

## **Σ. Θεοφάνης: Στόχος των νέων ιδιοκτητών του ΟΛΘ το λιμάνι να επεκτείνει την παρουσία του στη Βαλκανική**

2017/12/15 16:54 στην κατηγορία ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Στα μελλοντικά σχέδια των νέων ιδιοκτητών που θα αναλάβουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, ο συντονιστής του κοινοπρακτικού σχήματος DIEP gmBH - Terminal Link SAS - Belterra Investments Ltd, Σωτήρης Θεοφάνης, μιλώντας στο «Πρακτορείο 104,9 FM» και τον δημοσιογράφο Σωτήρη Κυριακίδη.

Όπως είπε, η κοινοπραξία προσβλέπει σε «πολύ σοβαρή επέκταση» της παρουσίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης στη Βαλκανική μέσα κατά την προσεχή πενταετία και σε αύξηση του ποσοστού της κίνησης που προέρχεται από τις βαλκανικές χώρες σε ποσοστό της τάξης του 30%.

Ενόψει της υπογραφής της σύμβασης για το 67% του ΟΛΘ, που αναβλήθηκε για τις 21 Δεκεμβρίου, ο κ. Θεοφάνης επανέλαβε ότι **η νέα διοίκηση αναμένεται να αναλάβει το «τιμόνι» σε 2 μήνες από σήμερα** και θα ολοκληρώσει τις υπεσχημένες επενδύσεις σε χρόνο «εξπρές», πολύ νωρίτερα από τη συμβατική της υποχρέωση.

Πρόσθεσε ακόμη ότι η κ/ξ έχει **στρατηγική και για την ανάπτυξη της εφοδιαστικής γραμμής και των logistics** στην περιοχή.

Όπως είπε «αυτό θα δώσει έμμεσα δραστηριότητες στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης των φορτιών στην ευρύτερη οικονομική κοινότητα της Θεσσαλονίκης και προσδοκούμε ότι θα έχει σημαντικά έμμεσα οφέλη για την ευρύτερη περιοχή».

Ερωτηθείς ο κ. Θεοφάνης για τον Α' προβλήτα και την απόδοση τμήματος του παλιού λιμανιού στην πόλη, επισήμανε ότι το 2001, μαζί με τον τότε πρόεδρο του ΟΛΘ και όταν ο ίδιος ήταν διευθύνων σύμβουλος, «είχαμε πρωτοστατήσει στο να αξιοποιηθεί. Και από τις επόμενες διοικήσεις αυτό, σε μεγάλο βαθμό, υλοποιήθηκε.

Έχει σημασία να γίνει πολύ σημαντικότερο αυτό, παράλληλα με την αξιοποίηση δύο πραγμάτων, του παλιού Τελωνείου (σ.σ. πρόκειται για το κτίριο του σημερινού επιβατικού σταθμού), το οποίο είναι ένα εκπληκτικό κτήριο- το πρώτο κτίριο

οπλισμένου σκυροδέματος στη Βαλκανική -και την κρουαζιέρα, που είναι μεγάλο και δύσκολο στοίχημα, κυρίως **η κρουαζιέρα με αφετηρία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (home porting)**».

Κατά τον ίδιο, αν επιτευχθούν οι δύο αυτοί στόχοι σε συνεργασία με τους φορείς «εκτιμώ πως θα δώσουμε άλλη εικόνα στη σχέση της πόλης με το λιμάνι. Αυτό είναι ένα πολύ μεγάλο στοίχημα.

Με την αφετηρία της κρουαζιέρας από το λιμάνι σημαίνει ότι ο επιβάτης θα βρίσκεται μία ή δύο μέρες στη Θεσσαλονίκη ως επισκέπτης και ως καταναλωτής. Νομίζω ότι περίπου σε έναν χρόνο θα είμαστε σε θέση να πούμε ακριβώς τι έχουμε να κάνουμε σε αυτό το πεδίο».

Ο κ. Θεοφάνης υπενθύμισε ακόμη ότι μετά την υπογραφή της Σύμβασης Αγοραπωλησίας Μετοχών (ΣΑΜ), θα μεσολαβήσει η έγκριση της διαδικασίας από την Επιτροπή Ανταγωνισμού και «στη συνέχεια η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΘ ΑΕ. Και μετά η πληρωμή του τιμήματος και η παραλαβή από εμάς».

Κατά τον ίδιο, η ολοκλήρωση της διαδικασίας παραχώρησης «σημαίνει αρχικά μια προσπάθεια να λύσουμε σειρά πιεστικών λειτουργικών προβλημάτων, που έχουν οδηγήσει σε σημαντική καθυστέρηση εξυπηρέτησης των πλοίων και αυτό πρέπει να γίνει σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Ένα δεύτερο βήμα είναι **να ξεκινήσουν τα έργα της επέκτασης του βου προβλήτα**, δηλαδή του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Ελπίζουμε να ολοκληρωθούν τα έργα σε χρόνο express -τέσσερα χρόνια- έργα που θα δίνουν τη δυνατότητα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης να εξυπηρετεί πλοία κύριων γραμμών, πράγμα που δεν είχε ποτέ.

Γιατί θα έχουμε πλέον μία υποδομή με βάθος -16,5 μέτρα που σημαίνει πώς τα **μεγάλα πλοία (New Panamax που δρομολογούνται στις κύριες γραμμές) θα μπορούν να εξυπηρετηθούν**».

Για ακόμη μια φορά ο κ. Θεοφάνης επανέλαβε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα είναι ανταγωνιστής σημαντικών λιμανιών της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας.

«Να τονίσω ότι ο τεχνικός εταίρος της κοινοπραξίας, η Terminal Link, θυγατρική της γαλλικής CMA-CGM SA, της 3ης μεγαλύτερης εταιρείας εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, δεν έχει άλλα τοποθετημένα ενδιαφέροντα στη Βαλκανική, που σημαίνει ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να γίνει δευτερεύον λιμάνι. Αντίθετα θα είναι **ένα λιμάνι που θα ανταγωνιστεί τα λιμάνια της περιοχής**».