



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ - ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

« ΕΠΙΣΤΗΜΗ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

ΥΔΑΤΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ »

**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ,
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ &
ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ (MASTERPLAN)
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

Δημήτριος Παπαμιχαήλ

**« ΕΠΙΣΤΗΜΗ &
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ
ΥΔΑΤΙΚΩΝ
ΠΟΡΩΝ »**

Αθήνα, Οκτώβριος 2018

Επιβλέπων: Καθηγητής Κ. Μουτζούρης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Με την παρούσα μεταπτυχιακή εργασία ολοκληρώνω τις σπουδές μου στο Διεπιστημονικό- Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Επιστήμη & Τεχνολογία Υδατικών Πόρων» της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Στόχος μου εξ' αρχής ήταν να διευρύνω το γνωστικό μου αντικείμενο πάνω στα λιμενικά έργα, στον τρόπο διαχείρισής τους, στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο, γεγονός που επετεύχθη στο ακέραιο. Μέσω του εν λόγω μεταπτυχιακού και ειδικώς της Μεταπτυχιακής Εργασίας, μου δίδονται τα εφόδια για την περαιτέρω ενασχόλησή μου με τους Λιμένες εν γένει.

Στο σημείο αυτό, οφείλω να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή Κ. Ι. Μουτζούρη για τη βοήθεια που μου παρείχε στην επιλογή του θέματος, την επίβλεψη και την καθοδήγησή του καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας, αλλά και των σπουδών μου.

Επίσης, ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιώς (ΟΛΠ Α.Ε) αλλά και στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά (ΣΕΠ Α.Ε), και πιο συγκεκριμένα στον κ. Α. Καρακώστα, Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΟΛΠ Α.Ε και Γενικό Διευθυντή της ΣΕΠ Α.Ε, καθώς και στον κ. Α. Λιάγκο, μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της ΟΛΠ Α.Ε, για την παροχή δεδομένων πολύτιμων για την ολοκλήρωση της εργασίας.

Παράλληλα, θα πρέπει να ευχαριστήσω τη συνεργάτιδά μου, κυρία Ελένη Πάπαρη, Πολιτικό Μηχανικό, που τόσα χρόνια βρίσκεται πάντα στο πλευρό μου, στην εκπόνηση των μελετών και τη διαχείριση (Project Management) των λιμενικών έργων που έχω αναλάβει, αλλά και τον κύριο Χρήστο Σπανέλη, Πολιτικό Μηχανικό, που υπήρξε ο εμπνευστής μου για την ενασχόλησή μου με τα Λιμενικά έργα εν γένει, αλλά και ο μέντοράς μου σε καθαρά κατασκευαστικά ζητήματα και προβλήματα των Λιμένων, γεγονός που με βοήθησε ιδιαίτερα στην ευρύτερη κατανόηση των Λιμενικών έργων, όλα αυτά τα χρόνια.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω την αγάπη μου σε όλους τους δικούς μου ανθρώπους και να τους ευχαριστήσω ιδιαίτερα για την απεριόριστη ενθάρρυνση και στήριξη που μου

παρείχαν στη διάρκεια των σπουδών μου, αλλά και γενικότερα της επαγγελματικής σταδιοδρομίας μου.

Με εκτίμηση,

Δημήτρης Παπαμιχαήλ

Αθήνα, Οκτώβριος 2018

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο Πειραιάς αποτελεί το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου. Λειτουργεί σαν ένας αναπτυξιακός μοχλός για το διεθνές εμπόριο και την οικονομία και αποτελεί τη βασική πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της Ελλάδας. Σήμερα, η ΟΛΠ Α.Ε. απασχολεί συνολικά περισσότερους από 1.100 εργαζόμενους, ενώ παρέχει υπηρεσίες σε περισσότερα από 24.000 πλοία ετησίως.



Άποψη εγκαταστάσεων και λειτουργιών ΟΛΠ Α.Ε. (Πηγή: Domosferon, 2018)

Η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων της ΟΛΠ Α.Ε. αναπτύσσεται σε 3 λιμενικές περιοχές, ως εξής:

- Επιβατικός λιμένας.
- Εμπορικός λιμένας.
- Ναυπηγοεπισκευαστικός λιμένας.

Το λιμάνι δραστηριοποιείται στους παρακάτω κλάδους :

- Σταθμός εμπορευματοκιβωτίων – Εμπορικός Λιμένας
- Διακίνηση οχημάτων – Εμπορικός Λιμένας
- Διεθνές κέντρο κρουαζιέρας – Επιβατικός Λιμένας
- Επιβατικό λιμάνι

- Ναυπηγοεπισκευή

Σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη ενός λιμένα αποτελεί η στρατηγική ανάπτυξης και το διοικητικό μοντέλο που εφαρμόζει. Παγκοσμίως παρατηρείται στροφή προς τον ιδιωτικό τομέα, αναφορικά με τη διοίκηση και τη χρηματοδότηση λιμένων, δημιουργώντας νέα μοντέλα διακυβέρνησης. Με τον Ν. 2688/1999 δημιουργήθηκε ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) Α.Ε που αποτελεί μια ανώνυμη εταιρεία. Μέσω της πρώτης Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ Α.Ε. το 2009 η οποία κυρώθηκε με τον Ν.3654/2008, έγινε παραχώρηση των χώρων και εγκαταστάσεων στην ΟΛΠ Α.Ε. για χρήση και εκμετάλλευση και μετατράπηκε ο λιμένας Πειραιά σε λιμάνι τύπου «Landlord». Το 2016 η ΟΛΠ Α.Ε. ιδιωτικοποιήθηκε και το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών (51% + 16%) μεταβιβάστηκε στην China COSCO Shipping Corporation Limited. Ακολούθησε η δεύτερη Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και ΟΛΠ Α.Ε. το 2016 (Ν.4404/2016), με την οποία έγιναν τροποποιήσεις στο κείμενο της πρώτης Σύμβασης Παραχώρησης και προσδιορίστηκαν οι υποχρεωτικές επενδύσεις που θα υλοποιηθούν εντός της περιόδου παραχώρησης, η οποία λήγει τον Φεβρουάριο 2052.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εμβάθυνση στην στρατηγική ανάπτυξης, και η ανάλυση του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης του Οργανισμού Λιμένα Πειραιάς (ΟΛΠ) Α.Ε. Η στρατηγική ανάπτυξης εστιάζει στους ακόλουθους πυλώνες, (i) ηγετική θέση της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, (ii) νότια πύλη για το Σινο-Ευρωπαϊκό εμπόριο, (iii) πύλη για την μεταφορά επιβατών σε όλη την Ελλάδα και (iv) κόμβος ναυπηγοεπισκευής στην Ανατολική Μεσόγειο.

Για την επίτευξη των προγραμματικών στόχων η ΟΛΠ Α.Ε. έχει προγραμματίσει την υλοποίηση νέων έργων υποδομής και αναβάθμιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Τα έργα και οι επενδύσεις περιλαμβάνονται στο νέο Master Plan της ΟΛΠ Α.Ε. για την 35-ετία, το οποίο θα ανανεώνεται ανά Επενδυτική Περίοδο, η οποία διαρκεί 5 έτη.

Συμπερασματικά η αλλαγή στο ρυθμιστικό πλαίσιο φαίνεται να συμβάλλει στην αποδοτικότητα και η στρατηγική ανάπτυξης του ΟΛΠ Α.Ε. εκτιμάται ότι είναι επιτυχημένη και εκπληρώνει του στόχους του.

EXTENDED ABSTRACT

Shipping was always a pillar of Greek Economy. The Port of Piraeus is the biggest and the most significant of the Greek ports and one of the biggest around Europe. Its location makes it a hub for international trade, a focal link between the Greek islands and the mainland and a cruise center, as well.

Piraeus Port Authority S.A. (PPA) was founded in 1930 as a public entity. In 1999 was converted into a Limited Company with the Law 2688/1999 and since 2003 is listed in the Athens Exchange. Today P.P.A. S.A. employs more than 1.100 people and annually provides services to more than 24.000 ships.



View of PPA's facilities and businesses (Source:: Domosferon, 2018)

The Port of Piraeus largely comprises of 5 zones in which OLP-related business takes place:

- The Passenger Port (A' port basin): Mostly the Ferries to/from the Greek Island and the Cruise Terminals, as well as a port-fleet base, two old dry docks (graving docs) and various historic assets.

- The Commercial Port (B & C port basins): Mostly the Container Terminals and the Car Terminals, as well as the fishery port, a small RoRo berth, some general cargo berths, a small petroleum products import facility, a small grain berth and a few warehouses.
- The Ship Repair Zone at Perama (Ship Repair zone) with many small private shipyards and OLP's large shipyard with two floating docks.

The PPA offers port services on the following areas on its passenger and commercial harbors.

- Container Terminals
- Car Terminals
- Cruise Terminals
- Ferry Terminals
- Shipyards Services
- Logistics Center

Strategy is the most crucial parameter towards the fulfillment of the goals of modern ports. An efficient strategy should take into account all the criteria that influence the value of port services and its selection. Today there is a highly competitive environment, in reference with port authorities. In order to struggle with competition, port authorities, should modernize their infrastructure and upgrade the level of services. The increasing need of financing has led, in many cases globally, to the private sector. As a result, new types of management models rose.

Since 2008, PPA S.A. has been granted the areas of Piraeus Port from the Hellenic Republic for exploitation purposes through a Concession Agreement. On 2016, China COSCO Shipping Corporation Limited has purchased the high majority of shares of PPA S.A. (51% +16%) and later this year a new Concession Agreement has been signed between the Hellenic Republic and PPA S.A., focusing on the investment plan for the total concession period (ending February 2052). According to the provisions of 2016 Concession Agreement, PPA S.A. is currently conducting a Master Plan for the next 35years, which shall be updated every 5years.

The present dissertation focuses on exploring the expansion strategy of PPA and analyzing the contents of the master plan. The strategy plan focuses on four main goals, as follows (i) leading position on cruise business, (ii) south gate for commerce from China to Europe, (iii) passenger transfer within Greece and (iv) ship repair zone in East Mediterranean.

The new master plan includes the projects that will result in goals' achievement and are summing up in (6) port-marine projects, (4) civil projects and (8) additional projects.

In general, it seems the change of management and the new master plan has produced benefits not only for PPA, but for the Greek economy and society, as well. As a conclusion, the master plan seems to contribute towards an efficient strategy that will upgrade the role of the Port of Piraeus and transform it into an important global hub.

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	i
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	iii
EXTENDED ABSTRACT	v
Κατάλογος Εικόνων	xiii
Πίνακας Συντομογραφιών και Αγγλικής Ορολογίας.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1. Αντικείμενο της μεταπτυχιακή εργασίας.....	5
1.2. Μεθοδολογία	5
1.3. Δομή της μεταπτυχιακής εργασίας.....	5
1.4. Σκοπιμότητα και συμβολή της μεταπτυχιακής εργασίας	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ	7
2.1 Παράγοντες Ανάπτυξης Λιμένων	7
2.2. Επισκόπηση Ιδιοκτησιακού & Ρυθμιστικού Πλαισίου Λιμένων Διεθνώς	9
2.3. Κατηγοριοποίηση & Τύποι Λιμένων	13
2.4. Ορισμός & προδιαγραφές αναπτυξιακού προγράμματος (Master plan)	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ	17
3.1. Γενικά στοιχεία	17
3.2. Η πορεία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ	21
3.3. Περιγραφή χερσαίας και λιμενικής ζώνης	28

3.3.1 Χερσαία Λιμενική Ζώνη	28
3.3.2 Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη.....	31
3.4. Περιγραφή Υφιστάμενων Υπηρεσιών ΟΛΠ Α.Ε.....	32
3.4.1. Κρουαζιέρα	32
3.4.2. Ακτοπλοΐα	33
3.4.3. Σταθμοί Διακίνησης Αυτοκινήτων.....	34
3.4.4. Εμπορευματικός λιμένας.....	35
3.4.5. Ναυπηγοεπισκευή	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΠ	39
4.1. Στόχοι 39	
4.1.1. Κρουαζιέρα	39
4.1.2. Ναυπηγοεπισκευή	41
4.1.3. Εμπορευματικός λιμένας.....	45
4.1.3.1 Εμπορευματοκιβώτια (Container).....	45
4.1.3.2 Διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας (Κέντρο Αποθηκών).....	47
4.1.3.3 Διαχείριση οχηματαγωγών (Ro-Ro)	48
4.1.4. Επιβατικός λιμένας.....	50
4.2. Αναπτυξιακές Δυνατότητες.....	50
4.2.1. Ανάπτυξη εμπορικού λιμένα.....	50
4.2.2. Ανάπτυξη τομέα κρουαζιέρας.....	52
4.2.3. Ανάπτυξη Ακτοπλοΐας	53
4.2.4. Ανάπτυξη Ναυπηγοεπισκευής	53

4.4. Έσοδα – Έξοδα	54
---------------------------------	-----------

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ 57**

5.1. Γενικά 57

5.2. Θέση – Γεωγραφικός προσδιορισμός υλοποίησης Master Plan.....	60
--	-----------

5.3. Αρχές σχεδιασμού	62
------------------------------------	-----------

5.3.1. Πλοία σχεδιασμού ανάλογα με τον χαρακτήρα του λιμένα.....	62
--	----

5.3.1.1 Επέκταση Κρουαζιέρας (Νότια Ζώνη).....	62
--	----

5.3.1.2 Λοιπές Θέσεις Κρουαζιέρας	62
---	----

5.3.1.3 Λοιπά Επιβατικά Πλοία.....	63
------------------------------------	----

5.3.1.4 Προβλήτας Ηρακλέους.....	63
----------------------------------	----

5.3.1.5 Car Terminal.....	64
---------------------------	----

5.3.1.6 Προβλήτας I.....	64
--------------------------	----

5.3.1.7 Προβλήτας II	65
----------------------------	----

5.3.1.8 Προβλήτας III.....	65
----------------------------	----

5.3.2. Παράμετροι σχεδιασμού και παραδοχές μελλοντικής εξέλιξης κίνησης ...	65
---	----

5.4. Χρήσεις Γης εντός της περιοχής του ΟΛΠ.....	66
---	-----------

5.5. Έργα Αναπτυξιακού Προγράμματος.....	69
---	-----------

5.5.1. Λιμενικά Έργα	69
----------------------------	----

#Y.E.01 ΕΡΓΟ Νότια Επέκταση Λιμένα κρουαζιέρας (Α' φάση)	69
--	----

#Y.E.02 ΕΡΓΟ επισκευής δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) προβλήτα I σταθμού εμπορευματοκιβωτίων	71
---	----

#Y.E.09 ΕΡΓΟ Κατασκευής Προβλήτα πετρελαιοειδών.....	72
--	----

#Y.E.10 ΕΡΓΟ Επέκταση Σταθμού Διακίνησης αυτοκινήτων (λιμένας Ηρακλέους)	75
--	----

#Y.E.07 ΕΡΓΟ Βυθοκόρησης Κεντρικού Λιμένα	77
---	----

#Π.Ε.08 ΕΡΓΟ Κατασκευής ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1)	79
---	----

#Y.E.11 ΕΡΓΟ Βελτίωση Υποδομών NEZ	80
--	----

5.5.2. Κτιριακά / Έργα Υποδομής Έργα	83
--	----

#Υ.Ε.03 ΕΡΓΟ Μετατροπής της 5-γωνικής αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό	83
#Π.Ε.01 ΕΡΓΟ Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, έκτασης 80.000 τμ.	85
#Π.Ε.02 ΕΡΓΟ Κατασκευής δύο 5-όροφων κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων έκτασης 75.000 τμ το καθένα στην περιοχή Γ2.....	89
#Π.Ε.04 ΕΡΓΟ Κατασκευής Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας (Cruise Terminal)	92
#Π.Ε.05 ΕΡΓΟ Ανακατασκευή κτιρίου «Παγόδας» σε Ξενοδοχείο 5*	95
#Π.Ε.06 ΕΡΓΟ Μετατροπής αποθηκών σε ξενοδοχεία 4* και 5*	96
#Υ.Ε.04 ΕΡΓΟ Υπόγειας Οδικής Σύνδεσης Σταθμού Διακίνησης με πρώην χώρο ΟΔΔΥ	97
#Υ.Ε.05 ΕΡΓΟ Βελτίωσης & Συντήρησης Υποδομών Λιμένα	98
5.5.3. Έργα Αρχαιοτήτων & Πολιτισμού (Πολιτιστική Ακτή).....	99
5.5.3.1 Ανάδειξη Κονώνειου τείχους και Ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή.....	99
#Π.Ε.07 ΕΡΓΟ Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη	101
5.5.4. Προμήθειες.....	102
#Υ.Ε.06 Προμήθεια Εξοπλισμού.....	102
#Π.Ε.03 Προμήθεια Οικολογικών Λεωφορείων Eco Buses	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ MASTER PLAN.....	106
6.1. Αναμενόμενα Οικονομικά Οφέλη.....	106
6.1.1. Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων	106
6.1.2. Σταθμός Διακίνησης Οχημάτων	108
6.1.3. Κρουαζιέρα	110
6.1.4. Ακτοπλοΐα.....	111
6.1.5. Ναυπηγοεπισκευή	113
6.2. Αναμενόμενα κοινωνικά οφέλη.....	115
#Υ.Ε.01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α).....	115
#Υ.Ε.02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων.....	115
#Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους)	116

#Υ.Ε.11 Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)..... 116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....118

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 121

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α 125

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Τοποθεσία Λιμένα Πειραιά (Πηγή: Domosferon, 2018)	5
Εικόνα 2: Δομή Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος (πηγή: Pallis AA. And Vaggelas G.K.,2017)	10
Εικόνα 3: Πορεία έκδοσης Κανονιστικού πλαισίου λιμένων (Πηγή: ΡΑΛ, 2017).....	12
Εικόνα 4: Διάγραμμα Αλληλουχίας Δράσεων (Πηγή: ΓΓΛΠΝΕ, 2013).....	16
Εικόνα 5: Θέση λιμένα Πειραιά σε σχέση με την Αττική (Πηγή: Domosferon, 2018).....	18
Εικόνα 6: Άποψη εγκαταστάσεων Ο.Λ.Π. ΑΕ (Πηγή: Domosferon, 2018).....	18
Εικόνα 7: Διοικητική διαίρεση στην ευρύτερη περιοχή του Ο.Λ.Π. (Πηγή: ΜΠΕ ΟΛΠ Dr.Μαρκαντωνάτος, 2017).....	20
Εικόνα 8: Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού «OBOR route» (Πηγή: McKinsey,2016)	23
Εικόνα 9: Γενική διάταξη λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτες I, II, III – από δεξιά προς αριστερά) (Πηγή: Domosferon, 2018).....	26
Εικόνα 10: Νομοθετικό πλαίσιο – Ιστορική διαδρομή ΟΛΠ (πηγή: ίδια επεξεργασία).....	28
Εικόνα 11: Χερσαία & Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη ΟΛΠ Α.Ε. (Πηγή: Adens, 2018).....	31
Εικόνα 12: Επιβατικός Λιμένας / Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας (Πηγή: Domosferon, 2018).....	33
Εικόνα 13: Εμπορικός Λιμένας/ Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων & Συμβατικού Φορτίου (Πηγή: Domosferon, 2018).....	35
Εικόνα 14: Προβλήτας I (Πηγή: Domosferon, 2018).....	36
Εικόνα 15: Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος (νότια όψη) (Πηγή: Domosferon, 2018)	38
Εικόνα 16: Στρατηγικοί πυλώνες ΟΛΠ (πηγή: ίδια επεξεργασία)	39
Εικόνα 17:Πέντε βασικά δρομολόγια κρουαζιέρας που διέρχονται από τον Πειραιά (Πηγή: Mckinsey, 2017).....	40
Εικόνα 18: Λιμένες home-port για όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας που καταπλέουν στον Πειραιά, (Πηγή: Mckinsey, 2017).....	41
Εικόνα 19: Ανταγωνισμός χωρών στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, (Πηγή: Mckinsey, 2017).....	44

Εικόνα 20: Αναμενόμενη διακύμανση όγκου TEU για την περίοδο 2017-2022, (Πηγή: Mckinsey, 2017).....	46
Εικόνα 21: Εγγύτητα λιμένα Πειραιά με τη διαδρομή εισόδου-εξόδου TEU στη Μεσόγειο (Πηγή: Mckinsey, 2017)	47
Εικόνα 22: Θέση του Πειραιά σε σχέση με άλλους λιμένες (Ro-Ro), (Πηγή: Mckinsey, 2017)	49
Εικόνα 23: Έσοδα 2016, (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία).....	55
Εικόνα 24: Έξοδα 2016, (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)	56
Εικόνα 25: Γενική Διάταξη έργων Master Plan (Πηγή: Domosferon, 2018)	61
Εικόνα 26: Λιμένες Ηρακλέους Πειραιά (αποτύπωση marine traffic: 19-10-2017)	64
Εικόνα 27: Διοικητικά όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης (πηγή ΟΛΠ2018)	68
Εικόνα 28: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης λιμένα κρουαζιέρας (Πηγή: Domosferon, 2018)	69
Εικόνα 29: Τρισδιάστατη απεικόνιση μελλοντικής κατάστασης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	71
Εικόνα 30: Άποψη Προβλήτα I (Πηγή: Domosferon, 2018).....	72
Εικόνα 31: Άποψη Προβλήτα πετρελαιοειδών (Πηγή: Domosferon, 2018)	73
Εικόνα 32: Άποψη Προβλήτα Ηρακλέους (Πηγή: Domosferon, 2018)	75
Εικόνα 33: Σχέδιο μελλοντικής διαμόρφωσης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	76
Εικόνα 34: Περιοχή βυθοκόρησης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	78
Εικόνα 35: Σχέδιο μελλοντικής εγκατάστασης Mega Yachts (Πηγή: ΟΛΠ, 2018)	80
Εικόνα 36: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης NEZ (Πηγή: Domosferon, 2018)	81
Εικόνα 37: Άποψη νέας πλωτής δεξαμενής (Πηγή: Domosferon, 2018)	82
Εικόνα 38: Όψη αρχιτεκτονικής προμελέτης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	84
Εικόνα 39: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης ΟΔΔΥ (Πηγή: Domosferon, 2018)	86
Εικόνα 40: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	88
Εικόνα 41: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	90

Εικόνα 42: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης Α (Πηγή: Domosferon, 2018).....	93
Εικόνα 43: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης Β (Πηγή: Domosferon, 2018).....	94
Εικόνα 44: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	95
Εικόνα 41: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	96
Εικόνα 46: Οριζοντιογραφική διάταξη υπόγειας διάβασης (Πηγή: Domosferon, 2018)	97
Εικόνα 47: Άποψη Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλή (Πηγή: Domosferon, 2018)	100
Εικόνα 48: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης Πέτρινης Αποθήκης (Πηγή: Domosferon, 2018).....	101
Εικόνα 49: Άποψη λιμενικού εξοπλισμού (Πηγή: Domosferon, 2018).....	103
Εικόνα 50: Τρισδιάστατη άποψη των σταθμών επιβίβασης των οικολογικών λεωφορείων (Πηγή: Domosferon, 2018).....	104
Εικόνα 53: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014) .	107
Εικόνα 54: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,.....	107
Εικόνα 55: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,.....	108
Εικόνα 56: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030	109
Εικόνα 57: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030 (Πηγή: MTBS, 2014).....	109
Εικόνα 58: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014).....	110
Εικόνα 59: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014) ..	110
Εικόνα 60: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014).....	111
Εικόνα 61: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030.....	111
Εικόνα 62: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,	112
Εικόνα 63: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,.....	112
Εικόνα 64: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030.....	113

Εικόνα 65: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,	113
Εικόνα 66: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,.....	114
Εικόνα 67: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,.....	114

Πίνακας Συντομογραφιών και Αγγλικής Ορολογίας

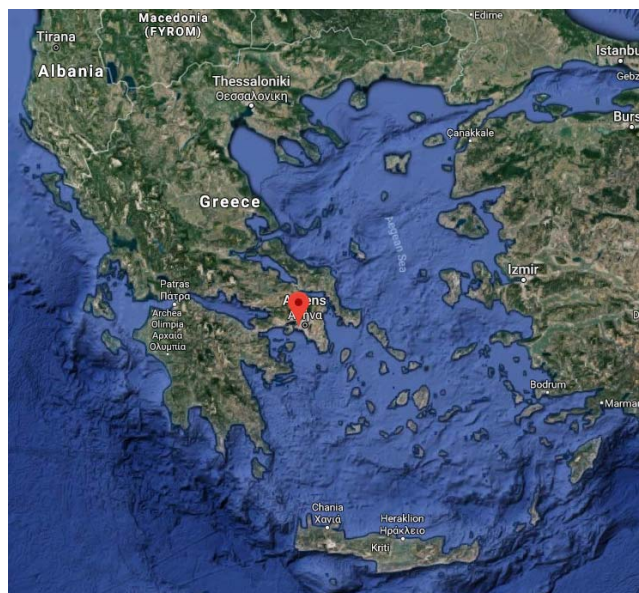
2008ΣΠ	1 ^η Σύμβαση Παραχώρησης Ν.3654/2008
2016ΣΠ	2 ^η Σύμβαση Παραχώρησης Ν.4404/2016
ΟΛΠ Α.Ε.	Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.
Π.Ε.	Πρόσθετη Επένδυση
ΡΑΛ	Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων
Σ.ΕΜΠΙΟ	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων
Σ.Μ.Π.Ε.	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
ΣΕΠ Α.Ε.	Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά Α.Ε.
Υ.Ε.	Υποχρεωτική Επένδυση
Coastal Passengers	Επιβάτες Ακτοπλοΐας
Coastal Vehicles	Οχήματα Ακτοπλοΐας
Dwt	Dead weight tonage

Empties	Άδεια εμπορευματοκιβώτια
Export	Εξαγωγή
Ferries	Επιβατικά πλοία
First come- First served	Κατανομή βάσει της αρχής προτεραιότητας
Gateway	Φορτία για εγχώρια ζήτηση
Homeport	Λιμένας έναρξης και λήξης δρομολογίου
Import	Εισαγωγή
Lashing / Unlashing	Στερέωση/ απομάκρυνση ιμάντα πρόσδεσης
Lease & Dues Floating Dock	Μίσθωση και Τέλη Πλωτής Δεξαμενής
Logistics	Κέντρο αποθήκευσης και διανομής εμπορευμάτων
Master Plan	Αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης
Other Revenues	Άλλα έσοδα

Perama – Salamina Ferry	Πέραμα –Σαλαμίνα επιβατικό πλοίο
Ship Dues Central & commercial port	Τέλη ελλιμενισμού Κεντρικού και εμπορικού λιμένα
Ship dues Perama & Salamis	Τέλη ελλιμενισμού Πέραμα και Σαλαμίνα
TEU	Μονάδα μέτρησης ισοδύναμη με 20 πόδια (Twenty-foot equivalent unit)
Transhipment	Μεταφόρτωση σε πλοίο
Transit	Μεταφόρτωση σε χερσαίο μέσο μεταφοράς
UNCTAD	Φορέας των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη
Vessel related Mega Cruise	Έσοδα ελλιμενισμού μεγάλων πλοίων κρουαζιέρας
Vessel related regular Cruise	Έσοδα ελλιμενισμού πλοίων κρουαζιέρας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ναυτιλία αποτελούσε ανέκαθεν έναν από τους κινητήριους μοχλούς της Ελληνικής Οικονομίας. Το μεγάλο μήκος ακτογραμμής, η πληθώρα φυσικών λιμανιών και ορμίσκων και κυρίως η γεωγραφική θέση καθιστά την Ελλάδα έναν σημαντικό σταθμό στους θαλάσσιους διαδρόμους. Ειδικότερα το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί ένα σταυροδρόμι ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση, Βορρά και Νότο. Στην σύγχρονη εποχή οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα διαδεδομένες καθώς αποτελούν έναν από τους οικονομικότερους τρόπους μεταφοράς φορτίων. Οι θαλάσσιες μεταφορές, η συνδεσιμότητα και η εφοδιαστική αλυσίδα αποτελούν πεδίο έρευνας καθώς η αποδοτικότερη λειτουργία τους συμβάλει στην μείωση του κόστους των προϊόντων.



Εικόνα 1: Τοποθεσία Λιμένα Πειραιά (Πηγή: Domosferon, 2018)

1.1. Αντικείμενο της μεταπτυχιακή εργασίας

Στη Μεσόγειο υπάρχει πληθώρα εμπορικών λιμένων, δημιουργώντας έτσι, ένα περιβάλλον ισχυρής ανταγωνιστικότητας. Σταδιακά από το 1990 έχει ξεκινήσει η αναμόρφωση του ιδιοκτησιακού μοντέλου και του τρόπου διοίκησης των λιμένων.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η εμβάθυνση στην στρατηγική ανάπτυξης, και η ανάλυση του αναπτυξιακού προγράμματος και της μελέτης διαχείρισης του Οργανισμού Λιμένα Πειραιάς (ΟΛΠ) Α.Ε. Μέσα από την ανάλυση της στρατηγικής ανάπτυξης και τη βιβλιογραφική διερεύνηση θα αναπτυχθεί το ιδιοκτησιακό και διοικητικό μοντέλο του λιμένα Πειραιά, θα αποτυπωθεί η πορεία και η εξέλιξη του, θα αποκρυσταλλωθούν οι αναμενόμενοι στόχοι και θα αποκωδικοποιηθούν τα οφέλη από τη μελέτη διαχείρισης (Master plan) που εφαρμόζεται.

1.2. Μεθοδολογία

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια εκτενή και αναλυτική βιβλιογραφική διερεύνηση για τη στρατηγική ανάπτυξης που έχει ακολουθήσει ο ΟΛΠ την τελευταία εικοσαετία. Λαμβάνοντας υπόψη διαφορετικές μελέτες, το ρυθμιστικό και νομικό πλαίσιο και δευτερογενή στοιχεία διερευνάται κατά πόσο η στρατηγική ανάπτυξης είναι αποδοτική, αν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι και ποια θα είναι τα βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη εφαρμογής της μελέτης διαχείρισης. Η εργασία εστιάζει κυρίως στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης, τα έργα και τις παρεμβάσεις που προβλέπονται από αυτό και τα οφέλη που αποκομίζονται από την εφαρμογή του.

1.3. Δομή της μεταπτυχιακής εργασίας

Το 1^ο κεφάλαιο της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας αποτελεί την εισαγωγή, όπου περιγράφονται ο στόχος, η μεθοδολογία, η δομή και η συμβολή της εργασίας στην έρευνα.

Στο 2^ο Κεφάλαιο πραγματοποιείται εκτενής βιβλιογραφική επισκόπηση της στρατηγικής ανάπτυξης λιμένων διεθνώς. Συγκεκριμένα αναλύονται στρατηγικές ανάπτυξης χαρακτηριστικών και επιτυχημένων λιμένων διεθνώς. Ακόμα, καταγράφεται η τυπολογία των λιμένων αναφορικά με το ιδιοκτησιακό τους μοντέλο και περιγράφονται χαρακτηριστικές περιπτώσεις αναμόρφωσης μοντέλου διοίκησης και ιδιοκτησίας διεθνώς.

Στο 3^ο Κεφάλαιο της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε., το νομοθετικό πλαίσιο λειτουργίας του, το ιδιοκτησιακό μοντέλο και η πορεία ιδιωτικοποίησης του.

Στο 4^ο Κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικά η Στρατηγική Ανάπτυξης του ΟΛΠ (στόχοι και δυνατότητες).

Στο 5^ο Κεφάλαιο αναπτύσσονται τα έργα και οι επενδύσεις που περιλαμβάνονται στο Αναπτυξιακό πρόγραμμα και μελέτη διαχείρισης του ΟΛΠ, για την επίτευξη των στόχων του Κεφ. 4.

Στο 6^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της εργασίας. Τα συμπεράσματα αφορούν στην αποδοτικότητα της στρατηγικής ανάπτυξης, στα οφέλη εφαρμογής του master plan και στην επίτευξη των στόχων.

1.4. Σκοπιμότητα και συμβολή της μεταπτυχιακής εργασίας

Η παρούσα εργασία διερευνά την αποδοτικότητα της στρατηγικής ανάπτυξης, αλλά και του ιδιοκτησιακού – διοικητικού μοντέλου του ΟΛΠ, που αποτελεί τον σημαντικότερο και σπουδαιότερο λιμένα της Ελλάδας. Ο ΟΛΠ αποτελεί μια σημαντική πηγή εσόδων για την Ελληνική Οικονομία και είναι στρατηγικής σημασίας τόσο από οικονομική όσο και από γεωπολιτική άποψη. Ακόμα, από την παρούσα επιδιώκεται να βγουν συμπεράσματα σχετικά με ενέργειες καλής πρακτικής διοίκησης και διαχείρισης λιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

2.1 Παράγοντες Ανάπτυξης Λιμένων

Σημαντικό στοιχείο μια επιτυχούς στρατηγικής ανάπτυξης λιμένων αποτελεί η διατροφικότητα στις μεταφορές και η συνδεσιμότητα με άλλα δίκτυα (όπως το σιδηροδρομικό δίκτυο). Η ενσωμάτωση των λιμένων σε εφοδιαστικές αλυσίδες αποτελεί το κλειδί για την ανάπτυξη των λιμένων. Ακόμα, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και του εξοπλισμού είναι ζωτικής σημασίας έτσι ώστε να μπορούν να εξυπηρετηθούν τα νέα πλοία, καθώς και άλλες υπηρεσίες (φυσικό αέριο). Η αύξηση της χρηματοδότησης μπορεί να έρθει από τον ιδιωτικό τομέα καθώς ναυτιλιακές εταιρείες θέλουν να επενδύσουν στα λιμάνια της Μεσογείου. Η ορθή και ανταγωνιστική τιμολόγηση, που αντικατοπτρίζει το σύνολο των υπηρεσιών που παρέχεται σε έναν πελάτη είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός λιμένα (Psaraftis, 1998). Άλλες στρατηγικές για την ανάπτυξη των λιμένων, πέρα από τη βελτίωση των υποδομών και του εξοπλισμού, τη χρηματοδότηση, και την τιμολόγηση είναι:

- η ορθή κατανομή των πόρων.
- Η κατάρτιση προγράμματος ελλιμενισμού, είτε σύμφωνα με την αρχή First-Come, First-Served- FCFS ή βάσει κάποιων άλλων κανόνων.
- Η Κατανομή γερανών και εξοπλισμού ανά πλοίο
- Η Διαχείριση χερσαίου χώρου
- Η κατάρτιση ωρολογίου προγράμματος αφίξεων

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του λιμένα Gioia Tauro, ο οποίος το 1995, μέσω επιθετικής επέκτασης και της τιμολογιακής πολιτικής μετατράπηκε σε κορυφαίο εμπορευματικό λιμάνι της Μεσογείου μέσα σε δύο χρόνια (Psaraftis, 1998). Το λιμάνι «GIOIA TAURO» αποτελεί μια τεράστια επένδυση, που συγχρηματοδοτήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), την περίοδο 1994-1988. Ξεκίνησε με αφορμή το όραμα ενός ιδιώτη επιχειρηματία να μετατρέψει ένα παλιό λιμάνι σε έναν εμπορευματικό σταθμό μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων. Τα αποτελέσματα του

εγχειρήματος είναι πολλαπλά και τονίζουν τις πολλαπλές διαστάσεις ενός προγράμματος ανάπτυξης. Χάρη στη στρατηγική θέση του λιμανιού, τη συρρίκνωση των μεταφορικού κόστους, την έξαρση των μεταφορών φορτίων στην Μεσόγειο από την Άπω Ανατολή οδήγησαν σε μια επιχειρηματική επιτυχία τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. (CSIL, 2012)

Οι Medda & Carbonaro το 2007, εξέτασαν τη σχέση της ανάπτυξης των λιμένων με τα αίτια της αύξησης της κίνησης των εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια της Μεσογείου. Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Μεσογείου επηρεάζονται από δύο βασικές δυνάμεις.

- Τα προγράμματα ανάπτυξης (master plan) που υποδεικνύουν τους στόχους των λιμανιών και
- τον ανταγωνισμό του κλάδου που επηρεάζεται από τις πιέσεις της αγοράς.

Η ταχεία εξάπλωση και ανάπτυξη κόμβων μεταφόρτωσης στην Μεσόγειο είναι κυρίως το αποτέλεσμα της αγοράς, που οφείλεται στην εντατικοποίηση της εμπορευματοποίησης, την εκλογίκευση της εφοδιαστικής αλυσίδας, την αύξηση του εμπορίου μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Τα λιμάνια που θα ανταποκρινόταν στις προκλήσεις της νέας εποχής θα αποκτούσαν και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα . Η ικανότητα έγκαιρης αναγνώρισης των συνδέσεων και των κόμβων συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός λιμένα, καθώς και η κατασκευή εγκαταστάσεων αλλά και ο έγκαιρος προγραμματισμός των έργων (Medda & Carbonaro, 2007).

Η επιλογή ενός λιμένα επηρεάζεται από διάφορα κριτήρια, όπως οι σύγχρονες υποδομές και ο εξοπλισμός, οι παρεχόμενες υπηρεσίες, η περιβαλλοντική πολιτική και η συνδεσιμότητα με τα χερσαία δίκτυα (οδικά και σιδηροδρομικά). Το σύνολο αυτών πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την κατάρτιση της στρατηγικής και του προγράμματος ανάπτυξης. Τα σημαντικότερα λιμάνια στον θαλάσσιο δρόμο μεταξύ Άπω Ανατολής και Ευρώπης είναι το λιμάνι του Σαΐντ, ο Πειραιάς και η Μάλτα (Targan, 2011) .

Άλλοι παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν την ανάπτυξη ενός λιμανιού είναι (Musso, 2009):

- Η παγκοσμιοποίηση και κατά πόσο θα συνεχίσει να είναι υπαρκτή ή αν θα δημιουργηθεί κάποια νέα περιφέρεια επιρροής
- Η ισχύς της πολιτικής του ελεύθερου εμπορίου
- Η κυριαρχία των ΗΠΑ ή άλλων παικτών στην παγκόσμια οικονομία
- Η ύπαρξη στρεβλώσεων της αγοράς
- Η τιμή του πετρελαίου

Η Ευρωπαϊκή επιτροπή το 2001 τόνισε την ανάγκη μεταστροφής από την εντατική χρησιμοποίηση του οδικού δικτύου για μεταφορές σε άλλες πιο πράσινες λύσεις, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές μέσω ενός δικτύου λιμένων .

Τα λιμάνια που βρίσκονται σε ένα σύνθετο περιβάλλον με αυξημένη αβεβαιότητα, ισχυρό ανταγωνιστικό περιβάλλον, θα πρέπει να καταρτίσουν μια στρατηγική ανάπτυξης για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν. Η κατάρτιση στρατηγικής ανάπτυξης ενός λιμένα θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, τις προοπτικές και τους στόχους του. Ο σχεδιασμός αφορά σε 3 φάσεις (Dooms et al., 2003):

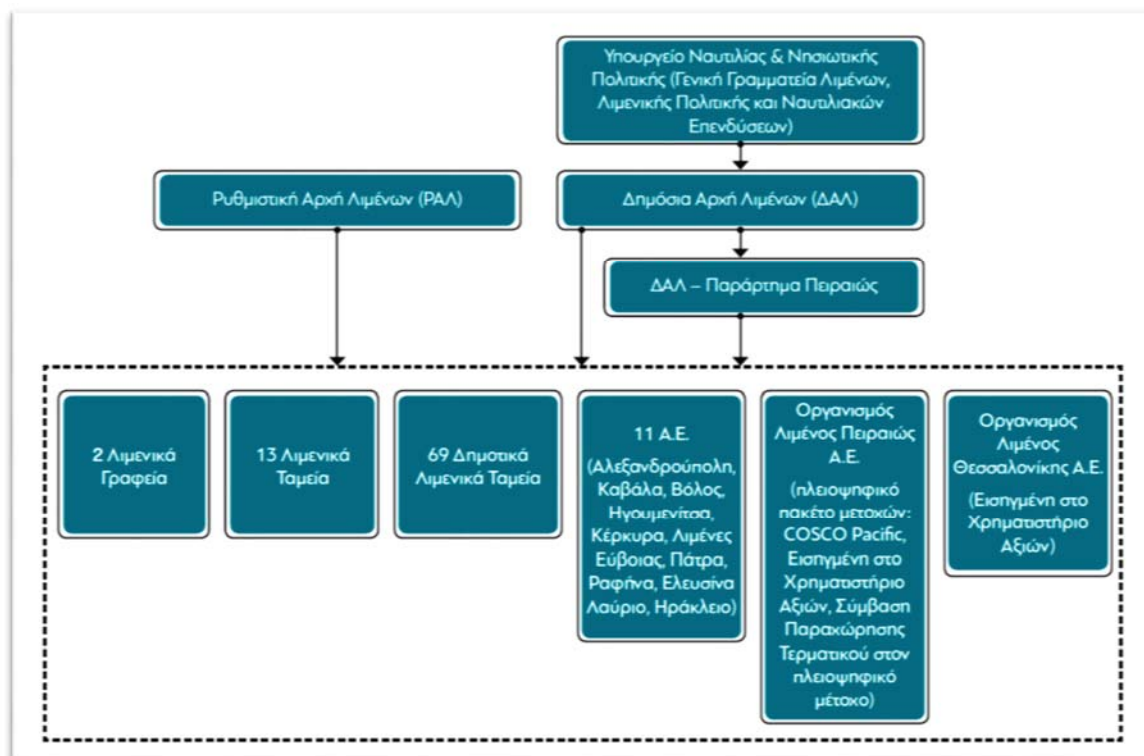
- Βραχυπρόθεσμα: επίλυση θεμάτων σε επιχειρησιακό επίπεδο (κατά την λειτουργία)
- Μεσοπρόθεσμα: (3 έως 5 χρόνια) προσδιορισμός στόχων λιμένα κυρίως αναφορικά με το μάρκετινγκ και τα χρηματοοικονομικά
- Μακροπρόθεσμα: (10 έως 25 χρόνια) ανάπτυξη master plan & προσδιορισμός οράματος για τον ρόλο του στον κλάδο.

2.2. Επισκόπηση Ιδιοκτησιακού & Ρυθμιστικού Πλαισίου Λιμένων Διεθνώς

Η αυξημένη ανταγωνιστικότητα στον κλάδο των λιμένων οδήγησε παγκοσμίως σε νέα ιδιοκτησιακά μοντέλα, με τη συμμετοχή ιδιωτικών εταιριών στη διοίκηση. Η παρουσία ιδιωτικών εταιριών αποτελεί παγκοσμίως σήμερα τον κανόνα και όχι την εξαίρεση. Μέχρι

τη δεκαετία του 1990, το σύνολο των ελληνικών λιμένων ήταν κρατικοί και οι υποδομές, η διοίκηση και ο σχεδιασμός γίνονταν με άμεσο ή έμμεσο κρατικό έλεγχο. Η διαδικασία αναμόρφωσης του ιδιοκτησιακού και διοικητικού μοντέλου των ελληνικών λιμένων ξεκίνησε το 1999 με την μετατροπή αρκετών λιμένων σε ανώνυμες εταιρείες (Vaggelas, 2007).

Στο σύνθετο περιβάλλον, που χαρακτηρίζεται από συνεχείς αλλαγές στη διεθνή οικονομία, τη παγκοσμιοποίηση της αγοράς, την τεχνολογική εξέλιξη και την τάση των εταιρειών για κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση, τα λιμάνια αποτελούν κόμβους ζωτικής σημασίας για τις συνθέτες εφοδιαστικές αλυσίδες. Στην Ελλάδα υπάρχουν 12 οργανισμοί λιμένος που είναι ανώνυμες εταιρείες ενώ τα υπόλοιπα λιμάνια θεωρείται ότι εξυπηρετούν τα περίχωρα και δεν ανταγωνίζονται λιμάνια άλλων περιοχών. Με τον Ν. 2688/1999 δημιουργήθηκαν ο ΟΛΠ & ο ΟΛΘ και το 2001 δημιουργήθηκαν άλλοι 10 Οργανισμοί λιμένος.



Εικόνα 2: Δομή Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος (πηγή: Pallis AA. And Vaggelas G.K.,2017)

Οι 12 οργανισμοί λιμένος αποτελούνται από διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς που εξυπηρετούν διαφορετικά αγαθά. Κανένα ελληνικό λιμάνι δεν έχει πάνω από έναν σταθμό που να εξυπηρετούν το ίδιο αγαθό. Διαφορετικές ιδιωτικές ή δημόσιες εταιρείες παρέχουν τις υπηρεσίες, ενώ μέχρι το 2016, οι ιδιωτικές εταιρείες παρείχαν κυρίως το συμπληρωματικό προϊόν. Γενικά διαπιστώνεται ότι ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα ελληνικά λιμάνια μεταξύ τους δεν είναι σημαντικός καθώς εξυπηρετούν διαφορετικές περιοχές (Pardali, 2015).

Η ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία και ταχύτητα αποφάσεων στη διοίκηση των λιμένων οδήγησε, σε πολλές περιπτώσεις παγκοσμίως, τα λιμάνια να εφαρμόσουν προγράμματα διοικητικής αποκέντρωσης και αύξησης της συμμετοχής ιδιωτών. Σημαντική προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων κάθε λιμένα είναι η ύπαρξη του σωστού ρυθμιστικού πλαισίου και η κατανομή αρμοδιοτήτων ανάμεσα στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα. Η συνεχής ανάγκη για εκσυγχρονισμό των υποδομών και των λιμενικών εγκαταστάσεων αποτελεί προαπαιτούμενο για την επίτευξη υψηλής αποδοτικότητας (Vaggelas, 2007).

Η έρευνα των Vaggelas & Pallis το 2005 έδειξε ότι η σύνταξη ενός ρυθμιστικού πλαισίου / Οδηγίας από την ΕΕ, αναφορικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών στην ελεύθερη αγορά, θα ενίσχυε την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και θα συνέβαλλε στην αναδόμηση του πλαισίου λειτουργίας των ελληνικών λιμανιών, λαμβάνοντας υπόψη τα τοπικά χαρακτηριστικά κάθε φορά.

Οι περιορισμοί στην κρατική χρηματοδότηση, έχουν οδηγήσει στην ανεύρεση πόρων από τον ιδιωτικό τομέα. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, εκμεταλλεύτηκαν την ευκαιρία εισόδου στον κλάδο παροχής λιμενικών υπηρεσιών, με στόχο την επίτευξη της κάθετης ολοκλήρωσης, όσον αφορά την ανταγωνιστική τους θέση στην αγορά. Σε άλλες περιπτώσεις, υπάρχουν πολυεθνικές εταιρείες, που λειτουργούν σε πολλούς λιμένες παγκοσμίως και προσπαθούν να επιτύχουν την οριζόντια ολοκλήρωσή τους (ESPO, 2004).

Το 2013 οι Pagano et al διερεύνησαν την επίδραση της ιδιωτικοποίησης λιμένων στον Παναμά και τις ΗΠΑ. Συνέλεξαν πρωτογενή δεδομένα για την αποδοτικότητα μέσω ερωτηματολογίων και εφάρμοσαν οικονομετρικές μεθόδους. Τα αποτελέσματα της έρευνας,

έδειξαν την ότι τα ιδιωτικοποιημένα λιμάνια τείνουν να είναι ποιο αποδοτικά από εκείνα που διοικούνται από το δημόσιο.



Εικόνα 3: Πορεία έκδοσης Κανονιστικού πλαισίου λιμένων (Πηγή: ΡΑΑ, 2017)

Η ιδιωτικοποίηση των λιμένων αποτέλεσε μια διέξοδο για τις κυβερνήσεις, με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας και την ελάφρυνση της βαριάς οικονομικής επιβάρυνσης από έναν κλάδο με τόση ένταση κεφαλαίου. Τα αναμενόμενα οφέλη από την ιδιωτικοποίηση είναι η βελτίωση της αποδοτικότητας. (Cullinane & Song 2002).

Σύμφωνα με τον UNCTAD, οι αναμενόμενοι στόχοι από την ιδιωτικοποίηση είναι:

- η ενδυνάμωση της αποδοτικότητας
- η ανεύρεση νέων πόρων για την ανάπτυξη και τη συντήρηση υποδομών
- η ενδυνάμωση των διευθυντικών και επιχειρηματικών ικανοτήτων
- η ελάφρυνση του δημόσιου τομέα από το χρηματοοικονομικό και διοικητικό βάρος

- η εξάλειψη της γραφειοκρατίας και της πολιτικής επιρροής στη διακυβέρνηση και λειτουργία των λιμένων
- η παραγωγή οικονομικού οφέλους από τη αύξηση του ανταγωνισμού ανάμεσα στους λιμένες

Οι Panayides, et al ερεύνησαν το 2017 τους λόγους που οδήγησαν στην αναμόρφωση του κλάδου των λιμένων στην Κύπρο, τη διαδικασία αναμόρφωσης και τα αποτελέσματα της στα λιμάνια της Κύπρου και κυρίως στο λιμάνι της Λεμεσού που είναι το κύριο λιμάνι της χώρας. Κύριες αιτίες γι' αυτήν την αναδόμηση των συστημάτων διακυβέρνησης λιμανιών είναι η ανάγκη για αύξηση της εμπορικής εκμετάλλευσης των λιμένων, η αναποτελεσματική διοικητική δομή, η αδυναμία λειτουργίας με σύγχρονες εμπορικές πρακτικές και η αναποτελεσματική χρήση κεφαλαίων κατά τη λειτουργία. Το λιμάνι αποτελείται από ένα τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, έναν σταθμό γενικής χρήσης, φορτίου/ πολλαπλών χρήσεων και έναν τερματικό σταθμό επιβατών που όλοι διοικούνται από τον οργανισμό λιμένος. Στόχος του λιμένα Λεμεσού αποτέλεσε η αύξηση της εμπορικής εκμετάλλευσης όλων των τερματικών σταθμών και των παρεχομένων υπηρεσιών μέσω είτε μίας είτε πολλαπλών συμβάσεων παραχώρησης. .

Η ύπαρξη τόσο μεγάλου αριθμού διαφορετικών μοντέλων υποδεικνύει την απουσία ενός συμπαγούς πλαισίου κατηγοριοποίησης λιμένων. (Bichou and Gray, 2005).

2.3. Κατηγοριοποίηση & Τύποι Λιμένων

Η παγκόσμια τράπεζα το 2001 παρουσίασε το μοντέλο «World Bank Port Reform Toolkit», όπου παρουσιάζονται οι τέσσερις διαφορετικοί τύποι λιμανιών:

«Service Port»: Πρόκειται για τα λιμάνια όπου η γη και όλες οι υποδομές είναι κρατικά και η διοίκηση γίνεται αποκλειστικά με έναν ολοκληρωμένο τρόπο από την λιμενική αρχή. Χαρακτηρίζεται από ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων αλλά και αναποτελεσματικότητα λόγω της έλλειψης ανταγωνισμού (απουσία ιδιωτικού τομέα)

«Tool Port»: Σε αυτόν τον τύπο λιμανιού ιδιωτικές εταιρείες δύναται να παρέχουν υπηρεσίες αναφορικά με τον εξοπλισμό και την επιδομή, όπως διαχείριση εμπορευμάτων. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να υπάρξουν προστριβές ανάμεσα στους εργαζόμενους του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα

«Landlord Port»: Ο τύπος αυτός αφορά λιμάνια που ανήκουν στο κράτος αλλά η διαχείριση έχει παραχωρηθεί στη λιμενική αρχή και το κράτος δεν εμπλέκεται στην παροχή υπηρεσιών. Χαρακτηρίζονται από ταχεία προσαρμοστικότητα στην αγορά

«Private Port»: Πρόκειται για ιδιωτικά λιμάνια, όπου η γη και ο εξοπλισμός ανήκουν σε ιδιώτες αλλά και η παροχή υπηρεσιών γίνεται από ιδιώτες, χωρίς καμία εμπλοκή του κράτους.

Γενικά υπάρχει πληθώρα διαφορετικών σχημάτων αναφορικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τα μοντέλα διοίκησης, που προέρχονται από συνδυασμούς των παραπάνω μοντέλων, ανάλογα με τις αρμοδιότητες και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Η αλλαγή του μοντέλου διαχείρισης λιμένων πραγματοποιείται μέσα από τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης. Ωστόσο, δεν υπάρχει κάποιο ενιαίο μοντέλο που να ακολουθείται. Αυτό έχει αποτέλεσμα την ύπαρξη ποικιλίας τεχνικών σχεδιασμού της περιόδου υποβολής προσφορών, της διάρκειας της παραχώρησης και της διάρθρωσης των εσόδων και των τελών. (Theys and Notteboom, 2010).

2.4. Ορισμός & προδιαγραφές αναπτυξιακού προγράμματος (Master plan)

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Μελέτης Διαχείρισης (MASTER PLAN) των λιμένων περιλαμβάνει το σύνολο των προτάσεων και των σχεδίων για μια ολοκληρωμένη χωροταξική διευθέτηση των απαιτούμενων έργων, εγκαταστάσεων και εξοπλισμών του λιμένα, με στόχο την αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας και την ενίσχυση της αποδοτικότητας (YEN, 2013).

Σύμφωνα με τον Ν.4150/13: *«Το Σχέδιο της στρατηγικής είναι πενταετές και επικαιροποιείται τουλάχιστον μία φορά εντός της πενταετίας. Εντός του πρώτου έτους εφαρμογής της, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται στον Πρωθυπουργό*

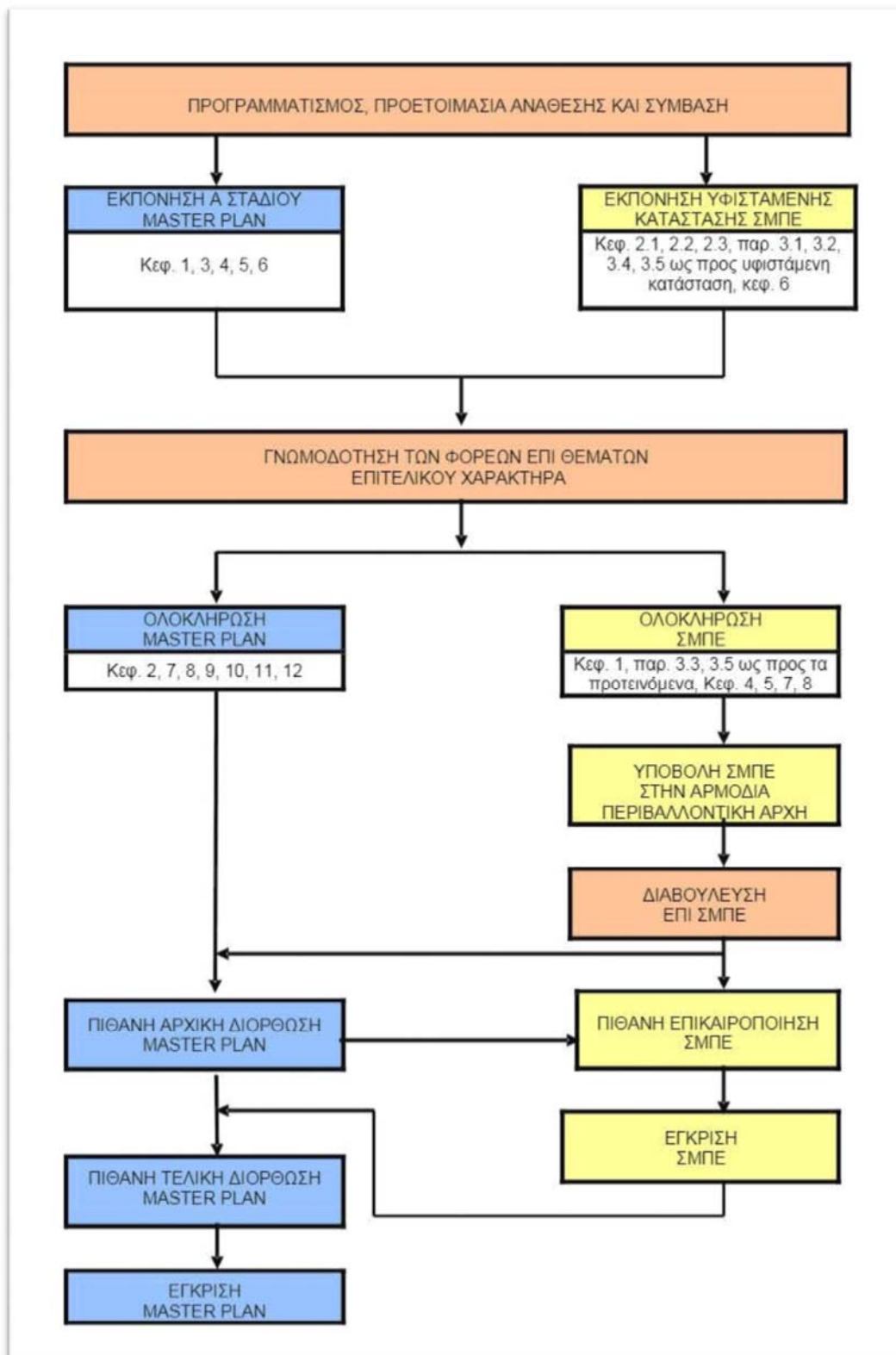
και στον Πρόεδρο της Βουλής και συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος και τον Κανονισμό της Βουλής και δημοσιεύεται σε ειδική έκδοση του Εθνικού Τυπογραφείου».

Ακόμα στο πλαίσιο ενός προγράμματος ανάπτυξης, μέσω της παρακολούθησης και της καταγραφής όλων των έργων, οι λιμενικές αρχές θα ασκούν αποτελεσματικότερα την λιμενική δραστηριότητα στο σύνολο της. Ακόμα προβλέπεται η ηλεκτρονική αποτύπωση των λιμένων της χώρας στο πλαίσιο των σύγχρονων γεωγραφικών συστημάτων πληροφόρησης και η τήρηση αντίστοιχου ηλεκτρονικού αρχείου,.

Τα αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (Master Plan) περιλαμβάνουν (Ν.4150/2013):

- Τον καθορισμό των μέγιστων ορίων της Ζώνης Λιμένα & τις επιτρεπόμενες προσχώσεις,
- τις χρήσεις γης, τους όρους και τους περιορισμούς δόμησης,
- τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις,
- όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα.

Το ακόλουθο διάγραμμα παρουσιάζει την αλληλουχία των δράσεων για την εκπόνηση των MASTER PLANS και των Σ.Μ.Π.Ε. λιμένων Διεθνούς Σημασίας



Εικόνα 4: Διάγραμμα Αλληλουχίας Δράσεων (Πηγή: ΓΓΛΠΠΝΕ, 2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

3.1. Γενικά στοιχεία

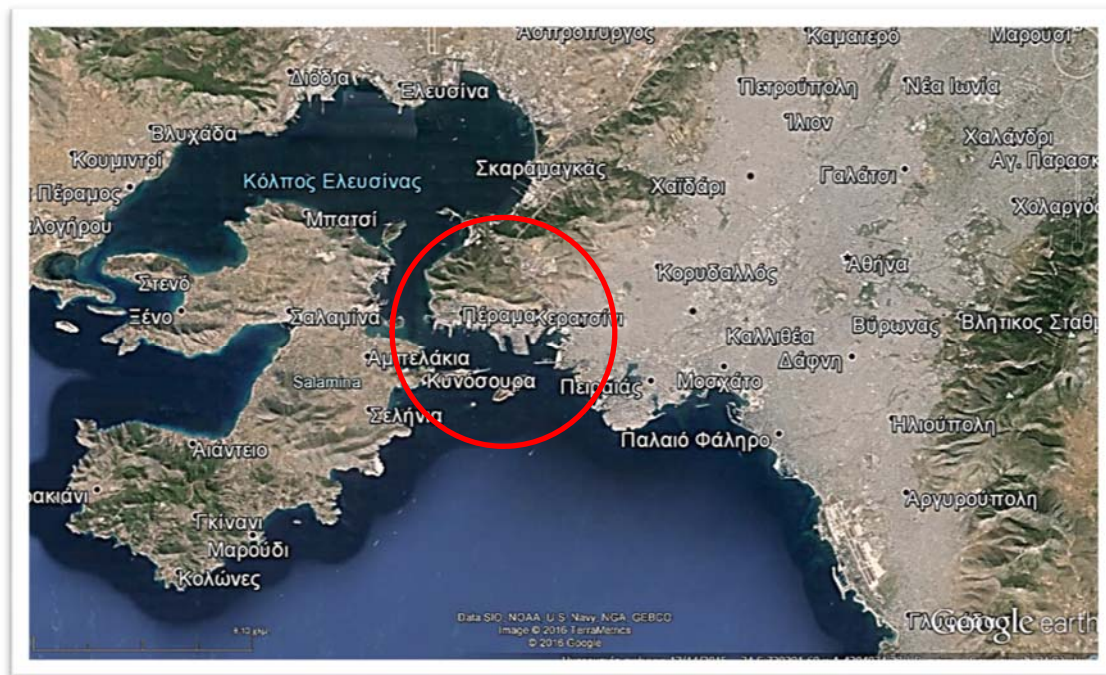
Ο Πειραιάς αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου και το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας. Λειτουργεί σαν ένας αναπτυξιακός μοχλός για το διεθνές εμπόριο και την οικονομία και αποτελεί τη βασική πύλη εισαγωγών και εξαγωγών της Ελλάδας. Διαθέτει μήκος αποβάθρων 37 χλμ., έχει σε ετήσια βάση πάνω από 40.000 αφίξεις -αναχωρήσεις τακτικών γραμμών και κρουαζιερόπλοιων, εξυπηρετεί πάνω από 20 εκατομμύρια επιβάτες, 3,7 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια (TEU'S), 360.000 δουλεύσεις αυτοκινήτων και παρέχει υπηρεσίες επισκευής πλοίων (Medcruise, 2018).

Σήμερα, η ΟΛΠ Α.Ε., όπως προαναφέρθηκε, απασχολεί συνολικά περισσότερους από 1.100 εργαζόμενους, ενώ παρέχει υπηρεσίες σε περισσότερα από 24.000 πλοία ετησίως. Το λιμάνι σήμερα δραστηριοποιείται σε πολλούς κλάδους (ΟΛΠ, 2018):

- εμπορικό λιμάνι,
- κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο
- εκμετάλλευση και ανάπτυξη χερσαίων εκτάσεων.
- επιβατικό λιμάνι & διεθνές κέντρο κρουαζιέρας
- εξυπηρέτηση πλοίων .

Το κυριότερο πλεονέκτημα του Πειραιά είναι η στρατηγικής σημασία γεωγραφική του θέση, στο σταυροδρόμι Ασίας – Αφρικής – Ευρώπης, σχεδόν πάνω στους διεθνείς θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους. Ο ΟΛΠ είναι το μοναδικό Ευρωπαϊκό λιμάνι στην Ανατολική Μεσόγειο που διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές για την λειτουργία ως κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου και την εξυπηρέτηση των πιο μεγάλων και σύγχρονων πλοίων (ΟΛΠ Α.Ε.).

Ο λιμένας Πειραιά διοικητικά ανήκει στην Περιφέρεια Αττικής, τομέας Πειραιώς και διατρέχει τους όμορους Δήμους Πειραιώς, Δραπετσώνας-Κερατσινίου, Περάματος και Σαλαμίνας.

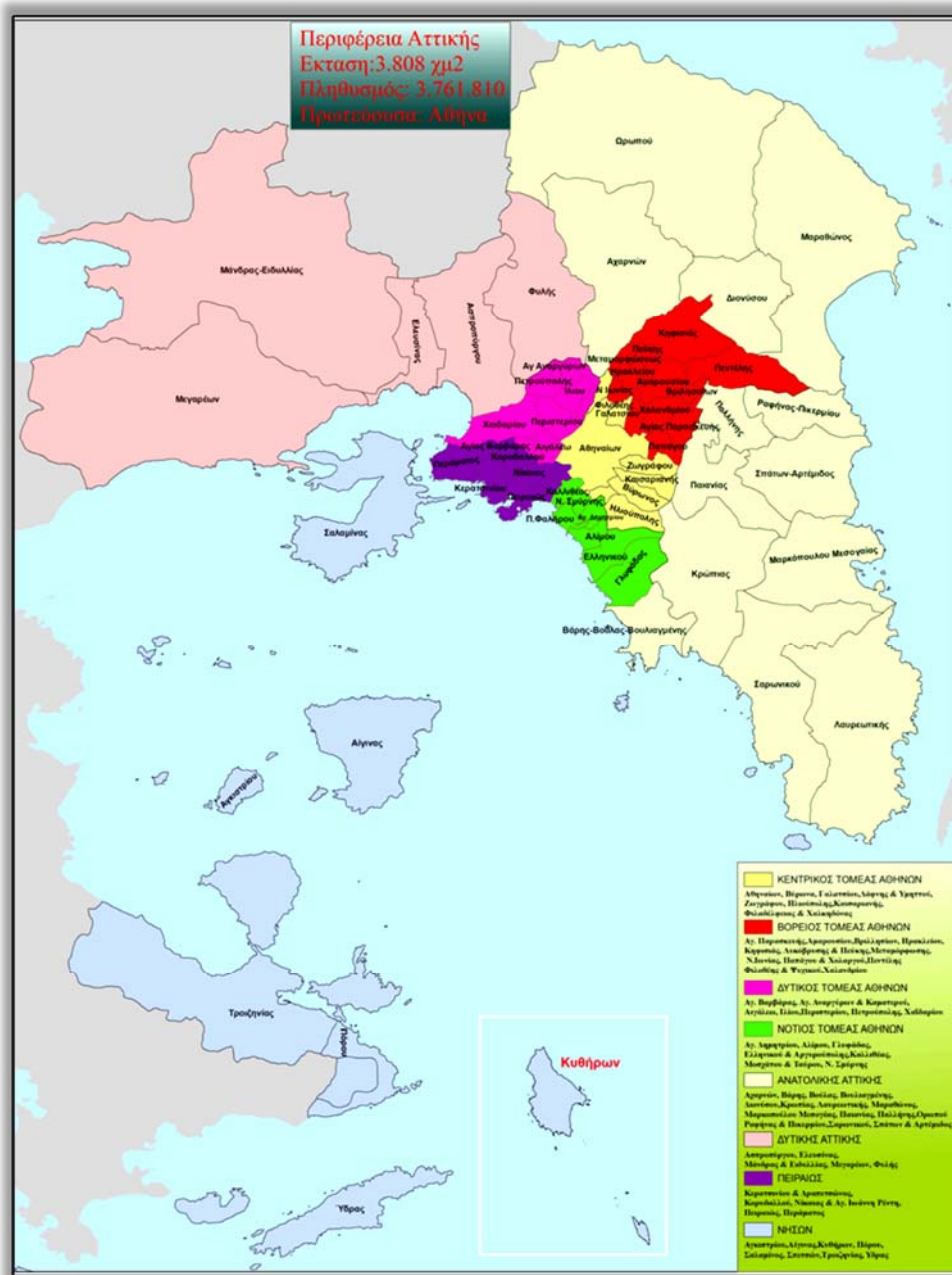


Εικόνα 5: Θέση λιμένα Πειραιά σε σχέση με την Αττική (Πηγή: Domosferon, 2018)



Εικόνα 6: Αποψη εγκαταστάσεων Ο.Λ.Π. ΑΕ (Πηγή: Domosferon, 2018)

Οι όμοροι Δήμοι Πειραιά, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Περάματος καταλαμβάνουν έκταση 35 km², ενώ η Σαλαμίνα έχει έκταση 96 km² και έχουν συνολικό πληθυσμό 319.405 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή 2011 της ΕΣΥΕ.



Εικόνα 7: Διοικητική διαίρεση στην ευρύτερη περιοχή του Ο.Λ.Π. (Πηγή: ΜΠΕ ΟΛΠ Dr.Μαρκαντωνάτος, 2017)

Σύμφωνα με τον ΟΛΠ Α.Ε. τα χαρακτηριστικά του που δημιουργούν πρόσθετη αξία είναι:

- η ύπαρξη του καθεστώτος ελεύθερης ζώνης τύπου ΙΙ,

- η 24ωρη λειτουργία των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων και αυτοκινήτων καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.
- Η τιμολογιακή κλιμακούμενη πολιτική, με εκπτώσεις για αυξανόμενη διακινούμενη ποσότητα μεταφόρτωσης (transshipment) .
- Η ανταγωνιστική τιμολόγηση αποθήκευσης φορτίων
- Το πυκνό δίκτυο τροφοδοτικών γραμμών (feeder services) με τα περισσότερα κύρια λιμάνια της Μεσογείου
- Η λειτουργία ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος
- Το ασφαλές και προστατευμένο περιβάλλον λειτουργίας, με βάση τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς.

Όραμα του ΟΛΠ αποτελεί η μετεξέλιξη του σε μια «σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών».

3.2. Η πορεία ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ

Η σύγχρονη ιστορία του λιμανιού ξεκινάει το 1924, με την εγκαινίαση των μεγάλων έργων. Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ) ιδρύθηκε με τον νόμο 4748/1930 ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, ο οποίος αναμορφώθηκε με τον Α.Ν. 1559/1950 που κυρώθηκε στη συνέχεια με τον Ν.1630/1951. Από το 1996 ξεκίνησε η διαδικασία μετατροπής του σε ανώνυμη εταιρεία. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις αρχές του 1999 με τη ψήφιση του Ν2688/1999. Με βάση την σύμβαση παραχώρησης που κυρώθηκε με το νόμο 3654/2008, ο ΟΛΠ, εκτός από το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της λιμενικής ζώνης του λιμένα Πειραιώς έως το 2042 (το οποίο με την ΚΥΑ αριθ.8322/3-12-2008 επεκτάθηκε έως το 2052), έχει και το δικαίωμα να παραχωρεί προσωρινά σε τρίτους, επιμέρους χώρους του λιμένα έναντι τιμήματος. Με την εφαρμογή της σύμβασης παραχώρησης μετατράπηκε ο λιμένας Πειραιά σε λιμάνι τύπου «Landlord». Η ανάλυση της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την

παραχώρηση (διάρκεια, συνθήκες, ανταγωνισμός) μπορεί να οδηγήσει στην εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το πως η αλλαγή στο ιδιοκτησιακό μοντέλο επηρέασε το ανταγωνιστικό του πλεονέκτημα και τη θέση του λιμανιού στην αγορά της ναυτιλίας. (Psaraftis & Pallis, 2012).

Η Κινεζική κυβέρνηση έχει στόχο τη δημιουργία ενός θαλάσσιου δρόμου του μεταξιού, ενδυναμώνοντας έτσι τις σχέσεις μεταξύ Ευρώπης και Κίνας. Η στρατηγική αυτή υλοποιείται μέσα από επενδύσεις κινεζικών εταιρειών σε λιμάνια κατά μήκος του δρόμου του μεταξιού. Το πρώτο βήμα για την υλοποίηση της πολιτικής αυτής είναι η επένδυση της COSCO στο λιμάνι του Πειραιά.

Το λιμάνι του Πειραιά κατέχει στρατηγική θέση καθώς βρίσκεται βόρεια της διώρυγας του Σουέζ και είναι ένας κόμβος στη Μεσόγειο μεταξύ Νότιας και Βόρειας Ευρώπης, μια είσοδο προς τα δίκτυα των Βαλκανίων και την Ανατολική Ευρώπη. Η κίνηση αυτή συνοδεύεται από εμπορικές συμφωνίες με παραγωγούς ηλεκτρονικών Hewlett Packard, και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (Grappi, 2015).



Εικόνα 8: Ο σύγχρονος δρόμος του μεταξιού «OBOR route» (Πηγή: McKinsey, 2016)

Για την υλοποίηση του στρατηγικού σχεδιασμού, το 2009 η China Ocean Shipping Company (COSCO), ανέλαβε την διοίκηση δυο εμπορευματικών σταθμών στο λιμάνι του Πειραιά., μέσω της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και ΣΕΠ Α.Ε. (θυγατρικής της COSCO) η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 3755/2009. Η σύμβαση προσδιόριζε απαιτούμενες επενδύσεις για την αναβάθμιση του προβλήτα II και την κατασκευή της ανατολικής πλευράς του προβλήτα III και την όμορη σε αυτές περιοχή, καθώς και τη χρήση της όμορης θαλάσσιας ζώνης ελιγμών πλευρίσης, με στόχο τον ασφαλή ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση πλοίων.

Με βάση τη σύμβαση, η δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ (Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων) προσδιορίστηκε κατ' ελάχιστον σε 3.7 εκ TEU το 2016 και μετά,

ενώ πρόβλεψη υπήρχε και για τη διακίνηση η οποία σε κάθε περίπτωση όφειλε να ξεπερνά το 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν. ΣΕΜΠΟ. Ακολούθως στην πρώτη τροποποίηση της σύμβασης (ΦΕΚ 4072/11-4-2012) επικυρώθηκαν τα αποτελέσματα της «φιλικής διευθέτησης» επί ορισμένων διαφορών, οι οποίες προέκυψαν κατά την πρώτη εφαρμογή της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του ΟΛΠ και ΣΕΠ. Αναλυτικότερα, η σχετική συμφωνία, αν και δεν μεταβάλλει το οικονομικό αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης προβλέπει από 26.7.2011 την παραχώρηση στη ΣΕΠ λιμενικών τελών καθώς και τελών από προσόρμιση, παραβολή και πρυμνοδέτηση που αφορούν τον προβλήτα II.

Με βάση τη δεύτερη τροποποίηση σύμβασης (Ν. 4315/2014) προβλέπεται η πραγματοποίηση νέων επενδύσεων για την κατασκευή της δυτικής πλευράς του Προβλήτα III και του Προβλήτα Πετρελαιοειδών με αναστολή εφαρμογής των εγγυημένων ανταλλαγμάτων παραχώρησης που είχαν συμφωνηθεί στο πλαίσιο της αρχικής σύμβασης παραχώρησης περιλαμβανομένων ορισμένων δεσμεύσεων σχετικά με την κατασκευή υποδομών. Με βάση τη νέα συμφωνία, η συνολική παραχωρούμενη έκταση (Ν. ΣΕΜΠΟ) περιλαμβάνει τους υφιστάμενους χώρους του προβλήτα II και τους περιβάλλοντες χώρους συνολικής επιφάνειας 547,7 χιλ. τ.μ., το υπό κατασκευή ανατολικό τμήμα του προβλήτα III επιφάνειας 204,9 χιλ. τ.μ. και το υπό κατασκευή δυτικό τμήμα του προβλήτα III συνολικής επιφάνειας 135,5 χιλ. τ.μ. Η ετήσια εγγυημένη δυναμικότητα του Ν. ΣΕΜΠΟ αυξάνεται σε 4,750 εκ. TEUs το 2021, όμως την ενδιάμεση περίοδο η αντίστοιχη υποχρέωση είναι μικρότερη ήτοι 2,6 εκ. TEUs έκαστο έτος από το 2016 έως το 2019 και 2,75 εκ. TEUs το 2020. ελάχιστη διακίνηση προσδιορίζεται στο 65% της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του Ν. ΣΕΜΠΟ ανεξαρτήτως των προβλητών σε λειτουργία.

Αυτή η κίνηση αποτέλεσε την πρώτη άμεση ξένη επένδυση (ΑΞΕ) ((FDI: foreign direct investment) της Κίνας στην ΕΕ. Στο λιμάνι του Πειραιά λειτουργούν πρακτικά δυο λιμάνια: α) ένα ο ΟΛΠ που περιλαμβάνει το επιβατικό λιμάνι και β) η ΣΕΠ (PCT: Piraeus Container Terminal) που λειτουργεί το εμπορευματικό λιμάνι (Meunier, 2015).

Μετά την επένδυση της COSCO μέσω της θυγατρικής της ΣΕΠ Α.Ε., ο Πειραιάς είναι, παγκοσμίως, το ταχύτερα αναπτυσσόμενο εμπορευματικό λιμάνι. Έχει καταστεί ένας σημαντικός κόμβος μεταφόρτωσης και διαμετακομιστικό κέντρο για την Κεντρική,

Ανατολική και Νοτιανατολική Ευρώπη, συμπεριλαμβάνοντας της περιοχή της Μαύρης Θάλασσας. Σημαντικό πλεονέκτημα αποτέλεσε η ικανότητα της COSCO να προσελκύσει πολυεθνικές εταιρείες, για πελάτες, όπως η Hewlett Packard, η Huawei, η ZTE και η Samsung. (Clingendael, 2014)

Το γεγονός ότι η COSCO είναι μια εισηγμένη εταιρεία στο χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ και ότι ελέγχεται από την Κινεζική κυβέρνηση, την καθιστά ένα ισχυρό επιχειρηματικό σύμμαχο για την Ελλάδα. Μια επίπτωση της ιδιωτικοποίησης είναι η ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας και η δυνατότητα αύξησης τους εμπορίου με την Κίνα. Μελλοντικά εκτιμάται ότι κομμάτι των μεταφορών μεταξύ Κίνας και Κεντρικής Ευρώπης, ακόμα και σε περιοχές της Γερμανίας θα εξυπηρετείται από το λιμάνι του Πειραιά αντί για εκείνο του Ρότερνταμ. (Clingendael, 2014)

Το συνολικό οικονομικό όφελος από τη σύμβαση παραχώρησης για 35 χρόνια αναλύεται ως εξής (Psaraftis & Pallis, 2012):

- 1) Αρχική πληρωμή: Μια αρχική δόση 50εκ. ευρώ και πέντε ισόποσες δόσεις για το κόστος εγκατάστασης από το 2010
- 2) Απόδοση σύμβαση παραχώρησης: Ένα ποσοστό επί των εσόδων, που θα κυμαίνεται από 21% (για τα πρώτα 8 χρόνια) σε 24,5% μετά, που θα αποδίδεται στον ΟΛΠ σε μηνιαία βάση
- 3) Ετήσια πληρωμή μισθωμάτων I: 1800 ευρώ ανά μέτρο βραχίονα ελλιμενισμού
- 4) Ετήσια πληρωμή μισθωμάτων II: 4000 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο αποβάθρας
- 5) Ετήσια αναπροσαρμογή μισθωμάτων: 2% πλέον του ελληνικού δείκτη τιμών καταναλωτή (Consumer Price Index (CPI)). Σε περίπτωση που ο δείκτης είναι αρνητικός, η αναπροσαρμογή θα είναι ίση με 2%

Σύμφωνα με την Ελληνική κυβέρνηση το συνολικό οικονομικό όφελος για τα 35 χρόνια θα είναι ίσο με 4,3 δις ευρώ, δηλαδή 123 εκατομμύρια ευρώ ανά έτος, γεγονός εντυπωσιακό αν ληφθεί υπόψη ότι το 2006 τα έσοδα του ΟΛΠ ήταν περίπου 171,35 εκ ευρώ ανά έτος. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος του χρήματος, τα έσοδα κάθε χρόνο τείνουν να μειώνονται αν λάβουμε υπόψη την καθαρή παρούσα αξία (Psaraftis & Pallis, 2012).

Ο Πειραιάς είναι ένας από τους κόμβους μεταφόρτωσης στην Νότια Ευρώπη με τη μεγαλύτερη αύξηση. Η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων ανέρχεται σε 3,7 εκ. TEUs, μετά από μια ραγδαία αύξηση 18,5%. Σημειώνεται ότι τα 3 εκ. TEUs αναφέρονται στον τερματικό σταθμό της COSCO. Το λιμάνι του Πειραιά, όπως προαναφέρθηκε, διέπεται από δύο οικονομικές οντότητες, τον προβλήτα 1 που διοικείται από τον ΟΛΠ και τους προβλήτες 2 & 3 που είναι υπό επέκταση και διοικείται από την ΣΕΠ, μια θυγατρική της Cosco Holdings. Στο πλαίσιο αυτό λειτουργεί μια ζώνη ελεύθερου εμπορίου τύπου I υπό τους τελωνειακούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Grappi, 2015).



Εικόνα 9: Γενική διάταξη λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (Προβλήτες I, II, III – από δεξιά προς αριστερά) (Πηγή: Domosferon, 2018)

Ωστόσο, η συμφωνία προκάλεσε και αρκετές αντιδράσεις και οδηγήθηκε στα δικαστήρια. Προέκυψε ότι η COSCO θα απολαμβάνει οφέλη όπως απαλλαγή από ΦΠΑ και άλλες φοροαπαλλαγές σε αντίθεση με όλες τις άλλες ελληνικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένου του ΟΛΠ. Αυτό οδήγησε σε σκέψεις κατά πόσο ο ανταγωνισμός ανάμεσα στον ΟΛΠ και τον προβλήτα της COSCO θα είναι υγιής. Το θέμα συγκέντρωσε ακόμα και το ενδιαφέρον της ΕΕ που ζήτησε διευκρινήσεις κατά πόσον η συμφωνία είναι συμβατή με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία (Psaraftis & Pallis, 2012).

Οι ενέργειες της COSCO συνέβαλλαν στην αύξηση της επιρροής της Κίνας στις θαλάσσιες επικοινωνίες μεταξύ ΕΕ και Κίνας. Αυτό φαίνεται μέσα από την επένδυση της Κίνας σε σιδηροδρομικό δίκτυο της Νοτιανατολικής Ευρώπης, την παρουσία του Κινεζικού Ναυτικού κατά μήκος του θαλάσσιου δρόμου μεταξύ Κίνας και Ευρώπης, την ιδιοκτησία πληθώρας κινεζικών ναυτιλιακών, λιμενικών και κατασκευαστικών εταιρειών. Ακόμα, υπάρχει αυξημένη ροή προϊόντων παραεμπορίου (απομιμήσεων) αλλά και αυξημένη επιρροή της Κίνας στην Ελληνική πολιτική (Clingendael, 2014).

Στη συνέχεια το 2016 υπεγράφη νέα Σύμβαση Παραχώρησης του 67% του ΟΛΠ (εφεξής 2016ΣΠ) στην εταιρεία China COSCO Shipping Corporation Limited, έναντι συνολικού τιμήματος 368,5 εκατομμύρια, που κυρώθηκε με τον νόμο Ν.4404/2016 (εφεξής 2016ΣΠ). Η συνολική αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε 1,5 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει: την ανωτέρω προσφορά των 368,5 εκατ. ευρώ, υποχρεωτικές επενδύσεις ύψους 350 εκατ. ευρώ την επόμενη δεκαετία και τα αναμενόμενα έσοδα του Ελληνικού Δημοσίου από τη Σύμβαση Παραχώρησης (αντάλλαγμα παραχώρησης σε ποσοστό 3,5% του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ), αναμενόμενου συνολικού ύψους της τάξης των 410 εκατ. ευρώ. Στο συνολικό ποσό λαμβάνονται επίσης υπόψη τα αναμενόμενα μερίσματα και οι τόκοι που θα εισπραχθούν από το ΤΑΙΠΕΔ, καθώς και οι εκτιμώμενες (πέραν των ελάχιστων υποχρεωτικών) επενδύσεις μέχρι την λήξη της παραχώρησης το 2052.»

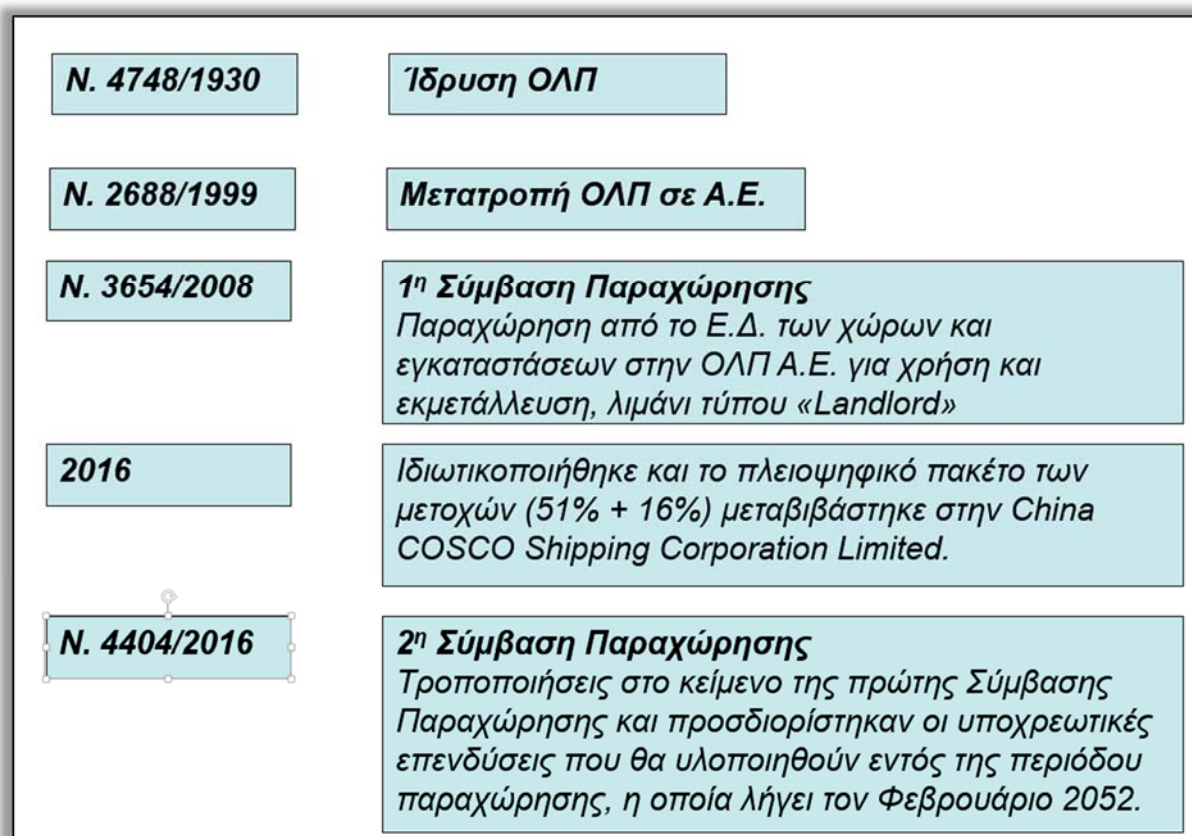
Η Παραχώρηση (όπως ορίζεται στο Άρθρο 4 του Νόμου) αφορά στους ακόλουθους χώρους, υποδομές, ανωδομές και κτίρια (από κοινού τα Στοιχεία Παραχώρησης):

(α) το σύνολο των χερσαίων χώρων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης, πλην των Εξαιρουμένων Χώρων και Στοιχείων,

(β) τη Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη, και

(γ) Το σύνολο των υποδομών, των ανωδομών και των κτιρίων, που υφίστανται τώρα ή στο μέλλον εντός της Περιμέτρου της Ζώνης Παραχώρησης (υπεργείως ή υπογείως),

Τα έργα και οι επενδύσεις περιλαμβάνονται στο νέο Master Plan της ΟΛΠ Α.Ε. για την 35-ετία, το οποίο θα ανανεώνεται ανά κάθε Επενδυτική Περίοδο, η διάρκεια της οποίας είναι 5-ετής.



Εικόνα 10: Νομοθετικό πλαίσιο – Ιστορική διαδρομή ΟΛΠ (πηγή: ίδια επεξεργασία)

3.3. Περιγραφή χερσαίας και λιμενικής ζώνης

3.3.1 Χερσαία Λιμενική Ζώνη

Η Χερσαία Λιμενική Ζώνη έχει παραχωρηθεί στον ΟΛΠ με την από 13-02-2002 Σύμβαση Παραχώρησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της ΟΛΠ Α.Ε., η οποία έχει κυρωθεί με τον Νόμο 3654/03-04-2002. Η Χερσαία Λιμενική Ζώνη περιλαμβάνει όλες τις χερσαίες

εκτάσεις από τον Λιμένα Ζέας έως τον Προβλήτα Ε στο Πέραμα, τμήμα της χερσονήσου της Κυνόσουρας και την νήσο Ψυτάλλεια.

Δίπλα στον Μώλο Θεμιστοκλέους βρίσκεται ο Κεντρικός Λιμένας, ο οποίος περιλαμβάνει (α) το τμήμα δραστηριότητας κρουαζιερόπλοιων, από τον Μώλο Θεμιστοκλέους έως την περιοχή του Αγίου Νικολάου (μήκος αποβάθρας 3.450 μέτρα κατά προσέγγιση) και

(β) το τμήμα δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας από τον Άγιο Νικόλαο έως τον Μώλο Κράκαρη (μήκος αποβάθρας 6.150 μέτρα κατά προσέγγιση). Οι δύο μόνιμες αποβάθρες του ΟΛΠ βρίσκονται εντός του τμήματος δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας (Ηετιώνια Ακτή).

Το τμήμα δραστηριότητας οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας εκτείνεται, περαιτέρω, έως τον Όρμο Δραπετσώνας σε μήκος 3.500 μέτρων κατά προσέγγιση. Στην εν λόγω ζώνη της ακτογραμμής περιλαμβάνονται οι εξής περιοχές και δραστηριότητες:

(α) η «πρώην περιοχή Λιπάσματα», με περιορισμένη λιμενική υποδομή (ελάχιστες αποβάθρες που εξυπηρετούν αναδόχους υλοποίησης έργων εντός της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης),

(β) ο Όρμος Δραπετσώνας, με ελάχιστες αποβάθρες που χρησιμοποιούνται από αλιείς και

(γ) οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ, νότια του Όρμου Δραπετσώνας, που εξυπηρετούν το Κέντρο Επεξεργασίας Λυμάτων της νήσου Ψυτάλλειας (κατόπιν παραχώρησης από τον ΟΛΠ στην ΕΥΔΑΠ, την Εταιρεία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας). Εκατέρωθεν του Όρμου Δραπετσώνας υπάρχουν αρκετές εταιρείες λιπαντικών και χημικών προϊόντων που εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται στο τμήμα οχηματαγωγών/ακτοπλοΐας του λιμένα.

Ο Εμπορικός Λιμένας εκτείνεται από τον Όρμο Δραπετσώνας έως την περιοχή «Αρμός» στο Πέραμα (συμπεριλαμβανομένης της πρώην έκτασης του ΟΔΔΥ), σε μήκος ακτογραμμής 13 χιλιομέτρων κατά προσέγγιση. Κατά μήκος της εν λόγω ακτογραμμής περιλαμβάνονται οι εξής περιοχές και δραστηριότητες, ξεκινώντας από το νότιο τμήμα:

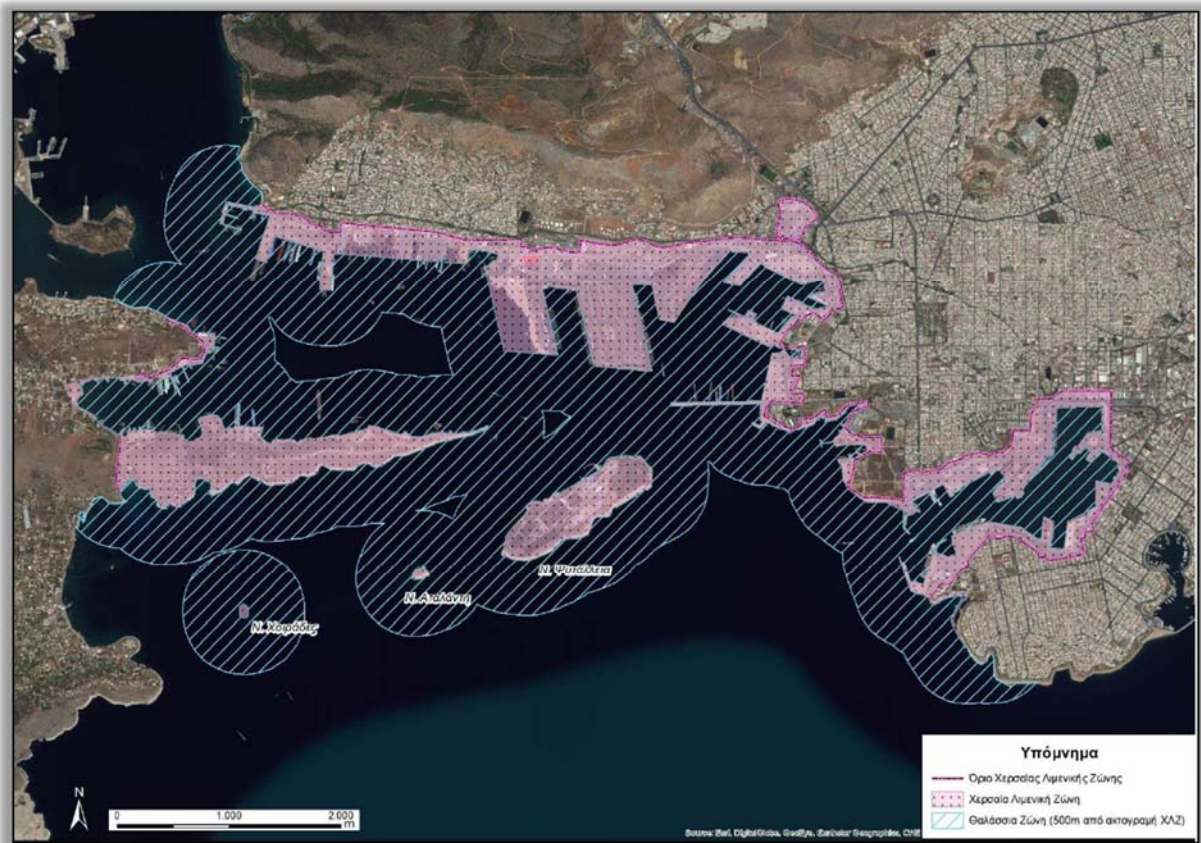
- (α) οι ναυπηγοεπισκευαστικές εγκαταστάσεις στον Όρμο Δραπετσώνας,

- (β) ο Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων Γ1,
- (γ) το εργοστάσιο της ΔΕΗ,
- (δ) ο στρατιωτικός προβλήτας,
- (ε) ο στεγασμένος χώρος του δημοπρατηρίου Ιχθυόσκαλας Κερατσινίου,
- (στ) ο Χώρος Στάθμευσης Οχημάτων Γ2 και (ζ) ο Τερματικός Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων που αποτελείται από τον Προβλήτα Ι (υπό τη διεύθυνση του ΟΛΠ), τον Προβλήτα ΙΙ (που έχει παραχωρηθεί στην ΣΕΠ Α.Ε.) και τον Προβλήτα ΙΙΙ (που έχει παραχωρηθεί στην ΣΕΠ Α.Ε).

Στο Προβλήτα ΙΙΙ εξυπηρετούνται, επίσης, εταιρείες πετρελαίου. Δυτικά της περιοχής «Αρμός» και κατά μήκος της ακτογραμμής σε έκταση 6 χιλιομέτρων κατά προσέγγιση, βρίσκονται:

- (α) χερσαίες εκτάσεις (τμήματα) που έχουν παραχωρηθεί σε διάφορες ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες (η εκάστη παραχωρημένη έκταση βρίσκεται μπροστά από το αντίστοιχο ιδιόκτητο γεωτεμάχιο κάθε εταιρείας) και
- (β) Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος την οποία εκμεταλλεύεται και διαχειρίζεται ο ΟΛΠ. Στο δυτικό άκρο του Προβλήτα Ε στο Πέραμα φιλοξενείται η λιμενική υποδομή εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων της γραμμής Πέραμα Σαλαμίνα.

Τέλος η χερσαία λιμενική ζώνη που βρίσκεται στη Σαλαμίνα έχει συνολικό μήκος 13,5 χλμ κατά προσέγγιση συμπεριλαμβανομένων κρηπιδότοιχων μήκους 3,5 χλμ. Στη συγκεκριμένη έκταση εκτελούνται ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Στην περιοχή και ειδικά στον κόλπο Αμπελακίων έχουν εγκατασταθεί ιδιωτικές ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες. Στη χερσόνησο της Κυνόσουρας υπάρχουν επίσης ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες, ένα εγκαταλελειμμένο λατομείο καθώς και οι εγκαταστάσεις της ΕΥΔΑΠ.



Εικόνα 11: Χερσαία & Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη ΟΛΠ Α.Ε. (Πηγή: Adens, 2018)

3.3.2 Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Αναγκαστικού Νόμου 1559/1950 (όπως τροποποιήθηκε από τον Νόμο 2323/ 1953), καθώς και σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και, ειδικά, τις διατάξεις περί Οριοθέτησης της Ζώνης Αιγιαλού και Παραλίας, ο ΟΛΠ κατέχει Θαλάσσια Ζώνη με έκταση έως και 500 μέτρα από την ακτογραμμή της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης. Η Θαλάσσια Λιμενική Ζώνη αποτελείται από τη συνολική θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται δίπλα στη Χερσαία Λιμενική Ζώνη, όπως ορίζεται σύμφωνα με το Άρθρο 20 του Νόμου 2971/2001, στην οποία, ενδεικτικά, συμπεριλαμβάνονται αγκυροβόλια, προκυμαίες, ναυπηγικές κλίνες, δεξαμενές και ναυπηγεία, καθώς και το θαλάσσιο τμήμα των λιμενικών έργων, των υποδομών, ανωδομών και εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο.

3.4. Περιγραφή Υφιστάμενων Υπηρεσιών ΟΛΠ Α.Ε.

Ο λιμένας διαθέτει εμπορευματικό και επιβατικό τμήμα, ενώ συμπληρωματικά λειτουργούν ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, πορθμείο και άλλες βοηθητικές δραστηριότητες (περιβαλλοντικές και εφοδιαστικές εργασίες). Αναλυτικά, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του λιμανιού για το έτος 2016, ανά τομέα έχουν ως ακολούθως (Adens, 2018).

3.4.1. Κρουαζιέρα

Στον τομέα της Κρουαζιέρας καταγράφηκε σημαντική αύξηση του διακινηθέντος επιβατικού έργου, τόσο για τους επιβάτες “home” όσο και για τους επιβάτες “transit”. Το συνολικό διακινηθέν επιβατικό έργο του 2016 αυξήθηκε κατά περίπου 12% σε σχέση με το 2015, από 980.149 σε 1.094.135 επιβάτες, κυρίως λόγω της αύξησης κατά 24% (από 284.241 σε 352.663 επιβάτες) του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν τον Πειραιά ως λιμάνι αφετηρίας ή τελικού προορισμού αλλά και σε μικρότερο βαθμό λόγω της αύξησης των διερχόμενων επιβατών (τράνζιτ) κρουαζιέρας κατά 7% (από 695.908 σε 741.472 επιβάτες).

Αν και ο αριθμός των προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων παρέμεινε σχεδόν σταθερός, εμφανίζοντας οριακή αύξηση από 621 προσεγγίσεις το 2015 σε 625 προσεγγίσεις το 2016, μέσω μιας σειράς λειτουργικών παρεμβάσεων και επενδύσεων σε υποδομές και εξοπλισμό, εξασφαλίστηκε η απρόσκοπτη ταυτόχρονη εξυπηρέτηση μεγαλύτερων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά κρουαζιερόπλοιων, όπως το υψηλών απαιτήσεων από πλευράς παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών νεότευκτο (μήκους 321 μ.) Carnival Vista, της εταιρείας Carnival Cruise Lines, που χρησιμοποίησε πέντε φορές τον Πειραιά ως λιμένα αφετηρίας (home porting) και μία φορά ως λιμάνι διέλευσης (transit), και το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο «Ovation of the Seas» της εταιρείας Royal Caribbean, το οποίο είναι ένα από τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια του κόσμου, μήκους 348 μ., χωρητικότητας 4.180 επιβατών και 1.300 μελών πληρώματος. Άξιο αναφοράς είναι επίσης το γεγονός ότι κατά την διάρκεια των εσωτερικών γεγονότων στην Τουρκία (Ιούλιος 2016), η Εταιρεία κατόπιν προειδοποίησης μόλις λίγων ωρών, ανταποκρίθηκε άριστα τόσο σε επίπεδο ετοιμότητας εγκαταστάσεων όσο

και ετοιμότητας προσωπικού, στην έκτακτη εκτροπή προσεγγίσεων κρουαζιερόπλοιων από την Κωνσταντινούπολη στον Πειραιά.



Εικόνα 12: Επιβατικός Λιμένας / Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας (Πηγή: Domosferon, 2018)

3.4.2. Ακτοπλοΐα

Ο επιβατικός λιμένας εξυπηρετεί επιβάτες, τόσο από την τακτική ακτοπλοΐα όσο και της κίνησης των κρουαζιερόπλοιων. Σε όρους διακίνησης επιβατών, είναι το μεγαλύτερο λιμάνι στην Ευρώπη (16,7 εκατ. επιβάτες το 2014), αποτελώντας τον κύριο συνδετικό κρίκο των περισσότερων νησιών της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο. Οι υποδομές υποδοχής κρουαζιέρων δεν έχουν ακόμα αναπτυχθεί επαρκώς αλλά υπάρχουν σημαντικές προοπτικές για περαιτέρω αύξηση της αντίστοιχης κίνησης (1,7 εκατ. επιβάτες το 2014).

Ο αριθμός των συνολικά διακινηθέντων επιβατών σημείωσε μικρή πτώση και το 2016 σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, της τάξης του 4%, από 15.813.986 σε 15.176.953 επιβάτες, ενώ η διακίνηση τροχοφόρων οχημάτων αυξήθηκε κατά 2% από 2.537.925 σε 2.589.908 μονάδες. Παρά την παραπάνω μικρή πτώση που κατέγραψε το διακινηθέν επιβατικό έργο του λιμένα, ο Πειραιάς μέχρι και σήμερα συνεχίζει να είναι μακράν το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της Ευρώπης. Πλέον του ρόλου ως τουριστικής πύλης της χώρας, σε πολλές περιπτώσεις ο Πειραιάς αποτελεί και τον μοναδικό δίαυλο επικοινωνίας των νησιών του Αιγαίου με την ενδοχώρα, συμβάλλοντας στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής της χώρας.

3.4.3. Σταθμοί Διακίνησης Αυτοκινήτων

Ο σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων χρησιμοποιείται κυρίως για μεταφόρτωση αυτοκινήτων σε άλλους προορισμούς στη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα και είναι από τους μεγαλύτερους στην Ανατολική Ευρώπη (406 χιλ. οχήματα το 2014).

Η καταγεγραμμένη διακίνηση οχημάτων το 2016 ανήλθε 361.912 καταγράφοντας ετήσια αύξηση του όγκου διακίνησης σε σχέση με το 2015 κατά 6%, (341.386 το 2015). Αναλυτικότερα, τόσο το εγχώριο όσο και το τράνζιτ φορτίο αυξήθηκαν σε επίπεδο έτους κατά 9% και 5% αντίστοιχα (σε απόλυτα μεγέθη κατά 7.486 και 13.040 μονάδες τροχοφόρων), μεγέθη που καταδεικνύουν τόσο τον αδιαφιλονίκητο ρόλο του ως πύλη εσωτερικού εμπορίου αλλά και ως διαμετακομιστικού κόμβου στην Ανατολική Μεσόγειο.



*Εικόνα 13: Εμπορικός Λιμένας/ Σταθμός Διακίνησης Αυτοκινήτων & Συμβατικού Φορτίου
(Πηγή: Domosferon, 2018)*

3.4.4. Εμπορευματικός λιμένας

Ο εμπορευματικός λιμένας έχει τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τερματικό σταθμό αυτοκινήτων και σταθμό διακίνησης συμβατικού φορτίου. Μέσα από το λιμάνι μεταφέρεται σημαντικός όγκος εμπορευματοκιβωτίων (3,44 εκατ. twenty-foot equivalent units - TEU το 2014), καθιστώντας το ένα από τα 10 μεγαλύτερα στην Ευρώπη με βάση τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.

Η ανάπτυξη των παγκόσμιων αγορών δρα υποστηρικτικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων εμπορικών ροών και στην προβλεπόμενη αύξηση της διακίνησης μέσω του ΟΛΠ που περιγράφηκε προηγουμένως. Ενδεικτικό είναι ότι η παγκόσμια θαλάσσια διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) έχει επταπλασιαστεί τις τελευταίες δυο δεκαετίες ξεπερνώντας τα 650 εκατ. TEUs το 2013). Η περαιτέρω αύξηση της διείσδυσης των ασιατικών προϊόντων

στις αναπτυσσόμενες αγορές της Ευρώπης και της Αμερικής (και τις συνακόλουθες ανάγκες μεταφοράς τους) αναμένεται να συντηρήσει ίσως δε και να επεκτείνει το ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στο διεθνές εμπόριο.



Εικόνα 14: Προβλήτας I (Πηγή: Domosferon, 2018)

Τα Μεσογειακά λιμάνια με μερίδιο στην παγκόσμια διακίνηση Ε/Κ της τάξης του 4% το 2013 σημειώνουν σημαντικές προοπτικές όσον αφορά τη διέλευση Ε/Κ (transit) προς αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης. Αντίθετα καθηλωμένη κοντά στο 1 εκατ. TEU αναμένεται να είναι η διακίνηση των εμπορικών ροών που κατευθύνονται για εσωτερική κατανάλωση, τουλάχιστον σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα, καθώς συνδέεται με την εγχώρια κατανάλωση και κατ' επέκταση με την ανάπτυξη της οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται ότι η μελλοντική ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων θα συνεχίσει να στηρίζεται κυρίως σε υπηρεσίες μεταφόρτωσης. Ιδιαίτερη δυναμική φαίνεται να έχει και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων διέλευσης φορτίων προς ευρωπαϊκές αγορές (transit) η οποία δημιουργεί πολύ

μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία σε σχέση με την μεταφόρτωση, καθώς συνοδεύεται από τις αντίστοιχες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Όμως η ανάπτυξη της δραστηριότητας αυτής σε ένα μεγάλο βαθμό εξαρτάται από την υλοποίηση συνοδών μεγάλων έργων στον τομέα των χερσαίων μεταφορών και αποθήκευσης.

Το 2017 το λιμάνι υπερέβη το φράγμα των 4 εκατ. TEU. Συγκεκριμένα, στη ΣΕΠ Α.Ε. που ελέγχει τους προβλήτες II και III διακινήθηκαν περί τα 3,8 εκατ. TEU, ενώ από τον προβλήτα I που διαχειρίζεται ο ΟΛΠ περί τα 300.000 TEU.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η κίνηση στον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων I σημείωσε σημαντική μείωση εξαιτίας της συνέχισης μεταφοράς φορτίου transshipment της εταιρείας MSC, που αποτελεί τον κυριότερο πελάτη του Προβλήτα I, στο δικό της τερματικό σταθμό στην Τουρκία (ASYAPORT). Πιο συγκεκριμένα παρά την σημαντική αύξηση στο εγχώριο φορτίο το συνολικό υπό διαμετακόμιση εμπορευματικό έργο του τερματικού σταθμού μειώθηκε.

Η «είσοδος» του λιμανιού του Πειραιά στο κλειστό κλαμπ των ευρωπαϊκών λιμανιών που διακινούν περισσότερα από 4 εκατ. TEU μπορεί να μην αλλάζει την κατάσταση στη λίστα με τα κορυφαία λιμάνια, ούτε σε επίπεδο Μεσογείου ούτε σε παγκόσμιο επίπεδο, καταδεικνύει όμως τις τάσεις. Η Cosco έχει στόχο το 2019 ο Πειραιάς να ξεπεράσει σε διακίνηση τα 5 εκατ. TEU και να εισέλθει στα 30 μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

3.4.5. Ναυπηγοεπισκευή



Εικόνα 15: Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος (νότια όψη) (Πηγή: Domosferon, 2018)

Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη δεν λειτουργεί σε ικανοποιητικά επίπεδα, αλλά θα μπορούσε να επανέλθει, υπό τις κατάλληλες συνθήκες, σε πληρέστερο βαθμό αξιοποίησης. Ο αριθμός των επισκευαζόμενων πλοίων σε επισκευαστικές θέσεις του ΟΛΠ εμφάνισε το 2016 οριακή μείωση σε σχέση με το 2015 (234 έναντι 239 επισκευαζόμενων πλοίων), που οφείλεται κυρίως στην μη εκτέλεση ναυπηγοεπισκευαστικού έργου κατά τις απεργιακές κινητοποιήσεις του προσωπικού την περίοδο Μαΐου – Ιουνίου 2016. Τα πρώτα ενδεικτικά δείγματα των προοπτικών ενίσχυσης του κλάδου καταγράφηκαν με την έλευση του πλωτού εργοστασίου κατασκευής υποθαλάσσιων αγωγών «Castoro Sei», το οποίο αγκυροβόλησε στο Πέραμα για εργασίες συντήρησης αλλά και εκπαίδευσης του προσωπικού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΟΛΠ

4.1. Στόχοι

Οι στρατηγικοί στόχοι του ΟΛΠ διαμορφώνονται σε τέσσερις άξονες:

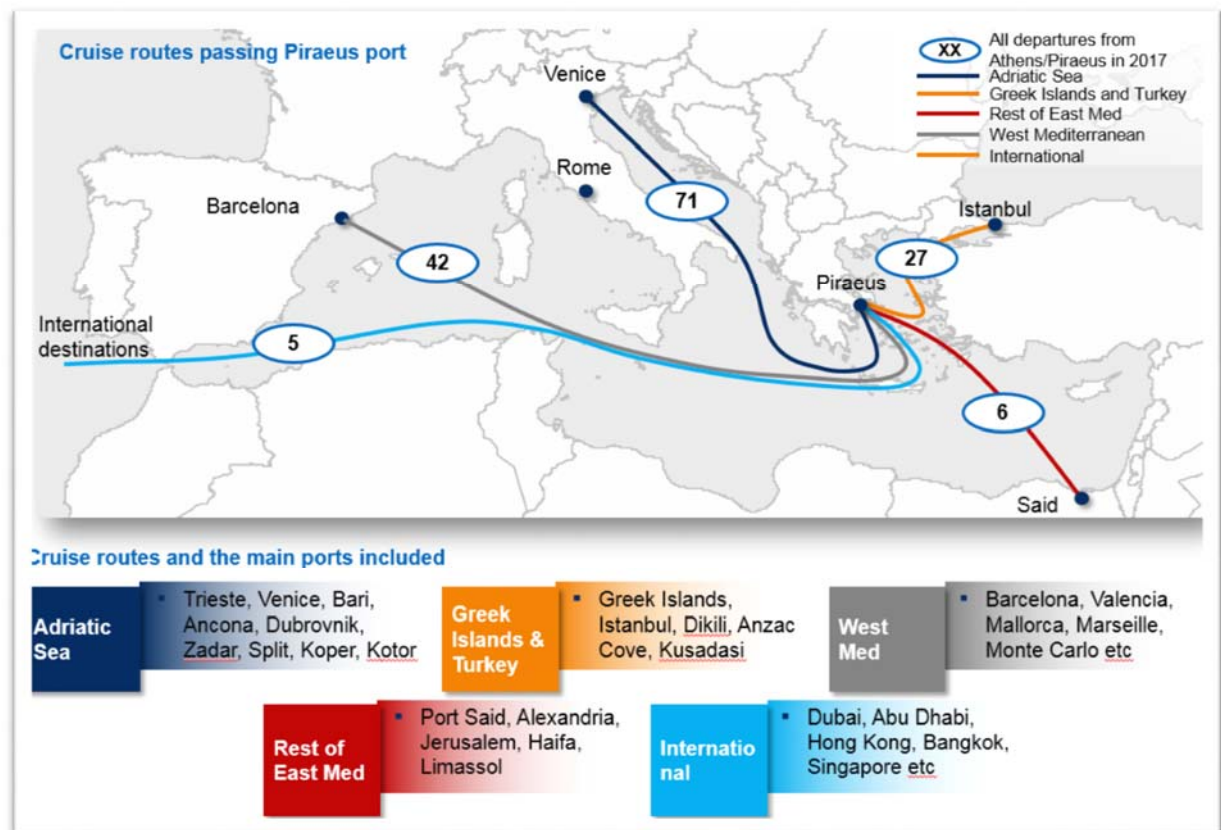
1. Ηγετική θέση για την homeport κρουαζιέρα στη Μεσόγειο.
2. Κόμβος ναυπηγοεπισκευής στην Ανατολική Μεσόγειο.
3. Νότια πύλη για το Σινο-Ευρωπαϊκό εμπόριο.
4. Πύλη για την μεταφορά επιβατών σε όλη την Ελλάδα



Εικόνα 16: Στρατηγικοί πυλώνες ΟΛΠ (πηγή: ίδια επεξεργασία)

4.1.1. Κρουαζιέρα

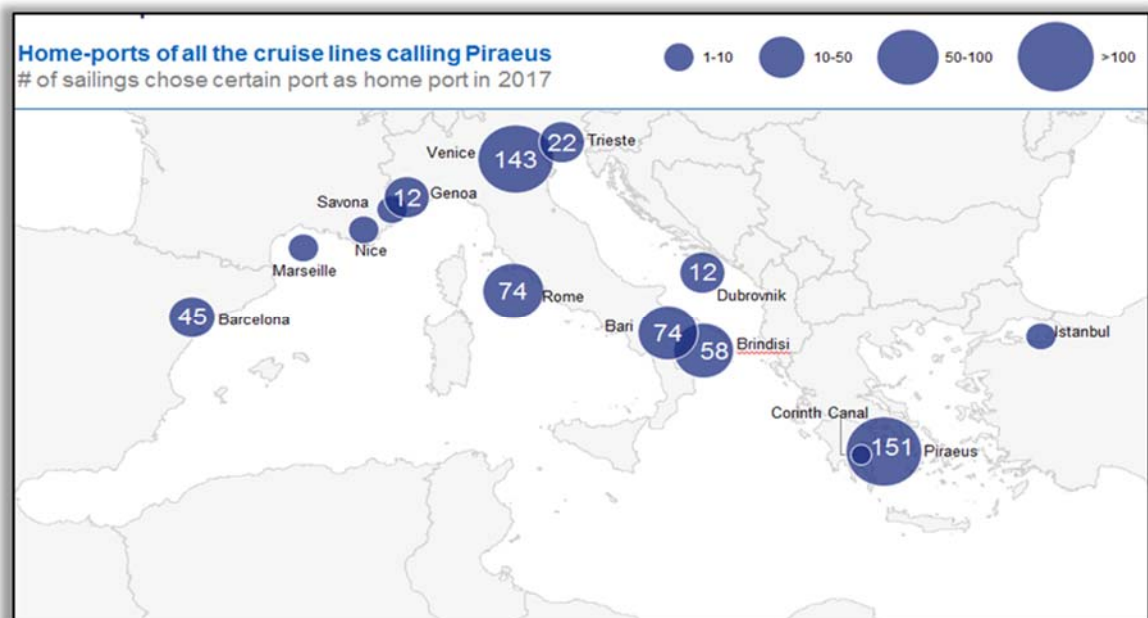
Αναφορικά με την Κρουαζιέρα στόχος αποτελεί η προσέλκυση πρόσθετων 580,000 επιβατών της homeport κρουαζιέρας (ως λιμάνι εκκίνησης) από τους οποίους στόχος είναι οι 100,000 να προέρχονται από την Κίνα, με σκοπό να δημιουργηθεί σημαντικό όφελος στην τοπική οικονομία. Θα γίνουν οι απαραίτητες υποστηρικτικές επενδύσεις που θα αφορούν στην αναβάθμιση της ξενοδοχειακής υποδομής, σε εμπορικές και άλλες δραστηριότητες.



Εικόνα 17: Πέντε βασικά δρομολόγια κρουαζιέρας που διέρχονται από τον Πειραιά (Πηγή: Mckinsey, 2017)

Οι λιμένες κρουαζιέρας στην Ιταλία φαίνεται πως αποτελούν τον κύριο ανταγωνιστή του ΟΛΠ, όπως χαρακτηριστικά αποτυπώνεται στην παραπάνω Εικόνα. Η πτώση της κίνησης του Πειραιά αποδίδεται σε τρεις κυρίως λόγους: (α) στην πολιτική και γεωπολιτική αβεβαιότητα για την ευρύτερη περιοχή της ΝΑ Μεσογείου, (β) στην επιθετική πολιτική των ανταγωνιστών για την κατάκτηση μεγαλύτερου μεριδίου στην αγορά και (γ) στην συγκριτικά χαμηλή στάθμη των παρεχόμενων υπηρεσιών για τους πελάτες της κρουαζιέρας από την ΟΛΠ και τον Πειραιά γενικότερα. Οι εταιρείες φαίνονται διστακτικές στο να αυξήσουν τα δρομολόγια τους προς την Ανατολική Μεσόγειο, καθώς παρατηρείται αυξημένη αστάθεια στην Συρία, την Τουρκία και την Αίγυπτο. Πρέπει όμως να σημειωθεί, ότι λόγω της πολιτικής αστάθειας στην Τουρκία, ο Πειραιάς φέρεται ευνοημένος, καθώς μέρος του όγκου της κρουαζιέρας το 2016 μετακινήθηκε από τα τουρκικά παράλια στον Πειραιά. Η επιθετική πολιτική των ανταγωνιστών αποτυπώνεται στον ρυθμό αύξησης της κίνησης, ο οποίος

κινήθηκε στα επίπεδα του +35% για τη Ρώμη, +29% στις Βαλεαρίδες Νήσους και +107% στη Μασσαλία. Αυτές οι επιδόσεις οφείλονται στη στενή συνεργασία μεταξύ των εταιρειών της κρουαζιέρας με τις αντίστοιχες λιμενικές αρχές όπου πραγματοποιήθηκαν επενδύσεις από κοινού (co-investments) στα δίκτυα των υποδομών. Γενικά, ο Πειραιάς θεωρείται ελκυστικός ως προορισμός, αλλά οι εταιρείες επιλέγουν τον λιμένα home-port, με βάση συγκεκριμένα κριτήρια όπως: προσβασιμότητα και ασφάλεια, παροχή υπηρεσιών και υποδομές. Η ΟΛΠ κατά γενική ομολογία υστερεί σε πολλούς από τους προαναφερθέντες τομείς. Αντίστοιχα κριτήρια φυσικά ισχύουν και για την transit κρουαζιέρα, ενώ η ΟΛΠ έχει την ευκαιρία, με την υλοποίηση του επενδυτικού της πλάνου, να μειώσει το διαπιστωθέν κενό.



Εικόνα 18: Λιμένες home-port για όλες τις εταιρείες κρουαζιέρας που καταπλέουν στον Πειραιά, (Πηγή: Mckinsey, 2017)

4.1.2. Ναυπηγοεπισκευή

Στόχος είναι η εγκατάσταση νέου floating dock και αναβίωση της δραστηριότητας της Ναυπηγοεπισκευής μέσω της προσέλκυσης 350-450 πλοίων ανά έτος μέσω καλύτερης τιμολόγησης των υπηρεσιών, αυξημένης αξιοπιστίας και γρήγορης εξυπηρέτησης.

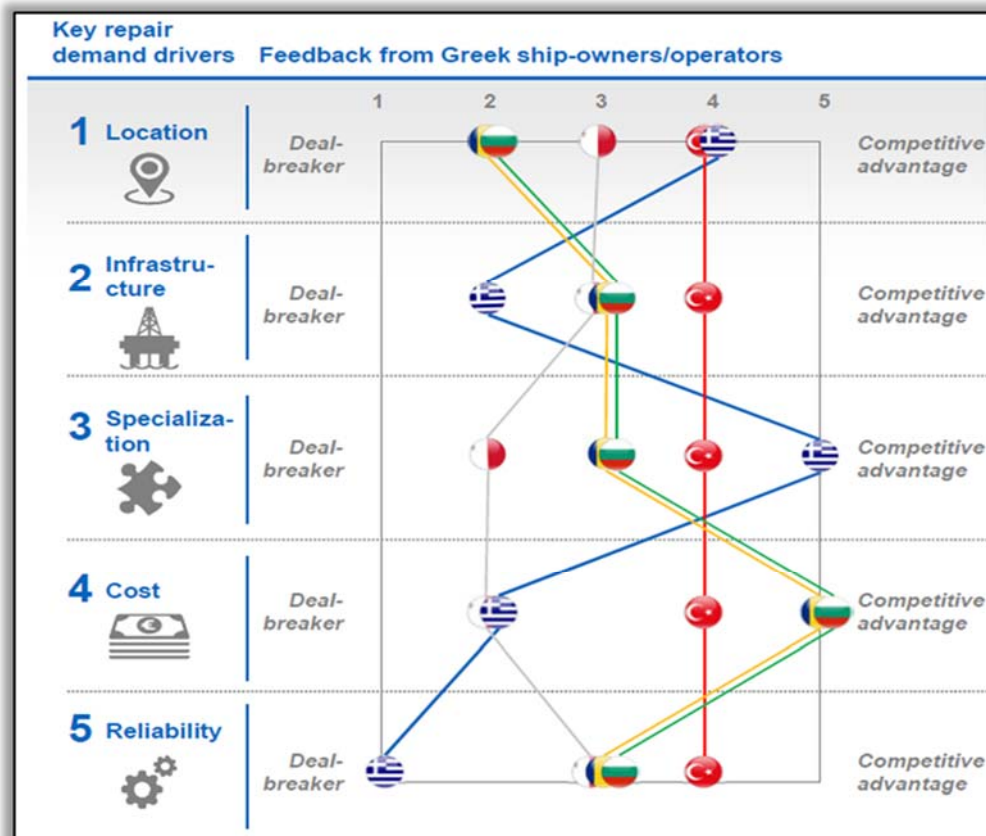
Στο κλάδο της ναυπηγοεπισκευής θα πρέπει να σημειωθεί ότι, σε παγκόσμιο επίπεδο ο στόλος των πλοίων αυξάνεται σταθερά τα τελευταία χρόνια. Πρώτα στη σχετική κατάταξη έρχονται τα bulk carriers με ποσοστό 43%, ακολουθούν τα tankers (συμπ. oil / chemical tankers) με 30%, container ships με ποσοστό 14%, general cargo ships με ποσοστό 4% και επιβατηγά πλοία με ποσοστό <1%. Η μεγαλύτερη αύξηση τη διετία 2015-2016 προέκυψε από τα container ships με ποσοστό 7%. Η περιοχή της Μεσογείου είναι κομβικής σημασίας για τον κλάδο, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό των παρεχόμενων υπηρεσιών, αφορά γενικές επισκευές (general repair) με την καταγραφόμενη τάση όμως, να κινείται προς την παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών (specialized services). Ο αυξημένος ανταγωνισμός από την Μαύρη θάλασσα και την Ασία, έχει επηρεάσει τον όγκο του τζίρου που κατευθύνεται στην περιοχή της Μεσογείου.

Συγκεκριμένα, στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου & Μαύρης Θάλασσας κινούνται ~5100 tankers σε ετήσια βάση, εκ των οποίων η ΟΛΠ θα μπορούσε να στοχεύσει σε μερίδιο 76%. Τα συγκεκριμένα πλοία εκτελούν μεγάλα δρομολόγια και μπορούν να επιλέξουν με πιο ευέλικτα κριτήρια το λιμάνι που θα παραμείνουν, για την εκτέλεση εργασιών επισκευής και επιθεώρησης. Στην ίδια περιοχή κινούνται 4900 bulk carriers και 4600 cargo vessels, με διεκδικούμενο μερίδιο 96% και 73% αντίστοιχα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι αυτού του τύπου τα πλοία επιλέγουν λιμένες, κοντά στον τελικό τους προορισμό, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι σταλίες. Από τα 1100 containerships εκτιμάται ότι ένα ποσοστό 45% μπορεί να έλθει στον Πειραιά, ενώ από τα 100 κρουαζιερόπλοια και τα 1100 επιβατηγά, τα αντίστοιχα ποσοστά-στόχοι διαμορφώνονται σε 100% και 55% αντίστοιχα. Οι δραστηριότητες της ναυπηγοεπισκευής στον κλάδο της κρουαζιέρας και των επιβατηγών πλοίων πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο στην χώρα προέλευσης και στον home-port λιμένα, κατά τη διάρκεια των μηνών, που δεν παρατηρείται σχετική κίνηση. Ένα τυπικό πρόγραμμα συντήρησης / επισκευής, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του International Maritime Organization, είναι το ακόλουθο: (α) ετήσια επιθεώρηση (εν πλω, τυπική διάρκεια 1-2 ημέρες), (β) ενδιάμεση επιθεώρηση κάθε 2-3 έτη (docking για πλοία >15P ετών ή εν πλω για πλοία <15 ετών, τυπική διάρκεια 5 ημέρες), (γ) ειδική επιθεώρηση κάθε 5 έτη (τυπική διάρκεια 7-20 ημέρες).

Η ζήτηση των δραστηριοτήτων της ναυπηγοεπισκευής αναμένεται να κυμανθεί σταθερά ανοδικά σε μεσο- και μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Οι βασικές παράμετροι που επηρεάζουν τη διακύμανση σε παγκόσμιο επίπεδο είναι:

- Μέγεθος παγκόσμιου στόλου: Η συχνότητα των επισκευών συσχετίζεται απευθείας με τον αριθμό των πλοίων που βρίσκονται σε χρήση. Βραχυπρόθεσμα παρατηρείται αύξηση του αριθμού των πλοίων, ενώ μακροπρόθεσμα ο ρυθμός αύξησης θα είναι σταθερός.
- Ηλικία παγκόσμιου στόλου: Οι ανάγκες και ο αριθμός των επισκευών αυξάνεται, όσο «γερνάει» ο στόλος των πλοίων. Βραχυπρόθεσμα πολλά πλοία αναμένεται να οδηγηθούν στα διαλυτήρια, συνεπώς ο ρυθμός αύξησης της ηλικίας του στόλου θα επιβραδυνθεί.
- Τιμολογιακή πολιτική: Οι τιμές των ναυλώσεων (charter rates) αναμένεται να αυξηθούν μακροπρόθεσμα, συνεπώς θα παρασύρει αυξητικά και το μέγεθος του εν ενεργεία στόλου.
- Πώληση μεταχειρισμένων πλοίων: Τέτοιου είδους συναλλαγές προϋποθέτουν να έχει γίνει ενδελεχής έλεγχος και επισκευή των προς πώληση πλοίων. Η ζήτηση είναι μικρή και αναμένεται να παραμείνει βραχυπρόθεσμα στα ίδια επίπεδα, όμως μπορεί να αναθερμανθεί σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.
- Επανα-χρησιμοποίηση παροπλισμένων πλοίων: Η επαναχρησιμοποίηση παροπλισμένων πλοίων προϋποθέτει την επισκευή τους και, ενδεχομένως, την αναβάθμισή τους. Βραχυπρόθεσμα η ζήτηση δεν θα είναι έντονη, μπορεί όμως σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, να παρουσιάσει άνοδο.
- Κανονιστικό πλαίσιο: Η αυστηροποίηση του κανονιστικού πλαισίου αξιοπλοΐας θα απαιτήσει μεγαλύτερο αριθμό και εύρος επισκευών, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα.
- Επεξεργασία έρματος πλοίων (Ballast Water Treatment-BWT): Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς που θα τεθούν σε ισχύ από τον Σεπτέμβριο του 2017, θα πρέπει όλα τα πλοία να έχουν μηχανισμούς ελέγχου, που θα απαγορεύουν τη μόλυνση των υδάτων από μικροοργανισμούς, που βρίσκονται στο σύστημα BWT.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η ΟΛΠ ανταγωνίζεται ευθέως τις εξής χώρες: Μάλτα, Τουρκία, Ρουμανία, Βουλγαρία. Στα βασικά κριτήρια ανταγωνιστικότητας όμως (τοποθεσία, υποδομές, εξειδίκευση, κόστος, αξιοπιστία), ο Πειραιάς και η Ελλάδα γενικότερα δεν βρίσκεται σε ικανοποιητική θέση, όπως φαίνεται στην παρακάτω Εικόνα.



Εικόνα 19: Ανταγωνισμός χωρών στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, (Πηγή: Mckinsey, 2017)

Ειδικότερα για τον κλάδο των επιβατηγών / οχηματαγωγών πλοίων (ferries), η ΟΛΠ ανταγωνίζεται ευθέως την Κύπρο, την Μάλτα, την Ιταλία και την Τουρκία. Οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις του ΟΛΠ μπορούν να εξυπηρετήσουν το 80% του συνολικού τζίρου θεωρώντας ένα τυπικό πρωτόκολλο επιθεώρησης, μία φορά ανά έτος. Η εγκατάσταση μιας νέας πλωτής δεξαμενής (80.000dwt) και η αναβάθμιση των υπαρχουσών ενισχύουν τη δυναμικότητα του ΟΛΠ, ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί όλο τον διατιθέμενο στόλο. Η μέση

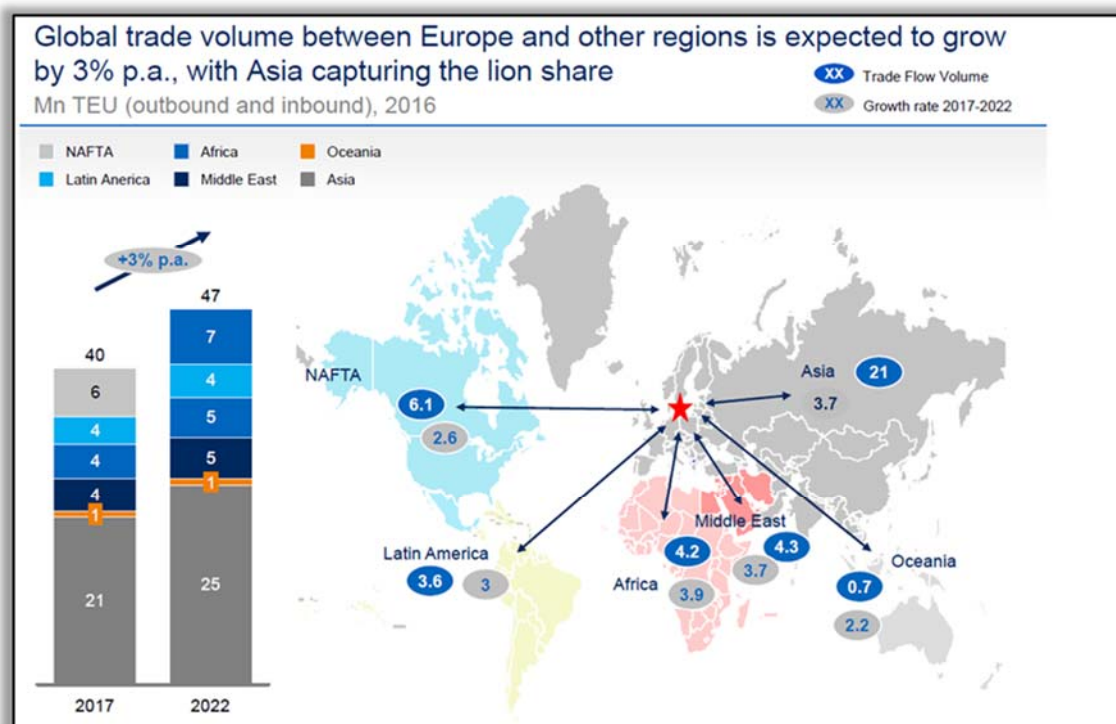
ηλικία των επιβατηγών / οχηματαγωγών πλοίων στην Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα ανέρχεται στα 30 έτη, με την Ελλάδα και την Ιταλία να έχουν τον γηραιότερο στόλο (32 έτη) και την Τουρκία με την Κύπρο να κατέχουν πλοία μέσης ηλικίας 25 ετών.

4.1.3. Εμπορευματικός λιμένας

Στόχος είναι η επέκταση των δραστηριοτήτων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων μέσω της χερσαίας διασύνδεσής του με διαμετακομιστικά κέντρα (με τρένα), προσέλκυση νέων πελατών για τον κλάδο των οχηματαγωγών (Ro-Ro) και επέκταση των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας με την κατασκευή νέων σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων.

4.1.3.1 Εμπορευματοκιβώτια (Container)

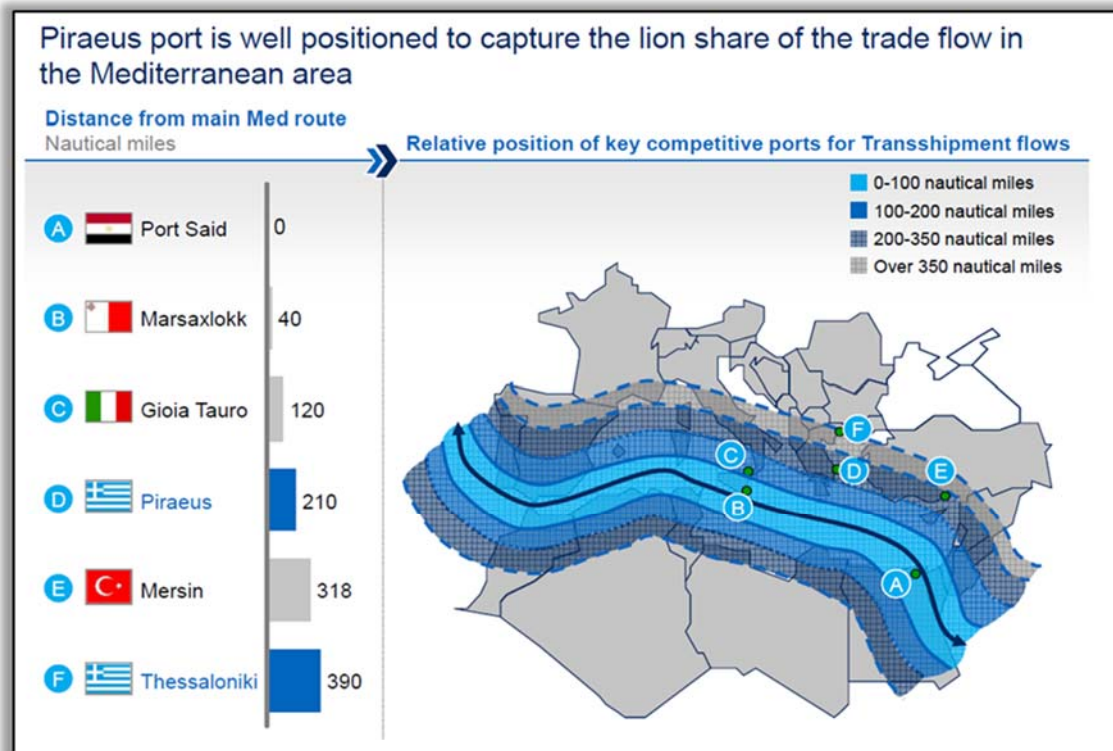
Στο κλάδο της διαχείρισης των εμπορευματοκιβωτίων εκτιμάται ότι θα παρουσιαστεί μία αύξηση 3% ανά έτος μεταξύ του διακινούμενου όγκου TEU από και προς την Ευρώπη. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο η περιοχή της Μεσογείου αναμένεται να απορροφήσει περίπου το 50% του διακινούμενου όγκου. Η στρατηγική θέση του Πειραιά επιτρέπει την απορρόφηση του μεγαλύτερου ποσοστού του όγκου που διακινείται προς / από τη Μεσόγειο. Το χωροταξικό πλεονέκτημα του λιμένα του Πειραιά έχει εκμεταλλευτεί τα τελευταία χρόνια και η ΣΕΠ Α.Ε., η οποία συνεχώς αυξάνει τη δυναμικότητά της από το 2012 μέχρι και σήμερα. Αντίθετα, ο Προβλήτας Ι του ΟΛΠ παρουσίασε πτώση της τάξης του 50% συνολικά από το 2012 μέχρι και σήμερα (600.000TEU το 2012 σε 300.000TEU το 2016).



Εικόνα 20: Αναμενόμενη διακύμανση όγκου TEU για την περίοδο 2017-2022, (Πηγή: Mckinsey, 2017)

Στον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά διακινούνται container στο ηπειρωτικό δίκτυο της Ελλάδας, που αφορά όμως κυρίως Ελληνικές επιχειρήσεις. Οι χώρες της Βαλκανικής και της ευρύτερης περιοχής της νότιας Ευρώπης (Ρουμανία, Βουλγαρία, Σλοβενία, Κροατία, Αλβανία) εξυπηρετούνται κατά βάση από το εθνικό τους δίκτυο λιμένων. Ένα μέρος μόνο διακινείται μέσω Θεσσαλονίκης και αφορά στα Σκόπια, στο Κόσοβο και στη Βουλγαρία. Το μέσο κόστος διακίνησης ενός Container από την Ασία στον Πειραιά ανέρχεται σε ~900-1000\$/TEU. Το αντίστοιχο κόστος διακίνησης ενός Container σε γειτονικές χώρες (π.χ. Βουλγαρία, Αλβανία, Σερβία, Σλοβενία) μέσω του Πειραιά, σε σχέση με το κόστος απευθείας διακίνησης μέσω ενός εθνικού τους λιμένα είναι 100-750\$ ακριβότερο. Αυτό το γεγονός οφείλεται στις υστερήσεις του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, και ειδικότερα, του σιδηροδρομικού δικτύου της ηπειρωτικής Ελλάδας. Στόχος είναι η μείωση αυτής της διαφοράς κατά 50-150\$ τουλάχιστον, για τις χώρες της Βαλκανικής (π.χ. Βουλγαρία, Κόσοβο, Σκόπια, Μαυροβούνιο), έτσι ώστε να αυξηθεί ο διακινούμενος όγκος TEU κατά ~600.000TEU μεσοπρόθεσμα. Θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη και ο ρόλος του λιμένα

Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα λόγω της πρόσφατης ιδιωτικοποίησης, καθώς δεν μπορεί ακόμη να εκτιμηθεί το βάρος των επιπτώσεων που θα έχει στην συγκεκριμένη οικονομική δραστηριότητα του ΟΛΠ.



Εικόνα 21: Εγγύτητα λιμένα Πειραιά με τη διαδρομή εισόδου-εξόδου TEU στη Μεσόγειο (Πηγή: Mckinsey, 2017)

4.1.3.2 Διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας (Κέντρο Αποθηκών)

Στο κλάδο της διαχείρισης των Κέντρων Αποθηκών τα έσοδα του ΟΛΠ και της PCDC (Θυγατρικής της Σ.Ε.Π Α.Ε) για το έτος 2016 ανήλθαν σε 4εκ. €, αλλά παρατηρούνται μεγάλες διαφορές στις αποδόσεις τους. Η PCDC έχει πολύ καλές οικονομικές επιδόσεις καθώς παρουσίασε έσοδα της τάξης των 3,2εκ. € με μικτό περιθώριο κέρδους 25%. Η ΟΛΠ εμφάνισε έσοδα 800.000€ και αρνητικό ποσοστό κέρδους -133%. Αυτό οφείλεται στην χαμηλή αξιοποίηση του δυναμικού του ΟΛΠ στον κλάδο των Κέντρων Αποθηκών παρόλο που η συνολική επιφάνεια των αποθηκευτικών χώρων του ΟΛΠ είναι εφάμιλλη αυτών της PCDC. Η PCDC έχει εκμεταλλευτεί την προστιθέμενη αξία που δημιούργησε η θέση του

λιμένα του Πειραιά, σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια και έχει επιτύχει έναν πολύ ικανοποιητικό βαθμό εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεών της που ανέρχεται σε 80-90%, μέσω στρατηγικών συμφωνιών με εταιρείες όπως η Β.Α.Τ. και η ΗΡ. Από την άλλη, ο αντίστοιχος δείκτης για την ΟΛΠ, κυμαίνεται στο επίπεδο του 50% και παρουσιάζει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης.

Συγκεκριμένα, η ΟΛΠ θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα υιοθέτησης δύο λειτουργικών μοντέλων: (α) κατασκευή αποθηκευτικών χώρων και διαχείρισή τους με ίδια μέσα και (β) κατασκευή αποθηκευτικών χώρων και διαχείρισή τους μέσω στρατηγικών συμφωνιών με άλλες εταιρείες του κλάδου. Με αυτόν τον τρόπο η ΟΛΠ θα μπορέσει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στον ελλαδικό χώρο με ιδιαίτερο βάρος στα νησιά του Αιγαίου. Εάν η ΟΛΠ μετατραπεί (μέσω της ΡCDC) σε κόμβο διακίνησης προϊόντων προς / από τη νησιωτική Ελλάδα θα μπορέσει να παράσχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες προώθησης, μεταφοράς, διακίνησης και διανομής φορτίων σε βασικά είδη πρώτης προτεραιότητας στα νησιά (π.χ. νερό, μπύρα, αναψυκτικά κτλ). Ήδη και οι τέσσερις ηγέτιδες εταιρείες του κλάδου ποτών-αναψυκτικών έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον τους, για τη χρήση και εκμετάλλευση των εν λόγω εγκαταστάσεων. Η θέση του Πειραιά, όπως αναφέρθηκε εκτενέστερα στην προηγούμενη παράγραφο, σίγουρα συνεισφέρει προς αυτή την κατεύθυνση.

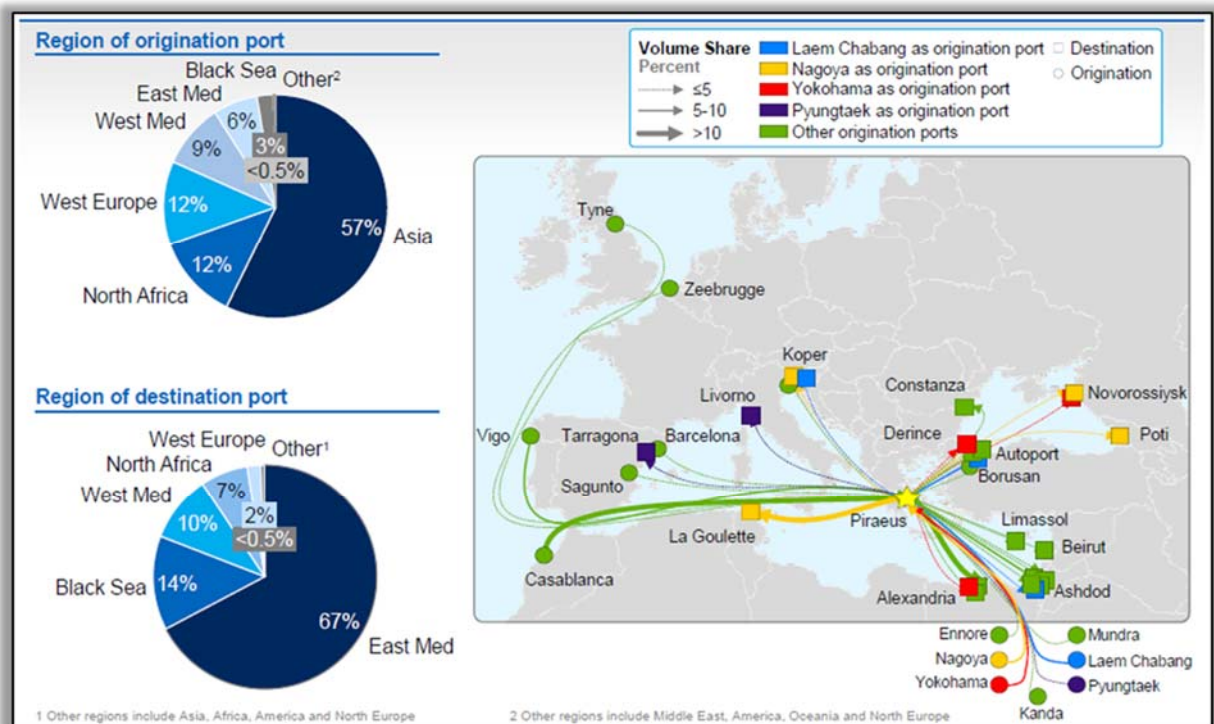
4.1.3.3 Διαχείριση οχηματαγωγών (Ro-Ro)

Τα έσοδα του κλάδου των οχηματαγωγών ανήλθαν σε 11,9εκ. € το 2016 με μικτό περιθώριο κέρδους που κυμαίνεται στο επίπεδο του 18%. Σήμερα η ΟΛΠ έχει μία δυναμικότητα 600.000 κινήσεων ετησίως. Ο μεγαλύτερος όγκος αφορά φορτία transshipment (75%) και λιγότερα gateway (25%). Ακόμη, σε σχέση με αντίστοιχους ανταγωνιστικούς λιμένες, παρατηρείται έλλειψη εμπορικής διαχείρισης των δραστηριοτήτων του λιμένα, καθώς η διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων γίνεται μέσω πρακτόρων – συνεπώς χάνεται σημαντικό “know how”. Η δυναμική της αγοράς είναι μέτριου μεγέθους αλλά όχι αμελητέα:

- Εισαγωγές: Οι πωλήσεις αυτοκινήτων στην Ελλάδα αναμένεται να επανέλθουν στα επίπεδα του 2009 μέχρι και το 2021, υποθέτοντας ότι θα επιτευχθεί ένας ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης 9%

- Transit: Η αναβάθμιση και ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου θα συνεισφέρει θετικά στην ανταγωνιστικότητα του κλάδου.
- Transshipment: Αφορά σε μία αγορά μικρού σχετικά μεγέθους (300.000 μονάδων) από την οποία η ΟΛΠ κατέχει ήδη το 50%.

Η επιτυχής ολοκλήρωση αυτού του πλάνου θα πρέπει να συνοδευτεί από αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών (π.χ. PDI, cargo control, Lashing/unlashing, RFID) και αναβάθμιση των αντίστοιχων υποδομών. Μέσα σε αυτό πλαίσιο, ο Πειραιάς κατέχει μία πολύ καλή θέση σε σχέση με άλλους λιμένες, όπως φαίνεται στην παρακάτω Εικόνα.



Εικόνα 22: Θέση του Πειραιά σε σχέση με άλλους λιμένες (Ro-Ro), (Πηγή: Mckinsey, 2017)

4.1.4. Επιβατικός λιμένας

Στόχος είναι η διατήρηση του υπάρχοντος επιπέδου δραστηριότητας και αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσω στοχευμένων επενδύσεων μικρής κλίμακας (π.χ. πάρκινγκ, εκβάθυνση λιμένα, ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας).

Βραχυπρόθεσμα θα πρέπει να ενσωματωθούν υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας (π.χ. εστιατόρια, check in αποσκευών, spa) καθώς και στοχευμένες ενέργειες για τη διευκόλυνση των επιβατών (π.χ. ενιαίο εισιτήριο στα ΜΜΜ, ειδική λωρίδα κίνησης για τους επιβάτες της κρουαζιέρας). Μακροπρόθεσμα θα πρέπει να αξιολογηθούν εναλλακτικές προτάσεις για την κατασκευή νέων προβλητών και των αντίστοιχων τερματικών σταθμών (terminal) καθώς και να εντοπιστεί ο κατάλληλος χώρος για την κατασκευή των ξενοδοχειακών συγκροτημάτων. Ήδη έχει δρομολογηθεί η επέκταση του προβλήτα κρουαζιέρας στη νότια πλευρά στην είσοδο του λιμένος, που θα εξυπηρετεί (2) μεγάλα κρουαζιερόπλοια (χωρητικότητας 4.000 επιβατών το καθένα) σε ασφαλή νηοδόχο. Στον χερσαίο χώρο της επέκτασης προβλέπεται η κατασκευή κέντρου εξυπηρέτησης επιβατών για τον έλεγχο αφίξεων/αναχωρήσεων, με όλες τις σύγχρονες υποδομές και εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση τουλάχιστον (2) πλοίων ταυτόχρονα.

4.2. Αναπτυξιακές Δυνατότητες

4.2.1. Ανάπτυξη εμπορικού λιμένα

Ο λιμένας Πειραιά αποτελεί τον βασικό λιμένα σύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με το εξωτερικό, αλλά και τον πρώτο - με μεγάλη διαφορά - λιμένα της χώρας για σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με την πληθώρα των νήσων του Αιγαίου.

Σε διεθνές επίπεδο ο Πειραιάς κατέχει την 4η θέση μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου σε διακίνηση Ε/Κ, παρά το γεγονός ότι οι ελληνικοί λιμένες συνολικά διακινούν μικρό ποσοστό Ε/Κ σε σχέση με τους ιταλικούς και ισπανικούς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιά οφείλει ένα μεγάλο μέρος της διακίνησης Ε/Κ στα transit φορτία. Και τούτο, διότι η θέση του λιμένα είναι ιδιαίτερα προνομαϊκή για μεταφορτώσεις αφού μπορεί να εξυπηρετήσει πολλές γραμμές

μεγάλου όγκου διακίνησης (π.χ. Μεσόγειος / Άπω Ανατολή – Ιαπωνία, Βόρειος Αμερική / Μεσόγειος – Μέση Ανατολή κλπ).

Οι κυριότερες δραστηριότητες στο λιμάνι του Πειραιά παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια σημαντική αύξηση:

- Η συνολική κίνηση των πλοίων παρουσίασε αύξηση τόσο ως προς τον αριθμό τους όσο και ως προς την χωρητικότητα.
- Η εμπορευματική κίνηση στο σύνολό της αυξάνεται με ραγδαίους ρυθμούς ως αποτέλεσμα της αύξησης των εμπορευματοκιβωτίων και στόχος είναι ο Πειραιάς να αποτελέσει το μεγαλύτερο λιμάνι στη δια-κίνηση Ε/Κ της Ανατ. Μεσογείου.
- Ο αριθμός των διακινούμενων αυτοκινήτων με πλοία εξωτερικού παρά τη μείωση των τελευταίων ετών αναμένεται να αυξηθεί στο άμεσο μέλλον.

Από τα παραπάνω προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Αναμένεται αύξηση της διακίνησης αυτοκινήτων κυρίως transit με ταυτόχρονη αύξηση της διακίνησης transit Ε/Κ. Η διακίνηση αυτή η οποία κατά κύριο λόγο παραλαμβάνεται από το λιμάνι του Πειραιά, αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Χώρας.
- Ο εκσυγχρονισμός του λιμένα Πειραιά με την καίρια θέση που αυτός κατέχει σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο αποτελεί προϋπόθεση για την εξυπηρέτηση της αύξησης αυτής.
- Είναι επομένως προφανές ότι η δημιουργία νέων υποδομών μέσω της υλοποίησης νέων έργων:
- Αυξάνει την ελκυστικότητα και την ανταγωνιστικότητα του λιμένα Πειραιά, ως λιμένα διεθνούς σημασίας στις εμπορευματικές μεταφορές, γεγονός εξαιρετικά σημαντικό για την εθνική οικονομία.
- Πολλαπλασιάζει τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν για το λιμάνι του Πειραιά και για την εθνική οικονομία, καθόσον αποτελούν συνέχεια ενός πολύ μεγαλύτερου επενδυτικού έργου που έχει ήδη εκτελεστεί.

- Εξασφαλίζουν στον λιμένα τη δυνατότητα κάλυψης της προβλεπόμενης ζήτησης στα επόμενα χρόνια.

Σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα είναι παροχή ολοκληρωμένων λύσεων εκτός της μεταφοράς των εμπορευμάτων, δηλ. η διαχείριση, αποθήκευση, διαλογή, μεταποίηση και διανομή σε σύγχρονα κέντρα logistics.

4.2.2. Ανάπτυξη τομέα κρουαζιέρας

Ο Πειραιάς αποτελεί τον σημαντικότερο λιμένα κρουαζιέρας στην Αν. Μεσόγειο και έναν από τους μεγαλύτερους διεθνώς στην εξυπηρέτηση της κίνησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Ο Λιμένας Πειραιά έχει μια ταχύτατη αύξηση την τελευταία δεκαετία σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας και παρέχει σήμερα τη δυνατότητα ταυτόχρονου ελλιμενισμού σε 9 κρουαζιερόπλοια και με την ολοκλήρωση του προβλήτα Αγ. Νικολάου (όταν αποχαρακτηριστεί) φτάνει τα 10 πλοία.

Η προνομιούχος γεωγραφική θέση που κατέχει η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, αλλά και το πλήθος αρχαιολογικών χώρων της χώρας και των νησιών του Αιγαίου, μπορούν να καταστήσουν το Λιμένα Πειραιά τον κύριο τερματικό σταθμό κρουαζιέρας στην περιοχή της Μεσογείου (κέντρο αναχωρήσεων και τερματισμού των κρουαζιερόπλοιων-Home Port), γεγονός που θα σήμαινε τεράστια οφέλη άμεσα και έμμεσα για τον λιμένα, την ευρύτερη περιοχή και την εθνική οικονομία. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την κατασκευή των απαιτούμενων υποδομών για την εξυπηρέτηση πολύ μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, που ναυπηγούνται σήμερα διεθνώς με ταχύτατους ρυθμούς.

Ο ΟΛΠ επενδύοντας στις τεράστιες δυνατότητες που έχει το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας καθώς επίσης και στη δυναμική ανάπτυξη που παρατηρείται στον τομέα της κρουαζιέρας έχει δρομολογήσει την κατασκευή – επέκταση του νοτίου μετώπου του επιβατικού λιμένα για την δημιουργία 2 νέων θέσεων φιλοξενίας μεγάλων κρουαζιερόπλοιων νέας. Οι θέσεις αυτές θα μπορούν να δέχονται τα μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που κυκλοφορούν και ναυπηγούνται σήμερα σε όλον τον κόσμο με μήκος που μπορεί να φτάνει μέχρι και τα 400μ. Τα υπόψη έργα θα προσφέρουν όλες τις σύγχρονες υποδομές για τον ασφαλή και άνετο ελλιμενισμό αυτών

των πλωτών πολιτειών (δίκτυα υδροδότησης, αποχέτευσης λυμάτων πλοίων, ρευματοδότησης, δίκτυο οπτικών ινών, κ.λπ.).

Επιπλέον, σκόπιμο είναι να εκτελεστεί η ανακατασκευή και μετατροπή υφιστάμενων κτιρίων σε νέους σταθμούς κρουαζιέρας, ώστε να μπορέσει να αντιμετωπίσει τον συνεχώς αυξανόμενο φόρτο επιβατών κρουαζιέρας.

Για να μπορέσει ο Πειραιάς να γίνει home port λιμένας κρουαζιέρας, σκόπιμο είναι να παρέχονται υψηλού επιπέδου ξενοδοχειακές υπηρεσίες και σημεία προσέλκυσης τουριστών αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

4.2.3. Ανάπτυξη Ακτοπλοΐας

Ο επιβατικός Λιμένας του Πειραιά είναι από τους μεγαλύτερους του κόσμου, με ετήσια διακίνηση επιβατών άνω των 20εκ. επιβατών ετησίως. Η ΟΛΠ στοχεύει στη βελτίωση των συνθηκών ναυσιπλοΐας και του ελλιμενισμού των πλοίων, ιδιαίτερα των μεγάλου εκτοπίσματος κρουαζιερόπλοιων, καθώς και στη διαρκή συντήρηση των λειτουργικών βαθών του κυρίως επιβατικού λιμένα. Η εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα αποτελεί ένα διαρκές έργο και συνεχιζόμενο που αποφασίζεται κατά περίπτωση ως προς το χρόνο και την έκταση των εργασιών ανάλογα με τις ανάγκες του λιμένα, και τις συνθήκες ελλιμενισμού.

Επιπλέον, σκόπιμο είναι να εκτελεστούν έργα συντήρησης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υποδομών που έχουν αντίκτυπο στο παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης πλοίων και επιβατών.

4.2.4 Ανάπτυξη Ναυπηγοεπισκευής

Η ναυπηγοεπισκευή είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς οικονομικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή, ενώ αποτελεί την «καρδιά» της οικονομικής ζωής του Περάματος.

Η διατήρηση όμως των παραδοσιακών μέσων λειτουργίας σε συνδυασμό με τον έντονο ανταγωνισμό που εκδηλώνεται εντός και εκτός Ελλάδος είχαν σαν αποτέλεσμα μια σταθερά πτωτική πορεία του κύκλου εργασιών. Η παραδοσιακή πελατεία στράφηκε σε πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις, ενώ υπήρξε αδυναμία προσέλκυσης πελατών από τη σχετικά νέα αλλά διαρκώς αυξανόμενη κατηγορία σκαφών τουρισμού.

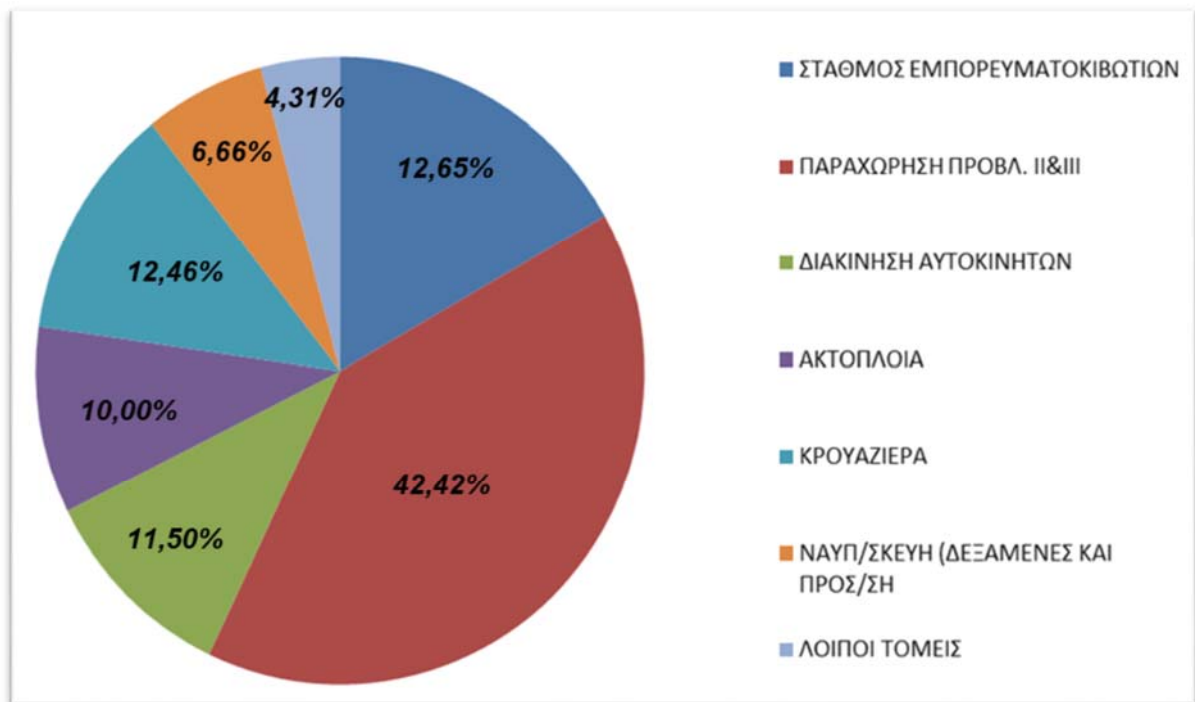
Στόχος είναι ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και η εξασφάλιση του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού ανέλκυσης - καθέλκυσης πλοίων ώστε να δημιουργηθούν σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης στην ΝΕΖ Περάματος μέσω της καλύτερης τιμολόγησης των υπηρεσιών, της αυξημένης αξιοπιστίας και της γρήγορης εξυπηρέτησης

4.4. Έσοδα – Έξοδα

Σύμφωνα με τις Δημοσιευμένες Οικονομικές Καταστάσεις της εταιρείας ΟΛΠ Α.Ε. για το Οικονομικό έτος 2016, παρακάτω φαίνονται αναλυτικά τα έσοδα και τα έξοδα ανά Λειτουργικό Τομέα δραστηριότητας (Κέντρο κόστους).

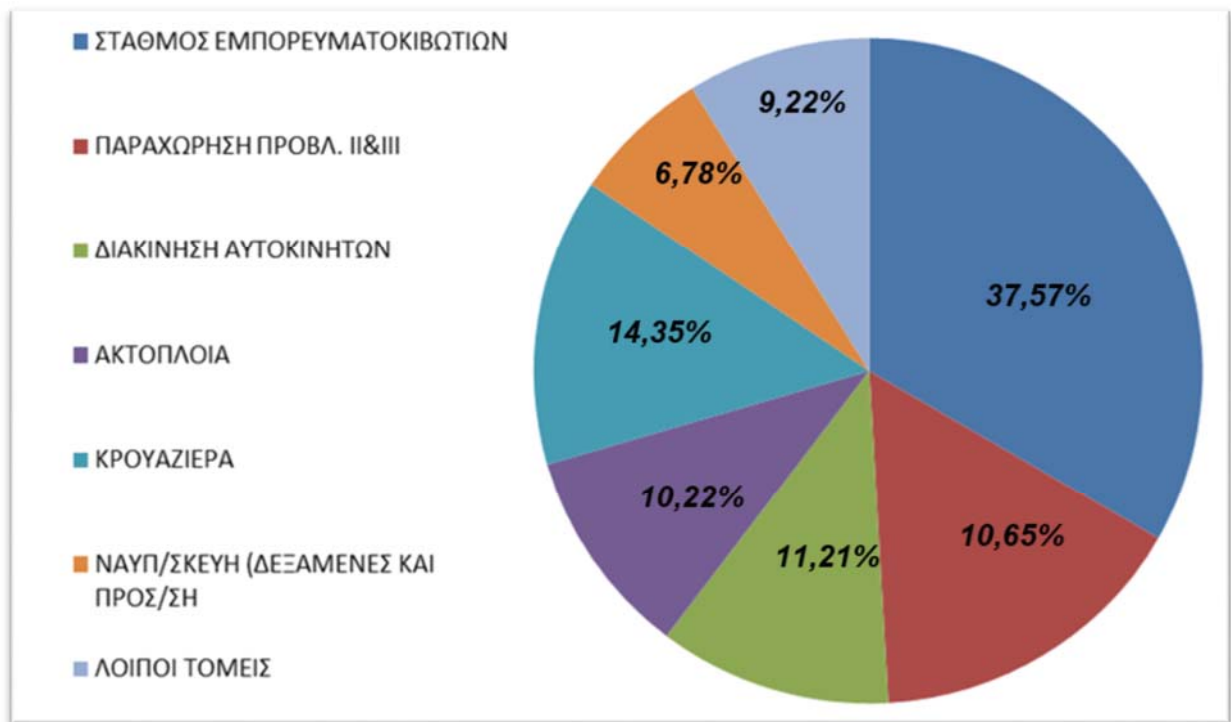
Οι παρουσιαζόμενοι επιχειρηματικοί τομείς οργανώνονται και παρακολουθούνται διακριτά ανάλογα με τη φύση των υπηρεσιών που αφορούν, με κάθε μία να αποτελεί μια διακεκριμένη επιχειρηματική οντότητα η οποία παράγει και παρέχει διαφορετικές υπηρεσίες. Οι συναλλαγές μεταξύ λειτουργικών τομέων διενεργούνται σε όρους αγοράς με τρόπο όμοιο με συναλλαγές με τρίτους.

Στα επόμενα σχήματα παρουσιάζονται διαγραμματικά τα έσοδα και τα έξοδα για το έτος 2016.



Εικόνα 23: Έσοδα 2016, (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

Παρατηρείται ότι η πιο προσοδοφόρα δραστηριότητα για το 2016, πολλαπλάσια των άλλων δραστηριοτήτων, είναι η παραχώρηση των προβλητών ΙΙ & ΙΙΙ, ενώ σημαντικές πηγές εσόδων είναι ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, η κρουαζιέρα και η διακίνηση αυτοκινήτων.



Εικόνα 24: Έξοδα 2016, (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

Η πιο κοστοβόρα δραστηριότητα του ΟΛΠ είναι ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων, ενώ υψηλό κόστος παρατηρείται και λόγω της παραχώρησης των προβλητών II & III. Σημαντικά κόστη για το 2016 έγιναν και για τη διακίνηση αυτοκινήτων και τη κρουαζιέρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

5.1. Γενικά

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 της 2016ΣΠ, η ΟΛΠ έχει αναλάβει το σύνολο των έργων και των επενδύσεων, που απαιτούνται για την απρόσκοπτη λειτουργία του Λιμένα Πειραιά. Για τον σκοπό αυτό, η ΟΛΠ υποχρεούται να καταρτίσει και να εφαρμόσει πενταετές υποχρεωτικό σχέδιο επενδυτικής περιόδου (το Σχέδιο της Επενδυτικής Περιόδου) για κάθε Επενδυτική Περίοδο, παραθέτοντας λεπτομερώς δεσμευτικές επενδύσεις προτεραιότητας (Υποχρεωτικές Επενδύσεις, *εφεξής Υ.Ε.*), καθώς και αντίστοιχες εκτιμήσεις επενδυτικών ποσών για την εν λόγω περίοδο. Ο ΟΛΠ θα αναλάβει αυτές τις επενδύσεις στη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου.

Η πρώτη Επενδυτική Περίοδος ξεκίνησε την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος, δηλαδή την 10η Αυγούστου 2016, και θα λήξει την αμέσως προηγούμενη ημέρα της πέμπτης (5ης) επετείου αυτής, δηλαδή την 9η Αυγούστου 2021. Οι Υποχρεωτικές Επενδύσεις της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου προϋπολογίζονται σε 293.783.800€ και οι Πρόσθετες Επενδύσεις (*εφεξής Π.Ε.*) ανέχονται σε 122.000.000€.

Το κόστος για την υλοποίηση των Υποχρεωτικών και Πρόσθετων Επενδύσεων της Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου θα καλυφθεί σύμφωνα με την 2016ΣΠ από την ΟΛΠ, η οποία θα εξασφαλίσει την απαραίτητη δανειοδότηση από κινεζικές τράπεζες (π.χ. CDB) ή/και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Σύμφωνα με τον οικονομικό προγραμματισμό του ΟΛΠ, η δανειοδότηση θα ανέρχεται σε 75% του κόστους κατασκευής κάθε έργου και το υπόλοιπο 25% θα καλυφθεί από ίδιους πόρους του ΟΛΠ.

Το Αναπτυξιακό Πρόγραμμα (Master Plan) Λιμένος Πειραιώς εκπονήθηκε από την DomosFeron Consulting Engineers (Project Manager and Designer) σε εκτέλεση όσων ορίζονται στη Σύμβαση Παραχώρησης του 2016, που κυρώθηκε με τον νόμο Ν.4404/2016 (*εφεξής 2016ΣΠ*).

Το αντικείμενο του Σχεδίου αφορά στη σύνταξη Αναπτυξιακού Προγράμματος (Master Plan) και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένα Πειραιά σύμφωνα με:

(i) όλους τους νόμους και κανονισμούς γενικής εφαρμογής, καθώς και όλους τους ισχύοντες Ρυθμιστικούς Κανόνες,

(ii) τη μεθοδολογία και τις προδιαγραφές που παρατίθενται στο έγγραφο με τίτλο «Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης Λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος», το οποίο χρονολογείται τον Μάρτιο 2013 και δημοσιεύτηκε από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (οι Προδιαγραφές Αναπτυξιακού Προγράμματος και Μελέτης Διαχείρισης), καθώς και τις διαδοχικές κατευθυντήριες γραμμές που ενδέχεται να δημοσιευτούν κατά καιρούς από τον υπεύθυνο Κυβερνητικό Φορέα του ΕΔ (Α.Π. 8210/15/13/30-04-2013 Εγκύκλιος ΥΝΑ/ΓΓΛΛΠ/ΔΛΥα),

(iii) τους κανόνες και τις κατευθυντήριες γραμμές για την κατάρτιση προγραμματικών σχεδίων, όπως παρατίθενται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6.2 (β) της 2016 ΣΠ

Ο σχεδιασμός των λιμενικών υποδομών στο Master Plan γίνεται σε προκαταρκτικό επίπεδο και οριστικοποιείται με τον τελικό σχεδιασμό των λιμενικών έργων σε μεταγενέστερο χρόνο.

Σύμφωνα με το πρώτο Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο ΟΛΠ, η χωροταξική κατανομή των λιμενικών δραστηριοτήτων εκτείνεται σε 3 λιμενικές περιοχές, ως εξής:

1. Επιβατικός λιμένας (περιοχή κεντρικού λιμένα) που περιλαμβάνει και τα έργα αρχαιολογικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, (περιοχή I).
2. Εμπορικός λιμένας (λιμενικές περιοχές Δραπετσώνας, Κερατσινίου, Ν. Ικονίου), (περιοχή II).
3. Ναυπηγοεπισκευαστικός λιμένας (λιμενικές περιοχές Περάματος, Σαλαμίνας), (περιοχή III).

Στην παρούσα φάση, ισχύουν οι αποφάσεις ΕΣΑΛ περί προγραμματικών σχεδίων λιμένα (Master Plan), όπως έχουν εγκριθεί με το Ν. 4081/2012 καθώς και οι νεότερες αποφάσεις

ΕΣΑΛ 17/11-12-2012 & 68/08-03-2013. Σύμφωνα με το Ν. 4404/2016 προβλέπεται και η κατάρτιση νέου Αναπτυξιακού Προγράμματος Λιμένα, σχετικά με τις απαιτήσεις και τη σκοπιμότητα του ανωτέρω.

Έχοντας μελετήσει τους στρατηγικούς στόχους της ΟΛΠ και αναλύσει τις αναπτυξιακές δυνατότητες για κάθε τομέα δραστηριότητας, στα προηγούμενα κεφάλαια, συντάχθηκε το νέο Master Plan με τα παρακάτω προτεινόμενα έργα:

Πίνακας 1: Επενδύσεις Πρώτης Επενδυτικής Περιόδου

Αρ.	Υποχρεωτικές Επενδύσεις (σύμφωνα με τη 2016ΣΠ)	Κόστος Αναφοράς (σε ευρώ)	Συμμετοχή ΟΛΠ (σε ευρώ)
1	Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α)	136.283.800	5.451.352
2	Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων	8.000.000	8.000.000
3	Μετατροπή της Πενταγωνικής Αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας	1.500.000	1.500.000
4	Υπόγεια Οδική Σύνδεση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ	5.000.000	5.000.000
5	Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα	15.000.000	15.000.000
6	Προμήθεια Εξοπλισμού	25.000.000	25.000.000
7	Βυθοκόρηση Κεντρικού Λιμένα	8.000.000	8.000.000
8	Μελέτες	5.000.000	5.000.000
9	Κατασκευή Νέου Προβλήτα Πετρελαιοειδών	15.000.000	15.000.000
10	Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους)	20.000.000	20.000.000
11	Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)	55.000.000	55.000.000
	Σύνολο Υποχρεωτικών Επενδύσεων:	293.783.800	162.951.352

Πίνακας 2: Επενδύσεις Πρόσθετων Επενδύσεων

Αρ.	Πρόσθετες Επενδύσεις	Κόστος Αναφοράς (σε ευρώ)	Συμμετοχή ΟΛΠ (σε ευρώ)
1	Νέα Αποθήκη στην περιοχή του ΟΔΔΥ, έκτασης 80.000τ.μ.	60.000.000	60.000.000
2	Κατασκευή δύο κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων, έκτασης 75.000τ.μ. έκαστο, στην περιοχή G2	27.000.000	27.000.000
3	Οικολογικά Λεωφορεία	5.000.000	5.000.000
4	Κατασκευή Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας	80.000.000	80.000.000
5	Αναδιαμόρφωση του κτιρίου της Παγόδας σε 5* ξενοδοχείο και συνεδριακό κέντρο	60.000.000	60.000.000
6	Αναδιαμόρφωση 2 αποθηκών σε 4* & 5* ξενοδοχεία	48.000.000	48.000.000
7	Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη	7.000.000	7.000.000
8	Κατασκευή ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1)	18.000.000	18.000.000
9	Κατασκευή 5* ξενοδοχείου στο Πόρτο Λεόνε	20.000.000	20.000.000
	Σύνολο Πρόσθετων Επενδύσεων:	325.000.000	325.000.000

5.2. Θέση – Γεωγραφικός προσδιορισμός υλοποίησης Master Plan

Το σύνολο των έργων (υποχρεωτικών και πρόσθετων) χωροθετούνται στο παρακάτω σχέδιο γενικής διάταξης, το οποίο παρατίθεται σε μεγαλύτερη κλίμακα στο Παράρτημα Α:

5.3. Αρχές σχεδιασμού

5.3.1. Πλοία σχεδιασμού ανάλογα με τον χαρακτήρα του λιμένα

5.3.1.1 Επέκταση Κρουαζιέρας (Νότια Ζώνη)

Σαν πλοίο σχεδιασμού ελήφθη το μεγαλύτερο σήμερα κρουαζιερόπλοιο που επισκέφθηκε τον Πειραιά ολικής χωρητικότητας 168.000 GRT με μήκος 348m πλάτος 49,0m και βύθισμα 8,80m. Αντίστοιχα υπολογίστηκε η επάρκεια των προσκρουστήρων ώστε να καλύπτει τις ανάγκες του μεγαλύτερου πλοίου.

- Φορτία κυκλοφορίας

Οι έλεγχοι επάρκειας των τυπικών διατομών του έργου και των ανωδομών έγινε για φορτίο κυκλοφορίας $P = 35 \text{ kN/ τμ.}$ Επί πλέον θα ληφθούν υπόψη οι συνθήκες θεμελίωσης του κτιρίου του επιβατικού σταθμού.

Κρίσιμες διαστάσεις για την επιλογή των πλοίων σχεδιασμού είναι :

- Μώλος Θεμιστοκλέους Cruise ship $\ell_{oa} \leq 350.0 \text{ m}$
- Προβλήτας – Ανατολικό μέτωπο Cruise ship $\ell_{oa} \leq 310.0 \text{ m}$
- Προβλήτας – Δυτικό μέτωπο Cruise ship $\ell_{oa} \leq 310.0 \text{ m}$
- Προβλήτας – Νότιο μέτωπο Cruise ship $\ell_{oa} \leq 370.0 \text{ m}$

5.3.1.2 Λοιπές Θέσεις Κρουαζιέρας

Σαν πλοίο σχεδιασμού για τις λοιπές θέσεις ελήφθη το CELESTYAL OLYMPIA, με σημαντική παρουσία στον λιμένα του Πειραιά και διαστάσεις 215 m μήκος, 33 m πλάτος και ολική χωρητικότητα 37773 GRT.

Το βάθος σε όλες αυτές τις θέσεις είναι $d \geq 10.0\text{m}$. Κρίνεται απαραίτητος ο έλεγχος επάρκειας των υφιστάμενων προσκρουστήρων.

5.3.1.3 Λοιπά Επιβατικά Πλοία

Τα επιβατικά πλοία εξυπηρετούνται στον κεντρικό λιμένα του Πειραιά.

Σύμφωνα με το παρόν Master Plan δεν προβλέπονται λιμενικά έργα στον εν λόγω λιμένα καθόσον οι δυνατότητές του εξυπηρετούν την υφιστάμενη ναυτιλιακή κίνηση και την μελλοντική.

5.3.1.4 Προβλήτας Ηρακλέους

Ο λιμένας Ηρακλέους, όπως φαίνεται και στην αποτύπωση ναυτιλιακής κίνησης της 19-10-2017 είναι ένας λιμένας που είναι δύσκολη η παραβολή πλοίων ενώ η πρυμνοδέτηση είναι εφικτή μόνο στην νότια πλευρά του. Με το εν λόγω έργο, θα βελτιωθεί τόσο η γεωμετρία του όσο και οι διαστάσεις του έτσι ώστε να είναι εφικτή η παραβολή πλοίων μεταφοράς αυτοκινήτων αλλά και άλλων καθώς και η φορτοεκφόρτωσή τους. Σαν πλοίο σχεδιασμού δύναται να ληφθεί το GRANDE COLONIA με ολικό μήκος 176m, πλάτος 31m και χωρητικότητα ολική χωρητικότητα 38651 GRT.



Εικόνα 26: Λιμένας Ηρακλέους Πειραιά (αποτύπωση marine traffic: 19-10-2017)

5.3.1.5 Car Terminal

Τα πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων (Car Transporter) παραβάλουν, οπότε κρίσιμο μέγεθος είναι το μήκος του κρηπιδώματος ή του προβλήτα. Ως πλοίο σχεδιασμού μπορεί να θεωρηθεί το GRANDE COLONIA με ολικό μήκος 176m, πλάτος 31m και χωρητικότητα ολική χωρητικότητα 38651 GRT. Κρίνεται απαραίτητος ο έλεγχος επάρκειας των υφιστάμενων προσκρουστήρων.

5.3.1.6 Προβλήτας Ι

- Ανατολικός κρηπιδότοιχος έως 160.000 dwt (πλοίο σχεδιασμού Emma Maersk). Για σκάφη έως 195.000 dwt (Triple – E Class) απαιτείται έλεγχος προσκρουστήρων.
- Δυτικός κρηπιδότοιχος έως 30.000 dwt

5.3.1.7 Προβλήτας II

- Ανατολικός κρηπιδότοιχος έως 50.000 dwt
- Δυτικός κρηπιδότοιχος έως 160.000 dwt (πλοίο σχεδιασμού Emma Maersk). Για σκάφη έως 195.000 dwt (Triple – E Class) απαιτείται έλεγχος προσκρουστήρων.

5.3.1.8 Προβλήτας III

- Ανατολικός κρηπιδότοιχος έως 160.000 dwt (Emma Maersk). Για σκάφη έως 195.000 dwt (Triple – E Class) απαιτείται έλεγχος προσκρουστήρων.
- Δυτικός κρηπιδότοιχος έως 195.000 dwt (Triple – E Class).

5.3.2. Παράμετροι σχεδιασμού και παραδοχές μελλοντικής εξέλιξης κίνησης

Λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των πλοίων σχεδιασμού όπως αυτά προκύπτουν από τις ανάγκες της σύγχρονης ναυσιπλοΐας τα κριτήρια σχεδιασμού των προτεινόμενων διατάξεων διαμορφώνονται ως εξής:

1. Βελτίωση ή/και δημιουργία οργανωμένων εγκαταστάσεων με ασφαλείς συνθήκες ελλιμενισμού και φορτοεκφόρτωσης ή επιβίβασης/αποβίβασης των πλοίων της περιοχής. Η κατασκευή ή βελτίωση των εν λόγω εγκαταστάσεων εκτιμάται ότι θα συμβάλει τόσο στην διατήρηση της επιβατηγού και εμπορικής δραστηριότητας όσο και στην ανάπτυξή τους.
2. Παροχή επαρκούς τρισδιάστατου χώρου ελιγμών και συνθηκών ασφαλούς πλοήγησης καθόσον τόσο κατά τον κατάπλου - απόπλου όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής του πλοίου ελλιμενισμένου, προέχουν η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, του φυσικού περιβάλλοντος, του φορτίου και του πλοίο του ίδιου.
3. Βέλτιστη εκμετάλλευση του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου. Με το προτεινόμενο σχεδιασμό επιδιώκεται η κατά το δυνατό καλύτερη εκμετάλλευση του διαθέσιμου θαλάσσιου και χερσαίου χώρου για την αναβάθμιση ή δημιουργία σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων κυρίως από πλευράς βέλτιστης χωρητικότητας. Για τον λόγο αυτό

αποφεύγεται η δημιουργία “νεκρών” χώρων και επιδιώκεται η επίτευξη της καλύτερης σχέσης μήκους κρηπιδωμάτων, έκτασης χερσαίων χώρων και εξυπηρετούμενων πλοίων.

4. Περιβαλλοντικά και Αισθητικά Κριτήρια Σχεδιασμού. Κατά τον σχεδιασμό της εν λόγω εγκατάστασης επιδιώχθηκε να απαλειφθούν, ή όπου αυτό δεν ήταν δυνατόν, να μειωθούν στο ελάχιστο, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων τόσο κατά την διάρκεια της κατασκευής τους όσο και κατά την διάρκεια λειτουργίας τους. Οι κυριότεροι παράγοντες που ελήφθησαν υπόψη ήταν η εναρμόνιση των έργων με το φυσικό περιβάλλον και τη μορφολογία της ακτής, η προστασία των αρχαιολογικών μνημείων και των διατηρητέων κτιρίων, η ελαχιστοποίηση των θορύβων κατά την λειτουργία, η ελαχιστοποίηση δυνητικών πηγών ρύπανσης του περιβάλλοντος, και η προστασία των στοιχείων της χλωρίδας και πανίδας της περιοχής. Όλα τα παραπάνω, σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία.

Βασικές παραδοχές που ετέθησαν είναι ότι η κίνηση των πλοίων θα είναι αυξανόμενη μέχρι του ορίου της δυναμικότητας (capacity) του κάθε τμήματος του λιμένα και ότι η εκπομπή καυσαερίων θα ακολουθεί τις διεθνώς αλλά και από IMO τάσεις και ότι ως αποτέλεσμα του ρυθμιστικού πλαισίου του IMO, οι περισσότερες τεχνολογίες που θα αναπτύσσονται θα αφορούν τη μείωση των NOx και SO2 και CO2.

5.4. Χρήσεις Γης εντός της περιοχής του ΟΛΠ

Προκειμένου να υλοποιηθεί ο σχεδιασμός της 1ης Επενδυτικής Περιόδου είναι απαραίτητη η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για την έκδοση Όρων Δόμησης εντός της ΧΛΖ, το οποίο θα υποβληθεί πρώτα στην ΕΣΑΛ για έγκριση και στη συνέχεια θα προωθηθεί στις Αρμόδιες Υπηρεσίες για την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, με σκοπό να καθοριστούν οι όροι δόμησης/χρήσεις γης στη Χ.Λ.Ζ. του ΟΛΠ.

Η αναγκαιότητα δε αυτή προέκυψε ως συνέχεια νομολογίας απορρέουσας εκ των αποφάσεων του Τμ. Ε΄ του ΣτΕ 716/2015 και 717/2015, οι οποίες αναφέρονται στο “Προγραμματικό Σχέδιο Master Plan Λιμένα Ηρακλείου - Αρμοδιότητα ΕΣΑΛ” και σε “ΜΗ ΝΟΜΙΜΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΣΑΛ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΡΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΑΣ” αντίστοιχα, όπου αποσαφηνίζεται ότι: «η

προσβαλλομένη απόφαση της ΕΣΑΛ και κατά το μέρος που με αυτήν ορίζεται, ότι ο καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δομήσεως, δηλαδή ρυθμίσεων πολεοδομικού χαρακτήρα, εντός των οριοθετημένων χερσαίων ζωνών λιμένων μπορεί να γίνεται με απόφαση της ΕΣΑΛ και συνεπώς, όχι με προεδρικό διάταγμα, αντίκειται στα άρθρα 24 παρ. 2 και 43 παρ. 2 του Συντάγματος και είναι για τον λόγο αυτό μη εφαρμοστέα».

Επισημαίνεται ότι όσον αφορά στην ανέγερση του Cruise Center στο (χερσαίο) χώρο, ο οποίος θα προκύψει μελλοντικά (από τις προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου), κατά την επέκταση της κρουαζιέρας στη ΝΑ περιοχή του κεντρικού επιβατικού λιμένος, θα πρέπει να εκδοθεί νέο Π.Δ. στο οποίο θα ληφθεί υπόψη η επέκταση του χερσαίου χώρου κατά 133 στρ. περίπου.

Τα διοικητικά όρια της χερσαίας λιμενικής ζώνης που έχει παραχωρηθεί από την Ελληνική Δημοκρατία στην ΟΛΠ ΑΕ, εκτείνονται από το θαλάσσιο μέτωπο και οριοθετούνται μέχρι την πράσινη γραμμή που φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο (σε μεγαλύτερη κλίμακα στο Παράρτημα Α) και περιλαμβάνουν τρεις βασικές δραστηριότητες (Επιβατικός, Εμπορικός και Ναυπηγοεπισκευαστικός Λιμένας) κατανεμημένες σε 12 διακριτές περιοχές, όπως αναγράφονται με τα στοιχεία Α, Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ, Ζ, Η, Θ, Ι, ΙΑ' και ΙΒ'.

Οι διακριτές περιοχές με τις επιφάνειες αναφοράς τους, τις προβλεπόμενες χρήσεις γης που επιτρέπεται να αναπτυχθούν σε κάθε περιοχή και τους προτεινόμενους Ο.Δ. φαίνονται στο υπόμνημα που επισυνάπτεται στο ως άνω σχέδιο της μείζονος έκτασης του λιμένα.

Ειδικά για την περίπτωση που η ΟΛΠ ΑΕ θα εκτελεί ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα σε πλοία μέσα στο θαλάσσιο χώρο που περιλαμβάνεται στην παραχώρηση (π.χ. Σαλαμίνα), επιτρέπεται η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα σε προσδεμένα και αγκυροβολημένα πλοία σε ζώνη πλάτους 300 μέτρων από τα κρηπιδώματα και την ακτογραμμή της περιοχής της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας, με την προϋπόθεση ότι δεν θα παρεμποδίζεται η διέλευση πλοίων μέσα στο δίαυλο ναυσιπλοΐας.

5.5. Έργα Αναπτυξιακού Προγράμματος

5.5.1. Λιμενικά Έργα

#Υ.Ε.01 ΕΡΓΟ Νότια Επέκταση Λιμένα κρουαζιέρας (Α' φάση)

Προτείνεται η κατασκευή έργων επέκτασης στη νότια πλευρά του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά. Συγκεκριμένα χωροθετείται δίπλα στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις κρουαζιέρας με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ενιαίες μεγάλης κλίμακας υποδομές έτοιμες να αντιμετωπίσουν και να καλύψουν το σύνολο των επικείμενων αυξανόμενων αναγκών και να συντελέσουν τόσο στην τουριστική ανάπτυξη όσο και στην ανάδειξη της Ελλάδας ως τουριστικού πόλου και για την κρουαζιέρα.



Εικόνα 28: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης λιμένα κρουαζιέρας (Πηγή: Domosferon, 2018)

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες θα αυξηθούν σημαντικά εφόσον κατασκευαστούν και λειτουργήσουν και τα προτεινόμενα νέα έργα της ΟΛΠ ΑΕ, όπως το Κέντρο Κρουαζιέρας,

καθώς επίσης και τα νέα ξενοδοχεία και οι λοιποί πολιτιστικοί χώροι και χώροι αναψυχής που προβλέπονται στην περιοχή της Πολιτιστικής Ακτής.

Με τις νέες προτεινόμενες λιμενικές εγκαταστάσεις επέκτασης της κρουαζιέρας στο νότιο άκρο του Κεντρικού Λιμένα της ΟΛΠ ΑΕ ο κυκλοφοριακός φόρτος μοιράζεται και είναι περισσότερο απομακρυσμένος από τον αστικό ιστό του Δήμου Πειραιά.

Υπό τις παρούσες συνθήκες δύναται ο Λιμένας του Πειραιά με τις νέες εγκαταστάσεις να μετατραπεί στον σημαντικότερο ίσως λιμένα της Μεσογείου τόσο ως προς τον αριθμό επιβατών κρουαζιέρας όσο και ως προς τον κύριο λιμένα, από τον οποίο θα ξεκινούν και θα τελειώνουν οι κρουαζιέρες (λιμένας home-port). Τέτοια σημαντική ανάπτυξη μπορεί να προέλθει και με την προσέλκυση επιβατών κρουαζιέρας από χώρες της Άπω Ανατολής και δύναται παράλληλα να ενισχύσει και άλλους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας, όπως η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Πάτμος και η Ρόδος.

Η χωροθέτηση του έργου στο νότιο άκρο του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά συνάδει με τις χωροταξικές κατευθύνσεις της περιοχής, ενώ η ανωτέρω περιοχή βρίσκεται πλησίον των περιοχών όπου προσφέρεται η δυνατότητα ελιγμών στα κρουαζιερόπλοια, λόγω ικανοποιητικού βάθους και επαρκούς χώρου ελιγμών.

Ο νέος κρηπιδότοιχος θα έχει μήκος περίπου 1.510,00m με μεταβλητό βάθος από -19,00 έως -29,50m από τη Μ.Σ.Θ. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η δημιουργία δύο (2) θέσεων απολύτως ασφαλούς ελλιμενισμού, στην εσωτερική πλευρά του νέου λιμένα (θέσεις 1 & 2). Η Ανατολική θέση (θέση 1) θα έχει μήκος 390,00m και λειτουργικό βάθος -19,00m και η Δυτική (θέση 2) θα έχει μήκος 350,00m και λειτουργικό βάθος -29,50m.



Εικόνα 29: Τρισδιάστατη απεικόνιση μελλοντικής κατάστασης (Πηγή: Domosferon, 2018)

#Υ.Ε.02 ΕΡΓΟ επισκευής δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) προβλήτα Ι σταθμού εμπορευματοκιβωτίων

Ο Προβλήτας Ι χρήζει λειτουργικών προσαρμογών για την αντιμετώπιση διαφόρων προβλημάτων που εντοπίστηκαν, όπως καθιζήσεις ραγών, ρηγματώσεις και φθορές στο κατάστρωμα και κακή ευθυγράμμιση των σιδηροτροχιών, όπου έχουν σαν αποτέλεσμα να περιορίζεται η δυνατότητα στοιβασίας σε μικρότερη, από 5+1 που είχε αρχικώς σχεδιαστεί.

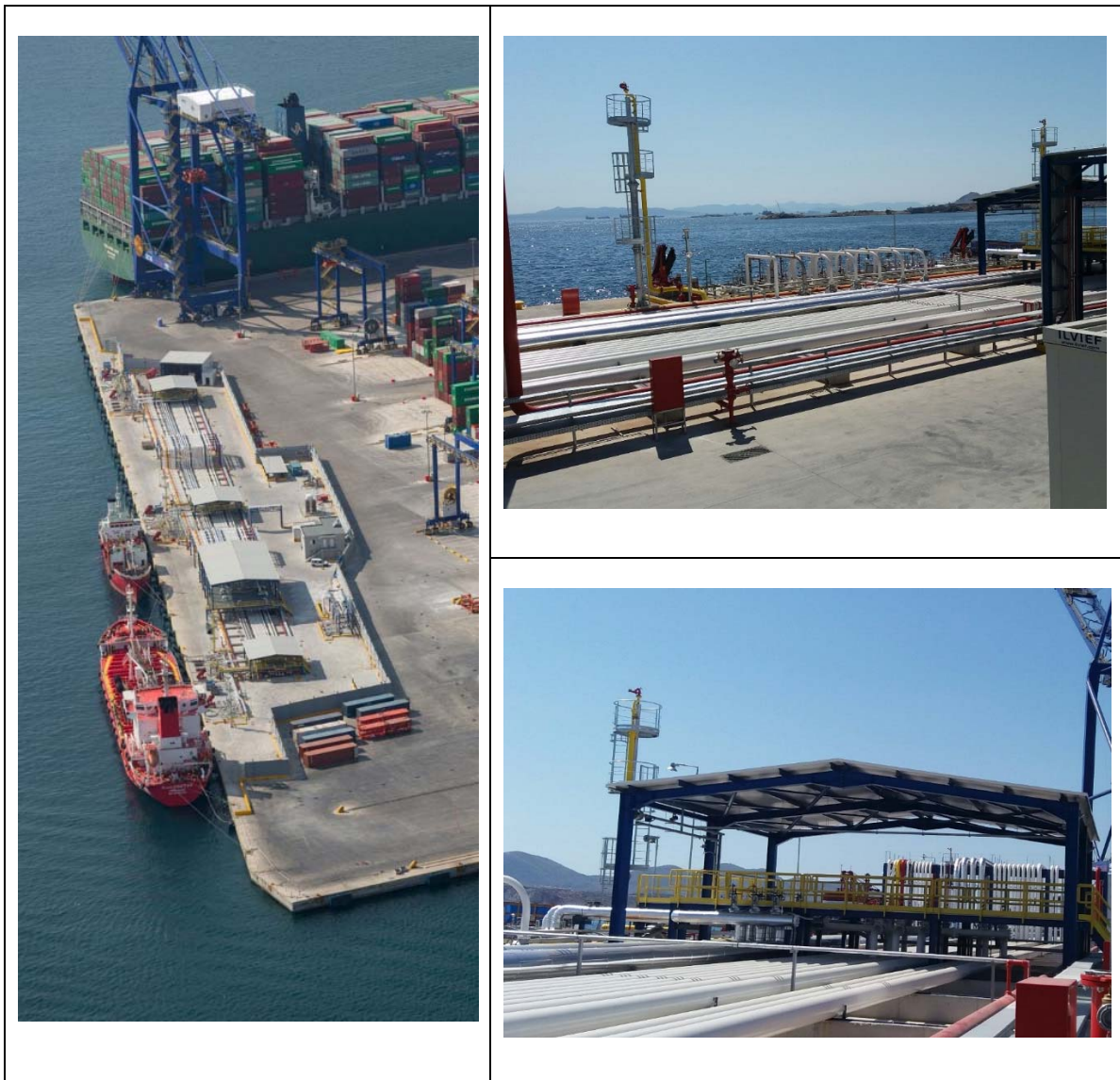


Εικόνα 30: Αποψη Προβλήτα I (Πηγή: Domosferon, 2018)

Με την ολοκλήρωση του έργου της επισκευής του Προβλήτα I θα διασφαλιστεί η μέγιστη δυναμικότητα του Προβλήτα I, δεν θα δημιουργούνται πλέον προβλήματα και φθορές στο μηχανολογικό εξοπλισμό (SPP και PP STS), θα εξασφαλιστεί η δυνατότητα στοιβασίας σε 5+1 και συνεπώς ο προβλήτας θα αποδίδει λειτουργικά και οικονομικά το μέγιστο των δυνατοτήτων του.

#Υ.Ε.09 ΕΡΓΟ Κατασκευής Προβλήτα πετρελαιοειδών

Το έργο ολοκληρώθηκε με επιτυχία και παραδόθηκε τους προηγούμενους μήνες. Ο ΝΠΠ χωροθετείται στο νότιο μέτωπο του Προβλήτα III, και έχει συνολικό εμβαδόν 12.802 τμ, συνολικό μήκος θαλάσσιου μετώπου 350,00m. Η όδευση των σωληνογραμμών των τριών εταιρειών γίνεται μέσω υπογείου κιβωτιοειδούς διατομής καναλιού από σπλισμένο σκυρόδεμα, μήκους περίπου 825,00m κατά μήκος του Προβλήτα III.



Εικόνα 31: Αποψη Προβλήτα πετρελαιοειδών (Πηγή: Domosferon, 2018)

Στην αναλυτική τεχνική μελέτη έχει προβλεφθεί ότι: α) Οι γραμμές των χημικών προϊόντων που είναι riggable (καθαρισμός με ευκολία), εκτείνονται μέχρι τον συλλέκτη της εγκατάστασης της εταιρείας Coral και β) Όλες οι σωληνογραμμές πετροχημικών εντός του καναλιού διέλευσης θα είναι riggable και με γωνίες (elbows), ακτίνας καμπυλότητας (5D) και θα έχουν τα αντίστοιχα expansion loops (βρόγχοι εκτόνωσης), όπως προβλέπονται από τους υπολογισμούς. Στο κανάλι αυτό προβλέπεται εγκατάσταση συστήματος ανίχνευσης αερίων και συναγερμού, το οποίο συνδέεται με το κεντρικό σύστημα ελέγχου της εγκατάστασης.

Η εγκατάσταση πληροί τις σύγχρονες προδιαγραφές (διεθνείς/κοινοτικούς και εθνικούς κανονισμούς) όπως ASME, API, IEC, NFPA. Ο σχεδιασμός της παρούσας αναλυτικής Μελέτης αποτυπώνεται στα αναλυτικά σχέδια της Pipeserv. Η όδευση των σωληνώσεων του ΝΠΠ κατά μήκος της Νότιας πλευράς του, θα γίνει επάνω σε κατασκευές από σκυρόδεμα (sleepers) επί του δαπέδου, όπου χρησιμοποιούνται ως στηρίγματα των σωληνογραμμών. Στην θέση των βανοστασίων και των μετρητών και όπου απαιτούνται χειρισμοί λειτουργίας για την αποφυγή αναμείξεως όμβριων και ελαιωδών καταλοίπων, προβλέπονται υπόστεγα προστασίας (μεταλλικά shelters), από τις καιρικές συνθήκες.

Περιλαμβάνεται επίσης η κατασκευή των παρακάτω λιμενικών και έργων πολιτικού μηχανικού:

- i. Ανωδομή κρηπιδότοιχου από οπλισμένο σκυρόδεμα
- ii. Δάπεδα από ινοπλισμένο σκυρόδεμα
- iii. Κτίριο ελέγχου δύο ορόφων εμβαδού κάτοψης 120 τμ, κατασκευασμένο από οπλισμένο σκυρόδεμα
- iv. Κτίριο αντλιοστασίου πυρόσβεσης, εμβαδού 155,50 τμ, με μεταλλικό φέροντα οργανισμό και πλαγιοκάλυψη με πάνελ πολυουρεθάνης.
- v. Μετρητικός σταθμός και πλατφόρμα επιθεώρησης με μεταλλικό σκελετό εμβαδού 599 τμ
- vi. Δύο (2) μεταλλικά πλαίσια προσπέλασης σωλήνων (racks), εμβαδού 198 τμ έκαστο.
- vii. Τρία (3) μεταλλικά στέγαστρα προστασίας σωληνογραμμών και γέφυρες προσπέλασης (πλατφόρμες) εμβαδού 180 τμ έκαστο.
- viii. Μεταλλικό Πλαίσιο ξεστροπαγίδων (pig traps) εμβαδού 86 τμ
- ix. Μεταλλικό Πλαίσιο διέλευσης καλωδίων εμβαδού 27 τμ
- ix. Μεταλλικό στέγαστρο γεννήτριας αζώτου
- x. Δύο (2) στεγασμένες δεξαμενές συλλογής ακαθάρτων προϊόντων εμβαδού 64 τμ και 75 τμ αντίστοιχα
- xi. Βορειοανατολικό Τοιχείο καναλιού από οπλισμένο σκυρόδεμα πλησίον του συνεργείου

- xii. Κανάλι όδευσης των σωληνογραμμών από οπλισμένο σκυρόδεμα με δίκτυο απορροής όμβριων, ελαιοδιαχωριστές και βάσεις ιστών φωτισμού.
- xiii. Δοκοί έδρασης σωληνώσεων (sleepers) του καναλιού και του προβλήτα, κατασκευασμένες από οπλισμένο σκυρόδεμα
- xiv. Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων του χερσαίου χώρου του προβλήτα, με σωλήνες Φ400 και σχάρες συλλογής
- xv. Εγκατάσταση δύο (2) προκατασκευασμένων Υποσταθμών για την παροχή ρεύματος.

#Υ.Ε.10 ΕΡΓΟ Επέκταση Σταθμού Διακίνησης αυτοκινήτων (λιμένας Ηρακλέους)

Το έργο αφορά στην αναδιάταξη - ανάπτυξη του λιμένα Ηρακλέους και τη μεταφορά της εμπορικής δραστηριότητας (σταθμός διακίνησης αυτοκινήτων) στον Προβλήτα Ηρακλέους Ι (μπροστά από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, ΔΕΗ Α.Ε.).



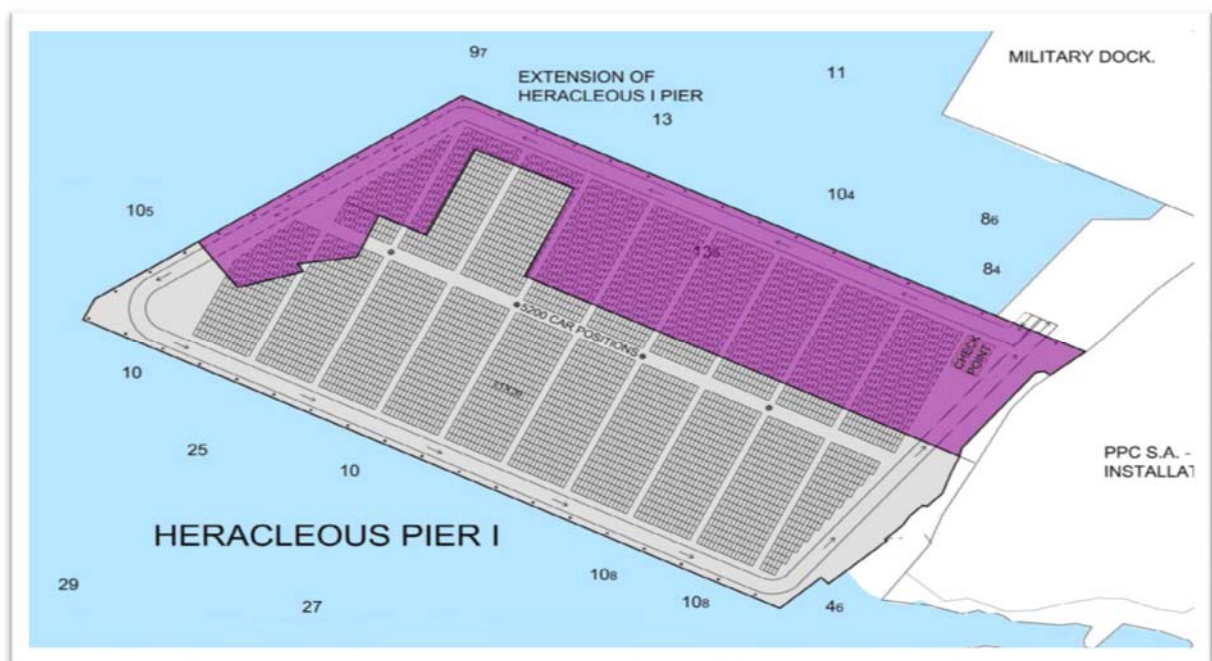
Εικόνα 32: Αποψη Προβλήτα Ηρακλέους (Πηγή: Domosferon, 2018)

Ειδικότερα, αφορά στην επέκταση του υφιστάμενου Προβλήτα Ηρακλέους Ι, ο οποίος επί του παρόντος, χρησιμοποιείται για επισκευή πλοίων. Ο υφιστάμενος Προβλήτας εκτείνεται

σε επιφάνεια 69.231,00 τμ και βρίσκεται στο Νότιο τμήμα του εμπορικού λιμένα. Οι διαστάσεις της χερσαίας επέκτασης είναι περίπου 360,00m μήκος και 99,55m πλάτος.

Η διαδικασία αλλαγής χρήσης του Προβλήτα Ηρακλέους Ι, ο οποίος σήμερα χρησιμοποιείται για επισκευή πλοίων, σε σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων, πρέπει να αντιμετωπίσει την όχληση της εγγύτερης περιοχής, που μπορεί να προκληθεί κατά τη διάρκεια των εργασιών. Η νέα γενική διάταξη θα εκτείνεται σε επιφάνεια 110.000,00 τμ, με μήκος κρηπιδότοιχου 1.100,00m και λειτουργικό βάθος -12,50m (από τη Μ.Σ.Θ.).

Η νέα χωρητικότητα του Προβλήτα θα ανέρχεται σε 5.400 θέσεις αυτοκινήτων περίπου. Ο Δυτικός κρηπιδότοιχος του νέου Προβλήτα θα κατασκευαστεί σε μήκος 175,00m. Στη δοκό ανωδομής θα ενσωματωθεί όλος ο απαιτούμενος ναυτιλιακός εξοπλισμός και εγκαταστάσεις που εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του και συμπεριλαμβάνει τα ακόλουθα: δέστρες, προσκρουστήρες, κλίμακες, δίκτυο πυρόσβεσης, δίκτυο ύδρευσης κλπ.



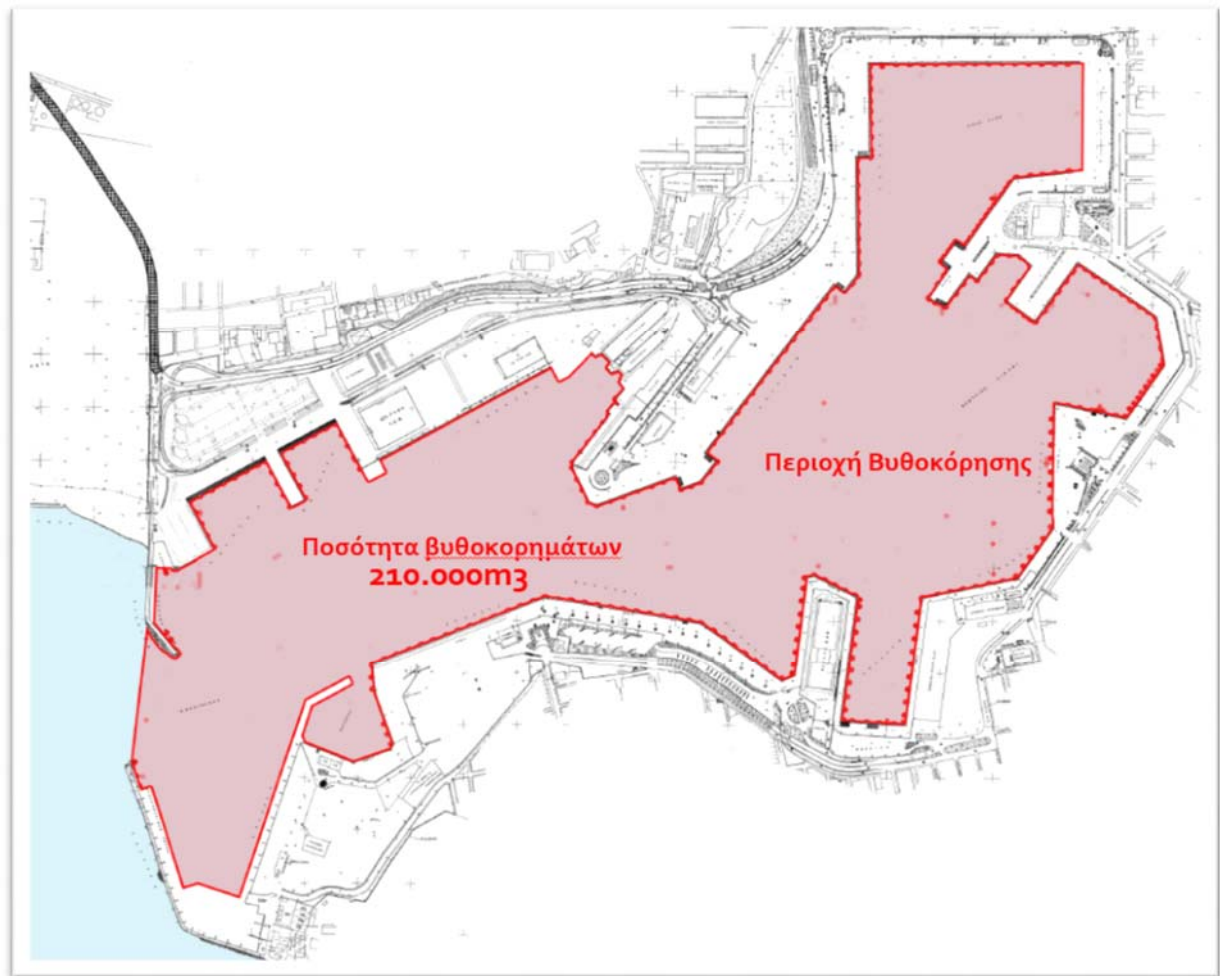
Εικόνα 33: Σχέδιο μελλοντικής διαμόρφωσης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Ο χερσαίος χώρος διαμορφώνεται με τις κατάλληλες στρώσεις βάσης - υπόβασης και κατόπιν κατασκευάζεται το τελικό δάπεδο από οπλισμένο σκυρόδεμα. Η κατασκευή περιλαμβάνει

επίσης την εγκατάσταση όλων των απαραίτητων ηλεκτρομηχανολογικών δικτύων, ιστών φωτισμού, εξοπλισμού αυτοματισμού, υποδομή ΤΠΕ κ.α., καθώς και τη δημιουργία ενός σημείου ελέγχου εισόδου – εξόδου οχημάτων και προσωπικού.

#Υ.Ε.07 ΕΡΓΟ Βυθοκόρησης Κεντρικού Λιμένα

Το αντικείμενο του έργου αφορά στην απομάκρυνση του πλεονάζοντος υλικού που έχει συσσωρευτεί στον πυθμένα του κεντρικού λιμένα Πειραιά, με αποτέλεσμα τη μείωση του λειτουργικού βάθους των κρηπιδότοιχων και τη δημιουργία τάφρων στον πυθμένα της θάλασσας, στις περιοχές των διαύλων για την προσόρμιση των πλοίων. Σκοπός του έργου, είναι η εξασφάλιση των προβλεπόμενων συνθηκών ναυσιπλοΐας και του ελλιμενισμού των πλοίων, με την αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών και περιλαμβάνει τις απαιτούμενες εργασίες που εξασφαλίζουν την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την διάρκεια των βυθοκορήσεων, τη μεταφορά και τη διάθεση των βυθοκορημάτων. Σύμφωνα με τις προτεραιότητες που έχει θέσει η ΟΛΠ Α.Ε., ως προς την εκτέλεση των Υποχρεωτικών Επενδύσεων, η βυθοκόρηση του Κεντρικού Λιμένα μπορεί να ξεκινήσει μετά την ολοκλήρωση μέρους του χερσαίου χώρου της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας (Υ.Ε.01), όπως προδιαγράφονται στη Μ.Π.Ε. του έργου για τη διαχείριση των βυθοκορημάτων. Έτσι, η απόθεση και διάθεση αυτών προβλέπεται με τρεις (3) τρόπους: (α) διαχείριση των βυθοκορημάτων για την κατασκευή άλλων έργων ή/και (β) διαχείριση και τελική διάθεση των βυθοκορημάτων εντός κυψελωτών κιβωτίων από σπλισμένο σκυρόδεμα (caissons) του έργου της νότιας επέκτασης ή/και γ) ελεύθερη απόρριψή τους στη θάλασσα σε θέση και βάθος που θα καθοριστεί με βάση την έγκριση της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής.



Εικόνα 34: Περιοχή βυθοκόρησης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Για τη διάθεση των βυθοκορημάτων σε χερσαίο χώρο άλλου εκτελούμενου έργου, η τοποθέτηση και διάστρωση αυτών θα γίνεται πάνω από τη Μέση Στάθμη Θαλάσσης +0,40μ έως στάθμη περίπου +1,90μ με ανάμιξή τους με κατάλληλο υλικό επίχωσης/λιθορριπή προς επίτευξη της απαιτούμενης φέρουσας αντοχής κάτω από τα δάπεδα του προβλήτα.

Ειδικά όσον αφορά στη διάθεση εντός caissons, ως χώρος προσωρινής απόθεσης των βυθοκορημάτων του Κεντρικού λιμένος θα χρησιμοποιηθεί τμήμα του χερσαίου χώρου της νότιας επέκτασης κρουαζιέρας (εμβαδού περίπου 20.000 τμ), το οποίο θα πρέπει προηγουμένως να έχει ήδη κατασκευαστεί, προκειμένου να επιτευχθεί η τελική διάθεση των βυθοκορημάτων του Κ.Λ.Π. εντός των κυψελωτών κιβωτίων από οπλισμένο σκυρόδεμα

(caissons) του έργου της νότιας επέκτασης, όπου εξασφαλίζεται πλήρης στεγανότητα και προστατεύεται απόλυτα το θαλάσσιο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό έχει γίνει ανάλογη πρόβλεψη, στην τροποποίηση της ΜΠΕ της νότιας επέκτασης της κρουαζιέρας.

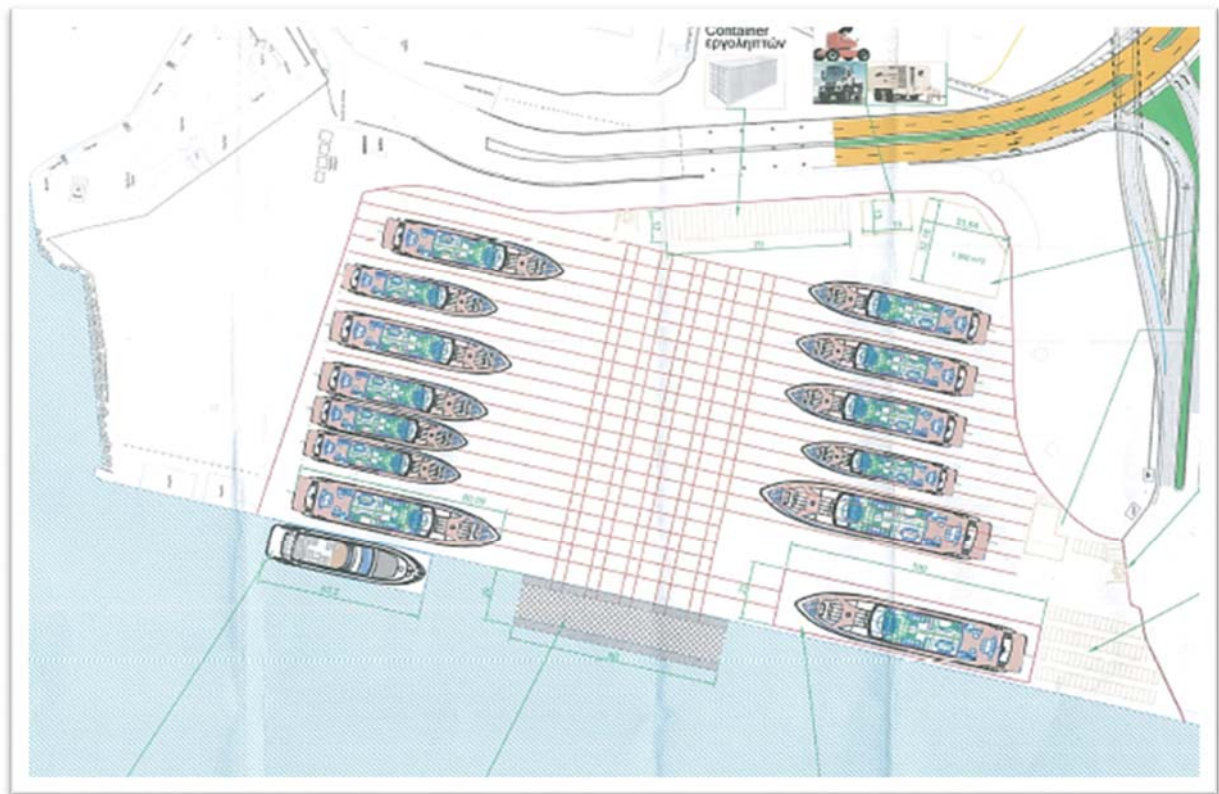
Πλήρωση caissons: Η μέγιστη χωρητικότητα του συνόλου των κυψελωτών φορέων (caissons) της κρουαζιέρας, για την πλήρωση με υλικά επίχωσης, ανέρχεται περίπου σε 580.000m³. Η τελική διάθεση εντός των caissons μπορεί να γίνει στα περισσότερα εξ αυτών, αφού προηγουμένως θα έχουν τοποθετηθεί (και πληρωθεί με υλικό επίχωσης για λόγους ασφαλείας), τα πρώτα caissons, εκείνα που επισημαίνονται στο παρακάτω σχήμα, στην νότια/προσήνεμη και δυτική πλευρά της επέκτασης, στην οριστική τους θέση.

#Π.Ε.08 ΕΡΓΟ Κατασκευής ναυπηγοεπισκευής για Mega Yachts στην περιοχή Γ1 (G1)

Το έργο έχει σκοπό να ανταγωνιστεί τα ναυπηγεία μεγάλων θαλαμηγών στην μεσόγειο που εκμεταλλεύονται τον μεγάλο αριθμό σκαφών που ελλιμενίζεται στην περιοχή όπου ανέρχεται στα 350 πλοία περίπου, άνω των 50 μέτρων, χωρίς να υπολογίζουμε τα σκάφη που επισκέπτονται τις περιοχές της Μεσογείου κατά την διάρκεια του θέρους από τις περιοχές του Περσικού, της Βόρειας Ευρώπης και Αμερικής.

Αυτά τα σκάφη των 50 μέτρων και άνω, που ελλιμενίζονται στην Μεσόγειο, δεξαμενίζονται στην πλειοψηφία τους, σε ιδιωτικά ναυπηγεία, έτσι ώστε να διατηρούν το υψηλό επίπεδο συντήρησης και της ζωής τους και για να διατηρούν τον ακριβό εξοπλισμό τους, όπου αυτό με επιτρέπει να διατηρούν την υψηλή τιμή μεταπώλησης.

Το έργο συνίσταται στη δημιουργία θέσεων φύλαξης με travelift και synchrolift όπου διευκολύνει αλλά και αυξάνει τους χρόνους ανέλκυσης ταξινόμηση των σκαφών βάση των γραμμών που κινείται το σύστημα των φορέων αυξάνοντας την παραγωγικότητα, και μειώνοντας τον ανενεργό χρόνο.



Εικόνα 35: Σχέδιο μελλοντικής εγκατάστασης Mega Yachts (Πηγή: ΟΛΠ, 2018)

Ενδεικτικά αναφέρονται οι νέες υποδομές και κτιριακές εγκαταστάσεις:

1. Εγκατάσταση ράμπας synchrolift.
2. Κατασκευή συνεργείου από μεταλλική κατασκευή, E=1.000 τμ.
3. Κατασκευή υπόστεγου από μεταλλική κατασκευή, E=2.200 τμ.
4. Εγκατάσταση συστήματος ραγών ολίσθησης.
5. Κατασκευή γραφείων διοίκησης από μεταλλική κατασκευή, E=250 τμ.
6. Διαμόρφωση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων ΙΧ και μηχανημάτων.

#Υ.Ε.11 ΕΡΓΟ Βελτίωση Υποδομών ΝΕΖ

Η υφιστάμενη Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη (ΝΕΖ) του Περάματος αποτελείται από δύο (2) προβλήτες (Ανατολικά και Δυτικά) και μια αποβάθρα μεταξύ τους, με συνολικό μήκος κρηπιδώματος 2.070 m. Ακόμα, οι δύο πλωτές δεξαμενές της ΝΕΖ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Ι (15.000 dwt)

και ΠΕΙΡΑΙΑΣ II (4.000 dwt) είναι εγκατεστημένες στο βορειοδυτικό προβλήτα για τις δραστηριότητες επισκευής πλοίων. Οι υπάρχουσες υποδομές όπως δίκτυα Η/Μ, οι ράγες των γερανών, τα δάπεδα και τα κτίρια της ΝΕΖ είναι σε κακή κατάσταση, λόγω της ανεπαρκούς συντήρησης και της εγκατάλειψης τα τελευταία χρόνια.



Εικόνα 36: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης ΝΕΖ (Πηγή: Domosferon, 2018)

Με στόχο την αναβάθμιση και περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στη ΝΕΖ Περάματος προβλέπεται πέραν της ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων πλωτών δεξαμενών ΠΕΙΡΑΙΑΣ I & II και η εγκατάσταση μία νέας Πλωτής Δεξαμενής δυναμικότητας περίπου 21-24.000 τόνων και μήκους έως 250μ.

Προτείνεται η μετακίνηση της υφιστάμενης μικρής πλωτής δεξαμενής ΠΕΙΡΑΙΑΣ II και μετεγκατάστασή της στον ανατολικό προβλήτα της ΝΕΖ Περάματος μαζί με τις απαιτούμενες

συναφείς εργασίες και εγκατάσταση της νέας πλωτής Δεξαμενής στον Δυτικό Προβλήτα της NEZ δίπλα στην υπάρχουσα δεξαμενή ΠΕΙΡΑΙΑΣ I, μαζί με τα απαιτούμενα έργα υποδομής και στήριξης καθώς και περιορισμένη εκβάθυνση της λεκάνης εγκατάστασης αυτής ναύδετα.

Με δεδομένη την εγκατάσταση της νέας πλωτής δεξαμενής (New floating dock NFD, 18.000dwt) στη NEZ του Περάματος ώστε μπορούν πλέον να εξυπηρετούνται πλοία μεγάλου μήκους (80.000dtw), η συνολική αναβάθμιση της NEZ κρίνεται αναγκαία.



Εικόνα 37: Αποψη νέας πλωτής δεξαμενής (Πηγή: Domosferon, 2018)

Για τη NEZ υπάρχει έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων, ενώ για την σύγχρονη λειτουργία και τις προβλεπόμενες εργασίες επισκευής και αποκατάστασης των κρηπιδότοιχων και του χερσαίου χώρου έχουν ληφθεί υπόψη Περιβαλλοντικοί Όροι στη νέα ΜΠΕ, η οποία έχει συνταχθεί για όλες τις δραστηριότητες και έργα της ΟΛΠ, την επόμενη δεκαετία.

Το έργο Βελτίωσης Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης περιλαμβάνει τις ακόλουθες εργασίες:

ΦΑΣΗ Α

- 1) Υποδομές για την εγκατάσταση της νέας πλωτής δεξαμενής (εργασίες πολιτικού μηχανικού και Η/Μ εργασίες).
- 2) Μεταφορά πλωτής δεξαμενής Πειραιάς II.
- 3) Εγκατάσταση νέας πλωτής δεξαμενής (NFD-Πειραιάς III).

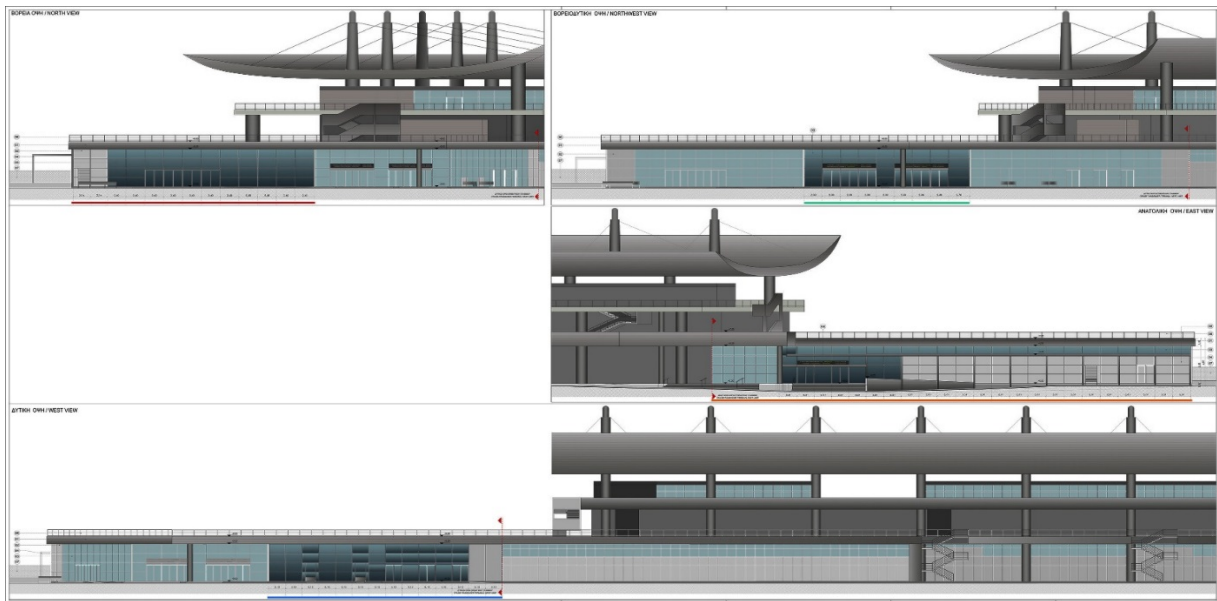
ΦΑΣΗ Β

- 1) Αναβάθμιση κρηπιδότοιχου.
- 2) Ανακατασκευή δαπέδων.
- 3) Επισκευή/ανακατασκευή σιδηροτροχιών.
- 4) Βελτίωση Η/Μ εγκαταστάσεων και δικτύων.
- 5) Κατασκευή κτιρίου διοίκησης.

5.5.2. Κτιριακά / Έργα Υποδομής Έργα

#Υ.Ε.03 ΕΡΓΟ Μετατροπής της 5-γωνικής αποθήκης σε Επιβατικό Σταθμό

Αφορά στη διαμόρφωση/ανακατασκευή της ήδη υπάρχουσας Πενταγωνικής αποθήκης του ΟΛΠ που βρίσκεται στο ένα άκρο του κτιρίου της «Παγόδας», σε Επιβατικό Σταθμό Κρουαζιέρας, με σκοπό να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες σε διακίνηση ατόμων κρουαζιέρας.



Εικόνα 38: Όψη αρχιτεκτονικής προμελέτης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Σκοπός του έργου είναι η αρμονική ένταξη του Επιβατικού Σταθμού στο υπάρχον κτίριο προσπαθώντας να διατηρήσει το βιομηχανικό χαρακτήρα του, ταυτόχρονα με τη δημιουργία ενός άνετου, σύγχρονου και λειτουργικού Σταθμού Υψηλών τεχνικών προδιαγραφών, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα που θα δημιουργεί μια θετική εντύπωση στους επισκέπτες του.

Σημαντικό επίσης στοιχείο που πρέπει να προβληθεί είναι η μοναδική θέση της παλιάς αυτής αποθήκης. Στις 3 βασικές πλευρές/όψεις που περιβάλλονται από θάλασσα, προτείνεται νέο σύστημα υαλοπετάσματος προκειμένου να διατηρηθεί απρόσκοπτη η θέα προς το λιμάνι του Πειραιά. Ταυτόχρονα αντικείμενο της μελέτης και του έργου είναι και ο επανασχεδιασμός του άμεσου περιβάλλοντος χώρου στην είσοδο και έξοδο του σταθμού, καθώς και στο σημείο φόρτωσης εκφόρτωσης των αποσκευών, στην ανατολική πλευρά.

Αυτό επιτυγχάνεται χρωματικά και θεματικά μέσω των προβολών στις αίθουσες, που δίνουν κατευθύνσεις για την επισκεψιμότητα των αξιοθέατων του Πειραιά, της Αθήνας αλλά και όλης της Ελλάδας.

Οι οικοδομικές εργασίες για τη διαμόρφωση/ανακατασκευή του Επιβατικού Σταθμού περιλαμβάνουν:

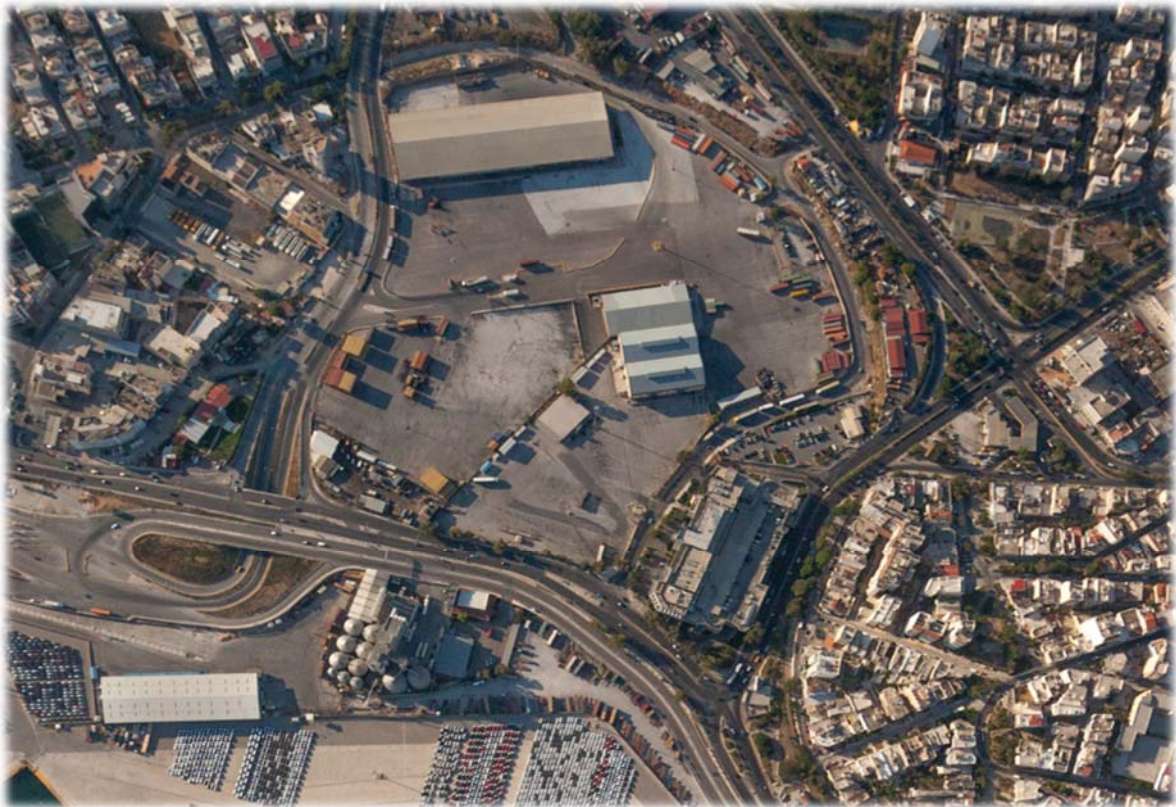
- Καθαιρέσεις-αποξηλώσεις
- Εξωτερικές τοιχοδομές γυψοπετάσματος
- Εσωτερικά χωρίσματα ξηράς δόμησης από γυψοσανίδες,
- Ψευδοροφές γυψοσανίδας και ορυκτής ίνας
- Εξωτερικά κουφώματα αλουμινίου
- Υαλοπίνακες πρόσοψης, εξωτερικές γυάλινες πόρτες
- Εσωτερικές ξύλινες ή χαλύβδινες θύρες και υαλοστάσια
- Χρωματισμοί εξωτερικών και εσωτερικών τοίχων και μεταλλικών επιφανειών
- Δάπεδα με μαρμαροποδιές, γρανιτοπλακάκια ή βιομηχανικά δάπεδα
- Λοιπές κατασκευές (καφετέριας, κλπ)
- Εξοπλισμός χώρων υγιεινής
- Διαμόρφωση άμεσου περιβάλλοντος χώρου (κλίμακες, ράμπες, στέγαστρο)

Τέλος περιλαμβάνεται η επίπλωση του χώρου με κουβούκλια ελέγχου διαβατηρίων, εκδοτήρια, check-in και καθίσματα στους χώρους επιβατών.

#Π.Ε.01 ΕΡΓΟ Νέα Αποθήκη στην πρώην περιοχή ΟΔΔΥ, έκτασης 80.000 τμ.

Το έργο αφορά στην κατασκευή ενός συγκροτήματος κτιρίων – για χρήση ως εφοδιαστικών αποθηκών, που θα κατασκευαστούν στο χώρο των υφιστάμενων αποθηκών του πρώην ΟΔΔΥ σε έκταση οικοπέδου περίπου 80στρ.

Το εμβαδό κάλυψης του οικοπέδου είναι 39.720,09 τμ και το εμβαδό δόμησης 62.313,54 τμ. Το ύψος των κτιρίων θα είναι μέχρι το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος δόμησης εντός της λιμενικής ζώνης.



Εικόνα 39: Αποψη υφιστάμενης κατάστασης ΟΔΔΥ (Πηγή: Domosferon, 2018)

Αρχικά θα γίνει καθαίρεση των υφιστάμενων αποθηκών και γενική διαμόρφωση του χώρου με τη δημιουργία επιπέδων και τοιχίων αντιστήριξης προς τη χαμηλή πλευρά της Λεωφόρου Δημοκρατίας. Στη συνέχεια το κτιριακό συγκρότημα θα κατασκευαστεί σε 4 φάσεις κατασκευής όπως προβλέπεται στην εκπονηθείσα Προκαταρκτική μελέτη του έργου.

Ο φέρων οργανισμός του κτιρίου θα είναι για το κτίριο της πρώτης και της τέταρτης φάσης από οπλισμένο σκυρόδεμα για το πρώτο επίπεδο και από μεταλλική κατασκευή άνωθεν, ενώ τα υπόλοιπα μόνο από μεταλλικά πλαίσια πακτωμένα πάνω σε πλάκα γενικής κατάστρωσης οπλισμένου σκυροδέματος. Η πλαγιοκάλυψη και επικάλυψη θα γίνει με μεταλλικά panels. Εσωτερικά, η διαμόρφωση των χώρων θα περιλαμβάνει χώρους αποθήκης υλικών και πάσης φύσεως προϊόντων τοποθετημένων σε μεταλλικά ράφια που εκτείνονται καθ' όλο το ύψος του κτιρίου με ενδιάμεσους διαμήκης και εγκάρσιους διαδρόμους διακίνησης των εμπορευμάτων. Ακόμα προβλέπεται αποθήκη ευπαθών προϊόντων με θάλαμο ψύξης-συντήρησης επιφάνειας περίπου 1.600 τμ και θάλαμο κατάψυξης επιφάνειας 3.200 τμ.

Εντός του κτιριακού συγκροτήματος θα προβλεφθούν όλες οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις αερισμού, κλιματισμού, πυρανίχνευσης, πυρασφάλειας και ενεργητικής πυροπροστασίας, δεξαμενή νερού με πυροσβεστικό συγκρότημα καθώς και εγκαταστάσεις υγιεινής για το προσωπικό. Επίσης, εντός των κτιρίων θα εγκατασταθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός διακίνησης των εμπορευμάτων εντός των αποθηκών, ενώ ακόμα προβλέπεται και χωριστή αποθήκη στην 4η φάση με πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα διακίνησης των εμπορευμάτων, χωρίς ανθρώπινη παρουσία. Τέλος θα αναπτυχθεί και σύστημα κωδικοποίησης και αυτόματης αναγνώρισης των εμπορευμάτων που διευκολύνει στην διαχείριση και στην αυτοματοποιημένη διακίνησή τους.

Οι υφιστάμενες παλαιές Αποθήκες Γ3, Γ5 & Γ8 (G3, G5 & G8) προβλέπεται να κατεδαφιστούν, καθόσον η κατάστασή τους σήμερα χαρακτηρίζεται ως μη λειτουργική. Η διαδικασία κατασκευής του κέντρου αποθήκευσης και διανομής μπορεί να υλοποιηθεί σε τέσσερις διαδοχικές (4) φάσεις, ούτως ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη κατασκευαστική διαδικασία, και η ελεγχόμενη εκταμίευση, εξασφαλίζοντας την ελάχιστη διαταραχή της υφιστάμενης λειτουργίας του, με δυνατότητα λειτουργίας του κτιρίου ανεξάρτητα και τμηματικά. Η αρθρωτή μέθοδος κατασκευής που μπορεί να χρησιμοποιηθεί, εξασφαλίζει τη γρήγορη ανέγερση του κτιρίου.

Οι εργασίες διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου περιλαμβάνουν περίφραξη κατά ISPS, κόμβο εισόδου, χώρο απόθεσης εμπορευματοκιβωτίων καθώς και χώρων στάθμευσης. Επιπλέον, θα πρέπει να διεξαχθεί κυκλοφοριακή μελέτη λαμβάνοντας υπόψη την υπόγεια διασύνδεση των δύο προαναφερθέντων περιοχών μέσω τούνελ αλλά και από/προς τη Λεωφόρου Σχιστού.

Στη νοτιοανατολική πλευρά του οικοπέδου, θα κατασκευαστεί Κέντρο Υγείας του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας. Το εν λόγω τμήμα οικοπέδου εμβαδού περίπου 4.000,00 τμ, έχει παραχωρηθεί στο Δήμο, σύμφωνα με την από 2016ΣΠ. Το τελωνείο μεταφέρεται σε νέα θέση (βορειοανατολικά), έκτασης ίση με την υφιστάμενη E=564 τμ.



Εικόνα 40: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Η κάτω διάβαση (υπόγεια διασύνδεση) συνδέει την περιοχή της προβλήτας 1-2 με την περιοχή του Σ.ΕΜΠΟ. (πρώην ΟΔΔΥ) και σχεδιάστηκε για να εξυπηρετήσει ουσιαστικά τις μετακινήσεις των φορτηγών που μεταφέρουν τα εμπορευματοκιβώτια από τα πλοία στην περιοχή εναπόθεσης τους (πρώην ΟΔΔΥ) και το αντίστροφο. Οι εν λόγω μετακινήσεις που θα εξυπηρετούνται από την κάτω διάβαση, δεν θα φορτίζουν το εξωτερικό οδικό δίκτυο.

Η κατασκευή της Υπόγειας Οδικής Σύνδεσης Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων με Πρώην Χώρο ΟΔΔΥ θα εξασφαλίζει ότι οι αναμονές (queuing) των φορτηγών θα λαμβάνουν χώρα εντός της ζώνης του ΟΛΠ και όχι στο οδικό δίκτυο. Επιπλέον, είναι θετικό ότι η κύρια πρόσβαση στο εν λόγω Κέντρο (πρώην ΟΔΔΥ) εξυπηρετείται από τη Λ. Σχιστού (σε μεγάλο βαθμό εκτός αστικού ιστού, με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου) και τη Λ. Δημοκρατίας (δρόμος με ικανοποιητική κυκλοφοριακή ικανότητα).

Περιμετρικά του κτιριακού συγκροτήματος θα διαμορφωθεί δρόμος πρόσβασης των φορτηγών οχημάτων για την φορτοεκφόρτωση των εμπορευμάτων προς τις επί μέρους αποθήκες. Ακόμα, θα γίνει σύνδεση του εσωτερικού δικτύου αποχέτευσης με το δίκτυο

ακαθάρτων της ΕΥΔΑΠ επί της Λεωφ. Δημοκρατίας, καθώς και των ομβρίων του χώρου τόσο με το δίκτυο ομβρίων της Λεωφ. Δημοκρατίας, εφόσον κρίνεται επαρκές, όσο και με τον αγωγό ομβρίων που προβλέπεται κάτωθεν της υπόγειας διάβασης.

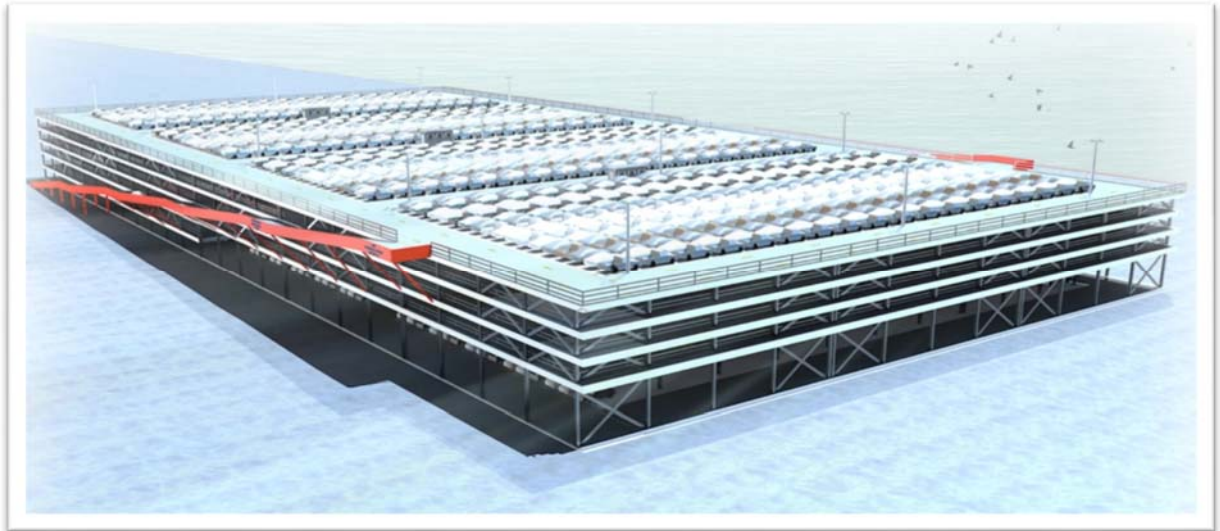
Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι όλος ο χώρος θα είναι περιφραγμένος (τελωνειακός χώρος), με περιμετρικό φωτισμό και διαμόρφωση ζώνης πρασίνου, ενώ σε χαρακτηριστικές θέσεις θα εγκατασταθούν συστήματα ασφαλείας (κάμερες, κλπ) όπως προβλέπονται στον κανονισμό ISPS. Τέλος, στην βόρεια περιοχή του γηπέδου προβλέπεται χώρος φύλαξης κενών εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία θα διαταχθούν καθ' ύψος εξασφαλίζοντας τόσο οπτική απόκρυψη όσο κυρίως μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου προς την ανάντη περιοχή.

Για τη δημιουργία του Κέντρου Εφοδιασμού στο χώρο του πρώην ΟΔΔΥ η επιλογή ήταν μονοσήμαντη, καθώς στο χώρο απλά υπολειπόμενες ορισμένες πεπαλαιωμένες βοηθητικές αποθήκες και ο υπόλοιπος χώρος είναι ελεύθερος και πλήρως ανεκμετάλλετος. Η διαθέσιμη έκταση των 80 στρ αποτελεί την μοναδική ελεύθερη έκταση τέτοιας επιφάνειας σε ολόκληρη τη χερσαία ζώνη του ΟΛΠ.

#Π.Ε.02 ΕΡΓΟ Κατασκευής δύο 5-όροφων κτιρίων στάθμευσης αυτοκινήτων έκτασης 75.000 τμ το καθένα στην περιοχή Γ2

Στο χώρο διακίνησης αυτοκινήτων (Car Terminal) Γ2 υπάρχει μεγάλη ανάγκη για αύξηση της δυναμικότητας προσωρινής στάθμευσης αυτοκινήτων, προκειμένου να αυξηθεί η δυναμικότητα διακίνησης αυτοκινήτων «transit» μέσω του λιμένα Πειραιά. Έτσι, λόγω της έλλειψης άλλων χερσαίων χώρων στο σταθμό διακίνησης αυτοκινήτου, καθίσταται πλέον αναγκαία η κατασκευή πολυώροφων κτιρίων στάθμευσης των διακινούμενων αυτοκινήτων. Η πρόταση αφορά στην κατασκευή πενταώροφου κτιρίου στάθμευσης επιφάνειας κάτοψης περίπου $150 \times 100\mu = 15.000$ τμ για την Α' φάση και ενός δεύτερου παρόμοιου κτιρίου για την Β' φάση με ύψος κτιρίου περίπου 18,00μ μέχρι το επίπεδο της οροφής το οποίο επίσης θα είναι λειτουργικός χώρος στάθμευσης. Συνεπώς, η συνολική επιφάνεια των κτιρίων θα ανέλθει σε 150.000 τμ που μπορούν να αποθηκεύσουν τουλάχιστον 7.500 μεσαίου μεγέθους

αυτοκίνητα (συνήθη επιβατηγά), δηλαδή επί πλέον 5.000 νέες θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων.



Εικόνα 41: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Το έργο αφορά στην κατασκευή ενός μεταλλικού κτιρίου με πέντε επίπεδα εντός του τερματικού σταθμού αυτοκινήτων. Αρχικά θα γίνει καθαίρεση των υφιστάμενων δαπέδων και εκσκαφή του χώρου θεμελίωσης στο απαιτούμενο βάθος, είτε κατασκευή θεμελίωσης επί φρεατοπασσάλων, σύμφωνα με τη γεωτεχνική έρευνα που θα διεξαχθεί. Θα ακολουθήσει εξυγίανση του εδάφους θεμελίωσης και καλή συμπύκνωση αυτού και στη συνέχεια κατασκευή πλάκας θεμελίωσης με τη μορφή γενικής κατάστρωσης από οπλισμένο σκυρόδεμα. Επί της βάσης θεμελίωσης πακτώνονται οι κατακόρυφοι μεταλλικοί στύλοι της ανωδομής μαζί με τις οριζόντιες δοκούς, συνδέσμους και λοιπά στοιχεία στήριξης, δημιουργώντας μεταλλικά πλαίσια. Ο χάλυβας θα είναι ποιότητας S235 και / ή S275, σύμφωνα με τη μελέτη. Όλα τα χάλυβδινα στοιχεία θα έχουν υποστεί αμμοβολή στη συνέχεια καθαρίζονται και βάφονται με αστάρι και ακολουθεί τελική βαφή σύμφωνα με την μελέτη. Οι πλάκες θα είναι σύμμικτες (composite structures). Όλοι οι έλεγχοι για το αστάρωμα και την τελική βαφή θα διενεργείται στα χάλυβδινα στοιχεία με τη βοήθεια κατάλληλης ηλεκτρονικής συσκευής. Ένας κάναβος 8X8μ ή 16X16 μ δημιουργείται για τον σχηματισμό λειτουργικών περιοχών στο χώρο στάθμευσης. Οι πλευρές του κτιρίου στάθμευσης

προβλέπεται να είναι ανοιχτές. Τέλος, η βάση κάθε επιπέδου θα διαμορφωθεί με έγχυτο επί τόπου σκυρόδεμα για βιομηχανική χρήση, με κατάλληλο φινίρισμα της τελικής επιφάνειας.

Η πρόταση περιλαμβάνει την κατασκευή δύο κτιρίων πέντε επιπέδων χάλυβα που έχουν εγγενείς δομικές κατασκευές, ευελιξία σε ξεχωριστές θέσεις (όπως απεικονίζεται στο σχέδιο παρακάτω). Τα δύο κτίρια μπορούν επίσης να κατασκευαστούν σε δύο (2) φάσεις (Φάση Α & Φάση Β).

Κάθε κτίριο πέντε επιπέδων θα έχει πλάτος 73,00 μ. Και μήκος 164,00 μ. Με συνολική επιφάνεια περίπου $E = 12.000$ τ.μ. σε συνολική έκταση κτιρίου περίπου. $E = 60.000$ τμ. Το κτίριο θα συνοδεύεται από δύο ράμπες $E = 650,00$ τμ το καθένα, οδηγώντας σε συνολική κάλυψη κτιρίων περίπου. $E = 61.300$ τμ. Και η συνολική έκταση του κτιρίου θα είναι περίπου $E = 123.000$ τμ

Κάθε κτίριο θα παράσχει στον τερματικό του αυτοκινήτου επιπλέον χωρητικότητα αυτοκινήτου, περίπου. 2.300 θέσεις αυτοκινήτων, στις τέσσερις επιπλέον επίπεδα. Και τα δύο κτίρια μαζί θα παράσχουν στον τερματικό του αυτοκινήτου επιπλέον χωρητικότητα αυτοκινήτου, περίπου. 4.600 θέσεων αυτοκινήτων.

Συνοπτική Περιγραφή έργου.

Το συνολικό εμβαδό της κατασκευής εκτιμάται σε $E=197,20 \times 110,20 = 21.731,50$ τμ

Η συνολική επιφάνεια για την στάθμευση/ διαχείριση αυτοκινήτων εκτιμάται σε $E= 119.517,75$ τμ, και αναλύεται παρακάτω:

Πίνακας 3: Επιφάνειες κτιρίου στάθμευσης αυτοκινήτων

ΕΠΙΠΕΔΟ	ΦΑΣΗ Α		ΦΑΣΗ Β	
	Εμβαδό	Ύψος	Εμβαδό	Ύψος
Ισόγειο	10.865,25 τμ	3.00m	10.865,25 τμ	6.00m
Επίπεδο Α	10.865,25 τμ	3.00m	10.865,25 τμ	3.00m
Επίπεδο Β	10.865,25 τμ	3.00m	10.865,25 τμ	3.00m
Επίπεδο C	10.865,25 τμ	3.00m	10.865,25 τμ	3.00m

Επίπεδο D	10.865,25 τμ	3.00m	10.865,25 τμ	3.00m
Επίπεδο E	10.865,25 τμ	3.00m	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	65.191,50 τμ	18.00m	54.326,25 τμ	18.00m

Η περιοχή του πεζοδρομίου θα κατασκευαστεί με επί τόπου σκυρόδεμα, για βιομηχανική χρήση, με κατάλληλο φινίρισμα της άνω επιφάνειας. Το κτίριο θα είναι επίσης εξοπλισμένο με ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, ρυθμίσεις εσωτερικού χώρου καθώς και εκτεταμένες σωληνώσεις / αποχετεύσεις δικτύων.

Νέες τεχνολογίες αυτοματισμού θα εγκατασταθούν, προκειμένου να διευκολυνθεί η καταγραφή των αυτοκινήτων που εισέρχονται / εξέρχονται το χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

#Π.Ε.04 ΕΡΓΟ Κατασκευής Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιέρας (Cruise Terminal)

Ο νέος Επιβατικός Σταθμός Κρουαζιέρας, συνολικής έκτασης περίπου 40.000 τμ, θα εξυπηρετεί τους επιβάτες που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι του Πειραιά.

Προβλέπεται η κατασκευή Σταθμού Κρουαζιέρας, ο οποίος θα εκτείνεται σε τέσσερα (4) επίπεδα και θα είναι συνολικού εμβαδού E=40.000 τμ, με την εξής κατανομή:

- Χώροι Διαχείρισης & Χώροι Αναχώρησης + Χώροι Άφιξης: 12.000,00 τμ
- Χώροι Εσωτερικής Κυκλοφορίας: 8.000,00 τμ
- Χώροι Υπηρεσιών και λοιποί χώροι αναψυχής (καταστήματα, εστιατόρια κλπ.): 20.000,00 τμ

Η είσοδος-έξοδος των επιβατών από τα πλοία θα πραγματοποιείται με κυλιόμενους διαδρόμους μέσα από ειδικές διαμορφωμένες φυσούνες, που θα καταλήγουν σε περιμετρικό διάδρομο σχήματος (Π) και στη συνέχεια στο κτίριο του σταθμού υποδοχής.



Εικόνα 42: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης Α (Πηγή: Domosferon, 2018)

Οι απαραίτητες κτιριολογικές χρήσεις για το νέο Σταθμό είναι, ενδεικτικά, οι εξής:

- Αίθουσα Άφιξης.
- Αίθουσα Αναχώρησης.
- Περιοχή Ελέγχου και παράδοσης αποσκευών.
- Περιοχή ελέγχου διαβατηρίων.
- Περιοχή χειρισμού αποσκευών.
- Χώρος Παραλαβής Αποσκευών.
- Χώροι Αναμονής (Εγχώριος – Διεθνής).
- Περιοχή Αποθήκευσης και Φύλαξης.
- Γραφεία Προσωπικού.
- Χώρος Τελωνείου.
- Κέντρο Αντιμετώπισης Έκτακτων Αναγκών και Σταθμός Πρώτων Βοηθειών.
- Χώρος Πληροφοριών

- ATM - Υπηρεσίες συναλλάγματος - ταξιδιωτική ασφάλιση.
- Καταστήματα δώρων – σουβενίρ - καταστήματα αφορολόγητων ειδών.
- Υπηρεσίες VIP και αίθουσα συνεδριάσεων.
- Σαλόνι προσωπικής φροντίδας και Φαρμακείο.
- Μπαρ - εστιατόρια – καφετέριες- λοιποί χώροι διασκέδασης αναψυχής.
- Ενοικίαση Αυτοκινήτων.
- Χώρος με ντουλάπια ασφαλείας – Κλειδαριές.



Εικόνα 43: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης Β (Πηγή: Domosferon, 2018)

#Π.Ε.05 ΕΡΓΟ Ανακατασκευή κτιρίου «Παγόδας» σε Ξενοδοχείο 5*

Το έργο αφορά στην ανακατασκευή του κτηρίου Παγόδας σε Ξενοδοχείο 5*. Η προτεινόμενη νέα χρήση για αυτό το κτίριο είναι η μετατροπή του σε πολυτελές ξενοδοχείο 5 αστερών με περίπου 400 δωμάτια και 800 κλίνες. Το έργο περιλαμβάνει γενική αναβάθμιση του κτιρίου, αποκατάσταση του μνημειώδους χαρακτήρα του και μετασχηματισμό της γύρω περιοχής.



Εικόνα 44: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Από τις αρχικές εκτιμήσεις, η Παγόδα θα μπορεί να φιλοξενεί ετησίως περίπου 1,3 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιερόπλοιων ετησίως και θα αποτελέσει εξαιρετικό αρχιτεκτονικό ορόσημο. Το ξενοδοχείο θα διευκολύνει διάφορες λειτουργίες όπως χώρους δωματίων ξενοδοχείων, καταστήματα και εμπορικό κέντρο, γραφεία, μονάδες συνεδρίων και εκδηλώσεων, εγκαταστάσεις αναψυχής και πολλά άλλα.

Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός εξαρτάται από το μέγεθος των παρεμβάσεων που θα εγκριθούν από τις τοπικές αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού και αρχιτεκτονικού συμβουλίου.

Ο εκτιμώμενος χρόνος για τη εξασφάλιση της άδειας κατασκευής υπολογίζεται σε 6 μήνες, και 28 μήνες για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την έναρξη λειτουργίας.

#Π.Ε.06 ΕΡΓΟ Μετατροπής αποθηκών σε ξενοδοχεία 4* και 5*

Το έργο αφορά στην ανακαίνιση, αποκατάσταση και μετατροπή δύο (2) εγκαταλειμμένων σήμερα κτιρίων στην παράκτια περιοχή του ΟΛΠ σε ξενοδοχεία 4* και 5*.

Το πρώην κτίριο αποθήκης είναι μια βιομηχανική κατασκευή πέντε επιπέδων, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα, με επιφάνεια περίπου 8.870,00 τμ. Βρίσκεται στην περιοχή λιμένων επιβατών, στην Ηετιώνεια ακτή.

Το έργο αφορά την ανακαίνιση, την ενίσχυση και τη μετατροπή της αποθήκης Ι σε ξενοδοχείο 4* με περίπου 150 δωμάτια και 300 κλίνες.



Εικόνα 45: Τρισδιάστατη απεικόνιση αρχιτεκτονικής πρότασης (Πηγή: Domosferon, 2018)
ΑΠΟΘΗΚΗ ΙΙ

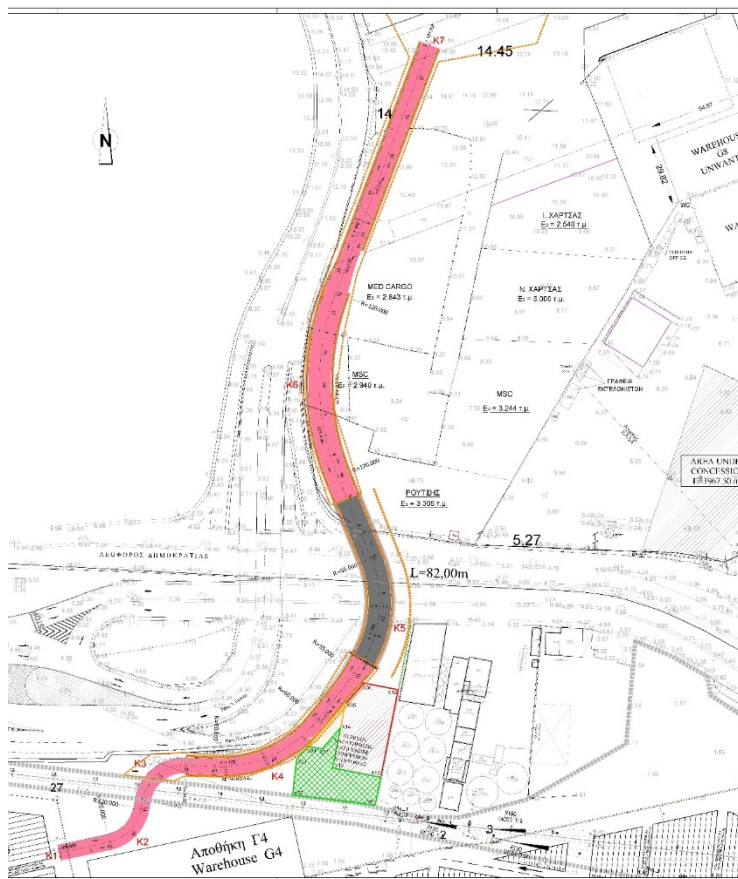
Το πρώην κτίριο αποθήκης είναι μια βιομηχανική κατασκευή πέντε επιπέδων, κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα, με επιφάνεια περίπου 15.000,00 τμ. Βρίσκεται στην περιοχή λιμένων επιβατών, στην Ηετιώνεια ακτή.

Το έργο αφορά στην ανακαίνιση, την ενίσχυση και τη μετατροπή της ΑΠΟΘΗΚΗΣ II σε ξενοδοχείο 5* με περίπου 180 δωμάτια και 360 κλίνες.

Η εκτίμηση κόστους για τη μετατροπή της Αποθήκης II σε ξενοδοχείο 5* είναι περίπου: 25.000.000 €.

#Υ.Ε.04 ΕΡΓΟ Υπόγειας Οδικής Σύνδεσης Σταθμού Διακίνησης με πρώην χώρο ΟΔΔΥ

Το έργο αφορά στην υπόγεια ένωση της πρώην περιοχής ΟΔΔΥ με το σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων Γ2 (G2), καθώς και την ενοποίηση των τελωνειακών χώρων, με την κατασκευή νέου κέντρου αποθήκευσης και διανομής και τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Ο σταθμός Γ2 (G2) αποτελείται από τον Προβλήτα Ηρακλέους V και το χερσαίο χώρο έκτασης 145.00,00 τμ, με χωρητικότητα θέσεων αποθήκευσης 7.000 αυτοκινήτων.



Εικόνα 46: Οριζοντιογραφική διάταξη υπόγειας διάβασης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Η σύνδεση της περιοχής αυτής με τον υφιστάμενο σταθμό διακίνησης αυτοκινήτων Γ2 (G2), είναι σημαντική για την ομαλή επιχειρησιακή λειτουργία των κέντρων αποθήκευσης και διανομής (logistics), καθώς θα επεκτείνει την τελωνειακή ζώνη μέχρι το νέο κέντρο αποθήκευσης και διανομής (logistics).

Η υπό μελέτη χάραξη συνδέει την περιοχή των Προβλητών Ι και ΙΙ της ΟΛΠ Α.Ε. με το χώρο εγκατάστασης Σ.ΕΜΠΟ (πρώην ΟΔΔΥ), στο Νέο Ικόνιο και προβλέπει την κατασκευή Τεχνικού κάτω Διάβασης από τη χ.θ. 0+186,30 έως τη χ.θ. 0+268,30, συνολικού μήκους 82,00m.

#Υ.Ε.05 ΕΡΓΟ Βελτίωσης & Συντήρησης Υποδομών Λιμένα

Σε όλη την παράκτια ζώνη της περιοχής της ΟΛΠ υπάρχουν φθορές που χρήζουν αποκατάστασης, όπου απαιτείται συστηματική παρακολούθηση, καταγραφή και αξιολόγηση της συνολικής τους έκτασης.

Πιο συγκεκριμένα, το έργο αφορά στην αναβάθμιση του λιμενικού εξοπλισμού των κρηπιδότοιχων (π.χ. δέστρες, προσκρουστήρες), λιμενικών εγκαταστάσεων (υποσταθμοί, δίκτυα Η/Μ), καθώς και στην αποκατάσταση προβληματικών δομικών στοιχείων (αποκατάσταση κατεστραμμένων δαπέδων, κ.α.).



Ο χρόνος κατασκευής της εν λόγω επένδυσης, καλύπτει το σύνολο της Πρώτης Επενδυτικής περιόδου, ήτοι μέχρι το 2021.

Πίνακας 4: Προϋπολογισμός έργων που περιλαμβάνονται στο Υ.Ε.05

Αρ.	Εργασίες	Προϋπολογισμός
	Βελτίωση και Συντήρηση Υποδομών Λιμένα	15.000.000,00 €
1	Συντήρηση Υποδομών Λιμένα	4.000.000, 00 €
2	Αναβάθμιση Υποσταθμών-Η/Μ εγκαταστάσεων	4.500.000,00 €
3	Αύξηση της εγκατεστημένης ισχύος του λιμένα	2.500.000,00 €
4	Ανακαίνιση λοιπών κτιριακών υποδομών	2.500.000,00 €
5	Απρόβλεπτες εργασίες	1.500.000,00 €
6	Ολοκλήρωση εργασιών	0,00 €

5.5.3. Έργα Αρχαιοτήτων & Πολιτισμού (Πολιτιστική Ακτή)

5.5.3.1 Ανάδειξη Κονώνειου τείχους και Ταφικού μνημείου Θεμιστοκλή

Όπως περιγράψαμε στα λιμενικά έργα το έργο της επέκτασης του επιβατικού λιμένα περιλαμβάνει την επέκταση του υφιστάμενου λιμένα κρουαζιέρας προς τη νοτιοδυτική πλευρά και έχει ως στόχο την αξιοποίηση της τουριστικής και πολιτιστικής αξίας της Ελλάδας και ειδικότερα της Αθήνας.

Ο λιμένας κρουαζιέρας χωρίζεται σε δύο περιοχές:

- Ακτή Ξαβερίου
- Περιοχή Παλατάκι

Εντός του λιμένα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων, και μεταξύ του σταθμού πλοηγών και του Επιβατικού Σταθμού Θεμιστοκλέους, εκτείνεται το Κονώνειο Τείχος, σε μήκος περίπου

Λ≈590,00m. Κατά μήκος της έκτασης του τείχους υπάρχουν υπέργεια και υπόγεια τμήματα. Το τμήμα έμπροσθεν του Επιβατικού Σταθμού Θεμιστοκλέους, μήκους περίπου 56,00m, έχει αναδειχθεί από τον ΟΛΠ Α.Ε. στα πλαίσια αναβάθμισης του εν λόγω επιβατικού σταθμού.



Εικόνα 47: Αποψη Ταφικού Μνημείου Θεμιστοκλή (Πηγή: Domosferon, 2018)

Όσον αφορά στο Ταφικό Μνημείο του Θεμιστοκλέους, βρίσκεται στη νοτιοδυτική γωνία της κρουαζιέρας, νότια της Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου, εκτός των ορίων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης της ΟΛΠ Α.Ε.

Το έξαλο τμήμα του Ταφικού μνημείου έχει διαστάσεις περίπου 8,00X8,00m και πλησίον του υπάρχει κίονας ύψους περίπου 9,00m.

Αναφορικά με την πρόταση ανάδειξης, στα πλαίσια του έργου Επέκτασης του Επιβατικού Λιμένα και σύμφωνα με την από 12/02/2013 Απόφαση της Διεύθυνσης Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων, έχει συνταχθεί και κατατεθεί η προμελέτη ανάδειξης του χώρου αρχαιολογικού ενδιαφέροντος στην Αρμόδια Δ/νση του ΥΠΠΟΑ, όπου έχει περάσει από συμβούλιο ΚΑΣ στις αρχές Ιουλίου 2018 και αναμένεται η επίσημη δημοσίευση της έγκρισής του.

#Π.Ε.07 ΕΡΓΟ Μετατροπή της πέτρινης αποθήκης σε μουσείο στην Ακτή Βασιλειάδη .

Αποτελεί βασικό κομμάτι της λεγόμενης «Πολιτιστικής Ακτής» που αρχίζει να γίνεται πραγματικότητα. Το έργο “Αποκατάσταση της Πέτρινης Αποθήκης”, η οποία βρίσκεται στον παρακείμενο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου χώρο και αποτελεί ένα από τα ιστορικά κτίρια του λιμανιού με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία, τα οποία διασώζονται και ανακαινίζονται.

Με απόφαση του Δ.Σ του ΟΛΠ ΑΕ το έργο θα αφορά στην αποκατάσταση και ανακαίνιση της Πέτρινης Αποθήκης, επιφάνειας 3.506 τ.μ. και την μετατροπή της σε Μουσείο.



Εικόνα 48: Άποψη υφιστάμενης κατάστασης Πέτρινης Αποθήκης (Πηγή: Domosferon, 2018)

Μετά την ανακαίνισή της, η Πέτρινη Αποθήκη θα χρησιμοποιηθεί:

- 1) για την εγκατάστασή της Μόνιμης Έκθεσης Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας, ενός Μουσείου με εκθέματα που αναδεικνύουν την τεχνολογική εφαρμογή της επιστημονικής σκέψης της αρχαίας Ελλάδας,

- 2) για την εγκατάσταση ενός Μουσείου – Εκθεσιακού Χώρου για το λιμάνι του Πειραιά ως κέντρου μετανάστευσης προς άλλες ηπείρους των περασμένων αιώνων, του Πειραιά ως κέντρου εργατικής και βιομηχανικής πόλης,
- 3) για τη στέγαση του Ιστορικού Αρχείου του ΟΛΠ και των εκθεμάτων του και
- 4) για τη στέγαση ενός ακόμα επιβατικού σταθμού εσωτερικού.

Το εμβαδόν του οριοθετημένου περιβάλλοντος χώρου ορίζεται σε 9.580 τμ. Για την υλοποίηση του έργου υπάρχει συνεργασία του ΟΛΠ με το Υπουργείο Πολιτισμού.

5.5.4. Προμήθειες

#Υ.Ε.06 Προμήθεια Εξοπλισμού

Κρίνεται αναγκαία η Προμήθεια Εξοπλισμού, με σκοπό την αναβάθμιση των περιοχών του ΟΛΠ και αφορά στα παρακάτω:

- 1) Γερανογέφυρες φορτοεκφόρτωσης.
- 2) Γερανογέφυρα στοιβασίας.
- 3) Εξοπλισμός Η/Μ (μετασχηματιστές, κ.α.) για τους υφιστάμενους υποσταθμούς.
- 4) Πληροφοριακά συστήματα.

Πιο συγκεκριμένα στο έργο περιλαμβάνονται και οι παρακάτω προμήθειες εξοπλισμού:

1. Προμήθεια (11) γερανών στοιβασίας ERTG (9+1) για στοιβασία (5+1) containers καθ' ύψος.
2. Προμήθεια (8) JIB γερανών στη NEZ.
3. Προμήθεια εξοπλισμού για την αναβάθμιση του IT δικτύου στον ΟΛΠ. Η αντικατάσταση εξοπλισμού πληροφορικής έχει σκοπό την εξασφάλιση της διαθεσιμότητας των συστημάτων και της κάλυψης της μελλοντικής ανάπτυξης του ΟΛΠ.
4. Προμήθεια SYNCHROLIFT μεγάλων σκαφών αναψυχής.

5. Προμήθεια και εγκατάσταση εξοπλισμού ασφαλείας σύμφωνα με τα πρότυπα του ISPS κώδικα στον λιμένα.

Ο νέος εξοπλισμός μπορεί να υποστηρίξει ένα ευρύ φάσμα σχεδιαστικών προσεγγίσεων, ωστόσο στόχος της εγκατάστασης είναι να αποκτήσει ο ΟΛΠ ένα κεντροποιημένο σύστημα με τη χρήση της εικονικοποίησης (virtualization). Η εγκατάστασή του εξοπλισμού θα γίνει σταδιακά χωρίς να επηρεάσει την συνεχόμενη (24x7) λειτουργία του ΟΛΠ.



Εικόνα 49: Άποψη λιμενικού εξοπλισμού (Πηγή: Domosferon, 2018)

Βάσει της σύμβασης με τον προμηθευτή, το ποσό ανέρχεται σε 646.000,80€. Οι ως άνω προμήθειες έχουν εγκριθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (με α.π. 36653/18-10-2017 & 36671/19-10-1017 για (ι) και (ιι) αντίστοιχα) και ο ΟΛΠ τις έχει προωθήσει στη ΡΑΛ στις 24/10/2017 (με α.π. 37367 & 37377 για (ι) και (ιι) αντίστοιχα).

Ο φάκελος της ως άνω προμήθειας, έχει εγκριθεί από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό (με α.π. 36653/18-10-2017) και ο ΟΛΠ έχει προωθήσει τον εγκεκριμένο φάκελο στη ΡΑΛ (με α.π. 37370/ 24-10-2017).

#Π.Ε.03 Προμήθεια Οικολογικών Λεωφορείων Eco Buses

Με την υλοποίηση της νότιας επέκτασης του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας αναμένεται να αυξηθεί η κίνηση των επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά. Συνεπώς για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων επιβατών εντός του Κεντρικού Λιμένα προτείνεται ένα νέο οικολογικό και αποτελεσματικό μέσο μαζικής μεταφοράς, τα οικολογικά Λεωφορεία «ECO Buses» σαν εναλλακτική λύση του Monorail.



Εικόνα 50: Τρισδιάστατη άποψη των σταθμών επιβίβασης των οικολογικών λεωφορείων (Πηγή: Domosferon, 2018)

Το έργο περιλαμβάνει τη διαμόρφωση ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα και διασύνδεσης με τα λοιπά ΜΜΜ (ηλεκτρικός, λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό, κλπ), μαζί με την κατασκευή παράλληλης διπλής λωρίδας ποδηλατόδρομου και πεζοδρομίου. Το έργο αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου σε όλη την έκταση του λιμένα και κατά συνέπεια, την απορρόφηση των επιπτώσεων από την επιπλέον κυκλοφορία. Η προτεινόμενη διαδρομή καλύπτει συνολική απόσταση περίπου

5.500 m, που περιβάλλει το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και τη διασύνδεση όλων των πυλών αναχώρησης πλοίων, ενώ η προτεινόμενη διαδρομή είναι παραπλήσια με αυτήν του παλαιότερα προταθέντος μέσου σταθερής τροχιάς (Monorail). Η κατασκευή των οικολογικών λεωφορείων θα είναι ελαφρύτερη από τα συνήθη λεωφορεία, με αντιδιαβρωτική προστασία, ο κινητήρας θα είναι ηλεκτρικός με συσσωρευτές, ενώ άλλα πλεονεκτήματα είναι η απουσία ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η σημαντικά μειωμένη παραγωγή θορύβου. Η λειτουργία των λεωφορείων θα συνδυάζεται με τη λειτουργία του λιμένα, τον επιβατικό φόρτο καθώς και με τα υφιστάμενα δημόσια μέσα μεταφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο: ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ MASTER PLAN

Η εφαρμογή του Προγράμματος Ανάπτυξης αναμένεται να έχει πολλαπλά οφέλη τόσο για τον ΟΛΠ Α.Ε, όσο και για την Ελληνική Οικονομία και την Ελλάδα γενικότερα. Οι στόχοι είναι εφικτοί μέσω της υλοποίησης του master plan. Παρακάτω περιγράφονται συνοπτικά τα οφέλη ανά κλάδο δραστηριοποίησης του ΟΛΠ. Ακόμα, από οικονομικής άποψης, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αναμένεται να υπάρχει αυξητική τάση για όλους τους τομείς.

6.1. Αναμενόμενα Οικονομικά Οφέλη

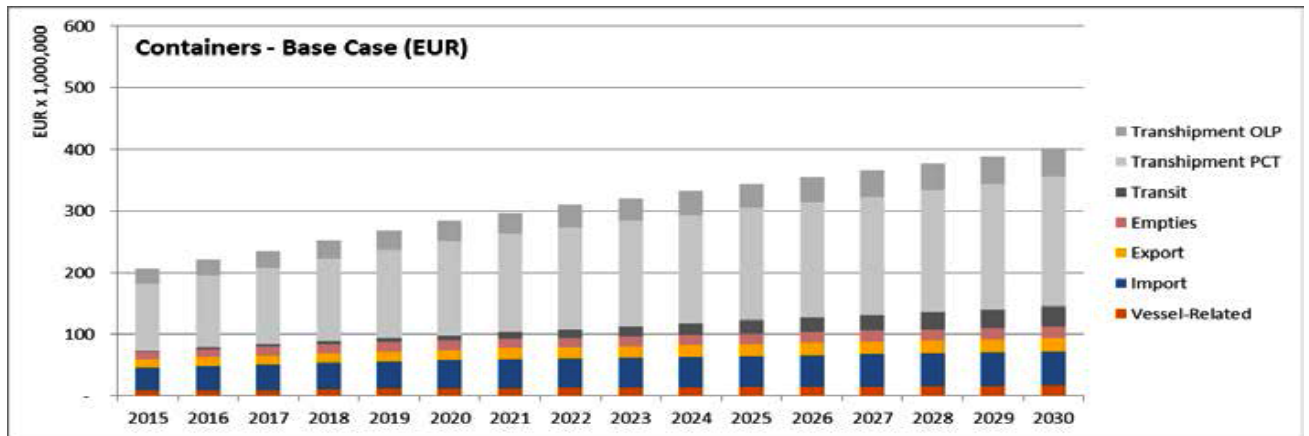
Οι εκτιμήσεις των μεγεθών για την κάθε επιχειρηματική λειτουργία φαίνεται στις παρακάτω εικόνες: Έχουν πραγματοποιηθεί 3 σενάρια, ανάλογα με την πορεία της οικονομίας (MTBS, 2014):

- Το βασικό σενάριο
- Το αισιόδοξο σενάριο &
- Το απαισιόδοξο σενάριο

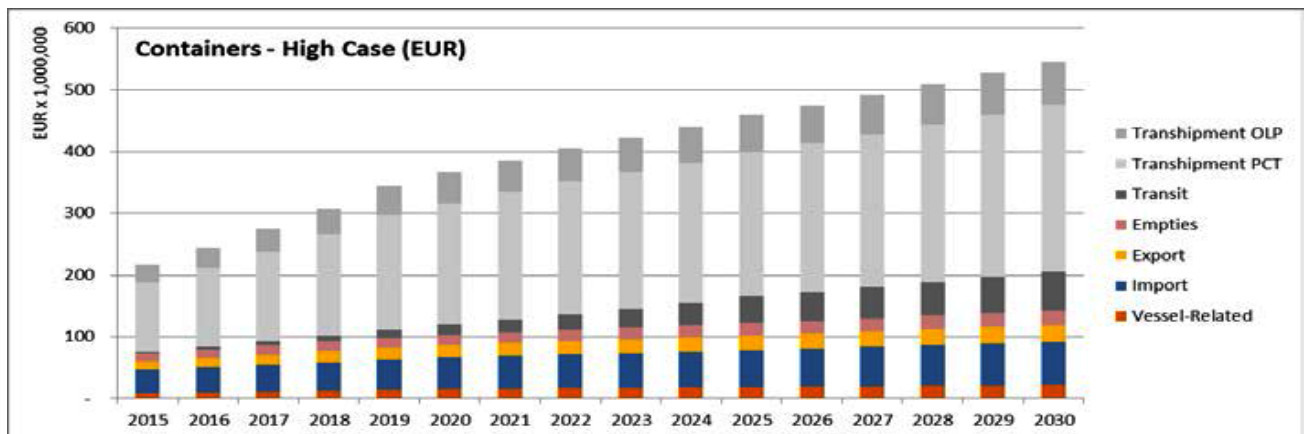
Στις επόμενες παραγράφους παρουσιάζονται οι εκτιμήσεις για τα έσοδα ανά κλάδο δραστηριότητας, όπως αυτά εκτιμήθηκαν για το πρόγραμμα ανάπτυξης (Domosferon, 2018).

6.1.1. Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων

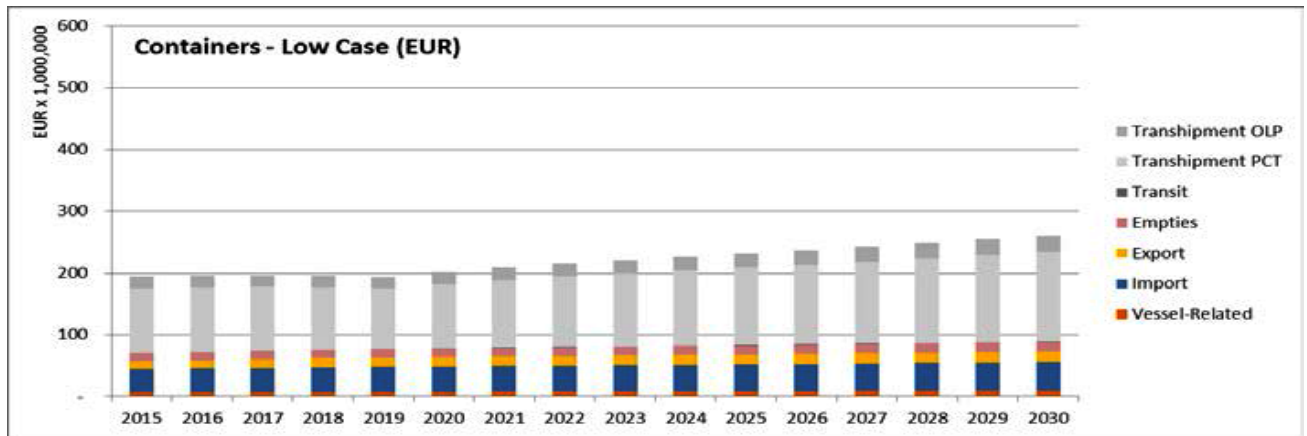
Παρατηρείται, ότι για όλα τα σενάρια, τα έσοδα από τον σταθμό εμπορευματοκιβωτίων έχει αυξητική τάση έως το 2030. Ακόμα παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μερίδιο, σημαντικά μεγαλύτερο από τα υπόλοιπα, προέρχεται από τους προβλήτες παραχώρησης.



Εικόνα 51: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014)



Εικόνα 52: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,
(Πηγή: MTBS, 2014)

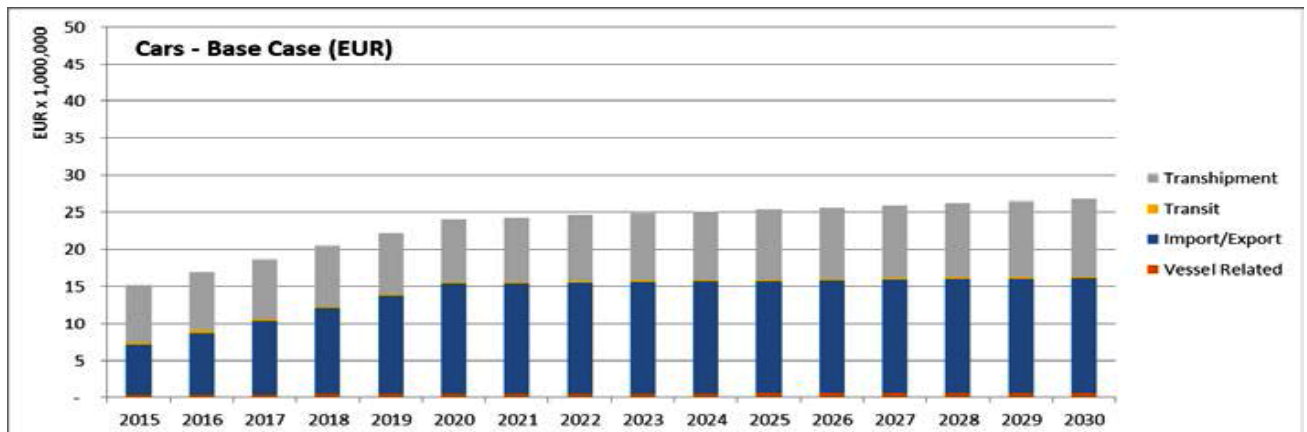


Εικόνα 53: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)

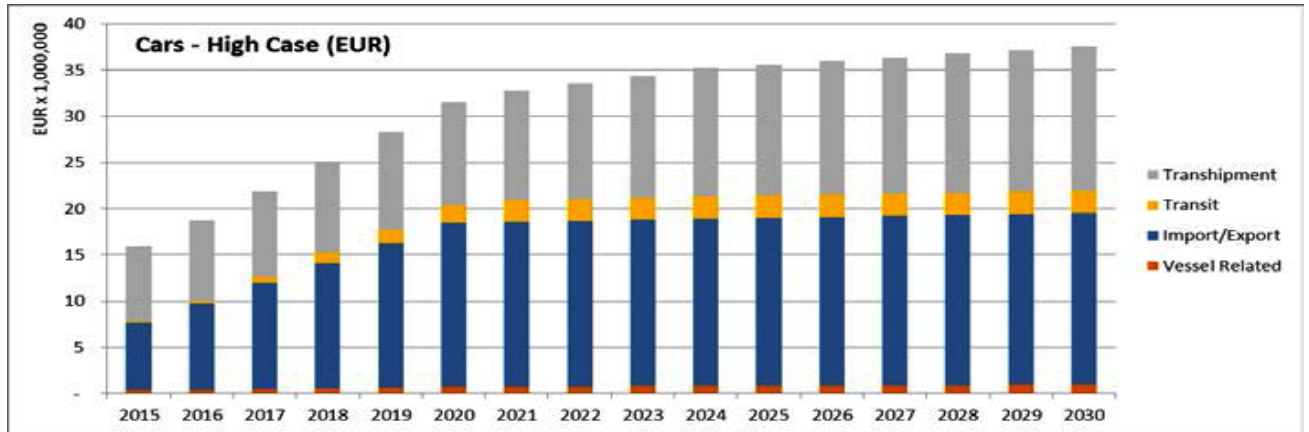
6.1.2. Σταθμός Διακίνησης Οχημάτων

Τα έσοδα από τη διακίνηση οχημάτων έχουν αυξητική τάση για όλα τα σενάρια. Ακόμα παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μέρος προέρχεται από τις εισαγωγές.

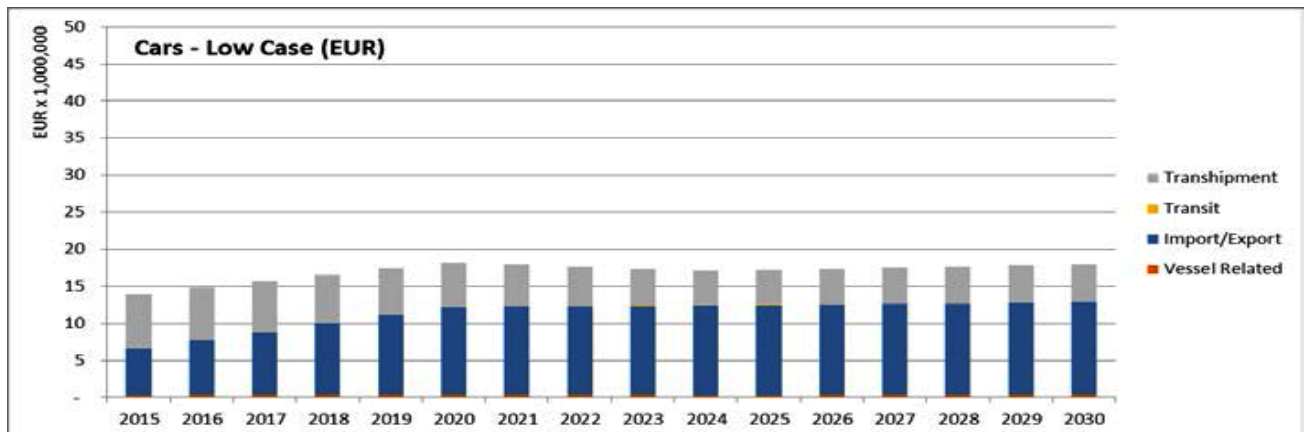


Εικόνα 54: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030

(Πηγή: MTBS, 2014)



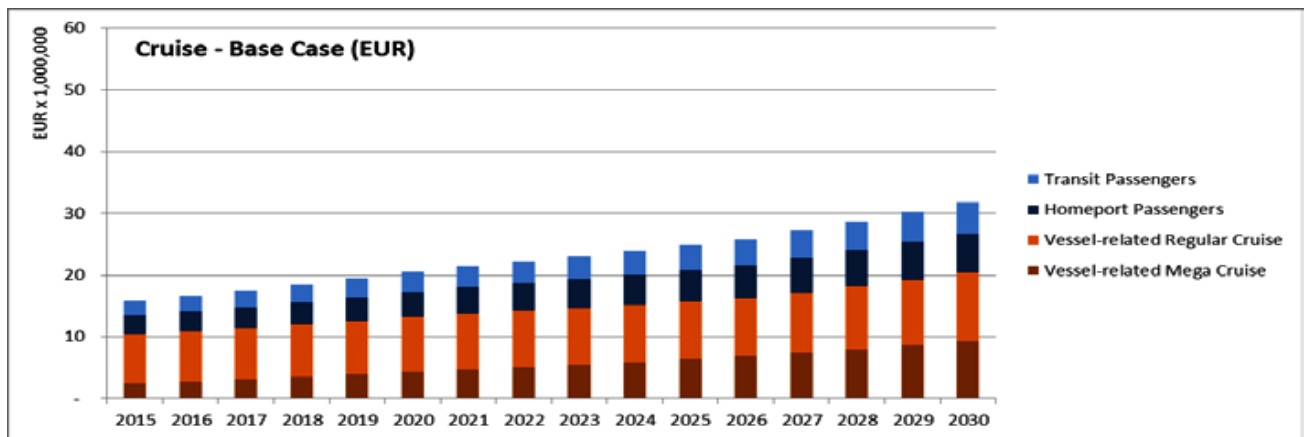
Εικόνα 55: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030 (Πηγή: MTBS, 2014)



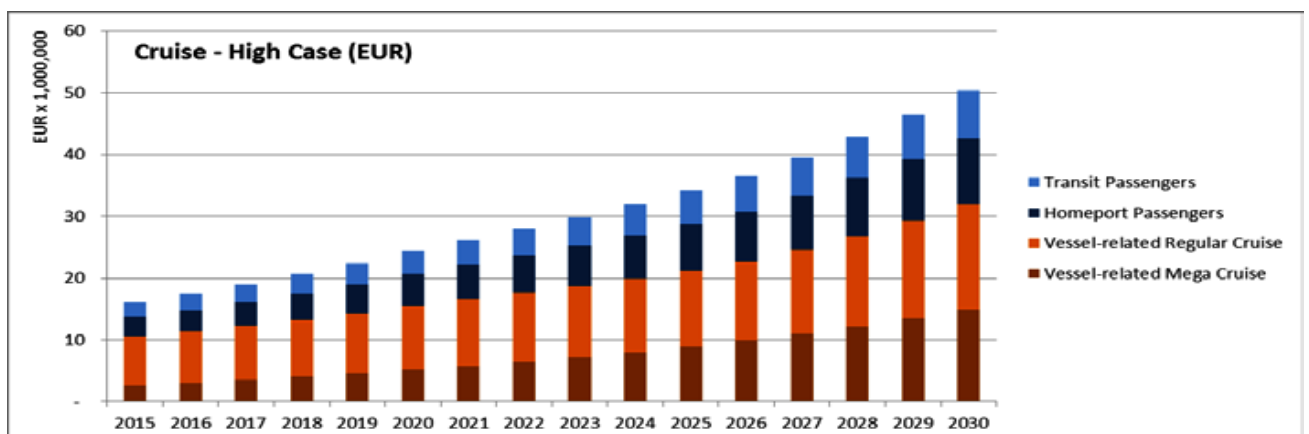
Εικόνα 56: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014)

6.1.3. Κρουαζιέρα

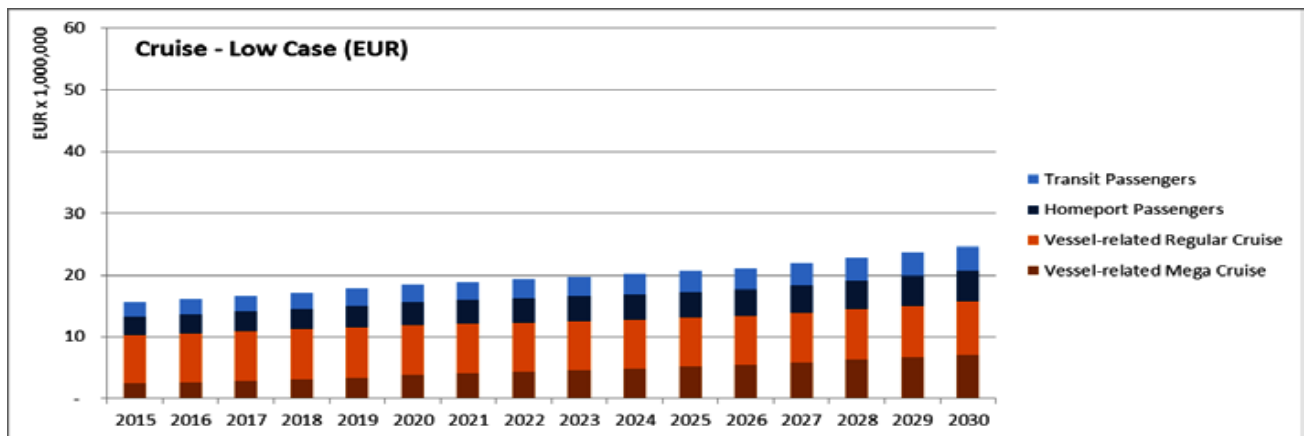
Αναφορικά με την κρουαζιέρα, αναμένεται αύξηση των εσόδων, για όλα τα σενάρια. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο τμήμα προέρχεται από τα κρουαζιερόπλοια κανονικού μεγέθους.



Εικόνα 57: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014)



Εικόνα 58: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030, (Πηγή: MTBS, 2014)

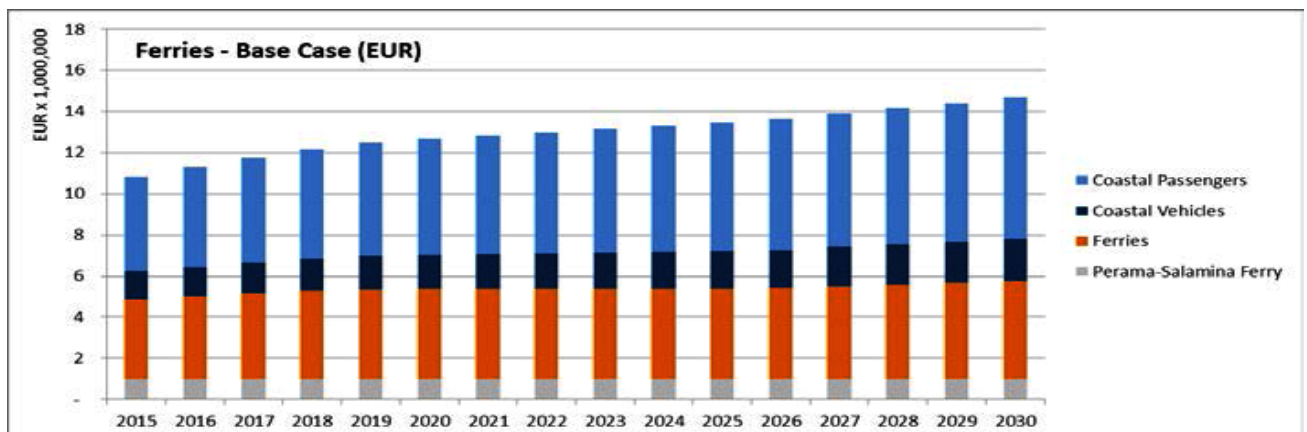


Εικόνα 59: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030

(Πηγή: MTBS, 2014)

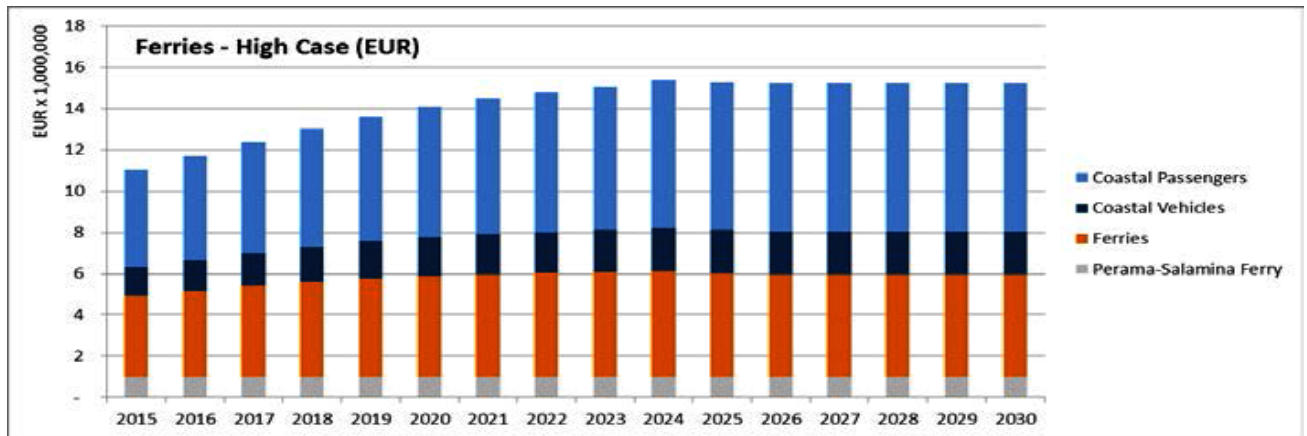
6.1.4. Ακτοπλοΐα

Παρατηρείται αυξητική τάση για την ακτοπλοΐα, ενώ το μεγαλύτερο μερίδιο προέρχεται από τους επιβάτες. Σημειώνεται ωστόσο, ότι σημαντική πηγή αποτελούν και τα πορθμεία.



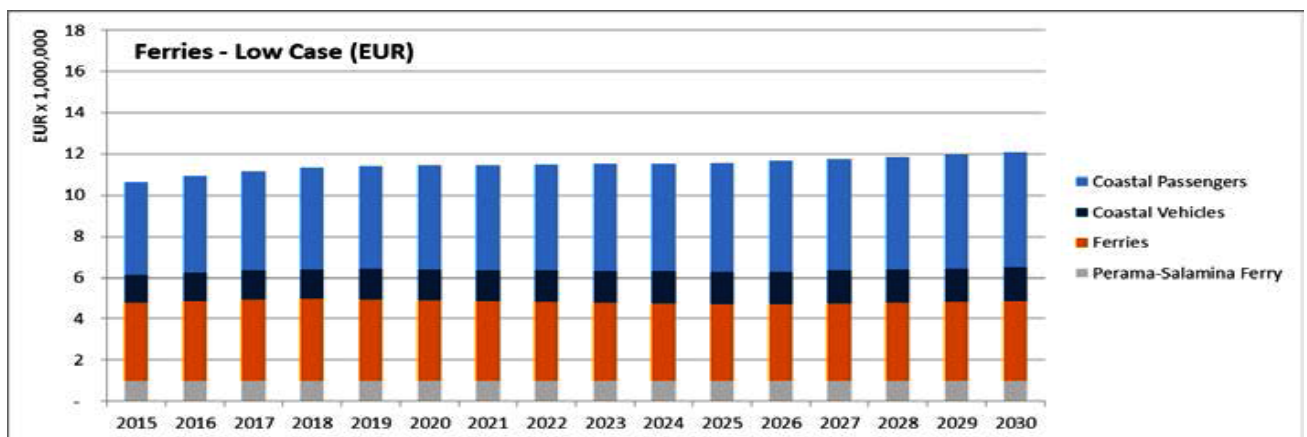
Εικόνα 60: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)



Εικόνα 61: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)

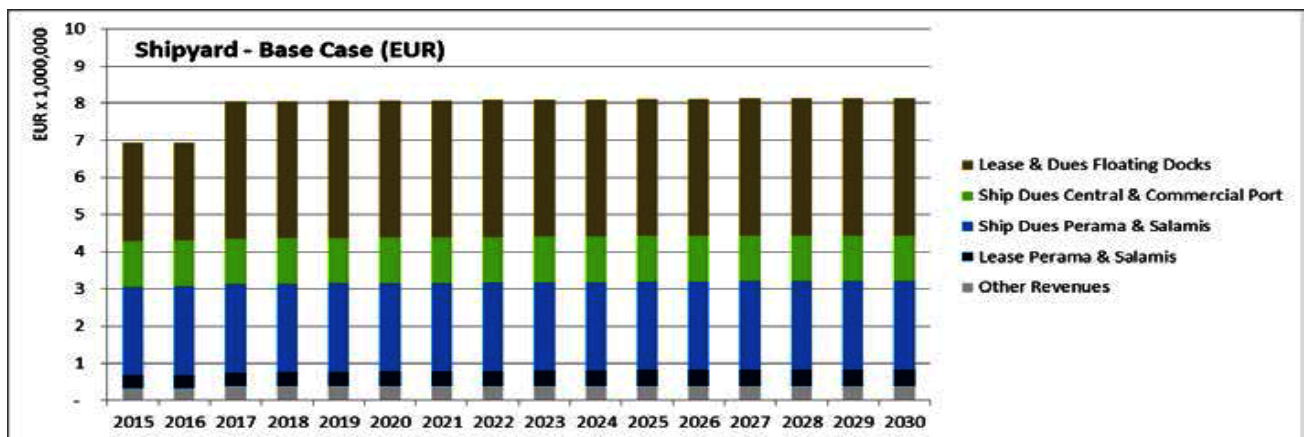


Εικόνα 62: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030

(Πηγή: MTBS, 2014)

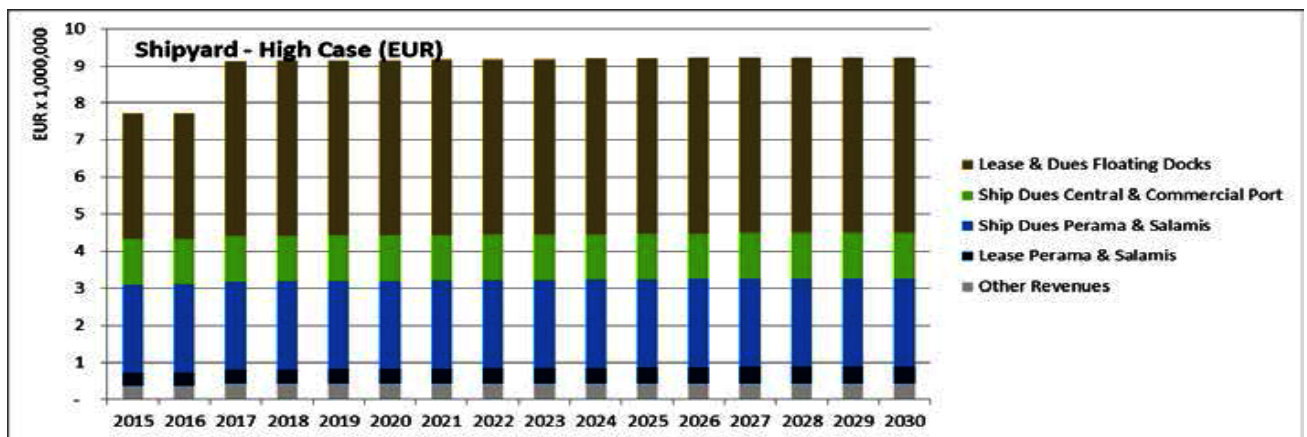
6.1.5. Ναυπηγοεπισκευή

Αναφορικά με την ναυπηγοεπισκευή παρατηρείται ότι σημειώνεται αύξηση το έτος 2017, λόγω των έργων παρεμβάσεων που προβλέπονται από το αναπτυξιακό πρόγραμμα. Στη συνέχεια τα έσοδα αναμένονται να είναι σταθερά και για τα τρία σενάρια. Ακόμα, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μερίδιο προέρχεται από μισθώσεις και τέλη που αφορούν σε πλωτές αποβάθρες, ενώ το δεύτερο μεγαλύτερο μερίδιο προέρχεται από τις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες Περάματος και Σαλαμίνας.



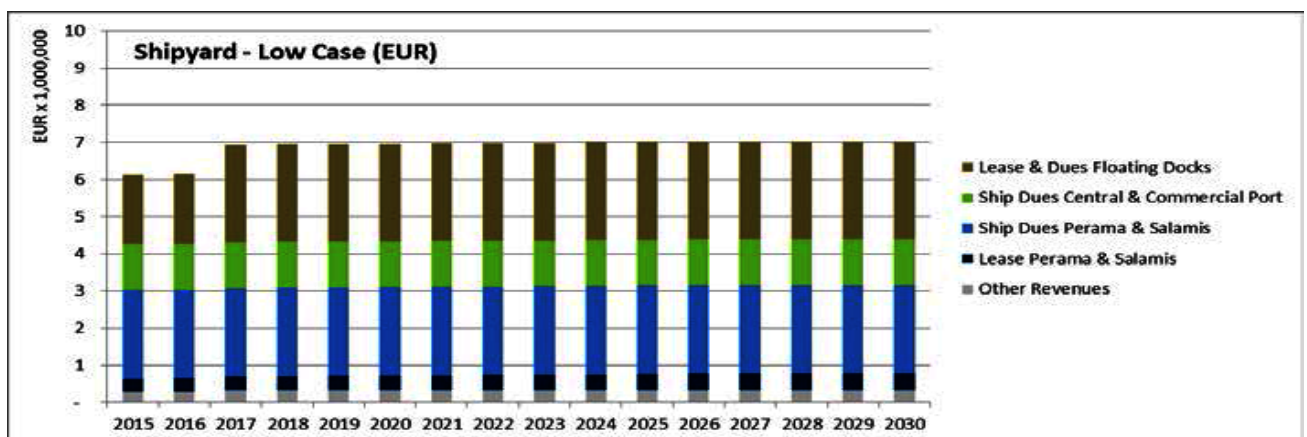
Εικόνα 63: Βασικό Σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)



Εικόνα 64: Αισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)



Εικόνα 65: Απαισιόδοξο σενάριο μετά την επένδυση για ορίζοντα μέχρι το 2030,

(Πηγή: MTBS, 2014)

Συνολικά, παρατηρείται ότι οι σταθμός εμπορευματοκιβωτίων θα προσφέρουν και μελλοντικά το μεγαλύτερο μερίδιο εσόδων του ΟΛΠ Α.Ε. Ο δεύτερος πιο προσοδοφόρος κλάδος δραστηριοποίησης θα είναι η κρουαζιέρα, ενώ πολύ κοντά θα είναι και τα έσοδα από

την διακίνηση οχημάτων. Ακολουθούν τα έσοδα από την ακτοπλοία και τέλος τα έσοδα από την ναυπηγοεπισκευή (MTBS, 2014).

6.2. Αναμενόμενα κοινωνικά οφέλη

#Y.E.01 Επέκταση Επιβατικού Λιμένα (Νότια Ζώνη, Φάση Α)

Το κοινωνικό όφελος του έργου είναι μεγάλο και συνίσταται αναλυτικά στα εξής:

- Όφελος στην οικονομία γενικότερα από τους επιβάτες & τα πληρώματα των κρουαζιερόπλοιων που θα ελλιμενίζονται στο έργο.
- Σύμφωνα με Διεθνείς Μελέτες υπολογίζεται ότι το μέσο όφελος που αφήνει στην οικονομία ο κάθε επιβάτης κρουαζιέρας (home) είναι της τάξης των 100€ και του επιβάτη transit είναι της τάξης των 60 €.
- Όφελος στην οικονομία από τις εταιρείες κρουαζιέρας τα πλοία των οποίων ελλιμενίζονται στο έργο. Σύμφωνα με επίσημες μελέτες τα οφέλη ανά επιβάτη κρουαζιέρας είναι της τάξης των 250 € ανά επιβάτη κρουαζιέρας και σε αυτά συμπεριλαμβάνονται οι άμεσες δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας και τα κόστη προς το λιμάνι του Πειραιά (π.χ. τρόφιμα, αναλώσιμα, υπηρεσίες, καύσιμα, επισκευές κλπ.)
- Νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούνται τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία του έργου. Η αύξηση των άμεσων δαπανών κατά την κατασκευή του έργου δημιουργεί άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας. Οι άμεσες θέσεις εργασίας υπολογίζονται σε περίπου 7.500 Ε.Μ.Ε. (Ετήσιες Μονάδες Εργασίας). Οι έμμεσες θέσεις υπολογίζονται στους τομείς των μεταφορών, της αναψυχής και της παραγωγής (π.χ. επισκευές κλπ.)

#Y.E.02 Επισκευή δαπέδων, σιδηροτροχιών και γερανογεφυρών στοιβασίας (RMG cranes) Προβλήτα Ι Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων

Με την υλοποίηση του έργου θα βελτιωθούν οι χρηματοοικονομικοί δείκτες της συγκεκριμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας και συγκεκριμένα:

- Εξασφάλιση της μέγιστης χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων του Προβλήτα.
- Επαρκής και αποδοτική λειτουργία.
- Βελτιστοποίηση εγκαταστάσεων για την αντιμετώπιση αναγκών αυξημένης χωρητικότητας.

#Υ.Ε.10 Επέκταση Σταθμού Διακίνησης Αυτοκινήτων (Λιμένας Ηρακλέους)

Το κοινωνικό όφελος με την υλοποίηση του έργου συνίσταται στα εξής:

- Βιομηχανική ανάπτυξη της περιοχής.
- Βελτίωση υφιστάμενου επιχειρηματικού τομέα με μεγάλες προοπτικές για το μέλλον.
- Σημαντική αύξηση της χωρητικότητας αυτοκινήτων.
- Το λιμάνι του Πειραιά θα καθιερωθεί περαιτέρω ως κόμβος με μεγάλη χωρητικότητα αποθήκευσης και μεταφοράς αυτοκινήτων (transhipment)
- Η αύξηση των αναγκών μεταφοράς θα προκαλέσει αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης.
- Ο ΟΛΠ μπορεί να συνάψει νέες συμφωνίες με εταιρείες και εργοστάσια αυτοκινήτων.

#Υ.Ε.11 Βελτίωση Υποδομών Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης (συμπεριλαμβανομένων των πλωτών δεξαμενών)

Με την προτεινόμενη λειτουργία της ΝΕΖ Περάματος και την αξιοποίηση των τριών (3) πλέον πλωτών δεξαμενών (Πειραιάς Ι, Πειραιάς ΙΙ & Νέα Πλωτή Δεξαμενή) αναμένονται τα παρακάτω οφέλη:

- α) Αύξηση της επαγγελματικής δραστηριότητας της ΝΕΖ Περάματος.
- β) Οικονομική αναβάθμιση όλης της περιοχής.
- γ) Ενεργοποίηση των εργοστασίων και λοιπών βιομηχανικών εγκαταστάσεων της ΒΙΠΕ Σχιστού, συναφών με τη ναυπηγοεπισκευή.

- δ) Αύξηση των εσόδων του ΟΛΠ, του Δήμου Περάματος και της πολιτείας γενικότερα, καθόσον δεν θα καταπλέουν τα σκάφη πλέον για Τουρκία ή Ρουμανία ή Μάλτα για επισκευές, λόγω της επιχειρησιακής δυνατότητας και της ανταγωνιστικής δραστηριότητας της ΝΕΖ.
- ε) Προστασία του (υποβαθμισμένου σήμερα) περιβάλλοντος της ΝΕΖ και της μείζονος περιοχής, με την εφαρμογή σύγχρονων Περιβαλλοντικών Όρων της ΜΠΕ του ΟΛΠ, όπως θα εγκριθούν από τη ΔΙΠΑ/ΥΠΑΠΕΝ.
- στ) Εξασφάλιση τουλάχιστον 400 νέων θέσεων εργασίας και αναβίωση της "νεκρής" ζώνης του Περάματος από οικονομική και κοινωνική άποψη.
- ζ) Αξιοποίηση του εμπειροτάτου ανθρώπινου δυναμικού του Περάματος (επιστημονικού και εξειδικευμένου τεχνικού) σε παντός είδους επισκευές πλοίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, τα έργα και οι επενδύσεις που περιλαμβάνονται στο νέο Mater Plan του ΟΛΠ θα συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη του λιμένα και στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, μέσω της προσέλκυσης αυξημένου όγκου επιβατών στον Πειραιά. Οι νέες υποδομές και οι βελτιωμένες υπηρεσίες προς το τουριστικό κοινό –εγχώριο και διεθνές- θα έχουν θετικό αντίκτυπο σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο. Κατά συνέπεια, οι ωφέλειες θα έχουν άμεσο αντίκτυπο και στην εθνική οικονομία, καθώς ο Πειραιάς «μπαίνει» πλέον στον διεθνή χάρτη των τουριστικών προορισμών με έντονο αποτύπωμα.

Η στόχευση του ΟΛΠ όσον αφορά στην μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της Ελλάδας είναι τριπλή:

- Να καταστήσει την Ελλάδα NA πύλη (passenger homeport, O&D trading) και διαμετακομιστικό κόμβο της Ευρώπης (passenger transit, cargo transshipment) για την κινεζική αγορά
- Να αναβιώσει τη διαρκώς συρρικνούμενη βιομηχανία της ναυπηγοεπισκευής
- Να ενισχύσει την τοπική οικονομία μέσω της πολλαπλασιαστικής επίδρασης (multiplier effect) των σχεδιαζόμενων επενδύσεων

Η επιτυχία της στρατηγικής του ΟΛΠ είναι κρίσιμη και αντανακλάται στην γενικότερη στρατηγική της COSCO Shipping Group, με :

- Ενίσχυση της κύριας δραστηριότητας (core business) του ομίλου, που περιλαμβάνει τη Διαχείριση & διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, τη Ναυπηγοεπισκευή, και την ανάπτυξη Νέες Αποθήκες
- Επιχειρηματική επέκταση σε νέους τομείς (Κρουαζιέρα, Ro-Ro), έτσι ώστε να επιτευχθεί περαιτέρω ανάπτυξη σχέσεων και συναλλαγών με την Κίνα
- Δημιουργία προϋποθέσεων για πιθανή συμμετοχή της εταιρείας στη διαχείριση ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς άλλων λιμένων ή/και τερματικών σταθμών (terminals)

Η σύνδεση της Ελλάδας με την Κίνα στον άξονα OBOR μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου κέντρου διακίνησης και στην παροχή σχετικών υπηρεσιών νέες

Αποθήκες σε εξωστρεφείς κινεζικές εταιρείες. Η επιτυχής εμπορική ανάπτυξη θα δημιουργήσει οφέλη στην τοπική οικονομία ενώ, παράλληλα, θα διαμορφώσει ένα θετικό κλίμα για την αύξηση των επενδύσεων στην Ελλάδα. Η πολλαπλασιαστική επίδραση της δραστηριοποίησης του ΟΛΠ στην τοπική οικονομία ενδέχεται να αλλάξει εντελώς το τοπίο της τοπικής οικονομίας: π.χ. στην Σιγκαπούρη η ανάπτυξη της κρουαζιέρας αύξησε τον τζίρο της τοπικής οικονομίας κατά 70-160 φορές επί των εσόδων του λιμένα. Αναλογικά, μία αύξηση της τάξης του 50-60 φορές επί των εσόδων του λιμένα στον ΟΛΠ από παρόμοιες δραστηριότητες, θα οδηγούσε στη δημιουργία χιλιάδων νέων θέσεων εργασίας μέχρι το 2030.

Σε διεθνές επίπεδο ο Πειραιάς κατέχει την 4η θέση μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου σε διακίνηση Ε/Κ, παρά το γεγονός ότι οι ελληνικοί λιμένες συνολικά διακινούν μικρό ποσοστό Ε/Κ σε σχέση με τους ιταλικούς και ισπανικούς. Επίσης, ο λιμένας Πειραιά οφείλει ένα μεγάλο μέρος της διακίνησης Ε/Κ στα transit φορτία. Και τούτο, διότι η θέση του λιμένα είναι ιδιαίτερα προνομιακή για μεταφορτώσεις αφού μπορεί να εξυπηρετήσει πολλές γραμμές μεγάλου όγκου διακίνησης (π.χ. Μεσόγειος / Άπω Ανατολή – Ιαπωνία, Βόρειος Αμερική / Μεσόγειος – Μέση Ανατολή κλπ).

Ο Πειραιάς αποτελεί την είσοδο στην ΝΑ Ευρώπη και μπορεί μέσα σε ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών να εξυπηρετήσει χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου όπως η FYROM, Βουλγαρία, Σερβία, Ρουμανία με προοπτική επέκτασης και σε άλλες χώρες της περιοχής (π.χ. Ουγγαρία, Σλοβακία κτλ). Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προηγούμενα, δεδομένης της αναπτυξιακής δυναμικής της ΣΕΠ Α.Ε., θα μπορούσαν να τεθούν στόχοι ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του ΟΛΠ για το 2030 οι εξής:

- (α) Container στα 10εκ TEUs (από 4εκ. το 2016),
- (β) Ro-Ro στις 770.000 κινήσεις (από 362.000 το 2016) και
- (γ) Νέες Αποθήκες 53.000 τμ (από 13.000 τμ το 2016).

Η ναυπηγοεπισκευή έχει γνωρίσει σημαντική κάμψη την περίοδο 2008-2017. Για τον λόγο αυτό, είναι κομβικής σημασίας για την στρατηγική του ΟΛΠ η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής, καθώς αναμένεται να επηρεάσει θετικά τόσο την οικονομία του Πειραιά, όσο και της Ελλάδας γενικότερα με τρεις κυρίως τρόπους:

- (α) ενίσχυση της δραστηριότητας της ναυπηγοεπισκευής και αύξηση του κύκλου εργασιών
- (β) αύξηση του αριθμού των απασχολούμενων εργατοτεχνιτών και εξειδικευμένου προσωπικού με παράλληλη μείωση της αδήλωτης εργασίας
- (γ) αύξηση των φορολογικών εσόδων για το ελληνικό κράτος (φόρος εισοδήματος, εργοδοτικές εισφορές κτλ.).

Συμπερασματικά, η εφαρμογή του Προγράμματος Ανάπτυξης αναμένεται να έχει πολλαπλά οφέλη τόσο για τον ΟΛΠ Α.Ε, όσο και για την Ελληνική Οικονομία και την Ελλάδα γενικότερα. Καταλήγοντας, η στρατηγική ανάπτυξης του ΟΛΠ Α.Ε. φαίνεται να είναι επιτυχημένη και να αποδίδει καρπούς, ενώ η αλλαγή στο ρυθμιστικό πλαίσιο φαίνεται να οδήγησε προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **ADENS A.E. (2018)** «Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αναπτυξιακού Προγράμματος & Μελέτης Διαχείρισης (Master Plan) ΟΛΠ ΑΕ', ΟΛΠ Α.Ε.
- **Bichou, K., and Gray, R., (2005).** "A critical review of conventional terminology for classifying seaports". Transportation Research part A, 39, 75-92.
- **Clingendael (2014):** «Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands», The Netherlands Institute of International Relations, Frans-Paul van der Putten.
- **CSIL (2012)** "THE PORT OF GIOIA TAURO, Ex post evaluation of investment projects co-financed by the European regional development fund of cohesion fund in the period 1994-1999», CENTRE FOR INDUSTRIAL STUDIES, MILAN, Prepared for European Commission
- **Cullinane K & Song D-W (2002)** «Port privatization policy and practice», Transport Reviews, 22:1, 55-75, DOI: 10.1080/01441640110042138
- **ΓΓΛΑΠΠΕ (2013)** «Προδιαγραφές Προγραμματικών Σχεδίων (Master plan) Λιμένων Διεθνούς Σημασίας», ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ & ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ, ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2013
- **DomosFeron (2018)** «Αρχικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα και Μελέτη Διαχείρισης (Master Plan)» ΣΤΑΔΙΟ Α' & ΣΤΑΔΙΟ Β', ΟΛΠ Α.Ε.
- **Dooms, Michael; Macharis, Cathy (2003):** «A framework for sustainable port planning in inland ports: a multi-stakeholder approach», 43rd Congress of the European Regional Science Association: "Peripheries, Centres, and Spatial Development in the New Europe", 27th - 30th August 2003, Jyväskylä, Finland, European Regional Science Association (ERSA), Louvain-la-Neuve. available at: <http://hdl.handle.net/10419/116041>

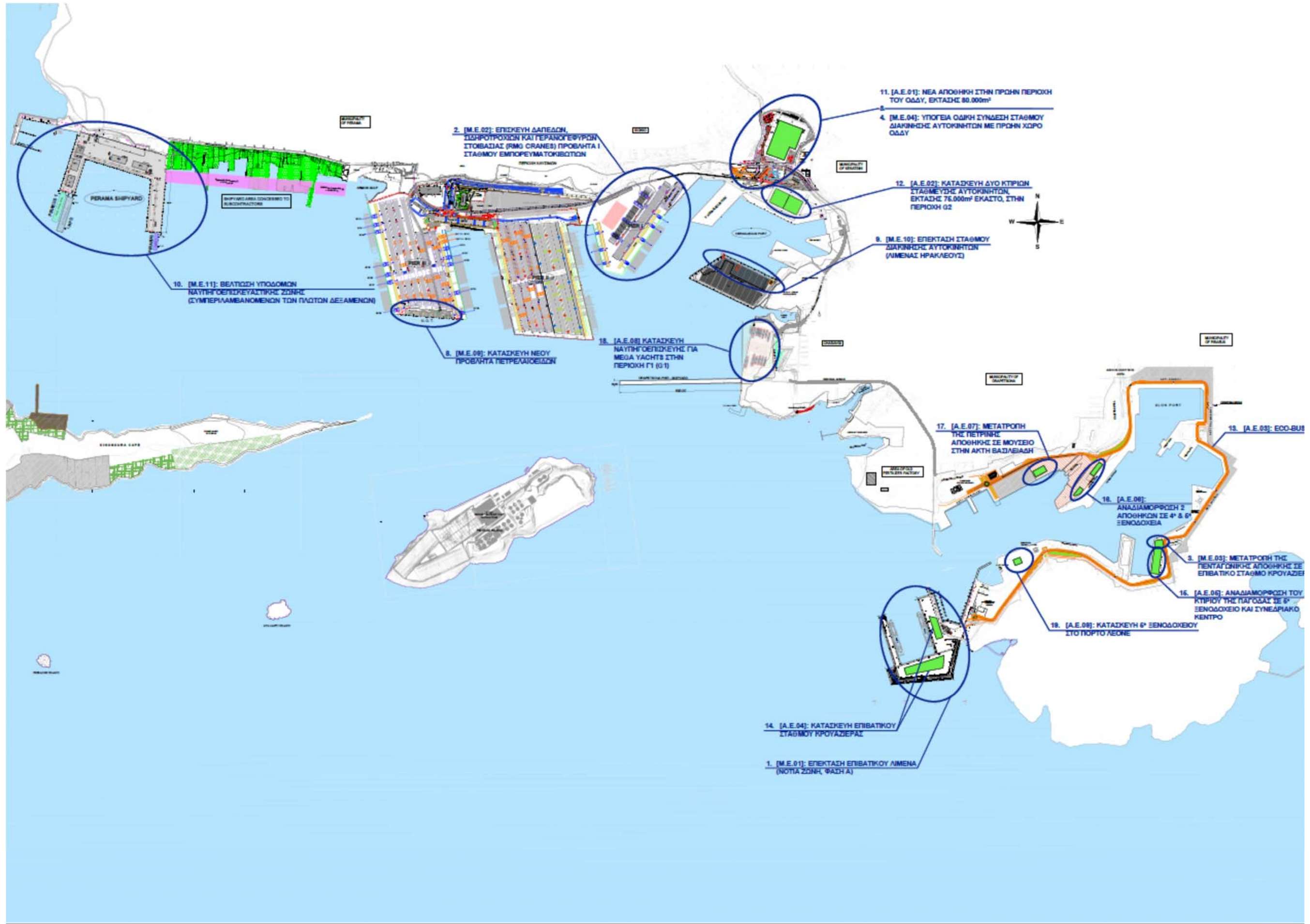
-
- **ESPO (2004a)**, “*Internal consultation on the future EU policy for seaports- ANNEXE 1: ESPO 2004 policy paper-Seaport Policy. A practical guide for EU policy makers*”. Brussels
 - **European Commission (2001)**: «*European transport policy for 2010: time to decide*». European Communities, Luxemburg
 - **Grappi G (2015)**, “*Logistics, Infrastructures and Governance after Piraeus:Notes on Logistical Worlds*”, Logistical Worlds
 - **HPC & MARNET (2014)** “*Technical vendor due diligence report for the port of Piraeus*”, Hellenic Republic Asset Development Fund
 - **McKinsey (2017)** *PPA Strategic Plan*
 - **MedCruise (2018)**, site of the «Association of Mediterranean Cruise ports.», <http://www.medcruise.com/>
 - **Medda F & Carbonaro G (2007)** “*Growth of Container Seaborne Traffic in the Mediterranean Basin: Outlook and Policy*” Implications for Port Development, Transport Reviews, 27:5, 573-587, DOI: 10.1080/01441640701322677
 - **Meunier S. (2015)**, “*A Tale of Two Ports: The Epic Story of Chinese Direct Investment in the Greek Port of Piraeus*”, Re-imagining the Silk Road. CritCom: A forum for Research & commentary on Europe, at: <https://www.researchgate.net/publication/287336132>
 - **MTBS (2014)**, “*Piraeus – Port Business Market due diligence*” Maritime & Transport Business Solutions
 - **Musso, E. (2009)**. «*Future Challenges for the port and shipping sector*». In Meersman H., Voorde E. and Vanelslander T. (pp.53-67).London
 - **ΜΣΜ CONSULTING (2018)** “*Μελέτη Τεκμηρίωσης της Πρόσθετης Κυκλοφοριακής Φόρτισης -από τα Νέα Έργα που προβλέπονται στο MASTERPLAN για τη ΧΖΛ του Επιβατικού Λιμένα Πειραιά- στις Κύριες διαδρομές άφιξης και αναχώρησης*”
 - **Νικολακάκη Ι (2016)**, «*Χρηματοοικονομική Ανάλυση του κλάδου των Οργανισμών Λιμένων της Ελλάδας*», Μεταπτυχιακή εργασία, Πανεπιστήμιο Πατρών
 - **ΟΛΠ Α.Ε. (2018)**, ιστοσελίδα «Οργανισμός Λιμένος Πειραιά Α.Ε.», <http://www.olp.gr/el/>
-

- **Pardali A. & Stathopoulou C. (2015)** “*PORT COMPETITION: THE CASE OF GREEK PORT INDUSTRY*” Researchgate.
- **Panayides P.M, Lambertides N & Andreou C (2017)** “*Reforming public port authorities through multiple concession agreements: The case of Cyprus*”, Research in Transportation Business & Management 22 58–66
- **Pagano A. M., Wang G W.Y., Sánchez O V. & Ungo R (2013)** “*Impact of privatization on port efficiency and effectiveness: results from Panama and US ports*”, Maritime Policy & Management, 40:2, 100-115, DOI: 10.1080/03088839.2012.756589
- **Psaraftis N. Harilaos (1998)** «*Strategies for Mediterranean Port*», Maritime Engineering and Ports, Transactions on the Built Environment vol 36, WIT Press, www.witpress.com, ISSN 1743-3509
- **Psaraftis N. H & Pallis A. (2012)** «*Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness*», Maritime Policy & Management, 39:1, 27-43, DOI: 10.1080/03088839.2011.642316
- **Tarcan, Hasan (2011).** “*Analysis of possibilities the North Aegean Candarli Port of being a regional hub port in the Mediterranean Sea region*”, World Maritime University Dissertations., http://commons.wmu.se/all_dissertations/13
- **THEYS, C. and NOTTEBOOM, T. E., (2010)**, “*The economics behind terminal concession durations in seaports: Theoretical considerations, applicable techniques and current practices.*” Journal of International Trade and Logistics, 8(1), 13–40.
- **UNCTAD (1995)**, «*Comparative Analysis of Deregulation, Commercialisation and Privatization of Ports*». UNCTAD/SDD/PORT/3 (Geneva: UNCTAD).
- **Vaggelas G. (2007)** “*Greek Ports: Structural Challenges and Forms of Adjustment*” Researchgate.
- **Vaggelas G. & Pallis A (2005)** «*Port Competitiveness and the EU ‘Port Services’ Directive: the Case of Greek Ports*», Maritime Economics & Logistics, Volume 7, Issue 2, pp 116–140
- **World Bank (2001)**, Model «World Bank Port Reform Toolkit»

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

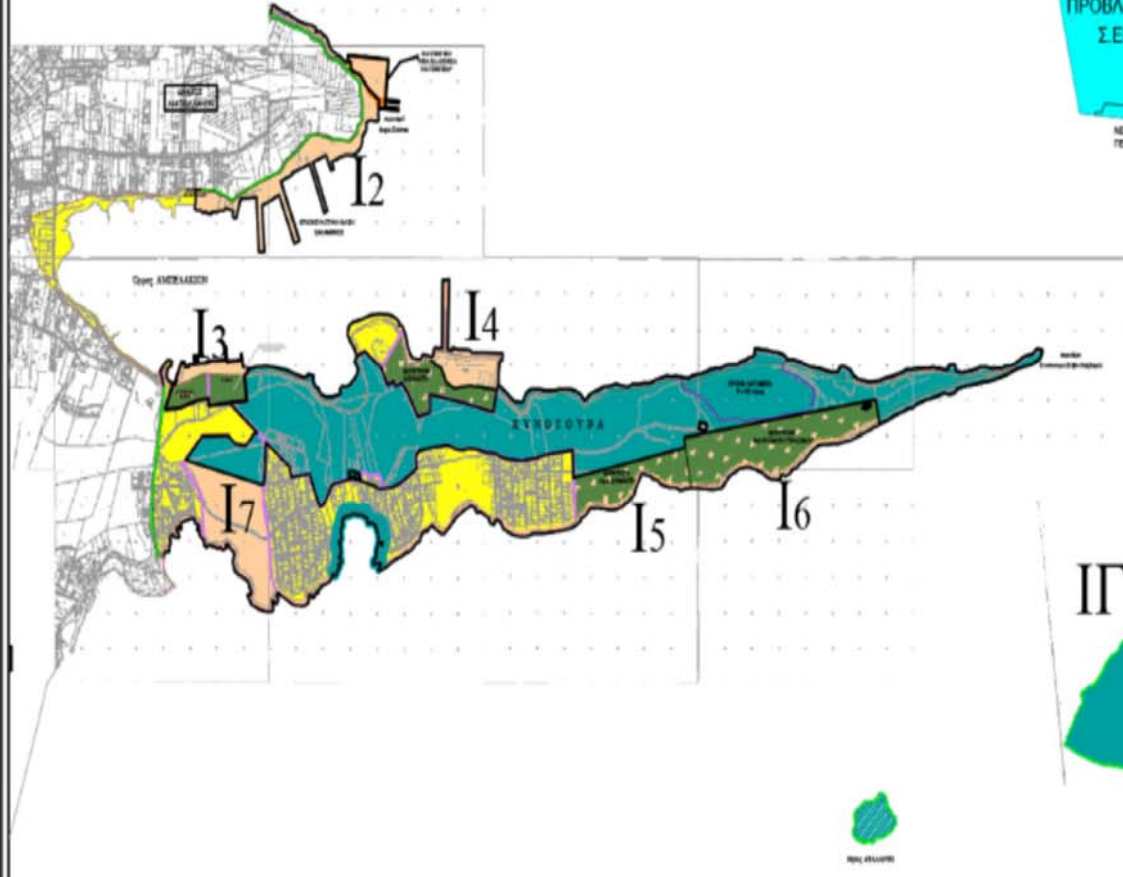
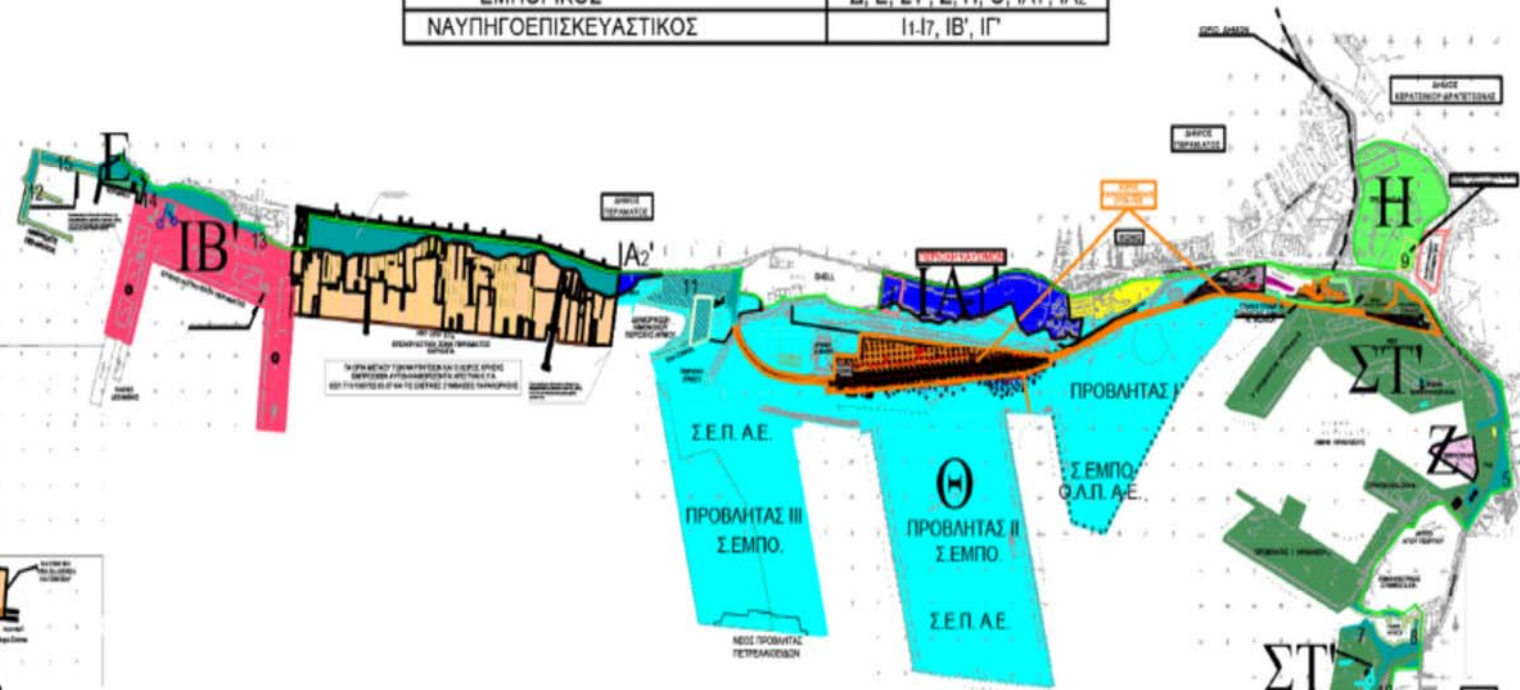
- **N. 3654/2008**, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΛ.ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΟΛΠ, ΦΕΚ 57Α 2008
- **N. 3755/2009**, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΤΩΝ ΙΙ ΚΑΙ ΙΙΙ ΤΟΥ ΟΛΠ, ΦΕΚ 52Α 2009
- **N.4081/2012**, ΚΥΡΩΣΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΣΑΛ ΟΛΠ, ΦΕΚ 184Α 2012
- **N. 4150/2013**, ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΦΕΚ 102Α 2013
- **N. 4404/2016**, ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΕΛ.ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΟΛΠ, ΦΕΚ 126Α 2016

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α



ΣΥΜΒΟΛΑ	
	Όριο Σχεδίου, Αρμενίας, Σέρης (Σ.Α.Σ)
	Όριο Σχεδίου
	Όριο Σχεδίου
	Όριο Σχεδίου
	Όριο Σχεδίου
	Όριο Σχεδίου

ΖΩΝΕΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΕΣ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ	Α, Β1, Β2, Γ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ	Δ, Ε, ΣΤ, Ζ, Η, Θ, ΙΑ1', ΙΑ2'
ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΣ	Ι1-Ι7, ΙΒ', ΙΓ'



ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ		ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	
A	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ	Η	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
B1-B2	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ	Θ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ
Γ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ	Ι1-Ι7	ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
Δ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ	ΙΒ'	ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
Ε	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ	ΙΓ'	ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ
ΣΤ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ		
Ζ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ - ΠΡΟΒΑΝΤΑΣ		

