



Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Η συμβολή της σχεδιαζόμενης ανάπτυξης του Λιμένα Θεσσαλονίκης στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη



Σάββας Σισμάνης
Δρ., Πολιτικός Μηχανικός
Διευθυντής Μελετών και Κατασκευής Έργων ΟΛΘ ΑΕ

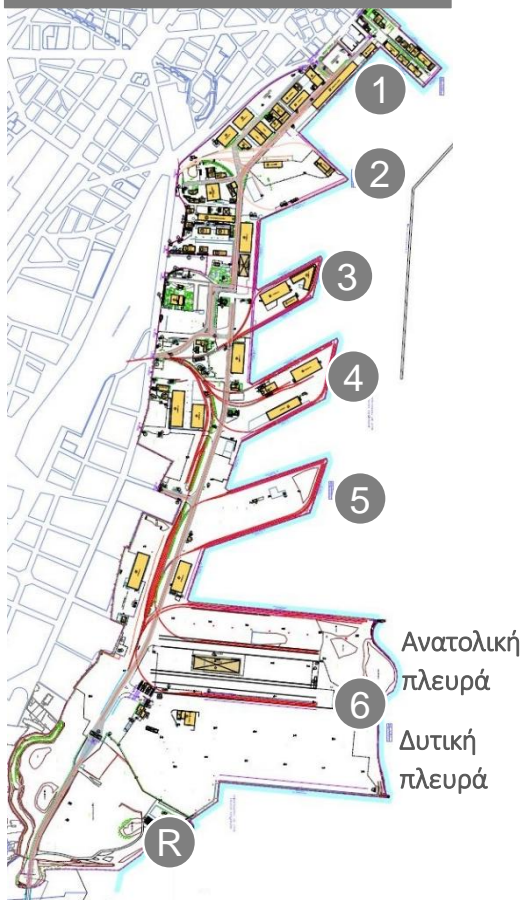
Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2016



Σημερινές Υποδομές του Λιμένα

Βασικές υποδομές του λιμένα Θεσσαλονίκης αποτελούν ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) και ο λιμένας για την εξυπηρέτηση συμβατικού φορτίου, ενώ παράλληλα λειτουργεί και ο Επιβατικός Σταθμός και φιλοξενούνται λοιπές δραστηριότητες.

Σημερινή εικόνα λιμένα



Επιχειρησιακοί / Λειτουργικοί Τομείς

Σ.ΕΜΠΟ.

- Καταλαμβάνει το δυτικό τμήμα του 6^{ου} Προβλήτα. Διαθέτει κρηπίδωμα μήκος 530 m και βάθους -11 m από ΚΡ
- Η έκταση του ανέρχεται σε 317.000 τμ, με χωρητικότητα 440.000 TEU περίπου.
- Έχει 4 Γερανοέμφυρες και λειτουργεί το σύστημα μεταφοράς και στοιβάσεως με 16 straddle carrier καθώς και 1 transtainer για την φορτοεκφόρτωση τρένων, 1 reach-stacker καθώς και ποικίλο άλλο εξοπλισμό.

Συμβατικός Λιμένας

- Καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη έκταση του Λιμένα Θεσσαλονίκης, με τους Προβλήτες Νο3, 4, 5 και το ανατολικό μέρος του Προβλήτα Νο6.
- Έχει συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων 4.200 μέτρα με βάθος από 9 – 11 m από ΚΡ. και με έκταση 900.000 τμ
- Εξυπηρετεί χύδην στερεά και υγρά φορτία, γενικά φορτία καθώς και φορτία με κίνηση Ro-Ro.
- Έχει σε λειτουργία 33 Γερανοί, 2 αυτοκινούμενους λιμενικούς γερανοί (Harbor mobile cranes), 2 αυτοκινούμενους γερανοί, 5 μηχανήματα ελιγμών σιδηροδρομικών συρμών 2 δρόμων και πλήθος άλλων μηχανημάτων.

Επιβατικός Σταθμός

- Καταλαμβάνει την λιμενολεκάνη ανάμεσα στους Προβλήτες Νο1 και Νο2 (κρηπιδώματα 4-8), το κτίριο του Επιβατικού Σταθμού, την Αποθήκη Νο8 καθώς και το χερσαίο χώρο της βάσης του Προβλήτα Νο2.
- Έχει μήκος πλευρίσης 400 μέτρα στα κρηπιδώματα Νο4-Νο8 με βάθος έως 9 μέτρα.
- Εξυπηρετεί τα Ε/Γ-Ο/Γ πλοία της ακτοπλοΐας που πρυμοδετούν στο κρηπίδωμα Νο8 και τα κρουαζιερόπλοια που πλευρίζουν στα κρηπιδώματα Νο4-Νο7.

Εκμετάλλευση Χώρων

Η ΟΛΘ ΑΕ διαθέτει ένα σημαντικό κτιριακό απόθεμα από αποθήκες, υπόστεγα και υπαίθριους χώρους που ενοικιάζονται σε τρίτους για υπηρεσίες αποθήκευσης και προστιθέμενης αξίας στα φορτία (λιμενική δραστηριότητα). Επίσης αξιοποιεί ένα αριθμό αποθηκών και υπαίθριων χώρων στην περιοχή του Προβλήτα Νο1 και Νο2 για εμπορικές μη λιμενικές δραστηριότητες καθώς και για τη λειτουργία σταθμού αυτοκινήτων.



ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ της ΟΛΘ ΑΕ



Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

Ετήσια Διακίνηση >
350.000 TEUs

Λειτουργεί 24h*7d με
σταθερές τιμές

Περισσότερο από 60%
του κύκλου εργασιών



Συμβατικό Λιμάνι

Διακινεί κυρίως χύδην
και γενικό φορτίο

Ετήσια Διακίνηση >4
εκ. τόνους

35% του κύκλου
εργασιών



Επιβατικό Λιμάνι Κρουαζιέρα

Στο κέντρο της πόλης

Κοντά σε σημαντικούς
τουριστικούς
προορισμούς

Προοπτική
Homeporting





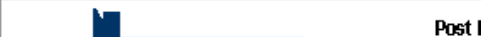
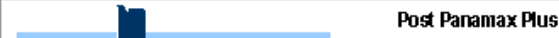


Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Ε/Κ (Container Terminal)

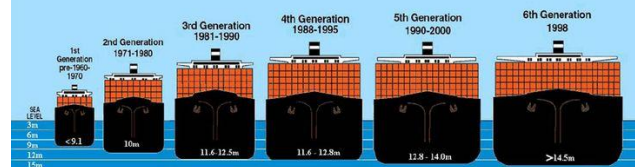
- Η πρώτη χρήση containers για θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων έγινε το 1956.
- Η πρώτη διεθνής μεταφορά containers έγινε το 1966 με μεταφορά 236 containers.
- Το 1970 τα πλοία μεταφοράς Ε/Κ είχαν ικανότητα μεταφοράς περίπου 1.000 TEU
- Η εξέλιξη των πλοίων μεταφοράς Ε/Κ καθώς και των γερανογεφυρών για την φορτοεκφόρτωσή των ήταν ιδιαίτερα εντυπωσιακή .
- Το κόστος μεταφοράς φορτίων με την χρήση containers μειώθηκε κατά 95 %



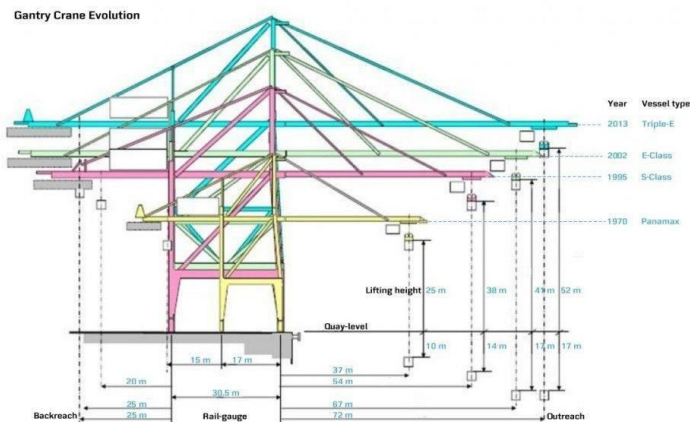
Η εξέλιξη των πλοίων μεταφοράς containers

First Generation (1956-1970)	Length	Draft	TEU
 Converted Cargo Vessel	135 m	< 9 m	500
 Converted Tanker	200 m	< 9 m	800
Second Generation (1970-1980)	215 m	10 m	1,000 - 2,500
 Cellular Containership			
Third Generation (1980-1988)	250 m	11-12 m	3,000
 Panamax Class	290 m		4,000
Fourth Generation (1988-2000)	275 - 305 m	11-13 m	4,000 - 5,000
 Post Panamax			
Fifth Generation (2000-?)	335 m	13-14 m	5,000 - 8,000
 Post Panamax Plus			

Evolution of Container Ships



Η εξέλιξη των γερανογεφυρών φορτοεκφόρτωσης





6ος Προβλήτας



Βάση 6ου

Container Terminal

Χύδην Φορτία

Η Κατασκευή του 6^{ου} προβλήτα ξεκίνησε το 1971. Οι επιστρώσεις ολοκληρώθηκαν περίπου το 1987.

Η λειτουργία του Σταθμού Ε/Κ άρχισε το 1988

Το κρηπίδωμα Νο 24 άρχισε να αξιοποιείται για χύδην φορτία το 1991.

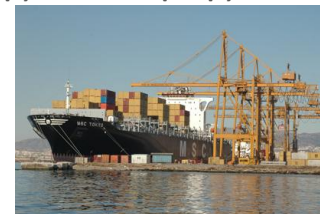
Η Βάση του 6^{ου} προβλήτα ολοκληρώθηκε το 1998 και αναβαθμίστηκε περιβαλλοντικά η περιοχή.

Ο δρόμος σύνδεσης του Λιμένα με τη γέφυρα του Δενδροποτάμου κατασκευάστηκε το 2000



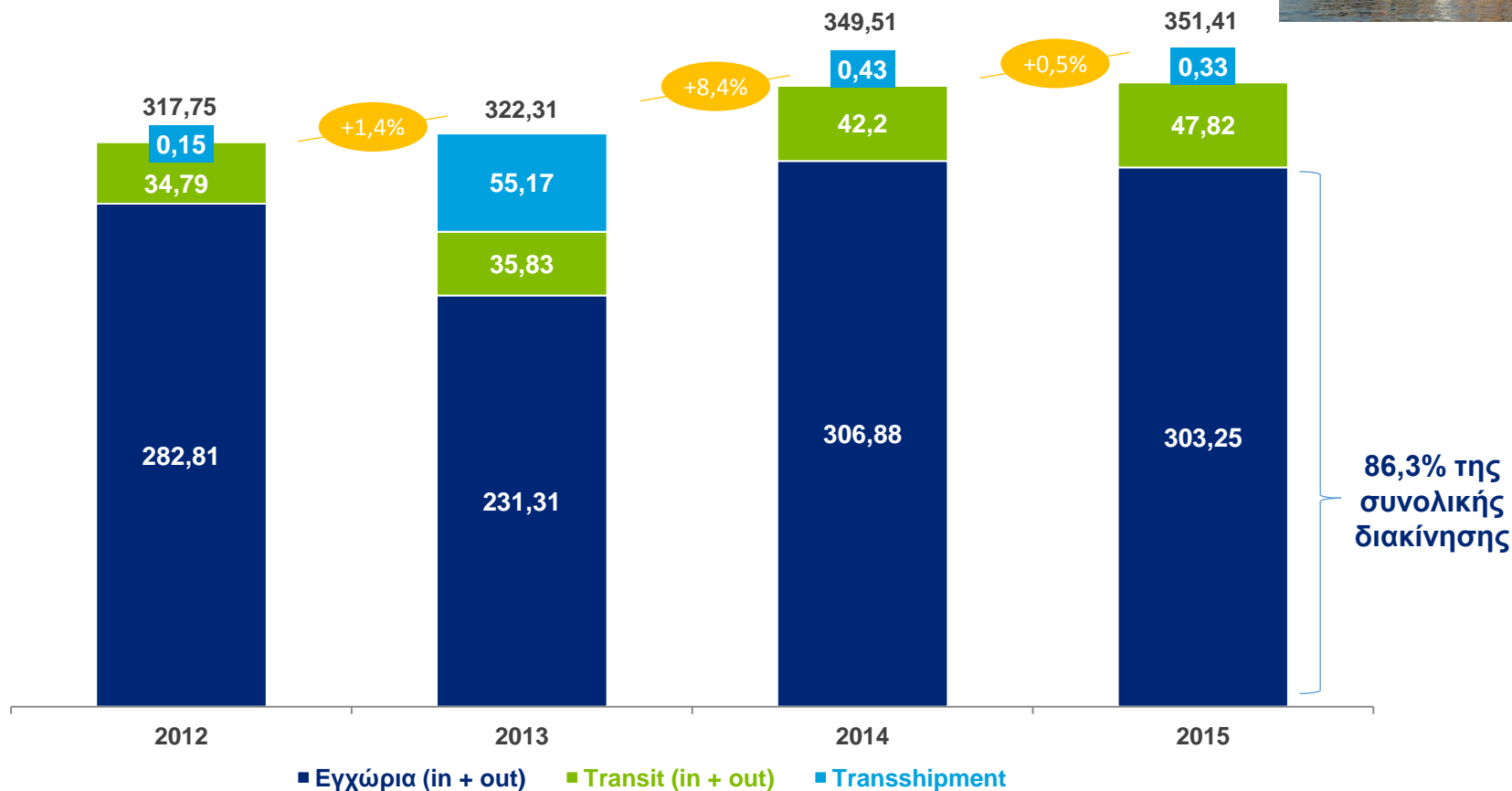
Διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Ο διακινούμενος όγκος εμπορευματοκιβωτίων εμφανίζει σταθερά αυξανόμενη τάση τα τελευταία έτη, με την εγχώρια ζήτηση να αντιπροσωπεύει το σημαντικότερο μέρος της συνολικής διακίνησης.



Εξέλιξη Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων (2012-2015)

σε TEUs



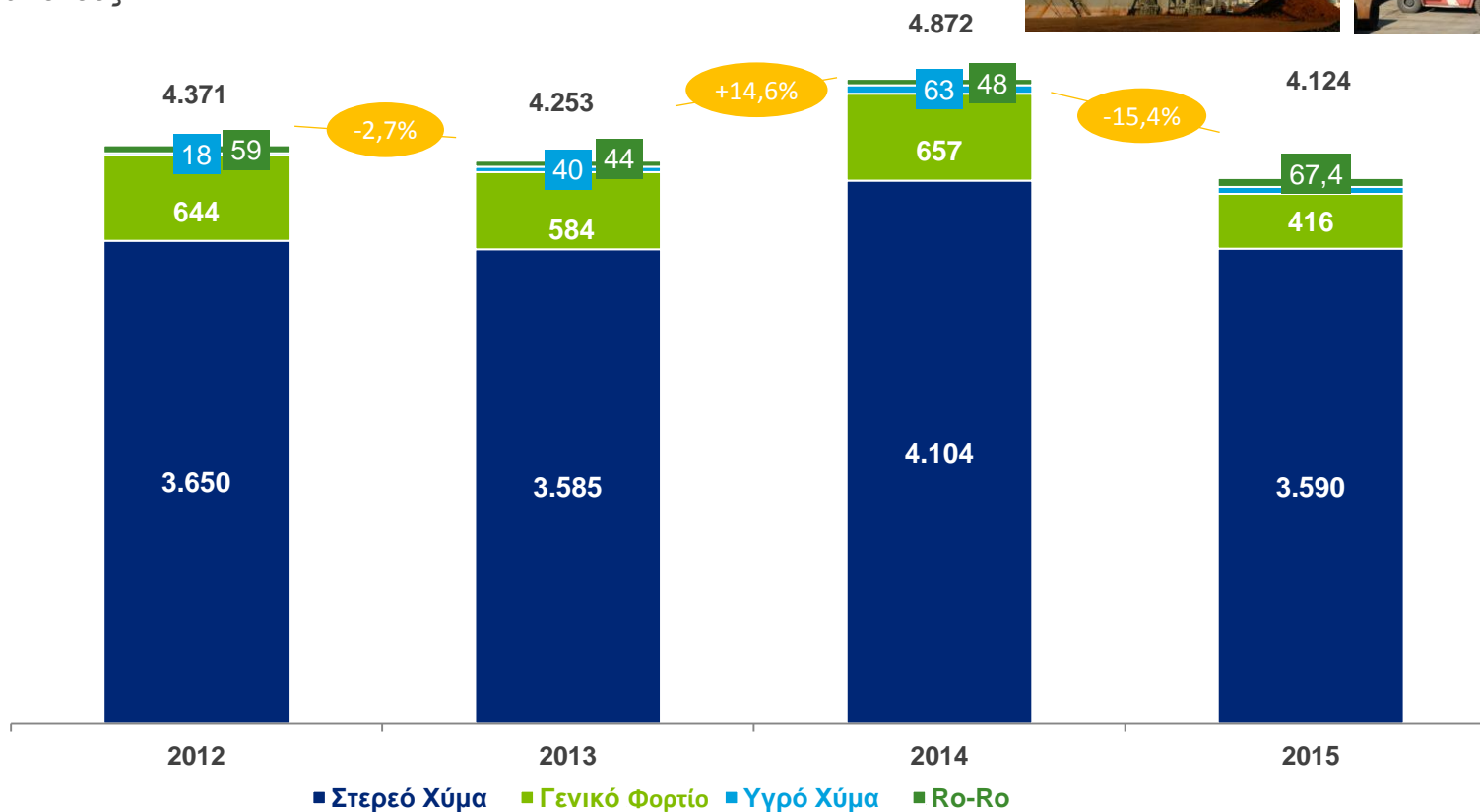
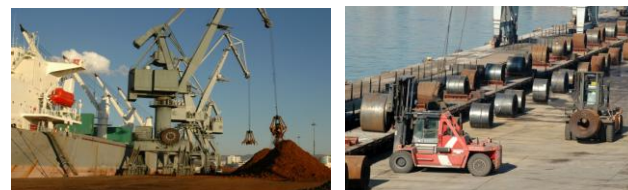


Διακίνηση Συμβατικών Φορτίων

Η διακίνηση συμβατικών φορτίων παρουσίασε το 2015 μία σημαντική κάμψη, τόσο στο στερεό χύδη (13,5%), όσο και στο γενικό φορτίο (37%). Η κάμψη αυτή οφείλεται στη σημαντική μείωση της τιμής των μεταλλευμάτων, καθώς και σε εξελίξεις σε εργοστάσια της περιοχής της Β. Ελλάδος και της ΠΓΔΜ. Σε επίπεδο 4ετίας, η μέση ετήσια μεταβολή φτάνει το -2%.

Εξέλιξη Διακίνησης Συμβατικού Φορτίου (2012-2015)

σε '000 τόνους





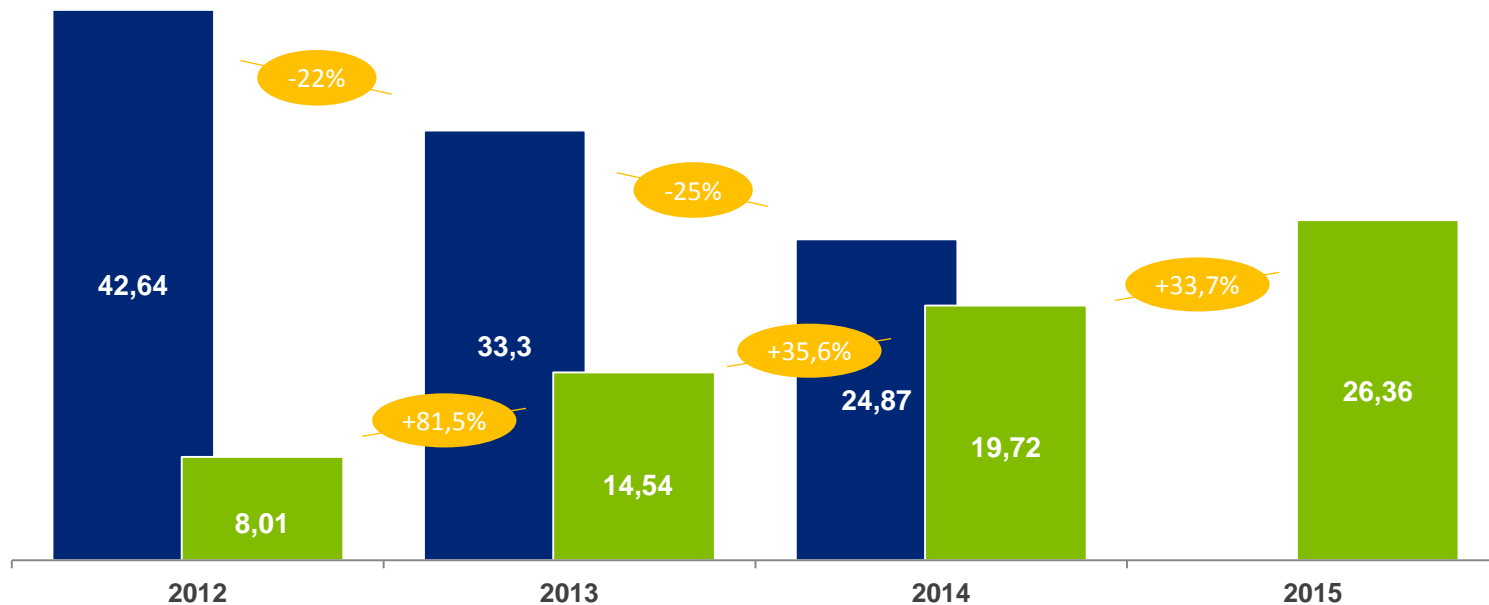
Παρουσίαση Επιβατικής κίνησης

Η επιβατική κίνηση κρουαζιέρας, παρουσιάζει σημαντική αύξηση τα τελευταία έτη (μέση ετήσια μεταβολή 2012 – 2015: +49%), ενώ το 2015 ξεπέρασε τους 26 χιλ. επισκέπτες. Αντίθετα τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια παρουσίαζαν πτώση την 3ετία 2012-2014. Το 2015 διακόπηκε η επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας και παραμένει μόνο η εξυπηρέτηση οχημάτων με Ro-Ro πλοία για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με νησιά του Β. Αιγαίου.

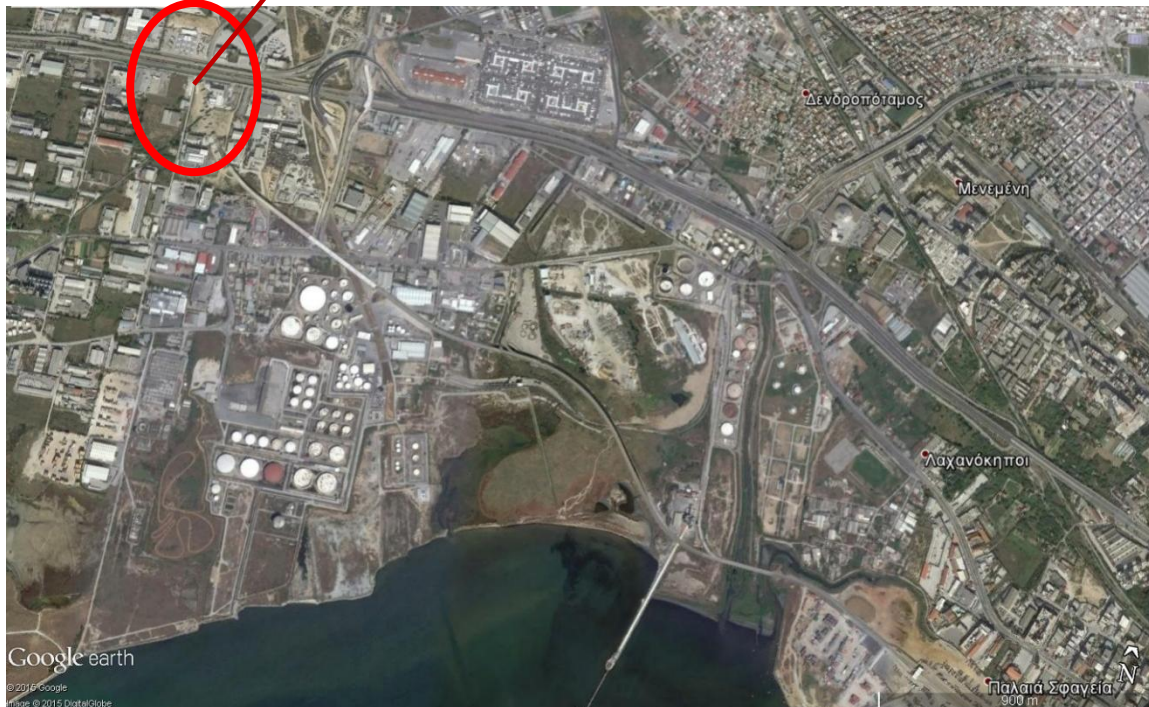
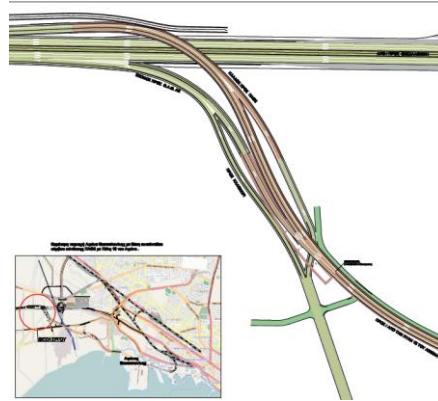
Εξέλιξη Επιβατικής Κίνησης (2012-2015)

σε '000 Επιβάτες

- Ακτοπλοΐα
- Κρουαζιέρα



Οδική Σύνδεση 6^{ου} Προβλήτα με ΠΑΘΕ και Εγνατία

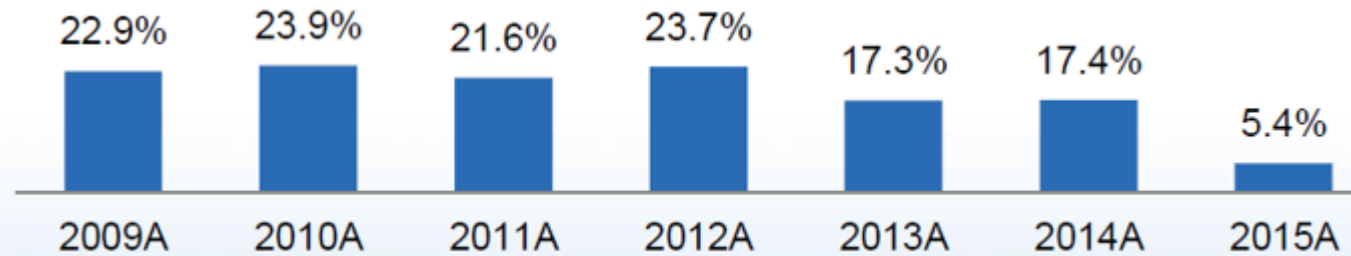


- Από τις εγκαταστάσεις του λιμένα διακινούνται σε ετήσια βάση περισσότεροι από 7,5 εκ. τόνοι φορτίων κυρίως με φορτηγά που κατευθύνονται προς την Εγνατία και την Π.Α.Θ.Ε.
- Ο αριθμός των φορτηγών που καθημερινά κατευθύνονται προς το λιμάνι ξεπερνά τα 1.000.
- Θα πρέπει να ολοκληρωθεί η κατασκευή του ανισόπεδου κόμβου για τη σύνδεση του 6^{ου} Προβλήτα με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό.
- Σύμφωνα με τον αρμόδιο φορέα Εγνατία ΑΕ οι μελέτες για τη δημοπράτηση του έργου θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το 1^ο τρίμηνο του 2017.

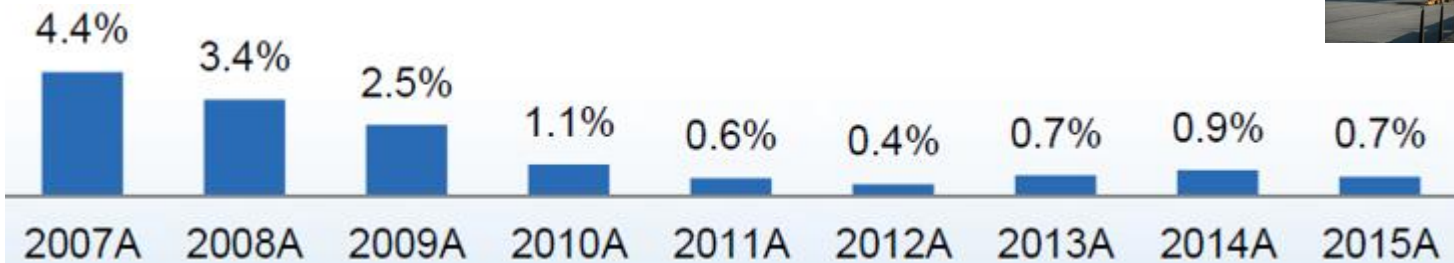
Σιδηροδρομική Διακίνηση

ως % της συνολικής διακίνησης φορτίων

Συμβατικό Φορτίο 2009-2015



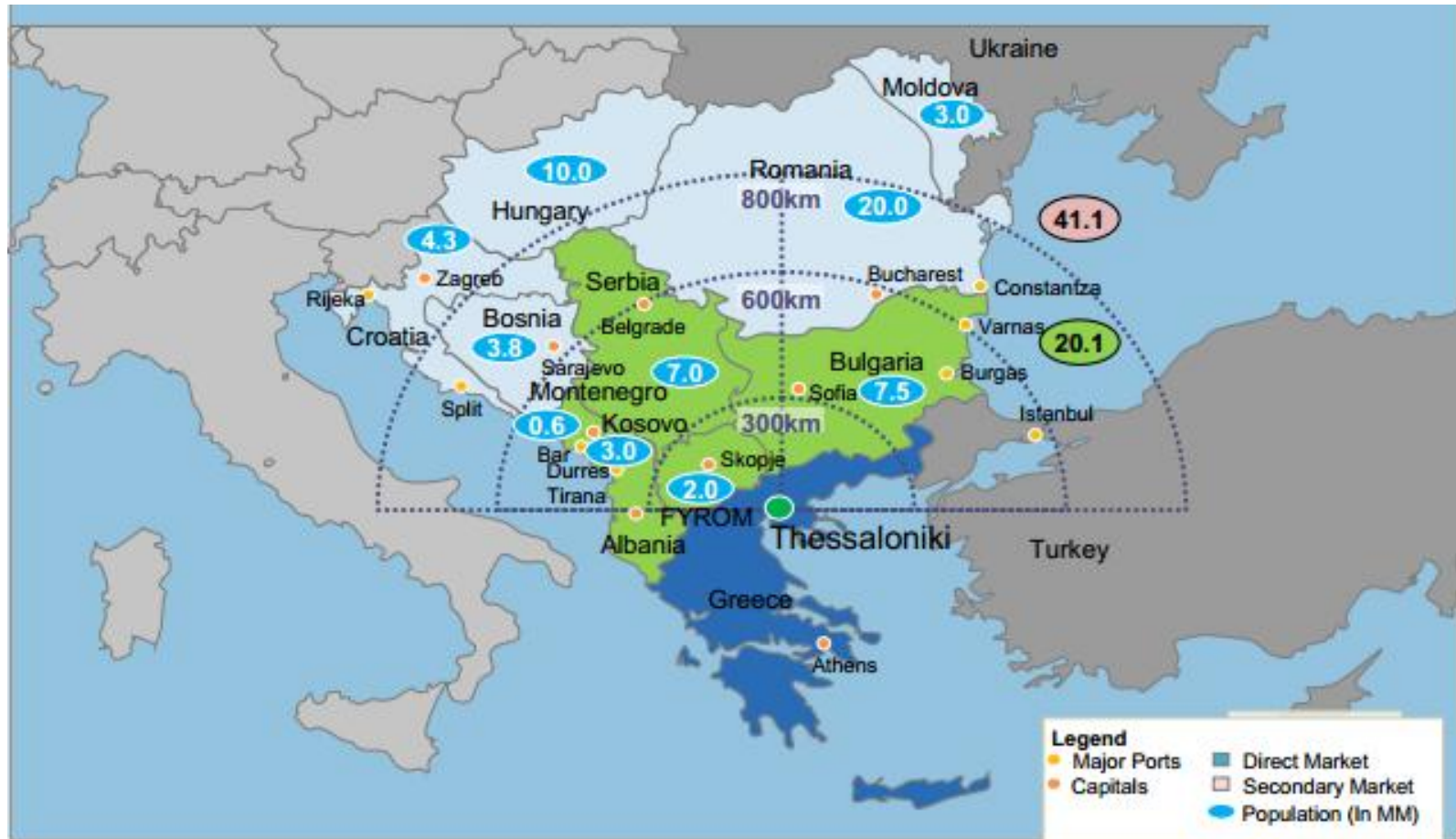
Εμπορευματοκιβώτια 2009-2015



Ευρύτερη Περιοχή – Σιδηροδρομικές Συνδέσεις Ο.Λ.Θ. Α.Ε.



Δυνητική Ενδοχώρα Λιμένος Θεσσαλονίκης

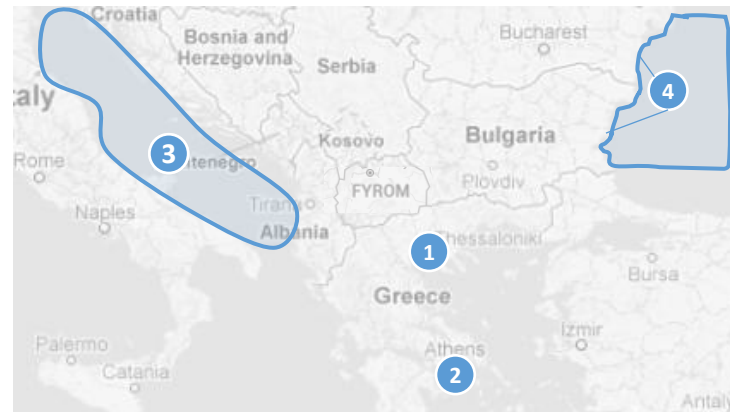


Εξυπηρετείται πληθυσμός ~ 20 εκ.



Ανάλυση Ανταγωνισμού στα containers

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης διατηρεί ανταγωνιστική θέση στην transit αγορά εμπορευματοκιβωτίων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη σε σχέση με ανταγωνιστικούς λιμένες της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας.



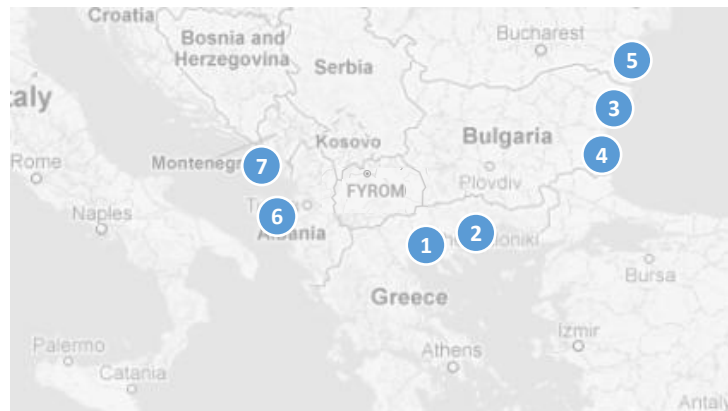
	Γεωγραφική εξυπηρέτηση βαλκανικού διαδρόμου	Κόστη λιμενεργασίας	Παραγωγικότητα τερματικού σταθμού	Διευρυμένες δυνατότητες εξυπηρέτησης τερματικού σταθμού	Κόστη μεταφοράς στην ενδοχώρα	Συνολική βαθμολογία
1 Θεσσαλονίκη	●	◐	◐	◐	●	◐
2 Πειραιάς	◐	◐	●	●	◐	◐
3 Λιμένες Αδριατικής	◐	◐	◐	◐	◐	◐
4 Βάρνα, Κωσταντζα	◐	●	●	◐	◐	◐

Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμανιών της Μαύρης Θάλασσας, υποδεικνύει την ανάγκη για επενδύσεις στον λιμένα της Θεσσαλονίκης, ώστε να καταστεί σύντομα εξίσου ανταγωνιστικό και να διεκδικήσει σημαντικό μερίδιο αγοράς στην περιοχή.



Ανάλυση Ανταγωνισμού για συμβατικά φορτία

Στην transit αγορά φορτίων εκτός εμπορευματοκιβωτίων (non-containerized), ο λιμένας κατέχει επίσης ανταγωνιστική θέση, με περιθώρια βελτίωσης τόσο των φυσικών δυνατοτήτων του λιμένα (βάθος), όσο και της επιχειρησιακής λειτουργίας, με σκοπό την αύξηση της παραγωγικότητας και την μείωση του κόστους.



	Φυσικές δυνατότητες λιμανιού	Παραγωγικότητα & δυναμικότητα λιμανιού	Δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγάλων πλοίων	Εξοπλισμός λιμανιού	Σύνδεση με ενδοχώρα	Κόστος διαμετακόμισης εμπορευμάτων	Πλάνο επέκτασης & ανάπτυξης	Συνολική βαθμολογία
1 Θεσσαλονίκη								
2 Καβάλα								
3 Βάρνα, Βουλγαρία								
4 Μπουργκάς, Βουλγαρία								
5 Κωσταντζα, Ρουμανία								
6 Δυρράχιο, Αλβανία								
7 Μπαρ, Μαυροβούνιο								



Προβλέψεις Ζήτησης 2016-2040

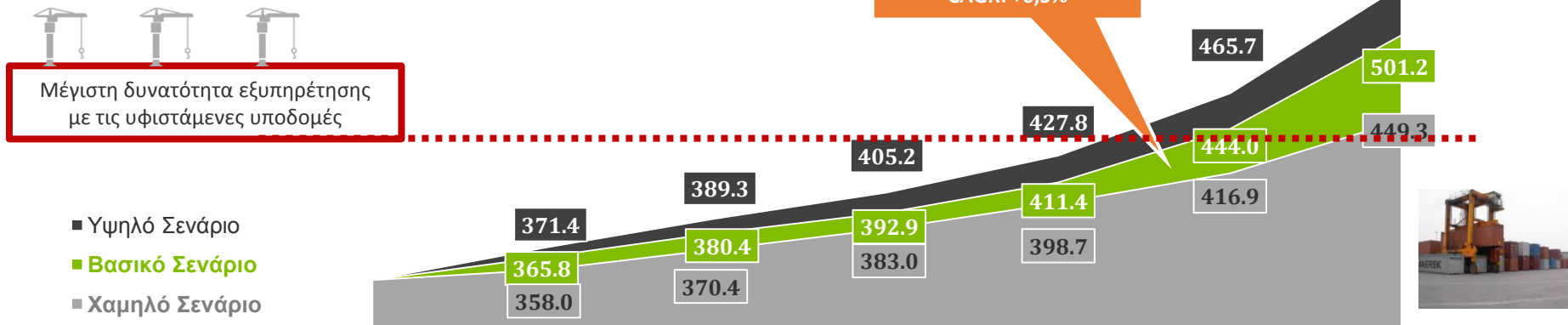
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040
Container (χιλ. TEUs)	352	366	380	393	411	444	501	541	585	631	682	729	780	834	893	932	1,129	1,376
Ξηρό Χύδην (εκ. τόνοι)	3.6	3.2	3.8	4.3	4.4	4.6	4.7	4.8	4.9	5.0	5.1	5.3	5.4	5.5	5.6	5.7	6.4	7.1
Ειδικά Φορτία (χιλ. τόνοι)	0	0	0	0	0	0	0	195	219	246	277	311	350	393	442	496	890	1,200
Γενικό Φορτίο (χιλ. τόνοι)	416	504	551	618	631	645	660	674	689	705	721	736	751	766	782	798	881	972
Υγρό χύδην (χιλ. τόνοι)	52	55	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	66	71	76
Ro-Ro (χιλ. οχήματα)	3.4	2.8	14.9	23.1	24.3	28.5	33.7	35.9	39.1	41.4	43.7	44.9	45.2	45.6	45.9	46.3	48.5	51.5
Επιβάτες (χιλ. επιβάτες.)	0	0	35	35	36	36	37	37	38	38	39	39	40	41	41	42	45	49
Transit Επιβάτες κρουαζιέρας (χιλ.)	26	28	29	30	32	36	40	44	48	52	56	61	65	70	74	79	101	124
Επιβάτες Κρουαζιέρας Home Port (χιλ.)	0	0	0	0	20	40	60	80	100	130	140	150	160	170	180	190	240	290



Ανάλυση αγοράς – Προβλέψεις Ζήτησης Ε/Κ

Οι προοπτικές σχετικά με την αγορά του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, εμφανίζονται ιδιαίτερα ενθαρρυντικές στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, η οποία εκτιμάται ότι θα ξεπεράσει τα 500 χιλ. TEUs το 2021. Οι υφιστάμενες υποδομές του λιμανιού, μπορούν να εξυπηρετήσουν την ζήτηση έως και το 2020 (ή 440 χιλ. TEUs ανά έτος).

Προβλεπόμενη εξέλιξη αγοράς εμπορευματοκιβωτίων ('000 TEUs, 2016 - 2021)



Ζήτηση Βασικό ('000 TEU)	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Εγχώρια (IN + OUT)	314,0	325,0	335,0	345,7	350,2	366,7
Transit (IN+OUT)	51,5	55,0	57,4	65,1	93,0	124,5
Transshipment	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	10,0

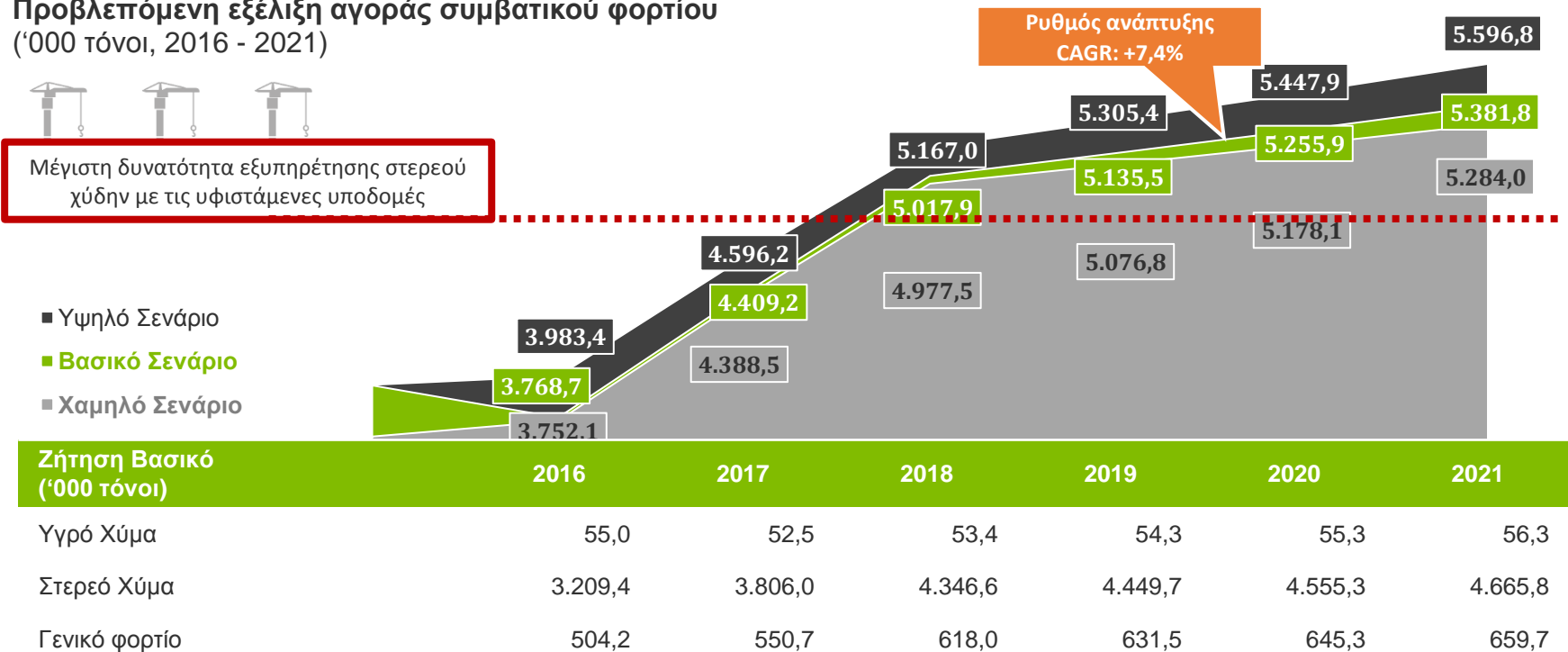
- Η τρέχουσα δυναμικότητα των Γ/Φ είναι περίπου 440 χιλ. TEUs, (2 panamax και 2 post-panamax Γ/Φ των 110 χιλ. TEUs η καθεμιά). Μία από τις υφιστάμενες Γ/Φ αναμένεται να χρειαστεί αντικατάσταση το 2020.
- Τα προβλεπόμενα μεγέθη βασίζονται σε πρόσφατη μελέτη της OSC (Μάρτιος 2015) και στις αναπροσαρμογές που έγιναν στο Master Plan του λιμένα Θεσσαλονίκης.



Ανάλυση αγοράς – Προβλέψεις Ζήτησης συμβατικών φορτίων

Η αγορά συμβατικού φορτίου, αναμένεται να αναπτυχθεί με ακόμα ταχύτερο ρυθμό, ξεπερνώντας τα 5,3 εκατ το 2021. Οι υφιστάμενες υποδομές του λιμανιού, μπορούν να εξυπηρετήσουν την ζήτηση για ξηρό χύδην φορτίο έως και το 2021 (4,8 εκατ. τόνους).

Προβλεπόμενη εξέλιξη αγοράς συμβατικού φορτίου (‘000 τόνοι, 2016 - 2021)



- Η τρέχουσα δυναμικότητα στερεού χύδην είναι ~4,8 εκατ. τόνους, και καθορίζεται τόσο από το μήκος του κρηπιδώματος αλλά και από την δυναμικότητα του εξοπλισμού. Προς το παρόν, τα φορτία στερεού χύδην εξυπηρετούνται στον προβλήτα 6 (κρηπιδώμα 24) καθώς και στους προβλήτες 4 & 5.
- Οι προβλέψεις ζήτησης βασίζονται στη μελέτη της OSC και στη μελέτη του Master Plan του λιμένα Θεσσαλονίκης.



Προοπτικές Ανάπτυξης

Για την εξυπηρέτηση της προβλεπόμενης διακίνησης απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις.

- Επέκταση Σ.ΕΜΠΟ (δυτική πλευρά 6^{ου} Προβλήτα) με σκοπό να αποκτήσει η κρηπιδώματα με βάθη μεγαλύτερα από 13 m για την εξυπηρέτηση πλοίων με μεγαλύτερη χωρητικότητα (> 8.000 TEU)
- Επέκταση terminal ξηρού χύδην φορτίου (ανατολική πλευρά 6^{ου} προβλήτα) για την εξυπηρέτηση πλοίων χωρητικότητας μεγαλύτερης των 100.000 τόνων τα οποία απαιτούν βάθη κρηπιδώματος > 13 m.

Το ποιοτικό στοιχείο στην απαιτούμενη λιμενική υποδομή είναι τα βαθύτερα κρηπιδώματα (τουλάχιστον 16 m) για την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων πλοίων.

- Για τη βιωσιμότητα της παροχής λιμενικών υπηρεσιών απαιτούνται σοβαρές επενδύσεις περιβαλλοντικής προστασίας (κυρίως στο χύδην φορτίο) και ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών (smart & green port).

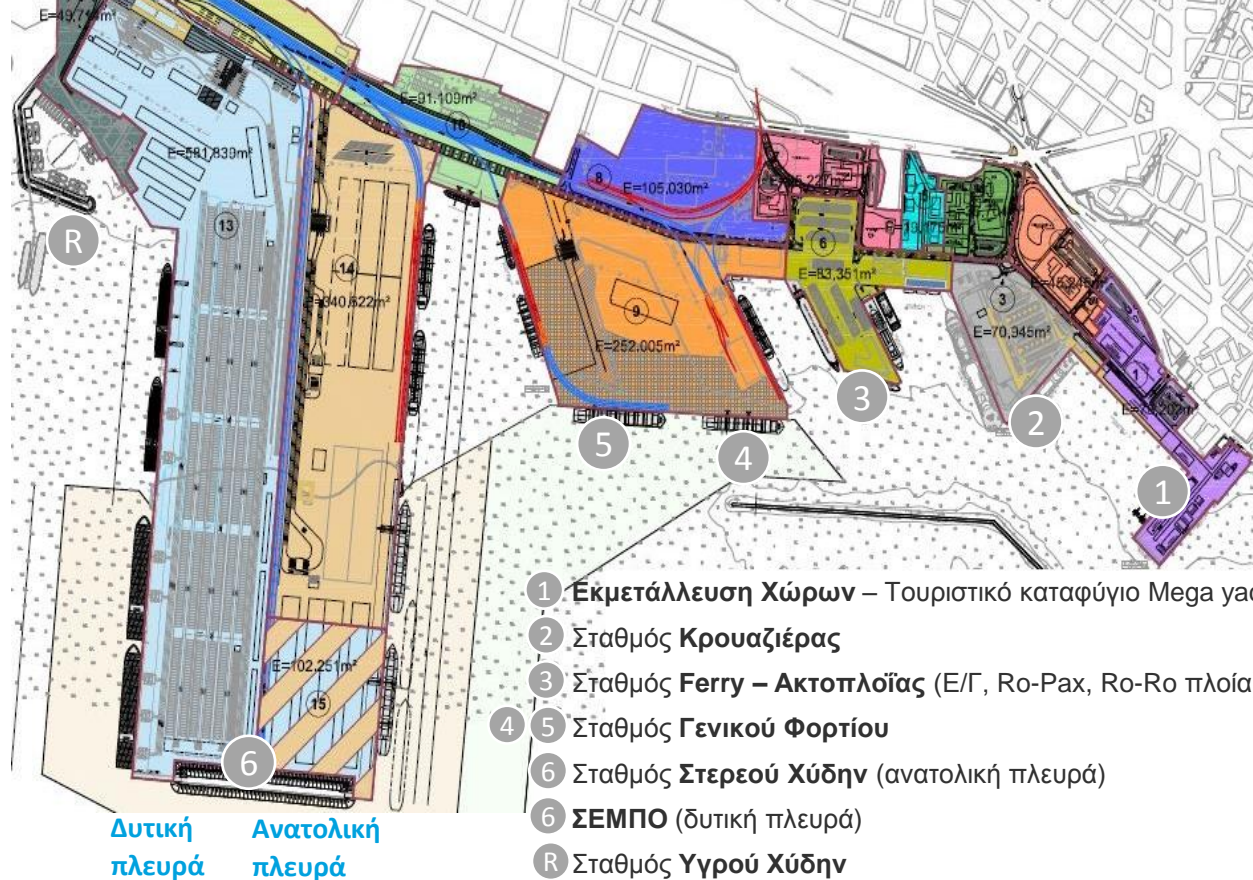
Masterplan ΟΛΘ ΑΕ

Σύμφωνα με τις στρατηγικές κατευθύνσεις, αναπτύχθηκε η Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (master plan) του λιμένα. Το επενδυτικό πλάνο περιλαμβάνει 1) την επέκταση του 6ου προβλήτα (σταθμοί Ε/Κ και στερεού χύδην), 2) ενοποίηση 4ου και 5ου προβλήτα (σταθμός γενικού φορτίου), 3) αναβάθμιση του 2ου προβλήτα (σταθμός κρουαζιέρας & τουριστικό καταφύγιο mega yacht) και του 3ου προβλήτα (σταθμός ferry - ακτοπλοΐας).

Σημερινή εικόνα λιμένα



Σχεδιαζόμενη εικόνα λιμένα



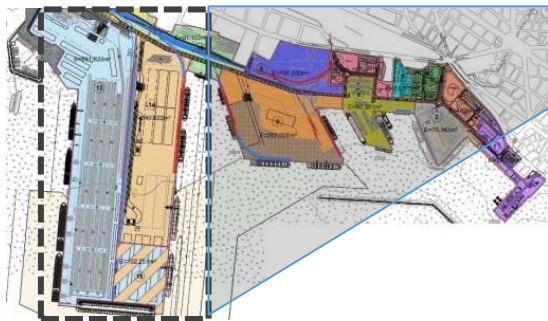
Πηγή: Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένος Θεσσαλονίκης, Στοιχεία ΟΛΘ Α.Ε.



Επενδυτικό πλάνο – 6^{ος} Προβλήτας

Ένα μεγάλο μέρος των επενδύσεων αφορά την επέκταση του 6ου προβλήτα. Το συνολικό αναπτυξιακό πλάνο στοχεύει να αυξήσει την δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ σε 1.360 χιλ. TEUs και την δυναμικότητα του Σταθμού Στερεού Χύδην σε ~8 εκατ. τόνους, συμπεριλαμβανομένων των φορτίων ειδικού χειρισμού.

Αποτύπωση 6^{ου} προβλήτα



Ανατολική πλευρά 6^{ου} προβλήτα
(κρηπ. 24):
Σταθμός Στερεού Χύδην

Δυτική πλευρά 6^{ου} προβλήτα (κρηπ. 26):
Σ.ΕΜΠΟ.

Υφιστάμενο Λειτ. Μήκος
530 μ.

Μελλοντικό Μήκος
1.235 μ.

Υφιστάμενη Δυναμικότητα
440.000 TEUs

Μελλοντική Δυναμικότητα
1.360.000 TEUs

Υφιστάμενο Λειτ. Μήκος
620 μ.

Μελλοντικό Μήκος
1.388 μ.

Υφιστάμενη Δυναμικότητα
4,8 εκατ. τόνους

Μελλοντική Δυναμικότητα
6,75 εκατ. τόνους

Σημερινή Δυναμικότητα
0

Μελλοντική Δυναμικότητα
1,25 εκατ. τόνους



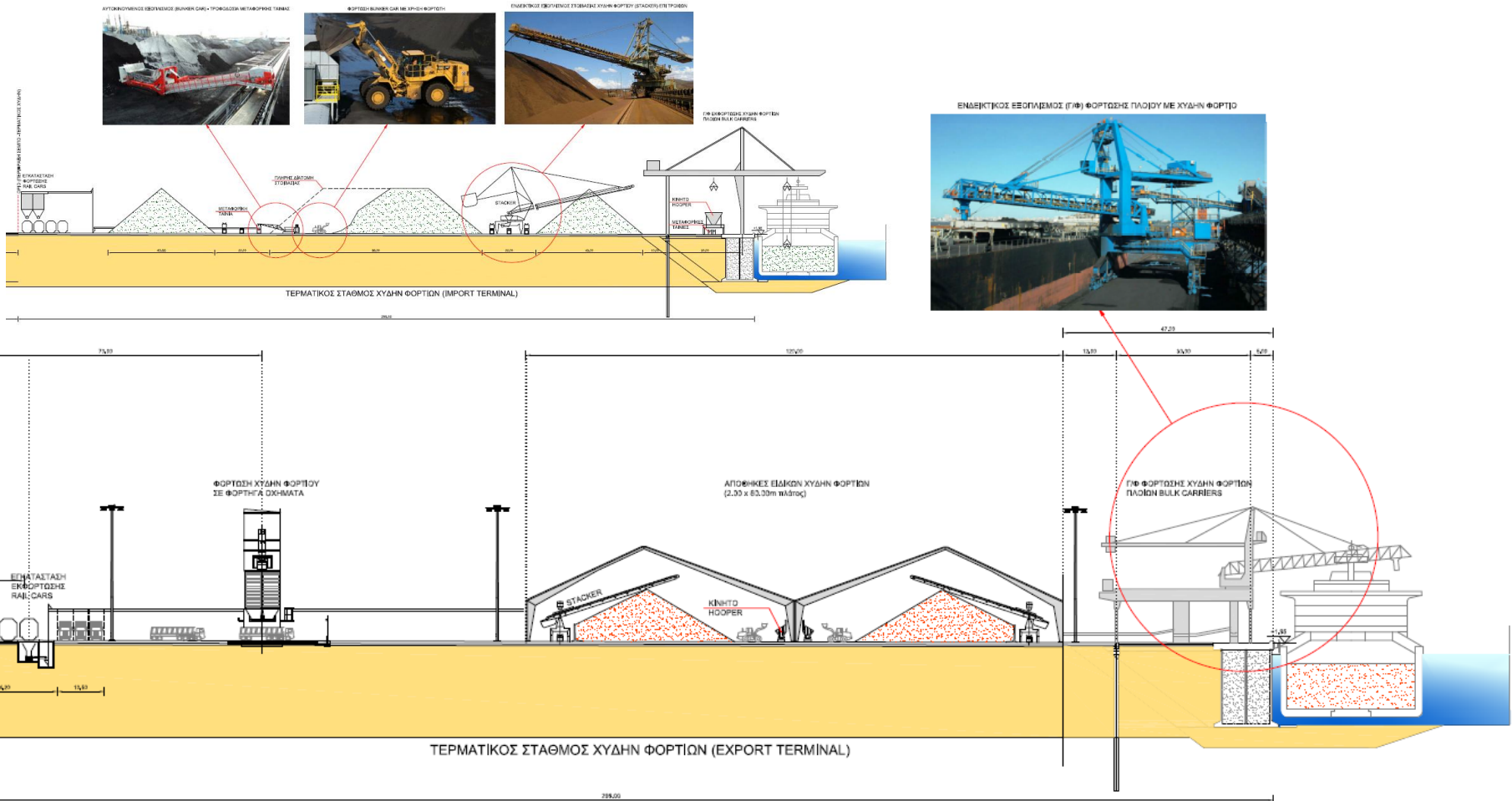
Μελλοντικός εξοπλισμός Container Terminal





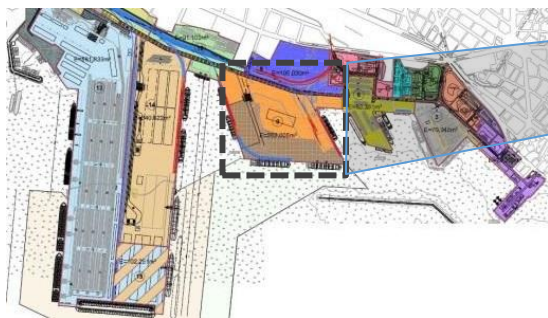
Μελλοντικός εξοπλισμός διαχείρισης χύδην φορτίου – Export Terminal (Αποθήκη ειδικών φορτίων)

- Με ιμάντες μεταφοράς



Επενδυτικό πλάνο – Προβλήτες 4 και 5

Επί του παρόντος στους προβλήτες 4 & 5 προσφέρονται υπηρεσίες χειρισμού και αποθήκευσης κυρίως γενικού φορτίου, ενώ εξυπηρετούνται και κάποια είδη στερεού χύδην φορτίου. Οι δύο προβλήτες προτείνεται να ενοποιηθούν σε έναν μεγαλύτερο, με αυξημένη δυνατότητα αποθήκευσης και βαθύτερο κρηπίδωμα στο μέτωπο του ενοποιημένου προβλήτα.



Σταθμός Γενικού Φορτίου

Σημερινό Βάθος

12 μ.



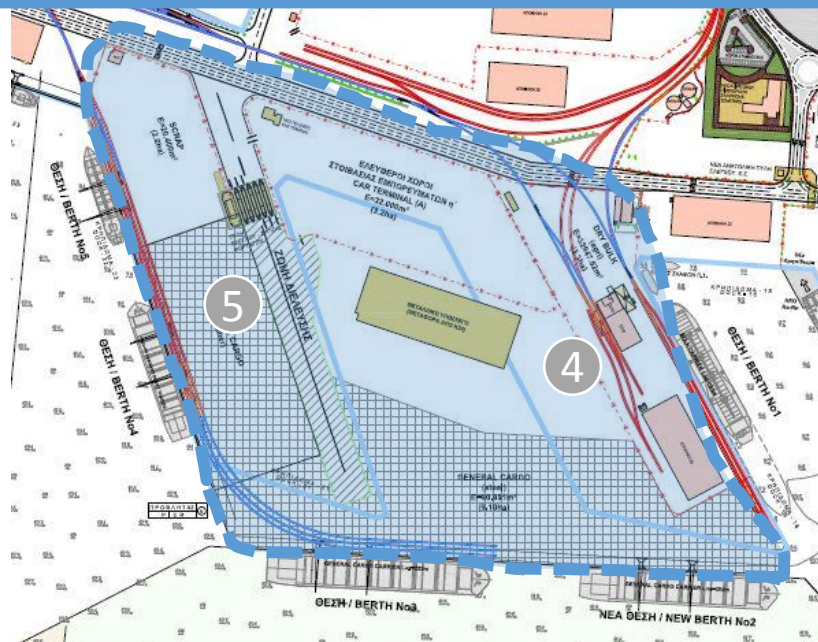
Μελλοντικό Βάθος

15 μ.

Ο νέος σταθμός θα περιλαμβάνει **4 θέσεις** ελλιμενισμού κατάλληλου βάθους, ώστε να φιλοξενεί πλοία μήκους **225 μ.** και **45.000 DWT**.

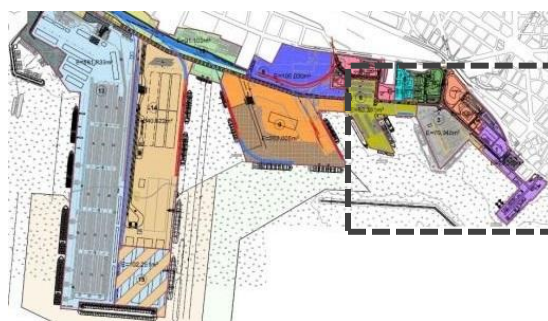
Μετά την ολοκλήρωση του επενδυτικού πλάνου, ο Σταθμός Γενικού Φορτίου θα μπορεί να εξυπηρετήσει περίπου **1,1 εκατ.** τόνους γενικού φορτίου, καθώς και **1 εκατ.** στερεού χύδην φορτίου

Αποτύπωση προβλητών 4 & 5 (μετά την ενοποίηση)



Επενδυτικό πλάνο – Προβλήτες 1,2 και 3

Οι προβλήτες 1, 2 & 3 χρησιμοποιούνται κυρίως σήμερα για την εξυπηρέτηση πλοίων ακτοπλοΐας, κρουαζιέρας και βοηθητικών σκαφών. Η χερσαία ζώνη στην περιοχή των προβλητών χρησιμοποιείται κυρίως για εκμετάλλευση χώρων, καθώς και για τα κτίρια διοίκησης της ΟΛΘ Α.Ε. Οι κύριες επενδύσεις περιλαμβάνουν την ανάπτυξη σταθμού κρουαζιέρας, σταθμού ferry - ακτοπλοΐας, τουριστικού καταφυγίου mega yacht, λειτουργία υδατοδρομίου, καθώς και την ανακαίνιση του διατηρητέου κτιρίου του επιβατικού σταθμού (πρώην τελωνείο).



Αποτύπωση προβλητών 1, 2 & 3



Σχεδιαζόμενες αναπτύξεις:

- ✓ Σταθμός Ferry - Ακτοπλοΐας
- ✓ Σταθμός Κρουαζιέρας
- ✓ Λοιπές εγκαταστάσεις
- ✓ Τουριστικό Καταφύγιο Mega Yacht
- ✓ Εκσυγχρονισμός Διατηρητέου Κτιρίου Επιβατικού Σταθμού

Οι λοιπές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν:

- Ένας **προβλήτας** jetty που θα προσφέρει υπηρεσίες χειρισμού **υγρού χύδην** και θα βρίσκεται σε όμορη περιοχή στην δυτική πλευρά του προβλήτα 6.

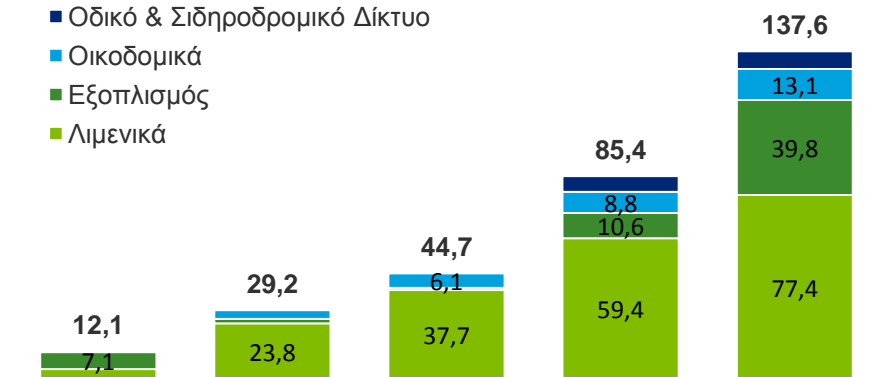


Επενδυτικό πλάνο – Χρονικός Προγραμματισμός

Το συνολικό επενδυτικό πλάνο, ύψους €833 εκατ. εκτείνεται έως το 2050, ενώ το 37% της επένδυσης προβλέπεται για τα έτη 2017 – 2021. Το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων αφορά λιμενικά έργα στο ΣΕΜΠΟ και στο Συμβατικό λιμένα.

Προβλεπόμενες επενδύσεις ανά κατηγορία έργων (€ εκατ. 2017 - 2021)

- Οδικό & Σιδηροδρομικό Δίκτυο
- Οικοδομικά
- Εξοπλισμός
- Λιμενικά



Ανά Σταθμό	2017	2018	2019	2020	2021	2022 - 2031	2032- 2041	2041- 2050	Σύνολο	% ολοκλήρωσης στην 5ετία
Σ.ΕΜΠΟ.	4,6	26,3	28,2	52,6	74,3	63,2	44,8	35,4	329,3	56%
Συμβατικός Λιμένας*	7,2	2,9	16,5	23,0	59,7	166,4	102,5	69,2	447,5	24%
Ferry - Ακτοπλοΐα**	0,0	0,0	0,0	9,8	0,2	0,0	0,6	0,0	10,6	95%
Κρουαζιέρα***	0,3	0,0	0,0	0,0	3,4	34,7	1,1	0,0	39,6	9%
Λοιπά έργα	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,6	0,0	0,0	5,6	0%
Σύνολο	12,1	29,2	44,7	85,4	137,6	270,0	149,0	104,6	832,6	37%

* Περιλαμβάνει χύδην & γενικό φορτίο

** Αναφέρεται στην κίνηση φορτηγών – οχημάτων και επιβατών σε πλοία Ε/Γ, Ro-Pax και Ro-Ro

*** Περιλαμβάνει επιβάτες κρουαζιέρας, τουριστικό καταφύγιο mega yacht και ανακαίνιση διατηρητέου κτιρίου επιβατικού σταθμού



Επαγγέλματα συνδεδεμένα με τη λειτουργία του Λιμένα

Η λειτουργία του Λιμένα είναι πολύ σημαντική για την τοπική οικονομία επειδή σαν μικροοικονομική μονάδα παραγωγής ενισχύει την απασχόληση αλλά και την επιχειρηματικότητα.

•Προσωπικό της ΟΛΘ ΑΕ .

Αυτή τη στιγμή εργάζονται 341 άτομα (έναντι των 608 θέσεων που προβλέπονται). Εκτιμάται ότι μέχρι το 2021 ο αριθμός θα αυξηθεί σταδιακά κατά 200 περίπου άτομα.

•Συναλλασσόμενοι με ΟΛΘ ΑΕ .

Οι συναλλασσόμενοι με το Λιμάνι υπολογίζονται περίπου σε 2.500 άτομα σε τακτική βάση.

Συναφή επαγγέλματα με τον λιμένα

- Εκτελωνιστές
- Ναυτικοί Πράκτορες
- Εμπορικές , Βιοτεχνικές και Βιομηχανικές Επιχειρήσεις
- Επιχειρήσεις Μεταφορών και Εξαγωγών
- Τουριστικά Γραφεία
- Πλοιοκτήτες και εταιρείες εξυπηρέτησης πλοίων
- Εργαζόμενοι σε επικουρικές Υπηρεσίες εντός Λιμένα
- Επιχειρήσεις Διεθνούς Διαμεταφοράς και Επιχειρήσεις Logistics
- Εργαζόμενοι σε εταιρείες και επιχειρήσεις που στεγάζονται εντός του Λιμένα (Μουσεία, Αποθήκες , Kitchen Bar)
- Εργαζόμενοι σε Υπηρεσίες (Λιμεναρχείο, Τελωνείο, Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, Δήμοι, ΕΚΑΒ)



**Ευχαριστώ για την
προσοχή σας**

www.thpa.gr