



Αυτοδύναμο λιμάνι

ΟΛΘ ΑΕ

«Πέταξαν» τα κέρδη με 97%!

σελ. 6

Α΄ ΠΡΟΒΛΗΤΑ



Παράδειγμα στην πόλη

σελ. 2

ΚΤΙΡΙΑ

Αρχιτεκτονικά «διαμάντια» στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Η αξία των 100 κτιρίων έχει αποτιμηθεί σε 41 εκατ. ευρώ

σελ. 4-5

ΛΙΜΑΝΙ

Κοινωνικό ιατρείο στο παλιό τηλεφωνείο

σελ. 6



✓ Η καλή οικονομική κατάσταση της ΟΛΘ ΑΕ είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής τα επόμενα χρόνια

✓ Η διεύρυνση της κερδοφορίας συνιστά αναγκαία συνθήκη για τη διαρκή εξέλιξη του λιμανιού, προκειμένου να διατηρήσει την ηγετική του θέση στην ευρύτερη Νοτιοανατολική Ευρώπη

✓ Η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ έχει λάβει τη στρατηγική απόφαση να προχωρήσει σε όλες εκείνες τις απαραίτητες επενδύσεις που θα βελτιώσουν την απόδοση και την ποιότητα του λιμένα

✓ Ποιο είναι το «χρυσό 14άρι» των έργων που χρειάζεται το λιμάνι

σελ. 3

Τα όμορφα αγκυροβόλια της Ευρώπης

Τα μεγαλύτερα και πιο εντυπωσιακά λιμάνια, η βιομηχανική όψη των οποίων μετατρέπεται σε γοητευτικό μυστήριο τις ομιχλώδεις χειμωνιάτικες ημέρες και σε φωτεινό υπερθέαμα τις νύχτες

σελ. 7-9





Παράδειγμα για την πόλη

Τώρα που η άνοιξη μπήκε για τα καλά και ο ήλιος λάμπει και ζεσταίνει την ατμόσφαιρα η νέα α' προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης δείχνει τη δυναμική της. Ήδη οι Θεσσαλονικείς και οι επισκέπτες της πόλης την επισκέπτονται μαζικά δικαιώνοντας απόλυτα την επιλογή της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ να προχωρήσει στη ριζική αναδιαμόρφωσή της. Η μεγάλη σιδερένια πύλη άνοιξε, τα αυτοκίνητα απομακρύνθηκαν, το Λιμενικό μετακόμισε, ενώ η ήπια ανάπλαση δημιούργησε έναν πανέμορφο δημόσιο χώρο, σε μια πόλη που έχει μάθει να περιφρονεί τους δημόσιους χώρους. Ιδιαίτερα τα απογεύματα τις καθημερινές και όλη την ημέρα το Σαββατοκύριακο κόσμος πολύς συνωστίζεται στην α' προβλήτα για να κάνει βόλτα «πάνω» στη θάλασσα. Να «χαθεί» ρεμ-

βάζοντας προς τον ορίζοντα. Να καθίσει δίπλα στη θάλασσα. Να παρακολουθήσει την κίνηση των εμπορικών πλοίων που μπαινοβγαίνουν στο λιμάνι μεταφέροντας προϊόντα και συνδέοντας λαούς και πολιτισμούς σε ένα πλανήτη, που είναι το κοινό μας σπίτι.

Η αποδοχή και η επισκεψιμότητα που έχει η α' προβλήτα του λιμανιού μπορούν και πρέπει να λειτουργήσουν ως οδηγός για όλους τους παράγοντες της Θεσσαλονίκης που εκ της ιδιότητός τους ασχολούνται με τα δημόσια πράγματα της πόλης. Ιδιαίτερος να συμβάλει στο να συνειδητοποιήσουν οι πολίτες την ουσιαστική και πρακτική σημασία του θαλάσσιου μετώπου και να πιέσουν για την αξιοποίησή του. Πρόκειται για ένα... ασύγκριτο συγκριτικό πλεονέκτημα που παραμένει αναξιοποίητο. Δεν αρκεί να λέμε ότι «η Θεσσαλονίκη έχει το μεγαλύτερο

θαλάσσιο μέτωπο στην Ευρώπη». Ούτε να παρακολουθούμε με θαυμασμό και... ζήλια τον τρόπο με τον οποίο η Βαρκελώνη, αξιοποιώντας το θαλάσσιο μέτωπό της, εξελίχθηκε από επαρχιακή πόλη σε έναν από τους ελκυστικότερους τουριστικούς προορισμούς της Ευρώπης.

Η θάλασσα και το λιμάνι είναι το αίμα και η καρδιά της Θεσσαλονίκης. Όχι μόνο διότι συνιστούν το σημαντικότερο οικονομικό της πνεύμονα. Κυρίως για τις προοπτικές που προσφέρουν στο περιβάλλον της πόλης. Στη διέξοδο που παρέχουν στους πολίτες, που ούτως ή άλλων ζουν σε ένα αστικό περιβάλλον απόλυτα «τσιμεντοποιημένο». Η α' προβλήτα είναι η φυσικά κατάληξη –ή μήπως η αφετηρία;- της Παραλίας, Παλιάς και Νέας. Ένα οργανικό κομμάτι του κέντρου, που επιτρέπει την πρόσβαση χωρίς αποκλεισμούς.

EDITORIAL



port.thess

Διμηνιαία έκδοση της ΟΛΘ ΑΕ
Διατίθεται δωρεάν
Φύλλο 11
Μάρτιος -Απρίλιος 2012

Ιδιοκτησία: ΟΛΘ ΑΕ

Υπεύθυνος από το νόμο: Στέλιος Αγγελούδης,
πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ΟΛΘ ΑΕ

Διεύθυνση: Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων

ΟΛΘ ΑΕ - Α' προβλήτα

ΤΘ 104.67 - ΤΚ 54.110, Θεσσαλονίκη

Τηλ. 2310.593.128, fax: 2310.510.500,

e-mail: portthess@thpa.gr

Επιμέλεια κειμένων: Γιώργος Μητράκης

Διόρθωση κειμένων: Δώρα Καραγεωργίδου

Γραφιστική επιμέλεια: Βίκη Σπανού

Εκτύπωση:

«Φίλιππος» - Εκδοτική Βορείου Ελλάδος ΑΕ

Αυτοδύναμο λιμάνι

Γιατί η καλή οικονομική κατάσταση της ΟΛΘ ΑΕ είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής τα επόμενα χρόνια

Οι οικονομικές επιδόσεις της ΟΛΘ ΑΕ είναι εντυπωσιακές. Πολύ περισσότερο αν ληφθεί υπόψη η κακή για την Ελλάδα οικονομική συγκυρία. Η ύφεση και η μείωση της οικονομικής δραστηριότητας, όπως είναι φυσικό, έχουν επηρεάσει το εμπόριο στο εσωτερικό της χώρας, αλλά οι βαθιές ανάσες του λιμανιού ήρθαν από τις εξαγωγές, που αυξήθηκαν.

Ως γνωστόν, στη Βόρεια Ελλάδα λειτουργούν πολλές εξαγωγικές μονάδες, που διακινούν πρώτες ύλες και προϊόντα μέσω του λιμένος, εξασφαλίζοντας τις συμφέρουσες δυνατές μεταφορικές συνθήκες για τη δραστηριότητά τους. Είναι ακριβώς αυτοί οι πελάτες



Του Στέλιου Αγγελούδη
προέδρου και διευθύνοντος
συμβούλου της ΟΛΘ ΑΕ

της ΟΛΘ, για τους οποίους οι εργαζόμενοι του λιμανιού προσπαθούν καθημερινά να βελτιώσουν τη λειτουργική τους απόδοση, ώστε να εξυπηρετηθούν καλύτερα. Για τους ίδιους αυτούς πελάτες η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ σχεδιάζει και υλοποιεί τις αναγκαίες επενδύσεις, ώστε να «ανέβει»

η αποδοτικότητα και η παραγωγικότητα του λιμανιού. Η καλή οικονομική κατάσταση της ΟΛΘ ΑΕ δεν είναι αυτοσκοπός για τη

διοίκηση. Η οικονομική «αυτοδυναμία του λιμανιού» είναι, κυρίως, η απαραίτητη συνθήκη για την ανάπτυξη και τη διαρκή του εξέλιξη, προκειμένου να διατηρήσει την ηγετική του θέση στην ευρύτερη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά και για να αυξήσει την επιρροή του. Οι λιμενικές επενδύσεις είναι κατά βάση κοστοβόρες και αυτό στην εποχή μας – με δεδομένα τα ταμειακά προβλήματα του Δημοσίου, που παραμένει ο βασικός μέτοχος, και την προβληματική ρευστότητα των ελληνικών τραπεζών – μπορεί να αποδεχθεί απαγορευτικό για να γίνουν. Γι' αυτό το καλό οικονομικό παρόν της εταιρίας έχει τεράστια σημασία για το μέλλον της.

Η σημερινή διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε πήρε τη στρατηγική απόφαση να προχωρήσει σε όλες εκείνες τις απαραίτητες επενδύσεις που θα βελτιώσουν την απόδοση και την ποιότητα του λιμένος. Στο μυαλό μας βρίσκεται πάντα η οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της κεντρικής Μακεδονίας που «διέρχονται» σε σημαντικό βαθμό από το λιμάνι. Κάτι που έχουν αναγνωρίσει κατ' επανάληψιν όλοι οι παραγωγικοί φορείς, οι οποίοι πιέζουν προς αυτή την κατεύθυνση. Οι μεταφορές και το εμπόριο είναι τομείς που γνωρίζουν ανάπτυξη στην ευρύτερη



περιοχή της πόλης και το λιμάνι, σαφώς, το συγκριτικό τους πλεονέκτημα.

«Χρυσό» 14άρι

Σε αυτή την κατεύθυνση, η ΟΛΘ ΑΕ δρομολογεί άμεσα πολλά έργα, ενώ θέτει και άλλα στο στάδιο της τελικής μελέτης. Σημειώστε:

1. Την επέκταση της 6ης προβλήτας. Η προκήρυξη και η επιτυχής ολοκλήρωση του διαγωνισμού αποτελούν

- αναμφισβήτητα μία από τις μεγαλύτερες και ουσιαστικότερες συμβολές της διοίκησης. Η κατασκευή αλλά και η λειτουργία του έργου θα δημιουργήσει εκατοντάδες νέες θέσεις εργασίας, ενώ θα αναβαθμίσει ουσιαστικά τον γεωστρατηγικό ρόλο του λιμένα.
2. Την κατασκευή μαρίνας χωρητικότητας 218 σκαφών στους χώρους της α' προβλήτας, μέσω παραχώρησης σε ιδιώτη επενδυτή. Ηδη η πρώτη φάση του διαγωνισμού έχει ολοκληρωθεί και τρεις εταιρίες εκδήλωσαν ενδιαφέρον.
 3. Τη δημιουργία χώρου για τα προς εξαγωγή έμφορτα και κενά εμπορευματοκιβώτια. Το έργο συμβάλλει στην παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών στους χρήστες, με παράλληλη αύξηση της αποδοτικότητας του λιμένα.
 4. Τη δημιουργία περισσότερων θέσεων για εμπορευματοκιβώτια ψυγεία.
 5. Την ανακαίνιση του κτιρίου, στο οποίο εγκαταστάθηκε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.
 6. Την επέκταση της Ελεύθερης Ζώνης κατά 75 στρέμματα. Με αυτό τον τρόπο προστίθενται νέοι χώροι υπαίθριας αποθήκευσης χύδην και γενικών φορτίων, αύξηση της παραγωγικότητας και μείωση της ρύπανσης.
 7. Την ολοκλήρωση της ανακατασκευής των σιδηροδρομικών γραμμών εντός του λιμένα.
 8. Την τοποθέτηση πινακίδων κυκλοφορίας και πρόσθετων διαγραμμίσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του λιμένα.
 9. Τις κατεδαφίσεις παλαιών αποθηκών, με παράλληλη δημιουργία νέων χώρων αποθήκευσης φορτίων.
 10. Την κατασκευή νέου χώρου στάθμευσης φορτηγών στον 6ο προβλήτα.
 11. Τη δημιουργία νέου χώρου για τα συνεργεία μηχανημάτων της ΟΛΘ Α.Ε.
 12. Την επέκταση του κρηπιδώματος 24 που αποτελεί την ατμομηχανή του συμβατικού λιμένα. Ο σχεδιασμός προβλέπει την επέκταση του κρηπιδώματος κατά περίπου 350 μέτρα διαμορφώνοντας ένα νέο κρηπίδωμα με βύθισμα 16 μέτρων. Το νέο κρηπίδωμα θα δώσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης φορτηγών πλοίων χωρητικότητας μέχρι 75.000 DWT, δυνατότητα την οποία δε διαθέτουν τα άμεσα ανταγωνιστικά προς τη Θεσσαλονίκη λιμάνια, όπως το Δυρράχιο και το Μπαρ.
 13. Τη δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης. Αποτελεί πάγιο αίτημα πολλών φορέων της Βόρειας Ελλάδας ενώ δημιουργεί πρόσθετες επιχειρηματικές ευκαιρίες για την ΟΛΘ Α.Ε. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία εκδήλωσης ενδιαφέροντος από την πλευρά επενδυτών.
 14. Τη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού κρουαζιέρας στην προβλήτα 2 μέσω διεθνούς διαγωνισμού για την κατασκευή και παραχώρηση εκμετάλλευσης των απαραίτητων ανωδομών.



Αρχιτεκτονικά «διαμάντια» στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Η αξία των 100 κτιρίων έχει αποτιμηθεί σε 41 εκατ. ευρώ

Της Αλεξάνδρας Γούτα

Διασχίζοντας την πύλη 8 του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, το τρένο σταμάτησε με ένα δυνατό τράνταγμα ανάμεσα στον τριώροφο στάβλο του Μεσοπολέμου και ένα μικρό κτίσμα, με την επιγραφή «Βασιλείον της Ελλάδος - ΚΑΦΕΝΕΙΟΝ».

Με το που ακούστηκε το σφύριγμά του, μέσα από το καφενείο και τους στάβλους πετάχτηκαν οι άντρες για να πιάσουν δουλειά: έμποροι και αγοραστές, κτηνίατροι, τελωνειακοί και φορτωτές, κυρίως Έλληνες, αλλά και κάποιοι ξένοι, έτοιμοι να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν ζώα στο τρένο, να διαπραγματευτούν τιμές ανά "κεφάλι", να εξετάσουν για αρρώστιες τα ζωντανά και να τα ταΐσουν.

Το "ΚΑΦΕΝΕΙΟΝ ΟΛΘ" -ΟΛΘ από τα αρχικά του Οργανισμού Λιμένος- ήταν ταπεινό ως κτίριο. Ομως, λειτούργησε

σαν ένα ιδιόμορφο "χρηματιστήριο", όπου ανάμεσα σε ρακές, ρετσίνες και, πού και πού, τηγανιές "στο πόδι", παραγωγοί και έμποροι συζητούσαν για τιμές και αποδόσεις. Η εικόνα αυτή, γεμάτη ζωή και φωνές, ανήκει στο παρελθόν.

Σήμερα, το συγκρότημα των στάβλων, που βρίσκεται μεταξύ της 2ης και της 3ης προβλήτας, είναι σιωπηλό και έρημο. Τα πέντε κτίριά του, χτισμένα μεταξύ 1926 και 1929 εντός της Ελευθέρας Ζώνης, παραμένουν στη θέση τους, αλλά μόνο ως επιβλητικό κατάλοιπο μιας άλλης εποχής, σε ένα λιμάνι που εκσυγχρονίζεται και αλλάζει μέρα με την ημέρα.

«Το τρένο δεν περνάει πια από εδώ»

Η Πύλη 8 από όπου περνούσε το τρένο, είναι κλειστή με λουκέτο, όπως και η σιδερένια πόρτα, που οδηγεί στους στάβλους από το εσωτερικό του λιμανιού. Τα μόνα ζωντανά στην περιοχή είναι τα αδέσποτα σκυλιά που οι άνθρωποι του λιμανιού προστατεύουν και φροντίζουν. Οι στάβλοι παρουσιάζουν εικόνα

εγκατάλειψης, αν και βρίσκονται λίγες εκατοντάδες μέτρα δεξιά από το πρόσφατα ανακαινισμένο και φρεσκοβαμμένο κτίριο του Κεντρικού Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης.

Αρχής γενομένης από τη δεκαετία του '70, η χρησιμότητά τους άρχισε να φθίνει: τα ζώα δεν έφταναν πλέον ζωντανά στο λιμάνι, αφού τοποθετούνταν απευθείας σφαγιασμένα στα κοντέινερ. Το τρένο (η ειδική σιδηροδρομική γραμμή, μήκους 175 μέτρων κατασκευάστηκε το 1928) δεν περνούσε πια από εκεί. Οι στάβλοι ερήμωσαν εντελώς στα χρόνια που ακολούθησαν.

Ακόμη και σήμερα, όμως, όταν κοιτάξεις αυτά τα κτίρια με την αξιόλογη αρχιτεκτονική, νιώθεις δέος και διαίσθανσαι την ιστορία. Κι όσο περιεργάζεσαι, αν ακούγεται, μια αδιόρατη μυρωδιά, που μαρτυρεί την τελευταία χρήση τους, θαρρείς και είναι ακόμη παρούσα. Τα ξύλα στις οροφές τους μοιάζουν άθιχτα και τα φουρούσια μαρτυρούν μέχρι σήμερα τη μαεστρία των μαστόρων που τα κατασκεύασαν δεκαετίες πριν.

Γι' αυτό άλλωστε, το υπουργείο Πολιτισμού έχει κηρύξει τα κτίρια προστατευό-

μενα και διατηρητέα. Κάποτε είχε συζητηθεί η αξιοποίησή τους, π.χ. για χρήσεις πολιτισμού, αλλά τελικά δεν προχώρησε.

"Το κτίριο των στάβλων έχει χαρακτηριστεί ως νεότερο μνημείο και για το λόγο αυτό απαιτείται η χρήση του να γίνει με απόλυτο σεβασμό στην ιστορικότητά του. Δυστυχώς στην κατεύθυνση αυτή δεν υπάρχουν προτάσεις, που να συνδέουν το κόστος αποκατάστασης με την ήπια χρήση του. Ο λιμένας παραμένει ανοιχτός σε τέτοιου είδους προτάσεις", επισήμανε στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΘ, Στέλιος Αγγελούδης.

Επίτευγμα τεχνικής για την εποχή

Η καθηγήτρια Αρχιτεκτονικής του ΑΠΘ Βίλμα Χαστάογλου-Μαρτινίδη εξηγεί στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ότι το πρώτο κτίριο των στάβλων -οι οποίοι αποτέλεσαν σημαντικότατο κέντρο συναλλαγών και εμπορίας ζώων- κατασκευάστηκε το 1926 με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και θεωρήθηκε επίτευγμα λειτουρ-

γικότητας και τεχνικής για την εποχή του.

Πρόκειται για τριώροφο κτίσμα, με χωρητικότητα 150 μεγάλων και 1.600 μικρών ζώων, η μορφολογία του οποίου παραπέμπει στα αμερικανικά πρότυπα. Το κτίριο διέθετε πλήρη λειτουργικό εξοπλισμό με ηλεκτροκίνηση, υδραυλικά συστήματα και κλίσεις απορροής.

Όταν το είδαμε ως επισκέπτες, εντύπωση μας έκαναν οι μεγάλες "καμινάδες" του, που όπως μας εξήγησε ο μηχανικός του ΟΛΘ που μας συνόδευε, δεν είναι καμινάδες, αλλά αεραγωγοί, που χρησιμοποιούνταν και για τροφοδοσία των στάβλων με ζωτροφές (οι εργάτες διοχέτευαν τις ζωτροφές από ψηλά και αυτές έπεφταν προς τα κάτω, τροφοδοτώντας όλους τους ορόφους).

Ταυτόχρονα με τον μεγάλο στάβλο, κατασκευάστηκε και ο μονώροφος των χοίρων, χωρητικότητας 320 ζώων, ενώ ακολούθησαν άλλα δύο κτίρια, το 1928, με χωρητικότητα 200 μεγάλων και 1.600 μικρών ζώων. Το πέμπτο κτίριο, ίδιας χωρητικότητας και επιφάνειας 1.200 τμ, ανεγέρθη το 1929, ενώ ένα έκτο, που επρόκειτο να κατασκευαστεί τον ίδιο χρόνο, δεν σώζεται.

Τα στοιχεία για το συγκρότημα προέρχονται από το ερευνητικό πρόγραμμα "Ένταξη του α' και β' προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης στον αστικό ιστό" (ομάδα Α.Βασιλειάδης, Α.Παπάζογλου, Γ. Παπακώστας, Ν. Παπαμίχος, Α. Πασχαλίδης, Ε. Σταύρακα, Β. Χαστάογλου), που εκπονήθηκε για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩ-ΔΕ, αλλά και από πρόσφατη περαιτέρω προσωπική έρευνα της κ. Χαστάογλου.

Εκατό κτίρια, αξίας 41 εκατ. ευρώ, και πλάνο αξιοποίησης εντός του 2012

Όπως σημείωσε μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο διευθυντής Μελετών και Κατασκευής Έργων ΟΛΘ ΑΕ, Σάββας Σισμάνης, το κτίριο των στάβλων είναι ένα μόνο από τα 100 κτίρια (εξαιρούνται μεταλλικές αποθήκες και υπόστεγα), που βρίσκονται εντός του λιμανιού, συνολικού (δομημένου) εμβαδού 60.500 τ.μ. Σύμφωνα με τον κ. Σισμάνη, το συνολικό εμβαδόν δόμησης των στάβλων είναι 5.220 τ.μ, ενώ η συνολική έκταση του περιφραγμένου χώρου είναι περίπου 19.000 τ.μ.

Ανάμεσα σε αυτά τα 100 κτίρια, η αξία των οποίων (κτιρίων και εγκαταστάσεων υποδομής ΟΛΘ) έχει αποτιμηθεί -σύμφωνα με σχετική μελέτη- στα περίπου 41 εκατ. ευρώ, υπάρχουν αρχιτεκτονικά "διαμάντια", άλλα κηρυγμένα ως διατηρητέα και άλλα όχι, άλλα αναπαλαιωμένα -όπως οι πέντε αποθήκες της πρώτης προβλήτας, που χρονολογούνται από το 1904 και σήμερα στεγάζουν άλλες χρήσεις και άλλα όχι (όπως οι στάβλοι, αλλά και το επιβλητικό -ακόμη και μέσα στη φθορά του- κτίριο του επιβατικού σταθμού).

Κατά τον κ. Αγγελούδη, μέσα στο 2012, το σχέδιο αξιοποίησης ακίνητων της ΟΛΘ ΑΕ θα αναλάβει να επεξεργαστεί, έπειτα από διαγωνισμό, ο σύμβουλος αξιοποίησης του real estate, ο οποίος θα καταρτίσει πλάνο για ανταποδοτικές επενδύσεις σε όλα τα κτίρια του λιμανιού.

Το παλιό λιμάνι: Ένας αρχιτεκτονικός θησαυρός

Την εποχή που κατασκευάστηκε το παλιό λιμάνι της Θεσσαλονίκης η πόλη ήταν πολύ διαφορετική -και όχι ακόμη ελεύθερη. Το τεχνητό λιμάνι με τους δύο προβλήτες και τη νηοδόχο κατασκευάστηκε μεταξύ 1896 και 1904 από την Οθωμανική Εταιρεία Λιμένος Θεσσαλονίκης (Societe Anonyme Ottomane du Port de Salonique) του εργολήπτη Edmond Bartissol, γνωστού για την πολυσχιδή επιχειρηματική του δραστηριότητα στη Μεσόγειο και τη νότια Αμερική. Δημιουργήθηκε σύμφωνα με γαλλικά πρότυπα και τεχνολογία, σε σημαντική επιχωμάτωση πάνω στη θάλασσα.

Στον χερσαίο χώρο, σημειώνει η κ. Χαστάογλου, σώζεται η γνωστή ενότητα παλιών αποθηκών, κατασκευασμένων από πέτρα και τούβλα, με την παραδοσιακή βιομηχανική μορφολογία του 19ου αιώνα. Επίσης, διασώζεται ένας αριθμός νεότερων κτιρίων, που ανεγέρθηκαν στη δεκαετία του 1920-30.

Το 1994, το παλιό τμήμα του λιμανιού εντάχθηκε στα όρια του ιστορικού τόπου που θεσπίστηκε για το ιστορικό κέντρο της πόλης. Οι προαναφερθείσες πέντε αποθήκες του πρώτου προβλήτα κηρύχθηκαν διατηρητέες το 1997, ενώ το λοιπό χερσαίο ιστορικό κτιριακό απόθεμα χαρακτηρίστηκε μετά το 2000.

Το 1995, ο πρώτος προβλήτας, με τις

πέντε αποθήκες, αναπλάστηκε από τον Οργανισμό Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης-Θεσσαλονίκη 1997 και τα ανακαινισμένα κτίρια στεγάζουν σήμερα πολιτιστικές δραστηριότητες μητροπολιτικού επιπέδου, όπως το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου.

Το αποταμιευτήριο της Τράπεζας Αττικής η παρ' ολίγον έδρα της Παρευξείνιας και τα παλιά ψυγεία

Αλλα ενδιαφέροντα κτίσματα στη χερσαία ζώνη του λιμανιού είναι το κτίριο του παλιού τελωνείου και εκείνο της Ελευθέρας Ζώνης του 1906 (έχει καταστραφεί ο όροφος), η Αποθήκη 10, η μεγαλύτερη με εσωτερικό ελεύθερο χώρο (κατασκευάστηκε το 1909), η "9", που αποτέλεσε αποταμιευτήριο της Τραπεζής Αθηνών (ανεγέρθηκε μετά το 1917), το τετράροφο κτίριο της Προνομίουχου Ανωλύμου Εταιρείας Γενικών Αποθηκών Ελλάδος (ΠΑΕΓΑ) το οποίο, κατασκευάστηκε το 1926 από την εταιρεία ΤΕΚΤΩΝ (σ.σ. σε αυτό προβλεπόταν κάποια στιγμή να εγκατασταθεί το "στρατηγείο" της διακρατικής Παρευξείνιας Τράπεζας κάτι που τελικά δεν συνέβη), τα χτισμένα το 1936 "Παλιά Ψυγεία" και το Λιμεναρχείο (1938).

Το αναξιποίητο "κόσμημα" του παλιού Τελωνείου...

Βρίσκεται πάνω στην πρώτη νηοδόχο και ξεχωρίζει για τη μορφή και το μέγεθός του, με μήκος 200 μ. και πλάτος 25 μ. και εμβαδόν 12.000 τ.μ. Ο λόγος για το εντυπωσιακότατο κτίριο του παλιού τελωνείου, που ανεγέρθη με παραγγελία του Οθωμανού υπουργού οικονομικών Μεχμέτ Τζαβίντ μπέη, γνωστού Ντονμέ

από τη Θεσσαλονίκη και μέλους του Κομιτάτου Ένωσις και Πρόοδος.

Σχεδιάστηκε το 1908 από τον λεβαντινό αρχιτέκτονα Alexandre Vallauray και αποτελεί αντίγραφο του τελωνείου του Σίρκετζι στην Κωνσταντινούπολη, το οποίο κατεδαφίστηκε στη δεκαετία του 1960 για τη διάνοξη παραλιακής λεωφόρου. Η αρχιτεκτονική του κτιρίου ακολουθεί νεο-αναγεννησιακό ύφος και οργανώνεται σε τριώροφο κεντρικό τμήμα γραφείων και διώροφες πτέρυγες με αποθηκευτικούς χώρους.

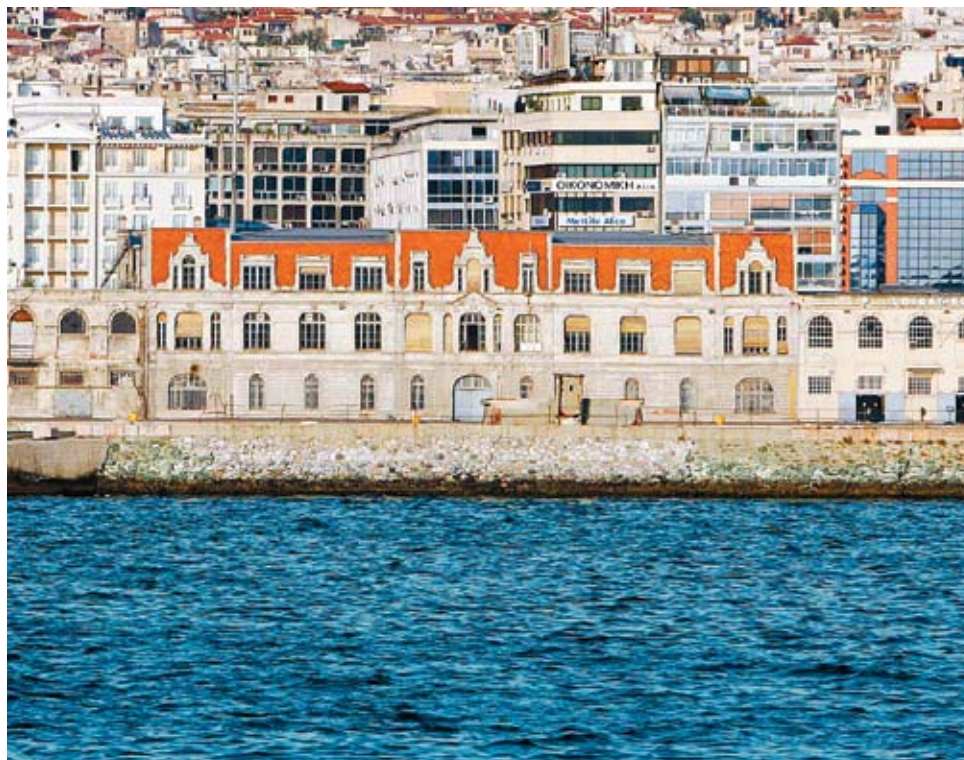
Καινοτόμα στοιχεία του κτίσματος είναι, σύμφωνα με την κ. Χαστάογλου, οι κολοσσιαίες διαστάσεις του και η κατασκευή του εξ ολοκλήρου από οπλισμένο σκυρόδεμα με ειδικές απαιτήσεις θεμελίωσης (σύστημα compresol). Η στατική μελέτη του κτιρίου έγινε από τη διάσημη παρισινή φίρμα "Bureau Hennebique", κατόχου της ευρεσιτεχνίας του μπετόν αρμέ. Η εργολαβία ανατέθηκε στον μηχανικό Ελί Μοδιάνο, εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο του Hennebique στη Θεσσαλονίκη. Ο θεμέλιος λίθος τοποθετήθηκε τον Αύγουστο του 1910 και το έργο ολοκληρώθηκε το 1912.

Υπέστη σημαντικές φθορές κατά τους βομβαρδισμούς του λιμανιού το 1944 και επισκευάστηκε μετά το 1945. Κηρύχθηκε διατηρητέο το 1977 και στέγασε κατά καιρούς διάφορες λιμενικές υπηρεσίες. Η τυπολογία του κεντρικού τμήματος έχει αλλοιωθεί σημαντικά από την κατασκευή επιμέρους μικρών χώρων, γραφειακών και αποθηκευτικών. Σήμερα, το ισόγειο τμήμα της ανατολικής πτέρυγας φιλοξενεί τον Επιβατικό Σταθμό του λιμανιού.

... που τελεί εν αναμονή

"Για αυτό το εμβληματικό κτίσμα, η ΟΛΘ ΑΕ, με τον δήμο Θεσσαλονίκης και το Εμποροβιομηχανικό Επιμελητήριο έχει ζητήσει να της παραχωρηθεί η χρήση, προκειμένου να ανακαινιστεί η όψη του, η οποία συνδέεται με τη γενικότερη εικόνα του λιμανιού, καθότι βρίσκεται στην είσοδό του. Στόχος είναι να προχωρήσουμε σε επεμβάσεις στο ισόγειο τμήμα του, που αποτελεί φυσικό χώρο υποδοχής των επισκεπτών από τα κρουαζιερόπλοια και να αξιοποιηθεί ο υπόλοιπος χώρος με ιδιωτικές επενδύσεις. Δυστυχώς, μέχρι τώρα οι υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομικών δεν έχουν δρομολογήσει τη λύση που θέλουμε", υπογράμμισε ο κ. Αγγελούδης.

Ο κ. Αγγελούδης διευκρίνισε, τέλος, ότι κανένα (άλλο) από τα ακίνητα της ΟΛΘ ΑΕ δεν επηρεάζεται από το Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Υπηρεσίας του δημοσίου, καθότι η χρήση αυτών ανήκει στην ΟΛΘ ΑΕ και επομένως η αξιοποίησή τους σχετίζεται με την αξιοποίηση όλων των ακινήτων που τής ανήκουν, ως ΑΕ εισηγμένης στο χρηματιστήριο.



Διπλασιασμός κερδών για την ΟΛΘ ΑΕ το 2011

Μέσα στην κρίση το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποδεικνύει τη δυναμική του

Εντυπωσιακή ήταν η πορεία των οικονομικών μεγεθών της ΟΛΘ ΑΕ το 2011, κάτι που αποδεικνύει τη δυναμική που έχει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Τα κέρδη μετά από φόρους αυξήθηκαν την περασμένη χρονιά κατά 96,90%, καθώς διαμορφώθηκαν σε 12.098.501 ευρώ έναντι των 6.144.360 ευρώ του 2010. Σημαντική αύξηση εμφανίζουν επίσης τα μικτά κέρδη, κατά 40,30%, αφού έφτασαν τα 16.215.195 ευρώ έναντι των 11.557.575 ευρώ του 2010, ενώ και τα προ φόρων κέρδη «έτρεξαν» με 65,025%, κλείνοντας στα 15.328.813 ευρώ, έναντι των 9.288.754 ευρώ του 2010.

Ειδικότερα για το 2011 η εικόνα της ΟΛΘ ΑΕ είναι η ακόλουθη:

Ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε κατά 3,23%, καθώς διαμορφώθηκε στα 51.222.138 ευρώ, έναντι των 49.617.466 ευρώ του 2010. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην αύξηση των πωλήσεων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων κατά 6,01%, στην αύξηση των πωλήσεων των λοιπών παροχών εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων κατά 5,35% και στην αύξηση των πωλήσεων του συμβατικού λιμένα κατά 0,35%. Αντίθετα μείωση παρουσίασαν οι πωλήσεις των οργανωμένων σταθμών

αυτοκινήτων (πάρκινγκ) κατά 11,86%.

Στο επίπεδο της διακίνησης φορτίων, στο ΣΕΜΠΟ η αύξηση των κοντέινερ σε TEUs ήταν 8,27% έναντι του 2010. Η διακίνηση φορτίων στο συμβατικό λιμάνι σημείωσε μείωση κατά 4,44% (4.207.359 τόνοι έναντι των 4.402.688 τόνων του 2010).

Η εταιρία μείωσε τα έξοδά της το 2011 συνολικά κατά 7,26%, εκ των οποίων το 12,85% οφείλεται στη μείωση των αμοιβών και εξόδων του προσωπικού λόγω εφαρμογής των νόμων 3833, 3845/2010 και 4024/2011, των διαφόρων εξόδων κατά 9,41% και των παροχών προς τρίτους κατά 3,03%.

Η διοίκηση θα προτείνει στη Γενική Συνέλευση των μετόχων τη διανομή μερίσματος 0,40 ευρώ ανά μετοχή για τη χρήση του 2011.

Σχολιάζοντας την οικονομική κατάσταση της ΟΛΘ ΑΕ ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας, Στέλιος Αγγελούδης, δήλωσε: «Ο δυναμισμός και οι προοπτικές του λιμανιού της Θεσσαλονίκης καταγράφονται απολύτως στα οικονομικά αποτελέσματα της ΟΛΘ ΑΕ για το 2011. Παρά την οικονομική κρίση που έχει επηρεάσει το σύνολο της πραγματικής οικονομίας, αλλά και το "πάγωμα" των τιμολογίων, η διαχείριση της διοίκησης αποδείχθηκε αποτελεσματική. Άλλωστε η οικονομική ευρωστία του Οργανισμού είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την εξέλιξη του λιμανιού, που απαιτεί



σημαντικές επενδύσεις, ώστε να εξελιχθεί σε βασικό αναπτυξιακό βραχίονα όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Επίσης, σημαντικό πλεονέκτημα της ΟΛΘ ΑΕ είναι το υψηλό επίπεδο των εργαζομένων της εταιρίας,

οι οποίοι παρά τις περικοπές αμοιβών που υπέστησαν όπως όλοι σχεδόν οι Έλληνες, εξακολούθησαν να δουλεύουν νυχθημερόν με αυταπάρνηση για να εξυπηρετήσουν τα φορτία».

Κοινωνικό ιατρείο στο παλαιό τηλεφωνείο

Εντός των επόμενων ημερών πρόκειται να ξεκινήσει τη λειτουργία του το «Κοινωνικό Ιατρείο» που δημιούργησε η ΟΛΘ ΑΕ, με τη συμπαράσταση του μητροπολίτη Νεαπόλεως - Σταυρουπόλεως, κ. Βαρνάβα, και τη συνεργασία του δήμου Θεσσαλονίκης.

Το «Κοινωνικό Ιατρείο» απευθύνεται σε όσους συνανθρώπους μας δεν έχουν πρόσβαση στους θεσμούς της δημόσιας υγείας και της κοινωνικής πρόνοιας και κυρίως στους άστεγους. Στεγάζεται σε χώρο 58 τετρ. μέτρων, που βρίσκεται στο κτίριο του παλαιού τηλεφωνείου, κοντά στην πύλη 6 του λιμανιού. Θα λειτουργεί καθη-

μερινά από τη μία το μεσημέρι μέχρι τις 6 το απόγευμα. Διαθέτει εξεταστική κλίνη με τον κατάλληλο εξοπλισμό και φαρμακείο, ενώ φιλοξενεί κι ένα πλήρως εξοπλισμένο οδοντιατρείο. Οι ενδιαφερόμενοι θα έχουν πρόσβαση από την κεντρική είσοδο της ΟΛΘ, στην αρχή της λεωφόρου Νίκης, ενώ το τηλέφωνο επικοινωνίας είναι το 2310.593.285. Οι γιατροί θα συμμετάσχουν στην προσπάθεια εθελοντικά και ήδη έχουν γίνει σχετικές επαφές με τον Ιατρικό Σύλλογο Θεσσαλονίκης, την Εταιρεία Παθολόγων Βορείου Ελλάδος, την Οδοντιατρική Σχολή ΑΠΘ και το Ιπποκράτειο Νοσοκομείο, για όσους από αυτούς που θα εξεταστούν θα χρειαστεί νοσηλεία.

Επίσης, σε τακτά χρονικά διαστήματα στο χώρο θα βρίσκονται κοινωνικοί λειτουργοί και ψυχολόγοι του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Για τη δημιουργία του Κοινωνικού Ιατρείου ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΘ ΑΕ δήλωσε: «Κανείς δεν μπορεί να κλείσει τα μάτια και τα αφτιά στις κοινωνικές εξελίξεις. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια οι άστεγοι στη Θεσσαλονίκη αυξάνονται, ενώ δεν υπάρχουν τα αναλογούντα αντίβαρα. Οι άνθρωποι αυτοί ταλαιπωρούνται από την έλλειψη στέγης και οποιασδήποτε μονιμότητας στη ζωή τους, ενώ εξαιτίας του τρόπου που κινούνται στην καθημερινότητά τους αντιμετωπίζουν προβλήματα υγείας. Από απλά έως πιο σοβαρά και πιο σύνθετα. Η ΟΛΘ ΑΕ διαθέτει χώρους, δυνατότητες και ευαισθησία. Δεν μπορούσε να παραμείνει απαθής. Έτσι από σήμερα στρατεύεται μαζί με άλλους φορείς της πόλης στην προσπάθεια στήριξης των αστέγων, ώστε η ζωή τους να γίνει καλύτερη».



Δεν πρόκειται για γραφικά λιμανάκια, όπου αγκυροβολούν μικρές χαριτωμένες βαρκούλες, ούτε θυμίζουν τα γαλαζοπράσινα παράλια του Αγαίου με τα καΐκια και τους ντόπιους ιδιοκτήτες που περιμένουν με τα χαρτόνια «Rooms to let» προτεταμένα. Πρόκειται για τα μεγαλύτερα και πιο εντυπωσιακά λιμάνια της Ευρώπης, που η βιομηχανική όψη τους μετατρέπεται σε γοητευτικό μυστήριο τις ομιχλώδεις χειμωνιάτικες ημέρες και σε φωτεινό υπερθέαμα τις νύχτες. Ίσως στερούνται τις ιδιότητες εκείνες που θα μπορούσαν να τους χαρίσουν τον χαρακτηρισμό «επίγειος παράδεισος», αλλά τα γοτθικά κτίρια που τα περιτριγυρίζουν, τα επιβλητικά φώτα και ο ακόμη πιο επιβλητικός ουρανός της Γηραιάς Ηπείρου τα εξοπλίζουν με φωτογένεια για την οποία δεν μπορούμε παρά να νιώσουμε μία «ελαφριά» ζήλια για το πώς θα μπορούσαν να μοιάζουν και να οργανωθούν τα λιμάνια του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης.

του Γιώργου Κόκουβα
in2life.gr, Απρίλιος 2011

Τα πιο όμορφα αγκυροβόλια της Ευρώπης



Ρότερνταμ

Το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης βρίσκεται στην Ολλανδία, εκεί που ο Ρήνος εκβάλλει στην Βόρεια Θάλασσα, σχηματίζοντας το επιβλητικό δέλτα του. Μπορεί το «μεγάλο αδερφάκι» του, η πόλη του Αμστερνταμ να το εκτοπίζει τουριστικά, αλλά το Ρότερνταμ είναι το πλέον κομβικό σημείο της Ευρώπης, και -μέχρι την περασμένη δεκαετία- όλου του κόσμου, προτού το ξεπεράσει σε εμπορική κίνηση το λιμάνι της Σαγκάης. Αφήνοντας κατά μέρος όμως τους αριθμούς, δεν θα μπορούσαμε να μην γοητευτούμε από την αρχιτεκτονική και την ζωντανία που αποπνέει το ολλανδικό λιμάνι, που κάποτε ξεκίνησε από ένα μικρό φράγμα στο γραφικό ποτάμι και εξελίχθηκε σε έναν λιμενικό κολοσσό.



Αμβούργο

Απέχει 80 χιλιόμετρα από την θάλασσα, κι όμως, είναι το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Ο ποταμός Έλβας συνδέει την πόλη του Αμβούργου με την Βόρεια Θάλασσα και από τεράστια δεξαμενόπλοια μέχρι αλιευτικά ρίχνουν άγκυρα στο λιμάνι με την στιβαρή αρχιτεκτονική που απλώνεται στο ενδιάμεσο, φιλοξενώντας την πιο ζωντανή ψαραγορά της Γερμανίας, η οποία μετατρέπεται τις Κυριακές σε χώρο διασκέδασης και παραδοσιακής αγοράς. Το μπαρόκ ύφος συνήθως συνοδεύεται από ομίχλη που κάνει το σκηνικό ακόμη πιο μυστηριώδες κατά τους χειμερινούς μήνες.



Πόρτο

Η πορτογαλική πόλη εκτός από την χάρη έχει και το όνομα, που μας βάζει κατευθείαν σε κλίμα λιμανιού. Αν κρίνουμε από την φωτογραφία, πρόκειται για το πιο γραφικό από τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης, που έχει «αέρα» Ατλαντικού ωκεανού και τεράστια ιστορία. Το Πόρτο αποτελεί ένα από τα παλιότερα αστικά κέντρα της Γηραιάς Ηπείρου και τα χρώματα της ιστορίας, σαφώς πιο έντονα και φωτεινά από αυτά της Βόρειας Ευρώπης, σμίγουν με τα αρώματα από το φημισμένο κρασί της πόλης, η οποία έχει χαρακτηριστεί Μνημείο Παγκόσμιας Κληρονομιάς από την UNESCO.



Ραβένα

Το όμορφο λιμάνι της Αδριατικής ανήκει στην Ιταλία, αλλά δεν κρύβει την «ανατολίτικη» κληρονομιά του, καθώς πολύ κοντά στην θάλασσα βρίσκονται οι βασιλικές από την βυζαντινή εποχή με περίτεχνα ψηφιδωτά που λέγεται ότι συγκρίνονται μόνο με αυτά της Κωνσταντινούπολης. Παλιά δρομάκια της πόλης, ήσυχες πλατείες και όμορφα κτίρια οδηγούν στο πολύβουο λιμάνι της Ραβέννας, το οποίο μυρίζει Μεσόγειο.



Λίβερπουλ

Το μεγάλο αγγλικό λιμάνι δεν έχει να ζηλέψει πολλά από καμία άλλη πόλη: βρίσκεται στην άκρη της ηπείρου, απολαμβάνοντας θέα ωκεανού, είναι στολισμένο με επιβλητικές εκκλησίες και κτίρια -και σύντομα με το state-of-the-art Μουσείο του Liverpool-, διαθέτει ζεστά, παρεϊστικά café και wine bars σχεδόν δίπλα στο νερό και στην πολυερπατημένη μαρίνα του δεσπόζει το Μουσείο των Beatles, το καμάρι της πόλης. Τα κτίρια της πόλης που καθρεφτίζονται στα νερά κάθε νύχτα είναι ένα θέαμα μοναδικό.



Μπέργκεν

Έχει χαρακτηριστεί από το περιοδικό «Time» μία από τις «κρυφές πρωτεύουσες» της Ευρώπης. Η νορβηγική πόλη που χτίστηκε ανάμεσα σε επτά βουνά στο τέλος της εποχής των Βίκινγκς δικαιολογεί τον τίτλο, καθώς το λιμάνι της δεν είναι μόνο περιτριγυρισμένο από πανέμορφα χρωματιστά νορβηγικά σπίτια, αλλά φιλοξενεί και τα μεγαλύτερα ινστιτούτα θαλάσσιων ερευνών της Ευρώπης.



Βαρκελώνη

Κανένας επισκέπτης της καταλανικής πρωτεύουσας δεν τολμά να προσπεράσει το ενδεχόμενο μιας βόλτας στην Barceloneta, την παραλία της πόλης που έχει λάβει τον τίτλο της καλύτερης αστικής πλαζ της Ευρώπης. Και εκεί που τελειώνει η αμμουδιά που βρέχεται από την Μεσόγειο, ξεκινά το «Ολυμπιακό Λιμάνι» με τα πανάκριβα γιοστ και τις μαρίνες με τους φοίνικες. Υπερτιμημένη ή όχι, η υδάτινη πλευρά της Βαρκελώνης της χαρίζει πολλούς έξτρα πόντους, αφού δεν θα ήταν η ίδια χωρίς την μεσογειακή της αύρα.



Βρέμη

Γερμανική αυστηρότητα ή κοσμοπολίτικη αύρα; Και τα δύο, σε απόσταση λίγων χιλιομέτρων. Το παλιό μεσαιωνικό λιμάνι της Βρέμης έχει μετατραπεί σε μία παραθαλάσσια λεωφόρο γεμάτη bars και rubs, όπου η μπίρα ρέει άφθονη και οι βόλτες στις γοθτικές γωνιές απαιτούν φωτογραφική μηχανή. Λίγα χιλιόμετρα ακτής πιο κάτω, ο εμπορικός λιμένας της Βρέμης έχει κι αυτός την γοητεία του, κρυμμένη ανάμεσα στα μεγαλύτερα πλοία του κόσμου, στα κρύα νερά της Βόρειας Θάλασσας και στα μεσαιωνικά τείχη και τους ναούς της πόλης.



Αμστερνταμ

Το λιμάνι του Αμστερνταμ το αγαπάμε για διάφορους λόγους. Για το ομώνυμο τραγούδι, ερμηνευμένο, μεταξύ άλλων, από τον David Bowie και τον Jacques Brel. Για την πόλη της οποίας αποτελεί επίγειο, με τα υπέροχα κανάλια, τις γέφυρες και τις ποδηλατάδες. Για την θέα της χειμωνιάτικης θάλασσας και την αίσθηση του τσουχτερού κρύου για όποιον τύχει να βρίσκεται εκεί, τυλιγμένος σε ζεστά ρούχα. Και φυσικά, για τα υπέροχα ολλανδικά λουλούδια που ανθίζουν αυτή την εποχή και θα τα βρείτε σε κάθε γωνιά της πόλης.



Μασσαλία

Συνδυάζει την εμπορική κίνηση με τον κοσμοπολίτικο αέρα. Την μεσογειακή αίσθηση με την ομορφιά των δύο φρουριών της. Την πολυσύχναστη λεωφόρο που εκτείνεται κατά μήκος του λιμανιού, με τα μικρά γαλλικά χωριουδάκια σε κοντινές αποστάσεις. Η Μασσαλία αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή της Γαλλίας, αλλά είναι περήφανη για την διαφορετικότητά της από τις άλλες περιοχές. Ιστορία, πολιτισμός –η Μασσαλία θα είναι η πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2013- και μεσογειακή φιλοξενία καταρρίπτει στο μεγάλο λιμάνι τα κλισέ περί γαλλικού σνομπισμού.



Η πόλη και το λιμάνι

Εκατό χρόνια από την απελευθέρωσή τους

Του Θόδωρου Ιωαννίδη

Στις αρχές του περασμένου αιώνα η Θεσσαλονίκη αποτελούσε ακόμη τμήμα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Ήταν μια πόλη στην οποία κατοικούσαν διάφορα μιλέτια, καθένα με τη γλώσσα του, την ιστορία, τη θρησκεία, τα ήθη και τα έθιμά του. Μια πανσπερμία που έκανε τον πολιτισμό της πλουσιότερο.

Η δεύτερη δεκαετία του εικοστού αιώνα υπήρξε γεμάτη κοσμοϊστορικά γεγονότα. Αρκεί να αναφέρουμε τους Βαλκανικούς Πολέμους και τη συνέχειά τους, τον Πρώτο Παγκόσμιο, που είχε συνέπεια να καταρρεύσουν τρεις αυτοκρατορίες: η Οθωμανική, η Ρωσική και η Αυστροουγγρική.

Η Θεσσαλονίκη ξανάγινε ελληνική τον Οκτώβριο του 1912. Για τη συμπλήρωση εκατό χρόνων από την απελευθέρωσή της γράφθηκαν και ειπώθηκαν πολλά, και σίγουρα μέχρι το τέλος του χρόνου θα ειπωθούν και θα γραφούν ακόμη περισσότερα.

Ας αφήσουμε στους ειδικούς μελετητές τα μεγάλα και σημαντικά γεγονότα, κι ας περιοριστούμε σε κάποιες «λεπτομέρειες» της εποχής μετά την απελευθέρωση.

Μπαγιάτηδες και χαμουτζήδες

Στη διάρκεια των πέντε περίπου αιώνων της τουρκικής κατοχής, οι Έλληνες οικειοποιήθηκαν πολλές τουρκικές λέξεις. Αξίζει να ξαναθυμηθούμε ότι ο αρχαίος ελληνικός λιμνὴ πήγε στην Τουρκία, έγινε λιμάν και γύρισε πίσω γένους ουδετέρου.

Στο λιμάνι οι χαμάληδες ξεφόρτωναν καϊκία κουβαλώντας τσουβάλια και στην ταβέρνα τραγουδούσαν το γκελ – γκελ καϊκτσή γιαβάς – γιαβάς. Στους τεκέδες με τους ναργιλέδες και το τουμπεκί, όταν κάποιος ξεφούρνιζε υπερβολές, οι ενοχλημένοι θαμώνες τού έλεγαν ότι έκανε τον ζουρνά καϊκι, και κάποιοι πιο ζόρικοι χρησιμοποιούσαν



Η περίφημη ναυμαχία της «Ελλης» σε πίνακα του Βασιλείου Χατζή. Τουρκικά θωρηκτά, στις 3 Δεκεμβρίου 1912, αποχωρούν βαριά τραυματισμένα

το πανβαλκανικό σιχτίρ!

Μια γειτονιά με κατοίκους φουκαράδες ονομαζόταν τενεκέ μαχαλάς. Κι όσοι Θεσσαλονικείς δεν ήταν Εβραίοι, αποκαλούσαν τους Εβραίους τσιφούτηδες. Ολοι όμως τραγουδούσαν τα τραγούδια τους με τους στίχους μεταφρασμένους. Σήμερα, τους παλιούς Σαλονικιούς τους λέμε μπαγιάτηδες, ενώ δυο μικρές λέξεις, μια εβραϊκή και μια τούρκικη, ήταν γνωστές σε όλους: αμίν, αμάν.

Οι περιοχές που προστέθηκαν στην ελληνική επικράτεια ονομάστηκαν Νέες Χώρες. Οσοι κρατικοί υπάλληλοι έρχονταν από την Αθήνα έπαιρναν, πέρα απ' το μισθό τους, και το λεγόμενο επίδομα Νέων Χωρών. Κάτι σαν εκτός έδρας.

Σε πολλούς νότιους (που οι ντόπιοι αποκαλούσαν χαμουτζήδες) η Θεσσαλονίκη δεν άρεσε. Χαρακτηριστική περίπτωση ο αξιωματικός του επιτελείου που τον Μάιο του 1913 έγραφε στη σύζυγό του: «Εσιχάθηκα φοβερά... εις αυτήν την παρδαλήν πόλιν όπου είναι συγκεντρωμένοι όλα αι φυλαί του Ισραήλ. Σε βεβαιώ ότι αντιπαθητικότερος τόπος δεν υπάρχει».

Σήμερα, εκτός από τα εδέσματα και τα γλυκίσματα που διατηρούν τα τουρκικά ονόματά τους, σε μια ξεχωριστή θέση θα μπορούσαμε να βάλουμε κάποιες τουρκικές λέξεις που παραμένουν ζωντανές και σημαίνουν παλιές μας συνήθειες, που επίσης παραμένουν ολοζώντανες: Μπαχτσίσι, αλισβερίσι, βερεσές και μπαταχτοής, καθώς και το νεκραναστημένο μπακαλοτέφτερο, χειροπιαστή απόδειξη του πόσο μπατιρίσαμε.

Βαλκανική ανακατωσούρα

Όπως είναι γνωστό, στη Θεσσαλονίκη το 1912 μπήκαν πρώτοι οι Έλληνες, ενώ οι προελαύνοντες Βούλγαροι έφτασαν με καθυστέρηση μόλις δύο – τριών ωρών. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι για την πόλη, δηλαδή για το λιμάνι της, ενδιαφερόταν ζωηρά και η... Αυστρία! Μπερδεμένα πράγματα, βαλκανική ανακατωσούρα.

Παλιός καημός κι απαντοχή των Βουλγάρων να κατεβούν στην Ασπρη Θάλασσα, στο Αιγαίο. Οι ξένες δυνάμεις, τους παραχώρησαν, φτωχή παρηγοριά,

το Δεδέαγατς με το μικρό λιμάνι του. Σύμφωνα όμως τα σύνορα άλλαξαν και πάλι, και το Δεδέαγατς έγινε Αλεξανδρούπολη.

Υπάρχει και μια άλλη λεπτομέρεια που έχει τη σημασία της. Στη Θεσσαλονίκη, τέσσερα χρόνια πριν από την απελευθέρωσή της, έγινε ένα κίνημα εναντίον του σουλτάνου, το Κίνημα των Νεότουρκων. Ένας από τους κινηματίες είχε γεννηθεί στην πόλη. Το όνομά του: Μουσταφά Κεμάλ. Ήταν ένας άντρας που αργότερα τιμήθηκε με την επωνυμία Ατατούρκ, πατέρας των Τούρκων.

Πριν από μερικές δεκαετίες ένας γκριζομάλλης καθηγητής γυμνασίου συμβούλευε τους μαθητές του, όταν διαβάζουν Ιστορία, να έχουν πάντα δίπλα τους ένα χάρτη. Και τους εξηγούσε ότι μόνον έτσι θα καταλάβαιναν την τεράστια σημασία των λιμανιών, τόσο σε καιρό πολέμου, όσο και σε καιρό ειρήνης.

Κι όταν ανέφερε ονόματα παραθαλάσσιων πόλεων, άρχιζε πάντοτε απ' την Κωνσταντινούπολη, για να συνεχίσει με τη Θεσσαλονίκη και την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου. Και τελείωνε πάντοτε με δογματική ακαμψία: «Μια πόλη χωρίς θάλασσα είναι μισή πόλη!»

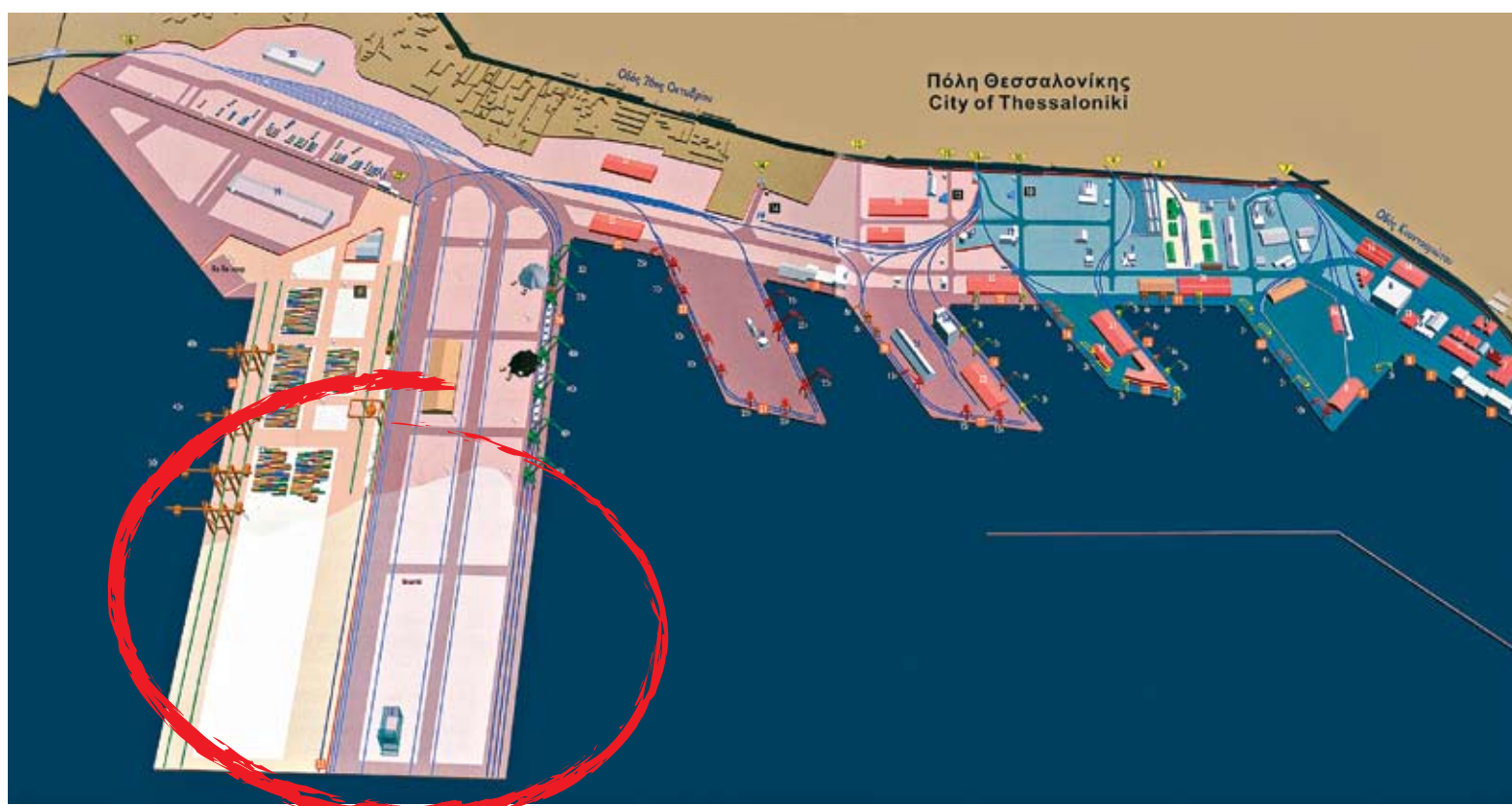
Ξεκινάει η επέκταση της 6ης προβλήτας

Επειτα από παλινωδίες 15 χρόνων στήνονται εργοτάξια στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Σε φάση υλοποίησης εισέρχεται το έργο επέκτασης της 6ης προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, αφού όπως ανακοίνωσε ο ΟΛΘ το αμέσως προσεχές διάστημα εγκαθίσταται ο εργολάβος και ξεκινούν οι εργασίες.

Πρόκειται για ένα έργο που τα τελευταία 15 χρόνια περίπου «στοιχειώνει». Εξαγγέλθηκε, προκηρύχθηκε, ξεκίνησε και σταμάτησε. Ένα έργο που με την ολοκλήρωσή του θα αναβαθμίσει ουσιαστικά το λιμάνι, που σήμερα πάσχει έναντι του εντεινόμενου λιμενικού ανταγωνισμού στην ευρύτερη περιοχή στην έλλειψη χωρητικότητας, που δεν του επιτρέπει να αυξήσει σημαντικά τη διακίνηση φορτίων που εξυπηρετεί. Του λείπουν τα βαθύτερα κρηπιδώματα με επαρκές μήκος για μεγάλα πλοία, οι αντίστοιχοι αποθηκευτικοί χώροι -ιδιαίτερα στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων- καθώς και ο σύγχρονος μηχανολογικός εξοπλισμός μεγάλης απόδοσης.

Το έργο «ταλαιπωρήθηκε» και από το γεγονός ότι την περίοδο 2007 – 2009 η τύχη του συνδέθηκε με την προσπάθεια να παραχωρηθεί σε ιδιώτη ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων. Τελικά στις 8 Δεκεμβρίου 2010 η κυβέρνηση άναψε το «πράσινο φως», το έργο δημοπρατήθηκε και πλέον ο ανάδοχος κατασκευής του έργου –κοινοπραξία με επικεφαλής την τεχνική εταιρία «Μοχλός»- ετοιμάζεται να «στήσει» τις επόμενες εβδομάδες τα εργοτάξια της. Η ολοκλήρωση της δουλειάς υπολογίζεται σε τέσσερα χρόνια, αφού η χρηματοδότησή της είναι διασφαλισμένη, τόσο από κεφάλαια της ΟΛΘ ΑΕ, όσο και από κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Τα έργα για την α΄ και β΄ φάση επέκτασης της 6ης



προβλήτας είχαν προϋπολογιστεί στα 150 εκατ. ευρώ, αλλά μετά το διαγωνισμό το κόστος έπεσε περίπου στα μισά. Μετά την ολοκλήρωση του έργου θα απαιτηθεί ενίσχυση του μηχανολογικού εξοπλισμού, που σε αυτή τη φάση προϋπολογίζεται σε 84,8 εκατ. ευρώ.

Στρατηγικός χαρακτήρας

Ακριβώς επειδή η επέκταση της 6ης προβλήτας είναι έργο στρατηγικού χαρακτήρα, που σε συνδυασμό με την κατασκευή ενός μεγάλου και σύγχρονου κέντρου Logistics σε μικρή απόσταση από το χώρο εκφόρτωσης των κοντέινερς, αλλά και την ενίσχυση των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του χώρου με τους αντίστοιχους μεγάλους άξονες της χώρας (Εγνατία οδός, κεντρική σιδηροδρομική γραμμή κ.λπ.), αναβαθμίζει το λιμάνι η ανακούφιση για την προώθησή της υπήρξε μεγάλη. Η Θεσσαλονίκη ενισχύεται με μια υποδομή ικανή να συμβάλει ουσιαστικά στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και να καταστήσει την πόλη πραγματικό σημείο

αναφοράς για τις μεταφορές την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Όπως σημειώνει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΘ ΑΕ Στέλιος Αγγελούδης «αν κάποιος αναλύσει γεωστρατηγικά τα σημεία όπου λειτουργούν τα λιμάνια που παίρνουν ένα μέρος από την εμπορική κίνηση και το φορτίο της Θεσσαλονίκης τότε θα καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ο χαρακτηρισμός ανταγωνιστικά γι' αυτά τα λιμάνια δεν είναι ακριβής». Ο ίδιος διευκρινίζει ότι «η θέση της Θεσσαλονίκης στην καρδιά της νότιας Βαλκανικής και της νοτιοανατολικής Ευρώπης δεν μπορεί να ξεπεραστεί» και ταυτόχρονα εξηγεί: «Δυστυχώς όμως, η πίεση στις τιμές -ιδιαίτερα από λιμάνια που δεν έχουν ούτε υποδομές, ούτε αξιοπιστία- οδήγησε ένα μέρος του φορτίου να κινηθεί προς τα εκεί. Γι' αυτό η σημερινή διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ έδειξε μεγάλο ενδιαφέρον να αποκτήσει το λιμάνι εκείνες τις ταχύτητες κι εκείνη την ποιότητα, ώστε να κατοχυρώσει ξανά τον κεντρικό του ρόλο στην ευρύτερη περιοχή και σε αυτή την προσπάθεια η επέκταση της 6ης προβλήτας συνιστά κεντρικό σημείο αναφοράς».

16 μέτρα βάθος

Το σχέδιο για την 6η προβλήτα προβλέπει την επέκταση του δυτικού της τμήματος κατά 550 μέτρα στο μήκος, 365 μέτρα στο πλάτος και 16 μέτρα στο βάθος, ώστε να μπορούν να «πιάσουν» στο λιμάνι μεγάλα πλοία μεταφοράς κοντέινερς. Η ολοκλήρωση του έργου θα αυξήσει τη χωρητικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε 1,240 εκατ. TEUs έναντι των 405.000 TEUs που μπορούν να εξυπηρετηθούν σήμερα. Κι αυτό διότι το κύριο στρατηγικό πρόβλημα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης για την αύξηση της διακίνησης φορτίων και την ενίσχυση της θέσης του στον λιμενικό ανταγωνισμό είναι η έλλειψη χωρητικότητας, η οποία συνδυάζεται με ορισμένα ποιοτικά χαρακτηριστικά -βάθος θάλασσας, έκταση ΣΕΜΠΟ, έλλειψη αποθηκευτικών χώρων και μηχανημάτων.

Σε επόμενη φάση -και υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει ανάγκη για διεύρυνση της χωρητικότητας- θα μπορεί να γίνει η επέκταση της 6ης προβλήτας από τα ανατολικά (300 μέτρα μήκος, 250 μέτρα πλάτος, 16 μέτρα βάθος).

Θα διανυκτερεύει στη Θεσσαλονίκη

Το «Aida Aura» από το καλοκαίρι του 2013

Το κρουαζιερόπλοιο «Aida Aura» της γερμανικής εταιρίας Aida Cruises θα διανυκτερεύει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης από το καλοκαίρι του 2013, κάτι που θα αυξήσει τα οφέλη για την πόλη.

Πρόκειται για ένα πλοίο δυναμικότητας 1.500 επιβατών, με πλήρωμα 600 ατόμων, που το καλοκαίρι του 2011 «έπιασε» τέσσερις φορές στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ενώ το καλοκαίρι του 2012 θα «πιάσει» πέντε φορές. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό της γερμανικής εταιρίας, η οποία ενημέρωσε την ΟΛΘ ΑΕ, το καλοκαίρι του 2013 το «Aida Aura» θα διανυκτερεύσει πέντε φορές στη Θεσσαλονίκη, μία τον Ιούνιο και από δύο τον Ιούλιο και τον Αύγουστο.



Πρώτοι παγκοσμίως στη ναυτιλία οι Έλληνες παρά την κρίση

Ελέγχουν το 15% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας

Παρά τη μείωση του αριθμού των πλοίων, ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος εξακολουθεί να κατέχει την πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, τόσο σε αριθμό πλοίων (20% του παγκόσμιου στόλου) όσο και σε μεταφορική ικανότητα, όπως τονίζεται στο τελευταίο οικονομικό δελτίο της Alpha Bank.

Σύμφωνα με τον οίκο Clarkson, οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 15% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας. Είναι επίσης ενδεικτικό ότι, σύμφωνα με την Allied Ship-broking, οι Έλληνες εφοπλιστές αναδείχθηκαν πρωταγωνιστές στις αγοραπωλησίες πλοίων το 2011.

Η χωρητικότητα των εμπορικών πλοίων (άνω των 100 κοχ), υπό ελληνική

σημαία, αυξήθηκε σε 43.397,6 χιλ. τον Δεκέμβριο του 2011 από 43.364,3 χιλ. τον Νοέμβριο του 2011, έναντι 27.328 χιλ. κοχ τον Δεκέμβριο του 2010.

Ωστόσο, ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία μειώθηκε σημαντικά σε 2.014 πλοία τον Δεκέμβριο του 2011, από 2.096 πλοία τον Δεκέμβριο του 2010.

Η μείωση του αριθμού των πλοίων, σε ετήσια βάση, προήλθε από την υποχώρηση του αριθμού των φορτηγών, των δεξαμενόπλοιων και των επιβατηγών-λοιπών. Η μείωση του αριθμού των πλοίων οφείλεται κυρίως στην απόσυρση παλαιότερων σκαφών και στην ενσωμάτωση νεότερων και μεγαλύτερων.

Το 2011 όπως και το 2010, το 30% των πλοίων με ελληνική σημαία ήταν ηλικίας κάτω των 10 ετών, ενώ τα άνω των 30 ετών περιορίστηκαν σε 776 τον Δεκέμβριο του 2011, από 805 τον Δεκέμβριο του 2010.

Ethnos.gr, 3 Μαρτίου 2012

Διακρίσεις για την ΟΛΘ ΑΕ

Με δύο ακόμη διακρίσεις που αντανakλούν την αποτελεσματικότητα του μάντζεμντ της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ τιμήθηκε η εταιρία που διαχειρίζεται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Πρόκειται για το «2ο βραβείο καλύτερης εταιρίας διεθνούς αγοράς» και το «3ο βραβείο καλύτερης εταιρίας του Δημοσίου» για το 2011 που απονεμήθηκαν στο πλαίσιο του θεσμού «Επιχειρηματικά Βραβεία ΧΡΗΜΑ – Γεώργιος Ουζούνης».

Στην αξιολόγηση συμμετείχε ευρύ επενδυτικό κοινό μέσω της ιστοσελίδας www.hgima.gr και της ηλεκτρονικής εφημερίδας ΧΡΗΜΑ WEEK, ενώ τα βραβεία απένειμαν σε ειδική εκδήλωση ο πρόεδρος της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς Κωνσταντίνος Μποτόπουλος, ο πρόεδρος του Χρηματιστηρίου Αθηνών Σωκράτης Λαζαρίδης και ο γενικός γραμματέας της Ένωσης Εισηγμένων Εταιριών Γιώργος Κούμπας.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της ΟΛΘ ΑΕ Στέλιο

Αγγελούδη, τα δύο βραβεία αντικατοπτρίζουν την επιτυχία της εταιρίας σε δύο επίπεδα.

Πρώτον, στην καλλιέργεια της εξωστρέφειας, καθώς η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ καταβάλλει κάθε προσπάθεια για διεθνοποίηση των εργασιών της εταιρίας και κυρίως για την κάλυψη ενός μεγάλου μέρους της αγοράς των νοτιών Βαλκανίων.

Δεύτερον, στην προσπάθεια να λειτουργεί η εταιρία με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, ενώ συγχρόνως οι ενέργειές της να γίνονται με την απόλυτη διαφάνεια που απαιτεί το γεγονός ότι πρόκειται για επιχείρηση δημόσιου συμφέροντος, που έχει ως βασικό της μέτοχο το ελληνικό Δημόσιο.

«Νομίζω ότι αποδείξαμε –κι εξακολουθούμε να αποδεικνύουμε κάθε μέρα– πως η λειτουργία μιας εταιρίας με όρους αγοράς δεν αποκλείει οι πρακτικές της διοίκησης να διέπονται με την ευαισθησία, την καθαρότητα και την υπευθυνότητα έναντι του δημοσίου συμφέροντος, που εξ ορισμού αντιπροσωπεύει η φύση και ο χαρακτήρας των δραστηριοτήτων της ΟΛΘ ΑΕ», υπογραμμίζει ο κ. Αγγελούδης.

Οι λιμενικές υποδομές επηρεάζουν την αγορά σε άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα

Του Γιώργου Βαγγέλα

Ο άνθρακας και το σιδηρομετάλλευμα αποτελούν τα κυριότερα χύδην ξηρά φορτία και παράλληλα την απαραίτητη πρώτη ύλη για την «κίνηση» πολλών, ιδιαίτερα των αναπτυσσόμενων, οικονομιών παγκοσμίως. Η αυξημένη ζήτηση όμως για τα δύο χύδην φορτία συνεπάγεται σημαντικές εξελίξεις στην παγκόσμια λιμενική βιομηχανία.

Από τη μία πλευρά δημιουργείται η ανάγκη για περαιτέρω μεγέθυνση των bulkers σε μεγέθη πέρα από τα μέχρι σήμερα συνηθισμένα, γεγονός που συνεπάγεται νέες λιμενικές υποδομές, ικανές να τα εξυπηρετήσουν. Από την άλλη παρατηρούνται σε πολλές περιοχές, κυρίως εξαγωγικές αυτών των εμπορευμάτων, ζητήματα συμφόρησης στους λιμένες με αποτέλεσμα να έρχονται στο προσκήνιο θέματα επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές δημιουργώντας παράλληλα δυνατότητες συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα μέσω παραχωρήσεων.

Σε ό,τι αφορά την μεγέθυνση των πλοίων χαρακτηριστική είναι η περίπτωση των Valemaxes, των φορτηγών πλοίων άνω των 400.000 τόνων που προορίζονται για την μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από την Βραζιλία στην Κίνα. Η συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων πήρε το όνομά της από την εταιρία εξορύξεων Vale SA, η οποία είναι από τις μεγαλύτερες εταιρίες εξόρυξης σιδηρομεταλλεύματος της Βραζιλίας. Το πρόβλημα που έχει ανακύψει με την χρήση των συγκεκριμένων πλοίων είναι η ανεπάρκεια των κινεζικών λιμένων στην εξυπηρέτησή τους αλλά και η ανάγκη αύξησης της χωρητικότητας των λιμένων της Βραζιλίας.

«Τείχη» από Κίνα

Είναι ενδεικτικό ότι η Κίνα επιβάλλει αυστηρότερους κανονισμούς στους λιμένες που εξυπηρετούν πολύ μεγάλα εμπορικά πλοία. Πιο συγκεκριμένα, οι κανονισμοί αφορούν φορτηγά πλοία άνω των 350.000 τόνων και δεξαμενόπλοια



άνω των 450.000 τόνων. Το υπουργείο Μεταφορών της Κίνας εξέδωσε ανακοίνωση, σύμφωνα με την οποία τα λιμάνια της χώρας απαιτείται να λαμβάνουν την άδειά του πριν εξυπηρετήσουν μεγάλα σε χωρητικότητα εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με το προηγούμενο καθεστώς, παρόμοιες περιπτώσεις εξετάζονταν ανά περίπτωση. Αρκετοί αναλυτές βλέπουν πίσω από αυτήν την εξέλιξη την άρνηση των λιμένων της Κίνας να προχωρήσουν στις απαραίτητες επενδύσεις για να εξυπηρετήσουν τα συγκεκριμένα πλοία αλλά και την διάθεση να προστατευτεί ο εμπορικός στόλος της Κίνας, από την επέλαση των γιγαντιαίων πλοίων.

Αναφορικά με την συμφόρηση των λιμένων λόγω της αυξημένης διακίνησης φορτίων άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος, αλλά και της έλλειψης ικανοποιητικών λιμενικών υποδομών, το μεγαλύτερο πρόβλημα παρουσιάζεται στους λιμένες της Αυστραλίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ένα ποσοστό άνω του 6% του

παγκοσμίου στόλου των capsizes είναι στις ράδες των λιμένων της Αυστραλίας αναμένοντας τη φόρτωση. Μέσα σε αυτό το κλίμα υπάρχουν απόψεις υπέρ της άμεσης ανάληψης λιμενικών επενδύσεων και με την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Μεγάλες επενδύσεις

Για παράδειγμα η εταιρία εξορύξεων Rio Tinto ανακοίνωσε ότι θα επενδύσει 700 εκατ. δολάρια στο λιμάνι Cape Lambert στην Δυτική Αυστραλία. Η επένδυση είναι τμήμα του συνολικού επενδυτικού προγράμματος της εταιρίας ύψους 3,4 δισ. δολαρίων, το οποίο στοχεύει στο να επεκτείνει τις δραστηριότητες της εταιρίας στην Δυτική Αυστραλία σε ό,τι αφορά το σιδηρομετάλλευμα. Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς, οι επενδύσεις θα αυξήσουν την παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος,

καθώς οι προβλέψεις κάνουν λόγο για αλματώδη αύξηση της ζήτησης από τις αγορές της Ασίας, ενώ η προσφορά παραμένει περιορισμένη. Η επένδυση αναμένεται να αυξήσει την χωρητικότητα του λιμένα κατά 20 εκατ. τόνους, ενώ συνολικά θα μπορεί να διαχειρίζεται 203 εκατ. τόνους ετησίως από το 2015 και έπειτα. Η επένδυση περιλαμβάνει επίσης έργα στο σιδηροδρομικό δίκτυο του λιμένα.

Οι εξελίξεις αναμένονται ραγδαίες τα αμέσως επόμενα χρόνια και δεν αποκλείεται να συντελέσουν σε μία αλματώδη αύξηση των λιμενικών επενδύσεων ώστε να συμβαδίζει η προσφορά λιμενικής χωρητικότητας με την ζήτηση. Τα ιδιωτικά κεφάλαια θα διαδραματίσουν ζωτικό ρόλο, λόγω και των περιορισμένων δημοσίων οικονομικών εξαιτίας της παγκόσμιας οικονομικής κατάστασης. Οι παραχωρήσεις τερματικών λιμενικών σταθμών εκτιμάται ότι θα οδηγήσουν την κούρσα των λιμενικών επενδύσεων.



Αύξηση του στόλου ξηρού χύδην φορτίου

Προβλέψεις για 10% το 2012 και 7% το 2013 παγκοσμίως

Στα επίπεδα του 10% θα είναι η καθαρή αύξηση του παγκοσμίου στόλου ξηρού χύδην φορτίου το 2012, ενώ δεν αναμένεται στο άμεσο μέλλον οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή της εικόνας της ναυλαγοράς.

Τα παραπάνω εκτιμά το οικονομικό ινστιτούτο Danish Ship Finance. Όπως σημειώνει σε σχετική μελέτη του, μπορεί προσωρινά να παρατηρηθούν ανοδικές κινήσεις στους ναύλους όμως η διάρκειά τους θα είναι μικρότερη και πιο βραχύβια σε σύγκριση με το παρελθόν. Παρά το γεγονός ότι το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω τόσο το 2012 όσο και το 2013, εντούτοις η προγραμματισμένη νέα χωρητικότητα που θα πέσει στο νερό τα δυο επόμενα χρόνια θα πιέσει σημαντικά την αγορά, σημειώνει.

Χαμηλοί ναύλοι

Το Ινστιτούτο, προσθέτει ότι οι χαμηλοί ναύλοι θα "υποχρεώσουν" πολλά πλοία να βάλουν ρότα προς τα διαλυτήρια, όμως ακόμη και εάν σημειωθεί νέο ρεκόρ διαλύσεων μεγαλύτερο από αυτό του 2011, δεν θα είναι αρκετό για να έρθει η ισορροπία στη ναυλαγορά, για τα επόμενα δυο χρόνια.

Σύμφωνα με την έκθεση του Danish Ship Finance, σε κάθε τρία υφιστάμενα πλοία αντιστοιχεί ένα νεότευκτο, καθώς έως τον Ιανουάριο του 2012, το συνολικό βιβλίο παραγγελιών περιελάμβανε χιλιάδες υπό ναυπήγηση πλοία, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 201 εκατ. dwt, ενώ ο υφιστάμενος στόλος ανέρχεται σε 611 εκατ. dwt.

Παραδόσεις

Το μεγαλύτερο μέρος του υπό ναυπήγηση στόλου αναμένεται να "πέσει στο νερό" στα επόμενα δύο χρόνια. Υπολογίζεται ότι το 2012 θα παραδοθούν από τα ναυπηγεία περίπου το 69% του συνόλου των παραγγελιών ή 139 εκατ. dwt. Αυτό σημαίνει μία αύξηση του στόλου κατά 23% μη λαμβανομένων υπόψη των διαλύσεων πλοίων. Στη συνέχεια το ινστιτούτο εκτιμά ότι το 2012 θα διαλυθούν πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 26 εκατ. dwt ή το 4% του υφιστάμενου στόλου.

Ανοδος ακυρώσεων

Επίσης η ανάλυση εκτιμά ότι οι ακυρώσεις παραγγελιών θα μειώσουν το υφιστάμενο βιβλίο παραγγελιών κατά 13% το 2011. Αν η ίδια αναλογία ισχύσει και τα δυο επόμενα χρόνια (2012 και 2013) τότε οι ακυρώσεις θα μειώσουν τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων, κατά περίπου 17 εκατομμυρίων dwt, το 2012 και κατά 6 εκατομμύρια dwt, το 2013.

Επίσης το Danish Ship Finance εκτιμά ότι θα αναβληθεί από το 2012 για το 2013, η παράδοση περίπου 38 εκατ. dwt μεταφορικής ικανότητας και άλλων 25 εκατ. dwt από το 2013 για το 2014.

Συνοπλογοιζόμενων όλων αυτών των παραμέτρων η έρευνα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η καθαρή αύξηση του στόλου για το 2012 θα είναι 10% ή 84 εκατ. dwt και 7% (ή 56 εκατ. dwt) το 2013. Αυτό το σενάριο δεν λαμβάνει υπόψη του νέες αναθέσεις παραγγελιών με παράδοση πριν το τέλος του 2013.

Η Ναυτεμπορική, 14 Μαρτίου 2012

Ελληνες στην Κορέα

Για 5 εφοπλιστές δουλεύει η κορεατική ναυπηγική βιομηχανία

Του Ηλία Γ. Μπέλλου

Ελληνική υπόθεση αποτελούν τα μεγάλα συμβόλαια της νοτιοκορεατικής ναυπηγικής βιομηχανίας καθώς την στιγμή αυτή κατασκευάζονται ή πρόκειται να κατασκευαστούν 31 ποντοπόρα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου ή liquefied natural gas carriers (LNGC). Τα δεξαμενόπλοια αυτά, των οποίων η αξία του καθενός εξ αυτών, σύμφωνα με το ναυλομεσιτικό οίκο Clarksons, ανέρχεται στα 205 εκατομμύρια δολάρια, αποτελούν τον πιο καυτό κλάδο των ναυλαγορών καθώς η μεγάλη ζήτηση για φυσικό αέριο και ο μικρός αριθμός του παγκόσμιου στόλου συντηρούν τα επίπεδα των ημερησίων ναύλων κοντά στα 150.000 δολάρια. Με 31 πλοία υπό παραγγελία, η συνολική επένδυση των 5 Ελλήνων εφοπλιστών που έχουν εξασφαλίσει θέσεις στα ναυπηγεία ανέρχεται σε 6,355 δισ. δολάρια.

Τα 31 πλοία LNGC που έχουν παραγγελθεί στην Νότιο Κορέα ανήκουν στους Ελληνες εφοπλιστές Γ. Αγγελικούση, Γ. Προκοπίου, Π. Λιβανό, Γ. Οικονόμου και Κ. Μαρτίνο. Συγκεκριμένα η Maran Gas του Γ. Αγγελικούση έχει έξι υπό ναυπήγηση στην Daewoo και τέσσερα στην Hyundai Samco, ενώ ενεργοποιεί σύμφωνα με πληροφορίες τις οψιόν που διαθέτει για ένα ακόμα. Η DynaGas του Γ. Προκοπίου έχει επτά υπό ναυπήγηση στην Hyundai Heavy. Η Cardiff Marine του Γ. Οικονόμου έχει τέσσερα υπό ναυπήγηση στην Daewoo και η Thenamaris του Κ. Μαρτίνου τρία στην Samsung Heavy. Τέλος η GasLog του Π. Λιβανού έχει βάλει παραγγελίες για οκτώ, επίσης στην Samsung Heavy.

Η Ελλάδα στο περιθώριο

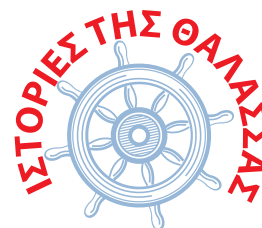
Η ψυχωραγούσα ελληνική ναυπηγική βιομηχανία ποτέ δεν μπορούσε να κατασκευάσει τόσο σύνθετα τεχνολογικά πλοία για τη ναυπήγηση των οποίων απαιτείται μεγάλη τεχνογνωσία. Όμως θα μπορούσε ασφαλώς να είχε επενδύσει σε μια τέτοια προοπτική και να την είχε αποκτήσει όπως κάνουν αυτή τη στιγμή οι κινεζικές γιάρδες. Κάτι τέτοιο θα δημιουργούσε

δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, θα έφερνε πολύτιμο συνάλλαγμα στην οικονομία και θα ανάσταινε ολόκληρη τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και τον Πειραιά. Θα ήταν, δε, συμβατή και με τη νέα εποχή για την ελληνική ενεργειακή αγορά που αναμένεται να χαρακτηριστεί από το άνοιγμα νέων κοιτασμάτων υδρογονανθράκων και κυρίως φυσικού αερίου.

Το μόνο που χρειάζεται, αναφέρουν φιλόδοξοι, είναι η αλήθεια, παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς είναι θέληση και το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο που θα επέτρεπε την μεταμόρφωση των ελληνικών ναυπηγείων σε ναυπηγία παγκόσμιας αιχμής. Όμως η Ελλάδα φαίνεται πως έχει πάρει την αντίθετη διαδρομή. Αυτή του κλεισίματος μια βιομηχανίας που έχει παράδοση αιώνων στη χώρα. Είναι χαρακτηριστικό πως την ώρα που ο πόλεμος τιμών που λαμβάνει χώρα μεταξύ των μεγάλων ναυπηγικών δυνάμεων, δηλαδή της Κίνας, της Νοτίου Κορέας και της Ιαπωνίας, προκειμένου να προσελκύσουν δουλειές, έχει οδηγήσει τις τιμές για τα νεότευκτα πλοία σε χαμηλά 10 ετών συμπαρασύρονται χαμηλότερα και οι τιμές για επισκευές και μετατροπές, το βασικό δηλαδή πλέον αντικείμενο εργασίας των ελληνικών επιχειρήσεων του κλάδου.

Την ίδια ώρα τα τουρκικά ναυπηγεία λειτουργούν με υποδιπλάσιο κόστος από τα ελληνικά. Είναι χαρακτηριστικό πως στην Ελλάδα το κόστος εργασίας ανέρχεται στα τέσσερα με πέντε ευρώ ανά κιλό δουλεμένης λαμαρίνας, τη στιγμή που στην Τουρκία δουλεύουν με μόλις δύο δολάρια ανά κιλό, επίπεδο ανταγωνιστικό κάποιων ναυπηγείων της Ασίας. Και παρά το γεγονός ότι ακόμα και σε αυτά τα επίπεδα εξακολουθεί να υπάρχει κάποια ζήτηση για ελληνικά χέρια εξαιτίας της υψηλής τεχνογνωσίας και ποιοτικής δουλειάς που μπορούν να κάνουν, οι συνεχείς απεργίες που τα συνδικάτα επιβάλλουν (με την απαίτησή τους να ελέγχουν αυτά τις λίστες για το ποιοι θα δουλέψουν σε ποσοστό έως και 30% του απαραίτητου προσωπικού) καθιστούν αβέβαιους τους χρόνους ολοκλήρωσης των εργασιών.

Capital.gr, 26 Μαρτίου 2012



Νικήτρια η Ελλάδα, χαμένη η Γερμανία

Ναυτιλία: ποιες είναι οι επιπτώσεις της κρίσης στις δύο εθνικές αγορές

Του Λάμπρου Καραγεώργου

Μπορεί η Γερμανία να εμφανίζεται πολύ πιο δυνατή από την Ελλάδα στο επίπεδο της οικονομίας, όμως στον τομέα της ναυτιλίας οι ρότες των δύο χωρών είναι σε ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση.

Η ελληνική ναυτιλία βγαίνει από την κρίση ακόμη πιο δυνατή σε αντίθεση με την γερμανική που βυθίζεται σε αυτή.

Η ναυτιλία είναι ο μοναδικός κλάδος της ελληνικής οικονομίας που εξέρχεται πιο ισχυρός από την κρίση, ενώ στη Γερμανία ο κλάδος φαίνεται να βουλιάζει, υποστηρίζει σε πρόσφατο άρθρο της η εφημερίδα Financial Times (FT).

Η βρετανική εφημερίδα παραθέτει δηλώσεις Ελλήνων και Γερμανών ναυτιλιακών παραγόντων, που προσπαθούν να εξηγήσουν την επιτυχή πορεία της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η γερμανική.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας αναλύσεων ΧRTC, Γιώργο Ξηραδάκη, οι Έλληνες εφοπλιστές φαίνεται να βγαίνουν από την

κρίση ευρισκόμενοι σε ισχυρότερη και ανταγωνιστικότερη θέση, σε αντίθεση με τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες στη Γερμανία, καθότι «υπάρχει διαφορά ανταγωνιστικότητας και δυναμισμού».

Οι Έλληνες εφοπλιστές, λέει στην εφημερίδα ο κ. Ξηραδάκης, είναι πρόθυμοι να επενδύσουν και σε δυσμενείς καιρούς, ενώ ελέγχουν μία ευρεία ποικιλία πλοίων. Οι περισσότερες γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι επιφυλακτικές και βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε κεφάλαια ιδιωτών επενδυτών τα οποία τώρα είναι και ανεπαρκή.

Σύμφωνα με τον Carsten Wiebers, επικεφαλής της ναυτιλιακής χρηματοδότησης για την KfW Γερμανίας IPEX-Bank, αναμένονται περισσότερες πτωχεύσεις γερμανικών funds που επενδύουν σε πλοία.

Γερμανικές πτωχεύσεις

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με το νορβηγικό ναυτιλιακό πρακτορείο Tradewinds, η γερμανική νομική φίρμα KWAG εκτίμησε ότι περισσότερα από 50 επενδυτικά ναυτιλιακά σχήματα βρίσκονται υπό πτώχευση. Ο ίδιος νομικός οίκος προειδοποίησε ότι θα ακολουθήσουν και άλλα επενδυτικά funds.

Την εξέλιξη αυτή είναι έτοιμοι να αξιοποιήσουν οι Έλληνες εφοπλιστές οι οποίοι και στην κρίση του 2008 απέκτησαν



πλοία σε ευνοϊκές τιμές από γερμανικές ναυτιλιακές εταιρείες που οδηγήθηκαν σε πτώχευση.

«Οικογενειακό» πλεονέκτημα

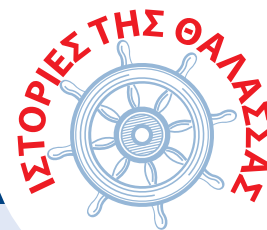
Το πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτικής βιομηχανίας φαίνεται να εντοπίζεται ακριβώς σε ό,τι θεωρείται μειονέκτημα για άλλους κλάδους της οικονομίας: Ο ελληνικός εφοπλισμός είναι συγκεντρωμένος σε οικογενειακές εταιρείες.

Από τους 700 πλοιοκτήτες στην Ελλάδα, περίπου οι 600 βάζουν τα χρήματά τους (στην επιχείρηση) και περίπου ακόμη 100 χρήματα άλλων. Στη Γερμανία, από τους 400 πλοιοκτήτες οι 370 βάζουν χρήματα άλλων. Αυτή είναι μια βασική

διαφορά των δύο αγορών, δηλώνει στους FT, ο Jochen Dohle, εταίρος στην Peter Dohle Schifffahrts, μια από τις μεγαλύτερες γερμανικές πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Στο άρθρο των FT γίνεται αναφορά και στο φορολογικό σύστημα που ισχύει στη χώρα μας για τα ναυτιλιακά κεφάλαια, ωστόσο ιδιαίτερη σημασία έχει αυτό που αναφέρει ο κ. Μιχάλης Μποδούρογλου επικεφαλής της Paragon Shipping. Η επιτυχία του ελληνικού εφοπλισμού είναι ένα παράδειγμα του πόσο καλά μπορούν να λειτουργήσουν οι επιχειρήσεις στην Ελλάδα αν δεν εμποδίζονται από την υπερβολική κρατική γραφειοκρατία.

Ναυτεμπορική,
15 Μαρτίου 2012



1.115 νέα πλοία ξηρού φορτίου θα «πέσουν στο νερό»

Το επόμενο διάστημα αναμένονται ενδιαφέρουσες αλλά και δύσκολες εξελίξεις στη ναυτιλία

Της Αγγελικής Καλλή

Περί τα 1.115 νέα πλοία ξηρού φορτίου, εκτιμάται ότι θα «πέσουν στο νερό» μέσα στο 2012 υπό την προϋπόθεση ότι στους επόμενους μήνες θα ακυρωθεί το 10% των προγραμματισμένων παραδόσεων από τα ναυπηγεία και θα μετακυλιστεί χρονικά το 25%, δηλαδή θα διατηρηθούν τα αντίστοιχα ποσοστά που καταγράφηκαν το 2011.

Από τα γραφεία της στον Πειραιά η G Moundreas, εκτιμά ότι ακόμα και αυτός ο αριθμός υπό τις συνθήκες της αγοράς δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητος για τις ισορροπίες μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης φορτίων.

Εξελίξεις

Στην εβδομαδιαία της ανάλυση για

τη ναυλαγορά σημειώνει ότι το επόμενο διάστημα αναμένονται ενδιαφέρουσες αλλά και δύσκολες εξελίξεις στη ναυτιλία. Παρά το γεγονός ότι το πρώτο τρίμηνο του 2012 ολοκληρώνεται και οι αργίες στη Κίνα έχουν τελειώσει, η πορεία των ναύλων δεν είναι καθόλου ικανοποιητική.

Πτώση

Στις αρχές του έτους ο δείκτης ξηρού φορτίου BDI βρισκόταν στις 1.624 μονάδες και μέσα σε μόλις δύο μήνες έχει πέσει στα επίπεδα των 700 μονάδων χωρίς να παρουσιάζει κάποια ισχυρά σημεία αντίστασης. Οι αναλυτές της G Moundreas επικαλούνται απόψεις του Πήτερ Γεωργιόπουλου, του προέδρου της εισηγμένης Genko Shipping, ο οποίος δηλώνει όχι ιδιαίτερα αισιόδο-

ξος για την πορεία της ναυλαγοράς στο ξηρό φορτίο ενώ εκτιμά ότι υπό αυτές τις συνθήκες δεν θα τον εξέπληττε να ακυρωθεί το 40% με 50% των νέων παραγγελιών για πλοία. Ο ίδιος μάλιστα θεωρεί ότι όσες εταιρείες είχαν συμφωνήσει το 2007 και το 2008 την κατασκευή πλοίων τις συμφέρει να δεχθούν να χάσουν τις προκαταβολές που έχουν πληρώσει στα ναυπηγεία παρά να προχωρήσουν στην παραλαβή τους και στη συνέχεια να προχωρήσουν σε νέες παραγγελίες με πολύ μειωμένες τιμές.

9.021 πλοία

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που περιλαμβάνει στην ανάλυσή της η G Moundreas, λίγες μέρες πριν από το τέλος Φεβρουαρίου ο συνολικός αριθμός των πλοίων ξηρού φορτίου στην

αγορά ήταν 9.021 πλοία. Στην διάρκεια του Ιανουαρίου είχαν παραδοθεί από τα ναυπηγεία 149 μονάδες και 16 το Φεβρουάριο, συνολικής χωρητικότητας 13,5 εκατ. τόνων.

Τα περισσότερα από αυτά τα νέα πλοία ήταν panamax, περί τα 50 συνολικά.

Παρατηρείται ότι κάθε μέρα παραδίδονται από ένα panamax και από ένα capesize.

Από τα 9.021 πλοία της αγοράς, το 1/3 είναι handysize (10.000 - 39.000 τόνους), τα handymax (40.000 - 59.999 τόνους) είναι 2.504 και τα panamax (60.000 - 99.999 τόνους) είναι περίπου 2.066 πλοία.

Ημερησία, 1 Μαρτίου 2012



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.



SHOTS ADVERTISING

www.thpa.gr

ΛΙΜΕΝΑΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

- Η θαλάσσια πύλη στην Ν/Α Ευρώπη
- Άνοικτός στην πόλη και στην προοπτική της



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

Τ.Θ. 10467, Τ.Κ. 541 10 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ | Τηλ.: 2310 593118, 121 | Fax: 2310 510500 | e-mail: secretariat@thpa.gr