

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

**«ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ
ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ
ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ»**

Νεκτάριος Καλαντζής

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

Σεπτέμβριος 2010

Copyright Νεκτάριος Καλαντζής, 2010

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

«Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright»

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων:

- του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός),
- της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες),
- του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί 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».

Μετά τιμής,

Νεκτάριος Καλαντζής

«Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή»

«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 στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κ. Θεόδωρος Πελαγίδης (Επιβλέπων)
- κ. Σωτήριος Θεοδωρόπουλος
- κα. Αγγελική Παρδάλη

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Διπλωματική Εργασία που παρουσιάζεται στη συνέχεια, προσεγγίζει και προσπαθεί να απαντήσει στο ερώτημα της μελλοντικής ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, ενός περιφερειακού λιμένα της Αττικής με σημαντικές προοπτικές εξέλιξης, όπου σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του λιμένα Λαυρίου, σε βασικό άξονα μεταφοράς τόσο επιβατών, όσο και εμπορευμάτων στο χώρο της Αττικής.

Στο πλαίσιο της εργασίας γίνεται ανάλυση και καταγραφή των μεταφορών και ειδικότερα της λιμενικής βιομηχανίας, σε εγχώριο και διεθνές επίπεδο. Επίσης μέσω της εσωτερικής ανάλυσης και των στρατηγικών, διερευνάται η δομή του Λιμένος Λαυρίου, ενώ γίνεται ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος και αναφορά στην εθνική λιμενική πολιτική σε σχέση με το λιμάνι του Λαυρίου.

Τέλος, μέσα από τη διερεύνηση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της Λαυρεωτικής, των χαρακτηριστικών και των προοπτικών της, προκύπτουν συγκεκριμένα συμπεράσματα, αλλά και πολιτικές, προκειμένου ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου να πρωταγωνιστήσει τα επόμενα χρόνια τόσο μεταξύ των περιφερειακών λιμένων της Αττικής, όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στους ανθρώπους που με βοήθησαν να ολοκληρώσω τη διπλωματική μου εργασία. Ειδικότερα ανάμεσά τους θα ήθελα να εκφράσω την ιδιαίτερη υποχρέωσή μου στα παρακάτω άτομα, που δίχως την αμέριστη συμπαράστασή τους δε θα ήταν δυνατό να έχω καταφέρει την επιτυχή ολοκλήρωση της εργασίας:

Στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεόδωρο Πελαγίδη, για τη συνεχή βοήθεια, παρακολούθηση και συμπαράστασή του. Θα ήθελα να ευχαριστήσω επίσης τους καθηγητές κ.κ. Θεοδωρόπουλο και Παρδάλη.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τη Διοίκηση και το προσωπικό του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου για την αμέριστη συμπαράστασή τους και την παροχή πληροφοριών για τον Λιμένα Λαυρίου, χωρίς τους οποίους δε θα ήταν δυνατή η επιτυχής ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την βοήθεια και τη στήριξη που μου παρείχαν όλα αυτά τα χρόνια, για την παιδεία και τη μόρφωσή μου.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Εισαγωγή.....	1
2. Ο ρόλος των λιμανιών στις σύγχρονες Μεταφορές.....	4
2.1. Η Λιμενική Βιομηχανία, ορισμοί και ο ρόλος των λιμένων.....	4
2.2. Η ανάπτυξη των λιμένων.....	7
2.3. Παράγοντες ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας για ένα λιμάνι.....	9
2.4. Το λιμενικό προϊόν και η σημασία των logistics για ένα λιμάνι.....	12
3. Το θεσμικό πλαίσιο των λιμένων.....	15
3.1. Νομικό και θεσμικό πλαίσιο.....	15
3.2. Η Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική & ο Λιμένας Λαυρίου.....	15
3.3. Προέκταση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής στο Λιμένα Λαυρίου.....	20
3.4. Η Απελευθέρωση των Θαλάσσιων Ενδομεταφορών, η Εθνική Λιμενική Πολιτική & ο Λιμένας Λαυρίου.....	22
3.4.1. Απελευθέρωση θαλάσσιων ενδομεταφορών.....	22
3.4.2 Βασικές Αρχές της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.....	22
3.4.3. Βασικοί Άξονες της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής.....	24
3.4.4. Ασφάλεια Λιμενικών Εγκαταστάσεων.....	27
3.4.5. Το Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών.....	27
4. Ανάλυση της Εσωτερικής Δομής του Λιμένος Λαυρίου-Στρατηγικές.....	28
4.1. Οργανόγραμμα και Αξιολόγηση του εσωτερικού περιβάλλοντος του Λιμένος Λαυρίου.....	28
4.2. Το Ανθρώπινο Δυναμικό του Λιμένος Λαυρίου.....	34

4.3. Συμπεράσματα Ανάλυσης του Εσωτερικού Περιβάλλοντος του Λιμένος Λαυρίου (Δυνατά – Αδύνατα Σημεία).....	36
5. Ανάλυση της Ζήτησης.....	37
5.1. Ζήτηση και Ανταγωνισμός Λιμενικών Υπηρεσιών.....	37
5.2. Η Ακτοπλοϊκή Κίνηση.....	42
5.3. Η Επιβατική Κίνηση.....	43
5.4. Η κίνηση οχημάτων.....	45
5.5. Η Εμπορευματική Κίνηση.....	48
5.6. Η εμπορευματική κίνηση Ακτοπλοΐας.....	51
5.7. Η εμπορευματική κίνηση εξωτερικού.....	52
5.8. Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου.....	53
6. Ανάλυση της Προσφοράς.....	56
6.1. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες και οι υποδομές του λιμανιού.....	56
6.2. Οι αποθηκευτικοί χώροι και τα βάθη των κρηπιδωμάτων.....	58
6.3. Ελλιμενισμένα σκάφη στο Λιμένα του Λαυρίου.....	59
6.4. Αξιολόγηση της Θέσης του Λιμένα Λαυρίου στο Σύστημα Λιμένων Αττικής.....	60
7. Οικονομική Ανάλυση.....	64
7.1. Πάγια.....	64
7.2. Οι πηγές εσόδων του Λιμένος Λαυρίου και το πλαίσιο ανάπτυξης.....	65
7.3. Έσοδα από διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων.....	69
7.4. Τα έξοδα.....	70
8. Επιχειρησιακοί στόχοι και πολιτικές για την ανάπτυξη του λιμένος Λαυρίου – Εξωτερικό Περιβάλλον.....	75
8.1. Ερωτήματα για την ανάπτυξη των περιφερειακών λιμένων της Αττικής.....	75
8.2. Στόχοι και πολιτικές.....	77
8.3. Ανάλυση των ευκαιριών και των απειλών για τον Λιμένα Λαυρίου.....	79
8.4. Στρατηγικές για την ανάπτυξη του Λιμένος Λαυρίου.....	83
8.5. Επιχειρησιακοί στόχοι.....	84

8.6. Εθνική Σημασία Λιμένα Λαυρίου.....	86
8.7. Νέα Χρηματοδοτικά εργαλεία.....	89
9. Συνοπτική Παρουσίαση της Πόλης του Λαυρίου.....	92
9.1. Πολεοδομικά – Χωροταξικά Χαρακτηριστικά της Λαυρεωτικής.....	93
9.2.Μελλοντικές Τάσεις.....	95
9.3. Ευρύτερο Κοινωνικό-Οικονομικό Περιβάλλον Λαυρεωτικής.....	96
9.4. Προβλεπόμενη Μελλοντική Εξέλιξη Βασικών Οικονομικών & Κοινωνικών Χαρακτηριστικών του Δήμου Λαυρεωτικής.....	100
10. Συμπεράσματα.....	102
10.1 Η ανάπτυξη του λιμανιού, οι προοπτικές του και ποιές οι επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή.....	102
Βιβλιογραφικές αναφορές.....	108

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ-ΠΙΝΑΚΕΣ

Σχήμα 4.1: Οργανωτική Δομή Ο.Λ.Λ. Α.Ε.....	29
Πίνακας 5.1: Ετήσιες Απο-επιβιβάσεις επιβατών ακτοπλοΐας.....	38
Πίνακας 5.2 : Ετήσιοι Κατάπλοι Πλοίων.....	39
Πίνακας 5.3 : Φορτοεκφορτωθέντα Οχήματα Ακτοπλοΐας.....	41
Πίνακας 5.4 : Ετήσιες Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευμάτων Ακτοπλοΐας.....	49
Πίνακας 5.5 : Ετήσιες Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευμάτων Εξωτερικού.....	50
Διάγραμμα 5.1: Εξέλιξη από – επιβιβάσεων επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου κατά τα έτη 1998-2007.....	43
Διάγραμμα 5.2 : Απο – επιβιβάσεις επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου ανά τρίμηνο, το έτος 2007.....	44
Διάγραμμα 5.3: Απο – επιβιβάσεις επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, το έτος 2007.....	44
Διάγραμμα 5.4 : Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου την τελευταία δεκαετία (1998-2007).....	46
Διάγραμμα 5.5: Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου ανά τρίμηνο και κατηγορία οχημάτων, για το έτος 2007.....	46
Διάγραμμα 5.6 : Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα για το έτος 2007.....	47
Διάγραμμα 5.7 : Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ακτοπλοΐας στο Λιμένα Λαυρίου τη δεκαετία 1998-2007.....	51
Διάγραμμα 5.8: Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ακτοπλοΐας στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, για το 2007.....	52
Διάγραμμα 5.9 : Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων εξωτερικού στο Λιμένα Λαυρίου τη δεκαετία 1998-2007.....	53

Διάγραμμα 5.10: Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου κατά τα έτη 2000-2007.....	54
Διάγραμμα 5.11: Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, για το έτος 2007.....	54
Χάρτες 6.1: Ακτοπλοϊκά Δρομολόγια Λαυρίου.....	62
Πίνακας 7.1: Πάγια του Ο.Λ.Λ. τον Αύγουστο 2008.....	64
Πίνακας 7.2: Εξέλιξη των Εσόδων του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου.....	67
Πίνακας 7.3: Λειτουργικές Δαπάνες Ο.Λ.Λ. κατά τις χρήσεις 2004 – 2008.....	71
Πίνακας 7.4/5: Αποτελέσματα Χρήσης/Εξέλιξη Αποτελεσμάτων Ο.Λ.Λ.	73-74
Πίνακας: με τις ευκαιρίες, τις προϋποθέσεις αξιοποίησης και τους κινδύνους για τον λιμένα Λαυρίου.....	110
Πίνακας: Προβλεπόμενες εκμεταλλεύσεις της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα Λαυρίου.....	115
Πίνακας: Χάρτης που δείχνει την μελλοντική επέκταση του Λιμένος Λαυρίου (MASTER PLAN).....	117
Πίνακας: Οικονομικά στοιχεία του ΟΛΛ για την περίοδο 2002-2006.....	118

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η μελέτη επιδιώκει να απαντήσει στο ερώτημα της μελλοντικής ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, ενός περιφερειακού λιμένα της Αττικής – που ερευνάται για πρώτη φορά- με σημαντικές προοπτικές εξέλιξης, σε σχέση με τις επιπτώσεις που μπορεί να φέρει στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, θέτοντας, τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του λιμένα Λαυρίου, σε βασικό άξονα μεταφοράς τόσο επιβατών, όσο και εμπορευμάτων στο χώρο της Αττικής.

Με τη βοήθεια της SWOT ανάλυσης, αφού ερευνηθεί η λιμενική βιομηχανία, σε εγχώριο και διεθνές επίπεδο, διαμέσου της εσωτερικής ανάλυσης και των στρατηγικών, διερευνάται η δομή του λιμανιού, τα προϊόντα που διακινεί και τα χρηματοοικονομικά στοιχεία, ενώ αναλύεται το εξωτερικό περιβάλλον και το νομικό πλαίσιο για το λιμάνι του Λαυρίου.

Στη συνέχεια, γίνεται συνοπτική παρουσίαση της πόλης του Λαυρίου και των προοπτικών της, σε σχέση με την ανάπτυξη του λιμανιού και προκύπτουν συγκεκριμένα συμπεράσματα, αλλά και πολιτικές, προκειμένου ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου να πρωταγωνιστήσει τα επόμενα χρόνια τόσο μεταξύ των περιφερειακών λιμένων της Αττικής, όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Τέλος, μαζί με τα συμπεράσματα για την ανάπτυξη του λιμανιού, γίνεται ο επιχειρησιακός σχεδιασμός, τίθενται οι στρατηγικοί στόχοι και οι πολιτικές που επιβάλλονται να υλοποιηθούν προκειμένου το λιμάνι του Λαυρίου τα μεταβληθεί σε ακόμα ανταγωνιστικότερο λιμάνι.

- Λέξεις-κλειδιά:
- Λιμάνι
- Λαύριο
- SWOT Ανάλυση
- Στρατηγικές
- Περιφερειακό Λιμάνι

ABSTRACT

The study seeks to answer the question of the future development of the Port of Lavrion, a regional port of Athens - is under investigation for the first time, with significant prospects in terms of the consequences that can bring development to the region, setting, the appropriate conditions for the transformation of the port of Lavrion, a key corridor both passengers and goods in the area of Attica.

Using SWOT analysis, as ascertained by the port industry, domestically and internationally, through internal analysis and strategies, investigated the structure of the port, the distribution of products and financial data and analyzed the external environment and legal framework for the port of Lavrion..

Afterwards, we outline the city of Lavrion and prospects in relation to the development of the port, resulting concrete conclusions, and political order for the Port of Lavrion to be protagonist in the coming years among regional ports in Attica and national level.

Finally, with the findings for the development of the port, it becomes the operational planning, sets out the strategic objectives and policies should be implemented to the port of Lavrion even changed the port competitive.

- Key-words:
- Port
- Lavrion
- SWOT-Analysis
- Strategies
- Regional-Port

1.Εισαγωγή

Στη σημερινή κρίσιμη καμπή της ελληνικής οικονομίας, με το διεθνές και το εγχώριο χρηματοπιστωτικό σύστημα σε κρίση, η ελληνική ναυτιλία παραμένει στυλοβάτης της ελληνικής οικονομίας-μαζί με τον Τουρισμό-αποδεικνύοντας ταυτόχρονα τη διεθνή της κυριαρχία σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι έλληνες πλοιοκτήτες και οι έλληνες ναυτικοί καλούνται να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, αφού συνεισφέρουν στο Α.Ε.Π. της χώρας, σε μια εποχή που η ελληνική ναυτιλία παραμένει ισχυρή μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ο τομέας των λιμένων διαθέτει δυνατότητες για μεγαλύτερη ανάπτυξη, τόσο σε παγκόσμιο, όσο και σε εγχώριο επίπεδο. Τα λιμάνια διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην μεταφορική αλυσίδα, από τον τόπο παραγωγής των προϊόντων μέχρι και το σημείο πώλησης, αφού μεγάλο μέρος της παγκόσμιας παραγωγής διακινείται μέσω των λιμένων. Η διασύνδεση του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται κυρίως μεταξύ των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης, της Αμερικής και της Νοτιοανατολικής Ασίας. Η αύξηση της κατανάλωσης, κυρίως από τον δυτικό κόσμο, συνεισέφερε στην αυξημένη ζήτηση για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων (containers) τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται νέες επενδύσεις στον κλάδο των λιμανιών.

Στην εγχώρια λιμενική βιομηχανία, πέραν του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, υπάρχουν λιμάνια, όπου μέσω συγκεκριμένων πολιτικών και στρατηγικών είναι ικανά να αναπτύξουν περαιτέρω τις λειτουργικές τους δυνατότητες. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Αστακού, αλλά και τα περιφερειακά λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου παρουσιάζουν προοπτικές ανάπτυξης, με προαπαιτούμενα όμως τις επενδύσεις σε υποδομές και χάραξη μιας νέας εγχώριας λιμενικής πολιτικής.

Η παρούσα εργασία θα είναι επικεντρωθεί στην ανάλυση και διερεύνηση της διαχείρισης και λειτουργίας του Λιμένος Λαυρίου, καθώς και τις μελλοντικές προοπτικές εξέλιξης και ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμανιού έναντι του ανταγωνισμού. Το λιμάνι του Λαυρίου θα αναλυθεί για **πρώτη φορά**, αφού δεν έχει υπάρξει για αυτό κάποια σχετική έρευνα ή ακαδημαϊκή εργασία.

Η επιλογή έρευνας για το λιμάνι του Λαυρίου πηγάζει από τις δυνατότητες που διαφαίνονται για το συγκεκριμένο λιμάνι, με το λιμάνι του Πειραιά να παρουσιάζει κορεσμό σε συγκεκριμένους τομείς, το Λαύριο καλείται να αδράξει την ευκαιρία και από ένα απλό περιφερειακό λιμάνι της Αττικής, να μετατραπεί σε σημαντικό διαμετακομιστικό και μεταφορικό φορέα.

Η ραγδαία οικιστική ανάπτυξη της Ανατολικής Αττικής σε συνδυασμό με τις χρήσεις γης που είναι πολύ υψηλές στην περιοχή- το λιμάνι του Λαυρίου μπορεί να γίνει πιο ανταγωνιστικό και πιο φθηνό, προκειμένου να ανταγωνιστεί τόσο το λιμάνι τη Ραφήνας, ως το κοντινότερο σε αυτό, αλλά και να απορροφήσει ένα κομμάτι από την επιβατική και εμπορική κίνηση του Ο.Λ.Π. Η Λαυρεωτική παρουσιάζει αυξημένο ενδιαφέρον ως περιοχή, όπου μετά την αποβιομηχανοποίησή της, που είχε ως αποτέλεσμα την υψηλή ανεργία στην περιοχή, εξελίσσεται τα τελευταία χρόνια σε μια πόλη πρότυπο, με το λιμάνι της πόλης να διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο, τόσο στην οικονομική, όσο και στην αναπτυξιακή πορεία της περιοχής.

Η εργασία αποτελείται από δέκα βασικά κεφάλαια, όπου στο πρώτο που θα αποτελέσει την εισαγωγή για τη σημασία και τα αίτια μελέτης του λιμένος Λαυρίου, όπου αποτελεί ενδιαφέρον αντικείμενο μελέτης σε ότι αφορά την ανάπτυξη ενός περιφερειακού λιμανιού, σε λιμάνι εθνικής σημασίας.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο ρόλο των λιμένων στις σύγχρονες μεταφορές, τη λιμενική βιομηχανία και το λιμενικό προϊόν, καθώς και τους παράγοντες που δημιουργούν ένα λιμάνι ανταγωνιστικό και παραγωγικό.

Το τρίτο κεφάλαιο επικεντρώνεται στο θεσμικό και νομικό πλαίσιο που επικρατεί στα λιμάνια, αφού αναλύεται η προέκταση της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, ενώ θα γίνει αναφορά στην απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο θα διαγνωστεί και η υφιστάμενη κατάσταση του λιμένος Λαυρίου, το εσωτερικό περιβάλλον του λιμένος, μέσω του οργανογράμματος, θα αξιολογηθεί η οργάνωση και οι διαδικασίες, οι υπηρεσίες και οι ανθρώπινοι πόροι.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση της ζήτησης, ενώ θα αναλυθεί η ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση του λιμανιού, η επιβατική κίνηση, οι κατάπλοι πλοίων στον Λιμένα κλπ..

Στη συνέχεια, στο κεφάλαιο έξι, μελετάται και αναλύεται η προσφορά, οι προσφερόμενες υπηρεσίες του λιμανιού, οι υποδομές του, οι αποθηκευτικοί χώροι του λιμανιού και τα ελλιμενισμένα σκάφη.

Η οικονομική ανάλυση του λιμανιού πραγματοποιείται στο έβδομο κεφάλαιο, όπου μελετώνται τα πάγια, οι πηγές των εσόδων, τα έσοδα από τη διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων και τα έξοδα του ΟΛΛ.

Στο όγδοο κεφάλαιο μέσω της μεθοδολογικής προσέγγισης που ακολουθήθηκε και της SWOT ανάλυσης, θα αναφερθούν οι επιχειρησιακοί στόχοι και οι πολιτικές για την ανάπτυξη του λιμένος Λαυρίου, όπου θα γίνει ο επιχειρησιακός σχεδιασμός του λιμανιού, με στρατηγικούς στόχους όπου θα μπορούσαν να οδηγήσουν σταδιακά στην επίτευξη των μακροπρόθεσμων στρατηγικών στόχων.

Ο προσδιορισμός των επενδύσεων που θα πραγματοποιηθεί, ο προσδιορισμός των απαιτούμενων πόρων και των πηγών χρηματοδότησης των επιμέρους σχεδίων δράσης και των επενδύσεων, αλλά και οι πολιτικές που επιβάλλονται να υλοποιηθούν προκειμένου το λιμάνι του Λαυρίου τα μεταβληθεί σε ακόμα ανταγωνιστικότερο λιμάνι, ενώ επίσης γίνεται αναφορά στην εθνική σημασία του Λιμένα Λαυρίου.

Στο κεφάλαιο εννέα, πραγματοποιείται εμπεριστατωμένη αναφορά στα Κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά της Λαυρεωτικής, συνοπτική παρουσίαση της πόλης του Λαυρίου και την άμεση διασύνδεση ανάπτυξης του Λιμανιού με την ανάπτυξη και την πρόοδο της πόλης,.

Τέλος, στο κεφάλαιο δέκα, μαζί με τα συμπεράσματα, θα παρουσιαστούν η ανάπτυξη και οι επιπτώσεις, οι γενικές στρατηγικές κατευθύνσεις και οι στόχοι του Λιμένος Λαυρίου, οι ευκαιρίες, οι προϋποθέσεις αξιοποίησης και οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι και οι απειλές για τον Λιμένα του Λαυρίου, μέσα από την αξιολόγηση των ευρημάτων, τόσο από το εσωτερικό όσο και από το εξωτερικό περιβάλλον, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων και προκειμένου να διερευνηθούν τα πλεονεκτήματα του Λιμένος Λαυρίου έναντι του ανταγωνισμού και το μέλλον που θα έχει στον ανταγωνιστικό λιμενικό χώρο της Αττικής και με τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης (Παραρτήματα, Πίνακας 2), μέσα από συγκεκριμένες στρατηγικές και επενδύσεις, που θα είναι ικανά να καταστήσουν το λιμάνι του Λαυρίου ισχυρό πόλο στην Ανατολική Αττική, μέσω νέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων με νησιά του εσωτερικού καθ' όλο το έτος.

2. Ο ρόλος των Λιμένων στις σύγχρονες Μεταφορές

2.1. Η Λιμενική Βιομηχανία, ορισμοί και ο ρόλος των λιμένων

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1997) «τα λιμάνια ορίζονται ως εμπορικές επιχειρήσεις τοποθετημένες δίπλα σε νερό το οποίο είναι αρκετά βαθύ για την κίνηση πλωτών σκαφών. Σε αυτές τις περιοχές δραστηριοποιούνται λιμενικές επιχειρήσεις οι οποίες αξιοποιούν λιμενική υποδομή και ανωδομή, καθώς επίσης και συμβατικές οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές. Η λιμενική αγορά ρυθμίζεται ή διοικείται από κάποια Αρχή».

Βασική λειτουργία ενός σύγχρονου λιμανιού είναι η μεταφορική αφού το σύγχρονο λιμάνι μεταβιβάζει τα φορτία από τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς στα χερσαία και αντίστροφα (Παρδάλη, 2001) .

Η παγκοσμιοποίηση των αγορών που οδήγησε στην ελεύθερη διακίνηση των αγαθών αλλά και οι αυξημένες ανάγκες των καταναλωτών έχουν οδηγήσει στην αύξηση των αναγκών για μεταφορές προϊόντων. Ο σημαντικότερος παράγοντας στις θαλάσσιες μεταφορές για την ομαλή και αδιάκοπη διακίνηση των αγαθών είναι τα λιμάνια. Όλες αυτές οι αυξημένες ανάγκες για μεταφορές επέβαλαν αλλαγές στη δομή των λιμανιών και προκάλεσαν ποικίλες τροποποιήσεις στην λειτουργία τους.

Τα λιμάνια ως επιχειρήσεις, περιλαμβάνουν ένα μείγμα βιομηχανίας και υπηρεσιών (Suykens, 1986) και αντιμετωπίζουν τις νέες προκλήσεις που επιβάλλει η σύγχρονη βιομηχανία, με αποτέλεσμα το λιμενικό προϊόν να έχει υποβληθεί σε έναν μεγάλο μετασχηματισμό.

Ο Robinson (2002) αναφέρεται στο νέο ρόλο των λιμανιών μέσα σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορικής αλυσίδας.

Οι Notteboom και Winkelmans (2001) και Heaven et al (2000), αναφέρουν τον μεταβαλλόμενο ρόλο των παλαιών λιμενικών αρχών σε νέους αναδομημένους οργανισμούς, ενώ οι Martin και Thomas (2001), εξέτασαν τις δομικές αλλαγές που συνέβησαν στην μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Επίσης οι Slack et al., (2002) καταδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο πραγματοποιείται η οργανωτική αναδιάρθρωση της βιομηχανίας εμπορευματοκιβωτίων στο νέο περιβάλλον των μεταφορών. Η σχετική βιβλιογραφία αναφέρει διάφορους ορισμούς που έχουν διατυπωθεί κατά καιρούς και φυσικά ανακλούν τις συνθήκες λειτουργίας των λιμένων σε συγκεκριμένες περιόδους.

Τα λιμάνια και η Λιμενική Βιομηχανία γενικότερα, παρουσιάζουν σημαντικές αλλαγές τα τελευταία χρόνια, που οφείλονται τόσο στην εξέλιξη της Μεταφορικής Βιομηχανίας και στην διαφοροποίηση και στα χαρακτηριστικά του σύγχρονου Διεθνούς Εμπορίου, όσο και στις τεχνολογικές εξελίξεις. Η σημαντικότητα των λιμένων ενισχύεται από το γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν εναλλακτικό, περιβαλλοντικά φιλικό και ενεργειακά οικονομικό μέσο μεταφοράς (Χλωμούδης, 2005)

Με τις αλλαγές στις διεθνείς μεταφορές να επηρεάζουν καθοριστικά τη δομή και την ανταγωνιστικότητα της λιμενικής βιομηχανίας, οι λιμένες αποτελούν ένα μίγμα βιομηχανίας και υπηρεσιών που υπηρετούν συγκεκριμένες παραγωγικές διαδικασίες, έχουν βρεθεί σε μια διαδικασία διαθρωτικών αλλαγών (Χλωμούδης, 2005).

Τα λιμάνια είναι ο κρίκος που συνδέει τις θαλάσσιες με τις χερσαίες μεταφορές και αντίστροφα. Σαν κρίκος της μεταφορικής αλυσίδας το λιμάνι έπαιξε το ρόλο του «μεταφορικού κέντρου» και στη συνέχεια έπαιξε το ρόλο του «κέντρου διανομής». Σήμερα το λιμάνι εξελίσσεται σε «κέντρο logistics», ενώ όλη η μεταφορική διαδικασία θεωρείται ενιαία. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και η αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας των λιμένων μετέβαλλαν τα χαρακτηριστικά της λιμενικής αγοράς. Στο σύγχρονο περιβάλλον, οι λιμένες μπορούν να απευθύνονται σε νέες αγορές, ενώ ταυτόχρονα δέχονται πιέσεις από τους νέους παραγωγούς των αγορών που παραδοσιακά εξυπηρετούσαν. Τα χαρακτηριστικά αυτά του ανταγωνισμού είναι περισσότερο έντονα στην εξυπηρέτηση των φορτίων που προορίζονται για μεταφόρτωση (transshipment). Η ανάγκη για αποτελεσματικότερο χειρισμό του φορτίου στα λιμάνια τα τελευταία χρόνια έγινε τόσο μεγάλη που η μονοπωλιακή ή η ολιγοπωλιακή δύναμη που κατείχαν στο παρελθόν έχει μειωθεί σημαντικά αφού επιδιώκεται αύξηση της αποτελεσματικότητας μέσα από το λιμενικό ανταγωνισμό και τις ιδιωτικοποιήσεις των τερματικών σταθμών ακόμα και μέσα στο ίδιο λιμάνι. Η αύξηση της παραγωγικότητας, η μείωση του κόστους και η βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (μείωση καθυστερήσεων περιορισμός των φθορών και των ζημιών κ.α.) προς τους χρήστες είναι το κύριο μέλημα των λιμένων (Παρδάλη, 2001).

Η πρόληψη των καθυστερήσεων και μια ανταγωνιστική δομή στις χρεώσεις είναι το κλειδί για αποτελεσματική και επιτυχή λιμενική λειτουργία (Παρδάλη, 2001).

Οι τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία (γιγαντισμός στα πλοία, εξειδίκευση κλπ.) καθώς και η εκτίναξη του ρυθμού ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου, έθεσαν έντονα το θέμα των νέων επενδύσεων στα λιμάνια, σε ιδιαίτερα δαπανηρά έργα υποδομής (μεγάλα βάθη, μεγάλα μήκη κρηπιδωμάτων, εκτάσεις αποθήκευσης, συνδέσεις με τα χερσαία μέσα μεταφοράς) αλλά και σε

σύγχρονο εξοπλισμό χειρισμού του φορτίου στα πλαίσια του Διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος που καλούνται να λειτουργήσουν.

Η οργάνωση και διοίκηση ενός ανταγωνιστικού και αποδοτικού λιμανιού προϋποθέτει άριστη γνώση του υφιστάμενου κοινωνικού και οικονομικού περιβάλλοντος καθώς και των προοπτικών του. Η εμφάνιση των κύριων λιμανιών, τα οποία εξυπηρετούν όλο και περισσότερες περιοχές επεκτείνοντας τις λειτουργίες τους στις και σε τοπικές κλίμακες, απαιτούν συνεργασία μεταξύ του τοπικού και του παγκόσμιου επιπέδου.

Το λιμάνι αποτελεί ένα χώρο παραγωγής λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες αναφέρονται στο βασικό λιμενικό προϊόν και στις συμπληρωματικές λιμενικές υπηρεσίες και οι οποίες βρίσκονται μεταξύ τους σε μια σχέση αλληλεξάρτησης ή/και αλληλοεπίδρασης (Χλωμούδης 2001).

Ο Robinson (2002), ταξινομήσε τους ορισμούς των λιμανιών που έχουν δοθεί από το 1970 μέχρι και το 2002 σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες και παράλληλα πρότεινε ένα νέο πλαίσιο ερμηνείας των νέων συνθηκών που επικρατούν στα λιμάνια. Οι κατηγορίες αυτές αναφέρονται στα ακόλουθα πλαίσια:

- α) Στο μορφολογικό πλαίσιο, που αντιμετωπίζει τα λιμάνια ως τόπους εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων (EUROSTAT, 1997)
- β) Στο πλαίσιο της λειτουργικής αποτελεσματικότητας, που αντιμετωπίζει τα λιμάνια ως λειτουργικά συστήματα (UNCTAD, 1992)
- γ) Στο πλαίσιο των οικονομικών αρχών, που αντιμετωπίζει τα λιμάνια ως οικονομικές οντότητες.
- δ) Στο πλαίσιο της διακυβέρνησης και άσκησης λιμενικής πολιτικής που αντιμετωπίζει τα λιμάνια ως διαχειριστικές μονάδες.

Ο Robinson (2002) καταγράφοντας αυτές τις κατηγορίες ορισμών προτείνει ένα πέμπτο ορισμό, σύμφωνα με τον οποίο *τα σύγχρονα λιμάνια αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή.*

Βασικό στοιχείο στην ανάπτυξη των λιμανιών, τις δύο τελευταίες δεκαετίες απετέλεσε ο κλάδος των τα εμπορευματοκιβωτίων (containers).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν πάνω από 1000 λιμάνια τα οποία διαχειρίζονται 3,5 δισεκατομμύρια τόνους φορτίου κάθε χρόνο. (ESPO ANNUAL REPORT, 2008-2009)

Ενώ τα δέκα από τα 1000 Ευρωπαϊκά λιμάνια χειρίζονται περισσότερους από 50 εκατομμύρια τόνους φορτίου το χρόνο. (ESPO ANNUAL REPORT, 2008-2009)

Συν τοις άλλοις, 350 εκατομμύρια επιβάτες περνούν μέσω των ευρωπαϊκών λιμανιών ετησίως, αριθμός που είναι ίσος με σχεδόν το 70% του συνολικού ευρωπαϊκού πληθυσμού.

Περίπου 350.000 άνθρωποι στην Ευρώπη εργάζονται στα λιμάνια και στις άμεσα σχετιζόμενες υπηρεσίες. Τα λιμάνια και οι άμεσα σχετιζόμενες υπηρεσίες (αποκλείοντας τη βιομηχανία) παράγουν μια προστιθέμενη αξία περίπου 20 δισεκατομμύρια ευρώ (ESPO ANNUAL REPORT, 2008-2009)

Τέλος, η σημασία των λιμένων για τη διακίνηση των προϊόντων, προκύπτει ότι άνω του 90% από το εμπόριο μεταξύ της Ευρώπης και του υπόλοιπου κόσμου στέλνεται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών καθώς επίσης και το 43% του διευρωπαϊκού εμπορίου.

2.2. Η ανάπτυξη των λιμένων

Με την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου και την παγκοσμιοποίηση των αγορών να επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στις χερσαίες, εναέριας και θαλάσσιες μεταφορές και ειδικότερα εξαιτίας της ανάπτυξης των ευρωπαϊκών αγορών και της ισχυρής παρουσίας της Κίνας και της Ινδίας, ιδιαίτερη ανάπτυξη γνωρίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές.

Σημαντικό στοιχείο του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν τα λιμάνια που είναι και *“βασικό μέσο ικανοποίησης της βιώσιμης θαλάσσιας κινητικότητας”* (Χλωμούδης, 2005)

Οι εμπορευματικές μεταφορές καθώς και οι επιβατικές, αυξήθηκαν με γοργούς ρυθμούς και αποτελούν σήμερα μια μεγάλη και ανθηρή βιομηχανία με πολλές δραστηριότητες. Ο κάθε κλάδος των μεταφορών, Οδικές μεταφορές, Σιδηροδρομικές μεταφορές, Θαλάσσιες μεταφορές και Αεροπορικές μεταφορές, αποτελεί σήμερα ένα κρίκο της Μεταφορικής Αλυσίδας, η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Επιπλέον ο Τομέας των Συνδυασμένων Μεταφορών, ο οποίος συνδυάζει τα επιμέρους μεταφορικά μέσα με τον αποτελεσματικότερο τρόπο, αποτελεί την αιχμή της Τεχνολογίας.

Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και των logistics, είναι ακόλουθη των αναγκών στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, με τα λιμάνια να αποτελούν πόλο ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού της μεταφορικής αλυσίδας.

Σε μια αγορά, όπως η Λιμενική, η οποία ολοένα και με ταχύτερους ρυθμούς μεταλλάσσεται αλλά και προσαρμόζονται στις τελευταίες εξελίξεις της Οργάνωσης και της Διοίκησης των επιχειρήσεων, του Διεθνούς Εμπορίου και της Τεχνολογίας, η ανάπτυξη της λιμενικής βιομηχανίας, είναι απαραίτητη προϋπόθεση να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των πελατών/χρηστών του Λιμένα.

Τα λιμάνια εξελίσσονται πλέον σε χώρους δραστηριοτήτων δραστηριοτήτων των “logistics” με αποτέλεσμα οι ανάγκες για αποτελεσματική αντιμετώπιση των φορτίων αυτών να έχουν οδηγήσει σε αλλαγή του παραδοσιακού χαρακτήρα των λιμανιών.

Παράλληλα, η αυξημένη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, όπως επίσης και η ανάγκη για πιο αποτελεσματικό χειρισμό των φορτίων, έχει οδηγήσει σε ιδιωτικοποιήσεις τερματικών σταθμών και λιμανιών, αφού επιδιώκεται η αύξηση της αποτελεσματικότητας τους.

Επιπλέον οι ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών στο χώρο της ναυτιλίας και η αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές, οδήγησε στην κατασκευή μεγαλύτερων πλοίων, διαφορετικών τύπων με αποτέλεσμα η ανάγκη για επενδύσεις και νέες υποδομές στα λιμάνια να είναι περισσότερο αναγκαία από ποτέ.

Στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία, τα λιμάνια αποτελούν ένα σύνθετο δίκτυο οργανισμών που προσφέρουν υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες που παρέχουν τα λιμάνια αποτελούν ένα μακρύ κατάλογο, ανάμεσα στις οποίες περιλαμβάνονται οι ποσότητες και οι ποικιλίες των φορτίων που καθημερινά ένα λιμάνι διαχειρίζεται, οι τύποι των σκαφών που συντηρούνται, η σύνδεση με τις χερσαίες μεταφορές, οι τυχόν αποθηκευτικές υπηρεσίες που χρειάζονται, αλλά και άλλες πρόσθετες υπηρεσίες (Roll et al, 1993) .

Βέβαια, η ανάπτυξη ενός λιμένας απαιτεί υποδομές τόσο σε εγκαταστάσεις αλλά και σε νέα πληροφοριακά συστήματα, τα οποία διευκολύνουν τις λιμενικές διαδικασίες. (Roll et al, 1993) .

Ενώ παράγοντες που επηρεάζουν την αποδοτικότητα των λιμανιών, είναι το επίπεδο τεχνολογίας που διαθέτουν, ο βαθμός συνεργασίας τους με τις μεταφορικές επιχειρήσεις και η φύση διοίκησης των λιμανιών. Η πολυπλοκότητα των παραγόντων αυτών, που έχουν επιπτώσεις στην αποδοτικότητα των λιμανιών δημιουργεί και τις δυσκολίες τον ακριβή καθορισμό της, όπως επίσης και στον καθορισμό της επίτευξης των στόχων κάθε λιμένα (Roll et al, 1993) .

Με τις μεταφορές των αγαθών στην Ευρωπαϊκή Ένωση να γίνονται σε ποσοστό 90% μέσω της θάλασσας τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα κρίσιμο κομμάτι της κοινής πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Maritime Transport Policy, 2006).

Ένα από τα βασικά συστατικά που αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών και την αποδοτικότητά τους είναι η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Όπως αναφέρει και ο Χλωμούδης (2005) η βιβλιογραφία για τη διοίκηση των λιμένων συχνά κάνει αναφορές στην ανάγκη για ποιοτική διαχείριση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Παρόλα αυτά, ο όρος ποιότητα όσον αφορά τις λιμενικές υπηρεσίες είναι κάτι καινούργιο. Η κατάσταση στη σημερινή λιμενική βιομηχανία έχει δείξει ότι σε πολύ λίγα λιμάνια έχει γίνει αποτελεσματικός σχεδιασμός για τύπους ή συστήματα οργανωσιακά ενός λιμένα, που να αναφέρονται ως Συστήματα Διοίκησης Ποιότητας

(ΣΔΠ) και δεν φαίνεται ακόμα και σήμερα να έχουν ηγεμονεύσει αντιλήψεις διοίκησης ποιότητας στην οργάνωση της παραγωγής των λιμενικών υπηρεσιών (Χλωμούδης, 2005).

2.3. Παράγοντες ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας για ένα λιμάνι

Οι Tonzon and Heng (2005), αναφέρουν πως οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών ή διαφορετικά οι παράγοντες που κάνουν ένα λιμάνι ανταγωνιστικό-όπως επιδιώκει να γίνει το λιμάνι του Λαυρίου στο άμεσο μέλλον-είναι οι παρακάτω:

1) η αποδοτικότητα του λιμανιού (terminal): η αποδοτικότητα ενός λιμανιού είναι σημαντικός παράγοντας που μπορεί να καθορίσει το πόσο ανταγωνιστικό θα είναι ένα λιμάνι. Ο χρόνος φορτοεκφόρτωσης είναι πολύ σημαντικός για ένα πλοίο η γρήγορη διαχείριση ενός φορτίου μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας ενός λιμανιού (Peters, 2001)

Όσο πιο αποδοτικό είναι λοιπόν ένα λιμάνι στη διαχείριση του φορτίου έτσι ώστε το πλοίο να αναχωρήσει όσο πιο σύντομα γίνεται, τόσο περισσότερο θα αυξάνεται η ζήτηση για αυτό το λιμάνι από τους μεταφορείς.

2) η χρέωση της φορτοεκφόρτωσης: Η τιμή των αγαθών ή των υπηρεσιών είναι πάντα ένας σοβαρός παράγοντας που θα εξετάζουν οι καταναλωτές κατά την επιλογή των προϊόντων που έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά, με τα λιμάνια που μπορούν να προσφέρουν σχετικά χαμηλότερες χρεώσεις για τις υπηρεσίες τους να έχουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. (Trujillo et al, 1999).

3) Η αξιοπιστία: Η αξιοπιστία στις υπηρεσίες ενός λιμανιού επηρεάζει την απόδοση των λιμανιών (Tongjon, 1995) η οποία έχει επιπτώσεις στις επιλογές των εταιριών και των ναυλωτών. Η αξιοπιστία σημαίνει μια σταθερή και προβλέψιμη απόδοση που προσαρμόζεται στα προγράμματα ακτοπλοϊκών γραμμών. Εάν μια λιμενική αρχή ή ένας μεταφορέας έχει να κάνει με συνεχείς καθυστερήσεις λόγω των απεργιών, ζημιές στον εξοπλισμό, καιρού, κ.λπ., οι ναυτιλιακές εταιρίες και οι ναυλωτές θα υποστούν τις τεράστιες απώλειες λόγω αυτών των ειδών αναξιοπιστίας. Είναι η περίπτωση που θα εξετάσουμε παρακάτω, όπου ο λιμένας Λαυρίου παρουσίασε θετικά αποτελέσματα και ραγδαία κίνηση, με αφορμή τις απεργίες που εκτυλίσσονταν στο λιμάνι του Πειραιά, με αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες να εμπιστευθούν το Λαύριο για ένα μεγάλο διάστημα, προσδίδοντάς του αξιοπιστία-έστω και ως εναλλακτική λύση- έναντι του Πειραιά.

4) Η επιλογή λιμανιών από μεταφορείς ή πλοιοκτήτες: Οι μεταφορείς και οι ναυλωτές ολοένα και περισσότερο δείχνουν λιγότερη «πίστη» σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι. Τα λιμάνια λοιπόν αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο να χάσουν σημαντικούς πελάτες όχι μόνο λόγω των ανεπαρκειών στην υποδομή ή στις τελικές διαδικασίες, αλλά επειδή ο πελάτης έχει ρυθμίσει εκ νέου τα δίκτυα των υπηρεσιών του ή έχει συμμετάσχει σε νέες συνεργασίες με άλλους μεταφορείς (Notteboom et al, 2001).

5) Το βάθος της κάθε προβλήτας: Για να προσαρμοστεί κάθε μεταφορέας στην εμπορική ζήτηση και για να προσφέρει τις οικονομίες κλίμακας αύξησε το μέγεθος των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων τους. Η μεγαλύτερη χωρητικότητα, ειδικά των πλοίων που κάνουν πολύ μακρινά ταξίδια στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων, θα έχει τα σημαντικά αποτελέσματα στον ανταγωνισμό λιμένων. Σε πολλές περιπτώσεις τα ανεπαρκή βάθη νερού στις λεκάνες των καναλιών και των λιμανιών πρόσβασης αποτρέπουν μερικά λιμάνια στο να γίνουν κέντρα μεταφόρτωσης (Peters, 2001).

6) Η προσαρμοστικότητα του λιμανιού στο συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον: Το περιβάλλον της αγοράς που λειτουργούν τα λιμάνια έχει αλλάξει σημαντικά και αυτή η συνεχής διαδικασία της αλλαγής δημιουργεί το ερώτημα για το ρόλο των λιμενικών αρχών, όπου απαιτούνται περισσότερα και πιο εξειδικευμένα στελέχη προκειμένου να επιτύχουν καλύτερο αποτέλεσμα, σε ένα διαρκώς εξελισσόμενο περιβάλλον (Notteboom et al, 2000).

7) Η σύνδεση με την ξηρά: ενώ παλαιότερα τα πλοία φορτοεκφόρτωναν τα φορτία τους σε περιοχές όπου βρίσκονταν παραγωγοί και καταναλωτές. Πολλά τερματικά λιμανιών σήμερα όμως βρίσκονται έξω από τις πόλεις καθώς θα ήταν πολύ δύσκολο λόγω χώρου να εγκατασταθούν εκεί, αφού η σύνδεση των λιμανιών με πόλεις ή περιοχές που είναι εγκατεστημένη η βιομηχανία είναι αναγκαία. Άρα οι μεταφορείς και οι ναυλωτές επιλέγουν λιμάνια τα οποία είναι πιο κοντά ή έχουν την άμεση δυνατότητα μεταφόρτωσης και μεταφοράς μέσω ξηράς των φορτίων τους (Fleming D.K. et al, 1999).

Είναι μία τις περιπτώσεις που τα ελληνικά λιμάνια, παρουσιάζουν έλλειψη ανταγωνιστικότητας, εξαιτίας της έλλειψης συγκεκριμένων στρατηγικών για τη δημιουργία μια πλήρους μεταφορικής αλυσίδας, κάτι που αντιμετωπίζει και ως μειονέκτημα ο λιμένας Λαυρίου, τόσο λόγω της έλλειψης περιφερειακού δρόμου έξω από την πόλη για τη διακίνηση των εμπορευμάτων, όσο και από τον κακό σχεδιασμό για μέσα σταθερής τροχιάς που δεν φθάνουν έως το λιμάνι (αφορούν τόσο εμπορεύματα, όσο και επιβάτες).

8) Η διαφορετικότητα στην προσφορά υπηρεσιών: Η στρατηγική διαφοροποίησης στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών στοχεύει στην παραγωγή υπηρεσιών που θα αναγνωρίζονται ευδιάκριτα από τους μεταφορείς και από του ναυλωτές και θα στοχεύουν στην παροχή συγκεκριμένων λιμενικών υπηρεσιών που δεν θα παρέχονται από άλλους και θα προσφέρουν μεγαλύτερη αξία στους χρήστες των υπηρεσιών αυτών, όπως η εγκατάσταση και χρήση νέων τεχνολογιών στο λιμάνι που θα το κάνει περισσότερο παραγωγικό έναντι των ανταγωνιστών του (Notteboom et al, 2000).

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού είναι πολύ σημαντικοί και δημιουργούν το κατάλληλο πεδίο υπεροχής για κάποιο λιμάνι, όταν πληροί τους παραπάνω. Το λιμάνι του Λαυρίου μέσω των επενδύσεων που επιδιώκει να κάνει, στοχεύει στην περαιτέρω αξιοπιστία του, έχοντας ως σημαντικό πλεονέκτημα την στρατηγική του θέση στον “γεω-λιμενικό χάρτη της Αττικής”, καθιστώντας το περισσότερο ανταγωνιστικό, αλλά και ελκυστικό προς τους πελάτες των λιμενικών προϊόντων.

Σημαντικός παράγοντας για ένα λιμάνι αποτελεί επίσης και οι παράγοντες που μπορούν να το κάνουν ανταγωνιστικό, με τον Tongzon (1994), να αναφέρει στην έρευνα που έκανε τους λόγους που ένα λιμάνι μπορεί να θεωρηθεί παραγωγικό. Οι λόγοι αυτοί είναι:

A) *Η γεωγραφική του θέση:* Η γεωγραφική θέση ενός λιμανιού παίζει σημαντικό ρόλο στη συνολική του παραγωγικότητα. Εδώ θα μπορούσαμε να αναφέρουμε το παράδειγμα των λιμανιών όπως της Σιγκαπούρης, του Ρότερνταμ ή του Χονγκ-Κονγκ που δεν μπορούν να συσχετιστούν με τα λιμάνια του Σύνδνεϋ ή της Μελβούρνης που τροφοδοτούν μια μικρή αγορά σε σχέση με την τεράστια ευρωπαϊκή και ασιατική αγορά, αλλά και η σύγκριση των λιμένων Πειραιώς και Λαυρίου, που είναι διαφορετικά λιμάνια, αφού εξυπηρετούν διαφορετικές ανάγκες, με τον Πειραιά λόγω υποδομών και κοντύτερα στο άστυ να διαφέρει από τον στόχο του Λαυρίου, που είναι να εγκαθιδρυθεί ως το πρώτο περιφερειακό λιμάνι της Αττικής.

B) *Οι χρεώσεις που επιβάλλει ένα λιμάνι:* οι χρεώσεις που επιβάλλει ένα λιμάνι είναι ένας ακόμη παράγοντας που έχει να κάνει με τη συνολική παραγωγικότητα του λιμανιού καθώς αν είναι ακριβό τότε δεν θα προτιμάτε από τους χρήστες. Εδώ θα πρέπει να τονιστούν οι οικονομίες κλίμακας για ένα λιμάνι, όπου οι ολοκληρωμένες υπηρεσίες αποτελούν καταλυτικό παράγοντα για πιο ανταγωνιστικές προσφερόμενες τιμές από αυτό. Βέβαια οι χρήστες ενδιαφέρονται κυρίως για τις καθυστερήσεις που μπορεί να συμβούν σε ένα λιμάνι και έτσι να είναι αναγκασμένοι να πληρώσουν επιπλέον κόστος (delays).

Γ) *Η γενικότερη οικονομική δραστηριότητα*: μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητα ενός λιμανιού καθώς σε περιόδους ύφεσης της οικονομικής δραστηριότητας δεν υπήρχε μεγάλη ανάγκη για μεταφορές. Το επίπεδο της ζήτησης για λιμενικές υπηρεσίες λοιπόν είναι άμεσα συνδεδεμένο με το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας.

Δ) *Η αποδοτικότητα του κάθε τερματικού σταθμού*: είναι ακόμη ένας παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητα ενός λιμανιού και είναι σημαντικός.

2.4. Το λιμενικό προϊόν και η σημασία των logistics για ένα λιμάνι

Η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο διαφοροποιημένο και έντονα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι εξελίξεις που έχουν συντελεσθεί στη ναυπηγική και στη λιμενική βιομηχανία, στην παγκόσμια οικονομία και στο εμπόριο, όπως είναι η τεχνολογική πρόοδος, η ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου και των συνδυασμένων μεταφορών καθορίζουν τις προϋποθέσεις λειτουργίας και ανάπτυξης των λιμένων και προσδιορίζουν τις ανάγκες και τις κατευθύνσεις διαμόρφωσης του λιμενικού προϊόντος.

Στρατηγική επιδίωξη της εθνικής πολιτικής μεταφορών αποτελεί η ανάπτυξη των μεταφορών κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και της ισόρροπης ανάπτυξης, της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη των μεταφορών, που είναι σημαντικότεροι παράγοντες για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας μιας χώρας, δεν είναι δυνατόν να αναλυθούν από μόνα τους αλλά μόνο σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των λιμένων.

Στο σύγχρονο τρόπο λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας παρατηρούνται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά (Χλωμούδης, 2005):

Το βασικότερο σημείο-κέντρο κόστους στη λιμενική βιομηχανία είναι ο τερματικός σταθμός. Η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα μεταξύ των τερματικών σταθμών έθεσε ερωτηματικά για την παραδοσιακή πολιτική που βασιζόταν στη μονοπωλιακή δύναμη των λιμένων. Σημαντική έμφαση στην απόδοση των τερματικών και προστιθέμενη αξία στις λιμενικές υπηρεσίες. Παρόλα αυτά, ο ανταγωνισμός στα λιμάνια που αφορά τα φορτία, ισχύει και στο εμπορικό λιμάνι, αλλά και στο επιβατικό λιμάνι. Το επιβατικό λιμάνι αντιμετωπίζει και αυτό ισχυρότατο ανταγωνισμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς και για αυτό το λόγο οι παρεχόμενες υπηρεσίες του λιμένα προς τους

πολίτες και τις ακτοπλοϊκές εταιρίες θα πρέπει να είναι σύγχρονες, ποιοτικές και σύμφωνα με όσα η σύγχρονη αντίληψη για την διαχείριση των πελατών επιβάλλει.

Τα logistics, επιχειρούν τη μεταφορά των φορτίων με το χαμηλότερο δυνατό κόστος στο μικρότερο δυνατό χρόνο, με την χρήση όλων των δυνατών συνδυασμών των μεταφορικών μέσων από ένα διαμεταφορέα, το λιμάνι, το οποίο αποτελεί ένα κρίκο στην μεταφορική αλυσίδα, με το λιμάνι να αποτελεί συνδυασμό τριών λειτουργιών, σύμφωνα με το Βιβλίο Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία (Χλωμούδης, 2005):

1. Χρήση γης
2. Διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης
3. Ρυθμιστική Λειτουργία

Οι λειτουργίες 1 και 2 αποτελούν τις παραγωγικές διαδικασίες του λιμένα οι οποίες καθορίζουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες της Λιμενικής Βιομηχανίας. Η αγορά λιμενικών υπηρεσιών χαρακτηρίζεται από την πολυπλοκότητα και την ποικιλία εφαρμοζόμενων εθνικών και άλλων κανόνων, την ετερογενή φύση των λιμενικών υπηρεσιών και την πολυμορφία των λιμένων (από απόψεως καθεστώτος, ιδιοκτησίας, τύπου διαχείρισης, πρακτικών χρηματοδότησης, μεγέθους, λειτουργίας και γεωγραφικών χαρακτηριστικών) (Χλωμούδης, 2005).

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, η πολυπλοκότητα και η ιδιομορφία του Λιμενικού Προϊόντος έχουν σαν αποτέλεσμα να μην είναι δυνατός ένας ενιαίος προσδιορισμός του Λιμενικού Προϊόντος και να υπάρχουν διάφορες προσεγγίσεις, με τις βασικές λειτουργίες του Λιμένα χωρίζονται στις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες (Λαμπίρης, 2007):

1. λειτουργία παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία,
2. λειτουργία χειρισμού του φορτίου στην αποβάθρα,
3. λειτουργία παραλαβής και διανομής φορτίων,
4. υποστηρικτικές λειτουργίες

Το τελικό λιμενικό προϊόν περιλαμβάνει τις υπηρεσίες όπως (Χλωμούδης, 2001):

α) *Πλοήγησης,*

β) *Διαχείρισης/Ρύθμισης ενδολιμενικής κυκλοφορίας*

γ) *Εξυπηρέτησης Πλοίων:* η συγκεκριμένη υπηρεσία περιέχει τη σύνδεση με δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρισμού, τηλεφώνου και την τροφοδοσία του πλοίου με καύσιμα. Οι προμήθειες σε τρόφιμα, ανταλλακτικά, εργαλεία, αναλώσιμα εντάσσονται και αυτές σε αυτή την κατηγορία υπηρεσιών,

δ) *Ρυμούλκησης,*

ε) *Φόρτωσης/Εκφόρτωσης στην προβλήτα,*

στ) *Μεταφορά από και προς τις αποθήκες*

ζ) Αποθήκευση, διαχείριση εμπορευμάτων στις αποθήκες, προετοιμασία για διανομή , καθώς και
η) Υπηρεσίες ηλεκτρονικής πληροφόρησης

Η αύξηση της παραγωγικής δυναμικότητας των λιμανιών σε συνδυασμό με την αύξηση των μεταφορών μετέβαλε τα χαρακτηριστικά της μέχρι τώρα λειτουργίας των λιμανιών από τη μία μεριά και περιόρισε τη δυνατότητα των λιμανιών να εξυπηρετούν μονοπωλιακά συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές, με αποτέλεσμα νέα περιφερειακά λιμάνια να εμφανίζονται στην περιοχή της Αττικής (Λαύριο, Ραφήνα) έναντι του παραδοσιακού λιμένος του Πειραιώς.

Σε μια σύγχρονη παγκοσμιοποιημένη αγορά τα λιμάνια δέχονται πιέσεις από νέους παίκτες στην λιμενική βιομηχανία που σε συνδυασμό με την αλλαγή του συστήματος παραγωγής και τον μετασχηματισμό της λιμενικής αγοράς έχει άμεσο αποτέλεσμα την αύξηση της διαπραγματευτικής ικανότητας των χρηστών λιμενικών υπηρεσιών.

Βασικός προσδιοριστικός παράγοντας της λιμενικής ανταγωνιστικότητας αποτελεί η *ποιότητα του λιμενικού προϊόντος*.

Λόγω των παραπάνω συνθηκών, η ανάγκη για παραγωγή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας είναι άμεσα αναγκαία. Οι μεγάλοι μεταφορικοί και επιχειρηματικοί όμιλοι που ελέγχουν συγκεκριμένα λιμάνια ανταγωνίζονται με ένα επιπλέον όπλο την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών.

Με σύμμαχο την υψηλή τεχνολογία, την προηγμένη οργάνωση, τις διαδικασίες ολοκληρωμένης παραγωγής οι μεταφορικοί και επιχειρηματικοί όμιλοι έχουν τη δυνατότητα να ανταγωνίζονται για την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών .

Παλιότερα τα λιμάνια προσπαθούσαν να προσελκύσουν πελάτες στοχεύοντας μόνο στην γεωγραφική τους θέση. Τα σύγχρονα λιμάνια αντίθετα σε μια εποχή που οι μεταφορές και αποτελούν βασικό ρυθμιστή της επιχειρηματικής κίνησης, στοχεύουν στην υψηλή αξιοπιστία και ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν (Notteboom, et al, 2001).

Σε μια περίοδο οικονομικής ύφεσης και έλλειψης χρηματοπιστωτικής ρευστότητας, η ελληνική ναυτιλία και όσοι κλάδοι λειτουργούν γύρω από αυτοί (τα clusters) καλούνται να ανταπεξέλθουν και να αναζητήσουν λύσεις διεξόδου από την κρίση μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ο κλάδος των λιμανιών στη χώρα μας, σίγουρα δε μένει αμέτοχος και χωρίς επιπτώσεις από την οικονομική κρίση και την δυσχέρεια που έχει δημιουργηθεί στην παραγωγική εξέλιξη και διανομή των προϊόντων. Τα λιμάνια καλούνται να γίνουν κέντρα μεταφόρτωσης (transshipment centers) είτε για προϊόντα, είτε για επιβάτες, από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς.

3. Το θεσμικό πλαίσιο των Λιμένων

3.1. Νομικό και θεσμικό πλαίσιο

Οι επιχειρήσεις προκειμένου να διατηρήσουν την υπάρχουσα θέση τους στην αγορά ή αν επιδιώκουν την αύξηση του μεριδίου της σε αυτή, θα πρέπει να διερευνήσουν το περιβάλλον για τις ευκαιρίες και να αποφύγουν τις πιθανές απειλές. (Sampier, 1998). Το περιβάλλον μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε δύο διαφορετικές ενότητες, το μακρο-περιβάλλον και το μικρο-περιβάλλον.

Το μικρο-περιβάλλον αποτελείται από εκείνους τους παράγοντες που η εταιρεία μπορεί να επηρεάσει ή και να επηρεαστεί. Κάποιοι από αυτούς τους παράγοντες μπορεί να είναι οι πελάτες της εταιρείας ή οι ανταγωνιστές της. Από την άλλη μεριά, ο Porter (1980) ορίζει ότι *“ το μακρο-περιβάλλον αποτελεί τις δυνάμεις (forces) στην εργασία, μέσα σε ένα γενικό επιχειρηματικό περιβάλλον, που καθορίζει τόσο τις επιχειρήσεις, όσο και τις αγορές”*.

Το μακρο-περιβάλλον μιας επιχείρησης μπορεί να αναλυθεί χρησιμοποιώντας διάφορα μοντέλα, όπως αυτό του PESTEL, που αποτελείται από τους κοινωνικούς, τεχνολογικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες. Σε αυτό το περιβάλλον, η επιχείρηση δεν μπορεί να ελέγξει κανένα από τους παραπάνω παράγοντες, αλλά αντιθέτως αυτοί οι παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν είτε θετικά, είτε αρνητικά την επιχείρηση. Παρακάτω θα αναλυθεί το νομικό και το θεσμικό πλαίσιο που επηρεάζει την πορεία ανάπτυξης και τη λειτουργία του λιμένος Λαυρίου.

3.2. Η Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική & ο Λιμένας Λαυρίου

Παρά την υψηλή σημασία που έχουν οι λιμένες στο κοινοτικό εμπόριο και τις μεταφορές, μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '90, δεν υπήρχε διαμορφωμένη κοινοτική λιμενική πολιτική και ειδικό κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο για τις λιμενικές υπηρεσίες. Η απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς, η εξέλιξη της τεχνολογίας (τεχνολογίες των Πληροφοριών & Τηλεπικοινωνιών, τυποποίηση των μονάδων φόρτωσης), η ανάπτυξη των διευρωπαϊκών διαμετακομιστικών δικτύων και μία σειρά σημαντικών παραγόντων που εντείνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων και μέσα στις λιμενικές ζώνες, ενώ παράλληλα καθιστούν

εμφανή τα στοιχεία εκείνα που παρεμποδίζουν τις εμπορικές ροές μεταξύ κρατών μελών, είχαν ως αποτέλεσμα την κινητοποίηση από μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη θέσπιση εξειδικευμένου κοινοτικού πλαισίου πολιτικής.

Η διαδικασία διαμόρφωσης συνολικής στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις μεταφορές, έγινε με 60 συγκεκριμένες προτάσεις μέσα από τη *Λευκή Βίβλο – Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών μέχρι το 2010: η ώρα των αποφάσεων*, το Σεπτέμβριο του 2001. Σημαντικές όμως κατευθύνσεις αναμένεται να προκύψουν με την εφαρμογή των προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για την Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία τέθηκε σε διαβούλευση το 2006 και ολοκληρώθηκε το 2007. Ειδικότερα, τα σημαντικότερα σημεία της *Λευκής Βίβλου* που αφορούν στη λιμενική πολιτική είναι τα ακόλουθα:

Υποδεικνύεται η ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (*short-sea shipping*), η οποία εκτιμάται ότι θα συμβάλλει σημαντικά στην επιδιωκόμενη εκτροπή μεταφορικού έργου από τη ξηρά προς τη θάλασσα και στην αποσυμφόρηση του χερσαίου άξονα μεταφορών.

Στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΔΜ), η δημιουργία θαλάσσιου διαδρόμου προϋποθέτει καλύτερη σύνδεση των λιμανιών με το χερσαίο δίκτυο μεταφορών (*intermodal chains*), με παράλληλη βελτίωση της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών. Με τα δεδομένα αυτά προωθείται το πρόγραμμα *Marco Polo* για το οποίο προβλέπεται ετήσιος δημοσιονομικός προϋπολογισμός 30.000.000 ευρώ για τέσσερα χρόνια. Το πρόγραμμα αυτό ξεκίνησε στο τέλος του 2002 (αντικαθιστώντας το PACT) και στηρίζει λύσεις που θα ευνοούν την αποσυμφόρηση των οδικών υποδομών και τη διοχέτευση του μεταφορικού όγκου σε άλλους τρόπους συνδυασμένων μεταφορών (σιδηρόδρομος & θαλάσσιες μεταφορές) πιο φιλικούς προς το περιβάλλον.

Στις 29 Απριλίου 2004 πραγματοποιήθηκε, με την υιοθέτηση της Απόφασης 884/2004/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, εκ νέου αναθεώρηση των κατευθυντηρίων οδηγιών των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, μετά από πρόταση της Επιτροπής που είχε ανακοινωθεί τον Οκτώβριο του 2003. Στα πλαίσια αυτής της αναθεώρησης, προβλέφθηκε με το άρθρο 12 η δημιουργία *Θαλασίων Λεωφόρων*, έννοια που είχε εισαχθεί με τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις μεταφορές. Οι Θαλάσσιες Λεωφόροι αποσκοπούν στην δημιουργία ενός περιορισμένου αριθμού νέων, τακτικών, διεθνών θαλασσίων συνδέσεων, που θα επιτρέψουν την

άρση της απομόνωσης λόγω φυσικών εμποδίων, την αποσυμφόρηση του χερσαίου δικτύου, καθώς και την καλύτερη σύνδεση νησιωτικών ή περιφερειακών Κρατών-Μελών. Περιλαμβάνουν ένα σύνολο υποδομών και διαδικασιών, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις, εκβάθυνσης λιμένων, συστήματα οργανωτικής υποστήριξης συνδυασμένων μεταφορών, διοικητικές και τελωνειακές διαδικασίες, διαδικασίες αναβάθμισης της ασφάλειας και προστασίας των εγκαταστάσεων, υποδομές για την διασφάλιση της προσβασιμότητας κλπ.

Ένας άλλος εξίσου σημαντικός στόχος της *Λευκής Βίβλου* είναι αυτός της ανταγωνιστικότητας. Στο πλαίσιο ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας και της προσέλκυσης (επαναπατριsmός) πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζοντας τη χρησιμότητα των κατευθυντήριων οδηγιών για τις κρατικές επιδοτήσεις που υιοθετήθηκαν το 1997, προωθεί ένα συντονισμένο πλαίσιο που θα αποτρέπει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Επίσης, σημαντικές κατευθύνσεις δίνονται για τη διασφάλιση των τεχνικών προδιαγραφών των πλοίων, δίνοντας έτσι ιδιαίτερη βαρύτητα στη διάσταση της *ασφάλειας της ναυσιπλοΐας*, αλλά και στην *προστασία του περιβάλλοντος*. Προωθείται δε για το σκοπό αυτό, η εφαρμογή χρέωσης και του «εξωτερικού κόστους» (external costs) του εκάστοτε χρησιμοποιούμενου μέσου μεταφοράς.

Η αναθεωρημένη Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974), με την υιοθέτηση του Διεθνούς κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από έκνομες ενέργειες (ISPS Code), σε συνδυασμό με τον Κανονισμό (ΕΚ) 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν ουσιαστικές πρωτοβουλίες που συμβάλλουν στην ενίσχυση των συνθηκών ασφαλείας των λιμένων.

Οι τροποποιήσεις θεσπίζουν ένα τυποποιημένο, συμβατό διεθνές πλαίσιο για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας, ενώ μεταξύ των άλλων ρυθμίζουν και τις επί μέρους υποχρεώσεις των φορέων και αρμοδίων αρχών που εμπλέκονται στην θαλάσσια μεταφορά και την εξυπηρέτηση του πλοίου στο λιμένα, λαμβάνοντας προληπτικά μέτρα για να μειωθεί ο κίνδυνος ενεργειών προσβολής της ασφάλειας των πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο. Οι υπόψη διατάξεις της SOLAS εφαρμόζονται από 1^η Ιουλίου 2004 για ορισμένες κατηγορίες πλοίων και λιμενικές εγκαταστάσεις. Παράλληλα έχει επέλθει συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την πρωτοβουλία για την Ασφάλεια διακίνησης των Εμπορευματοκιβωτίων (Container Security Initiative – CSI).

Λίγο πριν την κοινοποίηση της Λευκής Βίβλου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε οδηγία που περιλαμβάνει τα ακόλουθα (COM (2001) 35 τελικό): Πρόταση οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.

Σχετική ανακοίνωση για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες – το «Port Package».

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗ ΟΔΗΓΙΑ

1 Τεχνικο-ναυτιλιακές υπηρεσίες

Πλοήγηση

Ρυμούλκηση

Ελλιμενισμός

2

Διακίνηση φορτίου, στην οποία συμπεριλαμβάνονται

Φορτοεκφόρτωση, στοιβασία, μεταφόρτωση και λοιπές μεταφορές εντός του τερματικού

Αποθήκευση, εναπόθεση και εισαγωγή σε αποθήκη, ανάλογα με τις κατηγορίες φορτίου

Ενοποίηση φορτίων

3 Επιβατικές υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και της αποβίβασης)

Στη συγκεκριμένη Οδηγία περιλαμβάνεται, επίσης, μια έκθεση στοιχείων για τη δημόσια χρηματοδότηση και τις πρακτικές τιμολόγησης στους θαλάσσιους λιμένες της Κοινότητας και μια ερμηνευτική σύνοψη των κοινοτικών κανόνων σχετικά με τη διαφάνεια των ροών της δημόσιας χρηματοδότησης προς τους θαλάσσιους λιμένες, και εντός αυτών, και των κρατικών ενισχύσεων στους θαλάσσιους λιμένες.

Η ώθηση της κοινοτικής πρωτοβουλίας είναι σαφής: οι λιμενικές αρχές δεν μπορούν να διατηρήσουν την προνομιακή τους θέση. Σε πολλές περιπτώσεις ασκούν διττά καθήκοντα, αφενός τη διαχείριση του λιμένα και αφετέρου την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Σε περίπτωση που έχουν ενεργό εμπορικό ρόλο θα μεταχειρίζονται ισότιμα με εμπορικούς ανταγωνιστές.

Ένα χρόνο νωρίτερα δε, κοινοποιήθηκε προς όλα τα κράτη μέλη, η Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου. Στόχος της οδηγίας αυτής

είναι η καλύτερη προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από τη ρύπανση των πλοίων, με τη βελτιωμένη διαθεσιμότητα και αξιοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής που προορίζονται για απόβλητα πλοίων και για κατάλοιπα φορτίου. Η οδηγία απευθύνεται:

Σε όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών και των σκαφών αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, που προσεγγίζουν σε κάποιο λιμάνι κράτους μέλους, εξαιρουμένων των πολεμικών πλοίων και των πλοίων κρατικής ιδιοκτησίας ή κρατικής εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούνται για κυβερνητικούς και μη εμπορικούς σκοπούς, αλλά και σε όλα τα λιμάνια των κρατών μελών (αυτό σημαίνει ότι σε κάθε λιμάνι θα πρέπει να έχει εκπονηθεί ένα σχέδιο υποδοχής και επεξεργασίας αποβλήτων. Το εν λόγω σχέδιο θα ελέγχεται και αξιολογείται από τα κράτη μέλη τα οποία το εγκρίνουν τουλάχιστον κάθε τρία χρόνια). Η προθεσμία για την εφαρμογή της εν λόγω νομοθεσίας στα κράτη μέλη ήταν η 28/12/2002.

Το Μάρτιο του 2002 έγινε μια νέα πρόταση της Επιτροπής που αφορούσε στη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδότησης με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (πρόγραμμα Marco Polo).

Το Πρόγραμμα Marco Polo αποσκοπεί στην ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (short-sea shipping) με τη μετατόπιση μεταφορικού έργου από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές μέσω λύσεων διατροφικής μεταφοράς με σκοπό τη μείωση της συμφόρησης των οδικών υποδομών και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων στο σύνολο του συστήματος μεταφορών. Η Επιτροπή χορήγησε κονδύλιο 115 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2003 - 2007 για την επίτευξη του στόχου αυτού.

Όπως ίσχυε και για το προηγούμενο πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα Marco Polo στοχεύει στην επιχορήγηση εμπορικών δράσεων στην αγορά παροχής υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών και στη χρηματοδότηση δράσεων που εμπλέκουν χώρες υποψήφιες για προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σε αντίθεση με το πρόγραμμα PACT, το πρόγραμμα Marco Polo καθορίζει ποσοτικούς και μετρήσιμους στόχους μετατόπισης των τρόπων μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, στοχεύει στη διατήρηση, για το 2010, της κατανομής της εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφορών, στο επίπεδο του 1998. Το πρόγραμμα στοχεύει στην προαγωγή της παροχής υπηρεσιών εμπορικού τύπου στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Δεν αφορά ούτε την έρευνα και την ανάπτυξη ούτε τα μέτρα υπέρ των υποδομών. Το πρόγραμμα Marco Polo περιλάμβανε στην αρχική του μορφή τρεις μεγάλες πτυχές:

- ο Στήριξη της έναρξης νέων μη οδικών εμπορευματικών δρομολογίων, τα οποία αναμένεται να αποβούν βιώσιμα μεσοπρόθεσμα. Το κόστος δημιουργίας μιας νέας υπηρεσίας μπορεί να συγχρηματοδοτηθεί έως 30%.
- ο Στήριξη δημιουργίας εμπορευματικών δρομολογίων ή διευκολύνσεων στρατηγικού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 35%.
- ο Τόνωση συνεργατικής δεοντολογίας στην αγορά εμπορευματικής εφοδιαστικής. Το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 50%.

Οι ενέργειες Marco Polo στοχεύουν γενικά να οδηγήσουν στην παρέμβαση εταιρών τουλάχιστον δύο διαφορετικών κρατών μελών, που θα πρέπει να συνεργάζονται στενά για την επίτευξη των στόχων των ενεργειών αυτών. Στις 14 Ιουλίου 2004 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε, ως συνέχεια του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το κοινοτικό χρηματοδοτικό Πρόγραμμα Marco Polo (2003-2006), πρόταση Κανονισμού για το επονομαζόμενο Πρόγραμμα Marco Polo II. Το πρόγραμμα καλύπτει τη χρονική περίοδο 2007-2013 με συνολικό προϋπολογισμό 760 εκατ. Ευρώ. Με το πρόγραμμα Marco Polo II εισάγονται επιπλέον δύο νέες κατηγορίες προς χρηματοδότηση:

- ο Οι θαλάσσιες λεωφόροι (motorways of the sea), με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35%.
- ο Δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας (traffic avoidance actions), με μέγιστο ποσοστό επιχορήγησης 35%.

3.3. Προέκταση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής στο Λιμένα Λαυρίου

Η στρατηγική θέση του Λιμένα Λαυρίου, φαίνεται να του προσδίδει επιπλέον πλεονεκτήματα και ώθηση για ανάπτυξη μέσα από τις επιταγές της ευρωπαϊκής πολιτικής. Η ανάδειξη της σημασίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων και των συνδυασμένων / διατροπικών μεταφορών, μέσα από τους βασικούς άξονες της λιμενικής πολιτικής, ευνοούν το λιμάνι του Λαυρίου ποικιλοτρόπως.

Η άμεση γεινίαση του λιμανιού με το διεθνή αερολιμένα Αθηνών (το κοντινότερο λιμάνι της Αττικής στο ΕΛ. BENIZΕΛΟΣ), η εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό και τον Π.Α.Θ.Ε. και η γρηγορότερη έξοδος των πλοίων και σκαφών προς το Αιγαίο από οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της

Αττικής, δίνουν στο Λαύριο συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των υπολοίπων λιμανιών της Αττικής και το εντάσσουν δικαιολογημένα στα Διευρωπαϊκά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών, ως «κόμβο ακτοπλοϊκών μεταφορών».

Τα ανωτέρω συνηγορούν στην ανάπτυξη του λιμένα, τόσο σε σχέση με την επιβατική / τουριστική δραστηριότητα, όσο και με εμπορευματική δραστηριότητα ήπιας μορφής. Πρακτικά, αυτό μεταφράζεται σε δυνατότητα απορρόφησης κονδυλίων για έργα υποδομής και αναβάθμισης του λιμένα και της ευρύτερης περιοχής, από τα σχετικά ευρωπαϊκά προγράμματα (Marco Polo κ.α.).

Επιπρόσθετα, οι κοινοτικές οδηγίες που αφορούν σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος στην ναυσιπλοΐα και στις εγκαταστάσεις των λιμένων όλων των κρατών-μελών της Ε.Ε., θα εντείνουν περαιτέρω την προσπάθεια που έχει ήδη ξεκινήσει στο Λαύριο για προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και ανάδειξη της περιοχής σε πολυχώρο αναψυχής, εναλλακτικού τουρισμού και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Επίσης, η βούληση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την καταπολέμηση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στην ελεύθερη ευρωπαϊκή αγορά και τον περιορισμό των κρατικών επιδοτήσεων στα λιμάνια, με την παράλληλη απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, δημιουργεί νέες ευκαιρίες σε λιμάνια όπως το Λαύριο, το οποίο διαδραματίζει σήμερα έναν περιφερειακό και συμπληρωματικό ρόλο στο εθνικό σύστημα λιμένων και μεταφορών. Η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου σε Ανώνυμη Εταιρεία και η κινητοποίηση του ως προς τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών για μελλοντική ανάπτυξη, θα προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια και τοπικούς παράγοντες που επιθυμούν να βιώσουν έναν σύγχρονο λιμένα διεθνών προδιαγραφών στο Λαύριο, ενταγμένο σε ένα σύστημα μεταφορών που θα αποφέρει κέρδη και ώθηση για ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή, μέσα από διαφάνεια και ελεύθερο ανταγωνισμό σε παροχή υπηρεσιών.

Από την άλλη πλευρά όμως, η απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, καθιστά το λιμάνι του Λαυρίου αντιμέτωπο με τον ισχυρό ανταγωνισμό της ελεύθερης αγοράς. Λόγω του ότι το κράτος δεν θα μπορεί πλέον να στηρίξει ακτοπλοϊκές γραμμές με έδρα το Λαύριο, ο Ο.Λ.Α. Α.Ε. θα πρέπει να αποδείξει τη σκοπιμότητα ύπαρξης του και τη στρατηγική σημασία της θέσης του λιμανιού που διαχειρίζεται. Θα απαιτηθεί ισχυρή επικοινωνιακή πολιτική προσέλκυσης των δυνητικών χρηστών του Λαυρίου (των ακτοπλοϊκών εταιρειών καταρχήν, των ιδιωτών που θα επενδύσουν σε υποδομές και αναβάθμιση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης και φυσικά των επιβατών) και ανάπτυξη νέων, συμφερούσών και ποιοτικών υπηρεσιών που θα καθιστούν το λιμάνι ανταγωνιστικό έναντι των υπολοίπων της Αττικής.

3.4. Η Απελευθέρωση των Θαλάσσιων Ενδομεταφορών, Η Εθνική Λιμενική Πολιτική & Ο Λιμένας Λαυρίου

3.4.1. Απελευθέρωση Θαλάσσιων Ενδομεταφορών

Στο πλαίσιο εναρμονισμού με την ευρωπαϊκή πολιτική απελευθέρωσης των θαλάσσιων ενδομεταφορών, ο Ν.2932/2001 που τέθηκε σε ισχύ σκοπεύει στον υγιή ανταγωνισμό και την ίση μεταχείριση χωρίς διακρίσεις. Οι βασικές αρχές που διέπουν τον νόμο είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος με την εγγύηση της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών οι οποίες παρέχονται, η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της χώρας, της απρόσκοπτης σύνδεσης των νησιών, καθώς και η συμβολή στη διαρκή προσπάθεια για την οικονομική και κοινωνική συνοχή του νησιωτικού χώρου. Για την εφαρμογή του νόμου εκδόθηκαν οκτώ υπουργικές αποφάσεις και συστάθηκαν η ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (Ρ.Α.Θ.Ε.) και το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ). Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών καταργήθηκε με το Νόμο 3260/2004 και οι αρμοδιότητές της μεταβιβάστηκαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού.

Έτσι, με τον Ν. 2932/2001, όπως ισχύει, σημαντική εξέλιξη στον χώρο των ελληνικών θαλάσσιων ενδομεταφορών αποτελεί η *απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές*, και αυτό σημαίνει ότι το κράτος απομακρύνεται πλέον από τη θέση του «*ρυθμιστή*» των παροχών θαλάσσιων μεταφορών (ακτοπλοΐας), των δρομολογίων, της στήριξης γραμμών κατά των κανόνων της ελεύθερης αγοράς, κ.ο.κ. Το ρόλο αυτό διαδραματίζει στο εξής η Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία παρακολουθεί και ελέγχει την λειτουργία της εν λόγω αγοράς και εισηγείται στα αρμόδια όργανα, τη λήψη των αναγκαίων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για τη λειτουργία της και την τήρηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού.

3.4.2. Βασικές Αρχές της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής - Νόμος 2932/2001

Παράλληλα, η Ελληνική Πολιτεία προχώρησε το 2001 στη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής, η οποία στοχεύει μέσα από τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών να καταστήσει τα λιμάνια της χώρας ελκυστικά για τον τουρισμό, το εμπόριο και τις μετακινήσεις των πολιτών. Τα βασικότερα χαρακτηριστικά του νέου θεσμικού πλαισίου συγκεντρώθηκαν στο Ν. 2932/01 περί «Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες

ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις» και είναι: Η σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία ξεκίνησε τη λειτουργία της τον Ιανουάριο του 2003, ως ένα επιτελικό όργανο συντονισμού όλων των συναρμόδιων υπηρεσιών των Υπουργείων.

Η δημιουργία της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων της οποίας μέλη είναι εκπρόσωποι οκτώ (8) Υπουργείων και έργο της είναι ο γενικός σχεδιασμός, η ιεράρχηση, η έγκριση και η παρακολούθηση των λιμενικών προγραμμάτων, μελετών και έργων. Και επίσης η ανωνυμοποίηση και είσοδος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών των δύο κυρίων εθνικών λιμανιών του Πειραιά και της Θεσ/νίκης (Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ.). Ενώ στα πλαίσια της εσωτερικής απελευθέρωσης αγορών στην Ε.Ε. και της συρρίκνωσης του δημόσιου τομέα, αποφασίστηκε η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων δέκα (10) σημαντικών λιμένων της χώρας σε Ανώνυμες Εταιρείες. Η λειτουργία τους αποκτά επιχειρησιακή ανεξαρτησία και επιχειρηματική δραστηριότητα με τελικό σκοπό τη δημιουργία υποδομών και λειτουργιών οι οποίες θα προσφέρουν υψηλή ποιότητα και ανταγωνιστικές υπηρεσίες. Τα λιμάνια Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πατρών και Ραφήνας αποκτούν Οργανισμούς Λιμένων με τη μορφή Α.Ε., με συγκεκριμένη περιουσία και τομείς ευθύνης κατασκευής έργων και διαχείρισης των χωρών της Ζώνης Λιμένα, όπως και η παραχώρηση των Τοπικών Λιμενικών Ταμείων όλης της χώρας σε τοπικούς και διατοπικούς φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η αναδιάρθρωση της δομής, λειτουργίας και του ανθρώπινου δυναμικού του Λιμενικού Σώματος και η Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις Θαλάσσιες Ενδομεταφορές από την 1^η Νοεμβρίου 2002 (άρση του Cabotage).

Επίσης, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, τα έσοδα των Λιμενικών Ταμείων είναι ανταποδοτικού χαρακτήρα και διατίθενται αποκλειστικά και μόνο σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την εκτέλεση, συντήρηση, αποκατάσταση ζημιών σε λιμενικά έργα, καθώς και σε λειτουργικά έξοδα, όπως είναι η καθαριότητα, ο ηλεκτροφωτισμός και γενικά η παροχή υπηρεσιών προς τους χρήστες.

Η τήρηση των παραπάνω διασφαλίζεται με τον έλεγχο-έγκριση των οικονομικών στοιχείων (απολογισμοί, προϋπολογισμοί κλπ) διοίκησης-εκμετάλλευσης των Λιμενικών Ταμείων, από τις υπηρεσίες δημοσιονομικού ελέγχου του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους και του Ελεγκτικού

Συνεδρίου, ενώ αντίστοιχα για τους ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε και από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Η εμπειρία από τα πρώτα χρόνια εφαρμογής του νόμου 2932/01 είναι συνολικά θετική καθόσον με τις διατάξεις του ρυθμίστηκαν ικανοποιητικά τα θέματα της ακτοπλοΐας και καλύφθηκαν, αν και με αυξημένο δημοσιονομικό κόστος, οι μεταφορικές ανάγκες της χώρας με τρόπο συμβατό με τη λειτουργία της αγοράς.

3.4.3. Βασικοί Άξονες της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής

Η Εθνική Λιμενική Πολιτική που καταρτίστηκε τον Ιανουάριο του 2006 επιδιώκει μια σειρά στρατηγικών στόχων που αποσκοπούν στην προώθηση της τοπικής, περιφερειακής και εθνικής ανάπτυξης. Στους στόχους αυτούς συγκαταλέγονται η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσιών μεταφορών και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με ιδιαίτερη έμφαση στο τρίπτυχο «ασφάλεια – ταχεία εξυπηρέτηση – χαμηλό κόστος», η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η διασφάλιση της συνέχειας του εθνικού χώρου, η αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων. Σε σχέση με τους στόχους αυτούς, επιδιώκεται η διασφάλιση ενός συμπληρωματικού ρόλου των λιμένων στο Εθνικό Λιμενικό Σύστημα, ενώ θα ενταθούν οι προσπάθειες για προώθηση της μεταξύ τους συνεργασίας, στο πλαίσιο της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους.

Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται σχέδιο συνένωσης των Οργανισμών Λιμένων της Αττικής σε έναν Οργανισμό, εξειδικεύοντας το πεδίο δραστηριότητας ανάλογα με τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που διαθέτει ο κάθε ένας από αυτούς. Στα πλαίσια των παραπάνω στόχων, οι επιδιώξεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής συνοψίζονται στα ακόλουθα:

1. Προώθηση ενός συνολικού και συνεκτικού σχεδιασμού του ελληνικού λιμενικού συστήματος σε συνάρτηση με τους γενικότερους στόχους της εθνικής πολιτικής μεταφορών.
2. Επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του υφιστάμενου εθνικού λιμενικού συστήματος, ανάλυση κόστους – οφέλους για κάθε λιμένα, ενδιάμεση αξιολόγηση του θεσμού του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. και προετοιμασία νομοσχεδίου για τη ρύθμιση θεμάτων που αφορούν στους φορείς διοίκησης των λιμένων.
3. Βελτίωση του συνόλου των λιμενικών υποδομών και της διαχείρισης του για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων για την ανάπτυξη

συνδυασμένων μεταφορών. Κατασκευή επιβατικών σταθμών στους λιμένες ανάλογων εκείνων που υπάρχουν στα αεροδρόμια.

4. Προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για επενδύσεις, για τη βελτίωση της παραγωγικής λειτουργίας των λιμένων και την αναβάθμιση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες. Προώθηση της εκτέλεσης έργων λιμενικής υποδομής με αυτοχρηματοδότηση.
5. Διασφάλιση της βιωσιμότητας των Ελληνικών λιμένων και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους, με την αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων τους, την αύξηση της εξειδίκευσης τους και τη δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών.
6. Χορήγηση, μέσω διαφανών διαδικασιών, αδειών πρόσβασης στην ανωδομή των μεγάλων λιμένων για την παραγωγή και διάθεση λιμενικών υπηρεσιών από εταιρείες πέραν των υφιστάμενων φορέων εκμετάλλευσης.
7. Μείωση των γραφειοκρατικών διαδικασιών στους λιμένες, με την επανεξέταση των όρων οργάνωσης της παροχής υπηρεσιών και την εισαγωγή αυτοματοποιημένων συστημάτων πληροφορικής που διευκολύνουν προς αυτή την κατεύθυνση.
8. Προώθηση της ανάπτυξης στρατηγικών συμμαχιών, τόσο μεταξύ των ελληνικών λιμένων όσο επίσης μεταξύ αυτών και λιμένων άλλων χωρών. Οι όποιες στρατηγικές συμμαχίες θα επιδιωχθούν με όρους αγοράς στη βάση των στρατηγικών και επιχειρησιακών σχεδιασμών των λιμένων.
9. Ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής – Ιονίου – Κύπρου, στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, όπου οι λιμένες καλούνται να διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο στη συνολική μεταφορική αλυσίδα.
10. Ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων με καλύτερη διασύνδεση των μεγάλων Ελληνικών λιμένων που αποτελούν απολήξεις χερσαίων μεταφορικών δικτύων με αντίστοιχους λιμένες της Ανατολικής Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας, κατάλληλη αξιοποίηση του Προγράμματος «Marco Polo» και προώθηση συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές.
11. Ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων στα πλαίσια της εφαρμογής του Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων από Έκνομες Ενέργειες (ISPS – CODE), των σχετικών Κοινοτικών ρυθμίσεων, καθώς επίσης της συμφωνίας ΗΠΑ – Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων (CSI).

12. Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, μέσω της αξιολόγησης και έγκρισης των Σχεδίων Παραλαβής Αποβλήτων Πλοίων και Καταλοίπων Φορτίου των Λιμενικών Εγκαταστάσεων, της δημιουργίας κατάλληλης υποδομής, όπου απαιτείται, και της ενίσχυσης των περιβαλλοντικών ελέγχων.
13. Βελτίωση της σύνδεσης της λειτουργίας των λιμένων με τον τοπικό αστικό ιστό για εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινωνιών, στα πλαίσια της υποβοήθησης της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.
14. Ανάδειξη Ελληνικών λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, με σημαντική αύξηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων. Δημιουργία Εμπορευματικών Σταθμών.
15. Εξορθολογισμός του συστήματος χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των τιμολογίων των Ελληνικών λιμένων σε σχέση με τα τιμολόγια λιμένων του εξωτερικού.
16. Τόνωση της απασχόλησης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος και σχεδιασμός/υλοποίηση Ολοκληρωμένου Προγράμματος για την ανάπτυξη της. Σημειώνεται, ότι έχει ήδη αποφασιστεί η εφαρμογή πολιτικής κινήτρων, με στόχο την προσέλκυση νέων ναυπηγοεπισκευαστικών έργων και τη τόνωση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στη χώρα μας.
17. Εισαγωγή των λιμένων στην Κοινωνία της Πληροφορίας. Μέσω αξιοποίησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος της ΚτΠ.
18. Αξιοποίηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών που παρέχονται στα πλαίσια Κοινοτικών και άλλων προγραμμάτων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της χώρας.
19. Ενίσχυση του έργου της ΓΓΛ & ΛΠ, επιτάχυνση των διαδικασιών που απαιτούνται για την έναρξη και υλοποίηση των απαιτούμενων έργων και δημιουργία Ειδικής Τεχνικής Υπηρεσίας στη ΓΓΛ & ΛΠ για την άμεση υλοποίηση έργων και την πάταξη της γραφειοκρατίας στο πεδίο αυτό.

Στη βάση των στόχων που επιδιώκονται, ενισχύεται η πεποίθηση ότι η Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε χώρα παροχής σημαντικών λιμενικών υπηρεσιών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και ότι οι λιμένες της μπορούν να αποτελέσουν πραγματικές μεταφορικές πύλες στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

3.4.4. Ασφάλεια Λιμενικών Εγκαταστάσεων – Νόμος 3622/2007

Στο τέλος του 2007 ψηφίσθηκε από τον Ελληνικό Κοινοβούλιο ο Νόμος 3622 (281/ 20 Δεκεμβρίου 2007). Σκοπός του νόμου είναι ο καθορισμός των αρμοδιοτήτων, ο σχεδιασμός σε εθνικό επίπεδο δράσεων, καθώς και ο συντονισμός αυτών για τη διασφάλιση της εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004 (L129/6 της 29.4.2004) και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2005/65 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (L310 της 25.11.2005) για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον νόμο 3622 / 2007, η ΓΓΛΠ μεριμνά για το συντονισμό των ενεργειών για την εξασφάλιση χρηματοδοτήσεων αναφορικά με την εγκατάσταση, λειτουργία, συντήρηση, βελτίωση, εκπόνηση των αναγκαίων μελετών των συστημάτων ασφάλειας από σκόπιμες παράνομες ενέργειες στους δημόσιους λιμένες της χώρας.

Επιπλέον, για κάθε υπόχρεη λιμενική εγκατάσταση της χώρας, προτείνεται από τον φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης αυτής και εγκρίνεται από το Συντονιστικό Κέντρο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (ΥΑΛΕ), ως και ο αναπληρωτής του.

3.4.5. Το Εθνικό Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών

Ο σχεδιασμός του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης βασίζεται σε εθνικές αναπτυξιακές επιλογές και σε προσανατολισμούς που ήδη διαμορφώνονται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και αφορούν στο σύνολο των χωρών της Ε.Ε. Συνοπτικά, οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης των Μεταφορών είναι οι εξής:

Συμπλήρωση κενών δικτύων και μεταφορικών υπηρεσιών.

Μείωση του χρόνου και κόστους μετακίνησης.

Εξάλειψη σημείων συμφόρησης.

Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

Εξασφάλιση διαλειτουργικότητας και διατροπικότητας.

Βελτίωση οδικής ασφάλειας.

Μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Εξοικονόμηση ενέργειας και φυσικών πόρων.

4. Ανάλυση της εσωτερικής δομής του Λιμένος Λαυρίου-Στρατηγικές

4.1 Οργανόγραμμα και Αξιολόγηση του εσωτερικού περιβάλλοντος του Λιμένος Λαυρίου

Προκειμένου να διαπιστωθεί αν το λιμάνι του Λαυρίου διαθέτει την απαραίτητη εσωτερική δομή λειτουργίας και για να εξακριβωθεί αναλυτικά η οργάνωσή του, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο η SWOT Ανάλυση, για την διερεύνηση της εσωτερικής δομής του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, τί ανθρώπινο δυναμικό διαθέτει και σε ποιες θέσεις, την ακτοπλοϊκή, επιβατική και εμπορευματική του κίνηση, τα προϊόντα που διακινεί, καθώς και τα χρηματοοικονομικά στοιχεία με τα έσοδα και τα έξοδα του λιμένος. Τα παραπάνω στοιχεία μέσω της SWOT Ανάλυσης, συμβάλλουν στη διεξαγωγή συμπερασμάτων προκειμένου να εξακριβωθούν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία του Λιμένος Λαυρίου.

Το πιο συνηθισμένο μοντέλο που χρησιμοποιούν οι managers προκειμένου να αναλύσουν, τόσο εξωτερικά, όσο και εσωτερικά μια εταιρεία, είναι το μοντέλο της SWOT Ανάλυσης. Από τα αρχικά των λέξεων strengths, weaknesses, opportunities and threats, μπορούμε να διαπιστώσουμε τόσο τα δυνατά, όσο και τα αδύνατα σημεία της εταιρείας, αλλά και τις ευκαιρίες και τις απειλές που μπορεί να αντιμετωπίσει στο περιβάλλον που δραστηριοποιείται. Σύμφωνα με τους Johnson and Scholes *“η SWOT Ανάλυση επικεντρώνεται στα σημεία-κλειδιά τόσο από το επιχειρηματικό περιβάλλον, όσο και από την στρατηγική ικανότητα της επιχείρησης, που θα της δώσουν την απαιτούμενη στρατηγική της ανάπτυξη”*.

Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο ορισμό της SWOT ανάλυσης, ο manager μπορεί να εντοπίσει τα ισχυρά και τα αδύναμα σημεία στο εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης και τις ευκαιρίες και τις απειλές από το εξωτερικό της περιβάλλον.

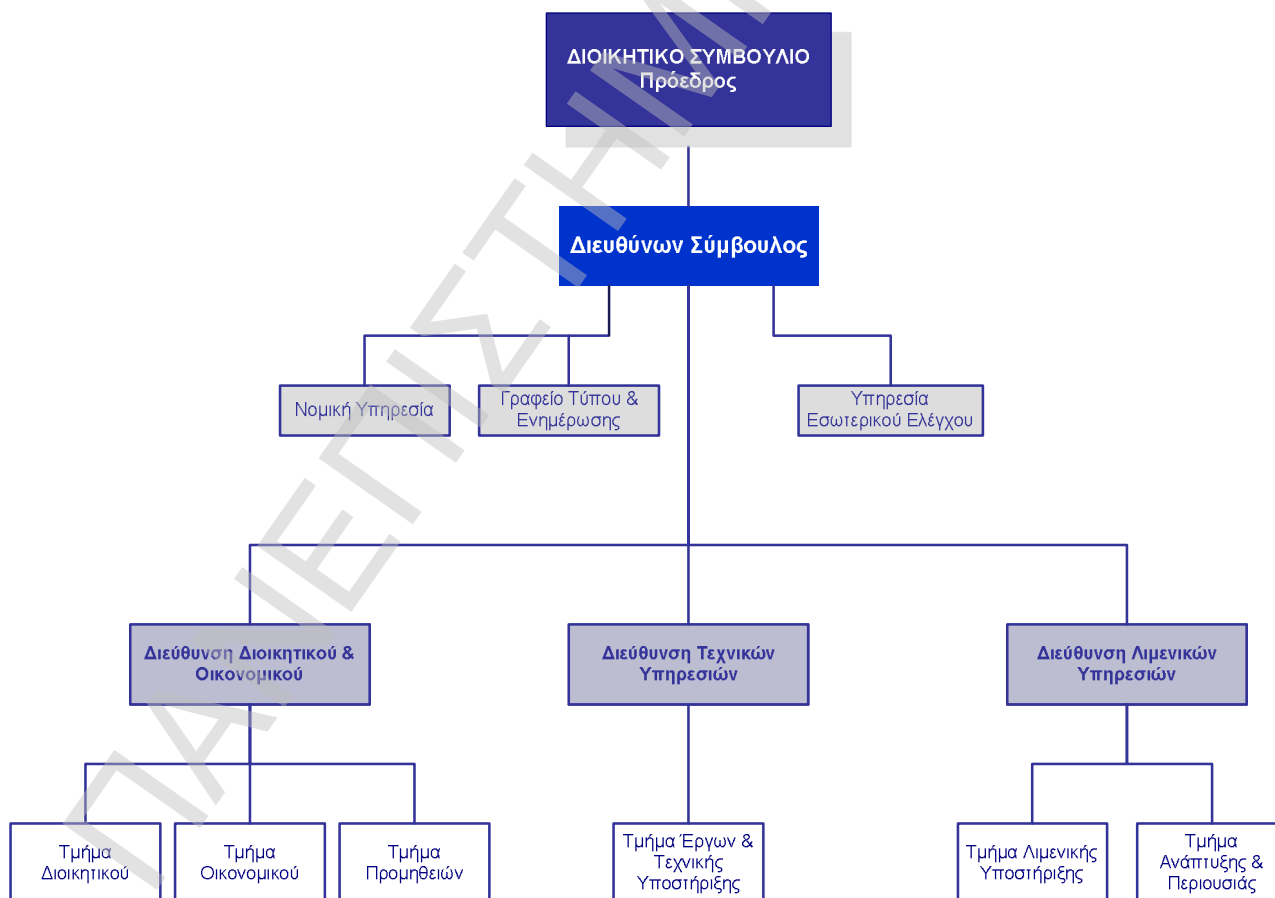
Με την εσωτερική ανάλυση, οι managers μπορούν να διερευνήσουν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία της επιχείρησής τους. Ενώ μπορούν να ακολουθήσουν με συγκεκριμένες στρατηγικές που θα τους οδηγήσουν στην αποφυγή των αδύνατων σημείων και στη διατήρηση των δυνατών σημείων της επιχείρησης. Στο βιβλίο του, ο Kotler αναφέρει διάφορα στοιχεία που βασίζονται σε μέσα σε τέσσερα aspects μιας επιχείρησης, το marketing, finance, manufacturing and organization, (Kotler, 1999).

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΟΥ Ο.Λ.Λ.

Οργανωτική Δομή του Ο.Λ.Λ.

Η Οργανωτική δομή του Ο.Λ.Λ. Α.Ε. αποτυπώνεται μαζί με τις αρμοδιότητες των βασικών οργανωτικών μονάδων και τον προσδιορισμό των οργανικών θέσεων εργασίας του προσωπικού, με την κάτωθι δομή:

Σχήμα 4.2: Οργανωτική Δομή Ο.Λ.Λ. Α.Ε. (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)



Η Διεύθυνση Διοικητικού και Οικονομικού συγκροτείται από τα εξής Τμήματα:

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Διοικητικού και Οικονομικού κατανέμονται μεταξύ των Τμημάτων της όπως πιο κάτω:

- *Τμήμα Διοικητικού*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής

Η μελέτη και εισήγηση πάνω σε θέματα, που αφορούν στις συνθήκες εργασίας, ασφάλειας και υγιεινής του προσωπικού της Εταιρείας, καθώς και η μέριμνα για την εκπαίδευση και συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού της.

Η παρακολούθηση των εξελίξεων της εργατικής νομοθεσίας, η μελέτη προκυπτόντων εργατικών θεμάτων και η εισήγηση σχετικών λύσεων.

Η διαχείριση θεμάτων αξιολόγησης προσωπικού, στο Πλαίσιο Συστήματος Αξιολόγησης Προσωπικού.

Η τήρηση των διαδικασιών πρόσληψης, τοποθέτησης, ανανέωσης συμβάσεων, μονιμοποίησης, αλλαγής θέσης εργασίας (μεταθέσεις, αποσπάσεις, μετακινήσεις μετατάξεις, προαγωγές, κτλ.), παραίτησης, απόλυσης και διαγραφής του προσωπικού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού και τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας, καθώς και την κειμένη νομοθεσία.

- *Τμήμα Οικονομικού*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής:

Η σύνταξη του ετήσιου Γενικού Ισολογισμού και των Λογαριασμών Αποτελεσμάτων Χρήσης και Εκμετάλλευσης της Εταιρείας, καθώς και η μέριμνα, για τη συγκέντρωση και επεξεργασία κάθε στοιχείου σχετικού με τον Ισολογισμό.

Η βεβαίωση και είσπραξη των λιμενικών τελών, καθώς και κάθε είδους σχετικών εισφορών και δικαιωμάτων, που βαρύνουν τρίτους προς την Εταιρεία.

Η βεβαίωση και είσπραξη των δικαιωμάτων, που προέρχονται από την παραχώρηση σε τρίτους, που είναι εγκαταστημένοι στη λιμενική περιοχή, του δικαιώματος να εκτελούν ορισμένες φορτοεκφορτωτικές εργασίες, με δικά τους μέσα και προσωπικό.

- *Τμήμα Προμηθειών*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής:

Ο σχεδιασμός της Διαχείρισης Αποθεμάτων, που θα εξασφαλίζουν τη διαρκή ύπαρξη στις αποθήκες της Εταιρείας των αναγκαίων υλικών, με τους οικονομικότερους όρους και σύμφωνα με το σχετικό Κανονισμό Προμηθειών της, καθώς και η διεύθυνση και ο έλεγχος της λειτουργίας του συστήματος αποθήκευσης της, για την απρόσκοπτη λειτουργία του και τη διάθεση των υλικών αυτών, σύμφωνα με τις ανάγκες της.

- Δ/ση Λιμενικών Υπηρεσιών

Η Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών συγκροτείται από τα εξής Τμήματα:

- ΤΜΗΜΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ
- ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών κατανέμονται μεταξύ των Τμημάτων της, όπως πιο κάτω:

- *Τμήμα Λιμενικής Υποστήριξης*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής:

Η κατάρτιση προγραμμάτων και προδιαγραφών και τεχνικών οδηγιών συντήρησης του εξοπλισμού της Εταιρείας, η μελέτη εφαρμογής νέων τεχνολογιών, σε συνεργασία με τις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες της, καθώς και ο έλεγχος της τήρησης των προγραμμάτων και οδηγιών αυτών.

Ο χειρισμός θεμάτων διαχείρισης και παροχής υπηρεσιών εξυπηρέτησης προς το επιβατικό κοινό, τα πλοία, καθώς και προς κάθε χρήστη των υπηρεσιών των λιμενικών εγκαταστάσεων της Εταιρείας, όπως και θεμάτων λιμενικής εξυπηρέτησης των πλοίων, που προσδένουν σε χώρους

ευθύνης της Εταιρείας και, συγκεκριμένα, ο προγραμματισμός της θέσης πρόσδεσης και παραβολής τους, όπως και ο χειρισμός θεμάτων φορτοεκφόρτωσης, παραλαβής και παράδοσης εμπορευμάτων.

Η παραλαβή, διαχείριση και παράδοση των εμπορευμάτων, προέλευσης εξωτερικού, που αποθέτονται για προσωρινή αποθήκευση στους στεγασμένους και υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους, ή μεταφορτώνονται από την περιοχή ευθύνης της, καθώς και η διενέργεια κάθε σχετικής, με αυτά, διαδικασίας.

Η παρακολούθηση των φορτώσεων και μεταφορτώσεων των εγχωρίων, για εξαγωγή, προϊόντων, που διεξάγονται στην περιοχή ευθύνης της Εταιρείας, από χερσαία ή θαλάσσια μέσα, καθώς και η διαχείριση και μέριμνα για την προστασία, όσων από αυτά αποθέτονται, μέχρι να φορτωθούν σε στεγασμένους, ή υπαίθριους χώρους, ή στα κρηπιδώματα του λιμένα και η διενέργεια κάθε σχετικής, με αυτά, διαδικασίας.

Η καταγραφή κάθε πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος, που καταπλέει ή αποπλέει στη θαλάσσια περιοχή ευθύνης της Εταιρείας, καθώς και ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης και παραβολής του.

Η επιτήρηση και ο έλεγχος ατόμων και οχημάτων, που εισέρχονται, εξέρχονται ή κυκλοφορούν στους χώρους της Εταιρείας, καθώς και η απαγόρευση εισόδου ατόμων και οχημάτων σε αυτούς, σύμφωνα με τις σχετικές κείμενες διατάξεις.

Ο χειρισμός θεμάτων τουριστικών λιμένων (Μαρίνας), καθώς και η μέριμνα κατάρτισης, σε συνεργασία με άλλες αρμόδιες υπηρεσίες της Εταιρείας, των σχετικών συμβολαίων πελατών και η παρακολούθηση τους.

Η διενέργεια εκτενούς αρχικής επιθεώρησης ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετική αξιολόγηση ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης και η διασφάλιση της διενέργειας και διατήρησης του σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης. Η εφαρμογή και άσκηση του σχεδίου ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης, καθώς και η διενέργεια τακτικών επιθεωρήσεων της ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης για τη διασφάλιση της συνέχισης ενδεδειγμένων μέτρων ασφαλείας.

- *Τμήμα Ανάπτυξης & Περιουσίας*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής:

Η μελέτη και προώθηση της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των περιουσιακών στοιχείων (κινητών και ακινήτων), των οποίων η Εταιρεία έχει την κυριότητα ή τη χρήση και εκμετάλλευση και η ευθύνη υλοποίησης των διαδικασιών παραχώρησης κινητών και ακινήτων περιουσιακών στοιχείων της Εταιρείας σε τρίτους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Η μελέτη και προώθηση της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των παρεχομένων υπηρεσιών από την Εταιρεία, όπως και η ανάθεση ερευνητικών μελετών αγοράς και μάρκετινγκ, αλλά και η μηχανοργάνωση και μηχανογράφηση των διαφόρων διαδικασιών (συστημάτων) των Υπηρεσιών και η ευθύνη της επεξεργασίας των προγραμμάτων των μηχανογραφικών εφαρμογών.

- *Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών*

Η Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών συγκροτείται από το:

- *Τμήμα Έργων & Τεχνικής Υποστήριξης*

Οι αρμοδιότητες του τμήματος είναι οι εξής:

Η μελέτη και ο καθορισμός τεχνικών προδιαγραφών των οικοδομικών έργων και των οικοδομικών εργασιών συντήρησης, τροποποίησης, επέκτασης των εγκαταστάσεων, κτλ., η εκπόνηση μελετών οικοδομικών έργων μέχρι και τη σύνταξη του προϋπολογισμού τους, με ίδια μέσα ή με ανάθεση σε τρίτους και η μέριμνα γενικά, για τη συντήρηση και επισκευή των εγκαταστάσεων της Εταιρείας.

Ανεξάρτητες Υπηρεσίες

- *Νομική Υπηρεσία*

Οι αρμοδιότητες της Νομικής Υπηρεσίας είναι:

Η υπεράσπιση των συμφερόντων της Εταιρείας σε όλα τα δικαστήρια, οποιασδήποτε δικαιοδοσίας, καθώς και η εξώδικη προστασία της.

- *Γραφείο Τύπου & Ενημέρωσης*

Οι αρμοδιότητες του Γραφείου Τύπου και Ενημέρωσης είναι:

Η συνεχής ενημέρωση, επικοινωνία και δημιουργική συνεργασία με τους πελάτες - χρήστες, καθώς και η προβολή του έργου της Εταιρείας προς αυτούς, μέσω της υποστήριξης και προβολής διαφημιστικών μηνυμάτων, η έντυπη ενημέρωση του προσφερομένου έργου εξυπηρέτησης των πελατών-χρηστών, καθώς και των παρεχομένων εξυπηρετήσεων της χερσαίας ζώνης λιμένα της Εταιρείας και η συγκέντρωση τυχόν παραπόνων των πελατών - χρηστών και των συναλλασσομένων με την Εταιρεία και η διερεύνηση τους, μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα, καθώς και η μέριμνα σύνταξης σχετικών απαντητικών επιστολών προς κάθε ενδιαφερόμενο.

- *Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου*

Οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Εσωτερικού Ελέγχου είναι:

Η παρακολούθηση της εφαρμογής και η συνεχής τήρηση του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας και του καταστατικού της Εταιρείας, καθώς και της νομοθεσίας που αφορά την επιχείρηση και η παρακολούθηση και η αναφορά στο Διοικητικό Συμβούλιο της Εταιρείας και στη Γενική Συνέλευση των Μετόχων, περιπτώσεων σύγκρουσης των ιδιωτικών συμφερόντων των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου με τα συμφέροντα της Εταιρείας, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου και γενικά ο διοικητικός οικονομικός και διαχειριστικός έλεγχος των Υπηρεσιών της Εταιρείας.

4.2. Το Ανθρώπινο Δυναμικό του Λιμένος Λαυρίου

Σήμερα, ο Οργανισμός στελεχώνεται μόνο από επτά (7) άτομα, τον Πρόεδρο και τον Αναπληρωτή Διευθύνοντα Σύμβουλο. Οι ειδικότητες των υφιστάμενων στελεχών του Ο.Λ.Λ. είναι οι εξής:

- § 1 άτομο (Δ/ντης Διοικητικού - Οικονομικού)
- § 2 άτομα Διοικητικού - Λογιστικού
- § 2 άτομα Διοικητικών Γραμματέων
- § 1 άτομο Μηχανικών Πολιτικών Έργων Υποδομής
- § 2 άτομα Προσωπικού Καθαριότητας

Επίσης, ο Οργανισμός απασχολεί, μέσω τρίτης εταιρείας, πέντε ακόμα άτομα. Παράλληλα, ο Ο.Λ.Λ. για την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών του χρησιμοποιεί εξωτερικούς συνεργάτες με συμβάσεις παροχής ανεξάρτητων υπηρεσιών σε μηνιαία βάση, και ειδικότερα:

§ 1 Νομικό Σύμβουλο

§ 1 Τεχνικό Σύμβουλο

§ 1 Τεχνικό Ασφαλείας και άλλοι, καθώς και

§ Δύο τεχνικούς για τη συντήρηση των πληροφοριακών συστημάτων του Οργανισμού και της σύνδεσης του Οργανισμού με τον παγκόσμιο ιστοχώρο (www) και τη συντήρηση του email του οργανισμού

§ Εξειδικευμένο προσωπικό για τις ανάγκες αντιμετώπισης της θαλάσσιας ρύπανσης (Σωματείο Λεμβούχων και καβοδετών και λοιπών εργασιών Λιμένος Λαυρίου)

Από το οργανόγραμμα και την ανάλυση της εσωτερικής δομής του λιμένος Λαυρίου, διαπιστώνεται η έλλειψη εξειδικευμένου μόνιμου προσωπικού, που μπορεί καταρτίσει ένα ευρύτερο στρατηγικό σχέδιο για την λειτουργία και την ανάπτυξη του λιμανιού -ανά τομέα- καθώς η πρόσληψη εξωτερικών συμβούλων, πέραν της συνεχούς αύξησης του κόστους και των υψηλών αμοιβών, δε δημιουργεί μια “αλυσίδα εξειδικευμένων στελεχών” που να μπορεί να ελκύει τον υποψήφιο πελάτη, αλλά και τον επενδυτή, που θέλει να εμπιστευθεί τις λειτουργίες του λιμένος.

Η στρατηγική θέση του λιμανιού, οι υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει, αλλά και η προσέλκυση πελατών σε αυτό, μπορεί να μεταβάλει τον ΟΛΛ από εποχικό λιμάνι, σε λιμάνι υπηρεσιών καθ’ όλο το έτος, με προϋπόθεση ότι θα εργάζεται σε αυτό ένα εξειδικευμένο και μόνιμο στελεχικό δυναμικό που θα αποβλέπει στην υλοποίηση των στρατηγικών στόχων του λιμένος.

4.3. Συμπεράσματα Ανάλυσης Εσωτερικού Περιβάλλοντος (Δυνατά –Αδύνατα Σημεία)

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
<p><i>Στρατηγική θέση του Λιμένα</i>, ως προς την εγγύτητα του στο νέο Αεροδρόμιο, στην Αττική Οδό, στην Π.Α.Θ.Ε. και σε υψηλής αξίας τουριστικούς προορισμούς.</p> <p>Οι υφιστάμενες <i>λιμενικές υποδομές</i>, στις οποίες υπάρχει η δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης και αξιοποίησης.</p> <p>Τα <i>μορφολογικά χαρακτηριστικά</i> του λιμένα (φυσικός λιμένας, ικανοποιητικό βάθος και έκταση λιμενολεκάνης,)</p> <p><i>Μελλοντική σιδηροδρομική σύνδεση</i> με την Αθήνα και το νέο Αεροδρόμιο.</p>	<p><i>Περιορισμένες Οργανωτικές Υποδομές</i> με σημαντικές ελλείψεις στελεχιακού δυναμικού</p> <p><i>Περιορισμένες υπηρεσίες προς υφιστάμενους πελάτες</i> (επιβάτες ακτοπλοΐας, ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής κ.α.)</p> <p><i>Έντονη εποχικότητα της επιβατικής κίνησης του λιμένα</i> λόγω της εξάρτησής του από την τουριστική – ακτοπλοϊκή δραστηριότητα</p> <p><i>Περιορισμένοι Χερσαίοι Χώροι και Υποδομές</i> για την εξυπηρέτηση των εμπορικών φορτίων, δημιουργώντας πρόβλημα στην τουριστική δραστηριότητα και όχληση στην πόλη.</p>

5. Ανάλυση της Ζήτησης

5.1. Ζήτηση και Ανταγωνισμός Λιμενικών Υπηρεσιών

Σε ότι αφορά τη ζήτηση του Λιμένος Λαυρίου, παρατηρείται από τα επίσημα στοιχεία του λιμανιού, περίπου την τελευταία δεκαετία ότι υπάρχει αύξηση της ζήτησης σχεδόν σε όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες του λιμανιού. Όπως θα διαπιστωθεί και παρακάτω με τους επεξηγηματικούς πίνακες των στοιχείων, ο ΟΛΛ παρουσιάζει αύξηση τόσο στις ετήσιες από-επιβιβάσεις των επιβατών ακτοπλοΐας, όσο και στην επιβατική του κίνηση.

Σημαντικό στοιχείο ανάπτυξης και λειτουργίας του λιμανιού αποτελεί το εμπορικό του κομμάτι, όπου η διακίνηση συγκεκριμένων προϊόντων (χαλίκι, άμμος κλπ.) αποφέρει σε αυτό σημαντικά έσοδα, όπως και αυτά της διακίνησης σημαντικής ποσότητας εμπορευματοκιβωτίων προ δύο ετών, εξαιτίας της εμπλοκής που υπήρχε εκείνο το διάστημα στην προβλήτα του ΟΛΠ.

Αυξημένη ζήτηση παρουσιάζεται και από τα φορτοεκφορωθέντα οχήματα που από-επιβιβάζονται στο λιμάνι, με την ποσοστιαία αύξηση να δημιουργεί προσδοκίες για μεγαλύτερα έσοδα από αυτόν τον τομέα, αφού πρώτα υπάρξει προσέλκυση των μεγάλων οχημάτων –που υστερεί σε αυτό το κομμάτι ο ΟΛΛ- μέσω ανταγωνιστικών τιμών και ποιοτικών υπηρεσιών, για προσέλκυση περισσότερων και μεγαλύτερων πελατών.

Τέλος η εμπορευματική κίνηση του εξωτερικού μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω, με σημαντικά έσοδα για το λιμάνι, καθώς και το κομμάτι της ακτοπλοΐας, όπου το λιμάνι του Λαυρίου επιβάλλεται να αποβάλει το στοιχείο της εποχικότητας και σε λιμάνι τριών συνήθως ακτοπλοϊκών γραμμών του Αιγαίου, αφού με τις κατάλληλες υποδομές και ισχυρά κίνητρα, η προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών δρομολογίων για τις γραμμές του Αιγαίου θα επιφέρει δυναμική ανάπτυξη στο λιμάνι, όπως φαίνεται και από την αυξημένη ζήτηση των ήδη υπάρχοντων ακτοπλοϊκών γραμμών.

Οι παρακάτω πίνακες είναι ωφέλιμοι προκειμένου να βγούν συμπεράσματα για τις ακτοπλοϊκές, εμπορευματικές και επιβατικές κινήσεις, καθώς και για τους κατάπλους πλοίων και φορτοεκφορτωθέντων οχημάτων στην ακτοπλοΐα.

Πίνακας 5.6: Ετήσιες Απο-επιβιβάσεις επιβατών ακτοπλοΐας (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

ΕΤΗΣΙΕΣ ΑΠΟ-ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ			
	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ
2007	500.496	11.572.678	2.147.259
2006	469.460	11.668.647	2.047.012
2005	357.907	10.333.314	2.003.580
2004	318.127	10.583.595	1.835.023
2003	306.236	9.314.308	1.416.455
2002	354.320	8.638.409	1.241.277
2001	225.617	10.405.127	1.964.517
2000	217.317	10.019.969	1.889.558
1999	206.969	9.542.828	1.799.579
1998	197.113	9.086.761	1.713.885
1997	158.233	7.991.482	1.551.051
1996	165.060	8.269.350	1.525.989
1995	154.226	8.211.466	1.353.670
1994	155.360	8.589.599	1.389.882
1993	140.951	7.855.871	1.379.891
1992	115.853	7.740.936	1.330.642
1991	127.379	7.041.217	1.198.230

Πίνακας 5.7 : Ετήσιοι Κατάπλοι Πλοίων (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

ΕΤΗΣΙΟΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ				
	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ
		2007		
Αριθμός κατάπλων	2.256	34.611	4.838	3.245
ΚΚΧ	2.288.240	102.194.133	7.257.047	5.203.350
		2006		
Αριθμός κατάπλων	2.159	30.103	4.376	3.420
ΚΚΧ	2.543.110	94.422.926	6.570.080	5.351.258
		2005		
Αριθμός κατάπλων	1.971	29.079	4.060	3.217
ΚΚΧ	2.134.033	86.086.921	7.254.854	5.056.968
		2004		
Αριθμός κατάπλων	1.530	28.786	4.253	3.184
ΚΚΧ	1.778.526	84.325.559	8.236.162	5.473.603
		2003		
Αριθμός κατάπλων	1.360	23.728	3.557	3.686
ΚΚΧ	1.534.897	72.470.589	5.693.139	6.376.781
		2002		
Αριθμός κατάπλων	1.463	18.764	2.922	3.683
ΚΚΧ	1.370.535	69.115.815	4.205.230	7.308.988
		2001		
Αριθμός κατάπλων	1.163	23.583	2.601	3.777
ΚΚΧ	2.092.359	64.706.555	3.988.894	7.309.148
		2000		
Αριθμός κατάπλων	1.152	32.923	4.544	5.263
ΚΚΧ	1.533.184	59.517.848	7.038.046	11.910.315
		1999		
Αριθμός κατάπλων		<i>δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία</i>		
ΚΚΧ				
		1998		
Αριθμός κατάπλων	1.227	29.939	4.127	4.785

ΕΤΗΣΙΟΙ ΚΑΤΑΠΛΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ
ΚΚΧ	1.948.901	54.115.551	6.381.871	10.822.159
		1997		
Αριθμός κατάπλων	1.002	30.096	3.820	4.480
ΚΚΧ	1.548.225	51.870.393	5.460.011	10.533.813
		1996		
Αριθμός κατάπλων	666	28.048	4.488	4.730
ΚΚΧ	1.003.647	48.195.331	4.828.307	11.320.454
		1995		
Αριθμός κατάπλων	899	27.638	3.498	5.892
ΚΚΧ	1.399.123	45.813.548	3.803.195	13.041.521
		1994		
Αριθμός κατάπλων	1.097	26.476	3.595	4.605
ΚΚΧ	2.574.859	44.649.042	3.853.234	10.066.139
		1993		
Αριθμός κατάπλων	1.391	25.387	3.728	4.609
ΚΚΧ	5.954.532	44.693.367	4.286.449	10.282.181
		1992		
Αριθμός κατάπλων	1.525	25.499	3.419	5.124
ΚΚΧ	5.798.160	43.982.150	4.126.260	16.006.925
		1991		
Αριθμός κατάπλων	1.315	24.125	3.557	4.369
ΚΚΧ	3.207.801	36.237.272	3.253.294	11.001.451

Πίνακας 5.8 : Φορτοεκφορτωθέντα Οχήματα Ακτοπλοΐας(ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ			
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ			
	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ
2007			
Φορτηγά	18.574	351.936	34.729
Μεγάλα Ε/Γ	159	7.792	1.682
Μικρά Ε/Γ	123.351	1.135.840	334.309
Δίκυκλα	13.471	338.762	50.197
Σύνολο	155.555	1.834.330	420.917
2006			
Φορτηγά	16.748	320.793	29.565
Μεγάλα Ε/Γ	160	7.788	1.269
Μικρά Ε/Γ	125.079	1.125.779	317.768
Δίκυκλα	13.923	348.325	49.398
Σύνολο	155.910	1.802.685	398.000
2005			
Φορτηγά	14.074	294.995	34.569
Μεγάλα Ε/Γ	74	7.204	890
Μικρά Ε/Γ	98.930	1.092.317	329.907
Δίκυκλα	10.578	353.611	49.297
Σύνολο	123.656	1.748.127	414.663
2004			
Φορτηγά	16.143	324.226	32.924
Μεγάλα Ε/Γ	84	8.879	701
Μικρά Ε/Γ	71.782	1.079.731	283.529
Δίκυκλα	9.161	389.958	47.407
Σύνολο	97.170	1.802.794	364.561

2003			
Φορτηγά	13.987	268.463	23.324
Μεγάλα Ε/Γ	28	6.702	833
Μικρά Ε/Γ	65.572	930.584	216.191
Δίκυκλα	9.232	326.404	38.929
Σύνολο	88.819	1.532.153	279.277

5.2. Ακτοπλοϊκή Κίνηση

Το λιμάνι του Λαυρίου εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση μέσω τριών γραμμών ακτοπλοΐας οι οποίες είναι :

Λαύριο – Κέα – Κύθνος.

Πρόκειται για την παλαιότερη ακτοπλοϊκή γραμμή του λιμανιού, την οποία εξυπηρετεί τα επιβατικά – οχηματαγωγά πλοία «ΜΥΡΙΝΑ EXPRESS», «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ», «ΜΑΡΜΑΡΙ EXPRESS» και «ΜΑΚΕΔΩΝ».

Λαύριο - Άγιος Ευστράτιος - Λήμνος – Καβάλα ή Σαμοθράκη - Αλεξανδρούπολη

Η γραμμή αυτή λειτουργεί από τις αρχές του 2001 και την εξυπηρετεί το επιβατικό – οχηματαγωγό πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΟΥΜΕΛΑ», δυο με τρεις φορές την εβδομάδα.

Γραμμές Κοκλάδων, οι οποίες μεταβάλλονται από έτος σε έτος και το 2008 έχουν ως εξής:

Λαύριο – Άνδρο – Σύρο – Τήνο, η οποία εξυπηρετείται από το πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ» τους καλοκαιρινούς μήνες

Λαύριο – Κέα – Κύθνο – Σύρο – Άνδρο, η οποία εξυπηρετείται τους καλοκαιρινούς μήνες από το πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ»

Από το 2005 έχουν ξεκινήσει και δρομολόγια ταχύπλοων πλοίων νέας τεχνολογίας με τους εξής προορισμούς: Λαύριο – Πάρο – Νάξο, που εξυπηρετήθηκε από το πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΡΟΥ» και Λαύριο – Σύρο – Τήνο – Μύκονο, που εξυπηρετήθηκε από το πλοίο «ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ». Τα ανωτέρω δρομολόγια εκτελούνται μόνο την καλοκαιρινή περίοδο, ενώ το 2008 δεν είχαν δραστηριότητα στο λιμένα του Λαυρίου.

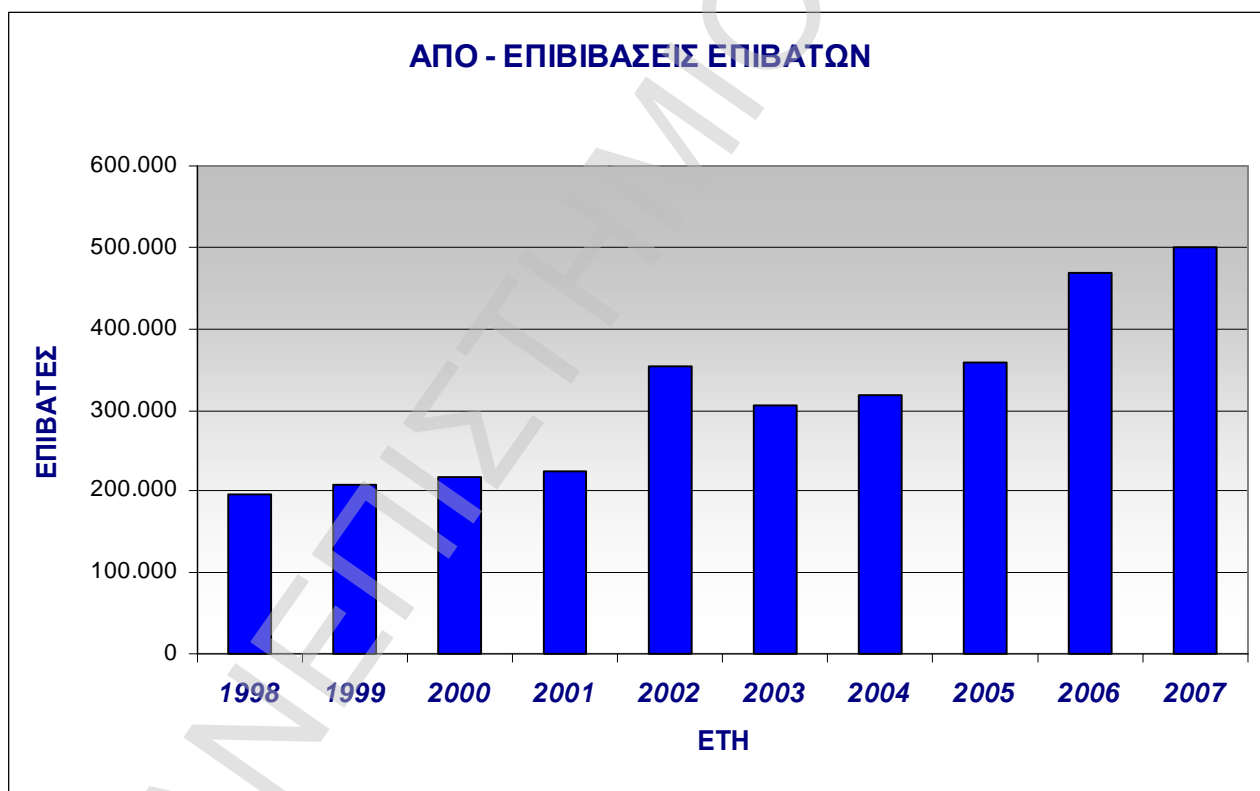
5.3. Η Επιβατική Κίνηση

Τα διαθέσιμα στοιχεία για την Επιβατική Κίνηση (πηγή: ΕΣΥΕ), στο Λιμένα Λαυρίου παρουσιάζονται ανά έτος στο Διάγραμμα 1.1, ενώ η εποχικότητά της παρουσιάζεται με βάση το έτος 2007, ανά τρίμηνο και μήνα στα Διαγράμματα 1.2 και 1.3.

Είναι απαραίτητο να επισημάνουμε ότι ο λιμένας δεν έχει διεθνή επιβατική κίνηση και όλα τα στοιχεία αναφέρονται στην ακτοπλοϊκή επιβατική κίνηση.

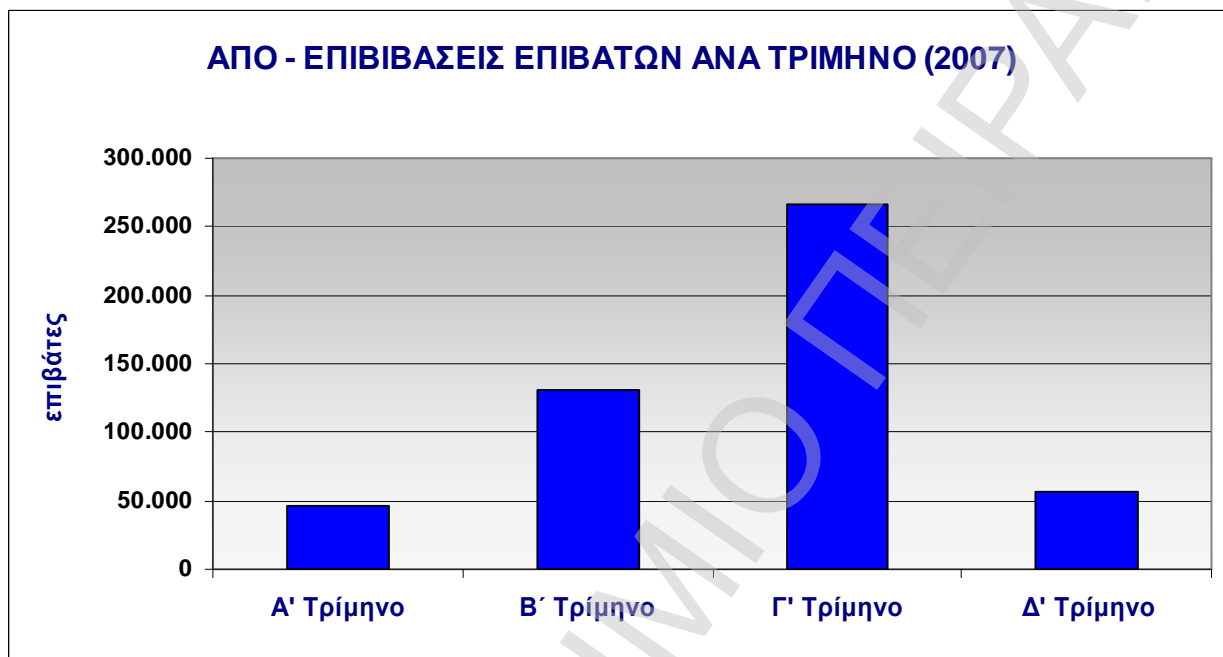
Παρατηρείται ότι η επιβατική κίνηση του λιμένα κατά τη διάρκεια των ετών 1998-2007 παρουσιάζει αυξητικές τάσεις κάθε έτος εκτός από τα έτη του 2003 στο οποίο υπάρχει μικρή μείωση, ενώ η μέση ετήσια αύξηση κυμαίνεται στο 13,9%. Οι ετήσιες απο-επιβιβάσεις των επιβατών, από 197.113 το έτος 1998, έφτασαν τις 514.033 το 2007, παρουσιάζοντας συνολική αύξηση 161%.

Διάγραμμα 5.12: Εξέλιξη από – επιβιβάσεων επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου κατά τα έτη 1998-2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)

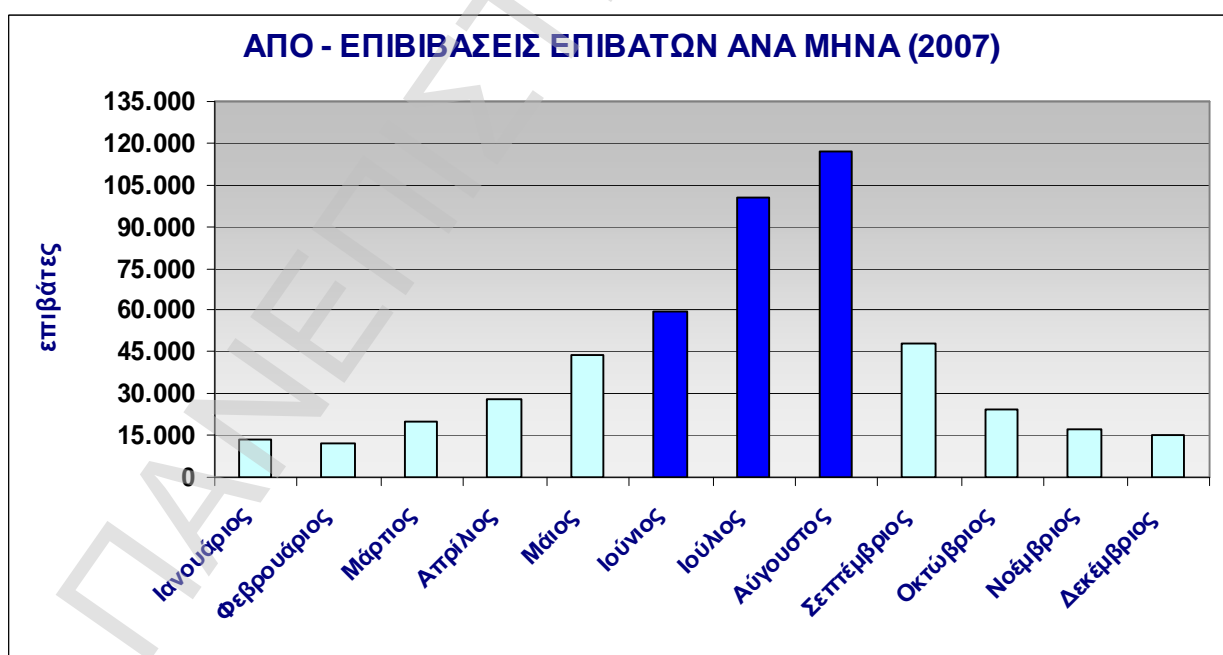


Η επιβατική κίνηση της γραμμής Λαυρίου – Κέας – Κύθνου απορροφά τη συντριπτική πλειοψηφία της συνολικής επιβατικής κίνησης του λιμένα, δεδομένου ότι το Λαύριο αποτελεί το μοναδικό λιμάνι σύνδεσης της Κέας με την Αττική και τα δρομολόγια εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με ιδιαίτερα εντεινόμενη κίνηση κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών.

Διάγραμμα 5.13 : Απο – επιβιβάσεις επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου ανά τρίμηνο, το έτος 2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Διάγραμμα 5.14: Απο – επιβιβάσεις επιβατών στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, το έτος 2007



Στο Λαύριο, όπως και στους περισσότερους λιμένες της χώρας, η επιβατική κίνηση εμφανίζει έντονη εποχικότητα (Διάγραμμα 5.2 & 5.3). Στο δίμηνο της τουριστικής αιχμής Ιουλίου – Αυγούστου αναλογεί περίπου το 44% της συνολικής ετήσιας κίνησης.

Η σημαντική αυτή εποχικότητα έχει επίπτωση στην ομαλή λειτουργία του λιμένα, λόγω των πιέσεων που δέχεται κατά την περίοδο αιχμής, αλλά και τη χειμερινή περίοδο, κατά την οποία ουσιαστικά το λιμάνι υπολειπεται.

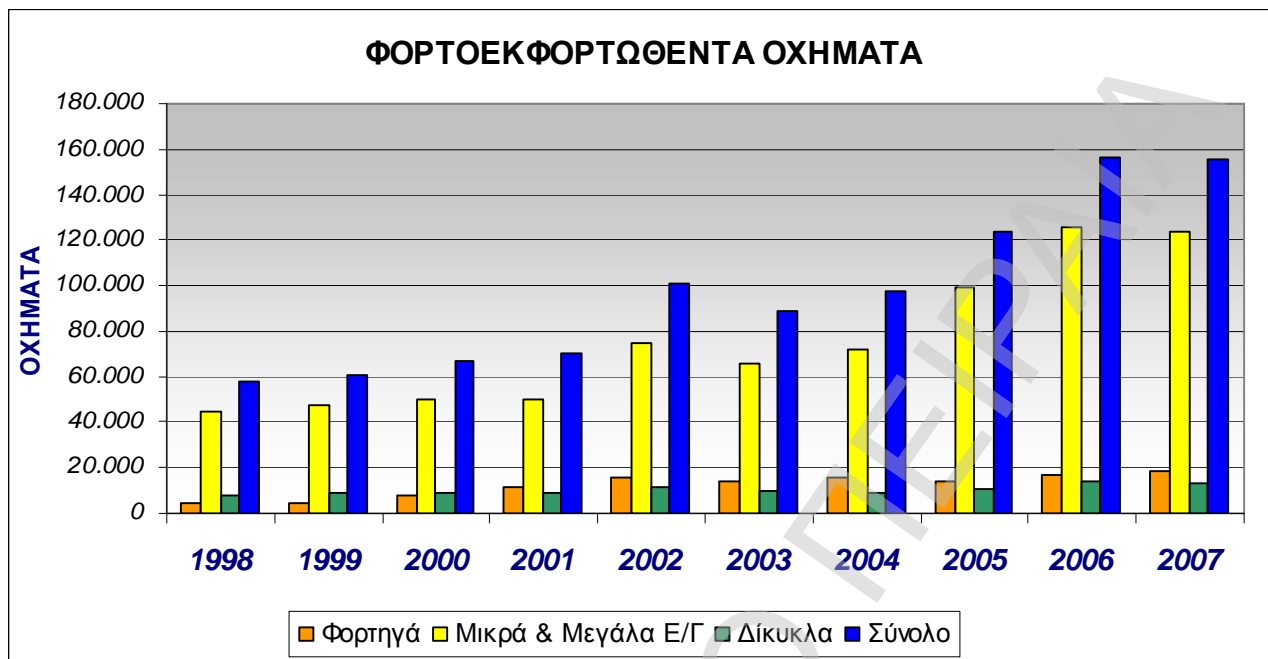
5.4. Κίνηση Οχημάτων

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία του Λιμένα για την κίνηση οχημάτων, τα φορτοεκφορτωθέντα οχήματα διακρίνονται σε φορτηγά, μεγάλα επιβατικά οχήματα, μικρά επιβατικά οχήματα και δίκυκλα. Λόγω του πολύ μικρού αριθμού των μεγάλων επιβατικών οχημάτων (λεωφορεία κ.α.) οι κατηγορίες μεγάλα και μικρά Ε/Γ έχουν ενοποιηθεί σε μια κατηγορία.

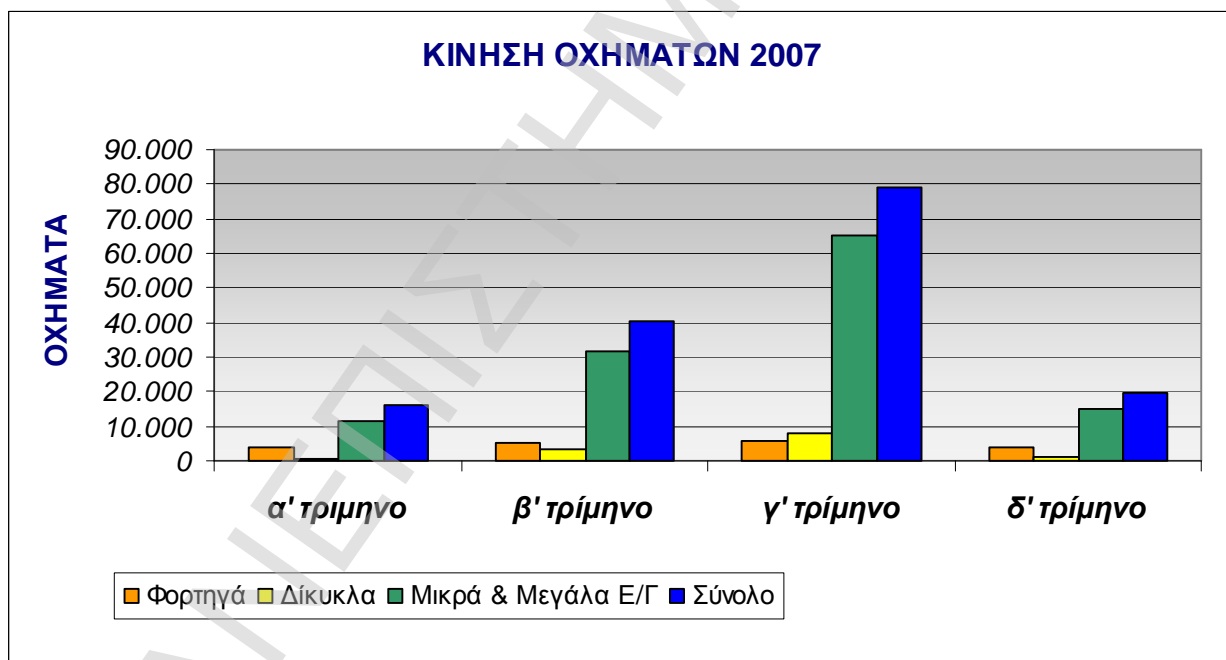
Στο Διάγραμμα που ακολουθεί, παρουσιάζεται η κίνηση οχημάτων (φορτοεκφορτωθέντα) στο Λιμένα Λαυρίου για την περίοδο 1998-2007, ανά κατηγορία οχήματος. Η εποχικότητα της κινήσεως των οχημάτων παρουσιάζεται με βάση το έτος 2007 ανά τρίμηνο και ανά μήνα στα Διαγράμματα 1.5 & 1.6.

Διαπιστώνεται ότι, η κίνηση οχημάτων στο Λιμένα Λαυρίου παρουσιάζει αυξητική τάση την τελευταία πενταετία. Το έτος 1998 το σύνολο των οχημάτων το οποίο φορτοεκφορτώθηκε ανήλθε σε 57.514, ενώ το έτος 2007 σε 155.555, παρουσιάζοντας αύξηση 170%. Στις διάφορες κατηγορίες των οχημάτων και συγκεκριμένα στα φορτηγά παρατηρούμε αύξηση 320%, στα μικρά και μεγάλα Ε/Γ 174% και στα δίκυκλα 68%. Ο Λιμένας Λαυρίου παρά τις αυξητικές τάσεις στην κίνηση των οχημάτων, εμφανίζει περιορισμένη κίνηση φορτηγών και μεγάλων επιβατικών οχημάτων.

Διάγραμμα 5.4 : Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου την τελευταία δεκαετία (1998-2007) (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Διάγραμμα 5.5: Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου ανά τρίμηνο και κατηγορία οχημάτων, για το έτος 2007



Διάγραμμα 5.15 : Φορτοεκφορτωθέντα οχήματα στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα για το έτος 2007 (ΠΗΓΗ:Ο γράφων)



Όπως στην επιβατική κίνηση, η εποχικότητα είναι έντονη και στην κίνηση των οχημάτων (Διάγραμμα 1.5 & 1.6). Στο γ' τρίμηνο του 2007, στο Λιμάνι του Λαυρίου φορτοεκφορτώθηκε το 61% του συνολικού αριθμού δικύκλων του έτους και το 53% των οχημάτων. Στα φορτηγά, η εποχικότητα δεν είναι τόσο έντονη, όσο στις άλλες κατηγορίες οχημάτων και στο τρίμηνο αιχμής μετακινήθηκε το 31% του συνολικού αριθμού φορτηγών του έτους.

5.5. Εμπορευματική Κίνηση

Είδη εμπορευμάτων

Οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων γίνονται κυρίως από τον προβλήτα Π του Λιμένος Λαυρίου, ο οποίος διαθέτει μέτωπο παραβολής και ικανοποιητική επιφάνεια καταστρώματος τέτοια ώστε να επιτρέπει τη διαδικασία φορτοεκφορτώσεων, ελιγμών μεγάλων φορηγών, χρήση χερσαίων γερανών και προσωρινή αποθήκευση υλικών.

Τα εμπορεύματα τα οποία φορτοεκφορτώνονται στο Λαύριο είναι κυρίως τα εξής:

- Χαλίκι
- Άμμος
- Αμυντικό υλικό
- Πρώτες Ύλες Εκρηκτικών
- Νιτρική Αμμωνία
- Μάρμαρα
- Σιδηρόβερρες
- Μεταλλικά ορυκτά (σκράπ)

Τα είδη των εμπορευμάτων τα οποία διακινούνται στο Λιμένα Λαυρίου δεν θεωρούνται “καθαρά” φορτία διότι κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης δημιουργούνται συνθήκες (θόρυβος, σκόνη κ.α.), οι οποίες δεν είναι οι κατάλληλες για την ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης του λιμένα και την βελτίωση της εικόνας του.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί η διείσδυση του Οργανισμού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, δραστηριότητα που προέκυψε κατά το έτος 2008, ως αποτέλεσμα της ευκαιρίας που παρουσιάστηκε λόγω της παρατεταμένης διακοπής των εργασιών στον εμπορευματικό σταθμό του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Έτσι, μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου του 2008 έχουν διακινηθεί από το λιμάνι του Λαυρίου 17.499 εμπορευματοκιβώτια, δημιουργώντας πολύ σημαντικά έσοδα για τον οργανισμό.

Πιο αξιόλογη εμφανίζεται η θέση του Λιμένα Λαυρίου στην εμπορευματική κίνηση εσωτερικού – με ποσοστό 5,1% κατά την περίοδο 1998-2000 της αντίστοιχης κίνησης του συνόλου των λιμένων της Αττικής και με σημαντικές αυξητικές τάσεις κατά την τελευταία δεκαετία. Έτσι, το έτος 2007, ο λιμένας Λαυρίου ευρίσκεται στην τρίτη θέση μεταξύ των λιμένων της Αττικής, μετά τους λιμένες της Ελευσίνας (που όμως είναι εξειδικευμένος στην κίνηση καυσίμων) και Πειραιά - με την κίνηση του λιμένα Λαυρίου να αναλογεί περίπου στο 11% της κίνησης όλων των διακινούμενων εμπορευμάτων από τους τέσσερις λιμένες της Αττικής..

Από την άλλη μεριά όμως, η εμπορευματική κίνηση εξωτερικού είναι ιδιαίτερα μικρή σε σχέση με τη δραστηριότητα των άλλων σημαντικών λιμένων της Αττικής και με μεγάλες διακυμάνσεις κατά την χρονική περίοδο 1997-2005. Σημειώνεται ότι το έτος 2008 (μέχρι το Σεπτέμβριο) διακινήθηκαν από το λιμένα του Λαυρίου 17.499 εμπορευματοκιβώτια.

Πίνακας 5.9 :Ετήσιες Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευμάτων Ακτοπλοΐας (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

ΕΤΗΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (σε μετρικούς τόνους)				
	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ
2007	1.266.071	5.244.280	388.702	4.815.482
2006	1.116.845	4.843.613	126.016	4.995.565
2005	849.391	4.287.946	255.447	4.911.440
2004	731.208	4.820.638	199.406	5.223.539
2003	168.051	3.561.813	74.254	5.856.577
2002	604.749	4.853.268	96.772	7.302.085
2001	612.532	4.287.318	171.475	6.523.471
2000	565.339	2.919.659	222.018	7.147.696
1999	552.531	2.818.114	212.994	6.839.013
1998	540.010	2.720.670	204.369	6.544.409

Πίνακας 5.10 : Ετήσιες Φορτοεκφορτώσεις Εμπορευμάτων Εξωτερικού (ΠΗΓΗ:ΟΑΛ)

ΕΤΗΣΙΕΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (σε μετρικούς τόνους)			
	ΛΑΥΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΕΛΕΥΣΙΝΑ
2007	123.967	13.110.529	8.279.291
2006	114.615	14.691.550	8.172.325
2005	178.745	14.083.557	7.658.448
2004	152.686	15.497.602	3.534.416
2003	156.426	16.237.557	9.292.313
2002	219.778	14.292.171	9.055.555
2001	149.212	12.275.684	8.516.731
2000	133.187	10.231.719	11.680.960
1999	44.413	10.031.096	11.451.921
1998	35.251	9.616.010	5.348.849

Συμπέρασμα: Η εμπορική δραστηριότητα του λιμένα παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις διαχρονικά, με μία τάση αύξησης τα τελευταία πέντε έτη. Εντούτοις η χωροθέτηση του λιμένα, σε συνδυασμό με την έλλειψη υποδομών καθιστούν το ρόλο του λιμένα, σε σχέση με τα ανταγωνιστικά λιμάνια περιορισμένο, ενώ η υφιστάμενη κίνηση κρουαζιεροπλοίων είναι ασήμαντη και καθαρά περιστασιακή.

Ως προς τον Αλιευτικό Λιμένα, το Λαύριο φιλοξενεί σήμερα περί το 1/3 του αλιευτικού στόλου της Λαυρεωτικής- ο ρόλος όμως αυτός του λιμένα είναι καθαρά τοπικής εμβέλειας.

5.6. Εμπορευματική Κίνηση Ακτοπλοΐας

Πηγή των στοιχείων τα οποία παρουσιάζονται είναι η ΕΣΥΕ και αναφέρονται στη δεκαετία 1998-2007. Οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ακτοπλοΐας παρουσιάζουν μία σταθερότητα την περίοδο 1998-2003 και από το 2004 και μετά παρουσιάζεται γραμμική αύξηση. (Διάγραμμα 1.7). Ειδικότερα, παρατηρείται αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του Λιμένα από το 1998 και μετά, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Εξάιρεση αποτελεί το 2003, οπότε παρουσιάζεται μια απότομη πτώση των φορτοεκφορτώσεων, που όμως θεωρείται μεμονωμένη και συγκυριακή, αφού δεν επηρεάζει τα επίπεδα φορτοεκφορτώσεων των επόμενων ετών (2004, 2007), που εμφανίζονται αυξημένα σε σχέση με το 2002.

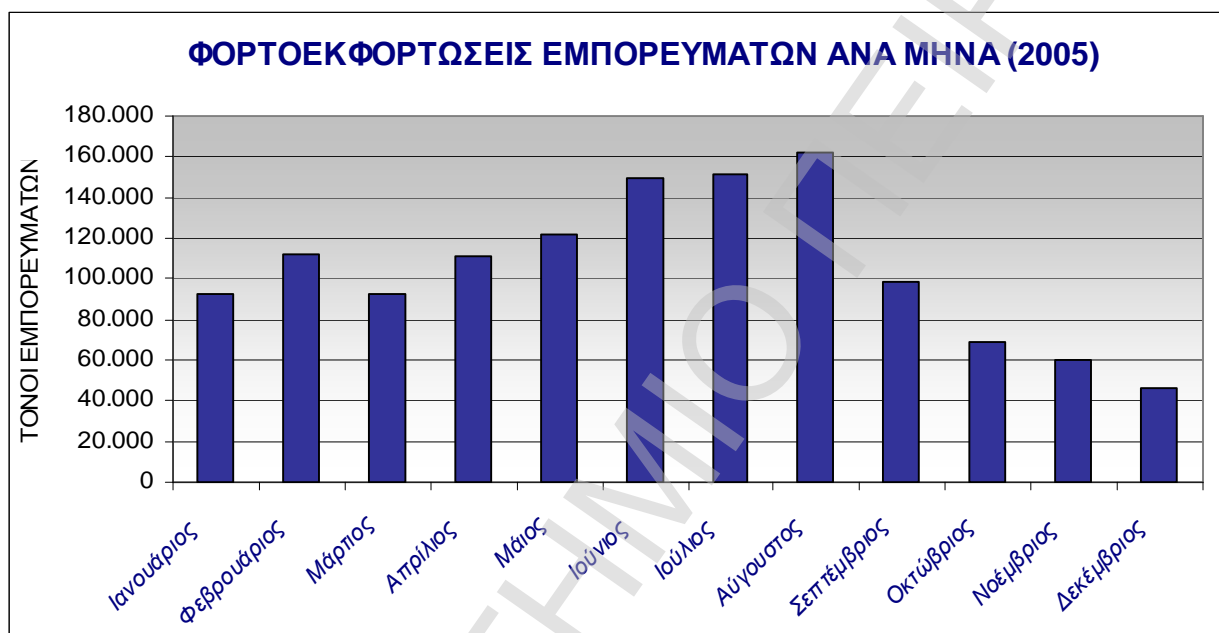
Συνολικά, από το έτος 1998, όπου οι φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων αντιστοιχούν σε 540 χιλ μετρικούς τόνους, το 2007 φτάνουν τους 1.266 χιλ. μετρικούς τόνους, σημειώνοντας αύξηση κατά 134%.

Διάγραμμα 5.16 : Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ακτοπλοΐας στο Λιμένα Λαυρίου τη δεκαετία 1998-2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Όσον αφορά στην εποχικότητα της εμπορευματικής κίνησης ακτοπλοΐας, με βάση τα στοιχεία των φορτοεκφορτώσεων ανά μήνα για το 2007, παρατηρείται ασθενής εποχικότητα, με ένταση της εμπορευματικής κίνησης κατά τους μήνες Ιούνιο – Ιούλιο και Αύγουστο, όπου τα μέσα επίπεδα φορτοεκφορτώσεων είναι αυξημένα κατά τουλάχιστον 60% σε σχέση με τους υπόλοιπους μήνες.

Διάγραμμα 5.17: Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων ακτοπλοΐας στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, για το 2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



5.7. Εμπορευματική Κίνηση Εξωτερικού

Τα στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται, πηγή των οποίων είναι η ΕΣΥΕ, αναφέρονται στην τελευταία δεκαετία (1998-2007). Από τα στοιχεία της εμπορευματικής κίνησης (φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων) εξωτερικού, που παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1.9, προκύπτει ότι υπάρχουν σημαντικές αυξομειώσεις από έτος σε έτος.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, το 2000 παρατηρείται σημαντική άνοδος, με το επίπεδο φορτοεκφορτώσεων εμπορευμάτων εξωτερικού να τριπλασιάζεται σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η αύξηση συνεχίζεται το 2001 με ρυθμό 12%, και το 2002 με ρυθμό αύξησης 47%, ενώ κατά τα έτη 2003 και 2004 η διακίνηση εμπορευμάτων εξωτερικού πέφτει στα επίπεδα του 2001. Το 2005 σημειώνεται νέα αύξηση της εμπορευματικής κίνησης εξωτερικού, κατά 17% ενώ τα έτη 2006 – 2007 σημειώνεται κάμψη της τάξης του 40% περίπου σε σχέση με το 2005.

Συνολικά, κατά τη δεκαετία 1997 – 2008 σημειώνεται αύξηση των φορτοεκφορτώσεων εμπορευμάτων εξωτερικού κατά 252%, από 35.251 μετρικούς τόνους το 1998, σε 123.967 μετρικούς τόνους το 2007.

Στην εμπορευματική κίνηση εξωτερικού δεν είναι δυνατόν να εξαχθούν συμπεράσματα σε σχέση με την εποχικότητα, δεδομένου ότι υπάρχουν πολύ σημαντικές διακυμάνσεις από έτος σε έτος, διαγράφοντας σε γενικές γραμμές κυκλικότητες την τελευταία δεκαετία.

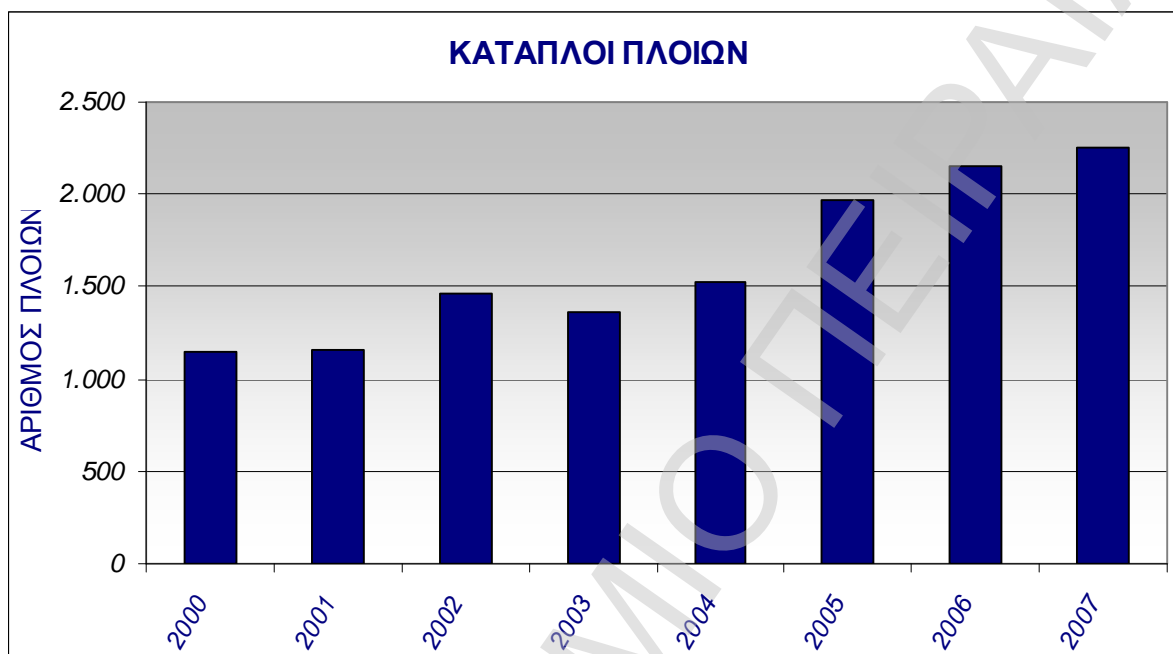
Διάγραμμα 5.18 : Φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων εξωτερικού στο Λιμένα Λαυρίου τη δεκαετία 1998-2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



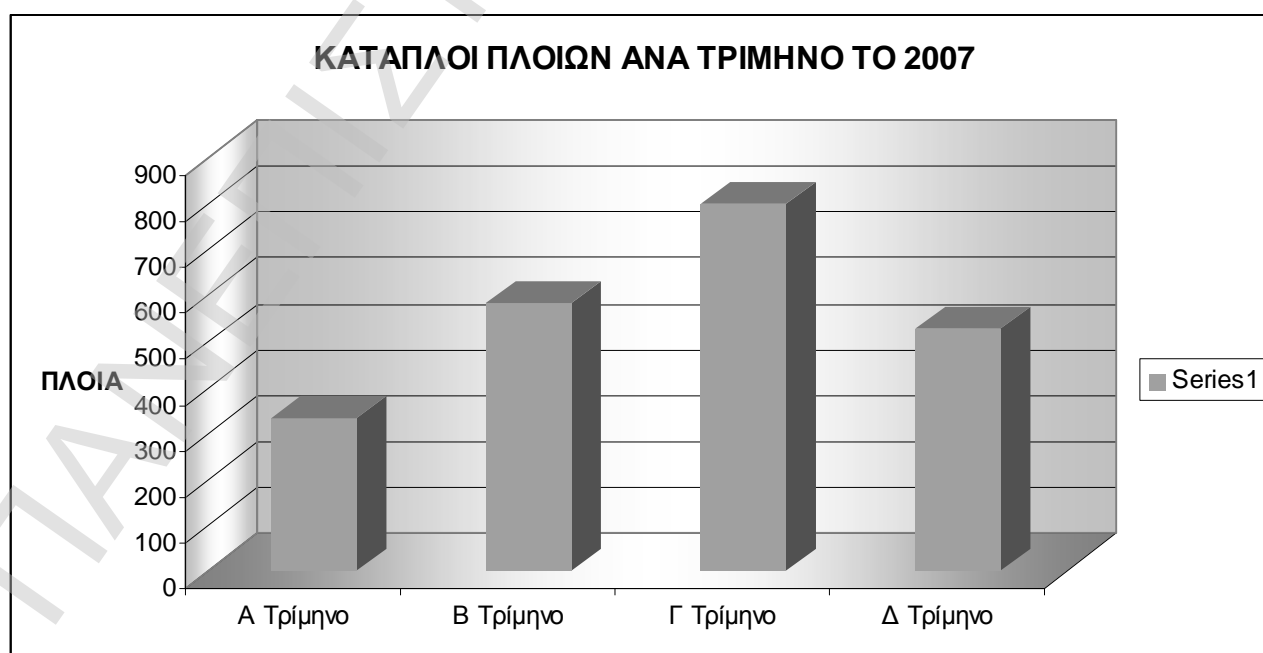
5.8. Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου

Οι κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου παρουσιάζουν διαχρονικά αυξητική τάση. Συνολικά, από 1.152 κατάπλους πλοίων το έτος 2000, μέσα στην τελευταία οκταετία σημειώθηκε αύξηση της τάξης του 98% με αποτέλεσμα οι κατάπλοι πλοίων το 2007 να ανέρχονται σε 2.276. Ειδικά από το έτος 2004, οι κατάπλοι πλοίων έχουν αυξηθεί κατά 47,5% το 2007, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην ενεργοποίηση των γραμμών Λαύριο -Κυκλάδες με ταχύπλοα.

Διάγραμμα 5.19: Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου κατά τα έτη 2000-2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Διάγραμμα 5.20: Κατάπλοι πλοίων στο Λιμένα Λαυρίου ανά μήνα, για το έτος 2007 (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Με βάση την κατανομή ανά τρίμηνο των κατάπλων στο λιμάνι του Λαυρίου για το 2007, παρατηρείται ότι η κίνηση των πλοίων παρουσιάζει έντονη εποχικότητα (Διάγραμμα 1.11). Στο τρίμηνο της τουριστικής αιχμής Ιουλίου – Σεπτεμβρίου αναλογεί το 36% της συνολικής ετήσιας κίνησης πλοίων. Η εποχικότητα αυτή είναι αναμενόμενη καθώς το 80% των κατάπλων στο λιμάνι του Λαυρίου αφορά σε επιβατηγά πλοία, που σχετίζονται με την τουριστική κίνηση κατά την θερινή περίοδο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

6. Ανάλυση της Προσφοράς

6.1. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες και οι υποδομές του λιμανιού

Οι προσφερόμενες υπηρεσίες του λιμένος Λαυρίου συνδέονται άρρηκτα με τις υποδομές του, καθώς αυτές δημιουργούν ή όχι τις υπηρεσίες προς χρήση των πελατών του λιμανιού. Οι βασικές υπηρεσίες που παρέχει ο ΟΛΛ σχετίζονται με την επιβατική και εμπορευματική κίνηση, αφού η ακτοπλοϊκή σύνδεση με συγκεκριμένα νησιά του Αιγαίου (Κέα, Κύθνο, Λήμνο) αναπτύσσεται κυρίως τα τελευταία χρόνια, εξαιτίας των παλαιών οδικών αξόνων που υπήρχαν στην Ανατολική Αττική και της έλλειψης σταθερής σιδηροδρομικής γραμμής, που καθιστούσαν το λιμάνι μη ελκυστικό σε επαγγελματίες και ιδιώτες που επιθυμούσαν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες του.

Επίσης οι προσφερόμενες ακτοπλοϊκές υπηρεσίες είναι απαραίτητες να συνδυαστούν με μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και κέντρα logistics, που δεν υπάρχουν στο χώρο του λιμανιού, αφού είναι αναγκαία προκειμένου να προσφέρει ο ΟΛΛ μια ολοκληρωμένη αλυσίδα υπηρεσιών προς τον πελάτη.

Ενώ το βάθος των κρηπιδωμάτων του λιμένος, ύστερα από έργα των τελευταίων ετών, ευνοεί την προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών και μεγάλων πλοίων, όπως και κρουαζιερόπλοιων, προκειμένου ο ΟΛΛ να μην αντλεί έσοδα μόνο από τις εποχικές του ακτοπλοϊκές συνδέσεις, διότι πλέον μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες του σε κρουαζιερόπλοια, ένας τομέας που φέρνει πολλά έσοδα σε ένα λιμάνι, όταν αυτό θα μπορεί να προσελκύσει τους χρήστες αυτού του κερδοφόρου κλάδου, με τον ΟΛΛ να έχει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εξαιτίας της γειννιάσής του με το αεροδρόμιο και τους μεγάλους οδικούς άξονες της Αττικής.

Σημαντικός επίσης είναι και ο τομέας του ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής και των αλιευτικών σκαφών, όπου οι προσφερόμενες υπηρεσίες του ΟΛΛ είναι σε καλό επίπεδο με περιθώρια ποιοτικής βελτίωσης- με τα σκάφη αναψυχής να μπορούν να δώσουν μεγαλύτερες προοπτικές ανάπτυξης, λόγω της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού (κοντύτερα από άλλα λιμάνια στα νησιά του Αιγαίου - κοντά στο αεροδρόμιο και σε αρχαιολογικούς χώρους) που θα ευνοήσει και την τουριστική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Ο σημερινός ρόλος του λιμένα Λαυρίου στο Εθνικό Σύστημα Μεταφορών – αλλά και στο τοπικό Σύστημα Λιμένων Αττικής – είναι περιορισμένος και καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα, ο ρόλος αυτός σήμερα προσδιορίζεται από τα εξής χαρακτηριστικά:

Επιβατική κίνηση:

Τα τελευταία χρόνια λειτουργεί στο λιμάνι του Λαυρίου ακτοπλοϊκή γραμμή που συνδέει το Λαύριο με την Κέα και Κύθνο, η οποία εξυπηρετείται από τα καράβια «Μύρινα Express» και «ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΟΖΟΒΙΩΤΙΣΣΑ».

Από το 2001 προστέθηκε μια γραμμή που συνδέει το Λαύριο με λιμένες του Βόρειου Αιγαίου και της Βόρειας Ελλάδας (Λήμνο, Μυτιλήνη, Αγ. Ευστράτιο, Σαμοθράκη, Ψαρά, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη).

Αξίζει να επισημανθεί ότι η σύνδεση με την Κύθνο ήταν εξαιρετικά περιορισμένη πριν το 2000– δεδομένου ότι η σύνδεση με το λιμένα Λαυρίου κάλυπτε μόλις το 3,64% της συνολικής κίνησης αποβιβάσεων και επιβιβάσεων επιβατών του νησιού (Κύθνου). Το 94,34% της κίνησης αυτής καλυπτόταν από γραμμές συνδεόμενες με το λιμένα Πειραιά και το υπόλοιπο 2,02% από γραμμές συνδεόμενες με το λιμάνι της Ραφήνας. Είναι σαφές, ότι από όλα τα ελληνικά νησιά μόνο η Κέα εξαρτάται έντονα από τη σύνδεσή της με το λιμένα Λαυρίου – η ακτοπλοϊκή γραμμή του οποίου καλύπτει το 91,5% περίπου της συνολικής επιβατικής κίνησης από και προς το νησί.

Τα ίδια περίπου ισχύουν και για τη διακίνηση οχημάτων (φορτηγών, μεγάλων και μικρών επιβατικών και δικύκλων – τρίκυκλων).

Σημειώνεται ότι ο Λιμένας Λαυρίου δεν εξυπηρετεί τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων από και προς το εξωτερικό – ούτε και υπάρχουν οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ανάλογης δραστηριότητας στο μέλλον. Ως αποτέλεσμα, στο μεταφορικό έργο διακίνησης επιβατών και οχημάτων, ο λιμένας Λαυρίου, υστερεί σημαντικά των λιμένων Πειραιά και Ραφήνας – ενώ στον όγκο του επιβατικού μεταφορικού έργου υστερεί ακόμη και σε σχέση με τη Μαρίνα Ζέας.

Από τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνουμε ότι η έλλειψη ολοκληρωμένων ποιοτικών μεταφορικών υποδομών από Αθήνα-Πειραιά προς Λαύριο ήταν η βασική αιτία μειωμένης ελκυστικότητας του Λιμένα για τους Αθηναίους που επιθυμούν να ταξιδέψουν στα νησιά του Αιγαίου. Για τη διαδρομή Αθήνα-Λαύριο απαιτείτο χρόνος κατ'ελάχιστον μίας ώρας, που είναι σημαντικά μεγαλύτερος του αντίστοιχου χρόνου διαδρομής για τους λιμένες του Πειραιά και της Ραφήνας. Αποτέλεσμα ήταν το Λαύριο να εξυπηρετεί ένα μικρό μόνο μέρος της κίνησης της Αττικής προς τα νησιά.

6.2. Αποθηκευτικοί Χώροι και τα βάθη των Κρηπιδωμάτων

Ο Λιμένας Λαυρίου δεν διαθέτει αποθηκευτικούς χώρους. Τα εμπορεύματα μέχρι να μεταφερθούν από το λιμάνι, παραμένουν σε εξωτερικούς χώρους στους οποίους δεν υπάρχει φύλαξη.

Η κατασκευή αποθηκευτικών χώρων κρίνεται απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και διότι η έλλειψή τους αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην αύξηση της εμπορικής κίνησης και στην ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα. Επίσης η έλλειψη αυτή επηρεάζει δυσμενώς την τουριστική κίνηση, διότι δεν επιτρέπει την διακίνηση “καθαρών” εμπορευμάτων, για τα οποία απαιτείται χώρος αποθήκευσης.

Σε ό,τι αφορά τα κρηπιδώματα του λιμένα, το συνολικό μήκος των κρηπιδωμάτων του λιμένα είναι 2.199 μ., με βάθη από 2 έως 8 μέτρα. Η είσοδος του λιμένα έχει πλάτος 950 μ. και βάθος 15 μέτρα. Η λιμενολεκάνη έχει διάμετρο περίπου 350 μ. και βάθος μεγαλύτερο από 6 μέτρα.

Τα δίκτυα υποδομής του λιμένα έχουν τη δυνατότητα παροχής ύδρευσης και ηλεκτροφωτισμού στα πλοία, τα οποία προσδένουν στο λιμένα.

Ενώ οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές του Ο.Λ.Λ. περιλαμβάνουν το Βορειοανατολικό και το Νοτιοανατολικό μόλο, τα κρηπιδώματα ακτοπλοΐας, τους προβλήτες I, II, III, το Γαλλικό και τον Ξύλινο Προβλήτα.

Επίσης τα επιβατικά πλοία, τα οποία εκτελούν τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια εξυπηρετούνται από τα κρηπιδώματα ακτοπλοΐας, στα οποία επίσης πρυμνοδετούν και άλλα επιβατικά πλοία, κρουαζιερόπλοια αλλά και εμπορικά πλοία. Η κατασκευή των κρηπιδωμάτων έχει βοηθήσει στην καλύτερη λειτουργία του λιμένα, καθώς η κυκλοφορία των πλοίων μέσα στο λιμάνι, αλλά και η κυκλοφορία των οχημάτων στη χερσαία ζώνη διευκολύνεται σημαντικά.

6.3. Ελλιμενισμένα σκάφη στο Λιμένα του Λαυρίου

Σκάφη Αναψυχής

Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής που είναι ελλιμενισμένα σε περίπου μόνιμη βάση στο Λιμένα του Λαυρίου, σύμφωνα με τα στοιχεία του Ο.Λ.Λ., είναι 83 επαγγελματικά σκάφη:

ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ YACHTING	ΘΕΣΕΙΣ
ARGOLIS YACHTING	15
HYNTER	2
OLYMPIC	10
ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ	2
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	10
ΓΛΑΝΤΖΗΣ	1
ΚΟΣΜΟΣ	6
ΜΑΡΑΘΩΝ	2
ΚΑΠΠΑ MARINE ΑΕ (90 μ προβλήτα	15
ΣΥΝΟΛΟ	63
ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ
NAVIGARE YACHTING	13
ΜΠΡΑΜΑ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ ΝΕΠΑ	2
ΜΑΓΚΝΑ ΓΚΡΤΣΙΑ ΝΕΠΑ	2
ΕΥΙΑΝ MANAGEMENT CO	1
CORVUS MARITIME	1
BLUE WATCH LTD	1
ΣΥΝΟΛΟ	20

Τα μήκη των επαγγελματικών σκαφών ποικίλουν μεταξύ 10 – 16 μέτρων. Επιπλέον των επαγγελματικών σκαφών στο λιμάνι βρίσκονται 57 ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

Υπάρχουν οι εγκαταστάσεις για την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού στα σκάφη αναψυχής. Ενώ από το 2007 τοποθετήθηκε αυτόματο σύστημα εφοδιασμού των σκαφών με ρεύμα και νερό με τη χρήση προπληρωμένης κάρτας.

Αλιευτικά Σκάφη

Στο Λιμένα Λαυρίου, είναι ελλιμενισμένα πολλά αλιευτικά σκάφη, από τα οποία σε μόνιμη βάση ελλιμενίζονται 93 σκάφη, ενώ τα υπόλοιπα εξυπηρετούνται περιοδικά στο λιμένα κατά τη διάρκεια του έτους. Τα μόνιμα ελλιμενισμένα σκάφη στο Λιμένα Λαυρίου είναι τα εξής:

46 ερασιτεχνικά αλιευτικά και λέμβοι, με μήκη από 3 – 10 μέτρα.

37 επαγγελματικά αλιευτικά παράκτιας αλιείας, με μήκη από 7 – 15 μέτρα.

10 γρι – γρι, με μήκη από 18 – 29 μέτρα.

6.4. Αξιολόγηση της θέσης του Λιμένα Λαυρίου στο Σύστημα Λιμένων της Αττικής

Ο ρόλος του λιμένα Λαυρίου δεν αναμένεται να αλλάξει ριζικά βραχυπρόθεσμα. Το λιμάνι όμως διαθέτει χαρακτηριστικά που του δίνουν μακρόπνοο συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια της Αττικής αλλά και τον Πειραιά.

Σε ό,τι αφορά την επιβατική κίνηση του λιμανιού, η εγγύτητα του προς το νέο διεθνή αερολιμένα της Αττικής, δημιουργεί δυνατότητα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών, ιδιαίτερα για την εξυπηρέτηση αλλοδαπών τουριστών που έρχονται στην Ελλάδα μέσω του Αεροδρομίου και επιθυμούν να επισκεφθούν τα νησιά του Αιγαίου. Επίσης, εξεταζόμενος στο συνολικό πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο λόγω της εγγύτητας του στην απόληξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου αεροδρομίων (ΕΛ. BENIZEΛΟΣ) και στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο των αυτοκινητόδρομων της χώρας (ΠΑΘΕ – Αττική οδός), δίνοντας έτσι τη δυνατότητα για συνδυασμένη μεταφορά επιβατών (αεροπλάνο – οδικοί άξονες – θάλασσα).

Μάλιστα, η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης προωθεί την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και για το σκοπό αυτό πρόκειται να χρηματοδοτήσει υποδομές που θα ωφελήσουν και θα αναδείξουν τη σημασία του λιμένα Λαυρίου (πρόγραμμα Marco Polo, κ.α.). Άλλωστε, τα ήδη μεγάλα εθνικά έργα (εκτός από Αττική Οδό), όπως η βελτίωση της υφιστάμενης Σταυρού –

Λαυρίου, η σύνδεση της περιφερειακής Υμηττού με την παραλιακή του Σουνίου και την Αττική Οδό και η μελλοντική επέκταση του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου της Αττικής μέχρι το Λαύριο, προβλέπεται να αυξήσουν την οδική / σιδηροδρομική προσπελασιμότητα του Λιμένα και την περιοχή επιρροής του.

Επιπλέον, η μελλοντική αύξηση της ζήτησης θαλάσσιων μετακινήσεων από και προς τα νησιά του Αιγαίου (ιδιαίτερα Κυκλάδες και Βόρειο Αιγαίο), σε συνδυασμό με τον κορεσμό του λιμένα της Ραφήνας, προβλέπεται να αναβαθμίσει περαιτέρω τη σημασία του λιμένα του Λαυρίου.

Η γεωγραφική θέση του λιμένα αποτελεί ένα επιπλέον συγκριτικό πλεονέκτημα για τη μετακίνηση προς τα νησιά των Κυκλάδων και του Βόρειου και Ανατολικού Αιγαίου. Οι θαλάσσιες διαδρομές προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου σε σχέση με τον Πειραιά, συντομεύονται κατά 20 ναυτικά μίλια περίπου. Στα πλαίσια των ανωτέρω θεωρείται ότι θα μπορούν να εξυπηρετηθούν στο μέλλον ακτοπλοϊκά από το λιμένα Λαυρίου τα εξής:

- **Κυκλάδες:** ουσιαστικά το σύνολο του νησιωτικού συμπλέγματος μπορεί να εξυπηρετηθεί από το λιμάνι του Λαυρίου, με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξουν οι κατάλληλες υποδομές για την εξυπηρέτηση των ειδών και μεγεθών των πλοίων που εκτελούν τις σχετικές γραμμές και εφ' όσον η θέση του λιμένα, σαφώς νοτιότερα του λιμένα Ραφήνας, παρέχει τα εχέγγυα για τις απαιτούμενες συνδέσεις, σε σύγκριση με τις αντίστοιχες που λειτουργούν σήμερα στο λιμάνι του Πειραιά.
- **Νησιά Βορείου Αιγαίου:** Σάμος, Ικαρία, Χίος, Λέσβος, Λήμνος και μικρότερα νησιά (Φούρνοι, Ψαρά, Οινούσες, Άγιος Ευστράτιος): Ισχύουν τα προαναφερόμενα. Και σε αυτές τις γραμμές ένα σημαντικό ποσοστό της κίνησης καλυπτόταν έως πρόσφατα από το λιμάνι της Ραφήνας. Το Λαύριο έχει όμως το συγκριτικό πλεονέκτημα της αποφυγής του διάπλου του Ευβοϊκού.

Χάρτες 6.1: Ακτοπλοϊκά Δρομολόγια Λαυρίου



Σε ότι αφορά στο ρόλο του λιμένα Λαυρίου στην εμπορευματική κίνηση, τα σημαντικά έργα αναβάθμισης που γίνονται στον Πειραιά και η ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ από την κινεζική COSCO, συνηγορούν προς την άποψη ότι ο λιμένας του Λαυρίου θα λειτουργεί συμπληρωματικά του Πειραιά, αλλά θα συνεχίσει να εξυπηρετεί ένα κομμάτι της κίνησης το οποίο δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί στο κεντρικό λιμάνι της χώρας.

Ακόμη όμως και αν λειτουργεί συμπληρωματικά, η γεωγραφική του θέση προσδίδει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία εντάσσονται στο ίδιο πλαίσιο που περιγράφηκε ανωτέρω. Τα εμπορικά πλοία προσεγγίζουν τουλάχιστον μία (1) ώρα γρηγορότερα το Λαύριο από ότι τον Πειραιά ή την Ελευσίνα. Με την ολοκλήρωση της ΠΑΘΕ, της Αττικής Οδού και του δρόμου Κερατέας – Λαυρίου, τα φορτηγά δεν συναντούν πρόβλημα πια στις οδικές αρτηρίες.

Έτσι για παράδειγμα, μπορούν να μεταφέρουν ευκολότερα και ταχύτερα εμπορεύματα προς την Πάτρα, χωρίς να εισέλθουν στην Αθήνα. Ένα φορτηγό που θα ξεκινάει από την Τουρκία, θα μπορεί μέσω Σμύρνης – Λαυρίου – Πάτρας να πάει στην Ιταλία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην Λευκή Βίβλο δίνει ξεκάθαρα το εξής μήνυμα: «Ό,τι μπορεί, να κινείται μέσω θαλάσσης». Η αναβάθμιση της προστασίας του περιβάλλοντος και η προώθηση εφαρμογής χρέωσης και του «εξωτερικού κόστους» βρίσκει πεδίο εφαρμογής και στις εμπορευματικές μεταφορές.

Γίνεται λοιπόν σαφές, ότι με ολοκληρωμένο και στοχευμένο σχεδιασμό, το λιμάνι του Λαυρίου θα μπορούσε να διαδραματίσει αξιόλογο (αν και συμπληρωματικό του Πειραιά) ρόλο και στην εμπορευματική κίνηση. Απαραίτητη όμως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των ανωτέρω αποτελεί η μεταφορά του εμπορικού λιμένα στο νότιο τμήμα (επέκταση του λιμένα) και η χάραξη περιφερειακής οδού, αποκλείοντας έτσι τις οχλήσεις της πόλης του Λαυρίου.

Παρακάτω, θα αναφερθούν διεξοδικά τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου στο εξωτερικό περιβάλλον, καθώς και θα αξιολογηθούν οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι που προκύπτουν.

7. Οικονομική Ανάλυση

Χρηματοοικονομικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου

Στις ενότητες που ακολουθούν παρατίθενται τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του Οργανισμού από το 2004 έως και τον Αύγουστο του 2008 και αναφέρονται οι πηγές εσόδων του ΟΛΛ, καθώς και τα έξοδα του Οργανισμού. Η οικονομική ανάλυση θα βοηθήσει στην διάγνωση των δυνατών και των αδύνατων σημείων του λιμένος, στον χρηματοοικονομικό τομέα, καθώς θα δείξει ποιόι τομείς του λιμανιού είναι πιο επικερδείς, πού πρέπει να επικεντρωθεί για αύξηση των εσόδων και ποιές είναι οι δαπάνες που πρέπει να μειώσει προκειμένου να ελαχιστοποιήσει τα έξοδά του.

7.1. Πάγια

Η ανάλυση των παγίων του Οργανισμού κατά την 30-08-2008 παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 7.1: Πάγια του Ο.Λ.Λ. τον Αύγουστο 2008 (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

Πάγια	Αξία Κτήσης (ευρώ)
Κτίρια & Εγκαταστάσεις πλην λιμενικών έργων	136.300,39
Λιμενικά Έργα	1.273.931,11
Διαμορφώσεις Υποκείμενες σε Απόσβεση	4.624,18
Μηχανολογικός Εξοπλισμός	39.343
Μεταφορικά Μέσα	8.000
Έπιπλα	53.137,86
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές	19.512,49
Τηλεπικοινωνιακός Εξοπλισμός	6.640,52
Λοιπός Εξοπλισμός	126.937,51
Ασώματες Ακινήτοποιήσεις	506.594,21
Σύνολο Παγίων	2.175.021,27

Όπως φαίνεται από τα ανωτέρω στοιχεία, το πάγιο ενεργητικό του ΟΛΛ σύμφωνα με το ισοζύγιο Αυγούστου του 2008, ξεπερνά τα €2,15 εκατ. σε αξίες κτήσης, από τα οποία το 50% και πλέον αφορά λιμενικά έργα (αγκυροβόλια, ρεμέτζα, ηλεκτρολογικές και υδραυλικές εγκαταστάσεις, περιφράξεις κ.λ.π) και το 25% περίπου αφορά κυρίως μελέτες.

7.2. Οι πηγές εσόδων του Λιμένος Λαυρίου και το πλαίσιο ανάπτυξης

Οι βασικές πηγές Εσόδων του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου είναι οι εξής:

Έσοδα από τον ελλιμενισμό σκαφών/ πλοίων στο Λιμάνι (Επιβατηγά, Οχηματαγωγά, Εμπορικά, Τουριστικά πλοία, Σκάφη αναψυχής, Αλιευτικά Σκάφη, κ.λ.π.), τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις εισπράττονται από το Λιμεναρχείο για λογαριασμό του Ο.Λ.Λ.

Έσοδα από τα τέλη των εισιτηρίων των διερχόμενων επιβατών και οχημάτων από το Λιμάνι του Λαυρίου (επιβιβάσεις) στα επιβατηγά/ οχηματαγωγά πλοία που αποπλέουν από το Λιμάνι Λαυρίου, τα οποία εισπράττουν οι Ναυτιλιακές Εταιρείες για λογαριασμό του Ο.Λ.Λ.

Έσοδα από την Παροχή Νερού & Ηλεκτρικού Ρεύματος στα πλοία και τα σκάφη που ελλιμενίζονται στο Λιμάνι, από τη Μίσθωση Κτιριακών Εγκαταστάσεων και υπαίθριων χώρων της Χερσαίας Ζώνης του Λιμένα (τέλη χρήσης πεζοδρομίου, μισθώματα, κ.λ.π.)

Έσοδα από την είσπραξη κλήσεων για την παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων στο χώρο του Λιμένα, που δίδονται από τη δημοτική αστυνομία και εισπράττονται από τον Οργανισμό μετά την πληρωμή του προστίμου στην Εφορία, έσοδα από την παραχώρηση χερσαίου χώρου για την εκφόρτωση φορτίων χύδην (κυρίως χαλίκι), από την παραχώρηση χερσαίου χώρου για τη διοργάνωση εκθέσεων & λοιπών εκδηλώσεων και έσοδα από την απομάκρυνση πετρελαιολυμάτων πλοίων, καθώς και για τη διαχείριση των στερεών απορριμμάτων τους

Ενώ από το Φεβρουάριο του 2008, ο Οργανισμός εισπράττει πολύ σημαντικά έσοδα από τη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων, δραστηριότητα η οποία προέκυψε λόγω της παρατεταμένης απεργίας στον εμπορευματικό σταθμό του Πειραιά. Μετά τη λήξη της απεργίας, ο ΣΕΜΠΟ του Πειραιά υπολειτουργεί, με αποτέλεσμα να υπάρχει ζήτηση ακόμη για υπηρεσίες διακίνησης Ε/Κ από τον ΟΛΛ.

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη των εσόδων του Οργανισμού ανά κατηγορία:

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πίνακας 7.2: Εξέλιξη των Εσόδων του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου (ΠΗΓΗ:ΟΛΛ)

Κατηγορίες Εσόδων	2004	2005	2006	2007	2008 (Ιαν. _Αυγ.)
Τέλη Ελλιμενισμού Πλοίων και Σκαφών (Λιμενικά Τέλη) (συμπεριλαμβανομένου Μ.Τ. & Ν.Α.Τ.)	410.287,11	673.896,49	689.826,12	515.931,31	338.752,83
Τέλη Διέλευσης Επιβατών και Οχημάτων (συμπεριλαμβανομένου Μ.Τ.)	112.550,59	159.356,19	239.933,42	230.674,37	118.083,99
Παραχώρηση Χώρων & Κτιριακών Εγκαταστάσεων του Λιμένα (μακροχρόνιες μισθώσεις)	181.216,28	236.207,60	296.143,83	434.111,92	344.825,88
Παραχώρηση Χρήσης Χώρου Στάθμευσης Αυτοκινήτων & Γεφυροπλάστιγγας	0,00	0,00	0	0	0
Παροχή Νερού & Ρεύματος σε Πλοία και Σκάφη	122.043,61	210.278,86	318.427,85	272.722,79	126.446,26
Δικαιώματα από την Παροχή Υπηρεσιών με χρήση Μηχανολογικού Εξοπλισμού από τρίτους	5.269,63	0,00	0	0	0
Παραχώρηση Χώρου για την Εκφόρτωση Φορτίων Χύδην (κυρίως Χαλίκι)	120.989,40	42.668,03	52.113,90	56.147,22	59.716,98
Παροχή Υπηρεσιών Καβοδέκτησης & Εξυπηρέτηση Πλοίων Αρόδου επ' Αγκόρας με Λέμβους	178.038,35	102.476,97	0	0	0
Έσοδα παραμονής σκαφών αναψυχής στο χερσαίο χώρο του Λιμένα	26.220,65	23.251,08	43.605,76	55.777,83	39.413,75

Κατηγορίες Εσόδων	2004	2005	2006	2007	2008 (Ιαν. _Αυγ.)
Έσοδα από την παροχή υπηρεσιών λήψης πετρελαιολυμάτων και λοιπών απορριμμάτων σε πλοία και σκάφη	69.537,77	54.816,43	80.947,56	77.251,91	51.014,37
Παραχώρηση χερσαίου χώρου για διοργάνωση εκθέσεων & λοιπών εκδηλώσεων	26.975,88	14.052,94	9.775,53	0	0
Έσοδα από παράνομη στάθμευση εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα	10.760,08	6.477,29	3.869,96	6.866,65	757,8
Πωλήσεις Καρτών Νερού και Ρεύματος	0	0	0	4.348,56	6.229,33
Έσοδα από τη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων	0	0	0	0	4.168.014,55
Λοιπά Έσοδα	13.208,06	36.711,74	22.196,87	11.779,48	9.648
Σύνολο Εσόδων Ο.Λ.Λ.	1.277.097,41	1.560.193,62	1.756.840,8	1.665.612,0 4	5.262.903,74

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, είναι φανερή η σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών του Ο.Λ.Λ. που επιτεύχθηκε τόσο από την προσθήκη νέων πηγών εσόδων, αλλά και από την αύξηση της κίνησης του Λιμένα. Αξιόλογη είναι και η αύξηση των εσόδων από την παροχή νερού και ρεύματος σε πλοία και σκάφη, που κατέστη καλύτερα ελεγχόμενη με την τοποθέτηση μετρητών. Σε ότι αφορά τα έσοδα από μισθώσεις σε ιδιώτες χώρων, όπως καντίνες, εστιατόρια, περίπτερα, τα πέντε πρακτορεία που λειτουργούν στο χώρο του Λιμένος και τα τρία συνεργεία επισκευής σκαφών, τα μηνιαία έσοδα κατά το προηγούμενο έτος ανέρχονται σε 26.810 ευρώ.

Από τις προαναφερθείσες παρεχόμενες υπηρεσίες, αυτές που προβλέπεται να αποφέρουν έσοδα στο Ο.Λ.Λ. εντός της επόμενης τετραετίας είναι οι εξής:

Ελλιμενισμός πλοίων και σκαφών (Λιμενικά Τέλη)

Διέλευση Επιβατών και Οχημάτων (Τέλη Διέλευσης)

Παροχή Νερού

Παροχή Ρεύματος

Εκμετάλλευση γεφυροπλάστιγγας μέσω μηνιαίας μίσθωσης σε ιδιώτη

Έσοδα από τη διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων (πετρελαιολύματα και λοιπά απορρίμματα)

Παραχώρηση εκμετάλλευσης έναντι ανταλλάγματος Χώρων (κυρίως Υπαίθριων) και Κτιριακών Εγκαταστάσεων του Οργανισμού

Παραχώρηση χώρου για την εκφόρτωση φορτίων

7.3. Έσοδα από τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων

Δεδομένου ότι, για τα επόμενα έτη, δεν αναμένεται να έχουν ολοκληρωθεί τα μεγάλα έργα λιμενικών και χερσαίων υποδομών (επιβατικός σταθμός ακτοπλοΐας, επέκταση του λιμανιού προς νότο, επέκταση του τομέα των σκαφών αναψυχής, η αύξηση των εσόδων του λιμένα θεωρείται ότι θα προέλθει από:

1. Σταδιακή διεύρυνση των προορισμών που θα εξυπηρετεί ο λιμένα του Λαυρίου, κυρίως προς τις Κυκλάδες με αύξηση των δρομολογούμενων πλοίων κατά τους θερινούς μήνες και αντίστοιχη αύξηση των διερχόμενων επιβατών και οχημάτων.

2. Αύξηση του χρόνου ενεργοποίησης των δρομολογίων των ταχυπλόων και ενεργοποίηση από το 2010 και μετά.
3. Πρόσθετα έσοδα από την διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων
4. Πρόσθετα έσοδα από τη μίσθωση των κτισμάτων και χώρων της χερσαίας ζώνης του λιμένα

7.4. Έξοδα

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα λειτουργικά έξοδα του Ο.Λ.Λ. κατά τις τέσσερις τελευταίες χρήσεις (2004 - 2007) καθώς και τα λειτουργικά έξοδα για την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου του 2008.

Γενικά, διαπιστώνεται σταθερή αύξηση των λειτουργικών εξόδων του Οργανισμού κατά την περίοδο 2004-2007, ακολουθώντας την εξέλιξη των εσόδων. Εξαίρεση σε αυτή την τάση είναι το έτος 2007, όπου ο κύκλος εργασιών παρουσίασε μία πτώση της τάξης του 5,2%, ενώ τα έξοδα αυξήθηκαν κατά 2%.

Η αύξηση των εξόδων προήλθε κυρίως από την αύξηση των δαπανών του προσωπικού, λόγω της σταδιακής στελέχωσης του Οργανισμού και από την αύξηση των αμοιβών τρίτων, καθώς ο Οργανισμός προχωρά σε σύναψη συμβάσεων με τρίτους, προκειμένου να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες που προκύπτουν από την αύξηση των δραστηριοτήτων του, μέχρι την επαρκή στελέχωσή του.

Πίνακας 7.3: Λειτουργικές Δαπάνες Ο.Λ.Λ. κατά τις χρήσεις 2004 – 2008
(ΠΗΓΗ:ΟΑΛ)**

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ Ο.Λ.Λ (ευρώ)	2004	2005	2006	2007
Δαπάνες Προσωπικού (συμπεριλαμβανομένου της αμοιβής του Δ.Σ.)	46.141	141.921	185.341,91	258.019
Αμοιβές Τρίτων (κάλυψη των άμεσων αναγκών για προσωπικό με την σύναψη συμβάσεων με επίτιμους, μέχρι τη επαρκή στελέχωση του Οργανισμού)	98.437	84.925	206.346,58	197.760
Λοιπές Δαπάνες Προώθησης και Ανάπτυξης Προγραμμάτων Λιμένα	59.315	1.641	3.552,77	50.821
Δαπάνες Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομικών Υπηρεσιών (1,5% των συνολικών εσόδων)	17.892	12.606	13.699,75	15.594
Δαπάνες για Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος & Υδροχλωρίου	107.320	164.459	235.445,89	221.750
Προμήθειες / Συντηρήσεις Λιμενικών & Κτιριακών Υποδομών, Ασφάλιστρα	124.848	291.165	296.887,29	171.420
Ταξίδια/ Μεταφορές	7.753	6.585	9.792,92	10.613
Γραφική Ύλη - Αναλώσιμα	8.194	13.780	18.013,35	14.508
Αμοιβές Τρίτων - Δαπάνες Καθαριότητας Υπαίθριων Χώρων του Λιμένα	31.417	6.403	7.470	0
Διάφορες Δαπάνες	9.988	23.598	47.271,51	16.380
Υδρομέτρ./ Εισφορές (ΕΛΙΜΕ, Διαδίκτυο, Περιοδικά, κ.λ.π.)	16.588	13.759	6.737,89	6.358
Έξοδα Δημοσιεύσεων (Ισολογισμός, Αγγελίες, κ.λ.π.)	12.922	8.366	11.522,32	14.023
Λοιπές Επιχορηγήσεις (προς Λιμεναρχείο, κ.λ.π.)	16.190	15.754	9.367,85	11.640
Αμοιβές Μελών Δ.Σ. & Αμοιβές Επιτροπών	75.465	59.783	55.159,96	81.426
Αμοιβές Λεμβούχων	151.902	88.138	0	2.700

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ Ο.Λ.Λ (ευρώ)	2004	2005	2006	2007
μοιβές Καβοδετών	18.794	12.289	0	0
μοιβές παρόχων υπηρεσιών παραλαβής ετρελαιολυμμάτων και λοιπών απορριμμάτων σε λοία και σκάφη (ευρώ)	50.137	47.841	68.337,26	74.761
μοιβές προς ναυτιλιακούς πράκτορες για την ίσπραξη των τελών διέλευσης επιβατών και χημάτων	7.396	8.028	7.957,23	15.017
λοιπές Αμοιβές	6.416	10.143	2.000,00	3.723
λοιποί Φόροι-Τέλη	105.480	134.373	133.523,75	182.70
δικαιώματα προς ΕΚΟΕΜ (3% επί μισθωμάτων)	3.624	7.086	8.397,16	11.155
ζητήσεις προς Ν.Α.Τ. & Μ.Τ.Ν	13.799	20.796	33.298,34	33.297
μοιβές παρόχων υπηρεσιών διακίνησης μπορευματοκιβωτίων		0	0	0
Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους		0	16.296,11	11.021
Σύνολο	990.016	1.173.439	1.376.419,84	1.404.70

***Οι Λειτουργικές Δαπάνες για το διάστημα Ιανουάριος – Αύγουστος 2008 υπολογίζονται με βάση το Ισοζύγιο Αυγούστου*

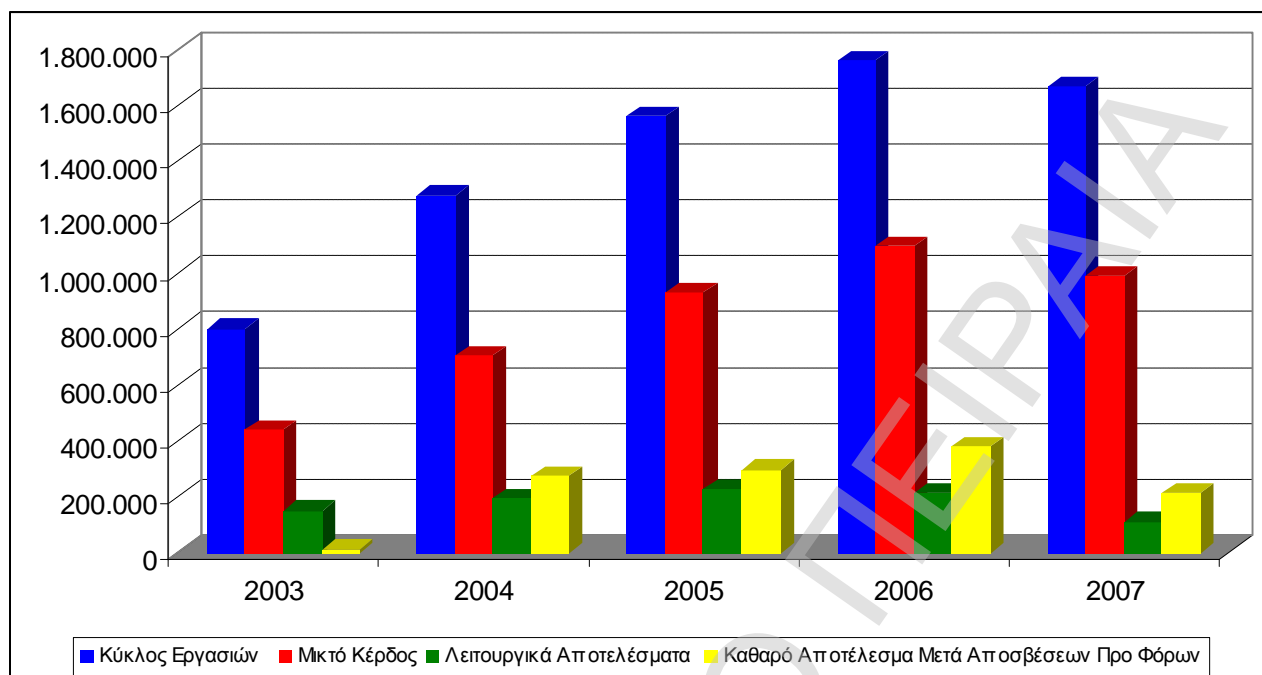
Αποτελέσματα Χρήσης – Ισολογισμοί

Τα αποτελέσματα χρήσης και ισολογισμοί για τις χρήσεις 2004, 2005, 2006 και 2007 παρουσιάζονται κάτωθι:

Πίνακας 7.4: Αποτελέσματα Χρήσης Ο.Λ.Α. (ΠΗΓΗ:ΟΛΑ)

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ (ευρώ)	2004	2005	2006	2007
Κύκλος Εργασιών	1.277.530	1.560.194	1.756.840,08	1.665.612,04
Κόστος Πωληθέντων	589.267	629.933	662.201,61	674.165,68
Μικτό Κέρδος	704.161	930.261	1.094.639,19	991.446,36
Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας	419.530	638.139	810.848,17	763.285,14
Έξοδα Λειτουργίας Διάθεσης	90.750	65.904	79.532,28	150.974,84
Λειτουργικά Αποτελέσματα	193.880	226.217	216.258,74	111.186,38
Πιστωτικοί Τόκοι και συναφή έσοδα	109	1.028	1.035,82	843,49
Χρεωστικοί Τόκοι και συναφή έξοδα	4.807	796	227,23	426,37
Ανόργανα Έσοδα	34.080		2.341,30	9.035,79
Έκτακτα Κέρδη				356,00
Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	24.414	94.895	166.974,45	103.007,43
Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων	43.644	2.987	0,00	607,18
Λοιπά έκτακτα και ανόργανά έξοδα	5.249	9.567	1.239,48	541,98
Έκτακτες ζημιές	6.503	1.404	1.205,02	3.588,13
Προβλέψεις για κινδύνους			0,00	0,00
Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	3.651	16.330	2.554,15	5.905,90
Οργανικά Αποτελέσματα	275.918	297.030	381.384,43	214.573,89
Διαφορά Αποσβέσεων	0	0	0	
Καθαρό Αποτέλεσμα Μετά Αποσβέσεων Προ Φόρων	275.918	297.030	381.384,43	214.573,89

Διάγραμμα : Εξέλιξη Αποτελεσμάτων Ο.Λ.Λ (ΠΗΓΗ: Ο γράφων)



Όπως φαίνεται από τον πίνακα αποτελεσμάτων και το ανωτέρω διάγραμμα, ο Ο.Λ.Λ έχει παρουσιάσει την τελευταία τετραετία μία σταθερή αύξηση των εργασιών του, με εξαίρεση το έτος 2007, που παρουσίασε μείωση της τάξης του 5%. Η μείωση αυτή οφείλεται στην απώλεια της δραστηριότητας των κρουαζιερόπλοιων, με αποτέλεσμα να μειωθούν τα τέλη ελλιμενισμού τα οποία εισπράττει ο Οργανισμός. Συγκεκριμένα, τα έσοδα από τέλη ελλιμενισμού, από €90 χιλ το 2006, μειώθηκαν σε €16 χιλ. το 2007.

8. Επιχειρησιακοί στόχοι και πολιτικές για την ανάπτυξη του λιμένος Λαυρίου- Εξωτερικό περιβάλλον

8.1. Ερωτήματα για την ανάπτυξη των περιφερειακών λιμένων της Αττικής

Σημαντικός είναι ο ρόλος των λιμανιών που βρίσκονται σε όλο το μήκος της Ακτογραμμής της Ανατολικής Αττικής, που καλύπτει όλο το Ανατολικό και Βόρειο κομμάτι του νομού, καθώς και μεγάλο μέρος της Νότιας Αττικής γης.

Τα περιθώρια ανάπτυξης είναι πολλά, με την προϋπόθεση να υπάρξει ένας ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός, που να συμπεριλαμβάνει λιμενικές υπηρεσίες, σταθμούς μεταφόρτωσης και αποθήκευσης (logistics), αλλά και σωστή διασύνδεση επιβατών και αγαθών προς τα χερσαία μέσα και την ενδοχώρα. Σημαντική επίσης πρέπει να είναι και η συμβολή της τοπικής κοινότητας ως προς τι είδους ανάπτυξη προτιμάει προκειμένου να αποφευχθεί άναρχη ανάπτυξη, χωρίς συγκεκριμένες πολιτικές.

Το ερώτημα που τίθεται είναι ότι, πώς να υπάρχει σωστός σχεδιασμός, όταν το 2^ο και το 3^ο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής, της Ραφήνας και του Λαυρίου, είναι αποκομμένα από την ενδοχώρα και την Αθήνα, εφόσον δεν υπάρχουν οι απαραίτητες υποδομές; Το στρατηγικό πλάνο που στοχεύει στην αποσυμφόρηση του λιμανιού του Πειραιά και τη μεταφορά κάποιων από τις δραστηριότητές του προς τα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου ενέχει αρκετές δυσκολίες, τόσο για τη διακίνηση των προϊόντων, όσο και των επιβατών.

Με τα δύο λιμάνια να παρουσιάζουν ελλείψεις, διότι ούτε μέσα σταθερής τροχιάς υπάρχουν για να μετακινηθεί ο επιβάτης και να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους των δύο πόλεων όταν δένουν ή φεύγουν τα πλοία, αλλά ούτε σύγχρονη συγκοινωνία υπάρχει, με το ΚΤΕΛ Αττικής να εξυπηρετεί τους κατοίκους του Λαυρίου εν έτη 2010.

Είναι σημαντικό οι κάτοικοι των πόλεων να ενημερωθούν από τις Λιμενικές και Δημοτικές Αρχές-εφόσον υπάρχει πλάνο- για τα πραγματικά οφέλη που μπορεί να έχει στην πόλη τους η ανάπτυξη του λιμανιού, όπου είναι ικανή να μεταμορφώσει τις πόλεις τους, δίνοντας εργασία σε νέους ανθρώπους της περιοχής, είτε για εργατικό προσωπικό, είτε σε πτυχιούχους νέους. Και με αυτό τον τρόπο οι νέοι άνθρωποι θα μπορούν να μείνουν στο Λαύριο, χωρίς να αναζητήσουν σε άλλη πόλη εργασία.

Ένα άλλο θέμα που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια και αφορά τη λιμενική πολιτική της περιοχής, είναι το ζήτημα των μαρίνων. Και πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή του λιμένος Λαυρίου, έχει δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα σε αυτό τον κλάδο, αφού οι προοπτικές που φαίνονται στον “ορίζοντα” είναι αισιόδοξες. Είναι ένα θέμα που προκαλεί αντιδράσεις σε πολλές περιοχές, κυρίως λόγω έλλειψης σωστής ενημέρωσης, αφού αρκετοί φοβούνται ότι η κατασκευή μιας μαρίνας θα αλλάξει αρνητικά τη φυσιογνωμία της πόλης τους. Και εδώ είναι το λάθος, αφού οι προοπτικές για δημιουργία μαρίνων στην Ανατολική Αττική, θα τονώσει τις τοπικές οικονομίες, τα καταστήματα, θα δημιουργήσει ένα νέο τουριστικό προϊόν και θα ωθήσει της περιοχές σε εξωστρέφεια, μέσω της ποιοτικής ανάπτυξης. Οι περιοχές μας έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ήδη υπάρχοντων μαρίνων, αφού οι αποστάσεις από τα νησιά του Αιγαίου είναι εμφανώς μικρότερες από αυτές του Φλοίσβου και της Ζέας και ίσως ορισμένοι εκουσίως να μην επιθυμούν οι νέες μαρίνες σκαφών αναψυχής να κατασκευαστούν στην Ανατολική Αττική. Ο ελλιμενισμός ενός σκάφους στη μαρίνα και η παραμονή του σε αυτή μπορεί να επιφέρει τα απαραίτητα έσοδα προκειμένου να δημιουργηθούν έργα υποδομής στις γύρω περιοχές.

Συνοψίζοντας, η σημερινή επιχειρησιακή κατάσταση και ετοιμότητα του Ο.Λ.Λ. σχετικά με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, βρίσκεται σε αρκετά πρώιμο στάδιο. Αν και έχουν ολοκληρωθεί ορισμένα σημαντικά έργα και υποδομές, παραμένουν ακόμα σε εξέλιξη σημαντικά λιμενικά έργα, και κυρίως διαπιστώνεται έλλειψη στελέχωσης με σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργικότητα του Οργανισμού. Η ανάλυσή μας αναφέρεται διεξοδικά και στα Παραρτήματα (Πίνακας 1), όπου με το σχήμα καταδεικνύονται τα δυνατά στοιχεία του Λιμένος Λαυρίου, τα αδύνατα, οι κίνδυνοι και οι προοπτικές ανάπτυξής του).

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι τα τελευταία έτη έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές βελτιώσεις, σε σχέση με την αρχική εικόνα του Οργανισμού όταν αυτός πρωτοιδρύθηκε. Αυτή τη στιγμή, ο ΟΛΛ διαθέτει μία μικρή δύναμη προσωπικού, η οποία ενισχύεται από εξωτερικούς συνεργάτες, έχει βελτιώσει σημαντικά τα έσοδά του και προχωρά σταδιακά σε σημαντικές συμφωνίες αξιοποίησης του λιμένα σε όλα τα επίπεδα.

8.2.Στόχοι και πολιτικές

Στο πλαίσιο αυτό η Διοίκηση, πρέπει με επιμονή και υπομονή να θέσει μεθοδικά σε στέρεη τροχιά την μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πορεία του Ο.Λ.Λ.. Αυτό για να είναι εφικτό χρειάζεται εστίαση σε πολλούς παράλληλους και μεταβλητής δυσκολίας στόχους, με προτεραιότητα όπως τους παρακάτω:

1. Αποτελεσματική οργάνωση και λειτουργία των λιμενικών (θαλάσσιων και χερσαίων) εγκαταστάσεων του λιμένα, καθώς και άμεση στελέχωση του Οργανισμού με εξειδικευμένο προσωπικό.
2. Σχεδιασμός και παροχή ανταγωνιστικών λιμενικών υπηρεσιών στους χρήστες, από πλευράς ποιότητας και κόστους. Η ανταγωνιστικότητα από πλευράς κόστους θα πρέπει να διερευνάται προοδευτικά σε σχέση με τον βαθμό στελέχωσης και την αποτελεσματικότητα λειτουργίας.
3. Αποτελεσματική προσέλκυση χρηστών του Λιμένα, μέσω επικοινωνίας των νέων δυνατοτήτων / υπηρεσιών του λιμένα Λαυρίου προς τους δυνητικούς χρήστες (εφοπλιστές, επιβάτες, εταιρείες μεταφορών κλπ) και παράλληλα παροχή ανταγωνιστικών εμπορικών κινήτρων προσέλκυσης.
4. Προσέλκυση νέων ακτοπλοϊκών γραμμών συμβατικών πλοίων σε ελκυστικούς για την θέση του Λαυρίου προορισμούς (Κυκλάδες και Βόρειο Αιγαίο)
5. Διεύρυνση της χρονικής περιόδου και αύξηση των εκτελούμενων ακτοπλοϊκών γραμμών ταχυπλόων σκαφών νέας τεχνολογίας με ενεργοποίηση και της τρίτης θέσης πλαγιοπρυμνοδέτησης
6. Αύξηση της επιβατικής κίνησης
7. Προσέλκυση κρουαζιέρων κατά τη θερινή περίοδο, με αφετηρία το Λαύριο
8. Προώθηση των υπολοίπων μεγάλων αναπτυξιακών έργων του λιμένα που σχετίζονται με τον εμπορικό λιμένα και την εξυπηρέτηση των επιβατών (επιβατικοί σταθμοί).
9. Εδραίωση του νέου ρόλου του Οργανισμού επιτυγχάνοντας την πλήρη υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας.

Συνοψίζοντας, το κεντρικό λιμάνι Λαυρίου έχει προταθεί μακροπρόθεσμα να περιλαμβάνει πέντε διακριτές ζώνες χρήσης και εκμετάλλευσης: Ζώνη Επιβατικής Ακτοπλοΐας – Ζώνη Ελλιμενισμού Σκαφών Αναψυχής – Ζώνη Αλιευτικής Δραστηριότητας - Ζώνη Κρουαζιεροπλοίων - Ζώνη Εμπορικού Λιμένα.

Για τους χερσαίους χώρους που γειτνιάζουν στις ανωτέρω υπο-λιμενολεκάνες, προτείνονται άμεσα συγγενείς χρήσεις με κατάλληλα δομημένους χώρους υποστήριξης λειτουργιών λιμένα, ενώ η ανάπτυξη της εμπορευματικής κίνησης θα μπορούσε να θεωρηθεί μελλοντικά μόνο για «καθαρά και ακίνδυνα εμπορεύματα» και σε συνδυασμό με την δημιουργία νέου εμπορευματικού λιμένα.

Από τη άλλη, σε ό,τι αφορά τους λοιπούς χερσαίους χώρους, οι δυνατότητες και οι προϋποθέσεις εκμετάλλευσης άλλων θέσεων της ευρύτερης λιμενικής ζώνης του Λιμένος Λαυρίου δεν είναι προς το παρόν ιδιαίτερα ώριμες. Τέλος, σε κάθε περίπτωση, η δυνατότητα αξιοποίησης των ανωτέρω χώρων κρίνεται ότι πρέπει να ενταχθεί στα πλαίσια μιας Ολοκληρωμένης Οικιστικής, Χωροταξικής και Πολεοδομικής Μελέτης Ανάπτυξης της Χερσαίας ζώνης.

8.3. Ανάλυση των ευκαιριών και των απειλών για το Λιμάνι Λαυρίου

Σε συνέχεια της ανάλυσης που έγινε παραπάνω για την προσφορά και τη ζήτηση στο λιμάνι Λαυρίου, των μελλοντικών σχεδίων που δημιουργούνται για αυτό, όπως και της αναφοράς στα δυνατά και τα αδύνατα σημεία της εσωτερικής δομής του λιμένος, η σηματική θέση του λιμανιού αλλά και η έντονη εποχικότητα και η έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών, αντίστοιχα, θα πρέπει να αναφερθούν οι ευκαιρίες και οι απειλές ως εξωτερικοί παράγοντες επιρροής του λιμανιού.

Τα ισχυρά σημεία και οι αδυναμίες αποτελούν εσωτερικούς παράγοντες του λιμανιού, ενώ οι ευκαιρίες και οι απειλές αποτελούν τους εξωτερικούς παράγοντες που έχουν σχέση με το ευρύτερο οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον, σύμφωνα με το μοντέλο της SWOT ανάλυσης.

Πιο αναλυτικά, στις ευκαιρίες συμπεριλαμβάνονται, η οικονομική ανάπτυξη της ενδοχώρας, οι διακρατικές συμφωνίες και οι πολιτικές αλλαγές όταν είναι θετικές, ενώ στις απειλές εντάσσονται οι θεσμικοί περιορισμοί από διάφορους οργανισμούς, οι περιορισμένοι χρηματικοί πόροι για νέες επενδύσεις σε υποδομές στην ενδοχώρα, καθώς και οι αρνητικές αλλαγές στις επιλογές των χρηστών (Παρδάλη, 2007).

Ειδικότερα, η υποστηρίζουμε ότι η απόσταση του λιμανιού κοντά στο Αεροδρόμιο και στην Αττική Οδό δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τουριστική ανάπτυξη του λιμανιού, μέσω μιας οργανωμένης τουριστικής αλυσίδας που μπορεί να δημιουργηθεί από την άφιξη του τουρίστα στο αεροδρόμιο μέχρι την μεταβίβασή του σε κάποιο ελληνικό νησί, μέσω των υποδομών του λιμανιού, είτε στην κρουαζιέρα, είτε στα σκάφη αναψυχής και της μαρίνας.

Άλλη μία σημαντική ευκαιρία του λιμένος Λαυρίου αποτελεί η κοντότερη απόσταση προς τα νησιά του Βορείου Αιγαίου, αλλά και αυτά των Κυκλάδων, που αποτελούν υψηλής σημασίας τουριστικούς προορισμούς, σε σχέση με τα ανταγωνιστικά του λιμάνια, τον Πειραιά και κυρίως τη Ραφήνα - που παρουσιάζει κορεσμό - και όπου μπορούν να έλθουν νέες ακτοποϊκές γραμμές και περισσότερα έσοδα.

Επίσης η οικονομική ανάπτυξη της ενδοχώρας της Λαυρεωτικής και των Μεσογείων και οι υψηλές χρήσεις γης αυτών, θεωρούμε ότι αποτελούν άλλη μία ευκαιρία για το λιμάνι.

Η ανάπτυξη των νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως τα ΣΔΙΤ και το πρωτόκολλο χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, καθώς και η διασφάλιση σημαντικού ύψους κοινοτικών πόρων από το ΕΣΠΑ για την χρηματοδότηση των απαραίτητων λιμενικών και παράπλευρων συγκοινωνιακών διασυνδέσεων, πιστεύουμε ότι αποτελούν ευκαιρίες για το λιμάνι της Λαυρεωτικής, εφόσον υλοποιηθούν και απορροφηθούν οι απαραίτητες χρηματοδοτήσεις.

Άλλη μια ευκαιρία αποτελεί η διαχειριστική ανεξαρτητοποίηση και αυξημένη ευελιξία λειτουργίας που συνεπάγεται η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Λαυρίου σε Ανώνυμη Εταιρεία Λιμένα Λαυρίου.

Τέλος, σημαντική ευκαιρία –κατά την γνώμη μας- αποτελεί η συναίνεση της τοπικής κοινωνίας και του Δημοσίου για το ρόλο του λιμένα Λαυρίου, ως σημαντικότετου μοχλού μελλοντικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής της Λαυρεωτικής.

Από την άλλη μεριά, υπάρχουν ενδεχόμενες απειλές που εμφανίζονται για το Λιμάνι Λαυρίου, με την πιο σημαντική ίσως, την αναβολή ή και ματαίωση της σιδηροδρομικής γραμμής προς το Λαύριο που είχε εξαγγελθεί, λόγω έλλειψης πόρων, η οποία θα έφερνε ανάπτυξη τόσο στο επιβατικό κομμάτι του λιμανιού, αλλά και στο εμπορικό, με γενικότερη τουριστική ανάπτυξη σε όλη την ευρύτερη περιοχή.

Η αδράνεια κινητοποίησης των μηχανισμών υλοποίησης των έργων και απορρόφησης των κοινοτικών πόρων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό λειτουργίας του λιμένα.

Υπάρχουν καθυστερήσεις στην αποτελεσματική οργάνωση και στελέχωση, που θα δημιουργήσουν καθυστερήσεις στην επιχειρησιακή αξιοποίηση των νέων σύγχρονων υποδομών που θα αναδεικνύουν την στρατηγική θέση του λιμένα Λαυρίου μέσα από την παροχή σύγχρονων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς ακτοπλοϊκές εταιρείες και επιβάτες.

Ενώ υπάρχει έντονος ανταγωνισμός από την πλευρά των λιμένων Πειραιώς και Ραφήνας προς το λιμένα Λαυρίου, υπό το καθεστώς της έλλειψης διαμορφωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής, κάτι που επηρεάζει σημαντικά την αναπτυξιακή πορεία του λιμένος Λαυρίου., όπως και η αδυναμία υλοποίησης των έργων και της απορρόφησης των χρηματοδοτικών πόρων (καθυστερήσεις στην οριστικοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών και των μελετών εφαρμογής, προβληματικοί ανάδοχοι, ελλείψεις υλικών, καθυστερήσεις απαλλοτριώσεων κλπ).

Η αδυναμία αποτελεσματικής αξιοποίησης του νέου ευέλικτου πλαισίου λειτουργίας χωρίς την υλοποίηση των απαραίτητων πρωτοβουλιών, καθώς και ο πιθανός περιορισμός του ρόλου του Λιμένα στην ενδεχόμενη εφαρμογή του σχεδίου συνένωσης των Λιμένων της Αττικής αποτελούν σοβαρές απειλές για το λιμάνι.

Τέλος, διακρίνουμε ότι οι σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξή του, αφού η υλοποίηση των νέων σχεδίων επιβάλλεται να γίνει άμεσα, λειτουργώντας ανταγωνιστικά στο σύστημα λιμένων της Αττικής.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<p>Εγγύτητα στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών</p> <p>Εγγύτητα σε υψηλής εξαιρετικής σημασίας τουριστικούς προορισμούς (Κυκλάδες και νησιά του Β. και Αν. Αιγαίου)</p> <p>Κορεσμός του λιμένα Ραφήνας</p> <p>Οικονομική ανάπτυξη και υψηλές χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής της Λαυρεωτικής</p> <p>Η ανάπτυξη των νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως τα ΣΔΙΤ και το πρωτόκολλο χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων</p> <p>Η διασφάλιση σημαντικού ύψους κοινοτικών πόρων από το ΕΣΠΑ για την χρηματοδότηση των απαραίτητων λιμενικών και παράπλευρων συγκοινωνιακών διασυνδέσεων</p> <p>Η διαχειριστική ανεξαρτητοποίηση και αυξημένη ευελιξία λειτουργίας που συνεπάγεται η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Λαυρίου σε Ανώνυμη Εταιρεία Λιμένα Λαυρίου</p>	<p>Αναβολή της κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής προς το Λαύριο (επιπτώσεις σε τουριστική και ακτοπλοϊκή ανάπτυξη του Λιμανιού)</p> <p>Αδράνεια κινητοποίησης των μηχανισμών υλοποίησης των έργων και απορρόφησης των κοινοτικών πόρων, με αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό λειτουργίας του λιμένα.</p> <p>Καθυστερήσεις στην επιχειρησιακή αξιοποίηση των νέων σύγχρονων υποδομών που θα αναδεικνύουν την στρατηγική θέση του λιμένα Λαυρίου μέσα από την παροχή σύγχρονων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς ακτοπλοϊκές εταιρείες και επιβάτες.</p> <p>Πλήρης και έντονος ανταγωνισμός των λιμένων Πειραιώς / Ραφήνας προς το λιμένα Λαυρίου, υπό καθεστώς έλλειψης διαμορφωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής.</p> <p>Πιθανός περιορισμός του ρόλου του Λιμένα στην ενδεχόμενη εφαρμογή του σχεδίου συνένωσης των Λιμένων της Αττικής</p> <p>Σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα.</p>

8.4. Στρατηγικές για την ανάπτυξη του Λιμένος Λαυρίου

Αποστολή του Οργανισμού Λιμένα Λαυρίου είναι η Ανάδειξη του Λαυρίου σε «Ανατολική Λιμενική Πύλη» της Αττικής, αναλαμβάνοντας ουσιαστικό και στοχευμένο συμπληρωματικό ρόλο προς τον λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο Σύστημα Λιμένων της Αττικής. Οι στρατηγικές κατευθύνσεις του Οργανισμού θα πρέπει να είναι οι εξής:

1. Αξιοποίηση της στρατηγικής θέσης του λιμένα στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής πολιτικής λιμένων (εγγύτητα στο νέο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών και στις Κυκλάδες / Νησιά Βόρειου & Ανατολικού Αιγαίου, κορεσμός του λιμένα Ραφήνας, αποσυμφόρηση λιμένα Πειραιά, διασύνδεση με το Διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων - ΠΑΘΕ - μέσω της Αττικής οδού, προώθηση της πολιτικής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων Short-Sea-Shipping).
2. Προώθηση της άμεσης και αποτελεσματικής υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων υποδομής θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα και κινητοποίηση με σκοπό την υλοποίηση άλλων έργων ζωτικών για τη λειτουργία του λιμένα (επέκταση Προαστιακού σιδηρόδρομου, δημιουργία κέντρων logistics / αποθηκών στην ευρύτερη περιοχή της Λαυρεωτικής).
3. Παροχή ελκυστικών / ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας και κόστους, συμβάλλοντας αποτελεσματικά στην ικανοποίηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές στην ευρύτερη περιοχή Αττικής (συμπληρωματικότητα με τους άλλους λιμένες Αττικής), στο πλαίσιο των κατευθύνσεων της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών (Λευκή Βίβλος), καθώς και αποτελεσματική επικοινωνία των δραστηριοτήτων υπηρεσιών / πλεονεκτημάτων του λιμένα προς τους δυνητικούς χρήστες του (ακτοπλοϊκές εταιρείες, επιβάτες, κ.α.)
4. Βέλτιστη αξιοποίηση των υποδομών και των χώρων της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης του οργανισμού, με έμφαση στην ανάπτυξη παράπλευρων / συμπληρωματικών δραστηριοτήτων (όπως παραχωρήσεις χώρων για εμπορικές δραστηριότητες, για τη δημιουργία αποθηκών / κέντρων διανομής, κλπ.) για τη δημιουργία περαιτέρω ανάπτυξης συνεργασίας με τον ιδιωτικό τομέα.

5. Προώθηση των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού στη λειτουργία και την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών του λιμένα Λαυρίου.
6. Συμβολή στην αναβάθμιση των προοπτικών και των δυνατοτήτων της αειφόρου ανάπτυξης του Λαυρίου και της ευρύτερης Λαυρεωτικής (για την εξασφάλιση / δημιουργία θέσεων εργασίας, την αύξηση του μέσου ετήσιου εισοδήματος και την ευρύτερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην τοπική κοινωνία).
7. Εξασφάλιση χρηματοοικονομικής αυτάρκειας και προοπτικής αυτοχρηματοδότησης ίδιας ανάπτυξης.
8. Περιορισμός του ρόλου της Πολιτείας σε επίπεδο στρατηγικό / επιτελικό και προώθηση της συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα.
9. Συμβολή στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και στην εξοικονόμηση ενέργειας, με τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.
10. Αποτελεσματική, σταδιακή οργάνωση και στελέχωση του Οργανισμού με στόχο την επιτυχή ανάπτυξη και τον έλεγχο των δυνητικών του εκμεταλλεύσεων.

8.5. Επιχειρησιακοί στόχοι

Η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου σε ανώνυμη εταιρεία, αποτελεί από πλευράς Πολιτείας την αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας θέσης του λιμένα Λαυρίου στο υπό αναγέννηση Εθνικό Σύστημα Λιμένων. Προς το σκοπό αυτό δρομολογήθηκαν και χρηματοδοτήθηκαν από την Ε.Ε. και από Εθνικούς Πόρους σοβαρότατες επενδύσεις, με την ολοκλήρωση των οποίων το Λαύριο θα διαθέτει σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά και εύκολη πρόσβαση στα μεγάλα χερσαία συγκοινωνιακά δίκτυα της Αττικής.

Παράλληλα, η προοδευτική απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών, σε συνδυασμό με το νέο πλαίσιο απελευθέρωσης του καθεστώτος παροχής λιμενικών υπηρεσιών, εισάγουν το λιμάνι και κατ' επέκταση τον Οργανισμό σε μια νέα περίοδο ανταγωνισμού, όπου θα πρέπει να διεκδικήσει σκληρά και να κερδίσει από μόνος του πελάτες, έσοδα και προοπτικές μελλοντικής ανάπτυξης.

Ως βασικοί επιχειρησιακοί στόχοι αναγνωρίζονται οι ακόλουθοι:

- Αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και των υποδομών.
- Άμεση εξασφάλιση πρόσθετων πόρων (όπως τα λιμενικά τέλη και η άμεση αξιοποίηση/εκμετάλλευση χώρων / περιοχών / εγκαταστάσεων).
- Ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων του λιμένα και την αποτελεσματική προσέλκυση νέων «πελατών» -χρηστών.
- Λειτουργική ενεργοποίηση του Οργανισμού, μέσω της προοδευτικής στελέχωσης, οργάνωσης και ανάπτυξης των υποστηρικτικών συστημάτων λειτουργίας.

Όπως διακρίνεται και από τον πρώτο πίνακα που βρίσκεται στα παραρτήματα, η SWOT ανάλυση χρησιμοποιείται ως εργαλείο, τόσο για τη διάγνωση των ευκαιριών του ΟΛΛ, όσο και των προϋποθέσεων αξιοποίησης, καθώς και των ενδεχόμενων κινδύνων που μπορεί να αντιμετωπίσει.

Στα δυνατά σημεία του λιμανιού συμπεριλαμβάνονται η εγγύτητα προς το αεροδρόμιο και την Αττική Οδό, αλλά και προς τα νησιά των Κυκλάδων και του Βορείου Αιγαίου, που με συνδυασμό με τον κορεσμό που επέρχεται στο γειτονικό λιμάνι της Ραφήνας, μπορεί να αποτελέσουν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά ανάπτυξης του ΟΛΛ. Από την άλλη μεριά, σοβαρή αδυναμία για το λιμάνι στον τομέα των μεταφορών είναι η αναβολή –ίσως και ματαίωση- της προέκτασης του σιδηροδρόμου προς το Λαύριο, με αποκλειστική ευθύνη της πολιτείας, ένα θέμα που πρέπει να τεθεί πάλι σε δημόσια διαβούλευση, προκειμένου να υπάρξουν κάποιες θετικές εξελίξεις, έστω και σε χρόνο πολύ αργότερο από τον προβλεπόμενο. Είναι απαραίτητη η δημιουργία σύγχρονων αποθηκευτικών υποδομών (logistics), αφού οι υπάρχοντες δεν καλύπτουν τις ανάγκες του λιμανιού, απαιτεί μέσα σταθερής τροχιάς και συνδυασμένο δίκτυο μεταφορών το οποίο θα είναι αλληλένδετο με την αναπτυξιακή πορεία του λιμανιού, αλλά και της περιοχής ευρύτερα στον τομέα της εμπορευματικής, ακτοπλοϊκής και επιβατικής κίνησης.

Ενώ η αδυναμία του λιμανιού για στελέχωσή του από εξειδικευμένα στελέχη που θα προωθήσουν νέα επιχειρηματικά πλάνα αποτελεί αναπτυξιακό τροχοπέδη, με την προϋπόθεση ότι ο ΟΛΛ ως ένας δυναμικά ανερχόμενος Οργανισμός, απαιτεί τη στελέχωσή του από άτομα που φέρουν στο λιμάνι νέες χρηματοδοτήσεις και άντληση επενδύσεων, ενώ παράλληλα θα μετατρέψουν το Λαύριο σε στοχευμένο λιμάνι, που θα εστιάζει στην κρουαζιέρα και στον

ελλιμενισμό των ιδιωτικών σκαφών (λειτουργίες μαρίνας), τομείς οι οποίοι είναι πολλοί επικερδής με σημαντικά περιθώρια, τόσο ανάπτυξης, όσο και κέρδους.

Ο προσανατολισμός του λιμανιού σε στοχευόμενες δραστηριότητες είναι ικανός να το διαφοροποιήσει από τον Πειραιά –ως λιμάνι μαζικής παραγωγής- αλλά και από το κορεσμένο γειτονικό λιμάνι της Ραφήνας που δε διαθέτει τους απαραίτητους χώρους για τέτοιου είδους δραστηριότητες, σε σχέση με το Λαύριο, με την προσέλκυση νέων επιβατικών και ακτοπλοϊκών γραμμών προς τα νησιά του Βορείου Αιγαίου και των Κυκλάδων και την άμεση μετεπιβίβαση του τουρίστα από το Διεθνές Αεροδρόμιο προς το λιμάνι, για το κρουαζιερόπλοιο ή κάποιο ιδιωτικό σκάφος.

Έτσι, με τις κατάλληλες υποδομές, την ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική και την υψηλή ποιότητα, το Λαύριο θα μπορέσει να υποσκελίσει τις αδυναμίες του, έχοντας την προοπτική του εν δυνάμει πρώτου περιφερειακού λιμένος της Αττικής.

8.6. Εθνική Σημασία Λιμένα Λαυρίου

Σύμφωνα με την αρ. 3514.96/02/18-6-92 (ΦΕΚ 140 Α/92) Κοινή Απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Εσωτερικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας, ο Λιμένας Λαυρίου έχει καθορισθεί ως Λιμένας Εθνικής Σημασίας, ενώ σύμφωνα με την αρ. Δ4/0/55/1/Φ.55/30-6-94 Απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. καθορίζονται ως έργα (μελέτη-κατασκευή) εθνικού επιπέδου, όλα τα έργα που είναι προϋπολογισμού δαπάνης δημοπρατήσεως πέραν των 1,5 εκατ. € μη συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης Φ.Π.Α. και αφορούν στους λιμένες εθνικής σημασίας όπως είναι και του Λαυρίου.

Σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ), βασικές προτεραιότητες της αναπτυξιακής στρατηγικής της χώρας για την προγραμματική περίοδο 2007 – 2013 αποτελούν η επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας, η προώθηση της κοινωνίας της γνώσης και της καινοτομίας, η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής, η βελτίωση του θεσμικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση της ελκυστικότητας της χώρας ως τόπο επενδύσεων εργασίας και διαβίωσης. Ένας από τους γενικούς στόχους του Ε.Π είναι «η βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών που θα εξυπηρετούν

την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων». Στα πλαίσια του γενικού στόχου διαμορφώθηκαν: Ο 3ος άξονας προτεραιότητας Α.2.1 «Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμάνια Περιφερειών» με στόχο τη βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών των 8 Περιφερειών αμιγούς στόχου σύγκλισης, με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων. Ο γενικός αυτός στόχος του Άξονα, αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους:

Η ολοκλήρωση του δικτύου των κυρίων λιμένων και λιμενικών υποδομών και η διασύνδεση τους με τα λοιπά Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Η βελτίωση υπαρχόντων και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών, με σκοπό την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και οι παρεμβάσεις για τη διασφάλιση της ικανοποιητικής σύνδεσης των νησιών, ιδιαίτερα αυτών που παρουσιάζουν χαμηλό μεταφορικό έργο και η βελτίωση των προσβάσεών τους στα χερσαία μέσα μεταφοράς με κατάλληλη σύνδεσή τους με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η ανάδειξη των κύριων λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, η κατασκευή επιβατικών σταθμών και γενικότερα η βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων, όπως απαιτείται για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών.

Η συμμετοχή των κατάλληλων ελληνικών λιμένων στην ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων της Μεσογείου (Μέσης Ανατολής-Βαλκανίων, Διώρυγας Σουέζ-Μαύρης Θάλασσας, Μέσης Ανατολής-Αδριατικής).

Στον 3ο άξονα προτεραιότητας προβλέπεται να ενταχθούν παρεμβάσεις σε λιμένες των περιφερειών Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου και Βορείου Αιγαίου. Ενδεικτικές επεμβάσεις αφορούν στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας και Μεσιών Χίου. Η συνολική δημόσια δαπάνη για τον άξονα αυτό ανέρχεται σε 181.800.000 € (50% ΕΤΠΑ – 50% Εθνική Χρηματοδότηση)

Ο 5ος άξονας προτεραιότητας «Οριζόντιες Δράσεις Προγράμματος Συγκοινωνιακών Υποδομών ΥΠΕΧΩΔΕ» με στόχο την προώθηση οριζόντιων δράσεων, όπως η βελτίωση της ασφάλειας του συστήματος μεταφορών, με έμφαση στην οδική ασφάλεια, η βελτίωση της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, καθώς και η ενίσχυση των διαδικασιών διαχείρισης των ατυχημάτων και η ενίσχυση των μέσων έρευνας και διάσωσης στη θάλασσα. Ο γενικός στόχος του Άξονα, αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους: Όπως η βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας και της αστυνόμευσης τμημάτων του οδικού δικτύου,

καθώς και η εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του οδικού δικτύου και η αξιοποίηση άλλων "ευφών συστημάτων" (ITS) για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, η προμήθεια κατάλληλου εξοπλισμού για τη διαχείριση των οδικών ατυχημάτων και την αντιμετώπιση των συνεπειών τους.

Η βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυσιπλοΐα με τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφάλειας και διαχείρισης ναυσιπλοΐας και την πιστή εφαρμογή του Κώδικα I.S.P.S. (International Ship and Ports Security Code), καθώς και η βελτίωση της Έρευνας και Διάσωσης στη θάλασσα.

Η εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες της χώρας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση, κατά τη φάση κατασκευής και λειτουργίας των λιμένων και η ενίσχυση των μηχανισμών παρακολούθησης των κινδύνων, πρόληψης και αντιμετώπισης θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων και την εισαγωγή συστήματος συντήρησης των λιμένων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σε ότι αφορά τους λιμένες, στον τρίτο άξονα προτεραιότητας, περιλαμβάνονται παρεμβάσεις για την επέκταση του εθνικού συστήματος διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας VTMISS, με εφαρμογή στο σύνολο του ελληνικού χώρου, καθώς και συστήματα και διαδικασίες για την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την ρύπανση. Η συνολική δημόσια δαπάνη για τον άξονα αυτό ανέρχεται σε 52.570.000 € (50% ΕΤΠΑ – 50% Εθνική Χρηματοδότηση).

Ο 10^{ος} άξονας «Θαλάσσιες Μεταφορές – Λιμάνια» έχει στόχο τη βελτίωση του συστήματος θαλάσσιων μεταφορών της χώρας, με την ανάπτυξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, που θα εξυπηρετούν την επιβατική ζήτηση και τις ανάγκες για μεταφορά εμπορευμάτων. Ο γενικός αυτός στόχος του Άξονα, αναλύεται σε επιμέρους ειδικούς στόχους: Όπως τη βελτίωση υπαρχόντων και δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών, για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών, τη διασφάλιση της ικανοποιητικής σύνδεσης των νησιών της χώρας, περιλαμβανομένων και αυτών που παρουσιάζουν χαμηλό μεταφορικό έργο, καθώς και τη βελτίωση των προσβάσεων των λιμένων στα χερσαία μέσα μεταφοράς με κατάλληλη σύνδεσή τους με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και την ανάδειξη των κύριων λιμένων σε διαμετακομιστικούς κόμβους, την κατασκευή επιβατικών σταθμών και τη βελτίωση της οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων.

8.7. Νέα Χρηματοδοτικά εργαλεία

Οι Οργανισμοί Λιμένων χρηματοδοτούνται από διάφορες πηγές, ανάλογα με το εύρος των δραστηριοτήτων τους. Οι κυριότερες είναι:

- Τα τέλη κάθε μορφής που πληρώνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για την προσόρμιση και την παραμονή των πλοίων κατά τους κατάπλους που πραγματοποιούν.
- Τα τέλη διέλευσης επιβατών και οχημάτων και τα οποία περιλαμβάνονται στο τίμημα του εισιτηρίου που καταβάλλουν οι επιβάτες.
- Έσοδα από υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων όπως παροχή ρεύματος, νερού, συλλογή αποβλήτων κ.α.
- Έσοδα από διέλευση και αποθήκευση εμπορευμάτων.
- Έσοδα από παραχωρήσεις χερσαίων χώρων σε ιδιώτες.

Από τον ανωτέρω ενδεικτικό κατάλογο, η κυριότερη πηγή χρηματοδότησης προέρχεται από τους χρήστες των υπηρεσιών των λιμενικών υποδομών. Επιπλέον, σημαντική συνεισφορά στους οικονομικούς πόρους των λιμένων τα τελευταία έτη έχουν τα κονδύλια της Ε.Ε στα πλαίσια των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης καθώς επίσης και τα κονδύλια από το Π.Δ.Ε.

Ο ΥΕΝ, μέσω της ΓΓΛ&ΛΠ, καθορίζει την τιμολογιακή πολιτική για τα λιμενικά τέλη επί πλοίων, επιβατών και οχημάτων, καθώς και τα δικαιώματα των φορέων διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων για χρήση λιμενικών χώρων και μηχανημάτων, σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών και τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων. Επιπλέον, η ΓΓΛ&ΛΠ είναι συναρμόδια για τον καθορισμό των κανονισμών εργασίας και των τιμολογίων αμοιβής των εργαζομένων στα λιμάνια, με τη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ και την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας.

Σημειώνεται ότι, στα πλαίσια της εκμετάλλευσης και διοίκησης των λιμένων, που ασκείται από τους Οργανισμούς Λιμένα Α.Ε. και της δυνατότητας που τους παρέχεται για χάραξη ανεξάρτητης τιμολογιακής πολιτικής, οι Οργανισμοί Λιμένα Α.Ε. προχωρούν στην έκδοση δικών τους τιμολογίων τα οποία υποβάλλουν στη ΓΓΛ&ΛΠ για έγκριση.

Επίσης, ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στο «Πρωτόκολλο για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα» που υπογράφηκε στις 12 Ιουλίου 2005, στο Λουξεμβούργο, μεταξύ της πολιτικής ηγεσίας του YEN και του Αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο, καθορίζει ένα πλαίσιο συνεργασίας των μερών για τη χρηματοδότηση μεγάλου επενδυτικού προγράμματος του YEN για τους λιμένες της Χώρας στην περίοδο 2005-2015. Το Πρωτόκολλο αφορά στη δυνατότητα χορήγησης δανείων μέχρι του ποσού των τριών (3) δις ευρώ, χωρίς την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, διάρκειας 25 ετών, με περίοδο χάριτος 5-7 έτη, χαμηλό επιτόκιο, και ευνοϊκούς ορους δανειοδότησης για την υλοποίηση συγχρηματοδοτούμενων έργων στους λιμένες.

Οι δαπάνες που καλύπτονται από το εν λόγω δάνειο αφορούν σε όλο το φάσμα υλοποίησης των έργων, συμπεριλαμβανομένων των προεπενδυτικών δαπανών (προμελετών, οριστικών μελετών, παροχή υπηρεσιών συμβούλου κλπ.).

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης, το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, αλωδομής αλλά και μελετών που εντάσσονται στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της περιόδου 2005-2015. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα χρηματοδότησης της πρόσβασης στους λιμένες για τη διασφάλιση της καλύτερης διασύνδεσης των λιμένων με την ενδοχώρα, ενώ στο Πρωτόκολλο υπάρχει η πρόβλεψη για την ακτοπλοϊκή διασύνδεση των λιμένων μεταξύ τους και των λιμένων νησιωτικών περιοχών με αυτούς της ηπειρωτικής χώρας.

Τα προς χρηματοδότηση έργα θα πρέπει να εντάσσονται στη φιλοσοφία του Πρωτοκόλλου και να εμπίπτουν στους στρατηγικούς στόχους και την πολιτική της Ε.Τ.Επ., θα εξετάζονται δε ανεξάρτητα και θα πρέπει να αποδεικνύεται η βιωσιμότητά τους. Τα χορηγούμενα δάνεια καλύπτουν μέχρι ποσοστό 50% του συνολικού κόστους κατασκευής και ολοκλήρωσης του έργου. Τέλος, οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.) είναι μορφές συνεργασίας των Δημοσίων Αρχών με επιχειρήσεις του Ιδιωτικού Τομέα, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της διαχείρισης, λειτουργίας ανακαίνισης ή συντήρησης δημοσίων υποδομών αλλά και στην παροχή υπηρεσιών σε διάφορους τομείς της εθνικής οικονομίας.

Αφορούν σε σύνθετα σχήματα συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα με μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις που κατά τη διεθνή αποδεδειγμένη εμπειρία στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών του κράτους προς τον πολίτη, στην παροχή της τεχνογνωσίας και των μεθόδων του ιδιωτικού τομέα προς τον δημόσιο, στην ενίσχυση παραγωγικών επενδύσεων καθώς και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Πιο αναλυτικά απαιτείται η:

- Η σύμπραξη να έχει ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων ή / και την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην αρμοδιότητα του Δημόσιου Φορέα.
- Να προβλέπεται ότι, οι ιδιωτικοί φορείς, έναντι ανταλλάγματος που καταβάλλεται εφάπαξ ή τμηματικά από το Δημόσιο Φορέα ή τους τελικούς χρήστες των έργων ή υπηρεσιών αυτών, αναλαμβάνουν ουσιώδες μέρος των κινδύνων που συνδέονται με τη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαθεσιμότητα ή τη ζήτηση του αντικειμένου της σύμπραξης και των συναφών κινδύνων.
- Να προβλέπεται ότι η χρηματοδότηση, εν όλω ή εν μέρει, της κατασκευής των έργων ή της παροχής των υπηρεσιών θα γίνει με κεφάλαια και πόρους που εξασφαλίζουν οι ιδιωτικοί φορείς.

9. Συνοπτική παρουσίαση της ευρύτερης περιοχής της Λαυρεωτικής

Ο Δήμος Λαυρεωτικής έχει έκταση 42.000 τετρ. χιλιόμετρα και πληθυσμό περί τους 15.000 κατοίκους. Εκτείνεται σε μήκος 15 χλμ. δίπλα στη θάλασσα, απέχει περίπου 50 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας και 25 χλμ. περίπου από το διεθνές αεροδρόμιο των Σπάτων. Το μεγάλο μήκος των ακτών του αποτελεί σημαντικό φυσικό πόρο, το ίδιο και ο φυσικός δρυμός του Σουνίου που εμπίπτει στα όρια του Δήμου κατά μεγάλο μέρος.

Το λιμάνι του Λαυρίου με επιβατική κυρίως κίνηση, οι τουριστικές δραστηριότητες και η μεγάλη ανάπτυξη της παραθεριστικής κατοικίας διαμορφώνουν σήμερα την εικόνα της περιοχής του Λαυρίου¹.

Σήμερα, το Λαύριο έχει ενταχθεί μέσα σ' ένα πρόγραμμα γενικότερης ανάπτυξης στα πλαίσια της δημιουργίας της Πολυκεντρικής Αθήνας ως κέντρο υποστήριξης της παροχής υπηρεσιών σε μια ευρύτερη τουριστική περιοχή, το λιμάνι του αναβαθμίζεται ως λιμάνι εθνικής σημασίας, δημιουργήθηκε χώρος εγκατάστασης Βιοτεχνιών και Βιομηχανιών (Βιοτεχνικό-Βιομηχανικό Πάρκο) καθώς και Τεχνολογικό-Πολιτιστικό Πάρκο που περιλαμβάνει τα παλιά Βιομηχανικά κτίρια, ενώ αναβαθμίζεται πολιτιστικά, μέσα από προγραμματιζόμενες μελέτες ανάπλασης και ανάδειξης Ιστορικών χώρων και κτιρίων.

Τα γεωφυσικά, πολιτικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά που συγκεντρώνει το Λαύριο, καθιστούν σήμερα την περιοχή στόχο για ανάπτυξη σε πολλούς τομείς. Ενδεικτικά:

Απέχει μόλις 25 χλμ. από το νέο διεθνές αεροδρόμιο «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και η απόσταση του Λαυρίου από την Αθήνα και τον Πειραιά είναι σχετικά μικρή (50 χλμ.). Το Λαύριο ανήκει στη Ζώνη θαλασσίου τουρισμού Αττικής και Κυκλάδων, η οποία συγκεντρώνει το 46% περίπου της ζήτησης στο σύνολο της χώρας

Στο Λαύριο είναι συγκεντρωμένη η πιο πλούσια κληρονομιά πολιτισμού, βιομηχανικής εργασίας και μεταλλευτικής ιστορίας από την αρχαία ως την σύγχρονη Ελλάδα, το Σούνιο με το

¹ Πληροφορίες για τη συνοπτική παρουσίαση και την ιστορία της Λαυρεωτικής αντλήθηκαν από την ιστοσελίδα του Δήμου Λαυρεωτικής.

Ναός του Ποσειδώνα, η από 3.000 χρόνων γραμμή παραγωγής μεταλλευμάτων, το πιο αρχαίο θέατρο (το Θέατρο του Θορικού) και ο ναός της Δήμητρας, ενώ στο Λαύριο είναι συγκεντρωμένο το 7,5% της παγκόσμιας ποικιλίας ορυκτών.

Ο Εθνικός Δρυμός του Σουνίου, με τα άπειρα μονοπάτια του, με τη σπάνια βιοποικιλότητα και τις πολυάριθμες παλιές στοές εξόρυξης μεταλλευμάτων, προσφέρεται για περιήγηση, εκπαίδευση, μάθηση, αναψυχή. Ο εναλλακτικός τουρισμός αποτελεί νέα πηγή δραστηριότητας.

9.1.Πολεοδομικά – Χωροταξικά Χαρακτηριστικά της Λαυρεωτικής

Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Το Λαύριο των νεότερων χρόνων οφείλει την ύπαρξη του στην εκμετάλλευση των μεταλλείων της περιοχής που άνθισε στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και την εγκατάσταση των προσφύγων από την Μικρά Ασία το 1922, η φυσιογνωμία της πόλης άλλαξε και μετεξελίχθηκε σε βιομηχανική πόλη του 20^{ου} αιώνα. Τις τελευταίες δεκαετίες με το σταδιακό κλείσιμο πολλών βιομηχανιών, αλλά και την οριστική διακοπή των εργασιών των μεταλλείων, η πόλη οδηγήθηκε σε πλήρη αποβιομηχάνιση, με συνέπεια τον κοινωνικό και οικονομικό μαρασμό και την ύπαρξη μεγάλης ανεργίας.

Σταδιακά η πόλη του Λαυρίου, μετεξελίσσεται σε *κέντρο υποστήριξης παροχής υπηρεσιών* και σε μια *εκτεταμένη τουριστική περιοχή*. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου, σε συνδυασμό με την ριζική βελτίωση των οδικών συνδέσεων του Λαυρίου με την Αθήνα (Αττική Οδός και διαπλάτυση Λεωφ. Κερατέας Λαυρίου) και η μελλοντική επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου εκτιμάται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Η παραχώρηση των εγκαταστάσεων της Γαλλικής Εταιρείας μεταλλευμάτων στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, οδήγησε στη δημιουργία του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου. Αυτό μετά τη στερέωση και αποκατάσταση σημαντικού αριθμού κτιρίων, στεγάζει αρκετές δραστηριότητες σχετικές με το πάρκο. Ο χώρος του πάρκου καταλαμβάνει μια ενιαία έκταση 250 στρεμμάτων και ο χαρακτήρας του είναι διττός: από τη μια πλευρά Έρευνα, Τεχνολογική Ανάπτυξη και Παραγωγή και από την άλλη Πολιτισμός και Εκπαίδευση.

Γενικότερα, ο χώρος του Δήμου Λαυρεωτικής χαρακτηρίζεται από το αξιόλογο ορεινό ανάγλυφο που περιβάλλει την παραλιακή ζώνη. Η πόλη του Λαυρίου εκτείνεται στο κέντρο της παραλιακής ζώνης με βασικό στοιχείο την κεντρική «νεοκλασικού» χαρακτήρα περιοχή της, που διαθέτει αξιόλογα κτίρια και μνημεία βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. Χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελεί η λιμενική ζώνη, η οποία σχεδόν ταυτίζεται με την παραλιακή ζώνη και αποτελεί φυσική απόληξη και αναπόσπαστο λειτουργικά στοιχείο του παλαιότερου τμήματος της πόλης του Λαυρίου. Έτσι, κάθε είδους επέμβαση σε αυτή, θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην πόλη, θετικό ή αρνητικό ανάλογα με το είδος της επέμβασης.

Για το Δήμο Λαυρεωτικής έχει γίνει Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, που συγκροτήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ το 1985, θεσμοθετήθηκε το 1993 και τροποποιήθηκε το 1994, με χωροθέτηση τις ακόλουθες χρήσεις σε κάθε τμήμα του Δήμου Λαυρεωτικής:

1. Στο κεντρικό και βόρειο τμήμα της πόλης προβλέπεται περιοχή κατοικίας και τουριστικών εγκαταστάσεων στην παραλιακή ζώνη.
2. Στο νότιο τμήμα της πόλης προβλέπεται η οργάνωση Βιοτεχνικού Πάρκου (ΒΙΟΠΑ) το οποίο επεκτείνεται μέχρι την «OLYMPIC MARINE».
3. Στο βορειότερο άκρο του κεντρικού τμήματος της πόλης έχει ήδη οργανωθεί το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου του Ε.Μ.Π. στις εγκαταστάσεις των μεταλλείων της Γαλλικής εταιρείας. Στόχος του είναι η σύνδεση της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας που πραγματοποιείται στο ΕΜΠ με τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα του επιχειρηματικού κόσμου στην πραγματοποίηση πολιτιστικών εκδηλώσεων σχετικών με την προβολή της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Λαυρεωτικής και στην ανάδειξη της ιστορίας των δραστηριοτήτων που στο παρελθόν είχαν αναπτυχθεί στις διατηρητέες εγκαταστάσεις του.
4. Στο δυτικό άκρο του κεντρικού τμήματος υπάρχει ο συνοικισμός Κυπριανού που πρόκειται να αποκατασταθεί σύμφωνα με τη μελέτη που βραβεύθηκε στην EUROPAN και θα είναι περιοχή αμιγούς κατοικίας.
5. Στην παραλιακή περιοχή προβλέπεται ζώνη λιμένα με τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις.
6. Στις βόρειες παρυφές της πόλης, στην περιοχή του Θορικού, δημιουργείται ζώνη απολύτου προστασίας τοπίου και αρχαιολογικών χώρων.
7. Στα δύο απώτερα άκρα της πόλης προβλέπονται δύο εκτεταμένες ζώνες δεύτερης κατοικίας και τουριστικών εγκαταστάσεων.

8. Κατά μήκος σχεδόν όλης της Δυτικής πλευράς, ο δήμος Λαυρεωτικής περιβάλλεται από ζώνη γεωργικής γης και τον εθνικό δρυμό Σουνίου (ζώνη προστασίας ορεινού όγκου Λαυρεωτικής).
9. Η δημιουργία Τεχνολογικού-Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου και η ΒΙΟΠΑ και ΒΙΠΑ Λαυρίου, στοχεύουν στην αύξηση αριθμού θέσεων εργασίας, έτσι ώστε να διατηρήσει την κοινωνική της συνοχή η πόλη του Λαυρίου και να αντιμετωπίσει κατά το δυνατόν το πρόβλημα της ανεργίας. Σε αυτήν την προσπάθεια θα συμβάλλει σημαντικά η οργάνωση της λιμενικής ζώνης Λαυρίου κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελέσει ένα σύγχρονο λιμάνι που θα υποστηρίζεται από αντίστοιχες κτιριακές εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Παράλληλα θα αποτελεί και χώρο εκτόνωσης και αναψυχής των κατοίκων της περιοχής, ανάγκη που δεν καλύπτεται επαρκώς μέχρι στιγμής.

9.2.Μελλοντικές Τάσεις

Η αποβιομηχάνιση που υπέστη η περιοχή της Λαυρεωτικής και ταυτόχρονα η μελλοντική ανάδειξη του λιμένα Λαυρίου σε Ανατολική πόλη της Αττικής, υποδεικνύουν την ανάγκη πολεοδομικού ανασχεδιασμού. Αυτό προέκυψε και ως συμπέρασμα της μελέτης που εκπόνησε το Τμήμα Γεωγραφίας του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου στα πλαίσια του ευρωπαϊκού ερευνητικού προγράμματος «ARTEMIS» για την «αναγνώριση και αξιολόγηση του Μεσογειακού τοπίου». Σύμφωνα με τη μελέτη, «τα πολεοδομικά και χωροταξικά σχέδια πρέπει να προηγηθούν των έργων που έχουν δρομολογηθεί στην περιοχή και ειδικότερα:

- του νέου δρόμου που συνδέει τα Μεσόγεια με το νέο λιμάνι του Λαυρίου,
- της ανάπτυξης της βιομηχανικής ζώνης,
- των νέων δραστηριοτήτων που χωροθετούνται,
- της οικιστικής επέκτασης.

Οι έντονες πιέσεις που υφίσταται η Λαυρεωτική δεν έχουν ακόμη αποκρυσταλλωθεί, καθώς το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας αυτή τη στιγμή αναδιατάσσεται προς τα Μεσόγεια».

Τα συμπεράσματα της ανωτέρω μελέτης συγκεντρώνουν τις βασικές μελλοντικές εξελίξεις στο πολεοδομικό και χωροταξικό τοπίο της περιοχής. Αυτά, σε συνδυασμό με κάποιες σημαντικές παραμέτρους, αναδεικνύουν την περιοχή της Λαυρεωτικής σε περιοχή αναπτυσσόμενη με γοργούς ρυθμούς τα επόμενα χρόνια. Οι παράμετροι είναι:

Η τάση για ανάπτυξη του Λαυρίου σε περιοχή Βιομηχανίας και Βιοτεχνίας χαμηλής όχλησης.

Τα έργα υποδομής: δρόμος Κερατέας – Λαυρίου / σύνδεση με Αττική Οδό, επέκταση Προαστιακού Σιδηρόδρομου, τελευταία μονάδα παραγωγής ηλεκτρισμού της ΔΕΗ από φυσικό αέριο.

Η λειτουργία του Τεχνολογικού και Πολιτιστικού Πάρκου.

Η περαιτέρω ανάπτυξη της παραθεριστικής κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή νοτίως της πόλης του Λαυρίου.

Όλα όσα προαναφέρθηκαν και η προγραμματισμένη δρομολογημένη αναβάθμιση του λιμανιού σε «κόμβο θαλάσσιων μεταφορών», θα έχουν ως αποτέλεσμα την εισροή εργατικού δυναμικού και την οικιστική επέκταση της πόλης του Λαυρίου.

9.3. Ευρύτερο Κοινωνικο-Οικονομικό Περιβάλλον Λαυρεωτικής

Οικονομικά – Κοινωνικά Χαρακτηριστικά Της Λαυρεωτικής

Στο παρόν τμήμα της μελέτης προσδιορίζεται το κοινωνικό-οικονομικό περιβάλλον του Δήμου Λαυρεωτικής, μέσα στο οποίο θα ενταχθεί και θα λειτουργήσει ο λιμένας Λαυρίου. Η μελέτη και καταγραφή του κρίνεται απαραίτητο στοιχείο για τη διασφάλιση της αρμονικής συμβίωσης λιμένα και πόλεως και την εξασφάλιση ότι η ανάπτυξη του λιμένα, όχι μόνο δεν θα δημιουργήσει προβλήματα στην πόλη, αλλά θα συμβάλλει στην ενίσχυσή της και θα λειτουργήσει κατά το δυνατόν ως σημαντικό στοιχείο της οικονομίας βάσεως της, εξασφαλίζοντας θέσεις εργασίας, εισοδήματα και πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε μια περιοχή που τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα αποβιομηχάνισης, ανεργίας, κλπ.

Έκταση:

Με έκταση περίπου 35,4 τετραγωνικά χιλιόμετρα, ο δήμος Λαυρεωτικής αναλογεί περίπου στο 1% του Νομού Αττικής.

Μόνιμος πληθυσμός:

- Ο μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Λαυρεωτικής ανέρχεται σε 10.407 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή πληθυσμού (ΕΣΥΕ 2001)
- Ο πληθυσμός 19 ετών και άνω της πόλης του Λαυρίου εκτιμάται περίπου στις 7.000.
- Ο μεγαλύτερος οικισμός του Δήμου είναι το Λαύριο, με ποσοστό περίπου 85% του πληθυσμού.

Εποχικός πληθυσμός:

Ο εποχικός πληθυσμός του Δήμου Λαυρεωτικής που σχετίζεται με την παραθεριστική κατοικία είναι της τάξης των 5.000 και έχει αναπτυχθεί μεταξύ Λαυρίου και Σουνίου και στα Λεγραινά.

Εισοδηματικό επίπεδο:

Ο Δήμος Λαυρεωτικής είναι γενικά περιοχή χαμηλού εισοδήματος, με σημαντική υστέρηση από τους μέσους όρους της Αττικής, όσον αφορά τουλάχιστον τους μόνιμους κατοίκους του.

Μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού:

Σε σχέση με την Περιφέρεια πρωτεύουσας ο Δήμος Λαυρεωτικής υπερέχει σε κατοίκους με χαμηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης (απολυτήριο δημοτικού, απλώς γνώση γραφής και ανάγνωση).

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός. Απασχόληση και ανεργία:

- Η ανεργία αγγίζει, σύμφωνα με στοιχεία του 2001, το 21,1% του ενεργού οικονομικού πληθυσμού και συνήθως πρόκειται για μακράς διάρκειας. Η ανεργία στο Λαύριο αυξήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς κατά την περίοδο 1981-1991 και συνδυάζεται με υψηλές απώλειες θέσεων εργασίας στην περιοχή, ιδιαίτερα με την παύση της λειτουργίας μεγάλων κλωστοϋφαντουργικών μονάδων.
- Ο κυρίαρχος κλάδος της οικονομίας του Δήμου είναι η μεταποίηση (βασική μεταλλουργία, κλωστοϋφαντουργία, παραγωγή τελικών προϊόντων από μέταλλο και χημική βιομηχανία)

που αντιστοιχεί σε 37,5% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και η παραγωγή ηλεκτρισμού. Η μεταποιητική δραστηριότητα φαίνεται να ενισχύεται με την προώθηση της ίδρυσης, επέκτασης, εκσυγχρονισμού και μετεγκατάστασης βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων μέσης και χαμηλής όχλησης στο ΒΙΟΠΑ του Λαυρίου. Στην ίδια κατεύθυνση οδηγεί και η λειτουργία του Τεχνολογικού Ερευνητικού και Πολιτιστικού Πάρκου στο Λαύριο.

Αυξημένη εμφανίζεται η σημασία των λοιπών υπηρεσιών, καθώς και του κλάδου εμπορίου – εστιατορίων – ξενοδοχείων. Η ενασχόληση με τον πρωτογενή τομέα κατατάσσεται στην 4^η θέση (είναι πιθανό όμως ορισμένοι άνεργοι στο Δήμο Λαυρεωτικής να δηλώνουν ως κύριο τομέα απασχόλησης ή αναζήτησης εργασίας τον πρωτογενή), αλλά ουσιαστικά μόνο η αλιεία είναι σχετικά σημαντικός κλάδος στο δήμο.

Τουρισμός:

- Αξιόλογος αρχαιολογικός τουρισμός: ο ναός του Ποσειδώνα στο Σούνιο είναι ο δεύτερος σε σημασία πόλος προσέλκυσης επισκεπτών στην Αττική μετά την Ακρόπολη. Πέραν όμως, από αυτόν τον σημαντικό πόλο, υπάρχει πληθώρα άλλων σημαντικών μνημείων στην περιοχή (αρχαίο θέατρο Θορικού, αρχαία πλυντήρια) και δύο σημαντικά μουσεία (ορυκτολογικό μουσείο και αρχαιολογικό μουσείο), η αξιοποίηση των οποίων μπορεί να συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της Λαυρεωτικής σε εναλλακτική βάση.
- Ξενοδοχειακός τουρισμός: Υπάρχουν εννέα τουριστικές μονάδες στην περιοχή συνολικής δυναμικότητας 1.851 κλινών.
- Παραθεριστική κατοικία: επεκτείνεται στο μήκος των παραλιακών ζωνών Λαυρίου – Σουνίου και Λεγραινών και ο εποχικός πληθυσμός αιχμής ανέρχεται περίπου στις 5.000.
- Υπαίθρια αναψυχή – Εθνικός Δρυμός.
- Τουρισμός σκαφών αναψυχής: η σχετική δραστηριότητα είναι σημαντική στην περιοχή της Λαυρεωτικής. Σε απόσταση τριών χιλιομέτρων νότια του Λαυρίου υπάρχει η μονάδα της OLYMPIC MARINE που είναι μια σύγχρονη Μαρίνα ελλιμενισμού και υποστήριξης σκαφών αναψυχής μεγάλης χωρητικότητας. Σημαντική είναι όμως και η κίνηση σκαφών αναψυχής στο λιμάνι του Λαυρίου.

Θεωρείται ότι τα διάφορα είδη τουρισμού, συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά, μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυση της οικονομικής βάσης της Λαυρεωτικής.

Μεταφορές:

Για την ευρύτερη περιοχή του Λαυρίου οι υψηλότεροι φόρτοι, προς και από την περιοχή, εμφανίζονται στους οδικούς άξονες που διέρχονται τα Μεσόγεια (από Βορρά). Το 68% των οχημάτων που φτάνει στο Λαύριο εξυπηρετείται από βορρά, το 27% από Δύση (από Ανάβυσσο μέσω Αγ. Κωνσταντίνου) και το 5% καταλήγει στο Λαύριο από Νότο μέσω Σουνίου.

Η διάνοιξη του δρόμου Κερατέας - Λαυρίου που είχε χαραχθεί εδώ και πολλά χρόνια είναι πλέον μια πραγματικότητα. Αυτό σημαίνει ότι σε συνδυασμό με την Αττική Οδό η πρόσβαση στο Λαύριο τόσο των βορείων προαστίων της Αθήνας, όσο και της ευρύτερης περιοχής της Μεσόγειας Αττικής, γίνεται πολύ ταχύτερα. Η τοπική κοινωνία του Λαυρίου επιθυμεί παρόμοια έργα να υλοποιηθούν τόσο και στον νότιο άξονα (παραλιακή οδός Αθηνών – Σουνίου), όσο και στη σύνδεση με την Ανάβυσσο (μέσω του Πάνειου Όρους).

Η επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου μέχρι και το Λαύριο ανακοινώθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση το 2007 και αναμενόταν να ολοκληρωθεί το 2014. Σήμερα, τα πράγματα είναι διαφορετικά, αφού η υπό μελέτη προέκταση της γραμμής κατά 31 χλμ, από τον κόμβο Κορωπίου έως το Λαύριο που θα αναβίωνε τον σιδηρόδρομο της Ανατολικής Αττικής δείχνει ότι αναβάλλεται για τα επόμενα χρόνια, που θα προσέφερε σιδηροδρομική εξυπηρέτηση στις αστικές περιοχές και τους οικισμούς της Λαυρεωτικής, καθώς και στο αναβαθμισμένο λιμάνι του Λαυρίου. Το νέο έργο σχεδιάζεται για να εξυπηρετεί ταχύτητες συρμών μέχρι 120 χλμ/ώρα. Εξαίρεση αποτελεί το αστικό τμήμα της γραμμής μέσω του Λαυρίου. Η διαδρομή Αθήνα Λαύριο θα γινόταν σε λιγότερο από μία ώρα (55 λεπτά).

Η ματαίωση του έργου -όπως είναι λογικό- δημιουργεί σημαντικούς ανασταλτικούς παράγοντες μειωμένης αναπτυξιακής πορείας του λιμανιού, εξαιτίας της μη εύρεσης των απαραίτητων πόρων από το Υπουργείο Υποδομών (πρώην Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.), αφού η αποτυχία εξεύρεσης ιδιωτικής χρηματοδότησης μπορεί να αποτελέσει και δείγμα έλλειψης επενδυτικού ενδιαφέροντος και επομένως αναπτυξιακών έργων για την ευρύτερη περιοχή, με βασική ευθύνη σε αυτή την περίπτωση να φέρει η πολιτεία. Η παγκόσμια λιμενική βιομηχανία θέτει ως προαπαιτούμενα για ένα λιμάνι, τα μέσα σταθερής τροχιάς, για διακίνηση επιβατών και προϊόντων, σε ένα ευρύ σύστημα συνδυασμένων μεταφορών, κάτι το οποίο έχει ανάγκη ο ΟΛΛ για την

Δήμου Λαυρεωτικής, η οποία , στο μέλλον, θα υπερβεί το αντίστοιχο του μέσου συνόλου της Αττικής, ενώ αναμένεται βελτίωση της συνολικής ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος με την προώθηση σειράς έργων όπως:

- Δημιουργία ζωνών προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων στους λόφους της χερσονήσου Πουνταζέζας, στην περιοχή που περιβάλλει το ναό του Σουνίου, στη χερσόνησο Οξυγόνο και στην περιοχή του αρχαιολογικού χώρου Θωρικού.
- Δημιουργία θεματικού πάρκου από την Καμάριζα μέχρι το Σούνιο, στο οποίο περιλαμβάνεται ο πυρήνας του Εθνικού Δρυμού Σουνίου. Στο θεματικό Πάρκο επιτρέπεται η ανέγερση αναψυκτηρίων, εστιατορίων, κτιρίου πολιτιστικών εκδηλώσεων, μουσείου, επιστημονικών εργαστηρίων και χώρων ερευνών.
- Αναστήλωση του θεάτρου του Θωρικού και ανασκαφές στις αρχαίες μεταλλευτικές εγκαταστάσεις.
- Διασφάλιση των παραλίων για την αναψυχή των κατοίκων της Αττικής.
- Σύνδεση του Λαυρίου με τον προαστιακό σιδηρόδρομο.

Η διάρθρωση της απασχόλησης των κατοίκων της περιοχής θα πλησιάσει στο μέλλον το μέσο όρο της Αττικής, με βασική μεταβολή στο δήμο Λαυρεωτικής την ενίσχυση του τριτογενή τομέα σε βάρος κυρίως του δευτερογενή. Σε συνδυασμό με τη λειτουργία του νέου λιμένα θα λειτουργήσουν γραφεία αεροπορικών εταιρειών, γραφεία ταξιδιών, τουριστικά καταστήματα, τράπεζες, εταιρείες μεταφορών, αποθηκευτικοί χώροι κ.α.

Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Λαυρεωτικής θα συγκεντρωθεί περισσότερο ακόμη στη βιομηχανία και τον τουρισμό, με βασική όμως προϋπόθεση τον συγκερασμό των δύο αυτών φαινομενικά ασύμβατων χρήσεων, αφενός με τη σωστή χωροθέτηση τους, αφετέρου με την ανάπτυξη μεταποιητικών δραστηριοτήτων αναβαθμισμένης τεχνολογίας και χαμηλής – μέσης όχλησης, με εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που δημιουργεί η εγγύτητα στο αεροδρόμιο και η ανάπτυξη του ΒΙΟΠΑ και του Τεχνολογικού Πάρκου Λαυρίου.

Ιδιαίτερα δε το τελευταίο, αναμένεται να προσελκύσει δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας, καθώς και κεφάλαια υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου, εφαρμοσμένης έρευνας, κ.α.

Προωθείται η επέκταση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στις εγκαταστάσεις της Olympic Marine και χωροθετείται ζώνη υποδοχής δεύτερης κατοικίας κοντά στη μαρίνα.

10.Συμπεράσματα

10.1. Η ανάπτυξη του λιμανιού, οι προοπτικές του και ποιες οι επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή

Από τα ανωτέρω διαπιστώνεται ότι ο ρόλος του λιμένα Λαυρίου σήμερα είναι ως επί το πλείστον συμπληρωματικός των άλλων λιμένων της Αττικής και ιδιαίτερα του λιμένα του Πειραιά, τουλάχιστον όσον αφορά στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Καλύπτει παράλληλα ορισμένες τοπικές ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και αλιευτικών.

Αναδεικνύονται όμως σημαντικές προοπτικές στην άντληση κίνησης κρουαζιερόπλοιων, λόγω της στρατηγικής θέσης του Λιμένα, της ριζικής βελτίωσης της οδικής σύνδεσής του με την Αθήνα και την προσβασιμότητα στο Διεθνές Αεροδρόμιο.

Η πρόσφατη διείσδυση του Οργανισμού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και με δεδομένες τις εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο ΣΕΜΠΟ του Πειραιά και ενόψει της ιδιωτικοποίησής του, διαφαίνεται μία ευκαιρία για τον Οργανισμό στη διακίνηση Ε/Κ. Η δραστηριότητα αυτή θα πρέπει να είναι όμως απόλυτα ελεγχόμενη και με γνώμονα πάντα τη διατήρηση της όχλησης της πόλης σε χαμηλά επίπεδα.

Η παραπάνω έρευνα επεδίωξε να απαντήσει στο ερώτημα της μελλοντικής ανάπτυξης του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, ενός περιφερειακού λιμένα της Αττικής, που βάσει και της έρευνας παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές εξέλιξης. Επίσης ερευνήθηκαν οι επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η ανάπτυξη του Λιμένος στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, τόσο της Ανατολικής Αττικής, όσο και της Λαυρεωτικής, προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τη μετεξέλιξη του λιμένα Λαυρίου, σε βασικό άξονα μεταφοράς τόσο επιβατών, όσο και εμπορευμάτων στο χώρο της Αττικής.

Την περίοδο της έρευνας παρουσιάστηκαν ορισμένοι ερευνητικοί περιορισμοί (limitations) και δυσκολίες κυρίως εξαιτίας της πρωτοτυπίας του θέματος, αφού ο Οργανισμός του Λιμένος Λαυρίου και η λειτουργία του ερευνώνται για πρώτη φορά σε ακαδημαϊκό επίπεδο, αλλά και λόγω του περιορισμένου υλικού που διέθετε στο αρχείο του ο ΟΛΛ προς ερευνητική διάθεση, λόγω της πλημμελούς αρχειακής οργάνωσης του Λιμένος έως και τα τελευταία χρόνια.

Η καταγραφή της λιμενικής βιομηχανίας σε εγχώριο και εθνικό επίπεδο, αλλά και οι παράγοντες που δημιουργούν ένα λιμάνι ανταγωνιστικό και παραγωγικό, έγινε ως εισαγωγή στην ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για να διαπιστωθεί η υφιστάμενη κατάσταση του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, σε ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνική υποδομή, στην καταγραφή των αποθηκευτικών χώρων, καθώς και η επιβατική, ακτοπλοϊκή και εμπορευματική κίνηση του λιμανιού.

Σε ότι αφορά το ανθρώπινο δυναμικό του Οργανισμού, διαπιστώνεται ότι απαιτείται η πρόσληψη επιπλέον προσωπικού που να είναι εξειδικευμένο, προκειμένου το λιμάνι να αναπτυχθεί περαιτέρω και να γίνει περισσότερο ελκυστικό προς τους πελάτες. Επιπλέον η ανάπτυξη που επίκειται να γίνει τα τελευταία χρόνια στον κλάδο της κρουαζιέρας και της μαρίνας επιβάλλει εξειδικευμένα άτομα με γνώση ανά τομέα.

Το παράδειγμα της ευρείας ανάπτυξης των δρομολογίων της Ραφήνας από και προς τις Κυκλάδες, όπου εκμεταλλεύθηκε τη συμφόρηση του Λιμένος Πειραιώς και παρόλο το μικρό μέγεθος του λιμανιού, έφερε επιπλέον επιβατική κίνηση, αύξηση του τζίρου και κέρδη για το λιμάνι. Το λιμάνι του Λαυρίου, παρά το μειονέκτημα που έχει ως προς την απόσταση από την Αθήνα έως τώρα, θεωρούμε ότι θα πρέπει να εκμεταλλευθεί τη γεωγραφική του θέση-κοντύτερα σε πολλά νησιά- από τα άλλα λιμάνια της Αττικής, καθώς και την έκταση που διαθέτει, όπου εκεί μπορεί να επενδύσει σε αποθηκευτικούς χώρους (logistics), σε χώρους υποδοχής κρουαζιεροπλοίων και σε αξιοποίηση των υπηρεσιών της μαρίνας.

Σε κεντρική επιδίωξη επίσης της διοίκησης του ΟΛΛ θα πρέπει να είναι η αύξηση της κίνησης των οχημάτων μεγάλου μεγέθους, όπως μεγάλων φορτηγών μεταφοράς προϊόντων, που θα συμπεριλαμβάνεται σε ένα ευρύ πλαίσιο μιας συνδυασμένης μεταφορικής αλυσίδας, που θα έχει ως άξονα, την ταχύτητα, την ανταγωνιστική τιμή και την αξιοπιστία στην παροχή των μεταφορικών υπηρεσιών του Λιμένος προς τους πελάτες του.

Αν και το λιμάνι διαθέτει μέτωπο παραβολής και ικανοποιητική επιφάνεια καταστρώματος τέτοια ώστε να επιτρέπει τη διαδικασία φορτοεκφορτώσεων, ελιγμών μεγάλων φορτηγών και χρήση χερσαίων γερανών, διακρίνουμε ότι παρουσιάζει ένα μειονέκτημα για την τουριστική του κίνηση, καθώς τα εμπορεύματα που φορτοεκφορτώνονται στο Λαύριο, όπως, χαλίκι, μάρμαρο, άμμος δεν θεωρούνται “καθαρά” φορτία, με αποτέλεσμα να μην δημιουργούνται οι κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης του λιμένα, αλλά και την βελτίωση της εικόνας του.

Έτσι ή θα πρέπει να δημιουργηθεί μια πιο διαχωριστική ζώνη ανάμεσα στους χώρους των φορτοεκφορτώσεων και της τουριστικής κίνησης, ή θα προτείναμε να γίνει ανακατάταξη των χώρων που φορτοεκφορτώνονται τα προϊόντα-ζήτημα δύσκολο-, λόγω χώρου του Λιμένος.

Ενώ πιστεύουμε ότι είναι αναγκαία η διείσδυση του Λιμένος στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, όπως συνέβη το 2008, λόγω της παρατεταμένης διακοπής των εργασιών στον εμπορευματικό σταθμό του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Ο χώρος υπάρχει στο λιμάνι και το δείγμα του 2008 ήταν θετικό για την ανάπτυξη αυτού του τομέα.

Το συμπέρασμά μας είναι ότι είναι απαραίτητη η στροφή του λιμανιού στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, όπου μπορεί να γίνει μόνο με τις απαραίτητες επενδύσεις σε υποδομές και μηχανήματα, όπως γερανούς, αλλά και την προσέλκυση των πελατών μέσω ανταγωνιστικών προτάσεων και συμφωνιών πολυετούς συνεργασίας, που θα μπορέσει να ανταγωνιστεί -σε ορισμένες φάσεις- τον ΟΛΠ, όταν σε αυτόν θα υπάρχει ογκωδέστατη ποσότητα εμπορευματοκιβωτίων. Όπως και η αξιοπιστία που μπορεί να δομήσει ο ΟΛΠ, μέσω της ταχύτητας και της παραγωγικότητας, όπου θα μπορεί να δημιουργήσει το κατάλληλο περιβάλλον για τη διακίνηση των προϊόντων για όλες τις περιόδους και όχι μόνο σε κάποια έκτακτη περίπτωση (όπως απεργία εργαζομένων στον ΟΛΠ).

Ως προς τα έσοδα του ΟΛΠ, υποστηρίζουμε ότι επιβάλλεται η προσθήκη νέων πηγών εσόδων, πέραν αυτών από τον ελλιμενισμό των σκαφών και των πλοίων, όπως και αυτά από τα τέλη επιβατών και οχημάτων.

Οι πολιτικές για το λιμάνι πρέπει να επικεντρωθούν σε στοχευμένους τομείς που μπορούν να επιφέρουν επιπλέον έσοδα και να είναι κερδοφόροι, όπως συνάγεται από τα παραπάνω, κυρίως στο τουριστικό κομμάτι και πιο συγκεκριμένα στα κρουαζιερόπλοια, τα ιδιωτικά και τουριστικά σκάφη και σε νέα προϊόντα διακίνησης στο χώρο του Λιμανιού.

Το Λιμάνι του Λαυρίου υποστηρίζουμε ότι θα πρέπει να εκμεταλλευθεί την στρατηγική του θέση ως προς την εγγύτητα στο νέο αεροδρόμιο και τους μεγάλους οδικούς άξονες, ενώ οι υφιστάμενες λιμενικές υποδομές έχουν και άλλα περιθώρια ανάπτυξης και περαιτέρω αξιοποίησης, με ικανοποιητικό βάθος και μέγεθος λιμενολεκάνης. Μειονεκτήματα αποτελούν, οι εκκρεμής μελλοντική σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα με την Αθήνα, οι σημαντικές ελλείψεις σε στελέχη, καθώς και οι περιορισμένες ελλείψεις σε παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών προς τους πελάτες (επιβάτες ακτοπλοΐας, ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής).

Τέλος, ο ΟΛΛ θα πρέπει να αποβάλλει το χαρακτηριστικό της εποχικότητας των υπηρεσιών του, σε επιβάτες και σε εμπορεύματα, πράγμα το οποίο θα προσδώσει περαιτέρω ανάπτυξη για τον Οργανισμό, εφόσον επιτευχθεί. Ενώ απαραίτητες είναι οι εργασίες για την ανάπτυξη των υποδομών του, που θα μειώσουν την όχληση στην πόλη και θα αναπτύξουν την τουριστική του δραστηριότητα.

Η άμεση γειτνίαση του λιμανιού με το διεθνή αερολιμένα Αθηνών (το κοντινότερο λιμάνι της Αττικής στο ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ), η εύκολη πρόσβαση στην Αττική Οδό και τον Π.Α.Θ.Ε. και η γρηγορότερη έξοδος των πλοίων και σκαφών προς το Αιγαίο από οποιοδήποτε άλλο λιμάνι της Αττικής, δίνουν στο Λαύριο συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των υπολοίπων λιμανιών της Αττικής, ενώ θα απαιτηθεί ισχυρή επικοινωνιακή πολιτική προσέλευσης των δυνητικών χρηστών του Λαυρίου (των ακτοπλοϊκών εταιρειών καταρχήν, των ιδιωτών που θα επενδύσουν σε υποδομές και αναβάθμιση της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης και των επιβατών).

Σε ό,τι αφορά τη διασύνδεση της ανάπτυξης του Λιμένος Λαυρίου με τις επιπτώσεις στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, διασαφηνίζεται ότι το λιμάνι του Λαυρίου με την επιβατική κυρίως κίνηση, τις τουριστικές δραστηριότητες και τη μεγάλη ανάπτυξη της παραθεριστικής κατοικίας είναι από τα στοιχεία που συνδιαμορφώνουν σήμερα την εικόνα της περιοχής του Λαυρίου, με τα γεωφυσικά, πολιτικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά που συγκεντρώνει το Λαύριο, να καθιστούν σήμερα την περιοχή στόχο για ανάπτυξη σε πολλούς τομείς.

Τις τελευταίες δεκαετίες με το σταδιακό κλείσιμο πολλών βιομηχανιών, αλλά και την οριστική διακοπή των εργασιών των μεταλλείων, η πόλη οδηγήθηκε σε πλήρη αποβιομηχάνιση, με συνέπεια τον κοινωνικό και οικονομικό μαρασμό και την ύπαρξη μεγάλης ανεργίας.

Σταδιακά όμως η πόλη του Λαυρίου, μετεξελίσσεται σύγχρονο περιφερειακό κέντρο της Αττικής και σε ανερχόμενη τουριστική περιοχή. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου, σε συνδυασμό με την ριζική βελτίωση των οδικών συνδέσεων του Λαυρίου με την Αθήνα (Αττική Οδός και διαπλάτυνση Λεωφ. Κερατέας Λαυρίου) και η μελλοντική επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου εκτιμάται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Η άμεση διασύνδεση της πόλης με το λιμάνι φαίνεται από τη λιμενική ζώνη, η οποία σχεδόν ταυτίζεται με την παραλιακή ζώνη και αποτελεί φυσική απόληξη και αναπόσπαστο λειτουργικά στοιχείο του παλαιότερου τμήματος της πόλης του Λαυρίου. Για αυτό το λόγο, κάθε είδους επέμβαση σε αυτή, θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην πόλη, θετικό ή αρνητικό ανάλογα με το είδος της επέμβασης.

Για την αντιμετώπιση της ανεργίας στην πόλη, τα τελευταία χρόνια δημιουργείται το Τεχνολογικό-Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου και η ΒΙΟΠΑ και ΒΠΠΑ Λαυρίου, που στοχεύουν στην αύξηση αριθμού των θέσεων εργασίας, έτσι ώστε να διατηρήσει την κοινωνική της συνοχή η πόλη, σε συνδυασμό με την οργάνωση της λιμενικής ζώνης του Λαυρίου κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελέσει ένα σύγχρονο λιμάνι.

Η ανάδειξη του Λιμένα Λαυρίου σε Ανατολική πύλη της Αττικής θεωρούμαι ότι υλοποιείται με τη διασφάλιση της αρμονικής συμβίωσης του λιμένα και της πόλεως και την εξασφάλιση ότι η ανάπτυξη του λιμένα, όχι μόνο δεν θα δημιουργήσει προβλήματα στην πόλη, αλλά θα συμβάλλει στην ενίσχυσή της και θα λειτουργήσει κατά το δυνατόν ως σημαντικό στοιχείο της τοπικής οικονομίας, εξασφαλίζοντας θέσεις εργασίας, εισοδήματα και θετικά αποτελέσματα σε μια περιοχή που τα τελευταία χρόνια αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα αποβιομηχάνισης, ανεργίας, κλπ.

Παρόλα αυτά η έλλειψη ολοκληρωμένων ποιοτικών μεταφορικών υποδομών από Αθήνα-Πειραιά προς Λαύριο αποτέλεσε τη βασική αιτία μειωμένης ελκυστικότητας του Λιμένα για τους Αθηναίους που επιθυμούν να ταξιδέψουν στα νησιά του Αιγαίου.

Η διαπίστωση είναι ότι ο ρόλος του λιμένα Λαυρίου σήμερα είναι ως επί το πλείστον συμπληρωματικός των άλλων λιμένων της Αττικής και ιδιαίτερα του λιμένα του Πειραιά, τουλάχιστον όσον αφορά στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων, καλύπτοντας ορισμένες τοπικές ανάγκες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και αλιευτικών.

Τα τελευταία χρόνια αναδεικνύονται όμως σημαντικές προοπτικές, στην άντληση κίνησης κρουαζιερόπλοιων-που θα πρέπει να αποτελέσει στρατηγική κίνηση προτεραιότητας εκ μέρους του ΟΑΛ-λόγω της στρατηγικής θέσης του Λιμένα, της ριζικής βελτίωσης της οδικής σύνδεσής του με την Αθήνα και την προσβασιμότητα στο Διεθνές Αεροδρόμιο και τη διασύνδεση που μπορεί να γίνει με τους ξένους τουρίστες προς τα νησιά του Αιγαίου.

Πέραν όλων των παραπάνω, οι εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα στο ΣΕΜΠΟ του Πειραιά με την πολυετή εκμετάλλευση του ενός Προβλήτα από την κινεζική COSCO, διαφαίνεται μία ευκαιρία για τον Οργανισμό στη διακίνηση Ε/Κ, ως συμπληρωματικού στο χώρο της Αττικής.

Συν τοις άλλοις, ο κορεσμός του Λιμένος Ραφήνας, του κοντινότερου λιμανιού από τον ΟΛΛ, δημιουργεί συνθήκες ακόμη μεγαλύτερης προσέλκυσης επιβατών και εμπορευμάτων, με στόχο της αύξηση των εσόδων και της κίνησης του λιμανιού, αφού το Λαύριο εξαιτίας της γεωγραφικής του θέσης, μπορεί να αντλήσει δρομολόγια από τα υπάρχοντα που λειτουργούν στη Ραφήνα και πάνε στις Κυκλάδες και στα νησιά του Βορείου Αιγαίου.

Ενώ ακόμη και αν ο ΟΛΛ λειτουργεί συμπληρωματικά με αυτόν του ΟΛΠ, η γεωγραφική του θέση προσδίδει πολλά πλεονεκτήματα, όπως ότι τα εμπορικά πλοία προσεγγίζουν τουλάχιστον μία ώρα γρηγορότερα το Λαύριο από ότι τον Πειραιά ή την Ελευσίνα.

Συμπερασματικά, η μελέτη δείχνει τις σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης του Λιμένος Λαυρίου, αφού στο άμεσο μέλλον θα πρέπει να εστιάσει στον τομέα της κρουαζιέρας και στον ελλιμενισμό των ιδιωτικών σκαφών, έχοντας συγκριτικά πλεονεκτήματα την γεωγραφική του θέση, τον κορεσμό των άλλων λιμένων της Αττικής σε συγκεκριμένους τομείς και την εγγύτητα του με τους μεγάλους περιφερειακούς οδικούς άξονες της Αττικής και το Διεθνές Αεροδρόμιο, όπου θα επιφέρει άμεση ανάπτυξη και πρόοδο της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το Λιμάνι και τη λειτουργία του.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- *Basic Statistics* (1994) (Brussels: Eurostat)
- Δήμος Λαυρίου, Ιστορικό Αρχείο Δήμου
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ)
- ESPO ANNUAL REPORT 2007-2008 Published 31 May 2008 on the occasion of the ESPO2008 Conference held in Algeciras, Spain
- EUROSTAT, (1997), External trade by mode of transport 1997, and EUROSTAT, (1997)
- Fleming D.K., and Baird., (1999) Some reflections on port competition in the United States and Western Europe. *Maritime Policy and Management* 26 (4), pp.383-394.
- Heaver T. Meersman H. Moglia F and van de Voorde E (2000), Do mergers and alliances influence European shipping and port competition? *Maritime Policy and Management* 28.293-305.
- Λαμπίρης Χ. (2007) «Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση Λιμενικής Διακυβέρνησης με στόχο την Ποιότητα» *Εργασία για την απονομή Διδακτορικού Διπλώματος*
- Λευκή Βίβλο –Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών μέχρι το 2010: Η ώρα των αποφάσεων
- Marco Polo Programme
- Martin, J. and Thomas, B.J. (2002) “The Container Terminal Community,” *Maritime Policy and Management*, 28: 279-292.
- Notteboom, T., Coeck, C. and van den Broeck, J. (2000), Measuring and Explaining the Relative Efficiency of Container Terminals by Means of Bayesian Stochastic Frontier Models, *International Journal of Maritime Economics*, 2: 83-106.
- Notteboom TE, Winkelmann W. (2001) Reassessing public sector involvement in European Seaports. *International Journal of Maritime Economics*
- Παρδάλη Α. (2001) “*Η ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ*” Αθήνα, Εκδ Σταμούλης
- Παρδάλη Α. (2007) “*ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ* ” Αθήνα, Εκδ Σταμούλης
- Peters, H.J., (2001). Developments in global seatriade and container shipping markets: their Effects of the port industry and private sector involvement. *International Journal of Maritime Economics* 3, 3–26.

- Porter, M.E., (1980), “” *Competitive Strategy: Techniques For Analyzing the Industries and Competitors*”, The Free Press New York.
- Πράσινη βίβλο της κοινότητας για τα θαλάσσια λιμάνια και την υποδομή τους (1999)
- Roll, Y. and Hayuth, Y. (1993) “Port Performance Comparison Applying Data Envelopment Analysis (DEA),” *Maritime Policy and Management*, 20: 153-161
- Sampler, J., (1998) ” Redefining Industry Structure for the Information Age”, *Strategic Management Journal* Vol. 19 pp. 343-355.
- Slack, B., McCalla, R.J., Comtois, C. (2002) Logistics and Maritime Transport: Fundamental Transformation, *paper presented at Annual Meeting of the American Association of Geographers*, Los Angeles, March 2002.
- Tongzon, J., Ganesalingam, S., (1994). An evaluation of asean port performance and efficiency. *Asian Economic Journal* 8 (3), 317-330.
- Tongzon, J.L. (1995) Determinants of port performance and efficiency. *Transportation Research: Part A*, 29, pp. 245 – 252
- Tongzon J and Heng Wu., (2005), Port Privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals), *Transport Research (A)* 39. pp. 405-424
- Trujillo L., Nombella G., (1999) “ Privatization and regulation of the seaport industry”, *Policy research working paper 2181*, online www.worldbank.org
- UNCTAD, (1992) Port Marketing and the third generation Port, TD/B C.4/ AC.7/14, UNCTAD, GENEVA
- www.oll.gr
- Χλωμούδης Κ.(2001) “Οργάνωση και διοίκηση λιμένων ” Εκδ. ΤΖΕΙ& ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ
- Χλωμούδης Κ.(2005) “Λιμενικός σχεδιασμός Στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία” Εκδ. ΤΖΕΙ& ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Οι ευκαιρίες, αυτές θα πρέπει να αξιολογηθούν από τη Διοίκηση με βάση τις στρατηγικές κατευθύνσεις και στόχους του Οργανισμού που θα μπορούσαν μέσω αυτών να εξυπηρετηθούν, όπως αναλύονται στον κάτωθι πίνακα (**στην αριστερή στήλη εμφανίζονται οι ευκαιρίες, στη μεσαία οι προϋποθέσεις αξιοποίησης και στη δεξιά στήλη οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι για τον λιμένα του Λαυρίου**), ενώ στην επόμενη σελίδα κάτωθι παρουσιάζεται ο χάρτης της μελλοντικής διαμόρφωσης του Λιμένα Λαυρίου:

Η στρατηγική θέση του λιμένα Λαυρίου στο πλαίσιο της Εθνικής Πολιτικής Λιμένων, που προκύπτει από:

- Εγγύτητα στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών
- Εγγύτητα σε υψηλής εξαιρετικής σημασίας τουριστικούς προορισμούς (Κυκλάδες και νησιά του Β. και Αν. Αιγαίου)
- Κορεσμό του λιμένα Ραφήνας
- Ανάγκη αποσυμφόρησης λιμένα Πειραιά
- Οδική διασύνδεση με την ΠΑΘΕ μέσω της Αττικής Οδού και του κλειστού τύπου δρόμου Κερατέας – Λαυρίου (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Αυτοκινητοδρόμων)
- Επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου (μακροπρόθεσμα)

Άμεση και ποιοτική υλοποίηση εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών του Λαυρίου (σύμφωνα με τις απαιτήσεις το Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου), καθώς και των παράπλευρων οδικών διασυνδέσεων (σύνδεση με ΠΑΘΕ και Αεροδρόμιο).

Άμεση σύνδεση με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και βελτίωση συγκοινωνιακών αξόνων και συγκοινωνιών προς και από Λαύριο.

Διασφάλιση παροχής ελκυστικών / ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας και κόστους στους χρήστες του λιμένα (σε ακτοπλόους και επιβάτες).

Επιχειρησιακή εξειδίκευση της έννοιας συμπληρωματικότητας του Λαυρίου ως προς το λιμάνι του Πειραιά (κατανομή ρόλων), από πλευράς Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Αποτελεσματική ενημέρωση / προσέλκυση των δυνητικών χρηστών του λιμένα (ακτοπλοϊκών εταιρειών, επιβατών, κ.α.).

Αδράνεια κινητοποίησης των μηχανισμών υλοποίησης των έργων και απορρόφησης των κοινοτικών πόρων, με αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό λειτουργίας του λιμένα.

Καθυστερήσεις στην αποτελεσματική οργάνωση και στελέχωση, που θα δημιουργήσουν καθυστερήσεις στην επιχειρησιακή αξιοποίηση των νέων σύγχρονων υποδομών που θα αναδεικνύουν την στρατηγική θέση του λιμένα Λαυρίου μέσα από την παροχή σύγχρονων και ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς ακτοπλοϊκές εταιρείες και επιβάτες.

Πλήρης και έντονος ανταγωνισμός των λιμένων Πειραιώς / Ραφήνας προς το λιμένα Λαυρίου, υπό καθεστώς έλλειψης διαμορφωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής.

<p>Η ανάπτυξη των νέων χρηματοδοτικών εργαλείων, όπως τα ΣΔΙΤ και το πρωτόκολλο χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων</p> <p>Η διασφάλιση σημαντικού ύψους κοινοτικών πόρων από το ΕΣΠΑ για την χρηματοδότηση των απαραίτητων λιμενικών και παράπλευρων συγκοινωνιακών διασυνδέσεων</p>	<p>Αξιοποίηση των δυνατοτήτων συνεργασίας με ιδιώτες επενδυτές στην χρηματοδότηση / λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών.</p> <p>Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Λιμανιού στο ενδεχόμενο συνένωσης των Λιμένων της Αττικής και παράλληλη αξιοποίηση του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου της ΕΤΠΕ για την υλοποίηση μεγάλων - ανταποδοτικών έργων υποδομής.</p>	<p>Η για διάφορους λόγους αδυναμία υλοποίησης των έργων και απορρόφησης των χρηματοδοτικών πόρων (καθυστερήσεις στην οριστικοποίηση των τεχνικών προδιαγραφών και των μελετών εφαρμογής, προβληματικοί ανάδοχοι, ελλείψεις υλικών, καθυστερήσεις απαλλοτριώσεων κλπ)</p>
---	---	--

<p>Η διαχειριστική ανεξαρτητοποίηση και αυξημένη ευελιξία λειτουργίας που συνεπάγεται η μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Λαυρίου σε Ανώνυμη Εταιρεία Λιμένα Λαυρίου (Ν. 2932/01).</p>	<p>Η παροχή ελκυστικών / ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών από πλευράς ποιότητας και κόστους, στα πλαίσια της συμπληρωματικότητας με τους άλλους λιμένες Αττικής και των γενικότερων κατευθύνσεων της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών.</p> <p>Η άμεση και αποτελεσματική σταδιακή οργάνωση και στελέχωση του Οργανισμού.</p> <p>Αξιοποίηση των δυνατοτήτων συνεργασίας με ιδιώτες επενδυτές στην χρηματοδότηση / λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμενικών υποδομών.</p> <p>Επιτυχής επικοινωνία / αποδοχή των αρμοδιοτήτων και ευθυνών της ανώνυμης εταιρείας ως νέας αρχής από την τοπική αυτοδιοίκηση / τοπικούς φορείς / υφιστάμενους χρήστες των λιμενικών υποδομών</p> <p>Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων του Λιμένα Λαυρίου στα πλαίσια της ενδεχόμενης εφαρμογής σχεδίου συνένωσης των Λιμένων της Αττικής</p>	<p>Αδυναμία αποτελεσματικής αξιοποίησης του νέου ευέλικτου πλαισίου λειτουργίας αναλαμβάνοντας και υλοποιώντας τις απαραίτητες πρωτοβουλίες, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την μη αντίθεση προς την τοπική κοινωνία.</p> <p>Πιθανός περιορισμός του ρόλου του Λιμένα στην ενδεχόμενη εφαρμογή του σχεδίου συνένωσης των Λιμένων της Αττικής</p>
--	---	---

<p>Η υφιστάμενη αποδοχή της τοπικής κοινωνίας / τοπικών φορέων και η συναίνεση τοπικής κοινωνίας - Δημοσίου για το ρόλο του λιμένα Λαυρίου, ως σημαντικότετου <i>μοχλού μελλοντικής ανάπτυξης</i> της Λαυρεωτικής.</p>	<p>Η διατήρηση των υφιστάμενων πολύ καλών σχέσεων και καλής επικοινωνίας μεταξύ Ο.Λ.Λ. και τοπικής κοινωνίας / τοπικών φορέων.</p> <p>Εξασφάλιση αποδοχής και συνεργασίας της τοπικής αυτοδιοίκησης στα θέματα ανάπτυξης και λειτουργίας του λιμένα.</p> <p>Η αξιοποίηση του τοπικού ανθρώπινου δυναμικού και επιχειρήσεων, στη λειτουργία και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του λιμένα.</p>	<p>Σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα.</p>
--	--	--

ΠΙΝΑΚΑΣ: Προβλεπόμενες Εκμεταλλεύσεις Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Λαυρίου (ΠΗΓΗ: ΟΑΛ και περαιτέρω ανάλυση και επεξεργασία από τον γράφων)

ΘΕΣΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ
<p style="text-align: center;">I</p> <p style="text-align: center;">ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ</p>	<p style="text-align: center;">ΖΩΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ</p> <p style="text-align: center;"><i>συμπληρωματικά με</i></p> <p style="text-align: center;">ΔΟΜΗΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Νέος Επιβατικός Σταθμός, προϋπολογισμού 10,2 εκ. ευρώ, Στο εσωτερικό του σταθμού δημιουργία χώρων αναμονής, ελέγχου εισιτηρίων, πληροφοριών, υγιεινής, αποθήκευσης, ενώ επίσης προβλέπεται η τοποθέτηση αυτόματων μηχανών πώλησης ροφημάτων, τηλεφωνικών θαλάμων και αυτόματων μηχανών ανάληψης μετρητών. Επίσης, προβλέπονται χώροι για εστιατόρια, καφέ, καταστήματα πώλησης σουβενίρ, ιατρείο, αίθουσα ψυχαγωγίας με ηλεκτρονικά παιχνίδια, και φυσικά χώροι για τη στέγαση ναυτιλιακών πρακτόρων. Η ανάπτυξη του επιβατικού σταθμού ακτοπλοΐας δεν είναι ένα ώριμο έργο, δεδομένου ότι εκκρεμούν σημαντικά θέματα που επηρεάζουν άμεσα το σχεδιασμό του, όπως η ακριβής χωροθέτηση του σταθμού του προαστιακού σιδηροδρόμου, οι χώροι στάθμευσης κ.α. • Επιβατικός Σταθμός Ζώνης Ακτοπλοΐας Ταχυπλόων, προϋπολογισμού 6,25 εκ. Ευρώ, που θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ. Προβλέπεται να έχει εμβαδόν 3.000 τ.μ. και θα διαθέτει υπερυψωμένο σταθερό διάδρομο προσέγγισης των πλοίων. Στον επιβατικό σταθμό θα παραχωρηθεί χώρος συνολικού εμβαδού 500 τ.μ περίπου για να φιλοξενηθεί το Λιμεναρχείο Λαυρίου. • Κατασκευή Υπαίθριου Χώρου Στάθμευσης οχημάτων για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας ταχυπλόων. • Το τμήμα επιβατικής χρήσης προβλέπεται να είναι περιφραγμένο στο σύνολό του για λόγους ασφαλείας, στα πλαίσια της ευρωπαϊκής νομοθεσίας που τάσσεται υπέρ των λιμανιών «κλειστού τύπου».
<p style="text-align: center;">II</p> <p style="text-align: center;">ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</p>	<p style="text-align: center;">ΖΩΝΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ & ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ</p> <p style="text-align: center;"><i>συμπληρωματικά με</i></p> <p style="text-align: center;">ΖΩΝΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Παραλιακός πεζόδρομος, με αφετηρία τον επιβατικό σταθμό ακτοπλοΐας και κατάληξη στην αρχή του εμπορικού λιμένα. Σε όλο το μήκος του παραλιακού πεζόδρομου προβλέπεται κατασκευή ποδηλατοδρόμου, ο διαχωρισμός του οποίου θα γίνει με νησίδα πρασίνου. • Διαμόρφωση Πλατείας – Υπαίθριου χώρου μπροστά από τον Προβλήτα II και Κτιριακού Συγκροτήματος που θα περιλαμβάνει εστιατόριο και αναψυκτήρια. • Στην πίσω πλευρά του κτιριακού συγκροτήματος της πλατείας, θα υπάρχει Κτίριο όπου προβλέπεται να στεγάζεται ο Οργανισμός, Πύργος Ελέγχου και άλλες υπηρεσίες. • Κατασκευή κτιριακού συγκροτήματος στο χώρο δίπλα από τον προβλήτα I, ο οποίος προβλέπεται να στεγάζει αναψυκτήρια και εμπορικά καταστήματα (π.χ. ναυτιλιακά είδη). • Φυλασσόμενη Ζώνη κατά μήκος του τουριστικού καταφυγίου έτσι ώστε να παρέχεται ασφάλεια στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Εντός της συγκεκριμένης ζώνης τοποθέτηση επιπλέον Pillars για παροχή νερού και ρεύματος σε όλα τα σκάφη.

ΘΕΣΗ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΧΡΗΣΗ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙΣ
<p align="center">III</p> <p align="center">ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙ ΩΝ</p>	<p align="center">ΖΩΝΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ</p> <p align="center"><i>συμπληρωματικά με</i></p> <p align="center">ΔΟΜΗΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Το τμήμα θα αποτελεί ζώνη SHENGEN και θα είναι περιφραγμένο στο σύνολό του. • Η αρχική πρόβλεψη για τη δημιουργία προσωρινού Επιβατικού Σταθμού Κρουαζιερόπλοιων από ιδιώτη με σύμβαση παραχώρησης δεν δρομολογήθηκε τελικά, διότι η δραστηριότητα των κρουαζιερόπλοιων δεν είχε σημαντική ανάπτυξη τα προηγούμενα χρόνια.
<p align="center">IV</p> <p align="center">ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΝΕΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ</p>	<p align="center">ΖΩΝΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ</p> <p align="center"><i>συμπληρωματικά με</i></p> <p align="center">ΔΟΜΗΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΖΩΝΗΣ ΛΙΜΕΝΑ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Η χερσαία ζώνη του νέου εμπορικού λιμένα δεν έχει διαμορφωθεί ακόμη, • Ο χώρος προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί για τις εμπορευματικές δραστηριότητες του λιμένα (φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων) και θα διαθέτει τις απαιτούμενες ανωδομές (αποθήκες, κ.λ.π.) και εξοπλισμό. • Θα πρέπει να πραγματοποιηθούν έργα απομάκρυνσης του υπάρχοντος προσωρινού κυματοθραύστη
<p align="center">V</p> <p align="center">ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ</p>	<p align="center">ΖΩΝΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Προβλέπεται διατήρηση του αλιευτικού καταφυγίου εντός των χώρων του σημερινού λιμένα.

ΠΙΝΑΚΑΣ: Χάρτης που δείχνει την μελλοντική επέκταση του Λιμένος Λαυρίου (MASTER PLAN)



ΠΙΝΑΚΑΣ: Οικονομικά στοιχεία Ο.Λ.Α. για την περίοδο 2002-2006 (ΠΗΓΗ:ΟΔΔ)

**Ο.Λ.Α. Α.Ε.
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
2002 - 2006**

