

Σε τροχιά ανάπτυξης η λιμενική βιομηχανία της Ελλάδας: Επενδύσεις εκατοντάδων εκατ. ευρώ σε λιμάνια, πλοία και ναυπηγεία

2024/09/18 14:51 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τροχιά ανάπτυξης διανύει η λιμενική βιομηχανία της Ελλάδας, καθώς επενδύσεις εκατοντάδων εκατ. ευρώ δρομολογούνται για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και του ακτοπλοϊκού στόλου, καθώς και στη ναυπηγοεπισκευή.

Τα ανωτέρω τόνισαν ο Ευάγγελος Κυριαζόπουλος, Γενικός Γραμματέας Ναυτιλίας και Λιμένων, ο Παναγιώτης Τσώνης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ, ο Αθανάσιος Λιάγκος, Εκτελεστικός Πρόεδρος ΟΛΘ ΑΕ και πρόεδρος της ΕΛΙΜΕ, ο Διονύσης Θεοδωράτος, Πρόεδρος Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος Attica Group και ο Πάνος Ξενοκώστας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ONEX Shipyards & Technologies, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων στο πάνελ «Ακτοπλοΐα – Ναυτιλία – Λιμένες: Στο επίκεντρο η ανανέωση του στόλου και ο εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών» στο πλαίσιο του ITC 2024 – 7ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών.

Ευ. Κυριαζόπουλος, Γ.Γ. Λιμένων: Προτεραιότητα να διατηρήσουμε όσο το δυνατόν πιο χαμηλά τις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων

ο Γ.Γ Ναυτιλίας και Λιμένων, Δρ. Ευάγγελος Κυριαζόπουλος επισήμανε την όλο και αυξανόμενη πρόοδο σε ετήσια βάση της Ελληνικής Ναυτιλίας τόσο στον τομέα της ακτοπλοΐας όσο και στις εμπορικές μεταφορές.

Ιδιαίτερη μνεία έδωσε στην αμφίδρομη σχέση που δημιουργείται ανάμεσα στην επένδυση σε έργα υποδομής και την ανάπτυξη της λιμενικής δραστηριότητας, τονίζοντας τα εξής: «Είμαστε η πρώτη χώρα στον τομέα της ναυτιλίας σε ολόκληρο τον κόσμο. Αυτό επιβεβαιώνεται από τη ψήφο εμπιστοσύνης που λαμβάνουν οι λιμένες μας και κατ' επέκταση η χώρα μας από τους ανθρώπους της Ναυτιλίας μία εξέλιξη που απορρέει από την ίδια τη κυβερνητική πολιτική».

Επιπλέον, έκανε λόγο για ανάγκη επενδύσεων ύψους 3 δισ. για την περαιτέρω

ανάπτυξη των ακτοπλοϊκών γραμμών στην Ελλάδα, ενώ, συμπλήρωσε πώς σε πολλές περιπτώσεις (πχ. Ισπανία και Ιταλία) ζητούνται πληροφορίες για το πώς θα μπορέσουν να μιμηθούν το ελληνικό παράδειγμα.

«Στόχος μας είναι να εφαρμόσουμε μία πολιτική που θα έχει μάκρος και βάθος, έτσι ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει σε επερχόμενες κρίσεις», δήλωσε ο κ. Κυριαζόπουλος.

«Πρέπει να κάνουμε σταθερά βήματα σε συνεργασία με όλους του συναρμόδιους, εστιάζοντας στις ανάλογες διεργασίες που γίνονται στην ΕΕ, καθώς βρισκόμαστε σε μία πολύ κρίσιμη καμπή. Θυμίζει την εποχή της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Όσον αφορά στην ενεργειακή μετάβαση του κλάδου, επεσήμανε ότι δεν πρέπει να βιαστούμε, καθώς δε γνωρίζουμε το καύσιμο του μέλλοντος, ωστόσο πρέπει να επενδύσουμε σε τεχνολογίες που θα επικρατήσουν.

«Κάνουμε συζητήσεις με όλους τους εμπλεκόμενους προκειμένου να δούμε τι μπορούμε να προγραμματίσουμε στο μέλλον».

Όσον αφορά τις αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια, ο κ. Κυριαζόπουλος, ανέφερε ότι η κυβέρνηση προσπαθεί να κρατήσει όσο το δυνατόν πιο χαμηλά τις τιμές, προκειμένου να γίνουν προσιτές οι τιμές για τους Έλληνες.

Για την κρουαζιέρα, ανέφερε ότι κρίνεται απαραίτητο να βρεθούν οι κατάλληλες αντοχές και οι κατάλληλοι προορισμοί προκειμένου να διατηρηθεί η βιωσιμότητα του κλάδου αλλά και των περιοχών που υποδέχονται τους τουρίστες.



επενδυτικό πλάνο, άναψε «πράσινο» για επανέναρξη της επέκτασης του προβλήτα κρουαζιέρας

Με ταχείς ρυθμούς προχωρά το επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ), μετά και την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, την έγκριση του master plan και της Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) και τη νέα ΑΕΠΟ. Σύμφωνα με τα όσα σημείωσε ο Παναγιώτης Τσώνης, Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ, ο Οργανισμός έχει θέσει ως στόχο όλες οι υποχρεωτικές επενδύσεις να ολοκληρωθούν στο τέλος της πρώτης επενδυτικής περιόδου. Όπως είπε, «πρόκειται για ένα φιλόδοξο, αλλά εφικτό στόχο».

Ο ίδιος αποκάλυψε ότι δόθηκε το «πράσινο φως» από το EU Funding και την Περιφέρεια Αττικής για να συνεχιστεί και να τεθεί σε επανέναρξη το έργο της επέκτασης του προβλήτα κρουαζιέρας στο νότιο τμήμα του λιμένα Πειραιά.

Ταυτόχρονα, τόνισε ότι προχωρά η βυθοκόρηση στο λιμάνι, «ένα σημαντικό γεγονός τόσο από περιβαλλοντολογικής άποψης, όσο και της ασφάλειας καθώς θα επιτρέψει τον καλύτερο ελλιμενισμό των πλοίων».

Εκτίμησε ότι, έως τα τέλη του 2024, θα έχει ολοκληρωθεί η υπόγεια σύνδεση του ΟΔΔΥ, που θα συνδέει τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων με το Logistics Center, ενώ προχωράει και η αναβάθμιση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος (ΝΠΖ Περάματος). Αναφερόμενος στο κομμάτι της «πράσινης» μετάβασης, ο κ. Τσώνης υποστήριξε ότι είναι άμεσα συνδεδεμένη με τα λιμάνια και τη ναυτιλία. Επ' αυτού, ο ΟΛΠ θα δαπανήσει πάνω από 50 -60 εκατ. ευρώ για την τροφοδοσία πλοίων με ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς (cold ironing), για 9 συνολικά θέσεις, που αφορούν 5 την ακτοπλοία και 4 την κρουαζιέρα.

Αυτή τη στιγμή έχουν ξεκινήσει οι μελέτες για 2 ακόμη θέσεις cold ironing στη νέα επέκταση κρουαζιέρας του Οργανισμού, ενώ παράλληλα ξεκινούν οι μελέτες για να καλυφθούν οι ανάγκες σε ro-ro και container πλοία.

Επίσης, ο κ. Τσώνης δήλωσε ότι: «Βρισκόμαστε στο στάδιο της δημοπράτησης έργων για την υλοποίηση πλέον του cold ironing για τις προαναφερόμενες 9 θέσεις πλοίων».

Σχετικά με τις επιδόσεις του ΟΛΠ για την τρέχουσα χρονιά έγινε ιδιαίτερη αναφορά στα εντυπωσιακά μεγέθη της κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά, που αναμένεται να πετύχει νέο ρεκόρ με πάνω από 1,6 εκατ. επιβάτες.

Αθ. Λιάγκος, ΟΛΘ ΑΕ: Εν αναμονή του Προεδρικού Διατάγματος για να «ξεκλειδώσει» η επέκταση του 6ου προβλήτα

Σε εξέλιξη βρίσκεται το επενδυτικό σχέδιο για την αναβάθμιση του λιμένα Θεσσαλονίκης εν αναμονή του Προεδρικού Διατάγματος, που θα «ξεκλειδώσει» την επέκταση του 6ου προβλήτα.

Όπως είπε ο Εκτελεστικός Πρόεδρος του ΔΣ της ΟΛΘ ΑΕ, Αθανάσιος Λιάγκος, από το 2018 έχουν επενδυθεί 74,1 εκατ. ευρώ σε διάφορα έργα υποδομής και σε μηχανολογικό εξοπλισμό. «Το Master plan πέρασε από την Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) και έχει αποσταλεί στο ΣτΕ για διατύπωση γνώμης. Το επόμενο βήμα είναι η έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος, ώστε να προχωρήσουμε στη συνέχεια στα έργα επέκτασης του προβλήτα 6», τόνισε ο κ. Λιάγκος.

Ένα έργο, που σύμφωνα με τον Εκτελεστικό Πρόεδρο της ΟΛΘ ΑΕ ενισχύει τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Λιμένα Θεσσαλονίκης στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία και στον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, προσφέροντας σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Εξήγησε ότι η πόλη έχει το στρατηγικό πλεονέκτημα να συνορεύει με χώρες που δεν έχουν λιμάνια.

Όσον αφορά στην κρουαζιέρα, ο κ. Λιάγκος υπογράμμισε ότι πολλαπλασιάστηκαν εφέτος οι αφίξεις πλοίων, μετά και τη δημιουργία από την ΟΛΘ ΑΕ του νέου σύγχρονου σταθμού κρουαζιέρας “Μέγας Αλέξανδρος” ενισχύοντας ακόμη περισσότερο τη Θεσσαλονίκη ως προορισμό κρουαζιέρας. Σημείωσε ότι το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το πρώτο της Ελλάδας που έχει υιοθετήσει το αυτοματοποιημένο Σύστημα Πυλών Σένγκεν Εισόδου – Εξόδου (EES).

Αναφέρθηκε επίσης στην ανάγκη διασύνδεσης όλων των λιμανιών, προκειμένου να καταστεί εφικτή η δημιουργία της λεγόμενης θαλάσσιας Εγνατίας Οδού. Παράλληλα, θα πρέπει όλοι να σκύψουν πάνω από τα ελληνικά λιμάνια και να προχωρήσουν στις απαραίτητες ενέργειες για την αναβάθμισή τους. Ο κ. Λιάγκος εξήγησε ότι 155 πλοία εξυπηρετούν 115 νησιά, εκ των οποίων μόνο τα 25 έχουν αεροδρόμιο, ενώ τα υπόλοιπα εξυπηρετούνται αποκλειστικά δια θαλάσσης. Προσέθεσε ότι τα λιμάνια και συνολικά ο κλάδος της ναυτιλίας θα πρέπει να «τρέξουν» μία σειρά από “πράσινες” επενδύσεις έως το 2030. Στο πλαίσιο αυτό πρώτη προτεραιότητα των λιμένων της χώρας αποτελεί ο ενεργειακός μετασχηματισμός τους, με την ΟΛΘ ΑΕ να έχει ξεκινήσει ήδη τις σχετικές μελέτες στη Θεσσαλονίκη.



tica: Προς ανατιμήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια τα επόμενα χρόνια

Ανατιμήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια θα έρθουν τα επόμενα χρόνια προειδοποίησε ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ) και Αναπληρωτής Διευθύνων Σύμβουλος της Attica Group, Διονύσης Θεοδωράτος.

Όπως εξήγησε, η επιβάρυνση της ακτοπλοΐας από τους νέους περιβαλλοντικούς κανόνες θα αγγίζει τα 320 εκατομμύρια ευρώ το 2031, με βάση τις τρέχουσες τιμές των δικαιωμάτων για τους ρύπους με βάση μελέτη του IOBE για το ΣΕΕΝ.

«Το κόστος αυτό θα μετακυληθεί στον επιβάτη και στα οχήματα», είπε. «Μιλάμε για μια σίγουρη επιβάρυνση του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου, αλλιώς δε θα μπορεί να λειτουργήσει η ακτοπλοΐα».

Το κόστος αυτό θα μπορούσε να μειωθεί εάν οι ελληνικές εταιρείες ανανεώσουν το στόλο τους, η μέση ηλικία του οποίου στην Ελλάδα σήμερα φτάνει στα 30 έτη.

«Ο στόλος πρέπει να ανανεωθεί» σημείωσε ο κ. Θεοδωράτος «Η ανανέωση του συνόλου του στόλου θα κοστίσει περίπου 3 δισ. ευρώ. Τα κόστη είναι τεράστια, για αυτό πρέπει να ανοίξουμε χρηματοδοτικά πρωτόκολλα για τις ακτοπλοϊκές εταιρείες».

Όπως εξήγησε σχετικές συζητήσεις με την ελληνική πολιτεία βρίσκονται σε εξέλιξη χωρίς να υπάρχει ακόμα συγκεκριμένο αποτέλεσμα και τόνισε παράλληλα την ανάγκη οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις να μετέχουν πιο ενεργά στις συζητήσεις που γίνονται για τα θέματα που τις αφορούν.

Όπως ανέφερε, το αυξημένο κόστος που φέρνει η υποχρέωση για νέα καύσιμα από το Μάιο του 2025 θα έπρεπε να προβλέπεται στο διαγωνισμό του υπουργείου Ναυτιλίας για τα δρομολόγια των συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας με αναπροσαρμογή των αποζημιώσεων κατά ελάχιστο 8,3% και παράλληλα να γίνει και η αναπροσαρμογή του κρατικού ναυτολόγιου το οποίο είναι “παγωμένο” από το 2018 με βάση την διαφοροποίηση του δείκτη τιμών καταναλωτή, όπως ορίζει η νομοθεσία κατά 12,5%.

Ο κ. Θεοδωράτος αναφέρθηκε στην ανάγκη και στις δυνατότητες κατασκευής νέων πλοίων και στην Ελλάδα ενώ επεσήμανε ότι η ακτοπλοΐα παράγει τζίρο ύψους 1 δισ. ευρώ ετησίως από τα ναύλα, μέσα σε αυτά τα χρήματα περιλαμβάνονται και τα τέλη για τα λιμενικά ταμεία τα οποία ανέρχονται σε περίπου 30.000.000 ευρώ και θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την αναβάθμιση των λιμένων ώστε να γίνουν πιο πράσινα, προσβάσιμα και φιλικά για τα πλοία και τους επιβάτες.

Π. Ξενοκώστας, ONEX Shipyards & Technologies: Τα ναυπηγεία έτοιμα για την κατασκευή πλοίων

Έτοιμα για την κατασκευή πλοίων είναι τα ναυπηγεία, όπως αποκάλυψε ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ONEX Shipyards & Technologies και Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων, Πάνος Ξενοκώστας.

Ο κ. Ξενοκώστας σημείωσε μάλιστα πως «για πρώτη φορά τα αστέρια συγχρονίστηκαν» εξηγώντας πως στο σκέλος που τους αφορά, τα ναυπηγεία είναι «πανέτοιμα» όπως χαρακτηριστικά επισήμανε και αυτό γιατί «έχουμε κάνει τις επενδύσεις που απαιτούνται, έχουμε καταθέσει προτάσεις, έχουμε ετοιμάσει τα σχέδια και θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στην κατασκευή ακόμα και αύριο».

Παράλληλα, όπως έκανε γνωστό, στα 612 ανέρχονται τα ελληνόκτητα και ξένα πλοία που βρίσκονται και στις δύο γιάρδες από το 2019. Από αυτά, τα 117 βρίσκονται στα ναυπηγεία της Ελευσίνας.

Αναφορικά με το επενδυτικό πλάνο, όπως είπε προχωράει με γοργούς ρυθμούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι και στα δύο ναυπηγεία οι επενδύσεις έχουν ξεπεράσει τα 120 εκατ., ενώ όπως διευκρίνισε είτε αυτές αφορούν capex είτε χρήματα προς το προσωπικό που ήταν 5 - 6 χρόνια απλήρωτο».

Σε σχέση με το επισκευαστικό κομμάτι, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων επανέλαβε πως και τα δύο ναυπηγεία είναι πλήρως λειτουργικά και σε σχέση με αυτό που ίσχυε τα προηγούμενα χρόνια, «σήμερα είμαστε γύρω στο 250%. Αν φανταστεί κάποιος ότι τόσο η Ελευσίνα, όσο και η Σύρος στις καλύτερες χρονιές τους δεν έκαναν κύκλο εργασιών πάνω από 20 - 21 εκατ. και αυτή την στιγμή το επισκευαστικό κομμάτι φέτος των δύο ναυπηγείων θα ξεπεράσει τα 120 εκατ. ευρώ», εξήγησε.