

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΡΑΟΥΛΑΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ**

**ΘΕΜΑ:**

**Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΕ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΝΑΥΤΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ**

**ΤΟΥ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ: ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

***A.G.M: 3427***

**Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας:**

**Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας:**

**Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b> .....	3
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b> .....	3
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ(316π.Χ.-168 π.Χ.)</b> .....	3
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (168π.Χ.-330 μ.Χ.)</b> .....	4
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (330μ.Χ.-1430μ.Χ.)</b> .....	4
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (1430 μ.Χ.-1912 μ.Χ.)</b> .....	5
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ, ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ</b> .....	5
<b>ΚΦΟΡ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b> .....	7
<b>ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ-ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ</b> .....	7
<b>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ-ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b> .....	10
<b>ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</b> .....	15
<b>ΠΑΛΑΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ</b> .....	15
<b>ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΗΜΕΡΑ</b> .....	15
<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ</b> .....	19
<b>ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΣΕΜΠΙΟ)</b> .....	20
<b>ΤΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΟΣΗΜΑ ΤΟΥ ΣΕΜΠΙΟ</b> .....	21
<b>ΟΛΘ (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης)</b> .....	21
<b>ΟΛΘ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</b> .....	24
<b>ΟΛΘ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ</b> .....	25
<b>ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΘ</b> .....	26
<b>ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	31

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Στην παρούσα εργασία το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην ανάλυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Αρχικά παρατίθενται τα ιστορικά στοιχεία από την ίδρυση του μέχρι και την σημερινή εποχή. Ακολουθεί περιγραφή των υποδομών του λιμανιού ενώ ιδιαίτερη σημασία δίνεται στη δράση και την εξέλιξη του ΣΕΜΠΟ. Μια μικρή αναφορά γίνεται στη σχέση του ΟΛΘ με το Περιβάλλον και τον Πολιτισμό ενώ παράλληλα κρίθηκε απαραίτητη παράθεση στατιστικών στοιχείων για την κίνηση του εν λόγω λιμανιού.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>**

### **ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

#### **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. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αρχαιολογική έρευνα εντόπισε περισσότερα από 16 λιμάνια κατά μήκος της ακτογραμμής του Θερμαϊκού κόλπου. 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 6.200 μέτρων, με βύθισμα της θάλασσας έως 12 μέτρα. Ακόμα, περιλαμβάνει κλειστούς και ανοιχτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ, κατάλληλες 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.

#### **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟ(316π.Χ.-168 π.Χ.)**

Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται την ίδια περίοδο με την ίδρυση της πόλης το 315/16π.Χ. 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.

### **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗ ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (168π.Χ.-330 μ.Χ.)**

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 6<sup>η</sup> Εγνατία οδός, που κατασκευάστηκε από το 146π.Χ.-120π.Χ., 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.

### **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗ ΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (330μ.Χ.-1430μ.Χ.)**

Κατά τη διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας η ανάπτυξη στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν ραγδαία. Ο αυτοκράτορας του Βυζαντίου Μέγας Κωνσταντίνος κατασκεύασε νέο λιμένα το 324 μΧ γιατί δεν χωρούσαν τα καράβια του (200 γαλέρες και 2000 εμπορικά, 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.

## **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗΝ ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ (1430 μ.Χ.-1912 μ.Χ.)**

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 κατεδαφίσθηκε το παραλιακό τοίχος της πόλης και το 1876 κατασκευάσθηκε η προκουμαία της σημερινής παλιάς παραλίας. Το 1871 κατασκευάσθηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Σκοπίων, η οποία το 1888 ενώθηκε με το Βελιγράδι, συνδέοντας έτσι τη Θεσσαλονίκη με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Το 1893 κατασκευάσθηκε 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.

## **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ, ΤΗΝ ΚΑΤΟΧΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ**

### **ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟΥ (1919-1939)**

Κατά τον Μεσοπόλεμο η Ελευθέρα Ζώνη εκτέλεσε έργα επέκτασης των στάβλων, ανέγερσης κτιρίου ψυγείων και συμπλήρωσε το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Το Λιμενικό ταμείο, ιδίως από το 1937 άρχισε την εκτέλεση μεγάλων έργων για την ανάπτυξη και επέκταση του λιμένα προς τα δυτικά. Άρχισε η κατασκευή νέων κρηπιδωμάτων, με βάθος ώστε να ελλιμενίζονται ωκεανοφόρα πλοία. Το Λιμενικό ταμείο την ίδια περίοδο απαλλοτρίωσε τον χώρο του Δημόσιου κήπου του Μπεστσινάρ. Επίσης ανήγειρε τα κτίρια των Υπηρεσιών του και του Λιμεναρχείου.

## **ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΟΧΗΣ**

Το λιμάνι καταλήφθηκε από τις Γερμανικές δυνάμεις κατοχής τον Απρίλιο 1941. Τον Οκτώβριο του 1944 βομβαρδίστηκε από την Αγγλοαμερικανική αεροπορία με αποτέλεσμα να καταστραφούν σε μεγάλο βαθμό οι εγκαταστάσεις του. Την καταστροφή συμπλήρωσαν οι Γερμανοί κατά την αποχώρησή τους με ανατινάξεις με αποτέλεσμα η καταστροφή των εγκαταστάσεων να φτάσει το 80%.

## **ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1944-1960**

Αμέσως μετά την απελευθέρωση ξεκίνησε το έργο της αποκατάστασης των ζημιών και ανασυγκρότησης του Λιμένα. Μονάδα του Βρετανικού Στρατού επιλήφθηκε του έργου της άμεσης αποκατάστασης του Λιμένα. Με πρόχειρα μέσα δόθηκε η πλευρίση στον υπό κατασκευή προβλήτα (3ο) στο Δυτικό τμήμα, που από τότε πήρε την ονομασία «προβλήτας Λανκασαϊρ».

Παράλληλα με αυτά τα έργα, από το 1950 το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης με ίδιους πόρους και πόρους του σχεδίου «Μάρσαλ» άρχισε εντατικά τις αποκαταστάσεις των ζημιών του λιμένα. Κατά την ίδια περίοδο απέκτησε σημαντικό μηχανολογικό εξοπλισμό.

## **ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1951-1960**

Κατά την περίοδο αυτή συμπληρώθηκαν έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του Λιμένα.

- Ανακατασκευάστηκε το κτίριο των Ψυγείων.
- Ανακατασκευάστηκαν κτίρια του συγκροτήματος των Στάβλων.
- Επισκευάστηκε ριζικά το κτίριο του Τελωνείου.
- Επεκτάθηκαν τα κρηπιδώματα (4ος προβλήτας).
- Κατασκευάστηκαν νέα παραλιακά υπόστεγα.
- Ο Λιμένας εξοπλίστηκε με τεχνικές εγκαταστάσεις, ρυμουλκά, περονοφόρα οχήματα, δίκτυο ηλεκτρικού φωτισμού, και σύστημα ραδιοκατευθυντήρων.
- Άρχισε η κατασκευή νέου Σιλό σιτηρών στον 4ο προβλήτα, η οποία ολοκληρώθηκε το 1965.

## **ΚFOR ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η δύναμη Κοσσυφοπέδιου ( KFOR) είναι διεθνής ειρηνευτική δύναμη υπό την ηγεσία του NATO η οποία ήταν υπεύθυνη για την δημιουργία ενός ασφαλούς περιβάλλοντος στο Κοσσυφοπέδιο. Εισήλθε στις 12 Ιουνίου 1999 στο Κοσσυφοπέδιο το οποίο αντιμετώπιζε βαθύτατη ανθρωπιστική κρίση λόγω της εθνοκάθαρσης κατά των Αλβανών του Κοσσόβου από τις Σερβικές δυνάμεις. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτέλεσε το πέρασμα του βασικού εξοπλισμού της ειρηνευτικής δύναμης. Πλοία, στρατιώτες, οχήματα, εξοπλισμός εισέρχονταν και εξέρχονταν από αυτό το λιμάνι συμβάλλοντας στην διατήρηση της σταθερότητας και της ειρήνης στην ευρύτερη περιοχή.

## **ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΛΙΜΑΝΙ-ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Με την κατασκευή του τεχνητού Λιμένα της η Θεσσαλονίκη απέκτησε ένα σύγχρονο μηχανισμό μεταφορών, μια πύλη για πολλαπλές καινοτομίες στη πόλη. Η ιστορία αυτού του εγχειρήματος αποκαλύπτει μερικές εξαιρετικά ενδιαφέρουσες λεπτομέρειες που αφορούν σε τεχνολογικά επιτεύγματα, διαχειριστικά σχέδια, και αρχιτεκτονικά μοντέλα της εποχής μερικά από τα οποία ακόμη επιβιώνουν και διαμορφώνουν τμήμα της πρόσφατης τεχνολογικής κληρονομιάς της πόλης.

Η περίοδος μεταξύ 1870 και 1900 ήταν μια εποχή εντατικής κατασκευαστικής δραστηριότητας στον τομέα των λιμενικών έργων σε όλη την ανατολική Μεσόγειο. Η τεράστια αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου στην Ανατολή αναπτυσσόταν παράλληλα με την ευρωπαϊκή οικονομική διεύδυση, την οποία ακολουθούσαν διάφορες διαδικασίες εκσυγχρονισμού. Η δημιουργία υποδομών διαμετακομιστικού εμπορίου έμοιαζε να αποτελεί την ευθεία οδό προς αυτή την κατεύθυνση: λιμάνια και σιδηρόδρομοι αναπτύσσονταν σε ανταγωνισμό, δημιουργώντας ένα νέο στίβο στον οποίο συγκρούονταν γαλλικά, αγγλικά και γερμανικά συμφέροντα.

Τα λιμενικά έργα μονοπωλούνται από γαλλικές εργοληπτικές εταιρείες οι οποίες επίσης εξασφάλιζαν μακροχρόνιες συμβάσεις παραχώρησης και κατ' επέκταση ειδικά προνόμια. Η Μασσαλία αποτελούσε το κύριο εξαγωγέα τεχνογνωσίας, και με μόνη εξαίρεση τις μεγάλες πόλεις που διακρινόταν στο θαλάσσιο εμπόριο στην Ανατολή – όπως η Σμύρνη, Βηρυτός, η Κωνσταντινούπολη, ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη – απέκτησαν σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, με νέες προκυμαίες με εκτεταμένες



προβλήτες, ισχυρούς κυματοθραύστες και εξειδικευμένο κτιριακό εξοπλισμό. Σε κάθε περίπτωση, τα λιμενικά έργα προκάλεσαν ριζική αναμόρφωση του παραδοσιακού θαλάσσιου μετώπου.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η οποία αποτελούσε τμήμα τότε της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, άργησε να κατασκευαστεί και οι διαστάσεις του ήταν περιορισμένες σε σχέση με αυτές των πόλεων που προαναφέρθηκαν. Παρ' όλα αυτά η κατασκευή του αποτέλεσε ένα σημαντικό επίτευγμα για την οικονομική δραστηριότητα της πόλης και υποβοήθησε ως σημείο εκκίνησης τον εκτεταμένο μετασχηματισμό του αστικού χώρου.

Η τοποθεσία είχε ήδη προετοιμαστεί μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα, μετά την κατεδάφιση των θαλάσσιων τειχών και τη δημιουργία μιας νέας προβλήτας που συνδεόταν στα δυτικά μέσω σιδηροδρομικής γραμμής με το νέο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τις πρώτες αυτές εγκαταστάσεις αποτελούσαν κτιριακές εξυπηρετήσεις με το πρώτο κτίριο τελωνείου και τα κτίρια των αποθηκών. Οι εγκαταστάσεις αυτές σύντομα θα αποδεικνύονταν ανεπαρκείς.

Το 1888 μια γαλλική εταιρία, με ανάδοχο τον Edmond Bartissol ανέλαβε σύμφωνα με σχετική σύμβαση το έργο του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών. Αυτό περιλάμβανε την επέκταση της παλιάς προκυμαίας, την κατασκευή μια νέας προβλήτας, μια νέα σιδηροδρομική γραμμής, ενός σιλό δημητριακών και νέες αποθήκες. Προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο ο Bartissol συνέστησε το 1896 την Ανώνυμη Εταιρία Κατασκευής του Λιμένα Θεσσαλονίκης με έδρα την Κωνσταντινούπολη. Η διάρκεια της εταιρίας ορίστηκε σε 25 χρόνια και της δόθηκε άδεια λειτουργίας του λιμένα για μια περίοδο πέντε ετών. Το 1904 υπογράφηκε νέα σύμβαση η οποία έθετε σε λειτουργία την Εταιρία Εκμετάλλευσης του Λιμένα Θεσσαλονίκης και επέκτεινε τα δικαιώματα της αρχικής εταιρίας έως το 1944.

Το κόστος κατασκευής του Λιμένα ανήλθε σε 6.5 εκ. γαλλικά φράγκα εκ των οποίων το 1/5 βάρυνε το Δημόσιο και τα υπόλοιπα 4/5 τον κατασκευαστή.

Το έργο ξεκίνησε το 1897 με επιβλέποντα μηχανικό Jules Roberte εξειδικευμένο στα λιμενικά έργα. Το σχέδιο που εκπονήθηκε είχε ως πρότυπο αυτό του λιμένα της Μασσαλίας.

Οι καινοτομίες που παρατηρούνται στο έργο της κατασκευής του νέου Λιμένα Θεσσαλονίκης δεν είναι μόνο τεχνολογικές αλλά και πολεοδομικές. Σε συνέχεια της οργάνωσης της πρώτης βιομηχανικής ζώνης στην παράκτια περιοχή στα δυτικά της πόλης, μετά το 1873, κατασκευάζεται μια νέα περιοχή με εξειδικευμένη λειτουργία

και με σαφή διαχωρισμό από αυτή της περιοχής κατοικίας. Με τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται εισάγονται νέοι τύποι κτιρίων εξειδικευμένης λειτουργίας που ακολουθούν σύγχρονα κατασκευαστικά πρότυπα ως προς την τυπολογία όσο και ως προς την μορφολογία τους. Συμπληρώνουν τα βιομηχανικά κτίρια που είχαν ήδη αρχίσει να κατασκευάζονται δύο δεκαετίες νωρίτερα στην ευρύτερη περιοχή.

Στα έργα που περιέλαβε η πρώτη φάση κατασκευής ανήκαν:

- Μία περιοχή 800μ μήκους με προβλήτες 200μ (σήμερα ανήκουν στην Α' Προβλήτα)
- Ένας κυματοθραύστης μήκους 560μ παράλληλα με την αποβάθρα.
- Εκβάθυνση της περιοχής ώστε να αποκτήσει ένα ενιαίο βάθος 8,5μ.
- Λιθόστρωση και περίφραξη του όλου χώρου.
- Εγκατάσταση δικτύων υδροδότησης και παροχής φωταερίου.
- Κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής 3000μ. και εγκατάσταση πέντε γερανών.
- Κατασκευή αποθηκών έκτασης 8000 τ.μ ενός νέου τελωνείου και ενός σιλό αποθήκευσης δημητριακών.
- Την επέκταση της ζώνης αιγιαλού σε μήκος 1500μ για την φορτοεκφόρτωση μικρών σκαφών.

Το έργο ολοκληρώθηκε το 1904. Στις κτιριακές εγκαταστάσεις προστέθηκαν κτίρια διοίκησης μεταξύ των οποίων και το κτίριο γραφείων της Γαλλικής Εταιρίας. Τα κτίρια αυτά καταστράφηκαν από βομβαρδισμό το 1944.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>**

### **ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ-ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Το σύνολο των κτιρίων του λιμανιού μπορεί να χωριστεί σε τρεις κατηγορίες: κτίρια διοίκησης, κτίρια αποθηκών, και κτίρια ειδικών χρήσεων.

#### **ΚΤΙΡΙΟ ΠΑΛΑΙΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ**

Το 1909 ξεκίνησε η κατασκευή του νέου κτιρίου του τελωνείου τα σχέδια του οποίου είχαν ανατεθεί σ' ένα νέο μηχανικό με καταγωγή από την Θεσσαλονίκη και σπουδές στη Γαλλία, τον Ελί Μοδιάνο. Το κτίριο ολοκληρώθηκε μέχρι το 1912. Είναι ένα μοναδικό μνημείο της Θεσσαλονίκης τόσο για το μήκος του των 200μ, και την έκτασή του των 1200τ.μ. όσο και λόγω της κατασκευής του που αποτελεί πρωτοπορία για τα κτίρια της πόλης του 20ού αιώνα καθώς είναι κατασκευασμένο με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα. Τη στατική μελέτη του κτιρίου εκπόνησε το Τεχνικό Γραφείο Hennebique, που κατείχε την πατέντα κατασκευής έργων από οπλισμένο σκυρόδεμα. Η μορφολογία του κτιρίου παραπέμπει στο νέο-αναγεννησιακό στυλ, σύμφωνα με το οποίο έχουν κτιστεί και τα αντίστοιχα κτίρια στην Αλεξάνδρεια, την Κωνσταντινούπολη και την Σμύρνη.

Τμήμα του κτιρίου του παλιού Τελωνείου χρησιμοποιείται σήμερα ως επιβατικός σταθμός για τη θαλάσσια συγκοινωνία ενώ αναμένεται η συνολική αποκατάσταση.

Μετά την ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος (1912), η ελληνική κυβέρνηση προώθησε την δημιουργία της ελευθέρως ζώνης (1914) και την εφαρμογή ενός σχεδίου επέκτασης για την ανάπτυξη του λιμένα. Αυτό έλαβε χώρα σε δύο φάσεις (1925-1930 και 1960- σήμερα). Παραπλεύρως της ελευθέρως ζώνης λειτούργησε από το 1929 και η Γιουγκοσλαβική ελευθέρως ζώνη.

Ουσιαστικά η πρώτη φάση ανάπτυξης του νέου σύγχρονου λιμένα της Θεσσαλονίκης ολοκληρώθηκε το 1930 οπότε δημιουργείται το Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης το οποίο διαδέχθηκε την αρχική εταιρεία εκμετάλλευσης.

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις καταλήφθηκαν από του Γερμανούς το 1941. Με τους βομβαρδισμούς του λιμένα από τους συμμάχους το 1944 και τις ανατινάξεις που

προκλήθηκαν από τα στρατεύματα κατοχής κατά την υποχώρησή τους, καταστράφηκαν οι λιμενικές εγκαταστάσεις κατά 80% της έκτασής τους.

Το 1953 συγχωνεύθηκαν οι δύο οργανισμοί σε έναν με την επωνυμία Λιμήν Θεσσαλονίκης και Ελευθέρας Ζώνης. Το 1970 δημιουργήθηκε ο Οργανισμός Λιμένας Θεσσαλονίκης, ο οποίος ανέλαβε το σύνολο της διαχείρισης του λιμανιού.

## **ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΖΩΝΗ-ΚΤΙΡΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΑΣ ΖΩΝΗΣ**

Σημαντικό ρόλο στην ιστορία και την πορεία του λιμένα της Θεσσαλονίκης έχει η ελευθέρα ζώνη του. Η ελευθέρα ζώνη χρησιμοποιείται προκειμένου να διευκολυνθεί το εξωτερικό εμπόριο και να δοθούν κίνητρα για συγκέντρωση και διανομή εμπορευμάτων, συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου. Η διευκόλυνση αυτή συνίσταται στη μη επιβάρυνση των εισερχομένων από το εξωτερικό εμπορευμάτων με δασμούς και φόρους. Η ελευθέρα ζώνη του λιμένα Θεσσαλονίκης καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της εδαφικής έκτασης αυτού, είναι περιφραγμένη και αποτελεί τελωνειακά ουδέτερο έδαφος. Στο χώρο αυτό τα εισαγόμενα προϊόντα – εμπορεύματα, τα οποία προορίζονται για επανεξαγωγή, είναι ελεύθερα από δασμούς ή τέλη και διαδικασίες.

Η ελευθέρα ζώνη Θεσσαλονίκης λειτούργησε με πρότυπο την ελευθέρα ζώνη της Τεργέστης. Κατά την περίοδο 1926 και 1928 εκτελέστηκαν διάφορα έργα υποδομής, όπως η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών, η ανέγερση κτιρίων αποθηκών, η εγκατάσταση πλήρους δικτύου υδροδότησης για την πυρασφάλεια, η επέκταση του φωτισμού, η ανέγερση του κτιρίου των σταύλων. Ένα από τα μεγαλύτερα έργα αποτέλεσε η κατασκευή του κτιρίου της Προνομιούχου Εταιρίας των Γενικών Αποθηκών.

Στην περιοχή των κτιρίων αυτών που σηματοδοτούσαν την είσοδο στον χώρο του λιμένα από την περιοχή των αγορών (σημερινή οδό Σαλαμίνας) κατασκευάστηκε το 1905 το κτίριο που στέγαζε την Υπηρεσία του Οθωμανικού Χρέους. Σήμερα σώζεται μόνο το ισόγειο το οποίο στεγάζει το Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης. Το λιμεναρχείο συστάθηκε με σκοπό την αστυνομική εποπτεία, τη διασφάλιση της τάξης και της ασφάλειας του λιμένα και της ναυσιπλοΐας. Κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου το λιμεναρχείο απέκτησε πολεμικές αρμοδιότητες και νέες υπηρεσίες όπως: Επιτάξεων και Ναυλώσεων, Διαχείρισης Επιτάκτων, Ελέγχου Ανάλωσης Καυσίμων, Παθητικής Αεράμυνας, Συνεννόησης και Ειδικής Ασφάλειας

και κατάφερε να συμβάλει καθοριστικά στην έκβαση του πολέμου. Χαρακτηριστικό είναι ότι για της διάφορες πολεμικές ανάγκες το Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης προέβη στην επίταξη 163 πλοίων όλων των κατηγοριών κατάλληλων για τις επισιτιστικές υποχρεώσεις, τις στρατιωτικές μεταφορές, την ναρκαλιεία καθώς και μεγάλου αριθμού φορτηγίδων. Σήμερα τα όρια αρμοδιότητας του λιμεναρχείου εκτείνονται σε ακτίνα πολλών χιλιομέτρων (από τα άκρα ΣΜΙΛΑ του Θερμαϊκού κόλπου μέχρι τις εκβολές του ποταμού Αλιάκμονα, Όρμος Μεθώνης, Θερμαϊκού κόλπου) και μεταξύ του έργου του περιλαμβάνονται η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την πρόληψη και καταστολή της παράνομης αλιείας, η εκπροσώπηση της χώρας σε διεθνείς οργανισμούς και στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.α.

## **ΚΤΙΡΙΑ ΠΑΛΑΙΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ**

Η αποκατάσταση μια περιοχής 55 εκταρίων στον Α' προβλήτα υλοποιήθηκε για τις ανάγκες της διοργάνωσης της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997, αλλά το όφελος της πόλης ήταν πολλαπλό, καθώς ενσωματώθηκε στις λειτουργίες της ένας αστικός χώρος, που έως τότε ήταν μη προσπελάσιμος στο κοινό και δημιουργήθηκε ένα «πολιτιστικό πάρκο μητροπολιτικής κλίμακας».

Οι παλιές αποθήκες του πρώτου προβλήτα αποκαταστάθηκαν στο σύνολο τους το διάστημα 1995-1997 και έχουν μετατραπεί σε χώρους πολιτισμού με κονδύλια του ΥΠΕΧΩΔΕ κατά την διάρκεια των έργων για την «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης» από τον ΟΠΠΕΘ '97. Η παρέμβαση αυτή υπήρξε από τις μεγαλύτερες παρεμβάσεις του Οργανισμού, οι οποίες στόχευαν στην επέκταση του Μητροπολιτικού χώρου κατά τα πρότυπα πολεοδομικών παρεμβάσεων σε άλλες πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης (Βαρκελώνη-Δουνκέρνη). Στις αποκαταστημένες αποθήκες στεγάζονται σήμερα τρία μουσεία της Θεσσαλονίκης (Μουσείο Φωτογραφίας, Κινηματογράφου, Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης) καθώς και αίθουσες συνεδριών, εκθέσεων και προβολών που στεγάζουν και εκδηλώσεις του φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης.

## **ΚΤΙΡΙΟ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΥ ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΠΟΘΗΚΩΝ (ΠΑΕΓΑ)**

Κτίστηκε το 1927 από την κατασκευαστική εταιρία ΤΕΚΤΩΝ για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες αποθήκευσης στην ελευθέρα ζώνη και η κατασκευή του κόστισε 22.000 χρυσές λίρες. Το κτίριο στέγασε αποθηκευτικούς χώρους μέχρι το 1940 και κατά την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου από τους Γερμανούς, μέχρι και την αποχώρησή τους το 1945. Την περίοδο 1947-1955 στέγασε υλικό για λογαριασμό της διασυμμαχικής οργάνωσης αρωγής και αποκατάστασης (UNRRA), ενώ το 1953 και μετά επαναλειτουργεί ως αποθήκη της προνομιούχου ανωνύμου εταιρίας γενικών αποθηκών Ελλάδος. Το 1972, στεγάζεται στους 2ο και 3ο όροφο η γερμανική εταιρία ενδυμάτων Von Baum. Τόσο οι χώροι του ισόγειου, όσο και του 1ου ορόφου εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται από την ΠΑΕΓΑ. Οι δύο εταιρείες συστεγάζονται μέχρι το 1982, οπότε το κτίριο περνάει στην ιδιοκτησία του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Το κτίριο είναι ένα από τα μεγαλύτερα κτίρια του λιμένα Θεσσαλονίκης, με συνολική έκταση 1.387 τετραγωνικών μέτρων και αποτελεί ένα από τα υψηλότερα κτίρια του, το οποίο δεσπόζει επάνω στο θαλάσσιο μέτωπο. Είναι συνδεδεμένο με τη λειτουργία της ελευθέρως ζώνης του ΟΛΘ, την ιστορία των μεταφορών και αποθήκευσης εμπορευμάτων στο λιμάνι, αλλά και της μεταποίησης αγαθών. Παρουσιάζει επίσης κατασκευαστικό ενδιαφέρον καθώς είναι από τα πρώτα κτίρια της πόλης για την θεμελίωση του οποίου χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της πασσαλόπηξης (πάσσαλοι Franki) καθώς είναι χτισμένο σε επισφαλές έδαφος δίπλα στην θάλασσα.

## **ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΛΑΙΩΝ ΣΤΑΒΛΩΝ**

Η κατασκευή των πρώτων κτιρίων των στάβλων (στάβλοι Δ, Ε) χρονολογείται το 1904 σε αυτή τη φάση ανάπτυξης του λιμένα. Σε ό,τι αφορά την αρχιτεκτονική γενικότερα, εμφανίστηκαν νέοι τύποι κτιρίων με αισθητική που αντικατόπτριζε την λειτουργία και καινοτόμες κατασκευαστικές τεχνολογίες, στοιχεία που έπαιξαν σημαντικό ρόλο και επηρέασαν την ευρύτερη πόλη. Στο εσωτερικό του λιμένα, οι αποθήκες και οι στάβλοι ακολούθησαν πιο παραδοσιακά μοντέλα κατασκευής από πέτρα και τούβλο με τυπολογία που παρέπεμπε σε βιομηχανικά κτίρια κατά τα τέλη

του αιώνα, ωστόσο δεν υστερούσαν σε πρωτοποριακό σχεδιασμό και πρωτόγνωρες για την περιοχή αρχιτεκτονικές λύσεις.

Τα τρία συμπληρωματικά κτίρια (Α,Β,Γ) κατασκευάστηκαν την δεκαετία του 1920 οπότε και ολοκληρώνεται το συγκρότημα στη μορφή που διασώζεται σήμερα. Τα κτίρια Α,Β,Γ είναι μονώροφα και μόνο το κτίριο Ε είναι τριώροφο. Είχαν χωρητικότητα σταβλισμού 1200 μεγάλων η 7000 μικρών ζώων. Στο τριώροφο κτίριο η πρόσβαση των ζώων διασφαλιζόταν με ράμπα. Στον τρίτο όροφο του κτιρίου αποθηκευόταν το χόρτο.

Κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου τα κτίρια και κυρίως το τριώροφο κτίριο υφίστανται σοβαρές ζημιές και στην συνέχεια δέχονται εκτεταμένες επισκευές. Από την δεκαετία του 1970, τα κτίρια σταδιακά εγκαταλείπονται, λόγω του ότι δεν υπήρχε πλέον ανάγκη παραμονής μεγάλου αριθμού ζώων στους στάβλους, εφόσον τα ζώα σφαγιαζόνταν και διακινούνταν σε containers.

Τα κτίρια του συγκροτήματος των στάβλων έχουν χαρακτηριστεί ως μνημεία από το Υπουργείο Πολιτισμού (εκτός του κτιρίου Γ).

Στο πλαίσιο του Διακρατικού Προγράμματος Δράσης «Βιομηχανική Κληρονομιά μεταξύ Γης και Θάλασσας, προς ένα ευρωπαϊκό Δίκτυο Οικομουσειών» σχεδιάστηκε από την Εφορεία Νεότερων Μνημείων του Υπουργείου Πολιτισμού το «Οικομουσειών του Θερμαϊκού» με πρόβλεψη για τη δημιουργία κόμβου στα διατηρητέα κτίρια του Λιμένα. Στο ίδιο πλαίσιο το συγκρότημα των Στάβλων μελετήθηκε από ομάδα φοιτητών της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (Α. Μπόνιος, Μ. Πανακάκη, Ε. Ρουμπάνη) η αποκατάσταση των κτιρίων και απόδοση σ' αυτά νέας χρήσης. Η μελέτη προτείνει την ένταξη στο συγκρότημα ενός Κέντρου Ιστορίας και Λειτουργίας του Λιμένα.

## **Ο ΚΗΠΟΣ ΤΩΝ ΠΡΙΓΚΗΠΩΝ (ΜΠΕΣΤΣΙΝΑΡ)**

Στην περιοχή που εκτείνεται πέρα από το συγκρότημα των Στάβλων και σήμερα καλύπτεται από στρατιωτικά και παλαιά βιομηχανικά κτίρια είχε δημιουργηθεί στα τέλη του 19ου αιώνα ένας δημόσιος κήπος- σημείο αναφοράς της νεότερης Θεσσαλονίκης, «ο Κήπος των Πριγκήπων ή Κήπος του Μπεστσινάρ». Ήταν ένας μικρός Παράδεισος για την πυκνοκατοικημένη και χωρίς πράσινο πόλη. Τρέχοντα νερά και μεγάλα πλατάνια (από τα οποία προκύπτει και η ονομασία του: πέντε πλατάνια) δημιουργούσαν ένα ειδυλλιακό περιβάλλον. Η διαμόρφωση του οφείλεται

στο βαλή Σαμπρή Μεχμέτ Πασά (1870). Μεγάλη ώθηση στη χρήση του Κήπου έδωσε η σύνδεση του το 1893 με ιπήλατο τραμ με την πόλη. Για πολλές γενιές Θεσσαλονικέων ο κήπος αυτός ήταν συνώνυμος με τη διασκέδαση και την ξεκούραση. Το 1927 η ιδιοκτησία του κήπου περιήλθε στην Αεράμυνα και στη συνέχεια εγκαταστάθηκαν στο χώρο του Κήπου βιομηχανίες και πετρελαιοαποθήκες. Σήμερα δεν υπάρχει κανένα κατάλοιπο που να θυμίζει τη μυθική αυτή για την παλαιά Θεσσαλονίκη περιοχή.

## **ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ**

Ο διατηρούμενος in situ μηχανολογικός εξοπλισμός για τη μεταφορά εμπορευμάτων τεκμηριώνει τις τεχνολογικές αλλαγές στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών σε όλη την διάρκεια του 20ου αιώνα (παλαιοί γερανοί, ρυμουλκά, εμπορευματοκιβώτια).

## **ΠΑΛΑΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΖΩΝΗ**

Σε συνέχεια του πρώτου σιδηροδρομικού σταθμού που εγκαταστάθηκε στην περιοχή της Δυτικής εκτός των τειχών Θεσσαλονίκης το 1873, εγκαταστάθηκαν σταδιακά μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και εγκαταστάσεις υποδομής. Οι εγκαταστάσεις αυτές είχαν κτιστεί στην παράκτια ζώνη καθώς είχαν άμεση εξυπηρέτηση από τη θάλασσα. Σήμερα η επέκταση των λιμενικών εγκαταστάσεων έχει αλλοιώσει ανεπανόρθωτα την αρχική σχέση αυτών των μνημείων της βιομηχανικής κληρονομιάς της πόλης με το αρχικό περιβάλλοντα χώρο τους. Καθώς διέρχεται κανείς από την κύρια οδική αρτηρία του σημερινού λιμένα προς τον 6ο προβλήτα μπορεί να διακρίνει σε σειρά τις εγκαταστάσεις της παλαιάς εταιρείας αερίοφωτος, το παλιό Ζυθοποιείο Ολυμπος-ΦΙΞ, το παλιό Κεντρικό Αντλιοστάσιο της Εταιρίας Υδάτων (Μουσείο Ύδρευσης), το κτίριο που στέγαζε τα Συμμαχικά Ψυγεία, το κτίριο των παλαιών Δημοτικών Σφαγείων και τα Βυρσοδεψεία του Γεωργίου, Μπένη και Νούσια, όλα χαρακτηρισμένα ως Μνημεία από το Υπουργείο Πολιτισμού.

## **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΗΜΕΡΑ**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, στη σύγχρονη μορφή του, καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμύρια τ.μ. και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων. Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρων με βύθισμα της



θάλασσας έμπροσθεν αυτών έως 12 μέτρα και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ., 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 (X). 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 κ.λπ., 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 πλοία σε φορτηγά αυτοκίνητα και σιδηροδρομικά βαγόνια και το αντίθετο.
- 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 και 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.

Χαρακτηριστική είναι η εξέλιξη του λιμανιού κατά το χρονικό διάστημα 2021-2022 όπου θα ολοκληρωθούν υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 180 εκ. για την επέκταση του βου προβλήτα χάρη στις οποίες το λιμάνι θα είναι σε θέση να εξυπηρετήσει πλοία τύπου Ultra Large Container Vessels χωρητικότητας 24.000 TEUs. Η ΟΛΘ Α.Ε παρέλαβε τον αυτοκινούμενο γερανό μάρκας LIEBHERR αξίας 3.9 εκ., μέγιστης ανυψωτικής ικανότητας 144 τόνων, ενώ παράλληλα για τον Δεκέμβριο του 2021 προγραμματίζεται η άφιξη δύο νέων γερανογεφυρών αξίας 15.8 εκ. Στις άμεσες προτεραιότητες του ΟΛΘ Α.Ε είναι η προμήθεια 12 straddle carriers με δυνατότητα στοιβασίας container σε τρία επίπεδα καθ' ύψος αξίας 9.7 εκ. Ο στρατηγικός ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης στην ανάπτυξη τις διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας με τις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων και της ΝΑ Ευρώπης ενισχύεται περαιτέρω με ασφαλείς και αξιόπιστες διαδικασίες τελωνειακού ελέγχου. Αποφασιστικής

συμβολής σε αυτή την κατεύθυνση είναι και η ίδρυση θυγατρικής εταιρίας στην περιοχή Ιλιέντσι στην Σόφια της Βουλγαρίας με την επωνυμία «ThPA Sofia EAD».

Το 2021 μετά από 15 χρόνια έχοντας εφαρμόσει όλα τα απαραίτητα πρωτόκολλα υγιεινής και ασφάλειας συμπεριλήφθηκε στο κατάλογο των λιμένων Home Port, χαρακτηρίστηκε δηλαδή ως λιμάνι έναρξης και τερματισμού κρουαζιέρας με δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών. Ένας ακόμη στρατηγικός στόχος αποτελεί η άμεση είναι η ανάπτυξη της απευθείας ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με τα νησιά των Σποράδων, ικανοποιώντας ένα πάγιο αίτημα του επιβατικού κοινού και των μεταφορικών εταιριών κάτι που ήδη τίθεται σε εφαρμογή. Από τις 6 Μαρτίου του 2021 έχει προηγηθεί η δρομολόγηση σύγχρονου επιβατικού πλοίου του οποίου συνδέει την Θεσσαλονίκη με τα νησιά του ΒΑ Αιγαίου, τις Κυκλάδες και τον Πειραιά καθ' όλη την διάρκεια του έτους για τα επόμενα 3 χρόνια με εξαίρεση του μήνες Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο. Τέλος η ΟΛΘ Α.Ε συμμετέχει στην διαδικασία ιδιωτικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης, του Οργανισμού Ηγουμενίτσας Α.Ε και σε υπό παραχώρησης του λιμένα Φίλιππος Β', και Οργανισμού Λιμένας Καβάλας.

## **ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ**

Σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης και η εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πολλαπλασιασμό των δρομολογίων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εξυπηρετώντας τους εξής προορισμούς:

- Νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου
- Δωδεκάνησα και Σάμο
- Κυκλάδες και Κρήτη
- Βόρειες Σποράδες

Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μ. από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία» στεγάζεται σε ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen. Με καταστήματα Duty Free, Infokiosk και Wireless Access Points προσφέρει ένα φιλικό περιβάλλον και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας σε όλους τους επιβάτες. Ο σταθμός

λειτουργεί από το 1987 σε ισόγειο τμήμα νεοκλασικού κτιρίου στην είσοδο του λιμένος και εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια, με προορισμούς σε όλη τη Μεσόγειο. Για τα κρουαζιερόπλοια υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κρηπιδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού. Στις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες συμπεριλαμβάνονται: δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλικεία, καρτοτηλέφωνα, χειράμαξες μεταφοράς αποσκευών, στάση ταξί, χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων, μεγάφωνα αναγγελίας πλοίων, περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών των τουριστικών γραφείων. Εντός του Επιβατικού Σταθμού υπάρχει επίσης ένα Infokiosk με οθόνη αφής και πρόσβαση στο Διαδίκτυο καθώς και ένα Σημείο Ασύρματης Πρόσβασης (Wireless Access Point) που δίνει τη δυνατότητα σε όλες τις συσκευές, που είναι εξοπλισμένες με κάρτα 802.11b συμβατή, να συνδεθούν στο Διαδίκτυο. Και οι δύο υπηρεσίες διατίθενται δωρεάν σε όλους τους επιβάτες.

## **ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (ΣΕΜΠΟ)**

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 straddlecarriers και πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού Ε/Κ: (tractors, frontlifts, trailers, περονοφόρα

ανυψωτικά μηχανήματα κα). 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 (Flat Rates)
- 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, κα.

## **ΤΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΟΡΟΣΗΜΑ ΤΟΥ ΣΕΜΠΟ**

Το 1971 αρχίζει η κατασκευή του βου προβλήτα του λιμανιού όπου και επίσημα τίθεται σε λειτουργία το 1988. Με το πέρασμα του χρόνων η ΣΕΜΠΟ μπαίνοντας σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης, εντάσσεται στη διαχείριση του ΟΛΘ ο οποίος αποφασίζει να προχωρήσει στην επέκταση του βου προβλήτα. Την άνοιξη του 2018 το 67% των μετοχών του Οργανισμού περνά στην κοινοπραξία SEGT με την υποχρέωση να υλοποιήσει επενδύσεις 180 εκ. των οποίων τα 130 εκ. αφορούν τον 6ο προβλήτα. Το Σεπτέμβριο του 2019 επιλέχθηκε η εταιρία που ανέλαβε την επικαιροποίηση της μελέτης και το project management (Hill international N.V- Ρογκαν και συνεργάτες). Έως τον Απρίλιο του 2020 οι ενδιαφερόμενες εταιρίες όφειλαν να καταθέσουν οικονομικές προσφορές και εφόσον οι διαδικασίες προχωρήσουν χωρίς κωλύματα το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός τριετίας.

## **ΟΛΘ (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης)**

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 1643B/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 Port Development Program του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (ILO), [www.ilo.org](http://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 και Unlashing

## **ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ**

Στα πλεονεκτήματα του λιμανιού προσμετρώνται 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 Ecoport. 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 κύριο 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.

## **ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ**

Ως μειονεκτήματα του λιμανιού θα μπορούσαμε να αναφέρουμε 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 σιδηρομετάλλευμα) ώστε να μπορεί το λιμάνι να εξυπηρετεί με ευκολία πλοία τύπου Panamax.
- Παλαιότητα και μειωμένη αποδοτικότητα μέρους του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης.
- Απαιτείται η ύπαρξη αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών.



- Μικρό βύθισμα στον τερματικό επιβατικό σταθμό.
- 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.

## **ΟΛΘ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Η ΟΛΘ μεριμνά και για την προστασία του περιβάλλοντος. Διαθέτει μηχανισμό περιβαλλοντικής παρακολούθησης με τη βοήθεια του οποίου ελέγχεται η τήρηση των περιβαλλοντικών όρων εταιριών που δραστηριοποιούνται εντός του λιμένα μέσω του μετεωρολογικού σταθμού που διαθέτει. Καθημερινά παρακολουθεί την ποιότητα της ατμόσφαιρας και παράλληλα και των θαλάσσιων υδάτων και των μετρήσεων θορύβου. Οργανισμός τηρεί ηλεκτρονικό μητρώο αποβλήτων συλλέγει τα ανακυκλώσιμα υλικά ενώ έχει τεθεί σε λειτουργία αξιολογη εγκατάσταση αποθήκευσης πετρελαιοειδών αποβλήτων. Σε συνεργασία με την αρμόδια λιμενική αρχή διεξήγε ασκήσεις αντιμετώπισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης ενώ προβαίνει και σε συνεχή εκπαίδευση του αρμόδιου προσωπικού. Είναι μέλος του δικτύου ECOPORTS υπό την αιγίδα και παρακολούθηση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO).

Συμμετέχει από τις αρχές του 2019 στο δίκτυο Greenaward ως πάροχος κινήτρων προσφέροντας έκπτωση 15% στα λιμενικά τέλη στα πιστοποιημένα Green Award πλοία που επισκέπτονται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Η ΟΛΘ Α.Ε είναι εταίρος σε εθνικά και ευρωπαϊκά αναπτυξιακά προγράμματα (SUPAIR, ISTEN, PIXEL). Η ΟΛΘ Α.Ε παρακολουθεί συστηματικά τις καταναλώσεις ενέργειας μέσω εξειδικευμένης βάσης δεδομένων και υπολογίζει ανάλογα της εκπομπές αερίων θερμοκηπίου οι οποίες έχουν αυξηθεί λόγω της εξέλιξης του λιμανιού. Ολόκληρη η λιμενική εγκατάσταση είναι συνδεδεμένη με το δίκτυο αποχέτευσης της ΕΥΑΘ του οποίου καταλήγει στο βιολογικό καθαρισμό της

Σίνδου. Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί ότι υλοποιεί έργο για τη διαχείριση των όμβριων απορροών χάρη στο οποίο θα δημιουργηθεί δίκτυο απορροής με δεξαμενές κατακράτησης φερτών υλικών.

## **ΟΛΘ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ**

Η πρώτη προσέγγιση σύνδεσης της πόλης με το λιμάνι πραγματοποιήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1990 με την ανακατασκευή και διάθεση σε πολιτιστικούς φορείς των αποθηκών της Α' προβλήτας στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας. Από το 1997 το λιμάνι ανοίγεται στην πόλη του καθώς χαρακτηρίζονται διατηρητέες οι πέντε αποθήκες της Α' προβλήτας και το 2000 ο υπόλοιπος χώρος που αναπλάστηκε χρησιμοποιείται για δράσεις πολιτισμού. Οι Αποθήκες ανακατασκευάστηκαν εσωτερικά, διατηρώντας όμως την παραδοσιακή αρχιτεκτονική τους και αργότερα διαμορφώθηκαν σε λειτουργικά κτίρια πολλαπλών χρήσεων που φιλοξενούν, το μουσείο κινηματογράφου, το μουσείο φωτογραφίας, το κρατικό μουσείο σύγχρονης τέχνης, καθώς και οι αίθουσες προβολών και συνεδριών εκθέσεις σεμινάρια, δεξιώσεις, θεατρικές παραστάσεις. Το 2011πραγματικά για πρώτη φορά μετά από ολόκληρες δεκαετίες άνοιξαν οι πόρτες του στους κατοίκους της Θεσσαλονίκης, με την ήπια ανάπλαση της Α' προβλήτας. Με την απομάκρυνση των αυτοκινήτων και του λιμενικού σώματος αλλά και τις αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ο χώρος έγινε πιο φιλικός για τους επισκέπτες αλλά και για τους φίλους του κινηματογράφου καθώς ανελλιπώς κάθε Νοέμβριο τα τελευταία χρόνια η καρδιά του Φεστιβάλ κινηματογράφου της Θεσσαλονίκης χτυπάει και στο λιμάνι. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ένωση Λιμένων Ευρώπης το 2011 έδωσε το δεύτερο βραβείο στους Θεσσαλονικείς για την αξιοποίηση του λιμανιού.

Πιο αναλυτικά η αποθήκη Α', διάροφη με εμβαδόν 1000τ.μ. ανά στάθμη, ανασχεδιάστηκε σε έδρα του νεοσύστατου μουσείου κινηματογράφου. Στο ισόγειό του διαθέτει δυο αίθουσες κινηματογραφικών προβολών των 50 θέσεων και δυο μικρότερες των 20 θέσεων και στον χώρο του πρώτου ορόφου μια ενιαία επιφάνεια 600 τ.μ για την έκθεση της μόνιμης συλλογής του μουσείου. Στο ισόγειο βρίσκονται ακόμη χώροι για του ερευνητές (βιβλιοθήκη, δισκοθήκη κ.τ.λ.), το πωλητήριο ειδών του μουσείου οι χώροι της διοίκησης, οι χώροι υποδοχής των επισκεπτών καθώς και οι χώροι εξυπηρέτησης των εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Επίσης η αποθήκη Β

διαμορφώθηκε έτσι ώστε να στεγαστούν εκεί το κρατικό μουσείο σύγχρονης τέχνης και το μουσείο φωτογραφίας.

Σήμερα στην προβλήτα Α' λαμβάνουν χώρα σημαντικές πολιτιστικές δράσεις που δίνουν σε όλες τις ηλικίες να αισθανθούν και εντέλει να συνειδητοποιήσουν ότι πολιτισμός και λιμάνι είναι έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες. Πολιτιστικές εκδηλώσεις όπως έκθεση φωτογραφιών, ζωγραφική, μουσικές συναυλίες, εικαστικές εκθέσεις και άλλα διαδραματίζονται και προσελκύουν μεγάλο μέρος κοινού.

Κατά τη διάρκεια του 2019 ο ΟΛΘ υποστήριξε το έργο φορέων όπως το Χαμόγελο του παιδιού, την εταιρεία Σπαστικών Β. Ελλάδος, το μαθητικό φεστιβάλ ρομποτικής Θεσσαλονίκης και το δίκτυο κοινωνικής Αλληλεγγύης και Αρωγής. Παράλληλα στην ΟΛΘ πραγματοποιούνται εκπαιδευτικές επισκέψεις και ξεναγήσεις εντός του λιμένα σε σχολεία και εκπαιδευτικά ιδρύματα όλων των βαθμίδων πραγματοποίησε μάλιστα και την πρώτη πιλοτική δράση «Γνωρίζοντας το λιμάνι της Θεσσαλονίκης». Τον Ιούλιο του 2019 ξεκίνησε μια συνεργασία της ΟΛΘ Α.Ε με την αστική μη κερδοσκοπική εταιρία Ολυμπιακό Μουσείο με στόχο την ενίσχυση των δράσεων που πραγματοποιεί ήδη το Ολυμπιακό Μουσείο και τον σχεδιασμό νέων εστιασμένων στην ευαισθητοποίηση του μαθητικού κόσμου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου της Θεσσαλονίκης.

Ο ΟΛΘ διακρίνεται και για το σημαντικό κοινωνικό της έργο, στηρίζοντας δράσεις και πρωτοβουλίες που ανακουφίζουν ευπαθείς ομάδες της κοινωνίας παρέχοντας ουσιαστική και πρακτική βοήθεια για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης τους. Τα αθλητικά ιδεώδη και η ενασχόληση των νέων με τον αθλητισμό καθώς και η ευαισθητοποίησή τους σε θέματα περιβάλλοντος και βιώσιμης ανάπτυξης όπως και η εξοικείωσή τους με την τεχνολογία και την καινοτομία τίθενται μεταξύ των προτεραιοτήτων του κοινωνικού έργου του ΟΛΘ.

## **ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΘ**

### **Αφίξεις πλοίων**

Παρατηρώντας τα στοιχεία με τις αφίξεις των πλοίων την περίοδο 2009-2018 καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα:

- Δεν παρουσιάζονται σημαντικές αυξομειώσεις αλλά μια γενική σταθερότητα στην άφιξη των πλοίων από το εσωτερικό και το εξωτερικό.

ΕΤΟΣ	Εξωτερικού	Εσωτερικού	Σύνολο
2009	1327	599	1926
2010	1394	610	2004
2011	1405	583	1988
2012	1283	488	1771
2013	1368	451	1819
2014	1509	588	2097
2015	1328	656	1984
2016	1252	576	1828
2017	1341	595	1936
2018	1294	635	1929

- Η κίνηση των πλοίων που προέρχονται από το εσωτερικό της χώρας είναι σχετικά χαμηλή σε σχέση με το εξωτερικό.
- Ενδεικτικό είναι το έτος 2014 όπου παρουσιάζονται τριπλάσιος αριθμός πλοίων από το εξωτερικό (1509 πλοία από το εξωτερικό ενώ 588 από το εσωτερικό της χώρας).



## Αφίξεις επιβατών

Η επιβατική κίνηση του λιμανιού δεν παρουσιάζει ικανοποιητική πορεία. Με εξαίρεση το έτος 2009 (158.179 επιβάτες) ο αριθμός των επιβατών ακολουθεί φθίνουσα πορεία. Το 2015 παρατηρείται υποδιπλασιασμός του αριθμού των επιβατών σε σχέση με το 2014 (26.356 επιβάτες έναντι 44.586). Τα δεδομένα βέβαια που έχουμε στη διάθεσή μας σταματούν το 2018 οπότε από κει και ύστερα τόσο το επιβατικό κοινό όσο και οι αφίξεις των πλοίων παρουσιάζουν αυξομειώσεις εξαιτίας της υγειονομικής κρίσης και των κανονισμών που προέκυψαν από της νέες συνθήκες της πανδημίας. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ η συνολική διακίνηση των εμπορευμάτων παρουσίασε μείωση 10,6% το πρώτο τρίμηνο του 2021 σε σύγκριση με αυτό του

2020, η συνολική διακίνηση των επιβατών στους Ελληνικούς λιμένες παρουσίασε μείωση της τάξεως του 46,8%.

ΕΤΟΣ	Επιβάτες
2009	158179
2010	100755
2011	64784
2012	50648
2013	47841
2014	44586
2015	26356
2016	69508
2017	50373
2018	44484



### Αφίξεις πλοίων ανά σημαία

Παρατηρώντας τις αφίξεις πλοίων ανά σημαία την περίοδο 2015-2018 καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα:

- Τα περισσότερα πλοία με τα οποία έχουμε εμπορικές σχέσεις φέρουν την σημαία της Ελλάδας, της Μάλτας, του Παναμά, της Τουρκίας και της Λιβερίας.
- Ενδεικτική είναι η άφιξη πλοίων με σημαία Πορτογαλίας η οποία παρουσιάζει αύξηση το 2017 με 60 πλοία.
- Τα πλοία με σημαία του Ην. Βασιλείου είναι μόλις 3 το 2015.
- Ο μεγαλύτερος αριθμός πλοίων που κατέφθασαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν το 2015 και συγκεκριμένα ανέρχονταν στα 1.983.

<b>Αφίξεις πλοίων ανά σημαία</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Ελλάδα	659	629	603	698
Μάλτα	402	372	343	348
Παναμάς	169	105	109	83
Τουρκία	163	166	139	190
Λιβερία	78	131	129	128
Αντίγκουα και Μπαρμπούντα	52	76	95	102
Ουκρανία	38	17	13	12
Νήσοι Μάρσαλ	36	45	30	55
Ιταλία	35	36	28	47
Κύπρος	32	26	32	5
Κομόρες	27	15		
Άγιος Βικέντιος	23		19	
Τόγκο	19	21	19	27
Μολδαβία	19	15	13	17
Νήσοι Κουκ	18	25	28	30
Ρωσία	16			11
Βανουάτου	15	15	11	
Νήσος Μαν	14			
Ολλανδία	11	18	15	12
Σιέρρα Λεόνε	10	15		
Χονγκ Κονγκ	10	16		16
Πορτογαλία		60	59	43
Μπελίζ		16	16	
Σιγκαπούρη			11	14
Γιβραλτάρ			11	16
Δανία			16	29
Μπαχάμες			31	24
Ην. Βασίλειο				3
Λοιπών χωρών	83	124	58	73
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1929</b>	<b>1943</b>	<b>1828</b>	<b>1983</b>

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Βασική επιδίωξη του ΟΛΘ πρέπει να είναι η συνεχής αναβάθμιση του επιπέδου των υποδομών, του εξοπλισμού και των παρεχόμενων υπηρεσιών προκειμένου να ανταποκρίνεται με συνέπεια στις αυξανόμενες ανάγκες της αγοράς, στο ανταγωνισμό που προκύπτει από τα γειτονικά λιμάνια των Βαλκανίων και της Ευρώπης, πάντα με σεβασμό απέναντι στην υγεία και την ασφάλεια των χρηστών του λιμανιού.

Ο ΟΛΘ κατοχυρώνοντας δράσεις σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό θα συνεχίσει να παίζει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη στο εμπόριο στην Ν.Α. Μεσόγειο. Σε επίπεδο κοινωνικό η δράση του θα πρέπει να επικεντρωθεί στην διατήρηση και ενίσχυση και υποστήριξης ΜΚΟ και άλλων φορέων, στην ανταπόκρισή του σε έκτακτες ανάγκες της κοινωνίας ενώ η αύξηση νέων θέσεων εργασίας καθώς και η προσφορά πρακτικής άσκησης σε φοιτητές και σπουδαστές θα έχει ευεργετικά αποτελέσματα. Η συνεχής εκπαίδευση των εργαζομένων και η διατήρηση του στόχου μηδενικών ατυχημάτων πρέπει να ανάγεται σε πρώτο μέλημα της εταιρίας διαχείρισης.

Πιστός στις διεθνείς συμβάσεις και σε άμεση συνεργασία με κρατικούς φορείς οφείλει να προλαμβάνει την ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, να εποπτεύει το σύνολο των ενεργειακών καταναλώσεων (υγρά καύσιμα, φυσικό αέριο) καθώς και των παραγόμενων αποβλήτων. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης δεν είναι βιομηχανική περιοχή, και αν εξελιχθεί ώστε να προσελκύει τουρισμό κρουαζιέρας, οι οικονομικές προοπτικές για την Θεσσαλονίκη και την χώρα θα είναι αξιοσημείωτες.

## ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Βιβλία:

- Παρδάλη Α., *Η Λιμενική Βιομηχανία*, Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης, 2001.
- Χλωμούδης Κ., *Τάσεις και εξελίξεις στη Λιμενική Βιομηχανία*, Εκδόσεις Παπαζήση, 2011.
- Βασδραβέλλης Ι. *Ο λιμάν της Θεσσαλονίκης, Οργανισμός ελευθέρως ζώνης και λιμένος Θεσσαλονίκης*.
- Γιαννόπουλος Γ., *Θαλάσσιες μεταφορές*, Εκδόσεις Συμμετρία Αθήνα 1998.

### Άρθρα:

- <https://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>
- <https://www.porteconomics.eu/>
- <https://www.elime.gr/>
- [https://www.nato.int/Kfor/chronicle/2001/nr\\_010924.htm](https://www.nato.int/Kfor/chronicle/2001/nr_010924.htm)
- <https://el.wikipedia.org/>