

Αναμνηστική Σειρά Γραμματοσήμων

Έμπνευση και κίνητρο για την προώθηση των ελληνοκινεζικών σχέσεων και την ανάπτυξη της πολιτιστικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών αποτελεί η επίσημη ανακήρυξη της φετινής χρονιάς σε «Έτος Πολιτιστικών Ανταλλαγών και Συνεργασίας των Πολιτιστικών Βιομηχανιών Ελλάδας - Κίνας».

Τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, στο πλαίσιο της στρατηγικής αυτής συνεργασίας και υποστηρίζοντας την ενίσχυση και την αξιοποίηση των διμερών πολιτι-

στικών σχέσεων μεταξύ Ελλάδας και Κίνας, κυκλοφόρησαν στις 8 Σεπτεμβρίου την Αναμνηστική Σειρά Γραμματοσήμων με τίτλο «Έτος Πολιτιστικών Ανταλλαγών και Συνεργασίας των Πολιτιστικών Βιομηχανιών Ελλάδας - Κίνας 2017», προβάλλοντας παράλληλα το ρόλο τους ως φορέα Πολιτισμού.

Τα τρία μοναδικά γραμμάτια της Αναμνηστικής Σειράς «Έτος Πολιτιστικών Ανταλλαγών και Συνεργασίας των Πολιτιστικών Βιομηχανιών Ελλάδας - Κίνας 2017»

αποτυπώνουν τη συνάντηση στο παρόν δύο μακραίωνων λαμπρών πολιτισμών, που αποτελούν τους πνευματικούς πρωταγωνιστές Δύσης και Ανατολής.

Η επίσημη παρουσίαση της Σειράς Γραμματοσήμων έγινε σε εκδήλωση που διοργανώθηκε από τα ΕΛΤΑ στο Βασιλικό Θέατρο της Θεσσαλονίκης, την Παρασκευή 8 Σεπτεμβρίου, όπου παρέστησαν και χαιρέτισαν ο υπουργός Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενέργειας Νίκος Παππάς και η Α.Ε. ο πρόεδρος της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα Ζου Χιαολι.

Πιο αναλυτικά, στο πρώτο

γραμμάτιο αποτυπώνονται συνδυαστικά τα δύο πολιτισμικά σύμβολα των δύο μακραίωνων πολιτισμών, η ελιά και το μπαμπού, το πνευματικό περιεχόμενο των οποίων αντανακλάται στις εικαστικές τους απεικονίσεις στο πέρασμα των αιώνων. Στα δύο επόμενα γραμμάτια αποτυπώνονται κοστούμια του αρχαίου θεάτρου από την Ελλάδα και την Κίνα, με το κινεζικό να αποκαλύπτει μια αρχαιοελληνική θεατρική μάσκα και το ελληνικό την εικαστική πλευρά της κινεζικής γραφής, ως δείγμα της παράλληλης πορείας και των σπουδαίων πνευματικών και πολιτιστικών κατακτήσεων των δύο λαών.



Η πρόεδρος των Ελληνικών Ταχυδρομείων κ. Ευφροσύνη Σταυράκη.

«Φλέβα χρυσού» για τους 4 μεγάλους των ταχυμεταφορών

Μετά την απελευθέρωση της αγοράς έρχεται εκτίναξη με το e-shopping

ΦΕΣΣΑΣ, ΦΟΥΡΛΗΣ, ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ, ΒΑΡΖΑΚΑΚΟΣ, ΕΛΤΑ

Στις τεράστιες προοπτικές που ανοίγει για την εγχώρια αγορά ταχυμεταφορών η «έκρηξη» του ηλεκτρονικού εμπορίου επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους οι τέσσερις ισχυρότεροι παίκτες του κλάδου.

Ο Θόδωρος Φέσσας της ACS, ο όμιλος Φαυρλή και Σφακιανή που ελέγχουν την Speedex, η οικογένεια Βαρζακάκου της Γενικής Ταχυδρομικής και η ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές οδηγούν την κούρσα του ανταγωνισμού και μαζί με αυτούς οι ελληνικοί βραχιόνες των πολυεθνικών (DHL, TNT, UPS και Fedex), αλλά και εκατοντάδες μικρότερες εταιρίες διασταυρώνουν ήδη τα ξίφη τους για μια «πίτα» που υπολογίζεται ότι σήμερα έχει φτάσει τα 250 εκατ. ευρώ, αλλά στο εγγύς μέλλον αναμένεται να εκτοξευθεί.

Κόντρα στο γενικό ρεύμα, η αγορά ταχυμεταφορών είναι μία από τις λίγες που έχει επιδείξει αντοχή στην κρίση, καταγράφοντας ανοδικούς ρυθ-



Θ. Φέσσας (ACS)

Β. Φουρλής (Speedex)

μούς τα τελευταία χρόνια. Με ορόσημο την απελευθέρωση, από τις αρχές του 2013, όταν ήρθαν οι περιορισμοί σχετικά με τις υπηρεσίες που μπορούν να παρέχουν οι ταχυδρομικές εταιρίες και τα ΕΛΤΑ έχασαν την αποκλειστικότητα διανομής αλληλογραφίας με βάρος μικρότερο των 50 γραμμαρίων, παραμένοντας, ωστόσο, ο φορέας καθολικής Υπηρεσίας, οι ιδιώτες κερδίζουν διαρκώς μερίδια.

Ο «πόλεμος» τάζει με τα ΕΛΤΑ, όσο και μεταξύ τους είναι διμέτωπος, καθώς το ένα σκέλος αφορά την αλληλογραφία των κρατικών υπηρεσιών, των ΔΕΚΟ και ιδιωτικών ομίλων (τηλεπικοινωνιών κ.α.) όπου ήδη ο δημόσιος φορέας έχει απωλέσει ορισμένα «φιλέτα», ενώ το δεύτερο την αποκόμιση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου «κομματιού» στο πεδίο του e-shopping.

Δεδωμένης της συρρίκνωσης του επιστολικού ταχυδρομείου, που σταδιακά υποκαθίσταται από σύγχρονα μέσα επικοινωνίας (e-mails κ.α.), η θέση στο σκηνικό της «επόμενης μέρας» θα εξαρτηθεί βασικά από την τοποθέτησή τους στο πεδίο του ηλεκτρονικού εμπορίου, ο τζίρος του οποίου στην ελληνική αγορά εκτοξεύθηκε πέρυσι στα 4,5 δισ. ευρώ, από 3,8 δισ. ευρώ το 2015. Η ραγδαία ανάπτυξη του e-commerce δημιουργεί ανάγκες για γρήγορη και ασφαλή παράδοση των δεμάτων, ανοίγοντας «παράθυρα» ευκαιρίας για τις εταιρίες του κλάδου.

Κόντρα στο γενικό ρεύμα, η αγορά ταχυμεταφορών είναι μία από τις λίγες που έχει επιδείξει αντοχή στην κρίση

Είναι ενδεικτικό ότι, με βάση τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, οι εταιρίες courier το 2015 διακίνησαν 58,6 εκατ. αντικείμενα, ποσοστό 14,7% των αντικειμένων της ευρύτερης ταχυδρομικής αγοράς, συγκεντρώνοντας το 55% των εσόδων. Στο πλήθος των αντικειμένων, οι φάκελοι αντιπροσωπεύουν πλέον και μικρότερο ποσοστό, κάτω του 43%, ενώ τα δέματα και μικροδέματα καταλαμβάνουν το 54% του συνολικού όγκου.

Την ίδια στιγμή, αναπτύσσονται και νέα πεδία συνεργασίας, καθώς όμιλοι από διαφορετικούς κλάδους επεκτείνονται σε δευτερεύουσες δραστηριότητες. Έτσι, η Coral ξεκίνησε συνεργασία με τις ACS και DHL Express προκειμένου οι καταναλωτές των πρατηρίων Shell με την ειδική σήμανση ACS Smart Point να μπορούν να κάνουν παραλαβές ή αποστολές εσωτερικού. Αντίστοιχα, η Speedex πρόσφατα προχώρησε σε συνεργασία με τα πρατήρια AVIN, δημιουργώντας τα Speedex Corner. Στο «χορό», όμως, έχουν μπει τόσο δημοφιλείς διαδικτυακές πλατφόρμες, όπως η Taxibeat με την υπηρεσία Βαχι (μεταφορά μικροεπιχειρημάτων με δικυκλο), όσο και new entries από το εξωτερικό. Μία από

αυτές είναι η σλοβενική Eurosender που προσφέρει οικονομικές υπηρεσίες door-to-door αποστολών για ιδιώτες, μικροεπιχειρήσεις και e-shops.

Την ανοδική τάση της αγοράς πιστοποιούν και οι επιδόσεις των τεσσάρων κυρίαρχων παικτών. Η ACS ανέβασε, το 2016, το τζίρο της στα 90 εκατ. ευρώ (από 81,2 εκατ. το 2015), διπλασιάζοντας σχεδόν την καθαρή κερδοφορία της από τα 3,8 εκατ. στα 7,8 εκατ.

Η Speedex την τελευταία τετραετία βρίσκεται σε τροχιά αύξησης των εσόδων και του μεριδίου της, «γράφοντας» πέρυσι κύκλο εργασιών 33,54 εκατ., έναντι 29,7 εκατ. το 2015.

Η ΕΛΤΑ Ταχυμεταφορές, επίσης βελτιώνει αισθητά τις πωλήσεις της. Έτσι, πέρυσι ο τζίρος της έφτασε τα 33,17 εκατ. από 29,6 εκατ. το 2015, αλλά η καθαρή κερδοφορία έπεσε στις 230 χιλ. από 1,22 εκατ. έναν χρόνο πριν.

Η Γενική Ταχυδρομική είναι η μόνη που, με βάση τα τελευταία δημοσιευμένα στοιχεία (για το 2015), εμφάνισε μικρή πτώση στον τζίρο, στα 49 εκατ. (από 50,1 εκατ. το 2014), ενώ το καθαρό κέρδη περιορίστηκαν στις 467,7 χιλ. ευρώ από 1,15 εκατ.

82 ΝΕΕΣ ΣΕ 2 ΧΡΟΝΙΑ

529 εταιρίες στη «μάχη» των courier

«Έκρηξη» παρατηρείται και στις νέες εταιρίες που εισέρχονται στην αγορά ταχυμεταφορών. Μέχρι τις 28 Αυγούστου, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΤΤ, 529 εταιρίες είχαν πάρει Γενική Άδεια ταχυδρομικών υπηρεσιών που αφορά ταχυμεταφορές φακέλων και δεμάτων εσωτερικού και εξωτερικού, ενώ 11 εταιρίες διαθέτουν Ειδική Άδεια που καλύπτει κάθε είδους δραστηριότητα ταχυδρομικών υπηρεσιών, η οποία επιπίπτει στο πεδίο της Καθολικής Υπηρεσίας και, ειδικότερα την περισυλλογή, διαλογή, μεταφορά και διανομή αντικειμένων αλληλογραφίας έως 2 κιλά, συμπεριλαμβανομένων αντικειμένων διαφημιστικού ταχυδρομείου, εφημερίδων μέχρι 2 κιλά, βιβλίων - καταλόγων - περιοδικών μέχρι 2 κιλά και δεμάτων μέχρι 20 κιλά.

Στο τέλος του 2015 υπό το καθεστώς της Γενικής Άδειας λειτουργούσαν 447 εταιρίες ταχυμεταφορών, από 365 το προηγούμενο έτος. Αυτό σημαίνει ότι μέσα στην τελευταία διετία μπήκαν στην αγορά 82 νέες εταιρίες, ενώ σε σχέση με τρία χρόνια πριν, έχουμε 164 νέες «αφιξεις». Αντίθετα, οι εταιρίες με Ειδική Άδεια (τομέας Καθολικής Υπηρεσίας) μειώθηκαν, καθώς στα τέλη του 2015 ήταν 13 εκτός των ΕΛΤΑ.



Με μειώσεις μισθών ελπίζουν σε σωτηρία

Δύσκολες οι ώρες που περνά ο οργανισμός και από την 1η Σεπτεμβρίου ισχύει η περικοπή μισθολογικού κόστους ύψους 13,8%

Του **Μιχάλη Κάσου**

Από την 1η Σεπτεμβρίου εφαρμόστηκε η μείωση μισθών σε όλο το οικόσημο των ΕΛΤΑ. Από την πρόεδρο και τον διευθύνοντα σύμβουλο μέχρι τον τελευταίο διανομέα. Στην μείωση των μισθών συμφώνησαν όλα τα μέρη σε μία προσπάθεια να επιτευχθεί η διάσωση του οργανισμού. Στην συνεδρίαση του Δ.Σ. των ΕΛΤΑ στις 28 Αυγούστου, τόσο η πρόεδρος **Ευφροσύνη Σταυράκη**, όσο και ο διευθύνων σύμβουλος **Ιωάννης Ζαρολιάγκης**, αλλά και όλα τα μέλη του Δ.Σ. καθώς και οι γενικοί διευθυντές αποφάσισαν ομόφωνα την μείωση των αποδοχών τους στέλλοντας το μήνυμα ότι η μείωση στους μισθούς των εργαζομένων από 1η Σεπτεμβρίου δεν αφορά μόνον εκείνους, αλλά και την διοίκηση στο σύνολό της.

Μάλιστα, οι διοικούντες τα ΕΛΤΑ κάνουν λόγο για μία «πρωτοπόρα, καινοτόμα και αποπνεύουσα κοινωνική ισορροπία κίνηση. Διοίκηση και εργαζόμενοι ενωμένοι σαν μια γροθιά από κοινού προχωρούν για την διάσωση των ΕΛΤΑ». Όπως επισημείωναν, «είναι από τις σπάνιες φορές που διοίκηση και εργαζόμενοι μάχονται από κοινού για την σωτηρία των ΕΛΤΑ. Είναι μία επιτακτική κίνηση απόβρασης από τον κυκεώνα των λαθών των προηγούμενων ετών αλλά και των προηγούμενων διοικήσεων που από ό,τι φαίνεται κανένας δεν θέλει να αποδειχθούν μοιραία. Μια ουσιαστική κίνηση που στοχεύει στην σταθερότητα, στην βιωσιμότητα

και στην ανάπτυξη των ΕΛΤΑ μέσω του μηδενισμού του μηνιαίου ελλείμματος».

Παράλληλα, το Δ.Σ. των ΕΛΤΑ ενέκρινε ομοφώνως την πρόταση της διοίκησης να δοθεί οικονομικό κίνητρο στους εργαζόμενους, ώστε να ισοσκελίσουν την συγκεκριμένη μείωση στις μηνιαίες αποδοχές τους με την συμμετοχή τους στην ένταξη νέων πελατών για την νεοσύστατη δράση των ΕΛΤΑ στον χώρο της ηλεκτρικής ενέργειας. Η εισαγωγή της νέας αυτής δράσης των ΕΛΤΑ ενός εναλλακτικού παρόχου Ηλεκτρικής Ενέργειας είναι κάτι που θα συζητηθεί έντονα τις προσεχείς ημέρες, αφού οι προσφορές και τα οφέλη για τους καταναλωτές είναι άκρως ανταγωνιστικά. Σημειώνεται ότι το action plan της Διοίκησης για την διάσωση των ΕΛΤΑ δεν αφορά μόνο την περικοπή του συνολικού μισθολογικού κόστους, η οποία υπολογίζεται σε 13,8%.

Οι άλλες δράσεις

Εκτός από τις μειώσεις των μισθών, τα ΕΛΤΑ έχουν προγραμματίσει και μία σειρά κινήσεων, με τις οποίες θεωρούν ότι θα διασωθεί ο οργανισμός. Έτσι αυτές οι ενέργειες είναι οι ακόλουθες:

- Η καταβολή καθολικής υπηρεσίας 15 εκατομμυρίων ευρώ τον χρόνο, από τα 50 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο που την υπολογίζουν σχετικές μελέτες του Οργανισμού. Πρόκειται δηλαδή για τα οφειλόμενα εκ μέρους του Δημοσίου προς τα ΕΛΤΑ για τις κοινωνικές υπηρεσίες που παρέχουν.
- Δυναμική δραστηριοποίηση του Οργανισμού στην νέα αγορά της παροχής ηλεκτρικής ενέργειας. Από τις 24/04/2017 ξεκίνησε η παροχή της νέας υπηρεσίας «Ηλεκτρική Ενέργεια ΕΛΤΑ» για νοικοκυριά και επιχειρήσεις, με καθημερινή αύξηση του μεριδίου τους στην αγορά.
- Εκτελωνισμός δεμάτων. Η υπογραφή στις αρχές του περασμένου Δεκεμβρίου της Κοινής Υπουργικής Απόφασης σχετικά με «Τελωνειακές διαδικασίες για τις ταχυδρομικές αποστολές μέσω του Φορέα Παροχής Καθολι-

κής Υπηρεσίας» ικανοποιεί ένα πάγιο αίτημα και διεκδίκηση του Οργανισμού για πάνω από μία δεκαετία και δημιουργεί το κατάλληλο πλαίσιο για ενέργειες ανάπτυξης των εισερχομένων από το εξωτερικό δεμάτων, αλλά και την ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που στέλνουν ελληνικά προϊόντα στο εξωτερικό.

• Διεύρυνση της συνεργασίας με την αγορά της Κίνας και ειδικότερα με κινεζικές εταιρείες με αντικείμενο την αποστολή και εκτελωνισμό δεμάτων και μικροδεμάτων από την Κίνα στην Ελλάδα και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αντίστροφα, στο πλαίσιο της ραγδαίας ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου και του ενδιαφέροντος εμπορικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών.

• Αξιοποίηση όλων των δυνατοτήτων ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου στην Ελλάδα, με στοχευμένη διαδικασία και οργάνωση ικανή να ανταποκριθεί στις προβλέψεις ανάπτυξης του ηλεκτρονικού εμπορίου και στις ανάγκες της αγοράς και την επιχειρήσεων για πώληση και προώθηση των προϊόντων

τους, στο εσωτερικό και στο εξωτερικό της χώρας.

- Σχέδιο δράσεων ενίσχυσης και ανανέωσης του χαρτοφυλακίου προϊόντων του Οργανισμού με διασφάλιση της ευελιξίας, της προσαρμοστικότητας και της ικανοποίησης των αναγκών των πελατών.
- Αναδιοργάνωση της παραγωγικής λειτουργίας, με νέο σχεδιασμό για τις φάσεις της περιουσίας, της διαλογής, της μεταφοράς και της διανομής των ταχυδρομικών αντικειμένων, και εφαρμογή προγραμμάτων προσαρμοσμένων στις ανάγκες της αγοράς και των πελατών.
- Αναδιοργάνωση του συνολικού δικτύου των Ελληνικών Ταχυδρομείων, επανασχεδιασμό και αξιολόγηση με νέα δεδομένα της χωροθέτησης των ταχυδρομικών καταστημάτων και ταχυδρομικών πρακτορείων σε όλη την χώρα.
- Υλοποίηση δράσεων αναδιάρθρωσης της εταιρείας με προσανατολισμό σε υπηρεσίες δεμάτων και μικροδεμάτων, επανεισαγωγή της υπηρεσίας Express, υπηρεσίες αντικαταβολής κ.λπ.

Μέσω ΣΔΙΤ η λύση για την ΕΛΒΟ, οι εργαζόμενοι ποντάρουν στις κυβερνητικές υποσχέσεις

Αυτά που άκουσαν από τον **Ευκλείδη Τσακαλώτο** και τον **Δημήτρη Βίτσα** ικανοποίησαν του εργαζομένου στην ΕΛΒΟ σε ό,τι αφορά το μέλλον της αμυντικής βιομηχανίας. Αλλά, όπως επεσήμανε και ο πρόεδρος των εργαζομένων, **Θόδωρος Αλιόγας**, «στα λόγια μάς τα είπαν μια χαρά. Μένει να δούμε τις πράξεις». Παρά τις διαβεβαιώσεις του υπουργού Οικονομικών και του αναπληρωτή υπουργού Εθνικής Άμυνας, οι εργαζόμενοι στην ΕΛΒΟ αποφάσισαν να συμμετάσχουν στο σημερινό συλλαλητήριο της Θεσσαλονίκης με αφορμή τα εγκαίνια της ΔΕΘ. Υπενθυμίζεται ότι η κυβέρνηση προανήγγειλε ότι, μέσω του ειδικού εκκαθαριστή στην ΕΛΒΟ, θα απευθύνει κάλεσμα σε ξένους υποψήφιους επενδυτές, προκειμένου στο επόμενο δίμηνο

να εξεταστεί το ενδεχόμενο συνεργασίας μέσω Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) με το υπουργείο Εθνικής Άμυνας, που θα διατηρήσει ποσοστό 20% στην ΕΛΒΟ. Μάλιστα, έγινε ξεκάθαρο από τα αρμόδια στελέχη της κυβέρνησης ότι δεν πρόκειται να μπει λουκέτο στην ΕΛΒΟ, αλλά ούτε και να πωληθεί τμηματικά.

Στο ενδιάμεσο διάστημα, έως την ολοκλήρωση της προαναφερόμενης διαδικασίας και προκειμένου οι 336 εργαζόμενοι να μπορούν να πληρώνονται τους μισθούς τους και από τον Σεπτέμβριο και μετά, έγινε γνωστό ότι θα βγουν από τις ένοπλες δυνάμεις προγράμματα για να καλυφθούν ανάγκες των οχημάτων σε ανταλλακτικά.

Ποιες ιδιωτικοποιήσεις «στρώνουν το χαλί» για νέο Μνημόνιο

ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΤΩΝ 5,7 ΔΙΣ. ΕΥΡΩ ΔΕΝ ΕΡΧΟΝΤΑΙ, ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ, ΑΝΟΙΓΟΝΤΑΣ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ

ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΔΗΜΗΤΗΡ ΔΕΛΕΒΕΓΚΟ, ΧΑΡΗ ΦΛΟΥΔΟΠΟΥΛΟ dimitris.delevegas@capital.gr, xaris.floudopoulos@capital.gr

ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗ ΠΙΣΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΧΩΡΟΥΝ ΟΙ ΑΠΟΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Οι καθυστερήσεις στις ήδη αποφασισμένες ιδιωτικοποιήσεις, με μεγαλύτερα «αγκάθια» αυτά του **Ελληνικού** και της **Εγνατίας Οδού**, ανησυχούν τους δανειστές πιο πολύ από όλα τα ανοιχτά μέτωπα της 3ης αξιολόγησης, που βρίσκεται προ των πυλών.

Όπως υποστηρίζουν κοινοτικοί αξιωματούχοι στις Βρυξέλλες, τα **έσοδα των 5,7 δισ. ευρώ** με τα οποία συνδέονται δεν έχουν **παρενέργειες** μόνο στη διαπραγμάτευση με τους «θεσμούς», στις αγορές και στην «εικόνα» της ελληνικής οικονομίας, **αλλά και στο ίδιο το χρέος**. Το αδύνατο της επίτευξης του στόχου προκύπτει από το γεγονός ότι, από τα 5,7 δισ. ευρώ, τα 4,1 δισ. ευρώ έπρεπε να φτάσουν φέτος, κάτι που πλέον θεωρείται αδύνατο.

Καθώς τα έσοδα ιδιωτικοποιήσεων πηγαίνουν στην αποπληρωμή του χρέους, η καθυστέρηση που παρατηρείται στα «deals» προκαλεί την τελετεωμένη αύξηση του. Και αυτό, αν δεν αντραπεί έως τον Αύγουστο του 2018, «**αναγκάζει τους δανειστές να αναμορφώσουν τον σχεδιασμό** και για τις αναγκαίες παρεμβάσεις στο χρέος αλλά και για τον «δρόμο» που θα ακολουθήσει η Ελλάδα.

Η καθυστέρηση στις αποκρατικοποιήσεις χαντά στο χρέος και στον στόχο απομείωσής του

Και αυτό σημαίνει ότι **στρώνουν το χαλί για μια από τις προληπτικές πιστοληπτικές γραμμές**. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η «γραμμή» που αρμόζει είναι η αυστηρή «ECCL», που ουσιαστικά οδηγεί σε ένα πιο «λάιτ» Μνημόνιο (περιλαμβάνει ελέγχους ανά τρίμηνο και υποχρεωτική λήψη μέτρων χωρίς να υπάρχει εκταμίευση και είναι η μόνη επιλογή αν υπάρχουν ακόμη ζητούμενα σε κάποιο από τα κριτήρια, όπως, για παράδειγμα, στο χρέος).

Έτσι, το πρόγραμμα των ιδιωτικοποιήσεων αναμένεται να αποτελέσει ένα **μεγάλο πεδίο «μάχης»** μέσα στις επόμενες εβδομάδες/μήνες, αποτελώντας βασικό ορόσημο για το «αφύγημα» της καθαφής «εξόδου» από το Μνημόνιο που επηρεάζει να αναδειχθεί η κυβέρνηση. Πώς, λοιπόν, διαμορφώνεται η πορεία των αποκρατικοποιήσεων;

Καθυστερεί κι άλλο ο ΔΕΣΦΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΙΚΟ ΕΑΝ ΘΑ ΠΙΑΣΤΕΙ Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΩΝ 400 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ

Το «σίγουρα» **400 εκατ. ευρώ** της αποκρατικοποίησης του **ΔΕΣΦΑ**, που είχαν προυπολογιστεί για το 2015, δεν θα έρθουν κατά τα φαινόμενα **ούτε το 2017**, ενώ την ίδια στιγμή απομένει να φανεί στην πράξη εάν ο νέος διαγωνισμός, εκτός από καθυστερημένες, θα φέρει και μικρότερες εισπράξεις στο ταμείο του ΤΑΙΠΕΔ. Και, παρά την αισιοδοξία που εκφράζουν κυβερνητικές πηγές, ο συγκεκριμένος διαγωνισμός ακόμη παραμένει ανοιχτός, ενώ πιθανές επιπλοκές σε σχέση με τους αυστηρούς όρους μπορεί να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό και να περιορίσουν σημαντικά τις πιθανότητες για υψηλό τίμημα. Παρότι, λοιπόν, στην πρώτη φάση της εκδήλωσης μη δεσμευτικού ενδιαφέροντος εμφανίστηκαν **6 εταιρείες-κοινοπραξίες**, ο όρος που προβλέπει ότι ο αγοραστής θα πρέπει να είναι ανεξάρτητος διακεκριτής δικτύου φυσικού αερίου, πι-

στοποιημένος από την Ε.Ε., προκαλεί **επιπλοκές**. Είναι πολύ πιθανόν **εκτός μάχης να τεθούν τρία ή ακόμα και τέσσερα σχήματα**.

Πιθανές προσφυγές και δικαστικές εμπλοκές ενδέχεται να δημιουργήσουν νέες καθυστερήσεις και όλα τα ενδεχόμενα και σενάρια (θετικά ή και αρνητικά) παραμένουν ανοιχτά. Το βέβαιο είναι, πάντως, ότι ο αργός ρυθμός με τον οποίο κινήθηκε η κυβέρνηση για την προκήρυξη του νέου διαγωνισμού (ο προηγούμενος ακυρώθηκε πέρυσι τον Οκτώβριο) συνεχίζει να δημιουργεί προβλήματα, που στην παρούσα ενδέχεται να αποδεικθούν ανυπέβλιστα για την επιτυχή έκβαση της διαδικασίας. Από τον ΔΕΣΦΑ το **Δημόσιο** πωλεί μερίδιο **3 1%** και τα **ΕΛΠΕ 35%**, ενώ στον προηγούμενο διαγωνισμό του 2013 επρόκειτο να εισπραχθούν **400 εκατ. (188 εκατ. ευρώ Δημόσιο, 212 εκατ. ευρώ ΕΛΠΕ)**.

ΟΛΘ: Λεφτά το 2018

ΑΡΧΕΣ ΤΟΥ ΕΠΟΜΕΝΟΥ ΕΤΟΥΣ ΤΑ 232 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ

Ο διαγωνισμός ολοκληρώθηκε, το τίμημα που θα εισπραχθεί ξεπέρασε τις προσδοκίες, φτάνοντας τα **232 εκατ. ευρώ** για το **67%** του **Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης**, ωστόσο και στην περίπτωση αυτή το **οικονομικό κλείσιμο**

και η είσπραξη των χρημάτων, όπως όλα δείχνουν, θα γίνουν **όχι νωρίτερα από το 2018**. Αυτό σημαίνει ότι τα προϋπολογισμένα έσοδα δεν θα μπει στο καλόθι της φετινής χρονιάς, εξέλιξη που δεν εκπλήσσει πλέον κανέναν.

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ Η ΕΙΣΠΡΑΞΗ 300 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ

Η ολοκλήρωση της επέκτασης της σύμβασης παραχώρησης για 20 χρόνια, έως το 2046, συγκεντρώνει ισχυρές πιθανότητες να λάβει χώρα μέχρι το τέλος της φετινής χρονιάς. Η επικύρωση της σύμβασης παραχώρησης από το Κοινοβούλιο θα σηματοδοτήσει ότι το έργο βαίνει προς

το οικονομικό κλείσιμο, οδηγώντας στην είσπραξη από το Δημόσιο της πρώτης δόσης –πέρυσι του μισού– του τιμήματος, ύψους **600 εκατ. ευρώ**, που έχει προσφέρει η Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. Τα υπόλοιπα **300 εκατ. ευρώ** αναμένεται να καταβληθούν μέσα στο 2018.

Ελληνικό

ΧΑΝΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΦΕΤΟΣ ΤΑ 300 ΕΚΑΤ. ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΔΟΣΗΣ

Φέτος, αντίθετως με όσα προβλέπει το τέταρτο Μνημόνιο, δεν πρόκειται να καταβληθεί η πρώτη δόση, **ύψους 300 εκατ. ευρώ** (από το συνολικό τίμημα 915 εκατ. ευρώ), εξαιτίας των αλληλέγγυων καθυστερήσεων. Τα βασικά εκκρεμή ζητήματα όσον αφορά την έναρξη αξιοποίησης της έκτασης σχετίζονται με:

ρωμένους Ανάπτυξης (ΣΟΑ) και τις **Στρατηγικές Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)**.

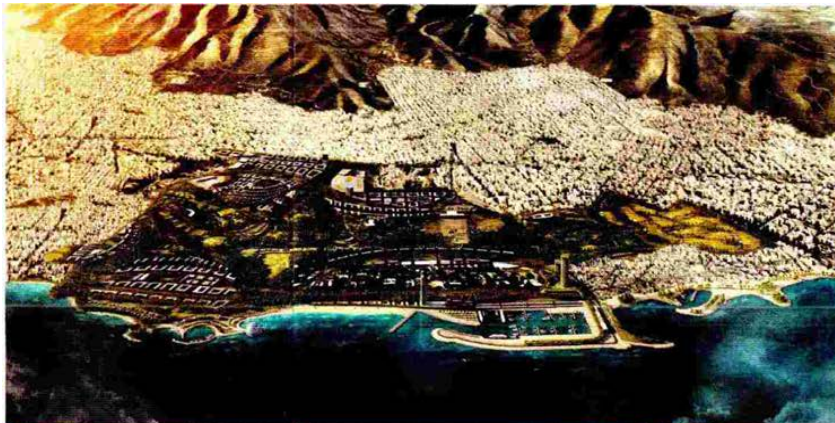
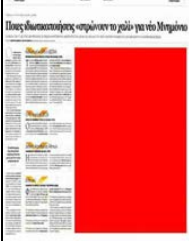
■ Την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής εναστάσης κατά της απόφασης του Δασάρχη Πειραιά για τον **χαρακτηρισμό ως δόσους τμήματος 35 στρεμμάτων**.

■ Τι διενέργεια και ολοκλήρωση του διεθνούς διαγωνισμού για τη **χορήγηση άδειας καζίνο**.

■ Την έγκριση, από το Συμβούλιο της Επικρατείας, του προεδρικού διατάγματος του **Σχεδίου Ολοκλη-**

■ Τι μεταφορά των υπηρεσιών και των φορέων, όπως του αμοξοστασίου της Οδικής Συγκοινωνίας (ΟΣΥ) και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) από την έκταση.

Μένει να φανεί εάν οι κυβερνητικές εξαγγελίες για έναρξη των εργασιών μέσα στο 2018 θα επαληθευθούν. Και αυτό, δεδομένου ότι, όσο καθυστερεί η έναρξη του έργου, τόσο καθυστερεί η δημιουργία 10.000 θέσεων εργασίας, η άμεση υλοποίηση δημοσίων έργων ύψους **1 δισ. ευρώ** και, βέβαια, η επίδραση στο ΑΠΕ σε ποσοστό **2%**. Για την ώρα το μόνο βέβαιο είναι ότι έχουν παρέλθει ήδη 15 μήνες από την υπογραφή του επικρατούμενου μνημονίου επενδυτή-δημοσίου.



Ανενεργό το Υπερταμείο

Σύμφωνα με πληροφορίες του «Κ», οι «θεσμοί» εκφράζουν τη δυσαρέσκιά τους όσον αφορά και την Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας, το Υπερταμείο Αποκρατικοποιήσεων, το οποίο, πρακτικά, παραμένει ανενεργό. Ως εκ τούτου, στις κρατικές εταιρείες (μεταξύ των οποίων ΟΑΣΑ, Ελληνικά Ταχυδρομεία, Ανώνυμη Εταιρεία Δι-

ώρυγας Κορίνθου, Αττικό Μετρό, Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, Κτιριακές Υποδομές) δεν έχει ακόμη φανεί η επίδραση του ιδιωτικοοικονομικού management του Υπερταμείου, με αποτέλεσμα τα συγκεκριμένα κρατικά assets να εξακολουθούν να αποτελούν «βαρίδι» για την ελληνική οικονομία.

Παράλληλα, σε εκκρεμότητα βρίσκεται η

αβολόγηση των διοικήσεων των ΔΕΚΟ που παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο. Αυτό, όταν ένας από τους βασικούς όρους που είχε τεθεί από τους δανειστές προβλέπει ότι οι διοικήσεις θα ελέγχονται με συγκεκριμένα κριτήρια απόδοσης, ενώ οι νέες τοποθετήσεις θα γίνονται με ιδιωτικοοικονομικά και όχι πολιτικά κριτήρια, ως ελάχιστοι.

ΔΕΗ - ΕΛΠΕ - ΔΕΠΑ

ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΚΑΛΕΝΔΕΣ ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΛΛΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΔΕΚΟ

Η περίπτωση της πώλησης του ΑΔΜΗ αποτελεί ακόμα ένα παράδειγμα πώλησης «όσο-όσο» με μεγάλο ζημιωμένο τον πωλητή, στην περίπτωση αυτή τη ΔΕΗ, που για ένα asset λογιστικής αξίας άνω του 1 δισ. ευρώ θα βάλει στα ταμεία της 300 έως 400 εκατ. ευρώ καθαρά (εάν αφαιρεθούν οι φόροι που θα καταβληθούν). Η παράδοση της διαδικασίας που επελέγη για καθαρά πολιτικούς λόγους (διατήρηση του 51% υπό τον έλεγχο του Δημοσίου, αντί της ΔΕΗ) είχε ως αποτέλεσμα να διατεθεί σε ιδιώτη μόλις το 24% του διαχειριστή, με τους ενδιαφερόμενους Κινέζους (State Grid) να πληρώνουν μικρό υπερτίμημα (συνολικά 320 εκατ. ευρώ), εξασφαλίζοντας, ωστόσο, αυξημένα μετοχικά δικαιώματα, εκπροσώπηση στην ανώτατη διοίκηση και δικαίωμα βέτο για όλες τις σημαντικές αποφάσεις. Αντίστοιχα, και για την περίπτωση της πώλησης

της «μικρής ΔΕΗ», που ακυρώθηκε, τελικά, αντί για το 30% των λιγνιτικών και υδροηλεκτρικών μονάδων, προς πώληση οδηγείται το 40% των λιγνιτών, ενώ ανοικτό παραμένει το ποιος μονάδες θα διατεθούν (απορρίφθηκε η πρώτη πρόταση και στις διαπραγματεύσεις οι Βρυξέλλες πιέζουν για την πώληση των «φιλέτων»). Όσο περνά ο χρόνος, το τίμημα που θα εισπραχθεί κινδυνεύει να μειωθεί, ενώ πάντα υπάρχει ανοικτό το ενδεχόμενο πιθανή αποτυχία να ανοίξει ξανά θέμα υδροηλεκτρικών.

Η προοπτική είσπραξης εσόδων πριν από το 2019 από τις ενεργειακές αποκρατικοποιήσεις σε ΔΕΗ, ΔΕΠΑ, ΕΛΠΕ έχει απομακρυνθεί. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι διαδικασίες πρόσληψης συμβολών για την αξιοποίηση των συμμετοχών του Δημοσίου στις τρεις εταιρείες έχουν καθυστερήσει και δεν αναμένεται πρόδος στο άμεσο μέλλον.

Άθλη Ηιμάνια

ΥΠΑΡΚΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ, ΜΑΚΡΙΑ ΟΙ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ

Αντίθετα, για την ομάδα των 10 περιφερειακών λιμανιών εκτιμάται ότι μπορεί να προχωρήσουν κάποιες παραχωρήσεις, ιδιαίτερα για Ηιμάνια με ιδιαίτερες προοπτικές για συνεργασίες στην κρουαζιέρα ή στον τομέα της ενέργειας

(Βόλος, Ελευσίνα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο, Πάτρα, Ραφήνα, Αλεξανδρούπολη). Και εδώ, πάντως, οι διαδικασίες αναμένεται να είναι χρονοβόρες και έσοδα δεν αναμένονται πριν από το τέλος του 2018.

Αφάντου Ρόδου

ΘΑ ΑΡΤΗΣΕΙ Η ΕΙΣΠΡΑΞΗ ΤΟΥ ΤΙΜΗΜΑΤΟΣ ΥΨΟΥΣ 42,1 ΕΚΑΤ. ΕΥΡΩ

Η έναρξη αξιοποίησης της έκτασης στην Αφάντου Ρόδου τοποθετείται μέσα στο 2018, καθώς, κατ' αρχάς, θα πρέπει να λάβει χώρα η υπογραφή του μνημονίου συνεργασίας μεταξύ του ΤΑΙΠΕΔ και των επενδυτών για την υλοποίηση των αρχαιολογικών εργασιών. Το έργο της ανάληψης της

έκτασης, συνολικού εμβαδού 1.615 στρεμμάτων, ανέλαβαν το καλοκαίρι του 2014, μέσω διεθνούς διαγωνισμού, οι εταιρείες M.A. Angellides Inc. και Aegean Sun Investments, έχοντας προσφέρει τίμημα ύψους 42,1 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, το τίμημα δεν αναμένεται να εισπραχθεί το 2018.

Εγνατία Οδός

ΔΕΝ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΕΣΟΔΑ ΤΟ ΑΜΕΣΩΣ ΠΡΟΣΕΧΕΣ ΔΙΑΣΤΗΜΑ

Για την αποκρατικοποίηση της εταιρείας που ελέγχει τον οδικό άξονα, μήκους 670 χλμ., που συνδέει την Ηγουμενίτσα με τους Κήπους Έβρου και τους κάθετους άξονες αναμένεται να δημοσιευτούν τα τεύχη δημοπράτησης, διαδικασία που θα έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί στις αρχές της φετινής χρονιάς. Το αρχικό χρονοδιάγραμμα προέβλεπε την υποβολή δεσμευτικών προσφορών τον επόμενο Νοέμβριο, στόχος που είναι για ανέφικτος. Η πρόδος υλοποίησης της αποκρατικοποίησης βρίσκεται αντιμέτωπη με τις απεργίες των εργαζομένων κάθε φορά που λαμβάνει χώρα ο διαγωνισμός για την τοποθέτηση σταθμών διόδων, που αποτελεί προαπαιτούμενο για την παρακώρση του έργου σε ιδιώτες επενδυτές.

Μέχρι στιγμής οι εργαζόμενοι έχουν καταφέρει να αναβάλουν τρεις διαγωνισμούς. Η τακτική αυτή

επιτρέπει σε δημόχρους που έχουν προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας να κερδίσουν χρόνο, με την απόφαση των υπουργικών Υποδομών και Οικονομικών, Χρ. Σπίρτζη και Ευκλ. Τσακαλώτου, να προβλέπει την τοποθέτηση 1B μιστικών και 20 πλευρικών σταθμών.

Σήμερα στον αυτοκινητόδρομο υπάρχουν οκτώ σταθμοί, ενώ, σύμφωνα με όσα έχει αναφέρει ο πρόεδρος της Εγνατίας Οδού, Απ. Αντωνούδης, οι 20 πλευρικοί σταθμοί δεν θα είναι δυνατόν να λειτουργήσουν πριν από το 2018.

Και αυτό επειδή μόνο για την εκπόνηση των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων απαιτούνται περίπου οκτώ μήνες, οι απαλλοτριώσεις δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί, ενώ για ορισμένους σταθμούς εκκρεμεί η απόφαση χρηματοδότησης ή το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Είδος: Εφημερίδα / Κύρια / Πολιτική / Εβδομαδιαία
Ημερομηνία: Σάββατο, 09-09-2017
Σελίδα: 39
Μέγεθος: 33 cm²
Μέση κυκλοφορία: 3770
Επικοινωνία εντύπου: 2103314503

Λέξη κλειδί: ΕΛΤΑ



Insider

Είναι άλλο να μειώνεις έναν υψηλό μισθό, που σου εξασφαλίζει μια άνετη διαβίωση, και άλλο έναν χαμηλό, στα όρια της φτώχειας! Αυτή είναι η απάντησή μας στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου των **ΕΛΤΑ**, που έκαναν λόγο περί οριζόντιου κουρέματος των αποδοχών όλων, στο πλαίσιο της σωτηρίας του πάλαι ποτέ «μαγαζού γωνία».

Τα ΕΛΤΑ στη ΔΕΘ με ηλεκτρική ενέργεια

Την είσοδο της εταιρείας στην ηλεκτρική ενέργεια αναδεικνύουν τα ΕΛΤΑ στο περίπτερο που θα έχουν στην 82η ΔΕΘ. Οι επισκέπτες θα έχουν την ευκαιρία να ενημερωθούν για την απελευθέρωση της αγοράς, ενώ θα μπορούν, μεταξύ άλλων, να πληροφορηθούν για τις νέες υπηρεσίες, όπως η διευκόλυνση των διαδικασιών απαλλαγής ΦΠΑ για τις εξαγωγές.