

Επέκταση της 6ης προβλήτας του ΟΛΘ εντός τετραετίας, υπόσχονται οι νέοι ιδιοκτήτες

2017/10/02 10:37 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μέχρι το τέλος του έτους ή το αργότερο στις αρχές του 2018, εκτιμάται ότι θα έχει εγκατασταθεί στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης η κοινοπραξία των εταιρειών DIEP GmbH-Terminal Link SAS-Belterra Investments Ltd, η οποία εμφανίζεται διατεθειμένη να ολοκληρώσει την επέκταση της 6ης προβλήτας πολύ νωρίτερα από τη συμβατική της υποχρέωση, αλλά και να προβεί στις απαραίτητες αλλαγές του μηχανολογικού εξοπλισμού εντός 6-12 μηνών από την ανάληψη του «τιμονιού».

Τα παραπάνω γνωστοποίησε, από τη Θεσσαλονίκη, ο εκπρόσωπος (συντονιστής) της κοινοπραξίας, Σωτήρης Θεοφάνης, σύμφωνα με τον οποίο, **εντός του επόμενου δεκαημέρου πρόκειται να υπογραφεί η σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών για το 67% του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ)**, όπως μετέδωσε το ΑΜΠΕ.

Αναλυτικότερα, μιλώντας σε εκδήλωση με τίτλο «Συνδέοντας Πλοία, Λιμάνια, Ανθρώπους - Η Πύλη της Θεσσαλονίκης», ο κ.Θεοφάνης ξεκαθάρισε ότι η υποχρέωση της κοινοπραξίας για επενδύσεις ύψους τουλάχιστον 180 εκατ. ευρώ στην επταετία, θα εκπληρωθεί πολύ νωρίτερα σε ό,τι αφορά ειδικά το βασικό στοιχείο αυτής της υποχρέωσης, δηλαδή την επέκταση της 6ης προβλήτας, στόχος για την οποία είναι, να έχει ολοκληρωθεί μέσα στα επόμενα τέσσερα χρόνια.

Αντικατάσταση σημαντικού εξοπλισμού σε 6-12 μήνες

«Θα προσπαθήσουμε με κάθε τρόπο σε τέσσερα χρόνια να έχουμε κρηπίδωμα μήκους 440 μέτρων, με βάθος 16,5 μέτρων, που θα μας δώσει τη δυνατότητα να προσεγγίζουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και πλοία "New Panamax", δηλαδή χωρητικότητας 9.500-14.000 TEUs (σ.σ. μονάδα μέτρησης εμπορευματοκιβωτίων).

Σήμερα, το μεγαλύτερο που μπορεί να έρθει, είναι της τάξης των 7.000 TEUs - κι αυτό όχι έμφορτο.

Η δημιουργία της 6ης προβλήτας περιλαμβάνεται στις υποχρεωτικές επενδύσεις, αλλά ούτως ή άλλως πρέπει να γίνει, γιατί διαφορετικά δεν υπάρχει καμία περίπτωση μια κύρια γραμμή (mainliner) να φτάσει στη Θεσσαλονίκη, ενώ έχουμε πολύ ισχυρές προσδοκίες ότι αυτό θα γίνει μόλις τελειώσει το έργο», σημείωσε ο κ. Θεοφάνης.

Επιπλέον, το πολύ σε έναν χρόνο από την ανάληψη του λιμανιού, θα έχει αντικατασταθεί σημαντικός εξοπλισμός του λιμένος, «γιατί αν δεν τον αλλάξουμε κινδυνεύουμε να μην έχουμε χωρητικότητα» είπε χαρακτηριστικά ο κ. Θεοφάνης.

Ενώ το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει να παρουσιάσει εξαιρετικά key financials (σ.σ. οικονομικά στοιχεία), εντούτοις αντιμετωπίζει ένα τεράστιο πρόβλημα, αυτό της αποεπένδυσης, αφού «για πολλά χρόνια δεν έγιναν νέα έργα, δεν πάρθηκε καινούργιος εξοπλισμός. Αυτό δημιουργεί θέμα βιωσιμότητας του σημερινού μοντέλου, που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα».

Στο πλαίσιο αυτό πρόκειται να αποκτηθούν τέσσερις ή πέντε γερανογέφυρες post rapamax, ενώ σε έτερο χρόνο και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχουν σημαντικοί πελάτες στα χύδην φορτία, θα γίνει ενσωμάτωση της τέταρτης προβλήτας με την πέμπτη, ανέφερε ο εκπρόσωπος της εταιρείας.

«Επιμένουμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν θα αναπτυχθεί ως δορυφορικό»

Ο κ. Θεοφάνης διαβεβαίωσε ακόμη, ότι η «South East Gateway Thessaloniki Ltd», ήτοι η εταιρεία που έχει συσταθεί από τους τρεις εταίρους, στην οποία θα μεταβιβαστεί το 67% του ΟΛΘ, ουδεμία πρόθεση έχει να λειτουργήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως «δορυφορικό»:

«Η Terminal Link SAS έχει 14 δικά της λιμάνια και κανένα ανταγωνιστικό συμφέρον στην περιοχή, άρα δεν πρόκειται να λειτουργήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ως δορυφορικό λιμάνι, και επιμένουμε σε αυτό», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Ο ίδιος γνωστοποίησε ότι η στρατηγική της κοινοπραξίας αναπτύσσεται σε τρεις άξονες. Ο πρώτος αφορά την εσωτερική ανάπτυξη του λιμανιού, ο δεύτερος την στρατηγική “beyond the port”, ήτοι τη σύνδεση του λιμανιού με σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες που πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα, και ο τρίτος τη δημιουργία αποτελεσματικής δομής για την αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού, την τεχνογνωσία των εταίρων, το ανθρώπινο δυναμικό και την ενσωμάτωση υψηλής τεχνολογίας.

«Θα επιχειρήσουμε να ενσωματώσουμε στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης όσον αφορά μεγαλύτερο μέρος της τεχνογνωσίας που κατέχουν οι εταιρείες της κοινοπραξίας» υπογράμμισε.

Πρόσθεσε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι ανταγωνιστικό προς αυτό του Πειραιά, καθώς ο ΟΛΠ εξυπηρετεί την ενδοχώρα της Αττικής και τη μεταφόρτωση, ενώ ο ΟΛΘ την ενδοχώρα της Βόρειας Ελλάδας και των Βαλκανίων, με φορτία transit και όχι με μεταφόρτωση.

Σημείωσε τέλος, ότι εντός τριμήνου από την ανάληψη της διαχείρισης του λιμανιού από την κοινοπραξία, θα επιλυθεί και το θέμα της εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων προς εξαγωγή εντός του χώρου του λιμανιού (σ.σ και όχι σε ιδιωτικές μάντρες, όπως συμβαίνει σήμερα), αίτημα που βρίσκεται στον πυρήνα των αιτημάτων της συνεχιζόμενης απεργίας των τελωνειακών στην Πύλη 16 του λιμένος.

Εξαγωγείς: Η ανάπτυξη του λιμένος μπορεί να εισφέρει 8,5% στο ΑΕΠ της Κ. Μακεδονίας

Από την πλευρά του, ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), δρ Κυριάκος Λουφάκης, υποστήριξε ότι σε όρους χρήματος, τα εμπορευματοκιβώτια που διακινούνται από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουν πολύ μεγαλύτερη σημασία από εκείνα του Πειραιά, καθώς «ο πολλαπλασιαστής για τα χρήματα από TEUs σε λιμάνια transit όπως της Θεσσαλονίκης είναι επί τέσσερα, σε σύγκριση με τα λιμάνια transshipment όπως ο Πειραιάς».

Βάσει παλαιότερης έρευνας του ΣΕΒΕ, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις, έχει τη δυνατότητα διακίνησης 800.000 TEUs transit, κάτι που αν συμβεί «θα μπορούσε να προσφέρει περίπου 8,5% στο ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας» ανέφερε.

Ο δρ Λουφάκης επισήμανε ακόμα, ότι σε μια χρονική στιγμή που το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανικής παραγωγής βρίσκεται στην Άπω Ανατολή και ένα σημαντικό μέρος της κατανάλωσης στην Ευρώπη, η ανάπτυξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης θα αποτελέσει τεράστια ευκαιρία για τις βιομηχανίες της περιοχής, οι οποίες θα μπορούσαν να αναλάβουν την ελαφρά μεταποίηση των ασιατικών προϊόντων, ώστε να γίνουν πιο κατάλληλα για την ευρωπαϊκή αγορά.

Χαρακτήρισε τέλος ως προσχηματικούς τους λόγους της προαναφερθείσας απεργίας των τελωνειακών στην Πύλη 16 του λιμένα, και απηύθυνε έκκληση για τον τερματισμό της.

Γ. Μπουτάρης: Ένα ... λιμανάκι με δυνατότητες

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι λιμανάκι, αλλά έχει δυνατότητες» επισήμανε από την πλευρά του ο δήμαρχος, Γιάννης Μπουτάρης, ενώ αναφέρθηκε εκ νέου και στο σχέδιο σύνδεσης του Αξιού με τον Δούναβη, επισημαίνοντας ότι το έργο, το κόστος του οποίου προσδιορίστηκε σε 17-20 δισ. ευρώ, είναι εφικτό – και ότι οι άλλες εμπλεκόμενες χώρες είναι έτοιμες να συνεργαστούν.