

---

## Νέα εποχή, νέοι ιδιοκτήτες σε ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΟΛΘ. «Πέφτουν» οι υπογραφές εντός Σεπτεμβρίου

---

2017/08/20 12:12 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

---

Εντός Σεπτεμβρίου αναμένονται οι υπογραφές πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και του ΟΛΘ. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, έναντι 45 εκατ., μεταβιβάζεται στους Ιταλούς της Ferrovie Dello Stato Italiane και το 67% του ΟΛΘ, έναντι 232 εκατ., στην κοινοπραξία Deutsche Invest Equity Partners, Terminal Link (θυγατρική της γαλλικής CMA CGM) και Belterra Investments (συμφερόντων Ιβάν Σαββίδη).

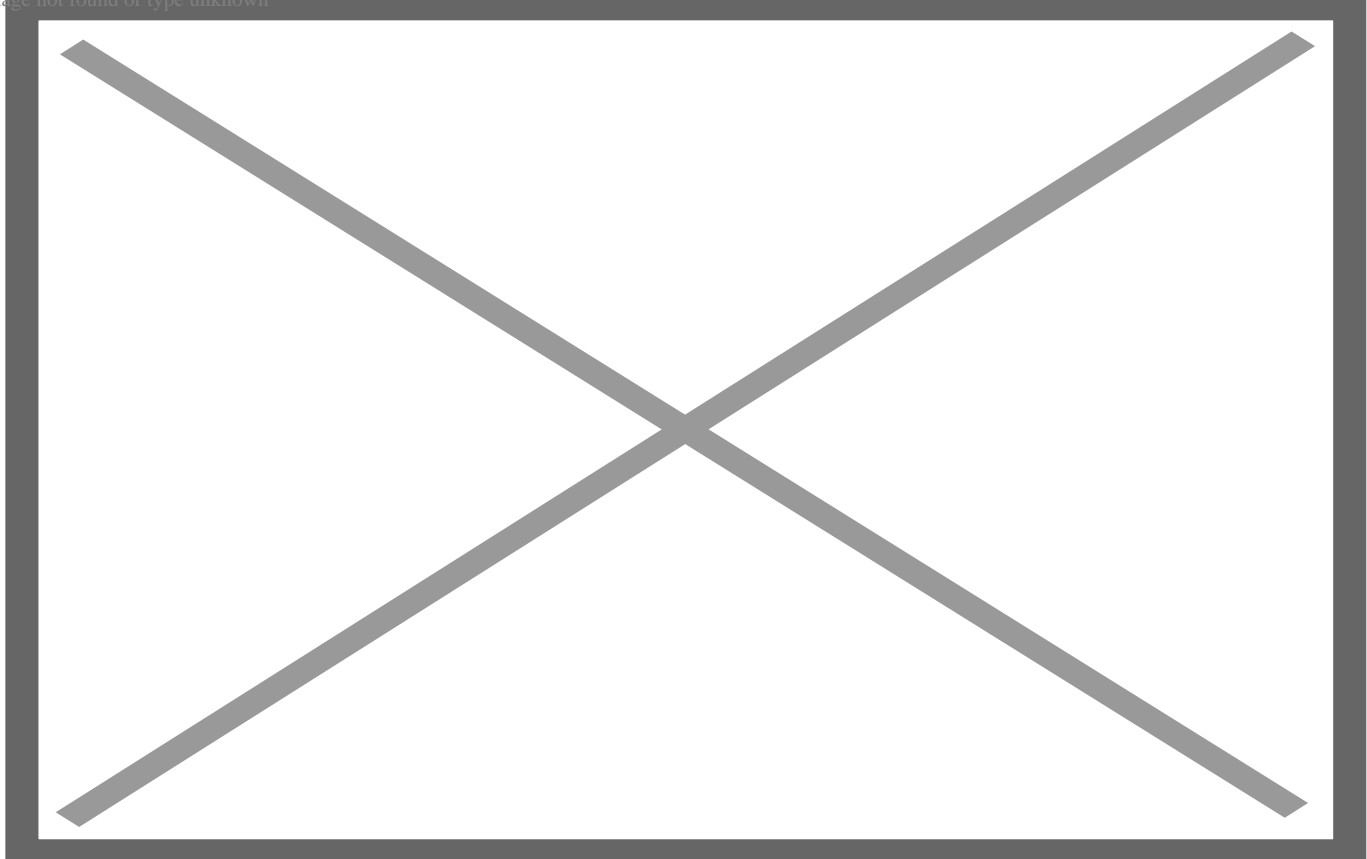
### Του Φώτη Φωτεινού

Μάλιστα, οι εν λόγω αποκρατικοποιήσεις ενδέχεται να λάβουν και πανηγυρικό χαρακτήρα, εάν το Ελεγκτικό Συνέδριο δώσει έγκαιρα το «πράσινο φως», ώστε να συμπέσουν με τις επισκέψεις στην Ελλάδα του Γάλλου πρωθυπουργού Εμανουέλ Μακρόν (7 - 8 Σεπτεμβρίου) και του Ιταλού πρωθυπουργού Πάολο Τζεντιλόνι, πιθανότατα στα μέσα Σεπτεμβρίου.

Η μεταβίβαση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ καθυστέρησε, εξαιτίας της τροποποίησης της σύμβασης για τις άγονες γραμμές. Έπειτα από σχετικές διαπραγματεύσεις μεταξύ των Ιταλών και του ελληνικού δημοσίου, **η ετήσια επιδότηση ανέρχεται έως τα 49 εκατ.**, με τους Ιταλούς να έχουν «κλειδώσει» για 5 χρόνια το δικαίωμα αποκλειστικής διεξαγωγής τους.

Σε επίπεδο εξαγγελιών, έχουν γνωστοποιήσει τη μεταφορά τροχαίου υλικού από την Ιταλία και την ενίσχυση των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Image not found or type unknown



Εμπορική πύλη των Βαλκανίων θέλουν να καταστήσουν τον ΟΛΘ οι νέοι μέτοχοι

Αντίστοιχα, στην περίπτωση του ΟΛΘ, οι εκπρόσωποι της DIER, της γαλλικής Terminal Link και της Dimeria του Ιβάν Σαββίδη ανακοίνωσαν ότι σχεδιάζουν να μετατρέψουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σε εμπορική πύλη των Βαλκανίων.

Μάλιστα, δρομολογούν επενδύσεις σε εμπορευματικά κέντρα σε Θεσσαλονίκη, Βουλγαρία και Σκόπια, με στόχο την αύξηση της «ζώνης επιρροής» του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Πλοία και φορτία εκτιμάται ότι θα έρθουν από **τα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης και της Μάλτας και - σε δεύτερο ίσως χρόνο - από Πειραιά και Κωσταντζα.**

Σε πρώτη φάση, η κοινοπραξία θα πραγματοποιήσει αλλαγές στην εσωτερική λειτουργία του ΟΛΘ (management, κανονισμός προσωπικού, κτλ.) και σε μηχανολογικό εξοπλισμό, ενώ σε δεύτερη φάση, **θα συντελεστούν οι βαριές επενδύσεις**, όπως η επέκταση της 6ης προβλήτας, ώστε η Θεσσαλονίκη να μπορεί να εξυπηρετεί μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων.

Επίσης, θα επιδιωχτεί αξιοποίηση των πολλών διαθέσιμων και αναξιοποίητων χώρων στη χερσαία ζώνη, με την κατασκευή ενός εμπορευματικού κέντρου ή εναλλακτικά με το αντίστοιχο Ε/Κ της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Οι επενδύσεις στις υποδομές θα ξεκινήσουν σχεδόν άμεσα, με ορίζοντα ολοκλήρωσης την 4ετία και χωρίς η κοινοπραξία να κάνει χρήση της «περιόδου χάριτος» που προβλέπει η σύμβαση, επιδιώκοντας – ωστόσο – το ίδιο άμεσα να ολοκληρώσει και το δημόσιο τις οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις του λιμανιού.