

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ  
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΔΙΕΡΕΥΝΩΝΤΑΣ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ  
ΓΙΑ ΝΑΥΤΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ  
ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ»**

Γεώργιος Θ. Τσιρίδης

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως  
μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του

Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς, Νοέμβριος 2009

<b>Περιεχόμενα</b>		<b>Σελίδα</b>
	Σελίδα 3-μελούς επιτροπής	<b>4</b>
	Acknowledgements	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΔΕΛΟΜΕΝΩΝ</b>	<b>9</b>
	<b>Ο ΧΩΡΟΣ</b>	<b>9</b>
<b>2.1</b>	Ο χώρος και το εμποροναυτιλιακό κέντρο	<b>9</b>
	1 Το ιστορικό του χώρου	<b>14</b>
	2 Νέα δεδομένα από το 2007	<b>19</b>
	3 Νέα πρόταση από το 2008	<b>24</b>
	4 <b>ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b>	<b>26</b>
<b>2.2</b>	Η δυναμικότητα της ελληνικής ναυτιλίας	<b>26</b>
	1 Ο ναυτιλιακός Πειραιάς	<b>35</b>
	2 Η συγκυρία. Προβλήματα στο Σίτυ, ο ΟΛΠ κλπ	<b>38</b>
	3 <b>ΟΡΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΑΥΤ. ΚΕΝΤΡΟΥ</b>	<b>43</b>
<b>3</b>	<b>ΠΛΕΓΜΑΤΑ- ΚΕΝΤΡΑ</b>	<b>44</b>
<b>3.1</b>	Ναυτιλιακά Πλέγματα, Κέντρα	<b>44</b>
	1 Σύγχρονες Θεωρίες	<b>53</b>
	2 Εφαρμογές: Πλέγματα- Κέντρα στον κόσμο	<b>59</b>
	3 <b>Ανάγκες της Ναυτιλίας στον Πειραιά</b>	<b>65</b>
<b>3.2</b>	Νέες Χρήσεις στον χώρο	<b>65</b>
	1 Αναγκαιότητα νέας πρότασης	<b>69</b>
	2 <b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ</b>	<b>72</b>
<b>4</b>	<b>Οι μέχρι τώρα διαπιστώσεις</b>	<b>72</b>
<b>4.1</b>	<b>Πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα</b>	<b>75</b>
<b>4.2</b>	<b>Λιμενική ανάπτυξη- Νέες Υποδομές</b>	<b>80</b>
<b>4.3</b>	Σχέδια του ΟΛΠ	<b>80</b>
	1 Νέες εγκαταστάσεις, υποδομές	<b>83</b>
	2 <b>ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ</b>	<b>88</b>
<b>4.4</b>	Δείκτες	<b>88</b>
	1 Ανάλυση Κόστους-Ωφέλειας	<b>91</b>
	2 Πηγές χρηματοδότησης	<b>97</b>
	3 <b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>100</b>
<b>5</b>	<b>Σύνθεση και συζήτηση ευρημάτων</b>	<b>100</b>
	ABSTRACT	<b>105</b>
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	<b>107</b>
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	<b>110</b>
		<b>112</b>

## Σελίδα Δήλωσης Αυθεντικότητας

### Ζητήματα Copyright

Ο υπογράφων και εκπονών την παρούσα Διπλωματική Εργασία φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων:

- του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης που είναι εκπαιδευτικός,
- της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιείται (κείμενα, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες),
- του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιείται σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου

### Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Γκιζιάκης Κωνσταντίνος.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα

## Ευχαριστίες

Οφείλω να αποδώσω τις ευχαριστίες μου σε όλους όσοι (άτομα ή φορείς) συνέβαλλαν με οιονδήποτε τρόπο στην υλοποίηση της. Ιδιαίτερες ευχαριστίες αποδίδονται στον επιβλέποντα κ. Πελαγίδα Θ. που με τις υποδείξεις του μετατράπηκε ένα σύνολο θέσεων, δεδομένων και συμπερασμάτων σε διπλωματική εργασία, στους κ.κ. Θεοδωρόπουλο Σ. και Γκιζιάκη Κ. για τις παρατηρήσεις τους που βελτίωσαν την εργασία καθώς και σε πολιτικά και υπαλληλικά στελέχη του Δήμου Δραπετσώνας που βοήθησαν με την παροχή πληροφοριών

## Acknowledgements

Για τη διαδικασία εκπόνησης της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι ο υπογράφων ασχολήθηκε με το θέμα τοις πράγμασι για μία σχεδόν δεκαετία από τη θέση του εκπροσώπου της τοπικής αυτοδιοίκησης (αντιδήμαρχος του Δήμου Δραπετσώνας) και του διοικητικού συμβούλου εταιρείας (Πρότυπος ΚΤΑΕ θυγατρική της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος) που είχε συσταθεί με στόχο την δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά. Αυτή η ενεργός ενασχόληση σημαίνει ότι αφ' ενός μεν δεν μπορούσε να αγνοηθεί η εμπειρία από την συμμετοχή στην εφαρμογή ενός πρότζεκτ όπως αυτό που μελετάται τώρα στην διπλωματική εργασία, αφ' ετέρου δε ότι η μελέτη δεν έγινε ανεπηρέαστη από την ίδια της την εφαρμογή. Η εργασία, ωστόσο, κρατήθηκε μέσα στα πλαίσια μιας επιστημονικής μελέτης, ανεξάρτητης από πολιτικά, επιχειρηματικά και κοινωνικά γεγονότα που καθόρισαν την πορεία του προαναφερθέντος πρότζεκτ.

## ABSTRACT

Greece is one of the most powerful and important naval states of the world and Greek commercial shipping (in step with the Tourism) is the most dynamic branch of the national economy. Piraeus constitutes an important international naval centre therefore several shipping companies (mainly of Greek interests) choose Piraeus for their activities. In order to support and organize and interlink the -so called- marine cluster, consisting of the whole mesh of activities relevant with shipping activities, it is necessary to create a Shipping Centre in Piraeus, after solving of a lot of problems.

The creation of a shipping centre in a strategic point in the entry of the port of Piraeus has already been investigated in the past. Eventually, this investigation did not concern in a shipping centre with the modern significance. The concept was simply about the concentration of various shipping enterprises in a limited geographic space.

This proposal was considered as successful choice for the region by the State and by the responsible institutions (chambers, commercial associations etc) but the whole project “stuck” in the disagreements of the householders of ground (National Bank, Lafarge, BP, Mobil-Oil) and the state (local authorities, Ministries etc.) with regard to the factors of layout as well as the reserve toward the Port Organization [OLP] and the OLP’s intentions for the uses of ground (marinas, extension of the harbour, container terminal] etc)

Nowadays, and after the fires of 2007, the subject has been swamped and the way that the political forces face the subject has changed. The disagreements mentioned before by far have been exceeded by new demands for extensive area of green (united park) and expropriation of spaces. Such demands, at first sight, seem to exclude the creation of a shipping centre in the region. The actual plans have been rendered inapplicable and a new perception is needed. The investigation of the possibility to find a new impulse in the creation of shipping centre in Piraeus, leads to the particular space of former Industrial Area of Piraeus, where many of the required conditions (urban, transport, geographic etc) do exist. This is what we examine in this work.

The proposed solution promotes the idea that the reformation of former industrial area would be supposed to aim at enterprising the shipping centre, since this is something more than a simple real estate enterprise.

The space used for new buildings may be the 10% of roughly all area. The built horizontal property can thus reach the factor of layout in the 0.4 that forecasts the existing institutional frame and allow thus the state to take the rest of 90% of space as contribution in ground without payment of money to the householders of ground. Avoiding the expropriation, the drawing for a metropolitan park of 400-450 acres becomes feasible.

Today, the main characteristics of the situation are the following:

- A) The particular economic situation and the recession which is expressed today almost in all the economies because of the world crisis
- B) The problems that exist in City of London for the Greek ship-owners, and their disposal they repatriate many of their activities in the sector of Shipping if they could find suitable space of reception, and
- C) The “green growth” that appears to dominate in the agenda of our country and which encourages new activities friendly to the environment with economies of “green” type (renewable sources of energy etc), a type of growth that encourages the Shipping considered as a comparative advantage for our country.

A cost-benefit analysis shows that the project of changing the uses of ground as proposed is feasible, effective and realistic since it has positive factors of economic output that exceed the 50% in IRR and have fast time of recuperation of invested capital. On the other hand, the predicted way to challenge with problems of using the free space solves the actual political problems which are the main problems at present.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μέσα στον ιστό της πόλης του Πειραιά, στην είσοδο του κεντρικού λιμανιού, υπάρχει ένας «κενός» χώρος, τεράστιος για τα μέτρα μιας πυκνοκατοικημένης πόλης, ο οποίος παραμένει αναξιοποίητος.

Προσπάθειες για την αξιοποίησή του έγιναν τα τελευταία χρόνια. Καταγράφηκαν (προμελέτες, μελέτες κλπ.) προτάσεις που άλλοτε αφορούσαν σε ένα γενικό εμποροναυτιλιακό κέντρο<sup>(1)</sup>, και άλλοτε σε χρήσεις κατοικίας συνδυασμένης με γραφεία και εμπορικές χρήσεις<sup>(2)</sup> καθώς και προτάσεις για δημιουργία εκτεταμένου πρασίνου με λίγες πολιτιστικές χρήσεις και κάποια αναψυχή<sup>(3)</sup>.

Παράλληλα ο Πειραιάς είναι το ναυτιλιακό κέντρο (με την ευρεία έννοια) της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα τέτοια κέντρα στον Κόσμο. Η ελληνική ναυτιλία είναι η πρώτη σε μεταφορική ικανότητα και αριθμό πλοίων διεθνώς και κάποια προβλήματα στο Σίτυ του Λονδίνου δημιουργούν τάση επαναπατρισμού των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Λονδίνου.

Η δημιουργία ενός εξειδικευμένου ναυτιλιακού κέντρου στον «κενό» χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενιαίου πάρκου εκτεταμένου πρασίνου, είναι η κεντρική ιδέα της διερεύνησης που κάνει η παρούσα διπλωματική εργασία. Με την πρόταση αυτή διερευνάται η δυνατότητα να λειτουργήσει στον χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης Πειραιά ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο που θα ενισχύσει το συνολικό και ευρύτερο πλέγμα ναυτιλιακών και συναφών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων, αναπτύσσοντας καινοτομίες, νέες τεχνολογίες, ενισχύοντας την έρευνα και τελικά δημιουργώντας μια νέα προστιθέμενη αξία στην οικονομική δραστηριότητα αυτού του πλέγματος.

---

(1) Δήμοι Δραπετσώνας-Κερατσινίου, 1992 (μελέτη της ΑΝΔΗΠ)

(2) Εθνική Τράπεζα, 2006 (μελέτη Γραφείο Παπαγιάννης Μ. κ.α.), και Κλουτσινιώτη Ο, Μεσαρέ Σ., 2006, Δήμος Δραπετσώνας

(3) Η πρόταση αυτή προέρχεται από φορείς κινηματικούς όπως η Παμπειραιϊκή Επιτροπή για την Ανάπλαση και η Κίνηση για Ενιαίο Πάρκο και έχει γίνει αποδεκτή από τα πολιτικά κόμματα ΠαΣοΚ, ΚΚΕ, ΣΥΝ, και από την Νομαρχία Πειραιά όπως και την Υπερ-νομαρχία Αθηνών



Απαραίτητη προϋπόθεση, απολύτως συνδεδεμένη με την παραπάνω επιδίωξη κατά τη διερεύνηση αυτής της δυνατότητας για ναυτιλιακό κέντρο, είναι η ταυτόχρονη εξασφάλιση της δυνατότητας για ένα ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο τουλάχιστον 400-450 στρεμμάτων (σε μια συνολική έκταση 620 στρεμμάτων γης) με υψηλό πράσινο που θα αναβαθμίσει περιβαλλοντικά όχι μόνο τον Πειραιά αλλά και ολόκληρο το λεκανοπέδιο.

Στο πλαίσιο αυτό, στο κεφάλαιο 2 περιγράφεται ο χώρος και οι προσπάθειες που έγιναν κατά καιρούς και ιδιαίτερα την τελευταία δεκαπενταετία να πραγματοποιηθεί μια ανάπλαση με στόχο όχι μόνο την περιβαλλοντική αναβάθμιση μιας υποβαθμισμένης περιοχής αλλά και την οικονομική ανασυγκρότηση του ευρύτερου Πειραιά και των δήμων Δραπετσώνας και Κερατσινίου. Αναφέρονται όλα τα θεσμικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που πραγματοποιήθηκαν και –εν μέρει- ισχύουν ακόμα και σήμερα. Τέλος αναλύονται οι δυσκολίες που ορθώθηκαν και το σημείο στο οποίο έχει φτάσει σήμερα η υπόθεση της ανάπλασης αυτού του χώρου.

Παράλληλα με το ιστορικό του χώρου, στο κεφάλαιο 2 επίσης, περιγράφεται και η ελληνική ναυτιλία καθώς και η ναυτιλία στον Πειραιά. Αναλύονται τα προβλήματα του χώρου και περιγράφεται η συγκυρία των τελευταίων χρόνων (οικονομική κρίση, προβλήματα στο Σίτυ για τους έλληνες εφοπλιστές κλπ.) εξ αιτίας της οποίας η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου γίνεται επιτακτική.

Το κεφάλαιο 2 κλείνει με την γενική παρουσίαση της νέας πρότασης που προσπαθεί να συνδυάσει τα ζητήματα της αξιοποίησης του χώρου και της δημιουργίας ενός ναυτιλιακού κέντρου.

Στο κεφάλαιο 3 εξετάζεται το θέμα από πλευράς θεωρίας, όπου αναλύονται οι νέες ιδέες σχετικά με τα ναυτιλιακά πλέγματα χωρών ή περιοχών και με τον τρόπο που αυτά ενδυναμώνονται μέσα από την δημιουργία εξειδικευμένων ναυτιλιακών κέντρων που έχουν στόχο τους την αύξηση της συνολικής προστιθέμενης αξίας μέσα από τομείς όπως η εκπαίδευση η νέα τεχνολογία, η καινοτομία κλπ. Παρατίθενται παραδείγματα τέτοιων προσπαθειών ανά τον

κόσμο και συγκεκριμένων πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς αυτή την κατεύθυνση.

Στο ίδιο κεφάλαιο 3 εξετάζονται οι ανάγκες της ναυτιλίας, ως κλάδου της εθνικής οικονομίας, στον Πειραιά και προτείνονται μέτρα για την κάλυψη αυτών των αναγκών.

Η θεωρητική προσέγγιση του ζητήματος δίνει και το πλαίσιο μέσα στο οποίο γίνεται η πρόταση πιο συγκεκριμένη.

Στο κεφάλαιο 4 αφού παρατίθενται οι πολεοδομικές αρχές που διέπουν την ανάπτυξη της περιοχής της τέως βιομηχανικής ζώνης, κατατίθεται η πρόταση για τη δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου.

Εξετάζονται οι αναγκαίες χωροταξικές ρυθμίσεις που πρέπει να γίνουν και οι χρήσεις που είναι είτε απολύτως αναγκαίες είτε συμβατές και επιθυμητές για τον χώρο. Περιγράφονται οι υπάρχουσες υποδομές και τα εν εξελίξει σχέδια για την περιοχή καθώς αυτά συνδέονται με την προτεινόμενη ανάπτυξη και εξετάζεται η βιωσιμότητα του εγχειρήματος.

Γίνεται περαιτέρω μια ανάλυση κόστους ωφέλειας για να εξεταστεί η αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των προτεινομένων και αναζητούνται πιθανές πηγές χρηματοδότησης του project.

Τέλος στο κεφάλαιο 5 επιχειρείται μια σύνθεση των συμπερασμάτων και συζητούνται τα ευρήματα που προέκυψαν από την εργασία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

#### 2.1 Ο ΧΩΡΟΣ

##### 2.1.1 Ο Χώρος και το Εμποροναυτιλιακό κέντρο

Ο χώρος της τέως βιομηχανικής ζώνης χρησιμοποιήθηκε ως χώρος εγκατάστασης βαριάς βιομηχανίας καθ' όλον τον 20<sup>ο</sup> αιώνα, με σημαντικές βιομηχανίες που χαρακτήρισαν την Ελλάδα του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>(4)</sup>, σήμερα όμως έχει απομείνει σαν οικόπεδο «προς αξιοποίηση». Αυτό συνέβη αφ' ενός μεν μετά από τις εξελίξεις στο διεθνές εμπόριο και την απελευθέρωση των αγορών μετά τις ρυθμίσεις του Μάαστριχτ που γονάτισαν την εγχώρια προστατευόμενη από δασμούς βιομηχανία, αφ' ετέρου δε από την πίεση της τοπικής κοινωνίας για καθαρότερο περιβάλλον και απομάκρυνση των ρυπογόνων βιομηχανιών από τον κεντρικό ιστό της πόλης.

Το 1999 τελικά, το εργοστάσιο Λιπασμάτων έκλεισε και ο χώρος έμεινε ελεύθερος. Μάλιστα τα βιομηχανικά κτήρια (εκτός ελαχίστων διατηρητέων) γκρεμίστηκαν και δημιουργήθηκε ένα οικόπεδο έκτασης 256 στρεμμάτων στην είσοδο ακριβώς του λιμανιού του Πειραιά. Από το 1982 είχε ουσιαστικά σταματήσει και η λειτουργία του Τσιμεντάδικου αν και η ΑΓΕΤ δεν κατεδάφισε τα δικά της κτήρια και συνέχισε να λειτουργεί μέρος του χώρου σαν διαμετακομιστικό κέντρο. Στην ουσία, ένα τεράστιος χώρος 600 περίπου στρεμμάτων, μια ολόκληρη περιοχή που αποτελούσε την βαριά βιομηχανία του Πειραιά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα άλλαζε τώρα χρήσεις και πετώντας το παλιό της δέρμα αναζητούσε τη νέα της μορφή για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

Ο Πειραιάς όμως, εκτός από Βιομηχανική πόλη που ήταν κατά βάση τον 20<sup>ο</sup> αι. είναι ταυτόχρονα και η πόλη της ελληνικής Ναυτιλίας, ιδιαίτερα από τότε που πήρε τα σκήπτρα από την Σύρο, αλλά και του Εμπορίου. Έτσι λοιπόν δεν είναι παράξενο που όταν ο σημαντικός αυτός χώρος που βρίσκεται ακριβώς στο κεντρικό λιμάνι έπαψε

---

(4) Ε.Μ.Π. Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 1998, «Ιστορικός Βιομηχανικός Εξοπλισμός στην Ελλάδα», Εκδόσεις Οδυσσέας

να είναι βιομηχανικός, οι σκέψεις για τον μέλλον του κατευθύνθηκαν στη Ναυτιλία και το Εμπόριο.

Το 1997 ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας πήρε απόφαση για χαρακτηρισμό της περιοχής ως Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας και καθόρισε σαν συντελεστή δόμησης το 0.4 (neto 0.8) που προβλέπει ο νόμος 1337 και οι τροποποιήσεις του προκειμένου για ένταξη περιοχών στο σχέδιο πόλης. Το 1999 έκλεισε οριστικά το εργοστάσιο Λιπασμάτων και το 2003 κατεδαφίστηκε σχεδόν στο σύνολό του<sup>(5)</sup>.

Το εμποροναυτιλιακό κέντρο προτάθηκε και θεωρήθηκε ως επιτυχής επιλογή για την περιοχή και από τον Οργανισμό της Αθήνας και από τους αρμόδιους επαγγελματικούς φορείς (επιμελητήρια, εμπορικοί σύλλογοι κλπ). Το θέμα «κόλλησε» μάλλον στις διαφωνίες ιδιοκτητών γης (Εθνική Τράπεζα, Λαφάρτζ, BP-Μόμπιλ) και δημοσίου (τοπική αυτοδιοίκηση, ΥΠΕΧΩΔΕ) σχετικά με τους συντελεστές δόμησης και στην επιφύλαξη απέναντι στον ΟΛΠ σχετικά με τις προθέσεις του τελευταίου για τις χρήσεις γης (μαρίνες, επέκταση του λιμανιού, κοντέινερ τέρμιναλ κλπ). Στα προβλήματα αυτά προστέθηκαν και νέα μετά τις πυρκαγιές του 2007 καθώς πολλά πράγματα έχουν από τότε αλλάξει στον τρόπο που οι πολιτικές δυνάμεις βλέπουν την αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων.

Οι αρχικές διαφωνίες για χρήσεις και συντελεστές δόμησης ξεπεράστηκαν από νέα αιτήματα για εκτεταμένη ζώνη πρασίνου (ενιαίο πάρκο) και απαλλοτρίωση των χώρων, αιτήματα που εκ πρώτης όψεως μοιάζουν να αποκλείουν την περίπτωση δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου στην περιοχή. Τα μέχρι σήμερα υπάρχοντα σχέδια έχουν καταστεί ανεφάρμοστα και μια νέα αντίληψη των πραγμάτων είναι αναγκαία.

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία (παράλληλα με τον Τουρισμό) είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής της οικονομίας. Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Η δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά που θα μπορέσει να στηρίξει και να οργανώσει και να διασυνδέσει καλύτερα το όλο πλέγμα των συναφών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων που

---

(5) Για την καταστροφή του εξοπλισμού Πολύζος Ν., Μπελαβίλιας Ν. κ.α.2004, «ΑΕΕΧΠ&Λ 1900-2003»

αναπτύσσονται στον ευρύτερο χώρο με κέντρο τον Πειραιά, έχει διαπιστωθεί ως ανάγκη εδώ και πολλές δεκαετίες.

Πραγματικά, το θέμα της δημιουργίας του εμποροναυτιλιακού κέντρου σε ένα στρατηγικό σημείο στην είσοδο του λιμανιού του Πειραιά τέθηκε εδώ και καιρό. Βεβαίως η συζήτηση δεν αφορούσε σε ένα ναυτιλιακό κέντρο με τη σύγχρονη έννοια αλλά για τη συγκέντρωση διάφορων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε ένα περιορισμένο γεωγραφικό χώρο υπολογίζοντας στην εύκολη επικοινωνία και πρόσβαση της μίας προς την άλλη και σε κάποιες πολιτειακές διευκολύνσεις σε ό,τι αφορά στις επικοινωνίες, στη συγκοινωνία, στην ασφάλεια, ακόμη και σε κάποιες νομοθετικές ρυθμίσεις (πολεοδομικές κυρίως αλλά και φορολογικές πιθανόν) που να αφορούν στην χαρακτηρισμένη ως ναυτιλιακό κέντρο περιοχή κλπ.

Το θέμα, με την παραπάνω μορφή του βέβαια, αντιμετωπίστηκε οργανωμένα για πρώτη φορά τις δεκαετίες '60-'70 και δημιουργήθηκε ένα πλαίσιο για την ανέγερση ναυτιλιακών κτιρίων (κτιρίων ιδιοκτησίας ναυτιλιακών εταιρειών) ταυτόχρονα με τη δημιουργία ενός νέου τελωνείου στην περιοχή του Αγίου Νικολάου του Πειραιά. Στην περιοχή αυτή λειτουργούσε παλαιότερα η καρβουνόσκαλα και η ανάπλασή της έγινε με πολεοδομικά και νομοθετικά εργαλεία και κυρίως μέσα από την κατοχύρωση ενός υψηλού συντελεστή δόμησης. Τα κτίρια έγιναν, μια κάποια συγκέντρωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων επιτεύχθηκε, αλλά ναυτιλιακό κέντρο ουσιαστικά δεν δημιουργήθηκε ποτέ.

Η επόμενη οργανωμένη αντιμετώπιση του ζητήματος της δημιουργίας ενός αξιόλογου ναυτιλιακού κέντρου τέθηκε (για πρώτη φορά επίσημα) το 1992 όταν με την κατάρρευση της Λιπασματοβιομηχανίας στην περιοχή που βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Πειραιά, και συγκεκριμένα της εταιρείας ΑΕΕΧΠ&Λ του συγκροτήματος Μποδοσάκη και την ουσιαστική μετεγκατάσταση του Τσιμεντάδικου (ΑΓΕΤ Ηρακλής) στο Μυλάκι Ευβοίας το 1982 διαφάνηκε το ενδεχόμενο να υπάρξουν ελεύθεροι χώροι ικανοί να στεγάσουν ένα ναυτιλιακό κέντρο δίπλα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά. Καταρτίστηκαν τα πρώτα σχέδια ανάπλασης του ευρύτερου χώρου της τέως βιομηχανικής ζώνης με πρόβλεψη για εμποροναυτιλιακό κέντρο και ξεκίνησε (το 1993) τη λειτουργία της η Πρότυπος ΚΤΑΕ, θυγατρική της Εθνικής Τράπεζας με στρατηγικό στόχο τον μετασχηματισμό της εκμετάλλευσης του χώρου

από τον δευτερογενή (μεταποίηση) στον τριτογενή τομέα της οικονομίας (κτηματική αξιοποίηση, υπηρεσίες)

Τη διερεύνηση αυτής της δυνατότητας να δοθεί μια νέα ώθηση στη δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά, αναδεικνύοντας την αναγκαιότητα αλλά και την δυνατότητα να υπάρξει ένα τέτοιο κέντρο στον συγκεκριμένο χώρο της τώως Βιομηχανικής Ζώνης του Πειραιά, όπου υπάρχουν οι προϋποθέσεις (πολεοδομικές, συγκοινωνιακές, γεωγραφικές κλπ.) για να χωροθετηθεί ένα Ναυτιλιακό Κέντρο με την έννοια που το ορίσαμε παραπάνω, εξετάζει η προτεινόμενη εργασία.

Βασική προϋπόθεση για την έρευνα είναι η ιδέα ότι η ανάπτυξη της τώως βιομηχανικής ζώνης θα έπρεπε να έχει επιχειρηματικό στόχο το ναυτιλιακό κέντρο που είναι κάτι πολύ περισσότερο από μια απλή κτηματική επιχείρηση real estate.

Η δομημένη έκταση μπορεί να είναι μόνο το 10% περίπου του όλου εμβαδού. Η κτισμένη οριζόντια ιδιοκτησία μπορεί έτσι να φτάσει τον συντελεστή δόμησης στο 0.4 που προβλέπει το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και να επιτρέψει έτσι στο δημόσιο να πάρει το υπόλοιπο 90% του χώρου ως εισφορά σε γη χωρίς καταβολή χρημάτων στους ιδιοκτήτες γης. Αποφεύγοντας την απαλλοτρίωση, το σχέδιο για ενιαίο πάρκο μητροπολιτικό, έκτασης περί τα 400-450 στρεμμάτων γίνεται εφικτό

Στην ιδιαίτερη συγκυρία μέσα στην οποία ξεδιπλώνεται η πρόταση χαρακτηρίζεται τουλάχιστον από τους εξής παράγοντες:

- A) Η ιδιαίτερη οικονομική συγκυρία και η ύφεση η οποία εκδηλώνεται σήμερα σε όλες σχεδόν τις οικονομίες του κόσμου
- B) Τα προβλήματα που υπάρχουν στο City του Λονδίνου για τους Έλληνες εφοπλιστές, και η διάθεσή τους να επαναπατρίσουν πολλές από τις δραστηριότητές τους στον τομέα της Ναυτιλίας αν έβρισκαν κατάλληλο χώρο υποδοχής, και
- Γ) η πράσινη ανάπτυξη που φαίνεται να κυριαρχεί στην ατζέντα της χώρας μας και η οποία ευνοεί νέες δραστηριότητες φιλικές προς το περιβάλλον με οικονομίες «πράσινου» τύπου (ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κλπ).

Μια ανάλυση κόστους ωφέλειας είναι αναγκαίο να εξετάσει αν το εγχείρημα της Ανάπτυξης του συγκεκριμένου χώρου με τις προτεινόμενες χρήσεις και τους θεσμοθετημένους συντελεστές δόμησης είναι αποδοτικό, αποτελεσματικό και βιώσιμο. Για την ανάλυση αυτή χρησιμοποιούνται ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης (IRR) και ο χρόνος ανάκτησης επενδυμένων κεφαλαίων (Payback Period) ενώ ο προβλεπόμενος τρόπος αντιμετώπισης της κάλυψης και των χώρων πρέπει να

λαμβάνει υπ' όψη και να λύνει τα πολιτικά προβλήματα που υπάρχουν και συνιστούν τα σημαντικότερα εμπόδια αυτή τη στιγμή.

Για τη διερεύνηση αυτή προκύπτει η ανάγκη να διευκρινιστεί τι σημαίνει ο όρος Ναυτιλιακό Κέντρο και να καθοριστούν οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία του σε κάποιον συγκεκριμένο χώρο. Πρέπει επίσης να εξεταστεί η αναγκαιότητα λειτουργίας ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά και οι δυνατότητες που έχει ο Πειραιάς για να φιλοξενήσει ένα τέτοιο κέντρο, αναφερόμενοι φυσικά στην Ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ (250 στρέμματα).

Κατά τη διερεύνηση λαμβάνονται υπ' όψιν της όλες οι τελευταίες εξελίξεις και ιδιαίτερα οι εξελίξεις της περιόδου 2007-2009 που άλλαξαν ριζικά τα δεδομένα του ζητήματος καθώς το αίτημα για απαλλοτρίωση των χώρων των τέως εργοστασίων και την απόδοση του χώρου στο Δημόσιο (Δήμος ή Υπουργείο Περιβάλλοντος ή Νομαρχία, δεν έχει και μεγάλη σημασία) ώστε να δημιουργηθεί εκεί ένα μεγάλο πάρκο με υψηλό πράσινο. Επειδή οι τα ποσά που απαιτούνται για απαλλοτριώσεις είναι πολύ μεγάλα και η οικονομική κρίση και το τεράστιο δημόσιο χρέος κάνουν το ενδεχόμενο αυτό να μοιάζει απίθανο, γι αυτό η πρόταση μιας ανάπλασης περιορισμένης σε χώρους με κάλυψη ενός 10% μόνο του συνόλου της έκτασης μπορεί να δώσει βιώσιμη λύση όχι μόνο για το ναυτιλιακό κέντρο αλλά και για το εκτεταμένο πράσινο.

Η πρόταση λοιπόν που ακολουθεί προτείνει διεξόδους στις σημερινές δυσκολίες με δημιουργία Ενιαίου Πάρκου Πρασίνου και Ναυτιλιακού Κέντρου σε τμήμα της περιοχής της ιδιοκτησίας της Πρότυπος ΚΤΑΕ

### 2.1.2 Το ιστορικό του χώρου

Στον χώρο που βρίσκεται δυτικά του Πειραιά, στην παραλιακή ζώνη από την ακτή Βασιλειάδη (κάβος Κράκαρη) μέχρι εκεί που βρίσκεται σήμερα η ΕΥΔΑΠ, αναπτύχθηκε σε όλη τη διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα η κυρίως βιομηχανική ζώνη του Πειραιά (και αργότερα Κερατσινίου και Δραπετσώνας). Εκεί δημιουργήθηκαν από το 1909 και 1910 αντίστοιχα τα εργοστάσια Λιπασμάτων (ΑΕΕΧΠ-Λ) και Τσιμεντών (ΑΓΕΤ Ηρακλής) καθώς και βυρσοδεψία (ταμπάκικο), Γυψάδικο (Περιστερά), σαπυνοποιείο, εταιρείες πετρελαιοειδών κλπ. Τα εργοστάσια αυτά σταδιακά έκλειναν λόγω των αντιδράσεων των περιοίκων για τη Μόλυνση και τη Ρύπανση που προκαλούσαν αλλά και της γενικότερης ανάγκης της ευρύτερης Αθήνας να απαλλαγεί από ρυπογόνα εργοστάσια και το φωτοχημικό νέφος που αυτά κατά βάση δημιουργούσαν στην ατμόσφαιρα<sup>(6)</sup>.

Το Προεδρικό Διάταγμα 84 του 1984 όριζε ότι δεν επιτρέπονται επεκτάσεις βιομηχανιών (και βιοτεχνιών) στην Αττική ούτε εκσυγχρονισμοί των εγκαταστάσεών τους. Αυτό οδήγησε στο κλείσιμο σταδιακά όλων των εργοστασίων της περιοχής.

Το 1982 η ΑΓΕΤ μετεγκαταστάθηκε στο Μυλάκι Ευβοίας ενώ το 1986 σταμάτησε να λειτουργεί και η τελευταία παραγωγική μονάδα (το κλίνκερ) του Τσιμεντάδικου. Μόνη δραστηριότητα του εναπομείναντος χώρου των 120 στρεμμάτων είναι πλέον η διαμετακόμιση εμπορευμάτων της ΑΓΕΤ (που έχει ήδη αγοραστεί από την Λαφάρτζ) σε τμήμα των εγκαταστάσεων και στις (ιδιόκτητες ως χρήση) λιμενικές της εγκαταστάσεις.

Το 1990-91 έκλεισε το Γυψάδικο και ο χώρος του απαλλοτριώθηκε από το Δημόσιο (ΥΠΕΧΩΔΕ) υπέρ του Δήμου Δραπετσώνας

Το 1999 έκλεισε και το εργοστάσιο Λιπασμάτων αφού είχε υποστεί σταδιακές μειώσεις της δραστηριότητάς του. Ταμπάκικο, Σαπυνοποιείο και άλλες μικρότερες βιοτεχνίες είχαν ήδη κλείσει προ πολλού.

Με την αυγή του 21<sup>ου</sup> αιώνα όλες οι βιομηχανίες της περιοχής ήταν παρελθόν με εξαίρεση την ΜΟΜΠΛΑ που διατηρούσε τις αποθήκες λιπαντικών και μια

---

(6) Παράλληλα με τα τοπικά προβλήματα, το φωτοχημικό νέφος κάλυπτε το λεκανοπέδιο και οδήγησε τις κυβερνήσεις σε αποφάσεις για περιορισμό της βιομηχανικής ρύπανσης και της ρύπανσης που προκαλούσε η κυκλοφορία των αυτοκινήτων



## Η αρχική ιδέα

Με την Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση του ΥΠΕΧΩΔΕ (με υπουργό τον αείμνηστο κ. Τρίτση) είχε προταθεί το 1984 η συγκεκριμένη περιοχή για Βιοτεχνικό Πάρκο. Από φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης παράλληλα γίνονταν αγώνες για μετεγκατάσταση των εργοστασίων και αλλαγή των χρήσεων γης. Η πρώτη φορά που προτάθηκε ένα συγκεκριμένο σχέδιο ανάπτυξης ήταν το 1991-92 όταν κατά παραγγελία των Δήμων Δραπετσώνας και Κερατσινίου η ΑΝΔΗΠ (Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά) Α.Ε. κατάρτισε μια Μελέτη Οικονομικής Ανασυγκρότησης της περιοχής.

Η Μελέτη της ΑΝΔΗΠ πρότεινε την δημιουργία «Εμποροναυτιλιακού κέντρου» και μεταξύ άλλων διερεύνησε την δυνατότητα προσέλκυσης στον χώρο των ναυτιλιακών εταιρειών, του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιουργίας αποθηκευτικών χώρων κλπ. Ήταν η πρώτη φορά που ο όρος «Ναυτιλιακό Κέντρο» (έστω και σαν εμποροναυτιλιακό) χρησιμοποιήθηκε για τον συγκεκριμένο χώρο.

Η ιδέα είχε καλλιεργηθεί την περίοδο 1984-89 κυρίως από τον τοπικό τύπο με απανωτά δημοσιεύματα<sup>(7)</sup> και είχε γίνει τμήμα του προεκλογικού προγράμματος του συνδυασμού που εκλέχτηκε στην δημαρχία της Δραπετσώνας το 1990. Η ιδέα των Δήμων, που κατέγραφε η μελέτη της ΑΝΔΗΠ, έγινε ασμένως αποδεκτή από τα αρμόδια Υπουργεία της εποχής και Εθνική Τράπεζα που από το 1992 ήταν πλέον ιδιοκτήτρια των 256 στρεμμάτων του χώρου της ΑΕΕΧΠ-Λιπασμάτων.

## Περίοδος 1992-95

Το 1993 μετασηματίστηκε μια θυγατρική εταιρεία της Εθνικής Τράπεζας<sup>(7)</sup>, η Πρότυπος ΚΤΑΕ (Κτηματική και Τουριστική ΑΕ) με αλλαγή του Καταστατικού της έτσι ώστε να έχει σκοπούς την προσωρινή λειτουργία του εργοστασίου Λιπασμάτων<sup>(8)</sup> και παράλληλα την ανάπτυξη της περιοχής με αλλαγή χρήσεων γης.

Διακηρυγμένος και καταστατικός στόχος ήταν η δημιουργία Εμποροναυτιλιακού

(7) Η ρηζικέλευθη για τραπεζίτη πρωτοβουλία ανήκει στον αείμνηστο τότε διοικητή της Εθνικής Τράπεζας κ. Βρανόπουλο και η ιστορική στιγμή της ίδρυσης ο Μάϊος του 1993

(8) Η λειτουργία του εργοστασίου βασίστηκε σε μελέτη που είχε καταρτίσει η ίδια η Εταιρεία (Χιώτης Ν κ.α. 1992) και που έδειχνε ότι με παραγωγή 300.000 τόνων λιπάσματος το εργοστάσιο ήταν βιώσιμο. Η πραγματικότητα έδειξε ότι τέτοια παραγωγή δεν ήταν πλέον δυνατή.

**Κέντρον** και μάλιστα οι δύο πρώτοι πρόεδροι της Πρότυπος ΚΤΑΕ ήταν εφοπλιστές, ο κ. Α. Καραγεώργης αρχικά και ο κ. Γ. Λαναράς στη συνέχεια. Στο ΔΣ της εταιρείας συμμετείχαν οι Δήμαρχοι της περιοχής, οι Πρόεδροι Εμπορικών και Βιοτεχνικών Επιμελητηρίων, ο Πρόεδρος του ΟΛΠ κλπ. και όλοι αυτοί είχαν στόχο τη δημιουργία Ναυτιλιακού Κέντρου στην περιοχή και την ομαλή λήξη της λειτουργίας του εργοστασίου με σταδιακή αναχώρηση των εργαζομένων σε αυτό. Ο στόχος όμως της Πρότυπος ΚΤΑΕ δεν επιτεύχθηκε. Στο τέλος του 1995 η ΠΚΤΑΕ διαχωρίστηκε σε δύο εταιρείες, μία την «ΛΙ.ΔΡΑ (Λιπάσματα Δραπετσώνας)» που ανέλαβε την λειτουργία του εργοστασίου και μία την «Πρότυπος ΚΤΑΕ» με νέο Καταστατικό από το οποίο εξέλειπε κάθε δυνατότητα ελέγχου του εργοστασίου και συνεπώς και κάθε δυνατότητας επιβολής νέων χρήσεων στον χώρο. Μια πολύ σοβαρή αιτία αυτής της αποτυχίας ήταν η ίδια η οργάνωση της Εταιρείας που στο οργανόγραμμά της προείχαν τα στοιχεία που αφορούσαν στο εργοστάσιο και έπονταν εκείνα που αφορούσαν στην Ανάπλαση. Ωστόσο, μια επίσης πολύ σοβαρή αιτία για την αποτυχία ήταν και η έλλειψη της ευκρίνειας του στόχου. Τα πρακτικά των Δ.Σ. των δύο εταιρειών (Δήμος Δραπετσώνας 1996, Ιστορικό Αρχείο) δείχνουν αυτή την πορεία. Το γεγονός ότι το «εμποροναυτιλιακό κέντρο» ήταν ένας στόχος ελάχιστα προσδιορισμένος και αρκετά ασαφής συνετέλεσε ώστε να μην προκληθεί το ανάλογο ενδιαφέρον στους εφοπλιστικούς και ναυτιλιακούς γενικά κύκλους του City του Λονδίνου από όπου μπορούσε να προέλθει κεφάλαιο που θα μπορούσε να προωθήσει ένα τέτοιο εγχείρημα.

Από την έντονη δραστηριότητα γύρω από το ζήτημα της δημιουργίας εμποροναυτιλιακού κέντρου τη δεκαετία του 1990 κυρίως αλλά και του 2000 στη συνέχεια έμειναν κάποιες σημαντικές αποφάσεις που δημιουργούν σήμερα ένα θετικό (προκειμένου για αλλαγές) θεσμικό περιβάλλον.

### **1997: Αποφάσεις του ΟΡΣΑ**

Με εισήγηση της Εκτελεστικής του Επιτροπής, ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ΟΡΣΑ) έλαβε το 1997 δύο σημαντικές αποφάσεις.

Η πρώτη είναι η Απόφαση της 5<sup>ης</sup> συνεδρίασης ΕΕ της 9-4-1997 του ΟΡΣΑ με την οποία τροποποιείται το πολεοδομικό σχέδιο της περιοχής της Δραπετσώνας και του Κερατσινίου έτσι ώστε στον χώρο της Ανάπλασης να θεσμοθετείται Πολεοδομικό

---

(9) Για περισσότερα σχετικά με στρατηγικές επιχειρήσεων και το πώς μπορούν να αποτύχουν, Mintzberg H. 1998 και Παπαδάκης Βασ. 2002

Κέντρο (νέες χρήσεις) και να καθορίζεται συντελεστής δόμησης 0.8 bruto και 0.4 neto με 50% εισφορά σε γη για τις νέες ιδιοκτησίες που θα ενταχθούν στο νέο ΓΠΣ (γενικό πολεοδομικό σχέδιο). Η δεύτερη είναι η Απόφαση της 1-10-2007 της ΕΕ του ΟΡΣΑ με την οποία η περιοχή (συνολικού εμβαδού 620 στρεμμάτων) χαρακτηρίζεται ΖΕΠ (ζώνη ενεργού πολεοδομίας) ώστε να διευκολυνθεί η ανάπλασή της.

Με τις αποφάσεις αυτές καθορίστηκε η τέως βιομηχανική ζώνη σαν χώρος προς ανάπλαση, συμβατός με ναυτιλιακό κέντρο (χωρίς να είναι το ναυτιλιακό κέντρο η μόνη ή έστω η κύρια επιλογή) και δρομολογήθηκε η Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου που ήταν αναγκαίος όρος για να πραγματοποιηθούν αλλαγές χρήσεων γης και αντί της βιομηχανίας να μετατραπεί σε χώρο υπηρεσιών και πρασίνου, πολιτισμού και αναψυχής,

#### **1999: κλείσιμο εργοστασίου και μελέτες ανάπλασης**

Το καλοκαίρι του 1999 το εργοστάσιο Λιπασμάτων έκλεισε και απολύθηκαν οι τελευταίοι 400 εργαζόμενοι. Ήδη από το 1998 η ΛΙ.ΔΡΑ. είχε κλείσει και τη διαχείριση του εργοστασίου την τελευταία χρονιά είχε η ΣΥΝΕΛ.

Με το κλείσιμο του εργοστασίου των Λιπασμάτων που ήταν η κύρια βιομηχανική εκμετάλλευση στην περιοχή και απασχολούσε σημαντικό ακόμα αριθμό εργαζομένων, ουσιαστικά τελείωσε και η βιομηχανία στην περιοχή. Το 2003, αφού προηγουμένως χαρακτηρίστηκαν ορισμένες εγκαταστάσεις του εργοστασίου ως διατηρητέες από το ΚΑΣ (κεντρικό αρχαιολογικό συμβούλιο), το σύνολο σχεδόν των κτηρίων, αποθηκών, εργαστηρίων κλπ. κατεδαφίστηκαν. Με εξαίρεση ένα σύνολο 24 στρεμμάτων που καταλάμβαναν τα διατηρητέα, τα υπόλοιπα 230 στρέμματα του τέως εργοστασίου της ΑΕΕΧΠ&Λ έγιναν καθαρό οικόπεδο.

**Το 2001-2003 ο Οργανισμός της Αθήνας** συμμετέχοντας σε ένα διευρωπαϊκό πρόγραμμα αναπλάσεων παράκτιων περιοχών με τη γενική ονομασία «Τέρρα Ποσιδώνεια», κατάρτισε μια μελέτη για τη «Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Κερατσινίου-Δραπετσώνας» επιδιώκοντας μέσω αυτής να προχωρήσει την τροποποίηση του ΓΠΣ κάνοντας σημαντικές αλλαγές στις αποφάσεις του 1997. Αυτή η επιδίωξη απέτυχε γιατί δεν βρήκε ανταπόκριση από τους Δήμους.

Το ίδιο διάστημα, η **Lafarge** (διάδοχος της ΑΓΕΤ στην Τσιμεντοβιομηχανία) παρουσίασε μια δική της μελέτη-πρόταση<sup>(10)</sup> για ανάπλαση του δικού της οικοπέδου με δημιουργία ενός μεγάλου εμπορικού κέντρου στη θέση του μη λειτουργούντος πλέον εργοστασίου τσιμέντων. Ταυτόχρονα, η **Εθνική Τράπεζα**, ως ιδιοκτήτης του χώρου των 256 στρεμμάτων των Λιπασμάτων που γειτονεύει με το Κεντρικό Λιμάνι του Πειραιά και είναι κατάλληλος για την ανάπτυξη του ναυτιλιακού κέντρου, έφτιαξε μια Μελέτη Ανάπλασης<sup>(11)</sup> για την περιοχή του εργοστασίου της μέσα την οποία είχε συμπεριλάβει τις σκέψεις και επιθυμίες του ΟΛΠ και με την οποία προέβλεπε δημιουργία γραφείων, κατοικιών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών κέντρων, εμπορικών καταστημάτων κλπ.. Η Μελέτη αυτή, που παρουσιάστηκε το 2004, προέβλεπε συντελεστή δόμησης 0.6 με ελεύθερους χώρους στο 50% της έκτασης, κατοικίες και κτήρια γραφείων καθώς και ξενοδοχείο, δηλαδή χρήσεις που μπορούσαν να συμπεριλάβουν χώρους αναγκαίους για τη δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου.

Πέρα από τις Μελέτες του ΟΡΣΑ και των ιδιοκτητών ο **Δήμος Δραπετσώνας** έφτιαξε τη δική του πολεοδομική μελέτη<sup>(12)</sup> για τροποποίηση του ΓΠΣ. Η Μελέτη τελείωσε το 2006 και προέβλεπε χώρους γραφείων, εμπορικών καταστημάτων, κατοικιών, ξενοδοχείου, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και εκτεταμένου πρασίνου. Αφού επήλθαν μερικές τροποποιήσεις, ο Δήμος αποφάσισε να παρουσιάσει τη Μελέτη του το καλοκαίρι του 2008. Ωστόσο, όπως θα δούμε στην επομένη παράγραφο που εξηγεί περισσότερο τα γεγονότα των δύο-τριών τελευταίων ετών, ούτε αυτό έγινε κατορθωτό ενώ ολόκληρη σχεδόν η δουλειά που είχε προηγηθεί βρέθηκε εκτός επικαιρότητας.

Για κάποιες λεπτομέρειες των παραπάνω μελετών που σχετίζονται με το ενδεχόμενο δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου στην περιοχή και τις δυνατότητες που προκύπτουν από τις επί μέρους ρυθμίσεις θα υπάρξει εκτενέστερη αναφορά παρακάτω.

---

(10) Μη δημοσιευμένη μελέτη που παρουσίασε η Lafarge-ΑΓΕΤ στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου Δραπετσώνας το 2002

(11) Παπαγιάννης Μ. κ.α., 2004, Μελέτη ανάπλασης ιδιοκτησίας Πρότυπος ΚΤΑΕ», Γραφείο Παπαγιάννης Μ. και συνεργάτες, Εθνική Τράπεζα, Αθήνα, 2004

(12) Κλουτσινιώτη Ο, Μεσαρέ Σ., 2006, «Χωροταξική-Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης της Βιομηχανικής Περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας» Δήμος Δραπετσώνας, 2006

### 2.1.3 Νέα δεδομένα από το 2007

Τα προηγούμενα χρόνια λοιπόν, επικράτησε η τάση για τη δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου κάπου στον Πειραιά και ειδικότερα στη προαναφερθείσα περιοχή. Παρ' όλο που η σκέψη αυτή δεν στηριζόταν σε μια επισταμένη μελέτη των δυνατοτήτων του χώρου και της αναγκαιότητας ενός τέτοιου κέντρου για τη Ναυτιλία και τον Πειραιά, ωστόσο η ιδέα αποκτούσε συνεχώς περισσότερους οπαδούς. Παράλληλα είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί και οι σχετικές προμελέτες του Δήμου και των Ιδιοκτητών, επομένως ήταν επί θύραις πλέον η οριστική ρύθμιση των πολεοδομικών ζητημάτων και αρχών (συντελεστής δόμησης, χρήσεις) που θα επέτρεπε την διερεύνηση της αναγκαιότητας.

Οι πυρκαγιές του καλοκαιριού του 2007, ωστόσο, καθώς και η οικολογική καταστροφή στην Αττική με τις πυρκαγιές του Υμηττού της Πάρνηθας άλλαξαν τα δεδομένα στην περιοχή. Περιβαλλοντικές οργανώσεις και επιτροπές πολιτών έθεσαν το θέμα της δημιουργίας ενιαίου πάρκου στην περιοχή χωρίς ίχνος τσιμέντου ενώ ανάλογες θέσεις εκφράστηκαν από πολιτικά κόμματα που μέχρι τότε συμφωνούσαν στην οικονομική ανασυγκρότηση της περιοχής αλλά και από τη Νομαρχία, εν μέρει τον Δήμο, τις δημοτικές παρατάξεις κλπ..

Η κυβέρνηση έδειχνε επίσης έντονη υποχωρητικότητα. Το σχέδιο του Δήμου κρίθηκε ανεφάρμοστο στις νέες πολιτικές συνθήκες καθώς όλα σχεδόν τα κόμματα αποδοκίμασαν την «τσιμεντοποίηση». Παράλληλα η οικονομική κρίση του 2008 έδωσε τελειωτικό κτύπημα στις προσπάθειες ανάπλασης των τελευταίων ετών. Ως αποτέλεσμα αυτής της αλλαγής στάσης ήρθε η ουσιαστική εγκατάλειψη κάθε προσπάθειας να εφαρμοστούν οι μελέτες που είχαν συνταχθεί και να παγώσει κάθε δραστηριότητα γύρω από το θέμα της ανάπλασης της τέως βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά

Με την πιθανότητα εξόδου από την οικονομική κρίση και την διακηρυγμένη πρόθεση της νέας διακυβέρνησης να προχωρήσει σε «πράσινη» ανάπτυξη και να ενδιαφερθεί ιδιαίτερα για το θαλάσσιο μέτωπο, οι πιθανότητες να κινηθεί και πάλι ο τομέας της Ανάπλασης έχουν αυξηθεί. Παράλληλα μια νέα πρόταση που θα συνδυάζει την όποια ανάπτυξη (και εν προκειμένω το ναυτιλιακό κέντρο) με εκτεταμένο και υψηλό

πράσινο, όπως η πρόταση για ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο, έχει καταστεί αναγκαία για να δώσει διέξοδο.

Σήμερα υπάρχει μια στάσιμη κατάσταση γύρω από το ζήτημα της ανάπλασης λόγω και των πολιτικών συγκυριών. Το «πολιτικό κόστος», δηλαδή η κοινή γνώμη όπως διαμορφώνεται συγκυριακά, έχει καθορίσει τη στάση των κυβερνήσεων. Έτσι, η Πολιτεία έχει κρατήσει μια στάση που την χαρακτηρίζει η αναβλητικότητα, η μη λήψη αποφάσεων που θα καθόριζαν το μέλλον της περιοχής και, τελευταία, μια στάση που υποτιμά τις αναπτυξιακές προοπτικές και επικεντρώνεται στην περιβαλλοντική διάσταση της ανάπλασης.

Χωρίς να μάχεται τις αναπτυξιακές προοπτικές, το Κράτος, δια των κυβερνήσεων και των αρμοδίων υπουργών και των οργανισμών του τα τελευταία χρόνια, δεν κατόρθωσε να επιβάλλει τις βασικές πολεοδομικές αρχές με βάση τις οποίες θα μπορούσε να προχωρήσει η Ανάπλαση είτε με αναπτυξιακό είτε με περιβαλλοντικό κυρίως περιεχόμενο.

Ο Δήμος Δραπετσώνας προτίμησε τα δύο τελευταία χρόνια να σιγήσει μη παρουσιάζοντας και μη υποστηρίζοντας πλέον τη Μελέτη που είχε συντάξει καθώς αυτή προέβλεπε περίπου 120.000 τετραγωνικά μέτρα κτισμένα και χώρους πρασίνου διασπαρμένους μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα που επρόκειτο να δομηθούν. Σε μια τέτοια έκταση δομημένου χώρου αντέδρασαν ισχυρά οι κινήσεις πολιτών (Παμπειραιϊκή Επιτροπή, Επιτροπή για Ενιαίο Πάρκο κλπ.) και το σχέδιο δεν τέθηκε προς δημόσια συζήτηση.

Έχει συνεπώς καταστεί αναγκαίο ένα νέο σχέδιο που να προβλέπει πολύ περιορισμένη κάλυψη του οριζόντιου χώρου με το σύνολο των κτισμάτων να προβλέπονται να «χωρέσουν» στον χώρο αυτό και με πρόβλεψη για εκτεταμένο πράσινο (και αθλητικούς χώρους) σε ενιαίο πάρκο υψηλού πρασίνου. Η λύση αυτή προωθείται από την παρούσα εργασία, θα αναλυθεί στη συνέχεια, και φιλοδοξεί να δώσει λύση σε ένα διαφαινόμενο πολιτικό και επιχειρηματικό αδιέξοδο.

Σε αδρές γραμμές η προτεινόμενη λύση προωθεί την ιδέα ότι η ανάπλαση της τέως βιομηχανικής ζώνης θα έπρεπε να έχει επιχειρηματικό στόχο το ναυτιλιακό κέντρο που είναι κάτι πολύ περισσότερο από μια απλή κτηματική επιχείρηση real estate. Τα

κτήρια επομένως δεν χρειάζεται να είναι κατοικίες και δράσεις εκτεταμένες στον χώρο αλλά μπορούν να συγκεντρωθούν σε μια μικρή σχετικά με τον χώρο έκταση, στο 10% περίπου του όλου εμβαδού. Η κτισμένη οριζόντια ιδιοκτησία μπορεί έτσι να φτάσει τον συντελεστή δόμησης στο 0.4 που προβλέπει το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο και να επιτρέψει έτσι στο δημόσιο να πάρει το υπόλοιπο 90% του χώρου ως εισφορά σε γη χωρίς καταβολή χρημάτων στους ιδιοκτήτες γης. Αποφεύγοντας την απαλλοτρίωση, το σχέδιο για ενιαίο πάρκο μητροπολιτικό, έκτασης περί τα 400-450 στρεμμάτων γίνεται εφικτό ενώ μπορεί να χωροθετηθεί ένα ναυτιλιακό κέντρο που δεν θα αποτελείται μόνο από γραφεία αλλά θα έχει χαρακτήρα οδηγού των ναυτιλιακών εξελίξεων και πολλαπλασιαστή των προστιθέμενων αξιών.

### **Πολεοδομικές Προτάσεις**

Όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους, η ανάπλαση της βιομηχανικής ζώνης Πειραιά (Δραπετσώνας κατά κύριο λόγο) σχετίστηκε ισχυρά με τη δυνατότητα να εγκατασταθεί εκεί ένα ναυτιλιακό κέντρο.

Αρχικά η σκέψη ήταν να μεταφερθούν στην περιοχή ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν έβρισκαν εύκολα κατάλληλα κτήρια στον κεντρικό Πειραιά. Η τάση που παρατηρήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1990 να μεταφέρονται οι έδρες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του κεντρικού Πειραιά στην Ανατολική Αττική ανέκοψε αυτές τις σκέψεις. Οι ενδιαφερόμενοι για την ανάπλαση (δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς) στράφηκαν σε χρήσεις άλλου τύπου (γραφεία, οικία, ψυχαγωγία κλπ.) προς αντικατάσταση των χρήσεων του εμποροναυτιλιακού κέντρου. Αργότερα η ιδέα επανήλθε, κυρίως από το ΥΕΝ το οποίο όμως δεν έχει ουσιαστική πρόσβαση και παρέμβαση στον χώρο.

Στο μεταξύ αναδείχτηκε και η αδυναμία των σχεδιασμών που υπήρξαν καθώς, αντί να προταθεί ένα ναυτιλιακό κέντρο με στόχο την ενδυνάμωση του υπάρχοντος πλέγματος ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η μόνη στόχευση που υπήρχε ήταν η γεωγραφική μεταφορά μέρους του υπάρχοντος cluster (πλέγματος ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την ευρύτερη έννοια) από τον κεντρικό Πειραιά στην προς ανάπλαση περιοχή.

Το κυριότερο πρόβλημα ήταν αρχικά, τη δεκαετία του 1990, η διαφαινόμενη απροθυμία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των συναφών επιχειρήσεων του κλάδου να μεταφερθούν στον χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης όπου δεν υπήρχαν υποδομές και δεν ήταν βέβαιο ενδεχόμενο η ανάπτυξη λόγω της γραφειοκρατίας της χώρας μας (ΑΝΔΗΠ 1992). Στη συνέχεια αυτή η τάση ανακόπηκε. Το επόμενο πρόβλημα ήταν η αδυναμία να σχεδιαστεί σοβαρά ένα ναυτιλιακό κέντρο σαν κάτι περισσότερο από μια απλή διευκόλυνση στις υπάρχουσες ναυτιλιακές εταιρείες για μετεγκατάσταση στον συγκεκριμένο χώρο. Η διαφωνία που προέκυψε ανάμεσα στους εφοπλιστές του City του Λονδίνου και τις τοπικές αρχές που φάνηκε ότι θα μπορούσε να επαναπατρίσει πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αν υπήρχαν οι κατάλληλες υποδομές και ο χώρος υποδοχής. Έτσι, το θέμα αναζωπυρώθηκε εκ νέου.

### **Προμελέτες 1992-2003**

Η αρχική μελέτη της των Δήμων Δραπετσώνας-Κερατσινίου (1992 ΑΝΔΗΠ - Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά) συντάχθηκε το 1992 και ήταν η μελέτη-πρόταση των Δήμων στα όρια των οποίων βρίσκεται η Βιομηχανική Ζώνη. Προέβλεπε εμποροναυτιλιακό κέντρο στην περιοχή της τέως βιομηχανικής ζώνης. Υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ΟΡΣΑ) το 1997 όταν αυτός εξέδωσε την απόφασή του για τροποποίηση των ΓΠΣ των δύο δήμων. Στη συνέχεια και στα πλαίσια διευρωπαϊκού προγράμματος ο ΟΡΣΑ συνέταξε νέα μελέτη για την λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου-Πειραιά. Η Μελέτη αυτή του ΟΡΣΑ του 2001 αναιρούσε σε αρκετά σημεία τις ρυθμίσεις του 1997 προβλέποντας μεγαλύτερο συντελεστή δόμησης και διαφορετικές χρήσεις για την «λιμενοβιομηχανική ζώνη» όπως αποκαλούσε την περιοχή. Αυτή η δεύτερη μελέτη τελικά αποσύρθηκε, καθώς δεν συζητήθηκε από την Εκτελεστική Επιτροπή του ΟΡΣΑ και έμεινε εντελώς ανενεργή. Παράλληλα, το 2002, η Λαφάρτζ παρουσίασε μια Προμελέτη<sup>(13)</sup> με την οποία προβλεπόταν η ανασύνταξη της δικής της ιδιοκτησίας με την δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου.

### **Προμελέτες 2004-07**

Μέσα σε αυτό το θεσμικό πλαίσιο συντάχτηκαν οι μελέτες της περιόδου 2005-2007 (της Εθνικής Τράπεζας και του Δήμου Δραπετσώνας). Η Μελέτη της Εθνικής

---

(13) Η ΑΓΕΤ παρουσίασε την προμελέτη της στον Δήμο Δραπετσώνας με συντελεστές δόμησης γύρω στο 1,8, πράγμα που θεωρήθηκε υπερβολικό και απορριπτικό, ενώ οι χρήσεις ήταν αποδεκτές



Τράπεζας προβλέπει συντελεστή δόμησης γύρω στο 0.6 της συνολικής έκτασης και του Δήμου στο 0.4 των προς ανάπλαση ιδιοκτησιών. Για χρήσεις και οι δυο μελέτες προβλέπουν ένα ξενοδοχείο, κτήρια γραφείων, κατοικία και χρήσεις αναψυχής.

Το 2007 διαπιστώθηκε και από τον τότε υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουφλιά η γειτνίαση των απόψεων των δύο κύριων φορέων και ενδιαφερομένων για την Ανάπλαση (Δήμος και ΕΤΕ) και ανακοινώθηκε με τρόπο βαρύγδουπο ότι το project θα προχωρήσει απρόσκοπτα. Ωστόσο η προσγγείωση στην πραγματικότητα ήρθε πολύ σύντομα και το ΥΠΕΧΩΔΕ φάνηκε να ξεχνά τις εξαγγελίες του και να μη δίνει συνέχεια στην υπόθεση.

#### 2.1.4 Νέα Πρόταση από το 2008

Από το 2008 συζητείται μια νέα πρόταση την οποία υποστηρίζει και η παρούσα εργασία ως λύση στο πρόβλημα της περιοχής. Η πρόταση αυτή, που θα αναπτυχθεί παρακάτω εκτενώς, προβλέπει την δημιουργία Ναυτιλιακού Κέντρου σε έκταση περίπου 20.000 τετραγωνικών μέτρων, δίπλα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, με την παράλληλη συμπλήρωση των οδικών συνδέσεων και των δικτύων επικοινωνίας.

Η χωροθέτηση ενός τέτοιου ναυτιλιακού κέντρου σε μια πόλη πυκνοδομημένη και εξ ολοκλήρου κατειλημμένη από κτήρια και δραστηριότητες μεγάλης έντασης θα ήταν αδύνατη αν δεν υπήρχε η ευκαιρία της ανάπλασης του χώρου της τέως βιομηχανικής ζώνης. Συγκυρίες και πολιτικές που εφαρμόστηκαν από τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς όπως η Πολιτεία (με τη νομοθεσία κατά της μόλυνσης), οι Δήμοι (με τις ενέργειές τους υπέρ της οικονομικής ανασυγκρότησης των περιοχών τους) η αλλαγή χρήσεων και η αναδιάρθρωση των λιμένων του Πειραιά, η απελευθέρωση των αγορών, η μη βιωσιμότητα κάποιων βιομηχανικών εκμεταλλεύσεων, κλπ. οδήγησαν στην απελευθέρωση μιας περιοχής πολύ μεγάλης σε έκταση (άνω των 600 στρεμμάτων) σε ένα χώρο στρατηγικό για τη Ναυτιλία και τις Μεταφορές.

Χάρη στην ευκαιρία αυτή είναι δυνατόν να τεθεί στα σοβαρά το θέμα της δημιουργίας ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά και να ερευνηθεί ο ρόλος που μπορεί να παίξει για την ενίσχυση και ανάπτυξη του όλου πλέγματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής.

Ο χάρτης 1 στο Παράρτημα (σελ.107) δείχνει τον χώρο σε σχέση με το λιμάνι, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το συγκοινωνιακό δίκτυο, το Πανεπιστήμιο Πειραιά, το υπάρχον στοιχειώδες ναυτιλιακό κέντρο της δεκαετίας του 1970, το κεντρικό κτίριο του ΟΛΠ και τα δύο βασικά λιμάνια, το εμπορικό και το επιβατικό.

Η πρόταση έχει αρκετά πλεονεκτήματα που την κάνουν ελκυστική. Αποδίδει τη δυνατότητα στον ιδιοκτήτη του χώρου του τέως εργοστασίου Λιπασμάτων (στην Εθνική Τράπεζα) τη δυνατότητα να οικοδομήσει 85.400 τετραγωνικά μέτρα, δηλαδή με συντελεστή δόμησης 0.4 bruto για τη συνολικής έκτασης 213.000 τετραγωνικών μέτρων ιδιοκτησία της. Βέβαια η καθαρή ανοικοδόμηση νέων κτισμάτων θα ανέλθει

στο ύψος των 61.500 τετραγωνικών μέτρων καθώς 23.900 τ.μ. είναι ήδη κτισμένα και έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα (κτίριο ηλεκτροπαραγωγής και υαλουργείο).

Αποδίδει στο Δήμο (δημόσιο) ελεύθερο χώρο για κοινόχρηστες και κοινοφελείς χρήσεις, δηλαδή για Πράσινο που είναι αναγκαίο στον Πειραιά ένα τεράστιο πάρκο έκτασης 230 στρεμμάτων που μαζί με τα γειτονικά οικόπεδα της ΑΓΕΤ (117,4 στρέμματα), της BP-Mobil (83,25 στρέμματα) αλλά και του Δημοσίου (130,05 στρέμματα αθλητικοί χώροι, ελεύθεροι χώροι, δρόμοι κλπ.) δημιουργούν ένα μητροπολιτικό ενιαίο πάρκο 450 περίπου στρεμμάτων.

Εξασφαλίζει ένα χώρο 23,65 στρεμμάτων για τη δημιουργία κτισμένων χώρων συνολικού εμβαδού οριζόντιας ιδιοκτησίας 81.400 τετραγωνικών μέτρων (συμπεριλαμβανομένων των διατηρητέων που μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν μετά από ανασκευή) που μπορεί να φιλοξενήσει λειτουργίες ενός Ναυτιλιακού Κέντρου

Διαθέτει άνετους χώρους και μη κτισμένα οικόπεδα που μπορούν άνετα να φιλοξενήσουν υποδομές συγκοινωνιακές, επικοινωνιακές κλπ. και βρίσκεται στην καρδιά του Πειραιά και του Λιμανιού κι έχει άνετη οδική πρόσβαση και πρόβλεψη για κινητό μέσο σταθερής τροχιάς<sup>(14)</sup>.

---

<sup>(14)</sup> Προβλέπεται και τραμ με πορεία που έχει χαραχτεί να περνά μέσα από τον χώρο της ανάπλασης, Κλουτσινιώτη, Μελέτη 2006 και να συνδέει την περιοχή με το Μετρό

## 2.2 Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ

### 2.2.1 Η δυναμικότητα της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελλάδα είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία (παράλληλα με τον Τουρισμό) είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής της οικονομίας (Παπαμανώλης Ν. 2003).

Σύμφωνα με σχετικά πρόσφατα στατιστικά στοιχεία (Lloyd's 1-1-2007 για πλοία άνω των 100 gt) η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στον κόσμο, με βάση τη χωρητικότητα του υπό Ελληνική σημαία στόλου ο οποίος αριθμεί 1.455 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 32.048.052 gt. Επιπρόσθετα ο υπό Ελληνική σημαία στόλος σε κοινοτικό επίπεδο καταλαμβάνει την πρώτη θέση και απαρτίζει σε όρους χωρητικότητας το 24 % του αντίστοιχου κοινοτικού.

Επίσης, με βάση τους Lloyd's (Φεβρουάριος 2007, για πλοία άνω των 1000 gt), ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί υπό τον έλεγχό του 3.699 πλοία χωρητικότητας 129.765.470 gt., μεταφορικής ικανότητας 218.229.552 dwt και κατατάσσεται ως η σημαντικότερη πλοιοκτητική κοινότητα του κόσμου η οποία ελέγχει το 14,0% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt) και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) του παγκόσμιου στόλου.

Η Ελληνική ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία δραστηριοποιείται στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) .

Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων ο οποίος σήμερα στα ποντοπόρα πλοία ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς<sup>(15)</sup>.

Όσον αφορά τις εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος ανήλθαν κατά το έτος 2006 τα 14,32 δισεκατομμύρια Ευρώ συνεισφέροντας θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας.

Τα νούμερα αυτά δείχνουν τη μεγάλη σημασία της ελληνοκτητης εμπορικής ναυτιλίας για την οικονομία μιας χώρας μικρής πληθυσμιακά όπως η Ελλάδα.

---

(15) Πηγή: YEN/Διεύθυνση Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης, [dpns@yen.gr](mailto:dpns@yen.gr)

Η δυναμικότητα του παγκόσμιου στόλου και η κυρίαρχη θέση της Ελλάδας σε αυτή την κατάταξη (από το βιβλίο «Ναυτιλιακή Πολιτική» Βλάχος Γ.Π. 2007)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ**

<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>Εθνική Σημαία</b>	<b>Ξένη Σημαία</b>	<b>Σύνολο</b>	
Ελλάδα	<b>47,5</b>	<b>115,9</b>	<b>163,4</b>	<b>18%</b>
Ιαπωνία	11,8	119,9	131,7	14%
Γερμανία	13,1	58,4	71,5	7%
Κίνα	29,8	35,7	65,5	7%
ΗΠΑ	10,2	36,7	46,9	5%
Νορβηγία	13,7	31,7	45,4	5%
Χόγκ Κονγκ	18,0	25,9	43,9	4%
Κορέα	12,7	17,0	29,7	3%
Ταϊβάν	4,8	19,6	24,4	2%
Σιγκαπούρη	14,7	8,3	23,0	2%
Ηνωμένο Βασίλειο	9,0	12,3	21,3	2%
Δανία	9,0	10,3	19,3	2%
Ρωσία	6,8	9,9	16,7	1%
Ιταλία	10,2	4,3	14,5	1%
Ινδία	12,5	1,3	13,8	1%
Ελβετία	0,8	11,0	11,8	1%
Βέλγιο	5,9	5,7	11,6	1%
Σαουδική Αραβία	1,0	10,4	11,4	1%
Τουρκία	6,8	3,5	10,3	1%
Ιράν	8,9	0,9	9,8	1%
Μαλαισία	5,5	4,2	9,7	1%
Ολλανδία	4,5	4,3	8,8	0%
Καναδάς	2,5	4,0	6,5	0%
Σουηδία	1,7	4,7	6,4	0%
Ινδονησία	3,8	2,4	6,2	0%
Κουβέιτ	3,7	1,4	5,1	0%
Φιλιππίνες	4,1	1,0	5,1	0%
Γαλλία	2,2	2,7	4,9	0%
Βραζιλία	2,6	2,2	4,8	0%
Ην Αραβικά Εμιράτα	0,5	3,9	4,4	0%
Ισπανία	0,9	3,2	4,1	0%
Ταϊλάνδη	2,7	0,4	3,1	0%
Ισραήλ	0,9	1,8	2,7	0%
Κροατία	1,7	1,0	2,7	0%
Αυστραλία	1,4	1,2	2,6	0%
<b>Σύνολο 35 χώρες</b>	<b>285,9</b>	<b>577,1</b>	<b>863,0</b>	<b>95%</b>
<b>Γενικό Σύνολο</b>	<b>303,8</b>	<b>603</b>	<b>906,8</b>	<b>100%</b>

1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2006 Πηγή UNCTAD 2006

Ο ελληνικός εφοπλισμός διαχειρίζεται το 23% του παγκόσμιου στόλου των πλοίων για τη μεταφορά ξηρού φορτίου και το 20% περίπου του στόλου των tanker. Το 25%

περίπου των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου προς τις ΗΠΑ αλλά και το 25% γενικότερα των εξαγωγών των ΗΠΑ πραγματοποιείται από ελληνόκτητα πλοία. Με αυτόν τον τρόπο, μεταξύ άλλων, η Ελλάδα συνδράμει στην ανάπτυξη της μεγάλης και σύμμαχου χώρας.

Τα ελληνικά πλοία βελτιώνουν καθημερινά, ολοένα και περισσότερο, τα ποιοτικά τους χαρακτηριστικά όπως η ηλικία, τα πιο αυστηρά standard ασφάλειας, τα πιο σύγχρονα τεχνολογικά βοηθήματα κ.ά.

Η ναυτιλία εισφέρει στην Ελλάδα, ναυτιλιακό συνάλλαγμα που προσεγγίζει τα €15 δισ. το οποίο καλύπτει το 1/3 περίπου του εμπορικού ελλείμματος της χώρας μας.

Το μέγεθος αυτό είναι ισόποσο σχεδόν των εισροών από το τουρισμό και αντιστοιχεί στο 8% περίπου του ΑΕΠ.

Χάρη στη ναυτιλία και τον τουρισμό, η Ελλάδα καταφέρνει να καλύπτει τις πολύ μεγάλες απώλειες της στις εξαγωγές.

### **Οι δυνατότητες και προοπτικές της ελληνικής Ναυτιλίας**

Πέρα από την υπάρχουσα κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας, συνεχής και αμετάθετος είναι ο στόχος της παραπέρα βελτίωσής της με σκοπό να δημιουργηθούν περισσότερες και καλύτερα αμειβόμενες θέσεις εργασίας για τους ναυτικούς και τους εργαζόμενους στη στεριά, περισσότερα έσοδα για το κράτος και τους επιχειρηματίες, αλλά και καθαρότερες θάλασσες.

Για το σκοπό αυτό χρειάζεται να εξεταστεί ένα μοντέλο Maritime Cluster Manager (Ναυτιλιακού Κέντρου) που θα διαδραματίσει ρόλο συντονιστή και ρόλο διευθυντή για το συνολικό ναυτιλιακό πλέγμα.

Τα διεθνή παραδείγματα άλλων χωρών, παραδοσιακών αλλά και πιο σύγχρονων στην ναυτιλία, δείχνουν πως η λογική της συσπείρωσης και της συνεργασίας, έχει φέρει εντυπωσιακά αποτελέσματα, γι αυτό και κρίνεται ως αναγκαίο ένα σχέδιο που θα δημιουργήσει ένα επιτυχημένο μοντέλο Ναυτιλιακού Κέντρου που θα ενεργοποιήσει συνεργασίες και συνέργιες μεταξύ των μελών του, θα περιορίσει τις αντιπαραθέσεις και τις συγκρούσεις, θα ενσωματώσει πολιτικές ενίσχυσης της ναυτιλίας σε κάθε

συμβατό μέτρο που λαμβάνει η Πολιτεία και θα μειώσει την γραφειοκρατία εισάγοντας απλουστεύσεις.

Το Ναυτιλιακό Κέντρο Maritime Cluster Manager<sup>(16)</sup> θα πρέπει να επιτυγχάνει τουλάχιστον τα εξής:

- Να ενημερώνει άμεσα για κάθε τι νέο ενδιαφέρει την αγορά
- Να βοηθάει τους ενδιαφερόμενους στην υλοποίηση των αναπτυξιακών τους προγραμμάτων
- Να συνδέει την ναυτιλία με τους άλλους παραγωγικούς κλάδους,
- Να ενισχύει και θα ενσωματώνει τον όρο «ποιότητα» σε κάθε δραστηριότητα που απαιτείται.
- Να αναπτύσσει τον σχετικό χρηματοπιστωτικό τομέα,
- Να επιδιώκει την προσέλκυση νέων κεφαλαίων και επενδύσεων από την αλλοδαπή ή από το εσωτερικό,
- Να προωθεί ποιοτικότερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο ευρύτερο ναυτιλιακό κέντρο του Πειραιά.
- Να στηρίζει την άνοδο της παραγωγικότητας μέσω εκπαίδευσης, έρευνας κλπ.

### Οι εξελίξεις της τελευταίας πενταετίας

#### Η άνοδος και τα Ρεκόρ της Ελληνικής Ναυτιλίας

Πριν ξεσπάσει η παγκόσμια οικονομική κρίση, όλα τα νούμερα τα σχετικά με τη Ναυτιλία παρουσίαζαν εκπληκτικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Είναι χαρακτηριστική η ετήσια έκθεση που έδωσε στην δημοσιότητα η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών μόλις το 2008 και η οποία σημείωνε εξής:

*«Το 2007 η παγκόσμια οικονομία εξακολούθησε να αναπτύσσεται με υψηλούς ρυθμούς, παρά τις ιστορικά υψηλές διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου και των βασικών ξηρών χύδην φορτίων. Το παγκόσμιο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 4,7% το 2007 συγκρινόμενο με 4,9% το 2006, με την Κίνα και την Ινδία να βρίσκονται για άλλη μια χρονιά στις πρώτες θέσεις των χωρών με τις υψηλότερες επιδόσεις στην αύξησή του.*

---

(16) Προσαρμογή στη Ναυτιλία των συμπερασμάτων από τη μελέτη των clusters, Porter M. (1979)

Στη ζώνη του ευρώ, ο μέσος ετήσιος ρυθμός ανόδου του ΑΕΠ διαμορφώθηκε στο 2,6% (από 2,7% το 2006), ενώ στην Ελλάδα το ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 4 % (έναντι 4,3% το 2006). Οι προοπτικές για το 2008 δεν είναι εξίσου ευνοϊκές καθώς αναμένεται επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου του παγκόσμιου ΑΕΠ. Ειδικά για την Ελλάδα, η Τράπεζα της Ελλάδος εκτιμά ότι ο ρυθμός ανόδου του ΑΕΠ για το 2008 θα κυμανθεί στο 3,7%.»

Το 2007 ήταν μια εξαιρετική χρονιά για τη ναυτιλία παγκοσμίως καθώς όλα τα παλιά ρεκόρ καταρρίφθηκαν στους ναύλους των bulk carriers, στην ανάπτυξη της αγοράς bulk carriers, στις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων, στα έξοδα των πλοίων, στις παραλαβές νεότευκτων από τα ναυπηγεία και στις επενδύσεις σε πλοία. Τα bulk carriers και τα πλοία των εξεδρών off shore κυριάρχησαν στη ναυλαγορά με την εξαιρετική απόδοσή τους, ακολουθούμενα από τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία εμπορευματοκιβωτίων (containers).

Κατά τη διάρκεια του 2007, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν την ανοδική πορεία τους, αγγίζοντας τα 16.939 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 2.615 εκατ. ευρώ ή 18% σε σύγκριση με τις ιδιαίτερα υψηλές εισπράξεις του 2006, αποτελώντας το 7,6% του ΑΕΠ<sup>(17)</sup>. Τούτο οφείλεται στην άνοδο των ναύλων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου και παρά την καθοδική τάση των ναύλων πλοίων μεταφοράς πετρελαίου. Η άνοδος των ναύλων ξηρού φορτίου συνδέεται τόσο με την αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, κυρίως από την Κίνα και δευτερευόντως από την Ινδία, όσο και με τη «συμφόρηση» που σημειώνεται κυρίως στους λιμένες της Αυστραλίας και συντελεί στον περιορισμό των διαθέσιμων πλοίων.

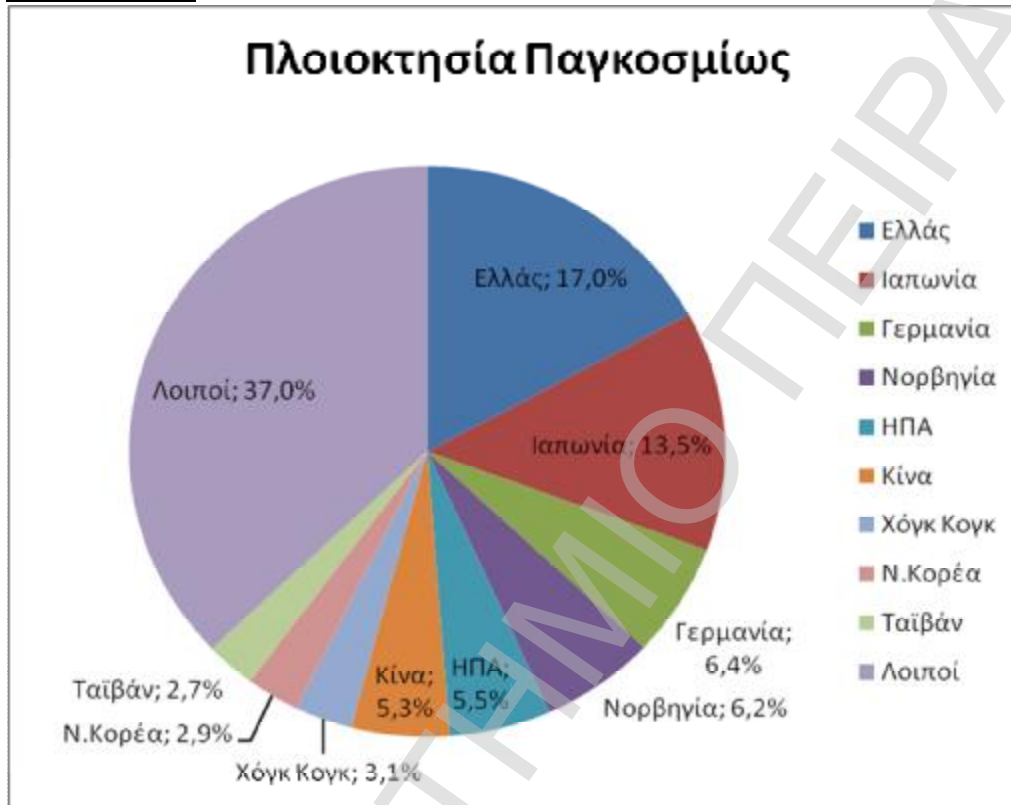
Μέσα σε αυτήν την ατμόσφαιρα η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίζοντας μία μακρά παράδοση διατήρησε τη διεθνή πρωτιά της με 3.153 πλοία (μεγαλύτερα των 1.000 gt) με 167,2 εκατ. dwt, αντιπροσωπεύοντας το 15,5% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt<sup>1</sup>. Η ελληνική σημαία είναι τρίτη στη διεθνή κατάταξη και πρώτη στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε dwt. Επιπλέον, τα ελληνόκτητα πλοία υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αποτελούν το 44,1% σε dwt της κοινοτικής ναυτιλίας. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο ελληνικός εφοπλισμός διαχειρίζεται το 21,7% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (crude/oil product tankers) και το 20,4% του παγκόσμιου

(17) *Greek Shipping News δημοσίευση της 16/05/2008 – Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών*



στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε dwt (εξαιρούνται τα υπό ναυπήγηση πλοία). Η δύναμη αυτή, προερχόμενη από ένα μικρό κράτος χωρίς εθνικά φορτία ικανά να συντηρήσουν το στόλο του, είναι απόδειξη της τεχνογνωσίας, των πολιτικών και των αρχών της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

**ΓΡΑΦΗΜΑ 1**



Πηγή UNCTAD 2006, Βλάχος Γ. 2007

Η άνευ προηγουμένου ναυλαγορά – για το ύψος και τη διάρκειά της μέχρι το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης του 2008– άφησε μεγάλη ρευστότητα και ναυπηγικό οίστρο στους Έλληνες εφοπλιστές. Συγκεκριμένα, στον τομέα των ναυπηγήσεων, η ελληνόκτητη ναυτιλία πέτυχε εξίσου εντυπωσιακούς ρυθμούς. Στο τέλος Δεκεμβρίου 2007 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 918 πλοία συνολικής χωρητικότητας 71,8 εκ. dwt., παρουσιάζοντας αύξηση 49,8% σε σύγκριση με τη ναυηγούμενη χωρητικότητα στις αρχές του ίδιου έτους. Από αυτά, τα 314 είναι δεξαμενόπλοια και αντιπροσωπεύουν το 16,4% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) (111 crude/oil product tankers ήτοι 17,6% του παγκόσμιου dwt, 134 chemical & product tankers ήτοι 15,5% του παγκόσμιου dwt και 69 product tankers ήτοι 12,9% του παγκόσμιου dwt) και τα 392 φορτηγά χύδην φορτίου αντιπροσωπεύοντας το 20,3% στην κατηγορία αυτή. Η

εντυπωσιακή ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών έχει σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση του ποιοτικού προφίλ του ελληνόκτητου στόλου και την περαιτέρω μείωση της ηλικίας του σε 12,5 έτη από 14,3 έτη το 2007, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία στόλου ανέρχεται σε 9 έτη έναντι 11,1 ετών το 2007 (συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων υπό ναυπήγηση). Ενώ προηγούνται στις ναυπηγικές παραγγελίες, οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν να οδηγούν και την αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων. Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι η Ελλάδα μετέχει στη «Λευκή Λίστα» των σημαιών του Paris MOU (Μνημόνιο Λιμενικού Ελέγχου) και στον κατάλογο των ποιοτικών σημαιών “Qualship 21” της Αμερικανικής Ακτοφυλακής.

Η ναυτιλία αποτελεί τον πρωταρχικό οικονομικό τομέα της Ελλάδας, απασχολώντας 50.000 ναυτικούς<sup>(18)</sup> και 11.500 υψηλού επιπέδου προσωπικό γραφείου. Το πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων απασχολεί 160.000 άτομα, που αντιστοιχούν με ποσοστό 4-4,5% του εργατικού δυναμικού της χώρας.

### **Συμβολή στο ισοζύγιο πληρωμών**

Όλα τα παραπάνω εξηγούν τη μεγάλη σημασία του ναυτιλιακού πλέγματος για την οικονομία της Ελλάδας καθώς η Ναυτιλία μαζί με τον Τουρισμό αποτελούν τους δύο κύριους τροφοδότες της με συνάλλαγμα για κάλυψη του μεγάλου εις βάρος της ανοίγματος του εμπορικού ισοζυγίου. Μάλιστα ο Τουρισμός είναι μια βιομηχανία που επιδοτείται σημαντικά από το Κράτος ενώ η Ναυτιλία λειτουργεί χωρίς καμιά στήριξη από τον κρατικό μηχανισμό καθώς δραστηριοποιείται στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η συμβολή της Ναυτιλίας στο ισοζύγιο προέρχεται από εμβάσματα εφοπλιστών, εμβάσματα ναυτιλλομένων, εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία, εισοδήματα από τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές, από την φορολογία του εφοπλισμού και από διάφορες άλλες μικρότερες κατηγορίες πηγών.

Το Εφοπλιστικό συνάλλαγμα κατά βάση αποτελείται από κατηγορίες δαπανών που γίνονται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και εισρέουν στην ελληνική οικονομία και κατά βάση είναι οι καταβολές διαφόρων ποσών (μισθών, συντάξεων, επιδομάτων κλπ.) σε οικογένειες ναυτικών, η εξόφληση των διαφόρων ασφαλιστικών και

---

(18) Πρόκειται για το σύνολο των ναυτικών, εκ των οποίων οι μισοί στα ποντοπόρα πλοία

φορολογικών υποχρεώσεων των ναυτικών, κάποιες τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες αλλά και οι συντηρήσεις, οι επισκευές και οι εφοδιασμοί σε ελληνικά λιμάνια

## ΓΡΑΦΗΜΑ 2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ



(Πηγή: Βλάχος Γ.Π., 2007)

### Η Παγκόσμια οικονομική κρίση και οι συνέπειές της στη Ναυτιλία

Η Παγκόσμια οικονομική κρίση που ενέσκηψε το 2008 ως αποτέλεσμα λανθασμένων πολιτικών των τραπεζών και ολόκληρου του κλάδου real estate στις Ηνωμένες Πολιτείες<sup>(19)</sup>, η οποία οδήγησε κολοσσούς τραπεζικούς και χρηματοδοτικούς στη χρεωκοπία και ενέπλεξε τον κόσμο ολόκληρο σε μια μεγάλη και δυσάρεστη οικονομική περιπέτεια, έπληξε κατά πολύ και τη Ναυτιλία.

Πέρα από τη συνεχή και την υπέρ του δέοντος άνοδο των τιμών των ναύλων για αρκετά χρόνια (2001-2008) που έκανε μια διόρθωση των τιμών και μια περίοδο ύφεσης στη ναυτιλία αναμενόμενες, η Παγκόσμια κρίση, με το πάγωμα τραπεζικών εγγυήσεων απαραίτητων για συναλλαγές και την πτώση των ρυθμών ανάπτυξης όλων

(19) Για μια πλήρη ανάλυση της οικονομικής κρίσης TRT World δημοσίευση 5-11-2008 ηλεκτρονική διεύθυνση (στα ελληνικά) <http://www.trt.net.tr/international/newsDetail>

των χωρών συμπεριλαμβανομένης και της Κίνας, που οδηγούσε την ζήτηση για μεταφορικό έργο στα ύψη επί αρκετά χρόνια, ήταν φυσικό να πληγεί άμεσα και σφοδρά η ναυτιλία που είναι παράγωγο οικονομικό μέγεθος και εξαρτάται απόλυτα από τη δομή και τον όγκο του διεθνούς εμπορίου.

Τα χρόνια 2008-09 οι ναύλοι έχουν πέσει σε πολύ χαμηλά επίπεδα και τη στιγμή αυτή βρίσκονται ακόμα πολύ πιο κάτω από το επίπεδο ισοσκελίσης ακόμα και των λειτουργικών εξόδων των πλοίων, χωρίς να λαμβάνονται υπ' όψη οι αποπληρωμές δόσεων για την αγορά ή το χτίσιμο των πλοίων και τα διοικητικά έξοδα λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων<sup>(20)</sup>. Με τόσο χαμηλό επίπεδο ναύλων, είναι φυσικό να σημειώνει τα δύο τελευταία χρόνια μια υποχώρηση και ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος με επιπτώσεις σε ολόκληρο το ναυτιλιακό πλέγμα επιχειρήσεων. Ωστόσο ο δυναμισμός της ελληνικής ναυτιλίας παραμένει και όλοι αναμένουν την έξοδο από την κρίση που έχει ήδη αναγγελθεί από τις μεγάλες χώρες και τους διεθνείς οργανισμούς ότι θα συμβεί μέσα στο 2010.

---

(20) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ <http://www.economia.gr/>, και Ξηραδάκης Γ. 15-11-2008 *Seantation*, <http://www.theseantation.gr/news/compass-to-the-market/xiradakis-krisi.htm> και *Ανάλυση* 9-10-2009 <http://www.greekshippingnews.gr/>, κ.α.

### 2.2.2 Ο Ναυτιλιακός Πειραιάς

Ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα<sup>(21)</sup>.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρείες.

Πλέον των ανωτέρω στον Πειραιά σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Οι πιο γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης.

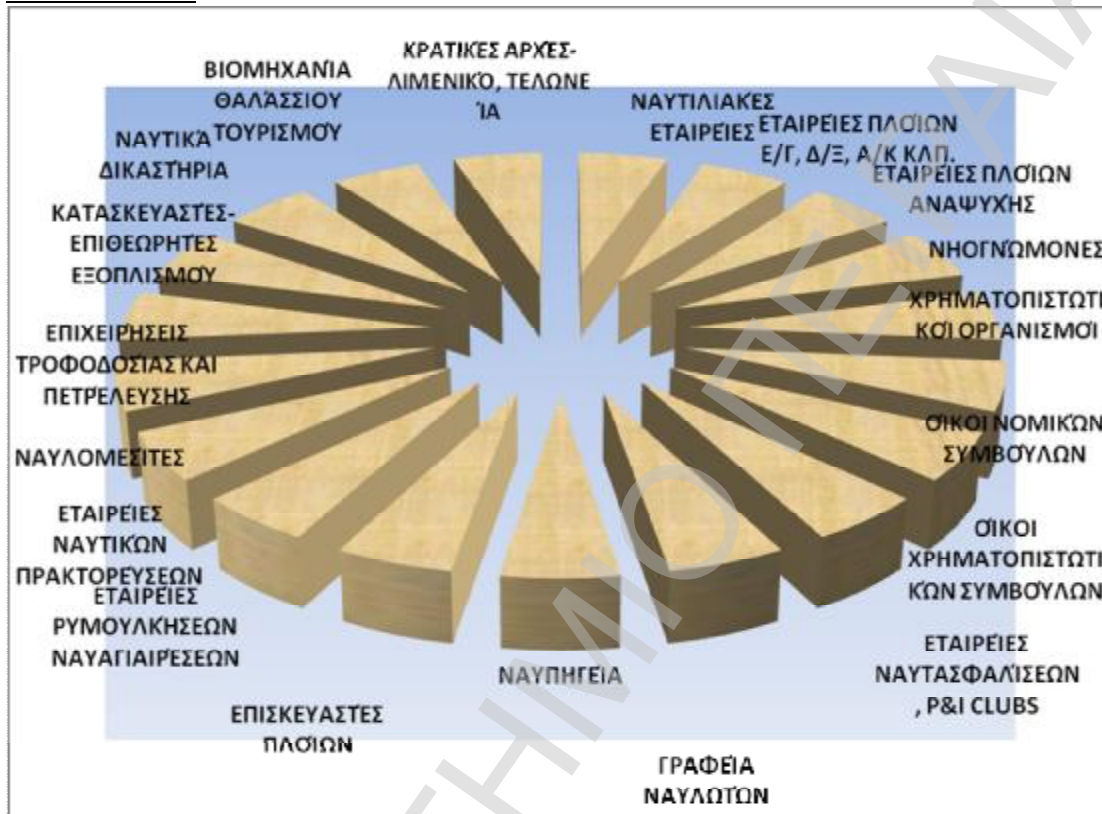
Γνωστοί οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων.

---

(21) Στοιχεία για το ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά από, τον τότε YEN κ.Ν.Βουλγαράκη στην εκδήλωση του Ελληνοαμερικάνικου Επιμελητηρίου στη Ν.Υόρκη, ρεπορτάζ Μ.Τσαμόπουλος 11-2-2008 Express

Σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων<sup>(22)</sup>.

### ΓΡΑΦΗΜΑ 3 ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ CLUSTER



Πηγή, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, Πεπραγμένα 2006

Τη ναυτιλιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλευσης πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού.

Η εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν διασυνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα

(22) Πρόσφατα ολοκληρώθηκε το νομοθετικό πλαίσιο για ένα ελληνικό P&I Club σύμφωνα με το οποίο μπορεί πλέον να ιδρυθεί αλληλασφαλιστικός οργανισμός στην Ελλάδα, υπό τη μορφή των συνεταιρισμών, περισσότερα Παζαρτζής Μ.(2007)

διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των Ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη.

Υπάρχει ωστόσο ένα σοβαρό πρόβλημα που αφορά στη διασύνδεση των εταιρειών, στην οργάνωση των παροχών και διευκολύνσεων που αναφέρθηκαν πιο πάνω, στη συστηματική εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που υπάρχουν, στην παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης, στην προσφορά υπηρεσιών υψηλού επιπέδου κλπ. που καθιστούν αναγκαία μian επέμβαση πολιτειακή για την κάλυψη αυτών των κενών που δεν μπορεί να γίνει με ιδιωτική και μόνο πρωτοβουλία.

### 2.2.3 Η συγκυρία

Η ναυτιλιακή αγορά είναι παγκοσμιοποιημένη και η ελληνόκτητη ναυτιλία ακόμα περισσότερο από κάθε άλλη εθνική ναυτιλία στον κόσμο καθώς το 95% του μεταφορικού έργου το οποίο εκτελεί αφορά σε ξένα φορτία που διακινούνται από ξένες χώρες αποστολής σε ξένες επίσης χώρες προορισμού. Το πιο μεγάλο παγκοσμίως κέντρο ελληνικού ενδιαφέροντος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι το Σίτυ του Λονδίνου. Ουσιαστικά οι προοπτικές του Πειραιά είναι αλληλένδετα συνδεδεμένες με τις προοπτικές και τις επικρατούσες συνθήκες παντού στον κόσμο και ιδιαίτερα στο Σίτυ του Λονδίνου.

#### Τα προβλήματα στο Σίτυ του Λονδίνου

Σε ειδησεογραφικά Portal στο διαδίκτυο και σε καθημερινές και κυρίως οικονομικές εφημερίδες δημοσιεύτηκαν τα τελευταία χρόνια (2005-09) πολλά ρεπορτάζ που ενημέρωναν για τις τελευταίες εξελίξεις στο Σίτυ του Λονδίνου και σχετίζονταν με τις εκεί εγκατεστημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικού ενδιαφέροντος<sup>(23)</sup>.

Σύμφωνα με τα ρεπορτάζ αυτά, πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες και στελέχη τους, με οικονομικές δραστηριότητες στην Αγγλία, και κυρίως στον ναυτιλιακό τομέα, είναι έτοιμοι να εγκαταλείψουν το Σίτυ του Λονδίνου και την Αγγλία, εάν το Υπουργείο Οικονομικών προχωρήσει, όπως έχει ανακοινώσει, στην επιβολή φορολογίας στους λεγόμενους «non domiciles» ή residents, σε αυτούς για τους οποίους θεωρείται ότι η Αγγλία δεν είναι το μόνιμο μέρος της διαμονής τους.

Ο όρος «non domicile» είναι ένα σημαντικό φορολογικό παράθυρο, το οποίο προσελκύει ξένους επενδυτές, γιατί όσοι ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία πληρώνουν φόρο μόνο για τις οικονομικές τους δραστηριότητες στην Αγγλία, και φυσικά φροντίζουν να πληρώνουν ελάχιστη φορολογία εμφανιζόμενοι βασικά ως αντιπρόσωποι εταιρειών που αμείβονται με μισθό. Αυτό κάνουν όλοι οι Έλληνες εφοπλιστές, αφού κανείς δεν εμφανίζεται στην Αγγλία ως εφοπλιστής, αλλά ως ναυτιλιακός πράκτορας.

Το βρετανικό Υπουργείο Οικονομικών έχει ανακοινώσει ότι στον νέο προϋπολογισμό, που θα κατατεθεί τον Απρίλιο, θα προβλέπεται και φορολογία για

(23) Βλ. ενδεικτικά: Φόρουμ- Διαδικτυακή κοινότητα, [www.phorum.gr/](http://www.phorum.gr/), Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, [www.bep.gr](http://www.bep.gr), Αδέσμευτος τύπος 8/10/2009, Ελληνικό Καφενείο <http://kafeneio-gr.blogspot.com>, Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία [www.mararbpiraeus.eu/](http://www.mararbpiraeus.eu/) κ.α.



τους «non domiciles», οι οποίοι θα έχουν δύο επιλογές: ή να πληρώσουν το ποσόν των 30.000 λιρών, οπότε δεν θα είναι υποχρεωμένοι να δηλώνουν τα εισοδήματά τους στο εξωτερικό, ή να δεχθούν να φορολογούνται με το καθεστώς του Άγγλου φορολογούμενου, δηλαδή να πληρώνουν φόρο για τις οικονομικές τους δραστηριότητες παγκοσμίως. Εάν υλοποιηθεί αυτή η πρόθεση του Υπουργείου Οικονομικών θα υπάρξει μεγάλη έξοδος ξένων επιχειρηματιών και τραπεζιτών από το Σίτυ του Λονδίνου.

### **Η σημασία της ελληνόκτητης ναυτιλίας για το Σίτυ**

Οι ελληνικές εταιρείες υπολογίζεται ότι συμβάλλουν στη βρετανική οικονομία κατά περίπου 10 δισεκατομμύρια δολάρια. Σύμφωνα με μελέτη του βρετανικού Ναυτικού Επιμελητηρίου σε περίπτωση που αποχωρήσουν οι Έλληνες εφοπλιστές από το City η βρετανική οικονομία θα απολέσει περί το ένα δισεκατομμύριο στερλίνες, ενώ θα καταργηθούν και περίπου 120.000 θέσεις εργασίας μεσαίων και υψηλόβαθμων στελεχών, δημιουργώντας τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα. Αυτή ακριβώς η διαφανόμενη απώλεια του Λονδίνου θα μπορούσε να γίνει κέρδος για τον Πειραιά, εφ' όσον υπάρξει κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο στήριξης των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και εκδηλωθούν συγκεκριμένες ενέργειες σε ουσιαστικό αλλά και σε συμβολικό επίπεδο που να δείχνουν αυτή τη σταθερή θέληση.

### **Ναυτιλιακές επιχειρήσεις στον Παπαστράτου**

Παρ' όλο που ο Πειραιάς δεν διαθέτει ακόμα τις αναγκαίες υποδομές υποδοχής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που θέλουν να εγκατασταθούν στη χώρα μας, ωστόσο έχει ήδη ξεκινήσει μια τέτοια διαδικασία και έχει επιλεγεί από τους εφοπλιστές η περιοχή Παπαστράτου (5<sup>ο</sup> Διαμέρισμα Πειραιά) όπου τουλάχιστον έχουν ήδη καθιερωθεί θεσμικά εργαλεία ανάπλασης των υπαρχόντων οικοπέδων της τέως βιοτεχνικής ζώνης του Πειραιά η οποία έχει μετακινηθεί στο Σχιστό, στην Βιομηχανική Περιοχή Σχιστού.

Η διαδικασία επαναπατρισμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το Σίτυ έχει ήδη ξεκινήσει με αργούς αλλά σταθερούς ρυθμούς<sup>(24)</sup>. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι περισσότερες από 1.200 ναυτιλιακές εταιρείες, στις οποίες απασχολούνται πάνω

---

(24) *Capital.gr* Μ.Τσαμόπουλος, 31-7-2007

από 12.000 υπάλληλοι υψηλής εξειδίκευσης, διατηρούσαν το 2007 διαχειριστικά γραφεία στον Πειραιά, έναντι μόλις 900 το 2005.

Το γεγονός από μόνο του αποδεικνύει ότι ο εφοπλισμός επαναπατρίζεται, με μικρά μεν, αλλά σταθερά βήματα. Την ίδια στιγμή που ο Πειραιάς προσπαθεί να κερδίσει τη δική του θέση, ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, βελτιώνοντας τις υποδομές και τις παρεχόμενες υπηρεσίες προς τον κόσμο της ναυτιλίας, στο City του Λονδίνου οι Έλληνες εφοπλιστές προβληματίζονται για «την παραμονή τους ή μη».

Πληροφορίες<sup>(25)</sup> αναφέρουν ότι περισσότερες από εκατό ελληνικές εφοπλιστικές οικογένειες που εδρεύουν στο Λονδίνο «σκέφτονται σοβαρά το ενδεχόμενο να αλλάξουν “βάση” επιλέγοντας τον Πειραιά». Βεβαίως εκείνο που αναμένουν είναι να διαπιστώσουν ότι γίνονται σημαντικά έργα βελτίωσης των υποδομών στη χώρα μας, ενώ συγχρόνως η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει με κάποιο τρόπο να εγγυηθεί με μέτρα υπέρ της ναυτιλίας, την ύπαρξη ενός σταθερού και ανταγωνιστικού θεσμικού περιβάλλοντος για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του 2007 το εισέρευσε ναυτιλιακό συνάλλαγμα που έφθασε στα 17 δισ. ευρώ, ποσόν που αντιστοιχεί στο 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος (ΑΕΠ), ενώ κατά τη διάρκεια του 2007 ύψωσαν την ελληνική σημαία 105 πλοία. Να σημειωθεί επίσης ότι η επάνοδος μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων λειτουργεί ως ατμομηχανή για την ενδυνάμωση και ανάπτυξη ολόκληρου του πλέγματος των συναφών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων κι έτσι η επάνοδος ενός αριθμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων σημαίνει την ταυτόχρονη λειτουργία πολλαπλασίων επιχειρήσεων του κλάδου εν γένει.

### **Αγορές Οικοπέδων στον Παπαστράτου**

Ο επαναπατρισμός αυτός τείνει να μετατρέψει άναρχα και χωρίς κανένα σχεδιασμό την περιοχή Παπαστράτου στον Πειραιά σε άτυπο ναυτιλιακό κέντρο υποδοχής των εταιρειών που μετακινούνται από το Σίτυ στη χώρα μας. Οι Έλληνες εφοπλιστές που πρώτοι μετακίνησαν τη δραστηριότητά τους επέλεξαν την περιοχή Παπαστράτου επειδή εκεί υπάρχει ευνοϊκό πλαίσιο ανάπτυξης των οικοπέδων που υπήρχαν στη βιοτεχνική αυτή ζώνη ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Ωστόσο η μεγάλη

---

(25) *Εμπορικός Σύλλογος Πειραιά* *Greek Shipping News* <http://www.greekshippingnews.gr>

πλειοψηφία περιμένει από την κυβέρνηση να ενεργήσει συγκροτημένα σε μια καταλληλότερη περιοχή όπως αυτή της τέως βιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας.

Τα εφοπλιστικά κεφάλαια επένδυσαν δεκάδες εκατομμύρια ευρώ στην περιοχή Παπαστράτου αγοράζοντας οικόπεδα και χτίζοντας σύγχρονα κτήρια<sup>(26)</sup>. Τα σχέδιά τους περιλαμβάνουν από ελικοδρόμια μέχρι και εναέριας γέφυρες. Πίσω από τον Άγιο Διονύση στα περισσότερα οικοδομικά τετράγωνα, αναγείρονται σύγχρονα κτήρια εξοπλισμένα με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας, ώστε να είναι έτοιμα να στεγάσουν τα κέντρα αποφάσεων των Ελλήνων εφοπλιστών.

Πρωτοπόρος, στο σχέδιο ανέγερσης σύγχρονων κτηρίων που θα στεγάσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες της ποντοπόρου ήταν η Danaos του μεγαλομετόχου Δρ. Γιάννη Κούστα. Στην περιοχή επίσης έχουν μεταφερθεί σε ιδιότητα υπερσύγχρονα κτήρια η Golden Union της οικογένειας Βενιάμη, η οποία σχεδιάζει να υψώσει και δεύτερο κτήριο στο απέναντι οικοδομικό τετράγωνο. Μάλιστα τα δύο κτήρια θα ενωθούν με εναέρια γέφυρα.

Στην ίδια περιοχή στεγάζεται και η Ionian Management της οικογένειας Θεραπιώτη. Λίγο πιο μακριά έχει κτίσει το αρχηγείο του ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Νίκος Βαρβατές. Επίσης, στην περιοχή έχουν αγοράσει μεγάλες εκτάσεις, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νίκος Ευθυμίου αλλά και ο εφοπλιστής Βαγγέλης Μαρινάκης, καθώς και η οικογένεια Γιαλόζογλου. Παράλληλα, έχει εκδηλωθεί έντονο ενδιαφέρον από παραδοσιακές ελληνικές ναυτιλιακές οικογένειες να αγοράσουν γραφεία σε ορισμένα από τα νέα κτήρια που υψώνονται κάθε μέρα στην περιοχή. Χαρακτηριστικό είναι ότι και μια αγγλικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία έχει εκφράσει το ενδιαφέρον της, να στεγάσει τα κεντρικά της γραφεία στου Παπαστράτου.

Επιπλέον στην ευρύτερη περιοχή στεγάζονται ορισμένες από τις μεγαλύτερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών όπως ο ελληνικός, ο νορβηγικός και ο γαλλικός νηογνώμονας, αλλά και ο πρόεδρος του φορέα διαχείρισης του ΒΙΠΑ Σχιστού Γιάννης Πολυχρονόπουλος, ο οποίος δραστηριοποιείται ευρύτερα στις ναυτιλιακές υπηρεσίες.

---

(26) Βλ. Νέδος Β. ρεπορτάζ στο ΒΗΜΑ 4/11/2009, Νέα του Σαρωνικού [www.saronicnews.com/](http://www.saronicnews.com/), Μηνάς Τσαμόπουλος, 2009 ρεπορτάζ στο Capital.gr, [www.capital.gr/](http://www.capital.gr/)

Επίσης, στην Ακτή Κονδύλη βρίσκονται τα γραφεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών ANEK, Μινωικές Γραμμές και Hellenic Sea Ways

Οι εξελίξεις αυτές δείχνουν ότι η τάση επαναπατρισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι γεγονός καθώς και ότι αναζητούνται χώροι που να βρίσκονται στο κεντρικό λιμάνι και να έχουν τη δυνατότητα για στοιχειώδεις έστω υποδομές. Αυτή η τάση θα πρέπει να οργανωθεί σωστά και να τύχει υποδοχής με τρόπο αποτελεσματικό μέσα από τη δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου που να βρίσκεται στο λιμάνι και να έχει τη δυνατότητα ανάπτυξης των κατάλληλων χρήσεων. Η λύση της τέως βιομηχανικής ζώνης μοιάζει απολύτως αναγκαία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### ΟΡΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

#### 3.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΚΡΑΤΟΥΝ ΔΙΕΘΝΩΣ

Για τη διερεύνηση της δυνατότητας να δημιουργηθεί με τρόπο σχεδιασμένο και αποδοτικό ένα ναυτιλιακό κέντρο στον Πειραιά, είναι σκόπιμο να διερευνηθούν οι παράγοντες που πρέπει να ισχύουν ως όροι ή προϋποθέσεις για την επιτυχή λειτουργία του και για την ένταξή του στο συνολικό πλέγμα συναφών επιχειρήσεων με τρόπο τέτοιο που να επηρεάζει το σύνολο των επιχειρήσεων και να ανεβάζει τα επίπεδα ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας τους.

Αναγκαία λοιπόν είναι μια καταγραφή των χαρακτηριστικών που έχουν τα πλέγματα και των θεωριών που είναι σύγχρονες και αφορούν στον τρόπο με τον οποίο κάποια κεντρικά μέρη τους (ναυτιλιακά κέντρα) πρέπει να ενισχύονται ώστε οι ευρύτεροι στόχοι να επιτυγχάνονται.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναγνωρίζει τη σπουδαιότητα των πλεγμάτων ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων και τη συμβολή τους στην ενδυνάμωση της ανάπτυξης και για αυτό χρηματοδοτεί δράσεις<sup>(27)</sup> που έχουν στόχο την ενίσχυση αυτών των πλεγμάτων μέσα από τη λειτουργία ναυτιλιακών κέντρων. Επίσης σε όλο τον κόσμο αναγνωρίζεται ότι τα ναυτιλιακά πλέγματα συνεισφέρουν στις οικονομίες των κρατών που τα φιλοξενούν και το Ντουμπάι όπως και η Κύπρος<sup>(28)</sup> είναι χαρακτηριστικές περιπτώσεις τέτοιας ανάπτυξης.

Προς τούτο θα εξεταστούν ευρύτερα ναυτιλιακά πλέγματα ανά τον κόσμο, και στην Ε.Ε. αλλά και τα προαναφερθέντα σε Ντουμπάι και Κύπρο και θα περιγραφτούν τα κύρια χαρακτηριστικά τους και τα μεγέθη τους .

---

(26) Περισσότερα σελ. 98 Ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης

(27) Αναλυτικά για Ντουμπάι, Κύπρο σελ. 62-64

### 3.1.1 Ναυτιλιακά Πλέγματα, Ναυτιλιακά Κέντρα

Σε περιοχές όπου υπάρχει έντονη οικονομική δραστηριότητα δια μέσου επιχειρήσεων διαφόρων κλάδων, παρατηρείται το φαινόμενο της δημιουργίας ΠΛΕΓΜΑΤΩΝ (Cluster) ή Συστάδων παρεμφερών επιχειρήσεων<sup>(28)</sup>. Πρόκειται για το φαινόμενο της συνεργασίας των επιχειρήσεων που βρίσκονται σε μια γειτονική περιοχή κι έχουν ενδιαφέροντα και αρμοδιότητες συναφείς. Η δράση κάθε μιας επηρεάζει λίγο ή πολύ τις υπόλοιπες και ο κυριότερος στόχος για αυτή τη συνεργασία είναι η επίτευξη οικονομιών συνεργειών.

Ο Michael Porter (1979)<sup>(29)</sup>, καθηγητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου του Χάρβαρντ ορίζει ένα Πλέγμα ως εξής:

**«Είναι μια ομάδα οργανισμών (επιχειρήσεων) ενός συγκεκριμένου κλάδου που συνδέονται μεταξύ τους γεωγραφικά και οι οποίες μπορούν να συνεργάζονται αλλά και να ανταγωνίζονται μεταξύ τους»**

Η συνεργασία μεταξύ των οργανισμών ενός πλέγματος συναφών επιχειρήσεων είναι συνήθως εμφανής ενώ ο ανταγωνισμός είναι περισσότερο έμμεσος. Με τις οικονομίες συνεργειών που ωθούν τις επιχειρήσεις σε βελτιώσεις και καινοτομίες παράγεται προστιθέμενη αξία που ωφελεί τελικά όλες τις συνιστώσες του πλέγματος.

Ένα πλέγμα μπορεί να συγκροτηθεί κατευθυνόμενο από μια μεγαλύτερη οργάνωση (Πολιτεία, Φόρουμ κλπ.) ή να αυτό-οργανωθεί δια μέσου της γειννίας και των συνεχών ανταλλαγών μεταξύ των επιχειρήσεων που το απαρτίζουν.

Στην παγκοσμιοποιημένη υπάρχουν διάφορα είδη πλεγμάτων που ποικίλουν με βάση το μέγεθος, το είδος της βιομηχανίας στην οποία ανήκουν, τον ρόλο τους στο ευρύτερο οικονομικό σύστημα κλπ. Σε όλες τις περιπτώσεις όμως σε ένα πλέγμα συναφών επιχειρήσεων θα υπάρχουν πάντα επιχειρήσεις παραγωγής προϊόντων ή υπηρεσιών, επιχειρήσεις-προμηθευτές πρώτων υλών, εφοδίων, προσωπικού κλπ., κρατικοί φορείς αρμόδιοι για τον κλάδο στον οποίο ανήκει το πλέγμα, εκπαιδευτικοί φορείς για την εκπαίδευση των στελεχών και κατάρτιση του προσωπικού που λειτουργεί αυτές τις επιχειρήσεις, επιχειρήσεις που παράγουν συμπληρωματικά προϊόντα, χρηματοοικονομικοί οργανισμοί κλπ.

(28) Στην ιστοσελίδα [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/clusters/executive\\_summary\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/clusters/executive_summary_en.pdf) της Ε.Ε. αναλύεται ο αναπτυξιακός ρόλος των maritime clusters

(29) Ο Michael Porter, είναι γνωστός για το μοντέλο του της στρατηγικής των 5 δυνάμεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό των επιχειρήσεων

Χαρακτηριστικό αυτών των πλεγμάτων είναι η επιδίωξη της καινοτομίας και της βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας, αφού μέσα από αυτές τις δράσεις προέρχονται και οι σημαντικότερες οικονομίες συνέργειας. Γενικά οι ύπαρξη καναλιών επικοινωνίας και διάχυσης της πληροφορίας, ευνοεί την καινοτομία και πραγματοποιεί οικονομίες κλίμακας. Η αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων και η μεταξύ τους συμπληρωματικότητα ωθεί ακόμα και εκείνες τις επιχειρήσεις που υπό άλλες συνθήκες θα καθυστερούσαν και θα έμεναν έξω από το παιχνίδι του ανταγωνισμού να συμμετέχουν στην τεχνολογική εξέλιξη και να κάνουν βήματα προόδου προκειμένου να παραμείνουν στο Πλέγμα και να μην εκβραστούν από αυτό. Έτσι το σύνολο των επιχειρήσεων του πλέγματος εκσυγχρονίζεται, ακολουθεί τις καινοτομίες και βοηθά στη δημιουργία ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.

### **Το ναυτιλιακό πλέγμα συναφών επιχειρήσεων**

Όπου υπάρχει αναπτυγμένη ναυτιλιακή βιομηχανία και υπάρχουν μεγάλα λιμάνια, γύρω από αυτά και γύρω από τις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις του κλάδου αναπτύσσονται πλέγματα συναφών επιχειρήσεων που καλύπτουν οριζοντίως (σε ευρύτητα δραστηριοτήτων) και καθέτως (στη σειρά παραγωγής) πολλούς και ποικίλους τομείς επαγγελματών σχετικών με τη ναυτιλία.

Τέτοιες επιχειρήσεις (ενδεικτικά και για να φανεί το εύρος ενός πλέγματος) είναι:

Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Πρακτορεία πλοίων γραμμών, Ναυλομεσιτικές εταιρείες, Νομικά Γραφεία επίλυσης ναυτιλιακών ζητημάτων, Ναυπηγεία, Τράπεζες, Ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις, Μηχανουργεία πλοίων, Γιώτιγκ Κλαμπ, Ιχθυόσκαλες, Καταδυτικά κέντρα, Ιστιοπλοϊκοί Όμιλοι, Επιχειρήσεις θαλάσσιων τροφών, Εταιρείες Σχεδιασμού πλοίων, Επιχειρήσεις εφοδίων πλοίων, Γραφεία ναυτεργατών, Ναυτασφαλιστικά γραφεία, Επιχειρήσεις θαλασσιών σπορ, Εταιρείες θαλάσσιων συγκοινωνιών, Λιμάνια, Εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών, Εταιρείες Logistics, Σχολές Εμποροπλοιάρχων, Νηογνώμονες, Ναυαγοσωστικά, Εταιρείες καθαρισμού, κλπ. (Βερονίκης Σ., 2008)

Τα πλέγματα αυτά (clusters) είναι διασυνδεδεμένα μεταξύ τους και αποτελούνται από άλλα μικρότερα υπο-πλέγματα, είτε με γεωγραφικό είτε με άλλου είδους διαχωρισμό.

Η κατηγοριοποίηση των επιχειρήσεων που μετέχουν σε ένα ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα (cluster) κατά κλάδους είναι η εξής:

Λιμενικές Υπηρεσίες: Μεταφορές φορτίου, διαμετακόμιση φορτίων και επιβατών, αποθήκευση, εφοδιασμός, συντήρηση πλοίων (υδροδότηση, ηλεκτροδότηση, τροφοδοσία, επισκευές κλπ) επίβλεψη και διοίκηση της διαχείρισης του λιμανιού, πλοήγηση κλπ.

Εμπορική και Μεταφορική Ναυτιλία: Θαλάσσιες μεταφορές, διεθνές εμπόριο.

Ναυτιλιακός εξοπλισμός και υποστηρικτικές δραστηριότητες: Αφορούν σε δράσεις συμπληρωματικές του κυρίως ναυτιλιακού έργου

Ναυπήγηση: κατασκευές, επισκευές, μετασκευές

Υπηρεσίες Ναυτιλίας: Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις ασχολούμενες με το λειτουργικό κομμάτι των πλοίων, πρακτορεύσεις, ναυλώσεις, νομικές υπηρεσίες, ασφάλιση, διαχείριση, επιθεωρήσεις και νηογνώμονες

Αλιεία και συναφείς δραστηριότητες

Ναυτιλία σε λίμνες και ποτάμια (όπου υπάρχουν αυτές οι προϋποθέσεις)

Βυθοκόρηση για κατασκευή υποδομών σε λιμάνια κλπ.

Υποθαλάσσια εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου (όπου υπάρχουν βέβαια τέτοιες δράσεις)

Πολεμική Ναυτιλία : περιφρούρηση, διάσωση, ναυαγιαυρεσίες

Θαλάσσιος τουρισμός (κρουαζιέρες, γιώτικ κλπ.) και ναυταθλητισμός

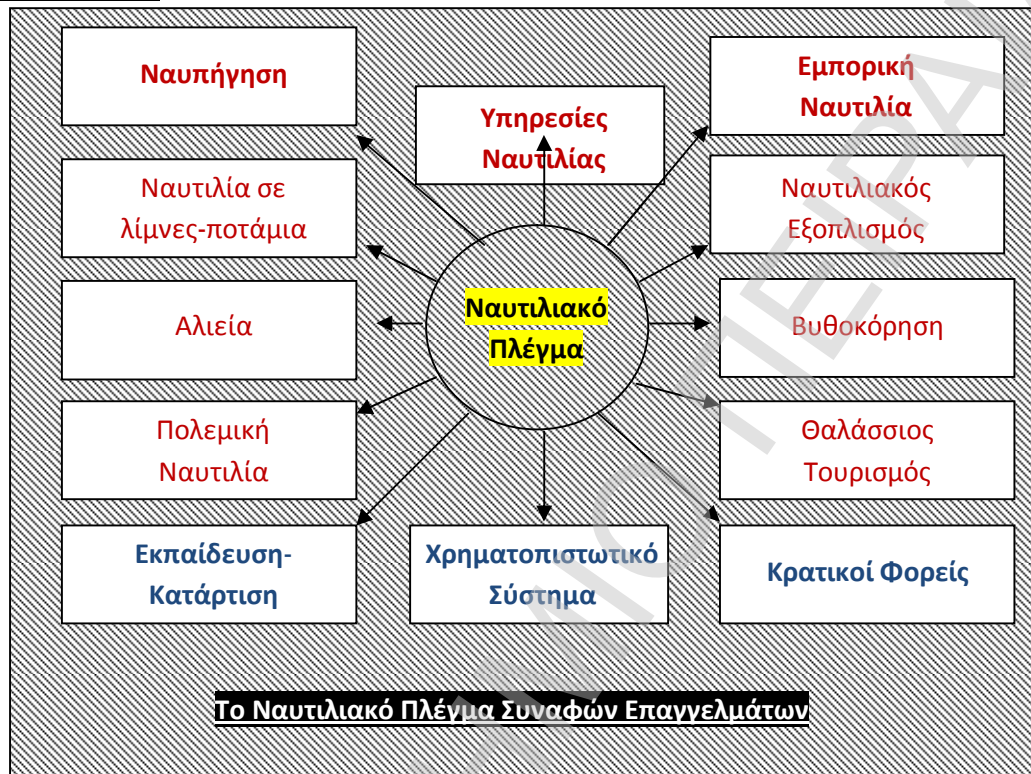
Εκπαίδευση και Κατάρτιση: Από πανεπιστήμια, σχολές αξιωματικών ΕΝ και ΙΕΚ μέχρι σχολές μαθητείας και ΚΕΚ

Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα



Το παρακάτω σχεδιάγραμμα δείχνει το εύρος των δραστηριοτήτων οι οποίες αποτελούν τις βασικές κατηγορίες επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε ένα ευρύ πλέγμα συναφών προς τη ναυτιλία επιχειρήσεων.

#### ΓΡΑΦΗΜΑ 4 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΛΕΓΜΑ



Πηγή Ταγκούλης, 2009

#### Παράγοντες ανάπτυξης των πλεγμάτων

Συνήθως τα πλέγματα συναφών προς τη ναυτιλία επιχειρήσεων αναπτύσσονται στα μεγάλα λιμάνια και στις χώρες με ναυτική παράδοση ή έντονη ναυτική δραστηριότητα και η ανάπτυξη γίνεται χωρίς κανόνες πέρα από εκείνους που επιβάλλουν η ίδια αγορά και το δομημένο περιβάλλον, δηλαδή οι νόμοι ζήτησης και προσφοράς, οι εθνικοί ή τοπικοί κανονισμοί για είσοδο ή έξοδο επιχειρήσεων από την αγορά, το επίπεδο των υπαρχουσών υποδομών και τα ενδεχόμενα κίνητρα και οι περιορισμοί που επιβάλλονται από την Πολιτεία

Οι νόμοι ζήτησης και προσφοράς έχουν να κάνουν με τη γειτνίαση με μεγάλες αγορές, τη στρατηγική θέση ενός μεγάλου λιμανιού, τη συγκέντρωση βιομηχανιών που είναι συμπληρωματικές με τη ναυτιλία, τη δομή του εμπορίου, τις τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών, το επίπεδο της τεχνολογίας και όλους τους παράγοντες

που επηρεάζουν τη ζήτηση και την προσφορά και συμβάλουν ώστε να είναι αποδοτική οικονομικά η λειτουργία ενός πλέγματος ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Γκιζιάκης κ.α. 2002)

Οι εθνικοί ή τοπικοί κανονισμοί για είσοδο ή έξοδο επιχειρήσεων από την αγορά αφορούν στην ευελιξία και το επίπεδο ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας μια οικονομίας σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο και είναι ουσιαστικοί προσδιοριστικοί παράγοντες για την εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία ενός ναυτιλιακού πλέγματος.

Το επίπεδο των υπαρχουσών υποδομών είναι ένας αυτονόητα σημαντικός παράγοντας που ενισχύει ή προβάλλει εμπόδια στην ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού πλέγματος. Τα logistics, η επικοινωνία και πληροφόρηση καθώς και η ταχύτητα των μεταφορών εξαρτώνται απόλυτα από τις υποδομές της περιοχής.

Η πολιτειακή παρέμβαση δείχνει συχνά το μέγεθος του ενδιαφέροντος της τοπικής κοινωνίας για τη ναυτιλιακή δραστηριότητα. Ένα σύνολο κινήτρων (ή αντικινήτρων) μπορεί να είναι αποφασιστικός παράγοντας για τη λειτουργία ή μη μιας ναυτιλιακής αγοράς και την ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού πλέγματος.

### **Η σημασία της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό**

Τα πλέγματα συναφών επιχειρήσεων και ειδικότερα τα ναυτιλιακά πλέγματα που μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα, διαρθρώνονται και διασυνδέονται με πολλούς τρόπους μεταξύ τους (λειτουργία, προϊόν, συμπληρωματικότητα κλπ.) αλλά ο κύριος παράγων που τα συγκροτεί είναι η γεωγραφική γειτνίαση. Ο χώρος στον οποίο βρίσκεται και λειτουργεί ένα τέτοιο πλέγμα έχει ιδιαίτερη σημασία.

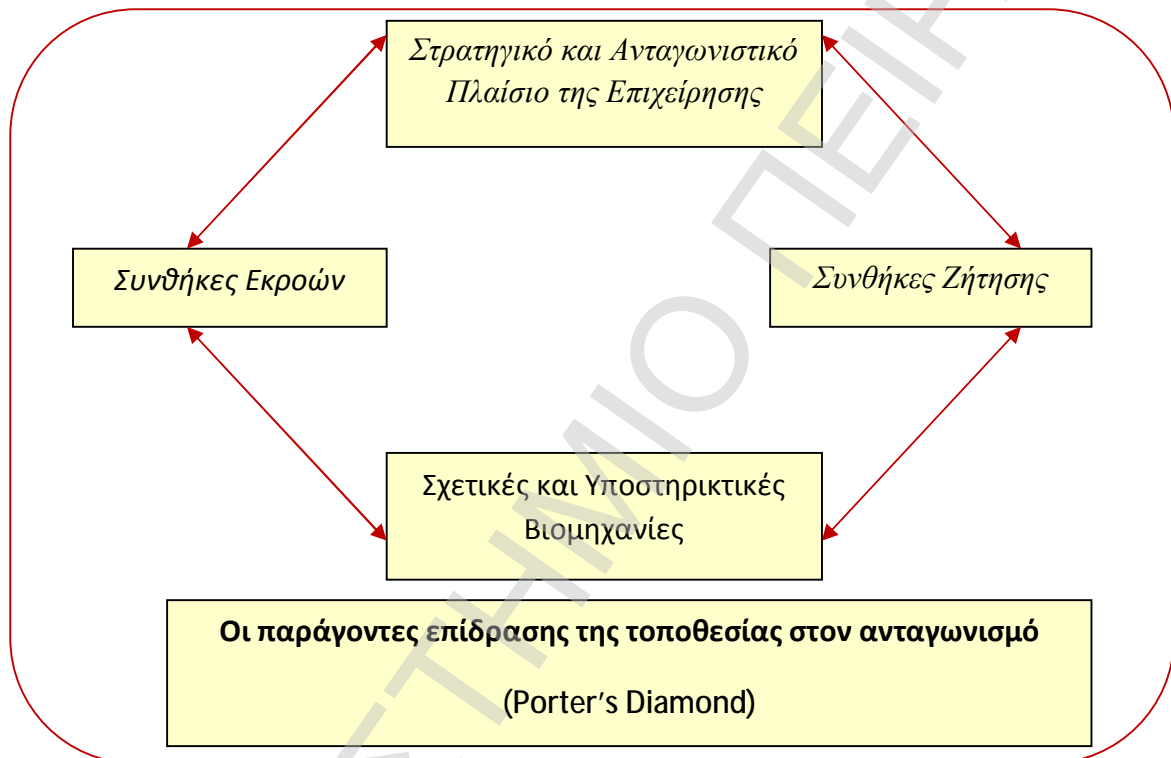
Η τοποθεσία, οι υποδομές, η δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφόρηση, το επίπεδο της τεχνολογίας, το διαθέσιμο ανθρώπινο δυναμικό, η άμεση γειτνίαση με διοικητικές και πολιτειακές αρχές, η ουσιαστική διασύνδεση με χώρους εκπαίδευσης, οι οδικές συνδέσεις κλπ. είναι όλα στοιχεία που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην τελική ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα ενός πλέγματος επιχειρήσεων, και επίσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Εκτός από το στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται και ζει η επιχείρηση του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος, είναι σημαντικές και οι

συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να προωθεί αυτά που παράγει είτε αυτά είναι υπηρεσίες είτε άλλα προϊόντα. Και αυτό το σημείο έχει να κάνει με τον χώρο και τις υποδομές.

Το γνωστό «διαμάντι του Πόρτερ»<sup>(30)</sup> δείχνει σχηματικά την επίδραση της τοποθεσίας στον ανταγωνισμό:

#### ΓΡΑΦΗΜΑ 5 ΤΟ ΔΙΑΜΑΝΤΙ ΤΟΥ PORTER



Πηγή: Porter M.

#### Κατευθυνόμενη δράση

Όπως επισημάνθηκε και νωρίτερα, ένα πλέγμα μπορεί να αναπτυχθεί αυτό-οργανωόμενο μέσα από την αλληλεξάρτηση των επιμέρους μελών του και λόγω της γεωγραφικής γειννίας. Μια τέτοια διαδικασία είναι συνήθως αργή και επιτυγχάνεται μέσα από τον ανταγωνισμό και την υποχρεωτική συνέργεια αρχικά για άμυνα έναντι ανταγωνιστικών πλεγμάτων και στη συνέχεια για βελτίωση της συνολική παραγωγικότητας και επίτευξη των οικονομιών συνέργειας.

Ωστόσο πέρα από την «άναρχη» ή «απρογραμματίστη» ανάπτυξη ενός ναυτιλιακού πλέγματος συναφών προς τη Ναυτιλία επιχειρήσεων, υπάρχουν δράσεις της

(30) Το διαμάντι του Porter M. (1979), το γνωστό "Diamond Model Michael Porter" διερευνά το σχετικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των εθνών στον διεθνή ανταγωνισμό.

Πολιτείας προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης μερών ή του όλου αυτού του πλέγματος, στήριξης της επιχειρηματικότητας, βελτίωσης των υποδομών (επικοινωνίες, συγκοινωνίες, διασυνδέσεις κλπ.). Αυτές οι δράσεις μπορεί να είναι θεσμικές (νομοθεσία ή κανονισμοί), πραγματικές (έργα) ή συνθετότερου τύπου.

### **Θεσμοθέτηση τέτοιων κέντρων**

Μια τέτοια σύνθετη προσπάθεια της Πολιτείας για την υποβοήθηση του όλου πλέγματος των συναφών προς τη Ναυτιλία επιχειρήσεων, είναι η δημιουργία και θεσμοθέτηση ενός Ναυτιλιακού Κέντρου. Το Ναυτιλιακό Κέντρο είναι και αυτό το ίδιο ένα πλέγμα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, και επομένως αποτελεί μέρος του ευρύτερου πλέγματος, έχει όμως ένα ιδιαίτερο κεντρικό ρόλο και χαρακτήρα καθώς επιδιώκει να λύσει προβλήματα που δυσκολεύουν τη λειτουργία της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ παράλληλα στοχεύει και στην προώθηση αυτής της βιομηχανίας μέσω δράσεων που έχουν κεντρική πολιτειακή κατεύθυνση την ενίσχυση της εθνικής (ή τοπικής) ναυτιλίας και κατά συνέπεια της εθνικής (ή τοπικής) οικονομίας. Το «εθνικής» ή «τοπικής» ναυτιλίας και οικονομίας της παραπάνω παραγράφου έχει να κάνει με την επιδίωξη του ναυτιλιακού κέντρου να είναι εθνικής ή τοπικής αντίστοιχα εμβέλειας.

Έτσι λοιπόν μπορούμε να δούμε τη λειτουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου σε σχέση με τη λειτουργία του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος που το περιβάλλει και να μπορέσουμε έτσι να το ορίσουμε ικανοποιητικά. Θα πρόκειται βέβαια για τη συνειδητή προσπάθεια θεσμικού χαρακτήρα για την οργάνωση και λειτουργία ενός ιδιαίτερου πλέγματος που θα παίζει ρόλο αναπτυξιακό, ερευνητικό, εκπαιδευτικό, διοικητικό, καινοτομικό, επικοινωνιακό κλπ. και θα συμβάλει στην ανάπτυξη του συνόλου των πλεγμάτων που το περιβάλλουν και αποτελούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία μιας περιοχής (ή και ενός εθνικού κράτους ακόμα) είναι η διαδικασία της δημιουργίας ενός Ναυτιλιακού Κέντρου.

### **Ναυτιλιακό Κέντρο**

Με την σύγχρονη λοιπόν έννοια μπορούμε να δούμε ότι το Ναυτιλιακό Κέντρο είναι ένα μέρος του όλου Cluster που έχει όμως ένα ιδιαίτερο «διευθυντικό στόχο» που απορρέει από τις λειτουργίες του. Το Ναυτιλιακό Κέντρο είναι και αυτό από μόνο του

ένα Πλέγμα (μια συστάδα) επιχειρήσεων, προσδιορισμένων τοπικά σε ένα γεωγραφικό χώρο, με συναφείς προς τη Ναυτιλία δραστηριότητες, το οποίο όμως Πλέγμα-Ναυτιλιακό Κέντρο αποκτά έναν επί πλέον ρόλο, ένα χαρακτήρα ιδιαίτερο, που έχει να κάνει με τις γενικότερες ανάγκες του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος και την δυνατότητά του να τις καλύπτει συμβάλλοντας όχι μόνο στην δική του ανάπτυξη και επέκταση αλλά στη γενικότερη ανάπτυξη και επέκταση του συνόλου της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και της εθνικής οικονομίας μέσα στην οποία αυτό δραστηριοποιείται.

Παρ' όλο που είναι πολύ σημαντικό ζήτημα ο τρόπος με τον οποίο είναι διασυνδεδεμένα τα μέρη του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος συναφών δραστηριοτήτων, και παρ' όλο που ο βαθμός εισαγωγής τεχνολογίας αιχμής, η ένταση της καινοτομίας, η κατανομή και η επάρκεια των διαθέσιμων πόρων και έννοιες όπως η εξειδίκευση, η εμπειρία, η επιχειρηματικότητα, η ανταγωνιστικότητα κλπ. είναι ουσιαστικοί παράγοντες για την αξιολόγηση ενός πλέγματος ναυτιλιακών επιχειρήσεων ή και ενός ναυτιλιακού κέντρου, ωστόσο μπορεί κανείς να περιοριστεί σε αριθμήσιμους δείκτες όπως το πλήθος των κυρίως ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το πλήθος των συναφών με τα ναυτιλιακά επιχειρήσεων, το πλήθος των θέσεων εργασίας, τον κύκλο εργασιών κλπ. οι οποίοι δείχνουν κατά προσέγγιση το μέγεθος του πλέγματος, την βαρύτητά του σε ό,τι αφορά στη ναυτιλιακή βιομηχανία και την σπουδαιότητά του στην εθνική οικονομία.

Μια πολύ σημαντική παράμετρος είναι ο καθορισμός ενός στρατηγικού και ανταγωνιστικού πλαισίου μέσα στο οποίο μπορούν να κινηθούν οι επιχειρήσεις του πλέγματος και κυρίως οι πιο σημαντικές επιχειρήσεις που θα δίνουν και τον τόνο της παραγωγικότητας και των καινοτομιών. Και όταν μιλάμε για στρατηγικό και ανταγωνιστικό πλαίσιο, εννοούμε τις συνθήκες ζήτησης (ποσότητα μεταφορικού έργου στην περίπτωση της ναυτιλίας, ποιότητα και υφή της ζήτησης υπηρεσιών κατά βάση κλπ.), το επενδυτικό κλίμα (αν υπάρχουν συνθήκες για επενδύσεις, το νομικό πλαίσιο, η πολιτική υπέρ ή κατά των ολιγοπωλίων, η ελευθερία στην αγορά κλπ.), την κυβερνητική πολιτική απέναντι στον ανταγωνισμό (διαφάνεια, καθαρό πλαίσιο, κανόνες λειτουργίας κλπ.) και τις συνθήκες εισροών (κεφαλαίου, εργασίας, πρώτων υλών, πληροφόρησης, διαδικασιών κλπ.)

Η σημασία του Ναυτιλιακού Πλέγματος Επιχειρήσεων για την Οικονομία γίνεται φανερή από το γεγονός και μόνο ότι το 7% του Ακαθάριστου Εθνικού Εισοδήματος της Ελληνικής Οικονομίας προέρχεται από τη Ναυτιλία ενώ πάνω από 100.000 εργαζόμενοι βρίσκουν εργασία στις θέσεις απασχόλησης που δημιουργεί το όλο ναυτιλιακό πλέγμα<sup>(31)</sup>. Και βέβαια πρόκειται για μια βιομηχανία (η ναυτιλιακή) που απαιτεί ελάχιστα από το κράτος σε υποδομές, ενισχύσεις, επιδοτήσεις κλπ. ενώ αποδίδει καθαρό συνάλλαγμα πέρα από τα λοιπά στοιχεία εθνικού εισοδήματος στα οποία συνεισφέρει. Αυτό είναι που διαφοροποιεί θετικά –για την εθνική οικονομία– τον ναυτιλιακό κλάδο από τον πρώτο σε συνεισφορά στο ΑΕΠ κλάδο του Τουρισμού ο οποίος είναι εν πολλοίς μια επιδοτούμενη βιομηχανία που εκμεταλλεύεται συχνά μέχρις εξαντλήσεως αποθέματα εθνικού πλούτου. Η Ναυτιλία είναι ουσιαστικά η πιο καθαρή και ανεξάντλητη πηγή εθνικού εισοδήματος και χωρίς αυτήν το σημαντικό και συνεχώς αυξανόμενο έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου της ελληνικής οικονομίας δεν θα μπορούσε να εξισορροπηθεί.

---

*(31) 25.000 ναυτικοί σε ποντοπόρα πλοία, 50.000 ναυτικοί συνολικά και 100.000 οι εργαζόμενοι του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος*

### 3.1.2 Σύγχρονες Θεωρίες για ναυτιλιακά κέντρα

Για τη διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στον Πειραιά, αναγκαίο είναι να εξεταστούν οι όροι για τη δημιουργία ενός τέτοιου κέντρου. Η εμπειρία από τη λειτουργία άλλων κέντρων και από τις ευρωπαϊκές δράσεις πάνω στο θέμα είναι χρήσιμη. Επίσης οι απόψεις που κυριαρχούν στη σύγχρονη εποχή για το πώς πρέπει να λειτουργούν τα ναυτιλιακά κέντρα ώστε να δημιουργούν προστιθέμενη αξία στο όλο ναυτιλιακό πλέγμα επιχειρήσεων, είναι χρήσιμες για την ανάλυσή μας.

Έχουμε ήδη ξεχωρίσει την έννοια του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος που περιλαμβάνει και το σύνολο των συναφών και ομοειδών επιχειρήσεων από την έννοια του ναυτιλιακού κέντρου που αποτελεί κι αυτό από μόνο του ένα τέτοιο μικρότερο πλέγμα, περιορισμένο γεωγραφικά και με ένα ιδιαίτερο ρόλο και χαρακτήρα.

Παρακάτω θα περιγράψουμε ναυτιλιακά κέντρα και ναυτιλιακά πλέγματα που υπάρχουν στον κόσμο αναζητώντας κάποιες ιδιότητες και κάποια χαρακτηριστικά που θα είναι χρήσιμα στους σκοπούς αυτής της εργασίας που είναι η διερεύνηση της δυνατότητας για τη δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά.

Θα δούμε επίσης τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς που σχετίζονται με τη Ναυτιλία και που εποπτεύουν, βοηθούν, ελέγχουν, αναπτύσσουν ή τροποποιούν τα διάφορα πλέγματα συναφών με τη Ναυτιλία δραστηριοτήτων που υπάρχουν και λειτουργούν στον ευρωπαϊκό χώρο. Θα δούμε επίσης τον τρόπο με τον οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τα Clusters της ναυτιλίας από τα οποία ζητά καινοτομίες, έρευνα και ανάπτυξη. Ο τρόπος που η Ε.Ε. βλέπει αυτόν τον τομέα έχει μεγάλη σημασία για το αν θα στηρίξει οικονομικά με προγράμματα υπάρχοντα ή καινούρια τις όποιες πρωτοβουλίες εκδηλωθούν. Η ενδεχόμενη στήριξη της Ε.Ε. επεκτείνεται από τον λειτουργικό τομέα μέχρι και τις υποδομές και καλύπτει σχεδόν όλο το φάσμα των αναγκών.

#### **R.D.I. : ΚΕΝΤΡΑ ΕΡΕΥΝΑΣ, ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**

Στα πλαίσια του προγράμματος «Ευρώπης της Ναυτιλίας» ο όρος της «Ναυτιλιακό Πλέγμα- Ναυτιλιακό Κέντρο» σημαίνει ένα δίκτυο εταιριών, μονάδων έρευνας,

ανάπτυξης και καινοτομίας (RDI- Research, Development, Innovation) και των εκπαιδευτικών οργανώσεων (πανεπιστήμια, εξειδικευμένα σχολεία, κ.λπ.), που υποστηρίζονται μερικές φορές από τις εθνικές ή τοπικές αρχές, οι οποίες συνεργάζονται με στόχο την καινοτομία στη τεχνολογία και στην απόδοση της αναπτυσσόμενης ναυτιλιακής βιομηχανίας<sup>(32)</sup>.

Όπως είδαμε ο όρος «Ναυτιλιακό Πλέγμα» χρησιμοποιείται με την έννοια ενός κοινού χώρου ή μιας ένωσης όπου δραστηριοποιούνται ναυτιλιακές επιχειρήσεις οι οποίες διασυνδέονται γενικά και με ποικίλους τρόπους. Για παράδειγμα, σε ένα τέτοιο χώρο συνυπάρχουν και διασυνδέονται δραστηριότητες όπως η κυρίως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι λιμενικές δραστηριότητες, εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση ή επισκευή σκαφών, παροχή κάθε είδους ναυτικών ή λιμενικών υπηρεσιών παράκτιες υπηρεσίες, πρακτορεία κλπ. Τέτοιες ενώσεις είναι χρήσιμες προκειμένου να ξεκαθαριστεί ποια είναι η πραγματική οικονομική σημασία των επί μέρους κλάδων σε εθνική κλίμακα.

Στο πρόγραμμα ο ορισμός των Ναυτιλιακών Κέντρων εστιάζει σε πλέγματα που λειτουργούν σε τοπική κλίμακα και που συνδέονται με τα RDI. Τέτοια πλέγματα μπορούν να είναι τοπικά, εθνικά ή μέρη των μεγαλύτερων πλεγμάτων. Η δικτύωση των επιχειρήσεων και των οργανώσεων RDI (έρευνας, ανάπτυξης, καινοτομίας) συχνά βασισμένη στην υποστήριξη της Πολιτείας, δεν σημαίνει ότι το σύστημα προστατεύεται από τους μηχανισμούς αγοράς. Ο ανταγωνισμός προκαλείται σε διάφορα επίπεδα: ανταγωνισμός για μείωση τιμών σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο, ακόμη και μεταξύ των εταιριών του ίδιου του πλέγματος, ανταγωνισμός για ειδικευμένο προσωπικό, ανταγωνισμός σε θέματα καινοτομιών.

Προφανώς, η ένταση και η σοβαρότητα του ανταγωνισμού εξαρτώνται κατά ένα μεγάλο μέρος από τη δυναμική των πλεγμάτων και από την κατάσταση των εθνικών οικονομιών.

Η ελληνική ναυτιλία είναι μία εξαγωγική βιομηχανία που παίζει καίριο ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας όχι μόνο γεφυρώνοντας συστηματικά το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, αλλά και με τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για όλους τους παραγωγικούς τομείς καθώς και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης

---

(32) *European Council 13-14 Μαρτίου 2008 και EIB /<http://info.worldbank.org/> για τα RDI*



στα ποντοπόρα πλοία, στα ναυτιλιακά γραφεία και στο κέντρο ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της ξηράς.

Το όλο ναυτιλιακό ελληνικό πλέγμα χρειάζεται τη στήριξη της Πολιτείας και προγράμματα όπως αυτό της Ε.Ε. θα μπορούσαν να προωθήσουν τις αναγκαίες πολιτικές για μια ουσιαστική στήριξη. Πρόκειται ακριβώς για τους τομείς που η ελληνική ναυτιλία (και οικονομία γενικότερα) πάσχει. Τους τομείς της Έρευνας, της Καινοτομίας και της Ανάπτυξης

Για την ένταξή μας όμως δε ένα τέτοιο πρόγραμμα όπως το «Ευρώπη και Ναυτιλία» χρειάζονται παρεμβάσεις και κυρίως χώρος εφαρμογής. Ο τρόπος με τον οποίο είναι διασυνδεδεμένες σήμερα οι ελληνικές επιχειρήσεις του κλάδου δεν ευνοούν ανάλογες παρεμβάσεις. Η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά, προσανατολισμένου στους τομείς Έρευνας, Ανάπτυξης, Καινοτομίας θα μπορούσε να τύχει της στήριξης όχι μόνο της Ελληνικής Πολιτείας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις μεγαλύτερες δυνατότητες στήριξης και χρηματοδότησης<sup>(33)</sup>.

Πέρα όμως από τις δυνατότητες χρηματοδότησης, το σημαντικό είναι ότι τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν να κάνουν με στήριξη και χρηματοδότηση ναυτιλιακών κέντρων ζητούν από τις προτάσεις που κατατίθενται να έχουν αυτά τα κέντρα συγκεκριμένους στόχους ενίσχυσης των ναυτιλιακών πλεγμάτων που τα περιβάλλουν και να είναι προσανατολισμένα στους τομείς της Έρευνας, της Ανάπτυξης και της Καινοτομίας. Αυτές είναι και οι κατηγορίες δράσεων στις οποίες πρέπει να αποδοθεί η δέουσα προσοχή και στον Πειραιά.

Η Έρευνα εξυπηρετείται από ερευνητικά κέντρα αλλά και εκπαιδευτικούς οργανισμούς συνδεδεμένους με το ναυτιλιακό κέντρο.

Η Ανάπτυξη εξυπηρετείται από την αύξηση της ανταγωνιστικότητας και τις οικονομίες κλίμακας και φάσματος που επιχειρούνται

Η Καινοτομία είναι βασικό πυλώνας της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας και η Ευρωπαϊκή Ένωση την χρηματοδοτεί γενναία.

Το παραπάνω πλαίσιο θα δούμε ότι εφαρμόζεται στα προγράμματα της Ε.Ε. όμως είναι και ευρύτερα αποδεκτό καθώς όλες οι σχετικές ενέργειες για ουσιαστική

---

(33) Περισσότερα για χρηματοδοτήσεις στο Κεφ. 4 παρ. 4.6

ενίσχυση ενός ναυτιλιακού πλέγματος στηρίζονται ακριβώς στην προώθηση των τομέων Έρευνα, Ανάπτυξη, Καινοτομία.

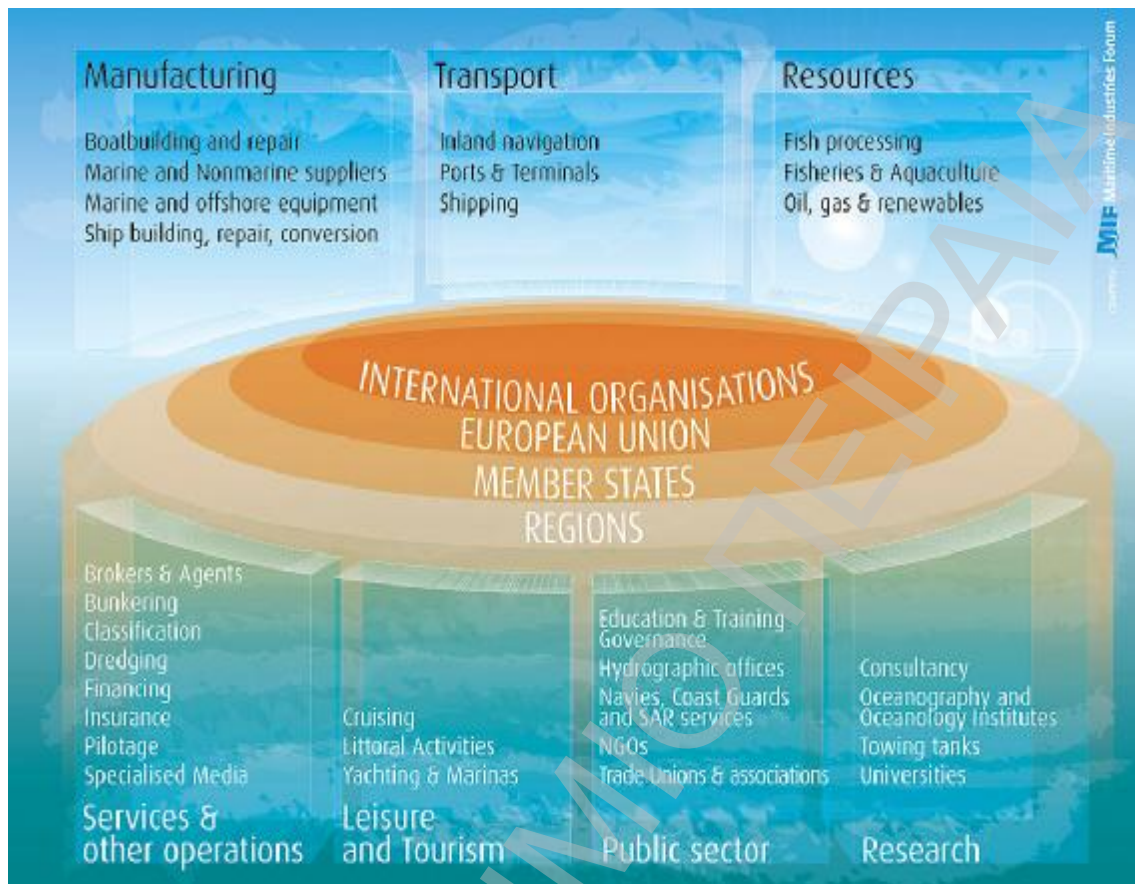
Η Ευρωπαϊκή Ένωση, διαμέσου των αρμόδιων οργάνων της υποστηρίζει την ύπαρξη μιας ισχυρής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας. Επιδιώκει να επιτύχει αυτόν τον στόχο μέσα από την βελτιστοποίηση και την αλληλεπίδραση μεταξύ των ενόσεων μελών και των ευρωπαϊκών οργάνων, και οδηγεί τη συμμετοχή των επιχειρήσεων σε όλα τα προγράμματα της ΕΕ για την ποιότητα της θαλάσσιας τεχνολογίας και της ανταγωνιστικότητας και την ευημερία ολόκληρης της βιομηχανίας.

Ένα ισχυρό ναυτιλιακό πλέγμα επιχειρήσεων αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για τη δημιουργία του σωστού περιβάλλοντος για την υγιή καινοτομία, την επέκταση των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς και την αποτελεσματική συνεργασία όλων των μελών της.

Έτσι, για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ουσιαστικός στόχος των ρυθμίσεών της είναι η εντατική συνεργασία μεταξύ όλων των επιχειρήσεων του συνολικού ευρωπαϊκού θαλάσσιου - ναυτιλιακού πλέγματος. Ειδικά οι πλοιοκτησίες και οι ναυπηγήσεις έχουν πρωτεύοντα ρόλο στην ενδυνάμωση ολόκληρου του πλέγματος ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συναφών επαγγελμάτων.

Το ναυτιλιακό ευρωπαϊκό πλέγμα περιλαμβάνει όλες τις σχετικές δράσεις: Τα ναυπηγεία κατασκευής και επισκευής σκαφών, οι Πλοιοκτησίες (ποντοπόρος, κοντινών θαλάσσιων μεταφορών, εσωτερική ναυσιπλοΐα, αλιεία, εκβάθυνση), το παράκτιο πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, οι θαλάσσιοι ανάδοχοι, τα ναυτικά, οι φορείς παροχής υπηρεσιών, οι λιμένες, ο εξοπλισμός και οι υπηρεσίες γιοτ κ.λπ. Η αυξανόμενη παγκοσμιοποίηση συνοδεύεται από το αυξανόμενο δια θαλάσσης εμπόριο, που απαιτεί ένα ενσωματωμένο, αποδοτικό και αξιόπιστο σύστημα μεταφοράς.

Προκειμένου να διατηρηθούν η δύναμη και η κρίσιμη μάζα του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού πλέγματος οι πρωτοβουλίες των μεμονωμένων τομέων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζονται και γίνεται προσπάθεια να ενσωματωθούν σε μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση.

**ΓΡΑΦΗΜΑ 6 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ CLUSTER**

Πηγή: EMEC

Οι φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν λόγο και αποτελούν τμήματα αυτοδιοίκησης και αυτόνομα και τα οποία επηρεάζουν την ναυτιλιακή πολιτική της είναι πολλοί. Αναφέρουμε τους κυριότερους τέτοιους οργανισμούς:

EMEC, EMECNET, MARINE EQUIPMENT, EMECRID, MIF (Maritime Industries Forum), CESA (Community of European Shipyards Associations), ECSA (European Community Shipowner's Associations), EuDA (European Dredging Association), ESPO (European Sea Ports Association), ECNI (European Confederation of Nautical Industries )

Οι ενώσεις επιχειρήσεων που μετέχουν στο ευρωπαϊκό ευρύτερο πλέγμα ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων<sup>(34)</sup> είναι πάρα πολλές και παρουσιάζουν πολύ μεγάλη ποικιλία ως προς τον τομέα δράσης τους, στα πλαίσια βέβαια του κοινού αντικειμένου τους που είναι η ναυτιλία εν γένει

(34) στο παράρτημα 3 αναφέρονται αναλυτικά οι οργανώσεις αυτές

Στεκόμαστε στην μεγάλη ποικιλία των οργανισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να φανεί και η μεγάλη γκάμα επιχειρήσεων που αποτελεί το ευρύτερο ευρωπαϊκό πλέγμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συναφών επαγγελματιών. Αυτή η τεράστια γκάμα επιχειρήσεων επιβάλλει στην Ε.Ε. να ακολουθεί πολιτικές που ενισχύουν την ανάπτυξη, την καινοτομία και την έρευνα και έτσι να γίνεται ένας παράγοντας που να μπορεί να δώσει ουσιαστική βοήθεια σε μια προσπάθεια που θα έτεινε να οργανώσει σε αυτή την επίκαιρη βάση R-D-I (research, development, innovation).

### 3.1.3 Εφαρμογές σε ναυτιλιακά κέντρα στον Κόσμο

Η συγκέντρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ολόκληρου του πλέγματος σε ένα στενό σχετικά γεωγραφικό χώρο είναι φαινόμενο παγκόσμιο καθώς όπως είδαμε στα προηγούμενα, αυτή η συγκέντρωση εξασφαλίζει πλεονεκτήματα και οικονομίες κλίμακας. Η μελέτη μερικών τέτοιων πλεγμάτων είναι απαραίτητη προκειμένου να εκτιμηθεί η θέση και η κατάσταση καθώς και η δυνατότητα του ευρύτερου ναυτιλιακού πλέγματος επιχειρήσεων του Πειραιά.

Θα αναφερθούμε σε μερικά ναυτιλιακά κέντρα που λειτουργούν μέσα σε ευρύτερα πλέγματα ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συναφών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων στις εξής περιοχές:

- Σλέβιγκ- Χόλσταϊν Schleswig-Holstein (Germany),
- Μόρογκρόμσνταλ Møre og Romsdal (Norway),
- Καλαί Nord-Pas de Calais (France),
- Βαλέντσια Valencia (Spain),
- Ακουιτανία Aquitaine (France).
- Κύπρος
- Ντουμπάι

#### Περιπτώσεις ανάπτυξης ναυτιλιακών κέντρων με στήριξη της Ε.Ε.<sup>(35)</sup>

Στο Σλέβιγκ-Χολστάϊν το υπάρχον πλέγμα των συναφών με τη ναυτιλία επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή συγκροτείται από περίπου 1.500 επιχειρήσεις, και περιλαμβάνει και διασυνδέει διάφορα υπο-πλέγματα όπως π.χ. ωκεάνιος έλεγχος, χερσαίος ενεργειακός εφοδιασμός για τα σκάφη, θαλάσσιες μεταφορές και διοικητικές μέριμνες. Κάθε ένα από τα τελευταία υποστηρίζει μια σειρά των ναυτιλιακών βιομηχανιών, της κατάρτισης και των οργανισμών έρευνας ανάπτυξης καινοτομίας.

Στο Σλέβιγκ Χολστάϊν κύριες δραστηριότητες και επιδιώξεις είναι οι τεχνολογικές και μηχανολογικές καινοτομίες.

Η λειτουργία του τοπικού Ναυτιλιακού Κέντρου έχει σαν στόχο τη διασύνδεση του πλέγματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τον κόσμο των επιχειρήσεων της λοιπής

(35) Πρόγραμμα «Europe of the Sea», maritime clusters [http://www.europeofthesea.org/pdf/en\\_38.pdf](http://www.europeofthesea.org/pdf/en_38.pdf)

οικονομίας, της πολιτικής και της επιστήμης καθώς και την ενίσχυση της περιφερειακής οικονομίας δια μέσου της ανάπτυξης επικοινωνιών, μεταφορών, πληροφορικής κλπ..

Ο κύκλος εργασιών υπολογίζεται στα 5.3-5.5 δισ. ευρώ, η απασχόληση σε 43.500-46.800 θέσεις εργασίας και ο αριθμός επιχειρήσεων ανέρχεται σε 1.340-1.492. Οι αριθμοί αφορούν στο συνολικό ναυτιλιακό πλέγμα συνολικά (σαν ένα σύνολο των διαφορετικών υπο-πλεγμάτων).

Στο **Μορ-ογκ-Ρόμσνταλ** της Νορβηγίας το πλέγμα των συναφών με τη Ναυτιλία δραστηριοτήτων αναπτύσσει κυρίως την κατασκευή και τον σχεδιασμό των πλοίων και κρατά τη θέση του στην παγκόσμια αγορά χάρη σε μια κρίσιμη μάζα επιχειρήσεων που προάγουν τις καινοτομίες στην τεχνολογία και στην μηχανική.

Ο κύκλος εργασιών υπολογίζεται σε 3.125 δισ. ευρώ και η απασχόληση σε περισσότερες από 13.000 θέσεις εργασίας με ένα σύνολο τουλάχιστον 120 επιχειρήσεων.

Το Ναυτιλιακό Κέντρο που αναπτύσσεται εκεί στοχεύει κυρίως στην προώθηση καινοτομιών στην τεχνολογία και στη μηχανολογία καθώς και σε υψηλής ποιότητας καινοτομίες στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Στην Ιχθυόσκαλα του **Νορ-Πα ντε Καλαί**, επιδιώκεται η ανάπτυξη μιας επιχειρηματικότητας για μέσου της καινοτομίας, της βελτίωσης της ποιότητας και της τεχνολογικής ανάπτυξης.

Έχουμε 4.985 θέσεις εργασίας και 166 εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια του συνολικού ναυτιλιακού πλέγματος. Κύρια δραστηριότητα η ιχθυοπαραγωγή και οι θαλασσινές τροφές.

Το Ναυτιλιακό Κέντρο στοχεύει στην παροχή υπηρεσιών και καινοτομιών στους τομείς της ιχθυοπαραγωγής και της θαλάσσιας τροφής καθώς και στην έρευνα της θαλάσσιας βιολογίας.

Στη **Βαλένθια** αναπτυχθεί μια σύνδεση του Λιμανιού με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το πλέγμα των συναφών με τη Ναυτιλία επιχειρήσεων της Βαλένθια

περιλαμβάνει μια ποικιλομορφία επιχειρήσεων, δηλαδή λιμένες και ναυτιλία, παράκτιες ενεργειακές υπηρεσίες, αλλά και σκάφοι και ναυπηγεία μικρών σκαφών, μαρίνες και αλιεία, καθώς επίσης και διοικητικές υπηρεσίες.

Οι θέσεις εργασίας είναι περίπου 20.000. Στόχος γενικός είναι η ενίσχυση ενός δικτύου 40 λιμένων, κυρίως βασισμένου στους τρεις σημαντικούς λιμένες της Βαλένθια, της Αλικάντε και του Castellon.

Η λειτουργία του Ναυτιλιακού Κέντρου στοχεύει στην παροχή υπηρεσιών στους τομείς των μεταφορών, της επικοινωνίας και του περιβάλλοντος κατά κύριο λόγο. Η ανάπτυξη, η έρευνα και η καινοτομία επικεντρώνονται κυρίως στην τεχνολογία της διαχείρισης της πληροφορίας, τη βελτίωση των μεταφορών και της οικολογίας.

Στην Ακουιτανία στο ναυτιλιακό πλέγμα ανήκουν 340 εταιρίες. Ο σχεδιασμός διαφόρων αντικειμένων που χρησιμοποιούνται για τις αθλητικές δραστηριότητες (σέρφινγκ, ιστιοπλοΐα κλπ.) είναι μια βασική κατεύθυνση των καινοτομιών που επιδιώκονται.

Οι όροι παραγωγής και απασχόλησης καθώς και η σημασία του υπάρχοντος ναυτιλιακού πλέγματος δεν μπορούν να αξιολογηθούν επαρκώς καθώς πρόκειται για δραστηριότητες που έχουν μόλις πρόσφατα ξεκινήσει.

Το Ναυτιλιακό Κέντρο στοχεύει στην παροχή καινοτομίας και υπηρεσιών στους τομείς της τεχνολογίας πλοίων και στον σχεδιασμό των προϊόντων που χρησιμοποιούνται για τα θαλάσσια σπορ.

Στη Φινλανδία, το Φινλανδικό Ναυτιλιακό Πλέγμα Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων είναι ένα πλέγμα επιχειρήσεων γύρω από τη Ναυτιλία στη Φινλανδία, με συνολικό κύκλο εργασιών 11,4 δις. ευρώ και 47.000 θέσεις εργασίας στις σχετιζόμενες με αυτό ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Τα παραπάνω παραδείγματα αναφέρθηκαν επειδή πρόκειται για ναυτιλιακά πλέγματα και για ναυτιλιακά κέντρα που αναπτύσσονται στον πυρήνα τους και τα οποία εντάσσονται στη φιλοσοφία και προσπάθεια της Ε.Ε. για ανάπτυξη καινοτομία και έρευνα στον κάθε επιχειρηματικό τομέα της οικονομίας. Οι περιπτώσεις του Σλέβιγκ-Χόλσταϊν Schleswig-Holstein (Germany), του Μόρογκρόμσνταλ Møre og Romsdal

(Norway), του Καλαί Nord-Pas de Calais (France), της Βαλέντσια Valencia (Spain), και της Ακουιτανία Aquitaine (France) έχουν ενταχθεί σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα RDI που χρηματοδοτεί αυτές τις δράσεις. Μια ανάλογη περίπτωση μπορεί να είναι και το ναυτιλιακό κέντρο στον Πειραιά το οποίο μάλιστα θα προορίζεται να υποστηρίξει ένα πολύ μεγαλύτερο πλέγμα συναφών με τη Ναυτιλία επιχειρήσεων από εκείνα των προαναφερθέντων τόπων.

Οι περιπτώσεις χρηματοδότησης ενός project που θα στοχεύει στη δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά εξετάζονται παρακάτω στο κεφάλαιο 4. Εδώ, η αναφορά στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα έχει την έννοια της επισήμανσης ότι ένα ναυτιλιακό κέντρο πρέπει να έχει ένα στόχο και μια κατεύθυνση, δηλαδή να αφορά σε ένα ευρύτερο πλέγμα ναυτιλιακών επιχειρήσεων τις οποίες θέλει να υποστηρίξει και να βλέπει τη λειτουργία του δια μέσου της καινοτομίας, της έρευνας και της ανάπτυξης και όχι μόνο με την ανακύκλωση υπάρχουσών επιχειρήσεων που απλά αλλάζουν τόπο εγκατάστασης. Οι νέες υποδομές, ο σχεδιασμένος τρόπος ανοικοδόμησης και οι ευκαιρίες που παρουσιάζονται για αύξηση της προστιθέμενης αξίας πρέπει όλα να αξιοποιηθούν στο έπακρο ώστε ο στόχος της δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου να μην είναι απλά και μόνο πολεοδομικού τύπου εγχείρημα αλλά να εντάσσεται πλήρως στην οικονομική λειτουργία και να την προωθεί προς καλύτερες καταστάσεις.

#### **Δύο περιπτώσεις ανάπτυξης των τελευταίων ετών**

Στην **Κύπρο** η ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλίας τα τελευταία 50 χρόνια είναι αξιοθαύμαστη. Πολύ νωρίς μετά την ανεξαρτησία της Κύπρου το 1960, η Κύπρος αναγνώρισε την πολιτικο-οικονομική και κοινωνική σημασία της ναυτιλίας και έδωσε στην ανάπτυξη και ενδυνάμωση του κυπριακού νηολογίου. Τα αποτελέσματα από το 1963 μέχρι σήμερα είναι εντυπωσιακά. Απλώς να σημειώσουμε ότι το 1981 ο στόλος υπό κυπριακή σημαία βρισκόταν μόλις στην 32η θέση παγκοσμίως. Από το 1972, οι εκάστοτε κυβερνήσεις της Κύπρου επισήμαναν το όφελος που θα αποκομιζόταν από τη δημιουργία ενός δυνατού ναυτιλιακού κέντρου, και όχι απλώς ενός δυνατού νηολογίου.



Υιοθετήθηκαν και αναπτύχθηκαν στρατηγικές και πολιτικές που είχαν σαν στόχο την προσέλκυση ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο νησί. Μετά από 35 περίπου χρόνια, οι Κύπριοι μπορούν να περηφανεύονται για τη δημιουργία ίσως του μεγαλύτερου κέντρου διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως.

Η εδραίωση της Κύπρου ως κέντρου διαχείρισης πλοίων δημιούργησε την ανάγκη για παρουσία στο νησί, επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να παρατηρηθεί μια αυξημένη κάθοδος εταιρειών παροχής τέτοιων υπηρεσιών. Τα τελευταία 20 χρόνια, ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων εδρεύει στο νησί καθιστώντας την Κύπρο ένα ναυτιλιακό κέντρο που δεν έχει να ζηλέψει σε τίποτε τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Στο **Ντουμπάι**<sup>(37)</sup> τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα επεδίωξαν να αλλάξουν το status quo της παγκόσμιας ναυτιλίας με τη μεταφορά του ναυτιλιακού City στο Ντουμπάι. Για τον σκοπό αυτό κατασκευάζεται το Dubai Maritime Centre, στο οποίο θα μεταφερθούν μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες. Το αφορολόγητο επιχειρηματικό περιβάλλον, τα οφέλη μιας ελεύθερης ζώνης εμπορίου, τα ιδιαίτερα θετικά μέτρα στήριξης από την πλευρά της κυβέρνησης και η λειτουργική λιμενική υποδομή συνιστούν μερικά από τα οικονομικά κίνητρα που προσφέρει το Dubai Maritime City.

Ένας νέος νόμος, ο N.11 του 2007 για τη σύσταση του Dubai Maritime City προβλέπει και τη συγκρότηση Αρχής του Dubai Maritime City, η οποία διαθέτει οικονομική και διοικητική αυτοτέλεια που της επιτρέπει να εκδίδει άδειες ιδιοκτησίας σε ποσοστό 100% για εταιρείες που λειτουργούν εντός του ναυτιλιακού συγκροτήματος, προσφέροντας μοναδικά πλεονεκτήματα σε όλους όσους σχετίζονται με το Dubai Maritime City.

Πρόκειται για μια πόλη η οποία αποτελείται από έξι συγκροτήματα και εκτείνεται στην επιφάνεια 2,27 τετραγωνικών χιλιομέτρων με εγκαταστάσεις 1.060 στρεμμάτων. Πρωταρχικός στόχος είναι η εξυπηρέτηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά και κάθε πτυχής των βιομηχανικών, εμπορικών και ψυχαγωγικών απαιτήσεων της ναυτιλιακής κοινότητας.

Η πρωτεύουσά του, το Maritime Centre, που θα αποτελεί την καρδιά αυτής της τεχνητής χερσονήσου, θα χρησιμοποιεί τη στρατηγική του θέση, τον φημισμένο

---

(37) John Ewing: *To «City» του μέλλοντος βρίσκεται στο Ντουμπάι ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ*, 9 Ιουνίου 2008, , και *Επιστημονικό Marketing* [http://www.morax.gr/article\\_show.php?article\\_id=2393](http://www.morax.gr/article_show.php?article_id=2393),

τρόπο ζωής του Ντουμπάι, τα έργα υποδομής και την αναγνωρισμένη χρηματοοικονομική του επιρροή, προκειμένου να προσελκύσει επενδυτές και ναυτιλιακούς επιχειρηματίες, οι οποίοι θα εγκατασταθούν και θα ενσωματωθούν στο Ντουμπάι.

Τα έργα υποδομής του Dubai Maritime City, τα οποία περιλαμβάνουν το Industrial Precinct, ανέρχονται σε μία επένδυση αρχικής εκτίμησης άνω του ενός δισεκατομμυρίου δολαρίων. Από πλευράς προσέλκυσης κεφαλαίων, η χρηματοδότηση του συγκεκριμένου έργου προέρχεται από τους επενδυτές που έχουν αναλάβει το πρότζεκτ (με τον ομώνυμο τίτλο Dubai Maritime City χωρίς

Οι περιπτώσεις του Ντουμπάι και της Κύπρου δείχνουν ότι οι προσπάθειες δημιουργίας ναυτιλιακών κέντρων ανά τον κόσμο εντείνονται καθώς το μεταφορικό έργο και το παγκόσμιο εμπόριο αυξάνει. Τα προβλήματα στο Ντουμπάι λόγω της οικονομικής κρίσης του 2008 που ακόμα βρίσκεται σε εξέλιξη και έχει θέσει τις οικονομίες όλου του κόσμου σε ύφεση, φαίνεται πως θα είναι προσωρινά. Τα θετικά οφέλη που προέκυψαν για την Κύπρο από την ανάπτυξη της ναυτιλίας και τη δημιουργία επιχειρηματικών (και ναυτιλιακών) κέντρων είναι ήδη μετρήσιμα. Μια ανάλογη προσπάθεια στον Πειραιά εκτιμάται ότι θα έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα καθώς ο τομέας της Ναυτιλίας για την Ελλάδα είναι στρατηγικής σημασίας και ένα από τα λίγα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας μας.

## 3.2 ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ

### 3.2.1 Νέες Χρήσεις στον χώρο

Οι τάσεις που επικρατούν διεθνώς για Ναυτιλιακό Κέντρο που θα είναι προσανατολισμένο στην Έρευνα την Ανάπτυξη και την καινοτομία θα πρέπει να διαπνέουν και την πρόταση για δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά

Οι τάσεις αυτές εξειδικεύονται για την περίπτωση του Πειραιά σε ένα πλήθος δράσεων μέσα από τις οποίες πρέπει να επιλεγούν οι καταλληλότερες. Έτσι, οι δράσεις που πρέπει να καλύπτει η ανάπτυξη στην οποία αιχμή θα είναι το ναυτιλιακό κέντρο είναι χρήσεις γης που θα βασίζονται στις ανάγκες του ναυτιλιακού Πειραιά.

Θα πρέπει κατ' αρχήν να είναι συμβατό με την ύπαρξη του ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου που έχει ανάγκη ο ευρύτερος Πειραιάς. Εκπαίδευση, Έρευνα, Τεχνολογία, είναι χρήσεις αναγκαίες για το ναυτιλιακό κέντρο.

Θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται η δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου και με μέτρα θεσμικού χαρακτήρα που θα αποτελέσουν και την ατμομηχανή της προσπάθειας για τον επαναπατρισμό των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την επένδυση κεφαλαίων στον χώρο.

Μια προσπάθεια περιγραφής των χρήσεων γης που φαίνονται αναγκαίο να υπάρχουν στον χώρο της Ανάπτυξης (ως βασικές και απαραίτητες για αυτό αλλά και ως συμβατές με αυτό) καθώς και των μέτρων θεσμικού χαρακτήρα που θα πρέπει να ληφθούν από την Πολιτεία, επιχειρείται στη συνέχεια. Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι η υπόθεση της κατανομής του πράσινου στο μητροπολιτικό πάρκο ξεφεύγει από τα πλαίσια της παρούσας εργασίας.

### Χρήσεις Γης για τον χώρο της Ανάπτυξης

#### Χώροι Γραφείων

Η τάση επαναπατρισμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να ενισχυθεί με την δημιουργία χώρων γραφείων που θα τις υποδεχτούν σε ένα χώρο κατάλληλο για την

εγκατάστασή τους. Ο χώρος της τέως βιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας είναι κατάλληλος λόγω των πλεονεκτημάτων που εκτέθηκαν πιο πριν και μπορεί να φιλοξενήσει τουλάχιστον 50 μεγάλες τέτοιες επιχειρήσεις με μέσο εμβαδό 500 τετραγωνικών μέτρων για την κάθε μια.

### Τεχνολογικό Κέντρο

Για την προώθηση καινοτομιών, την υποβοήθηση της αναπτυξιακής διαδικασίας και για την εφαρμογή και προώθηση νέων τεχνολογιών που έχει ανάγκη η ναυτιλιακή βιομηχανία (σε εξοπλισμό, σε προϊόντα αλλά και σε υπηρεσίες) είναι αναγκαίο ένα Τεχνολογικό Κέντρο<sup>(38)</sup> όπου και ο δημόσιος αλλά και ο ιδιωτικός τομέας θα μπορούν να στηριχτούν προκειμένου για τεχνολογίες αιχμής.

### Εκπαίδευση

Για να υπάρξει μεγαλύτερη και πιο ουσιαστική σύνδεση της Ναυτικής Εκπαίδευσης όλων των βαθμίδων με τη Ναυτιλία και τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία, θα ήταν χρήσιμο και ίσως αναγκαίο να υπάρξει και να λειτουργήσει στον χώρο ανάπλασης και δίπλα στο επιχειρηματικό ναυτιλιακό κέντρο ένα μεγάλο εκπαιδευτικό κέντρο. Η σύνδεση έρευνας, καινοτομίας και επιχειρηματικότητας έχει ως αναγκαίο σύνδεσμο την εκπαίδευση αλλά και την δια βίου κατάρτιση.

Ένα Ναυτικό Λύκειο της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, και ένα Ναυτιλιακό ΙΕΚ ή ένα παράρτημα μιας σχολής Εμποροπλοιάρχων αλλά και το Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά όπως και το Μεταπτυχιακό του τμήμα, είναι σχολές που θα μπορούσαν και θα έπρεπε να λειτουργήσουν στον χώρο και να συνδεθούν έτσι εκ των πραγμάτων, με τρόπο συμβολικό, ουσιαστικό αλλά και λειτουργικό με την Ναυτιλία σε όλες της τις εκφάνσεις.

### Έρευνα

Σε συνάρτηση με τους χώρους εκπαίδευσης και το τεχνολογικό κέντρο, χώροι για ερευνητικά κέντρα και επιχειρήσεις προσανατολισμένες στην έρευνα και την καινοτομία θα μπορούσαν και θα έπρεπε να συνυπάρχουν με τις άλλες δράσεις του Ναυτιλιακού Κέντρου του Πειραιά.

---

(38) Η Ομάδα Πολύζου (Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ) πρότεινε για πρώτη φορά το 2000 την δημιουργία Τεχνολογικού Κέντρου στον χώρο των Λιπασμάτων στα κτήρια που πρότεινε να διατηρηθούν

### Κτήρια Διοίκησης

Μπορούν να στεγαστούν πολιτειακές και διοικητικές αρχές του Ναυτικού (Πολεμικού ή Εμπορικού) της Πολιτικής Προστασίας κλπ. βεβαίως υπάρχει και το κτήριο της Γενικής Γραμματείας Ναυτιλίας του Υπουργείου Οικονομίας και Ναυτιλίας που γειτνιάζει με τον χώρο της ανάπλασης και μπορεί να στεγάσει υπηρεσίες τέτοιου είδους. Ο ίδιος ο ΟΛΠ εξ άλλου στο σύνολό του και με τις δραστηριότητες που στεγάζει είναι κι αυτός ένα στοιχείο του Ναυτιλιακού Κέντρου του Πειραιά.

### Συνεδριακό Κέντρο ή Πολυκινηματογράφος ή Κολυμβητήριο κλπ.

Δράσεις όπως ένας πολυκινηματογράφος, ή ένα κολυμβητήριο, ή ένα συνεδριακό κέντρο μπορούν να στεγαστούν στον χώρο της Ανάπλασης καθώς η περιοχή δεν μπορεί να μετατραπεί σε γκέτο γραφείων και εκπαιδευτικών κέντρων αλλά πρέπει να έχει ζωή και να προσελκύει επισκέπτες.

### Παράλληλες και συμβατές χρήσεις

Δραστηριότητες που είναι συμβατές και συμπληρωματικές του Ναυτιλιακού Κέντρου θα μπορούσαν να εγκατασταθούν στον χώρο της Ανάπλασης. Σαν τέτοιες αναφέρουμε ένα πολυτελές Ξενοδοχείο που λείπει γενικά από τον Πειραιά, καταστήματα εμπορικά, καταστήματα εστίασης και αναψυχής και χώροι πολιτισμού. Οι λεπτομέρειες αυτών των χρήσεων δεν είναι αντικείμενο αυτής της εργασίας όμως η αναφορά τους έχει σημασία γιατί το ναυτιλιακό κέντρο δεν μπορεί και δεν πρέπει να είναι ένα βιομηχανικό γκέτο το οποίο τα βράδια θα κλείνει με πόρτες ασφαλείας και φύλακες. Η απόλυτη σύνδεσή του με την ζωή της πόλης είναι ουσιαστικός όρος για την επιτυχή ένταξή του στον κοινωνικό και επιχειρηματικό ιστό.

### **Θεσμικά μέτρα**

#### Τι ζητάνε οι εφοπλιστές

Οι Έλληνες εφοπλιστές ζητάνε από την ελληνική κυβέρνηση φοροελαφρύνσεις. Ήδη στη Γενική Γραμματεία Εμπορικής Ναυτιλίας (από τότε που ήταν Υπουργείο ΕΝ) έχει συσταθεί επιτροπή η οποία μελετά όλα τα στοιχεία, ενώ θα περιμένει και τις

επίσημες προτάσεις των Ελλήνων εφοπλιστών προτού κάνει την εισήγηση των μέτρων, τα οποία όμως θα πρέπει να τύχουν της έγκρισης της νέας κυβέρνησης.

#### Φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου

Ένα από τα θέματα που τίθενται είναι ο φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου. Πρόκειται για φόρο με συντελεστή 1%, ο οποίος επιβάλλεται από τη χώρα μας σε όσες επιχειρήσεις θέλουν να εγκατασταθούν στην Ελλάδα. Μόνο επτά κράτη-μέλη της Ε.Ε. από τα 25 εξακολουθούν να επιβάλουν φόρο εισφοράς, την κατάργηση του οποίου ζητούν οι Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου. Πρόκειται για την Ελλάδα, την Κύπρο, την Ισπανία, την Πορτογαλία, το Λουξεμβούργο, την Αυστρία και την Πολωνία

#### Θεσμοθέτηση της Ανάπλασης με νόμο

Για να υπάρξουν διαδικασίες γρήγορης αλλά και σίγουρης μετάβασης από το σημερινό καθεστώς της τέως βιομηχανικής ζώνης στις νέες χρήσεις Ναυτιλιακού Κέντρου είναι αναγκαίο να γίνει νόμος ειδικός που να προβλέπει την Ανάπλαση και να καθορίζει τις χρήσεις γης, τους συντελεστές δόμησης, τη χρήση των λιμανιών, τα κίνητρα για επαναπατρισμούς ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την ίδρυση των κρατικών φορέων που προβλέπεται να ιδρυθούν ή να εγκατασταθούν στον χώρο, να καθορίζεται η ζώνη υψηλού πρασίνου που θα αποτελέσει το Ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο κλπ.

#### Φορέας Ανάπλασης

Για την δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου, τις κατανομές εισφορών σε γη και σε χρήμα μεταξύ των ιδιοκτητών, την επιδίωξη οικονομιών και την μελέτη του χώρου σαν σύνολου, αναγκαία κρίνεται η ίδρυση ενός Φορέα Ανάπλασης με συμμετοχή σε αυτόν όλων των εμπλεκομένων (Πολιτειακών Αρχών, Επιχειρηματικού Κόσμου, Ναυτιλίας και Κοινωνίας)

### 3.2.2 Αναγκαιότητα μιας νέας πρότασης

Όπως είδαμε, το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα επιχειρήσεων και συναφών επαγγελματιών στον Πειραιά, σε συνδυασμό με το Λιμάνι του, είναι ένα από τα σπουδαιότερα τέτοια πλέγματα στην Ευρώπη αλλά και στον Κόσμο. Έχει αρκετά πλεονεκτήματα, κυριότερο των οποίων είναι ο τεράστιος ελληνόκτητος στόλος, όμως έχει και μειονεκτήματα όπως και ελλείψεις που ένα Ναυτιλιακό Κέντρο μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά.

Η δημιουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά που θα μπορέσει να στηρίξει και να οργανώσει και να διασυνδέσει καλύτερα το όλο πλέγμα των συναφών με τη ναυτιλία δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον ευρύτερο χώρο με κέντρο τον Πειραιά, έχει διαπιστωθεί ως ανάγκη εδώ και πολλές δεκαετίες. Η οργάνωση όμως ενός τέτοιου κέντρου δεν έγινε κατορθωτή καθώς πολλά προβλήματα που την συνόδευαν δεν βρήκαν τη λύση τους.

Από τα παραπάνω προκύπτει η αναγκαιότητα να επεξεργαστεί η Πολιτεία ή να φροντίσει ο ιδιωτικός τομέας της οικονομίας και ιδιαίτερα οι φορείς της ναυτιλίας ώστε:

Να υπάρξει ένας χώρος στον οποίο θα συγκεντρωθούν δραστηριότητες υποστηρικτικές ολόκληρου του ναυτιλιακού πλέγματος του Πειραιά και της Ελλάδας γενικότερα. Εκτός από τους χώρους γραφείων για ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει να βρίσκονται εκεί συγκεντρωμένα δίκτυα επικοινωνίας, κτήρια διοίκησης, χώροι εκπαίδευσης, χρηματοδοτικοί οργανισμοί κλπ. και η γεωγραφική περιοχή να έχει εύκολες διασυνδέσεις με οδικό δίκτυο και μέσα σταθερής συγκοινωνίας. Να διαθέτει επίσης εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (από αναψυχή και εστίαση μέχρι ξενοδοχείο, χώρους συνεδριακούς και χώρους συσκέψεων, εκθεσιακά κέντρα κλπ.) και να συνδυάζει την ένταση της εργασίας με τη δυνατότητα για αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του ναυτιλιακού τομέα.

Ο χώρος αυτός να βρίσκεται στο κέντρο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, δηλαδή στον Πειραιά, να μπορεί να χωροθετηθεί και να πολεοδομηθεί σύμφωνα με τις ανάγκες του ναυτιλιακού κέντρου, και να καθοριστεί νομοθετικά ως ναυτιλιακό πλέγμα προορισμένο να υποστηρίξει όλα τα άλλα ναυτιλιακά πλέγματα του Πειραιά,

του ευρύτερου Λεκανοπεδίου αλλά και της λοιπής Ελλάδας και του Κόσμου ολόκληρου, όπου εξ άλλου αναπτύσσεται και ο ελληνόκτητος στόλος.

**Πρόκειται λοιπόν για την ανάγκη να διερευνηθεί η δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα Ναυτιλιακό Κέντρο στον Πειραιά.**

Η διερεύνηση μια τέτοιας δυνατότητας (της δημιουργίας ενός τέτοιου Ναυτιλιακού Κέντρου) πρέπει να περιλαμβάνει και τον χώρο μέσα στον οποίο είναι δυνατόν να αναπτυχθεί αυτό το Κέντρο καθώς και τις δράσεις που θα πρέπει κατά κύριο λόγο να καλύπτει ενώ θα πρέπει να διερευνηθούν και οι περιπτώσεις χρηματοδότησης των αναγκαίων επενδύσεων.

### **Η τέως βιομηχανική Ζώνη του Πειραιά**

Στον συγκεκριμένο χώρο της τέως Βιομηχανικής Ζώνης του Πειραιά, σε έκταση που παλιότερα ανήκε στην Δήμο Πειραιά αλλά σήμερα ανήκει στον Δήμο Δραπετσώνας κατά κύριο λόγο και Κερατσινίου εκ δευτέρου, υπάρχουν οι προϋποθέσεις (πολεοδομικές, συγκοινωνιακές, γεωγραφικές κλπ.) για να χωροθετηθεί ένα Ναυτιλιακό Κέντρο με την έννοια που το ορίσαμε παραπάνω.

Η στρατηγική θέση της περιοχής κάνουν τον χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά το μόνο ίσως σημείο αλλά και το καταλληλότερο για την ανάπτυξη μιας τέτοιας δραστηριότητας.

Για να είναι όμως χρήσιμο και στρατηγικά αναγκαίο ένα Ναυτιλιακό Κέντρο σε ένα ευρύτερο Πλέγμα Ναυτιλιακών και Συναφών Επιχειρήσεων πρέπει να έχει προϋπάρξει της δημιουργίας του ένας σχεδιασμός που να προβλέπει τον νέο ρόλο αυτού του Ναυτιλιακού Κέντρου και να πληροί κάποιες βασικές προϋποθέσεις.

Θα αναλύσουμε αυτές τις προϋποθέσεις παρακάτω εξετάζοντας ειδικά το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα μπορούσε να δημιουργηθεί έναν ναυτιλιακό κέντρο στον Πειραιά, τις ιδιαίτερες ανάγκες που θα έπρεπε να καλύψει καθώς και τα κενά στο υπάρχον πλέγμα που πρέπει να καλύψει.

Φυσικά όλος αυτός ο σχεδιασμός μπορεί και πρέπει να στηριχτεί αφ' ενός στο υπάρχον πλαίσιο της Ε.Ε., αφ' ετέρου δε στην ιδιαίτερη συγκυρία που διανύουμε.



Ήδη, όπως είδαμε, στην Ευρωπαϊκή Ένωση τρέχουν προγράμματα για τη Ναυτιλία και μεταξύ αυτών σημαντικότερο είναι το RDI (Research, Development, Innovation) πρόγραμμα που ήδη εφαρμόζεται σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες. Ο σχεδιασμός θα στηριχτεί βεβαίως και στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την Ελλάδα (νομικές, επιχειρηματικές, πολεοδομικές κλπ. ισχύουσες ρυθμίσεις)

Η ιδιαίτερη συγκυρία μέσα στην οποία ξεδιπλώνεται η πρόταση χαρακτηρίζεται τουλάχιστον από την οικονομική συγκυρία, τα προβλήματα που υπάρχουν στο Σίτυ του Λονδίνου και στην επικρατούσα άποψη για πράσινη ανάπτυξη.

Η ιδιαίτερη οικονομική συγκυρία και η ύφεση η οποία εκδηλώνεται σήμερα σε όλες σχεδόν τις οικονομίες του κόσμου καθώς η παγκόσμια κρίση του 2008 φαίνεται να οδεύει προς την έξοδο όμως οι προβλέψεις λένε πως από το 2011 θα υπάρξουν και πάλι φυσιολογικοί αναπτυξιακοί ρυθμοί.

Τα προβλήματα που υπάρχουν στο City του Λονδίνου για τους Έλληνες εφοπλιστές, και η διάθεσή τους να επαναπατρίσουν πολλές από τις δραστηριότητές τους στον τομέα της Ναυτιλίας αν έβρισκαν κατάλληλο χώρο υποδοχής, και

Η πράσινη ανάπτυξη που φαίνεται να κυριαρχεί στην ατζέντα της χώρας μας και η οποία ευνοεί νέες δραστηριότητες φιλικές προς το περιβάλλον με οικονομίες «πράσινου» τύπου (ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κλπ), είδος ανάπτυξης που ευνοεί την Ναυτιλία καθώς τη θεωρεί συγκριτικό πλεονέκτημα για τη χώρα μας.

Πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ' όψη οι αδυναμίες και ελλείψεις του υπάρχοντος σήμερα ναυτιλιακού πλέγματος και στις σύγχρονες τάσεις που αναδεικνύουν και την δυνατότητα να προωθηθούν αναπτυξιακές διαδικασίες που θα μπορούν να αποδώσουν μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα. Εκπαίδευση, έρευνα, καινοτομίες, τεχνολογία κλπ. είναι δραστηριότητες που χρειάζεται να αναπτυχθούν και έχουν περιθώρια εξελίξεων αν στηριχτούν με κατάλληλες υποδομές.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ

#### 4.1 Οι μέχρι τώρα διαπιστώσεις

Όπως είδαμε στα προηγούμενα κεφάλαια, η ανάγκη για μια σημαντική Πολιτειακή παρέμβαση στον Πειραιά, ώστε να ενισχυθεί σοβαρά το συνολικό πλέγμα συναφών με τη Ναυτιλία επαγγελμάτων, είναι μια πολιτική που και η ίδια η Πολιτεία έχει αναγνωρίσει την σοβαρότητά της αλλά και ο επιχειρηματικός κόσμος της Ναυτιλίας επιθυμεί για τους δικούς του λόγους εξ ίσου καλά.

Παράλληλα είναι πρόδηλη και η ανάγκη να αξιοποιηθεί προς όφελος των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού τοπίου αλλά και για την άνοδο της ποιότητας και των συνθηκών ζωής των κατοίκων της Δραπετσώνας, του Κερατσινίου αλλά και του ευρύτερου Πειραιά, η ζώνη της τέως βιομηχανικής περιοχής Πειραιά.

Σε ό,τι αφορά στη Ναυτιλία, η αναγνώρισή της ως ενός από τους βασικούς πυλώνες της οικονομικής πολιτικής της σύγχρονης Ελλάδας, με την κεντρική θέση που κατέχει το λιμάνι του Πειραιά, και η συγκυρία της εποχής (κρίση και διέξοδος από αυτήν, προβλήματα στο Σίτυ, πράσινη ανάπτυξη κλπ.) επιβάλλουν μίαν οργανωμένη παρέμβαση. Η οργάνωση ενός καινούριου Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά που θα ενισχύει το ευρύτερο πλέγμα της Ναυτιλίας με κατεύθυνση την καινοτομία, την έρευνα, την ανάπτυξη, χρειάζεται τη συνέργεια του Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα αλλά επί πλέον έχει σαν αναγκαία προϋπόθεση και την ύπαρξη αρκετού ελεύθερου χώρου όπου θα μπορούν να αναπτυχθούν νέες δράσεις ή μετεγκαταστάσεις που να δώσουν στο υπό δημιουργία ναυτιλιακό κέντρο τον δημιουργικό και πολλαπλασιαστικό του χαρακτήρα.

Σε ό,τι αφορά στον χώρο, η τέως βιομηχανική ζώνη Πειραιά βρίσκεται σε στρατηγική θέση στην είσοδο του κεντρικού λιμανιού, σε άμεση γειτνίαση με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τις λιμενικές, ναυπηγικές, ναυτιλιακές, εμπορικές κλπ.

δραστηριότητες που συνιστούν το συνολικό ναυτιλιακό πλέγμα. Ο χώρος έχει ένα πλούσιο ιστορικό προσπαθειών για ανάπλαση και οικονομική ανασυγκρότηση που εμπειρεύσαν και τη δυνατότητα της δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου. Επίσης ο χώρος είναι αρκετά μεγάλος ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει όχι μόνο χώρους για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και χώρους για δράσεις παράλληλες που θα δώσουν στο Κέντρο τον χαρακτήρα RDI (έρευνα, ανάπτυξη, καινοτομία) και θα επιτρέψουν τη δημιουργία ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου. Έτσι λοιπόν η ιδέα φαίνεται να ικανοποιεί ταυτόχρονα και τις απαιτήσεις της Ναυτιλίας αλλά και τις απαιτήσεις της πόλης και των κατοίκων της για πράσινο σε μεγάλες ποσότητες ικανές να εξισορροπήσουν τα τραύματα του πρόσφατου παρελθόντος αλλά και τις στρεβλώσεις του απώτερου παρελθόντος.

Όμως και σε ό,τι αφορά στα πολιτικά ζητήματα, σήμερα, με την επικέντρωση της νέας διακυβέρνησης σε θέματα πράσινης ανάπτυξης και σε εκμετάλλευση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας, μεταξύ των οποίων είναι και η Ναυτιλία, η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά που θα μπορεί να στηρίξει το όλο ναυτιλιακό και συναφές με τη ναυτιλία πλέγμα επιχειρήσεων αλλά και να υποδεχτεί κάποιες από τις επιχειρήσεις που επαναπατρίζονται, είναι στρατηγικής σημασίας για τη χώρα. Ταυτόχρονα με τη δημιουργία του Κέντρου, ο στόχος του νέου υπουργείου περιβάλλοντος για καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις μπορεί να εξασφαλίζεται με τη δημιουργία του ενιαίου και μητροπολιτικού πάρκου υψηλού πρασίνου. Ο στόχος αυτός θα μπορούσε να είναι ακόμα και αυτοσκοπός όμως αποτελεί και μίαν αναγκαιότητα μετά τις πυρκαγιές του 2007 και του 2009 που έχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην Αττική.

Η κεντρική ιδέα αυτής της εργασίας είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων να προωθηθεί και να λειτουργήσει με ρόλο ουσιαστικό ένα τέτοιο ναυτιλιακό κέντρο. Προς τούτο εξετάστηκε το οικονομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον μέσα στο οποίο εκτυλίσσεται η ναυτιλία στον Πειραιά και στη χώρα σήμερα αλλά και η χωροταξική δυνατότητα υποδοχής ενός τέτοιου κέντρου και των αναγκαιών υποδομών. Περιγράφηκαν τα Πολεοδομικά και Χωροταξικά ζητήματα που έχουν ανακύψει για την περιοχή και που επηρεάζουν τον στόχο της δημιουργίας ενός ναυτιλιακού κέντρου, ενώ λήφθηκαν υπ' όψη τα Σχέδια του ΟΛΠ για την περιοχή της Ανάπλασης αλλά και για ολόκληρο το κεντρικό λιμάνι στο οποίο και η περιοχή αυτή

ουσιαστικά ανήκει. Διερευνήθηκε η δυνατότητα για νέες εγκαταστάσεις και υποδομές που θα χαρακτηρίσουν και θα ενισχύσουν τον ρόλο του ναυτιλιακού κέντρου.

Στη συνέχεια θα διατυπωθούν και λεπτομέρειες σε ό,τι αφορά στις νέες χρήσεις γης, στην ποιότητα και ποσότητα αυτών των χρήσεων, στη διάταξή τους έτσι ώστε να αποτελούν όλες μαζί πολλαπλασιαστικό παράγοντα της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του όλου τομέα της Ναυτιλίας στον Πειραιά.

Παράλληλα με τη διατύπωση της ιδέας διερευνώνται στη συνέχεια και οι δυνατές πηγές χρηματοδότησης των υποδομών και δημόσιων έργων στην περιοχή και γίνονται εκτιμήσεις για το πιθανό συνολικό κόστος των έργων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ενώ επιχειρείται μια ανάλυση κόστους ωφέλειας του όλου εγχειρήματος παρ' όλο που το είδος των αναμενόμενων ωφελειών είναι σε Οικονομίες Κλίμακας και Οικονομίες Φάσματος καθώς και δε γενική ενδυνάμωση του όλου ναυτιλιακού πλέγματος, δηλαδή σε προστιθέμενη αξία που δεν είναι δυνατόν να προσμετρηθεί με αριθμητικά δεδομένα.

## 4.2 Πολεοδομικά και χωροταξικά ζητήματα

Ο χώρος που προορίζεται για «*Ανάπλαση και Οικονομική Ανασυγκρότηση*», σύμφωνα με τις εξαγγελίες των Δήμων και της Πολιτείας του 1992-93, ή που προορίζεται για «*χώρος πρασίνου με κάποιες λειτουργίες πολιτισμού αναψυχής*» σύμφωνα με τις αρχικές εξαγγελίες της νέας διακυβέρνησης (από το προεκλογικό της πρόγραμμα το 2009) έχει συγκεκριμένα πολεοδομικά χαρακτηριστικά και έχει επίσης ιδιοκτήτες γης, την Εθνική Τράπεζα, την Λαφάρτζ, την BP-Mobil που δεν σκοπεύουν να χαρίσουν αυτόν τον χώρο στους διψασμένους για πράσινο κατοίκους της ευρύτερης περιοχής Πειραιά ή του Λεκανοπεδίου. Έτσι, πέραν των άλλων προϋποθέσεων που πρέπει να συντρέχουν ώστε να είναι εφικτή και βιώσιμη η λειτουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου στην περιοχή, πρέπει επίσης με προσοχή να εξεταστούν τα πολεοδομικά- χωροταξικά και άλλα προβλήματα που δημιουργούνται από την εφαρμογή της οποιασδήποτε επέμβασης στον χώρο.

Το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στην Ελλάδα προκειμένου για αναπλάσεις περιοχών και εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης είναι ο Ν.1337/83 (κυρίως άρθρο 13) και οι τροποποιήσεις του, ιδιαίτερα ο Ν. 2508/97 (άρθρο 15).

Επί πλέον νομοθετικό πλαίσιο συνιστούν ο Ν.2545/97 για ΒΕΠΕ (Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές) και ο νόμος για Ιδιωτική Πολεοδόμηση. Και οι δύο αυτοί νόμοι δεν επελέγησαν σαν πολεοδομικά εργαλεία καθώς συνάντησαν ισχυρή αντίδραση της τοπικής κοινωνίας που ήθελε ηπιότερη ανάπτυξη και ισχυρό δημόσιο έλεγχο στις χρήσεις και τους συντελεστές δόμησης.

Η χρησιμοποίηση του Ν.2545/97 περί ΒΕΠΕ επιδιώχθηκε από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ και τον ΟΡΣΑ την περίοδο 2000-2003 προκειμένου να υπάρξουν ταχύτερες διαδικασίες επωφελέστερες για τους ιδιοκτήτες γης και να προχωρήσει απρόσκοπτα το σχέδιο ανάπλασης. Η προσπάθεια αυτή όμως βρήκε αντίδραση, κυρίως από τον Δήμο Δραπετσώνας, και απεσύρθη.

Με απόφαση συνεδρίασης της ΕΕ της 1-10-1997 του Οργανισμού της Αθήνας η περιοχή χαρακτηρίστηκε ως Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας όμως και αυτό το πολεοδομικό εργαλείο που μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την ταχύτερη ανάπλαση

των χώρων δεν λειτούργησε τελικά καθώς το εργοστάσιο μέχρι το 1999 συνέχιζε να λειτουργεί.

Σύμφωνα με τις διαχρονικά επαναλαμβανόμενες θέσεις των Δήμων που έχουν συμβουλευτικό ρόλο στα χωροταξικά ζητήματα αλλά είναι και επισπεύδοντες της Ανάπλασης και της Πολιτείας που καθορίζει με δικές της αποφάσεις τα χωροταξικά-πολεοδομικά ζητήματα, ως πλαίσιο για την Ανάπλαση της περιοχής έχει επιλεγεί ο Ν. 1337/83 και οι τροποποιήσεις του. Σύμφωνα με τον νόμο αυτόν, η ένταξη μιας περιοχής στο σχέδιο πόλης απαιτεί συνεισφορά των ιδιοκτητών γης σε ποσοστό τουλάχιστον 50% για ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και αντίστοιχη εισφορά σε χρήμα, ενώ ο συντελεστής δόμησης δεν υπερβαίνει το 0.4

Με βάση αυτές τις ρυθμίσεις η ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ που έχει κύριο μέτοχο (κατά 95%) την Εθνική Τράπεζα και η οποία ανέρχεται σε τουλάχιστον 213,5 στρέμματα, μπορεί να έχει κτισμένο χώρο 85 στρεμμάτων, εκ των οποίων περίπου 24 στρέμματα είναι ήδη κτισμένα και έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα. Στον χώρο αυτό μπορεί να αναπτυχθεί το ναυτιλιακό κέντρο ενώ για τις υπόλοιπες ιδιοκτησίες αν θέλει η Πολιτεία μπορεί να προχωρήσει σε απαλλοτριώσεις προκειμένου να δημιουργήσει ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο έκτασης 450 στρεμμάτων υψηλού πρασίνου ή να χειριστεί με ανάλογο προς την ΠΚΤΑΕ τρόπο και την ιδιοκτησία της Λαφάρτζ παραχωρώντας προς οικοδόμηση χώρο έκτασης περίπου 15-25 στρεμμάτων και περιορίζοντας έτσι το μητροπολιτικό ενιαίο πάρκο στα 430 στρέμματα.

Οι Ιδιοκτησίες που υπάρχουν στον ευρύτερο χώρο της τέως βιομηχανικής ζώνης αυτή τη στιγμή είναι οι εξής

**ΠΚΤΑΕ** (Πρότυπος, Εθνική Τράπεζα) 221,75 στρ. +32,25 στρ. Λιμενική Ζώνη (σύνολο 254,00 στρ. εκ των οποίων 8,25 στρ. για τη διέλευση υπερτοπικού άξονα)

**ΑΓΕΤ** (Λαφάρτζ) 117,40 στρ.

**BP-MOMPIA** 83,25 στρ. (47,00 στρ. η BP και 36,25 στρ. η MOMPIA)

**Δήμοι Δραπετσώνας και Κερατσινίου** 103,4 στρ. (38,25 στρ. αθλητικοί χώροι, δρόμοι κλπ.)

**ΟΛΠ** 32,25 στρ. που ανήκουν στην ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ αλλά που είναι υπό απαλλοτρίωση από τον ΟΛΠ ως λιμενική ζώνη

Με βάση τις υπάρχουσες ιδιοκτησίες η δυνατότητα δόμησης και η εισφορά σε γη κατά ιδιοκτησία δίνεται από τον παρακάτω πίνακα 2

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΕΣ, ΔΟΜΗΣΗ, ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ**

	<b>Α</b>	<b>Β</b>	<b>Γ</b>	<b>Δ</b>	<b>Ε</b>	<b>Ζ</b>	<b>Η</b>	<b>Θ</b>
<b>Πρότυπος</b>	213,50	0,40	85,40	23,90	61,50	2,60	23,65	165,95
<b>ΑΓΕΤ</b>	117,40	0,40	46,96	10,00	36,96	2,60	14,22	93,18
<b>Μόμπιλ</b>	36,25	0,40	14,50	0,00	14,50	2,60	5,58	30,67
<b>ΒΡ</b>	47,00	0,40	18,80	0,00	18,80	2,60	7,23	39,77
<b>ΟΛΠ</b>	32,25	0,10	3,23	0,00	3,23	1,30	2,48	29,77
<b>ΚΧ-ΚΦ</b>	103,40	0,10	10,34	38,25	10,34	1,30	7,95	57,20
<b>Δρόμοι</b>	26,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		26,65
	576,45		179,23	72,15	145,33		61,11	443,19

*Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009*

Οι στήλες Α-Θ παρουσιάζουν τα εξής στοιχεία:

**Α:** Οι ιδιοκτησίες σε στρέμματα. ΚΧ-ΚΦ είναι οι κοινόχρηστοι-κοινοφελείς χώροι των δήμων Δραπετσώνας και Κερατσινίου. Σύνολο περιοχής ανάπτυξης της τέως βιομηχανικής ζώνης 576,45 στρέμματα

**Β:** Οι συντελεστές δόμησης που είναι 0,40 για τους ιδιοκτήτες γης και 0,1 για τους δημόσιους φορείς (Δήμοι και ΟΛΠ)

**Γ:** Οι οικοδομήσιμοι χώροι σε στρέμματα

**Δ:** Τα διατηρητέα (στην Πρότυπο έχουν χαρακτηριστεί, στην ΑΓΕΤ κατ' εκτίμηση και στους ΚΧ-ΚΦ υπολογίζονται οι αθλητικοί χώροι)

**Ε:** Οι εναπομείναντες χώροι προς ανοικοδόμηση, οριζόντιες ιδιοκτησίες

**Ζ:** Οι συντελεστές δόμησης των προς οικοδόμηση οικοπέδων

**Η:** Τα οικόπεδα που θα οικοδομηθούν

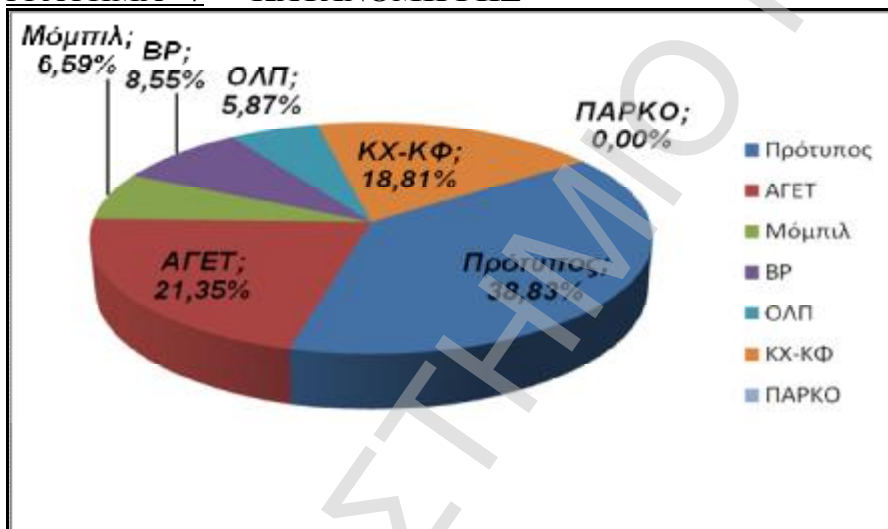
**Θ:** Οι εναπομένοντες ελεύθεροι χώροι για Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΗΣ**

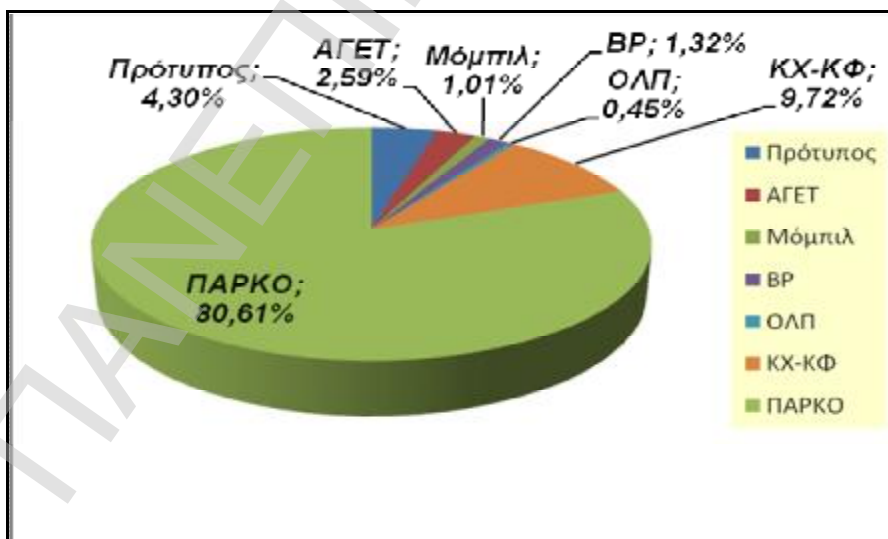
Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ			ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ		
		ΕΚΤΑΣΗ		ΕΚΤΑΣΗ	
Πρότυπος	38,83%	213,50	Πρότυπος	23,65	4,30%
ΑΓΕΤ	21,35%	117,40	ΑΓΕΤ	14,22	2,59%
Μόμπιλ	6,59%	36,25	Μόμπιλ	5,58	1,01%
ΒΡ	8,55%	47,00	ΒΡ	7,23	1,32%
ΟΛΠ	5,87%	32,25	ΟΛΠ	2,48	0,45%
ΚΧ-ΚΦ	18,81%	103,40	ΚΧ-ΚΦ	53,45	9,72%
ΠΑΡΚΟ	0,00%	0,00	ΠΑΡΚΟ	443,19	80,61%
	100,00%	549,80		549,80	100,00%

Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

**ΓΡΑΦΗΜΑ 7 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΓΗΣ**



ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ

Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009



Για το Ναυτιλιακό Κέντρο, εφ' όσον χωροθετηθεί στο τμήμα της Πρότυπος ΚΤΑΕ που βρίσκεται δίπλα στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά στη θέση Βασιλειάδη έξω από τον μώλο Κράκαρη, θα διατεθούν τα 61.500 τετραγωνικά μέτρα συν τα 23.900 τετραγωνικά μέτρα των διατηρητέων, συνολικά 85.400 τετραγωνικά μέτρα οριζόντιας ιδιοκτησίας, σε ένα χώρο συνολικού εμβαδού 47,55 στρεμμάτων. Γύρω από το Ναυτιλιακό Κέντρο θα ανοίγεται ένα μοναδικής ομορφιάς Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου συνολικής έκτασης 443,19 στρεμμάτων.

Είναι πιθανό το υπάρχον οδικό δίκτυο των 26,65 στρεμμάτων που περιλαμβάνει τον Περιφερειακό δρόμο, τους κόμβους και τις κάθετες συνδέσεις να επεκταθεί ακόμη περισσότερο ενώ θα υπάρξουν και χώροι πολιτισμού και αναψυχής πέραν των ήδη υπάρχοντων 36,25 στρεμμάτων του αθλητικού χώρου.

Όπως φαίνεται από τα δύο παραπάνω γραφήματα, το 80,61% του χώρου της Ανάπλασης θα καλύπτεται από το ενιαίο πάρκο υψηλού πρασίνου, το, 9,72% του χώρου θα αποτελεί τις κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (δημοτικό αναψυκτήριο, αθλητικοί χώροι) και στο 4,30% του χώρου θα χτιστεί το νέο ναυτιλιακό κέντρο.

Τα διατηρητέα που ανήκουν στην Πρότυπος ΚΤΑΕ μπορούν να περάσουν στην ιδιοκτησία του Δήμου ως κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι. Στην περίπτωση αυτή αυξάνεται η οικοδομήσιμη επιφάνεια κατά 20.000 περίπου τετραγωνικά μέτρα που μπορούν να κτιστούν καθ' ύψος ώστε να μην αλλάξουν οι καλύψεις. Τα διατηρητέα (Γυαλάδικο, Κτήριο Ηλεκτροπαραγωγής και Κτήρια Σφαγείων) μπορούν να μετατραπούν σε Μουσείο, Εκθεσιακό Χώρο, Πολιτιστικό Κέντρο και Αναψυκτήρια.

Στο παράρτημα 2 (σελ. 108) φαίνεται ο χώρος όπως προτείνεται για το ναυτιλιακό κέντρο και το ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο που δημιουργείται από τις εισφορές σε γη.

### 4.3. Λιμενική ανάπτυξη, υποδομές

Η αλλαγή κυβέρνησης στα τέλη του 2009 συνεπάγεται οπωσδήποτε και αλλαγές στο διοικητικό συμβούλιο και στην Προεδρία του ΟΛΠ, ωστόσο τα βασικά προγράμματα του Οργανισμού θα συνεχίσουν να κινούνται με βάση τη συνέχεια μάλλον παρά την ανατρεπτική διάθεση των νέων κυβερνώντων. Έτσι, μπορούμε να δούμε τα σχέδια του ΟΛΠ διαχρονικά έστω και αν θα πρέπει σε κάποιες περιπτώσεις να εκτιμήσουμε την πιθανότητα αλλαγών.

#### 4.3.1 Σχέδια του ΟΛΠ

Η στρατηγική του ΟΛΠ αναπτύσσεται γύρω από δύο κύριους άξονες. Ο πρώτος έγκειται στη βελτίωση των ικανοτήτων της ευρωπαϊκής έρευνας για την αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, ενώ ο δεύτερος αποσκοπεί στην προώθηση νέων μορφών διαχείρισης. Προτείνει μία σειρά δράσεων που βασίζονται στη δημιουργία ικανοτήτων σε μια σειρά ζητήματα. Τέτοια ζητήματα είναι τα θέματα υποδομής (για παράδειγμα, εγκαταστάσεις παρακολούθησης και συλλογής δεδομένων, παρατηρητήρια ωκεανών, υποθαλάσσιες τεχνολογίες ή εξειδικευμένα ερευνητικά σκάφη) καθώς και τα θέματα καινοτομίας και εκπαίδευσης. Επίσης ζήτημα σημαντικό για τη λιμενική ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη της ενοποίησης των γνώσεων και των δεδομένων που προκύπτουν από την παρατήρηση καθώς και στην προώθηση διεπιστημονικών δραστηριοτήτων έρευνας σε διεπιστημονικά ζητήματα (για παράδειγμα επιπτώσεις των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα παράκτια και θαλάσσια οικοσυστήματα ή προστασία και εκμετάλλευση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας), συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς τεχνολογίας. Τέλος σημαντικό ζήτημα θεωρεί ο ΟΛΠ την προώθηση συνεργειών μέσω ενός συνδυασμού διαφορετικών μηχανισμών χρηματοδότησης σε περιφερειακό, εθνικό, κοινοτικό και ιδιωτικό επίπεδο. Προβλέπει επίσης την ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας, καθώς τα προβλήματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς έχουν παγκόσμια διάσταση.

Ο ΟΛΠ θα επιδιώκει τη συνεχή στήριξη των στόχων του, με την υλοποίηση των εργαλείων των προγραμμάτων-πλαισίων καθώς και των αρχών του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας (EXE), κυρίως προσδιορίζοντας τα αποτελεσματικότερα μέσα ώστε να επωφεληθεί νέων χρηματοδοτήσεων προερχόμενων από τα κράτη μέλη, τις

περιφέρειες και την Κοινότητα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για θαλάσσια και ναυτιλιακή έρευνα πρέπει να εγκριθεί από το Συμβούλιο και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η πρώτη έκθεση εφαρμογής θα υποβληθεί από την Επιτροπή το αργότερο το 2012.

Η στρατηγική αυτή του ΟΛΠ εκτέθηκε κατά βάση τον Οκτώβριο του 2007 με τίτλο «Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση». Ο κεντρικός στόχος του ΟΛΠ συνίσταται στη δημιουργία των βέλτιστων συνθηκών ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, με ταυτόχρονη εξασφάλιση της προστασίας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, σε εφαρμογή της ευρωπαϊκής στρατηγικής για το θαλάσσιο περιβάλλον. Η στρατηγική αυτή εμπίπτει πλήρως στον Ευρωπαϊκό Χώρο Έρευνας.

Το σημαντικότερο έργο που προβλέπεται είναι η χρηματοδότηση της κατασκευής ενός νέου επιβατικού λιμανιού στο θαλάσσιο μέτωπο της Δραπετσώνας με την παράλληλη λειτουργία ναυτιλιακού κέντρου. Ο ΟΛΠ προέβλεψε ότι σε πολύ λίγα χρόνια ο κορεσμός που έχει ήδη αρχίσει να διαφαίνεται, θα κάνει την κατάσταση στο κεντρικό λιμάνι ιδιαίτερα προβληματική.

Υπό τις συνθήκες αυτές ο ΟΛΠ επεδίωξε να αξιοποιήσει αυτόνομα την έκταση που διαθέτει στην περιοχή της έως βιομηχανικής ζώνης και συνορεύει με την ιδιοκτησία της Εθνικής Τράπεζας καθώς το σχέδιο συνολικής ανάπλασης της περιοχής των λιπασμάτων φαινόταν ότι δεν μπορούσε να προχωρήσει.

Στόχος του ΟΛΠ ήταν στο θαλάσσιο μέτωπο να κατασκευαστεί ένα νέο επιβατικό λιμάνι και παράλληλα επειδή οι επενδύσεις στην ακτοπολιεία έχουν χαμηλή απόδοση, να αξιοποιήσει την υπόλοιπη περιουσία του με την κατασκευή ενός μίνι ναυτιλιακού κέντρου και γραφείων. Τα σχέδια αυτά δεν στηρίζονταν σε καμιά ουσιαστική μελέτη των πολεοδομικών, πολιτικών και οικονομικών προϋποθέσεων που υπάρχουν με αποτέλεσμα να καταρρεύσει εντελώς και να απομακρυνθεί από τους σχεδιασμούς του. Η αναφορά εδώ γίνεται για να καταδειχτεί το ενδιαφέρον που υπάρχει για τον χώρο και για την πρόθεση του ΟΛΠ να δει εκεί ένα ναυτιλιακό κέντρο.

Το σύνολο των επενδύσεων που «τρέχει» αυτά τα τελευταία χρόνια ο ΟΛΠ εκτιμάται ότι ανέρχεται στα επίπεδα των 500 εκατ. ευρώ. Το χρηματοδοτικό σχήμα της

επένδυσης βρίσκεται ακόμα υπό συζήτηση καθώς όσον αφορά το κομμάτι του ναυτιλιακού κέντρου και των άλλων γραφείων μπορεί να κατασκευαστεί με αυτοχρηματοδότηση κάτι το οποίο δεν προβλέπεται για τις λιμενικές υποδομές.

Με αυτοχρηματοδότηση αξιοποιεί ήδη ο ΟΛΠ ένα άλλο μέρος της ακίνητης περιουσίας του στο Παλατάκι<sup>(39)</sup> όπου θα κατασκευαστεί το νέο εκθεσιακό κέντρο του Πειραιά.

Η επιδίωξη του ΟΛΠ να επεκτείνει τις δραστηριότητές του στο μέτωπο του τέως εργοστασίου Λιπασμάτων και να προχωρήσει σε επενδύσεις στην προς Ανάπλαση περιοχή φαίνεται από επανειλημμένα ρεπορτάζ των οικονομικών και ναυτιλιακών εφημερίδων<sup>(40)</sup> καθώς και από τα δελτία τύπου<sup>(41)</sup> του ίδιου του οργανισμού.

---

(39) Δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού 5-7-2007

(40) Ημερησία 13-7-2009

(41) Δελτία Τύπου ΟΛΠ 13-6-2007

### 4.3.2 Νέες εγκαταστάσεις, υποδομές

Στον υποδεικνυόμενο για δημιουργία Ναυτιλιακού Κέντρου χώρο έχει ήδη κατασκευαστεί περιφερειακός της πόλης δρόμος υπερτοπικού ενδιαφέροντος που συνδέει απ' ευθείας (και χωρίς φανάρια ουσιαστικά) το κέντρο του Πειραιά και το κεντρικό επιβατικό λιμάνι με το εθνικό οδικό δίκτυο. Έχουν δημιουργηθεί ήδη υπόγειες διαδρομές που περνούν τη διαδρομή κάτω από τον χώρο του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων και κάτω από το εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Κερατσίνι ενώ ο δρόμος περνά με γέφυρα το κεντρικό λιμάνι, την ΑΓΕΤ και το λιμανάκι Φαρών.

Δίπλα στον προς ανάπλαση υποδεικνυόμενο χώρο έχει εγκατασταθεί το τέως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ήδη Γενική Γραμματεία Ναυτιλίας του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Ναυτιλίας.

Υπάρχει πρόβλεψη για διαδρομή μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ) όταν αυτό επεκταθεί στον Πειραιά. Ακόμα υπάρχει η ιδέα) καταγράφηκε από τον Πρότυπο τον 2000) για Μονορέιλ που θα ενώνει την περιοχή με τον Ηλεκτρικό και το Μετρό στο τερματικό σταθμό του Πειραιά.

Υπάρχει ακόμα δυνατότητα για ελικοδρόμιο, για δημιουργία μαρίνας, για επέκταση του σιδηροδρόμου μέχρι την περιοχή ανάπλασης δια μέσου του λιμανιού.

Σε περίπτωση που ληφθεί η απόφαση της δημιουργίας Ναυτιλιακού Κέντρου μπορεί να δημιουργηθούν Δίκτυα Επικοινωνίας (ασύρματης, ενσύρματης, με οπτικές ίνες κλπ.) για την άνετη και απρόσκοπτη σύνδεση των εγκατεστημένων στον χώρο με τον παγκόσμιο ιστό πληροφόρησης και επικοινωνίας.

#### **Πράσινη ανάπτυξη**

Στον χώρο μπορούν να βρουν εφαρμογή όλες οι νέες τάσεις της πράσινης οικονομίας για την εξοικονόμηση ενέργειας και για καλύτερο περιβάλλον. Πέρα από την δημιουργία του ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου των 430 στρεμμάτων υψηλού πρασίνου, μπορεί να υπάρξει πάρκο αιολικό, να εφαρμοστούν τεχνικές που να χρησιμοποιούν φωτοβολταϊκά τόξα κλπ. Με σεβασμό στο περιβάλλον και ευνοώντας την αειφόρα ανάπτυξη μπορεί ο χώρος να δεχτεί υποδομές και νέες εγκαταστάσεις που να βρίσκονται στην αιχμή της νέας εποχής και να προωθούν την καινοτομία.

Υπάρχει η δυνατότητα παρεμβάσεων στον χώρο καθώς υπάρχει μεγάλη διαθέσιμη έκταση, μεγάλες εισφορές σε γη, τεράστια ακτογραμμή με δύο μαρίνες ή ελεύθερα λιμανάκια, με άνετη οδική σύνδεση και σε γειτνίαση με το κεντρικό λιμάνι και τα πολιτειακά κτήρια διοίκησης. Νέες εγκαταστάσεις και υποδομές που θα συμπληρώνουν τις υπάρχουσες μπορούν να σχεδιαστούν και να κατασκευαστούν με χρηματοδότηση που θα προκύψει εκτός των άλλων και από την εισφορά σε χρήμα που προβλέπει ο Νόμος 1337/83 αλλά και από την Πολιτεία και από Ευρωπαϊκά Προγράμματα.

### **Εφικτότητα του στόχου**

Για την χρηματοδότηση του προγράμματος υπάρχει μια αναλυτική περιγραφή των πηγών και του τρόπου στην παράγραφο 4.6 που ακολουθεί.

Τα νομοθετικά και πολεοδομικά εργαλεία για την πραγματοποίηση της ανάπτυξης και την χωροθέτηση του ναυτιλιακού κέντρου υπάρχουν επίσης και περιγράφηκαν στην παράγραφο 4.2. Να συμπληρώσουμε εδώ ότι η απόφαση της 5<sup>ης</sup> συνεδρίασης της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας στις 9 Απριλίου 1997 καθόρισε ως χρήσεις (στην τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού σχεδίου) το «πολεοδομικό κέντρο» που είναι ένα σύνολο επιτρεπομένων χρήσεων οι οποίες περιγράφουν όλες τις λειτουργίες που είναι αναγκαίες για ένα Ναυτιλιακό Κέντρο. Έτσι, μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι το υπάρχον νομοθετικό και πολεοδομικό πλαίσιο είναι ήδη αρκετό και σαφές ενώ αν χρειαστεί ειδική νομοθετική ρύθμιση για την χωροθέτηση του ναυτιλιακού κέντρου ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρερμηνεία ή καθυστέρηση από τυχόν προσφυγές στη Βουλή δεν φαίνεται ότι θα υπάρχει πρόβλημα καθώς η Νέα Δημοκρατία έχει αποδεχθεί στο παρελθόν και έχει προωθήσει και η ίδια την ιδέα της δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά.

Η νέα διακυβέρνηση της χώρας που ανέλαβε από τις 4 Οκτωβρίου 2009 έχει ήδη ανακοινώσει ότι βλέπει την περιοχή της τέως βιομηχανικής ζώνης Πειραιά σαν μια ζώνη περιβαλλοντικής αναβάθμισης με πυκνό και εκτεταμένο πράσινο, με πολιτιστικές και ψυχαγωγικές χρήσεις και δεν αποκλείει δραστηριότητες που θα ήταν θετικές για την Ναυτιλία, την Απασχόληση και την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής εφ' όσον δεν θα ακύρωναν την περιβαλλοντική αναγέννηση της περιοχής και την

ανάκτηση του θαλασσίου μετώπου από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής Πειραιά. Η δημιουργία του Ναυτιλιακού Κέντρου υπό τους πολεοδομικούς και χωροταξικούς όρους που αναλύονται εκτενέστερα στις παραγράφους 2.1.2 και 4.2 δεν αντιβαίνει στο κυβερνητικό πρόγραμμα της νέας διακυβέρνησης, αντιθέτως συνάδει με τους περισσότερους των στόχων της και με την επιδίωξη της πράσινης ανάπτυξης.

Επί πλέον, όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο 4, η ανάλυση κόστους –ωφέλειας (cost-benefit analysis) δείχνει πως το όλο εγχείρημα είναι οικονομικά ιδιαίτερος ικανοποιητικό για τους ιδιοκτήτες γης αλλά και για την ευρύτερη περιοχή, πέραν των ωφελειών για τη ναυτιλία και το πλέγμα ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων.

Στα 61.500 τετραγωνικά μέτρα κτισμένης επιφάνειας (οριζόντιας ιδιοκτησίας) που μπορεί να κατασκευάσει η Πρότυπος ΚΤΑΕ συν τα 23.900 τετραγωνικά μέτρα επανάχρησης των διατηρητέων μπορούν να καθοριστούν χρήσεις που θα συγκροτούν το ναυτιλιακό κέντρο ή θα είναι συμβατές με αυτό.

#### **Μια πρόταση είναι η εξής:**

Κτήρια Πολιτισμού έκτασης 15.000 τμ. μπορούν να θεωρηθούν το γυαλάδικο (17 στρέμματα) και το Ινστιτούτο Κανελλόπουλου (3.000 τμ.), ενώ μέσα σε αυτά τα δύο διατηρητέα μπορεί να χωρέσει και ένα ερευνητικό κέντρο εμβαδού 3.000 τμ. Ακόμη 2.000 τμ. εμπορικών καταστημάτων μπορούν τοποθετηθούν στο γυαλάδικο ενώ στα λοιπά διατηρητέα (κτίρια ηλεκτροπαραγωγής και σφαγείων) με εμβαδόν 4.000 τμ. περίπου μπορεί να λειτουργήσει πολυκινηματογράφος και καταστήματα αναψυχής και εστίασης.

Υπάρχουν ακόμη χώροι περίπου 60.000 τμ. όπου μπορούν να γίνουν γραφεία συνολικού εμβαδού 25.000 τμ. για ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ξενοδοχείο εμβαδού 10.000 τμ.. Το Ναυτιλιακό τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά μπορεί να εγκατασταθεί σε χώρο 3.000 τμ., και να υπάρξει χώρος 2.000 τμ. ακόμη για ναυτικές σχολές να υπάρξει ένα τεχνολογικό κέντρο εμβαδού 5.000 τμ., πολυκινηματογράφος εμβαδού 5.000 τμ. και άλλα εμπορικά καταστήματα και καταστήματα εστίασης αναψυχής.

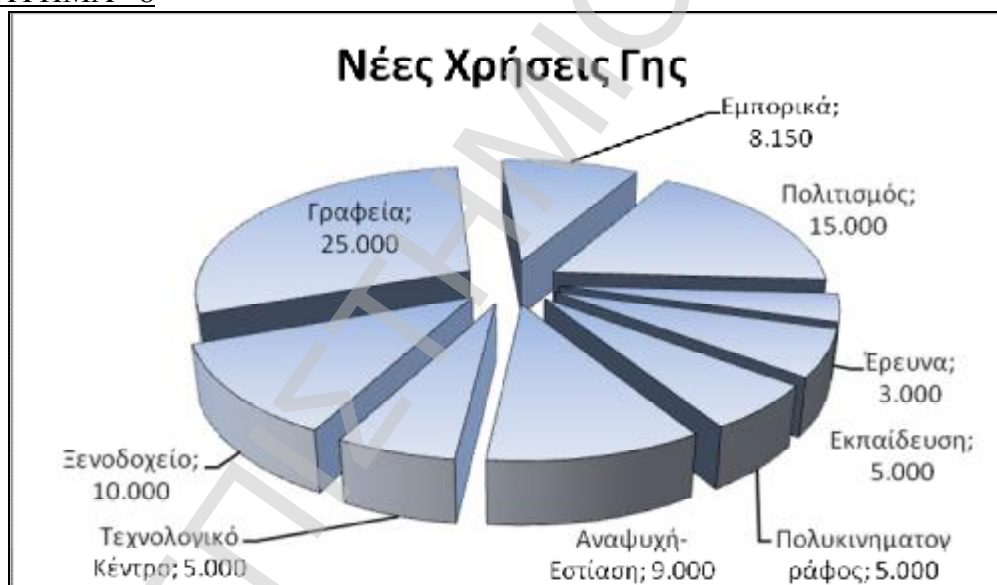
Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τις χρήσεις γης και τα ποσοστά που αντιστοιχούν σε κάθε χρήση στο σύνολο των 85.150 τμ. οριζόντιας ιδιοκτησίας.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

	έκταση	Ποσοστό %
<b>Πολιτισμός</b>	15.000	18%
<b>Έρευνα</b>	3.000	4%
<b>Εκπαίδευση</b>	5.000	4%
<b>Πολυκινηματογράφος</b>	5.000	6%
<b>Αναψυχή-Εστίαση</b>	9.000	11%
<b>Τεχνολογικό Κέντρο</b>	5.000	8%
<b>Ξενοδοχείο</b>	10.000	12%
<b>Γραφεία</b>	25.000	29%
<b>Εμπορικά</b>	8.150	10%
	<b>85.150</b>	

Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

#### ΓΡΑΦΗΜΑ 8



Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

Οι παραπάνω επιλεγείσες χρήσεις είναι μια πρόταση της παρούσας εργασίας που μπορεί να αλλάξει με βάση κάποια έρευνα πεδίου, όπως π.χ. μια έρευνα αγοράς. Το σύνολο του κτηριακού όγκου είναι μια σταθερά παράμετρος που δεν μπορεί να ανέβει προς τα πάνω όμως η ενδεικτική κατανομή των χρήσεων στον παραπάνω πίνακα δείχνει πως είναι αρκετή για να φιλοξενήσει ένα ναυτιλιακό κέντρο με γραφεία, χώρους εκπαίδευσης, έρευνας και τεχνολογίας αλλά και συμβατές χρήσεις όπως ξενοδοχείο, καταστήματα εμπορικά και καταστήματα εστίασης και αναψυχής αλλά και πολυκινηματογράφο (ή κολυμβητήριο κλπ).



Πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι ο συνολικός προς ανάπλαση χώρος έχει δύο λιμανάκια εκ των οποίων το ένα τουλάχιστον μπορεί να φιλοξενήσει μαρίνα που σημαίνει ότι θα υπάρξουν και άλλες εγκαταστάσεις.

Ακόμη πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι εκτός από την ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ υπάρχουν και οι ιδιοκτησίες της ΑΓΕΤ και της BP-Mobil οι οποίες μπορούν να έχουν ανάλογη μεταχείριση ή να μετατραπούν σε πάρκο, ανάλογα με τις επιθυμίες και τις δεσμεύσεις ή δυνατότητες της Πολιτείας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## 4.4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

### 4.4.1 Δείκτες

Οι αναλύσεις κόστους ωφέλειας και η διερεύνηση των γενικότερων οικονομικών ωφελειών του περιβάλλοντος χώρου καθώς και το κοινωνικό κόστος και η κοινωνική ωφέλεια επενδύσεων όπως αυτή που εξετάζεται στην παρούσα εργασία έχουν ιδιαίτερη σημασία καθώς εξετάζουν την Κοινωνική Σκοπιμότητα της ενέργειας και τη Συμβατότητά της με το όλο κοινωνικό περιβάλλον.

Στη προκειμένη περίπτωση εξετάστηκε ήδη στα προηγούμενα κεφάλαια η σημαντικότερη παράμετρος για το παρόν πόνημα, η συμβατότητα με το όλο ναυτιλιακό πλέγμα επιχειρήσεων και η ωφέλεια της αλληλεπίδρασης με το όλο ναυτιλιακό οικονομικό περιβάλλον.

Μένει να εξεταστεί και η χρηματοοικονομική όψη του εγχειρήματος από πλευράς κόστους ωφελειών που προκύπτουν από αυτήν. Τα χρηματοοικονομικά ζητήματα που προκύπτουν από την πρόταση για δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου στην περιοχή έχουν να κάνουν κυρίως με:

**Την ανάλυση κόστους ωφέλειας** που προκύπτει από τις επενδύσεις και τα κόστη από τη μια μεριά και από τα αναμενόμενα έσοδα από την άλλη. Για το επιχειρηματικό όφελος (EO) σημασία έχουν τα κόστη και τα έσοδα. Στα κόστη προσμετρούνται η αξία κτήσης της γης (ΑΓ), το κόστος της οικοδομής για τον υπολογισμό του κόστους των ανωδομών (ΚΟ) και το κόστος των κεφαλαίων που θα επενδυθούν (ΚΚ). Στα έσοδα προσμετρείται η διατιθέμενη δομημένη επιφάνεια (ΔΕ), και η πιθανή τιμή πώλησης (ΤΠ), ενώ σημασία έχει ο χρόνος (ΤΡ) των χρηματικών ροών. Έτσι έχουμε μια συνάρτηση

$$EO = f(\text{Cost}, \text{Benefit}) = f(AG, KO, KK, TP, DE, TR)$$

Η αναζήτηση δείκτη αξιολόγησης του έργου<sup>(42)</sup> από χρηματοοικονομική άποψη μας οδηγεί στην αναζήτηση του Συντελεστή Εσωτερικής Απόδοσης της Επένδυσης, τον γνωστό IRR (internal rate of return)

(42) Για αξιολόγηση επενδύσεων Ξανθάκης Μ, Αλεξάκης Χ.(2007) και Μιχ. Γκλεζάκος Μ. 2008)

**Τις γενικές ωφέλειες που προκύπτουν για το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα του Πειραιά, για την Ναυτιλία και την Οικονομία της χώρας γενικότερα.** Η ανάλυση αυτών των παραμέτρων έγινε ήδη στα προηγούμενα κεφάλαια και έγινε σαφέστερη μέσα από τα παραδείγματα άλλων χωρών, μέσα από την εμπειρία ετών και μέσα από τον τρόπο που η Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και ο σύγχρονος κόσμος αντιμετωπίζει τα ναυτιλιακά κέντρα. Αυτές οι γενικές ωφέλειες για τη ναυτιλία έχουν προϋπόθεση την λειτουργία του προς δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου ως πυλώνα ανάπτυξης, καινοτομίας και έρευνας που θα ενισχύσει το σύνολο των ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων. Ο σχεδιασμός ενός ναυτιλιακού κέντρου με τρόπο που να μπορεί να οδηγεί το ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα στους προαναφερόμενους τομείς (RDI, research, development, innovation) είναι ουσιαστικό στοιχείο της τελικής του επιτυχίας. Αν δεν υπάρξει ένας τέτοιος σχεδιασμός, τότε η ανάπλαση της τέως βιομηχανικής ζώνης δεν θα είναι τίποτα περισσότερο από μια απλή αστική ανάπτυξη και δεν θα έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την οικονομία ούτε θα προσφέρει προστιθέμενη αξία στην παραγωγή των προϊόντων του κλάδου (υπηρεσίες κατά βάση).

**Τις γενικές ωφέλειες που προκύπτουν για την περιοχή γύρω από την προς ανάπλαση τέως βιομηχανική ζώνη και για ολόκληρο τον Πειραιά.** Οι ωφέλειες αυτές –σε ό,τι αφορά τα χρηματοοικονομικά ζητήματα- έχουν να κάνουν περισσότερο με τις αξίες γης και το πλεόνασμα καταναλωτή. Πρόκειται για ωφέλειες με πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα που στοχεύουν όχι μόνο σε μετρήσιμα απτά μεγέθη όπως οι αξίες γης αλλά και σε μακροπρόθεσμες συνέπειες στη ζωή των κατοίκων των περιοχών γύρω από την ζώνη ανάπλασης (καλύτερο επίπεδο ζωής, απασχόληση κλπ). Ιδιαίτερα το ζήτημα της απασχόλησης είναι οξυμένο τον τελευταίο καιρό και οξύνεται περισσότερο όσο διαρκεί η οικονομική κρίση και η ύφεση.

Μια Ελλάδα με προβλεπόμενη ανάπτυξη στο -1,5% και έλλειμμα που φτάνει στο 7.7% το 2008 και ξεπερνά το 10% του ΑΕΠ για το 2009 έχει μεγάλη ανάγκη από δράσεις που να δίνουν απασχόληση, ανάπτυξη και μεγαλύτερες αξίες γης σε μια περιοχή όπως ο Πειραιάς που πλήττεται από την ανεργία και το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων κάθε είδους και κάθε κλάδου.

Από τα παραπάνω τρία είδη ωφελειών, θα εξεταστούν ιδιαίτερα η πρώτη περίπτωση, δηλαδή θα γίνει μια ανάλυση κόστους ωφέλειας και θα προσδιοριστεί (στην

παράγραφο 4.1.1) ο συντελεστής εσωτερικής απόδοσης σαν δείκτης αποδοτικότητας της προτεινόμενης επένδυσης.

Θα χρειαστούν βέβαια κάποιες παραδοχές και κάποιες εκτιμήσεις μελλοντικών τιμών και ποσοτήτων. Οι παραδοχές που γίνονται στο κεφάλαιο αυτό για την εκτίμηση της εμπορικής αξίας γης, για την εκτίμηση της μελλοντικής αξίας, για τις τιμές πώλησης διαφόρων ειδών κτισμένης επιφάνειας κλπ. στηρίζονται στα εμπειρικά δεδομένα που ισχύουν σήμερα στις γειτονικές με την ανάπλαση περιοχή, στις εκτιμήσεις που έχουν γίνει από προηγούμενους μελετητές όπως το γραφείο Κλουτσινώτη-Τορτοπίδη στη μελέτη του ΟΡΣΑ και η Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά στη μελέτη των Δήμων Δραπετσώνας Κερατσινίου.

Πέραν των ωφελειών, στο κεφάλαιο αυτό αναζητούνται και πιθανές πηγές χρηματοδότησης της επένδυσης. Ο θετικός και μεγάλος Συντελεστής Εσωτερικής Απόδοσης των Κεφαλαίων (ξεπερνά το 50%) καθώς και η σχεδόν βέβαιη χρήση και επομένως πώληση των δομημένων χώρων εξασφαλίζουν και τη βεβαιότητα της επένδυσης και ελαχιστοποιούν το ρίσκο. Στη χρηματοδότηση πρέπει να ληφθούν υπ' όψη οι εισφορές των ιδιοκτητών γης σε χρήμα, η ένταξη κάποιων έργων υποδομής στα κρατικά προγράμματα δημοσίων επενδύσεων και οι δυνατότητες ένταξης έργων σε ευρωπαϊκά προγράμματα, ενώ θεωρείται βέβαιο ότι θα βρεθούν εύκολα και τα αναγκαία κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα που θα συμπληρώσουν τις δημόσιες επενδύσεις.

#### 4.4.1 Ανάλυση Cost-Benefit (κόστους-ωφέλειας)

Αρχικά πρέπει να υπολογιστούν τα Κόστη και οι Ωφέλειες ξεχωριστά και να γίνουν οι αναγκαίες παραδοχές όπου τα αποτελέσματα πιθανολογούνται και δεν είναι άμεσα μετρήσιμα σήμερα. Οι υπολογισμοί γίνονται για την ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ στον χώρο της οποίας προβλέπεται να δημιουργηθεί το Ναυτιλιακό Κέντρο. Για τους υπόλοιπους ιδιοκτήτες γης λειτουργούν ανάλογα σενάρια κόστους ωφέλειας αλλά προβάλλει ως πιθανό το ενδεχόμενο να απαλλοτριωθούν για τη δημιουργία ακόμα πιο εκτεταμένου πρασίνου και ακόμα μεγαλύτερου από τα 430 στρέμματα ενιαίου μητροπολιτικού πάρκου.

##### Κόστος γης

Με τις τρέχουσες τιμές των οικοπέδων στη γειτονική περιοχή και λαμβάνοντας υπ' όψη ότι σχεδόν το σύνολο της περιοχής Λιπασμάτων (και σίγουρα η έκταση που προορίζεται για ναυτιλιακό κέντρο) είναι εκτός σχεδίου πόλης, η τιμή της γης υπολογίζεται στα 400 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο (στις προηγηθείσες μελέτες υπολογιζόταν στις 100.000 δρχ. ανά τμ.). Προκειμένου για τα 255.750 τμ. τα οποία αποτελούν την ιδιοκτησία της Πρότυπος ΚΤΑΕ (συμπεριλαμβανομένων και των υπό απαλλοτρίωση από τον ΟΛΠ τμημάτων) το κόστος κτήσης της γης ανέρχεται στο ποσό των 102,3 εκ. ευρώ

##### Κόστος Υποδομών

Το κόστος των έργων ανάπλασης (υποδομών κατά βάση) έχει εκτιμηθεί σε ύψος 50 εκατομμυρίων ευρώ στη μελέτη Κλουτσινιώτη-Τορτοπίδη στην μελέτη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας του 2001 και σε ανάλογο ύψος και στη μελέτη της Εθνικής Τράπεζας του 2003. Με δεδομένο ότι έχει ήδη εκτελεστεί το βασικό έργο της υπόγειας σήραγγας κάτω από τα Λιπάσματα και το γήπεδο Δραπετσώνας καθώς και ο κόμβος της Μιχαηλνού ενώ για τη δημιουργία ναυτιλιακού κέντρου σε έκταση περίπου 25.000 τμ. έναντι έργων σε έκταση περίπου 100.000 τμ. όπως προβλεπόταν σε εκείνες τις μελέτες, θα απαιτηθούν λιγότερα έργα υποδομής, θεωρούμε ότι κατεβάζει το κόστος κατασκευής των υποδομών στα 45 εκατομμύρια ευρώ (μείωση 10%) παρά τον πληθωρισμό της τελευταίας δεκαετίας. Από το σύνολο αυτών των υποδομών το μισό περίπου αντιστοιχεί στα όρια της

Πρότυπος ΚΤΑΕ επομένως για το κόστος των υποδομών θα υπολογίζουμε 22.500.000 ευρώ.

### **Κόστος λειτουργίας**

Ο φορέας ανάπτυξης και τα λειτουργικά κόστη που θα προκύψουν για τη διοίκηση διαχείριση του έργου εκτιμήθηκαν στο παρελθόν στο ύψος των 100 εκ. δρχ. (300.000 ευρώ) ετησίως. Λόγω της ιδιαιτερότητας της κατασκευής ενός ναυτιλιακού κέντρου με ιδιαίτερες δυνατότητες μπορούμε να υπολογίζουμε σε ένα αυξημένο κόστος λειτουργίας 500.000 ευρώ ετησίως.

### **Κόστος Κατασκευών**

Με το τρέχον κόστος κατασκευής ανωδομών στα 500 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο και προκειμένου για την κατασκευή των 61.500 τετραγωνικών μέτρων κτισμένου χώρου (στήλη Ε του πίνακα της σελ. 77) της ιδιοκτησίας της Πρότυπος ΚΤΑΕ και κόστος 1.500 ευρώ ανά τετραγωνικό για την επανάχρηση των διατηρητέων που έχουν εμβαδόν 23.900 τετραγωνικών μέτρων φτάνουμε σε ένα κόστος για τις ανωδομές ύψους 30, 75εκ. ευρώ μοιρασμένο σε ίσα μέρη τα 5 χρόνια (6.150.000 ετησίως)

### **Νέες Αξίες γης**

Οι εκτιμήσεις των μελετητών του ΟΡΣΑ, του Δήμου Δραπετσώνας και της Εθνικής Τράπεζας έχουν εκτιμήσει την αξία των οικοπέδων (της γης) μετά την Ανάπλαση στο ύψος των 720 ευρώ ανά τμ. για τα τμήματα εκτός σχεδίου πόλης και στο ύψος των 1.710 έως 1.986 ευρώ ανά τμ. για τα τμήματα εντός σχεδίου. Στη δική μας μελέτη υπολογίζουμε μια μέση τιμή (σταθμισμένη) στα 1.400 ευρώ ανά τμ. Αυτό ανεβάζει τη νέα αξία γης στα 255.750 τμ. X 1.400 ευρώ ανά τμ.= 358.050.000 ευρώ

### **Εισφορά σε χρήμα**

Προκύπτει για τους ιδιοκτήτες με βάση τον Ν.1337/83 και τον 2508/97 και ανέρχεται στο 25% της διαφοράς παλιάς με νέα αξία γης. Με τον υπολογισμό της σημερινής αξίας γης σε 90,3 εκ. ευρώ και τη νέα αξία της γης (της Πρότυπος ΚΤΑΕ) σε 358.050.000 ευρώ (όπως υπολογίζουμε στην αμέσως επόμενη παράγραφο) προκύπτει μία άνοδος της αξίας της γης κατά 267.750.000 ευρώ και η αναλογούσα εισφορά της

Πρότυπος ΚΤΑΕ (25%) ανέρχεται στο ποσό των 66.937.500 ευρώ που μπορεί να καταβληθεί σε τρεις δόσεις μοιρασμένες σε 20% κατά τον πρώτο χρόνο καταβολής, 30% τον δεύτερο και 50% τον τρίτο (13.387.500 τον 1<sup>ο</sup> χρόνο, 20.081.250 τον 2<sup>ο</sup> χρόνο και 33.468.750 τον 3<sup>ο</sup> χρόνο καταβολής)

### Πωλήσεις

Η πώληση των 61.500 τετραγωνικών μέτρων ακινήτων που θα δημιουργηθούν και των υπαρχόντων 23.900 τμ. διατηρητέων εξαρτάται από το είδος των ανωδομών και τις χρήσεις. Σύμφωνα με έναν υπολογισμό που διακρίνει τις κατασκευές ανά κατηγορία σε Πολιτισμό (18%), Έρευνα (4%), Εκπαίδευση (4%), Πολυκινηματογράφο (6%), Αναψυχή-Εστίαση (11%), τεχνολογικό Κέντρο (8%), Ξενοδοχείο (12%), Γραφεία (29%), Εμπορικά (10%) και με τιμές διαφορετικές για κάθε περίπτωση, προκύπτει ένα ποσό ύψους 530.500.000 ευρώ από τις πωλήσεις. Συγκεκριμένα έχουμε τον παρακάτω πίνακα για εκτίμηση εσόδων

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ**

	έκταση		τιμή	
<b>Πολιτισμός</b>	15.000	17,6%	3.000	45.000.000
<b>Έρευνα</b>	3.000	3,5%	4.000	12.000.000
<b>Εκπαίδευση</b>	5.000	5,9%	4.000	20.000.000
<b>Πολυκινηματογράφος</b>	5.000	5,9%	5.000	25.000.000
<b>Αναψυχή-Εστίαση</b>	9.000	10,6%	10.000	90.000.000
<b>Τεχνολογικό Κέντρο</b>	5.000	5,9%	5.400	27.000.000
<b>Ξενοδοχείο</b>	10.000	11,7%	8.000	80.000.000
<b>Γραφεία</b>	25.000	29,4%	6.000	150.000.000
<b>Εμπορικά</b>	8.150	9,6%	10.000	81.500.000
	85.150			530.500.000

Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

### Φόροι

Υπολογίζονται σε 10% επί των εσόδων (ο σχετικός δείκτης είναι από 5 έως 10%)

### Χρόνος

Κατά γενική εκτίμηση ένα πρόγραμμα δημιουργίας ναυτιλιακού κέντρου με τις υποδομές, τις κατασκευές και την πώληση των ακινήτων θα διαρκούσε περίπου 5 χρόνια. Η χρονική κατανομή των βαρών θα ήταν:

Ολόκληρη η αξία κτήσης €102,3 εκ. στην αρχή, τον 1<sup>ο</sup> χρόνο

Επενδύσεις €30,75 εκ. μοιρασμένες εξ ίσου κατ' έτος για τα 5 έτη

Υποδομές ύψους €22,5 εκ. μοιρασμένες εξ ίσου ανά έτος για τα 5 έτη

Πωλήσεις €530,5 εκ. μοιρασμένες κατ' έτος ως εξής: 0% τον 1<sup>ο</sup> χρόνο, 10% τον 2<sup>ο</sup> χρόνο, 20% τον 3<sup>ο</sup> χρόνο, 50% τον 4<sup>ο</sup> χρόνο και 20% τον 5<sup>ο</sup> χρόνο.

Η εισφορά περίπου € 67 εκ. του ιδιοκτήτη σε χρήμα μπορεί να αρχίσει να καταβάλλεται από τον 2<sup>ο</sup> χρόνο αφού πρέπει πρώτα να προηγηθεί σχετική πράξη υπολογισμού της νέας αξίας γης σε σχέση με την υπάρχουσα και να εκτιμηθεί η εισφορά σε χρήμα σε ποσοστό περίπου 25%.

Με βάση τα παραπάνω προκύπτει ο παρακάτω πίνακας χρηματικών ροών:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΧΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΡΟΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	χρόνος 1ος	χρόνος 2ος	Χρόνος 3ος	χρόνος 4ος	Χρόνος 5ος	
Έσοδα πωλήσεων	0	53.050.000	106.100.000	265.250.000	106.100.000	530.500.000
Κόστος γης	-102.300.000	0	0	0	0	-102.300.000
Υποδομές	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-4.500.000	-22.500.000
Κόστος κατασκευών	-6.150.000	-6.150.000	-6.150.000	-6.150.000	-6.150.000	-30.750.000
Λειτουργικό κόστος	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000	-2.500.000
Εισφορά σε χρήμα	0	-12.787.500	-19.181.250	-31.968.750	0	-63.937.500
Ταμειακές ροές προ φόρων	-113.450.000	29.112.500	75.768.750	222.131.250	94.950.000	308.512.500
Φόρος 10%	0	-5.305.000	-10.610.000	-26.525.000	-10.610.000	-53.050.000
Ταμειακές ροές με φόρους	-113.450.000	23.807.500	65.158.750	195.606.250	84.340.000	255.462.500
ΚΠΑ	-113.450.000	22.673.810	59.100.907	168.972.033	69.386.727	<b>206.683.477</b>
ΚΠΑ αθροιστική	-113.450.000	-90.776.190	-31.675.283	137.296.750	<b>206.683.477</b>	
<b>Εσωτερικός</b>	<b>Συντελεστής</b>	<b>Απόδοσης</b>	<b>IRR</b>	<b>52,97%</b>		

Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

Τα ποσά είναι σε ευρώ.



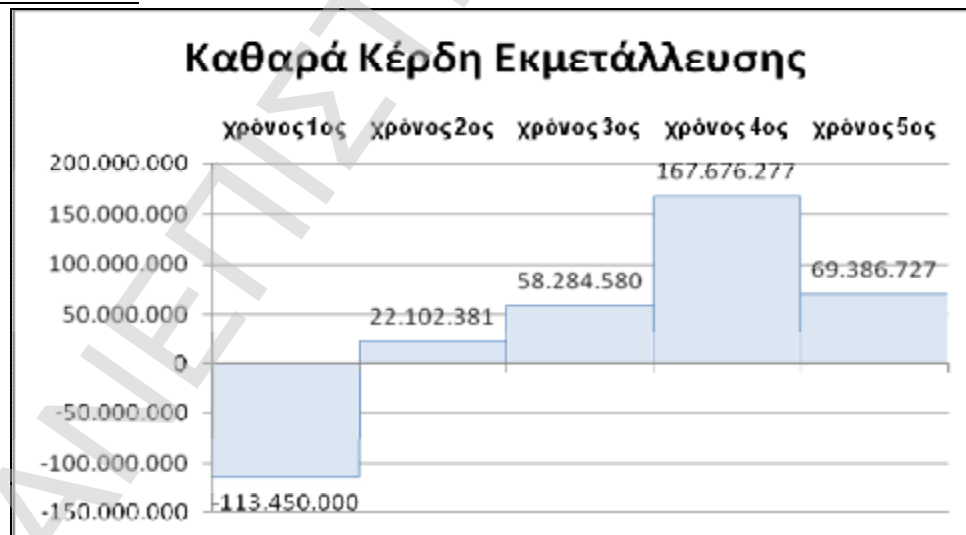
### Οι δείκτες αποδοτικότητας

- 1) Ο **Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (Internal Rate of Return- IRR)** προκύπτει **52,36%** που είναι πολύ υψηλός συντελεστής αποδοτικότητας του επενδυμένου κεφαλαίου
- 2) Με τον υπολογισμό **Καθαρής Παρούσας Αξίας (Net Present Value- NPV)**, με επιτόκιο 5% ετησίως, αυτή προκύπτει στα **203.999.965 ευρώ** θετικό αποτέλεσμα, που είναι πολύ ευνοϊκός οικονομικός απολογισμός για ένα τέτοιο έργο ανάπλασης.
- 3) Ένας τρίτος δείκτης αποδοτικότητας είναι ο **χρόνος ανάκτησης του κεφαλαίου (payback period)** που στην προκειμένη περίπτωση είναι τα **3 χρόνια** (συν τρεις περίπου μήνες του 4<sup>ου</sup> έτους)

Και οι τρεις χρησιμοποιούμενοι διεθνώς και στην οικονομική επιστήμη δείκτες αποδοτικότητας είναι θετικοί και προδιαθέτουν ευνοϊκά για μια επένδυση με τις προβλεπόμενες χρήσεις.

Κατά έτος δημιουργίας του ναυτιλιακού κέντρου (που το προσδιορίσαμε στα 5 συνολικά έτη) τα καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης φαίνονται στο παρακάτω γράφημα

ΓΡΑΦΗΜΑ 9

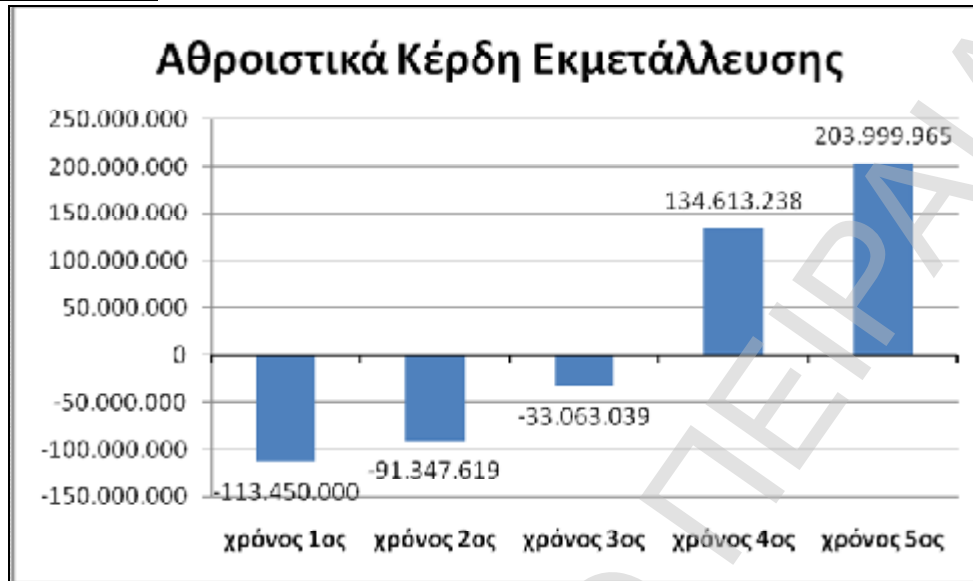


Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

Όπως φαίνεται από τον πίνακα, τον πρώτο χρόνο υπάρχει μεγάλη ζημία λόγω της αξίας γης που επενδύεται, ενώ κάθε επόμενο χρόνο υπάρχουν καθαρά κέρδη, λιγότερα τον 2<sup>ο</sup> χρόνο και περισσότερα τον 4<sup>ο</sup> χρόνο.

Τα αθροιστικά κέρδη εκμετάλλευσης φαίνονται στο παρακάτω γράφημα

**ΓΡΑΦΗΜΑ 10**



Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα μέχρι και τον 3<sup>ο</sup> χρόνο του έργου το αθροιστικό κέρδος είναι αρνητικό, από τον 4<sup>ο</sup> χρόνο όμως τα κέρδη παίρνουν την ανιούσα (αφού ο χρόνος ανάκτησης επενδυμένου κεφαλαίου είναι περίπου 3 χρόνια και 3 μήνες)

Να σημειωθεί ότι τα ποσά της Καθαρής Παρούσας Αξίας και του Χρόνου Ανάκτησης δεν είναι ονομαστικά αλλά αποτελούν τις καθαρές παρούσες αξίες που έχουν αναχθεί στη στιγμή 0 με επιτόκιο ετήσιο 5%.

Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης μας δίνει το (φανταστικό) επιτόκιο που θα μας έδινε ανάλογα αποτελέσματα αν αντί για επένδυση είχαμε κάνει κατάθεση με αυτό το επιτόκιο.

Και οι τρεις δείκτες που χρησιμοποιούνται για να καταδείξουν την αποδοτικότητα μιας επένδυσης<sup>(43)</sup> είναι θετικοί.

(43) Ευθύμογλου Π., 2001, Ξανθάκης Μ., Αλεξάκης Χ., 2007, Σαμπράκος Γ., 2008

#### 4.4.2 Πηγές Χρηματοδότησης

Η χρηματοδότηση του εγχειρήματος αφορά:

- Ø Στα **δημόσια έργα** (υποδομές, δρόμοι, πλατείες, ανισόπεδες διαβάσεις, πράσινο, πάρκο, αθλητικοί χώροι, επικοινωνίες, μέσα σταθερής τροχιάς κλπ.)
- Ø Στα **ιδιωτικά έργα** (ανωδομές, καταστήματα, γραφεία κλπ)

##### Ιδιωτικές επενδύσεις

Σε ότι αφορά στα ιδιωτικά έργα η αυτοχρηματοδότηση είναι η συνήθης μέθοδος και δεν θα υπάρξει πρόβλημα στον τομέα αυτό αφού οι οικοδομικές εταιρείες αστικής ανάπτυξης είναι συνηθισμένες να εκτελούν τέτοια έργα και μεγαλύτερης ακόμα κλίμακας. Το εγχείρημα προβλέπει κόστη 30,75 εκ. ευρώ για τις ανωδομές. Πηγές χρηματοδότησης είναι οι Τράπεζες και Ασφαλιστικά Ταμεία (Ελλάδας και Ευρώπης) που επενδύουν σε real estate

##### Δημόσιες Επενδύσεις

Σε ότι αφορά στα δημόσια έργα, το Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων μπορεί να καλύψει μέρος των υποδομών (22,5 εκ. ευρώ) και των λειτουργικών δαπανών (περί τα 2,5 εκ. ευρώ).

Εμπλοκή μπορεί να υπάρξει μόνον αν προβλεφθούν απαλλοτριώσεις που ανατρέπουν το χρηματοοικονομικό πρόγραμμα που εκτέθηκε παραπάνω και δίνει μεγάλους συντελεστές αποδοτικότητας. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει η Πολιτεία να χρηματοδοτήσει τις απαλλοτριώσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση κατά καιρούς εξαγγέλλει προγράμματα που χρηματοδοτούν παρόμοιες δράσεις περιβαλλοντικής αιχμής.

##### Εισφορές σε χρήμα

Οι εισφορές σε χρήμα είναι υπόθεση των ιδιοκτητών γης που μπορούν να εξασφαλίσουν τα σχετικά κεφάλαια καθώς πρόκειται για μεγάλες επιχειρήσεις (Εθνική Τράπεζα, Λαφάρτζ, BP-MOMΠΛ)

Σε περίπτωση που το πρόγραμμα επεκταθεί και στις υπόλοιπες επιχειρήσεις της τέως βιομηχανικής ζώνης οι εισφορές που προβλέπονται (με βάση τις παραδοχές που

έγιναν στο κεφάλαιο 4.1.1) θα είναι ανάλογες της παρατηρούμενης προστιθέμενης αξίας στο κόστος γης που στην προκειμένη περίπτωση, και με βάση τις παραδοχές που έγιναν για την Πρότυπος ΚΤΑΕ και τις παραδοχές των μελετών που έχουν προηγηθεί (Δήμου, Εθνικής Τράπεζας, ΟΡΣΑ) θα είναι:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΕ ΧΡΗΜΑ**

	εμβαδόν	αξία /τμ.	αξία σημερινή	νέες αξίες/τμ.	νέα αξία	προστιθέμενη αξία	εισφορά σε χρήμα
Πρότυπος ΚΤΑΕ	255.750	400	102.300.000	1.400	358.050.000	255.750.000	63.937.500
ΑΓΕΤ	117.400	1.000	117.400.000	1.800	211.320.000	93.920.000	23.480.000
ΒΡ-Μομπιλ	83.250	1.000	83.250.000	1.900	158.175.000	74.925.000	18.731.250
	456.400	2.400	302.950.000	5.100	727.545.000	424.595.000	106.148.750

*Πηγή Γ.Τσιρίδης, 2009*

### Ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης

Προκειμένου για τις επενδύσεις σε υποδομές και για πράσινο μπορούν να αναζητηθούν χρηματοδοτήσεις από προγράμματα της ευρωπαϊκής ένωσης. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι εκτός από το πράσινο, προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ παρέχονται κυρίως στις ακόλουθες περιοχές:

- Ανταγωνιστικότητα και καινοτομία. Αφορούν σε δράσεις που προβλέπει η πρόταση την οποία στηρίζει η παρούσα εργασία. Η προώθηση της καινοτομίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μάλιστα, πρέπει να είναι μια από τις μεγαλύτερες προτεραιότητες του σχεδιασμού.
- Εκπαίδευση και κατάρτιση. Η ίδρυση τμημάτων του Πανεπιστημίου Πειραιά (ή και Αιγαίου) και άλλων εκπαιδευτικών φορέων (σχολής εμποροπλοιάρχων, ναυτικού λυκείου, ναυτικού ΙΕΚ κλπ.) είναι μια δράση αναγκαία και συμβατή με το όλο εγχείρημα.
- Περιβάλλον: Αφορά στο μητροπολιτικό πάρκο των 430 στρεμμάτων αλλά και σε δράσεις για το περιβάλλον όπως η αποκομιδή απορριμμάτων κλπ.
- Υγείες και ασφάλειες στην εργασία
- Έρευνα. Είναι τομέας που προβλέπεται από τις δράσεις που καθορίστηκαν ως αναγκαίες για το Ναυτιλιακό Κέντρο
- Διαρθρωτικά.

Όλες οι παραπάνω κατηγορίες, λοιπόν, βρίσκονται στην περιοχή ενδιαφέροντος του εγχειρήματος της οργάνωσης ενός ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά με τα χαρακτηριστικά που αναφέραμε πιο πάνω. Συνεπώς χρηματοδότηση από κοινοτικούς πόρους είναι αναμενόμενη και σε πολύ σημαντικό μέγεθος.

Τις σχετικές αιτήσεις προς την Κοινότητα θα μπορούσε να αναλάβει ο Φορέας Υλοποίησης του εγχειρήματος που θα συσταθεί υπό τη γενική εποπτεία της Πολιτείας αλλά και των ενδιαφερομένων νομικών και φυσικών προσώπων.

### **Λοιπές χρηματοδοτήσεις**

Ακόμη θα μπορούσε να υπάρξει αυτοχρηματοδότηση έργων καθώς ο ιδιοκτήτης είναι η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος ενώ σημαντικοί ναυτιλιακοί οίκοι θα μπορούσαν να αγοράσουν οριζόντιες ιδιοκτησίες από τα σχέδια ακόμα και να αυτοχρηματοδοτήσουν τις μελλοντικές εγκαταστάσεις τους.

Επειδή, εκτός της σπουδαιότητάς του για τον Πειραιά και τη Ναυτιλία, η δημιουργία ενός ναυτιλιακού κέντρου θα είναι και ένα μεγάλο έργο στον χώρο του real estate θα μπορούσαν να αντληθούν κεφάλαια από τον χώρο των Ασφαλιστικών Ταμείων, όχι κατ' ανάγκη των ελληνικών αλλά όλου του κόσμου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ:

#### ΣΥΝΘΕΣΗ ΚΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

Διαπιστώθηκε από την εργασία στο σύνολό της ότι το ευρύτερο Ναυτιλιακό Πλέγμα επιχειρήσεων (και συναφών επαγγελμάτων) του Πειραιά αλλά και η Ναυτιλία της Ελλάδας στο σύνολό της, που παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι και φυσικά και στην ελληνική οικονομία, μπορεί να ενισχυθεί σοβαρά με τη σχεδιασμένη λειτουργία ενός Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά.

Προϋπόθεση για τη δημιουργία του κέντρου αυτού είναι να υπάρχει κατάλληλος χώρος, να σχεδιαστεί με τρόπο που να παίζει στρατηγικό ρόλο στο συνολικό ναυτιλιακό πλέγμα, να είναι θετική η αποτίμηση του εγχειρήματος από χρηματοοικονομικής πλευράς και να συντρέχουν πολιτικές και κοινωνικές προϋποθέσεις για την χωροθέτησή του σε στρατηγικό σημείο του Πειραιά αλλά να είναι και η συγκυρία ευνοϊκή.

Όπως διαπιστώθηκε όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις συντρέχουν εάν επιλεγεί μια συγκεκριμένη περιοχή του Πειραιά, η τέως βιομηχανική ζώνη Πειραιά και συγκεκριμένα ο χώρος του πρώην εργοστασίου Λιπασμάτων Δραπετσώνας.

Η περιοχή έχει τις πολεοδομικές και χωροταξικές προϋποθέσεις για να υποδεχτεί ένα ναυτιλιακό κέντρο και να στηρίξει όχι μόνο τις κύριες λειτουργίες του αλλά και ένα πλέγμα δραστηριοτήτων που είναι συμβατές με αυτό ή αναγκαίες ως συμπληρωματικές με αυτό. Επίσης η περιοχή αυτή έχει ανάγκη από τη δημιουργία ενός μεγάλου πάρκου πρασίνου, το οποίο είναι δύσκολο να δημιουργηθεί με απαλλοτριώσεις των ιδιοκτησιών γης, ιδιαίτερα στις σημερινές συνθήκες με τα μεγάλα δημοσιονομικά ελλείμματα και το πολύ υψηλό δημόσιο χρέος. Εν τούτοις, μέσα από τη δημιουργία του ναυτιλιακού κέντρου, προκύπτει για την περιοχή τουλάχιστον της Πρότυπος ΚΤΑΕ (Εθνική Τράπεζα ο ιδιοκτήτης) ότι η εισφορά σε γη μπορεί να καλύψει την ανάγκη για χώρους πρασίνου αφού το ναυτιλιακό κέντρο

μπορεί να αναπτυχθεί σε χώρο που θα καλύπτει περίπου το 10-15% της συνολικής έκτασης ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ώστε χωρίς χρήματα (ή με κατά πολύ μικρότερες απαλλοτριώσεις περιουσιών της ΑΓΕΤ και της ΜΟΜΠΛ) να υπάρξει ένα μεγάλο πάρκο πρασίνου έκτασης περίπου 400-450 στρεμμάτων που ικανοποιεί απόλυτα το αίτημα για ενιαίο μητροπολιτικό πάρκο υψηλού πρασίνου.

Διαπιστώθηκε ότι η χρονική συγκυρία είναι ευνοϊκή καθώς υπάρχει μια τάση επαναπατρισμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το Σίτυ του Λονδίνου ενώ η αναμενόμενη έξοδος από την παγκόσμια οικονομική κρίση και η νέα διακυβέρνηση στην Ελλάδα θα δημιουργήσουν νέες οικονομικές συνθήκες και θα αναζητήσουν επενδύσεις που να προσφέρουν ρυθμούς ανάπτυξης, απασχόληση και καλύτερο περιβάλλον.

Το όλο εγχείρημα σαν επιχείρηση αλλαγής χρήσης γης, έχει θετικούς συντελεστές οικονομικής απόδοσης που ξεπερνούν το 50% σε IRR και έχουν γρήγορο χρόνο ανάκτησης επενδυμένου κεφαλαίου ενώ προβλέπονται έσοδα καθαρής παρούσας αξίας (Net Present Value) άνω των € 200 εκ.. Οι πολιτικές και οικονομικές παράμετροι συνυπολογίζονται και ξεπερνιούνται με την ελάχιστη κάλυψη του χώρου, τη δημιουργία του πάρκου και με την ανάκτηση από τους κατοίκους του θαλασσιού μετώπου. Η περιοχή βρίσκεται σε στρατηγικό σημείο στην είσοδο του κεντρικού λιμανιού του Πειραιά και ανάμεσα στο επιβατικό και εμπορικό λιμάνι.

Μπορεί να πλαισιωθεί το Ναυτιλιακό Κέντρο από δράσεις όπως Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά, Ναυτικές Σχολές, Ερευνητικά Κέντρα, Κέντρα προώθησης καινοτομιών και νέων Τεχνολογιών, Πολιτιστικά Κέντρα και καταστήματα εμπορικά ή καταστήματα εστίασης και αναψυχής αλλά και δραστηριότητες που να παράγουν πλεόνασμα καταναλωτή όπως ο πολυκινηματογράφος κλπ. Επίσης ένα ξενοδοχείο προβλέπεται για κάλυψη σχετικών αναγκών. Το σύνολο αυτών των χρήσεων δίνει στο ναυτιλιακό κέντρο μια δυναμική στρατηγικής ενδυνάμωσης του όλου ναυτιλιακού πλέγματος ενώ αντιμετωπίζει και σημαντικά προβλήματα ανάπτυξης της περιοχής, απασχόλησης και περιβαλλοντικής και οικονομικής αναβάθμισης.

Ο χώρος έχει οδική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο και μπορεί να συνδεθεί και με μέσα σταθερής τροχιάς. Μπορεί να λειτουργήσει ελικοδρόμιο και μαρίνα.

Θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι το project δεν έχει κανένα πρόβλημα και θα προχωρήσει εύκολα καθώς όλες οι παράμετροι μοιάζουν θετικές. Ωστόσο υπάρχουν προβλήματα που κάνουν την επιτυχία του όλου εγχειρήματος αμφίβολη.

Τα προβλήματα είναι «ελληνικού πολιτικού τύπου» κι έχουν σχέση με αυτό που στην Ελλάδα καταχρηστικά αποκαλείται «πολιτικό κόστος». Η νέα κυβέρνηση και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση (Υπερνομαρχία Αττικής και Νομαρχία Πειραιά) έχουν δεσμευτεί για δημιουργία εκτεταμένου πρασίνου με κάποιες ακραίες εκφράσεις όπως «δεν θα πέσει στον χώρο ούτε ένα τετραγωνικό τσιμέντο» κλπ. και ακόμα πιο ακραίες θέσεις έχουν λάβει τα κόμματα της Αριστεράς και εξωκοινοβουλευτικές ομάδες. Το ενδεχόμενο να παραχωρηθεί μικρός μόνο χώρος ως έκταση (περίπου το 10-15% του εμβαδού κάθε ιδιοκτησίας) είναι κάτι που μπορεί να γίνει αποδεκτό από τα Πολιτειακά όργανα, όμως θα συνεχίσει να προκαλεί αντιδράσεις στις υπόλοιπες οργανώσεις. Τα όποια σχέδια θα συναντήσουν αντιδράσεις τις οποίες η κυβέρνηση θα πρέπει να ξεπεράσει. Είναι αυτό δυνατό;

Για την απελθούσα τον Οκτώβρη του 2009 κυβέρνηση η απάντηση ήταν «όχι» καθώς στην πράξη απέφυγε να προωθήσει το θέμα και φάνηκε να το εγκαταλείπει μπροστά στην αντίδραση που συνάντησε. Η νέα κυβέρνηση δεν έχει δώσει ακόμα δείγματα γραφής και η τελική τοποθέτησή της στο υπό εξέταση ζήτημα είναι ένα ερωτηματικό. Η στάση του νέου Υπουργείου Περιβάλλοντος θα είναι καθοριστική όπως και του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας, άρα εν τέλει της κυβερνητικής επιτροπής. Αυτό το «ελληνικό παράδοξο» να οδηγείται η επίλυση ενός ζητήματος σε όλο και ανώτερα επίπεδα εξ αιτίας του αόριστου «πολιτικού κόστους» είναι ένας παράγοντας αβεβαιότητας για το όλο εγχείρημα.

### **Ο τελικός απολογισμός**

Γενικά, σχολιάζοντας την συγκυρία, θα λέγαμε ότι είναι εν τέλει ευνοϊκή για την προώθηση του εγχειρήματος δημιουργίας Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά. Τα πλεονεκτήματα είναι πολλά και πολύ σημαντικά ενώ η οικονομική συγκυρία και η συγκυρία που επικρατεί στην ελληνική ναυτιλία το καθιστούν αναγκαίο. Οι περιβαλλοντικές ανησυχίες των πολιτών και των φορέων που τους εκπροσωπούν και αντιτίθενται στην τσιμεντοποίηση είναι δικαιολογημένες και μπορούν να αντιμετωπιστούν δίκαια και καθαρά με τον περιορισμό της κάλυψης του συνολικού



εμβαδού στο μικρό ποσοστό του 5% αν πρόκειται μόνο για το Ναυτιλιακό Κέντρο και του 10-15% αν πρόκειται για την ανάπλαση όλων των επιχειρήσεων της περιοχής.

Η δημιουργία Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά είναι ένα εγχείρημα που ο επιχειρηματικός κόσμος της Ναυτιλίας το θέλει και το χρειάζεται ενώ και ο πολιτικός κόσμος το στηρίζει. Ο συνδυασμός του εγχειρήματος με εκτεταμένο πράσινο και μητροπολιτικό πάρκο για την τέως βιομηχανική ζώνη μπορεί να καταστήσει το εγχείρημα εφικτό παρ' όλο που ένα σύνολο δηλώσεων και δημόσιων τοποθετήσεων τα χρόνια 2007-2008 έχουν δημιουργήσει πολιτικά εμπόδια σε μια τέτοια δράση.

Η δημιουργία ενός Φορέα με πρωτοβουλία της Πολιτείας, που να περιλαμβάνει όλους τους επισπεύδοντες του θέματος, δηλαδή τον κόσμο της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας (ναυτικό επιμελητήριο, εφοπλιστές, ναυτιλιακές ενώσεις κλπ.), την τοπική κοινωνία (δήμους, επιμελητήρια κλπ.), τον ΟΛΠ και τους ιδιοκτήτες γης θα μπορούσε να είναι το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή. Η έγκριση, στη συνέχεια, ενός οριστικού σχεδίου ανάπλασης με χρήσεις γης και συντελεστές δόμησης και ο –ως εκ τούτου- καθορισμός των πολεοδομικών αρχών και εργαλείων, θα είναι το επόμενο βήμα. Η νομοθέτηση στη Βουλή της Ανάπλασης με τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα δώσει το κατάλληλο πλαίσιο και θα καθορίσει τις εξελίξεις. Μετά από αυτά θα μένει το στάδιο της κατασκευής.

Ο χρόνος για τις αποφάσεις και τον Φορέα υπολογίζεται σε 1-2 χρόνια, και ο χρόνος κατασκευής σε 5, έτσι μέσα στην επόμενη δεκαετία θα μπορεί το Ναυτιλιακό Κέντρο να είναι πραγματικότητα. Μένει μόνο να εκφραστούν η επιχειρηματική και η πολιτική βούληση

Περαιτέρω επιστημονική έρευνα για το θέμα θα μπορούσε να αναδείξει το θέμα της **Μετεγκατάστασης του Σίτυ** του Λονδίνου καθώς και το θέμα της περαιτέρω μελέτης του **Ναυτιλιακού Cluster του Πειραιά**.

Εφ' όσον ξεπεραστούν τα προβλήματα όπως αυτά που εκτέθηκαν πιο πριν και εφ' όσον μια πρόταση για δημιουργία Ναυτιλιακού Κέντρου στον Πειραιά τελικά αποκτήσει πολιτειακή στήριξη και προχωρήσει, τότε θα πρέπει να καταρτιστεί νέα **Πολεοδομική Μελέτη για Τροποποίηση του Ρυμοτομικού Σχεδίου Πόλης** (Δραπετσώνας) που να επιβεβαιώνει τους συντελεστές δόμησης και τις καλύψεις που

δεν θα πρέπει να ξεπερνούν το 10-15% καθιστώντας δυνατή τη δημιουργία Ενιαίου Μητροπολιτικού Πάρκου άνω των 400 στρεμμάτων στην περιοχή.

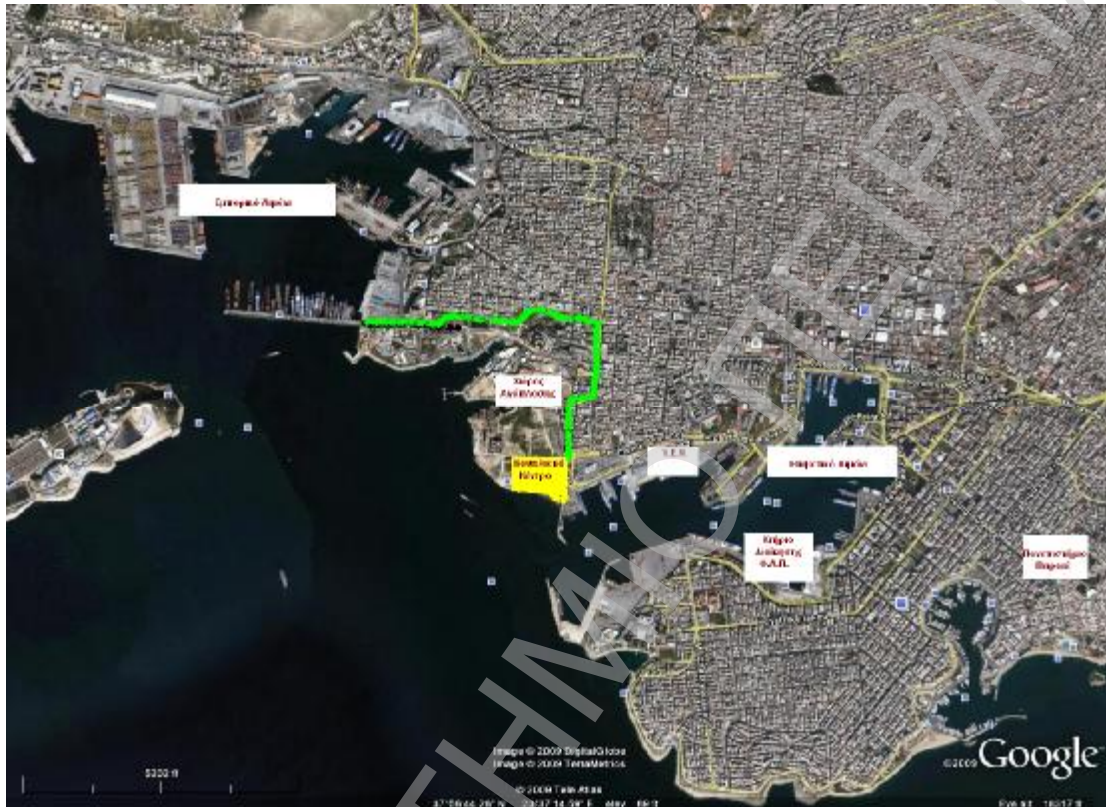
Επίσης θα πρέπει να γίνει μια **Έρευνα Αγοράς** που να επιβεβαιώσει τα ευρήματα και τις διαπιστώσεις της παρούσας εργασίας ώστε να εκτιμηθεί καλύτερα ποιας έκτασης θα είναι οι μετακινήσεις ναυτιλιακών και συναφών επιχειρήσεων από το εξωτερικό ή το εσωτερικό προς το νέο ναυτιλιακό κέντρο. Αναγκαία είναι και μια **Μελέτη για το Μητροπολιτικό Πάρκο** που θα καθορίζει και τις χρήσεις μέσα σε αυτό αλλά και την κατανομή του πράσινου καθώς και των δραστηριοτήτων που είναι αναγκαίες ώστε το πάρκο να είναι επισκέψιμο.

Προκειμένου να καθοριστούν επακριβώς οι επιθυμητές και συμβατές με το ναυτιλιακό κέντρο δραστηριότητες θα πρέπει να γίνει μια **Ειδική Μελέτη για τις Χρήσεις**. Οι χρήσεις θα πρέπει να εξυπηρετούν τον στόχο της δημιουργίας ενός στρατηγικού ναυτιλιακού κέντρου που θα μπορεί να δημιουργεί προστιθέμενη αξία στην όλη λειτουργία του ναυτιλιακού cluster.

Πριν την απόφαση για το Ναυτιλιακό Κέντρο και Ενιαίο Πάρκο θα πρέπει να γίνει και **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων** για τις συνέπειες στο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον από το εγχείρημα ενώ αναγκαία είναι και μια **Εδαφολογική μελέτη** της περιοχής που για πολλά χρόνια φιλοξένησε μια χημική βιομηχανία

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### 1.- Χάρτης της περιοχής ανάπλασης σε σχέση με εγκαταστάσεις που ενδιαφέρουν τη Ναυτιλία και βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά



Στον παραπάνω χάρτη του ευρύτερου Πειραιά είναι σημειωμένες οι θέσεις:

- Του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.)
- Του κτηρίου διοίκησης του ΟΛΠ
- Του Πανεπιστημίου Πειραιά

Ανάμεσά τους είναι (με κίτρινο χρώμα) ο χώρος όπου είναι δυνατόν να αναπτυχθεί το Ναυτιλιακό Κέντρο

Δίπλα στον χώρο αυτόν υπάρχουν 500 στρέμματα προς Ανάπλαση (Πράσινο, Αναψυχή, Πολιτισμός)

Εκατέρωθεν του χώρου βρίσκονται το Εμπορικό και το Επιβατικό λιμάνια του Πειραιά

## 2.- Χάρτης της περιοχής της τέως Βιομηχανικής Ζώνης που δείχνει την περιοχή εγκατάστασης του ναυτιλιακού κέντρου και το Ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο



Τα Οικοδομικά τετράγωνα ΟΤ1, ΟΤ2, ΟΤ3 και το οικοδομικό τετράγωνο του Ξενοδοχείου καθώς και οι τρεις χώροι Πολιτισμού και Αναψυχής θα αποτελούν το σύνολο των χρήσεων για Ναυτιλιακό Κέντρο και άλλες χρήσεις (εμπόριο, τεχνολογικό κέντρο, εκπαίδευση, πολιτισμός, αναψυχή, πολυκινηματογράφος κλπ.) που προβλέπονται στην πρόταση.

Ο υπόλοιπος χώρος αποτελεί Ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο υψηλού πρασίνου

### 3.- Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί στην Ευρώπη

Industry associations participating in the Maritime Cluster, CEMT - Confederation of European Maritime Technology Societies, CESA - Community of European Shipyards Associations, CLECAT - European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services, EAFPA - European Association of Fishing Ports and Auctions, EBA - European Boatmen Association, EBU - European Barge Union, ECASBA - EC Association of Ship Brokers & Agents, ECMAR - European Co-operation in Maritime Research, ECSA - European Community Shipowners' Association, EFIP - European Federation of Inland Ports, EHMC - European Harbour Masters Committee, EMF - European Metalworkers Federation, EMPA - European Maritime Pilots Association, ESC - European Shippers Council, ESPO - European Sea Ports Organisation, ETA - European Tugowners Association, ETF - European Federation of Transport Workers, ETTC - European Towing Tank Community, EUDA - European Dredging Association, EUROGIF - European Oil & Gas Innovation Forum, EURACS - European Association for Classification Societies, EUROPECHE - Assoc'n of National Organisations of Fishing Enterprises in the EC, EUROPIA - European Petroleum Industry Association, FEAP - Federation of European Aquaculture Producers, FEMAS - Federation of European Maritime Associations of Surveyors and Consultants, FEPORT - Federation of European Private Port Operators, IAMI (EU) - International Association of Maritime Institutes of the EU, IIMS (EG) - International Institute of Marine Surveyors (European Group), INE - Inland Navigation Europe, OCEAN - Organisation of European Community Ship Suppliers, OGP-EU - Oil & Gas Production Forum, UEPG - European Aggregates Association

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ**

- ΑΝΔΗΠ 1992** «*Οικονομική Ανασυγκρότηση της Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου*», ΑΝΔΗΠ
- Βερονίκης Σ., 2008** «*Τελευταίες εξελίξεις στη σύνθεση και τη δομή της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και αναγκαίες προσαρμογές στην ναυτιλιακή πολιτική*», Διπλωματική Εργασία Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Βλάχος Γ.Π., 2007**, «*Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*» Πειραιάς, εκδ. Σταμούλη
- Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ι., 2002** «*Εισαγωγή στις ναυλώσεις*», Πειραιάς, Εκδ. Σταμούλης
- Γκλεζάκος Μιχ. 2008** «*Αξιολόγηση Επενδύσεων*» (σημειώσεις Πανεπιστήμιο Πειραιά) Πειραιάς
- Δήμος Δραπετσώνας, 1996**, «*Πρακτικά ΔΣ της Πρότυπος ΚΤΑΕ 1993-1995*», Ιστορικό Αρχείο Δήμου.
- Δήμος Δραπετσώνας, 1996**, «*Πρακτικά ΔΣ της Διπάσματα Δραπετσώνας ΑΕ*» Ιστορικό Αρχείο Δήμου.
- Δήμος Δραπετσώνας-Δήμος Κερατσινίου 1992** «*Οικονομική Ανασυγκρότηση της Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου*», ΑΝΔΗΠ
- Ευθύμογλου Π., 2001**, «*Χρηματοοικονομική Λογιστική*» Πειραιάς
- Κλουτσινιώτη Ο., Μεσσαρές Σ., 2006**, «*Χωροταξική Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης Βιομηχανικής Ζώνης στα όρια της Δραπετσώνας*», Δήμος Δραπετσώνας
- Μίντζμεργκ Χ., Άλστραντ Μ., Λάμπελ Τ., 1998**, «*Το σαφάρι της στρατηγικής*» Harvard
- Ξανθάκης Μ., Αλεξάκης Χ., 2007**, «*Χρηματοοικονομική Ανάλυση Επιχειρήσεων*» Πειραιάς, εκδ. Σταμούλη

**Παζαρτζής Μ.**, 2007, «*Ναυτασφαλίσεις*» Πειραιάς

**Παπαδάκης Βασ.**, 2002 «*Η στρατηγική των επιχειρήσεων : Ελληνική και Διεθνής εμπειρία*» Εκδ. Μπένος

**Παπαμανώλης Νίκος**, 2003 «*Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία και η πόλη του Πειραιά. Η εξέλιξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου την περίοδο 1880-1914*» Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Κρήτης

**Πολύζος Γ., Μπελαβίλιας Ν., Μαϊστρου Ε., Μαυροκορδάτου Δ., Μαχαίρας Γ., Παπαστεφανάκη Α.** 2004. "*Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Χημικών Προϊόντων και Λιπασμάτων (1909 – 2003) Λιπάσματα Δραπετσώνας*",

**Porter Michael**, 1979, "*Five forces*" Harvard

**Σαμπράκος Γ.**, 2008 «*Οικονομική των Μεταφορών*» (σημειώσεις), Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακό

**Ταγκούλης, Νικόλαος** 2009 «*Το πλέγμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (maritime cluster) : η περίπτωση του ελληνικού πλέγματος και ο κλάδος των πρακτορεύσεων*», Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά

**Τορτοπίδη Ν.-Κλουτσινιώτη Ο.**, 2000, «*Λιμενοβιομηχανική Ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου*», ΟΡΣΑ (Πρόγραμμα Terra Posidonia)

**Πολύζος Ν., Μπελαβίλιας Ν.** [Εργαστήρι Αστικού Περιβάλλοντος] 2001 «*Έρευνα ΕΜΠ για την αξιοποίηση του χώρου του τέως εργοστασίου Λιπασμάτων*» Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο

**Χιώτης Ν. κ.α.** 1992, «*Μελέτη Βιωσιμότητας Εργοστασίου Λιπασμάτων*», σύνταξη ΑΕΕΧΠ&Λ