

Τα πεδία ανταγωνισμού μεταξύ των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Οι αγορές - στόχοι

2017/10/09 12:30 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Την ένταση του λιμενικού ανταγωνισμού μεταξύ των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας αναμένεται να σηματοδοτήσει η αναμενόμενη ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο, οι εξελίξεις στον ΟΛΘ καθυστερούν, με την κοινοπραξία που επικράτησε στον διεθνή διαγωνισμό να ζητεί μικρή αναβολή για γραφειοκρατικούς -όπως σημειώνει η ίδια- λόγους, ενώ πληροφορίες αναφέρουν ότι υπάρχουν ουσιώδεις διαφορές μεταξύ των εταίρων της κοινοπραξίας.

Η αγορά, από την πλευρά της, περιμένει να εισπράξει τις ωφέλειες από τον ανταγωνισμό που θα αναπτυχθεί ανάμεσα στα δύο λιμάνια για τις αγορές-στόχους των Βαλκανίων, της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και της Κεντρικής Ευρώπης.

Οι αγορές - στόχοι

Οι δύο πλευρές μπορεί να μην το αναφέρουν καθαρά, αλλά όταν περιγράφουν τους σχεδιασμούς τους, είτε σε υποψήφιους πελάτες, είτε δημόσια, το επισημαίνουν. Ο ΟΛΘ έχει σαν βασική του αγορά τα Βαλκάνια και θέλει να αναπτυχθεί προς την Κεντρική Ευρώπη, καθώς και να αφαιρέσει φορτία από τη Μαύρη Θάλασσα.

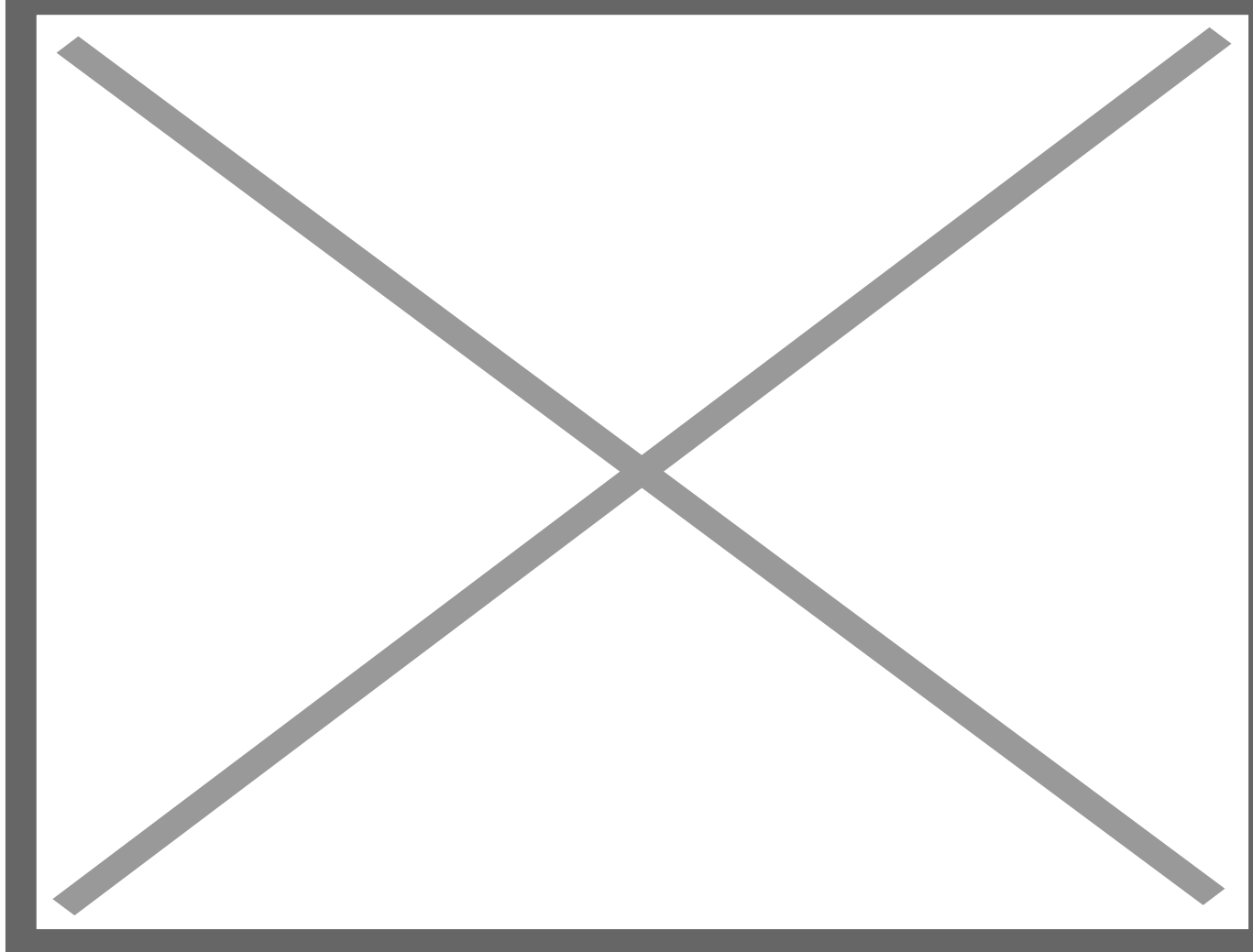
Την ίδια στόχευση έχει όμως και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά υπό το μάνατζμεντ της Cosco θέλει να καθιερωθεί ως βασικό λιμάνι διαμετακόμισης στη Μεσόγειο, αλλά και **ως Σταθμός για τη μεταφορά εμπορευμάτων προς τα Βαλκάνια και τη Κεντρική Ευρώπη.**

Χαρακτηριστική είναι και η αναφορά του ΟΛΠ που επισημαίνει: «Στον εμπορικό λιμένα (σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων και διακίνησης αυτοκινήτων), πέραν της περαιτέρω ανάδειξης του στρατηγικού πλεονεκτήματος της γεωγραφικής θέσης του λιμένα ως κόμβου μεταφόρτωσης στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, υπάρχει μεγάλο περιθώριο αξιοποίησης της σύνδεσης με το εθνικό και κατ' επέκταση με το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ήδη στα Βαλκάνια υλοποιείται πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του “σιδηροδρομικού διαδρόμου” **με την επωνυμία “Hungaro-Serbian High-Speed Railway”**, στον

οποίο και αναμένεται, με τη συνδρομή της Κίνας (Export-Import Bank, China Railway and Construction Corporation) να λάβουν χώρα επενδύσεις της τάξης των 2,5 δισ. δολαρίων.

Image not found or type unknown



Η στρατηγική θέση του Πειραιά

Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου (ελληνικού και βαλκανικού) θα ενισχύσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητα του λιμένα ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών και θα διευρύνει σημαντικά την ενδοχώρα του Πειραιά, παρέχοντάς του πρόσβαση σε νέες αγορές (Βαλκάνια, Κεντρική Ευρώπη)».

Αντίστοιχα, όμως, και στον ΟΛΘ ο βασικός σχεδιασμός αφορά την ίδια περιοχή. Τα Σκόπια παίζουν καθοριστικό ρόλο, όπως **και η υπόλοιπη Βαλκανική χερσόνησος**, αλλά και η Σερβία και αργότερα ίσως ακόμα και η Ρουμανία.

Η κοινοπραξία που αναμένεται να αναλάβει τα ηνία του ΟΛΘ και που αποτελείται από τις Deutsche Invest Equity Partners GmbH, Belterra Investments Ltd και Terminal Link SAS, σχεδιάζει μάλιστα να αναπτύξει και Logistics center τόσο στη Θεσσαλονίκη όσο και σε άλλες χώρες των Βαλκανίων, όπως είναι τα Σκόπια.

Άλλωστε, ο διευθύνων σύμβουλος της Terminal Link SAS, Boris Wenzel, έχει δηλώσει

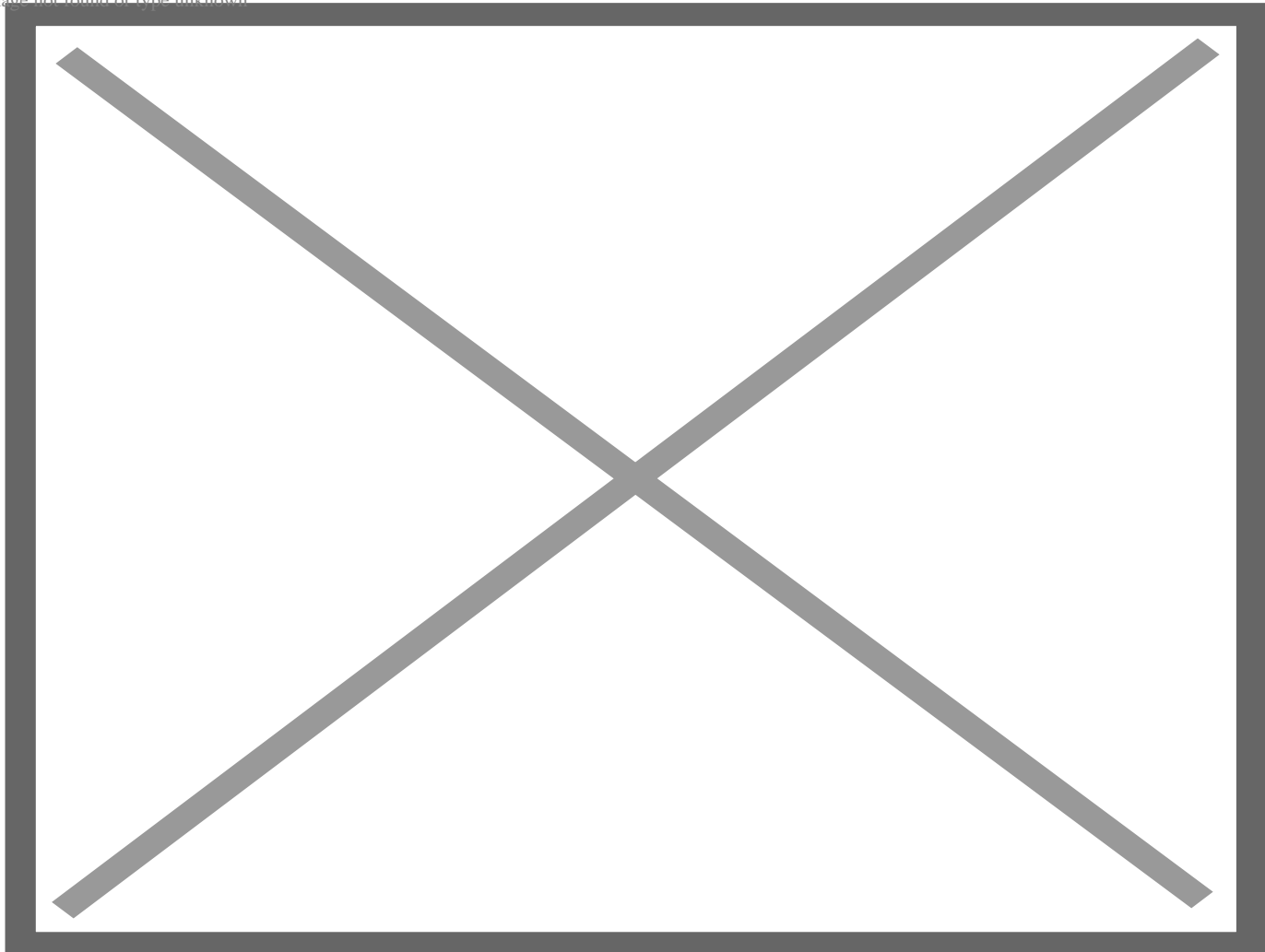
ότι στόχος της κοινοπραξίας είναι να ανακτήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τον ιστορικό του ρόλο ως εμπορική πύλη και «κύριο λιμάνι» στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η σημασία του σιδηρόδρομου

Ακόμα μεγαλύτερη δυναμική μπορεί να δώσει και η σιδηροδρομική διασύνδεση Ελλάδας και Βουλγαρίας, από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μέχρι τον Δούναβη και τη Μαύρη Θάλασσα.

Η εκτροπή της σιδηροδρομικής Εγνατίας προς τη Βουλγαρία έχει μεγάλη γεωστρατηγική σημασία, αφού παρακάμπτει τα στενά του Βοσπόρου και ενώνει με ασφαλέστερο, φθηνότερο και ταχύτερο δρόμο τρία λιμάνια της Βουλγαρίας (Βάρνα, Μπουργκάς και Δούναβη) απευθείας με το Αιγαίο και τη Μεσόγειο, μέσω τριών ελληνικών λιμανιών, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης.

Image not found or type unknown



Ο ΟΛΘ θέλει να καταστεί το σημαντικότερο λιμάνι των Βαλκανίων

Έχει όμως και μεγάλο οικονομικό ενδιαφέρον, καθώς εκτιμάται ότι ο νέος σιδηροδρομικός άξονας θα είναι κερδοφόρος ακόμη και αν εξυπηρετήσει μόνον το 5% των εμπορευμάτων που διακινούνται σήμερα μέσω Τουρκίας.

Ο σχεδιασμός για το μεγάλο έργο, ο προϋπολογισμός του οποίου για την ελληνική πλευρά φτάνει **τα 3,5 με 4 δισ. ευρώ**, προβλέπει την ενιαία σιδηροδρομική σύνδεση τριών λιμανιών της Βουλγαρίας (λιμάνι του Δούναβη, Βάρνα, Μπουργκάς) και τριών λιμανιών της Ελλάδας και των αντίστοιχων εμπορευματικών κέντρων (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη), με γραμμή που θα υποστηρίζει ηλεκτροκίνηση.

Οι συνεργασίες

Παρά τον ανταγωνισμό που αναμένεται να δούμε να αναπτύσσεται σταδιακά εφόσον ολοκληρωθεί η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ, με τις πληροφορίες να αναφέρουν ότι αυτό μπορεί να γίνει και με τον νέο χρόνο, τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας εκτός από εμπορικές «διαφορές» θα έχουν και σημεία επαφής.

Πιο συγκεκριμένα, η Terminal Link, που είναι ο μεγαλύτερος μέτοχος της κοινοπραξίας που πλειοδότησε για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έχει δύο βασικούς μετόχους. Τη γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία **CMA CGM, που κατέχει το 51%, και την κινεζική China Merchant, που κατέχει το 49%.**

Οι Γάλλοι, που είναι η τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών στον κόσμο, βρίσκονται στην ίδια συμμαχία με τη ναυτιλιακή εταιρεία της κινεζικής Cosco που ελέγχει τον ΟΛΠ.

Αλλά και οι δύο κινεζικοί, κρατικών συμφερόντων, όμιλοι που εμπλέκονται στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας έχουν εκτεταμένη συνεργασία τόσο εντός όσο και εκτός Κίνας.

Αντώνης Τσιμπλάκης,

“Ναυτεμπορική”