

συνέχεια από τη σελίδα 17

για την εξυπηρέτηση των τεθέντων στόχων, κυριότερα από τα οποία είναι:

Η κατασκευή της επέκτασης του 6ου προβλήτα, που περιλαμβάνει τη κατασκευή με κυψελωτά κιβώτια (caissons) κριπηδώματος μήκους 500 μ. και χερσαίας ζώνης 50 μ. περίπου. Με το τρόπο αυτό θα δημιουργηθούν νέες θέσεις παραλαβής πλοίων μεταφοράς container όλων των κατηγοριών με βύθισμα έως και 15 μ. Το έργο αυτό είναι υψίστης σημασίας για το λιμάνι και την ανταγωνιστικότητα του και για το λόγο αυτό αποτελεί πρώτη και σημαντικότερη στόχευση της διοίκησης της ΟΛΘ Α.Ε.

Λοιπές επενδύσεις στο containers terminal: Αποθήκη συσκευασίας - αποσυσκευασίας εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) 12.000 τμ, επέκταση του τέρμιναλ για τη διαχείριση των εγχωρίων Ε/Κ που προορίζονται προς εξαγωγή, ολοκλήρωση του πληροφοριακού συστήματος σταθμού Ε/Κ, δημιουργία χώρου για τη λειτουργία καθεστώτος ελευθέρας ζώνης τύπου II, στο Στ. Ε/Κ, δημιουργία χώρου στάθμευσης φορτηγών αυτοκινήτων στη βάση του 6ου προβλήτα, κ.λ.π. Επενδύσεις στο συμβατικό λιμάνι: αγορά 3 ηλεκτροκίνητων γερανών ανυψωτικής ικανότητας 20 t στα 32 μ., ανακατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών στα κριπηδώματα 21 και 22, δημιουργία χώρου τελωνειακής εναπόθεσης 19.000 τμ, κ.αλ.

Στις λοιπές επενδύσεις περιλαμβάνονται: ανάπτυξη και εγκατάσταση ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος για τη παρακολούθηση των λιμενικών εργασιών, ανάπαση 1ου προβλήτα, αποκατάσταση στο κτίριο του επιβατικού σταθμού»

Η νέα διοίκηση υποστηρίζει μια ενεργητική πολιτική προσέλκυσης πελατών;

«Σαφέστατα ναί. Άλλωστε στόχος της διοίκησης είναι μεταξύ των άλλων και η προσέλκυση νέων φορτίων. Για να υλοποιηθεί αυτό θα επιδιωχθεί η ενεργητική προσέγγιση νέων πελατών με συστηματική διαδικασία και ολοκληρωμένες αναλύσεις κόστους και ωφελειών που θα έχουν αυτοί χρησιμοποιώντας το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την διακίνηση των συγκεκριμένων φορτίων τους. Οι ωφέλειες που θα προκύπτουν πιθανά να προέρχονται από την αποτελεσματικότερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση ή τη δυνατότητα παροχής από μέρους της ΟΛΘ ΑΕ πρόσθετων υπηρεσιών ή τέλος προσφοράς ανταγωνιστικότερου τιμολογίου. Βεβαίως όλα τα παραπάνω έχουν και κάποιο όριο δεδομένου ότι οι εξυπηρετούμενες περιοχές από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι σχετικά οριοθετημένες και δεν υπάρχουν πρακτικά πολύ μεγάλες δυνατότητες άμεσης συνεχούς προσέλκυσης νέων πελατών ή φορτίων. Εξωγενείς παράγοντες (κύρια οικονομική ανάπτυξη και πολιτική αστάθεια της βαλκανικής ενδοχώρας, οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη της Βορείου Ελλάδος) επηρεάζουν το στόχο της προσέλκυσης νέων πελατών».

Θα δοθεί συνέχεια στις προσπάθειες συμμετοχής σε έργα εκτός συνόρων;

«Η ανάπτυξη της ΟΛΘ ΑΕ ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών επιβάλλει αφενός την βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης (σύνορα με Βουλγαρία και FYROM) και αφετέρου την ανάληψη σχετικής πρωτοβουλίας για την θετική επανεξέταση της συμμετοχής της ΟΛΘ ΑΕ μαζί με ιδιώτες στον εκσυγχρονισμό και εκμετάλλευση Παραδουνάβιου λιμένος στη Βουλγαρία. Η συμμετοχή ή όχι της ΟΛΘ ΑΕ στη συγκεκριμένη ή σε άλλη πρωτοβουλία θα αποφασίζεται ύστερα από σχετική μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας του εγχειρήματος».

Θα υπάρξει συνέχεια στα σχέδια για αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του 1ου και 2ου προβλήτα με μη λιμενικές δραστηριότητες;

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ζωή της πόλης για περισσότερα από 2000 χρόνια. Βεβαίως η νέα διοίκηση στους στόχους της έχει εντάξει και την αξιοποίηση χώρων του λιμένα στους 2 πρώτους προβλήτες με μη λιμενικές δραστηριότητες. Το εγχείρημα αυτό θα ενταχθεί σε συνολικό σχέδιο αξιοποίησης το οποίο θα μελετηθεί από μηδενική βάση. Άλλωστε με εξαίρεση μια έκθεση ιδεών της WATERFRONT δεν υπήρξε κανένας αξιόπιστος σχεδιασμός μέχρι σήμερα για τα θέματα αυτά. Φυσικά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι υπάρχει η περίπτωση κατασκευής της υποθαλάσσιας αρτηρίας η οποία για τα επόμενα 3-4 χρόνια θα επιφέρει σημαντική αναστάτωση στο χώρο του λιμένος μπροστά από το σημερινό επιβατικό σταθμό και έως την απόληξη της Ιωνος Δραγούμη στη παραλία, κάτι που θα καθυστερήσει την όποια υλοποίηση σχεδίων αξιοποίησης».

Διαπιστώνεται ότι η θέση των μηχανικών στις διοικήσεις οργανισμών, εισηγμένων στο ΧΑ εταιριών, φορέων αναπτυξιακών, συνεχώς ενισχύεται. Τι ειδικότερα έχουν οι μηχανικοί να προσφέρουν στη σύγχρονη οικονομία και στη γενικότερη προσπάθεια για ανάπτυξη;

«Όσον αφορά στο πρώτο σκέλος της ερώτησης σας, πιστεύω ότι το γεγονός της ανάληψης της διοίκησης εισηγμένων εταιριών της πόλης μας από μηχανικούς δεν είναι τυχαίο γεγονός. Πρώτιστα, περισσότεροι μηχανικοί ασχολούνται με τα αναπτυξιακά θέματα της πόλης με τα οποία οι διάφοροι οργανισμοί άμεσα σχετίζονται. Βεβαίως κατά την πάγια άποψη που έχω δημιουργήσει από την 20ετή και πλέον εμπειρία μου στο χώρο της διοίκησης εταιριών, ο μηχανικός έχει σημαντικό προβάδισμα στη γνώση οικονομικών και διοικητικών θεμάτων που του προσφέρεται από τα Πολυτεχνεία της χώρας, πέραν του ότι καλείται να εμβαθύνει σε τεχνικά θέματα. Όταν λοιπόν η σφαιρική αυτή γνώση συνδυάζεται με την εμπειρία της καθημερινής δουλειάς παραγωγής τεχνικού ή αναπτυξιακού έργου και βεβαίως με συμπλήρωμα εξειδικευμένων γνώσεων, ο μηχανικός καθίσταται ο καταλληλότερος επιστήμονας, αυτός που μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα στην σύγχρονη οικονομία και στην αναπτυξιακή προσπάθεια της χώρας».

Άννη Καρολίδου

ΚΟΠΗ & ΔΙΑΤΡΗΣΗ ΜΠΕΤΟΝ
ΜΕ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΑΔΑΜΑΝΤΟΦΟΡΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΕΓΓΥΗΘΟΥΜΕ
ΤΗΝ ΑΔΙΑΤΑΡΑΧΗ & ΚΑΘΑΡΗ
ΚΟΠΗ ΚΑΙ ΔΙΑΤΡΗΣΗ
www.tsarapas.gr

ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΤΣΑΡΑΠΑΣ
ΓΕΩΣ. ΚΑΤΕΥΛΑ 57
ΧΑΡΥΛΑΟΥ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Τηλ. & Fax: 231 033 0002
Κιν. 033 697 1573

