



ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: ΔΡΟΥΓΚΑ ΣΟΦΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΟΡΡΕΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΜΥΤΙΛΗΝΗ 2018

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Όροι περιεχομένων.....	ΣΕΛ 4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	ΣΕΛ 5
Κεφάλαιο 1^ο	ΣΕΛ.6
Μεταφορές και Τοπική Ανάπτυξη: Η Περίπτωση των Θαλάσσιων Μεταφορών	
1.1 Γενικά Στοιχεία και η Εξέλιξη Μεταφορών.....	ΣΕΛ 7
1.2 Βασικοί Τύποι Μεταφορών.....	ΣΕΛ 8
1.3 Μεταφορές, Πληροφορία και Κόστος.....	ΣΕΛ 14
1.4 Συστήματα διανομής προϊόντων	ΣΕΛ 16
1.5 Ηλεκτρονική διαχείριση μεταφορών.....	ΣΕΛ 20
1.6 Γενικά χαρακτηριστικά θαλασσίων μεταφορών.....	ΣΕΛ 22
1.7 Οργάνωση φόρτωση και εφοδιασμός πλοίων.....	ΣΕΛ 23
1.8 Λιμενικό προϊόν.....	ΣΕΛ 27
Συμπεράσματα.....	ΣΕΛ 29
Κεφάλαιο 2^ο	ΣΕΛ 30
Ο Ρόλος της Ναυτιλίας: Η Περίπτωση του Λιμένα Πειραιά	
2.1 Ελληνική Ναυτιλία.....	ΣΕΛ 32
2.2 Ορισμός του λιμένα.....	ΣΕΛ 37
2.3 Οι λειτουργίες του λιμένα.....	ΣΕΛ 39
2.4 Εθνική λιμενική πολιτική.....	ΣΕΛ 40
2.5 Παράγοντες ανάπτυξης και εξέλιξης ενός λιμανιού.....	ΣΕΛ 41
2.6 Κατηγοριοποίηση λιμένων.....	ΣΕΛ 42
2.7 Οργανισμός ΟΛΠ	ΣΕΛ 44
2.8 Ο ΟΛΠ και η Κοινωνική Υπευθυνότητα.....	ΣΕΛ 48
2.9 Όρια του Λιμένα.....	ΣΕΛ 49
Συμπεράσματα	ΣΕΛ 54

Κεφάλαιο 3^οΣΕΛ 52

Η Εξέλιξη και η Ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιά

Κεφάλαιο 4^ο.....ΣΕΛ 67

Ο Ρόλος του Λιμένα Πειραιά στην Τοπική Ανάπτυξη

4.1 Κατηγορίες Λιμένων και η Ανάπτυξη τους.....	ΣΕΛ 69
4.1.1 Λιμάνι πρώτης γενιάς.....	ΣΕΛ 71
4.1.2 Λιμάνι δεύτερης γενιάς.....	ΣΕΛ 72
4.1.3 Λιμάνι τρίτης γενιάς.....	ΣΕΛ 73
4.1.4 Λιμενικό Συγκρότημα	ΣΕΛ 76
4.2 Αναγκαιότητα συνεργασίας Πόλης-Λιμανιού.....	ΣΕΛ 85
4.3 Αντιθέσεις Πόλης-Λιμανιού.....	ΣΕΛ 86
4.4 Παραδείγματα Συνεταιρισμών Λιμένων- Πόλεων.....	ΣΕΛ 88
4.5 Ευκαιρίες για την Πόλη.....	ΣΕΛ 91
4.6 Περιβάλλον	ΣΕΛ 92
4.7 Αδελφοποιήσεις	ΣΕΛ 93
Συμπεράσματα.....	ΣΕΛ 95

Κεφάλαιο 5^οΣΕΛ 96

Συμπεράσματα-Προτάσεις και Προοπτικές

Προοπτικές- Προτάσεις	
5.1 Εταιρεία COSCO.....	ΣΕΛ 98
5.2 Γιατί επέλεξε τον Πειραιά.....	ΣΕΛ 100
5.3 Σύμβαση παραχώρησης και οικονομικό σχέδιο.....	ΣΕΛ 102
5.4 Υπηρεσίες της Εταιρίας.....	ΣΕΛ 105
5.5 Τεχνικά Χαρακτηριστικά.....	ΣΕΛ 106
5.6 Επενδύσεις της Εταιρίας.....	ΣΕΛ 106
5.7 Προβλήτα III.....	ΣΕΛ 109
5.8 Η συνεργασία COSCO, HP και ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	ΣΕΛ 111
5.9 Συμπεράσματα.....	ΣΕΛ 112

ΒιβλιογραφίαΣΕΛ 115

Όροι Περιεχομένων

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
βλ.	βλέπε
Ε/Κ	Εμπορευματοκιβώτια
Ε.Κ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΗΣΑΠ	Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιά
κ.α	Και άλλα
κ.τ.λ.π	Και τα λοιπά
κ.ο.κ	Και ούτω καθεξής
Κ.Ο.Χ	Κόροι Ολικής Χωρητικότητας
μ.	μέτρα
μ.Χ	Μετά Χριστό
ν.	νόμος
Ο.Λ.Θ Α.Ε	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία
Ο.Λ.Π Α.Ε	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
π.Χ	προ Χριστού
π.χ	Παραδείγματος χάριν
παρ.	Παράγραφος
Σ. ΕΜΠΟ	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων
σελ.	Σελίδα
ΥΕΝ	Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
MSC	Global Container Shipping Company
ΔΚΤ	Ανακοίνωση Αναπροσαρμογής Μισθωμάτων
ΝΕΖ	Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το λιμάνι του Πειραιά διαθέτει μια στρατηγική και γεωπολιτική θέση, για το λόγο ότι αποτελεί κομβικό σημείο τριών ηπείρων και είναι η κύρια πύλη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι το πρώτο και το μεγαλύτερο λιμάνι της Χώρας και ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο. Το λιμάνι αυτό αποτελεί έναν παράγοντα ζωτικής σημασίας για την οικονομία της χώρας για αυτό το λόγο θα πρέπει να εκσυγχρονίζεται και η ενίσχυση του θα πρέπει να κατέχει σταθερά ανοδική τάση στις αναπτυξιακές θέσεις και προτεραιότητες της χώρας.

Το λιμάνι είναι απόλυτα συνδεδεμένο με την Πόλη του, Ονόματι επίσης Πειραιάς καθώς και με τις άμεσα κοντινές περιοχές. Από παλιά το λιμάνι και η πόλη διαθέτουν ισχυρούς δεσμούς αλληλεξάρτησης και η ιστορική και οικονομική τους εξέλιξης εξετάζονται από πολλούς συγγραφείς ανά διαστήματα ή εν συνεχεία.

Η εργασία έχει ως στόχο να μελετήσει, την θεσμική και οικονομική εξέλιξη του λιμανιού και πως αυτό επηρεάζει στην ανάπτυξη της πόλης του Πειραιά στο διάστημα 2005-2015. Επιπρόσθετα θα εξεταστεί η ολική ανάπτυξη της Πόλης και των γύρω περιοχών που περιβάλλουν το λιμάνι.

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται πέντε αλληλένδετα κεφάλαια ώστε να κατανοηθεί πλήρως το θέμα.

Το πρώτο κεφάλαιο αφορά τα είδη των μεταφορών, την εξέλιξη των μεταφορών και, το κόστος του. Αναφέρουμε τα διαφορά είδη μεταφορών και τις κατηγορίες τους. Πως γίνεται η φόρτωση των προϊόντων και η οργάνωση των μεταφορών, και τέλος πως φτάνει το λιμενικό προϊόν στον προορισμό του.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά στην ναυτιλία και στο λιμάνι του Πειραιά. Ποιες είναι οι λειτουργίες του λιμένα, ποίοι είναι η παράγοντες ανάπτυξης ενός λιμένα. Γίνεται μια εκτενής ανάλυση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιώς που είναι ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και λειτουργίας του λιμένα. Πιο συγκεκριμένα αναλύονται τα θεσμικά χαρακτηριστικά και στοιχεία του Οργανισμού που προκύπτουν από την νομοθεσία, περιγράφονται οι δράσεις της ανάπτυξη του λιμανιού ενώ ταυτόχρονα γίνεται και μια περιγραφική παρουσίαση του λιμενικού συγκροτήματος

Το τρίτο κεφάλαιο κάνουμε αναδρομή στο Παρελθόν για την εξέλιξη του λιμένα καθώς και της Πόλης του Πειραιά. Γίνεται μια Ιστορική ανάλυση από τα αρχαία χρόνια μέχρι και το σήμερα. Αυτό θα λειτουργήσει ερμηνευτικά για να προσδιορίσουμε την σχέση μεταξύ λιμάνι- πόλη.

Στο Τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται στις κατηγορίες των λιμένων, αναλύονται τα λιμάνια πρώτης, δεύτερης και τρίτης γενιάς. Γίνεται προσπάθεια να αναπτυχθεί ένα μοντέλο συνεργασίας πόλης- λιμένα. Καθώς οι ευκαιρίες που αποκτά η πόλη με τη συνεργασία αυτή πόσο επηρεάζει το περιβάλλον.

Στο πέμπτο και τελευταίο κεφάλαιο, γίνεται μια ανάλυση της εταιρεία Cosco όπου έχει επένδυση στο λιμάνι. Μελετάμε την στρατηγική της Cosco, τη Σύμβαση παραχώρησης του λιμανιού, το προφίλ και τον σκοπό της εταιρείας. Εξετάζουμε τις επενδύσεις της Cosco, όσους έχουν υλοποιηθεί και όσες αναμένεται να πραγματοποιηθούν στο μέλλον.

Τέλος η εργασία τελειώνει με μια γρήγορη ανασκόπηση, τα συμπεράσματα που προέκυψαν καθώς και κάποιες προτάσεις ώστε να βελτιωθούν τα τυχόν προβλήματα, και βελτίωση συνεργασίας του λιμένα με την εταιρεία προς όφελος του λιμανιού, των εργαζομένων αλλά και της τοπικής κοινωνίας. Ως μεθοδολογία, για την συγγραφή και την ολοκλήρωση της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν υπάρχουσες βιβλιογραφίες, πρωτογενείς πηγές, νομοθετικό- νομοκανονιστικό πλαίσιο, έγγραφα της ευρωπαϊκής ένωσης, στοιχεία από την Εθνική Υπηρεσία, Πανεπιστημιακά βιβλία, σχετικά άρθρα και συνεντεύξεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Μεταφορές και Τοπική Ανάπτυξη: Η Περίπτωση των Θαλάσσιων Μεταφορών

1.1 Γενικά Στοιχεία και η Εξέλιξη Μεταφορών

Εισαγωγή

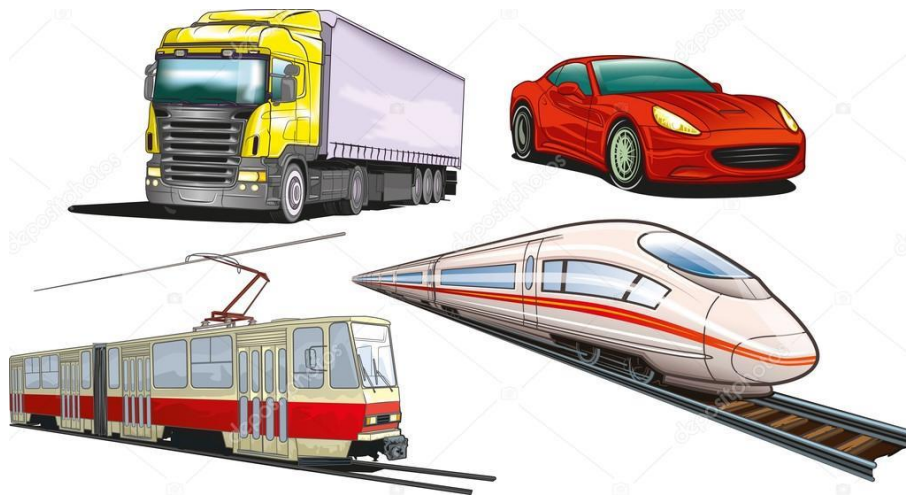
Οι μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο ονομάζονται οποιεσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από ένα τόπο σε έναν άλλον. Συνήθως η μετακίνηση των επιβατών αλλά και των φορτίων γίνεται έναντι μιας αμοιβής η οποία ονομάζεται εισιτήριο ,κόμιστρο ή ναύλος. Όπως μπορούμε να καταλάβουμε η μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις παράγουσες με οικονομική παραγωγικότητα.

Ο όρος μεταφορά αποτελεί τον παλαιότερο διεθνή ορισμό ο οποίος έχει αντικατασταθεί από την λέξη transport όπου τον χρησιμοποιούν οι κοινωνιολόγοι με την ευρύτερη σημασία της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών γενικά με επίκεντρο στα μέσα πολλαπλής φοράς, καθώς και στα προσωπικά μέσα μετακίνησης, θεωρούμενα ως βασικοί δημιουργοί του συστήματος διακίνησης αγαθών μέσα στις κοινότητες, τις κοινωνίες και των μεταξύ αυτών. Παρά όλα αυτά ενώ όλες οι κοινωνικές επιστήμες έχουν δείξει κάποιο ενδιαφέρον για αυτές, μόνο η Οικονομική Επιστήμη έχει παρουσιάσει αξιόλογο έργο σε εργασίες έρευνας και μελέτης σε σημείο που η έννοια μεταφορές να έχει επεκταθεί σήμερα σε ευρύ ανεπτυγμένο τεχνικό πεδίο (τομέα) έρευνας στο σημείο που να χαρακτηρίζονται δικαιολογημένα από το εύρος αυτών << Βιομηχανία μεταφορών>>.

1.2 Βασικοί Τύποι Μεταφορών

Χερσαίες Μεταφορές

Από τα αρχαία χρόνια οι χερσαίες μεταφορές γίνονταν από μέρος σε μέρος με την βοήθεια κάποιου ζώου ή μιας άμαξας μεταφέροντας έτσι και επιβάτες και αγαθά από μια πόλη σε μια άλλη. Τις σημερινές χερσαίες μεταφορές τις χρησιμοποιούμε για να μεταφερθούμε πάνω στη Γη. Το μέσο μεταφοράς είναι: το οδικό δίκτυο, ο σιδηρόδρομος, οι αγωγοί πετρελαίου, και οι αγωγοί φυσικού αερίου. Η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Ελλάδας ήταν ένα δύσκολο πρόβλημα από την αρχαία εποχή. Το ορεινό έδαφος της χώρας είναι ένας βασικός παράγοντας, που δυσκολεύει τις χερσαίες συγκοινωνίες. Τα ψηλά και δύσβατα βουνά, οι οροσειρές, τα μεγάλα φράγματα ανάμεσα στο ένα τύπο και στον άλλον, δυσκόλευαν ανέκαθεν τη δημιουργία και την εξάπλωση του οδικού δικτύου.



Εικόνα 1

Εναέριες Μεταφορές

Άρχισαν τον 18^ο αιώνα με την ανακάλυψη του αεροστάτου και τη χρησιμοποίηση των πηδαλιουχούμενων κατά των 19^ο αιώνα. Άρχισαν κυρίως τον 20^ο αιώνα με την εφεύρεση του αεροπλάνου. Σήμερα οι αεροπορικές μεταφορές καταλαμβάνουν σημαντικό κομμάτι της μεταφορικής δραστηριότητας επιβατών και εμπορευμάτων. Οι αεροπορικές μεταφορές αφορούν το νεότερο και πιο σύγχρονο μέσο μεταφοράς, αλλά και το μεγαλύτερο αυξανόμενο μέσο, με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 3,8% στην Ευρώπη. Το μερίδιο των εναερίων μεταφορών συγκριτικά με τις συνολικές μεταφορές του 2000 ήταν 5,4% και οι εκτιμήσεις δείχνουν πως το 2030 θα είναι 10,8%.



Θαλάσσιες Μεταφορές

Αρχικά οι θαλάσσιες μεταφορές δεν ήταν παρά η ξυλεία που ριχνόταν στους ποταμούς και μεταφερόταν στις εκβολές του. Στην αρχή γίνονταν με πρωτόγονες σχεδίες. Σταθμός στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών έγινε ο χρόνος που ανακαλύφθηκαν τα πανιά και κατασκευάστηκαν τα πρώτα ιστιοφόρα. Σπουδαίοι πρωτοπόροι αναδείχθηκαν οι Βίκινγκς, Φοίνικες, Οι Έλληνες και Ρωμαίοι στην αρχαιότητα και το παράδειγμα τους ακολούθησαν οι Ισπανοί, οι Ολλανδοί, οι Άγγλοι, οι Βενετοί, οι Γάλλοι κ.α. Στα μεσαιωνικά και νεότερα χρόνια γίνεται εντατικό εμπόριο από τη θάλασσα ανοίγονται καινούργιες διώρυγες, βρίσκονται καινούργιοι δρόμοι, συμπληρώνεται η ανακάλυψη και εξερεύνηση άγνωστων περιοχών του πλανήτη, δημιουργούνται καινούργια λιμάνια και παραθαλάσσιες εμπορικές πόλεις.

Η ανακάλυψη του ατμού άφησε και εδώ την σφραγίδα της. Κατασκευάστηκαν ατμοκίνητα μεγαθήρια. Στη συνέχεια περνάμε στα σημερινά ντιζελοκίνητα πετρελαιοφόρα (τάνκερ) ξεπερνούν σε χωρητικότητα τους 500.000 τόνους. Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς κάνουν ακριβώς ο ίδιο με τα χερσαία μόνο που πραγματοποιούνται στη θάλασσα. Η θαλάσσια μεταφορά υπάρχει όταν πρόκειται για τη μεταφορά μεγάλων φορτίων. Κάνουν εφικτό το εμπόριο σε πολύ μακρινές χώρες. Επίσης με αυτά μπορούν να μεταφερθούν πετρέλαιο, φυσικό αέριο κ.λ.π. σε άλλες χώρες που το χρειάζονται.



Ιστορική ανασκόπηση – Πλοία

Κωπήλατα Πλοία

Η εξέλιξη της ναυπηγικής τέχνης στα αρχαία χρόνια ήταν πολύ αργή, όπως και με τις άλλες δραστηριότητες του ανθρώπου. Για πολλά χρόνια οι άνθρωποι χρησιμοποιούσαν κωπήλατα μόνο ξύλα, πλοίαρια δηλαδή τα οποία ήταν λαξευμένα από ένα και μόνο κορμό δένδρου, τα οποία είχαν τη δυνατότητα μεταφοράς εμπορευμάτων. Μάρτυρες της εμπορικής χρήσης των μονόξυλων είναι τα εργαλεία από οψιδιανό που έχουν βρεθεί σε αρκετούς προϊστορικούς οικισμούς.

Για να λάβει το μονόξυλο τη μορφή της σχεδίας της σύνδεσης δηλαδή των κορμών, και από αυτή τη μορφή της ‘διηρους’ και της ‘τριήρους’ πέρασαν πολλές εκατονταετίες ίσως και χιλιετίες. Δια μέσου των αιώνων η εξέλιξη διαπιστώνεται στο μέγεθος (δυνατότητα μεταφοράς) και στη ταχύτητα (με αύξηση των αριθμών των κουπιών). Όμως ο τρόπος ναυπήγησης σε συνδυασμό με τη χρήση ξύλου καθώς και η ελκτική ικανότητα, δεν επέτρεψαν την αύξηση του μήκους περά από ένα όριο, με συνέπεια την ανάπτυξη πολύκωπων πλοίων (900-700 πχ). Ταυτόχρονα, παρατηρείται για πρώτη φορά ο διαχωρισμός εμπορικών και πολεμικών πλοίων. Οι ανάγκες της νέας πολεμικής τακτικής του εμβολισμού οδήγησαν στην καθιέρωση των πολύκωπων πλοίων, τα οποία είναι γρήγορα και ευέλικτα αφού το μήκος τους υποδιπλασιάζεται. Τα πιο κοινά πολεμικά πλοία την εποχή αυτή είναι η τριακοντορος και η πεντηκοντορος, με τριάντα και πενήντα κουπιά αντίστοιχα οπότε και ονομάζονταν και όγκο για μεταφορική ικανότητα, ήταν φαρδύτερα, ψηλότερα και βαθύτερα. Είχαν λιγότερους κωπηλάτες και μεγαλύτερη επιφάνεια ιστίων. Τα σκάφη αυτά ήταν γνωστά ως “στρόγγυλά” ενώ τα πολεμικά ως “μακραί νήες”



Ιστιοφόρα Πλοία

Αναφερόμαστε στην εποχή από τον 16^ο αι. μέχρι και τον 19^ο αιώνα.

Τα ιστία πλοία δηλαδή με πανία, χρησιμοποιήθηκαν από τους αρχαιότερους χρόνους. Αυτά λέγεται ότι βοηθούσαν τους Αιγύπτιους εργάτες που έσερναν τεράστιες σχεδίες κατά μήκος του Νείλου. Αλλά και η εμπορική επέκταση στον Εύξεινο Πόντο, γνωστότερη κατά την παράδοση ως Αργοναυτική Εκστρατεία έγινε με τη βοήθεια των ιστίων, όπως και η μετάβαση (διαπόρθμευση) των Ελλήνων κατά την Εκστρατεία της Τροίας στηρίχτηκε στην δύναμη των ούριων ανέμων. Καταφανής και η γνώση των αιολικών δυνάμεων.

Η επικράτηση όμως των ιστιοφόρων επί των κωπηλατών σκαφών ολοκληρώθηκε με την ανακάλυψη της Αμερικής, όταν οι νέοι θαλάσσιοι δρόμοι που προέκυψαν, εκτός Μεσογείου, για τα κωπήλατα σκάφη ήταν πλέον μακρινοί, δύσκολοι έως αδύνατοι και άσκοποι.



Μηχανοκίνητα

19^ο αι. μέχρι σήμερα.

Οι επαναστατικές εφευρέσεις εντός μικρού σχετικά χρονικού διαστήματος κατά τον 19^ο αι. δημιούργησε το τύπο του μηχανοκίνητου πλοίου ώστε να φτάσουμε τελικά στη σύγχρονη εποχή της Ναυπηγικής. Ενώ στις δυο προηγούμενες εποχές το υλικό κατασκευής πλέον ήταν ο χάλυβας, υλικό που έμελλε να προσφέρει τεράστιες δυνατότητες στη περαιτέρω εξέλιξη. Κύριες εφευρέσεις που μετέβαλαν ριζικά την όψη του πλοίου είναι: Η ατμομηχανή, η έλικα, η φθηνή παράγωγη του χάλυβα, το ραντάρ, το πυροβόλο γραμμωτής (εσωτερικά) κάνης, τα εκρηκτικά βλήματα πυροβόλου, η τορπίλη και οι πύραυλοι. Αν και οι τέσσερις τελευταίες εφευρέσεις είναι καθαρά πολεμικά μέσα, εντούτοις πρωτοστάτησαν στην εξέλιξη της ναυπηγικής. Με τη τοποθέτηση όμως της ατμομηχανής οι πυρκαγιές των ιστίων από τους εξερχομένους των καπνοδόχων σπινθήρες ήταν αναπόφευκτες. Έτσι όχι μόνο τα ιστία καταργήθηκαν σύντομα αλλά και τα καταστρώματα και οι υπερκατασκευές αντικαταστάθηκαν από χαλύβδινα. Η ιστορία των πλοίων είναι πολύ παλιά και δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια ο χρόνος κατασκευής των πρώτων πλοίων. Οι αρχαιότερες παραστάσεις πλοίων που βρέθηκαν, χρονολογούνται από το 3000 π.χ. και είναι κρητικές και αιγυπτιακές. Είχαν ως βασικό μέσο κίνησης τα κουπιά (20 κωπηλάτες) και ως βοηθητικό ένα διπλό ιδιότυπο ιστό.



Θετικά	Αρνητικά
Πολλές θέσεις εργασίας	Λίγα αλλά θανατηφόρα ατυχήματα
Χρησιμοποιείται για εμπόριο	Σε περίπτωση ατυχήματος γίνεται μόλυνση, λόγω διαρροής καυσίμων
Χρησιμοποιούνται για πολέμους	Ταλαίπωρο ταξίδι
Λίγα ατυχήματα	Δύσκολη συντήρηση
Χρησιμεύει για κοντινές αποστάσεις	

Πίνακας : Θετικών και αρνητικών των μηχανοκίνητων στην Ναυτιλία.

Σήμερα

Οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν σχεδόν όλες τις εξωτερικές μεταφορές και της μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία και για την Ενωμένη

Ευρώπη. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο ανάπτυξη, αξιάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγμάτευση της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Η Ευρωπαϊκή Ένωση Προωθεί την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μέσω ορισμένων ενεργειών όπως ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η εναρμόνιση των εξοπλισμών και των διαδικασιών. Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν επίσης προτεραιότητες. Οι ποτάμιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες οι οποίες όμως δεν είναι ποτάμιες μεταφορές έχουν από την πλευρά τους σημαντικές δυνατότητες οι οποίες όμως δεν έχουν αξιοποιηθεί επαρκώς. Έχουν το πλεονεκτήματα ότι ανακουφίζουν τις οδικές αρτηρίες αναλαμβάνοντας ένα μέρος των μεταφορών. Η ένωση έχει προσηλωθεί στο στόχο της να δώσει νέα ώθηση στη δραστηριότητα του τομέα, ειδικότερα με το πρόγραμμα δράσης Naiades 1.

Σε ένα κόσμο που αλλάζει συνέχεια κατευθύνσεις γεωπολιτικά, η ελληνική ναυτιλία, είναι ένας αξιόπιστος έτερος στο παγκόσμιο εμπόριο, καλύπτοντας σημαντικό μέρος των αναγκών για την μεταφορά ενέργειας και πρώτων υλών, ενώ παράλληλα διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακούς συνεργατικούς σχηματισμούς στην ξηρά και αποτελεί έναν από τους δυο βασικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας μαζί με τον τουρισμό (ΥΝΑ 2013).

Τέλος περιόδου *	Σύνολο			Φορτηγά			Δεξαμενόπλοια			Επιβατηγά και λοιπά (1)		
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα	
		ΚΟΧ	Δείκτης 2006=100,		ΚΟΧ	Δείκτης 2006=100,		ΚΟΧ	Δείκτης 2006=100,		ΚΟΧ	Δείκτης 2006=100,
2006	1.986	34.185.208	100,0	595	14.141.384	100,0	465	18.381.517	100,0	926	1.662.307	100,0
2007	1.986	37.608.800	110,0	592	14.467.248	102,3	505	21.489.262	116,9	889	1.652.290	99,4
2008	2.021	39.054.639	114,2	591	15.007.024	106,1	521	22.318.727	121,4	909	1.728.888	104,0
2009	2.091	41.299.142	120,8	565	14.818.131	104,8	554	24.775.752	134,8	972	1.705.259	102,6
2010	2.074	43.026.265	125,9	552	15.866.783	112,2	543	25.538.261	138,9	979	1.621.221	97,5
2011	2.014	43.401.940	127,0	539	16.003.775	113,2	538	25.796.929	140,3	937	1.601.236	96,3
2012	1.941	43.618.495	127,6	521	16.022.220	113,3	530	26.148.497	142,3	890	1.447.778	87,1
2013	1.897	43.982.833	128,7	505	15.665.470	110,8	528	26.904.006	146,4	864	1.413.357	85,0
2014	1.855	44.804.979	131,1	501	16.346.192	115,6	521	27.027.473	147,0	833	1.431.314	86,1
2015	1.831	44.280.731	129,5	470	14.973.825	105,9	522	27.894.317	151,8	839	1.412.589	85,0
2016	1.832	44.326.024	129,7	442	14.003.331	99,0	521	28.884.758	157,1	869	1.437.935	86,5
2017 I	1.835	44.708.570	130,8	438	13.875.874	98,1	527	29.401.685	160,0	870	1.431.011	86,1
II	1.843	45.034.960	131,7	441	13.934.876	98,5	529	29.667.703	161,4	873	1.432.381	86,2
III	1.853	45.030.713	131,7	441	13.862.364	98,0	529	29.743.584	161,8	883	1.424.765	85,7
IV	1.851	44.824.840	131,1	440	13.822.506	97,7	526	29.575.682	160,9	885	1.426.652	85,8
V	1.852	44.888.699	131,3	438	13.688.306	96,8	528	29.773.624	162,0	886	1.426.769	85,8
VI	1.856	44.846.732	131,2	437	13.619.885	96,3	530	29.799.860	162,1	889	1.426.987	85,8
VII	1.862	44.832.968	131,1	437	13.619.366	96,3	527	29.781.378	162,0	898	1.432.224	86,2
VIII	1.863	44.758.986	130,9	436	13.567.175	95,9	525	29.752.537	161,9	902	1.439.274	86,6
2017 IX	1.857	44.571.615	130,4	434	13.513.613	95,6	524	29.624.522	161,2	899	1.433.480	86,2
2017 X	1.852	44.555.059	130,3	434	13.529.199	95,7	522	29.594.033	161,0	896	1.431.827	86,1
2017 XI	1.854	44.299.008	129,6	433	13.489.205	95,4	519	29.367.706	159,8	902	1.442.097	86,8
2017 XII	1.855	43.984.682	128,7	428	13.349.194	94,4	518	29.175.159	158,7	909	1.460.329	87,8

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (2017) Η Ελλάδα με αριθμούς, 2017. Αθήνα: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, στη σελ. 32.

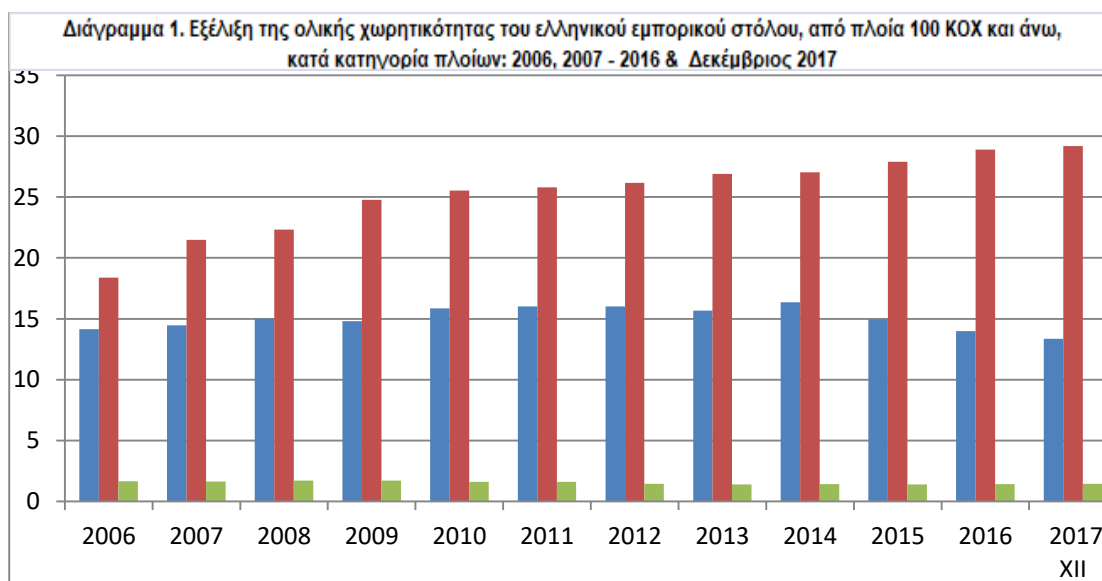
Το 2011, τα οικονομικά δεδομένα για τα υπό ελληνική σημαία πλοία εξακολουθούσαν να είναι άκρως ικανοποιητικά. Παράλληλα με την ποντοπόρο ναυτιλία, Η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους ακτοπλοϊκούς στόλους που συμβάλλει τα μέγιστα στην εδαφική και κοινωνική συνοχή της χώρας. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες στην Ελλάδα ανέρχεται στις 1.300, ενώ το ναυτιλιακό πλέγμα παρέχει απασχόληση, άμεσα ή έμμεσα, σε 200.000 άτομα. Το 2011 οι συναλλαγματικές εισροές που προήρθαν από τις υπηρεσίες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ανήλθαν σε 14,1 δις. Ευρώ σε σύγκριση με 15,4 δις. Για το έτος 2010), αντιστοιχώντας στο 6,72% του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος, καλύπτοντας το 35,28% του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Στη συνέχεια, το ΑΕΠ συρρικνώθηκε κατά 0,5 % το 2012 σε πραγματικούς όρους, ενώ

αργότερα καταγράφηκαν σταδιακά μεγαλύτερα θετικά ποσοστά μεταβολής το 2013 (0,2 %), το 2014 (1,6 %) και το 2015 (2,2 %).

Επίσης η Ελλάδα διαθέτει αρκετούς δημόσιους Λιμένες διαφορετικού μεγέθους και σημασίας, μεγάλης χωροταξικής διασποράς και ποικιλίας χρήσεων (YNA,2013).

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_el.htm.

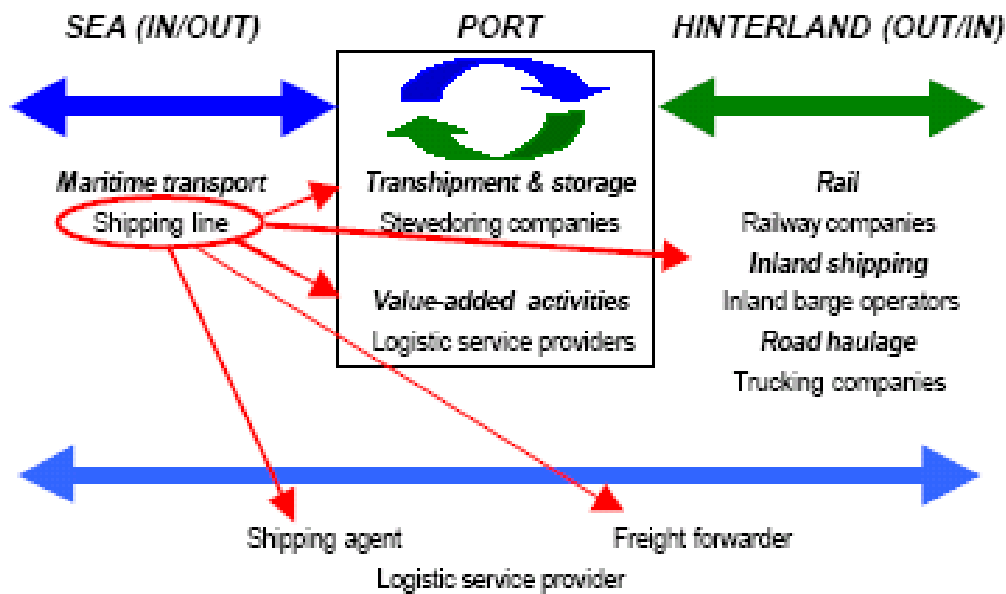
Το πλαίσιο ανάπτυξης των λιμενικών υποδομών της χώρας ξεκίνησε από τον στρατηγικό σχεδιασμό του 1994 (μελέτη Ελλάδα 2010) όπου προωθήθηκε η ιεράρχηση των λιμένων σε 3 ομάδες με σκοπό την ένταξη των έργων τους στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης. Τα επόμενα χρόνια, αποφασίστηκε η δημιουργία 10 νέων οργανισμών λιμένων στους 10 σημαντικότερους λιμένες της χώρας, πέρα αυτών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, που λειτουργούσαν ήδη σε αυτή τη μορφή. Στο χωροταξικό πλαίσιο του 2008 τέθηκαν στόχοι ανά λιμένα, και η ιεράρχηση τους γίνεται με βάση εθνικά κριτήρια (ΙΜΕΤ-ΕΚΕΤΑ, 2013).



1.3 Μεταφορές, Πληροφορία και Κόστος

Στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον της νέας Οικονομίας η ταχυστάτη ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών και του Ιντερνέτ, και η αξία της πληροφορίας στο γίνεται στο λιγότερο δυνατό χρόνο, με το λιγότερο δυνατό κόστος και την περισσότερο δυνατή πληρότητα, εγκυρότητα και ποιότητα είναι αναμφισβήτητη.

Στην εφοδιαστική αλυσίδα λαμβάνουν χώρα πολλά είδη εμπορευματικών μεταφορών, συνδυασμένων μεταφορών (σιδηρόδρομοι, Containers, κτλπ.) και μεταξύ πολλών διαφορετικών κρίκων της: μεταξύ προμηθευτή και προμηθευτή, προμηθευτή με παραγωγού, παραγωγού και χονδρεμπορίου, μεταξύ χονδρεμπορίου και λιανεμπορίου, συμπεριλαμβανόμενων και μιας σειράς άλλων <<εσωτερικών>> μεταφορών μεταξύ εργοστασίων, Ομίλων κλπ.



Η διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας είναι ένα είδος διαχείριση πληροφορίας. Πληροφορία από τον προμηθευτή προς τον παράγωγο, τον παράγωγο στον χονδρέμπορο, το χονδρέμπορο στο λιανικό εμπόριο. Οι κρίκοι πληροφοριών που συνδέουν τα κομμάτια της εφοδιαστικής αλυσίδας έχουν να κάνουν με τις υπηρεσίες μεταφοράς κυρίως. Δηλαδή πληροφορία για την μεταφορά εμπορευμάτων, τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή, συγκεκριμένου είδους εμπορευμάτων και όγκου, συγκεκριμένου τύπου μεταφορικού μέσου από συγκεκριμένη τοποθεσία σε συγκεκριμένη επίσης τοποθεσία.

Η Πληροφορία είναι πολύπλοκη, ειδική, που παράγεται για δεδομένη χρονική στιγμή. Τα προϊόντα δεν θα έπρεπε απλά να μεταφερθούν αλλά αυτό να γίνει με βάση ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα δηλαδή συγκεκριμένη μέρα και ώρα παράδοσης, και ένα τα προϊόντα έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ευαισθητα, νωπά κτλπ, να μεταφερθούν με συγκεκριμένο τύπο μέσου, να φορτωθούν με συγκεκριμένο τρόπο και μέσο ώστε να πληρούνται συγκεκριμένες συνθήκες μεταφοράς. Η μεταφορά επομένως σε σχέση με τα σημεία παραλαβής και παράδοσης, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του προϊόντος προσδιορίζουν συνολικά την ιδιαιτερότητα της μεταφοράς.

Το δεύτερο σημαντικό στοιχείο που συνδέεται άμεσα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά μιας μεταφοράς είναι το κόστος. Οι υπηρεσίες μεταφοράς κοστίζουν ανάλογα με το φορτίο, τις αποστάσεις, το χρόνο που κλείνεται μια συμφωνία μεταφοράς. Το κόστος συνδέεται άμεσα με την πληρότητα του μεταφορικού μέσου. Εδώ θα πρέπει να προσδιοριστεί το κόστος

ταξιδιού(κόστος οδηγού, κόστος φορτηγού σε σχέση με την χιλιομετρική απόσταση και το είδος του μεταφερόμενου προϊόντος κλπ) δηλαδή στην ουσία τα σταθερά και τα μεταβλητά κόστη και να γίνει ο ανάλογος υπολογισμός χρέωσης της μεταφοράς του φορτίου. Πολλές φορές όταν δεν υπάρχει πληρότητα στο μεταφορικό μέσο τα μεταβλητό και σταθερό κόστος μεταβάλλεται στην τιμή μεταφοράς.

Ωστόσο κύρια προβλήματα που αντιμετωπίζει μια εταιρία ναυλωτής υπηρεσιών μεταφοράς και μια μεταφορική/ διαμεταφορική εταιρία θα μπορούσαν να αναφερθούν στα παρακάτω :

ΕΤΑΙΡΙΑ-ΝΑΥΛΩΤΗΣ	ΜΕΤΑΦΟΤΙΚΗ/ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Αριθμός συνεργατών (πόσοι, ποιοι) ➤ Εύρεση φορτηγού όταν το θέλω ➤ Στο χαμηλότερο δυνατό κόστος ➤ Με το υψηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης(πχ.Ιχνηλασία εμπορευμάτων. ➤ Ελαχιστοποίηση χρόνου ➤ <<κλεισίματος>> συμβολαίων μεταφοράς ➤ Μεγίστη δυνατή ποιότητα μεταφοράς ➤ Απόλυτος έλεγχος της διαδικασίας ➤ Μακροχρόνια,συνεχής μείωση κόστους μεταφοράς 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Αριθμός πελατών που μπορούν να εξυπηρετηθούν ➤ Εύρεση τρόπων διεύρυνσης της αγοράς ➤ Δυνατότητα ύπαρξης συνεχούς πληρότητας των μέσων μεταφοράς ➤ Ελαχιστοποίηση κόστους κλεισίματος συμβολαίων ➤ Ανταγωνιστικές τιμές ➤ Εξειδικευμένη ικανοποίηση πελατών ➤ Απολυτή και επιστημονική διαχείριση της μεταφοράς και όχι μόνο βάση εμπειρίας ➤ Μακροχρόνια μείωση κόστους διεκπεραίωσης του μεταφορικού έργου.

1.4 Συστήματα Διανομής Προϊόντων

Από τη στιγμή που το προϊόν φύγει από τον κατασκευαστή και μέχρι να φτάσει στα χέρια του τελικού καταναλωτή μεσολαβούν τουλάχιστον 20 ακόμη ενδιάμεσα στάδια μετακίνησης και επεξεργασίας. Μεγάλο μέρος πραγματοποιείται στα πλαίσια αποθήκευσης τους αυξάνοντας έτσι κατά το πολύ το κόστος. Τα βασικότερα από αυτά τα στάδια είναι η ποσοτική και ποιοτική

παραλαβή, η ανασυσκευασία/αναπαλετοποίηση, η τροφοδοσία, η συλλογή και η συσκευασία. Γενικά τα συστήματα διανομής προϊόντων κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες :

Σύστημα Push

Το σύστημα διανομής push αποτελεί τον παραδοσιακό τρόπο διανομής προϊόντων και βασίζεται εξολοκλήρου στις προβλέψεις ζήτησης. Τα προϊόντα προωθούνται στην τοποθεσία τελικής διάθεσης τους χωρίς να έχει υπάρξει παραγγελία. Τα προϊόντα που διατίθενται κατά την εποχή ζήτησης ,και οι προβλέψεις ζήτησης εμφανίζουν χαμηλό ρίσκο. Το σύστημα αυτό δεν συνίσταται σε περιπτώσεις που υπάρχει μεταβαλλόμενη ζήτηση. Επίσης δεν μπορεί να υποστηριχτεί από ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων. Άλλα μειονεκτήματα του είναι τα μεγάλα κόστη τήρησης αποθέματος και τα κόστη.

Σύστημα Pull

Είναι ένα σύγχρονο σύστημα διανομής, βασίζεται μόνο στην πραγματική ζήτηση και τα προϊόντα προωθούνται με αντιστοιχία 1 προς 1 με τον αριθμό των παραγγελιών. Χρησιμοποιείται όταν στην περίπτωση που η αγορά παρουσιάζει μεγάλες μεταβολές της ζήτησης. Υποστηρίζεται από το ηλεκτρονικό εμπόριο και η αποτελεσματικότητα του εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ταχύτητα της ροής πληροφοριών, άρα και την υποστήριξη από πληροφοριακά συστήματα που επιτρέπουν την ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων. Μειονέκτημα του συστήματος είναι το υψηλό κόστος που προκύπτει από την τήρηση μεγάλου αποθέματος και το κόστος αυτό μετατοπίζει και προσανξάνεται σε κάθε κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Σύστημα Push-Pull

Το σύστημα αυτό αποτελεί μείγμα των δυο προηγούμενων συστημάτων. Η μέθοδος push χρησιμοποιείται στα αρχικά στάδια διανομής και η μέθοδος pull στα μεταγενέστερα στάδια. Απαιτείται ακρίβεια προβλέψεων ζήτησης , δυνατή παραγωγική μονάδα, συντονισμό της εφοδιαστικής αλυσίδας και πολύ καλές συνεργασίες με τους προμηθευτές

Σύστημα –Direct Shipping απευθείας διανομές

Το σύστημα αυτό διαγράφει την ανάγκη ύπαρξης κτιριακών υποδομών του μεσάζοντα διανομέα. Ο κατασκευαστής έχει τη δυνατότητα να παραδώσει τα τελικά προϊόντα απευθείας στο κατάστημα πώλησης. Η χρήση του συστήματος αυτού είναι κυρίως για προϊόντα ευρείας κατανάλωσης, με μικρή διάρκεια λήξης, ή για ογκώδη προϊόντα. Ως πλεονέκτημα αυτό το σύστημα έχει την διατήρηση μικρού σχετικά αποθέματος, ταχύτερη τελική κατάληξη του προϊόντος, μικρότερο ρίσκο για ζημία στα προϊόντα, καλύτερη εξυπηρέτηση του τελικού πελάτη, λιγότερα λάθη στις αποστολές. Τα μειονεκτήματα του είναι η αύξηση των εξόδων μεταφοράς, ή μη τήρηση αποθέματος ασφάλειας, η απασχόληση του προσωπικού των καταστημάτων πώλησης με επιπλέον εργατοώρες.

Σύστημα cross docking

Το cross docking είναι ο πιο άμεσος τρόπος διαχείρισης/ διάθεσης των προϊόντων. Δεν υφίσταται η αποθήκευση και η συλλογή παραγγελιών αλλά απαιτεί σημαντική υποστήριξη από πληροφοριακά συστήματα, προσεκτικό σχεδιασμό και άψογη συνεργασία των εμπλεκόμενων. Δεν αποτελεί λύση για κάθε περίπτωση και απαιτεί την ανάλογη οργάνωση από πλευράς

εταιριών. Με την εφαρμογή του συστήματος απλοποιεί σημαντικά την εφοδιαστική αλυσίδα αφού βασικός στόχος είναι η αποστολή των προϊόντων ,την κατάλληλη στιγμή χωρίς να έχει προηγηθεί εισαγωγή των προϊόντων στην αποθήκη. Η λάθος εφαρμογή του όμως μπορεί να αποβεί μοιραία προς τους πελάτες, οπότε απαιτείται ανασχεδιασμός μέρους ή ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η επιτυχής εφαρμογή του cross docking εξαρτάται από πλήθος παραμέτρων, μερικές από τις οποίες είναι :

- Η ανάλυση δεδομένων των προϊόντων όπως η μορφή της ζήτησης και τα φυσικά χαρακτηριστικά κάθε προϊόντος
- Ο σωστός προσδιορισμός των αναγκών για πληροφόρηση που να αφορά στοιχεία όπως οι πελάτες, η ζήτηση, οι παραγγελίες, οι προμηθευτές.
- Ο υψηλός βαθμός αξιοπιστίας των προμηθευτών ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος εμφάνισης ελλειμμάτων.
- Η ύπαρξη κατάλληλων κτιριακών υποδομών και χώρων για τις διάφορες λειτουργίες του cross docking
- Αξιολόγηση των πελατών. Μικροί και γενικά πελάτες που δεν έχουν παραγγελίες σε τακτά χρονικά διαστήματα δεν μπορεί να εξυπηρετούνται με τέτοιο σύστημα διανομής.
- Συνεχής έλεγχος και επαναπροσδιορισμός της διαδικασίας του cross docking ώστε να ελαχιστοποιηθούν επιπτώσεις προς πελάτες όπως ελλείμματα στα αποθέματα και καθυστερήσεις στους χρόνους παράδοσης.

Τα τελευταία Χρόνια στην Ευρωπαϊκή βιομηχανία logistics παρατηρείται μια συνεχής αλλαγή που προσδιορίζεται από την αλλαγή των εφοδιαστικών αλυσίδων από τα συστήματα <<push>> σε συστήματα <<pull>>, αποτέλεσμα την κυριαρχία του λιανεμπορίου έναντι της βιομηχανίας με συνέπεια την ανάπτυξη συστημάτων logistics ικανών να υποστηρίζουν τους κανόνες του παιχνιδιού που ορίζουν τα δίκτυα λιανεμπορίου (retailer led supply chain pull system) σε αντίθεση αυτών που στο παρελθόν όριζε η κυριαρχία της παραγωγής (manufacturer led supply chain push). Σταδιακά ο έλεγχος των εφοδιαστικών αλυσίδων πέρασε στις μεγάλες αλυσίδες λιανεμπορίου (retailing networks) που είναι τα δίκτυα των μεγάλων supermarkets και των καταστημάτων πώλησης καταναλωτικών αγαθών κάθε μορφής. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την δημιουργία τάσης για συνεχή μείωση του αριθμού και του μεγέθους των αποθηκευτικών χώρων και των αποθεμάτων στην βιομηχανία και το εμπόριο και στην σταδιακή ανάπτυξη δικτύου πολύ μεγάλων Κέντρων Διανομής (Regional Distribution Centers- RDC) τα οποία παρέχουν την δυνατότητα της κάλυψης των αναγκών logistics στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και εκτός αυτής.

Ένα δίκτυο logistics προσδιορίζεται από τους εξής τρεις βασικούς παράγοντες, οι οποίοι συσχετίζονται, δημιουργούν απαιτήσεις και δεδομένα και καθορίζουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων:

- Θέση των επιχειρηματικών εταιριών (Business Partners) της εφοδιαστικής αλυσίδας όπως προμηθευτές, παραγωγικές μονάδες, αγορές κλπ.
- Μορφή και μέγεθος υποδομών και δραστηριοτήτων Logistics που πραγματοποιούνται
- Δραστηριότητες μεταφοράς και διανομής που λαμβάνουν χώρα προκειμένου να συνδέσουν αποδοτικά και αποτελεσματικά τα κομβικά σημεία του δικτύου έχοντας ανά πάσα στιγμή διαθέσιμο το σωστό προϊόν στον σωστό τόπο και χρόνο.

Η κυριαρχούσα λογική της μέγιστης δυνατής μείωσης του αποθέματος, η βελτίωση του σχεδιασμού των μεταφορικών μέσων, και της οδικής υποδομής οδηγεί και επιτρέπει διανομή σε μικρότερους χρόνους και κάλυψη μεγαλύτερων αποστάσεων από φόρτια προϊόντων τα οποία παραδίδονται στα Regional Distribution Centers χωρίς να υπάρχει ανάγκη ανακατανομής σε ενδιάμεσους αποθηκευτικούς χώρους. Οι σύγχρονες τάσεις προδιαγράφουν Κέντρα Διανομής που θα χαρακτηρίζονται από υποδομές που θα επιτρέπουν δραστηριότητες cross docking σε μεγάλη έκταση και ταχύτητα ενώ οι αποθηκευτικές δραστηριότητες θα είναι αισθητά περιορισμένες σαν απόρροια της αρχής better-faster- cheaper και του just in time.

Συνοψίζοντας, οι πιο χαρακτηριστικές αλλαγές των τελευταίων χρόνων που προσδιορίζουν τη λειτουργία των σύγχρονων logistics είναι οι εξής:

- Μικρότερος κύκλος παραγγελιών
- Μικρότερες σε ποσότητα και όγκο και με μεγάλη συχνότητα και αξιοπιστία παραδόσεις τόσο στις επιχειρήσεις όσο και τους καταναλωτές λόγω της εισόδου του e-commerce.
- Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας των καταστημάτων λιανικού εμπορίου που συνεπάγεται και αύξηση των μεταφορικών μέσων διανομής/τροφοδοσίας.
- Εκτεταμένη χρήση των τεχνολογιών πληροφορικής
- που στοχεύει στην μείωση αποθεμάτων και την βελτιστοποίηση του συστήματος διανομής.
- Χρησιμοποίηση διαφορετικών συστημάτων χειρισμού για προϊόντα με διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά και διαφορετικό όριο ζωής.
- Αξιοποίηση συνεργιών μεταξύ εφοδιαστικών αλυσίδων που διαχειρίζονται διαφορετικά προϊόντα με στόχο την κοινή χρήση αποθηκευτικών χώρων, μεταφορικών μέσων, υπηρεσιών μεταφοράς και διανομής κλπ ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη μείωση του κόστους.
- Εκτεταμένη χρήση του Logistics Outsourcing μέσα από το οποίο επιτυγχάνεται προσπέλαση σε εξελιγμένες και εξειδικευμένες ικανότητες management , ευέλικτη χρήση των πόρων, μείωση και μετατροπή του logistical Cost από σταθερό σε μεταβλητό.
- Ποικίλα σχέδια διανομών, συνυφασμένα με την ζωή του προϊόντος, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των προϊόντων και τη στρατηγική παραγωγής λιανικής πώλησης.
- Στενότερες σχέσεις με λιγότερους προμηθευτές,
- Αύξηση της ανακύκλωσης των υλικών. **(Βλασερός Βασίλειος, Διαχείριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας. 2004)**

1.5. Ηλεκτρονική διαχείριση μεταφορών

Η ανάγκη για μείωση του εσωτερικού κόστους και η αύξηση της αξίας των αγαθών ή των υπηρεσιών σε κάθε κρίκο της εφοδιαστικής αλυσίδας οδηγεί σήμερα ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις σε λύσεις ηλεκτρονικής μεταφοράς προϊόντων. Οι αποθήκες και τα κέντρα διανομής μετατρέπονται σιγά σιγά σε και κέντρα εκπλήρωσης παρέχοντας μια σειρά από υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες του εφοδιασμού της επιχείρησης και της εξυπηρέτησης πελατών ενσωματώνονται στις λειτουργίες των κέντρων διανομής. Ο ανταγωνισμός των επιχειρήσεων οδηγείται σε ανταγωνισμό των εφοδιαστικών αλυσίδων όπου ο ρόλος των εταιριών- διανομέων αναβαθμίζεται.

Οι ψηφιακές τεχνολογίες που απαντώνται συχνότερα στα logistics και την εφοδιαστική αλυσίδα είναι οι ακόλουθες:

α) **Συστήματα πληροφορικής** : Είναι εξειδικευμένες εφαρμογές λογισμικού που αναλαμβάνουν να εξυπηρετούν το σύνολο των διαδικασιών της εφοδιαστικής αλυσίδας. Οι πιο γνώστες είναι τα συστήματα επιχειρηματικού σχεδιασμού (Enterprise Resource Planning – ERP) και τα πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (Supply Chain Execution- SCE). Η συνηθέστερη μορφή των συστημάτων SCE είναι τα προγράμματα διαχείρισης αποθηκών (Warehouse Management System- WMS), τα οποία εν πολλοίς ταυτίζονται με τα συστήματα SCE. Ένα σύγχρονο σύστημα διαχείρισης αποθηκών θα πρέπει να αυτοματοποιεί όλες τις διαδικασίες που αφορούν την παραλαβή και αποθήκευση των προϊόντων, καθώς και την ανατροφοδοσία των θέσεων και εκτέλεση των παραγγελιών. Επίσης να υποστηρίζει αποθήκες έτοιμων προϊόντων, καθώς και ημιτοίμων, πρώτων υλών και υλικών συσκευασίας. Η λειτουργία του θα πρέπει να γίνεται σε πραγματικό χρόνο, αξιοποιώντας όλα τα πλεονεκτήματα των σύγχρονων τεχνολογιών αποθήκης (αναγνώστες barcode, αρσύματα φορητά τερματικά κ.λ.π), για άμεση και ασφαλή εγκυροποίηση των ενεργειών, μέσω επικοινωνίας με τον κεντρικό υπολογιστή (Warehouse Server) της αποθήκης. Οι βασικές λειτουργίες ενός τέτοιου συστήματος περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων

- Υποστήριξη ασύρματων τερματικών,
- Υποστήριξη παλετών με ετικέτα και εκτύπωση ετικετών παλετών,
- Ταυτόχρονη παραλαβή εμπορευμάτων από πολλά σημεία της αποθήκης,
- Παρακολούθηση ημερομηνιών και παρτίδων λήξεως,
- Υποστήριξη barcode σε όλες τις φάσεις λειτουργίας της αποθήκης,
- Αυτόματη απογραφή της αποθήκης με φορητά ασύρματα τερματικά
- Ιχνηλασιμότητα των παρτίδων,
- Υποστήριξη αυτόματων διαδικασιών picking και packing δηλαδή αποκομιδή των ειδών από τα ράφια (picking) και τοποθέτηση τους στα χαρτοκιβώτια συσκευασίας (packing) σε μια φάση.

β) **Τεχνολογίες αναγνώρισης και απόκτηση δεδομένων** : Είναι εξειδικευμένες τεχνολογικές υποδομές (hardware και software), που συλλέγουν την πληροφορία τη στιγμή της δημιουργίας της σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας μέσα στην αποθήκη και τη μεταβιβάζουν στο εκάστοτε πρόγραμμα (π.χ WMS) για επεξεργασία. Τέτοιες υποδομές είναι τα φορητά τερματικά χειρός, τα τερματικά περονοφόρων οχημάτων, οι τεχνολογικές λύσεις Αυτόματης Αναγνώρισης και Κτήσης Δεδομένων (Automatic Identification and Data Capture- AIDC), στις οποίες ανήκουν ο γραμμωτός κώδικας (barcode), οι "έξυπνες" κάρτες, τα συστήματα αναγνώρισης χαρακτήρων και οι εφαρμογές ασύρματης αναγνώρισης γνωστές με το όνομα RFID (Radio Frequency Identification).

γ) **Συστήματα Τηλεματικής** : Είναι τεχνολογίες που χρησιμοποιούν στις μεταφορές και αποτελούνται από πολλά μέρη hardware (πομποδέκτες, κεραίες, μικροϋπολογιστές, τηλεπικοινωνιακά δίκτυα, δορυφόροι) και software (συστήματα GIS, πρωτόκολλα επικοινωνίας), με βασική τους λειτουργία την καταγραφή της γεωγραφικής θέσης του μέσου σε πραγματικό χρόνο και την απεικόνιση της σε ηλεκτρονικό υπολογιστή. Χάρη σ'αυτά, ο επιχειρηματίας μπορεί π.χ να βλέπει ανά πάσα στιγμή που βρίσκοντας τα οχήματα και τα εμπορεύματα του, ενώ οι δυνατότητες σύνδεσης και αξιοποίησης των τεχνολογιών είναι απεριόριστες. Οι τεχνολογίες της Τηλεματικής σε συνδυασμό

με τα συστήματα δρομολόγησης των παραγγελιών καλύπτουν όλες τις διαχειριστικές και λειτουργικές ανάγκες στον χώρο του προγραμματισμού δρομολογίων και διανομών. Η αυτόματη δρομολόγηση αξιολογεί και προγραμματίζει τη βέλτιστη διανομή του προϊόντος λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως: Διαθέσιμα μεταφορικά μέσα (ιδιόκτητα, δημόσιας χρήσεως), ωφελίμους όγκους και βάρη φορτηγών, πλοίων κ.α, ημερομηνίες παράδοσης πελατών και παραγγελιών, όγκους και βάρη παραγγελιών, επείγουσες παραγγελίες, μέγιστο αριθμό παραγγελιών, και σημείων παράδοσης, ανά διαδρομή, παραγγελίες τοπικές και παραγγελίες επαρχίας μέσω πρακτορείων, οδηγούς φορτηγών, πρακτορεία μεταφορών, πελάτες κ.λπ

δ) **Υποδομές δικτύων:** Πρόκειται για τα ενσύρματα και ασύρματα τοπικά δίκτυα, που συνήθως βρίσκονται σε μια αποθήκη εξυπηρετώντας τη μετάδοση των δεδομένων από τις διαφορές φορητές συσκευές, τους υπολογιστές κ.λ.π. Τα δίκτυα αυτά αποτελούνται από υπολογιστές, καλωδίωση ή ασύρματα σημεία πρόσβασης. Διαφορετικές τεχνολογικές υποδομές συνεργάζονται για να επιτελέσουν πληθώρα εργασιών, από την καταγραφή, τον ποσοτικό και ποιοτικό έλεγχο του στοκ μέχρι την ανάλυση των δεδομένων και τη χάραξη στρατηγικής για τις πωλήσεις, τον ανεφοδιασμό, τη διακίνηση των προϊόντων κ.α

Μέχρι σήμερα οι επιχειρήσεις επικεντρώνουν κυρίως στην υιοθέτηση και αναβάθμιση των εσωτερικών τους συστημάτων, παρά σε θέματα εκπλήρωσης παραγγελιών όπως η διανομή προϊόντων. Παρά την εδραίωση συστημάτων ηλεκτρονικής παρακολούθησης εσωτερικών λειτουργιών (ERP, SAP, MRP, κ.α) δεν έχει ακόμη επιτευχθεί ουσιαστική πρόοδος στον άμεσο και στιγμιαίο ηλεκτρονικό εντοπισμό του προϊόντος από την αρχή μέχρι το τέλος της αλυσίδας διανομής. Η βελτίωση των πρακτικών των επιχειρήσεων θα πρέπει να επικεντρωθεί σε δυο άξονες: Ο πρώτος αφορά την ηλεκτρονική παρακολούθηση τόσο της διαδικασίας διεκπεραίωσης παραγγελιών όσο και της παράδοσης προϊόντων, ενώ ο δεύτερος την αναβάθμιση των υποδομών τους που θα τους επιτρέψουν ταχύτερη, πιο ευέλικτη και πιο ακριβή εκπλήρωση των παραγγελιών που προέρχονται από online συναλλαγές.

Το σύνολο αυτό των πρακτικών απαρτίζουν το ηλεκτρονικό εμπόριο.

Συνέπεια των παραπάνω είναι η ανάγκη για αυτόνομα καλά οργανωμένα αυτοματοποιημένα κέντρα διανομής. Αυτό σημαίνει επενδύσεις πέρα από το πληροφοριακό σύστημα και σε άλλου είδους αυτοματισμούς όπως GPS, sorters, συστήματα τηλεματικής. Ο τελικός χρήστης εκτός από την ευκολία της ηλεκτρονικής συναλλαγής νέων υπηρεσιών όπως ενημέρωση για την κατάσταση της παραγγελίας του σε πραγματικό χρόνο, κατ'οικον παραδόσεις στο χρόνο που επιθυμεί κ.α.

Η απόφαση του ηλεκτρονικού εμπορίου επιτρέπει στις επιχειρήσεις διανομείς να διαχειριστούν, να συγχρονίσουν και να συντονίσουν όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις διανομές διάμεσου πολλών δίαυλων επικοινωνίας. Τα περισσότερα από αυτά τα συστήματα είναι σχεδιασμένα ως ολοκληρωμένες λύσεις για ποικίλους οργανισμούς διανομών και για πολλές διαφορετικές εφαρμογές. Τα εξειδικευμένα πληροφοριακά συστήματα καλύπτουν όλες τις περιοχές των δραστηριοτήτων διανομής και logistics.

Εδώ πρέπει να τονιστεί ο σημαντικός ρόλος της τηλεματικής στη λειτουργία ενός σύγχρονου πληροφοριακού συστήματος διανομών. Ως ορισμό της τηλεματικής θα μπορούσαμε να πούμε τον συνδυασμό τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής για την αμφίδρομη μετάδοση δεδομένων με σκοπό την ενημέρωση ή τον έλεγχο εξ'αποστάσεως. Δηλαδή, χρησιμοποιούμε ηλεκτρονικούς υπολογιστές και κάποιο κανάλι επικοινωνίας για να ενημερωθούμε για μια κατάσταση που βρίσκεται μακριά μας, και εάν χρειαστεί να προκαλέσουμε κάποια ενέργεια.

Γενικά το πληροφοριακό σύστημα διοίκησης του στόλου διανομών μπορεί να χρησιμοποιηθεί από επιχειρήσεις με μικρό ή μεγάλο στόλο οχημάτων ενώ υποστηρίζει τη λειτουργία πολλαπλών σημείων φόρτωσης, καθώς και τη διανομή για λογαριασμό τρίτων. Χρησιμοποιείται η πλέον σύγχρονη τεχνολογία φορητών τερματικών, προκειμένου να επιτυγχάνεται η αποδοτικότερη επεξεργασία των δεδομένων που συλλέγονται. Ο σχεδιασμός του ως ελεύθερο ή ανοιχτού συστήματος επιτρέπει τη ταυτόχρονη λειτουργία και συνεργασία συστημάτων διαφορετικής αρχιτεκτονικής και διαφόρων κατασκευαστών. **(Κινητές και Ασύρματες εφαρμογές στις Μεταφορές και στην Εφοδιαστική αλυσίδα. Γιαγλής Γεώργιος, Μίνης Ιωάννης, Ζεμπέκης Βασίλειος, Αμπαζής Νικόλαος, 2004).**

1.6 Γενικά χαρακτηριστικά θαλασσιών μεταφορών

Σε έναν κόσμο γρήγορης επικοινωνίας και παράδοσης προϊόντων την επομένη μέρα μπορεί να φάνει ότι οι διαδικασίες logistics της θαλάσσιας μεταφοράς είναι κάπως ξεπερασμένες. Εντούτοις τεραστία άλματα έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στην τεχνολογία και τις διαδικασίες παρακολούθησης στα logistics και αυτό κάνει τις θαλάσσιες μεταφορές μια περισσότερο βιώσιμη επιλογή. Το 75% προϊόντων που εξάγονται, μεταφέρει τα βαριά και χύμα φορτία με σχετικά χαμηλότερο κόστος. Η τιμή που πληρώνεται για αυτό είναι η βραδύτητα και αν προστεθεί ο χρόνος που ο πελάτης βρίσκεται μακριά από το λιμάνι, ο συνολικός χρόνος αποστολής μπορεί να είναι σημαντικός.

Η χρησιμοποίηση των κοντέινερ επιτρέπει στη θαλάσσια μεταφορά να συνδυάζεται με την οδική και τη σιδηροδρομική μεταφορά και τα διαμπερή οχηματαγωγά μειώνουν περισσότερο το χρόνο μεταφοράς και το χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης. Τα κοντέινερ δεν παραδίδονται στο κανονικό θαλάσσιο λιμάνι αλλά στο ειδικό χώρο για αυτά (σταθμός εμπορευματοκιβωτίων-container port(ICD)). Όταν χρησιμοποιεί ένα κοντέινερ μπορεί να χρησιμοποιείται ολόκληρο ή τμήμα αυτού μαζί με τα προϊόντα άλλων εξαγωγέων. Αλλά η χρησιμοποίηση των κοντέινερ περιορίζεται επίσης από την ανάγκη διαθεσιμότητας εξελιγμένων χώρων στο λιμάνι φόρτωσης και εκφόρτωσης καθώς τα ίδια τα κοντέινερ συσσωρεύονται και μετακινούνται. Επίσης η ανάπτυξη όλο και μεγαλύτερων θαλασσιών οχημάτων απαιτεί τη διαθεσιμότητα αρκετών μέσων και εξοπλισμού στα λιμάνια όπως οι γερανογέφυρες. Τα πλοία που μεταφέρουν κοντέινερ επίσης περιορίζονται από το πόσο που μπορούν να χειριστούν κάθε φορά.

Στις θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να καταταχθούν σε δυο μεγάλες κατηγορίες :

1. Η ναυλαγορά charter

Πρόκειται για αγορά τέλειου ανταγωνισμού όπου οι ναύλοι προσδιορίζονται καθαρά από την αλληλεπίδραση προσφοράς και ζήτησης δηλαδή της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων. Οι πλόες των ελεύθερων φορητών πλοίων πραγματοποιούνται κατά τρόπο μη προγραμματισμένων δρομολογίων, ενώ οι ναύλοι υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση, ανάλογα με την προσφορά ζήτησης. Στη ναυλαγορά charter γίνεται ναύλωση ολοκλήρου του πλοίου κάτω από ειδικούς όρους που συμφωνούνται μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή και μπορεί να αφορά από ένα ταξίδι μέχρι τη χρήση του πλοίου 10-15 χρόνια. Τα εμπορεύματα που μεταφέρονται είναι κατά το πλείστον χυδών, όπως πετρέλαιο, μεταλλεύματα, κάρβουνο, σιτηρά, δηλαδή πρόκειται για μεταφορά μεγάλων ομοιογενών ποσοτήτων. Συνήθως το πλοίο είναι εντελώς γεμάτο στην μια κατεύθυνση και άδειο στην επιστροφή. Το είδος των πλοίων που χρησιμοποιούνται σ'αυτού του τύπου την αγορά είναι επί το πλείστον εξειδικευμένα όπως δεξαμενόπλοια, bulk carriers (πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, πλοία μεταλλευμάτων κ.α.)

2. Η ναυλαγορά liner

Στην ναυλαγορά αυτή έχουμε πλοία που εκτελούν κανονικά, τακτικά δρομολόγια σε συγκεκριμένες διαδρομές. Σε αυτή την αγορά ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει πολλές χιλιάδες διαφορετικά εμπορεύματα στην ίδια διαδρομή. Τα εμπορεύματα έχουν μεγάλη αξία και φορτώνονται πάντα σε πακέτα, κυρίως σε εμπορευματοκιβώτια. Εδώ το κύριο χαρακτηριστικό είναι η οργάνωση της ναυλαγοράς σε μορφή καρτέλ (κοινοπραξίες) που καθορίζουν το ύψος των ναύλων. Οι ταχύτητες με τις οποίες κινούνται μπορεί να φτάσει και τους 20 Κομβούς. Σήμερα υπάρχουν πάνω από 300 κοινοπραξίες που εξυπηρετούν διαδρομές σε όλο το κόσμο. Μια εταιρία liner μπορεί να είναι μέλος μέχρι και 30 κοινοπραξιών. Η ναυλαγορά αυτή, από το 1875, έχει οργανωθεί στο σύστημα των Ναυτιλιακών Διασκέψεων, με στόχο να εξασφαλίσει σταθερότητα της προσφοράς, της ζήτησης και των τιμών στον κλάδο. Ναυτιλιακή διάσκεψη θεωρείται μια ομάδα δυο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών, που εκτελεί διεθνές τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές.

Στην εποχή της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics, η ναυτιλία τακτικών δρομολογίων έχει γίνει ο πλέον σύνθετος κλάδος της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Σταδιακά από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 άρχισε να διαφαίνεται η τάση για γιγαντισμό των ναυτιλιακών εταιριών τακτικών δρομολογίων. Το 2000 οι 20 μεγαλύτερες εταιρίες έφτασαν να ελέγχουν το 57% της παγκόσμιας χωρητικότητας και το 68% των νέων παραγγελιών, σήμερα το ποσοστό αυτό φτάνει το 70%. Οι συγχώνευσης και οι εξαγορές άλλων εταιριών αποτελούν πλέον κοινό χαρακτηριστικό γνώρισμα του τομέα της ναυτιλίας γραμμών. Οι μικρές ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν μπορούν να επιβιώσουν λόγω του υψηλού ανταγωνισμού και βέβαια δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν στα εκτεταμένα επενδυτικά προγράμματα, που απαιτούνται με βάση τις νέες ανάγκες που δημιουργούνται.

Τα στοιχεία ποιότητας της μεταφορικής υπηρεσίας που σήμερα απαιτούνται δεν μπορούν να επιτευχθούν εάν η ναυτιλιακή επιχείρηση διαθέτει μικρό αριθμό πλοίων και κεφαλαίων. Έτσι οι τεράστιες απαιτήσεις κεφαλαίου (για την είσοδο στην αγορά αυτή απαιτείται το αστρονομικό πόσο του ενός δις δολαρίων ΗΠΑ προκειμένου να λειτουργήσει μια εταιρία γραμμών σε παγκόσμιο επίπεδο) έχουν συντελέσει στο να αναπτυχθεί μια αγορά με έντονα ολιγοπωλιακή μορφή. Οι εξελίξεις έχουν οδηγήσει στη ανάπτυξη των εταιριών, και εν συνεχεία στην ανάπτυξη των λεγόμενων παγκόσμιων συμμαχιών”. Θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως ανεξάρτητες εταιρείες με κοινούς στόχους την επίτευξη ακόμα μεγαλύτερων οικονομικών κλίμακας και την παροχή συχνότερων υπηρεσιών μέσω της χρήσης μεγαλύτερης χωρητικότητας πλοίων. (Γκιζιάκης 2002).

1.7 Οργάνωση φόρτωση και εφοδιασμός πλοίων

Η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών στο χώρο της ναυτιλίας με τη δρομολόγηση τελευταίας γενιάς πλοίων και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεγάλης χωρητικότητας (ultra large container ships) και υψηλών ταχυτήτων, δημιουργούν την ανάγκη για βελτίωσης του παρεχόμενου λιμενικού προϊόντος μέσω της αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών. Η εξέλιξη στη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έχει προσλάβει τέτοιες διαστάσεις, που έχει οδηγήσει σε υπερδιπλασιασμό της χωρητικότητας τους σε διάστημα μικρότερο των δυο δεκαετιών. Τα λιμάνια πρέπει να προσαρμόσουν τις υποδομές, την οργάνωση και τη λειτουργία τους, για να μπορούν να παρέχουν ικανοποιητικούς χρόνους φορτοεκφόρτωσης αλλά και να αυξήσουν τα βυθίσματα τους και το μήκος των προβλημάτων για να υποδεχτούν τα νέα γενιάς πλοία.

Ως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων” θεωρούνται τα πλοία με κύτος μονού καταστρώματος, με διάταξη αμπαριών για τη μεταφορά για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (τυποποιημένων ή μη, με ψύξη ή μη) και με οδηγούς για τη διευκόλυνση της τοποθέτησης των εμπορευματοκιβωτίων.

Τα εμπορευματοκιβώτια (κοντέινερ) αποτελούν σημαντικό τομέα στον χώρο των μεταφορών (transportation logistics), αλλά και της σύγχρονης φορτηγού ναυτιλίας, καθώς υπολογίζεται ότι 16 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια βρίσκονται καθοδόν κάθε στιγμή μεταφέροντας τα πάντα, από μικροσίπ ως απορρίμματα χαρτιού. Η χρήση τους έχει ελαττώσει σημαντικά τον χειρισμό των φορτίων μέσα στο λιμάνι, με συνέπεια τη μείωση του κόστους, ενώ παράλληλα επέφερε μείωση των ναύλων, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της ροής του εμπόρου καθώς ένα συνεχώς αυξανόμενο τμήμα των βιομηχανοποιημένων προϊόντων παγκοσμίως μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια φορτίου.

Σήμερα, περίπου το 90% των μη χύμα φορτίων μεταφέρεται σε εμπορευματοκιβώτια στοιβαγμένα σε πλοία μεταφοράς (containerships), ενώ το 26% όλων των κοντέινερ ξεκίνα από την Κινά. Οι ιδιοκτήτριες εταιρίες κοντέινερ περιλαμβάνουν ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, οι οποίες συνήθως είναι εταιρείες μεγάλου μεγέθους, καθώς και <<charter owners>>

(πλοιοκτήτριες εταιρείες που παραχωρούν τα πλοία τους σε ναυλωτές), οι οποίες ανήκουν συνήθως σε μεγαλύτερους ομίλους που δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία, αρκετές εκ των οποίων είναι ελληνικών συμφερόντων. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων περιλαμβάνουν ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών (liner companies), οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε τακτή συχνότητα, charter owners, καθώς και φορτωτές οι οποίοι επιζητούν τη μεταφορά μέσω της θαλάσσης των προϊόντων συσκευασμένων σε εμπορευματοκιβώτια.

Τα εμπορευματοκιβώτια μεταφοράς είναι κατασκευασμένα ώστε να είναι αρκετά ανθεκτικά για πολλαπλές χρήσεις, σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων με έναν ή περισσότερους τρόπους μεταφοράς χωρίς διακοπή φόρτωσης, εξοπλισμένα με εξαρτήματα που επιτρέπουν τον εύκολο χειρισμό και ιδιαίτερα τη μεταφορά από ένα μεταφορικό μέσο σε άλλο.

Είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μπορούν να γεμίζουν και να αδειάζουν εύκολα. Το μέγεθος τους υποβάλλεται διεθνώς σε 4 κατηγορίες :

- 1) Εμπορευματοκιβώτια ISO 20 ποδιών (μήκους 20 ποδιών κα πλάτους 8 ποδιών).
- 2) Εμπορευματοκιβώτια ISO 40 ποδιών (μήκους 40 ποδιών και πλάτους 8 ποδιών).
- 3) Εμπορευματοκιβώτια ISO μήκους άνω των 20 ποδιών κα κάτω των 40 ποδιών
- 4) Εμπορευματοκιβώτια ISO μήκους άνω των 40 ποδιών.

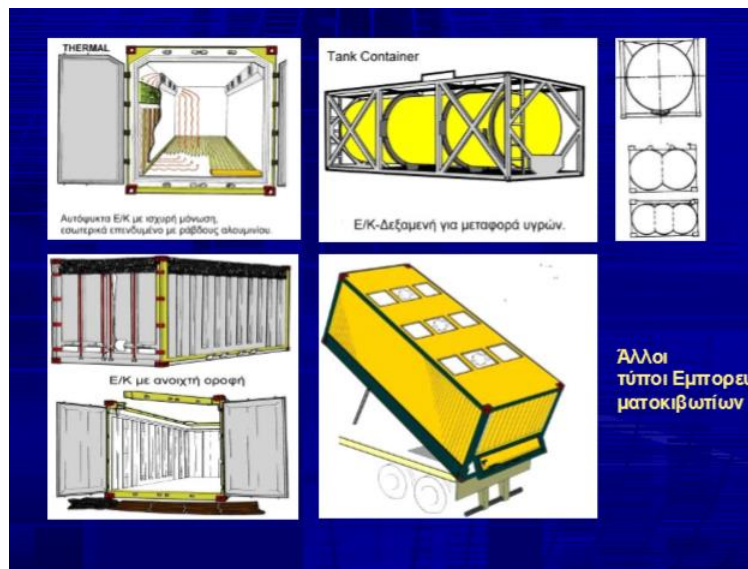


Εικόνα 1

Εικόνα 2



Άλλοι τύποι εμπορευματοκιβωτίων.



Οι θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζονται από δυο ευδιάκριτα μέρη που συμμετέχουν στη σύμβαση μεταφορών : ο φορτωτής και ο πλοιοκτήτης. Ο φορτωτής αντιπροσωπεύει τα εμπορεύματα. Αυτός μπορεί να είναι πραγματικός ναυλωτής ή αντιπρόσωπος του (όπως μεταφορικά γραφεία) ή ακόμα και

ο δέκτης των εμπορευμάτων. Ο πλοιοκτήτης αντιπροσωπεύει γενικά από έναν εκπρόσωπο μιας θαλάσσιας επιχείρησης.

Η φόρτωση των εμπορευμάτων μπορεί να γίνει σε δυο τύπους σκαφών :

1. Σκάφη ειδικά για έναν ορισμένο τύπο εμπορευμάτων : χειριστές φορτίων, βυτιοφόρα βενζίνης ή σιλο για τα σιτηρά, σκάφη για μεταφορά φθαρτών κλπ.
2. Σκάφη που δεν είναι εξειδικευμένα όπως : συμβατικά σκάφη φορτίου που έχουν στη διάθεση τους μέσα του χειρισμού φορτίου, εμπορευματοκιβώτια που προσαρμόζονται στον όγκο των εμπορευματοκιβωτίων, σκάφη που εξοπλίζονται με μια οπίσθια κεκλιμένη ράμπα που βοηθά το χειρισμό όλων των τύπων εμπορευμάτων (αυτή η τεχνική καλείται επίσης RORO (roll on-roll off)), μεικτοί τύποι σκαφών όπως RORO+ Εμπορευματοκιβώτια που συνδυάζουν τη χρήση του εμπορευματοκιβωτίου με αυτό του κυλίσματος, τα σκάφη προοριζόμενα για τη μεταφορά αγαθών μέσω ποταμών και θαλάσσης.
Το εμπορευματοκιβώτιο είναι μια τεχνική λύση που είναι καταλληλότερη σε πολλές περιπτώσεις και επιτρέπει να κρατηθεί το κόστος στο χαμηλότερο πιθανό επίπεδο. Υπάρχουν τέσσερις τύποι αποστολών των σκαφών εμπορευματοκιβωτίων:

FCL/FCL (FCL=Full Container Load= πλήρες κοντέινερ).

Η ίδια η επιχείρηση βάζει στα εμπορεύματα της το εμπορευματοκιβώτιο, με τη σφραγίδα και τα παραδίδεται άμεσα στον πελάτη χωρίς να ανοιχτούν (εξαιρείται τελωνειακός έλεγχος).

LCL/LCL (LCL=Less container load =ομαδοποίηση σε ένα κοντέινερ).

Εάν οι αποστολές των αγαθών είναι ανεπαρκείς για την πλήρωση του εμπορευματοκιβωτίου, η εταιρεία παραδίδει τα εμπορεύματα της σε ένα κέντρο φορτίων εμπορευματοκιβωτίων. Συσκευάζονται με άλλα εμπορεύματα που πηγαίνουν στον ίδιο λιμένα κι έπειτα αποσπώνται και παραδίδονται στον πελάτη.

FCL/LCL

Διάφορα προϊόντα παρέχονται και στέλνονται στον ίδιο προορισμό. Η εταιρεία τα φορτώνει σε ένα ενιαίο σκάφος εμπορευματοκιβωτίων που είναι πλήρες. Μόλις φτάσει στο λιμένα της εκφόρτωσης, γίνεται ο διαχωρισμός των αγαθών και τίθενται στη διαθεσιμότητα των διαφόρων δεκτών/πρακτόρων.

LCL/FCL

Μετά την εισαγωγή, η εταιρεία μπορεί να έχει τις παραδόσεις διαφορετικών προελεύσεων. Οι προμηθευτές τις παραδίδουν στο ίδιο κέντρο φόρτωσης και κατόπιν μεταφέρονται μαζί στην έδρα του πελάτη.

Στη σύμβαση μεταφορών, ο φορτωτής έχει την υποχρέωση να πληρώσει ένα ορισμένο φορτίο και ο μεταφορέας είναι δεσμευμένος να φέρει τα εμπορεύματα από τον έναν λιμένα στον άλλον. Όσον αφορά τους συμμετέχοντες στη σύμβαση, ο φορτωτής πρέπει να φέρει τα εμπορεύματα του εγκαίρως και σε έναν προκαθορισμένο χώρο. Ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει υπ'ευθύνη του τα αγαθά ως προς την μεταφορά. Ο πλοιοκτήτης σχεδόν πάντα αντιπροσωπεύεται από τον πράκτορα του. Ο μεταφορέας παραδίδει τα έγγραφα θαλάσσιων μεταφορών.

Η φορτωτική θεωρείται ως απόδειξη της σύμβασης που υπογράφεται μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα. Είναι ένα βασικό νομικό έγγραφο που αντιπροσωπεύει τα αγαθά. Στα πλαίσια της ενεργού πίστωσης το πραγματικό όνομα του ναυλωτή πρέπει να αναφερθεί σαφώς και η ημερομηνία έκδοσης πρέπει να γίνει ουσιαστική. Οι λέξεις <<on board>> είναι υποχρεωτικές ως απόδειξη της φόρτωσης. Η φορτωτική πρέπει επί πλέον να υπογράφει από το μεταφορέα. Η λέξη <<καθαρός>> (clean) πιστοποιεί την αποδοχή των αγαθών χωρίς καθόλου επιφυλάξεις.

Όσον αφορά την τιμολόγηση οι ναυτιλιακές διασκέψεις (που δεν είναι παρά συμφωνίες μεταξύ των θαλάσσιων επιχειρήσεων) καθορίζουν τους κανόνες στην τιμολόγηση. Η δαπάνη υπολογίζεται πάνω από το βασικό φορτίο το οποίο εξαρτάται από την κατηγορία εμπορευμάτων, τη μάζα τον όγκο με την ένδειξη της ισοδυναμίας : 1 τόνος= 1 κυβικό μέτρο. Το θαλάσσιο φορτίο ορίζεται βάσει

μονάδων πληρωμής (Μ.Π= Μονάδες Πληρωμής). Αυτή η μονάδα πληρωμής είναι είτε τόνος, είτε όγκος, δηλαδή ότι συμφέρει στον μεταφορέα.

Όσον αφορά τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων με πλοίο, υπάρχουν συγκεκριμένες ενέργειες από την πλευρά του πελάτη-φορτωτή όσον αφορά τον μεταφορέα- ναυτιλιακή εταιρεία που συνοψίζονται παρακάτω :

- Συχνότητα δρομολογίων, απ'ευθείας δρομολόγια, ευελιξία δρομολογίων.
- Παραλαβή & παράδοση του φορτίου στην ώρα του.
- Γρήγορη εκτέλεση του ταξιδιού.
- Μείωση του χρόνου turn-around στο ελάχιστο.
- Σωστό χειρισμό του φορτίου.
- Ασφαλή μεταφορά φορτίου στον προορισμό του.
- Ουσιαστική συμμόρφωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας στους διεθνείς κανόνες ασφαλούς διαχείρισης πλοίων.
- Φήμη & εικόνα του μεταφορέα στην αγορά, ιστορικό απωλειών και ζημιών, αξιοπιστία του μεταφορέα.
- Παροχή υπηρεσιών σε μειωμένο κόστος, Στρατηγικές μείωσης κόστους & αύξησης της αποδοτικότητας των πλοίων.
- Συστήματα παρακολούθησης της μεταφοράς σύστημα ενημέρωσης/ πληροφόρησης του πελάτη- φορτωτή.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει να αντιμετωπίσει μια επιπλέον πρόκληση-δυσκολία, αναφορικά με την προμήθεια των απαιτητών για την απρόσκοπη λειτουργία του πλοίου. Αυτή είναι η απόσταση μεταξύ της διοικητικής και οργανωτικής αρχής, δηλαδή των γραφείων της εταιρείας, και της παραγωγικής μονάδας, δηλαδή του πλοίου. Συνήθως πραγματοποιούνται ταξίδια κατά τη διάρκεια των οποίων δεν προσεγγίζεται ξηρά για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, ενώ παράλληλα ο εφοδιασμός των πλοίων σε οποιαδήποτε περιοχή πέρα των λιμένων είναι αδύνατη. Σε κάθε περίπτωση λοιπόν το πλοίο θα πρέπει να διαθέτει το σύνολο των απαιτητών εφοδίων ώστε να αντιμετωπίσει οποιασδήποτε βλάβη και κίνδυνο σε κάθε δεδομένη χρονική στιγμή. Οι εργασίες του τμήματος προμηθειών της εκαστοτε ναυτιλιακής εταιρείας θα πρέπει να χαρακτηρίζεται ως αλάνθαστες, με δεδομένη τη διάθεση ελαχιστοποίηση του κόστους. Συνολικά το κόστος εφοδιασμού των ναυτιλιακών εταιρειών αποτελεί το 25% του συνολικού τρέχοντος κόστους. Αναλυτικότερα το 9% αφορά προμήθειες ανταλλακτικών, το 5% λιπαντικά, το 3% τα προϊόντα ενδιαίτησης πληρώματος και το 6% λοιπά εφόδια. (<https://www.globalshippingnet.com/>).

1.8 Λιμενικό Προϊόν

Το λιμενικό προϊόν αναφέρεται σε υπηρεσίες που προσφέρει η λιμενική βιομηχανία διαμέσου του λιμανιού και διακρίνεται σε ενδιάμεσο λιμενικό προϊόν και τελικό. (Παρδάλη 1997). Το τελικό λιμενικό προϊόν περιλαμβάνει το σύνολο των υπηρεσιών που δύναται να προσφέρει ένα λιμάνι σε πλοία, φορτία, και επιβάτες. Το ενδιάμεσο λιμενικό προϊόν αφορά σε υπηρεσίες που είναι χρήσιμες για την παράγωγή του τελικού λιμενικού προϊόντος.

Ειδικότερα το τελικό λιμενικό προϊόν περιλαμβάνει τις εξής υπηρεσίες

- Πλοήγηση
- Διαχώριση/ Ρύθμιση κυκλοφορίας εντός του λιμανιού
- Τροφοδοσία/ Προμήθεια πλοίων
- Ρυμούλκηση
- Φόρτωση/εκφόρτωση στην προβλήτα
- Μεταφορά από και προς τις αποθήκες

- Αποθήκευση
- Υπηρεσίες ηλεκτρονικής πληροφόρησης

Το ενδιάμεσο λιμενικό προϊόν προσφέρει υπηρεσίες όπως :

- Συντήρηση υποδομής/αλωδομής
- Υπηρεσίες ασφάλειας/πυρόσβεσης
- Οικονομικές/ διοικητικές υπηρεσίες.

Βασικό στοιχείο για την παράγωγη του λιμενικού προϊόντος είναι ο λιμενικός τερματικός σταθμός δηλαδή, ο <<τομέας εκείνος του λιμανιού, ο οποίος αποτελείται από μια ή περισσότερες θέσεις παραβολής που εξειδικεύονται στη διαχείριση ενός συγκεκριμένου φορτίου>>. (Χλωμούδης 2001, σελ 82-83).

Συμπεράσματα

Οι μεταφορές λοιπόν είναι ιδιαίτερα σημαντικές για την οικονομία. Μπορεί να γίνουν με τρεις τρόπους: τις Χερσαιές, Εναέριες και Θαλάσσιες. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις Θαλάσσιες μεταφορές όπου γίνονται από τα αρχαία χρόνια με τα κωπηλάτα πλοία, έπειτα τα Ιστιοφόρα και τέλος με τα μηχανοκίνητα. Όπως παρατηρείται σήμερα με την εξέλιξη της τεχνολογίας και του Ιντερνετ η διακίνηση των φορτίων γίνεται σχετικά πιο ευκολή με διάφορα συστήματα. Τέτοια είναι τα Push όπου αποτελεί τον πλέον παραδοσιακό τρόπο διανομής προϊόντων και βασίζεται εξολοκλήρου στις προβλέψεις ζήτησης, συστήματα Pull είναι ένα πιο σύγχρονα συστήματα διανομής αφού βασίζεται μόνο στην πραγματική ζήτηση και τα προϊόντα προωθούνται με αντιστοιχία 1 προς 1 με τον αριθμό των παραγγελιών.

Συστήματα Push-Pull το σύστημα αυτό αποτελεί έναν συνδυασμό των δυο προηγούμενων συστημάτων, συστήματα direct shipping και cross docking, όπου το σύστημα αυτό εξαλείφει την ανάγκη ύπαρξης κτιριακών υποδομών του μεσάζοντα διανομέα, ενώ το cross docking είναι πιο ευθύς τρόπος διαχείρισης/ διάθεσης των προϊόντων. Με τις ψηφιακές τεχνολογίες που απαντώνται συχνότερα στα logistics και την εφοδιαστή αλυσίδα μπορούμε να μειώσουμε το χρόνο μεταφοράς των φορτίων με συστήματα όπως αναγνώριση και κτήση δεδομένων, συστήματα τηλεματικής, πληροφορικής και δικτύων.

Τέλος, το εμπορευματοκιβώτιο είναι μια τεχνική λύση που είναι καταλληλότερη σε πολλές περιπτώσεις και επιτρέπει να κρατηθεί το κόστος στο χαμηλότερο πιθανό επίπεδο. Όπως αναφέραμε υπάρχουν τέσσερις κατηγορίες, FCL/FCL (FCL=Full Container Load= πλήρες κοντέινερ), LCL/LCL (LCL=Less than a container load =ομαδοποίηση σε ένα κοντέινερ), FCL/LCL, LCL/FCL ώστε να καταλήξουμε στο λιμενικό προϊόν είτε ενδιάμεσου είτε τελικού.

Κεφάλαιο 2^ο

Ο Ρόλος της Ναυτιλίας: Η Περίπτωση του Λιμένα Πειραιά

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Η ναυτιλία και κυρίως η ελληνική ναυτιλία είναι ιδιαίτερα σημαντική και εξελίζεται ανά τα χρόνια όλο και περισσότερο. Ωστόσο η ναυτιλία έχει ως χαρακτηριστικά να ορίζει ένα λιμάνι, και τις λειτουργίες του με τη βοήθεια της Λιμενικής Πολιτικής. Ένα Λιμάνι συνεχώς εξελίσσεται και αναπτύσσεται και αυτό γίνεται συνήθως με τρία βασικά χαρακτηριστικά, οι θαλάσσιοι δρόμοι, η ενδοχώρα και οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες. Με βάση αυτά μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τα λιμάνια ανάλογα το γεωμορφολογικό τους κριτήριο, το γεωγραφικό και το λειτουργικό. Για την ανάλυση των παραπάνω χρησιμοποιήσαμε αρκετά στοιχεία από την Ο.Λ.Π . Α.Ε η οποία έχει συμβάλει και στη ανάπτυξη του λιμανιού αλλά και της Ελληνικής Ναυτιλίας.

2.1 Ελληνική Ναυτιλία

Η Ελλάδα βρίσκεται στη γεωγραφική θέση όπου τοποθετείτε στο σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Βορρά και Νότου και σε μια θαλάσσια περιοχή όπου κατέχει τεραστία γεωπολιτική σημασία.

Διαθέτει μεγάλο αριθμό κόλπων, όρμων και λιμένων σε όλα τα παράλια της χώρας ηπειρωτικά και νησιωτικά. Η Ελλάδα είναι από παλιά μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα της οποίας η εμπορική ναυτιλία έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας και στην αύξηση του κύρους σε διεθνές επίπεδο.

Ωστόσο κυριαρχεί η ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο των συνθηκών του διεθνούς ανταγωνισμού και της παγκοσμιοποίησης, συνδέεται με δυο βασικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας οι οποίοι ενισχύουν σημαντικά τις αναπτυξιακές προοπτικές της. Οι βασικοί τομείς είναι η ναυτιλία και ο τουρισμός και αποτελούν τους κυριότερους «πλουτοπαραγωγικούς τομείς της εθνικής οικονομίας» (Μυλωνόπουλος, 2004).

Η εμπορική ναυτιλία είναι πηγή και φορέας ανάπτυξης, ευημερίας απασχόλησης και κοινωνικής συνοχής για τη χώρα. Συνδέει την χώρα με τα κράτη του εξωτερικού, εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο, συμβάλλει στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος, δημιουργεί θέσης απασχόλησης και παράλληλα βοηθάει και στην πολιτιστική εξέλιξη της χώρας.

Η Ελλάδα λόγω της γεωγραφικής της θέσης της λειτουργεί ως βάση για το πέρασμα των τριών ηπείρων η ανάπτυξη της ναυτιλίας έχει συμβάλλει σημαντικά στην άνοδο της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Το 2006 σημειώθηκε κατάρριψη των ρεκόρ για την ταχύτητα ανανέωσης του στόλου προσαρμογής στους πλέον αυστηρούς διεθνείς κανονισμούς για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, επιχειρηματικότητας και επενδύσεων, οδήγησε την Ελλάδα στην πρώτη θέση της κατάταξης των τριάντα πέντε πιο ανεπτυγμένων ναυτιλιακών κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD. Αυτό επιτεύχθηκε χάρη στους Έλληνες εφοπλιστές που διαχειρίζονται έναν από τους μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο.

Μια δεκαετία μετά ωστόσο με βάση τα στοιχεία της UNCTAD η Ελλάδα διατηρεί την πρωτία της παγκόσμιας ναυτιλίας, καθώς με βάση την ετήσια έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας εμπορίου των Ηνωμένων Εθνών, της UNCTAD, το μερίδιο του ελληνόκτητου στόλου ανέρχεται σε 16,36%, έναντι 16,1% και 15,5% το 2014. Πρόκειται για κατάταξη με βάση το ποσοστό που ελέγχει η κάθε χώρα επί της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου, ενώ τα στοιχεία που παρουσίασε χθες η UNCTAD αφορούσε την περίοδο μέχρι τις αρχές του 2016. Σύμφωνα με τα σχετικά στοιχεία, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν συνολικά 4.136 πλοία, έναντι 4.017 πλοίων το 2015, μια αύξηση κατά 119 πλοία. Από τα εν λόγω πλοία, όμως, μόλις τα 728 έχουν υψώσει την ελληνική σημαία, ενώ πέρυσι ο αντίστοιχος αριθμός ανερχόταν σε 796 πλοία. Το μέγεθος του ελληνόκτητου στόλου με βάση τη χωρητικότητα ανέρχεται πλέον σε 293 εκατ. τόνους dwt (περιλαμβάνονται πλοία 1.000 τόνων και πάνω), έναντι 279,4 εκατ. τόνων πέρυσι. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της UNCTAD, σχεδόν το 78% του στόλου (με βάση τη χωρητικότητα) είναι εγγεγραμμένο σε ξένα νηολόγια.

Το γεγονός προσλαμβάνει ιδιαίτερη βαρύτητα καθώς πλέον επισφραγίζεται η σημασία και ο ρόλος για την παγκόσμια οικονομία του στόλου που διαχειρίζονται οι Έλληνες, ενώ τονίζεται η σημασία σύνδεσης της εθνικής οικονομίας με τη ναυτιλία.

Η ελληνική ναυτιλία συνδέεται άρρηκτα με τα λιμάνια της χώρας τα οποία κατέχουν σημαντικό ρόλο στην διεθνή λιμενική βιομηχανία και ναυτιλία.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τη Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Δεκατρείς μεγάλοι λιμένες που είναι Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας, Νήσου Εύβοιας και Ραφήνας που λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα (Άρθρο 61 του ΠΔ 103/2014 – Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου).
- Τριάντα δυο Δημοτικά Ταμεία, με τα οποία τα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου που συστήθηκαν στους Δήμους με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καλαμάτας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πύλου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας-Ιθάκης», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αγίου Νικολάου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ιεράπετρας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σητείας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βόχας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κορινθίων», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λουτρακίου-Περαχώρας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σικυωνίων», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμφίπολης Σερρών», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θάσου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάργας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πρεβέζης», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αβδήρων», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκάλας Ωρωπού», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λευκάδος», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βόρειας Κυνουρίας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Λεωνιδίου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Τυρού», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Άρτας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μαρκοπούλου Μεσογαίας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αμφιλοχίας», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ναυπάκτου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Γαλαξιδίου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αλοννήσου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκιάθου», «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου», «Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Βαθέος - Πυθαγορείου» και «Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καρλοβασίου - Μαραθοκάμπου», που συγχωνεύτηκαν σε ένα νομικό πρόσωπο με την επωνυμία «Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου» σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (πηγή: e-forologia.gr.)
- 1.250 περίπου λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους τα οποία βρίσκονται καταχωρημένα σε 180 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Υπολιμενάρχες και Λιμενικούς Σταθμούς.
- Τα λιμάνια σύμφωνα με την Κ.Υ.Α 3514.96/02/18.6.92 ΤΩΝ Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας :
 - Λιμένες Εθνικής Σημασίας
 - Λιμένες Μείζοντος Ενδιαφέροντος (Διανομαρχιακού Επίπεδου)
 - Λιμένες Τοπικής Σημασίας (Νομαρχιακού Επίπεδου)
- **Λιμένες Εθνικής Σημασίας**
 1. Πειραιάς (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε)
 2. Θεσσαλονίκης (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 3. Βόλος (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 4. Πάτρα (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 5. Ηγουμενίτσα (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 6. Καβάλα (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 7. Αλεξανδρούπολη (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 8. Ηράκλειο (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 9. Κέρκυρα (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
 10. Λαυρίου (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)

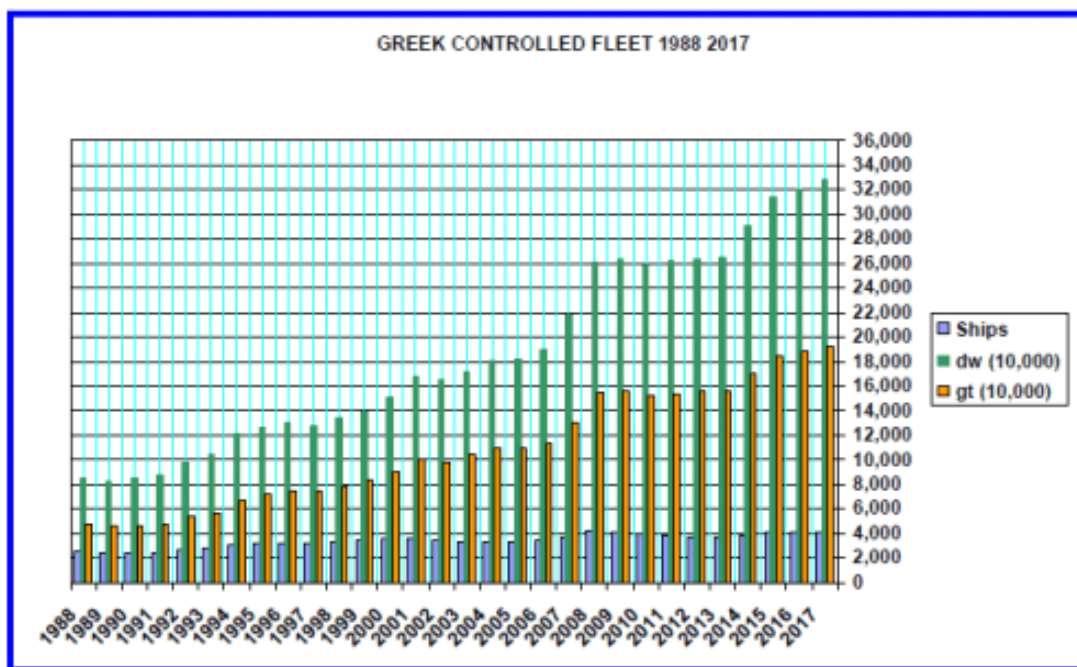
11. Ραφήνας (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
12. Ελευσίνας (Οργανισμός Λιμένα Α.Ε.)
13. Μυτιλήνης
14. Ρόδος
15. Χαλκίδα
16. Κύμη
17. Αίγιο
18. Καλαμάτα
19. Ρέθυμνο
20. Σύρος
21. Σούδα
22. Κως

➤ **Λιμένες Μειζοντος Ενδιαφέροντος**

1. Λαγός
2. Ν.Μουδανιά
3. Στυλίδα
4. Κόρινθος
5. Κατάκολο
6. Κυλλήνη
7. Πήλος
8. Γύθειο
9. Ναύπλιο
10. Ιτέα
11. Ζάκυνθος
12. Πόρος Κεφαλληνίας
13. Πρέβεζα
14. Σητεία
15. Καστέλλι Κίσαμου
16. Βαθύ Σάμου
17. Μύρινα Λήμνου
18. Χίος
19. Μύκονος
20. Πάρος
21. Αμφίπολη Σερρών

➤ **Λιμένες Τοπικής Σημασίας (Νομαρχιακού Επίπεδου)**

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν οι υπόλοιποι λιμένες της Χώρας.



Διάγραμμα 2 : Η εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου των Ελλήνων

(Πηγή : Lloyd's Register-fairplay/3.2017)

Τέλος περιόδου *	Σύνολο			Φορτηγά			Δεξαμενόπλοια			Επιβατηγά και λοιπά (1)		
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα		Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα	
		KOX	Δείκτης 2006=100,		KOX	Δείκτης 2006=100,		KOX	Δείκτης 2006=100,		KOX	Δείκτης 2006=100,
2006	1.986	34.185.208	100,0	595	14.141.384	100,0	465	18.381.517	100,0	926	1.662.307	100,0
2007	1.986	37.608.800	110,0	592	14.467.248	102,3	505	21.489.262	116,9	889	1.652.290	99,4
2008	2.021	39.054.639	114,2	591	15.007.024	106,1	521	22.318.727	121,4	909	1.728.888	104,0
2009	2.091	41.299.142	120,8	565	14.818.131	104,8	554	24.775.752	134,8	972	1.705.259	102,6
2010	2.074	43.026.265	125,9	552	15.866.783	112,2	543	25.538.261	138,9	979	1.621.221	97,5
2011	2.014	43.401.940	127,0	539	16.003.775	113,2	538	25.796.929	140,3	937	1.601.236	96,3
2012	1.941	43.618.495	127,6	521	16.022.220	113,3	530	26.148.497	142,3	890	1.447.778	87,1
2013	1.897	43.982.833	128,7	505	15.665.470	110,8	528	26.904.006	146,4	864	1.413.357	85,0
2014	1.855	44.804.979	131,1	501	16.346.192	115,6	521	27.027.473	147,0	833	1.431.314	86,1
2015	1.831	44.280.731	129,5	470	14.973.825	105,9	522	27.894.317	151,8	839	1.412.589	85,0
2016	1.832	44.326.024	129,7	442	14.003.331	99,0	521	28.884.758	157,1	869	1.437.935	86,5
2017 I	1.835	44.708.570	130,8	438	13.875.874	98,1	527	29.401.685	160,0	870	1.431.011	86,1
2017 II	1.843	45.034.960	131,7	441	13.934.876	98,5	529	29.667.703	161,4	873	1.432.381	86,2
2017 III	1.853	45.030.713	131,7	441	13.862.364	98,0	529	29.743.584	161,8	883	1.424.765	85,7
2017 IV	1.851	44.824.840	131,1	440	13.822.506	97,7	526	29.575.682	160,9	885	1.426.652	85,8
2017 V	1.852	44.888.699	131,3	438	13.688.306	96,8	528	29.773.624	162,0	886	1.426.769	85,8
2017 VI	1.856	44.846.732	131,2	437	13.619.885	96,3	530	29.799.860	162,1	889	1.426.987	85,8
2017 VII	1.862	44.832.968	131,1	437	13.619.366	96,3	527	29.781.378	162,0	898	1.432.224	86,2
2017 VIII	1.863	44.758.986	130,9	436	13.567.175	95,9	525	29.752.537	161,9	902	1.439.274	86,6
2017 IX	1.857	44.571.615	130,4	434	13.513.613	95,6	524	29.624.522	161,2	899	1.433.480	86,2
2017 X	1.852	44.555.059	130,3	434	13.529.199	95,7	522	29.594.033	161,0	896	1.431.827	86,1
2017 XI	1.854	44.299.008	129,6	433	13.489.205	95,4	519	29.367.706	159,8	902	1.442.097	86,8
2017 XII	1.855	43.984.682	128,7	428	13.349.194	94,4	518	29.175.159	158,7	909	1.460.329	87,8

Πίνακας 1. Δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 KOX και άνω, κατά κατηγορία: Έτη 2006, 2007 - 2016 και Δεκέμβριος 2017

2.2 Ο Ορισμός του Λιμένα

Ιστορικά, η εννοιολογική εξέλιξη του όρου «λιμάνι» ή «λιμένας» παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Αρχικά η έννοια του λιμένα ως φυσικό λιμάνι ταυτίζονταν με την θαλάσσια περιοχή οποία, λόγω του βάθους και της μορφολογίας της ακτής που την περιτριγύριζε, λειτουργούσε ως καταφύγιο για τα πλοία. Με την πάροδο του χρόνου και την αναγνώριση της σημασίας της ύπαρξης του λιμανιού για την ευρύτερη περιοχή πραγματοποιήθηκαν μια σειρά από έργα υποδομής με στόχο την καλύτερη προστασία και εξυπηρέτηση των πλοίων. Έτσι, ο φυσικός όρμος με τις ανθρώπινες βελτιώσεις μετεξελίσσεται σε τεχνητό λιμάνι το οποίο κατά πρώτο λόγο εξυπηρετεί το πλοίο και δευτερευόντως το εμπόρευμα και τον επιβάτη.

Το λιμάνι αρχίζει να λειτουργεί ως πόλος ανάπτυξης του εμπορίου και της βιομηχανίας. Η τοπική αυτοδιοίκηση ή και ακόμα τα κεντρικά όργανα του κράτους αναγνωρίζουν την νευραλγική σημασία του λιμανιού στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης που ανήκει το λιμάνι και προβαίνουν σε λιμενικά έργα προκειμένου να προσελκύσει το λιμάνι μεγαλύτερη εμπορική δραστηριότητα και κατ' επέκταση η πόλη οικονομικά οφέλη.

Επιπρόσθετα, ενεργεί ως συνδετικός κρίκος σε μια αλυσίδα μεταφορών, ενώ παράλληλα είναι εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο γύρω από το οποίο αναπτύσσονται και άλλες οικονομικές δραστηριότητες.

Ωστόσο οι νέες εξελίξεις σε τεχνολογικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο και οι αυξημένες απαιτήσεις της παγκοσμιοποιημένης πλέον οικονομίας διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο για το λιμάνι, το οποίο εξακολουθεί να ανήκει στην κοινότητα αλλά λειτουργεί με ιδιωτικό-οικονομικά κριτήρια για το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου.

Στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία συναντώνται διάφοροι ορισμοί για το «λιμάνι» οι οποίοι το αντιμετωπίζουν άλλοτε ως οικονομική μονάδα και άλλοτε ως λειτουργικό σύστημα. Ο **Χλωμούδης (2001, σελ49-50)** αναφέρει το λιμάνι ως σταθμό σε μια παραθαλάσσια, παραλίμνια ή παραποτάμια περιοχή όπου οι άνθρωποι και εμπορεύματα μπορούν να επιβιβαστούν και να φορτοεκφορτωθούν από και προς τα πλοία. Ο σταθμός αυτός προϋποθέτει υδάτινο χώρο που τα πλοία εξυπηρετούνται και συνήθως έχει χερσαίους χώρους προσωρινής διανομής επιβατών και εμπορευμάτων ενώ ταυτόχρονα συνδέεται με άλλες μορφές μεταφοράς, εκτός των θαλάσσιων ή ποταμίων, παρέχοντας αυτή τη συναφή υποδομή.

Ο **Μυλωνόπουλος (2004, σελ 266)** αναφέρει ότι το λιμάνι είναι μια οικονομική μονάδα, η οποία για να επιτύχει τους ευρύτερους οικονομικούς της στόχους σε ένα παγκοσμιοποιημένο και ανταγωνιστικό περιβάλλον πρέπει να εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία των εγκαταστάσεων, την άριστη αξιοποίηση του μηχανικού εξοπλισμού και την παραγωγικότητα του ανθρώπινου δυναμικού.

Συμφώνα με τον νόμο ο ορισμός του λιμανιού βρίσκεται σ ν.2971/1999 (**ΦΕΚ Α' 285/19-12-2001**). Που ορίζει τον Λιμένα ως : ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών καθώς και σκαφών αναψυχής, φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση φορτίων, εξυπηρέτηση πελατών κα οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τις θαλάσσιες μεταφορές. Με βάση το άρθρο 18 του προαναφερθέντος νομού «ζώνη λιμένα» αποτελεί η έκταση ξηράς και θάλασσας συνεχής ή διακεκομμένη στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορεί να εκτελέσει έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα της σωστής λειτουργίας του λιμένα. Διακρίνεται επίσης σε χερσαία και θαλάσσια, Στο άρθρο 19 ορίζεται ότι «η χερσαία ζώνη λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους αναγκαιούντες συνεχόμενους παραλιακούς χώρους για την εκτέλεση των έργων». το άρθρο 20 « η θαλάσσια ζώνη λιμένα περιλαμβάνει λεκάνες λιμένων και εκτάσεων θάλασσας μέχρι πεντακόσια μετρά από τις ακτές της χερσαίας ζώνης».

Επίσης, σύμφωνα με άρθρο 2 παράγραφος 12 του ν.3622/2007(1) (ΦΕΚ Α' 281) ως λιμένας ορίζεται «η προσδιορισμένη περιοχή ξηράς και ύδατος, στην οποία βρίσκονται μια ή περισσότερες λιμενικές εγκαταστάσεις, πλην, στρατιωτικών, τα όρια της οποίας καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 10 τα οποία δεν συμπίπτουν κατ'αναγκη με τα όρια της ζώνης λιμένα, κατά την έννοια των διατάξεων ν.2971/2001». Ως λιμενική εγκατάσταση με βάση την παράγραφο 10 του άρθρου 1 του ίδιου νόμου ορίζεται «ο καθοριζόμενος χώρος δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσεως που περιλαμβάνει αγκυροβόλια, προβλήτες και ζώνες προσέγγισης από την θάλασσα με τον οποίο συνδέεται το πλοίο/ με τον λιμένα. Εδώ κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί το άρθρο 10 του παρόντος νόμου και να προστεθεί ότι τα όρια της λιμενικής εγκατάσταση καθορίζονται ή τροποποιούνται με απόφαση του προϊσταμένου της κατά τόπο αρμόδιας Λιμενικής Αρχής αφού έχει προηγηθεί πρόταση του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης της κάθε υπόχρεης λιμενικής εγκατάστασης. Αντίστοιχα, τα όρια κάθε λιμένα καθορίζονται ή τροποποιούνται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής Ασφάλειας κάθε υπόχρεου λιμένα (ΦΕΚ Α' 281).

2.3 Οι λειτουργίες του λιμένα

Το σύγχρονο λιμάνι, όχι ως κατάληξη ή εκκίνηση της μεταφοράς, αλλά ως ενδιάμεσο διακομεταμιστικό σημείο προϊόντων κάθε υπηρεσιών και ως συνδετικός κρίκος σε μια αλυσίδα μεταφορών, αποτελεί μείγμα βιομηχανίας και υπηρεσιών που υπηρετούν συγκεκριμένες παραγωγικές υπηρεσίες. Στο λιμάνι σήμερα συντελούνται κυρίως οι εξής λειτουργίες (**Χλωμούδης, 2001, σελ 51-52**) :

- Διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών. Πρόκειται για την πρωταρχική λειτουργία ενός λιμανιού. Τα λιμάνια είναι πρωτίστως ένας χώρος όπου τα πλοία μπορούν να φορτοεκφορτώσουν και να από-επιβιβάσουν εμπορεύματα ή και επιβάτες.
- Παροχή προστασίας από τα στοιχεία της φύσης. Πρόκειται όταν λόγο σφοδρής θαλασσοταραχής ή θύελλας τα πλοία καταφεύγουν στο ασφαλές αγκυροβόλιο ενός λιμανιού.
- Παροχή υπηρεσιών υποστήριξης πλοίων. Περιέχει τροφοδοσία, αποθήκες εμπορευμάτων, δεξαμενές καύσιμων, επισκευές, ναυτιλιακές πρακτορεύεις, ναυτασφαλίσεις, τραπεζικές εργασίες κ.ο.κ. Σε μεγάλα λιμάνια υπάρχουν δεξαμενές ή ναυπηγεία για επιθεωρήσεις πλοίων και γενικές επισκευές.
- Βάση για βιομηχανική ανάπτυξη. Στα λιμάνια και στην ενδοχώρα τους είναι δυνατή η εγκατάσταση μια σειράς βιομηχανιών πρώτων υλών, όπως η χημική βιομηχανία, η βιομηχανία επεξεργασίας τροφίμων, η χαλυβουργία κλπ. Η εγκατάσταση τέτοιου είδους βιομηχανιών στους χώρους των λιμένων συνδέεται με την ανάγκη μείωσης του κόστους μεταφοράς.
- Ένας τερματικός σταθμός που αποτελεί τμήμα της μεταφορικής αλυσίδας. Ένα τέτοιο σταυροδρόμι συνδέει τις υπηρεσίες ελλεισμού με άλλους τρόπους μεταφοράς ώστε να περεχεί διεθνές δίκτυο εμπορευμάτων, συχνά κάτω από την έννοια της συνδυασμένης λειτουργίας μεταφοράς.

Ο λιμένας πρέπει να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους και τις κατάλληλες υποδομές σε κτίρια και μηχανήματα, ώστε να εξυπηρετεί το πλοίο, το φορτίο και τους επιβάτες. Βέβαια τα έργα υποδομής και ανωδομής που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση όλων αυτών, δεν είναι τα ίδια για όλους του λιμένες, αλλά εξαρτώνται από την κατηγορία του κάθε λιμένα. Οι λιμένες κατηγοριοποιούνται με βάση γεωμορφολογικά, λειτουργικά, γεωγραφικά, οικονομικά και νομικά κριτήρια. Με βάση το γεωμορφολογικό κριτήριο τα λιμάνια διακρίνονται σε *φυσικά* λιμάνια, αυτά δηλαδή που σχηματιστήκαν από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής και του βυθού και σε *τεχνητά* λιμάνια αυτά δηλαδή που δημιουργούνται με τα λιμενικά έργα υποδομής όπως κυματοθραύστες, μόλους, εκβάθυνση, κλπ. Σύμφωνα με τη γεωγραφική τους θέση τα λιμάνια διακρίνονται σε *θαλάσσια*, αυτά που βρίσκονται σε θαλασσες, σε *ποτάμια*, που βρίσκονται στις όχθες των ποταμών και σε *λιμναία*, Που βρίσκονται στις λίμνες. Επίσης ανάλογα με την επίδραση του φυσικού φαινομένου της παλίρροιας τα λιμάνια διακρίνονται σε *εξωτερικά* (ανοικτά) και σε λιμάνια *εσωτερικά* (κλειστά).

Ακόμη σύμφωνα με το σκοπό και τη λειτουργία τους, τα λιμάνια διακρίνονται σε *πολεμικά* (ναύσταθμοι), σε λιμάνια καταφυγής, σε *αλιευτικά* σε *επιβατικά* και σε τουριστικά. Ανάλογα με την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων, τα λιμάνια διακρίνονται σε τελωνειακά καθώς τα εμπορεύματα που εισάγονται και εξάγονται υπόκεινται σε τελωνειακές διατύπώσεις, δασμούς και φόρους και σε ελεύθερα λιμάνια τα εμπορεύματα των οποίων διακινούνται ελεύθερα χωρίς να καταβληθούν δασμοί και φόροι (**Μυλωνόπουλος 2004**).

2.4 Εθνική Ναυτική Πολιτική

Το σύγχρονο περιβάλλον χαρακτηρίζεται από έντονη ανταγωνιστικότητα και συνεχείς αλλαγές. Μέσα στα πλαίσια αυτά, η λιμενική πολιτική επαναπροσδιορίζεται και καλείται να ευθυγραμμιστεί με τα νέα και συνεχώς μεταβαλλόμενα δεδομένα. Οι στόχοι που τίθενται από τους σχεδιαστές της λιμενικής πολιτικής αποσκοπούν στην προώθηση της τοπικής, περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης. Στους στόχους αυτούς συγκαταλέγονται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσίων μεταφορών και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με ιδιαίτερη έμφαση στο τρίπτυχο << ασφάλεια- ταχεία εξυπηρέτηση- χαμηλό κόστος>>, η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, και η αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων.

Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων, ο επιδιώξεις του Υπουργείου Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας προσδιορίζονται στα παρακάτω :

- Σχεδιασμός ενός ορθολογικού λιμενικού συστήματος που χαρακτηρίζεται από προγραμματισμό και οργάνωση
- Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις στους λιμένες για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας τους και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση των συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.
- Υιοθέτηση νέων και σύγχρονων τεχνολογιών οι οποίες εφαρμόζονται με επιτυχία διεθνώς και συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Η ωφέλεια από την εφαρμογή των νέων συστημάτων αγγίζει τόσο εκείνους που παρέχουν τις υπηρεσίες όσο και εκείνους που κάνουν χρήση αυτών.
- Διασφάλιση της βιωσιμότητας των ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών.
- Προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και δημιουργία κατάλληλων υποδομών που να τις υποστηρίζει. Βασική προτεραιότητα η σύνδεση με εθνικές αρτηρίες και αεροδρόμια.
- Ανάπτυξη των θαλασσίων λεωφόρων της Μεσογείου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών , όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
- Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσόγειου, της Αδριατικής και της Μαύρης θάλασσας.
- Σύναψη συνεργασιών με άλλα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την υποβολή κοινών προγραμμάτων με σκοπό την ανάπτυξη των λιμένων. Οι συνεργασίες αυτές ευνοούν την μεταφορά τεχνογνωσίας και προωθούν την από κοινού αντιμετώπιση και επίλυση προβλημάτων.
- Εφαρμογή μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμενικών στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από πολλές Ενέργειες (ISPS-Code), και των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων.
- Εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχώρισης στους λιμένες με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος.
- Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της ενίσχυσης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
- Αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων με σκοπό την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος.

2.5 Παράγοντες ανάπτυξης και εξέλιξης ενός λιμανιού

Μεγάλη σημασία για την εξέλιξη και την ανάπτυξη ενός λιμανιού έχουν:

- α) οι θαλάσσιοι δρόμοι
- β) η ενδοχώρα και
- γ) οι φυσικές διαμορφώσεις και οι κλιματολογικές συνθήκες (**Παρδάλη,1990**).

Οι θαλάσσιοι δρόμοι είναι περιοχές όπου τα πλοία περνούν με μεγαλύτερη συχνότητα και αναπτύσσεται έντονη οικονομική δραστηριότητα. Μεγάλα λιμάνια δημιουργούνται σε μέρη που είναι κοντά σε μεγάλους θαλάσσιους δρόμους ή σε σημεία διατομής δυο ή περισσότερων θαλάσσιων δρόμων.

Ενδοχώρα είναι η εδαφική περιοχή στην οποία το λιμάνι ακτινώνεται με τους εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς, οδικούς, σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, ακτοπλοϊκούς, εναέριους και εξυπηρετείται συνήθως από αυτό για τις θαλάσσιες εισαγωγές ή εξαγωγές της. Η ενδοχώρα είναι τοπικής σημασίας όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το τοπικό εμπόριο, εθνικής σημασίας όταν το λιμάνι εξυπηρετεί το εμπόριο πολλών χώρων (πχ Ρότερνταμ, Αμβέρσα κ.α.).

Στα νέα λιμάνια η οργάνωση και η ανάπτυξη της ενδοχώρας, έχει πολύ μεγάλη σημασία, γεγονός που οφείλεται στο ότι το εμπόρευμα διέρχεται μόνο από το λιμάνι και διοχετεύεται προς την ενδοχώρα ή αντίστροφα και πολλές φορές δεν μένει ούτε στο λιμάνι. Έτσι η εύκολη και γρήγορη επικοινωνία με το λιμάνι, η δομή και η πολιτική ναύλων, η οικονομική δομή της ενδοχώρας, οι λιμενικές λειτουργίες του λιμανιού, η ναυτιλιακή οργάνωση σε σχέση με το λιμάνι και την ενδοχώρα, επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά τόσο το λιμάνι όσο και την ενδοχώρα του.

Εξωχώρα: Είναι η περιοχή που εξαπλώνεται προς την θάλασσα πλευρά του λιμανιού και με την οποία το λιμάνι συνδέεται με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα . Η έννοια της εξωχώρας είναι αντίθετη από αυτήν της ενδοχώρας. Τα εμπορεύματα φτάνουν ή φεύγουν με τα θαλάσσια μέσα, έρχονται ή αποστέλλονται προς την εξωχώρα.

Σημαντικός παράγοντας εξέλιξης εκτός από την θέση του λιμένα, είναι οι φυσικές διαμορφώσεις της παράκτιας περιοχής. Ανάλογα με το αν είναι βραχώδεις, υφαλογενής με φυσική προστασία ή σε ανοιχτό πέλαγος ευνοεί ή δυσχεραίνει τα λιμενικά έργα πρώτης κατασκευής ή επέκτασης του λιμανιού. Επίσης η θέση του λιμανιού σε ακτή ή σε ποτάμι έχει διαφορετική αντιμετώπιση αναφορικά για την κατασκευή και τη συντήρηση των έργων. Το ύψος της παλίρροιας είναι ένα φαινόμενο που επίσης επηρεάζει την εξέλιξη των λιμένων, αφού μπορεί να αποτελέσει μειονέκτημα για τα λιμάνια. Για να αντισταθμιστεί, χρειάζονται δαπανηρά έργα, αλλά και σημαντική απώλεια χρόνου για την ναυσιπλοΐα. Τέλος, αλλά φαινόμενα που επιδρούν με τη σειρά τους στην εξέλιξη των λιμένων είναι, οι πάγοι, η ομίχλη, δυνατοί άνεμοι, έντονα θαλάσσια ρεύματα, μεγάλοι κυματισμοί κ.α. (**Παρδάλη 1997**).

2.6 Κατηγοριοποίηση Λιμένων

Τα λιμάνια ανάλογα με το γεωγραφικό, γεωμορφολογικό, λειτουργικό, οικονομικό και νομικό κριτήριο διακρίνονται σε κατηγορίες (Μυλωνόπουλος, 2004 σελ. 266,269).

- 1. Γεωγραφικό κριτήριο.** Ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση τα λιμάνια διακρίνονται σε θαλάσσια, τα οποία βρίσκονται στις θάλασσες, σε ποτάμια όπου τα συναντάμε στις όχθες των ποταμών, και σε λιμναία που βρίσκονται σε λίμνες. Ωστόσο ανάλογα με την επίδραση των φυσικών φαινομένων παλίρροιες, άνεμοι κλπ. Τα λιμάνια χωρίζονται σε εξωτερικά δηλαδή ανοιχτά και εσωτερικά- κλειστά. Τα εξωτερικά λιμάνια δεν επηρεάζονται τόσο πολύ από τα φυσικά φαινόμενα, όσο τα εσωτερικά λιμάνια.
- 2. Γεωμορφολογικό κριτήριο.** Ανάλογα με τη διαμόρφωση τους τα λιμάνια διακρίνονται σε φυσικά και τεχνητά. Φυσικά λιμάνια είναι αυτά που σχηματιστήκαν από τη φυσική διαμόρφωση της ακτής και του βυθού.
Τεχνητά λιμάνια είναι τα λιμάνια αυτά που δημιουργούνται από ανθρώπινες ενέργειες με λιμενικά έργα υποδομής όπως κυματοθραύστες, μόλους, εκβάθυνση, διαπλάτυνση της υδάτινης λεκάνης κλπ.. Σημαντικά τεχνητά λιμάνια είναι το Rotterdam, Ολλανδία, Αμβούργο, Γερμανία, Tianjin Κινά κ.λπ.
- 3. Λειτουργικό κριτήριο.** Ανάλογα με το σκοπό και τη λειτουργία τους, τα λιμάνια διακρίνονται σε πολεμικά (ναύσταθμοι), σε λιμάνια καταφυγής, σε αλιευτικά, σε εμπορικά, σε επιβατικά και σε τουριστικά (μαρίνες). Τα πολεμικά διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις για προσόρμιση, τον ανεφοδιασμό και την επισκευή των πολεμικών πλοίων. Η θέση τους επιλέγεται σε προφυλαγμένες αλλά και ταυτόχρονα σε ανοιχτές ακτές, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος εγκλωβισμού από εχθρικά-ξένα πλοία.
Τα λιμάνια καταφυγής προσφέρουν καταφύγιο στα πλοία που λόγω των δύσκολων καιρικών συνθηκών ή μηχανικών βλαβών δεν μπορούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Είναι κατασκευασμένα και βρίσκονται κοντά σε κύριους θαλάσσιους δρόμους, όπου παρατηρείται συχνή κίνηση πλοίων. Ως λιμάνια καταφυγής χαρακτηρίζονται επίσης αυτά όπου τα πλοία προσφεύγουν για τροφοδοσία και αλλαγή πληρώματος. Σήμερα τα λιμάνια καταφυγίου δεν διαφέρουν σε τίποτα από τα εμπορικά λιμάνια.

Τα αλιευτικά λιμάνια είναι κατασκευασμένα για να εξυπηρετούν κυρίως τα αλιευτικά σκάφη. Στα λιμάνια αυτά υπάρχουν εγκαταστάσεις για τη φορτοεκφόρτωση, τη συντήρηση και τη διάθεση των αλιευμάτων, μονάδες επεξεργασίας και τυποποίησης του προϊόντος και γενικά διαθέτουν συνθήκες διεξαγωγής εμπορίου. Σημαντικά αλιευτικά λιμάνια υπάρχουν στη Βόρειο Θάλασσα, όπως το Λιμάνι του Μπέργκεν, του Χάμερφεστ, του Τροντχάιμ, του Σταβάνγκερ στη Νορβηγία, και της Οστάνδης στο Βέλγιο κ.α. Σε περιπτώσεις που δεν είναι δυνατή η δημιουργία αλιευτικού λιμανιού, κατασκευάζεται μέσα στα εμπορικά λιμάνια μια ειδική προβλήτα για την εξυπηρέτηση του εμπορίου των αλιευμάτων, που ονομάζεται ιχθυόσκαλα.

Τα εμπορικά λιμάνια είναι αυτά που χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής δραστηριότητας και για τη διακίνηση των εμπορευμάτων. Διακρίνονται σε :

- 1) Λιμάνια εισαγωγής,
- 2) Λιμάνια εξαγωγής,
- 3) Και λιμάνια διαμετακομιστικά

Λιμάνι εισαγωγής ορίζεται ένα λιμάνι όταν το μεγαλύτερο τμήμα της ετήσια κίνησης του παρουσιάζει η εισαγωγή εμπορευμάτων από το εξωτερικό.

Λιμάνι εξαγωγής χαρακτηρίζεται το λιμάνι εκείνο, στο οποίο το μεγαλύτερο τμήμα της ετήσια κίνησης του αφορά την εξαγωγή εμπορευμάτων.

Διαμετακομιστικό λιμάνι χαρακτηρίζεται εκείνο, στο οποίο καταπλέουν τα πλοία για εκφόρτωση εμπορευμάτων τα οποία στη συνέχεια, φορτώνονται σε άλλα πλοία με προορισμό το εξωτερικό.

Τα επιβατικά λιμάνια εξυπηρετούν τη διακίνηση των επιβατών και γενικότερα την επιβατηγό ναυτιλία. Παλαιότερα είχαν γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη αλλά σήμερα με τη διάδοση του αεροπλάνου ως μέσου μεταφοράς βρίσκονται σε φθίνουσα απόδοση. Κυρίως συναντώνται σε νησιωτικές περιοχές και εξυπηρετούν συγκοινωνιακές ανάγκες της ίδιας της χώρας. Πολλά επιβατηγά λιμάνια που δέχονται κρουαζιερόπλοια διαθέτουν ειδικό χώρο για την εξυπηρέτηση των επιβατών αυτών.

Τα τουριστικά λιμάνια (μαρίνες) είναι λιμάνια με προορισμό την αποκλειστική εξυπηρέτηση επαγγελματικών ή ιδιωτικών, τουριστικών σκαφών, θαλαμηγών, που χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια ψυχαγωγία και περιήγηση.

- 4. Οικονομικό Κριτήριο.** Ανάλογα με την τελωνειακή μεταχείριση των φορτίων, τα λιμάνια διακρίνονται σε τελωνειακά και ελεύθερα. *Τελωνειακά λιμάνια* θεωρούνται εκείνα όπου τα εμπορεύματα που εισάγονται και εξάγονται υπόκεινται σε τελωνειακές διατυπώσεις, δασμούς και φόρους.

Στα *ελεύθερα λιμάνια* τα εμπορεύματα διακινούνται ελεύθερα χωρίς να καταβληθούν δασμοί και φόροι.

Σύμφωνα με την επίσημη ορολογία του Συμβουλίου Τελωνειακής Συνεργασίας των Βρυξελλών, ελεύθερο λιμάνι είναι το λιμάνι ή ένα μέρος του λιμανιού ή ένας ξεχωριστός χώρος με καθορισμένα όρια επιτηρούμενος από το τελωνείο της περιοχής, που βρίσκεται ή θεωρείται ότι είναι χώρος μέσα στα τελωνειακά σύνορα, μέσα να υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο. Τα εμπορεύματα αυτά μπορούν να εναποτεθούν, να συσκευασθούν, χωρίς κανένα περιορισμό. Επειδή όμως το καθεστώς αυτό εγκυμονεί κινδύνους για την εθνική οικονομία μιας χώρας (λαθρεμπόριο), το ελεύθερο λιμάνι περιορίστηκε σε μια ειδική περιοχή που ονομάζεται ελεύθερη ζώνη.

Ως ελεύθερη ζώνη ορίζεται μια περιορισμένη έκταση μέσα στο λιμάνι, που διαθέτει εγκαταστάσεις, αποθηκευτικούς χώρους και η οποία θεωρείται ότι είναι έξω από τα τελωνειακά σύνορα της χώρας. Η Διακίνηση των εμπορευμάτων σε αυτή τη ζώνη γίνεται χωρίς φόρους, δασμούς ή τέλη. Εάν παρέχει εμπορικές διευκολύνσεις (εναπόθεση, αποταμίευση, ανασυσκευασία κλπ.) χαρακτηρίζεται ως εμπορική ελεύθερη ζώνη. Εάν παρέχει με ειδικό κανονισμό διευκολύνσεις για μεταποίηση εμπορευμάτων, επεξεργασία πρώτων υλών, κλπ., χαρακτηρίζεται ως βιομηχανική ελεύθερη ζώνη.

2.7 Οργανισμός ΟΛΠ

Οργανισμός Λιμένα Πειραιά

Γενικά (Ιστορικά)

Το 1930 σήμανε ουσιαστικά και τυπικά το τέλος του παραδοσιακού- τοπικού, λιμανιού. Από τις αρχές της δεύτερης δεκαετίας του 20^{ου} αιώνα το λιμάνι του Πειραιά είχε συνδεθεί τόσο με το οδικό όσο και με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, γεγονός που συνέβαλε στην υποβάθμιση του τοπικού του χαρακτήρα. Το λιμάνι στη νέα αυτή φάση ανάπτυξης, κλήθηκε να διαδραματίσει αναπτυξιακό ρόλο για το σύνολο της διευρυμένης ενδοχώρας, την οποία αποτελούσε πλέον ολόκληρη την Ελλάδα.

Οι νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν στην ελληνική οικονομία μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο επέβαλαν τον εκσυγχρονισμό του λιμανιού και την οργάνωση του σε νέες βάσεις. Έτσι με τον Ν. 474/1930 Ιδρύθηκε ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ), νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο οποίος απολάμβανε νομικής και διοικητικής αυτοτέλειας και λειτουργούσε προς χάρη του δημόσιου συμφέροντος. Έκτοτε, αρκετοί νόμοι, διατάξεις και αποφάσεις βελτίωσαν τη διοίκηση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση του λιμανιού, την αρμοδιότητα των οποίων μέχρι 1999 είχε ο ΟΛΠ. Αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία και στο παγκόσμιο μεταφορικό συστημα1

Αλλά και οι δυσλειτουργίες και οι αναποτελεσματικότητες που παρουσίαζε το πρώτο λιμάνι της χώρας στο τέλος του 20^{ου} αιώνα, οδήγησαν στον θεσμικό εκσυγχρονισμό του με τη μετατροπή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς σε κρατική ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία ΟΛΠ ΑΕ. (Ν.2688/1/3/1999). Έτσι στις αρχές κίολας 21^{ου} αιώνα το λιμάνι του Πειραιά πέρα από τον σημαντικό εθνικό του ρόλο κλήθηκε να δραστηριοποιηθεί δυναμικά στον διεθνή χώρο και να αποτελέσει αποτελεσματικό κρίκο στις παγκόσμιες αλυσίδες logistics και σημαντικό παίκτη στην ανταγωνιστική αγορά της Μεσογείου. **(Παρδάλη 2012 σελ 279-280).**

Οι αρμοδιότητες του ΟΛΠ

Ο θεσμικός εκσυγχρονισμός του λιμανιού του Πειραιά πραγματοποιήθηκε με τον Ν.4748 στις 13/5/1930. Με αυτόν ανατέθηκε η διοίκηση του πειραιϊκού συγκροτήματος στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), ο οποίος αντικατέστησε τη Λιμενική Επιτροπή σε όλα τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της. Τα καθήκοντα του ΟΛΠ ήταν:

- Η εκτέλεση όλων των φορτοεκφορτωτικών εργασιών με δικούς του λιμενεργάτες για τους οποίους έπρεπε να εξασφαλίζει ημερομίσθιο για όλες τις εργάσιμες ημέρες.
- Η παραλαβή φύλαξη και παράδοση όλων των εμπορευμάτων που έφταναν στο λιμάνι.
- Η φροντίδα και η επιμέλεια των εγκαταστάσεων, αλλά και συντήρηση των υπαρχόντων λιμενικών έργων, κτηρίων και εγκαταστάσεων, καθώς και η προμήθεια και συντήρηση των κάθε είδους μηχανημάτων.
- Η ρύθμιση και η εποπτεία της κίνησης των πλοίων και των λοιπών πλωτών μέσων στο λιμάνι.
- Η ρύθμιση των όρων εργασίας των εργαζόμενων στους διάφορους τομείς του.
- Η εκμετάλλευση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης του λιμανιού.
- Η διοίκηση της Ελεύθερης Ζώνης.

Σήμερα 2000-

Μέχρι το 1999 ο ΟΛΠ ήταν Δημόσια Υπηρεσία με τη μορφή ΝΠΔΔ (άρθρο 1 ν.1559/1950) και αποκλειστικά αρμόδιος για τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμανιού του Πειραιά. Σήμερα είναι Ανώνυμη Εταιρεία κοινής ωφέλειας (άρθρο 1 ν.2688/1999), και εισηγμένη στο χρηματιστήριο από το 2003. Η μετοχική του σύνθεση έχει ως εξής : το 75% ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, το 5,5% σε Ελληνικά Νομικά πρόσωπα το 15% σε αλλοδαπά Νομικά πρόσωπα και το 5,5% σε λοιπούς μετόχους.

Τα όργανα διοίκησης του ΟΛΠ είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Διευθύνων Σύμβουλος, το Συμβούλιο Διεύθυνσης και ο Γενικός Διευθυντής. Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι 14μελές με αντιπροσωπευτική σύνθεση.

Συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων υπηρεσιών και των οργανώσεων των παραγωγικών και γενικότερα των συναλλασσομένων με το λιμάνι καθώς και εκπρόσωποι των εργαζομένων (υπαλλήλων-εργατών)

Ο οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι υπεύθυνος:

- Για την κατασκευή κα συντήρηση των λιμενικών έργων και λοιπών εγκαταστάσεων του λιμανιού, καθώς και για τον εξοπλισμό του με τα αναγκαία μηχανήματα.
- Για την προσόρμιση, την αγκυροβολία, την πλευρίση των πλοίων και τον καθορισμό των χώρων φορτοεκφόρτωσής τους.
- Για τη φόρτωση, αποθήκευση και παράδοση των εμπορευμάτων.
- Για την παροχή εξυπηρέτησεων και ευκολιών στα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι.
- Για τη διάθεση μηχανημάτων και πλωτών μέσων.
- Για τη διευκόλυνση των επιβατών εσωτερικού- εξωτερικού στη διακίνηση τους.
- Για τη διοίκηση, ασφάλεια και εκμετάλλευση του λιμανιού, καθώς και για την έκδοση των κανονισμών λειτουργίας του **(Παρδάλη, 1997)**.

Ωστόσο το 2001 έγινε και η έναρξη συζητήσεων περί παραχώρησης και ιδιωτικοποίηση των προβλητών II και III από την Cosco όταν το Δ.Σ του ΟΛΠ αποφάσισε ότι η κατασκευή του μελλοντικού Προβλήτα III (για την οποία ήταν αναγκαίο κεφάλαιο της τάξης των 91 εκ. €) δεν ήταν εφικτό να γίνει μόνο με κεφάλαια του Ο.Λ.Π. ή δάνειο ή Κοινοτική επιδότηση, δηλαδή χωρίς καθόλου ιδιωτικά κεφάλαια. Ο κύριος λόγος της απόφασης αυτής ήταν ότι το ρίσκο μίας τέτοιας χρηματοδότησης είναι μεγάλο, αφού ο προβλήτας αυτός θα χρησιμοποιηθεί σαν προβλήτας φορτίου μεταφόρτωσης, φορτίο το οποίο είναι αρκετά ρευστό και υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός. Η υποδομή του Σ.ΕΜΠΟ. είναι ικανή να καλύψει τα ανάγκες των 1.5 εκατ/εμπορ/τίων τον χρόνο, υποδομή η οποία προήλθε από το επενδυτικό πρόγραμμα του παρόντος θεσμικού μοντέλου, χωρίς καθόλου ιδιωτικά κεφάλαια. Παρ' όλα αυτά, ο Πειραιάς συνεχώς έχανε την θέση του στον κατάλογο με τα 50 μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο.

Ως λύση αρχικά ήταν η αναβάθμιση του λιμένα όπου θα γινόταν επέκταση του Προβλήτα I με ιδιωτικά κεφάλαια. Σύμφωνα με το έργο αυτό αναμενόταν να αυξηθεί η δυναμικότητα του Προβλήτα κατά 500,000 TEU/χρόνο. Βέβαια, δεδομένου ότι η σημερινή δυναμικότητα του είναι περί τα 200,000 TEU/ χρόνο κάτι τέτοιο περισσότερο ουτοπικό φαντάζει. Περισσότερο λογικό ακούγεται 500,000 να είναι η τελική του δυναμικότητα και όχι η αύξησή της. Επίσης, λόγω του ότι τα φορτία εγχωρίας αγοράς κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα ανά έτος, τα νέα αυτά φορτία προφανώς αναμένεται ότι θα προέρχονται από τα φορτία αυτά μεταφόρτωσης. Αυτή η λύση όμως είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη αφού τα φορτία αυτά είναι ιδιαίτερα ρευστά λόγω της μεγάλης ανταγωνιστικότητας αλλά και με πολύ χαμηλά τιμολόγια. Επομένως ήταν προφανές

ότι το ρίσκο χρηματοδότησης του έργου αυτού από τον ιδιώτη θα ήταν μεγάλο **(Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 2013)**.

Βλέποντας τα παραπάνω στοιχεία και θέλοντας να βελτιωθεί η κατάσταση αυτή ώστε να αυξηθεί η κίνηση περί 4,7 εκατ. TEU το χρόνο κάτι που φαντάζει απίθανο το Δ.Σ αποφάσισε να πραγματοποιήσει δραστικές αλλαγές στην λειτουργία του Σταθμού. Η απόφαση που δόθηκε είναι η ιδιωτικοποίηση του Σ.ΕΜΠΟ.

Και αυτό ήταν η αιτία η ολοκληρωτική παραχώρηση του Σ.ΕΜΠΟ. Μία τέτοια κίνηση όμως είναι όμως είναι λογικό ότι θα οδηγούσε στην ανάπτυξη ιδιωτικού μονοπωλίου γι' αυτό και κατέληξαν τελικά στην προοπτική λειτουργίας με το μοντέλο 'landlord port' με την ύπαρξη 2 παροχών, ένας έκτων οποίων θα είναι ο Ο.Λ.Π.

Προτάθηκαν διάφορα σενάρια παραχώρησης του σταθμού όπως και παραχώρηση όλου του ΣΕΜΠΟ σε έναν ιδιώτη, παραχώρηση του Προβλήτα I, πριν καταλήξουμε στο σχέδιο που έγινε δεκτό, δηλαδή την παραχώρηση των Προβλητών II και III. Η απόφαση στην οποία κατέληξαν τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ο.Λ.Π.ΑΕ, είναι η παραχώρηση των Προβλητών II και III σε έναν μόνο ιδιώτη και στη συνεδρίαση της 11/1/2008, ενέκριναν τη διακήρυξη του διεθνούς δημόσιου πλειοδοτικού διαγωνισμού, με αντικείμενο την παραχώρηση των Προβλητών αυτών του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο, με σκοπό :

- Την περαιτέρω ανάπτυξη, επέκταση και εκσυγχρονισμό της υποδομής και υπερδομής, συμπεριλαμβανομένου του μηχανολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (σχεδιασμός, χρηματοδότηση, κατασκευή, συντήρηση) με σύστημα αυτοχρηματοδότησης.
- Την λειτουργία και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων για περίοδο 30 ετών με δικαίωμα ανανέωσης για άλλα 5 χρόνια. Η συνολική προς παραχώρηση έκταση περιλαμβάνει υφιστάμενους χώρους και προς υλοποίηση λιμενικά έργα επί συνόλου εκτάσεως 690.000 τ.μ., στα οποία περιλαμβάνεται και η υφιστάμενη υπερδομή, αποτελούμενη από κτιριακές εγκαταστάσεις γραφείων, αποθηκών και βοηθητικών χώρων, μηχανολογικό εξοπλισμό, πληροφοριακά συστήματα, κτλπ.

Για το παραπάνω σχέδιο παραχώρησης, δύο εταιρείες έκαναν προσφορές : η COSCO και η Hutchison. Το ύψος της προσφοράς της Cosco ανέρχεται στα 4.3 δισεκατομμύρια € για 35 χρόνια, δηλαδή 122,8 εκατομμύρια € το χρόνο. Η ερώτηση εδώ είναι αν από μία τέτοια προσφορά θα μπορούσε να κάλυπτε τις ανάγκες του Ο.Λ.Π. Η απάντηση στην ερώτηση αυτή επηρεάστηκε από δύο παραμέτρους. Η πρώτη αφορά την απώλεια του εισοδήματος που εισπράττει ο Ο.Λ.Π από τον ΣΕΜΠΟ και η δεύτερη αφορά την μείωση των εξόδων του Ο.Λ.Π η οποία οφείλεται στο ότι πλέον ο Προβλήτες II και III θα συντηρούνται από τον ιδιώτη **(COSCO : Ένας κολοσσός στην Ελλάδα, 2012 Πειραιάς)**.

Ως γνωστόν, η κινέζικη εταιρεία Cosco Pasific πήρε τελικά το 2008 την 35ετή εκμετάλλευση της της προβλήτας II του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού του Πειραιά. Έτσι η εταιρεία ΣΕΜΠΟ τον Οκτώμβρη του 2009 ανέλαβε την διοίκηση του Ν. ΣΕΜΠΟ και απασχολεί άμεσα περίπου διακόσιους πενήντα υπαλλήλους, ενώ σημαντικά μεγάλος αριθμός εργατοϋπαλλήλων συνεργαζόμενων εταιρειών, δραστηριοποιούνται τόσο στον χώρο της λειτουργίας του Σταθμού όσο και στα έργα ανακατασκευής του προβλήτα II και της κατασκευής του προβλήτα III **(COSCO : Ένας κολοσσός στην Ελλάδα, 2012 Πειραιάς)**.

Η συγκεκριμένη επένδυση, όπως όλες οι επενδύσεις στην Ελλάδα, είχε αντιμετωπιστεί τότε με δυσπιστία. Οι αντιδράσεις ήταν πολλές, η τότε κυβέρνηση όμως τις παράκαμψε και παραχώρησε στους Κινέζους μια από τις δύο προβλήτες του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού. Το

κράτος, μέσω του Ο.Λ.Π, διατήρησε τη μικρότερη προβλήτα ένα και έτσι ο δύο εταιρείες θα τις λειτουργούσαν παράλληλα.

Το λιμάνι είχε παραχωρηθεί και ο Ο.Λ.Π. θα έβαζε στα ταμεία του ετησίως ένα εγγυημένο ποσό των 28 εκ.. Η προβλήτα I, που διατήρησε ο Ο.Λ.Π είναι βέβαια πολύ μικρότερη. Η Cosco πήρε και το δικαίωμα να φτιάξει και μια τρίτη προβλήτα και να την εκμεταλλευτεί, ωστόσο η προβλήτα II εκσυγχρονίστηκε, προστέθηκαν νέοι γερανοί αξίας εκατομμυρίων ευρώ ο καθένας και ο υπό ιδιωτική διοίκηση έτσι ο σταθμός ανθεί. Ο Ο.Λ.Π. από δίπλα εξακολουθεί και είναι κερδοφόρος, κυρίως λόγω μιας ποσόστωσης στα διακινούμενα εμπορευματοκιβώτια που έχει εξασφαλίσει με την αρχική συμφωνά (**Το μεγάλο παιχνίδι της Cosco στο λιμάνι 2013 Πειραιάς**).

Σήμερα μέσα στην γενικότερη οικονομική κρίση, η οποία έχει επηρεάσει και τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο Πειραιάς χρειάζεται ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο για τα απαιτήσεις της νέας δεκαετίας. Η μεγάλη έκταση του επηρεάζει πέρα από τους διακινούμενους με πλοία πολίτες και τη ζωή τεσσάρων παραλιμένων δήμων καθώς και τη ζωή όλων των νησιών, οι κάτοικοι των οποίων διακινούνται, και τα εμπορεύματα τους, μέσω του Πειραιά. Λιμάνι και πόλη πρέπει να συλλειτουργούν. Γι'αυτό τον λόγο, αναπτυξιακό πρότυπο του Ο.Λ.Π. είναι ο πολιτισμός και ο αστικές αναπλάσεις κατέχουν κυρίαρχη θέση. Η «Πολιτιστική Ακτή» αποτελεί μέρος του πενταετούς επενδυτικού σχεδίου του Ο.Λ.Π. 2011-2015 και κύριος στόχος του είναι η σύζευξη του τουρισμού με τον πολιτισμό και η διασύνδεση της πόλης με το λιμάνι (**Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς,2013**).

Όσον αφορά την Cosco, μαζί με τέσσερις άλλους υποψήφιους έχουν προεπιλεγεί ως πιθανοί αγοραστές του πλειοψηφικού μετοχών του Ο.Λ.Π.

Η Ελλάδα έχει ως στόχο για έσοδα από ιδιωτικοποιήσεις ύψους 1,5 δις ευρώ αυτό τον χρόνο από την πώληση μεριδίου στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, καθώς και την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (σιδηροδρομικός φορέας), το τροχαίο υλικό της εταιρείας Cosco και μερικά περιφερειακά αεροδρόμια, μεταξύ άλλων περιουσιακών στοιχείων. Οι άλλοι πιθανοί επενδυτές είναι : US τερματικό Αμερικής, τερματικό Ολλανδίας, τερματικό Φιλιππίνων και η κλειστού τύπου επενδυτική εταιρεία Utilico Emerging Markets Limited. Παρά τη λιτότητα που προκαλείται από την ύφεση των έξι ετών, τα κέρδη του Ο.Λ.Π αυξήθηκαν 12 τοις εκατό το έτος 2013 και το λιμάνι επωφελείται από μια ισχυρή τουριστική σεζόν, με ρεκόρ 19 εκ. τουριστών. Οι δεσμευτικές προσφορές για τον Ο.Λ.Π.Τον Ιούνιο του 2014 Κίνα και Ελλάδα υπέγραψαν αρκετές προσφορές συνεργασίας κατά τη διάρκεια της επίσημης επίσκεψης του Li Keqiang στην χώρα. Πάντως, όταν η Cosco αναλάμβανε την ευθύνη για τις προβλήτες II και III του λιμανιού και τη διαχείρισή τους, ο πρόεδρος της Wei Jiafu είχε δηλώσει την απόφαση της Cosco να μετατρέψει τον Πειραιά σε «ηγετικό λιμάνι»της στην Ευρώπη όχι μόνο για τον κινεζικό όμιλο, αλλά και για άλλες τέσσερις ασιατικές ναυτιλιακές εταιρείες. Μόνο θετικοί είναι οι «αριθμοί» στην μέχρι τώρα συνεργασία της χώρας με το Κινεζικό κολοσσό.

Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά έχει ως στόχο να αλλάξει την εικόνα του Πειραιά σε διεθνές επίπεδο και να διαδραματίσει ηγετικό ρόλο στη Μεσόγειο μεταξύ άλλων. Για να επιτευχθεί αυτό, επενδύει σε εξοπλισμό, της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών του.

Σε ότι αφορά την κατασκευή της Προβλήτας III, στην αρχική σύμβαση παραχώρησης, προβλεπόταν ότι θα κατασκευάζονταν εξ'οκλήρου από την «Cosco» και η εκμετάλλευση του δυτικού της τμήματος θα ανήκε στον ΟΛΠ. Με έναν φιλικό διακανονισμό όμως περιέρχεται η εκμετάλλευση του προβλήτα εξ'ολοκλήρου στην πολυεθνική.

Επιπρόσθετα, στο διακανονισμό προβλέπεται η μείωση καταβολής του ελάχιστου εγγυημένου τιμήματος που καταβάλει ετησίως η πολυεθνική κα ανέρχεται περίπου στο 70 εκ. ευρώ. Συγκεκριμένα, συμφώνησαν το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα, «να προσαρμοσθεί η καταβολή βάσει οικονομικών δεικτών (ΑΕΠ), λόγω της μεταβολής των οικονομικών δεδομένων στη σύνθεση των φορτίων της αρχικής Σύμβασης».

Ως αντάλλαγμα, η πολυεθνική προβλέπεται να κατασκευάσει για λογαριασμό του Ο.Λ.Π την προβλήτα πετρελαιοειδών και αλιευτικό καταφύγιο στο χώρο Αρμού, για τον Δήμο Περάματος, η Cosco θα επενδύσει 230 εκ. ευρώ και η διάρκεια της Σύμβασης Παραχώρησης παραμένει μέχρι το 2044. Όσο για την ολοκληρωτική ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π, υπάρχουν σε κυβερνητικό επίπεδο διαφωνίες αν θα γίνει με τη μέθοδο της μετοχοποίησης ή της παραχώρησης που αντανακλά τα αντικρουόμενα συμφέροντα. **(Κυβέρνηση- Cosco : Σε τελική ευθεία η πλήρης ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ 2013).**

Είναι προφανές ότι εκτός από τα οικονομικά οφέλη τόσο για την Cosco όσο και για τον Ο.Λ.Π το τεράστιο όφελος είναι η αναβάθμιση του Πειραιά σε ένα υπερσύγχρονο ανταγωνιστικό εμπορευματικό σταθμό.

2.8 Ο ΟΛΠ και η Κοινωνική Υπευθυνότητα

Βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξη του ΟΛΠ Α.Ε, είναι ο σεβασμός του προς το περιβάλλον και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες. Η παραχώρηση της Νήσου Ψυτάλλειας για την εγκατάσταση του κέντρου βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ, η σταθερή μέτρηση των αερίων ρύπων στο Κεντρικό Λιμάνι, η κατασκευή ηχοπετεσμάτων, η εφαρμογή όλων των εθνικών και κοινοτικών κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος, εντάσσονται στα πλαίσια αυτής της πολιτικής. Παράλληλα η Ο.Λ.Π Α.Ε συνεισφέρει στην προσπάθεια διατήρησης της ιστορικής μνήμης έχει αναδείξει τα αρχαιολογικά ευρήματα από την εποχή του Θεμιστοκλή και του Περικλή και στηρίζει με χορηγίες :

- Ανθρωπιστικές και πολιτιστικές δράσεις
- Μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς με αντικείμενο την υγεία και την ενίσχυση ευπαθών κοινωνικών ομάδων

Η Ο.Λ.Π. περισσότερο από 70 χρόνια αποτελεί πόλο οικονομικής ανάπτυξης και σήμερα συνεχίζει την οικονομική του προσφορά στην τοπική και εθνική οικονομία με μια κοινωνική και περιβαλλοντική στρατηγική ανάλογη της ιστορίας του.

Για την προστασία του περιβάλλοντος, λαμβάνει τα επόμενα μέτρα :

1) Διαχείριση αποβλήτων :

- Σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων
- Δίκτυο παραλαβής Λυμάτων πλοίων- μεταφορά τους στο σταθμό Βιολογικού καθαρισμού Αποβλήτων (Ψυτάλλεια)
- Συλλογή και διαχείριση των αποβλήτων λιπαντικών ελαίων που παράγονται από τα μηχανήματα της Ο.Λ.Π.

2) Ποιότητα νερών :

- Συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά για την παρακολούθηση της ποιότητας νερών του λιμανιού
- Επισήμανση περιοχών που χρίζουν βελτίωσης και εκτίμηση της περιβαλλοντολογικής κατάστασης
- Συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για νέο σχέδιο διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων

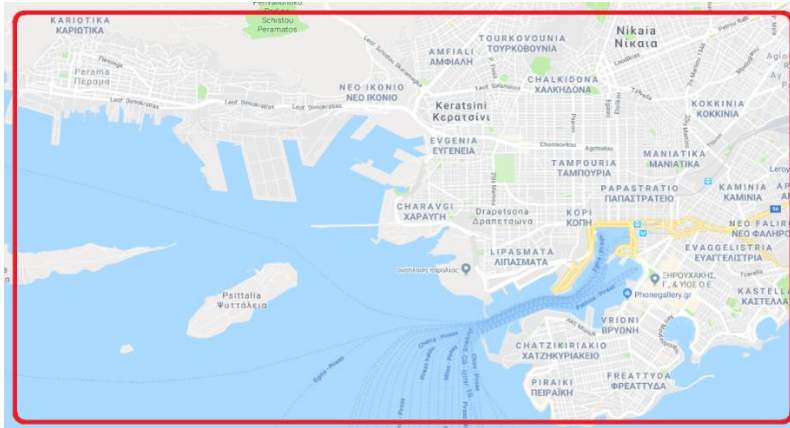
3)Θόρυβος και Ποιότητα Ατμόσφαιρας :

- Συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο για την εφαρμογή προγραμμάτων παρακολούθησης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αέρα.

2.9 Όρια του Λιμένα

Τα όρια της Περιοχής του Λιμένος Πειραιώς, συμπεριλαμβανομένης και της Ελεύθερης Ζώνης Πειραιώς καθορίζονται στο άρθρο 2 του α.ν. 1559/1950 όπως αυτή έχει επεκταθεί μεταγενέστερα με κανονιστικές διατάξεις που έχουν εκδοθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου αυτού

Συγκεκριμένα η περιοχή του Λιμένα Πειραιώς εκτίνεται από το Λιμενίσκο Μουνιχίας μέχρι το Πέραμα, συμπεριλαμβανομένου ακόμη και του Όρμου Αμπελακίων Σαλαμίνας και αποτελείται από χερσαία και θαλάσσια ζώνη. Η θαλάσσια ζώνη περιλαμβάνει στην ανωτέρω περιοχή του Λιμένα λεκάνες λιμένων κα προφυλαγμένων όρμων και έκταση ανοικτής θάλασσας σε ακτίνα 500 μέτρων από τη χερσαία ζώνη. Η χερσαία ζώνη του λιμένα δύναται να τροποποιείται με υπουργικές αποφάσεις. **(ΦΕΚ 2001)**



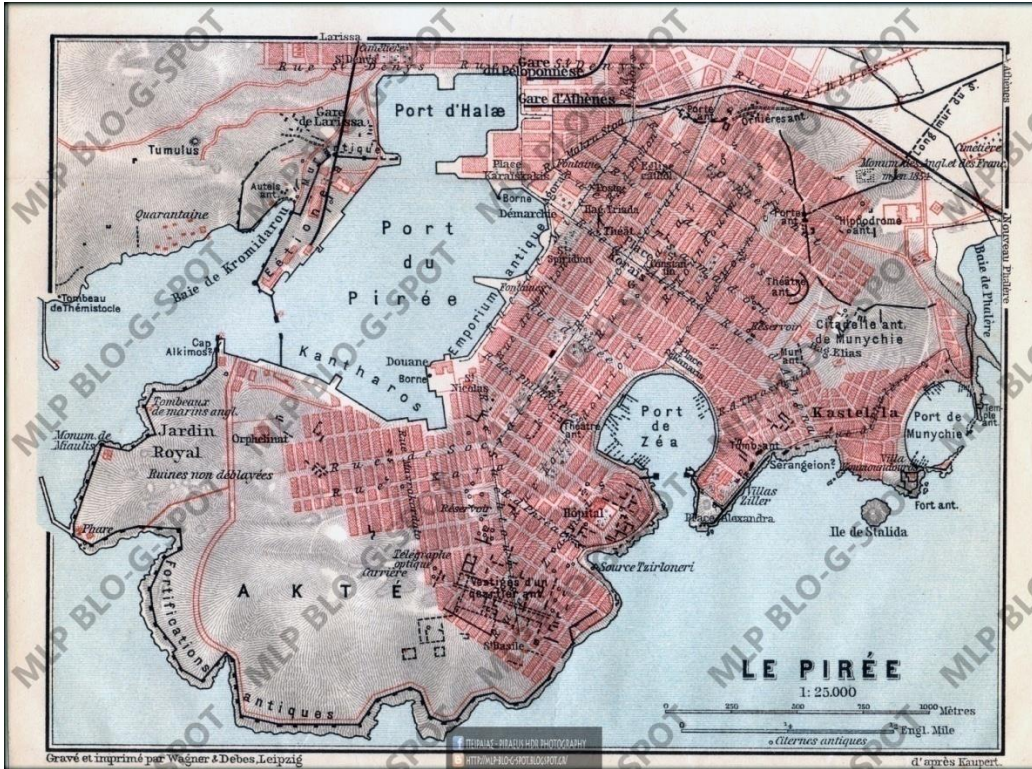
Συμπεράσματα

Ανακεφαλαιώνοντας,σε αυτό το κεφάλαιο αναφερθήκαμε στην Ελληνική ναυτία όπου είναι πηγή και φορέας ανάπτυξης , ευημερίας απασχόλησης και κοινωνικής συνοχής για τη χώρα. Συνδέει την χώρα με τα κράτη του εξωτερικού, εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο , συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος, δημιουργεί θέσης απασχόλησης και παράλληλα συμβάλλει και στην πολιτιστική εξέλιξη της χώρας. Η Ελλάδα δεδομένου της γεωγραφικής της θέσης της λειτουργεί ως σταυροδρόμι τριών ηπείρων η ανάπτυξη της ναυτιλίας έχει συμβάλλει σημαντικά στην άνοδο της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Τα λιμάνια χωρίζονται ανά κατηγορίες ανάλογα με τη λειτουργία τους όπως λιμάνια εσωτερικού, εξωτερικού, πολεμικά, αλιεύτηκα, καταφυγής και τουριστικά.Άλλοι παράγοντες που διαχωρίζουν τα λιμάνια είναι το γεωγραφικό τους σημείο, η γεωμορφολογία τους, η λειτουργία, και το οικονομικό τους κριτήριο. Για το λιμάνι του Πειραιά συλλέξαμε πληροφορίες για την εξέλιξη του λιμανιού και την οριοθέτηση του από τον Ο.Λ.Π. Α.Ε, λειτουργίες και δράσεις, όπως είναι η διακίνηση εμπορευμάτων,παροχή και προστασία από τη φύση , παροχή υπηρεσιων και υποστήριξη των πλοίων, η βιώσιμη ανάπτυξη και το τερματικός σταθμός.

Κεφάλαιο 3^ο

Η Εξέλιξη και η Ανάπτυξη του Λιμένα Πειραιά

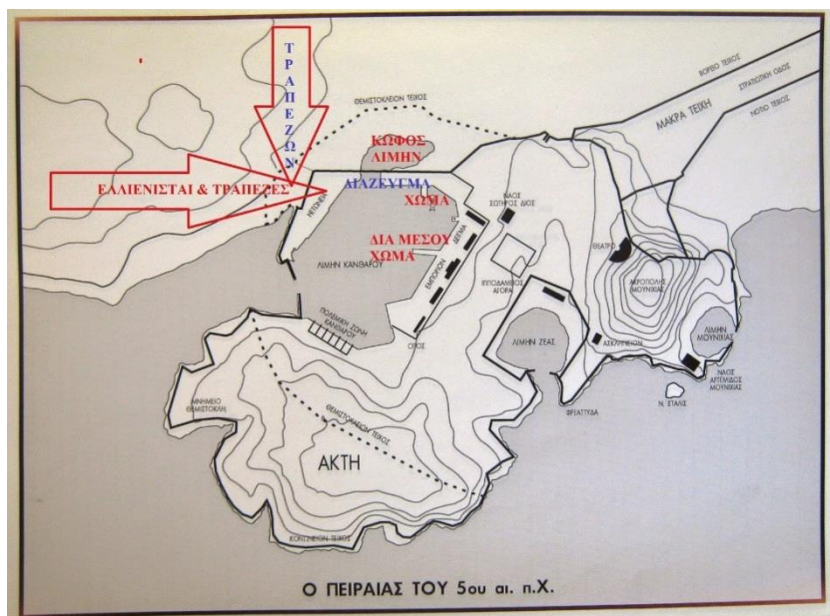


Ο χάρτης χρονολογείται από το 19^ο αι. από τον διασημο Γερμανό Τοπογράφο και Χαρτογράφο **Johann August Kaupert (9/5/ 1822 - 11/2/1899).**

Αρχαίοι Χρόνοι

2600-2000 π.Χ. Ο Πειραιάς ήταν αποκομμένος. Η σταδιακή ένωσή του με την Αττική δημιούργησε το λιμάνι του.

1300 π.Χ. Οι πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά εγκαθίστανται στο λόφο της Μουνυχίας. Πραγματοποιούνται επιδρομές και αποικισμοί Μινυών, Πελασγών, Κα-δμεΐων και Θρακών. Οι Μινύες εγκαθίστανται στον Πειραιά



(<http://alfavitario.blogspot.com/2015/04/blog-post.html>) 560-527 π.Χ. Κατασκευάζονται οδικά δίκτυα στην Αττική και στην Περιοχή του Πειραιά από τον Πεισίστρατο.

511π.Χ. Οχυρώνεται ο λόφος της Μουνυχίας από τον Ίπποι

507 π.Χ Ο Κλεισθένης ονομάζει τον Πειραιά Δήμο της Αττικής

493 π.Χ Έναρξη της οχύρωσης του Πειραιά και της κατασκευής των τειχών από το Θεμιστοκλή

483 π.Χ Ο Θεμιστοκλής πείθει τους Αθηναίους να αναπτύξουν το ναυτικό τους και να μεταφέρουν το



επίνειό τους από το Φάληρο στον Πειραιά.

480π π.Χ Γίνεται η ναυμαχία στη Σαλαμίνα κοντά στο λιμάνι του Πειραιά

479 π.Χ Αρχίζει η κατασκευή του λιμένος Πειραιώς και των νεωσοίκων

478 π.Χ Ο Πειραιάς οχυρώνεται

471 π.Χ Τα τείχη ολοκληρώνονται, ενώ ο Θεμιστοκλής εξορίζεται. Ο Πειραιάς καθίσταται όχι μόνο πολεμικό, αλλά και σπουδαίο εμπορικό λιμάνι



451-431 π.Χ Ανοικοδομείται η πόλη του Πειραιά, βάση σχεδίου του αρχιτέκτονα Ιπποδάμου.



448-431 π.Χ Ο Περικλής ολοκληρώνει το πρόγραμμα του Θεμιστοκλή. Ανεγείρονται στον Πειραιά στοές, η Αμφίπολη, η Ιπποδάμειος Αγορά και άλλα κτίρια για τις κρατικές υπηρεσίες. Ο Πειραιάς εξελίσσεται σε σπουδαίο ναυτεμπορικό κέντρο.

431-414π.Χ Εξαιτίας του Πελοποννησιακού πολέμου σημειώνεται κάμψη στις δραστηριότητες και την κίνηση του λιμανιού.

414 π.Χ Η ύδρευση της πόλης του Πειραιά βελτιώνεται με σχεδιασμό του Μέτωνος, γνωστού αρχιτέκτονα της εποχής.

411 π.Χ Ιδρύεται η συνεταιρική Τράπεζα Αρχιστράτου και Αντισθένης, καταλύονται οι δημοκρατικές αρχές και η εξουσία περνά στα χέρια των Τετρακοσίων. Το ίδιο έτος ανεγείρονται στον Πειραιά η μεγάλη Στοά και το νέο, ισχυρότερο του ήδη υπάρχοντος, τείχος στην Ηετιωνία Ακτή.

400 π.Χ Με την άφιξη του Λυσάνδρου στον Πειραιά πραγματοποιείται αποκλεισμός και παράδοση της πόλης. Κατεδαφίζονται τα τείχη, οι ναύσταθμοι και ο στόλος παραδίδεται. Οι τριάκοντα τύρρανοι πωλούν τους νεώσοικους του λιμανιού σε ευτελέστατη τιμή.

403 π.χ Ο Θρασύβουλος νικώντας τους τριάκοντα τυράννους, απελευθερώνει τον Πειραιά

400 π.Χ Ιδρύεται στον Πειραιά η Τράπεζα του Πασίωνος.

394-393 π.Χ Ανεγείρονται από τον Κώνωνα τα κατεστραμμένα τείχη του Πειραιά και ιδρύεται το Αφροδίσιον, σε ανάμνηση της νίκης του. Την εποχή αυτή ανασυγκροτείται το ναυτικό και το λιμάνι.

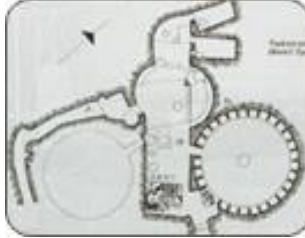
376 π.Χ Ο Σπαρτιάτης Σφοδρίας με 10.000 στρατιώτες, επιχειρεί νύχτα να καταλάβει τον Πειραιά.

370 π.Χ Η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά αρχίζει να αυξάνεται.

347-323 π.Χ Ιδρύεται η Σκευοθήκη του Φίλωνος, δίπλα στο λιμάνι της Ζέας.

345 π.Χ Συνάπτεται συνθήκη ειρήνης μεταξύ Αθηναίων και Φίλιππου και αρχίζει νέα ακμή για τον Πειραιά.

322 π.Χ Οι Αθηναίοι αποκηρύσσουν την Μακεδονική κυριαρχία, αλλά ηττώνται και εγκαθίστανται μόνιμη Μακεδονική φρουρά στο λόφο της Μουνυχίας. Από το έτος αυτό αρχίζει η αργή παρακμή του



Πειραιά.

319 π.Χ Ο Πολυσπέρχων, διάδοχος του Αντιπάτρου, πολιορκεί και κυριεύει τον Πειραιά.

318 π.Χ Ο Κάσσανδρος ανακτά τον Πειραιά.

307 π.Χ Ο Δημήτριος ο Πολιορκητής, ανασκάπτει το φρούριο την Μουνυχίας και οι Αθηναίοι για να τον ευχαριστήσουν σαν δώρο τον Πειραιά.

267 π.Χ Οι Ερούλοι πραγματοποιούν επιδρομή κατά του Πειραιά.

251 π.Χ Με την επέμβαση του Αράτου, αποδίδονται στους Αθηναίους αντί 150 ταλάντων, Ο Πειραιάς, η Σαλαμίνα, η Μουνυχία και τα λιμάνια. Τότε αρχίζουν οι επισκευές των τειχών και η οχύρωση των λιμανιών.

250 π.Χ Συνεχίζεται η παρακμή του Πειραιά.

146 π.Χ Μετά την άλωση και καταστροφή της Κορίνθου, ο Πειραιάς και η υπόλοιπη Ελλάδα, υποτάσσεται στη Ρωμαϊκή κυριαρχία.

86 π.Χ Αθηναίοι και Πειραιώτες εξεγείρονται κατά της Ρωμαϊκής κυριαρχίας. Ο Σύλλας καταστέλλει την εξέργηση, κυριεύει την Αττική, καταστρέφει και πυρπολεί τον Πειραιά.

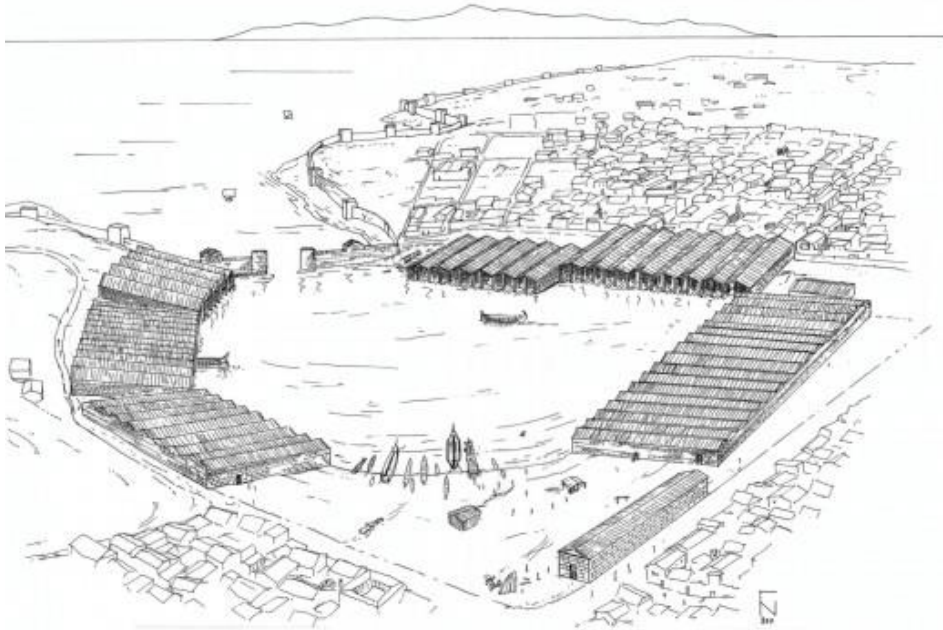
79 π.Χ Ο Κικέρωνας περνάει από τον Πειραιά.

67 π.Χ Ο Πομπήιος αναλαμβάνει αγώνα κατά των πειρατών. Κατασκευάζονται έργα στον Πειραιά που διακρίνονται για την προχειρότητα τους. Πραγματοποιείται ανοικοδόμηση του "Δείγματος" και μερικών νεωρέων, από δωρεά του Πομπήιου.

45 π.Χ Φθάνει στον Πειραιά ο Οράτιος.

176 μ.Χ Την εποχή των Αντωνίνων κατασκευάζονται πρόχειρα λιμενικά έργα για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα, τα οποία οδηγούν σε μικρή αύξηση της κίνησης του λιμανιού. Την ίδια εποχή φιλοτεχνείται και τοποθετείται το άγαλμα του λέοντος στο λιμάνι του Πειραιά

267 μ.Χ Οι Γότθοι και οι Ερούλοι κάνουν επιδρομή στον Πειραιά, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να εγκαταλείψουν την πόλη.



Εικόνα Υπάρχει ισχυρή πιθανότητα τα πολεμικά πλοία που πολέμησαν στη ναυμαχία της Σαλαμίνας να φυλάχτηκαν σε αυτούς τους νεωσοικούς της Ζέας και της Μουνιχίας... Σχεδιαστική αναπαράσταση της ναυτικής βάσης του λιμανιού της Ζέας τον 4ο αι. π.Χ. Γ. Νάκας Zea Harbour Project (**πηγή** <http://www.lifo.gr/mag/features/4450>)

Βυζαντινοί Χρόνοι

322 μ.Χ Ο στόλος του Μεγάλου Κωνσταντίνου αποτελούμενος από 1200 πλοία, προκειμένου να αντιμετωπίσει τον Λικίνιο, συγκντρώνεται στον Πειραιά. Το λιμάνι χρησιμοποιείται ως πολεμικός ναύσταθμος και ορμητήριό του.

395 μ.Χ Επιδρομή Γότθων υπό τον Αλάριχο. Τελειωτική νέκρωση του Πειραιά και του λιμανιού του. Παρόλα αυτά δεν παύει να αποτελεί ασφαλές καταφύγιο και ορμητήριο πλοίων ή και ολόκληρων στόλων.

551 μ.Χ Τα εναπομείναντα λιμενικά έργα του Πειραιά καταστρέφονται από μεγάλο σεισμό.

622 μ.Χ Ο βυζαντινός στόλος απόπλευσε από τον Πειραιά, αφού παρέλαβε την Ειρήνη την Αθηναία, για να στεφθεί αυτοκράτειρα στην Κωνσταντινούπολη.

1019 μ.Χ Ο Βασίλειος Β΄ ο Βουλγαροκτόνος, μετά την νίκη του κατά των Βουλγάρων, έρχεται στην Αθήνα και αφού ευχαριστεί με μεγαλοπρεπείς δοξολογίες το Θεό, στην εκκλησία της Παναγίας της Αθηνιώτισσας στον Παρθενώνα, αναχωρεί για την Κωνσταντινούπολη από το λιμάνι του Πειραιά, οπού είχε συγκεντρωθεί ισχυρή μοίρα του βυζαντινού στόλου.

1040 μ.Χ Βαράγγοι και Νορβηγοί, υπό τον αρχηγό Αράλδ, υπηρετούντες τον βυζαντινό αυτοκράτορα Μιχαήλ Δ΄ τον Παφλαγόνα, περνώντας από το λιμάνι του Πειραιά, χάραξαν στα πλευρά του τεράστιου μαρμάρινου λέοντος που υπήρχε στο λιμάνι, επιγραφή στην αρχαία Σκανδιναβική γλώσσα.

1146 μ.Χ Παρατηρείται μικρή αύξηση της εμπορικής κίνησης του λιμανιού.

1205 μ.Χ Η Αθήνα και ο Πειραιάς περιέρχονται στην κατοχή των Φράγκων.

1317 μ.Χ Το λιμάνι που αποτελούσε αγκυροβόλιο του στόλου των Καταλανών, δέχεται επίθεση των Βενετών. Το λιμάνι αρχίζει να ονομάζεται "λιμήν του Λέοντος ή πόρτο Δράκο, λόγω του μεγάλου αγαλματινού λιονταριού που βρισκόταν στην είσοδο του.

1387 μ.Χ Το έτος αυτό καταλύεται η Καταλανική κυριαρχία της Αθήνας και του Πειραιά και οι Δελαρός, Φράγκοι κυρίαρχοι της Αθήνας, κάνουν μικροεπισκευές στο λιμάνι του Πειραιά.

Οθωμανική Κυριαρχία

1458. Ο Πειραιάς και η Αθήνα υποτάσσονται στους Τούρκους κατακτητές.

1458 Ο Μωάμεθ ο πορθητής της Κωνσταντινούπολης, επισκέπτεται το λιμάνι του Πειραιά.

1466 Ο Ενετικός στόλος, υπό την διοίκηση του Βίκτορα Καπέλλου, αγκυροβολεί στο λιμάνι του Πειραιά, επιτίθεται στα Τουρκικά πλοία εκεί και κάνει επιδρομή στην Αθήνα.

1467 Ενετοί επιτίθενται μέσα στο λιμάνι του Πειραιά κατά των Τούρκων και κυριεύουν την Αθήνα.

1481 Πειρατικά πλοία επιτίθενται σε εμπορικά πλοία μέσα στο λιμάνι του Πειραιά.

1670-1675 Γίνεται εξαγωγή λαδιού από το λιμάνι του Πειραιά στη Μασσαλία.

1687-1688 Καταπλέει στον Πειραιά μεγάλος Ενετικός στόλος υπό τη διοίκηση του Μοροζίνι. Ακολουθεί κανονιοβολισμός και καταστροφή του Παρθενώνα. Μεταξύ άλλων λαφύρων μεταφέρεται στη Βενετία και το μεγάλο μαρμάρινο λιοντάρι του λιμανιού.



1770 Εγκαθίσταται στον Πειραιά, σαν πρώτος μόνιμος κάτοικος του ο Καυράκ.

19^{ος} αιώνας

1806 Ο Σατωμπριάν επισκέπτεται τον Πειραιά, όπου του προξενεί εντύπωση η απόλυτη ερήμωση του λιμανιού.



1824 Απελευθέρωση του Πειραιά από τον Καραϊσκάκη, ο οποίος πολιορκεί και καταλαμβάνει τη μονή του Αγίου Σπυρίδωνα όπου είχαν οχυρωθεί οι Τούρκοι κατόπιν διαταγής του Κιουταχί.

Η πόλη του και το λιμάνι του Πειραιά διαθέτουν μια κοινή ιστορική πορεία « Η κατά καιρούς ανάπτυξη του λιμένα συνδέθηκε πάντοτε με αντίστοιχες περιόδους ευημερίας και προόδου της πόλης» (Χατζημανωλάκης 2000).

Η νεότερη ιστορία του Πειραιά ξεκινά το 1835 όταν ιδρύεται ο δήμος του Πειραιά με πρώτο δήμαρχο τον Κυριακό Σερφιώτη. Το 1834 μ. η πρωτεύουσα της Ελλάδας μεταφέρεται από το Ναύπλιο στην Αθήνα, γεγονός το οποίο αποτελεί την αρχή μιας νέας κίνησης στο λιμάνι ενώ παράλληλα ιδρύεται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά, το οποίο υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας.



Το 1835 μ.Χ. έμποροι από τη Χίο και την Ύδρα εγκαθίστανται στον Πειραιά, ενώ την ίδια εποχή, με Βασιλική Διαταγή της 16.10.1835, επιβάλλεται τέλος 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων. Το επιπλέον ποσό προοριζόταν για την κατασκευή του “μόλου”, τη “διόρθωση” του λιμανιού και την αποξήρανση των ελών. Ταυτόχρονα ορίζεται η πρώτη επιτροπή διοικήσεως του λιμανιού.

Το 1836 μ.Χ. ολοκληρώνεται η κατασκευή της οδού Αθηνών –Πειραιώς, η οποία συντελεί στην αύξηση της κίνησης του λιμανιού. Το ίδιο έτος ιδρύεται Υγειονομείο στον Πειραιά. Παράλληλα μια σειρά από έργα υποδομής εκτελούνται στην πόλη. Οικοδομήθηκαν σχολεία, νοσοκομεία, εκκλησίες, άλλα δημόσια κτίρια όπως οι κρατικές αποθήκες και το Λοιμοκαθαρητήριο καθώς και κοινωφελή ιδρύματα με δωρεές ευεργετών.

Το 1837 μ.Χ λόγω της αντίδρασης των μεγάλων λιμανιών της εποχής εκείνης, Σύρου, Πατρών και Ναυπλίου, το σχέδιο δήλωσης του Πειραιά ως “ελεύθερο λιμάνι” (λιμνήν ατελής) που κατατέθηκε από την δημοτική αρχή απορρίπτεται. Το 1844 μ.Χ λειτουργεί το μεταξουργείο του Λουκά Ράλλη το οποίο είναι το πρώτο ατμοκίνητο εργοστάσιο στην Ελλάδα. Το 1846 μ.Χ Ιδρύεται και το πρώτο ναυπηγείο από τον Αντώνιο Καλούση.

Το 1848 μ.Χ με νομοθετική ρύθμιση τη διοίκηση του λιμανιού αναλαμβάνει τριμελής επιτροπή. Αυξάνονται τα εισπραττόμενα επι των εμπορευμάτων τέλη και άλλα

δικαιώματα. Παράλληλα πραγματοποιούνται τα πρώτα υποτύπωση λιμενικά έργα :

Το 1850 μ.Χ, κ κίνηση του λιμανιού ετησίως, ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία κατάπλεοντα και αποπλέοντα, ολικής χωρητικότητας 130.000 τόνων και 30.000 επιβατών εκ των οποίων 28.000 εσωτερικού και 2.000 εξωτερικού. Ο Πειραιάς αναδεικνύεται την περίοδο εκείνη σε κύριο κόμβο των θαλάσσιων συγκοινωνιών.

Το 1858 μ.Χ πραγματοποιείται η εγκατάσταση του πρώτου υποβρύχιου τηλεγραφικού δικτύου. Το 1860 μ. ιδρύονται στο λιμάνι τα Ναυπηγεία Βασιλειάδη. Στο λιμάνι του Πειραιά είναι νηολογημένα 301 ιστιοφόρα, χωρητικότητας 14.944 τόνων.

Το έτος 1861 μ. συγκροτείται η α Εφορευτική Επιτροπή του Λιμένος Πειραιώς και το λιμάνι τελεί πλέον υπό έλεγχο της Δημοτικής Αρχής. Στην πόλη αρχίζουν να λειτουργούν τα πρώτα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της εποχής. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1864 μ.Χ Ιδρύθηκε στην πόλη το πρώτο υποκατάστημα της Εθνικής Τράπεζας ενώ ήδη από το 1841 μ.Χ. είχε ιδρυθεί η αγγλική Εμπορική Τράπεζα.

Το 1868 μ.Χ. αρχίζει η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού Αλών. Ενώ το 1869 μ.Χ. πραγματοποιείται η σιδηροδρομική σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Παράλληλα ιδρύεται η ναυτασφαλιστική εταιρία "Αρχάγγελος" και ο πρώτος Ελληνικός Νηογνώμων.

Το 1872 μ.Χ. αντικαθίσταται η χρήση πετρελαίου για το φωτισμό του λιμανιού από φωταέριο. Χτίζεται το Χρηματιστήριο του Πειραιά, το επονομαζόμενο "Ρολόι". Σύμφωνα με μετρήσεις εκείνης της εποχής ο πληθυσμός του Πειραιά ανέρχεται σε 16.000 περίπου κατοίκους. Το 1874 μ.Χ. η Εφορευτική Επιτροπή συνάπτει δάνειο 400.000 δρχ. για την εκτέλεση λιμενικών έργων, ενώ την ίδια περίοδο τα μηχανουργεία στον Πειραιά κατασκευάζουν τις πρώτες ατμομηχανές, δύναμης μέχρι 100 ίππων.

Το 1875 μ.Χ αυξάνεται το τέλος επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων υπέρ του λιμανιού ενώ το 1876 μ.Χ πραγματοποιείται η εγκατάσταση του πρώτου γερανού στο λιμάνι. Από το 1881 έως το 1886 μ.Χ. αγοράζεται μεγάλη βυθοκόρος, πραγματοποιούνται εκβαθύνσεις στο λιμάνι και αξιοποιείται το λιμάνι Αλων.

Το 1884 μ.Χ. ιδρύεται στον Πειραιά η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και θεμελιώνεται το Δημοτικό Θέατρο το οποίο θα αποπερατωθεί το 1895 μ.Χ. Το 1889 μ.Χ ο Πειραιάς έχει 34.527 κατοίκους και το 1890 μ.Χ η κίνηση στο λιμάνι ανέρχεται στα 2.460 πλοία χωρητικότητας 1.500.000 τόνων περίπου ετησίως. Επίσης την περίοδο αυτή λειτουργούν στην πόλη εμπορικά καταστήματα, μικρές βιοτεχνίες και εργοστάσια.

Το 1893 μ.Χ. Διανοίγεται η διώρυγα της Κορίνθου και αυξάνεται η κίνηση του λιμανιού του Πειραιά. Το 1898 μ.Χ κατασκευάζεται ο πρώτος εξωτερικός μόλος του λιμανιού.



Ο Πειραιάς το 1875

20^{ος} Αιώνας

Το 1900 μ.Χ ιδρύεται ο Εμπορικός Σύλλογος Πειραιώς. Το 1904 μ.Χ η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται για το φωτισμό του λιμανιού και της Πόλης και γίνεται διαπλάτυνση της προβλήτας της Τρούμπας. Το 1906 μ.Χ κατασκευάζεται ο δεύτερος εξωτερικός μόλος του λιμανιού. Την περίοδο εκείνη στο λιμάνι εισέρχονται και εξέρχονται 5.350 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 3.250.000 τόνων.



Το 1908 μ.Χ αρχίζει ο εκβραχισμός του υφάλου του προλιμένος. Το 1909 μ.Χ πραγματοποιείται η ασφαλτόστρωση των κεντρικών οδών και πλατειών της πόλης και εγκαινιάζονται η ηλεκτροκίνηση των τραμ..

Το 1911 μ.Χ με νόμο συνιστάται νέα Διοίκηση του λιμανιού, 15 μελής "Επιτροπεία Λιμένος Πειραιώς", στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι ενδιαφερόμενες, για το λιμάνι τάξεις. Το 1912 μ.Χ. ολοκληρώνεται η κατασκευή των δύο μόνιμων δεξαμενών του λιμανιού.

Το 1919 μ .Χ. ιδρύεται το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά (Ε.Β.Ε.Π) ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν. 184/1914).Το ίδιο έτος ιδρύθηκε και το Λιμενικό Σώμα.

Το 1922 μ.Χ. σηματοδοτείται από την Μικρασιατική Καταστροφή και την εγκατάσταση χιλιάδων προσφύγων στον Πειραιά. Στις 16 Μαρτίου 1924 μ.Χ. γίνονται τα εγκαίνια ενάρξεως των μεγάλων έργων του λιμανιού, από τον γαλλικό όμιλο Ερσάν, δαπάνης 495 εκατ. Δραχμών. Το 1925 μ.Χ. ιδρύονται το Επαγγελματικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο καθώς επίσης και η «Συνεργατική Ένωση Εργατών Φορτοεκφορτωτών Λιμένων και Προλιμένος Πειραιά».



Το 1930 μ.Χ. η ραγδαία εξέλιξη του λιμανιού επιβάλλει την ίδρυση, με βάση τον νόμο 4748, αυτόνομου οργανισμού διοίκησης του λιμανιού του "Όργανισμού Λιμένος Πειραιώς" (Ο.Λ.Π) με πρώτο πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου τον Μιχάλη Ρινόπουλο και πρώτο γενικό διευθυντή τον ναύαρχο Θεόδωρο Γρηγοράκη.

Το 1932 μ.Χ. πραγματοποιείται η έναρξη της λειτουργίας της Ελευθέρας Ζώνης. Το 1936 μ.Χ. ιδρύεται στην πόλη το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το 1937 μ.Χ. διενεργούνται τα εγκαίνια της Σιταποθήκης (Σιλό). Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1938 μ.Χ. στον Πειραιά λειτουργούν 475 μεγάλα εργοστάσια, 3.400 μακρότερα εργοστάσια και βιοτεχνικά εργαστήρια, 12.000 καταστήματα. Ο ετήσιος κύκλος εργασιών των 162 ανωνύμων εταιρειών (βιομηχανικών, εμπορικών, ναυτιλιακών) ξεπερνάει τα 10 δισεκατομμύρια δραχμές.

Την περίοδο 1940-1944 μ.Χ. όπου η βρίσκεται σε πόλεμο με τους Ιταλούς και Γερμανούς η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά υπέστησαν μεγάλες καταστροφές οι οποίες αποκαταστάθηκαν ολοκληρωτικά το 1954 μ.Χ. με την παράλληλη κατασκευή και ορισμένων νέων έργων. Το 1950 μ.Χ. δημοσιεύεται το Α.Ν. 1559.1950 «περί Ο.Λ.Π». Το 1958 μ.Χ. ιδρύεται η Ανώτατη Βιομηχανική



Σχολή (Σημερινό Πανεπιστήμιο Πειραιώς).

Το 1959 μ.Χ. αποφασίζεται από το διοικητικό σύμβουλο του Ο.Λ.Π., μετά από πρόταση του μέλους του δημοτικού συμβούλου Ιωάννη Μητρόπουλου, η ετήσια επιχορήγηση του Δήμου Πειραιά από το έτος 1960 με ποσό 2.000.000 δραχμές. Το 1962 μ.Χ. πραγματοποιείται η κατασκευή του μόλου Φρεατίδας και του Λιμενίσκου «Δέλτα» Φαλήρου ενώ το 1963 μ.Χ. ο Ο.Λ.Π εξαγοράσει την περιοχή Βασιλειάδη.

Το 1964 μ.Χ. ολοκληρώνεται η επέκταση του κτιρίου της Σιταποθήκης, τίθεται σε λειτουργία η Ιχθυόσκαλα Κερατσινίου και ιδρύεται ο Νομός Πειραιά. Το 1966 μ.Χ. αρχίζει η κατασκευή του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου που θα εγκαινιαστεί το 1970 μ.Χ. Παράλληλα παραχωρείται ο λιμενίσκος Ζέας- Φρεατίδας στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ).

Το 1968 μ.Χ ο Ο.Λ.Π τίθεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το 1972 μ.Χ. μετά την εγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών εταιριών στον Πειραιά και ανέργση πολυόροφων κιτριών, επεκτείνεται το πειραϊκό «σίτυ» στην περιοχή γύρω από τον Επιβατικό Σταθμό. Το 1975 μ.Χ λειτουργεί η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη. Ένα χρόνο αργότερα η νομοθεσία του Ο.Λ.Π εκσυγχρονίζεται και οι υπηρεσίες του αναδιαρθρώνονται. Ταυτόχρονα οργανώνονται το ίδιο έτος, για πρώτη φορά η ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια» στον Επιβατικό Σταθμό του Ο.Λ.Π.



Το 1978 μ.Χ αρχίζει η κατασκευή τραπεζοειδούς- αρχικά- προβλήτας στο Νέο Ικόνιο για τη δημιουργία του νέου μεγάλου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και αποπερατώντας τα έργα για την επέκταση του Container Terminal της Ακτής Βασιλειάδη. Το 1979 μ.Χ. αρχίζει η λειτουργία σταθμού εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων –ψυγείων δυναμικότητας 240 θέσεων. Το 1980 μ.Χ. πραγματοποιείται η προμήθεια δύο νέων γερανογεφυρών για Containers και εγκατάσταση τους στην Ακτή Βασιλειάδη και την Προβλήτα I (Ν. Ικονίου). Το 1981 μ.Χ ολοκληρώνεται η μελέτη του Βρετανικού Συμβουλευτικού Οργανισμού “ Placon Ltd” για το λιμάνι του Πειραιά.

Το 1982 μ.Χ. συγκροτείται το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π με 14 μέλη σύνθεση που καταρτίζει το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του λιμένα. Επίσης, πραγματοποιείται προμήθεια 17 ηλεκτροκίνητων γερανών και τριών ρυμουλκών των 500 HP.1983. Λαμβάνονται μέτρα για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης των φορτίων τράνζιτ στο λιμάνι του Πειραιά. Στα Πλαίσια της εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης Marpol 1973/1978 (Ν.1269/82), ανατίθεται, μετά από δημόσιο διαγωνισμό, σε ναυτιλιακή εταιρία η εκτέλεση των εργασιών περισυλλογής πετρελαιοειδών και χημικών καταλοίπων, λυμάτων, απορριμμάτων κλπ. Τότε παίρνονται οι πρώτες αποφάσεις για την μηχανοργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Το 1984 μ.Χ Υλοποιείται η αποσυμφόρηση πολλών χώρων του κεντρικού λιμένα για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Τα αυτοκίνητα TIR μεταφέρονται στο Νέο Ικόνιο. Την ίδια χρονιά δεντροφυτεύεται η περιοχή του Κεντρικού λιμανιού και λαμβάνονται μέτρα για την ανάδειξη των ερειπίων του αρχαίου πειραϊκού τείχους, στην περιοχή Παλατάκι. Επίσης, αξιοποιείται ο Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός ως εκθεσιακός χώρος, με την οργάνωση διεθνών εκθέσεων.

Το 1985 μ.Χ διαμορφώνεται ο εσωτερικός κα εξωτερικός χώρος του Επιβατικού Σταθμού Αγίου Νικολάου. Το 1986 μ.Χ παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Ακτής Βασιλειάδη ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις. Ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του με 11 tractors, λεωφορεία, νοσοκομειακά αυτοκίνητα, ρυμουλκούμενα όχημα κ.α. Επιπλέον εγκρίνεται η αγορά από τον Ο.Λ.Π ταχύπλοου σκάφους.



Το 1987 μ.Χ. εγκρίνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π, το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο ύψους 9,5 δις δραχμές. Το 1988 μ.Χ δημοπρατούνται έργα αξίας 630 εκατομμυρίων δραχμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανέγερση κτιρίου για τους εργαζομένους του Ο.Λ.Π στην προβλήτα III. Το 1988 μ.Χ. το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Λ.Π αποφασίζει να δοθεί το όνομα του Ελευθερίου Βενιζέλου στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, προς τιμήν του μεγάλου Έλληνα πολιτικού υπό την κυβέρνηση του οποίου ιδρύθηκε ο οργανισμός. Παράλληλα πραγματοποιείται αναγγελία λειτουργίας της νέας προβλήτας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ν. Ικονίου, στις αρχές του 1989, με παράδοση προς εκμετάλλευση κρηπιδωμάτων, μήκους 400 μέτρων και επιφανείας 100.000 τετρ. μέτρων.

Το 1992 μ.Χ γίνονται τα εγκαίνια νέου σύγχρονου Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού στην Ακτή Ξαβερίου. Το 1993 μ.Χ Παραδίδεται προς εκμετάλλευση η νέα Αποθήκη εκκένωσης containers, επιφάνειας 20.000 τ.μ στο Σταθμό "Ελευθέριος Βενιζέλος" και δημοπρατείται η κατασκευή δυτικής προβλήτας στον ίδιο Σταθμό, ύψους 12 δις δραχμών. Εντώ μεταξύ καταρτίζεται προκαταρκτικά σχέδιο ανάπτυξης του λιμενικού συγκροτήματος Ο.Λ.Π για την πενταετία 1993-1997. Το διάστημα 1994-1996 μ.Χ. πραγματοποιείτε η επέκταση των κρηπιδωμάτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων Ικονίου και η μεταφορά 2 γερανογεφυρών από το dock3/Βασιλειάδη του κεντρικού λιμένα στο Ικόνιο ενώ συνεχίζονται τα έργα στο Ικόνιο και ολοκληρώνεται η σύνδεση με "Σχιστό" και Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Συγχρόνως, γίνονται προμελέτες Ο.Λ.Π, ΟΣΕ για σιδηροδρομική σύνδεση μέσω Σχιστού- Θριασίου.

Το 1999 μ.Χ. ψηφίζεται ο νόμος 2688/99 με τον οποίο μετατρέπεται ο Ο.Λ.Π σε ανώνυμη εταιρεία. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Ο.Λ.Π χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους.

21^{ος} αιώνας

Το 2002 υπογράφεται η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Ο.Λ.Π Α.Ε, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων κα εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον Ο.Λ.Π Α.Ε.

Το 2003 ο Ο.Λ.Π Α.Ε εισάγεται στο Χρηματιστήριο Αθηνών με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,5% υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης η 8^η Αυγούστου 2003.

Το 2004 ολοκληρώνεται το πρόγραμμα Ολυμπιακής φιλοξενίας με απόλυτη επιτυχία στο Λιμάνι του Πειραιά. Το πρόγραμμα αφορούσε στην άνετη και ασφαλή διανομή και διακίνηση της Ολυμπιακής Οικογένειας και των θεατών των Ολυμπιακών Αγώνων, που φιλοξενήθηκαν σε πλοία-πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Πειραιά.

Το 2006 πραγματοποιήθηκε η κατασκευή της πεζογέφυρας του ΟΛΠ που κατασκευάστηκε σε χρόνο ρεκόρ 4 μηνών. Η ανισόπεδη αυτή σύνδεση του λιμανιού με τον σταθμό του ΗΣΑΠ αναμένεται να συμβάλλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Το 2007 αναμένεται ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων να συνδεθεί σιδηροδρομικά με το Θρίασιο Πεδίο και στην συνέχεια με το Εθνικό Σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που θα αποτελέσει σημαντικό βήμα για την ανάδειξη του σε λειτουργικό κέντρο συνδυασμένων μεταφορών. Σήμερα μέσω του σταθμού αυτού διακινούνται 1,4 εκατομμύρια.

Το 2008 η κινέζικη εταιρεία Cosco Pasific πήρε τελικά 35ετή εκμετάλλευση της προβλήτας II του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού του Πειραιά. Τον Οκτώμβρη του 2009 ανέλαβε την διοίκηση του Ν. ΣΕΜΠΟ και τα έργα ανακατασκευής του προβλήτα II και της κατασκευής του προβλήτα III.

Μέχρι το 2012 η εταιρεία (Cosco) είχε επενδύσει ήδη σχεδόν 50 εκατομμύρια ευρώ σε τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμού για την προβλήτα II και III και υλοποίησε πρόγραμμα περίπου 1,5 εκατ. Ευρώ για την ανακαίνιση του υφιστάμενου μηχανολογικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Το 2014 η ΣΕΠ Α.Ε, διακίνησε συνολικά 2,987 εκατ εμπορευματοκιβώτια από τις προβλήτες II και III που διαχειρίζεται η εταιρεία, Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Cosco Pacific, η ετήσια αύξηση είναι της τάξεως του 18,5% σε σχέση με το έτος 2013. Επίσης το 2014 εγκρίθηκε, από το διοικητικό συμβούλιο του Ο.Λ.Π, η συμφωνία για νέες επενδύσεις από την Cosco στο λιμάνι του Πειραιά ύψους 230 εκατ, ευρώ. Σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο, προβλεπόταν η κατασκευή και εκμετάλλευση του Δυτικού Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Ο.Λ.Π από τη ΣΕΠ Α.Ε, η κατασκευή για λογαριασμό του Ο.Λ.Π Α.Ε του Προβλήτα Πετρελαιοειδών και η αναβάθμιση με νέο μηχανολογικό εξοπλισμό των Προβλητών II και του Ανατολικού Προβλήτα III. Με την επένδυση αυτή εκτιμούνταν ότι θα δημιουργηθούν 700 νέες θέσεις εργασίας στον Πειραιά και 1.500 έμμεσες, ενώ παράλληλα διασφαλιζόταν η αναπτυξιακή προοπτική του λιμανιού το οποίο θεωρείται ότι θα αποκτήσει κυρίαρχο ρόλο μεταξύ όλων των λιμανιών της Μεσογείου.

Είναι φανερό ότι εκτός από τα οικονομικά οφέλη, τόσο για την Cosco όσο και για τον Ο.Λ.Π, το τεράστιο όφελος είναι η αναβάθμιση του Πειραιά σε ένα υπεσύγχρονο ανταγωνιστικό εμπορευματικό σταθμό με μεγάλες προοπτικές. (<http://www.aftodioikisi.gr/ipourgeia/ependisi-cosco-provlepsi-gi-pano-apo-2-000-theseis-ergasias-ston-peiraia>).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2015 το 1 εξάμηνο του σημειώθηκε σημαντική αύξηση στη καθαρή κερδοφορία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς κατά 130,5%.

Συμπεράσματα

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται μια ιστορική αναδρομή του Λιμανιού από τα Αρχαία χρόνια από τότε που το Λιμάνι του Πειραιά ήταν αποκομμένο από παντού. Μάλιστα αναφερόμαστε ιστορικά από τους πρώτους κατοικούς του Πειραιά ρο 1300π.Χ. Δημιουργήτε το πρώτο οδικό δίκτυο και ο Πειραιας γίνεται ο Δήμος της Αττικής. Περνάμε στους Βυζαντινους χρόνους όπου έχουν πολλές επιδρόμες όπως των Γοτθών το 551 π.Χ κ.α. Έπειτα έρχεται η Οθωμανική Κυριαρχία, έδω έχουμε την ανάπτυξη Πειραιά και Αθήνας μαζί. Έχουμε την έλευση του Μωάμεθ του Πορθητη στο Λιμάνι. Έπειτα περνάμε στον 19^ο αιω 1824 Απελευθέρωνεται ο Πειραιάς από τον Καραϊσκάκη, ο οποίος πολιορκεί και καταλαμβάνει τη μονή του Αγίου Σπυρίδωνα όπου είχαν οχυρωθεί οι Τούρκοι κατόπιν διαταγής του Κιουταχί

Η νεότερη ιστορία του Πειραιά ξεκινά το 1835 όταν ιδρύεται ο δήμος του Πειραιά με πρώτο δήμαρχο τον Κυριακό Σερφιώτη. Ο 20^{ος} και ο 21^{ος} αιω. έχουμε την μεγάλη εξέλιξη του λιμανιού και της Πόλης όπου από την ίδρυση του Εμπορικού Συλλόγου και της ηλεκτρικής ενέργειας περνάμε στον εκσυγχρονισμό και τη μετάλλαξη του Λιμανιού σε μια τεράστια δύναμη.

Κεφάλαιο 4^ο

Ο Ρόλος του Λιμένα Πειραιά στην Τοπική Ανάπτυξη

Εισαγωγή

4.1 Κατηγορίες Λιμένων και η Ανάπτυξη τους

Ένα σύγχρονο λιμάνι λειτουργεί σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής και ο ρόλος του είναι καθαρά αναπτυξιακός σε Εθνικό αλλά και σε Τοπικό επίπεδο. Αυτό συμβαίνει γιατί :

- Συμβάλλει στην απασχόληση εργατικού δυναμικού
- Συμβάλλει στην εγκατάσταση συναφών επιχειρήσεων από αυτό, όπως ναυπηγοεπισκευαστικών, επιχειρήσεων εφοδιασμού πλοίων, ναυτιλιακών πρακτορείων κτλ.
- Με τη λειτουργία δεξαμενών στο λιμάνι αποφεύγεται η διαρροή συναλλάγματος στο εξωτερικό και αυτό γιατί στη δεξαμενή γίνονται επιθεωρήσεις, καθαρισμοί, επισκευές πλοίων.
- Συμβάλλει στη διακίνηση των εισαγόμενων κεφαλαιουχικών αγαθών, με τα οποία γίνονται επενδύσεις για εκσυγχρονισμό των εγχώριων παραγωγικών μονάδων.
- Συμμετέχει στην προώθηση των εξαγωγών εγχώριων προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής. Το εξαγωγικό λιμάνι από τη φύση του αναπτυξιακό ρόλο.
- Με τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και των μηχανημάτων του, αλλά και με την ορθολογική οργάνωση του μπορεί να μειώσει το κόστος των μεταφερόμενων προϊόντων. Το υψηλό λιμενικό κόστος επιβαρύνει τα διακινούμενα εμπορεύματα. Υψηλοί μισθοί, υψηλά ενοίκια κτλ. Επιδρούν στο κόστος του λιμένα, ψηλές τιμές των εμπορευμάτων εισαγωγής ή εξαγωγής επηρεάζουν αντίστοιχα το ύψος των εισαγωγών και των εξαγωγών.

Γιατί και οι συνθήκες λειτουργίας ενός λιμένα από τη μια και το κόστος του από την άλλη, μπορούν να επιδράσουν σημαντικά και άμεσα στην ανάπτυξη της Εθνικής οικονομίας μιας χώρας, αλλά και στην εξέλιξη της Τοπικής οικονομίας.

A. Οι συνθήκες λειτουργίας σχετίζονται με τα έργα υποδομής και ανωδομής και με το σύστημα διοίκησης του λιμένα. Στόχος σχεδόν όλων των διοικήσεων είναι η παραμονή του πλοίου στο λιμάνι όσο το δυνατόν λιγότερο. Για να επιτευχθεί αυτό πρέπει να ισχύουν τα ακόλουθα :

- Υψηλή απόδοση εργασίας
- Όχι συμφόρηση αγκυροβολιών
- Επάρκεια φορτηγίδων
- Επάρκεια μηχανημάτων
- Μεγάλα βάθη να πλενρίζουν όλα τα πλοία
- Εύκολη και άμεση σύνδεση του λιμένα με χερσαία μέσα μεταφοράς
- Να μην υπάρχουν χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες
- Και να υπάρχει άρτιος συντονισμός των εργασιών ώστε το λιμάνι να συνδέει γρήγορα και αποτελεσματικά τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα.

B. Το υψηλό λιμενικό κόστος δρα ανασταλτικά στην ανάπτυξη μιας οικονομίας. Λιμενικό κόστος είναι το σύνολο όλων των δαπανών που βαραίνουν τα εμπορεύματα που κινούνται στο Λιμάνι. Σε γενικές γραμμές οι δαπάνες αυτές είναι :

- Ναυτιλιακές δαπάνες (βαραίνουν τα πλοία και έμμεσα τα εμπορεύματα)
- Τα φορτοεκφορτικά δικαιώματα (βαραίνουν άμεσα τα εμπορεύματα από την εκφόρτωση τους μέχρι τη παράδοση και αντίστροφα)
- Αποθηκευτικά δικαιώματα (οφείλονται στη παραμονή του φορτίου)
- Δικαιώματα ναυτικών πρακτόρων-εκτελωνιστών

Πολύ σημαντική για την Τοπική οικονομία, είναι η λειτουργία του σύγχρονου λιμανιού σαν μικροοικονομική μονάδα παραγωγής, που ενισχύει την απασχόληση αλλά και την επιχειρηματικότητα. Η λειτουργία του συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με τα εξής συναφή και βοηθητικά επαγγέλματα :

Πίνακας 8 : επαγγέλματα σε σχέση με τον λιμένα

Μεταφορείς :
➤ Αατμοπλοϊκές εταιρίες
➤ Πράκτορες φορτηγίδων
➤ Σιδηροδρομικές εταιρίες
➤ Αεροπορικές εταιρίες
➤ Εταιρίες σωληνώσεων μεταχετεύσεως
Εταιρίες αποθηκείσεων
➤ Γενικών αποθ/ων προκυμαίας
➤ Αποθηκών
➤ Σιλό
➤ Ζώνες ελεύηρου εμπορίου
Φορτωτές και πράκτορες
➤ Αποστολείς Φορτίων
➤ Παραλήπτες
➤ Εκτελωνιστές
➤ Εταιρίες διαχειριζόμενες τα φορτία
➤ Φορτοεκφορτωτές πλοίων
➤ Φορτοεκφορτωτές φορτηγών αυτοκινήτων
➤ Εταιρίες συσκευασίας εμπορευμάτων
➤ Αναρροφητήρες δημητριακών
➤ Σταθμοί διακίνησης σιδηρομεταλλεύματος, άνθρακα και άλλων χύδην φορτίων
Εταιρίες εξυπηρέτησης πλοίων
➤ Ρυμουλκών
➤ Τροφοδοσίας πλοίων
➤ Ανεφοδιασμού καυσίμων
➤ Ναυπηγοεπισκευαστικές
➤ Δεξαμενισμός Πλοίων
➤ Τροφοδοσίας ύδατος- ηλεκτρισμού

➤ Εταιρείες πρακτορεύσεων- ναυλώσεων
Πιστωτικά και οικονομικά ιδρύματα
➤ Τράπεζες
➤ Ασφαλιστικές εταιρείες
Συναφείς βιομηχανίες
➤ Εταιρείες προκυμαίας
➤ Ελεύθερη ζώνη
➤ Εξαγωγές εμπορευμάτων

Σύμφωνα με την Εθνική Λιμενική Πολιτική (2006) : Οι λιμένες συντελούν στην **αειφόρο προσέγγιση** της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειάς τους, γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, επιζητείται η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί. (Εθνική Λιμενική Πολιτική, 2006). Με βάση όλα τα παραπάνω , είναι φανερό ότι τα λιμάνια έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς της οικονομίας. Και είναι επόμενο, αφού βιομηχανικά ή αγροτικά προϊόντα, καύσιμα ή τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν για τη διακίνηση τους λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες. Τα λιμάνια αποτελούν μέρος του συστήματος υπηρεσιών στο χώρο των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών.

4.1.1 Το Λιμάνι πρώτης Γενιάς

Μέχρι το 1960 τα λιμάνια αποτελούσαν απλά πρόσβαση από τη θάλασσα στη ξήρα. Οι κύριες δραστηριότητες που εκτελούνταν στα λιμάνια ήταν η φόρτωση και εκφόρτωση των φορτίων. Σε πολλά λιμάνια ακόμα και σήμερα αυτές θεωρούνται οι βασικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα:

- Το λιμάνι να απομονώνεται από δραστηριότητες μεταφοράς και εμπορίου. Σε λιμάνια με μεγάλη μονοπωλιακή δύναμη αγνοούνται οι ανάγκες των χρηστών. Συνήθως τα λιμάνια αυτά έχουν τα δικά τους συστήματα πληροφόρησης και στατιστικής και δεν ενδιαφέρονται για τη συμβατότητα του με τα συστήματα των χρηστών.
- Οργανωτικά και διοικητικά τα λιμάνια αυτά θεωρούν τον εαυτό τους ανεξάρτητες οντότητες.
- Οι διάφοροι φορείς που εμπλέκονται είναι απομονωμένοι. Αυτό σημαίνει ότι σε εμπορικό επίπεδο οι ενέργειες δεν πραγματοποιούνται κατόπιν συνεργασίας αλλά ανεξάρτητα. Με αποτέλεσμα η συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού να είναι χαμηλή και η διακίνηση του φορτίου πολύ αργή.

4.1.2 Λιμάνι Δεύτερης Γενιάς

Η εγκατάσταση και η ανάπτυξη της βιομηχανίας στα λιμάνια αποτελεί τον πιο σημαντικό τομέα στον οποίο επιδρούν οι λειτουργίες του λιμανιού και σχετίζεται άμεσα με την ανάπτυξη της περιφέρειας. Στην περιοχή γύρω από το λιμάνι μπορούν να αναπτυχθούν βιομηχανίες που έχουν σχέση με τις πλοίο- ναυπηγήσεις, επισκευές πλοίων, κλπ., αλλά και βιομηχανίες που σχετίζονται με την επεξεργασία των φορτίων. Έχουν γίνει στο παρελθόν διάφορες προσπάθειες για την ταξινόμηση των βιομηχανιών του λιμανιού.

Ξεκινάμε από μια απλή διάκριση που μπορεί να γίνει μεταξύ των βιομηχανιών όπου η λιμενική αρχή τους έχει παραχωρήσει λιμενικές εγκαταστάσεις και των βιομηχανιών οι οποίες έλκονται από το λιμάνι γιατί είναι πληθυσμιακό κέντρο και εξαιτίας αυτού αποτελεί από μόνο του μια καταναλωτική αγορά. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα διυλιστήρια πετρελαίου, οι μεταλλουργικές βιομηχανίες, οι χημικές βιομηχανίες, τα εργοστάσια τσιμέντου, χαρτοποίας και δημητριακών. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν εργοστάσια καπνού, φαγητού, ένδυσης.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 εισάγεται η ιδέα της ανάπτυξης των Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών NABΠΕ (Maritime Industry Development Areas –MIDA). Έτσι δημιουργούνται περαιτέρω ανάγκες για την ανάπτυξη των βιομηχανιών πετρελαίου, σίδηρου και ατσαλιού, για όλο και μεγαλύτερες ποσότητες πρώτων υλών και τέλος δημιουργείται η απαίτηση η θαλάσσια μεταφορά να γίνεται με τα μεγαλύτερα δυνατά πλοία, ώστε να επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας.

Η πρώτη γενιά NABΠΕ βασίστηκε στο μοντέλο ‘‘Ρήνος’’, όπου το 1958 στο Ρότερνταμ οργανώθηκε βιομηχανική και λιμενική ανάπτυξη, η οποία επεκτάθηκε προς τη θάλασσα μέσω του Europort και του Maasvlakte. Η έμφαση δόθηκε περισσότερο στη διύλιση πετρελαίου και στα πετροχημικά. Ένα ανάλογο σχέδιο ανάπτυξης, του 1955-1965 για την Αμβέρσα ήταν συνδεδεμένο με καινούργια διυλιστήρια πετρελαίου, με μεγάλη γκάμα χημικών και πετροχημικών βιομηχανιών και συναρμολόγησης οχημάτων. Στη Γαλλία το λιμενικό σχέδιο του 1965-1970 κατέληξε σε μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη βιομηχανίας σίδηρου και ατσαλιού, σε διυλιστήρια πετρελαίου και εργοστάσια πετροχημικών στην Δουνκέρκη, σε διυλιστήρια πετρελαίου, χημικές βιομηχανίες, βιομηχανίες επεξεργασία μετάλλου, επεξεργασία ξύλου και συναρμολόγησης οχημάτων στη Χάβρη και σε βιομηχανία σίδηρου ατσαλιού, πετρελαίου και χημικών στο Φός. Στην Ιαπωνία η μεγάλη βιομηχανική ανάπτυξη και η αυξανόμενη ανάγκη για εισαγωγές όλων των βασικών πρώτων υλών και καυσίμων οδήγησε σε σχέδια λιμενικής ανάπτυξης για το 1965-69 και το 1971-1975, τα οποία δημιούργησαν μεγάλες ναυτιλιακές βιομηχανικές περιοχές (Mizushima, Kashima).

Έτσι τα λιμάνια δεύτερης γενιάς θεωρούνται κέντρο μεταφορικών εμπορικών και βιομηχανικών υπηρεσιών. Τα λιμάνια αυτής της γενιάς αναπτύσσουν συνεργασίες με τους εμπορικούς συνεργάτες τους, αλλά και το Δήμο στον οποίο ανήκουν αφού έχουν μεγαλύτερη ανάγκη την πόλη η οποία τους παρέχει διάφορες υπηρεσίες.

4.1.3 Λιμάνι τρίτης γενιάς

Τη δεκαετία του 1980 εμφανίζονται τα Λιμάνια τρίτης γενιάς, γεγονός που οφείλεται στην επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων, των συνδυασμένων μεταφορών και των "logistics" σε μεγάλη κλίμακα παγκοσμίως. Η λογική για τη διαχείριση και την ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς είναι τελείως διαφορετική από αυτή των λιμανιών της πρώτης και δεύτερης γενιάς. Το σύγχρονο λιμάνι θεωρείται ένας δυναμικός κόμβος στο διεθνές δίκτυο παραγωγής- κατανάλωσης.

Τα λιμάνια τα τελευταία χρόνια μετασχηματίζονται σε επιχειρηματικούς-μεταφορικούς κόμβους και σε σημαντικά σημεία "logistics" στο διεθνές εμπόριο. Οι δραστηριότητες στα λιμάνια τρίτης γενιάς είναι ποικίλες και ιδιαίτερα εξειδικευμένες και υποδιαιρούνται σε τέσσερις κατηγορίες :

➤ Παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες.

Η ανάπτυξη των λιμανιών τρίτης γενιάς δεν συνεπάγεται ότι οι δραστηριότητες των λιμανιών πρώτης και δεύτερης γενιάς θα παύσουν να υπάρχουν. Αντίθετα παραδοσιακές λιμενικές υπηρεσίες όπως η διαχείριση του φορτίου θα παραμείνουν ως οι κύριες προσφερόμενες λιμενικές υπηρεσίες . Μόνο που οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μέσω σύγχρονου εξοπλισμού καθώς και ενός συστήματος διοίκησης στηριζόμενο στις τεχνολογίες της ηλεκτρονικής πληροφόρησης EDP και EDI.

➤ Βιομηχανικές- Περιβαλλοντικές Υπηρεσίες.

Υπάρχουν δυο είδη βιομηχανικών υπηρεσιών στο λιμάνι τρίτης γενιάς,

- Βιομηχανικές υπηρεσίες για το πλοίο
- Βιομηχανικές υπηρεσίες για το φορτίο

Στόχος είναι η παραγωγή των υπηρεσιών αυτών να γίνεται με τρόπο που θα διασφαλίζει υψηλή παραγωγικότητα και θα ελαχιστοποιείται το κόστος. Όπως και σε κάθε άλλη βιομηχανία και στα λιμάνια σήμερα είναι αναγκαία η περιβαλλοντική προστασία. Τα πλοία αλλά και τα φορτία υπήρξαν για πολλά χρόνια πηγές ρύπανσης για την λιμενική περιοχή, σήμερα τα προβλήματα αυτά έχουν αυξηθεί τόσο που απαιτείται διαχείριση των λιμανιών με έμφαση κυρίως στην προστασία του περιβάλλοντος.

➤ Διοικητικές και Εμπορικές υπηρεσίες.

Μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο το διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκε ραγδαία, παράλληλα με την αύξηση αυτή είχαμε και την ανάπτυξη περίπλοκων διοικητικών διαδικασιών που πολλές φορές έμπαιναν εμπόδιο στην ανάπτυξη του εμπορίου. Αυτές οι γραφειοκρατικές διοικητικές διαδικασίες συναντώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό στα λιμάνια. Σήμερα είναι γνωστό ότι πολλές καθυστερήσεις και δυσλειτουργίες στα λιμάνια οφείλονται τις περισσότερες φορές στις γραφειοκρατικές διαδικασίες παρά στην παραγωγική διαδικασία.

Η εμπορική εξυπηρέτηση αποτελεί μια από τις παραδοσιακές δραστηριότητες στα περισσότερα λιμάνια. Τα τελευταία χρόνια αυτές οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν ενισχυθεί στη Λιμενική Ζώνη λόγω των "logistics". Το λιμάνι τρίτης γενιάς μπορεί να παρέχει όλες τις απαραίτητες εμπορικές ευκολίες για άμεσους και έμμεσους χρήστες. Σε πολλά λιμάνια, Τραπεζικές, Ασφαλιστικές, Νομικές Υπηρεσίες καθώς και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών έχουν αναπτυχθεί ραγδαία.

➤ Υπηρεσίες Διανομής

Στα λιμάνια τρίτης γενιάς όλα τα χαρακτηριστικά των "logistics" έχουν ενσωματωθεί στις παραδοσιακές βιομηχανικές, διοικητικές δραστηριότητες. Οι υπηρεσίες διανομής σε ένα λιμάνι αποτελούν μια νέα τυπική δραστηριότητα "logistics".

Τα λιμάνια για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις του εμπορίου και να γίνουν κέντρα διανομής πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματική μεταφορική υποδομή στην ενδοχώρα τους και να συνδέονται με χερσαία κέντρα διανομής.

Στα πρώτα χρόνια ανάπτυξης των Ναυτιλιακών Βιομηχανικών Περιοχών το 84% της γης είχε αφιερωθεί στη βαριά βιομηχανία, το ποσοστό αυτό στις αρχές του 1990 είχε πέσει στο 24%. Το φαινόμενο που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια είναι, να αναπτύσσονται γύρω από τα λιμάνια όχι βαριές βιομηχανίες αλλά κέντρα. Επίσης μια άλλη τάση που παρατηρείται είναι αυτή όπου μερικές από τις παραδοσιακές βαριές βιομηχανίες διατηρούνται αλλά επιπλέον υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός βιομηχανιών που βασίζονται σε εισαγόμενα ημι-επεξεργασμένα υλικά και προϊόντα. Βιομηχανίες που είναι πιθανόν υψηλής τεχνολογίας και προσαρμοσμένες σε εισαγωγές-εξαγωγές. (Παρδάλη, 2001)

Παράλληλα, η Παγκοσμιοποίηση και η απελευθέρωση του εμπορίου, που ενισχύονται από τις αξιοπρόσεκτες εξελίξεις στις μεταφορές, τεχνολογίες διοικητικών μεριμών και επικοινωνιών, έχουν αποδυναμώσει δραστικά τη σύνδεση μεταξύ της κατασκευής και της θέσης των παραγόντων της παραγωγής και έχει υποκινήσει μια πιο αξιοπρόσεκτη μετατόπιση στις δραστηριότητες κατασκευής προς τις χώρες με έναν συγκριτικό πλεονέκτημα (Haralambides, H. E., & Defilippi, E. (2004). **Public-Private Partnerships in Ports: Trends, Best Practices and Keys for Success. 9th Financing and Investing in Ports Conference. London, 16-17 September 2004.**)

Σήμερα αυτό που παρατηρείται είναι, ότι η παγκοσμιοποίηση, το διεθνές τμήμα εργασίας, οι περιβαλλοντικές πιέσεις και οι παρόμοιες ανησυχίες, οδηγούν μακριά τη βαριά βιομηχανία παίρνοντας αντ' αυτού τη θέση της μαζί με το νέο ρόλο των λιμένων ως μεταφόρτωτικά κέντρα, για την εξυπηρέτηση ενδοχώρας που επεκτείνεται αρκετά πέρα από τα εθνικά όρια. Αυτές οι δραστηριότητες και λειτουργίες, είναι όλο και περισσότερο εμπορικής φύσης :ωφελούν όλο και περισσότερο μια στενότερη ομάδα χρηστών λιμένων, και έτσι δεν μπορούν εύκολα να δικαιολογήσουν την κεντρική χρηματοδότηση. Το γεγονός αυτό βέβαια, σύμφωνα με τον Haralambides (2004) έχει σαν συνέπεια, πολλοί βορειοευρωπαϊκοί λιμένες να έχουν χάσει ένα σημαντικό μέρος του ρόλου τους ως «πόλοι ανάπτυξης», αξίζοντας εκτιμήσεις περιφερειακής ανάπτυξης, ειδικά στις περιοχές (χώρες) που αυτή έχει φθάσει σε ένα προχωρημένο στάδιο περιφερειακής ανάπτυξης και αντιμετωπίζονται όλο και περισσότερο σαν εμπορικές οντότητες που πρέπει να χρηματοδοτήσουν τις επενδύσεις τους και να διατιμήσουν τις υπηρεσίες τους αναλόγως. Δηλαδή μετά από την ιδιωτικοποίησή τους, οι λιμένες αντιμετωπίζονται αδιακρίτως ως οποιαδήποτε επιχείρηση (Χαραλαμπίδης 2004).

Η οικονομική ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας, από τον Β΄ Παγκόσμιο, εως τι μέρες μας βασίστηκε σε δυο οικονομικές τάσεις : Μέχρι τα τέλη του 70', το **κενυσιανό μοντέλο**, όπου έθετε τις βασικές ιδέες για το καθεστώς ιδιοκτησίας, τις επενδύσεις κυρίως του δημόσιου τομέα, την τιμολογιακή πολιτική και το ρόλο των λιμανιών. Από τις αρχές του 80', όμως υιοθετείται το **νεοφιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης**, καταρρίπτοντας ότι λαμβανόταν ως δεδομένο μέχρι τότε και θέτοντας νέες βάσεις για την παραγωγή και οργάνωση των λιμένων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο τα λιμάνια για container, έγιναν πόλος έλξης της αναπτυξιακής πολιτικής.

Η νέα λιμενική πολιτική, επικεντρώνεται, στα τερματικά για container σας κρίκους σε μια γενικευμένη αλυσίδα μεταφορών. (Παρδάλη, Σταθόπουλου 2006). Το αντίκτυπο των λιμανιών,

έχει πλέον χάσει τον αυστηρά τοπικό χαρακτήρα που περιοριζόταν κυρίως από τις δυσκολίες στη μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών, έχουν κλιμακώσει τον αντίκτυπο αυτό και, εν γένει για τους μεγάλους λιμένες, η εμβέλεια, κλιμακώνεται από την τοπική κλίμακα στην περιφερειακή, στην εθνική και για ορισμένα λιμάνια στην παγκόσμια.

4.1.4 Λιμενικό Συγκρότημα

Το Λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Χώρας σε έκταση και καταλαμβάνει 5.000 στρέμματα περίπου, εκ των οποίων το 10% περίπου καλύπτεται από κτιριακές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2002 κατείχε την 47^η θέση παγκομίως, αναφορικά είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια με τον μεγαλύτερο αριθμό επιβατών. Τα τελευταία χρόνια βρίσκεται στην 7η θέση μεταξύ των είκοσι μεγαλύτερων εμπορικών λιμανιών της Ευρώπης ενώ καταλαμβάνει την 38η θέση παγκομίως, σύμφωνα με την Port Economics. Είναι δε ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. (***naftemporiki.gr με πληροφορίες από ΑΜΠΕ.***)

Είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας και το μόνο ευρωπαϊκό λιμάνι στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων (Ευρώπη, Ασία, Αφρική). Η γεωγραφική θέση του λιμανιού το καθιστά κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας, αλλά και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και ιδανικό κέντρο διαμετακόμισης εμπορίου. Η δραστηριότητα του Λιμένα είναι εξαιρετικά σύνθετη σε σχέση με αυτήν των υπολοίπων λιμένων της Μεσογείου, διότι συνδυάζει την εξυπηρέτηση κάθε είδους φορτίου, κάθε προελεύσεως και προορισμού, καθώς και την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, τόσο της ακτοπλοΐας, όσο και αυτής των κρουαζιερόπλοιων. Οι εγκαταστάσεις του Λιμένος Πειραιά διακρίνονται ανάλογα με το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών σε :

- 1) Το Επιβατικό Λιμάνι
- 2) Το εμπορικό Λιμάνι
- 3) Το επισκευαστικό Λιμάνι

1) Το Επιβατικό Λιμάνι

Το Επιβατικό Λιμάνι του Πειραιά με διακίνηση πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο είναι το πιο πολυσύχναστο στην Ευρώπη και το 2^ο μεγαλύτερο στον κόσμο.

Με την μεταφορά της εμπορευματικής κίνησης στο Κερατσίνι, το Κεντρικό Λιμάνι δόθηκε, εξ' ολοκλήρου στην Επιβατηγό Ναυτιλία. Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη. Το κεντρικό- Επιβατικό Λιμάνι έχει πέντε προβλήτες με συνολικό μήκος κρηπιδότοιχων 8.500 μ. και βάθη που κυμαίνονται από επτά έως δέκα μέτρα. Το Επιβατικό Λιμάνι διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων 2.

Επιπρόσθετα, το Λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιερόπλοιων στην Μεσόγειο. Διαθέτει δώδεκα θέσεις ταυτόχρονης παραβολής πλοίων με δυνατότητα εξυπηρέτησης των μεγαλύτερων πλοίων του είδους και σύγχρονο Σταθμό Επιβατών Εξωτερικού.

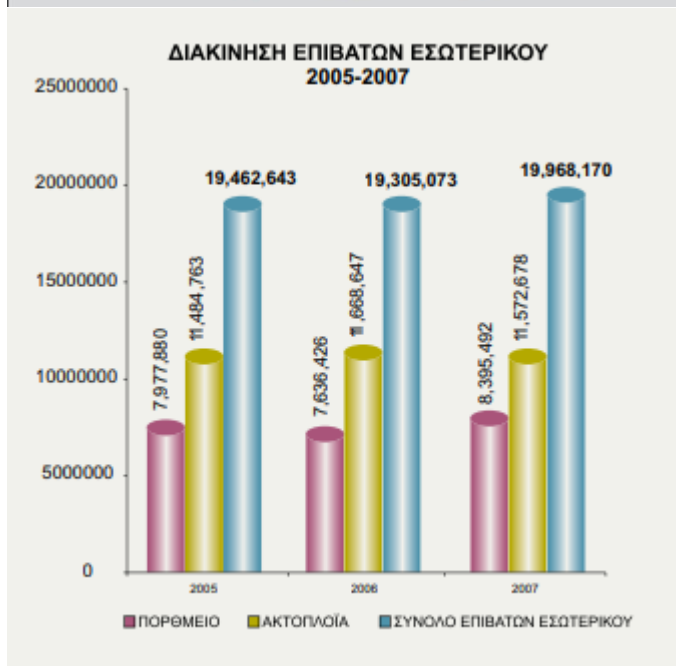
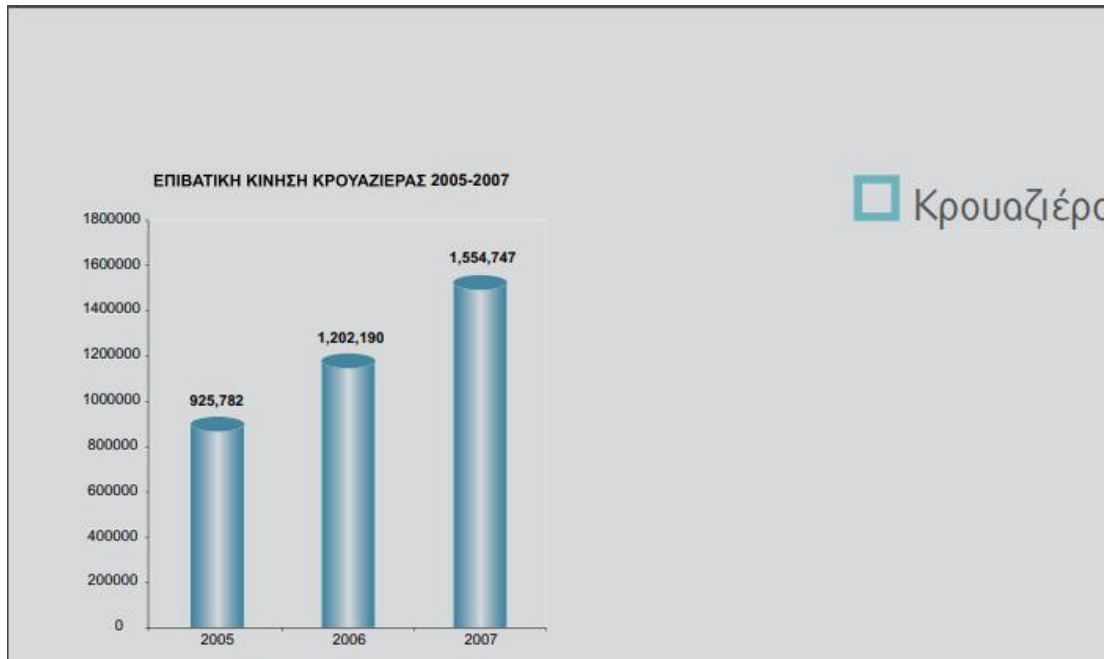
Σταθερή επιδίωξη του Ο.Λ.Π Α.Ε. είναι η προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας, που είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική και τοπική οικονομία, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

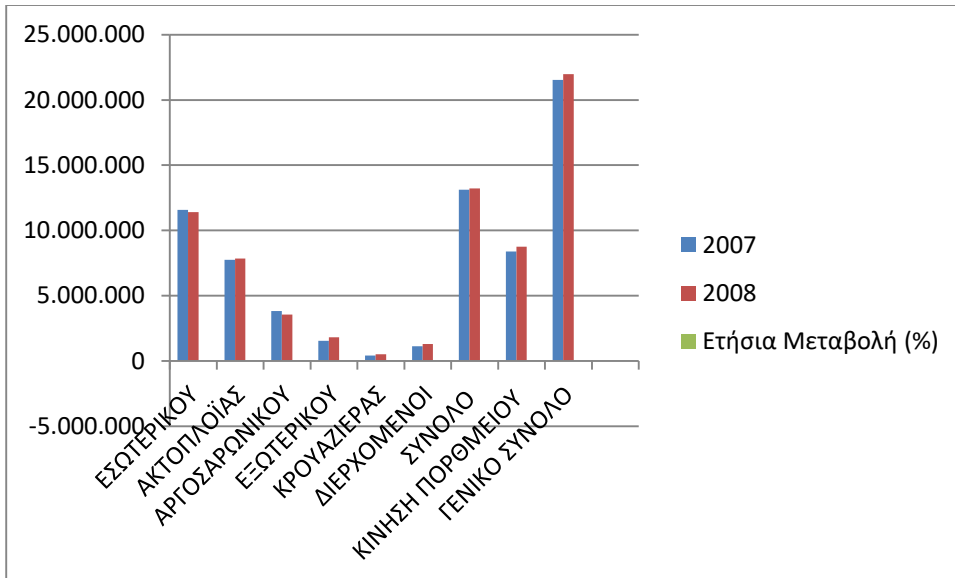
Η εικόνα και η λειτουργία του κεντρικού-επιβατικού λιμανιού αναβαθμίστηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς επενδύσεων, εκατομμυρίων ευρώ, τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την αισθητική του λιμανιού. Συγκεκριμένα υλοποιήθηκαν : έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους, έργα ασφάλειας για τους επιβάτες των πλοίων, σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας, νέες υποδομές ύδρευσης-αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και

διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή Φιλοξενία το 2004, κατασκευή νέου πλοηγικού και πυροσβεστικού σταθμού, και τέλος αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του συνόλου των εγκαταστάσεων του Επιβατικού Λιμένα.

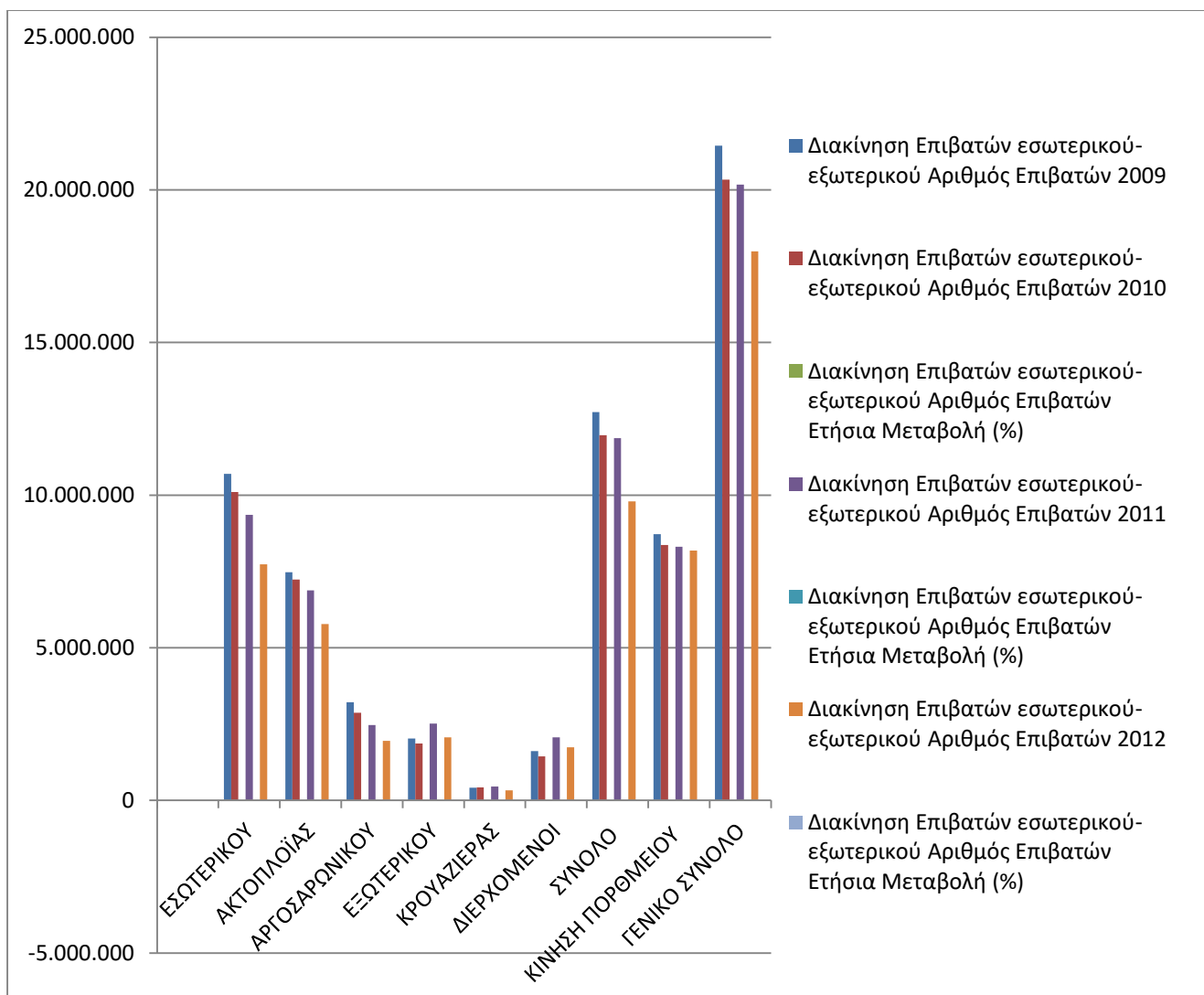
Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό κρουαζιεροπλοίων στη Μεσόγειο. Η ΟΛΠ Α.Ε. επιδιώκει σταθερά την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο χώρο της κρουαζιέρας η οποία είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

Διάγραμματα 3-4 : Κίνηση πλοίων εσωτερικού-εξωτερικού 2005-2007 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)

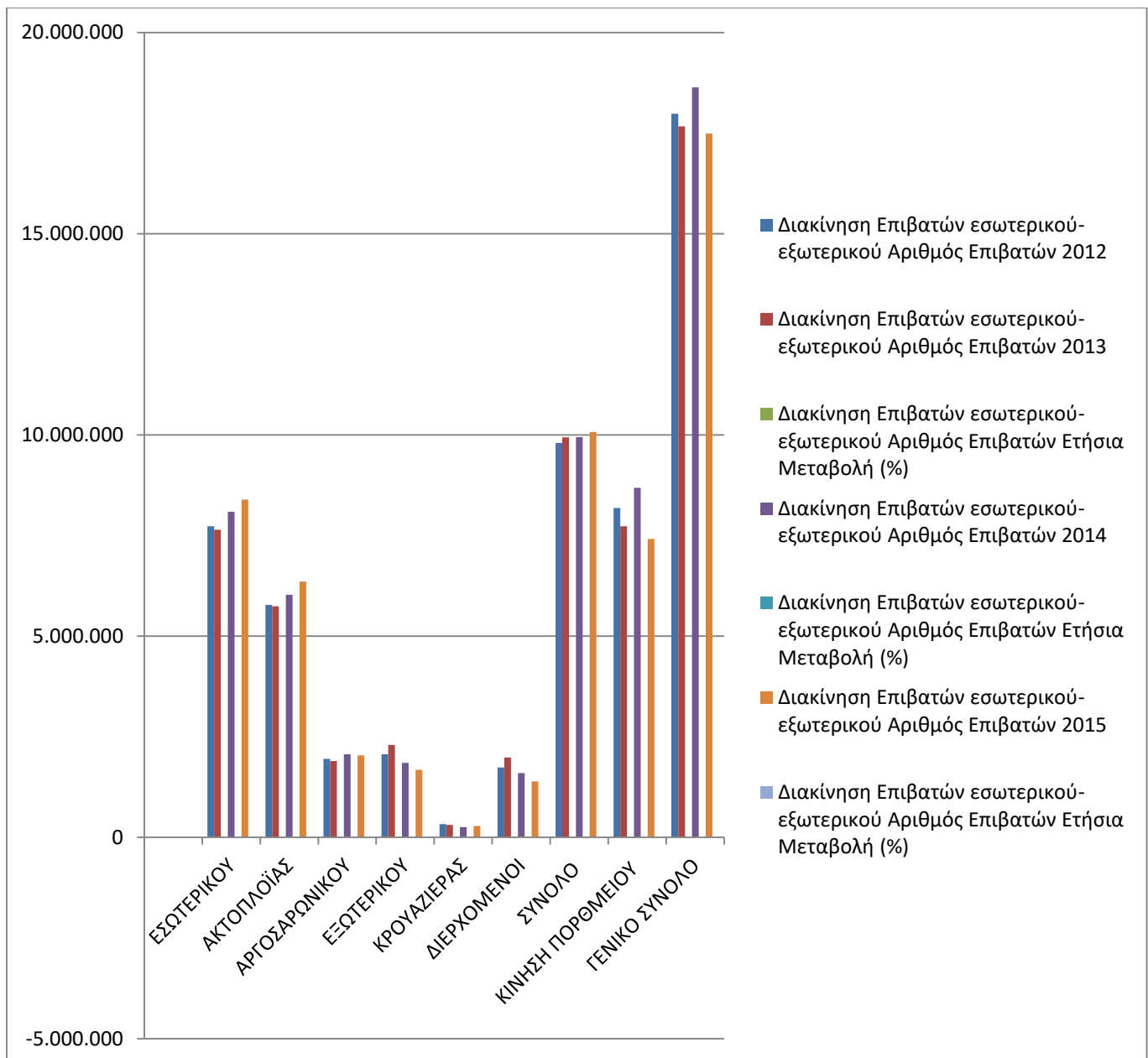




Διάγραμμα 5 : Διακίνηση πλοίων 2007-2008 (Πηγή : ΟΑΠ στατιστικά στοιχεία)



Διαγραμμα 6 : Διακίνηση επιβατών 2009-2012 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)



Διαγραμμα 7 : Ετήσια Διακίνηση επιβατών 2012-2015 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)

2) Εμπορικό Λιμάνι

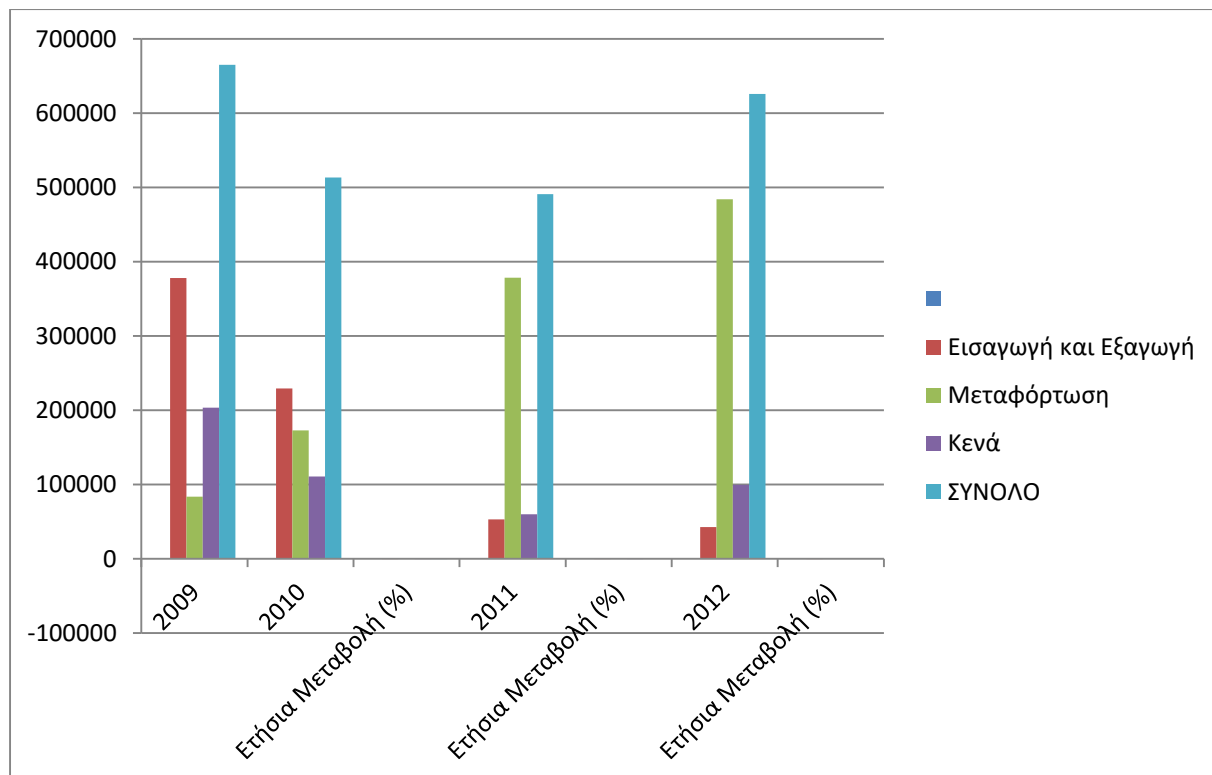
Το Εμπορικό Λιμάνι περιλαμβάνει :

- Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων
- Σταθμό διακίνησης συμβατικού φορτίου
- Σταθμούς διακίνησης αυτοκινήτων

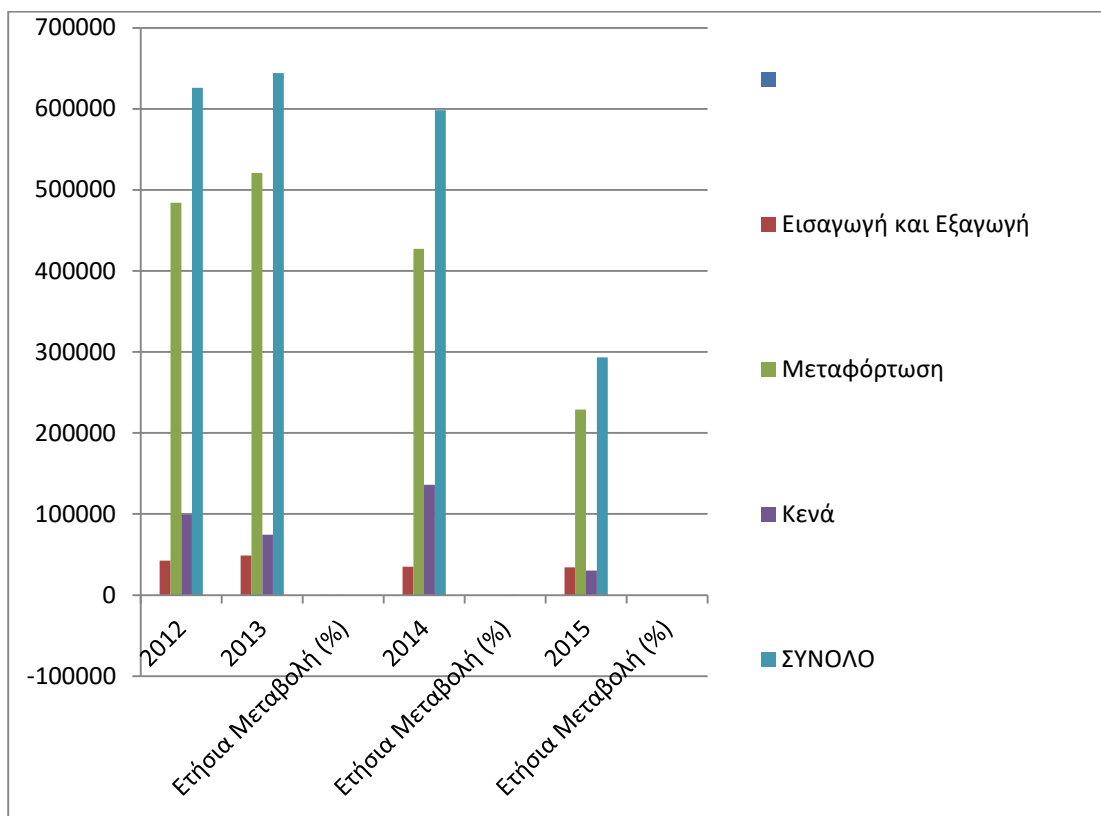
Ο Λιμένας Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης συνδέεται με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω παραλιμένας οδού, η κατασκευή της οποίας πραγματοποιήθηκε με ίδιους πόρους της Εταιρείας και χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να αντιμετωπισθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα που προέκυπτε για τους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού τους δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

Το 2013 διακινήθηκαν 1.600.000 περίπου μονάδες εμπορευματοκιβωτίων (TEUs)³ μέσω του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος» και το 2006 περίπου 1.400.000 TEUs, γεγονός που κατάταξε τον Πειραιά στα πρώτα 50 λιμάνια στον κόσμο στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, στα πρώτα 10 στην Ευρώπη και στο μεγαλύτερο στην Ανατολική Μεσόγειο. Περίπου το 65% του ποσοστού της κίνησης αυτής αφορούσε εμπορευματοκιβώτια υπό μεταφόρτωση, γεγονός που αποδεικνύει το σημαντικό ρόλο του Πειραιά στο διεθνές πλαίσιο μεταφορικών υπηρεσιών. Ο Σταθμός διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος» λειτουργεί στο Νέο Ικόνιο, σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά, θέση που θεωρείται ιδανική καθώς είναι προφυλαγμένη από το άνεμο, χωρίς παλίρροια και μεγάλο βάθος. Το 2014 σημειώθηκε μια μείωση της τάξης -7,11% και το 2015 -50,97%.



Διάγραμμα 8: ετήσια μεταβολή σε TEU's 2009-2012 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)



Διάγραμμα 9 : ετήσια μεταβολή σε TEU's 2012-2015 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)

Σταθμός Διακίνησης Συμβατικού Φορτίου

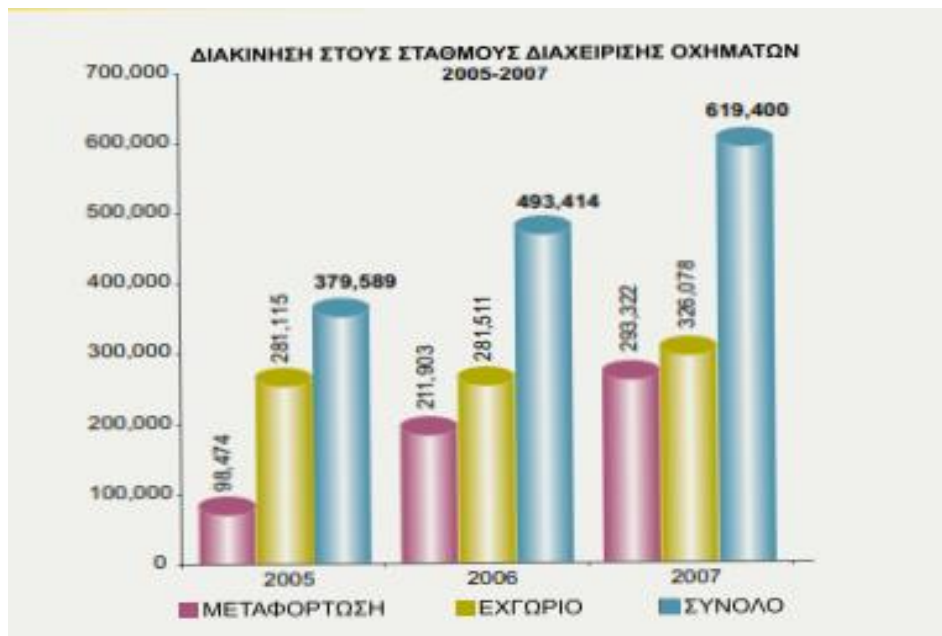
Το συμβατικό φορτίο διακινείται από το λιμάνι Ηρακλέους στο Κερατσίνι. Η λιμενική αυτή ζώνη διαθέτει στεγασμένους και υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους και τον κατάλληλο μηχανολογικό εξοπλισμό (ηλεκτροκίνητους και αυτοκινούμενους γερανούς, περανοφόρα και ελκυστήρες διαφόρων τύπων).

Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων

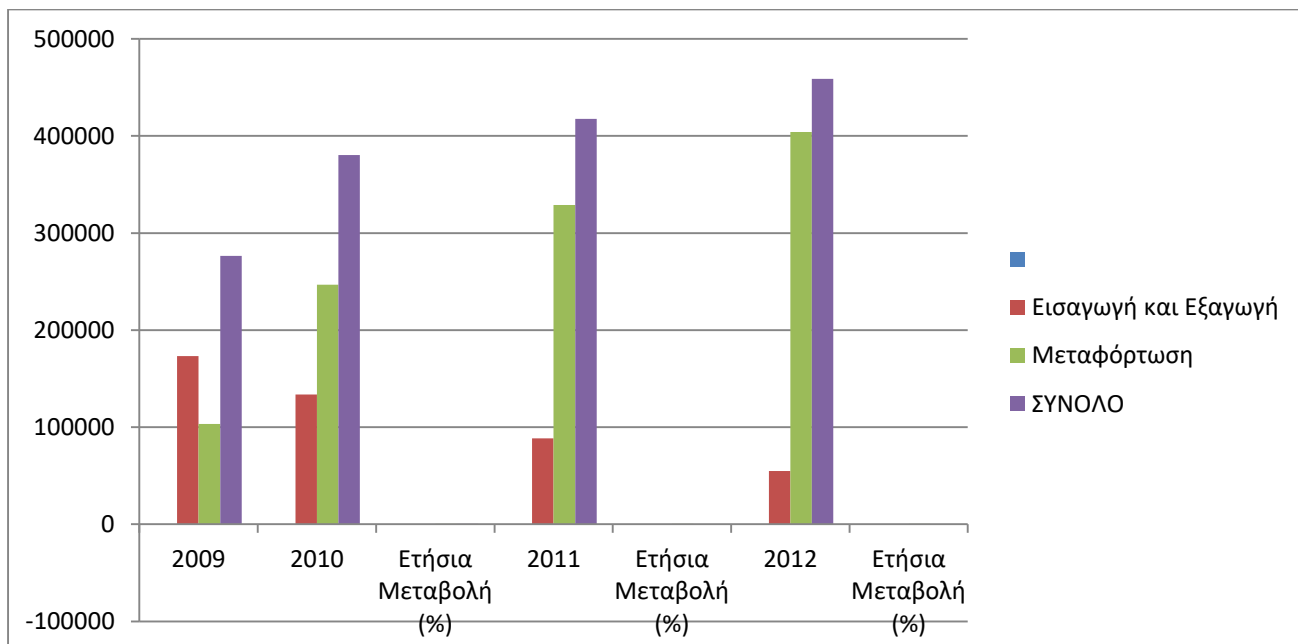
Περίπου 400.000 αυτοκίνητα διακινούνται από τις εγκαταστάσεις του Οργανισμού ετησίως. Η διακίνηση αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων στο λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετείται από τους Σταθμούς διακίνησης οχημάτων που βρίσκονται στο Κερατσίνι. Η χωρητικότητα αποθήκευσης των εγκαταστάσεων υπερβαίνει σήμερα τις 10000 μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων. Ο τομέας διακίνησης αυτοκινήτων θεωρείται ότι έχει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης και για το λόγο αυτό ο Ο.Λ.Π. Α.Ε, μέσω της βελτίωσης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την αύξηση της δυναμικότητας, επιδιώκει να ενισχύει σημαντικά την ανταγωνιστική θέση του λιμανιού στον

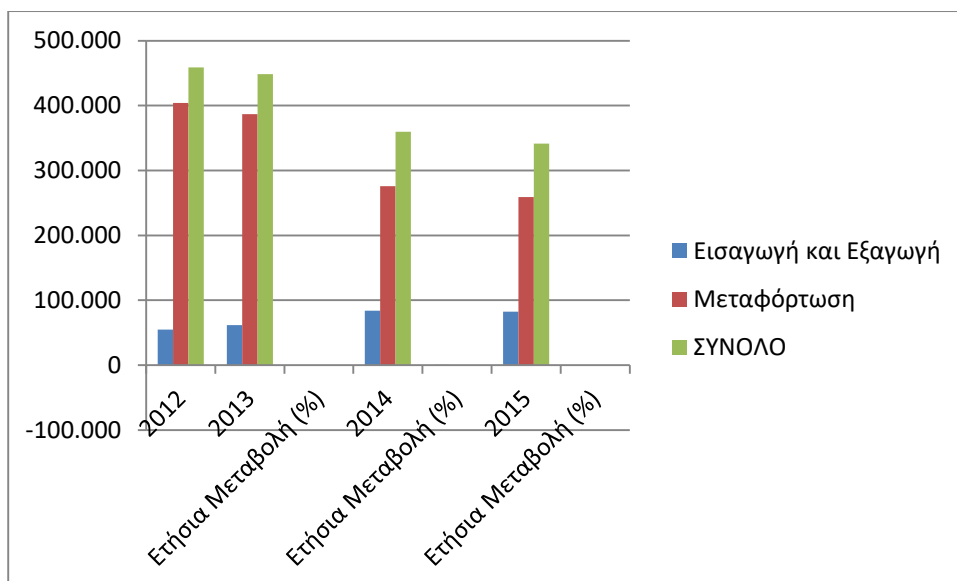
συγκεκριμένο τομέα και να καταστεί κέντρο διαμετακόμισης αυτοκινήτων για την ευρύτερη Ανατολική Μεσόγειο καθώς η ζήτηση των γειτονικών χώρων αυξάνεται με ταχείς ρυθμούς.

Διάγραμμα 10 : Διακίνηση οχημάτων 2005-2007 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)



Διάγραμμα 11 : Διακίνηση Οχημάτων τα έτη 2009-2012 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)





Διάγραμμα 12 : Διακίνηση οχημάτων 2012-2015 (Πηγή : ΟΛΠ στατιστικά στοιχεία)

Επισκευαστικό Λιμάνι

Το επισκευαστικό Λιμάνι βρίσκεται στην δυτική πλευρά του Πειραιά, στο Πέραμα και γειτνιάζει με το Σταθμό εμπορευματοκιβωτίων «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Είναι η μεγαλύτερη επισκευαστική βάση της Χώρας και πλησίον της είναι εγκατεστημένες πολλές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες μικρού και μεσαίου μεγέθους που απασχολούν μεγάλο αριθμό εργαζομένων και αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία. Οι επιχειρήσεις αυτές λειτουργούν ελιτε με τη μορφή μικρομεσαίων ναυπηγείων είτε ως επιχειρήσεις παροχής επισκευαστικών υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στη Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση, την οποία διαχειρίζεται ο Ο.Λ.Π Α.Ε.

Ο βασικός εξοπλισμός της Ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης απαρτίζεται από 2 πλωτές δεξαμενές, με ανυψωτική ικανότητα 15.000 τόνων και 4.00 τόνων και δυνατότητα δεξαμενισμού πλοίων περί 40.00 ΚΟΧ13 και 12.000 ΚΟΧ αντίστοιχα.

4.2 Αναγκαιότητα συνεργασίας Πόλης-Λιμανιού

Η έννοια της πόλης-λιμανιού πρέπει να λειτουργεί ως σύστημα στη βάση της συνέργειας (**Χλωμούδης, Οι σχέσεις Λιμένα- Πόλης**). Ωστόσο, για να αποδώσει το σύστημα αυτό πρέπει και τα δυο μέρη να συμφωνούν σε ένα καθαρό πλαίσιο για τις πολιτισμικές, οικονομικές και χωροταξικές τους σχέσεις. Άλλωστε, υπάρχουν επιχειρήματα που καθιστούν την συνεργασία μεταξύ πόλης και λιμανιού ως επωφελής και για τις δύο πλευρές.

Κατ'αρχήν, ένα λιμάνι μπορεί να προσφέρει στην πόλη οικονομική ανάπτυξη και πρόσθετη απασχόληση, ενώ η πόλη μπορεί να υποστηρίξει το λιμάνι. Αυτή η θετική αλληλεπίδραση, επιθυμητή σε κάθε περίπτωση, είναι επιβεβλημένη, όταν πόλη και λιμάνι επιδιώκουν την περαιτέρω ανάπτυξη του σε ένα οικονομικά παγκοσμιοποιμένο περιβάλλον με κυρίαρχη την αλληλεξάρτηση των αγορών και τη διατροφικότητα των μεταφορών.

Για να μπορούν να ανταγωνίζονται με επιτυχία τα λιμάνια θα πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε πληθώρα προηγμένων λειτουργιών που μπορούν να συμβάλλουν στην παραγωγή τους δυνάμεις και θεσμοί της πόλης.

Η ανταγωνιστικότητα ενός νέου λιμανιού εξαρτάται όχι μόνο από την εσωτερική του λειτουργικότητα αλλά και, σε αυξανόμενο βαθμό, από την αποτελεσματικότητα της γειτονικής αστικής οικονομίας, συμπεριλαμβανόμενης και της ικανότητας του συντονισμού των πολιτικών ανάπτυξης του λιμανιού και της πόλης.

Κατά τον ίδιο τρόπο, οι πόλεις στην προσπάθεια της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης τους, οφείλουν να εκμεταλλεύονται το γεγονός ότι διαθέτουν ένα ξεχωριστό φυσικό πλούτο στα εδαφικά τους όρια, ο οποίος μπορεί να τους προσφέρει πρόσθετα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

4.3 Αντιθέσεις Πόλης-Λιμανιού

Η αναγκαστική συνύπαρξη πόλεων και λιμανιών σε δεδομένο και περιορισμένο χώρο δημιουργεί αντιθέσεις μεταξύ τους καθώς πρόκειται για δύο οργανισμούς, τα συμφέροντα και οι στόχοι των οποίων φαίνονται, εκ πρώτης όψεως, να είναι διαφορετικά (**Χλωμούδης, Οι σχέσεις Λιμένα- Πόλης και η αναγκαιότητα συνεργασίας**).

Το λιμάνι ως παίχτης στην μεταφορική αλυσίδα, είναι διασυνδεδεμένο με την οικονομία, την παραγωγικότητα, τον ανταγωνισμό στην αγορά, τη βιομηχανική ανάπτυξη. Αντίθετα, η πόλη είναι προσανατολισμένη στην προώθηση της ευημερίας των πολιτών και της ποιότητας ζωής.

Αυτή η διαφορά στόχων έχει ως αποτέλεσμα να εμφανίζονται αντιθέσεις που δημιουργούν εμπόδια στην φυσική και λειτουργική αλληλεξάρτηση των δύο αυτών κέντρων δραστηριοτήτων. Η πόλη επιβαρύνεται περιβαλλοντικά (μόλυνση, θόρυβος και κυκλοφοριακά προβλήματα κτλ.) και αισθητικά από τις λειτουργίες του λιμανιού και τα προβλήματα ασφαλείας στην περίπτωση των βιομηχανικών λιμανιών.

Με την σειρά τους τα λιμάνια συχνά ζημιώνονται από τις ανεπαρκείς υποδομές μεταφορών στις πόλεις περί το λιμάνι αλλά και από τις αστικές δραστηριότητες που μπορούν να διακόψουν τον κύκλο και τη ροή εργασιών τους.

Η έλλειψη χώρου και η συγκρούσεις που προκύπτουν από τις χρήσεις της γης, δημιουργούν σε πολλά λιμάνια δυσκολίες, τις οποίες επιχειρούν να εξαλείψουν με σχέδια για τη μεταφορά των εγκαταστάσεών τους, σε χώρους απομακρυσμένους από τον αστικό ιστό, με συνέπεια τα πιο πρόσφατα κατασκευασμένα τερματικά να βρίσκονται μακριά από το κέντρο της πόλης.

Όμως αυτή η αλλαγή μερικές φορές έχει προκαλέσει ενστάσεις σχετικά με την πιθανή περιβαλλοντολογική επίπτωση και τις αρνητικές συνέπειες στη ζωή των πιο απόμακρων και μικρότερων της πόλης.

Η αρμονική συνύπαρξη πόλεων και λιμανιών είναι ένα ζήτημα που άπτεται και των δύο πλευρών και επιβάλλει δράσεις και έργα προσανατολισμένα σε αυτό το στόχο. Τόσο οι διοικητικές αρχές του λιμανιού, όσο και οι διοικήσεις των πόλεων καλούνται να αναλάβουν το μερίδιο που τους αναλογεί προκειμένου να καταστεί μια αποτελεσματική και εποικοδομητική συνεργασία μεταξύ τους.

Πρώτον, πρέπει να δημιουργηθεί η αρμονική συνύπαρξη της βιομηχανικής και της αστικής ακτής που θα εξασφαλίζει το εμπορικό μέλλον των λιμανιών και την οικονομική αναζωογόνηση των πόλεων.

Δεύτερον, χρειάζεται καλός λιμενικός σχεδιασμός που θα λαμβάνει υπόψη του το συνολικό περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί το λιμάνι και αντίστοιχα κατάλληλος αστικός σχεδιασμός που θα λαμβάνει υπόψη τους τις επιδράσεις των αστικών δραστηριοτήτων στο ειδικότερο περιβάλλον του λιμανιού.

Τρίτον, η διοίκηση του λιμανιού πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τη δυναμική της πόλης μέσα στην οποία λειτουργεί και να αναπτύξει μια διεπιστημονική κατανόηση των δεσμών μεταξύ λιμανιού-πόλης. Ομοίως η διοίκηση της πόλης οφείλει να κατανοεί την συμβολή του λιμενικού συγκροτήματος στην ευρύτερη τοπική ανάπτυξη και να αναπτύσσει ανάμεσα τους, δίκτυα επικοινωνίας και συνεργασίας.

Τέταρτον, πρέπει να αποσαφηνιστεί πλήρως το ιδιοκτησιακό καθεστώς της παραλίας, το οποίο από την άποψη της πόλης θεωρείται ως πόρος της πόλης και από την άποψη του λιμανιού θεωρείται ως συντελεστής του μεταφορικού συστήματος.

Τέλος, πρέπει να υπάρχει κοινή περιβαλλοντολογική ευαισθησία και μια ενεργή στάση σχετικά με ζητήματα όπως : οι ρύποι, ο θόρυβος, η ανάπλαση των πρώην βιομηχανικών περιοχών, καθώς και σχετικά με θέματα πολιτιστικής κληρονομιάς και ψυχαγωγίας επειδή οι περιβαλλοντικές ανησυχίες αποτελούν μια υψηλή προτεραιότητα τόσο της αστικής κοινότητας στη βάση της ποιότητας ζωής, όσο και του λιμανιού στην βάση της βιώσιμης ανάπτυξης του.

Επιπλέον των καθημερινών τους λειτουργιών, τα λιμάνια και οι πόλεις πολύ συχνά εμπλέκονται σε στρατηγικές αναμετρήσεις για τον έλεγχο και την χρήση των χώρων. Δεδομένου ότι οι λιμενικές διοικητικές αρχές ενδιαφέρονται να αποκτήσουν νέα λειτουργική γη για τις ανάγκες τους είτε εις βάρος της πόλης είτε εις βάρος της θάλασσας, οι αστικές κοινωνίες γενικώς αντιτάσσονται στην επέκταση αυτή κυρίως για περιβαλλοντολογικούς λόγους και επιμένουν για μια περισσότερο ορθολογική χρήση των υπαρχόντων λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ακόμη, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές συνδεδεμένες με το λιμάνι μπορούν να αποτελέσουν σημείο αντιπαραθέσεων μεταξύ των δημοτικών συμβουλίων και των λιμενικών αρχών. Οι λιμενικές αρχές προτιμούν να τις μετατρέψουν σε κέντρα διανομής διαμεταφορικών δράσεων ενώ οι διοικήσεις των πόλεων σε αστικά πάρκα ή κέντρα συνεδρίων.

Τίθεται, επομένως επιτακτικά η ανάγκη να προσδιορισθούν από κοινού οι χρήσεις γης μέσα στο ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης και του λιμανιού, προκειμένου να ικανοποιούνται οι ανάγκες και οι απαιτήσεις και των δύο.

Ένα άλλο σοβαρό αντικείμενο σύγκρουσης, που τυγχάνει άμεσης αντιμετώπισης, προκύπτει όταν οι τοπικές αρχές και οι κοινωνίες δεν έχουν καμία πραγματική επιρροή στις αποφάσεις σχετικά με την λιμενική ανάπτυξη και την διασύνδεση της πόλης-λιμανιού, επειδή τα λιμάνια διοικούνται είτε από εξωτερικά κέντρα λήψης αποφάσεων που είναι υπόλογα μόνο σε εθνικές πολιτικές ή ακόμα από τοπικές δυνάμεις που δρουν κάτω από νομοθεσία που τους δίνει προτεραιότητα έναντι των συμφερόντων της πόλης (**Χλωμούδης, Οι σχέσεις Λιμένα- Πόλης και η αναγκαιότητα συνεργασίας**). Πρέπει, δηλαδή να κατοχυρωθεί η συνεργασία των πόλεων με τα λιμάνια σε θεσμικό επίπεδο και να μην πραγματοποιείται περιστασιακά.

4.4 Παραδείγματα Συνεταιρισμών Λιμένων- Πόλεων

Οι θεσμικές σχέσεις μεταξύ πόλεων και λιμανιών ρυθμίζονται με διαφορετικούς τρόπους ανά την Ευρώπη.

Για παράδειγμα στις κάτω χώρες και στο Βέλγιο οι λιμένες είναι παραρτήματα των δημοτικών αρχών για τον λόγο αυτό αναμένεται να έχουν καλύτερες σχέσεις με τις αστικές υπηρεσίες. Το λιμάνι του Rotterdam, ο φορέας Αστικού Σχεδιασμού της πόλης εμπλέκεται άμεσα με την διαδικασία του λιμενικού σχεδιασμού, ενώ η Διοίκηση του Λιμένα με την σειρά της παίρνει μέρος στην διαμόρφωση του χωροταξικού σχεδιασμού της πόλης.

Επίσης, τα δύο σημαντικότερα Γερμανικά λιμάνια διαχειρίζονται από τις τοπικές αρχές, αλλά σε αυτήν την περίπτωση το ρυθμιστικό πλαίσιο επηρεάζεται κατά πολύ από το γεγονός ότι και το Αμβούργο και η Βρέμη είναι πόλεις-πολιτείες (μέσα στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας) οι οποίες έχουν ευρύτερες πολιτικές δυνάμεις και ευθύνες από τους δήμους. Σαν συνέπεια στο Αμβούργο, το λιμάνι έχει προτεραιότητα – σε όρους οικονομικής ανάπτυξης από την πόλη και κυβερνάται από ένα συγκεκριμένο νόμο πλαίσιο που το προστατεύει από εξωτερικές παρεμβάσεις, έτσι ώστε θα μπορούσε να θεωρηθεί κράτος εντός του κράτους. Ο αστικός σχεδιασμός δεν μπορεί να επηρεάσει την λιμενική ανάπτυξη. Η πόλη μπορεί να έχει γνώμη για το μέλλον των χώρων που θα ανήκουν στην λιμενική περιοχή μόνο αν δεν είναι πλέον αναγκαία στον λιμένα.

Στην Γαλλία, στην Ισπανία και στην Ιταλία ο κυβερνητικός έλεγχος επί της λιμενικής ανάπτυξης είναι πιο στενός από ότι στην Βόρεια Ευρώπη, αλλά στην δεκαετία του 1990' έχει ολοκληρωθεί μια τάση προς ένα υψηλότερο βαθμό αυτονομίας για τα λιμάνια και ευρύτερη συμμετοχή των τοπικών και περιφερειακών ιδρυμάτων στην σχεδιαστική διαδικασία.

Η Μασσαλία αποτελεί παράδειγμα αυτής της νέας πορείας. Μετά από δεκαετίες αδυναμίας επικοινωνίας μεταξύ μιας αστικής κοινότητας στερημένης από κάθε πραγματική επίδραση και ενός λιμένα υπό την διοίκηση κεντρικών Παρισινών συμφερόντων, η πόλη τελικά ανέλαβε ρόλο στην διαμόρφωση των λιμενικών αναπτυξιακών στρατηγικών μέσα από το συνεταιρισμό μεταξύ του Φορέα Αστικού Σχεδιασμού και της Λιμενικής Αρχής, οι οποίοι εργάζονται από κοινού για να εναρμονίζουν τα αντίστοιχα σχεδιαστικά τους προγράμματα.

Στην Ιταλία η πρόσφατη Λιμενική Αναμόρφωση διατύπωσε ότι τα σχέδια για τους λιμένες απαιτούν την επίσημη συναίνεση από τα ενδιαφερόμενα τοπικά συμβούλια.

Μερικές πόλεις όπως η Τζένοβα και η Τεργέστη έχουν επίσης δυνατότητα για προκαταρκτικές οδηγίες- νωρίτερα της επίσημης διαδικασίας σχεδιασμού για να δείξουν στις λιμενικές αρχές το δικό τους όραμα.

Ακόμα και αν το θεσμικό πλαίσιο μπορεί να ποικίλει από χώρα, οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εξεύρεση συναίνεσης για τη λιμενική ανάπτυξη είναι παρόμοιες στις περισσότερες περιπτώσεις. Από την μεριά της λιμενικής αρχής η διαδικασία λήψης αποφάσεων πρέπει να περάσει από τα εξής στάδια :

- Απευθείας διάλογος με τα δημοτικά υπηρεσίες και τους κυβερνητικούς οργανισμούς που εμπλέκονται σε λιμενικά θέματα.
- Διαβούλευση με τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες και τους κυβερνητικούς οργανισμούς που εμπλέκονται σε λιμενικά θέματα.
- Δημόσιος διάλογος με την συμμετοχή των αντιπροσώπων των οικονομικών συμφερόντων (χρήστες λιμένων, βιομήχανοι. Επιμελητήρια επιχειρηματικά, συνδικάτα κλπ.) και των κοινωνικών (οικολόγοι, σύνδεσμοι γειτονιών, κλπ).

Τα συμβούλια κοινού σχεδιασμού και οι επιτροπές θα πρέπει να συνεισφέρουν στην επιτάχυνση των διαδικασιών, αλλά διαπραγματεύσεις που συχνά διαρκούν πολύ και είναι

κουραστικές και προχωρούν αργά μπορεί να επιλεγθούν σκοπίμως, όπως στη Μασσαλία, για να γίνουν καλύτερα αντιληπτές οι κοινές απαιτήσεις. Όπως και να έχει σαν αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας δύο εναλλακτικές προσεγγίσεις στον συνολικό λιμενικό σχεδιασμό μπορούν να προκύψουν :

- Μεγάλης κλίμακας επέκταση των λιμενικών περιοχών (μέσω της επιχωμάτωσης ή της βιομηχανικής εκμετάλλευσης ή της βιομηχανικής εκμετάλλευσης της αχρησιμοποίητης γης).
- Εξορθολογισμός και πιο έντονη χρήση της υπάρχουσας γης στα λιμάνια.

Η πρώτη προσέγγιση προτιμήθηκε στα λιμάνια του Rotterdam και της Barcelona, ενώ τα λιμάνια της Αμβέρσας και της Βενετίας υιοθέτησαν τη δεύτερη. Ενδιάμεσες καταστάσεις υιοθετήθηκαν από την Τζένοβα και το Αμβούργο (ένα σχέδιο επέκτασης μαζί με δράσεις αναδιάρθρωσης στην υπόλοιπη περιοχή του λιμανιού).

Αντίθετα με όλα τα προηγούμενα, αποτελεσματικές λύσεις χρειάζεται να βρεθούν ώστε να εξισορροπήσουν την ανταγωνιστική πίεση που επηρεάζει τις στρατηγικές των λιμανιών και του αντικειμενικού σκοπού της καθημερινής βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης, που είναι κατά βάση το κύριο ενδιαφέρον των αστικών κοινοτήτων. Στο Ρότερνταμ το λιμάνι έχει εμπλακεί σε έναν αγώνα για νέους χώρους, οι οποίοι μπορεί να προσφέρουν αξιοσημείωτες ευκαιρίες εξίσου για την αστική ανάπτυξη και για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος διαβίωσης, έτσι ώστε «να γίνει η πόλη μέρος ενός ελκυστικού λιμανιού και το λιμάνι μέρος μιας ελκυστικής πόλης».

Ως πεδίο δοκιμής αυτής της προσέγγισης είναι το πρόγραμμα Maasv1 akte 2, μια κοινοπραξία μεταξύ δημοσίων οργανισμών, επιχειρήσεων και ομάδων συμφερόντων να δημιουργήσουν νέες λιμενικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις μαζί με ένα φυσικό καταφύγιο.

Στο Αμβούργο η θυσία ενός βαλτώδους χωριού του, για να κατασκευαστεί ένα τερματικό εμπορευματοκιβωτίων δεν θα μπορούσε να έχει αποφευχθεί, αλλά περιβαλλοντικά μέτρα πάρθηκαν ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικοί αντίκτυποι άλλων έργων και ιδρύθηκε μια συμβουλευτική επιτροπή για να λύσει τα προβλήματα του θορύβου που επηρεάζουν τα οικιστικά καταλύματα έχουν πρόσοψη στην λειτουργική ζώνη του λιμανιού.

Στη Τζένοβα η δημιουργία ενός μεγάλου λιμανιού εμπορευματοκιβωτίων έχει αναστατώσει την ζωή των κατοίκων και έχει επίσης φέρει ριζοσπαστικές αλλαγές στο τοπίο των παράκτιων περιοχών της Pra και της Voltri. Παρόλα αυτά δόθηκε μια περιβαλλοντική αποζημίωση για την αναμόρφωση του σχεδίου έτσι ώστε να αφαιρεθεί ένας μικρός όρμος για την διεξαγωγή ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.

Στην Μασσαλία το πρόγραμμα Euromediterranee, του οποίου η εμβέλεια περιλαμβάνει σημαντικά σημεία και του παλιού λιμανιού και του αστικού κέντρου, προβλέπει την εγκαθίδρυση μιας πολυεθνούς πλατφόρμας, η οποία θα μπορούσε να συνεισφέρει στη στρατηγική επανατοποθέτηση και ανάπτυξη του λιμανιού και της πόλης. Η εικόνα των πρωτοβουλιών συνεργασίας μπορεί περαιτέρω να εμπλουτιστεί αν δώσουμε μια λίστα πρόσφατων παραδειγμάτων από την οργάνωση και την διαχείριση του χώρου :

- Μετασχηματισμός των βιομηχανικών εκτάσεων που συσχετίζονται με τα λιμάνια σε πλατφόρμες logistics (Τζένοβα, Βενετία).
- Αναδιάρθρωση των εγκαταλελειμμένων λιμενικών περιοχών κάτω από ένα στρατηγικό σχέδιο που σκοπεύει στην κοινωνικοοικονομική αναζωογόνηση της πόλης (Τεργέστη).
- Επαναχρησιμοποίηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών και λιμενικών τοποθεσιών για κατασκευή οικιών στις όχθες των ποταμών καθώς επίσης και για ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις (Ρότερνταμ).

- Ψυχαγωγικές δραστηριότητες σε ένα μέρος της παραθαλάσσιας περιοχής που θα διοικείται από την Λιμενική Αρχή (Μασσαλία)
- Δημιουργία υψηλού επιπέδου οικιστικών και εμπορικών χώρων καθώς και χώρων γραφείων (οι τελευταίοι έχουν καταληφθεί από την βιομηχανία των μέσων μαζικής ενημέρωσης) σε πρώην περιοχές λιμανιών (Αμβούργο).
- Μετατροπή των μεγάλων περιοχών κοντά σε αποβάθρες σε πολυχρηστικές αστικές περιοχές που έχουν εξοπλιστεί με τερματικό για κρουαζιερόπλοια (Hafen City στο Αμβούργο).
- Τοποθέτηση Πανεπιστημιακών Τμημάτων και Κέντρων Ερευνών σε φυσική και λειτουργική επαφή με το λιμάνι (Τζένοβα).
- Κατεδάφιση των εμποδίων μεταξύ της πόλης και του λιμανιού ώστε να επιτρέπεται αμοιβαία ορατότητα (Τζένοβα, Ρότερνταμ).

Εδώ μπορούσαμε να πούμε ότι πρέπει να αναγνωριστεί το ότι ένας συνεχώς αυξανόμενος αριθμός πόλεων και λιμένων αρχίζουν να αντιλαμβάνονται ποια είναι τα οφέλη ενός πιο συνεργατικού τρόπου αντιμετώπισης των κοινών προβλημάτων που μπορεί να επιφέρει μια τέτοια καινούργια συνεργασία που όπως αποδεικνύεται στις περισσότερες περιπτώσεις είναι πραγματική επιτυχία **(Χλωμούδης, Οι σχέσεις Λιμένα-Πόλης και η αναγκαιότητα συνεργασίας).**

4.5 Ευκαιρίες για την Πόλη

Η συνύπαρξη του λιμανιού στην πόλη του Πειραιά είναι ευκαιρία και για άλλες δραστηριότητες και δράσεις από πλευράς τοπικής αυτοδιοίκησης, χωρίς την συνεργασία του Ο.Λ.Π Α.Ε με στόχο την τοπική ανάπτυξη.

Το γεγονός ότι στο λιμάνι του Πειραιά καταπλέουν κρουαζιερόπλοια με επιβάτες- τουρίστες αποτελεί σημαντική ευκαιρία για τον Δήμο ώστε να δημιουργήσει δραστηριότητες πολιτιστικής, κοινωνικής και τουριστικής ενίσχυσης για την πόλη.

Θα πρέπει δηλαδή, οι δημοτικές αρχές να αξιοποιήσουν αυτό το πλεονέκτημα και να δώσουν προτεραιότητα σε έργα που θα αναδείξουν την πόλη σε ένα ελκυστικό τουριστικό προορισμό αλλά και σε αξιόλογο πολιτιστικό κέντρο.

Επίσης, το γεγονός ότι το Επιβατικό Λιμάνι βρίσκεται στο κέντρο της πόλης δημιουργεί τις καταλληλότερες συνθήκες για την ενίσχυση του εμπορίου. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνουν έργα αισθητικής αναβάθμισης στην περιοχή γύρω από το λιμάνι προκειμένου να γίνουν οι επιθυμητές επενδύσεις από πλευράς ιδιωτών και να ενισχυθεί η οικονομική ανάπτυξη της πόλης.

Τέλος, η επιδίωξη να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές ναυτιλιακό μόνο από την δράση του Ο.Λ.Π Α.Ε. αλλά αφορά άμεσα και τις δημοτικές αρχές που θα πρέπει να αναβαθμίσουν την πόλη και να ενισχύσουν την τοπική ανάπτυξη μέσα από έργα και προγράμματα ίδιας πρωτοβουλίας που ουσιαστικά ανήκουν στις θεσμικές αρμοδιότητες τους.

4.6 Περιβάλλον

Είναι γνωστό ότι οι πόλεις υφίστανται σημαντικές επιβαρύνσεις από τις δραστηριότητες και τις χρήσεις των λιμανιών. Οι διοικήσεις των λιμανιών αναλαμβάνουν κάθε φορά, τα αναγκαία μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά σε αρκετές περιπτώσεις αυτά δεν είναι αρκετά καθώς η αντιμετώπιση των επιβαρύνσεων απαιτεί και τη συνδρομή των πόλεων. Για το στόχο αυτό προτείνεται να θεσπιστούν ανταποδοτικά και αντισταθμικά οφέλη υπέρ των Δήμων και στην συγκεκριμένη περίπτωση του Δήμου Πειραιά, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για την προστασία του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση των επιβαρύνσεων που δέχεται οι οποίες πλήττουν κυρίως τους πολίτες που δεν επωφελούνται άμεσα από το λιμάνι.

Βέβαια και σε αυτήν την περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει και η προαναφερόμενη συνεργασία μεταξύ των δυο οργανισμών έτσι ώστε να υπάρχει συντονισμένη προσπάθεια αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και να αποφεύγονται τυχόν επικαλύψεις στα μέτρα που λαμβάνονται.

Ο ΟΛΠ Α.Ε. εφαρμόζει Ενιαίο Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας & Περιβάλλοντος στην παροχή Υπηρεσιών Κρουαζιέρας και Διακίνησης Αυτοκινήτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διεθνών Προτύπων.

Δεσμεύεται για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των ανωτέρω Προτύπων, τη διατήρηση του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας & Περιβάλλοντος και τη συνεχή βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.

Ο ΟΛΠ ΑΕ, αποσκοπώντας στην ικανοποίηση των πελατών του και την ενίσχυση της τοπικής και εθνικής οικονομίας, σεβόμενος πάντα το περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί, μεριμνά για:

- Την ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών του σε ποιότητα και χρόνο εξυπηρέτησης
- Την πρόληψη της ρύπανσης
- Την αναγνώριση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών πλευρών των δραστηριοτήτων του. Τη θέσπιση και ανασκόπηση συγκεκριμένων Στόχων Ποιότητας & Περιβάλλοντος για τη συνεχή βελτίωση της Ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη μείωση του
- Περιβαλλοντικού Αποτυπώματος αυτών και της λειτουργίας των τρίτων που δραστηριοποιούνται στις εγκαταστάσεις ΟΛΠ ΑΕ.
- Τη διερεύνηση μεθόδων περιορισμού του Περιβαλλοντικού Αποτυπώματος της λειτουργίας των Υπηρεσιών του
- Την εφαρμογή όλων των απαιτούμενων νομικών και κανονιστικών απαιτήσεων ποιότητας και περιβάλλοντος.
- Την προσαρμογή των Υπηρεσιών ΟΛΠ ΑΕ σε νέες απαιτήσεις πελατών, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους.
- Τη συνεχή εκπαίδευση του προσωπικού για την εξασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον.
- Την αξιολόγηση και ανασκόπηση της αποτελεσματικότητας και της καταλληλότητας του Ενιαίου Συστήματος Διαχείρισης Ποιότητας & Περιβάλλοντος, με στόχο τη διαρκή βελτίωσή του. (**Οργανισμός Λιμένα Πειραιά 2016**).

4.7 Πλαίσιο Συνεργασίας Πόλης-Αυτοδιοίκησης

Ο Δήμος ως οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού, είναι υπεύθυνος για την διοίκηση των τοπικών υποθέσεων με βάση το άρθρο του Συντάγματος όπως αναθεωρήθηκε με το ψήφισμα της 27 Μαΐου 2008 αναφέρονται τα εξής :

1. Η διοίκηση των τοπικών υποθέσεων ανήκει στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού.Υπέρ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης συντρέχει τεκμήριο αρμοδιότητας για τη διοίκηση των τοπικών υποθέσεων. Νόμος καθορίζει το εύρος και τις κατηγορίες των τοπικών υποθέσεων, καθώς και την κατανομή τους στους επί μέρους βαθμούς. Με νόμο μπορεί να ανατίθεται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης η άσκηση αρμοδιοτήτων που συνιστούν αποστολή του Κράτους.

2. Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια. Οι αρχές τους εκλέγονται με καθολική και μυστική ψηφοφορία, όπως νόμος ορίζει.

3. Με νόμο μπορεί να προβλέπονται για την εκτέλεση έργων ή την παροχή υπηρεσιών ή την άσκηση αρμοδιοτήτων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης αναγκαστικοί ή εκούσιοι σύνδεσμοι οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης που διοικούνται από αιρετά όργανα.

4. Το Κράτος ασκεί στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης εποπτεία που συνίσταται αποκλειστικά σε έλεγχο νομιμότητας και δεν επιτρέπεται να εμποδίζει την πρωτοβουλία και την ελεύθερη δράση τους. Ο έλεγχος νομιμότητας ασκείται, όπως νόμος ορίζει. Πειθαρχικές ποινές στα αιρετά όργανα της τοπικής αυτοδιοίκησης, εκτός από τις περιπτώσεις που συνεπάγονται αυτοδικαίως έκπτωση ή αργία, επιβάλλονται μόνο ύστερα από σύμφωνη γνώμη συμβουλίου που αποτελείται κατά πλειοψηφία από τακτικούς δικαστές, όπως νόμος ορίζει.

5. Το Κράτος λαμβάνει τα νομοθετικά, κανονιστικά και δημοσιονομικά μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και των πόρων που είναι αναγκαίοι για την εκπλήρωση της αποστολής και την άσκηση των αρμοδιοτήτων των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης με ταυτόχρονη διασφάλιση της διαφάνειας κατά τη διαχείριση των πόρων αυτών. Νόμος ορίζει τα σχετικά με την απόδοση και κατανομή, μεταξύ των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, των φόρων ή τελών που καθορίζονται υπέρ αυτών και εισπράττονται από το Κράτος. Κάθε μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από κεντρικά ή περιφερειακά όργανα του Κράτους προς την τοπική αυτοδιοίκηση συνεπάγεται και τη μεταφορά των αντίστοιχων πόρων. Νόμος ορίζει τα σχετικά με τον καθορισμό και την είσπραξη τοπικών εσόδων απευθείας από τους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης. (<http://www.hellenicparliament.gr/Vouli-ton-Ellinon/To-Politevma/Syntagma/article-106/>).

Ειδικότερα με τον νόμο ορίζεται ότι οι δημοτικές αρχές διευθύνουν και ρυθμίζουν όλες τις τοπικές σύμφωνα αρχές της επικουρικότητας και της εγγύτητας, με στόχο την προστασία, την ανάπτυξη και τη συνεχή βελτίωση των συμφερόντων και της ποιότητας ζωής της τοπικής κοινωνίας.

Σε ότι αφορά τον καθορισμό της έννοιας «τοπική υπόθεση» ο νόμος αυτός περιλαμβάνει μια ενδεικτική απαρίθμηση τοπικών υποθέσεων, αρμοδιότητας των δημοτικών αρχών.

Ειδικά για το κομμάτι αυτό της εργασίας παρουσιάζονται ορισμένες αρμοδιότητες της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης :

- Η προστασία, η αξιοποίηση και η εκμετάλλευση των τοπικών φυσικών πόρων και περιοχών καθώς και η κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση των σχετικών έργων και εγκαταστάσεων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η εκπόνηση και εφαρμογή προγραμμάτων έρευνας και τεχνολογίας για την ανάπτυξη της περιοχής τους.
- Ο σχεδιασμός, η κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση υποδομών για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας, όπως έργων οδοποιίας, συστημάτων, αντιπλημμυρικών και εγγειοβελτιωτικών έργων.

- Η διοίκηση και εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης λιμένα δικαιοδοσίας τους, καθώς και η κατασκευή και συντήρηση των αναγκαίων λιμενικών έργων.
- Η διαχείριση, η αξιοποίηση και η εκμετάλλευση της δημοτικής περιουσίας και η κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση των δημοτικών κτιρίων.
- Η εκπόνηση τοπικών προγραμμάτων για την προστασία και αναβάθμιση του φυσικού, αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών
- Η καθαριότητα όλων των κοινόχρηστων χώρων της εδαφικής τους περιφέρειας, η αποκομιδή και διαχείριση των αποβλήτων, καθώς και η κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση συστημάτων αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού και η λήψη προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων για την προστασία των κοινόχρηστων χώρων και ιδιαίτερα των χώρων διάθεσης απορριμμάτων από εκδήλωση πυρκαγιάς σύμφωνα με την κείμενη σχετική νομοθεσία.
- Η μελέτη, διαχείριση και εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής και πολεοδομικής ανάπτυξης.
- Η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, η απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων οχημάτων και γενικότερα η λήψη μέτρων για την αποφυγή δυσμενών επιδράσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών.

Συμπεράσματα

Το λιμάνι λοιπόν είναι θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους αναπτυξιακούς παράγοντες και συμβάλλει τόσο στην Οικονομία όσο και στην τοπική ανάπτυξη, ανοιγεί θέσεις εργασίας και εξέλιξη των επιχειρήσεων. Με την διαχώριση των κατηγοριών του λιμανιού μπόρουμε να διακρίνουμε καλύτερα το κάθε είδος λιμανιού, που γίνονται η μεταφόρες, που οι επιβιβάσεις ταξιδιωτών και που οι επισκευές. Με τα παραπάνω μπορούμε να πούμε ότι κάθε λιμάνι που βρίσκεται κοντά σε Πόλη είναι ένα θετικό στοιχείο καθώς δημιουργούνται σχέσεις συνεργασίας, και ανάπτυξης και των δυο ταυτόχρονα. Ωστόσο δε λείπουν και οι εντάσεις από την πλευρά των κατοίκων για την χρήση και τη διαχείριση του λιμανιού αλλά και των ευκαιριών για την Πολή. Τέλος πρέπει να τονιστεί ότι ένα λιμάνι πρέπει να προσέχει και μεριμνεί για την προστασία του περιβαλλοντος.

Κεφάλαιο 5^ο

Συμπεράσματα-Προτάσεις και Προοπτικές

Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται ανακεφαλαίωση, και αναλύουμε ειδικότερα την εταιρεία Cosco. Το όραμα της για το Λιμάνι του Πειραιά, τις συνεργασίες με άλλες εταιρείες, αλλά και τα μελλοντικά της σχέδια για την εξέλιξη του Λιμανιού και της Πόλης. Παρουσιάζονται χάρτες μελλοντικής χρήσης του λιμανιού και ειδικότερα της Προβλήτας III.

5.1 Εταιρία COSCO

Η COSCO είναι μια κινέζικη εταιρία, ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1961 στο Πεκίνο με κύριο ιδρυτή της τον κινεζικό στρατό. Σύντομα εξαπλώθηκε και άλλαξε σε εταιρία παγκόσμιας εμβέλειας. Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της έπαιξε και το μεγάλο μέγεθος της κινεζικής αγοράς σε συνδυασμό με την έλλειψη ανταγωνισμού στη χώρα.

Η Cosco group έχει στην κατοχή της πάνω από 1.000 εταιρίες και υποκαταστήματα σε παραπάνω από 50 χώρες και περιοχές και απασχολεί 130.000 εργαζόμενους στο σύνολο της. Ελέγχει περισσότερα από 800 εμπορικά πλοία, με χωρητικότητα των 56 εκατ. DWTs και ετήσια μεταφορική ικανότητα 400 εκατ. Τόνους. Είναι η δεύτερη σε μέγεθος εταιρία στόλου παγκοσμίως και πρώτη εταιρία στην Κίνα και συνεργάζεται με 160 χώρες περίπου και εξυπηρετεί 1.600 λιμάνια. (να βρω την πρώτη μεγάλη εταιρία)!!!!!!!!!!

Η εταιρία κατέχει επίσης και λειτουργεί 32 τερματικούς σταθμούς σε όλο τον κόσμο με 157 θέσεις ελληνισμού. Το 2009 οι στατιστικές έδειξαν ότι η απόδοση των τερματικών σταθμών Ε/Κ της Cosco Pacific που συνεργάζεται με την Cosco συνεχίζει να βρίσκεται μεταξύ των κορυφαίων 5 του κόσμου.

Η Cosco έχει βοηθήσει αρκετά στη σύνδεση της Κίνας με τη διώρυγα του Σουέζ, του Παναμά, της Σιγκαπούρη και τα στενά της Μαλακά και του Βοσπόρου, όπως και με πολλά λιμάνια της Αφρικής.

Ειδικά, στην Ελλάδα ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ Α.Ε), είναι μια θυγατρική εταιρία της Cosco Pacific Limited. Που είναι με τη σειρά της θυγατρική εταιρία της China Ocean Shipping Group Company- Cosco Group. Έχει εξείχθει σε 5^η εταιρία διαχείρισης εμπορευματικών σταθμών παγκοσμίως, ενώ η Cosco Group έχει ένα πολύ προηγμένο δίκτυο logistics, που την τοποθετεί στις 100 μεγαλύτερες εταιρίες του κλάδου στην Κίνα.

Στο λιμάνι του Πειραιά, ο ΣΕΠ Α.Ε λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 2009, και το σχέδιο είναι να αναπτυχθεί στο μεγαλύτερο τερματικό σταθμό τελευταίας τεχνολογίας στην Ελλάδα. Στόχος είναι να λειτουργήσει ως ενδιάμεσο κόμβος στην μεταφορά φορτίων με τελικό προορισμό ολόκληρη την Ελλάδα, τη Μεσόγειο αλλά και την Ευρώπη. Σκοπός είναι να μπορέσει να κατακτήσει ηγετικό ρόλο στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η εταιρία πρόσφερε υπηρεσίες άριστης ποιότητας καθώς απαρτίζεται από έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό, νέες τεχνολογίες και τον απαραίτητα εξοπλισμό και εγκαταστάσεις. Έτσι καταφέρνει να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απόδοση της επένδυσης για τους μετόχους της.





5.2 Γιατί επέλεξε τον Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά έχει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία το καθιστούν ένα ελκυστικό λιμάνι για επενδύσεις κύριο πλεονέκτημα είναι από άποψη της γεωγραφικής του θέσης καθώς θεωρείται το σημείο συνάντησης τριών ηπείρων Ασίας, Αφρική και Ευρώπη.

Η Cosco επέλεξε τον Πειραιά για να αποκτήσει πρόσβαση σε όλη την ευρύτερη περιοχή για να αναπτύξει τις δραστηριότητές της στις αγορές. Έτσι με την ενέργεια αυτή η εταιρεία αποκτά πύλη εισόδου στην Μεσόγειο, στην Ευρώπη και ειδικότερα στην αγορά της ευρωπαϊκής ένωσης. Έτσι αποκτά εύκολη πρόσβαση στα Στενά του Βοσπόρου, στην Μαύρη Θάλασσα και στη Δυτική Αφρική. Με αυτόν τον τρόπο κερδίζει ένα σημαντικό μερίδιο της παγκόσμιας αγοράς, γεγονός που ευνοεί και την Κίνα, καθώς μπορούν πιο εύκολα να προωθηθούν τα προϊόντα της στις παραπάνω αγορές.

Επίσης, το λιμάνι του Πειραιά είναι κοντά στους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους γεγονός που το κάνει να έχει σημαντική σημασία, ιδιαίτερα σε μια εποχή που οι τιμές του πετρελαίου βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα και οι εταιρείες προσπαθούν να βρουν διάφορους τρόπους να εξοικονομήσουν καύσιμα.

Για παράδειγμα, μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου του Πειραιά που ολοκληρώνεται, ένα φορτίο από Σαγκάη προς Βουδαπέστη με μέση στάση τον Πειραιά κάνει περίπου 23 μέρες, μέσω της Τεργέστης θέλει για να ολοκληρωθεί το ταξίδι 28 μέρες ενώ μέσω Αμβούργου κάνει σχεδόν 33 μέρες. Αυτό σημαίνει λοιπόν, ότι όσο πιο σύντομα εκτελούνται τα δρομολόγια και φτάνουν νωρίτερα τόσο γίνεται μεγαλύτερη η εξοικονόμηση καυσίμων.

Είναι φανερό ότι οι δραστηριότητες αναμένεται να αυξηθούν στον Πειραιά με μέλλον πολλά υποσχόμενο. Αυτός μπορεί να θεωρηθεί ο κύριος λόγος ώστε ο όμιλος Cosco να επενδύσει στο Λιμάνι για 100 περίπου χρόνια.

Η Cosco στηρίζει ακέραια την επένδυση της θυγατρικής της Cosco Pacific στον Πειραιά. Αυτό τονίζει ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ναυτιλιακού ομίλου Γουέι Τζιαφού. Προκειμένου να εξασφαλίσει την επιτυχία της επένδυσης. Ο Πρόεδρος της εταιρείας ακολουθεί μια στρατηγική έξι σημείων.

Πρώτον, έχει συμφωνηθεί με την Cosco Container Lines να δραστηριοποιήσει οκτώ πλοία μεταφορικής δυναμικότητας 5.500 TEU το καθένα, ώστε στο δρομολόγιό από Κίνα σε Μεσόγειο να σταματούν δύο φορές στο λιμάνι του Πειραιά.

Δεύτερον, ο Πειραιάς έχει οριστεί ως το κέντρο μεταφόρτωσης της Cosco για την ανατολική Μεσόγειο. Με βάση τη μελέτη βιωσιμότητας που έχουμε πραγματοποιήσει, οι ελληνικές εξαγωγές δεν είναι τόσες πολλές. Επιπλέον, ούτε ο πληθυσμός ούτε οι εισαγωγές μπορούν να απορροφήσουν τη δυναμικότητά της Cosco. Γι'αυτό αποφασίστηκε να γίνει το λιμάνι του Πειραιά κέντρο μεταφόρτωσης εμπορευμάτων, όπως είναι η Σιγκαπούρη όπου με μικρό πληθυσμό είναι το κέντρο μεταφόρτωσης για την ευρύτερη περιοχή.

Τρίτον, παράλληλα με την εγκατάσταση του κέντρου μεταφόρτωσης εμπορευμάτων στον Πειραιά, η Cosco σκοπεύει να αναπτύξει υπηρεσίες τροφοδοσίας, δηλαδή εγκαταστάσεις για μικρά πλοία προς τις γειτονικές χώρες, στη Μαύρη Θάλασσα, τη Νότια και την Κεντρική Ευρώπη, καθώς και τη Δυτική Μεσόγειο. Όπως τονίζει, το δίκτυο της Cosco Europe θα αναπτύξει τις υπηρεσίες feeder, ώστε να μεταφέρονται στις αγορές της περιοχής τα εμπορεύματα που θα μεταφορτώνονται από τα πλοία της Cosco στον Πειραιά. Αυτό σημαίνει μεγάλη αύξηση του όγκου διακίνησης εμπορευμάτων για το λιμάνι.

Τέταρτον, ο διευθύνων σύμβουλος της Cosco, έχει ζητήσει από του συμμετέχοντες στην τέταρτη μεγαλύτερη ομάδα μεταφοράς εμπορευμάτων στον κόσμο CKYH στην οποία εκτός από την Cosco Container Lines, ανήκουν οι Kine, Yang Ming Line και Hanjin Shipping, να

επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους και να στείλουν πλοία στο λιμάνι του Πειραιά. Η ομάδα αυτή δεσμεύτηκε να αναλάβει δράση ώστε να αξιοποιήσει πλήρως τα περιφερειακά κέντρα μεταφόρτωσης, να χτίσει δίκτυα feeder και να βελτιστοποιήσει πόρους όπως οι εμπορευματοκί σταθμοί.

Επιπλέον, η Cosco προσπαθεί να προωθήσει τον Πειραιά στους υπάρχοντες πελάτες της, όπως είναι η MSC και η Maersk, ώστε να συνεχίσουν να υποστηρίζουν το λιμάνι. Με κάποιους έχει επιτευχθεί ήδη συμφωνία, ενώ με άλλους βρίσκεται στη φάση της διαπραγμάτευσης.

Τέλος, στο θέμα της διοίκησης, η Cosco μετέφερε πολύ έμπειρα διεθνή στελέχη στο λιμάνι του Πειραιά, επικεφαλής είναι ο κάπτεν Φου, που μέχρι πρότινος ήταν πρόεδρος της κοινοπραξίας της Cosco στο λιμάνι της Νάπολης. Παράλληλα, μετέφερε εσωτερικά έξι μεσαία στελέχη από το Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και άλλα μέρη για να οργανώσουν τις δραστηριότητες στον Πειραιά. Απώτερος σκοπός είναι όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι να είναι ντόπιοι.

Σύμφωνα με τον επικεφαλής της Cosco, μέσα σε μόλις έξι μήνες από την ανάληψη του εμπορευματοκί λιμένα του Πειραιά από την εταιρεία του, η αποδοτικότητα του έχει ανέλθει στη μεταφορά 22 εμπορευματοκιβωτίων την ώρα, σε σχέση με 16 που ήταν αρχικά. Υποστηρίζει ότι αυτή η επίδοση μπορεί να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο με τις μελλοντικές επενδύσεις που σχεδιάζουν να πραγματοποιήσουν. Η μέγιστη αποδοτικότητα των λιμανιών του ομίλου είναι 28 εμπορευματοκιβώτια την ώρα. Ο στόχος των στελεχών της Cosco είναι, να προσληφθεί το 100% του προβλεπόμενου προσωπικού, η αποδοτικότητα του Πειραιά διαχρονικά σχεδόν να διπλασιαστεί, στα 30 εμπορευματοκιβώτια την ώρα. Τα διευθυντικά στελέχη της Cosco υποστηρίζουν ότι αυτή είναι η μέγιστη εφικτή αποδοτικότητα τους. Το έχουν πετύχει και στο Χονγκ Κονγκ, την Κίνα, τη Σιγκαπούρη και τη Νάπολη. Το μεγάλο στοίχημα τώρα είναι να το πετύχουν και στον Πειραιά.

Ισχυρίζονται ότι αν το πετύχουν, οι εφοπλιστές θα προτιμούν το λιμάνι του Πειραιά. Τονίζουν βέβαια ότι η απεργία των εργαζομένων δοκίμασε την καλή πίστη των τελευταίων. Τη μια ημέρα ανακοινώθηκε η λειτουργία του λιμανιού από τη Cosco και την επομένη, λόγω της απεργίας αναγκάστηκε να στείλουμε τα πλοία στο Πορτ Σάιντ για να εξυπηρετηθούν. Ήταν μια πολύ κακή κατάσταση, ωστόσο η κατάσταση έχει ομαλοποιηθεί με την βοήθεια της Ελληνικής κυβέρνησης.

Η εταιρεία Cosco ενδιαφερόταν και παλαιότερα να επενδύσει πέρα από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, στην κατασκευή της προβλήτας III του εμπορευματοκί λιμένα του Πειραιά αλλά και σε ένα ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για μια κοινοπραξία με ελληνικές εταιρείες για τη δημιουργία εμπορευματοκί σταθμού στο λιμάνι ή κοντά σε αυτό, κάτι που θεωρείται ίσως απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάδειξη του Πειραιά στον κύριο διαμετακομιστικό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου. Ο επικεφαλής της Cosco δεν αποκλείει επίσης ούτε το ενδεχόμενο επένδυσης στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα ή σε άλλες σχετιζόμενες με το λιμάνι και τις υπηρεσίες. Όπως έχει υποστηρίξει στο παρελθόν, εξετάζεται το ενδεχόμενο να μεταφέρει στην Ελλάδα τα κεντρικά γραφεία των θυγατρικών που διατηρεί ο όμιλος Cosco στην Ευρώπη. **(2012): Cosco-Ένας Κολοσσός στην Ελλάδα.**

5.3 Σύμβαση παραχώρησης και οικονομικό σχέδιο

Το 2008 το Μέγαρο Μαξίμου, το ελληνικό κράτος με την παρουσία του τότε πρωθυπουργού κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, του προέδρου της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας κ.Χουζιντάο , του κ. Νίκου Αναστασόπουλου τον διευθύνων σύμβουλο του Ο.Λ.Π και του πρόεδρου της Cosco κ.Γουέι, μετά από πολήωρες και έντονες αντιδράσεις υπέγραψαν τη Σύμβαση Παραχώρησης της προβλήτας II του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού. Και εδώ αξίζει να πούμε ότι ήταν η πρώτη επένδυση κινεζικής ναυτιλιακής εταιρείας σε λιμάνι ξένης χώρας.

Συγκεκριμένα η Cosco ανέλαβε την 35ετή εκμετάλλευση της προβλήτας II, μιας εκ των δυο του εμπορευματικού σταθμού του λιμανιού του Πειραιά και το κράτος, μέσω του Ο.Λ.Π, κράτησε τη προβλήτα I η οποία ήταν αρκετά μικρότερη από την II και οι δυο εταιρείες θα συνέχιζαν να λειτουργούν παράλληλα. Επίσης η εταιρεία πήρε και το δικαίωμα να φτιάξει και να εκμεταλλευτεί και μια Τρίτη προβλήτα, την προβλήτα III όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο. Με αυτό τον τρόπο δυο εταιρείες θα συνέχιζαν να λειτουργούν παράλληλα, η επένδυση όμως αυτή είχε αντιμετωπιστεί παλιότερα με δυσπιστία και υπήρξαν έντονες αντιδράσεις.

Σύμφωνα με τη Ναυτεμπορική, Τρίτη 12 Νοεμβρίου 2013 τα βασικά σημεία της σύμβασης παραχώρησης στη Cosco, « Οι βασικοί όροι της συμφωνίας μεταξύ των Cosco και Ο.Λ.Π» και « Στην κινεζική εταιρεία η ευθύνη για τυχόν αποζημιώσεις σε τρίτους- Πράσινο φως από τον Οργανισμό » είναι τα εξής :

- Συνολικό αντάλλαγμα της παραχώρησης 4,3 δις. Ευρώ, το οποίο θα προκύψει σταδιακά εντός των 35 ετών που διαρκεί η σύμβαση. Από τα 4,3 δις η Cosco εγγυάται τα 3,4 δις ευρώ.
- Αντάλλαγμα του Ο.Λ.Π με βάση ποσοστό 21% επί των ετήσιων συνολικών εσόδων για τα πρώτα οκτώ χρόνια της παραχώρησης και 24,5 % από τον ένατο χρόνο κα μετά.
- Εφάπαξ καταβολή 50 εκατ. Ευρώ εντός 15 ημερών από τη δημοσίευση της κύρωσης της σύμβασης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- Καταβολή 700.000 ευρώ σε πέντε ετήσιες δόσεις από την 1^η Ιανουαρίου 2010. Το ποσό αυτό αφορά την κοστολογική επιβάρυνση της Ο.Λ.Π Α.Ε για την διαχείριση και την παρακολούθηση της λειτουργίας της σύμβασης.
- Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα I και II βάσει του μήκους και της έκτασης των προβλητών που ανέρχεται σε τιμές 2008 σε περίπου 5 εκατ. Ευρώ για την προβλήτα II και 2 εκατ. Ευρώ για την προβλήτα III, προσαυξανόμενο με το Δ.Τ.Κ +2% κατά έτος.

Ωστόσο η σύμβαση παραχώρησης τροποποιήθηκε στην πορεία, προκειμένου να επενδύσει η Cosco εκτενέστερα στην προβλήτα III. Οι τροποποιήσεις της σύμβασης Ο.Λ.Π- Cosco μεταξύ άλλων προβλέπει ότι :

- Η νέα προβλήτα πετρελαιοειδών, που ο Ο.Λ.Π Α.Ε επιθυμεί να κατασκευαστεί σύμφωνα με τα οριζόμενα στους ουσιαστικούς όρους του παρόντος συμφωνητικού, λόγω της φύσης του συγκεκριμένου έργου ως συμπληρωματικού, αλλά και της θέσης αυτού (καθώς διασχίζει υπογείως τον Προβλήτα III), είναι απολύτως απαραίτητα από τεχνική και οικονομική άποψη να μη διαχωριστεί, αλλά να κατασκευαστεί ταυτόχρονα και ενιαία με το δυτικό τμήμα της προβλήτας III και από τον ίδιο οικονομικό φορέα που θα εκτελέσει την κατασκευή του δυτικού τμήματος της προβλήτας III.
- Κατά παρέκκλιση από κάθε αντίθετη διάταξη της παρούσας, από την κύρωση του παρόντος συμφωνητικού από την Βουλή των Ελλήνων μέχρι την ημερομηνία θέσεως σε παραγωγική λειτουργία του Δυτικού Τμήματος της Προβλήτας III από το ΣΕΠ και σε κάθε

περίπτωση μέχρι το ΑΕΠ της Ελλάδας, όπως ανακοινώνεται από την Ε.ΣΤΑΤ., ανέλθει στο ποσό που αντιστοιχεί στο ΑΕΠ της Ελλάδας του έτους 2008 σε σταθερές τιμές 2005 (210,443 δις ευρώ) πλέον αύξηση 2% ετησίως, η ΑΕΑΣ δεν υποχρεούται να καταβάλει το ποσό του εγγυημένου ανταλλάγματος του άρθρου 4.3 της Σύμβασης Παραχώρησης.

➤ Θα τροποποιηθεί η υφιστάμενη σύμβαση και συμφωνείται νέος τρόπος καταβολής του μεταβλητού οικονομικού ανταλλάγματος για όσο διάστημα ισχύει η αναστολή της καταβολής του εγγυημένου ανταλλάγματος. Επίσης προβλέπεται ότι η ΑΕΑΣ θα υποβάλλει ανά τρίμηνο στην Ο.Λ.Π Α.Ε και τις εκτιμήσεις των εσόδων και διακίνησής της για το επόμενο τρίμηνο καθώς και τις παραδοχές εκτίμησης.

Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να εξασφαλίζεται από την ΑΕΑΣ ελάχιστη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ίση με το 65% ανά προβλήτα της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν.ΣΕΜΠΟ, προάγοντας έτσι τα συμφέροντα της Ο.Λ.Π Α.Ε, και σε κάθε περίπτωση να εξασφαλίζει διακίνηση σε ποσοστό 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν.ΣΕΜΠΟ, ανεξαρτήτως του αριθμού των προβλητών εν λειτουργία.

➤ Θα εγκατασταθούν και λειτουργήσουν εντός του 2014 δώδεκα νέες γερανογέφυρες πυκνής στοιβασίας τύπου E-RTGS (2over 5) στην ανατολική πλευρά της προβλήτας II.

➤ Τα έργα αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός τεσσάρων ετών από την ημερομηνία έναρξης κατασκευής στο σύνολο του δυτικού τμήματος της προβλήτας III και εντός επτά ετών θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εργασιών εγκατάστασης του μηχανολογικού εξοπλισμού

➤ Στο άρθρο 10 της Σύμβασης Παραχώρησης προστίθεται νέα παράγραφος 10.3 ως εξής : « Σε περίπτωση οποιασδήποτε δικαστικής ή διοικητικής διένεξης, με οποιονδήποτε τρίτον ο οποίος έλαβε μέρος στο δημόσιο πλειοδοτικό διαγωνισμό για την παραχώρηση των προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων της Ο.Λ.Π Α.Ε και υπέβαλε δεσμευτική προσφορά που θα οφείλεται αποκλειστικά στο Συμφωνητικό Β΄ Τροποποίησης, η ΑΕΑΣ θα αναλάβει τη διεξαγωγή των σχετικών διαδικασιών, που τυχόν θα προκύψουν και θα απαλλάξει την Ο.Λ.Π Α.Ε από οποιασδήποτε σχετική ευθύνη θα προκύψει από τη συγκεκριμένη διένεξη ή διαπίστωση παραβίασης και θα αποζημιώσει την Ο.Λ.Π Α.Ε για μια ζημία ή δαπάνη υποβληθεί εξαιτίας της ανωτέρω διένεξης διαπίστωσης παραβίασης. Η Ο.Λ.Π Α.Ε έχει την υποχρέωση έγγραφης ενημέρωσης της ΑΕΑΣ και άμεσης κοινοποίησης σε αυτήν όλων των στοιχείων και εγγράφων που σχετίζονται με τα ανωτέρω ζητήματα».

Από τη λειτουργία του λιμανιού τα τελευταία χρόνια προκύπτει ότι ο κύκλος εργασιών αυξήθηκε σημαντικά και το λιμάνι του Πειραιά ολοένα και αναπτύσσεται. Όμως δεν έλειψαν και τα προβλήματα. Ο δήμος Περάματος ζήτησε τέλη διέλευσης για τη χρήση του εδάφους και του υπεδάφους από την ΕΡΓΟΣΕ. Το ποσό ξεπερνούσε τα 8.642.845 ευρώ ετησίως. Όμως η Cosco δεν είχε σχέσεις με την ΕΡΓΟΣΕ, αλλά με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Σύμφωνα με την πα. 4 του άρθρου 7 του Ν.3891/10, ΦΕΚ-188 α « Κατά παρέκκλιση των διατάξεων του άρθρου 6 παρ. 2 περίπτωση στ΄ του ν.δ. 674/1970, δεν εφαρμόζονται στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (4) οι πάσης φύσεως φορολογικές ή άλλου είδους απαλλαγές, ατέλειες και εν γένει προνόμια που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφοι 15 και 17 του ν.2229/1994 και του άρθρου ένατου παράγραφοι 1,2,3 και 5 του ν.1955/1991». Αυτό σημαίνει ότι η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορούσε να επιβαρυνθεί με τέλη, και έτσι θα αύξανε το κόστος οποιουδήποτε εισαγωγέα επέλεγε το λιμάνι του Πειραιά.

Ακόμα και αν η ατέλεια επεκταθεί στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η ατέλεια αυτή αφορά δημόσια έργα. Η γραμμή Ικονίου –Θριασίου όμως δε μεταφέρει επιβάτες, αλλά αποκλειστικά εμπορεύματα. Ένας Δήμος θα μπορούσε να προσβάλει την ατέλεια δικαστικά και πιθανόν να την κερδίσει. Ακόμα και να μην κερδίσει μια δικαστική μάχη με το δημόσιο μπορεί να φέρει δυσκολίες. Αν ο Δήμος βεβαιώσει έσοδα, όπως έκανε το 2012, και τα στείλει στη ΔΥΟ μια εταιρεία δε θα μπορέσει να πάρει φορολογική

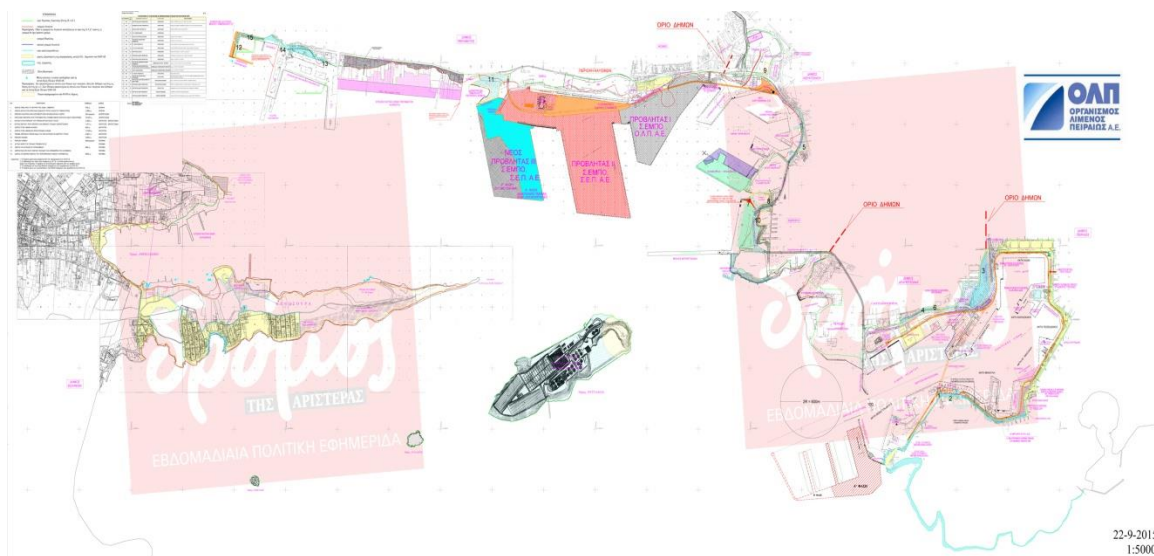
ενημερότητα με ότι αυτό συνεπάγεται με τη λειτουργία της στην Ελλάδα. Η Cosco λοιπόν στην ουσία διεκδικεί ατέλεια για τα εμπορεύματα που θα διακινούνται από το λιμάνι της.

Η Cosco όμως θέλει να πετύχει και σοβαρή μείωση του τιμήματος που καταβάλει στον Ο.Λ.Π για τη χρήση της προβλήτας II, καθώς και την αγορά πλειοψηφικού πακέτου μετοχών στον Ο.Λ.Π, εν όψει του νέου κύκλου ιδιωτικοποιήσεων που ετοιμάζεται στην Ελλάδα. Προσπαθούν έτσι στην Cosco να κατέχουν τον Ο.Λ.Π ολοκληρωτικά, να πουληθεί δηλαδή και όχι να παραχωρηθεί όπως ήταν η συμφωνία αρχικά. Επίσης, ενώ από την άλλη προσπαθεί να επιτύχει εξολοκλήρου αγορά του Ο.Λ.Π και την κατασκευή τρίτης προβλήτας μεγαλύτερης από ότι υποστήριζαν στην αρχική συμφωνία.

Ο λόγος λοιπόν που η Cosco βιάζεται να επενδύσει στο λιμάνι του Πειραιά είναι ότι λόγω της συνεχούς αύξησης των τιμών που πετρελαίου, γίνεται ασύμφορος ο περίπλους της Ευρώπης. Οι δουλειές στο λιμάνι του Πειραιά προβλέπεται να αυξηθούν πολύ τα επόμενα χρόνια.

Εφόσον ο ΦΠΑ είναι φόρος κατανάλωσης και η πλειοψηφία των προϊόντων απλώς περνάτε από την Ελλάδα και φεύγουν αμέσως για το εξωτερικό, οι εισπράξεις από τον ΦΠΑ θα είναι ελάχιστες. Επομένως αν το ελληνικό κράτος πουλήσει τον Ο.Λ.Π εξολοκλήρου, δε θα εισπράττει ούτε τα κέρδη του Ο.Λ.Π, ούτε τα 28 εκατ.

Επίσης η εταιρεία διεκδικεί την ανάληψη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης του Περάματος. Προτιμούν την επισκευή των πλοίων τους στην Ελλάδα παρά στην Τουρκία που το εργατικό κόστος είναι φθηνότερο. Αυτό συμβαίνει γιατί αναμένουν να πέσουν και άλλο τα ημερομίσθια στην Ελλάδα, ενώ προσδοκούν ότι θα αυξηθούν στην Τουρκία διότι η χώρα βρίσκεται σε ανάπτυξη. Επίσης θέλουν να εκμεταλλευτούν τις επιχορηγήσεις των ΕΣΠΑ στην Ελλάδα. Η κυβέρνηση έχει ήδη δεσμευτεί να στηρίξει τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με 100.000.000 εκατ. από το 2011.



5.4 Υπηρεσίες της Εταιρίας

Η εταιρεία διαθέτει διάφορες υπηρεσίες στο λιμάνι του Πειραιά. Όπως :

- Η φόρτωση και εκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και η διαχείρισή τους. Η ΣΕΠ αποτελεί έναν από τους καλύτερους τερματικούς σταθμούς στην Μεσόγειο, χάρη στην παραγωγικότητα, την αποτελεσματικότητα και την ευελιξία που παρουσιάζει. Παρέχει άμεση εξυπηρέτηση, μείωση του χρόνου παραλαβής και παράδοσης του φορτίου και αξιόπιστες υπηρεσίες. Διαθέτει την κατάλληλη τεχνολογική γνώση και τον απαραίτητο εξοπλισμό, όπως επίσης και άριστα ειδικευμένο προσωπικό.
- Η λειτουργία ψυγείων- εμπορευματοκιβωτίων. Ειδικευμένοι και πιστοποιημένοι ψυκτικοί και ηλεκτρολόγοι στις νέες εγκαταστάσεις πύργων πυκνής στοιβασίας συνολικού αριθμού 760 υποδοχών ρευματοδότησης, παρέχουν συνεχή παρακολούθηση των ψυγείων-εμπορευματοκιβωτίων και ενημερώνουν άμεσα με αυτοματοποιημένες διαδικασίες για τυχόν δυσλειτουργίες.
- Η αποθήκευση φορτίων. Οι πιο βασικές υπηρεσίες για παράδειγμα η εκκενοπλήρωση εμπορευματοκιβωτίων, η αποθήκευση και φύλαξη για μικρό χρονικό διάστημα, η παλετοποίηση, αποσυσκευασία και η ενοποίηση φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων, παρέχεται από την ίδια την εταιρεία, σε ανταγωνιστικές τιμές, με τη χρήση νέων και φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών.
- Κάποιες επιπρόσθετες υπηρεσίες. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά παρέχει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως άμεση παράδοση/παραλαβή, σήμανση επικίνδυνων εμπορευμάτων, κτλπ. Το τμήμα συντήρησης και επισκευής παρέχει στους πελάτες υπηρεσίες επιθεώρησης εμπορευματοκιβωτίων και μικροεπισκευαστικές εργασίες στα εμπορευματοκιβώτια.
- Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα για το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά. Καταρχάς εγγυάται για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων και των οικογενειών τους. Παρέχει προγράμματα δια βίου μάθησης, με στόχο τη συνεχή βελτίωση των δεξιοτήτων και των γνώσεων του ανθρώπινου δυναμικού και την ανάπτυξη της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας εντός της εταιρείας. Επίσης, διοργανώνει κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, για τους εργαζομένους και τις οικογένειές τους και συνεργάζεται άριστα με τις τοπικές αρχές για την διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων στην τοπική κοινωνία.

5.5 Τεχνικά Χαρακτηριστικά

Υπάρχουν τέσσερις αποβάθρες στην προβλήτα II στο λιμάνι του Πειραιά και άλλες δύο στην προβλήτα III. Η προβλήτα II από δυτικά έχει μήκος 700μ. με βάθος 16μ, ενώ από ανατολικά έχει μήκος 787μ με βάθος 14μ. Αντίστοιχα, το μήκος της προβλήτας III ανατολικά είναι 600μ με βάθος 16μ. Συνολικά 21 γερανογέφυρες τύπου Super Post Panamax βρίσκονται και στις δύο προβλήτες.

Η ΣΕΠ καταλαμβάνει συνολική έκταση περίπου 763.998τμ και διαθέτει μια τεράστια υποστηρικτική έκταση στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων, κατασκευασμένη με μπλοκ σκυροδέματος και σχεδιασμένη με ετήσια χωρητικότητα περίπου 3,7 εκατ. TEU και για τις δύο προβλήτες. Τα στοιβαγμένα εμπορευματοκιβώτια εξυπηρετούνται από 24 μονάδες RMG τελευταίας τεχνολογίας όπως Γερανοί Σταθερής Τροχιάς και Ράγες, και υπάρχουν 1000 σημεία παροχής ρεύματος για τα ψυγεία- εμπορευματοκιβώτια.

5.6 Επενδύσεις της Εταιρίας

Τα έργα της Cosco στο λιμάνι ξεκίνησαν από τότε που ορίστηκε ένας ανεξάρτητος μηχανικός που θα τα επέβλεπε σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης. Για να οριστεί ανεξάρτητος μηχανικός πραγματοποιήθηκε διαγωνισμός από τον Ο.Λ.Π στον οποίο επικράτησε η αμερικάνικη εταιρεία Hill International. Το νέο επενδυτικό πρόγραμμα περιλάμβανε μεταξύ άλλων και ότι εντός του 2017 θα ξεκινούσαν τόσο τα έργα αναβάθμισης των χερσαίων και πλωτών υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (NEZ) όσο και αυτά για το νέο κέντρο logistics στον χώρο ΟΔΔΥ, αλλά και νέες υποδομές στο σταθμό αυτοκινήτων

Νέα επένδυση γίνεται ωστόσο και για την υπόγεια οδική σύνδεση των χώρων του Ο.Λ.Π στην περιοχή του Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων, με τον πρώην χώρο της Διεύθυνσης Διαχείρισης Δημόσιου Υλικού (ΟΔΔΥ), που έχει έκταση 9- στρέμματα. Ο προϋπολογισμός για το έργο είναι 5εκατ. Ευρώ και σκοπός είναι να ενώσει δυο χώρους που θα φιλοξενήσουν νέο κέντρο logistics έκτασης 120 συνολικά στρεμμάτων. Και Κατ'επέκταση θα ενοποιήσει και τελωνειακά την έκταση του Ο.Λ.Π στο ύψος της αποθήκης Γ, η οποία βρίσκεται στον σταθμό αυτοκινήτων.

Άλλες επενδύσεις αφορούν τη βελτίωση των υποδομών της NEZ, που αντιστοιχεί σε 30 εκατ. Ευρώ, το μεγαλύτερο δηλαδή μέρος από τα 55 συνολικά εκατ. που έχει προϋπολογίσει γι' αυτό τον σκοπό μεσοπρόθεσμα. Η Cosco έχει παραγγείλει και την post panama των 80.000 τόνων, την πρώτη δηλαδή από τις δύο μεγάλες πλωτές δεξαμενές για τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Μια ακόμα μελλοντική επένδυση είναι η δημιουργία δυο μεταλλικών πενταώροφων χώρων στάθμευσης στο carterminal που θα μπορούν να χωρέσουν 20.000 αυτοκίνητα σε ημερήσια βάση από 9.000 που είναι η δυναμικότητα σήμερα. Σε αυτές τις επενδύσεις ο Ο.Λ.Π θα επένδυσε συνολικά 137,5 εκατ. το 2017. Ο Ο.Λ.Π συμβατικά δεσμευμένος έναντι του ελληνικού Δημοσίου να πραγματοποιήσει έως και το 2021 επενδύσεις ύψους 293 εκατ. και την αμέσως επόμενη πενταετία δηλαδή έως το 2026 άλλα 50 εκατ.

Σκοπός είναι να αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά στο μεγαλύτερο σύγχρονο λιμάνι της Ευρώπης. Η εταιρεία έχει προγραμματίσει να προχωρήσει και στην παραχώρηση του Θριάσιου Πεδίου, που το θεωρείται η συνέχεια του λιμανιού του Πειραιά. Αυτό θα έχει μεγάλο όφελος για την Ελλάδα ως κέντρο logistics ανάμεσα σε Ευρώπη και Ασία.

Η Cosco τόνισε ότι θέλει τη στήριξη του ελληνικού λαού και για να αποφευχθούν μελλοντικά νέες κινητοποιήσεις των εργαζομένων, θα προσπαθούσαν να έχουν επαφές με τα συνδικάτα και θα ακολουθούσαν τους ελληνικούς νόμους για τις εργασιακές σχέσεις.

Όμως οι επενδύσεις της Cosco δεν σταματούν εκεί. Ένας άλλος τομέας που τους ενδιαφέρει είναι αυτός των κρουαζιέρων. Η Cosco έχει ήδη επαφές με μεγάλες διεθνείς εταιρείες για κρουαζιέρες που δείχνουν ενδιαφέρον να κάνουν το λιμάνι του Πειραιά βάση τους.

Έτσι, θέλουν να αναβαθμίσουν το λιμάνι ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Στόχος τους είναι να αυξήσουν στα 3 εκατ. τον αριθμό των τουριστών κρουαζιέρας, ενώ η επένδυση αυτή έχει προϋπολογισμό 200 εκατ. ευρώ, ενώ η αρχική ήταν αξίας 120 εκατ. ευρώ, θα χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε σε ποσοστό 95%

Άλλη άμεση προτεραιότητα της Cosco είναι η αναβάθμιση των υποδομών του λιμανιού στην πρώτη προβλήτα για τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων. Με την αναβάθμιση αυτή θα μπορούν να διακινηθούν στο μέλλον 10 εκατ. κοντέινερ σε ετήσια βάση. Αυτό σημαίνει ότι ο Πειραιάς θα αναδειχθεί στο μεγαλύτερο λιμάνι κοντέινερ στη Μεσόγειο και από την 3^η θέση να βρεθεί στην 1^η των λιμανιών της Μεσογείου.

Η ελληνική κυβέρνηση θεωρεί ότι με τις επενδύσεις αυτές ο Πειραιάς θα γίνει ο πρώτος σταθμός της Ε.Ε του κινεζικού δρόμου, μια γέφυρα ανάμεσα στην Κίνα, την Ασία και την Ευρώπη. Επίσης θεωρεί ότι πρέπει να ελεγχθεί και ο σιδηρόδρομος ώστε τα προϊόντα από το λιμάνι του Πειραιά να μεταφέρονται στις αγορές της Ευρώπης (**Ναυτέμπορική 2016**).

Για το Θριάσιο, ΓΑΙΑΟΣΕ και κυβέρνηση έχουν αποφασίσει να προχωρήσουν πρώτα με παραχώρηση των 588 στρεμμάτων και σε δεύτερη φάση να κινηθούν οι διαδικασίες για τα υπόλοιπα 1,450 του ΟΣΕ. Επίσης η εταιρεία προκειμένου να επωφεληθεί από το δασμολογικό καθεστώς της Ευρώπης, ζητούν τα προϊόντα τους να συναρμολογούνται στην Αττική και να αναγράφουν «made in EU» ή «assembled in the EU» (**Ενθός 2009**). Με τη συναρμολόγηση στην Ελλάδα η αποστολή τους στην Ευρώπη γίνεται πιο γρήγορη, με χαμηλότερο κόστος αποθεμάτων και μεταφοράς. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε κέρδος της Cosco πολλές εκατοντάδες εκατ. ευρώ ετησίως. Ήδη ενδιαφέρον επιδεικνύουν κινεζικοί όμιλοι όπως οι τηλεπικοινωνιακοί ZTE και Huawei, αλλά και πολυεθνικές από τον χώρο της τεχνολογίας.

Μια ακόμα προτεραιότητα της Cosco είναι η εκμετάλλευση των ναυπηγείων του Σκαρामαγκά, ενδιαφέρονται να επενδύσουν στη ναυπηγοεπισκευή 200 εκατ. ευρώ (**Ναυτεμπορική 2013**). Σκέφτεται να πραγματοποιήσει σειρά επενδύσεων στη ΝΕΖ, οι οποίες περιλαμβάνουν σε πρώτη φάση μια μεγάλη νέα δεξαμενή στη Κυνόσουρα, την επισκευή των δύο μικρότερων υπαρχουσών, αλλά και να εγκαταστήσει όλες τις απαραίτητες υποδομές για τη λειτουργία της. Η πρόταση της Cosco δίνει μια ανάσα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, η οποία βρίσκεται σε πολύ δυσχερή κατάσταση. Ένας λόγος είναι η διαφορά τελικού κόστους στην ΝΕΖ σε σχέση με την Τουρκία, η οποία φθάνει πολλές φορές και το 35%. Η αρνητική φήμη που έχει αποκτήσει η ναυπηγοεπισκευή στην Ελλάδα σε σχέση με τις απεργίες των εργαζομένων στον κλάδο, το λεγόμενο θέμα της εργασιακής ειρήνης αποτελεί επίσης πρόβλημα. Όμως πρόβλημα αποτελεί και η γραφειοκρατία.

Εκτός από τη Cosco όμως, κι άλλες ξένες εταιρείες ενδιαφέρονται για το λιμάνι του Πειραιά και συμμετέχουν στο διαγωνισμό, όπως οι APM Terminals, B.V., International Container Terminal Services, Inc, Ports America Group Holdings και Utilico Emerging Markets Limited.

Επιπλέον η Cosco σύναψε συμφωνία με τον όμιλο ΕΛΓΕΚΑ και συγκεκριμένα με τη θυγατρική της Diakinisis SA. Το Μάιο του 2010. Η συμφωνία αφορά την εκτέλεση έργου φορτοεκφορτώσεων και διακίνησης των containers που καταφθάνουν στο λιμάνι του Πειραιά, και ειδικά στην προβλήτα II. Η παραπάνω συμφωνία αποτέλεσε την πρώτη συμφωνία της Cosco με μια ελληνική και έκτοτε ακλούθησαν κι άλλες. Συγκεκριμένα, τον Οκτώβριο του 2010 ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε (ΣΕΠ Α.Ε) και ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) σύναψαν συμφωνία συνεργασίας για την εμπορευματική σύνδεση "sea-air" του λιμένα Πειραιώς και του αεροδρομίου. Με τον τρόπο

αυτό διευκολύνεται η οδική σύνδεση μετά την εκφόρτωση από το πλοίο, με ευνοϊκούς όρους κόστους και εξυπηρέτησης, συνδέοντας έτσι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές. Οι υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων γίνονται πιο ανταγωνιστικές στη διεθνή αγορά και ενισχύεται το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω του αεροδρομίου, δημιουργώντας δυνατότητες για νέες συνεργασίες, ανάπτυξη και απασχόληση στον ευρύτερο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

Άλλη μια μεγάλη συμφωνία, είναι αυτή που υπογράφηκε τον Μάρτιο του 2014 μεταξύ της ZTE Hellas Telecommunications και της θυγατρικής της Cosco PCT (**Ημερησία 2017**). Η ZTE κάνει το λιμάνι του Πειραιά κέντρο μεταφοράς των logistics για τα προϊόντα της προς 13 σημαντικές αγορές της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Ελλάδα, Κροατία, Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Αυστρία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Κύπρος) και, σε επόμενη φάση προς άλλες 7 αγορές εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Β. Αφρική.



Με τη νέα επένδυση της Cosco στον Πειραιά, ύψους 230 εκατ. ευρώ, καθίσταται δυνατή η ανάπτυξη του λιμανιού προς το δυτικό του τμήμα, που θα ανεβάσει τη συνολική δυναμικότητα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στα 7,2 εκατ. τευ ετησίως.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

5.7 Προβλήτα III

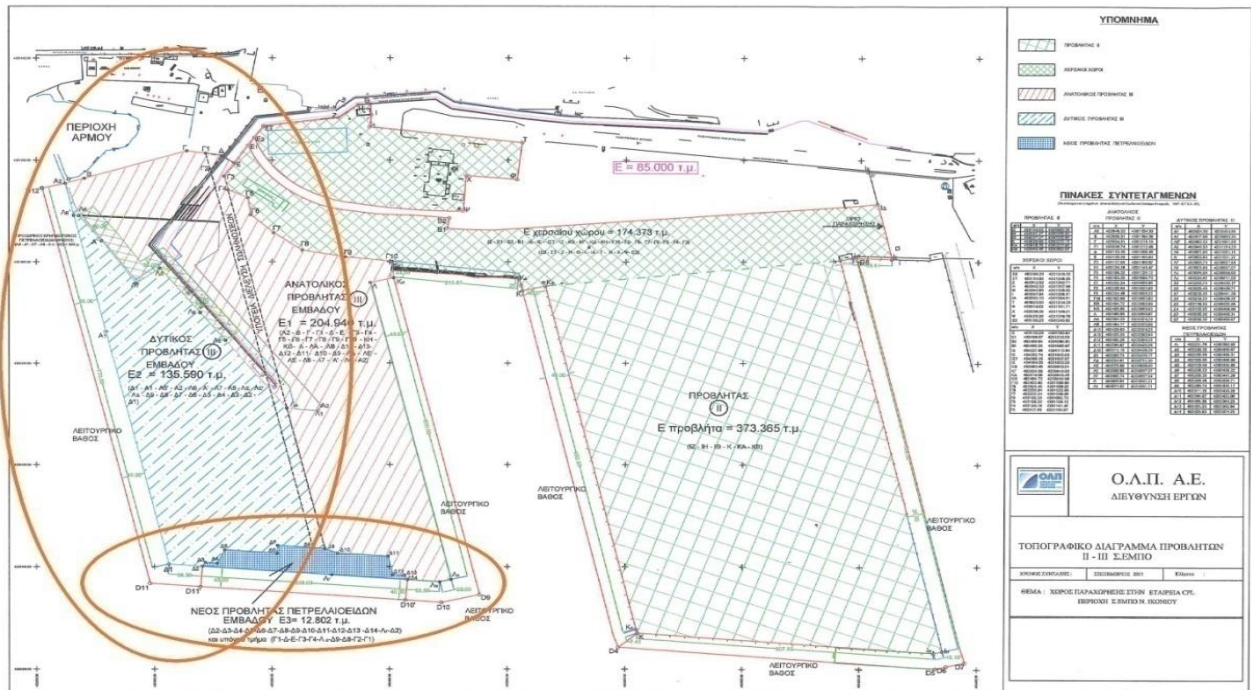
Η Cosco δήλωσε ενδιαφέρον να επεκταθεί και στη δυτική πλευρά της προβλήτας III, κάτι που δεν προβλεπόταν από την αρχική σύμβαση παραχώρησης (**Καθημερινή 2017**). Η προβλήτα III βρίσκεται δυτικά της Προβλήτας II, στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά στο Ν. Ικόνιο. Τον Ιούνιο του 2013, η Cosco εταιρεία αναλαμβάνει την κατασκευή και εκμετάλλευση του δυτικού τμήματος της Προβλήτας III, την κατασκευή για λογαριασμό του Ο.Λ.Π. Α.Ε του νέου τερματικού σταθμού Προβλητών Πετρελαιοειδών και τα δίκτυα του, την αναβάθμιση της Προβλήτας II με 12 μηχανήματα ανύψωσης E-RTG's και την αναβάθμιση της προβλήτας III με εξοπλισμό, συγκεκριμένα με επτά γερανογέφυρες Super Post Panamax και 16 μηχανήματα ανύψωσης κοντέινερ RMG's ώστε να δέχεται τα πλοία νέας γενιάς. Οι νέες γερανογέφυρες μπορούν να ανυψώσουν 65-85 τόνους, να εξυπηρετούν πλοία έως και 360 μέτρα και να αδειάζουν κατά μέσο όρο 4.000 κοντέινερ μέσα σε 24 ώρες.

Η επένδυση στη νέα αυτή προβλήτα, αναμένεται να αυξήσει τα έσοδα και η συνολική χωρητικότητα της ΣΕΠ να φτάσει τα 6.5 εκατ TEU ετησίως. Επίσης, θα δημιουργηθούν 400 με 500 νέες θέσεις εργασίας. Το ενοίκιο που δίνεται στον Ο.Λ.Π Α.Ε επί του τζίρου της ΣΕΠ παραμένει αμετάβλητο (21% μέχρι το 2016 και 24,5% από το 2017), ενώ το ελάχιστο εγγυημένο αντάλλαγμα που καταβάλλει κάθε χρόνο ο ΣΕΠ στον Ο.Λ.Π προσαρμόζεται βάσει των οικονομικών δεικτών του ΑΕΠ, λόγω της μεταβολής των οικονομικών δεδομένων στη σύνθεση των φορτίων της αρχικής σύμβασης (**Εθνος, 2012**).

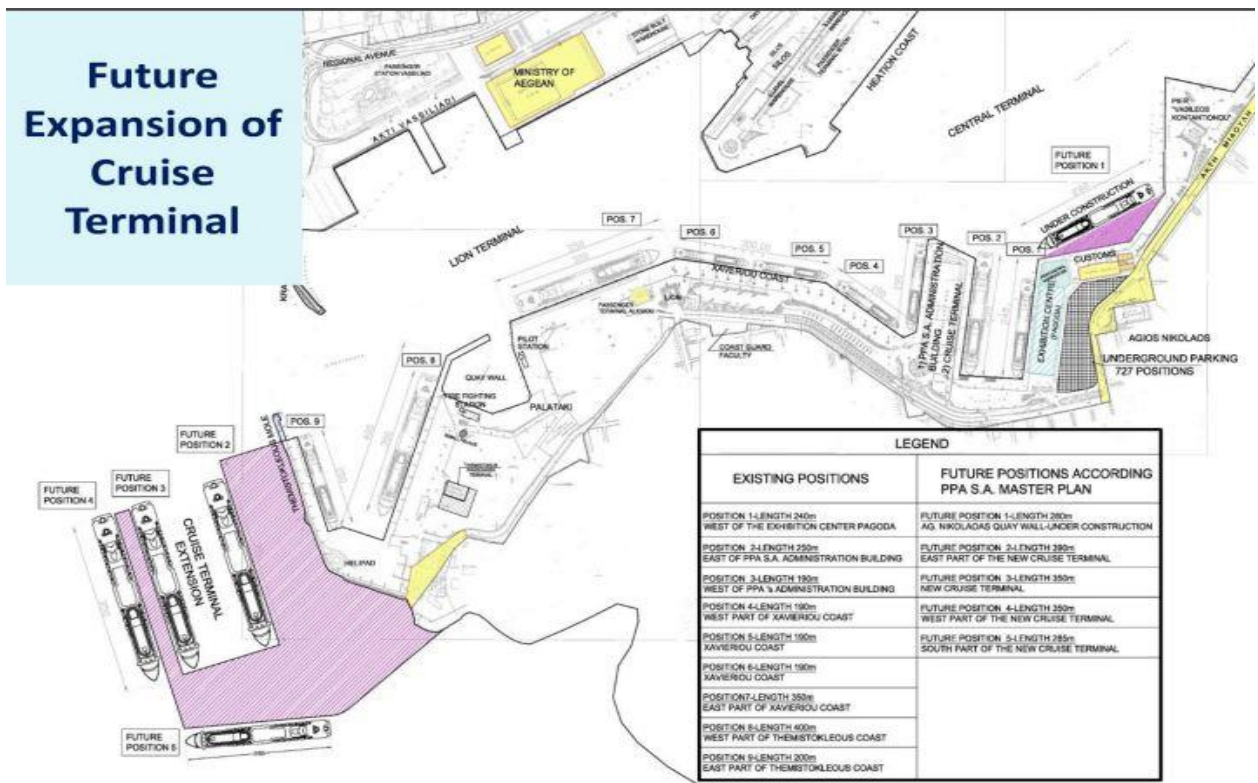
Η νέα Προβλήτα III αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2020. Σκοπός είναι να αναβαθμιστεί το λιμάνι και να διατηρεί τις υποδομές που να μπορούν να εξυπηρετήσουν πλοία νέας γενιάς, σε αριθμό από 3.7 που είναι σήμερα στα 6.2 εκατ. εμπορευματοκιβώτια.

Η ελληνική κυβέρνηση ήθελε να προχωρήσει στη δημιουργία κέντρου μεταποίησης στο Θριάσιο, Όμως εκτός από την Cosco και η Foxconn, που συναρμολογεί προϊόντα για λογαριασμό της αμερικανικής Apple, ενδιαφέρεται για την κατασκευή κέντρου συναρμολόγησης των προϊόντων σε ευρωπαϊκό έδαφος. Για δύο λόγους, για τη μείωση του κόστους των προϊόντων, καθώς η εισαγωγή των τελικών προϊόντων είναι πολύ ακριβότερη και για την εξασφάλιση ευρωπαϊκής σήμανσης στα προϊόντα. (**Euro2day, 2014**).





Τοπογραφικός Χάρτης Επέκτασης τα του Λιμανιού (Πηγή : <http://www.ektelonismos.com>).



5.8 Η Συνεργασία της Cosco με την HP και ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Μια πολύ σημαντική συμφωνία ήταν αυτή της Cosco, της HP και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Το Φεβρουάριο του 2013, για την είσοδο των αμερικάνικων προϊόντων στην Ευρώπη μέσω του λιμανιού του Πειραιά (bankingnews.gr, 2014).

Με τη συμφωνία αυτή, τα προϊόντα της HP μέσω του λιμανιού του Πειραιά θα μεταφέρονται θαλάσσια μέσω της Cosco και σιδηροδρομικά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, στην Κεντρική Ευρώπη, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική, τις Ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου και χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Το πλάνο είναι η καλύτερη δυνατή ενέργεια στις δραστηριότητες κατά μήκος του σιδηροδρομικού διαδρόμου, ώστε να διακινούνται κάθε μέρα δύο τρένα, μεταφέροντας 40 container το καθένα. Η Cosco δεσμεύεται να χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τη μεταφορά του φορτίου από και προς τον Πειραιά μέσω σιδηροδρόμου.

Η συμφωνία αυτή προσφέρει πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, καθώς θα αυξηθεί το φορτίο κατά περίπου 50%, και άλλες εταιρίες θα θέλουν να επενδύσουν όπως η HP, νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και τέλος θα προαχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές στο λιμάνι του Πειραιά, αναβαθμίζοντας έτσι το γεωστρατηγικό του ρόλο και κάνοντας το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη, καθώς και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο.

Μετά από αυτή τη συμφωνία, όπως ήταν αναμενόμενο, η Cosco και άλλες συμφωνίες με μεγάλες εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, όπως η Evergreen, η Maersk και άλλες μεγάλες ασιατικές εταιρείες, όπως η K-Line, η YML και η Hanjin.

Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία, έγινε μια προσπάθεια να μελετηθεί η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά και να διερευνηθεί η επίδραση του στην τοπική ανάπτυξη της περιοχής. Για το λόγο ότι ο Πειραιάς θεωρείται από παλιά μια πόλη-λιμάνι. Εξετάστηκε το φαινόμενο των θαλάσσιων μεταφορών, η επίδραση της ναυτιλίας σε αυτό, η ανάπτυξη του παράλληλα με τη ανάπτυξη της πόλης, και πως επιδρά στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Τέλος θα αναφερθήκαμε και την εταιρεία Cosco που επένδυσε στο λιμάνι τι σκοπό έχει, γιατί επέλεξε το λιμάνι του Πειραιά και ποιες είναι οι προοπτικές που έχει.

Συγκριμένα τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την εργασία είναι ότι οι μεταφορικές εταιρείες εξακολουθούν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην εφοδιαστική αλυσίδα, αφού επηρεάζουν τα έσοδα και τα κέρδη των επιχειρήσεων, αποτελούν συστήματα μεταφοράς, αποθήκευσης και διακίνησης προϊόντων. Το κόστος των logistics επιβαρύνει ένα προϊόν κατά 10 με 30% της τάξης του. Το κύριο χαρακτηριστικό των θαλάσσιων μεταφορών είναι το χαμηλό κόστος διότι τα πλοία παρέχον τη φτηνότερη μορφή μεταφοράς σε βαριά κι χύμα φορτία. Η εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων εφοδιαστικής αλυσίδας έρχεται να μειώσει το συνολικό χρόνο αποστολής των εμπορευμάτων, που στις θαλάσσιες μεταφορές είναι και το βασικό μειονέκτημα. Η χρησιμοποίηση των κοντέινερ επιτρέπει στη θαλάσσια μεταφορά να συνδυάζεται με την οδική και τη σιδηροδρομική μεταφορά, μειώνοντας το χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης. Η χρήση τους έχει ελαττώσει σημαντικά τον χειρισμό των φορτίων μέσα στο λιμάνι, με συνέπεια τη μείωση του κόστους, ενώ παράλληλα επέφερε μείωση των ναύλων. Τα σύγχρονα λιμάνια τείνουν να αυξάνουν το ρόλο τους σαν κέντρα "logistics" παρέχοντας υπηρεσίες σε ολόκληρη την αλυσίδα της μεταφορικής διαδικασίας από τον παραγωγό στον παραλήπτη.

Όπως αποδεικνύει η Ιστορία η πόλη και το λιμάνι του Πειραιά αναπτύχθηκαν μαζί κυρίως από τα μισά του περασμένου αιώνα. Όμως αυτό δεν κράτησε πολύ η πόλη άρχισε να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα ενώ το λιμάνι αναπτυσσόταν κανονικά. Η μετατροπή του Ο.Λ.Π σε Ανώνυμη Εταιρεία το 1999 έδωσε νέα ώθηση στην αναπτυξιακή πορεία του λιμανιού. Στο χρονικό 1999-2015 πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις σε έργα υποδομής και εξοπλισμό ενώ κατεβλήθη και σημαντική προσπάθεια για την αναδιάρθρωση και τον εκσυγχρονισμό των λειτουργιών του λιμένα. Τα παραπάνω συνέβαλλαν αποφασιστικά, στην μετατροπή του λιμανιού σε έναν οικονομικά εύρωστο οργανισμό, με ιδιαίτερη σημασία για την εθνική οικονομία.

Η σύγχρονη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων δραστηριοποιείται εδώ και 60 χρόνια. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες των πλοίων μπορούν να ασχοληθούν με τη μεταφορά φορτίων, αλλά και αυτοί που ναυλώνουν τα πλοία για δική τους εκμετάλλευση. Με τα χρόνια η χρήση της ναυτιλίας τακτικών γραμμών σημειώνει άνοδο για τις συναλλαγές εμπορευμάτων μεταξύ των χώρων. Συνδέει διάφορες χώρες και αγορές ευνοώντας τις παγκόσμιες αγοροπωλησίες. Είναι απαραίτητο λοιπόν να υπάρξει σύνδεση και καλή συνεργασία μεταξύ πλοίων και των αντίστοιχων λιμένων.

Η σημασία του Λιμένα του Πειραιά σε Εθνικό αλλά και Διεθνές επίπεδο είναι πολύ μεγάλη, αφού εκτός από το μεγαλύτερο και σπουδαιότερο Λιμάνι της Χώρας αποτελεί και το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της Ανατολικής Ευρώπης και το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου. Η Οικονομική και Αναπτυξιακή συμβολή του λοιπόν σε ολόκληρη τη χώρα είναι

αναμφισβήτητη, ενώ όντας πλέον ένα λιμάνι τρίτης γενιάς, η εμβέλεια του κλιμακώνεται από την Τοπική κλίμακα, στη Περιφερειακή, στην Εθνική και από εκεί στην Υπερεθνική και τη Παγκόσμια. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι ο Ο.Λ.Π μέσα από τις πολιτικές του και τα πιο πρόσφατα οικονομικά του στοιχεία φαίνεται να διαγράφει θετική πορεία με δυνατότητες ανάπτυξης. Ωστόσο το ζητούμενο είναι να καταφέρει να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο για να παραμείνει στο χώρο και στην σύγχρονη αγορά. Γενικά ο Ο.Λ.Π έχει μια πορεία που είναι θετική, εάν και οι οικονομική κρίση έχει επηρεάσει το έργο του. Είναι απαραίτητο η εταιρεία να καταφέρει να ξεπεράσει τη νοοτροπία της γραφειοκρατίας που έχουν οι υπάλληλοι και να αναπτυχθεί ακόμα περισσότερο επωφελούμενη και από την συνεργασία με τη Cosco, η οποία σύμφωνα με μελέτες έχει μηδενικό ρίσκο, ενώ αναμένεται να επιφέρει μεγάλα έσοδα στην εταιρεία

Από την άλλη πλευρά, ο Δήμος Πειραιά εξακολουθεί να αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα που θέτουν εμπόδια σε κάθε προσπάθεια ενίσχυσης της τοπικής κοινωνίας και οικονομίας. Δεδομένου ότι Πειραιάς είναι μια πόλη-λιμάνι εύκολα μπορεί κανείς να συμπεράνει ότι υπάρχουν ιδιομορφίες και ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα από τα εξαρτάται η ανάπτυξη του σε σχέση με άλλες πόλεις. Η ανάπτυξη του λιμανιού ευνοεί την τοπική ανάπτυξη καθώς δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του εμπορίου και του τουρισμού στην πόλη. Ωστόσο παρατηρείται ότι, οι τοπικές αρχές δεν έχουν αξιοποιήσει αποτελεσματικά το συγκριτικό πλεονέκτημα της ύπαρξης του λιμανιού και της πόλης. Δεν έχουν καταβληθεί προσπάθειες εκ μέρους της τοπικής αυτοδιοίκησης ούτως ώστε να συνδράμει στην κατεύθυνση των επενδύσεων σε έργα υποδομής προς το όφελος της τοπικής κοινωνίας.

Οι αντιθέσεις λιμανιού και πόλης είναι σημαντικής σημασίας. Ο Δήμος ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου έχει ως κύρια αποστολή του την εξυπηρέτηση των συμφερόντων της τοπικής κοινωνίας. Ο Ο.Λ.Π. Α.Ε μπορεί να είναι μια ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος αλλά λειτουργεί στα πλαίσια της ιδιωτικής οικονομίας με κύριο στόχο την επίτευξη κέρδους, Η συνύπαρξη όμως των δυο αυτών οργανισμών κρίνεται υποχρεωτική. Σχετικά με την Τόνωση της Τοπικής Οικονομίας από την λειτουργία του Λιμένα ένα ποσοστό των πολιτών που θεωρεί ότι το λιμάνι δυναμώνει την Τοπική Οικονομία είναι μεγαλύτερο από το αντίστοιχο των επιχειρήσεων, ενώ η παράμετρος που θεωρούν ότι περισσότερο θετικά είναι η Τοπική επιχειρηματικότητα και οι Τοπικές επενδύσεις. Επίσης ένα μεγάλο ποσοστό πιστεύει ότι η Τοπική κουλτούρα είναι άμεσα συνδεδεμένη με το λιμάνι. Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρέχει ο Λιμένας ο κόσμος είναι ευχαριστημένος από τη δυνατότητα πληροφόρησης και την επάρκεια των εκδοτηρίων εισιτηρίων.

Το πλεονέκτημα που προσφέρει η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία είναι διάφορα. Δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, βοηθάει την ανάπτυξη του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος των χωρών και συνεισφέρει στη διεθνή σταθερότητα και ασφάλεια. Η ανάπτυξη του λιμανιού ευνοεί την τοπική ανάπτυξη καθώς δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του εμπορίου και του τουρισμού στην Πόλη. Λιμάνι και Πόλη πρέπει να έχουν ισχυρούς δεσμούς αλληλεξάρτησης και οι δραστηριότητες τους να εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική λειτουργία του ενός και του άλλου οργανισμού.

Όσον αφορά την Cosco που έχει αναλάβει την αναβάθμιση του λιμανιού, απαρτίζεται από έμπειρο ανθρώπινο προσωπικό, κατάλληλα καταρτισμένο, με νέες εξελιγμένες τεχνολογίες και τον απαραίτητο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις. Η εταιρεία έχει αναλάβει πολλές επενδύσεις για την ανάδειξη του λιμανιού στις διεθνείς αγορές. Κάποιες είναι υποχρεωτικές από τη σύμβαση της σύμβασης και κάποιες είναι επενδύσεις που ήρθαν στο φως αργότερα με σκοπό να αυξηθεί η παραγωγικότητα και τα κέρδη.

Σημαντική είναι η συμφωνία μεταξύ της Cosco, της HP και της TRAINOSE, για την εισαγωγή Αμερικάνικων προϊόντων στην Ευρώπη από το λιμάνι του Πειραιά και στη συνέχεια τη μεταφορά τους μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ένας τομέας που ενδιαφέρει αρκετά την Cosco είναι και αυτός των κρουαζιερών. Στοχεύει να αναβαθμίσει το λιμάνι, ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Στόχος επίσης είναι και η εκμετάλλευση των ναυπηγείων του Σκαραμαγκά. Εκεί η εταιρεία ενδιαφέρεται να επενδύσει στη ναυπηγοεπισκευή ζώνη 200 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον η επένδυση στη σιδηροδρομική γραμμή του Θριάσιου, αναμένεται να συνδέσει την Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη. Θα δημιουργηθεί ένα αξιόπιστο σύστημα μεταφοράς και διακίνησης οχημάτων από και προς τον Πειραιά. Με αυτό τον τρόπο προωθούνται και ο κλάδος διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας και των logistics, και ο κλάδος των θαλάσσιων μεταφορών. Τέλος η ενδιαφέρθηκε να επεκτείνει τις επενδύσεις της και στη δυτική πλευρά της προβλήτας III. Με την επέκταση του δυτικού τμήματος του προβλήτα III, το οποίο διαθέτει αποβάθρα μήκους 800 μ. με βάθος 18,5 μ. στον Νότο και 19,5 μ. στον Βορρά. Με την ολοκλήρωση αυτών των έργων, η χωρητικότητα των προβλητών II και III θα αυξηθεί σε 6,2 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια από 5,5 εκατ. μέχρι τώρα. Επιπλέον ένα εκατομμύριο εμπορευματοκιβωτίων μπορεί να διαχειριστεί ετησίως και ο προβλήτας I του ΟΛΠ. Εάν το δυναμικό αυτό αξιοποιηθεί σε ποσοστό 75%, δηλαδή διακινηθούν περί τα 5,4 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, ο Πειραιάς τα αμέσως τα επόμενα χρόνια θα ξεπεράσει εύκολα τα τα μεγέθη των δύο ανταγωνιστών του από την Ισπανία.

Με την ολοκλήρωση των επενδύσεων, Cosco και ελληνική κυβέρνηση, αποσκοπούν στην δημιουργουργία ενός σύγχρονου λιμανιού ανταξίου των άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών λιμανιών το οποίο θα αποτελεί ενδιάμεσο κόμβο στη μεταφορά φορτίων με τελικό προορισμό την Ελλάδα, τη Μεσόγειο αλλά και όλο τον κόσμο.

Συνοψίζοντας το λιμάνι του Πειραιά είναι ένα ελκυστικό λιμάνι για επενδύσεις με ένα πολύ μεγάλο πλεονέκτημα αυτό της γεωγραφικής του θέσης, αλλά και της Ιστορίας του. Θεωρείται ως σημείο συνάντησης των τριών ηπείρων : Ασίας, Αφρική, και Ευρώπη. Η Cosco επέλεξε τον Πειραιά για να αποκτήσει πρόσβαση σε όλη την ευρύτερη περιοχή και να αναπτύξει τις δραστηριότητές της στην Μεσόγειο και στην Ευρώπη. Πέρα λοιπόν από τα όποια προβλήματα μπορεί να δημιουργηθηκαν από τη συμφωνία αυτή, υπήρξαν και πολλά οφέλη και στην Πόλη και στο λιμάνι, όπως νέες θέσεις εργασίας, δημιουργήθηκαν συνδυασμένες μεταφορές στο λιμάνι του Πειραιά όπου προωθήθηκαν, αναβαθμίζοντας έτσι το γεωστρατηγικό του ρόλο και κάνοντας το πολύ ανταγωνιστικό στη Βόρεια Ευρώπη αλλά και Παγκόσμιο Διαμετακομιστικό Κέντρο.

Βιβλιογραφία

1. Βλασερός Βασίλειος, Διαχειριση Εφοδιαστικής Αλυσίδας. 2004
2. Γιαννάτος Ι.Χ, Αγγελόπουλος Β.
3. Γιαγλής Γεώργιος, Μίνης Ιωάννης, Ζεμπέκης Βασίλειος, Αμπαζής Νικόλαος, 2004
4. ΕΔΑ Μεταφορών –ΕΥΔ ΕΠΕΠ(2013) διαμόρφωση Στρατηγικού Πλαισίου Αναπτυξιακής Πολιτικής 2014-2020, Τομέας Μεταφορών Γενική Γραμματεία Μεταφορών, Αθήνα
5. Γκιζιάκης 2002 Εισαγωγή στις Ναύλωσεις
6. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ 2009), Πράσινη Βίβλος προς καλύτερα ενοποιημένο διευρωπαϊκό δίκτυο στην υπηρεσία της κοινής πολιτικής μεταφορών.
7. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ 2011), Λευκή βίβλος Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών- Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών
8. Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ 2013), Το πλαίσιο της νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τις υποδομές στον τομέα των μεταφορών.
9. Λοΐζος Π. (1984), Πειραϊκά και Οικονομικά Θέματα. Πειραιάς
10. Μυλωνόπουλος Δ.Ν. (2004), Ναυτιλία/ Έννοιες- Τομείς- Δομές, Αθήνα εκδ. ΑΘ. Σταμούλης.
11. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (2013), Η εξέλιξη του Λιμένα Πειραιά κατά τον 20^ο αιώνα.
12. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (1970), Ο Λίμνην του Πειραιώς κατά τα έτη 1930-1970, Πειραιάς
13. Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς , Ημέρες δημιουργίας 1993-1996, Πειραιάς
14. Πάλλης Αθ.Α.- Χλωμούδης Κ. (2001), προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Αθήνα, εκδ. Ελληνικά Γράμματα
15. Παρδάλη Α. (1990), Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδραση του στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835 έως το 1985, Διδακτορική Διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο.
16. Παρδάλη Α. (1997), Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Αθήνα, εκδ. Interbooks
17. Παρδάλη Α. (2001), Η Λιμενική Βιομηχανία, Αθήνα, εκδ. ΑΘ. Σταμούλης.
18. Παρδάλη Α. (2001), Τα λιμάνια και η συμβόλη τους στην περιφερειακή ανάπτυξη. Η περίπτωση του Πειραιά. Πρακτικά 14^{ου} Εθνικού Συνεδρίου Επιχειρησιακής Έρευνας, Ξάνθη- Νοέμβριος 2001.
19. Παρδάλη Α. (2007), Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Αθήνα εκδ. ΑΘ. Σταμούλης
20. Πατράγος (2004)
21. Πίππας Α. Δημοσθένης (1993) Αθήνα
22. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (2006)
23. Χατζημανωλάκης Γ.Ε (2000), Το λιμάνι του Πειραιά στην Διαδρομή των αιώνων, Πειραιάς
24. Χλωμούδης Κ. (2001), Οργάνωση και Διοίκηση λιμένων, Πειραιάς εκδ. Τζει & Τζει Ελλάς.
25. (Haralambides, H. E., & Defilippi, E. (2004). Public-Private Partnerships in Ports: Trends, Best Practices and Keys for Success. 9th Financing and Investing in Ports Conference. London, 16-17 September 2004.)

Διαδικτυακά Άρθρα

- **Banking news.gr (2014) : Στρατηγική συμφωνία μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και Cosco, αναβαθμίζεται σημαντικά το λιμάνι του Πειραιά.**
- **Capital.gr : Ποιος θα κοντράρει την Cosco για τον Πειραιά (12 Αυγούστου 2017).**
- **Capital.gr : Ο Πειραιάς υποδέχτηκε τοπ καμάρι της Cosco. (27 Φεβρουαρίου 2018).**
- **Έθνος (2012) : Ο Πειραιάς λιμάνι χρυσή αυγή για την Cosco**
- **Euro2day (2015) : logistics. Η Μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα.**
- **e-logistics**
- **e-forologia.gr**
- **Naftemporiki.gr. (2017) : Οι βασικοί όροι της συμφωνίας μεταξύ Cosco- ΟΛΠ**
- **Naftemporiki.gr. (2017) : Τι συζητάει Cosco και Μαξίμου για την Ναυπηγοεπισκευαστική.**
- **(2013) Κυβέρνηση-Cosco : Σε τελική ευθεία η πλήρης ιδιωτικοποίηση του Ο.Α.Π.**
- **(2013) : Το μεγάλο παιχνίδι της Cosco στο λιμάνι.**
- **(2012): Cosco-Ένας Κολοσσός στην Ελλάδα.**
- **ΣΕΠ Α.Ε**
- **ΟΛΠ.ΑΕ.**
- **Ιστορικό Αρχείο ΟΛΠ. Α.Ε**
- **ΥΝΑ - Hellenic Coast Guard**