

# «Βαλκανικός πόλεμος λιμανιών» με... λεία τα ασιατικά προϊόντα

Στην κούρσα του ανταγωνισμού συνωστίζονται Θεσσαλονίκη, Δυρράχιο, Μπουργκάς και Μπαρ

Του **ΣΤΑΥΡΟΥ ΤΖΙΜΑ**

Οι αιματηρές εθνοτικές συγκρούσεις στα Βαλκάνια μπορεί να τελείωσαν, όμως ένας άλλος πόλεμος εξακολουθεί να μαινεται, αθέατος στην περιοχή. Ο αποκαλούμενος «πόλεμος των λιμανιών» βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη με διεκδικούμενη «λεία», τη διακίνηση προϊόντων και αγαθών, από τις αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας, κυρίως, προς τις αγορές της Κ. και Αν. Ευρώπης, αλλά και τη μεταφορά συμβατικών φορτίων από και προς τις βαλκανικές χώρες. Ποιο από αυτά θα αποτελέσει την πύλη διέλευσης για τα κινεζικά, κορεατικά, γιαπωνέζικα, βιετναμέζικα, ινδικά κ.ά. φορτία που καταφθάνουν στη Μεσόγειο; Στην κούρσα ανταγωνισμού συνωστίζονται η Θεσσαλονίκη, το Δυρράχιο της Αλβανίας, το Μπουργκάς της Βουλγαρίας, το Μπαρ του Μαυροβουνίου και ακολουθούν, της Ριέκα στην Κροατία, της Κοσταντζας στη Ρουμανία και του Πόπαρ στη Σλοβενία. Όσο για την Κωνσταντινούπολη, θεωρείται ότι με τα τρία άριστα εξοπλισμένα λιμάνια που διαθέτει «έχει ξεφύγει» κάνοντας μεγάλο παιχνίδι στις θαλάσσιες μεταφορές προς και από τη Μαύρη Θάλασσα.

## Στοιχίημα

Ποιος θα κερδίσει το μεγάλο αυτό στοιχίημα που πέραν των οικονομικών οφελών θα αναδείξει γεωστρατηγικά την πόλη και τη χώρα του; Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εμφανίζεται να υπερέχει σ' αυτή τη μάχη, με τους υπευθύνους του, ωστόσο, να εκτιμούν ότι πρέπει να τρέξουν παλεύοντας πρωτίστως με τον χρόνο, αν δεν θέλουν να απειληθούν από άλλα λιμάνια της Βαλκανικής

που διεκδικούν και αυτά μερίδιο της πίτας των θαλάσσιων μεταφορών. Μέχρι τώρα τα προϊόντα της Απω Ανατολής φτάνουν μέσω Σουέζ στα λιμάνια του Πορτ Σάιτ, του Πειραιά, της Σμύρνης, της Μάλτας και της Σικελίας, που διαθέτουν βάθος ικανό για να δεχθούν μεγάλα πλοία και από εκεί μεταφορτώνονται σε μικρότερα για να προωθηθούν κυρίως στον Θερμαϊκό και από εκεί στις αγορές της ΝΑ Ευρώπης. Τώρα η Θεσσαλονίκη φιλοδοξεί να αλλάξει το τοπίο των θαλάσσιων δια-

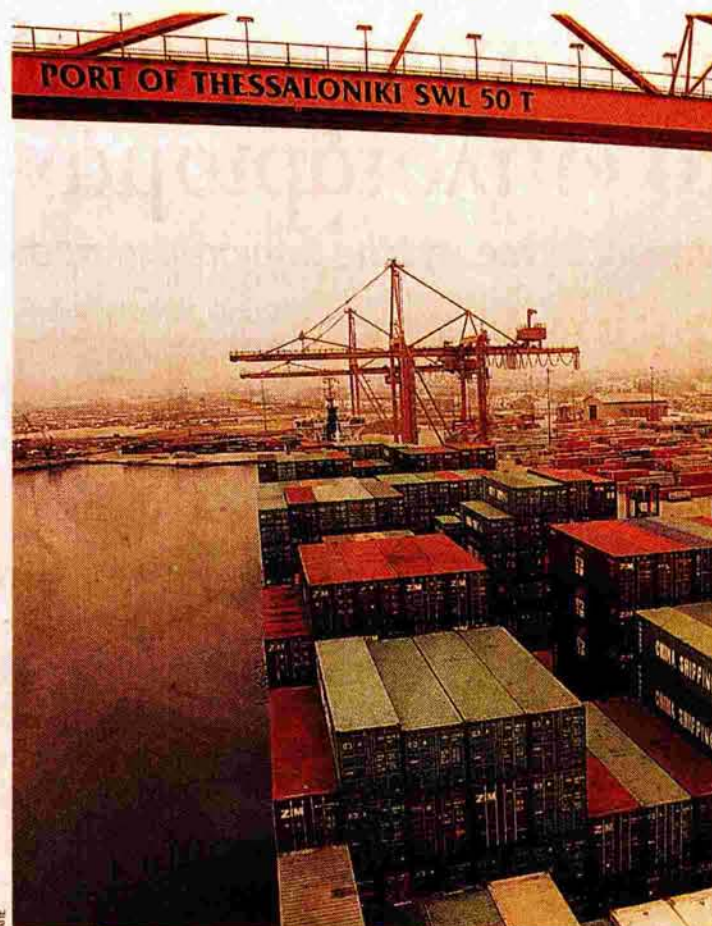
## Η Θεσσαλονίκη φιλοδοξεί να μετατρέψει το λιμάνι της από διαμετακομιστικό σε τελικού προορισμού.

δρομών στην ανατολική και κεντρική Μεσόγειο, μετατρέποντας το λιμάνι της από διαμετακομιστικό σε τελικού προορισμού. Δηλαδή να «δένουν» σ' αυτό πλοία-θηρία που μεταφέρουν περισσότερα από δώδεκα χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια και από εκεί να προωθούνται σιδηροδρομικά και οδικώς προς τον χερσαίο βορρά. Σε αυτή την κατεύθυνση αναμένεται να ξεκινήσουν από τον ερχόμενο Δεκέμβριο έργα εκβάθυνσης του λιμανιού στα 16 μέτρα και ταυτόχρονα επέκτασης του δού προβλήτα. Παράλληλα, επίκειται η προκήρυξη διαγωνισμού για αύξηση του βάθους και σε σημεία του προβλήτα στα οποία μέχρι τώρα προσεγγίζουν μεσαιού μεγέθους πλοία -μέχρι 50.000 τόνων- μεταφοράς συμβατικών φορτίων, κυρίως με-

ταλλευμάτων, για την εξυπηρέτηση των αγορών της ΠΓΔΜ, της Νότιας Σερβίας και της Βουλγαρίας. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία, μέσω των υφιστάμενων εγκαταστάσεων του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, διακινούνται ετησίως προς και από τις βαλκανικές χώρες 2.500.000 τόνοι συμβατικού φορτίου και 30.000 μεγάλα κοντέινερ.

## Προειδοποίηση

Μολονότι τα προαναφερθέντα λιμάνια υπολείπονται σε υποδομές και διακινούν λιγότερα φορτία, αργά ή γρήγορα, υποστηρίζουν οι ειδικοί, εάν η Θεσσαλονίκη ολιγωρήσει στον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών της αλλά και την εγκατάσταση ισχυρού παρόχου, κάποια από αυτά θα καταστούν απειλητικά. Πληροφορίες για τις δραστηριότητες των άλλων λιμανιών-ανταγωνιστών για επεκτάσεις και εκσυγχρονισμό υποδομών, ρέουν συνεχώς προς τον ΟΛΘ από το ΥΠΙΕΕ. Προκύπτει, λοιπόν, ότι η μεγαλύτερη απειλή, όχι άμεσα πάντως, προβάλλει από το λιμάνι του Δυρραχίου, όπου με τη χρηματοδότηση της Παγκόσμιας Τράπεζας γίνονται από γερμανικές εταιρείες έργα εκβάθυνσής του και εκσυγχρονισμού των εγκαταστάσεών. Η σύνδεσή του με τον υπό ολοκλήρωση σύγχρονο αυτοκινητόδρομο Δυρραχίου - Κοσόβου, που θα καταλήγει στο αλβανοκατοικούμενο Πρέσεβο της Νότιας Σερβίας, μπορεί σε βάθος χρόνου να αφαιρέσει από αυτό της Θεσσαλονίκης τους μεγαλύτερους πελάτες του σε συμβατικά φορτία, που είναι η ΠΓΔΜ και η Νότια Σερβία. Ήδη εγκαταστάθηκε εκεί τουρκική εταιρεία πάροχος που φέρεται να σχετίζεται με το περιβάλλον Ερντογάν.



**Το λιμάνι** της Θεσσαλονίκης εμφανίζεται να υπερέχει σ' αυτή τη μάχη, με τους υπευθύνους του, ωστόσο, να εκτιμούν ότι πρέπει να τρέξουν παλεύοντας πρωτίστως με τον χρόνο, αν δεν θέλουν να απειληθούν από άλλα λιμάνια της Βαλκανικής που διεκδικούν και αυτά μερίδιο από την πίτα των θαλάσσιων μεταφορών.

## Ο Δούναβης αυξάνει το μερίδιό του

Στο παιχνίδι των υδάτινων «δρόμων» διακίνησης αγαθών στη Βαλκανική, την Κεντρική Ευρώπη, αλλά και τον Καύκασο, ο Δούναβης έχει το δικό του μερίδιο που αυξάνεται διαρκώς. Οι οικονομίες των χωρών της ΝΑ Ευρώπης, τις οποίες διασχίζει, δένονται όλο και πιο πολύ στις όχθες του, αφαιρώντας σε σημασία από τις θαλάσσιες διαδρομές του Νότου. Η μεγαλύτερη βιομηχανία της Σερβίας, για παράδειγμα, αυτή της μεταλλουργίας, φέρνει το 90% των μεταλλευμάτων από την Ουκρανία μέσω του Δούναβη, το ίδιο και το διυλιστήριο του Πάντσεβο με το ρωσικό πετρέλαιο. Το χρηματοδοτούμενο από την Ε.Ε. «Σχέδιο Δούναβης» προβλέπει την κατασκευή μικρών λιμανιών σε ολόκληρη τη μακρά διαδρομή του από την Κεντρική Ευρώπη μέχρι τη Μαύρη Θάλασσα. Μεγάλη ποταμόπλοια αλλά και πλωτές φορτηγίδες μεταφέρουν καθημερινά χιλιάδες εμπορευματοκιβώτια με αγαθά από το λιμάνι του Ρότερνταμ στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας απ' όπου συνεχίζουν για τις αγορές της Ουκρανίας, Ρωσίας και εκείνες των χωρών του Καυκάσου. Λιμάνια όπως αυτό της Θεσσαλονίκης προβλέπουν στη σύνδεση με λιμάνια του Δούναβη στη Βουλγαρία ή και στη Ρουμανία ώστε να αποκτήσουν πρόσβαση στον μεγαλύτερο «πλωτό αυτοκινητόδρομο» της Ευρώπης. Επί του παρόντος, ωστόσο, όλα αυτά παραμένουν στο επίπεδο των σχεδιασμών, καθώς προϋποθέτουν αναβάθμιση σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων, όχι μόνο στο ελληνικό έδαφος αλλά και σ' εκείνα των παραδουναβίων χωρών.