



**ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΛΘ,
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΘΕΜΑ

ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ:

Α.Γ.Μ:

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:

<i>A/A</i>	<i>Όνοματεπώνυμο</i>	<i>Ειδικότης</i>	<i>Αξιολόγηση</i>	<i>Υπογραφή</i>
<i>1</i>				
<i>2</i>				
<i>3</i>				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

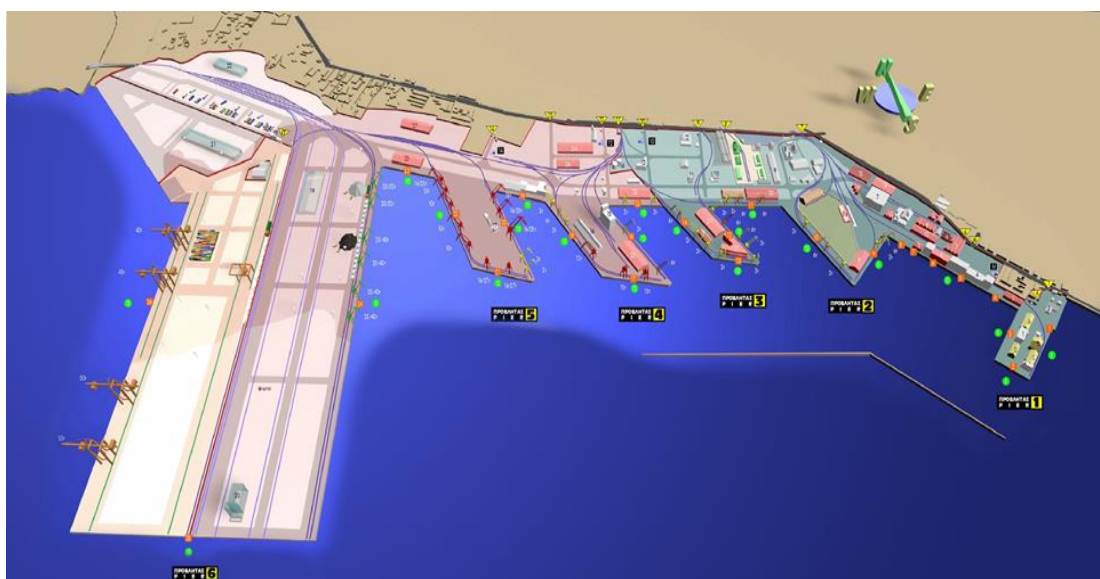
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	5
1.1	ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.2	ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	5
1.3	ΡΩΜΑΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	5-6
1.4	ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	6
1.5	ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ.....	6
1.6	ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ.....	6-8
1.7	ΟΛΘ Α.Ε.....	8-9
1.8	ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΟΛΘ.....	9
1.9	ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΟΛΘ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	11-13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	14-15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΟΛΘ.....	16
4.1	ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	16
4.2	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	17-18
4.3	ΜΕΤΟΧΗ ΟΛΘ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟΝ ΟΛΘ.....	19
5.1	ΠΛΟΙΑ.....	19
5.2	ΕΠΙΒΑΤΕΣ.....	19-20
5.3	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ.....	20-22
5.4	ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ.....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΘ.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7	ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	32

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της Πτυχιακής εργασίας της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ. Το θέμα της περιλαμβάνει τη μελέτη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Παρουσιάζονται εκτενώς όλες οι φάσεις του λιμανιού ξεκινώντας από την Αρχαία περίοδο και καταλήγοντας στη σημερινή ιστορία του. Ακόμα, περιλαμβάνονται όλες οι προοπτικές ανάπτυξης του Ο.Λ.Θ. οι οποίες μπορούν να εξελίξουν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ.

1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για περισσότερα από 2.300 χρόνια, από την ίδρυσή του έως και σήμερα, αποτελεί το σημαντικότερο λιμάνι της Μακεδονίας, αλλά και ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεών του, είναι ανάμεσα στα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορίου της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας του. Βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Θερμαϊκού κόλπου, στο βόρειο τμήμα της ανατολικής Μεσογείου και στα δυτικά της πόλης της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες μήκους 6200, με βύθισμα της θάλασσας έως 12 μέτρα. Ακόμα, περιλαμβάνει κλειστούς και ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ, κατάλληλές για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Έχει χαρακτηριστεί ως λιμένας διεθνούς ενδιαφέροντος στο λιμενικό σύστημα της χώρας και ένας από τους πέντε ελληνικούς λιμένες που ανήκει στο Κεντρικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

1.2 ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (316 πΧ-168πΧ)

Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται την ίδια περίοδο με την ίδρυση της πόλης το 315/16πΧ. Ιδρυτής ήταν ο επιφανής στρατηγός του Φιλίππου του Β' και του Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κάσσανδρος. Η ονομασία της πόλης προέρχεται από το όνομα της συζύγου του Κάσσανδρου, Θεσσαλονίκης. Η μεταφορά του κύριου λιμένος της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας από τη λιμνοθάλασσα της Πέλλας στη Θεσσαλονίκη ήταν απαραίτητη, για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αυξανόμενων εισαγωγικών και εξαγωγικών αναγκών των Μακεδόνων, κυρίαρχων του γνωστού τότε κόσμου. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απετέλεσε σημαντικό ναυτικό κέντρο καθ' όλη την περίοδο της Μακεδονικής Αυτοκρατορίας. Το Λιμάνι Θεσσαλονίκης ήταν στρατηγικά και οικονομικά η καρδιά της πόλης. Στην αρχαιότητα αναφέρεται ότι υπήρχαν νεώρια, όπου ο Μακεδονικός Στόλος κατασκεύαζε και συντηρούσε τα πλοία του.

1.3 ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (168πΧ-330μΧ)

Στην περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ευρισκόμενο στο κέντρο της ανατολικής περιοχής της, με την πόλη της Θεσσαλονίκης πρωτεύουσα της Ρωμαϊκής επαρχίας της Μακεδονίας, ανεδείχθη σε μεγάλο θαλάσσιο συγκοινωνιακό κέντρο. Η στρατηγική θέση και οι συνδέσεις του, κατέστησαν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ένα από τα αξιολογότερα λιμάνια της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας με κίνηση ιδιαίτερα σημαντική καθ' όλη τη διάρκεια της. Η

Εγνατία οδός, που κατασκευάστηκε από το 146πΧ-120πΧ, συνέδεε το Δυρράχιο με το Βυζάντιο περνούσε από τη Θεσσαλονίκη, καθώς και οι διακλαδώσεις της προς βορρά (Νις) και νότο (Αθήνα), που ξεκινούσαν από τη Θεσσαλονίκη, προσέδωσαν στο λιμάνι εύκολη πρόσβαση σε μια μεγάλη ενδοχώρα

1.4 ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (330μΧ-1430μΧ)

Κατά τη διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας η ανάπτυξη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν ραγδαία. Ο αυτοκράτορας του Βυζαντίου Μέγας Κωνσταντίνος κατασκεύασε νέο λιμένα (306 μΧ-337μΧ), σε σχήμα τετραγώνου, έξω από τα τείχη της πόλης, στα δυτικά αυτής, ο οποίος ήταν προστατευμένος, από τους νότιους ανέμους, με κυματοθραύστη (τσερέμπουλο) και έφερε αλυσίδα στην είσοδό του που είχε ανατολικό προσανατολισμό. Κατά τη διάρκεια της υπέρ-χιλιόχρονης ιστορίας της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν η μοναδική επιλογή για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού, εξαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου της ευρύτερης περιοχής. Το νέο λιμάνι λόγω των εγκαταστάσεων του και των οδικών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης, η οποία ήταν η πολυπληθέστερη και σημαντικότερη πόλη της Αυτοκρατορίας μετά την Κωνσταντινούπολη, απετέλεσε το κύριο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής.

1.5 ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (1430 μΧ-1912 μΧ)

Κατά τις πρώτες δεκαετίες, μετά την κατάληψη της Θεσσαλονίκης από τον σουλτάνο Μουράτ τον Β' το 1430, η πόλη σχεδόν ερήμωσε. Η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της ξαναβρήκε σιγά - σιγά την παλιά της αίγλη μετά τον εποικισμό της, από Έλληνες, Τούρκους και Ισραηλίτες (1470 Ασκεναζίμ από Γερμανία και Ουγγαρία, 1492 Σεφαρδίμ από Ισπανία). Το 1870 κατεδαφίστηκε το παραλιακό τοίχος της πόλης και το 1876 κατασκευάστηκε η προκουμαία της σημερινής παλιάς παραλίας. Το 1871 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Σκοπίων, η οποία το 1888 ενώθηκε με το Βελιγράδι, συνδέοντας έτσι τη Θεσσαλονίκη με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Το 1893 κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας – Μοναστηρίου και το 1895 η γραμμή Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη – Κωνσταντινούπολη. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνδέθηκε με τακτικές θαλάσσιες γραμμές με όλα τα γνωστά λιμάνια της Μεσογείου και εξυπηρετούσε με μεγάλη επιτυχία τις ανάγκες της μεγάλης ενδοχώρας του, καθιστώντας το ξανά ένα από τα πρώτα λιμάνια της Ανατολής.

1.6 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η σύγχρονη ιστορία του λιμένος ξεκινά την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα με την επέκταση της προκουμαίας της Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα και τη δημιουργία τμήματος της ανατολικής πλευράς, της σημερινής 1ης προβλήτας. Το 1904, υπογράφεται σύμβαση μεταξύ της Τουρκίας και της Γαλλίας για την κατασκευή και εκμετάλλευση νέων έργων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Την κατασκευή των έργων αναλαμβάνει η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρεία Société Anonyme Ottomanede

Constructionet Exploitation du Port de Salonique, με δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών έως το 1944. Σε μικρό χρονικό διάστημα, ολοκληρώνεται η 1η προβλήτα και κατασκευάζεται το κρηπίδωμα μεταξύ της 1ης και 2ης προβλήτας, το ανατολικό κρηπίδωμα του 2ου προβλήτα, τμήμα του σημερινού κυματοθραύστη, σιδηροδρομικό δίκτυο, δίκτυα ύδρευσης, φωταερίου και υπονόμων καθώς και αποθήκες επί της 1ης προβλήτας. Επίσης αγοράστηκαν οι πρώτοι γερανοί για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων από τα πλοία.

Έως το 1912 ολοκληρώνεται και η κατασκευή του κτιρίου των Τελωνείων, έργο σχεδιασμένο από τον λεβαντίνο αρχιτέκτονα Alexandre Vallaury και κατασκευασμένο από τον αρχιτέκτονα Ελί Μοδιάνο. Στις 26 Οκτωβρίου 1912 η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της απελευθερώνονται από τον Ελληνικό Στρατό. Με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων (1913) και τον καθορισμό των συνόρων των Βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετούσε μεγάλη έκταση της Βαλκανικής χερσονήσου, περιόρισε την ενδοχώρα του στην Ελληνική επικράτεια (περίπου 80 χλμ βόρεια της Θεσσαλονίκης). Για τη συνέχιση του φυσικού ρόλου του λιμένος, που αποτελεί την εξυπηρέτηση των κατοίκων όλης της Βαλκανικής, η Ελληνική Κυβέρνηση ίδρυσε, το 1914, την Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης.

Ο χώρος της καταλάμβανε τη μεγαλύτερη έκταση του λιμένος, διαχωρισμένης με περιτείχισμα από το υπόλοιπο αποκαλούμενο Ελεύθερο Λιμάνι που καταλάμβανε την 1η προβλήτα. Στον χώρο αυτό όλα τα διακινούμενα, αποταμιευόμενα και φορτοεκφορτωμένα εμπορεύματα κινούνται χωρίς τελωνειακή επίβλεψη και απαλλάσσονται των εισαγωγικών δασμών ή άλλων φόρων πλην των φορτοεκφορτωτικών και αποθηκευτικών δικαιωμάτων.

Για την εξυπηρέτηση του Γιουγκοσλαβικού διαμετακομιστικού εμπορίου μέσω του λιμένος της Θεσσαλονίκης, ιδρύθηκε, λόγω των φιλικών σχέσεων των δύο χωρών, το έτος 1923, η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης, η οποία εγκαταστάθηκε σε περιτειχισμένο χώρο 94.000 τμ που περιελάμβανε τον προβλήτα 2 με κρηπίδωμα εξυπηρέτησης των πλοίων το κρηπίδωμα 9. Η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη καταργήθηκε το 1975 και μετά τη λήξη των παρατάσεων της σύμβασης το 1995, τα γιουγκοσλαβικά εμπορεύματα διακινούνται από την Ελεύθερη Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης χωρίς ειδικές διατάξεις.

Κατά τη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνεται από τον γερμανικό στρατό (1941-1944) και λόγω του συνεχούς βομβαρδισμού του, από την Αγγλική και Αμερικανική Αεροπορία καθώς επίσης και την ανατίναξη των εναπομεινάντων εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους, σχεδόν το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκε. Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και έως σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά, καταρχήν με την αποκατάσταση των εγκαταστάσεων και μετέπειτα με την κατασκευή νέων

προβλητών, αποθηκευτικών χώρων, οδικών αξόνων και σιδηροδρομικών γραμμών, με ταυτόχρονη αγορά σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού.

Αμέσως μετά τον πόλεμο το έτος 1946, κατασκευάζεται η 3η προβλήτα (προβλήτα Λαγκασάρι). Το 1962 ολοκληρώνεται η 4η προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρ) και το 1966 η 5η προβλήτα. Το 1972 άρχισε η κατασκευή της 6ης προβλήτας, της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα ολοκληρώθηκε έως το 1989, χρόνο έναρξης της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης - αφαίρεσης ιλύος - επιχωμάτωσης της βάσης του 6ου προβλήτα, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάζεται η απευθείας, με παράκαμψη της πόλης, οδική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.

1.7 ΟΛΘ Α.Ε.

Η Ανώνυμη Εταιρεία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ ΑΕ) ιδρύθηκε το 1999 (νόμος 2688/99, ΦΕΚ 40Α/1-3-99) με σκοπό τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμένος της Θεσσαλονίκης.

Στις 27 Ιουνίου 2001, παραχωρείται, για περίοδο 40 ετών, από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΛΘ ΑΕ, το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Θεσσαλονίκης, (τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο). Το 2009 (ΦΕΚ 1643Β/7-8-2009) η περίοδος παραχώρησης επεκτάθηκε για επιπλέον 10 έτη λήγουσα την αντίστοιχη ημερομηνία του έτους 2051.

Οι μετοχές της εταιρείας διαπραγματεύονται στο Χρηματιστήριο Αθηνών από τις 27 Αυγούστου 2001, ημερομηνία εισαγωγής τους. Η ΟΛΘ ΑΕ, κυρίως με δικά της μέσα και προσωπικό, παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων, διακίνησης όλων των ειδών των φορτίων και εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Η εταιρεία αναλαμβάνει επίσης την κατασκευή νέων και τη βελτίωση και συντήρηση των υφισταμένων εγκαταστάσεων υποδομής και ανωδομής του λιμένος, καθώς επίσης και την αγορά ή συντήρηση του απαραίτητου ηλεκτρομηχανολογικού και τηλεπληροφορικού εξοπλισμού. Ο ΟΛΘ εφαρμόζει τις αυστηρότερες προδιαγραφές ασφάλειας και έχει πλήρως συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Το προσωπικό του Οργανισμού είναι εκπαιδευμένο σύμφωνα με το PortDevelopmentProgram του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (ILO), www.ilo.org και παρακολουθεί διαρκώς στοχευμένα προγράμματα εκπαίδευσης.

Η ΟΛΘ ΑΕ είναι πιστοποιημένη κατά ISO 9001:2008 για τη Διαχείριση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, κατά ISO 9001:2008 για τη Διαχείριση Στερεών Φορτίων Χύδην εξαιρουμένων των σιτηρών, Εξυπηρέτησης Επιβατικών Πλοίων και Πλοίων Κρουαζιέρας, κατά ISO 9001:2008 για τις Φορτοεκφορτωτικές, Κομιστικές και Καβοδετικές Υπηρεσίες και κατά ΕΛΟΤ 1429:2008 για τον Σχεδιασμό, Ωρίμανση

και Υλοποίηση Δημόσιων Τεχνικών Έργων και Δημοσίων Συμβάσεων Προμηθειών και Υπηρεσιών.

Στο λιμάνι επίσης λειτουργούν συμπληρωματικά με τον ΟΛΘ οι ακόλουθες υπηρεσίες:

- Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης
- Τελωνείο
- Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου
- Γενικό Χημείο του Κράτους
- Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος
- Πυροσβεστική Υπηρεσία με Πυροσβεστικό Σταθμό
- Πλοηγική Υπηρεσία (Επικοινωνία VHF Κανάλι 12, Εμβέλεια 16-24 χιλιόμετρα)
- Εταιρίες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
- Εταιρίες Lashing/Unlashing

1.8 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΟΛΘ

Ως δυνατά σημεία για τον ΟΛΘ η έρευνα κατέγραψε τα ακόλουθα:

- Ύπαρξη κρηπιδωμάτων για εξυπηρέτηση χύδην ξηρών φορτίων με βύθισμα 12 μ.
- Εξειδίκευση στην διαχείριση χύδην φορτίων
- Σύνδεση όλων των κρηπιδωμάτων με το σιδηροδρομικό δίκτυο
- Πιστοποιημένο λιμάνι ως Ecorport. Προσήλωση στην προστασία του περιβάλλοντος
- Πιστοποίηση κατά ISO των λειτουργιών φορτοεκφόρτωσης χύδην φορτίων και των εμπορευματοκιβωτίων
- Γεωγραφική θέση
- Λειτουργία Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων
- Σταθερή σχέση με τους βασικούς χρήστες του λιμένα
- Μικρή απόσταση από την αγορά των Σκοπίων, του Κοσσόβου και της Νότιας Βουλγαρίας κατά πρώτο λόγο.
- Δυνατότητα επέκτασης του λιμένα προς Δυσμάς
- Ύπαρξη Ελεύθερης Ζώνης
- Μεγάλη επιφάνεια για την αποθήκευση φορτίων.
- Επαρκές βύθισμα στο Σ.ΕΜΠΟ. που επιτρέπει την εξυπηρέτηση πλοίων μέχρι 4.500 TEUs.

1.9 ΟΙ ΚΥΡΙΕΣ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΟΥ ΟΛΘ

Ως αδύναμα σημεία για τον ΟΛΘ η έρευνα κατέγραψε τα ακόλουθα:

- Ανυπαρξία άμεσης σύνδεσης με το εθνικό οδικό δίκτυο και την Εγνατία οδό
- Απαιτείται εκβάθυνση στα κρηπιδώματα που εξυπηρετούν χύδην ξηρό φορτίο (άνθρακα και σιδηρομέταλλευμα) ώστε να μπορεί το λιμάνι να εξυπηρετεί με ευκολία πλοία μεγέθους Panamax.
- Παλαιότητα και μειωμένη αποδοτικότητα μέρους του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.
- Απαιτείται η ύπαρξη αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Έλλειψη κέντρου Logistics εντός ή σε περιοχή πλησίον του λιμένα.
- Μικρό βύθισμα στον τερματικό επιβατικό σταθμό. Συνεχώς μειούμενο και μεγάλης ηλικίας λιμενεργατικό προσωπικό.
- Απουσία Car Terminal προκειμένου να είναι δυνατή η περαιτέρω διαφοροποίηση του παρεχόμενου λιμενικού προϊόντος.
- Απουσία εξειδίκευσης τερματικών σταθμών ανά είδος φορτίου
- Απουσία αποδοτικών και τακτικών σιδηροδρομικών συνδέσεων με χώρες της νότιας Βαλκανικής.
- Απουσία ενός Inland Terminal (Depot) στην ενδοχώρα του ΟΛΘ (π.χ. στα Σκόπια).
- Ζήτημα λειτουργίας τελωνειακών αρχών στα σύνορα ιδιαίτερα σε ότι έχει να κάνει με το χύδην φορτίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμύρια τμ και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων.

Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκους 6200 μέτρων με βύθισμα της θάλασσας εμπροσθεν αυτών έως 12 μέτρα και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τμ, κατάλληλες για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.

Διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις για τη διακίνηση υγρών καυσίμων και είναι συνδεδεμένο με τον διασυνοριακό αγωγό μεταφοράς υγρών καυσίμων, βρίσκεται δε κοντά στον διεθνή αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου.

Λόγω του εύκρατου κλίματος, της καλά προστατευμένης από καιρικές συνθήκες πρόσβασης, της ύπαρξης κυματοθραύστη μήκους 1000 μ που προστατεύει από τους νοτίους ανέμους, της σχεδόν μηδαμινής παλίρροιας (μέγιστο ύψος 0,7 μ) και των ασφαλών εγκαταστάσεων του λιμένος η φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων και η αποβίβαση/επιβίβαση των επιβατών σε πλοία, πραγματοποιείται απρόσκοπτα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Τμήμα του λιμένος αποτελεί η Ελεύθερα Ζώνη (ελέγχου τύπου I: ύπαρξη περιφράξης, τελωνειακός έλεγχος των εμπορευμάτων στα σημεία εσόδου- εξόδου, έλεγχος προσώπων και οχημάτων) του λιμένος της Θεσσαλονίκης, η οποία από το 1995 λειτουργεί σύμφωνα με Κοινοτικό Τελωνειακό Κώδικα.

Διαθέτει πυκνό οδικό δίκτυο, το οποίο ενώνεται απευθείας, παρακάμπτοντας την πόλη, με το εθνικό και διεθνές οδικό δίκτυο.

Όλα τα κρηπιδώματα του λιμένος διαθέτουν διπλές/τριπλές σιδηροδρομικές γραμμές και είναι συνδεδεμένα με το εθνικό και διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο.

Βρίσκεται στη διασταύρωση σπουδαίων χερσαίων δικτύων μεταφοράς, Ανατολής-Δύσης (Εγνατία οδός) και Νότου-Βορρά (ΠΑΘΕ: Πάτρα-Αθήνα- Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι ή Ειδομένη) ο οποίος συνεχίζει προς βορρά αφενός ως διάδρομος Ανατολής – Ανατολικής Μεσογείου, του Κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (TEN-T Core Network Corridor Orient - East Med), αφετέρου ως πανευρωπαϊκός διάδρομος Δέκα Χ.

Έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος στο Λιμενικό Σύστημα της Χώρας (ΦΕΚ 202B/16.2.07) και ένας από τους πέντε ελληνικούς λιμένες που ανήκει

στο Κεντρικό Δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

Απέχει ένα χιλιόμετρο από τον Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και 16 χιλιόμετρα από το Διεθνές Αεροδρόμιο της πόλης.

Λειτουργεί μία από τις 27 Ελεύθερες Ζώνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η λειτουργία της είναι, από το έτος 1995, πλήρως εναρμονισμένη με τον Τελωνειακό κώδικα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, οι Ελεύθερες Ζώνες αποτελούν τελωνειακούς θεσμούς που προορίζονται να εξυπηρετήσουν το εξωτερικό εμπόριο, παρέχοντας τη δυνατότητα στα εμπορεύματα που αφικνούνται στο τελωνειακό έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μην προσκομίζονται στην τελωνειακή υπηρεσία και να μην αποτελούν αντικείμενο συνήθους διαδικασίας δήλωσης στο Τελωνείο.

Η λιμενική περιοχή του λιμένος Θεσσαλονίκης εκτείνεται από τον φάρο της Επανομής, χωρίς να τον περιλαμβάνει, στα ανατολικά, και συνεχίζεται προς τα δυτικά, χωρίς διακοπή, έως τις εκβολές του ποταμού Αξιού. Στην παραπάνω περιοχή η ΟΛΘ Α.Ε διατηρεί την άσκηση όσων αρμοδιοτήτων είχε, εν δυνάμει της προγενέστερης νομοθεσίας, ο Οργανισμός ως ΝΠΔΔ (άρθρο 100 του νόμου 2688/99 σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του Καταστατικού) με εξαίρεση τη χερσαία Λιμενική ζώνη του Λιμένος, που αποτελεί υποσύνολο της ευρύτερης αυτής περιοχής, εντός της οποίας η Εταιρεία ασκεί το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των χώρων, κτιρίων, εγκαταστάσεων κλπ, σύμφωνα με τους όρους της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης που συνήψε με το Ελληνικό Δημόσιο, με την επιφύλαξη της χρήσης των αποθηκών της Α' Προβλήτας που έχουν διαμορφωθεί σε πολιτιστικά κτίρια καθώς και των υπαίθριων χώρων της ίδιας Προβλήτας που καθορίστηκε με την με αριθμό 16968/27.03.2001 ΦΕΚ 375B/5.04.2001 Κοινή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Πολιτισμού (άρθρο 17 παράγραφος 1 του νόμου 2892/2001).

Η χερσαία Λιμενική ζώνη του Λιμένος Θεσσαλονίκης, είναι η περιφραγμένη περιοχή του Λιμένος, η οποία αποτελείται από εκτάσεις που χωροθετήθηκαν ως ζώνη Λιμένος, με πράξεις της διοίκησης, καθώς και από εκτάσεις που καταλαμβάνονται από τεχνικά λιμενικά έργα, λοιπά έργα υποδομής, χώρους κι εγκαταστάσεις, που είναι λειτουργικά αναγκαίοι για την παροχή λιμενικού έργου, κατά την έννοια του νομοθετικού διατάγματος 444/70. Τα γήπεδα, τα κτίρια και οι εγκαταστάσεις εντός της χερσαίας λιμενικής ζώνης ανήκουν κατά κύριο λόγο στο Ελληνικό Δημόσιο, ενώ η ΟΛΘ Α.Ε έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης κι εκμετάλλευσης επ' αυτών, όπως αυτό ειδικότερα προσδιορίστηκε στην Σύμβαση Παραχώρησης που συνήψε με το Ελληνικό Δημόσιο.

Η θαλάσσια λιμενική ζώνη του Λιμένος Θεσσαλονίκης είναι η προσδιοριζόμενη από το άρθρο 16 του αναγκαστικού νόμου 2344/40 και περιλαμβάνει τις συνεχόμενες με τον αιγιαλό ή τα τυχόν κατασκευασμένα κρηπιδώματα λεκάνες λιμένων ή προφυλαγμένων όρμων και έκταση ανοικτής θαλάσσης μέχρι αποστάσεως 500 μέτρων από τις ακτές της χερσαίας ζώνης ή και πέραν των 500 μέτρων μέχρι συναντήσεως βάθους θαλάσσης 10 μέτρων, εφόσον τα ύδατα της θαλάσσιας ζώνης είναι αβαθή.

Το κύριο αντικείμενο εργασιών της ΟΛΘ Α.Ε το οποίο δεν παρουσιάζει εποχικότητα, περιλαμβάνει:

- Υπηρεσίες προς τα πλοία: προσόρμιση, παραβολή, υδροδότηση, αποκομιδή σκουπιδιών, παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων, παροχή τηλεφωνικής σύνδεσης και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Υπηρεσίες προς τα φορτία: εκφόρτωση, φόρτωση, χειρισμός και αποθήκευση όλων των ειδών των φορτίων (μοναδοποιημένων ή μη) από – προς: πλοία, φορτηγά αυτοκίνητα και σιδηροδρομικά βαγόνια.
- Εξυπηρέτηση των επιβατών της ακτοπλοΐας και των κρουαζιερόπλοιων.
- Εκμετάλλευση χώρων και ακινήτων για πολιτιστικές εκδηλώσεις και άλλες χρήσεις.
- Εκμετάλλευση Οργανωμένων Σταθμών Αυτοκινήτων. Περαιτέρω υπάρχει ένας αριθμός δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον Λιμένα, οι οποίες όμως δεν είναι στην ευθύνη της Εταιρείας και είναι οι ακόλουθες : - Πλοήγηση πλοίων από / προς το λιμάνι, υπηρεσία που παρέχεται από την Πλοηγική Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε 24ωρη βάση.
- Αστυνόμευση Λιμένος, υπηρεσία που παρέχεται από το Λιμενικό Σώμα του Κεντρικού Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης.
- Ρυμούλκηση πλοίων, υπηρεσία που παρέχεται από εταιρείες ρυμουλκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Οι κυριότεροι ανταγωνιστικοί προς την ΟΛΘ Α.Ε. λιμένες είναι εκείνοι του Δυρραχίου (Αλβανία), του Μπαρ (Μαυροβούνιο) και του Μπουργκάς (Βουλγαρία) λόγω του ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν τμήμα της ενδοχώρας του λιμένα Θεσσαλονίκης. Με στόχο την διατήρηση και διεύρυνση της επιρροής του λιμένα στην αγορά της Βαλκανικής, η ΟΛΘ Α.Ε. στοχεύει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της μέσω κυρίως πέντε στρατηγικών: της επέκτασης και αναδιοργάνωσης των υποδομών. Της αγοράς νέου μηχανολογικού εξοπλισμού. Της διαφοροποίησης και εμπλουτισμού του λιμενικού προϊόντος. Της αποδοτικότερης διασύνδεσης με τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Της ολοκληρωμένης και επιθετικής πολιτικής μάρκετινγκ.

Στο σκέλος των υποδομών η ΟΛΘ Α.Ε. θέλοντας να προλαμβάνει τις εξελίξεις στους ανταγωνιστικούς λιμένες έχει ήδη ανακοινώσει την επέκταση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (6ος προβλήτας), ένα έργο πνοής για το λιμάνι το οποίο βρίσκεται ήδη στην τελική ευθεία καθώς στα τέλη του 2011 αναμένεται να ξεκινήσουν οι εργασίες κατασκευής. Η επέκταση θα τριπλασιάσει την υπάρχουσα χωρητικότητα του λιμένα και θα δώσει την δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μία ακόμη πρωτοβουλία αφορά την αναδιοργάνωση των κρηπιδωμάτων στο συμβατικό λιμένα μέσω της εξειδίκευσής τους ανά τύπο φορτίου αλλά και την αναδιάταξη των μέσων φορτοεκφόρτωσης. Με τον τρόπο αυτό όλα τα κρηπιδώματα θα διαθέτουν μέσα φορτοεκφόρτωσης ίδιας δυναμικότητας, ενώ με την εξειδίκευση θα καταστεί εφικτή η δημιουργία εξειδικευμένων τερματικών σταθμών (π.χ. για κάρβουνο και σιδηρομετάλλευμα), κάτι το οποίο αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά την αποδοτικότητα του λιμένα.

Τέλος, στους άμεσους σχεδιασμούς της ΟΛΘ Α.Ε. είναι η εκβάθυνση ορισμένων κρηπιδωμάτων προ- κειμένου να είναι σε θέση να εξυπηρετούν φορτηγά πλοία τύπου Panamax χωρίς να υπάρχουν περιορισμοί βυθίσματος. Κατ' αυτόν τον τρόπο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης θα αποκτήσει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του. Στο σκέλος του μηχανολογικού εξοπλισμού βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη ένα επενδυτικό πρόγραμμα ανανέωσής του. Ήδη έχει παραληφθεί ένας νέος αυτοκινούμενος γερανός ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για την προμήθεια δύο ακόμη γερανών μεγάλης ανυψωτικής δυνατότητας.

Για τον εμπλουτισμό και την διαφοροποίηση του λιμενικού προϊόντος η ΟΛΘ Α.Ε. έχει προχωρήσει σε κινήσεις στρατηγικής σημασίας οι οποίες αναμένεται να αυξήσουν την διακίνηση του λιμένα αλλά και να του δώσουν την δυνατότητα παροχής μίας πλήρους γκάμας λιμενικών υπηρεσιών. Ένα σημαντικό έργο αφορά την κατασκευή μαρίνας στους χώρους του πρώτου προβλήτα, η οποία βρίσκεται στο στάδιο του διαγωνισμού για την εξεύρεση ιδιώτη επενδυτή-διαχειριστή. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό οι εργασίες κατασκευής αναμένεται να ξεκινήσουν εντός του πρώτου διμήνου του 2013. Επιπρόσθετα η ΟΛΘ Α.Ε. επιδιώκει την κατασκευή

Logistics Center στους χώρους του λιμένα και ειδικότερα στην βάση του βου προβλήτα. Η δημιουργία Logistics Center θα προσδώσει μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία στους χρήστες του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος, ήδη μελετάται η δημιουργία Car Terminal στους χώρους του λιμένα προκειμένου η ΟΛΘ Α.Ε. να μπει και στην συγκεκριμένη ναυτιλιακή αγορά. Υπάρχει ενδιαφέρον από ιδιωτικές εταιρίες για την λειτουργία του Car Terminal και αναμένονται σύντομα εξελίξεις. Σε ότι αφορά τα χερσαία μέσα μεταφοράς η ΟΛΘ Α.Ε. παραμένει προσηλωμένη στην επίτευξη δύο στόχων σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς. Ο πρώτος αφορά την αποδοτικότερη λειτουργία του σιδηροδρόμου και την έναρξη σταθερών δρομολογίων από και προς τις χώρες της Νότιας Βαλκανικής. Ο δεύτερος περιλαμβάνει την άμεση σύνδεση του λιμένα με το Εθνικό οδικό δίκτυο, μέσω της κατασκευής του υπολειπόμενου τμήματος του οδικού άξονα που συνδέει την λιμενική περιοχή με το Εθνικό οδικό δίκτυο.

Στην προώθηση και το μάρκετινγκ του λιμένα η ΟΛΘ Α.Ε. έχει προχωρήσει σε μία ολιστική και επιθετική πολιτική μάρκετινγκ. Η πραγματοποίηση συναντήσεων με υπάρχοντες και δυνητικούς χρήστες των χωρών της Νότιας Βαλκανικής μέσω Roadshows αποτέλεσε το πρώτο βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση. Επίσης υπήρξαν επαφές και με δυνητικούς χρήστες από το Ισραήλ ενώ ιδιαίτερο βάρος έχει δοθεί στην προώθηση του λιμένα ως προορισμού κρουαζιέρας. Τέλος η ΟΛΘ Α.Ε. φροντίζει για την συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού της ως μέσου αύξησης της αποδοτικότητάς τους και κατά συνέπεια της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Θ.

4.1 ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Η σημαντικότητα του λιμανιού της πόλης της Θεσσαλονίκης, αποτυπώνεται από τα στατιστικά στοιχεία. Πιο συγκεκριμένα, κατά την τελευταία δεκαετία, παρουσιάζεται αισθητή μείωση του αριθμού των πλοίων που “ δένουν” στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
2005	1.775	1.235	3.010
2006	1.670	1.134	2.804
2007	1.802	1.183	2.985
2008	1.160	1.065	2.225
2009	1.327	599	1.926
2010	1.394	610	2.004
2011	1.405	583	1.988
2012	1.283	488	1.771
2013	1.368	451	1.819
2014	1.509	588	2.097
2015	1.328	656	1.984
2016	1.252	576	1.828

ΠΗΓΗ: www.thpa.gr

Από τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία, είναι εύκολο να συμπεράνει κανείς πως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τα τελευταία 10 έτη, διανύει μια περίοδο παρατεταμένης κάμψης. Οι αφίξεις των πλοίων, τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό, μειώνονται αισθητά, γεγονός που προκαλεί ανησυχία για την εξέλιξη του αρνητικού φαινομένου.

4.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

Ταυτόχρονα, ιδιαίτερος ενδιαφέροντα ευρήματα, έχουν να μας δώσουν τα στοιχεία του Πίνακα 2., όπου περιέχονται τα στοιχεία της επιβατικής κίνησης στον Ο.Λ.Θ. τα τελευταία δέκα έτη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ%
2005	217.538	4.05
2006	129.684	-40.39
2007	150.202	15.82
2008	163.502	8.85
2009	158.179	-3.26
2010	100.755	-36.30
2011	64.784	-35.70
2012	50.648	-21.82
2013	47.841	-5.54
2014	44.586	-6.80
2015	26.356	-40.89
2016	69.508	163.73

ΠΗΓΗ : www.thpa.gr

Πιο συγκεκριμένα, οι επιβάτες που επιβιβάστηκαν ή αποβιβάστηκαν σε πλοίο από το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης την τελευταία δεκαετία, δείχνουν να μειώνονται.

Σημαντική ανάσα αποτελεί η μετακίνηση των επιβατών το έτος 2016, όπου η αύξηση είναι της τάξεως του 164%.

4.3 ΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΟΛΘ

- Δημόσια εγγραφή: 27/7/2001 έως 1/8/2001
- Έναρξη διαπραγμάτευσης: 27 Αυγούστου 2001
- Συνολικός αριθμός μετοχών: 10.080.000
- Τιμή εισαγωγής μετοχής: 6,74 €
- Σύνθεση μετοχικού κεφαλαίου (27-8-2001):
75%: Ελληνικό Δημόσιο (7.560.000 μετοχές)
25%: Ευρύ επενδυτικό κοινό (2.520.000 μετοχές), οι οποίες διατέθηκαν ως ακολούθως:
 1. 110.970 διατέθηκαν σε επενδυτές με ανταλλαγή ΠΡΟΜΕΤΟΧΩΝ.
 2. 120.000 διατέθηκαν με Ιδιωτική Τοποθέτηση στην τιμή των 5,39€
 3. 2.289.030 διατέθηκαν με καταβολή μετρητών στην τιμή των 6,74€
Η συνολική αξία των μετοχών που διατέθηκαν (εκτός των 110.970 με ανταλλαγή ΠΡΟΜΕΤΟΧΩΝ) ανήλθε σε Δρχ. #5.477.509.295# (16.074.862,20€) Οι συνολικές προμήθειες των Αναδόχων και της Χρηματιστηριακής Εταιρείας που διενήργησε τη χρηματιστηριακή συναλλαγή, ανήλθαν στο ποσό των Δρχ. #266.078.535# (780.861,44€). Τα λοιπά έξοδα της χρηματιστηριακής πράξης ανέρχονται στο ποσό των Δρχ. #26.839.798# (78.766,83€).
Το καθαρό προϊόν από την πώληση των υφιστάμενων μετοχών ανήλθε σε Δρχ. #5.184.590.962# (15.215.233,93€), το οποίο εισπράχθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.
Δεν υπήρξαν αποκλίσεις από τα προβλεπόμενα βάσει του εγκεκριμένου Ενημερωτικού Δελτίου.
- Κίνητρο τρίμηνης διακράτησης από την ημερομηνία έναρξης διαπραγμάτευσης (2 μετοχές δωρεάν ανά 10, μέχρι 200 μετοχές δωρεάν ανά επενδυτή). Ημερομηνία αποκοπής κινήτρου διακράτησης : 26/11/2001
- Έναρξη διαπραγμάτευσης δωρεάν μετοχών: 17/1/2002
- Νέα σύνθεση μετοχικού κεφαλαίου (17/1/2002):
74,27%: Ελληνικό Δημόσιο (7.486.194 μετοχές)
25,73%: Ευρύ επενδυτικό κοινό (2.593.806 μετοχές)
- Νέα σύνθεση μετοχικού κεφαλαίου (14/5/2012):
74,27%: Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ (ΤΑΙΠΕΔ) (7.486.194 μετοχές)
25,73%: Ευρύ επενδυτικό κοινό (2.593.806 μετοχές)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ.

5.1 ΠΛΟΙΑ

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης, έχοντας ως κύριο στόχο την καλύτερη δυνατή μετακίνηση των επιβατών, έχει προχωρήσει σε μια σειρά από παρεχόμενες υπηρεσίες στα πλοία των γραμμών. Πιο αναλυτικά, σε όλα τα πλοία που καταφθάνουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η διοίκηση της ΟΛΘ Α.Ε προσφέρει:

- Αγκυροβολία
- Ελλιμενισμός
- Υδροδότηση
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών
- Διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων
- Ρυμούλκηση

Ακόμα, ενδιαμέσοι φορείς, δίνουν τη δυνατότητα στα πλοία όλων των γραμμών να απολαμβάνουν:

- Υπηρεσίες πυρόσβεσης
- Πλοήγηση (κανάλι VHF 12, Εύρος 16-24 χιλιόμετρα)
- Καβοδέτηση
- Ρυμούλκηση
- Τροφοδοσία

5.2 ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Το επιβατικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης, βρίσκεται μεταξύ των προβλητών 1 και 2 και διαθέτει κρηπίδωμα συνολικού μήκους 400 μέτρων με βύθισμα 8 μέτρα. Στο εν λόγω κρηπίδωμα υπάρχουν 4 θέσεις πρυμνοδέτησης και μία θέση πλεύρισης ή εναλλακτικά 3 θέσεις πλεύρισης (για την εξυπηρέτηση κυρίως των κρουαζιερόπλοιων). Υπάρχει δυνατότητα πλεύρισης κρουαζιερόπλοιων με βύθισμα έως 9 μέτρα με τοποθέτηση ειδικής κατασκευής. Η λεκάνη του επιβατικού λιμένα παρέχει επαρκή χώρο και βάθος για τους ελιγμούς των επιβατικών πλοίων και είναι καλά προστατευμένη, με κυματοθραύστη, από τις καιρικές συνθήκες (άνεμοι, κυματισμοί, κλπ) παρέχοντας ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων. Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μ. από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία», ο οποίος λειτουργεί 24ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα, στεγάζεται σε ισόγειο τμήμα νεοκλασικού κτιρίου στην είσοδο του λιμένος και εξυπηρετεί τους επιβάτες των επιβατικών-οχηματαγωγών πλοίων, ιπταμένων δελφινιών και κρουαζιερόπλοιων. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen και του κώδικα ISPS. Με καταστήματα DutyFree, Infokiosk και Wireless Access Points ο επιβατικός

σταθμός προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε όλους τους επιβάτες. Επιπλέον, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε απόσταση 16 χιλιομέτρων από το Διεθνές Αεροδρόμιο "Μακεδονία" και μόλις ένα χιλιόμετρο από τον Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί την πύλη προς την ευρύτερη περιοχή της Βόρειας Ελλάδας και της Βαλκανικής χερσονήσου. Η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή (Δίον, Πέλλα, Βεργίνα), αποτελούν σημεία ιδιαίτερου τουριστικού ενδιαφέροντος καθώς τις στολίζουν μνημεία από διαφορετικές ιστορικές περιόδους (Αρχαία Ελλάδα, Ρωμαϊκή Περίοδος, Βυζάντιο). Το Άγιο Όρος με τη μοναστική κοινότητα των 1000 και πλέον ετών αποτελεί μοναδικό μνημείο σε όλο τον κόσμο. Η Χαλκιδική και η Πιερία με την απερίγραπτη φυσική ομορφιά και τις γαλάζιες θάλασσες αποτελούν ασύγκριτους τουριστικούς πόλους. Η πόλη της Θεσσαλονίκης, πρωτεύουσα της Περιφέρειας της Μακεδονίας είναι μια σύγχρονη ευρωπαϊκή και πολυπολιτισμική πόλη στο κέντρο της Βόρειας Ελλάδας, η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Έχει πληθυσμό ενός εκατομμυρίου κατοίκων και είναι το δεύτερο σημαντικότερο οικονομικό, βιομηχανικό, εμπορικό και πολιτικό κέντρο στην Ελλάδα, καθώς και ένας σημαντικός συγκοινωνιακός κόμβος για την υπόλοιπη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Με σημεία φυσικής ομορφιάς και ατελείωτες γαλαζοπράσινες ακτές σε απόσταση μικρότερη από μια ώρα. Με ένα συναρπαστικό ταξίδι στην τέχνη και τον πολιτισμό μέσα από μουσεία, αίθουσες τέχνης και σπουδαία μνημεία.

5.3 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ

Τα εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) διακινούνται μέσω ειδικά διαμορφωμένου χώρου που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της 6ης προβλήτας (κρηπίδωμα 26). Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), μήκους 550μ και πλάτους 340μ, έχει δυνατότητα υποδοχής πλοίων με βύθισμα μέχρι 12 μέτρα. Είναι τμήμα της Ελεύθερης Ζώνης, καταλαμβάνει έκταση 254.000 τ.μ. και έχει αποθηκευτική ικανότητα περίπου 5.000 TEUs σε θέσεις εδάφους. Το ΣΕΜΠΟ σχεδιάστηκε και δημιουργήθηκε με βάση τα δεδομένα σύγχρονων τεχνολογιών και είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα μηχανήματα χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων. Μέσα στον σταθμό υπάρχουν εγκαταστάσεις και κλιμάκιο τεχνικής υποστήριξης. Για τη φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ από/σε πλοία χρησιμοποιούνται 4 γερανογέφυρες, εκ των οποίων οι δύο είναι Post-Panamax. Το Σ.ΕΜΠΟ συνδέεται με διπλή σιδηροδρομική γραμμή με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Για τη φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ από/προς σιδηροδρομικά βαγόνια χρησιμοποιείται 1 Transtainer ανυψωτικής ικανότητας 50 τν. Το ΣΕΜΠΟ διαθέτει 380 ρευματολήπτες (380V) για Ε/Κ ψυγεία. Για τη διακίνηση, αποθήκευση και στοιβασία των Ε/Κ εντός του Terminal χρησιμοποιούνται κυρίως Straddle Carriers και πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού Ε/Κ: (Tractors, Frontlifts, Trailers, περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα κ). Το ΣΕΜΠΟ διαθέτει Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων που αναβαθμίζει τις υπηρεσίες του και αυξάνει την ανταγωνιστικότητά του.

Το Σ.ΕΜΠΟ διακρίνεται για:

- Την εξυπηρέτηση των πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου, 365 ημέρες το έτος με ενιαία τιμή (FlatRates)
- Την υψηλή παραγωγικότητα στη φορτοεκφόρτωση και εξυπηρέτηση των πλοίων
- Την ύπαρξη Τελωνειακού Κλιμακίου για ταχεία εξυπηρέτηση πελατών και φορτίου
- Τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων προσεγγίζουν σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές γραμμές μεταφοράς Ε/Κ όπως: MSC, Maersk, Evergreen, COSCO, CMA CGM, ARKAS, ZIM, Harag-Lloyd, κα.

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται σε χώρο, συνολικής έκτασης περίπου 1.000.000 τετραγωνικών μέτρων, με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθος έως 12 μέτρα, το μεγαλύτερο τμήμα του οποίου ανήκει στην Ελευθέρα Ζώνη.

Από τον λιμένα του συμβατικού φορτίου διακινούνται:

- Φορτία Γενικών Εμπορευμάτων (χαλυβουργικά, μάρμαρα, φορτία σε παλέτες, καπνά, οπωρικά)
- Στερεά Χύδη Φορτία (ορυκτά, μεταλλεύματα, κάρβουνο, στερεά καύσιμα, δημητριακά, ζωοτροφές, λιπάσματα, τσιμέντο, scrap)
- Υγρά Χύδη Φορτία με σωληνώσεις (καυστική σόδα, άσφαλτος, χημικά, ορυκτέλαια, κρασιά)
- Τροχοφόρα με το σύστημα Ro-Ro

Ο εξοπλισμός για τον χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από:

- 34 ηλεκτροκίνητους γερανούς, οι οποίοι κινούνται σε σιδηροτροχιές, ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνους
- Δύο (2) ελαστιχοφόρους γερανούς Gottwald (Harborcrane) ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων
- Δύο (2) αυτοκινούμενους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 120 και 150 τόνων
- Πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες)

Για την αποθήκευση του συμβατικού φορτίου υπάρχουν:

- Στεγασμένοι Αποθηκευτικοί Χώροι 85.000 μ² (από τους οποίους, 21.500 μ² και μία αποθήκη ψυγείο 4.000 μ² βρίσκονται στην Ελεύθερη Ζώνη)
- Ανοικτά Υπόστεγα 12.000 μ²
- Υπαίθριοι Αποθηκευτικοί Χώροι 500.000 μ²
- Σιλό δημητριακών χωρητικότητας 20.000 τόνων

Το συμβατικό λιμάνι λειτουργεί σε 2 βάρδιες τις καθημερινές και την 1η βάρδια του Σαββάτου κανονικής εργασίας με ενιαίο τιμολόγιο υπηρεσιών και δυνατότητα εργασίας πέραν του κανονικού ωραρίου με την αντίστοιχη προσαύξηση. Οι κύριοι πελάτες του συμβατικού λιμένα είναι η Feni (διακινεί κυρίως μεταλλεύματα νικελίου και στερεά καύσιμα), η Σιδενόρ (διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου & χάλυβα), η Τιτάν (διακινεί Petcoke, γυψόχωμα, κλίγκερ και τσιμέντα), το Χαλυβουργείο των Σκοπίων (διακινεί προϊόντα σιδήρου & χάλυβα) και η ΛΑΡΚΟ (διακινεί κυρίως μέταλλευμα νικελίου). Το συμβατικό λιμάνι και συγκεκριμένα η διακίνηση των εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση συμπληρώνεται και ενισχύεται από τη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι). Η κίνηση εμπορευμάτων από και προς τις περιοχές της Νότιας Βαλκανικής (Σκόπια, Σερβία, Κόσσοβο, νότια Βουλγαρία), που οφείλεται πρωτίστως στο ότι μεγάλες επιχειρήσεις από αυτές τις χώρες συναλλάσσονται με χώρες της ευρωζώνης, όπου ακόμη η ύφεση είναι σχετικώς περιορισμένη, συμβάλλει αποφασιστικά τόσο στη διατήρηση της δυναμικής της ΟΛΘ ΑΕ, όσο και στη βελτίωση της κερδοφορίας της. Όπως δείχνουν τα στοιχεία του εννιαμήνου, παρά την ένταση της οικονομικής κρίσης και της ύφεσης στην Ελλάδα, η διακίνηση από τους προβλήτες της ΟΛΘ χύδην ξηρού και γενικού φορτίου αυξήθηκε κατά 13,39%. Στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων η διακίνηση των κοντέινερ αυξήθηκε στο εννεάμηνο κατά 1,07%. Σε αυτό συνετέλεσε η διακίνηση των τράνζιτ κοντέινερ, που αυξήθηκε σε TEUs κατά 10,19%.

5.4 ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

Η στρατηγική σημασία της βαλκανικής ενδοχώρας για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει κινητοποιήσει τον μηχανισμό της ΟΛΘ ΑΕ, που δεν αρκείται στα γεωγραφικά, ιστορικά και λειτουργικά πλεονεκτήματα του λιμένας, αλλά ασκεί μια επιθετική πολιτική μάρκετινγκ και διατηρεί συστηματική επαφή με τους πελάτες και τους υποψήφιους πελάτες των χωρών αυτών. Πρόσφατα στελέχη της ΟΛΘ βρέθηκαν στα Σκόπια, το Νις της Σερβίας και τη Σόφια, όπου συζήτησαν τις δυνατότητες εξυπηρέτησης φορτίων μέσω της Θεσσαλονίκης. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν είναι ότι το λιμάνι της πόλης εξακολουθεί να διατηρεί τα συγκριτικά του πλεονεκτήματα, αλλά φυσικά απαιτείται επαγρύπνηση και βελτίωση της λειτουργικότητας και της παραγωγικότητας, μέσω επενδύσεων. Πολύ περισσότερο που τα τελευταία χρόνια υπάρχουν τρία λιμάνια στην ευρύτερη περιοχή, που «εποφθαλμιούν» κομμάτια από την κίνησή του. Πρόκειται για το Δυρράχιο της Αλβανίας, το Μπαρ του Μαυροβουνίου και το Μπουργκάς της Βουλγαρίας, που αναπτύσσονται, οργανώνονται και διεκδικούν το δικό τους αυξημένο μερίδιο στον λιμενικό καταμερισμό της περιοχής. Βασικό σημείο στη χάραξη οποιασδήποτε στρατηγικής είναι η ΟΛΘ Α.Ε. να γνωρίζει ποιες είναι οι δυνάμεις και οι αδυναμίες της καθώς και τις ευκαιρίες αλλά και τις απειλές όπως αυτές διαμορφώνονται από τις εξελίξεις στη λιμενική αγορά και ιδιαίτερα στους υπό εξέταση ανταγωνιστικούς λιμένες. Με βάση τα αποτελέσματα μίας μικρής σε έκταση έρευνας (SWOT Analysis) μπορούμε να εξάγουμε τα κάτωθι συμπεράσματα σε ότι αφορά τις δυνάμεις, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες αλλά και τις απειλές που αντιμετωπίζει η ΟΛΘ ΑΕ σε σχέση μόνο με τους βασικούς ανταγωνιστικούς λιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟΝ Ο.Λ.Θ.

Νέα εποχή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που όπως και το αεροδρόμιο “Μακεδονία” προσδοκά στην ανάπτυξή του, μέσα από γερμανικά κεφάλαια. Η κοινοπραξία τριών εταιρειών, γερμανικών, γαλλικών και ελληνικών συμφερόντων, θα αναλάβει την τύχη του λιμανιού για τα επόμενα 40 χρόνια, καθώς με προσφορά 232 εκατ. ευρώ πλειοδότησε για το 67% των μετοχών του ΟΛΘ.

Με επίσημη ανακοίνωσή της, η κοινοπραξία εξέφρασε την ισχυρή της δέσμευση να εργαστεί μεθοδικά, ώστε να αναβαθμίσει το λιμάνι “μέσα από την υλοποίηση των απαιτούμενων επενδύσεων στις υποδομές, τον εξοπλισμό, την καινοτομία”, ώστε να το καταστήσει “ουσιαστική πύλη εισόδου και μεταφορικό κέντρο στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα, τη Μεσόγειο, τη Βαλκανική Χερσόνησο και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη”. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, κύριος στόχος της επένδυσης αποτελεί “η καθοριστική συμβολή στη συνολική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής, με την υλοποίηση ενός τεράστιου επιχειρηματικού σχεδίου με πολλαπλά οφέλη για τους πολίτες και την καθημερινότητά τους”.

“Η ανακήρυξη του πλειοδότη σηματοδοτεί μία νέα φάση ανάπτυξης της ΟΛΘ ΑΕ. Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις, ώστε ο λιμένας Θεσσαλονίκης να ανέβει κατηγορία προς όφελος της εθνικής οικονομίας και της απασχόλησης” τόνισε από την πλευρά του ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Δημήτρης Μακρής. Ο φάκελος του διαγωνισμού πρέπει να υποβληθεί τις προσεχείς εβδομάδες στο ελεγκτικό συνέδριο για προσυμβατικό έλεγχο, η δε σύμβαση αγοραπωλησίας μετοχών θα υπογραφεί μετά την έγκριση του ελεγκτικού συνεδρίου. Η τελική σύμβαση αναμένεται να κυρωθεί από τη Βουλή, κάτι που εκτιμάται ότι θα συμβεί το φθινόπωρο του 2017.

Επενδύσεις και φορτία

Ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης εξέφρασαν την ικανοποίησή τους, όχι τόσο για το υψηλό τίμημα (που θα διατεθεί εξ ολοκλήρου για την εξυπηρέτηση του χρέους), όσο γιατί θεωρούσαν ότι αυτή ήταν η τελευταία ευκαιρία να γίνουν επενδύσεις στο λιμάνι, ώστε να αναπτυχθεί και να προσελκύσει διεθνή φορτία. Ο σημαντικότερος παράγοντας του διαγωνισμού είναι οι επενδύσεις και όχι το τίμημα, το οποίο θα δοθεί για την εξυπηρέτηση του χρέους, είχε δηλώσει στη «Μ» ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης Γιάννης Μπουτάρης, προσθέτοντας ότι “οι επενδύσεις πρέπει να αρχίσουν το ταχύτερο δυνατό, για να αναπτυχθεί το λιμάνι”.

Οι επενδύσεις προβλέπεται ότι θα αρχίσουν μετά τον τρίτο χρόνο από την έναρξη της παραχώρησης και θα πρέπει να ολοκληρωθούν σε μία πενταετία (ή σε έξι έτη, αν στο μεταξύ δεν έχουν ολοκληρωθεί η σύνδεση της έκτης προβλήτας με το σιδηροδρομικό δίκτυο και η σύνδεση του λιμανιού με τον οδικό άξονα ΠΑΘΕ). Από τα 180 εκατ.

των υποχρεωτικών επενδύσεων, τα 130 εκατ. ευρώ θα πρέπει να διατεθούν για την ανάπτυξη της έκτης προβλήτας, από όπου διακινούνται τα εμπορευματοκιβώτια (πριν από επτά χρόνια ο ίδιος ο ΟΛΘ προϋπολόγιζε 164 εκατ. ευρώ, όμως για μεγαλύτερο έργο), 30 εκατ. ευρώ θα πρέπει να επενδυθούν για την ανανέωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και 20 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη της προβλήτας γενικού φορτίου.

Ως προς τα φορτία, αυτό που ζητείται από τον ιδιώτη επενδυτή είναι μέχρι τον ένατο χρόνο να φτάσει τη διακίνηση κοντέινερ στα 370.000 TEUs -δηλαδή να παραμείνει στα επίπεδα διακίνησης του 2016. Τη δεύτερη δεκαετία η διακίνηση θα πρέπει να φτάσει τα 510.000 κοντέινερ, δηλαδή στα επίπεδα που μπορεί να εξυπηρετήσει το λιμάνι και με την υπάρχουσα δυναμική του, ενώ στη συνέχεια και μέχρι την ολοκλήρωση της παραχώρησης, στα 40 χρόνια, η σύμβαση ορίζει ότι η διακίνηση θα πρέπει να φτάσει στα 650.000 κοντέινερ.

Το τίμημα

Η χρηματιστηριακή αξία των μετοχών υπολογιζόταν στα 130 εκατ. ευρώ και το υπερτίμημα έφτασε το 75%, από το σύνηθες 30% που δίνεται σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Για εξέλιξη-ορόσημο τόσο για το πρόγραμμα των αποκρατικοποιήσεων, όσο και για τη Βόρεια Ελλάδα έκανε λόγο το ΤΑΙΠΕΔ υπολογίζοντας, ότι η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,1 δισ. ευρώ, αθροίζοντας

α) το τίμημα των 232 εκατ. για τις μετοχές,

β) τα 170 εκατ. ευρώ από αναμενόμενα έσοδα του δημοσίου από το αντάλλαγμα παραχώρησης (ποσοστό 3,5% του τζίρου της ΟΛΘ Α.Ε από 2%σήμερα),

γ) τα μερίσματα που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ για το υπολειπόμενο ποσοστό του 7,22%,

δ) τις εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2051.

Οι εργαζόμενοι κάνουν λόγο για διαστροφή της πραγματικότητας, καθώς τα 232 εκατ. ευρώ θα καταλήξουν στο απύθμενο πηγάδι του χρέους, για μία εταιρεία που καταγράφει υψηλή κερδοφορία, σημειώνοντας, ότι το ΤΑΙΠΕΔ υπολογίζει βέβαια τα μερίσματα που θα χάσει το δημόσιο από την απώλεια του 67%, τα 80 εκατ. ευρώ χρηματικά διαθέσιμα και τα 76 εκατ. αποθεματικά του ΟΛΘ. Επίσης, χαρακτηρίζουν «αναιμικό» το πρόγραμμα επενδύσεων, ενώ η ρήτρα διακίνησης φορτίου παραμένει για 18 έτη στις σημερινές δυνατότητες εξυπηρέτησης φορτίου. Πάντως, ορισμένοι από τους εργαζόμενους εκτιμούν ότι το τίμημα θα ήταν ακόμα χαμηλότερο αν δεν είχαν κάνει κάποιες κινήσεις που θα απέτρεπαν το “ξεπούλημα”, όπως η προσφυγή στον εισαγγελέα Διαφθοράς.

Υπενθυμίζεται, ότι η προσφορά που είχε δοθεί το 2008 μόνο για την έκτη προβλήτα ήταν 419 εκατ. ευρώ και επενδύσεις συνολικού ύψους 489 εκατ. ευρώ. Τελικά, βέβαια, η Hutchison έκανε πίσω στην προσφορά της και το λιμάνι με τη σειρά του οπισθοδρόμησε. Σήμερα και για τις έξι προβλήτες η προσφορά κατέβηκε στα 232 εκατ. ευρώ για 40 χρόνια, με υποχρεωτικές επενδύσεις στα 180 εκατ. ευρώ.

Για τον πρόεδρο της ΟΛΘ ΑΕ, Κώστα Μέλλιο, δεν μπορεί να γίνει σύγκριση μεταξύ μιας προσφοράς που δόθηκε πριν την παγκόσμια κρίση και τελικά δεν υλοποιήθηκε και μιας διαδικασίας που προχώρησε “σε συνθήκες εξαναγκασμού” και τελικά “επιτεύχθηκε ένα τίμημα που θεωρείται πάρα πολύ καλό”. Μιλώντας στη Δημοτική τηλεόραση TV100, ο ίδιος κατηγόρησε πρώην κυβερνήσεις και εργαζόμενους ότι έριξαν την τιμή του Ο.Λ.Θ.

Τα αποτελέσματα του 2016

Μετά την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας, ανακοινώθηκαν και τα οικονομικά αποτελέσματα για το 2016. Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας για το 2016 ανήλθε σε 48 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας μείωση 5,54% συγκριτικά με το 2015. Αντίστοιχα μείωση 2,11% σημειώθηκε στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, που ανήλθαν σε 344.316 TEUs και στο συμβατικό φορτίο κατά 17,93%. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι το α' εξάμηνο του έτους είχαν σημειωθεί 32 συνεχόμενες ημέρες απεργίας και επιπλέον τέσσερις εβδομάδες αποχή από την εργασία τα Σαββατοκύριακα και τις υπερωρίες, λόγω την ιδιωτικοποίησης της εταιρείας. Επίσης, επί 67 ημέρες παρέμεινε κλειστή η σιδηροδρομική σύνδεση προς τα Σκόπια, ενώ για περίπου 20 ημέρες παρέμεινε κλειστή η οδική σύνδεση προς τη Βουλγαρία αποκλείοντας τη μεταφορά φορτίων. Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) διαμορφώθηκαν στα 23.877.735 ευρώ, με το ποσοστό επί του κύκλου εργασιών να ανέρχεται στο 49,68%. Μετά από φόρους τα αποτελέσματα διαμορφώθηκαν στα 14.084.474 ευρώ με το ποσοστό επί του κύκλου εργασιών να ανέρχεται στο 29,31%.

Από αουτσάιντερ σε φαβορί μέσα σε τρία χρόνια οι Γερμανοί της DIEP

Οι Γερμανοί είχαν δείξει το ενδιαφέρον τους για τον ΟΛΘ ήδη από το καλοκαίρι 2014, όταν η κυβέρνηση Σαμαρά είχε κάνει την πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τον ΟΛΘ, στην οποία συμμετείχαν οκτώ επιχειρηματικά σχήματα. Στα τέλη Μαΐου του 2015 έγινε γνωστό, ότι με την DIEP θα συμπορευθεί και ο Ιβάν Σαββίδης. Εξαρχής θεωρούταν ότι είχαν ελάχιστες πιθανότητες, ήταν αυτό που περιγράφεται με τον όρο αουτσάιντερ στο ποδόσφαιρο. Δεν είχαν καμία εμπειρία περί των λιμενικών, ούτε είχαν κάποιον συνεταιίρο με εμπειρία που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως διαχειριστής (Operator). Κάποια στιγμή, στα τέλη του 2016, κυκλοφόρησαν πληροφορίες ότι είχαν συμφωνήσει με γερμανό Port Operator, που όμως είχε εμπειρία από παραποτάμια λιμάνια.

Η ανατροπή έγινε στις αρχές Μαρτίου 2017. Μετά από διαδοχικές παρατάσεις του διαγωνισμού και λίγες εβδομάδες πριν από την οριστική ημερομηνία κατάθεσης των οικονομικών προσφορών, το σχήμα Γερμανών – Σαββίδη ανακοίνωσε τη σύμπραξη με την Terminal Link, θυγατρική της CMA CGM, που αποτελεί την τρίτη μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία παγκοσμίως στη μεταφορά Containers. Ο όμιλος

CMA CGM. Έκτοτε πλασαρίστηκε ως φαβορί για τον διαγωνισμό, τον οποίο τελικά και κέρδισε. Τη στρατηγική συμμετοχής του επιχειρηματικού σχήματος στον διαγωνισμό χάραξε, σύμφωνα με πληροφορίες, ο σύμβουλος ανάπτυξης λιμένων, Σωτήρης Θεοφάνης, ο οποίος ως πρώην διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ και του ΟΛΠ είχε εργαστεί για την εισαγωγή των δύο Οργανισμών στο Χρηματιστήριο.

Από τους οκτώ που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον τον Ιούνιο του 2014 οι τέσσερις παρέμειναν “ζεστοί” μέχρι το τέλος και στις 25 Μαρτίου 2017 μόνο οι τρεις κατέθεσαν προσφορές. Μάλιστα, σύμφωνα με πληροφορίες η τριμελής κοινοπραξία που τελικά κέρδισε το διαγωνισμό, είχε καταθέσει στην αρχή τη χαμηλότερη προσφορά (κοντά στα 130 εκατ. ευρώ, δηλ. την αξία που είχε το 67% των μετοχών εκείνη την ημέρα στο χρηματιστήριο) για να βολιδοσκοπήσει τις προθέσεις των αντιπάλων της. Οι Άραβες της Dubai Ports (P&O) επιχείρησαν να αιφνιδιάσουν με μια μεγάλη προσφορά (της τάξης των 200 εκατ. ευρώ) ώστε να βγάλουν “νοκ άουτ” τους υπολοίπους. Όταν οι τρεις κλήθηκαν να καταθέσουν βελτιωμένες προσφορές η P&O ανέβασε μεν την προσφορά της, αλλά η κοινοπραξία των τριών εκτόξευσε την πρώτη της προσφορά κατά 100 εκατ. ευρώ. Όπως ανακοινώθηκε την Πέμπτη θα σχηματιστεί ένα Joint Venture με τα εξής ποσοστά συμμετοχής: DIEP: 47%, TERMINAL LINK: 33%, BELTERRA INVESTMENT: 20%.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τους ερχόμενους μήνες θα προχωρήσει το επόμενο στάδιο του σχεδιασμού για την πρώτη προβλήτα. Καταρχήν αναμένεται η ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής, που θα δώσει μια διαφορετική, κοσμοπολίτικη, όψη στο κέντρο της Θεσσαλονίκης. Κυρίως, όμως, θα πιστοποιήσει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, που μέχρι σήμερα διακρίνεται για τη χαλαρότητά της. Κι ας είναι προικισμένη η Θεσσαλονίκη με το μεγαλύτερο μήκος θαλάσσιο μέτωπο στην Ευρώπη. Επίσης σε πλήρη εξέλιξη βρίσκονται και οι διαδικασίες για την ουσιαστική αξιοποίηση των πολιτιστικών υποδομών της προβλήτας. Με στόχο να αποκτήσει η περιοχή ακόμη περισσότερη «ζωή», αλλά και να αποδοθεί στους πολίτες ένα πολύ σοβαρό πολιτιστικό απόθεμα που «λιμνάζει» εδώ και χρόνια, η διοίκηση της ΟΛΘ εξετάζει προτάσεις για τους κλειστούς χώρους και σύντομα θα καταλήξει σε αποφάσεις. Σε πολλές πόλεις στον κόσμο το λιμάνι ενέχει θέση επίκεντρου όχι μόνο στην οικονομική, αλλά και στην πολιτιστική και κοινωνική ζωή. αρά την οικονομική κρίση και την ύφεση που έχουν σαφή αρνητική επίπτωση στο εμπόριο, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταφέρνει να αξιοποιεί την πλεονεκτική του γεωγραφική θέση και την καλή του οργάνωση, ώστε να εξυπηρετεί τα φορτία της Βόρειας Ελλάδας και της Νοτίου Βαλκανικής.

Κατά τη διάρκεια της περασμένης χρονιάς η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ εξακολούθησε να εφαρμόζει πελατοκεντρική πολιτική. Βαθιά πεποίθηση όλων όσοι βρίσκονται στη διοίκηση του λιμένος είναι ότι η καλή λειτουργία των λιμενικών εργασιών συνιστά υποχρέωση απέναντι στους χρήστες, αλλά και γενικότερα στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής. Ως γνωστόν ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας διέρχονται με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο από τα ντοκ του λιμανιού, που παραμένει σταθερά όχι μόνο ο πλέον εύρωστος οικονομικός πνεύμονας της Θεσσαλονίκης, αλλά και το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής στην πορεία προς την οικονομική ανάπτυξη.

Στο λιμάνι γίνονται πολλά, αλλά οι προκλήσεις για περισσότερα είναι μπροστά μας. Η ενίσχυση των υποδομών, η ενδυνάμωση του μηχανολογικού εξοπλισμού και η καθημερινή βελτίωση της λειτουργίας του λιμανιού συνιστούν απόλυτη προτεραιότητα της διοίκησης. Ο σχεδιασμός που υπάρχει –και είναι γνωστός από καιρό– θα υλοποιηθεί κανονικά. Αν και ποτέ δε λείπουν κάποιες καθυστερήσεις, που οφείλονται –κυρίως– στις διαδικασίες που απαιτούνται από τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού και της διαφάνειας, ότι έχει προγραμματιστεί θα προχωρήσει, όπως ακριβώς συμβαίνει τα τελευταία χρόνια, περίοδος κατά την οποία οι εξαγγελίες και τα έργα της διοίκησης συμπίπτουν σχεδόν απολύτως.

Σήμερα η χώρα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο σταυροδρόμι έχοντας την ανάγκη να αξιοποιήσει άμεσα τα σοβαρά ανταγωνιστικά της πλεονεκτήματα ξεφεύγοντας από ιδεοληψίες και στρεβλώσεις του παρελθόντος. Λαμβάνοντας υπόψη και τις επενδύσεις των ανταγωνιστικών λιμανιών είναι απαραίτητη η τεχνογνωσία και η δυναμική ενός παγκόσμιου παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και στη Θεσσαλονίκη.

Παρά την κρίση όλοι αναγνωρίζουν ότι η οργανωτική αναδιάρθρωση και η συμμετοχή ιδιωτών σε ορισμένες λιμενικές εργασίες θα δώσουν μεγάλη ώθηση. Η τεχνογνωσία, τα κεφάλαια και το πελατολόγιο θα ενισχύσουν την εικόνα του

λιμανιού –κυρίως του ΣΕΜΠΟ- σε πολύ μεγάλο βαθμό, παγιώνοντας την υπεροχή του στην ευρύτερη περιοχή. Ταυτόχρονα, θα αναδειχθεί πανηγυρικά η στρατηγική θέση της Θεσσαλονίκης στο πεδίο του διαμετακομιστικού εμπορίου και των συνδυασμένων μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Πρώτον, όλοι αναγνωρίζουν τον μείζονα ρόλο του λιμένας στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και της Κεντρικής Μακεδονίας. Δεύτερον, τα τελευταία χρόνια η εικόνα και –κυρίως- η αποδοτικότητα του λιμένας έχει βελτιωθεί χάρη στις προσπάθειες της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ, καθώς πολλά από τα προβλήματα της καθημερινότητας έχουν λυθεί. Τρίτον, η ώρα για το μεγάλο άλμα του λιμένας έφτασε. Παρά την κρίση όλοι αναγνωρίζουν ότι η οργανωτική αναδιάρθρωση και η συμμετοχή ιδιωτών σε ορισμένες λιμενικές εργασίες θα δώσουν μεγάλη ώθηση.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης σήμερα, δυστυχώς, πέρα από την εισαγωγική και εξαγωγική του δραστηριότητα εξυπηρετώντας τις επιχειρήσεις της Βόρειας Ελλάδας, έχει περιορισμένο διαμετακομιστικό έργο σε σχέση με εμπορεύματα που προωθούνται μέσω του λιμανιού σε χώρες της ΝΑ Ευρώπης και κυρίως την ΠΓΔΜ και τη Σερβία. Το 2008 χάσαμε μια τεράστια ευκαιρία με την τότε επικείμενη ιδιωτικοποίηση, ενώ οι απεργίες που ακολούθησαν προκάλεσαν σημαντική και μη αναστρέψιμη ζημία στο σύνολο των εξαγωγικών επιχειρήσεων, την τοπική και εθνική οικονομία και βεβαίως στο ίδιο το λιμάνι καθώς απώλεσε σημαντικό μεταφορικό έργο.

Το λιμάνι που θέλουμε είναι ένα ανταγωνιστικό λιμάνι διεθνούς βεληνεκούς, το οποίο δεν θα εξυπηρετεί μόνο τη ΝΑ Ευρώπη, αλλά θα αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου των αγορών της Άπω Ανατολής σε Κεντρική και Δυτική Ευρώπη. Το λιμάνι μας μπορεί να γίνει η «νέα Αμβέρσα της Ευρώπης», αν καταφέρουμε να δημιουργήσουμε σύγχρονες ολοκληρωμένες υποδομές και υπηρεσίες εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως συνδυασμένες μεταφορές με επίκεντρο την αξιοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης και του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου (κάθετοι άξονες) και τη δημιουργία ενός διαμετακομιστικού κέντρου. Έτσι θα καταφέρουμε να πείσουμε σταδιακά τα εμπορικά πλοία των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών να μη διασχίζουν το Γιβραλτάρ κατευθυνόμενα προς το Rotterdam, αλλά να έρχονται από τη Θεσσαλονίκη και μέσω των ολοκληρωμένων παρεχόμενων υπηρεσιών logistics να μεταφέρονται στην υπόλοιπη Ευρώπη (πχ. μέσω του Άξονα 10 απευθείας μεταφορά στο Μόναχο).

Με αυτό τον τρόπο η εξοικονόμηση στο μεταφορικό κόστος μπορεί να φτάσει το 40% και θα αξιοποιηθεί ο στρατηγικός χαρακτήρας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης λόγω της γεωγραφικής του θέσης. Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να αποτελέσει παράγοντα ανάπτυξης του διαμετακομιστικού εμπορίου τόσο στη Βόρεια Ελλάδα, όσο και στις όμορες χώρες της Βαλκανικής, για την έξοδο από την οικονομική κρίση της ευρύτερης περιοχής. Η οικονομική κρίση απαιτεί περισσότερο από ποτέ την ενίσχυση, και όχι την απαξίωση, σημαντικών ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, όπως είναι το λιμάνι, για μια πόλη όπως η Θεσσαλονίκη, για την οποία είναι αναγκαία η προσέλκυση επιχειρηματικής δραστηριότητας από την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του λιμένα.

Το λιμάνι είναι ένας από τους πέντε βασικούς πυλώνες ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής μαζί με το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο, το αεροδρόμιο, τη ζώνη καινοτομίας και την Εγνατία οδό. Στη σύγχρονη εποχή του παγκοσμιοποιημένου εμπορίου, το λιμάνι που χρειάζεται η πόλη και που λόγω θέσης

έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει, πρέπει όχι μόνο να διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές, αλλά παράλληλα να είναι ενταγμένο σε ένα διεθνές δίκτυο και συνεπώς χρειάζεται μια στρατηγική συμμαχία με ένα μεγάλο «παίκτη» του χώρου αυτού. Το λιμάνι που έχουμε δυστυχώς έχει μείνει πίσω σε υποδομές και έχει χάσει ήδη μια φορά λόγω συντεχνιακών μικροσυμφερόντων τη δυνατότητα σύναψης συνεργασίας με μεγάλο στρατηγικό εταίρο και μάλιστα με πολύ σημαντικό αντίτιμο.

Σήμερα, λόγω της διεθνούς αλλά κυρίως λόγω της εγχώριας οικονομικής κρίσης, το άμεσο οικονομικό όφελος για το Δημόσιο, από την παραχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στην 6η προβλήτα, θα είναι ασφαλώς σημαντικά χαμηλότερο, αλλά αυτό είναι το τίμημα της ατολμίας παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ το 2008. Το στρατηγικό πλεονέκτημα του λιμανιού είναι γνωστό. Αυτός ήταν και ο λόγος που το 2008 είχε προσφερθεί τόσο σημαντικό τίμημα για την παραχώρησή του. Το όφελος όμως δεν είναι τόσο το άμεσο, όσο το έμμεσο, δηλαδή αυτό που θα προκύψει στη διάρκεια του χρόνου καθώς η Θεσσαλονίκη θα αξιοποιήσει ένα στρατηγικό της πλεονέκτημα. Έχουμε δει ανάλογα οφέλη που προέκυψαν για το λιμάνι του Πειραιά από τη συνεργασία με την COSCO. Σήμερα πια δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια για καθυστερήσεις. Κανείς δεν έχει το δικαίωμα να αφήνει την πόλη να χάνει ευκαιρίες, να φθίνει σε ανταγωνιστικότητα και να οδηγείται σε μααρασμό. Το λιμάνι λοιπόν που θέλουμε είναι ένα σύγχρονο λιμάνι με ανταγωνιστικές υποδομές και χρεώσεις που θα προσφέρει εξαιρετικές υπηρεσίες και θα ξαναβάλει την πόλη στο διεθνή χάρτη των σταθμών διαμετακόμισης.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ωστόσο για να μπορεί να διεκδικεί με αξιώσεις αυτόν τον ρόλο θα πρέπει να υλοποιηθεί άμεσα το έργο επέκτασης της 6ης προβλήτας προκειμένου να δέχεται πλοία με μεγαλύτερο βύθισμα και να διπλασιαστεί η δυναμικότητα του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ). Παράλληλα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης μπορεί να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικό με την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών – κυρίως θαλάσσιων και σιδηροδρομικών- καθώς και των logistics.

Προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να συνεισφέρει, αν και εφόσον ανεβάσει στροφές και δεν παραμένει ένα ακόμη πολυνομοσχέδιο, το θεσμικό πλαίσιο των παραχωρήσεων των λιμανιών του υπουργείου Ναυτιλίας, βάσει του οποίου εξουσιοδοτείται το ΤΑΙΠΕΔ να προχωρήσει στις απαραίτητες ενέργειες για να καταστούν υλοποιήσιμες συγχωνεύσεις λιμανιών, πωλήσεις μετοχών και παραχωρήσεις. Αυτό που θα πρέπει να αντιληφθούν οι ιθύνοντες, με κυριότερο το υπουργείο Ναυτιλίας, είναι ότι δεν έχουμε χρόνο για χάσιμο καθώς στο μεσοδιάστημα λιμάνια της Βαλκανικής επενδύουν και αναπτύσσονται δίνοντας προστιθέμενη αξία στις περιοχές, που βρίσκονται εγκατεστημένα. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη μπήκε σταδιακά στο χάρτη της κρουαζιέρας, με ιδιαίτερα ενθαρρυντικά στοιχεία για την επιβατική κίνηση, θα πρέπει να γίνουν όλες οι ενέργειες, ώστε η πόλη να μετεξελιχθεί σε Homeport, προκειμένου να υπάρξουν θετικότερα αποτελέσματα για την οικονομία της περιοχής.

Το λιμάνι αποτελεί για τη Θεσσαλονίκη βασικό οικονομικό πνεύμονα και παράγοντα ανάπτυξης. Ας μην ξεχνάμε ότι ένα σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας «περνάει» από τις προβλήτες του. Σε ότι αφορά το εμπορικό λιμάνι, είναι σαφές ότι χρειάζονται επενδύσεις κι ένας ιδιώτης πάροχος για να το απογειώσει, όπως έχει συμβεί με το λιμάνι του Πειραιά. Χωρίς να υπάρξουν φαινόμενα ιδιωτικού μονοπωλίου, κάτι για το οποίο οφείλει να φροντίσει η πολιτεία, θα πρέπει η

λειτουργία του σταθμού των κοντέινερ να εκσυγχρονιστεί και να ενδυναμωθεί, κάτι που θα λειτουργήσει υπέρ όλων των επιχειρήσεων, των επαγγελματιών και των εργαζομένων γύρω από τις λιμενικές και μεταφορικές εργασίες. Εκείνο που επίσης θα πρέπει άμεσα να προωθηθεί είναι η αναζωογόνηση του επιβατικού λιμανιού, με τακτικά δρομολόγια και κρουαζιερόπλοια. Δυστυχώς σε αυτά τα δύο επίπεδα η κατάσταση είναι πολύ υποβαθμισμένη. Η Θεσσαλονίκη δεν έχει τη θέση που της αξίζει ούτε στη μία, ούτε στην άλλη αγορά. Ως άνθρωπος του τουρισμού γνωρίζω καλά τις δυνατότητες της Βορείου Ελλάδος και ευελπιστώ ότι κάποια στιγμή το όνειρο πολλών από εμάς να δούμε το επιβατικό λιμάνι της πόλης μας να «ζωντανεύει» θα γίνει πραγματικότητα.

Είναι συνήθως αυτή η στιγμή, μαζί με τον ανάλογο ενθουσιασμό που συνοδεύει την άφιξη στο λιμάνι, όπου οι περισσότεροι επιβάτες αποφασίζουν αν θα αποβιβαστούν και θα περάσουν την υπόλοιπη ημέρα στην περιοχή που φιλοξενεί το λιμένα ή θα παραμείνουν στο πλοίο και θα απολαύσουν τις πολλές υπηρεσίες που προσφέρουν τα σύγχρονα πολυτελή κρουαζιερόπλοια. Στο πέρασμα των χρόνων, τα λιμάνια δημιουργήθηκαν ως βιομηχανικά συγκροτήματα με επίκεντρο την εξυπηρέτηση της διακίνησης φορτίων και εμπορικών πλοίων, αλλά πλέον αρκετοί λιμένες εξυπηρετούν και τη διακίνηση επιβατών, ενώ ορισμένοι εξ αυτών είναι αποκλειστικά επιβατικοί. Οι λιμένες πρέπει να αναπτυχθούν ή να αναδιαμορφωθούν ώστε να είναι σε θέση να διαχειριστούν το ρόλο ως πόλοι προσέλκυσης τουρισμού κρουαζιέρας.

Οι περισσότερες κυβερνήσεις και οι λιμενικές αρχές συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν τα λιμάνια ως βιομηχανικές περιοχές, παρά να βλέπουν το θαλάσσιο μέτωπο ως μία ευκαιρία σύνδεσης με τον κόσμο. Είναι στο λιμένα, όπου οι επιβάτες αποκομίζουν την πρώτη τους εντύπωση από τον προορισμό. Αν η πρώτη εντύπωση του επιβάτη είναι άσχημη, τότε θα προτιμήσει να παραμείνει στο πλοίο. Με αυτήν τη στιγμιαία απόφαση ο προορισμός χάνει μία σημαντική ευκαιρία να αυξήσει τα έσοδά του από την πώληση προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά το σημαντικότερο είναι ότι θα χάσει έναν «πρεσβευτή». Σε λιγότερους ελκυστικούς λιμένες στην περιοχή της Καραϊβικής (που είναι ο πρώτος προορισμός κρουαζιέρας παγκοσμίως) παρατηρούμε ότι το 85% των επιβατών επιλέγει να παραμείνει στο πλοίο και να μην επισκεφτεί καθόλου την περιοχή-προορισμό.

Σε ελκυστικούς προορισμούς πάλι συμβαίνει το αντίθετο, καθώς το 85% των επιβατών αποβιβάζεται από το πλοίο για να γνωρίσει την περιοχή. Από την οπτική των επιβατών κρουαζιέρας, οι λιμένες αλλά και οι περιοχές που τους φιλοξενούν πρέπει να λειτουργούν με τρόπο τέτοιο ώστε οι προσδοκίες των επιβατών να καλύπτονται και με το παραπάνω, ενώ οι σχετικές υπηρεσίες θα κάνουν την αποβίβασή τους, την εξερεύνηση της περιοχής, τις αγορές μία ξεχωριστή θετική εμπειρία. Μία σχέση ανάμεσα στο λιμάνι και την πόλη είναι απαραίτητη προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις που θα καταστήσουν έναν προορισμό ως εξαιρετικό, τον οποίο οι επιβάτες θα θέλουν να επισκεφτούν και να γνωρίσουν.

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η ευρύτερη περιοχή έχει όλα τα προαπαιτούμενα για να καταστεί ένας ελκυστικός προορισμός. Επαρκείς λιμενικές υποδομές, διεθνές αεροδρόμιο, χώροι ιδιαίτερης αρχαιολογικής σημασίας, χώροι πολιτισμού, αξιόλογα μουσεία, μία πολυπολιτισμική πόλη, εμπορικά καταστήματα, δυνατότητα

εξειδικευμένων εκδρομών (θρησκευτικού περιεχομένου, οιογνωσίας, γευσιγνωσίας, φυσιολατρικές διαδρομές, θαλάσσια σπορ κ.ά.). Η ΟΛΘ ΑΕ από την πλευρά της τα τελευταία χρόνια έχει ολοκληρώσει μία προσπάθεια να καλλωπιστεί η περιοχή του πρώτου προβλήτα καθώς και η περιοχή πέριξ του επιβατικού σταθμού. Ο πρώτος προβλήτας έπαψε να είναι ένα αχανές πάρκινγκ αυτοκινήτων, έγιναν εργασίες ανάπλασης και πλέον είναι ένας χώρος στον οποίο ο επισκέπτης «ξεφεύγει» από τους ρυθμούς της πόλης.

Η στάθμευση στους υπόλοιπους χώρους οριοθετήθηκε ενώ έγιναν και παρεμβάσεις ρύθμισης της κυκλοφορίας ώστε να μην επικρατεί το χάος. Ολοκληρώθηκαν ορισμένες εργασίες εντός του επιβατικού σταθμού ώστε να αλλάξει προς το καλύτερο η πρώτη αίσθηση που έχει ο επιβάτης όταν αποβιβάζεται από το κρουαζιερόπλοιο, ενώ τους επόμενους μήνες έχει δρομολογηθεί μία σειρά παρεμβάσεων με στόχο τον καλλωπισμό των εσωτερικών χώρων του επιβατικού σταθμού. Δεν αρκεί όμως μόνο αυτό. Πρέπει όλοι μας να κάνουμε μία προσπάθεια βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Μία συμβουλή για όλους είναι να επιβιβαστούν σε ένα κρουαζιερόπλοιο με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Καθώς θα φτάνουν στο λιμάνι, ας σταθούν στο κατάστρωμα να δουν την πόλη μέσα από τα μάτια του επιβάτη κρουαζιέρας. Αυτό που βλέπουν (και αυτό που θα δουν μόλις αποβιβαστούν) πιστεύουν ότι προωθεί τον προορισμό ‘Θεσσαλονίκη’.

Οι δύο εταιρείες-μέτοχοι της Terminal Link (η CMA CGM με 51% και η China Merchants Port Holdings με 49%) υπέγραψαν προ διετίας συμφωνία στρατηγικής συνεργασίας για τη μετεξέλιξη της συγκεκριμένης θυγατρικής τους σε πλατφόρμα επενδύσεων για έργα λιμένων και εφοδιαστικής αλυσίδας, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Μία ζώνη, ένας Δρόμος» (One Belt One Road). Στον σχεδιασμό αυτό, η ένταξη της Θεσσαλονίκης -ως δέκατου τρίτου λιμένος- στην ομάδα των τερματικών σταθμών, που λειτουργούν υπό τη σκέπη της Terminal Link, έχοντας διακινήσει 11,15 εκατ. TEUs πέρυσι, εκτιμάται ότι μπορεί να ενισχύσει τη δυναμική του ομίλου στην περιοχή. Η μητρική της Terminal Link, CMA CGM, είναι η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία ναυτιλιακών μεταφορών στον κόσμο. Με έναν στόλο που αποτελείται από 449 πλοία μικρής μέσης ηλικίας, που καλύπτει διαφορετικές ανάγκες, η CMA CGM εξυπηρετεί περισσότερους από 420 εμπορικούς λιμένες σε όλο τον κόσμο. Το 2016, η CMA CGM μετέφερε 15,6 εκατομμύρια TEU. Η China Merchants Port Holdings (CMPort) εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ το 1992.

Οι σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων στους οποίους έχει επενδύσει η CMPort διακινούν περισσότερα από 95 εκατομμύρια TEU ετησίως, γεγονός το οποίο τοποθετεί την εταιρεία μεταξύ των μεγαλύτερων Λιμενικών Διαχειριστών παγκοσμίως. Επιπρόσθετα των τερματικών σταθμών που ανήκουν στην Terminal Link, η CMA CGM, μέσω της 100% θυγατρικής της Εταιρείας CMA Terminals, έχει επενδύσει σε τερματικούς σταθμούς στη Γαλλία, στις ΗΠΑ, στην Τζαμάικα, στην Ολλανδία, στην Ουκρανία, στη Συρία, στο Ιράκ, στη Νιγηρία και στην Ινδία, καθώς και σε ορισμένα έργα στην Αφρική και σε άλλες χώρες. Η CMPort έχει επίσης επενδύσει σε τερματικούς σταθμούς στην Κίνα, στη Σρι Λάνκα, στο Τζιμπουτί, στη Νιγηρία, στο Τόγκο και στην Τουρκία, καθώς και σε ορισμένες δραστηριότητες στην Αφρική και σε άλλες χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- www.thpa.gr
- <http://old.thpa.gr/files/deltia/deltio2004.pdf>
- <http://old.thpa.gr/files/portthess/portthess14.pdf>
- <https://makthes.gr>
- <http://old.thpa.gr/files/portthess/portthess15.pdf>,
- <http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/nautilia/326283>