

Ο ΟΛΘ θέλει να πρωταγωνιστήσει στα Βαλκάνια. Μπορεί;

2017/05/02 08:52 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Οι νέοι ιδιοκτήτες του ΟΛΘ, η γερμανική DIEP, η γαλλική Terminal Link και ο Ιβάν Σαββίδης οραματίζονται το λιμάνι ως πρωταγωνιστή του εμπορίου, όχι μόνο στη Βόρεια Ελλάδα, αλλά στην ευρύτερη περιοχή της Βαλκανικής.

Για να γίνει κάτι τέτοιο απαιτούνται τα ακόλουθα: **Επενδύσεις και «κουτιά»**. Οι νέοι ιδιοκτήτες έχουν δεσμευτεί για υποχρεωτικές επενδύσεις, ύψους 180 εκατ., την επόμενη επταετία. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χρειάζεται, επειγόντως, εργασίες στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, προκειμένου να μπορέσει να φιλοξενήσει μεγαλύτερα πλοία.

Ακολούθως, χρειάζεται «κουτιά». Σε αυτό το πεδίο, θα βοηθήσει η μητρική της Terminal Link, η CMA – CGM. Ωστόσο, τα «κουτιά» αυτά θα χρησιμοποιηθούν, κυρίως, για transit φορτίο, καθώς η αγορά της Β. Ελλάδας έχει συγκεκριμένες αγοραστικές δυνατότητες.

Οπότε, τι απομένει στον ΟΛΘ; Να καταστεί ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια διαμετακόμισης των Βαλκανίων, τροφοδοτώντας τις γειτονικές χώρες, εκμεταλλευόμενο, μεταξύ άλλων, τις συνέργιες με το σιδηρόδρομο και τους οδικούς μεταφορείς.

Μερίδιο αγοράς 18% με την ολοκλήρωση των έργων

Σύμφωνα με στελέχη της υπάρχουσας διοίκησης, το λιμάνι αναμένεται να ανακτήσει το απολεσθέν μέρος του εγχώριου μεριδίου αγοράς του, καθώς εκσυγχρονίζει τον εξοπλισμό του, μέσω κεφαλαιουχικών επενδύσεων.

Ο τομέας της διαμετακόμισης Ε/Κ παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες για τον ΟΛΘ και αφορά, όχι μόνο τις άμεσες αγορές που συνορεύουν με την Ελλάδα από το Βορρά, αλλά και τις υπόλοιπες αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Με τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του λιμανιού, ο ρόλος του για την βόρεια αγορά διαμετακόμισης **θα αναβαθμιστεί σημαντικά και το μερίδιο αγοράς αναμένεται να φτάσει περίπου το 18%**.

Ανά κατηγορία, η ζήτηση στο στερεό χύδην φορτίο προβλέπεται ότι θα αυξηθεί,

κυρίως, λόγω της αυξανόμενης διείσδυσης στην αγορά διαμετακόμισης των γειτονικών βόρειων χωρών.

Αντίστοιχα, ο τομέας του γενικού φορτίου θα συνεχίσει να κυριαρχείται από προϊόντα σιδήρου και χάλυβα και επομένως ακολουθεί την τάση του κατασκευαστικού και του βιομηχανικού κλάδου, τόσο της εγχώριας αγοράς, όσο και των βόρειων αγορών διαμετακόμισης.

Σε ότι αφορά το τρέχον έτος, με τα διαθέσιμα στοιχεία, μέχρι και την 31-3-2017, προκύπτει σημαντική αύξηση στη διακίνηση φορτίων, συγκριτικά με το α' τρίμηνο του 2016 (+31% στο συμβατικό φορτίο και +8% στη διακίνηση TEU'S).

Το 2016, τα μεγέθη του ΟΛΘ επηρεάστηκαν δυσμενώς **από τις 32 συνεχόμενες ημέρες απεργίας** το α' εξάμηνο του 2016, λόγω των αντιδράσεων για την ιδιωτικοποίηση του λιμένα, ενώ προβλήματα δημιουργήθηκαν και από το κλείσιμο, επί 67 ημέρες, της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την ΠΓΔΜ.