

ΟΛΘ: «Ξεκλειδώνει» το έργο της επέκτασης του βου προβλήτα, επανέρχονται τα σιδηροδρομικά δρομολόγια προς Βαλκάνια

2024/05/11 11:44 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Το φθινόπωρο -και συγκεκριμένα μετά τον Σεπτέμβριο ή τον Οκτώβριο- αναμένεται να εκδοθεί το Προεδρικό Διάταγμα (ΠΔ) που θα «ξεκλειδώσει» την επέκταση της 6ης προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, δίνοντας το εναρκτήριο λάκτισμα για την εκκίνηση ενός πολυαναμενόμενου έργου, που θα επιτρέψει στο λιμάνι να υποδέχεται πλοία κύριων γραμμών, σύμφωνα με το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Όπως είπε ο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), Θάνος Λιάγκος, πρόκειται για ένα έργο, που ο προϋπολογισμός του διαμορφώνεται πλέον «σε επίπεδα πολύ πάνω» από τα αρχικά προβλεπόμενα 130 εκατ. ευρώ, λόγω των ανατιμήσεων σε ενέργεια και οικοδομικά υλικά, που προκάλεσαν οι ευρύτερες γεωπολιτικές εξελίξεις.

Για τη δε χρηματοδότηση του έργου η ΟΛΘ ΑΕ εξετάζει διάφορες μεθόδους, με πιθανότερο σενάριο τον συνδυασμό τραπεζικού δανεισμού (η εταιρεία έχει σήμερα μηδενικό δανεισμό) και επένδυσης ίδιων κεφαλαίων (τα ταμειακά διαθέσιμα της ΟΛΘ ανέρχονται σε 95,2 εκατ. ευρώ), σύμφωνα πάντα με όσα ανέφερε ο κ.Λιάγκος κατά τη σημερινή ετήσια γενική συνέλευση της εταιρείας, η οποία ενέκρινε τη χορήγηση μερίσματος (μετά φόρων) ύψους 1,23/μετοχή, με ημερομηνία έναρξης καταβολής την 20ή Μαΐου (πρόκειται για το σύνολο των καθαρών κερδών της χρήσης 2023).

Κατά τη γενική συνέλευση εξελέγη ακόμα το νέο 11μελές διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού, με πενταετή θητεία και τρία νέα μέλη, και ανακοινώθηκε ότι το δημοτικό συμβούλιο Θεσσαλονίκης γνωμοδότησε μόλις προχθές θετικά, ως προς τη ρύθμιση μιας ρυμοτομικής εκκρεμότητας, που υπήρχε ήδη από το 1920, για έκταση στα σύνορα της χερσαίας ζώνης του λιμένος με τον κεντρικό δήμο.

Γνωστοποιήθηκε παράλληλα ότι πρόσφατα επανεκκίνησε η παροχή υπηρεσιών στα dry ports (χερσαίες πύλες του λιμανιού της Θεσσαλονίκης) στο Νις της Σερβίας και στα Σκόπια, ενώ εντός των επόμενων οκτώ εβδομάδων «ξαναπαίνει στις ράγες» και το dry port στη Σόφια της Βουλγαρίας.

Αναλυτικότερα, αναφερόμενος στην 6η προβλήτα, ο κ.Λιάγκος σημείωσε: «Υπήρχαν

αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣΤΕ) για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), με βάση τις οποίες έπρεπε να ξαναγίνει επικαιροποίηση και του δικού μας master plan (...)

Επαναπροκηρύξαμε το έργο (της 6ης προβλήτας), γιατί οι συνθήκες είχαν τροποποιηθεί λόγω των γεωπολιτικών συνθηκών -της αύξησης του κόστους της ενέργειας και των οικοδομικών υλικών και της γενικής αβεβαιότητας- υποβάλαμε το επικαιροποιημένο master plan (...) και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και στις 8/5/2024 το δημοτικό συμβούλιο Θεσσαλονίκης γνωμοδότησε θετικά για το ρυμοτομικό θέμα που υπήρχε από το 1920.

Όλα αυτά θα πάνε στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) και μετά αναμένεται να προχωρήσει άμεσα η έκδοση του ΠΔ. Σας διαβεβαιώνω πως στόχος μας είναι άμεσα να εκκινήσει το έργο, δεδομένου ότι το λιμάνι βρίσκεται σε μια φάση αυξητικής ανάπτυξης».

Πρόσθεσε δε ότι στο μεσοδιάστημα, η διοίκηση δεν κάθεται με σταυρωμένα τα χέρια, αφού από τον Μάρτιο του 2018 έως τον Δεκέμβριο του 2023 έχουν επενδυθεί πάνω από 71,2 εκατ. ευρώ στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μεταξύ άλλων για την απόκτηση γερανογεφυρών, αυτοκινούμενων γερανών και μηχανημάτων έργου, αλλά και για αναβαθμίσεις κρηπιδωμάτων (όπως το 10) και κτηρίων (πχ, μετατροπή της αποθήκης 8 στον νέο σταθμό κρουαζιέρας «Μέγας Αλέξανδρος»).

Πώς επηρεάζουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι εξελίξεις στην Ερυθρά Θάλασσα;

Όσον αφορά το πώς επηρεάζουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο πόλεμος στην Ουκρανία και οι εξελίξεις στην Ερυθρά Θάλασσα, συνεπεία της κρίσης στη Μέση Ανατολή, ο κ.Λιάγκος, όπως και ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ ΑΕ, Arie Korpelaar (Άρι Κοπελάρ) εμφανίστηκαν αισιόδοξοι και καθησυχαστικοί.

«Προφανώς όταν βρέχει τα πόδια μας θα βραχούν, ακόμα και αν κρατάμε ομπρέλα. Είναι σίγουρο πως τα γεγονότα αυτά θα επηρεάσουν αρνητικά τη λιμενική βιομηχανία, αλλά εμείς δεν είχαμε καμιά αρνητική επιρροή, αντίθετα είχαμε αύξηση φορτίων στο πρώτο τρίμηνο του 2024.

Προσωπικά εκτιμώ πως αυτό θα τελειώσει και θα επανέλθει η ηρεμία. Μέχρι τότε η διοίκηση θα λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα, θα είμαστε κοντά στους πελάτες μας, ώστε να κρατήσουμε και να αυξήσουμε τη ροή των εμπορευμάτων», σημείωσε ο κ.Λιάγκος, ενώ και ο κ.Κοπελάρ επισήμανε πως παρότι είναι πολύ νωρίς για να είναι

κάποιος πολύ θετικός ή αρνητικός, ωστόσο ο ίδιος είναι αισιόδοξος για τις εξελίξεις.

Για το λιμάνι του Βόλου, για το οποίο η ΟΛΘ ΑΕ ανακηρύχθηκε προτιμητέος επενδυτής για το 67% τον Σεπτέμβριο του 2023, προτού η όλη διαδικασία «παγώσει» εξαιτίας προσφυγών της επιλαχούσας Goldair Cargo – Goldair Handling (σ.σ. κατά του διαγωνισμού του ΤΑΙΠΕΔ), ο κ.Λιάγκος είπε:

«αναμένουμε την έκδοση της απόφασης του ΣΤΕ έπειτα από την προσφυγή της Goldair. Ο σχεδιασμός μας δεν επηρεάζεται καθόλου. Δεν μπορούμε να επηρεάσουμε τα πράγματα, άρα αναμένουμε με σεβασμό την απόφαση του ΣΤΕ, η οποία δεν αφορά εμάς ως ΟΛΘ, αλλά το ΤΑΙΠΕΔ».

Ερωτηθείς δε, γιατί η ΟΛΘ ΑΕ αποφάσισε να προσφέρει τόσο υψηλό τίμημα (51 εκατ. ευρώ) για το 67% του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, απάντησε αφενός πως το ποσό αυτό δεν είναι υψηλό σε σύγκριση με εκείνα που προσφέρθηκαν για τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας ή του Ηρακλείου και αφετέρου ότι το έπραξε εν είδει αμυντικής και αναπτυξιακής στρατηγικής.

Κι αυτό διότι αν κάποιος ανταγωνιστής «έμπαινε» στον Βόλο, αυτό ενδεχομένως θα δημιουργούσε πρόβλημα, δεδομένου ιδίως ότι το συγκεκριμένο λιμάνι έχει τα ίδια χαρακτηριστικά δραστηριότητας με εκείνο της Θεσσαλονίκης: κρουαζιέρα, ακτοπλοία, αυξημένο συμβατικό φορτίο και εμπορευματοκιβώτια.

Κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης, επισημάνθηκε ακόμα πως τα συνολικά ενοποιημένα έσοδα του ομίλου για το 2023 αυξήθηκαν σε 85,9 εκατ. ευρώ, από 85,3 εκατ. ευρώ το 2022.

Στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων σημειώθηκε σημαντική αύξηση άνω του 12% (στα 59,8 εκατ. ευρώ), ενώ το 2023 κατεγράφη η υψηλότερη διακίνηση κοντέινερς στην ιστορία του λιμένα (πάνω από 520.000 TEUs).

Επίσης, στους τομείς εκμετάλλευσης χώρων και επιβατικής κίνησης (κρουαζιέρας – ακτοπλοίας) σημειώθηκαν σημαντικές αυξήσεις, 18,2% και 31,3% αντίστοιχα. Αντίθετα, ο τερματικός σταθμός συμβατικού φορτίου σημείωσε μείωση εσόδων κατά 21,5% (στα 20,2 εκατ. ευρώ), λόγω των αρνητικών γεωπολιτικών συνθηκών, αλλά και του κλεισίματος εργοστασίων σε γειτονικές χώρες.

Ωστόσο, σημάδια ανάκαμψης και στο συμβατικό φορτίο είναι εμφανή φέτος. Κατά τα λοιπά, τα μεικτά κέρδη αυξήθηκαν κατά 1,9%, στα 37,6 εκατ. ευρώ, τα λειτουργικά (EBITDA) αναρριχήθηκαν στα 34,1 εκατ. (+3,4%) και τα καθαρά κέρδη μετά φόρων του ομίλου έφτασαν στα 20,3 εκατ. ευρώ (+8,9%).

Με την ευκαιρία της γενικής συνέλευσης, ο κ.Λιάγκος ανακοίνωσε ακόμα ότι το επόμενο συνέδριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης Λιμένων (ESPO) θα διεξαχθεί για πρώτη

φορά στην Ελλάδα -και συγκεκριμένα στη Θεσσαλονίκη- την άνοιξη του 2025, με μεγάλα οφέλη για την πόλη και τη χώρα.

Στο 11μελές νέο διοικητικό συμβούλιο μετέχουν οι: Αθανάσιος Λιάγκος, Masson Martin, Arie Korpelaar, Κωνσταντίνος Φωτιάδης, Zonglyu (Jessie) Lu, Παναγιώτης Μιχαλόπουλος, Αγγελική Σαμαρά, Ευστάθιος Κουτμερίδης, Ιωάννης Τσάρας, Ευαγγελία Δαμίγου και Παναγιώτης Σταμπουλίδης.