

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΟΥΛΗΘΕΙ ΜΕ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΟ ΧΡΗΜΑ ΑΛΛΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



Επενδυτή- παραχωρησιούχο παγκόσμιας κλάσης, ο οποίος θα δεσμευτεί να επενδύσει τα απαιτούμενα κεφάλαια για την ανάπτυξη, χρειάζεται 'εδώ και τώρα' το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προκειμένου να μην περιθωριοποιηθεί και να μη βγει από τον χάρτη των διεθνών μεταφορών. Αντ' αυτού, η αίσθηση είναι ότι η πώληση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου τείνει να γίνει με μοναδικό κριτήριο το προσφερόμενο τίμημα, χωρίς να ληφθεί υπόψη η αναπτυξιακή διάσταση.

Τους φόβους αυτούς εξέφρασαν οι εκπρόσωποι των αρχών και φορέων που συμμετείχαν στη συνέντευξη Τύπου του 18ου πανελληνίου συνεδρίου Logistics, μεταξύ των οποίων ο δήμαρχος, **Γιάννης Μπουτάρης** και ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics Βορείου Ελλάδος και του Τμήματος Μηχανολόγων Μηχανικών του ΑΠΘ, καθηγητής **Ελευθέριος Ιακώβου**.

Μάλιστα, πρόσθεσαν ότι ο τρόπος με τον οποίο -όπως όλα δείχνουν- προωθείται η αξιοποίηση του λιμανιού δεν εγγυάται τη στρατηγική του ανάπτυξη, ούτε την πραγματοποίηση επενδύσεων και τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Τα φώτα στο Θριάσιο, παρότι η Θεσσαλονίκη υπερτερεί

Αναλυτικότερα, σε συνέντευξη Τύπου στο πλαίσιο του 18ου Πανελληνίου Συνεδρίου Logistics, που πραγματοποιείται στη Θεσσαλονίκη, ο κ.Μπουτάρης υποστήριξε ότι παρότι το λιμάνι της πόλης διαθέτει όλα τα στοιχεία, που το καθιστούν δελεαστικό, όλα τα "φώτα" έχουν πέσει στο Θριάσιο, μετά την είσοδο του κινεζικού ολλοσού Cosco στο λιμάνι του Πειραιά. Πρόσθεσε ότι το Θριάσιο απέχει 500-600 κλμ από τις αγορές που εξυπηρετεί και η Θεσσαλονίκη μόλις 79 κλμ και η σιδηροδρομική μεταφορά είναι ακριβότερη από τη θαλάσσια -παρόλα αυτά τον πρώτο λόγο στο διαμετακομιστικό εμπόριο παίρνει το Θριάσιο.

Αν οι Κινέζοι δημιουργήσουν και Dragon Mart στο Θριάσιο...

Συμπλήρωσε ότι ιδίως αν προχωρήσει ο σχεδιασμός για τη δημιουργία 'Dragon Mart' στο Θριάσιο -ήτοι εμπορικού κέντρου χονδρικής πώλησης για κινεζικά προϊόντα- "η Θεσσαλονίκη ούτε ως μαρίνα θα μείνει". Συμπλήρωσε ότι η ιδιοκτησία του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πρέπει να ανήκει πάντα στο δημόσιο, αλλά αυτό όντως πρέπει να παραχωρηθεί συνολικά γιατί είναι πολύ μικρό 'για να δώσει 'σπαστά' κομμάτια' (σ.σ. αρχικά η πλειοψηφία των φορέων της πόλης υποστήριζε θερμά το μοντέλο των τμηματικών παραχωρήσεων χρήσεων του λιμανιού, πχ, του κύδην φορτίου, του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων και της κρουαζιέρας). Κατά τον ίδιο, το κράτος εισπράττει σήμερα το 2% επί του τζίρου του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, αλλά "στην πόλη δεν δίνει ούτε φωτογραφίες από αυτά τα λεφτά".

"Γιάννης κερνά, Γιάννης πίνει"

Ο κ. Μπουτάρης πρόσθεσε ότι τον ΟΛΘ "δεν πρέπει να τον πάρουν οι Κινέζοι, που ήδη έχουν μπει στον Πειραιά, γιατί τότε θα βρεθούμε ενώ-

πιον μιας κατάστασης τύπου 'Γιάννης κερνά, Γιάννης πίνει'".

Επισημάνει ότι το λιμάνι δεν πρέπει να το αγοράσει ούτε ένα fund (σ.σ. επενδυτικό ταμείο), "που αύριο θα κοιτάξει να το πουλήσει", αλλά παγκόσμιος πάροχος που θα δεσμευτεί για την απαιτούμενη εκβάθυνση του λιμανιού και για την ολοκλήρωση του κρηπιδώματος της όης προβλήτας.

Τι απέγινε η μελέτη της Hamburg Port Authority

Διερωτήθηκε επίσης τι απέγινε η μελέτη του συμβούλου του ΤΑΙΠΕΔ, "Hamburg Port Authority" για το λιμάνι (η οποία σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις πρότεινε συνολική παραχώρηση κι όχι πώληση), ενώ γνωστοποίησε ότι σκέφτεται να συγκαλέσει δημοτικό συμβούλιο με τη συμμετοχή των φορέων της πόλης, ώστε να συζητηθεί το θέμα του τρόπου αξιοποίησης του λιμανιού.

Ζητούμενο η δημιουργία προστιθέμενης αξίας

Ο κ.Ιακώβου είπε απ' την πλευρά του ότι αν ως μοναδικός κρίσιμος όρος [για τη διάθεση του 67% του ΟΛΘ] τίθεται το υψηλότερο προτεινόμενο τίμημα, τότε ουδείς διασφαλίζει τη στρατηγική ανάπτυξη του λιμανιού, την προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων και το άνοιγμα νέων αγορών".

Συμπλήρωσε ότι το ζητούμενο κατά τη διαδικασία επιλογής επενδυτή πρέπει να είναι η δημιουργία προστιθέμενης αξίας (πχ, μέσω της ελαφριάς συναρμολόγησης προϊόντων επί τόπου). Πρόσθεσε ότι το ΤΑΙΠΕΔ διαθέτει με τις νομικές γνώσεις για να διαχειριστεί τη διαδικασία, αλλά δεν είναι ξεκάθαρο "αν έχει και την τεχνολογία να αντιληφθεί τη δυναμική ενός λιμανιού ενταγμένου στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα".

Ο παραχωρησιούχος πρέπει να δεσμευτεί για τις επενδύσεις

Υπέρ της αξιοποίησης του λιμανιού της Θεσσαλονίκης με βάση την ευρωπαϊκή πρακτική, η οποία προβλέπει παραχώρηση και όχι πώληση, τάχθηκε εκ νέου σήμερα ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΘ ΑΕ, **Στυλιανός Αγγελούδης**, μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, ενώ επανέλαβε την πάγια θέση του για την ανάληψη δέσμευσης από πλευράς του παραχωρησιούχου, σε σχέση με την πραγματοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων. "Για εμένα είναι αυτονόητο ότι ο παραχωρησιούχος-επενδυτής, όποιος κι αν είναι αυτός που θα επιβληθεί, θα αναλάβει την υποχρέωση να υλοποιήσει το 5ετές επενδυτικό πρόγραμμα του λιμένος, ύψους περίπου 300 εκατ. ευρώ", είπε ο κ.Αγγελούδης.

Νωρίτερα, από το βήμα του συνεδρίου, επισήμανε ότι το λιμάνι παρουσιάζει στο ενδιάμεσο αύξηση διακίνησης κοντέινερς κατά περίπου 12% σε σχέση με πέρυσι και συμβατικού φορτίου κατά 10%, ενώ η κερδοφορία του ανέρχεται στο 40% του τζίρου του. Το ενδιάμεσο του 2014, πρόσθεσε, εκτιμάται ότι έκλεισε με τους καλύτερους ρυθμούς όλων των εποχών. Πρόσθεσε ότι στο κομμάτι των logistics αναμένεται η υλοποίηση της δέσμευσης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, στο πλαίσιο της συμφωνίας με την ΟΛΘ ΑΕ, για

τη δρομολόγηση των τακτικών σιδηροδρομικών συνδέσεων από το λιμάνι προς τις Βαλκανικές πρωτεύουσες, η οποία αναμένεται να εκπληρωθεί από τον επόμενο μήνα.

Το ΤΑΙΠΕΔ παρέλαβε αξίες και άρα αξίες θα πουλήσει

Στη διάρκεια της συνέντευξης τύπου, τέλος, ο **Γιάννης Σταμάς**, μέλος της Μόνιμης Επιτροπής Logistics του υπουργείου Μεταφορών, ισχυρίστηκε ότι επειδή αυτό που μεταβιβάστηκε στο ΤΑΙΠΕΔ είναι αξίες, άρα και αυτό που πρόκειται να πουληθεί είναι αξίες. Συνεπώς, υποστήριξε, είναι αμφίβολο αν θα ληφθούν υπόψη οι δευτερογενείς επιπτώσεις και τα οφέλη της πώλησης για την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Ο Ιταλικός όμιλος Grimaldi "βλέπει" Θεσσαλονίκη αλλά ψηφίζει Ηγουμενίτσα

Δελεαστικό αλλά ανέτοιμο για να το εντάξει στον άμεσο σχεδιασμό του φαίνεται ότι θεωρεί προς το παρόν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ο Ιταλικός όμιλος Grimaldi, "ποντάροντας" αντ' αυτού σε εκείνο της Ηγουμενίτσας, όπου οι συνδέσεις με την Εγνατία Οδό αποτελούν σημαντικό κίνητρο δραστηριοποίησης. Τα παραπάνω προκύπτουν από δηλώσεις του **Νούντσιο Σαβαρέζε (Nunzio Savareze)**, διευθυντή πωλήσεων του ομίλου, στον οποίο ανήκει μεταξύ άλλων η Μίνοα Lines, με την ευκαιρία του 18ου πανελληνίου συνεδρίου logistics.

"Η Θεσσαλονίκη έχει μεγάλη δυναμική γιατί η θέση της είναι στρατηγική. Ο στόχος μας είναι όμως να υπάρχουν και επαρκείς συνδέσεις και για να είμαι ειλικρινής, θεωρώ ότι η Θεσσαλονίκη δεν είναι έτοιμη για κίνηση RoRo (σ.σ. φορτηγών πλοίων, περισσότερο οχηματαγωγών, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κοντέινερς ή κυρίως οχημάτων άνευ αυτοκίνησης). Αυτή τη στιγμή η Ηγουμενίτσα είναι το στρατηγικό μας λιμάνι" επισήμανε ο κ.Σαβαρέζε, απαντώντας σε σχετικό ερώτημα στη διάρκεια συνέντευξης Τύπου.

Το χρονοδιάγραμμα των έργων στην Ηγουμενίτσα

Στο μεταξύ, εντός του 2018 αναμένεται να ολοκληρωθούν τα έργα της Γ1 φάσης στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, τα οποία περιλαμβάνουν -μεταξύ άλλων- τη δημιουργία νέων κρηπιδωμάτων και την εκβάθυνση ήδη υφιστάμενων, ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση περισσότερων φορτίων, όπως επισήμανε ο διευθυντής ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος (ΟΛΗΓ ΑΕ), **Κωνσταντίνος Γκρίνιας**, σύμφωνα με τον οποίο το 2014 εξελίσσεται μέχρι στιγμής θετικά για το λιμάνι, με αύξηση της τάξης του 9%-10% τόσο στην επιβατική κίνηση, όσο και στα φορτία.

Στο πλαίσιο της Γ1 φάσης των έργων προβλέπεται παράλληλα η δημιουργία ενός τερματικού σταθμού φορτίου (cargo terminal) και ενδεχομένως -εντός του- μικρού Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), ενώ θα ακολουθήσει η Γ2 φάση, που περιλαμβάνει δύο δακτυλοειδείς προβλήτες και τη δημιουργία υποδομών για την εξυπηρέτηση μελλοντικής σύνδεσης Ra-Ra (σύνδεση σιδηροδρομικού δικτύου-λιμένος). Ωστόσο, πρόσθεσε, για να γίνει αυτό (η σύνδεση Ra-Ra) πρέπει να υλοποιηθεί ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας. ■