



Σ Ε Β Ε<sup>®</sup>

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

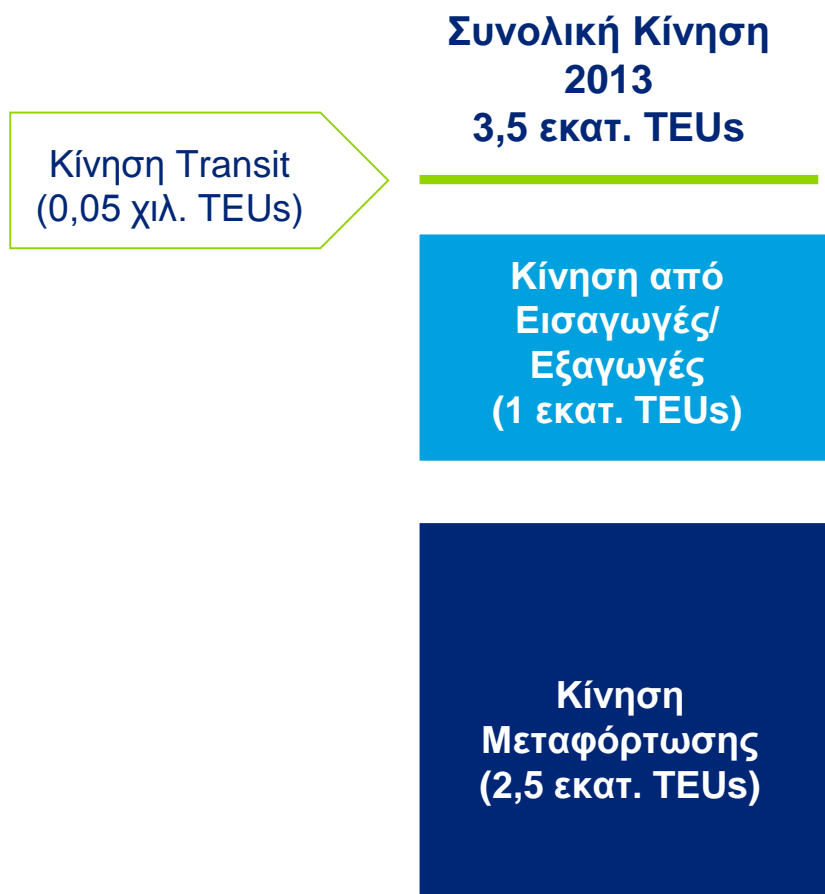
*Ευκαιρίες ανάπτυξης για το Λιμένα  
Θεσσαλονίκης και συνεισφορά στην τοπική  
και περιφερειακή οικονομία*

Θεσσαλονίκη, Σεπτέμβριος 2014

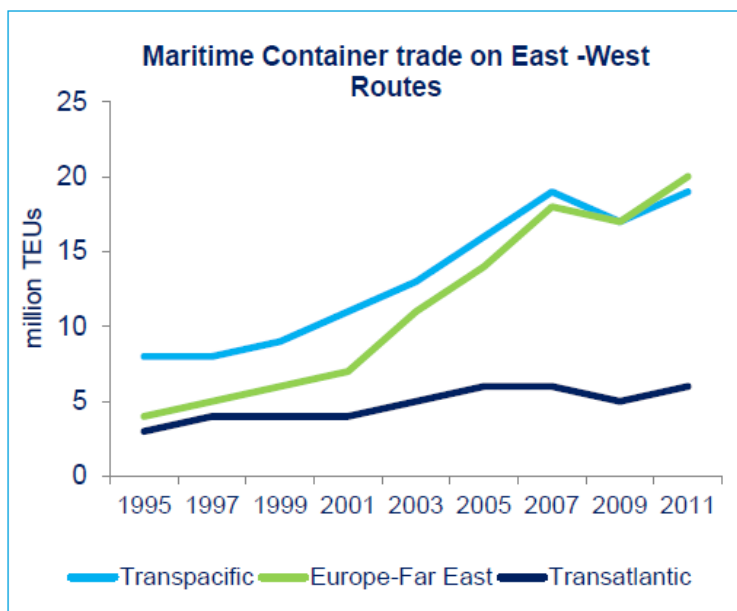
Με την υποστήριξη της:

**Deloitte.**

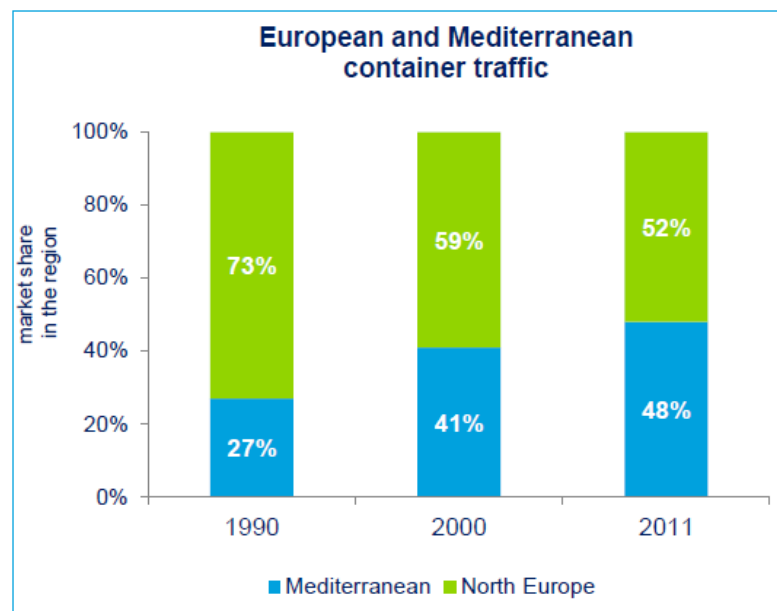
- ✓ Οι μεγαλύτερες δυνατότητες ανάπτυξης των ελληνικών λιμανιών είναι στην transit κίνηση (από/προς τρίτες χώρες), ώστε να καταστεί η Ελλάδα διαμετακομιστικός σταθμός για τη Νοτιοανατολική και Κεντρική Ευρώπη



- ✓ Η προσπάθεια αυτή ευνοείται από τις γενικότερες τάσεις ανάπτυξης του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής καθώς επίσης και από την αυξανόμενη τάση επιλογής λιμανιών της Μεσογείου έναντι αυτών της Βόρειας Ευρώπης ως πύλης εισόδου των προϊόντων στις ευρωπαϊκές αγορές

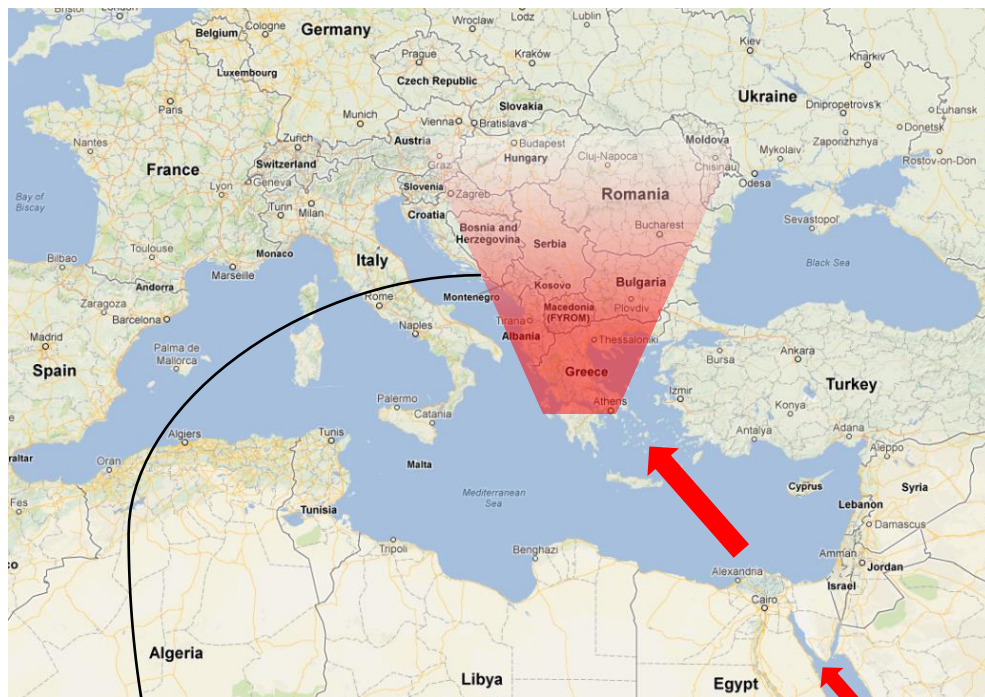


Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2012



Πηγή: Containerization International/Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

- ✓ Η Ελλάδα γενικά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιδιαίτερα, έχει τη βέλτιστη γεωγραφική θέση για την ανάπτυξή του ως διαμετακομιστικό κέντρο.
- ✓ Η εγγύτητα της Θεσσαλονίκης σε μεγάλες πόλεις της ΝΑ Ευρώπης και σημαντικά λιμάνια της δίνει σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και την καθιστά ελκυστική για εταιρείες που θέλουν να προσεγγίσουν με τα προϊόντα τους τις παραπάνω αγορές



*Αγορά που εκτιμάται σε  
3 - 3,5 εκατ. TEUs\**

ΠΟΛΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (χλμ.)
<b>«Άμεση Αγορά» Λιμένα Θεσσαλονίκης</b>	
Βελιγράδι	619
Σκόπια	228
Σόφια	294
Τίρανα	416
Ποντγκόριτσα	539
Πρίστινα	314
<b>«Δευτερεύουσα Αγορά» Λιμένα Θεσσαλονίκης</b>	
Βουκουρέστι	684
Σαράγιεβο	685
Ζάγκρεμπ	1.014

## Πλεονεκτήματα Λιμένα Θεσσαλονίκης

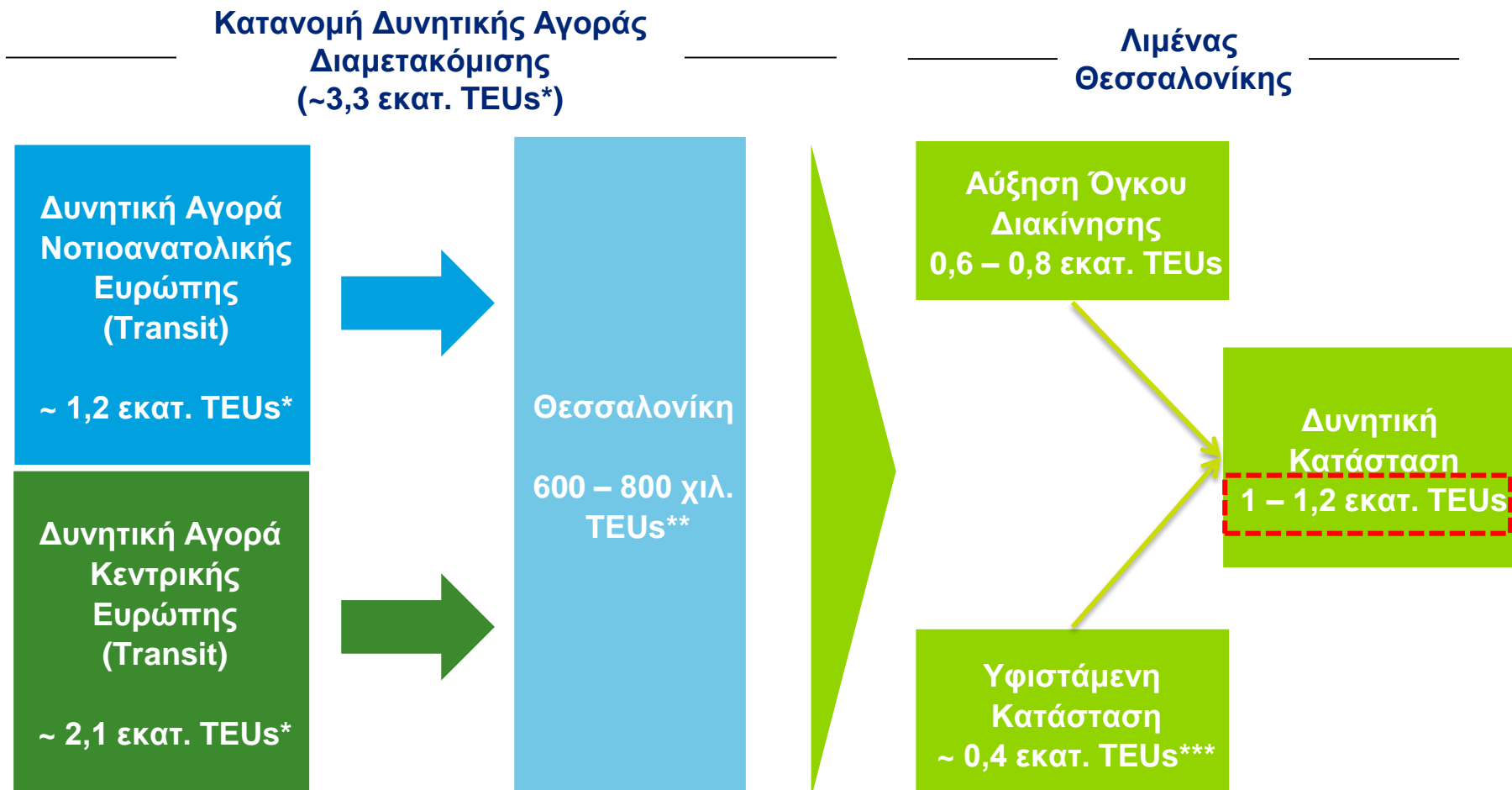
- ✓ Το εισερχόμενο φορτίο στην Θεσσαλονίκη μπορεί να προωθηθεί όχι μόνο στις γειτονικές χώρες της ΝΑ Ευρώπης, αλλά και να προσεγγίσει την Κεντρική Ευρώπη, σε χρόνους και κόστος πολύ χαμηλότερο
- ✓ Η απόσταση από τα σύνορα είναι μόλις 70 χιλιόμετρα , ενώ σημαντική παράμετρος είναι ότι η σιδηροδρομική γραμμή από τη Θεσσαλονίκη έως τα σύνορα είναι ηλεκτροδοτούμενη
- ✓ Σε ό,τι αφορά την προώθηση εμπορευμάτων οδικώς και σιδηροδρομικώς οι επιπλέον υποδομές που χρειάζονται είναι μικρές
- ✓ Τόσο το κόστος της μεταφοράς όσο και το transit-time προς την Κεντρική Ευρώπη είναι ανταγωνιστικό σε σχέση με πολλά λιμάνια της ευρύτερης περιοχής

- ✓ Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, δεδομένου ότι η ανάπτυξη αναμένεται από το διαμετακομιστικό εμπόριο, οι οδικές και κυρίως οι σιδηροδρομικές υποδομές είναι κρίσιμες και φαίνεται να υπάρχουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης
- ✓ Με βάση την υφιστάμενη υποδομή, ο ΟΣΕ έχει τη δυνατότητα να επιτύχει έως και 18 διελεύσεις / ημέρα από τα σύνορα με τη Βουλγαρία και την ΠΓΔΜ
- ✓ Αυτό σημαίνει ότι περίπου 200.000 TEUs/έτος, θα μπορούσαν να φύγουν σιδηροδρομικώς από την Θεσσαλονίκη. Συνεπώς χρειάζεται επένδυση στον σιδηρόδρομο, προκειμένου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να εξυπηρετήσει μεγαλύτερη κίνηση

#### Ποιότητα Μεταφορικών Υποδομών σε Επιλεγμένες Χώρες

Χώρα	Βαθμολογία Οδικών Υποδομών	Βαθμολογία Σιδηροδρομικών Υποδομών
Ελλάδα	4.0 (71)	2.5 (69)
Βουλγαρία	2.5 (129)	3.0 (56)
ΠΓΔΜ	3.0 (108)	1.9 (93)
Σερβία	2.7 (122)	1.7 (102)
Ρουμανία	1.9 (142)	2.2 (83)
Σλοβενία	5.0 (38)	3.1 (54)
Ουγγαρία	4.0 (69)	3.5 (42)
Κροατία	5.3 (29)	3.2 (49)
Ιταλία	4.3 (57)	3.6 (40)
Γαλλία	6.5 (1)	6.3 (4)
Ισπανία	5.9 (13)	5.7 (8)

- ✓ Τα ελληνικά λιμάνια εκτιμάται ότι θα μπορούσαν να στοχεύσουν σε ένα πολύ σημαντικό μέρος της κίνησης από και προς τη ΝΑ και την Κεντρική Ευρώπη. Η απορρόφηση έστω και ενός μέρους αυτής της ανάπτυξης από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική αύξηση των μεγεθών

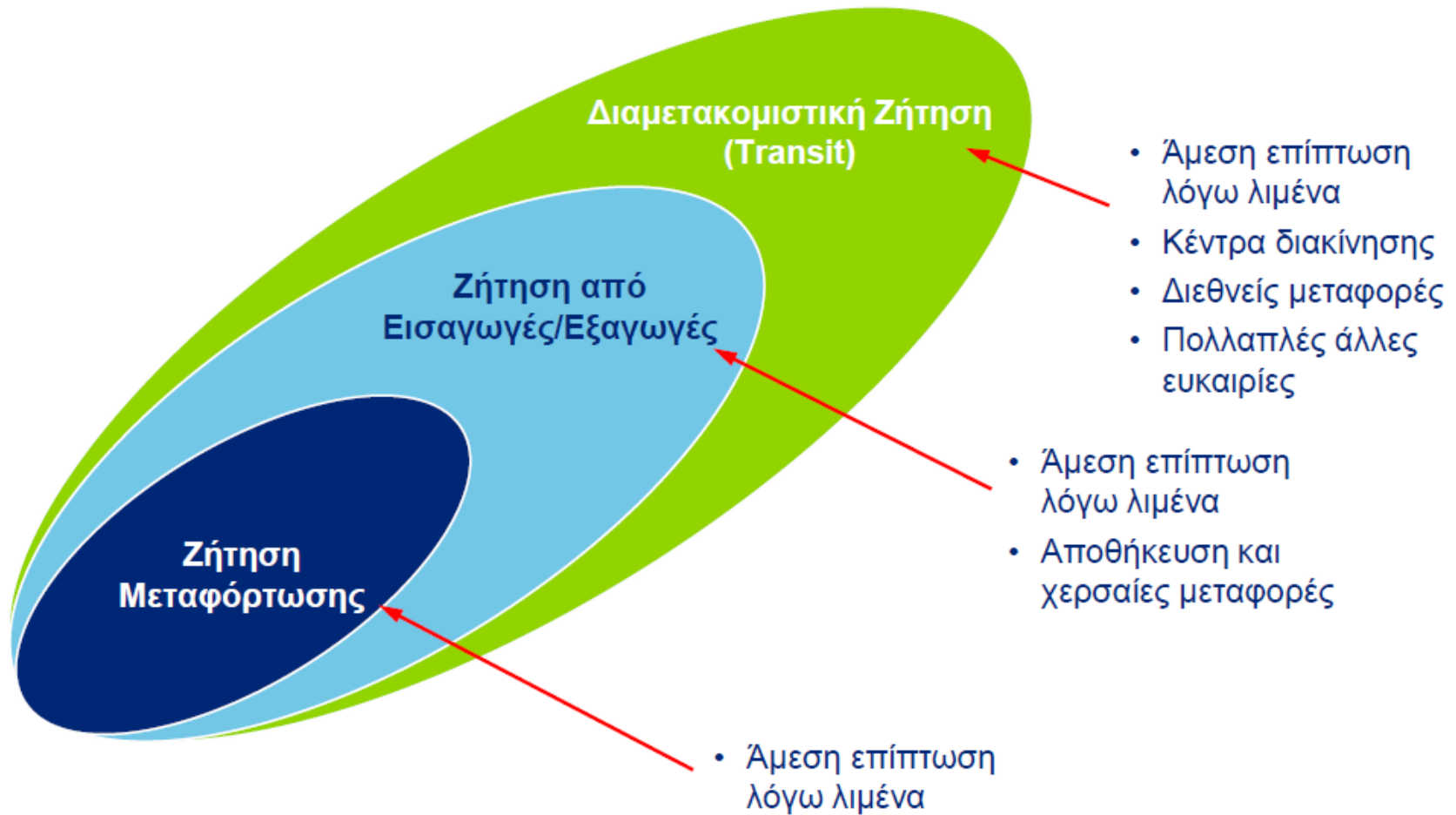


\*Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

\*\*Πηγή: Εκτιμήσεις ΣΕΒΕ

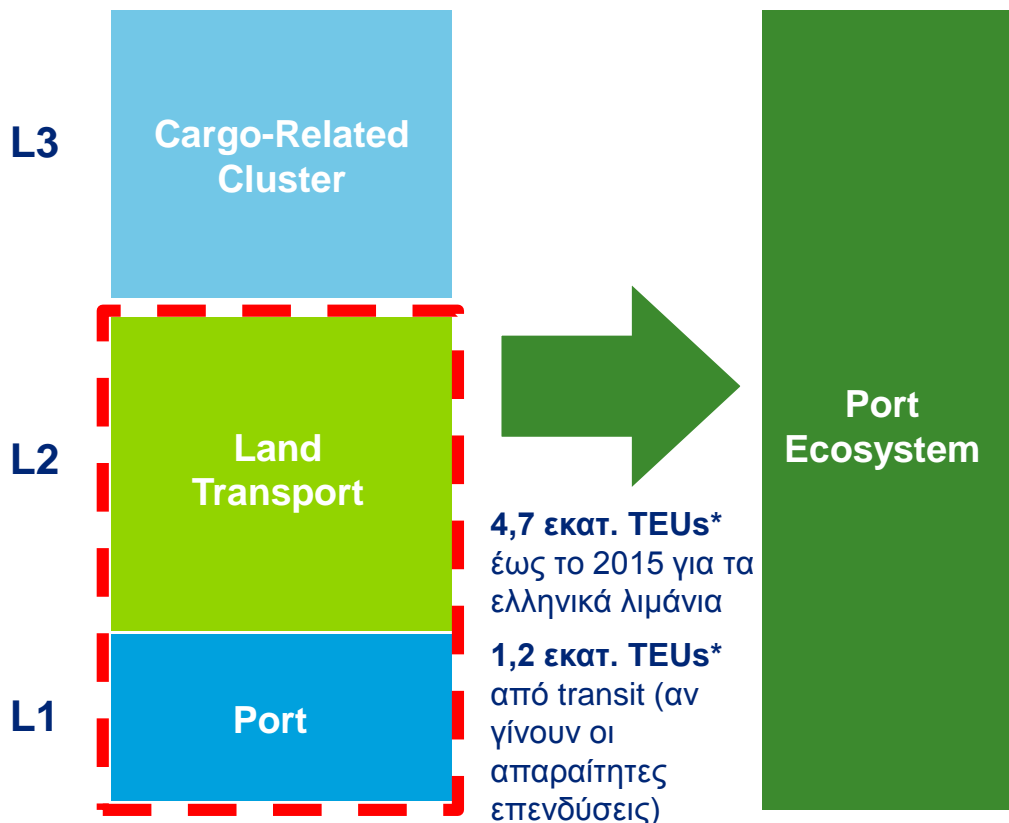
\*\*\*Πηγή: Ιστότοπος ΟΛΘ ΑΕ

- ✓ Η διαμετακομιστική κίνηση (transit) έχει και τη μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για την οικονομία (4,5 φορές μεγαλύτερη από την μεταφόρτωση ανά TEU\*)





✓ **Ανάλογα με την επιτυχία του λιμένα της Θεσσαλονίκης να προσελκύσει αυτά τα επίπεδα κίνησης και να καταστεί διαμετακομιστικός κόμβος, η προστιθέμενη αξία στην περιφερειακή οικονομία μπορεί να είναι ιδιαίτερα σημαντική**



Εκτίμηση επίδρασης από τα «οικοσυστήματα» που θα δημιουργηθούν γύρω από τα ελληνικά λιμάνια

€5,8 δις\*



Εκτίμηση επίδρασης από τα «οικοσυστήματα» μόνο για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και για τη δυνητική επιπλέον κίνηση των 600 – 800 χιλ. TEUs

€1-1,5 δις\*\* ή ~4-6% ΑΕΠ  
Κεντρικής Μακεδονίας



Εκτίμηση συνολικής επίδρασης συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης παραγωγής λοιπών κλάδων

€1,5-2,5 δις\*\* ή ~6-10% ΑΕΠ  
Κεντρικής Μακεδονίας

\*Πηγή: Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος

\*\*Πηγή: Εκτιμήσεις ΣΕΒΕ

## Συμπεράσματα

- ✓ **Εθνικός Στόχος:** Η Θεσσαλονίκη έχει ΟΛΑ τα συγκριτικά πλεονεκτήματα για να γίνει διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο
- ✓ **Μακροπρόθεσμα** η ανάπτυξη και η σωστή αξιοποίηση του λιμανιού μπορεί να συνεισφέρει **έως και 10% στο ΑΕΠ της περιοχής**
- ✓ **Μακροπρόθεσμα** η Θεσσαλονίκη έχει όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές για να γίνει μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο που θα εξυπηρετεί όλη την περιοχή της **Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης**
- ✓ **Μεσομακροπρόθεσμα** το λιμάνι θα γίνει ο καταλύτης για την ανάπτυξη ελαφράς μεταποίησης
- ✓ **Ιδιαίτερα κρίσιμος** είναι ο χρόνος υλοποίησης της αναπτυξιακής κίνησης, καθώς οι επενδύσεις του ανταγωνισμού απαξιώνουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης



Σ Ε Β Ε<sup>®</sup>

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΞΑΓΩΓΕΩΝ  
ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

*Η παρούσα συνοπτική παρουσίαση αποτελεί προμέτρηση των προσδοκώμενων θετικών συνεπειών της ανάπτυξης του Λιμένα Θεσσαλονίκης. Στηρίχθηκε σε δημοσιευμένες πληροφορίες και κανένα σημείο δεν αποτελεί δεσμευτική πρόβλεψη για το μέλλον. Η χρήση ή στήριξη στην παρούσα παρουσίαση από οποιοδήποτε μέρος και τυχόν αποφάσεις που βασίζονται σε αυτήν αποτελούν αποκλειστική υπευθυνότητα αυτών που την χρησιμοποιούν.*

## Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος

Πλατεία Μοριχόβου 1, 54625, Θεσσαλονίκη

T: +30 2310 535333

F: +30 2310 543232

M: [info@seve.gr](mailto:info@seve.gr)

[www.seve.gr](http://www.seve.gr)