

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΠΑΒ 29

22 ΟΚΤ. 2015

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ & ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ & ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Θέμα: «Αιτήματα για αξιοποίηση των υπαρχόντων υποδομών και βελτιστοποίηση των συνθηκών λειτουργικότητας του λιμένα Θεσσαλονίκης από τον Σύνδεσμο Επιχειρηματιών Ελλάδος»

Παρακαλούμε για την τοποθέτησή σας επί υπομνήματος που μας προώθησε ο Σύνδεσμος Επιχειρηματιών Ελλάδος (syndesmos.ep.el@gmail.com), όπως νόμιμα εκπροσωπείται, όπου ο ως άνω αιτείται (διατυπώνοντας το εκάστοτε σχετικό αίτημα ως «ερώτημα») αξιοποίηση των υπαρχόντων υποδομών και βελτιστοποίηση των συνθηκών λειτουργικότητας του λιμένα Θεσσαλονίκης.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος

682: 1 + 1a + 1b + [2-6]

----- Προωθημένο μήνυμα -----

Από: **Σύνδεσμος Επιχειρηματιών Ελλάδος** <syndesmos.ep.el@gmail.com>

Ημερομηνία: 28 Ιουλίου 2015 - 2:44 μ.μ.

Θέμα: ΘΕΣΕΙΣ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ Α.Ε ΑΠΟ ΤΟΝ Σ.Ε.Ε

Προς: ΚΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΟΣ <p.kammenos@anexartitoiellines.gr>, ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ

ΜΑΡΙΑ <dep.speaker_st@parliament.gr>, ΚΟΥΝΤΟΥΡΑ ΕΛΕΝΑ <kountoura.e@gmail.com>,

ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ <ninikolopoulos@gmail.com>, ΞΟΥΛΙΔΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ

<info@stauroulaxoulidou.gr>, ΧΑΪΚΑΛΗΣ ΠΑΥΛΟΣ <p.chaikalis@parliament.gr>

Σας αποστέλλουμε τις θέσεις- προτάσεις του Συνδέσμου Επιχειρηματιών Ελλάδος, στο ερωτηματολόγιο που μας απέστειλε ο Ο.Λ.Θ Α.Ε με θέμα: Master Plan Λιμένα Θεσσαλονίκης. Ερωτηματολόγιο Επαγγελματικών Φορέων.

Προς Ενημέρωσή σας.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΔΕΣΜΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΔΡΙΝΟΣ

1 α



ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Αριστοτέλους 3, τ.κ. 54624, Θεσσαλονίκη

Τηλ. / Fax: 2310.270027

Website: www.seel.gr

Email: syndesmos.ep.el@gmail.com

ΑΡ.ΠΡΩΤ: 220

Θεσσαλονίκη, 28 Ιουλίου 2015

ΠΡΟΣ

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε
Διευθύνοντα Σύμβουλο κ. Δημήτριο Μακρή.

Σε απάντηση του υπ' αριθμών, 5015/ 30.06.2015 εγγράφου σας, σχετικά με το Master Plan του Λιμένα Θεσσαλονίκης και αναφορικά με το τιθέμενο σ' αυτό ερωτηματολόγιο, σας γνωρίζουμε τις κατωτέρω απόψεις μας.

Ερώτημα 1^ο

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει μεγάλα πλεονεκτήματα έναντι των άλλων λιμανιών της μεσογείου.

α) Είναι η θέση της Θεσσαλονίκης που βρίσκεται στην καρδιά της νότιας βαλκανικής και νοτιοανατολικής Ευρώπης και ως εκ τούτου αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.

β) Αποτελεί κομβικό σημείο για την αεροπορική σύνδεση μεταξύ πολλών νησιών της χώρας και ηπειρωτικές περιοχές.

γ) Είναι διεθνές κέντρο και κρουαζιέρας και διαμετακομιστικού εμπορίου.

δ) Τέλος, είναι η σχέση της πόλης με το λιμάνι και τον Θερμαϊκό που μπορεί να αποκτήσει ιδιαίτερη δυναμική και να παίξει πρωτεύοντα και καθοριστικό ρόλο στην αναπτυξιακή πορεία της πόλης και γενικά της Βορείου Ελλάδος.

Όλα αυτά και άλλα πλεονεκτήματα που έχει το λιμάνι, αποτελούν συγκριτικά μέσα που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη της πόλης και του λιμανιού.

Ερώτημα 2^ο

Στα πλαίσια του ανταγωνιστικού ρόλου που καλείται να παίξει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης με τα άλλα λιμάνια της μεσογείου, θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οπωσδήποτε οι βασικές αδυναμίες μεταξύ των οποίων κατά τη γνώμη μας είναι:

α) Η έλλειψη σοβαρών έργων υποδομής που θα δώσουν στο λιμάνι την δυνατότητα λιμενισμού περισσότερων μεγάλων πλοίων και κρουαζιερόπλοιων, που οι επιβάτες τους θα επισκέπτονται την Θεσσαλονίκη και θα τονώνουν την οικονομία της πόλης και τις τουριστικές επιχειρήσεις. Η προσπάθεια βέβαια αυτή έχει ξεκινήσει από το καλοκαίρι του 2013, οπότε ο Θερμαϊκός άρχισε να κερδίζει την μάχη της κρουαζιέρας, με την διανυκτέρευση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι.

β) Θα πρέπει να συνεχιστεί η εκτέλεση των απαραίτητων υποδομών ώστε το λιμάνι να γίνει περισσότερο προσιτό στα ανωτέρω πλοία. Τέτοιες υποδομές είναι η εκβάθυνση και διάπλαση του λιμανιού, της επέκτασης της 6^{ης} προβλήτας και η κατασκευή σύγχρονου εμπορευματικού σταθμού με αξιοποίηση σύγχρονης τεχνολογίας.

γ) Παράλληλα με τα ανωτέρω θα πρέπει να επιδιωχθεί η συνεργασία με τους ελληνικούς σιδηροδρόμους και το αεροδρόμιο Μακεδονίας. Χρειάζονται τέλος, να αναληφθούν από την διοίκηση του λιμανιού και λοιπές πρωτοβουλίες προς την κατεύθυνση, το λιμάνι να γίνει περισσότερο φιλόξενο και ανταγωνιστικό σε σχέση με τα λιμάνια της μεσογείου.

Ερώτημα 3^ο

Η παγκοσμιοποίηση που υπάρχει σήμερα, επιβάλλει την δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων εκτός της εσωτερικής αγοράς και στις αγορές του εξωτερικού, για την τοποθέτηση των προϊόντων.

Στην εμπορευματική κίνηση και ανάπτυξη του Ο.Λ.Θ δεν είναι απαραίτητες μόνο οι υποδομές που συνήθως εκεί εδράζονται οι σκέψεις και προτάσεις εδώ και πολλά χρόνια, αλλά ίσως και μια «άλλη πλευρά» που θα λειτουργήσει ως κίνητρο για την προσέκλυση του ενδιαφέροντος των εμπορικών πλοίων.

Για παράδειγμα, προτείνουμε να ισχύσει για 5 χρόνια η θέσπιση «ειδικού εμπορευματικού καθεστώτος» που θα μειώνει το κόστος του λιμενισμού όλων των εμπορικών πλοίων στο 50% καθώς επίσης και την μείωση των τελών παραμονής των εμπορευματοκιβωτίων στο Λιμάνι. Σε αυτή την «επαναστατική» περίπτωση θα αυξηθούν άμεσα οι προσεγγίσεις εμπορικών πλοίων στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης ίσως και πάνω από 100%, άρα μακροπρόθεσμα θα έχει ο Ο.Λ.Θ αύξηση των εσόδων του, αλλά το σπουδαιότερο, θα αυξηθούν κατά 1000% και η απασχόληση ντόπιου εργατικού δυναμικού και η εμπορική κίνηση δεκάδων τοπικών επιχειρήσεων που ζουν και συνδέονται με το λιμάνι. Οι μάχες κερδίζονται με την επίθεση... δηλαδή, με καινοτόμες ιδέες.

Ερώτημα 4^ο

Απαραίτητες βελτιώσεις της υποδομής και του εξοπλισμού του λιμανιού, για την ικανοποίηση μελλοντικών του αναγκών, θεωρούμε τις κατωτέρω :

- α) Την επέκταση της 6^{ης} προβλήτας και την εκβάθυνση της που θα αυξήσει την χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και την αύξηση της διακίνησης φορτίο.
- β) Την κατασκευή κρηπιδωμάτων με μεγάλο μήκος για την εξυπηρέτηση μεγάλων πλοίων.
- γ) Την χρησιμοποίηση για τις ανάγκες του λιμανιού, σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού. Τα έργα αυτά είχαν σχεδιαστεί σύμφωνα και

με δημοσιεύματα να αρχίσουν το 2011 και να τελειώσουν το 2015. Δεν γνωρίζουμε βέβαια το αποτέλεσμα, αλλά πιστεύουμε ότι η περαίωση του έργου θα συνεχιστεί κανονικά.

Στα ερωτήματα 5, 6 και 8, σας γνωρίζουμε πως πολλά από αυτά καλύπτονται από τις παραπάνω απαντήσεις και ως εκ τούτου, δεν χρειάζεται να επανέλθουμε.

Ερώτημα 7^ο

Στον τουριστικό τομέα, όσο και αν μας ενθαρρύνει το γεγονός ότι τα τελευταία 2-3 χρόνια έχουμε αύξηση προσεγγίσεων στο Λιμάνι των πλοίων κρουαζιέρας, τα στοιχεία που έρχονται από την αγορά της πόλης, δεν καταμαρτυρούν καμία αισιοδοξία. Δυστυχώς, οι τουρίστες αποβιβάζονται στο Λιμάνι και εκεί διαπιστώνουν ότι δεν υπάρχει τίποτε οργανωμένο, τίποτε «σπουδαίο» για να τους κρατήσει το ενδιαφέρον. Χρειάζεται πολύ δουλειά για να αλλάξει αυτή η πραγματικότητα.

Για παράδειγμα, το πρώτο που πρέπει να γίνει στον ΟΛΘ είναι η δημιουργία μιας μεγάλης και πολύ καλά στελεχωμένης Υπηρεσίας Μάρκετινγκ και Δημοσίων Σχέσεων. Όχι σαν αυτή που υφίσταται τα τελευταία χρόνια, αλλά μιας δυναμικής Υπηρεσίας που σχεδιάζει και εργάζεται όλο το χρόνο για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων της πόλης με κεντρικό άξονα το Λιμάνι. Με στόχους, ο επισκέπτης της κρουαζιέρας με το που θα πατήσει το πόδι του στο Λιμάνι της Θεσσαλονίκης να δει μπροστά του ένα – δύο караβάκια με μπαρ, μουσική, βίντεο κλπ, που θα τον ξεναγήσουν στη γλώσσα του από θαλάσσης σε όλο το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Να δει μπροστά του 4-5 λαντό (παϊτόνια) που θα τον περιηγήσουν στην «καρδιά» της πόλης, να δουν μπροστά τους, ένα τρενάκι που θα επιβιβασθούν για να πάνε στο Αρχαιολογικό Μουσείο ή στο Άγαλμα του Μεγ. Αλεξάνδρου. Να δουν μπροστά τους πληροφοριακά «ντέσκς» που θα τους μοιράζουν ως welcome έναν χάρτη της πόλης και ένα μικρό αναμνηστικό δώρο. (π.χ. την κεφαλή του Φιλίππου ή την

Γοργόνα Θεσσαλονίκη, την αδελφή του Μεγ. Αλεξάνδρου). Να έχουν στα χέρια τους ένα εύχρηστο πολυσέλιδο φυλλάδιο γεμάτο με εκπτωτικά κουπόνια των μεγαλύτερων εμπορικών καταστημάτων της πόλης και του Νομού Θεσσαλονίκης γενικότερα και τόσες άλλες ιδέες που θα φέρουν άμεσα το προσδοκούμενο αποτέλεσμα για τις κρουαζιέρες και την Θεσσαλονίκη μας.

Ερώτημα 9^ο

Στη γενική εικόνα του Ο.Λ.Θ αν πραγματικά θέλουμε το Λιμάνι να «δέσει» με τον ιστό της πόλης και να αποτελεί για πάντα αναπόσπαστο κομμάτι της, είναι απαραίτητο επιτέλους να «πέσει» το τοίχος της εξωτερικής του περίφραξης, από την Ι. Δραγούμη έως και τα Δικαστήρια. Η περίφραξη αυτή δυστυχώς αποκόπτει τις κτηριακές εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Θ από τη ζωή της πόλης. Προτείνουμε να γίνει ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού, περιοχή λαδάδικα κλπ, καθώς επίσης και μελέτη για την αξιοποίηση όλων αυτών των ανοιχτών ελεύθερων χώρων με πολύ πράσινο και με την εύρυθμη δημιουργία χώρων καφέ και εστιατορίων, αλλά και μικρών επιχειρήσεων σουβενίρ και ειδών λαϊκής τέχνης. Να γίνει δηλαδή ένα πρότυπο λιμάνι, σαν το λιμάνι της Βαρκελώνης.

Τέλος σε οποιαδήποτε συνεργασία μεταξύ της Ο.Λ.Θ Α.Ε και του Συνδέσμου Επιχειρηματιών Ελλάδος δύναται να συμμετέχει και η Πανελλήνια Αναπτυξιακή Αστική Μη Κερδοσκοπική Εταιρεία των Ο.Ε.Ε.Θ – Σ.Ε.Ε, που θα συμβάλει κι αυτή με τους σκοπούς της στον επιδιωκόμενο στόχο των αναπτυξιακών και επενδυτικών πρωτοβουλιών.

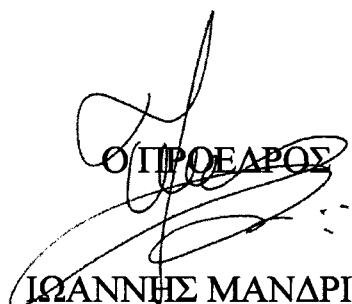
Καθόσον αφορά τις θέσεις και προτάσεις του Συνδέσμου Επιχειρηματιών Ελλάδος, σας πληροφορούμε ότι επειδή αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου της τοπικής και εθνικής οικονομίας, το Διοικητικό Συμβούλιο του Συνδέσμου, σε όσες συσκέψεις επί του θέματος έχει κληθεί να παραστεί, αναφέρθηκε αναλυτικά στον

στρατηγικό ρόλο του και έχει τοποθετηθεί για τις βελτιώσεις που χρειάζονται στις υποδομές και τον μηχανολογικό εξοπλισμό.

Τελευταία η θέση του Συνδέσμου, για το όλο θέμα, κατατέθηκαν με την παρουσία του προέδρου της, κατά τη σύσκεψη που έγινε στις 12/06/2015 του συμβουλίου φορέων λιμένας Θεσσαλονίκης.

Με εκτίμηση,

Για τον Σ.Ε.Ε.


Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΔΡΙΝΟΣ



Ο ΓΕΝ.ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ


ΣΤΕΡΓΙΟΣ ΑΡΜΟΔΙΟΣ