

# Τα χαμένα τρένα της πώλησης κρατικών επιχειρήσεων

Πώς για περισσότερο από μια δεκαετία όλες οι κυβερνήσεις επιχειρούν χωρίς επιτυχία να πουλήσουν τις ίδιες κρατικές εταιρείες



**Τ**ον σκύλο που κυνηγάει την ουρά του θυμίζουν οι προσπάθειες αποκρατικοποίησης που έχουν γίνει στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία. Ένας κατάλογος από μεγάλες ευκαιρίες που χάθηκαν, καθώς βραχυκυκλώθηκαν είτε από τις εκλογικές αναμετρήσεις είτε από τις επιλογές του εκάστοτε αρμόδιου υπουργού. Δεν είναι να απορεί κανείς γιατί η Ελλάδα έφτασε στο χείλος της χρεοκοπίας, όταν δέκα χρόνια προσπαθεί συνεχώς να πουλήσει τις ίδιες εταιρείες χωρίς επιτυχία.

**Η περίπτωση ΛΑΡΚΟ:** Η επιχείρηση του ομίλου Σκαλιστήρη, σύμβολο της βιομηχανικής ανάπτυξης της χώρας τη δεκαετία του '70, ανακοινώθηκε ότι εντάσσεται σε πρόγραμμα

ριζικής αναδιάρθρωσης, ώστε να δημιουργηθούν συνθήκες για την ιδιωτικοποίησή της. Με την ίδια αποφασιστικότητα, τον Ιούνιο του 2009 η κυβέρνηση είχε εξαγγείλει διαγωνισμό-έξπρες για την πώληση του 36% των μετοχών που κατείχε.

Τέλη Ιουνίου έγιναν οι ανακοινώσεις και ο στόχος ήταν να πουληθεί τον Σεπτέμβριο του 2007. Το υπουργείο έβαζε τότε τον πίκη στα 150 εκατ. ευρώ (για το 36%) και θα έπαιθε τους άλλους δύο μετόχους της επιχείρησης (Εθνική και ΔΕΗ) να πουλήσουν ταυτόχρονα. Προσέλαβαν ως συμβούλους για τον διαγωνισμό τη Rothschild, τη Eurobank και την PricewaterhouseCoopers και ξεκίνησαν οι διαδικασίες. Ενδιαφέρον στον διαγωνισμό για τη ΛΑΡΚΟ εκδήλωσαν μεγάλες διεθνείς επιχειρήσεις όπως η Glencore, ο κολοσσός με τα 16 εργοστάσια σε 12 χώρες.

Ωστόσο, ο διαγωνισμός ποτέ δεν προχώρησε στη δεύτερη φάση. Οικονομικές προσφορές δεν υποβλήθηκαν ποτέ και σήμερα, τέσσερα χρόνια μετά, συζητάμε για φιλόδοξα σχέδια που θα μειώσουν τα χρέη των 300 εκατ. ευρώ της ΛΑΡΚΟ. Εν τω μεταξύ, το κόστος του ρεύματος (τουλάχιστον διπλάσιο απ' ό,τι πληρώνουν οι νικηλοβιομηχανίες στην Ευρώπη) γονατίζει τη ΛΑΡΚΟ. Η εκ των μετοχών της μάλιστα ΔΕΗ πέρυσι τον Νοέμβριο στράφηκε δικαστικά εναντίον της για ανεξόφλητες οφειλές 77 εκατ. ευρώ. Όταν συζητάμε για τη ΛΑΡΚΟ, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι παράγει νικέλιο, προϊόν που είναι χρηματιστηριακό και υπάρχει πάντοτε στο εξωτερικό τιμή και αγορά, ενώ, εκτός από το εργοστάσιο στη Λάρυμνα, είναι από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις στα μεταλλεία

## Επεσε βαρύ το ρωσικό «όχι» για τη ΔΕΠΑ

**Η κυβέρνηση** μπορεί να έχει κωνέψει τη ρωσική κυλόπιτα στον διαγωνισμό για τη ΔΕΠΑ και μάλλον έχει πάρει τα μαθήματά της σε ό,τι αφορά την ισχύ του αμερικανικού παράγοντα ακόμη και εντός Ε.Ε. Ωστόσο, η αποτυχία πώλησης της ΔΕΠΑ ήταν μια καλή ευκαιρία για να γιορτάσει το πολιτικό σύστημα με μια λαμπρή δεξίωση 13 χρόνια αποτυχημένων προσπαθειών να πουληθεί η ΔΕΠΑ. Η πρώτη προσπάθεια (και η πιο επιτυχημένη) ξεκίνησε το 2000 από τον τότε υπουργό Ανάπτυξης κ. Νίκο Χριστοδουλάκη.

Υστερα από διαπραγματεύσεις διευθέτησε τις εκκρεμότητες με τους Ρώσους και άνοιξε ο δρόμος για την πώληση. Ωστόσο, στη συνέχεια ο κ. Χριστοδουλάκης προήχθη σε υπουργό Οικονομίας και στο Ανάπτυξης τον διαδέχθηκε ο Άκης Τσοχατζόπουλος, ο οποίος δεν ανέλαβε πρωτοβουλίες ιδιωτικοποίησης της ΔΕΠΑ.

**Από τον** θώκο του υπουργού Οικονομικών ο κ. Χριστοδουλάκης συνέχισε τις προσπάθειες και τον Δεκέμβριο του 2003 έκλεισε συμφωνία με τον Ισπανό ομόλογό του στην τότε κυβέρνηση Αθηνών. Η ισπανική Gas Natural θα αγόραζε περίπου το 30% της ΔΕΣΦΑ αντί 300 εκατ. ευρώ και θα αναλάμβανε το management. Όμως, τρεις μήνες μετά, τον Μάρτιο 2004, έγιναν οι εκλογές και ανέλαβε η κυβέρνηση Καραμανλή. Ο αρμόδιος τότε υπουργός κ. Γιώργος Σαλαγκούδης διατύπωσε τη θέση της τότε κυβέρνησης (σήμερα είναι θέση του ΣΥΡΙΖΑ) ότι τα δίκτυα δεν πωλούνται. Έτσι, η συμφωνία με την Gas Natural ξεχάστηκε στα συρτάρια.

**Το 2007** η κυβέρνηση Καραμανλή επαναφέρει κάποια σχέδια για ιδιωτικοποιήσεις. Αποσπά τμήμα της ΔΕΠΑ και δημιουργεί τη ΔΕΣΦΑ, την εταιρεία για την οποία σχεδόν έξι χρόνια μετά περιμένουμε την αζερική Socar να φέρει την εγγυητική για να την πουλήσουμε 400 εκατ. ευρώ.

και έχει ορυχεία στην Εύβοια, στη Βοιωτία, στην Κοζάνη και στην Καστοριά.

**■ Η περίπτωση ΕΛ.ΤΑ.:** «Σημαντικό ενδιαφέρον από το εξωτερικό καταγράφεται ήδη για τα Ελληνικά Ταχυδρομεία, παρότι από την πλευρά της κυβέρνησης δεν έχει ακόμα ενεργοποιηθεί η διαδικασία αναζήτησης στρατηγικού επενδυτή», έγραφαν τα σχετικά ρεπορτάζ το 2010 και οι δημοσιογράφοι δεν ήταν φραντασιόπληκτοι. Το μεγάλο ενδιαφέρον για τα ΕΛ.ΤΑ. είχε επιβεβαιώσει με δηλώσεις του στη Νέα Υόρκη, μιλώντας στο κανάλι CNBC, ο τότε υπουργός Οικονομικών **Γιώργος Παπακωνσταντίνου**. Συγκεκριμένα είχε μιλήσει για εταιρείες εντός και εκτός Ευρώπης που ενδιαφέρονταν για τα ΕΛ.ΤΑ., ενώ είχε σημειώσει ότι υπάρχει ενδιαφέρον από μία τουλάχιστον μεγάλη ευρωπαϊκή εταιρεία. Ο τότε πολιτικός προϊστάμενος των ΕΛ.ΤΑ., υπουργός Υποδομών Μεταφορών κ. **Δημήτρης Ρέππας**, δεν είχε μαοήσει τα λόγια του και πηγαίνοντας σε ένα συνέδριο για τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα έγινε πιο συγκεκριμένος, αποκαλύπτοντας ότι ο ενδιαφερόμενος ήταν τα Βελγικά Ταχυδρομεία.

Η κυβέρνηση πίστευε τότε ότι είχε περιθώρια επιλογών και αναζητούσε για επενδυτή κατά προτίμηση ευρωπαϊκή εταιρεία ταχυδρομείων, η οποία θα αγόραζε το 39% των ΕΛ.ΤΑ. και το 100% της εταιρείας ταχυμεταφορών. Τελικά ο διαγωνισμός για τα ΕΛ.ΤΑ. προκηρύχθηκε για μία ακόμη φορά το 2011, αλλά και πάλι δεν καρποφόρησε. Lazard και PwC, που ήταν οι χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι, επιβεβαίωσαν ότι Γερμανοί, Ολλανδοί κ.λπ. δεν ενδιαφέρονταν. Σημείωσαν μάλιστα ότι οι ενδιαφερόμενοι «σκάλωναν» στη μισθοδοσία του οργανισμού που ξεπερνούσε (τότε) τα 300 εκατ. ευρώ τον χρόνο.

**■ Η περίπτωση ΕΥΑΘ:** Ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε το 2009 για την ΕΥΑΘ είχε συγκεντρώσει το ενδιαφέρον των γαλλικών ομίλων Veolia, Suez Environment και της ισπανικής Aqualia. Η κυβέρνηση υπολόγιζε από την πώληση του 23% να βάλει στα δημόσια ταμεία περίπου 150 εκατ. ευρώ. Τον Σεπτέμβριο όμως του 2009 η διοίκηση της ΕΥΑΘ ενημερώθηκε από τους συμβούλους ότι αναστέλλεται ο νομικός έλεγχος της ΕΥΑΘ από τους ενδιαφερόμενους. Η απτία; Είχαν προκηρυχθεί οι εκλογές για τις 13 Οκτωβρίου 2009 και η πώληση της ΕΥΑΘ είχε εμπλακεί στο παιχνίδι της πολιτικής ανταρθείας. Ήταν η περίοδος που ο κ. **Γιώργος Παπανδρέου** ερχόταν στην εξουσία και μιλούσε για επανακρατικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και άλλα ανάλογα.

Ο διαγωνισμός για την ΕΥΑΘ σήμερα έχει επαναπροκηρυχθεί και βρίσκεται στο δεύτερο στάδιο, περιμένοντας τις προσφορές της Suez Environment και της κοινοπραξίας Mekorot, Γ. Αποστολόπουλου, ΤΕΡΝΑ.

## Σκόρπισαν τα μεγάλα ονόματα στον ΟΛΘ

**Τον Ιούλιο** του 2008 άνοιξαν οι προσφορές για την προβλήτα 6 (σταθμός εμπορευματοκιβωτίων) του λιμένα Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ). Στον διαγωνισμό είχαν εμφανιστεί κολοσσοί. Η σημαντικότερη ήταν η Hutchison Port Holdings, μια εταιρεία που ξεκίνησε το 1866 από τον ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο και σήμερα διαθέτει 52 λιμάνια σε 26 χώρες. Επιπλέον, είναι θυγατρική του ομίλου Hutchison με δραστηριότητες σε ενέργεια, τηλεπικοινωνίες και άλλους κλάδους.

**Οι άλλες** προσφορές προήλθαν από την κινεζική Cosco και την Dubai Ports. Τα συνολικά εγγυημένα ανταλλάγματα που προσέφεραν για όλη τη διάρκεια της παραχώρησής της ήταν 543 εκατ. ευρώ η Hutchison, 242 εκατ. η Cosco και 186 εκατ. η πολυσυστημημένη τότε -επειδή είχε αγοράσει λιμάνια στις ΗΠΑ- Dubai Ports.

**Το πώς** από τη βροχή των εκατομμυρίων τον Ιούλιο του 2008 ο ΟΛΘ βρέθηκε τον Φεβρουάριο του 2009 να συζητά στο διοικητικό συμβούλιο για τη διεκδίκηση μετά και την απόσυρση της Hutchison (η οποία στο μεταξύ ήταν η μοναδική που είχε απομείνει στον διαγωνισμό) εγγυητικής επιστολής ύψους 5 εκατ. ευρώ είναι ένα ελληνικό θαύμα. Τα μεγάλα ονόματα σκόρπισαν και το Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων σχεδιάζει ο ΟΛΘ να ξαναβγει σε διαγωνισμό τους επόμενους μήνες.