



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΠΑΤΡΩΝ
UNIVERSITY OF PATRAS

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
(ΠΡΩΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΤΕΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ)

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΟΛΘ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΦΟΙΤΗΤΗ: **ΜΑΥΡΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΜΠΟΡΙΣ**
του ΒΙΤΑΛΙΟΥ ΑΜ: **15753**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΝΤΟΒΑΣ

ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ, 2020

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Κατά την διάρκεια της φοίτησης μου στο ΤΕΙ Μεσολογγίου στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων γνώρισα ανθρώπους που με βοήθησαν με τις γνώσεις τους και το ήθος τους για να προετοιμαστώ και να αποκτήσω εκείνες τις γνώσεις που θα μου φανούν χρήσιμα στο κόσμο της αγοράς εργασίας η οποία στις μέρες μας είναι ιδιαιτέρως ανταγωνιστική.

Σε αυτούς τους ανθρώπους οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ διότι χωρίς αυτούς η προσπάθεια μου να αποφοιτήσω θα ήταν δυσκολότερη.

Ιδιαίτερα θα ήθελα να ευχαριστήσω για την συμβολή και βοήθεια του κ. Ντόβα Δημήτριο και γενικότερα για την συνεργασία μας για την εκπόνηση της πτυχιακής εργασίας.

Επίσης ευχαριστώ όλους του καθηγητές και συμφοιτητές μου που βοήθησαν ο καθένας με τον τρόπο του για να φτάσω στο τέλος της ακαδημαϊκής μου πορείας.

Με εκτίμηση..

Μαυραγγελίδης Μπόρις

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πτυχιακή εργασία <<ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΟΛΘ>> στην ουσία παρουσιάζει το ίδιο το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τον οργανισμό δημοσίου συμφέροντος που την διαχειρίζεται.

Γίνεται αναφορά στο διαμετακομιστικό κέντρο του Ο.Λ.Θ το οποίο εξυπηρετεί εισαγωγικές-εξαγωγικές ανάγκες της ενδοχώρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής του βαλκάνιου, Από το λιμάνι της διακινούνται εμπορευματοκιβώτια συμβατικό φορτίο αλλά και το επιβατικό κοινό.

Είναι ένα σημαντικό γεωστρατηγικό λιμάνι της χώρας που από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι και στις μέρες μας αποτελούσε σημαντικό εμπορικό κέντρο της μεσογείου που συνεπαγόταν οικονομική δύναμη ,άφιξη νέων ιδεών και κουλτούρας.

Η εργασία αυτή επικεντρώνεται στο λιμάνι και στον οργανισμό που την διαχειρίζεται , μέσα λοιπόν, από τα 5 κεφάλαια που υπάρχουν θα εμβαθύνουμε και θα γνωρίσουμε καλύτερα τις προοπτικές που έχει το λιμάνι για να αναδειχθεί σε ηγεμονικό διαμετακομιστικό κέντρο άλλα και στον ανταγωνισμό με άλλα λιμάνια αλλά και συνολικά την εικόνα του λιμανιού.

Στο 1ο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού από αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι και το 21 αιώνα και τον ρολό που τελούσε.

Στο 2ο κεφάλαιο γίνεται λόγος για ίδιο το λιμάνι τις υποδομές τις εγκαταστάσεις που έχει για την εξυπηρετήσει των πλοίων.

Το 3ο κεφάλαιο εστιάζει στον οργανισμό που διαχειρίζεται το λιμάνι τον Ο.Λ.Θ την ιστορία καθώς και τις υπηρεσίες το εργατικό δυναμικό και την περιβαλλοντική προστασία που παρέχει.

Το 4ο κεφάλαιο ασχολείται με το αναπτυξιακό μοντέλο του οργανισμού τους τρόπους με τους οποίους το προσπαθεί να το πετύχει καθώς και τον ανταγωνισμό που έχει με τα άλλα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής.

Στο 5ο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα οικονομικά στοιχεία του λιμένος των τελευταίων ετών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	6
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	9
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	9
1.1 Αρχαία Περίοδος (316-168 π.Χ.)	9
1.2 Ρωμαϊκή Περίοδος (168 πΧ-330 μ.Χ.)	9
1.2 Βυζαντινή Περίοδος (330 μΧ-1430 μ.Χ.)	9
1.4 Οθωμανική Περίοδος (1430 μΧ-1912 μ.Χ.).....	10
1.5 Σύγχρονη ιστορία	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	14
ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	15
2.1 Γνωριμία με το λιμάνι	15
2.2 Γεωστρατηγική Θέση λιμανιού	15
2.3 Εγκαταστάσεις.....	18
2.3.1 Υποδομές Σ.ΕΜΠΟ.....	18
2.3.2 Υποδομές συμβατικού λιμανιού	20
2.3.3 Υποδομές επιβατικού λιμανιού	23
2.4 Άλλες υποδομές	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	26
Ο.Λ.Θ	26
3.1 Γενικά για Ο.Λ.Θ	26
3.1.1 Καταστατικό	26
3.1.2 Διοίκηση-Δομή του Οργανισμού	27
3.2 Ιστορία Ο.Λ.Θ	28
3.3 Παροχές υπηρεσιών Ο.Λ.Θ	29
3.5 Διαδικασία φορτοεκφόρτωσης πλοίων.....	31
3.5.4 Ασφάλεια Πρόσδεσης- απόπλου	34
3.6 Χώροι για μη λιμενικές δραστηριότητες	35
3.7 Περιβαλλοντική Συνείδηση	36
3.8 Εργατικό δυναμικό	37

3.8.1 Ασφάλεια εργαζομένων	38
3.8.2 Φροντίδα εργαζομένων	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	39
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ.....	39
4.1 Αναπτυξιακοί σχεδιασμοί	39
4.1.2 Μεσοπρόθεσμος-Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός.....	40
4.1.3 Master plan του ΟΛΘ	43
4.1.4 Ολοκληρωμένα έργα	44
4.1.5 Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.....	46
4.2 Προβλήματα λιμένα	47
4.2.1 Έλλειψη χωρητικότητας-αποθήκευσης-μηχανολογικού εξοπλισμού.....	47
4.2.2 Καθυστέρηση επέκτασης 6 προβλήτας	47
4.2.3 Μη ύπαρξη κέντρου Logistics	49
4.3 Το λιμάνι Διαμετακομιστικό κέντρο προς τα Βαλκάνια-Ευρώπη.....	51
4.3.1 Προοπτικές διακίνησης.....	57
4.3.2 Στρατηγικές ανάπτυξης στο συμβατικό λιμάνι.....	57
4.3.3 Προοπτικές ανάπτυξης τουρισμού-Κρουαζιερόπλοιων	60
4.3.4 Προοπτικές ανάπτυξης ΣΕΜΠΟ	63
4.4 Ανταγωνιστικά στον ΟΛΘ λιμάνια	65
4.4.1 Το Δυρράχιο της Αλβανίας.....	67
4.4.2 Το Μπαρ του Μαυροβουνίου	68
4.4.3 Το Μπουργκάς της Βουλγαρίας	69
4.4.4 Εγγύρια λιμάνια.....	70
4.5 Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ	71
4.6 Επίδραση οικονομικής κρίσης.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	76
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ	76
5.1 Χρηματοοικονομικές εξελίξεις	76
5.2 Χρηματοοικονομικά στοιχεία Σ.ΕΜΠΟ	81
5.3 Συμβατικό λιμάνι.....	82
5.4 Επιβατικό λιμάνι.....	84
5.5 Χρηματιστηριακή επίδοση	85
5.6 Χρηματοοικονομικοί κίνδυνοι	87

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	90
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	92
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	93
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	95

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΧΑΛΚΟΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ 1688,ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	10
ΕΙΚΟΝΑ 2:ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΜΕΡΟΥΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 1 ΤΟ 1890 (ΣΥΛΛΟΓΗ Α.ΠΑΠΑΪΩΑΝΟΥ).....	11
ΕΙΚΟΝΑ 3:ΑΕΡΟΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ 1959()	13
ΕΙΚΟΝΑ 4:ΓΕΩΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ (ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ Ο.Λ.Θ 2010).....	16
ΕΙΚΟΝΑ 5:ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ(ΠΗΓΗ:WWW.GOOGLE.COM/MAPS)	17
ΕΙΚΟΝΑ 6 Σ.ΕΜΠΟ (ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ Σ.Ν.Π.Θ)	19
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΠΡΟΒΛΗΤΑ 5 ΚΑΙ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ 6 ^{ΗΣ} (ΠΗΓΗ: Ο.Λ.Θ).....	21
ΕΙΚΟΝΑ 8 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	23
ΕΙΚΟΝΑ 9: ΧΑΡΤΗΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΠΗΓΗ: WWW.MARRINETRAFIC.COM).....	30
ΕΙΚΟΝΑ 10: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ	31
ΕΙΚΟΝΑ 11: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ CONTAINER ΣΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟ.....	32
ΕΙΚΟΝΑ 12:ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΥ	32
ΕΙΚΟΝΑ 13 ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.....	33
ΕΙΚΟΝΑ 14: ΦΟΡΤΩΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	33
ΕΙΚΟΝΑ 15:ΦΟΡΤΩΣΗ ΦΟΡΤΗΓΟΥ	ΕΙΚΟΝΑ 16:ΦΟΡΤΩΣΗ
ΒΑΓΟΝΙΩΝ	34
ΕΙΚΟΝΑ 17 ΧΩΡΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΟΙΝΟ	35
ΕΙΚΟΝΑ 18 ΠΡΟΒΛΗΤΑ 1 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΣ ΣΤΟ ΚΟΙΝΟ	36
ΕΙΚΟΝΑ 19: ΘΑΛΑΣΣΙΑ-ΟΔΙΚΗ-ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΛΕΜΕΣΟΥ-ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ (ΠΗΓΗ: HTTP://WWW.MINDEV.GOV.GR/).....	47
ΕΙΚΟΝΑ 20: ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ 6ΗΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ(ΠΗΓΗ: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΛΘ 4)	48
ΕΙΚΟΝΑ 21: ΈΚΤΑΣΗ ΟΙΚΟΠΕΔΟΥ(ΠΗΓΗ:HTTPS://PARALLAXIMAG.GR)	49
ΕΙΚΟΝΑ 22 ΧΑΡΤΗΣ LOGISTICS (ΠΗΓΗ:HTTPS://WWW.EY.COM)	51
ΕΙΚΟΝΑ 23: ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ	53
ΕΙΚΟΝΑ 24:ΑΞΟΝΑΣ Χ ΜΗΚΟΥΣ 1468ΧΛΜ(ΠΗΓΗ:ΕΓΝΑΤΙΑ.GR)	53
ΕΙΚΟΝΑ 25:ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	55
ΕΙΚΟΝΑ 26:ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΑΘΕ ΜΕ 6Η ΠΡΟΒΛΗΤΑ (ΠΗΓΗ:VORIA.GR,ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ Ε- ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ).....	56
ΕΙΚΟΝΑ 27:ΧΑΡΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ(ΠΗΓΗ: GOOGLEMAPS.GR)	67
ΠΙΝΑΚΑΣ 28:(ΠΗΓΗ:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ).....	78

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ 1895-1912(ΠΗΓΗ:Ο ΛΙΜΗΝ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 1959 ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΣΔΡΑΒΕΛΛΗΣ)	12
ΠΙΝΑΚΑΣ 3:ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΣΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ (ΠΗΓΗ: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΛΘ ΤΕΥΧΟΣ 4)	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 4:ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ Λ.ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ(ΠΗΓΗ: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΛΘ ΤΕΥΧΟΣ 4)	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 5:ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ Λ.ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ(ΠΗΓΗ: ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΛΘ ΤΕΥΧΟΣ 4)	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ).....	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 8:ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ (ΠΗΓΗ:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ)	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 28:(ΠΗΓΗ:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ).....	78
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	78
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΠΟΔΟΣΗ ΦΟΡΩΝ)	79
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ (ΤΑΜΕΙΑΚΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗΚΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΛΗΞΗΣ ΧΡΗΣΗΣ).....	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 10:ΕΣΟΔΑ Σ.ΕΜΠΟ ΠΗΓΗ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	81
ΠΙΝΑΚΑΣ 11:ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΣΟΔΩ ΣΕ ΕΚ.ΕΥΡΩ(ΠΗΓΗ: ΔΕΛΤΙΟ ΑΝ.ΟΙΚ.ΟΛΘ)	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 12:ΣΥΝΘΕΣΗ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΟΛΘ (ΠΗΓΗ:WWW.OLTH.GR)	86
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 2018.....	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	97
ΠΙΝΑΚΑΣ 14 ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	98
ΠΙΝΚΑΣ 15: ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ)	100
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	101
.....	102
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	102

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1:ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ(ΠΗΓΗ:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ).....	60
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2:ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΗΓΗ :(ΑΡΧΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ).....	62
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΟΛΘ ΣΕ ΤΕΥ'S (ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΟ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ).....	63
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4:ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ-ΕΜΦΟΡΤΩΝ ΣΤΟ Σ.ΕΜΠΟ ΟΛΘ (ΠΗΓΗ:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΟΛΘ)	64
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΛΘ (ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΑ ΟΛΘ).....	73
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ(ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	74
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 7 (ΠΗΓΗ: ΑΝΑΛΥΤΙΚΕΣ ΟΙΚ. ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	78
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ Ο.Λ.Θ. (ΠΗΓΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ).....	79
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9 ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΠΗΓΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ).....	79
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10 (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	80
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11 (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	80
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12 (ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	82
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13 ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	82
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14 ΠΗΓΗ:ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	83
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15:ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ(ΠΗΓΗ: ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	84
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17 ΕΒΙΤΔΑ (ΠΗΓΗ: ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	85
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ(ΠΗΓΗ: ΑΝ.ΟΙΚ.ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΛΘ).....	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

1.1 Αρχαία Περίοδος (316-168 π.Χ.)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η ίδια η πόλη ιδρυθήκαν κατά το 316 π.χ. από τον Κάσσανδρο βασιλιά της Μακεδονίας ενώ η πόλη πηρέ το όνομα της συζύγου του Θεσσαλονίκη ετεροθαλή ξαδέρφη του Μέγα Αλεξάνδρου.

Το λιμάνι μεταφέρθηκε από την λιμνοθάλασσα της Πέλλας στην Θεσσαλονίκη λόγω αυξανόμενης δραστηριότητας. Σε όλη την διάρκεια της Μακεδονικής αυτοκρατορίας το λιμάνι της ήταν σημαντικό ναυτικό κέντρο.

1.2 Ρωμαϊκή Περίοδος (168 πΧ-330 μ.Χ.)

Κατά την Ρωμαϊκή περίοδο λόγω της γεωστρατηγικής της θέσης το λιμάνι της Θεσσαλονίκης γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση.

Η κατασκευή της Εγνατίας οδού και οι διακλαδώσεις της προς βορρά και νότο την σύνδεσαν με διαφορές περιοχές αποτέλεσμα το λιμάνι να γνωρίσει μεγάλη κινητικότητα σε όλη την περίοδο αυτή.

1.2 Βυζαντινή Περίοδος (330 μΧ-1430 μ.Χ.)

Την περίοδο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας το λιμάνι της Θεσσαλονίκης γνώρισε μεγαλύτερη άνθηση με την δημιουργία νέου λιμένα από τον Μέγα Κωνσταντίνος (306 μΧ-337 μ.Χ.).

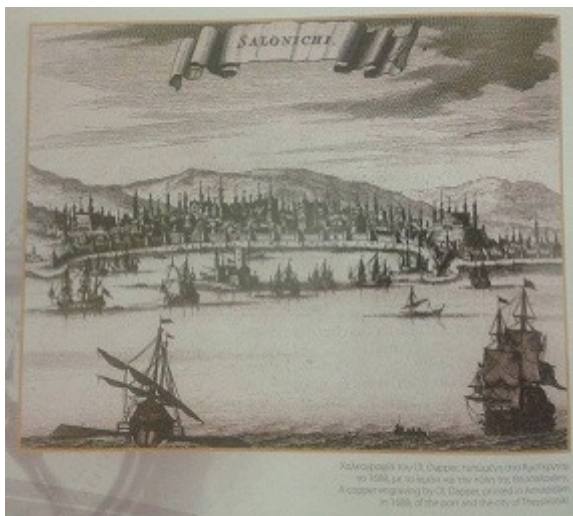
Το καινούριο λιμάνι λόγω των εγκαταστάσεων του και της οδικής διευκόλυνσης που παρείχε η πόλη έγινε το σημαντικότερο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής. Καθ' όλη τη την διάρκεια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν η φυσική επιλογή για την εξυπηρέτηση του εισαγωγικού, εξαγωγικού και διαμετακομιστικού εμπορίου της ευρύτερης περιοχής.

1.4 Οθωμανική Περίοδος (1430 μΧ-1912 μ.Χ.)

Μετά την κυριαρχία της πόλης από τον σουλτάνο Μουράτ τον Β' το 1430, έφυγαν από την Θεσσαλονίκη. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και η ίδια η πόλη επανήλθε στην δυναμικότητα της όταν άρχισαν να την κατοικούν Έλληνες Τούρκοι Ισραηλίτες.

Από τα τέλη του 17^{ου} αιώνα η εμπορική κίνηση της πόλης άρχισε να εμφανίζει σημάδια ανάκαμψης χάρις στο λιμάνι.

Το λιμάνι απόκτησε τις συνδέσεις τις με άλλες περιοχές της χώρας αλλά και με μεγάλα λιμάνια της Μεσόγειου.



Εικόνα 1: Χαλκογραφία του 1688,Θεσσαλονίκη

Κατά το έτος 1870 κατεδαφίσθηκε το παραλιακό τοίχος της πόλης.

Το 1871 άρχισαν να κατασκευάζονται τα πρώτα σιδηροδρομικά δίκτυα τα οποία θα ένωσαν την πόλη με τις πόλεις της Ευρώπης και των Βαλκανίων καθιστώντας έτσι την πόλη το μεγαλύτερο εμπορικό και οικονομικό κέντρο της περιοχής ενώ κατά το 1876 κατασκευάσθηκε κι η προκουμαία της σημερινής παλιάς παραλίας. Το 1888 ενεργοποιήθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση που θα ένωνε την πόλη με αυτά της Ευρώπης.

Ακολούθησε το 1893 η σύνδεση με τη Φλώρινα και το 1895 με την Κωνσταντινούπολη και είναι αυτές συνδέσεις που έδωσαν νέα δυναμική στο λιμάνι καθιστώντας την ζωτικό οικονομικό κέντρο ολοκλήρων των Βαλκανίων.

Κατά την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα επεκτείνεται η προκουμαία της Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα και δημιουργείται τμήμα της ανατολικής πλευράς, της σημερινής 1ης προβλήτας.



Εικόνα 2:Απεικόνιση μέρους προβλήτας 1 το 1890 (Συλλογή Α.Παπαϊωάννου)

1.5 Σύγχρονη ιστορία

Αρχές 20 αιώνα ξεκινούν τα πρώτα έργα μεταξύ στον ΟΛΘ που προέκυψαν από την συνεργασία της Τουρκίας-Γαλλίας με την ανάδοχο εταιρεία Société anonyme Otmane de construction

Τα έργα που υλοποιήθηκαν με χρονολογική σειρά ήταν τα εξής :

Δημιουργία 1 προβλήτας , κατασκευή κρηπιδώματος μεταξύ 1 και 2 προβλήτας , κατασκευή ανατολικού κρηπιδώματος 2 προβλήτα τμήμα του κυματοθραύστη επίσης υλοποιήθηκαν έργα όπως σιδηροδρομικό δίκτυο δίκτυα ύδρευσης , φωταερίου και υπονόμων .

Στην συνέχεια παραδόθηκαν οι πρώτοι γερανοί φορτοεκφόρτωσης

Το  τος που απελευθερώθηκε η πόλη της Θεσσαλονίκης από τους τούρκους η συνεργασία Ελί μοδιάνο και alexander valaury ολοκληρώθηκε και το κτίριο τελωνείων

Συνολικά η οικονομική ανάπτυξη του λιμανιού μέχρι και πριν απελευθέρωση της Θεσσαλονίκης αποτυπώνεται στον εξής πίνακα (εκτός 1901,1902,1903).Σε αγγλικές λίρες*

Κίνηση λιμένος		
Έτος	Εισαγωγή	Εξαγωγή
1895	1.085.000	850.000
1896	1.075.800	1.829.000
1897	1.290.000	1.885.000
1898	1.506.000	1.617.400
1899	2.568.970	1.651.022

1900	2.553.451	1.220.575
1904	2.000.000	1.200.000
1905	2.300.000	1.330.070
1906	2.600.000	1.443.000
1907	2.797.795	935.000
1908	3.254.328	940.406
1909	4.188.665	1.047.389
1910	4.613.301	1.362.102
1911	4.668.105	1.428.681
1912	4.643.764	-

Πίνακας 1:στατιστικός πίνακας 1895-1912(πηγη:ο λιμνη της Θεσσαλονίκης 1959 Ιωάννης βασδραβελής)

Στις 26 Οκτωβρίου 1912 η Θεσσαλονίκη και το λιμάνι της απελευθερώνονται από τον Ελληνικό Στρατό. Με τη λήξη των Βαλκανικών πολέμων (1913) και τον καθορισμό των συνόρων των Βαλκανικών κρατών, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το οποίο εξυπηρετούσε μεγάλη έκταση της Βαλκανικής χερσονήσου, περιόρισε την ενδοχώρα του στην Ελληνική επικράτεια (περίπου 80 χλμ. βόρεια της Θεσσαλονίκης).

Για τη συνέχιση του φυσικού ρόλου του λιμένος, που αποτελεί την εξυπηρέτηση των κατοίκων όλης της Βαλκανικής, η Ελληνική Κυβέρνηση ίδρυσε, το 1914, την Ελευθέρη Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Ο χώρος της καταλάμβανε τη μεγαλύτερη έκταση του λιμένος, διαχωρισμένης με περιτείχιση από το υπόλοιπο αποκαλούμενο Ελεύθερο Λιμάνι που καταλάμβανε την 1η προβλήτα. Στον χώρο αυτό όλα τα διακινούμενα, αποταμιευόμενα και φορτοεκφορτωμένα εμπορεύματα κινούνται χωρίς τελωνειακή επίβλεψη και απαλλάσσονται των εισαγωγικών δασμών ή άλλων φόρων πλην των φορτοεκφορτωτών και αποθηκευτικών δικαιωμάτων.

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

Κατά τη διάρκεια του Β' παγκοσμίου πολέμου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνεται

από τον γερμανικό στρατό (1941-1944) και λόγω του συνεχούς βομβαρδισμού του, από την Αγγλική και Αμερικανική Αεροπορία καθώς επίσης και την ανατίναξη των εναπομεινάντων εγκαταστάσεων από τους Γερμανούς κατά την αποχώρησή τους, σχεδόν το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκε.

Από το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και έως σήμερα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, συνεχώς επεκτείνεται προς τα δυτικά, καταρχήν με την αποκατάσταση των εγκαταστάσεων και μετέπειτα με την κατασκευή νέων προβλητών, αποθηκευτικών χώρων, οδικών αξόνων και σιδηροδρομικών γραμμών, με ταυτόχρονη αγορά σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού.

Αμέσως μετά τον πόλεμο το έτος 1946, κατασκευάζεται η 3η προβλήτα (προβλήτα Λαγκασάιρ).

Το 1953 το λιμενικό ταμείο συγχωνεύτηκε με τον ελεύθερη ζώνη του λιμανιού και ονομάστηκε ελευθέρη ζώνη και λιμνη Θεσσαλονίκης με βασικές επιδιώξεις τον συντονισμό των λειτουργιών των δυο φορέων και την αποφυγή συγχύσεως στις αρμοδιότητες τους .



Εικόνα 3:Αεροφωτογραφία λιμανιού 1959()

Το 1962 ολοκληρώνεται η 4η προβλήτα (προβλήτα Μπεχτσινάρι) και το 1966 η 5η προβλήτα.

Κατά το 1970 ο οργανισμός λιμένας Θεσσαλονίκης στον οποίο ανατέθηκε η αποκλειστική διαχείριση του λιμένα αφού με τον ίδιο νόμο καταργήθηκε και η επιτροπή ρυθμίσεως φορτοεκφορτωτών που αποτελούσε τότε ιδιαίτερο φορέα εργασιών.

Έκτοτε ο οργανισμός είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου που αυτοδιοικείται υπό την εποπτεία του υπουργείου εμπορικής ναυτιλίας.

Όργανα διοικήσεως του ΟΛΘ είναι το διοικητικό συμβούλιο και ο γενικός διευθυντής

Το 1972 άρχισε η κατασκευή της 6ης προβλήτας, της οποίας το μεγαλύτερο τμήμα ολοκληρώθηκε έως το 1989, χρόνο έναρξης της λειτουργίας του Σταθμού

Εμπορευματοκιβωτίων.

Τη δεκαετία του 1990 ολοκληρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του έργου της εκβάθυνσης - αφαίρεσης ιλύος - επιχωμάτωσης της βάσης του βου προβλήτα, αναβαθμίζοντας περιβαλλοντικά την περιοχή και ταυτόχρονα αυξάνοντας σημαντικά την αποθηκευτική ικανότητα του λιμένος της Θεσσαλονίκης. Επίσης κατασκευάζεται η απευθείας, με παράκαμψη της πόλης, οδική σύνδεση του λιμένος με το εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

2.1 Γνωριμία με το λιμάνι

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στο κέντρο , νοτιοδυτικά της πόλης και είναι σημαντικό διαμετακομιστικό κέντρο. Έχει έκταση χερσαίας ζώνης 1550 στρ. και λιμενολεκάνη 775 στρ.

Την λειτουργία του λιμανιού την έχει αναλάβει ο Οργανισμός λιμένος Θεσσαλονίκης καθώς παραχωρήθηκε από το δημόσιο για 40 χρόνια.

Το λιμάνι της διακρίνεται σε 3 ζώνες το επιβατικό λιμάνι το συμβατικό και το σταθμό εμπορευματοκιβωτίων

Παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων, διακίνησης όλων των ειδών των φορτίων τα οποία μεταφέρονται στην ενδοχώρα αλλά και στο εξωτερικό και εξυπηρέτησης της επιβατικής κίνησης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Αποτελεί ένας κερδοφόρος οργανισμός κατά τα τελευταία χρόνια συμβάλλοντας στον τουρισμό της πόλης αλλά και στα κρατικά έσοδα.

2.2 Γεωστρατηγική Θέση λιμανιού

Λόγω της πλεονεκτικής γεωγραφικής του θέσης και των εξαιρετικών οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του, είναι ο μεγαλύτερος λιμένας διαμετακομιστικού εμπορίου της χώρας και εξυπηρετεί τις ανάγκες των 15 περίπου εκατομμυρίων κατοίκων της διεθνούς ενδοχώρας του.



Εικόνα 4:Γεωστρατηγικός χάρτης (Περιοδικό Ο.Λ.Θ 2010)

Γεωγραφικό Πλάτος: 40ο 38' N
 Γεωγραφικό Μήκος: 22ο 56' E
 Ζώνη Ώρας: GMT +2h
 Admiralty Chart: 2070
 Admiralty Pilot: 48
 UNCTAD Locode: GR SKG

Βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Θερμαϊκού κόλπου, στο βόρειο τμήμα της ανατολικής Μεσογείου, προς τα δυτικά του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Η προσέγγιση των πλοίων πραγματοποιείται με φυσικό κανάλι μεγάλου βάθους το οποίο δεν χρειάζεται εκβάθυνση.

Καταλαμβάνει χώρο έκτασης 1,5 εκατομμύρια τ.μ. και εκτείνεται σε μήκος 3,5 χιλιομέτρων.

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

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, 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 Ζώνη¹ (ελέγχου τύπου Ι: 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.

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

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



Εικόνα 5: Πολιτικός χάρτης λιμανιού (Πηγή: www.google.com/maps)

Έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος στο Λιμενικό Σύστημα της Χώρας (ΦΕΚ 202Β/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

¹ **Ελεύθερη ζώνη** ονομάζεται συγκεκριμένος περίφρακτος και φυλασσόμενος χώρος εντός των λιμένων που διατίθεται ειδικά για εμπορεύματα προερχόμενα από το εξωτερικό με προορισμό πάλι το εξωτερικό και τα οποία δεν υπόκεινται σε τελωνειακές διατυπώσεις παρά μόνο όταν μέρος αυτών ή όλα εισαχθούν και χρησιμοποιηθούν στη χώρα όπου ο λιμένας και η ζώνη.

2.3 Εγκαταστάσεις

Οι εγκαταστάσεις του περιλαμβάνουν έξι προβλήτες, κυματοθραύστη μήκους 1000 μ που προστατεύει από τους νοτίους ανέμους με σχεδόν μηδαμινή παλίρροιας (μέγιστο ύψος 0,7 μ), κρηπιδώματα μήκους 6200 μέτρων που διαθέτουν διπλές/τριπλές σιδηροδρομικές γραμμές ενώ το βύθισμα της θάλασσας εμπροσθεν αυτών είναι έως 12 μέτρα έκτος από αυτά έχει και κλειστούς και ανοικτούς αποθηκευτικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 600.000 τ.μ., κατάλληλες για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών των φορτίων (εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικών φορτίων) και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης.



Εικόνα 6: Χάρτης λιμανιού (www.snpth.gr)

2.3.1 Υποδομές Σ.ΕΜΠΟ

Το ΣΕΜΠΟ σχεδιάστηκε και δημιουργήθηκε με βάση τα δεδομένα σύγχρονων τεχνολογιών και είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα μηχανήματα χειρισμού εμπορευματοκιβωτίων. Τα εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) διακινούνται μέσω ειδικά διαμορφωμένου χώρου που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της 6ης προβλήτας (κρηπιδώμα 26). Ανήκει στην ελεύθερη ζώνη.

Μέσα στον σταθμό υπάρχουν εγκαταστάσεις και κλιμάκιο τεχνικής υποστήριξης. Για τη φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ από/σε πλοία

Το ΣΕΜΠΟ διαθέτει ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Εμπορευματοκιβωτίων που αναβαθμίζει τις υπηρεσίες του και αυξάνει την ανταγωνιστικότητά του.

Επίσης εξυπηρετεί πλοία καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου, 365 ημέρες το έτος με ενιαία τιμή

(Flat Rates).

Προσφέρει παραγωγικότητα στη φορτοεκφόρτωση και εξυπηρέτηση των πλοίων ενώ διαθέτει και Τελωνειακό Κλιμάκιο για ταχεία εξυπηρέτηση πελατών και φορτίου.

Σχετικά με την έκδοση ψηφιακών τιμολογίων στους πελάτες του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων από το 2015 γίνεται εφικτή πια αυτή η διαδικασία μειώνοντας την διοικητική γραφειοκρατία και αυξάνοντας την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων προσεγγίζουν σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές γραμμές μεταφοράς Ε/Κ όπως: MSC, Maersk, Evergreen, COSCO, CMA CGM, ARKAS, ZIM, Harpag Lloyd, κα.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), που αναλαμβάνει την διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων έχει μήκος 550μ και πλάτος 340μ με δυνατότητα υποδοχής πλοίων με βύθισμα μέχρι 12 μέτρα και καταλαμβάνει έκταση 254.000 τ.μ. και έχει αποθηκευτική ικανότητα περίπου 4.700 TEUs² σε θέσεις εδάφους.

Στην προβλήτα 6 του λιμανιού στο μόνο σημείο που υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων υπάρχουν τέσσερις γερανογέφυρες απ' τα οποία τα 2 είναι τύπου post panamax με ανυψωτική ικανότητα 50 τόνων και τα άλλα 2 με ικανότητα 40 και 45 τόνων που η καθεμιά έχει δυνατότητα εξυπηρέτησης περίπου 100.000 TEU ετησίως, ανά γερανογέφυρα, με ικανότητα εξυπηρέτησης συνολικά στα 400.000 TEU.



Εικόνα 6 Σ.ΕΜΠΟ (πηγή: αρχείο Σ.Ν.Π.Θ)

Το Σ.ΕΜΠΟ διαθέτει 380 ρευματολήπτες (380V) για Ε/Κ ψυγεία. Για τη διακίνηση, αποθήκευση και στοιβασία των Ε/Κ χρησιμοποιούνται:

17 straddle carriers

4 tractors

² Η TEU είναι μονάδα μέτρησης που ισοδυναμεί με ένα εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών (6.10m)

5 front lifts

20 trailers

6 περονοφόρα ανυψωτικά μηχανήματα.

Ο σταθμός συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και με transtainer ανυψωτικής ικανότητας 50 τόνων φορτοεκφορτώνουν τα εμπορευματοκιβώτια από και προς τα βαγόνια.

2.3.2 Υποδομές συμβατικού λιμανιού

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται σε χώρο, συνολικής έκτασης περίπου 1.000.000 τετραγωνικών μέτρων, με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθος έως 12 μέτρα, το μεγαλύτερο τμήμα του οποίου ανήκει στην Ελευθέρη Ζώνη. Οι προβλήτες 2,3,4,5 και ένα μέρος της 6 προβλήτας διαχειρίζονται τα συμβατικά φορτία

Από τον λιμένα του συμβατικού φορτίου διακινούνται:

Φορτία Γενικών Εμπορευμάτων που έχουν υποτυπώδη συσκευασία (χαλυβουργικά, μάρμαρα, φορτία σε παλέτες, καπνά, οπωρικά)

Χύδην φορτία τα οποία δεν έχουν υποτυπώδη συσκευασία και είναι :

Τα Στερεά Χύδην Φορτία (ορυκτά, μεταλλεύματα, κάρβουνο, στερεά καύσιμα, δημητριακά, ζωοτροφές, λιπάσματα, τσιμέντο, scrap)

Υγρά Χύδην Φορτία με σωληνώσεις (καυστική σόδα, ασφαλτος, χημικά, ορυκτέλαια, κρασιά)

Τροχοφόρα με το σύστημα Ro-Ro

Το συμβατικό λιμάνι λειτουργεί σε 2 βάρδιες τις καθημερινές και την 1^η βάρδια του Σαββάτου κανονικής εργασίας με ενιαίο τιμολόγιο υπηρεσιών και δυνατότητα εργασίας πέραν του κανονικού ωραρίου με την αντίστοιχη προσαύξηση

Οι κύριοι πελάτες του συμβατικού λιμένα είναι η Feni (διακινεί κυρίως μεταλλεύματα νικελίου και στερεά καύσιμα) η AEE Χάλυβος (διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου & χάλυβα), η Σιδενόρ (διακινεί κυρίως προϊόντα σιδήρου & χάλυβα), η Τιτάν (διακινεί pet coke, γυψόχωμα, κλίγκερ και τσιμέντα), το Χαλυβουργείο των Σκοπίων (διακινεί προϊόντα σιδήρου & χάλυβα) και η ΛΑΡΚΟ (διακινεί κυρίως μέταλλευμα νικελίου).

Το συμβατικό λιμάνι και συγκεκριμένα η διακίνηση των εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση συμπληρώνεται και ενισχύεται από τη λειτουργία της Ελεύθερης Ζώνης (Ελέγχου Τύπου Ι).



Εικόνα 7: Συμβατικό λιμάνι προβλήτα 5 και μέρος της 6^{ης} (πηγή: Ο.Λ.Θ)

Ο εξοπλισμός για τον χειρισμό του συμβατικού φορτίου αποτελείται από 44 ηλεκτροκίνητους γερανούς, οι οποίοι κινούνται σε σιδηροτροχιές, ανυψωτικής ικανότητας έως 40 τόνους Δύο (2) ελαστικοφόρους γερανούς Gottwald (harbor crane) ανυψωτικής ικανότητας 100 τόνων

Δύο (2) αυτοκινούμενους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 120 και 150 τόνων

Πλήθος άλλων μηχανημάτων χειρισμού φορτίων (φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες)

Για την αποθήκευση του συμβατικού φορτίου υπάρχουν στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι 85.000 μ² (από τους οποίους, 21.500 μ² και μία αποθήκη ψυγείο 4.000 μ² βρίσκονται στην Ελεύθερη Ζώνη)

Τα διαθέσιμα ανοικτά υπόστεγα είναι 12.000 μ² οι υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι 500.000 μ² και Σιλό που χρησιμοποιείται στην αποθήκευση και επαναφόρτωση προϊόντων χύδην, κυρίως αγροτικών χωρητικότητας 20.000 τόνων στην προβλήτα 4

Αναλυτικότερα ο πίνακας παρακάτω δείχνει τα στοιχεία των υποδομών της κάθε προβλήτας του λιμανιού:

Προβλήτα	Κρηπίδωμα	Μήκος κρηπιδότοιχου (μ)	Βάθος θάλασσας (μ)	Έτος κατασκευής	Γερανός	Αριθμός	Ανυψωτική ικανότητα
1 ^{ος}	1	325	8	1904			
	2	90	8	1904			
	3	200	8	1904			
	4,5,6,7,8	400	8	1904			
2 ^{ος}	9	230	8.6	1904			
	10	320	10.1	1982	CERETTI TANFANI	5	3t
					CERETTI TANFANI	4	6t
					GANZ	2	10t
	11	240	9.7	1939	COWANS SHELDON	8	6t
3 ^{ος}	12	240	9.2	1946	COWANS SHELDON	12	6t
	13	135	10.1	1946			
	14	230	9.7	1946	CERETTI TANFANI	19	6t
					CERETTI TANFANI	18	6t
	15	175	10.4	1950	CERETTI TANFANI	7	3t
					COWANS SHELDON	9	6t
					CERETTI TANFANI	17	3t
					STOTHERT & PITT	21	3t
4 ^{ος}	16	320	10.1	1962	CERETTI TANFANI	22	3t
					CERETTI TANFANI	25	3t
	17	190	11.1	1962	CERETTI TANFANI	26	15t
					CERETTI TANFANI	27	15t
	18	220	9.9	1962	CERETTI TANFANI	29	6t
					CERETTI TANFANI	28	6t
5 ^{ος}	20	350	9.7	1963-66	GANZ	31	25t
					GANZ	32	25t
					GANZ	34	27t
	21	185	12	1963-66	GANZ	33	27t
	22	370	9.5	1963-66	GANZ	35	10t
					GANZ	36	10t
					GANZ	37	10t
					GANZ	38	25t
	23	184	8.9	1963-66	CERETTI TANFANI	11	6t
					CERETTI TANFANI	24	6t
6 ^{ος}					CERETTI TANFANI	3	3t
	24	635	12	1972-89	GANZ	39	32t
					GANZ	40	32t
					ROKAS	41	40t
					ROKAS	42	40t
					ROKAS	43	40t
					ROKAS	44	40t
	26	550	12	1972-89		Γ/Φ 4	50t
						Γ/Φ 3	50t
						Γ/Φ 2	45t
						Γ/Φ 1	40t
	27	100	10	1972-89			

Πίνακας 2 Στοιχεία υποδομών ΟΛΘ

2.3.3 Υποδομές επιβατικού λιμανιού

Μεγάλη έμφαση δίνεται έκτος από την εμπορική διακίνηση και στο επιβατικό λιμάνι και δηλαδή στις αφίξεις πλοίων το οποίο έκτος από την οικονομική ενίσχυση που προσφέρει στον οργανισμό αποτελεί και ένας σημαντικός τουριστικός παράγοντας για την ίδια την πόλη.

Η θέση του λιμανιού δίνει επιπλέον κίνητρο στο επιβατικό κοινό να την επισκεφτούν καθώς βρίσκεται σε απόσταση 16 χιλιομέτρων από το Διεθνές Αεροδρόμιο "Μακεδονία" 1 χιλιόμετρο από τον Επιβατικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και 4 χλμ. από το ΚΤΕΛ Μακεδονία έτσι γίνεται σημείο αναφοράς ως πύλη εισόδου για αυτούς που θέλουν να επισκεφτούν και άλλα μέρη εκτός της Θεσσαλονίκης.

Ο επιβατικός σταθμός Μακεδονία λειτουργεί όλες τις ημέρες το χρόνο ενώ υποδέχεται μεγάλο αριθμό επιβατικών-οχηματαγωγών πλοίων, , ιπταμένων δελφινιών και κρουαζιερόπλοιων.

Στο επιβατικό κομμάτι του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, το οποίο βρίσκεται μεταξύ των προβλητών 1 και 2 έχει κρηπίδωμα συνολικού μήκους 400 μέτρων με βύθισμα 8 μέτρα. Στο κρηπίδωμα αυτό υπάρχουν 4 θέσεις πρυμνοδέτησες και μία θέση πλευρίσης ή εναλλακτικά 3 θέσεις πλευρίσης (για την εξυπηρέτηση κυρίως των κρουαζιερόπλοιων).



Εικόνα 8 Επιβατικός σταθμός ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

Υπάρχει δυνατότητα πλευρίσης κρουαζιερόπλοιων με βύθισμα έως 9 μέτρα με τοποθέτηση ειδικής κατασκευής.

Η λεκάνη του επιβατικού λιμένα παρέχει επαρκή χώρο και βάθος για τους ελιγμούς των επιβατικών πλοίων και είναι καλά προστατευμένη, με κυματοθραύστη, από τις καιρικές

συνθήκες (άνεμοι, κυματισμοί, κ.λπ.) παρέχοντας ασφαλή ελλιμενισμό των πλοίων.

Με τις κατάλληλες υποδομές που διαθέτει έχει δυνατότητα υποδοχής και κρουαζιερόπλοιων. Στο χώρο το λιμένα υπάρχει και η «Ελεύθερη Ζώνη» που είναι μια από τις 27 που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η λειτουργία της αποσκοπεί στην διευκόλυνση και ανάπτυξη του εμπορίου μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε. και τρίτων χωρών κατά κύριο λόγο.

Το εμπορικό κομμάτι του λιμένα ασχολείται με την διακίνηση όλων των ειδών των φορτίων την αποθήκευση διατήρηση και χειρισμό αυτών είτε εμπορευματοκιβωτίων είτε φόρτια του συμβατικού λιμένα τα οποία φόρτο/εκφορτώνονται στην προβλήτα 6 με την χρήση γερανογεφυρών για containers και διαφόρων ειδών γερανούς για το συμβατικό λιμένα και διακινούνται από εκεί με τρένο ή με φορτηγά σε διάφορα μέρη της ενδοχώρας ή στο εξωτερικό..

2.4 Άλλες υποδομές

Περίφραξη

Πέραν των υποδομών των 3 αυτών διακριτών ζωνών γενικά στο σύνολο της χερσαίας υποδομής περιέχονται και υποδομές όπως η περίφραξη του λιμένα το οποίο οριοθετεί τον χώρο του λιμανιού και αποτελείται από 14 πύλες.

Υποσταθμός Ηλεκτρικής Ενέργειας

Για τις ηλεκτρικές ανάγκες έχουν κατασκευαστεί στην προβλήτα 5 το 1970 υποσταθμός. Επίσης υποσταθμός έχει κατασκευαστεί και στην 6^η προβλήτα το 1990 αλλά και στην 2,4 προβλήτα.

Δίκτυο ύδρευσης

Εντός της χερσαίας ζώνης υφίσταται πλήρες δίκτυο ύδρευσης το οποίο διακλαδίζεται σε όλα τα κρηπιδώματα των προβλητών και νηοδόχων και στους εσωτερικούς χώρους.

Δίκτυο αποχέτευσης

Υφίσταται δίκτυο αποχέτευσης το οποίο εξυπηρετεί όλους τους χώρους της παραχωρούμενης ζώνης και είναι εξαρτημένο από το δίκτυο της πόλης.

Διάφορα κτήρια-αποθήκες όπως:

Σιλό

Κτίριο σημαντικών διαστάσεων που δεσπόζει στον προβλήτα 4, λόγω του σημαντικού ύψους 41,1μ και όγκου του. Έχει επιφάνεια κάλυψης 1.285 μ² πλέον των συνοδευτικών υπόστεγων επιφάνειας 393 μ². Αποτελείται από τρεις κυρίως κτιριακούς όγκους: τα γραφεία, τον πύργο του σιλό, και τις κυψέλες αποθήκευσης με έτος κατασκευής το 1963 για την εξυπηρέτηση κυρίως χύδην αγροτικών προϊόντων

Ψυκτικός χώρος

Ειδικός αποθηκευτικός χώρος .Κτίσθηκε πριν από το 1938 και έχει ενδιαφέρουσα κτιριολογική τυπολογία. Η συνολική επιφάνεια του ανέρχεται στα 1.050 μ²

Αποθήκες

Πολλές αποθήκες παλιάς κατασκευής βρίσκονται στο χώρο του λιμανιού από τα οποία μερικά έχουν ανακαινιστεί ως χώρος εκδηλώσεων-διαλέξεων και βρίσκονται στην προβλήτα 1 .

Έκτος από αυτές τι αποθήκες συνολικά υπάρχουν 28 διάφορων χρήσεων και μεγεθών και στις υπόλοιπες 5 προβλήτες

Στο χώρο του λιμανιού πολλά γραφεία φυλάκια και κτίρια διαφόρων σκοπιμοτήτων συνθέτουν τον λιμενικό χώρο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Ο.Λ.Θ

3.1 Γενικά για Ο.Λ.Θ

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

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

3.1.1 Καταστατικό

Το καταστατικό της ΟΛΘ που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 40/1999 στο άρθρο 8 Κεφάλαιο πρώτο ορίζει τα εξής: ΣΥΣΤΑΣΗ – ΕΠΩΝΥΜΙΑ – ΕΔΡΑ – ΣΚΟΠΟΣ – ΔΙΑΡΚΕΙΑ – ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Συνοπτικά τα άρθρα του καταστατικού έχουν ως εξής:

ΣΥΣΤΑΣΗ – ΕΠΩΝΥΜΙΑ

Συνιστάται η Α.Ε εταιρεία με την επωνυμία <<Οργανισμός λιμένος Θεσσαλονίκης ανώνυμη εταιρεία>> και με διακριτικό τίτλο <<Ο.Λ.Θ>>

ΕΔΡΑ

Η έδρα της Ο.Λ.Θ ορίζεται ο δήμος Θεσσαλονίκης.

ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της Ο.Λ.Θ είναι η διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμένος Θεσσαλονίκης.

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

Η διάρκεια της Ο.Λ.Θ ορίζεται για 100 έτη και μπορεί να επεκταθεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης

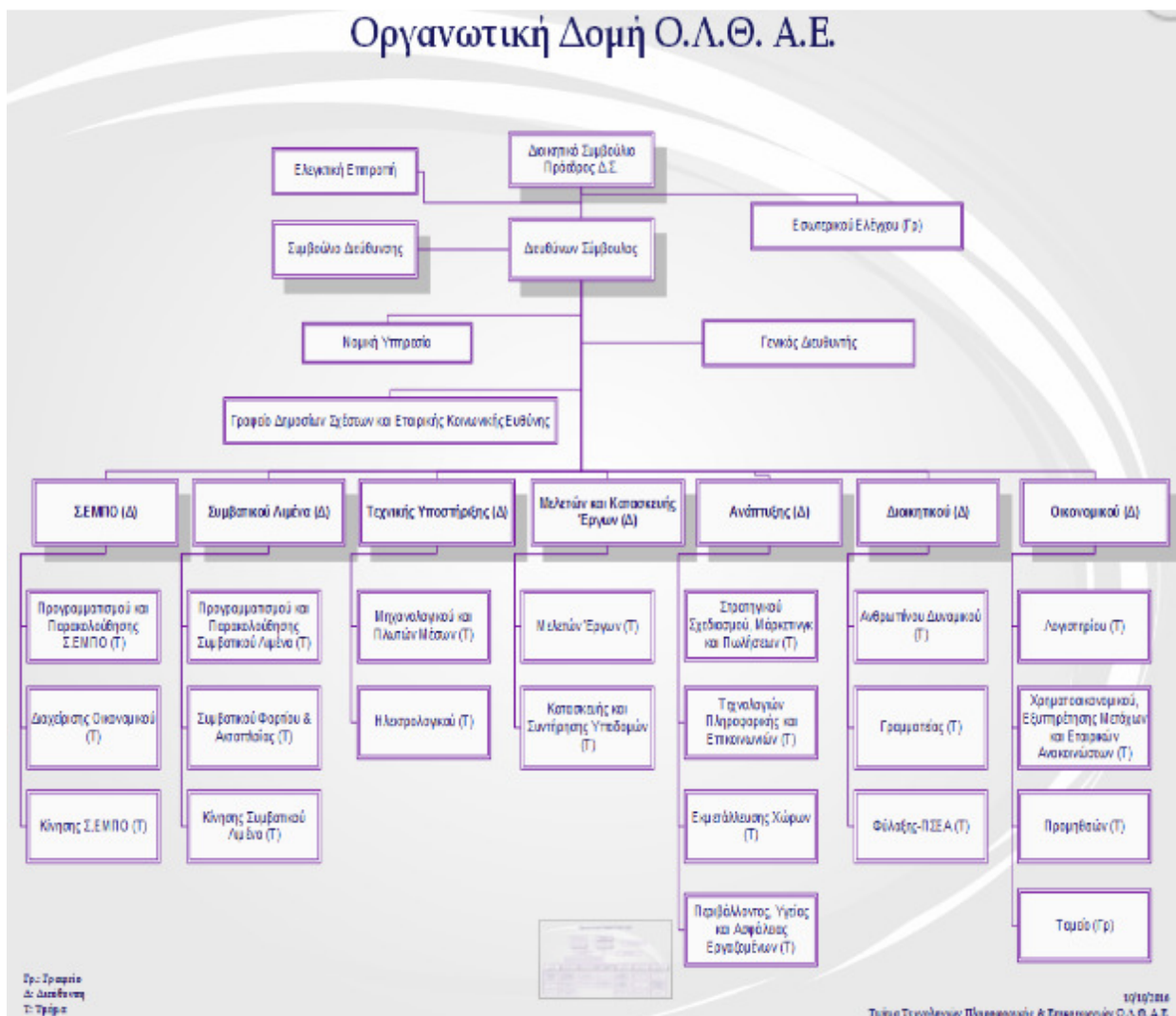
ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Το μετοχικό κεφάλαιο ορίζεται στα 100.000.000 δραχμές και κατά την διάρκεια της λειτουργίας θα οριστικοποιηθεί το τελικό μετοχικό κεφάλαιο

3.1.2 Διοίκηση-Δομή του Οργανισμού

Όπως κάθε οργανισμός έτσι και ο ΟΛΘ διέπεται από οργανωτική δομή και ανθρώπους που την διοικούν .

Παρακάτω εμφανίζεται πίνακας με την δομή του ΟΛΘ



ΕΙΚΟΝΑ 1:Δομή ΟΛΘ (Πηγή: www.thpa.gr)

- **Το διοικητικό συμβούλιο** είναι το ανώτερο όργανο θεωρείται που διαμορφώνει την στρατηγική και πολιτική ανάπτυξη της εταιρείας ενώ ελέγχει και την παρουσία του οργανισμού. Αποφασίζει για όλα τα θέματα του λιμένα εκτός από αυτά που ορίζει το καταστατικό ή ο νόμος ότι είναι αρμοδιότητα άλλων οργάνων. Ο Πρόεδρος προΐσταται του Δ.Σ. Θα πρέπει να έχει τις αρμοδιότητες του καθορισμού της ημερήσιας διάταξης, της διασφάλισης της καλής οργάνωσης των εργασιών του Δ.Σ
- **Ο Διευθύνων Σύμβουλος** είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρίας και εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση. Ο Διευθύνων Σύμβουλος προΐσταται όλων των υπηρεσιών της Εταιρίας, διευθύνει το έργο της και λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις μέσα στα πλαίσια των διατάξεων που διέπουν τη λειτουργία της Εταιρίας,

3.2 Ιστορία Ο.Λ.Θ

Η σύγχρονη ιστορία των φορέων που έχουν την ευθύνη Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του λιμένος της Θεσσαλονίκης ξεκινά το έτος 1904, όταν η νεοσυσταθείσα Γαλλική εταιρία «Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de Salonique» αναλαμβάνει την εκμετάλλευση των λιμενικών εγκαταστάσεων που κατασκεύασε για τα επόμενα 40 χρόνια, έως το 1944.

Το 1914 (Νόμος 390/1914, ΦΕΚ 342Α /17-2-1914) η Ελληνική Κυβέρνηση ιδρύει το ΝΠΔΔ με την ονομασία «Ελευθέρα Ζώνη Θεσσαλονίκης», που αναλαμβάνει τη διοίκηση του μεγαλύτερου τμήματος του λιμένος, με κύρια αρμοδιότητα τη φορτοεκφόρτωση και μεταφορά εμπορευμάτων υποκειμένων και διαμετακόμισης, με ίδια μέσα και προσωπικό. Η έναρξη λειτουργίας της πραγματοποιείται το έτος 1925.

Το 1923 ιδρύεται η Γιουγκοσλαβική Ελευθέρα Ζώνη του λιμένος της Θεσσαλονίκης, για την εξυπηρέτηση του γιουγκοσλαβικού διαμετακομιστικού εμπορίου, που αναλαμβάνει τη Διοίκηση τμήματος του λιμένα Θεσσαλονίκης (προβλήτα 2 και χερσαίος χώρος όπισθεν αυτής), η οποία άρχισε τη λειτουργία της το 1929 και καταργήθηκε το έτος 1975.

Το 1930 (Νόμος 4463/24-1-1930) ιδρύεται το ΝΠΔΔ «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» με σκοπό την κατασκευή νέων και τη συντήρηση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων. Το «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης» εξαγοράζει το δικαίωμα εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων του λιμένος από την «Société Anonyme Ottomane de Construction et Exploitation du Port de

Salonique» που έληγε το 1944.

Το 1953 με το Νομοθετικό Διάταγμα 2551/26-8-1953, (ΦΕΚ 229 Α') η Επιτροπεία της Ελευθέρας Ζώνης και το Λιμενικό Ταμείο συγχωνεύτηκαν σε ενιαίο Οργανισμό, το ΝΠΔΔ με την ονομασία «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης».

Το 1970 με το Νομοθετικό Διάταγμα 449/1970, (ΦΕΚ 51 Α') τροποποιούνται και συμπληρώνονται οι αρμοδιότητες του ΝΠΔΔ «Ελευθέρα Ζώνη και Λιμνή Θεσσαλονίκης», το οποίο μετονομάζεται σε «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης».

Το 1999 (νόμος 2688/99, ΦΕΚ 40Α') το ΝΠΔΔ «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» μετατρέπεται σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ» και διακριτικό τίτλο «ΟΛΘ ΑΕ».

3.3 Παροχές υπηρεσιών Ο.Λ.Θ

Η ΟΛΘ, ως διαμετακομιστικό κέντρο παρέχει στα πλοία υπηρεσίες όπως ελλιμενισμός 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 Οργανισμός Ο.Λ.Θ προσφέρει τις παρακάτω υπηρεσίες προς τα πλοία που καταφθάνουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Αγκυροβολία

Ελλιμενισμός

Υδροδότηση

Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος- τηλεπικοινωνιών

Διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων

Ρυμούλκηση

Παρέχονται από άλλους φορείς οι ακόλουθες υπηρεσίες:

Υπηρεσίες πυρόσβεσης

Πλοήγηση (κανάλι VHF 12, Εύρος 16-24 χιλιόμετρα)

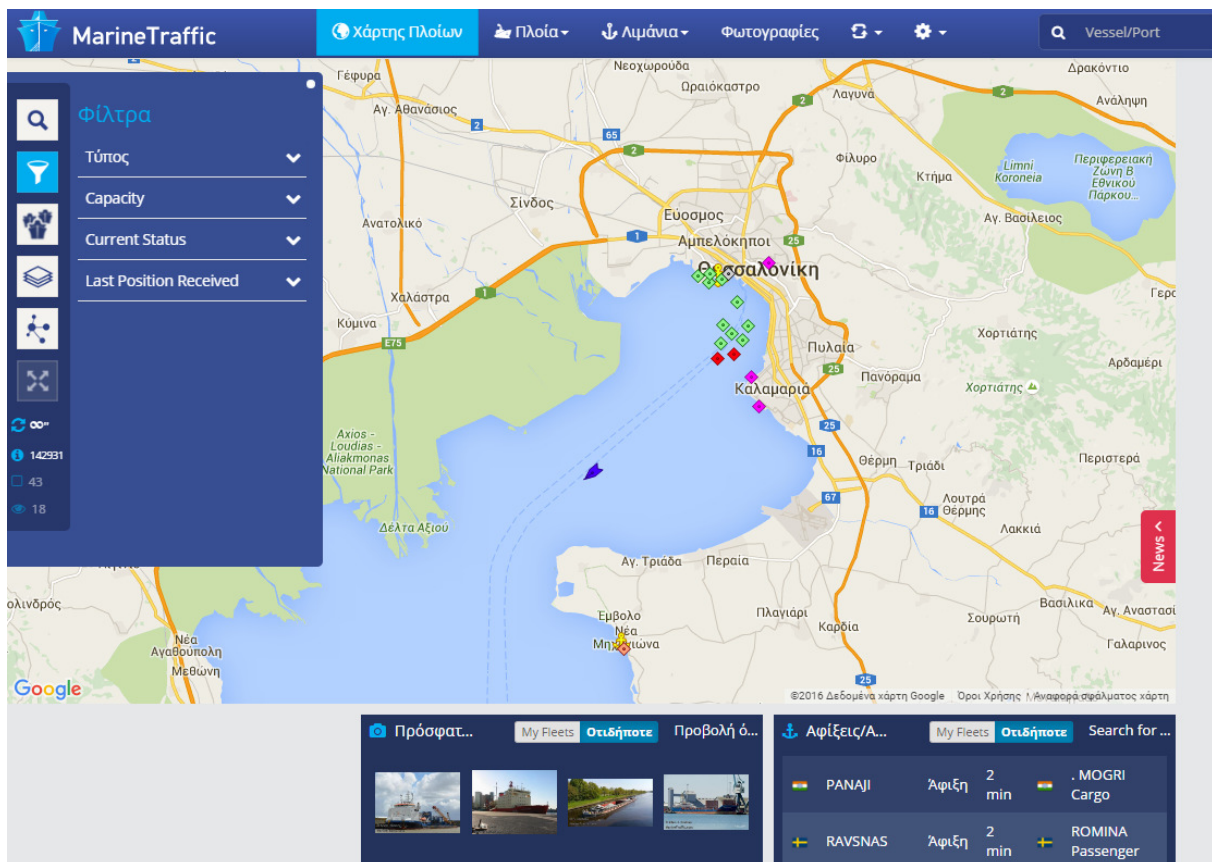
Καβοδέτηση

Επίσης παρέχονται από ιδιωτικές εταιρίες οι υπηρεσίες:

Ρυμούλκηση

Τροφοδοσία

Επίσης ο Ο.Λ.Θ μέσω μιας online πλατφόρμας το www.marinetraffic.com παρέχει έναν χάρτη πραγματικού χρόνου προς τα πλοία για πληροφορίες για την τοποθεσία τους τον όγκο των πλοίων που είναι στο λιμάνι η πλοία που κατευθύνονται προς εκεί τους τύπους των πλοίων και άλλες χρήσιμες πληροφορίες όπως δείχνει και ο παρακάτω χάρτης πλοίων



Εικόνα 9: Χάρτης πλοίων (Πηγή: www.marinetraffic.com)

Συμπληρωματικές υπηρεσίες:

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

- Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης
- Τελωνείο
- Σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου
- Γενικό Χημείο του Κράτους

- Κλιμάκιο και Γραφείο του Οργανισμού Σιδηρόδρομων Ελλάδος
- Πυροσβεστική Υπηρεσία με Πυροσβεστικό Σταθμό
- Πλοηγική Υπηρεσία (Επικοινωνία VHF Κανάλι 12, Εμβέλεια 16-24 χιλιόμετρα)
- Εταιρίες Ρυμουλκών (Επικοινωνία με ραδιοτηλέφωνα και VHF Κανάλι 8)
- Εταιρίες Lashing/Unlashing

3.5 Διαδικασία φορτοεκφόρτωσης πλοίων

Στην διαδικασία φόρτωσης γίνεται παραλαβή και τοποθέτηση φορτίου στο πλοίο με κατάλληλη βέβαια στοιβασία ενώ στην εκφόρτωση το φορτίο παραδίδεται η αποθηκεύεται σε υπαίθριους η σε κατάλληλα διαμορφωμένους στεγασμένους χώρους

Όλοι αυτή η διαδικασία υπόκειται σε κανονισμούς από την Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου ΟΛΘ ΑΕ με αριθμό 3290/23-2-2007

Όταν ένα πλοίο φθάσει στο λιμένα φόρτωσης και ενώ έχει προειδοποιηθεί ανάλογα των περιπτώσεων από 18-72 ώρες πριν και λάβει τη συγκεκριμένη θέση (συμφωνημένη), ο Πλοίαρχος του πλοίου συμπληρώνει υπογράφει και επιδίδει στον ναυλωτή -φορτωτή τη λεγόμενη δήλωση ετοιμότητας (φόρτωσης) (notice of readiness) και από εκεί και ύστερα αρχίζει η φόρτωση κατά μήκος του πλοίου από τα κρηπιδώματα 26 και 27 της 6ης προβλήτας του Σ.ΕΜΠΟ με γερανογέφυρες εφόσον είναι εμπορευματοκιβώτια και συνεχίζεται για όλο το 24 με 3 βάρδιες για όσες μέρες χρειαστεί καθότι έτσι λειτουργεί ο Σ.ΕΜΠΟ.



Εικόνα 10: Διαδικασία φόρτωσης πλοίου

Στην αντίθετη περίπτωση γίνεται εκφόρτωση στην προκυμαία³ με την χρήση γερανογεφυρών

³Κ κομμάτι της προβλήτας στην οποία κατά μήκος της βρίσκεται το πλοίο και αρχίζει η φορτοεκφόρτωση

η και απευθείας εκφόρτωση στα βαγόνια με transtainer⁴ η σε φορτηγά όπως δείχνει και η παρακάτω εικόνα



Εικόνα 11: Διαδικασία φορτοεκφόρτωσης container στο φορτηγό

και μεταφέρεται άμεσα στον προορισμό του αν όμως το εμπορευματοκιβώτιο είναι προς αποθήκευση στο λιμένα μεταφέρεται στον υπαίθριο χώρο του σταθμό εμπορευματοκιβωτίων με straddle carriers⁵



Εικόνα 12: Μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου

⁴ Ειδικό μηχάνημα για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στα βαγόνια

⁵ Ειδικό όχημα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

Ως προς το συμβατικό φορτίο η φορτοεκφόρτωση γίνεται με ηλεκτροκίνητους γεραμούς για γενικά και χύδην φόρτια από τα κρηπιδώματα 10 μέχρι 24 ενώ διαδικασία διακόπτεται κατά τις νυχτερινές ώρες και χωρίζεται σε 2 βάρδιες



Εικόνα 13 Συμβατικός λιμένας

Κατά την φόρτωση του πλοίου θα πρέπει ήδη το φορτίο να είναι έτοιμο είτε με την μεταφορά του φορτίου (χύδην η γενικού) από τις αποθήκες στην προκυμαία η τα φορτηγά η βαγόνια να έχουν φέρει το φορτίο όπως έγινε στην παρακάτω εικόνα



Εικόνα 14: Φόρτωση πλοίου

Στην περίπτωση της εκφόρτωσης και αφού έχει τελειώσει η διαδικασία αρχίζει η φόρτωση βαγονιών που είναι συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο και φορτηγών με

συσκευασμένο φορτίο όπως στα αριστερά η χύδην στερεού φορτίου όπως στην δεξιά εικόνα



Εικόνα 15:Φόρτωση φορτηγού



Εικόνα 16:Φόρτωση βαγονιών

Κατά το τέλος της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης το πλοίο υποχρεούται να φύγει εκτός και αν συμφωνηθεί διαφορετικά

3.5.4 Ασφάλεια Πρόσδεσης- απόπλου

Η διαδικασία της ασφάλισης για απόπλου παραμένει ένα πολύ σημαντικό θέμα όπως ήταν πάντοτε.

Τα στόμια των κυτών θα πρέπει να ασφαλιζονται προοδευτικά μόλις ολοκληρώνεται η φόρτωση έτσι ώστε να παραμένουν ανοιχτά ένα ή δύο μόνο αφού τελειώσει η φόρτωση. Οι σύγχρονοι σταθμοί για μεγάλα πλοία μπορεί να έχουν πολύ μικρές αποστάσεις μέχρι την ανοιχτή θάλασσα.

Ο απαιτούμενος χρόνος για την ασφάλιση είναι δυνατόν να διαφέρει ανάλογα από ημέρα σε νύχτα, καλοκαίρι ή χειμώνα, καλό ή κακό καιρό. Έγκαιρη προειδοποίηση θα δίδεται στον σταθμό εάν απαιτηθεί παράταση χρόνου.

Μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στην ανάγκη ασφαλούς πρόσδεσης. Το πλοίο θα πρέπει να παραμένει καλά ασφαλισμένο στο αγκυροβόλιο του. Κατά μήκος της προβλήτας ή της αποβάθρας θα πρέπει να εξασφαλίζεται το σφιχτό δέσιμο των κάβων. Προσοχή θα πρέπει να δίδεται στην κίνηση του πλοίου που μπορεί να προκληθεί από παλίρροιες, ρεύματα ή άλλα διερχόμενα πλοία και από τις διαδικασίες φόρτωσης. Συρματόσχοινα και κάβοι από συνθετικές ίνες δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα και κατά την ίδια κατεύθυνση λόγω των διαφορετικών ελαστικών τους ιδιοτήτων

3.6 Χώροι για μη λιμενικές δραστηριότητες

Η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. στο πλαίσιο αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας της διαθέτει χώρους στεγασμένους και υπαίθριους για την ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων εκτός από την εκμετάλλευση των αποθηκών, έχει δημιουργήσει και λειτουργεί με επιτυχία στο κέντρο της πόλης δύο σύγχρονους υπαίθριους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων συνολικής χωρητικότητας 595 θέσεων. Οι χώροι στάθμευσης, που βρίσκονται κοντά στο εμπορικό κέντρο, βοηθούν στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης αναβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.



Εικόνα 17 Χώρο διαθέσιμος για το κοινό

Επίσης διάφορες αποθήκες στην προβλήτα 1 του λιμανιού έχουν ανακατασκευαστεί εσωτερικά σε μοντέρνα λειτουργικά κτίρια πολλαπλών χρήσεων (αίθουσες συνεδρίων, σεμιναρίων, εκθέσεων, κινηματογράφου και δεξιώσεων και εξωτερικά έχουν διατηρήσει την αρχική του όψη. Η προβλήτα 1 του λιμανιού μετά την ανάπλαση του με σκοπό την σύνδεση του κοινού της πόλης με το λιμάνι λειτουργεί και ως χώρος αναψυχής και ηρεμίας για του πολίτες που θέλουν να έρθουν πιο κοντά με την θάλασσα. Στην ίδια προβλήτα βρίσκονται και τα κεντρικά κτίρια της Ο.Λ.Θ.



Εικόνα 18 προβλήτα 1 προσβάσιμος στο κοινό

Κάποιους από τους χώρους της προβλήτας αξιοποιούνται οικονομικά με την παροχή τους έναντι μισθώματος οι χώροι αυτοί είναι:

Η Αποθήκη Γ υπαίθριοι χώροι στην Α΄ Προβλήτα και η εκκλησία του Εκκλησία Αγίου Νικολάου και προαύλιο χώρος του.

3.7 Περιβαλλοντική Συνείδηση

Η Ο.Λ.Θ. Α.Ε. δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος.

Για το λόγο αυτό διαθέτει εγκεκριμένο σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων που καταπλέουν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης καθώς και σχέδια έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και επικίνδυνες ουσίες ενώ έχει λάβει και την πιστοποίηση ISO 14001:04 για το σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης που εφαρμόζει.

Η πιστοποίηση αφορά στο σύνολο των δραστηριοτήτων της εταιρίας και συγκεκριμένα: ελλιμενισμό εμπορικών πλοίων, φορτοεκφόρτωση φορτίων χύδην και εμπορευματοκιβωτίων, αποθήκευση και διακίνηση εμπορευμάτων και άλλων ειδών, ελλιμενισμό επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων και παραχώρηση χώρων για εμπορικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.

Η συγκεκριμένη πιστοποίηση εντάσσεται στη στρατηγική επιδίωξη της ΟΛΘ ΑΕ για σταδιακή εξέλιξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης σε Smart Port, δίνοντας βάρος στην περιβαλλοντική προστασία, την εξοικονόμηση ενέργειας και τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων λειτουργίας.

Τέλος ανακυκλώνει το σύνολο των αποβλήτων που παράγονται από τις εγκαταστάσεις της

όπως, ελαστικά στο τέλος του κύκλου ζωής, απόβλητα λιπαντικών ελαίων, ξύλινη συσκευασία (τακαρία), μεταλλική συσκευασία (τσέρκια), αδρανή από εκσκαφές και κατεδαφίσεις, σιδηρούχα μέταλλα (scrap), φίλτρα λαδιού και πετρελαίου, λιπασμένα ροκανίδια και υφάσματα.

Παράλληλα πραγματοποιεί μετρήσεις ποιότητας θαλασσίου περιβάλλοντος και διαθέτει μονάδα μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης και πρόγραμμα μετρήσεων θορύβου για το σύνολο των εγκαταστάσεων και του μηχανολογικού εξοπλισμού.

3.8 Εργατικό δυναμικό

Οι εργασιακές τους σχέσεις ρυθμίζονται με το Γ.Κ.Π., τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ή τις Κλαδικές ή ομοιοεπαγγελματικές Συμβάσεις και οι αποδοχές τους με την Επιχειρησιακή Συλλογική Σύμβαση του τακτικού και του λιμενεργατικού προσωπικού

Η Εταιρεία επενδύει στη διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση του προσωπικού της μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων και σεμιναρίων σε γενικά θέματα, όπως η επικοινωνία, Διοίκηση, οικονομικά, υγιεινή και ασφάλεια.

Το 2018 η Εταιρεία απασχόλησε 422 άτομα (εκ των οποίων 164 άτομα τακτικό προσωπικό, 121 άτομα λιμενεργατικό προσωπικό και 137 άτομα σπουδαστές ΤΕΙ, μαθητευόμενοι ΟΑΕΔ και εποχικοί),

Το 2017 απασχόλησε 424 άτομα (εκ των οποίων 208 άτομα τακτικό προσωπικό, 123 άτομα λιμενεργατικό προσωπικό και 93 άτομα σπουδαστές ΤΕΙ, ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (Ο.Λ.Θ. Α.Ε) ΕΤΗΣΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ για τη χρήση που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2017

10 μαθητευόμενοι ΟΑΕΔ και εποχικοί), έναντι των 402 του 2016 (212 τακτικοί, 125 λιμενεργάτες & 65 ΤΕΙ, ΟΑΕΔ).

Το 2016 απασχόλησε 402 άτομα (εκ των οποίων 212 άτομα τακτικό προσωπικό, 125 άτομα λιμενεργατικό προσωπικό και 65 άτομα σπουδαστές ΤΕΙ, μαθητευόμενοι ΟΑΕΔ), έναντι των 420 του 2015 (214 τακτικοί, 126 λιμενεργάτες & 80 ΤΕΙ, ΟΑΕΔ και εποχικοί).

Το 2015 απασχόλησε 420 άτομα (Διοικητικό, Τεχνικό, Βοηθητικό) και λιμενεργατικό. (εκ των οποίων 214 άτομα τακτικό προσωπικό, 126 άτομα λιμενεργατικό προσωπικό και 80 άτομα σπουδαστές ΤΕΙ, μαθητευόμενοι ΟΑΕΔ και εποχικοί), έναντι των 400 του 2014 (218, 128 & 54 άτομα αντίστοιχα).

Το 2014 απασχόλησε 400 άτομα (εκ των οποίων

218 άτομα τακτικό προσωπικό, 128 άτομα λιμενεργατικό προσωπικό και 54 άτομα σπουδαστές ΤΕΙ, μαθητευόμενοι ΟΑΕΔ και εποχικοί)

3.8.1 Ασφάλεια εργαζομένων

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 και παρακολουθεί διαρκώς στοχευμένα προγράμματα εκπαίδευσης.

Σημαντικό ρόλο στη λειτουργία της εταιρίας ΟΛΘ ΑΕ διαδραματίζει η ευαισθησία της για την ασφάλεια των εργαζομένων και των εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό διαθέτει κανονισμό υγείας και ασφάλειας της εργασίας και απασχολεί Τεχνικό Ασφάλειας και Γιατρό Εργασίας, ενώ εκπαιδεύει διαρκώς το προσωπικό της σε θέματα υγείας και ασφάλειας.

3.8.2 Φροντίδα εργαζομένων

Σε ετήσια βάση διενεργείτε προληπτικός κλινικοεργαστηριακός έλεγχος για το προσωπικό και διαθέτει πιστοποιητικό καταλληλότητας για όλους τους εργαζόμενους. Διαθέτει επίσης στο προσωπικό της πιστοποιημένα Μέσα Ατομικής Προστασίας και επιβλέπει την διαρκή χρήση τους. Σημαντικό παράγοντα για την ασφάλεια αποτελεί η συντήρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού, τομέα στον οποίο από την ΟΛΘ ΑΕ δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα και φροντίδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ & ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ

4.1 Αναπτυξιακοί σχεδιασμοί

Ο Ο.Λ.Θ βρίσκεται σε μια κερδοφόρα καμπή της πορείας της καθώς με την κερδοφορία που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια έχουν αύξηση τα αποθεματικά της κάτι το οποίο της δίνει την δυνατότητα για επενδύσεις σε προβλήματα του λιμανιού που δεν της δίνουν την δυνατότητα να επεκτείνει τις στρατηγικές του βλέψεις.

Υπάρχουν ήδη ολοκληρωμένοι σχεδιασμοί όπως ο Μεσοπρόθεσμος-Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός που ήταν ο αρχικός σχεδιασμός και το Master plan το οποίο εγκρίθηκε και θα αντικαταστήσει το προϋπάρχον στρατηγικό σχεδιασμό.

Πιο συγκεκριμένα στόχος για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα απαιτούνται τα παρακάτω έργα:

Η επέκταση της λιμενικής υποδομής με βαθύτερα κρηπιδώματα ώστε να εξυπηρετούνται και τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου.

Η προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού σύγχρονης τεχνολογίας και υψηλών αποδόσεων.

Η εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνίας για την αποτελεσματικότερη παροχή λιμενικών υπηρεσιών και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών του λιμένα.

Η βιώσιμη ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης υλοποιώντας μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων της λειτουργίας της ΟΛΘ ΑΕ.

Η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών για την κρουαζιέρα και τον θαλάσσιο τουρισμό

Αυτά τα έργα θα υλοποιηθούν μέσω των στρατηγικών σχεδιασμών της διοίκησης του Ο.Λ.Θ όπως ο φάκελος του master plan που πρόσφατα έχει εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο και το οποίο θα αντικαταστήσει το υπάρχον σχεδιασμό του οργανισμού (Μεσοπρόθεσμος-μακροπρόθεσμος).

4.1.2 Μεσοπρόθεσμος-Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός

Οι επενδύσεις των πιο σημαντικών έργων του μεσοπρόθεσμου προγράμματος επενδύσεων 2014-2016 (ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ)

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΥΛΟΠΟΙΗΘΟΥΝ

	Περιγραφή	Προϋπολογισμός Έργου
	ΣΕΜΠΟ	
1	Κατασκευή νέων χώρων εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων και πλήρης ανακατασκευή επιστρώσεων στο ΣΕΜΠΟ (6ος προβλήτας)	2.280.000 €
	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	
2	Κατασκευή νέας επίστρωσης όπισθεν του κρηπιδώματος 24 του 6ου προβλήτα	1.200.000 €
3	Κατασκευή αποθήκης ειδικών φορτίων στο κρηπίδωμα 24 (Οικοδομικά)	3.000.000 €
	ΠΕΡΙΟΧΗ 1ου - 2ου ΠΡΟΒΛΗΤΑ	
4	Κατασκευή τουριστικού καταφυγίου στην περιοχή του 1ου και 2ου προβλήτα	2.500.000 €
	ΥΠΟΔΟΜΗ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ	
5	Έργα ανακατασκευής του δικτύου ύδρευσης και	2.238.000 €

	αποχέτευσης της ΟΛΘ ΑΕ	
6	Επέκταση και ανακατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου του Λιμένα Θεσσαλονίκης	1.200.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ	12.418.000 €

ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ

	Περιγραφή	Προϋπολογισμός Έργου
7	Προμήθεια Γερανογέφυρας Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ)	6.500.000 €
8	Προμήθεια 2 Front Lifts 10τν / 6+1 (ΣΕΜΠΟ)	320.000 €
9	Προμήθεια Straddle Carriers (4τεμ)	3.200.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ ΣΕΜΠΟ	10.020.000 €
10	Προμήθεια 2 Η/Γ για Κρηπίδωμα 17	6.938.000 €
11	Προμήθεια 2 Η/Γ για Κρηπίδωμα 21	8.600.000 €
12	Προμήθεια 2 Ελκυστήρων Βαγονιών	595.000 €
13	Προμήθεια 2 Η/Γ για διακίνηση Χύδην Φορτίου στο 24 κρηπ.	8.600.000 €
14	Εξειδικευμένα Συστήματα Διαχείρισης Χύδην Φορτίου	4.000.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	28.733.000 €
16	Προμήθεια και εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος επιτήρησης και ελέγχου πρόσβασης ISPS	2.500.000 €
17	Υλοποίηση single window - Port community system	500.000 €
18	Εφαρμογή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΑΕΠΟ)	218.350 €

	ΣΥΝΟΛΟ ΛΟΙΠΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	3.218.350 €
	ΣΥΝΟΛΟ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ	41.971.350 €
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ 2014-2016	54.389.350 €

Επενδύσεις υποδομής στρατηγικής σημασίας (2014-2020)(ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ)

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός του Λιμένα Θεσσαλονίκης 2014-2020 περιλαμβάνει ως επένδυση υποδομής στρατηγικής σημασίας την επέκταση του Προβλήτα Νο6 ως εξής:

Επέκταση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) κατά 550μ μήκος (κρηπίδωμα Νο 26), πλάτος 350μ και βάθος 16μ. Η επέκταση θα συμπληρωθεί από έργα ανωδομής (κτήρια, συνεργείο, διαμόρφωση νέας πύλης εισόδου-εξόδου φορτηγών) καθώς και προμήθεια σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού (Γερανογέφυρες Post Panamax και Super Post Panamax κ.α.). Με την ολοκλήρωση του έργου ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων θα έχει λειτουργικό μήκος κρηπιδώματος 1.120μ, θα καλύπτει έκταση 550.000τμ και θα έχει χωρητικότητα 1,2 εκατομμυρίων TEUs.

Επέκταση του Terminal Χύδην Φορτίων κατά 600μ μήκος (κρηπίδωμα Νο 24), πλάτος 250μ και βάθος 16μ.

	Περιγραφή	Προϋπολογισμός Έργου
1	Επέκταση ΣΕΜΠΟ (κρηπίδωμα Νο 26, με βάθος 16μ), έργα ανωδομής και προμήθεια βασικού νέου μηχανολογικού εξοπλισμού	240.000.000 €
2	Επέκταση Κρηπιδώματος Νο 24 με βάθος 16μ του 6ου προβλήτα του ΑΕ (έργα υποδομής)	78.000.000 €

4.1.3 Master plan του ΟΛΘ

Στόχος στο Master plan με ορίζοντα εικοσιπενταετίας (έτος 2040), είναι μεταξύ άλλων το λιμάνι της Θεσσαλονίκης «να ανέβει κατηγορία» (φτάνοντας στη μεσαία κατηγορία των ευρωπαϊκών λιμανιών).

Ύστερα και από την έγκριση από το Ε.Σ.Α.Λ./ΥΕΝ θα αποτελεί το επίσημο πρόγραμμα σχεδιασμού μέχρι στιγμής όμως το Μεσοπρόθεσμος-Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός είναι τα 2 σχεδιαστικά του προγράμματα.

Στο Master Plan θα ενταχθούν τα έργα της επέκτασης του 6ου προβλήτα και του ΣΕΜΠΟ(Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός), τα έργα που περιλαμβάνονται στο τριετές 2014 – 2016(Μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός)

Αποτελεί αναπτυξιακό Πρόγραμμα της ΟΛΘ ΑΕ, όπως εγκρίθηκε με την αριθ. 5707/10.01.2014 απόφαση του ΔΣ/ΟΛΘ ΑΕ, καθώς και άλλα έργα που θα κριθούν απαραίτητα για τη μελλοντική ανάπτυξη του Λιμένα Θεσσαλονίκης (ενδεικτικά αναφέρονται στον παρακάτω Πίνακα).

A/A	ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΘΑ ΕΝΤΑΧΘΟΥΝ ΣΤΟ MASTER PLAN
1	Έργα επέκτασης 6ου προβλήτα (κρηπιδώματος 26 - ΣΕΜΠΟ και 24)
2	Έργα που περιλαμβάνονται στο τριετές (2014 – 2016) Αναπτυξιακό Πρόγραμμα της ΟΛΘ ΑΕ
3	Νέα κτίρια, εγκαταστάσεις και έργα υποδομής εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης (περιλαμβανομένου της περιοχής του 6ου προβλήτα)
4	Ανάπλαση, διαμόρφωση και αξιοποίηση υπαίθριων χώρων και κατασκευή έργων πρασίνου εντός του Λιμένος Θεσσαλονίκης
5	Υποδομή cold ironing για ηλεκτροδότηση πλοίων κατά την πλεύριση στα κρηπιδώματα σύμφωνα με Οδηγία ΕΕ (προτεραιότητα στα κρηπιδώματα 2-10, 20-27)
6	Ανάπλαση και αξιοποίηση υφισταμένων κτιρίων της ΟΛΘ ΑΕ
7	Βυθοκορήσεις λιμενολεκανών και περιοχών θαλάσσιας ζώνης Λιμένος Θεσσαλονίκης, εκβαθύνσεις και αύξηση κατασκευαστικών βαθών κρηπιδωμάτων

8	Δημιουργία cruise terminal και κατασκευή μαρίνας ιδιωτικών σκαφών ή τουριστικού καταφυγίου στην περιοχή του 1 ^{ου} και 2 ^{ου} προβλήτα, καθώς και υδατοδρομίου
9	Αξιοποίηση υφιστάμενων αποθηκών και υπαίθριων χώρων και σχεδιασμός νέων για την ανάπτυξη υπηρεσιών Logistics – Διαχείριση ειδικών φορτίων
10	Διερεύνηση δυνατότητας κατασκευής λιμενικής εγκατάστασης (facility) φορτοεκφόρτωσης πλοίων (capsize/ post panamax) χύδην ξηρού φορτίου σε μεγαλύτερα βάθη (νησίδα – offshore, κ.α.)
11	Προμήθεια ηλεκτροκίνητων γερανών και γερανογεφυρών και εγκατάσταση αυτών επί των αντιστοιχών κρηπιδωμάτων

4.1.4 Ολοκληρωμένα έργα

Τα έργα που έχουν ολοκληρωθεί στα πλαίσια ανάπτυξης του λιμανιού:

2019

Δεν πραγματοποιήθηκε κάποιο έργο που είναι άξιο αναφοράς

2018

Δεν πραγματοποιήθηκε κάποιο έργο που είναι άξιο αναφοράς

2017

Το ολοκληρωμένο σύστημα αυτόματου ελέγχου και καταγραφής εμπορ/τιων και οχημάτων προς απόθεση στο χώρο στοιβασίας Σ.ΕΜΠΟ.

Η ανακατασκευή δικτύου ύδρευσης κρηπιδωμάτων Ο.Λ.Θ..

Το ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης καυσίμων.

2016

Οι εργασίες διαμόρφωσης του χώρου διενέργειας φυσικών ελέγχων στο Σ.ΕΜΠΟ (Απεντομωτηρίο)

- Η διαμόρφωση χώρων γραφείων στέγασης υπηρεσιών Τελωνείου.

2015

-Η ανακατασκευή Δικτύου Ηλεκτρ/σης & Σιδηροτροχιών στο κρηπίδωμα 17

- Η ανακατασκευή της κεντρικής οδού από το ΣΕΜΠΟ έως το Δενδροπόταμο .
- Το έργο αποκατάστασης επιστρώσεων χώρων στάθμευσης στο ΣΕΜΠΟ.

2014

- Η ανακατασκευή του κτιρίου υπηρεσιών ΟΛΘ ΑΕ (πρώην Λιμενάρχη) στην περιοχή της Α΄ Προβλήτας
- Η ανακατασκευή της αποθήκης 27 και η λειτουργία της ως κεντρική αποθήκη υλικών της ΟΛΘ ΑΕ
- Η Προμήθεια 2 ελκυστήρων βαγονιών 2 ways ZEPHIR .

2013

- Η ανάπλαση της περιοχής της Α΄ Προβλήτας
- Το δίκτυο φυσικού αερίου στην Β΄ Αποθήκη
- Η αδειοδότηση των αποθηκών 1 και Δ για εκμίσθωση ως κινηματογράφοι
- Η ανακατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών στα κρηπιδώματα 17,18, 21 & 22
- Ανακατασκευή οδοποιίας, περιφράξεων & πυλών για την εφαρμογή του κώδικα ISPS
- Προμήθεια (2) Straddle Carriers
- Προμήθεια αυτοκινήτων και απορριμματοφόρου

2012

Ακόμη κατά την χρήση αυτή ολοκληρώθηκε:

- Η ανάπλαση του κτιρίου της Ελευθέρας Ζώνης
- Το δίκτυο φυσικού αερίου στην Α΄ Προβλήτα
- Η ανακατασκευή και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου
- Ο χώρος εναπόθεσης Ε/Κ (περιοχή κενών και parking)
- Ανακατασκευή περίφραξης στην πύλη 6
- Προμήθεια τριών φορτωτών και αυτοκινήτων
- Εγκατάσταση νέου Συστήματος Διαχείρισης Επιχειρησιακών πόρων (E.R.P.)

2011

- Προμήθεια ενός αυτοκινούμενου σαρώθρου και ενός αυτοκινούμενου γερανού, τριών εκσκαφέων, δυο φορτωτών, ενός υδροφόρου οχήματος πλύσης και διαβροχής.
- Επέκταση της ελεύθερης ζώνης κατά 75 στρέμματα
- Διαμόρφωση νέου χώρου στο ΣΕΜΠΟ για την διαχείριση κενών και έμφορτων προς εξαγωγή Εμπορευματοκιβωτίων

-Δημιουργία χώρων αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων και η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών

- Ήπια ανάπλαση του πρώτου προβλήτα

2010

- Προμήθεια ενός αυτοκινούμενου σαρώθρου και ενός αυτοκινούμενου γερανού

- Ανακατασκευή των σιδηροδρομικών γραμμών στα κρηπιδώματα 21,22

- ανακατασκευή της οδού της δυτικής εισόδου του λιμένα, από την πύλη 16, τμήματος της πύλης 11 και άλλων περιοχών του λιμένα

4.1.5 Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών

Ο ΟΛΘ με την ένταξη του στο νέο μοντέλο ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αφορά 25 λιμάνια της Ελλάδας μεταξύ αυτών και της Θεσσαλονίκης ακολουθεί τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. για την ολοκλήρωση των αναγκαίων υποδομών στις χερσαίες και θαλάσσιες μεταφορές ώστε να καταστεί ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών

Η χρηματοδότηση θα προέλθει από το Ταμείο Συνοχής με 580 εκ. € να δίνονται στην Ελλάδα . Στόχος είναι να έχουν ολοκληρωθεί τα απαραίτητα έργα σιδηροδρομικών και οδικών δικτύων έως το 2030.

Η Θεσσαλονίκη που εντάσσεται στον Διάδρομο 4 (Αμβούργο - Ροστόκ - Μπούργκας - Πειραιάς – Θεσσαλονίκη - Λευκωσία) θα γίνει κρίκος σύνδεσης της περιφέρειας με το κέντρο της Ευρώπης.



Εικόνα 19: Θαλάσσια-οδική-σιδηροδρομική σύνδεση Λεμεσού-Αμβούργου (Πηγή: <http://www.mindev.gov.gr/>)

4.2 Προβλήματα λιμένα

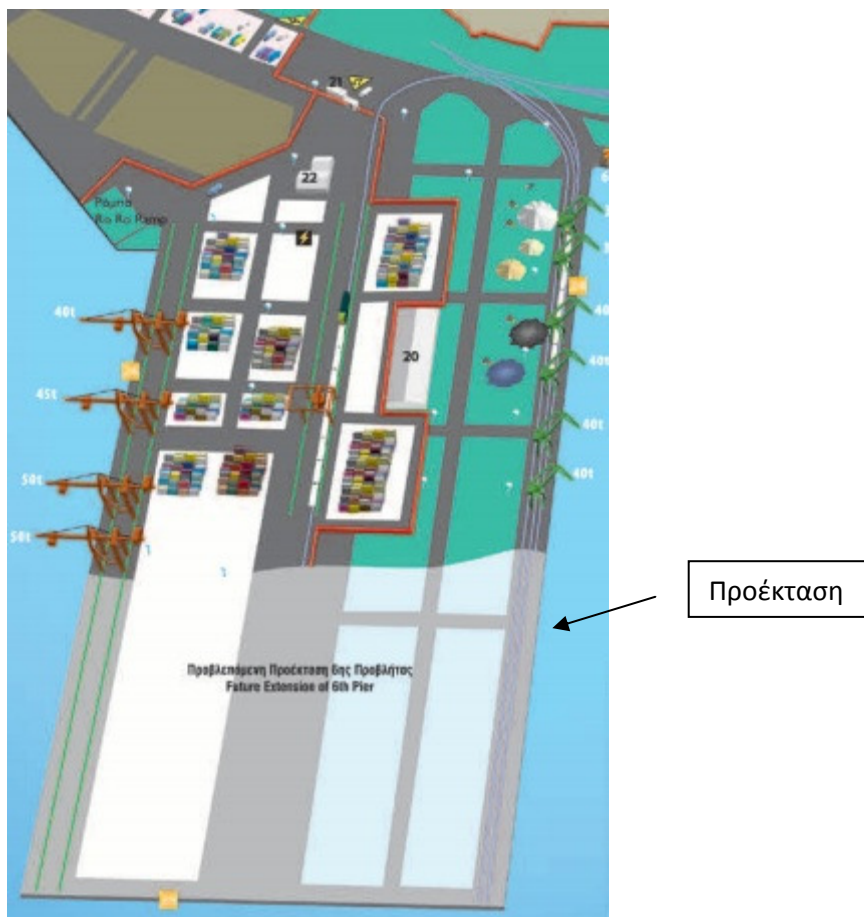
4.2.1 Έλλειψη χωρητικότητας-αποθήκευσης-μηχανολογικού εξοπλισμού

Έλλειψη αποθηκευτικών χώρων ιδιαίτερα στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού μεγάλης απόδοσης.

Αναγκαία η προμήθεια Σύγχρονων Γερανογεφυρών (Super/Post Panamax) όπως και εξοπλισμού Υψηλής Στοιβασίας (RTG, Reach-Stacker) και Εξοπλισμού Οριζόντιας Μεταφοράς (chassis, tractor- trailers

4.2.2 Καθυστέρηση επέκτασης 6 προβλήτας

Με την ολοκλήρωση επέκτασης του κρηπιδώματος 26 της 6ης προβλήτας από το δυτικό τμήμα (550 μέτρα μήκος, 300 μέτρα πλάτος, 16 μέτρα βάθος) ο Σ.ΕΜΠΟ θα αυξήσει την χωρητικότητα του σε 1,2 εκατ. TEUs έναντι των 450.000 TEUs που είναι σήμερα επομένως και την διακίνηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων καθιστώντας το μεγαλύτερο transit λιμάνι της νοτιοανατολικής Ευρώπης με δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων χωρητικότητας μέχρι και 10.000 TEU



Εικόνα 20: Προβλεπόμενη έκταση της 6ης προβλήτας(Πηγή: Εκδόσεις ΟΛΘ 4)

Επέκταση κρηπιδώματος 24 κατά 300 μέτρα μέσα στη θάλασσα ώστε να είναι δυνατή η εξυπηρέτηση πλοίων άνω των 50.000 DWT⁶. Η επέκταση του κρηπιδώματος 24 θα προσδώσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άμεσων ανταγωνιστών του ΟΛΘ καθώς θα αυξήσει το μήκος των διαθέσιμων κρηπιδωμάτων, ενώ θα παρέχει και μεγαλύτερα βυθίσματα (μέχρι 16 μέτρα) και θα εξυπηρετεί την προβλεπόμενη ετήσια διακίνηση ξηρού χύδην φορτίου περίπου 8 εκατ. τόνων.

⁶ Μονάδα μέτρησης χωρητικότητας των πλοίων

4.2.3 Μη ύπαρξη κέντρου Logistics

Είναι επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας ενός μεγάλου κέντρου logistics το οποίο θα εξυπηρετεί αποτελεσματικότερα τον ΟΛΘ

Με αυτό το σκεπτικό είναι στα σχέδια η κατασκευή στο οικοπέδο Γκόνου (670 στρεμμάτων) μεγάλου κέντρου logistics



Εικόνα 21: Έκταση οικοπέδου(Πηγή:<https://parallaximag.gr>)

καθώς έχει άμεση σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι, θα παρέχει πρόσθετη χωρητικότητα στον τερματικό σταθμό του λιμανιού για προσωρινή αποθήκευση ή/και επεξεργασία αυτών των εμπορευμάτων.

Η επένδυση που απαιτείται για τη δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου εκτιμάται πως ανέρχεται σε 150-200 εκατ. Ευρώ.

Πιο συγκεκριμένα χρειάζεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, logistics/υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας (συσκευασία/ανασυσκευασία, διαχείριση αποθεμάτων, ελαφρά συναρμολόγηση, ετικετοποίηση, ποιοτικό έλεγχο προϊόντων κ.λπ.). Πρόσθετα, θα πρέπει να σχεδιάζει για την προστασία του περιβάλλοντος, να απλουστεύει τις διαδικασίες του προς το χρήστη, να ενοποιεί οριζόντια τις καθετοποιημένες οργανωτικές του

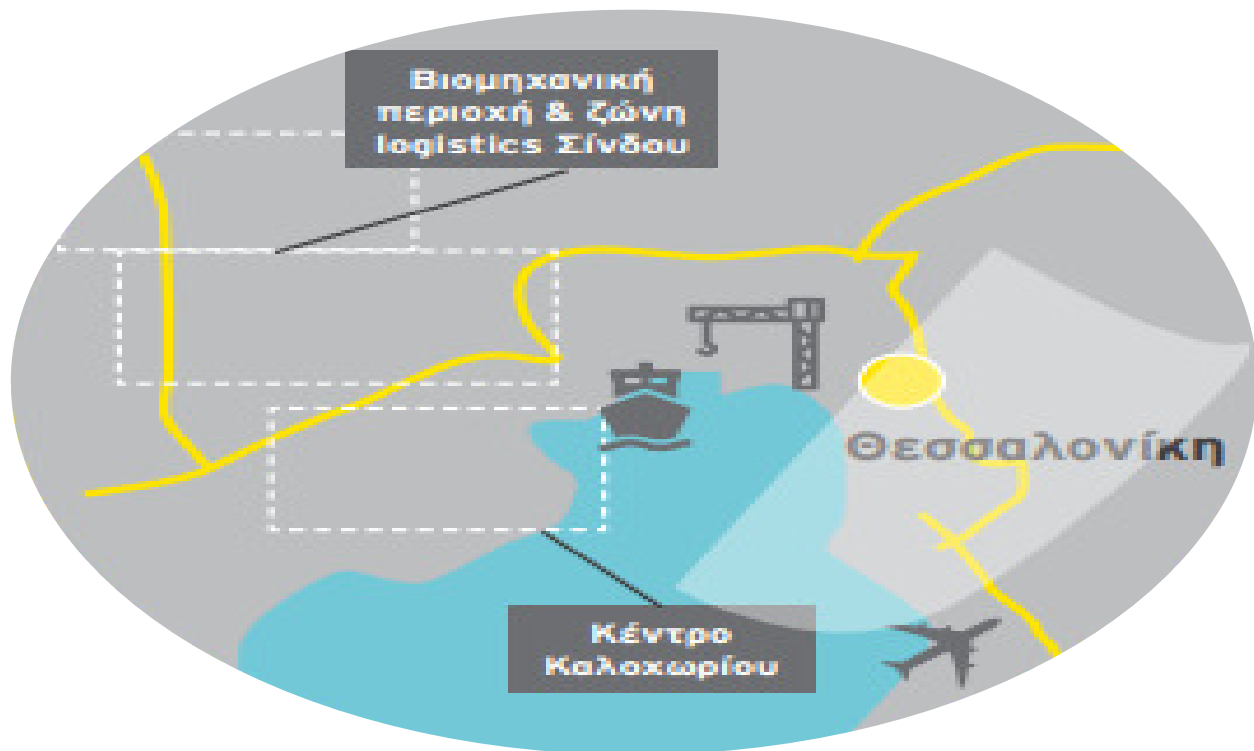
μονάδες, αλλά και να πιέζει για την αποτελεσματική συνεργασία με τον ΟΣΕ.

Οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις logistics που υπάρχουν διαθέσιμες είναι κυρίως σε δυο σημεία της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης

Πιο συγκεκριμένα,

Κέντρο Σίνδος

Βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της Θεσσαλονίκης, είναι ιδιαίτερα έντονη η συγκέντρωση αποθηκών και κέντρων διανομής. Η Σίνδος έχει αναπτυχθεί ως οργανωμένη βιομηχανική ζώνη, που καλύπτει στην πραγματικότητα μια έκταση 1.000 εκταρίων και μπορεί να αναφερθεί ότι για αυτό το λόγο αρχικά προσέλκυσε τις σημαντικότερες εγκαταστάσεις υλικοτεχνικής υποστήριξης στο βόρειο τμήμα της Ελλάδας. Έχοντας δύο γειτονικές σιδηροδρομικές συνδέσεις στα βόρεια και νότια σύνορά της, απευθείας και άμεση πρόσβαση στο βασικό εθνικό οδικό δίκτυο και σε απόσταση 15 χλμ. από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, η Σίνδος αποτελεί μια πλεονεκτική περιοχή, και ως εκ τούτου, αποτέλεσε την προτίμηση των μεγαλύτερων εταιρειών 3PL, οι οποίες τα τελευταία πέντε χρόνια έχουν επενδύσει σε σύγχρονες αποθήκες, εκ των οποίων η κάθε μία ξεπέρασε τα 18 χιλ. τ.μ. σε εσωτερική χωρητικότητα αποθήκευσης. Όντας σε αυτή τη μοναδική και πλεονεκτική γεωγραφική θέση στο βόρειο τμήμα της Ελλάδας, η Σίνδος θεωρείται ευρέως ως σημαντική δίοδος logistics για τις Βαλκανικές Χώρες. Μόλις πραγματοποιηθεί η προγραμματισμένη ιδιωτικοποίηση του λιμένα της Θεσσαλονίκης εντός του 2017, αναμένεται για την περιοχή όχι μόνο η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της, αλλά και η περαιτέρω επέκταση της σφαίρας επιρροής της προς τις Νοτιοανατολικές και κεντρικές περιοχές της Ευρώπης και της Τουρκίας.



Εικόνα 22 Χάρτης logistics (Πηγή:<https://www.ey.com>)

Κέντρο Καλοχωρίου

Μετα την Σίνδο οι περισσότερες εγκαταστάσεις βρίσκονται εκεί. Το οποίο είναι και αυτό, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης. Λόγω του ότι βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι, λειτουργεί, κυρίως, ως περιφερειακό Κέντρο Logistics για αρκετές εταιρείες στον τομέα του λιανικού εμπορίου. Τέλος, η εγχώρια αγορά υποστηρίζεται και εξυπηρετείται μέσω μιας τρίτης, μικρότερης συγκέντρωσης εγκαταστάσεων logistics στην Ανατολική Θεσσαλονίκη, κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο της πόλης.

4.3 Το λιμάνι Διαμετακομιστικό κέντρο προς τα Βαλκάνια-Ευρώπη

Το λιμάνι έχει τις προοπτικές για ένα ανταγωνιστικό λιμάνι διεθνούς βεληνεκούς, το οποίο δεν θα εξυπηρετεί μόνο τη ΝΑ Ευρώπη, αλλά θα αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου των αγορών της Άπω Ανατολής σε Κεντρική και Δυτική Ευρώπη.

Η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι η Μακεδονία, η Θράκη και μέρος της Θεσσαλίας και από το εξωτερικό η ΠΓΔΜ, η ΝΔ Βουλγαρία και η Ν. Σερβία. και οι χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Στόχος είναι η προσέλκυση νέων μεγάλων πελατών από τη ΠΓΔΜ, ΝΔ Βουλγαρία και Ν. Σερβία με την αναβάθμιση των έργων υποδομής και την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού, παράλληλα και με την βελτίωση της απόδοσης της λειτουργίας των υπηρεσιών marketing και πωλήσεων.

Οι βασικοί πελάτες του οργανισμού είναι βιομηχανίες, ναυτικοί πράκτορες, εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) και διαμεταφορείς (εταιρείες που αναλαμβάνουν την μεταφορά εμπορευμάτων) ενώ οι πωλήσεις της προωθούνται:

- Μέσω ενός συστήματος συνεργαζόμενων ναυτιλιακών πρακτόρων που εκπροσωπούν τρίτους

(εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, εμπορίας δημητριακών, εμπορίας ορυκτών μεταλλευμάτων, χαλυβουργίες κ.λπ.)

- Με απευθείας επαφή και διαπραγμάτευση των υπευθύνων των πελατών με την Ο.Λ.Θ. Α.Ε.

ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	200 νμ
ΒΑΛΕΤΤΑ	727 νμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	333 νμ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑ	529 νμ
ΛΕΜΕΣΟΣ	653 νμ
ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ	443 νμ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	252 νμ
ΣΜΥΡΝΗ	254 νμ

Πίνακας 3:Θαλάσσια απόσταση σε ναυτικά μίλια (Πηγή: Εκδόσεις ΟΛΘ τεύχος 4)

Το λιμάνι με την δημιουργία σύγχρονων ολοκληρωμένων υποδομών και υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως συνδυασμένες μεταφορές με επίκεντρο την αξιοποίηση του Λιμένα Θεσσαλονίκης και του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου (κάθετοι άξονες) θα το ωθούσε σε ταχύτατη ανάπτυξη

Άλλωστε και στο χάρτη παρακάτω εμφανίζονται άλλα λιμάνια με τα οποία θα μπορούσε να έχει επαφές



Εικόνα 23: Χάρτης μεγάλων εμπορικών λιμανιών

Με την ολοκλήρωση αυτών των αναπτυξιακών σχεδιασμών στο λιμάνι σταδιακά τα εμπορικά πλοία των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών θα μπορούσαν να μη διασχίζουν το Γιβραλτάρ κατευθυνόμενα προς το Rotterdam, αλλά να έρχονται από τη Θεσσαλονίκη και μέσω των ολοκληρωμένων παρεχόμενων υπηρεσιών logistics να μεταφέρονται στην υπόλοιπη Ευρώπη (πχ. μέσω του Άξονα Χ απευθείας στην κεντρική Ευρώπη).



Εικόνα 24: Άξονας Χ μήκους 1468χλμ (Πηγή: Egnatia.gr)

Με αυτό τον τρόπο η εξοικονόμηση στο μεταφορικό κόστος μπορεί να φτάσει το 40% και θα αξιοποιηθεί ο στρατηγικός χαρακτήρας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης λόγω της γεωγραφικής του θέσης.

Η Ελλάδα γενικά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ιδιαίτερα, έχει τη βέλτιστη γεωγραφική θέση για την ανάπτυξη ως διαμετακομιστικό κέντρο άλλα και για μεταφόρτωση εμπορευμάτων που όμως έχει μικρότερη δραστηριότητα στο λιμάνι.

Άλλωστε η διαμετακομιστική κίνηση (transit) έχει τη μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για την οικονομία (4,5 φορές μεγαλύτερη από την μεταφόρτωση ανά ΤΕΥ*).

Το λιμάνι λόγω των υποδομών και της γεωγραφικής της θέσης την καθιστά ελκυστική για εταιρείες που θέλουν να προσεγγίσουν με τα προϊόντα τους τις αγορές των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης

Στις κύριες αγορές στις οποίες αποβλέπει είναι οι εξής:

ΑΜΕΣΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ 610 χλμ.

ΠΟΝΤΓΚΟΡΙΤΣΑ 539 χλμ.

ΠΡΙΣΤΙΝΑ 269 χλμ.

ΣΚΟΠΙΑ 220 χλμ.

ΣΟΦΙΑ 280 χλμ.

ΤΙΡΑΝΑ 330 χλμ.

Πίνακας 4:Χιλιομετρική απόσταση Λ.Θεσ/νίκης απο άλλες πόλεις(Πήγη: Εκδόσεις ΟΛΘ τεύχος 4)

Και δευτερεύουσες

ΔΕΥΤΕΡΟΥΣΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙ 684 χλμ.

ΣΑΡΑΓΙΕΒΟ 685 χλμ.

ΖΑΓΚΡΕΜΠ 1.014 χλμ.

Πίνακας 5:Χιλιομετρική απόσταση Λ.Θεσ/νίκης απο άλλες πόλεις(Πήγη: Εκδόσεις ΟΛΘ τεύχος 4)

Στόχος μετά την ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων που αναφέρθηκαν πιο πάνω είναι το λιμάνι να φτάσει σε 1 –1,2 εκατ. TEUs για διακίνηση στην κεντρική Ευρώπη και βαλκάνια
Μακροπρόθεσμα η ανάπτυξη και η σωστή αξιοποίηση του λιμανιού μπορεί να συνεισφέρει έως και 10% στο ΑΕΠ της περιοχής

Η εκτίμηση επίδρασης από τα «οικοσυστήματα» μόνο για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και για τη δυνητική επιπλέον κίνηση των 600–800 χιλ.ΤΕUs €1-1,5 δις** ή 4-6% ΑΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Σημαντικό εμπόδιο για την αύξηση της διακίνησης αποτελεί το σιδηροδρομικό-οδικό δίκτυο .
Η μεταφορά των εμπορευμάτων του ΟΛΘ προς τις γειτονικές χώρες παρουσιάζουν προβλήματα ως προς την υποδομή αλλά και τις σταθερές συνδέσεις με τις ενδιαφερόμενες χώρες έτσι δεν υπάρχει σταθερή ροή εμπορευμάτων μέσω σιδηροδρομικής γραμμής .



Εικόνα 25:Υφιστάμενες σιδηροδρομικές γραμμές

Με βάση την υφιστάμενη υποδομή, ο ΟΣΕ έχει τη δυνατότητα να επιτύχει έως και 18 διελεύσεις/ημέρα από τα σύνορα με τη Βουλγαρία και την ΠΓΔΜ.

Αυτό σημαίνει ότι περίπου 200.000ΤΕUs/έτος, θα μπορούσαν να φύγουν σιδηροδρομικώς

από την Θεσσαλονίκη. Συνεπώς χρειάζεται επένδυσης στον σιδηρόδρομο ,προκειμένου το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να εξυπηρετήσει μεγαλύτερη κίνηση

Οδικό δίκτυο

Ως προς το οδικό δίκτυο πρέπει να ολοκληρωθεί η σύνδεση του λιμένα με το Εθνικό οδικό δίκτυο, μέσω της κατασκευής του υπολειπόμενου τμήματος του οδικού άξονα που συνδέει την λιμενική περιοχή με το Εθνικό οδικό δίκτυο. Από τα συνολικά 3 χλμ. έχουν απομείνει 600 μετρά.

Με την ολοκλήρωση του έργου θα υπάρχει ταχύτερη πρόσβαση από τα φορτηγά από το ΠΑΘΕ προς την 16η Πύλη της 6ης προβλήτας παρακάμπτοντας δρόμους.



Εικόνα 26:Υπο κατασκευή δρόμος σύνδεσης ΠΑΘΕ με 6η προβλήτα (Πηγή:Voria.gr,οικονομική ε-εφημερίδα)

4.3.1 Προοπτικές διακίνησης

Τα τελευταία χρόνια, υπάρχει μία τάση επιλογής λιμανιών της Μεσογείου έναντι αυτών της Βόρειας Ευρώπης ως πύλης εισόδου των προϊόντων στις ευρωπαϊκές αγορές (το 1990 τα λιμάνια της Μεσογείου διαχειρίζονταν το 27% της κίνησης προς τις ευρωπαϊκές αγορές, το 2011 έφτασαν το 48%). Τα δε λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου κερδίζουν έδαφος σε σχέση με αυτά της Δυτικής (η Ανατολική Μεσόγειος διαχειρίστηκε το 50% της κίνησης της Μεσογείου το 2011, σε σύγκριση με το 28% το 1990). Ωστόσο, τα λιμάνια της Ελλάδας δεν έχουν καταφέρει να εκμεταλλευτούν αυτήν την τάση, καθώς εξακολουθούν να διαχειρίζονται πολύ μικρές ποσότητες φορτίων transit που κατευθύνονται σε ξένες αγορές. Ενδεικτικά το 2013 το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαχειρίστηκε 322 χιλ. TEUs, εκ των οποίων μόνο 36 χιλ. αφορούσαν transit φορτία και αυτό είναι σχεδόν το σύνολο των transit φορτίων της χώρας.

Βάσει εκτιμήσεων ΣΕΒΕ, οι ανάγκες διακίνησης Ε/Κ στη Νοτιοανατολική Ευρώπη θα φτάσουν τα 3-3,5 εκ. TEUs. Η Θεσσαλονίκη, δεδομένης της ολοκλήρωσης των απαραίτητων επενδύσεων και στο λιμάνι αλλά και στο χερσαίο δίκτυο, μπορεί δυνητικά να προσελκύσει φορτία διαμετακόμισης της τάξης των 600-800 χιλ. TEUs. Λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή απόσταση της πόλης από τα σύνορα (79 χλμ.), οι επενδύσεις που απαιτούνται στο χερσαίο δίκτυο είναι σχετικά χαμηλές.

Βάσει των παραπάνω εκτιμάται ότι η ανάπτυξη του Λιμένα της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικό κέντρο και η απορρόφηση φορτίου 1 εκατ. TEUs μπορεί μακροπρόθεσμα να αποφέρει συνολικό οικονομικό όφελος της τάξης των €1,5 – 2,5 δις, που ισοδυναμεί σε 6 – 10% του ΑΕΠ της Κεντρικής Μακεδονίας.

4.3.2 Στρατηγικές ανάπτυξης στο συμβατικό λιμάνι

Στόχος του ΟΛΘ για την αύξηση της παραγωγικότητας εκτός από τον μηχανολογικό εξοπλισμό προέβη και στις εξής παρεμβάσεις

Μηχανογράφηση της Διεύθυνσης Συμβατικού Λιμένα και αντικατάσταση του επιχειρησιακού λογισμικού «Ναυτίλος».

Πλέον για το σύνολο των εργασιών της Διεύθυνσης χρησιμοποιείται το SAP/ERP που εγκαταστάθηκε στον οργανισμό. Το μηχανογραφικό σύστημα εκτός από την διοικητική

διαχείριση, συμβάλει σημαντικά και στην αποδοτική λειτουργία της Διεύθυνσης καθώς μπορεί να ελέγχει δεδομένα σχετικά με προαναγγελίες πλοίων, προγραμματισμό και απολογισμό εργασιών φορτοεκφόρτωσης, μητρώα και κινήσεις φορτίων, τιμολογήσεις και εξοφλήσεις εργασιών κ.α. Η μηχανογράφηση της Διεύθυνσης έχει αυξήσει κατακόρυφα την απόδοσή της, έχει μειώσει σημαντικά τα κόστη λειτουργίας.

Αποκατάσταση επιστρώσεων σε χώρους του 4ου, 5ου και 6ου προβλήτα

Κρίνεται αναγκαίο η ενοποίηση των προβλητών 4 και 5 για τη δημιουργία ενός μεγαλύτερου σε έκταση προβλήτα, που θα διαθέτει στο μέτωπο νέο κρηπίδωμα μεγαλύτερου βάθους 15m.

Ο νέος προβλήτας θα λειτουργεί ως Πολυχρηστικός Τερματικός Σταθμός (Multipurpose Terminal) με κυριότερη δραστηριότητα την εξυπηρέτηση Γενικού Φορτίου (steel products, κ.α.).

Ο τομέας του γενικού φορτίου θα συνεχίσει να κυριαρχείται από προϊόντα σιδήρου και χάλυβα και επομένως ακολουθεί την τάση του κατασκευαστικού και του βιομηχανικού κλάδου τόσο της εγχώριας αγοράς όσο και των βόρειων αγορών διαμετακόμισης.

Ανάλυση Συμβατικού φορτίου (χωρίς Ε/Κ)					
ΕΤΟΣ	2014	2015	2016	2017	2018
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΒΑΡΟΣ (σε τόνους)	4.823.889	4.056.840	3.322.014	3.662.555	3.844.522
ΥΓΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΧΥΜΑ	62.716	51.516	32.408	54.890	56.229
Προϊόντα πετρελαίου	37.406	33.887	24.232	37.328	39.017
Άλλα υγρά εμπορεύματα χύμα	25.310	17.629	8.176	17.562	17.212
ΞΗΡΟ ΦΟΡΤΙΟ ΧΥΜΑ	4.104.151	3.589.534	2.775.659	2.996.715	3.141.313
Μεταλλεύματα & scrap	2.090.483	1.904.476	839.975	1.003.866	1.456.184
Άνθρακας	542.894	448.648	328.190	320.988	372.504
Γεωργικά προϊόντα	180.563	111.184	231.314	146.645	196.699
Άλλα ξηρά εμπορεύματα χύμα	1.290.211	1.125.226	1.376.180	1.525.216	1.115.926
Ro/ro	0	0	0	93.688	89.598
Ro/ro εντός ΕΓ/ΟΓ	47.910	67.400	62.720	93.510	89.420

Ασυνόδευτα τροχόσπιτα και λοιπά οδικά, γεωργικά και βιομηχανικά οχήματα	0	0	0	178	178
ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	657.022	415.790	513.947	517.262	557.560
Δασικά προϊόντα	3.471	2.344	645	0	0
Προϊόντα σιδήρου & χάλυβα	613.746	371.687	465.659	412.180	479.278
Άλλα γενικά φορτία	39.805	41.759	47.643	105.082	78.282

Πίνακας 6 Κατηγορίες συμβατικού φορτίου (Πηγή: Αρχείο στατιστικά ΟΛΘ)

Κινήσεις εξωστρέφειας

- Υπογράφηκε μνημόνιο συνεργασίας με την TRAINOSE για την έναρξη λειτουργίας τακτικών δρομολογίων από και προς την Π.Γ.Δ.Μ. για την προώθηση χύδην ξηρών και γενικών φορτίων.
- Ο Ο.Λ.Θ προχώρησε σε κινήσεις εξωστρέφειας και προβολής του λιμένα για την προσελκύσει πελατών
- Υπογράφηκε μνημόνιο συνεργασίας με το Ελληνο-ρωσικό Επιμελητήριο με στόχο την από κοινού ανάληψη δράσεων για την προβολή του λιμένα στην Ρωσία και την προσέλκυση φορτίων από και προς την Ρωσική αγορά
- Η ΟΛΘ Α.Ε. έγινε μέλος της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος και της Medcruise (Ένωση Λιμένων Κρουαζιέρας Μεσογείου).
- Συμμετοχή σε διεθνείς εκθέσεις με στόχο την προώθηση του λιμένα σε εν δυνάμει πελάτες.
- Η ΟΛΘ Α.Ε συμμετείχε στις εκθέσεις Transport and Logistics του 2011 και 2012 που διεξήχθησαν στα Σκόπια, μία από τις βασικές αγορές-στόχους του λιμένα.
- Μέσω της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος συμμετείχε στην έκθεση Posidonia 2012 και στις

εκθέσεις Seatrade Cruise Miami για τα έτη 2011 και 2013.

- Συμμετοχή στελεχών ης ΟΛΘ Α.Ε. σε συνέδρια και συναντήσεις φορέων με σκοπό την προβολή του λιμένα και την προώθηση των συμφερόντων του.

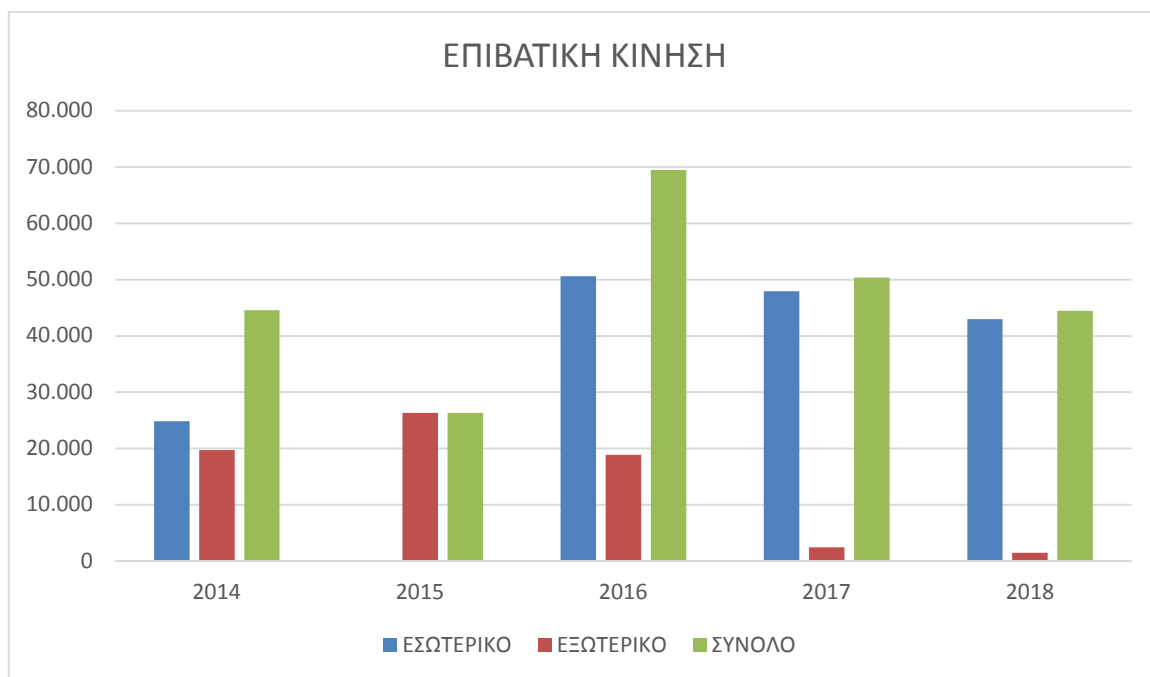
4.3.3 Προοπτικές ανάπτυξης τουρισμού-Κρουαζιερόπλοιων

Η Θεσσαλονίκη ως ιστορική πόλη με μνημεία μουσεία αλλά και οι γύρω περιοχές της Όλυμπος, Μετέωρα, Βεργίνα, Άγιον Όρος της δίνουν το κατάλληλο πλεονέκτημα σε σχέση με άλλες πόλεις και κατά συνέπεια στο λιμάνι ,έτσι προκύπτει διπλό όφελος και στην ίδια την πόλη αλλά και στο λιμάνι που υποδέχεται τα κρουαζιερόπλοια με επιβάτες που διαθέτουν ανώτερη οικονομική θέση.

Η κίνηση της κρουαζιέρας αναμένεται να αυξηθεί, ακολουθώντας τις τάσεις του τουριστικού κλάδου.

Την ίδια στιγμή, το λιμάνι αναμένεται να λειτουργήσει και σαν «home port» από το 2019 και έπειτα, προσφέροντας αντίστοιχες υπηρεσίες σε ελληνικές ή μεσογειακές εταιρείες κρουαζιέρας.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει των αριθμό επιβατών(Εσωτερικό-Εξωτερικό) από κρουαζιερόπλοια και επιβατικά πλοία



Διάγραμμα 1:Επιβατική κίνηση λιμανιού(Πηγή:Στατιστικά ΟΛΘ)

*Το 2015 δεν πραγματοποιήθηκαν δρομολόγια εσωτερικού από και προς την Θεσσαλονίκη καθώς δεν έγιναν οι προβλεπόμενες συμφωνίες για σύνδεση του λιμανιού με άλλα λιμάνια

Ο οργανισμός προσπαθώντας να δώσει κίνητρα για την προσέλκυση των κρουαζιερόπλοιων εκτός από τα χαμηλά τιμολόγια και την καλή εξυπηρέτηση πλοίων πραγματοποιεί συστηματικές επαφές με τις εταιρίες κρουαζιέρας προβάλλοντας τα πλεονεκτήματα της Θεσσαλονίκης και αφετέρου έχει παρέμβει στις λιμενικές αρχές επισημαίνοντας τη σημασία της όσο το δυνατόν γρηγορότερης διεκπεραίωσης των διαδικασιών για την επιβίβαση και την αποβίβαση των τουριστών.

Μέσα στους στόχους του ΟΛΘ είναι:

Υδατοδρόμιο

Η δημιουργία υδατοδρομίου και τουριστικού καταφυγίου όπως προβλέπεται στο master plan κρίνονται ως αναγκαίες υποδομές για την προσέλκυση τουριστών αλλά και η επανεκκίνηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης με τα νησιά του αιγαίου .

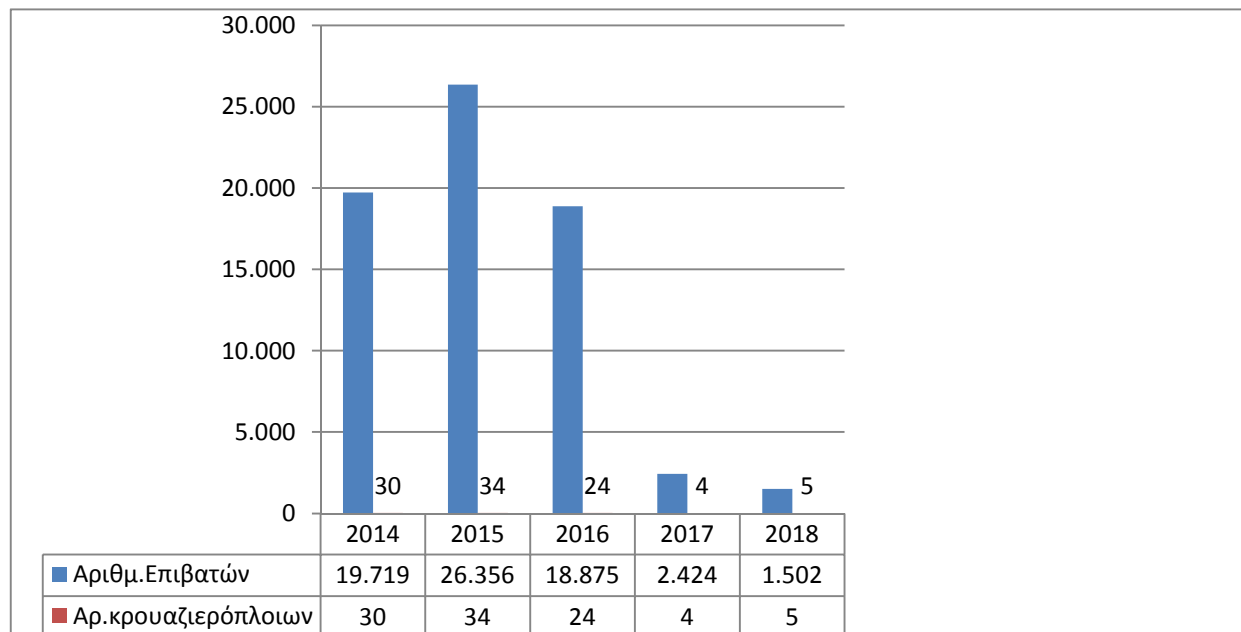
Αναπαλαίωση

Η Αναπαλαίωση του επιβατικού σταθμού σε πρώτη φάση στην εξωτερική του όψη λόγω φθοράς στο πέρασμα του χρόνου κρίνονται αναγκαίες και σε 2 φάση θα πραγματοποιηθούν επεμβάσεις στο εσωτερικό το κτιρίου για την δημιουργία ενός πολυχρηστικού κέντρου με εμπορικό κέντρο χώρο μουσείου, χώρος γραφείων και εξυπηρέτησης mega yachts.

Home port-

Διαμόρφωση του προβλήτα 2 ως σύγχρονης τερματικής εγκατάστασης υποδοχής κρουαζιέρας, για υπηρεσίες λιμένα αφετηρίας (Home Port) και για υπηρεσίες διερχόμενων κρουαζιερόπλοιων (Transit), με δυνατότητα εξυπηρέτησης τουλάχιστον 150.000 επιβατών ετησίως.

Με την ανάδειξη του λιμανιού ως home port δηλαδή να γίνει το λιμάνι το σημείο από το οποίο θα αναχωρούν και θα ολοκληρώνουν το ταξίδι τους κάτι το οποίο θα φέρει και περαιτέρω οικονομικά κέρδη, κυρίως για την πόλη, διότι οι επιβάτες θα μπορούν να διανυκτερεύουν στην αρχή και στο τέλος του ταξιδιού και θα φεύγουν ύστερα αεροπορικώς η με άλλα μεταφορικά μέσα.



Διάγραμμα 2:Αφίξεις επιβατών Πηγή : (Αρχείο Στατιστικά στοιχεία ΟΛΘ)

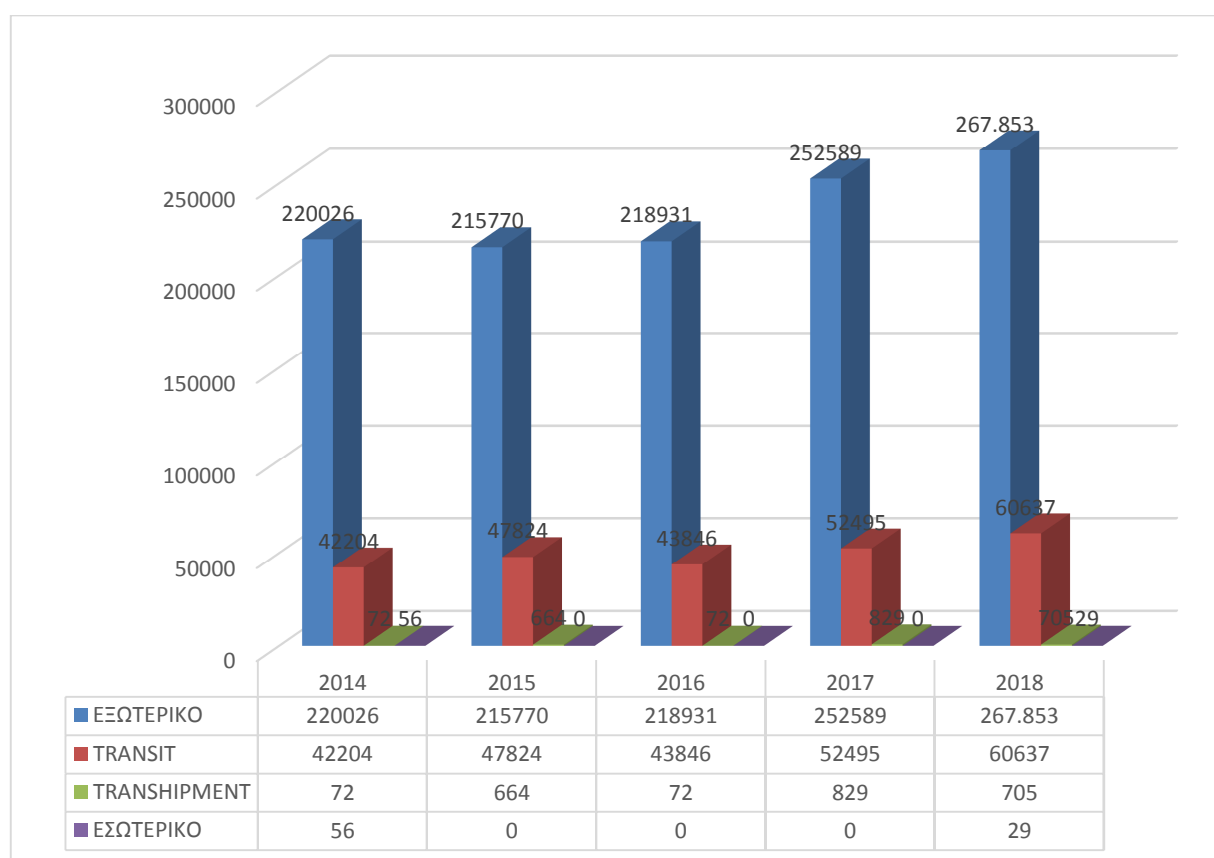
Οι τρόποι για να γίνει το λιμάνι ως home port είναι κυρίως

1. Να παρουσιάσει ένα σχέδιο και χρονοδιάγραμμα αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών, ώστε τα λιμάνια να μπορούν να φιλοξενούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Ακόμα δεν έχουν δημιουργηθεί οι κατάλληλες υποδομές για τον εφοδιασμό και την τροφοδοσία των κρουαζιερόπλοιων, εκτός ελαχίστων περιπτώσεων.
2. Να υπάρξει σταθερό πλαίσιο (νομικό – οικονομικό) λειτουργίας της κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, όταν αλλάζει μέσα σε ένα βράδυ ο τρόπος ελέγχου των διαβατηρίων στα νησιά και θα πρέπει οι χιλιάδες επιβάτες ενός κρουαζιερόπλοιου να ελεγχθούν από ένα αστυνομικό τμήμα, αυτό δημιουργεί πρόβλημα στις εταιρείες.
3. Να υπάρξει ένας μοναδικός κρατικός φορέας με τον οποίο θα συζητούν οι εταιρείες κρουαζιέρας για την επίλυση όλων των προβλημάτων τους. Σήμερα οι συζητήσεις γίνονται με πέντε διαφορετικά υπουργεία
4. Δεδομένης της αύξησης της κρουαζιέρας είναι ανάγκη να καθιερωθούν χρονοθυρίδες (slots) στα λιμάνια με μεγάλη ζήτηση (π.Χ. Σαντορίνη, Μύκονος, Ρόδος κ.λπ.), ώστε η άφιξη των κρουαζιερόπλοιων σε αυτά να μη γίνεται τις ίδιες ώρες.

Δεν παραλείπονται βεβαία κινήσεις εξωστρέφειας της διοίκησης για την προβολή του λιμανιού, έτσι έχει υπογραφεί μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ ΟΛΘ Α.Ε., Δήμου Θεσσαλονίκης, Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης και Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης με στόχο την προώθηση της Θεσσαλονίκης ως προορισμού κρουαζιέρας.

4.3.4 Προοπτικές ανάπτυξης ΣΕΜΠΟ

Ο ΣΕΜΠΟ με τα 3 είδη ροών φορτίων δηλαδή ροές εσωτερικού/εξωτερικού που αφορούν τις εισαγωγές και τις εξαγωγές της χώρας, ροές μεταφόρτωσης (transhipment) που αφορούν προϊόντα που μεταφορτώνονται από ένα πλοίο σε άλλο και συνεχίζουν την πορεία τους με προορισμό άλλα λιμάνια και ροές διαμετακόμισης (transit) που αφορούν προϊόντα που προορίζονται για άλλες χώρες, εκφορτώνονται στην Ελλάδα και φτάνουν στον προορισμό τους μέσω χερσαίας μεταφοράς, εξυπηρετεί ουσιαστικά μόνο τις ροές εσωτερικού/εξωτερικού και transit.



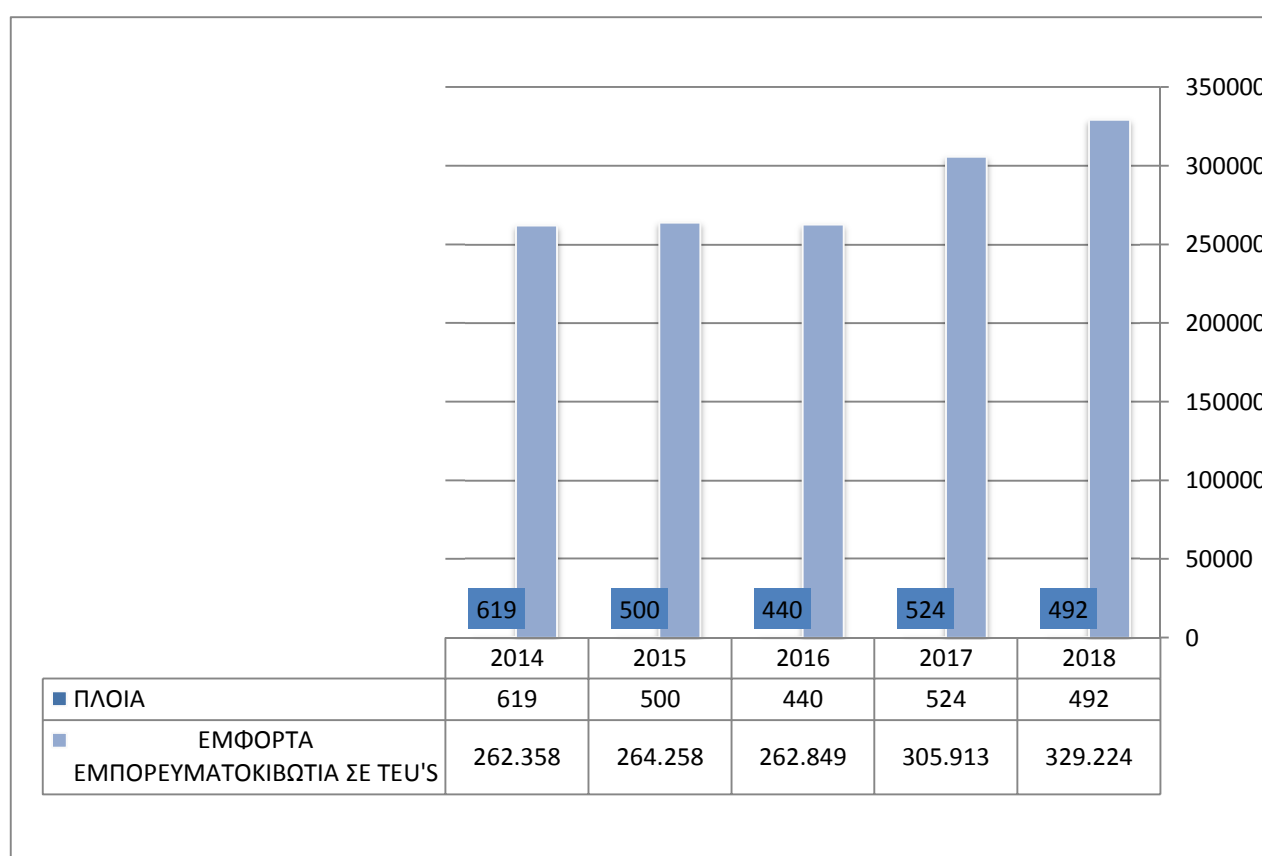
Διάγραμμα 3: Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων Περιοχής ΟΛΘ σε TEU's (Πηγή: Αρχείο Στατιστικά ΟΛΘ)

1. Να τονιστεί ότι το διάγραμμα έγινε με βάση τα πλήρη φορτία και υπολογίζοντας την

φόρτωση εκφόρτωση

2. Με την διακίνηση εσωτερικού-εξωτερικού εννοείται πως γίνεται φόρτωση από και προς το εξωτερικό και αναλόγως και του εσωτερικού
3. Transhipment εννοείται ότι είναι η μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων από ένα πλοίο σε άλλο με προορισμό άλλα λιμάνια
4. Transit είναι διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από το λιμάνι σε άλλο με άλλα μεταφορικά μέσα π.χ. τραίνο-φορτηγά

Ο τομέας της διαμετακόμισης Ε/Κ παρουσιάζει σημαντικές ευκαιρίες για το λιμμένα της Θεσσαλονίκης και αφορά όχι μόνο τις άμεσες αγορές που συνορεύουν με την Ελλάδα από το Βορρά, αλλά και τις υπόλοιπες αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Μετά τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του λιμανιού, ο ρόλος του για την βόρεια αγορά διαμετακόμισης θα αναβαθμιστεί σημαντικά και το μερίδιο αγοράς του αναμένεται να φτάσει περίπου το 18%.



Διάγραμμα 4:Αφίξεις πλοίων-έμφορτων στο Σ.ΕΜΠΟ ΟΛΘ (Πηγή:Στατιστικά ΟΛΘ)

Η Θεσσαλονίκη, σε αντίθεση με το λιμάνι του Πειραιά που λόγω της γεωγραφικής του θέσης και της εγγύτητας στη διαδρομή Γιβραλτάρ – Σουέζ, αποτελεί ιδανικό λιμάνι μεταφόρτωσης , έχει σημαντικές προοπτικές να καταστεί διαμετακομιστικός σταθμός για τις αγορές της Νοτιοανατολικής αλλά και της Κεντρικής Ευρώπης.

Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι κατηγορίες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων με διακινήσεις από/προς εξωτερικό στην χώρα και το transit να αποτελούν τον κύριο όγκο

Η εγγύτητά της σε μεγάλες πόλεις της ΝΑ και Κεντρικής Ευρώπης και σημαντικά λιμάνια της δίνει σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και την καθιστά ελκυστική για εταιρείες που θέλουν να προσεγγίσουν με τα προϊόντα τους τις παραπάνω αγορές.

4.4 Ανταγωνιστικά στον ΟΛΘ λιμάνια

Στην ευρύτερη περιοχή της βαλκανικής χερσονήσου υπάρχουν λιμάνια ανταγωνιστικά ως προ αυτό της Θεσσαλονίκης χωρίς να βρίσκονται σε πλεονεκτικότερη θέση από άποψη υποδομής αλλά διαθέτουν το καθένα από αυτά ελκυστικές προτάσεις για να επιλεγθεί το λιμάνι τους σε σχέση με αυτό του ΟΛΘ.

Κύρια πλεονεκτήματα εκτός από αυτά που αναφέρονται παρακάτω είναι ότι το εισερχόμενο φορτίο στην Θεσσαλονίκη μπορεί να προωθηθεί όχι μόνο στις γειτονικές χώρες της ΝΑ Ευρώπης, αλλά και να προσεγγίσει την Κεντρική Ευρώπη.

Η απόσταση από τα σύνορα είναι μόλις 70 χιλιόμετρα, ενώ σημαντική παράμετρος είναι ότι η σιδηροδρομική γραμμή από τη Θεσσαλονίκη έως τα σύνορα είναι ηλεκτροδοτούμενη

Σε ό,τι αφορά την προώθηση εμπορευμάτων οδικώς και σιδηροδρομικώς οι επιπλέον υποδομές που χρειάζονται είναι μικρές

Το κόστος της μεταφοράς όσο και το transit-time προς την Κεντρική Ευρώπη είναι ανταγωνιστικό σε σχέση με πολλά λιμάνια της ευρύτερης περιοχής και αναλυτικότερα:

Πλεονεκτήματα λιμένος

- 1) Ύπαρξη κρηπιδωμάτων για εξυπηρέτηση χύδην ξηρών φορτίων με βύθισμα 12 μ.

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

Μειονεκτήματα λιμένος

- 1) Ανυπαρξία άμεσης σύνδεσης με το εθνικό οδικό δίκτυο και την Εγνατία οδό
- 2) Απαιτείται εκβάθυνση στα κρηπιδώματα που εξυπηρετούν χύδην ξηρό φορτίο (άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα) ώστε να μπορεί το λιμάνι να εξυπηρετεί με ευκολία πλοία μεγέθους Panamax.
- 3) Παλαιότητα και μειωμένη αποδοτικότητα μέρους του εξοπλισμού φορτοεκφόρτωσης. Απαιτείται η ύπαρξη αποδοτικότερων σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 4) Έλλειψη μεγάλου κέντρου logistics εντός ή σε περιοχή πλησίον του λιμένα.
- 5) Μικρό βύθισμα στον τερματικό επιβατικό σταθμό.
- 6) Συνεχώς μειούμενο και μεγάλης ηλικίας λιμενεργατικό προσωπικό.
- 7) Απουσία car terminal προκειμένου να είναι δυνατή η περαιτέρω διαφοροποίηση του παρεχόμενου λιμενικού προϊόντος.
- 8) Απουσία εξειδίκευσης τερματικών σταθμών ανά είδος φορτίου Απουσία αποδοτικών και τακτικών σιδηροδρομικών συνδέσεων με χώρες της νότιας Βαλκανικής.
- 9) Απουσία ενός inland terminal (depot) στην ενδοχώρα του ΟΛΘ (π.χ. στα Σκόπια).
- 10) Ζήτημα λειτουργίας τελωνειακών αρχών στα σύνορα ιδιαίτερα σε ό,τι έχει να κάνει με το χύδην φορτίο.



Εικόνα 27:Χαρτης ανταγωνιστικών λιμανιών(Πηγή: Googlemaps.gr)

4.4.1 Το Δυρράχιο της Αλβανίας

Το λιμάνι του Δυρραχίου φαντάζει σε αυτή τη φάση το δυνητικά ανταγωνιστικότερο της ευρύτερης περιοχής για τη Θεσσαλονίκη, ειδικότερα σε ό,τι αφορά φορτία της FYROM και του Κοσόβου.



Εικόνα 28:Χαρτης ανταγωνιστικών λιμανιών(Πηγή: Googlemaps.gr)

Η αλβανική πόλη αποτελεί βασικό κρίκο του υπό κατασκευή πανευρωπαϊκού άξονα 8, που αρχίζει από την Ιταλία και κατευθύνεται προς τα ανατολικά περνώντας από το Μπάρι, το Μπρίντζι, το Δυρράχιο, τα Τίρανα, τα Σκόπια, το Μπουργκάς και τη Βάρνα.

Σε αυτή τη διαδρομή η θέση του είναι στρατηγικής σημασίας, κάτι που σημαίνει πως εν πολλοίς η θέση στον λιμενικό καταμερισμό της περιοχής θα κριθεί στο επίπεδο των υποδομών εντός κι εκτός λιμένος.

Ήδη η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανάπτυξης και Ανασυγκρότησης χρηματοδοτούν από κοινού έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του λιμένος, ενώ χρηματοδότηση υπάρχει και από την Ιταλία στο πλαίσιο του προγράμματος Italbalk.

Τα έργα αφορούν την κατασκευή νέας προβλήτας και την εκβάθυνση του λιμένα. Το έως τώρα μικρό του βύθισμα έδινε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κάτι που θα πάψει να ισχύει όταν ολοκληρωθεί η εκβάθυνση και το Δυρράχιο θα μπορεί να εξυπηρετεί πλοία *panamax*, δηλαδή που εξυπηρετούν χύδην φορτίο 65.000 – 70.000 τόνων.

Παράλληλα, σημαντικά έργα υποδομής βρίσκονται σε φάση υλοποίησης και εκτός λιμένος. Κυρίως οι οδικοί άξονες που θα συνδέουν το Δυρράχιο με τα Σκόπια και την Πρίστινα, πρωτεύουσα του Κοσόβου.

Εκτιμάται ότι σε μια πενταετία η μεταφορά φορτίων στις δύο αυτές περιοχές μέσω Δυρραχίου θα εμφανίζει πλεονεκτήματα έναντι της Θεσσαλονίκης, λόγω μικρότερης απόστασης, αλλά και κοινών εθνοτικών και θρησκευτικών πεποιθήσεων.

Βέβαια, το περιορισμένης έκτασης και αναξιόπιστο σιδηροδρομικό δίκτυο στα δυτικά Βαλκάνια –κυρίως στην Αλβανία- θα αποτελεί για πολλά χρόνια συγκριτικό μειονέκτημα στο πεδίο των συνδυασμένων μεταφορών στη νοτιοανατολική Ευρώπη, ενώ δε λείπουν επενδυτικά σχέδια για άλλα λιμάνια της Αλβανίας, όπως του Φλόρε, που θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά προς το Δυρράχιο.

Αξίζει, πάντως, να σημειωθεί ότι το λιμάνι του Δυρραχίου συμμετέχει σε πολλά Ευρωπαϊκά προγράμματα, γεγονός που αν το εκμεταλλευτεί σωστά θα του προσδώσει χρήσιμα εργαλεία και τεχνογνωσία για την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς του.

Δεν είναι, άλλωστε, τυχαίο το γεγονός ότι η κινεζική COSCO έχει εκφράσει την πρόθεση να επενδύσει στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (κοντέινερ) του Δυρραχίου, κάτι που αν συμβεί θα αποτελέσει σημαντική απειλή για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όχι μόνο λόγω της μεγάλης δυναμικής των Κινέζων στις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά και διότι σήμερα η COSCO είναι σημαντικός πελάτης του ΟΛΘ.

4.4.2 Το Μπαρ του Μαυροβουνίου

Κινέζοι και Ιταλοί καλοβλέπουν το Μπαρ, το λιμάνι του Μαυροβουνίου, ώστε να προχωρήσουν σε επενδύσεις και να αποκτήσουν βάση στην Αδριατική.

Αυτό το γεγονός από μόνο του δείχνει τη δυναμική ενός λιμανιού που μπορεί να θεωρείται – και να είναι- ακόμη μικρό, αλλά η ανάπτυξή του είναι ραγδαία.



Εικόνα 29: Χάρτης ανταγωνιστικών λιμανιών(Πηγή: Googlemaps.gr)

Διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση με τα Σκόπια, ενώ τα τιμολόγια του είναι πολύ χαμηλότερα από αυτά της ΟΛΘ ΑΕ, γεγονός που το καθιστά ελκυστικό για τις ναυτιλιακές εταιρίες. Επιπλέον, το πολύ απλούστερο νομοθετικό καθεστώς του Μαυροβουνίου για την ίδρυση και λειτουργία των επιχειρήσεων συνιστά ένα ακόμη συγκριτικό πλεονέκτημα.

Επίσης το Μαυροβούνιο, έχοντας βυθίσματα 16 μέτρων, αποτελεί δέλεαρ για τους διακινητές χύδην φορτίων.

Στον αντίποδα, το Μπαρ υστερεί έναντι της Θεσσαλονίκης σε πολλά που αφορούν τη μεταφορά και τη διακίνηση φορτίων από και προς τα Σκόπια γι αυτό και οι μεταφορικές εταιρίες της FYROM επιλέγουν σε συντριπτικό βαθμό το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για να κάνουν τη δουλειά τους, ενώ για το Μπαρ ο ανταγωνισμός προέρχεται και από την ανάπτυξη του λιμανιού του Δυρραχίου.

4.4.3 Το Μπουργκάς της Βουλγαρίας

Στα ανατολικά Βαλκάνια το βουλγαρικό λιμάνι του Μπουργκάς –εννοείται ότι εξαιρείται η

Κωνσταντινούπολη λόγω στρατηγικής θέσης και μεγέθους είναι ανταγωνιστικό της Θεσσαλονίκης.



Εικονά 30: Χάρτης ανταγωνιστικών λιμανιών(Πηγή: Googlemaps.gr)

Η Βουλγαρία είναι πλήρες μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Μπουργκάς διαθέτει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα: βρίσκεται πάνω στον πανευρωπαϊκό οδικό άξονα 8, ο σιδηρόδρομος φτάνει στα κρηπιδώματα, υπάρχει εξειδίκευση στη διαχείριση χύδην φορτίων, ενώ διαθέτει μεγάλους αποθηκευτικούς ψυκτικούς χώρους.

Αντίθετα, έχει μικρό σταθμό διακίνησης κοντέινερ, ενώ το οδικό δίκτυο εκτός του λιμένος είναι σε μέτρια έως κακή κατάσταση.

4.4.4 Εγχώρια λιμάνια

Η πιθανότητα προσέλκυσης των φορτίων που σήμερα εξυπηρετούνται από τους λιμένες Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Σταυρού, Ν. Μουδανιών και Βόλου είναι περιορισμένη, όσον αφορά δε τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος, αφού κανένα άλλο λιμάνι της Β. Ελλάδος δεν διαθέτει τα μέσα που απαιτούνται για να διακινήσει εμπορευματοκιβώτια.

Οστόσο προβλέπεται οι λιμένες της Αλεξανδρούπολης και της Καβάλας να διεκδικήσουν μικρό μερίδιο αγοράς με την ολοκλήρωση ή πραγματοποίηση των σχεδίων τους.

4.5 Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΘ

Εντός της χρήσης 2018, ολοκληρώθηκε από το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) η διαδικασία αποκρατικοποίησης του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης. Με το ν. 4522/7- 3-2018 (ΦΕΚ 39) κυρώθηκε η από 2 Φεβρουαρίου τροποποίηση και κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο της από 27 Ιουνίου 2001 Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της "Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε." . Τον Μάρτιο του 2018 ολοκληρώθηκε η χρηματιστηριακή μεταβίβαση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της Ο.Λ.Θ. α.ε. στην Εταιρεία "South Europe Gateway Thessaloniki(SEGT) Ltd", στην οποία μετέχουν η "Deutsche Invest Equity Partners GmbH" (47%), η "Terminal Link SAS" (33%) και η "Belterra Investments Ltd" (20%) μετά την καταβολή του τιμήματος των 231,926 εκατ. €.

Πλεονεκτήματα :

1. Βελτιωμένη απόδοση και ποιοτική βελτίωση των παραγόμενων αγαθών και υπηρεσιών.
2. Με την ιδιωτικοποίηση υπάρχει το κίνητρο για κέρδος και για μείωση του κόστους
3. Μείωση ανάμειξης κυβερνήσεων και των πολιτικών παρεμβάσεων στις επιχειρηματικές αποφάσεις. Οι κυβερνήσεις παρακινούνται από πολιτικές πιέσεις και όχι από υγιή και επιχειρηματική λογική. Σε μια κρατική επιχείρηση η εκάστοτε κυβέρνηση, μπορεί να είναι απρόθυμη να απομακρύνει τον πλεονάζοντα αριθμό των εργαζομένων λόγω της αρνητικής δημοσιότητας που επιφέρει η απώλεια θέσεων εργασίας. Συνεπώς η λήψη των οικονομικών αποφάσεων στις ιδιωτικές επιχειρήσεις, πραγματοποιείται με βάση πιο ορθολογικά και οικονομικά κριτήρια.
4. Οι κυβερνήσεις σκέπτονται και προγραμματίζουν με βάση τις επόμενες εκλογές. Ως εκ τούτου μπορεί να είναι απρόθυμη να επενδύσει σε βελτίωση των υποδομών που θα ωφελούσε μια κρατική επιχείρηση σε μακροπρόθεσμη βάση.
5. Η ιδιωτική επιχείρηση έχει πιέσεις από τους μετόχους να λειτουργεί πιο αποτελεσματικά, διότι αν ήταν ανεπαρκής, θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο εξαγοράς, ενώ μια κρατική επιχείρηση δεν υφίσταται αυτή την πίεση και είναι πιθανό

να λειτουργεί αναποτελεσματικά, ιδίως αν είναι μονοπωλιακή.

6. Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας, αύξηση ιδιωτικών επενδύσεων, τόνωση της εξωστρέφειας.
7. Αύξηση εσωτερικής αποτελεσματικότητας με θέσπιση μετρήσιμων στόχων .
8. Άνοιγμα θέσεων εργασίας, ενίσχυση υποδομών και υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών.
9. Διαφανής λειτουργία επιχειρήσεων, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό τους περιβάλλον (αξιοκρατικά κριτήρια προσλήψεων και επαγγελματικής εξέλιξης, στελέχωση με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό, λειτουργία εσωτερικού ελέγχου και αξιόπιστοι ισολογισμοί).

Μειονεκτήματα:

1. Αρνητικές επιπτώσεις από πιθανή αύξηση τιμών των υπηρεσιών
2. Μείωση της δυνατότητας παρέμβασης της κυβέρνησης σε περιπτώσεις απολύσεων.
3. Λαμβάνεται υπόψη το ιδιωτικό και όχι το κοινωνικό κόστος. Π.Χ. περιβαλλοντικές επιπτώσεις
4. Αθέμιτος ανταγωνισμός προς ανταγωνιστικά λιμάνια δημόσιου χαρακτήρα

4.6 Επίδραση οικονομικής κρίσης

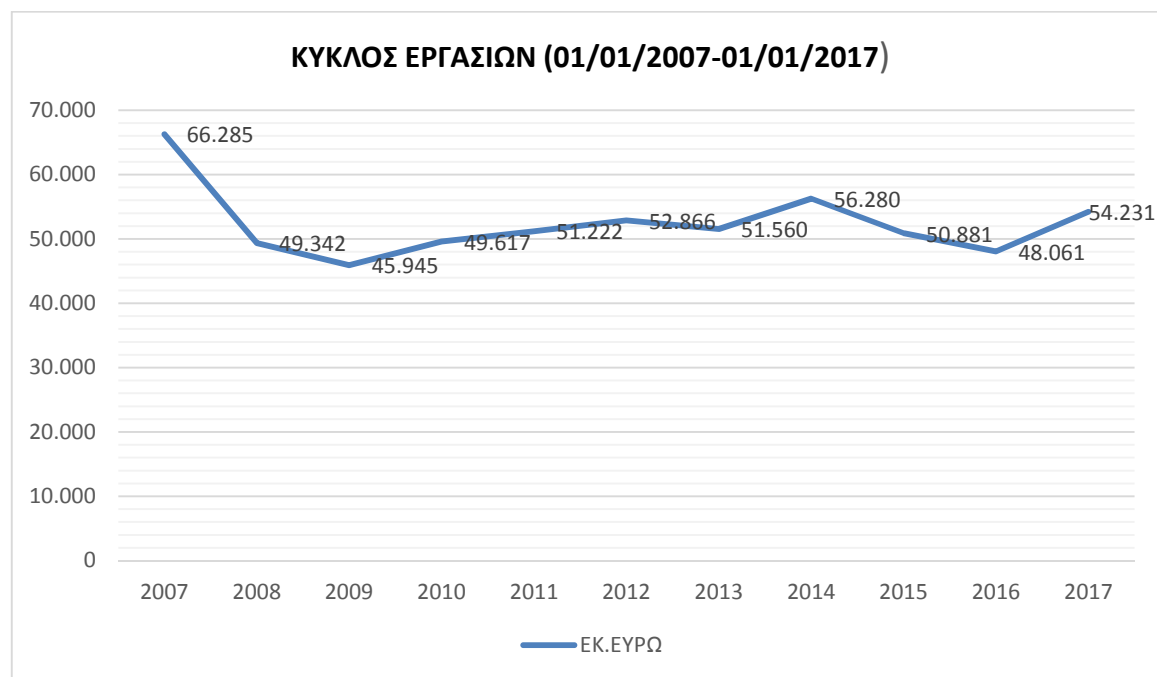
Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα δεν θα μπορούσε να μην επηρεάσει και τα λιμάνια και συγκεκριμένα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης .

Κατά την περίοδο αυτή παρατηρήθηκαν αρνητικές άλλα και θετικές επιπτώσεις

Αρνητικά

Όπως γίνεται φανερό και από τα στατιστικά στοιχεία με το ξεκίνημα της παγκόσμιας κρίσης το 2008-2009 το λιμάνι γνώρισε πτώση στην διακίνηση των Ε/Κ των γενικών φορτίων και της τουριστικής κίνησης μειώνοντας τα οικονομικά μεγέθη του ΟΛΘ όπως φαίνεται και παρακάτω

1 . Κύκλος εργασιών



Διάγραμμα 5: ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΟΛΘ (ΠΗΓΗ: ΑΡΧΕΙΑ ΟΛΘ)

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΕΙΚΟΝΑ									
Έτος	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Τιμή μετοχής (κλείσιμο έτους)	33,000	9,880	14,645	10,500	9,400	22,800	22,400	22.300	24,100
Μέρισμα	0,46€	0,18€	0,15€	0,15€	0,40€	1,50€	3,60€	1,95€	0,52€

Πίνακας 7: Χρηματιστηριακά στοιχεία ΟΛΘ (Πηγή: Στατιστικά ΟΛΘ)

2. Capital controls

Με την επιβολή των capital controls δημιουργήθηκαν προβλήματα για τον οργανισμό αλλά και στους πελάτες καθώς επιβαρύνονταν όλο και περισσότερο από την αποθήκευση των

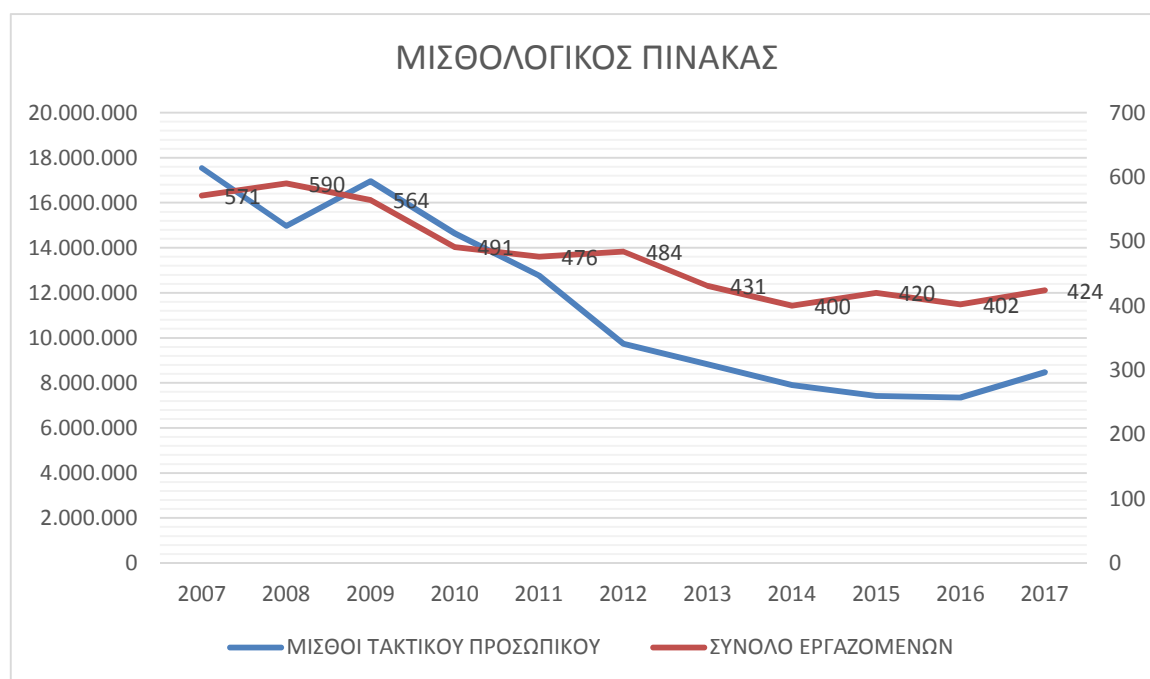
εμπορευματοκιβωτίων τους στο χώρο του λιμένα και δεν είχαν την δυνατότητα μεταφοράς κεφαλαίων για πληρωμές των υπηρεσιών του Ο.Λ.Θ φέρνοντας τους έτσι σε δύσκολη θέση και οδηγώντας τους στην αναζήτηση άλλου πιο προσοδοφόρου λιμανιού.

Ο ΟΛΘ μετα από αυτήν την εξέλιξη βρήκε τρόπο για να χρησιμοποιεί επιταγές ενώ ενεργοποίησε και την υπηρεσία web banking μετά την επιβολή της τραπεζικής αργίας.

Θετικά

Όπως σωστά αναφέρουν πολλοί οικονομολόγοι μέσα από κάθε κρίση μπορούν να παρουσιαστούν και θετικές επιδράσεις- ευκαιρίες

1. Μείωση των δαπανών



Διάγραμμα 6: Μισθολογικός πίνακας(Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

2. Μείωση τιμών ενοικίων

Οι τιμές ενοικίων των αποθηκών στην Ελλάδα είναι από τις πιο ανταγωνιστικές στην περιοχή, καθώς έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία οκτώ χρόνια ως αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Όσο αναφορά την Θεσσαλονίκη στις τιμές ενοικίασης των εγκαταστάσεων logistics αυτή τη στιγμή κυμαίνονται από 3 ευρώ ανά τ.μ. στη Σίνδο και περίπου 2-2,5 ευρώ ανά τ.μ. στο Καλοχώρι.

Επίσης, ορισμένες μικρότερες εταιρείες 3PL έχουν εγκαταλείψει την αγορά, εκκενώνοντας, ουσιαστικά, ήδη υπάρχουσες αποθηκευτικές δομές. Αυτές οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις logistics ήταν μια μεγάλη ευκαιρία για τους μεγαλύτερους παρόχους 3PL, ώστε να αποκτήσουν ή να μισθώσουν τον ιδιαίτερα απαραίτητο χώρο αποθήκευσης σε εξαιρετικά ανταγωνιστικά κόστη ενοικίασης, για να βελτιώσουν το δίκτυό τους και να μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους μέσω οικονομιών κλίμακας.

3. Τιμολογιακή πολιτική

Κύριος άξονας της τιμολογιακής πολιτικής της Εταιρείας είναι η διατήρηση των τιμολογίων των υπηρεσιών της σε ανταγωνιστικά, σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια της περιοχής, επίπεδα, με στόχο την προσέλκυση πελατών. Για το λόγο αυτό και λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης από το 2008 παγκόσμιας οικονομικής κρίσης οι τιμές των υπηρεσιών φορτ/σης φορτίων υποκειμένων και transit παρέμειναν στα ίδια επίπεδα από το 2007.

Επίσης στα ίδια επίπεδα παρέμειναν και για το 2015 και οι τιμές των συμβατικών φορτίων, τα οποία διακινούνται και τιμολογούνται με βάση τις ειδικές συμφωνίες (συμβάσεις) που υπογράφει η Ο.Λ.Θ. α.ε. με τους πελάτες της μετά την αύξηση κατά 7% που είχε δοθεί το 2008. Περαιτέρω από το 2010 χορηγήθηκαν και επί πλέον μειώσεις στα φορτία transit.

Το 2018 ακολουθήθηκε η ίδια τιμολογιακή πολιτική όπως του 2014 και του 2013 με τη διατήρηση των τιμών του τιμολογίου στα ίδια επίπεδα, χωρίς περαιτέρω αύξηση, με διαφοροποιήσεις μικρής κλίμακας όπως

1. έκπτωση 50% στο τιμολόγιο ρευματοδότησης Ε/Κ προς εξαγωγή,
2. μείωση στο τιμολόγιο Ε/Κ transshipment /τεμάχιο και
3. παροχή έκπτωσης αποθηκεύτρων όσο ίσχυε ο έλεγχος κίνησης κεφαλαίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΘ

5.1 Χρηματοοικονομικές εξελίξεις

Παρακάτω αναφέρονται συνοπτικά οικονομικά στοιχεία για την πενταετία 2014-2018

2018. Στα αποτελέσματα του 2018 θα πρέπει να αναφερθεί ότι κατά την κλειόμενη χρήση, μέσω του Λιμένα Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκαν 7.298.218 τόνοι εμπορευμάτων έναντι 6.905.294 το 2017 (+5,7%), 424.500 εμπορευματοκιβώτια (TEU's) έναντι 401.947 το 2017 (+5,61%), 1.929 πλοία έναντι 1.936 το 2017 (-0,36%) και 44.484 επιβάτες έναντι 50.373 το 2017 (-11,69%).

2017. Στα αποτελέσματα του 2017 είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι κατά την κλειόμενη χρήση, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκαν 6.905.294 τόνοι εμπορευμάτων έναντι 6.119.717 το 2016 (+12,84%), 401.947 εμπορευματοκιβώτια (Teu's) έναντι 344.316 το 2016, 1.936 πλοία έναντι 1.828 το 2016 και 50.373 επιβάτες έναντι 69.508 το 2016.

2016 . Είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι κατά την κλειόμενη χρήση, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκαν 6.119.717 τόνοι εμπορευμάτων έναντι 6.904.174 το 2015 (-11,36%), 344.316 εμπορευματοκιβώτια (Teu's) έναντι 351.741 το 2015, 1.828 πλοία έναντι 1.983 το 2015 και 69.508 επιβάτες έναντι 26.356 το 2015.

2015. Είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι κατά την κλειόμενη χρήση, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκαν 6.904.174 τόνοι εμπορευμάτων, 351.741 εμπορευματοκιβώτια (Teu's), 1.983 πλοία και 26.356 επιβάτες.

2014. Είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι κατά την κλειόμενη χρήση, μέσω του λιμένα Θεσσαλονίκης εξυπηρετήθηκαν 7.654.787 τόνοι (+11,73%) τόνοι εμπορευμάτων, 349.990 εμπορευματοκιβώτια (Teu's), 2.097 πλοία και 44.586 επιβάτες.

Οι σημαντικότερες κατηγορίες εσόδων της Εταιρίας αφορούν:

- Έσοδα από διακίνηση μοναδοποιημένων φορτίων, στα οποία περιλαμβάνονται:

τα έσοδα παροχής υπηρεσιών Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων,

τα έσοδα Υπηρεσιών CONTAINERS

- Έσοδα από διακίνηση συμβατικού φορτίου, στα οποία περιλαμβάνονται:

τα έσοδα παροχής Φορτοεκφορτωτικών εργασιών Συμβατικού Λιμένα,

τα έσοδα παροχής Υπηρεσιών ΣΙΛΟ.

- Έσοδα από την εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων και διέλευσης, στα οποία περιλαμβάνονται:

τα έσοδα Λοιπών Υπηρεσιών (ειδικό τέλος) επί των εισιτηρίων,

τα έσοδα Διέλευσης Οχημάτων.

- Έσοδα από την εξυπηρέτηση πλοίων και λοιπές υπηρεσίες, στα οποία περιλαμβάνονται:

τα έσοδα προσόρμισης και παραβολής,

τα έσοδα Λοιπών Υπηρεσιών (ΔΕΗ, ΟΤΕ, Παραλαβή πετρελαιοειδών καταλοίπων χρήση χώρων).

- Έσοδα από εκμετάλλευση οργανωμένων σταθμών αυτοκινήτων (πάρκινγκ).

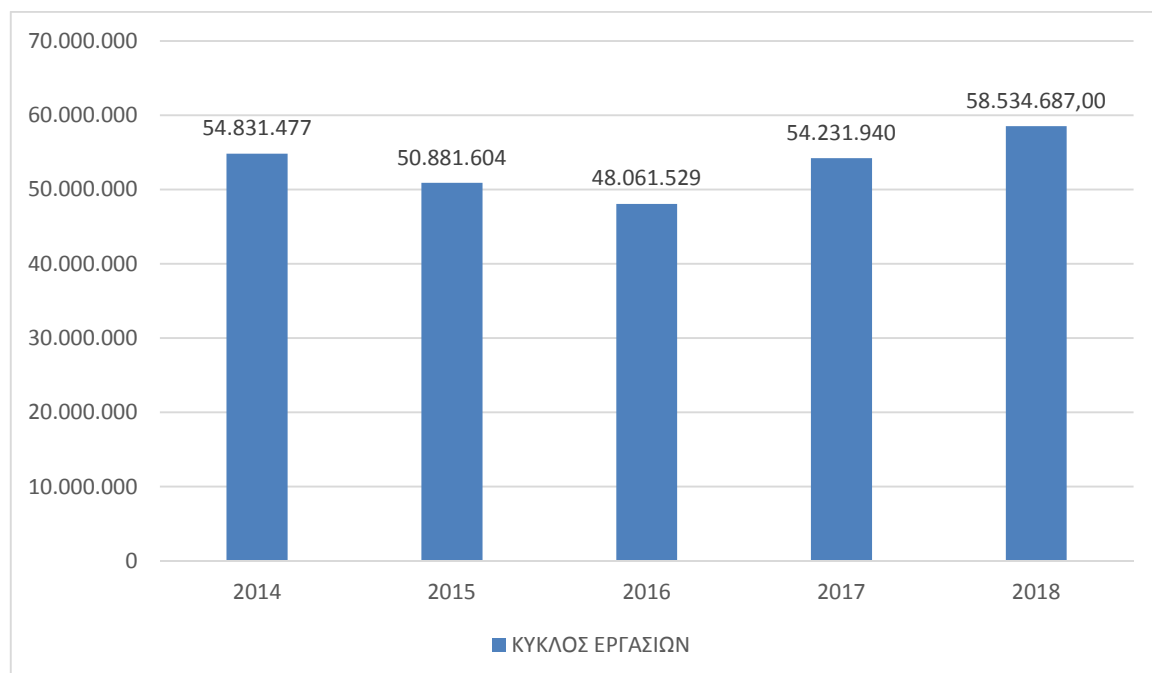
Πίνακας 2.1: Εξέλιξη εξωγενών λειτουργικών και χρηματοοικονομικών μεγεθών της ΟΛΘ ΑΕ την πενταετία 2012-2016

Λειτουργικό / χρηματοοικονομικό μέγεθος	2012	2013	2014	2015	2016	ΜΕΡΜ 12-16	%Δ 15-16	Μ.Ο. 12-16
Εμπορευματοκυβώτια (χιλ. TEU)	318	322	350	352	366	3,6%*	4,1%	342
Γενικό φορτίο (χιλ. τόνοι)	644	584	654	416	504	-5,9%	21,3%	560*
Ξερό φορτίο (χιλ. τόνοι)	3.650	3.585	4.104	3.590	3.209	-3,2%	-10,6%	3.628*
Υγρό φορτίο (χιλ. τόνοι)	0	40	63	52	55	0,0%	6,8%	42*
Ro-Ro (χιλ. οχήματα)	4,0	4,2	3,4	2,8	2,9	-7,9%*	3,6%	3,5
Ακτοπλοΐα (χιλ. επιβάτες)	43	33	25	0	0	-100,0%*	0,0%	20
Κρουαζιέρα (χιλ. επιβάτες)	16	29	39	53	56	36,7%	6,2%*	39
Χρηματοοικονομικά έσοδα (€ χιλ.)	5.138	4.609	2.687	1.421	1.085	-32,2%*	-23,6%	2.988
Χρηματοοικονομικά έξοδα (€ χιλ.)	1,0	0,9	4,2	3,1	2,5	24,1%	-20,5%	2,4*
Επενδύσεις (€ χιλ.)	4.154	2.969	3.120	7.170	13.200	33,5%	84,1%	6.123*

Πίνακας 28:(Πηγή:στατιστικά ΟΛΘ)

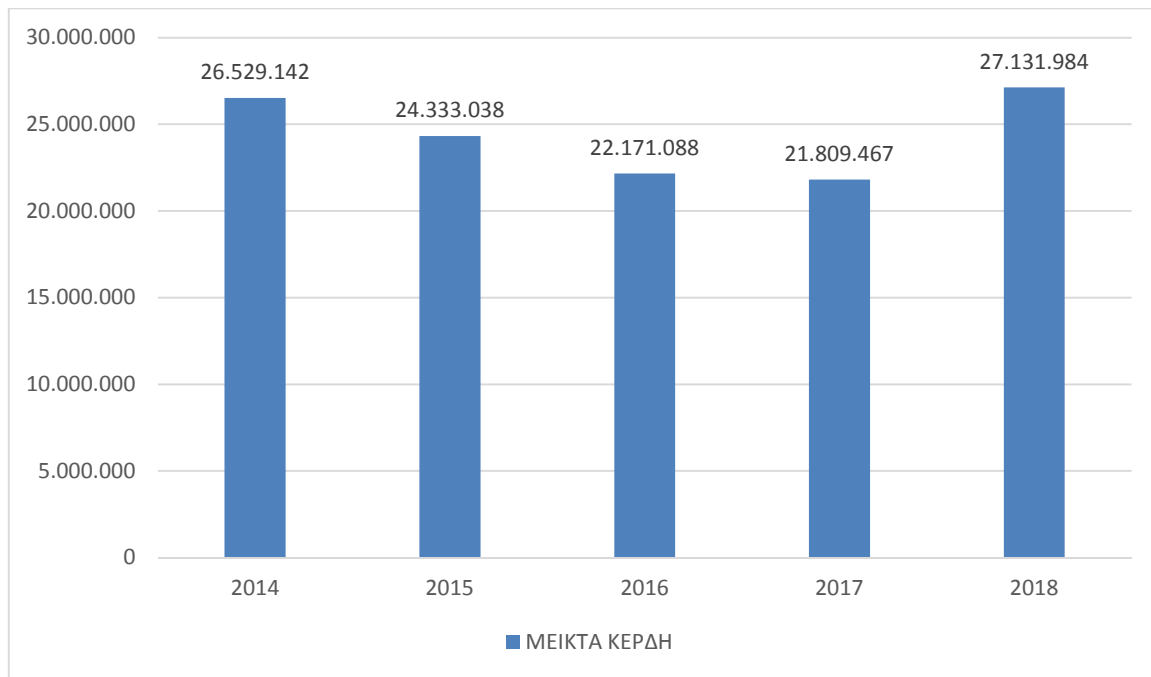
Παρακάτω παρουσιάζονται οικονομικά στοιχεία όπως μεικτά κέρδη, κύκλος εργασιών, κέρδη μετά φόρων

ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ



Διάγραμμα κύκλος εργασιών 7 (Πηγή: Αναλυτικές οικ. Καταστάσεις ΟΛΘ)

ΜΙΚΤΑ ΚΕΡΔΗ



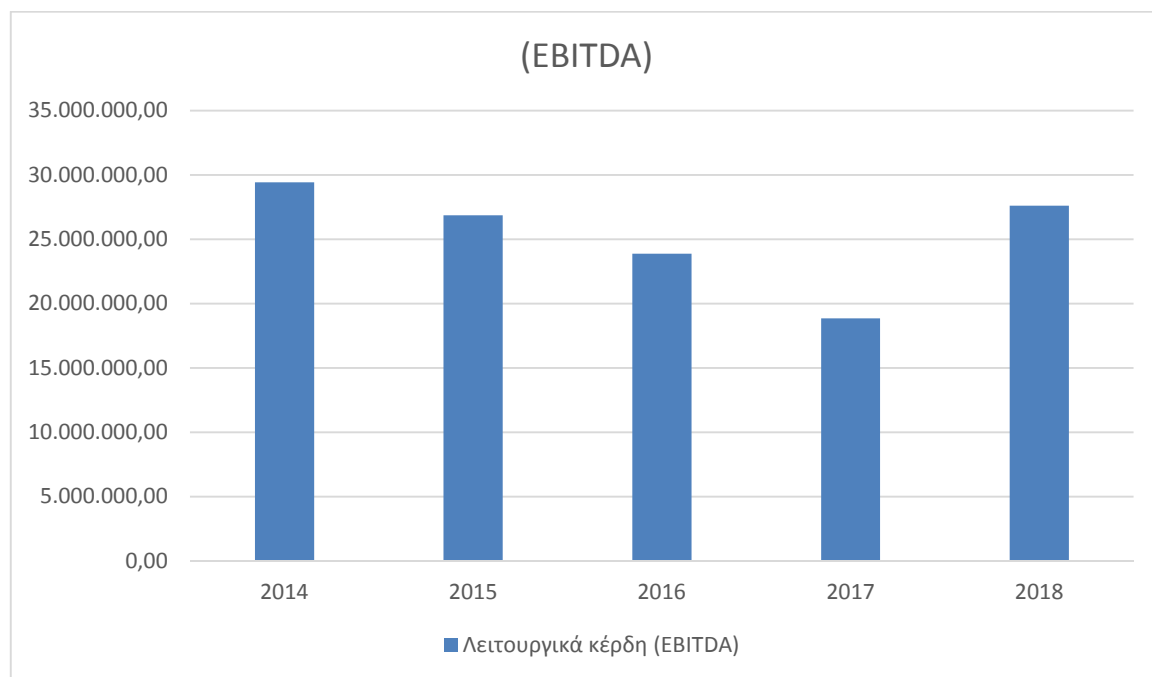
Διάγραμμα 8: Μικτά κέρδη Ο.Λ.Θ. (Πηγή: Οικονομικά στοιχεία ΟΛΘ)

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ (ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΠΟΔΟΣΗ ΦΟΡΩΝ)



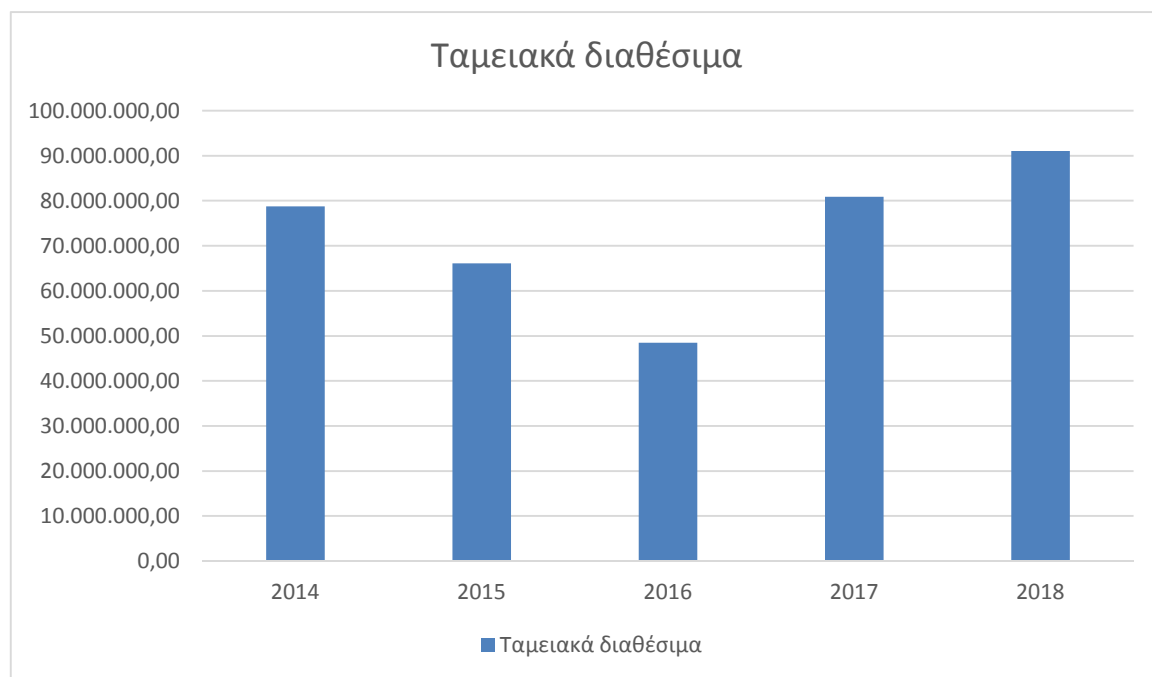
Διάγραμμα 9 Καθαρά κέρδη (Πηγή: Οικονομικά στοιχεία ΟΛΘ)

Πίνακας αποτελεσμάτων προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA)



Διάγραμμα 10 (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

Διαθέσιμο συναλλαγμα (Ταμειακά διαθέσιμα υπολογίστηκαν κατά την λήξης χρήσης)



Διάγραμμα 11 (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

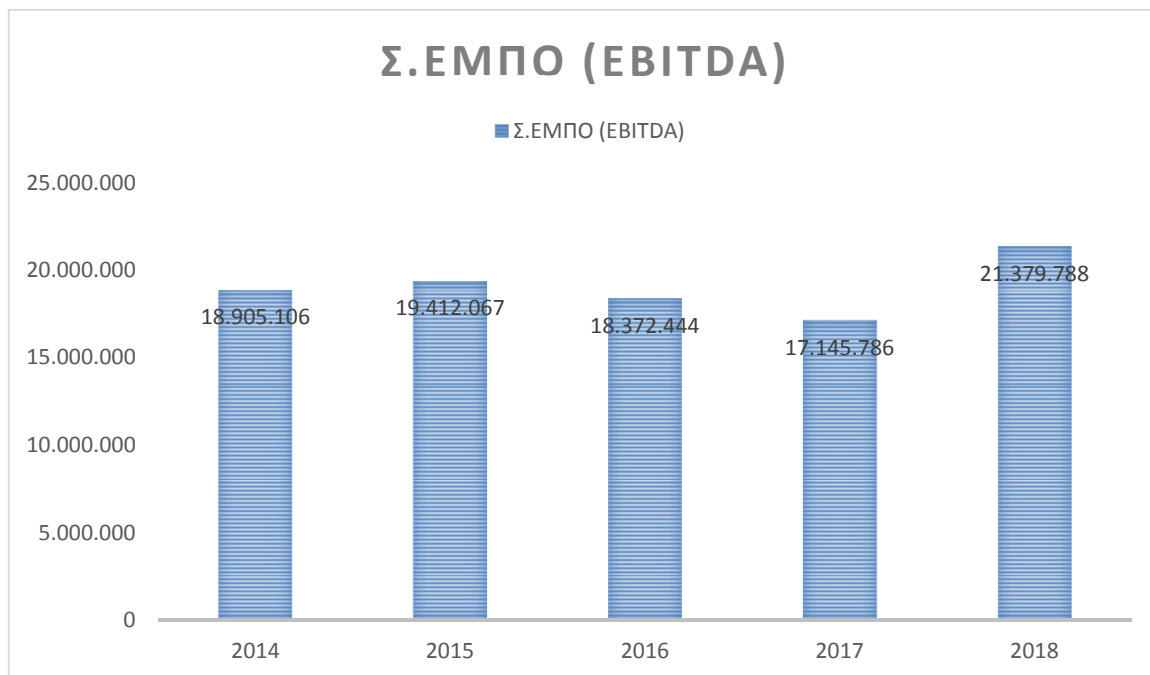
5.2 Χρηματοοικονομικά στοιχεία Σ.ΕΜΠΟ

Πηγές εσόδων

ΥΠΗΡΕΣΙΣ/ΕΤΟΣ	2014	2015	2016	2017	2018
Υπηρεσίες πλοίου	22.570.056	22.652.056	22.195.503	25.877.468	27.679.689
Υπηρεσίες ξηράς	7.993.168	7.725.274	7.179.102	8.097.485	9.095.535
Προσόρμιση & παραβολή	1.419.129	1.306.379	1.213.044	1.405.247	1.135.959
Εκμετάλλευση χώρων	19.410	15.677	14.832	14.832	18.473
Έσοδα παροχής υπηρεσιών κύτους Α/Π	-	-	-	-	-
Σύνολο	32.002.291	31.699.388	30.602.482	35.395.033	37.929.658

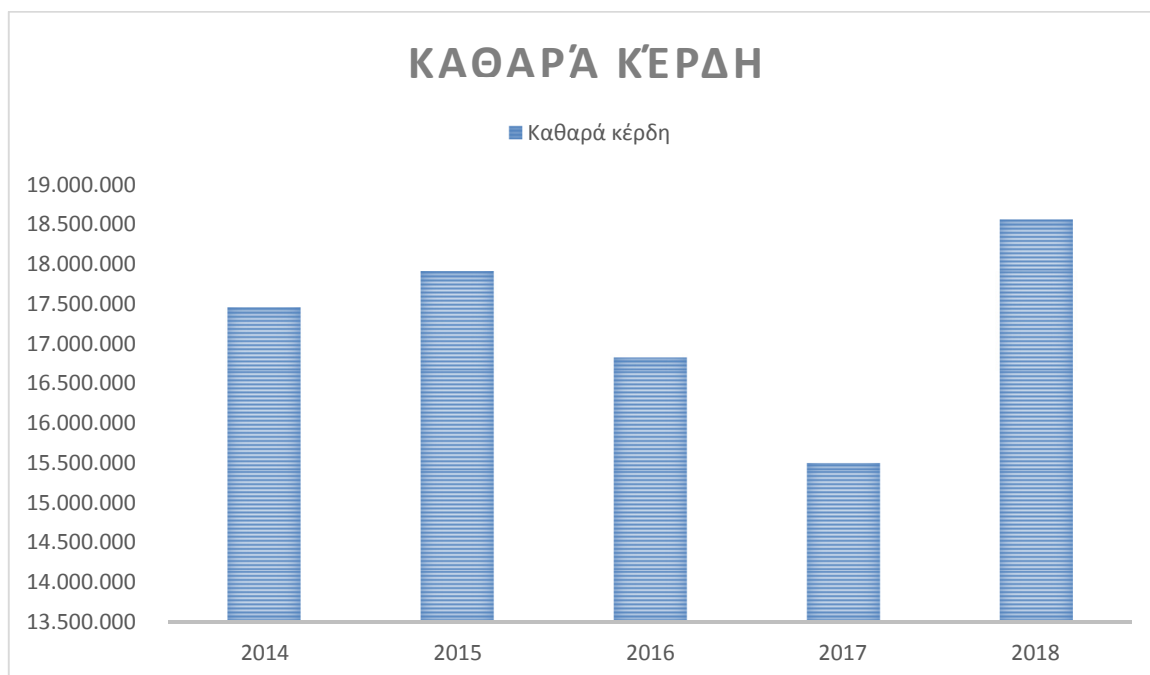
Πίνακας 8: Έσοδα Σ.ΕΜΠΟ Πηγή: Αναλυτικές Οικ.καταστάσεις

Διάγραμμα αποτελεσμάτων προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA) του Σ.ΕΜΠΟ



Διάγραμμα 12 (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

Αποτελέσματα μετά φόρων



Διάγραμμα 13 Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

5.3 Συμβατικό λιμάνι

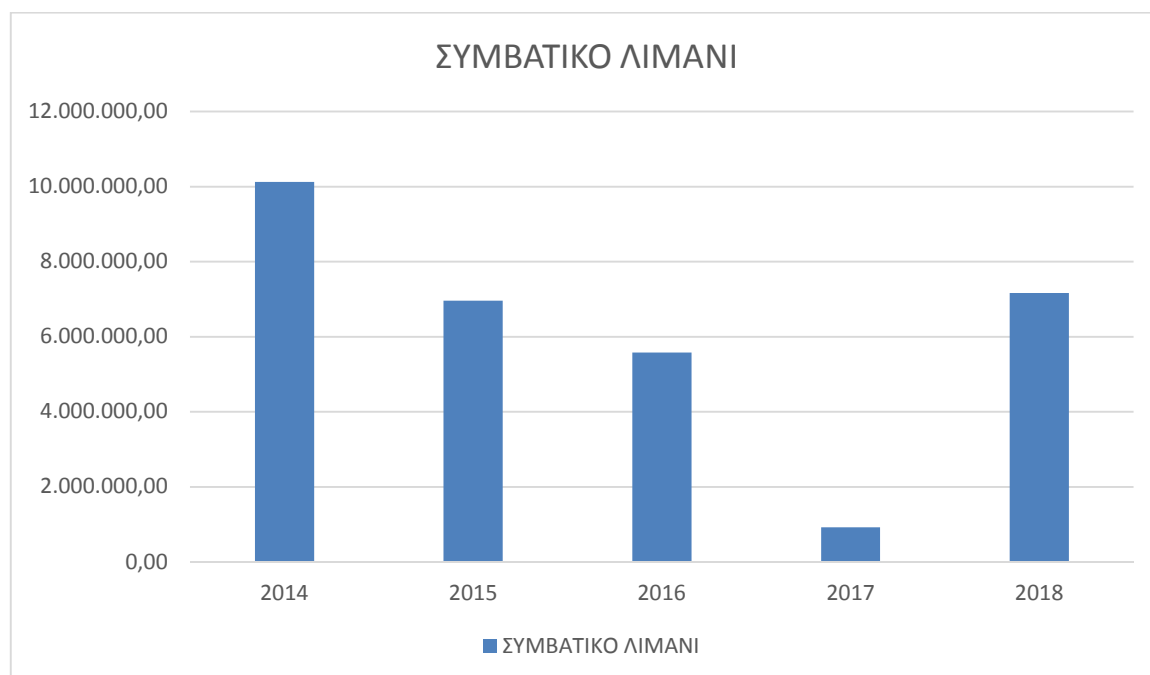
Πηγές εσόδων

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ/ΕΤΟΣ	2014	2015	2016	2017	2018
Υπηρεσίες	17.953.688	14.576.400	12.730.988	13.711.167	14.304.464

πλοίου					
Υπηρεσίες ξηράς	1.490.519	1.190.717	1.113.511	1.108.354	2.304.449
Προσόρμιση & παραβολή	1.209.374	1.223.650	1.153.983	1.187.520	1.211.334
Εκμετάλλευση χώρων	309.317	275.504	303.273	545.203	542.507
Έσοδα από λοιπές παροχές	225.203	285.042	327.914	384.584	533.615
Σύνολο	21.188.104	17.551.314	15.629.671	16.936.830	18.896.370

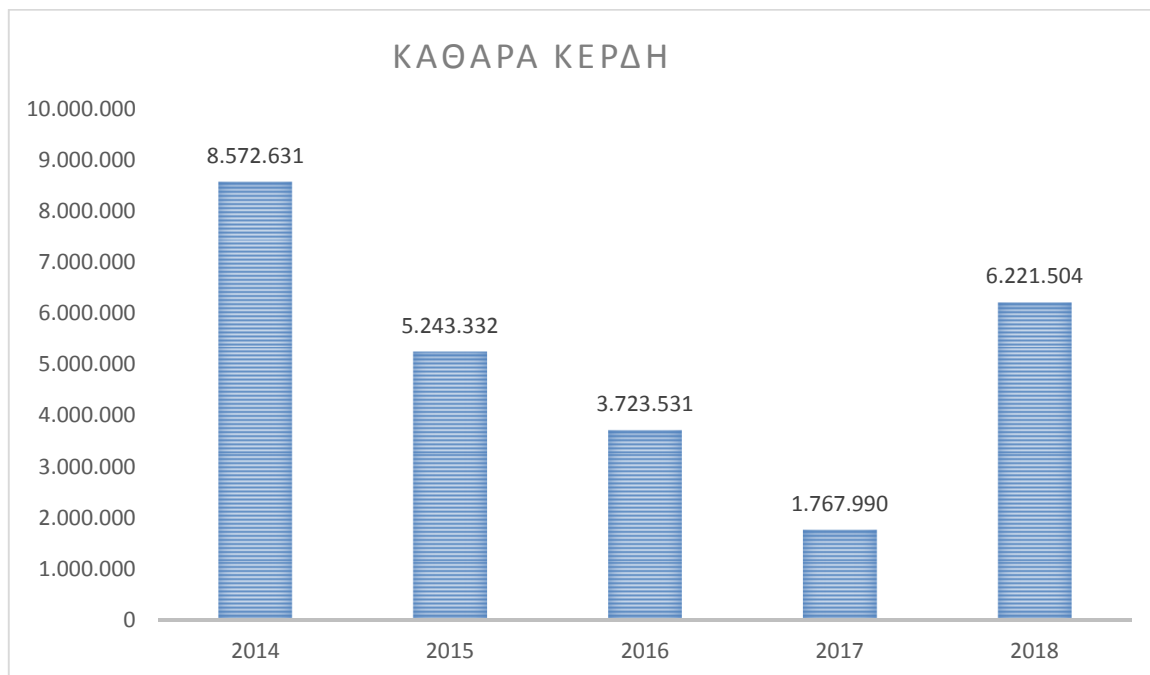
Πίνακας 9: Πίνακας εσόδων σε εκ.ευρω (Πηγή: Δελτίο Αν.οικ.ΟΛΘ)

Διάγραμμα αποτελεσμάτων προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA)



Διάγραμμα 14 Πηγή: Αν.οικ.καστασις ΟΛΘ)

Η μείωση στο γενικό φορτίο του Συμβατικού Λιμένα οφείλεται αποκλειστικά σε εξωγενείς παράγοντες (αναστολή λειτουργίας μεγάλης χαλυβουργικής μονάδας στην Βόρεια Ελλάδα) καθώς επίσης και στην πτώση των διεθνών τιμών μεταλλευμάτων/χαλυβουργικών προϊόντων



Διάγραμμα 15: Αποτελέσματα μετά φόρων (Πηγή: Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

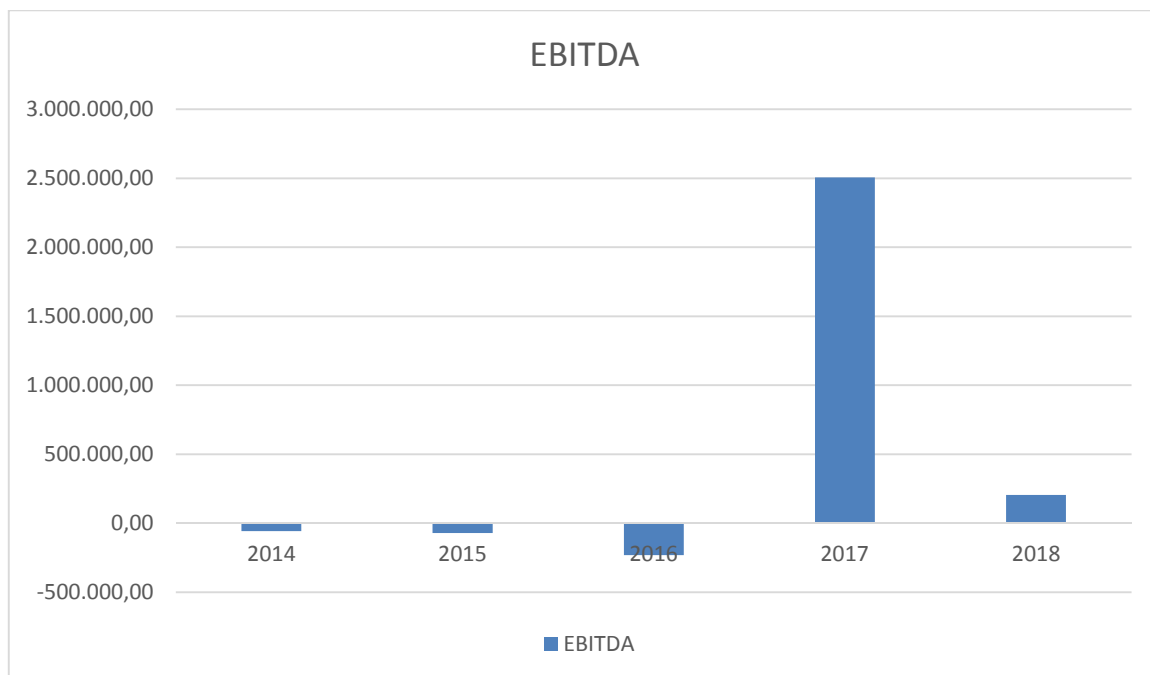
5.4 Επιβατικό λιμάνι

Πηγές εσόδων

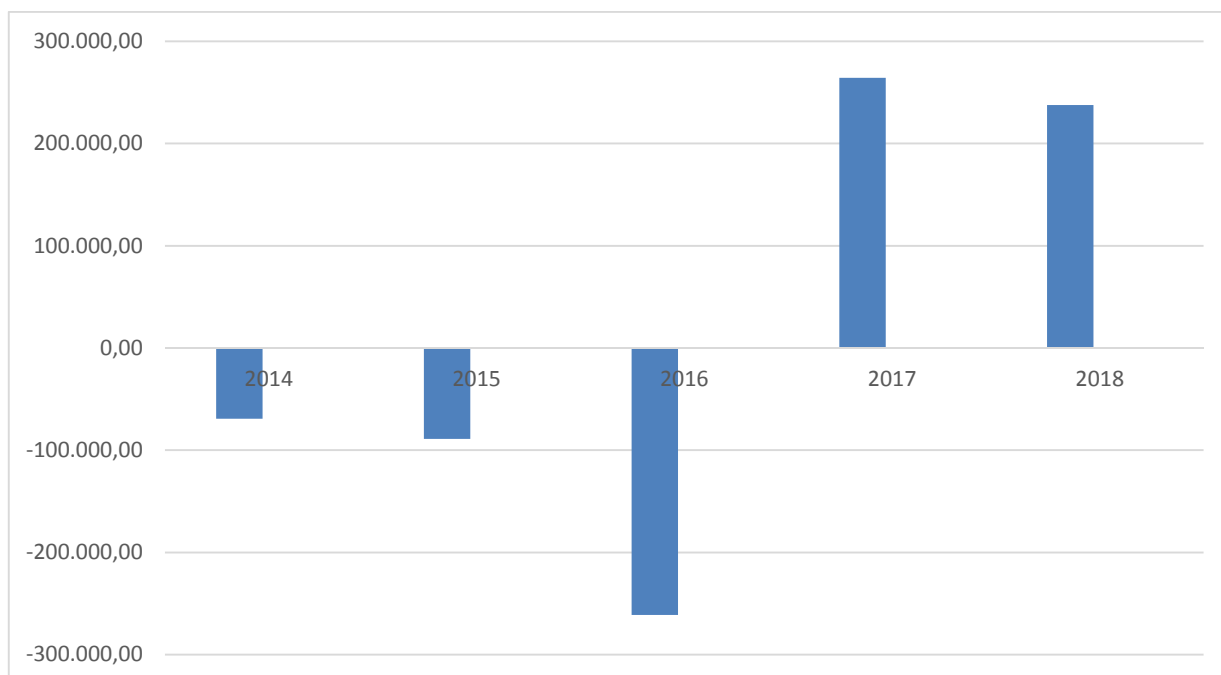
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ/ΕΤΟΣ	2014	2015	2016	2017	2018
Υπηρεσίες πλοίου	12.667,52	16.880,00	12.079,36	1.591	961
Υπηρεσίες ξηράς	19.406,15	27.614,54	25.590,19	37.881	36.713
Προσόρμιση & παραβολή	174.789,48	181.756,98	134.525,98	65.480	74.996
Έσοδα από λοιπές παροχές	68.002,77	64.829,95	92.265,56	104.915	110.657
ΣΥΝΟΛΟ	274.865	291.081,47	264.461,09	209.868	223.328

Πίνακας 12: Πηγές εσόδων (Πηγή: Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

Διάγραμμα αποτελεσμάτων προ φόρων, χρηματοοικονομικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων (EBITDA)



Διάγραμμα 17 EBITDA (Πηγή: Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)



Διάγραμμα 18: Αποτελέσματα μετά φόρων(Πηγή: Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

5.5 Χρηματιστηριακή επίδοση

Ο ΟΛΘ εισήλθε στο χρηματιστήριο Αθηνών το 2001 με δημόσια εγγραφή στις 27/7/2001 έως

1/8/2001 και έναρξη διαπραγμάτευσης 27 Αυγούστου 2001 με το 75% (7.560.000 μετοχές) να ανήκει στο ελληνικό δημόσιο και το υπόλοιπο 25 (2.520.000 μετοχές) στο επενδυτικό κοινό

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ			
ΕΙΔΟΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ	27-8-2001	17/1/2002	14/5/2012
Ελληνικό Δημόσιο	75%: (7.560.000 μετοχές)	74,27%: (7.486.194 μετοχές)	74,27%: (7.486.194 μετοχές) (ΤΑΙΠΕΔ)
Ευρύ επενδυτικό κοινό	25%: (2.520.000 μετοχές)	25,73%: (2.593.806 μετοχές)	25,73%: (2.593.806 μετοχές)

Πίνακας 10:Σύνθεση Μετοχικού κεφαλαίου ΟΛΘ (Πηγή:www.olth.gr)

Από το σύνολο των 2.520.000 μετοχών:

Οι 110.970 διατέθηκαν σε επενδυτές με ανταλλαγή ΠΡΟΜΕΤΟΧΩΝ.

Οι 120.000 διατέθηκαν με Ιδιωτική Τοποθέτηση στην τιμή των 5,39€

2.289.030 διατέθηκαν με καταβολή μετρητών στην τιμή των 6,74€

Η συνολική αξία των μετοχών που διατέθηκαν (εκτός των 110.970 με ανταλλαγή ΠΡΟΜΕΤΟΧΩΝ) ανήλθαν σε 16.074.862,20€

Οι συνολικές προμήθειες των Αναδόχων και της Χρηματιστηριακής Εταιρείας που διενήργησε τη χρηματιστηριακή συναλλαγή, ανήλθαν στο ποσό των 780.861,44€.

Τα λοιπά έξοδα της χρηματιστηριακής πράξης ανέρχονται στο ποσό των 78.766,83€.

Το καθαρό προϊόν από την πώληση των υφιστάμενων μετοχών ανήλθε σε 15.215.233,93€ το οποίο εισπράχθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

Η μετοχή της Ο.Λ.Θ. Α.Ε. εντάσσεται στην κατηγορία Μεσαίας Κεφαλαιοποίησης και στο κλάδο " Βιομηχανικά Προϊόντα & Υπηρεσίες - Υπηρεσίες Μεταφορών (Transportation services)".

Η μετοχή της Εταιρίας συμμετέχει στους δείκτες:

ΓΔ: Γενικός Δείκτης Τιμών Χρηματιστηρίου Αθηνών

ΔΟΜ: Δείκτης όλων των μετοχών του Χρηματιστηρίου Αθηνών

FTSEM: Mid Cap Μεσαίας Κεφαλαιοποίησης

ΣΑΓΔ: Δείκτης Συνολικής Απόδοσης Γενικού Δείκτη Χρηματιστηρίου Αθηνών

FTSEA: FTSE/Χ.Α. Δείκτης Αγοράς

ΔΒΠ: FTSE/Χ.Α. Βιομηχανικά Προϊόντα και Υπηρεσίες

FTSEMSFW: FTSE/Χ.Α. Mid & Small Cap Θεμελιωδών Μεγεθών

HELMSI: Ελληνικός Δείκτης Mid & Small Cap

Το γράφημα παρακάτω ξεκινάει από την 07/2014 έως 07/2019



Πίνακας 31: Ιστορικό γράφημα μετοχής ΟΛΘ 2014-2019

Υψηλότερο σημείο 52 εβδ.: 31,0000

Χαμηλότερο σημείο 52 εβδ: 23,2000

Αριθμός μετοχών: 10.080.000

5.6 Χρηματοοικονομικοί κίνδυνοι

Ο οργανισμός Η εταιρία δεν εκτίθεται σε σημαντικούς χρηματοοικονομικούς κινδύνους όπως

κίνδυνο αγοράς, μεταβολές σε συναλλαγματικές ισοτιμίες, τιμές αγοράς, πιστωτικό κίνδυνο και κίνδυνο ρευστότητας.

Τα χρηματοοικονομικά μέσα της εταιρίας αποτελούνται από καταθέσεις σε τράπεζες (όψεως, προθεσμιακές), εμπορικούς και λοιπούς χρεώστες και πιστωτές καθώς και χρηματοοικονομικά στοιχεία διαθέσιμα προς πώληση και χρηματοοικονομικά στοιχεία στην εύλογη αξία μέσω αποτελεσμάτων.

1) Κίνδυνος Αγοράς.

- Συναλλαγματικός κίνδυνος: Η εταιρία συναλλάσσεται με εγχώριους και ξένους πελάτες και το νόμισμα συναλλαγής είναι το Ευρώ. Συνεπώς δεν προκύπτει συναλλαγματικός κίνδυνος.
- Κίνδυνος μεταβολής τιμών: Σχετικά με την μεταβολή των τιμών ο ΟΛΘ δεν διατρέχει κίνδυνο καθώς ανήκει στο κλάδο της παροχής υπηρεσιών με αποτέλεσμα να μην συνδέεται με την οποιαδήποτε αλλαγή των τιμών των πρώτων υλών.

Όσον αφορά το κόστος παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς αποτελείται κυρίως από το κόστος μισθοδοσίας, επηρεάζεται λόγω των αυξήσεων ή μειώσεων αυτών. Επίσης η Εταιρεία επηρεάζεται από την μεταβολή της εύλογης αξίας των επενδύσεων σε ακίνητα. Μια μεταβολή στις τιμές των ακινήτων κατά + 5 % θα επιφέρει αντίστοιχη μεταβολή ποσού 167 χιλ. € στα αποτελέσματα χρήσεως.

Τέλος μία μεταβολή της εύλογης αξίας των χρηματοοικονομικών στοιχείων διαθεσίμων προς πώληση + 5% θα επηρεάσει τα ίδια Κεφάλαια κατά ± 17 χιλ. €.

- Κίνδυνος επιτοκίων: Ο οργανισμός δεν απειλείται από την διακύμανση των επιτοκίων καθώς δεν υπάρχουν υποχρεώσεις δανειακές.

Επίσης η Εταιρεία κατέχει προθεσμιακές και λοιπές καταθέσεις βραχυπρόθεσμης διάρκειας, οι οποίες είναι υψηλής ρευστοποίησης. Μια αυξομείωση του επιτοκίου κατά (+1 ή -1) θα είχε ως αποτέλεσμα την αυξομείωση στα αποτελέσματα της χρήσης κατά περίπου 661 χιλ. €.

2) Πιστωτικός κίνδυνος.

Σε σχέση με τον πιστωτικό κίνδυνο αυτο περιορίζεται στα χρηματοοικονομικά της στοιχεία.

Ο πιστωτικός κίνδυνος τον οποίο διατρέχει ο ΟΛΘ είναι λόγω της μεγάλου αριθμού πελατών που διαθέτει είτε από το εσωτερικό είτε από εξωτερικό οπότε υπάρχει η πάγια πολιτική πριν την εκκίνηση των εργασιών να καταβάλουν ένα συγκεκριμένο πόσο καθώς οι εγγυητικές επιστολές είναι περιορισμένες.

Επίσης όσον αφορά τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού καθώς και τα χρηματικά διαθέσιμα και ισοδύναμα η διοίκηση της εταιρίας εφαρμόζει συγκεκριμένη τακτική όπως συναλλαγές με διάφορες τράπεζες και αξιολόγηση αυτών της οικονομικής ευρυθμίας και πιστοληπτικής τους ικανότητας.

3) Κίνδυνος ρευστότητας.

Η εταιρεία δεν διατρέχει κίνδυνο από έλλειψη ρευστότητας διότι οι δαπάνες (λειτουργικές) προέρχονται από τα ταμειακά ισοδύναμα που φτάνουν σχεδόν το 90% του κυκλοφορόντος ενεργητικού

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κλείνοντας την εργασία αρχικώς θα πρέπει να τονιστεί η αδιάσπαστη σύνδεση του λιμανιού από αρχαιότατων χρόνων με την πόλη της Θεσσαλονίκης καθώς εκτός του ότι βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και εκτείνεται (νοτιοανατολικά) πέρα από τα όρια του δήμου Θεσσαλονίκης ασκεί μικρή οικονομική επιρροή μέσω του τουρισμού επιβατική κίνηση, κρουαζιερόπλοια, και περισσότερο ως λιμάνι με την διακίνηση εκατ. Τόνων συμβατικού φορτίου και χιλ. Εμπορευματοκιβωτίων ,στην βιομηχανική και επιχειρηματική δραστηριότητα καθώς αποτελεί πύλη εισόδου/εξόδου προς την Ελλάδα και την βαλκανική χερσόνησο.

Το λιμάνι διαθέτει ήδη φυσικά συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι αλλά ανταγωνιστικών λιμανιών (λιμάνι Δυρραχίου, Μπουργκας, Μπαρ) λόγω κυρίως της γεωγραφική της θέσης και των υποδομών αλλά απαιτούνται επιπλέον ενέργειες προκειμένου να κυρίαρχο λιμάνι της ευρύτερης περιοχής

Επιπλέον ζητήματα εμπιστοσύνης που προκύπτουν προς το πρόσωπο του οργανισμού πρέπει να εξαλειφθούν (Απεργίες , capital control αβέβαιη πολιτική-φορολογική κατάσταση) ώστε να αποτελέσει την κυρίαρχη δύναμη αποφέροντας οικονομικούς καρπούς πρωτίστως στον ΟΛΘ και εκ των υστέρων στην πόλη.

Η υλοποίηση της μελέτης του Master Plan με την επέκταση της 6^{ης} προβλήτας(Σ.ΕΜΠΟ) για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων μεταφοράς (post panamax) εμπορευματοκιβωτίων και άλλων έργων όπως η δημιουργία κέντρου logistics το οποίο χρίζεται αναγκαίο έργο που θα προσδώσει μεγαλύτερη προστιθένη αξία , η επένδυση σε υποδομές στο συμβατικό λιμάνι αλλά και η προσέλκυση περισσότερων κρουαζιερόπλοιών που θα συμβάλλει στο γενικότερο ρεύμα τουριστικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής, οπωσδήποτε θα έχει θετικό αντίκτυπο στο λιμένα.

Όλες αυτές οι ενέργειες είναι κάτι παραπάνω από απαραίτητες για την εξέλιξη του λιμανιού Εκτός από αυτά είναι αναγκαία η αποδοτικότερη χρήση της σιδηροδρομικής γραμμής η και δημιουργία νέων γραμμών για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων προς εξωτερικό (Σκόπια,Σερβία,Βουλγαρία) που θα αύξαναν την δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ προσελκύνοντας περισσότερους πελάτες από τα βαλκάνια που είναι άλλωστε και βασικός στόχος-πελάτης του ΟΛΘ με όλα τα επικείμενα οφέλη που διαμορφώνονται από αυτό.

Για να καταστεί αυτό βέβαια εφικτό χρειάζονται επενδύσεις, η μελέτη ήδη υπάρχει το μόνο

που απομένει είναι η αποφασιστικότητα της εκάστοτε κυβέρνησης (κατέχει πλέον το 7,27%) για την χρηματοδότηση των έργων η να ιδιωτικοποιήσει που έγινε πραγματικότητα το Μάρτιος του 2018 (Στην κοινοπραξία μετέχουν με ποσοστό 47% το γερμανικό fund DIEP GmbH, με έδρα το Μόναχο, με μερίδιο 33% η Terminal Link SAS (η μητρική της οποίας, CMA CGM, είναι η τρίτη μεγαλύτερη εταιρεία ναυτιλιακών μεταφορών στον κόσμο) και με το υπόλοιπο 20% η Belterra Investments LTD, συμφερόντων του Ιβάν Σαββίδη) τον λιμένα υπό όρους(Υλοποίηση των αναγκαίων έργων) για τον αγοραστή όπως ζητούσαν και οι παραγωγικοί φορείς της Βόρειας Ελλάδας .

Με αυτόν τρόπο ενώ υπάρχουν οι δυνατότητες να γίνει ένα από τα μεγάλα λιμάνια της Ευρώπης καθώς ο αγοραστής υποχρεούται για επενδύσεις ύψους 180 εκατ. ευρώ την επόμενη επταετία.

Έτσι δύναται συμπαρασείρει την πόλη της Θεσσαλονίκης σε επίπεδα ανάκαμψης δημιουργώντας θετικό οικονομικό αντίκτυπο με την αύξηση της απασχόλησης, φόρων και του ΑΕΠ της κεντρικής Μακεδονίας, κινδυνεύει να εξουδετερωθεί κατά από τα ανταγωνιστικά λιμάνια η να παραμείνει στάσιμη ως οικονομικό μέγεθος.

Τέλος αν και το λιμάνι βρίσκεται σε τροχιά ανάπτυξης σύμφωνα με τα ανακοινωθέντα οικονομικά στοιχεία κάθε έτους από την αρχή της κρίσης και γίνονται κινήσεις για περαιτέρω πρόοδο δεν έχει ολοκληρωθεί η αποφασιστεί η ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων(Βραχυπρόθεσμο-Μακροπρόθεσμος σχεδιασμός ή η μεταγενέστερη μελέτη Master Plan) με αποτέλεσμα το λιμάνι να φτάνει “ταβάνι” ως προς την παραγωγικότητα της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Χεκίμογλου .Ε, ,(2008), Ναυτιλιακός Πρακτορειακός Κόσμος 1908-2008, Θεσσαλονικη
- 1980 , Οργανισμός λιμένος θεσσαλονίκης στατιστικό δελτίο 1980 , ΟΛΘ ,Θεσσαλονικη
- Βασδραβέλης. Ι ,1959, Ο λιμην της Θεσσαλονίκης 1952 , Θεσσαλονικη
- 2013 , Φωτογραφικό λευκωμα - στη γραμμή των οριζόντων , ΟΛΘ, Θεσσαλονίκη
- 1958 , Ο λιμην της Θεσσαλονίκης κατά τα έτη 1952-1958, τμήμα μελετών και στατιστικής οργανισμού ελευθέρως ζώνης & λιμένος Θεσσαλονίκης , Θεσσαλονίκη

Διαδίκτυο

- ΟΛΘ Α.Ε στατιστικά στοιχεία <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/statistics>
- ΟΛΘ Α.Ε Αναλυτικές οικ.Καταστάσεις
<https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/investors/annual-reports>
- Λιμάνι Θεσσαλονίκης
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%B9%CE%BC%CE%AC%CE%BD%CE%B9_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7%CF%82
- Ιστορία ΟΛΘ <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/history>
- Το λιμάνι γενικά <https://www.thpa.gr/index.php/el/explore/1>
- Γεωγραφικά στοιχεία <https://www.thpa.gr/index.php/el/explore/geo>
- Χάρτης λιμανιού <https://www.thpa.gr/index.php/el/explore/port-maps>
- Ιστορία λιμανιού <https://www.thpa.gr/index.php/el/explore/1-2>
- Δομή οργανισμού <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/2014-01-04-22-57-18/structure>
- Αναπτυξιακός σχεδιασμός
<https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/economics/development-planning>
- Master Plan <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/economics/master-plan-menu-el>
- Ευρωπαϊκά Προγράμματα <https://www.thpa.gr/index.php/el/olth/economics/euro-programs>
- Σ.έμπε <https://www.thpa.gr/index.php/el/services/ops-sempo>

- Εμπορευματοκιβώτια <https://www.thpa.gr/index.php/el/2014-01-04-21-47-14/cargo/containers>
- Συμβατικό φορτίο <https://www.thpa.gr/index.php/el/2014-01-04-21-47-14/cargo/conventional-cargo>
- Οικ.στοιχεία ΟΛΘ <https://www.naftemporiki.gr/finance/quote/olth.ath/organismos-limenos-theskisko>
- Επιπτώσεις ιδιωτικοποίησης του ΟΛΘ
http://iobe.gr/docs/research/RES_03_22062017_REP_GR.pdf
- Η ανάπτυξη του Λιμένα της Θεσσαλονίκης ως διαμετακομιστικό κέντρο
<http://www.seve.gr/%CE%B7-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%B8%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7/>
- Δίκτυο ΠΑΘ.Ε <https://www.elime.gr/dt-olth/item/762-olth26112015>
- Κέντρο logistics <https://parallaximag.gr/epikairoτητα/ellada/thessaloniki-sto-epomeno-stadio-diagonismos-gia-to-kentro-logistics-sto-proin-stratopedo-gkonou>
- Κέντρο logistics [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-greece-logistics-survey-download/\\$FILE/ey-greece-logistics-survey](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-greece-logistics-survey-download/$FILE/ey-greece-logistics-survey)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Ερωτηματολόγιο

Για τις ανάγκες της πτυχιακής πήρα μια προσωπική συνέντευξη από την υπεύθυνη του τμήματος Στρατηγικού Σχεδιασμού, Μάρκετινγκ & Πωλήσεων την κ. Φάσσα Στέλλα σχετικά με τα προβλήματα-προτάσεις την οικονομική κρίση τον ανταγωνισμό και τον στρατηγικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη του λιμανιού

Έτσι έγιναν οι παρακάτω ερωτήσεις οι απαντήσεις των οποίων βρίσκονται διάσπαρτα μέσα πτυχιακή

1. Ποια λιμάνια της ευρύτερης περιοχής θεωρούνται ανταγωνιστικά;
2. Ποια είναι τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης;
3. Με ποιους τρόπους σκοπεύει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα του λιμανιού ο Ο.Λ.Θ;
4. Ποιος είναι ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης;
5. Ποιος είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός του Ο.Λ.Θ για την ανάπτυξη του λιμανιού;

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

Παρακάτω παρουσιάζονται οι ισολογισμοί 2014-2018

Ισολογισμός 2018

Δ. Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις

Κατάσταση Οικονομικής Θέσης

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

	Σημ.	31.12.2018	31.12.2017
Μη Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία			
Επενδύσεις σε ακίνητα	8.1	3.028.963,36	3.037.444,02
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	8.2	49.382.179,23	45.196.747,75
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	8.3	594.844,36	754.309,94
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	8.5	27.534,32	27.534,32
Δοθείσες εγγυήσεις	8.9	10.000.000,00	0,00
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	8.24	4.927.207,81	5.794.801,83
Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		67.960.729,08	54.810.837,86
Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία			
Αποθέματα	8.6	1.724.392,82	1.806.154,64
Απαιτήσεις από πελάτες	8.7	2.833.200,95	3.663.460,30
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	8.8	6.036.065,65	4.677.070,97
Λοιπά χρηματοοικονομικά στοιχεία	8.9	0,00	9.436.043,13
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα	8.9	91.036.781,75	80.888.940,39
Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων		101.630.441,17	100.471.669,43
Σύνολο Ενεργητικού		169.591.170,25	155.282.507,29

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΙΑ

Ίδια Κεφάλαια

Μετοχικό κεφάλαιο	8.10	30.240.000,00	30.240.000,00
Αποθεματικά	8.10	66.207.907,34	65.350.317,79
Κέρδη εις νέο		54.196.827,24	42.261.184,19
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων		150.644.734,58	137.851.501,98

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Προβλέψεις για υποχρεώσεις στους εργαζομένους	8.11	3.945.104,61	4.192.390,31
Λοιπές προβλέψεις	8.12	914.867,98	1.456.119,72
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	8.13	124.531,92	124.305,76
Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων		4.984.504,51	5.772.815,79

Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Υποχρεώσεις σε προμηθευτές	8.14	3.008.372,84	2.396.148,20
Προκαταβολές πελατών	8.14	2.877.914,44	2.994.534,02
Φόροι εισοδήματος πληρωτέοι	8.15	0,00	1.326.800,99
Λοιπές υποχρεώσεις και δεδουλευμένα έξοδα	8.14	8.075.643,88	4.940.706,31
Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων		13.961.931,16	11.658.189,52
Σύνολο Υποχρεώσεων		18.946.435,67	17.431.005,31
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων και Υποχρεώσεων		169.591.170,25	155.282.507,29

Οι συνημμένες επεξηγηματικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

Κατάσταση Συνολικού Εισοδήματος

	Σημ.	1/1-31/12/2018	1/1-31/12/2017
Πωλήσεις	8.16	58.534.687,97	54.231.940,70
Κόστος πωληθέντων	8.17	<u>(31.402.703,93)</u>	<u>(32.422.472,99)</u>
Μικτά Κέρδη		<u>27.131.984,04</u>	<u>21.809.467,71</u>
Λοιπά έσοδα και κέρδη	8.18	6.383.493,42	2.747.202,65
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	8.19	(6.727.597,25)	(4.448.639,27)
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	8.20	(737.234,36)	(896.487,70)
Λοιπά έξοδα και ζημίες	8.22	<u>(2.415.886,18)</u>	<u>(7.901.114,21)</u>
Αποτελέσματα εκμετάλλευσης προ Φόρων χρημ/κών και επενδυτικών αποτελεσμάτων		<u>23.634.759,67</u>	<u>11.310.429,18</u>
Χρηματοοικονομικά έσοδα	8.23	1.140.065,49	1.166.042,65
Χρηματοοικονομικό έξοδα	8.23	<u>(45.559,24)</u>	<u>(2.429,97)</u>
Κέρδη χρήσης προ Φόρων		<u>24.729.265,92</u>	<u>12.474.041,86</u>
Φόρος εισοδήματος	8.24	<u>(7.577.474,89)</u>	<u>(5.231.087,17)</u>
Κέρδη χρήσης μετά από φόρους (Α)		<u>17.151.791,03</u>	<u>7.242.954,69</u>
Στοιχεία που θα ταξινομηθούν στην κατάσταση αποτελεσμάτων μεταγενέστερα			
Κέρδος αποτίμησης διαθεσίμων προς πώληση χρημ/κών στοιχείων	8.4	0,00	63.440,00
Στοιχεία που δεν θα ταξινομηθούν στην κατάσταση αποτελεσμάτων μεταγενέστερα			
Κέρδη από επαναμέτρηση προγραμμάτων καθορισμένων παροχών	8.11	238.354,35	41.105,87
Φόρος εισοδήματος που αναλογεί	8.24	<u>(60.912,78)</u>	<u>(11.920,70)</u>
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (Β)		177.441,57	92.625,17
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (Α + Β)		17.329.232,60	7.335.579,86
Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή βασικά και απομειωμένα (σε €)	8.28	1,7016	0,7185
Κέρδη προ Φόρων χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων	7.2	27.604.778,77	18.849.984,45

Οι συνημμένες επεξηγηματικές σημειώσεις αποτελούν αναπόσπαστο μέρος αυτών των οικονομικών καταστάσεων.

και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσε	18.849.984,45	23.877.734,93	Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις Σύνολο υποχρεώσεων (β)	17.431.005,31	15.376.959,86
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ			ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (α) + (β)		
Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ			ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ - Έμμεση μέθοδος Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ		
	31.12.2017	31.12.2016	Λειτουργικές δραστηριότητες	31.12.2017	31.12.2016
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων ενάρξης χρήσεως (01/01/2017 και 01/01/2016 αντίστοιχα)			Κέρδη προ φ όρων	12.474.041,86	21.081.796,50
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους	135.455.122,12	127.087.934,35	Πλέον / μείον προσαρμογές για: Αποσβέσεις ενσώματων πάγιων και άυλων στοιχείων	7.543.903,00	3.884.961,97
Διανεμηθέντα μερίσματα	7.335.579,86	14.213.587,77	Προβλέψεις	5.571.775,19	1.561.172,88
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων λήξης χρήσεως (31/12/2017 και 31/12/2016 αντίστοιχα)	4.939.200,00	5.846.400,00	Έσοδα από αχρησιμοποίητες προβλέψεις	-6.083,42	-363.715,33
	137.851.501,98	135.455.122,12	Ζημιές από αναπροσαρμογή επενδυτ. ακινήτων σε εύλογες αξίες	182.260,10	126.376,35
			Ζημία καταστροφής παγίων	2.543.105,44	95.743,42
			Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	-1.166.042,65	-1.085.019,92
			Αποτέλεσματα (έσοδα, έξοδα, κέρδη και ζημιές) επενδυτικής δραστηριότητας		0,00
			Αποσβέσεις επιχορηγούμενων παγίων	-4.347,73	-6.492,60
			Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	2.429,97	2.488,98
			Πλέον/ μείον προσαρμογές για μεταβολές λογ/μίων κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:		
			Αύξηση αποθεμάτων	-40.409,28	-340.170,48
			Μείωση / αύξηση απαιτήσεων	521.760,47	-3.996.940,75
			(Μείωση) / αύξηση υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	-548.640,29	2.257.561,91
			Πληρωμές για αποζημιώσεις προσωπικού	-163.980,00	-39.711,82
			Μείον:		
			Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβληθέντα	-2.429,97	-2.488,98
			Καταβλημένοι φόροι	-6.307.428,23	-6.494.292,91
			Σύνολο εισροών από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	20.599.914,46	16.671.269,22
			Επενδυτικές δραστηριότητες		
			Αγορά ενσώματων παγίων και άυλων περιουσιακών στοιχείων	-2.397.147,36	-2.303.292,83
			Πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων διαθέσιμων προς πώληση	488.000,00	0,00
			/ (Αγορά) λοιπών χρηματοοικονομικών στοιχείων	17.671.583,63	-27.107.626,76
			Τόκοι και συναφή έσοδα εισπραχθέντα	1.007.313,04	920.439,38
			Σύνολο εισροών (εκροών) από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	16.769.749,31	-28.490.480,21
			Χρηματοδοτικές δραστηριότητες		
			Μερίσματα πληρωθέντα	-4.939.200,00	-5.846.400,00
			Σύνολο εκροών από χρημικές δραστηριότητες (γ)	-4.939.200,00	-5.846.400,00
			(α) + (β) + (γ)	32.430.463,77	-17.665.610,99
			Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης	48.458.476,62	66.124.087,61
			Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης	80.888.940,39	48.458.476,62

Πίνακας 14 Πηγές εσόδων (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
(Ο.Λ.Θ. Α.Ε.)**

**ΑΡ.Μ.Α.Ε.: 42807/06/Β/99/30 - ΑΡ. Γ.Ε.Μ.Η.: 58231004000 ΕΔΡΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ από 1 Ιανουαρίου 2016 έως 31 Δεκεμβρίου 2016**

(δημοσιευμένα βάσει του κ.ν.2190/1920, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενοποιημένες και μη κατά ΔΛΠ)

Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις στοχεύουν σε μία γενική ενημέρωση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της ΟΛΘ Α.Ε. Συνοψίζουμε επομένως στον αναγνώστη, πριν προβεί σε οποιαδήποτε είδους επενδυτική επιλογή ή άλλη συναλλαγή με την εταιρία, να ανατρέξει στη διεύθυνση διαδικτύου της εταιρίας, όπου αναρτώνται οι οικονομικές καταστάσεις, καθώς και η έκθεση επισκόπησης του νόμιμου ελεγκτή όποτε αυτή απαιτείται.

Αρμόδια Υπηρεσία	: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιώτικης Πολιτικής	Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου:	Μέλλιος Κων/νος : Πρόεδρος Δ.Σ. Μακρής Δημήτριος : Δ/νων Σύμβουλος Ρούτος Δημήτριος : Αντιπρόεδρος Δ.Σ. Τοζίδης Γεώργιος : Μέλος ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Βλάχος Άγγελος : Μέλος μη εκτελεστικό Καρδάρης Παναγιώτης : Μέλος μη εκτελεστικό Μπίκας Δημήτριος : Μέλος μη εκτελεστικό Τανταλίδης Λάζαρος : Μέλος, εκπρ., των υπαλλήλων μη εκτελεστικό Θηρίου Δημήτριος : Μέλος, εκπρ. των λιμ/των μη εκτελεστικό Δημαρέλος Γεώργιος : Μέλος, εκπρ. του Δήμου Θεσ/νίκης ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Καρούλης Κων/νος : Μέλος, εκπρ. της ΟΚΕ, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό
Διεύθυνση Διαδικτύου Εταιρείας	: www.thpra.gr		
Ημερομηνία έγκρισης από το Διοικητικό Συμβούλιο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων	: 27 Απριλίου 2017		
Νόμιμοι Ελεγκτές	: Σοφία Καλομενίδου (ΑΜ ΣΟΕΛ 13301), Βασίλειος Καμινάρης (ΑΜ ΣΟΕΛ 20411)		
Τύπος Έκθεσης ελέγχου	: Με σύμφωνη γνώμη		

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ	
Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ		Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ	
		31.12.2016	31.12.2015
Κύκλος εργασιών	48.061.529,27	50.881.604,79	
Μικτά κέρδη	22.171.088,30	24.333.038,56	
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων	19.999.265,56	23.096.401,53	
Κέρδη προ φόρων	21.081.796,50	24.514.351,69	
Κέρδη μετά από φόρους (α)	14.084.474,47	17.915.015,70	
Λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (β)	129.113,30	60.205,76	
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (α)+(β)	14.213.587,77	17.975.221,46	
Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή-βασικά & απομειωμένα (σε €)	1,3973	1,7773	
Προτεινόμενο μερίσμα ανά μετοχή (σε €)	0,49	0,58	
Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποβέσεων	23.877.734,93	26.861.415,85	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΟΛΩΝ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ - Έμμεση μέθοδος	
Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ		Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ	
		31.12.2016	31.12.2015
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων έναρξης χρήσεως (01/01/2016 και 01/01/2015 αντίστοιχα)	127.087.934,35	128.768.712,89	
Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους	14.213.587,77	17.975.221,46	
Διανεμηθέντα μερίσματα	-5.846.400,00	-19.656.000,00	
Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων λήξης χρήσεως (31/12/2016 και 31/12/2015 αντίστοιχα)	135.455.122,12	127.087.934,35	
ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ - Έμμεση μέθοδος	
		Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ	
		31.12.2016	31.12.2015
1. Έχουν τηρηθεί οι ίδιες βασικές λογιστικές αρχές των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της 31/12/2015 με εξαίρεση τα νέα ή αναθεωρημένα λογιστικά πρότυπα και διερμηνίες, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ το 2016.			
2. Οι επενδύσεις της Εταιρίας σε ενσώματα πάγια και άυλα περιουσιακά στοιχεία για τη τρέχουσα χρήση ανέρχονται σε € 2.303.292,83 (31.12.2015: € 7.169.836,68).			
3. Εντός της κλειόμενης χρήσης ολοκληρώθηκε ο φορολογικός έλεγχος των ετών 2005-2011. Η Εταιρία κατέβαλε με επιφύλαξη τους καταλογισθέντες φόρους και προσαυξήσεις συνολικού ποσού € 2,7 εκ. και στη συνέχεια κατέθεσε προσφυγή στα Διοικητικά Δικαστήρια αμφισβητώντας τα αποτελέσματα του φορολογικού ελέγχου. (βλέπε σημ.8.27.4 της ετήσιας οικονομικής έκθεσης).			
4. Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας χρήσης μετοχές της Εταιρίας που κατέχονται από την ίδια.			
5. Επί των παγίων στοιχείων της εταιρίας δεν υφίσταται κανένα εμπράγματο βάρος.			
6. Δεν υπάρχουν επίδικες ή υπό διαιτησία διαφορές, καθώς και αποφάσεις δικαστικών ή διαιτητικών οργάνων που ενδέχεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρίας, με εξαίρεση αυτές που αναφέρονται στη σημείωση 8.27 της ετήσιας οικονομικής έκθεσης.			
7. Η Εταιρία έχει διενεργήσει, έως 31.12.2016, συνολικά προβλέψεις για τις ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις ύψους € 1.203.050,00 και λοιπές προβλέψεις ύψους € 152.816,58.			
8. Αριθμός απασχολούμενου προσωπικού την 31.12.2016 και 31.12.2015: 402 και 420 άτομα αντίστοιχα.			
9. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη: (όπως αυτά ορίζονται από το ΔΛΠ 24) Εσοδα: € 0, Εξοδα: € 0, Απαιτήσεις: € 0, Υποχρεώσεις: € 0, Απαιτήσεις από Διευθυντικά στελέχη: € 0, Υποχρεώσεις προς μέλη της Διοίκησης: € 5.921,34, Αμοιβές Διευθυντικών Στελεχών και μελών της Διοίκησης: € 727.146,21.			
10. Τα λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους περιλαμβάνουν τη διαφορά αποτίμησης (κέρδος) των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων ύψους € 88.147,44 καθώς και τη μεταβολή στα αναλογιστικά κέρδη μετά από το φόρο εισοδήματος ύψους € 40.965,86.			
		Λειτουργικές δραστηριότητες	31.12.2016
		Κέρδη προ φόρων	21.081.796,50
		Κέρδη προ φόρων	21.081.796,50
		Πλέον / μείον προσαρμογές για:	
		Αποσβέσεις	3.884.961,97
		Προβλέψεις	1.551.172,88
		Έσοδα από απαραιτήσιμες προβλέψεις	-363.715,33
		Ζημίες από αναπροσαρμογή επενδυτ. ακινήτων σε εύλογες αξίες	126.376,35
		Ζημία καταστροφής παγίων	95.743,42
		Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	-1.085.019,92
		Αποσβέσεις επανορθούμενων παγίων	-6.492,60
		Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	2.488,98
		Πλέον/ μείον προσαρμογές για μεταβολές λογ/μών κεφαλαίου κίνησης ή που σχετίζονται με τις λειτουργικές δραστηριότητες:	
		(Αύξηση)/μείωση αποθεμάτων	-340.170,48
		Αύξηση απατήσεων	-3.996.940,75
		Αύξηση/(μείωση) υποχρεώσεων (πλην δανειακών)	2.257.561,91
		Πληρωμές για αποζημιώσεις προσωπικού	-39.711,82
		Μείον:	
		Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα καταβληθέντα	-2.488,98
		Καταβλημένοι φόροι	-6.494.292,91
		Σύνολο εισροών από λειτουργικές δραστηριότητες (α)	16.671.269,22
		Επενδυτικές δραστηριότητες	
		Αγορά ενσώματων παγίων και άλλων περιουσιακών στοιχείων	-2.303.292,83
		Αγορά λοιπών χρηματοοικονομικών στοιχείων	-27.107.626,76
		Τόκοι και συναφή έσοδα εισπραχθέντα	920.439,38
		Σύνολο εκροών από επενδυτικές δραστηριότητες (β)	-28.490.480,21
		Χρηματοδοτικές δραστηριότητες	
		Μερίσματα πληρωθέντα	-5.846.400,00
		Σύνολο εκροών από χρημ/κές δραστηριότητες (γ)	-5.846.400,00
		Καθαρή μείωση στα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα (α) + (β) + (γ)	-17.665.610,99
		Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα έναρξης χρήσης	66.124.087,60
		Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα λήξης χρήσης	48.458.476,62

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΛΘ ΑΕ	Ο Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ	Ο Δ/ΝΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ	Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ
Κ. ΜΕΛΛΙΟΣ Α.Δ.Τ. Τ798243/99	Δ. ΜΑΚΡΗΣ Α.Δ.Τ. Χ 772479/04	Α. ΜΠΡΟΖΟΣ Α.Δ.Τ. ΑΝ 203262/17	Μ. ΧΟΝΔΡΟΥΔΑΚΗ Α.Δ.Τ. ΑΕ 179855/07 ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 0039369

Πίνακας 15: Πηγές εσόδων (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)

 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΡ.Μ.Α.Ε. 42807/06/Β/99/30 - ΑΡ. Γ.Ε.Μ.Η. 58231004000 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΔΡΑΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ: ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ από 1 Ιανουαρίου 2014 έως 31 Δεκεμβρίου 2014 (δημοσιευμένα βάσει του κ.ν.2190/1920, άρθρο 135 για επιχειρήσεις που συντάσσουν ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, ενοποιημένες και μη κατά ΔΛΠ) Τα παρακάτω στοιχεία και πληροφορίες που προκύπτουν από τις οικονομικές καταστάσεις στοιχείουν σε μία γενική ενημέρωση για την οικονομική κατάσταση και τα αποτελέσματα της ΟΛΘ Α.Ε. Συνιστούμε επομένως στον αναγνώστη, πριν προβεί σε οποιαδήποτε είδους επενδυτική επιλογή ή άλλη συναλλαγή με την εταιρία, να ανατρέξει στη διεύθυνση διαδικτύου της εταιρίας, όπου αναρτώνται οι οικονομικές καταστάσεις, καθώς και η έκθεση επισκόπησης του νόμιμου ελεγκτή λογιστή όποτε αυτή απαιτείται.					
Αρμόδια Υπηρεσία: Διεύθυνση Διαδικτύου Εταιρείας Ημερομηνία έκδοσης από το Διοικητικό Συμβούλιο των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων: 12 Μαρτίου 2015 Νόμιμοι Ελεγκτές: Παναγιώτης Ι.Κ. Παπαδόπουλος (ΑΜ ΣΟΕΛ 16631), Κωνσταντίνος Κατσαγιάννης (ΑΜ ΣΟΕΛ 25921) Τύπος Έκθεσης ελέγχου: Με σύμφωνη γνώμη	Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού www.thpa.gr	Σύνθεση Διοικητικού Συμβουλίου: Αγγελούδης Στυλιανός : Πρόεδρος Δ.Σ. και Δ/νων Σύμβουλος Παπαϊωάννου Κων/νος : Αντιπρόεδρος, μέλος εκτελεστικό Αίτηρ Χριστίνα : Μέλος μη εκτελεστικό Αντωνιάδης Χριστόδουλος : Μέλος μη εκτελεστικό Αντωνιάδης Βασίλειος : Μέλος ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Χλωρός Αλέξανδρος : Μέλος μη εκτελεστικό Τανταλίδης Λάζαρος : Μέλος, εκπρ., των υπαλλήλων μη εκτελεστικό Θηρίου Δημήτριος : Μέλος, εκπρ. των λμ/των μη εκτελεστικό Εμμανουηλίδης Αναστάσιος : Μέλος ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Νέζης Κων/νος : Μέλος, εκπρ. της Ο.Κ.Ε. ανεξάρτητο μη εκτελεστικό Δημαρέλος Γεώργιος : Μέλος, εκπρ. του Δήμου Θεσ/νίκης ανεξάρτητο μη εκτελεστικό			
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ		ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ			
	01.01.31.12.14	01.01.31.12.13	31.12.2014	31.12.2013	
Κύλιος εργασιών Μικτά κέρδη Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων Κέρδη προ φόρων Κέρδη μετά από φόρους (α) Λοιπά συνολικά εισοδήματα (Ζημιές) μετά από φόρους (β) Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους (α)+(β) Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή/βάσει & απομειωμένα (σε €) Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή (σε €) Κέρδη προ φόρων, χρηματοδοτικών και επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποβέσεων	56.280.237,74 27.977.901,93 25.705.841,37 28.388.514,37 21.300.404,47 -344.994,84 20.955.409,63 2.113,1 0,70 29.424.347,16	51.560.096,52 22.924.772,13 19.734.401,09 24.342.237,31 18.187.850,75 341.825,99 18.529.676,68 1.804,4 0,60 23.510.211,29	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ Ισοχρηματοποιούμενα ενσώματα πάγια στοιχεία Επενδύσεις σε ακίνητα Άυλα περιουσιακά στοιχεία Λοιπά μη κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία Αποβέσματα Αποτίμησης από πλάτες Λοιπά κυκλοφορούντα περιουσιακά στοιχεία ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΨΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ Μεταχρηματοδοτούμενα Λοιπά στοιχεία Ψών Κεφαλαίων Σύνολο Ψών Κεφαλαίων (α) Προβλέψεις/Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις Σύνολο υποχρεώσεων (β) ΣΥΝΟΛΟ ΨΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ (α) + (β)	51.101.225,25 3.464.508,46 81.776,29 3.110.426,34 1.688.618,45 6.063.572,08 79.963.439,34 146.210.566,21 30.240.000,00 98.528.712,89 128.768.712,89 5.207.906,80 12.233.946,52 17.441.853,32 146.210.566,21	51.563.421,23 3.884.015,87 968.582,80 2.618.890,76 1.987.085,25 5.251.576,54 98.194.870,52 164.458.442,97 30.240.000,00 118.214.884,81 148.454.884,81 4.591.159,63 11.412.398,53 16.003.558,16 164.458.442,97
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΑΒΛΩΝ ΨΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ Ποσά εκφρασμένα σε Ευρώ					
	31.12.2014	31.12.2013			
Σύνολο Ψών Κεφαλαίων έναρξης χρήσεως (01/01/2014 και 01/01/2013 αντίστοιχα) Συγκεντρωτικά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους Φορολόγηση αφορολόγητων αποβεβημάτων Διανεμηθέντα μερίσματα Σύνολο Ψών Κεφαλαίων λήξης χρήσεως (31/12/2014 και 31/12/2013 αντίστοιχα)	148.454.884,81 20.955.409,63 -321.581,55 -40.320.000,00 128.768.712,89	145.045.208,13 18.529.676,68 0,00 -15.120.000,00 148.454.884,81			
ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ					
<ol style="list-style-type: none"> Εχουν τηρηθεί οι ίδιες βασικές λογιστικές αρχές των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της 31/12/2013 με εξαίρεση τα νέα ή αναθεωρημένα λογιστικά πρότυπα και διερμηνίες, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ το 2014. Οι επενδύσεις της Εταιρίας σε ενσώματα πάγια και άυλα περιουσιακά στοιχεία για τη τρέχουσα χρήση ανέρχονται σε € 3.120.301,99 (31.12.2013: € 2.968.547,46). Η Εταιρία δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τις χρήσεις 2005-2010 (σημ. 8.27.4 της ετήσιας οικονομικής έκθεσης). Δεν υπάρχουν στο τέλος της τρέχουσας χρήσεως μετοχές της Εταιρίας που κατέχονται από την ίδια. Επί των παγίων στοιχείων της εταιρίας δεν υφίσταται κανένα εμπράγματο βάρος. Δεν υπάρχουν επιδικές ή υπό διαίτησια διαφορές, καθώς και αποφάσεις δικαστικών ή διαιτητικών οργάνων που ενδέχεται να έχουν σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάσταση ή λειτουργία της εταιρίας. Η Εταιρία έχει διενεργήσει, έως 31.12.2014, συνολικά προβλέψεις για τις ανέλεγκτες φορολογικά χρήσεις ύψους € 406.371,74 και λοιπές προβλέψεις ύψους € 417.509,99. Αριθμός απασχολούμενου προσωπικού την 31.12.2014 και 31.12.2013: 400 και 431 άτομα αντίστοιχα. Συναλλαγές με συνδεδεμένα μέρη (όπως αυτά ορίζονται από το ΔΛΠ 24) Εσοδα: € 0, Εξοδα: € 0, Απαιτήσεις: € 0, Υποχρεώσεις: € 0, Απαιτήσεις από Διευθυντικά στελέχη: € 0, Υποχρεώσεις προς μέλη της Διοίκησης: € 2.916,06, Αμοιβές Διευθυντικών Στελεχών και μελών της Διοίκησης: € 725.435,08. Τα λοιπά συνολικά εισοδήματα μετά από φόρους περιλαμβάνουν τη διαφορά αποτίμησης των διαθέσιμων προς πώληση χρηματοοικονομικών στοιχείων ύψους € 129.320,00 καθώς και τη μεταβολή στις αναλογιστικές ζημιές μετά από το φόρο εισοδήματος ύψους € 474.314,84. Εντός του 2015 καταβλήθηκαν με επιφύλαξη δασμολογικά και λοιποί φόροι ύψους € 3,5 εκατ. περίπου, που επιβλήθηκαν από το Β' Τελωνείο λόγω απώλειας δεσμευμένων εμπορευμάτων. Η Εταιρία κατέθεσε προσφυγή στα Διοικητικά Δικαστήρια όπως αναλυτικά περιγράφεται στην σημ. 8.29 των οικονομικών καταστάσεων. 					
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ & Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΟΛΘ ΑΕ Σ. ΑΓΓΕΛΟΥΔΗΣ Α.Δ.Τ. ΑΒ 701240/06		Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ Κ. ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ Α.Δ.Τ. ΑΑ727946/04		Ο Δ/ΝΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ Α. ΜΠΡΟΖΟΣ Α.Δ.Τ. Ρ 749845/97	Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ Μ. ΧΟΝΔΡΟΠΟΥΛΑΚΗ Α.Δ.Τ. ΑΕ 179855/07 - ΑΡ. ΑΔΕΙΑΣ 0039369

Πίνακας 17: Πηγές εσόδων (Πηγή:Αν.οικ.καταστάσεις ΟΛΘ)