

Σε «ενδοχώρα» μετατρέπει τα Βαλκάνια ο ΟΛΘ. Μετά τη Βουλγαρία, dry port σε Σερβία και Σκόπια

2020/11/20 09:52 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΟΛΘ επεκτείνεται εντός και εκτός Ελλάδας. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το τελευταίο διάστημα, έχει κάνει εμφανείς τις προθέσεις του για σημαντική επέκταση των δραστηριοτήτων του, δημιουργώντας ένα δίκτυο λιμένων, τα οποία θα ανατροφοδοτούνται μεταξύ τους.

Επιμέλεια: Φώτης Φωτεινός

Ο ΟΛΘ, ο οποίος διεκδικεί τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας (εκδήλωσε αρχικό ενδιαφέρον, αναμένεται να καταθέσει και δεσμευτική προσφορά), ανακοίνωσε – πριν από λίγες ημέρες – τη δημιουργία dry port στη Σόφια της Βουλγαρίας, το οποίο εκτιμάται ότι θα λειτουργήσει στις αρχές του 2021, διαθέτοντας κέντρο logistics.

Μάλιστα, ο Οργανισμός προτίθεται να δημιουργήσει αντίστοιχα στη Σερβία και τα Σκόπια, υλοποιώντας ένα δίκτυο λιμένων, το οποίο θα λειτουργεί υποστηρικτικά με το κεντρικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Αυτό σημαίνει ότι σε Βουλγαρία, Σερβία και Σκόπια και Θεσσαλονίκη **θα δημιουργηθούν εμπορευματικές ροές**, με την αρωγή του σιδηροδρομικού δικτύου, στο οποίο προσδίδει ξεχωριστή σημασία το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

«Η δημιουργία του dry port στη Σόφια αποτελεί πράγματι ένα εξαιρετικά σημαντικό ιστορικό καθώς και αναπτυξιακό ορόσημο για τον Λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Είναι το **πρώτο dry port από μία σειρά αντίστοιχων** που θα δημιουργήσουμε στην ευρύτερη περιοχή της Βαλκανικής.

Στόχος μας δεν είναι άλλος από τη διάθεση αξιόπιστων, σύγχρονων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στο πελατολόγιο μας», αναφέρει ο εκτελεστικός πρόεδρος του ΟΛΘ, Αθανάσιος Λιάγκος.

Οι επιδόσεις του ΟΛΘ στα εμπορεύματα

Αρκετές εταιρείες στον ευρύτερο μεταφορικό κλάδο και όχι μόνο, γνώρισαν

αξιοσημείωτη μείωση του κύκλου εργασιών το πρώτο εξάμηνο του έτους, λόγω των περιοριστικών μέτρων που ετέθησαν για τον περιορισμό της πανδημίας.

Ωστόσο, τα δυο μεγάλα λιμάνια της χώρας, ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ επέδειξαν αξιοσημείωτες αντιστάσεις **(τα δυο λιμάνια παρέμειναν σε κέρδη)**, όπως φανερώνουν τα οικονομικά αποτελέσματά τους. Αιτία; **Η σαφής στροφή στην εξυπηρέτηση εμπορευμάτων.**

Οι κύριες δραστηριότητες του ΟΛΘ είναι η παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, ελλιμενισμού και αποθήκευσης, καθώς και η παροχή λοιπών σχετικών λιμενικών υπηρεσιών.

Ο ΟΛΘ παρέχει υπηρεσίες, κυρίως, για εμπορευματοκιβώτια και για συμβατικό φορτίο (χύδην, γενικό, RO-RO).

Κατά το **πρώτο εξάμηνο** του έτους, τα έσοδα από το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν κατά 14,3%, από 20,6 εκατ. σε 23,6 εκατ., ενώ τα έσοδα από τον συμβατικό λιμένα μειώθηκαν κατά 10,3%, από 11,4 εκατ. σε 10,3 εκατ.

Σύμφωνα με τον ΟΛΘ, η αύξηση των εσόδων προκλήθηκε από βελτιωμένες διαδικασίες εξαγωγής, αναδιάρθρωση τιμοκαταλόγου που εφαρμόστηκε το 2019, καθώς και αυξημένα έσοδα αποθήκευσης, δεδομένης της αποθήκευσης φορτίου στο λιμάνι για αυξημένες περιόδους ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID - 19.

Συγκεκριμένα, ο αριθμός των **φορτοεκφορτώσεων** που διεκπεραιώθηκαν στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΘ μειώθηκε κατά 5,9%, από 149.204 πέρυσι σε 140.351 κατά την εξαμηνιαία περίοδο που έληξε στις 30 Ιουνίου 2020.

Ωστόσο, τα **έσοδα ανά κίνηση** στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων αυξήθηκαν κατά 21,6%, από 138,1 ευρώ ανά κίνηση το 2019, σε 167,9 ευρώ ανά κίνηση το 2020.

Αντίστοιχα, ο **αριθμός των τόνων** που διακινήθηκαν στον σταθμό συμβατικού φορτίου μειώθηκε κατά 17,2%, από 2.237.584 τόνους σε 1.888.233 τόνους.

Η μείωση του διακινούμενου όγκου οφείλεται, κυρίως, στον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19, η οποία έπληξε το συμβατικό τερματικό σταθμό από τα μέσα Μαρτίου και μετά.

Συγκεκριμένα, αφορά την απώλεια μεταλλεύματος νικελίου, που είναι ένα προϊόν χαμηλής απόδοσης, αυξάνοντας - ωστόσο - τα έσοδα ανά τόνο από 5,0 ευρώ το 2019, σε 5,4 ευρώ το 2020 (αύξηση 8%), μειώνοντας τον αντίκτυπο που προκάλεσε η πανδημία.

Συνολικά, ο ΟΛΘ κατάφερε να αυξήσει τα συνολικά έσοδά του στο 6μηνο κατά 5,3%,

στα 34,69 εκατ. και να **σημειώσει καθαρά κέρδη 7,8 εκατ.**, τα οποία ήταν οριακά μειωμένα σε σχέση με πέρσι.