

Ο ΟΛΘ μετατρέπεται σε πύλη εξαγωγών στην Ευρώπη

2018/04/26 00:10 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Ξεκάθαρο στόχο την προσέλκυση τακτικών γραμμών μεγάλων διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει θέσει ο νέος βασικός μέτοχος του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΘ).

Θα διεκδικήσει, με αυτόν τον τρόπο, μερίδιό τους από τη Νοτιοανατολική Ευρώπη προς την Ασία και όχι μόνον εξαγωγών, όπως ακριβώς ο Πειραιάς κερδίζει τα εισαγόμενα από εκεί στην Ευρώπη φορτία.

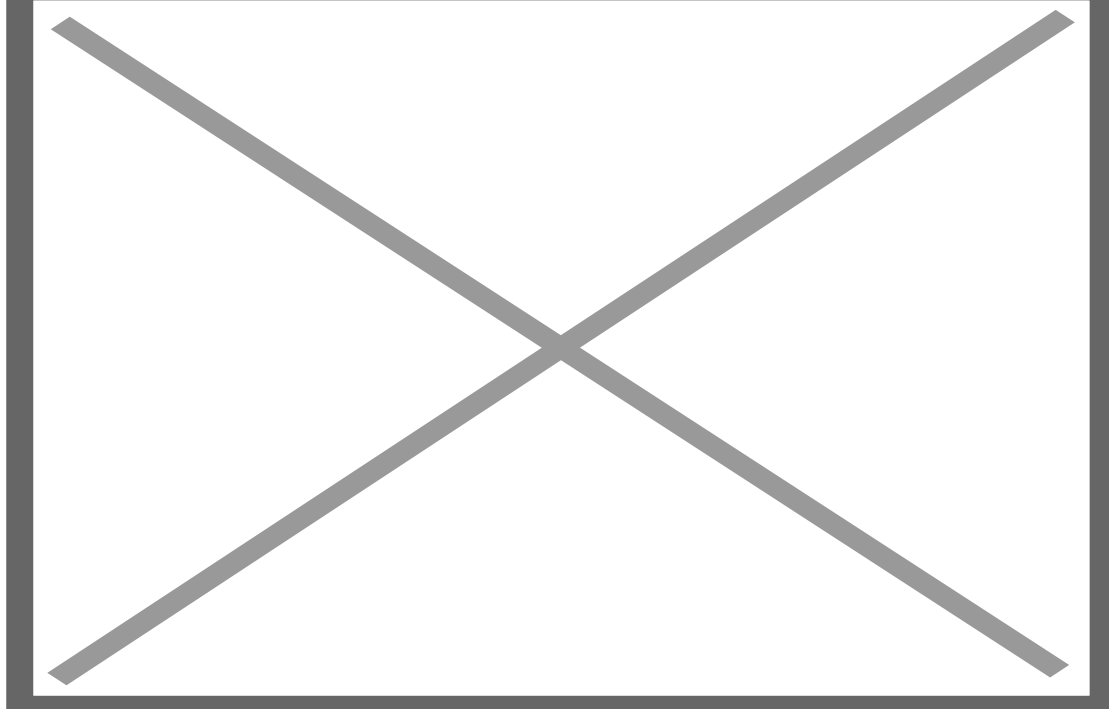
Με βασικό πλεονέκτημα την εγγύτητα με τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη, ακόμα και συγκριτικά με τον Πειραιά, και μοχλό επενδύσεις 200 εκατ. ευρώ, που η κοινοπραξία South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT), η οποία απέκτησε το 67% της εισηγμένης, δηλώνει έτοιμη να δρομολογήσει άμεσα, το λιμάνι της συμπρωτεύουσας μπορεί και επιδιώκει με αξιώσεις να ανέβει πολλές κατηγορίες παγκοσμίως.

Ποιες ναυτιλιακές θα στηρίξουν το στοίχημα αυτό; Οι πρώτες πληροφορίες, που θέλουν τις **Maersk, Cosco και CMA να επανακάμπτουν δριμύτερες με δρομολόγια στον ΟΛΘ, ίσως δίνουν την απάντηση.**

Ο Μπόρις Βέντζελ, διευθύνων σύμβουλος της Terminal Link, ενός εκ των τριών εταίρων της κοινοπραξίας SEGT, και αναπληρωτής πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΘ ήταν ξεκάθαρος: «Στην Terminal Link, εκτός από τη γαλλική CMA CGM, συμμετέχει και η China Merchant Port International, που είναι η έκτη μεγαλύτερη εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο και μεγάλος ανταγωνιστής της Cosco.

Πρέπει να γίνουμε λιμάνι που θα μπορεί να υποδέχεται πλοία με μεγάλο βύθισμα. **Είναι λιμάνι εξαγωγικό και είμαστε πολύ χαρούμενοι, καθώς ως Terminal Link δεν είχαμε μέχρι τώρα παρουσία στην περιοχή».**

Πίσω από αυτές τις λέξεις κρύβεται η στρατηγική τοποθέτηση των νέων αφεντικών του ΟΛΘ και του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του Σωτήρη Θεοφάνη: τα δύο λιμάνια, Πειραιάς και Θεσσαλονίκη, αναφέρονται σε διαφορετικές αγορές.



Ο μεν

Πειραιάς στην ενδοχώρα της Αττικής και καλύπτει τον μισό πληθυσμό της Ελλάδας, ενώ λειτουργεί ως λιμάνι μεταφόρτωσης και κεντρικό λιμάνι της Μεσογείου. Η δε Θεσσαλονίκη έχει κυρίως εξαγωγικό προσανατολισμό. Είναι το μεγάλο εξαγωγικό λιμάνι της χώρας.

«Τα δύο λιμάνια στην πράξη δεν είναι ανταγωνιστικά», δηλώνει ο νέος επικεφαλής της εταιρείας.

Η εκ των ων ουκ άνευ ανάπτυξη των υποδομών του λιμανιού της Θεσσαλονίκης και η ενίσχυση του ρόλου του ως κορυφαίου λιμενικού κέντρου στη Βορειοανατολική Μεσόγειο, ενισχύουν τον ρόλο του λιμανιού και στο πλαίσιο της γεωστρατηγικής πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη – Ένας Δρόμος (OBOR), που προωθεί η Κίνα, καθώς η ανάπτυξή του θα εξασφαλίσει πολύ ευνοϊκή προσβασιμότητα στις αγορές της Βαλκανικής.

Ολα αυτά φαντάζουν ίσως πολύ φιλόδοξα για μια εταιρεία που οι τζίροι της κυμαίνονται, μέχρι τώρα, στα επίπεδα των 50 εκατ. ευρώ ετησίως **και ο μηχανολογικός της εξοπλισμός συγκρινόμενος με άλλα σύγχρονα λιμάνια μοιάζει μουσειακός.**

Αλλά δεν είναι αυτό που αγόρασε με 232 εκατ. ευρώ η κοινοπραξία South Europe Gateway Thessaloniki. Αγόρασε πρόσβαση σε ένα από τα κομβικά μεσογειακά λιμάνια, από το οποίο φιλοδοξεί να εξάγει τα προϊόντα και τις πρώτες ύλες ολόκληρων των Βαλκανίων και, γιατί όχι, και μέρους της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης.

Η ανάληψη της διαχείρισης και λειτουργίας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης από κοινοπραξία με διεθνή παρουσία και δικτύωση στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών,

αλλά και στον τομέα της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, που της εξασφαλίζει η συμμετοχή της Terminal Link, μπορεί να δώσει στο λιμάνι τη σημασία και το ειδικό βάρος που από άποψη θέσης τού ανήκει.

Για να γίνει αυτό δυνατό πρέπει από τη μια να υλοποιηθούν οι επενδύσεις που δίνουν τη δυνατότητα στο λιμάνι να «δεχθεί» μεγάλα πλοία, αφετέρου δε να ολοκληρωθούν η οδική και η σιδηροδρομική σύνδεση.

Για το μεν πρώτο, ο νέος επενδυτής εμφανίζεται έτοιμος να προχωρήσει άμεσα και ζήτησε διά δηλώσεων των εκπροσώπων του αυτή την εβδομάδα την ταχύτερη δυνατή αδειοδότηση των έργων που έχει δεσμευθεί να υλοποιήσει.

Για την επίδραση της ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ στην ελληνική οικονομία, το ΙΟΒΕ υπολογίζει την εν δυνάμει αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,6 δισ. ευρώ, στο σύνολο της επόμενης δεκαετίας.

Τα έργα επέκτασης του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων αφορούν την κατασκευή ενός κρηπιδώματος μήκους 440 μέτρων, με βάθος 16,5 μέτρα. Κατά δήλωση του επενδυτή θα επιχειρηθεί να ξεκινήσει ακόμα και φέτος.

Το έργο αυτό θα επιτρέψει, σύμφωνα με τους επενδυτές, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης να δεχθεί μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που μπορούν να μεταφέρουν έως και 14.000 εμπορευματοκιβώτια της Βαλκανικής και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης γενικότερα.

Χωρίς αυτή την απαραίτητη υποδομή, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν μπορεί να σταθεί με αξιώσεις απέναντι στα ανταγωνιστικά σε αυτό λιμάνια της Βορειοανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας, που το έχουν αφήσει πίσω στην κούρσα των επενδύσεων τα τελευταία χρόνια.

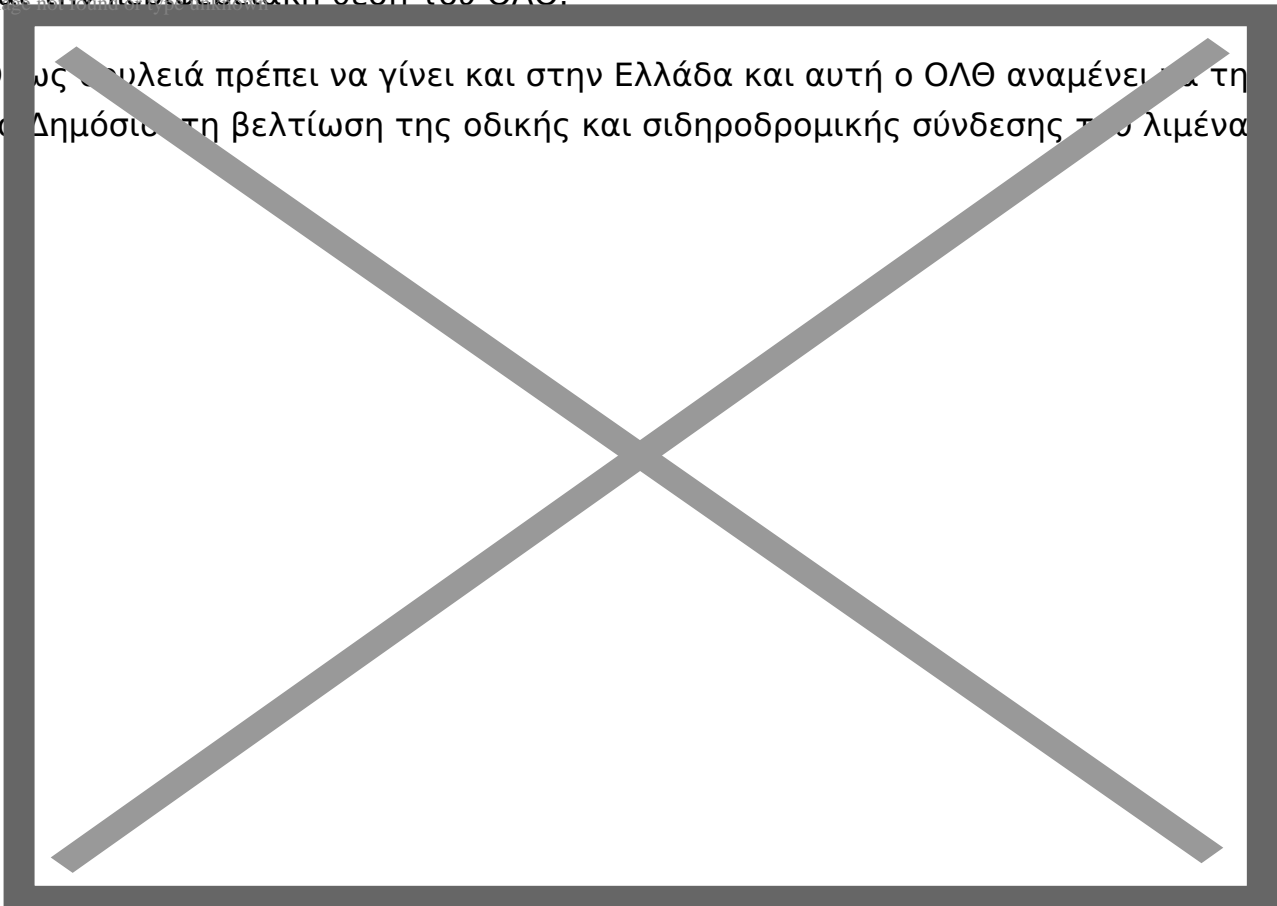
«Κλειδί» η σύνδεση με τις βαλκανικές χώρες

Εξίσου σημαντικό για το δίκτυο το οποίο θα επιχειρήσει να οικοδομήσει ο ΟΛΘ στην ευρύτερη περιφέρεια, ως διεθνής λιμενική πύλη, είναι η ανάπτυξη στρατηγικής παρουσίας, συνεργασιών και συμπληρωματικών επενδύσεων στις γειτονικές βαλκανικές χώρες (Βουλγαρία, ΠΓΔΜ, Σερβία, Ρουμανία).

Αυτές αποτελούν τη φυσική ενδοχώρα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Οι συνεργασίες και οι συμπληρωματικές αυτές επενδύσεις έχουν να κάνουν με υποδομές σιδηροδρομικών κέντρων – κέντρων διανομής που «θα μεταφέρουν την πόρτα του

λιμανιού» στις χώρες αυτές ενισχύοντας την αγορά διαμετακομιστικών υπηρεσιών και την περιφερειακή θέση του ΟΛΘ.

Όπως επιθυμεί πρέπει να γίνει και στην Ελλάδα και αυτή ο ΟΛΘ αναμένει να τη κάνει το Δημόσιο στη βελτίωση της οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα



Το

στοίχημα, τόσο για τους επενδυτές, όσο και για την προοπτική του λιμανιού είναι πόσο γρήγορα αφενός θα υπερβεί το λιμάνι κάποια πιεστικά λειτουργικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα, όπως η μη λειτουργία της τρίτης βάρδιας, και τα οποία μοιραία λειτουργούν αρνητικά στην περαιτέρω ενίσχυση της εμπορικής θέσης του, αφετέρου δε πόσο γρήγορα θα ολοκληρωθούν οι απαιτούμενες, και συμβατικά υποχρεωτικές, επενδύσεις που αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση και οι οποίες θα έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί πριν από αρκετά χρόνια.

Το ΤΑΙΠΕΔ υπολογίζει πως η συνολική αξία της συμφωνίας για την πώληση του 67% του ΟΛΘ στην SEGΤ ανέρχεται σε 1,1 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει το εφάπαξ τίμημα των 231,92 εκατ. ευρώ, υποχρεωτικές επενδύσεις 180 εκατ., τα αναμενόμενα έσοδα του Δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης που εκτιμώνται στα 170 εκατ., και τα αναμενόμενα μερίσματα που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7,22%, καθώς και τις εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2051.

Συμβολή στην οικονομία

Για την επίδραση της ιδιωτικοποίησης στην ελληνική οικονομία το IOBE υπολογίζει την εν δυνάμει αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,6 δισ. ευρώ στο σύνολο της επόμενης δεκαετίας.

Η αυξημένη δραστηριότητα στον λιμένα αναμένεται να επιδράσει θετικά και στη δραστηριότητα συνδεδεμένων κλάδων, όπως είναι οι χερσαίες μεταφορές και οι υποστηρικτικές υπηρεσίες αποθήκευσης και εφοδιασμού πλοίων με καύσιμα.

Ο κύκλος εργασιών του ΟΛΘ για τη χρήση 2016 ανήλθε σε 48.061.529,27 ευρώ έναντι 50.881.604,79 ευρώ της χρήσης 2015, ενώ το πρώτο εξάμηνο του 2017 διαμορφώθηκε στα 27.955.755,84 ευρώ έναντι 21.167.063,71 του αντίστοιχου εξαμήνου του 2016.

Η χερσαία λιμενική ζώνη του ΟΛΘ Α.Ε. καλύπτει έκταση περίπου 1.550.000 τ.μ. και εκτείνεται σε μήκος περίπου 3.500 μέτρων.

Διαθέτει 6.200 μέτρα κρηπιδωμάτων με ωφέλιμο βάθος έως 12 μέτρα, 6 προβλήτες, κτίρια διοικητικής και τεχνικής υποστήριξης, αποθήκες, υπόστεγα, ειδικό εξοπλισμό και λοιπές εγκαταστάσεις.

Ηλίας Μπέλλος,

«Καθημερινή»