

## **Αναβαθμίζονται άμεσα οι υποδομές του λιμένα Θεσσαλονίκης. Οι πρώτες επιτυχίες του ιδιωτικού ΟΛΘ**

2018/04/18 06:56 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της ΝΑ Ευρώπης και στο καλύτερο της Μεσογείου, με χαρακτηριστικά “game changer” και με μελλοντική ζώνη επιρροής ως την Κεντρική Ευρώπη, φιλοδοξεί να αναδείξει τη Θεσσαλονίκη το κοινοπρακτικό σχήμα που απέκτησε το 67% του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ).

Δίνοντας την παρθενική της συνέντευξη Τύπου, η νέα διοίκηση του Οργανισμού, με επικεφαλής τον Σωτήρη Θεοφάνη και συμμετέχοντες στελέχη της κοινοπραξίας των DIEP GmbH (47%), Terminal Link SAS (33%) και Belterra Investments Ltd ( 20%), ανακοίνωσαν, ως πρώτη τους κίνηση, την πραγματοποίηση άμεσης δαπάνης ύψους 27 εκατ. ευρώ για επείγουσα ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού.

Επίσης, δεσμεύτηκαν, εκ νέου, να υλοποιήσουν νωρίτερα από τη συμβατική τους υποχρέωση τις υποχρεωτικές επενδύσεις, συνολικού ύψους 180 εκατ. ευρώ.

Σημειωτέον, βάσει της σύμβασης παραχώρησης, οι υποχρεωτικές επενδύσεις θα πρέπει να ολοκληρωθούν εντός επταετίας.

Παράλληλα, κάλεσαν το ελληνικό κράτος να τους διευκολύνει, ώστε οι υποχρεωτικές επενδύσεις – και ιδίως η επέκταση της 6ης προβλήτας, για την οποία ο σχετικός διαγωνισμός στόχος είναι να ολοκληρωθεί μέσα στο 2018 – να πραγματοποιηθούν σε 4-5 χρόνια.

Όπως χαρακτηριστικά ειπώθηκε, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν έχει καμία τύχη, χωρίς την αναβάθμιση των υποδομών και του μηχανολογικού εξοπλισμού, που θα του επιτρέψουν να προσελκύσει μεγάλα πλοία (τύπου New Panamax) και κύριες γραμμές (mainliners).

Εξίσου απαραίτητη θεωρείται η επιτάχυνση της σύνδεσης του λιμανιού με το οδικό δίκτυο και τον σιδηρόδρομο, θέμα για το οποίο, επίσης, ζήτησαν την ενεργοποίηση της ελληνικής κυβέρνησης.

Ως προς τις άμεσες δαπάνες, ύψους 27 εκατ. ευρώ, οι εκπρόσωποι της κοινοπραξίας επισήμαναν ότι, αν δεν επενδυθούν άμεσα αυτά τα κεφάλαια, δεν μπορεί να

διασφαλιστεί η βιώσιμη λειτουργία του λιμένος.

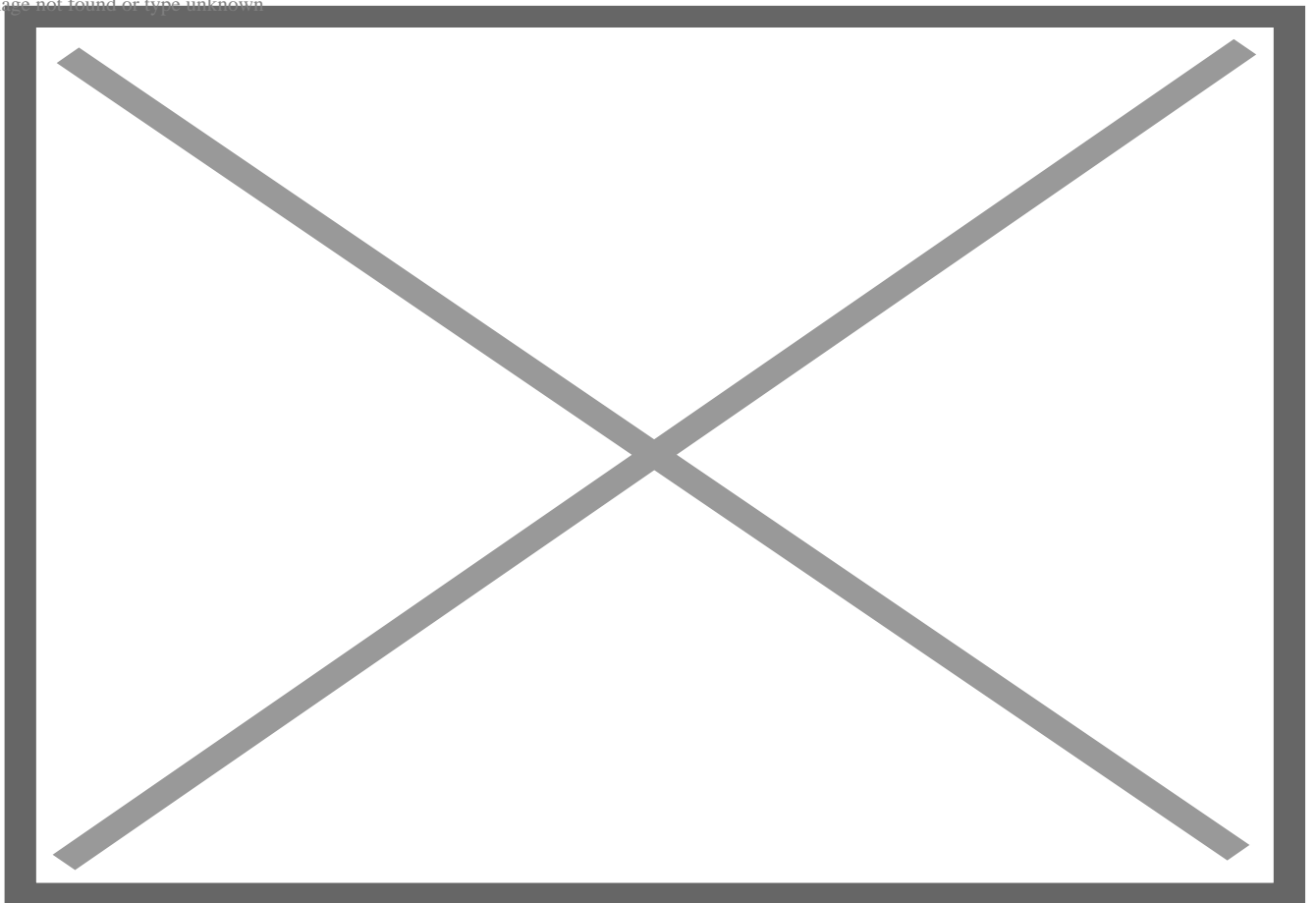
Υποστήριξαν δε ότι τα κεφάλαια δεν είχαν προϋπολογιστεί, διότι οι πραγματικές ανάγκες ήταν διαφορετικές και μεγαλύτερες από την αρχική εικόνα, που είχε σχηματιστεί, βάσει των στοιχείων του data room.

**«Τα λιμάνια Θεσσαλονίκης και Πειραιά δεν είναι ανταγωνιστικά μεταξύ τους»**

Ερωτηθείς ο κ. Θεοφάνης, αν η εταιρεία θα ζητούσε να τεθούν σε ισχύ οι ρήτρες της σύμβασης παραχώρησης για αποζημιώσεις, επειδή η κατάσταση του εξοπλισμού ήταν διαφορετική από την περιγραφόμενη, απάντησε λακωνικά: «ουδέν σχόλιο προσωρινά».

Ο ίδιος επισήμανε ότι, μέχρι το τέλος Απριλίου, αναμένεται και η έκθεση των ορκωτών ελεγκτών για τα οικονομικά αποτελέσματα του λιμένος, ενώ επανέλαβε ότι τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά δεν είναι στην πράξη ανταγωνιστικά μεταξύ τους, καθώς το πρώτο έχει έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό και το δεύτερο έχει αναπτυχθεί ως λιμάνι μεταφόρτωσης (transhipment).

Image not found or type unknown



Σωτήρης Θεοφάνης, δ.σ. ΟΛΘ

**Που βασίζεται η στρατηγική της εταιρείας**

«Είμαστε μόλις δύο εβδομάδες εδώ», είπε ο κ. Θεοφάνης, «αλλά βλέπουμε ήδη μικρές νίκες.

Πρώτον, τρεις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, που είχαν διακόψει στο άμεσο παρελθόν τη στοχευμένη τροφοδοσία γραμμών (dedicated feeders) προς Θεσσαλονίκη και χρησιμοποιούσαν κοινά feeders, επανακάμπτουν στις επόμενες 2-3 εβδομάδες, με δικές τους υπηρεσίες και αυτό είναι ένα πρώτο δείγμα εμπιστοσύνης.

Δεύτερον, έχουμε βελτίωση της εξυπηρέτησης των πλοίων και μείωση του χρόνου αναμονής. Τον Δεκέμβριο του 2017, ο χρόνος αναμονής ήταν 135-145 ώρες, δηλαδή 5-6 ημέρες και σήμερα είναι λιγότερες από 15 ώρες (...) χωρίς να αλλάξει τίποτα στις υποδομές».

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ διευκρίνισε ακόμη ότι η στρατηγική της εταιρείας εδράζεται στην αποκατάσταση της εύρυθμης λειτουργίας και εξυπηρέτησης του λιμανιού, στην προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού και στην ταχύτερη δυνατόν έναρξη των υποχρεωτικών επενδύσεων, γιατί «χωρίς αυτές το λιμάνι δεν έχει καμία τύχη».

Ο κ. Θεοφάνης επισήμανε, ακόμη, ότι η νέα διοίκηση του ΟΛΘ βλέπει με ιδιαίτερο σεβασμό τα θέματα του περιβάλλοντος και στόχο έχει να λειτουργήσει ένα λιμάνι με την ελάχιστη δυνατή όχληση, ενώ πρόσθεσε ότι έμφαση δίνεται επίσης στην Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και στην ανάπτυξη της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας.

## **B. Wenzel: Φιλόδοξα τα σχέδια για το λιμάνι**

Πολύ αισιόδοξος για την πορεία του λιμανιού, για το οποίο υπάρχουν φιλόδοξα σχέδια, δήλωσε, από την πλευρά του, ο Boris Wenzel, αντιπρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της ΟΛΘ ΑΕ και διευθύνων σύμβουλος της Terminal Link SAS.

Επισήμανε, με τη σειρά του, ότι η πραγματοποίηση των υποχρεωτικών επενδύσεων πρέπει να διευκολυνθεί, λέγοντας πως όλοι οι εταίροι της κοινοπραξίας συμφωνούν ότι αυτές είναι αναγκαίο να γίνουν σε πέντε ή και λιγότερα χρόνια.

Ο ίδιος σημείωσε ότι προσβλέπει σε ταχύτητα ως προς τις αλλαγές που μπορούν να εφαρμοστούν στο λιμάνι, προκειμένου αυτό να επανέλθει πραγματικά στο προσκήνιο ως προτιμητέος προορισμός για τις ναυτιλιακές εταιρείες και να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη των πελατών του, που χάθηκε στη διάρκεια των χρόνων και ιδίως τους τελευταίους μήνες με την αποχή των τελωνειακών.

Αναφερόμενος στο έργο της επέκτασης της 6ης προβλήτας, επισήμανε ότι η ανταγωνιστικότητα των λιμένων παγκοσμίως εξαρτάται πλέον, σε μεγάλο βαθμό, από την δυνατότητά τους να προσελκύουν πλοία με μεγάλο βύθισμα.

«Σήμερα το λιμάνι δεν μπορεί να υποδεχτεί deep sea vessels. Όταν όμως έχουμε αυτή τη δυνατότητα, η Θεσσαλονίκη θα μπορεί να προσελκύσει και κύριες γραμμές (mainliners)», είπε, διαβεβαιώνοντας εκ νέου ότι καθότι η Terminal Link που δεν διαχειρίζεται άλλο λιμάνι στην περιοχή, **η ανάπτυξη του ΟΛΘ έχει βαρύνουσα σημασία για αυτήν**, προκειμένου να ανταγωνιστεί λιμάνια στην Αδριατική και τη Ρουμανία.

#### **«Προετοιμασμένοι να αντιμετωπίσουμε τις προκλήσεις»**

Εκπροσωπώντας τον επικεφαλής επενδυτή της κοινοπραξίας, το επενδυτικό ταμείο DIEP με έδρα το Μόναχο, ο διευθύνων σύμβουλος του Alexander Willem Von Mellethin, μέλος του διοικητικού συμβουλίου της ΟΛΘ ΑΕ, υπενθύμισε ότι το όλο εγχείρημα εισόδου στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ξεκίνησε το 2014.

Πρόσθεσε ότι η κοινοπραξία είναι προετοιμασμένη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις και φιλοδοξεί να αποδείξει ότι οι ιδιώτες επενδυτές σε υποδομές όπως τα λιμάνια είναι «όχι απλά τόσο καλοί όσο το κράτος, αλλά και ικανοί να πετύχουν υψηλότερους στόχους και καλύτερα νούμερα».

Αναφερόμενος στη διαφορετική εικόνα που αποκόμισε στη πράξη η κοινοπραξία, σε ό,τι αφορά τον μηχανολογικό εξοπλισμό, επισήμανε ότι είναι πολύ φυσιολογικό, όταν ξεκινάς μια επενδυτική δραστηριότητα και έχεις επιφορτιστεί να ανοίξεις αυτό το «δώρο», είτε να απογοητευτείς, είτε να εκπλαγείς ευχάριστα.

Όπως είπε, αν συνειδητοποιήσεις στην πορεία ότι τα περιουσιακά στοιχεία που συνοδεύουν μια επένδυση είναι σε χειρότερη κατάσταση από αυτή που ανέμενες, τότε θα πρέπει να αναλάβεις δράση και η αντίδραση αυτή είναι από τις κεντρικές δεξιότητες που πρέπει να έχει μια διοίκηση.

Ο ίδιος επισήμανε ότι κι άλλοι Γερμανοί επενδυτές θεωρούν ότι υπάρχουν δυνατότητες σε κάποια από τα περιουσιακά στοιχεία της Ελλάδας και κοιτάζουν κι άλλα assets.

Image not found or type unknown



## **καλύτερο λιμάνι της Μεσογείου**

Την εκτίμηση ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί περιουσιακό με τεράστια οικονομική, κοινωνική και επιχειρηματική σημασία όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για τα Βαλκάνια, διατύπωσε ο διευθύνων σύμβουλος της Belterra Ltd, Arthur Davidyan, επισημαίνοντας ότι όταν προ τετραετίας τα στελέχη του ομίλου αντίκριζαν το λιμάνι από την κορυφή του «Μακεδονία Παλάς» (ιδιοκτησίας του Ιβάν Σαββίδη) δεν φαντάζονταν ότι μια μέρα θα ήταν κάτοχοι του 20%.

Ο ίδιος σημείωσε ότι η κοινοπραξία ανυπομονεί να αναπτύξει το λιμάνι ως ισχυρό επιχειρηματικό και εμπορικό ηγέτη και πρόσθεσε ότι η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης στο καλύτερο λιμάνι της Μεσογείου δεν αποτελεί απλά όνειρο, αλλά στόχο.

Σε σχέση με τον διαγωνισμό για την αξιοποίηση του πρώην στρατοπέδου Γκόνου, ο ίδιος δήλωσε ότι ο Όμιλος Σαββίδη συμμετείχε σε αυτόν μόνο διερευνητικά, γιατί εντόπισε τη δυνατότητα πιθανών συνεργιών του λιμένος με ένα σύγχρονο εμπορευματικό κέντρο.

## **Μακροπρόθεσμος στόχος ο Θερμαϊκός, να μπορεί πλέον να υποδέχεται deep sea vessels**

Κατά τον αναπληρωτή διευθύνοντα σύμβουλο της ΟΛΘ ΑΕ, Rui Pinto, ο πιο μακροπρόθεσμος στόχος της νέας διοίκησης είναι όταν υλοποιηθούν όλες οι επενδύσεις και ο Θερμαϊκός μπορεί πλέον να υποδέχεται deep sea vessels, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να γίνει game changer, δηλαδή να αλλάξει τους όρους του παιχνιδιού.

Τότε, είπε, «είμαι απόλυτα πεπεισμένος ότι **το λιμάνι θα αυξήσει σημαντικά τον κύκλο επιρροής του** και θα μπορεί να φτάσει και στην Κεντρική Ευρώπη, εκτός από την περιοχή των 200-300 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη», στην οποία απευθύνεται σήμερα, λειτουργώντας σαν αναπτυξιακός κινητήρας για τη Βόρεια Ελλάδα.