

# ΕΜΠΟΡΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:  
ΣΚΛΙΔΑ ΣΩΤΗΡΙΑ

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>5</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1: Η διεθνής ανάπτυξη των εμπορικών λιμένων και η τάση που         επικρατεί στη διαχείριση τους .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2: Τα υποδείγματα διαχείρισης των λιμένων.....</b>	<b>12</b>
1.2.1: Πλήρης Ιδιωτικοποίηση Λιμένων .....	12
1.2.2: Μερική Παραχώρηση Λιμένων σε Εταιρίες Διαχειρίσεως Φορτίου .....	12
1.2.3: Δημόσια Διαχείριση Λιμένων .....	14
<b>1.3: Οι επιδράσεις της Παγκόσμιας Οικονομικής Κρίσης στους         Λιμένες.....</b>	<b>15</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ .....</b>	<b>16</b>
<b>2.1: Η διακίνηση μέσω των Ευρωπαϊκών Λιμένων.....</b>	<b>17</b>
<b>2.2: Η τάση ιδιωτικοποίησης στα Ευρωπαϊκά Λιμάνια.....</b>	<b>18</b>
<b>2.3: Οι τελωνειακές διαδικασίες στα λιμάνια των κρατών μελών         της ΕΕ .....</b>	<b>20</b>
<b>2.4: Νομοθετικά Πλαίσια για την προστασία των θαλασσών .....</b>	<b>21</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ .....</b>	<b>22</b>
<b>3.1: Η Διοίκηση των Λιμένων στην Ελλάδα .....</b>	<b>22</b>
<b>3.2: Ο εκσυγχρονισμός και η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών         Λιμένων .....</b>	<b>25</b>
<b>3.3: Η τουριστική σημασία των λιμένων στην Ελλάδα .....</b>	<b>28</b>

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ .....</b>	<b>30</b>
<b>4.1: Ιστορική αναδρομή του Λιμένα Πειραιώς .....</b>	<b>31</b>
<b>4.2: Έργα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού στον Λιμένα του Πειραιά .....</b>	<b>34</b>
<b>4.3: Η Διοίκηση του ΟΛΠ ΑΕ .....</b>	<b>38</b>
<b>4.4: Η πολιτική Κοινωνικής Ευθύνης του ΟΛΠ ΑΕ .....</b>	<b>40</b>
<b>4.5: Ο Επιβατικός Σταθμός στο Λιμάνι του Πειραιά .....</b>	<b>43</b>
4.5.1: Η διακίνηση επιβατών στο Λιμάνι του Πειραιά .....	43
4.5.2: Η φιλοξενία κρουαζιερόπλοιων στο Λιμάνι του Πειραιά .....	45
<b>4.6: Ο Εμπορικός Σταθμός στο Λιμάνι του Πειραιά .....</b>	<b>47</b>
4.6.1: Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο Λιμάνι του Πειραιά .....	47
4.6.2: Ο Σταθμός Διακίνησης Συμβατικού Φορτίου στο Λιμάνι του Πειραιά .....	55
4.6.3: Ο Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων στο Λιμάνι του Πειραιά .....	57
<b>4.7: Οικονομικά Στοιχεία και η Πορεία του ΟΛΠ ΑΕ .....</b>	<b>60</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ .....</b>	<b>67</b>
<b>5.1: Ιστορική αναδρομή του Λιμένα Θεσσαλονίκης .....</b>	<b>68</b>
<b>5.2: Γενικά Στοιχεία για το Λιμάνι της Θεσσαλονίκης .....</b>	<b>69</b>
<b>5.3: Η Διοίκηση του ΟΛΘ ΑΕ .....</b>	<b>71</b>
<b>5.4: Περιβαλλοντική και Κοινωνική Πολιτική του ΟΛΘ ΑΕ .....</b>	<b>73</b>
<b>5.5: Ο Επιβατικός Σταθμός στο Λιμένα Θεσσαλονίκης .....</b>	<b>76</b>
<b>5.6: Το Εμπορικό Λιμάνι της Θεσσαλονίκης .....</b>	<b>78</b>
5.6.1: Η διακίνηση του Συμβατικού Φορτίου στο Λιμένα Θεσσαλονίκης .....	78
5.6.2: Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του Λιμένα Θεσσαλονίκης .....	81
<b>5.7: Γενικά και Οικονομικά Στοιχεία του ΟΛΘ ΑΕ .....</b>	<b>88</b>
5.7.1: Η μετοχή του ΟΛΘ ΑΕ .....	89
5.7.2: Η Οικονομική Πορεία του ΟΛΘ ΑΕ .....	91

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ .....</b>	<b>94</b>
<b>6.1: Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης ΑΕ.....</b>	<b>94</b>
<b>6.2: Οργανισμός Λιμένος Βόλου ΑΕ .....</b>	<b>95</b>
<b>6.3: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας ΑΕ .....</b>	<b>96</b>
<b>6.4: Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας ΑΕ .....</b>	<b>97</b>
<b>6.5: Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ΑΕ .....</b>	<b>98</b>
<b>6.6: Οργανισμός Λιμένος Καβάλας ΑΕ.....</b>	<b>99</b>
<b>6.7: Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας ΑΕ .....</b>	<b>101</b>
<b>6.8: Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου ΑΕ .....</b>	<b>102</b>
<b>6.9: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας ΑΕ .....</b>	<b>103</b>
<b>6.10: Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας ΑΕ.....</b>	<b>104</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>	<b>105</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....</b>	<b>107</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>112</b>

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτιλία από τα πρώτα στάδια ανάπτυξης των κοινωνιών πρωταγωνίστησε στην εξάπλωση τους. Οι πολιτισμοί εξαπλώθηκαν μέσω τις θαλάσσης, νέες περιοχές ανακαλύφθηκαν και κατακτήθηκαν, το θαλάσσιο εμπόριο άνθισε και έδωσε την δυνατότητα σε απομονωμένους πολιτισμούς να γνωρίσουν προϊόντα άλλων περιοχών.

Μέχρι τις μέρες μας οι θαλάσσιοι διάδρομοι αποτελούν βασικό μέσω μεταφοράς και ειδικά τα λιμάνια ως σταθμοί αυτών είναι από τους κυριότερους οικονομικούς πόρους σε όλο τον κόσμο και συνεισφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη των περιοχών τους.

Η αξία των λιμένων στην οικονομική, στρατιωτική και εμποροναυτική ανάπτυξη των κρατών είναι πολύ μεγάλη. Γι' αυτό η κατασκευή και η διαμόρφωση λιμανιών είναι από τα ζωτικά θέματα κάθε χώρας.

Σε αυτή την εργασία παρουσιάζονται οι συνθήκες και οι τάσεις που επικρατούν στους εμπορευματικούς λιμένες διεθνώς και ιδιαίτερα στους ελληνικούς λιμένες, καθώς και στις προοπτικές ανάπτυξης τους. Εξέχουσα θέση έχουν τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τα οποία είναι Ανώνυμες Εταιρείες εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΣ**

Η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των λιμένων μίας χώρας αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά της και την ελκυστικότητα της σε ξένες επενδύσεις. Σημαντικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων με σημαντικές θετικές εξωτερικές οικονομίες στις επί μέρους επιχειρηματικές μονάδες λόγω της συνυπάρξεως τους κοντά σε λιμένα έχουν αναπτυχθεί πλησίον πολλών μεγάλων και ταχέως αναπτυσσόμενων λιμένων.

Ιδιαίτερα τα τελευταία έτη οι εμπορευματικοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη και βρίσκονται στο επίκεντρο των διεθνών επενδυτών εν' όψη των σημαντικών προοπτικών αναπτύξεώς τους. Η παγκοσμιοποίηση τροφοδοτεί τις εξελίξεις και οι εξελίξεις αυτές στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον επιδρούν στην στρατηγική ανάπτυξης των λιμένων.

Επίσης, η ανάπτυξη των λιμένων πλέον είναι αναπόφευκτη ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν με νέες τεχνικές υποδομές και παρεχόμενες λιμενικές υπηρεσίες τις τεχνολογικές εξελίξεις στα πλοία που αυξάνει το μέγεθος τους και την ταχύτητα πλεύσεως και φορτοεκφορτώσεως των εμπορευμάτων.

Παραδείγματος χάριν, πλοία που μεταφέρουν γρήγορα ευπαθή προϊόντα απαιτούν και ύπαρξη κατάλληλων χώρων αποθηκείσεως και συστημάτων διαχείρισεως στους λιμένες εκφορτώσεως. Επομένως, η επένδυση σε ειδικές εγκαταστάσεις ή ανάπτυξη των ήδη υπαρχόντων και η εξειδίκευση κατάλληλου προσωπικού κάθε άλλο παρά άσκοπη είναι.

Επιπλέον των παραπάνω οι λιμένες μπορούν να παρέχουν και άλλου είδους υπηρεσίες κατέχοντας τις κατάλληλες υποδομές, όπως ο έλεγχος της ποιότητας των προϊόντων, η ανά-συσκευασία, η επισκευή, η συναρμολόγηση προϊόντων κ.α. Αυτές οι υπηρεσίες αυξάνουν την προστιθέμενη αξία που προσφέρει ο λιμένας και ενισχύουν την οικονομική απόδοση αλλά κυρίως την ελκυστικότητά του.

Οι οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων ετών συνετέλεσαν στην όξυνση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων και την ανάδειξη νέων στοιχείων ως αιχμές ανταγωνισμού, με κύριο στοιχείο αυτό της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Νέες υποδομές και νέες υπηρεσίες μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακίνησης ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, οι οποίες καλούνται επίσης να ανταποκριθούν σε νέες απαιτήσεις και υποχρεώσεις απέναντι στο περιβάλλον και στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

## **1.1: Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ** **ΚΑΙ Η ΤΑΣΗ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙ ΣΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥΣ**

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σημαντικό βραχίονα του διεθνούς εμπορίου, με κύριους πρωταγωνιστές τον εμπορικό στόλο και τους λιμένες. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, περίπου το 90% του διεθνούς εμπορίου πραγματοποιείται σήμερα δια θαλάσσης, με σαφή πλεονεκτήματα ως προς το χαμηλότερο κόστος, την ταχύτητα, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η ανάπτυξη των λιμένων συμβάλει στην αύξηση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορών. Χαρακτηριστικό είναι ότι κατά τη δεκαετία 1997 – 2007 οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αυξήθηκαν κατά 48% (*IFS, World Watch Institute*). Αυτό βέβαια οφείλεται σε πολύ μεγάλο βαθμό και στην ραγδαία ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας και η αύξηση της αγοραστική δύναμης των χωρών της Μαύρης Θάλασσας που αυξάνουν την παγκόσμια ζήτηση για προϊόντα ενώ η διεύρυνση και η περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς της ΕΕ διευκολύνει το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Το 2007 η διακίνηση Ε/Κ στη Μεσόγειο αυξήθηκε κατά 22%, ενώ στην Ανατολική Μεσόγειο κυρίως λόγω της Μαύρης Θάλασσας αυξήθηκε 25% (*YEN, 2008*).

Σήμερα τα λιμάνια δεν είναι απλά κέντρα διαμετακόμισης και διανομής. Εξελίσσονται σε μονάδες που παίζουν κεφαλαιώδη ρόλο στην οικονομική διαχείριση των επιχειρήσεων, ενώ το μέγεθος της οικονομικής ωφέλειας και του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος που μπορεί ένα λιμάνι να προσφέρει σε μία επιχείρηση αποτελεί τον καθοριστικό παράγοντα της επιτυχίας του.

Βάση αυτού, κάθε λιμάνι πλέον πρέπει να είναι πιο ανταγωνιστικό έναντι των άλλων και για την επίτευξη αυτού του στόχου η διοίκηση στα μεγαλύτερα και πιο αναπτυγμένα λιμάνια του κόσμου έχει περάσει στα χέρια ειδικών εταιριών διαχείρισης λιμένων που έχουν ακριβώς τον πιο παραπάνω σκοπό. Οι εταιρείες αυτές εκμεταλλεζόμενες τα λιμάνια αυξάνουν τα έσοδα τους ενώ βοηθούν στον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα.

Πλέον, το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο ασκείται κάτω από τον έλεγχο ισχυρών εταιριών, δημιουργώντας ένα ολιγοπώλιο κάτω από τη διοίκηση τους. Συγκεκριμένα, σύμφωνα



με την Drewry Shipping Consultants, το 2006 το 1/3 της παγκόσμιας κινήσεως εμπορευματοκιβωτίων ελεγχόταν αποκλειστικά από 6 εταιρείες. Οι ίδιες εταιρίες διαχειρίζονταν το 68,7% της ευρωπαϊκής κινήσεως το 2002, έναντι του 53,3% το 1998.

Η τάση αυτή στο θαλάσσιο εμπόριο δε μπορούσε παρά να επηρεάσει και το λιμενικό ανταγωνισμό και να αποτελέσει κίνητρο για αλλαγές στον τρόπο διοικήσεως των λιμένων. Το χαρακτηριστικό της σύγχρονης διαχείρισεως των λιμένων είναι η αυξημένη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα με την ανάληψη της διαχείρισεως των τερματικών σταθμών από εταιρίες διαχειριστές παγκοσμίου εμβέλειας.

Οι εταιρίες αυτές επενδύουν σημαντικά κεφάλαια σε κομβικούς λιμένες και έχουν εξασφαλίσει μεγάλα μερίδια στην παγκόσμια εμπορευματική και διαμετακομιστική κίνηση. Χαρακτηριστική ένδειξη αυτών των μεγάλων μεριδίων είναι η έρευνα του International Association of Ports and Harbors (IAPH) για το 2006, που δείχνει ότι παρ' όλο που το 92% των τερματικών σταθμών διαχείρισης Ε/Κ βρίσκεται ακόμη υπό κρατικό έλεγχο, το 56% της παγκόσμιας δυναμικότητας σε TEUs άνηκε σε παγκόσμιους διαχειριστές, το 22,6% σε ιδιωτικούς φορείς και μόλις το 21,4% άνηκε σε δημόσιους φορείς.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, ιδιωτικοποίησης των λιμένων ή δραστηριοτήτων αυτών η δημόσια αρχή λειτουργεί κυρίως ως σχεδιαστής, διαμεσολαβητής και νομοθέτης ενώ ο ιδιωτικός τομέας είναι αυτός που δρα ως εργολάβος, χειριστής και πάροχος υπηρεσιών. Συνολικά, η μετάθεση των ορίων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού φορέα είχε ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών από τις λιμενικές υποδομές, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και την καλύτερη κατανομή των δημοσίων κεφαλαίων.

Ο ρόλος του Κράτους περιορίζεται στο στρατηγικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη των παράπλευρων λιμενικών εγκαταστάσεων και στην παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών, τα οποία ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει κίνητρο να προσφέρει. Επιπλέον, δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και εξασφαλίζει την εξομάλυνση των εξωτερικών αρνητικών οικονομιών.

Το 90% των 100 μεγαλύτερων λιμένων διακινήσεως Ε/Κ παγκοσμίως εφαρμόζει το αποκεντρωτικό σύστημα λειτουργίας με μακρόχρονη παραχώρηση βασικής υποδομής, ανωδομής και του δικαιώματος διαχείρισεως βασικών λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιώτες,

κυρίως όπως προαναφέρθηκε σε εταιρίες διαχείρισης λιμένων.

Με αυτό το σύστημα η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξή της, όμως η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός, που σήμερα είναι υψηλού κόστους και η ανέγερση των κτιριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρία διαχείρισης.

Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχείρισης πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί να πραγματοποιεί και τις εργασίες πλοηγείας, ρυμουλκήσεως και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και έργα βυθομέτρησης και άλλα έργα προστιθέμενης αξίας στους λιμένες.

Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισης, οι οποίες θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως και υπηρεσιών δεξαμενισμού.

Αυτές οι παραχωρήσεις από τη μεριά των λιμένων γίνονται κυρίως με στόχο την ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής τους στις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου, εφόσον οι αποφάσεις για τις επενδύσεις και τις μεταβολές που θα γίνουν λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση.

Στις θαλάσσιες μεταφορές σημαντικό ρόλο παίζουν η διαχείριση των εμπορευμάτων στους λιμένες (φόρτωση, εκφόρτωση, αποθήκευση, στάθμευση οχημάτων, συσκευασία, συναρμολόγηση κ.α.), η οποία συνεπάγεται σημαντικό μέρος του κόστους των εμπορευμάτων. Επίσης, οι σημαντικές ελλείψεις δυναμικότητας και αδυναμίας ικανοποιητικής εξυπηρέτησεως της πελατείας σε πολλούς λιμένες έχει οδηγήσει στην επιλογή των λιμένων προσεγγίσεως των πλοίων όχι μόνο βάσει του τιμοκαταλόγου, αλλά κυρίως βάσει της αξιοπιστίας των λιμενικών διαχειριστών και της αποτελεσματικής και έγκαιρης προσφοράς των λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς αναίτιες καθυστερήσεις.

Η επιχειρηματική επιτυχία ενός λιμένα εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τη δυνατότητα των διαχειριστικών του αρχών να συνεργάζονται στενά με τους πελάτες τους για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή τους. Έτσι, οι εταιρίες διαχείρισης λιμένων που είναι άκρως εξειδικευμένες διαθέτουν και το κατάλληλο marketing για την προσέγγιση περισσότερων πελατών.

Για όλους αυτούς τους λόγους η γενική τάση στη δεκαετία του 2000 όσον αφορά τα υποδείγματα διαχείρισης λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο είναι προς σημαντική μείωση του ρόλου του Κράτους, τόσο στη διαχείριση των λιμένων όσο και στη χρηματοδότηση της αναπτύξεως των βασικών λιμενικών εγκαταστάσεων υπέρ του ιδιωτικού τομέα.

Παρόλα αυτά, η ιδιωτικοποίηση, μερική ή ολική, πρέπει να συνοδεύεται από μία σειρά άλλων μέτρων, ώστε τελικά να δράσει έπ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας. Ένα ισχυρό θεσμικό πλαίσιο, που να προστατεύει τους χρήστες – καταναλωτές, εφόσον τα λιμάνια είναι μονοπώλια, είναι απαραίτητο και ακόμα η αποτελεσματική σύνδεση των λιμανιών με τις τοπικές κοινωνίες ώστε να προσφερθούν αμοιβαία οφέλη και για τα δύο μέρη.

## **1.2: ΤΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Τα βασικά υποδείγματα για τη διαχείριση των λιμένων σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία χρόνια είναι τρία: η πλήρης ιδιωτικοποίηση, η μερική παραχώρηση τμημάτων του λιμένα σε εταιρίες διαχείρισης φορτίου και η δημόσια διαχείριση.

### **1.2.1: ΠΛΗΡΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Στην πλήρη ιδιωτικοποίηση των λιμένων (private service ports) το Δημόσιο διατηρεί ελάχιστο ρόλο στην ανάπτυξη και τη λειτουργία του λιμένα. Για την εφαρμογή του απαιτούνται νέες νομοθετικές ρυθμίσεις για τον σαφή διαχωρισμό των ιδιοκτησιών και των αρμοδιοτήτων στους λιμένες μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

Το υπόδειγμα αυτό εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη Νέα Ζηλανδία. Στην Ελλάδα θα μπορέσουμε να φθάσουμε σε μία τέτοια μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμένων με την παραχώρηση πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και του management του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς ΑΕ (ΟΛΠ ΑΕ) και Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ (ΟΛΘ ΑΕ) σε επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, ενδεχομένως σε κάποιους από τους μεγάλους διαχειριστές λιμένων παγκοσμίως εμβέλειας. Σε μία τέτοια περίπτωση οι αρμοδιότητες του ελληνικού Δημοσίου στη λειτουργία των λιμένων θα περιορίζονταν σημαντικά.

### **1.2.2: ΜΕΡΙΚΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΦΟΡΤΙΟΥ**

Οι λιμένες που προσφεύγουν στην μερική παραχώρηση τμημάτων τους ουσιαστικά παρέχουν έναντι ενοικίου χώρο και ανωδομή σε εταιρίες διαχείρισης φορτίου. Σε αυτό το υπόδειγμα η υποδομή εξακολουθεί να ανήκει στις λιμενικές αρχές οι οποίες φροντίζουν για την ικανοποιητική ανάπτυξη της. Όμως η ανωδομή, δηλαδή ο αναγκαίος εξειδικευμένος μηχανολογικός εξοπλισμός και η ανέγερση των κτιριακών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται από την ανάδοχο εταιρία διαχείρισης.

Όσον αφορά τις εργασίες του λιμένα, η εταιρία διαχείρισεως πραγματοποιεί όλες τις εργασίες διακινήσεως των φορτίων και μπορεί επίσης να πραγματοποιεί όλες τις εργασίες πλοηγείσεως, ρυμουλκήσεως και προσδέσεως των πλοίων, καθώς και άλλες εργασίες προστιθέμενης αξίας στους λιμένες.

Επιπλέον των ανωτέρω, οι προβλήτες των λιμένων μπορεί να παραχωρηθούν με σύμβαση leasing στις εταιρίες διαχείρισεως, οι οποίες τότε μπορεί να είναι εκείνες που θα εισπράττουν τα τέλη ελλιμενισμού, καταλήψεως της προβλήτας, προσδέσεως στην προβλήτα και υπηρεσιών δεξαμενισμού κ.α.

Με αυτή την οργανωτική δομή εξασφαλίζεται η ταχεία προσαρμογή της υποδομής και ανωδομής στις ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις των μεταφορών και του διεθνούς εμπορίου, καθώς οι αποφάσεις για τις επενδύσεις αυτές λαμβάνονται από τους εξειδικευμένους διαχειριστές που διαθέτουν την κατάλληλη οργανωτική δομή και πληροφόρηση για τις αλλαγές που συντελούνται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Επιπλέον, ο ανταγωνισμός ευδοκιμεί μεταξύ των διαχειριστικών εταιριών όταν περισσότερες από μία εταιρίες αναλαμβάνουν τη διαχείριση ανταγωνιστικών λιμένων σε μία περιοχή ή ακόμα και σε διαφορετικές προβλήτες στον ίδιο λιμένα.

Το συγκεκριμένο υπόδειγμα διαχείρισεως είναι το πιο διαδεδομένο, χαρακτηριστικά παραδείγματα λιμένων που το εφαρμόζουν είναι οι παγκοσμίου εμβέλειας λιμένες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βρέμης και του Αμβούργου, οι οποίοι ανταγωνίζονται έντονα μεταξύ τους για τις λιμενικές εργασίες που προκύπτουν από την οικονομική δραστηριότητα στις γειτονικές τους ευρωπαϊκές περιοχές.

Στην Ελλάδα, δραστηριότητες παραχώρησης ανωδομής και υποδομής σε εταιρίες διαχείρισεως λαμβάνουν χώρα σε κάποιο βαθμό ακόμη και σήμερα και συγκεκριμένα στους λιμένες του Πειραιώς και της Θεσσαλονίκης. Όμως οι κύριες δραστηριότητες διαχείρισεως των φορτίων και η πλοήγηση των πλοίων πραγματοποιούνται από τους δημόσιους φορείς των λιμένων στους οποίους και ανήκουν η υποδομή και ανωδομή.

### **1.2.3: ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Στους λιμένες δημόσιας διαχείρισης (public service ports) οι υπηρεσίες διαχείρισεως του φορτίου παρέχονται από δημόσιες λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν επίσης την ιδιοκτησία την κινητής και ακίνητης περιουσίας των λιμένων και την ευθύνη της χρηματοδότησεως και πραγματοποιήσεως των αναγκαίων επενδύσεων για την ανάπτυξη της υποδομής και ανωδομής των λιμένων. Επίσης, έχουν την ευθύνη της συντηρήσεως και της διαχείρισεως όλων των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα.

Στις περισσότερες χώρες η δημόσια διαχείριση των λιμένων ασκείται από φορείς που απολαμβάνουν πλήρη ανεξαρτησία από την κεντρική κυβέρνηση και λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και το προσωπικό τους διέπεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ρυθμίζουν την αγορά εργασίας στον ιδιωτικό τομέα.

Αυτό το υπόδειγμα διαχείρισεως λιμένων εφαρμόζεται και στους ελληνικούς λιμένες, όπου η διαχείριση των λιμένων πραγματοποιείται από απλές δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες ελέγχονται από την εκάστοτε κυβέρνηση.

### **1.3: ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ**

Μεσουρανείς της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης κατά το έτος 2008, μαζί με όλους τους υπόλοιπους κλάδους, πλήττεται σαφώς και κλάδος της ναυτιλίας και της διακίνησης των Ε/Κ, ώστε να παρατηρείται μία παγκόσμια μείωση στη διακίνηση φορτίων ακόμα και στα μεγαλύτερα λιμάνια.

Οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες για να αντεπεξέλθουν στην οικονομική στενότητα της περιόδου αυτής, στοχεύουν στη μείωση των εξόδων ώστε να αντιπαραέλθουν τη μείωση των φορτίων και τους χαμηλούς ναύλους. Αναπροσαρμόζουν τις γραμμές τους, ενώ ακόμα και «δένουν» ορισμένα πλοία τους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της AXS Alphaliner στις 16 Μαρτίου 2009, στις 16 Μαρτίου 2009 ήταν δεμένα 484 container-ships συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1,41 εκατ. TEUs, που μεταφράζεται στο 11,3% του παγκόσμιου στόλου.

Μάλιστα σύμφωνα με τα ίδια στοιχεία στις 2 Μαρτίου 2009 ήταν δεμένα 453 πλοία, στις 16 Φεβρουαρίου 392 πλοία, στις 2 Φεβρουαρίου 303 πλοία, στις 19 Ιανουαρίου 255 πλοία και στις 5 Ιανουαρίου 210 πλοία. Βάση αυτών των στοιχείων και μόνο, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η κατάσταση στην διακίνηση των Ε/Κ συνεχώς χειροτερεύει, γεγονός καθόλου ενθαρρυντικό για την κρίση στον κλάδο.

Η αποχή αυτών των πλοίων από τα δρομολόγια τους συνεπάγεται σαφώς και τη μείωση κινήσεων στα εμπορευματικά λιμάνια, τα οποία πλέον εξυπηρετούν λιγότερους πελάτες και μικρότερα μεγέθη φορτίων ώστε να πλήττονται σοβαρά τα έσοδα τους.

Σύμφωνα με μία μελέτη της BRS, η οποία υπολογίζει τον υπάρχοντα στόλο των πλοίων μεταφοράς εμπορικού φορτίου αλλά και όσα αναμένεται να παραληφθούν από τα ναυπηγεία τα επόμενα χρόνια, επισημαίνεται ότι θα πρέπει το εμπόριο να αυξηθεί σε ποσοστό 15% ετησίως ώστε να επέλθει ισορροπία μέχρι το 2013 στην προσφορά και ζήτηση της χωρητικότητας. Με αντίστοιχη αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου 10% σε ετήσια βάση, η μελέτη αναφέρει ότι η ισορροπία αυτή αναμένεται να επιτευχθεί το 2014.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ**

### **ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιλαμβανόμενη την σημαντικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και των λιμένων για την ανάπτυξη των χωρών της, εδώ και χρόνια προβαίνει στην εφαρμογή μέτρων και θέσπιση κανόνων που αφορούν στα λιμένες.

Από τη δεκαετία του 1990 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσανατολίζεται κυρίως στον εκσυγχρονισμό θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια των λιμένων, την αποδοτική χρηματοδότηση της ανάπτυξης τους, την αύξηση της δυναμικότητας και παραγωγικότητας τους, την ενίσχυση του ανταγωνισμού στην προσφορά λιμενικών υπηρεσιών τόσο μεταξύ των διαφορετικών λιμένων όσο και εντός των λιμένων, τη διασύνδεση των λιμένων με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών, τη διαφάνεια στη δημόσια χρηματοδότηση των λιμένων και στην επιβολή λιμενικών τελών, την ανάπτυξη των λιμένων σε κόμβους εξυπηρέτησεως όλης της αλυσίδας μεταφορών και προσέλκυση νέων τύπων επενδύσεων και φορέων και την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Η ΕΕ ειδικά για τα λιμάνια των κρατών μελών της έχει ιδρύσει από το 1993 μία εξειδικευμένη επιτροπή, την European Sea Ports Organisation (ESPO), η οποία αντιπροσωπεύει όλα τα Ευρωπαϊκά Λιμάνια και είναι σε θέση να θεσπίζει μέτρα για την εύρυθμη και αειφόρο ανάπτυξη των λιμένων, λαμβάνοντας πάντα υπ' όψιν της τις ιδιαιτερότητες κάθε λιμένα.



## 2.1: Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΩ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Το λιμενικό δυναμικό της ΕΕ περιλαμβάνει άνω των 1.000 λιμένων, εκ των οποίων οι 298 μεγαλύτεροι διακινούν περισσότερο των 1,2 εκατ. τόνων εμπορευμάτων ανά έτος. Όσον αφορά το συνολικό εμπόριο της ΕΕ το 2005 το 45,1% της αξίας και το 69,3 % του όγκου του πραγματοποιήθηκε επίσης δια θαλάσσης, όπου το 80% του θαλάσσιου εμπορίου της ΕΕ και το 66% της Ελλάδος να αφορά συναλλαγές διεθνούς εμπορίου.

Στην Ελλάδα, το ποσοστό του διεθνούς εμπορίου στο συνολικό εμπόριο είναι σχετικά χαμηλό, χαμηλότερο από κάθε άλλη χώρα της ΕΕ, λόγω του σημαντικού μεταφορικού έργου (34% το 2005) που αφορά το εσωτερικό εμπόριο για τον εφοδιασμό των νησιών και των πολλών παραθαλάσσιων περιοχών της χώρας.

### **Εμπόριο της ΕΕ των 25 βάσει του τρόπου μεταφοράς (έτος 2005)**

Δίκτυο	Αξία σε δις €						Βάρος σε εκατ. τόνους					
	Εκτός ΕΕ-25				Εντός ΕΕ-25		Εκτός ΕΕ-25				Εντός ΕΕ-25	
	Εξαγωγές		Σύνολο		Εισαγωγές		Εξαγωγές		Σύνολο		Εισαγωγές	
<b>Θαλάσσιο</b>	460,4	43,1%	1.013,7	45,1%	186,1	9,0%	338,6	71,6%	1.515,4	69,8%	219,9	14,7%
<b>Οδικό</b>	235,1	22,0%	395,6	17,6%	853,1	41,1%	80,2	17,0%	136,2	6,3%	419,9	28,1%
<b>Σιδηροδρομικό</b>	20,5	1,9%	34,5	1,5%	61,1	2,9%	25,3	5,4%	95,6	4,4%	76,7	5,1%
<b>Πλωτών οδών</b>	5,6	0,5%	9,1	0,4%	16,6	0,8%	10,7	2,3%	22,2	1,0%	64,2	4,3%
<b>Αγωγών</b>	2,6	0,2%	76,8	3,4%	36,5	1,8%	4,3	0,9%	290,5	13,4%	119,3	8,0%
<b>Αέρος</b>	293,8	27,5%	536,7	23,9%	37,3	1,8%	6,9	1,5%	10,4	0,5%	0,6	0,0%
<b>Άλλο</b>	49,8	4,7%	180,0	8,0%	885,3	42,6%	6,8	1,4%	100,7	4,6%	593,5	39,7%
<b>Σύνολο</b>	<b>1.067,8</b>	<b>100%</b>	<b>2.246,3</b>	<b>100%</b>	<b>2.076,0</b>	<b>100%</b>	<b>472,6</b>	<b>100%</b>	<b>2.171,1</b>	<b>100%</b>	<b>1.494,1</b>	<b>100%</b>

Πηγή: Eurostat

## **2.2: Η ΤΑΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

Σε ολόκληρη την Ευρώπη, τα τελευταία χρόνια πραγματοποιούνται σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο των λιμανιών, με κύριο στόχο την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων, με τη παραδοχή ότι η ιδιωτικοποίηση μπορεί να προσφέρει στα λιμάνια καλύτερο management και περισσότερα κεφάλαια, διευκολύνοντας την ανάπτυξη και την ευελιξία τους.

Σχετικά με τους εμπορευματικούς λιμένες στην ΕΕ το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε όχι τόσο στις εξαγορές αλλά στη δυνατότητα εκχωρήσεως συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, ώστε να δοθεί τέλος στα κρατικά μονοπώλια και να αυξηθεί ο ανταγωνισμός.

Η ΕΕ έχει ως στόχο η πολιτική και το όποιο θεσμικό πλαίσιο που μπορεί να εφαρμοσθεί να λάβει υπόψη την ιδιαιτερότητα που έχει κάθε ευρωπαϊκό λιμάνι, σε σχέση με τη γεωγραφική του θέση και άλλους εξωτερικούς παράγοντες, και να μην μπουν όλα κάτω από ένα ισοπεδωτικό κανόνα που θα δημιουργήσει προβλήματα.

Στην προσπάθεια της ΕΕ για την εξάλειψη του μονοπωλίου στην διακίνηση φορτίων από τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών και την περαιτέρω αύξηση του ενδολιμενικού ανταγωνισμού το 2004 προωθήθηκε το πρόγραμμα Port Package II για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Το πρόγραμμα αυτό ορίζει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες μπορούν να επιλέγουν ανεξάρτητο ανάδοχο ή και τους ίδιους τους εργαζόμενους τους για την φορτοεκφόρτωση των πλοίων τους. Προβλέπει ανταγωνισμό σε βασικές υπηρεσίες όπως η πλοήγηση, η φορτοεκφόρτωση και η αποθήκευση, που μέχρι σήμερα στην Ελλάδα προσφέρονται στη μεγαλύτερη έκταση τους μονοπωλιακά.

Η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών ελλόχευε κινδύνους όπως η περιφρόνηση της στρατηγικής σημασίας του ρόλου της Λιμενικής Αρχής, το ρίσκο από την άσκηση μίας πολιτικής για όλους και τον κίνδυνο αποθάρρυνσης των επενδύσεων και περιορισμού της ποιότητας παροχής υπηρεσιών, ενώ υπήρχε και το πρόβλημα της επιπρόσθετης γραφειοκρατίας.

Το 2006 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καταψήφισε το πρόγραμμα αυτό, όχι τόσο για τους ανωτέρω λόγους, αλλά λόγω της προστατευτικής πολιτικής που ασκείται στους ευρωπαϊκού λιμένες υπέρ των υπαρχουσών επιχειρήσεων και των συνδικαλιστικών ενώσεων που εκμεταλλεύονται μονοπωλιακά τους λιμένες έως σήμερα.

## **2.3: ΟΙ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ** **ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΕ**

Η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ είναι ελεύθερη εδώ και χρόνια, βάση της αντίστοιχης Κοινοτικής Οδηγίας. Τα φορτηγά και οι εμπορικές αμαξοστοιχίες ταξιδεύουν στην ΕΕ χωρίς συνοριακές διατυπώσεις.

Τα πλοία όμως ακόμα και όταν ταξιδεύουν απευθείας από ένα κράτος μέλος της ΕΕ σε άλλο, πρέπει να υποβάλλονται σε τελωνειακές διατυπώσεις, με αποτέλεσμα να αυξάνεται το κόστος των μεταφορών, αλλά να δημιουργούνται και περισσότερες καθυστερήσεις.

Η ελεύθερη διακίνηση των εμπορευμάτων στην ΕΕ, δεν ισχύει για τις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί τα κρατικά ύδατα κάθε χώρας εκτείνονται μόλις 22 χλμ. από τις ακτές της, από εκεί και πέρα θεωρούνται διεθνή ύδατα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα κάθε ενδοκοινοτική θαλάσσια μεταφορά να θεωρείται διεθνής μεταφορά, εφόσον το πλοίο διασχίζει διεθνή ύδατα μεταξύ των υδάτων των κρατών – μελών που έχει ως αφετηρία και προορισμό.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο την εξάλειψη της γραφειοκρατίας και τη μείωση των διοικητικών τελών στις θαλάσσιες μεταφορές, προετοιμάζει ένα θαλάσσιο χώρο δίχως σύνορα και μέσα στο 2009 έχει δεσμευτεί να παρουσιάσει ένα σχέδιο εκσυγχρονισμού των τελωνειακών διαδικασιών για τα πλοία που προσεγγίζουν σε λιμάνια της Ένωσης.

Το σχέδιο αυτό θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών και θα αποφέρει γενικότερα οφέλη στην οικονομία των Ευρωπαϊκών Κρατών. Επιπλέον, υπάρχει η πρόθεση της ΕΕ να προχωρήσει μελλοντικά σε τελωνειακή ένωση με τις χώρες μη-μέλη της Μεσογείου, των οποίων οι λιμένες παρουσιάζουν υψηλή κίνηση.

## **2.4: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ** **ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ**

Η λειτουργία των λιμένων επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον. Η ρύπανση των θαλασσών είναι ένα θέμα που απασχολεί τόσο Διεθνώς, όσο και ειδικότερα την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το 1973, εφαρμόστηκε η διεθνής σύμβαση για την αποφυγή ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία και το 1978 τροποποιήθηκε με το σχετικό προς αυτή πρωτόκολλο του Μαγρόι, όπως να ρυθμίζει επ' ακριβώς του τύπους αποβλήτων που μπορούν να απορρίπτονται στο θαλάσσιο περιβάλλον από πλοία και επιβάλλει στα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την ύπαρξη επαρκών εγκαταστάσεων παραλαβής στους λιμένες.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιλαμβανόμενη το μέγεθος του προβλήματος και των κινδύνων για το κοινοτικό θαλάσσιο περιβάλλον, προχώρησε ακόμη περισσότερο νομοθετικά θεσπίζοντας την Οδηγία 2000/59/ΕΚ, η οποία καθιστά υποχρεωτική σε όλους τους ευρωπαϊκούς λιμένες την ύπαρξη εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων πλοίων, εισάγοντας, μεταξύ άλλων, και κριτήρια τιμολόγησης των υπηρεσιών παραλαβής και διαχείρισης των αποβλήτων.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ**

Η Ελλάδα έχει πλούσια παράδοση στη ναυτιλία, από τους προκλασικούς ακόμα χρόνους . Η παράδοση αυτή, μέσα από τους αιώνες, ήταν άρρηκτα συνδεδεμένη με το διεθνές εμπόριο που ο φορέας ναυτίλος, πλοιοκτήτης εξυπηρετούσε. Η σχέση αυτή γίνεται ακόμα περισσότερο σημαντική αν αναλογισθεί κανείς ότι τα «Εθνικά φορτία» αποτελούν ένα πολύ μικρό μέρος του διεθνούς εμπορίου και ότι κατ' επέκταση είναι αναγκαίο να υπάρχει συνεχής και ουσιαστική επαφή με τη διεθνή αγορά.

Σήμερα, με την ανάπτυξη της τεχνολογίας στις εμπορευματικές μεταφορές, την εξειδίκευση των δραστηριοτήτων και τον καταμερισμό του ναυτιλιακού και μεταφορικού έργου, έχουν δημιουργήσει τις βέλτιστες συνθήκες που θα πρέπει να εκμεταλλευτεί η ελληνική ναυτιλία συνδυάζοντας τις με την εμπειρία της και το πλεονέκτημα που της δίνει η γεωγραφική τοποθεσία της για να ανταπεξέλθει στον διεθνή ανταγωνισμό.

### **3.1: Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Οι λιμένες στην Ελλάδα είναι δημόσιας διαχείρισεως και υπάγονται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας – Ελλάδος, YEN, (Greek Ministry of Merchant Marine), ή Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου κ' Νησιωτικής Πολιτικής (YENANΠ), το οποίο είναι κρατικός φορέας διοίκησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Το YEN ιδρύθηκε αρχικά ως Υφυπουργείο το 1936, ενώ το 1944 διαχωρίστηκε από το μέχρι τότε υφιστάμενο Υπουργείο Ναυτικών και ονομάστηκε Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με τον Α.Ν. 3268/44. Με το όνομα αυτό (Y.E.N.) παρέμεινε μέχρι το 1971 οπότε και συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και ονομάστηκε "Υπουργείο Ναυτιλίας – Μεταφορών και Επικοινωνιών" για να επανέλθει ξανά το 1973 στην αυτοτέλειά του ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τον Σεπτέμβριο του 2007 συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Αιγαίου σε νέο φορέα με το όνομα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από της ιδρύσεώς του ως αυτόνομο υφυπουργείο εγκαταστάθηκε στον Πειραιά στη Γρηγορίου Λαμπράκη, στον λιμένα Ζέας (Πασαλιμάνι). Άρχισε ήδη όμως η μετεγκατάσταση σε νέο πολυώροφο κτίριο στην ακτή Βασιλειάδη μετά από μετασκευή παλαιάς αποθήκης του ΟΛΠ.

Τα εργασιακά θέματα στους ελληνικούς εθνικούς λιμένες ρυθμίζονται από ειδικές επιτροπές που φέρουν το όνομα Επιτροπή Ρύθμισης Φορτοεκφορτώσεων Λιμένος (Ε.Ρ.Φ.Λ.) ακολουθούμενο με το όνομα του λιμένος, π.χ. "ΕΡΦΛ Κορίνθου", "ΕΡΦΛ Σύρου" κλπ.

Η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ δημιουργήθηκε το 2003, με αρμοδιότητες το συνολικό σχεδιασμό και τη χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων με σύγχρονη υποδομή και την εύρυθμη λειτουργία της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων.

Οι ελληνικοί λιμένες διαχειρίζονται από αυτόνομες θεωρητικά δημόσιες υπηρεσίες που έχουν την ιδιοκτησία της κινητής και ακίνητης περιουσίας τους και την ευθύνη της χρηματοδότησεως και πραγματοποιήσεως των επενδύσεων για την ανάπτυξη της υποδομής και ανωδομής τους. Έχουν επίσης την ευθύνη της συντήρησης και της διαχείρισης όλων των περιουσιακών στοιχείων του λιμένα.

Οι υπηρεσίες αυτές διέπονται από όλα τα προβλήματα που χαρακτηρίζουν τις δημόσιες υπηρεσίες στην Ελλάδα. Ακόμα και μετά το 2001 που δημιουργήθηκαν για τους 12 μεγάλους λιμένες της χώρας Ανώνυμες Εταιρίες και οι εταιρίες ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ για τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αντίστοιχα.

Οι λιμένες δημόσιας διαχειρίσεως εξακολουθούν να ελέγχονται από την εκάστοτε κυβέρνηση, ενώ οι λιμενικοί υπάλληλοι είναι ουσιαστικά δημόσιοι υπάλληλοι με πολύ μεγαλύτερα προνόμια και μονοπωλιακή διαπραγματευτική δύναμη σε σχέση με άλλες κατηγορίες δημοσίων υπαλλήλων.

Το καθεστώς διαχείρισης των ελληνικών λιμένων ακόμα και σήμερα είναι αρκετά σύνθετο εφόσον στην άσκηση Λιμενικής Πολιτικής εμπλέκονται πολλοί φορείς και Υπουργεία. Συγκεκριμένα αναφέρουμε:

- 1) Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: για τη χρηματοδότηση, εκπόνηση μελετών και την υλοποίηση λιμενικών έργων, την

εκπόνηση εθνικών και περιφερειακών χωροταξικών προγραμμάτων.

- 2) Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας: για την κατανομή των σχετικών πιστώσεων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (από εθνικούς ή κοινοτικούς πόρους) και χρηματοοικονομικές δραστηριότητες των Οργανισμών.
- 3) Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών: για θέματα μεταφορών και επικοινωνιών που σχετίζονται άμεσα με το λιμάνι (οδικές – σιδηροδρομικές προσβάσεις).
- 4) Υπουργείο Αιγαίου: για την εκπόνηση μελετών που αφορούν στο σύστημα λιμενικών υποδομών και μεταφορών στο Αιγαίο.
- 5) Υπουργείο Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: για τα αναπτυξιακά προγράμματα λιμενικών έργων από τους ΟΤΑ και λόγω της άμεσης εμπλοκής του μέσω του νέου θεσμικού πλαισίου των Δημοτικών ή Διαδημοτικών Λιμενικών Ταμείων.
- 6) Υπουργείο Οικονομικών: για θέματα ελευθέρων Ζωνών, κοινοτικών διαδρόμων τελωνειακών διατυπώσεων, απαλλοτριώσεων και εγκρίσεων τιμολογίων.
- 7) Υπουργείο Εθνικής Άμυνας: για θέματα εθνικής άμυνας στα λιμάνια της χώρας και φωτοσήμανσης ναυτιλιακών κινδύνων.
- 8) Οι Περιφέρειες: για τη χρηματοδότηση, εκπόνηση μελετών και την υλοποίηση λιμενικών έργων.
- 9) Οι Αυτοδιοικήσεις Α' και Β' βαθμίδας για τη χρηματοδότηση, εκπόνηση μελετών, υλοποίηση και συντήρηση των λιμενικών έργων και
- 10) Τα Λιμενικά Ταμεία: για την εκπόνηση μελετών, χρηματοδότηση, υλοποίηση λιμενικών έργων και επί το πλείστον συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο έντονος ρόλος που έχει ο κρατικός παράγοντας στους λιμένες εκτός του δημοσιοϋπαλληλικού καθεστώτος των εργαζομένων στα λιμάνια έχει και άλλες αρνητικές επιρροές διοίκηση τους. Η λειτουργία των λιμανιών γίνεται με ορισμό των διοικήσεών τους από τον εκάστοτε αρμόδιο Υπουργό, με αποτέλεσμα ο ΟΛΠ ΑΕ παραδείγματος χάριν να έχει αλλάξει από το 2000 έως σήμερα έξι Διευθύνοντες Συμβούλους. Ακόμα, τα λιμάνια επιβαρύνονται από τις παρεμβάσεις των πολιτικών κομμάτων και όλων των προαναφερθέντων κρατικών παραγόντων στην λειτουργία τους.



### **3.2: Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ**

Η Ελλάδα έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης της ναυτιλίας και των λιμένων της λόγω της προνομιακής γεωγραφικής της θέσης ανάμεσα σε 3 ηπείρους υποστηρίζοντας και επιταχύνοντας την ανάπτυξη των λιμένων της. Η χώρα ήδη πρωταγωνιστεί στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, αλλά σίγουρα μπορεί να καταστεί και σε κύριο διαμετακομιστικό κέντρο σε ολόκληρη την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.

Η ελληνική κυβέρνηση και οι διοικήσεις των λιμένων στοχεύουν στην αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών, τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών της χώρας και η ανάδειξη της Ελλάδας ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς στο σταυροδρόμι των τριών ηπείρων.

Η εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης των υποδομών και ανωδομών και η προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη των λιμένων, παράλληλα με την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος λειτουργώντας όμως κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα σε όλα τα επίπεδα με ευκαιρίες ανάπτυξης και για τους δύο τομείς είναι από τα πρωταρχικά μελήματα όλων των ελληνικών λιμένων.

Τέλος, η διοίκηση των λιμένων μεριμνά για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της εργασίας για τους εργαζόμενους στα λιμάνια, αλλά και για τη δυνατότητα στους πολίτες, στις Περιφέρειες και στις τοπικές κοινότητες να αποκομίσουν πλήρως τα οφέλη από την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

Τα εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει γεωγραφικά η Ελλάδα, οι ραγδαίες εξελίξεις στη βιομηχανία διαχείρισης των εμπορευματικών λιμένων τα τελευταία έτη και η συνεχής ανανέωση της πολιτικής των λιμένων και η προσπάθεια εκσυγχρονισμού των υποδομών και ανωδομών των λιμένων δίνουν στα ελληνικά λιμάνια μεγάλες δυνατότητες εξέλιξης.

Παρ' όλα αυτά όμως, τα τελευταία έτη ο βαθμός αναπτύξεως των μεγαλύτερων εμπορευματικών λιμένων μας παραμένει μικρός και μη ανταγωνιστικός σε σχέση με τα μεγάλα ανταγωνιστικά λιμάνια των γειτονικών χωρών μας.

Τα προβλημάτων όμως που παρουσιάζουν τα λιμάνια της χώρας δεν αφορούν μόνο τις εμπορικές μεταφορές, αλλά αγγίζουν και ένα σημαντικότερο τομέα, την ασφάλεια. Το πλήθος των ατυχημάτων που έχουν σημειωθεί ελλείπει καταλληλότητας και μέσω είναι ένα πρόβλημα που χαιρεί την ανάγκη άμεσης αντιμετώπισης.

Τις ελλείψεις υποδομής των ελληνικών λιμανιών επισημαίνει σε μία έρευνα ο καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Κ. Μουτζούρης, στην οποία παρατηρεί ότι τα ελληνικά λιμάνια παρέχουν κακής ποιότητας υπηρεσίες σε κείριους τομείς όπως αυτοί της ασφαλείας των πλοίων και διευκολύνσεων προς το επιβατηγό κοινό. Ειδικότερα τα συμπεράσματα της έρευνας αυτής αναφέρουν ότι το 85% των λιμανιών έχουν σημαντικά προβλήματα στις βασικότερες κατηγορίες υποδομής του όπως:

- 1) Ασφάλεια των πλοίων στην προσέγγιση του λιμένα
- 2) Προστασία της λιμενολεκάνης και των πλοίων από τους κυματισμούς
- 3) Ποιότητα και ασφάλεια των εξυπηρετήσεων για τα πλοία στα κρηπιδώματα
- 4) Διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη για επιβάτες και οχήματα
- 5) Εξοπλισμός του λιμένος για εξυπηρέτηση και καταπολέμηση ρυπάνσεως και πυρκαγιάς.

Επιπλέον και οι κυριότεροι παράγοντες της Ναυτιλίας, οι εφοπλιστικές εταιρίες και οι πλοίαρχοι των πλοίων, αλλά κυρίως των επιβατηγών επισημαίνουν τις ελλείψεις όλων των ελληνικών λιμανιών και κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου που εγκυμονεί η υφιστάμενη κατάσταση.

Τα αιτία αυτής της κατάστασης, αλλά και της αργής ανάπτυξης των λιμένων παρουσιάζονται στα παρακάτω σημεία που φαίνεται να υστερεί η λιμενική πολιτική της χώρας μας:

1. η ύπαρξη του εκτεταμένου κρατισμού στη διαχείριση των λιμένων που είναι πλήρως εκτεθειμένες στον παγκόσμιο ανταγωνισμό, με υπεράριθμο κατά κανόνα προσωπικό και κρατικές – κομματικές διοικήσεις.
2. ο αποκλεισμός του ανταγωνισμού και η απουσία της επιχειρηματικότητας για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων αυτών, εφόσον ακόμα τα λιμάνια προσαρμόζονται

ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

3. η ανισορροπία της σχέσης μεταξύ της αξίας των προσφερόμενων υπηρεσιών για τους πελάτες και του κόστους προσφοράς τους που διογκώνεται κυρίως λόγω του ταχέως αυξανόμενου εργατικού κόστους. Συγκεκριμένα όπου υπάρχει η δυνατότητα αυξάνεται η τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών ακριβώς όσο χρειάζεται για να καλύπτεται το κόστος, όπου δεν υπάρχει τέτοια δυνατότητα λόγω του ανταγωνισμού ή του πολιτικού κόστους τα χρέη συσσωρεύονται και τα αναλαμβάνει ο κρατικός προϋπολογισμός.
4. οι συνδικαλιστικές πρακτικές που εφαρμόζονται για τη στήριξη των προνομίων του προσωπικού τους, οι οποίες δεν λαμβάνουν υπ' όψιν τους ότι με τις κινήσεις αυτές (π.χ. απεργίες εκτεταμένης διάρκειας) μπορεί να συμβάλουν ακόμη και σε οριστική απώλεια πελατών που θα στραφούν σε ανταγωνιστικά ελληνικά ή διεθνή λιμάνια.

### **3.3: Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Στην Ελλάδα έχουμε τη δυνατότητα να αξιοποιήσουμε τους πολυάριθμους λιμένες και προς όφελος άλλων βασικών κλάδων της οικονομίας μας, πέραν του διεθνούς εμπορίου αγαθών, όπως του τουρισμού, δεδομένου ότι η χώρα μας αποτελεί σύνηθες τουριστικό προορισμό πολλών Ευρωπαίων και όχι μόνο.

Για αυτό το λόγο, στην Ελλάδα εξέχουσας σημασίας είναι και οι επιβατικοί λιμένες, μέσω των οποίων διακινούνται ετησίως άνω των 90 εκατ. επιβατών, κατοίκων και τουριστών, πολλοί περισσότεροι απ' ότι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

**Επιβάτες ακτοπλοϊκών μεταφορών (εκατ.)**

	<b>2006</b>	<b>2005</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
<b>Ελλάδα</b>	<b>90,40</b>	<b>86,07</b>	<b>96,74</b>	<b>102,76</b>	<b>101,21</b>	50,15	27,87
<b>Ιταλία</b>	62,25	78,75	83,32	82,58	48,18	<b>86,88</b>	<b>86,38</b>
<b>Δανία</b>	48,15	47,92	48,56	48,65	32,11	47,86	51,38
<b>Σουηδία</b>	32,33	32,62	33,32	32,75	35,62	32,35	36,57
<b>Ην. Βασίλειο</b>	29,90	30,21	32,84	33,71	35,62	34,52	33,85
<b>Γερμανία</b>	29,26	29,49	29,82	32,15	33,22	31,82	31,38
<b>Γαλλία</b>	24,19	25,80	27,07	27,41	29,11	27,72	27,88
<b>Ισπανία</b>	22,17	22,41	21,69	20,04	18,95	18,62	14,58
<b>Φινλανδία</b>	16,74	17,11	16,81	16,34	16,58	16,73	15,96

Πηγή: Eurostat

Η Ελλάδα βρίσκεται στην πρώτη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την διακίνηση των επιβατών, κυρίως λόγω των πολυάριθμων νησιωτικών προορισμών της που καθιστά αναγκαστική την ύπαρξη πολλών ακτοπλοϊκών γραμμών για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, ιδιαίτερα την θερινή περίοδο.

Το πλήθος των νησιών της χώρας συγχρόνως με τα ιστορικά μνημεία που έχει να επιδείξει σε συνδυασμό με της φυσικές ομορφιές της είναι τα χαρακτηριστικά της Ελλάδας που αποτελούν πόλο έλξης των τουριστών.

Εύκολα γίνεται αντιληπτή η σπουδαιότητα των ελληνικών λιμένων για την “εικόνα” της χώρας, αλλά και η μεγάλη τους σημασία για την οικονομία. Παρ' όλα αυτά όμως, η ανάπτυξη πολλών ελληνικών λιμένων είναι μέχρι σήμερα μη ικανοποιητική. Σε πολλές περιπτώσεις τίθενται και θέματα ασφάλειας στην ομαλή προσέγγιση και πρόσδεση των

πλοίων στις προβλήτες, ιδιαίτερα κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Οι ελλιπείς υποδομές των λιμένων έχουν άμεση επίπτωση στις τοπικές οικονομίες αλλά και γενικότερα στην Εθνική οικονομία και κυρίως στο εμπόριο και τον τουρισμό, που εξαρτάται κατά μεγάλο μέρος από τις υποδομές αυτές.

Τα σημαντικά προβλήματα στον τομέα αυτό προκαλούνται από την ταλαιπωρία των ταξιδιωτών στους λιμένες, ιδιαίτερα κατά τους μήνες αιχμής της τουριστικής κίνησης, λόγω της δύσκολης προσβάσεως αυτοκινήτων και επιβατών σε πολλά λιμάνια, της ανεπάρκειας υποδομών και της αδυναμίας προσφοράς βασικών υπηρεσιών.

Για την σωστή εξυπηρέτηση των επιβατηγών πλοίων και του επιβατηγού κοινού απαιτούνται έργα όπως η κατασκευή λιμενικών σταθμών, η κατάλληλη διευθέτηση των λιμενικών χώρων, η λήψη μέτρων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, η κατασκευή χώρων στάθμευσης και άνετης οδικής πρόσβασης.

Οι ελλείψεις των παραπάνω αναγκαίων έργων αποτελούν παράγοντα δυσφημίσσεως της χώρας μας ως τουριστικού προορισμού. Η ανάγκη για ανάπτυξη συγχρόνων λιμενικών υποδομών σε όλα τα λιμάνια, συμβατών με την αυξανόμενη τουριστική κίνηση και με τα νεότευκτα πλοία της ελληνικής και διεθνούς ακτοπλοΐας (συμπεριλαμβανομένων και των κρουαζιερόπλοιων) είναι αναμφισβήτητη.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΕ**

Ο Πειραιάς είναι το πρώτο λιμάνι της Ελλάδας, έχει πλούσια ιστορία και συνεισφορά στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου.

Το λιμάνι λειτουργεί ως πύλη εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και διαθέτει όλα τα στοιχεία ώστε να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21<sup>ου</sup> αι. και να γίνει ανταγωνιστικότερο, να εκσυγχρονιστεί και να αξιοποιήσει τη νέα τεχνολογία.

Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί φυσικό επίνειο της Αθήνας με μόλις 10 km απόσταση από αυτή, έτσι είναι κυριότερη πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της χώρας και αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, καθώς και είναι διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, προσελκύοντας και εξυπηρετώντας χιλιάδες τουρίστες κάθε χρόνο από όλο τον κόσμο.

Έτσι, από το 1924 όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων, το λιμάνι σήμερα έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων.

Το λιμάνι του Πειραιά έχει το πλεονέκτημα να είναι ένα ιδιαίτερα κομβικό σημείο στην ευρύτερη αγορά των Βαλκανίων, της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, και στα επόμενα χρόνια εφόσον γίνουν οι κατάλληλοι διοικητικοί και αναπτυξιακοί χειρισμοί θα μπορέσει να εκμεταλλευτεί όλες τις δυνατότητες του στο έπακρο και να καταστεί στο μεγαλύτερο διαμετακομιστικό λιμάνι της περιοχής.

## 4.1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Από τα αρχαία χρόνια ο Πειραιάς ήταν ένα λιμάνι εξέχουσας σημασίας, που πρωταγωνιστούσε στα ναυτικά δρώμενα της Μεσογείου και ολόκληρου του τότε γνωστού κόσμου. Συνείσφερε στην ανάπτυξη της Αττικής και της Αθήνας, με την ένδοξη ιστορία της όπως την γνωρίζουμε σήμερα.

Μέχρι το 2.000 π.Χ. ο Πειραιάς ήταν αποκομμένος από την ηπειρωτική Ελλάδα, ώσπου με την σταδιακή ένωση του δημιούργησε το λιμάνι, με τη μορφή που το γνωρίζουμε σήμερα. Το 1.300 π.Χ. εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι κάτοικοι στο λόφο της Μουνιχίας, άποικοι των Μινύων.

Το 527 π.Χ. ολοκληρώνεται η κατασκευή των πρώτων οδικών δικτύων της περιοχής από τον τύραννο Πεισίστρατο, ενώ το 511 π.Χ. οχυρώνεται ο λόφος της Μουνιχίας από τον Ίππιο. Σημαντικότερη ημερομηνία, ίσως όλων αυτών, είναι το 507 π.Χ. όταν ο Κλεισθένης ονομάζει τον Πειραιά επίσημα για πρώτη φορά Δήμο της Αττικής.

Ακόμα και στη Ναυμαχία της Σαλαμίνας (480 π.Χ.) ο Πειραιάς έπαιξε καθοριστικό ρόλο, αφού ο Θεμιστοκλής μόλις 3 χρόνια νωρίτερα έπεισε τους Αθηναίους να αναπτύξουν το ναυτικό τους και να μεταφέρουν το επίνειο τους από το Φάληρο στον Πειραιά, όπου βρίσκεται κοντά στην τοποθεσία της ιστορικής Ναυμαχίας.



Ο Πειραιάς εξελίχθηκε σε σπουδαίο ναυτεμπορικό κέντρο κατά τον επονομαζόμενο Χρυσό Αιώνα του Περικλή, με αποτέλεσμα της μακροχρόνιας ανάπτυξης του το 370 π.Χ. ο Πειραιάς να είναι το μεγαλύτερο λιμάνι εκείνων των χρόνων, μέχρι και το 322 π.Χ. όπου οι Μακεδόνες καταλαμβάνουν τον Πειραιά και την Αθήνα και αρχίζει μία μεγάλη περίοδος παρακμής του μέχρι τη Ρωμαϊκή κυριαρχία, όπου το 87 π.Χ. ο Πειραιάς καίγεται από τον Σύλλα.

Κατά τα βυζαντινά χρόνια ο Πειραιάς άρχισε πάλι να αναπτύσσεται, αλλά το 395 μ.Χ. καταστράφηκε ολοσχερώς για δεύτερη από επιδρομή των Γόθων και πλέον χρησιμοποιούταν μόνο ως καταφύγιο και ορμητήριο πλοίων, μέχρι και την κυριαρχία των Φράγκων στην Αττική το 1.387 μ.Χ. όπου και άρχισαν να πραγματοποιούνται οι πρώτες επισκευές στο λιμάνι.

Αμέσως μετά την Οθωμανική Αυτοκρατορία, το λιμάνι του Πειραιά ανασυγκροτείται και το 1834 ιδρύονται το Τελωνείο και το Υπολιμεναρχείο του Πειραιά, που υπάγεται στο λιμεναρχείο της Ύδρας. Ένα χρόνο αργότερα με Βασιλική Διαταγή επιβάλλεται τέλος 10% επί του εισαγωγικού δασμού των εισαγόμενων από το λιμάνι προϊόντων.

Το επιπλέον ποσό που προέκυπτε από το τέλος αυτό, προοριζόταν για την κατασκευή του μόλου, τη "διόρθωση" του λιμανιού και την αποξήρανση των ελών. Ενώ συγχρόνως ορίζεται και η πρώτη Επιτροπή διοικήσεως του λιμανιού.

Το 1842 γίνεται προσπάθεια να ανακηρυχθεί ο Πειραιάς "ελεύθερο λιμάνι", η οποία τελικά δεν καρποφορεί λόγω αντιδράσεων των μεγάλων λιμανιών της εποχής εκείνης, Σύρου, Πατρών και Ναυπλίου. Τελικά το 1981 συγκροτείται η "Εφορευτική Επιτροπεία του λιμένος Πειραιώς" και το λιμάνι τελεί πλέον υπό τον έλεγχο της Δημοτικής Αρχής.

Μέχρι το 1850 γίνονται έργα αναβάθμισης, όπως εκβαθύνσεις του λιμανιού, πλακοστρώσεις προκουμαίων κλπ. Με αποτέλεσμα της αναβάθμισης αυτής η κίνηση του λιμανιού ετησίως να ανέρχεται σε 7.000 περίπου πλοία καταπλέοντα και αποπλέοντα.

Τα έργα συνεχίζονται και κατά την τριακονταετία 1860 – 1890, όπου η Εφορευτική Επιτροπή συνάπτει δάνειο 400.000 δρχ. για την εκτέλεση των λιμενικών έργων. Έργα αυτής της περιόδου είναι η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Πειραιά, η ίδρυση των ναυπηγείων Βασιλειάδη μέσα στους χώρους του λιμένα, η κατασκευή των κρηπιδωμάτων του λιμανιού Αλών, η εγκατάσταση του πρώτου γερανού και η πραγματοποίηση περαιτέρω εκβαθύνσεων στο λιμάνι.

Το λιμάνι του Πειραιά στα επόμενα χρόνια πολλαπλασιάζει την κίνηση του, με αποτέλεσμα το 1930 η ραγδαία του εξέλιξη να επιβάλλει την ίδρυση αυτόνομου οργανισμού διοίκησης (βάση Ν.4748) ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) .

Η εξέλιξη του λιμένα διακόπτετε ακόμη μία φορά κατά τον Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, όπου η κίνηση των πλοίων μειώνεται αισθητά, ενώ υπήρξαν και καταστροφές από τους Γερμανούς που είχαν εγκατασταθεί στον Πειραιά.



Από το 1946, μετά την αποχώρηση των Γερμανών, και για την επόμενη εικοσαετία γίνονται εργασίες αναδιοργάνωσης του λιμανιού, ενώ το λιμάνι επεκτείνεται και στη Δραπετσώνα, στο Κερατσίνι και στο Πέραμα.

Το 1973 αρχίζει η κατασκευή της προβλήτας Ι στο Νέο Ικόνιο και δύο χρόνια αργότερα ξεκινάει τη λειτουργία της η πρώτη γερανογέφυρα για εμπορευματοκιβώτια στο σταθμό της Ακτής Βασιλειάδη.

Το 1986 παραδίδεται σε πλήρη εκμετάλλευση ο Σταθμός Ε/Κ Ακτής Βασιλειάδη ο οποίος έχει οργανωθεί πλέον σε σύγχρονες βάσεις και ενισχύεται ο μηχανικός εξοπλισμός του, ενώ εγκρίνεται από το Δ.Σ. του ΟΛΠ το επενδυτικό πρόγραμμα του νέου σταθμού Ε/Κ «Ελευθέριος Βενιζέλος» στο Ν. Ικόνιο, ύψους 9,5 δις δραχμές.



Ο ΟΛΠ μετατρέπεται σε Ανώνυμη Εταιρία το 1999 με τη ψήφιση του ειδικού νόμου 2688/99, με αναγραφόμενο σκοπό στο καταστατικό της τη διοίκηση και εκμετάλλευση του λιμένος Πειραιώς ή άλλων λιμένων. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΟΛΠ χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, από το ταμείο Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους ίδιους πόρους. Το 2002 υπογράφεται σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΛΠ ΑΕ, σύμφωνα με την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχωρεί για 40 χρόνια το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης, των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας λιμενικής ζώνης του Λιμένος Πειραιώς στον ΟΛΠ ΑΕ.

Η ΟΛΠ ΑΕ εισήχθη στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ) το 2003 με διάθεση από το Ελληνικό Δημόσιο ποσοστού 25,5% υφισταμένων μετοχών κυριότητάς του. Η πρώτη ημέρα διαπραγμάτευσης των μετοχών της εταιρίας ήταν η 8η Αυγούστου 2003.

## **4.2: ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ** **ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Από το 1995 κυρίως, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) που διαχειρίζεται το Λιμάνι, έχει προβεί σε σημαντικά έργα για την ανάπτυξη και ανασυγκρότηση του λιμανιού που εντάσσονται σε ένα συνολικό Master Plan ανάπτυξης και διαχωρίζει τις τρεις βασικές δραστηριότητές του, την εμπορική, την επιβατική και την ναυπηγοεπισκευαστική.

Αποτελέσματα του Master Plan είναι ο λιμένας να αποκτήσει περισσότερες θέσεις προσόρμισης και διόδους οδικής πρόσβασης και έργα όπως η κατασκευή του οδικού άξονα που συνδέει το λιμάνι με τον Εθνικό Άξονα Βορρά – Νότου, που είναι καίριας σημασίας, καθιστώντας το λιμάνι εύκολα προσβάσιμο. Επιπλέον, το λιμάνι έχει φυσικά βυθίσματα ώστε να είναι σε θέση να εξυπηρετεί τα μεγαλύτερα και πλέον σύγχρονα πλοία μεταφοράς Ε/Κ και αυτοκινήτων.

Η διοίκηση του ΟΛΠ στα πλαίσια της ανάπτυξης του λιμένα έχει σχεδιάσει και επενδύσει σε έργα που θα κάνουν το λιμάνι πιο σύγχρονο. Έργα όπως, η αναβάθμιση του ΣΕΜΠΟ Ελευθέριος Βενιζέλος που πραγματοποιήθηκε με χρηματοδότηση του Ταμείου Συνοχής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, η οδική σύνδεση του εμπορικού και επιβατικού λιμανιού και οι θέσεις ακτοπλοΐας στην περιοχή Βασιλειάδη που ολοκληρώθηκαν το 2000 με σκοπό την αποσυμφόρηση του κεντρικού λιμένα.

Ακόμα, αναμένεται να επιτευχθεί η σύνδεση του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο για απευθείας μεταφόρτωση των Ε/Κ από το πλοίο στον σιδηρόδρομο μέχρι το 2010, όταν και θα τεθεί σε λειτουργία το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου με τη σιδηροδρομική σύνδεση του με το ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο.

Στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού και της αναβάθμισης του λιμένα πραγματοποιήθηκαν και έργα για την εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού, δεδομένου ότι το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί περίπου 20 εκ. επιβάτες κάθε χρόνο. Κατασκευάστηκε η πεζογέφυρα για την ασφαλή σύνδεση του λιμανιού με το σταθμό ηλεκτρικού, ανακαινίσθηκαν και αναβαθμίσθηκαν οι επιβατικοί σταθμοί και δημιουργήθηκαν πρόσθετοι σύγχρονοι χώροι αναμονής, ενώ αναβαθμίσθηκαν και οι επιβατικοί σταθμοί στην κρουαζιέρα.

Στα πλαίσια της εξέλιξης και του εκσυγχρονισμού του ΟΛΠ προωθείται η ολοκλήρωση της εγκατάστασης και λειτουργίας ηλεκτρονικών συστημάτων βάσεων δεδομένων διαδραστικής πληροφόρησης με γνώμονα την συνεπή εξυπηρέτηση και πληροφόρηση των πελατών του. Έτσι, κατόπιν απόφασης της Διοίκησης του Οργανισμού δημοσιεύεται σε καθημερινή βάση το πρόγραμμα και οι καταστάσεις εξυπηρέτησης των πλοίων που αφορούν πάσης φύσεως και τομέα δραστηριότητα.

Η παροχή πληροφόρησης με τη χρήση νέων τεχνολογιών και οι δωρεάν υπηρεσίες πρόσβασης στο διαδίκτυο, καθώς και η τακτική αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος του ΟΛΠ βοηθούν στην εξυπηρέτηση της πελατειακής του βάσης, καθώς δίνουν και έναν αέρα εκσυγχρονισμού στην εικόνα του Οργανισμού.

Παράλληλα δρομολογείται η κατασκευή ενός νέου σύγχρονου εκθεσιακού κέντρου στην περιοχή Παλατάκι, έκτασης 70.000 τ.μ., με παραχώρηση της λειτουργίας του. Το εκθεσιακό αυτό κέντρο αναμένεται να αναδείξει το λιμάνι του Πειραιά ως διεθνές κέντρο εκθέσεων και εκδηλώσεων και να συμβάλλει στη γενικότερη ανάπτυξη της πόλης.

Μέσα στους χώρους του λιμανιού έχουν κατασκευαστεί και 2 ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, οι οποίες δημιουργήθηκαν κυρίως για την καλύτερη εξυπηρέτηση στην άφιξη του μεγάλου αριθμού τουριστών και επισκεπτών κατά τη διάρκεια της Ολυμπιάδας του 2004. Το ένα εξ' αυτών βρίσκεται στο Παλατάκι και το δεύτερο στον χώρο των κρουαζιερόπλοιων. Πλέον τα ξενοδοχεία αυτά αναβαθμίζουν το λιμάνι του Πειραιά και κυρίως στον τομέα της κρουαζιέρας και του κρουαζιερόπλοιου.

Επίσης, η ΟΛΠ ΑΕ έχει έσοδα από την εκμετάλλευση μια σειράς από χώρους και εγκαταστάσεις που έχει υπό τη δικαιοδοσία της. Ειδικότερα, παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση υπαίθριων και στεγασμένων χώρων σε τρίτους για τη λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων (στην Επισκευαστική Βάση Περάματος και στην Κυνόσουρα), διαφόρων βιομηχανικών συγκροτημάτων, κυλικείων, καντινών, αποθηκών τροφοεφοδίων και γραφείων πρακτορείων.

Επιπλέον, η Εταιρεία διαθέτει και εκμεταλλεύεται το υπόγειο πάρκινγκ στη Πλατεία Καραϊσκάκη, ενώ παραχωρεί έναντι ανταλλάγματος τη χρήση του Εκθεσιακού Κέντρου επιφάνειας 30.000 τ.μ. στην ακτή Ξαβερίου για τη διοργάνωση Εκθέσεων, μπροστά στο οποίο λειτουργεί από το 2005 και υπόγειο πάρκινγκ δυναμικότητας 700 θέσεων,

που κατασκευάστηκε με αυτοχρηματοδότηση και σύμβαση παραχώρησης για 30 έτη.

Η ΟΛΠ ΑΕ στα πλαίσια της ανάπτυξης που θέλει να επιτύχει σχεδιάζει επενδύσεις σε όλους τους τομείς των δραστηριοτήτων της και μάλιστα έχει συμπεριλάβει μία ιδιαίτερη κατηγορία έργων αυτοχρηματοδοτούμενων που προβλέπεται να εκτελεσθούν με παραχώρηση της εκμετάλλευσης και εντάσσονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο στρατηγικής με μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, που αποβλέπουν στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

Όλα τα παραπάνω έργα που σχεδιάζει ο ΟΛΠ για τα επόμενα έτη συνοψίζονται στο επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρίας, που παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

<b>ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2009 - 2013</b>		<b>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ</b>
(ποσά σε εκατ. €)		
<b>ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ</b>	<b>441,0</b>	
Ολοκλήρωση κατασκευής/προέκτασης Προβλήτας Ι	30,0	Ίδια Επένδυση
Λιμενικός Εξοπλισμός	80,8	Ίδια Επένδυση
Κατασκευή κτιρίου διοίκησης	5,0	Ίδια Επένδυση
Αναβάθμιση Προβλήτα ΙΙ & κατασκευή Προβλήτα ΙΙΙ	322,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Σιδηροδρομική Γραμμή (ΟΣΕ)	3,2	Χρηματοδότηση ΟΣΕ
<b>ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ – ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ &amp; ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ</b>	<b>26,0</b>	
Εκβάθυνση Κεντρικού Λιμένα	11,0	Ίδια Επένδυση
Περιφερειακά έργα Κρουαζιέρας στην περιοχή Παλατάκι	7,0	Ίδια Επένδυση
Μετατροπή πέτρινης αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό	4,5	Ίδια Επένδυση
Επέκταση Επιβατικού Σταθμού Κανέλλου	3,1	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις στο Επιβατικό Λιμάνι	0,4	Ίδια Επένδυση
<b>ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΗ</b>	<b>6,8</b>	
Μελέτη & εγκατάσταση αναβάθμισης ΡΜΙΣ	4,8	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις σε μηχανογράφηση	2,0	Ίδια Επένδυση
<b>ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ (ΝΕΖ)</b>	<b>5,8</b>	
Έργα αναβάθμισης & εκσυγχρονισμού	5,8	Ίδια Επένδυση
<b>ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΚΙΝΗΤΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ</b>	<b>215,0</b>	
Κατασκευή νέου εκθεσιακού κέντρου	85,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Ανακατασκευή κτιρίου Παγόδας	60,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Αξιοποίηση – ανάπτυξη Καστρακίου	50,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
Μετατροπή πολυώροφης αποθήκης σε γκαράζ	20,0	Αυτοχρηματοδοτούμενο
<b>ΛΟΙΠΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ &amp; ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ</b>	<b>64,0</b>	

Βελτιώσεις υπάρχουσας υποδομής	39,5	Ίδια Επένδυση
Λοιπές επενδύσεις εκσυγχρονισμού & αναβάθμισης εξοπλισμού	14,0	Ίδια Επένδυση
Κτιριακή υποδομή συνεργιών & αποθηκών	5,2	Ίδια Επένδυση
Κατασκευή ΣΙΛΟ	2,3	Ίδια Επένδυση
Μελέτες	2,0	Ίδια Επένδυση
Ηχοπετάσματα	0,5	Ίδια Επένδυση
Προσκραυτήρες	0,5	Ίδια Επένδυση
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ</b>	<b>758,6</b>	
Εκ των οποίων χρηματοδοτούμενοι	537,0	

Πηγή: ΟΛΠ ΑΕ

Αποτέλεσμα της σημαντικής θέσεως του Πειραιά, αλλά και όλων αυτών των επενδύσεων που πραγματοποιούνται σε αυτόν είναι το μεγαλύτερο μέρος του εγχώριου και διεθνούς εμπορίου της χώρας μας να πραγματοποιείται από το λιμάνι του Πειραιά, όπως και παρουσιάζει τη μεγαλύτερη διακίνηση επιβατών από όλα τα λιμάνια της χώρας. Ιδιαίτερα αξίζει να σημειωθεί, ότι είναι ο 1<sup>ος</sup> λιμένας στην Ευρώπη στην διακίνηση επιβατών και ο 17<sup>ος</sup> σε μέγεθος της Μεσογείου στη διακίνηση φορτίου.

### **4.3: Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ ΑΕ**

Στην κορυφή της διοίκησης του ΟΛΠ ΑΕ είναι το Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας το οποίο είναι υπεύθυνο να διαμορφώνει την στρατηγική και πολιτική ανάπτυξη της, να εκπροσωπεί την εταιρία δικαστικώς και εξωδίκως και να ελέγχει και να διαχειρίζεται την περιουσία της.

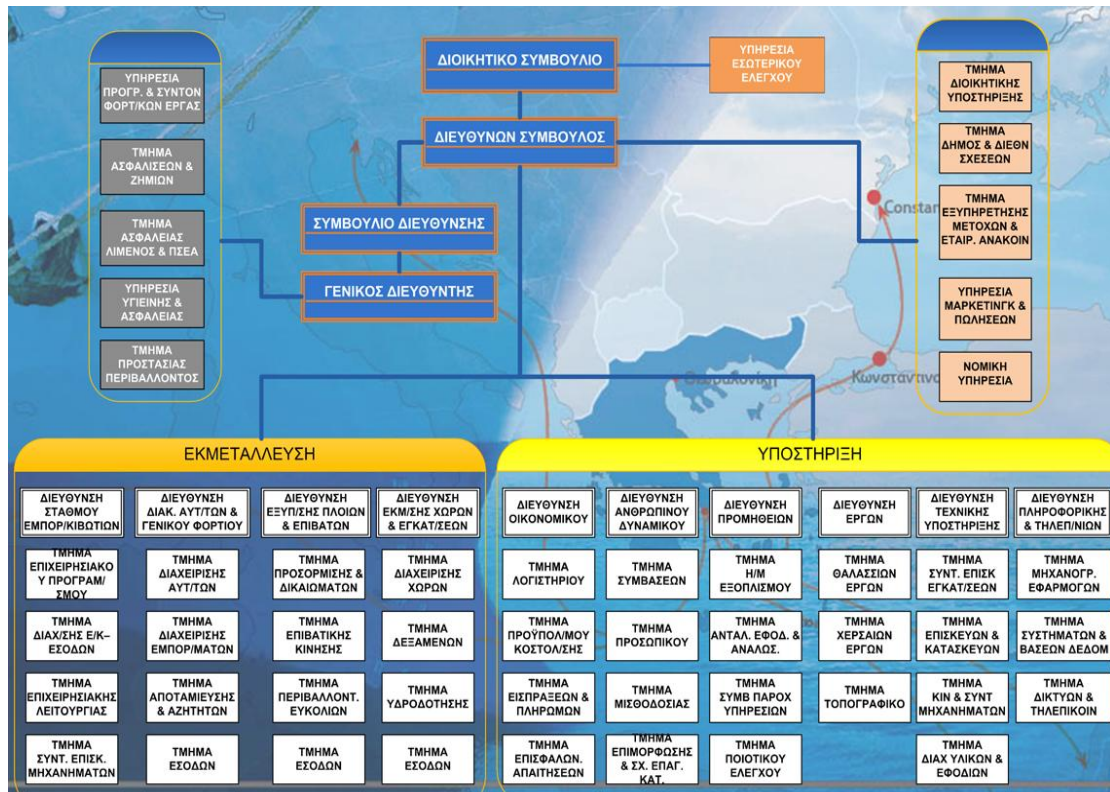
Στις αρμοδιότητες του είναι να αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούν στην εταιρία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού και η θητεία του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας καθορίζεται πενταετής από το καταστατικό της εταιρείας.

Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από 10 εκλεγμένους εκπροσώπους των μετόχων, 1 εκπρόσωπος των υπαλλήλων και 1 εκπρόσωπος των λιμενεργατών, καθώς και έναν εκπρόσωπο του Δήμου Πειραιώς.

Πρόεδρος του Δ.Σ. από το 2007 είναι ο κ. Μπεχράκης Διονύσιος (εκλεγμένος βουλευτής 3 φορές με το κυβερνών κόμμα) ο οποίος παλιότερα διετέλεσε και Διευθύνων Σύμβουλος και στον Οργανισμό Λιμένος Λαυρίου ΑΕ. Επόμενο ιεραρχικά στέλεχος του Δ.Σ. είναι ο κ. Αναστασόπουλος Νικόλαος, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΠ, ο οποίος προέρχεται από τη θέση του συμβούλου στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ενώ ο εκπρόσωπος του Δήμου Πειραιά είναι και ο Δήμαρχος αυτού κ. Φασούλας Παναγιώτης.

Όσων αφορά γενικά τους εργαζόμενους στο λιμάνι, βάση των στοιχείων που δημοσίευσε ο Οργανισμός, η ΟΛΠ ΑΕ στο τέλος του 2008 απασχολούσε 1.681 άτομα προσωπικό, εκ των οποίων το 9,6% (161 άτομα) έχουν Πανεπιστημιακή Εκπαίδευση, το 4,2% (70 άτομα) έχουν Τεχνολογική Εκπαίδευση, το 56,3% (947 άτομα) είναι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, το 2,7% (46 άτομα) είναι Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης, το 25,5% (428 άτομα) αποτελούν το λιμενεργατικό Προσωπικό και το 1,7% (29 άτομα) εργάζονται στην εταιρία σε διάφορες θέσεις με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

Παρακάτω παρουσιάζεται το Οργανόγραμμα του ΟΛΠ ΑΕ, όπως είναι αναρτημένο στην επίσημη διαδικτυακή σελίδα του Οργανισμού.



Το οργανόγραμμα της ΟΛΠ ΑΕ.

#### **4.4: Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΟΥ ΟΛΠ ΑΕ**

Η ΟΛΠ ΑΕ στοχεύει όχι μόνο στη διεύρυνση και ανάπτυξη της επιχειρηματικής της δραστηριότητας στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της προς τους μετόχους, αλλά και εξυπηρετώντας τον καταστατικό προορισμό της ως εταιρία κοινής ωφέλειας, στην παροχή αξίας στο ευρύτερο φυσικό, δομημένο και ανθρώπινο περιβάλλον της περιοχής δραστηριοποίησης της.

Στα πλαίσια των παραπάνω, ο σχεδιασμός και υλοποίηση των δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στην καλλιέργεια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, αλλά και στην αναγνώριση του ως φορέα με προστιθέμενη αξία στον τομέα αυτό, αποτελούν σταθερό εταιρικό στόχο για την εταιρία.

Έτσι, βασικοί άξονες στην πολιτική ανάπτυξης της ΟΛΠ ΑΕ είναι ο σεβασμός του περιβάλλοντος και η μείωση των επιπτώσεων από τις λιμενικές δραστηριότητες με την εφαρμογή μίας κοινωνικής και περιβαλλοντολογικής στρατηγικής ώστε να συνεισφέρει στην τοπική και εθνική κοινωνία.

Ο σχεδιασμός παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων ήταν μία πολύ σημαντική κίνηση, παράλληλα με το δίκτυο λυμάτων των πλοίων και την παραχώρηση της νήσου Ψυτάλλειας για την εγκατάσταση του κέντρου βιολογικού καθαρισμού της ΕΥΔΑΠ, για τη διαχείριση των λυμάτων αυτών.

Ο ΟΛΠ έχει εφαρμόσει επίσης, ένα πρόγραμμα σταθερής μέτρησης των αερίων ρύπων στο Κεντρικό Λιμάνι και κατασκεύασε ηχοπετάσματα, ενώ έχει εντάξει στα πλαίσια της πολιτικής του και φροντίζει συνεχώς την εφαρμογή όλων των εθνικών και κοινοτικών κανονισμών για την προστασία του περιβάλλοντος.

Περιοδικά πραγματοποιεί περαιτέρω οικολογικές μελέτες σε συνεργασία με τα μεγαλύτερα Πανεπιστήμια της Ελλάδος. Ενδεικτικά αναφέρεται η συνεργασία του ΟΛΠ με τον Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για την δημιουργία ενός νέου σχεδίου διαχείρισης των επικίνδυνων ρυπασμένων ιζημάτων.

Ακόμα, συνεργάζεται επί μονίμου βάσεως με το Πανεπιστήμιο του Πειραιά για την παρακολούθηση της ποιότητας των νερών του λιμανιού με σκοπό την επισήμανση



περιοχών που χρίζουν βελτίωσης, προτάσεις για την επίλυση των προβλημάτων και εκτίμηση της περιβαλλοντικής κατάστασης.

Για το πρόβλημα του θορύβου και της ποιότητας της ατμόσφαιρας συνεργάζεται με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης εφαρμόζοντας προτεινόμενα προγράμματα από το Πανεπιστήμιο για την παρακολούθηση του ακουστικού περιβάλλοντος και του αέρα.

Η ΟΛΠ ΑΕ όμως δεν περιορίζεται την κοινωνική ευθύνη της μόνο σε ενέργειες προστασίας του οικοσυστήματος, αλλά μέρος της κοινωνικής πολιτικής της είναι η δημιουργία ενός ανθρώπινου προφίλ, με ανθρωπιστικά και πολιτιστικά ενδιαφέροντα και δράσεις.

Αυτό εκφράζεται με την οργάνωση φιλανθρωπικών εκδηλώσεων στις εγκαταστάσεις του λιμανιού, αλλά κυρίως με τακτικές χορηγίες προς μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, που έχουν ως αντικείμενο την υγεία και την ενίσχυση ευπαθών κοινωνικών ομάδων.

Επιπλέον, ο ΟΛΠ συνεισφέροντας στην προσπάθεια διατήρησης της ιστορικής και πολιτισμικής μνήμης έχει αναδείξει τα αρχαιολογικά ευρήματα από την εποχή του Περικλή και του Θεμιστοκλή.

Παρακάτω παρουσιάζονται όλες οι δαπάνες που έκανε η ΟΛΠ ΑΕ κατά το έτος 2007 για ενέργειες κοινωνικής ευθύνης, όπως αυτές δημοσιεύτηκαν επίσημα από τον ίδιο τον οργανισμό.

### **Απολογισμός Δαπανών Εταιρικής Κοινωνικής ευθύνης ΟΛΠ Α.Ε. 2007**

<b>ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ</b>	
ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	232.500€
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	95.700€
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ – ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ	30.500€
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΣΩΜΑΤΕΙΑ	27.000€
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΣ ΜΗ ΚΕΡΔΟΣΚΟΠΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	9.000€
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ</b>	<b>394.700 €</b>

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ**

ΔΡΑΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ (Μελέτες ηχορύπανσης & τοποθέτηση ηχοπετασμάτων σε σχολείο)	218.000€
ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ (Παρακολούθηση ποιότητας θαλασσίου περιβάλλοντος)	20.000€
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ (Φυτοτεχνική μελέτη)	25.000€
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ	263.000 €

**ΛΟΙΠΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ  
ΑΠΟΤΙΜΩΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ**

ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΝΑΥΑΓΙΩΝ & ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	18 ΣΚΑΦΗ
---	----------

**ΛΟΙΠΕΣ ΜΗ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ**

ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΕΚΤΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ	530.000 €
----------------------------------	-----------

<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1.187.600 €</b>
----------------------	--------------------

Πηγή: ΟΛΠ ΑΕ

## **4.5: Ο ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Ο Πειραιάς είναι ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο στην επιβατική κίνηση. Εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως, συμπεριλαμβανομένης και της πορθμειακής γραμμής Σαλαμίνας - Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. επιβάτες ετησίως.

Το Επιβατικό Λιμάνι του Πειραιά διακρίνεται σε χώρους που εξυπηρετούν την Ακτοπλοΐα και σε χώρους υποδοχής Κρουαζιερόπλοιων. Τα όρια του Κεντρικού Λιμανιού του αποτελούν οι μόλοι Θεμιστοκλέους και Κράκαρη.

### **4.5.1: Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Το λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κίνηση επιβατών ετησίως από όλα τα ελληνικά λιμάνια, για την εξυπηρέτηση των επιβατικών πλοίων διαθέτει 31 θέσεις πλεύρισης και πρυμνοδέτησης πλοίων, καθώς και θέσεις για υδροπτέρυγα και μικρά οχηματαγωγά κλειστού και ανοικτού τύπου.

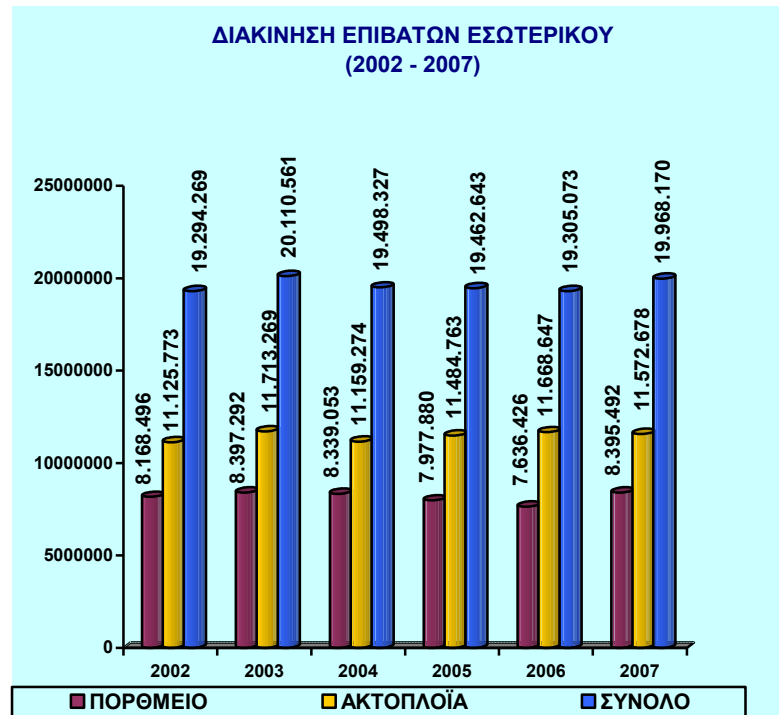


Ο Πειραιάς διαθέτει στο σύνολο τους πέντε (5) Σταθμούς καθαρά για την εξυπηρέτηση επιβατικών πλοίων:

- Επιβατικός Σταθμός Ακτής Βασιλειάδη
- Επιβατικός Σταθμός Ηετιώνειας Ακτής
- Επιβατικός Σταθμός Αγ.Διονυσίου
- Επιβατικός Σταθμός Ακτής Τζελέπη
- Επιβατικός Σταθμός Αγ.Σπυριδωνα

Η μεγάλη επιβατική του κίνηση που παρουσιάζει ο λιμένας οφείλετε κυρίως στο ότι αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο.

Στο παρακάτω γράφημα φαίνεται η πορεία του όγκου της διακίνησης των επιβατών εσωτερικού για την εξαετία 2002 – 2007 και παρατηρείται ότι ο όγκος αυτός είναι σχετικά σταθερός τα τελευταία χρόνια, παρότι υπάρχει και κάποια σχετική μείωση της κίνησης κατά τα έτη 2004 – 2006.



Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΠ ΑΕ

Ο ΟΛΠ με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση αυτού του μεγάλου όγκου των επιβατών, επενδύει σε μία σειρά έργων, τα οποία βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και αναβαθμίζουν την εικόνα και τη λειτουργία του λιμανιού, με σκοπό να τον καταστήσουν ένα σύγχρονο Ευρωπαϊκό Λιμάνι, με όλες τις απαραίτητες υποδομές.

Βασική επιλογή του ΟΛΠ αποτελεί ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχομένων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού και στο πλαίσιο αυτό, γίνεται προσπάθεια για τη διαρκή αναβάθμιση των υπηρεσιών του, με:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου.
- Κατασκευή πεζογέφυρας.
- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα.

- Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο).
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού.
- Αναβάθμιση 6 καντινών.
- 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ
- 350τ.μ. ανάπλαση - δενδροφύτευση οδού Κόνωνος
- 130 θέσεις στάθμευσης.
- 13 σταθμοί ταξί.
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων.
- Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης.
- Δωρεάν ασύρματο internet.
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541.

Επίσης, αυτή την περίοδο ο ΟΛΘ συμπεριέλαβε στις μελλοντικές του επενδύσεις έργα που αφορούν την εκβάθυνση του Κεντρικού Λιμανιού και την επισκευή ή αντικατάσταση όπου χρειάζεται των φρεατίων οβριών υδάτων και υδροδότησης πλοίων.

#### **4.5.2: Η ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**



Ο τομέας της Κρουαζιέρας είναι επίσης εξίσου σημαντικός για τον ΟΛΠ, αν και όχι τόσο αναπτυγμένος όσο αυτός της επιβατικής διακίνησης. Για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων το λιμάνι διαθέτει δύο (2) επιβατικούς σταθμούς και δώδεκα (12) θέσεις ταυτόχρονης πρόσδεσης πλοίων και έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει τα μεγαλύτερα πλοία αυτού του είδους.

Για να προσελκύσει την συγκεκριμένη πελατεία, ο ΟΛΠ προσπαθεί να εξυπηρετήσει του επιβάτες εξωτερικού με τη λειτουργία ειδικού Σταθμού Επιβατών Εξωτερικού, στον οποίον λειτουργούν καταστήματα αφορολογήτων ειδών, Τελωνείο, Τουριστική Αστυνομία και άλλες απαραίτητες υπηρεσίες για τους επιβάτες.

Παρότι, η διακίνηση από τους χώρους πρόσδεσης προς το Σταθμό Επιβατών γίνεται με μεταφορικά μέσα που διαθέτει ο Οργανισμός, παράλληλα υπάρχει και ένα υπαίθριο γκαράζ 60 θέσεων για τη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων.

Η ΟΛΠ Α.Ε. δεδομένου των ικανοποιητικών παροχών της, αλλά κυρίως επειδή ο Πειραιάς έχει το πλεονέκτημα να αποτελεί έναν πολύ σημαντικό και ελκυστικό προορισμό των κρουαζιερόπλοιων της Μεσογείου και επιδιώκει σταθερά την προσέλκυση μεγαλύτερου μεριδίου αγοράς στο συγκεκριμένο χώρο, ο οποίος είναι πολλαπλώς επωφελής για την εθνική οικονομία δημιουργώντας παράπλευρες θέσεις εργασίας και ενισχύοντας το τουριστικό συνάλλαγμα.

## **4.6: Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Ο Εμπορευματικός Σταθμός του Πειραιά διαθέτει μέχρι στιγμής συνολικά έξι (6) ενεργές Προβλήτες, από τις οποίες διακινούνται στις δύο (2) εξ' αυτών (και μία επιπλέον είναι υπό κατασκευή) Εμπορευματοκιβώτια, σε τρεις (3) Προβλήτες διακινούνται οχήματα και στην κεντρική Προβλήτα στο Νέο Ικόνιο εξυπηρετούνται, διακινούνται και αποθηκεύονται γενικά και χύδην φορτία, καθώς και πάσης άλλης φύσεως εμπορεύματα.

### **4.6.1: Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Ο Σταθμός Εξυπηρέτησης Εμπορευματοκιβωτίων – Σ.ΕΜΠΟ (Container Terminal) λειτουργεί σε μικρή απόσταση από το κέντρο του Πειραιά (Νέο Ικόνιο), σε γεωγραφικά ιδανική θέση, χωρίς παλίρροια και με μεγάλο φυσικό βάθος, ώστε να εξασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων και πλέον σύγχρονων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Ο ΟΛΠ διαθέτει ήδη τις Προβλήτες I και II, οι οποίες έχουν συνολικό μήκος 2.774 μ. και η συνολική διαθέσιμη επιφάνεια του Σ.ΕΜΠΟ είναι 900.000 τ.μ., εκ της οποίας τα 626.000 τ.μ. αποτελούν αποθηκευτική επιφάνεια και άλλα 19.200 τ.μ. καλύπτονται από την αποθήκη πλήρωσης και εκκένωσης Εμπορευματοκιβωτίων. Επιπλέον, το μέγιστο βύθισμα στις περιοχές των Προβλητών είναι 18 μ., βύθισμα για αρκετά ικανοποιητικό για την εξυπηρέτηση των μεγάλων πλοίων.

Στις εγκαταστάσεις του Σ.ΕΜΠΟ περιλαμβάνονται ακόμη εξοπλισμός που αποτελείται από 14 γερανογέφυρες, 1 αυτοκινούμενο γερανό, 64 οχήματα στοιβασίας, νταλίκες και περονοφόρα. Το μέγεθος του εξοπλισμού αυτού σίγουρα δεν είναι επαρκές για την ικανοποίηση της ζήτησης που επιθυμεί να καλύψει η Διοίκηση του λιμένα.

Για την αναβάθμιση του Σταθμού οι υποδομές του λιμανιού βρίσκονται σε στάδιο αναβάθμισης με την επέκταση της Προβλήτας I, την ανανέωση του εξοπλισμού της Προβλήτας II και την κατασκευή νέας Προβλήτα III, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών καθώς και την

αντιμετώπιση του αυξημένου ανταγωνισμού, προσδοκώντας την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης.

Η επέκταση της Προβλήτας I αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο 2009 και υπολογίζεται ότι θα επιφέρει αύξηση της δυναμικότητας κατά 1 εκατ. TEUs ετησίως. Ακόμα, η συγκεκριμένη Προβλήτα θα ενισχυθεί μες το ίδιο έτος με επιπλέον 14 γερανογέφυρες.



*Προβλήτα II – Σταθμός Ε/Κ*

Για τη Προβλήτα II έχει προγραμματιστεί η ανανέωση του υφιστάμενου εξοπλισμού των γερανογεφυρών, παράλληλα με την εφαρμογή του συστήματος πυκνής στοιβάσεως των containers. Οι ενέργειες αυτές αναμένεται να ολοκληρωθούν ως το 2012 και να αυξήσουν την αύξηση της δυναμικότητας κατά 1 επιπλέον εκατ. TEUs και στη Προβλήτα II.

Το περιβάλλον που έχει να αντιμετωπίσει το Σ.ΕΜΠΟ του ΟΛΠ, όπως και σε όλα τα ελληνικά λιμάνια, είναι άκρως απαιτητικό και ανταγωνιστικό, δεδομένου ότι το διεθνές εμπόριο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σημειώνει ραγδαία αύξηση.

Η Διοίκηση του ΟΛΠ πλέον δεν έχει να ανταγωνιστεί άλλα δημόσια λιμάνια, αλλά τους Παγκόσμιους Λιμενικούς Διαχειριστές, οι οποίοι ελέγχουν όλο και μεγαλύτερο ποσοστό τερματικών σταθμών από ότι οι Κρατικές ή οι Δημοτικές Αρχές. Επιπρόσθετα, οι ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζουν την καθετοποίηση των δραστηριοτήτων τους συμμετέχοντας και αυτές στην ιδιοκτησία και λειτουργία λιμανιών και μάλιστα με αυξανόμενα ποσοστά.

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η παραγωγικότητα στο ΣΕΜΠΟ τα τελευταία έτη υπολείπεται κατά μέσο όρο 25% των υπόλοιπων Μεσογειακών ανταγωνιστικών λιμένων. Η βελτίωση της ποιότητας παροχής υπηρεσιών και η ικανοποίηση των πελατών του, πρέπει να είναι πρωταρχικά μελήματα του ΟΛΠ ώστε να βελτιώσει τα τρωτά του σημεία.



Ως πρώτο βήμα, ο ΟΛΠ πρέπει να ανακτήσει την αξιοπιστία του μετά από όλα αυτά τα χρόνια που υπολειπεται λόγω των απεργιών και να περιορίσει τις συνδικαλιστικές ηγεσίες των σωματείων αυστηρά στα συνδικαλιστικά τους καθήκοντα, όπως βασική είναι η αναθεώρηση των κανονισμών εργασίας και του τρόπου λειτουργίας του, ώστε να σταματήσει ο λιμένας να λειτουργεί σαν μία δημόσια υπηρεσία.

Ακόμα, η διοίκηση της Οργανισμού καλείται επιτακτικά να αυξήσει τις επενδύσεις της για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των νέων πλοίων και των αυξανόμενων φορτίων και να καταστήσει τον λιμένα κυρίαρχο κόμβο του διαμετακομιστικού εμπορίου, αναλαμβάνοντας όμως από την άλλη πλευρά η διοίκηση και υψηλό επιχειρηματικό ρίσκο λόγω αυτού του εντεινόμενου ανταγωνισμού.

Η καθιέρωση του Πειραιά ως πύλη εμπορίου ανατολής και δύσης προσδίδει στην χώρα μας στρατηγικά πλεονεκτήματα και στα δύο άκρα του εμπορικού αυτού δρόμου. Η επίτευξη αυτού του στόχου θα καταστήσει την Ελλάδα αδιαμφισβήτητο εταίρο των κυριότερων αναδυόμενων ασιατικών και ευρωπαϊκών χωρών, δημιουργώντας έτσι παρακαταθήκη για την οικονομική εξάπλωση των ελληνικών επιχειρήσεων αλλά και την εδραίωση της χώρας μας ως το οικονομικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής.

Επιπλέον, η αύξηση του όγκου φορτίων και πλοίων στο λιμάνι του θα μεγεθύνει τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, των υπηρεσιών πρακτόρευσης, προμηθειών και λοιπών συναφών δραστηριοτήτων, ενισχύοντας ως εκ τούτου το λεγόμενο ναυτιλιακό πλέγμα στον Πειραιά και αυξάνοντας σε τελική ανάλυση τις θέσεις απασχόλησης και το εισόδημα των Ελλήνων.

Από το 1986 το λιμάνι του Πειραιά προσπαθεί να μπει δυναμικά στο παιχνίδι των διεθνών ανταγωνισμών, κλείνοντας συμφωνίες με μεγάλες εταιρίες μεταφόρτωσης Ε/Κ. Συγκεκριμένα εκείνη τη χρονιά σύναψε συμφωνία με την εταιρία NORASIA για την μεταφόρτωση Ε/Κ, και αυξήθηκε το in transit φορτίο στον λιμένα περίπου κατά 115% σε σύγκριση με το 1985. Η συμφωνία αυτή κράτησε μέχρι και το 1990 που η εταιρία NORASIA μετέφερε τις δραστηριότητες της στην Μάλτα.

Μετά την αποχώρηση της NORASIA από τον Πειραιά το in transit φορτίο παρουσίασε στασιμότητα μέχρι το 1997 όταν ο ΟΛΠ προχώρησε στην υπογραφή της πρώτης σύμβασης με την Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων υπό της εταιρίας μέσω του λιμανιού.

Καθοριστικό έτος στην συνεργασία της MSC και του λιμένα ήταν το 2002 όπου υπογράφηκε δεκαετής επέκταση της συμφωνίας τους, με την ανάληψη της υποχρέωσης από μεριάς της MSC να πραγματοποιεί ετησίως 500.000 κινήσεις Ε/Κ υπό μεταφόρτωση στον Πειραιά. Η επέκταση αυτής της σύμβασης έχει ιδιαίτερη σπουδαιότητα για τον λιμένα αφού διασφαλίζει αύξηση της διακίνησης Ε/Κ υπό μεταφόρτωση, αναβαθμίζει ακόμη περισσότερο το ρόλο του στη ναυτιλιακή αγορά της Μεσογείου και ενισχύει τη θέση του έναντι των ανταγωνιστικών λιμανιών της περιοχής.

Ο αριθμός των 500.000 κινήσεων ετησίως αντιστοιχεί σε περίπου 720.000 TEUs και υπερβαίνει το σύνολο των in transit Ε/Κ που διακινήθηκαν μέσω του Πειραιά για την εξαετία 1991 – 1996, όπου ο λιμένας δεν είχε κάποια σύμβαση διακίνησης Ε/Κ. Για την εξαετία αυτή το σύνολο των διακινούμενων φορτίων έφτασε τα 689.582 TEUs.

Αρνητικό αποτέλεσμα της σύμβασης αυτής είναι ότι ο ΟΛΠ κατηγορήθηκε για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως και ευνοϊκής μεταχείρισης απέναντι στην MSC, για μειωμένο τιμολόγιο και άμεση προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των πλοίων της. Η αντιμετώπιση αυτή απέναντι στην MSC ωθούσε τους χρήστες του λιμανιού να επιλέγουν την συγκεκριμένη εταιρία και να διακόψουν τη συνεργασία τους με άλλες.

Συνέπεια αυτής της μονοπωλιακής καταστάσεως ήταν αρκετές ελληνικές εταιρίες να συρρικνώσουν τον κύκλο των εργασιών τους και κάποιες να πτωχεύσουν, δύο εκ των οποίων προσέφυγαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Η εκκρεμύσα απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού εξεδόθη στις 27-1-09 και επεβλήθη στον ΟΛΠ πρόστιμο 1.280.197,43€ για την περίοδο 1-7-2002 έως 31-12-2004, ενώ ο ΟΛΠ απαλλάχθηκε από όλες τις άλλες κατηγορίες, γεγονός πολύ θετικό για τον ΟΛΠ αφού η πιθανή κατάργηση της σύμβασης με την MSC συνεπάγεται απώλεια μεγαλύτερη του 20% των συνολικών διακινήθων Ε/Κ από τον λιμένα.

Το θέμα όμως δεν είναι οι μονοπωλιακές πρακτικές που ασκούνται, αλλά οι προοπτικές που υπάρχουν για ταχεία και δυναμική ανάπτυξη στα επόμενα έτη ιδιαίτερα στον τομέα των Ε/Κ που μέχρι σήμερα σχεδόν υπολειτουργεί.

Ειδικότερα, σύμφωνα με εκτιμήσεις της διοικήσεως του ΟΛΠ ΑΕ, ο λιμένας του Πειραιά μπορεί να προσελκύσει εργασίες ύψους 4,7 εκατ. Ε/Κ τα επόμενα έτη από 1,45 εκατ. Ε/Κ που διακινεί σήμερα. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει ο λιμένας να αποκτήσει εξειδικευμένες διαχειριστικές αρχές που θα έχουν τη δυνατότητα να φέρουν στον

Πειραιά αυτές τις εργασίες. Αλλιώς, εάν δεν αλλάξει τίποτα σε σχέση με τη σημερινή λειτουργία του, αναπόφευκτο θα είναι ο λιμένας να υποστεί συρρίκνωση των εργασιών του λόγω του έντονου ανταγωνισμού από τους γειτονικούς λιμένες.

Δεδομένου όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμένα του Πειραιά που προαναφέρθηκαν λόγω της γεωγραφικής θέσεως του και ιδιαίτερα κάτω από τη διαχείριση του από ΟΛΠ ΑΕ και μετά από την είσοδο της εταιρίας στο ΧΑΑ αναμενόταν σημαντική βελτίωση στην κίνηση και στην οικονομική πορεία του λιμένα.

Παραδόξως όμως παρατηρείται ότι με το σημερινό υπόδειγμα διαχείρισεως της ΟΛΠ ΑΕ ο λιμένας του Πειραιά έχει οδηγηθεί σε σταδιακή χειροτέρευση της θέσεως του στη διεθνή κατάταξη του αριθμού των Ε/Κ που κινήθηκαν τα τελευταία έτη.

Έτσι, ενώ το ΣΕΜΠΟ στον Πειραιά το 1998 ήταν 41<sup>η</sup> θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει του διακινούμενου φορτίου Ε/Κ, το 2005 ήταν στην 60<sup>η</sup> θέση. Η καθοδική πορεία του ΣΕΜΠΟ του Πειραιά φαίνεται καθαρά και από τον παρακάτω πίνακα:

#### Κίνηση Ε/Κ στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ (ΤΕUs)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Εισαγωγές/Εξαγωγές	379.298	393.695	419.348	464.019	462.240	443.154	544.110
Μεταφόρτωση	552.091	762.433	909.220	790.727	660.461	694.091	460.152
Κενά	234.408	248.811	276.567	286.817	271.811	266.163	368.876
<b>Σύνολο</b>	<b>1.165.797</b>	<b>1.404.939</b>	<b>1.605.135</b>	<b>1.541.563</b>	<b>1.394.512</b>	<b>1.403.408</b>	<b>1.373.138</b>
Ετήσια Μεταβολή		<b>20,51</b>	<b>14,25</b>	<b>-3,96</b>	<b>-9,50</b>	<b>0,60</b>	<b>-1,89</b>

Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΠ ΑΕ

Οι μεταβολές που φαίνονται ανά χρόνο στις κινήσεις των Ε/Κ, είναι σίγουρα απογοητευτικές, αφού η παγκόσμια κίνηση Ε/Κ έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία έτη. Από την αύξηση αυτή, όπως φαίνεται δεν μπόρεσε να επωφεληθεί ο Πειραιάς, εφόσον αντί να αυξήσει τις κινήσεις του, παρουσιάζει μειώσεις.

Οι εξελίξεις αυτές αποδεικνύουν την χαμηλή ανταγωνιστικότητα του λιμένα, χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ο λιμένας του Πειραιά έχει τη δυνατότητα να ξεφορτώνει 13 ΤΕUs ανά γερανό ανά ώρα, ενώ στα υπόλοιπα τις ΕΕ ο μέσο όρος είναι στα 20 ΤΕUs ανά γερανό ανά ώρα και 18 λιμένες έχουν δυνατότητες που φτάνουν τα 30 ΤΕUs.

Ακόμα, η παραγωγικότητα του λιμανιού είναι κατά 35% χαμηλότερη των ανταγωνιστών του και η πορεία του κύκλου εργασιών και της κερδοφορίας του ΟΛΠ ΑΕ απέχει πολύ από τις δυνατότητες του λιμένα.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα μελέτης για την οικονομική αποτελεσματικότητα των 22 σημαντικότερων Ευρωπαϊκών λιμένων για το έτος 2002, τα οποία κατατάσσουν τον λιμένα του Πειραιά στην προτελευταία θέση.

Ένα πρώτο στάδιο για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, ώστε να αυξήσει το πελατολόγιο του και κατ' επέκταση των κύκλο εργασιών του, είναι να πραγματοποιηθούν όλα τα απαιτούμενα έργα για την ανάπτυξη του, όπως σχεδιάζει η διοίκηση του ΟΛΠ, ώστε να υπάρχουν όλες οι απαραίτητες υποδομές που θα εξυπηρετούν τους πελάτες και την διακίνηση των Ε/Κ τους.

Για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του ΟΛΠ απαιτείται σε πρώτο στάδιο η αλλαγή της ίδιας της οργάνωσης του λιμένα. Υπηρεσίες όπως η μηχανοργάνωση, που ήδη εφαρμόζει ο ΟΛΠ, αλλά χρειάζονται άμεση βελτίωση είναι απαραίτητες για να μπορέσει ο Οργανισμός να λειτουργήσει σαν σύγχρονο ευρωπαϊκό λιμάνι.

Το κόστος όμως όλων αυτών των απαραίτητων έργων φαίνεται να είναι πολύ μεγάλο, ώστε να μπορέσουν να υποστηριχθούν και να πραγματοποιηθούν άμεσα ή ακόμα και έμμεσα. Συγκεκριμένα μόνο για την κατασκευή της Προβλήτας I και για την εγκατάσταση του αναγκαίου μηχανολογικού εξοπλισμού σε αυτή το κόστος των απαιτούμενων επενδύσεων εκτιμάται σε 110 εκατ. €. Επιπλέον, απαιτούνται επενδύσεις ύψους ακόμα 110 εκατ.€ για την αναβάθμιση της Προβλήτας II, άλλα 250 εκατ. € για την κατασκευή της Προβλήτας III και επιπλέον 44 εκατ. € για λοιπές περιφερειακές επενδύσεις.

Το γενικό σύνολο των επενδύσεων που απαιτούνται ανέρχεται στα 514 εκατ. €, το ποσό αυτό είναι εξαιρετικά δύσκολο να καλυφθεί ακόμα και μακροπρόθεσμα από την ΟΛΠ ΑΕ αφού είναι πολύ μεγαλύτερο σε σχέση με τον κύκλο εργασιών της και την κερδοφορία της. Ακόμα και το Ελληνικό Δημόσιο δεν είναι σε θέση να αφιερώσει ένα τέτοιο ποσό για να πραγματοποιήσει αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ ΑΕ. Άλλωστε σύμφωνα με τους όρους δανειοδοτήσεως της Ευρωπαϊκής Τραπέζης Επενδύσεων, ο ΟΛΠ ΑΕ δεν μπορεί να δανεισθεί περισσότερο από το 4πλάσιο των κερδών του πριν από φόρους, τόκους και δικαιώματα μειοψηφίας.

Παρόλα αυτά, ακόμα και εάν γινόταν η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΠ ΑΕ αμφισβητείται εάν η ΟΛΠ ΑΕ θα ήταν σε θέση να διαχειρισθεί μόνη της και με την σημερινή της οργανωτική δομή και λειτουργία την παραγωγική δραστηριότητα που θα προέκυπτε από τις επενδύσεις των 514 εκατ. €, κατά πόσο θα μπορούσε δηλαδή να προσελκύσει πελατεία 4,7 εκατ. Ε/Κ ετησίως αντί των 1,4 εκατ. Ε/Κ που προσελκύει σήμερα.

Με σκοπό, λοιπόν, την αύξηση του πελατολογίου του ΟΛΠ, αλλά και της ριζικής αλλαγής στη διαχείριση του ως πρώτο βήμα η Κυβέρνηση προκρίνει την παραχώρηση σε στρατηγικό επενδυτή τμήματος του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ ΑΕ.

Προκηρύχθηκε η παραχώρηση της διαχείρισεως της Προβλήτας II και της Προβλήτας III του ΟΛΠ για διάστημα έως και 50 έτη. Με τη πραγματοποίηση αυτής της παραχώρησης προβλέπεται η υλοποίηση επενδυτικού σχεδίου, ύψους 450 – 500 εκατ. € που υπολογίζεται ότι θα συμβάλλει στην εκτίναξη της δυναμικότητας του λιμένα σε διακίνηση Ε/Κ στα 4,8 εκατ. TEUs μέχρι το 2015.

Τα αποτελέσματα αυτής της παραχώρησης, είναι περισσότερα από τα προφανή, όπως η δημιουργία εκατοντάδων νέων θέσεων εργασίας που θα χρειαστεί να καλυφθούν για την κάλυψη των αναγκών της διακίνησης αυτού του αριθμού Ε/Κ. Επιπλέον, εκτιμάται ότι από την ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων γύρω από τον λιμένα θα δημιουργηθούν 2.300 ακόμα νέες θέσεις εργασίας (800 άμεσης και 1.500 έμμεσης απασχολήσεως).

Ειδικότερα, η υλοποίηση του ανωτέρω επενδυτικού προγράμματος και ο τριπλασιασμός της δυναμικότητας του λιμένα του Πειραιά θα αυξήσουν αντίστοιχα τη ζήτηση για παραλιμενικές υπηρεσίες, όπως τροφοδοσία πλοίων, ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες, πρακτόρευση πλοίων, μεσιτεία και άλλα. Υπολογίζεται μάλιστα, ότι ο σχετικός ετήσιος τζίρος θα φτάσει τα 500 εκατ. € από 250 εκατ. € που είναι σήμερα. (*Πρακτικά Βουλής, 12.3.2008*)

Από τις αρχικές απαιτήσεις της ΟΛΠ ΑΕ έναντι της αναδόχου εταιρείας είναι να καταβάλει αρχικά το ποσό των 50 εκατ. € και ετήσιο ενοίκιο το οποίο θα είναι μεταβλητό ανάλογα με τα έσοδα της. Προβλέπεται δε η και η καταβολή εγγυημένου τιμήματος ανεξαρτήτως της μελλοντικής διακυμάνσεως των εσόδων του αναδόχου. Αυτό εκτιμάται σε 5,2 εκατ. € για την Προβλήτα II και σε 2,2 εκατ. € για την Προβλήτα

III αυξανόμενα κατά 2% κατ' έτος.

Από την άλλη πλευρά, προβλέπεται και μέγιστο όριο αποδόσεως της επενδύσεως για τον ανάδοχο, δηλαδή εάν η αποδοτικότητα των κεφαλαίων του υπερβεί κατά 1 ποσοστιαία μονάδα το 15% τότε τα κέρδη της επόμενης οικονομικής χρήσεως θα διανέμονται με αναλογία 50% - 50% στον ΟΛΠ και στην ανάδοχο εταιρία.

Συγχρόνως με την παραχώρηση αυτών των δύο προβλητών ο ΟΛΠ θα κρατήσει τη διαχείριση της Προβλήτα I, στην οποία ήδη διενεργούνται εργασίες επεκτάσεως και αναβαθμίσεως, ώστε να αυξήσει το δυναμικό του και να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς, σε ανταγωνισμό όχι μόνο με τα γειτονικά λιμάνια αλλά και με τις υπό παραχώρηση προβλήτες.

Αποτέλεσμα του παραπάνω διαγωνισμού που κηρύχθηκε στις αρχές του 2008, ήταν να αναδειχθεί ως προσωρινός διαχειριστής του Σ.ΕΜΠΟ του Πειραιά η κινέζικη Εταιρία Διαχείρισης Λιμένων Cosco Pacific LTD, η οποία από τις 1-10-2009 της παραχωρείτε η διαχείριση της Προβλήτας II και της υπό κατασκευή προβλήτα III.

Η Cosco Pacific Ltd προσέφερε σε τρέχουσες τιμές 4,3€ δις συνολικό αντάλλαγμα για περίοδο παραχώρησης 35 ετών, εκ του οποίου το 79% εγγυημένο, ενώ θα πραγματοποιήσει επενδύσεις συνολικού ύψους 620 εκατ. €, από τις οποίες το 50% με στόχο τον 3πλασιασμό της δυναμικότητας του Σταθμού μέχρι το 2015.

Έτσι, ο ΟΛΠ στον οποίο τώρα παραμένει ο Προβλήτας I, ο οποίος και κατασκευάζεται αυτή την περίοδο έχει να ανταγωνιστεί και την Cosco, που λειτουργεί πλέον στην ίδια γεωγραφική περιοχή.

Ο ΟΛΠ θα κληθεί να αναζητήσει νέα φορτία και να διεκδικήσει μερίδιο του εγχώριου φορτίου αφού κάτι ανάλογο αναμένεται να κάνει και η Cosco. Επιπρόσθετα, η Cosco αναλαμβάνει και τη σύμβαση με τον μεγαλύτερο πελάτη του ΟΛΠ μέχρι σήμερα στην διακίνηση φορτίων, την MSC, αφού η σύμβαση της αφορά τον προβλήτα II του Σ.ΕΜΠΟ, τον οποίο αναλαμβάνει η Cosco.

Σχετική δήλωση για τον ανταγωνισμό του ΟΛΠ με την Cosco έκανε και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ ΑΕ, κ. Νίκος Αναστασόπουλος: «Μέχρι πρότινος ανταγωνιζόμασταν τα άλλα λιμάνια. Από εδώ και πέρα, θα έχουμε και ενδό-λιμενικό

ανταγωνισμό. Οτιδήποτε στρέφεται εναντίον του ΟΛΠ, λειτουργεί υπέρ του "γείτονα". Πρέπει να το έχουμε καλά στο μυαλό μας όλοι προτού αποφασίζουμε οτιδήποτε».

Παράλληλα με όλα αυτά, ο ΟΛΠ έχει να αντιμετωπίσει τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στο εμπορικό λιμάνι, που ούτως ή άλλως μέχρι στιγμής έχουν στοιχίσει στον ΟΛΠ μεγάλα έσοδα και επιπλέον επίκειται και η παγκόσμια οικονομική κρίση η οποία σαφώς και επηρεάζει το πλήθος των κινήσεων των φορτίων.

Οι απώλειες που καταγράφονται στο Σ.ΕΜΠΟ του Πειραιά για το 2008, κυρίως λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων, είναι αρκετά μεγάλες. Συγκεκριμένα, σημειώθηκε μείωση φορτίου κατά 70% σε σχέση με το 2007 και απώλεια των εσόδων του άνω του 50%. Η ετήσια διακίνηση Ε/Κ φαίνεται να μην ξεπέρασε τα 300.000 TEUs έναντι 950.000 το περασμένο έτος, ενώ η μεταφόρτωση εκμηδενίστηκε.

Για να μπορέσει λοιπόν ο Οργανισμός να αντεπεξέλθει του ανταγωνισμού και να επιτύχει τους στόχους του στον τομέα διακίνησης Ε/Κ, είναι απαραίτητο να αποκαταστήσει αρχικά την επιχειρησιακή του αξιοπιστία και φήμη.

#### **4.6.2: Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Το εμπορικό λιμάνι στον Πειραιά περιλαμβάνει και έναν ειδικό σταθμό για τη διακίνηση συμβατικού φορτίου, που εξυπηρετεί γενικά και χύδην ξηρά φορτία. Η διακίνηση και αποθήκευση των συμβατικών αυτών φορτίων πραγματοποιείται μέσω



των εγκαταστάσεων του Λιμένος Ηρακλείους, στο Κερασίни.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός που χρησιμοποιείται από τον ΟΛΠ για τη φορτοεκφόρτωση συμβατικού φορτίου είναι οι ηλεκτροκίνητοι γερανοί, οι αυτοκινούμενοι γερανοί, τα περονοφόρα και οι ελκυστήρες διαφόρων τύπων.

Επίσης, για τη εξυπηρέτηση τέτοιου είδους φορτίου ο ΟΛΠ διαθέτει ανάλογες αποθήκες. Η εξυπηρέτηση υγρών φορτίων, κυρίως πετρελαιοειδών, πραγματοποιείται σε παραχωρούμενο Προβλήτα στην περιοχή του Νέου Ικονίου, ενώ εφόσον χρειαστεί φυλάσσεται και σε παρακείμενες ιδιωτικές δεξαμενές.

Γενικά, διαθέτει τρεις (3) αποθήκες στεγασμένου χώρου, συνολικής έκτασης 18.000 τ.μ. που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις εκκενοπληρώσεις των εμπορευματοκιβωτίων και (1) αποθήκη 5.500 τ.μ. για εμπορεύματα διακινούμενα από TIR αυτοκίνητα.

Ακόμα, υπάρχουν ειδικοί αποθηκευτικοί χώροι για συγκεκριμένες περιπτώσεις, όπως την αποθήκη εξαγωγών 500 τ.μ. που εξυπηρετεί τα προς εξαγωγή χύδην εμπορεύματα, έναν υπαίθριο αποθηκευτικό χώρο για εμπορεύματα που διακινούνται με πλοία ειδικά Κυπριακής Γραμμής και μία στεγασμένη αποθήκη 1.450 τ.μ. για την εξυπηρέτηση των αζήτητων εμπορευμάτων του Ε' Τελωνείου.

Ένα από τα σημαντικότερα έργα που πραγματοποιήθηκε στον συγκεκριμένο σταθμό τα τελευταία έτη, και γενικότερα στον Λιμένα Εξυπηρέτησης Εμπορικής Κίνησης είναι η σύνδεση του με τον Λιμένα Εξυπηρέτησης Επιβατικής Κίνησης (Κεντρικό Λιμάνι) μέσω μιας παραλιμένης οδού. Το έργο αυτό βοήθησε σημαντικά κυρίως στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος που προέκυπτε για τους όμορους δήμους από την κίνηση των βαρέων οχημάτων, μέσω του οδικού τους δικτύου προς το Εθνικό Δίκτυο.

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται η διακίνηση του συμβατικού φορτίου για τα έτη από 2005 έως και 2007.

(ΣΕ ΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΤΟΝΟΥΣ)	2005	2006	2007
<b>A. ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>141.630</b>	<b>136.868</b>	<b>126.115</b>
Εκφόρτωση γενικού φορτίου	139.784	125.403	122.865
Φόρτωση γενικού φορτίου	1.846	11.465	3.250
<b>B. ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>	<b>5.263.749</b>	<b>5.857.389</b>	<b>6.152.520</b>
Εκφόρτωση γενικού φορτίου	2.349.682	2.614.644	2.746.413
Φόρτωση γενικού φορτίου	2.914.067	3.242.745	3.406.107
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5.405.379</b>	<b>5.994.257</b>	<b>6.278.635</b>

Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΠ ΑΕ



Στον πίνακα εύκολα διακρίνεται ότι οι κινήσεις γενικού του εξωτερικού, ιδιαίτερα οι φορτώσεις, είναι υπερβολικά περιορισμένες και ο μεγαλύτερος όγκος της διακίνησης στους Σταθμούς Διακίνησης Γενικού Φορτίου γίνεται από το Εσωτερικό της χώρας.

Ακόμα, παρατηρείται ότι παρά το γεγονός ότι οι συνολικές κινήσεις αυξάνονται κατ' έτος, οι κινήσεις του εξωτερικού μειώνονται σταθερά. Συγκεκριμένα για τα έτη 2005 – 2006 η ετήσια μεταβολή ήταν -3,36% και για τα έτη 2006 – 2007 ήταν -7,86%.

#### **4.6.3: Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Ο Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων (Car Terminal) αποτελεί μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες στο εμπορευματικό λιμάνι του Πειραιά, αν σημειωθεί ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των εσόδων και των κερδών του Οργανισμού προέρχεται από τον τομέα αυτό.

Η διακίνηση εισαγόμενων, εξαγομένων και μεταφορτομένων αυτοκινήτων και λοιπών οχημάτων στο λιμάνι εξυπηρετείται από εγκαταστάσεις στις περιοχές της Δραπετσώνας, όπου βρίσκεται η περιοχή Διαχείρισης Γ1, έκτασης 74 στρεμμάτων και στο Κερασίни, στην περιοχή Διαχείρισης Γ2, έκτασης 20,7 στρεμμάτων. Επίσης, λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2005 η νέα περιοχή Διαχείρισης Οχημάτων στην περιοχή της Καρβουνόσκαλας του Κερασινίου, και καταλαμβάνει έκταση 70 στρεμμάτων.

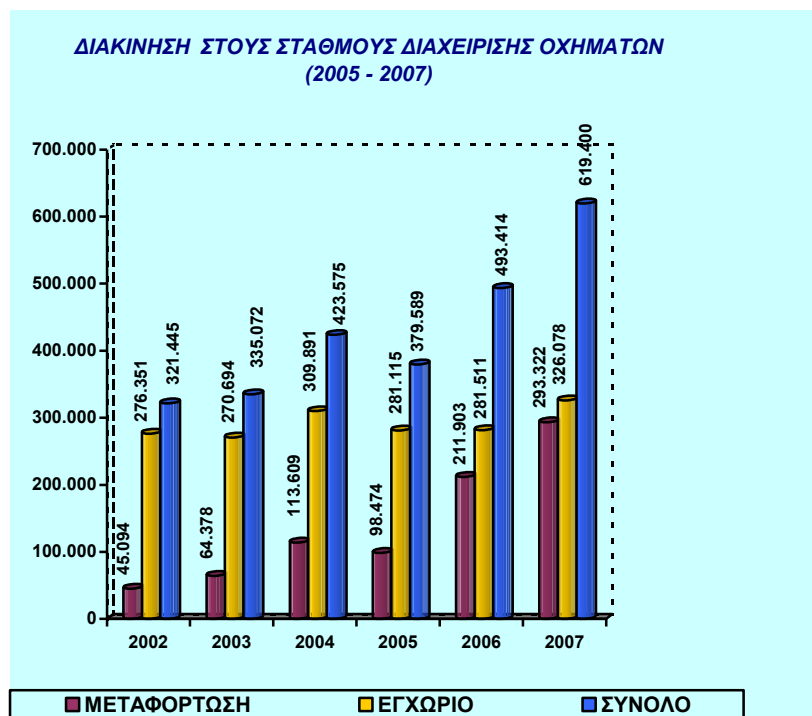


Η επέκταση των υποδομών που πραγματοποιήθηκε το 2005 στους Σταθμούς Διαχείρισης Αυτοκινήτων είχε ως αποτέλεσμα σχεδόν το διπλασιασμό της διακίνησης τους μέσα σε δύο χρόνια και πλέον ο Πειραιάς περιλαμβάνεται στον κατάλογο των 10 μεγαλύτερων λιμανιών διαχείρισης αυτοκινήτων στην Ευρώπη, γεγονός που προκαλεί έκπληξη στους αναλυτές, δεδομένου ότι η χώρα μας δεν διαθέτει αυτοκινητοβιομηχανίες.

Μέχρι στιγμής ο ΟΛΠ διαθέτει τρεις (3) Σταθμούς Διαχείρισης Οχημάτων, με συνολικά πέντε (5) θέσεις εξυπηρέτησης πλοίων. Το συνολικό μήκος των Προβλητών είναι 1.400 μ. και οι Σταθμοί έχουν διαθέσιμη έκταση 180.000 τ.μ. Οι εγκαταστάσεις αυτές έχουν τη δυναμικότητα αποθήκευσης 12.000 αυτοκινήτων, ενώ η συνολική δυναμικότητα διακίνησης αυτοκινήτων του ΟΛΘ ετησίως αγγίζει τις 670.000 κινήσεις.

Τα τελευταία έτη ο ΟΛΠ κατάφερε να συμπεριλάβει στον κατάλογο των πελατών του λιμανιού τις περισσότερες από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες και μία επιπλέον αύξηση της δυναμικότητας του αποτελεί ο νέος τερματικός σταθμός Γ2, τοποθετημένος στο Κερατσίνι, που εξασφαλίζει στο λιμάνι του Πειραιά την ικανότητα να λειτουργεί ως πύλη διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη περιοχή της Μεσόγειου.

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται καθαρά η σημαντική αύξηση της κίνησης αυτοκινήτων από τον Πειραιά κατά την εξαετία 2002 – 2007. Παρατηρείτε ότι παρότι διαχρονικά οι κινήσεις αυξάνονται σταδιακά, κατά το έτος 2005 υπήρξε πτώση των κινήσεων κατά 10,38%. Παρόλα αυτά από το 2006 οι κινήσεις άρχισαν πάλι να αυξάνονται ραγδαία και στο τέλος του 2007 είχαν υπερδιπλασιασθεί σε σχέση με το 2005.



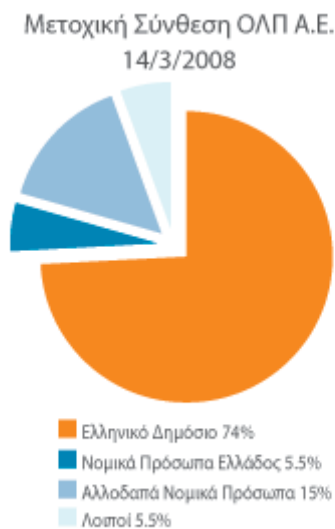
Παρόλα αυτά, ο ΟΛΠ επιδιώκει την περαιτέρω ανάπτυξη και την καθιέρωση του στο τομέα αυτό, έτσι οι υποδομές στους σταθμούς αυτοκινήτων επεκτείνονται διαρκώς για την εξυπηρέτηση και την προσέλκυση περισσότερης ζήτησης ενώ και η χρήση της πληροφορικής εισέρχεται σε όλα τα στάδια της διαδικασίας με την εφαρμογή ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης.

Το κλίμα για την περαιτέρω ανάπτυξη του συγκεκριμένου τομέα είναι ούτως ή άλλως ευνοϊκό, εφόσον η ζήτηση για υπηρεσίες διαμετακόμισης αυτοκινήτων αυξάνεται με ταχύτατους ρυθμούς στις γειτονικές χώρες, κυρίως στις Βαλκανικές, έτσι δίνεται η δυνατότητα στον Πειραιά να τοποθετεί στο επίκεντρο της κίνησης αυτοκινήτων στην Ανατολική Μεσόγειο.

#### **4.7: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΛΠ ΑΕ**

Το μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ ΑΕ ανέρχεται σε € 50.000.000 και διαιρείται σε 25 εκατομμύρια κοινές ονομαστικές μετοχές, ονομαστικής αξίας 2€ έκαστη. Κάθε μετοχή παρέχει δικαίωμα μίας ψήφου. Οι μετοχές είναι εισηγμένες προς διαπραγμάτευση στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ).

Το Καταστατικό της Εταιρείας δεν προβλέπει ιδιαίτερους περιορισμούς στα δικαιώματα των μετόχων. Τα άρθρα όμως 6 (παρ.2) και 7 (παρ.1) προβλέπουν ότι η ελάχιστη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στο Μετοχικό Κεφάλαιο της Εταιρείας δεν δύναται να υπολείπεται του ποσοστού 51%.



Η δημόσια εγγραφή της ΟΛΠ ΑΕ στο ΧΑΑ πραγματοποιήθηκε από τις 23-7-2003 έως τις 25/7/2003 και η πρώτη μέρα των διαπραγματεύσεων των μετοχών της εταιρείας ήταν στις 8 Αυγούστου του ίδιου έτους. Συνολικά εκδόθηκαν 25.000.000 κοινές ονομαστικές μετοχές με τιμή εισαγωγής 8,8 €.

Συνολικά διατέθηκαν 6.375.000 μετοχές στο ευρύ επενδυτικό κοινό, οι οποίες διανεμήθηκαν ως εξής: 3.047.440 μετοχές διατέθηκαν στους κομιστές ευροπρομετόχων και προμετόχων

στην τιμή των 8,36 €, 303.000 μετοχές διατέθηκαν με Ιδιωτική Τοποθέτηση στην τιμή των 7,04 € και 3.034.560 μετοχές διατέθηκαν με καταβολή μετρητών στην τιμή των 8,8 € (τιμή εισαγωγής).

Το Ελληνικό Δημόσιο στις 4/3/2004, σε εφαρμογή του κινήτρου διακράτησης, δένειμε 90.560 μετοχές δωρεάν σε 14.281 ιδιώτες επενδυτές που απέκτησαν μετοχές κατά τη δημόσια εγγραφή και τις διακράτησαν για περίοδο έξι (6) μηνών, δηλαδή έως και τις 6-2-2004.

Το καθαρό προϊόν από την πώληση των υφιστάμενων μετοχών ανήλθε σε 54.225.846,40 €, το οποίο εισπράχθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο.

Οι μετοχές που διαπραγματεύονται στο ΧΑΑ έχει οριστεί από τον ΟΛΠ να έχουν μέγιστο όριο ημερήσιας διακύμανσης

Οι κύριοι στόχοι που έχει ορίσει η διοίκηση της ΟΛΠ ΑΕ, ώστε να επιτύχει την ανάπτυξη που επιδιώκει είναι:

1. Λειτουργία της Ανώνυμης Εταιρείας με βάση τα πραγματικά ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.
2. Ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας κυρίως των τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων & αυτοκινήτων με αύξηση της παραγωγικής ικανότητας μέσω των απαραίτητων λιμενικών υποδομών και επενδύσεων και στόχο την εξέλιξή τους σε μείζονες σταθμούς διαμετακομιστικού εμπορίου προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και Α. Μεσογείου.
3. Ενίσχυση της Ανταγωνιστικότητας με αναβάθμιση και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους πελάτες.
4. Ικανοποίηση των απαιτήσεων του επιβατικού κοινού για ταχύτητα, εξυπηρέτησης, έγκαιρη ενημέρωση, άνετη παραμονή στους επιβατικούς σταθμούς και ασφάλεια.
5. Βελτίωση της Οικονομικής θέσης μέσω συγκράτησης του κόστους και αύξηση της παραγωγικότητας.
6. Αξιοποίηση του ανθρωπίνου δυναμικού μέσω διαρκούς επιμόρφωσης και προσαρμογής στα νέα τεχνολογικά δεδομένα.
7. Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας κατά τρόπο που να προάγει το ευρύτερο κοινωνικό όφελος και με σεβασμό στο περιβάλλον.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων και εμμέσως την αύξηση των εσόδων και των κερδών της η εταιρία προσπαθεί να υλοποιήσει το επενδυτικό της πρόγραμμα εκμεταλλευόμενη ίδια ή ξένα κεφάλαια. Χαρακτηριστικό είναι ότι άνω του 70% των κεφαλαίων που επενδύει η ΟΛΠ ΑΕ αφορούν έργα του Σταθμού Ε/Κ, με στόχο των 3πλασιασμό της δυναμικότητας του και την εξέλιξη του σε ένα από τους μεγαλύτερους διαμετακομιστικούς κόμβους της Μεσογείου.

Για το 2007 ο ΟΛΠ ΑΕ πέτυχε καθαρά κέρδη 24,8 εκατ. € σημειώνοντας αύξηση 96,8% από το προηγούμενο έτος (12,2 εκατ. € το 2006), ενώ και τα συνολικά έσοδα της εταιρίας αυξήθηκαν στα 171,35 εκατ. €.

Η αύξηση των εσόδων και των κερδών επιτυχήθηκε κατά κύριο λόγο από τη διακίνηση αυτοκινήτων και την επιβατική κίνηση, ενώ ο κλάδος των μεταφορών εμπορευμάτων είχε σημαντική απώλεια εσόδων λόγω των συχνών κινητοποιήσεων των εργαζομένων.

Συγκεκριμένα, για τη διακίνηση αυτοκινήτων, η οποία ανήλθε σε 618.663 αυτοκίνητα το 2007, και σημείωσε αύξηση συγκριτικά με το 2006 ήταν 25,4%, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας οφειλόταν στην ραγδαία ανάπτυξη των μεταφορτώσεων προς τις αναπτυσσόμενες περιοχές της Μαύρης Θάλασσας, αλλά και η επέκταση του συγκεκριμένου σταθμού κατά 30 στρέμματα, ανεβάζοντας τη δυναμικότητα κατά 70.000 αυτοκίνητα.

Στην Επιβατική κίνηση, σημαντικός τομέας που παρουσιάζει αύξηση εσόδων είναι η Κρουαζιέρα, η οποία για 2η συνεχή χρονιά παρουσιάζει θεαματική ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, η αύξηση που σημείωσε το 2006 από το 2005 ήταν της τάξης του 30% και επιπλέον αυτού σημείωσε αύξηση το 2007 περίπου 29%. Η αναβίωση και ταχύρυθμη ανάπτυξη της κρουαζιέρας οφείλεται στην στρατηγική προώθησης που υιοθετήθηκε και την αύξηση των χώρων υποδοχής για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση μεγαλύτερου όγκου επιβατών σε συνδυασμό με τα έργα για την λειτουργία και τον εκσυγχρονισμό των επιβατικών σταθμών.

Στη διακίνηση Εμπορικού Φορτίου η αύξηση που παρουσιάστηκε οφειλόταν αποκλειστικά στο εγχώριο φορτίο, που σημείωσε αύξηση κατά 35%, προερχόμενη κυρίως από τα καθυστερημένα φορτία του προηγούμενου έτους λόγω των απεργιών του Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2006, αλλά και από την πραγματική αύξηση των εισαγωγών που εκτιμάται σε περίπου 10%.

Έτσι παρότι ο τζίρος από την κίνηση των μεταφορτώσεων ουσιαστικά μειώθηκε, καλύπτεται από την αύξηση των παραπάνω φορτίων.

Ο αυξημένος αριθμός προσεγγίσεων πλοίων, που συνεπάγεται από τα παραπάνω ενίσχυσε και τα έσοδα από Λοιπές Υπηρεσίες προς πλοία (προσδρόμηση, υδροδότηση, διαχείριση καταλοίπων κλπ) τα οποία εμφανίζουν ανάλογη βελτίωση. Παράλληλα με τα μέτρα ενίσχυσης της Ναυτιγοεπισκευαστικής Ζώνης σημειώθηκε 9% αύξηση των εσόδων δεξαμενισμού.

Αντίστοιχα όμως της αύξησης των εσόδων του Οργανισμού για το 2007, αυξήθηκαν και τα λειτουργικά έξοδα του συγκρινόμενα με το έτος 2006, στο οποίο όμως οι δαπάνες γενικώς αλλά κυρίως οι αμοιβές προσωπικού ήταν σημαντικά χαμηλότερες των κανονικών εξαιτίας των απεργιακών κινητοποιήσεων του Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2006. Αποτέλεσμα του παραπάνω είναι να παρουσιάζεται αύξηση των ετησίων λειτουργικών εξόδων κατά 8,7%.

Σημαντική βελτίωση σημειώθηκε επίσης στα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του 2007 εξ αιτίας της αύξησης των εσόδων κεφαλαίων, η οποία προκύπτει από καλύτερη διαχείριση των ενισχυμένων ταμειακών διαθεσίμων του Οργανισμού, ενώ αντίθετα οι τόκοι και τα συναφή έξοδα παρέμειναν στα επίπεδα του προηγούμενου έτους. Έτσι, τα προ φόρων αποτελέσματα του έτους 2007 παρουσιάζουν σημαντική βελτίωση, ανερχόμενα σε € 33,5 εκ. και σημειώνοντας αύξηση 92% έναντι του 2006.

Θετική ήταν και η εξέλιξη των χρηματικών διαθεσίμων του ΟΛΠ τα οποία στις 31-12-07 ανέρχονταν σε 49 εκατ. €, υπερδιπλάσια των αντιστοίχων στο τέλος του 2006 (22.6 εκατ. €), αντανakλώντας την ενίσχυση της κερδοφορίας του Οργανισμού σε συνδυασμό με τον χαμηλό ρυθμό επενδύσεων, που ανήλθαν σε 18,2 εκατ. € έναντι του προϋπολογισμού 45,8 εκατ. €, λόγω των χρονοβόρων διαδικασιών και δυσλειτουργιών του Οργανισμού.

Η ΟΛΠ ΑΕ για την πραγματοποίηση των επενδύσεων της, εφόσον δεν μπορεί να αρκεστεί μόνο σε ίδιους πόρους σύναψε το 1996 και ένα μακροπρόθεσμο δάνειο με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ύψους 29.200.000 €. Χρήματα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κυρίως για την κατασκευή του Δυτικού μέρους του Προβλήτα II του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο.

Η αποπληρωμή του δανείου γίνεται σε δέκα (10) ετήσιες διαδοχικές δόσεις, καταβλητέες από τη 15η Σεπτεμβρίου 2001 έως και την 15η Σεπτεμβρίου 2010. Μέχρι τις αρχές του 2009 εξοφλήθηκαν οκτώ (8) δόσεις ενώ η ένατη έχει μεταφερθεί στις Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις του Ισολογισμού 31 Δεκεμβρίου 2008 της εταιρίας. Το υπόλοιπο άληκτο κεφάλαιο είναι 5.848.275,87 €, το οποίο εμφανίζεται κατά 2.924.137,93 € στο λογαριασμό «Μακροπρόθεσμα Δάνεια Τραπεζών» και κατά 2.924.137,93 € που αφορά το βραχυπρόθεσμο μέρος, στο λογαριασμό «Βραχυπρόθεσμα Δάνεια Τραπεζών». (Παράρτημα, Οικονομικές Καταστάσεις ΟΛΠ)

Επίσης, στις 30/7/2008 εκπονήθηκε και ένα νέο δάνειο ύψους 35 εκατ. € για την κατασκευή της Προβλήτας Ι του Σ.ΕΜΠΟ στο Ν. Ικόνιο. Η αποπληρωμή αυτού του δανείου θα γίνει σε τριάντα (30) εξαμηνιαίες δόσεις, καταβλητές από 15 Δεκεμβρίου 2015 έως και 15 Ιουνίου 2028.

Βάση των κερδών που υπολογίστηκαν για το 2007 το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΠ ΑΕ πρότεινε για αυτήν την χρήση τη διανομή μερίσματος προς τους μετόχους ύψους 8.250.000,00 €, που αντιστοιχεί σε 0,33€ ανά μετοχή. Το ποσό αυτό είναι σχεδόν διπλάσιο έναντι των προηγούμενων χρόνων, όπου το 2006 αντιστοιχούσε 0,16 € ανά μετοχή και το 2005 ήταν 0,15 € ανά μετοχή.

Παρακάτω, παρουσιάζονται αναλυτικά οι δείκτες εξέλιξης, κέρδους και αποδοτικότητας των ετών 2003 έως 2007, βάση των οικονομικών μεγεθών που δημοσιεύθηκαν στις οικονομικές καταστάσεις της εταιρίας.

#### **Οικονομικά Μεγέθη ετών 2003 - 2008**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Κύκλος εργασιών	142.362.164	148.892.460	139.978.021	144.137.187	171.354.851	116.038.393
Κέρδη προ φόρων	30.544.599	23.082.463	17.082.724	17.452.675	33.450.755	8.910.934
Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία	153.315.488	185.935.508	195.031.679	201.456.692	208.939.843	233.180.367
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	46.970.201	51.227.849	37.795.533	39.724.881	63.229.613	66.795.466
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	17.544.827	14.620.689	57.570.490	52.125.002	50.009.871	79.888.160
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	39.295.500	46.730.790	23.230.928	28.563.814	40.828.664	42.732.570
Σύνολο Παθητικού	84.416.049	89.420.042	80.801.418	80.688.816	90.838.535	122.620.731
Ίδια Κεφάλαια	163.868.784	173.345.763	152.025.794	160.492.756	181.330.921	177.265.102

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΟΛΠ ΑΕ

<b>ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
- Κύκλου Εργασιών (%):	-	4,6	-6,0	3,0	18,9	-32,3
- Κερδών προ φόρων (%):	-	-24,4	-26,0	2,2	91,7	-73,4
- Παγίων περιουσιακών στοιχείων (%):	-	21,3	4,9	3,3	3,7	11,6
- Συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων (%):	-	5,9	-9,6	-0,1	12,6	35,0



### ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ

- Καθαρού Κέρδους (%): 21,5 15,5 12,2 12,1 19,5 7,7

### ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

- Μέσου Όρου Ιδίων Κεφαλαίων (%): - 3,4 2,6 2,8 4,9 1,2

### ΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

- Γενική ρευστότητα : 1,19 1,10 1,63 1,39 1,55 1,65

### ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ:

#### ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ (%)

(ανάλογα το μέγεθος που εξετάζουμε)

= [(μέγεθος τρέχουσας χρήσης – μέγεθος της προηγούμενης χρήσης)/μέγεθος προηγούμενης χρήσης] \* 100

#### ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (%)

= Κέρδος προ φόρων/ Κύκλος Εργασιών

#### ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (%)

= {[Κέρδη προ φόρων τρέχουσας χρήσης/ (Ίδια Κεφάλαια τρέχουσας χρήσης + Ίδια Κεφάλαια προηγούμενης χρήσης)] /2} \* 100

#### ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

= Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Εκ των ανωτέρω στοιχείων, προκύπτει σαν γενική εικόνα ότι η οικονομική πορεία του ΟΛΠ δεν ήταν ιδιαίτερα καλή τα τελευταία έτη, δεδομένου ότι έναντι των μικρών αυξήσεων που υπήρχαν κάποια έτη στα έσοδα και στα κέρδη του οργανισμού υπήρχαν κατά πολύ μεγαλύτερες μειώσεις των ποσοστών αυτών.

Συγκεκριμένα, τα έτη 2004 και 2006 παρουσιάζουν μείωση των Κερδών προ Φόρων 24,4% και 26% αντίστοιχα. Αντίθετα το 2007, ήταν ένα επικερδές έτος για τον ΟΛΠ αφού εκτόξευσε και κέρδη του 91,7% έναντι του προηγούμενου χρόνου. Ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους ακολουθεί μία πτωτική πορεία μέχρι το 2006, που μας δείχνει ότι σε αυτό το διάστημα τα κέρδη της εταιρείας μειώνονταν δυσανάλογα με τα έσοδα της.

Στις επενδύσεις υπήρξε μείωση κατά το 2005, ενώ το 2007 και το 2008 υπήρξε σημαντικά αύξηση. Η ρευστότητα της εταιρείας κυμαίνεται σε σταθερά επίπεδα μεταξύ 1,10 – 1,65, δεδομένο αρκετό καλό για την κάλυψη των άμεσων αναγκών της.

Όσον αφορά το έτος 2008, φαίνεται ότι τα οικονομικά αποτελέσματα είναι κατά πολύ μειωμένα σε σχέση με το προηγούμενο έτος, 2007. Σίγουρα μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα αρκετά δύσκολο έτος για τον ΟΛΠ. Συγκεκριμένα, τα έσοδα ανήλθαν σε 116 εκατ. €, έναντι των 171,4 εκατ. € το 2007, καταγράφοντας πτώση 32,3% και τα κέρδη μετά φόρων ανήλθαν στα 5,6 εκατ. €, έναντι των 33,45 εκατ. € το 2007, καταγράφοντας πτώση 77%.

Τα λειτουργικά έξοδα στο 2008 εμφανίζουν μείωση κατά 21,4%, επηρεαζόμενα από τις μειωμένες αμοιβές προσωπικού, οι οποίες εξαιτίας της αποχής από υπερωρίες και Σαββατοκύριακα, είναι μικρότερες κατά 26,7% από το 2007. Κατ' αντιστοιχία λόγω της περιορισμένης λειτουργίας μειώθηκαν κατά 38,7% οι αναλώσεις υλικών και ανταλλακτικών. *(Παράρτημα: Οικονομικές Καταστάσεις ΟΛΠ ΑΕ 2008)*

Η καθοδική αυτή πορεία των εσόδων και των κερδών του ΟΛΠ για το 2008 αποδίδεται κατά κύριο λόγο στις κινητοποιήσεις των εργαζομένων, καθ' όλη τη διάρκεια του 2008 στο εμπορικό λιμάνι, οι οποίες συνετέλεσαν στη σημαντική μείωση του εξυπηρετούμενου φορτίου με αντίστοιχη αρνητική επίπτωση στον Κύκλο Εργασιών.

Οι μεγαλύτερες απώλειες κατεγράφησαν στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων, όπου σημειώθηκε μείωση στον όγκο φορτίου της τάξης του 70% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Στο Σταθμό Αυτοκινήτων οι αρνητικές επιπτώσεις περιορίζονται σε μείωση κατά 10,3% του φορτίου αυτοκινήτων έναντι του 2007. Σημειώνεται ωστόσο ότι σε σύγκριση με το μέσο όρο κινήσεων του παρελθόντος έτους και την αναμενόμενη άνοδο των μεταφορτώσεων, η μείωση ουσιαστικά είναι μεγαλύτερη. Τέλος, σημαντική ήταν και η πτώση στο Γενικό και Συμβατικό φορτίου που φθάνει περίπου το 20% σε σχέση με το 2007.

Στις λοιπές δραστηριότητες του Οργανισμού και κυρίως την Κρουαζιέρα, που συνεχίζει την ανοδική της πορεία, εμφανίζεται βελτίωση των εσόδων κατά 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, καθώς δεν πλήττονται σοβαρά από τις εργατικές κινητοποιήσεις.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ**

Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης αποτελεί φυσική διέξοδο της οικονομικής δραστηριότητας των χωρών της ευρύτερης περιοχής και εξυπηρετεί τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες των Βαλκανικών κυρίως χωρών για εισαγωγές και εξαγωγές πρώτων υλών, καταναλωτικών προϊόντων και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού.

Το λιμάνι αποτελεί μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας διαδραματίζοντας παράλληλα έναν ουσιαστικό ρόλο στην προσπάθεια της Β. Ελλάδας, με τη Θεσσαλονίκη ως κέντρο, να εδραιωθεί ως οικονομικό σταυροδρόμι στην Ανατολική Μεσόγειο.



Λόγω της γεωγραφικής τοποθεσίας του κατέχει πλεονεκτική θέση και ο ρόλος του αναβαθμίζεται καθώς μπορεί να αποτελέσει το επίγειο των χωρών της ΝΑ Ευρώπης και την διέξοδο τους στην ΝΑ Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα, ενώ συγχρόνως βρίσκεται και στο σταυροδρόμι των χερσαίων δικτύων μεταφορών Ανατολής – Δύσης μέσω της Νέας Εγνατίας Οδού, Νότου Βορρά μέσω της Π.Α.Θ.Ε, αλλά και των πανευρωπαϊκών διαδρόμων.

Πρόθεση της ΟΛΘ ΑΕ είναι η προσέλκυση νέων μεγάλων πελατών από τη ΠΓΔΜ, τη Βουλγαρία και τη Σερβία. Η ένταξη στη ζώνη επιρροής, όμως του λιμένα Θεσσαλονίκης περιοχών της βόρειας Βουλγαρίας, της Κεντρικής Σερβίας, της Ρουμανίας και της Αλβανίας θεωρείται εξαιρετικά δύσκολη, εξ' αιτίας και της περαιτέρω ραγδαίας ανάπτυξης τοπικών λιμένων στις περιοχές αυτές με τη χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων.

## **5.1: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η ιστορία της Θεσσαλονίκης αρχίζει στα 316 π.Χ. με την ίδρυση της από τον Κάσσανδρο. Η ίδρυση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης χρονολογείται περίπου την ίδια περίοδο. Από τότε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης συμπορεύεται με την ιστορία της πόλης και αναδεικνύεται ως κομβικό σημείο Δύσης και Ανατολής.

Στο πέρασμα των χρόνων το λιμάνι ακολούθησε την πορεία της πόλης και εξελίχθηκε σημαντικά, ώσπου γνώρισε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη του μόλις στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, που κατά τη διάρκεια του πραγματοποιήθηκαν σημαντικές αλλαγές, που στάθηκαν σταθμοί στη σύγχρονη ιστορία του λιμανιού.

Το λιμάνι αρχίζει να γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη κάτω από τη διοίκηση της εταιρίας Societe Ottomane d' Exploitation du Port De Salonique το 1904, η οποία εταιρεία συστάθηκε από τη σύμβαση μεταξύ Γαλλίας και Τουρκίας και ανέλαβε την εκμετάλλευση του λιμένα.

Το 1923 ιδρύθηκε το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ) «Επιτροπεία Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης» και δύο χρόνια αργότερα ξεκίνησε να λειτουργεί η Ελεύθερη Ζώνη. Το 1930 ιδρύθηκε το ΝΠΔΔ «Λιμενικό Ταμείο Θεσσαλονίκης». Το 1953 τα δύο παραπάνω ΝΠΔΔ ενοποιήθηκαν σε ένα με την επωνυμία «Ελευτέρα Ζώνη και Λιμάν Θεσσαλονίκης».

Το 1970 ιδρύθηκε ένα ακόμη ΝΠΔΔ, ο «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης» (ΟΛΘ) και του ανατέθηκε η διαχείριση του λιμανιού. Το 1999 ο Οργανισμός μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρία» (ΟΛΘ ΑΕ), ενώ τη διαχρονική αυτή εξέλιξη του οργανισμού ήρθε να συμπληρώσει το 2001 η είσοδος του στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών (ΧΑΑ).

Από τη διαδικασία ένταξης του ΟΛΘ ΑΕ στο ΧΑΑ προβλεπόταν η διάθεση ενός ποσοστού των μετοχών της, το οποίο κυμαίνεται μεταξύ 20 και 25%. Επίσης η μετοχοποίηση της ΟΛΘ ΑΕ καθιστά την εταιρία υπεύθυνη απέναντι στους μετόχους της και επιτείνει την ανάγκη υιοθέτησης ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη λειτουργία της.

## **5.2: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της Ελλάδας, μετά του Πειραιά και βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα του Θερμαϊκού κόλπου. Διαθέτει έξι προβλήτες και χερσαίο χώρο περίπου 1.250 στρεμμάτων. Η έκταση αυτή προστατεύεται από τη θάλασσα με ένα κυματοθραύστη 1.000 μέτρων που δημιουργεί μία σχεδόν θαλάσσια λεκάνη, περίπου 800 στρεμμάτων.

Επιπρόσθετα, το λιμάνι απέχει από το Διεθνή Αερολιμένα «Μακεδονία» 16 χιλιόμετρα και από το Σιδηροδρομικό Σταθμό 1 χιλιόμετρο. Το λιμάνι διαθέτει κρηπιδώματα μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Οι αποθηκευτικοί του χώροι (στεγασμένοι και υπαίθριοι) φτάνου τα 600.000 τ.μ. και υπάρχει σύγχρονος μηχανολογικός εξοπλισμός για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες.

Επιπλέον, αν λάβουμε υπ' όψιν μας ότι το 80% των εξαγωγών της Βόρειας Ελλάδας και το ¼ της χώρας ετησίως εξυπηρετείται αποκλειστικά από τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, τότε θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε ως το πρώτο «εξαγωγικό» λιμάνι της χώρας.

Ένα ακόμη ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του λιμένα είναι η Ελευθέρα Ζώνη που καλύπτει μεγάλο μέρος του χερσαίου λιμενικού χώρου. Συγκεκριμένα 900.000 τ.μ. τα οποία είναι χώροι διακεκριμένοι από το υπόλοιπο τελωνειακό έδαφος, στους οποίους γενικά είναι συγκεντρωμένες οι δραστηριότητες του εξωτερικού εμπορίου. Παρ' όλα αυτά δεν αποκλείεται μέσα στην Ελεύθερη Ζώνη να εγκατασταθούν και επιχειρήσεις είτε υπό το λογιστικό σύστημα του ΟΛΘ είτε τηρώντας εγκεκριμένο από την τελωνειακή αρχή λογιστικό σύστημα παρακολούθησης των εμπορευμάτων, ήδη για κάποιες εγκατεστημένες μες το χώρο επιχειρήσεις έχει εγκριθεί λογιστικό σύστημα που τηρείται κατά την άσκηση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας.

Για την συγκέντρωση όλων των απαραίτητων υπηρεσιών μέσα στους χώρους του λιμένα είναι εγκατεστημένο το τελωνείο, το Γενικό Χημείο του Κράτους, σταθμός Υγειονομικού Κτηνιατρικού Ελέγχου, Κλιμάκιο και γραφείο του ΟΣΕ, πυροσβεστικός σταθμός, μία πλοηγική εταιρία και εταιρίες ρυμουλκών και Lashing/Unlashing.

### **5.3: Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΘ ΑΕ**

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο όργανο διοίκησης της Εταιρείας και διαμορφώνει τη στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξη αυτής, ενώ εποπτεύει, ελέγχει και διαχειρίζεται την περιουσία της, επίσης εκπροσωπεί την ΟΛΘ ΑΕ δικαστικώς και εξωδίκως.

Μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούν στην Εταιρεία με εξαίρεση εκείνα που, σύμφωνα με το νόμο ή το καταστατικό, ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα άλλων οργάνων.

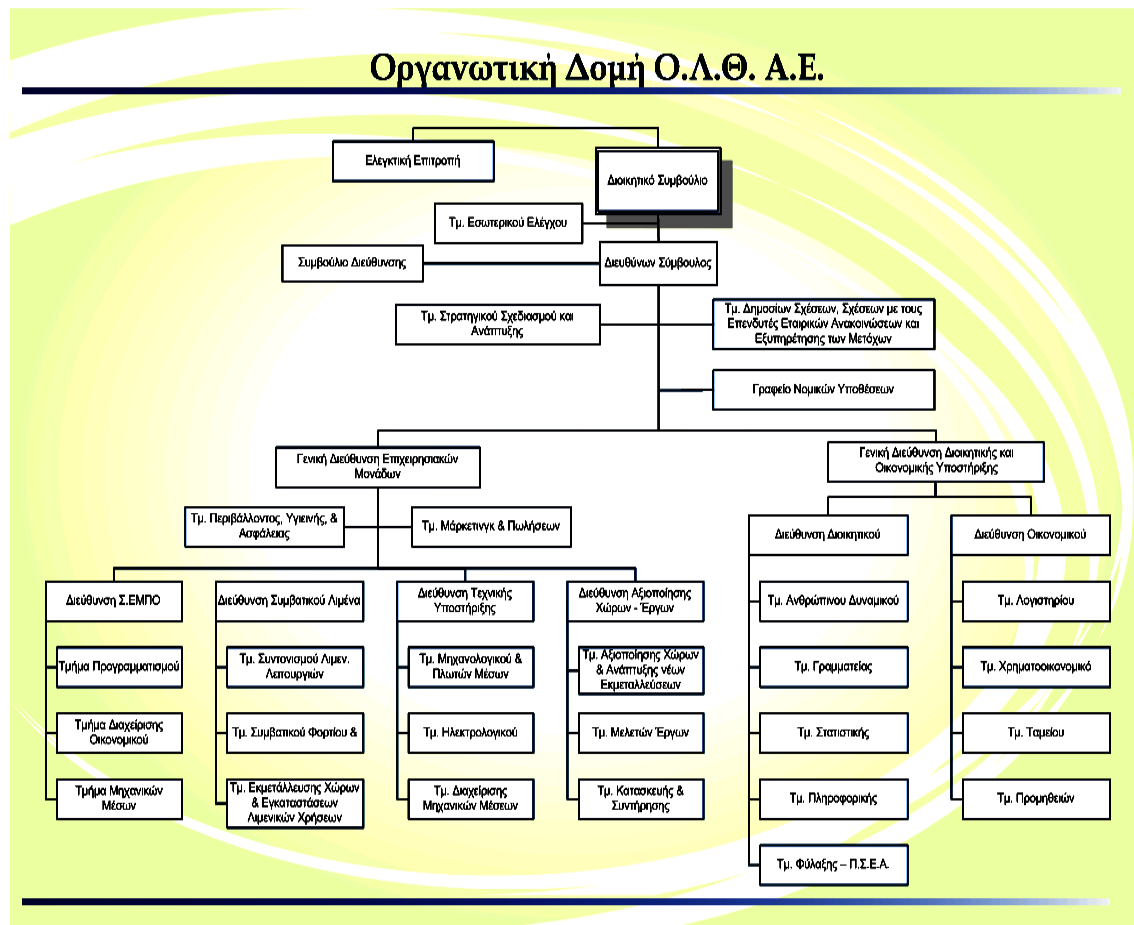
Το Διοικητικό Συμβούλιο της ΟΛΘ ΑΕ αποτελείται από 11 μέλη και η θητεία τους διαρκεί πέντε (5) έτη. Βασικά μέλη είναι ο Πρόεδρος κ. Λάζαρος Καναβουράς, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΛΘ κ. Ιωάννης Τσάρας και ο Αντιπρόεδρος κ. Ιάκωβος Φραντζής.

Επιπλέον, το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από πέντε (5) απλούς εκπροσώπους των μετόχων, έναν (1) εκπρόσωπο του Δήμου Θεσσαλονίκης, έναν (1) εκπρόσωπο της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της Ελλάδος (ΟΚΕ) που προέρχεται από φορείς σχετικούς με τις δραστηριότητες της Εταιρείας και έναν (1) εκπρόσωπο των εργαζομένων και έναν (1) των λιμενεργατών.

Κινητήριοι μοχλός της Εταιρείας είναι το προσωπικό της, το οποίο διακρίνεται σε υπαλληλικό (Διοικητικό, Τεχνικό, Βοηθητικό) και λιμενεργατικό. Το 2008 απασχόλησε 541 άτομα, έναντι των 571 του 2007. Οι εργασιακές τους σχέσεις ρυθμίζονται με το Γενικό Κοινοτικό Πλαίσιο, την Εθνική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ή τις Κλαδικές ή όμοιο-επαγγελματικές Συμβάσεις και οι αποδοχές τους με την Επιχειρησιακή Συλλογική Σύμβαση του τακτικού προσωπικού ή με ατομικές συμβάσεις εργασίας.

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

Παρακάτω παρουσιάζεται το αναλυτικό οργανόγραμμα της ΟΛΘ ΑΕ.



Το οργανόγραμμα της ΟΛΘ ΑΕ.



## **5.4: ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΟΛΘ ΑΕ**

Η ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος θεωρούνται από τα σημαντικότερα και πιο πολύπλοκα ζητήματα των καιρών μας, ειδικά όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές και τις σχετιζόμενες με αυτές δραστηριότητες. Η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών αρχών και κανονισμών στην καθημερινή οργάνωση και λειτουργία του λιμένα της Θεσσαλονίκης αποτελεί προτεραιότητα στον στρατηγικό σχεδιασμό της διοίκησης της ΟΛΘ ΑΕ.

Η ΟΛΘ ΑΕ, αναγνωρίζοντας τη σημασία των όποιων περιβαλλοντικών επιπτώσεων συνεπάγεται η λειτουργία της, σχετικά με την ποιότητα του αέρα, του εδάφους, του νερού και την κατανάλωση πόρων, επιδιώκει να εξασφαλίσει την αειφόρο ανάπτυξη σε όλες τις δραστηριότητές της, ελαχιστοποιώντας τις εκπομπές ρύπων σε ξηρά, αέρα και θάλασσα.

Η διαχείριση των υγρών και ξηρών φορτίων (π.χ. αργού πετρελαίου, LNG, χημικών, σόγιας, ξυλείας, κάρβουνου, τσιμέντου, και θείου), η διαχείριση πετροχημικών προϊόντων και ο μεγάλος αριθμός εξυπηρετούμενων πλοίων προξενεί ανησυχία σχετικά με σημαντικά κατά περίπτωση, περιβαλλοντικά ζητήματα, όπως η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και των νερών στο χώρο του λιμένα, αλλά και ευρύτερα.

Επίσης, οι λειτουργίες που σχετίζονται με το χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων, συμβατικών φορτίων, παροχή υπηρεσιών στην ακτοπλοΐα και στα κρουαζιερόπλοια αποτελούν εν δυνάμει πηγές περιβαλλοντικών οχλήσεων, ειδικότερα όσον αφορά το θόρυβο, την παραγωγή αποβλήτων και τις διαρροές.

Στο αναπτυξιακό πρόγραμμα του Οργανισμού έχει ενσωματωθεί μία πολιτική διεξαγωγής ολοκληρωμένων περιβαλλοντικών μελετών βιώσιμης ανάπτυξης στις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων του λιμένα.

Επίσης, εφαρμόζονται η απαραίτητη οργάνωση και οι διαδικασίες με στόχο τη συμμόρφωση με την κείμενη διεθνή και εθνική νομοθεσία καθώς και με άλλα σχετικά μέτρα και οδηγίες. Η ΟΛΘ ΑΕ υποστηρίζει και υιοθετεί τον περιβαλλοντικό κώδικα του European Sea Ports Organisation (ESPO).

Το ειδικό τμήμα που έχει δημιουργηθεί στην ΟΛΘ ΑΕ, « Περιβάλλοντος, Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας» είναι υπεύθυνο για τις τακτικές μετρήσεις ακτινοβολίας, θορύβων, χημικών παραγόντων και άλλων, κύριος στόχος του είναι η βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και υγείας των εργαζομένων στον εργασιακό χώρο. Αποτέλεσμα της συστηματικής εργασίας είναι ότι οι σχετικοί δείκτες συχνότητας και σοβαρότητας για τα ατυχήματα του λιμενεργατικού προσωπικού παρουσιάζουν σημαντική μείωση τα τελευταία έτη.

Επιπλέον, για την ασφάλεια του προσωπικού της η εταιρία υλοποιεί σχέδιο ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης και σύντομα το λιμάνι θα λειτουργεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS. Επιδίωξη της εταιρίας είναι να στηρίζεται και να εφαρμόζει απόλυτα στα διεθνή πρότυπα όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας.

Ο ΟΛΘ μέσα στο πλαίσιο των αρχών της προστασίας του περιβάλλοντος και της ανάπτυξης, ήταν το πρώτο λιμάνι της Μεσογείου που πιστοποιήθηκε για περιβαλλοντικά θέματα, με το "Port Environmental Review System", από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (ESPO) και την ECOPORTS Foundation, ενώ σε εναρμόνιση με την κοινοτική οδηγία 2000/59/EK και τη MARPOL 73/78 έχει καταρτίσει και εφαρμόζει σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων και καταλοίπων πλοίων, όπως και αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο και δαπανά ετησίως προς το σκοπό αυτό σημαντικά ποσά.

Επιπρόσθετα, στοχεύει στην ανάπτυξη ενός πλήρους συστήματος περιβαλλοντικής Διαχείρισης (Ε.Μ.Α.Σ.), και γι' αυτό έχει ενταχθεί στο ερευνητικό πρόγραμμα του Α.Π.Θ. «GREEN PORT III». Περαιτέρω έχει ενταχθεί στο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης αποβλήτων, λιπαντικών ελαίων, μεταχειρισμένων ελαστικών, συσσωρευτών και επενδύει στην υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων βελτιώνοντας συνεχώς τις συνθήκες εργασίας.

Όσον αφορά την Κοινωνική Πολιτική της ΟΛΘ ΑΕ, η οποία επιτάσσει κυρίως την ενίσχυση της σύνδεσης του λιμανιού με την πόλη, έχει προβεί σε ενέργειες διάθεσης χώρων για την ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων.

Μια σειρά κτιρίων εγκατεστημένα στον 1ο προβλήτα έχουν ανακατασκευαστεί εσωτερικά, σε μοντέρνα λειτουργικά κτίρια με αίθουσες συνεδρίων, σεμιναρίων, εκθέσεων, κινηματογράφου και δεξιώσεων, ενώ παράλληλα εξωτερικά έχουν

διατηρήσει την παραδοσιακή αρχιτεκτονική τους.

Η συνδυασμένη χρήση των χώρων αυτών και η λειτουργία επιπλέον τριών μουσείων, (Κινηματογράφου, Φωτογραφίας, Σύγχρονης Τέχνης), καθώς και του Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης έχει αναδείξει τον 1ο προβλήτα σε χώρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων, οικείο στο κοινό της πόλης, καθιστώντας το παραδοσιακό λιμάνι πόλο έλξης τόσο των ντόπιων όσο και των ξένων επισκεπτών.

## **5.5: Ο ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στη δραστηριότητα του λιμανιού διαδραματίζει η εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, δεδομένου ότι η Θεσσαλονίκη, αλλά και η ευρύτερη περιοχή αποτελούν πόλους τουριστικού ενδιαφέροντος. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί κυρίως τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, τις Βόρειες Σποράδες, τις Κυκλάδες, τα Δωδεκάνησα και την Κρήτη.

Ο σταθμός εξυπηρετεί επιβατικά οχηματαγωγά πλοία, ιπτάμενα δελφίνια και κρουαζιερόπλοια, με προορισμούς σε όλη τη Μεσόγειο. Οι ακτοπλοϊκές γραμμές λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μάλιστα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τα δρομολόγια πολλαπλασιάζονται.

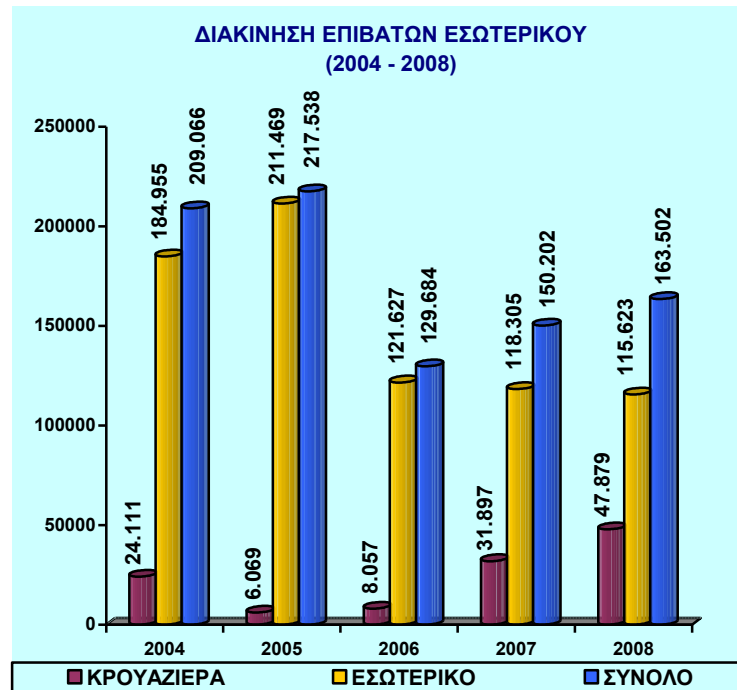
Ο Επιβατικός Σταθμός «Μακεδονία» απέχει μόλις 500μ. απ'το κέντρο της Θεσσαλονίκης και από το 1987 στεγάζεται σε ένα ανακαινισμένο νεοκλασικό κτίριο στην είσοδο του λιμένος. Οι αίθουσες του είναι σύγχρονες, υψηλών προδιαγραφών και καλύπτουν τις απαιτήσεις της συνθήκης Schengen, που ορίζει αντίστοιχα θέματα.



Για την εξυπηρέτηση των επιβατών στους χώρους του σταθμού υπάρχουν καταστήματα Duty Free, Infokiosk και Wireless Access Points και επιπλέον παρέχονται υπηρεσίες όπως η δωρεάν εναπόθεση αποσκευών, κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, κυλικεία, ειδικοί χώροι στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων, περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών των τουριστικών γραφείων, ώστε να προσφέρεται ένα όσο το δυνατόν φιλικό και άνετο περιβάλλον.

Ιδιαίτερα για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, υπάρχει ειδική διαμόρφωση του κρηπιδώματος και κατάλληλα οργανωμένο τμήμα του επιβατικού σταθμού.

Παρακάτω παρουσιάζεται το γράφημα της κίνησης των επιβατών εσωτερικού και των κρουαζιερόπλοιων, βάση των στοιχείων που δημοσίευσε η ΟΛΘ ΑΕ για τα έτη 2004 έως 2008.



Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΘ ΑΕ

Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ήταν το 2005, ενώ τον αμέσως επόμενο χρόνο η κίνηση μειώθηκε σημαντικά, κατά 40,4%. Τα επόμενα έτη, 2007 και 2008 η συνολική κίνηση άρχισε να αυξάνεται με χαμηλούς βέβαια ρυθμούς. Συγκεκριμένα, το 2007 παρατηρείται αύξηση 15,8% και το 2008 επιπλέον αύξηση της κίνησης κατά 8,9%.

Η κίνηση των επιβατών κατά το 2007 και 2008 αυξήθηκε παρά τη μείωση των επιβατών του εσωτερικού, γιατί σημειώθηκε σημαντική αύξηση στις κινήσεις των κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι, ιδιαίτερα κατά το έτος 2007 που οι κινήσεις τους σχεδόν τετραπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2006.

## **5.6: ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διαθέτει τις κατάλληλες υποδομές και ανωδομές ώστε να εξυπηρετήσει πάσης φύσεως συμβατικά φορτία και εμπορευματοκιβώτια, τα οποία διακινούνται από την Προβλήτα 6. Ιδιαίτερα για τα συμβατικά φορτία έχει την ιδιαιτερότητα λόγω της μεγάλης έκτασης της Ελεύθερης Ζώνης να διαχωρίζει το μέρος που εξυπηρετούνται τα Κοινοτικά φορτία και τα μη Κοινοτικά.

### **5.6.1: Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η εξυπηρέτηση του συμβατικού φορτίου στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης πραγματοποιείται σε χώρο συνολικής έκτασης περίπου 1.000.000 τ.μ., με κρηπιδώματα μήκους 4.000 μέτρων και βάθος έως 12 μέτρα.

Το Συμβατικό Λιμάνι της Θεσσαλονίκης χωρίζεται στο Συμβατικό Κοινοτικό Λιμάνι που αποτελούν τα κρηπιδώματα 10 έως 14 από όπου εξυπηρετούνται αποκλειστικά εγχώρια και κοινοτικά φορτία και στο Συμβατικό Λιμάνι της Ελεύθερης Ζώνης, που αποτελείται από τα κρηπιδώματα 15 έως 24 και από εκεί διακινούνται φορτία ανεξαρτήτου προέλευσης ή προορισμού, συμπεριλαμβανομένων και κάποιων φορτίων του Κοινοτικού Συμβατικού Λιμένα.



Το λιμάνι συμβατικού φορτίου της Θεσσαλονίκης για την διαχείριση των φορτίων γενικών και χύδην διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό, που αποτελείται από σαράντα-τέσσερις (44) ηλεκτροκίνητους γεραμούς, έναν (1) ελαστιχοφόρο γερανό, δύο (2) αυτοκινούμενους, έναν (1) πλωτό γερανό και πλήθος άλλων μηχανημάτων απαραίτητων για το χειρισμό φορτίων, όπως φορτωτές, περονοφόρα, πλατφόρμες κ.α.

Για την αποθήκευση των εν λόγω φορτίων μέσα στο λιμάνι υπάρχουν στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι, συνολικής έκτασης 85.000 τ.μ., συμπεριλαμβανομένης και μίας αποθήκης ψυγείο, έκτασης 4.000 τ.μ.. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης ανοιχτών χώρων με υπόστεγα είναι έκτασης 12.000 τ.μ., ενώ τη μεγαλύτερη έκταση έχουν οι υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι 500.000 τ.μ. Επιπλέον αυτών, ο ΟΛΘ διαθέτει και σίλο δημητριακών χωρητικότητας 20.000 τόνων.

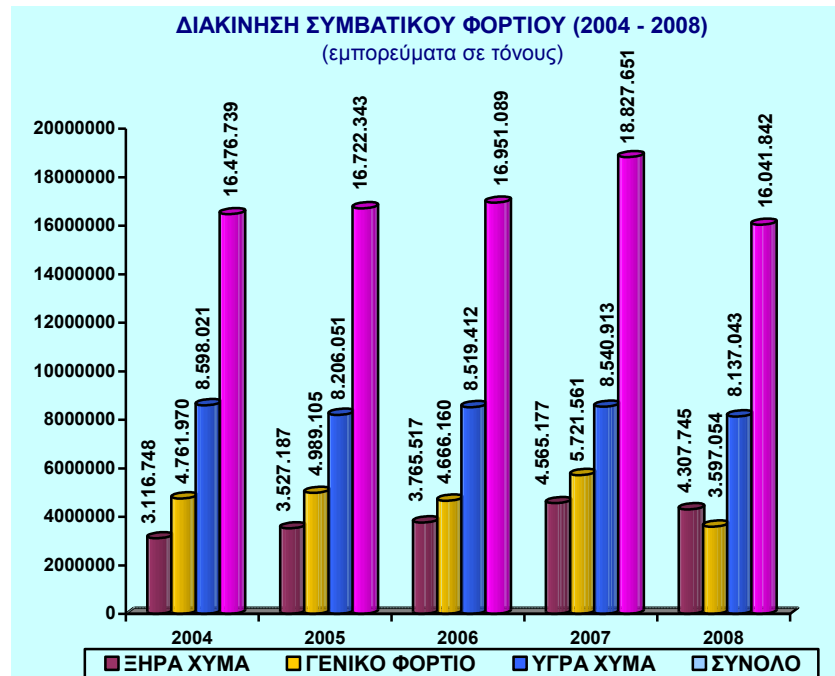
Παρά όμως τον υπάρχον εξοπλισμό και εγκαταστάσεις η ΟΛΘ ΑΕ πρέπει να παρέχει επιπλέον κίνητρα προσέλευσης φορτίων, έτσι με έγκριση του Διοικητικού Συμβουλίου της συνάπτει συμβάσεις με ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές εταιρίες ή με κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο που επιθυμεί να διακινήσει ή να αποθηκεύσει εμπορεύματα ή να χρησιμοποιήσει χώρους στο λιμένα της Θεσσαλονίκης.

Με τις συμβάσεις αυτές, δύναται να καθορίζει εκπτώσεις επί των τιμών, ειδικά τιμολόγια διαφορετικά του ισχύοντος και διευκολύνσεις. Τέτοιες συμβάσεις έχει ήδη το λιμάνι με κάποιες εταιρίες που διακινούν τακτικά τα προϊόντα μέσω του λιμένα. Κάποιες από αυτές είναι οι ΑΕΕ Χάλυβος, Σιδενόρ, Τιτάν, Χαλυβουργείο Σκοπίων κ.α.

Η παραλαβή των εμπορευμάτων στο συμβατικό λιμάνι του ΟΛΘ γίνεται με βάση τα έγγραφα μεταφοράς που κατατίθενται στην Ελληνική γλώσσα ή συνοδεύονται υποχρεωτικά από μετάφραση στην Ελληνική επικυρωμένη από τον πλοίαρχο ή τον πράκτορα και η δε παράδοση των εμπορευμάτων αφού κατατεθούν τα προβλεπόμενα παραστατικά και καταβληθούν τα οφειλόμενα δικαιώματα.

Ιδιαίτερα για τα Κοινοτικά φορτία δεν υπόκεινται σε καμία τελωνειακή διαδικασία, ούτε κατά την αποστολή, ούτε κατά την άφιξη και την παραλαβή τους, ενώ τα μη Κοινοτικά φορτία υπόκεινται σε τελωνειακούς δασμούς και υπάγονται στην κατηγορία υπό διαμετακόμιση (in transit).

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζονται οι κινήσεις του συμβατικού φορτίου στον λιμένα της Θεσσαλονίκης για τα έτη 2004 – 2008, διαχωρισμένα κατά το είδος του φορτίου.



Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΘ ΑΕ

Στο συμβατικό λιμένα του ΟΛΘ παρατηρείται ότι μέχρι το έτος 2006 υπήρχε μία μικρή αύξηση κατ' έτος, της τάξεως του 1,4% περίπου. Το 2007 οι κινήσεις των συμβατικών φορτίων αυξήθηκαν κατά 11,1% λόγω των αυξήσεων που σημειώθηκαν στα ξηρά χύμα εμπορεύματα (21,2%) και στο γενικό φορτίο (22,6%).

Η μείωση των κινήσεων που παρατηρείται στο συμβατικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης κατά το 2008 οφείλεται κατά κύριο λόγο στις κινητοποιήσεις των εργαζομένων κατά τις ώρες υπερωριακής απασχόλησης και τα Σαββατοκύριακα που το λιμάνι θα έπρεπε να λειτουργεί κανονικά. Οι κινητοποιήσεις αυτές είχαν μεγαλύτερο αντίκτυπο στη διακίνηση του γενικού φορτίου που σημείωσε μείωση 37,1% σε σχέση με το 2007.



## **5.6.2: Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ**

### **ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Τα εμπορευματοκιβώτια στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης διακινούνται μέσω ειδικά διαμορφωμένου χώρου που βρίσκεται στο δυτικό τμήμα της 6ης προβλήτας. Ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων (Σ.ΕΜΠΟ) αποτελεί το πιο νέο σε ηλικία συγκρότημα της ΟΛΘ ΑΕ.

Ο σταθμός έχει μήκος 550 μ. και πλάτος 340 μ., έχει δυνατότητα υποδοχής πλοίων με βύθισμα μέχρι 12 μέτρα. Το Σ.ΕΜΠΟ είναι τμήμα της Ελεύθερης Ζώνης, καταλαμβάνει έκταση 254.000 τ.μ. και έχει αποθηκευτική ικανότητα 3.695 TEUs σε θέσεις εδάφους.

Μέσα στο σταθμό υπάρχουν εγκαταστάσεις και κλιμάκιο τεχνικής υποστήριξης. Ακόμα, ο ΟΛΘ διαθέτει τα απαραίτητα εξοπλισμό χειρισμού Ε/Κ. Για την φορτοεκφόρτωση των Ε/Κ όμως υπάρχουν μόλις 4 γερανογέφυρες, ενώ για τη διακίνηση, στοιβασία και αποθήκευση το Σ.ΕΜΠΟ διαθέτει trailers, straddle carriers, τράκτορες, ανυψωτικά μηχανήματα και περονοφόρα.



Το Σ.ΕΜΠΟ του ΟΛΘ

Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονέκτημα του Σ.ΕΜΠΟ του ΟΛΘ είναι τα σύγχρονα λογισμικά συστήματα που διαθέτει και με τη χρήση τηλεπικοινωνιακών δικτύων που παρέχουν διάφορες υπηρεσίες, οι οποίες δίνουν εύκολα ένα πλήρη έλεγχο των διακινούμενων εμπορευμάτων σε πραγματικό χρόνο.

Τα συστήματα αυτά παρέχουν τις εξής δυνατότητες:

- Έλεγχος των κινήσεων Ε/Κ από την ξηρά μέσω του ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου, φορτηγών και οδηγών, με τεχνολογίες όπως κάμερες για Optical Character Recognition για την αυτόματη αναγνώριση των containers και πινακίδων των φορτηγών, καθώς και ειδικές κάρτες για τον έλεγχο πρόσβασης των οδηγών.
- Διαχείριση Ε/Κ στα όρια του Σ.ΕΜΠΟ, πραγματοποιούμενη από το σύστημα σχεδιασμού πλάνου στοιβασίας, το οποίο κατανέμει τις διάφορες κατηγορίες

Ε/Κ σύμφωνα με κατάλληλα κριτήρια σε προαποφασισμένες θέσεις και από το σύστημα πραγματικού χρόνου, το οποίο υλοποιεί το πλάνο στοιβασίας παρέχοντας αυτόματα ηλεκτρονικά μηνύματα οδηγιών στα εγκατεστημένα τερματικά.

- Έλεγχος φόρτωσης και εκφόρτωσης Ε/Κ. Το εν λόγω σύστημα είναι υπεύθυνο για τον ηλεκτρονικό έλεγχο των μονάδων που φορτώνονται ή εκφορτώνονται στο κάθε πλοίο και τη σύγκριση των αναμενόμενων κινήσεων με τις πραγματικές.
- Η ηλεκτρονική επικοινωνία του Οργανισμού με τους πελάτες του, που δίνει τη δυνατότητα κατάθεσης επίσημων εγγράφων που απαιτούνται για την προώθηση των Ε/Κ σε ηλεκτρονική μορφή, παροχή ακριβείς πληροφοριών σχετικά με τα Ε/Κ που διακινούνται στο Σ.ΕΜΠΟ σε πραγματικό χρόνο προς όλους εκείνους που εμπλέκονται με τη διακίνηση φορτίων μέσω του Σταθμού και τέλος, ανάπτυξη ηλεκτρονικής «πύλης» που παρέχει πληροφόρηση προς τους υπάρχοντες και δυνητικούς πελάτες σχετικά με τις διαθέσιμες υπηρεσίες του Οργανισμού, ώστε να διευκολύνεται η ανάπτυξη νέων συνεργασιών μέσα στην αγορά.

Όπως όμως και στην περίπτωση του λιμένα του Πειραιά, παρά τα πλεονεκτήματα που διαθέτει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και την άνοδο που αναμενόταν να ακολουθήσει την είσοδο της εταιρείας στο ΧΑΑ, τα προβλήματα που παρουσιάζει ο λιμένας είναι πολύ σημαντικά και στέκονται εμπόδιο στην ανάπτυξη και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του.

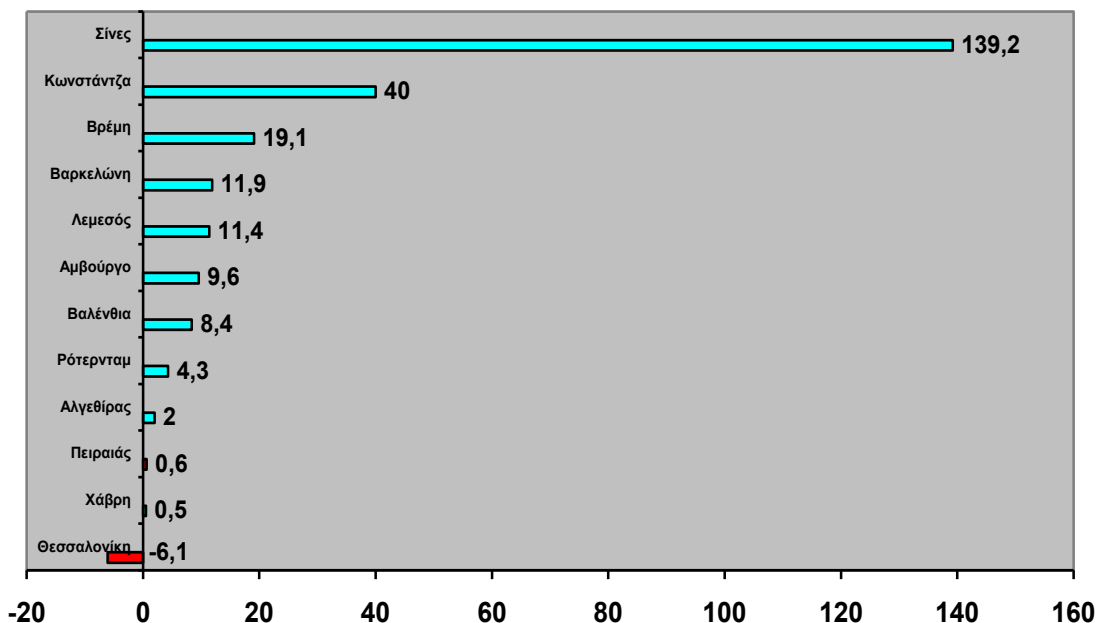
Η χαμηλή ανάπτυξη και οι καθυστερήσεις σε ζωτικής σημασίας επενδύσεις, αλλά και η αδυναμία κάλυψης των εξόδων που απαιτούνται για την πραγματοποίηση όλων των έργων, όπως και η επέμβαση του κράτους στην διαχείριση του ΟΛΘ είναι ενδεικτικά από τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο λιμένας. Ιδιαίτερα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η κατασκευή της Προβλήτας 6 στον Σταθμό Ε/Κ που έχει ξεκινήσει από το 1993 και δεν έχει ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα.

Η Προβλήτα 6 έχει σχεδιασθεί ώστε να μπορούν σ' αυτή να έχουν πρόσβαση περισσότερα και μεγαλύτερου εκτοπίσματος πλοία, πλοία τέταρτης γενιάς, και να πραγματοποιούν φορτώσεις και εκφορτώσεις. Την επέκταση της ανέλαβε το 2000 η «Τεχνική Εταιρία Χρυσ. Κωνσταντινίδη ΑΕ» έναντι 6,5 δις δραχμές και με τη δέσμευση την παράδοση του έργου σε 48 μήνες.

Η χρηματοδότηση αυτού του έργου ανήκε κατά 50% στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και κατά 50% σε αυτοχρηματοδότηση του ΟΛΘ ΑΕ. Μάλιστα, ενώ ο τότε υπουργός Ναυτιλίας κ. Σταύρος Σουμάκης δήλωνε ότι οι πιστώσεις είναι εξασφαλισμένες και όλα έδειχναν θετικά για την ολοκλήρωση της προβλήτας, οι εργασίες δεν τελείωσαν ποτέ λόγω κακού σχεδίου και προβλημάτων της χρηματοδότησης.

Με τέτοια εμπόδια και τόσο χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης για ένα λιμάνι με τις προοπτικές του συγκεκριμένου και στην συγκεκριμένη εποχή του ακραίου ανταγωνισμού δεν είναι απορίας άξιον το γεγονός ότι ενώ η διακίνηση Ε/Κ στα ευρωπαϊκά λιμάνια, στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα αυξήθηκε κατά 12,9%, ο Σ.ΕΜΠΟ του ΟΛΘ σημείωσε πτώση εργασιών κατά -6,07%, όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα (Πηγή: ESPO)

**Ρυθμός Μεταβολής στη διακίνηση Ε/Κ 2005 - 2006 (%)**

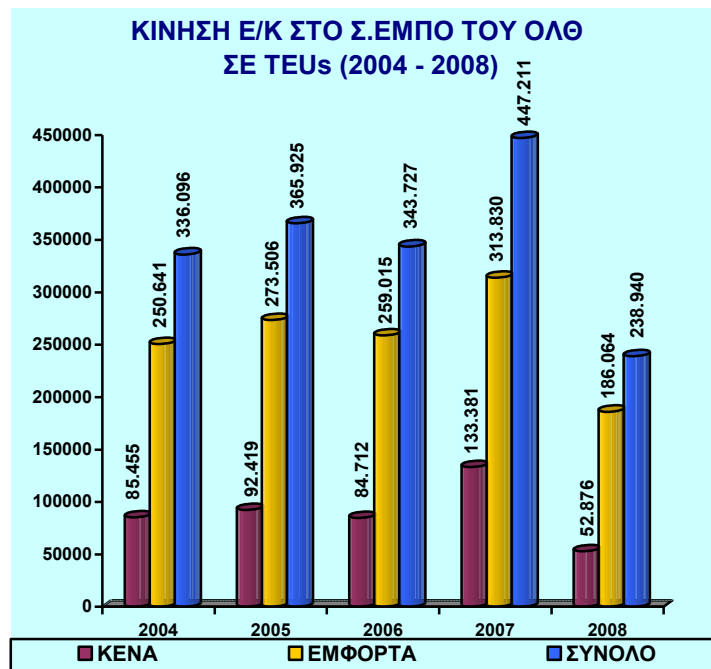


Πηγή: Eurostat

Παρόλα αυτά όμως, οι προοπτικές ανάπτυξεως του λιμένα είναι εξαιρετικά ευνοϊκές, κυρίως λόγω των μεγάλων ευκαιριών που πρόκειται να του δοθούν. Μέσα στη δεκαετία 2005 – 2015 αναμένεται τριπλασιασμός της κινήσεως Ε/Κ στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, γεγονός που ο ΟΛΘ πρέπει να εκμεταλλευτεί στο έπακρο. Θα πρέπει βεβαίως να αντιμετωπισθεί ο ανταγωνισμός από τα υπόλοιπα λιμάνια και κυρίως του πλέον ανταγωνιστικότερου της Θεσσαλονίκης, του

λιμένα της Κωνσταντζας.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων του Σ.ΕΜΠΟ του ΟΛΘ για τα έτη 2004 έως 2008. Η σημαντική μείωση που παρατηρείται κατά το 2008, σχεδόν υποδιπλασιάζεται η διακίνηση Ε/Κ, οφείλεται στις απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων του ΟΛΘ.



Πηγή: Ετήσιες Εκθέσεις ΟΛΘ ΑΕ

Επιπλέον, από το διάγραμμα παρατηρούμαι ότι και το 2006 υπήρξε κάποια σχετικά μείωση της διακίνησης Ε/Κ κατά 6,1%, ενώ το 2007 που ο ΟΛΘ αύξησε την κίνηση του σε όλους τους τομείς δράσης του και η κίνηση των Ε/Κ αυξήθηκε κατά 30,1%. Η μείωση που σημειώθηκε το 2008 ήταν της τάξεως του -46,6% και το μέγεθος της κίνησης του Σ.ΕΜΠΟ ήταν το μικρότερο που σημείωσε ο ΟΛΘ την τελευταία πενταετία.

Για την ανάκαμψη του Σ.ΕΜΠΟ και την περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητάς και ανταγωνιστικότητάς του, η διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ έχει σχεδιάσει ένα επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 280 εκατ. €.

Δεδομένου, όμως ότι ο κύκλος εργασιών της εταιρίας ήταν 9,8 εκατ. € το 2008 και τα καθαρά κέρδη προ φόρων μόλις 7,9 εκατ. € αυτομάτως φαίνεται ότι το ποσό των απαιτούμενων επενδύσεων είναι υπερβολικά μεγάλο για την ΟΛΘ ΑΕ.

Επίσης, τα χρονικά περιθώρια για την υλοποίηση των έργων είναι περιορισμένα και η ανάγκη για προσέλκυση νέων πελατών που θα εξασφαλίσουν τον αναγκαίο όγκο εμπορευματικών ροών είναι επιτακτική.

Για αυτό το λόγο προκηρύχθηκε η συνολική παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ (που συνέβαλε κατά 55,8% στα έσοδα του ΟΛΘ το 2006) για τα επόμενα 30 χρόνια. Η εταιρία που θα διαχειριζόταν το σταθμό θα επένδυε περίπου 250 εκατ. €, γεγονός που θα τριπλασίαζε τη σημερινή δυναμικότητα του λιμένα στα 1,6 εκατ. TEUs από μόλις 400 χιλ. TEUs που διακινεί σήμερα.

Φυσικά οι εταιρίες διαχείρισης λιμένων αρχικά έδειξαν το ενδιαφέρον τους για το ΣΕΜΠΟ του λιμένα της Θεσσαλονίκης εφόσον ο πάροχος που θα επιλεγεί όπως προαναφέρθηκε θα διαχειρίζεται το σταθμό μονοπωλιακά και εκτός των άλλων η κίνηση από το ΣΕΜΠΟ της Θεσσαλονίκης αφορά κατά 80% το εγχώριο εμπόριο, δηλαδή τις ελληνικές εξαγωγές και εισαγωγές. Η κίνηση αυτή είναι ανελαστική, δηλαδή απολύτως εξασφαλισμένη και το ίδιο ισχύει και για τις πλησίον Βαλκανικές χώρες που δεν έχουν άλλη διέξοδο στη Μεσόγειο με τις προδιαγραφές του συγκεκριμένου λιμένα.

Κατατέθηκαν προτάσεις από τρεις μεγάλες εταιρίες διαχείρισης λιμένων. Την αραβική Dubai Ports η οποία έχει βάση και στο λιμάνι της Κοσταντίας στη Ρουμανία, την κινέζικη εταιρία Cosco, η οποία επιλέχθηκε διαχειριστής και στο ΣΕΜΠΟ του λιμένα του Πειραιά και τη Hutchison του Χονγκ Κονγκ που έχει βάση και στο ανταγωνιστικό λιμάνι της Κωνσταντινούπολης.

Η Dubai Ports, από τις ισχυρότερες διεθνώς στον τομέα της με μεγάλη εμπειρία και πελατολόγιο (περισσότερους από 30.000 πελάτες διεθνώς), είχε προσπαθήσει και το 2005 να αποκτήσει πρόσβαση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης προσπαθώντας να εγκαταστήσει τις αποθήκες χημικών, κάτι που τελικά είχε ματαιωθεί για λόγους ασφαλείας.

Ο διαγωνισμός αυτός όμως όταν έφτασε σε σημείο να επιλεγεί ως διαχειριστής η Hutchison, κηρύχθηκε άγονος λόγω της αποχώρησης της τελευταίας εταιρίας η οποία είχε προσφέρει και το μεγαλύτερο καθαρό τίμημα, που έφτανε τα 419 εκατ. €.

Η Hutchison αποχώρησε από τις διαπραγματεύσεις με τον ΟΛΘ στις 9-2-2009 λόγω διαφωνιών που ανέκυψαν σε σοβαρά θέματα όπως δήλωσε. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν

η κατάπτωση της εγγυητικής επιστολής της Hutchison στις 16-2-2009, ύψους 5 εκατ. € από την τράπεζα Royal Bank of Scotland.

Έτσι ο ΟΛΘ για να βρει λύση στο αδιέξοδο που έχει περιέλθει η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού εξετάζει όλα τα πιθανά σενάρια μαζί με το ΥΕΝ και η επικρατέστερη επιλογή είναι η προκήρυξη ενός νέου διαγωνισμού.

Αν και κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης δύσκολα θα βρεθεί πλειοδότης του οποίου το τίμημα θα ανταποκριθεί στην πραγματική αξία που θα έχει η παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ, έτσι υπάρχει ο κίνδυνος το κλείσιμο μίας συμφωνίας αυτή τη περίοδο να είναι επιζήμιο για το ελληνικό δημόσιο.

Ένα ακόμη επιπρόσθετο τρέχον πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο ΟΛΘ, είναι η απεργία των εργαζομένων στο ΣΕΜΠΟ που έχει προκαλέσει τεράστια οικονομική αιμορραγία στον εμπορικό κόσμο της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας.

Οι εργαζόμενοι περιμένουν να ξεκαθαρίσει η κυβέρνηση τι θα γίνει με το μέλλον της ιδιωτικοποίησης του ΣΕΜΠΟ. Η αιτιολογία τους για την μεγάλη διάρκεια της απεργίας τους είναι ότι αμφισβητείται το εργασιακό τους μέλλον στο λιμάνι και στις θέσεις που κατέχουν.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο των ναυτικών πρακτόρων Πάρη Ευαγγελινό, η ζημιά που προκαλείται στον εμπορικό κόσμο είναι τεράστια. Παρ' όλα αυτά ακόμα και αν λυθεί άμεσα η απεργία η διοίκηση του ΟΛΘ πρέπει να προχωρήσει σε λήψη μέτρων ώστε να λειτουργήσει σωστά το ΣΕΜΠΟ και να λυθούν τα προβλήματα που ούτως ή άλλως υπάρχουν.

Τα κυριότερα όμως προβλήματα που απορρέουν από την ακύρωση του διαγωνισμού είναι η έπ' αόριστον καθυστέρηση των έργων που είχαν σχεδιαστεί να γίνουν από την ανάδοχο εταιρία. Όπως η ολοκλήρωση της Προβλήτας 6, που όπως προαναφέρθηκε εκτελείται από το 1993, έργο πνοής για το λιμάνι αφού υπολογίζεται ότι θα υπερδιπλασιάσει τη διακίνηση των Ε/Κ και η λύση του θέματος του ανεφοδιασμού με καύσιμα των πλοίων και της μικρής ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης που σχεδιάζόταν να κατασκευαστεί στις εκβολές του Δενδροποτάμου. Υποδομές σημαντικές για ένα σύγχρονο λιμάνι που σήμερα δεν διαθέτει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Λύση για την ολοκλήρωση των αναγκαίων έργων στο λιμάνι προτείνουν οι εργαζόμενοι του ΟΛΘ, οι οποίοι επιθυμούν να προχωρήσουν οι επενδύσεις στο λιμάνι χωρίς ξένα κεφάλαια, αλλά εν μέρει με αυτοχρηματοδότηση από τα αποθεματικά του ΟΛΘ και εν μέρει με αξιοποίηση του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου που είχε υπογραφεί για τα ελληνικά λιμάνια μεταξύ του ΥΕΝ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, ύψους 3 δις €. Στην περίπτωση αυτή η Ευρωπαϊκή Τράπεζα θα συμμετέχει με 50% στη χρηματοδότηση για το έργο της επέκτασης της 6ης προβλήτας, συνολικού ύψους 100 εκατ. €.

## **5.7: ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΟΛΘ ΑΕ**

Η ΟΛΘ ΑΕ είναι ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, λειτουργεί με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας.

Η ΟΛΘ ΑΕ διαχειρίζεται το λιμάνι από το 1999, σκοπός της εταιρίας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση του λιμένα Θεσσαλονίκης ή και άλλων λιμένων και συγκεκριμένα:

- Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης φορτίων και επιβατών από και προς το Λιμένα.
- Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής, βιομηχανικής, πετρελαϊκής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής και του σχεδιασμού και οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- Κάθε άλλη αρμοδιότητα που είχε ανατεθεί νομίμως στον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου.

Η Εταιρεία έχει από το νόμο το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα της Θεσσαλονίκης. Το παραπάνω αποκλειστικό δικαίωμα παραχωρήθηκε στην ΟΛΘ ΑΕ για 40 έτη από το Ελληνικό Δημόσιο.

Όλες οι εργασίες εντός της χερσαίας Λιμενικής Ζώνης εκτελούνται αποκλειστικά με τα μέσα και το προσωπικό του ΟΛΘ ΑΕ, σε περίπτωση όμως που η ΟΛΘ ΑΕ δεν διαθέτει επαρκή μέσα ή προσωπικό για την εκτέλεση λιμενικών εργασιών διατηρεί το δικαίωμα να συνάπτει συμβάσεις ορισμένου χρόνου με τρίτους παρόχους υπηρεσιών, για την εκτέλεση διαφόρων εργασιών.

Οι στόχοι που έχει θέσει η διοίκηση του Οργανισμού για την ανάπτυξη του, επιδιώκονται βάση ενός καταρτισμένου στρατηγικού σχεδιασμού που διαμορφώνεται βάση των αλλαγών που συντελούνται στη λιμενική βιομηχανία και προγραμματίζουν την ανάπτυξη μίας ισχυρής εταιρίας με κύρια μελήματα τα εξής:

- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας
- Αύξηση της κερδοφορίας με βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου κέρδους



- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών
- Παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας στα εμπορεύματα

Μέχρι στιγμής όμως το λιμάνι έχει να αντιμετωπίσει πολλά βασικά προβλήματα όπως οι ελλιπείς εγκαταστάσεις, η χαμηλή χρηματοδότηση και ακόμα προβλήματα που δημιουργούνται από το λιμενεργατικό προσωπικό το οποίο πολύ συχνά εξαναγκάζει την ικανοποίηση των αιτημάτων του με μακροχρόνιες κινητοποιήσεις.

Οι κινητοποιήσεις αυτές επηρεάζουν όχι μόνο το λιμάνι, αλλά ολόκληρο τον επιχειρηματικό κόσμο της Βορείου Ελλάδος, αφού το εμπόριο μέσω θαλάσσης, αλλά και οι προμήθειες των επιχειρήσεων με πρώτες ύλες σταματούν. Ο Σύνδεσμος Βιομηχανιών Βορείου Ελλάδος (ΣΒΒΕ) και ο Σύνδεσμος Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδας (ΣΕΒΕ) σκέφτονται την αποστολή εξωδίκου προς τη διοίκηση του ΟΛΘ επιρρίπτοντάς της ευθύνες για παραδειγματική αδράνεια επί του θέματος.

### **5.7.1: Η ΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΟΛΘ ΑΕ**

Το μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΘ ΑΕ ανέρχεται σε 30.240.000 € και διαιρείται 10.080.000 κοινές ονομαστικές μετοχές, αξίας 3,00 € έκαστη. Στο μετοχικό κεφάλαιο δεν υπάρχουν μερίδια που δεν αντιπροσωπεύουν κεφάλαια της εταιρείας ούτε δικαιώματα προς κτήση ομολογιών.

Η εταιρεία εισήχθη στο ΧΑΑ με δημόσια εγγραφή από τις 27-7-2001 έως 1/8/2001 και από τον συνολικό αριθμό των μετοχών της διατέθηκαν 2.520.000 μετοχές κυριότητας Ελληνικού Δημοσίου, δηλαδή το 25% του συνολικού κεφαλαίου. Η διαπραγμάτευση των μετοχών της ΟΛΘ ξεκίνησε στις 27-8-2001 με τιμή εισαγωγής 6,74 €.

Το καταστατικό της εταιρείας προβλέπει ότι η ελάχιστη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου στο Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρείας δε δύναται να υπολείπεται του ποσοστού 51% και μετά την εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο Αθηνών.

Από τις μετοχές που διατέθηκαν συνολικά 120.000 μετοχές διατέθηκαν με Ιδιωτική Τοποθέτηση στους εργαζομένους της Εταιρείας στην τιμή των 5,39 € και 110.970

μετοχές διατέθηκαν σε επενδυτές με ανταλλαγή προμετόχων, ενώ οι υπόλοιπες διατέθηκαν στο ευρύ κοινό με καταβολή μετρητών στην τιμή των 6,74€. Η συνολική αξία των μετοχών που διατέθηκαν (εξαιρουμένων των προμετόχων) ανήλθε στα 16.074.862,20 €.

Στο παρακάτω γράφημα φαίνεται η πορεία της μετοχής της ΟΛΘ ΑΕ στο ΧΑΑ από το 2004 έως και το 2009.



Πηγή: Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών

Από το γράφημα φαίνεται ότι η τιμή της μετοχής του ΟΛΘ στο Χρηματιστήριο Αθηνών μέχρι τις αρχές του 2008 είχε ανοδική πορεία, παρά τις αναμενόμενες και φυσιολογικές διακυμάνσεις. Κατά τη διάρκεια όμως του έτους 2008 η μετοχή του ΟΛΘ έπεσε κατακόρυφα, ως συνέπεια του γενικότερου κλίματος και των αναταραχών της εταιρείας.

Η μετοχή της ΟΛΘ ΑΕ συμμετέχει στον δείκτη μεγάλης κεφαλαιοποίησης και στο Κλάδο Οικονομικής Δραστηριότητας, Υπηρεσίες Μεταφορών. Η πορεία της μετοχής της από 1.1.2008 – 31.12.2008 παρουσίασε συνολική μείωση κατά 71,77 %. Αξίζει να σημειωθεί όμως ότι στο ίδιο διάστημα η τιμή του Γενικού Δείκτη μειώθηκε κατά 65,69 %, ενώ η τιμή της ΟΛΠ ΑΕ μειώθηκε κατά 68,34 %.

## **5.7.2: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΛΘ ΑΕ**

Στον παρακάτω παρουσιάζονται τα βασικά οικονομικά στοιχεία των χρήσεων 2003 έως 2007 της ΟΛΘ ΑΕ, με σκοπό την επεξεργασία τους με τους σχετικούς δείκτες εξέλιξης, κέρδους και αποδοτικότητας των αντίστοιχων ετών.

### **Οικονομικά Μεγέθη ετών 2003 - 2008**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Κύκλος εργασιών	40.242.193	45.782.232	47.462.190	45.946.950	66.284.927	49.342.398
Κέρδη προ φόρων	4.686.577	7.085.329	5.695.859	5.098.181	18.693.965	7.924.551
Πάγια Περιουσιακά Στοιχεία	53.945.882	52.709.990	72.369.337	63.931.806	64.791.555	68.300.545
Κυκλοφορούν Ενεργητικό	55.203.297	61.130.919	46.561.154	56.175.180	71.723.829	64.881.167
Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	7.812	14.673	5.807.217	5.939.199	5.501.494	5.581.305
Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις	12.804.823	14.565.555	11.935.747	11.357.077	136.515.385	133.181.712
Σύνολο Παθητικού	12.812.635	14.580.228	17.742.964	17.296.276	142.016.897	138.763.017
Ίδια Κεφάλαια	94.963.729	97.285.240	101.187.527	102.810.710	114.663.104	114.265.958

Πηγή: Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις ΟΛΘ ΑΕ

<b>ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
- Κύκλου Εργασιών (%):	-	13,8	3,7	-3,2	44,3	-25,6
- Κερδών προ φόρων (%):	-	51,2	-19,6	-10,5	266,7	-57,6
- Παγίων περιουσιακών στοιχείων (%):	-	2,3	34,1	-11,6	1,3	5,4
- Συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων (%):	-	13,8	21,7	-2,5	721,1	-2,3
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ</b>						
- Καθαρού Κέρδους (%):	11,6	15,5	12,0	11,1	28,2	16,1
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>						
- Μέσου Όρου Ιδίων Κεφαλαίων (%):	-	1,8	1,4	1,2	4,3	1,7
<b>ΔΕΙΚΤΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>						
- Γενική ρευστότητα :	4,31	4,20	3,90	4,95	0,53	0,49

## ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ:

<b>ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ (%)</b> (ανάλογα το μέγεθος που εξετάζουμε)	= [(μέγεθος τρέχουσας χρήσης – μέγεθος της προηγούμενης χρήσης)/μέγεθος προηγούμενης χρήσης] * 100
<b>ΚΑΘΑΡΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (%)</b>	= Κέρδος προ φόρων/ Κύκλος Εργασιών
<b>ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ (%)</b>	= {[Κέρδη προ φόρων τρέχουσας χρήσης/ (Ίδια Κεφάλαια τρέχουσας χρήσης + Ίδια Κεφάλαια προηγούμενης χρήσης)] / 2} * 100
<b>ΓΕΝΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	= Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Με τη βοήθεια των ανωτέρω δεικτών παρατηρούμε ότι ο κύκλος εργασιών του ΟΛΘ αυξανόταν σταδιακά με μία μικρή μείωση το 2006. Το 2007 υπήρξε σχετικά μία μεγάλη αύξηση των εσόδων της τάξεως του 44%, για να ακολουθήσει το 2008 μείωση τους κατά 25,6%, που αποδίδεται στις μειωμένες κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων και συμβατικού φορτίου, λόγω των κινητοποιήσεων των εργαζομένων του ΟΛΘ.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το 2007 ο ΟΛΘ κατάφερε όχι μόνο να αυξήσει σημαντικά τα έσοδα του, αλλά και σχεδόν να τετραπλασιάσει τα κέρδη προ φόρων, ενώ τον επόμενο χρόνο σημείωσε πάλι μείωση των κερδών του, της τάξεως του 57,6%.

Ο δείκτης περιθωρίου καθαρού κέρδους μας δείχνει ότι τα κέρδη προ φόρων σε σχέση με τον κύκλο εργασιών του οργανισμού φαίνεται να έχουν μία μικρή αλλά συνεχή διαχρονικά αύξηση.

Η δείκτης της γενικής ρευστότητας του ΟΛΘ μέχρι το 2006 κυμαίνεται σε καλά επίπεδα για τις απαιτήσεις κάλυψης των άμεσων αναγκών της εταιρείας, ενώ το 2007 και 2008 παρατηρείται πτώση του δείκτη, λόγω της μεγάλης αύξησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της. Έτσι φαίνεται ότι λειτουργικές δαπάνες της εταιρείας, καλύπτονται

με σχετική δυσκολία, παρά το γεγονός ότι τα ταμειακά ισοδύναμα καταλαμβάνουν το 83% του κυκλοφορούντος ενεργητικού. *(Παράρτημα: Ισολογισμός ΟΛΘ ΑΕ – 2008)*

Για το 2008, η μεγάλη μείωση που παρατηρείται στο ύψος των εσόδων και των κερδών της εταιρείας σε σχέση με το 2007, οφείλεται κατά κύριο λόγο στις απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού της ΟΛΘ ΑΕ για την ιδιωτικοποίηση του λιμένα, οι οποίες διήρκεσαν μέχρι τις 3-1-2009, όπου και συμφωνήθηκε η λήψη των κινητοποιήσεων μετά από διαπραγματεύσεις μεταξύ εκπροσώπων των εργαζομένων, της διοίκησης του λιμένα και του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Μ. Κεφαλογιάννη.

Οι κινητοποιήσεις αυτές μείωσαν πολύ τον κύκλο εργασιών της εταιρείας, αλλά αντίστοιχα μειώθηκαν και τα λειτουργικά έξοδα κατά 9,86%, λόγω των μειωμένων αμοιβών του προσωπικού. Συγκεκριμένα, ο περιορισμός των υπερωριών και η μείωση του προσωπικού μείωσαν τις αμοιβές προσωπικού κατά 12,83%. *(Παράρτημα: Οικονομικές Καταστάσεις ΟΛΘ ΑΕ – 2008)*

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Σε όλους τους εθνικούς εμπορικούς λιμένες, εκτός του Πειραιώς και Θεσσαλονίκης τις αρμοδιότητες ασκούν τα κατά τόπους Λιμενικά Ταμεία που λειτουργούν ως ΝΠΔΔ, υπό την εποπτεία πάντα του Υ.Ε.Ν. ενώ μερικά εξ αυτών έχουν περιέλθει σήμερα στη Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δήμους - Κοινότητες).

Τα δέκα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, με νόμο του 2001 μετατράπηκαν σε Ανώνυμες Εταιρίες. Οι λιμένες αυτοί παρουσιάζονται παρακάτω.

### **6.1: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΑΕ**

Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης είναι ένας τεχνητός λιμένας από πλευρά διαμόρφωσης και εξυπηρετεί συγχρόνως εμπορικές, επιβατικές και αλιευτικές δραστηριότητες.

Η κατασκευή του σημερινού νέου λιμένα, ανατολικά του παλαιού, ολοκληρώθηκε το 2001 με χρηματοδότηση του Β' και Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Η επέκταση του λιμένα πραγματοποιήθηκε για να καταστεί ο λιμένας πλήρως λειτουργικός για την εξυπηρέτηση των εμπορικών δραστηριοτήτων του ευρύτερου Ελλαδικού χώρου αλλά και των γειτονικών χωρών.

Για την πλήρη εκμετάλλευση των δυνατοτήτων του λιμένα απαιτείται η επιτάχυνση των έργων υποδομής και ανωδομής, η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η δημιουργία Ελεύθερης Εμπορευματικής Ζώνης, έργα τα οποία βρίσκονται σε εξέλιξη.

Μεγάλο πλεονέκτημα του συγκεκριμένου ελληνικού λιμένα αποτελεί η άμεση πρόσβαση του στο δίκτυο του Ο.Σ.Ε. με δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων από πλοία σε βαγόνια και αντίστροφα, σε δύο προβλήτες συνολικού μήκους 500 μ.

Επιπλέον, συνιστά την απόληξη του οδικού άξονα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών και θα μπορούσε να εξυπηρετήσει φορτία από και προς τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, ενώ αποτελεί και πύλη του άξονα της Εγνατίας.

Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης λόγω όλων των παραπάνω επενδύσεων που πραγματοποιούνται, αλλά και της ευνοϊκής του τοποθεσίας έχει πολύ μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης και μπορεί να αποτελέσει επίνειο των χωρών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και ιδιαίτερα έχει την δυνατότητα να εκμεταλλευτεί την ύπαρξη του πετρελαιαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη και να γίνει επιπλέον σημαντικός κόμβος μεταφορτώσεως πετρελαίου.

## **6.2: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΑΕ**

Το λιμάνι του Βόλου ξεκίνησε τη λειτουργία του από το 1893, βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης και κατέχει κεντροβαρή θέση στη χώρα μας. Το λιμάνι συνιστά εφαλτήριο ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής του Βόλου αλλά και της Θεσσαλίας, εφόσον αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Το λιμάνι διαθέτει τις υποδομές για την εξυπηρέτηση τόσο της επιβατικής και τουριστικής κίνησης όσο και της εμπορευματικής κίνησης, εφόσον έχει τις δυνατότητες να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία (εμπορευματοκιβώτια, χύδην κτλ.), παίζοντας σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές.

Υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Βόρειες Σποράδες και τα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου, ενώ υποδέχεται και μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, έχοντας τις κατάλληλες υποδομές στον επιβατικό σταθμό του.

Η Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Βόλου διατηρεί ένα αίσθημα ιδιαίτερης περιβαλλοντικής ευθύνης και εναρμονίζεται πλήρως στις Διεθνείς και Κοινοτικές

Οδηγίες για την προστασία των θαλάσσιων υδάτων. Γι' αυτό το λόγο συνέταξε το «Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων» και ανέδειξε μέσω δημόσιου ανοικτού διαγωνισμού ανάδοχο την North Aegean Slops, για την ολοκληρωμένη παροχή ευκολιών υποδοχής αποβλήτων των πλοίων στον λιμένα.

### **6.3: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ ΑΕ**

Ο λιμένας της Ελευσίνας είναι συγχρόνως επιβατικός, τουριστικός, αλλά κυρίως ικανοποιεί την εμπορική κίνηση, προσφέροντας υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης και διαμετακόμισης εμπορευμάτων. Επιπλέον, στους χώρους του λιμένα στην τοποθεσία της «Παλάσκας» βρίσκονται τα γνωστά ελληνικά ναυπηγεία Σκαραμαγκά.



Όλες οι εμπορικές δραστηριότητες διακίνησης εμπορευμάτων και χύδην φορτίων λαμβάνουν χώρα στον Κεντρικό Λιμένα της Ελευσίνας, ο οποίος είναι χαρακτηρισμένος ως Τελωνειακός Περίβολος. Από εκεί εκφορτώνονται και διακινούνται στο εσωτερικό της χώρας κατά μέσο όρο 2 εκατ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως. Τα κυριότερα εμπορεύματα που διακινούνται είναι σίδηρος, λαμαρίνες, ρόλοι χαρτιού, ξυλεία, σωλήνες, μπετόβεργες κα.

Η Προβλήτα που υπάρχει στη «ΒΛΥΧΑ» είχε παραχωρηθεί από το Λιμενικό Ταμείο Ελευσίνας σε δύο εταιρείες για την φορτοεκφόρτωση και εναπόθεση αδρανών υλικών, ενώ για την τουριστική κίνηση χρησιμοποιείται η μαρίνα στη θέση «Καλυμπάκι», με δυναμικότητα 40 περίπου σκαφών, όπου φιλοξενούνται μικρού μεγέθους σκάφη αναψυχής. Για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, χρησιμοποιείται επίσης και ο Νέος Λιμενίσκος ανατολικά του Κεντρικού Λιμένα, ο οποίος ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2003.

Τέλος, ο λιμένας της Ελευσίνας διαθέτει και την Προβλήτα πρώην Αμερικάνικης Βάσης, η οποία όμως παραμένει ανεκμετάλλευτη, διότι απαιτείται η καθολική επισκευή της και



η εκβάθυνση του θαλάσσιου χώρου, ο οποίος μέχρι στιγμής κυμαίνεται από 4,5 μ. μέχρι 6 μ.

#### **6.4: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΑΕ**

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποτελεί την πύλη σύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία, τις Βαλκανικές χώρες της Αδριατικής Θάλασσας, αλλά και την υπόλοιπη ΕΕ, εξυπηρετώντας οχηματαγωγά και επιβατικά πλοία με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το εσωτερικό όσο και με το εξωτερικό.

Το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας εγκαινιάστηκε τον Σεπτέμβριο του 2003 και τοποθετείται στη νότια πλευρά της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έξω από τον αστικό ιστό της πόλης. Η κατασκευή του ήταν μέρος του αναπτυξιακού προγράμματος του λιμένα.

Με βάση το Γενικό Χωροταξικό Πλαίσιο προτείνεται η αναβάθμιση του λιμένα σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης, δηλαδή στην παράλληλη εξυπηρέτηση και εμπορευματοκιβωτίων. Την επέκταση αυτή ευνοεί και ύπαρξης λειτουργικής σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με τα Ιωάννινα, την Καλαμπάκα, την Κοζάνη και μέσω αυτών τη σύνδεση του με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Οι αναπτυξιακοί στόχοι που θέτει η Διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι να καταστήσει το λιμάνι σε ένα εμπορευματικό και διαμετακομιστικό κέντρο, αλλά αξιοποιώντας και τον ήδη υπάρχον επιβατικό λιμένα να αποτελέσει τερματικό σταθμό των κρουαζιερόπλοιων και η δημιουργία επιπλέον μαρίνων ώστε να αξιοποιηθεί τουριστικά η ευρύτερη περιοχή.

## **6.5: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ**

Το λιμάνι του Ηρακλείου αποτελεί την κύρια και πιο σύγχρονη πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης. Είναι ένα από τα δέκα ελληνικά λιμάνια εθνικής σημασίας με εξέχουσα γεωγραφική θέση καθώς βρίσκεται στο κέντρο της Νότιο-Ανατολικής Λεκάνης της Μεσογείου, στην συμβολή τριών ηπείρων.



Η διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου αποσκοπεί στην καθιέρωση του λιμένα ως τον Κρητικό κόμβο στη σύγχρονη μεταφορική αλυσίδα και να αποτελέσει ένα αναπτυγμένο διαμετακομιστικό και εμπορευματικό κέντρο της Μεσογείου.

Ο προγραμματισμός και η πραγματοποίηση των έργων για την αναβάθμιση του λιμένα συμπεριλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού, την αποπεράτωση των έργων υποδομής και την αξιοποίηση στο μέγιστο βαθμό της ακίνητης περιουσίας και των υποδομών του.

Παρόλα αυτή, η κατεύθυνση που ακολουθεί το YEN για τον λιμένα του Ηρακλείου είναι να επενδύσει περισσότερο σε υποδομές ακτοπλοΐας, φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού. Η εμπορευματική του δραστηριότητα εξαρτάται από την πραγματοποίηση των σχεδίων του YEN για δημιουργία ή μη εξειδικευμένου κομβικού λιμένα εμπορευματοκιβωτίων στην Νότια Κρήτη και συγκεκριμένα στον κόλπο της Μεσσαράς.

Το λιμάνι διαθέτει πέντε (5) προβλήτες επιπλέον των εγκαταστάσεων που υπάρχουν στο παλιό Ενετικό λιμάνι, όπου βρίσκεται το Αλιευτικό Καταφύγιο. Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα και εξυπηρετεί ετησίως 2 εκατ. επιβάτες και άνω των 300.000 οχημάτων, ενώ είναι το δεύτερο λιμάνι της χώρας στην εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων μετά τον λιμένα του Πειραιά.

Η διακίνηση εμπορευμάτων στον λιμένα του Ηρακλείου πραγματοποιείται στην Προβλήτα III και IV όπου λειτουργεί η Ελεύθερη Ζώνη, καθώς και από τον όρμο

Ληνοπεραμάτων όπου διακινούνται τα καύσιμα και τα τσιμέντα. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και φορτίων στον λιμένα αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία.

Ο μηχανολογικό εξοπλισμός που διαθέτει το εμπορευματικό λιμάνι αποτελείται από αυτοκινούμενους και ηλεκτροκίνητους γερανούς, container forklift, clarks και Ro-Ro Tractors για τη φορτοεκφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων, των χύδην και γενικών φορτίων.

Παράλληλα, με τη λειτουργία του λιμένα του Ηρακλείου το ΥΕΝ σχεδιάζει τη δημιουργία ενός ακόμη λιμένα στην Κρήτη, αποκλειστικά για τη διαμετακόμιση προϊόντων. Πιθανή τοποθεσία του λιμένα είναι στον κόλπο της Μεσσαράς, όπου βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Κρήτης, σε αυτήν την τοποθεσία ένας εξειδικευμένος λιμένας εμπορευματοκιβωτίων θα αποτελέσει την Εθνική Λιμενική Πύλη του Νότου.

Το νέο αυτό λιμάνι θα καλύψει τις ανάγκες της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας και θα συνδέσει την Κρήτη με τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, ιδιαίτερα σε μία περίοδο όπως αυτή, με τη ραγδαία ανάπτυξη νέων οικονομιών που προκαλεί αυξημένες ανάγκες θαλάσσιων μεταφορών. Η δημιουργία του λιμένα θα προσδώσει στην Ελλάδα κομβικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές, με λειτουργίες μεταφόρτωσης στους θαλάσσιους διαδρόμους που διατρέχουν κατά μήκος τη Μεσόγειο, τον Εύξεινο Πόντο και την Αδριατική, καθώς και με τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές.

## **6.6: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ ΑΕ**

Τον λιμένα της Καβάλας διαχειρίζεται από τα τέλη του 2001 ο Οργανισμός Λιμένος Καβάλας (ΟΛΚ). Ο ΟΛΚ συνολικά διοικεί και εκμεταλλεύεται τέσσερα (4) λιμάνια το νέο εμπορικό λιμάνι "ΦΙΛΙΠΠΟΣ", το κεντρικό επιβατικό λιμάνι, το λιμάνι της Κεραμωτής και το λιμάνι της Περάμου.

Το παλιό κεντρικό λιμάνι, όπου υπάρχουν κτίρια για εκμετάλλευση και θα αναπτυχθεί σε συνεργασία με ιδιώτες-επενδυτές και εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση, τον τουρισμό, τον αλιευτικό στόλο και το ναυταθλητισμό.



Στο κεντρικό λιμάνι της Καβάλας υπάρχουν πολλές προοπτικές ανάπτυξης της τουριστική κίνησης δεδομένου ότι εκεί προσεγγίζουν κρουαζιερόπλοια και σκάφη αναψυχής η κίνηση των οποίων παρουσιάζει αυξητική τάση, ιδιαίτερα μετά την απελευθέρωση του λιμανιού από την εμπορική κίνηση.

Το νέο λιμάνι "ΦΙΛΙΠΠΟΣ" είναι ένα σύγχρονο λιμάνι στην Νέα Καρβάλη σε απόσταση 8 χιλ. ανατολικά της πόλης, το οποίο τέθηκε σε λειτουργία το 2002 με σκοπό να εξυπηρετεί αποκλειστικά την εμπορική κίνηση.

Για την εξυπηρέτηση της εμπορευματικής κίνησης, ο ΟΛΚ εξόπλισε το νέο λιμάνι με αυτοκινούμενους γερανούς, περονοφόρα, περονοφόρα και μεταφορικές ταινίες, ικανά να εξυπηρετήσουν εμπορευματοκιβώτια και πάσης φύσεως φορτία.

Με την ολοκλήρωση των νέων έργων και την προμήθεια του μηχανολογικού εξοπλισμού θα υπάρχει δυνατότητα για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση 7-8 πλοίων διαφόρων κατηγοριών. Παράλληλα, θα είναι εφικτή η ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σχετικών με την αποθήκευση, την συσκευασία και τη διανομή εμπορευμάτων.

Επιπλέον, η μελλοντική σύνδεση του νέου λιμένα με σιδηροδρομικό δίκτυο κρίνεται αναγκαία για τη λειτουργία κόμβου συνδυασμένων μεταφορών. Η αύξηση της κίνησης τα επόμενα χρόνια αναμένεται να καταστήσει αναγκαίο τον προγραμματισμό νέων έργων σύμφωνα με το προγραμματικό σχέδιο που έχει ήδη εγκριθεί.

Λόγω της γεωγραφικής του θέσης, ο λιμένας της Καβάλας έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει βασική πύλη της Βόρειας Ελλάδος δίνοντας πρόσβαση και στις χώρες της ΝΑ Ευρώπης. Για αυτό το λόγο έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη του που αποσκοπεί στην σταδιακή αύξηση της συμβολής του στη μεταφόρτωση, στη διαμετακομιστική κίνηση και στις εισαγωγές και εξαγωγές της Ελλάδος.

Στις άμεσες προτεραιότητες που έχει θέσει και υλοποιεί ο ΟΛΚ εκτός της προώθησης των έργων στο νέο λιμάνι και την ανάπτυξη της εμπορικής κίνησης, είναι η μετατροπή του κεντρικού λιμανιού σε ένα σύγχρονο ακτοπλοϊκό και τουριστικό κέντρο και η ανασυγκρότηση, ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση όλων των υπηρεσιών που

παρέχει ο λιμένας.

## **6.7: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΑΕ**

Ο λιμένας της Κέρκυρας βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του νησιού και εξυπηρετεί κυρίως την επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία. Τους καλοκαιρινούς μήνες αυξάνονται οι ακτοπλοϊκές γραμμές για την ικανοποίηση της τουριστικής κίνησης προς το νησί.

Ο επιβατικός σταθμός του λιμένα έχει επεκταθεί και ανακαινιστεί πλήρως με χρηματοδότηση από το Κοινοτικό Πρόγραμμα Interreg. Επιπλέον, για την ανανέωση του λιμένα πραγματοποιούνται έργα που αφορούν την προβλήτα των κρουαζιερόπλοιων και το Καταφύγιο των τουριστικών σκαφών, το οποίο τοποθετείται στην προκουμαία του ιστορικού κέντρου της πόλης της Κέρκυρας.

Ο συνολικός προϋπολογισμός για τα έργα αυτά στον λιμένα ανέρχεται στα 40 εκατ. € και η χρηματοδότηση γίνεται από το πρόγραμμα Interreg και το ΠΕΠ Ιόνιων Νησιών.

Στόχος της διοίκησης του λιμένα είναι με την ολοκλήρωση των προγραμματισμένων έργων να διαμορφωθεί ένα σύγχρονο λιμενικό συγκρότημα, ικανό να ανταποκριθεί πλήρως στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, προσφέροντας παράλληλα υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στους χρήστες και τους επισκέπτες του.

Η περαιτέρω ανάπτυξη του Λιμένα ενισχύεται από τα υλοποιούμενα έργα όπως η Εγνατία και η Ιόνια Οδός, που ως γνωστό καταλήγουν στο γεινιάζον λιμάνι της Ηγουμενίσσας και έτσι συντομεύει σημαντικά ο χρόνος επικοινωνίας της Κέρκυρας με τον ευρύτερο ελλαδικό χώρο.

## **6.8: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ ΑΕ**

Ο χαρακτήρας του λιμένα του Λαυρίου είναι μικτός. Επικεντρώνεται κυρίως σε επιβατικές και τουριστικές δραστηριότητες, όπως η φιλοξενία των κρουαζιερόπλοιων και σε μικρότερο βαθμό σε εμπορικές δραστηριότητες.

Βασικά πλεονεκτήματα του λιμένα είναι η εγγύτητα του με τα νησιά του Αιγαίου που συνεπάγεται συντόμευση κατά μια ώρα του χρόνου δρομολογίων για τα συμβατικά πλοία σε σχέση με το λιμάνι του Πειραιά, η εγγύτητα με το νέο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος και η βελτίωση της πρόσβασης του λιμανιού μέσω της Αττικής Οδού, του δρόμου Κερατέας-Λαυρίου και μακροπρόθεσμα με την επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Οι στρατηγικές προτεραιότητες και η αποστολή του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου ΑΕ έγκειται στην ανάδειξη του Λαυρίου σε "Ανατολική Λιμενική Πύλη" της Αττικής, αναλαμβάνοντας ουσιαστικό και συμπληρωματικό ρόλο προς το λιμάνι του Πειραιά και το ευρύτερο Σύστημα λιμένων Αττικής.

Οι βασικοί στρατηγικοί στόχοι του Οργανισμού εξειδικεύονται ως εξής:

- Όσον αφορά την επιβατική κίνηση, προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών και αποδοτική αξιοποίηση των σχετικών επενδύσεων με την ανάπτυξη δυνητικών παραπλεύρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων.
- Για τον τομέα των κρουαζιερόπλοιων και σκαφών αναψυχής οι στόχοι περιλαμβάνουν την ανάδειξη του λιμένα Λαυρίου ως κόμβου εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων και τη βελτίωση των υποδομών και υπηρεσιών ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (αύξηση χωρητικότητας, αναβάθμιση παρεχομένων υπηρεσιών).
- Για τα αλιευτικά σκάφη θα αναζητηθεί κατάλληλη θέση και χρηματοδότηση για τη μεταφορά του αλιευτικού καταφυγίου εκτός του κυρίου λιμένα, όπου βρίσκεται μέχρι σήμερα.
- Τέλος, θα επιδιωχθεί η ανάπτυξη της δραστηριότητας διακίνησης εμπορευματικών φορτίων στο βαθμό που δεν θα παρενοχλείται η κύρια, επιβατική και τουριστική δραστηριότητα του λιμανιού.

## **6.9: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ ΑΕ**

Ο λιμένας της Πάτρας αποτελεί πύλη σύνδεσης της Ελλάδας με την Ιταλία και την υπόλοιπη ΕΕ και είναι κυρίως επιβατικό λιμάνι. Διαθέτει τέσσερις (4) κύριες προβλήτες, ενώ στην βόρεια λιμενολεκάνη της Μαρίνας λειτουργεί Σταθμός Υδροπλάνων εκτελώντας δρομολόγια προς Ιθάκη, Κεφαλονιά και Κέρκυρα.

Στο Λιμάνι λειτουργεί Σταθμός Υποδοχής Επιβατών όπου υπάρχουν χώροι αναμονής επιβατών, τα γραφεία των πρακτορείων ναυτιλιακών εταιρειών, γραφεία του Τελωνείου καθώς και τα καταστήματα αφορολογήτων ειδών (Duty Free) και ένα café bar.

Με στόχο την αναβάθμιση του λιμένα και την καταξίωση του ως Εμπορευματικό Κέντρο ήδη έχουν προγραμματιστεί και εκτελούνται μεγάλα έργα υποδομής, όπως η κατασκευή οδικού άξονα Πατρών – Κορίνθου, η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων, Ιόνια Οδός κ.α., των οποίων αποτέλεσμα η ευκολότερη πρόσβαση στον λιμένα.

Ο προϋπολογισμός των έργων αυτών χρηματοδοτείτε από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και ανέρχεται στα 50 εκατ. €. Τα έργα υλοποιούνται υπό την εποπτεία του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Όλες αυτές οι υποδομές αποτελούν μεγάλη επένδυση της Πολιτείας στην ευρύτερη περιοχή. Έτσι, ο συνδυασμός αυτών με τον θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής των οποίο εξυπηρετεί το λιμάνι της Πάτρας δημιουργούν μία νέα μεταφορική αλυσίδα, η οποία προσφέρει ιδανικές μεταφορικές συνθήκες, ασφάλεια, ταχύτητα και χαμηλό μεταφορικό κόστος και αναδεικνύει το λιμάνι της Πάτρας σε βασικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

## **6.10: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ ΑΕ**

Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί αποκλειστικά επιβατικά και οχηματαγωγά πλοία. Βάση των στοιχείων του ΥΕΝ είναι το δεύτερο επιβατηγό λιμάνι της Αττικής, μετά του Πειραιά και βασικός στόχος της λειτουργίας του είναι η αποσυμφόρηση του Πειραιά.

Το λιμάνι εκτός από το κύριο Επιβατικό λιμάνι της Ραφήνας συμπεριλαμβάνει και το λιμάνι της Αγίας Μαρίνας και ένα αλιευτικό καταφύγιο που βρίσκεται ανατολικά του κύριου λιμένα.

Η θέση του λιμένα πέρα από την μικρή απόσταση από την Αθήνα, ενισχύθηκε σημαντικά από την άνετη προσβασιμότητα μέσω Αττικής Οδού, την διαπλάτυνση της Μαραθώνος, αλλά και από την επίσης μικρή απόσταση που το χωρίζει από το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Ταυτόχρονα είναι το λιμάνι που βρίσκεται πλησιέστερα σε ελκυστικούς νησιωτικούς προορισμούς, όπως η Νότια Εύβοια και τα νησιά των Κυκλάδων.



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι λιμένες αποτελούν σημαντική πηγή ανάπτυξης και οικονομικής ευρωστίας. Δεδομένου ότι το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών είναι μικρότερο από κάθε άλλο είδος μεταφοράς, οι λιμένες ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια γνωρίζουν μεγάλη αύξηση των κινήσεων τους που συνεπάγεται της αυξανόμενης ζήτησης του θαλάσσιου εμπορίου.

Η τάση στη διαχείριση των λιμένων διεθνώς την τελευταία δεκαετία είναι προς όφελος της ιδιωτικοποίησης και περιορισμό του Κρατικού παράγοντα. Αυτό είναι αποτέλεσμα της ανάγκης για γρήγορη και καλύτερη ανάπτυξη των λιμένων και προσέγγισης κεφαλαίων, παράλληλα με την ανάγκη για σωστό management, ώστε να μπορέσουν οι λιμένες να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις των καιρών. Οι μεγαλύτεροι λιμένες στο Διεθνές προσκήνιο διαχειρίζονται από εξειδικευμένες στον τομέα διεθνείς εταιρίες διαχείρισης λιμένων.

Πάνω σε αυτή τη γραμμή λειτουργεί και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με σκοπό τον περιορισμό του κρατικού μονοπωλίου στα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την αύξηση του ανταγωνισμού, λαμβάνοντας πάντα υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες κάθε Ευρωπαϊκού λιμένα.

Στην Ελλάδα οι λιμένες είναι δημόσιας διαχείρισης. Παρόλο που κάποιες αρμοδιότητες παραχωρούνται σε ιδιώτες στα λιμάνια Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, ο κρατικός παράγοντας είναι πολύ έντονος σε όλα τα λιμάνια της χώρας, με όλα τα αρνητικά αντίκτυπα που παρέχει αυτή η μορφή διαχείρισης.

Οι δυνατότητες των ελληνικών λιμένων για να αναπτυχθούν είναι πολύ μεγάλες, δεδομένου της γεωγραφικής θέσης της χώρας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων και σε μία εποχή ραγδαίας αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου, λόγω των γειτονικών αναπτυσσόμενων χωρών.

Από το 2001 τα 12 μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας μετατράπηκαν από ΝΠΔΔ σε Ανώνυμες Εταιρίες, οι δύο εξ' αυτών έχουν εισαχθεί και στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, οι Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ και Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ.

Η Ελλάδα είναι η χώρα με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στους λιμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με τον Πειραιά να πρωτοστατεί στην κίνηση αυτή. Η ανάπτυξη του συγκεκριμένου λιμένα είναι σταθερή, αλλά με πολύ αργούς ρυθμούς για τα δεδομένα της εποχής, ακόμα και στον κλάδο της εμπορευματικής κίνησης. Εξάριση της ανοδικής πορείας του λιμένα αποτελεί το έτος 2008 που η κίνηση του μειώθηκε αισθητά λόγω των συνεχών απεργιακών κινητοποιήσεων του προσωπικού σε συνδυασμό με την εμπορική ύφεση που προκάλεσε η παγκόσμια οικονομική κρίση.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο εξαγωγικό λιμάνι της Ελλάδας, παρόλο που υποδομές του χρειάζονται αναβάθμιση και αναμένονται ακόμη να ολοκληρωθούν πολλά έργα. Η οικονομική πορεία του παρότι τα τελευταία χρόνια παρουσίαζε σχετικά μικρή αλλά σταθερή άνοδο, δέχτηκε μεγάλο πλήγμα κατά το έτος 2008, όπου οι εμπορευματικές κινήσεις και τα έσοδα του λιμένα μειώθηκαν για τους ίδιους λόγους με του λιμένα του Πειραιά.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ 1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2008 (Ποσά σε Ευρώ)

	01/01-31/12/2008	01/01-31/12/2007
Έσοδα από πωλήσεις και λοιπές υπηρεσίες	116.038.393,45	171.354.851,74
Κόστος πωλήσεων	96.363.118,32	126.499.944,18
Μικτά Αποτελέσματα	19.675.275,13	44.854.907,56
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	16.467.780,35	16.761.904,43
Λοιπά λειτουργικά έσοδα	7.103.046,17	7.603.672,15
Λοιπά λειτουργικά έξοδα	2.170.126,53	3.009.938,58
Λειτουργικά Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως	8.140.414,42	32.686.736,70
Χρηματοοικονομικά αποτελέσματα	770.579,11	764.018,54
Καθαρά Αποτελέσματα Περιόδου προ Φόρων	8.910.993,53	33.450.755,24
Φόρος εισοδήματος	3.317.715,10	8.612.590,86
Καθαρά Αποτελέσματα Περιόδου μετά από Φόρου	5.593.278,43	24.838.164,38
Βασικά Κέρδη Ανά Μετοχή	0,22	0,99
Προτεινόμενο μέρισμα ανά μετοχή	0,07	0,33

Πειραιάς 26 Μαρτίου 2009

# ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης Δεκεμβρίου 2008

(Ποσά σε Ευρώ)

31η Δεκεμβρίου 2008 31η Δεκεμβρίου 2007

## ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

### Πάγια περιουσιακά στοιχεία Ενεργητικού και μακροπρόθεσμες απαιτήσεις

Ενσώματες ακινητοποιήσεις	225.016.730,61	199.828.156,81
Ασώματες ακινητοποιήσεις	289.855,39	281.481,79
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	326.203,90	317.970,00
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	7.547.577,78	8.512.235,21
<b>Σύνολο Πάγιου Ενεργητικού</b>	<b>233.180.367,68</b>	<b>208.939.843,81</b>

### Κυκλοφορούν Ενεργητικό

Αποθέματα	5.694.551,27	5.370.306,35
Απαιτήσεις από πελάτες	8.621.672,20	8.164.618,15
Λοιπές απαιτήσεις	10.784.729,39	687.546,52
Χρηματικά διαθέσιμα	41.604.513,37	49.007.142,06
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού</b>	<b>66.705.466,23</b>	<b>63.229.613,08</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>	<b>299.885.833,91</b>	<b>272.169.456,89</b>

31η Δεκεμβρίου 2008 31η Δεκεμβρίου 2007

## ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

### ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Μετοχικό κεφάλαιο	50.000.000,00	50.000.000,00
Αποθεματικά	76.056.092,14	74.814.183,92
Κέρδη εις νέο	51.209.010,58	56.516.738,05
<b>Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων</b>	<b>177.265.102,72</b>	<b>181.330.921,97</b>

### Προβλέψεις και Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Επιχορηγήσεις παγίων	9.958.538,08	10.527.300,88
Προβλέψεις για υποχρεώσεις προς τους εργαζόμενους	6.708.191,00	7.050.466,00
Προβλέψεις για εκκρεμοδικίες	22.319.115,85	20.735.960,58
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις από χρηματοδοτικές μισθώσεις	2.978.177,55	5.847.868,05
Μακροπρόθεσμα δάνεια τραπεζών	37.924.137,94	5.848.275,87
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>79.888.160,42</b>	<b>50.009.871,38</b>

### Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Υποχρεώσεις σε προμηθευτές	7.352.473,76	7.924.241,16
Βραχυπρόθεσμα δάνεια τραπεζών	2.924.137,93	2.924.137,93
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις από χρηματοδοτικές μισθώσεις	2.864.148,61	2.663.803,67
Μερίσματα πληρωτέα	0,00	0,00
Λοιπές υποχρεώσεις και δεδουλευμένα έξοδα	29.591.810,47	27.316.480,78
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>42.732.570,77</b>	<b>40.828.663,54</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</b>	<b>299.885.833,91</b>	<b>272.169.456,89</b>

Πειραιάς 26 Μαρτίου 2009

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.**  
**ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 01.01.2008 - 31.12.2008**

(Ποσά σε Ευρώ)

	01/01-31/12/2008	01/01-31/12/2007
Πωλήσεις	49.342.398	66.284.947
Κόστος πωληθέντων	39.524.783	3.848.161
Μικτό Κέρδος	9.817.614	22.436.786
Λοιπά έσοδα	1.326.080	979.209
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	5.580.023	6.013.600
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	749.685	656.911
Λοιπά έξοδα	43.284	609.699
Κέρδη Εκμεταλλεύσεως	4.770.702	16.135.785
Χρηματοοικονομικό έσοδο	3.153.849	2.558.180
Καθαρά Κέρδη περιόδου προ Φόρων	7.924.551	18.693.965
Φόρος εισοδήματος	2.621.361	4.825.572
Καθαρά Κέρδη περιόδου	5.303.190	13.868.394
Κέρδη μετά από φόρους ανά μετοχή	0,5261	1,3758

Πειραιάς 27 Μαρτίου 2009

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ Α.Ε.**  
**ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2008**

(Ποσά σε €)

31η Δεκεμβρίου 2008 31η Δεκεμβρίου 2007

**ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ**

**Μη Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία**

Επενδύσεις σε ακίνητα	7.160.222	6.847.000
Ενσώματες ακινητοποιήσεις	48.404.686	44.995.888
Άυλα περιουσιακά στοιχεία	360.310	472.064
Λοιπά χρηματοοικονομικά στοιχεία	11.773.670	11.608.884
Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	18.270	18.270
Αναβαλλόμενες φορολογικές απαιτήσεις	583.387	849.449
<b>Σύνολο μη κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων</b>	<b>68.300.545</b>	<b>64.791.555</b>

**Κυκλοφορούντα Περιουσιακά Στοιχεία**

Αποθέματα	1.870.025	1.746.397
Απαιτήσεις από πελάτες	4.693.521	6.313.769
Προκαταβολές και λοιπές απαιτήσεις	3.534.432	2.177.667
Χρηματ/κά στοιχεία στην εύλογη αξία μέσω των αποτελεσμάτων	700.000	1.015.000
Χρηματικά διαθέσιμα και ισοδύναμα	54.083.189	60.470.996
<b>Σύνολο κυκλοφορούντων περιουσιακών στοιχείων</b>	<b>64.881.167</b>	<b>71.723.829</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ</b>	<b>133.181.712</b>	<b>136.515.385</b>

31η Δεκεμβρίου 2008 31η Δεκεμβρίου 2007

**ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**

**Ίδια Κεφάλαια**

Μετοχικό κεφάλαιο	30.240.000	30.240.000
Αποθεματικά	60.967.616	61.345.307
Κέρδη εις νέον	23.058.342	23.077.796
<b>Σύνολο ιδίων Κεφαλαίων</b>	<b>114.265.958</b>	<b>114.663.104</b>

**ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

**Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις**

Προβλέψεις για υποχρεώσεις στους εργαζομένους	3.943.980	4.194.413
Επιχορηγήσεις παγίων	27.094	73.502
Λοιπές προβλέψεις	1.506.319	1.146.319
Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	103.913	87.260
<b>Σύνολο Μακροπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>5.581.305</b>	<b>5.501.494</b>

**Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις**

Υποχρεώσεις σε προμηθευτές	3.533.116	1.790.605
Προκαταβολές πελατών	2.551.155	4.376.600
Τρέχων φόρος εισοδήματος	0	3.529.634
Μερίσματα πληρωτέα	19.872	32.062
Λοιπές υποχρεώσεις και δεδουλευμένα έξοδα	7.230.307	6.621.886
<b>Σύνολο Βραχυπρόθεσμων Υποχρεώσεων</b>	<b>13.334.450</b>	<b>16.350.787</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ</b>	<b>133.181.712</b>	<b>136.515.385</b>

Πειραιάς 27 Μαρτίου 2009

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### **ΒΙΒΛΙΑ & ΑΡΘΡΑ**

- Διοικητικό Συμβούλιο ΟΛΘ ΑΕ 2007 **Κανονισμός & Τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών της Εταιρίας Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ΑΕ**  
Απόφαση:3290/23-2-2007, 203<sup>η</sup> συνεδρίαση
- Καραγιάννης Α.Γ. 1995 **Η Ελλάδα κομβικό σημείο ναυτιλίας και μεταφορών σε Αν. Μεσόγειο, Βαλκάνια και Μαύρη Θάλασσα** Αθήνα «ΚΕΡΔΟΣ-ετήσια ειδική έκδοση» σελ. 16
- Μπούρης Κωνσταντίνος 2009 Άρθρο: **Στις καλένδες η ιδιωτικοποίηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης** Εφημερίδα: ΣΗΜΕΡΑ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ  
Αρ.Φύλλου: 727 σελ. 9
- Τσίμπας Θωμάς 1996 **Λιμάνι Θεσσαλονίκης: Αιχμή του δώρατος στην αγορά containers της ΝΑ Ευρώπης** Αθήνα «ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ – ειδική ετήσια έκδοση» σελ. 75
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος 2001 **Οργάνωση & Διοίκηση Λιμένων** Ελλάδα «J&J» σελ. 25, 58, 63
  
- Εγκυκλοπαίδεια: **Επιστήμη & Ζωή**
- ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ 1996 **ΟΛΠ: Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας το μεγάλο πρόβλημα** Αθήνα -ειδική ετήσια έκδοση- σελ. 73
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ 2000 Άρθρο: **Θεμελιώθηκε η επέκταση της 6<sup>ης</sup> Προβλήτας ΟΛΘ** Τεύχος: 959 σελ. 12
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ 2001 Άρθρο: **Ανάπτυξη με τη σύγχρονη τεχνολογία – Λιμάνι Θεσσαλονίκης** Τεύχος: 970 σελ. 23
- ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΝΕΑ 2002 Άρθρο: **Υπεγράφη επέκταση συμφωνίας ΟΛΠ και MCS** Τεύχος: 988 σελ. 23
- Οικονομικό Δελτίο Απριλίου 2008 **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ: απαιτείται άμεσα αλλαγή πλεύσης** Αθήνα Alpha Bank σελ. 41



## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- [ec.europa.eu](http://ec.europa.eu)
- [stocks.pathfinder.gr](http://stocks.pathfinder.gr)
- [users.otenet.gr/~lim\\_alex](http://users.otenet.gr/~lim_alex)
- [www.ecocrete.gr](http://www.ecocrete.gr)
- [www.espo.be](http://www.espo.be)
- [www.kalimera.gr/xrhmatistirio](http://www.kalimera.gr/xrhmatistirio)
- [www.life-ole.gr](http://www.life-ole.gr)
- [www.makthes.gr](http://www.makthes.gr)
- [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)
- [www.olig.gr](http://www.olig.gr)
- [www.olke.gr](http://www.olke.gr)
- [www.oll.gr](http://www.oll.gr)
- [www.olp.gr](http://www.olp.gr)
- [www.olth.gr](http://www.olth.gr)
- [www.patrasport.gr](http://www.patrasport.gr)
- [www.port-volos.gr](http://www.port-volos.gr)
- [www.portheraclion.gr](http://www.portheraclion.gr)
- [www.portkavala.gr](http://www.portkavala.gr)
- [www.rafinaport.gr](http://www.rafinaport.gr)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)