



Του **Αθανάσιου Σαββάκη**  
Πρόεδρου Συνδέσμου  
Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος

## Οι προσδοκίες από την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ

**Ο** λιμένας της Θεσσαλονίκης έχει χαρακτηριστεί ως «στρατηγικής σημασίας» υποδομή για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας. Και όχι άδικα. Η αναπτυξιακή του επίδραση στην οικονομία της περιοχής μπορεί να είναι εξόχως σημαντική, αν φυσικά η λειτουργία του διέπεται από ρεαλιστικό στρατηγικό σχέδιο και ισχυρή διοίκηση με γνώση του αντικειμένου, και πάθος για την ανάπτυξη του ΟΛΘ.

Τις επόμενες μέρες θα υπογραφεί η συμφωνία παραχώρησης του ΟΛΘ στην κοινοπραξία που αναδείχθηκε πλειοδότης στον σχετικό διαγωνισμό. Ο επιχειρηματικός κόσμος της Βόρειας Ελλάδας αναμένει την εύρυθμη λειτουργία του λιμένα και την διευκόλυνση των εξαγωγών των επιχειρήσεων της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας. Σε κάθε περίπτωση, η ιδιωτικοποίηση του λιμένα μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση του εθνικού ΑΕΠ κατά 1,2 έως 1,6 δισ., σε όρους καθαρής παρούσας αξίας σε βάθος δεκαετίας. Μάλιστα, από το παραπάνω ποσό αντιστοιχούν έως 380 εκ. περίπου σε εισόδημα για τους εργαζόμενους, και έως 600 εκ. περίπου έσοδα που θα εισρεύσουν στα κρατικά ταμεία.

Είναι πρόδηλο ότι το μεγαλύτερο τμήμα των θετικών επιδράσεων, αφορά τη Θεσσαλονίκη και την Κεντρική Μακεδονία. Για την Κεντρική Μακεδονία οι υπολογισμοί αφορούν αύξηση του ΑΕΠ κατά 900 εκ. σε βάθος δεκαετίας. Για την πραγματοποίηση αυτών των προβλέψεων, αποτελεί αδήριτη ανάγκη να επιλυθούν και να αντιμετωπισθούν τα ακόλουθα ζητήματα:

**Α)** Για την ανάκτηση της απολεσθείσας διεθνούς ανταγωνιστικότητας του λιμένα της Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να επιλυθεί άμεσα το θέμα των καθυστερήσεων στις φορτώσεις των πλοίων. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, σήμερα τα πλοία που προσεγγίζουν το λιμάνι αναμένουν, σε ορισμένες περιπτώσεις έως και 120 ώρες μέχρι να ξεφορτώσουν. Συνεπώς, η ταχύτητα των φορτοεκφορτώσεων αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάκτηση της χαμένης αξιοπιστίας του ΟΛΘ και για την προσέλκυση νέων πελατών.

**Β)** Όσον αφορά τα έργα στον 6ο προβλήτα, είναι κρίσιμο να ξεκινήσουν εντός του Α' εξαμήνου το 2018, ούτως ώστε να μη χαθεί κι άλλο τμήμα της αγοράς για τον ΟΛΘ, ενώ σε οριζόντια 4ετία ο παραχωρησιούχος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει το σύνολο των επενδύσεων για τις οποίες έχει δεσμευθεί.

**Γ)** Στις προτεραιότητες της νέας διοίκησης, θα πρέπει να είναι η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών εύρυθμης και ασφαλούς λειτουργίας του λιμανιού. Στο πλαίσιο αυτό είναι απαραίτητη η αντικατάσταση μίας ή δυο γερανογεφυρών σε οριζόντια 18 μηνών.

Σε κάθε περίπτωση, κορυφαίος στρατηγικός στόχος για τη νέα διοίκηση θα πρέπει να είναι η διακράτηση αρχικά, και η αύξηση στη συνέχεια του μεριδίου αγοράς, με βελτιώσεις στη λειτουργία του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και την αύξηση σε ποσοστό 30% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων προς τις γειτονικές χώρες σε μεσο - μακροπρόθεσμο οριζόντιο.

Κατά τον ΣΒΒΕ τέλος, κομβικής σημασίας είναι η ολοκλήρωση της συμφωνίας για τη σιδηροδρομική και οδική σύνδεση του λιμανιού με τα αντίστοιχα δίκτυα.

