



# port•thess

ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



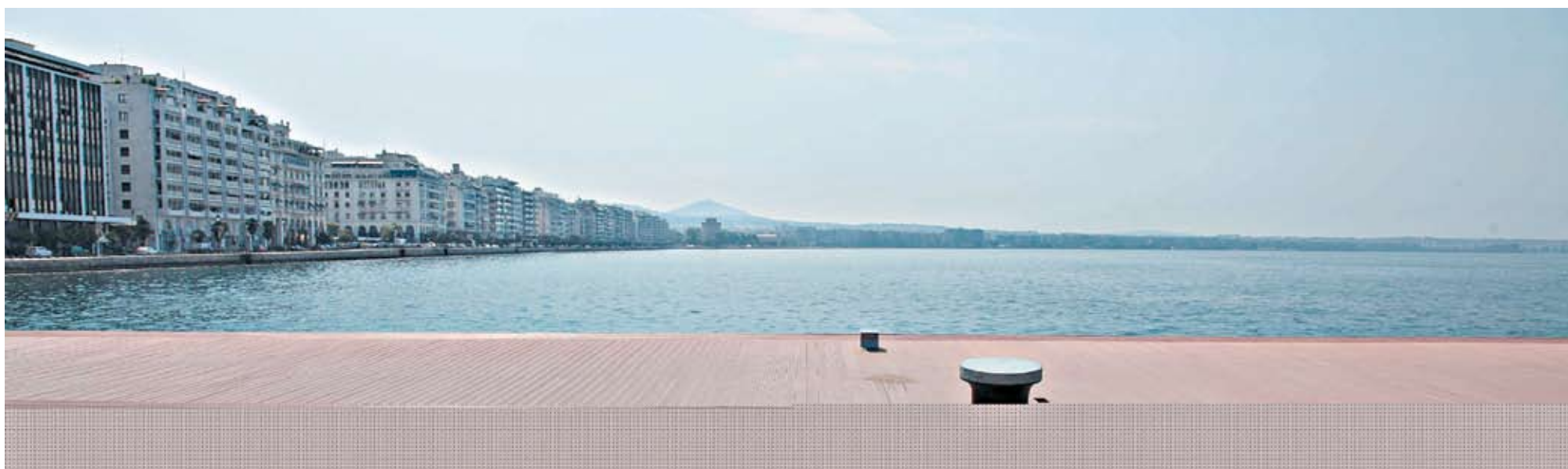
## ΗΠΙΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

# Προβλήτα πολιτισμού

- ▶ Ανανεώνεται το οδόστρωμα
- ▶ Γίνεται δενδροφύτευση
- ▶ Τοποθετείται φωτισμός
- ▶ Απομακρύνονται τα αυτοκίνητα
- ▶ «Μετακομίζει» το Λιμενικό
- ▶ Διασφαλίζεται η απρόσκοπτη πρόσβαση προς τις Αποθήκες, το Μουσείο Φωτογραφίας, το Μουσείο Κινηματογράφου και το Κέντρο Σύγχρονης Τέχνης
- ▶ Προκηρύσσεται η κατασκευή μαρίνας σκαφών αναψυχής







## Η θάλασσα στο κέντρο

**Η** Θεσσαλονίκη είναι τόπος τυχερός. Ευνοήθηκε από την ιστορία και τη γεωγραφία. Από την αρχή -2.300 τόσα χρόνια πριν- μέχρι σήμερα υπήρξε πόλη. Δηλαδή ένα οργανωμένο αστικό σύνολο. Συγχρόνως βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο. Στο επίκεντρο μιας ολόκληρης περιοχής, που τα τελευταία χρόνια αποκαλούμε Νοτιοανατολική Ευρώπη. Δίπλα στη θάλασσα, που συντελεί τόσο στην οικονομική ανάπτυξη όσο και στην πολιτισμική ανάταση, αλλά και στην κοινωνική διάρθρωση.

Συγχρόνως, όμως, η Θεσσαλονίκη είναι τόπος αδικημένος από τον ίδιο του τον εαυτό. Πολλές δεκαετίες τώρα η πόλη δεν καλλιεργεί τη σχέση της με τη θάλασσα. Στον ορίζοντα του Θερμαϊκού δε φαίνεται ούτε... πανάκι ζωγραφιστό. Αν εξαιρέσει κανείς τα εμπορικά πλοία που μπαينوβγαίνουν στο λιμάνι, τα επιβατηγά και τα κρουαζιερόπλοια που «δένουν» στα ντοκ είναι λίγα. Πολύ λίγα σε σχέση με αυτά που θα έπρεπε και θα μπορούσε να είναι με βάση τα αντικειμενικά δεδομένα της πόλης και της περιοχής.

Αλλά και η παραλία της Θεσσαλονίκης παραμένει αναξιοποίητη. Ίδια κι απαράλλαχτη στο μεγαλύτερό της τμήμα, εδώ και δεκαετίες συνιστά χώρο περιπάτου, αλλά και τη χαρά του μικρεμπορίου και του παρεμπορίου. Τίποτε περισσότερο. Όσο για το λιμάνι που αποτελεί κομμάτι του ιστορικού κέντρου της πόλης, είναι κατ' ουσίαν περικλειστος χώρος. Με ελάχιστη και επιλεκτική προσβασιμότητα. Το 1997, με την ευκαιρία της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας, η Πολιτεία διέθεσε σημαντικούς πόρους για

τη δημιουργία πολιτιστικών υποδομών, αλλά και πάλι η α' προβλήτα, όπου εδώ και δεκαετίες δεν εκτελούνται λιμενικές εργασίες, παρέμεινε τις νύχτες σκοτεινή. Χωρίς φωτισμό, χωρίς ανθρώπους, χωρίς δραστηριότητα.

Όλα αυτά αλλάζουν ήδη και θα αλλάξουν ακόμη περισσότερο από το Σεπτέμβριο. Τον τελευταίο χρόνο η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ ανακοίνωσε την πρόθεσή της να «παραδώσει» την α' προβλήτα στους κατοίκους και τους επισκέπτες της Θεσσαλονίκης. Από το περασμένο καλοκαίρι τα αυτοκίνητα έχουν απομακρυνθεί, η ήπια ανάπλαση του οδοστρώματος προχωράει συστηματικά, τοποθετήθηκε φωτισμός, έγινε δενδροφύτευση, ενώ «μετακομίζουν» οι λιμενικές υπηρεσίες στο εξαιρετικό κτίριο της Ελευθέρας Ζώνης. Από το Σεπτέμβριο η πρόσβαση στην «προβλήτα του πολιτισμού» θα είναι απρόσκοπτη, προς όφελος -σε πρώτη φάση- των δραστηριοτήτων που ήδη υπάρχουν, δηλαδή των μουσείων και των αποθηκών. Και φυσικά προς όφελος όσων θα θελήσουν να κινηθούν και να περπατήσουν μέσα στο λιμάνι, μέχρι τη «μύτη» της προβλήτας, κι έτσι να δουν την πόλη από τη θάλασσα, όπως ευφυώς προτρέπει ο Νίκος Καββαδίας στα ποιήματά του. Σε δεύτερο χρόνο η κατασκευή και η λειτουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής -ο σχετικός διαγωνισμός έχει ήδη βγει «στον αέρα»- θα αλλάξει ριζικά την όψη της α' προβλήτας και συνολικά του κέντρου της Θεσσαλονίκης, δίνοντας στην πόλη ένα από τα βασικά στοιχεία του χαρακτήρα της που σήμερα λείπει.

EDITORIAL



port.thess

Διμηνιαία έκδοση της ΟΛΘ ΑΕ  
Διατίθεται δωρεάν  
Φύλλο 07  
Ιούλιος - Αύγουστος 2011

Ιδιοκτησία: ΟΛΘ ΑΕ

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

Διεύθυνση: Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων

ΟΛΘ ΑΕ - Α' προβλήτα

ΤΘ 104.67 - ΤΚ 54.110, Θεσσαλονίκη

Τηλ. 2310.593.128, fax: 2310.510.500,

e-mail: portthess@thpa.gr

Επιμέλεια κειμένων: Γιώργος Μητράκης,  
Βάλια Στουγιαντζίκη

Διόρθωση κειμένων: Δώρα Καραγεωργίδου

Γραφιστική επιμέλεια: Χριστίνα Παπαγιαννοπούλου

Εκτύπωση:

«Φίλιππος» - Εκδοτική Βορείου Ελλάδος ΑΕ



# «Οχημα» η κρουαζιέρα για τον ελληνικό τουρισμό

Σημαντικότατο πυλώνα για την ελληνική οικονομία αποτελεί ο θαλάσσιος τουρισμός, κάτι που τους τελευταίους μήνες όλοι όσοι εμπλέκονται με τον τουρισμό έχουν αντιληφθεί προχωρώντας σε ανάλογες κινήσεις, όπως συμμετέχοντας σε παγκόσμιες εκθέσεις κρουαζιέρας και ερχόμενοι σε επαφές με εκπροσώπους των μεγαλύτερων εταιριών κρουαζιέρας στον κόσμο.

Στο πλαίσιο της συνέντευξης Τύπου που δόθηκε στην αίθουσα διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΘ, την Πέμπτη 23 Ιουνίου, ο υφυπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού, Γιώργος Νικητιάδης, επισήμανε πως το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί κομβικό σημείο για την κρουαζιέρα, μετά το λιμάνι του Πειραιά, και ότι η Ελλάδα

είναι η καλύτερη γειτονιά της Μεσογείου. «Μπορούμε να έχουμε 365 ημέρες το χρόνο θαλάσσιο τουρισμό», δήλωσε ο κ. Νικητιάδης.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του ΟΛΘ, Στέλιο Αγγελούδη, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει τις δυνατότητες και τις υποδομές για τη φιλοξενία μεγάλων πλοίων και επίσης, με τη δημιουργία της μαρίνας και την ανάπλαση από την πλατεία Αριστοτέλους ως την α' προβλήτα, το λιμάνι θα γίνει πιο ελκυστικό, ενώ η κρουαζιέρα θα συμβάλει όχι μόνο στην πόλη αλλά και στην ευρύτερη περιοχή.

Τη Θεσσαλονίκη επισκέφτηκε για πρώτη φορά ο αντιπρόεδρος John Tercek της Royal Caribbean Cruises, μιας από τις μεγαλύτερες εταιρίες κρουαζιέρας στον κόσμο, δηλώνοντας γοητευμένος με την πόλη και τονίζοντας ότι με τα σωστά βήματα μπορεί να μπει η Θεσσαλονίκη στα πλάνα της εταιρίας για το 2013 (σ.σ.: ο προγραμματισμός για το 2012 έχει ήδη ολοκληρωθεί) και να καταστεί τουριστικός προορισμός. «Οι



Από αριστερά: Στ. Αγγελούδης (πρόεδρος ΟΛΘ), Γ. Νικητιάδης (υφυπουργός Πολιτισμού & Τουρισμού), J. Tercek (αντιπρόεδρος RCC)

Αμερικανοί, βλέποντας φωτογραφίες και ντοκιμαντέρ, γνωρίζουν τον Παρθενώνα και τη Σαντορίνη, και εκεί επιθυμούν να πάνε. Εφόσον γίνει η κατάλληλη προβολή της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής, τότε θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον να έρθουν κι εδώ», επισήμανε ο κ. Tercek.

Όσον αφορά τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της

Θεσσαλονίκης, έως το τέλος της χρονιάς αναμένονται 30 αφίξεις, έναντι 19 αφίξεων το 2010. Οι επιβάτες υπολογίζονται φέτος στις 27.000 έναντι 22.000 που ήταν την περσινή χρονιά. Τα δε τέλη ελλιμενισμού είναι 0,65 ευρώ ανά επιβάτη, ενώ γίνονται συζητήσεις για μείωση, έτσι ώστε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να γίνει ελκυστικότερο.







# Λιμάνια με ταυτότητα

**Την ισορροπία ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό αναζητά η Ελλάδα- Γιατί δεν υπάρχουν στην Ευρώπη ιδιωτικοί λιμένες**

Του Θάνου Πάλλη\*

Η οικονομική κρίση, η εφαρμογή του μνημονίου προσαρμογής της ελληνικής οικονομίας και η συνεπακόλουθη προσπάθεια να προωθηθούν αναγκαίες μεταρρυθμίσεις -ιδιαίτερα στον ευρύτερο δημόσιο τομέα- φέρνουν στο προσκήνιο την ισορροπία δημόσιου - ιδιωτικού στο λιμενικό σύστημα. «Με αφορμή», λοιπόν, αξίζει να συζητήσουμε την επιθυμητή σχέση δημόσιου - ιδιωτικού τομέα στο ελληνικό λιμενικό σύστημα.

**Σ**το πρόσφατο συνέδριο της ESPO στην Κύπρο συζητήθηκε η ευρωπαϊκή και παγκόσμια εμπειρία οργάνωσης λιμένων. Επιβεβαιώθηκε ότι το κυρίαρχο μοντέλο στους

ευρωπαϊκούς λιμένες, αλλά και ανά τον κόσμο βασίζεται στη συνύπαρξη των δυο τομέων. Συγκεκριμένα: λιμένες δημόσιας ιδιοκτησίας (ιδιοκτήτες γης - landlords), διοικούμενες από δημόσιες λιμενικές αρχές (που έχουν μετασχηματιστεί σε αυτόνομες εταιρικές οντότητες) επιτρέπουν μέσω διαδικασιών «παραχώρησης», της ανάληψης σχεδόν όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων σε έναν ή δυνατόν περισσότερους ιδιώτες.

Τη δεκαετία του 1990, Ισπανία, Πορτογαλία, Ιταλία, Γαλλία προχώρησαν σε μεταρρυθμίσεις υιοθετώντας το παραπάνω μοντέλο. Η εφαρμογή στη Βόρεια Ευρώπη είναι περίπου καθολική. Η μη ολοκληρωμένη ελληνική μεταρρύθμιση ξεκίνησε την περίοδο 1999-2001 με αντίστοιχες επιδιώξεις.

Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη έρευνα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO), οι λιμένες στα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κατά 96% ιδιοκτησίας Δημοσίου. Το κράτος είναι ιδιοκτήτης του 40%, οι δήμοι του 35%, οι επαρχίες του 2%, οι περιφέρειες του 3% και μεικτά σχήματα δημόσιου χαρακτήρα του 16%. Οι πλήρως ιδιωτικοί λιμένες αντιπροσω-

πύουν μόλις το 4%.

Η εξασφάλιση άμεσων ξένων επενδύσεων και η ανταγωνιστικότητα των λιμένων επιτυγχάνεται μέσω πετυχημένων παραχωρήσεων τερματικών σταθμών σε ιδιώτες παρόχους λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό επιτυγχάνεται με ισχυρές αυτόνομες δημόσιες λιμενικές αρχές που λειτουργούν ως ρυθμιστές για τη διασφάλιση του δημό-

**Η πλήρης ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ανάπτυξης των βασικών λιμενικών υποδομών της χώρας**

σιου συμφέροντος και την προώθηση του κοινού συμφέροντος όλων των εμπλεκόμενων.

Μοναδική περίπτωση ιδιωτικών λιμένων αποτελούν οι βρετανικοί λιμένες, οι οποίοι ιδιωτικοποιήθηκαν πλήρως από την κυβέρνηση της Μάργκαρετ Θάτσερ. Εκτός Ευρώπης τα παραδείγματα ιδιωτικών λιμένων είναι ιδιαίτερα περιορισμένα:

πρέπει να ταξιδέψουμε στη Νέα Ζηλανδία ή σε χώρες της Αφρικής.

## Ξεπερασμένο μοντέλο

Το βρετανικό μοντέλο θεωρείται προβληματικό και ξεπερασμένο, ακόμη και από ακραιφνείς αρχικούς οπαδούς του. Η ιδιωτικοποίηση θέτει σε κίνδυνο τη δυνατότητα μιας χώρας να διατηρεί τον κυρίαρχο ρόλο σε ένα λιμενικό σύστημα το οποίο δεν αναπτύσσεται μόνο για τη «δημιουργία κέρδους» (η πρόσφατη έρευνα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων δείχνει ότι μόλις το 15% των λιμένων της Ευρώπης έχουν τη συγκεκριμένη προτεραιότητα), αλλά για να εξυπηρετήσει οικονομικές και εμπορικές συναλλαγές ενός ευρύτερου συνόλου πολιτών και να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη.

Ατία αποτελεί η συνύπαρξη υπηρεσιών δημόσιου συμφέροντος και υπηρεσιών που έχουν χαρακτηριστικά απλού εμπορικού αγαθού. Η ιδιωτικοποίηση - σε αντίθεση με τις παραχωρήσεις - δεν επιτρέπει διατύπωση όρων που διαφυλάττουν μακροπρόθεσμα το δημόσιο συμφέρον. Στη χώρα μας, η μακροοικονομική σημασία για την ελληνική οικονομία μετατρέπεται τη συνύπαρξη αυτή



σε καθοριστική. Η συμβολή των λιμένων στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, στο διεθνές εμπόριο, η ανάγκη ανάπτυξης λιμένων με συνδυασμό οικονομικής ανάπτυξης-σεβασμού στο περιβάλλον, όταν η ανάπτυξη των λιμένων έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και η απαραίτητη σύνδεση και συμβολή του λιμένων στην ευρύτερη ενδοχώρα απαιτούν τη συμβολή δημόσιων λιμενικών αρχών σε πολιτικές που αξιοποιούν τη δυναμική και τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα για το ευρύτερο οικονομικό σύνολο από την ύπαρξη ανταγωνιστικών λιμένων και την ανάπτυξη των logistics, και εταιριών βιομηχανιών σε όλη την επικράτεια.

### Κίνδυνος μονοπωλίου

Η ομόφωνη έκθεση του βρετανικού Κοινοβουλίου το 2007 διαπίστωσε ότι η πλήρης ιδιωτικοποίηση και μια σειρά επιθετικών εξαγορών οδήγησε στον έλεγχο των λιμένων από κεφάλαια αγνώστου ταυτότητας που δρουν ανεξέλεγκτα. Η μεγάλη επίθεση ιδιωτικών κεφαλαίων που επιθυμούν να επενδύσουν γίνεται σε εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν είτε συγκεκριμένες μεγάλες πολυεθνικές εταιρίες είτε παρόχους θαλάσσιων μεταφορών και παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και όχι την ευρύτερη οικονομική δραστηριότητα. Ορισμένες φορές φτάνουμε ακόμη και σε αλλαγές χρήσης από τους ιδιοκτήτες λιμένων.

Εξίσου σημαντικά είναι αφενός η αδυναμία ρύθμισης όταν τα λιμάνια επιβαρύνουν καταλυτικά το περιβάλλον και την ανάπτυξη των συνδεδεμένων πόλεων και, αφετέρου, ότι, σε αντίθεση με τις πρακτικές που εμφανίζονται στις παραχωρήσεις, οι σχέσεις εργασίας είναι ιδιαίτερα προβληματικές.

Η λειτουργία των λιμένων ως ιδιωτικών δε θα εξασφαλίζει, έστω και «μη ανταγωνιστικά», την οικονομική και απρόσκοπτη ροή εμπορευμάτων. Οι εισαγωγές και εξαγωγές προϊόντων διαθέτουν de facto περιορισμένες επιλογές για να μετακινήσουν τα προϊόντα τους. Είναι αρκετά πιθανό το μέγεθος του ελληνικού λιμενικού συστήματος να οδηγήσει στη δημιουργία

ιδιωτικού μονοπωλίου, και η ιδιωτικοποίηση να συνεπάγεται σημαντικό υπερβάλλον κόστος για συγκεκριμένους χρήστες, με το πρόσθετο κόστος (εμπορίου ή ναυτιλιακής εταιρίας) να προστίθεται στο τελικό αγαθό και κατ'επέκτασιν στο μέσο πολίτη. Οι περισσότερες χώρες, σε όλες τις ηπείρους, εξασφαλίζουν σημαντικά επίπεδα άμεσων ξένων επενδύσεων (FDI), μέσω της διαδικασίας παραχωρήσεων.

Ακόμη και εισπρακτικά, σε μεσομακροπρόθεσμα επίπεδα, τα έσοδα από παραχωρήσεις είναι μεγαλύτερα από την πώληση ενός λιμένα. Στη χώρα μας, με σημερινές χρηματιστηριακές τιμές, η ιδιωτικοποίηση θα απέφερε οριακά περισσότερα ή λιγότερα έσοδα στο δημόσιο προϋπολογισμό απ'όσα έσοδα θα φέρει η υλοποίηση μίας σύμβασης παραχώρησης.

### «Όχι» στην ιδιωτικοποίηση

Συνεπώς, η πλήρης ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις ανάπτυξης των βασικών λιμενικών υποδομών της χώρας με στόχο την αποτελεσματική εξυπηρέτηση της θαλάσσιας μεταφοράς (πλοίο), την αποδοτική εξυπηρέτηση εντός του λιμένα (διαχείριση φορτίων, μετακίνηση επιβατών) και την ανάπτυξη βιομηχανιών και υπηρεσιών στη χερσαία περιοχή, με αποτέλεσμα τη διεύρυνση του μεταφορικού έργου και, κατά συνέπεια, του ΑΕΠ, της απασχόλησης, της περιφερειακής ανάπτυξης και των αναγκών των πολιτών.

Η εναλλακτική πρόταση, η πρόταση των παραχωρήσεων, δεν είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα. Έχουμε συγκεκριμένα παραδείγματα, τα συζητήσαμε πρόσφατα σε ειδικό συνέδριο της UNCTAD, παραδείγματα «καλών πρακτικών» παραχωρήσεων, που ολοκληρώθηκαν σε 18 μήνες, με σημαντικά αναπτυξιακά αποτελέσματα. Αν πολιτική ηγεσία, τεχνοκράτες, και κοινωνικοί εταίροι συνυπογράψουν την «κοινή λιμενική λογική» επιταχύνοντας τις διαδικασίες, τότε τα θετικά για την οικονομία της χώρας μας θα είναι εμφανή σύντομα.



# Αρωμα... Μόντε Κάρλο στη Θεσσαλονίκη

**Προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός για τη μαρίνα στην α' προβλήτα**



**Π**ροκηρύχθηκε την 1η Ιουλίου από την ΟΛΘ ΑΕ ο διεθνής διαγωνισμός για την 1η φάση κατασκευής και λειτουργίας μαρίνας σκαφών αναψυχής στο χώρο της α' προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Σύμφωνα με το σχεδιασμό, προβλέπεται η παραχώρηση για περίοδο τουλάχιστον 30 ετών της θαλάσσιας ζώνης μπροστά στο κρηπίδωμα Νο 1 του λιμανιού για τον ελλιμενισμό τουριστικών σκαφών και της χερσαίας ζώνης στην α' προβλήτα (7,195 στρέμματα) για την εξυπηρέτηση των χρηστών της μαρίνας –εστίαση, αναψυχή, εμπόριο ναυτιλιακών ειδών. Επίσης, προβλέπεται η παραχώρηση υπαίθριου χώρου στη β' προβλήτα (9,370 στρέμματα) για τη διαχείριση και την επισκευή σκαφών αναψυχής.

Η μαρίνα θα διαθέτει 218 θέσεις ελλιμενισμού, ο χρόνος κατασκευής της υπολογίζεται στα τρία χρόνια, ενώ ο συνολικός προϋπολογισμός του επενδυτικού σχεδίου εκτιμάται στα 11,3 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με τη διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ, η δημιουργία της μαρίνας εξυπηρετεί τους ακόλουθους στρατηγικούς στόχους:

- ▶ Προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού, μέσω της ικανοποίησης των αναγκών ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών.
- ▶ Ανάδειξη του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης, αναβάθμιση της αισθητικής της πόλης και της ποιότητας του περιβάλλοντος, καθώς και βελτίωση της σχέσης των κατοίκων της πόλης με τη θάλασσα.
- ▶ Δημιουργία ευκαιριών για δραστηριότητες αναψυχής, πολιτισμού και ναυταθλητισμού.
- ▶ Τόνωση της εμπορικής και τουριστικής κίνησης της πόλης, μέσω της αύξησης του τουρισμού υψηλού επιπέδου, της επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου και της αύξησης των θέσεων εργασίας.
- ▶ Αύξηση των εσόδων και των κερδών της ΟΛΘ ΑΕ.



# Οι «Γκρικς» βρίσκουν χρήμα στη Νέα Υόρκη

Ρεπορτάζ: Σάββας Ν. Αθανασίου

«Χρυσή φλέβα» έχουν ανακαλύψει οι Έλληνες εφοπλιστές, που διαθέτουν εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης. Σύμφωνα με τα στοιχεία έρευνας της εταιρείας αναλύσεων XRTC, πρόεδρος της οποίας είναι ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, από την αμερικανική κεφαλαιαγορά οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες, το τελευταίο 18μηνο, έχουν αντλήσει περί τα 2 δισ. δολάρια και έχουν χρηματοδοτήσει ναυπηγήσεις και αγορές 120 πλοίων συνολικής αξίας 4 δισ. δολ. και πλέον.

Σε μία εποχή που οι τράπεζες έχουν «κλείσει τις στρόφιγγες» της χρηματοδότησης, οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες εξαντλούν κάθε δυνατότητα προκειμένου να συγκεντρώσουν χρήματα και να αυξήσουν τη ρευστότητά τους και βρίσκουν διέξοδο στα επενδυτικά τους προγράμματα.

**Ε**να μέρος των χρημάτων που συγκέντρωσαν οι ελληνόκτητες εταιρείες από τις αυξήσεις μετοχικών κεφαλαίων διοχετεύθηκαν σε διάφορα πιστωτικά ιδρύματα προκειμένου να ρυθμίσουν δανειακές τους υποχρεώσεις και βελτίωσαν τη χρηματοοικονομική τους κατάσταση. Το εντυπωσιακό στοιχείο είναι ότι η κυρία Αγγελική Φράγκου, κόρη του καπετάν Νικόλα Φράγκου, διαθέτει τρεις εισηγμένες εταιρείες και από δύο οι κκ. Ευάγγελος Μαρινάκης και Συμεών Παληός.

## Εκατομμυριούχοι σε χωρητικότητα DWT

Επισημαίνεται επίσης ότι δεκαεπτά περισσότεροι «Γκρικς» έγιναν από το 2003 μέχρι το 2011 εκατομμυριούχοι σε χωρητικότητα dwt. Βέβαια υπήρξαν και τέσσερις εφοπλιστές που έφυγαν από τη λίστα επειδή πλέον δεν διαθέτουν στόλο που η συνολική τους χωρητικότητα δεν ξεπερνά το 1 εκατ. dwt. Από την επεξεργασία των στοιχείων της «Naftiliakis» - που συνδέθηκε με τη γέννηση της διεθνούς έκθεσης «Ποσειδώνια» - ενώ το 2003 υπήρχαν 44 Έλληνες εφοπλιστές με 1 εκατ. dwt, στα μέσα του 2011 ανέρχονται σε εξήντα ένας.

Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι οι Έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν όλες τις δυνατότητες που υπήρξαν στο «μπουμ της ναυλαγοράς» από το 2004 μέχρι το 2008. Εκτιμάται ότι πάνω από 1.200 νεότευκτα πλοία ναυπηγήθηκαν για λογαριασμό 650 ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες αύξησαν τον αριθμό των πλοίων τους.

Ενδεικτικό της γιγάντωσης αυτής είναι ότι οι πέντε πρώτες ναυτιλιακές εταιρείες το 2003 διέθεταν 208 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 18,4 εκατ. dwt, ενώ τώρα διαχειρίζονται 380 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 42,4 εκατ. ευρώ. Ουσιαστικά δηλαδή έχουν υπερδιπλασιάσει τη δύναμή τους.

## Ποιοι έχουν το μεγαλύτερο στόλο

Πρώτος στη λίστα με τον μεγαλύτερο στόλο εμφανίζεται ο κ. Γιώργος Οικονόμου με 101 πλοία και 11,9 εκατ. dwt. Το εντυπωσιακό στοιχείο είναι ότι το 2003 ο εφοπλιστής ήταν ενδέκατος στη λίστα με 26 πλοία και 2,5 εκατ. dwt. Ο Έλληνας εφοπλιστής δραστηριοποιείται τον τελευταίο καιρό στα θαλάσσια γεωτρύπανα και μάλιστα πρόσφατα έκλεισε συμφωνία με τράπεζες για ένα δάνειο 495 εκατ. δολαρίων, προκειμένου να ολοκληρωθεί η ναυπήγηση του πλωτού γεωτρύπανου Ocen Rig Myconos, για το οποίο ανακοινώθηκε ότι ναυλώθηκε στην Petrobras.

Δεύτερος έρχεται ο κ. Γιάννης Αγγελικούσης με 50 πλοία και 10,1 εκατ. dwt, που όμως μαζί με τη δεύτερη εταιρεία που διευθύνει διαχειρίζεται συνολικά 82 πλοία και 15,7 εκατ. dwt. Επισημαίνεται ότι η εταιρεία του Maran Gas σχεδιάζει να ναυπηγήσει οκτώ πλοία LNG, που η συνολική επένδυση θα διαμορφωθεί στα 2,2 δισ. δολάρια. Η εταιρεία αυτή διαχειρίζεται ήδη εννέα πλοία LNG και σύντομα θα διαθέτει έναν από τους πλέον εξειδικευμένους στόλους μεταφοράς υγροποιημένων καυσίμων.

Τρίτος ακολουθεί ο κ. Πήτερ Γεωργιόπουλος με 96 πλοία και 9,7 εκατ. dwt, με τρεις εισηγμένες εταιρείες, ενώ το 2003 ήταν πρώτος στη λίστα με τους μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές με 46 πλοία και 5,5 εκατ. dwt.

Στην τέταρτη θέση έρχεται ο κ. Γιώργος Προκοπίου με 63 πλοία και 8,5 εκατ. dwt, ενώ πριν από εννέα χρόνια ήταν δέκατος με 19 πλοία και 2,8 εκατ. dwt.

Η κυρία Αγγελική Φράγκου, η οποία είναι η μοναδική γυναίκα στους 61 μεγαλύτερους και ισχυρότερους «Γκρικς», αναρριχήθηκε στην πέμπτη θέση με 70 πλοία και 8,2 εκατ. dwt, ενώ το 2003 δεν ήταν στη λίστα με τους 44 μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές.

Στον εφετινό κατάλογο με τους μεγαλύτερους Έλληνες εφοπλιστές, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο του έτους 2003, δεν συμπεριλαμβάνονται οι εφοπλιστές Κ. Μυλωνάς και Αρ. Αλαφούζος καθώς και οι όμιλοι Νιάρχου και Βαρδινογιάννη.

Οι εφοπλιστές που τα τελευταία χρόνια ενίσχυσαν τη θέση τους στην παγκόσμια αγορά είναι οι κκ. Γαβριήλ Παναγιωτίδης, Πάρης Δράνης, Κ. Ιγγλέσης, Αντώνης Κομνηνός, Γιώργος Φειδάκης, Μιχάλης Μποντούρογλου, Γ. Λαλιώτης, Πάνος Λασκαρίδης, Πόλυς Β. Χατζηγιάννου, Πάνος Ζαφέτ, Γιώργος Κουτσολιούτσος, Πήτερ Παππάς, Γ. Σταφυλοπάτης, Νίκος Φιστές, Ν. Ζολώτας, Γ. Παπαδημητρίου, Σ. Ζούλας.

## Συνεχίζονται οι ναυπηγήσεις πλοίων παρά την κρίση

Είναι γεγονός ότι παρά την κρίση που ξεκίνησε στα μέσα του 2008, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να ναυπηγούν πλοία. Τον Δεκέμβριο του 2010 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων, ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων, ανήλθαν σε 490 πλοία, χωρητικότητας άνω των 1.000 τόνων, με συνολική χωρητικότητα που έφθασε τα 49,15 εκατομμύρια τόνους dwt.

Από αυτά, τα 128 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 20,05% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας σε dwt, 96 είναι δεξαμενόπλοια αργού και προϊόντων πετρελαίου ή το 22,64% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt, 25 chemical και product tankers που αντιστοιχούν στο 13% του παγκόσμιου dwt, 7 product tankers, ήτοι 7,5% του παγκόσμιου dwt και 296 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας το 12,10% της παραγγελθείσας χωρητικότητας στην κατηγορία αυτή.

Σημαντικό στοιχείο είναι το γεγονός ότι από τις ναυπηγικές παραγγελίες προκύπτει ότι βελτιώθηκε ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου, δεδομένου ότι το 2010 ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου υπό ελληνική σημαία μειώθηκε στα 10,7 έτη, συγκρινόμενος με το 2000 που ο μέσος όρος ηλικίας ήταν 17 έτη, όταν ο μέσος όρος του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,9 έτη.

«Κέρδος» 10 Ιουλίου 2011







# Προβλήτα πολιτισμού

Η α΄ προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται σταθερά τα τελευταία 15 χρόνια σε πόλο πολιτισμού για την πόλη. Μόνο που αυτή η εξέλιξη ήταν μέχρι σήμερα αργή και βασιανιστική. Υπάκουε στους σιωπηλούς νόμους των ανθρώπων και των παραγόντων του λιμανιού, που ήθελαν να περιφρουρήσουν τον περικλειστο κόσμο τους.

**Α**πό το 1997, όταν με κονδύλια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας αναμορφώθηκαν και εξοπλίστηκαν οι αποθήκες της α΄ προβλήτας –και παρά τη σχετική πρόβλεψη του νόμου- η χρήση αυτών των υποδομών είναι ελάχιστη. Άλλωστε και η πρόσβαση των πολιτών στο λιμάνι είναι σχετικώς προβληματική, αφού οι κλειστές πόρτες, ο μαντρότοιχος και το όλο σκηνικό με τις μπάρες και τους ένστολους με το βλοσυρό ύφος περισσότερο αποθαρρύνει παρά ενθαρρύνει κάποιον κοινό θνητό να

προσεγγίσει το λιμάνι και ειδικότερα την α΄ προβλήτα, όπου εδώ και δεκαετίες δεν υπάρχουν λιμενικές δραστηριότητες.

Εδώ και περίπου ένα χρόνο κάτι αλλάζει. Κι αυτό θα ολοκληρωθεί μέχρι το φθινόπωρο. Η απόφαση της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ να αποδώσει την α΄ προβλήτα στην πόλη, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της υπήρξε οδηγός για μια σειρά ενεργειών, που ξεκίνησαν τον Αύγουστο του 2010. Καταρχήν απομακρύνθηκαν τα αυτοκίνητα, αφού επί χρόνια η προβλήτα έμοιαζε με υπαίθριο πάρκινγκ, στο οποίο μπαινόβγαине περίπου όποιος ήθελε. Εν συνεχεία ξεκίνησε η ήπια ανάπλαση της α΄ προβλήτας, που περιελάμβανε βελτίωση του ιδιαίτερου και παραδοσιακής τεχνοτροπίας οδοστρώματος, την ξύλινη επένδυση του κρηπιδώματος, επιλεγμένη δενδροφύτευση και ανανέωση του φωτισμού. Η φάση αυτή ολοκληρώθηκε στις αρχές Ιουνίου και από τα τέλη του ίδιου μήνα ξεκίνησε η β΄ φάση, που θα τελειώσει το Σεπτέμβριο, οπότε το έργο θα ολοκληρωθεί. Οι εργασίες που γίνονται αυτήν την εποχή αφορούν κατά βάση το κομμάτι της προβλήτας προς τη θάλασσα, καθώς η μετακόμιση της διοίκησης του Λιμενικού Σώματος στο κτίριο της πρώην ελεύθερης ζώνης

επιτρέπει την απόδοση στους πολίτες ενός σημαντικού κομματιού της α΄ προβλήτας, που ήταν μέχρι πρότινος απροσπέλαστο.

Αν σε όλα αυτά προσθέσει κανείς και την προκήρυξη από την 1η Ιουλίου του έργου κατασκευής της μαρίνας στην α΄ προβλήτα, στην Παλιά Παραλία, στο μέτωπο προς την πλατεία Αριστοτέλους, αντιλαμβάνεται ότι η όψη του παλιού λιμανιού αλλάζει εντελώς. Κι αυτό διότι πέρα από τη θάλασσα, για τις ανάγκες της μαρίνας θα αξιοποιηθούν περί τα 19

στρέμματα στην α΄ και τη β΄ προβλήτα. Κοσμογονία, χωρίς υπερβολή. Ένας χώρος που σήμερα είναι ξένος για πολλούς Θεσσαλονικείς και παραμένει τα βράδια έρημος και σκοτεινός μετατρέπεται σε πόλο ψυχαγωγίας, περιπάτου και ναυταθλητισμού. Όπως πρέπει να είναι ένα παλιό λιμάνι, το οποίο, αφού ολοκλήρωσε τον οικονομικό και αναπτυξιακό του κύκλο, είναι έτοιμο –και απολύτως κατάλληλο– να υποδεχτεί και να υποστηρίξει ηπιότερες δράσεις.





# Σινεμά, φωτογραφία,

**Μια περιδιάβαση στις μόνιμες παρουσίες της α' προβλήτας, που αναμένεται να αναβαθμιστούν, αλλά και να ενισχυθούν από την ανάπλαση του χώρου**

Η α' προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης αποτελεί κέντρο στα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης από το 1997, όταν στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας το κράτος επένδυσε σημαντικά κονδύλια για την αναμόρφωση των αποθηκών του λιμανιού σε χώρους υποδομής για τον πολιτισμό.

**Σ**ήμερα «φιλοξενεί» το Μουσείο Κινηματογράφου και Φωτογραφίας, του Κέντρου Σύγχρονης Τέχνης, το Φεστιβάλ Κινηματογράφου και Ντοκιμαντέρ, ενώ κατά καιρούς στις αποθήκες και στους υπαίθριους χώρους της διοργανώνονται εικαστικές και άλλες πολιτιστικές εκδηλώσεις, αλλά και θεσμοί όπως η Biennale και η Biennale Νέων Καλλιτεχνών. Στόχος της ΟΛΘ ΑΕ από εδώ και πέρα είναι να αναδείξει και να αξιοποιήσει αυτό το μοναδικό σύνολο πολιτισμού που έχει συγκεντρωθεί στο παλιό λιμάνι αφενός μέσω συνεργασίας με τα κέντρα πολιτισμού και τους φορείς που ήδη βρίσκονται στην α' προβλήτα και αφετέρου παίρνοντας πρωτοβουλίες για την ένταξη όσο το δυνατόν περισσότερων φορέων της Θεσσαλονίκης στις εξελίξεις. Σύντομα τα φώτα το βράδυ θα είναι αναμμένα και η κυκλοφορία ανθρώπων και ιδεών θα δώσει περισσότερη ζωή, ώστε να γίνει η α' προβλήτα, η προβλήτα πολιτισμού, σημείο αναφοράς για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

## Κλακέτα και πάμε...

Κάθε φθινόπωρο τα φώτα πέφτουν στην α' προβλήτα, όταν το Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης ανοίγει την αυλαία του. Το πιο δημοφιλές πολιτιστικό γεγονός της χώρας εγκαινιάστηκε ως Εβδομάδα Ελληνικού Κινηματογράφου το 1960. Από το 1992 ονομάζεται Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης. Αποτελεί την



κορυφαία διοργάνωση του είδους στα Βαλκάνια και τη νοτιοανατολική Ευρώπη γενικότερα. Οι εκδηλώσεις του φιλοξενούνται στις αποθήκες Δ, 1 και Γ, που διαμορφώνονται σε αίθουσες κινηματογραφικών προβολών και συνεδρίων. Ανάλογη είναι η χρήση αυτών των αιθουσών και στο Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ, αλλά και το Doc Festival. Η αποθήκη Δ, καθώς και η δίδυμή της αποθήκη 1, αναπτύσσο-



νται σε δύο επίπεδα συνολικής επιφάνειας 1.459 τετρ. μέτρων η καθεμία, ενώ η αποθήκη Γ έχει εμβαδό στα δύο επίπεδά της 1.865 τετρ. μέτρα και διαθέτει φουαγιέ και δύο αμφιθέατρα.

Το 52ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου θα πραγματοποιηθεί φέτος από τις 4 έως τις 13 Νοεμβρίου, προσκαλώντας κοινό και δημιουργούς σε μια ξεχωριστή κινηματογραφική γιορτή. Ακόμη, προτεραιότητα του φεστιβάλ αποτελεί το μεγάλο project της πόλης «Θεσσαλονίκη Σταυροδρόμι Πολιτισμών», που στηρίζει το υπουργείο Πολιτισμού. Φέτος η ανάπλαση της α' προβλήτας και ο φωτισμός θα προσφέρουν στους φίλους του φεστιβάλ ένα πραγματικό κινηματογραφικό σκηνικό, με τα φώτα της Θεσσαλονίκης να «ζωγραφίζουν» τον ορίζοντα.

## Κλικ, κλικ, κλικ...

Το Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης, που φιλοξενείται στον πρώτο όροφο της Αποθήκης Α στην α' προβλήτα, αποτελεί καινοτομία και έμπνευση στα πολιτιστικά δρώμενα της χώρας. Από το Δεκέμβριο του 1997, έτος ίδρυσης του μοναδικού κρατικού μουσείου φωτογραφίας, και ειδικότερα από το 2001, έτος στέγασής του στον πρώτο όροφο της Αποθήκης Α στοχεύει σε δράσεις τοπικής, εθνικής και διεθνούς εμβέλειας. Κι έχει καταφέρει με το δυναμισμό του

αφενός να κατοχυρώσει την ταυτότητά του και αφετέρου να αποκτήσει εμβέλεια εντός και εκτός των συνόρων. Μία από τις καινοτομίες που προάγει το Μουσείο Φωτογραφίας είναι ο ειδικά διαμορφωμένος χώρος «ψυγείο», όπου φυλάσσονται σπάνια αρχεία φωτογραφικού υλικού. Ακόμη στον όροφο της Αποθήκης Α υπάρχει ο εκθεσιακός χώρος του Μουσείου, ενώ στο χώρο του κυ-



# σύγχρονη τέχνη, καφές



λικείου υπάρχει info kiosk από το οποίο οι επισκέπτες μέσω περιοδικών, βιβλίων και άλλων εντύπων ενημερώνονται τόσο για το Μουσείο όσο και για τη φωτογραφία, ενώ μυούνται στο «τρίτο μάτι» της τέχνης.

Στις δράσεις του Μουσείου Φωτογραφίας περιλαμβάνεται, επίσης, ο σχεδιασμός, η διοργάνωση αλλά και η φιλοξενία εκθέσεων στην έδρα του, στη Θεσσαλονίκη γενικότερα, αλλά και στο εξωτερικό. Άλλωστε κάθε δύο χρόνια διοργανώνει τη Photo-Biennale, που αποτελεί μετεξέλιξη της εικοσαετούς «Φωτογραφικής Συγκυρίας».

Στα χρόνια λειτουργίας του Μουσείου Φωτογραφίας έχουν πραγματοποιηθεί περισσότερες από 320 εκθέσεις, πολλά εκπαιδευτικά προγράμματα και εργαστήρια που απευθύνονται σε όλες τις ηλικίες –από μικρά παιδιά μέχρι και ενήλικες-, με ξεναγούς που επιχειρούν να μυήσουν τον επισκέπτη στα μυστικά της φωτογραφίας.

Ακόμη, το Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με το Φεστιβάλ Κινηματογράφου, το Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος και άλλους φορείς της πόλης συμμετέχει στο μεγάλο project «Θεσσαλονίκη Σταυροδρόμι Πολιτισμών» που θα διεξαχθεί κατά την περίοδο Ιούνιος - Δεκέμβριος 2011. Ετοιμάζει μία σειρά από δράσεις, όπως φωτογραφικές εκθέσεις, φωτογραφικές αποστολές και

συμπόσια με στόχο να ξανακαλύψουμε την ταυτότητα της Θεσσαλονίκης και –πιο συγκεκριμένα- το πολυπολιτισμικό παρελθόν της.

## Σύγχρονη τέχνη

Το Κέντρο Σύγχρονης Τέχνης είναι μεν τμήμα του Κρατικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, αλλά παράλληλα έχει και δική του αποκλειστικά δραστηριότητα. Σκοπός του Κέντρου είναι η έρευνα και η προσέγγιση των μορφών της σύγχρονης τέχνης, ενώ ειδικά μετά την απόλυτα επιτυχημένη Β΄ Biennale απευθύνεται σε πλήθος κόσμου, εκτός από το πιστό κοινό που ακολουθεί τη σύγχρονη τέχνη. Ανοίγει την αγκαλιά του σε νέους καλλιτέχνες, ενώ με την έκθεση «Animicall», με animation και προβολές 3D, που διοργάνωσε για τρεις μήνες από το Μάρτιο μέχρι τον Ιούνιο στον εκθεσιακό του χώρο, προωθεί τη σχέση τέχνης - τεχνολογίας.

Το ΚΜΣΤ μετέτρεψε την Αποθήκη Β σε εκθεσιακό χώρο. Βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του επιβατικού σταθμού και διαθέτει εμβαδόν 700 τετρ. μέτρα. Οι εκθεσιακοί χώροι αναπτύσσονται στο ισόγειο, ενώ στον όροφο που διαθέτει η αποθήκη βρίσκονται τα γραφεία της διοίκησης και οι συνεδριακοί χώροι. Το Κέντρο Σύγχρονης Τέχνης δημιουργήθηκε το 2002, όταν η ΟΛΘ ΑΕ παραχώρησε την Αποθήκη Β Κρα-

τικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης. Στα μελλοντικά σχέδια του Κέντρου περιλαμβάνονται η τρίτη ανοιχτή πρόσκληση σε κοινό και καλλιτέχνες, η Γ΄ Biennale, που θα διεξαχθεί κατά την περίοδο Σεπτέμβριος - Δεκέμβριος 2011. Παράλληλα, συμμετέχει στο project «Θεσσαλονίκη Σταυροδρόμι Πολιτισμών», διαθέτοντας τόσο το χώρο, όσο και το δυναμικό του Κέντρου.

## Μουσείο Κινηματογράφου

Η αποθήκη Α είναι η πρώτη που συναντάμε από δεξιά καθώς μπαίνουμε στην α΄ προβλήτα από την είσοδο του Ερυθρού Σταυρού. Το Μουσείο Κινηματογράφου στεγάζεται από 1997 στο ισόγειο της Αποθήκης Α του λιμανιού, η οποία παραχωρήθηκε από τον ΟΛΘ για τις ανάγκες και τις λειτουργίες τόσο του Μουσείου Κινηματογράφου, όσο και του Μουσείου Φωτογραφίας, που συστεγάζεται στο ίδιο κτίριο. Στο μουσείο κινηματογράφου διασταυρώνεται η ιστορία του παλιού ελληνικού κινηματογράφου και της σύγχρονης ψηφιακής εποχής. Ένα μουσείο για την τέχνη της κινούμενης εικόνας μόνο με τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά μέσα, που λειτουργεί σαν ένας ζωντανός χώρος ιστορικής καταγραφής και έρευνας.

Το Μουσείο διαθέτει μία μεγάλη αίθουσα χωρητικότητας 500 ατόμων και εξοπλισμένη με την τελειότερη τεχνολογία,

ενώ παράλληλα έχει χώρους όπου φιλοξενούνται μόνιμες εκθέσεις. Παράλληλα στις εγκαταστάσεις του Μουσείου οργανώνονται εκπαιδευτικά προγράμματα που απευθύνονται σε σχολεία, με τα οποία τα μικρά παιδιά μαθαίνουν πώς δημιουργείται μια ταινία, ενώ ακόμη επισκέπτονται ειδικά διαμορφωμένους χώρους, ώστε να πάρουν μία γεύση για το τι συμβαίνει στα κινηματογραφικά πλατό, αλλά και πίσω από αυτά.

Από τα τέλη του Δεκέμβρη του 2010 το Μουσείο Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης συγχωνεύτηκε με το Φεστιβάλ Κινηματογράφου και οι δυο φορείς συντονίζονται. Για το Μουσείο προτεραιότητα αποτελεί σε αυτή τη συγκυρία η διοργάνωση ημερίδας πολιτισμού για την ελληνοεβραϊκή φιλία, που εντάσσεται στο πλαίσιο του μεγάλου project «Θεσσαλονίκη Σταυροδρόμι Πολιτισμών» που ετοιμάζουν και συμμετέχουν όλοι οι φορείς της πόλης υπό την αιγίδα του υπουργείου Πολιτισμού. Η εκδήλωση αυτή θα πραγματοποιηθεί τον προσεχή Δεκέμβριο και κατά τη διάρκειά της θα προβληθούν τρεις πρωτότυπες ταινίες. Στόχος είναι η πιστοποίηση της μοναδικής σχέσης που υπήρχε –και σ΄ έναν βαθμό εξακολουθεί να υπάρχει- ανάμεσα σε Έλληνες και Εβραίους. Γι΄ αυτό το σκοπό η συγκεκριμένη εκδήλωση θα ανασύρει μνήμες και πιθανόν να δημιουργήσει νέες σχέσεις.



# Αυξάνονται και πάλι οι λιμενικές επενδύσεις

**Μετά τη δοκιμασία της οικονομικής κρίσης του 2008 – 2009, το διεθνές εμπόριο ανακάμπτει και οι επενδύσεις στα λιμάνια του κόσμου πολλαπλασιάζονται**

Του Γιώργου Βαγγέλα

Έπειτα από μία περίοδο στασιμότητας, λόγω της διεθνούς οικονομικής κρίσης του 2008 – 2009 και της συνεπακόλουθης μείωσης του διεθνούς εμπορίου, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, παροχής λιμενικών υπηρεσιών αλλά και οι ίδιες οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει δειλά την επενδυτική δραστηριότητα σε αρκετούς λιμένες ανά τον κόσμο.

**Τ**α σημάδια εξόδου των μεγάλων οικονομιών του πλανήτη από την κρίση, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου αλλά και η επανατοποθέτησή τους στον παγκόσμιο λιμενικό χάρτη αποτελούν τις κυριότερες αιτίες για τις οποίες οι εταιρίες αυτές στρέφονται και πάλι στις επενδύσεις στη λιμενική βιομηχανία.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, υπάρχουν αναλύσεις που εξετάζουν το ζήτημα της επάρκειας των λιμενικών υποδο-

μών υπό το φως των προβλέψεων για αύξηση της θαλάσσιας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, αλλά και των νέων παραγγελιών σε πλοία containers, μεγαλύτερης χωρητικότητας (όπως η παραγγελία της Maersk για πλοία των 18.000 TEUs). Σύμφωνα με στέλεχος της ANLO Container Line (θυγατρική της CMA-CGM), οι επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές δε συμβαδίζουν με την αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, καταδεικνύοντας λιμένες της Ευρώπης, της Αυστραλίας και της Ασίας οι οποίοι ήδη δεν είναι σε θέση να παράσχουν επαρκή κρηπιδώματα και μέσα φορτοεκφόρτωσης.

Η COSCO ήδη ανακοίνωσε ότι στρέφει και πάλι το βλέμμα της σε επενδύσεις σε λιμένες και τερματικούς σταθμούς, σύμφωνα με δήλωση του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου του ομίλου, Wei Jiafu. Ο κάπτεν Wei τόνισε ότι είναι πλέον κατάλληλη η χρονική στιγμή για την επαναδραστηριοποίηση της COSCO στις λιμενικές επενδύσεις χωρίς να αποκαλύψει κάποιο συγκεκριμένο επιχειρηματικό πλάνο.

Τους προηγούμενους τρεις μήνες ανακοινώθηκαν σημαντικά επενδυτικά σχέδια σε λιμενικές εγκαταστάσεις αποτελώντας ένδειξη ότι έχουμε πλέον

ξεφύγει από τη στασιμότητα των προηγούμενων δύο ετών.

## Ασία και Αυστραλία

Σε ό,τι αφορά τους ασιατικούς λιμένες και τους λιμένες της Αυστραλίας, ο όμιλος επιχειρήσεων «Adani» θα αναλάβει για 99 χρόνια την εκμετάλλευση του τερματικού σταθμού Abbot Point στο Κουίνσλαντ, μέσω παραχώρησης, έπειτα από διεθνή διαγωνισμό που διεξήχθη. Ο τερματικός λιμενικός σταθμός εξειδικεύεται στη διακίνηση άνθρακα. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη επένδυση ινδικών κεφαλαίων στην Αυστραλία, καθώς το κόστος της συμφωνίας ανήλθε στα 2 δισ. δολ. (ο τερματικός σταθμός ανήκε στη North Queensland Bulk Ports). Ο τερματικός σταθμός διαθέτει δύο κρηπιδώματα και μπορεί να δεχθεί πλοία μεγέθους cape-size, ενώ η ετήσια δυναμικότητά του εκτιμάται σε 50 εκατ. τόνους.

Στην αφρικανική ήπειρο ξεχωρίζει η είδηση που φέρνει την Transnet να προτίθεται να κατασκευάσει ένα νέο λιμάνι στο Durban (Νότια Αφρική). Αν το συγκεκριμένο πρότζεκτ εγκριθεί, θα κοστίσει 14,5 δισ. δολ., ενώ η πρώτη φάση του έργου θα ξεκινήσει το 2015 και θα ολοκληρωθεί το 2019. Ο υπό σχεδιασμό τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων θα μπορεί να διαχειριστεί 6 εκατ.

TEUs ετησίως (διπλάσια χωρητικότητα σε σχέση με τον υπάρχοντα).

## ΗΠΑ – Λατινική Αμερική

Στις ΗΠΑ, το λιμάνι του Λος Άντζελες (ΗΠΑ) ανακοίνωσε ότι θα δαπανήσει περισσότερα από 3 δισ. δολ. την ερχόμενη δεκαετία σε έργα εκβάθυνσης του διαύλου ναυσιπλοΐας, επέκτασης τερματικών σταθμών και βελτιώσεων στο οδικό δίκτυο εντός του λιμένα. Τα έργα κρίνονται απαραίτητα ώστε να είναι εφικτή η αποδοτική εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 8.000-10.000 TEUs, μίας κατηγορίας η οποία αυξάνει συνεχώς την παρουσία της στο συγκεκριμένο λιμάνι, αλλά και για να μειωθεί η περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί η λειτουργία του λιμένα.

Στη Λατινική Αμερική «κλειδώσε» η παραχώρηση τμήματος του λιμένα Callao στο Περού. Στο επενδυτικό σχήμα που ανέλαβε τη διαχείρισή του, εκτός της APM Terminals συμμετέχουν η ολλανδική εταιρία Callao Port Holdings και η περουβιανή εταιρία Central Portuaria. Η ανάδειξη της εταιρίας που ανέλαβε τη διαχείριση του τερματικού βασίστηκε στη χαμηλότερη προσφερόμενη τιμή παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Το κονσόρτιο θα επενδύσει περίπου 750



Λιμάνι Λος Άντζελες





Λιμάνι Αμβούργου

εκατ. δολ. στις αποβάθρες 1-5 του λιμένα Callao (το μεγαλύτερο σε κίνηση λιμάνι του Περού), προκειμένου να είναι σε θέση να εξυπηρετήσουν τη διακίνηση κοντέινερ, γενικού φορτίου και Ro-Ro. Το 2010 το λιμάνι του Callao παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση (28%) στη διακίνηση κοντέινερ φτάνοντας τα 1,3 εκατ. TEUs. Οι προβλέψεις κάνουν λόγο για ετήσιο ρυθμό αύξησης 10% μέχρι το 2015. Το Περού είναι η τέταρτη μεγαλύτερη οικονομία της Λατινικής Αμερικής με σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία.

### Ευρώπη

Στην Ευρώπη, οι επενδύσεις τρέχουν με γοργούς ρυθμούς. Ξεκινώντας από το λιμάνι του Κόπερ, το οποίο εξασφάλισε δάνειο 35 εκατ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τον εκσυγχρονισμό του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων. Το πρότζεκτ αφορά την επέκταση του τερματικού σταθμού και την αγορά νέου εξοπλισμού, αυξάνοντας τη χωρητικότητα του τερματικού σταθμού. Το λιμάνι του Κόπερ αποτελεί προτεραιότητα για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και ειδικότερα για τον άξονα 6 (σιδηροδρομική γραμμή Λιόν - Τεργέστη - Κόπερ - Λιουμπλιάνα - Βουδαπέστη - σύνορα Ουκρανίας).

Στην Ισπανία, η εταιρία διαχείρισης τερματικών σταθμών Noatum (Ισπανία) αγόρασε το 50% της εταιρίας Agencia Marítima de Consignaciones terminal (Agemasa), η οποία δραστηριοποιείται στο λιμάνι του Μπιλμπάο, από την πορτογαλικών συμφερόντων εταιρία Orey Group. Το τίμημα της συμφωνίας ανήλθε σε 4,2 εκατ. ευρώ, ενώ στόχος της Noatum είναι η αγορά και του υπολοίπου 50%. Η Agemasa είναι λιμενικός τερματικός σταθμός που εξυπηρετεί όλα τα είδη φορτίων. Ο τερματικός

σταθμός διαθέτει σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό και σύγχρονα συστήματα πληροφορικής και πληροφοριών. Ο τερματικός σταθμός εξειδικεύεται στη διαχείριση προϊόντων χάλυβα, αλλά και γενικού φορτίου. Η Noatum έχει επιχειρηματική παρουσία σε τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες Μπιλμπάο, Βαλένθια, Μάλαγα και Λας Πάλμας. Επίσης η εταιρία συμμετέχει στο μεγαλύτερο car terminal της Μεσογείου, καθώς και σε τερματικούς σταθμούς γενικού και χύδην ξηρού φορτίου στους λιμένες Σανταντέρ, Καστελόν και Σαγκούντο.

Όσον αφορά το Αμβούργο, η εκεί λιμενική αρχή βρίσκεται κοντά στο στάδιο ολοκλήρωσης σημαντικών επενδύσεων, ενώ άλλες βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού. Τα έργα αφορούν την επέκταση του Eurogate terminal (η δυτική πλευρά) και έργα αναδιαμόρφωσης των κρηπιδωμάτων στον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων «Burchardkai». Το τελευταίο θα εκσυγχρονιστεί και μέσω της αγοράς νέων γερανογεφυρών (twin-lift) καθώς και με αυτοματοποιημένα οχήματα στοιβασίας (μέχρι 5 containers καθ' ύψος). Επίσης τα έργα περιλαμβάνουν το διπλασιασμό της χωρητικότητας του σιδηροδρόμου (από τα 2,6 στα 5,2 εκατ. TEUs). Αναφορικά με τον τερματικό σταθμό Eurogate, η επέκταση του δυτικού τμήματος κατά 40 εκτάρια και τρία νέα κρηπιδώματα, θα δώσει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων εμπορευματοκιβωτίων (υπό παραγγελία), ενώ παράλληλα θα αυξήσει τη χωρητικότητα του τερματικού από τα 3 στα 6 εκατ. TEUs ετησίως. Παράλληλα, ιδιαίτερη σημασία δίδεται στην εκβάθυνση του ποταμού Elbe. Ο δίαυλος ναυσιπλοΐας θα εκβαθυνθεί, ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει τα υπό παραγγελία πλοία εμπορευματοκιβωτίων της Maersk.

# Επιστήμη και Θάλασσα

## Τι έγινε στο συνέδριο ECONSHIP 2011 στη Χίο, από 22 έως 24 Ιουνίου

Στην ανάγκη για συνεργασία ανάμεσα στην ακαδημαϊκή κοινότητα και τους επαγγελματίες της θάλασσας και των μεταφορών προκειμένου να αναπτυχθούν επιστημονικές ιδέες και προτάσεις που θα επικουρούν το καθημερινό έργο της ναυτιλιακής κοινότητας αναφέρθηκε ο θρυλικός Έλληνας εφοπλιστής καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, καλωσορίζοντας τους συνέδρους του «European Conference on Shipping and Ports 2011».

Το διεθνές συνέδριο πραγματοποιήθηκε στη Χίο από τις 22 έως τις 24 Ιουνίου. Οργανώθηκε από το Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου με τη συνεργασία της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας (ΕΝΟΕ). Στην εναρκτήρια εκδήλωση χαιρετισμό στους συνέδρους απήθυσαν, μεταξύ άλλων, ο πρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, καθ. Π. Τσάρτας, ο πρόεδρος του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών καθ. Ε. Ξυδέας, ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας (ΕΝΟΕ), δρ Θάνος Πάλλης, και της αντίστοιχης διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME), καθ. Theo Notteboom.

### 130 εργασίες

Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, παρουσιάστηκαν 130 επιστημονικές εργασίες από 192 συνέδρους από την ακαδημαϊκή και ερευνητική κοινότητα, προερχόμενους από 31 χώρες. Παρουσιάστηκαν επιστημονικές εργασίες πάνω σε θέματα ναυτιλιακής και λιμενικής οικονομικής και πολιτικής, ενώ διεξήχθησαν ξεχωριστές συνεδρίες-κύκλοι συζητήσεων με τη συμμετοχή ακαδημαϊκών, ερευνητών και μελών της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας με θέματα όπως η ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική, η ναυτιλιακή χρηματοοικονομική, η διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού στη ναυτιλία κ.ά.

Κατά την πρώτη μέρα των εισηγήσεων διεξήχθη ανοιχτή συζήτηση με κορυφαίους εκπροσώπους της εφοπλιστικής κοινότητας. Συμμετείχαν ο πρόεδρος του NEE, δρ Γεώργιος Γράτσος, και οι πλοιοκτήτες δρ Νίκος Τσάκος και Μιχάλης Πατέρας, ενώ τη συζήτηση συντόνισε ο γενικός γραμματέας Ναυτιλίας, καθηγητής Ν. Λίτινας. Οι ομιλητές ανέπτυξαν σκέψεις και προτάσεις αναφορικά με το μέλλον του συγκεκριμένου κλάδου σε αυτήν την ομιχλώδη περίοδο για την παγκόσμια οικονομία, ενώ δεν παρέλειψαν να υπογραμμίσουν το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει η πρωτοπόρος ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια στις διεθνείς και ελληνικές εξελίξεις.

Στη συζήτηση για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική (ΕΛΠ), ο γενικός διευθυντής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO), Patrick Verhoeven, παρουσίασε την προσέγγιση των λιμενικών αρχών στα θέματα που βρίσκονται υπό συζήτηση, ο καθ. Peter W. de Langen, μέλος της ομάδας στρατηγικού σχεδιασμού του λιμένα του Ρότερνταμ, παρουσίασε τις επιπτώσεις των αλλαγών στο μεγαλύτερο ευρωπαϊκό λιμάνι, ενώ παρεμβάσεις για τις προοπτικές της ΕΛΠ έκαναν οι δόκτορες Θάνος Πάλλης, συντονιστής της ευρωπαϊκής δράσης «Jean Monnet Action» για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική και ο πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (IAME) καθ. Theo Notteboom.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε και η ενότητα αναφορικά με το «Μέλλον της ευρωπαϊκής πολιτικής» με προσκεκλημένους τους ευρωβουλευτές Κρίτωνα Αρσένη, Γεώργιο Τούσσα και από το χώρο της ναυτιλίας τον Μανώλη Βορδώνη.



## Εκθεση ναυταθλητισμού στο φυσικό της χώρο

Μέχρι τον προσεχή Μάρτιο θα λειτουργεί στο αντλιοστάσιο της α' προβλήτας του λιμανιού της Θεσσαλονίκης η έκθεση ναυταθλητισμού, που οργάνωσε το Ολυμπιακό Μουσείο.

**Μ**ία έκθεση αφιερωμένη στα ναυτικά αθλήματα σε ένα χώρο που συμβάλλει ακόμα περισσότερο στην καλύτερη και πληρέστερη ανάδειξή τους, όπως είναι το λιμάνι. Με αυτήν την ευκαιρία δίνεται η δυνατότητα στους Θεσσαλονικείς, αλλά και γενικότερα στους επισκέπτες της πόλης, να γνωρίσουν τα ναυτικά αθλήματα, την ιστιοπλοΐα, την κωπηλασία και το κανόε-καγιάκ.

Ξεκινώντας από τη χρήση του σκάφους για την εξυπηρέτηση βασικών αναγκών του ανθρώπου, στην έκθεση προβάλλεται η εξέλιξή του σε άθλημα και τέλος, η ένταξή του σε διοργανώσεις παγκόσμιας εμβέλειας. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα χαρακτηριστικά στοιχεία



των σκαφών και στον εξοπλισμό τους, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύονται οι διακρίσεις που Έλληνες αθλητές μάς χάρισαν σε Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες, καθώς επίσης και σε Παγκόσμια Πρωταθλήματα.

Η οργάνωση της έκθεσης, ακολουθώντας τις επιταγές της σύγχρονης μουσειολογίας, αναδεικνύει την ιστορία του ναυταθλητισμού στην Ελλάδα μέσα από τρισδιάστατα

αντικείμενα, μοναδικά τεκμήρια, στολές και φωτογραφίες. Παράλληλα με την έκθεση, θα πραγματοποιούνται από το Σεπτέμβριο εκπαιδευτικά προγράμματα για παιδιά προσχολικής και σχολικής ηλικίας, με σκοπό τη γνωριμία των νέων με τα ναυτικά αθλήματα, καθώς και πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες με επίκεντρο τα θαλάσσια αθλήματα.



## Ανοδος κερδών 1.267,70% για την ΟΛΘ ΑΕ

**Εντυπωσιακή** ήταν η πορεία των οικονομικών μεγεθών της Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ το πρώτο τρίμηνο του 2011, απόδειξη ότι το λιμάνι βρίσκει και πάλι το ρυθμό του, μετά την προβληματική εικόνα της περιόδου 2008 - 2009.

Ο κύκλος εργασιών της ΟΛΘ ΑΕ το διάστημα Ιανουάριος - Μάρτιος 2011 διαμορφώθηκε σε 11,887 εκατ. ευρώ, αυξημένος κατά 7,14% έναντι των 11,095 εκατ. ευρώ το πρώτο τρίμηνο του 2010. Τα προ φόρων κέρδη της εταιρίας εκτινάχθηκαν στα 2,961 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 688,20%, έναντι των 375 χιλ. ευρώ την περσινή χρονιά. Ακόμη πιο εντυπωσιακή ήταν η πορεία των κερδών μετά από φόρους, που στο πρώτο τρίμηνο του 2011 διαμορφώθηκαν στα 2,348 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 1.267,70% έναντι των 171,7 χιλ. ευρώ του 2010.

Στα καλά αποτελέσματα συνέβαλε σημαντικά και η μείωση των εξόδων της ΟΛΘ ΑΕ κατά 9,67% στο πρώτο τρίμηνο της χρονιάς, αφού περιορίστηκαν στα 10,198 εκατ. ευρώ, έναντι των 11,290 εκατ. ευρώ του διαστήματος Ιανουαρίου - Μαρτίου 2010.

«Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συνεχίζει την αναπτυξιακή του πορεία, καθώς -όπως δείχνουν τα στοιχεία- οι δυνατότητές του είναι πολύ μεγάλες», σχολίασε με αφορμή τα αποτελέσματα ο πρόεδρος της ΟΛΘ ΑΕ, Στέλιος Αγγελούδης, ο οποίος παράλληλα υπογράμμισε ότι η ΟΛΘ ΑΕ βρίσκεται σε ρόλο βασικού πυλώνα για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης κεντρικής Μακεδονίας.

## Δενδροφύτευση στο λιμάνι από μαθητές και ολυμπιονίκες



Πραγματοποιήθηκε επιτυχώς στις αρχές Ιουνίου το φύτεμα 133 καλλωπιστικών δέντρων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για άριες και ιταλικά κυπαρίσσια ύψους 1,50 μέτ. το καθένα, που φυτεύτηκαν στο χώρο μεταξύ του συμβατικού λιμένα και της κεντρικής πύλης.



και Θρησκευμάτων, πήραν μέρος μαθητές σχολείων της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι νωρίτερα είχαν παρακολουθήσει μαθήματα μπάσκετ και χάντμπολ στην πλατεία Αριστοτέλους. Μαζί τους ήταν και οι πρωταθλητές και ολυμπιονίκες Πύρρος Δήμας, Βούλα Πατουλίδου, Δημοσθένης

Ταμπάκος, Νάσος Γαλακτερός, Έρρικα Πρεζεράκου, Μπάνε Πρέλεβιτς, Λευτέρης Σούμποτιτς, Λάκης Τσάβας, Νίκος Κεραμέας, Παναγιώτης Ιατρούδης και Νίκος Μάντζος, οι οποίοι με το κύρος τους προσυπέγραψαν την ανάγκη ενεργειών, που έχουν ως στόχο την προστασία του περιβάλλοντος.

Η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ στο πλαίσιο της βελτίωσης και αναβάθμισης των περιβαλλοντικών όρων της λειτουργίας του λιμανιού και του περιορισμού των ρύπων που παράγονται από τις λιμενικές εργασίες έχει σχεδιάσει και υλοποιεί δέκα δράσεις, μία εκ των οποίων είναι η δενδροφύτευση. Τους τελευταίους μήνες εκατοντάδες δέντρα κοσμούν τους χώρους του λιμανιού, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στην αισθητική αναβάθμιση και τον περιορισμό του φαινομένου της σκόνης κατά τη διακίνηση χύδην φορτίου.

**Σ**τη δενδροφύτευση, που πραγματοποιήθηκε με τη συνεργασία της ΟΛΘ ΑΕ και της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, υπό την αιγίδα του υπουργείου Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης



## Σε γραμμή της ZIM εντάχθηκε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης

**Ο**ρατά είναι τα αποτελέσματα του «ανοίγματος» που επιχείρησε η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ στην αγορά του Ισραήλ, όταν στο διάστημα 9 – 11 Φεβρουαρίου 2011 ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας Στέλιος Αγγελούδης βρέθηκε στο Τελ Αβίβ και τη Χάιφα για επαφές με εταιρίες κρουαζιέρας, αλλά και μεταφορές κοντέινερ. Ήδη η ZIM, η μεγαλύτερη εταιρία θαλασσίων μεταφορών του Ισραήλ με τη διοίκηση της οποίας είχε συναντηθεί το Φεβρουάριο στη Χάιφα ο κ. Αγγελούδης, συμπεριέλαβε το λιμάνι της Θεσσαλο-

νίκης στο εβδομαδιαίο δρομολόγιο της γραμμής Black Sea- Ukraine (BSU), που περιλαμβάνει λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου. Το δρομολόγιο Black Sea- Ukraine της ισραηλινής εταιρίας διαμορφώνεται, πλέον, με βάση τη σειρά προσέγγισης των λιμένων ως ακολούθως: Ashdod (Ισραήλ) - Haifa (Ισραήλ) - Limassol (Κύπρος) - Odessa (Ουκρανία) - Illychevsk (Ουκρανία) - Varna (Βουλγαρία) - Kumport (Τουρκία) - Izmit (Τουρκία) - Thessaloniki (Ελλάδα) - Izmir (Τουρκία) - Piraeus (Ελλάδα) - Ashdod (Ισραήλ).

Η ένταξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης στη συγκεκριμένη γραμμή επιτρέπει απευθείας συνδέσεις και μειώνει το χρόνο διαμετακόμισης κοντέινερ τόσο μεταξύ των περιφερειακών λιμανιών που προσεγγίζει η ZIM, όσο και με το παγκόσμιο δίκτυό της, μέσω του λιμανιού της Χάιφα. Επιπροσθέτως, η Θεσσαλονίκη συνδέεται με όλες τις κύριες εμπορικές γραμμές της ZIM από και προς την Ασία, τις ΗΠΑ, την Ευρώπη και την Αφρική, επιτρέποντας σημαντική εξοικονόμηση του χρόνου διαμετακόμισης. Η αναβάθμιση της γραμμής επιτρέπει επίσης μικρότερους χρόνους διαμετακόμισης μεταξύ της Θεσσαλονίκης και περιφερειακών λιμένων σε Ουκρανία, Βουλγαρία, Τουρκία, Ισραήλ και Κύπρο.



# Αλλάζοντας τρόπο σκέψης...

**Το «Λιμάνι Αλλιώς» έδωσε για 12 ώρες διαφορετικό χρώμα στις αποθήκες και τα κρηπιδώματα**

Του Γιώργου Τούλα

Η «Parallaxi» το καλοκαίρι του 2010 αποφάσισε με ένα 48ωρο αστικό πείραμα με το φιλόδοξο τίτλο «Η Θεσσαλονίκη Αλλιώς» να γιορτάσει τα 20 χρόνια κυκλοφορίας της. Αναστάτωσε έτσι τη συχνά αφόρητη καθημερινότητα της πόλης. Η μεγαλύτερη συνέργεια που είχε στηθεί ποτέ στη Θεσσαλονίκη έδειξε πως πράγματι υπάρχει και εναλλακτική οδός...



αλλά και μία διοργάνωση με υψηλή σημειολογική αξία λόγω των πρόσφατων εξελίξεων που αφορούν την πώληση του λιμανιού. Ήταν μία δράση που συνοψίζει τις βασικές αρχές και τη φιλοσοφία



της πόλης, το «Γεύμα Αγάπης» την παραμονή των Χριστουγέννων, τη «Νυχτερινή Περιπολία» για τους αστέγους, το «Βιβλίο Αλλιώς», το «Σχέδιο Πόλεως» με καλεσμένο το σπουδαίο πολεοδόμο David Sim των Gehl Architects. Δράσεις που είχαν ως στόχο να μας κάνουν όλους να δούμε λίγο λίγο τη ζωή μας αλλιώς, μακριά από τις

παγιωμένες αντιλήψεις και την πεπατημένη οδό. Το «Λιμάνι Αλλιώς» ήταν ένας διαφορετικός τρόπος για να γιορταστεί ο ένας χρόνος του «Θεσσαλονίκη Αλλιώς». Ένα ορόσημο για τις δράσεις της ομάδας

του «Θεσσαλονίκη Αλλιώς», μία φιλοσοφία ταυτισμένη με την εξωστρέφεια και την πράξη. Περίπου 20.000 επισκέπτες ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα της «Parallaxi» και της ομάδας «Η Θεσσαλονίκη Αλλιώς» που σε συνεργασία με τον ΟΛΘ ζωντάνεψαν το λιμάνι της πόλης σε μία πολύ δύσκολη συγκυρία. Μία προκυμαία χαλάρωσης και ψυχαγωγίας με την ωραιότερη θέα στον κόσμο, υπαίθριες και στεγασμένες αγορές, ουζερί, εικαστικές δράσεις, ξεναγήσεις, θαλάσσια συγκοινωνία, ταξίδι στην ιστορία της μετανάστευσης στην πόλη, παραστάσεις, συναυλίες, θέατρο δρόμου και δεκάδες άλλα δρώμενα σε πολλά και διαφορετικά σημεία του λιμανιού που αξιοποιήθηκαν με έναν εντελώς νέο τρόπο. Αυτά και πολλά ακόμη για 12 ώρες το Σάββατο, 4 Ιουνίου άλλαξαν την εικόνα του πλέον ζωτικού κομματιού της Θεσσαλονίκης. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν τίθενται στη διάθεση όσων αναρωτιούνται πως οι δημόσιοι χώροι μπορούν να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο τρόπο και να συνδεθούν με την καθημερινή ζωή της πόλης.

\* Ο Γιώργος Τούλας είναι υπεύθυνος της «Parallaxi»

**Σ**το χρόνο που πέρασε το «Θεσσαλονίκη Αλλιώς» μετεξελίχθηκε σε μία ομάδα αστικού ακτιβισμού και παρενέβη αρκετές φορές οργανώνοντας την «Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο», τις «Αλλιώτικες Νύχτες στα Μουσεία»



# Αλιερκής και αλίμενος

## Η αγιώνυμος χερσόνησος του Αθω

Του Θόδωρου Ιωαννίδη

Το να σε αποκαλούν αλιερκή και αλίμενο, δηλαδή περιβαλλόμενον από τη θάλασσα και ταυτόχρονα χωρίς λιμάνι, ακούγεται παράδοξο, σχεδόν οξύμωρο. Για τη χερσόνησο του Αθω πάντως, είναι πραγματικότητα. Εκτός κι αν θεωρήσουμε λιμάνι το λιμενίσκο της Δάφνης, με αποτέλεσμα ν' ακούσουμε κάποιο φαρμακόγλωσσο να μας ειρωνεύεται λέγοντας: «Κι η κοσκινού τον άντρα της με τους ππραματευτάδες!».

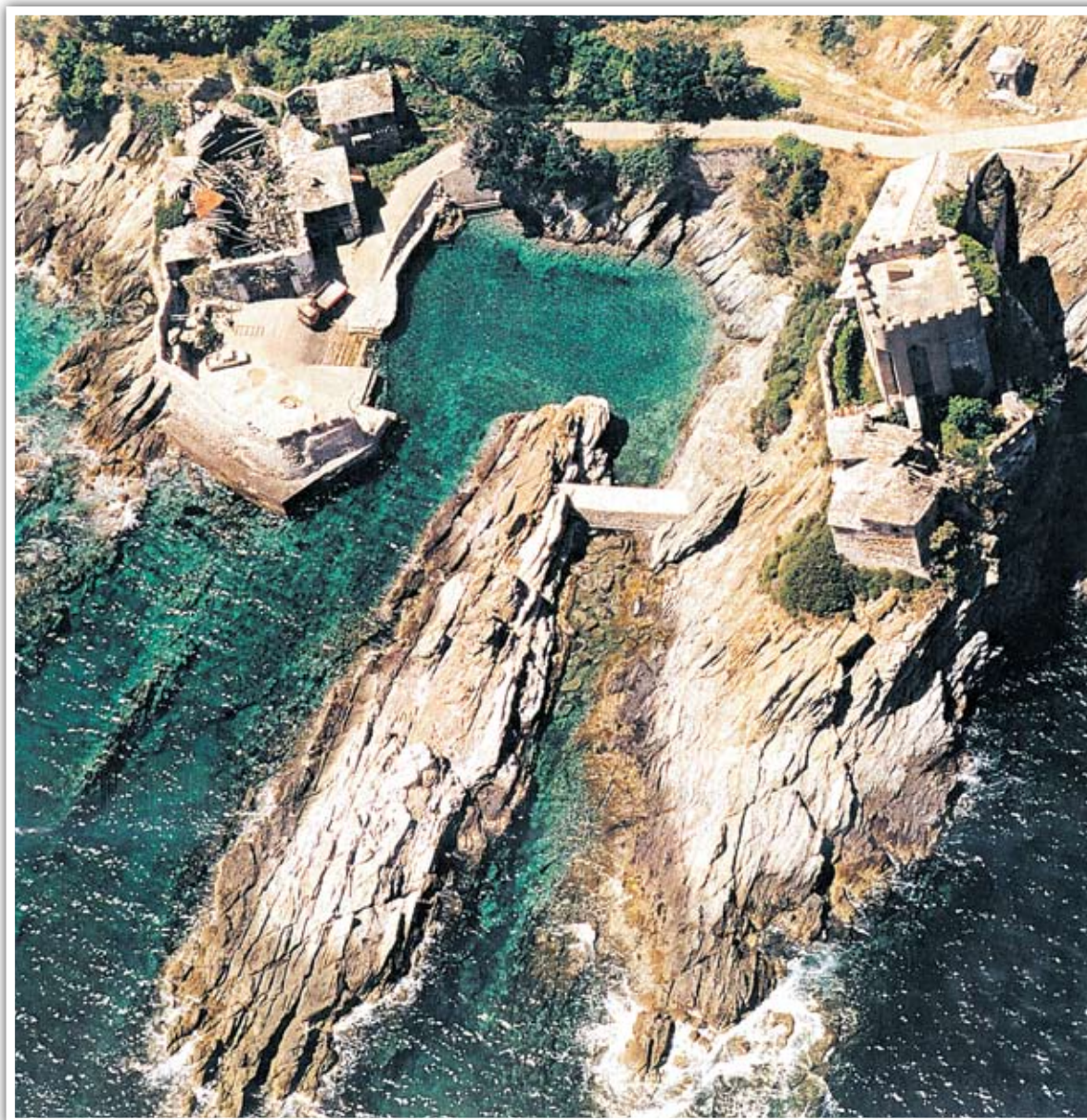
**Η** χερσόνησος του Αθω, το Άγιον Όρος, ακουμπάει στην ενδοχώρα με μια στενή λωρίδα γης. Αν είναι αλήθεια ότι κάποτε ο βασιλιάς της Περσίας Ξέρξης άνοιξε διώρυγα για να περάσει τα πλοία του από τον Κόλπο της Ιερισσού στον Κόλπο τον Σιγγιτικόν, τότε, για ένα σύντομο χρονικό διάστημα, η χερσόνησος υπήρξε σκέτη νήσος.

Ο Άθως, πολύ πριν αγιοποιηθεί, περιγράφεται ως «όρος μέγα οικημένον υπό ανθρώπων». Ένα τέτοιο βουνό, με σχήμα «οξύτατον και μαστοειδές» δε θα ήταν δυνατό να μην το προσέξει η... Μυθολογία.

Μία από τις παραλλαγές του μύθου λέει ότι ο Άθως ήταν ένας γίγαντας που σήκωσε ανάρτικο εναντίον του Ποσειδώνα. Ο θεός της θάλασσας, που οι πιστοί τον αποκαλούσαν και ενοσίγαιο, επειδή μπορούσε να κουνάει τη γη, έγινε έξαλλος. Άρπαξε έναν τεράστιο βράχο, βουνό ολόκληρο, και τον πέταξε εναντίον του ανάρτη. Ο βράχος γλίστρησε και καρφώθηκε στη θάλασσα. Κι από τότε κουνιέται μόνο με σεισμούς. Και η κορυφή του, ακόμη και σήμερα, για τους ναυτικούς είναι σημείο προσανατολισμού.

### Ανέξοδη «λιμενολογία»

Λέγεται ότι σε πολύτομο λεξικό



Ο αρσανάς της Ιεράς Μονής Μεγίστης Λαύρας, ο επονομαζόμενος και Μαντράκι. Δεξιά, ο επιβλητικός πύργος του. Αεροφωτογραφία του Γιώργου Πούπη, από το βιβλίο «Άγιον Όρος και θάλασσα», έκδοση ΚΕΔΑΚ

της αραβικής γλώσσας, η λέξη καμήλα, τα παράγωγά της και η χρησιμοποίησή της μεταφορικά, αποτελούν έναν ξεχωριστό τόμο. Την καμήλα την λέμε και πλοίο της ερήμου. Άφθονη έρημος στην Αραβία, άφθονη θάλασσα στην Ελλάδα.

Από τη στιγμή λοιπόν που διαθέτουμε άφθονες λέξεις που λήγουν σε -λογία (φιλολογία, νομολογία, μπουρολογία και πάει λέγοντας), γιατί να μην επινοήσουμε ανέξοδα και μια λιμενολογία;

Το ελληνικό λιμνή, λένε οι λεξικογράφοι, ταξίδεψε στην Τουρκία, έγινε liman (δάνειο) και επέστρεψε (αντιδάνειο) λιμάνι.

Έχουμε και λέμε: λιμνή, λιμένας, λιμενίσκος, λιμανάκι...

Αμέτρητα τα σύνθετα με πρώτο συνθετικό το -λιμε. Λιμενάρχης, λιμενοφύλακας, λιμενεργάτης, λιμενοβραχιόνας... Υπάρχει το γνωστό επίθετο λιμενικός, αλλά και το σπάνιο λιμενίτης (θεός του λιμανιού). Ακόμη και η Άρτεμη, εκτός από αγριολόγος στα βουνά, ονομαζόταν και λιμενίτης παρά θιν' άλλος.

Έχουμε και το αραξοβόλι, το παραβοστάσι, το ναύσταθμο, κυρίως για καράβια πολεμικά, όπως ακριβώς και το νεώριο. Αμέτρητες και οι λέξεις που μας ήρθαν από τη Γένοβα και τη Βενετία και τις χρησιμοποιούν οι ναυτικοί μας: Πόρτο (πόρτα, στόμιο και στόμα!) όπως Πόρτο Κουφό (παντός καιρού, υπέροχο,

λιμνή σωτηρίας) ή Πόρτο Λάγος (επίμαχον λόγω μονής Βατοπεδίου). Πορτολάνος, μπουκαπόρτα, άλμπουρο, κουβέρτα, ποιητικό το όνειρο δεμένο στο μουράγιο και χρήσιμος ο μπούσουλας, που μοιάζει να τον έχουμε χαμένο.

Το να μην έχει λιμάνι για σε, είναι βαριά κατάρα και μας θυμίζει εκείνον τον Ιπτάμενο Ολλανδό, τον καπετάνιο που με το καράβι του (μαύρα τα κατάρτια, κόκκινα τα πανιά) θαλασσοδέρνεται χωρίς σταματημό κι ο Χάινε τον έκανε ποίημα, κι ο Βάγκνερ όπερα, με αίσιον τέλος.

### Περί αρσανάδων

Όπως είπαμε, ο Άθως είναι αλίμενος, αλλά για τους προ-

σκυνητές, τους έχοντες καρδίαν καθάραν, μπορεί να θεωρηθεί ευλίμενος. Για όσους πάλι αντιμετωπίζουν με επιπολαιότητα τα καπρίτσια της θάλασσας, μπορεί να αποδειχθεί και κακολίμενος.

Στον Άγιον Όρος δεν υπάρχουν λιμάνια με τη συνηθισμένη σημασία της λέξης, παρόλο που η χερσόνησος ολόκληρη αποτελεί ένα αιωνόβιο λιμάνι ψυχών.

Όσα μοναστήρια βρίσκονται δίπλα στη θάλασσα έχουν τους λιμενίσκους τους, που ονομάζονται αρσανάδες ή ταρσανάδες. Φυσικά, αρσανάδες έχουν και όσα βρίσκονται σε κάποια, έστω και μικρή, απόσταση από την ακτή.

Η λέξη, αραβικής καταγωγής, ήρθε στη χώρα μας από τη Δύση και σήμαινε ναυπηγεία προσεκτικά οχυρωμένο. Στο Άγιον Όρος υπάρχουν πολυάριθμοι αρσανάδες, μικροί και κάπως μεγαλύτεροι, μερικοί πανέμορφοι.

Για τους αρσανάδες του Αγίου Ορους και την ιστορία τους υπάρχουν πλήθος επιστημονικές πληροφορίες θαυμάσια εικονογραφημένες στο βιβλίο «Άγιον Όρος και θάλασσα», που κυκλοφόρησε το 2003 από το Κέντρο Διαφύλαξης Αγιορειτικής Κληρονομιάς.

Στο βιβλίο περιλαμβάνεται κι ένα περιστατικό (αρχές του 16ου αιώνα) που περιγράφει ο περίφημος Οθωμανός χαρτογράφος και θαλασσοπόρος Piri Reis. Ο Reis και οι συνεργάτες του, παραπλέοντας τον Αθω, μπήκαν με το καϊκι τους στο μικροσκοπικό αρσανά της Μεγίστης Λαύρας. Ένα φυσικό λιμανάκι ανοιχτό μόνο στα βορειοανατολικά. Ξαφνικά ξέσπασε καταιγίδα και το καϊκι κινδύνευε να τσακιστεί. Τότε οι καλόγεροι έτρεξαν αμέσως «και σιγούρεψαν το καϊκι δένοντάς το σταυρωτά από τέσσερις μεριές... Έτσι σωθήκαμε».

Φαίνεται ότι στα χρόνια του σουλτάνου Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς (πρώτο μισό του 16ου αιώνα), το Άγιον Όρος είχε πολύ καλές σχέσεις με τους Οθωμανούς. Κάτι που ποτέ δεν είχε με τους χριστιανούς της Δύσης.

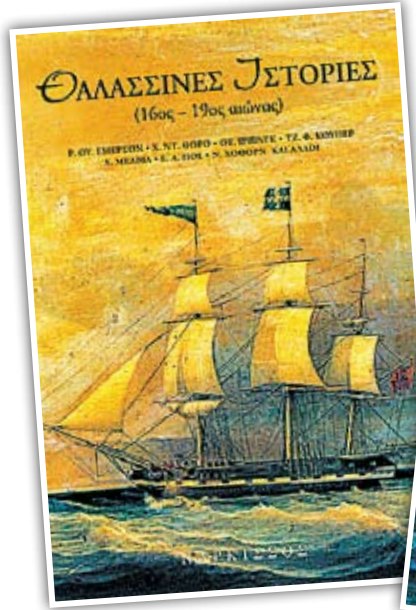


# Θαλασσινές ιστορίες αιώνων

Η θάλασσα είναι το κυρίαρχο στοιχείο στον πλανήτη Γη. Όχι μόνο επειδή καλύπτει τα τρία τέταρτα της επιφάνειάς του, αλλά διότι επάνω της παίχτηκε πολλές φορές η τύχη του, ενώ αποτέλεσε -και εξακολουθεί να αποτελεί- πρόκληση για τον άνθρωπο.

**Σ**ε δύο τόμους με τίτλο «Θαλασσινές ιστορίες», που κυκλοφορούν από τις εκδόσεις «Νάρκισσος», ανθολογούνται αποσπάσματα από την παγκόσμια λογοτεχνία, που έχουν στο επίκεντρό τους τη θάλασσα. Στον πρώτο τόμο οι ιστορίες καλύπτουν τρεις αιώνες, από το 1600 έως το 1900. Στο δεύτερο τόμο οι ιστορίες ανασύρονται από λογοτεχνικά έργα του 20ού αιώνα. Δύο απολαυστικά βιβλία, που ταιριάζουν πάντα καλύτερα στο εξ ορισμού θαλασσινό και... περιπετειώδες καλοκαίρι.

Ο πρώτος τόμος από τις «Θαλασσινές ιστορίες» περιλαμβάνει ένα λογοτεχνικό ταξίδι με οδηγούς γνωστούς Αμερικανούς και Βρετανούς συγγραφείς. Το φάσμα των εμπειριών που προβάλλει το βιβλίο -από το δουλεμπόριο, τα εξερευνητικά ταξίδια στον Ειρηνικό και την Ανταρκτική, μέχρι τις ανταρσίες, τις ναυμαχίες, τη φαλαίνοθηρία, και την κοινωνική ζωή στα θρυλικά υπερωκεάνια -απεικονίζει τον καταλυτικό



ρόλο της θάλασσας στη ζωή των ανθρώπων. Οι συγγραφείς που περιλαμβάνονται σε αυτήν δεν ήταν απαραίτητως επαγγελματίες ούτε είχαν τη λογοτεχνία ως χόμπι - ανάμεσά τους βρίσκονται ναυτικοί και άποικοι, φαλαίνοθηρες και τυχοδιώκτες, διπλωμάτες ή απλοί εραστές της θάλασσας. Επομένως πολλά από τα κείμενά της, ενώ δεν υπογράφονται από διάσημα ονόματα της λογοτεχνίας, είναι αξιόλογα επειδή γράφτηκαν από ανθρώπους που συμμετείχαν σε διάφορα γεγονότα τα οποία περιγράφουν ως αυτόπτες μάρτυρες. Γι' αυτό

υπάρχουν στιγμές σπάνιας βιαιότητας και σπάνιας ομορφιάς. Ο Τζον Λίντιαρντ είναι αυτόπτης μάρτυρας του βίαιου θανάτου του πλοιάρχου Κουκ. Ο Όουεν Τσέις καταγράφει τη στιγμή που το φαλαίνοθηρικό «Έσεξ» υποκύπτει στη συντριπτική επίθεση μιας πελώριας φάλαινας και η Τσέλια Θάξτερ, κόρη φαροφύλακα, ζωγραφίζει μια έξοχη θαλασσογραφία.

Στο δεύτερο τόμο από τις «Θαλασσινές ιστορίες» το λογοτεχνικό ταξίδι με φόντο τη θάλασσα συνεχίζεται με συντροφιά κορυφαίους, κυρίως Αμερικανούς, συγγραφείς. Μια ανθολογία που καλύπτει τον 20ό αιώνα της αμερικανικής και, εν μέρει, αγγλικής θαλασσινής λογοτεχνικής ιστορίας. Και σ' αυτά τα κείμενα αναδεικνύεται η επιρροή της θάλασσας στη ζωή των ανθρώπων. Πολλές από τις πιο δυνατές φωνές και σ' αυτή τη συλλογή δεν ανήκουν σε διάσημους συγγραφείς, αλλά σε ανθρώπους

που η ζωή τους χάρισε εντυπώσεις από πρώτο χέρι για τη θάλασσα: αποίκους και ναυτικούς, καπετάνιους και καπετάνισσες, φαλαίνοθηρες και αξιωματικούς του ναυτικού, διπλωμάτες και τυχοδιώκτες. Το «Arctic Vicking» προσκρούει σε ένα παγόβουνο έξω από το Λαμπραντόρ. Ο Τζάκ Λόντον ανακαλύπτει την έξαψη της κυματοδρομίας στη Χαβάη και ο Τζον Στάινμπεκ συλλέγει θαλασσινά είδη στα αβαθή της θάλασσας του Κορτέζ.

## Τα γράμματα του Καββαδία

Ο Νίκος Καββαδίας έζησε στη θάλασσα και με τη θάλασσα. Ό,τι έγραψε οφείλεται σ' αυτήν και είναι αφιερωμένο στη χάρη της. Όχι μόνο τα ποιήματα και τα πεζά που ο ίδιος δημοσίευσε, αλλά και οι προσωπικές του εξομολογήσεις.

**Τ**ους τελευταίους μήνες, με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 100 χρόνων από τη γέννησή του, οι εκδόσεις «Άγρα» εξέδωσαν δύο βιβλία με αλληλογραφία του ποιητή. Στο πρώτο ο Καββαδίας συνομιλεί με το φίλο του, γνωστό πεζογράφο Μ. Καραγάτση. Στο δεύτερο ο ποιητής μοιράζεται σκέψεις και αγωνίες με την αδελφή του Τζένια και την ανιψιά του Έλγκα.

Στην επικοινωνία Καββαδία - Καραγάτση διαπιστώνουμε ότι αρκετές από τις επιστολές, υπερβαίνοντας τον πληροφοριακό τους ρόλο, λειτουργούν ως προέκταση του δημιουργικού έργου τους και καθώς διακρίνονται για την αυτοδυναμία, την αυτάρκεια και την αφηγηματικότητα

τους διεκδικούν τη θέση μικρών πεζογραφημάτων. Γράμματα σαν ποιήματα και ποιήματα σαν γράμματα για τον «ιδανικό κι ανάξιο εραστή», τον απελπισμένο κι αμετανόητα ευάλωτο στις μαγανιές της θάλασσας Καββαδία. Μπορεί και στα γράμματα αυτά να αναγνωρίσει κανείς τα επίμονα μοτίβα της ενοχής, της αμαρτίας, του έρωτα και της εξομολόγησης, της σήψης, της τρέλας και της αρρώστιας αλλά και της ζάλης στην αφιλόξενη άσφαλτο. Και δίπλα σ' αυτά ο φόβος για το στεριανό θάνατο, ο μαγνήτης του άφεγγου βυθού, το χρώμα και η ζωγραφική σε οργανική συσχέτιση με την οδύνη και την ηδονή, οι τεχνητοί παράδεισοι, οι παραισθήσεις, οι φαντασιώσεις και οι διαχρονικές γυναικείες μορφές στη θάλασσα που καθιστούν ακόμη πιο οδυνηρή την ανάγκη για επικοινωνία.

### 82 επιστολές

Στις 82 επιστολές και καρτ ποστάλ που έστειλε ο ποιητής Νίκος Καββαδίας στην αδελφή και την ανιψιά του περιλαμβάνονται εξομολογήσεις για τις πρώτες γραφές των ποιημάτων του, ερωτήσεις για την υγεία της μητέρας, συγγενών, ηθοποιών, φίλων του λογοτεχνών και ...

«εχθρών». Παράλληλα, αναδύονται μέσα από τις επιστολές οι περιπέτειες του Ν. Καββαδία, καθώς και περιγραφές τόπων εξωτικών. Ένας τρυφερός Καββαδίας με την ανιψιά του και ένας ενοχικός με τον εαυτό του. «Ξέρω πόσο σας έχω βασανίσει. Θα προσπαθήσω στο μέλλον να σας κάμω να ξεχάσετε όλοι σας, περισσότερο εσύ, τα κακά που σας έχω κάμει», γράφει χαρακτηριστικά ο ποιητής. Γράμματα μιας ζωής γεμάτης ταξίδια. Γράμματα από το στρατό. Γράμματα από το Αλβανικό Μέτωπο. Γράμματα από λιμάνια και θάλασσες: Κάρντιφ, Μασσαλία, Τζένοβα, Αλεξάνδρεια, Βηρυτός, Άντεν, Περσικός, Ινδικός, Κολόμπο, Κεϋλάνη, Χονγκ Κονγκ, Μελβούρνη. Γράμματα νοσταλγίας και γράμματα σαρκασμού. Οι λέξεις του σχηματίζουν ποιήματα. «Γύρω σφυρίζουν, κλαίνε θα μπορούσε να πει κανείς, τα караβοφάναρα...», ανέφερε σε ένα του γράμμα, ενώ σε άλλο έγραφε: «Προχθές είχα ένα γράμμα σου από τις 29 Δεκεμβρίου κι ένα τις 2 Ιανουαρίου. Με το χθεσινό ταχυδρομείο δεν είχα. Και ζη-



λεύω τους άλλους που έχουν». Είναι συγκλονιστικός όταν γράφει για το δικό του Πάσχα. «Ανήμερα φτάσαμε στην Αλεξάνδρεια. Πρώτη φορά που λυπόμουν γιατί ταξιδεύω. Δεν μας έλειπε τίποτε από το τραπέζι. Μονάχα το κέφι. Πάλι, για πρώτη φορά στη ζωή μου στεναχωρήθηκα με τις αισχρές ιστορίες που συνηθίζουμε οι ναυτικοί στο τραπέζι. Ήθελα να 'μουνα στην Αθήνα να πάμε μαζί βόλτα στις εκκλησίες. Είχα ένα κέφι για κλάματα...». Αλλά και όταν εξομολογείται: «Είμαι δειλός και δεμένος με τα πράγματα και τους ανθρώπους μου περισσότερο απ' όλους σας». Αλλά και όταν παραδέχεται ότι τον κάθε τόπο τον αγάπησε «πάντα για τη μυρωδιά του».





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
**ΛΙΜΕΝΟΣ**  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.



SHOTS ADVERTISING

[www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)

# ΛΙΜΕΝΑΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

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



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.

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