

Σ. Θεοφάνης, ΟΛΘ: Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα γίνει ένα πρότυπο λιμάνι

2019/03/26 00:01 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Εντός του τελευταίου τετραμήνου του 2019 αναμένεται να εγκατασταθεί στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο εργολάβος που θα αναλάβει την εκτέλεση των εργασιών στον 6ο προβλήτα του ΟΛΘ, ουσιαστικά την επέκταση του κρηπιδώματος 26, με προοπτική το έργο να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2022, νωρίτερα από τη συμβατική υποχρέωση της κοινοπραξίας, **ανοίγοντας τον δρόμο για την υποδοχή πλοίων κύριων γραμμών (main liners) στα νερά του Θερμαϊκού.**

Σε περίπου τρεις μήνες εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί η επικαιροποίηση της τεχνικής μελέτης του έργου και ταυτόχρονα του project management, ώστε στη συνέχεια να προκηρυχθεί ο σχετικός διαγωνισμός και να ακολουθήσει η εγκατάσταση του εργολάβου του έργου, το οποίο εντάσσεται στο «πακέτο» των υποχρεωτικών επενδύσεων, ύψους 180 εκατ. ευρώ, για την επόμενη επταετία.

Παράλληλα, όπως επισημαίνει σε συνέντευξή του στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ ΑΕ), Σωτήρης Θεοφάνης, με αφορμή την έναρξη της πρώτης επενδυτικής περιόδου στο λιμάνι, ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία προκήρυξης διαγωνισμού για την προμήθεια **δύο γερανογεφυρών, συνολικού ύψους επένδυσης 15 εκατ. ευρώ.**

Συνολικά, για τον εξοπλισμό της επέκτασης της 6ης προβλήτας εκτιμάται ότι θα απαιτηθούν περί τα 30 εκατ. ευρώ, επένδυση που αφορά τόσο στις γερανογέφυρες όσο και στον χερσαίο εξοπλισμό (straddle carriers).

«Δεδομένου ότι απαιτούνται περίπου 18 μήνες από τη στιγμή της παραγγελίας για την παραλαβή των γερανογεφυρών, εκτιμούμε ότι τόσο τα έργα πολιτικού μηχανικού όσο και ο εξοπλισμός θα είναι όλα έτοιμα στο τέλος του 2022, μαζί με την ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων», εξηγεί και προσθέτει πως σε ό,τι αφορά στο εμβληματικό διατηρητέο κτήριο του Παλιού Τελωνείου, στο ισόγειο του οποίου λειτουργεί σήμερα ο επιβατικός σταθμός του λιμένος, οι μέχρι στιγμής εκτιμήσεις από τη μελέτη που ήδη εκπονείται για τη στατική αποκατάστασή του, προσδιορίζουν το κόστος της τελευταίας σε περίπου 5 εκατ. ευρώ.

Ερωτηθείς εάν υπάρχει κάποια εκτίμηση ως προς τον αριθμό των εργαζομένων που θα απαιτηθούν, ώστε το «νέο» λιμάνι να διαδραματίσει τον ρόλο που οραματίζεται η

κοινοπραξία (σ.σ.: στην πρώτη επίσημη συνέντευξη Τύπου, τον περσινό Απρίλιο, οι εκπρόσωποι της κοινοπραξίας είχαν ξεδιπλώσει τον σχεδιασμό τους για την ανάδειξή του στο «μεγάλο λιμάνι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης» και στο «καλύτερο της Μεσογείου», με χαρακτηριστικά «game changer» και με μελλοντική ζώνη επιρροής μέχρι και στην Κεντρική Ευρώπη), ο κ. Θεοφάνης απάντησε: «Είναι πολύ πρώιμο και θα ήταν ανεύθυνο από πλευράς μου να κάνω μια εκτίμηση».

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ ΑΕ εξήγησε ακόμη ότι αναζητούνται εκτάσεις εμβαδού 60-100 στρεμμάτων και εξετάζονται όλες οι πιθανές εναλλακτικές για τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου που θα «κουμπώνει» με το λιμάνι (σ.σ.: η κοινοπραξία δεν εκδήλωσε ενδιαφέρον στον διαγωνισμό για την έκταση του πρώην στρατοπέδου Γκόνου), ενώ πρόσθεσε ότι «με βάση τα όσα έχουν ανακοινωθεί μέχρι στιγμής, τα αναγκαία -για την ανάπτυξη και σωστή λειτουργία του λιμανιού- **οδικά και σιδηροδρομικά έργα, θα ολοκληρωθούν ταυτόχρονα με την ολοκλήρωση των υποχρεωτικών επενδύσεων, δηλαδή στο τέλος του 2022».**

Υπενθυμίζεται ότι το 67% του ΟΛΘ μεταβιβάστηκε πέρυσι την άνοιξη στην εταιρεία ειδικού σκοπού South Europe Getaway Thessaloniki, που συνέστησε η κοινοπραξία του γερμανικού fund DIEP GmbH, με έδρα το Μόναχο (ποσοστό 47%), της Terminal Link SAS με ποσοστό 33% (η μητρική της οποίας, CMA CGM, είναι η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία ναυτιλιακών μεταφορών στον κόσμο) και η Belterra Investments LTD, συμφερόντων του Ιβάν Σαββίδη, με έδρα τη Λευκωσία (με το υπόλοιπο 20%).

Η κοινοπραξία δεσμεύτηκε για υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκατ. ευρώ σε μια επταετία, ενώ εξ αρχής έκανε γνωστή την πρόθεσή της να τις ολοκληρώσει πολύ νωρίτερα, εντός τετραετίας (σ.σ.: διάστημα στο οποίο φαίνεται πως εμμένει).

Η συνολική αξία της συμφωνίας για το 67% του ΟΛΘ υπολογίζεται ότι ανέρχεται σε 1,1 δισ. ευρώ.

Στο ποσό αυτό συνυπολογίζονται το τίμημα (231,92 εκατ. ευρώ), οι υποχρεωτικές επενδύσεις (180 εκατ. ευρώ) και τα αναμενόμενα έσοδα άνω των 170 εκατ. ευρώ του ελληνικού Δημοσίου από τη σύμβαση παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών της ΟΛΘ Α.Ε.).

Λαμβάνονται επίσης υπ' όψιν τα αναμενόμενα μερίσματα που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7,22%, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις, μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2051.