

Πρόσω ολοταχώς, παρά το βαρύ φορτίο στόχων και χρονοδιαγραμμάτων, κινείται ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης βάζοντας «πλώρη» για την υλοποίηση ενός φιλόδοξου πλέγματος έργων, συνολικού προϋπολογισμού 200 εκατ. ευρώ, μέχρι το τέλος του 2010.

Μία από τις βασικότερες προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει ο ΟΛΘ στο επόμενο διάστημα είναι εκείνη της ανάπλασης της χερσαίας ζώνης του λιμανιού, ενός έργου με στρατηγικό χαρακτήρα και με πολλαπλά οφέλη για τον ΟΛΘ και για την τοπική οικονομία και κοινωνία, όπως δηλώνει στο «Τεχνολογία» ο διευθυντής Αξιοποίησης Χώρων Έργων της ΟΛΘ ΑΕ, Αρχοντής Γρηγοριάδης

Εντός του 2004 αναμένεται να προκηρυχθεί και ο διεθνής δημόσιος διαγωνισμός για τη συμμετοχή ιδιωτικών εταιριών στο project ανάπλασης της πρώτης και δεύτερης προβλήτας.

Τέλος, σύμφωνα με τον κ. Γρηγοριάδη, μέσα στο επόμενο τρίμηνο αναμένεται να ληφθούν όλες οι εγκρίσεις για την συνέχιση της κατασκευής της α' φάσης του έργου επέκτασης του 6ου προβλήτα, ενώ μέχρι τον Μάρτιο εκτιμάται ότι θα προκηρυχθεί και ο διαγωνισμός για τα πλωτά πάρκινγκ.

φωνα με όλες τις ενδείξεις, θα αλλάξει πλήρως τη μορφή της χερσαίας ζώνης του λιμανιού. Ποια είναι τα οφέλη που θα απολαύσουν από αυτή τη διαδικασία τόσο ο ΟΛΘ, όσο και η πόλη της Θεσσαλονίκης;

Χάρη στο συγκεκριμένο project, που πραγματικά θα αλλάξει πλήρως τη μορφή της προαναφερόμενης χερσαίας ζώνης, ο χώρος θα αποκτήσει ζωτική σημασία για την πολιτιστική και κοινωνική ζωή της πόλης και θα προσλάβει υπερτοπικό και μητροπολιτικό χαρακτήρα.

Η διεύθυνση αστικών λειτουργιών στον χώρο του λιμένος συνιστά επέμβαση μεγάλης κλίμακας, που θα επηρεάσει τη λειτουργικότητα και την όλη αρ-



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ΑΡΧΟΝΤΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ

Άμεσα τα νεότερα για τη χερσαία ζώνη του ΟΛΘ



Η θητεία σας στον ΟΛΘ ξεκίνησε το 1977. Σ τα χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι σήμερα γίνεται μάρτυρας σημαντικών αλλαγών στον Οργανισμό, ενώ έπονται περισσότερες εξελίξεις. Κατά την εκτίμησή σας, ποιοι θα είναι οι κυριότεροι «σταθμοί» στη μελλοντική πορεία του ΟΛΘ;

Η πρόσφατη μετατροπή του ΟΛΘ σε ανώνυμη εταιρία και η εισαγωγή αυτής στο Χρηματιστήριο Αθηνών δημιουργούν εκείνες τις θεσμικές προϋποθέσεις, που επιτρέπουν και επιβάλλουν τη μετεξέλιξη του Οργανισμού σε μια σύγχρονη επιχείρηση παροχής υπηρεσιών (και όχι μόνο), μέσα σε ένα έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι οι επόμενοι σημαντικοί «σταθμοί» στην πορεία του Οργανισμού θα είναι δύο. Αφενός, πρόκληση για τον ΟΛΘ αποτελεί ο πλήρης μετασχηματισμός του σε σύγχρονη εταιρία, που θα μπορεί να ανταποκριθεί στο καθεστώς της πλήρους απελευθέρωσης των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Αφετέρου, σημαντικό ρόλο στη μελλοντική πορεία του ΟΛΘ αναμένεται να διαδραματίσει η ανάπτυξη πρόσθετων δραστηριοτήτων, που δεν θα είναι αμιγώς λιμενικού χαρακτήρα, όπως -για παράδειγμα- εμπορικών, τουριστικών, πολιτιστικών, ψυχαγωγικών κτλ. Για αυτές τις δραστηριότητες θα αξιοποιηθούν ο 1ος και ο 2ος προβλήτας, καθώς επίσης και υπαίθριοι χώροι, που έχουν αποδεσμευτεί από την εξυπηρέτηση της φορτοεκφόρτωσης των φορτίων.

Σε τι ύψος ανέρχεται ο προϋπολογισμός των προγραμματισμένων δομικών έργων στον ΟΛΘ; Έχει εξασφαλιστεί η απαιτούμενη χρηματοδότηση; Σε ποια έργα τοποθετείται τό «κέντρο βάρους» των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων;

Σε εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης που έχει υπογράψει με το Ελληνικό Δημόσιο, ο ΟΛΘ έχει αναλάβει την «παραγωγή» όλων των έργων εντός του λιμένος. Συγκεκριμένα, σήμερα κατασκευάζει δύο ειδών έργα. Πρόκειται για τα έργα εθνικού επιπέδου και ενδιαφέροντος, με χρηματοδότηση του ελληνικού δημοσίου (όπως είναι εκείνο της επέκτασης του 6ου προβλήτα) και για τα έργα και τις προμή-

θειες, που αφορούν στη λειτουργία και ανάπτυξη της εταιρίας και «αιμοδοτούνται» από ίδια κεφάλαια (π.χ, η κατασκευή αποθηκευτικών χώρων, οι αναπλάσεις κτιρίων, η ανακατασκευή επιστρώσεων αλλά και η προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού.

Σε ό, τι αφορά ειδικότερα τα έργα του ΟΛΘ, υφίσταται συγκεκριμένος προγραμματισμός, που συμπεριλαμβάνεται στο επιχειρησιακό σχέδιο 2003-2004. Ο προγραμματισμός αυτός προβλέπει επενδύσεις ύψους 10,1 εκατ. ευρώ, σε έργα αρμοδιότητας πολιτικού μηχανικού. Στο πλαίσιο αυτό, το 2003 θεωρείται έτος προετοιμασίας, ενώ το 2004 αποτελεί τη χρονική «αφετηρία» της κατασκευής των έργων.

Συνοπτικά, μέχρι το τέλος του 2010, το συνολικό ύψος των επενδύσεων που θα υλοποιηθούν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων στην 1η και 2η προβλήτα, θα ανέλθει στο ποσό των 200 εκατ. ευρώ. Η χρηματοδότηση για τις επενδύσεις είναι εξασφαλισμένη από το ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και από ίδια κεφάλαια της ΟΛΘ ΑΕ, με εξαίρεση τις προγραμματισμένες παρεμβάσεις στον 1° και τον 2° προβλήτα.

Στο ποσό αυτό των 200 εκατ. περιλαμβάνονται τα 10,1 εκατ. που προανέφερα, καθώς επίσης και έργα και προμήθειες ύψους περίπου 32 εκατ. ευρώ, τα οποία αναμένεται να ενταχθούν στο Γ ΚΠΣ (κατασκευή σύγχρονου επιβατικού σταθμού, νέες επιστρώσεις σε αποθηκευτικούς χώρους, νέα εγκατάσταση συνεργείων ΟΛΘ, ανάπλαση κτιρίου της ΠΑΕΓΑ, κατασκευή αποθήκης πλήρωσης και εκκένωσης containers και προμήθεια τριών ηλεκτροκίνητων γερανών). Η «μερίδα του λέοντος» πάντως, αφορά στην ανάπλαση της χερσαίας ζώνης στον 1ο και 2ο προβλήτα.

Η χρηματοδότηση του project ανάπλασης στους δύο προβλήτες θα γίνει με κεφάλαια του ΟΛΘ αλλά και των ιδιωτικών εταιριών που θα επιλεγούν να συμμετάσχουν στην επένδυση, κατόπιν διεθνούς δημόσιου διαγωνισμού (ο οποίος αναμένεται να προκηρυχθεί μέσα στο 2004).

Τους τελευταίους μήνες έχει μπει στη «γραμμή εκκίνησης» ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο project, που, σύμ-

κτιεκτονική έκφραση του λιμενικού χώρου. Η επαναχρησιμοποίηση του κτιριακού αποθέματος για στέγαση λιμενικών υπηρεσιών και φιλοξενία -μόνιμη ή παροδική- άλλων λειτουργιών της πόλης, με ταυτόχρονη διατήρηση όλων των κρηπιδωμάτων σε λιμενική λειτουργία, αντιμετωπίζεται από τον ΟΛΘ ως πρόκληση. Τα οφέλη της συγκεκριμένης παρέμβασης δεν μπορούν να περιοριστούν αποκλειστικά και μόνο στον οικονομικό τομέα. Σύμφωνα με τον κατ'αρχήν προγραμματισμό του ΟΛΘ, οι διαθέσιμοι χώροι και εγκαταστάσεις του πρώτου και δεύτερου προβλήτα, καθώς και η δυναμική αξιοποίηση άλλων κτιριακών συγκροτημάτων, όπως π.χ, εκείνου των στάβλων, θα επιφέρουν πλήρη ανατροπή της σημερινής κατάστασης.

Κατά συνέπεια, τα αποτελέσματα του project δεν θα επηρεάσουν μόνο την οικονομία της περιοχής, αλλά θα ανοίξουν τον δρόμο και για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων πολιτισμού, ψυχαγωγίας, τουρισμού και λιμενικών εξυπηρετήσεων ήπιας μορφής, όπως ακτοπλοΐα, εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων και γιοτ, κτλ.

Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι μέχρι το τέλος Νοεμβρίου ο ΟΛΘ θα έχει στα «χέρια» του τό master plan «ου εκπονείται για την ανάπλαση της χερσαίας ζώνης. Παραμένει σε ισχύ αυτό το χρονοδιάγραμμα; Γενικά, πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί η ανάπλαση της χερσαίας ζώνης;

Το Ελληνικό Δημόσιο ανέθεσε προ μηνών σε εξειδικευμένο χρηματοοικονομικό σύμβουλο τη σύνταξη του master plan για την ανάπλαση της χερσαίας ζώνης του πρώτου και δεύτερου προβλήτα. Εκτιμάται ότι στο αμέσως προσεχές διάστημα τα αποτελέσματα της εν λόγω εργασίας θα τεθούν υπόψη του ΟΛΘ και τότε θα μπορούμε να αναφερθούμε στο θέμα αναλυτικότερα.

Γενικά μπορούμε να διατυπώσουμε την εκτίμηση ότι, μετά την οριστικοποίηση του master plan και του business plan, η εν λόγω ανάπλαση θα απαιτήσει περίπου μια πενταετία, προκειμένου να λάβει «σάρκα και οστά».

συνέχεια στη σελίδα 18