθούν.

Στο Διάγραμμα 6.6 παρουσιάζεται η εξέλιξη των στοιχείων της ζήτησης που προκύπτει από τη μείωση των δημόσιων επενδύσεων. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας αν δεν γίνει η συναλλαγή με την COSCO, η αναγκαία περιοριστική δημοσιονομική πολιτική που θα πρέπει να εφαρμοστεί για την κάλυψη του ελλείμματος που θα προκύψει, θα οδηγήσει σε υποχώρηση του ΑΕΠ κατά περίπου 0,05% το 2016 συγκρινόμενο με την προσομοίωση αναφοράς. Είναι φανερό από τα αποτελέσματα ότι η κύρια επίδραση και για το ΑΕΠ επικεντρώνεται στο έτος 2016 όπου και η μεγαλύτερη σε αξία παραχώρηση μετοχών.

Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι, η αγορά των μετοχών του ΟΛΠ από την COSCO έχει μια μετρήσιμη συμβολή στη μείωση του δημόσιου χρέους. Στο διαγράμματα φαίνεται η διαδρομή του λόγου του χρέους προς ΑΕΠ καθώς συγκλίνει προς τη μακροχρόνια τιμή του χρέους ισορροπίας. Για την περίπτωση των δημόσιων επενδύσεων το μακροχρόνιο χρέος

¹⁰ Τα δημοσιονομικά έσοδα αναλύονται στο Κεφάλαιο 3.

ισορροπίας υποχωρεί κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ και το 2025 ο λόγος χρέους προς ΑΕΠ έχει υποχωρήσει κατά 0,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ (Διάγραμμα 6.7).

6.4 Σύνοψη - Συμπεράσματα

Η συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ αναμένεται να συμβάλλει στην ενίσχυση των αναπτυξιακών ρυθμών ανόδου της ελληνικής οικονομίας. Επιπλέον θα έχει και μια θετική συμβολή, αν και σε μικρότερη έκταση, στην προσπάθεια δημοσιονομικής προσαρμογής και τη μείωση του δημόσιου χρέους.

Η μελέτη του IOBE αποτίμησε ποσοτικά τις μακροοικονομικές επιδράσεις από τη συμμετοχή της COSCO στο μετοχικό κεφάλαιο του ΟΛΠ, αναγνωρίζοντας την σημασία αυτής της συναλλαγής για την ενίσχυση της διεθνούς αξιοπιστίας της χώρας. Τα βασικά συμπεράσματα του εμπειρικού τμήματος της μελέτης του IOBE συνοψίζονται ως εξής:

Οι παράγοντες ζήτησης που συνδέονται με την κατασκευή και λειτουργία του έργου αναμένεται να ενισχύσουν σταδιακά το ΑΕΠ και στο τέλος της περιόδου ανάλυσης το 2025 το ΑΕΠ να είναι 0,6% υψηλότερο από αυτό που θα ήταν αν δεν είχε γίνει η συναλλαγή. Η άνοδος του ΑΕΠ θα προέλθει από το συμβατικά υποχρεωτικό επενδυτικό πρόγραμμα της COSCO, αλλά και τις λοιπές επενδύσεις που αναμένεται να πραγματοποιηθούν μεσοπρόθεσμα. Επιπλέον, σημαντική ενίσχυση στην άνοδο του ΑΕΠ θα προέλθει από την δημιουργία πρόσθετων εισοδημάτων (επιχειρηματικών, αλλά και μισθών) από τη λειτουργία του λιμένα, αλλά και την άνοδο των εξαγωγών υπηρεσιών. Ο πραγματικός μισθός αυξάνεται σταθερά σε όλη την εξεταζόμενη περίοδο, ενώ οι πληθωριστικές πιέσεις παραμένουν εξαιρετικά ασθενείς. Σημειώνεται η συμβολή του έργου στη μείωση του λόγου δημόσιου χρέους προς ΑΕΠ μακροπρόθεσμα. Οι παράγοντες ζήτησης δημιουργούν συνολικά περισσότερες από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή διάρθρωση του ΑΕΠ και της απασχόλησης στην Ελλάδα (το 50% περίπου εντοπίζεται στη Αττική), οι επιδράσεις που αναφέρθηκαν θα είναι πολύ περισσότερο αισθητές στην περιοχή της Αττικής και του Πειραιά ειδικότερα.

Οι παράγοντες προσφοράς που εκφράζουν την άνοδο της παραγωγικότητας και μέσω αυτής της δυνητικής παραγωγικής ικανότητας της οικονομίας αναμένεται να ενισχύσουν το ΑΕΠ κατά 0,2%. Οι επιδράσεις στη απασχόληση των παραγόντων προσφοράς είναι περιορισμένες. Οι παράγοντες προσφοράς έχουν μόνιμο χαρακτήρα και θα επιδρούν και μετά την περάτωση κατασκευαστικών εργασιών.

Συνολικά, η επένδυση στον λιμένα, πέραν των σημαντικών αλλά μη απτών επιδράσεων (αξιοπιστία, ενίσχυση επιχειρηματικού κλίματος κλπ.), αναμένεται να ενισχύσει το ΑΕΠ κατά 0,8% και να προσθέσει πάνω από 31 χιλ. νέες θέσεις εργασίας στην περίοδο 2016-2025. Επιπλέον αναμένεται να συμβάλει στη μείωση του δημοσίου χρέους μακροχρόνια κατά 2,3 εκατοστιαίες μονάδες του ΑΕΠ.

Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα η ελληνική οικονομία είναι η ανεπάρκεια των εγχωρίων αποταμιεύσεων για τη στήριξη ενός επενδυτικού προγράμματος που θα εξασφαλίζει ικανοποιητικούς ρυθμούς ανόδου και παράλληλα θα ικανοποιεί τους φιλόδοξους δημοσιονομικούς στόχους που έχουν τεθεί στο πρόγραμμα προσαρμογής που ακολουθείται. Το πρόβλημα επιτείνει η αδυναμία του τραπεζικού συστήματος να παίξει τον

διαμεσολαβητικό του ρόλο και να ενισχύσει τη διαδικασία αποταμιεύσεων επενδύσεων. Η εισροή πόρων από το εξωτερικό είναι απαραίτητη προϋπόθεση και μόνη λύση για την αναπτυξιακή πορεία της χώρας και την οριστική της έξοδο από την κρίση. Επομένως, εκείνο που απαιτείται τώρα, είναι η ενίσχυση της αξιοπιστίας της χώρας ώστε να καταστεί ένας ασφαλής επενδυτικός προορισμός και να προσελκυστούν οι απαραίτητοι πόροι.

Η παραχώρηση του 51% των μετοχών του ΟΛΠ στην COSCO και ακολούθως του 16% και στη συνέχεια η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς μπορεί να παίξει καταλυτικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση στέλνοντας ένα ισχυρό σήμα στις διεθνείς αγορές ότι η Ελλάδα είναι ένας ασφαλής και ελκυστικός επενδυτικός πόλος. Η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας για το διαμετακομιστικό εμπόριο αλλά και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα αναμένεται να έχει πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην εγχώρια οικονομία και κοινωνία μέσω των αμέσων επενδυτικών επιδράσεων αλλά και των συνεργειών και των λοιπών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν.

7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 7.1: Κατανομή κύκλου εργασιών σε δραστηριότητες στο σενάριο της ιδιωτικοποίησης την περίοδο 2016-2025

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Παραχώρηση ΣΕΠ	43,0	68,0	90,2	90,6	96,2	102,1	108,0	112,2	114,1	116,0
Προβλήτα Ι	14,4	14,9	15,5	17,2	18,8	20,0	22,3	23,9	25,7	27,5
Κρουαζιέρα	18,3	19,9	21,7	22,8	23,9	25,0	26,1	27,2	28,3	29,4
Σταθμός αυτοκινήτων	14,5	15,6	17,0	18,8	20,7	22,5	24,4	26,3	28,4	30,4
Ακτοπλοΐα	10,0	10,4	10,9	11,5	12,1	12,6	13,1	13,5	13,8	14,2
Ναυπηγοεπισκευή	7,4	7,8	8,2	8,6	8,9	9,1	9,4	9,7	10,0	10,3
Λοιπά	3,9	3,8	3,8	4,1	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5	4,6
Σύνολο	111,5	140,5	167,4	173,7	184,8	195,6	207,6	217,3	224,7	232,2

Πηγή: ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE

Πίνακας 7.2: Κατανομή κύκλου εργασιών σε δραστηριότητες στο σενάριο βάσης την περίοδο 2016-2025

€ εκατ.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Παραχώρηση ΣΕΠ	43,0	53,9	68,7	70,0	74,7	79,3	84,7	88,5	90,8	93,2
Προβλήτα Ι	28,3	29,1	29,9	30,7	31,5	32,3	33,2	34,1	35,0	36,0
Κρουαζιέρα	18,3	19,9	21,7	22,8	23,9	25,0	26,1	27,2	28,3	29,4
Σταθμός αυτοκινήτων	14,2	15,1	16,2	16,7	17,3	17,9	18,5	19,2	19,9	20,6
Ακτοπλοΐα	10,0	10,3	10,6	10,8	11,1	11,4	11,7	12,0	12,3	12,6
Ναυπηγοεπισκευή	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7	6,7
Λοιπά	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9
Σύνολο	124,4	138,8	157,5	161,6	169,1	176,5	184,7	191,5	196,8	202,2

Πηγή: ΟΛΠ, ΤΑΙΠΕΔ Επεξεργασία Στοιχείων: IOBE