

## **ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ & ΔΙΝΤΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΤΗΣ ΟΛΘ ΑΕ, ΣΤ. ΑΓΓΕΛΟΥΔΗ ΣΤΟ capital.gr και την εφημερίδα «Κεφάλαιο»**

**Ποιες είναι οι προτεραιότητες της στρατηγικής για την ανάπτυξη του ΟΛΘ και του λιμανιού της Θεσσαλονίκης; Πότε θα δημοπρατηθεί ο προβλήτας 6 και πώς προχωρά ο διαγωνισμός για το logistic center;**

Οι στρατηγικοί μας στόχοι, σε βασικές γραμμές, είναι οι ακόλουθοι: Πρώτον, να αποκτήσει το λιμάνι τις κατάλληλες υποδομές, προκειμένου να μπορεί να είναι φιλόξενο για τα μεγάλα πλοία που χρειάζονται πιο σύνθετες εγκαταστάσεις. Σε αυτή την κατεύθυνση εντάσσεται το έργο της επέκτασης της 6<sup>ης</sup> προβλήτας, που θα δημοπρατηθεί το αμέσως προσεχές διάστημα. Στόχος είναι τα επόμενα χρόνια το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αποκτήσει ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό στη λειτουργία του εμπορευματικό σταθμό αξιοποιώντας όλη τη σύγχρονη τεχνολογία.

Δεύτερον, να λειτουργήσουν αποτελεσματικά οι συνδυασμένες μεταφορές. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει το λιμάνι να αναπτύξει μια στενή και συνεχή συνεργασία με τους ελληνικούς σιδηρόδρομους, προκειμένου αυτό να κατασκευαστεί ένα μεγάλο και σύγχρονο κέντρο Logistics, μέσα στο λιμάνι, λίγα μέτρα από το χώρο εκφόρτωσης των κοντέινερς. Κι αυτό το θέμα βρίσκεται σε στάδιο προχωρημένης μελέτης και πιστεύω ότι τους επόμενους μήνες, ενδεχομένως στις αρχές του 2011, θα έχουμε καταλήξει σε συγκεκριμένες αποφάσεις.

Τρίτον, η αξιοποίηση των ακινήτων της ΟΛΘ, που στο μεγαλύτερο μέρος τους βρίσκονται στην καρδιά της πόλης.

Τέταρτον, η ανάπτυξη της 1<sup>ης</sup> προβλήτας και τη δημιουργία κέντρου σκαφών αναψυχής, δηλαδή μαρίνας, που μπορεί να αναπτυχθεί στο θαλάσσιο μέτωπο του Θερμαϊκού.

**Τι επενδύσεις προγραμματίζετε για τα επόμενα χρόνια και πώς αυτές θα χρηματοδοτηθούν; Τι περιλαμβάνει το νέο business plan;**

Οι επενδύσεις της ΟΛΘ ΑΕ σε αυτή τη φάση θα χρηματοδοτηθούν από ίδια κεφάλαια, τραπεζικό δανεισμό και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Τα κεφάλαια είναι μεγάλα –μόνο η επέκταση της 6<sup>ης</sup> προβλήτας μαζί με τον απαιτούμενο μηχανολογικό εξοπλισμό ξεπερνά τα 200 εκατ. ευρώ-, αλλά η ΟΛΘ ΑΕ έχει το δυναμισμό και τη χρηματοοικονομική ευρωστία να τις υποστηρίξει. Από την άλλη όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι ο κινητήριος μοχλός σε αυτή την δύσκολη εποχή δεν μπορεί παρά να είναι τα ιδιωτικά κεφάλαια. Φυσικά συνεργασία με ιδιώτες και με οποιονδήποτε θέλει να προχωρήσει σε υγιείς επενδύσεις στο πεδίο της θαλάσσιας διακίνησης και των λιμενικών υπηρεσιών μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα. Πρέπει, όμως, να διαχωριστεί η ιδιωτικοποίηση από την παραχώρηση χρήσης.

**Πώς κινούνται τα αποτελέσματά της εταιρείας και ποιοι οι στόχοι για το επόμενο διάστημα;**

Στο α' εξάμηνο του 2010 ο κύκλος εργασιών της ΟΛΘ ΑΕ διαμορφώθηκε σε 22.987.738 ευρώ, αυξημένος κατά 7,04% έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του

2009 που ήταν 21.476.935 ευρώ. Τα προ φόρων κέρδη της ΟΛΘ ΑΕ έφτασαν στο πρώτο εξάμηνο στα 2.066.730 ευρώ, μειωμένα κατά 58,75% έναντι των 5.010.092 του πρώτου εξαμήνου του 2009. Αντίστοιχα τα μετά φόρων κέρδη του πρώτου εξαμήνου της τρέχουσας χρήσης διαμορφώθηκαν στις 820.210 ευρώ, μειωμένα κατά 77,52% έναντι 3.648.383 ευρώ του 2009. Ο βασικός λόγος των μεγάλων αυτών αποκλίσεων στην κερδοφορία είναι η συμπερίληψη στα έσοδα του πρώτου εξαμήνου του 2009 έκτακτου εσόδου 5.000.000 ευρώ από την κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής της Hutchison, που είχε λάβει μέρος στο διαγωνισμό για την παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, είχε πλειοδοτήσει, αλλά τελικά αποχώρησε από τη διαδικασία.

Ειδικότερα οι δραστηριότητες της εταιρίας παρουσίασαν σε σχέση με το αντίστοιχο εξάμηνο του 2009 την ακόλουθη εξέλιξη:

- Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή κοντέινερς, αυξήθηκε κατά 5,5% (σε teu's).
- Η κίνηση του συμβατικού φορτίου αυξήθηκε κατά 21,93% στα χύδην φορτία, κατά 43,76% στο γενικό φορτίο και κατά 19,31% στην κίνηση των εμπορευμάτων με οχηματαγωγά πλοία.
- Η επιβατική κίνηση παρουσίασε μείωση κατά 31,40%
- Η κίνηση των πλοίων παρουσίασε αύξηση κατά 7,27%.

Κατά την ίδια περίοδο τα έξοδα μειώθηκαν σε ποσοστό 6,44% και διαμορφώθηκαν σε 22.141.059 ευρώ, περιορισμένα κατά 1.525.068 ευρώ, έναντι των 23.666.127 ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου του 2009.

Η χρονιά θα κλείσει με κερδοφορία η οποία αποδεικνύει τον δυναμισμό και την προοπτική της ΟΛΘ Α.Ε.

**Τους τελευταίους μήνες και λόγω της Cosco, ο Πειραιάς βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος. Ποιος ο ρόλος που μπορεί και πρέπει να διαδραματίσει η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της στο διαμετακομιστικό εμπόριο όχι μόνο στη Βόρεια Ελλάδα αλλά και την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή;**

Η γεωστρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης στην καρδιά της νότιας Βαλκανικής και της νοτιοανατολικής Ευρώπης είναι τεράστιο συγκριτικό πλεονέκτημα. Με αυτή την έννοια δεν μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ανταγωνιστικά τα λιμάνια που σήμερα παίρνουν ένα μέρος από την εμπορική κίνηση και το φορτίο της Θεσσαλονίκης. Δυστυχώς όμως, η πίεση στις τιμές –ιδιαίτερα από λιμάνια που δεν έχουν ούτε υποδομές, ούτε αξιοπιστία- οδήγησε ένα μέρος του φορτίου να κινηθεί προς τα εκεί, με αποτέλεσμα σήμερα να συζητάμε για ανταγωνιστικά λιμάνια. Για μας ούτε τα λιμάνια της Αλβανίας, ούτε τα λιμάνια της Βουλγαρίας θεωρούνται ανταγωνιστικά, ακόμη κι αν –όπως είπαμε ήδη- προς τα εκεί έχουμε σήμερα μια μικρή απώλεια του φορτίου, κάτι που θεωρούμε ότι σ' ένα χρόνο από σήμερα θα πάψει να υφίσταται. Βέβαια ο ανταγωνισμός σε μια δυναμική αγορά όπως είναι αυτή των θαλασσίων μεταφορών είναι κάτι συνεχές. Γι' αυτό και θέλουμε να αποκτήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εκείνες τις ταχύτητες κι εκείνη την ποιότητα ώστε να ανακτήσει τον κεντρικό του ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.

**Πρόσφατα είχατε επαφές στα Σκόπια και τη Βουλγαρία προκειμένου να ενισχύσετε τον όγκο των φορτίων προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τι περιμένετε να αποφέρουν αυτές οι επαφές;**

Στη FYROM, στη Βουλγαρία, στη Σερβία και στο Κόσοβο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει αρκετούς πελάτες. Και είχε ακόμη περισσότερους στο παρελθόν, αλλά οι κινητοποιήσεις των εργαζομένων και η αρρυθμία του 2008 έκανε πολλούς να αναζητήσουν άλλα δρομολόγια, άλλες λύσεις. Το τελευταίο διάστημα κάναμε εκπτώσεις για τα in transit φορτία και η διοίκηση της ΟΛΘ θέλησε να γνωρίσει από κοντά όχι μόνο τους υφιστάμενους, αλλά και τους δυνητικούς πελάτες της στις χώρες αυτές. Τα μηνύματα είναι θετικά, αλλά χρειάζεται ακόμη λίγος χρόνος για να πείσουμε ότι δεν θα υπάρξουν λειτουργικά προβλήματα στο λιμάνι.

**Στην τρίμηνο απολογισμό του έργου της διοίκησης είχατε κάνει ιδιαίτερη αναφορά σε μια σειρά προβλημάτων που πρέπει να λυθούν με τον ΟΣΕ, το τελωνείο κλπ. Πού βρισκόμαστε σήμερα;**

Με τον ΟΣΕ συζητάμε για το logistic center και την ενίσχυση της σιδηροδρομικής υποδομής του λιμανιού. Υπάρχει καλή διάθεση, αλλά τα γενικότερα προβλήματα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα δεν επιτρέπουν ακριβείς προβλέψεις. Με τα τελωνεία η εικόνα είναι καλύτερη, αφού το ωράριο των τελωνείων της Θεσσαλονίκης έχει διευρυνθεί και τι απογευματινές ώρες. Βέβαια οι πελάτες μας πιέζουν για τελωνεία ανοιχτά σε 24ωρη βάση.

**Ο ΟΛΘ έχει ξεκινήσει προσπάθειες για να αυξήσει το αριθμό κατάπλων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πού εστιάζεται η στρατηγική σας και πώς εκτιμάτε ότι θα συνδράμει ο νέος νόμος για την άρση του καμποτάζ;**

Η αγορά των κρουαζιερόπλοιων ενδιαφέρει πολύ τη Θεσσαλονίκη, που είναι πόλη που μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για ξένους τουρίστες, λόγω της ιστορίας, αλλά και της φυσιογνωμίας της. Ήδη με πρωτοβουλία της ΟΛΘ και του Εμπορικού Και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης γίνονται συγκεκριμένες κινήσεις προκειμένου το λιμάνι μας να μπει στο χάρτη των κρουαζιερόπλοιων. Θεωρούμαι ότι μετά τις εκλογές της 7<sup>ης</sup> Νοεμβρίου θα συμμετάσχουν στην προσπάθεια αυτή και οι φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης. Τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να ενισχύσουν το αναιμικό σε αυτή τη φάση τουριστικό πρόσωπο της Θεσσαλονίκης, η οποία οφείλει –το ξαναείπαμε- την ιστορία της, τη Βεργίνα, το βυζαντινό της παρελθόν, την ιστορική προσωπικότητα του Αγίου Παύλου, αλλά και το Άγιον όρος.

**Στα πλάνα σας είναι και η καλύτερη αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΛΘ. Τι περιλαμβάνει αυτή, ποια είναι η εκτιμώμενη αξία της και σε ποια διαδικασία βρίσκεστε;**

Η απομάκρυνση όλων των αυτοκινήτων από την α΄ προβλήτα και η απάλειψη αυτής της απαράδεκτης εικόνας ήταν το πρώτο βήμα. Το δεύτερο είναι η ήπια ανάπλαση του συγκεκριμένου χώρου με τη συνδρομή των τεχνικών υπηρεσιών της ΟΛΘ. Θα κρατήσουμε τον πολιτισμικό χαρακτήρα, αφού στην α΄ προβλήτα λειτουργούν τρεις χώροι πολιτισμού και μουσεία. Πρόκειται στην ουσία για τη συνέχεια της παραλιακής οδού και οι πολίτες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να την επισκέπτονται. Τόσο οι Θεσσαλονικείς, όσο και οι επισκέπτες της πόλης θα μπορούν να απολαμβάνουν τη θέα του θαλασσιού

μετώπου της πόλης, αλλά και να γνωρίζουν το ιστορικό της λιμάνι. Από εκεί και πέρα το λιμάνι διαθέτει αναξιοποίητα ακίνητα και η παρέμβαση μας σε αυτή την κατεύθυνση θα είναι συνολική. Πιστεύω ότι μετά από ένα χρόνο η εικόνα του λιμανιού θα είναι διαφορετική.