

*Ο Λιμένας Βόλου τον 21<sup>ο</sup> αιώνα (οικονομικά στοιχεία,  
στατιστικά, υποδομές, υπηρεσίες), από το 2001 έως  
σήμερα και προοπτικές ανάπτυξης.*



Διπλωματική εργασία που εκπονήθηκε στο Π.Μ.Σ.  
Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη, & Διοίκηση Λιμένων.

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Δρ ΓΙΑΝΤΣΗ ΘΕΟΔΩΡΑ  
Ε.ΔΙ.Π. ΕΜΠ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ι. ΦΕΥΓΑΣ Α.Μ.20026  
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2024



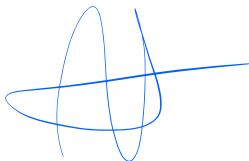
## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Παναγιώτης Φεύγας του Ιωάννη με αριθμό μητρώου DLM-20026 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολο τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου.

Ο Δηλών



Παναγιώτης Φεύγας

## Μέλη Τριμελούς Επιτροπής

1. Γιαντσή Θεοδώρα
2. Τσότσολας Νικόλαος
3. Κομισόπουλος Φαίδων

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα θερμά να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα της Διπλωματικής μου Εργασίας Δρ. Θεοδώρα Γιαντσή για την πολύτιμη καθοδήγησή της, καθώς και τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής για τον χρόνο που αφιέρωσαν.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους μου στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου Α.Ε. για τη βοήθειά τους στη συγκέντρωση των στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα εργασία, καθώς και τον αδερφό μου Αθανάσιο Φεύγα για τη συμπαράστασή του και τις συμβουλές του.





## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία συντάχθηκε με σκοπό την παρουσίαση και ανάλυση της ιστορικής ανάδρομης της λειτουργίας του λιμένα Βόλου, την ολοκληρωμένη και εμπειριστατωμένη έρευνα σχετικά με την εμπορική και οικονομική δραστηριότητα της Ο.Λ.Β. Α.Ε., τις υποδομές, τον εξοπλισμό, την παροχή υπηρεσιών προς τους χρήστες του λιμένα, καθώς και την τουριστική και επιβατική κίνηση.

Περιλαμβάνει επίσης την ανάλυση, μελέτη και σχολιασμό του MasterPlan του λιμένα, όπως και την παρουσίαση των πολιτικών οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών με έμφαση στην τελευταία δεκαετία, ώστε να μελετηθεί ενδελεχώς η περίοδος των μνημονίων αλλά και της πανδημίας του Covid-19, σχετικά με τον τρόπο που επηρέασε την λειτουργία του λιμένα. Τέλος, παρουσιάζονται και αξιολογούνται οι μέθοδοι ανάπτυξης και αξιοποίησης του λιμένα υπό το πρίσμα των εθνικών και διεθνών εξελίξεων στη λιμενική βιομηχανία.

Όσον αφορά την μελέτη της ιστορικής πορείας του λιμένα Βόλου, αυτή ξεκινά από την περίοδο της αρχαιότητας, συνεχίζεται στην περίοδο της τουρκοκρατίας, όπου και ουσιαστικά τέθηκαν οι βάσεις της δημιουργίας του λιμανιού αλλά και της σύγχρονης πόλης του Βόλου και καταλήγει στον 21<sup>ο</sup> αιώνα με τη μορφή του λιμένα όπως υφίσταται σήμερα.

Εν συνεχεία παρουσιάζεται η οργανωτική δομή της Ο.Λ.Β. Α.Ε., που αποτελεί τον φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα, και γίνεται εκτενής αναφορά στις υποδομές και τον μηχανολογικό εξοπλισμό που διαθέτει ο λιμένας προς εξυπηρέτηση των πελατών του. Ακολουθεί η μελέτη της εμπορικής και οικονομικής δραστηριότητας της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (εμπορευματική και επιβατική κίνηση) κατά την τελευταία εικοσαετία, ενώ δίνεται έμφαση στις ιδιαίτερες συνθήκες που δημιούργησε η κρίση χρέους της χώρας κατά την δεύτερη δεκαετία του αιώνα, καθώς και η πρόσφατη πανδημία του Covid-19 αναλύοντας ταυτοχρόνως και τον τρόπο που επηρεάστηκε η λειτουργία του λιμένα.

Επίσης, στην παρούσα εργασία γίνεται εκτενής αναφορά στο MasterPlan του λιμένα, όπου παρουσιάζεται το μοντέλο ανάπτυξης του. Εξετάζονται και αξιολογούνται προτεινόμενα έργα υποδομής και λειτουργίες και αποτυπώνονται προβληματισμοί σχετικά με το σχεδιασμό ορισμένων τομέων δραστηριοτήτων όπως η μεταφορά και εναπόθεση Ε/Κ, καθώς και η κρουαζιέρα.

Η τελευταία ενότητα της παρούσας εργασίας περιλαμβάνει την παρουσίαση δυο μοντέλων ανάπτυξης και αξιοποίησης του λιμένα Βόλου. Το πρώτο μοντέλο αφορά την πώληση πακέτου μετοχών της επιχείρησης, με αναφορά και αξιολόγηση σε παραδείγματα από την διεθνή αλλά και εθνική λιμενική βιομηχανία, ενώ το δεύτερο αφορά την πρόταση ανάπτυξης του λιμένα μέσω της ένταξης του στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ).





## ABSTRACT

This MSc thesis was developed with the aim of presenting and analyzing the historical retrospect of the operation of the Port of Volos, the comprehensive and thorough research regarding the commercial and economic activity of O.L.V. S.A., the infrastructure, the equipment, and the provision of services to the users of the port, as well as the tourist and passenger traffic.

It also includes the analysis, study and commentary of the Master Plan of the port, as well as the presentation of the political economic and social conditions with an emphasis on the last decade, in order to thoroughly study the period of the memorandums as well as the Covid-19 pandemic, regarding the way that affected the operation of the port. Finally, port development and utilization methods are presented and evaluated in the light of national and international developments in the port industry.

The study of the historical course of the port of Volos, it starts from the period of antiquity, continues in the period of the Turkish occupation, where the foundations of the creation of the port and the modern city of Volos were essentially laid, and ends in the 21st century in the form of the port as it exists today.

Afterwards, the organizational structure of OLB S.A, which is the operator of the port is presented, and extensive reference is made to the infrastructure and mechanical equipment that the port has to serve its customers. The next section of this thesis includes the study of the commercial and economic activity of O.L.V. SA (freight and passenger traffic) during the last twenty years, while emphasis is placed on the special conditions created by the country's debt crisis during the second decade of the century, as well as the recent Covid-19 pandemic, and the way in which the operation of the port was affected.

Also in this thesis, extensive reference is made to the Master Plan of the port, where its development model is presented. Proposed infrastructure projects and operations are examined and evaluated, and design considerations for certain areas of activity such as container transport and storage, as well as cruising, are identified.

The last section of this paper includes the presentation of two models of development and utilization of the port of Volos. The first model reviews the sale of a package of company shares, with reference and evaluation to examples from the international as well as the national port industry, while the second refers to the proposal of the development of the port through its inclusion in the HELLENIC HOLDINGS & PROPERTY COMPANY SA. (EESYP)



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	15
1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	15
1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ.....	15
1.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	15
2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	17
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ.....	17
2.2 ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑ.....	19
2.3 ΓΕΝΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	20
2.3.1 ΛΙΜΕΝΕΣ 1ης ΓΕΝΙΑΣ.....	21
2.3.2 ΛΙΜΕΝΕΣ 2ης ΓΕΝΙΑΣ.....	22
2.3.3 ΛΙΜΕΝΕΣ 3ης ΓΕΝΙΑΣ.....	23
2.3.4 ΛΙΜΕΝΕΣ 4ης ΓΕΝΙΑΣ.....	24
2.3.5 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (5 <sup>Η</sup> ΓΕΝΙΑ).....	25
3. ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	27
3.1 ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	27
3.2 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	29
3.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	29
3.2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	29
3.2.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ.....	30
3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ- ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ.....	31
3.3.1 ΔΟΜΗ.....	31
3.3.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ.....	33
3.3.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	34
3.3.4 ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	36
3.4 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ.....	37
3.5 ΠΑΡΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	38
3.5.1 ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4597/2019.....	39
4. ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ.....	41
4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ.....	41

4.1.1	ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ .....	41
4.1.2	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ .....	42
4.1.3	ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ.....	43
4.2	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε. ....	51
4.2.1	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ-ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ.....	51
4.2.2	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ.....	52
4.2.3	ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ – ΤΜΗΜΑΤΑ – ΑΝΕΞ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ .....	53
4.2.4	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Ο.Λ.Β Α.Ε.....	55
4.3	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ .....	56
4.3.1	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.....	57
4.3.2	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ- ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ .....	58
4.3.3	ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ.....	59
4.3.4	ΛΟΙΠΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	62
4.4	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ.....	64
4.4.1	ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ .....	64
4.4.2	ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ & ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ .....	67
4.4.3	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ- ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ .....	67
5.	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ & ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ (2001 -2021) .....	71
5.1	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2021 .....	71
5.1.1	ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ.....	71
5.1.2	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΧΥΔΗΝ & ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ .....	72
5.1.3	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERS).....	76
5.1.4	ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ.....	78
5.2.	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ .....	80
5.3	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2021 .....	81
5.3.1	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	82
5.3.2	ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Κ/Π.....	83
5.4	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2000-2021 .....	84
5.4.1	ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	87
5.5	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2000-2021 .....	88
5.5.1	ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	91
6.	MASTERPLAN ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ .....	94

6.1 ΟΡΙΣΜΟΣ MASTERPLAN ΛΙΜΕΝΑ.....	94
6.1.1 ΣΚΟΠΟΣ MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΑ.....	95
6.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	95
6.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	96
6.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ .....	97
6.4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	97
6.4.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ. ....	99
6.4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΕΜΠΟ.....	100
7. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ .....	104
7.1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΩΛΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ .....	104
7.1.2 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ .....	104
7.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΩΛΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ .....	106
7.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΕΕΣΥΠ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.).....	107
7.3.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ).....	107
7.3.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ Ο.ΛΒ.Α.Ε. ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΤΙΣ ΛΟΙΠΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΕΣΥΠ.....	111
7.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΕΣΥΠ.....	115
7.4.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ 1 <sup>ου</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ .....	116
7.5 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ 2 <sup>ου</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ (Container Terminal).....	122
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	124
8.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ.....	124
8.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ &ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑ.....	124
8.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ .....	125
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ- ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ.....	134
ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	134
ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	135
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ .....	135
ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ .....	136

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία συντάχθηκε με σκοπό την παρουσίαση και ανάλυση της λειτουργίας του λιμένα Βόλου, τόσο στον εμπορικό όσο και στον επιβατικό και τουριστικό τομέα κατά την περίοδο των τελευταίων 20 ετών. Ο λιμένας του Βόλου βρίσκεται στο εσώτατο σημείο του Παγασητικού Κόλπου, καταλαμβάνει θαλάσσια έκταση περίπου 1.350 τετραγωνικών χιλιομέτρων, διαθέτει τέσσερις προβλήτες, (κεντρικός και προβλήτες Νο1, Νο2, Νο3 εμπορικού λιμένα) με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων της τάξης των 4500 μέτρων.

Κατά την ανάπτυξη της διπλωματικής εργασίας συλλέχθηκαν, καταγράφηκαν και αξιολογήθηκαν πληροφορίες σχετικά με την εμπορευματική και οικονομική δραστηριότητα του λιμένα, τις υποδομές και τον εξοπλισμό του, την διοικητική του οργάνωση και λειτουργία, το υφιστάμενο MasterPlan, ενώ έλαβε χώρα και μία εκτενής ιστορική ανασκόπηση με σκοπό την κατανόηση των ιστορικών, κοινωνικών και πολιτικών συνθηκών που συνέβαλαν στη μορφή του σύγχρονου λιμένα Βόλου. Επίσης, παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν δυο διαφορετικά μοντέλα ανάπτυξης και αξιοποίησης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (πώληση πακέτου μετοχών, ένταξη ΕΕΣΥΠ) με βάση την εμπειρία από την διεθνή αλλά και εθνική λιμενική βιομηχανία και παρουσιάστηκε μια σύνθεση προτάσεων βάση των οποίων ο λιμένας του Βόλου δύναται, ακολουθώντας το δεύτερο μοντέλο, να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος και να εισέλθει σε τροχιά συνεχούς ανάπτυξης και κερδοφορίας.

### 1.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε κατά την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας περιλαμβάνει μια εκτενή βιβλιογραφική επισκόπηση, τόσο από την εθνική όσο και από την διεθνή βιβλιογραφία, σχετιζόμενη με την κατανόηση της λειτουργίας των λιμένων, της μορφής οργάνωσης και διοίκησης αυτών, καθώς και με την παρουσίαση των σύγχρονων τάσεων ανάπτυξης και αξιοποίησης τους.

Στη συνέχεια αντλήθηκαν υπάρχοντα στοιχεία από τις υπηρεσίες της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (ισολογισμοί, στατιστικά διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών, σχέδια κτηριακών υποδομών, καταστάσεις και εγχειρίδια μηχανολογικού εξοπλισμού), αλλά και από υπηρεσίες φορέων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο (ΕΛΣΤΑΤ, ΥΝΑΝΠ, UNCTAD), τα οποία εξετάστηκαν ενδελεχώς με σκοπό την πραγματοποίηση αναλύσεων, την εξαγωγή συμπερασμάτων και την σύνθεση προτάσεων.

### 1.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αναπτύσσεται σε οκτώ κεφάλαια.

**Κεφάλαιο 1.** Εισαγωγή και αναφορά στο αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας, καθώς και μεθοδολογία εκπόνησης.

**Κεφάλαια 2 & 3.** Βιβλιογραφική ανασκόπηση σχετιζόμενη με τον ορισμό και τις γενιές των λιμένων, την διάρθρωση του Ελληνικού λιμενικού συστήματος και τα διεθνή μοντέλα ανάπτυξης λιμένων.

**Κεφάλαιο 4.** Παρουσίαση της ιστορική διαδρομής του λιμένα Βόλου. Αναλυτική περιγραφή και παρουσίαση των υποδομών του επιβατικού και εμπορικού λιμένα, καθώς και του σιδηροδρομικού Πορθμείου Πευκακίων. Περιγραφή της οργάνωσης και λειτουργίας της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Περιγραφή του μηχανολογικού εξοπλισμού διαχείρισης φορτίων του εμπορικού λιμένα Βόλου, καθώς και του εξοπλισμού και των αρμοδιοτήτων του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και εξοπλισμού της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

**Κεφάλαιο 5.** Παρουσίαση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Βόλου των οικονομικών αποτελεσμάτων, της επίδρασης των δραστηριοτήτων του λιμένα στην τοπική οικονομία και της ανάπτυξης κρουαζιέρας και θαλασσίου τουρισμού την περίοδο 2000-2021.

**Κεφάλαιο 6.** Ανάλυση του MasterPlan του λιμένα Βόλου.

**Κεφάλαιο 7.** Παρουσίαση προοπτικών ανάπτυξης και αξιοποίησης του λιμένα Βόλου με βάση δυο διαφορετικά μοντέλα, (πώληση πακέτου μετοχών, ένταξη ΕΕΣΥΠ).

**Κεφάλαιο 8.** Συμπεράσματα.



## 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

### 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

Ο όρος λιμένας αποδίδεται στην Αγγλική γλώσσα με τη λέξη port και προέρχεται από το λατινικό portus, που σημαίνει πύλη. Οι λιμένες μπορούν να χαρακτηριστούν ως σημεία σύγκλισης μεταξύ των χερσαίων και θαλάσσιων τομέων κυκλοφορίας εμπορευμάτων και κατά περίπτωση επιβατών. Ο θαλάσσιος τομέας δύναται να περιλαμβάνει ευρεία γεωγραφική κάλυψη- σχετιζόμενη με το διεθνές εμπόριο-, ενώ ο χερσαίος περιλαμβάνει την γεωγραφική θέση του λιμένα (Rodrigue et al., 2017).

Σύμφωνα με την UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) οι λιμένες αποτελούν στρατηγικά εργαλεία εμπορικής πολιτικής στην εγχώρια και διεθνή οικονομία και βασικό σημείο διεπαφής μεταξύ των εθνών, μέσω πολλών διακινήσεων αγαθών, ανθρώπων και πληροφοριών. Τα λιμάνια υπήρξαν ζωτικοί κόμβοι στο παγκόσμιο δίκτυο εμπορίου καθ' όλη την διάρκεια της ιστορίας. (UNCTAD, 2016).

Σύμφωνα με την Παρδάλη (1997), κατά την αρχαιότητα η έννοια του λιμένα περιλάμβανε τους “Φυσικούς” λιμένες, πολλές παράκτιες ή παραποτάμιες δηλαδή περιοχές που λόγω φυσικής διαμόρφωσης (όρμοι, πτυχώσεις ακτών), ήταν σε θέση να προσφέρουν ασφαλές καταφύγιο στα σκάφη. Ανεξάρτητα από την εποχή, τα στοιχεία της φύσης, παράλληλα διέθεταν τα κατάλληλα γεωγραφικά χαρακτηριστικά (βάθη, θαλάσσια επιφάνεια), ώστε τα σκάφη αυτά να είναι σε θέση να προσεγγίσουν, να αγκυροβολήσουν και να φορτοεκφορτώσουν τα εμπορεύματα.

Με το πέρασμα των ετών η ανθρώπινη παρέμβαση με την μορφή κατασκευής έργων και πραγματοποίησης βελτιώσεων πολλών υπαρχόντων φυσικών λιμένων οδήγησε στη δημιουργία του “Τεχνητού λιμένα”. Πλέον γύρω από την περιοχή του λιμανιού λαμβάνει χώρα σημαντική εμπορική και οικονομική δραστηριότητα και αρχίζει να σχηματίζεται αστικός ιστός.

Το παλαιότερο γνωστό τεχνητό λιμάνι ανακαλύφθηκε στην περιοχή Βαντίαλ Ζάρφ, σε απόσταση 150km νότια της Διώρυγας του Σουέζ και χρονολογείται περί το 2550 π.Χ. Υπήρξε σύμφωνα με πολλούς ερευνητές κέντρο εξαγωγής χαλκού και άλλων μεταλλευμάτων και παράλληλα σημαντικός κόμβος επικοινωνίας μεταξύ του κόλπου του Σουέζ και της κοιλάδας του Νείλου (Τα Νέα, 2013).

Στο πλαίσιο της συνεχώς αυξανόμενης εμπορικής και οικονομικής ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών, προέκυψε η απαίτηση για τη δημιουργία λιμένων με βελτιωμένα χαρακτηριστικά όσον αφορά τα μεγέθη των προβλητών, τα βάθη κ.τ.λ., οι όποιοι είχαν ως σκοπό τον ασφαλή ελλιμενισμό, την γρήγορη και αποτελεσματική φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων, αλλά βασικός προσανατολισμός παρέμενε η εξυπηρέτηση των πλοίων (τα έργα υποδομής είναι προσανατολισμένα στο θαλάσσιο μέτωπο) και δευτερευόντως η εξυπηρέτηση εμπορευμάτων και επιβατών. Τα λιμάνια που δημιουργήθηκαν με βάση τις παραπάνω συνθήκες χαρακτηρίζονται από τον όρο “Παραδοσιακά λιμάνια.”

Το “Σύγχρονο λιμάνι” αποτελεί την φυσική εξέλιξη των παραδοσιακών λιμένων και προέκυψε από την ανάγκη δημιουργίας διαύλων επικοινωνίας και δικτύων μεταφορών μεταξύ των λιμένων με τα κέντρα παραγωγής, διανομής και

κατανάλωσης. Ουσιαστικά ο λιμένας πλέον αποτελεί κρίκο εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics), όπως αναφέρεται από τον Robinson (2001), και κατά συνέπεια για την ολοκληρωμένη του λειτουργία απαιτεί την κατασκευή σύνθετων έργων υποδομής με σκοπό, πέρα από την διαδικασία φορτοεκφόρτωσης, την παροχή υπηρεσιών που σχετίζονται με την διαχείριση και μεταφορά των εμπορευμάτων. Οι Marlow και Ραχάιο (2003), ορίζουν τους σύγχρονους λιμένες *“ως οι περιοχές που διαθέτουν υποδομές και ανωδομές ικανές να υποδεχθούν πλοία καθώς και άλλα μεταφορικά μέσα, να διαχειριστούν φορτία και να παρέχουν υπηρεσίες διαχείρισης που θα προσθέτουν αξία στο προϊόν”*.

Οι παραπάνω εξελίξεις στη δομή και λειτουργία των λιμένων οδήγησαν στην ανάπτυξη των *“Λιμενικών Τερματικών Σταθμών”*. Ο όρος αναφέρεται στον τομέα του λιμένα ο οποίος είναι εξειδικευμένος στη διαχείριση συγκεκριμένου τύπου φορτίου (επιβατικής κίνησης) και διαθέτει τον ανάλογο εξοπλισμό (πολλές φορές εξειδικευμένο), υποδομές και εγκαταστάσεις (Παρδάλη, 2001).

Οι Λιμενικοί Τερματικοί Σταθμοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής. (Πάλης, 2020).

#### • Εμπορευματικός Λιμένας.

- Γενικά φορτία.
- Containers.
- Ro-Ro.
- Φορτία χύδην (πετρελαιοειδή, υγροποιημένα αέρια, άνθρακας, δημητριακά, λιπάσματα, προϊόντα σιδήρου, κλπ.)
- Τερματικοί σταθμοί ειδικού σκοπού.
- Τερματικοί σταθμοί πολλαπλών χρήσεων (multipurpose).

#### • Επιβατηγός Λιμένας.

- Κρουαζιέρα.
  - Αφετηριακοί λιμένες (home-port).
  - Ενδιάμεσοι λιμένες (port of call).
  - Υβριδικοί λιμένες (Αφετηριακοί + Ενδιάμεσοι).
- Ακτοπλοΐα.

#### • Τουριστικός Λιμένας.

- Μαρίνα.
- Καταφύγιο.
- Αγκυροβόλιο.

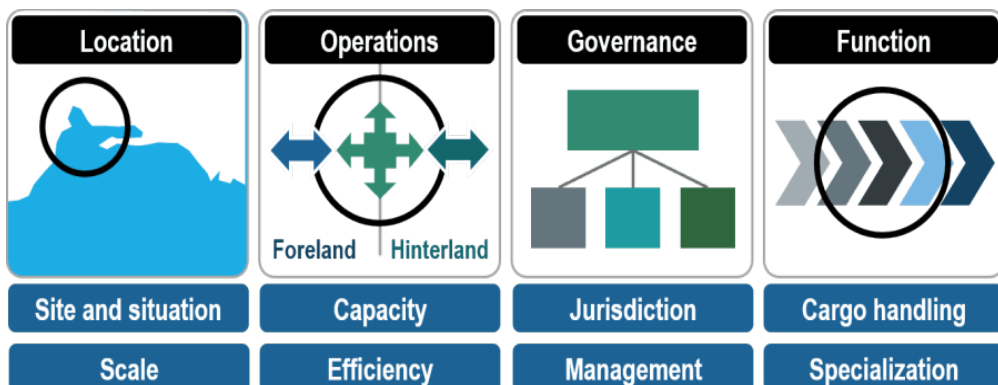
#### • Αλιευτικός Λιμένας.

- Ιχθυόσκαλα.

## 2.2 ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑ

Οι λιμένες αποτελούν πολυδιάσπατες δομές σχετιζόμενες στενά με την γεωγραφία, την λειτουργία, τη δομή διακυβέρνησης και την ένταξη τους στις αλυσίδες εφοδιασμού. Σύμφωνα με τους Rodrigue et al. (2017), υπάρχουν 4 διαστάσεις που ορίζουν τον ρόλο και τη λειτουργία ενός λιμένα.

- **Θέση Λιμένα.** Ο λιμένας αποτελεί το σημείο επαφής μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου τομέα, έχει συγκεκριμένα γεωγραφικά χαρακτηριστικά τα οποία δεν αλλάζουν αλλά μπορούν κατά περίπτωση και κατά απαίτηση να βελτιωθούν με την εκτέλεση έργων υποδομής. Η συγκριτική θέση του λιμένα δύναται επίσης να μεταβληθεί, καθώς μπορεί να σχετίζεται με μεγάλες ζώνες παραγωγής και κατανάλωσης.
- **Λειτουργίες Λιμένα.** Τα λιμάνια διαθέτουν συγκεκριμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά σχετιζόμενα με τον τύπο των φορτίων που μπορούν να διαχειριστούν, καθώς επίσης και με τις υποδομές, τον μηχανολογικό εξοπλισμό και τις συνδέσεις με την ενδοχώρα που διαθέτουν.
- **Διοικητική Μονάδα.** Ένας λιμένας αποτελεί μια καθορισμένη διοικητική μονάδα η οποία αποτελείται από την ιδιοκτησία του γεωγραφικού χώρου και τις νόμιμες αρμοδιότητες με τις οποίες είναι επιφορτισμένος. Η Λιμενική Αρχή (Port Authority), αποτελεί τον φορέα διαχείρισης του λιμένα και έχει συνήθως τη δικαιοδοσία αποφάσεων πάνω σε έργα ανάπτυξης και εξασφάλισης χρηματοδοτήσεων. Δύναται επίσης η λειτουργία και διαχείριση Τερματικών Σταθμών ή και ολόκληρων λιμένων να ανατίθεται/μισθώνεται σε ιδιωτικές εταιρίες.
- **Αλυσίδα Αξίας.** Ένα λιμάνι προσθέτει αξία στις αλυσίδες μεταφοράς και εφοδιασμού μέσω της δυνατότητας διαχείρισης εμπορευμάτων που διαθέτει. Ιστορικά, βαριές βιομηχανικές δραστηριότητες όπως χαλυβουργεία και πετροχημικά εργοστάσια εντοπίζονται εντός ή πλησίον λιμένων. Αυτή η διαδικασία συνεχίζεται ανελλιπώς ενώ παράλληλα παρατηρείται και η εξειδίκευση των λιμένων σε συγκεκριμένες δραστηριότητες (ορυκτά, ενέργεια εμπορευματοκιβώτια κ.α.).



Εικόνα 1. Οι 4 διαστάσεις ενός Λιμένα. Πηγή Rodrigue et al.

Σύμφωνα με την Παρδάλη (2007) ένας λιμένας αποτελεί έναν σύνθετο οργανισμό στον οποίο λαμβάνει χώρα μεγάλος αριθμός δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με τα πλοία, τα χερσαία μέσα μεταφοράς, τα φορτία και το επιβατικό κοινό. Αναλυτικότερα:

#### **Υπηρεσίες σχετιζόμενες με πλοία :**

- Πλοήγηση.
- Ρυμούλκηση.
- Ασφαλής προσόρμιση.
- Καθορισμός της θέσης/μεθόδου προσόρμισης/αγκυροβόλησης.
- Υδροδότηση πλοίων.
- Εφοδιασμός με τρόφιμα και εφόδια και καύσιμα.
- Δεξαμενισμός και επισκευή πλοίων.
- Υπηρεσίες υποδοχής/παράδοσης κατάλοιπων.

#### **Υπηρεσίες σχετιζόμενες με φορτία :**

- Φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων.
- Μεταφόρτωση (transshipment).
- Διαχείριση φορτίων εντός του Τερματικού Σταθμού.
- Αποθήκευση/ στοιβασία.
- Παράδοση και παραλαβή φορτίων από και προς χερσαία μέσα μεταφοράς.
- Διαλογή, συσκευασία, μεταποίηση.

#### **Υπηρεσίες σχετιζόμενες με χερσαία μέσα μεταφοράς.**

- Υποδοχή και στάθμευση στον χώρο του λιμένα. (χερσαία ζώνη).
- Σύνδεση με χερσαία μεταφορικά δίκτυα.

#### **Υπηρεσίες σχετιζόμενες με επιβατικό κοινό:**

- Διαδικασίες επιβίβασης/ αποβίβασης επιβατών.
- Διαδικασίες επιβίβασης/ αποβίβασης οχημάτων.
- Διαχείριση αποσκευών.

## **2.3 ΓΕΝΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ**

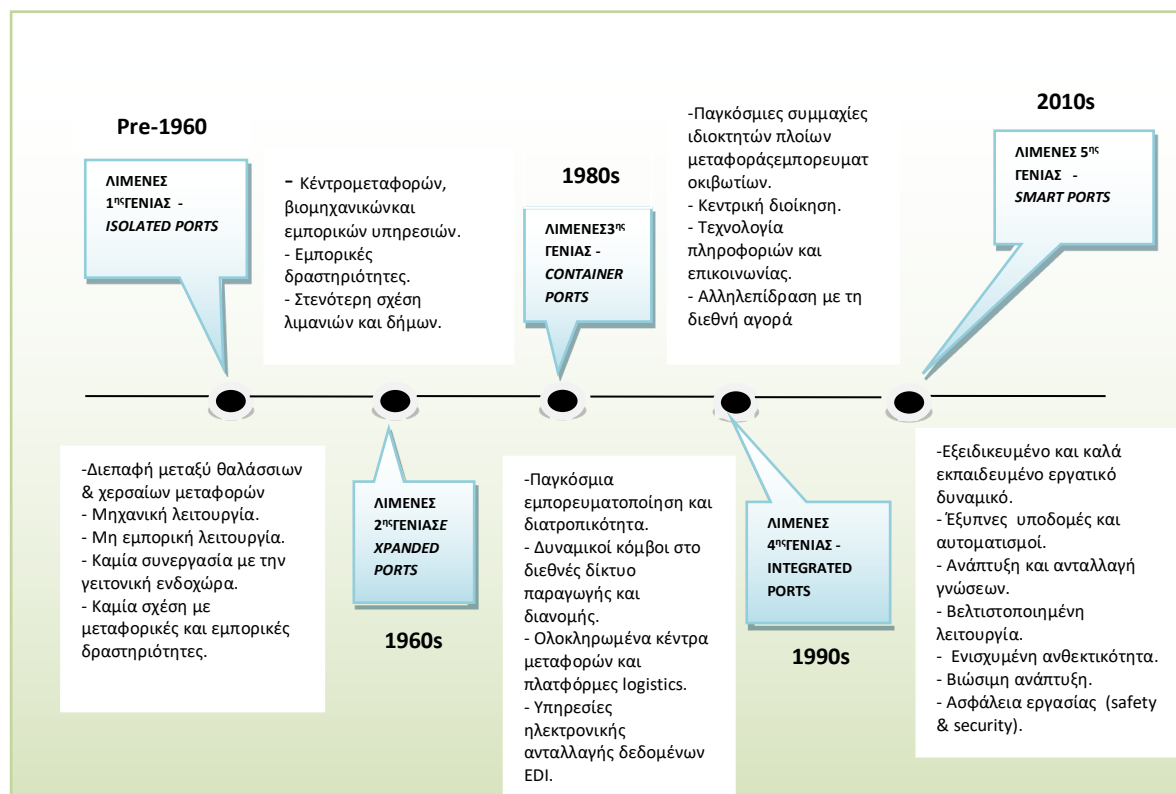
Τα λιμάνια μπορούν πλέον να ταξινομηθούν πέντε διαφορετικές κατηγορίες ή γενιές. Αυτή κατηγοριοποίηση δεν έχει σχέση με το μέγεθος ή τη γεωγραφική θέση του λιμένα, αλλά ούτε τη δημόσια ή ιδιωτική φύση της οργάνωσής του. Αντιθέτως βασίζεται στα εξής κριτήρια.(UNCTAD, 1992).

- Την πολιτική ανάπτυξης του λιμένα, την στρατηγική και προοπτική του.
- Τον σκοπό και το εύρος των λιμενικών δραστηριοτήτων, ιδίως στον τομέα της πληροφόρησης.
- Την ενοποίηση λιμενικών δραστηριοτήτων και οργάνωσης.

Η παραπάνω θεώρηση προέκυψε κατά της Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) το 1992 στη Γένοβα. Οι μεγάλες αλλαγές στα παγκόσμια πρότυπα λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας οδήγησαν στην εκπόνηση μιας μελέτης σχετικά με την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας των λιμένων, την προώθηση του λιμενικού τομέα και της λειτουργίας των λιμένων ως ολοκληρωμένα κέντρα εξυπηρέτησης. Το πρόγραμμα εργασίας που ακολούθησε εξέτασε τον νέο ρόλο των λιμένων και ειδικότερα, γιατί και πώς πρέπει να συμμετέχουν οι λιμένες στην ανάπτυξη του νέου τους ρόλου. Ένα από τα

αποτελέσματα της μελέτης ήταν η ανάπτυξη ενός εννοιολογικού μοντέλου το οποίο χαρακτήριζε τα λιμάνια ως ανήκοντα σε τρεις «γενιές» ανάπτυξης. (BeresfordA. K. C., et al., 2004).

Συνολικά, η διαδικασία ανάπτυξης λιμένων, στο πλαίσιο του μοντέλου UNCTAD, θεωρήθηκε ότι ήταν χρονικά διακριτή. Θεωρήθηκε επίσης ότι η ανάπτυξη των λιμένων από την πρώτη στη δεύτερη και στη συνέχεια την τρίτη γενιά εξαρτήθηκε ιστορικά κυρίως από το μέγεθος αυτών. Οι τρεις πρώτες γενιές λιμένων αναπτύχθηκαν στις εποχές πριν από τη δεκαετία του 1960, μετά τη δεκαετία του 1960 και μετά τη δεκαετία του 1980 αντίστοιχα.



Εικόνα 2. Γενιές λιμένων. Πηγή MolaviA et al. Ίδια επεξεργασία.

### 2.3.1 ΑΙΜΕΝΕΣ 1ης ΓΕΝΙΑΣ

Τα λιμάνια κατά την περίοδο αυτή, θεωρούνταν ότι λειτουργούσαν μεμονωμένα, και αποτελούσαν απλώς την διεπαφή μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών. Ήταν επίσης σχετικά αποκομμένα από μεταφορικές και εμπορικές δραστηριότητες και δεν ήταν σε θέση να ικανοποιήσουν αρκετές από τις απαιτήσεις των χρηστών τους. Επίσης, δεν υπήρχε το επιθυμητό επίπεδο συνεργασίας με τις Δημοτικές Αρχές. Τέλος, διάφορες εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στους λιμένες ήταν επίσης απομονωμένες και επομένως δεν μπορούσαν να ενεργήσουν σε συλλογικό επίπεδο για την εμπορική προώθησή τους. (BeresfordA. K. C., et al, 2004).

Το κύριο χαρακτηριστικό των λιμένων πρώτης γενιάς είναι οι απλές επιχειρησιακές δραστηριότητες που συνίστανται στη μεταφορά φορτίου μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων μέσων μεταφοράς. Οι λιμένες λειτουργούν απομονωμένα από τις μεταφορές και την εμπορική λειτουργία. Εκμεταλλευόμενοι την ισχυρή θέση στην

τοπική αγορά και συχνά έχοντας μονοπώλιο, δεν χρειάζεται να προσπαθούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των χρηστών. Το σύστημα πληροφοριών, εγγράφων και στατιστικών του λιμένα πρώτης γενιάς λειτουργεί χωριστά από τους χρήστες του. Οι σχέσεις μεταξύ του λιμένα - πόλης είναι αρκετά χαλαρές, ώστε και οι δύο οντότητες να μην χρειάζεται να συντονίζουν σχέδια χωρικής ανάπτυξης. Οι δραστηριότητες διαφόρων φορέων εντός των λιμενικών περιοχών είναι επίσης μη συντονισμένες. (Kaliszewski, 2018).

Οι επενδύσεις στους λιμένες κατά την αναφερόμενη περίοδο είχαν ως σκοπό την ανάπτυξη βασικών λιμενικών υποδομών και αποθηκευτικών χώρων. Κύρια πηγή χρηματοδότησης των Λιμενικών Αρχών υπήρξε ο κρατικός προϋπολογισμός, υπό το σκεπτικό ότι η ανάπτυξη των λιμένων αποτελούσε βασικό πυλώνα στήριξης της εθνικής οικονομίας. Παρά την έλλειψη συστημάτων υψηλής τεχνολογίας, τα συμβατικά μέσα και οι μέθοδοι της εποχής ήταν αρκετά για την επίτευξη συνεχούς ανάπτυξης (Παρδάλη, 1997).

### 2.3.2 ΛΙΜΕΝΕΣ 2ης ΓΕΝΙΑΣ

Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 οι μεγάλες αλλαγές που έλαβαν χώρα στον τομέα της ναυτιλίας με την αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων, άλλα και του τρόπου οργάνωσης μεταφορών, όπως για παράδειγμα η εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων, αναπόφευκτα επέφεραν μεγάλες αλλαγές και στον τομέα παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Προκύπτει έτσι η ανάγκη για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, που υλοποιείται με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων και με την απασχόληση άρτια κατηρτισμένου και ειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Παρδάλη, 1997).

Τα λιμάνια δεύτερης γενιάς έχουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων και λειτουργούν ως κέντρα μεταφορών και βιομηχανικών και εμπορικών υπηρεσιών. Το πεδίο των δραστηριοτήτων στις οποίες εμπλέκεται ο λιμένας έχει επεκταθεί σε εμπορικές δραστηριότητες που «προσθέτουν αξία» στα φορτία. Επιπλέον, δημιουργούνται βιομηχανικές εγκαταστάσεις που εκτείνονται προς την ενδοχώρα του λιμανιού. Σημαντικός παράγοντας που χαρακτήρισε τα λιμάνια δεύτερης γενιάς ήταν το γεγονός ότι αναπτύχθηκε μια στενότερη σχέση μεταξύ των λιμένων και των μεταφορικών και εμπορικών εταιριών τους, αλλά και μεταξύ των λιμένων και των γύρω δήμων. Επομένως, τα λιμάνια δεν λειτουργούσαν πλέον απομονωμένα από τον ευρύτερο κλάδο των μεταφορών. (Beresford A. K. C., et al., 2004).

Σύμφωνα με τον Kaliszewski, (2018) οι λιμένες δεύτερης γενιάς ενσωματώνονται με το περιβάλλον τους μέσω της μεταφορικής, βιομηχανικής και εμπορικής τους λειτουργίας. Στις λιμενικές περιοχές δημιουργούνται βιομηχανικά πάρκα που παραλαμβάνουν εισαγόμενες πρώτες ύλες που παραδίδονται δια θαλάσσης όπως προϊόντα σιδήρου, χάλυβας, πετρελαιοειδή, αλουμίνιο, χαρτοπολτός, λιπάσματα, ζάχαρη, αλεύρι και άλλα γεωργικά φορτία. Στη δεκαετία του 1960, οι θαλάσσιες μεταφορές άρχισαν να χρησιμοποιούν τεράστια δεξαμενόπλοια και φορτηγά χύδην φορτίου, κάτι που απαιτούσε από τα λιμάνια να αυξήσουν το βάθος των υδάτινων περιοχών τους. Η διεύρυνση του πεδίου των λιμενικών εργασιών με τη βιομηχανική και εμπορική λειτουργία δημιούργησε τις προϋποθέσεις για αύξηση της

προστιθέμενης αξίας που δημιουργείται στα λιμάνια. Η ανάπτυξη της βιομηχανικής λειτουργίας συνδέεται με την πρόσβαση και την αποτελεσματική χερσαία μεταφορά, καθώς και τη διαθεσιμότητα εργαζομένων και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (ηλεκτρικό ρεύμα και νερό). Από την άλλη πλευρά η εντατικοποίηση της βιομηχανικής παραγωγής είχε αρνητικές συνέπειες για το φυσικό περιβάλλον.

Από επιχειρησιακή άποψη, η αποτελεσματική λειτουργία του λιμένα ως εφοδιαστικού κέντρου απαιτεί υψηλό βαθμό συντονισμού των δραστηριοτήτων με την πόλη και την περιφέρεια. Λόγω των αυξανόμενων όγκων, εντείνεται επίσης η σημασία της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων παρόχων υπηρεσιών εντός του λιμένα για την αποτελεσματική διαχείριση των φορτίων.

Παρά την προσπάθεια υπέρβασης της επικρατούσας επιχειρησιακής απομόνωσης, τα λιμάνια δεύτερης γενιάς συνεργάστηκαν με τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο, τον τομέα των μεταφορών και τις δημοτικές αρχές, με μια μάλλον χαμηλή δυναμικότητα. Στην πραγματικότητα, η δραστηριότητα του λιμένα περιοριζόταν σε στενά καθορισμένα μικρο-περιβάλλοντα. Επίσης, η διαδικασία ανταλλαγής πληροφοριών στις δεκαετίες του 1960 και του 1970 δεν έλαβε υπόψη τα ηλεκτρονικά συστήματα ανταλλαγής δεδομένων.

### **2.3.3 ΛΙΜΕΝΕΣ 3ης ΓΕΝΙΑΣ**

Οι λιμένες τρίτης γενιάς, αναπτύχθηκαν στη δεκαετία του 1980, ως αποτέλεσμα της εκτεταμένης χρήσης των containers και της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών σε διεθνές επίπεδο. Η μορφή οργάνωσής τους διαφέρει σημαντικά από αυτή των λιμένων προηγούμενων γενιών. Αποτελούν πλέον κόμβους στο παγκόσμιο δίκτυο διαμετακόμισης και εναρμονίζονται με τις εξελίξεις του διεθνούς εμπορίου. Οι λιμένες αποτελούν πλέον επιχειρηματικούς - μεταφορικούς κόμβους, και έχουν μετατραπεί σε αναπόσπαστο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας (Παρδάλη, 2007).

Οι λιμενικές υπηρεσίες έγιναν πιο εξειδικευμένες, ευρείες και ολοκληρωμένες, με τις παραδοσιακές υπηρεσίες λιμένων πρώτης και δεύτερης γενιάς να συνυπάρχουν με σύγχρονες δραστηριότητες. (Beresford A. K. C., et al., 2004).

Στον επιχειρησιακό τομέα, τα λιμάνια τρίτης γενιάς παρέχουν ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος υπηρεσιών που αφορά τέσσερις τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Ο πρώτος τομέας περιλαμβάνει υπηρεσίες πλοήγησης, λιμενεργασίας και αποθήκευσης με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών οργάνωσης και διαχείρισης. Σημαντικό ρόλο σε αυτή τη γενιά παίζουν η τεχνογνωσία, η ηλεκτρονική επεξεργασία και η ανταλλαγή δεδομένων.

Ο δεύτερος τομέας περιλαμβάνει την επέκταση της βιομηχανικής λειτουργίας των λιμανιών δεύτερης γενιάς με λειτουργίες που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, γύρω από τα λιμάνια δημιουργούνται βιομηχανικές ζώνες (export processing zones), όπου τα φορτία υπόκεινται σε διαδικασία διαλογής και εν συνεχεία αποστέλλονται μέσω του θαλάσσιου λιμένα.

Ο τρίτος τομέας περιλαμβάνει τον αποτελεσματικό διοικητικό-εμπορικό χειρισμό πληροφοριών των φορτίων, καθώς και τις απαραίτητες τραπεζικές, ασφαλιστικές και

νομικές υπηρεσίες για το λιμάνι. Ο τέταρτος τομέας επικεντρώνεται στη λειτουργία υλικοτεχνικής διανομής που προκύπτει από τη ενσωμάτωση των θαλάσσιων λιμένων στην ολοκληρωμένη αλυσίδα χερσαίων-θαλάσσιων μεταφορών. Η υπηρεσία διανομής στον θαλάσσιο λιμένα τρίτης γενιάς συνίσταται στην αποτελεσματική διαχείριση της ροής φορτίων και των πληροφοριών που σχετίζονται με αυτά, προκειμένου να καταστεί δυνατή η παράδοση τους στο πλαίσιο του συστήματος “just in time”. Τα λιμενικά κέντρα διανομής μπορούν να συμπληρώνουν το πακέτο λιμενικών υπηρεσιών, να επιτρέπουν την αποσυγκέντρωση φορτίου LCL (less than container load) και να οργανώνουν τη διανομή φορτίου μέσω χερσαίων μεταφορών, καθώς και να συμβάλλουν στην επιστροφή των κενών εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι (Kaliszewski, 2018).

#### 2.3.4 ΛΙΜΕΝΕΣ 4ης ΓΕΝΙΑΣ

Τα λιμάνια τρίτης γενιάς αδυνατούν να συνεχίσουν την αναπτυξιακή πολιτική και να συνεργαστούν με τις αρχές των δήμων και περιφερειών, καθώς και με τις εθνικές κυβερνήσεις. Ο μεγάλος όγκος εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στα λιμάνια απαιτεί άρτιες οδικές συνδέσεις, σιδηροδρομικά δίκτυα, συνδέσεις με εγκαταστάσεις, σύγχρονες αποθήκες και πάρκα διανομής, καθώς και πλήρη συνεργασία μεταξύ λιμανιού και πόλης με σκοπό την ορθολογική χρήση των πόρων και τον κοινό χωροταξικό σχεδιασμό (Kaliszewski, 2018).

Το 1994, η γραμματεία της UNCTAD εισήγαγε τον όρο, «λιμάνι τρίτης γενιάς», για τα λιμάνια εκείνα που εκτός από τη διακίνηση φορτίου πρόσφεραν και άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως αποθήκευση, συσκευασία και διανομή, οι οποίες παρείχαν πρόσθετη απασχόληση και έσοδα στη λιμενική κοινότητα. Πλέον γίνεται λόγος για το «λιμάνια τέταρτης γενιάς» που είναι φυσικά διαχωρισμένα αλλά συνδέονται μέσω κοινών φορέων εκμετάλλευσης ή μέσω μιας κοινής διοίκησης.

Παράδειγμα αποτελεί η συγχώνευση των λιμένων της Κοπεγχάγης της Δανίας και του Μάλμο της Σουηδίας. Ο κύριος λόγος αυτής της συγχώνευσης είναι η κατασκευή μιας σταθερής σύνδεσης (Ores und Fixed Link) που μέσω ενός συγκροτήματος γεφυρών και σηράγγων συνδέει τις δύο χώρες οδικώς και σιδηροδρομικώς. Τα δύο λιμάνια ενώνουν τις δυνάμεις τους ώστε να παραμείνουν ανταγωνιστικά. Οι δυο λιμενικές αρχές έχουν συστήσει κοινό φορέα διαχείρισης των συνδυασμένων τερματικών σταθμών και κάθε αρχή έχει μερίδιο 50%. Υπάρχει μόνο ένα τμήμα λογαριασμών, ένα τμήμα μάρκετινγκ και ένα κεντρικό διοικητικό κέντρο. Αυτό επιτρέπει στη νέα διαχειριστική αρχή να διατηρήσει τις χρεώσεις χειρισμού στο ελάχιστο, ενώ παράλληλα προσφέρει υψηλά επίπεδα υπηρεσιών. Ένα άλλο παράδειγμα λιμανιού τέταρτης γενιάς, προέρχεται από την εταιρεία Eurogate, η οποία είναι μια κοινοπραξία μεταξύ του τμήματος εμπορευματοκιβωτίων της BLG Bremer Lagerhaus-Gesellschaft με έδρα τη Βρέμη και του terminal operator Eurokai του λιμένα Αμβούργου. (UNCTAD, 1999).

Όπως επισημαίνεται και από τους Marlow and Paxaio (2003), αποτελεί βασική προϋπόθεση για την λειτουργία των λιμένων τέταρτης γενιάς, η αυτοματοποίηση της λειτουργίας τους και η ένταξή τους ως τμήματα ενός ολοκληρωμένου διεθνούς συστήματος εφοδιαστικής αλυσίδας.



### 2.3.5 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΛΙΜΕΝΩΝ (5<sup>Η</sup> ΓΕΝΙΑ)

Οι λιμένες αποτελούν από τη φύση τους δυναμικές οντότητες που διασυνδέονται με διάφορους τύπους χρηστών. Καθώς ο κόσμος στρέφεται σε μια παγκοσμιοποιημένη οικονομία, τα λιμάνια έχουν ενσωματωθεί σε ένα τεράστιο, μεταβαλλόμενο και ανταγωνιστικό σύστημα, παρέχοντας εμπορικά προσανατολισμένες καθώς και πελατοκεντρικές υπηρεσίες. Η ιδέα των γενεών λιμένων που εισήχθη για πρώτη φορά το 1994 από την UNCTAD με τα λιμάνια τρίτης γενιάς ακολουθήθηκε από τους λιμένες τέταρτης γενιάς. Υποστηρίζοντας ότι ένα πλαίσιο τεσσάρων γενεών είναι ανεπαρκές για να αντικατοπτρίζει τις λιμενικές λειτουργίες που απαιτούνται από τις απαιτήσεις των ομάδων διακύβευσης και τις ανάγκες των χρηστών λιμένων στο ταχέως εξελισσόμενο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό σύστημα, οι Flynn et al. (2011) προτείνουν το μοντέλο λιμένων 5ης γενιάς, τα λεγόμενα “the port ladder - customer-centric community-focused port” (πελατοκεντρικά λιμάνια).

Αναφέρονται οκτώ διαφορές μεταξύ λιμένων 4<sup>ης</sup> και 5<sup>ης</sup> γενιάς που προέκυψαν από την έρευνά τους μεταξύ ειδικών λιμένων, χρηστών λιμενικών υπηρεσιών και διαχειριστών συστημάτων λιμένων όπως φαίνεται στην Εικόνα 2, όπου επισημαίνονται οι παράγοντες που διαφοροποιούν τις δυο γενιές.



### 3. ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

#### 3.1 ΜΟΝΤΕΛΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Μετά το πέρας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου η πορεία της λιμενικής βιομηχανίας χωρίζεται σε δύο χρονικά διακριτές μεταξύ τους περιόδους, όπου ακολουθήθηκαν δύο διαφορετικά οικονομικά μοντέλα ανάπτυξης. (Παρδάλη, 2008)

##### ➤ **Κεϋνσιανό Μοντέλο Ανάπτυξης** (Μέχρι τέλος δεκαετίας 1970)

Το λιμάνι τελεί συνήθως υπό κρατική ιδιοκτησία και εξυπηρετεί το εθνικό συμφέρον. Βρίσκεται σε περιοχές με εμπορικές ροές και οι λιμενικές δραστηριότητες εξυπηρετούν τον Δήμο/Περιφέρεια. Επιχειρήσεις που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την λιμενική παραγωγή δραστηριοποιούνται στην περιοχή γύρω από τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η λιμενική λειτουργία καθώς και οι συναφείς δραστηριότητες αναπτύχθηκαν με τάση συσσώρευσης, καθιστώντας το λιμάνι πόλο βιομηχανικής και εμπορικής ανάπτυξης. Ο θετικός αντίκτυπος αυτής της επιχειρηματικής συσσώρευσης, διατήρησε τον δημόσιο χαρακτήρα του καθεστώτος των λιμένων, καθώς και τη δημόσια χρηματοδότηση των λιμενικών υποδομών.

Το μοντέλο βασιζόταν γενικά στην κρατική παρέμβαση με τοποθέτηση Δημόσιων Λιμενικών Αρχών οι οποίες αναλάμβαναν την εκτέλεση επενδύσεων με σκοπό την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Αυτό το κριτήριο καθόρισε επίσης το κόστος των λιμενικών υποδομών (μοντέλο που βασίζεται στην εξίσωση: Οριακό κόστος = Επίπεδο Τιμής, όπου τα εμφανιζόμενα ελλείμματα καλύφθηκαν πλήρως από κρατικές επιδοτήσεις) καθώς θεωρούνταν ότι η ίδια η λιμενική υποδομή θα μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση της απασχόλησης και ευημερίας στην περιοχή.

Λιμένες και Λιμενικές Αρχές κατά την περίοδο αυτή υπάγονταν σε δύο μοντέλα ιδιοκτησίας. Το «Comprehensive» μοντέλο όπου Λιμενική Αρχή ασκεί τη διαχείριση του λιμένα και είναι υπεύθυνη για την παραγωγή του λιμενικού προϊόντος και το μοντέλο «Landlord» όπου οι Λιμενικές Αρχές έχουν τον συνολικό έλεγχο και την ευθύνη για την υποδομή αλλά τη λειτουργία του λιμενικού προϊόντος σε ιδιωτικές εταιρείες μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων για την εκμετάλλευση της υποδομής, με την υποχρέωση οι εταιρείες αυτές να επενδύουν σε αναπτυξιακά έργα.

##### ➤ **Φιλελεύθερο Μοντέλο Ανάπτυξης** (Από δεκαετία 1980 και έπειτα)

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 και μετά, ο νεοφιλελευθερισμός αποτελεί την κυρίαρχη ιδεολογία παγκοσμίως. Επιχειρήσεις και αγορές αποτελούν τα θεμελιώδη στοιχεία του μοντέλου. Με βάση αυτές τις αρχές ο ρόλος του λιμένα έχει πλέον διαφοροποιηθεί. Η παγκοσμιοποίηση της αγοράς, και τα δίκτυα της εφοδιαστικής αλυσίδας καθιστούν το λιμάνι ζωτικό κόμβο, με πρωταρχικό στόχο την αποτελεσματική διασύνδεση με τους άλλους κρίκους αυτής.

Η γενική ιδέα πίσω από το νεοφιλελεύθερο μοντέλο βρίσκεται στην ανταγωνιστικότητα. Ο στόχος αυτός δύναται να επιτευχθεί μέσω της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην διαδικασία της λιμενικής παραγωγής. Έτσι, σε αυτή τη φάση ανάπτυξης εμφανίζεται μια έντονη τάση για ιδιωτικοποίηση στον παγκόσμιο λιμενικό κλάδο.

Το Κεϋνσιανό μοντέλο παρουσίασε σημαντικές αδυναμίες και προβλήματα σχετιζόμενα με το πλεονάζον εργατικό δυναμικό, το υψηλό κόστος εργασίας, την παλαιότητα του εξοπλισμού, την χαμηλή παραγωγικότητα και αποδοτικότητα του επενδυμένου κεφαλαίου, την γραφειοκρατία και την συνεχή κρατική παρέμβαση στη λειτουργία της λιμενικής βιομηχανίας. Η εικόνα αυτή δεν ήταν συμβατή με τις νέες απαιτήσεις του παγκόσμιου εμπορίου, τα ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών και τις αλυσίδες logistics. Συγκεκριμένα, ενώ το σύστημα μεταφορών απαιτούσε αποτελεσματικότητα (γρήγορη, ακριβής, ασφαλής, χαμηλού κόστους εξυπηρέτηση), η πλειονότητα των λιμένων δεν ήταν σε θέση να ανταποκριθεί σε αυτές τις απαιτήσεις. Με την εισαγωγή του Νεοφιλελεύθερου μοντέλου δόθηκε έμφαση στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση νέων επενδυτικών σχεδίων είτε για υποδομές είτε για ανάπτυξη νέων τεχνολογιών διακίνησης φορτίου, για την εγκατάσταση νέων πληροφοριακών συστημάτων, την μείωση του πλεονάζοντος προσωπικού και την υιοθέτηση τεχνοκρατικής διαχείρισης.

Τα μοντέλα διακυβέρνησης λιμένων κατατάσσονται ως εξής.

- **Εκχώρηση (devolution).** Αυξημένη δηλαδή συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς όμως ιδιωτικές επενδύσεις.
- **Εταιρικοποίηση (corporization).** Όταν δίδεται σε έναν οργανισμό του Δημόσιου Τομέα το νομικό καθεστώς ιδιωτικής εταιρείας, ενώ οι μετοχές παραμένουν στην κατοχή του κράτους. Οι εγκαταστάσεις και τα λοιπά περιουσιακά στοιχεία μεταβιβάζονται νομίμως στη νεοσύστατη εταιρεία, αλλά αποτελούν εξ ολοκλήρου περιουσία του Δημόσιου Τομέα.
- **Εμπορευματοποίηση (commercialization).** Η μέθοδος διάκρισης μεταξύ των κύριων δραστηριοτήτων της Λιμενικής Αρχής σε επιμέρους επιχειρησιακές μονάδες η καθεμία από τις οποίες ενεργεί ανεξάρτητα, εκτός από γεγονός ότι όλες παραμένουν υπό δημόσιο έλεγχο. Μια άλλη μορφή του ίδιου μοντέλου απαιτεί από τον ιδιωτικό τομέα να αναλαμβάνει εμπορικές δραστηριότητες μέσω συμβάσεων που συνάπτει με τη Δημόσια Λιμενική Αρχή. Τέτοιες συμβάσεις μπορεί να είναι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ή συμβάσεις ανάθεσης διαχείρισης. Σε αυτήν την περίπτωση, ο δημόσιος τομέας διατηρεί την κυριότητα και τον έλεγχο του λιμένα, αλλά προσπαθεί να διαμορφώσει ένα περιβάλλον παρόμοιο με το ιδιωτικό επιχειρηματικό περιβάλλον.
- **Απελευθέρωση λιμενικών μεταφορών (deregulation).** Η κατάργηση ή απελευθέρωση κανόνων που εισήχθησαν και επιβλήθηκαν από κρατικούς φορείς και δημόσιες αρχές με σκοπό την προώθηση ασφαλών, επαρκών, οικονομικών και αποτελεσματικών υπηρεσιών μεταφορών, οι οποίες όμως θεωρούνται πλέον περιοριστικές και ξεπερασμένες. Η κατάργηση των περιοριστικών κανόνων και κανονισμών των λιμένων με σκοπό την απελευθέρωση της αγοράς και η προώθηση της αποτελεσματικότητας αποτελεί αναμφίβολα μια ευνοϊκή εξέλιξη. Ωστόσο, πρέπει να ισχύουν κανονισμοί για να διασφαλιστεί ότι η διαχείριση και η λειτουργία των λιμανιών ακολουθεί τους διεθνείς κώδικες και κανόνες όσον αφορά την ασφάλεια, την ανταγωνιστικότητα και τα εργασιακά δικαιώματα.
- **Ιδιωτικοποίηση (Privatization).** Η πλήρης μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων σε ιδιωτική κερδοσκοπική οντότητα. Ο ρόλος του κράτους

περιορίζεται στη να ρύθμιση της μεταβιβαζόμενης οντότητας. Χώρες, όπως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Νέα Ζηλανδία, έχουν εφαρμόσει ένα πλήρως ιδιωτικοποιημένο σύστημα διακυβέρνησης λιμένων, συμπεριλαμβανομένης της ιδιωτικοποίησης της γης. Σε άλλες περιπτώσεις, ο όρος ιδιωτικοποίηση σημαίνει τη μακρόχρονη μεταβίβαση των δικαιωμάτων διαχείρισης λιμένων σε ιδιωτικούς φορείς με την πώληση της (εταιρικής) δημόσιας διοίκησης λιμενικής αρχής σε ιδιωτική εταιρεία. (Pallis et al., 2022).

## 3.2 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

### 3.2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

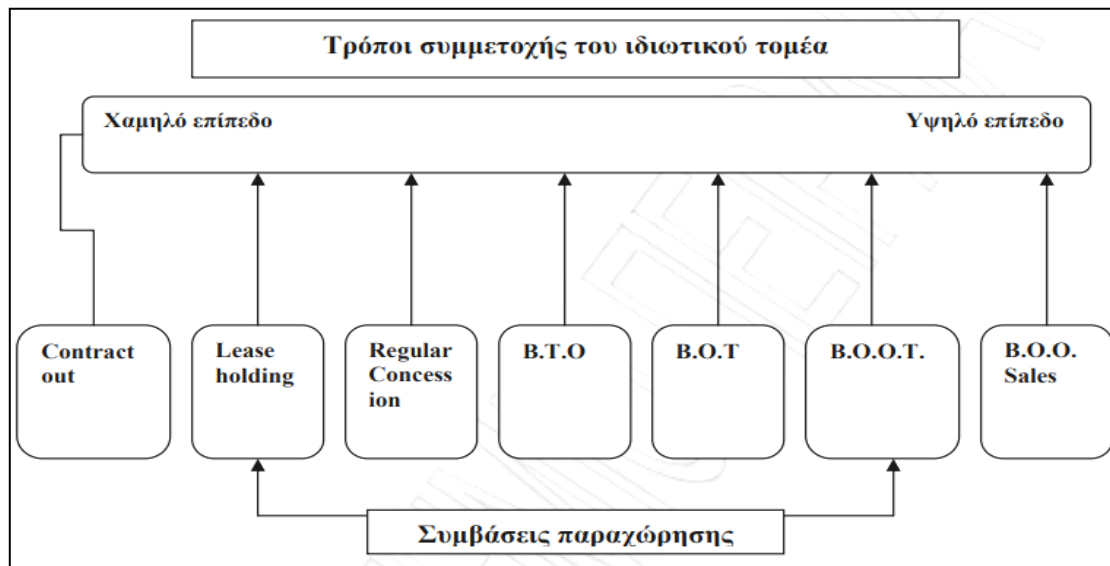
Η σταδιακή επικράτηση του Νεοφιλελεύθερου μοντέλου με τις νέες μεθόδους και απαιτήσεις που επέβαλε η εφαρμογή του (κυρίως οικονομικές), κατεύθυναν τις κυβερνήσεις διεθνώς προς την υιοθέτηση πολιτικών ιδιωτικοποίησης των λιμενικών εγκαταστάσεων τους.

Σύμφωνα με την UNCTAD (1998) ο όρος ιδιωτικοποίηση, όσον αφορά τον λιμενικό τομέα μπορεί να αποδοθεί ως εξής. *“Η ιδιωτικοποίηση είναι η μεταβίβαση της ιδιοκτησίας περιουσιακών στοιχείων από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ή η εφαρμογή ιδιωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε λιμενικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και συστήματα.”*

### 3.2.2 ΜΟΡΦΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ

Σύμφωνα με τον Λαμπρίδη (2008), αναλόγως του τρόπου και του ποσοστού εμπλοκής των ιδιωτών στη λιμενική βιομηχανία, προκύπτουν οι εξής μορφές ιδιωτικής συμμετοχής στα λιμάνια, με τη μορφή Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

- **Lease Holding.** (Μίσθωση υποδομής).
- **Regular Concession.** (Μίσθωση ανωδομής).
- **Built Transfer Operate – BTO.** (Κατασκευή υποδομής/ ανωδομής με παραχώρηση στο Δημόσιο Τομέα).
- **Built Operate Transfer – BOT.** (Διατήρηση στον έλεγχο του ιδιωτικού τομέα).
- **Built Own Operate and Transfer - BOOT.** (Σύμβαση κατασκευής υποδομής/ανωδομής, ιδιοκτησίας, λειτουργίας και μεταβίβασης.)
- **Built Own Operate Sales – BOOsales.** (Δυνατότητα πώλησης περιουσιακών στοιχείων).



Διάγραμμα 1. Τύποι συμμετοχής ιδιωτικού τομέα στους λιμένες. Πηγή Λαμπριδής (2008).

Σύμφωνα με την UNCTAD (1998) ανάλογα με την επιλογή των μέσων ιδιωτικοποίησης, τον τρόπο και τις ειδικές διαδικασίες εφαρμογής τους, οι μορφές ιδιωτικοποίησης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής.

- **Comprehensive privatization.** (Εκτενής ιδιωτικοποίηση). Η διάδοχος εταιρεία γίνεται ιδιοκτήτης της θαλάσσιας και χερσαίας ζώνης του λιμένα καθώς και όλων των περιουσιακών στοιχείων εντός του λιμένα (πώληση ολόκληρου του λιμένα σε ιδιωτική ή δημόσια/ιδιωτική εταιρεία).
- **Partial privatization.** (Τμηματική ιδιωτικοποίηση). Πρόκειται για ένα σύστημα στο οποίο μόνο μέρος των περιουσιακών στοιχείων και των δραστηριοτήτων ενός Δημόσιου Λιμενικού Φορέα μεταβιβάζεται στον ιδιωτικό τομέα. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει τη χορήγηση άδειας από μια Δημόσια Αρχή Λιμένων σε ιδιωτικούς φορείς για την κατασκευή και λειτουργία τερματικού σταθμού ή εξειδικευμένων λιμενικών εγκαταστάσεων.
- **Full privatization.** (Πλήρης ιδιωτικοποίηση). Πλήρης ιδιοκτησία της εγκατάστασης και της παροχής υπηρεσιών από ιδιωτικό φορέα. (Η ιδιοκτησία, για παράδειγμα, ενός τερματικού σταθμού ή εγκατάστασης αποθήκευσης ή μιας υπηρεσίας ρυμουλκών έχει μεταβιβαστεί πλήρως σε ιδιωτική εταιρεία).
- **Part privatization.** (Μερική ιδιωτικοποίηση). Μέρος της ίδιας εγκατάστασης ή της ίδιας παροχής υπηρεσιών ανήκει στον δημόσιο φορέα και μέρος στον ιδιωτικό τομέα, με τους δημόσιους και τους ιδιωτικούς φορείς να δημιουργούν ουσιαστικά μια κοινοπραξία (**JointVenture**).

### 3.2.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Σύμφωνα με τον νόμο Ν.4413/2016 , άρθρο 2, ΦΕΚ Α' 148/8/8/2016 περί θέσπισης ενιαίου νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων παραχώρησης έργων και υπηρεσιών από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς, και της εναρμόνισης με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 «σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης» (ΕΕ L 94/28.3.2015), όπως διορθώθηκε

(L140/27.5.2016) και της ρύθμισης άλλων συναφών θεμάτων, η σύμβαση παραχώρησης περιλαμβάνει τις έννοιες της:

- Σύμβασης παραχώρησης έργων η οποία διέπεται από τους ίδιους όρους με τις δημόσιες συμβάσεις έργων, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα παρέχεται είτε με το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε με το δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή συμφωνημένης αμοιβής.
- Σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών η οποία διέπεται από τους όρους της δημόσιας σύμβασης υπηρεσιών, πέραν του γεγονότος ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

Σύμφωνα με τα παραπάνω προκύπτει ότι το κύριο χαρακτηριστικό των συμβάσεων παραχώρησης έργων έγκειται στην παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης των έργων ως αντάλλαγμα για την υλοποίησή τους. Το δικαίωμα εκμετάλλευσης δύναται να συνδυάζεται και με την καταβολή αμοιβής.

### **3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ- ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ**

*«Οι ελληνικοί λιμένες μπορούν, και οφείλουν, να αποτελέσουν «οχήματα ανάπτυξης» για τη χώρα, τόσο σε επίπεδο τοπικών οικονομιών, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και ύφεσης, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων είναι κρίσιμη παράμετρος στην αναπτυξιακή διαδικασία και την ενίσχυση της απασχόλησης.» (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013)*

#### **3.3.1 ΔΟΜΗ**

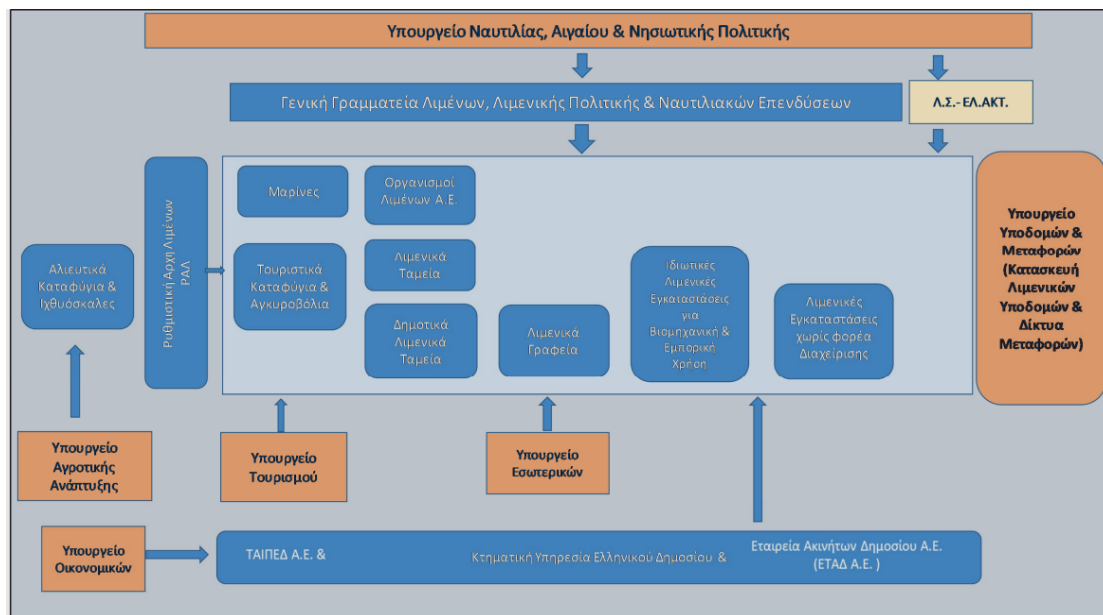
Η λειτουργία της λιμενικής βιομηχανίας στην χώρα μας έχει εξελιχθεί σε διαδοχικές φάσεις, με χρονικό ορόσημο το 1923. Η ίδρυση και λειτουργία της είναι αποτέλεσμα σειράς νομοθετικών πρωτοβουλιών των παρελθόντων ετών, με τη σύγχρονη δομή του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος να εξελίσσεται σε μεγάλο βαθμό διαμέσου νομοθετικών παρεμβάσεων και αποφάσεων, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. (Βαγγέλας, Πάλης, 2021).

Πίνακας 1.Χρονολογική εξέλιξη Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος κατά την τελευταία 25ετία .  
Πηγή. Greport 2020

<b>2020</b>	Έναρξη διαγωνισμού και ολοκλήρωση Α' Φάσης αποκρατικοποίησης των Οργανισμών Λιμένων Αλεξανδρούπολης, Καβάλας και Ηγουμενίτσας Α.Ε. Έναρξη κατασκευής επέκτασης επιβατικού λιμένα Πειραιά Κατάργηση Δημόσιας Αρχής Λιμένων
<b>2019</b>	Επέκταση Συμβάσεων Παραχώρησης Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμών Λιμένων
<b>2018</b>	Ολοκλήρωση πώλησης 67% μετοχών ΟΛΘ Α.Ε. στην South Europe Gateway Thessaloniki (SEGT) Ltd.
<b>2017</b>	Ολοκλήρωση κατασκευής Σ.ΕΜΠΟ. Προβλήτα III από ΣΕΠ Α.Ε.
<b>2016</b>	Ολοκλήρωση πώλησης 51% μετοχών ΟΛΠ Α.Ε. στην China Cosco Shipping Corporation Ltd. Μετεξέλιξη Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) σε Ανεξάρτητη Αρχή Σύσταση Δημόσιας Αρχής Λιμένων (ΔΑΛ)
<b>2014</b>	Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ) Δεύτερος Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. - ΣΕΠ Α.Ε.
<b>2013</b>	Μεταφορά μετοχών Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. στο ΤΑΙΠΕΔ Σύσταση Οργανισμού Λιμένων Νομού Ευβοίας Α.Ε. Δυνατότητα ενσωμάτωσης Λιμενικών Ταμείων σε Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. (Ν. 4150/13)
<b>2012</b>	Φιλικός Διακανονισμός ΟΛΠ Α.Ε. - ΣΕΠ Α.Ε.
<b>2011</b>	Λειτουργία Σ.ΕΜΠΟ. Προβλήτα I ΟΛΠ Α.Ε.
<b>2009</b>	Έναρξη Λειτουργίας Σ.ΕΜΠΟ. Προβλήτα II από ΣΕΠ Α.Ε.
<b>2008</b>	Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σ.ΕΜΠΟ. ΟΛΘ Α.Ε. Διαγωνιστική διαδικασία παραχώρησης Σ.ΕΜΠΟ. Προβλήτα II και δικαιώματος κατασκευής Σ.ΕΜΠΟ. Προβλήτα III ΟΛΠ Α.Ε.
<b>2003</b>	Εισαγωγή ΟΛΠ Α.Ε. σε Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,86% με τιμή € 8,8/μετοχή)
<b>2001</b>	Σύσταση 10 Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. (Ν. 2932/2001) Εισαγωγή ΟΛΘ Α.Ε. σε Χρηματιστήριο Αθηνών (διάθεση 25,73% μετοχών με τιμή € 6,74/μετοχή) Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (Ν. 2932/2001)
<b>1999</b>	Μετατροπή ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Α.Ε. (Ν. 2688/1999)

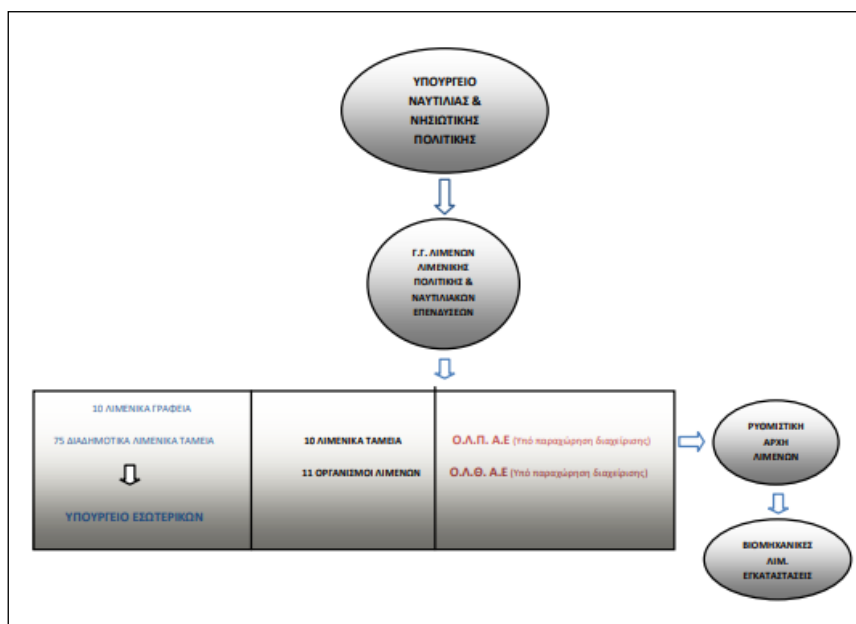
Η δομή-οργάνωση του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος (Διάγραμμα 1) μπορεί να συνοψιστεί ως εξής. «Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) έχει αρμοδιότητες για τα θέματα που σχετίζονται με τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική, οι οποίες ασκούνται μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Ασκεί άμεση εποπτεία στα Λιμενικά Ταμεία και στους Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε. Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία εποπτεύονται από το ΥΝΑΝΠ ως προς τη διαχείριση και εκμετάλλευση των Χερσαίων Ζωνών Λιμένων τους και την τιμολογιακή πολιτική τους. Τα Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία και τα Λιμενικά Γραφεία λειτουργούν και υπό την εποπτεία και Υπουργείου Εσωτερικών όσον αφορά θέματα παρακολούθησης και επεξεργασίας οικονομικών στοιχείων της τοπικής αυτοδιοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και προσωπικού. Το Υπουργείο Τουρισμού έχει την εποπτεία των αναγνωρισμένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας. Τέλος, υπάρχουν και ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις. Η ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων είναι αρμόδια για το σύνολο των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και θεμάτων φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων.» (Βαγγέλας, Πάλης, 2020).





Διάγραμμα 2. Η δομή διακυβέρνησης του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος. Πηγή. Νικολάου.

### 3.3.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ.



Διάγραμμα 3 .Φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης Πηγή. Ιδία επεξεργασία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διαγράμματος 2 στην Ελληνική επικράτεια υπάρχουν 13 Οργανισμοί Λιμένος με τη μορφή Α.Ε. (Αωνύμου Εταιρίας) εκ των οποίων μετά την πώληση των πλειοψηφικών πακέτων μετοχών τους, οι Οργανισμοί Λιμένος Πειραιώς και Θεσσαλονίκης Α.Ε. έχουν περάσει σε ιδιωτικό καθεστώς διαχείρισης, ενώ οι υπόλοιποι Οργανισμοί Λιμένων αποτελούν μονομετοχικές Α.Ε. και εκτός από

Οργανισμό Λιμένος Ν. Ευβοίας, η μετοχή τους μεταβιβάστηκε στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου.

Όσο αφορά τα Δημοτικά και Διαδημοτικά Λιμενικά Ταμεία ο παρών αριθμός αυτών είναι 75 και μπορεί να αυξάνεται ή να μειώνεται εξαιτίας της αλλαγής της σχετικής νομοθεσίας (οι Δημοτικές Αρχές έχουν τη δυνατότητα να ιδρύουν Λιμενικά Ταμεία αλλά και Λιμενικά Γραφεία, ενώ μπορεί να υπάρξει συγχώνευση αυτών και δημιουργία Οργανισμού Λιμένος με τη μορφή Ανώνυμης Εταιρίας όπως συνέβη με την περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος Ν. Ευβοίας).

Οι Ελληνικοί λιμένες διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος των εγκαταστάσεων τους, τον όγκο διακίνησης, τη σημασία τους στις διεθνείς και εθνικές μεταφορές, των προοπτικών τους και της γεωγραφικής τους θέσης. Συγκεκριμένα διακρίνονται σύμφωνα με τον νόμο, Αριθμ. 8315.2/02/07(ΦΕΚ 202 Β/2007)σε:

- Λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος ή Κατηγορία Κ1.  
Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίσσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Μυκόνου, Μυτιλήνης, Ρόδου, και Σούδας Χανίων.
- Λιμένες Εθνικής Σημασίας ή Κατηγορία Κ2.  
Αργοστολίου, Ζακύνθου, Θήρας, Καλαμάτας, Κατάκολου, Κορίνθου, Κυλλήνης, Κω, Λάγος, Πάρου, Πρέβεζας, Ρεθύμνου, Βαθέως Σάμου, Σύρου, Χαλκίδος, και Χίου.
- Λιμένες Μείζονος Ενδιαφέροντος ή Κατηγορία Κ3.  
Αγ. Κηρύκου Ικαρίας, Αγ. Κωνσταντίνου Φθιώτιδας, Αγ. Νικολάου Λασιθίου, Αίγινας, Αιγίου, Γυθείου, Θάσου, Ιτέας, Κύμης, Λευκάδας, Μεσολογγίου, Μύρινας Λήμνου, Νάξου, Ναυπλίου, Ν. Μουδανιών, Πάτμου, Σαμοθράκης, Πόρου Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Σκοπέλου, Σητείας, Σπετσών, Στυλίδας, Τήνου, και Ύδρας.
- Λιμένες τοπικής σημασίας ή Κατηγορία Κ4.

### 3.3.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα ξεκινά στην ουσία κατά τις δεκαετίες του 50' και 60' με την εμφάνιση στον ελλαδικό θαλάσσιο χώρο σκαφών αναψυχής και δημιουργία του πρώτου τουριστικού λιμένα στην περιοχή της Βουλιαγμένης Αττικής. Οι διαδικασίες χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων διέπονται κατά κύριο λόγο από το Νόμο 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993), ο οποίος κατά την πάροδο των ετών φέρει και τις ανάλογες τροποποιήσεις. Οι διαδικασίες σχεδιασμού, χωροθέτησης, αδειοδότησης και εποπτείας αυτών, ανήκει σύμφωνα με το Π.Δ. 77/2023, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. (Γιαντσή et al., 2023).

Οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών, ανάλογα με τις υποδομές που διαθέτουν και τις υπηρεσίες υποστήριξης που μπορούν να προσφέρουν,

κατατάσσονται (Ν.2160/1993) στις έξης τρεις κατηγορίες όπως παρουσιάζεται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 2. : Κατηγοριοποίηση Τουριστικών Λιμένων. Πηγή Υπ.Τουρισμού.

ΜΑΡΙΝΕΣ – ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ – ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	
α)	«Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.
β)	«Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.
γ)	«Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.
δ)	Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012).



Διάγραμμα 4 .Τουριστικοί λιμένες ανά περιφέρεια και κατηγορία Πηγή. (Γιαντσή et al., 2023).

### 3.3.4 ΔΙΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Εικοσιπέντε Ελληνικοί λιμένες είναι ενταγμένοι στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, (σε σύνολο 319 ευρωπαϊκοί λιμένων). Η ένταξη στο Δίκτυο γίνεται με κριτήριο τη δυναμικότητα των λιμένων σε διακίνηση επιβατών και φορτίων.



Εικόνα 3 .Ελληνικοί λιμένες ενταγμένοι στο ΔΔΜ. Πηγή, Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Πέντε εξ αυτών είναι ενταγμένοι στο Κεντρικό Διευρωπαϊκό και 21 στο Εκτεταμένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 3. Η ένταξη των λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αποτελεί γεγονός μείζονος σημασίας, διότι κατά αυτόν τον τρόπο η χώρα εντάσσεται στους σχεδιασμούς των μεταφορικών δικτύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και οι ίδιοι οι λιμένες τυγχάνουν δικαιώματος χρηματοδότησης από την ΕΕ. (tourism today, 2018).

### 3.4 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελεί ένα από τα κοντινότερα παραδείγματα αξιοποίησης λιμένων μέσω της διαδικασίας πώλησης μετοχών, αν και στην προκειμένη περίπτωση υφίστανται διαφοροποιήσεις, κυρίως όσον αφορά την κυριότητα των υποδομών.

Το πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης λιμένων στο Ηνωμένο Βασίλειο ξεκίνησε στις 31 Δεκεμβρίου 1982 όταν, βάσει του νόμου περί μεταφορών του 1981, η British Transport Docks Board (BTDB), ανασυστάθηκε με την ονομασία Associated British Ports (ABP). Στη συνέχεια, η ABP ιδιωτικοποιήθηκε επίσημα τον Φεβρουάριο του 1983, όταν το 49% του μετοχικού κεφαλαίου πωλήθηκε στο κοινό. Το υπολειπόμενο ποσοστό συμμετοχής της κυβέρνησης πωλήθηκε το 1984. Η επιλεγμένη μέθοδος ιδιωτικοποίησης περιλάμβανε την πώληση του εξοπλισμού του λιμένα, αλλά και της γης. (Thomas, 1994).

Σύμφωνα με την Βρετανική κυβέρνηση η ιδιωτικοποίηση των λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου, είχε ως αποτέλεσμα.

- Την ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης λιμένων παρέχοντάς τους πρόσβαση στο μετοχικό κεφάλαιο.
- Την ανάπτυξη της πλεονάζουσας γης και την άρση των υφιστάμενων περιορισμών.
- Την παροχή ευελιξίας στις λιμενικές επιχειρήσεις ώστε να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους.
- Αύξηση της κερδοφορίας.
- Την παροχή δυνατότητας στους εργαζόμενους να κατέχουν μετοχές στην επιχείρησή τους. (Thomas, 1994)

Επίσης σύμφωνα με τον Thomas στο λιμάνι του Tilbury, 950 εργαζόμενοι διαχειρίστηκαν 6,8 εκατομμύρια τόνους φορτίου το 1991, ενώ το προηγούμενο έτος 1800 εργαζόμενοι διαχειρίστηκαν 5,8 εκατομμύρια τόνους. Με άλλα λόγια, το λιμάνι βελτίωσε την απόδοσή του κατά 17% με το εργατικό δυναμικό του να είναι μειωμένο κατά το ήμισυ. Τα περισσότερα από τα μεγάλα λιμάνια στο Ηνωμένο Βασίλειο δήλωσαν σημαντικές βελτιώσεις στην παραγωγικότητα, που προέκυψαν κυρίως από νέες ρυθμίσεις εργασίας, οι οποίες ακολούθησαν την διαδικασία ιδιωτικοποίησης, και που παρείχαν συνολική ευελιξία στην εργασία, μειωμένα επίπεδα επάνδρωσης και αυξημένη ανταπόκριση στις ανάγκες των πελατών. Ακόμη, έρευνα περισσότερων από 200 λιμενικών φορέων από τους Turnbull και Weston έδειξε ότι το 58% εξ αυτών ανέφερε βελτιωμένη λειτουργική απόδοση, 54% βελτιωμένη ποιότητα υπηρεσιών, 51% βελτιωμένη αξιοπιστία και 49% βελτιωμένο χρόνο εξυπηρέτησης των πλοίων.

Ο ιδιωτικός χαρακτήρας των βασικών λιμένων του Ηνωμένου Βασιλείου, διευκόλυνε την ανάπτυξη εξειδικευμένων αλυσίδων εφοδιασμού και τις σχετικές υπηρεσίες logistics. Λιμάνια όπως το London Gateway και το Hull έχουν αναπτυχθεί ως «distripark-ports» στα οποία έχουν αναπτυχθεί υπηρεσίες υψηλής εξειδίκευσης, ώστε να εξυπηρετούν συγκεκριμένες αγορές, με ad hoc δραστηριότητες logistics καθώς και με τις εξειδικευμένες υποδομές τους (Tei, 2022).

### 3.5 ΠΑΡΟΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΙΑΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με το Νόμο 2932/2001 περί “Ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές – Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής – Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις” ο Λιμένας Βόλου, μαζί με άλλα εννέα περιφερειακά λιμάνια, μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Το 2012 Σύμφωνα με την (Αριθμ. απόφ. 222/5.11.2012- ΦΕΚ 2996/ τ.Β’/12.11.12) αποφασίστηκε η “άνευ ανταλλάγματος μεταβίβαση στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (εφεξής: το «Ταμείο») κατά πλήρη κυριότητα των μετοχών που αντιστοιχούν σε ποσοστό 100% του μετοχικού κεφαλαίου των παρακάτω εταιρειών, κυριότητας του Ελληνικού Δημοσίου.....1.2 «Οργανισμός Λιμένα Βόλου Α.Ε.»”.

Το 2019 ο **Νόμος 4597/2019**–(ΦΕΚ 35/Α/28-2-2019) που αφορά την κύρωση των Συμβάσεων Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένος Α.Ε οριστικοποιεί τις κατευθύνσεις για τον τρόπο αξιοποίησης των περιφερειακών λιμένων, συμπεριλαμβανομένου του λιμένα Βόλου, μέσω της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών τους ή της παραχώρησης υποδομών και δραστηριοτήτων.

Τα κυριότερα σημεία της ανωτέρω νομοθετικής ρύθμισης έχουν ως εξής: (Αμπάτης, 2022).

- Οι ισχύουσες συμβάσεις παραχώρησης που έχουν συναφθεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και των Οργανισμών Λιμένων Αλεξανδρούπολης, **Βόλου**, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας κυρώνονται και αποκτούν ισχύ νόμου.
- Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) αποκτά το δικαίωμα υποπαραχώρησης σε τρίτους συγκεκριμένων δραστηριοτήτων, επιχειρησιακών μονάδων και λιμενικών λειτουργιών και υπηρεσιών. Επιπλέον, ρυθμίζονται λεπτομέρειες της διαδικασίας κατάρτισης των συμβάσεων υποπαραχώρησης.
- Προβλέπεται ανταποδοτικό τέλος υπέρ του Οργανισμού Λιμένος (εκτός από το καταβλητέο στο ΤΑΙΠΕΔ οικονομικό ανάλλαγμα της υποπαραχώρησης) από τον υποπαραχωρησιούχο.
- Αφαιρείται η δυνατότητα επιβολής ανταποδοτικών τελών και φόρων από τους οικείους δήμους.
- Προβλέπεται η σύναψη συμβάσεων έργου μεταξύ του υποπαραχωρησιούχου και των Οργανισμών Λιμένος σχετικά με τις επιχειρησιακές μονάδες και εγκαταστάσεις που υποπαραχωρούνται .

### 3.5.1 ΔΙΑΔΙΑΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4597/2019

Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας Δημοσίου, ανακοίνωσε τον Οκτώβριο του 2022 την έναρξη της διαδικασίας αξιοποίησης του λιμένα Βόλου μέσω της πώλησης του 67% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού. Στη συνέχεια υπεβλήθησαν φάκελοι εκδήλωσης ενδιαφέροντος (Φεβρουάριος 2023), από οκτώ επενδυτικά σχήματα.

- Advance Properties O.O.D.
- Κοινοπραξία Goldair Cargo A.E. – Goldair Handling A.E.
- Κοινοπραξία Intrakat A.E. – ΤΕΚΑΛΑ.Ε.
- Κοινοπραξία Israel Shipyards Ltd – Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε.
- Mariner Capital Ltd
- QTerminals W.L.L.
- ΓΕΚΤΕΡΝΑΑ.Ε.
- Ο.Λ.Θ.Α.Ε.

Κατά την εξέλιξη της διαδικασίας (Αύγουστος 2023), υποβλήθηκαν τέσσερις προσφορές για την απόκτηση πλειοψηφικής συμμετοχής του 67% του μετοχικού κεφαλαίου της ΟΛΒ Α.Ε. από τις:

- Κοινοπραξία Goldair Cargo A.E. – Goldair Handling A.E.
- Κοινοπραξία Israel Shipyards Ltd – Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε.
- Ο.Λ.Θ Α.Ε.
- Mariner Capital Ltd.

Μετά την αποσφράγιση των προσφορών (Σεπτέμβριος 2023), το ΔΣ του ΤΑΙΠΕΔ αποφάσισε την ανακήρυξη της Ο.Λ.Θ Α.Ε. ως προτιμητέου επενδυτή για την απόκτηση του 67% των μετοχών της Ο.Λ.Β. Α.Ε έναντι τιμήματος 51 εκατ. Ευρώ, ενώ ανακήρυξε την Κοινοπραξία Goldair Cargo A.E. – Goldair Handling A.E ως επιλαχόντα προτιμητέο επενδυτή. (ΤΑΙΠΕΔ, 2023)





“Ο Βόλος δεν είναι ένα συνηθισμένο λιμάνι. Είναι ένα λιμάνι που είδε να έρχονται και να φεύγουν ήρωες, θεοί, βασιλιάδες, έμποροι, μάγισσες..” (Πάντου Γ., 2020).

#### 4. ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται:

α) Η αναλυτική περιγραφή και παρουσίαση των υποδομών του επιβατικού και εμπορικού λιμένα, καθώς και του σιδηροδρομικού Πορθμείου στην περιοχή Πευκάκια.

β) Η περιγραφή της οργάνωσης και λειτουργίας της Ο.Λ.Β Α.Ε.

#### 4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

##### 4.1.1 ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΑ

Οι εμπορικές δια θαλάσσης δραστηριότητες στην ευρύτερη περιοχή της Μαγνησίας σχετίζονται με τη μόνιμη εγκατάσταση πληθυσμών κατά τη νεολιθική περίοδο την 7η π.Χ. χιλιετία στους οικισμούς Σέσκλου και Διμηνίου, όπου σύμφωνα με την αρχαιολογική έρευνα, δημιουργούνται μεγάλες και εύρωστες κοινότητες. (Χουρμουζιάδης., κ.α., 1982).



Εικόνα 4. Αρχαιολογικά ευρήματα Νεολιθικών Οικισμών Σέσκλου/Διμηνίου. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε

Εικάζεται δε ότι η πρώτες θαλάσσιες συνδέσεις αφορούσαν το εμπόριο με περιοχές της Βορείου Ελλάδος , ενώ κατά την εποχή του χαλκού αυτές επεκτάθηκαν και στις περιοχές του Αιγαίου και την Κρήτη. (Ο.Λ.Β.Α.Ε., 2022).

Κατά την εποχή του χαλκού μεταξύ 2600 και 1050 π.Χ ιδρύεται η μυκηναϊκή πόλη της Ιωλκού, η οποία έλκει την ονομασία της από το γεγονός ότι κτίστηκε στην άκρη μιας ιώλκας (ενός αυλακιού) δηλαδή, με λιμάνι στη σημερινή περιοχή των Πευκακίων. Τη Μέση εποχή του χαλκού, μεταξύ των ετών 1900-1550 π.Χ, η οικιστική δραστηριότητα επεκτείνεται πέρα από το Διμήνι, στα Παλαιά Βόλου και τα Πευκάκια (Παγασές), (Αδρύμη-Σισμάνη Β, 2004).

Από την περιοχή της αρχαίας Ιωλκού έλκει και την καταγωγή του ο μύθος της αργοναυτικής εκστρατείας, κατά τον οποίο ο Ιάσωνας και το πλήρωμα της Αργούς

απέπλευσαν για την Κολχίδα (σημερινή Γεωργία), με σκοπό την αρπαγή του χρυσόμαλλου δέρατος.

Τον 3ο αιώνα π.Χ στην περιοχή των Παγασών ιδρύθηκε η αρχαία Δημητριάδα από το βασιλιά της Μακεδονίας Δημήτριο τον Πολιορκητή. Κατά την περίοδο 217-168 π.Χ, το λιμάνι της Δημητριάδας αναδείχτηκε ως ένα σημαντικό εμπορευματικό και ναυπηγικό κέντρο, με διασυνδέσεις με τη Μικρά Ασία, τα νησιά του Αιγαίου, την Συρία, τη βόρεια Αφρική και τη Ρώμη. Στη Ρωμαϊκή και μετέπειτα Βυζαντινή περίοδο, αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής. Μετά την πτώση της Βυζαντινής αυτοκρατορίας ο λιμένας μετεγκαθίσταται στη θέση περίπου που κατέχει και σήμερα, στη συνοικία των Παλαιών, ανατολικότερα από το λιμένα της Δημητριάδας. (Ο.Λ.Β.Α.Ε., 2022).

#### 4.1.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας (14<sup>ος</sup> αιώνας) το λιμάνι του Βόλου δεν αποτελούνταν παρά μόνο από μια μικρή προβλήτα, ελάχιστος εμπορικής σημασίας, κατάσταση η οποία διήρκεσε μέχρι τα πρώτα χρόνια της Τουρκικής κατοχής.



Εικόνα 5. Λιμάνι Βόλου κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Πηγή Εφ. Θεσσαλία.

Κατά το 16ο αιώνα με απόφαση της Υψηλής Πύλης, τα δημητριακά που παράγονταν στον θεσσαλικό κάμπο, θα συγκεντρώνονταν πλέον στον Βόλο και μέσω του λιμένα του θα αποστέλλονταν αποκλειστικά στην Κωνσταντινούπολη. Αποτέλεσμα της απόφασης αυτής ήταν η επέκταση και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, ο διορισμός λιμενάρχη (λιμανρείση), η ανέγερση αποθηκευτικών χώρων και λοιμοκαθαρηρίου. Τη μεταφορά των σιτηρών για λογαριασμό των Οθωμανών είχαν αναλάβει σε πρώτη φάση ευρωπαίοι έμποροι, αλλά από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα άρχισαν να

λαμβάνουν μέρος σε αυτή και Έλληνες και κυρίως ιδιοκτήτες ιστιοφόρων από την περιοχή της Ζαγοράς του Πηλίου. (Εφ. Θεσσαλία, 2021).

Ενδεικτική της σημασίας που απέκτησε ο λιμένας του Βόλου για τους Οθωμανούς αποτελεί η αναφορά που κυκλοφόρησε το 1628 και ανήκει στον Γάλλο διπλωμάτη Sieur De Breves, ο οποίος διατέλεσε πρέσβης της Γαλλίας στην Κωνσταντινούπολη κατά τα έτη 1590-1606, και στην οποία αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι “ ..είναι γνωστό ότι το μεγαλύτερο μέρος των εφοδίων που προορίζονται για την Κωνσταντινούπολη προέρχονται από την περιοχή που ονομάζεται Βόλος και βρίσκεται πέρα από το Άγιο Όρος κοντά στον Αυλώνα (Θεσσαλία). Αν καταληφθεί η περιοχή αυτή, η Κωνσταντινούπολη θα αφανιστεί από την πείνα..”

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι κατά την περίοδο αυτή η πόλη του Βόλου, πέρα από τις λιμενικές εγκαταστάσεις δεν ήταν ούτε καν ένα μικρό χωριό, σύμφωνα με τον Άγγλο περιηγητή Edward Brown ο οποίος επισκέφτηκε την περιοχή το 1669 και αυτό γιατί σαν έδρα της Οθωμανικής διοίκησης είχε επιλεγεί η περιοχή της Λάρισας. (Τζαμτζής, 2001).

Η οικιστική ανάπτυξη ξεκίνησε αργότερα περί τις αρχές του 1800 όταν η αυξανόμενη εμπορική κίνηση του λιμένα οδήγησε στην ανέγερση ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού αποθηκευτικών χώρων και εγκαταστάσεων. Οι χώροι αυτοί αποτέλεσαν ουσιαστικά τον πρώτο οικιστικό πυρήνα της νέας πόλης. (Αυγερινός, 2007).

Πέρα από τη διακίνηση των σιτηρών, η οποία αποτελούσε και την κύρια δραστηριότητα του λιμένα καθ' όλη την περίοδο της τουρκοκρατίας μέχρι την απελευθέρωση, η αυστριακή εταιρία Λλδουδ, η οποία είχε έδρα την Τεργέστη, το 1853 ξεκίνησε την ατμοπλοϊκή σύνδεση του λιμένα Βόλου με το εξωτερικό με τα ατμόπλοια της Θεσσαλικής Γραμμής.

- Κωνσταντινούπολη – Καλλίπολη – Δαρδανέλια - Θεσσαλονίκη – Καρίτζα – Βόλος – Στυλίδα.

Το 1857 η γραμμή αναδιοργανώθηκε σε δυο άξονες:

- Κωνσταντινούπολη – Καλλίπολη- Δαρδανέλια- Θεσσαλονίκη.
- Κωνσταντινούπολη- Δαρδανέλια- Λάγος – Καβάλα – Βόλος.

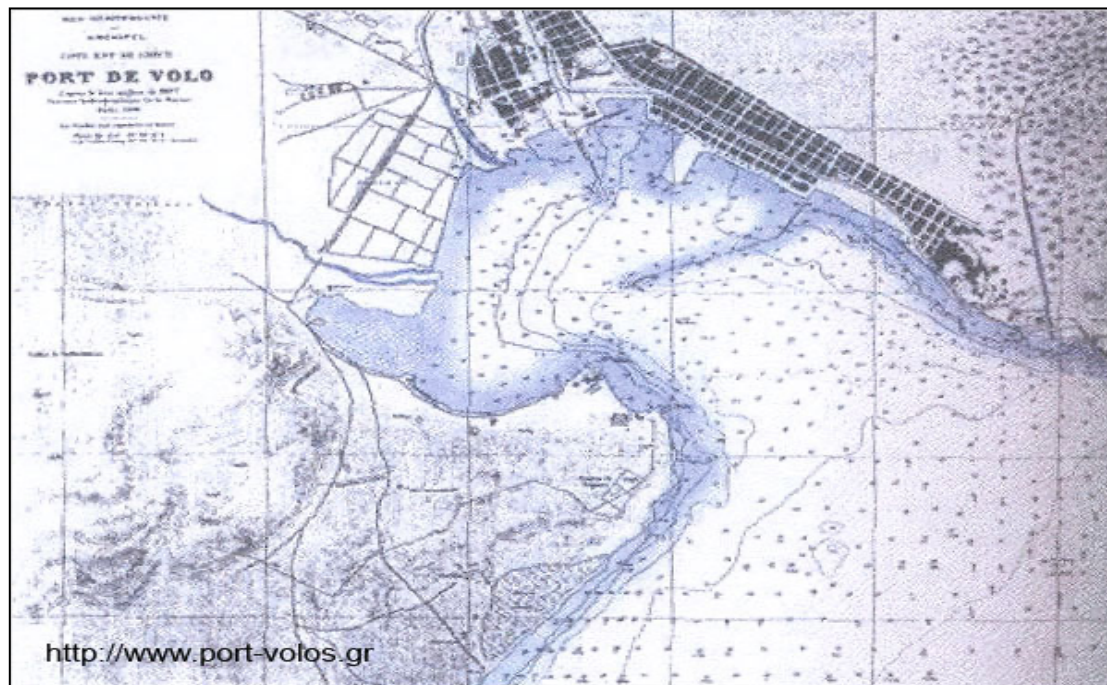
Η συνεχής ανάπτυξη του λιμένα, αλλά και της πόλης του Βόλου, οδήγησε την Τουρκική διοίκηση περί το 1870, στην απόφαση επέκτασης του λιμένα και στην κατασκευή νέων έργων, απόφαση που δεν υλοποιήθηκε ποτέ λόγω της απελευθέρωσης της Θεσσαλίας το 1881 και της ενσωμάτωσης της στον εθνικό κορμό. (Τζαμτζής, 2001).

### **4.1.3 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ**

#### **4.1.3.1 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1881 - 1922**

Μετά την απελευθέρωση της πόλης και την ενσωμάτωση της στο Ελληνικό κράτος διαπιστώθηκε η ανάγκη επέκτασης των εγκαταστάσεων του λιμανιού. Για τον σκοπό αυτό ιδρύθηκε Λιμενική Επιτροπή και Λιμενικό Ταμείο ενώ η χρηματοδότηση του

όλου έργου αποφασίστηκε να πραγματοποιηθεί μέσω της επιβολής ειδικού φόρου. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1892 με σχέδια της Γαλλικής Αποστολής που εκπονήθηκαν από τον μηχανικό Trebouville όπως φαίνεται και στην Εικόνα 6. Τα λιμενικά έργα ολοκληρώθηκαν κατά τα έτη 1901 -1902 από την κοινοπραξία Τοπάλης- Καρτάλης- Σταματόπουλος. (Βόλος ένας αιώνας,1999).



Εικόνα 6. Το σχέδιο των Γάλλων Τεχνικών για το λιμάνι του Βόλου, 1890. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

Η αποπεράτωση των έργων συνάντησε αρκετά κωλύματα και καθυστερήσεις, γεγονός που έστρεψε τη δυσαρέσκεια των πολιτών του Βόλου ενάντια στα μέλη της Λιμενικής Επιτροπής, που ήταν υπεύθυνη για τις εργασίες κατασκευής. Είναι χαρακτηριστικό το απόσπασμα από τοπική θεατρική επιθεώρηση της εποχής όπου η Λιμενική Επιτροπή φέρεται να λέει. (Παπαϊωάννου, 1959)

*“Να όλοι φωνάζουν, με εμένα τα βάζουν  
δεν έχουν κουκούτσι μυαλό  
και λόγια τ’ αέρα μου λένε εδώ πέρα  
δεν κάνω στον τόπο κάλο  
αρλούμπες μη λέτε, γυρίστε και δέτε  
τα έργα τριγύρω σωρό  
που πάντα σας κάνω, στην άμμο απάνω  
σε όλον αυτόν τον καιρό.”*



Εικόνα 7. Ατμόπλοιο στην κατασκευαζόμενη προβλήτα του λιμανιού το 1897. Πηγή: Η Μαγνησία στο πέρασμα του χρόνου.

#### **4.1.3.2 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1922-1947**

Η περίοδος που ακολούθησε τη Μικρασιατική καταστροφή του 1922 και η εγκατάσταση προσφυγικών πληθυσμών στην πόλη του Βόλου, (13.441 ατόμων), υπήρξε γεγονός κομβικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Οι νεοφερμένοι πρόσφυγες απασχολήθηκαν ως εργατικό δυναμικό στις τοπικές βιοτεχνίες και βιομηχανίες δίνοντας νέα πνοή στην ήδη ακμάζουσα οικονομία της πόλης και κατά συνέπεια στην εμπορευματική κίνηση του λιμένα. Την δεκαετία του 1920 δραστηριοποιούνταν στο Βόλο 44 βιομηχανικές μονάδες. Η δραστηριότητά τους αφορούσε την μηχανουργία, οικοδομική δραστηριότητα, υφαντουργία, χημικά, είδη διατροφής, βυρσοδεψία, προϊόντα καπνού, ιματισμό, ξυλεία, παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Μεγάλος αριθμός προσφύγων από τα παράλια της Μικράς Ασίας που απασχολούνταν με τη ναυτιλία βρήκαν εργασία στο λιμάνι του Βόλου ως ναυτικοί, λιμενεργάτες, αλιείς και ιδιοκτήτες σκαφών. Οι τελευταίοι ανέπτυξαν εμπορικές δραστηριότητες με τα κοντινά νησιά και την περιοχή του Πηλίου. Ειδικά οι πρόσφυγες από το Μακρονήσι (Uzunada) ερχόμενοι στο Βόλο έφεραν μαζί τους τα σκάφη τους και συνέχισαν την επαγγελματική τους δραστηριότητα.



Εικόνα 8.Λιμενεργάτες στο λιμάνι του Βόλου το 1925. Πηγή. Περιοδικό Εν Βόλω. (Αρχείο Ζήμερ).

Συνέπεια αυτών των δραστηριοτήτων ήταν η εντατικοποίηση της αλιείας στο λιμάνι του Βόλου. Τεχνίτες από τη Σμύρνη, τη Σύμη και την Κωνσταντινούπολη μετέφεραν στην Ελλάδα την τεχνογνωσία τους ιδρύοντας πάνω από 20 ναυπηγεία στην περιοχή από τον Άγιο Κωνσταντίνο μέχρι τον Άναυρο. (Κουτσίκας, 2002).

Ο παρακάτω πίνακας αποτυπώνει τον σημαντικό όγκο των εσωτερικών μεταφορών από και προς τον λιμένα του Βόλου κατά την περίοδο μετά την εγκατάσταση και ενσωμάτωση των προσφυγικών πληθυσμών.

Πίνακας 3. Εμπορευματική κίνηση λιμένος Βόλου κατά την περίοδο του μεσοπολέμου. Πηγή Παπαϊωάννου Ι.

ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΠΟ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ	ΕΞΑΓΩΓΗ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΕ ΧΙΛ. ΤΟΝΟΥΣ
1928	28.460	66.183
1929	32.951	56.900
1930	50.095	53.272
1931	35.766	50.912
1932	29.446	46.415
1933	25.629	64.961
1934	30.907	106.824
1935	44.535	69.523
1936	51.603	73.337
1937	44.981	55.905

Στις παραμονές του 2<sup>ου</sup> παγκοσμίου πολέμου (1939), το λιμάνι του Βόλου αποτελούσε ένα από τα τρία σπουδαιότερα λιμάνια της χώρας μαζί με την Θεσσαλονίκη και τον Πειραιά με μέση ετήσια διακίνηση 250.000 τόνων εμπορευμάτων και περίπου 50.000 επιβατών. Το ξέσπασμα του πολέμου και οι βομβαρδισμοί που ακολούθησαν (13 Οκτωβρίου 1944) κατέστρεψαν μεγάλο μέρος της υποδομής του και ανέκοψαν την έως τότε εμπορική πορεία του. (Ο.Λ.Β.Α.Ε., 2022).



Εικόνα 9 .Βομβαρδισμός λιμένα Βόλου από τη RAF, 1944. Πηγή. Ομάδα Ενάλιων Αποτυπωμάτων.

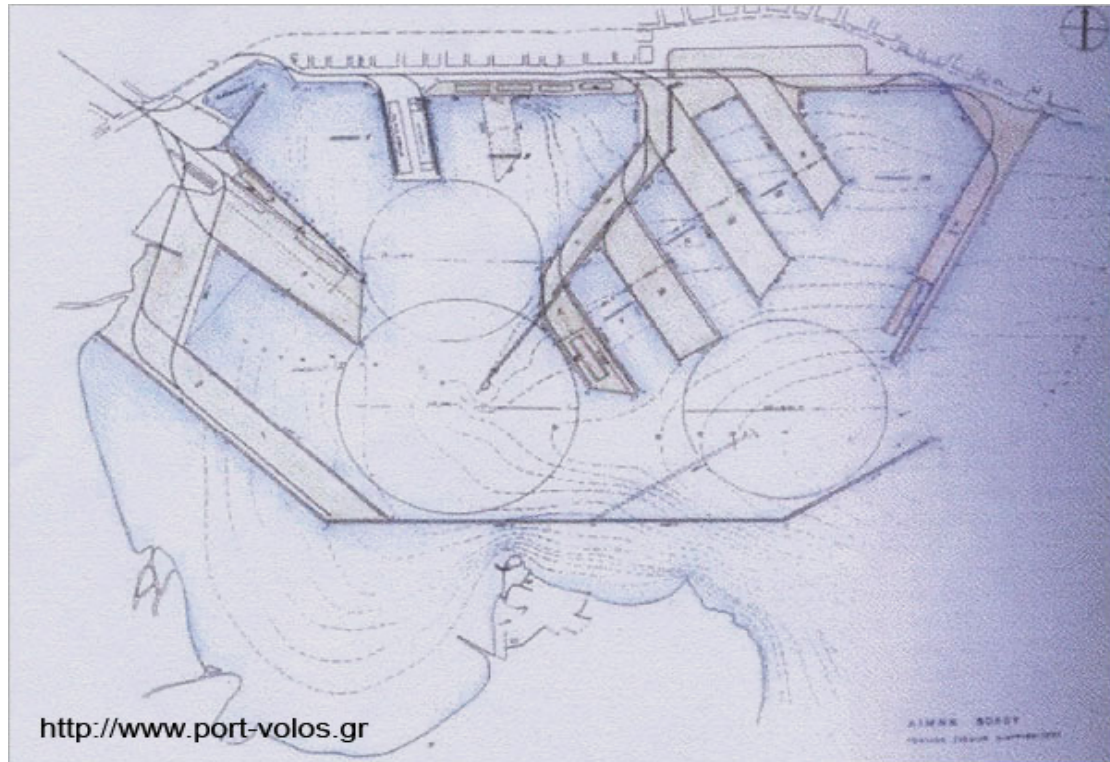
#### **4.1.3.3 ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1947-Σήμερα**

Μετά το πέρας του πολέμου ξεκίνησε η προσπάθεια αποκατάστασης των ζημιών στις υποδομές του λιμένα, καθώς και η απομάκρυνση των βυθισμένων πλοίων, αποτέλεσμα των βομβαρδισμών, που βρισκόταν στη λιμενολεκάνη και καθιστούσαν απαγορευτική τη ναυσιπλοΐα.

Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1947 υπό την επίβλεψη του μηχανικού Γεωργίου Κοντοστάνου, ενώ το επόμενο έτος με την υπογραφή σύμβασης ανάμεσα στο Λιμενικό Ταμείο, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και την American Mission for Aid to Greece (AMAG) τέθηκαν οι βάσεις όχι μόνο για την πλήρη αποκατάσταση του λιμένα, αλλά και την επέκταση και τη δημιουργία νέων εγκαταστάσεων (αποθήκες, κτήριο διοίκησης κ.α.)

Η εκπόνηση των σχεδίων για τα σχετικά έργα ανατέθηκε στους Δημοσθένη Πίππα (καθηγητή Λιμενικών Έργων ΕΜΠ) και Γεώργιο Κοντοστάνο.

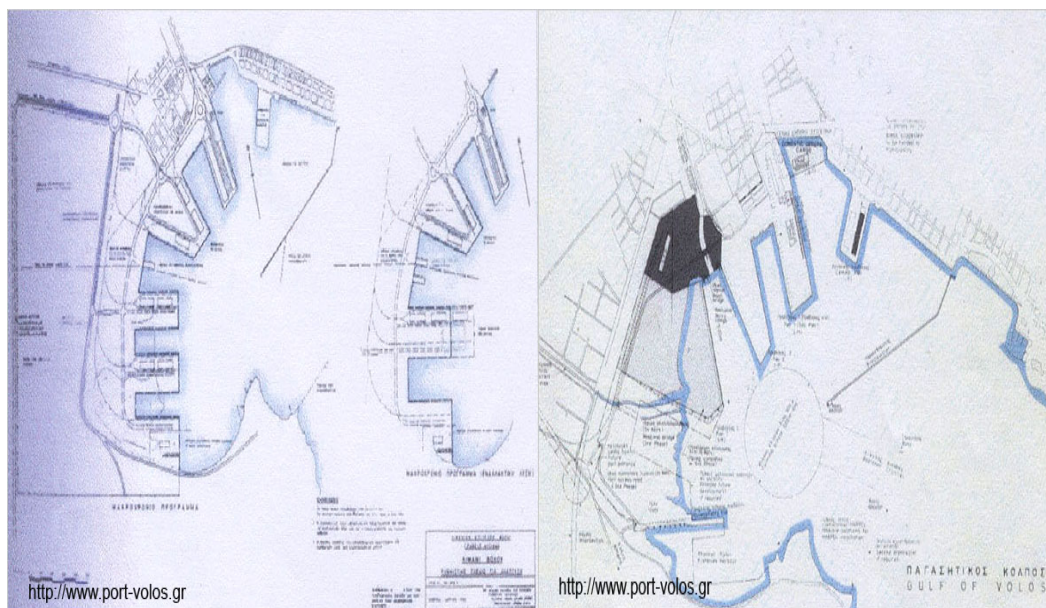




Εικόνα 10. Το σχέδιο Πίττα. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

Από την μελέτη της Εικόνας 10 γίνεται εύκολα κατανοητό πως επρόκειτο για ένα φιλόδοξο έργο μεγάλου μεγέθους και κόστους το οποίο τελικά δεν πέρασε ποτέ στην φάση ολοκλήρωσης, λόγω και των οικονομικών συνθηκών της εποχής. (Ο.Λ.Β.Α.Ε., 2022).

Το 1965 το Γραφείο Δοξιάδη (Κ. Δοξιάδης, Α. Τρίσης, Α. Συμεών) σε συνεργασία με το εξειδικευμένο σε λιμενικά έργα γραφείο Sir William Halcrow & Partners, ανέλαβε την εκπόνηση νέων σχεδίων για την ανάπτυξη και επέκταση του λιμένα.



Εικόνα 11. Το σχέδιο Δοξιάδη 1966. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

Εικόνα 12. Το σχέδιο Δοξιάδη 1983. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

Το εκπονηθέν σχέδιο περιλάμβανε την μελέτη δυο διαφορετικών περιπτώσεων ανάπτυξης του λιμένα, σχετιζόμενων με την παράλληλη ανάπτυξη της πόλεως αλλά και της εμπορευματικής και οικονομικής προόδου. Και στην περίπτωση αυτή πραγματοποιήθηκε μέρος μόνο των έργων, για να καταλήξουμε στο σχεδιασμό που εκπονήθηκε το 1983 και που διαμόρφωσε τον λιμένα στη μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

Κατά την περίοδο αυτή το λιμάνι του Βόλου διεκπεραίωσε σημαντικό μεταφορικό έργο και αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας, όπως παρατηρείται και από τα παρακάτω στοιχεία διακίνησης εμπορευμάτων και επιβατών.

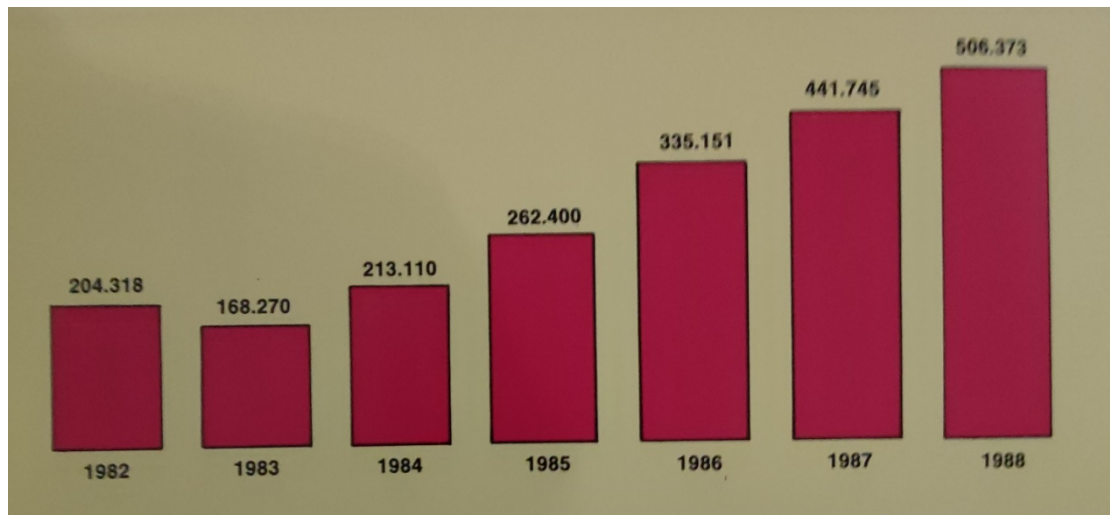
Πίνακας 4 . Εμπορική κίνηση λιμένος Βόλου κατά την περίοδο 1950-1954. Πηγή Παπαϊωάννου.Ι

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΕ ΧΙΛ.ΤΟΝΟΥΣ
1950	210.820
1951	240.598
1952	269.474
1953	236.505
1954	357.698

Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά τα έτη 1977-1985 υπήρξε απευθείας σύνδεση του λιμένα Βόλου (πορθμειακή γραμμή) με τον λιμένα της Ταρτούς της Συρίας, γεγονός που είχε αναδείξει την πόλη του Βόλου ως ένα ανερχόμενο διακομιστικό κέντρο. Δυστυχώς οι διεθνείς οικονομικές συνθήκες τις δεκαετίας του 80, δεν ευνόησαν την περαιτέρω συνέχεια του εγχειρήματος.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	Κ.Κ.Χ.	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ*	ΞΥΛΕΙΑ	ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ				ΣΥΝΟΛΟ	
					ΕΤΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ
1980	4.000	5.000	6.000	6.500	1979	1.700	700	2.200	900	5.500
1981	3.500	6.000	7.000	8.000	1980	1.700	500	2.300	900	5.400
1982	4.000	6.000	7.000	7.000	1981	1.500	500	2.800	1.350	6.150
1983	4.000	6.000	6.500	8.000	1982	1.500	900	2.200	1.800	6.400
1984	4.000	6.000	6.500	4.500	1983	1.500	700	2.200	1.700	6.100
1985	4.000	6.000	6.500	3.500	1984	1.400	1.000	2.000	1.750	6.150
1986	4.500	6.500	7.000	7.500	1985	1.300	1.000	2.400	1.300	6.000
1987	5.000	7.000	7.000	4.000	1986	1.300	1.200	2.400	1.700	6.600
1988	5.500	7.000	7.000	5.000	1987	1.000	1.500	2.600	1.600	6.700
					1988	1.300	1.000	2.500	1.700	6.500

Εικόνα 13. Ναυτιλιακή κίνηση 1980 -1988. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε Εικόνα 14. Διακίνηση ξηρού φορτίου. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε



Εικόνα 15. Έσοδα Λ.Τ.Β σε εκατ. Δραχμές. Περίοδος 1982-1988. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ
1979	74.680	72.584	147.264
1980	84.874	83.092	167.966
1981	90.710	89.883	180.593
1982	77.326	75.166	152.492
1983	103.233	100.336	203.569
1984	110.530	107.766	218.296
1985	115.425	124.528	239.953
1986	131.190	128.597	259.787
1987	127.877	118.021	245.898
1988	158.977	162.370	321.347

Εικόνα 16. Διακίνηση επιβατών στη γραμμή Σποράδων κατά τα έτη 1979-1988. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

## 4.2 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε.

### 4.2.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ-ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Η οργανωτική δομή μιας επιχείρησης ή ενός οργανισμού είναι η διαδικασία διαχείρισης του ανθρώπινου δυναμικού και των υλικών και άυλων πόρων που έχει στη διάθεση της για την επίτευξη των στόχων της (Παπαλεξανδρή, 2016).

Η επιτυχής ανάπτυξη της οργανωτικής δομής αποτελεί έναν σύνθετο στόχο που για την επίτευξή του θα πρέπει οι δομές να απαντούν στις ανάγκες των καταστάσεων και οι σωστοί άνθρωποι να τοποθετηθούν στις σωστές θέσεις.

Η οργανωτική δομή της εταιρίας ορίζεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της, που ενσωματώνει τον Γενικό Κανονισμό Προσωπικού του Οργανισμού Λιμένος Βόλου (ΦΕΚ Αρ.Φυλου228/7-5-2019). (Ο.Λ.Β. Α.Ε., 2022).

Ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας, ο οποίος συμπεριλαμβάνει πλέον και το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού (Κ.Ε.Ο.Λ.-Γ.Κ.Π.), περιλαμβάνει τα εξής.

- Τη διάρθρωση των Υπηρεσιών της εταιρείας.
- Την κατανομή και η περιγραφή των αρμοδιοτήτων τους.
- Την ιεραρχική υπαγωγή τους.
- Την μεταξύ τους επικοινωνία.
- Την επικοινωνία τους με τα όργανα Διοίκησης της εταιρείας.
- Τη διάρθρωση των θέσεων ευθύνης (στελεχών) και τα προσόντα κάλυψής τους.
- Την διάρθρωση των λοιπών θέσεων εργασίας.
- Τον αριθμό των οργανικών θέσεων εργασίας και την κατανομή τους στις Υπηρεσίες της εταιρείας.
- Τις εργασιακές σχέσεις των υπαλλήλων και των στελεχών με την εταιρεία.
- Τις διαδικασίες πρόσληψης του προσωπικού.
- Την εν γένει υπηρεσιακή κατάσταση του προσωπικού.
- Τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα του προσωπικού.
- Τις ευθύνες του προσωπικού (υπαλλήλων & στελεχών) έναντι της εταιρείας.
- Τις εφαρμοστέες πειθαρχικές διαδικασίες.
- Το Υπηρεσιακό Συμβούλιο.
- Τις διαδικασίες επιβράβευσης του προσωπικού.
- Τις διαδικασίες μετακινήσεων, μετατάξεων και αποσπάσεων.
- Τις αιτίες και διαδικασίες λύσης της εργασιακής σχέσης.
- Την αξιολόγηση του προσωπικού της εταιρείας
- Τη διαμόρφωση συνθηκών υγείας και ασφάλειας στους χώρους εργασίας
- Τις προβλέψεις τροποποίησης του παρόντος.
- Την τοποθέτηση σε θέσεις ευθύνης (στελεχών).

#### **4.2.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Το διοικητικό συμβούλιο είναι το όργανο διοίκησης που κατέχει την ευθύνη της διοίκησης της εταιρείας, διαμορφώνει την στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της, εκπροσωπεί την εταιρεία, εποπτεύει, ελέγχει και διαχειρίζεται τα περιουσιακά της στοιχεία.

Το διοικητικό συμβούλιο της Ο.Λ.Β.Α.Ε απαρτίζεται από δέκα μέλη, με πενταετή διάρκεια θητείας και έχει την παρακάτω συγκρότηση.

Ο Πρόεδρος.

Ο Διευθύνων σύμβουλος.

Ο εκπρόσωπος των εργαζομένων της ΟΛΒ Α.Ε.

Ο εκπρόσωπος του Σωματείου Λιμενεργατών.  
Ο εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Μαγνησίας.  
Έξι μέλη τα όποια εκλέγονται από την Γενική Συνέλευση, εκ των οποίων ένας κατέχει τον τίτλο του προέδρου του ΔΣ.

Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου, εκπροσωπεί την εταιρεία, συγκαλεί τις συνεδριάσεις του Δ.Σ, εισηγείται θέματα σχετικά με την προαγωγή όλων των εταιρικών ζητημάτων.

Ο διευθύνων σύμβουλος είναι εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ της εταιρείας, ο οποίος προϊστάται όλων των υπηρεσιών, διευθύνει το έργο της και λαμβάνει όλες τις απαραίτητες αποφάσεις που είναι απαραίτητες στην αντιμετώπιση των καθημερινών θεμάτων διοίκησης της εταιρείας.

Το διοικητικό συμβούλιο αποτελείται από εκτελεστικά και μη εκτελεστικά μέλη. Τα εκτελεστικά μέλη είναι επιφορτισμένα με καθημερινά θέματα διοίκησης ενώ τα μη εκτελεστικά είναι επιφορτισμένα με την προαγωγή όλων των εταιρικών ζητημάτων.

#### **4.2.3 ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ - ΤΜΗΜΑΤΑ - ΑΝΕΞ. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

##### **4.2.3.1 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

1. Τμήμα Διοικητικό: Διαχείριση πάσης φύσεως θεμάτων που άπτονται του προσωπικού, πρωτόκολλο-αλληλογραφία, τήρηση αρχείου, παρακολούθηση εκτέλεσης συμβάσεων, εισηγήσεις θεμάτων στα όργανα της διοίκησης.

2. Τμήμα Οικονομικό: Διεκπεραίωση κάθε διαδικασίας σχετιζόμενης με την αποτύπωση της οικονομικής λειτουργίας της εταιρίας. Σύνταξη, μέριμνα έγκρισης, αναμόρφωση και παρακολούθηση της τήρησης του εγκεκριμένου προϋπολογισμού, σύνταξη ενημερωτικών εκθέσεων έναντι Αρχών κ.α.

2.1. Γραφείο Αποθήκης: Διαχείριση ανταλλακτικών-αναλωσίμων της επιχείρησης.

2.2. Γραφείο Προμηθειών: Μέριμνα προμήθειας υλικών και υπηρεσιών για την κάλυψη αναγκών της επιχείρησης.

3. Τμήμα Εκμετάλλευσης Λιμένος: Μέριμνα για την οργάνωση και λειτουργία του συνόλου των εμπορικών εκμεταλλεύσεων και των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

##### **4.2.3.2 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

1. Τμήμα Έργων Υποδομής & Συντήρησης: Μέριμνα, εισήγηση και διεκπεραίωση διαδικασιών για την εκπόνηση τεχνικών μελετών, του συνόλου των έργων κατασκευής και συντήρησης των υποδομών/αναδομών της επιχείρησης, υφιστάμενων και ανεγειρόμενων.

2. Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων & Εξοπλισμού: Μέριμνα και διεκπεραίωση κάθε διαδικασίας με σκοπό την διαρκή λειτουργία και επιχειρησιακή ετοιμότητα του συνόλου του ηλεκτρομηχανικού εξοπλισμού της επιχείρησης.

2.1. Γραφείο Μηχανολογικής Συντήρησης: Επισκευή και συντήρηση μηχανολογικού εξοπλισμού της επιχείρησης.

2.2. Γραφείο Ηλεκτρολογικής Συντήρησης: Επισκευή και συντήρηση ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και εγκαταστάσεων της επιχείρησης.

2.3. Γραφείο Μηχανοργάνωσης & Πληροφορικής: Μέριμνα για την συντήρηση προμήθεια και αναβάθμιση του εξοπλισμού Η/Υ και λογισμικού της επιχείρησης.

3. Τμήμα Λιμενικών Εξυπηρετήσεων Εμπορικού Λιμένα: Μέριμνα για τη διάθεση κρηπιδωμάτων, προσωπικού και μέσων και την οργάνωση και εποπτεία της διαδικασίας φ/εκφ πλοίων. Τον προγραμματισμό εργασίας του πάσης φύσεως προσωπικού της επιχείρησης που απασχολείται στον εμπορικό λιμένα.

#### **4.2.3.3 ANEΞΑΡΤΗΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ**

1. Υπηρεσία Ασφάλειας Λιμ. Εγκατάστασης: Εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS).

2. Γραφείο Πολιτικού Σχεδιασμού Έκτακτης Ανάγκης: Εφαρμογή κανονισμών που απορρέουν από τις εκάστοτε διατάξεις περί Π.Σ.Ε.Α.

3. Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου: Παρακολούθηση της εφαρμογής του εσωτερικού κανονισμού λειτουργίας της επιχείρησης.

4. Υπηρεσία Συλλογής/Επεξεργασίας/Τήρησης Στατιστικών Στοιχείων: Συλλογή, επεξεργασία στατιστικών στοιχείων και σύνταξη εκθέσεων.

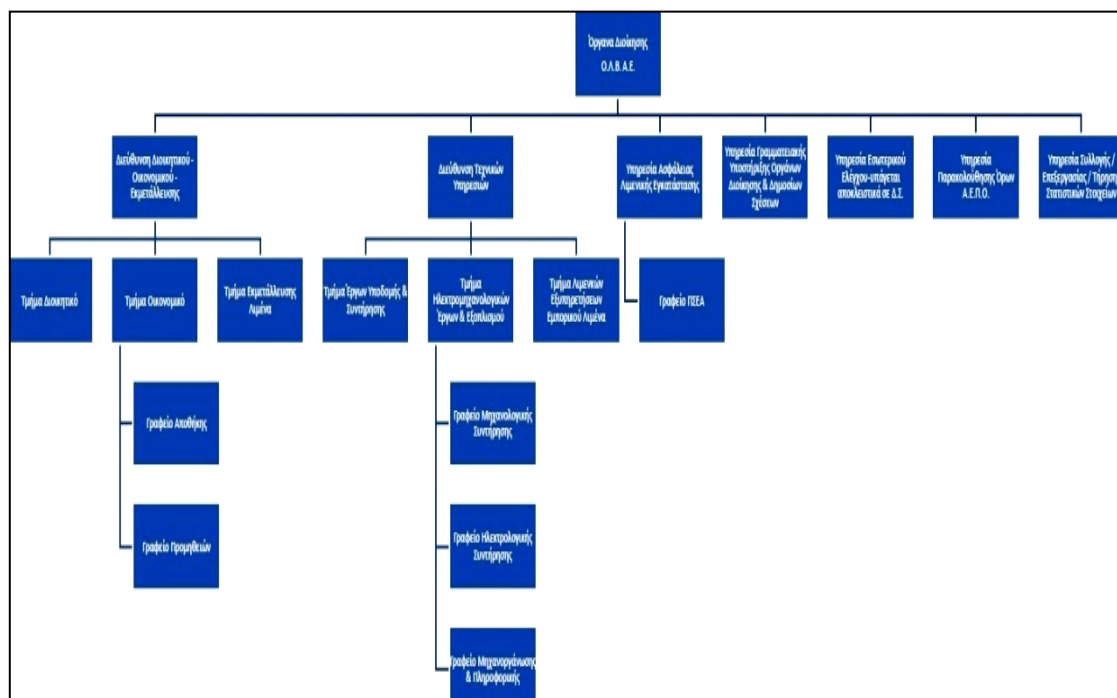
5. Υπηρεσία Γραμμ. Υποστήριξης Οργάνων Διοίκησης & ΔΣ: Γραμματειακή υποστήριξη των οργάνων διοίκησης της επιχείρησης (ΔΣ).

6. Υπηρεσία Παρακολούθησης Όρων Α.Ε.Π.Ο: Εποπτεία και παρακολούθηση των όρων της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) που αφορούν τις δραστηριότητες της επιχείρησης.

#### **4.2.3.4 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ Ο.Λ.Β. Α.Ε.**

Το οργανόγραμμα αποτελεί το εργαλείο εκείνο που δίνει τη δυνατότητα ώστε να γίνει αντιληπτή, με τρόπο ξεκάθαρο και κατανοητό, η δομή της επιχείρησης ή του οργανισμού και ουσιαστικά αποτελεί την αποτύπωση επί χάρτου της διαδικασίας του οργανωτικού σχεδιασμού. Συγκεκριμένα δίνει τη δυνατότητα κατανόησης των επιπέδων της ιεραρχίας, των τμημάτων που απαρτίζουν την επιχείρηση, τη θέση των εργαζομένων και τη φύση της εργασίας τους (I-Mentor, 2019).

Το οργανόγραμμά της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (Διάγραμμα 5) ακολουθεί τη μορφή του ανεστραμμένου δέντρου, όπου παρατηρούμε ότι η ευθύνη της διαχείρισης της αρχίζει από το ΔΣ του οργανισμού, διανέμεται στις Διευθύνσεις και εν συνεχεία στα επιμέρους τμήματα, καθένα από τα οποία έχει την ευθύνη της οργάνωσης της εργασίας και της διαχείρισης του προσωπικού που του έχει ανατεθεί.



Διάγραμμα 5. Οργανόγραμμα Ο.Λ.Β.Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

#### 4.2.4. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ Ο.Λ.Β.Α.Ε.

«Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. σύμφωνα με τον Ν. 2932/2001 (Α΄ 145) και τον Ν. 3429/2005 (Α΄ 314) είναι ανώνυμη εταιρεία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος λειτουργεί κατά τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και τελεί υπό την εποπτεία του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Η εταιρεία εδρεύει στο Δήμο Βόλου και η διοίκησή της στεγάζεται εντός του χερσαίου χώρου του λιμένος στον Κεντρικό Προβλήτα – 382 21 ΒΟΛΟΣ.» (Ο.Λ.Β. Α.Ε., 2022).

Σκοπός της εταιρείας σύμφωνα το Καταστατικό της είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων Ζώνης της δικαιοδοσίας αυτής. Οι δραστηριότητες της Ο.Λ.Β.Α.Ε. περιλαμβάνουν:

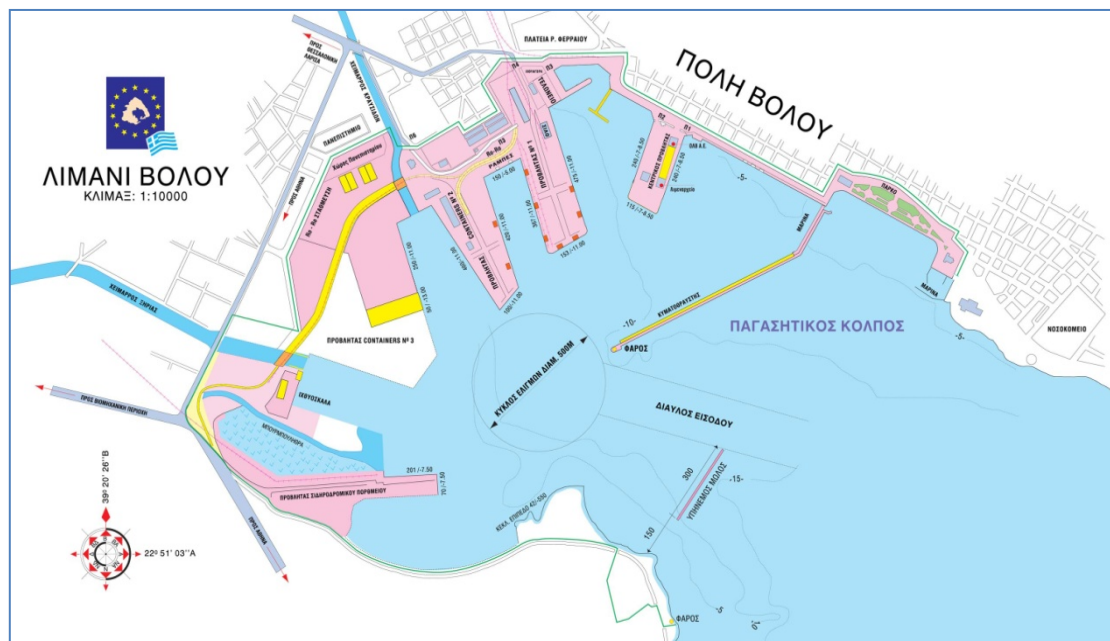
- Την παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών
- Την αναβάθμιση, συντήρηση, βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών του λιμένα.
- Την παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων.
- Τη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και φορτίων.
- Την εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- Την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εξοπλισμού (Ο.Λ.Β. Α.Ε., 2022).

Το λιμάνι εξυπηρετεί την διακίνηση κάθε τύπου φορτίου. Εξυπηρετεί ακόμη την επιβατική κίνηση σχετιζόμενη με ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα ενώ παρέχει υπηρεσίες ελλιμενισμού σε ιστιοπλοκα και τουριστικά σκάφη, και παράλληλα διατίθενται και εγκαταστάσεις διαχείμασης. Η πόλη του Βόλου συνδέεται δια θαλάσσης με τα νησιά

των Σποράδων, αποτελώντας τη βασική οδό επικοινωνίας τους με την ηπειρωτική χώρα. (Greport2020, 2020).

#### 4.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Ο Λιμένας του Βόλου, βρίσκεται στο μυχό του Παγασητικού Κόλπου, σε γεωγραφικό πλάτος 39<sup>ο</sup>, 20', 26" και γεωγραφικό μήκος 22<sup>ο</sup>, 51', 03". (ΟΛΒ Α.Ε 2022).



Χάρτης 1. Ο λιμένας Βόλου. Πηγή: Ο.Λ.Β .Α.Ε.

Η θαλάσσια έκταση του λιμένα Βόλου είναι περίπου 1.350 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Διαθέτει εξωτερικά έργα προστασίας όπως προσήνεμο μύλο μήκους 970 μέτρων, αποσπασμένο κυματοθραύστη μήκους 300 μέτρων. Ο διαθέσιμος κύκλος ελιγμών των πλοίων έχει διάμετρο 500 μέτρα με βάθος περίπου τα 13 μέτρα. Η είσοδος του λιμανιού έχει επαρκές πλάτος για την ασφαλή διέλευση εμπορικών και επιβατικών πλοίων και σκαφών. Υπάρχουν τέσσερις προβλήτες, ο κεντρικός προβλήτας εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας και οι προβλήτες 1,2 και 3 του εμπορικού λιμένα με συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων άνω των 3000 μέτρων. Τα παραλιακά κρηπιδώματα ξεπερνούν τα 1500 μέτρα. Στα δυτικά του εμπορικού λιμένα βρίσκεται το Σιδηροδρομικό Πορθμείο Πευκακίων. (Κρόκου 2019)

Πίνακας 5. Εγκαταστάσεις Ο.Λ.Β.Α.Ε. Γενικές πληροφορίες. Πηγη: Ο.Λ.Β Α.Ε.Ιδία επεξεργασία.

Εγκαταστάσεις Ο.Λ.Β. Α.Ε	ΜΗΚΟΣ	ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ	ΒΑΘΗ
ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 1	475mE* 365mW*	61.867m <sup>2</sup>	10-10,5m
ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 2	413mE 455mW	65.580 m <sup>2</sup>	9,5-10m



ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ 3	265m	200.000 m <sup>2</sup>	7,5-8,5m
ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΠΕΥΚΑΚΙΩΝ	200m	9.088 m <sup>2</sup>	6-6,5m
ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ	240mE 240mW	33.394 m <sup>2</sup>	7,5-8m

Ο λιμένας του Βόλου συνδέεται με τον κύριο οδικό άξονα της χώρας στις Μικροθήβες και στο Βελεστίνο. Απέχει οδικώς 330 χιλιόμετρα από την Αθήνα και 214 χιλιόμετρα από την Θεσσαλονίκη. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσα που αποτελεί σημαντικό σημείο εισόδου για την χώρα βρίσκεται στα 370 χιλιόμετρα. Τέλος, το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου βρίσκεται σε απόσταση περίπου 40 χιλιομέτρων.

#### 4.3.1 ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Ο επιβατικός λιμένας Βόλου βρίσκεται στον κεντρικό Προβλήτα και αποτελεί κόμβο διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά των Σποράδων, ενώ κατά καιρούς έχουν υπάρξει προσπάθειες δρομολόγησης επιβατικών πλοίων και με προορισμούς όπως η Κρήτη και η Εύβοια, χωρίς ωστόσο, οι συγκεκριμένες προσπάθειες να καταστούν βιώσιμες σε μόνιμη βάση.

Η άφιξη και αναχώρηση των οχηματαγωγών πλοίων πραγματοποιείται στην κεφαλή του προβλήτα, ενώ στην ανατολική πλευρά εξυπηρετούνται τα σκάφη του Λιμενικού Σώματος και τα υδροπτέρυγα (flying dolphins).



Χάρτης 2. Λιμένας Βόλου - Κεντρικός Προβλήτας. Πηγή: Google Maps.

Στο χώρο του κεντρικού Προβλήτα βρίσκονται οι εξής εγκαταστάσεις.

- Επιβατικός Σταθμός (κτήριο Ιάσων), με εμβαδόν 5700τμ.
- Κτήριο διοίκησης Ο.Λ.Β. Α.Ε., με εμβαδόν 2000τμ.
- Φυλάκιο Τμήματος Τροχαίας Κεντρικού Λιμεναρχείου Βόλου.
- Κτήριο Κεντρικού Λιμεναρχείου Βόλου, με εμβαδόν 1050τμ.
- Κτήριο αντλιοστασίου Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης Αποχέτευσης Μείζονος περιοχής Βόλου (ΔΕΥΑΜΒ).
- Χώρος στάθμευσης οχημάτων (Parking), εκμετάλλευσης Ο.Λ.Β. Α.Ε., χωρητικότητας 400 οχημάτων.
- Διατηρητέα τμήματα αποθηκών (μεταξύ κτηρίου Ιάσων και κτηρίου Κ.Λ.Β.).
- Κτήρια καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και κτήρια έκδοσης εισιτηρίων ακτοπλοΐας.
- Κτήριο Ελέγχου Διαβατηρίων Αστυνομικής Διεύθυνσης Βόλου.

Επίσης, σύμφωνα με την Υπ. Απόφαση 124002/2021 (ΦΕΚ Β 2032/19.05.2021), ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου εξασφάλισε την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου σε χώρο της δικαιοδοσίας του. Συμφώνα με τον υπάρχον σχεδιασμό, για την δημιουργία των απαραίτητων εγκαταστάσεων για τη λειτουργία της εν λόγω εγκατάστασης, προκρίνεται η ανατολική πλευρά του κεντρικού Προβλήτα.

#### 4.3.2 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ- ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ

Το αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής του λιμένα Βόλου περιλαμβάνει θέσεις ελλιμενισμού κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, δυτικά του Κεντρικού Προβλήτα, καθώς και κατά μήκος του προσήνεμου μόλου, σύμφωνα με το Χάρτη 3. Συνολικά έχουν χωροθετηθεί και διατίθενται περί τις 300 θέσεις.



Χάρτης 3. Θέσεις αγκυροβολίου σκαφών αναψυχής Λιμένος Βόλου. Πηγή: Google Earth. Ίδια επεξεργασία.

Στη λειτουργία του αγκυροβολίου περιλαμβάνονται υπηρεσίες παροχής ρεύματος και νερού μέσω pillars. Από στοιχεία του Τμήματος Εκμετάλλευσης της Ο.Λ.Β Α.Ε όλες

οι θέσεις ελλιμενισμού (πλην 5 θέσεων που διατίθενται για διερχόμενα σκάφη) βρίσκονται υπό το καθεστώς μόνιμης ενοικίασης. Το 80% με 90% των ελλιμενιζόμενων σκαφών, αποτελείται από επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

#### 4.3.3 ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Οι εγκαταστάσεις του εμπορικού λιμένα της Ο.Λ.Β. Α.Ε περιλαμβάνουν τους Προβλήτες 1, 2, και 3 με τις υποστηρικτικές τους εγκαταστάσεις (συνεργείο, αποθήκες, γραφεία, γεφυροπλάστιγγες), το Πορθμείο των Πευκακίων και τον συναφή Η/Μ εξοπλισμό.

Η Ο.Λ.Β Α.Ε. συμμορφούμενη με τη διεθνή και εθνική νομοθεσία ξεκίνησε το 2010 όλες τις ενέργειες για την εφαρμογή του κώδικα ISPS στο Λιμένα του Βόλου με την εκπόνηση αρχικά των απαραίτητων μελετών, (Αξιολόγησης Ασφάλειας και Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης) στη συνέχεια με κατασκευή-εγκαταστάτη των απαιτούμενων υποδομών, όσο και την αγορά του απαραίτητου φορητού εξοπλισμού. Επρόκειτο για επένδυση που το κόστος της ξεπέρασε το ποσό του ενός εκατομμυρίου ευρώ. Το έργο ολοκληρώθηκε και εγκαινιάστηκε τον Ιούνιο του 2016 και έκτοτε προσφέρει ανελλιπώς υπηρεσίες ασφάλειας στον εμπορικό λιμένα και τα ελλιμενιζόμενα πλοία.



Εικόνα 17. Προβλήτες 1,2 & 3 εμπορικού λιμένα Βόλου. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

#### Προβλήτας Νο1.

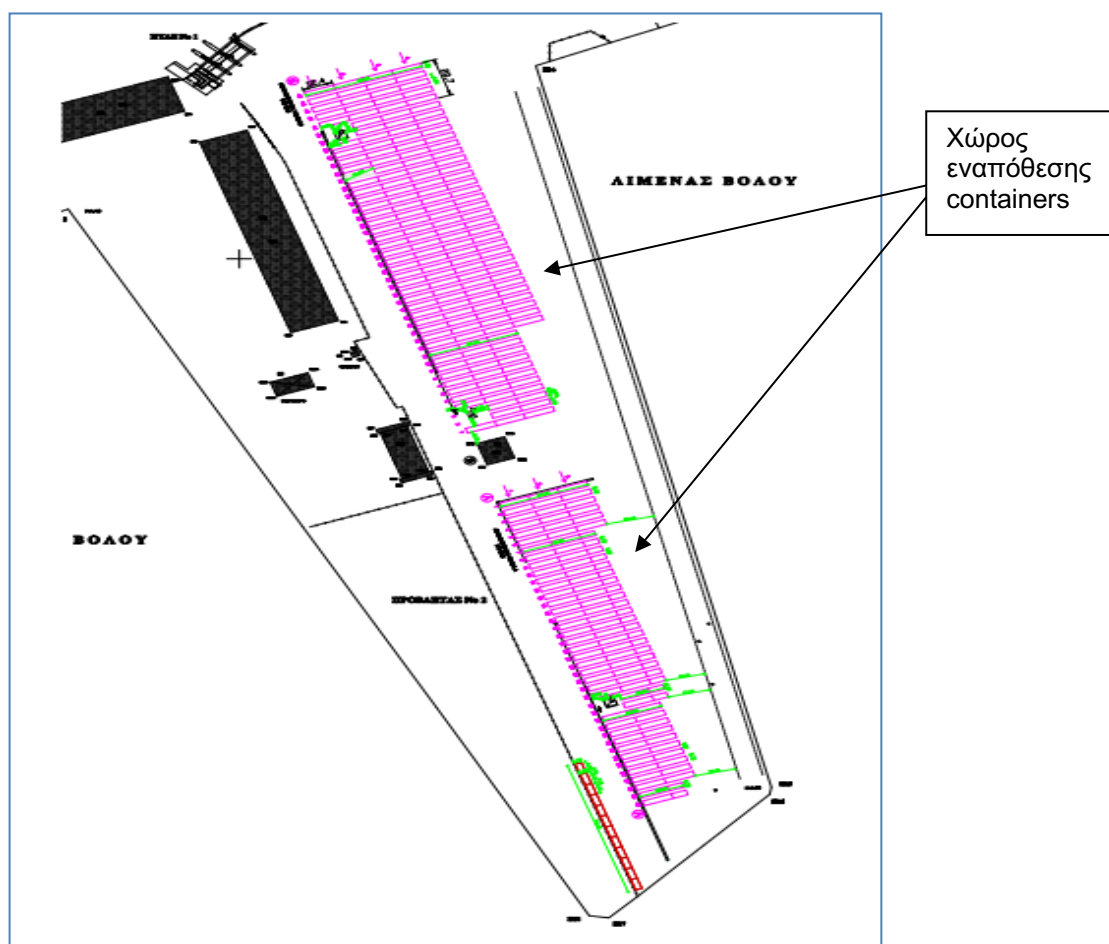
Ο Προβλήτας Νο1 διαθέτει επιφάνεια 61.867τμ και σε αυτόν δύναται να ελλιμενιστούν πλοία βυθίσματος μέχρι 10 μέτρα περίπου. Στην ανατολική του πλευρά μήκους 475 μέτρων, καθώς και στην κεφαλή του, μήκους 150 μέτρων διακινείται χύδην και γενικό φορτίο, όπως δημητριακά, λιπάσματα, κατασκευές κλπ. Η δυτική

πλευρά του χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την διακίνηση παλαιοσιδήρου (scrap), ενώ στην βόρεια πλευρά του βρίσκεται σιλό αποθήκευσης δημητριακών, δυναμικότητας αποθήκευσης 15.000 τόνων το οποίο όμως από το 2012 βρίσκεται εκτός λειτουργίας λόγω παλαιότητας. Στη βόρεια πλευρά υπάρχει επίσης στεγασμένος αποθηκευτικός χώρος εμβαδού 700 τετραγωνικών μέτρων, για την αποθήκευση διακινούμενων εμπορευμάτων.

Στον Προβλήτα Νο1 βρίσκονται εγκατεστημένοι 4 λειτουργικοί γερανοί επί σιδηροτροχιών ανυψωτικής ικανότητας 6 τόνων, καθώς και οι εγκαταστάσεις (συνεργείο- ηλεκτρολογείο), επισκευής και συντήρησης του εξοπλισμού του εμπορικού λιμένα. Επίσης, στον χώρο του προβλήτα βρίσκεται η αποθήκη ανταλλακτικών και αναλωσίμων, το γραφείο του Τμήματος Λιμενικών Εξυπηρετήσεων και χώροι ενδιαίτησης των χειριστών μηχανημάτων έργου και γερανών που διαθέτει ο Οργανισμός.

### Προβλήτας Νο2

Ο Προβλήτας Νο2 διαθέτει επιφάνεια 65.580τμ βύθισμα από 9,5 έως 10 μέτρα. Στην ανατολική του πλευρά, μήκους 420 μέτρων λαμβάνει χώρα η διακίνηση Ε/Κ (Containers), γενικού και υπό προϋποθέσεις, χύδην φορτίου.



Εικόνα 18. Προβλήτας Νο2 Χωροθέτηση εναπόθεσης Ε/Κ. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

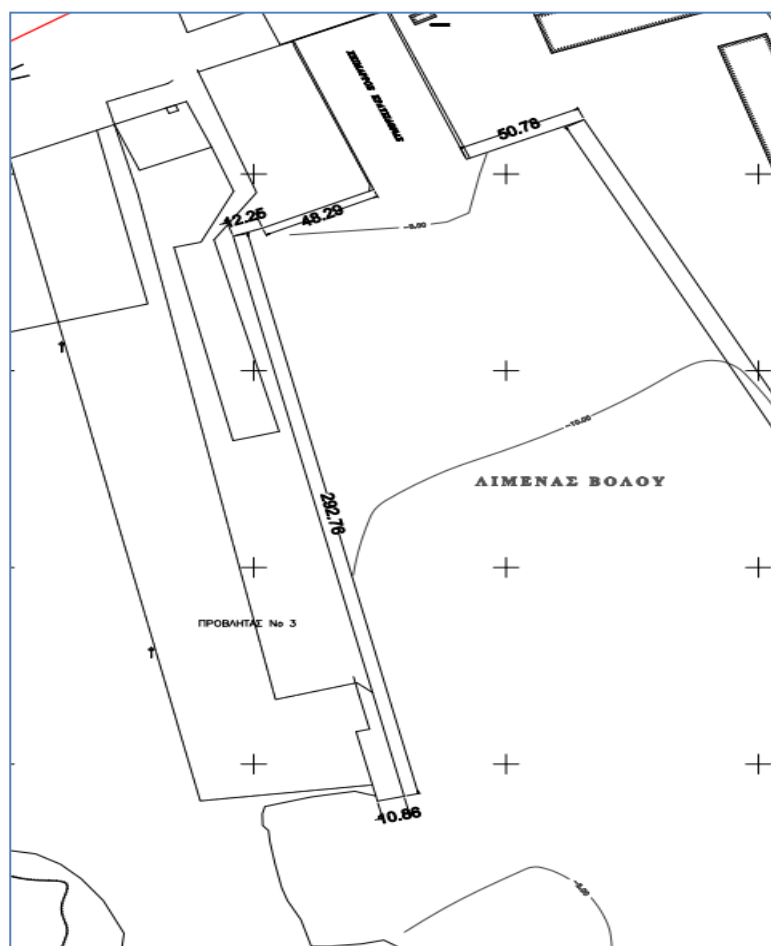
Κατά μήκος της ανατολικής πλευράς του Προβλήτα λαμβάνει χώρα η εναπόθεση εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με την Εικόνα.16. ο Προβλήτας Νο2, στο

ανατολικό του τμήμα, συνδυάζει τις λειτουργίες ενός λιμένα γενικού φορτίου και ενός Container Depot.

Στον Προβλήτα Νο2 (ανατολικά) βρίσκονται εγκατεστημένοι 2 γερανοί επί σιδηροτροχιών ανυψωτικής ικανότητας 25 και 40 τόνων. Στη δυτική του πλευρά μήκους 460 μέτρων, όπου υπάρχει σταθμός εξυπηρέτησης επιβατών (passenger terminal) επιφάνειας 500τμ, λαμβάνει χώρα η εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων που καταπλέουν στην πόλη του Βόλου. Επίσης ο Προβλήτας Νο2 διατίθεται και για την εξυπηρέτηση των αναγκών των Ενόπλων Δυνάμεων. Τέλος, στο δυτικό και βόρειο τμήμα του Προβλήτα υπάρχουν στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 4.190 τετραγωνικών μέτρων.

### Προβλήτας Νο3

Ο Προβλήτας Νο3 διαθέτει επιφάνεια 200.000 τετραγωνικά μέτρα, βύθισμα περί τα 8 μέτρα και μήκος κρηπιδώματος 293 μέτρα. Ο χερσαίος χώρος του Προβλήτα είναι εν μέρει διαμορφωμένος και σύμφωνα με τους σχεδιασμούς της Ο.Λ.Β. Α.Ε. σε αυτόν πρόκειται να μεταφερθεί η διακίνηση παλαιοσιδήρου (scrap) από τον πρώτο Προβλήτα.



Εικόνα 19. Προβλήτας3 εμπορικού λιμένα Βόλου. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

Ήδη από τις 21/03/2022, έχει υπογραφεί από την διοίκηση της Ο.Λ.Β. Α.Ε και από εκπρόσωπο της αναδόχου κατασκευαστικής εταιρείας η σχετική σύμβαση. Το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 2.914.000€ χρηματοδοτείται σε ποσοστό 100% από την

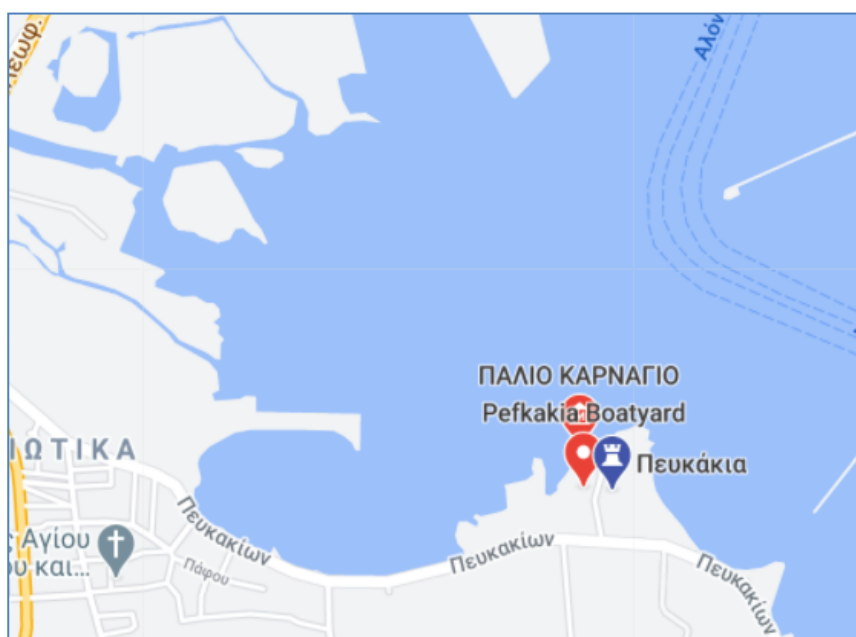
Περιφέρεια Θεσσαλίας (ΕΣΠΑ Θεσσαλίας 2014 -2020) και φορέας υλοποίησης είναι η Ο.Λ.Β. Α.Ε.. Οι εργασίες περιλαμβάνουν τη διαμόρφωση τμήματος επιφάνειας περίπου 20.000 τετραγωνικών μέτρων, όπου θα λάβει χώρα η κατασκευή των κατάλληλων υποδομών για τη διακίνηση του εν λόγω φορτίου. (EPT news, 2022).

Επίσης, στο βόρειο τμήμα του Προβλήτα λειτουργούν 2 γεφυροπλάστιγγες δυναμικότητας 80 τόνων, που εξυπηρετούν τις ανάγκες ζύγισης των διακινούμενων φορτίων και οχημάτων, καθώς και στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 5.040 τετραγωνικών μέτρων.

Τέλος στο δυτικό τμήμα του Προβλήτα βρίσκονται οι εγκαταστάσεις της Νέας Ιχθυόσκαλας Βόλου οι οποίες εγκαινιάστηκαν και δόθηκαν σε χρήση την 01/11/2021 και οι οποίες εξυπηρετούν τις ανάγκες των αλιέων της κεντρικής Ελλάδος. Φορέας διαχείρισης των εγκαταστάσεων είναι ο Οργανισμός Κεντρικών Αγορών Αλιείας Α.Ε.(ΟΚΑΑ).

#### **Προβλήτας Πορθμείου Πευκακίων**

Ο Προβλήτας του Πορθμείου Πευκακίων βρίσκεται 0,5Km νοτίως της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά. Στο νότιο άκρο του διαθέτει επιφάνεια περί τα 9.100 τετραγωνικά μέτρα, κρηπιδώματα μήκους 200 μέτρων και βύθισμα περί τα 6m. Εξυπηρετεί την διακίνησή τοπικών φορτίων από και προς τα νησιά του Αιγαίου (κατά κύριο λόγο τις Σποράδες). Διαθέτει επίσης γεφυροπλάστιγγα δυναμικότητας ζύγισης 80 τόνων.

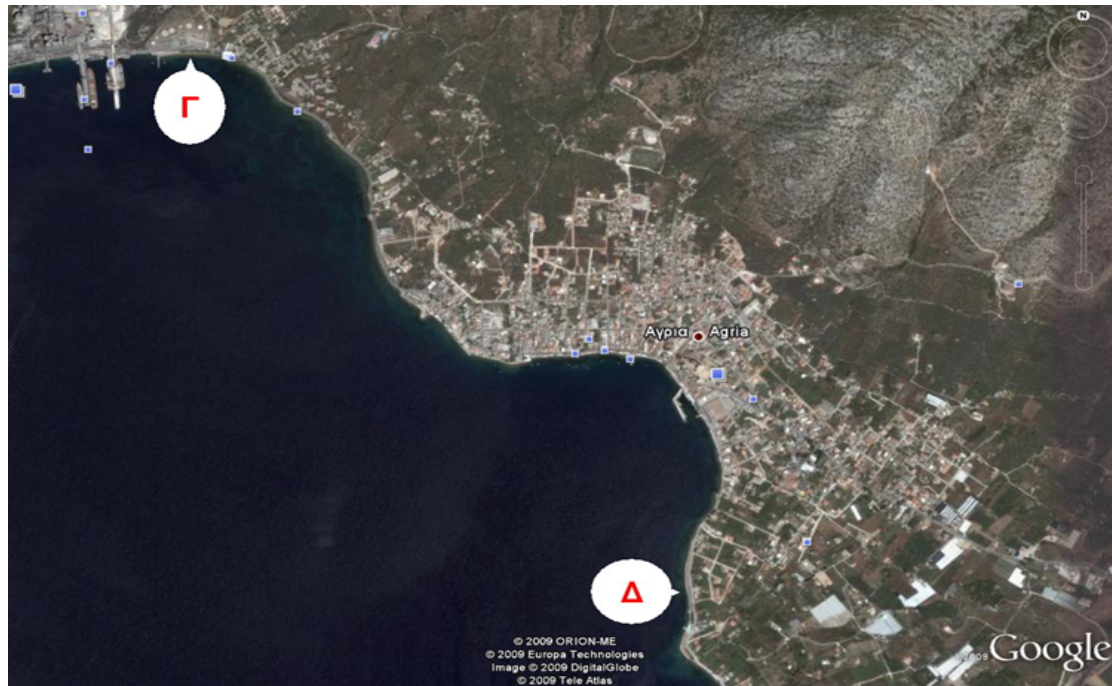


Χάρτης 4. Πορθμείο Πευκακίων. Πηγή Googlemaps.

#### **4.3.4 ΛΟΙΠΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**

Πέρα από τις προαναφερθείσες εγκαταστάσεις επιβατικού και εμπορικού χαρακτήρα, ο Οργανισμός λιμένος Βόλου διαθέτει στην ιδιοκτησία του και αριθμό καταστημάτων (39 καταστήματα) στην περιοχή της Νέας Ιχθυαγοράς Βόλου και του Κεντρικού Προβλήτα, τα οποία και ενοικιάζει σε ιδιώτες επιχειρηματίες. Η Χερσαία Ζώνη του λιμένα περιλαμβάνει επίσης το παραλιακό μέτωπο της Αγριάς Βόλου, τον όρμο της

ΑΓΕΤ, το παραλιακό μέτωπο της Αμαλιάπολης Αλμυρού καθώς τον όρμο Τσιγκέλι Αλμυρού.



Εικόνα 20. Παραλιακό μέτωπο Αγριάς Βόλου Γ-Δ. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε



Εικόνα 21. Παραλιακό μέτωπο Αμαλιάπολης Ε-Ζ. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

*“Το πρόβλημα «πώς να σηκώσετε ένα φορτίο» είναι τόσο παλιό όσο και η ανθρωπότητα. Οι πρώτες γραπτές πληροφορίες για τη χρήση μηχανισμών ανύψωσης*

εμφανίστηκαν γύρω στο 530 π.Χ, και αφορούν την κατασκευή του πρώτου ναού της Αρτέμιδος στην Έφεσο. Οι πρόδρομοι των σύγχρονων γερανών στα λιμάνια ήταν οι ξύλινοι γερανοί που αναπτύχθηκαν τον Μεσαίωνα. Ο περιστρεφόμενος γερανός *luffing* ήταν το κύριο μέσο φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου μεταξύ πλοίου και ακτής μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1950.” (HoffmannK, ZrniN, 2004).

#### 4.4 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται

α) Ο μηχανολογικός εξοπλισμός διαχείρισης φορτίων του εμπορικού λιμένα Βόλου.

β) Ο εξοπλισμός και οι αρμοδιότητες του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και εξοπλισμού της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

##### 4.4.1 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Όπως σε κάθε λιμάνι, ο εξοπλισμός διακίνησης φορτίου του λιμένα Βόλου παίζει ζωτικό ρόλο στην εύρυθμη και αποδοτική λειτουργία του. Βασικός στόχος της Ο.Λ.Β. Α.Ε. είναι να εξασφαλίσει αποτελεσματικές υπηρεσίες στους πελάτες της με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Ο μηχανολογικός Εξοπλισμός της ΟΛΒ Α.Ε. αποτελείται από ηλεκτροκίνητους γερανούς επί σιδηροτροχιών, 3 γεφυροπλάστιγγες (ικανότητας ζύγισης 80 tn), καθώς και αριθμό Μηχανημάτων Έργου θερμικών κινητήρων όπως φαίνεται στους παρακάτω πίνακες.

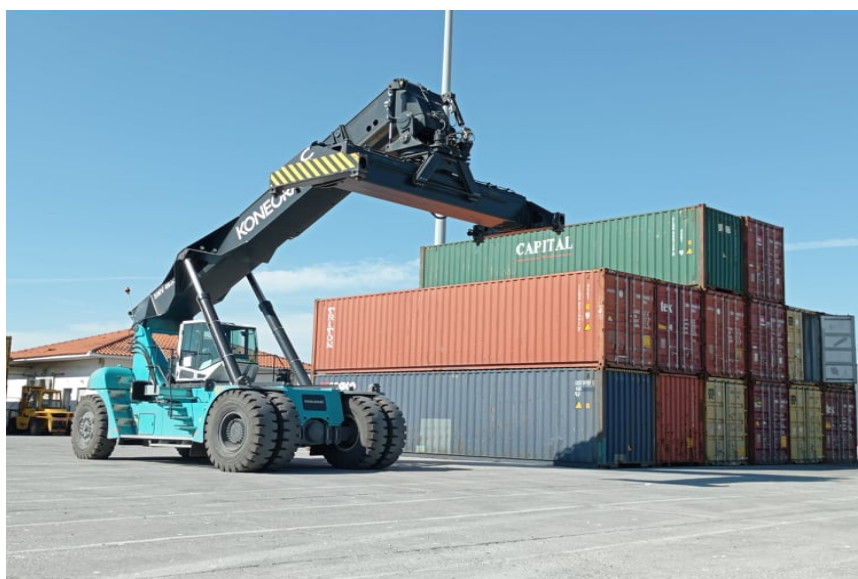
Πίνακας 7. Ηλεκτροκίνητοι γερανοί Ο.Λ.Β. Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΙ ΓΕΡΑΝΟΙ ΕΠΙ ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΩΝ	Κωδικοποίηση ΟΛΒ ΑΕ	Ανυψ.ικαν.	Αριθμός
Γερανός ROKAS	R8	25tn/16m	1
Γερανός ROKAS	R9	40tn/25m	1
Γερανός PEINER	P2	6tn/25m	1
Γερανός PEINER	P3	6tn/25m	1
Γερανός GANZ	G4	6tn/25m	1
Γερανός GANZ	G7	6tn/25m	1

Πίνακας 8. Οχήματα Στοιβασίας Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων Ο.Λ.Β. Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.



Ο.Σ.Μ.Ε	Κωδικοποίηση ΟΛΒ ΑΕ	Ανυψ.ικαν.	Αριθμός
ΟΣΜΕ FANTUZZI	K12A	40tn	1
ΟΣΜΕ KONECRANE	K12B	40tn	1
ΟΣΜΕ NELLEN	N1	40tn	1



Εικόνα 22.ΟΣΜΕ KONECRANE.Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.



Εικόνα 23.ΓερανόςROKAS.Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Πίνακας 9. Περιοφορα Μηχανήματα Έργου Ο.Λ.Β Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΑΜΗΧΑΝΗΜΑ ΤΑ ΕΡΓΟΥ</b>	<b>Κωδικοποίηση ΟΛΒ ΑΕ</b>	<b>Ανυψ.ικαν.</b>	<b>Αριθμός</b>
Klark MITSUBISHI	K1 – K10	2,5tn – 10tn	10
Klark KONECRANE	K11	15tn	1
Klark ZVENTRACK	K11A	15tn	1

Πίνακας 10. Τροχοφόροι Αυτοκινούμενοι Γερανοί Ο.Λ.Β Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΤΡΟΧΟΦΟΡΟΙ ΑΥΤΟΚ. ΓΕΡΑΝΟΙ</b>	<b>Κωδικοποίηση ΟΛΒ ΑΕ</b>	<b>Ανυψ.ικαν.</b>	<b>Αριθμός</b>
Γερανός ITALGRU	ITAL	120tn/50m	1
Γερανός LIEBHERR	L	60tn/9m	1
Εκσκαφέας FURUKAWA	FW	-	1
Καλαθοφορο HAULOTTE	K11B	200kg/14m	1

Πίνακας 11. Οχήματα Μεταφοράς Προσωπικού Ο.Λ.Β Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΟΧΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ</b>	<b>Κωδικοποίηση ΟΛΒ ΑΕ</b>	<b>Ανυψ.ικαν.</b>	<b>Αριθμός</b>
ΙΧ οχήματα μεταφοράς προσωπικού	-	-	4
Δίκυκλα οχήματα μεταφοράς προσωπικού	-	-	7

#### **ΑΠΟΔΟΣΗ - ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με τις μετρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί από τα στελέχη του Τμήματος Λιμενικών εξυπηρετήσεων και του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και Εξοπλισμού, η απόδοση – ταχύτητα (rate), φορτοεκφόρτωσης των μέσων της Ο.Λ.Β. Α.Ε. σύμφωνα με τον Πίνακα 12 έχει ως εξής.

Πίνακας 12. Αποδόσεις (rates) Μέσων Φ/ΕΚΦ Ο.Λ.Β Α.Ε. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΟΝΟΜΑ ΜΕΣΟΥ</b>	<b>Χύδην φορτία</b>	<b>Συσκευασμένα φορτία</b>	<b>Containers</b>
Γερανός ROKASR8	200tn/hr	200tn/hr	-
Γερανός ROKASR9	250tn/hr	200tn/hr	13cont/hr
Γερανοί PEINER&GANZ	100-120tn/hr	100-120tn/hr	-
Γερανός ITALGRU	-	200tn/hr	20cont/hr

Οι ανωτέρω μετρήσεις μπορεί να διαφοροποιηθούν, καθώς οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης δύναται να επηρεαστούν από διάφορες παραμέτρους, όπως για παράδειγμα η κατασκευή του πλοίου και η διαμόρφωση των αμπαριών του, η στοιβάση του φορτίου εντός του πλοίου, ο όγκος και το σχήμα των φορτίων, η ροή των οχημάτων μεταφοράς των εμπορευμάτων από και προς τον λιμένα, οι καιρικές συνθήκες, καθώς και οι απαιτήσεις τήρησης (ιδιαίτερα στα χύδην φορτία), των κανόνων που επιβάλλονται από την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) του λιμένα.

#### **4.4.2 ΤΜΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ & ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ**

Συμφώνα με τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας της Ο.Λ.Β. Α.Ε. το Τμήμα Ηλεκτρομηχανικών Έργων και Εξοπλισμού είναι υπεύθυνο για την μέριμνα και διεκπεραίωση κάθε αναγκαίας διαδικασίας για τη διαρκή λειτουργία και την επιχειρησιακή ετοιμότητα του ηλεκτρομηχανικού εξοπλισμού του λιμένα.

Πέραν αυτού, στις αρμοδιότητες του τμήματος περιλαμβάνονται και οι διαδικασίες διεκπεραίωσης, εισήγησης και δημοπρατήσεων υλικών και εξοπλισμού, η τήρηση μητρώου εξοπλισμού, καθώς και η εκπόνηση οδηγιών χρήσης αυτού.

Οι εγκαταστάσεις του τμήματος βρίσκονται στον χώρο του προβλήτα Νο1 του εμπορικού λιμένα Βόλου και διαθέτουν όλον τον απαραίτητο εξοπλισμό που απαιτείται για την προληπτική συντήρηση και επισκευή των μέσων του Οργανισμού.

Στον Προβλήτα Νο1 βρίσκεται επίσης και το Γραφείο Αποθήκης το οποίο είναι επιφορτισμένο με την μέριμνα για την ύπαρξη αναλωσίμων, ανταλλακτικών και καυσίμων που είναι απαραίτητα για την υποστήριξη της λειτουργίας των μέσων της εταιρίας.

Από τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτό η σημασία και το σημαντικό έργο το οποίο έχει επωμιστεί το προσωπικό που στελεχώνει το εν λόγω τμήμα.

#### **4.4.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ- ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

Από τη μελέτη των προηγούμενων ενοτήτων προκύπτει ότι ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου διαθέτει έναν αρκετά μεγάλο αριθμό ηλεκτρομηχανικών μέσων, πολλαπλών δυνατοτήτων που επιτρέπει την διαχείριση πολλών και διαφορετικών τύπων

φορτίων, καθιστώντας την Ο.Λ.Β. Α.Ε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια μικτής χρήσης της κεντρικής Ελλάδος.

Ο εξοπλισμός του εμπορικού λιμένα Βόλου μπορεί να εξυπηρετήσει χύδην και συσκευασμένα φορτία, containers, υγρά, scrap, αλλά και ειδικούς τύπους φορτίων όπως μεταλλικές κατασκευές ή τμήματα αυτών, καθώς και ανεμογεννήτριες.

Οι δυνατότητες αυτές όμως σε αρκετές περιπτώσεις περιορίζονται από το γεγονός της παλαιότητας του μεγαλύτερου μέρους του ηλεκτρομηχανικού εξοπλισμού. Οι γερανοί τύπου GANZ έχουν εγκατασταθεί στο λιμένα στα μέσα της δεκαετίας του 1970, ενώ οι γερανοί τύπου PEINER στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Η τελευταία αγορά και τοποθέτηση γερανών επί σιδηροτροχιών πραγματοποιήθηκε το 1998 και αφορά τους γερανούς τύπου ROKAS.

Η παλαιότητα του κεντρικού πυρήνα του εξοπλισμού του λιμένα αναπόφευκτά οδηγεί σε αυξημένο αριθμό βλαβών και κατά συνέπεια στην δημιουργία καθυστερήσεων στην εξυπηρέτηση των πελατών της εταιρίας. Εξίσου σημαντικό είναι και το κόστος που προκύπτει για τον οργανισμό για την αποκατάσταση των βλαβών αυτών (τόσο σε οικονομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εργατωρών), λαμβανομένου υπόψη και του γεγονότος ότι οι κατασκευάστριες εταιρίες δεν υποστηρίζουν πλέον σε επίπεδο ανταλλακτικών τόσο παλαιά μηχανήματα.

Την τελευταία τριετία η κατάσταση αυτή έχει αμβλυνθεί έως ένα βαθμό με την εισαγωγή στο δυναμικό του εξοπλισμού του Οργανισμού ενός περονοφόρου ανυψωτικής ικανότητας 15 tn (KONECRANE), ενός οχήματος ΟΣΜΕ (KONECRANE) και κυρίως ενός νέου αυτοκινουμένου γερανού, ανυψωτικής ικανότητας 140 tn. (ITALGRU), (Συνολικό κόστος απόκτησης περί τα 3.500.000 € )

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι ώρες λειτουργίας των μηχανικών μέσων του Οργανισμού, ο αριθμός βλαβών και οι ώρες εργασίας που απωλέσθηκαν ,καθώς και το κόστος αποκατάστασης για το έτος 2021.

Πίνακας 13 . Στοιχεία βλαβών, κόστους & ωρών εργασίας Ηλεκτρομ/κων μέσων Ο.Λ.Β. Α.Ε για το έτος 2021.Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Κόστος ανταλλακτικών.	68.650 €
Αριθμός βλαβών.	183
Ώρες λειτουργίας μέσων.	10.489
Απώλειες ωρών εργασίας λόγω βλαβών.	106

Επίσης, με την εγκατάσταση και χρήση αισθητήρων καταγραφής λειτουργίας και ανίχνευσης βλαβών στα κύρια ηλεκτρομηχανικά μέσα του Οργανισμού έχει καταστεί ευκολότερη η συντήρηση και γρηγορότερη η αποκατάσταση βλαβών.

Στρατηγικό στόχο της Ο.Λ.Β. Α.Ε αποτελεί η σταδιακή αντικατάσταση του συνόλου του εξοπλισμού του εμπορικού λιμένα με σύγχρονα μέσα που θα ενσωματώνουν

αυτοματισμούς και έξυπνες τεχνολογίες, τα οποία θα εξασφαλίζουν τη απρόσκοπτη λειτουργία της επιχείρησης, θα αποτελούν πόλο έλξης νέων πελατών, θα μειώνουν τις ανάγκες συντήρησης και κατανάλωσης ενέργειας, ενώ παράλληλα θα συμβάλλουν στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του λιμένα.

Στην κατεύθυνση αυτή έχει ήδη συντελεστεί ένα σημαντικό βήμα με την εγκατάσταση και διασύνδεση, από το καλοκαίρι του 2020, φωτοβολταϊκού συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, στο χώρο της νέας Ιχθυαγοράς Λιμένα, δυνατότητας παραγωγής περίπου 225MWh/έτος, (παραγωγή 236,5MWh από 3/8/2020 – 24/8/2021), που αντιστοιχεί στο 10% περίπου των ενεργειακών αναγκών του λιμένα. Επίσης, έχει ολοκληρωθεί η αντικατάσταση των παλαιών ενεργοβόρων λαμπτήρων φωτισμού με νέους (τεχνολογίας LED), στις περιοχές του εμπορικού λιμένα, στο παραλιακό μέτωπο, στην νέα Ιχθυαγορά και σε άλλα σημεία της χερσαίας ζώνης. Η αναβάθμιση αυτή υπολογίζεται να εξοικονομήσει περίπου 350MWh/έτος, (το 15% των ενεργειακών αναγκών του Οργανισμού). (Ο.Λ.Β. Α.Ε, 2022).



“Παραδοσιακά διαμετακομίζονταν από το λιμάνι η αγροτική παραγωγή της θεσσαλικής ενδοχώρας, αλλά και εξυπηρετούνταν η τοπική βιοτεχνική/βιομηχανική δραστηριότητα μεταφέροντας α΄ ύλες και τελικό προϊόν δι’ αυτού” (Ο.Λ.Β. Α.Ε. ,2020).

## **5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ & ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ (2001 -2021)**

Σκοπό της παρούσας ενότητας αποτελεί η μελέτη και ανάλυση:

- Της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Βόλου. (2000- 2021).
- Των οικονομικών αποτελεσμάτων. (2000- 2021).
- Επίδραση των δραστηριοτήτων του λιμένα στην τοπική οικονομία.
- Της ανάπτυξης κρουαζιέρας και θαλασσίου τουρισμού.(2000- 2021).

### **5.1 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2021**

Όπως αναφέρθηκε στην Ενότητα Ιστορική Αναδρομή, το λιμάνι του Βόλου αποτέλεσε σημαντικό κόμβο διακίνησης εμπορευμάτων ήδη από την πρώιμη εποχή της Τουρκοκρατίας (16<sup>ος</sup> αιώνας), συνιστώντας την κύρια πηγή τροφοδοσίας σιτηρών της πρωτεύουσας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Με το πέρασμα του χρόνου και τις γεωπολιτικές αλλαγές που έλαβαν χώρα, ο ρόλος αυτός διατηρήθηκε και αναβαθμίστηκε με την ανάπτυξη και επέκταση των εγκαταστάσεων του, ώστε, από το 1988 έως σήμερα, ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου να κατέχει την τρίτη θέση στη διακίνηση εμπορευμάτων, μεταξύ των Ελληνικών λιμένων.(ΕΛΙΜΕ,2022).

#### **5.1.1 ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ**

Η οργάνωση, εκτέλεση και εποπτεία των εργασιών φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στο λιμάνι του Βόλου, λαμβάνει χώρα σύμφωνα με τον “Κανονισμό Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών Στον Εμπορικό Λιμένα Βόλου”,(Αποφ. Υπ.Αριθμ.2833 Πρακτικό Νο 284/26-11-2014), στον οποίο αναφέρονται όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις σχετικά με την διάθεση μηχανικών μέσων και προσωπικού, ωραρίου εργασίας, υποχρεώσεων συμβαλλομένων μερών, διαχείρισης εμπορευμάτων και θεμάτων ασφάλειας εργασίας. Αναλόγως τις εργασίες που λαμβάνουν χώρα στο Πορθμείο Πευκακίων, εφαρμόζεται ο “Κανονισμός Λειτουργίας Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου.”.(Αποφ. Υπ.Αριθμ.3920 Πρακτικό Νο 374/07-12-2017)(Ο.Λ.Β. Α.Ε., 2022).

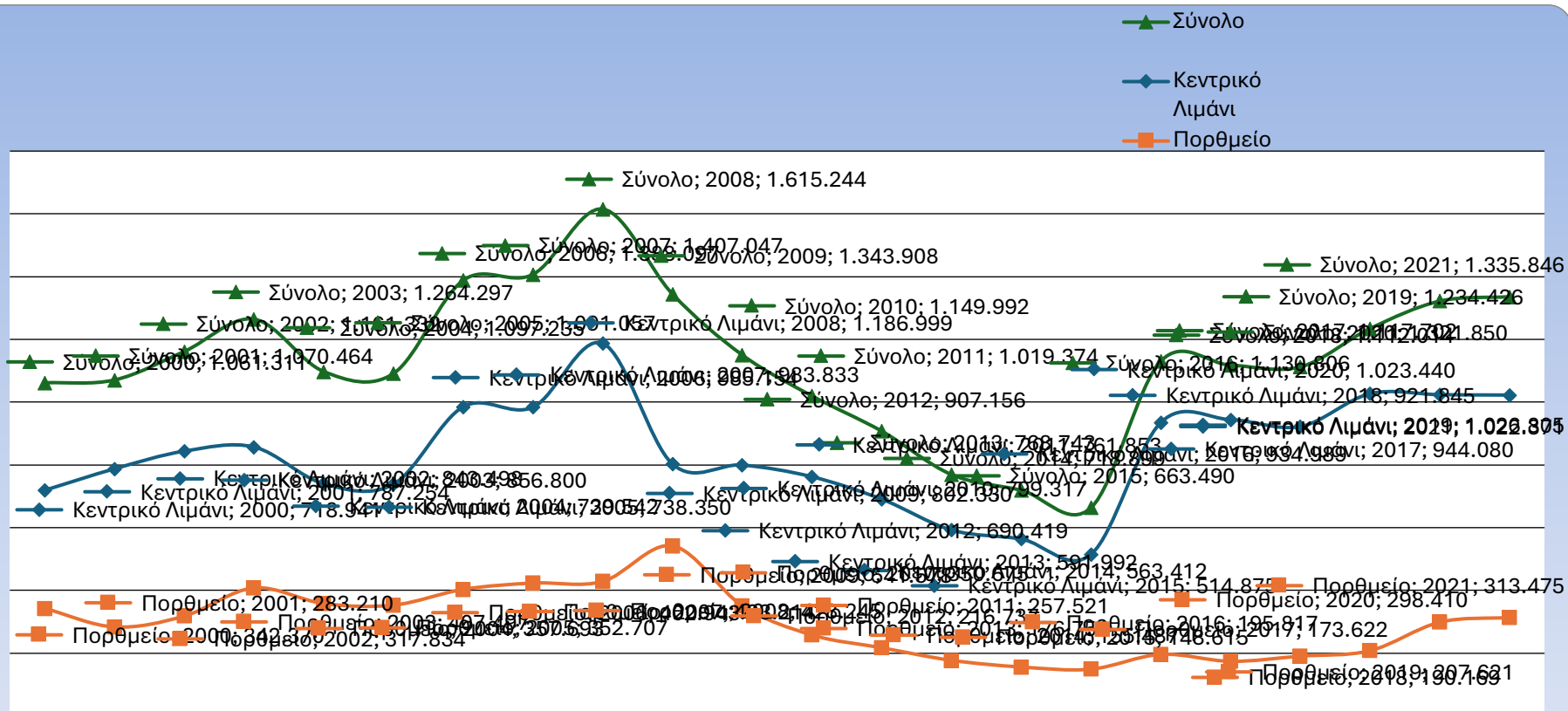
Το σύνολο των εργασιών διακίνησης εμπορευμάτων από και προς τον λιμένα Βόλου και το Πορθμείο των Πευκακίων εκτελείται σε πλήρη συμμόρφωση με την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) της Ο.Λ.Β. Α.Ε. (Αποφ.Υπ.Αριθμ.199737/31-5-2012)

### 5.1.2 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΧΥΔΗΝ & ΣΥΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Πινάκας 14. Διακίνηση χύδην & συσκευασμένων φορτίων από τον λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000-2021. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

ΕΤΗ	ΙΑΝΟΥΑΡ.		ΦΕΒΡΟΥΑΡ.		ΜΑΡΤΙΟΣ		ΑΠΡΙΛΙΟΣ		ΜΑΪΟΣ		ΙΟΥΝΙΟΣ		ΙΟΥΛΙΟΣ		ΑΥΓΟΥΣΤ.		ΣΕΠΤΕΜΒ.		ΟΚΤΩΒΡ.		ΝΟΕΜΒΡ.		ΔΕΚΕΜΒΡ.		ΣΥΝΟΛΟ		ΓΕΝΙΚΟ
	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΠΟΡΘΜΕΟ	ΣΥΝΟΛΟ
2000	62.400	27.910	87.769	37.380	60.492	43.380	59.404	42.750	69.716	41.430	44.204	32.100	54.332	22.250	31.039	24.300	53.526	20.150	71.828	16.150	65.261	20.220	58.970	14.350	718.941	342.370	1.061.311
2001	88.638	25.420	72.622	21.980	68.571	28.080	44.252	19.500	49.140	27.650	65.383	29.950	50.551	34.900	36.133	22.990	44.839	23.350	97.913	24.325	85.172	17.050	84.040	8.015	787.254	283.210	1.070.464
2002	85.774	17.610	50.696	22.337	65.838	23.200	93.243	34.770	61.991	30.742	52.976	30.175	70.016	22.250	44.207	17.600	63.461	34.310	79.135	32.050	82.759	27.050	93.402	25.740	843.498	317.834	1.161.332
2003	85.056	39.350	71.878	23.170	64.730	30.500	93.548	34.150	84.028	47.550	55.313	36.750	52.663	39.535	49.243	33.118	76.619	22.563	52.719	36.694	102.247	26.697	68.756	37.420	856.800	407.497	1.264.297
2004	60.080	40.634	54.081	25.937	76.955	35.449	62.381	32.756	54.559	41.503	69.779	36.704	48.836	21.569	32.200	18.905	61.005	20.129	56.068	27.128	74.383	30.373	89.215	26.606	739.542	357.693	1.097.235
2005	34.631	30.976	34.717	26.851	52.057	30.442	73.281	37.328	56.229	43.631	88.482	30.640	47.140	9.826	81.557	9.060	51.895	26.631	80.043	34.558	52.343	37.431	85.975	35.333	738.350	352.707	1.091.057
2006	83.614	28.461	73.724	42.021	86.916	34.603	88.026	52.841	82.069	70.425	50.786	47.326	78.845	20.833	76.380	8.598	61.590	16.688	99.509	23.153	74.337	26.590	129.358	31.404	985.154	402.943	1.388.097
2007	104.644	37.179	52.628	32.251	80.150	46.945	79.910	45.433	82.834	59.821	86.206	29.546	83.737	21.377	78.668	21.920	73.907	32.380	105.942	37.704	80.611	26.630	74.596	32.028	983.833	423.214	1.407.047
2008	83.951	23.856	122.660	32.203	109.296	39.613	107.511	36.246	112.246	25.990	117.114	45.480	123.773	29.187	83.604	12.950	60.935	36.960	98.406	38.750	75.017	65.956	92.486	41.054	1.186.999	428.245	1.615.244
2009	68.965	44.777	56.028	37.259	63.340	55.123	79.317	40.012	89.819	57.272	75.046	60.320	80.736	54.444	48.266	43.456	47.189	37.013	96.431	46.382	49.216	43.424	47.977	22.096	802.330	541.578	1.343.908
2010	47.444	36.787	58.648	31.101	89.431	45.923	62.213	31.980	73.002	40.389	63.442	32.905	55.389	20.805	46.057	10.778	41.109	25.937	47.714	25.306	87.064	34.826	127.804	13.938	799.317	350.675	1.149.992
2011	56.189	15.477	43.092	19.436	81.634	20.823	69.627	21.729	60.972	26.024	82.000	32.744	56.690	13.093	29.483	11.132	59.706	25.987	61.264	24.537	63.453	21.046	97.743	25.493	761.853	257.521	1.019.374
2012	60.781	19.963	56.406	14.661	77.762	23.744	45.437	19.795	39.983	25.665	87.424	19.502	54.641	16.774	46.364	3.827	53.997	10.968	52.184	24.847	58.701	19.935	56.739	17.056	690.419	216.737	907.156
2013	46.459	16.930	41.095	11.454	45.995	12.125	43.083	18.954	45.622	12.078	33.018	22.280	53.439	14.060	23.573	3.936	27.222	15.170	144.764	18.386	31.348	20.260	56.374	11.118	591.992	176.751	768.743
2014	41.810	10.313	50.778	7.935	59.468	14.404	62.458	13.135	37.639	20.961	37.278	16.423	47.572	12.318	28.522	7.068	29.383	8.954	47.535	14.654	85.669	12.384	35.300	16.938	563.412	155.487	718.899
2015	59.063	4.671	42.202	7.523	59.644	11.999	48.524	10.622	38.813	19.399	34.605	18.664	48.202	8.903	26.448	4.466	44.498	15.020	29.673	12.253	42.054	18.064	41.149	17.031	514.875	148.615	663.490
2016	57.040	11.233	96.993	18.368	59.420	19.370	50.665	21.648	39.791	19.295	67.862	22.217	65.778	14.538	43.882	9.275	48.021	10.469	63.126	15.654	53.887	16.086	288.524	17.664	934.989	195.817	1.130.806
2017	103.838	6.881	65.802	20.067	72.790	14.911	72.752	20.328	74.207	22.005	78.837	25.053	63.412	7.090	40.504	6.921	57.712	8.778	78.765	16.340	162.043	15.044	73.418	10.204	944.080	173.622	1.117.702
2018	74.503	12.262	106.129	11.699	95.150	21.205	58.097	13.311	55.952	20.888	91.089	21.605	69.062	14.902	82.904	10.581	78.346	10.389	86.066	18.316	65.760	24.463	58.787	10.548	921.845	190.169	1.112.014
2019	105.929	11.435	116.316	12.837	91.888	12.510	77.255	24.150	81.319	11.379	55.740	18.880	86.306	28.019	34.285	6.344	89.989	10.357	75.869	23.538	107.565	34.839	104.344	13.333	1.026.805	207.621	1.234.426
2020	78.783	16.965	100.075	19.436	98.640	24.509	60.064	28.309	75.113	29.913	82.496	33.271	85.164	21.956	58.630	10.687	99.662	16.880	93.242	37.944	86.693	26.410	104.878	32.130	1.023.440	298.410	1.321.850
2021	97.280	22.020	91.867	35.432	103.758	28.413	87.452	37.556	67.949	31.273	81.372	37.109	66.763	18.862	64.600	14.306	116.486	20.814	79.573	22.013	81.682	33.005	83.589	12.672	1.022.371	313.475	1.335.846





Διάγραμμα 6. Διακίνηση χύδην & συσκευασμένων φορτίων από τον λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000-2021. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

Από την μελέτη των στοιχείων του Πίνακα 14 και του Διαγράμματος 6, παρατηρείται ότι ο όγκος των διακινουμένων φορτίων στον Κεντρικό Εμπορικό Λιμένα, για τα έτη 2000-2005 κυμαίνεται σταθερά γύρω από το ένα εκατομμύριο τόνους με ελαφρές αυξομειώσεις, ενώ από το έτος 2006 έως το 2009 υπάρχει σημαντική πρόοδος που μάλιστα κατά το έτος 2008 αγγίζει το ποσοστό του 50%. Δυστυχώς η δυναμική που είχε αρχίσει να αναπτύσσεται δεν είχε περαιτέρω διάρκεια και άρχισε να φθίνει με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, με αποτέλεσμα κατά τα έτη 2014 και 2015 να χαρακτηρίζονται τα χειρότερα της εικοσαετίας, με πτώση στη διακίνηση φορτίων της τάξης του 60% περίπου. Το έτος 2016 μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος έναρξης ανάκαμψης της εμπορικής κίνησης η οποία σημειώνει έκτοτε ικανοποιητικούς ρυθμούς ανόδου ακόμη και κατά την τελευταία διετία της πανδημίας Covid-19.

Παρόμοια εικόνα παρουσιάζεται και στο Πορθμείο των Πευκακίων, αν και όπως φαίνεται από το Διάγραμμα. Ο ρυθμός ανάκαμψης από το 2016 είναι ελαφρώς μικρότερος από αυτόν του Κεντρικού Εμπορικού Λιμένα.



Διάγραμμα 7.εμπορευματική & επιβατική κίνηση στους Ελληνικούς λιμένες 2014-2016.Πηγή ΕΛΣΤΑΤ.

Συγκρίνοντας τα στοιχεία διακίνησης εμπορευμάτων από τον λιμένα Βόλου σε σχέση με το σύνολο των Ελληνικών λιμένων για την τριετία 2014-2016, παρατηρείται ότι για τα τρία πρώτα τρίμηνα του 2014 ο λιμένας Βόλου παρουσιάζει χειρότερες επιδόσεις σε σχέση με τον μέσο όρο των εμπορικών λιμένων της χώρας, ενώ από το τέταρτο τρίμηνο του 2014 και το πρώτο του 2015, γίνεται αισθητή η πτώση της διακίνησης στο σύνολο των λιμένων. Για το έτος 2015 η συνολική εικόνα δείχνει άνοδο της διακίνησης, ενώ για τον λιμένα του Βόλου δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις. Τέλος, για το έτος 2016 ο λιμένας Βόλου ακολουθεί την συνολική θετική εικόνα ανόδου του συνόλου των Ελληνικών λιμένων.

### 5.1.2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

Ο εμπορικός λιμένας Βόλου εξυπηρετεί τη διακίνηση πολλών και διαφορετικών ειδών φορτίων είτε σε χύδην είτε σε συσκευασμένη μορφή.

Πινάκας 15. Διακίνηση φορτίων από τον Λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2017-2020. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

ΦΟΡΤΙΟ	2019		2020		ΣΥΝΟΛΟ 2017 ΣΕ ΤΟΝΝΟΥΣ	ΣΥΝΟΛΟ 2018 ΣΕ ΤΟΝΝΟΥΣ
	ΙΑΝ. - ΔΕΚΕΜ.	ΤΟΝΝΟΙ	ΙΑΝ. - ΔΕΚΕΜ.	ΤΟΝΝΟΙ		
<b>Α' ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ</b>						
ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ		2.474		25.527	3.537	266
ΦΟΡΤΙΑ ΤΟΠΙΚΑ		33.674		22.281	35.160	50.245
<b>Β' ΕΙΔΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ</b>						
ΣΤΑΡΙΑ - ΚΑΛΑΜΠ. (ΓΕΡΑΝΟΥΣ)		44.742		46.096	42.451	94.370
ΣΤΑΡΙΑ - ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑ - (ΚΑΝΟΝΑΚΙΑ)		42.567		24.446	32.214	14.154
ΜΕΛΑΣΑ - ΖΑΧΑΡΗ		0		0	0	0
ΖΩΟΤΡΟΦΕΣ		42.503		22.105	20.672	30.125
ΠΟΤΑ - ΚΡΑΣΙΑ		0		110	0	0
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ		31.885		11.946	19.854	8.734
ΕΥΛΕΙΑ		5.515		0	0	8.045
ΒΑΜΒΑΚΙΑ		39.003		30.829	85.114	45.012
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ - ΟΡΥΚΤΑ		122.259		138.374	94.707	124.219
ΣΙΔΕΡΑ (ΣΚΡΑΠ)		242.801		326.027	260.994	232.241
ΚΑΡΒΟΥΝΟ		53.837		13.402	7.013	14.554
ΦΥΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ		0		0	0	0
ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ - ΤΟΥΒΛΑ		0		0	800	0
ΣΙΔΕΡΑ ΔΙΑΦΟΡΑ		186.970		182.434	158.099	174.269
ΣΙΔΕΡΑ ΜΠΙΓΕΤΑ		2.998		0	39.979	0
ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ		11.941		0	2.498	0
ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		0		0	0	0
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ		13.891		10.667	7.586	11.047
ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ		3.701		224	27	148
<b>ΦΟΡΤΙΑ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ</b>						
ΑΔΡΑΝΗ ΥΛΙΚΑ		172.790		274.959	128.444	137.328
ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ - ΤΟΥΒΛΑ		1.154		1.170	10.018	2.596

Από τη μελέτη του παραπάνω πίνακα που περιλαμβάνει τη διακίνηση φορτίων για την τετραετία 2017-2020, προκύπτει ότι τα κύρια διακινούμενα εμπορεύματα περιλαμβάνουν δημητριακά και βαμβάκι, ζωοτροφές, λιπάσματα και προϊόντα σιδήρου, όσον αφορά τον Κεντρικό Εμπορικό Λιμένα Βόλου, και αδρανή υλικά, όσον αφορά το Πορθμείο Πευκακίων.

Ουσιαστικά ο λιμένας Βόλου αποτελεί την πύλη εξαγωγής της αγροτικής παραγωγής της Περιφέρειας Θεσσαλίας, ενώ παράλληλα μέσω των εισαγωγών λιπασμάτων, (στην βιομηχανική περιοχή της πόλης υπάρχουν τα εργοστάσια επεξεργασίας και συσκευασίας λιπασμάτων της YARABELLAS και της GAVRIEL) και ζωοτροφών εξασφαλίζεται στους αγρότες και κτηνοτρόφους της ευρύτερης περιοχής η επάρκεια σε απαραίτητα για την καλλιέργεια της γης και την ανάπτυξη του ζωικού κεφαλαίου, υλικά.

Επίσης, από τον Εμπορικό Λιμένα Βόλου εισάγεται σχεδόν το σύνολο του παλαιοσιδήρου (scrap) που προορίζεται για τις υφικαμίους της Χαλυβουργίας Ελλάδος, ενώ αποτελεί και την πύλη εξαγωγής των παραγόμενων προϊόντων σιδήρου.

Πέρα από τα παραπάνω αναφερόμενα εμπορεύματα από τον Κεντρικό Λιμένα Βόλου διεκπεραιώνεται και ένας μικρότερος, αλλά εξίσου σημαντικός όγκος τοπικών

φορτίων, που είναι απαραίτητα για την λειτουργία βιοτεχνιών και ατομικών επιχειρήσεων της ευρύτερης περιοχής.

Τέλος, σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 15. από τον Λιμένα του Πορθμείου Πευκακίων λαμβάνει χώρα, κατά κύριο λόγο, η μεταφορά αδρανών υλικών προς τις Σποράδες αλλά και τα υπόλοιπα νησιά του Αιγαίου, με σκοπό την υποστήριξη της εκεί οικοδομικής δραστηριότητας.

### 5.1.3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERS)

Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στον Εμπορικό Λιμένα Βόλου αποτελεί μια σχετικά νέα δραστηριότητα, η οποία ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του 90, όταν εταιρίες όπως η Contaz, η Maersk και η CMA η ξεκίνησαν τη συνεργασία τους με την Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Πίνακας 16 .Διακίνηση Ε/Κ σε TEU για τα έτη 2000-2020.Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΕΤΗ	ΕΙΣΑΓΩΓΗ		ΕΞΑΓΩΓΗ		ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΞΑΓΩΓΗΣ
	ΓΕΜΑΤΑ	ΚΕΝΑ	ΓΕΜΑΤΑ	ΚΕΝΑ	
	20'	20'	20'	20'	
2000	1.374	137	473	780	2.764
2001	1.819	540	2.147	1.196	5.702
2002	2.870	1.130	5.512	1.343	10.855
2003	4.536	1.465	6.871	2.224	15.096
2004	3.204	746	2.362	2.333	8.645
2005	6.466	262	2.810	2.605	12.143
2006	10.435	458	4.144	3.532	18.569
2007	9.380	196	2.237	7.276	19.089
2008	13.913	6	6.737	3.700	24.356
2009	7.767	229	4.948	4.045	16.989
2010	7.642	2.217	7.292	2.651	19.802
2011	6.743	1.092	7.553	824	16.212
2012	6.901	4.935	10.988	1.003	23.827
2013	4.723	4.264	8.508	221	17.716
2014	5.919	2.877	7.322	1.360	17.478
2015	6.070	3.464	6.968	2.544	19.046
2016	8.127	4.757	8.167	3.771	24.822
2017	6.542	2.958	6.227	3.290	19.017
2018	6.772	4.151	7.282	3.401	21.606
2019	7.219	4.635	7.540	3.683	23.077
2020	6.872	3.353	7.204	3.782	21.211
2021	6.428	3.346	6.875	2.774	19.423

Κατά την πάροδο των ετών κάποιες από τις εταιρίες διέκοψαν τη συνεργασία τους με τον λιμένα, ενώ κάποιες άλλες συνέχισαν για διάστημα αρκετών ετών. Από το 2012 και έπειτα η εταιρία που συνεργάζεται με την Ο.Λ.Β. Α.Ε. και διακινεί containers από και προς τον Λιμένα Βόλου είναι η MSC (Mediterranean Shipping Company).

Ο Εμπορικός Λιμένας Βόλου αποτελεί τμήμα ενός κυκλικού δρομολογίου που περιλαμβάνει τους λιμένες του Πειραιά, του Ηρακλείου και κατά περίπτωση της Θεσσαλονίκης και το οποίο εξυπηρετείται με πλοία τύπου Feder (100-2.999 TEU). Ουσιαστικά τα εμπορεύματα προς εξαγωγή συγκεντρώνονται στο λιμάνι του Πειραιά και από εκεί αποστέλλονται στους τελικούς προορισμούς τους, ενώ την αντίστροφη διαδρομή ακολουθούν τα εισαγόμενα προϊόντα. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο Λιμένας Βόλου δεν παρέχει επί του παρόντος transshipment services (δεν εκφορτώνονται δηλαδή Ε/Κ τα οποία στη συνέχεια θα επαναφορτωθούν σε άλλα πλοία για να συνεχίσουν προς τον τελικό προορισμό τους).

Από τη μελέτη του Πίνακα 16 γίνεται αντιληπτό ότι τα έτη 2000-2007 υπάρχει μια αυξομείωση στον συνολικό αριθμό των διακινούμενων containers, η οποία μάλλον οφείλεται στις ανάλογες διακυμάνσεις ζήτησης προϊόντων και πρώτων υλών της περιφερειακής αγοράς. Η σημαντική άνοδος του έτους 2008 με πάνω από 24.000 TEUs υπήρξε αποτέλεσμα της μεγάλης απεργίας του λιμένα του Πειραιά, όταν οι εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ αναζήτησαν εκείνο το έτος εναλλακτικούς λιμένες για την εξυπηρέτηση των πλοίων τους. Το ίδιο γεγονός επαναλήφθηκε και το 2012.

Κατά τα έτη της οικονομικής ύφεσης, σε αντιδιαστολή με τη διακίνηση των χύδην και γενικών φορτίων, η διακίνηση των containers δεν παρουσίασε μειώσεις αλλά αντιθέτως εμφάνισε σταθερότητα με ανοδικές μάλιστα τάσεις κατά τα έτη 2012-2015.

Όσον αφορά τα διακινούμενα containers παρατηρείται ότι οι εισαγωγές για το διάστημα 2000-2020 ήταν 188.940 TEU's (141.722 TEU's για τα έμφορτα και 47.218 TEU's για τα κενά), ενώ οι εξαγωγές 188.505 (130.167 TEU's για τα έμφορτα και 58.338 TEU's για τα κενά Ε/Κ), παρατηρείται δηλαδή μια σχεδόν πλήρης ισορροπία μεταξύ συνόλου εισαγωγών και εξαγωγών.

### 5.1.3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (CONTAINER)

Οι κυριότερες κατηγορίες διακινούμενων προϊόντων από τον Εμπορικό Λιμένα Βόλου συσκευασμένα σε containers σύμφωνα με τον Πίνακα 17 αποτελούνται κατά κύριο λόγο:

Πίνακας 17 .Κατηγορίες προϊόντων διακινούμενων μέσω Ε/Κ. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

ΠΛΟΙΟ	ΑΦΙΞΗ	ΕΙΣΑΓΩΓΗ		ΕΞΑΓΩΓΗ	
		ΕΜΦΟΡΤΑ 20'	ΕΜΦΟΡΤΑ 40'	ΕΜΦΟΡΤΑ 20'	ΕΜΦΟΡΤΑ 40'
ΙΑΡΕΤΟΣ DR111R	19.03.2021	121 ΧΗΜΙΚΑ 10 ΠΥΡΟΤΟΥΒΛΑ 10 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 2 ΠΛΑΚΙΔΙΑ	23 ΧΗΜΙΚΑ 3 ΤΡΟΦΙΜΑ 6 ΧΑΡΤΙ	32 ΤΡΟΦΙΜΑ 6 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 15 ΠΕΡΛΗΤΗΣ 7 ΜΕΤ/ΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ	9 ΤΡΟΦΙΜΑ 32 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 12 ΧΗΜΙΚΑ 1 ΗΛ. ΘΕΡΜΟΣΦΟΝΕΣ 21 ΠΑΝΕΛΣ 47 ΒΑΜΒΑΚΟΠΙΤΑ 3 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 1 ΜΗΧΑΝΗΜΑ
<b>ΣΥΝΟΛΑ :</b>		<b>143</b>	<b>32</b>	<b>175</b>	<b>126</b>
ΙΑΡΕΤΟΣ DR112R	28.03.2021	49 ΧΗΜΙΚΑ 1 ΠΛΑΚΙΔΙΑ 15 ΖΩΟΤΡΟΦΗ	11 ΧΑΡΤΙ 1 ΥΑΛΩΒΑΜΒΑΚΑΣ 1 ΤΡΟΦΙΜΑ	33 ΤΡΟΦΙΜΑ 9 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 1 ΗΛ. ΘΕΡΜΟΣΦΟΝΕΣ	3 ΤΡΟΦΙΜΑ 23 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 25 ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ 4 ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΑ 4 ΠΕΡΛΗΤΗΣ 2 ΧΗΜΙΚΑ 35 ΒΑΜΒΑΚΟΠΙΤΑ 1 ΠΑΝΕΛΣ
<b>ΣΥΝΟΛΑ :</b>		<b>65</b>	<b>13</b>	<b>78</b>	<b>43</b>
<b>ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2021</b>				<b>43</b>	<b>97</b>
ΙΑΡΕΤΟΣ DR113R	04.04.2021	1 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 52 ΧΗΜΙΚΑ 1 ΧΑΡΤΙ 5 ΤΡΟΦΙΜΑ 1 ΕΠΙΠΛΑ ΓΡΑΦΕΙΟΥ 3 ΠΥΡΟΤΟΥΒΛΑ 10 ΣΙΔΗΡΑ	7 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 10 ΧΗΜΙΚΑ 16 ΧΑΡΤΙ 2 ΤΡΟΦΙΜΑ 2 ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	3 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 4 ΠΕΡΛΗΤΗΣ 2 ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ	8 ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΑ 20 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 1 ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ 3 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 6 ΠΑΝΕΛΣ
<b>ΣΥΝΟΛΑ :</b>		<b>73</b>	<b>37</b>	<b>110</b>	<b>9</b>
ΙΑΡΕΤΟΣ DR114R	10.04.2021	97 ΧΗΜΙΚΑ 9 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 2 ΠΛΑΚΙΔΙΑ 1 ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ	17 ΧΗΜΙΚΑ 3 ΤΡΟΦΙΜΑ 1 ΥΑΛΩΒΑΜΒΑΚΑΣ 3 ΧΑΡΤΙ	24 ΧΥΜΟΙ-ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ 4 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 2 ΠΕΡΛΗΤΗΣ	6 ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΑ 2 ΧΥΜΟΙ-ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ 17 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 1 ΗΛ. ΕΙΔΗ 4 ΠΕΡΛΗΤΗΣ 7 ΠΑΝΕΛΣ
<b>ΣΥΝΟΛΑ :</b>		<b>109</b>	<b>24</b>	<b>133</b>	<b>30</b>
ΙΑΡΕΤΟΣ DR115R	18.04.2021	50 ΧΗΜΙΚΑ 20 ΖΩΟΤΡΟΦΗ 4 ΠΥΡΟΤΟΥΒΛΑ	5 ΧΑΡΤΙ 10 ΧΗΜΙΚΑ 1 ΤΡΟΦΙΜΑ	9 ΧΥΜΟΙ-ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ 3 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 5 ΣΙΔΗΡΟΒΕΡΓΕΣ	4 ΧΥΜΟΙ-ΚΟΜΠΟΣΤΕΣ 12 ΝΤΟΜΑΤΟΠΑΣΤΑ 4 ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΤΙΚΑ 1 ΟΥΖΟ 13 ΒΑΜΒΑΚΟΠΙΤΑ 1 ΔΑΛΥΡΑ
<b>ΣΥΝΟΛΑ :</b>		<b>74</b>	<b>16</b>	<b>90</b>	<b>17</b>
					<b>35</b>

Για τα εισαγόμενα containers. Χημικά συστατικά, προϊόντα σιδήρου και ζωοτροφές. Όπως και στην περίπτωση των χύδην και γενικών φορτίων, αποτελούν πρώτες ύλες για βιομηχανίες της περιοχής (τα μεν χημικά για την βιομηχανία απορρυπαντικών

ΕΥΡΗΚΑ Α.Ε. και την βιομηχανία παραγωγής συσκευασιών PET, VPIA.Ε., ενώ τα προϊόντα σιδήρου και οι ζωοτροφές κατευθύνονται στην Χαλυβουργία Ελλάδος και στις τοπικές κτηνοτροφικές μονάδες αντίστοιχα).

Για τα εξαγόμενα containers. Τρόφιμα (παραγόμενα από την DELMONTE HELLAS με έδρα τη Λάρισα, πάνελ από την εταιρία KNAUF, απορρυπαντικά παραγόμενα από την ΕΥΡΗΚΑ, περλίτη από την PERLITE HELLAS και βαμβάκι από τις αγροτικές καλλιέργειες της περιφέρειας Θεσσαλίας).

#### 5.1.4 ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Πίνακας 18 .Αφίξεις εμπορικών πλοίων στον λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000-2021. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

ΕΤΟΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
2000	812	21
2001	895	38
2002	1019	31
2003	1109	41
2004	824	30
2005	863	27
2006	943	26
2007	869	37
2008	901	29
2009	864	18
2010	703	19
2011	575	19
2012	460	19
2013	416	6
2014	390	9
2015	349	8
2016	454	10
2017	429	13
2018	413	11
2019	445	10
2020	524	8

Από την μελέτη του πίνακα κατάπλου πλοίων στον εμπορικό λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000 - 2021 παρατηρείται ότι οι αυξομειώσεις στην διακίνηση των φορτίων ακολουθούν τις αυξομειώσεις στις αφίξεις των πλοίων μέχρι το έτος 2015.

Από το έτος 2016 όμως και έπειτα η αύξηση του διακινούμενου φορτίου δεν ακολουθείται από ανάλογη αύξηση στα καταπλέοντα σκάφη. Το γεγονός αυτό έχει να κάνει με την επιλογή των ναυτιλιακών εταιριών στη δρομολόγηση πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Γραφείου Στατιστικής της Ο.Λ.Β. Α.Ε. στους λιμένες δικαιοδοσίας του Οργανισμού (στη συγκεκριμένη μέτρηση περιλαμβάνονται και οι λιμένες του όρμου της ΑΓΕΤ και Αμαλιάπολης για μεγαλύτερη ακρίβεια εκτίμησης), συγκρίνοντας τα έτη 2009, 2010 και 2016, παρατηρείται το φαινόμενο της αύξησης του μέσου όρου της Κ.ο.χ των καταπλεόντων πλοίων.

Πίνακας 19 .Μέσος όρος Κ.ο.χ πλοίων για τα έτη 2009,2010,2016. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

Κατάπλοι	Έτη	Μέσος όρος Κ.ο.χ πλοίων
1642	2009	4.088
1337	2010	3.607
1201	2016	4.429

## 5.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Όπως προαναφέρθηκε ο επιβατικός λιμένας Βόλου βρίσκεται στον κεντρικό Προβλήτα και αποτελεί κόμβο διασύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά των Σποράδων. Η διασύνδεση αυτή υλοποιείται με καθημερινά δρομολόγια Υδροπτερύγων και Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων. Κατά κύριο λόγο δρομολογείται σε καθημερινή βάση ένα πλοίο και ένα υδροπτερυγό, ενώ κατά τους θερινούς μήνες, ανάλογα με τις απαιτήσεις μεταφοράς του επιβατικού κοινού, δρομολογείται και δεύτερο πλοίο.

## 5.2.ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Πίνακας 20. Διακίνηση επιβατών από τον Λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000-2022. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

ΕΤΗ	ΙΑΝΟΥΑΡ.		ΦΕΒΡΟΥΑΡ.		ΜΑΡΤΙΟΣ		ΑΠΡΙΛΙΟΣ		ΜΑΪΟΣ		ΙΟΥΝΙΟΣ		ΙΟΥΛΙΟΣ		ΑΥΓΟΥΣΤ.		ΣΕΠΤΕΜΒ.		ΟΚΤΩΒΡ.		ΝΟΕΜΒΡ.		ΔΕΚΕΜΒΡ.		ΣΥΝΟΛΟ		ΓΕΝΙΚΟ
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'	ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ/ΕΓ'-ΟΙΓ'
2000	5.560	3.503	7.902	3.522	7.830	4.813	9.041	15.058	9.357	21.113	14.787	25.426	18.033	54.423	14.985	76.517	10.730	21.653	8.993	8.531	7.313	6.361	6.556	6.636	121.087	247.556	368.643
2001	6.737	5.904	6.794	5.339	6.479	5.950	11.720	14.752	10.115	17.421	13.421	23.479	17.323	49.922	19.354	71.742	13.628	22.165	8.220	10.719	5.397	7.749	2.867	5.885	125.166	241.556	366.722
2002	5.225	6.264	4.422	5.778	8.848	7.116	9.080	10.707	12.517	18.215	10.021	25.535	17.557	47.273	21.954	65.328	14.229	18.352	9.480	10.331	7.343	6.548	5.459	6.087	129.135	227.534	356.669
2003	5.483	5.773	3.937	5.227	8.553	7.187	8.877	15.221	12.498	15.589	17.221	27.009	19.582	52.862	22.820	81.137	12.570	16.657	9.026	10.290	7.527	5.870	6.232	5.269	134.326	248.091	382.417
2004	5.046	4.648	6.503	6.051	8.287	9.505	7.118	14.715	10.121	17.096	13.213	17.903	20.099	49.798	23.064	70.322	12.543	22.326	9.477	11.680	5.391	6.722	5.179	8.109	126.041	238.875	364.916
2005	2.883	6.740	7.076	4.098	11.256	4.434	11.624	9.226	13.755	14.971	18.040	18.675	22.127	52.119	27.007	74.994	13.563	17.963	7.843	12.867	5.337	7.493	5.575	7.690	146.088	231.270	377.358
2006	3.741	5.657	6.045	4.251	11.367	6.987	12.242	13.519	13.348	14.623	16.106	24.503	22.233	56.622	29.601	78.218	16.650	20.935	11.694	10.169	7.471	9.043	7.781	8.277	153.479	252.804	406.283
2007	6.642	7.848	6.885	7.012	12.336	7.060	11.517	15.685	14.249	18.904	17.057	20.094	22.497	64.608	28.086	84.527	16.782	23.743	12.494	9.491	8.355	8.154	7.247	9.188	164.147	276.294	440.441
2008	7.652	7.436	8.848	4.262	13.851	6.517	15.107	13.094	12.639	14.351	13.919	29.249	19.597	65.624	21.914	89.174	17.092	23.586	9.123	10.910	5.772	10.095	4.126	10.997	149.640	285.295	434.935
2009	5.017	8.281	6.426	8.023	6.893	9.479	10.884	14.210	13.909	13.562	17.700	26.358	21.842	73.441	25.824	90.739	15.898	26.779	9.766	13.215	7.078	9.359	6.205	9.467	147.442	302.913	450.355
2010	4.246	9.397	5.475	8.208	8.268	10.491	9.461	13.760	11.213	17.393	12.371	21.022	22.342	55.900	25.408	84.164	12.908	25.792	7.090	12.427	7.700	9.948	6.805	7.783	133.287	276.285	408.572
2011	5.411	7.839	5.251	5.868	5.926	8.765	7.947	14.969	7.943	14.972	13.716	27.728	20.579	57.304	21.036	76.703	11.141	28.831	6.339	12.006	6.678	7.467	6.447	8.041	118.414	270.495	388.909
2012	5.348	7.130	4.544	5.439	7.669	5.518	6.753	14.428	6.035	14.290	7.280	22.876	10.731	55.043	14.284	70.214	9.874	22.381	7.530	10.800	5.300	7.156	4.183	7.121	89.531	242.396	331.922
2013	3.993	6.734	4.185	5.448	6.209	6.590	7.363	9.843	6.167	17.911	6.264	28.670	7.031	64.442	8.259	89.545	6.008	29.199	5.819	13.059	4.191	5.890	4.791	6.640	70.280	283.971	354.251
2014	4.637	5.872	4.679	5.570	5.857	6.367	5.610	13.671	5.620	13.079	6.541	26.637	11.261	58.960	14.359	81.564	8.971	27.162	5.698	10.777	5.362	5.982	4.808	6.840	83.403	261.305	344.708
2015	4.259	5.959	4.423	4.659	6.279	6.957	6.729	12.670	7.288	15.158	7.501	22.041	9.186	50.251	10.711	73.747	9.018	24.753	6.204	8.756	4.521	6.144	4.896	6.067	81.015	237.162	318.177
2016	3.866	5.100	4.369	4.924	6.625	8.127	6.171	13.905	6.978	11.395	6.528	23.278	8.860	51.779	7.568	57.871	6.994	24.139	7.282	9.629	4.703	5.973	3.209	6.492	69.993	222.612	292.605
2017	1.952	5.770	3.117	4.863	4.734	6.815	7.192	10.933	7.968	9.571	8.811	32.205	6.948	65.172	7.794	74.608	9.059	22.276	5.395	9.960	4.712	7.440	4.391	9.200	72.083	258.813	330.896
2018	3.540	7.045	659	7.554	0	11.406	0	19.910	894	22.121	6.491	29.145	9.295	66.494	8.414	75.848	7.619	25.870	4.735	14.553	3.012	9.318	0	14.743	44.659	304.007	348.666
2019	1.182	9.491	2.816	6.609	3.541	9.637	3.717	18.779	5.274	18.019	12.981	30.440	18.902	61.469	20.418	77.083	12.729	30.555	5.062	15.058	4.064	10.678	1.453	12.639	92.139	300.457	392.596
2020	0	12.348	0	12.052	0	7.449	0	1.358	0	3.957	2.778	13.297	3.972	37.645	4.571	61.114	4.444	18.209	3.157	10.162	718	4.541	863	3.704	20.503	185.836	206.339
2021	0	4.328	0	5.179	0	6.003	0	8.871	382	12.894	4.169	22.587	5.078	50.541	11.132	66.869	5.610	21.897	1.837	14.156	2.130	9.444	1.828	9.655	32.166	232.424	264.590
2022	210	7.952	0	8.440	0	11.679	1.018	18.489	3.185	18.998	5.960	28.367	7.604	53.116	6.596	60.648	4.045	33.568	2.509	18.959	1.700	11.611	123	14.813	32.166	286.640	319.610

Πίνακας 21. Διακίνηση οχημάτων από τον Λιμένα Βόλου κατά τα έτη 2000-2022. Πηγή Ο.Λ.Β Α.Ε.

ΤΡΟΧΟΦΟΡΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ																						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
ΦΟΡΤΗΓΑ	15.410	14.945	13.604	13.780	14.530	13.866	13.131	15.199	12.632	12.811	12.404	10.708	9.871	8.891	8.703	9.128	9.357	11.448	10.922	11.287	8.582	10.292	10.180
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΕΓΑΛΑ	334	42	18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΜΙΚΡΑ	39.979	35.029	32.999	40.847	41.004	42.470	43.579	48.905	44.695	62.171	42.639	37.143	29.994	38.273	37.731	36.774	36.120	35.680	44.771	48.672	30.968	43.031	48.762
ΔΙΚΥΚΛΑ - ΤΡΙΚΥΚΛΑ	9.327	8.910	6.428	7.279	7.001	6.909	7.336	7.091	7.003	7.659	7.482	8.970	6.483	6.978	6.327	6.309	6.812	7.880	6.200	6.579	5.036	5.709	5.286
ΣΥΝΟΛΟ	65.050	58.926	53.049	61.906	62.535	63.246	64.046	71.195	64.330	72.641	62.525	56.821	46.348	54.142	52.761	52.211	52.289	55.008	61.893	66.538	44.586	59.032	64.228

### Περίοδος 2000-2004

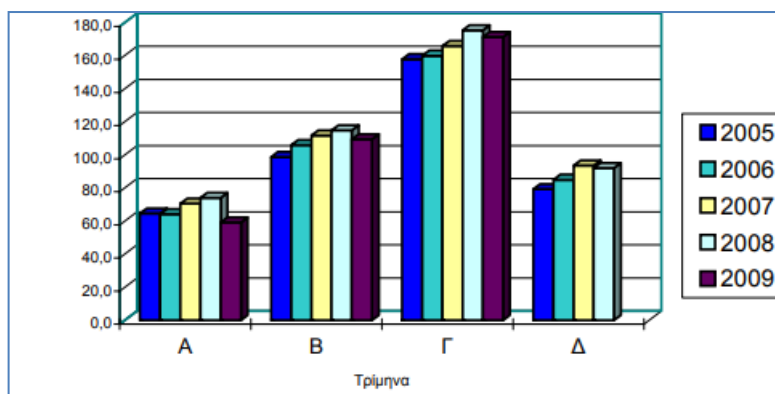
Κατά την περίοδο αυτή παρατηρείται μια σχετική σταθερότητα στον αριθμό των διακινούμενων επιβατών η οποία κυμαίνεται περί τις 360.000 άτομα. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το 2004 πάρα το γεγονός της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων από την χώρα μας, δεν παρατηρείται αύξηση των διακινούμενων επιβατών/οχημάτων, αλλά αντιθέτως παρατηρείται μείωση σε σχέση με το προηγούμενο έτος, γεγονός που προφανώς οφείλεται στην επιλογή του αυξημένου κατά τα άλλα αριθμού τουριστών που επισκέφτηκαν την χώρα, να στραφούν σε άλλους προορισμούς, δεδομένου και του γεγονότος ότι η πόλη του Βόλου φιλοξένησε πολύ περιορισμένο αριθμό αγωνισμάτων.

### Περίοδος 2005-2010

Κατά την περίοδο 2005-2010 παρατηρείται αύξηση του αριθμού των διακινούμενων επιβατών που προσεγγίζουν τις 450.000 το 2009. Ανάλογη εικόνα παρουσιάζει και η



διακίνηση οχημάτων. Γενικότερα η συγκεκριμένη περίοδος παρουσίασε αύξηση του τουριστικού προϊόντος στη χώρα σύμφωνα και με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.



Διάγραμμα 8.Εξέλιξη του Δείκτη Κύκλου Εργασιών στον Τομέα Τουρισμού. Πηγή. ΕΛΣΤΑΤ

### Περίοδος 2011-2022

Κατά την τρίτη αυτή περίοδο παρατηρείται κάμψη στον αριθμό των διακινούμενων επιβατών/οχημάτων λόγω της οικονομικής κρίσης η οποία έπληξε την χώρα αλλά και των συνεπειών της πανδημίας του Covid-19. (2020-2021). Είναι χαρακτηριστικό ότι η διακίνηση επέστρεψε στα μεγέθη της αρχής της δεκαετίας.

### 5.3 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2001-2021

Το ενδιαφέρον για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ελλάδα υπήρξε ανέκαθεν έντονο και διαχρονικό. Η γεωγραφική θέση της χώρας, με τις εκτεταμένες ακτογραμμές, τον μεγάλο αριθμό νησιών απaráμιλλης φυσικής ομορφιάς, το Μεσογειακό κλίμα και την πλούσια ιστορική και πολιτισμική παράδοση, αποτελούν μοχλό ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Οι προσεγγίσεις των κρουαζιερόπλοιων δύναται να προσφέρουν σημαντικότερα οικονομικά οφέλη, όχι μόνο στους λιμένες, αλλά σε πολλαπλούς τομείς της εθνικής και τοπικής οικονομίας(Διανέοσις, 2017).

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα περιλαμβάνει 48 λιμένες που δραστηριοποιούνται στην αγορά κρουαζιέρας, σύμφωνα με τον Πίνακα 22.

Πίνακας 22. Ελληνικοί Λιμένες Κρουαζιέρας. Πηγή ΕΛΙΜΕ.

ΕΝΙΣΧΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ							
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ 2019 - 2021 ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΧΩΡΑΣ							
α/α	ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΕΣ	2021		2020		2019	
		Αριθμός αφίσεων κ/ξ	Αριθμός αφίσεων επιβατικών κρουαζιέρων	Αριθμός αφίσεων κ/ξ	Αριθμός αφίσεων επιβατικών κρουαζιέρων	Αριθμός αφίσεων κ/ξ	Αριθμός αφίσεων επιβατικών κρουαζιέρων
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	379	303.665	76	16.640	622	1.098.091
2	ΚΕΡΚΥΡΑ	200	234.699	13	10.448	420	767.673
3	ΜΥΚΟΝΟΣ	252	201.821	17	914	550	787.490
4	ΡΟΔΟΣ	195	130.516	14	8.334	258	308.194
5	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	126	123.509	10	7.589	199	413.716
6	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	118	119.930	24	19.998	204	307.043
7	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	191	104.074	3	131	592	980.771
8	ΧΑΝΙΑ (ΣΟΥΔΑ)	76	45.619	10	105	132	265.956
9	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	33	28.291	1	617	133	259.261
10	ΠΑΤΜΟΣ	81	21.804	6	468	156	112.721
11	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	42	18.512	0	0	37	32.500
12	ΛΑΥΡΙΟ	22	15.735	0	0	0	0
13	ΝΑΥΠΛΙΟ	76	13.676	0	0	88	34.704
14	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	17	11.777	1	28	6	4.865
15	ΒΟΛΟΣ	21	7.949	2	70	22	12.574
16	ΜΗΛΟΣ	42	7.909	0	0	38	23.641
17	ΣΥΡΟΣ	28	3.833	8	323	82	26.748
18	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	36	3.715	0	0	55	10.107
19	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	10	3.058	0	0	11	9.288
20	ΠΑΡΟΣ	16	2.579	3	255	27	4.871
21	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	3	2.449	0	0	7	3.180
22	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	5	2.335	2	105	20	17.226
23	ΥΔΡΑ	17	2.174	3	327	37	4.947
24	ΓΥΘΕΙΟ	13	1.741	0	0	19	9.674
25	ΣΠΕΤΣΕΣ	7	1.296	0	0	15	4.683
26	ΚΑΒΑΛΑ	3	938	1	45	7	2.699
27	ΚΩΣ	4	757	1	60	19	5.150
28	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	5	625	3	327	2	229
29	ΣΥΜΗ	4	574	2	106	22	9.386
30	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	2	558	1	102	5	1.053
31	ΡΕΘΥΜΝΟ	8	446	0	0	24	1.769
32	ΙΤΕΑ	9	443	3	162	45	5.168
33	ΠΑΤΡΑ	8	337	0	0	2	1.219
34	ΣΙΦΝΟΣ	3	285	0	0	7	1.610
35	ΑΙΗΝΟΣ	2	200	1	26	8	2.035
36	ΣΚΙΑΘΟΣ	3	170	2	72	8	1.716
37	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	2	113	2	250	5	1.139
38	ΠΑΡΓΑ	1	97	0	0	11	1.084
39	ΠΥΛΟΣ	3	80	0	0	9	1.619
40	ΚΥΘΗΡΑ	1	26	0	0	3	500
41	ΝΑΣΟΣ	0	0	1	26	16	1.293
42	ΣΑΜΟΣ	0	0	0	0	42	9.674
43	ΧΙΟΣ	0	0	0	0	5	2.328
44	ΑΝΔΡΟΣ	0	0	0	0	1	458
45	ΙΟΣ	0	0	0	0	2	708
46	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	0	0	0	0	1	47
47	ΛΕΥΚΗΛΑΙΑ	0	0	0	0	4	1.512
48	ΤΗΝΟΣ	0	0	0	0	1	64
	<b>ΣΥΝΟΛΟ:</b>	<b>2064</b>	<b>1.418.315</b>	<b>210</b>	<b>67.528</b>	<b>3979</b>	<b>5.552.384</b>

### 5.3.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ένας από τους σημαντικότερους σταθμούς στην αναμόρφωση του Ελληνικού λιμενικού συστήματος και στη μετάβασή του στη σύγχρονη εποχή υπήρξε η μετατροπή των μεγαλύτερων Ελληνικών λιμένων από Λιμενικά Ταμεία σε Ανώνυμες Εταιρίες, που ξεκίνησε το 1999. Σε αυτούς τους λιμένες περιλαμβάνονται και εννέα λιμένες κρουαζιέρας, (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Καβάλα, Κέρκυρα, Λαύριο και Πάτρα).

Παρά τις αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των λιμένων μετά την μετατροπή τους σε ΑΕ, ουσιαστικές παρεμβάσεις στον τομέα τις κρουαζιέρας δεν θα επέλθουν πριν από το 2010, όταν η οικονομική κρίση έθεσε την αναζήτηση εσόδων μέσω της βιομηχανίας του τουρισμού σαν έναν από τους κύριους μοχλούς ανάκαμψης της οικονομίας της χώρας.

Το κυριότερο πρόβλημα που έπρεπε να ξεπεραστεί, υπήρξε το cabotage, το νομοθετικό πλαίσιο του προστατευτισμού, πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία και τα οποία έχουν το αποκλειστικό προνόμιο να εκτελούν πλόες αναφυχής εντός του Ελλαδικού χώρου. Μια πρώτη αλλαγή στο υφιστάμενο νομικό καθεστώς επήλθε το

1999 με την εισαγωγή του Ευρωπαϊκού Κανονισμού 3577/92 που επέτρεπε την εκτέλεση πλόων και σε πλοία με σημαίες κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω αλλαγές εισήχθησαν με βάση το νόμο 3872/2010 ενώ οριστική λύση στο πρόβλημα επήλθε με το νόμο 4072/2012, και την πλήρη άρση του cabotage. (Διανέοσις, 2017).

### 5.3.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΟΔΟΧΗΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ Κ/Π.

Η παραβολή των κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα Βόλου λαμβάνει χώρα στη δυτική πλευρά του Προβλήτα Νο2, επιφάνειας 65.000 τετραγωνικών μέτρων, μήκους 460 μέτρων και βυθίσματος που κυμαίνεται μεταξύ 6,5 και 10 μέτρων. Στο μέσον της προβλήτας βρίσκεται το passenger terminal εμβαδού 500 τετραγωνικών μέτρων που κατασκευάστηκε για τις ανάγκες εξυπηρέτησης των επιβατών το 2002.



Εικόνα 23. προβλήτας Νο2 .Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται οι υποδομές και οι προσφερόμενες υπηρεσίες που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας στο λιμένα Βόλου.

Πίνακας 23.Υπηρεσίες – Υποδομές εξυπηρέτησης Κ/Π λιμένα Βόλου. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

<b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ - ΥΠΟΔΟΜΕΣ</b>	<b>ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ</b>
Passenger Terminal	✓
Help desk επιβατών & πληρωμάτων	✓
Εφαρμογή κώδικα ασφάλειας ISPS	✓
Τελωνιακός έλεγχος	✓
Γραφείο Τουριστικής Αστυνομίας	✓
Τμήμα έλεγχου διαβατηρίων	✓
Διαχείριση αποβλήτων	✓

Εφοδιασμός Πλοίων & υδροδότηση	✓
Πρόσβαση ΑΜΕΑ	✓
Υπηρεσία freeWi-Fi	✓
Υπηρεσία TAXI	✓
Υπηρεσία shuttle bus	✓
Υπηρεσία ενοικίασης οχημάτων	✓
Σταθμός αστικών & υπεραστικών λεωφορείων (απόσταση)	1000 m
Κέντρο πόλεως - αγορά (απόσταση)	1000 m

## 5.4 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2000-2021

### Περίοδος 2000- 2005

Οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα Βόλου δεν αποτελούν μια νέα δραστηριότητα του λιμένα, αλλά συνεχίζεται αδιάκοπα για τουλάχιστον μια εικοσαετία.

Ήδη από το 1996, με τη μορφή Λιμενικού Ταμείου, υπήρξε ένα από τα δεκαέξι ιδρυτικά μέλη της MedCruise (Association Of Mediterranean Cruise Ports), της ένωσης λιμένων για την ανάδειξη και προώθηση της κρουαζιέρας στα λιμάνια της Μεσογείου, της Αδριατικής και της Μαύρης Θάλασσας.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία του υπευθύνου του Γραφείου Στατιστικής της Ο.Λ.Β.Α.Ε παρατηρείται ότι κατά την τριετία 2000-2003, οι αφίξεις επιτυγχάνουν τις καλύτερες επιδόσεις σχεδόν σε σύνολο εικοσαετίας. Από τα στοιχεία διακίνησης επιβατών του Πίνακα 24 προκύπτει ότι η πλειονότητα των επιβατών προχέονταν από την Αγγλία.

Πίνακας 24.Αφίξεις Κ/Π& επιβατών 2000-2005. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
2000	54	25.620
2001	79	26.577
2002	72	75.633
2003	27	9.978
2004	26	11.542
2005	26	10.853

Επίσης, συγκρίνοντας τον αριθμό των αφίξεων Κ/Π του έτους 2001 με τον αντίστοιχο αριθμό επιβατών, παρατηρείται ότι σε σύνολο 79 αφίξεων, αποβιβάστηκαν μόλις 26.577 επιβάτες, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πλειονότητα των πλοίων που κατέπλευσαν, ήταν πλοία μικρού ή μεσαίου μεγέθους (150 – 200 μέτρων). Την τριετία 2003 – 2005 παρατηρείται πτώση στις αφίξεις, παρά το γεγονός της εκτεταμένης προβολής της πόλης του Βόλου ως Ολυμπιακής πόλης, καθώς επρόκειτο για την περίοδο οργάνωσης και πραγματοποίησης των Ολυμπιακών Αγώνων. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα ότι παρά την ευνοϊκή συγκυρία δεν έγιναν οι απαραίτητες ενέργειες για την προβολή και προώθηση του λιμένα ως προορισμού κρουαζιέρας.

### **Περίοδος 2006- 2012**

Τα έτη 2006 – 2010 παρατηρείται μια σχετική εξισορρόπηση στον αριθμό των αφιχθέντων επιβατών και πλοίων με την πλειοψηφία των επιβατών να είναι Γερμανοί ενώ το 2011 παρατηρείται ξανά σημαντική αύξηση, ενώ το αμέσως επόμενο έτος οι αφίξεις μειώνονται σημαντικά.

Πίνακας 25. Αφίξεις Κ/Π& επιβατών 2006-2012. Πηγή Ο.Λ.Β.Α.Ε.

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>
2006	32	23.804
2007	38	25351
2008	48	35.655
2009	43	38.592
2010	33	21.453
2011	61	72.796
2012	21	11.926

Το 2011 υπήρξε χρονιά ορόσημο για το λιμένα του Βόλου όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, διότι για πρώτη φορά η διοίκηση της Ο.Λ.Β Α.Ε. αποφάσισε ότι θα έπρεπε να ξεκινήσει μια συντονισμένη και συνεχής προσπάθεια προβολής και καθιέρωσης του λιμένα ως προορισμού κρουαζιέρας και όχι συγκυριακής εναλλακτικής των εταιριών του κλάδου, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει σταθερός αριθμός αφίξεων και να μην μπορεί να δημιουργηθεί μια απaráκλητη δυναμική που θα ωφελούσε τόσο τον λιμένα, όσο και τον επιχειρηματικό κόσμο της ευρύτερης περιοχής.

Στο πλαίσιο αυτής της απόφασης, δημιουργήθηκε οπτικοακουστικό και έντυπο υλικό, με τη συνεργασία επαγγελματιών και της Δημοτικής Αρχής, ενώ αποφασίστηκε η συμμετοχή σε εθνικές και διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια.

Το ίδιο έτος η Ένωση Λιμένων Ελλάδος, σε συνεργασία με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού, έλαβε την πρωτοβουλία της συμμετοχής στη μεγαλύτερη ετήσια

παγκόσμια έκθεση κρουαζιέρας στο Μαϊάμι των ΗΠΑ (SEATRADE CRUISE SHIPPING MIAMI) με κοινό περίπτερο για όλα τα Ελληνικά λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας.



Εικόνα 24. Το stand της Ο.Λ.Β. Α.Ε. στην Seatrade Cruise Miami 2011. Πηγή προσωπικό αρχείο.

*“Το Εθνικό περίπτερο σημείωσε μεγάλη επιτυχία αφού ήταν η πρώτη φορά που η χώρα μας συμμετείχε τόσο συγκροτημένα σε μία έκθεση παγκοσμίως ενδιαφέροντος, κατά την ομολογία όλων των στελεχών της αγοράς αλλά και της ομογένειας, που παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ζωή της περιοχής, που επισκέφθηκαν το περίπτερο” (ΕΛΙΜΕ, 2011).*

Για τον λιμένα του Βόλου η συμμετοχή στην έκθεση ήταν η αφετηρία μιας προσπάθειας, που συνεχίζεται μέχρι και σήμερα.

### **Περίοδος 2013- 2021**

Κατά τα έτη 2014 - 2016 παρατηρείται μια ικανοποιητική άνοδος των αφίξεων, αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων της Ο.Λ.Β. Α.Ε. τα προηγούμενα τρία έτη. Το 2016 υπήρξε και το έτος όπου εγκαινιάστηκε και τέθηκε σε λειτουργία το ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας ISPS, δίνοντας προστιθέμενη αξία στον Λιμένα του Βόλου. Δυστυχώς το πραξικόπημα στην Τουρκία την ίδια χρονιά, αλλά και οι τρομοκρατικές επιθέσεις που πραγματοποιήθηκαν στη γείτονα χώρα, είχαν αρνητικό αντίκτυπο και ανέκοψαν την ανοδική πορεία στις αφίξεις Κ/Π στον λιμένα του Βόλου αλλά και γενικότερα στην Ελλάδα τα επόμενα δυο με τρία χρόνια.

Πίνακας 26. Αφίξεις Κ/Π & επιβατών 2012-2021. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΕΤΟΣ</b>	<b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>	<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b>
2013	31	20.227

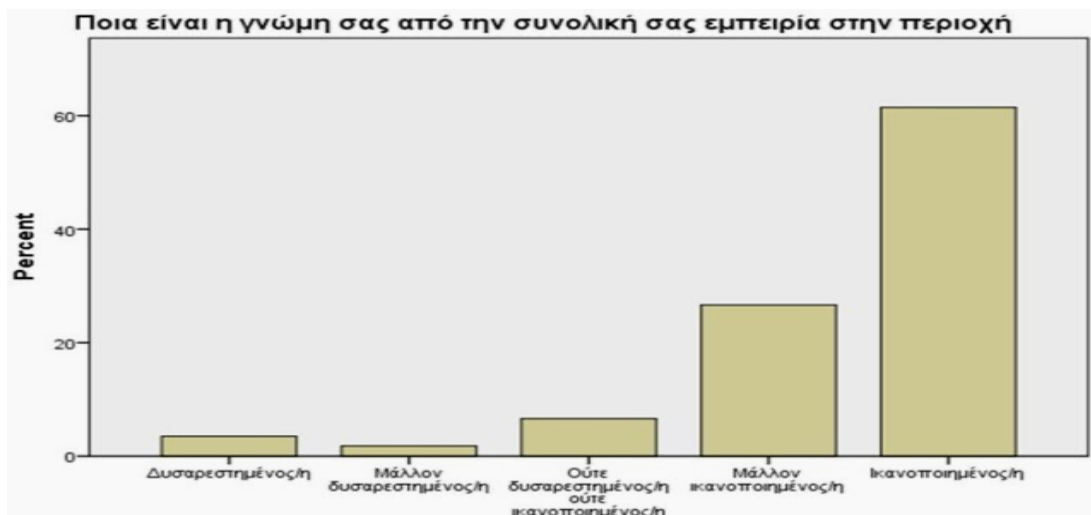
2014	53	57.825
2015	57	67.096
2016	46	37.445
2017	9	7.168
2018	27	31.777
2019	22	12.574
2020	2	70
2021	21	7.949

*“Η κρίση στην Τουρκία, από τις τρομοκρατικές επιθέσεις και το πραξικόπημα, έπληξε και την Ελλάδα καθώς η γειτονική χώρα αποτελεί συμπληρωματική της Ελλάδος για τα δρομολόγια (πολλά πλοία επισκέπτονται και τις δύο χώρες). Αλλά η επαναφορά της Τουρκίας, που αυτή την περίοδο επιδοτεί τις ξένες εταιρείες για τις αφίξεις επισκεπτών που φέρνουν, θα χρειαστεί χρόνο για να συμπαρασύρει ανοδικά την Ελλάδα αφού οι εταιρείες προγραμματίζουν δύο και τρία χρόνια μπροστά τα νέα τους δρομολόγια.” (Εφημ. Καθημερινή, 2019).*

Την αρνητική αυτή εικόνα ήρθε να συμπληρώσει η πανδημία του Covid-19, που ουσιαστικά έθεσε την παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας σε αδράνεια για δυο περίπου χρόνια. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΙΜΕ το έτος 2020 αφίχθηκαν στην Ελλάδα 210 κρουαζιερόπλοια με 67.528 επιβάτες, ενώ το 2019 προ της έναρξης της πανδημίας, 3.979 κρουαζιερόπλοια που μετέφεραν 5.552.384 επιβάτες.

#### **5.4.1 ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ**

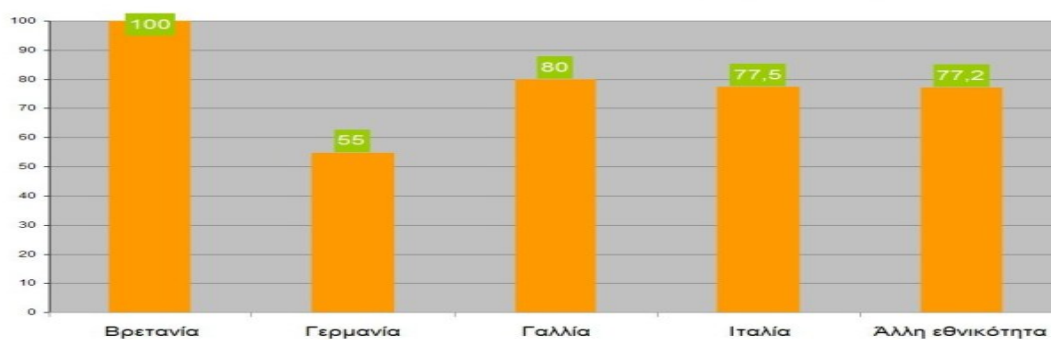
Τα στοιχεία που παρατίθενται στην παρούσα ενότητα αποτελούν προϊόν έρευνας του Τμήματος Τουρισμού του Δήμου Βόλου που έλαβε χώρα το 2015 και αφορά τους επιβάτες που επισκέφτηκαν την πόλη του Βόλου κατά τη διάρκεια παραμονής των Κ/Π στον λιμένα. (Δείγμα 563 ατόμων, χρονικό διάστημα Σεπτέμβριος/Οκτώβριος 2015).



Διάγραμμα 9. Δείκτης ικανοποίησης επιβατών κρουαζιέρας. Πηγή Δήμος Βόλου

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 9 εξάγεται το συμπέρασμα ότι η συνολική εμπειρία των επιβατών κρουαζιέρας από την περιήγησή τους στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου υπήρξε θετική σε ποσοστό άνω του 80%, ενώ υψηλά ήταν και τα ποσοστά αυτών που δήλωσαν ότι θα επισκεπτόταν ξανά την πόλη του Βόλου.

Ποσοστό ατόμων που θα επαναλάμβαναν διακοπές στην περιοχή, ανά εθνικότητα



Διάγραμμα 10. Ποσοστά repeating passengers κρουαζιέρας ανά εθνικότητα. Πηγή Δήμος Βόλου

Από τα στοιχεία του Διαγράμματος 10 παρατηρείται η ιδιαίτερη προτίμηση των Βρετανών, Γάλλων και Ιταλών τουριστών για την πόλη του Βόλου.

## 5.5 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ 2000-2021

Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. λειτουργεί ως κερδοσκοπική Α.Ε. και έχει ως γνώμονα τον εξορθολογισμό των δαπανών και την μεγιστοποίηση των κερδών της.

Πίνακας 27. Οικονομικά αποτελέσματα 2002-2020. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε

ΕΤΟΣ	ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
2002	-813.927€	4.598.899€
2003	-810.456€	4.180.337€



2004	-756.113€	4.151.968€
2005	-539.351€	4.603.204€
2006	292.821€	5.474.966€
2007	8.426€	5.800.000€
2008	923.044€	8.620.000€
2009	-360.006€	9.542.864€
2010	-9.063€	5.655.546€
2011	460.152€	4.882.013€
2012	181.771€	4.554.941€
2013	606.087€	4.558.299€
2014	929.936€	4.323.038€
2015	1.197.672€	4.473.771€
2016	1.556.198€	5.426.969€
2017	1.728.251€	5.155.947€
2018	1.607.874€	5.459.834€
2019	1.320.950 €	5.336.358€
2020	700.205 €	4.805.843€

Ο μέσος όρος των καθαρών κερδών της Ο.Λ.Β. ΑΕ για τα έτη 2002 έως 2010 ήταν (-229.972€) και ο μέσος όρος του κύκλου εργασιών για τα ίδια έτη ήταν 5.352.240€, ενώ από το 2011 έως 2015 ο μέσος όρος των καθαρών κερδών ανήλθε στα 675.124€ με μέσο όρο κύκλου εργασιών (2011-2015) 4.558.412€.

Διαπιστώνεται επίσης μια καθαρά αυξητική τάση της αποδοτικότητας της επιχείρησης από το 2013 έως σήμερα. Συγκεκριμένα συμπεραίνουμε ότι υπερδεκαπλασιάστηκε η αποδοτικότητα της επιχείρησης μετά το 2010 και έχει επιτευχθεί ο εξορθολογισμός των δαπανών της .

Για τα έτος 2020 παρατηρείται μια σημαντική πτώση των καθαρών κερδών της επιχείρησης κατά 620.745€ σε σχέση με το 2019, ένα ποσοστό που ξεπερνά το 40%, ενώ η πτώση του τζίρου ανήλθε στα 530,515 €, ποσοστό αναλόγως πολύ μικρότερο (10%). Η απόκλιση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι στο πλαίσιο στήριξης των επιχειρήσεων εξαιτίας της επιδημίας Covid-19 ο Οργανισμός υποχρεώθηκε να μειώσει και να αναστείλει την είσπραξη ενοικίων από καταστήματα που έχει στην κυριότητα του, καθώς και την είσπραξη από τέλη τραπεζοκαθισμάτων του παραλιακού μετώπου. Επίσης, οι περιορισμοί στην κυκλοφορία την ίδια περίοδο είχαν ως αποτέλεσμα και την πτώση των εσόδων του parking του Κεντρικού

Προβλήτα, μιας από τις πιο προσοδοφόρες λειτουργίες της επιχείρησης. Συμφωνά με τα στοιχεία της Οικονομικής Υπηρεσίας του Οργανισμού, τα έσοδα από την λειτουργία του parking από 950.000 ευρώ περίπου τα έτη 2018 και 2019, μειώθηκαν στις 665.000 ευρώ το 2020, μία απώλεια της τάξης του 33%. Αντιστοίχως τα έσοδα από την είσπραξη δικαιωμάτων ενοικίων και τραπεζοκαθισμάτων από 445.000 και 452.000 ευρώ τα έτη 2018 και 2019 αντίστοιχα, μειώθηκαν στα 231.000 ευρώ το 2020, μείωση της τάξης του 49% περίπου.

Αντιθέτως η μικρότερη μείωση στον κύκλο εργασιών οφείλεται στο γεγονός ότι ο Εμπορικός Λιμένας δεν υπέστη σοβαρές συνέπειες από την πανδημία. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο τζίρος που προέρχεται από την λειτουργία του Εμπορικού Λιμένα παράγει μικρότερα καθαρά κέρδη εξαιτίας του λειτουργικού κόστους (καύσιμα και ηλεκτρική ενέργεια, έξοδα βλαβών και συντήρησης, μισθοδοσία προσωπικού κ.α.), ενώ η απώλεια εσόδων από εκμεταλλεύσεις ακινήτων και δικαιωμάτων, αποτελεί απώλεια καθαρών κερδών.

Όσον αφορά την δραστηριότητα της ακτοπλοΐας κατά τα έτη 2018 – 2022, παρατηρείται μια σχετική σταθερότητα στην ροή των εσόδων από τα τέλη διακίνησης επιβατών και οχημάτων (ιδιωτικών και επαγγελματικών), με εξαίρεση το έτος 2020, όπου παρατηρήθηκε μείωση της τάξης σχεδόν 50%, γεγονός που οφείλεται στους περιορισμούς που τέθηκαν λόγω της πανδημίας του Covid-19. Παρόλα αυτά, το επόμενο έτος τα έσοδα της Ο.Λ.Β Α.Ε. επανέκαμψαν στα προ επιδημίας επίπεδα.

Τέλος, όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας, τα έσοδα της Ο.Λ.Β Α.Ε από την συγκεκριμένη δραστηριότητα υπήρξαν ανέκαθεν χαμηλά και ως εκ τούτου οι ακυρωθείσες αφίξεις κατά την περίοδο της πανδημίας δεν επηρέασαν τη συνολική οικονομική εικόνα της επιχείρησης.

Πίνακας 28.Οικονομικά αποτελέσματα ακτοπλοΐας-Κ/Ζ 2018-202.Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

<b>ΕΣΟΔΑ ΑΚΤ – Κ/Ζ</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>ΑΠΟΔΟΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ</b>	148.539,80€	187.316,53€	92.317,61€	137.139,92€	137.451,77€
<b>ΑΠΟΔΟΣΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ</b>	101.604,84€	114.901,74€	75.670,36€	114.708,72€	95.717,74€
<b>ΕΣΟΔΑ ΤΕΛ.ΧΡ.ΛΙΜ.ΚΡΟΥΑΖ.</b>	9.628,42€	3.914,93€	3.352,53€	7.013,35€	12.708,77€

### 5.5.1 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

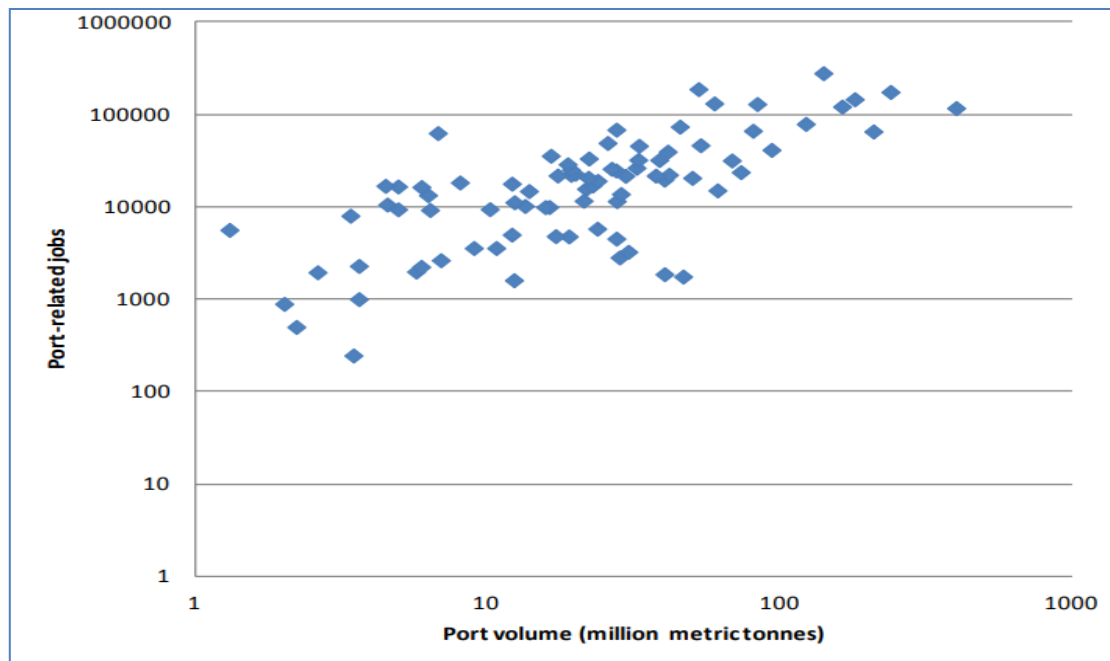
«Οι ελληνικοί λιμένες μπορούν, και οφείλουν, να αποτελέσουν «οχήματα ανάπτυξης» για τη χώρα, τόσο σε επίπεδο τοπικών οικονομιών, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και ύφεσης, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων των ελληνικών λιμένων είναι κρίσιμη παράμετρος στην αναπτυξιακή διαδικασία και την ενίσχυση της απασχόλησης.» (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων, 2013).

#### 5.5.1.1 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΑ

Οι Bottasso et al. (2013) εξέτασαν την επίδραση των λιμένων στην τοπική οικονομία και απασχόληση, χρησιμοποιώντας ένα δείγμα από 560 περιφέρειες 10 χωρών της Δυτικής Ευρώπης. Κατέληξαν ότι κάθε εκατομμύριο τόνοι καθαρής απόδοσης, μέσω των φορτίων που διακινούνται στους λιμένες της κάθε περιοχής, μπορεί να δημιουργήσει 400-600 θέσεις εργασίας περίπου. Επιπλέον, οι Bottasso et al. (2014) διαπίστωσαν ότι κάθε 10% αύξηση της απόδοσης των λιμένων μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση 6-20% του ΑΕΠ των περιφερειών καθώς και να επηρεάσει θετικά τις γειτονικές περιοχές κατά 5-18%.

Σύμφωνα με τον Μέρκ (2013) σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε σε περίπου 150 λιμένες, αποδεικνύεται ότι κατά μέσο όρο, η διακίνηση ενός εκατομμύριου τόνων εμπορευμάτων σχετίζεται με τη δημιουργία 800 θέσεων εργασίας (άμεσων και έμμεσων).

Η διασπορά των αποτελεσμάτων είναι σχετικά μεγάλη, ωστόσο, τα 2/3 των λιμένων του δείγματος δημιουργούν 200 έως και 1500 νέες θέσεις εργασίας ανά εκατομμύριο τόνο διακινούμενου φορτίου, όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 11.



Διάγραμμα 11. Σχέση μεταξύ διακινούμενου φορτίου και θέσεων εργασίας. Πηγή Μέρκ.Ο

Ο Οργανισμός Λιμένος Πατρών για παράδειγμα, συνεισφέρει στην τοπική οικονομία, δημιουργώντας με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις 2.504 θέσεις εργασίας, 1.013

άμεσες θέσεις εργασίας με εισόδημα 12,2 εκατ. ευρώ και 1.491 έμμεσες, με εισόδημα περίπου 9,2 εκατ. ευρώ. Οι συνεργαζόμενες με αυτόν επιχειρήσεις συνεισφέρουν σε ποσοστό 3,74% της συνολικής τοπικής απασχόλησης και ποσοστό 1,48% του συνολικά παραγόμενου εισοδήματος, ενώ μαζί με τις άμεσα εξαρτώμενες επιχειρήσεις, δημιουργούν κύκλο εργασιών 64,3 εκατ. ευρώ.(ΟΛΠΑ, 2020).

#### 5.5.1.2 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Ο Λιμένας του Βόλου, εμπορικός και τουριστικός, διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο, τόσο σε περιφερειακό επίπεδο όσο και σε διαπεριφερειακό, καθώς αποτελεί κύρια θαλάσσια πύλη ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Κεντρικής Ηπειρωτικής Ελλάδας με τις Βόρειες Σποράδες, ενώ επιπλέον έχει αρχίσει να αποτελεί και ενδιάμεσο σταθμό κρουαζιέρας με όλο και περισσότερα κρουαζιερόπλοια να το προσεγγίζουν (ΕΠ.ΠΡ Δ.ΒΟΛΟΥ, 2020).

Αποτελεί τον τρίτο σε μέγεθος λιμένα της χώρας, και τον μοναδικό μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Εξυπηρετεί μια ενδοχώρα με πληθυσμό περί τα δυο εκατομμύρια κατοίκους, και μεγάλο αριθμό μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων. Μεγάλη σημασία έχουν δε οι διαπεριφερειακές συνδέσεις του και η μικρή του απόσταση από τον οδικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (18 χιλιόμετρα). Από την λειτουργία του λιμένα επωφελείται μεγάλος αριθμός παραγωγικών επιχειρήσεων (με κυριότερες αυτές της επεξεργασίας μετάλλων και μεταποίησης αγροτικών προϊόντων), στις Α ΒΙΠΕ και Β ΒΙΠΕ Βόλου, στις βιομηχανικές συγκεντρώσεις της περιοχής του Αλμυρού Μαγνησίας, της Λάρισας και της Καρδίτσας, αλλά και σε επιχειρήσεις που βρίσκονται εκτός βιομηχανικών περιοχών(ΣΒΘΣΕ, 2021).

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το λιμάνι του Βόλου ως Ανώνυμη Εταιρία αποτελεί τον εργοδότη για πάνω από 100 άτομα (συμπεριλαμβανομένων και των εργολαβικών εργαζομένων), ενώ περίπου 65 είναι οι εργαζόμενοι του Σωματείου Λιμενεργατών Βόλου και της Ομάδας Σημειωτών.

Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία της Ένωσης ναυτικών Πρακτόρων Μαγνησίας, στον τομέα της πρακτόρευσης πλοίων, στην ευρύτερη περιοχή λειτουργούν 16 ναυτικά πρακτορεία με σημαντικό αριθμό εργαζομένων. Στον τομέα του μεταφορικού και εκτελωνιστικού έργου εμπορευμάτων από και προς το λιμάνι του Βόλου, δραστηριοποιείται επίσης σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων του κλάδου (V-Trans, Νέος Σύνδεσμος, ΝτελόπουλοςTrans, Εκτελωνιστική, κ.α.).

Σημαντική είναι η προσφορά του λιμανιού και στον τομέα του Θαλασσίου Τουρισμού και πιο συγκεκριμένα τον τομέα του yachtingo οποίος, χάρη στο αγκυροβόλιο των 300 περίπου θέσεων, έχει προσφέρει στην οικονομική ζωή της πόλης, με πλήθος ειδικευμένων επαγγελματιών και τουριστών. Στην περιοχή του Βόλου δραστηριοποιείται το σωματείο Ιδιόκτητων Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών Θεσσαλίας «Αργώ», το οποίο διαθέτει πάνω από 140 ιστιοπλοϊκά σκάφη ανοιχτής θάλασσας και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα σωματεία στην Ελλάδα (Sailingvolos.gr 2022).

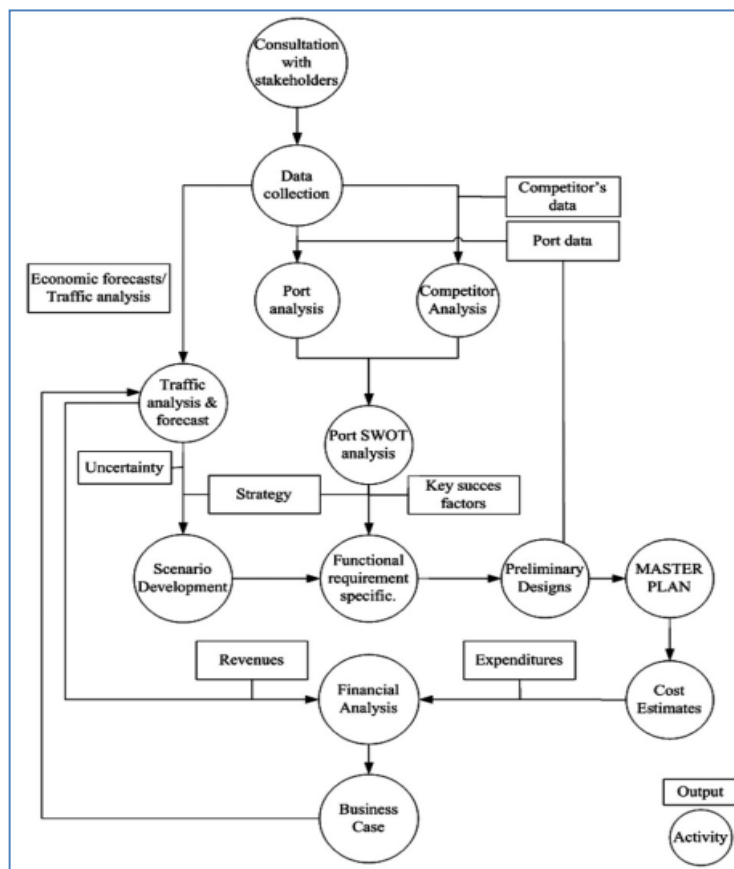
Η σημαντικότερη συνεισφορά του λιμένα στην απασχόληση και την τοπική-περιφερειακή οικονομία έγκειται στο γεγονός, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ότι μερικές από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες της περιοχής, με προεξέχουσα

την Χαλυβουργία Ελλάδος Α.Ε. των άνω 400 εργαζομένων, δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν χωρίς την παρουσία αυτού.

## 6. MASTERPLAN ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

### 6.1 ΟΡΙΣΜΟΣ MASTERPLAN ΛΙΜΕΝΑ

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι λιμένες έχουν εξελιχθεί από τοποθεσίες μεταφοράς φορτίων σε κρίσιμους κόμβους της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας. Αποτελούν πλέον πλατφόρμες που λειτουργούν ως το σημείο διεπαφής μεταξύ κέντρων παραγωγής και κατανάλωσης. Οι τομείς των λιμένων και της ναυτιλίας αλληλεπιδρούν με μια συνεχώς μεταβαλλόμενη παγκόσμια αγορά και επομένως επηρεάζονται, από πολιτικούς παράγοντες, από τις μεταβολές στο διεθνές εμπόριο και τις γενικότερες παγκόσμιες οικονομικές συνθήκες. Οι πολλαπλές λειτουργίες ενός λιμανιού, καθώς και πολλές υλικοτεχνικές, τεχνολογικές και οικονομικές προκλήσεις υπό τις οποίες πρέπει να λειτουργούν οι λιμένες, καθιστούν την μελέτη και το σχεδιασμό τους μια πολύπλοκη και απαιτητική διαδικασία. Το MasterPlan ενός λιμένα διαδραματίζει βασικό ρόλο στον καθορισμό της θέσης του στη θαλάσσια ιεραρχία, όχι μόνο επειδή χωροθετεί τις λιμενικές περιοχές που πρέπει να αναπτυχθούν και προσδιορίζει τις λειτουργίες του, αλλά και επειδή είναι το εργαλείο με το οποίο θα διαμορφωθεί η στρατηγική επέκτασης του λιμανιού στην αγορά. Εν συντομία, ένα MasterPlan (PMP) περιγράφει τους στόχους του λιμανιού και τον τρόπο επίτευξής τους. (P. Taneja et al., 2010).



Διάγραμμα 12. Διαδικασία εκπόνησης MasterPlan. Πηγή P. Taneja et al.

Το MasterPlan δεν αποτελεί ένα γενικό και άκαμπτο σχέδιο. Τα λιμάνια λειτουργούν σε έναν δυναμικά μεταβαλλόμενο εμπορικό περιβάλλον και είναι σημαντικό να έχουν

την δυνατότητα να προσαρμόζονται στα πρότυπα ζήτησης και σε ανταγωνιστικές ευκαιρίες. Το γενικό σχέδιο πρέπει επομένως να παρουσιάζει ένα πλαίσιο εντός του οποίου μια τέτοια προσαρμογή μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς περιττή γραφειοκρατία. (nationalarchives.gov.uk, 2008).

### 6.1.1 ΣΚΟΠΟΣ MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΑ

- Αποσαφήνιση του στρατηγικού σχεδιασμού του λιμανιού μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Παροχή βοήθειας στους περιφερειακούς και τοπικούς φορείς και τους παρόχους μεταφορικών δικτύων, στην προετοιμασία και την αναθεώρηση των δικών τους στρατηγικών ανάπτυξης.
- Παροχή πληροφόρησης στους χρήστες του λιμανιού, τους υπαλλήλους και τις τοπικές κοινωνίες σχετικά με το πώς πρόκειται ενδεχομένως να δουν το λιμάνι να αναπτύσσεται τα επόμενα χρόνια.

Τα παραπάνω επιτυγχάνονται ορίζοντας:

- Πώς το λιμάνι αναμένει να αναπτυχθεί και να αναπτύξει τις δραστηριότητές του με την πάροδο του χρόνου.
- Πώς αυτό είναι εφικτό στο πλαίσιο ευρύτερων αλλαγών προσφοράς και ζήτησης.
- Πού είναι πιθανό να απαιτηθούν αλλαγές χρήσης γης για τη στήριξη των περιοχών ανάπτυξης.
- Ποιοι εναλλακτικοί τρόποι κάλυψης της ζήτησης έχουν εξεταστεί και θα εξεταστούν μελλοντικά.
- Ποια περιβαλλοντικά μέτρα θα ληφθούν για να διασφαλιστεί ότι όχι μόνο θα μετριαστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις, αλλά, στο μέτρο του δυνατού, το λιμάνι θα συμβάλλει θετικά στην ανάδειξη του περιβάλλοντος.
- Πώς θα οργανωθεί η διαδικασία διαβούλευσης με τις ομάδες διακύβευσης τόσο εντός της ίδιας της διαδικασίας κύριου σχεδιασμού όσο και πέραν αυτής.
- Πώς τα αναπτυξιακά σχέδια του λιμανιού ενσωματώνουν, υποστηρίζουν και ενημερώνουν το περιφερειακό και τοπικό πλαίσιο της οικονομικής πολιτικής, των μεταφορών και του σχεδιασμού ως αποτέλεσμα στενής συνεργασίας με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς σχεδιασμού κατά την διαδικασία κατάρτισης του MasterPlan. (nationalarchives.gov.uk, 2008).

### 6.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Το MasterPlan του λιμένα Βόλου εκπονήθηκε και επικαιροποιήθηκε με βάση τις παρακάτω αποφάσεις.

α) Την υπ' αριθμ. 58/03/26-09-2013 απόφαση της 58ης Συνεδρίασης της Ε.Σ.Α.Λ., με την οποία εγκρίθηκε κατά πλειοψηφία και υπό προϋποθέσεις το «Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (MasterPlan) Λιμένα Βόλου» (Φ.Ε.Κ. 419 Α.Α.Π./2013)

β) Την υπ' αριθμ. 3121.6/84268/2017 απόφαση Επικαιροποίησης του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (MasterPlan) λιμένα Βόλου, όσον αφορά στον καθορισμό κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη χερσαία ζώνη του λιμένα Βόλου.

Το μοντέλο ανάπτυξης του Masterplan της Ο.Λ.Β. ΑΕ περιλαμβάνει τα εξής στάδια:

1<sup>ο</sup> Στάδιο : Συλλογή , καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων – πρόβλεψη ροών.

2<sup>ο</sup> Στάδιο : Σύνταξη του MasterPlan. Ειδικότερα:

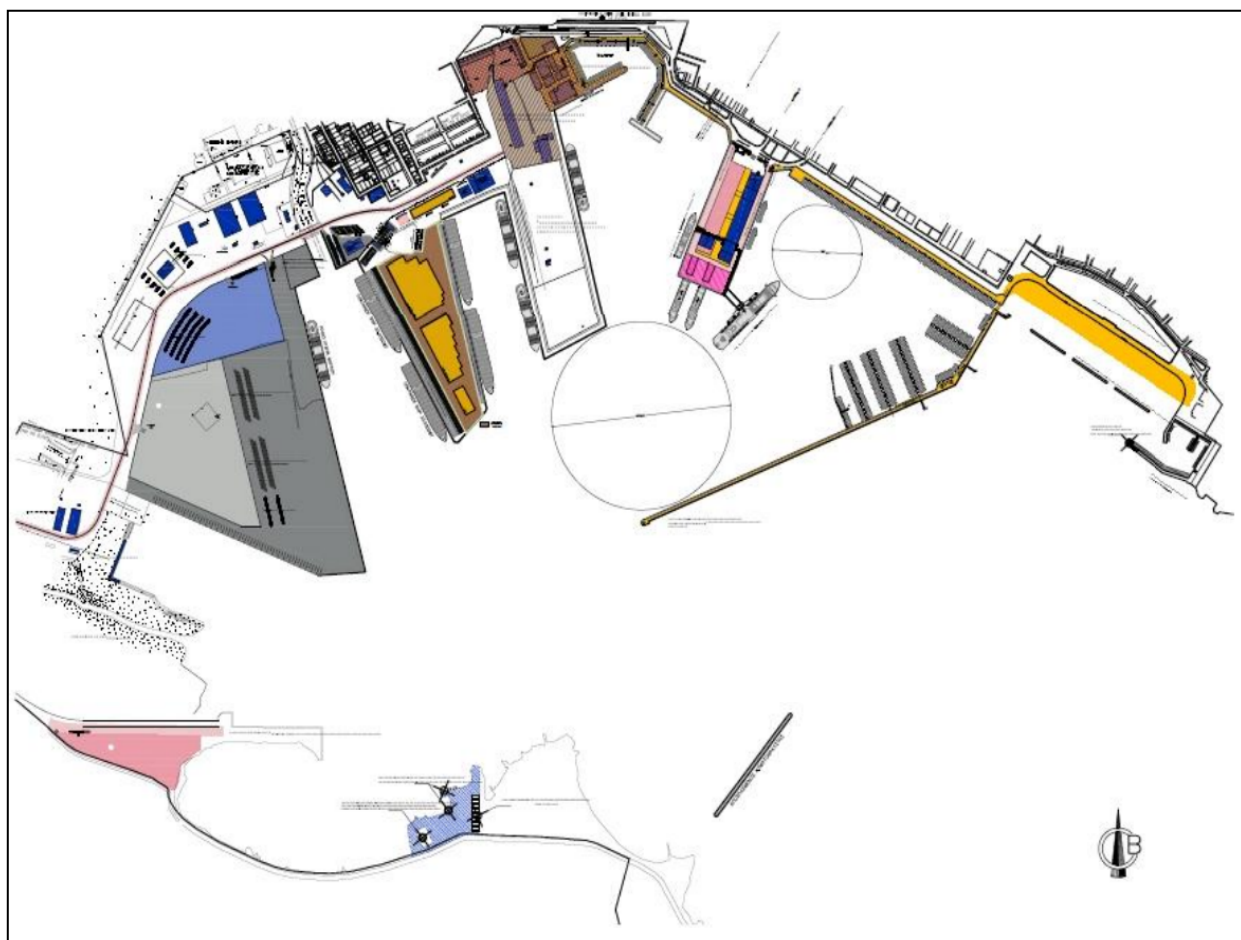
- Καταγραφή υπαρχουσών και μελλοντικών (σε ορίζοντα 25ετίας) δραστηριοτήτων και απαιτήσεων λιμενικής εξυπηρέτησης που προβλέπεται να ικανοποιεί ο λιμένας Βόλου.
- Καθορισμός και χωροθέτηση απαιτούμενων έργων, υποδομών και εξοπλισμού, στη χερσαία και θαλάσσια ζώνη για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών αναγκών της Ο.Λ.Β. ΑΕ.
- Χρονικό προγραμματισμό των διαφόρων κατασκευών κατά ολοκληρωμένο εξυπηρετούμενο αντικείμενο.
- Εξέταση εναλλακτικών λύσεων με βάση οικονομοτεχνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια.
- Περιβαλλοντική θεώρηση θαλασσίων και χερσαίων δραστηριοτήτων και υποδομών σε επίπεδο Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.,2022).

### **6.3 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ**

Τα προτεινόμενα έργα - χρήσεις γης, σύμφωνα με τον σχεδιασμό του MasterPlan του λιμένα Βόλου, είναι τα εξής.

- Δημιουργία Μαρίνας σκαφών αναψυχής.
- Ανάπτυξη κεντρικής προβλήτας.
- Ανάπτυξη προβλητών. Προβλήτας 1 (χύδην φορτία), Προβλήτας 2 (containers), Προβλήτας 3, (Scrap,car terminal, ελεύθερη ζώνη).
- Δημιουργία Αλιευτικού Καταφυγίου.
- Κατασκευή ιχθυόσκαλας.
- Χρήση κρηπιδώματος πορθμείου.
- Θέση πετρέλευσης.
- Ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες και απόθεση σκαφών.
- Αναβάθμιση εγκαταστάσεων- δραστηριοτήτων ΟΕΑ-NAB.
- Χρήση εγκαταστάσεων ΑΓΕΤ & SOVEL.
- Ανάπτυξη παραλιακών κρηπιδωμάτων περιοχών Αγριάς και Αμαλιάπολης.





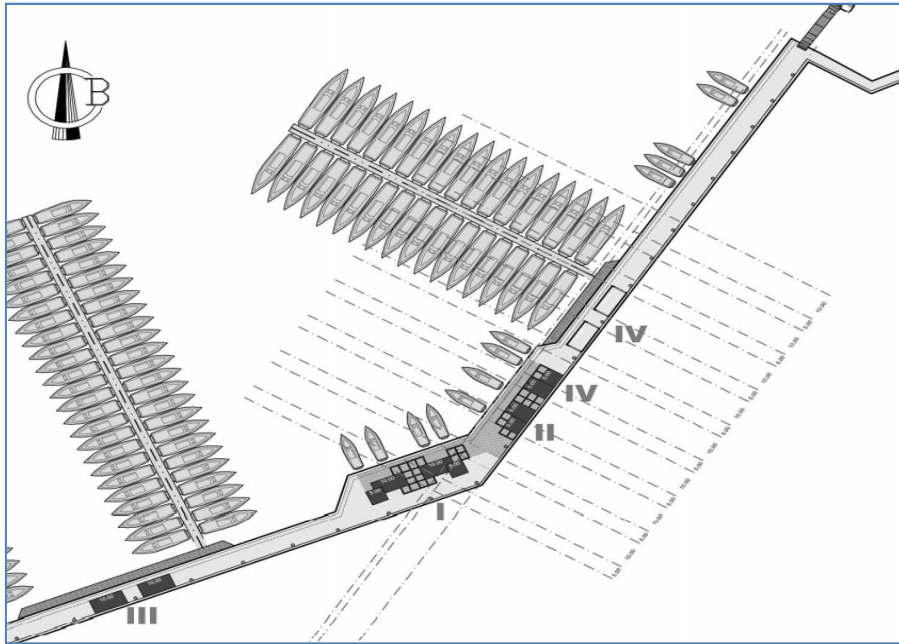
Εικόνα 25. Προτεινόμενα έργα (masterplan Ο.Λ.Β. Α.Ε.). Πηγή: Ο.Λ.Β. Α.Ε

#### **6.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ – ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

Η παρούσα ενότητα περιλαμβάνει την παρουσίαση των κυριότερων έργων που προβλέπονται από το MasterPlan της Ο.Λ.Β. Α.Ε., καθώς και την ανάλυση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που ενδέχεται να προκύψουν από τις προτεινόμενες κατασκευές και χωροθετήσεις.

##### **6.4.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

Ο σχεδιασμός στον υπήνεμο μώλο του λιμένα περιλαμβάνει την διαμόρφωση με προβλήτες πλωτών στοιχείων, Τουριστικού Λιμένα δυναμικότητας περίπου 250 θέσεων, καθώς και τη δόμηση των ελαχίστων απαιτούμενων εγκαταστάσεων υποστήριξης και λειτουργίας, σύμφωνα με το Ν. 2160/93, ώστε η νέα εγκατάσταση να χαρακτηρίζεται ως μαρίνα σκαφών αναψυχής. Επίσης είναι απαραίτητη η διεύρυνση επί μικρού μήκους του προσήνεμου μόλου για την εξασφάλιση του απαραίτητου χώρου για την ανέγερση των εν λόγω εγκαταστάσεων (Ο.Λ.Β Α.Ε, 2022)



Εικόνα 26. Προτεινόμενη θέση Μαρίνας. Πηγή: MasterPlanΟ.Λ.ΒΑ.Ε.

Σύμφωνα με την παραπάνω πρόταση προβλέπεται η χρήση 4 πλωτών προβλητών μήκους 130m οι 3 πρώτοι και 100m νοτιότερα τοποθετημένοι, κατάλληλης κατασκευής και αντοχής (για τη διέλευση τροχήλατων συστημάτων προμηθειών και επισκευών. Η διαπλάτυνση του υφιστάμενου μώλου θα γίνει σε μήκος 130m και θα εξασφαλίσει την επάρκεια χώρων για την κατασκευή των χερσαίων εγκαταστάσεων.

Η χωροθέτηση Τουριστικού Λιμένα στην εν λόγω θέση συγκεντρώνει αρκετά πλεονεκτήματα, με σημαντικότερο εξ αυτών την εγγύτητα στον αστικό ιστό και κατά συνέπεια την πρόσβαση επαγγελματιών και τουριστών σε υπηρεσίες και αγορά, όπως επίσης και την προστασία από τα καιρικά φαινόμενα που προσφέρει η λιμενολεκάνη.

Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι στον λιμένα του Βόλου λειτουργεί αγκυροβόλιο περίπου 250 θέσεων. Οι θέσεις αυτές εκτείνονται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, καθώς και στη δυτική πλευρά του κεντρικού προβλήτα η λειτουργία της νέας Μαρίνας σε συνδυασμό με την χρήση των υφιστάμενων υποδομών, θα αποδώσει περίπου 500 θέσεις ελλιμενισμού.

Στην περιοχή του Βόλου δραστηριοποιείται το σωματείο Ιδιοκτητών Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών Θεσσαλίας «Αργώ», το οποίο διαθέτει πάνω από 140 ιστιοπλοϊκά σκάφη ανοιχτής θάλασσας και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα σωματεία στην Ελλάδα. Επίσης, στην πόλη δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρίες ενοικίασης σκαφών αναψυχής (Stavento Sailing, Sailaegean, Aegeosailing , Adonis, Silver – sailing, Argonauts Sailing Experience, Sailyacht, Aegean yachting. κ.α.) γεγονός που συνεπάγεται την ύπαρξη οργάνωσης, τεχνογνωσίας, και κουλτούρας γύρω από τον Θαλάσσιο Τουρισμό. (Sailingvolos.gr 2020).

Πάρα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ανωτέρω πρότασης, αυτή δεν προχώρησε στη φάση της κατασκευής (παρά τις τροποποιήσεις που δέχθηκε να πραγματοποιήσει στο υφιστάμενο MasterPlan η διοίκηση της Ο.Λ.Β Α.Ε. το 2012),

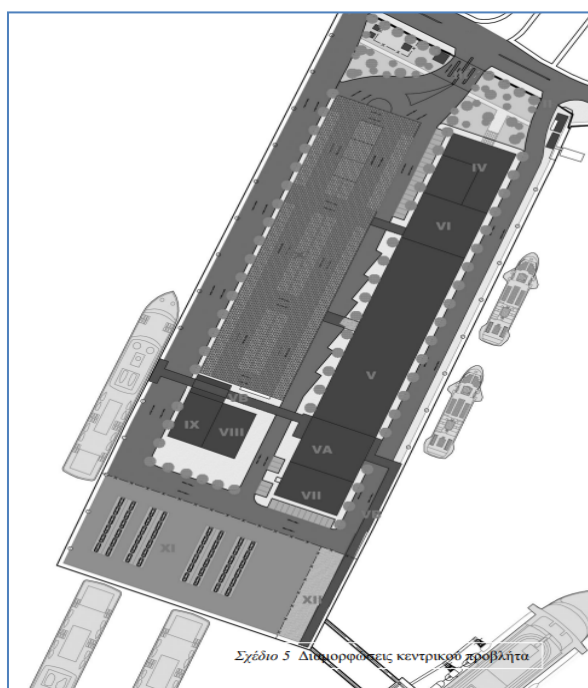
λόγω της σφοδρής αντίδρασης που συνάντησε τόσο από οργανώσεις πολιτών του Βόλου και κυρίως από τη Δημοτική Αρχή, με το σκεπτικό ότι η κατασκευή του έργου θα αλλοίωνε το χαρακτήρα του παραλιακού μετώπου της πόλης και θα δημιουργούσε δραστηριότητες που θα έβλαπταν τόσο το περιβάλλον, όσο και το υπάρχον τουριστικό προϊόν.

*“Σε αυστηρούς τόνους το Δημοτικό Συμβούλιο Βόλου στη συνεδρίασή του τη Δευτέρα θα εκφράσει την αντίδρασή του στις εξελίξεις που δρομολογεί ο Οργανισμός Λιμένος για κατασκευή μαρίνας στο «Κορδόνι». Το Δημοτικό Συμβούλιο θα απορρίψει τις τροποποιήσεις της μελέτης που κατέθεσε ο ΟΛΒ και θα ζητήσει από τη διοίκησή του να συνεργαστεί για να ξεκινήσει, άμεσα και με γρήγορες διαδικασίες, μία σοβαρή μελέτη αναζήτησης κατάλληλων χώρων με κριτήρια ορθολογικής χωροθέτησης, αποτελεσματικής λειτουργικότητας, αξιοποίησης υποβαθμισμένων περιοχών και, κυρίως, προστασίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος” (Naturahellas.blogspot, 2012).*

Στην παρούσα χρονική περίοδο (2021-2022), στην εν λόγω θέση πραγματοποιήθηκαν από την Τεχνική υπηρεσία της Ο.Λ.Β Α.Ε. έργα τοποθέτησης 15 pillars για την παροχή νερού και ρεύματος και χωροθέτησης 60 νέων θέσεων ελλιμενισμού σκαφών.

#### **6.4.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ.**

Συμφώνα με τον προτεινόμενο από το MasterPlan σχεδιασμό, η ανάπτυξη του Κεντρικού Προβλήτα αφορά την εξυπηρέτηση δραστηριοτήτων ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, με την κατασκευή ναυδέτων επί πασσάλων και πεζογεφυρών, σε συνδυασμό με την χρήση του κτηρίου “Ιάσων” ως passenger terminal, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 24.



Εικόνα 27. Διαμόρφωση Κεντρικού Προβλήτα. Πηγή: MasterPlanΟ.Λ.ΒΑ.Ε.

Όπως και στην περίπτωση της κατασκευής Μαρίνας σκαφών αναψυχής, έτσι και στην περίπτωση της ανάπτυξης του Κεντρικού Προβλήτα, ο σχεδιασμός των προτεινόμενων έργων, εγείρει ερωτήματα που σχετίζονται με:

- Την κατασκευή ναυδέτου επί πασσάλων για την πρόσδεση κρουαζιερόπλοιων στην νοτιοανατολική πλευρά του Κεντρικού Προβλήτα. Η κατασκευή αυτή παρά το γεγονός ότι προσθέτει μια επιπλέον θέση παραβολής, καθιστά αδύνατη, λόγω κατασκευής, την προσέγγιση οχημάτων ανεφοδιασμού και παραλαβής αποβλήτων των Κ/Π. Επίσης, μετά από επικοινωνία με στελέχη της τοπικής Πλοηγικής Υπηρεσίας και συζήτηση σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα, εκφράστηκαν επιφυλάξεις σχετικά με το κατά πόσο είναι δυνατός ο ελιγμός των κρουαζιερόπλοιων, εντός της λιμενολεκάνης (λόγω διαθέσιμων βαθών και διαθέσιμου χώρου), και η ασφαλής πρόσδεση αυτών, (ιδιαίτερα των μεγαλύτερων σε μέγεθος σκαφών), στο συγκεκριμένο ναύδετο.
- Τον συνωστισμό οχημάτων και επιβατών και την επακόλουθη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς ο Κεντρικός Προβλήτας αναμένεται να δεχτεί ένα πολύ μεγάλο όγκο οχημάτων εξυπηρέτησης των επιβατών κρουαζιέρας (κυρίως λεωφορεία), αλλά και οχήματα που σχετίζονται με την ακτοπλοΐα (ΙΧ και επαγγελματικά). Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων και οι αναχωρήσεις της ακτοπλοΐας πραγματοποιούνται κατά το διάστημα 07:00–10:00πμ (όπως προκύπτει από τους πίνακες δρομολογίων ακτοπλοΐας και από τις αναγγελίες κατάπλου Κ/Π που κοινοποιούνται στο Τμήμα Λιμενικών Εξυπηρετήσεων της Ο.Λ.Β. Α.Ε.).
- Η εφαρμογή του κώδικα ISPS, που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων, δεν είναι εύκολο να πραγματοποιηθεί στον συγκεκριμένο χώρο διότι πέραν των δραστηριοτήτων της ακτοπλοΐας, λειτουργούν γραφεία εκδόσεως εισιτηρίων, γραφεία εταιριών και χώρος αθλητικών δραστηριοτήτων, γεγονός που θα δημιουργήσει δυσχέρειες τόσο στον αποτελεσματικό έλεγχο του χώρου και των επιβατών, όσο και στην λειτουργία των προαναφερθέντων επιχειρήσεων.

#### **6.4.3 ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΣΕΜΠΟ**

Όσον αφορά την δραστηριότητα της διακίνησης Ε/Κ, σύμφωνα με τον σχεδιασμό που προτείνεται στο MasterPlan του λιμένα Βόλου, αυτή θα πρέπει, με την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών και την εγκατάσταση του ανάλογου εξοπλισμού να μεταφερθεί στην δυτική πλευρά του προβλήτα Νο2 του λιμένα, στον χώρο δηλαδή που μέχρι και την παρούσα χρονική περίοδο εξυπηρετείται η δραστηριότητα της Κρουαζιέρας.



Εικόνα 28. Προβλήτας Νο2 . Πηγή: MasterPlanΟ.Λ.ΒΑ.Ε.

Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου σκέλους του MasterPlan, είναι απαραίτητη η μεταφορά των δραστηριοτήτων της Κρουαζιέρας στον Κεντρικό Προβλήτα του λιμένα Βόλου. Όπως όμως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα ο προτεινόμενος σχεδιασμός, ενδέχεται να αντιμετωπίσει αρκετά προβλήματα, τόσο στον τομέα της κατασκευής των αναγκαίων υποδομών, όσο και στον τομέα της οργάνωσης και εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού, πλοίων και οχημάτων. Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι για την επιτυχή εφαρμογή του σχεδίου, θα πρέπει να επιλυθεί μια σειρά θεμάτων που ενδέχεται να προκύψουν.

Επίσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα προγραμματισμό του MasterPlan ο σχεδιαζόμενος σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων.

- Θα έχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης 140.000 TEUS ετησίως.
- Προϋποθέτει παρεμβάσεις στο εσωτερικό οδικό δίκτυο και κατασκευή αυτόνομης πύλης εισόδου - εξόδου.
- Προϋποθέτει την αγορά και εγκατάσταση νέου εξοπλισμού, και την πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού.

Ο προβλεπόμενος προϋπολογισμός του έργου του ΣΕΜΠΟ και η κατανομή εκταμιεύσεων ανά έτος παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

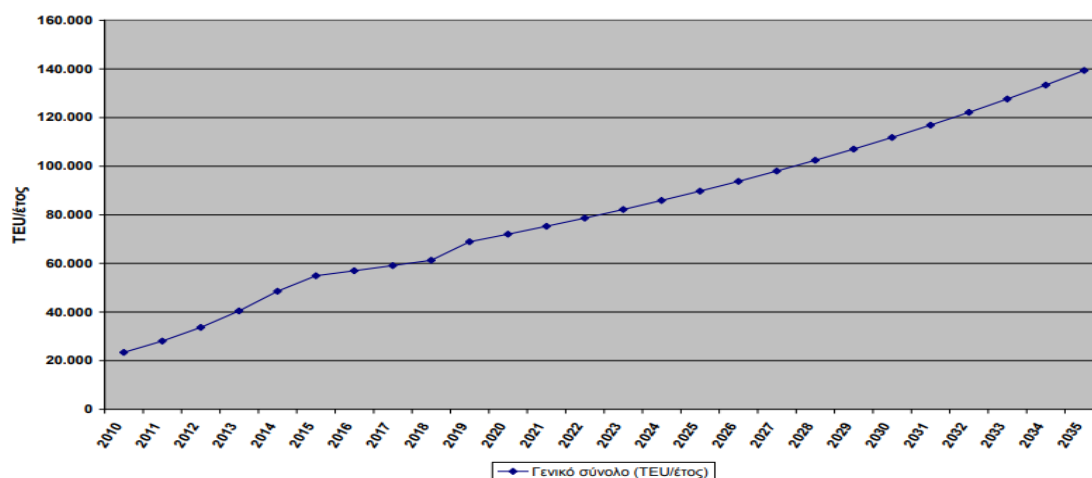
Πίνακας 29. Προϋπολογισμός έργου ΣΕΜΠΟ Ο.Λ.Β. Α.Ε.

	ΣΥΝΟΛΟ	1ο ΕΤΟΣ	2ο ΕΤΟΣ	3ο ΕΤΟΣ
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	6.040.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €	2.040.000 €
ΚΤΗΡΙΑΚΑ ΕΡΓΑ	3.745.000 €	745.000 €	1.000.000 €	2.000.000 €
Η/Μ ΕΡΓΑ	11.322.000 €	5.000.000 €	3.000.000 €	3.322.000 €
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>21.107.000 €</b>	<b>7.745.000 €</b>	<b>6.000.000 €</b>	<b>7.362.000 €</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΜΕ ΦΠΑ</b>	<b>25.961.610 €</b>	<b>9.526.350 €</b>	<b>7.380.000 €</b>	<b>9.055.260 €</b>

Πηγή. Παπαμιχαήλ 2012.

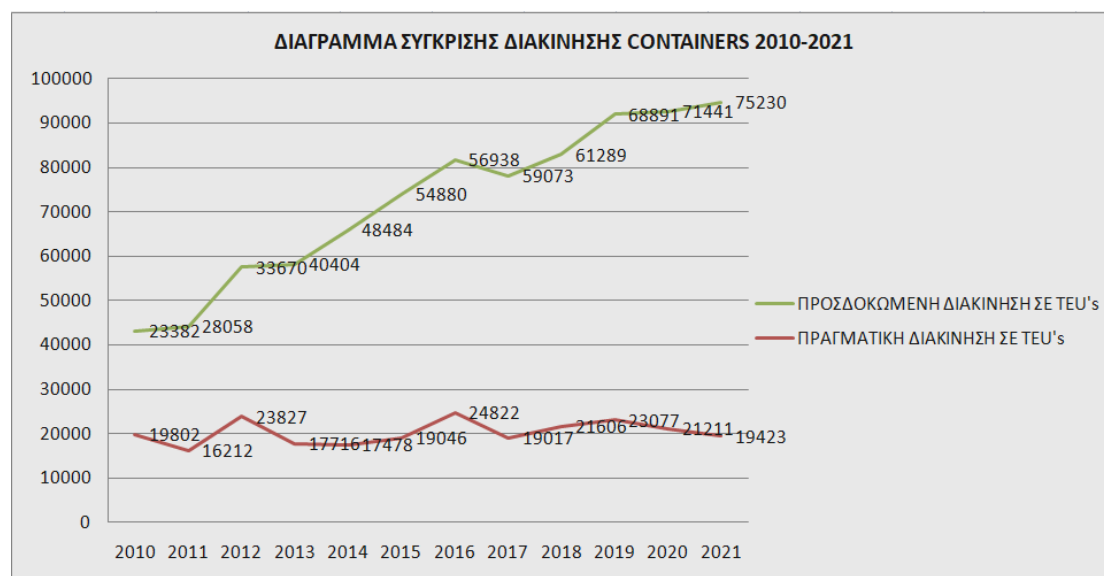
Με βάση τα παραπάνω στοιχεία γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η κατασκευή και λειτουργία του ΣΕΜΠΟ απαιτεί τη διάθεση σημαντικών πόρων (περίπου 26 εκατομμύρια ευρώ) και η βιωσιμότητα του επιχειρήματος αυτού στηρίζεται στις

προβλέψεις σύμφωνα με τις οποίες ο διακινούμενος όγκος εμπορευματοκιβωτίων θα διαμορφωθεί στα επόμενα έτη (2010-2035) σύμφωνα με το διάγραμμα..



Διάγραμμα13. Προβλεπόμενος όγκος διακίνησης Ε/Κ 2010-2035.Πηγή MasterPlanΟ.Λ.ΒΑ.Ε.

Σύμφωνα όμως με τα πραγματικά στοιχεία διακίνησης Ε/Κ στο λιμένα Βόλου (2000-2021), παρατηρείται ότι στα συμπίπτοντα έτη (2010-2021), υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση όσον αφορά την προσδοκώμενη από το MasterPlan διακίνηση Ε/Κ και τα πραγματικά μεγέθη αυτής, όπως προέκυψαν από τις εμπορικές δραστηριότητες του λιμένα.



Διάγραμμα 14. Σύγκριση διακίνησης Ε/Κ 2000-2021.ΠηγήΟ.Λ.ΒΑ.Ε. Ίδια επεξεργασία.

Για παράδειγμα για τα έτη 2020 και 2021 η προσδοκώμενη διακίνηση θα έπρεπε να πλησιάζει τα 75.000 και 80.000 TEU αντίστοιχα, ενώ τα πραγματικά μεγέθη κινούνται σε πολύ μικρότερες τιμές (21.211 και 19.423 TEU). Ανάλογες διαφορές παρατηρούνται και για τα υπόλοιπα έτη. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία γεννάται το εύλογο ερώτημα σχετικά με το κατά πόσο η σχεδιαζόμενη επένδυση μπορεί να καταστεί βιώσιμη και να αποφέρει κέρδη στην επιχείρηση ,από την στιγμή που ο πραγματικός διακινούμενος όγκος Ε/Κ δεν φαίνεται να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του αρχικού σχεδιασμού.



## **7. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ**

### **7.1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΩΛΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ**

Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ η διαδικασία αξιοποίησης των λιμένων μέσω της παραχώρησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών τους παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα (Naftemporiki, 2013).

- Το Ελληνικό Δημόσιο θα εισπράξει άμεσα το οικονομικό αντάλλαγμα, γεγονός που αποτελεί βασική επιδίωξη των σχεδιασμών ανάταξης της Ελληνικής οικονομίας.
- Σε επίπεδο διαδικασιών, είναι απλούστερη και συντομότερη διαδικασία, αφού δεν είναι απαραίτητη η εφαρμογή χρονοβόρων και περίπλοκων κοινοτικών οδηγιών.
- Οι επενδυτές υποχρεούνται να αναλάβουν το σύνολο των δραστηριοτήτων των λιμένων, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνεται η αξιοποίηση δραστηριοτήτων που έχουν έλασσον επενδυτικό ενδιαφέρον, λόγω μειωμένης κερδοφορίας, ενώ η ανάπτυξή τους είναι κοινωνικά επιβεβλημένη, όπως για παράδειγμα οι ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες και η ακτοπλοΐα.
- Πραγματοποίηση επενδύσεων, με δέσμευση των επενδυτών.
- Στην περίπτωση διάθεσης του πακέτου μετοχών των λιμένων, (ακόμη και του 100% αυτών), το σύνολο της λιμενικής ζώνης και των υποδομών και αναδομών, (ήδη υπαρχόντων η προγραμματισμένων να κατασκευαστούν από τον επενδυτή), παραμένουν στην κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου. Το δικαίωμα χρήσης των περιουσιακών στοιχείων ισχύει τεχνικά μόνο για τη διάρκεια της παραχώρησης, ενώ η γη εξακολουθεί να ανήκει στο Δημόσιο και η πολιτεία διατηρεί το δικαίωμα να καταγγείλει την παραχώρηση υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οπότε δεν μπορεί να γίνεται λόγος για πλήρη ιδιωτικοποίηση. Σε όλα τα άλλα σημεία, η δημόσια λιμενική αρχή αντικαθίσταται από τον πλειοδότη που ενεργεί ως ιδιοκτήτης, ρυθμιστής, διαχειριστής και φορέας εκμετάλλευσης ολόκληρου του λιμένα.

### **7.1.2 Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης η οποία πραγματοποιήθηκε ουσιαστικά με την πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών τους, δημιούργησε μια νέα δυναμική στο χώρο της Ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας.

Σύμφωνα με τους Βαγγέλα και Πάλη την πενταετία 2017 έως 2021, η διακίνηση containers στον Πειραιά αυξήθηκε κατά 28%, προσεγγίζοντας τα 5,3 εκατομμύρια TEU. Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί το πέμπτο μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης και το τρίτο μεγαλύτερο στην ευρύτερη περιοχή της Μεσόγειου μετά τη Βαλένθια και την Ταγγέρη.

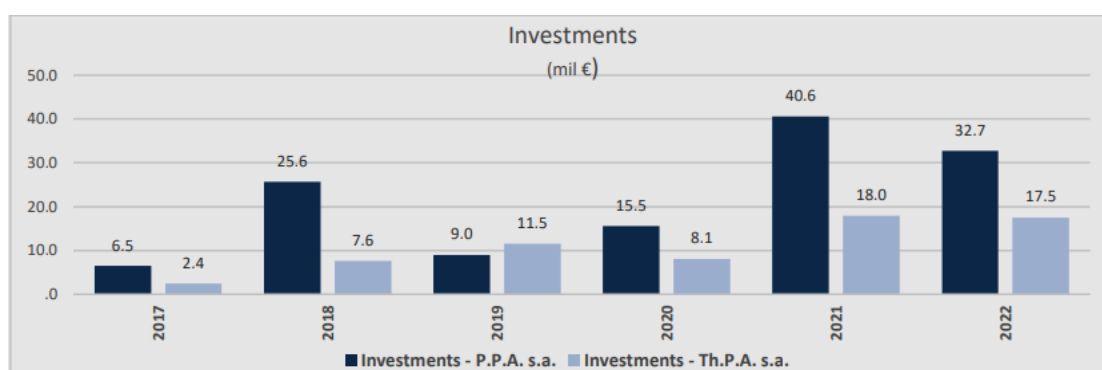


Όσον αφορά τα μεγέθη των πλοίων που κατέπλευσαν στον Πειραιά, στα τέλη του 2021, το 9% των προσεγγίσεων αφορούσαν πλοία χωρητικότητας 12.500-18.000 TEU, με το 5% αυτών να αφορά πλοία χωρητικότητας άνω των 18.000 TEU. Από το 2018 και έπειτα, ο Πειραιάς εξυπηρετεί πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας άνω των 20.000 TEU.

Επίσης, η συνδεσιμότητα του λιμένα του Πειραιά έχει αποκτήσει νέα δυναμική. Αποτελεί πλέον σημαντικότερο κόμβο ο οποίος συνδέεται με 72 λιμάνια σε 30 χώρες (δεκαεπτά Ευρωπαϊκές, δέκα Ασιατικές και τρεις Αφρικανικές). Ακόμη, συνδέεται απευθείας με μερικούς από τους μεγαλύτερους λιμένες παγκοσμίως, όπως η Σιγκαπούρη, το Port Klang (Μαλαισία), το Colombo (Σρι Λάνκα), το Ρότερνταμ και η Αμβέρσα. Πλοία τροφοδοσίας εξυπηρετούν λιμένες στην Τουρκία, στην Ιταλία, στην Ελλάδα, στην Αίγυπτο και στο Ισραήλ.

Όσον αφορά τον λιμένα της Θεσσαλονίκης, η συνδεσιμότητα του έχει αναπτυχθεί εξίσου σε μεγάλο βαθμό. Συνδέεται απευθείας με 22 λιμένες (αύξηση της τάξης του 53%), σε 12 χώρες (αύξηση της τάξης του 62%). Το 36% των προσεγγίσεων στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης αφορά πλοία της MSC. Η σχετιζόμενη με την ιδιοκτησία του λιμένα (Terminal Link) CMA-CGM, εκτελεί επίσης συχνές προσεγγίσεις στο λιμάνι (19%), με τα πλοία της COSCO και X-Press να αποτελούν τους δεύτερους σε συχνότητα χρήστες. (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2022).

Τέλος, σύμφωνα με τους Γιαντσή και Βουδικάρη (2023), οι διαδικασίες παραχώρησης των δύο λιμένων συνοδεύτηκαν από την δέσμευση εκ μέρους των αναδόχων για την πραγματοποίηση επενδύσεων. Στην περίπτωση του λιμένα Πειραιά (P.P.As.a.) το ύψος των επενδύσεων έφτασε το πόσο των 294 εκατομμυρίων ευρώ περίπου και τα οποία ολοκληρώθηκαν το 2018 με την αποπεράτωση του Προβλήτα III. Κάποιες καθυστερήσεις στην κατασκευή του νέου terminal κρουαζιέρας σημειώθηκαν λόγω νομικών/διοικητικών ζητημάτων με το Ελληνικό Δημόσιο. Στην περίπτωση του λιμένα της Θεσσαλονίκης (Th.P.As.a.) το επενδυτικό πλάνο έφτασε στο πόσο των 180 εκατομμυρίων ευρώ. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η σωρευτική εξέλιξη των επενδύσεων για τους δύο λιμένες για τα έτη 2017-2022.



Διάγραμμα 15. Σωρευτική εξέλιξη επενδύσεων P.P.A s.a. και Th.P.As.a.2017-2022.Πηγή Γιαντσή & Βουδικάρης (2023).

## 7.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΩΛΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ - ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η ιδιωτικοποίηση ενός λιμένα με βάση το μοντέλο πώλησης μετοχών που όπως προαναφέρθηκε δίνει τη δυνατότητα στον πλειοδότη της πλήρους διαχείρισης του λιμένα, ενέχει τον κίνδυνο της μονομερούς εφαρμογής υψηλών τιμολογίων παροχής υπηρεσιών, εν αντιθέσει με την τιμολογιακή πολιτική ενός δημοσίου φορέα που δεν είναι απαραίτητο, λόγω του χαρακτήρα κοινής ωφέλειας του, να παρουσιάζει τόσο μεγάλα κέρδη. Από την άλλη πλευρά ένας ιδιωτικός φορέας πρέπει να παρουσιάζει κερδοφορία, ώστε να αποδίδει μερίσματα σε μετόχους, χρηματοδότες και επενδυτές.(Γκιτσάκης, 2004).

Στην περίπτωση της Ο.Λ.Π Α.Ε. μείζονα προβλήματα δημιουργήθηκαν και στην φάση της υλοποίησης του MasterPlan του λιμένα μετά την από προσφυγή φορέων και κατοίκων του Πειραιά κατά της επέκτασης του επιβατικού λιμένα, (προβλήτα της κρουαζιέρας), στο Συμβούλιο Της Επικρατείας το οποίο έκρινε πως η έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων(ΣΜΠΕ) έπρεπε να προηγηθεί του MasterPlan, κάτι το οποίο δεν συνέβη το 2013, όταν και εντάχθηκε το έργο στις επενδύσεις της Ο.Λ.Π. Α.Ε., ούτε το 2019, όταν εγκρίθηκε το νέο MasterPlan του λιμένα. Εν τέλει τον Ιούνιο του 2022 η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) ενέκρινε το αναθεωρημένο MasterPlan για την Ο.Λ.Π Α.Ε, ξεμπλοκάροντας έτσι ουσιαστικά την συνέχιση των σχεδιαζόμενων έργων. (Καθημερινή, 2022)

Τα ανωτέρω γεγονότα είχαν επίσης ως αποτέλεσμα να θέσουν σε τροχιά αντιπαράθεσης τον στρατηγικό επενδυτή με την τοπική κοινωνία και τους όμορους δήμους, όσον αφορά περιβαλλοντικά και πολεοδομικά θέματα, αλλά και με την ντόπια επιχειρηματικότητα, καθώς η δημιουργία των προβλεπόμενων ξενοδοχειακών μονάδων και πολυκαταστημάτων στον χώρο του λιμένα, τα οποία πιστεύεται θα λειτουργήσουν εις βάρος της τοπικής αγοράς. Χαρακτηριστική είναι η δήλωση του δημάρχου Περάματος. *“έχω προσφύγει κι εγώ προσωπικά ως Δήμαρχος Περάματος μαζί με άλλους αυτοδιοικητικούς και πολίτες κατά του Ελληνικού δημοσίου, ζητώντας να ακυρωθούν οι διοικητικές πράξεις με τις οποίες αδειοδοτήθηκαν τα έργα της ΟΛΠ Α.Ε., υπογραμμίζοντας ταυτόχρονα το γεγονός πως τα έργα αυτά θα επιφέρουν σοβαρή και μη αναστρέψιμη επιδείνωση των όρων διαβίωσης των πολιτών, καθώς και την υποβάθμιση του υπάρχοντος φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος.”*(Portnet, 2022).

Όσον αφορά την περίπτωση της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., τον Μάρτιο του 2022 συμπληρώθηκε μια τετραετία από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού και το έργο της επέκτασης του έκτου προβλήτα έχει σημειώσει σημαντικές καθυστερήσεις, καθώς δεν έχει αναδειχθεί ο ανάδοχος του έργου, παρά το γεγονός ότι έχει παρέλθει σχεδόν ένα έτος από την υποβολή των οριστικών προσφορών (5/2/2021). Τα έργα αποκατάστασης των εγκαταστάσεων του επιβατικού σταθμού, ενώ θα έπρεπε να έχουν περατωθεί μέχρι το 2022, έλαβαν παράταση μέχρι το 2025, ενώ δεν έχουν προγραμματιστεί δράσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής και της μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του λιμένα, όπως για παράδειγμα η ηλεκτροδότηση και ηλεκτροφόρτιση πλοίων και μηχανολογικού

εξοπλισμού, η εγκατάσταση ΑΠΕ και η μείωση της επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας από τη φορτοεκφόρτωση χύδην φορτίων. (Τοζίδης, 2022).

### **7.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΕΕΣΥΠ (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.)**

Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η παρουσίαση ενός εναλλακτικού μοντέλου ανάπτυξης και αξιοποίησης του λιμένα Βόλου υπό την ένταξη του στο χαρτοφυλάκιο της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών & Περιουσίας Α.Ε.

#### **7.3.1 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε. (ΕΕΣΥΠ).**

Η Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας λειτουργεί προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος, ακολουθώντας τις αρχές της ιδιωτικής οικονομίας. Ιδρύθηκε με σκοπό να εξυπηρετεί συγκεκριμένους δημόσιους σκοπούς. Στόχος της Εταιρείας σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα είναι η αύξηση της αξίας και η βελτίωση της απόδοσης του χαρτοφυλακίου περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται, μέσα από την αξιολόγηση και την προώθηση των καλύτερων διαθέσιμων στρατηγικών και την επίτευξη επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας. Επιπλέον, η Εταιρεία ενθαρρύνει μεταρρυθμίσεις στις δημόσιες επιχειρήσεις μέσω της αναδιάρθρωσης, της εφαρμογής βέλτιστης εταιρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας, και της προώθησης της υπεύθυνης διοίκησης, της κοινωνικής ευθύνης, της καινοτομίας και των βέλτιστων εταιρικών πρακτικών.

#### **Χαρακτηριστικά ΕΕΣΥΠ**

- Προβλέφθηκε αρχικά ως νέο ανεξάρτητο Ταμείο βάση του Ν.4336/2015.
- Ο αρχικός τίτλος ήταν το «Ταμείο».
- Ιδρύθηκε τελικά με το άρθρο 184 του ν.4389/2016 ως «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε.» και συμπληρώθηκε από τις διατάξεις των ν.4548/2018 και ν.4972/2022.
- Η διεθνής ονομασία είναι Hellenic Corporations of Assets and Participations (H.C.A.P.).
- Αποκτά νομική προσωπικότητα με την καταχώρησή του στο Γ.Ε.Μ.Η.
- Διέπεται τόσο από τον Νόμο Σύστασής της όσο κι από το Εταιρικό Δίκαιο (Ν.2190/1920).
- Απολαμβάνει όλα τα διοικητικά, οικονομικά φορολογικά και δικαστικά προνόμια του Δημοσίου.

#### **Στόχοι ΕΕΣΥΠ.**

- Διαχείριση περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου μεγάλης αξίας.
- Διασφάλιση της αξίας της δημόσιας περιουσίας.
- Δημιουργία προστιθέμενης αξίας.
- Αύξηση της αξίας περιουσιακών στοιχείων.
- Ρευστοποίηση δημόσιων περιουσιακών στοιχείων. (Κοϊμτζόγλου, 2017).

#### **7.3.1.1 ΔΟΜΗ ΕΕΣΥΠ**

Το χαρτοφυλάκιο της ΕΕΣΥΠ περιλαμβάνει τέσσερις εταιρείες ως Άμεσες Ουγατρικές, το Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (ΤΧΣ), το Ταμείο

Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), η Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) και η εταιρεία (Συμμετοχές 5G Α.Ε.), ενώ οι συμμετοχές του Ελληνικού Δημοσίου σε δημόσιες επιχειρήσεις οι οποίες έχουν μεταφερθεί στην ΕΕΣΥΠ αναφέρονται ως *Λοιπές Θυγατρικές*. Αυτές μεταφέρθηκαν στην ΕΕΣΥΠ από την 1/1/2018, ενώ η ΓΑΙΑΟΣΕ μεταφέρθηκε την 1/7/2018.



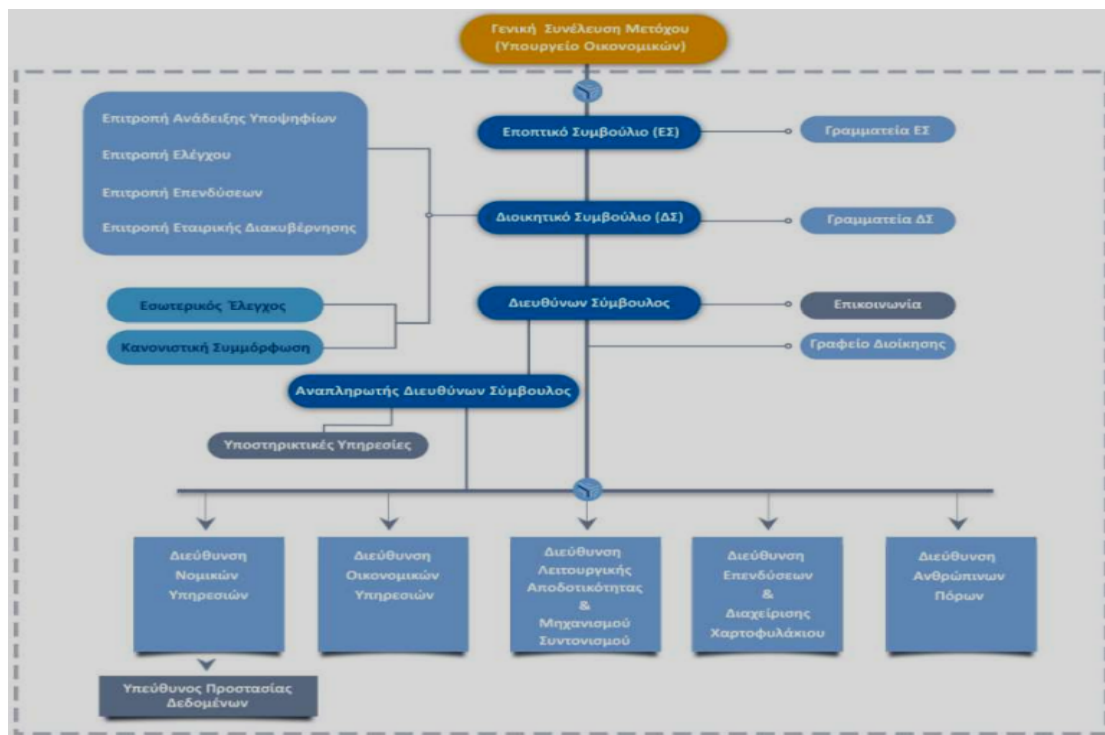
Διάγραμμα 16. Δομή ΕΕΣΥΠ . Πηγή: ΕΕΣΥΠ.

Τα διοικητικά όργανα της Εταιρείας περιλαμβάνουν τη Γενική Συνέλευση του μετόχου, το Εποπτικό Συμβούλιο, το Διοικητικό Συμβούλιο και τους Ελεγκτές. Το κύριο διοικητικό όργανο της Εταιρείας είναι η Γενική Συνέλευση του μετόχου, δηλαδή το Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο εκπροσωπείται από τον Υπουργό Οικονομικών. Η Γενική Συνέλευση του μετόχου είναι το μόνο όργανο που έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει αποφάσεις για ζητήματα που, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εμπίπτουν στην αποκλειστική δικαιοδοσία της, με εξαίρεση την εκλογή και την παύση των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας, τον καθορισμό των αμοιβών τους και την τροποποίηση του Καταστατικού. Αυτά τα ζητήματα ρυθμίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4389/2016. Το Εποπτικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την εποπτεία του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας και διασφαλίζει τη λειτουργία του σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 4389/2016, του Καταστατικού και του Εσωτερικού Κανονισμού, προς όφελος της Εταιρείας και του δημόσιου συμφέροντος. Το Εποπτικό Συμβούλιο αποτελείται από πέντε μέλη, τα οποία διορίζονται από τη Γενική Συνέλευση του μοναδικού μετόχου.

- Τρία μέλη διορίζονται από τον μοναδικό μέτοχο με την σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας.
- Δύο μέλη, διορίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος του Εποπτικού

Συμβουλίου, ενεργώντας από κοινού, με την σύμφωνη γνώμη του Υπουργείου Οικονομικών.

Το Διοικητικό Συμβούλιο ασκεί τις εξουσίες και αρμοδιότητες που προβλέπονται από άρθρο 192 του ν. 4389/2016. Αναλυτικότερα “το Διοικητικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τη διοίκηση της Εταιρείας και την επίτευξη των στόχων της. Το ΔΣ αποφασίζει επί όλων των θεμάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση της Εταιρείας, εκτός από τα ζητήματα που σύμφωνα με τις διατάξεις του ως άνω νόμου εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του Εποπτικού Συμβουλίου ή της Γενικής Συνέλευσης. Τα μέλη του ΔΣ εκλέγονται από το Εποπτικό Συμβούλιο σύμφωνα με τις διατάξεις του ίδιου νόμου. Τέλος, ένας εκπρόσωπος που ορίζεται από κοινού από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας παίρνει μέρος στις συνεδριάσεις του ΔΣ της Εταιρείας, ως παρατηρητής χωρίς όμως δικαίωμα ψήφου.”(Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΕΕΣΥΠ, 2020).



Διάγραμμα17. Οργανόγραμμα ΕΕΣΥΠ . Πηγή: ΕΕΣΥΠ.

### 7.3.1.2 ΛΟΙΠΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΕΣΥΠ

Στην δομή της ΕΕΣΥΠ περιλαμβάνεται η συμμετοχή (είτε πλειοψηφική, είτε μειοψηφική) σε δημόσιους οργανισμούς οι οποίοι δραστηριοποιούνται σε σημαντικούς τομείς της οικονομίας της χώρας. Η πολιτική αυτή έχει ως σκοπό την επίτευξη της βέλτιστης διαχείρισης και την αύξηση της αξίας των οργανισμών αυτών, μέσω του εξορθολογισμού των μεθόδων λειτουργίας και διοίκησης.

Μη εισηγμένες δημόσιες επιχειρήσεις	
	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής Α.Ε. (100 %)
	Και οι κατά 100% θυγατρικές ΤΟΥ
	Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε.
	Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.
	Οργανισμός Κεντρικών Αγορών και Αλιείας Α.Ε. (100%)
	Κεντρική Αγορά Θεσσαλονίκης Α.Ε. (100 %)
	Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου (100 %)
	Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης - HELEXPO Α.Ε. (100 %)
	Ελληνικά Ταχυδρομεία Α.Ε. (90 %)*****
	Ελληνικές Αλυκές Α.Ε. (55,19 %)
	ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. (100%) από 01.07.2018
	Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών "Σπύρος Λούης" ***
Εισηγμένες εταιρείες Κοινής Ωφέλειας	
	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού Α.Ε. (34,123 %)
	Εταιρεία Ύδρευσης Αποχέτευσης Πρωτεύουσας (50 %+1 μετοχή)
	Εταιρεία Ύδρευσης Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης (50 %+1 μετοχή)
<p>Σημείωση για ΕΥΔΑΠ και ΕΥΑΘ: όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ε' του νόμου 4389/2016, «με την επιφύλαξη των περιορισμών που προκύπτουν από το Σύνταγμα και της υποχρέωσης συμμόρφωσης στις δικαιοτικές αποφάσεις»</p>	

Εικόνα 29. Λοιπές Θυγατρικές ΕΕΣΥΠ . Πηγή: ΕΕΣΥΠ.

Σύμφωνα με την Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΕΕΣΥΠ του 2020 “Οι Δημόσιες Επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στο χαρτοφυλάκιο της ΕΕΣΥΠ καλούνται μέσω κατάλληλου στρατηγικού, επιχειρηματικού και λειτουργικού σχεδιασμού και παρακολούθησης, να διασφαλίσουν την εύρυθμη λειτουργία τους στις παρούσες συνθήκες, καθώς και να δημιουργήσουν οικονομική και κοινωνική αξία μακροπρόθεσμα, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη θέση της κάθε εταιρείας στην εκάστοτε αγορά, όσο και τις δυνατότητες για αξιοποίηση στρατηγικών πρωτοβουλιών και συνεργασιών.”

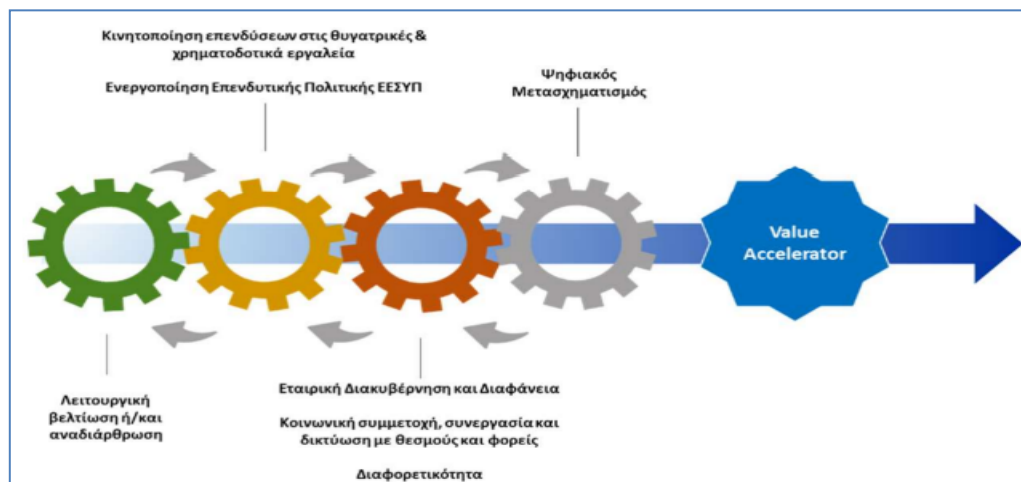
### 7.3.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ Ο.Λ.Β.Α.Ε. ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΤΙΣ ΛΟΙΠΕΣ ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΕΕΣΥΠ

Η ένταξη του Οργανισμού Λιμένος Βόλου στο χαρτοφυλάκιο της ΕΕΣΥΠ παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης όσον αφορά την οργάνωση, την λειτουργία και την χρηματοδότηση δραστηριοτήτων και επενδύσεων, σύμφωνα με τις παρακάτω βασικές αρχές.

- Της ανάπτυξης του ανθρώπινου δυναμικού.
- Της εφαρμογής νέων ιδεών και τεχνολογιών με σκοπό την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, (ποιοτικές και σύγχρονες υπηρεσίες που να εξυπηρετούν τις ανάγκες του καταναλωτικού κοινού με ανταγωνιστικό κόστος.)
- Του εξορθολογισμού των logistics.
- Της αξιολόγησης και διαμόρφωσης της κατάλληλης κεφαλαιακής διάρθρωσης με αξιοποίηση κεφαλαίων από ποικίλες πηγές για τη χρηματοδότηση επενδύσεων.
- Της βελτίωσης της λειτουργικής αποδοτικότητάς τους σε σχέση με τον ιδιωτικό τομέα.
- Της δημιουργίας συνολικότερων οφελών σε σχέση και με τον κοινωνικό τους ρόλο.
- Της λειτουργίας με υπευθυνότητα, διαφάνεια και λογοδοσία.

#### 7.3.2.1 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕΣΥΠ

Η ΕΕΣΥΠ λειτουργεί ως παράγοντας δημιουργίας και επαύξησης της αξίας (Value Accelerator), των Οργανισμών που περιλαμβάνονται στο χαρτοφυλάκιο της, υλοποιώντας πολιτικές επενδύσεων, λειτουργικής βελτίωσης, επενδυτικών πολιτικών, ψηφιακού μετασχηματισμού και εταιρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας.



Εικόνα 30. Λειτουργικοί στόχοι ΕΕΣΥΠ. Πηγή: ΕΕΣΥΠ.

Η Ο.Λ.Β.Α.Ε. δύναται, στο πλαίσιο ένταξής της στην ΕΕΣΥΠ, και περιλαμβανομένη στο Στρατηγικό Σχεδιασμό αυτής, να επωφεληθεί από την υλοποίηση των παραπάνω αναπτυξιακών πολιτικών, ώστε να βελτιώσει τη θέση της στον τομέα της λιμενικής βιομηχανίας.

#### 7.3.2.2.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Βάσει του Νόμου 4972 (ΦΕΚ Α' 181/23-09-2022) για την Εταιρική Διακυβέρνηση των Ανωνύμων Εταιρειών του Δημοσίου και των θυγατρικών της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας, επιτρέπεται η πρόσληψη προσωπικού με συμβάσεις ορισμένου χρόνου (Άρθρο 31) για την κάλυψη ειδικών αναγκών που απαιτούν εξειδικευμένη εμπειρία ή σπουδές για την εκτέλεση ειδικών έργων. Με αυτήν τη διαδικασία, καλύπτονται οι έκτακτες ανάγκες της υπηρεσίας και διασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία της.

Επιπλέον, σύμφωνα με το Άρθρο 33 του ίδιου νόμου, οι λοιπές θυγατρικές της ΕΕΣΥΠ μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις μίσθωσης έργου με φυσικά πρόσωπα για την υποστήριξη ολοκλήρωσης έργων που εκτελούν βάσει των καταστατικών τους σκοπών. Επίσης, έχουν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις δανεισμού εργαζομένων με εταιρείες του ιδιωτικού τομέα (παρόχους υπηρεσιών).

Ακόμη, επιτρέπεται η μεταφορά εργαζομένων μεταξύ των λοιπών θυγατρικών έπειτα από πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος (με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου), ή έπειτα από αίτηση του εργαζομένου, υπό την προϋπόθεση το ποσοστό κάλυψης των οργανικών θέσεων που προβλέπονται στο οργανόγραμμα του φορέα προέλευσης να είναι 65% τουλάχιστον. Για τις περιπτώσεις των λοιπών θυγατρικών που αποτελούν όμιλο εταιρειών, οι μετακινήσεις εργαζομένων λαμβάνουν χώρα με απόφαση των Διοικητικών Συμβουλίων αυτών.

Όσον αφορά την τοποθέτηση των μελών των Διοικητικών Συμβουλίων, αυτή λαμβάνει χώρα μέσα από διαφανείς διαδικασίες επιλογής με γνώμονα την μακρόχρονη εμπειρία τόσο στον ιδιωτικό όσο και ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς και με την κατοχή τυπικών προσόντων. (Σύμφωνα με την Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΕΕΣΥΠ του 2020, το 90% των νέων μελών που διορίστηκαν στα Διοικητικά Συμβούλια διαθέτει μεταπτυχιακό ή και διδακτορικό τίτλο στα Οικονομικά, τα Χρηματοοικονομικά, τη Διοίκηση Επιχειρήσεων κ.α.).

Σύμφωνα με τις παραπάνω ρυθμίσεις γίνεται αντιληπτό ότι δημιουργείται ένα πλαίσιο εύρυθμης λειτουργίας των επιχειρήσεων, μέσω:

- Νομοθετικών τροποποιήσεων στη διαδικασία προσλήψεων στις θυγατρικές και ενδυνάμωσης του ανθρώπινου δυναμικού.
- Προσαρμογής της λειτουργίας στη νομοθετική μεταρρύθμιση, επικαιροποίησης των εσωτερικών κανονισμών, προσαρμογής των οργανογραμμάτων με το νέο επιχειρηματικό πλάνο, εντοπισμού αλληλοεπικαλύψεων κ.α.
- Βελτιστοποίησης της αξιοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού με την μεταφορά τεχνογνωσίας ανάμεσα στις θυγατρικές εταιρίες.
- Ενίσχυση της διαφορετικότητας, ισότητας και συμπεριληπτικότητας στο Υπερταμείο και στις θυγατρικές.
- Σχεδιασμού συστημάτων αξιολόγησης απόδοσης των εργαζόμενων και συστημάτων ανταμοιβής. (Στρατηγικό Σχέδιο ΕΕΣΥΠ 2022 -2024).



#### **7.3.2.2.2 ΨΗΦΙΑΚΟΣ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ**

Διαμέσου της αναβάθμισης των πληροφοριακών συστημάτων των Οργανισμών, της αυτοματοποίησης διαδικασιών, της υιοθέτησης νέων τεχνολογιών (cloud services, 5G, ERP, κ.α.) και της συνεχούς εκπαίδευσης πάνω σε αυτές, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την αρτιότερη εξυπηρέτηση των πολιτών, τη μείωση του λειτουργικού κόστους, την βέλτιστη διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού και κατά συνέπεια την εξασφάλιση της βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης.

Στο πλαίσιο της λειτουργίας του Δικτύου Καινοτομίας Δημοσίου Τομέα, που ιδρύθηκε το 2020 με πρωτοβουλία του Υπουργείου Εσωτερικών με σκοπό την δικτύωση και προώθηση της συνεργασίας των Δημοσίων Οργανισμών για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων, η Ομάδα Καινοτομίας της ΕΕΣΥΠ, δραστηριοποιείται στην έρευνα και αξιοποίηση συνεργασιών και βέλτιστων πρακτικών και προτύπων καινοτομίας, μεταξύ των επιχειρήσεων που ανήκουν στο χαρτοφυλάκιο της, όπως και στην διασύνδεση τους με τον ιδιωτικό τομέα και την ακαδημαϊκή κοινότητα. (Ετήσια Οικονομική Έκθεση ΕΕΣΥΠ, 2020)

#### **7.3.2.2.3 ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ & ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ**

Οι διαφανείς διαδικασίες στην λειτουργία των σύγχρονων επιχειρήσεων σε συνδυασμό με την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών και προϊόντων αποτελούν αναμφισβήτητα, καταλυτικό παράγοντα στην επίτευξη των επιχειρηματικών τους στόχων και στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας τους. Η ΕΕΣΥΠ στο πλαίσιο αυτών των επιδιώξεων σχεδιάζει και υλοποιεί πολιτικές.

- Δημιουργίας επιτροπών ελέγχου και μονάδων εσωτερικού ελέγχου σε όλες τις θυγατρικές.
- Διαδικασίας προμηθειών με αυστηρές αλλά και ευέλικτες πολιτικές σύναψης συμβάσεων.
- Ελέγχου λειτουργίας ΔΣ θυγατρικών μέσω αξιολόγησης της απόδοσης των μελών τους.
- Προγραμμάτων επιχειρηματικής ηθικής και κανονιστικής συμμόρφωσης.
- Δημιουργίας συστημάτων αναφορών με μηχανισμούς διαχείρισης αναφορών όσον αφορά περιστατικά διαφθοράς, παραβατικότητας κ.α., παρενόχλησης κ.α.
- Δημιουργίας κεντρικού συστήματος αναφορών για την εξασφάλιση ότι το σύνολο των θυγατρικών αναφέρονται απευθείας στο Υπερταμείο, ως αποκλειστικά υπεύθυνος φορέας για την αξιολόγηση της απόδοσής τους (για τις λοιπές θυγατρικές).
- Προώθηση της εικόνας των θυγατρικών σχετικά με την επιχειρηματική ηθική.

#### **7.3.2.2.4 ΠΕΛΑΤΟΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ & ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Συμφωνά με τον Στρατηγικό Σχεδιασμό της ΕΕΣΥΠ απαραίτητη προϋπόθεση ανάπτυξης αποτελεί η κατανόηση των αναγκών των πελατών, των συνεργατών και των πολιτών με σκοπό την παραγωγή αποτελεσμάτων για όλες τις πλευρές ανεξαιρέτως. Οι Δημόσιοι Οργανισμοί που εντάσσονται στο χαρτοφυλάκιο της εταιρίας θα πρέπει να αναθεωρήσουν τον τρόπο συναλλαγής με το κοινό τους και να

υλοποιήσουν επενδυτικά σχέδια μέσω συμμετοχικών και πελατοκεντρικών διαδικασιών ως εξής:

#### **Ενοποίηση Υπηρεσιών**

- Διασύνδεση με υπηρεσίες που παρέχει το δημόσιο και ιδιωτικός τομέας
- Διασύνδεση με τις υπόλοιπες εταιρείες του χαρτοφυλακίου της ΕΕΣΥΠ.

#### **Συμμετοχή πολιτών.**

- Υλοποίηση προγραμμάτων, “Εργαστηρίου Πολιτών” (Citizen Lab).
- Σχεδιασμός και εφαρμογή διαδικασιών για την ενσωμάτωση των αναγκών και απαιτήσεων των πολιτών και πελατών στη λειτουργία των θυγατρικών της ΕΕΣΥΠ.

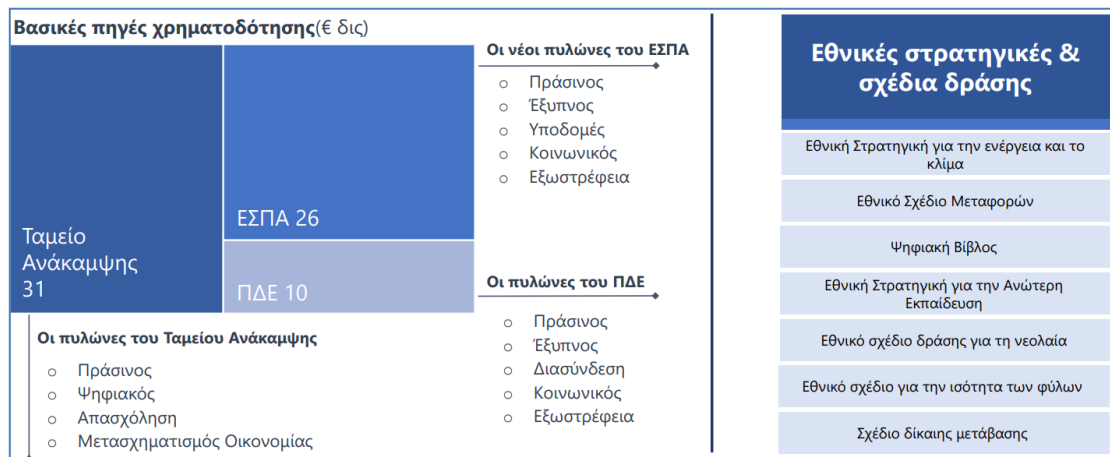
#### **Πελατοκεντρική πολιτική.**

- Δημιουργία δείκτη ικανοποίησης πελατών και εφαρμογής καταγραφής και διαχείρισης παραπόνων.
- Συζήτηση με τους πελάτες και λήψη σχολίων για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Ανάπτυξη υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πελατών.
- Αύξηση της πίστης των πελατών και προώθηση της ισότητας δικαιωμάτων.

#### **7.3.2.2.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ**

Η εξασφάλιση πόρων για τη λειτουργία, την πραγματοποίηση έργων υποδομής, την αγορά νέου, καθώς και τη συντήρηση του υπάρχοντος εξοπλισμού, αποτελεί παράγοντα ζωτικής σημασίας για τη βιωσιμότητα μιας επιχείρησης. Ο βασικότερος λόγος για τον οποίο προτείνεται η ένταξη της Ο.Λ.Β. Α.Ε. στο χαρτοφυλάκιο των λοιπών θυγατρικών της ΕΕΣΥΠ, είναι ακριβώς η δυνατότητα που παρέχεται στον λιμένα Βόλου να εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες του Υπερταμείου ώστε να εξασφαλίζει χρηματοδοτήσεις απαραίτητες για την λειτουργία και την ανάπτυξή του.

Σύμφωνα με δηλώσεις της διοίκησης της ΕΕΣΥΠ, στο Στρατηγικό Σχέδιο 2022-2024 προβλέπεται η μετατροπή του Υπερταμείου σε Public Wealth Fund (Δημόσιο Επενδυτικό Ταμείο). Με τον τρόπο αυτό πέρα από το γεγονός ότι το Υπερταμείο θα είναι σε θέση να διαχειριστεί με βέλτιστο τρόπο τα χρόνια προβλήματα που ταλανίζουν τις θυγατρικές εταιρίες, θα μπορεί να αντλεί κεφάλαια και να καταστεί επενδυτής της Ελληνικής οικονομίας συνολικά, τα επόμενα έτη. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπονται άμεσες επενδύσεις 50 εκατ. ευρώ την τριετία 2022-2024, ενώ τίθεται στόχος για την αύξηση του μερίσματος προς δημόσιο κατά 60%, αύξηση της καθαρής αξίας (net asset value) των θυγατρικών 15%, ενώ η συνολική προσφορά στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων προβλέπεται να κυμανθεί στα 85 εκατομμύρια ευρώ. Το λειτουργικό κόστος των θυγατρικών προβλέπεται να μειωθεί κατά 28% και η κερδοφορία στον ενοποιημένο ισολογισμό να αγγίξει το 30%. (BusinessDaily, 2022).



Εικόνα 31. Πηγές χρηματοδότησης. Πηγή: ΕΕΣΥΠ.

Από την παραπάνω εικόνα γίνεται αντιληπτό ότι την επόμενη τριετία, η Ελληνική Οικονομία αναμένεται να τροφοδοτηθεί με πάνω από 67 δισεκατομμύρια ευρώ, μέσω πόρων προερχομένων από το Ταμείο Ανάκαμψης (31 δις), το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (10 δις) και το ΕΣΠΑ (26 δις), για την υλοποίηση έργων που σχετίζονται με τη δημιουργία υποδομών, τον ψηφιακό μετασχηματισμό, την πράσινη ανάπτυξη, την ενίσχυση της απασχόλησης και την καινοτομία.

Η λειτουργία της ΕΕΣΥΠ με τη μορφή Δημόσιου Επενδυτικού Ταμείου, της δίνει τη δυνατότητα εύρεσης πηγών χρηματοδότησης για την ανάπτυξη των θυγατρικών της, μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης, του ΕΣΠΑ 2021-2027, του Εθνικού Αναπτυξιακού Σχεδίου, της ΕΕ, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, αλλά και μέσω ΣΔΙΤ και ιδιωτικών κεφαλαίων (μειώνοντας έτσι την ανάγκη για δημόσια χρηματοδότηση).

Συνοψίζοντας την παραπάνω εικόνα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η ένταξη και η λειτουργία της Ο.Λ.Β.Α.Ε. υπό την αιγίδα της ΕΕΣΥΠ, δύναται να της εξασφαλίσει, τόσο την διαχειριστική επάρκεια, όσο και την πρόσβαση σε πόρους και κεφάλαια που είναι απαραίτητα για τη βιωσιμότητα και την επίτευξη των στρατηγικών της στόχων.

## 7.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΝΤΑΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΕΣΥΠ

Όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες παραγράφους η ψήφιση του Νόμου 4597/2019, θέτει ουσιαστικά τον λιμένα Βόλου σε τροχιά ιδιωτικοποίησης μέσω της πώλησης του πλειοψηφικού πακέτου των μετοχών του ή μέσω της διαδικασίας παραχώρησης δραστηριοτήτων. Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι η ανάλυση των αναπτυξιακών προοπτικών της Ο.Λ.Β. Α.Ε με βάση τα μοντέλα πώλησης μετοχών και παραχώρησης δραστηριοτήτων αλλά και των προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή των δυο συγκεκριμένων μοντέλων αξιοποίησης.

Σύμφωνα με τον Ι.Ο.Β.Ε παρά το γεγονός ότι η εμπορική, τουριστική και επιβατική δραστηριότητα στα δέκα περιφερειακά λιμάνια που δραστηριοποιούνται ως Α.Ε παρουσιάζει ανοδικές τάσεις την τρέχουσα πενταετία, το μέγεθος των επενδύσεων και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους βρίσκονται σε χαμηλό επίπεδο. Ειδικότερα,

για τον λιμένα του **Βόλου**, στη διακίνηση γενικού φορτίου η αξιοποίηση της δυναμικότητας του περιορίζεται στο 54%. Επίσης, η θέση των περιφερειακών λιμένων στο σύστημα της εφοδιαστικής αλυσίδας κρίνεται ανεπαρκής, με αποτέλεσμα “*οι θετικές αλληλεπιδράσεις με άλλες παραγωγικές δραστηριότητες τοπικά και ευρύτερα στην εθνική οικονομία να είναι πολύ περιορισμένες.*”

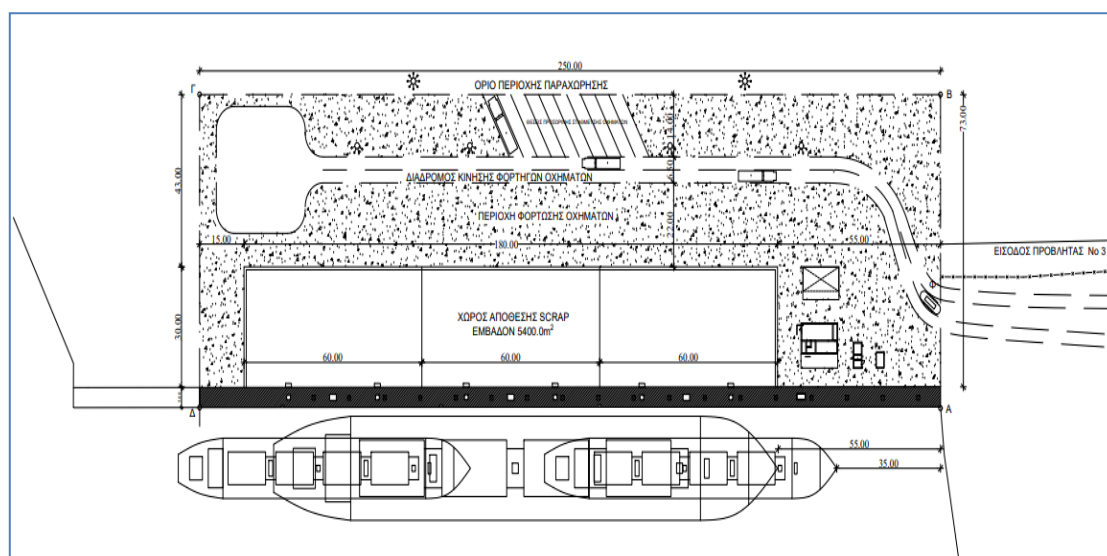
Η **είσοδος στρατηγικών επενδυτών** στους περιφερειακούς λιμένες με παράλληλη εισροή κεφαλαίων, ο βιώσιμος και μακροχρόνιος σχεδιασμός, το σύγχρονο management, δύναται να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών της χώρας, στην οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών και στην ανασυγκρότηση της εθνικής οικονομίας. (I.O.B.E, 2020).

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται προτάσεις σχετικά με την κατασκευή νέων και την αξιοποίηση υπαρχόντων υποδομών, στον εμπορικό λιμένα Βόλου που έχουν ως σκοπό την αναβάθμιση της λειτουργίας του και της βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών.

#### 7.4.1 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ 1<sup>ου</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 3 της παρούσης εργασίας, ο Προβλήτας Νο1 του εμπορικού λιμένα Βόλου διαθέτει επιφάνεια 61.867τμ με δυνατότητα ελλιμενισμού πλοίων βυθίσματος μέχρι 10 μέτρων περίπου. Στην ανατολική του πλευρά μήκους 475 μέτρων, καθώς και στην κεφαλή του, μήκους 150 μέτρων διακινείται χύδην και γενικό φορτίο, όπως δημητριακά, λιπάσματα, κατασκευές κλπ., ενώ η *δυτική πλευρά του μήκους 364 μέτρων χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εισαγωγή παλαιοσιδήρου (scrap).*

Από τις 05/2022 βρίσκεται σε φάση υλοποίησης το έργο της διαμόρφωσης τμήματος του 3<sup>ου</sup> προβλήτα του εμπορικού λιμένα (προβλέπονται έργα σε έκταση διαστάσεων 78,0μ x 250,0μ και επιφάνειας περίπου 19.000,00τμ.), για τη μεταφορά της προαναφερόμενης διακίνησης scrap, που περιλαμβάνουν.



Εικόνα 32. Χώρος απόθεσης scrap 3<sup>ου</sup> Προβλήτα. Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε.

- Κατασκευή δαπέδου για την αποθήκευση του scrap, με τα αναγκαία έργα για τη συλλογή των στραγγισμάτων από διαβροχή, καθαρισμό της επιφάνειας και βροχόπτωση.
- Αναμόρφωση της υπάρχουσας ανωδομής του κρηπιδότοιχου με τις απαιτούμενες διαμορφώσεις για λειτουργικούς λόγους.
- Κατασκευή του συγκροτήματος επεξεργασίας των στραγγισμάτων και απόνερων από διαβροχή, καθαρισμό της επιφάνειας αποθήκευσης και πιθανές βροχοπτώσεις.
- Σύστημα συλλογής και διαχείρισης των στραγγισμάτων από τη διαβροχή του παλαιοσιδήρου και τις πιθανές βροχοπτώσεις (αποχέτευση της περιοχής διαβροχής).
- Διαμόρφωση των χώρων κυκλοφορίας, ελιγμών, προσέγγισης, φόρτωσης και μεταφοράς του παλαιοσιδήρου με βαρέα οχήματα και γενικότερα η οργάνωση της κυκλοφορίας στον χώρο. (ΔΤΥ Ο.Λ.Β. Α.Ε., 2022)

Η ολοκλήρωση του ανωτέρω έργου (που αναμένεται περ τον 10/2023), πέρα από το γεγονός της δημιουργίας μιας σύγχρονης εγκατάστασης διαχείρισης scrap, που αναβαθμίζει κατακόρυφα τον εμπορικό ρόλο του λιμένα και συμβάλει καθοριστικά στην μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματός του, δημιουργεί ταυτόχρονα και μία νέα ευκαιρία για την αναβάθμιση και αξιοποίηση του προβλήτα Νο1.



Εικόνα 33. Προτεινόμενος σχεδιασμός λειτουργίας λιμένα Πηγή Ο.Λ.Β. Α.Ε. Ίδια επεξεργασία.

Η αποδέσμευση της ανατολικής πλευράς του προβλήτα Νο1, δίνει τη δυνατότητα της αναδιοργάνωσης του τρόπου διαχείρισης χύδην και συσκευασμένων φορτίων, τόσο στον συγκεκριμένο προβλήτα, όσο και γενικότερα στον εμπορικό λιμένα στο σύνολο του. Ο προτεινόμενος σχεδιασμός περιλαμβάνει τις εξής προτάσεις.

### **Διαχείριση φορτίων**

Ο προβλήτας Νο1 θα πρέπει να διατηρήσει τον χαρακτήρα του ως προβλήτας διακίνησης χύδην φορτίων, στην ανατολική (475μ) πλευρά του, καθώς και στην κεφαλή (150μ), ενώ στην νέα διαθέσιμη δυτική πλευρά (365μ), θα πραγματοποιείται η διακίνηση συσκευασμένων φορτίων.

Σκοπός αυτού του διαχωρισμού είναι η βελτίωση του τρόπου που ο λιμένας διαχειρίζεται τα φορτία, τόσο όσον αφορά την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη διεκπεραίωση της φορτοεκφορτωτικής διαδικασίας, (δημιουργία μόνιμων χώρων αναμονής φορτηγών, μόνιμων χώρων λήψης δειγμάτων φορτίων, γρηγορότερος και αποτελεσματικότερος καθαρισμός προβλητών από τη στιγμή που όλες οι δραστηριότητες θα βρίσκονται συγκεντρωμένες σε έναν χώρο).

Επίσης, η χρήση της δυτικής πλευράς του για την διακίνηση *γενικών και συσκευασμένων φορτίων* δίνει λύση στη μακροχρόνια διένεξη του Οργανισμού με τους κατοίκους της περιοχής, καθώς η εγγύτητα της πλευράς αυτής του προβλήτα, και η πλήρης θέα της από τις κατοικίες της συνοικίας του “Παλαιού Λιμεναρχείου”, αποτελούσε επί σειρά ετών πηγή διαμαρτυριών των περιοίκων, σχετικά με την εκλυόμενη σκόνη που δημιουργούσε η φορτοεκφόρτωση του παλαιοσιδήρου.

Η πρόταση για την αναδιοργάνωση της λειτουργίας του προβλήτα Νο1 δεν θα αφορά μόνο τη διευθέτηση των χύδην και συσκευασμένων φορτίων στο συγκεκριμένο χώρο, αλλά αναμένεται να βελτιώσει και τον τρόπο λειτουργίας του Προβλήτα Νο2.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στον Προβλήτα Νο2 του εμπορικού λιμένα Βόλου, και συγκεκριμένα στην ανατολική πλευρά του (420μ), επί του παρόντος λαμβάνουν χώρα διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης, εναπόθεσης/προσωρινής αποθήκευσης και διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων και σπανιότερα χύδην φορτίων.

Η μεικτή αυτή λειτουργία του προβλήτα αφενός μεν δημιουργεί πολλές φορές κυκλοφοριακή συμφόρηση από τον μεγάλο αριθμό των οχημάτων μεταφοράς φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων που συνωστίζονται στον συγκεκριμένο χώρο, με αποτέλεσμα την δημιουργία καθυστερήσεων στη διαδικασία φορτοεκφορτώσεων και τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων, αφετέρου δεν επιτρέπει τη διαμόρφωση και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου Container Terminal, που κάθε σύγχρονο λιμάνι επιβάλλεται να διαθέτει. Το πρόβλημα αυτό γίνεται πλέον δυνατό να διευθετηθεί με την μεταφορά των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων φορτίων στον πρώτο προβλήτα και την διαμόρφωση και χρήση του δευτέρου προβλήτα (ανατολική πλευρά) αποκλειστικά για την διακίνηση containers.

### **Μηχανολογικός εξοπλισμός**

Η υλοποίηση της παραπάνω πρότασης πέρα από τις αναγκαίες χωροταξικές διευθετήσεις (διαγραμμίσεις, κυκλοφοριακή μελέτη, κ.α.), απαιτεί την απόκτηση νέου αλλά και την αναδιάταξη του υφιστάμενου μηχανολογικού εξοπλισμού του εμπορικού λιμένα. Αναλυτικότερα:

- *Απόσυρση γερανών Ganz No1 και Ganz No5.* Στην δυτική πλευρά του προβλήτα Νο1 βρίσκονται εγκατεστημένοι 2 γερανοί (επί σιδηροτροχιών) τύπου Ganz, εγκατεστημένοι περί τα μέσα της δεκαετίας του 1970,

ανυψωτικής ικανότητας 20 και 6 τόνων αντίστοιχα. Οι Εν λόγω γερανοί που εξυπηρετούσαν επί σειρά ετών την διαδικασία εκφόρτωσης scrap, βρίσκονται εκτός λειτουργίας εδώ και περίπου μια δεκαετία, εξαιτίας των συχνών βλαβών που παρουσίαζε το σύστημα τροφοδοσίας τους με ρεύμα, (το υπόγειο σύστημα καλωδίωσης διαβρώθηκε λόγο της χρόνιας εισροής υδάτων του συστήματος διαβροχής του scrap), αλλά και της παλαιότητας τους που καθιστούσε συχνές τις βλάβες και κατ' επέκταση ασύμφορη τη λειτουργία τους.

- *Μεταφορά γερανού Rokas Νο8 και αγορά τροχοφόρου γερανού.* Μετά την απόσυρση των δύο προαναφερόμενων γερανών και την μεταφορά της δραστηριότητας φορτοεκφόρτωσης scrap στον 3<sup>ο</sup> Προβλήτα, οι ανάγκες του νέου ρόλου της δυτικής πλευράς του Προβλήτα Νο1, ως χώρος διακίνησης



Εικόνα 34. Γερανοί Ganz Νο1 και Rokas Νο8. Πηγή. Ίδια επεξεργασία

συσκευασμένων φορτίων, από πλευράς μηχανολογικού εξοπλισμού δύναται να καλυφτεί, με τη μεταφορά και εγκατάσταση του γερανού Rokas Νο8 (ανυψωτικής ικανότητας 25tn), από την ανατολική πλευρά του Προβλήτα Νο2. Ανάλογη διαδικασία μεταφοράς έχει λάβει χώρα με τη μετακίνηση προ διετίας του Γερανού Ganz Νο4 από την δυτική στην ανατολική πλευρά του Προβλήτα Νο1, όπως φαίνεται στην Εικόνα 31. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός του Προβλήτα δύναται να ολοκληρωθεί με την αγορά ενός τροχοφόρου γερανού ανυψωτικής ικανότητας περίπου 80tn, έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα της ταυτόχρονης εξυπηρέτησης δυο πλοίων και της διαχείρισης ελαφρών αλλά και βαρέων φορτίων. Παράδειγμα ενός τέτοιου γερανού

δίνεται στην Εικόνα 32. Σύμφωνα με την Τεχνική Υπηρεσία της Ο.Λ.Β. Α.Ε. το κόστος αγοράς ενός τέτοιου μηχανήματος δεν ξεπερνά τα 1,5 με 1,7 εκατομμύρια ευρώ και μπορεί να χρηματοδοτηθεί τόσο από το ΕΣΠΑ, όσο και από άλλους πόρους που μπορούν να αναζητηθούν στο πλαίσιο λειτουργίας της ΕΕΣΥΠ.



Εικόνα 35. Μεταφορά γερανού Ganz No4. Πηγή. Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 36. Προτεινόμενος Γερανός ανυψωτικής ικανότητας 80 tn. Πηγή. Ίδια επεξεργασία



- Απόσυρση γερανών *Peiner No2, Peiner No3, Ganz No7, Ganz No4*, και αγορά τηλεσκοπικών μηχανημάτων. Στην κεφαλή καθώς και στην ανατολική πλευρά του Προβλήτα No1 η εξυπηρέτηση του χύδην και γενικού φορτίου επί του παρόντος λαμβάνει χώρα με την χρήση τεσσάρων γερανών τύπου Ganz και Peiner ανυψωτικής ικανότητας 6 τόνων. Οι εν λόγω γερανοί τοποθετήθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 70 και στα μέσα της δεκαετίας του 80 αντίστοιχα. Όπως γίνεται αντιληπτό η παλαιότητα των μηχανημάτων αυτών έχει ως αποτέλεσμα την αργή λειτουργία και τις συχνές βλάβες και ως εκ τούτου καθυστερήσεις στην εξυπηρέτηση των χρηστών του λιμένα. Επιπροσθέτως, η έλλειψη ανταλλακτικών και αναλωσίμων, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις έχουν προ ετών πάψει να είναι διαθέσιμα στην αγορά, έχει καταστήσει την συντήρηση και την επισκευή τους χρονοβόρα και μη οικονομικώς συμφέρουσα. Επομένως, για την υλοποίηση του σχεδιασμού της χρήσης των δύο πλευρών του προβλήτα για την εξυπηρέτηση χύδην φορτίων, κρίνεται απαραίτητη η απόσυρσή τους και η αντικατάστασή τους με σύγχρονο εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης.



Εικόνα 37. Παράδειγμα μηχανήματος Mobile material handling machine. Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Ο προτεινόμενος εξοπλισμός αντικατάστασης περιλαμβάνει Mobile material handling machines, παράδειγμα του οποίου παρατίθεται στην Εικόνα 34. Στην Ευρωπαϊκή αγορά δραστηριοποιούνται αναγνωρισμένες εταιρίες πώλησης τέτοιου τύπου μηχανημάτων, όπως οι Liebherr, Mantsinen, Volvo, οι οποίες διαθέτουν μηχανήματα που μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες κάθε λιμένα.

Τα εν λόγω μηχανήματα έργου παρουσιάζουν μεγάλα πλεονεκτήματα σε σχέση με τους παραδοσιακούς γεραμούς επί σιδηροτροχιών, με κυριότερο αυτό της ταχύτητας φορτοεκφόρτωσης. Μετά από επικοινωνία με την εταιρία παροχής λιμενικών

υπηρεσιών Kyriakidis group Port Services, η οποία κάνει χρήση μηχανήματος ανάλογου τύπου, αναφέρθηκε ότι ο ρυθμός φόρτωσης σιτηρών ανά ημέρα εργασίας, μπορεί να φτάσει και να ξεπεράσει τους 3000 τόνους, τη στιγμή που η απόδοση των γερανών του λιμένα δεν ξεπερνούν τους 1000 τόνους (ανά γερανό). Επίσης σημαντικό πλεονέκτημα των μηχανημάτων αυτών, αποτελεί το γεγονός ότι δύναται να λειτουργήσουν είτε με ηλεκτρικό ρεύμα είτε με diesel (ο θερμικός κινητήρας χρησιμοποιείται για την παραγωγή ρεύματος που τροφοδοτεί τον ηλεκτροκινητήρα του γερανού, αλλά ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να τροφοδοτηθεί και συνδεδεμένος απευθείας με εγκατάσταση παροχής ρεύματος στον προβλήτα).

Ο σχεδιασμός αντικατάστασης του εξοπλισμού περιλαμβάνει την εγκατάσταση ενός τέτοιου μηχανήματος στην κεφαλή του Προβλήτα Νο1 (150μ), προς αντικατάσταση των δυο υπαρχόντων Peiner, και ενός στην ανατολική πλευρά (475μ), προς αντικατάσταση των δυο γερανών Ganz. Με βάση τον σχεδιασμό αυτό, δύναται να εξυπηρετούνται δυο πλοία χύδην φορτίου ταυτόχρονα (ένα στην κεφαλή και ένα ανατολικά). Συνολικά ο ρυθμός φορτοεκφόρτωσης μπορεί να αυξηθεί κατά 50%. (σε κάθε περίπτωση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες, το ειδικό βάρος του φορτίου και η ροή των οχημάτων μεταφοράς φορτίου). Επιπλέον, ο αριθμός των απασχολούμενων χειριστών ανά βάρδια από τέσσερα άτομα μειώνεται σε δυο.

Τέλος και σε αυτή την περίπτωση η χρηματοδότηση αγοράς των μηχανημάτων μπορεί να αναζητηθεί μέσω των μηχανισμών της ΕΕΣΥΠ.

## **7.5 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΕΤΟΥΡΓΙΑΣ 2<sup>ου</sup> ΠΡΟΒΛΗΤΑ (Container Terminal)**

Η προτεινόμενη αναδιοργάνωση της λειτουργίας του Προβλήτα Νο1, όσο και η ολοκλήρωση των έργων στον Προβλήτα Νο3, όπως προαναφέρθηκε δίνει τη δυνατότητα της χρήσης, του ανατολικού τμήματος του Προβλήτα Νο2, αμιγώς ως χώρου εξυπηρέτησης εμπορευματοκιβωτίων.

Με την προτεινόμενη μεταφορά του γερανού Rokas Νο8 στον Προβλήτα Νο1, για την εξυπηρέτηση των πλοίων μεταφοράς containers, θα διατίθεται κατά κύριο λόγο ο νέος αυτοκινούμενος γερανός τύπου Italgro (ανυψωτικής ικανότητας 120 τόνων), ενώ σε επικουρικό ρόλο θα λειτουργεί ο γερανός Rokas Νο9) ανυψωτικής ικανότητας 40 τόνων).

Τις οριζόντιες μεταφορές θα εκτελούν τα τρία υπάρχοντα μηχανήματα μεταφοράς και Στοιβάσας του Οργανισμού Konecrane reachstacker, Fantuzi forklift, konecrane forklift), ενώ ήδη προγραμματίζεται η προσθήκη ενός ακόμα μηχανήματος τύπου reachstacker από ίδιους πόρους του Οργανισμού (το κόστος δεν υπερβαίνει τις 300.000 ευρώ).

Οι διαγραμμίσεις για τις θέσεις εναπόθεσης Ε/Κ, σημάνσεις και λοιπές παρεμβάσεις, δύναται να πραγματοποιηθούν από την Τεχνική Υπηρεσία του Οργανισμού. Επίσης, από τον Μάρτιο του 2021 βρίσκεται σε εφαρμογή πληροφοριακό σύστημα που αφορά στον έλεγχο και καταγραφή των container που εισέρχονται και εξέρχονται στον εμπορικό λιμένα είτε από και προς το πλοίο, είτε από την πύλη εισόδου-εξόδου

(πύλη ISPS). Μέσω του συστήματος είναι δυνατή η παρακολούθηση του αριθμού και του είδους των container?? που βρίσκονται εντός του χώρου.

Ήδη με την εταιρία σχεδιασμού της συγκεκριμένης εφαρμογής συζητείται η επέκταση της, με σκοπό την αναγνώριση της θέσης ενός container στον προβλήτα, ενώ θα μπορεί να γίνεται και διαχείριση των μηχανημάτων που εμπλέκονται στην διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και αυτοματοποίηση σε ό,τι αφορά την τιμολόγηση. Η εφαρμογή του παραπάνω συστήματος διαχείρισης σε συνδυασμό με τον συνολικό επανασχεδιασμό της λειτουργίας του Προβλήτα No2, δύναται να προσδώσει νέα δυναμική σε μια από τις σημαντικότερες λειτουργίες του εμπορικού λιμένα Βόλου.

## **8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Συνοψίζοντας την εκτενή παρουσίαση της Ο.Λ.Β. Α.Ε. που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είμαστε σε θέση να εξάγουμε αρκετά χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την οργάνωση και λειτουργία, την θέση που κατέχει ο λιμένας Βόλου στην ιστορική και κοινωνική πορεία της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, αλλά και την περαιτέρω δυναμική που μπορεί ο λιμένας, κάτω από συγκεκριμένες συνθήκες να αποκτήσει, ώστε να προσδώσει περαιτέρω ώθηση στην απασχόληση και την τοπική-περιφερειακή οικονομία.

### **8.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ**

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 2 της παρούσας διπλωματικής εργασίας, η απαρχή της λειτουργίας του λιμένα Βόλου εντοπίζεται κατά την περίοδο της αρχαιότητας και είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη σημαντικών πόλεων όπως η αρχαία Ιωλκός και η Δημητριάδα. Ο μύθος δε της αργοναυτικής εκστρατείας αποδεικνύει την δυναμική την οποία είχε αποκτήσει το βασίλειο της Ιωλκού, δεδομένης της δυνατότητας να διατηρεί εμπορικούς δεσμούς μέχρι την Μαύρη Θάλασσα και να διεξάγει υπερπόντιες επιχειρήσεις.

Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας η ανάγκη τροφοδοσίας της πρωτεύουσας του Οθωμανικού βασιλείου με σιτηρά από τον Θεσσαλικό κάμπο, ήταν αυτή που ουσιαστικά έθεσε την βάση της δημιουργίας του συγχρόνου λιμένα στην περιοχή και που λίγο αργότερα θα αποτελέσει την γενεσιουργό αιτία της πόλης του Βόλου και θα σηματοδοτήσει την απαρχή της άρρηκτης σχέσης μεταξύ πόλεως και λιμένα για τα επόμενα χρόνια. Πέρα από την γέννηση της πόλης του Βόλου, η ανάγκη διεκπεραίωσης του μεταφορικού έργου, οδήγησε στην ανάπτυξη του ναυτικού επαγγέλματος στην περιοχή της Μαγνησίας (μιας κατεχοχίν αγροτικής περιοχής μέχρι τότε), με κυριότερους εκπροσώπους τους ιδιοκτήτες ιστιοφόρων της Ζαγοράς του Πηλίου.

Η περίοδος που ακολούθησε την Μικρασιατική καταστροφή υπήρξε άρρηκτα συνδεδεμένη με τη λειτουργία του λιμένα διότι ένα σημαντικό μέρος από τον εκτοπισμένο πληθυσμό που εγκαταστάθηκε στην περιοχή του Βόλου, και που απασχολούνταν με τη ναυτιλία βρήκε εργασία στο λιμάνι του Βόλου ως ναυτικοί, λιμενεργάτες, αλιείς και ιδιοκτήτες πλοιαρίων, όπως για παράδειγμα πρόσφυγες από το Μακρονήσι ερχόμενοι στο Βόλο μετέφεραν μαζί τους τα σκάφη τους και συνέχισαν την επαγγελματική τους δραστηριότητα. Η επαγγελματική αποκατάσταση των προσφύγων μέσα από το λιμάνι πέρα από την ώθηση που έδωσε στην τοπική οικονομία, οδήγησε στην ταχύτερη ενσωμάτωση τους και εμπλούτισε την τοπική κοινωνία με τα ήθη και τα έθιμα της Μικρασιάτικης κουλτούρας, που κατά γενική παραδοχή προηγούταν κατά πολύ από αυτήν της μητροπολιτικής Ελλάδος την εποχή εκείνη.

### **8.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΛΙΜΕΝΑ**

Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. διαθέτει ένα σύνολο υποδομών και μηχανολογικού εξοπλισμού το οποίο την καθιστά ικανή να εκτελεί μια ευρεία σειρά δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με την διακίνηση διαφόρων ειδών φορτίων, την κρουαζιέρα, την επιβατική ναυτιλία

και τον θαλάσσιο τουρισμό. Εξυπηρετεί την περιφέρεια της Θεσσαλίας αλλά και την ευρύτερη περιοχή της κεντρικής Ελλάδας, μια περιοχή με μεγάλο αριθμό μεταποιητικών και εμπορικών επιχειρήσεων στην Α ΒΙΠΕ και Β ΒΙΠΕ Βόλου, στις βιομηχανικές συγκεντρώσεις της περιοχής του Αλμυρού Μαγνησίας, της Λάρισας και της Καρδίτσας, αλλά και σε επιχειρήσεις που βρίσκονται εκτός βιομηχανικών περιοχών.

Με βάση τα παραπάνω γίνεται εύκολα αντιληπτός ο σπουδαίος ρόλος που διαδραματίζει ο λιμένας Βόλου στην εμπορική και οικονομική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής, καθώς εξασφαλίζει την ομαλή και αδιάλειπτη ροή εμπορευμάτων από και προς αυτήν.

Η διαδικασία της εξυπηρέτησης της εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης δεν ήταν πάντοτε άμοιρη προβλημάτων. Η δεκαετής οικονομική κρίση μαζί με την εμφάνιση της πανδημίας του Covid-19 και τα επακόλουθα μέτρα που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή τους, δημιούργησαν σοβαρά προβλήματα στην εύρυθμη λειτουργία του λιμένα με κυριότερα την αδυναμία ανανέωσης του μηχανολογικού εξοπλισμού του εμπορικού τμήματος, και την απαγόρευση πρόσληψης εξειδικευμένου τεχνικού προσωπικού (χειριστές, μηχανικοί και μηχανολόγοι, ηλεκτρολόγοι). Τα παραπάνω οδήγησαν σε αυξημένο αριθμό βλαβών και στην δημιουργία καθυστερήσεων στην εξυπηρέτηση των πελατών της εταιρίας.

Παρά το δυσμενές περιβάλλον η Ο.Λ.Β. Α.Ε., όπως προκύπτει και από την ανάλυση της οικονομικής και εμπορευματικής κίνησης του λιμένα, κατόρθωσε να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις προκλήσεις που αντιμετώπισε να διατηρήσει την επιχείρηση σε βιώσιμο επίπεδο και να στηρίξει τόσο την περιφερειακή οικονομία, όσο και την τοπική κοινωνία στην δύσκολη αυτή περίοδο.

### **8.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ**

Στην παρούσα διπλωματική εργασία έλαβε χώρα η παρουσίαση δυο εναλλακτικών προτάσεων σχετικά με την μελλοντική προοπτική ανάπτυξης και αξιοποίησης της Ο.Λ.Β. Α.Ε. Η πρώτη από τις προτάσεις αφορά την πώληση ποσοστού πακέτου μετοχών της εταιρίας (Ν. 4597/2019) και την είσοδο ιδιωτών επενδυτών και η δεύτερη την υπαγωγή της εταιρίας στην ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ & ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ Α.Ε.

Σύμφωνα με την πρόταση του μοντέλου πώλησης μετοχών παρουσιάστηκαν καταρχήν τα οφέλη και πλεονεκτήματα της εφαρμογής αυτού, τα οποία σχετίζονται με την είσπραξη οικονομικών ανταλλαγμάτων, την απλοποιημένη σχετικά διαδικασία (μη αναγκαιότητα εφαρμογής χρονοβόρων - περίπλοκων κοινοτικών οδηγιών), δέσμευση επενδυτών για την πραγματοποίηση επενδύσεων, την παραμονή στην κυριότητα του Ελληνικού δημοσίου των υποδομών των λιμένων και την δυνατότητα επιλογής δραστηριοτήτων με το μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Πέρα όμως από τα οφέλη που συνοδεύουν την εφαρμογή μιας τέτοιας πρότασης, προκύπτουν και σημαντικά προβλήματα, όπως ο πλήρης έλεγχος της λειτουργίας των λιμένων από τον ιδιώτη επενδυτή, η καθυστέρηση υλοποίησης των

συμφωνηθέντων επενδύσεων, η δημιουργία αντιπαραθέσεων με τον τοπικό επιχειρηματικό κόσμο, η απειλή υποβάθμισης του περιβάλλοντος και το κυριότερο όλων η μονομερής εφαρμογή υψηλών τιμολογίων παροχής υπηρεσιών, όπως προκύπτει

Εξαιτίας των παραπάνω διαπιστώσεων κρίθηκε σκόπιμη η παρουσίαση και ανάλυση μιας εναλλακτικής πρότασης ανάπτυξης και αξιοποίησης του λιμένα Βόλου, η οποία θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τα προαναφερθέντα προβλήματα και ταυτόχρονα θα παρέχει την αναπτυξιακή ώθηση που κρίνεται αναγκαία για την μελλοντική λειτουργία του λιμένα.

Αυτή η πρόταση αναφέρεται στην ένταξη του λιμανιού στο χαρτοφυλάκιο της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας, η οποία λειτουργεί προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος, ακολουθώντας τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας. Ο μακροπρόθεσμος στόχος της είναι η αύξηση της αξίας και η βελτίωση της απόδοσης όλων των περιουσιακών στοιχείων που διαχειρίζεται, αξιολογώντας και προωθώντας τις καλύτερες διαθέσιμες στρατηγικές και στοχεύοντας στην επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα. Επιπλέον, η Εταιρεία προωθεί μεταρρυθμίσεις στις δημόσιες επιχειρήσεις μέσω αναδιάρθρωσης, άριστης εταιρικής διακυβέρνησης και διαφάνειας, καθώς και μέσω της προώθησης υπεύθυνης διοίκησης, κοινωνικής ευθύνης, καινοτομίας και στοχευμένων εταιρικών πρακτικών.

Η επιλογή της συγκεκριμένης πρότασης βασίστηκε στο γεγονός ότι η ένταξη στην ΕΕΣΥΠ μπορεί να δώσει την απαραίτητη ώθηση στον λιμένα Βόλου εξασφαλίζοντας κρίσιμες παραμέτρους, όπως η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού, η εφαρμογή νέων ιδεών και τεχνολογιών με σκοπό την βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, την βελτίωση της λειτουργικής αποδοτικότητάς σε επίπεδα ανάλογα με επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, την διαφάνεια και κυριότερο την αξιολόγηση και εξασφάλιση της κατάλληλης κεφαλαιακής διάρθρωσης με αξιοποίηση κεφαλαίων από πολλαπλές πηγές για την υλοποίηση επενδύσεων. Είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι στον στρατηγικό σχεδιασμό της ΕΕΣΥΠ, προβλέπεται η μετατροπή της σε Δημόσιο Επενδυτικό Ταμείο, γεγονός που θα της δώσει πρόσβαση σε κεφάλαια και θα την καταστήσει επενδυτή της Ελληνικής οικονομίας.

Στην τελευταία ενότητα της παρούσας διπλωματικής παρουσιάζεται μια σειρά από προτάσεις που αφορούν την κατασκευή νέων και την αξιοποίηση υπαρχόντων υποδομών στον εμπορικό λιμένα Βόλου και οι οποίες είναι δυνατόν να λάβουν χώρα κάτω από την αιγίδα της ΕΕΣΥΠ. Συγκεκριμένα παρουσιάζεται και αναλύεται η δυνατότητα αναβάθμισης του πρώτου και του δεύτερου προβλήτα με την αναδιοργάνωση των υπαρχόντων πόρων, αλλά και την προσθήκη νέων, ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα, να βελτιωθεί η αποδοτικότητα, η λειτουργικότητα και να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αδρύμη-Σισμάνη Β., «Η Μαγνησία στην εποχή του Λίθου» “ Βόλος και περιοχή του στην ιστορική τους διαδρομή,” Εταιρία Θεσσαλικών Ερευνών, Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών αγώνων. Υπουργείο Πολιτισμού, Βόλος, 2004

Αμπάτης, Α (2022). Ο νέος νόμος 4597/2019 και η αναμενόμενη συμβολή του στην ανάπτυξη των περιφερειακών λιμένων της χώρας. KLC Law Firm. Ανακτήθηκε την 20/08/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.klclawfirm.com>

Αυγερινός Τ., (2007) Με τα πανιά και τα κουπιά. Έκδοση του Συλλόγου Μικρασιατών. Το Εγγλεζονήσι.

Βαγγέλας Γ.Κ – Πάλλης Α.Α. (2016) *GREPORT 2016 ,Report on Greek Ports, Ports & Shipping Advisory*: Πειραιάς, Ιούνιος 2016.Σελ.8-10.Ανακτήθηκε την 08/04/2021. Διαθέσιμο στο: <https://www.academia.edu>

Βαγγέλας Γ.Κ – Πάλλης Α.Α. (2020) *GREPORT 2020,Report on Greek Ports, Ports & Shipping Advisory*: Πειραιάς, Φεβρουάριος 2021.Σελ.14,77. Ανακτήθηκε την 08/04/2021.

Διαθέσιμο στο: <https://maritimes.gr>

Βόλος ένας αιώνας(1999). Από την ένταξη στο ελληνικό κράτος 1881 -έως τους σεισμούς 1955, Α' τόμος, Βόλος, εκ. Βόλος 1999.

Γιώτα Πάντου, Αρχαιόπολη: Βόλος – Πήλιο. Μικρές ιστορίες εμπνευσμένες από την αρχαιότητα, Εκδόσεις Κοντύλι, 2020, 100 σελ. ISBN: 978-960-9661-39-3

Γκισάκης Ι. (2006), Η παραχώρηση Δημόσιας Υπηρεσίας και Δημοσίου Έργου. Εκδόσεις Σάκκουλα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, 2006.

Δήμος Βόλου (2017). *Επιχειρησιακός Σχεδιασμός Δήμου Βόλου για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ) στο πλαίσιο των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων (ΟΧΕ) του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-20. Σεπτέμβριος 2017 Έκδοση III. Βόλος.*

Δήμος Βόλου (2022). Επιχειρησιακό πρόγραμμα 2020-2023. Α Φάση – Στρατηγικό Σχέδιο. Ανακτήθηκε την: 18/06/2022. Διαθέσιμο στο: <https://dimosvolos.gr>

Δήμος Βόλου (2016). Πρόγραμμα Τουριστικής Προβολής, (2015), Σχέδιο Τουριστικής Προβολής 2016, Διεύθυνση Τοπικής Οικονομικής Ανάπτυξης, Τμήμα Τουρισμού.

ΔΙΑΝΕΟΣΙΣ(2021).Διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης τουριστικών λιμένων. Ανακτήθηκε την 02/04/22 .Διαθέσιμο στο: [https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/11/Meleti\\_Marines.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/11/Meleti_Marines.pdf)

ΔΙΑΝΕΟΣΙΣ(2021).Μαρίνες & Τουριστικοί Λιμένες Στην Ελλάδα. Ανακτήθηκε την 04/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.dianeosis.org>

ΕΛΙΜΕ.(2022).Οργανισμός Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β.).Ανακτήθηκε την: 27/05/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.elime.gr/index.php/volos>

ΕΛΙΜΕ.(2011). Συμμέτοχη των Ελληνικών Λιμανιών στην Παγκόσμια Έκθεση Κρουαζιέρας. Ανακτήθηκε την 03/06/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.elime.gr>

Εφημερίδα Θεσσαλία. (2021) Το λιμάνι του Βόλου κατά την Τουρκοκρατία. . Ανακτήθηκε 06/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://e-thessalia.gr>

Εφημερίδα Καθημερινή, (2019). Μειωμένες οι εισπράξεις για την ελληνική κρουαζιέρα το 2018. Ανακτήθηκε την 01/06/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr>

Εφημερίδα Καθημερινή (2022), ΟΛΠ: Νέες φουρτούνες για το επενδυτικό σχέδιο της Cosco. Ανακτήθηκε: 10/10/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.kathimerini.gr>

Εφημερίδα Ναυτεμπορική (2018). Τι άλλαξε κατά την τελευταία διετία στη δομή του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Ανακτήθηκε: 08/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://m.naftemporiki.gr>

Εφημερίδα Τα Νέα. (2013). Το αρχαιότερο λιμάνι στον κόσμο. Ανακτήθηκε την: 15/07/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.tanea.gr>

EPT news (2022). Υπογράφηκε η σύμβαση για τη μεταφορά του σκράπ. Ανακτήθηκε: 26/05/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.ertnews.gr>

ΙΟΒΕ (2016). *Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς*. Ανακτήθηκε την 12/04/21 . Διαθέσιμο στο: <http://iobe.gr>

ΙΟΒΕ (2017). *Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης*. Ανακτήθηκε την 12/04/21 . Διαθέσιμο στο: <http://iobe.gr>

Κοϊμτζόγλου Ι. (2017), Η λειτουργία της Ελληνικής Εταιρείας Συμμετοχών και Περιουσίας. Greek Law Digest Conference. Legal & Business Challenges in today's Greece.

Κρόκου (2019) Τουρισμός Yachting στο λιμάνι του Βόλου: Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης. Πτυχιακή εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος 2019.

Κουτσικά Σ., (2002). Η ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΩΝ ΣΤΟ ΒΟΛΟ. Πτυχιακή εργασία. ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ -ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΘΡΩΠΟΛΟΓΙΑΣ. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ.

Λαμπρίδης, Χ (2008). Η εφαρμογή της διοίκησης ποιότητας στους λιμένες. Διδακτορική διατριβή. Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Λεκάκου Μ. Στεφανιδάκη Ε., (2015). Σχέδιο δράσης για τον Θαλάσσιο και Αθλητικό Τουρισμό στις Κυκλάδες. Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Εργαστήριο Τοπικής και Νησιώτικης Ανάπτυξης. Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών.

Νικολάου Π. (2023). *ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ, ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΟΝΤΑΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ & ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ*. Πτυχιακή εργασία. Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων. Αθήνα.



Ντελεδής Δ, Ντακουλα Μ. (2003) *ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΜΑΤΙΣΜΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ –ΜΕΛΕΤΗ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗ*. Πτυχιακή εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών. Βόλος.

Οικονομικός Ταχυδρόμος, (2022). Ελληνικοί λιμένες: Η συνδεσιμότητα αναβαθμίζει τον ρόλο τους. Ανακτήθηκε την 27/08/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.ot.gr>

Οικονομικός Ταχυδρόμος, (2022). Προβληματισμός στο ΕΒΕΠ από τις επικείμενες αυξήσεις τιμολογίων και χρεώσεων του ΟΛΠ. Ανακτήθηκε: 05/10/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.ot.gr>

Ο.Λ.Β. Α.Ε. (2022). Φωτογραφίες. Ανακτήθηκε 19/05/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β. Α.Ε.(2022). Τα Νέα μας. Ανακτήθηκε 20/05/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β.Α.Ε (2022). Οργανωτική Δομή. Ανακτήθηκε 20/05/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β. Α.Ε. (2022). Εμπορικός Λιμένας. Κανονισμός Παροχής Λιμενικών Υπηρεσιών Στον Εμπορικό Λιμένα Βόλου. Ανακτήθηκε την: 27/05/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β. Α.Ε. (2022). Εμπορικός Λιμένας. Κανονισμός Λειτουργίας Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου. Ανακτήθηκε την: 27/05/2022. Διαθέσιμο στο: [Οργανισμός Λιμένος Βόλου \(port-volos.gr\)](https://www.port-volos.gr)

Ο.Λ.Β. Α.Ε.(2022) Ταυτότητα και ιστορικό του λιμένα Βόλου. Ανακτήθηκε 05/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β. Α.Ε.(2022). Οργανόγραμμα. Ανακτήθηκε 01/04/22. Διαθέσιμο στο : <https://www.port-volos.gr/>

Ο.Λ.Β. Α.Ε.(2022). ΧΑΡΤΗΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΟΛΒ Α.Ε. ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ Ανακτήθηκε 01/04/22 Διαθέσιμο στο <https://www.port-volos.gr>

ΟΛΒ Α.Ε. (2022) *θέση λιμένα*. Ανακτήθηκε: 24/05/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.port-volos.gr>

Ο.Λ.Β.Α.Ε.(2022), Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (MasterPlan) Λιμένα Βόλου/ Τεχνική Έκθεση, Μάιος, 2010.

ΟΛΠΑ (2020) Το Λιμάνι. Ανακτήθηκε την: 18/06/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.patrasport.gr>

Ομάδα Ενάλιων Αποτυπωμάτων (2020). Ο Βομβαρδισμός του Βόλου κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ανακτήθηκε 07/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.wreckhistory.com>

Παβέλη Α. (2006). *Ανάλυση Περιβαλλοντικών Παραγόντων Στον Παγασητικό Κόλπο* . Πτυχιακή εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Εργαστήριο Ωκεανογραφίας. Βόλος.

Παπαϊωάννου Ι., (1959). Ο Βόλος και το Πήλιο. Ιστορία, περιγραφή, οικονομική και κοινωνική ζωή, λαογραφικά στοιχεία και άλλα. Ομαδική προσπάθεια δασκάλων της Α εκπαιδευτικής περιφέρειας Μαγνησίας Βόλος 1959.

Παπαλεξανδρή, Μ., 2016. *Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού*. Αθήνα: Μπένου.

Παπαμιχαήλ, Χ(2012). Μελέτη Επενδύσεων Λιμενικών εγκαταστάσεων στο λιμένα Βόλου, βάση του Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου (MASTERPLAN). Διπλωματική Εργασία. Ε.Α.Π. Σχολή Κοινωνικών Επιστημών. Πάτρα.

Παρδάλη Α. (2001). Η Λιμενική Βιομηχανία στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων. Εκδόσεις Σταμούλης. Αθήνα.

Παρδάλη Α. (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων: Ανταγωνισμός και ανταγωνιστικότητα στη Σύγχρονη Λιμενική Βιομηχανία», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

ΣΒΘΣΕ (2021). Υπόμνημα ΣΒΘΣΕ προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Καραμανλή, σχετικά με την αναγκαιότητα σύνδεσης του Λιμένα Βόλου με το σιδηροδρομικό δίκτυο. 23/09/2021. Ανακτήθηκε την: 20/06/2022.

ΤΑΙΠΕΔ, (2023). Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. (Ο.Λ.Β. Α.Ε.). Ανακτήθηκε: 19/11/23. Διαθέσιμο στο: <https://hradf.com>

Τζαμτζής Α. (2001). Μια σύντομη Θεώρηση της ιστορίας του λιμανιού του Βόλου. Εν' Βόλω. Τριμηνιαία Έκδοση Δήμου Βόλου τεύχος 3ό. Έκδοση ΔΗ.Κ.Ι. Βόλος, 2001.

Υπ. Απόφαση 124002/2021 (ΦΕΚ Β 2032/19.05.2021). Χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου στον Οργανισμό Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρεία στην περιοχή του Λιμένα Βόλου.

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής (2021). Γενική Γραμματεία Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων. Ανακτήθηκε την 08/04/2021. Διαθέσιμο στο: <https://www.ynanp.gr>

Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής (2021). *Ετήσιο Σχέδιο Δράσης 2021*. Ανακτήθηκε την 12/04/21. Διαθέσιμο στο: <https://www.ynanp.gr>

Υπ. Τουρισμού. (2022). *Διαδικασία Δημιουργίας – Χωροθέτησης Τουριστικού Λιμένα*. Ανακτήθηκε: 04/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://mintour.gov.gr>

Χουρμουζιάδης Γ., Ασημακοπούλου- Ατζακά Π., Μακρής Κ.Α., Μαγνησία, Το χρονικό ενός Πολιτισμού, Αθήνα, 1982, σσ. 17.

Business Daily, (2022). Υπερταμείο: Το φιλόδοξο σχέδιο παραγωγής πλούτου για τις νέες γενιές. Ανακτήθηκε: 18/11/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.businessdaily.gr>

Giantsi Th., Voudigaris M. (2023). Piraeus Port Authority S.A. and Thessaloniki Port .

I-mentor(2019). Οργανωτική Δομή = Οργανόγραμμα = Οργάνωση. Ανακτήθηκε 15/12/20. Διαθέσιμο στο: <https://i-mentor.gr>

LibertyPress.(2016).Η Ιστορία του Ελληνικού Κρουαζιερόπλοιου και η Σημερινή Πραγματικότητα του Τομέα της Κρουαζιέρας. Ανακτήθηκε την 01/06/2022. Διαθέσιμο στο: <https://libertypress.gr/istoria-krouazieras/>

Mindev.gov.gr (2013). *ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΙΜΕΝΩΝ*. Ανακτήθηκε την 12/04/21 .Διαθέσιμο στο: <http://www.mindev.gov.gr>

Naftemporiki, (2013).Πώληση και όχι παραχώρηση προτείνει το ΤΑΙΠΕΔ για τον Πειραιά. Ανακτήθηκε την 27/08/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.naftemporiki.gr>

Naturahellas.blogspot. (2012).Βόλος. Έκτρωμα η μαρίνα στο «κορδόνι». Ανακτήθηκε: 17/04/21 Διαθέσιμο στο: <http://naturahellas.blogspot.com>

Newmoney, (2021). Πρόσω ολοταχώς για την αξιοποίηση 10 περιφερειακών λιμανιών. Ανακτήθηκε την 20/08/2022. Διαθέσιμο στο: <https://www.newmoney.gr>

Pallis, A.A. and Vaggelas G.K. (2017). Port governance: A Greek Prototype. Research in Transportation Business and Management, Vol. 22, pp. 49-57.

Pardali, A. (2008). Keynesian and Neoliberal approach in the port's industry. The ports involvement in the regional development: The case of Piraeus. International journal of transport economics vol. xxxv · no 1. 2008.

Portnet, (2022). Ο Γιάννης Λαγουδάκης για την ακύρωση του MasterPlan του ΟΛΠ από το ΣΤΕ. Ανακτήθηκε: 10/10/22. Διαθέσιμο στο: <https://portnet.gr>

Sailingvolos.gr.(2022)Το σωματείο. Ανακτήθηκε: 21/06/22 Διαθέσιμο στο: <http://www.sailingvolos.gr/somateio/>

Sailingvolos.gr.(2020)Το σωματείο. Ανακτήθηκε: 13/01/21 Διαθέσιμο στο: <http://www.sailingvolos.gr>

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/nomos-4597-2019-phek-35a-28-2-2019.html>,

Tourismtoday, (2018).Οι προοπτικές των 10 λιμανιών. Ανακτήθηκε: 08/04/22. Διαθέσιμο στο: <https://www.tourismtoday.gr>

volosmagnisia.wordpress.com (2018).Η Μαγνησία στο πέρασμα του χρόνου. Ανακτήθηκε 07/04/22.Διαθέσιμο στο: <https://volosmagnisia.wordpress.com>

## ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. K. C. Beresford , B. M. Gardner , S. J. Pettit , A. Naniopoulos & C. F. Wooldridge (2004) The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution?, *Maritime Policy & Management*, 31:2, 93-107.

Authority S.A. before & after the privatization. Department of Business Administration, UNIWA, 250 Thivon & P. Ralli Str, Egaleo, Attica. Laboratory of Harbour Works, NTUA, Iroon Polytechniou 5, Zografou, 15780, Attica, Greece

Bloomberg. (2020). Greece *Forging Ahead With Port Sales to Help Spur Ailing Economy*. Ανακτήθηκε την 11/04/2021. Διαθέσιμο στο: <https://www.bloomberg.com>

B. J. Thomas (1994). The privatization of United Kingdom seaports, *Maritime Policy and Management*, 21:2, 135-148, DOI: 10.1080/03088839400000030

Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., Merk, O., Tei, A. (2013), The impact of port throughput on local employment: evidence from a panel of European regions. *Transp Policy* 27:32–38

Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., Tei, A. (2014). Ports and regional development: a spatial analysis on a panel of European regions. *Transp Res A Policy Pract* 65:44–55

Flynn, M., Lee, P.T.W. and Notteboom, T. (2011). The next step on the port generations ladder: customer-centric and community ports, in Notteboom, T. (ed.) *Current Issues in Shipping, Ports and Logistics*, University Press Antwerp, Brussels, 497-510.

Hoffmann K, Zrni N. (2004). *International Symposium on History of Machines and Mechanisms. Development of Design of Ship-To-Shore Container Cranes: 1959–2004*. Springer Dordrecht. Netherlands.

Kaliszewski A. (2018). FIFTH AND SIXTH GENERATION PORTS (5GP, 6GP) – EVOLUTION OF ECONOMIC AND SOCIAL ROLES OF PORTS.

Lee, P.T.W. and Lam, J.S.L. (2015). Container Port Competition and Competitiveness Analysis: Asian Major Ports, In: Lee, C.Y. and Meng, Q. (eds.), *Handbook of Ocean Container Transport Logistics – Making Global Supply Chain Effective*, International Series in Operations Research & Management Science, Vol. 220, New York: Springer, pp. 97- 136.

Marlow B., Paixao C. (2003), Fourth generation ports. A question of agility?, *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*

Marlow B., Paxaio A.C. (2003). Measuring Lean Ports Performance, *International Journal of Transport Management*. Vol.

Merk, O. (2013). “The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report”, Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)

Molavi A et al, (2019). A Framework for Building a Smart Port and Smart Port Index. *International Journal of Sustainable Transportation*.

Nationalarchives.gov.uk,(2008), [ARCHIVED CONTENT] Guidance on the preparation of port master plans. Ανακτήθηκε την 16/04/2022. Διαθέσιμο στο: <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk>

NOTTEBOOM, PALLIS, RODRIGUE. (2022). PORT ECONOMICS, MANAGEMENT AND POLICY. s.l.: Routledge.

P. Taneja , W.E. Walker , H. Ligteringen , M. Van Schuylenburg& R. Van Der Plas (2010). Implications of an uncertain future for port planning, *Maritime Policy & Management*, 37:3, 221-245, DOI: 10.1080/03088831003700637.

Robinson R.(2001). Ports as elements in value-driven chain system. The new paradigm. *Maritime Policy & Management*

Rodrigue JP., Comtois C., Slack B. (2017). Η Γεωγραφία Των Συστημάτων Μεταφορών. Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα.

Spiegel Online. (2015). *China seeks dominance in Athens Harbour*. Ανακτήθηκε την 08/04/2021. Διαθέσιμο στο: <https://www.spiegel.de>

Tei, A (2022). Regulation and Finance in the Port Industry Lessons from Worldwide Experience. *The British Port System: Current Organisation and Regulatory Challenges*. Palgrave Studies in Maritime Economics. Springer Nature Switzerland AG. Gewerbestrasse 11, 6330 Cham, Switzerland.

THE WORLD BANK, 2007. PORT REFORM TOOLKIT. s.l.:s.n.

UNCTAD (1992). Review of Maritime Transport. Report by the UNCTAD secretariat.

UNCTAD (1999). PORTS NEWSLETTER NE19 November 1999. Technical note: Fourth-generation port. Report by the UNCTAD secretariat.

UNCTAD (1998). Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities. Report by the UNCTAD secretariat.

UNCTAD. (2016). Port Management Series. Vol. 4. Port Performance Linking Performance Indicators to Strategic Objectives.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ- ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

### ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το κλίμα της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Βόλου, σύμφωνα με τα στοιχεία των παρακάτω πινάκων, παρουσιάζει τα τυπικά χαρακτηριστικά του Μεσογειακού Κλίματος, με μέτριες βροχές, ήπιους χειμώνες και ξηρά καλοκαίρια.

Μεταξύ Μαρτίου και Οκτώβριου η επικρατούσα διεύθυνση ανέμων είναι η ανατολική με ποσοστό εμφάνισης 19,9% και ακολουθούν το Φεβρουάριο και τον Νοέμβριο η δυτική με ποσοστό εμφάνισης 14% και τον Δεκέμβριο και τον Ιανουάριο η βορειοδυτική με ποσοστό εμφάνισης 12%. Η ένταση των ανέμων είναι σχετικά χαμηλή και κυμαίνεται από 1.6-5.4 m/sec. Η μέση ετήσια θερμοκρασία στην περιοχή, είναι 16,2°C. Θερμότερος μήνας παρουσιάζεται ο Ιούλιος με μέση θερμοκρασία (29,8°C) ενώ ψυχρότερος ο Ιανουάριος (6,6°C). Η απολύτως μέγιστη και η απολύτως ελάχιστη είναι 46,2°C (Ιούλιος) και -9,8°C (Ιανουάριος) αντίστοιχα.

Πίνακας 1: Κλιματολογικά δεδομένα ευρύτερης περιοχής Βόλου. Μέση μηνιαία διεύθυνση ανέμων. Μετρήσεις περιόδου 1956-2002.

1ο Εξάμηνο	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΗ	ΙΟΥΝ
Μέση Μηνιαία Διεύθυνση Ανέμων	ΒΔ	Δ	Α	Α	Α	Α
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμων	12.3	12.1	12.7	9.6	8.1	5.8
2ο Εξάμηνο	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Μέση Μηνιαία Διεύθυνση Ανέμων	Α	Α	Α	Α	Δ	ΒΔ
Μέση Μηνιαία Ένταση Ανέμων	3.5	3.9	5.7	9.6	11.9	12.8

Πηγή: Δήμος Βόλου.

Πίνακας 2: Κλιματολογικά δεδομένα ευρύτερης περιοχής Βόλου. Μέση μηνιαία θερμοκρασία. Μετρήσεις περιόδου 1956-2002.

1ο Εξάμηνο	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΗ	ΙΟΥΝ
Ελάχιστη Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	2.8	3.4	4.8	7.7	12.1	16.3
Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	6.6	7.6	9.9	14.1	19.5	24.5
Μέγιστη Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	11.1	12.3	14.3	18.8	24.0	29.0
2ο Εξάμηνο	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Ελάχιστη Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	18.6	18.5	15.7	12.1	8.2	4.5
Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	29.8	26.1	22.2	16.9	12.1	8.2
Μέγιστη Μέση Μηνιαία Θερμοκρασία	31.0	30.7	27.0	21.6	16.8	12.6

Πηγή: Δήμος Βόλου.

Πίνακας 3: Κλιματολογικά δεδομένα ευρύτερης περιοχής Βόλου. Μέση μηνιαία Βροχόπτωση. Μετρήσεις περιόδου 1956-2002.

1ο Εξάμηνο	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΗ	ΙΟΥΝ
Μέση Μηνιαία Βροχόπτωση	49.0	46.9	53.3	35.8	36.8	22.1
Συνολικές Μέρες Βροχής	12.3	10.2	8.1	6.5	4.6	3.6
2ο Εξάμηνο	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ
Μέση Μηνιαία Βροχόπτωση	17.4	15.9	35.6	63.1	63.6	60.5
Συνολικές Μέρες Βροχής	2.0	2.2	3.6	7.3	8.4	11.4

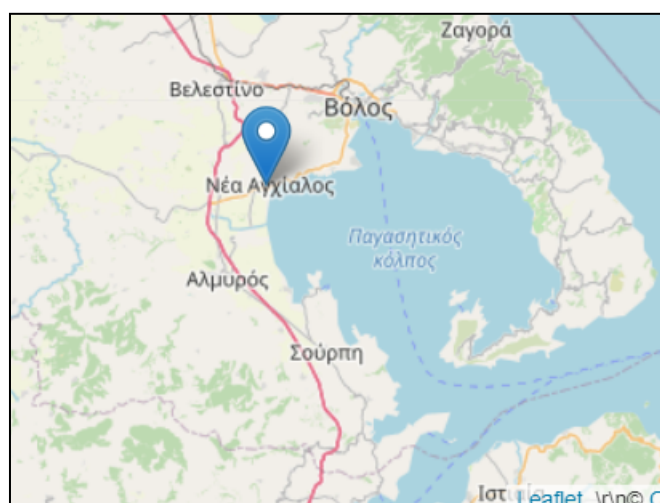
Πηγή: Δήμος Βόλου

Ξηρότερος μήνας είναι ο Αύγουστος (15,9 mm), ενώ αυτός με το μεγαλύτερο ύψος βροχών είναι ο Νοέμβριος (63,6 mm). Το ποσοστό της μέσης υγρασίας κυμαίνεται από 50,7% το μήνα Ιούλιο έως 76,0% το Δεκέμβριο.(Δήμος Βόλου, 2017).

## ΥΔΡΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

### ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ

Ο Παγασητικός κόλπος βρίσκεται στο δυτικό Αιγαίο Πέλαγος και περιβάλλεται από βορά από το Χαλκοδόνιο όρος, δυτικά και νοτιοδυτικά από τα όρη της Γούρας (Ανάυρα) και τον Όθρυ και ανατολικά και νοτιοανατολικά από το Πήλιο.



Εικόνα1. Παγασητικός κόλπος. Πηγή GoogleMaps

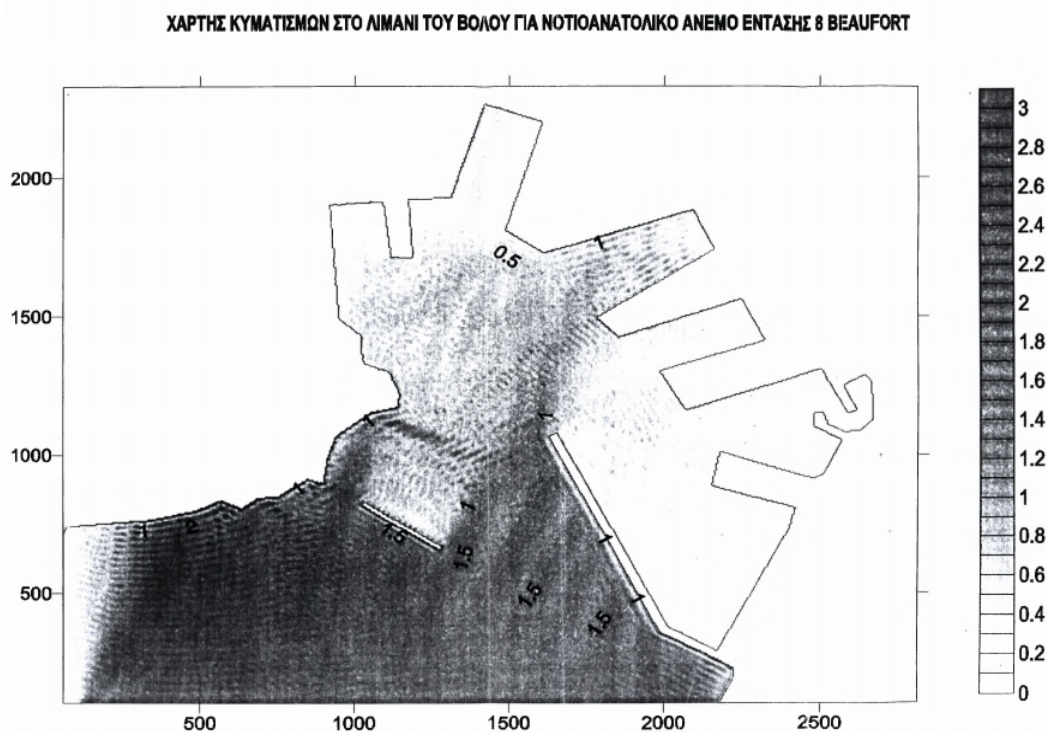
Ο Παγασητικός κόλπος έχει μέγιστο βάθος 102 μέτρα ενώ το μέσο βάθος περιορίζεται στα 69 μέτρα. Χαρακτηρίζεται ως ημίκλειστος κόλπος, με επιφάνεια 520 τετραγωνικά χιλιόμετρα περίπου. Οι μέγιστες διαστάσεις του στην κατεύθυνση

βορράς - νότος είναι 16 ναυτικά μίλια και στην κατεύθυνση ανατολή-δύση 17 ναυτικά μίλια. Η ακτογραμμή του Παγασητικού εμφανίζει εκτεταμένες εγκοιλώσεις, εκ των οποίων οι 2 μεγαλύτερες σχηματίζουν τους όρμους του Βόλου και Αλμυρού. Επικοινωνεί με το Αιγαίο Πέλαγος μέσω του διαύλου Τρικεριού, το οποίο έχει πλάτος 5,5 χιλιομέτρων και βάθος 80 μέτρων. (Παβέλη, 2006).

#### ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Όσον αφορά τα υδρογραφικά στοιχεία του λιμένα Βόλου οι τιμές των παραμέτρων της παλίρροιας έχουν ως εξής. Μέγιστο Εύρος 0,80m, Ελάχιστο Εύρος 0.01m, Μέσον Εύρος 0.20m, Επάλαξη 1.56m. Το μηδέν του παλιρροιομέτρου βρίσκεται 1,70 m κάτω από το R27 refer της Υ.Υ. επί της εσωτερικής όψης του μαντρότοιχου του λιμανιού και 1,411m κάτω από το R58 refer της Υ.Υ. επί της βορειοανατολικής γωνίας του Λιμενικού Φυλακίου. διαφορά από τη μέση στάθμη της μέγιστης πλήμμης είναι 0,59m. της μέσης πλήμμης 0,08m, της μέσης ρηχίας 0,11m και της κατωτάτης ρηχίας 0,97m. Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται στον μυχό του Παγασητικού Κόλπου σε όρμο φυσικά προστατευμένο, ανοικτό μόνο στους Ν. και Ν.Α. ανέμους από τους οποίους προστατεύεται με ένα κυματοθραύστη μήκους περίπου 960m, και ένα δεύτερο μήκους 300m. Όσον αφορά την κίνηση των θαλάσσιων ρευμάτων στο εσωτερικό του λιμένα, αυτή φαίνεται άνευ ιδιαίτερης επίδρασης (Ντελεδήμος Δ, Ντακούλα Μ, 2004).

Τα ύψη κύματος στο εσωτερικό του λιμανιού σύμφωνα με τον Χάρτη 1. φτάνουν στο ένα μέτρο σε περίπτωση που πνέουν άνεμοι έντασης οχτώ Beaufort. Η πιθανότητα εμφάνισης ενός τέτοιου φαινομένου βρίσκεται στο πολύ χαμηλό ποσοστό του 0.49% το χρόνο.



Χάρτης 1:Χάρτης κυματισμών. Πηγή: Ντελεδήμος Δ, Ντακούλα Μ.



