ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ & ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΝΑΘΑΝΑΗΛ ΤΕΤΗ

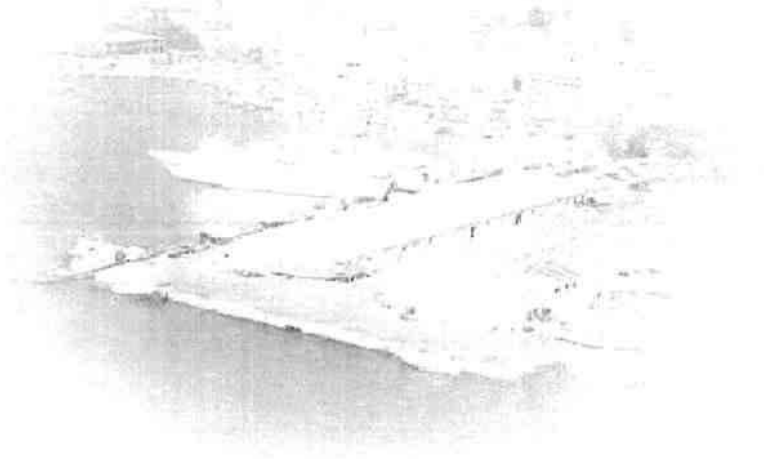
ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ : ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Βόλος, Νοέμβριος 2003

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ & ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ



ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : ΝΑΘΑΝΑΗΛ ΤΕΤΗ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ : ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΜΑΡΙΑ

Βόλος, Νοέμβριος 2003

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 2525/1
Ημερ. Εισ.: 12-03-2004
Δωρεά:
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΠΜ
2003
ΔΗΜ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
004000072566

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ... ..... **1**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ..... **3**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ : Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....**11**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε... **14**

1.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ *14*
1.2 ΜΟΝΤΕΛΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ *15*
1.2.1 ΜΟΡΦΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ *15*
1.2.1.1 Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ 15
1.2.1.2 Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 16
1.2.1.3 Ο ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ 17
1.2.1.4 Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ 18
1.2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ *20*
1.2.2.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ 20
1.2.2.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΩΝ ΗΠΑ 22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ **23**

2.1 ΤΜΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ *23*
2.2 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ *27*
2.2.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ *27*
2.2.2 ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ *28*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ **29**

3.1 ΑΝΑΑΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ *29*
3.1.1 Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΓΕΝΙΚΑ *29*
3.1.2 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ *32*
3.1.2.1 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΙΒΗΡΙΚΗΣ ΧΕΡ/ΣΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ & ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ 35
3.1.2.2 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ 39
3.1.2.3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΒΑΛΚΑΝΙΑ 42
3.1.2.4 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΣΙΑ 44
3.1.2.5 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΑΦΡΙΚΗΣ 47
3.1.2.6 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ 50
3.1.3 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕΣΩ Ο.Λ.Β. - ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ Ο.Λ.Β. ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ -ΚΥΠΡΟΥ *52*
3.1.4 ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ *55*
3.1.4.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ 55
3.1.4.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Β. 56
3.1.4.3 ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ 58
3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ *60*
3.2.1 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ *60*
3.2.1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ 60
3.2.1.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ. ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002 62
3.2.1.3 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002 68

3.2.1.4 ΚΙΝΗΣΗ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002 ... 71
3.2.2 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ... 73
3.2.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ... 77
3.2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ ... 77
3.2.3.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ... 78
3.2.3.3 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ... 79
3.2.3.3.1 Α' ΦΑΣΗ (τυπική περίοδος) ... 79
3.2.3.3.2 Β' ΦΑΣΗ (περίοδος αιχμής) ... 79
3.2.3.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ... 80
3.2.3.4.1 ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ... 80
3.2.3.4.2 ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ... 83
3.2.3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ... 87
3.2.3.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ... 88
3.2.3.6.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ... 88
3.6.3.6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ... 88
3.2.3.6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ... 88
3.2.3.6.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ... 88

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ... 89

4.1 ΓΕΝΙΚΑ ... 89
4.2 ΕΡΕΥΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ... 89
4.2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ... 90
4.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ ... 93
4.2.2.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ... 93
4.2.2.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ... 96
4.2.2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ ... 101
4.3 ΕΡΕΥΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ... 103
4.3.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ... 103
4.3.2 ΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ... 106
4.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ... 109
4.3.4 ΕΝΔΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ : ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ-ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΑΣΕΩΝ ... 112
4.3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ... 114
4.3.6 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ... 115
4.3.7 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ... 116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Β. ... 118

5.1 ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Β. ... 118
5.2 ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Β ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ... 119

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ... 121

6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε. ... 121
6.2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS ... 122
6.2.1 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS ... 122
6.2.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2003-2007 ... 126
6.3 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ... 129
6.3.1 ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ ... 132
6.3.2 ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ... 133
6.3.3 ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ ... 134

6.3.4 ΣΚΡΑΠ *136*
6.3.5 ΚΑΡΒΟΥΝΟ *137*
6.3.6 ΑΔΡΑΝΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ *138*
6.4 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ *139*
6.4.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ. & F/D ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ *139*
6.4.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ *141*
6.4.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ *142*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 143

7.1 ΓΕΝΙΚΑ *143*
7.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ CONTAINERS *147*
7.2.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS *147*
7.2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΑ CONTAINERS *147*
7.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ *159*
7.3.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ *159*
7.3.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ *168*
7.4 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ *170*
7.5 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ *170*
7.5.1 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩ Ν- ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ CONTAINER *170*
7.5.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩ Ν- ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ *171*
7.5.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩ Ν- ΕΞΟΔΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ *175*
*7.5.*4 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ 178
*7.5.*5 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ 182
*7.5.*6 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ - ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ 183

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΥΠΟΔΟΜΗ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ 186

8.1 ΦΥΣΙΚΑ ΚΑΙ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ *186*
8.2 ΥΠΟΔΟΜΗ ΛΙΜΕΝΑ *186*
8.3 ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ *192*
8.4 ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Β. *196*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΛΙΜΕΝΑ 198

9.1 ΓΕΝΙΚΑ *198*
9.2 ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ *198*
9.3 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ *199*
9.4 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS *202*
9.5 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ *203*
9.6 PARKING *203*
9.7 ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ *206*
9.8 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. *206*
9.9 ΕΡΕΥΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. *208*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΑ

Ευχαριστούμε θερμά για την παροχή πληροφοριών και συμπαράσταση κατά τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας μας:

Ναθαναήλ Τ.
Μάκρή Δ.
Κορωναίο Β.
Γεωργιάδη Δ.
Καμαράτο Μ.
Ξηρακιά Η.
Ζωγράφο Τ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το λιμάνι του Βόλου ιδρύθηκε το 1883. Από τους προϊστορικούς χρόνους μέχρι σήμερα αποτέλεσε ένα από τα στρατηγικότερα και σημαντικότερα σημεία της Μεσογείου. Ειδικά από τις αρχές του αιώνα που πραγματοποιήθηκε η ολοκλήρωση κάποιων λιμενικών έργων, άρχισε να προσελκύει μεγάλα πλοία και σημαντικές εμπορευματικές ροές, με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή να κατέχει την τρίτη θέση μεταξύ των ελληνικών λιμένων στον εμπορικό τομέα. Αυτό οφείλεται στην καίρια γεωπολιτική του θέση σε σχέση με την Κεντρική Ελλάδα, που και εξασφαλίζει ο Παγασητικός Κόλπος και ιδιαίτερα ο μυχός του, καθιστώντας το λιμάνι του Βόλου φυσικό κόμβο στις μεταφορές και τη διαμετακόμιση.

Παράλληλα, παρουσιάζει συνεχή αύξηση της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, γεγονός που οφείλεται στο ότι αποτελεί αφετηρία για τη σύνδεση των νησιών των Σποράδων και της Εύβοιας με την Ηπειρωτική Ελλάδα .

Το 2002 αποτελεί χρονιά σταθμό για το λιμάνι του Βόλου, το οποίο από Λιμενικό Ταμείο που ήταν λειτουργεί πλέον ως Ανώνυμη Εταιρία, χαράζοντας τη δική του αναπτυξιακή πορεία μέσα στη διεθνή αγορά. Βασική τυπική διαφορά μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου και της Ανώνυμης Εταιρείας, είναι ότι το πρώτο ήταν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και διέπονταν από το Δημόσιο Δίκαιο ενώ η Α.Ε. κατά κύριο λόγο διέπεται από το Ιδιωτικό Δίκαιο. Η ουσιαστική διαφορά είναι ότι η Εταιρεία έχει γίνει πιο ευέλικτη στη λήψη αποφάσεων, επειδή δεν απαιτείται πλέον η έγκριση του ΥΕΝ σε κάθε ενέργεια που θέλει να υλοποιήσει, π.χ. διαμόρφωση τιμών, επενδύσεις, έργα κτλ. Σκοπός της Εταιρείας είναι η διοίκηση και εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης λιμένα Βόλου.

Οι κύριες δραστηριότητες του λιμένος είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων, ο χειρισμός των φορτίων, οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών και οι παροχή υπηρεσιών επιβατικής κίνησης.

Αρχικά, έγινε ανάλυση της υφιστάμενης εμπορευματικής κίνησης, η οποία περιλαμβάνει μόνο εσωτερικό – εξωτερικό εμπόριο και στηρίχθηκε σε δύο μεθόδους:

1) Στην ανάλυση στατιστικών στοιχείων της διακίνησης εμπορευματικών ροών στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 – 2001, με σκοπό να διεξαχθούν ποσοτικά συμπεράσματα.

Τα συμπεράσματα αυτής της μεθόδου έδειξαν ότι τις περισσότερες εμπορικές συναλλαγές ο Ο.Λ.Β. τις έχει με χώρες της Ευρώπης. Επίσης, η συνολική διακίνηση των προϊόντων παρουσιάζει αυξητική τάση.

2) Στην έρευνα ερωτηματολογίων τα οποία απευθύνθηκαν σε χρήστες του λιμένα, με σκοπό τη διεξαγωγή ποιοτικών συμπερασμάτων.

Τα συμπεράσματα αυτής της μεθόδου έδειξαν πως για την άρση των αρνητικών χαρακτηριστικών του λιμένα και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του, οι χρήστες πρότειναν κάποιες αλλαγές, οι οποίες θα τους έκαναν στο μέλλον να χρησιμοποιούν περισσότερο το λιμάνι του Βόλου και θα αύξαναν την ανταγωνιστικότητά του, π.χ. ύπαρξη ελεύθερης ζώνης, σύγχρονη υποδομή, σύστημα logistics, ύπαρξη γερανογέφυρας, ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού, μείωση τιμολογίων χρήσης , καλύτερη εξυπηρέτηση:

Στη συνέχεια έγινε ανάλυση της υφιστάμενης επιβατικής κίνησης, η οποία διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και πλοίων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας και στηρίχθηκε σε δύο μεθόδους :

- Στην ανάλυση στατιστικών στοιχείων της διακίνησης επιβατικών ροών επιβατών επιβατηγών-οχηματαγωγών (Ε.Γ.-Ο.Γ.) πλοίων, τροχοφόρων και επιβατών κρουαζιέρας στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1998 – 2002, με σκοπό να διεξαχθούν ποσοτικά συμπεράσματα.

Τα συμπεράσματα αυτής της μεθόδου έδειξαν ότι παρατηρείται σημαντική αύξηση στους επιβάτες Ε.Γ.-Ο.Γ., εκρηκτική αύξηση στους επιβάτες κρουαζιέρας, σταθεροποιητικές τάσεις στον αριθμό των τροχοφόρων και ελαφρά μείωση στον αριθμό των πλοίων.

- Στην έρευνα ερωτηματολογίων τα οποία απευθύνθηκαν σε επιβιβάζοντες και αποβιβάζοντες επιβάτες, τόσο σε περίοδο αιχμής, όσο και σε τυπική περίοδο, με σκοπό τη διεξαγωγή ποιοτικών συμπερασμάτων.

Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων της παραπάνω έρευνας, αναγκαία προκύπτει η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών, π.χ. καθαριότητα χώρων επιβατικού σταθμού, καταρτισμένο προσωπικό, βελτίωση χώρων αναμονής κτλ.

Βασική είναι η εξέταση της θέσης του λιμένα Βόλου στο συνολικό δίκτυο συγκοινωνιακής υποδομής σε επίπεδο περιφερειακό και διευρωπαϊκό, ώστε να μελετηθεί η δυνατότητα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών. Για το σκοπό αυτό εξετάστηκαν ξεχωριστά το υπάρχον οδικό, σιδηροδρομικό και θαλάσσιο δίκτυο, καθώς και τα έργα που υλοποιούνται ή έχουν προγραμματιστεί να γίνουν.

Ακολούθησε μελέτη της εσωτερικής ενδοχώρας του λιμένα, δηλαδή της Θεσσαλίας. Στόχος είναι να δούμε ποια τείνει να είναι η δυναμική της θεσσαλικής περιφέρειας, μέσα από την πορεία ανάπτυξης της τα τελευταία χρόνια.. Για το σκοπό αυτό αναλύθηκαν οι βασικοί περιφερειακοί δείκτες (ανεργία, εκπαίδευση, κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν - ΑΕΠ, υποδομές, τομείς παραγωγής, μεταφορές κτλ.) και έγινε σύγκρισή τους με τον μέσο όρο της χώρας και της Ευρωπαϊκής

Ένωσης, απ' όπου προέκυψαν θετικά συμπεράσματα για την εξέλιξη της θεσσαλικής περιφέρειας.

Από τις διαπιστώσεις που προέκυψαν από τα προηγούμενα κεφάλαια, συμπεραίνουμε ότι το λιμάνι του Βόλου έχει δυνατότητες για ανάπτυξη σε διάφορα επίπεδα. Το πρώτο βήμα για να γίνει αυτό είναι ο σαφής καθορισμός των στόχων και των προοπτικών της εκστρατείας που θα αναληφθεί για να αντεπεξέλθει το λιμάνι του Βόλου στον ανταγωνισμό. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να διακριθούν ανάλογα με τον χρονικό ορίζοντα που προσβλέπουν σε στρατηγικούς (μακροπρόθεσμους) και σε επιχειρησιακούς (βραχυπρόθεσμούς).

Σκοπός του στρατηγικού σχεδιασμού είναι η μετεξέλιξη του λιμένα Βόλου σε ένα λιμάνι :

- διαμετακόμισης (transit) και μεταφόρτωσης (transshipment)
- παροχής υψηλού βαθμού υπηρεσιών ως προς τους επιβάτες
- πορθμειακής σύνδεσης (οδικά ή σιδηροδρομικά) με χώρες του εξωτερικού, κυρίως Συρία, Μαύρη Θάλασσα και Τουρκία
- σε άμεση επαφή με τους χρήστες του μέσω σύγχρονων μεθόδων τηλεματικής και προσανατολισμένο στη σωστή εξυπηρέτησή τους
- άμεσα συνδεδεμένο με την οικονομική ζωή της άμεσης ενδοχώρας του, αλλά με σαφώς ευρύτερο περιφερειακό προσανατολισμό ανάπτυξης μέσα στα πλαίσια μιας γενικότερης ελληνικής λιμενικής πολιτικής λιμένων και λιμενικού ανταγωνισμού.

Για να πραγματοποιηθούν όμως οι παραπάνω στόχοι, θα πρέπει να γίνουν άμεσα κάποιες αλλαγές στον Ο.Λ.Β., ώστε να μπορέσει θέσει τις απαραίτητες βάσεις για τη ζητούμενη ανάπτυξή του. Οι αλλαγές αυτές αποτελούν τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και είναι το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Η περίοδος που μελετάται είναι η πενταετία 2003 – 2007. Οι επιχειρησιακοί στόχοι αφορούν προτάσεις για την αναδιοργάνωση της τιμολογιακής πολιτικής του λιμένα, για το σχηματισμό κατάλληλης και επαρκούς υποδομής και την εκμετάλλευση των χώρων του λιμένα προς όφελός του και προς όφελος των κατοίκων του Βόλου.

Στη συνέχεια, έγιναν προβλέψεις των διακινούμενων ποσοτήτων και διαμορφώθηκαν προτάσεις τιμολογιακής πολιτικής, τόσο για την εμπορευματική κίνηση για την οποία έγινε διαχωρισμός των εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) και συμβατικό φορτίο, όσο και για την επιβατική κινηση.

Για τις προβλέψεις των μελλοντικών ποσοτήτων διακίνησης Ε/Κ χρησιμοποιήθηκε η πολυωνυμική συνάρτηση, η οποία με ακρίβεια 99%, προσδιόρισε ότι στο τέλος του 2007 θα τετραπλασιαστούν οι διακινούμενες ποσότητες συγκριτικά με αυτές του 2002. Με ποιοτική ανάλυση θεωρήσαμε ότι οι προβλέψεις αυτές προσεγγίζουν

ικανοποιητικά το αισιόδοξο σενάριο διακίνησης, ενώ οι τιμές του μέσου σεναρίου αντιστοιχούν στο 90% των τιμών του αισιόδοξου σεναρίου. Τέλος το απαισιόδοξο σενάριο προβλέπει ότι το 2007 τριπλασιασμό των ποσοτήτων.

Για τις προβλέψεις των μελλοντικών ποσοτήτων διακίνησης συμβατικού φορτίου εξετάστηκαν εφτά είδη φορτίου (λιπάσματα, βαμβακόσπορος, δημητριακά γερανών, σιλό, σκραπ, κάρβουνο, αδρανή), τα οποία αποτελούν το 80% της συνολικά διακινούμενης ποσότητας. Θεωρούμε ότι και η ποσότητα του υπολοίπου 20% των φορτίων ακολουθεί την ετήσια μεταβολή των συνολικών ποσοτήτων των εφτά προϊόντων. Για τις προβλέψεις χρησιμοποιήθηκε ποιοτική μέθοδος προσδιορισμού, η οποία οδήγησε στη δημιουργία τριών σεναρίων (αισιόδοξο, μέσο, απαισιόδοξο). Το τελικό συμπέρασμα είναι ότι θα έχουμε περίπου 10% - 15% ετήσια αύξηση των διακινούμενων ποσοτήτων με εξαίρεση τον βαμβακόσπορο, ο οποίος θα παρουσιάσει μείωση.

Για τις προβλέψεις της διακίνησης της επιβατικής κίνησης ελήφθη υπόψη ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής της για την πενταετία 1998-2002. Προέκυψε μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των επιβατών Ε.Γ.-Ο.Γ. 4%, των τροχοφόρων 1%, των πλοίων –8% και των επιβατών κρουαζιέρας 55%.

Η τιμολογιακή πολιτική Ε/Κ διαμορφώθηκε με σκοπό την κάλυψη το κόστος των μηχανημάτων εξυπηρέτησης Ε/Κ, έτσι ώστε να παραμείνουν ανταγωνιστικές σε σχέση με το πλησιέστερο ανταγωνιστικό λιμάνι, που είναι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.). Τελικά διαμορφώθηκαν δύο προτάσεις τιμολόγησης οι οποίες περιλαμβάνουν χρεώσεις ανά teu και ανά τεμάχιο. Στην πρώτη περίπτωση προτείναμε ετήσια αύξηση 35% για τα έτη 2003 και 2004, ενώ από το 2005, έτος στο οποίο θα πραγματοποιηθεί αγορά 2 γερανογεφυρών, προτάθηκε ετήσια αύξηση 14,5%. Στην δεύτερη περίπτωση προτάθηκε σταθερή ετήσια αύξηση ίση με 10%.

Η τιμολογιακή πολιτική συμβατικού φορτίου εφαρμόστηκε στα μηχανήματα εξυπηρέτησης συμβατικού φορτίου, στην αποθήκευση και στο ζύγισμα. Στόχος ήταν η διαμόρφωση των τιμών ώστε να καλυφθεί το κόστος ανά υπηρεσία, έτσι ώστε αυτές να μην ξεπερνούν την τιμολόγηση του Ο.Λ.Θ. Έτσι, προτάθηκε αύξηση 10%/έτος στα μηχανήματα εξυπηρέτησης συμβατικού φορτίου, 10%/έτος στη μεταφορά στο σιλό 10%/έτος στο ζύγισμα, 5%/έτος στην αποθήκευση, με εξαίρεση την αποθήκευση το σιλό η οποία θα παραμείνει σταθερή.

Για την επιβατική κίνηση προτάθηκε σταθερή αύξηση των τελών εξυπηρέτησης επιβατών – πλοίων ίση με 2% / έτος , όπως ορίζει το YEN. Τα έξοδα για την πενταετία 2003-2007 υπολογίσθηκαν ως ποσοστό της τιμής του 2002.

Με εφαρμογή των μέσων σεναρίων και της προτεινόμενης τιμολογιακής πολιτικής, τόσο για τα Ε/Κ/ και συμβατικό φορτίο, όσο και για την επιβατική κίνηση έγινε μελέτη βιωσιμότητας για την εξεταζόμενη πενταετία για τις εμπορευματικές υπηρεσίες του λιμένα, απ' όπου προέκυψε ότι το λιμάνι δεν είναι βιώσιμο και τις επιβατικές υπηρεσίες, απ' όπου προέκυψε ότι το λιμάνι είναι βιώσιμο. Τέλος, για τις συνολικές υπηρεσίες (εμπορευματικές – επιβατικές) προέκυψε ότι το λιμάνι είναι βιώσιμο.

Στο τέλος της εργασίας περιγράφονται αναλυτικά οι χώροι του λιμένα, αναφέρονται τα εκτελούμενα και εκτελεσθέντα έργα, ελέγχεται η επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων και τέλος, διαμορφώνονται προτάσεις για την αξιοποίηση των χώρων αυτών προς όφελος του λιμένα και της πόλης του Βόλου.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Το λιμάνι του Βόλου ιδρύθηκε το 1883. Από τους προϊστορικούς χρόνους μέχρι σήμερα αποτέλεσε ένα από τα στρατηγικότερα και σημαντικότερα σημεία της Μεσογείου. Ειδικά από τις αρχές του αιώνα που πραγματοποιήθηκε η ολοκλήρωση κάποιων λιμενικών έργων, άρχισε να προσελκύει μεγάλα πλοία και σημαντικές εμπορευματικές ροές, με αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή να κατέχει την τρίτη θέση μεταξύ των ελληνικών λιμένων στον εμπορικό τομέα. Αυτό οφείλεται στην καίρια γεωπολιτική του θέση σε σχέση με την Κεντρική Ελλάδα, που εξασφαλίζει ο Παγασητικός Κόλπος και ιδιαίτερα ο μυχός του, καθιστώντας το λιμάνι του Βόλου φυσικό κόμβο στις μεταφορές και τη διαμετακόμιση.

Παράλληλα, παρουσιάζεται συνεχής αύξησης της επιβατικής και τουριστικής κίνησης, γεγονός που οφείλεται στο ότι αποτελεί αφετηρία για τη σύνδεση των νησιών των Σποράδων και της Εύβοιας με την Ηπειρωτική Ελλάδα .

Σκοπός του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε. είναι :

1. Η παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες , η αναβάθμιση, η συντήρηση, η βελτίωση και η ανάπτυξη του λιμένα.
2. Η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών, οχημάτων, φορτίων.
3. Η εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
4. Η ανάληψη και εκτέλεση προγραμμάτων μελετών έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
5. Η ανάληψη κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με το λιμενικό έργο, καθώς και κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων ιδίως της τουριστικής, της πολιτιστικής, της αλιευτικής, του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
6. Η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.
7. Η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.

Για την **επίτευξη** των παραπάνω σκοπών, ο Ο.Λ.Β. Α.Ε. μπορεί :

α) Να συνιστά με απόφαση του Διοικητικού της Συμβουλίου, θυγατρικές Εταιρείες και να συμμετέχει σε άλλες εταιρείες που έχουν σκοπό την εκμετάλλευση χώρων του λιμένα ή και σε άλλους λιμένες εντός ή εκτός της χώρας (που έχουν παρεμφερή με το δικό της σκοπό και γενικά έχουν σκοπούς συναφείς ή υποβοηθητικούς της δραστηριότητάς της, καθώς και να συνεργάζεται με αυτές).
β) Να παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κράτη ή διεθνείς οργανισμούς, ιδίως στον τομέα των μεταφορών.
γ) Να φροντίζει για την επαγγελματική εκπαίδευση των εργαζομένων σ' αυτόν.
δ) Να δημιουργεί κατάλληλη ερευνητική υποδομή και να εκπονεί πάσης φύσεως έρευνες και μελέτες για θέματα που άπτονται των σκοπών της Εταιρείας.
ε) Να συμμετέχει σε δραστηριότητες που έχουν στόχο την προώθηση των θεμάτων που άπτονται του σκοπού της εταιρείας, είτε σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε σε εθνικό ή παγκόσμιο επίπεδο.
στ) Να ιδρύει ή να συμμετέχει σε εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου.

Οι **κύριες δραστηριότητες** του Λιμένος είναι η παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού των πλοίων, ο χειρισμός των φορτίων και οι υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών.

Επιπρόσθετα, η Εταιρεία είναι υπεύθυνη για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του λιμένα, για την παροχή λιμενικών εξυπηρετήσεων (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεφωνικής σύνδεσης κτλ.) και για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης (ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων). Η δραστηριότητα της Εταιρείας δεν παρουσιάζει έντονη εποχικότητα, πλην του τομές εξυπηρέτησης της ακτοπλοϊκής κίνησης και της διακίνησης κρουαζιερόπλοιων.

Το αντικείμενο δραστηριοτήτων της Εταιρείας εκτείνεται σε όλο το φάσμα των λιμενικών δραστηριοτήτων, προσφέροντας υπηρεσίες στα πλοία, τα φορτία και τους επιβάτες.

Παράλληλα, η Ο.Λ.Β. Α.Ε. εκμεταλλεύεται παραχωρώντας επί μισθώσει σε τρίτους εκτεταμένους χώρους και εγκαταστάσεις που έχει στη δικαιοδοσία της.

Ειδικότερα, η **δραστηριότητα** του Ο.Λ.Β. Α.Ε. διακρίνεται σε:

- Εξυπηρέτηση επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιερόπλοιων
- Φορτοεκφόρτωση – αποθήκευση εμπορευμάτων και εργασίες προκυμαίας

- Εξυπηρέτηση πλοίων
- Διάφορες άλλες υπηρεσίες

Το 2002 αποτελεί χρονιά σταθμό για το λιμάνι του Βόλου, το οποίο λειτουργεί πλέον ως Ανώνυμη Εταιρία, χαράζοντας τη δική του αναπτυξιακή πορεία μέσα στη διεθνή αγορά. Ακόμη, οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις στα Βαλκάνια, τον Εύξεινο Πόντο, την Τουρκία, τη Μέση Ανατολή και οι σχεδιασμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργούν ευνοϊκές προοπτικές και δυνατότητες για το λιμάνι του Βόλου.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας η ανάλυση επιχειρησιακού σχεδίου του Ο.Λ.Β. Α.Ε. και η κατάρτιση σχεδίου εκμετάλλευσης περιοχών και χώρων του λιμένα. Η δομή που θα ακολουθηθεί είναι η εξής :

1. Καταρχήν περιγράφεται το υφιστάμενο θεσμικό και λειτουργικό καθεστώς του λιμένα.
2. Εξετάζεται η υφιστάμενη εμπορευματική και επιβατική κίνηση του λιμένα.
3. Εξετάζεται η θέση του λιμένα στο διευρωπαϊκό συγκοινωνιακό δίκτυο.
4. Εξετάζεται η δυνατότητα ανάπτυξης της εσωτερικής ενδοχώρας του λιμένα.
5. Καθορίζονται επιχειρησιακοί στόχοι για την πενταετία 2003 – 2007.
6. Γίνονται προβλέψεις για τη διακίνηση Ε/Κ και συμβατικού φορτίου για την εξεταζόμενη πενταετία.
7. Προτείνεται τιμολογιακή πολιτική.
8. Γίνονται προτάσεις για ην αγορά κατάλληλου εξοπλισμού και την εκμετάλλευση των χώρων του λιμένα, έτσι ώστε να πετύχει τους προκαθορισμένους επιχειρησιακούς στόχους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε.

1.1 ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το λιμάνι του Βόλου, γνωστό ως Λιμενικό Ταμείο Βόλου και το Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου με το Π.Δ. 390/1990 (ΦΕΚ Α' 165) «Περί συγχωνεύσεως Λιμενικών Ταμείων σε επίπεδο νομού» συγχωνεύθηκαν στο Λιμενικό Ταμείο Νομού Μαγνησίας. Στη συνέχεια με το άρθρο 21 παράγραφος 1 Ν. 2932/2001 (ΦΕΚ Α' 145) διασπάστηκαν και πάλι σε Λιμενικό Ταμείο Βόλου και Λιμενικό Ταμείο Σκοπέλου και με την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου το Λιμενικό Ταμείο Βόλου μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρία κοινής ωφέλειας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, υπό την εποπτεία του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, με την επωνυμία «Οργανισμός Λιμένος Βόλου Ανώνυμη Εταιρία» και με τον διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Β. Α.Ε.», με έδρα τον Δήμο Βόλου. Το καταστατικό κάθε Οργανισμού Λιμένα ΑΕ εγκρίθηκε με το άρθρο 22 Ν. 2932/2001 (Παράρτημα Κεφ.1 – Παρ.1). Συμπληρωματικά διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2190/1920 (ΦΕΚ Α' 144) «περί ανωνύμων εταιριών», του Β.Δ. της 14/19-1-1939 (ΦΕΚ Α' 24) «περί κωδικοποιήσεως των περί Λιμενικών Ταμείων κειμένων διατάξεων» και του Α.Ν. 2344/1940 (ΦΕΚ Α' 154) «περί αιγιαλού και παραλίας», όπως κάθε φορά ισχύουν.

Βασική τυπική διαφορά μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου και της Ανώνυμης Εταιρείας, είναι ότι το πρώτο ήταν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και διέπονταν από το Δημόσιο Δίκαιο ενώ η Α.Ε. κατά κύριο λόγο διέπεται από το Ιδιωτικό Δίκαιο (οι υπόλοιπες διαφορές Λ.Τ. και Α.Ε., βάσει του καταστατικού, παρατίθενται στο Παράρτημα 1.1).

Η ουσιαστική διαφορά είναι ότι η Εταιρεία έχει γίνει πιο ευέλικτη στη λήψη αποφάσεων, επειδή δεν απαιτείται πλέον η έγκριση του ΥΕΝ σε κάθε ενέργεια που θέλει να υλοποιήσει, π.χ. διαμόρφωση τιμών, έργα κτλ. Πιο συγκεκριμένα, η μελέτη και εκτέλεση έργων στην περιοχή αρμοδιότητας της Α.Ε. εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο της Α.Ε. Αν πρόκειται για έργα εθνικού επιπέδου, απαιτείται η έγκριση της πράξης του διοικητικού συμβουλίου πριν από την εκτέλεσή της, από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, στο πλαίσιο της ασκούμενης εθνικής λιμενικής πολιτικής, καθώς και από τον υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ο οποίος εποπτεύει τις Α.Ε. στον τομέα των έργων.

1.2 ΜΟΝΤΕΛΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η διαχείριση των λιμένων εξαρτάται άμεσα από τον φορέα διοίκησής του που μπορεί να είναι το Κράτος με τις εξής μορφές: Δημοτική Διοίκηση, Κρατική Διοίκηση και Αυτόνομος Οργανισμός. Οι φορείς αυτοί (δημόσιου τύπου διοικητικά όργανα) αποκαλούνται γενικά Λιμενικές Αρχές. Επίσης φορέας διοίκησής του μπορεί να είναι Ιδιωτική Διοίκηση. Στην συνέχεια περιγράφονται ο καθένας από αυτούς τους φορείς ξεχωριστά. Επίσης, επειδή στην πραγματικότητα λόγω της σπουδαιότητας των λιμανιών στην ανάπτυξη της χώρας στην οποία ανήκουν, πολλές χώρες υιοθετούν συγκεκριμένες πολιτικές για τον έλεγχο και την ανάπτυξη των λιμανιών τους. Στη συνέχεια περιγράφονται χαρακτηριστικές πολιτικές διαχείρισης χωρών και αναπτύσσονται τα διαπιστωθέντα από την έως σήμερα εφαρμογή τους πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

1.2.1 ΜΟΡΦΕΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σε παγκόσμιο επίπεδο παρατηρούνται οι ακόλουθες μορφές διοίκησης λιμένων :

1.2.1.1 Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΑΡΧΗ

Ο Δήμος στον οποίο ανήκει το λιμάνι έχει και την αρμοδιότητα διοίκησης του λιμανιού. Οι αρμοδιότητες αυτές ποικίλλουν . Άλλοτε ο Δήμος μονοπωλιακά εκμεταλλεύεται ολόκληρο τον εξοπλισμό του λιμανιού και γενικά ασκεί τις λιμενικές λειτουργίες και άλλοτε παραχωρεί σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, με μακροχρόνιες συμβάσεις την εκμετάλλευση κάποιων δραστηριοτήτων. Ο προϋπολογισμός του λιμανιού συνήθως εντάσσεται στον προϋπολογισμό του Δήμου. Μπορεί όμως και να διαχωρίζεται από αυτόν. Αυτή η θεσμική μορφή συναντάται στο Βέλγιο, στη Δανία, στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στη Μεγάλη Βρετανία. Στο Βέλγιο, στις Κάτω Χώρες και στη Γερμανία δεν υπάρχουν δημοτικές λιμενικές διοικήσεις με αυτόνομη νομική υπόσταση. Στο Βέλγιο, η διοίκηση των λιμένων της Αμβέρσας, της Οστάνδης και της Γάνδης (μέχρι το τέλος του 1978) αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος της δημοτικής διοίκησης, η οποία ήταν επίσης υπεύθυνη και για όλα τα ζητήματα εντός των ορίων αυτού του ίδιου του λιμανιού. Το ίδιο ισχύει για τα γερμανικά λιμάνια. Στο Βέλγιο, στη Γάνδη (από τις αρχές του 1979) και στις Κάτω Χώρες, στο Ρότερνταμ και στο Άμστερνταμ, η διοίκηση των δημοτικών λιμανιών έχει αναληφθεί από ξεχωριστή

Υπηρεσία (την HAVENBEDRHJF), η οποία ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον Δήμο.

Σύμφωνα με την νομοθεσία, η διοίκηση των λιμανιών στην Γαλλία ασκείται από ένα συμβούλιο λιμανιών το οποίο διορίζεται από το δημοτικό συμβούλιο της πόλης. Ο προϋπολογισμός του λιμανιού είναι ξεχωριστός από τον δημοτικό προϋπολογισμό.

Στη Μεγάλη Βρετανία, το λιμάνι του Μπρίστολ συστάθηκε σαν δημόσιος φορέας, μέσω νομοθετικού διατάγματος, υπόκειται όμως στην δημοτική αρχή. Στο Βέλγιο, στη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες, οι δημοτικοί λιμένες είναι οι πιο σημαντικοί των χωρών αυτών αλλά και από τους μεγαλύτερους της Κοινότητας, πχ Αμβέρσα, Γάνδη , Αμβούργο, Βρέμη, Ρότερνταμ και Άμστερνταμ.

1.2.1.2 Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Το κράτος στην περίπτωση αυτή:

- Κατασκευάζει, συντηρεί, εξοπλίζει και εκμεταλλεύεται το λιμάνι.
- Επιβάλλει και εισπράττει διάφορα τέλη και δικαιώματα από το πλοίο, το εμπόρευμα, τον επιβάτη.
- Επιβάλλει κανονισμούς οργάνωσης και λειτουργίας του λιμανιού.
- Ελέγχει και εγκρίνει τα τιμολόγια των παρεχόμενων υπηρεσιών και των εργασιών που διεξάγονται.

Όλες αυτές οι αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες διεξάγονται είτε από ένα κεντρικό οργανισμό (Καναδάς : Συμβούλιο Εθνικών Λιμανιών, Νότια Αφρική: Διοίκηση Σιδηροδρόμων και Λιμανιών), είτε από τα διάφορα αρμόδια Υπουργεία (Ναυτιλίας, Δημοσίων Έργων κ.ά.). Τα περισσότερα από τα σύγχρονα λιμάνια με κρατική διοίκηση υπάγονται στην δεύτερη περίπτωση.

Τα λιμάνια της Γαλλίας και της Ιταλίας που δεν έχουν αυτόνομο καθεστώς διοικούνται από το Κράτος. Μια άλλη ομάδα είναι εκείνη των εθνικοποιημένων λιμανιών της Μεγάλης Βρετανίας, όπου ορισμένα λιμάνια ελέγχονταν από το "British Waterways Board", που υπόκειται στην κεντρική κυβέρνηση.

Στην Ελλάδα όλα τα σημαντικά λιμάνια μέχρι πριν λίγα χρόνια ελέγχονταν σε μεγάλο βαθμό από το κράτος (ήταν υπό την επίβλεψη και τον διοικητικό έλεγχο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας). Πλέον σήμερα με αλλαγή του Θεσμικού Πλαισίου έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρείες, όπως έχει ήδη προαναφερθεί.

1.2.1.3 Ο ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Με τον αυτόνομο οργανισμό γίνεται παραχώρηση των αρμοδιοτήτων και των εξουσιών των κρατικών υπηρεσιών σε ένα δημόσιο οργανισμό (συνήθως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου). Το σύστημα του αυτόνομου οργανισμού παίρνει διάφορες μορφές. Σε διάφορες χώρες και λιμάνια τα όρια της αυτονομίας ποικίλουν, ενώ το κράτος διατηρεί πάντοτε ορισμένα προνόμια.

Σε πολλές χώρες της Ευρώπης συναντάμε αυτή την μορφή διοίκησης των λιμανιών. Στη Γαλλία η κατηγορία αυτή αποτελείται από τα "Ports Autonomies" (Δουνκέρκη, Χάβρη, Ρουέν, Ναντ, Σαιν-Ναζέρ, Μπορντώ, Μασσαλία). Τα λιμάνια αυτά είναι δημόσιοι φορείς. Στην Ιταλία οι "αυτόνομοι λιμένες" (Γένοβα, Σαβόνα, Τεργέστη, Βενετία, Νάπολι, Παλέρμο, Τσιβιταβέκια) είναι δημόσιοι φορείς που έχουν θεσπισθεί με συγκεκριμένους νόμους. Το καθεστώς τους είναι παρεμφερές, ο βαθμός όμως αυτονομίας τους και οι αρμοδιότητές τους δεν είναι ενιαίες.

Τα "HAVENSCHAPPEN" των Κάτω Χωρών είναι παρεμφερή με τους πιο πάνω φορείς. Πρόκειται για λιμενικές διοικήσεις στις οποίες συμμετέχουν και οι ενδιαφερόμενες τοπικές αρχές (επαρχία, δήμοι, κοινότητες) και το Κράτος. Στην Ιρλανδία, το καθεστώς των αυτόνομων λιμανιών (πχ Δουβλίνο, Λίμερικ) καθορίζεται με ομοιόμορφο τρόπο στο Harbors Act 1946. Στη Μ.Βρετανία οι λιμενικές ενώσεις (π.χ. Λονδίνο, Τάϊν, Φορθ, Κλάϊτ) έχουν μεγάλη αυτονομία, διατηρούν όμως κάποιους θεσμικούς δεσμούς με την κεντρική κυβέρνηση και θεωρούνται δημόσιοι φορείς. Στην Ισπανία τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια εξαρτώνται από το Κράτος, έχουν όμως κάποιο είδος αυτόνομου καθεστώτος. Τέσσερα από τα μεγαλύτερα λιμάνια : Βαρκελώνη, Μπιλμπάο, Βαλένθια και Χουέβα είναι δημόσιοι φορείς και μοιάζουν με δημόσιες επιχειρήσεις. Τα υπόλοιπα είναι δημόσιοι αυτόνομοι φορείς με μεγαλύτερη παρέμβαση των κρατικών αρχών. Στην Πορτογαλία, όλοι οι εμπορικοί λιμένες είναι αυτόνομοι. Τα λιμάνια της Λισσαβώνας και της Leixoes έχουν λιμενικές διοικήσεις με πολύ μεγάλο βαθμό ανεξαρτησίας. Τα υπόλοιπα αυτόνομα λιμάνια είναι υπό τον οικονομικό έλεγχο τους Κράτους. Στη Γαλλία, Ιταλία, Ιρλανδία και Δανία, τα αυτόνομα λιμάνια είναι τα πλέον σημαντικά για τις χώρες αυτές.

1.2.1.4 Η ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Στην περίπτωση αυτή η διοίκηση και η διαχείριση του λιμανιού βρίσκεται στα χέρια ιδιωτικής επιχείρησης. Οι μορφές με τις οποίες συναντάται είναι:

- Λιμάνια – ανώνυμες εταιρείες. (π.χ. Φλέσσινγκ , Βηρυτός, Πορτ Άρθουρ) ή ενός τμήματος του λιμανιού π.χ. Μπάς Τέρμιναλ – Μπρούκλιν.
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρείες που εκμεταλλεύονται μία διώρυγα π.χ. Μάντσεστερ, Βρυξέλες κ.α.
- Λιμάνια που ανήκουν σε σιδηροδρομικές εταιρείες π.χ. η Αλεξανδρέττα στην Τουρκία, το Πορτ Ντάρβιν στην Αυστραλία, το Μπάϊα Μπλάνκα στην Αργεντινή.
- Λιμάνια που ανήκουν σε εταιρείες εμπορικές ή βιομηχανικές. Στην περίπτωση αυτή παραχωρούνται τμήματα του λιμανιού με πολυετείς συμβάσεις σε εταιρείες που τα χρησιμοποιούν για τις δικές τους ανάγκες.

Στην Ευρώπη τα ιδιωτικά λιμάνια ήταν ολιγάριθμα μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Αυτά που υπήρχαν ήταν δύο κατηγοριών :

- Λιμάνια, όπως το Νόρντενχαμ στην Γερμανία, το Λίβερπουλ, το Μάντσεστερ, το Φελιξτόου όπως και τα λιμάνια που ελέγχονταν από το Associated British Ports και την εταιρεία Sealink στη Μ.Βρετανία, τα οποία ήταν συνήθους χρήσης λιμάνια, με εγκαταστάσεις που εξυπηρετούσαν την διακίνηση όλων των φορτίων και ανήκαν εξ ολοκλήρου ή εν μέρει στο ιδιωτικό κεφάλαιο.
- Η άλλη κατηγορία αντιπροσωπεύεται, π.χ. από το λιμάνι που διακινεί πετρέλαιο στο Wilhelmshaven, που βρίσκεται μέσα στην περιοχή του λιμανιού του Wilhelmshaven, χωρίς όμως να υπάγεται στην αντίστοιχη λιμενική διοίκηση. Ιδιωτικά λιμάνια συναντάμε και στην περίπτωση που μεγάλες βιομηχανικές επιχειρήσεις διακινούν μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών και προϊόντων τους από ιδιωτικούς λιμενικούς χώρους. Στην Ελλάδα και στην Ισπανία υπάρχουν αρκετά ιδιωτικά λιμάνια, από όπου γίνεται η διακίνηση ειδικών φορτίων για την εκάστοτε ενδιαφερόμενη ιδιωτική εταιρεία.

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει σε διεθνές επίπεδο μια έντονη τάση για ιδιωτικοποίηση των λιμενικών τερματικών σταθμών. Οι κύριοι λόγοι

των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών μπορούν να συνοψιστούν στους εξής:

- Βελτιώσεις στην λειτουργία του λιμανιού από την άποψη της ανταπόκρισης στις ανάγκες του χρήστη.
- Προσέλκυση νέων πηγών επενδυτικού Κεφαλαίου.
- Μείωση των δημόσιων δαπανών και της δημόσιας υποχρέωσης και υπευθυνότητας.
- Βελτιώσεις στην ενοποίηση και τον συντονισμό της μεταφοράς.
- Βελτιώσεις στο λιμενικό και μεταφορικό μάρκετινγκ.
- Μείωση του συνολικού λιμενικού κόστους και επομένως του κόστους μεταφοράς του φορτίου, με επακόλουθο αντίκτυπο στην εξαγωγική ανταγωνιστικότητα, τα εισαγωγικά έξοδα και τα καθαρά λιμενικά έσοδα.

Η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών παίρνει διάφορες μορφές:

- Η ιδιωτική διαχείριση των λιμενικών ευκολιών και ξεχωριστών σταθμών ή των λειτουργιών χωρίς μεταβίβαση της ιδιοκτησίας με καμία μορφή.
- Η ιδιωτική διαχείριση των λιμανιών στο σύνολό τους ή επί μέρους, με προσωρινή μεταβίβαση του ιδιοκτησιακού ελέγχου εκμισθώνοντας ευκολίες, εξοπλισμό κλπ.
- Η ιδιωτική διαχείριση των λιμανιών στο σύνολό τους ή επί μέρους, με μερική ή ολική μεταβίβαση του κεφαλαίου.
- Ολοκληρωτική αφαίρεση της ιδιοκτησίας και διαχείρισης του λιμανιού.

1.2.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Τα μοντέλα που περιγράφηκαν προηγουμένως αποτελούν ιδεατό τύπο, δηλ. στην πραγματικότητα δεν απαντώνται καθ' ολοκληρία. Αν και συνήθως η διαχείριση των σημερινών λιμανιών προσεγγίζει κάποιον από τους παραπάνω τύπους και οι εξελικτικές τάσεις οδηγούν προς μια μόνιμη φιλοσοφία αυτής, η επιδίωξη ομοιόμορφης οργάνωσης των λιμένων σε διεθνές ή ευρωπαϊκό, όσον αφορά τις χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, επίπεδο στερείται λογικής βάσεως. Οι ιστορικοί λόγοι της ποικιλομορφίας των λιμένων, καθώς και η έλλειψη άμεσης σχέσης μεταξύ των υιοθετούμενων οργανωτικών πλαισίων και των παραγόμενων εμπορικών αποτελεσμάτων οδηγούν σε ιδιάζουσες και μοναδικές κρατικές λιμενικές πολιτικές διαχείρισης. Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα παραγράφονται παρακάτω.

1.2.2.1 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΒΡΕΤΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ

Στη Βρετανία συναντάμε τις εξής μορφές φορέων διοίκησης:

- ΕΘΝΙΚΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Η μορφή αυτή διοίκησης εμφανιζόταν μέχρι τις αρχές του 1980 στο 1/3 των λιμανιών του Ηνωμένου Βασιλείου. Πλέον η περιουσία των λιμανιών αυτών περιήλθε σε διάφορους διοικητικούς φορείς, που ανάμεσά τους υπάρχουν και 3 εθνικά συμβούλια.

- ΑΡΧΕΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Λίγα λιμάνια του Ηνωμένου Βασιλείου είναι στην κατοχή ή υπό την διοίκηση τοπικών δημοτικών αρχών π.χ. Μπρίστολ, Μπόστον, Περθ.

- ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Αυτή η μορφή αφορά λιμάνια που διοικούνται από ιδιωτικές επιχειρήσεις και χρησιμοποιούσαν τις λιμενικές ευκολίες για δικούς τους παραγωγικούς σκοπούς από όπου φορτοεκφορτώνονταν πρώτες ύλες και προϊόντα, κυρίως πετρελαιοειδή, στερεά καύσιμα, ορυκτά, χαρτομάζα, λιπάσματα και άλλα. Τέτοια λιμάνια ήταν ως το 1979 του Μάντσεστερ, του Λίβερπουλ, του Φέλιξστόου. Στη συνέχεια αγοράστηκαν από ναυτιλιακές ή ιδιωτικές εμπορικές και μεταφορικές εταιρείες κ.α..

Η αναδιοργάνωση των λιμανιών στο Ηνωμένο Βασίλειο με στόχο την ιδιωτικοποίηση περιλαμβάνει 3 διαδικασίες:

- *Την αποκέντρωση*: Οι λειτουργίες έχουν διαιρεθεί σε μικρότερες μονάδες (στρατηγική επιχείρηση), αλλά ο έλεγχος έχει παραμείνει στον αρχικό ιδιοκτήτη.
- *Την αποσύνδεση:* Μερικές σημαντικές επιχειρήσεις δεν αναλαμβάνουν πλέον οι ίδιες (απευθείας λιμενικές εργασίες, αλλά διατηρούν εμπορικούς δεσμούς μέσω χορήγησης άδειας με ανεξάρτητες εταιρείες.
- *Τη διάσπαση:* Οι λιμενικές αρχές δεν κατέχουν ούτε διευθύνουν πλέον λιμενικές εταιρείες, αλλά μέσω της αγοράς ή συμβάσεων διατηρούν ένα σημαντικό έλεγχο των λιμενικών εργασιών.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δυνατότητα για νέες επενδύσεις αλλά και ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Βελτίωση της αποδοτικότητας.
- Περιορισμός της γραφειοκρατίας.
- Αλλαγή των εργασιακών σχέσεων και τοποθέτηση σε νέες βάσεις.
- Αύξηση παραγωγικότητας.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Μείωση λιμενεργατών και αύξηση ανεργίας.
- Πιθανή μείωση δυναμικότητας των λιμανιών και απογύμνωση από κεφάλαια εξ αιτίας της χρήσης των λιμανιών για ιδιωτικές και όχι λιμενικές δραστηριότητες (διαχείριση φορτίου).
- Όξυνση των εργασιακών σχέσεων που μπορεί να αποδειχθούν αντιπαραγωγικές και αναποτελεσματικές.



Τα σημαντικότερα λιμάνια
της Μ. Βρετανίας

1.2.2.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΩΝ ΗΠΑ

Τα λιμάνια των ΗΠΑ υπάγονται στην διοίκηση της πολιτείας που ανήκουν, με αποτέλεσμα να υπάρχει ποικιλία στην λιμενική πολιτική. Για παράδειγμα στην Νέα Υόρκη και στη Νέα Υερσέη έχει δημιουργηθεί μια ενωμένη λιμενική αρχή, η οποία ελέγχει και τα αεροδρόμια και τον υπόγειο σιδηρόδρομο και τους σταθμούς των λεωφορείων. Η πολιτεία της Καλιφόρνια έχει μεταβιβάσει τη διοίκηση των λιμανιών της στους δήμους όπου ανήκουν, αλλά τα έσοδα από τα λιμάνια χρησιμοποιούνται με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνουν τους δημοτικούς φόρους. Ταυτόχρονα όμως το οικονομικό πλεόνασμα των λιμανιών μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για την ανάπτυξη αυτών.

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Δυνατότητα χρηματοδότησης από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση.
- Δυνατότητα των λιμανιών των Η.Π.Α. τελείως αφορολόγητων μακράς διαρκείας ομολόγων, με αποτέλεσμα τα λιμάνια να έχουν χαμηλότερες τιμές, τεχνολογία εντάσεως κεφαλαίου και επίπεδα λειτουργίας μεγαλύτερα από αυτά που θα είχαν αν δεν είχαν βρει τόσο φθηνά κεφάλαια.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- Η αποκλειστικότητα της χρήσης του οικονομικού πλεονάσματος των λιμανιών μόνο για την ανάπτυξή τους εμποδίζει τις πόλεις από το να εκμεταλλευθούν την γεωγραφική τους θέση σαν λιμάνια, με αποτέλεσμα να μη αναπτύσσεται η ενδοχώρα.
- Δυνατότητα παρέμβασης στις λιμενικές πολιτικές της ομοσπονδιακής κυβέρνησης με αποτέλεσμα την αύξηση της γραφειοκρατίας.
- Πιθανή φορολόγηση των κατοίκων της πόλης για την οικονομική ενίσχυση των λιμένων.



Τα σημαντικότερα λιμάνια των ΗΠΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.1 ΤΜΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στο κεφάλαιο αυτό, περιγράφονται οι υπηρεσίες και τα τμήματα που λειτουργούν στο χώρο του Ο.Λ.Β. και καταγράφονται οι αρμοδιότητές τους.

- **ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΒΟΛΟΥ**

Είναι δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Οικονομικών με κύριο αντικείμενο την εφαρμογή των διατάξεων του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα : Κατάταξη των εμπορευμάτων σε δασμολογικές κλάσεις, είσπραξη δασμών, εποπτεία των διάφορων οικονομικών τελωνειακών καθεστώτων. Η παρουσία του τελωνειακού είναι απαραίτητα κατά την άφιξη του πλοίου, για να κάνει έλεγχο στην ποσότητα και το είδος. Είναι αρμόδιο για την αποθήκευση των υποκείμενων εμπορευμάτων σε υπαίθριους ή στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους, χωρίς να επεμβαίνει στον έλεγχο και την παραλαβή των προϊόντων που εκφορτώνονται.

Τα προϊόντα του εμπορεύματος που βρίσκονται στον χώρο του τελωνείου παραδίδονται στον παραλήπτη, αφού πρώτα γίνει είσπραξη των δασμών.

Δασμούς υποχρεώνονται να καταβάλουν μόνο τα εμπορεύματα που προέρχονται από τρίτες χώρες (χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε.), ενώ απαλλάσσονται από αυτούς τα κοινοτικά εμπορεύματα (εκείνα που ανήκουν σε χώρες της Ε.Ε.). Πιο συγκεκριμένα:

Για τα κοινοτικά εμπορεύματα ισχύουν τα εξής :

- Όταν κινούνται στην Ε.Ε., δεν υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο και κινούνται μόνο με το τιμολόγιο πώλησης.
- Όταν κατά την οδική μεταφορά μεσολαβεί $3^{η}$ χώρα, γίνεται έλεγχος με απλοποιημένες διαδικασίες, δηλαδή με τιμολόγιο πώλησης και πιστοποιητικό T2L (απόδειξη κοινοτικού χαρακτήρα εμπορεύματος).
- Αν η μεταφορά γίνεται ατμοπλοϊκώς, χρειάζεται πάντα έλεγχος με απλοποιημένες διαδικασίες.

Για τα τριτοχωρικά εμπορεύματα είναι απαραίτητη πάντα η κατάθεση διασάφησης και ο υπολογισμός και καταβολή δασμών. Στην

διασάφηση αναφέρεται αν το εμπόρευμα προέρχεται από εισαγωγή ή εξαγωγή, καθώς επίσης και τα υπόλοιπα στοιχεία του (κωδικός, αξία, περιγραφή).

- **ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ**

Το λιμεναρχείο είναι ο αρμόδιος φορέας για τις αναγγελίες άφιξης, τις δηλώσεις των μεταφερόμενων φορτίων, την προσόρμιση πλοίων, τον καθορισμό της διάρκειας φορτοεκφόρτωσης και την επιλογή των χώρων απόθεσης των φορτίων. Στην ουσία, η επιλογή του μηχανικού μέσου εκφόρτωσης αποφασίζεται και ρυθμίζεται αποκλειστικά από το λιμεναρχείο (π.χ. η επιλογή χρήσης ενός ηλεκτροκίνητου γερανού ή κάποιου άλλου μέσου).

- **ΠΛΟΗΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ**

Είναι υπηρεσία με κύριο αντικείμενο την πλοήγηση των πλοίων κατά τον κατάπλου και απόπλου τους από τα σημεία παραβολής.

- **ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ**

Πρόκειται για εκπροσώπους του στρατού οι οποίοι παρευρίσκονται στο λιμάνι κατά την εκφόρτωση προϊόντων που προορίζονται για τις στρατιωτικές υπηρεσίες. Οι ίδιοι εκπρόσωποι είναι και υπεύθυνοι για τη μεταφορά του υλικού αυτού προς τον τόπο / στρατόπεδο προορισμού.

- **ΟΙΚΟΣ ΝΑΥΤΟΥ**

Πρόκειται για το ασφαλιστικό ταμείο το οποίο απασχολεί 7 άτομα. Η πλήρης σύνθεσή του έχει ως εξής : 2 γιατροί, 3 υπάλληλοι του Λιμενικού Σώματος, 2 άτομα ως πολιτικοί εκπρόσωποι.

- **ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΤΩΝ**

Αποτελεί το θεσμοθετημένο συνδικαλιστικό όργανο των εκτελωνιστών, το οποίο υπάγεται στην Ομοσπονδία Εκτελωνιστών Ελλάδος και αριθμεί 36 μέλη.

Οι εκτελωνιστές αποτελούν τον ενδιάμεσο κρίκο ανάμεσα στον αποστολέα και τον παραλήπτη του εμπορεύματος. Για κάθε παραλήπτη υπάρχει ένας εκτελωνιστής. Αρμοδιότητά τους είναι να αναλαμβάνουν τις τελωνειακές διαδικασίες από τη στιγμή άφιξης του εμπορεύματος, δηλαδή εκδίδουν τους τίτλους κυριότητας του πλοίου, κάνουν κατάθεση διασάφησης, στην οποία αναφέρονται όλα τα στοιχεία του εμπορεύματος

και σε περίπτωση εμπορεύματος από τρίτες χώρες, υπολογίζουν τους δασμούς που πρέπει να καταβάλει ο παραλήπτης στο τελωνείο.

Τους έχει παραχωρηθεί αίθουσα στο τελωνείο για την καλύτερη διαλεύκανση των υποθέσεών τους.

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ**

Το αντικείμενο της εργασίας τους είναι η αυτοψία των ζημιών του πλοίου ή του φορτίου με βάση τους διεθνείς κανονισμούς περί ναυλώσεων πλοίων και ναυτασφαλίσεων. Στην πόλη του Βόλου δεν υπάρχει θεσμοθετημένο όργανο που τους εκπροσωπεί.

- **ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ**

Αποτελεί το επίσημο όργανο των ναυτικών πρακτόρων στην πόλη του Βόλου και αριθμεί 8 μέλη. Είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυλωτή και το αντικείμενο της εργασίας τους αφορά τις διατυπώσεις του πλοίου σχετικά με :

- Είσοδο και πλαγιοδέτηση του πλοίου στο λιμάνι
- Νομικές διαδικασίες για τη φορτοεκφόρτωση του πλοίου
- Ρυθμίσεις των κινήσεων των πλοηγών των ρυμουλκών
- Ελευθεροκοινωνία του πλοίου (έγραφα)
- Εξυπηρέτηση πλοίου πληρώματος για όλες τις προκύπτουσες ανάγκες (ανεφοδιασμός νερού, αποκομιδή σκουπιδιών, μετάβαση ασθενούς σε γιατρό, αλληλογραφία, τηλέφωνα κτλ.)

Διορίζεται από τον πλοιοκτήτη για να τον αντιπροσωπεύει στο λιμάνι που εδρεύει ο πράκτορας.

- **ΝΑΥΛΩΤΕΣ**

Είναι ο ενδιάμεσος κρίκος ανάμεσα σε πλοιοκτήτη και ιδιοκτήτη εμπορεύματος. Αντικείμενο της εργασίας τους είναι η εξεύρεση ανάλογου και κατάλληλου πλοίου για τη μεταφορά των υπαρχόντων προς διακίνηση φορτίων.

Και αυτή η ομάδα χρηστών δεν εκπροσωπείται επίσημα από συνδικαλιστικό όργανο.

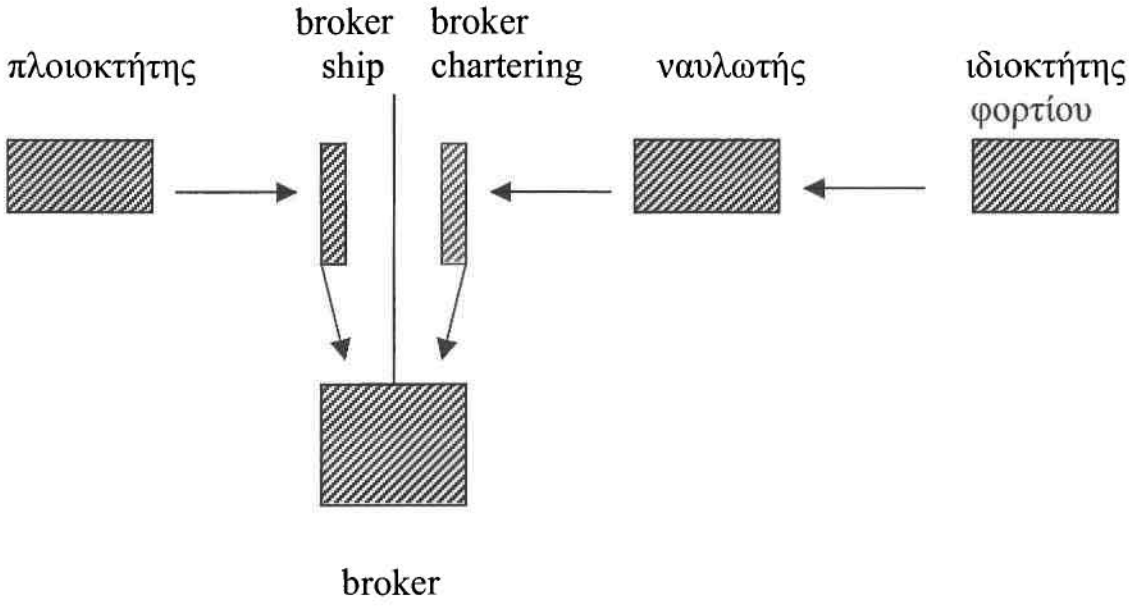
- **ΝΑΥΑΟΜΕΣΙΤΕΣ (BROKERS)**

Είναι ο ενδιάμεσος κρίκος μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή. Με τις κατάλληλες διασυνδέσεις φέρνει σε επαφή τον πλοιοκτήτη και τον κάτοχο του φορτίου προς μεταφορά.

Για να ολοκληρωθεί μια μεταφορά μπορεί να υπάρχουν περισσότεροι από ένας broker.

Η κύρια δουλειά του broker είναι να ορισθούν και να τηρηθούν οι όροι του ναυλοσύμφωνου. Ναυλοσύμφωνο είναι το συμβόλαιο που υπογράφει ο πλοιοκτήτης και ο ναυλωτής και περιέχει αναλυτικά όλους τους όρους ώστε να ολοκληρωθεί η μεταφορά.

Θα μπορούσαμε να περιγράψουμε την όλη διαδικασία ως εξής :



Σχήμα 2.1 : Ο ρόλος του broker στη λιμενική λειτουργία.

Επεξήγηση σχήματος : Λόγω της μεγάλης ανταγωνιστικότητας, καθώς και στην προσπάθεια της απόλυτης επιτυχημένης συνεργασίας μεσίτη – ναυλωτή, υπάρχουν δύο είδη μεσιτών, οι broker ship που απευθύνονται στον πλοιοκτήτη και οι broker chartering που απευθύνονται στον ναυλωτή. Επίσης, μέσα στο ναυλοσύμφωνο ορίζονται οι πράκτορες στο λιμάνι εκφορτώσεως, καθώς και στο λιμάνι φορτώσεως του πλοίου. Από τη στιγμή που συμφωνήσουν οι δύο πλευρές και δοθεί κάποια συγκεκριμένη ημερομηνία, ο broker φροντίζει να ενημερώσει τους πράκτορες που έχουν ορισθεί για τη φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, ώστε να αναλάβουν τις υπόλοιπες διαδικασίες. Στην Βόλο όσοι ασχολούνται με το brokering είναι και πράκτορες.

- **ΑΠΟΣΤΟΑΕΙΣ / ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ**

Οι αποστολείς / παραλήπτες είναι οι διάφοροι ιδιώτες και επιχειρήσεις οι οποίοι διακινούν τα προϊόντα τους μέσω του λιμένα.

- **ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ**

Είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα με αντικείμενο εργασίας τη μεταφορά των εμπορευμάτων από και προς το λιμάνι με χρήση διαφόρων μέσων μεταφοράς.

2.2 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

Το οργανόγραμμα είναι ένα επίσημο έγγραφο που εκδίδει το διοικητικό συμβούλιο του λιμένα και ορίζει την οργανωτική δομή και την ιεραρχία των θέσεων εργασίας.

2.2.1 ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ

Η βασική οργανωτική δομή του Οργανισμού Λιμένος Βόλου (Ο.Λ.Β. Α.Ε.) διαρθρώνεται ως εξής:

1. Διοικητικό Συμβούλιο-Πρόεδρος
2. Διευθύνων Σύμβουλος
3. Συμβούλιο Διευθυντών
4. Διεύθυνση Οικονομικού Εκμετάλλευσης και Διοικητικού
5. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
6. Ανεξάρτητες Υπηρεσίες

Η Διεύθυνση Οικονομικού Εκμετάλλευσης και Διοικητικού συγκροτείται από τα εξής Τμήματα και Γραφεία:

1.1 Τμήμα Οικονομικού
1.2 Τμήμα Εκμετάλλευσης Εμπορικού Λιμένα
1.3 Τμήμα Εκμετάλλευσης Επιβατικού Λιμένα και Μαρίνων
1.4 Τμήμα Διοικητικό
1.5 Γραφείο Αποθήκης
1.6 Γραφείο ΣΙΛΟ
1.7 Γραφείο Κίνησης

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών συγκροτείται από τα παρακάτω Τμήματα και Γραφεία:

2.1 Τμήμα Μελετών Κατασκευών και Συντήρηση Έργων

2.1.1 Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και Συντήρησης Εξοπλισμού

2.2 Γραφείο Συνεργείου

Στις ανεξάρτητες υπηρεσίες ανήκουν υπηρεσίες όπως:

3.1 Η Γραμματεία Διοικητικού Συμβουλίου και Δημοσίων Σχέσεων

3.2 Το Γραφείο Πολιτικής Σχεδίασης Έκτακτης Ανάγκης (ΠΣΕΑ

2.2.2 ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Οι οργανικές θέσεις εργασίας που απαιτούνται για την κάλυψη των λειτουργιών και υπηρεσιών, όπως αυτές περιγράφονται από τον παρόντα Κανονισμό με στόχο την αποτελεσματική λειτουργία του Οργανισμού Λιμένος Βόλου, ανέρχονται σε εβδομήντα τέσσερις (74) και κατανέμονται ως εξής:

Α/Α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ & ΚΛΑΔΟΣ	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ
1	ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ-ΟΙΚ/ΚΟΥ	4
2	ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ	3
3	ΤΕ ΤΕΧΝ. ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ	4
4	ΤΕ ΝΑΥΤΙΚΟΣ	3
5	ΔΕ Δ/ΚΟΥ-ΛΟΓ/ΚΟΥ	11
6	ΔΕ ΕΡΓΟΔΗΓΩΝ	3
7	ΔΕ ΝΑΥΤΙΚΟΣ	2
8	ΔΕ ΤΕΧΝΙΚΟΣ (ΗΛ/ΓΙΑΣ)	9
9	ΔΕ ΤΕΧΝΙΚΟΣ (ΜΗΧ/ΓΙΑΣ)	8
10	ΔΕ ΤΕΧΝΙΚΟΣ (ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ)	16
11	ΔΕ ΤΕΧΝΙΚΟΣ (ΔΟΜ.ΚΤΙΡ.ΕΡΓΩΝ)	1
12	ΥΕ ΕΠΙΜΕΛΗΤΩΝ	2
13	ΥΕ ΕΡΓΑΤΩΝ	7
14	ΥΕ ΠΡΟΣ. ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ	1
ΣΥΝΟΛΟ		**74**

Πίνακας 2.2.2 : Ισχύον οργανόγραμμα Ο.Λ.Β.

Όπου: ΠΕ = Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης

ΤΕ = Τεχνολογικής Εκπαίδευσης

ΔΕ = Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης

ΥΕ = Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης

Η ανάλυση του οργανογράμματος που ίσχυε μέχρι το καλοκαίρι του 2003, παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙ.1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η ανάλυση της υπάρχουσας εμπορευματικής κίνησης στηρίχθηκε σε δύο μεθόδους :

1) Στην ανάλυση στατιστικών στοιχείων της διακίνησης εμπορευματικών ροών στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 – 2001, με σκοπό να διεξαχθούν ποσοτικά συμπεράσματα.
2) Στην έρευνα ερωτηματολογίων τα οποία απευθύνθηκαν σε χρήστες του λιμένα, με σκοπό τη διεξαγωγή ποιοτικών συμπερασμάτων.

3.1.1 Η ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΓΕΝΙΚΑ

Παρακάτω φαίνονται οι κατηγορίες στις οποίες χωρίζεται η διακίνηση εμπορευμάτων στα λιμάνια διεθνώς. Στη συνέχεια θα δούμε ποιες από αυτές τις υπηρεσίες προσφέρει ο Ο.Λ.Β. :

1) ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ : Ροές που προκαλούνται από τις εισαγωγές και τις εξαγωγές της χώρας.
2) ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ : Ροές που έχουν προορισμό στο εσωτερικό της χώρας (κυρίως ακτοπλοΐα από και προς τα νησιά και μεταφορές από και προς την ενδοχώρα).
3) ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ (TRANSIT) : Διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων άλλων χωρών μέσω Ελλάδος, στις οποίες το ένα σκέλος είναι θαλάσσια μεταφορά που καταλήγει ή ξεκινά από κάποιο ελληνικό λιμάνι.
4) ΔΙΕΘΝΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΤΩΣΗ ΑΓΑΘΩΝ (TRANSSHIPMENT) : Θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων με ενδιάμεση χρήση ελληνικού λιμανιού, για μεταφόρτωση από το ένα θαλάσσιο μέσο σε άλλο ή από το ένα τελωνείο σε άλλο.

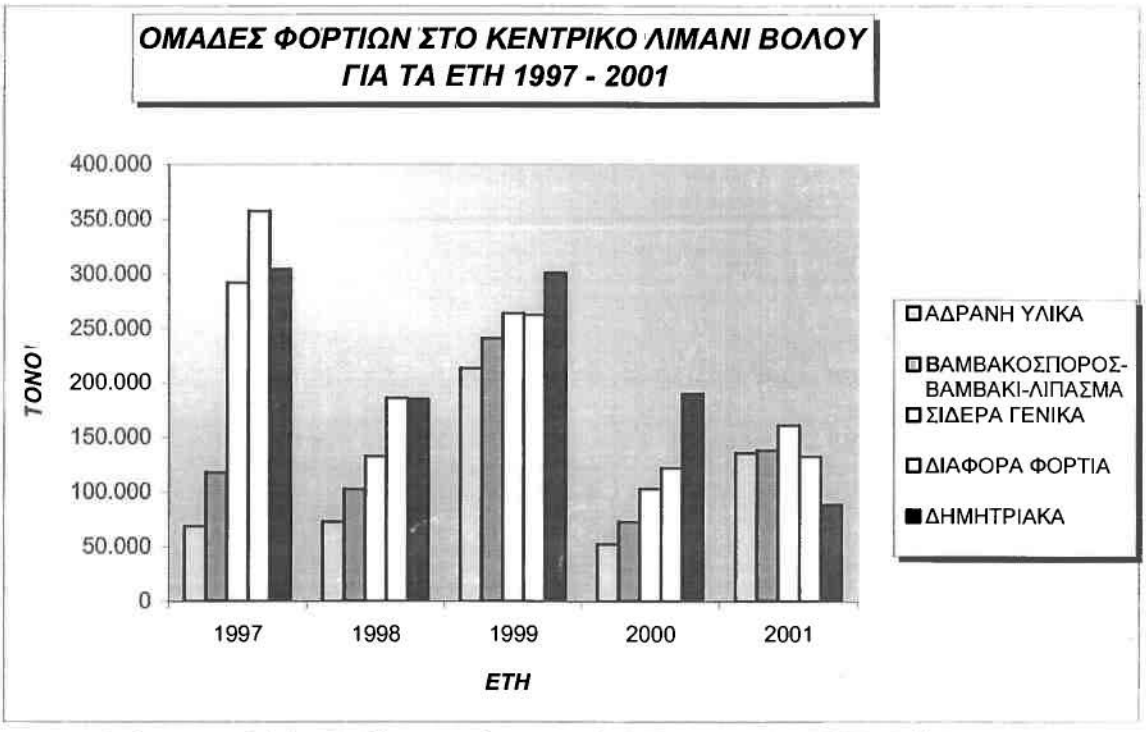
Σύμφωνα με τον παραπάνω διαχωρισμό, το λιμάνι του Βόλου προσφέρει εξωτερικό και εσωτερικό εμπόριο, τα οποία αναλύονται παρακάτω. Έπαψε να λειτουργεί ως διαμετακομιστικό κέντρο από το 1987, με το κλείσιμο της γραμμής Βόλου – Συρίας, δηλαδή δε διακινούνται transit φορτία.

Στην ανάλυση που ακολουθεί έχουν ληφθεί υπόψη μόνο τα φορτία που διακινούνται από το κεντρικό λιμάνι του Βόλου και όχι οι ροές από το λιμάνι της ΑΓΕΤ και τον όρμο καυσίμων στην Αγριά, τα οποία αποτελούν ανεξάρτητες ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Οι ομάδες φορτίων που διακινούνται τον Ο.Λ.Β. είναι αδρανή υλικά, βαμβακόσπορος βαμβάκι – λίπασμα, σίδερα γενικώς, δημητριακά γεράνων – σιλό και διάφορα άλλα φορτία σε μικρότερες ποσότητες. Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε τις ποσότητες των ομάδων αυτών σε τόνους για τα έτη 1997 – 2001, καθώς και το ποσοστό τους σε σχέση με τη συνολική ποσότητα των φορτίων:

ΟΜΑΔΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 – 2001											
ΕΤΗ	ΑΔΡΑΝΗ ΥΛΙΚΑ		ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ – ΒΑΜΒΑΚΙ – ΛΙΠΑΣΜΑ		ΣΙΔΕΡΑ ΓΕΝΙΚΩΣ		ΔΙΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΑ		ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΟΥΣ- ΣΙΛΟ		ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
	ΤΟΝΟΙ	%	ΤΟΝΟΙ	%	ΤΟΝΟΙ	%	ΤΟΝΟΙ	%	ΤΟΝΟΙ	%	ΤΟΝΟΙ
1997	68.953	12,69	72.897	13,41	213.703	39,32	52.382	9,64	135.573	24,94	543.508
1998	117.914	17,53	102.597	15,25	241.055	35,83	72.893	10,83	138.299	20,56	672.758
1999	292.201	30,64	132.636	13,91	264.405	27,73	103.069	10,81	161.258	16,91	953.569
2000	357.538	33,69	186.357	17,56	262.766	24,76	122.019	11,5	132.631	12,5	1.061.311
2001	304.627	28,46	185.514	17,33	301.427	28,16	190.440	17,79	88.456	8,26	1.070.464

Πίνακας 3.1.1 : Ομάδες φορτίων στον Ο.Λ.Β για τα έτη 1997 - 2001

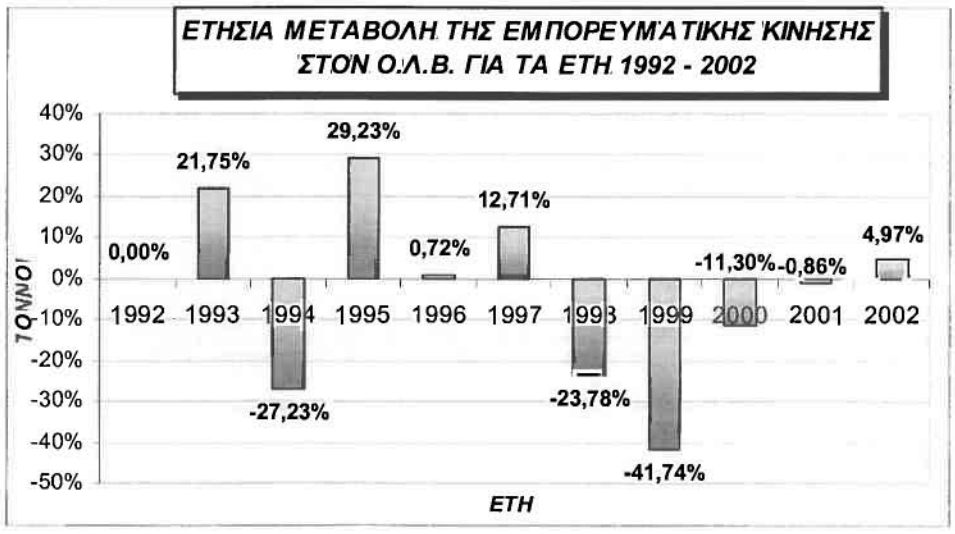


Διάγραμμα 3.1.1 : Ομάδες φορτίων στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 - 2001

Στη συνέχεια θα εξετάσουμε τη μεταβολή της συνολικά διακινούμενης ποσότητας για τη δεκαετία 1992 – 2002:

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ
1992	890.142	-
1993	696.572	-21,75%
1994	886.256	27,23%
1995	627.180	-29,23%
1996	622.643	-0,72%
1997	543.508	-12,71%
1998	672.758	23,78%
1999	953.569	41,74%
2000	1.061.311	11,30%
2001	1.070.464	0,86%
2002	1.017.210	4.97%

Πίνακας 3.1.2 : Γενική διακίνηση φορτίων στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1992 - 2002 και ετήσια μεταβολή



Διάγραμμα 3.1.2 : Ετήσια μεταβολή της γενικής διακίνησης φορτίων στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1992 – 2002

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι η κίνηση φορτίων στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου παρουσιάζει πτωτική τάση για τα έτη 1992 – 1997 (με εξαίρεση το 1994 που έχουμε απότομη αύξηση), ενώ από το 1998 – 2002 αρχίζει άνοδος, με αποτέλεσμα να αυξηθεί κατά 300.000 τόνους περίπου η εμπορευματική κίνηση του λιμανιού μέσα στη δεκαετία 1992 - 2002. Ο μέσος ρυθμός εμπορευματικής κίνησης της δεκαετίας αυτής προκύπτει αύξων και ίσος με 4,90 % και βάσει αυτού μπορεί να εκτιμηθεί ότι η συνολική εμπορευματική κίνηση στον Ο.Λ.Β. το έτος 2010 θα ισούται με 1.965.364 τόνους.

3.1.2 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το λιμάνι του Βόλου χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο για την εισαγωγή προϊόντων σιδήρου και δημητριακών. Ακολουθούν εισαγωγές φορτίων κάρβουνου και λιπασμάτων, τα οποία αποτελούν πρώτες ύλες για διάφορες βιομηχανίες της περιοχής της Θεσσαλίας.

Τα κύρια φορτία που εισάγονται μέσω του Ο.Λ.Β. είναι τα εξής :

1. Σίδερα σκραπ
2. Στάρια
3. Κάρβουνο
4. Λίπασμα

Από τον Ο.Λ.Β. εξάγονται κυρίως αγροτικά προϊόντα και προϊόντα σιδήρου. Το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών προορίζεται για χώρες της Ευρώπης. Τα ίδια προϊόντα σε μικρότερες ποσότητες εξάγονται προς τις χώρες της Αφρικής. Η Βόρεια Αφρική και η Μέση Ανατολή απορροφούν τα μεγαλύτερα ποσοστά φορτίων με βαμβάκια και βαμβακόσπορο. Για τις χώρες της Βόρειας Αφρικής προορίζονται επίσης και οι μεγαλύτερες ποσότητες φορτίων σιδήρου μπιγιέτα.

Τα κύρια φορτία εξαγωγών είναι τα εξής :

1. Στάρια
2. Βαμβακόσπορος
3. Σίδερα μπιγιέτα
4. Βαμβάκια

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ο αναλυτικός διαχωρισμός των εισαγωγών και εξαγωγών ανά γεωγραφική ενότητα. Οι γεωγραφικές περιοχές που χρησιμοποιούνται είναι :

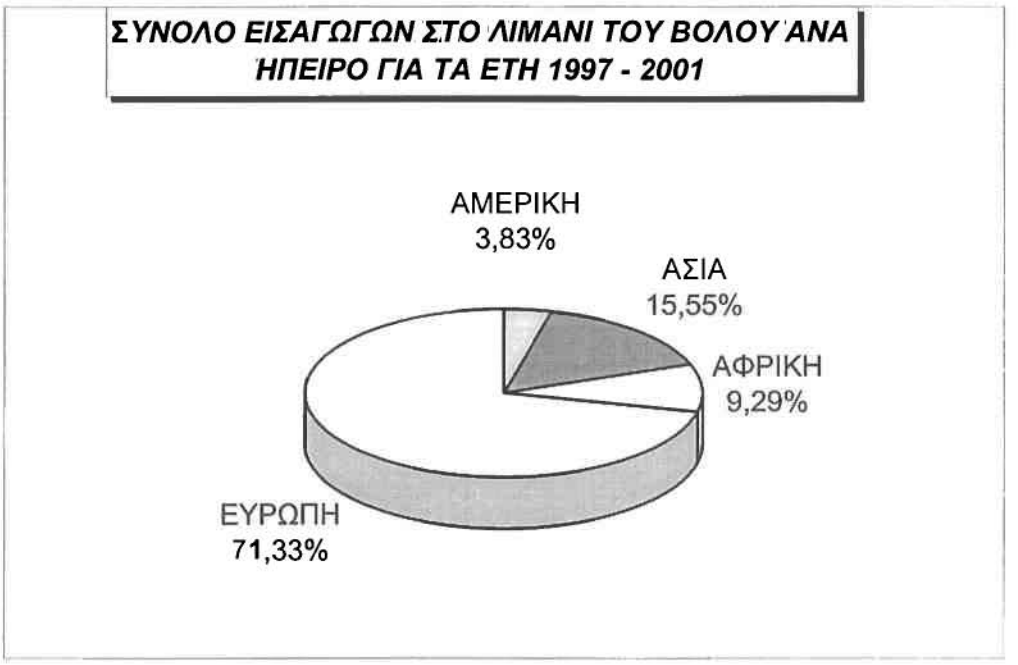
- Χώρες της Ιβηρικής χερσονήσου, δυτικής και βόρειας Ευρώπης, Κύπρου
- Χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης
- Χώρες Βαλκανίων
- Χώρες Αφρικής
- Χώρες Ασίας
- Χώρες Αμερικής

Παρακάτω θα γίνει ανάλυση των εμπορευματικών ροών από εξωτερικό για την πενταετία 1997 - 2001. Η μελέτη του εξωτερικού εμπορίου θα γίνει ανά ήπειρο.

Τα διαγράμματα και οι πίνακες που ακολουθούν δείχνουν την εμπορευματική ροή στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου ανά ήπειρο :

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΜΕΡΙΚΗ	8.116	30.580	24.438	22.502	17.300
2	ΑΣΙΑ	3.669	56.969	51.707	139.663	165.972
3	ΑΦΡΙΚΗ	26.411	45.466	55.817	58.735	63.110
4	ΕΥΡΩΠΗ	326.998	363.269	491.111	381.517	353.790
5	ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		365.194	496.284	623.073	602.417	600.172

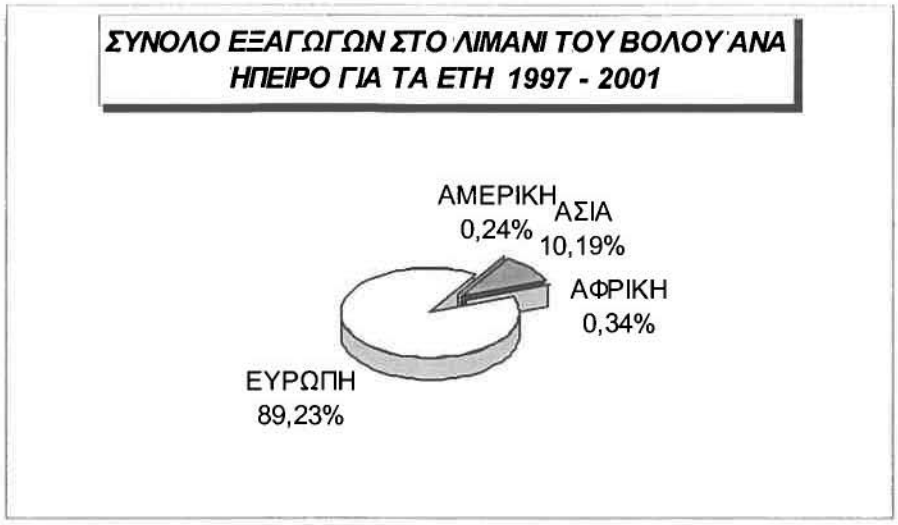
Πίνακας 3.1.2.1 : Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα 3.1.2.1 : Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 – 2002

ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΜΕΡΙΚΗ	3.195	0	0	0	665
2	ΑΣΙΑ	29.962	16.610	29.796	52.601	35.518
3	ΑΦΡΙΚΗ	1.354	0	4.200	0	0
4	ΕΥΡΩΠΗ	143.803	159.864	296.500	406.293	434.109
5	ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		178.314	176.474	330.496	458.894	470.292

Πίνακας 3.1.2.2 : Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 – 2002



Διάγραμμα 3.1.2.2 : Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 – 2002

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ - ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΜΕΡΙΚΗ	11.311	30.580	24.438	22.502	17.965
2	ΑΣΙΑ	33.631	73.579	81.503	192.264	201.490
3	ΑΦΡΙΚΗ	27.765	45.466	60.017	58.735	63.110
4	ΕΥΡΩΠΗ	470.801	523.133	787.810	787.810	787.899
5	ΩΚΕΑΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		**543.508**	**672.758**	**953.569**	**1.060.311**	**1.070.464**

Πίνακας 3.1.2.3 : Σύνολο εισαγωγών – εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 - 2002



Διάγραμμα 3.1.2.3 : Σύνολο εισαγωγών – εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. ανά ήπειρο για τα έτη 1992 – 2002

Τα άμεσο συμπέρασμα που προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος των συνολικών εισαγωγών – εξαγωγών στο λιμάνι του Βόλου προέρχεται από τις χώρες της Ευρώπης. Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, στην ανάλυση των εμπορευματικών ροών που θα ακολουθήσει, η Ευρώπη θα διαιρεθεί σε γεωγραφικές περιοχές, για την πληρέστερη ανάλυσή τους.

3.1.2.1 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΙΒΗΡΙΚΗΣ ΧΕΡ/ΣΟΥ, ΔΥΤΙΚΗΣ & ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ : Τα πέντε κύρια προϊόντα που εισάγονται από τις χώρες αυτές είναι :

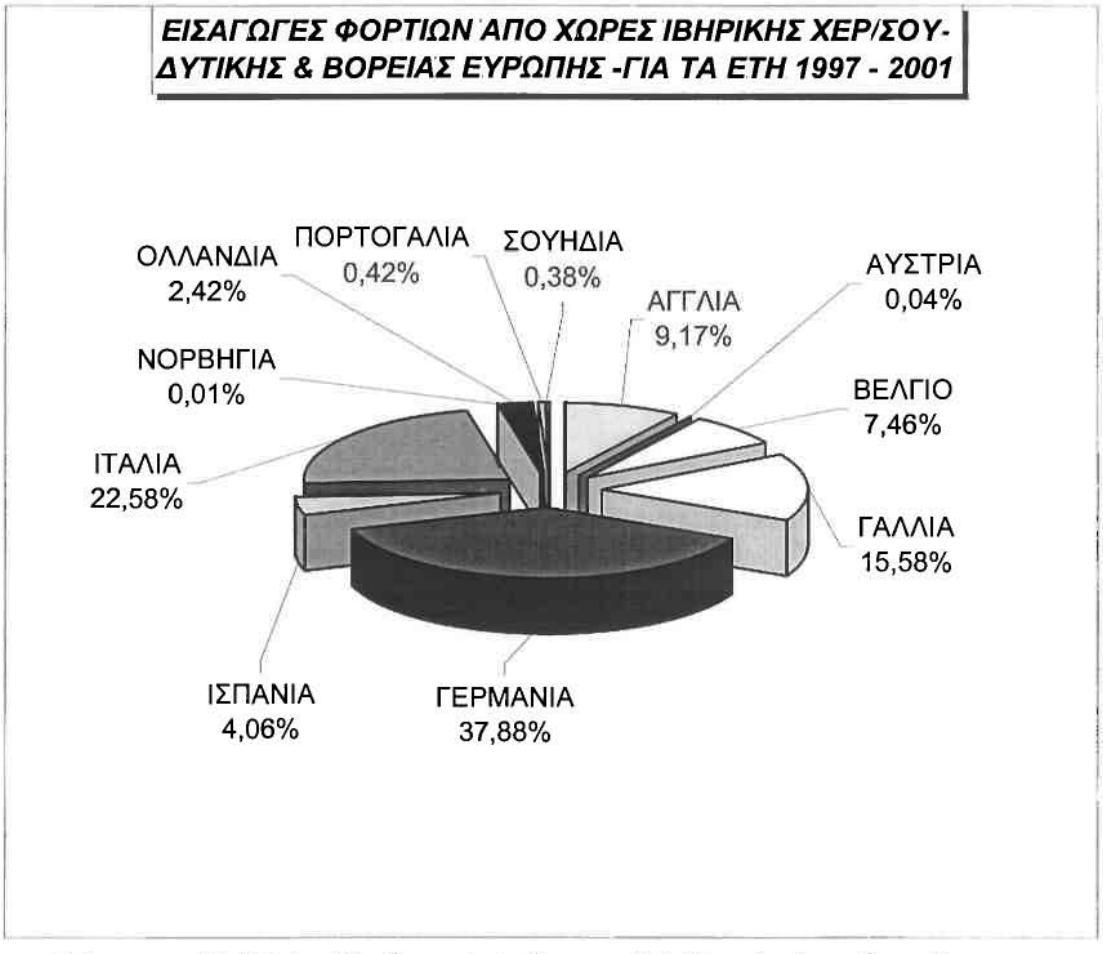
- Σίδερα σκραπ
- Στάρια
- Σίδερα γαλβανιζέ
- Σίδερα σιδεροσωλήνες

Σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία της πενταετίας 1997 – 2001, ο μεγαλύτερος όγκος φορτίων προέρχεται από την Γερμανία, την Γαλλία και την Ιταλία.

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΧΩΡΕΣ ΙΒΗΡΙΚΗΣ ΧΕΡ/ΣΟΥ-ΔΥΤΙΚΗΣ & ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΓΓΛΙΑ	12.329	17.589	18.782	22.623	15.937
2	ΑΥΣΤΡΙΑ	425	0	0	0	0
3	ΒΕΛΓΙΟ	5.192	6.275	20.835	12.971	25.730
4	ΓΑΛΛΙΑ	30.748	38.685	42.590	22.317	13.930
5	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	64.253	84.021	76.343	92.914	42.900
6	ΙΣΠΑΝΙΑ	5.530	11.660	7.400	5.855	8.176
7	ΙΤΑΛΙΑ	30.339	50.108	45.102	65.886	23.377
8	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	0	0	83	0	0
9	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	0	912	1.875	1.395	18.824
10	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1.008	1.500	1.500	0	0
11	ΣΟΥΗΔΙΑ	498	0	0	0	3.130
12	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	0	253	0	0	1.667
ΣΥΝΟΛΟ		150.322	211.003	214.510	223.961	153.671

Πίνακας 3.1.2.1.1 : Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες ιβηρικής χερσονήσου, δυτικής και βόρειας Ευρώπης για τα έτη 1992 – 2001

Από την Γερμανία εισάγονται κυρίως προϊόντα σιδήρου και κάποιες ποσότητες σταριών, από την Γαλλία εισάγονται δημητριακά με κύριο είδος τα στάρια σιλό και από την Ιταλία εισάγονται προϊόντα σιδήρου, στάρια και ζωοτροφές.



Διάγραμμα 3.1.2.1.1 : Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες ιβηρικής χερ/σου,Δυτ. & Β. Ευρώπης για τα έτη 1992 - 2001

ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Τα κύρια προϊόντα που εξάγονται προς τις χώρες αυτές είναι :

- Στάρια
- Βαμβακόσπορος
- Χαλίκι

ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2002						
Α/Α	ΧΩΡΕΣ ΙΒΗΡΙΚΗΣ ΧΕΡ/ΣΟΥ-ΔΥΤΙΚΗΣ & ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΓΓΛΙΑ	0	5.026	11.838	3.970	14.326
2	ΑΥΣΤΡΙΑ	0	0	0	0	0
3	ΒΕΛΓΙΟ	0	0	1.135	350	0
4	ΓΑΛΛΙΑ	0	0	0	0	0
5	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	0	0	0	1.150	456
6	ΙΣΠΑΝΙΑ	3.955	10.812	27.421	7.900	37.843
7	ΙΤΑΛΙΑ	33.925	4.045	20.777	8.363	29.644
8	ΝΟΡΒΗΓΙΑ	0	0	0	0	0
9	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	5.511	14	428	2.363	497
10	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	2.929	0	0	0	0
11	ΣΟΥΗΔΙΑ	0	0	0	3.200	0
12	ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		46.320	19.897	61.599	27.296	82.766

Πίνακας 3.1.2.1.2 : Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες ιβηρικής χερσονήσου δυτικής και βόρειας Ευρώπης για τα έτη 1992 – 2001

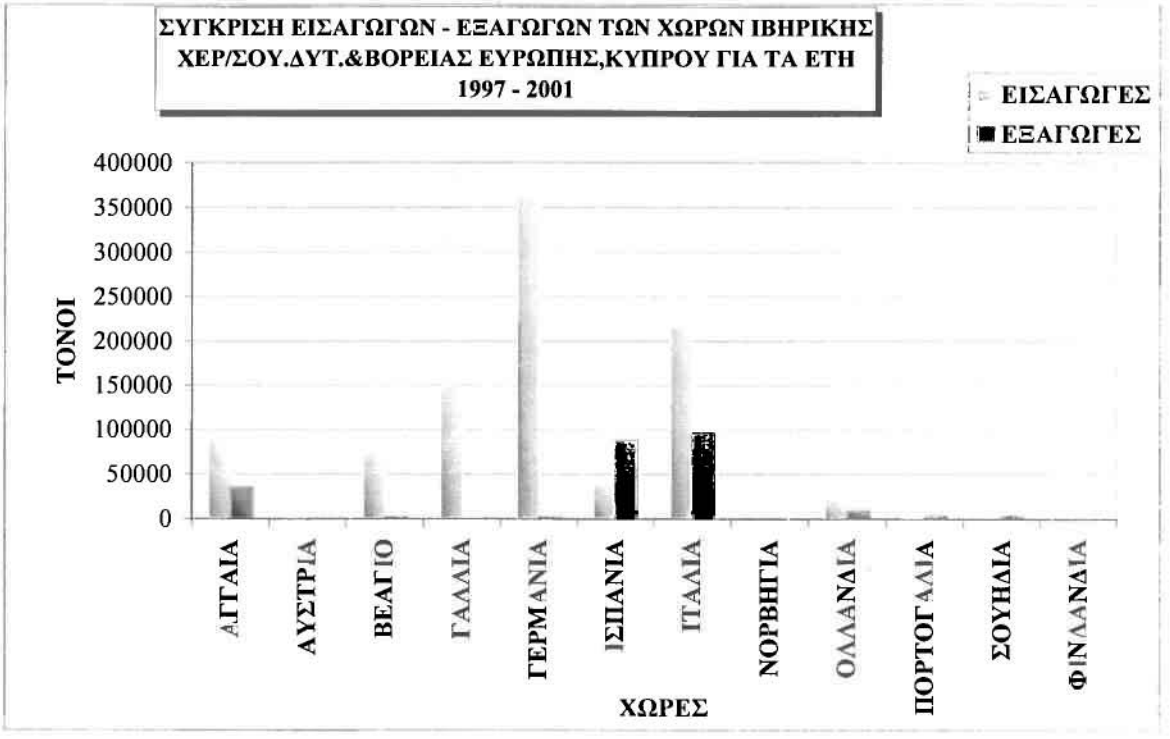
Ο σημαντικότερος όγκος εξαγωγών προορίζεται για την Ιταλία, με κύρια φορτία τα στάρια. Παρατηρούμε από τις τιμές του πίνακα ότι η κίνηση από Ιταλία παρουσιάζει μεγάλες αυξομειώσεις. Δηλαδή, από το 1997 ως το 1998 είχαμε μείωση εξαγωγών 88% ανά έτος, ενώ την επόμενη χρονιά είχαμε αύξηση κατά 414%. Το 1999 παρουσιάστηκε πάλι μείωση κατά 60% και το 2001 είχαμε 254% αύξηση ανά έτος.

Αμέσως μετά την Ιταλία στις εξαγωγές έρχεται η Ισπανία, στην οποία εξάγεται βαμβακόσπορος. Από τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι οι εξαγωγές προς τη χώρα αυτή χαρακτηρίζονται από αυξητική τάση.



Διάγραμμα 3.1.2.1.2 : Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες ιβηρικής χερ/σου, Δυτ. & Β. Ευρώπης για τα έτη 1992 – 2001

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε συγκριτικά τα σύνολα των εισαγωγών και των εξαγωγών από και προς τις χώρες της ιβηρικής χερσονήσου και της δυτικής και βόρειας Ευρώπης :



Διάγραμμα 3.1.2.1.3: Σύγκριση εισαγωγών - εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες ιβηρικής χερ/σου, Δυτ. & Β. Ευρώπης για τα έτη 1992 - 2001

Παρατηρούμε ότι οι εισαγωγές φορτίων από Αγγλία, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία και Ιταλία ξεπερνούν αρκετά τις εξαγωγές προς αυτές.

3.1.2.2 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

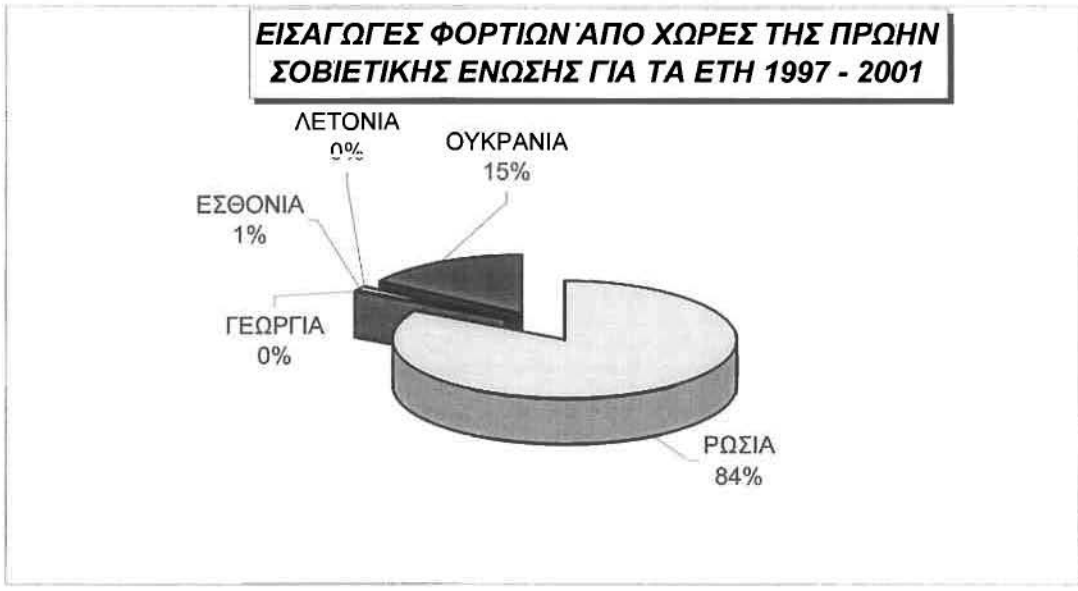
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ : Τα σημαντικότερα είδη φορτίων που εισάγονται μέσω του Βόλου από της χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης είναι τα εξής :

- Σίδερα σκραπ
- Κάρβουνο
- Σίδερα μαντέμι
- Σίδερα μπιγιέτα
- Σίδερα σιδεροκουλούρες

Οι μεγαλύτερες ποσότητες των εισαγόμενων φορτίων προέρχονται από τη Ρωσία, από την οποία εισάγονται κυρίως σίδερα σκραπ και όλα τα προϊόντα σιδήρου. Δεύτερη σημαντικότερη χώρα εισαγωγών παρουσιάζεται η Ουκρανία, από την οποία εισάγονται κυρίως κάρβουνο και προϊόντα σιδήρου σε μικρές ποσότητες. Από την Γεωργία εισάγονται μικρές ποσότητες σίδερων σκραπ.

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΧΩΡΕΣ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΡΩΣΙΑ	140.452	127.717	127.717	74.659	106.970
2	ΓΕΩΡΓΙΑ	0	0	0	1.500	0
3	ΕΣΘΟΝΙΑ	0	0	0	0	7.100
4	ΛΕΤΟΝΙΑ	0	0	1.000	0	0
5	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	11.187	7.048	36.035	22.656	30.671
ΣΥΝΟΛΟ		**151.639**	**134.765**	**164.752**	**98.815**	**144.741**

Πίνακας 3.1.2.2.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της πρώην σοβιετικής ένωσης για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα3.1.2.2.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της πρώην σοβιετικής ένωσης για τα έτη 1992 – 2001

ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Όπως παρατηρούμε από τα παρακάτω διαγράμματα, η εξαγωγική κίνηση προς το λιμάνι του Βόλου από τα πρώην Σοβιετικά κράτη είναι εξαιρετικά μειωμένη. Το μεγαλύτερο ποσοστό εξαγωγών για τα έτη 1997 – 2001 το είχαν η Ρωσία και η Γεωργία, σταδιακά όμως αυτό άρχισε να μειώνεται από το 1997 με αποτέλεσμα να μηδενιστεί το 2001.Το ίδιο έτος παρατηρήθηκαν εξαγωγές φορτίων μόνο προς την Ουκρανία.

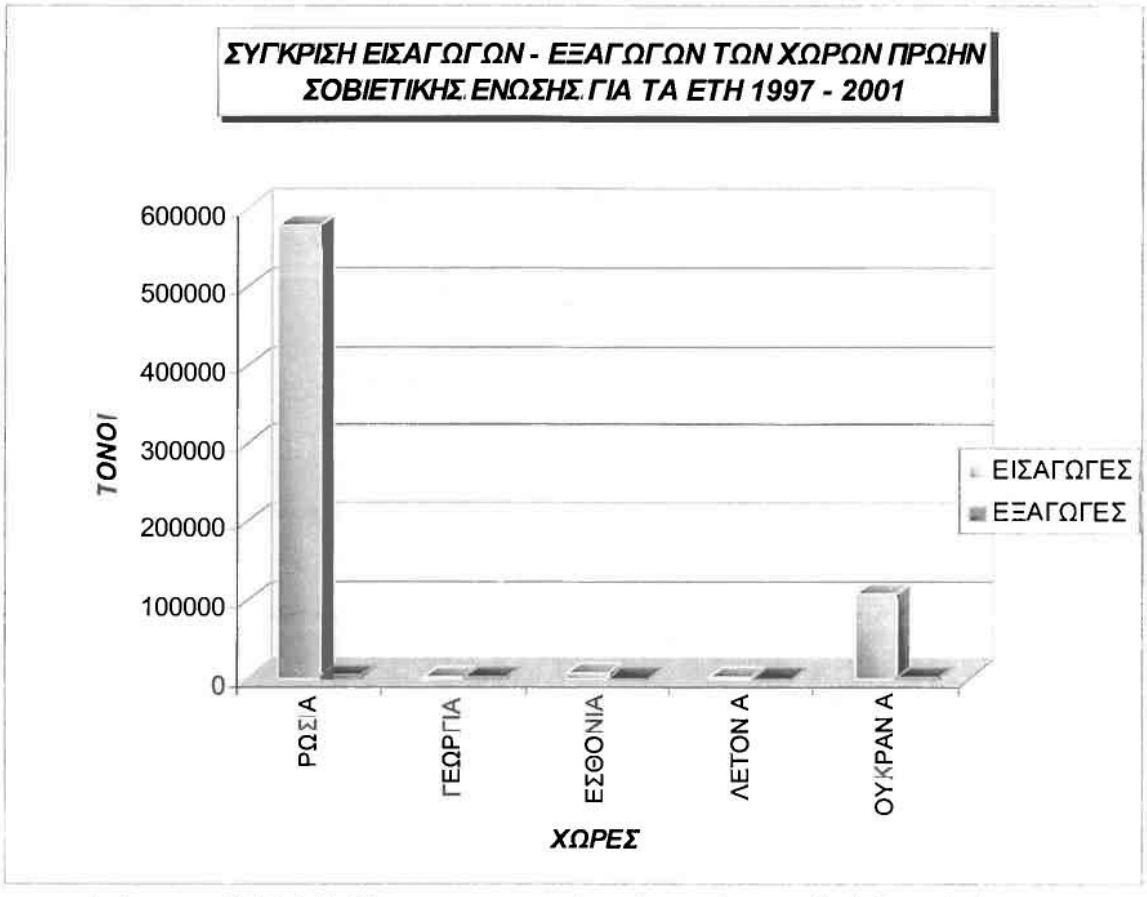
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2002						
Α/Α	ΧΩΡΕΣ ΠΡΩΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΡΩΣΙΑ	1.341	390	0	1.065	0
2	ΓΕΩΡΓΙΑ	0	0	0	1.500	0
3	ΕΣΘΟΝΙΑ	0	0	0	0	0
4	ΛΕΤΟΝΙΑ	0	0	0	0	0
5	ΟΥΚΡΑΝΙΑ	0	0	0	0	1.000
ΣΥΝΟΛΟ		1.341	390	0	2.565	1.000

Πίνακας3.1.2.2.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της πρώην σοβιετικής ένωσης για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα 3.1.2.2.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της πρώην σοβιετικής ένωσης για τα έτη 1992 – 2001

Από το διάγραμμα που ακολουθεί διαπιστώνουμε ότι η εισαγωγική κίνηση από τη Ρωσία και τη Γεωργία για τα έτη 1997 – 2001 είναι σημαντικά μεγαλύτερη από την εξαγωγική κίνηση προς τις χώρες αυτές.



Διάγραμμα 3.1.2.2.3: Σύγκριση εισαγωγών - εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης για τα έτη 1997 - 2001

3.1.2.3 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΒΑΛΚΑΝΙΑ

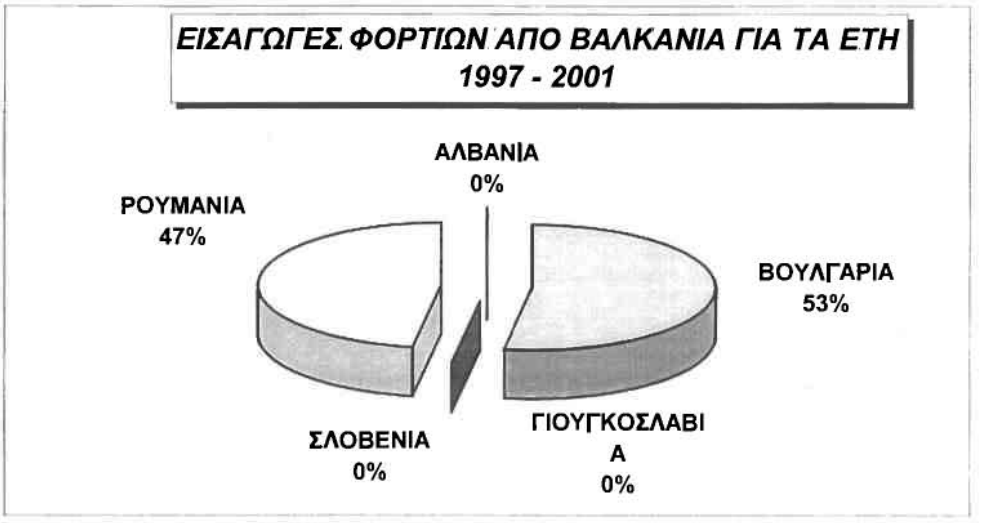
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ **:** Οι σημαντικότερες εισαγωγές που γίνονται από τις βαλκανικές χώρες είναι :

- Άμμος υαλουργίας
- Λίπασμα
- Σίδερα σιδηροκουλούρες
- Σίδερα γαλβανιζέ
- Γεωργικά προϊόντα

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2002						
Α/Α	ΒΑΛΚΑΝΙΑ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	16.824	8.259	41.585	4.250	3.163
2	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0	0	0	0	0
3	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0	0	0	0	0
4	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	3.680	16.221	16.221	14.680	15.932
5	ΑΛΒΑΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		**16.824**	**8.259**	**41.585**	**4.250**	**3.163**

Πίνακας 3.1.2.3.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες των Βαλκανίων για τα έτη 1992 – 2001

Οι ποσότητες των εισαγόμενων φορτίων είναι πολύ μικρές και αφορούν κυρίως φορτία που έρχονται από την Βουλγαρία, το εσωτερικό της Ελλάδας και τη Ρουμανία. Από την Βουλγαρία εισάγονται άμμος υαλουργίας και λιπάσματα, από την Ρουμανία λιπάσματα και από άλλες περιοχές της Ελλάδας γεωργικά προϊόντα, λιπάσματα και σίδερα σκραπ. Από την Σλοβενία, την Γιουγκοσλαβία και την Αλβανία, δεν παρατηρήθηκε καμία εισαγωγή την τελευταία πενταετία.



Διάγραμμα 3.1.2.3.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες των Βαλκανίων για τα έτη 1992 – 2001

ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Οι εξαγωγές φορτίων προς τις Βαλκανικές χώρες παρουσιάζονται ιδιαίτερα χαμηλές, όπως διαπιστώνεται από τα παρακάτω στοιχεία. Στην πενταετία 1997 – 2001, οι μόνες εξαγωγές που αναφέρονται είναι προς τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία, με αμελητέες ποσότητες φορτίων.

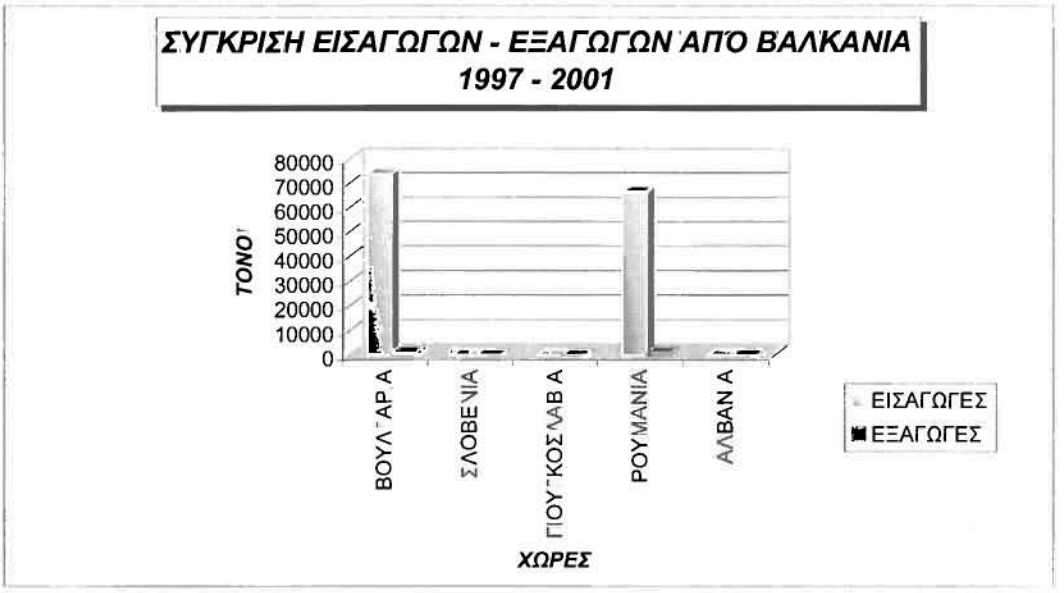
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΒΑΛΚΑΝΙΑ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	0	0	0	0	1.100
2	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	0	0	0	0	0
3	ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ	0	0	0	0	0
4	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	0	164	0	0	1.101
5	ΑΛΒΑΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	0	0	2.201

Πίνακας 3.1.2.3.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες των Βαλκανίων για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα 3.1.2.3.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες των Βαλκανίων για τα έτη 1992 – 2001

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε ότι για τα έτη 1997 – 2001, η μόνη σημαντική σχετικά κίνηση που σημειώθηκε από τα βαλκανικά κράτη, είναι οι εισαγωγές προς Ρουμανία και Βουλγαρία.



Διάγραμμα 3.1.2.3.3: Σύγκριση εισαγωγών – εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από Βαλκάνια για τα έτη 1992 – 2001

3.1.2.4 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΣΙΑ

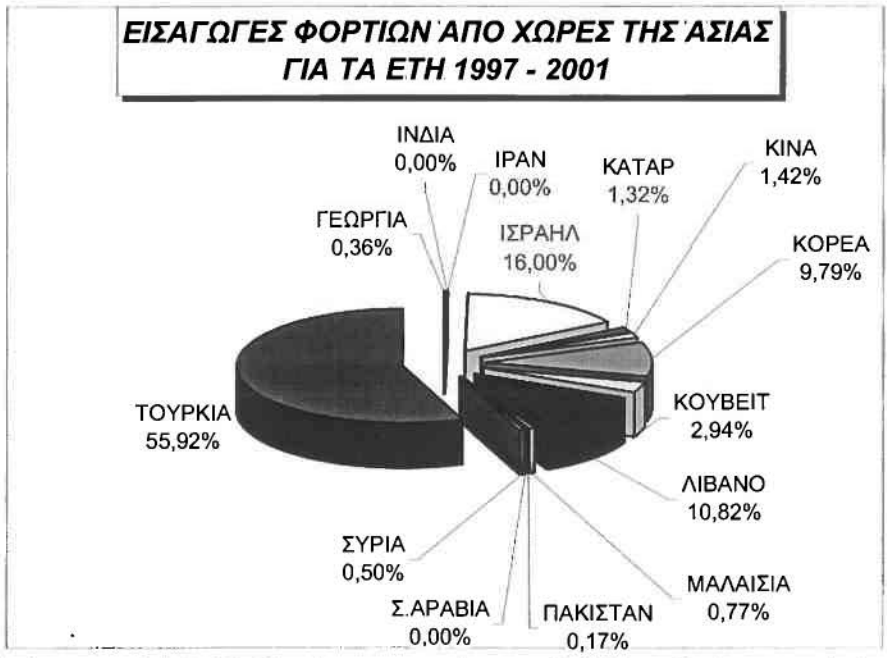
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ **:** Από τις χώρες της Ασίας εισάγονται μικρές ποσότητες από :

- Σίδερα σκραπ
- Λίπασμα
- Χαρτί
- Βιομηχανικός εξοπλισμός
- Οινόπνευμα

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΓΕΩΡΓΙΑ	0	0	0	1.500	0
2	ΙΝΔΙΑ	0	0	0	0	0
3	ΙΡΑΝ	0	0	0	0	0
4	ΙΣΡΑΗΛ	0	0	20.054	25.788	21.040
5	ΚΑΤΑΡ	0	5.500	0	0	0
6	ΚΙΝΑ	0	0	0	5.923	0
7	ΚΟΡΕΑ	0	20.855	9.869	6.986	3.200
8	ΚΟΥΒΕΙΤ	0	0	1.300	5.000	6.000
9	ΛΙΒΑΝΟ	0	3.133	0	18.432	23.653
10	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	0	0	0	0	3.220
11	ΠΑΚΙΣΤΑΝ	0	0	0	701	0
12	Σ.ΑΡΑΒΙΑ	0	0	0	0	0
13	ΣΥΡΙΑ	0	0	0	2.101	0
14	ΤΟΥΡΚΙΑ	3.669	27.501	20.484	73.232	108.859
ΣΥΝΟΛΟ		3.669	56.969	51.707	139.663	165.972

Πίνακας 3.1.2.4.1: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες των Βαλκανίων για τα έτη 1992 – 2001

Όπως παρατηρούμε, το μεγαλύτερο ποσοστό εισαγωγών στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου παρουσιάζεται από την Τουρκία, η οποία εισάγει χαρτί και ακολουθούν ο Λίβανος και το Ισραήλ (με συγκριτικά μικρότερες ποσότητες) που εισάγουν αντίστοιχα σίδερα σκραπ και λιπάσματα.



Διάγραμμα 3.1.2.4.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Ασίας για τα έτη 1992 – 2001

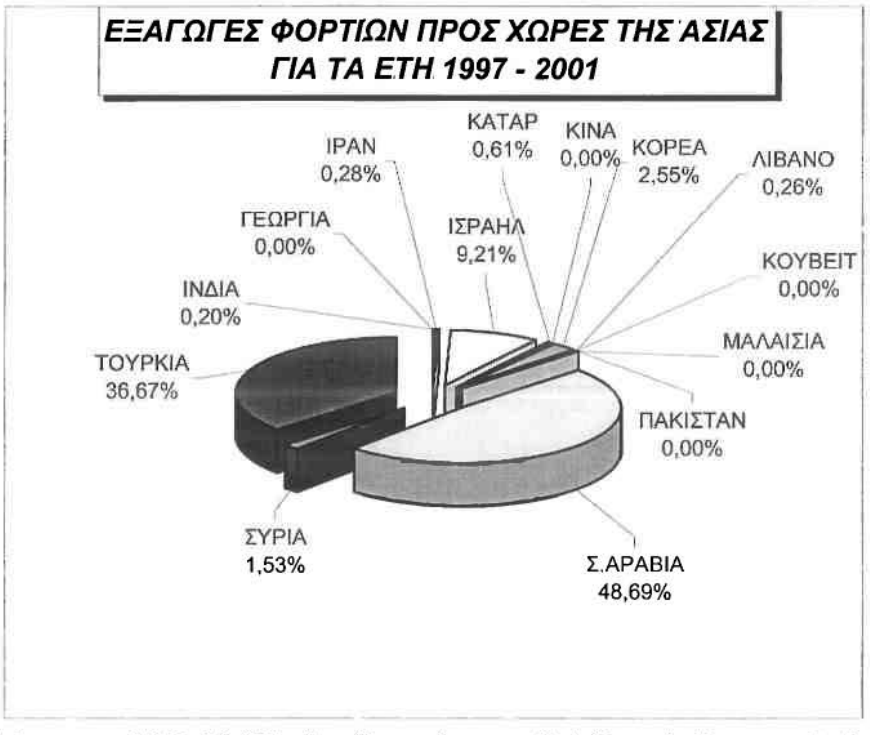
ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Τα φορτία που εξάγονται προς Ασία είναι κυρίως :

- Βαμβακόσπορος
- Σίδερα ευθύγραμμα
- Σίδερα μπιγιέτα
- Βαμβάκια
- Κεραμίδια

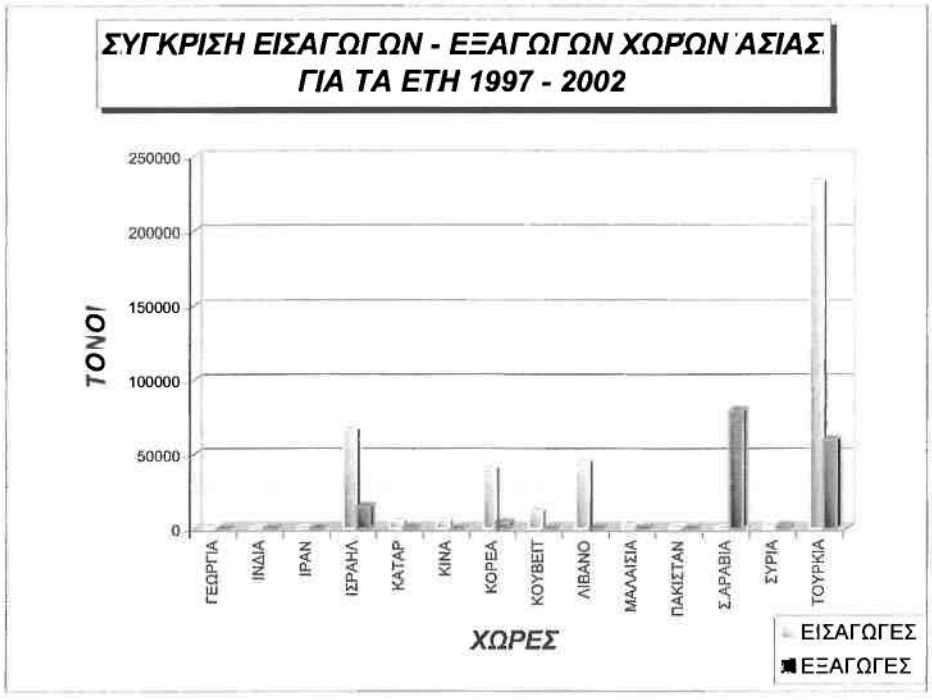
Όπως φαίνεται από τα παρακάτω στοιχεία, οι περισσότερες εξαγωγές γίνονται προς Σαουδική Αραβία και Τουρκία, ενώ μικρότερες ποσότητες εξάγονται και προς το Ισραήλ.

ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΓΕΩΡΓΙΑ	0	0	0	0	0
2	ΙΝΔΙΑ	324	0	0	0	0
3	ΙΡΑΝ	468	0	0	0	0
4	ΙΣΡΑΗΛ	4.051	2.600	2.500	2.150	3.850
5	ΚΑΤΑΡ	0	0	0	1.000	0
6	ΚΙΝΑ	0	0	0	0	0
7	ΚΟΡΕΑ	0	0	0	4.200	0
8	ΚΟΥΒΕΙΤ	0	0	0	0	0
9	ΛΙΒΑΝΟ	0	0	429	0	0
10	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	0	0	0	0	0
11	ΠΑΚΙΣΤΑΝ	0	0	0	0	0
12	Σ.ΑΡΑΒΙΑ	9.884	14.010	20.395	16.000	19.800
13	ΣΥΡΙΑ	2.505	0	0	8	0
14	ΤΟΥΡΚΙΑ	12.730	0	6.472	29.243	11.868
ΣΥΝΟΛΟ		29.962	16.610	29.796	52.601	35.518

Πίνακας 3.1.2.4.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Ασίας για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα 3.1.2.4.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Ασίας για τα έτη 1992 – 2001



Διάγραμμα 3.1.2.4.3: Σύγκριση εισαγωγών - εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Ασίας για τα έτη 1992 – 2001

Από το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι η εισαγωγική εμπορευματική κίνηση στον Ο.Λ.Β. από κράτη της Ασίας για τα έτη 1997 – 2001 είναι σημαντικά μεγαλύτερη από τις εξαγωγές προς τις χώρες αυτές.

3.1.2.5 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΑΦΡΙΚΗΣ

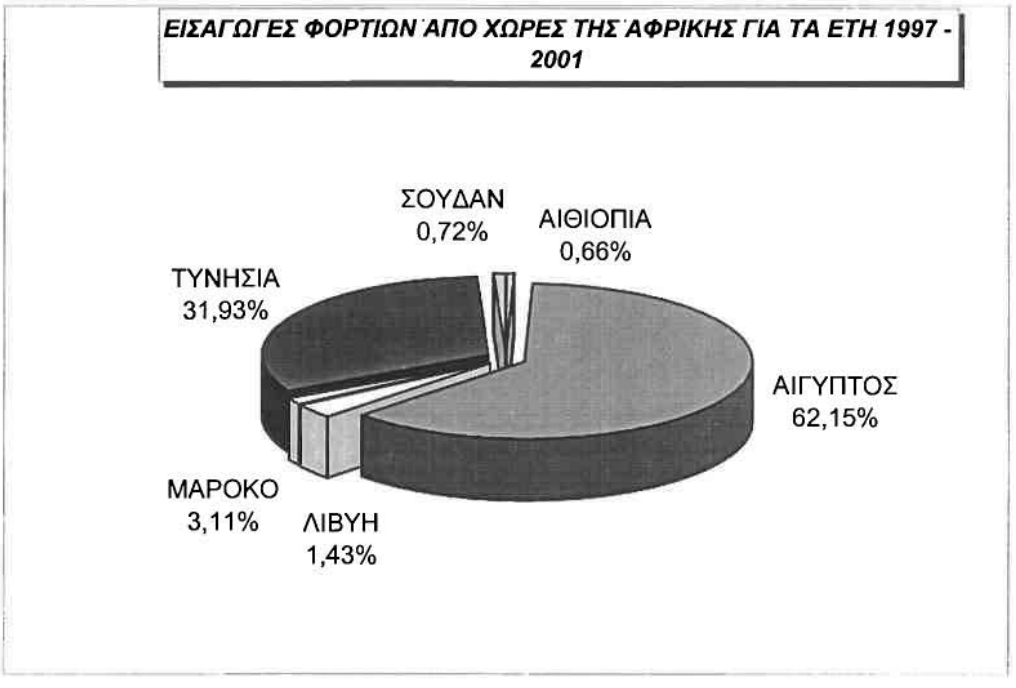
ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ : Από τις χώρες της Αφρικής εισάγονται κυρίως :

- Λίπασμα
- Μελάσα
- Στάρια

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	6.547	21.440	34.707	42.785	45.140
2	ΑΙΘΙΟΠΙΑ	700	890	0	0	0
3	ΛΙΒΥΗ	0	0	3.465	0	0
4	ΜΑΡΟΚΟ	5.112	0	2.434	0	0
5	ΣΟΥΔΑΝ	1.750	1.491	0	0	0
6	ΤΥΝΗΣΙΑ	12.302	21.645	15.211	15.950	17.970
ΣΥΝΟΛΟ		26.441	45.466	55.817	58.735	63.110

Πίνακας 3.1.2.5.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από Αφρική για τα έτη 1997 - 2001

Η μεγαλύτερη κίνηση φορτίων παρουσιάζεται από την Αίγυπτο, από την οποία εισάγονται διάφορα προϊόντα σε μικρές ποσότητες. Από την Τυνησία εισάγονται μικρές ποσότητες μελάσας και λιπασμάτων. Γενικά, οι εισαγωγές από τις δύο αυτές χώρες παρουσιάζουν αυξητική τάση, ενώ από άλλα κράτη της Αφρικής, όπως η Λιβύη, το Μαρόκο, το Σουδάν, η Αιθιοπία, οι εισαγωγές έχουν μηδενιστεί τα τελευταία δύο χρόνια.



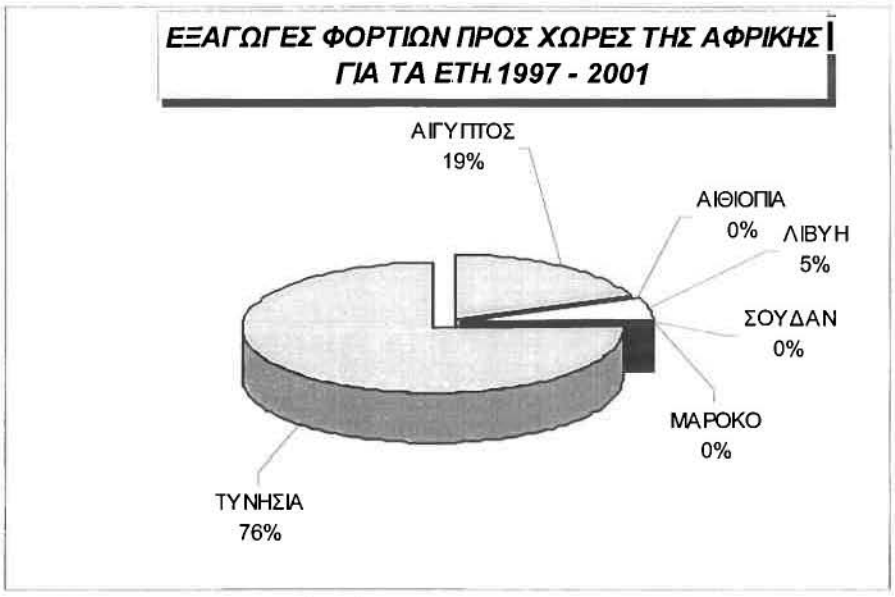
Διάγραμμα 3.1.2.5.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Αφρικής για τα έτη 1997 – 2001

ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Προς τις χώρες της Αφρικής εξάγονται κυρίως :

- Στάρια
- Σίδερα μπιγιέτα
- Βαμβάκια

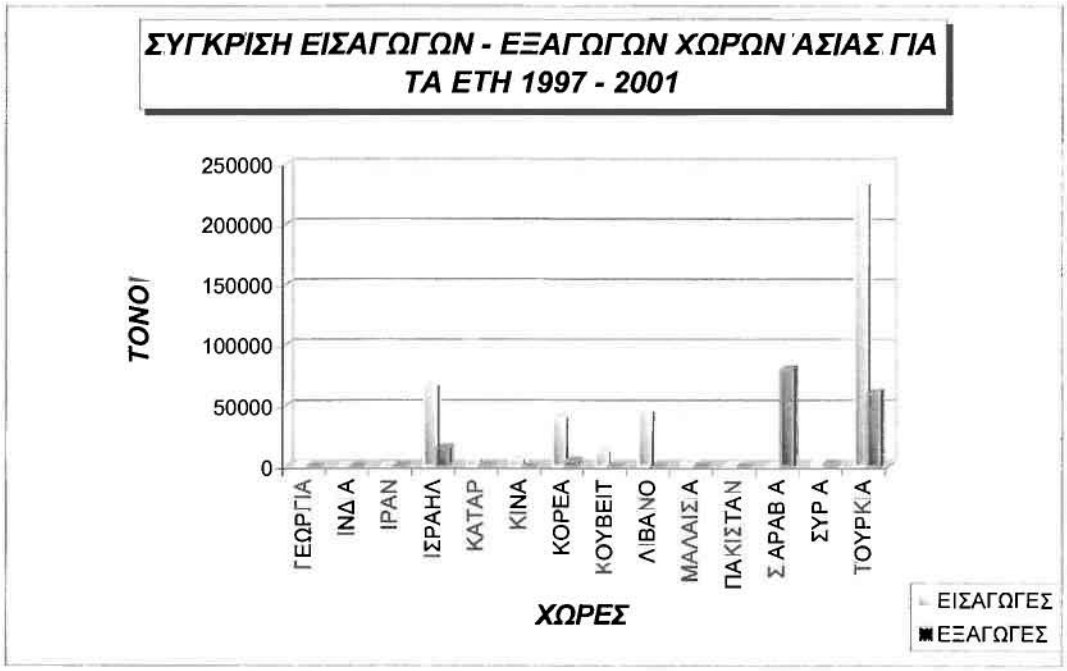
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	1.054	0	0	0	0
2	**ΑΙΘΙΟΠΙΑ**	0	0	0	0	0
3	**ΛΙΒΥΗ**	300	0	0	0	0
4	**ΜΑΡΟΚΟ**	0	0	0	0	0
5	**ΣΟΥΔΑΝ**	0	0	0	0	0
6	**ΤΥΝΗΣΙΑ**	0	0	4.200	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		**1.354**	**0**	**4.200**	**0**	**0**

Πίνακας 3.1.2.5.2: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από Αφρική για τα έτη 1997 - 2001



Διάγραμμα 3.1.2.5.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Αφρικής για τα έτη 1992 – 2001

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω στοιχεία, οι περισσότερες εξαγωγές απευθύνονται στην Τυνησία κατά πρώτο λόγο και κατά δεύτερο λόγο στην Αίγυπτο, για τα έτη 1997 και 2001 αντίστοιχα. Μετά τις χρονιές αυτές οι εξαγωγές προς Αφρική μηδενίστηκαν.



Διάγραμμα 3.1.2.5.3: Σύγκριση εισαγωγών - εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Αφρικής για τα έτη 1997 – 2001

Από το συγκριτικό διάγραμμα παρατηρούμε πως για την εξεταζόμενη πενταετία η εμπορευματική κίνηση από και προς την Αφρική ήταν χαμηλή και οι εισαγωγές από τα κράτη αυτά υπερτερούσαν έναντι των εξαγωγών.

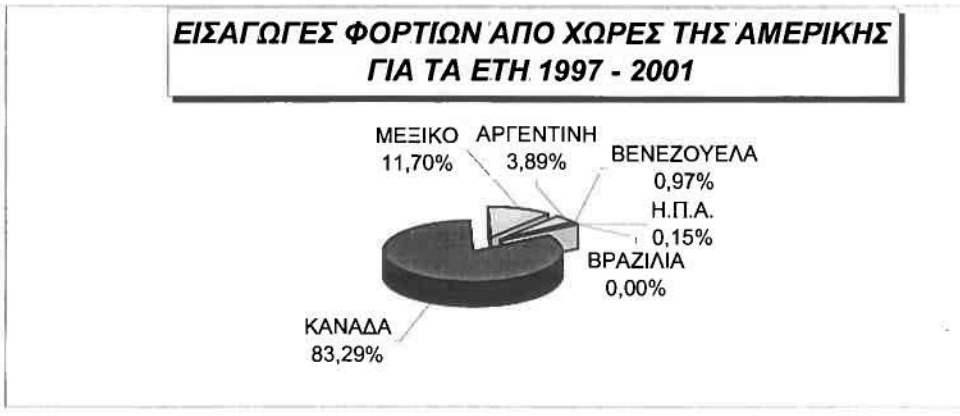
3.1.2.6 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕ ΧΩΡΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ : Οι εισαγωγές από χώρες της Αμερικής είναι ελάχιστες και αφορούν κυρίως φορτία στρατιωτικού υλικού, στάρια και στάρια σιλό.

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	0	0	0	4.000	0
2	ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	0	0	0	1.003	0
3	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	0	0	0	0	0
4	Η.Π.Α.	155	0	0	0	0
5	ΚΑΝΑΔΑ	0	26.500	24.438	17.499	17.300
6	ΜΕΞΙΚΟ	7.961	4.080	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		8.116	30.580	24.438	22.502	17.300

Πίνακας 3.1.2.6.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από Αμερική για τα έτη 1997 - 2001

Όπως παρατηρούμε, για το 2001 η μόνη χώρα εισαγωγής προϊόντων ήταν ο Καναδάς, από τον οποίο εισάγονται και τα παραπάνω προϊόντα σε μικρές ποσότητες. Από τις Η.Π.Α. οι εισαγωγές έχουν μηδενιστεί από το 1998 και από το 1999 για το Μεξικό.

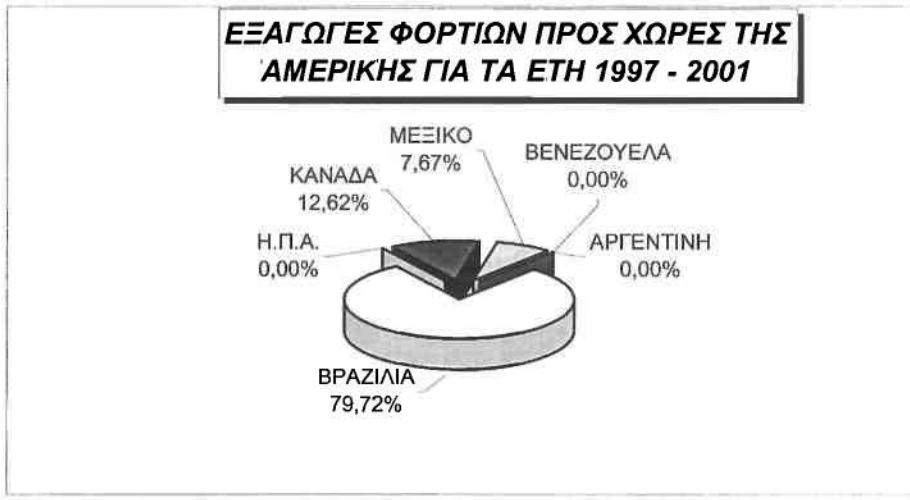


Διάγραμμα 3.1.2.6.1: Σύνολο εισαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Αμερικής για τα έτη 1992 – 2001

ΕΞΑΓΩΓΕΣ : Προς την Αμερική εξάγονται αποκλειστικά και μόνο βαμβάκια και κυρίως προς την Βραζιλία, η οποία και συγκεντρώνει το 80% περίπου της συνολικής εξαγωγικής ποσότητας για τα έτη 1997-2001. Παρόλα αυτά όμως, παρατηρούμε ότι από το 1998 οι εξαγωγές μηδενίστηκαν και είχαμε μια ασήμαντη ανάκαμψη το 2001.

ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΑΓΩΓΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΗΠΕΙΡΟΙ	ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ	0	0	0	0	0
2	ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ	0	0	0	0	0
3	ΒΡΑΖΙΛΙΑ	2.708	0	0	0	369
4	Η.Π.Α.	0	0	0	0	0
5	ΚΑΝΑΔΑ	487	0	0	0	0
6	ΜΕΞΙΚΟ	0	0	0	0	296
ΣΥΝΟΛΟ		3.195	0	0	0	665

Πίνακας 3.1.2.6.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. προς Αμερική για τα έτη 1997 - 2001



Διάγραμμα 3.1.2.6.2: Σύνολο εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. προς χώρες της Αμερικής για τα έτη 1997 – 2001

Στο συγκριτικό διάγραμμα που ακολουθεί, διαπιστώνουμε ότι η εμπορευματική κίνηση του Ο.Λ.Β. με την Αμερική ήταν ασήμαντη την πενταετία 1997 – 2001, με εξαίρεση τις εισαγωγές προς Καναδά.



Διάγραμμα 3.1.2.6.3: Σύγκριση εισαγωγών - εξαγωγών στον Ο.Λ.Β. από χώρες της Αμερικής για τα έτη 1997 – 2001

3.1.3 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΜΕΣΩ Ο.Λ.Β. - ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ Ο.Λ.Β. ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

Με τον όρο εσωτερικό εμπόριο χαρακτηρίζουμε τις εμπορευματικές ροές από Ελλάδα και Κύπρο. Παρακάτω θα γίνει ανάλυση της εμπορευματικής κίνησης από και προς τις περιοχές αυτές στο λιμάνι του Βόλου.

ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ : Τα φορτία που εκφορτώνονται στο λιμάνι του Βόλου προερχόμενα από άλλες περιοχές της Ελλάδος και την Κύπρο, είναι κυρίως γεωργικά προϊόντα, σίδερα σκραπ και λιπάσματα, τα οποία προορίζονται για τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής του Βόλου και της Θεσσαλίας.

Τα σημαντικότερα φορτία εσωτερικών εισαγωγών είναι :

- Μελάσα
- Σίδερα σκραπ
- Στάρια
- Λίπασμα
- Κρασιά – ποτά
- Στρατιωτικό υλικό
- Ελαφρόπετρα

ΣΥΝΟΛΟ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΕΛΛΑΔΑ	2.948	619	41.679	20.081	20.688
2	ΚΥΠΡΟΣ	1.585	1.370	12.020	21.230	15.595
ΣΥΝΟΛΟ		**4.533**	**1.989**	**53.699**	**41.311**	**36.283**

Πίνακας 3.1.3.1 : Εκφορτώσεις στον Ο.Λ.Β. από Ελλάδα και Κύπρο για τα έτη 1997 – 2001



Διάγραμμα 3.1.3.1 : Εκφορτώσεις στον Ο.Λ.Β. από Ελλάδα και Κύπρο για τα έτη 1997 – 2001

Από τα παραπάνω στοιχεία παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των εκφορτώσεων στον Ο.Λ.Β. προέρχεται από το εσωτερικό της Ελλάδας και όχι από την Κύπρο.

ΦΟΡΤΩΣΗ :Από το λιμάνι του Βόλου φορτώνονται προς την υπόλοιπη Ελλάδα κυρίως δομικά υλικά, τα οποία εξυπηρετούν τις ανάγκες εργοστασίων των ευρύτερων περιοχών και είναι τα εξής :

- Χαλίκι πορθμείου
- Άμμος πορθμείου
- Κάρβουνο
- Τούβλα πορθμείου
- Τοπικά φορτία
- Σίδερα ευθύγραμμα
- Μπλόκια
-

ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΡΤΩΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 1997 - 2001						
Α/Α	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ				
		1997	1998	1999	2000	2001
1	ΕΛΛΑΔΑ	89.278	129.240	226.741	367.306	343.267
2	ΚΥΠΡΟ	6.864	10.173	8.160	9.750	3.520
ΣΥΝΟΛΟ		96.142	139.413	234.901	377.056	346.787

Πίνακας 3.1.3.2 : Εκφορτώσεις στον Ο.Λ.Β. από Ελλάδα και Κύπρο για τα έτη 1997 - 2001



Διάγραμμα 3.1.3.2 : Φορτώσεις από Ο.Λ.Β. προς Ελλάδα και Κύπρο για τα έτη 1997 - 2001

Από τα διαγράμματα παρατηρούμε πως το σύνολο των φορτώσεων από το λιμάνι του Βόλου προς το εσωτερικό, απευθύνεται σχεδόν αποκλειστικά σε περιοχές της Ελλάδας και όχι στη Κύπρο.



Διάγραμμα 3.1.3.3 : Σύγκριση εκφορτώσεων - φορτώσεων από Ο.Λ.Β. προς Ελλάδα και Κύπρο για τα έτη 1997 - 2001

3.1.4 ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ

3.1.4.1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του κεφαλαίου, πραγματοποιήθηκε έρευνα με ερωτηματολόγια για την ποιοτική αξιολόγηση του Ο.Λ.Β. ως εμπορευματικού λιμένα.

Στόχοι της έρευνας ήταν οι εξής :

- Να παρουσιαστούν αναλυτικά οι απαιτήσεις των χρηστών του λιμένα, έτσι ώστε κατά τη φάση των προτάσεων και των δυνατοτήτων προώθησής του, να ληφθούν υπόψη τα πραγματικά στοιχεία αξιολόγησης της εικόνας του λιμανιού.
- Να γίνει μια όσο το δυνατόν καλύτερη ανάλυση της σχέσης που έχουν οι χρήστες με το υφιστάμενο πλαίσιο λειτουργίας (οικονομικό, πολιτικό, κοινωνικό) και να ερευνηθούν οι μηχανισμοί που επηρεάζουν τη λειτουργία αυτή στη σημερινή και σε κάποια μελλοντική κατάσταση.
- Να προτείνουν οι χρήστες μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του λιμένα.

Η έρευνα ερωτηματολογίων εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Βόλου, απευθύνθηκε στους έξι ναυτικούς πράκτορες οι οποίοι εργάζονται στον Ο.Λ.Β. , θεωρώντας ότι αποτελούν μερικούς από τους πιο αντιπροσωπευτικούς χρήστες του λιμανιού, εφόσον έρχονται σε άμεση επαφή με το πλοίο και τον ιδιοκτήτη του εμπορεύματος που αυτό διακινεί. Οι πράκτορες προσεγγίστηκαν ατομικά στο γραφείο τους και συμπλήρωσαν επί τόπου τα ερωτηματολόγια. Εκτός από τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγιναν και σχετικές συζητήσεις κάθε φορά, ώστε να είναι πιο τεκμηριωμένα τα αποτελέσματά τους.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέσα από διαρκείς συζητήσεις κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας με άλλους επαγγελματίες που εργάζονται στο λιμάνι (π.χ. εκτελωνιστές, τελωνειακούς, ναυλωτές κτλ.), συμπεράναμε ότι οι απόψεις τους σχετικά με τον Ο.Λ.Β. συμπίπτουν με εκείνες των ναυτικών πρακτόρων, γεγονός που ενισχύει την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων.

Για την παρούσα μελέτη χρησιμοποιήθηκαν τα ερωτηματολόγια της σχετικής έρευνας που εκπονήθηκε το 1997 από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης («Διερεύνηση της δυνητικής αγοράς του

λιμένα Βόλου και μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας και ανάπτυξης των εμπορικών του σχέσεων», ΑΠΘ – Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Δεκέμβριος 1997). Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε για την έρευνα, παρατίθεται στο Παράρτημα V, στο τέλος του παρόντος τόμου.

Σκοπός των ερωτηματολογίων ήταν να απαντηθούν τα εξής ερωτήματα :

- Ποιες παροχές θέλουν οι χρήστες από το λιμάνι.
- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα και ποια τα μειονεκτήματα του λιμένα σύμφωνα με την άποψη των χρηστών.
- Ποια είναι η σχέση του λιμένα με τα ανταγωνιστικά λιμάνια σύμφωνα με την άποψη των χρηστών.

3.1.4.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Β.

1) Θέση, φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή, εξοπλισμός

- Επικρατεί γενικά η άποψη ότι ο λιμένας βρίσκεται σε καλή γεωγραφική θέση, για τους λόγους που αναφέρθηκαν στην εισαγωγή της μελέτης. Διατυπώθηκε όμως και η αντίθετη άποψη, ότι δηλαδή ο Ο.Λ.Β. δε βρίσκεται σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση, με την εξής αιτιολογία: Οι γραμμές των Ε/Κ αυτή τη στιγμή είναι από την Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου για το Γιβραλτάρ και το λιμάνι του Βόλου απέχει πολύ από το λιμάνι της Αλεξάνδρειας για Βορρά - Νότο ή Νότο – Βορρά, καθώς και για Ανατολή – Δύση ή Δύση – Ανατολή.
- Από πλευράς υποδομής και εξοπλισμού, οι χρήστες βρίσκουν ικανοποιητικό το λιμάνι του Βόλου για την διεκπεραίωση των υφιστάμενων εργασιών, τονίζοντας βέβαια ότι ο μηχανολογικός εξοπλισμός πρέπει να αντικατασταθεί με πιο σύγχρονο. Αν όμως στόχος είναι η προσέλκυση μεγαλύτερου μεταφορικού έργου (κυρίως containers), από όλους σχεδόν εκφράστηκε η ανάγκη για χρήση γερανογέφυρας, ύπαρξη ελεύθερης ζώνης και εμπορευματικού σταθμού.
- Η γενικότερη υποδομή της περιοχής (δίκτυο πρακτόρων, τράπεζες κτλ.) θεωρείται καλή.
- Η σύνδεση του οδικού δικτύου με τον λιμένα θεωρείται ικανοποιητική ως καλή, ενώ η αντίστοιχη του σιδηροδρομικού δικτύου κρίνεται ικανοποιητική.

2) Λιμενικές διαδικασίες

- Η διαθεσιμότητα θέσεων πρόσδεσης και παραβολής κρίνεται ικανοποιητική προς το παρόν, γιατί η κίνηση στο λιμάνι είναι σχετικά μικρή σύμφωνα με τις διαπιστώσεις όλων ανεξαιρέτως των χρηστών. Εκφράστηκε έντονη επιφυλακτικότητα για την κάλυψη των αναγκών σε περίπτωση αυξημένης κίνησης, ενώ επικρατεί η πεποίθηση ότι σε μια τέτοια μελλοντική κατάσταση το επίπεδο εξυπηρέτησης των πλοίων θα είναι χαμηλό.
- Για τα Ε/Κ η επάρκεια της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης χαρακτηρίζεται κακή λόγω έλλειψης κατάλληλου εξοπλισμού, ενώ για τα χύδην και λοιπά φορτία χαρακτηρίζεται ικανοποιητική.
- Η αποθήκευση για τα Ε/Κ χαρακτηρίζεται καλή, εφόσον δεν έχουν ειδικές απαιτήσεις αποθήκευσης. Για τα χύδην και λοιπά φορτία η διαδικασία αποθήκευσης χαρακτηρίζεται κακή, λόγω της μικρής χωρητικότητας του σιλό, το οποίο δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τον μεγάλο αριθμό φορτίων, κυρίως σιτηρών, τα οποία αποτελούν βασικό φορτίο διακίνησης του λιμένος.
- Οι διαδικασίες προώθησης των φορτίων εντός και εκτός λιμένα, καθώς και της προσωρινής εναπόθεσης και ανεύρεσης φορτίων, κρίνονται γενικώς ικανοποιητικές.

3) ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Λαμβάνοντας υπόψη την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών του Ο.Λ.Β., το κόστος κρίθηκε υψηλό κατ' απόλυτη εκτίμηση, ενώ σε σχέση με τα ανταγωνιστικά λιμάνια του εσωτερικού και του εξωτερικού κρίθηκε περίπου ιδίου επιπέδου.

4) ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- Ο συνολικός χρόνος του πλοίου στο λιμάνι από την άφιξη μέχρι την αναχώρησή του κρίνεται αρκετά καλός.
- Ο χρόνος αναμονής που απαιτείται για τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης δεν είναι ικανοποιητικός.
- Η λογιστική διεκπεραίωση των υποθέσεων από τον Ο.Λ.Β. κρίνεται από τους χρήστες του λιμένα ικανοποιητική.
- Η ακρίβεια στην έκδοση λογαριασμών κρίθηκε επίσης ικανοποιητική.
- Το επίπεδο ενημέρωσης των χρηστών κρίνεται ικανοποιητικό.

- Όσον αφορά την αξιοπιστία του λιμένα από άποψη ζημιών, φθορών και κλοπών, οι χρήστες εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις, αλλά η γενική εικόνα είναι πως και σ' αυτή την περίπτωση το επίπεδο του λιμένα του Βόλου είναι ικανοποιητικό.

5) ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

Από την αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού του Ο.Λ.Β., προέκυψε το συμπέρασμα ότι το διοικητικό προσωπικό παρουσιάζει μια καλή εικόνα (επαγγελματισμός, ευγένεια, κατάρτιση κτλ.), ενώ το εργατικό δυναμικό (λιμενεργάτες) χαρακτηρίζεται πολλές φορές από έλλειψη κατάρτισης και επαγγελματισμού.

3.1.4.3 ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΨΗ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ

Τα αποτελέσματα της έρευνας οδήγησαν στα παρακάτω συμπεράσματα :

1) Το λιμάνι του Βόλου σύμφωνα με την άποψη των χρηστών , παρουσιάζει τα εξής θετικά χαρακτηριστικά :

- ✓ Η γεωγραφική θέση, επειδή βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας.
- ✓ Εξυπηρετεί τις βιομηχανικές περιοχές της κεντρικής και ανατολικής Ελλάδος.
- ✓ Καλοί λιμενικοί χώροι / προβλήτες.
- ✓ Ικανοποιητικός αριθμός γερανών ξηράς, αλλά παλαιός εξοπλισμός γενικότερα.
- ✓ Οδικός άξονας που συνδέει το λιμάνι με τις εθνικές οδούς Αθηνών – Λαμίας και Αθηνών - Θεσσαλονίκης .
- ✓ Καλές κλιματολογικές συνθήκες, δηλαδή όχι συχνοί άνεμοι μεγάλης έντασης.

2) Τα μειονεκτήματα του λιμένα σύμφωνα με την άποψη των χρηστών είναι τα εξής :

- ✓ Η μη ύπαρξη ελεύθερης ζώνης.
- ✓ Η μη ύπαρξη εμπορευματικού σταθμού.
- ✓ Η μη ύπαρξη γερανογέφυρας
- ✓ Υψηλά τιμολόγια χρήσης.

- ✓ Ελλιπής επάνδρωση χειριστών μηχανημάτων και συνεργείου επισκευών.
- ✓ ' Γερασμένος ' μηχανολογικός εξοπλισμός.
- ✓ Έλλειψη σύγχρονης υποδομής.
- ✓ Πολλές φορές όχι καταρτισμένο προσωπικό.

Για την άρση των αρνητικών χαρακτηριστικών του λιμένα και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του, οι χρήστες πρότειναν κάποιες αλλαγές, οι οποίες θα τους έκαναν στο μέλλον να χρησιμοποιούν περισσότερο το λιμάνι του Βόλου και θα αύξαναν την ανταγωνιστικότητά του:

- ✓ Ύπαρξη ελεύθερης ζώνης.
- ✓ Σύγχρονη υποδομή.
- ✓ Σύστημα logistics.
- ✓ Ύπαρξη γερανογέφυρας.
- ✓ Ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού.
- ✓ Μείωση τιμολογίων χρήσης.
- ✓ Καλύτερη εξυπηρέτηση.

3.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Μία από τις βασικότερες δραστηριότητες της Ο.Λ.Β. Α.Ε. αφορά την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης η οποία διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας. Η μελέτη των παραπάνω τομέων περιλαμβάνει αρχικά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (υπάρχον δίκτυο, επίπεδα τρέχουσας διακίνησης) ανάλυση στατιστικών στοιχείων της τελευταίας πενταετίας (1998-2002) και τέλος πρόβλεψη των τάσεων κίνησης για την επόμενη πενταετία (2003-2007). Στη συνέχεια ακολουθεί έρευνα ερωτηματολογίου, αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της και προτάσεις για την βελτίωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών που σχετίζονται με την επιβατική κίνηση.

3.2.1 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Το λιμάνι του Βόλου κατατάσσεται στην τρίτη θέση στον Ελλαδικό χώρο στον τομέα της κίνησης επιβατών ακτοπλοΐας. Η κίνηση αυτή πραγματοποιείται από το λιμάνι του Βόλου τόσο με επιβατηγά πλοία (Ε.Γ.), όσο και με υδροπτέρυγα (F/D), ενώ η διακίνηση τροχοφόρων πραγματοποιείται με οχηματαγωγά πλοία (Ο.Γ.).



Ο προβλήτας επιβατικής κίνησης
στο λιμάνι του Βόλου.

3.2.1.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Οι κυριότερες γραμμές που ξεκινούν από το επιβατικό λιμάνι του Βόλου, αφορούν την σύνδεση του με τα νησιά των Σποράδων. Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούν το σημαντικότερο ποσοστό της επιβατικής κίνησης του λιμένα και ανήκουν στην κατηγορία των δευτερευόντων γραμμών. Για την περιοχή του Βόλου και των Σποράδων, η ακτοπλοΐα σαν μεταφορικό μέσο δεν αφορά μόνο τους τουρίστες οι οποίοι

ταξιδεύουν κύρια κατά την θερινή περίοδο επισκεπτόμενοι τα νησιά, αλλά και τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής οι οποίοι χρησιμοποιούν τις γραμμές των ακτοπλοϊκών συνδέσεων για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Η ακτοπλοΐα θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από συχνότητα και συνέχεια δρομολογίων, ταχύτητα, οικονομική προσιτότητα, άνεση και ασφάλεια μεταφοράς. Υπό τις παρούσες συνθήκες, οι προϋποθέσεις αυτές εκτιμάται ότι εκπληρώνονται σε ικανοποιητικό βαθμό από την ναυτιλιακή εταιρεία που κατά αποκλειστικότητα εξυπηρετεί την γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες.

Τα νησιά των Β.Σποράδων εξυπηρετούνται από επιβατηγά, οχηματαγωγά πλοία και δελφίνια της ναυτιλιακής εταιρείας MINOAN LINES, η οποία και εξαγόρασε την κοινοπραξία CERES, ο στόλος της οποίας εξυπηρετούσε μέχρι πριν λίγα χρόνια την γραμμή αυτή. Το κόστος της μετακίνησης για τους επιβάτες δεν χαρακτηρίζεται υψηλό και η συχνότητα των δρομολογίων είναι ικανοποιητική, ιδιαίτερα κατά την καλοκαιρινή περίοδο που αποτελεί και περίοδο αιχμής.

Το βασικότερο πρόβλημα αποτελεί η κατάσταση των λιμανιών στα νησιά των Σποράδων, των οποίων η βελτίωση της υποδομής δεν ακολούθησε τους ρυθμούς αύξησης των μεγεθών της επιβατικής κίνησης. Συγκεκριμένα, ενώ τις τελευταίες δεκαετίες η χωρητικότητα των επιβατηγών πλοίων έχει αυξηθεί εντυπωσιακά, τα συγκεκριμένα λιμάνια δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τα αντίστοιχα μεγέθη της επιβατικής κίνησης. Η έλλειψη κρηπιδωμάτων και χερσαίων χώρων είναι έντονη ιδιαίτερα κατά τις περιόδους αιχμής. Ταυτόχρονα, παρατηρούνται σημαντικές συμφορήσεις λόγω των ανεπαρκών εγκαταστάσεων, με αναπόφευκτες καθυστερήσεις.

Παλιότερα πολύ μικρό ποσοστό της επιβατικής κίνησης αφορούσε την σύνδεση του λιμένα Βόλου με τα νησιά του Ν.Αιγαίου (Τήνο, Νάξο, Σύρο, Πάρο, Μύκονο, Σαντορίνη, Ηράκλειο Κρήτης) και τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου (Μυτιλήνη, Χίο), την σύνδεση με το Β.Αιγαίο (Μουδανιά Χαλκιδικής, Θεσσαλονίκη), με την Εύβοια (Νησί Σκύρος, Πευκί, Αιδηψό, Λίμνη και Χαλκίδα) και τέλος με διάφορους άλλους προορισμούς όπως το Νησί Τρίκκερι του Παγασητικού κόλπου Μαγνησίας, την Αγία Κυριακή (επίνειο του Τρίκκερι) Μαγνησίας, την Πλατανιά (Νότιο Πήλιο) Μαγνησίας και τον Άγιο Κωνσταντίνο Φθιώτιδας.

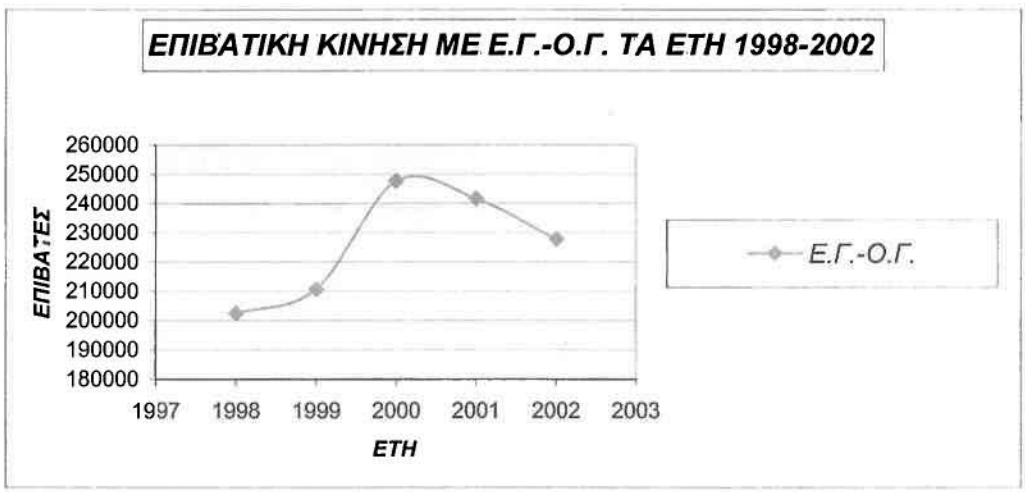
Σήμερα όλα τα προαναφερθέντα δρομολόγια δεν εκτελούνται, με εξαίρεση το δρομολόγιο προς Λήμνο και Μυτιλήνη το οποίο πλέον έχει ενσωματωθεί στην ενιαία γραμμή Σκιάθος-Σκόπελος-Αλόνησσος-Λήμνος-Μυτιλήνη. Η βασικότερη αιτία για την διακοπή των δρομολογίων είναι οι δυσμενείς κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που επικρατούν και επηρεάζουν άμεσα τις ναυτιλιακές εταιρείες τα τελευταία χρόνια.

3.2.1.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ. ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002

Μελετώντας την επιβατική κίνηση με Ε.Γ.-Ο.Γ. από το 1998 εώς σήμερα παρατηρούμε μια διακύμανση αυτής ανάμεσα στα όρια των 190.000-250.000 επιβατών ετησίως, με ελαφρά την τάση για αύξηση κυρίως τα έτη 2000-2001 (διάγραμμα 3.2.1.2.1). Το σημαντικότερο ποσοστό από αυτούς αποτελούν οι επιβάτες που ταξίδεψαν από και προς τις Β.Σποράδες, ενώ σε πολύ μικρότερα ποσοστά ταξίδεψαν επιβάτες από και προς την Μυτιλήνη και την Κρήτη.

ΕΤΟΣ	ΒΟΛΟΣ Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ	ΒΟΛΟΣ ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.	ΒΟΛΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.
1998	189.139	9.816	3.319	202.274
1999	202.238	7.326	1.156	210.680
2000	246.113	0	1.443	247.556
2001	241.556	0	0	241.556
2002	220.995	0	6.539	227.534

Πίνακας 3.2.1.2.1 : Συνολική επιβατική κίνηση με Ε.Γ.-Ο.Γ. για τα έτη 1998-2002.

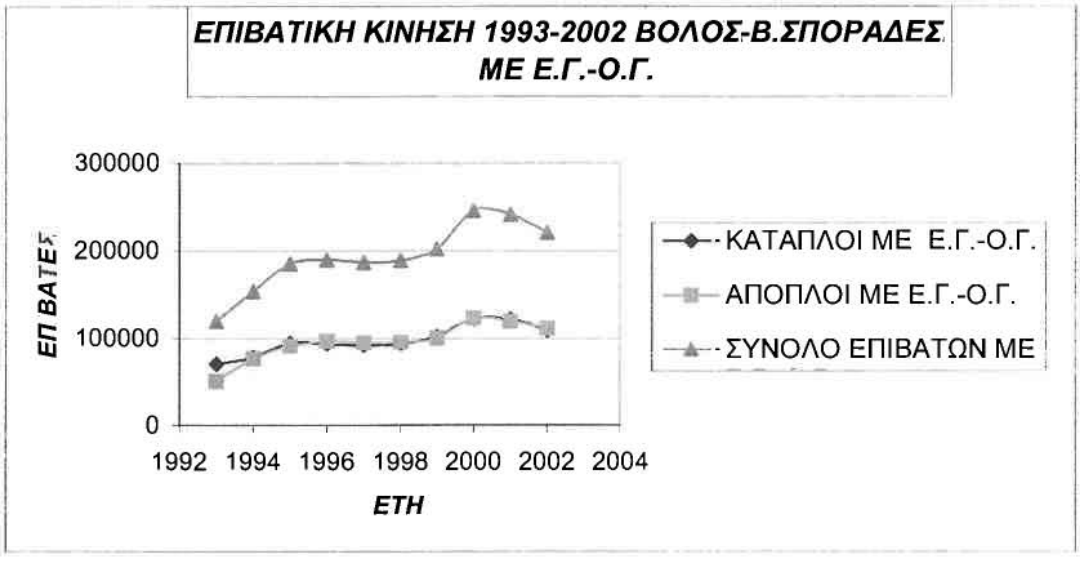


Διάγραμμα 3.2.1.2.1 : Συνολική επιβατική κίνηση με Ε.Γ.-Ο.Γ. για τα έτη 1998-2002.

Συγκεκριμένα για την γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες η οποία εξυπηρέτησε το έτος 2002 το 97% του συνόλου των διακινούμενων επιβατών, μελετήσαμε τα στοιχεία από το 1993-2002, αφού κατέστη δυνατή η λήψη τους από την Στατιστική Υπηρεσία του Ο.Λ.Β. Παρατηρήσαμε ιδιαίτερη αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά το έτος 1995 και το έτος 2000, ενώ μείωση παρατηρήθηκε το 2002 (πίνακας 3.2.2-διάγραμμα 3.2.2).

ΒΟΛΟΣ-Β.ΣΠΟΡΑΔΕΣ			
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ) ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ (ΑΠΟΠΛΟΙ) ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.	ΣΥΝΟΛΑ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.
1993	69.391	50.093	119.484
1994	77.777	76.119	153.896
1995	94.320	90.921	185.241
1996	93.124	96.824	189.948
1997	91.888	94.882	186.770
1998	93.793	95.346	189.139
1999	101.814	100.424	202.238
2000	122.720	123.393	246.113
2001	121.694	119.862	241.556
2002	109.387	111.608	220.995

Πίνακας 3.2.1.2.2 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου με Ε.Γ.-Ο.Γ στην γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες για τα έτη 1993-2002.



Διάγραμμα 3.2.1.2.2 : Επιβατική κίνηση με Ε.Γ.-Ο.Γ.-F/D στην γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες για τα έτη 1993-2002.

Όλες αυτές οι διακυμάνσεις συνδέονται κυρίως με τις παρεχόμενες υπηρεσίες διαμονής στις Β.Σποράδες, οι οποίες χαρακτηριζόμενες ως υπερτιμημένες τα έτη 1995 και 2000 οδήγησαν στην συνέχεια στην μείωση του τουρισμού. Όμως δεν θα πρέπει να αγνοηθεί η μείωση του αριθμού των επιβατηγών πλοίων τα δύο τελευταία χρόνια που έχει συμβάλλει αρκετά στην μείωση των επιβατών. Ο αριθμός των επιβατηγών πλοίων αναλύεται παρακάτω.

Όσον αφορά τις γραμμές Βόλου-Μυτιλήνης και Βόλου-Κρήτης τα αντίστοιχα στατιστικά στοιχεία αναφέρονται στα έτη 1998-2002. Όμως στην γραμμή Βόλου-Μυτιλήνης τα δρομολόγιά διακόπηκαν κατά το έτος 2001 και στην γραμμή Βόλου-Κρήτης από το έτος 2000 ως σήμερα.

ΒΟΛΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ			
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
1998	1.740	1.579	3.319
1999	743	413	1.156
2000	1.257	186	1.443
2001	0	0	0
2002	3.537	3.002	6.539

Πίνακας 3.2.1.2.3 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου με Ε.Γ.-Ο.Γ στην γραμμή Βόλος-Μυτιλήνη για τα έτη 1998-2002.

ΒΟΛΟΣ-ΚΡΗΤΗ			
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
1998	4.725	5.091	9.816
1999	3.228	4.098	7.326
2000	0	0	0
2001	0	0	0
2002	0	0	0

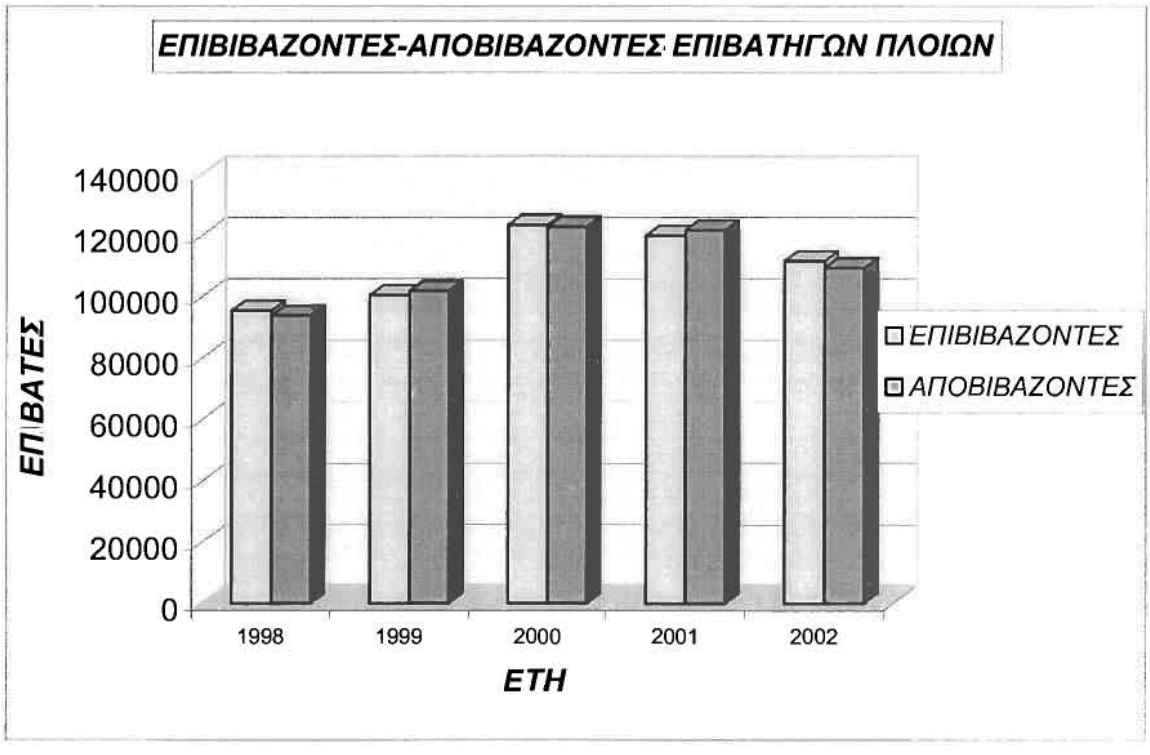
Πίνακας 3.2.1.2.4 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου με Ε.Γ.-Ο.Γ στην γραμμή Βόλος-Κρήτη για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.1.2.3 : Επιβατική κίνηση με Ε.Γ.-Ο.Γ στις γραμμές Βόλος-Μυτιλήνη & Βόλος- Κρήτη για τα έτη 1998-2002.

Είναι χαρακτηριστικό ότι οι αλλοδαποί τουρίστες αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό της συνολικής τουριστικής κίνησης. Το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστών κινείται προς τα νησιά των Σποράδων με τα πλοία της γραμμής ή τα ιπτάμενα δελφίνια μέσω του λιμανιού του Βόλου.

Συνολικά και για τις τρεις γραμμές που συνδέουν τον Βόλο με τις Β.Σποράδες, τη Μυτιλήνη και τη Κρήτη, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Λιμένα Βόλου, οι διαφορές στον αριθμό των επιβιβασθέντων και αποβιβασθέντων επιβατών είναι μικρές, γεγονός δηλωτικό του ότι το σύνολο του επιβατικού κοινού χρησιμοποιεί το λιμάνι του Βόλου για την έναρξη και λήξη του ταξιδιού του. Ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών κορυφώθηκε το έτος 2000, αλλά στηνσυνέχεια άρχισε να μειώνεται.

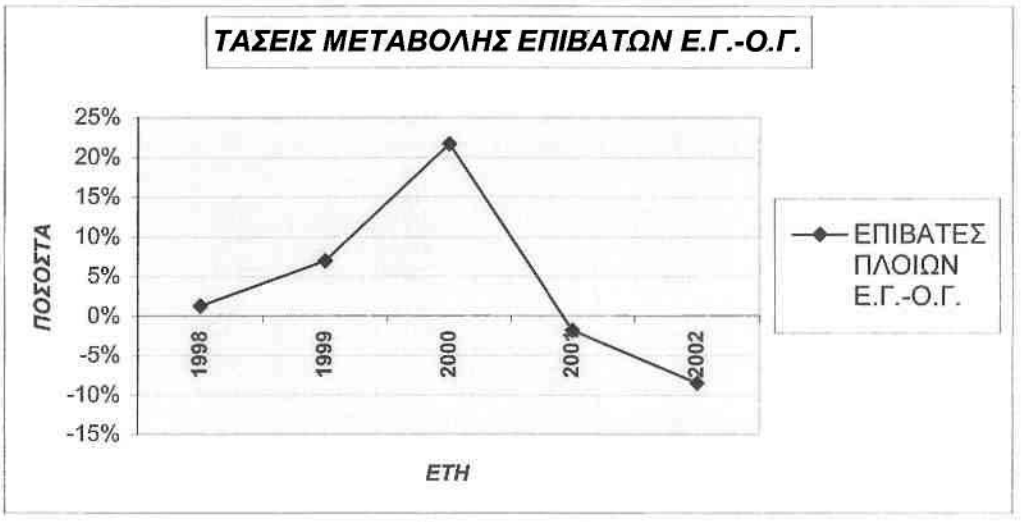


Διάγραμμα 3.2.1.2.4 : Επιβιβάζοντες & αποβιβάζοντες επιβατηγών πλοίων στον λιμένα του Βόλου για τα έτη 1998-2002.

Όπως φαίνεται στον ακόλουθο Πίνακα 3.2.1.2.5, ο ρυθμός ετήσιας μεταβολής της επιβατικής κίνησης δεν παρουσιάζεται εντός κάποιων σταθερών ορίων αύξησης ή μείωσης. Αυτό οφείλεται στο ότι η τουριστική κίνηση την οποία εξυπηρετεί κυρίως το λιμάνι επηρεάζεται από της γενικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες κάθε χρονιάς τόσο για τον τουρισμό εσωτερικού όσο και εξωτερικού. Ειδικά για τα πλοία της γραμμής, κατά το έτος 2000 παρατηρείται κατακόρυφη αύξηση του ρυθμού ετήσιας μεταβολής της κίνησης .

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.
1998	1%
1999	7%
2000	22%
2001	-2%
2002	-9%

Πίνακας 3.2.1.2.5:Ετήσιος ρυθμός μεταβολής επιβατικής κίνησης με Ε.Γ.-Ο.Γ. για τα έτη 1998-2202.

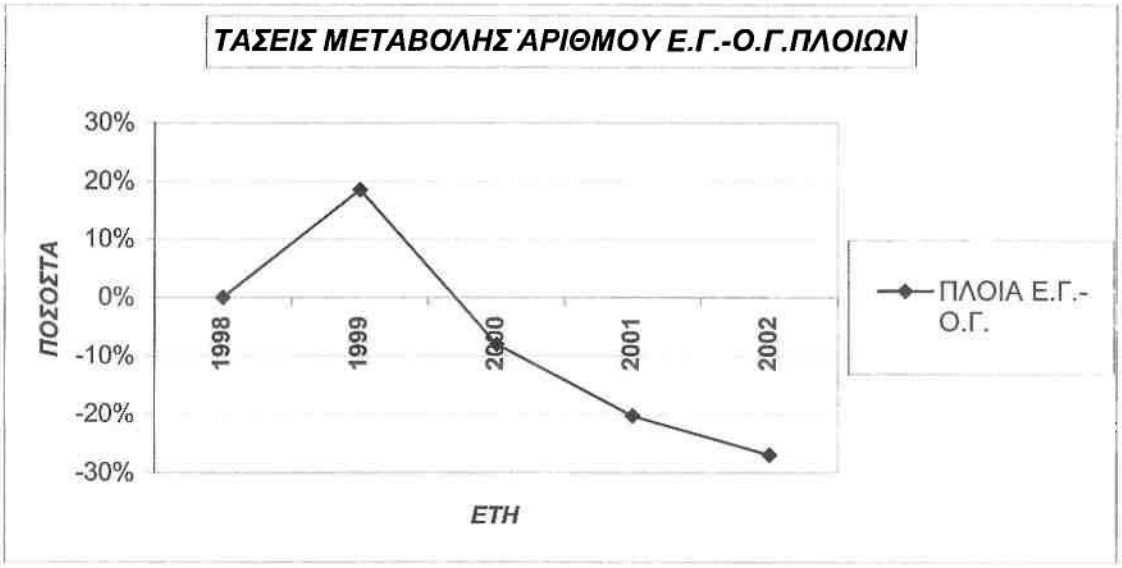


Διάγραμμα 3.2.1.2.5 : Τάσεις μεταβολής επιβατών με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής επιβατικής κίνησης με Ε.Γ.-Ο.Γ για τα έτη 1998-2002

Μία βασική αιτία της μείωσης της επιβατικής κίνησης αποτελεί το γεγονός ότι τα επιβατηγά πλοία που φτάνουν στο λιμάνι του Βόλου παρουσιάζουν μια αισθητή μείωση τα τελευταία δύο χρόνια σε ποσοστό που φτάνει το 47% συγκριτικά με τα αντίστοιχα του 2000. Η εξαιρετικά χαμηλή επιβατική κίνηση, ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες, και τα ασύμφορα έξοδα των πλοίων και των πληρωμάτων έχουν επιβάλλει την διακοπή δρομολογίων προς προορισμούς, με ιδιαίτερα χαμηλή επιβατική κίνηση, και την μείωση ή ενσωμάτωση σε ενιαίες γραμμές δρομολογίων, που ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, εξυπηρετούν αρκετούς επιβάτες.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΠΛΟΙΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.
1998	1.484	0%
1999	1.759	19%
2000	1.617	-8%
2001	1.288	-20%
2002	941	-27%

Πίνακας 3.2.1.2.6 : Ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού Ε.Γ. πλοίων για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.1.2.6 : Τάσεις μεταβολής αριθμού Ε.Γ. πλοίων με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής αριθμού πλοίων για τα έτη 1998-2002.

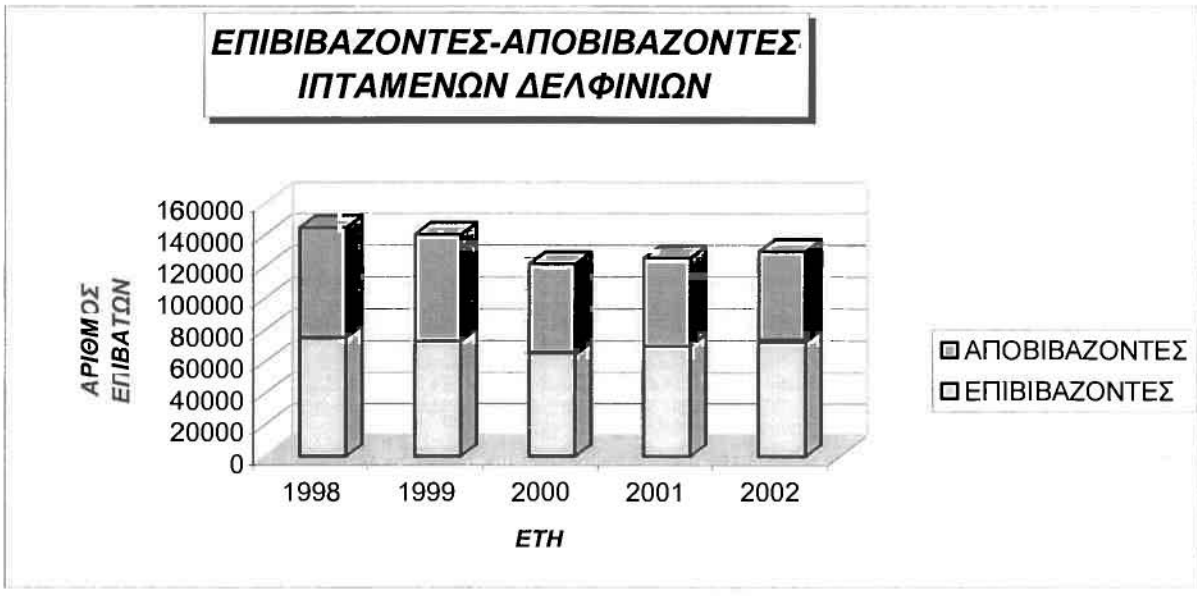
3.2.1.3 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΥΔΡΟΠΤΕΡΥΓΑ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002

Τα υδροπτέρυγα εξυπηρετούν αποκλειστικά τη γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες. Όπως προκύπτει από την μελέτη του Α.Π.Θ. η επιβατική κίνηση με τα ιπτάμενα δελφίνια παρουσιάζει συνολική αύξηση από το 1990 και μετά. Από το 1990 ως το 1993, η προτίμηση του κοινού αυξήθηκε εντυπωσιακά λόγω κυρίως της αισθητά μικρότερης διάρκειας ταξιδιού. Χαρακτηριστικό όμως είναι ότι μετά το 1993 παρουσιάζεται πτωτική τάση στην κίνηση επιβατών με ιπτάμενα δελφίνια.

Στην συνέχεια σταθεροποιητικές τάσεις παρατηρήθηκαν κατά την διετία 1998-99, αλλά στην συνέχεια υπήρξε σημαντική μείωση. Τα 2 τελευταία χρόνια εμφανίζεται μια μικρή τάση προς αύξηση. Οι μεταβολές στον αριθμό των επιβατών ιπτάμενων δελφινιών την τελευταία πενταετία φαίνονται παρακάτω:

ΕΤΟΣ	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΒΙΒΑΣΗ (ΚΑΤΑΠΛΟΙ) ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ F/D	ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ (ΑΠΟΠΛΟΙ) ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ F/D	ΣΥΝΟΛΑ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΜΕ F/D
1998	74.735	69.659	144.394
1999	72.562	67.316	139.878
2000	65.320	55.767	121.087
2001	69.357	55.809	125.166
2002	72.097	57.038	129.135

Πίνακας 3.2.1.3.1 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου με F/D στην γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες για τα έτη 1998-2002.



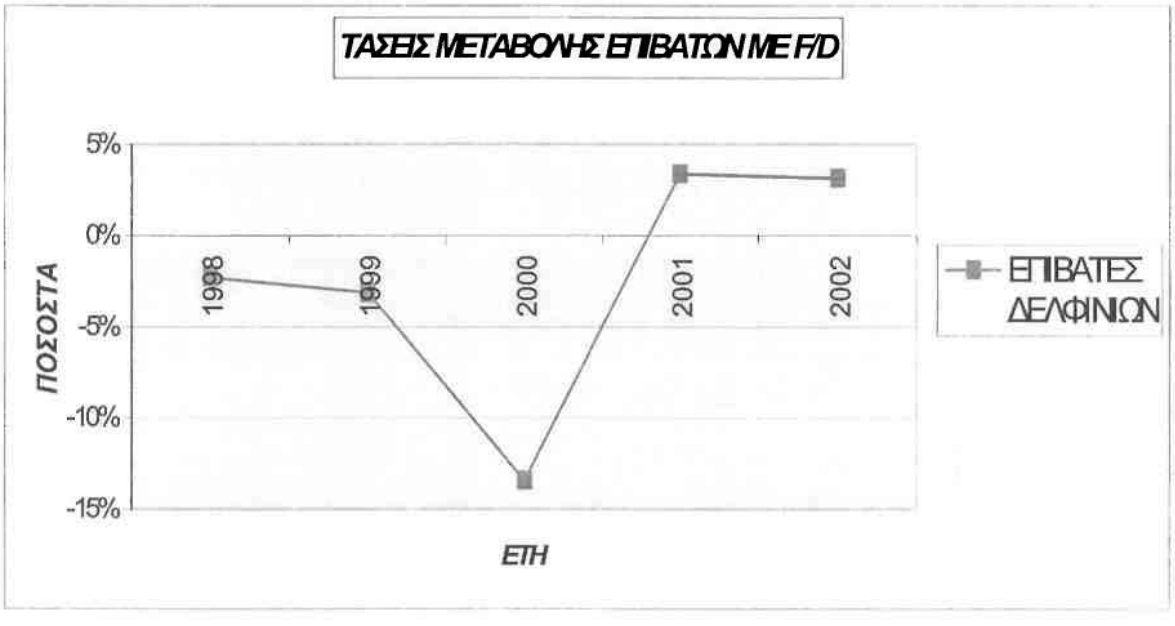
Διάγραμμα 3.2.1.3.1 : Επιβιβάζοντες & αποβιβάζοντες Ιπτάμενων Δελφινιών στον λιμένα του Βόλου για τα έτη 1998-2002.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι κατά τις περιόδους που παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης με δελφίνια, παρατηρείται μείωση της επιβατικής κίνησης με επιβατηγά πλοία με αποτέλεσμα το σύνολο των διακινηθέντων επιβατών να παραμένει σταθερό με μικρή τάση να αυξηθεί. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα δελφίνια εξυπηρετούν μόνο την γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες η οποία εξυπηρετείται και από το ανταγωνιστικό, σε αυτόν τον τομέα, λιμάνι του Αγ. Κωνσταντίνου.

Όμοια με τους επιβάτες των επιβατηγών πλοίων ο ρυθμός ετήσιας μεταβολής της επιβατικής κίνησης δεν παρουσιάζεται εντός κάποιων σταθερών ορίων αύξησης ή μείωσης.

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΔΙΑΚΙΝΗΘΕΝΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ F/D	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ F/D
1998	144394	0%
1999	139878	-3%
2000	121087	-13%
2001	125166	3%
2002	129135	3%

Πίνακας 3.2.1.3.2 : Τάσεις μεταβολής επιβατών με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής επιβατικής κίνησης με F/D για τα έτη 1998-2002.

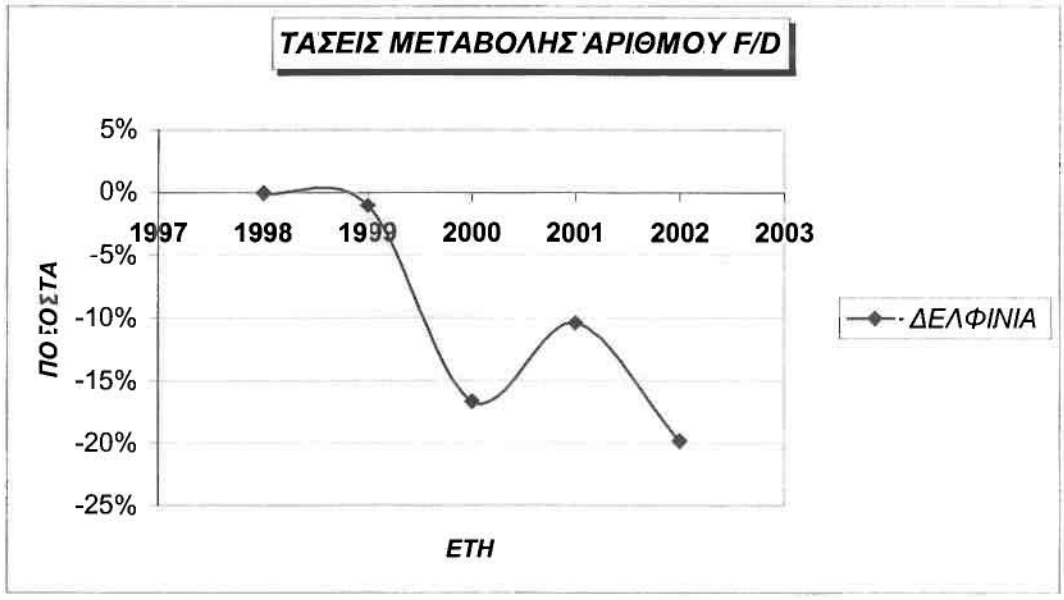


Διάγραμμα 3.2.1.3.2 : Τάσεις μεταβολής επιβατών με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής επιβατικής κίνησης με F/D για τα έτη 1998-2002.

Αντίστοιχη μείωση με την μείωση του αριθμού των επιβατηγών πλοίων παρατηρείται και στον αριθμό των δελφινιών, η οποία όμως δεν οφείλεται τόσο στην χαμηλή επιβατική κίνηση, όσο στα προβλήματα στο εσωτερικό περιβάλλον της ιδιοκτήτριας ναυτιλιακής εταιρείας. Πολλά από τα υδροπτέρυγα που ανήκουν στον στόλο της βρίσκονται σε πλήρη αχρηστία. Στο λιμάνι του Βόλου βρίσκονται τουλάχιστον εδώ και ένα χρόνο τρία δελφίνια σε κατάσταση πλήρους αδράνειας.

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΕΛΦΙΝΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΡΙΘΜΟΥ F/D
1998	2.328	0%
1999	2.304	-1%
2000	1.921	-17%
2001	1.722	-10%
2002	1.381	-20%

Πίνακας 3.2.1.3.3 : Ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού πλοίων F/D για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.13.3 : Τάσεις μεταβολής αριθμού F/D με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής αριθμού F/D για τα έτη 1998-2002.

3.2.1.4 ΚΙΝΗΣΗ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ 1998-2002

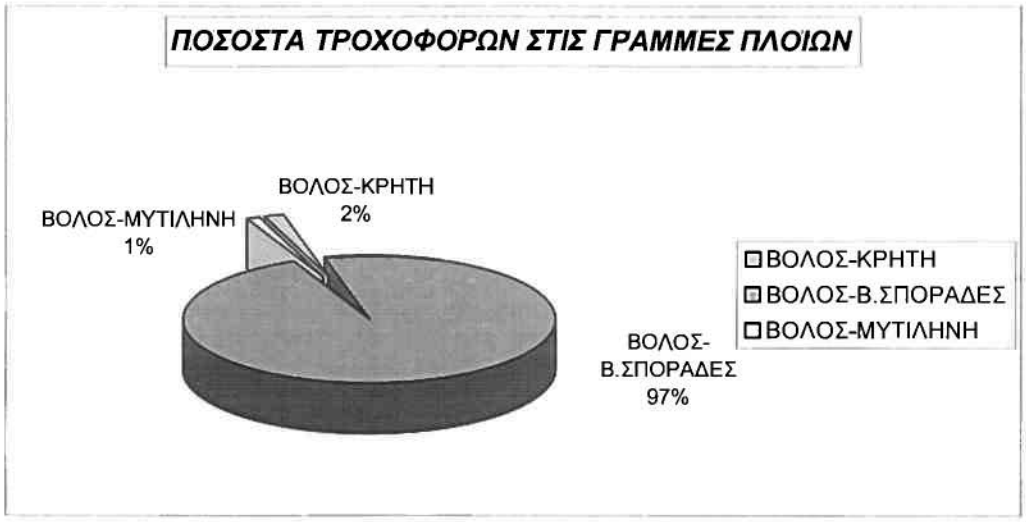
Ο αριθμός των συνολικά διακινηθέντων τροχοφόρων, σύμφωνα με την μελέτη του Α.Π.Θ., ως το 1998 κυμαίνονταν σταθερά γύρω από της 50.000. Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών αποτελούν τα μικρά επιβατικά που πλησιάζουν τα 30.000 ετησίως. Ακολουθούν τα φορτηγά που σταθερά ως σήμερα κυμαίνονται στις 10.000, στη συνέχεια τα δίκυκλα-τρίκυκλα που κυμαίνονται γύρω στις 7.000-9.000, με εξαίρεση το περασμένο έτος που ο αριθμός τους μειώθηκε σημαντικά. Το μικρότερο ποσοστό καταλαμβάνουν τα μεγάλα επιβατικά.

Από το 1999 παρατηρείται αύξηση στα διακινηθέντα τροχοφόρα και ιδιαίτερα κατά το έτος 2000 ο αριθμός τους ξεπερνά τις 65.000 οχήματα. Στη συνέχεια της παρατηρείται μείωση αυτών και η επαναφορά τους στα παλιότερα μεγέθη της τάξεως των 50.000 οχημάτων ανά έτος.



Διάγραμμα 3.2.1.4.1 : Διακινηθέντα τροχοφόρα στον λιμένα Βόλου για τα έτη 1998-2002.

Τα αποτελέσματα αυτά προκύπτουν από μετρήσεις των διακινηθέντων τροχοφόρων στις 3 γραμμές, Βόλος-Β.Σποράδες, Βόλος-Μυτιλήνη, Βόλος-Κρήτη, οι δύο της τελευταίες ελάχιστα επηρεάζουν το γενικό σύνολο το οποίο κατά κύριο λόγο διαμορφώνεται από την διακίνηση τροχοφόρων στην γραμμή Βόλος-Β.Σποράδες.

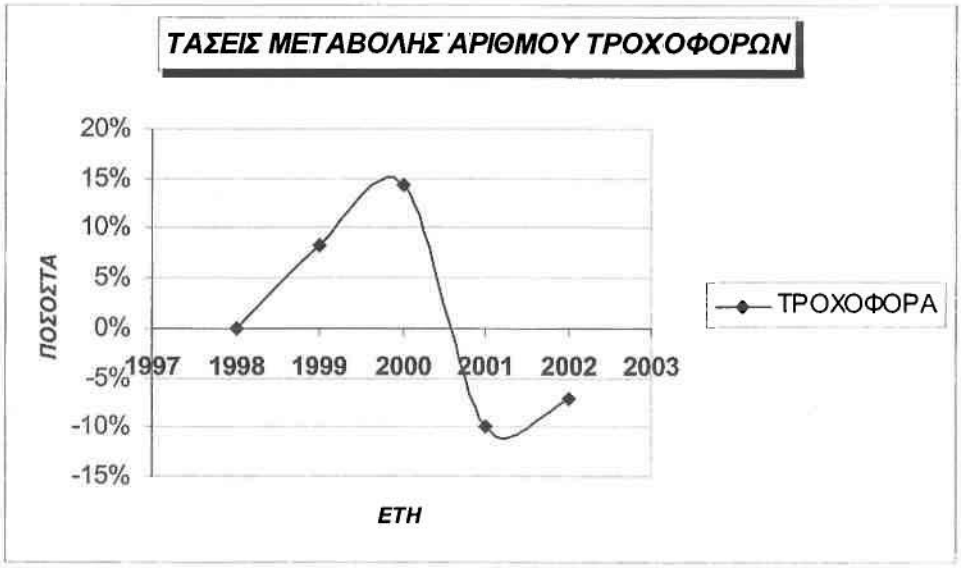


Διάγραμμα 3.2.1.4.2 : Ποσοστά διακινηθέντων τροχοφόρων στον λιμένα Βόλου για τις γραμμές Βόλος-Β.Σποράδες, Βόλος-Κρήτη και Βόλος-Μυτιλήνη για το έτος 2002.

Ο ρυθμός ετήσιας μεταβολής της κίνησης των τροχοφόρων από το 1998-2002 είναι ο εξής :

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ
1998	52.813	0%
1999	57.217	8%
2000	65.449	14%
2001	58.926	-10%
2002	54.769	-7%

Πίνακας 3.2.1.4.1 : Ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού τροχοφόρων για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.1.4.3 : Τάσεις μεταβολής αριθμού τροχοφόρων με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής τροχοφόρων για τα έτη 1998-2002.

3.2.2 ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Σημαντική αύξηση καταγράφεται στους επιβάτες και στηνσυνολική κίνηση των κρουαζιερόπλοιων τα οποία περνούν από το λιμάνι του Βόλου. Σύμφωνα με την μελέτη του Α.Π.Θ. από το 1992 ως το 1996 ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων υπερδιπλασιάστηκε, ενώ οι επιβάτες των πλοίων αυτών τετραπλασιάστηκε.



Κρουαζιερόπλοιο στο λιμάνι του Βόλου.

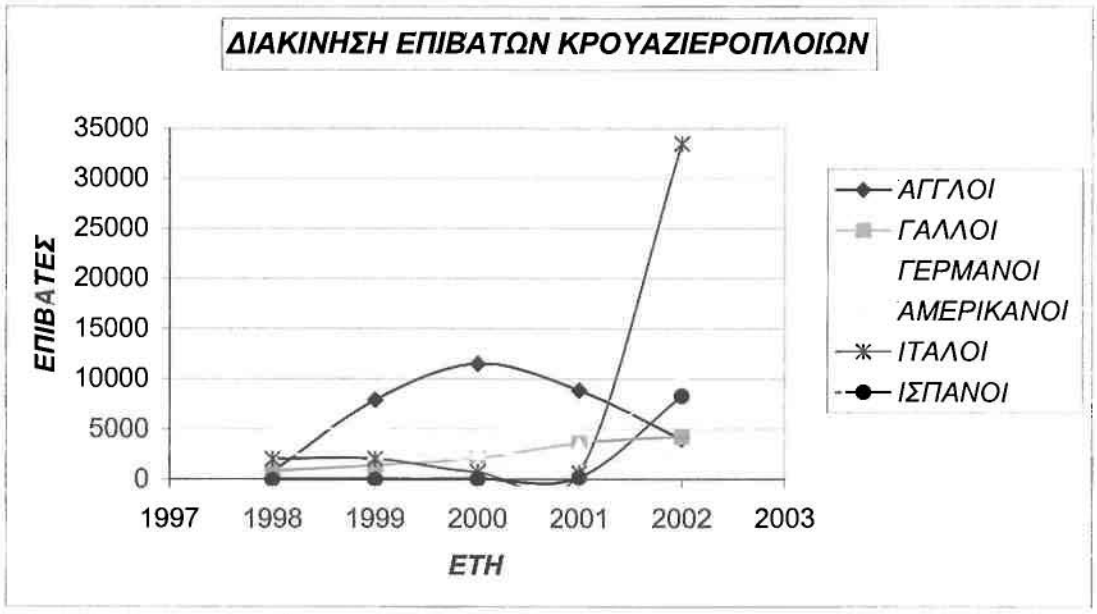
Τα κρουαζιερόπλοια αποτελούν σημαντικό παράγοντα της τουριστικής κίνησης της περιοχής. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το τελευταίο έτος κάθε εβδομάδα αποβιβάζονταν στο λιμάνι περίπου 1000 επιβάτες από τα κρουαζιερόπλοια. Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία οικονομικής αποτίμησης της άφιξης αυτών των επιβατών , οι οποίοι υπολογίζεται ότι αποφέρουν εισόδημα που πλησιάζει τα 2 δισεκατομμύρια δρχ. στις περιοχές της Μαγνησίας και των Μετεώρων.

Παρατηρώντας όμως τα στατιστικά στοιχεία της τελευταίας 5ετίας και όπως φαίνεται και από το ακόλουθο διάγραμμα που δείχνει τον αριθμό των επιβατών κρουαζιερόπλοιων που αποβιβάζονται στο λιμάνι του Βόλου ανά έτος, πέρα από την εντυπωσιακή κορύφωση της επιβατικής κίνησης κατά το έτος 2002 όλα τα προηγούμενα έτη παρατηρείται μεγάλη μείωση. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι μειώθηκε ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που προσέγγισαν το λιμάνι κατά την διάρκεια αυτών των ετών.



Διάγραμμα 3.2.2.1 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου με κρουαζιερόπλοια για τα έτη 1998-2002.

Παρατηρώντας την επιβατική κίνηση των κρουαζιερόπλοιων την τελευταία 5ετία προκύπτει ότι οι επιβάτες προέρχονται από διάφορες χώρες του κόσμου με επικρατέστερους τους Άγγλους, τους Γάλλους, τους Γερμανούς και τους Αμερικάνους. Εκρηκτική είναι η αύξηση κατά την περασμένη τουριστική περίοδο του αριθμού των Ιταλών, καθώς ο προηγούμενος σταθμός του κυκλικού ταξιδιού του κρουαζιερόπλοιου ήταν στην Ιταλία, ενώ σημαντική μείωση παρατηρείται στους Άγγλους τουρίστες όπως φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 3.2.2.2 : Επιβατική κίνηση στον λιμένα Βόλου των λαών που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη διακίνηση με κρουαζιερόπλοια για τα έτη 1998-2002.



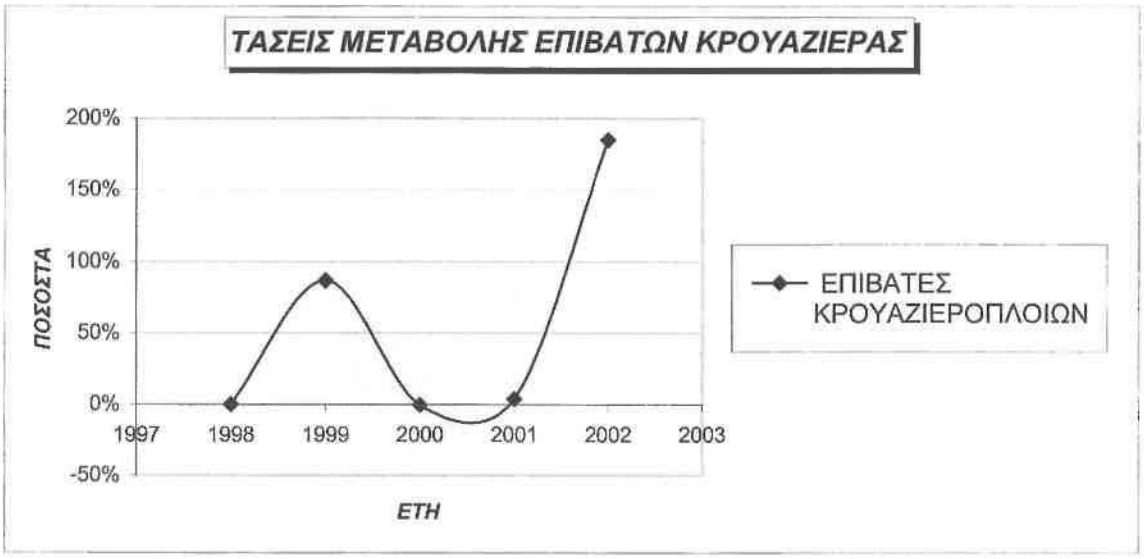
Διάγραμμα 3.2.2.3 : Διακίνηση στον λιμένα Βόλου τουριστών διαφόρων εθνικοτήτων με κρουαζιερόπλοια για το έτος 2002.

Η επιβατική κίνηση των κρουαζιερόπλοιων αναμένεται να αυξηθεί με την ευκαιρία της Ολυμπιάδας του 2004, αφού ο Βόλος αποτελεί Ολυμπιακή Πόλη. Το θέμα της ικανοποιητικής λιμενικής υποδομής και των διαθέσιμων παροχών προς τους επισκέπτες απασχολεί σοβαρά τους υπεύθυνους, έργα βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη προκειμένου οι νέες αυτές προοπτικές μέσω του λιμανιού του Βόλου να αποφέρουν πολύ υψηλά κέρδη για την Μαγνησία και τις γύρω περιοχές.

Ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του αριθμού των επιβατών των κρουαζιερόπλοιων φανερά δεν παρουσιάζεται εντός κάποιων σταθερών ορίων αύξησης ή μείωσης.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
1998	13.805	0%
1999	25.761	87%
2000	25.620	-1%
2001	26.577	4%
2002	75.633	185%

Πίνακας 3.2.2.1 : Ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού επιβατών κρουαζιέρας για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.2.4 : Τάσεις μεταβολής αριθμού επιβατών κρουαζιερόπλοιων με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής τροχοφόρων για τα έτη 1998-2002.

Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων ανά έτος δεν ακολουθεί κάποια συγκεκριμένη κατανομή. Όπως έγινε φανερό παραπάνω οι διακυμάνσεις είναι έντονες και απρόβλεπτες. Το γεγονός αν τα κρουαζιερόπλοια επιλέγουν ή όχι τον Βόλο ως σταθμό εξαρτάται κυρίως από τις γενικότερες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες. Έτσι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού κρουαζιερόπλοιων παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις :

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ
1998	35	0%
1999	54	54%
2000	54	0%
2001	79	46%
2002	72	-9%

Πίνακας 3.2.2.2 : Ετήσιος ρυθμός μεταβολής αριθμού κρουαζιερόπλοιων για τα έτη 1998-2002.



Διάγραμμα 3.2.2.5 : Τάσεις μεταβολής αριθμού επιβατών κρουαζιερόπλοιων με βάση τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής τροχοφόρων για τα έτη 1998-2002.

Αν και σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων έχει αυξηθεί σημαντικά τα δύο τελευταία χρόνια, παρατηρούμε ότι το 2002 υπήρξε σχετική μείωση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων συγκριτικά με τα αντίστοιχα του 2001. Η συνολική όμως αύξηση του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων οδήγησε σε αντίστοιχη αύξηση της επιβατικής κίνησης τα τελευταία έτη, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 3.2.2.5.Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στο ότι τα τελευταία χρόνια κρουαζιερόπλοια με πολύ μεγάλες χωρητικότητες προσεγγίζουν το λιμάνι του Βόλου.

Φέτος (2003) η προσέγγισή τους στο λιμάνι του Βόλου έχει διακοπεί τελείως. Τα διεθνή προβλήματα (πόλεμος, επιδημίες) έχουν επηρεάσει την τουριστική κίνηση στην χώρα μας σημαντικά, η οποία αναμένεται να είναι ιδιαίτερα μειωμένη ως το τέλος του τρέχοντος έτους. Η κατάσταση όμως αυτή μπορεί να θεωρηθεί προσωρινή , αφού λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων αναμένεται ραγδαία αύξηση των κρουαζιερόπλοιων που θα προσεγγίζουν το λιμάνι του Βόλου.

3.2.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.2.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Για την πληρέστερη εικόνα της σημερινής κατάστασης της επιβατικής κίνησης, πέρα από τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την επεξεργασία των στατιστικών στοιχείων των 5 τελευταίων ετών, πραγματοποιήθηκε μελέτη ερωτηματολογίων προκειμένου να ερευνηθούν τα χαρακτηριστικά της επιβατικής κίνησης και οι απόψεις των επιβατών.

Με στόχο την όσο γίνεται πιο πληρέστερη καταγραφή των απόψεων των επιβατών, αλλά λαμβάνοντας υπόψη και του χρονικούς περιορισμούς για την διεκπεραίωση της συνολικής μελέτης, η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 2 φάσεις : τυπική περίοδο και χειμερινή περίοδο αιχμής (διακοπές Πάσχα). Κατά αυτόν τον τρόπο συλλέχθηκαν οι απαραίτητες πληροφορίες σε αντιπροσωπευτικές για το λιμάνι περιόδους κίνησης.

Η διεξαγωγή της έρευνας πραγματοποιήθηκε με τη συνεργασία ταξιδιωτικών πρακτορείων στον Βόλο τα οποία μοίραζαν τα ερωτηματολόγια στους πελάτες τους που είτε ταξίδευαν από το λιμάνι του Βόλου προς κάποιο άλλο λιμάνι, είτε μόλις είχαν αποβιβασθεί στο λιμάνι του Βόλου και ετοίμαζαν τα εισιτήριά τους για την επιστροφή τους.

Το ερωτηματολόγιο που μοιράστηκε στα πρακτορεία επιβατικής κίνησης παρατίθεται στο Παράρτημα IV. Η μορφοποίησή του βασίστηκε αρχικά στο αντίστοιχο ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στην αντίστοιχη έρευνα του Α.Π.Θ. το 1997, προσαρμόστηκε όμως στις απαιτήσεις και τα ζητούμενα της τρέχουσας μελέτης.

3.2.3.2 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για την κάλυψη και την αξιολόγηση περισσότερων θεμάτων σχετικά με την οργάνωση και λειτουργία του επιβατικού σταθμού του λιμένα Βόλου και τη πληρέστερη καταγραφή των απόψεων των επιβατών, συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο, το οποίο παρατίθεται στο τέλος του τόμου στο Παράρτημα V, που απευθύνεται σε επιβιβαζόμενους, αλλά και σε αποβιβαζόμενους επιβάτες. Σύμφωνα με τη συνολική αξιολόγηση των ερωτηματολογίων, το 70% του ολικού αριθμού ανήκει σε επιβιβαζόμενους επιβάτες. Το γεγονός αυτό είναι αναμενόμενο, λόγω του ότι οι τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν σε πρακτορεία στην πόλη του Βόλου και τα οποία κατά κύριο λόγο εξυπηρετούν επιβάτες που προέρχονται από την περιοχή του Βόλου ή την ευρύτερη περιοχή αυτού και σε μικρότερο βαθμό επιβάτες (30% του συνολικού αριθμού) που προέρχονται από άλλα λιμάνια και ενδιαφέρονται για τα εισιτήρια της επιστροφής τους. Επιπλέον χαρακτηριστικό είναι ότι οι επιβιβαζόμενοι επιβάτες συνήθως είναι πιο βιαστικοί και δεν μπορούν να αφιερώσουν χρόνο σε παρόμοιες έρευνες.

Οι ερωτήσεις αφορούσαν τα εξής θέματα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
- Προέλευση-προορισμό των επιβατών
- Μεταφορικά μέσα πρόσβασης και αποχώρησης από το λιμάνι του Βόλου
- Δυνατότητα στάθμευσης ΙΧ οχημάτων και δικύκλων στους χώρους του λιμένα
- Διάρκεια ταξιδιού
- Αιτία ταξιδιού
- Συχνότητα μετακινήσεων από το λιμάνι του Βόλου
- Προοπτική ταξιδιών μέσω του λιμένα Βόλου

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
- Πληροφορίες – Πινακίδες
- Στάθμευση
- Έκδοση εισιτηρίων
- Συμπεριφορά προσωπικού
- Διαμόρφωση χώρου αναμονής
- Καθαριότητα χώρου αναμονής
- Καθαριότητα χώρων υγιεινής

3.2.3.3 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.2.3.3.1 Α' ΦΑΣΗ (τυπική περίοδος)

Η πρώτη φάση της έρευνας έγινε σε ημερομηνίες τυπικής περιόδου και συγκεκριμένα κατά την περίοδο 24-3-03 με 4-4-03, διάστημα κατά το οποίο τα πρακτορεία στα οποία συμπληρώθηκαν τα ερωτηματολόγια δεν παρείχαν εισιτήρια στο επιβατικό κοινό προκειμένου να ταξιδέψει την περίοδο των διακοπών του Πάσχα. Η έρευνα έγινε με την βοήθεια του προσωπικού των πρακτορείων επιβατικής κίνησης το οποίο παράλληλα με την εξυπηρέτηση των πελατών διέθετε σε αυτό τα ερωτηματολόγια με τα οποία είχε εφοδιαστεί από τη διμελή φοιτητική ομάδα. Τελικά συλλέχθηκαν 30 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια, από άτομα που μόλις είχαν ταξιδέψει ή είχαν σκοπό να ταξιδέψουν, αριθμός ικανός να προβάλλει την γνώμη, αλλά και την κατάσταση που αντιμετωπίζει το επιβατικό κοινό.

Από στατιστικής απόψεως από τους 30 επιβάτες που συμπλήρωσαν τα ερωτηματολόγια οι 10 μόνο μόλις είχαν αποβιβασθεί οι οποίοι και είχαν σκοπό να επιστρέψουν άμεσα, δηλ 33% των επιβατών ήταν αποβιβασθέντες.

3.2.3.3.2 Β' ΦΑΣΗ (περίοδος αιχμής)

Η δεύτερη φάση της έρευνας, αντιπροσωπευτική της περιόδου αιχμής, πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο του Πάσχα και συγκεκριμένα τις ημερομηνίες 9-4-03 με 20-4-03, διάστημα κατά το οποίο τα πρακτορεία στα οποία συμπληρώθηκαν τα ερωτηματολόγια παρείχαν εισιτήρια στο επιβατικό κοινό προκειμένου να ταξιδέψει την περίοδο των διακοπών του Πάσχα. Σημειώνεται ότι παραβλέφτηκε η θερινή περίοδος αιχμής για λόγους πρακτικούς, αφού η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε την Άνοιξη του 2003.

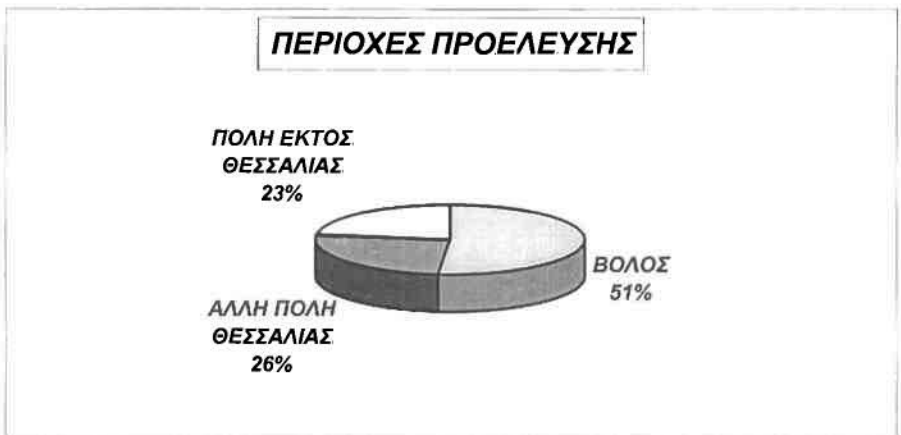
Τελικά συλλέχθηκαν 20 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια. Ο μικρός αριθμός ερωτηματολογίων οφείλεται στην μικρή συμμετοχή του κοινού, αλλά και στον αυξημένο φόρτο εργασίας του προσωπικού των πρακτορείων. Στην περίπτωση αυτή μόνο το 25% επί του συνόλου των επιβατών ήταν αποβιβασθέντες.

3.2.3.4 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.2.3.4.1 ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Όπως προέκυψε από την ανάλυση των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, το ποσοστό των επιβατών που επιβιβάζονται στο λιμάνι του Βόλου και προέρχονται από τον Βόλο ανέρχεται στο 51%, στο 26% που προέρχονται από την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας και στο 23% από την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα. Οι μισοί από αυτούς χρησιμοποίησαν το Ι.Χ. τους, ενώ 20% αστικό λεωφορείο για την πρόσβασή τους στο λιμάνι του Βόλου. Από αυτούς που χρησιμοποίησαν το Ι.Χ. τους, το 71% το πήρε μαζί του στο πλοίο, ενώ μόλις το 29% το άφησε στο parking του λιμανιού. Το 43% των επιβατών ταξίδεψε με σκοπό τις διακοπές και το 37% για επαγγελματικούς λόγους. Τα ποσοστά αυτά διαφέρουν αρκετά συγκριτικά με τα αντίστοιχα της μελέτης του Α.Π.Θ. το 1997, σύμφωνα με την οποία το 78% των επιβατών ταξίδεψε με σκοπό τις διακοπές και μόλις το 18% για επαγγελματικούς λόγους. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι η τρέχουσα μελέτη δεν πραγματοποιήθηκε κατά τη θερινή περίοδο αιχμής στη διάρκεια της οποίας η πλειοψηφία των επιβατών ταξιδεύουν με σκοπό τις διακοπές. Όσον αφορά τη διάρκεια του ταξιδιού αυτή κυμάνθηκε κατά κύριο λόγο στις 1-3 ημέρες σε αντίθεση με τις 4-7 μέρες που είχαν δηλώσει οι επιβάτες στην παλιότερη μελέτη, ενώ όλοι σχεδόν οι επιβάτες επέστρεψαν μέσω του λιμανιού του Βόλου.

Τέλος οι περισσότεροι επιβάτες θεωρούν τις συνθήκες στάθμευσης, το κόστος αυτής, τη διαμόρφωση των χώρων αναμονής, αλλά και τη κατάσταση των πινακίδων και των πληροφοριών γενικότερα, από μέτρια ως πολύ κακή. Επίσης πιστεύουν ότι η έκδοση των εισιτηρίων και το προσωπικό είναι από μέτριο ως κακό και βρίσκουν την καθαριότητα των χώρων αναμονής και υγιεινής απαράδεκτη.



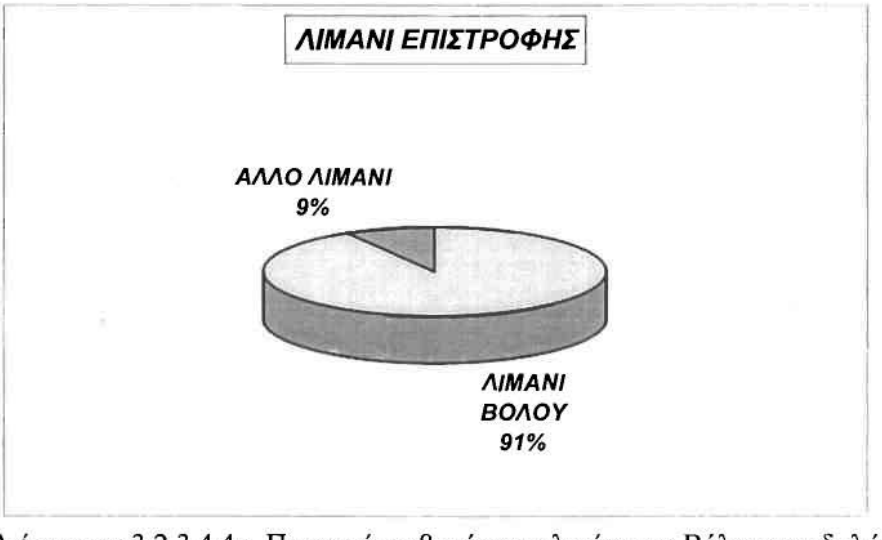
Διάγραμμα 3.2.3.4.1 : Ποσοστά επιβατών από διάφορες περιοχές προέλευσης.



Διάγραμμα 3.2. 3.4.2: Ποσοστά επιβατών που χρησιμοποιούν διάφορα μέσα για την πρόσβασή τους στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.3 : Ποσοστά επιβατών που επιβιβάζονται από το λιμάνι του Βόλου για διάφορες διάρκειες ταξιδιού.



Διάγραμμα 3.2.3.4.4 : Ποσοστά επιβατών στο λιμάνι του Βόλου που δηλώνουν ότι θα επιστρέψουν από το ίδιο ή διαφορετικό λιμάνι.



Διάγραμμα 3.2.3.4.5 : Ποσοστά επιβατών που αφήνουν ή όχι το όχημά τους στο parking του λιμανιού κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους.



Διάγραμμα 3.2. 3.4.6: Ποσοστά επιβιβαζόντων που ταξιδεύουν για διάφορους λόγους.



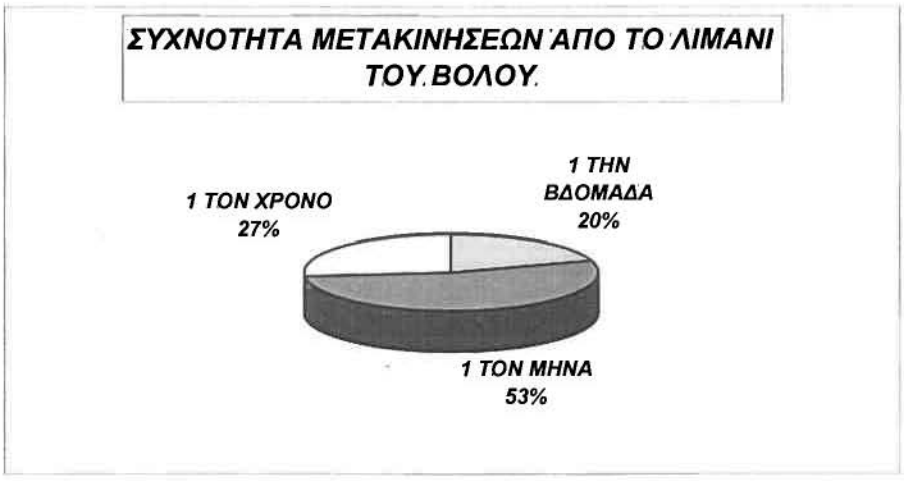
Διάγραμμα 3.2.3.4.7 : Ποσοστά επιβατών που αποβιβάζονται με διάφορες συχνότητες από το λιμάνι του Βόλου.

3.2.3.4.2 ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Κατά την αποβίβασή τους το 20% των επιβατών που δεν είχαν αμάξι χρησιμοποίησαν λεωφορείο για την μεταφορά τους από το λιμάνι του Βόλου προς τον τόπο διαμονής τους. Όταν ερωτήθηκαν για την συχνότητα των μετακινήσεων τους από το λιμάνι του Βόλου το 51% δήλωσε ότι τουλάχιστον 1 φορά τον χρόνο μετακινείται μέσω αυτού και το 31% ότι το χρησιμοποιεί τουλάχιστον 1 φορά τον μήνα. Φανερή είναι η αύξηση του ποσοστού των επιβατών που ταξιδεύουν από το λιμάνι του Βόλου τουλάχιστον μια φορά τον χρόνο συγκριτικά με το αντίστοιχο ποσοστό της έρευνας του 1997. Όσον αφορά την γνώμη του επιβατικού κοινού για τις πληροφορίες-πινακίδες οι περισσότεροι δήλωσαν ότι η κατάσταση τους είναι από μέτρια ως πολύ κακή, ενώ παλιότερα πίστευαν ότι είναι αρκετά καλή. Στα ίδια επίπεδα κυμαίνονται και οι απόψεις για την κατάσταση της στάθμευσης. Οι περισσότεροι επιβάτες δήλωσαν σχετικά ικανοποιημένοι από την έκδοση εισιτηρίων και από την συμπεριφορά του προσωπικού, ενώ βρήκαν την διαμόρφωση και την καθαριότητα του χώρου αναμονής από μέτρια ως πολύ κακή. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι την περίοδο που συμπληρώθηκαν τα ερωτηματολόγια στον χώρο αναμονής εκτελούνταν έργα αναδιαμόρφωσης, γεγονός που ταλαιπώρησε τους επιβάτες. Τέλος αρκετά απογοητευμένοι από την καθαριότητα των χώρων υγιεινής δήλωσαν οι περισσότεροι, αλλά πολλοί ήταν και αυτοί που δεν εξέφρασαν άποψη.



Διάγραμμα 3.2.3.4.8 : Ποσοστά αποβιβαζόντων στο λιμάνι του Βόλου που ταξίδεψαν για διάφορους λόγους.



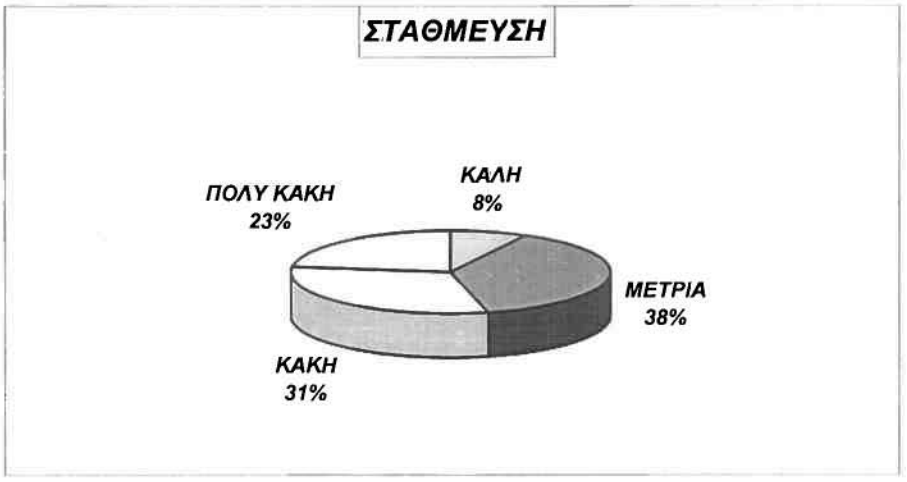
Διάγραμμα 3.2.3.4.9 : Ποσοστά επιβατών που αποβιβάζονται με διάφορες συχνότητες στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.10 : Ποσοστά επιβατών που εκφράζουν διάφορες γνώμες για την κατάσταση των πινακίδων και των πληροφοριών για την πρόσβαση και απομάκρυνσή τους από το λιμάνι του Βόλου.



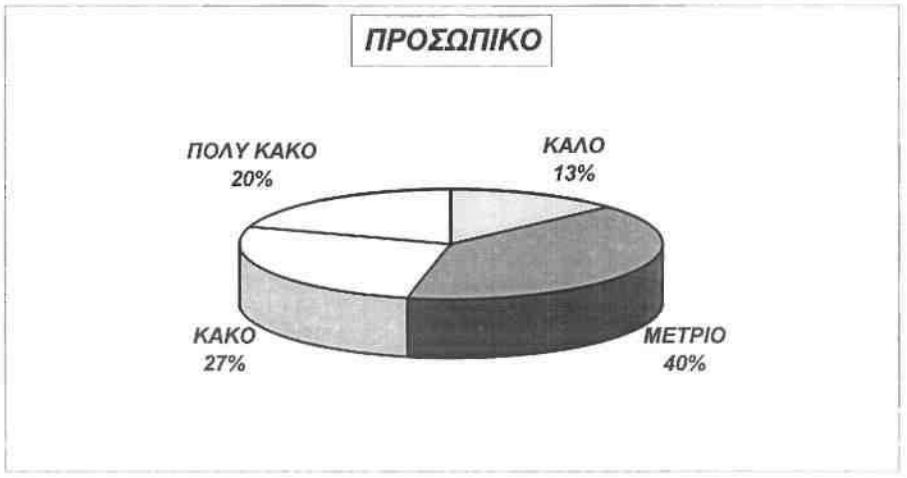
Διάγραμμα 3.2.3.4.11 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για το κόστος στάθμευσης στο parking του λιμανιού.



Διάγραμμα 3.2.3.4.12 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για το επίπεδο στάθμευσης στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.13 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για το επίπεδο εξυπηρέτησης όσον αφορά την έκδοση εισιτηρίων.



Διάγραμμα 3.2.3.4.14 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για το επίπεδο του προσωπικού εξυπηρέτησης στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.15 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για την διαμόρφωση των χώρων αναμονής στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.16 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για την καθαριότητα των χώρων αναμονής στο λιμάνι του Βόλου.



Διάγραμμα 3.2.3.4.16 : Ποσοστά επιβατών με διάφορες γνώμες για την καθαριότητα των χώρων υγιεινής στο λιμάνι του Βόλου.

3.2.3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Από την παραπάνω έρευνα που διεξήχθη και στις δύο χαρακτηριστικές περιόδους, φανερά απορρέουν τα παρακάτω συμπεράσματα :

- Καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών χρησιμοποιεί το Ι.Χ. του για την προσέλευσή του ή την απομάκρυνσή του από το λιμάνι του Βόλου έντονο γίνεται το πρόβλημα στάθμευσης σε επίπεδο ανεπάρκειας θέσεων, αλλά έντονη γίνεται και η δυσαρέσκεια για υπερτίμηση των κομίστρων.
- Αρκετά σημαντικό ποσοστό των επιβιβαζόντων και των αποβιβαζόντων (37%) ταξιδεύει για επαγγελματικούς λόγους περισσότερες από μία φόρα το έτος υπό τις ίδιες συνθήκες (ίδια κόμιστρα, ίδιες υπηρεσίες εντός του επιβατικού σταθμού και του πλοίου) με το υπόλοιπο επιβατικό κοινό, κυρίως τους τουρίστες που ταξιδεύουν μόνο μια φορά το έτος.
- Έντονη είναι η δυσαρέσκεια του επιβατικού κοινού για την ανεπάρκεια και την κακή κατάσταση των υπαρχόντων πινακίδων.
- Επίσης έντονη είναι η δυσαρέσκεια για το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης εντός του επιβατικού σταθμού (έκδοση εισιτηρίων, ανυπαρξία τουριστικού ενημερωτικού περιπτέρου, μέτρια εξυπηρέτηση εκ μέρους του προσωπικού)
- Η καθαριότητα τόσο στους χώρους αναμονής, όσο και στους χώρους υγιεινής παρουσιάστηκε από την συντριπτική πλειοψηφία των επιβατών ως απαράδεκτη.
- Τέλος, δυσαρεστημένοι από την διαμόρφωση των χώρων αναμονής παρουσιάστηκαν αρκετοί επιβάτες, όμως θα πρέπει να σημειωθεί ότι την κατά την περίοδο διεξαγωγής της έρευνας στους χώρους αναμονής διεξάγονταν έργα αναμόρφωσης.

Με βάση όλες τις παραπάνω διαπιστώσεις αναγκαία καθίσταται η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών που έχουν σχέση με την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης. Οι δικές μας προτάσεις ακολουθούν παρακάτω:

3.2.3.6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

3.2.3.6.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ

- Γενική βελτίωση και εκσυγχρονισμός του λιμένα
- Ανακαινίσεις των κτιρίων
- Δημιουργία χώρων πρασίνου
- Βελτίωση και διαμόρφωση του χώρου αναμονής
- Δημιουργία εστιατορίου εντός του λιμένα
- Διαμόρφωση του χώρου ώστε να υπάρχει πιο εύκολη πρόσβαση στις προβλήτες πλοίων και ιπτάμενων δελφινιών στις ώρες αιχμής
- Βελτίωση καθαριότητας χώρων υγιεινής
- Δημιουργία ξεχωριστής εισόδου για τα φορτηγά
- Δημιουργία χώρου αποσκευών

3.6.3.6.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Βελτίωση των χώρων στάθμευσης
- Τροποποίηση του ισχύοντος καθεστώτος στάθμευσης για τους επιβάτες που ταξιδεύουν συχνά

3.2.3.6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΩΝ

- Ανάγκη ενίσχυσης προσωπικού με γνώσεις ξένων γλωσσών για καλύτερη εξυπηρέτηση των αλλοδαπών τουριστών
- Μεγαλύτερος αριθμός προσωπικού για καλύτερη εξυπηρέτηση
- Πρόσληψη περισσότερων αχθοφόρων

3.2.3.6.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ

- Καλύτερη σήμανση και πληροφόρηση σχετικά με την έκδοση εισιτηρίων
- Καλύτερη πληροφόρηση για τον εντοπισμό της προβλήτας των αφίξεων και αναχωρήσεων των πλοίων και των ιπτάμενων δελφινιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στο κεφάλαιο αυτό θα μελετηθεί καταρχήν η θέση του λιμένα Βόλου στο συνολικό δίκτυο συγκοινωνιακής υποδομής σε επίπεδο περιφερειακό και διευρωπαϊκό, η δυνατότητα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών και στη συνέχεια η δυνατότητα ανάπτυξης της εσωτερικής ενδοχώρας (Περιφέρεια Θεσσαλίας).

4.2 ΕΡΕΥΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η συνδυασμένη μεταφορά μπορεί να ορισθεί ως μια σύνθετη μεταφορική διαδικασία η οποία χρησιμοποιεί τουλάχιστον δύο μέσα μεταφοράς διαδοχικά. Στην περίπτωση του λιμένα Βόλου εμφανίζονται δύο είδη συνδυασμένων μεταφορών : φορτηγό – πλοίο και σιδηρόδρομος – πλοίο, δηλαδή έχουμε συνδυασμό οδικής και θαλάσσιας μεταφοράς και σιδηροδρομικής και θαλάσσιας μεταφοράς αντίστοιχα. Επίσης σε πιο σύνθετο βαθμό εμφανίζεται ο συνδυασμός θαλάσσιας, οδικής και σιδηροδρομικής μεταφοράς, χρησιμοποιώντας κατά αυτόν τον τρόπο τρία μέσα.

Οι τεχνικές που αναπτύσσονται στο λιμάνι του Βόλου και αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές είναι δύο κυρίως ειδών :

- *τα εμπορευματοκιβώτια (containers)*
- *η τεχνική Ro-Ro*, κατά την οποία φορτηγά φορτώνονται στο σιδηρόδρομο ή σε πλοίο, ώστε μικρό μόνο μήκος διαδρομής να καλύπτεται οδικώς.

Δεδομένου ότι η συνδυασμένη μεταφορά απαιτεί μεταφόρτωση από το ένα σύστημα μεταφοράς στο άλλο (και συνεπώς πρόσθετες δαπάνες), σημαντικό ζητούμενο είναι η ελάχιστη απόσταση πέρα από την οποία είναι οικονομικά συμφέρουσα η συνδυασμένη μεταφορά. Για τον ακριβή προσδιορισμό της απόστασης αυτής πρέπει να ληφθούν υπόψη το κόστος εργασίας, το κόστος ενέργειας, ο μηχανικός εξοπλισμός μεταφόρτωσης κλπ. Για τα ευρωπαϊκά δεδομένα η ελάχιστη αυτή απόσταση τοποθετείται στο εύρος των 700-900km.

Ο Οργανισμός Λιμένα Βόλου προκειμένου να αναπτύξει περαιτέρω τις συνδυασμένες μεταφορές και καθώς βρίσκεται στο κέντρο

της Ελλάδας, θα πρέπει να εκμεταλλευτεί το υπάρχων και μελλοντικά, το υπό κατασκευή σήμερα, εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, που συνδέουν την κεντρική με την υπόλοιπη Ελλάδα και Ευρώπη, αλλά και τις θαλάσσιες οδούς που συνδέουν την Κεντρική Ελλάδα με τις χώρες της Ανατολής. Επίσης, θα πρέπει να εκμεταλλευτεί το σημαντικότερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, την αμεσότητα δηλαδή που έχει με τον Θεσσαλικό Κάμπο και τις προοπτικές του εμπορευματικού έργου που σχετίζονται κυρίως με την παραγωγή των δημητριακών και τις αυξημένες ανάγκες για χρησιμοποίηση γεωργικών φαρμάκων. Τέλος, με τις συνδυασμένες μεταφορές προωθούνται περαιτέρω τα βιομηχανικά προϊόντα που παράγονται στην ευρύτερη βιομηχανική ζώνη του Βόλου.

4.2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ & ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση τα τελευταία χρόνια προωθεί την ανάπτυξη των υποδομών για τις μεταφορές, προχωρά σε έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού, αλλά και στη δημιουργία νέων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων και συνδέσεών τους με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, καθώς και στη δημιουργία κοινού θεσμικού πλαισίου στις χώρες-κράτη. Οι προσπάθειές της για ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών εντείνονται στους 4 παρακάτω τομείς:

Α. Κοινή Πολιτική Μεταφορών που περιορίζεται στην εναρμόνιση και συμπλήρωση των εθνικών πολιτικών. Οι Κανονισμοί και οι Οδηγίες της Επιτροπής αφορούν κυρίως στην εναρμόνιση των δημοσιονομικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών. Από την άποψη αυτή δεν υπάρχει φυσικό αντικείμενο που να εντοπίζεται χωρικά ούτε και χρηματοδοτήσεις με συγκεκριμένη χωρική αναφορά.

Β. Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών τα οποία στα έργα πρώτης προτεραιότητας περιλαμβάνουν τους 'Ελληνικούς Αυτοκινητόδρομους' με δύο άξονες Βορρά-Νότου (ΠΑΘΕ) και Ανατολής-Δύσης (Εγνατία Οδός) οι οποίοι περιγράφονται αναλυτικά στην συνέχεια.

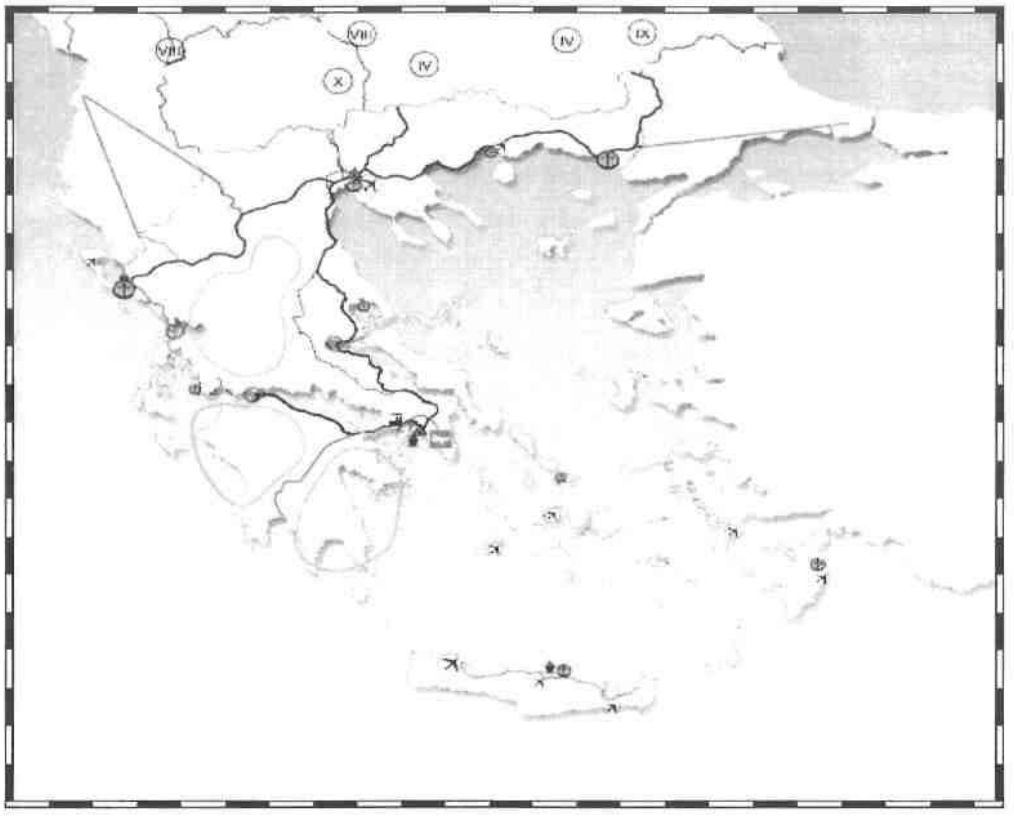
Γ. Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών τα οποία δεν έχουν φυσικό αντικείμενο στον εθνικό χώρο, αλλά έχουν μεγάλη στρατηγική

σημασία όσον αφορά την ενσωμάτωση της χώρας στον νέο ευρωπαϊκό χώρο. Από αυτή την άποψη, ιδιαίτερη σημασία έχει η σύνδεση του εθνικού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου με τους άξονες που διασχίζουν την Βαλκανική και τη συνδέουν με τον χώρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Δ. Διαρθρωτική-Περιφερειακή Πολιτική στα πλαίσια της οποίας σημαντικές επενδύσεις υποδομών μεταφορών έχουν ενταχθεί στα πλαίσια των ΜΟΠ, των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και μεγάλα έργα των Α', Β' και Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των Κοινωνικών Πρωτοβουλιών. Οι επενδύσεις εκτελούνται με συνγχρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ και από το Ταμείο Συνοχής. Η κοινοτική πρωτοβουλία Interreg, που προωθεί τη διασυνοριακή συνεργασία, περιλαμβάνει επίσης σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.

Για παράδειγμα, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα με τον τίτλο 'Οδικοί Άξονες, Λιμάνια και Αστική Ανάπτυξη' αποσκοπεί, σύμφωνα με τους διακηρυγμένους στόχους του, 'στην αναβάθμιση και επέκταση του συστήματος μεταφορών της χώρας' και μέσω αυτής 'στην ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην ολοκληρωμένη συνέργια μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, στην περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνεπαγόμενη οικονομική ανάπτυξη και συνοχή τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και μεταξύ της Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης'. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 9 βασικούς άξονες προτεραιότητας (Παράρτημα ΙΙΙ.1) εκ των οποίων οι εξής έχουν σχέση με τις συνδυασμένες μεταφορές και το λιμάνι του Βόλου: Έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού στο λιμάνι του Βόλου, μέτρα για την οδική ασφάλεια στους αυτοκινητόδρομους που συνδέονται με τον Βόλο, αλλά και την ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας και του ΠΑΘΕ και κατασκευής των σχετικών συνδέσεων. Τα έργα αυτά αλληλοσυμπληρώνονται με άλλα και κυρίως με τα περιφερειακά προγράμματα.

Χωρικά τα έργα αυτά φαίνονται στον χάρτη που ακολουθεί:



Οδικοί 'Αξονες

— Διευρωπαϊκό δίκτυο: 'Αξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη και Εγνατία Οδός

Έργα σε οδούς πρόσβασης στους μεγάλους οδικούς άξονες και στο βόρειο άξονα της Κρήτης

Θ Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, Μαλλιακού και Ακτίου-Πρέβεζας

Πανευρωπαϊκά δίκτυα

Σιδηροδρομικοί Δίκτυο

Διευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων. Γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης

Κατασκευή νέων γραμμών

Σιδηροδρομικό συγκρότημα Θριασίου

Μετρό Αθήνας και Θεσσαλονίκης

Λιμάνια

Ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών (Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Πειραιάς)

Έργα σε υπάρχοντα λιμάνια (κόστος σε δισ. δραχμές)

2-5

5-10

> 10

Περιοχές μειωμένης πρόσβασης στους βασικούς άξονες

Χάρτης οδικών, σιδηροδρομικών αξόνων και σημαντικότερων λιμανιών της Ελλάδας.

4.2.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΚΤΥΩΝ

Ακολουθεί ανάλυση του οδικού, σιδηροδρομικού και θαλάσσιου δικτύου, προσδιορίζοντας έτσι την θέση του λιμένα Βόλου σε αυτά, τις δυνατότητες ανάπτυξης των δικτύων αυτών και αναλύοντας τα προβλήματα τους.

4.2.2.1 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η οδική προσπέλαση εξασφαλίζεται από την Εθνική οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης, μέσω της διασταύρωσης Βελεστίνου και από την Εθνική οδό Λάρισας-Βόλου. Το λιμάνι απέχει περίπου 300χλμ. από την Αθήνα και 220χλμ. από την Θεσσαλονίκη, ενώ επικοινωνεί με την υπόλοιπη Θεσσαλία μέσω της οδού Βόλου-Φαρσάλων-Καρδίτσας-Τρικάλων. Οι βασικοί οδικοί άξονες συναντούν το αστικό οδικό δίκτυο της πόλης στην περιοχή της δυτικής εισόδου της και οδηγούν στην κεντρική είσοδο του λιμανιού.

Σημαντικά είναι τα υπό εξέλιξη οδικά έργα, που βελτιώνουν την ποιότητα της υποδομής της οδικής προσπέλασης και ευνοούν τις συνδυασμένες μεταφορές για το λιμάνι του Βόλου. Αυτά τα έργα αποτελούν κυρίως οι ολοκληρώσεις των οδικών αξόνων Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων και της Εγνατίας Οδού, αλλά και ο άξονας Πρέβεζας-Βόλου και η διαπεριφερειακή σύνδεση με την Στερεά Ελλάδα. Τα έργα αυτά έχουν ως εξής:

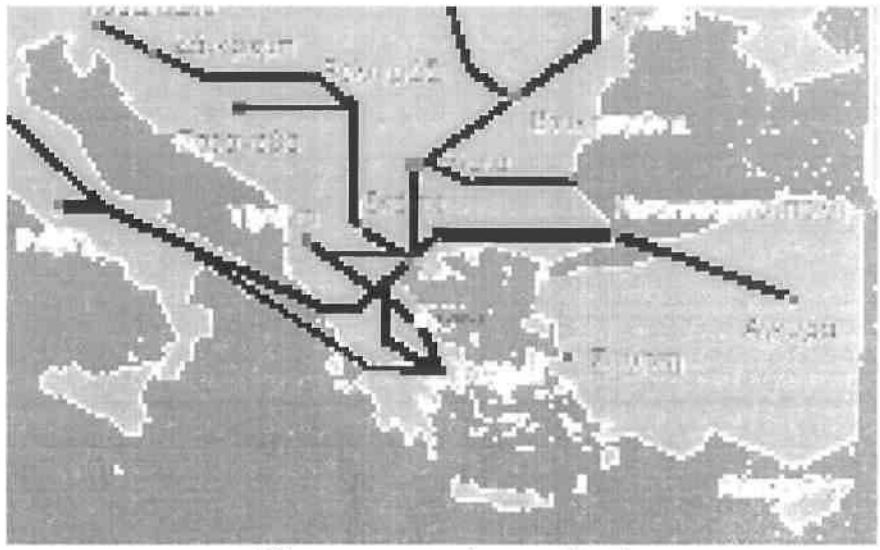
Ο **(ΠΑΘΕ),** ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος που ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τα Σύνορα, αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα της χώρας, συνολικού μήκους 730 χλμ. μετά την προβλεπόμενη μείωσή του κατά 40χλμ. λόγω της ζεύξης του Μαλιακού. Αυτός ο οδικός άξονας έχει επανασχεδιαστεί ως κλειστός Αυτοκινητόδρομος με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και προωθείται με συνέπεια η κατασκευή του. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα έχουμε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο με 2 ή 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), νησίδα με στηθαία ασφαλείας μεταλλικού τύπου ή New Jersey (από μπετόν), μεγάλο αριθμό ανισόπεδων κόμβων, σηράγγων, κοιλαδογεφύρων, μεγάλων και μικρών τεχνικών, άνω και κάτω διαβάσεις, εκτεταμένο παράπλευρο οδικό δίκτυο.

Η **Εγνατία Οδός** είναι ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει 'οριζόντια' την Ελλάδα. Έχει ως αφετηρία το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και στην πορεία της προς την Ανατολή,

διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Βόρειας Ελλάδας (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη)

Η **Διαπεριφερειακή σύνδεση Στερεάς Ελλάδας και Θεσσαλίας,** αποτελεί ένα από τα προγραμματισμένα έργα του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα οδηγήσει σε ανάπτυξη υποβαθμισμένων και απομακρυσμένων περιοχών των δύο αυτών περιφερειών και θα τις συνδέσει με μεγάλα αστικά κέντρα (κυρίως λιμάνια, αεροδρόμια και σε μικρότερο βαθμό με σιδηρόδρομο) με μια επιπλέον σύνδεση της Εγνατίας οδού με τον άξονα ΠΑΘΕ μέσω νευραλγικών περιοχών της Θεσσαλίας και του νομού Φθιώτιδας, μειώνοντας την απόσταση Κακαβιάς-Κεντρικής Ελλάδας κατά 200χλμ. Κατά αυτό τον τρόπο οδηγούμαστε σε ένα πιο ισορροπημένο περιφερειακό σύστημα.

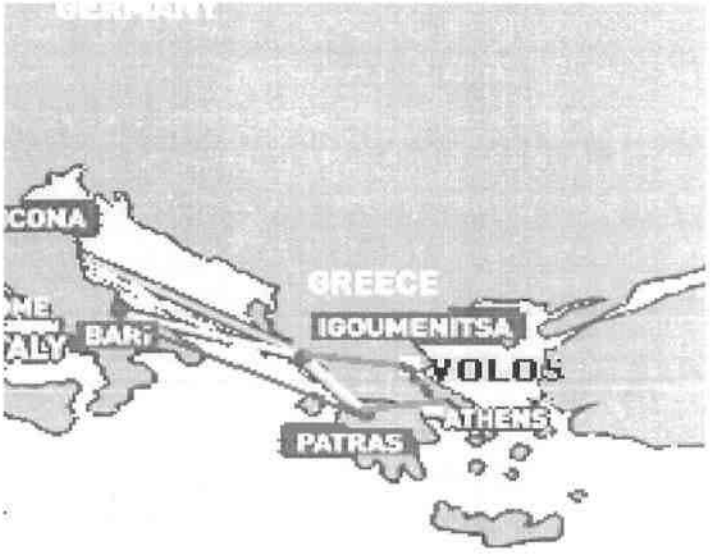
Τέλος οι ενώσεις του Ιονίου με το Αιγαίο διαμέσου του **άξονα Πρέβεζας-Βόλου** και Πρέβεζας-Αγιόκαμπου Λάρισας δεν περιορίζονται μόνο στην εξασφάλιση της εσωτερικής λειτουργικότητας και αναζωογόνησης του Ελλαδικού εδαφικού σώματος. Πέραν της ανάκτησης από την Κεντρική Ελλάδα της ανύπαρκτης κεντρικότητάς της, με τους νέους λιμένες-οφθαλμούς στο Αιγαίο και το Ιόνιο, εγκαθιστούν , από κοινού με το δρόμο του μεταξιού, Ηγουμενίτσας – Βόλου, νέες πρόσφορες συνδέσεις και επιλογές στις συνδυασμένες μεταφορές μεταξύ Μέσης Ανατολής και Ανατολικής Μεσογείου, διαμέσου Κύπρου, Κρήτης, Αιγαίου, Ηπειροθεσσαλίας ή Ρουμελοηπείρου και Ιονίου με την υπόλοιπη Ευρώπη.



Χάρτης με τους κύριους οδικούς άξονες των χωρών της Βόρειο-Ανατολικής Μεσογείου.

Σύμφωνα με θέσεις που έχει λάβει το Τεχνικό Επιμελητήριο στο πρόσφατο παρελθόν, το ανάποδο L δεν οδηγεί στην Ευρώπη. Ο γνωστός δηλαδή ΠΑΘΕ δεν οδηγεί στην Ευρώπη, αν δεν δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή και της Εγνατίας και του άξονα Ηγουμενίτσας-Βόλου.

Επίσης η έκθεση Piccolo, που υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και υποστηρίζεται από τους Ιταλούς, αναφέρεται στον άξονα Βορρά-Νότου (Μόναχο-Πάτρα) μέσα από το διάδρομο της Αδριατικής και πρέπει να υποστηριχτεί και από την χώρα μας συστηματικά. Η κατασκευή του μεγάλου λιμανιού της Ηγουμενίτσας και ο άξονας προς τον Βόλο μπορεί να δώσει στο λιμάνι του Βόλου ρόλο κόμβου και ρόλο πορθμείου, οδικού και σιδηροδρομικού, προς την Ανατολική Μεσόγειο, αλλά και προς τον Εύξεινο Πόντο. Μπορεί επίσης να προσελκύσει Ευρωπαίους ταξιδιώτες που κατευθύνονται με τα Ι.Χ. τους προς τους χώρους αναψυχής του Βορείου-Νοτίου Αιγαίου και γενικά της Ανατολικής Μεσογείου.



Χάρτης συνδυασμένων μεταφορών μέσω Αδριατικής
από τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

4.2.2.2 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

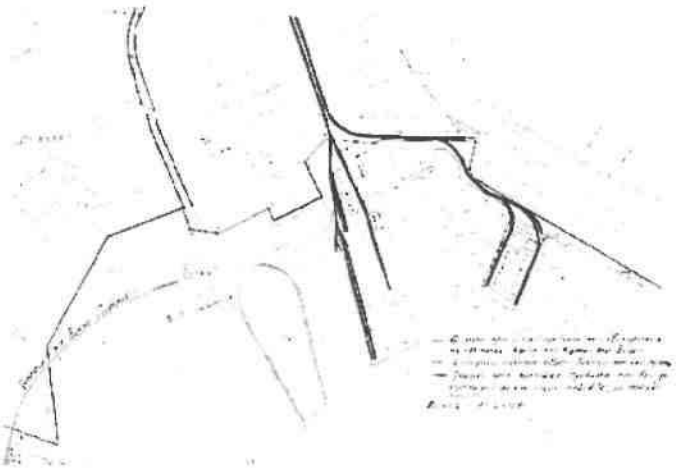
Σε αντίθεση με την συνεχή αναβάθμιση του οδικού δικτύου, το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Θεσσαλία δεν παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια σημαντική εξέλιξη. Πάντα τα σιδηροδρομικά έργα αντλούσαν πόρους ανταγωνιζόμενα αντίστοιχα οδικά έργα τα οποία σχεδόν πάντα χρηματοδοτούνταν κατά προτεραιότητα. Στην περίπτωσή μας, τα αντίστοιχα οδικά έργα είναι η Εγνατία και η Ιονία οδός. Η Εγνατία έχει αντιμετωπίσει τεράστια προβλήματα για την ολοκλήρωσή της και θα εξακολουθεί να αντλεί για καιρό αρκετά κονδύλια. Όσο για την Ιονία οδό έχει αναχθεί στο οδικό έργο-ιδεολόγημα του 3ου πακέτου. Επίσης η λειτουργία της Παραεγνατίας αρχίζει να προχωρά με την οδική σύνδεση Kumanoco-Sofija, ενώ και η ιδέα πάνω στην οποία στηρίζεται η γραμμή Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας δηλαδή η σύνδεση Ευρώπης - Μέσης Ανατολής δείχνει σταδιακά να ξεθωριάζει. Υπάρχουν απευθείας συνδέσεις πλοίων Ιταλίας-Τουρκίας, έτσι τα σιδηροδρομικά πορθμεία δείχνουν να χάνουν έδαφος στις μεταφορές στην Δυτική Ευρώπη.

Από την άλλη, η εμμονή του ΟΣΕ σε κατασκευές γραμμών με υψηλά χαρακτηριστικά (μεγάλες ακτίνες και μικρές κλίσεις) έχει οδηγήσει σε ακριβά έργα που δύσκολα πείθεται η Κεντρική Διοίκηση να χρηματοδοτήσει. Χαρακτηριστικό άλλωστε είναι το παράδειγμα όπου αυτή και μόνο η διαπλάτυνση της γραμμής Θεσσαλίας (ένα έργο σε πεδιάδα με απλά χωματουργικά) απαίτησε σχεδόν 23 χρόνια για την ολοκλήρωσή του.

Παρόλα αυτά δεν θα πρέπει να αγνοήσουμε τα έργα που έχουν ήδη ολοκληρωθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη και σε εύλογο χρονικό διάστημα θα παραδοθούν προς χρήση:

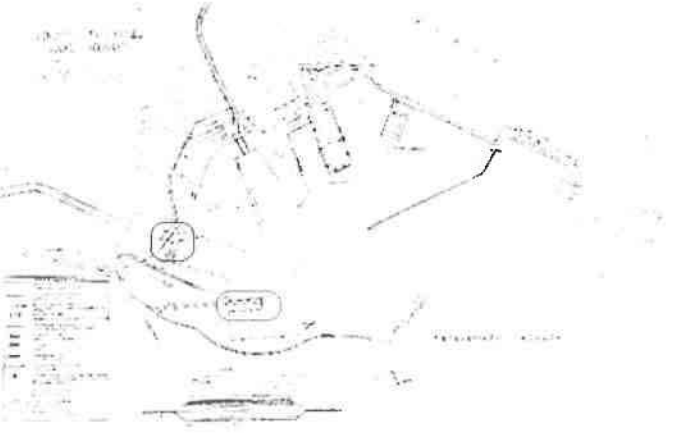
- Η νέα γραμμή Βόλου - Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας κόστους 735εκ. €
- Η νέα γραμμή Καλαμπάκας - Κοζάνης κόστους 325 εκ. €
- Η διαπλάτυνση της γραμμής Βόλου-Παλαιοφαρσάλου κόστους 7,5εκ.€
- Σε άμεσο ορίζοντα η γραμμή Καλαμπάκας - Παλαιοφαρσάλου θα είναι κανονικού πλάτους για ταχύτητες περί τα 120 km/h
- Σε επίσης άμεσο ορίζοντα η γραμμή Λαρίσης - Πλατέας θα είναι πλήρως διπλή και σηματοδοτούμενη.
- Σε ένα πιο μακρινό ορίζοντα η γραμμή Αθήνας-Λιανοκλαδιού θα είναι στο σύνολό της διπλή και η διαδρομή θα έχει συντομευτεί εντυπωσιακά.

Επίσης, αναγκαία καθίσταται η συστηματική χρησιμοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών που καταλήγουν στις προβλήτες του λιμανιού και του σχεδόν εγκαταλελειμμένου, ως πρόσφατα, σιδηροδρομικού πορθμείου του λιμένα Βόλου. Οι γραμμές αυτές φαίνονται παρακάτω:



Σχέδιο σιδηροδρομικών γραμμών εντός του λιμένα Βόλου.

Η εκμετάλλευσή του σιδηροδρομικού πορθμείου θα προσελκύσει σημαντικό εμπορευματικό έργο από την ευρύτερη ενδοχώρα και θα καταστήσει το λιμάνι ακόμα πιο ανταγωνιστικό. Αν αυτό ενισχυθεί με σύγχρονο εξοπλισμό και καταστρωθεί ανάλογη τιμολογιακή πολιτική θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης νέων πελατών, αλλά και σημαντική πηγή εσόδων για τον Ο.Λ.Β. Έτσι αναπτύσσεται ιδιαίτερα η τεχνική Ro-Ro, μία από τις βασικές τεχνικές συνδυασμένων μεταφορών. Ακολουθεί σχέδιο που δείχνει την οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με το εθνικό δίκτυο, όπου και φαίνεται το σιδηροδρομικό πορθμείο (κόκκινη προσήμανση) και η γεφύρωση του χειμάρρου του Ξηριά (μπλε προσήμανση):



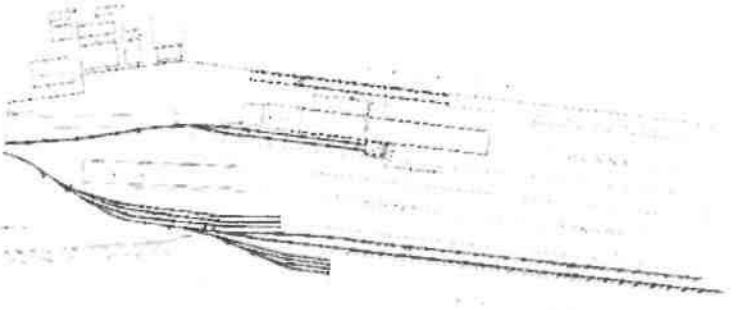
Σχέδιο οδικής και σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμανιού με το Εθνικό δίκτυο.

Όμως η χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών δεν θα πρέπει να περιοριστεί μόνο στο πορθμείο, αλλά να αναπτυχθεί περαιτέρω στις προβλήτες επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Η αναβάθμιση της σύνδεσης Λάρισας-Βόλου μπορεί να συνδυαστεί με την προέκταση των δρομολογίων στη γραμμή Βόλος-Σταθμός-Λιμεναρχείο, που σήμερα βρίσκεται σε αχρηστία. Το υπό παραγγελία τροχαίο υλικό (Railbus) έχει τη δυνατότητα για μία υποτυπώδη "αστική" κυκλοφορία. Έτσι γίνεται εφικτή η σύνδεση του κέντρου του Βόλου με τη Λάρισα.



Άποψη σιδηροδρομικού σταθμού Βόλου.

Όπως φαίνεται στην παραπάνω φωτογραφία η χρήση των γραμμών στους δύο προβλήτες συνεπάγεται εμπλοκή κινήσεων με έναν από τους βασικότερους οδικούς άξονες της πόλης του Βόλου, τον παραλιακό, γι' αυτό και η υλοποίηση μιας τέτοιας πρότασης απαιτεί ειδική μέριμνα, ώστε να μην επιβαρυνθεί επιπλέον ο κυκλοφοριακός φόρτος. Παρακάτω παρατίθεται το σχέδιο με τις σιδηροδρομικές γραμμές του προβλήτα εμπορευματικής κίνησης. Οι γραμμές του συγκεκριμένου προβλήτα χρησιμοποιούνται ήδη, όχι όμως συστηματικά. Τα περιθώρια για επιπλέον χρήση του είναι ευρέα.



Σχέδιο σιδηροδρομικών γραμμών στον προβλήτα εμπορευματικής κίνησης.

Με βάση όλα αυτά, το σκηνικό που διαμορφώνεται έχει τα εξής βασικά χαρακτηριστικά :

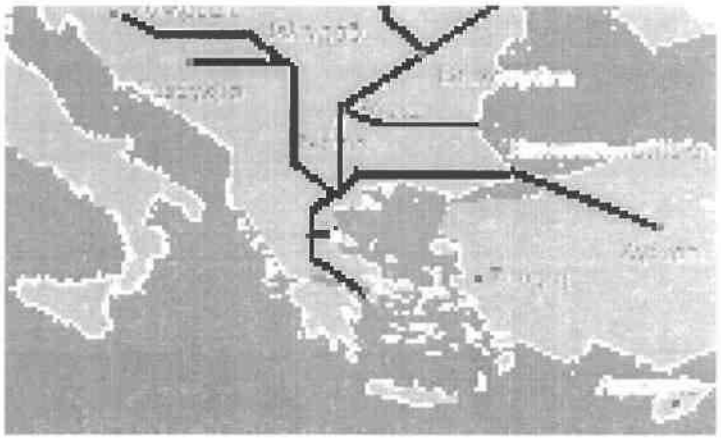
- Η Δ. Θεσσαλία μπορεί να προσπελαστεί άμεσα από Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Λάρισα.
- Ο κεντρικός άξονας διαθέτει πλέον μεγάλη χωρητικότητα η οποία πρέπει οπωσδήποτε να αξιοποιηθεί κατάλληλα.
- Η υπάρχουσα γραμμή Βόλου-Λάρισας μπορεί να εξυπηρετήσει σημαντικό μεταφορικό έργο, επιτρέπει την σύνδεση του Βόλου με τον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα, ενώ νέες γραμμές τον συνδέουν με άλλα κέντρα και σταθμούς ανταπόκρισης.
- Η πόλη του Βόλου διαθέτει την υποτυπώδη υποδομή σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέουν τον σταθμό με τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η τεχνική Ro-Ro ευνοείται, χωρίς την απαίτηση πολυδάπανων έργων. Το ενδιαφέρον συγκεντρώνεται στα έργα διευθέτησης εκτροπής-εκβολής του χειμάρρου Ξηριά, που βρίσκεται στην πορεία για το σιδηροδρομικό πορθμείο, και στην συνέχεια στην κατασκευή οδικής και σιδηροδρομικής γέφυρας.
- Το λιμάνι του Βόλου αξιοποιώντας τις θαλάσσιες συνδέσεις με τις χώρες της Ανατολής, μπορεί να ανοίξει νέους ορίζοντες στην αγορά των προϊόντων του Θεσσαλικού Κάμπου και της βιομηχανικής ζώνης, αλλά και να προσελκύσει υπάρχον έργο που ως σήμερα εξυπηρετούνταν οδικώς ή από ανταγωνιστικά λιμάνια. Οι προοπτικές του εμπορευματικού έργου σχετίζονται κυρίως με την παραγωγή δημητριακών. Περίπου 1 με 1,5 εκ. τόνοι σιτηρών παράγονται ετησίως στο Θεσσαλικό κάμπο. Είναι ένα έργο με χαρακτηριστικά που ταιριάζουν στη σιδηροδρομική μεταφορά (μαζικά χύδην φορτίο). Επίσης η αγροτική παραγωγή απαιτεί τη χρήση λιπασμάτων, ενός φορτίου πάλι ιδεώδους για σιδηροδρομική μεταφορά.
- Οι νέες συνδέσεις θα σημάνουν την άρση της σιδηροδρομικής απομόνωσης της Ηπείρου και την απευθείας σύνδεση της Θεσσαλίας και της Ν. Ελλάδας με το βιομηχανικό και ενεργειακό κέντρο της Δ. Μακεδονίας

Έτσι πλέον είναι αναγκαία η κατάστρωση ενός προγράμματος που θα δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης της υποδομής. Το πρόγραμμα αυτό πιστεύουμε ότι θα πρέπει να βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- Να εξασφαλίζονται απευθείας συνδέσεις μεταξύ όλων των μεγάλων αστικών κέντρων: Αθήνα, Λάρισα, Βόλος, Θεσσαλονίκη, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Καλαμπάκα.

- Να δημιουργηθούν συρμοί σταθμεύσεων που θα εξασφαλίζουν τις συνδέσεις Καλαμπάκας-Λάρισας-Βόλου, Καλαμπάκας-Λάρισας-Θεσσαλονίκης, Βόλου-Λάρισας-Θεσσαλονίκης.
- Να εξασφαλιστούν νέες συνδέσεις της Θεσσαλίας με τα παράλια της Πιερίας και τη Θεσσαλονίκη.
- Να προηγηθεί έρευνα αγοράς με την οποία θα προσδιορισθεί ακριβώς το είδος των συνδέσεων (συχνότητα, προηγούμενες ώρες).
- Να ξεπεραστεί η μέχρι σήμερα νοοτροπία marketing των εμπορευματικών υπηρεσιών. Είναι ξεκάθαρο ότι η ύπαρξη υποδομής από μόνη της δεν σημαίνει αυτόματα και προσέλκυση εμπορευματικού έργου. Η προσέλκυσή του απαιτεί από τον ΟΣΕ την προσφορά σε κάθε εν δυνάμει πελάτη του ενός συνδυασμού κομίστρων και υπηρεσιών ώστε αυτός να προτιμήσει το σιδηρόδρομο αντί του φορτηγού.
- Να προωθηθεί η μεταφορά φορτίων (λιπάσματα, σιτηρά) που είναι αυτά, στα οποία σύμφωνα με μελέτη του ΑΠΘ, το λιμάνι διατηρεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με αυτά του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Με όλα τα παραπάνω η εικόνα των μεταφορών στη Θεσσαλία μπορεί να αλλάξει. Αυτή η αλλαγή δεν θα αφορά τις μεταφορές και μόνο, αλλά και την αστική ανάπτυξη στη Θεσσαλία. Σίγουρα μεσολάβηση της Λάρισας στη σύνδεση του Βόλου με τη Δ. Θεσσαλία αναπροσανατολίζει αυτή την περιοχή από το Βόλο στη Λάρισα. Αντίθετα η ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών θα ευνοήσει σίγουρα το Βόλο, εφ' όσον προσελκυσθούν ροές προς το λιμάνι. Το σίγουρο όμως είναι ότι ο σιδηρόδρομος μπορεί να γίνει εργαλείο ανάπτυξης της Θεσσαλίας αυξάνοντας την κινητικότητα των κατοίκων της περιοχής και δίνοντας φθηνή εναλλακτική λύση για τη διακίνηση των προϊόντων της.

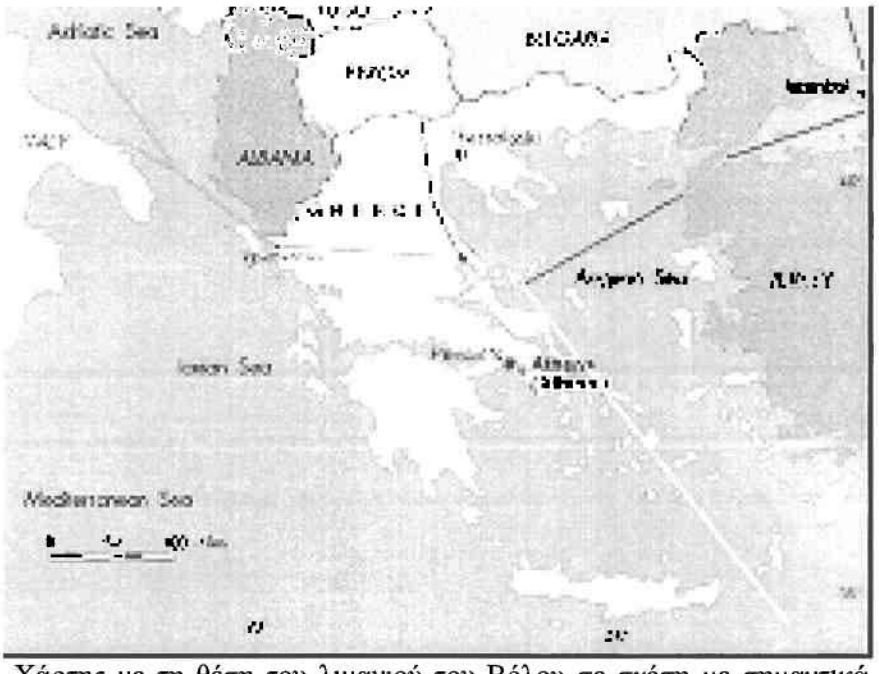


Χάρτης με τους κύριους σιδηροδρομικούς άξονες των χωρών της Βόρειο-Ανατολικής Μεσογείου.

4.2.2.3 ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΔΙΚΤΥΟ

Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται σε μία πολύ σημαντική γεωγραφική θέση, που του δίνει το πλεονέκτημα να μπορεί να λειτουργήσει ως πορθμείο οδικό και σιδηροδρομικό προς την Μέση Ανατολή, προς την Αφρική και τις προς τις χώρες του Εύξεινου Πόντου και της Κασπίας Θάλασσας, αλλά και τη Τουρκία (Σμύρνη). Τη δεκαετία του 80 είχε αναπτυχθεί στο λιμάνι μία σημαντική γραμμή για μεγάλα οχηματαγωγά πλοία που συνέδεε τον Βόλο με την πόλη Ταρτούς της Συρίας. Με τη γραμμή αυτή για πολλά χρόνια μεταφέρονταν ένα πολύ μεγάλο μέρος των Ευρωπαϊκών προϊόντων προς την Μέση Ανατολή με φορτηγά αυτοκίνητα (TIR). Η γραμμή αυτή διακόπηκε λόγω των πολέμων στη Μέση Ανατολή και τη Γιουγκοσλαβία.

Στον ακόλουθο χάρτη της Ελλάδας φαίνεται η θέση του λιμανιού του Βόλου, σε σχέση με τους σημαντικότερους θαλάσσιους, κυρίως, προορισμούς, για την διακίνηση των διεθνών μεταφορών.



Χάρτης με τη θέση του λιμανιού του Βόλου σε σχέση με σημαντικά σημεία και κατευθύνσεις για την διακίνηση των διεθνών μεταφορών.

Η οδική αρτηρία Βόλου Ηγουμενίτσας, και οι γραμμές οχηματαγωγών από την Ηγουμενίτσα προς τα Ιταλικά λιμάνια στην Αδριατική θάλασσα.

- Η ναυτιλιακή πορεία από τον Βόλο προς τα Δαρδανέλια, την Κωνσταντινούπολη και τα λιμάνια των χωρών της Μαύρης Θάλασσας (Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία, Ρωσία, Γεωργία, Αρμενία).

Η ναυτιλιακή πορεία από τον Βόλο προς τα στενά του Σουέζ και τα λιμάνια των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου (Κύπρος, Συρία, Λίβανος, Ισραήλ, Αίγυπτος).

- Η οδική αρτηρία από τον Βόλο προς τα βόρεια σύνορα της Ελλάδας με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας και Βουλγαρία.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι αποστάσεις του λιμένα Βόλου με τα σημαντικότερα λιμάνια και ναυτιλιακά σημεία της Μεσογείου:

Λιμάνι	**Ναυτικά μίλια**
Γιβραλτάρ	1.708
Σουέζ	965
Οδησσός (Νότια Ρωσσία)	663
Βάρνα (Βουλγαρία)	663
Κωνσταντινούπολη (Τουρκία)	381
Σμύρνη (Τουρκία)	259
Λεμεσός (Κύπρος)	669
Βαρκελώνη (Ισπανία)	1.545
Πειραιάς (Ελλάδα)	180
Θεσσαλονίκη (Ελλάδα)	77

Πίνακας 4.2.2.3.1: Αποστάσεις του λιμένα Βόλου από τα σημαντικότερα λιμάνια και ναυτικά σημεία της Μεσογείου.

Τα τελευταία έτη γίνονται προσπάθειες από την πλευρά του Ο.Λ.Β., αλλά και των ναυτικών πρακτόρων, για την επαενεργοποίηση της προοπτικής της εξυπηρέτησης των φορτίων προς την Μέση Ανατολή. Ιδιαίτερα αφού έχει πλέον ανοίξει ο ορίζοντας των χωρών της Πρώην Σοβιετικής Ένωσης και της Μαύρης Θάλασσας το λιμάνι του Βόλου θα πρέπει να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό κέντρο με την δημιουργία ελεύθερης ζώνης. Ο Βόλος έχει το πλεονέκτημα ότι έχει καθιερωθεί ως ένα λιμάνι που έχει στο παρελθόν εξυπηρετήσει ροές, ειδικά προς την Συρία. Όμως η προοπτική αυτή απαιτεί την συμπαράταξη της Πολιτείας για την διευθέτηση των διακρατικών σχέσεων, αλλά και τη δημιουργία κατάλληλης υποδομής, όπως : μεγάλοι αποθηκευτικοί χώροι, εξειδικευμένη αποθήκευση, ψυγεία κτλ, προσφορά υπηρεσιών τηλεπικοινωνιακού και τραπεζικού χαρακτήρα, ανάπτυξη τηλεματικών συστημάτων για την παρακολούθηση των προϊόντων εντός και εκτός του λιμένα, υπηρεσίες logistics.

4.3 ΕΡΕΥΝΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στο κεφάλαιο αυτό, θα μελετηθεί η εσωτερική ενδοχώρα του Ο.Λ.Β., δηλαδή η Θεσσαλία, μέσα από στοιχεία οικονομικά και κοινωνικοπολιτικά. Στόχος είναι να δούμε ποια τείνει να είναι η δυναμική της θεσσαλικής περιφέρειας, μέσα από την πορεία ανάπτυξης της τα τελευταία χρόνια. Το γεγονός αυτό επηρεάζει άμεσα τον Ο.Λ.Β., αφού η διακίνηση και προσέλκυση μεταφορικού έργου συναρτάται άμεσα από την ευημερία της περιοχής, την ποιότητα ζωής των κατοίκων κτλ. Για το σκοπό αυτό αναλύονται παρακάτω οι βασικοί περιφερειακοί δείκτες και γίνεται σύγκρισή τους με το μέσο όρο της χώρας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4.3.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ

♦ *Πληθυσμός*

Ο πληθυσμός της Περιφέρειας Θεσσαλίας ανέρχεται σε 743.075 κατοίκους σύμφωνα με την εκτίμηση της ΕΣΥΕ για το 1998, που αντιπροσωπεύει το 7,1% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Αποτελεί την τρίτη σε πληθυσμιακό μέγεθος Περιφέρεια.

Ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού της Περιφέρειας είναι μικρότερος από τον ρυθμό αύξησης του πληθυσμού της Χώρας την περίοδο 1993-98 (0,55% έναντι 1,56%). Η πληθυσμιακή πυκνότητα της Περιφέρειας είναι 52,9 κατ. ανά τετρ. χλμ. έναντι 79,7 της χώρας.

Ο αστικός πληθυσμός ανέρχεται στο 44% του συνολικού πληθυσμού (1991) και παρουσιάζει αυξητικές τάσεις σε σχέση με το 1981. Ο αγροτικός πληθυσμός ανέρχεται στο 40% του συνολικού και παρουσιάζει πτώση, ενώ ο ημιαστικός πληθυσμός σταδιακά αυξάνεται και ανέρχεται στο 16% του συνόλου.

♦ *Περιφερειακό ΑΕΠ*

Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Περιφέρειας Θεσσαλίας είναι χαμηλότερο του αντίστοιχου μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας. Συγκεκριμένα καλύπτει το 90% του μέσου κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας για το έτος 1994.

Η Περιφέρεια παράγει το 6,6% του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της χώρας. Στον πρωτογενή τομέα παράγεται το 35,5%, στον δευτερογενή το 22,4% και στον τριτογενή τομέα το 43,1%

του περιφερειακού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τη χώρα είναι 15% για τον πρωτογενή τομέα, 25% για τον δευτερογενή και 60% για τον τριτογενή.

Διαχρονικά, παρατηρείται, μικρή τάση στροφής της περιφερειακής οικονομίας προς τον τριτογενή τομέα, αφού αυξάνεται η συμμετοχή του τομέα αυτού στο συνολικό περιφερειακό ΑΕΠ και μικρή κάμψη του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα.

Όσον αφορά την παραγωγικότητα, η Περιφέρεια βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο από τη χώρα. Σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση η παραγωγικότητα της Περιφέρειας βρίσκεται στο 68% του μέσου όρου της Ε.Ε. για το 1996, ενώ το 1993 βρισκόταν στο 69%, σημειώνοντας μικρή μείωση.

♦ *Απασχόληση*

Το εργατικό δυναμικό του Θεσσαλίας ανέρχεται σε 299.300 άτομα ενώ οι απασχολούμενοι είναι 273.900 (1997). Η διαχρονική εξέλιξη του ενεργού πληθυσμού και της απασχόλησης τα τελευταία χρόνια (1993-97) παρουσιάζεται αύξουσα.

Το 38,7% των απασχολουμένων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, το 17,4% στον δευτερογενή τομέα και το 43,9% στον τριτογενή τομέα, ενώ τα αντίστοιχα εθνικά ποσοστά είναι 19,8%, 22,5% και 57,7% (1997). Κατά την περίοδο 1993-1997 φαίνεται μια σαφής τάση ενίσχυσης του τριτογενή τομέα και μείωσης του δευτερογενή, ενώ ο πρωτογενής τομέας παραμένει στο ίδιο επίπεδο.

Η τόσο υψηλή συγκέντρωση εργατικού δυναμικού στον πρωτογενή τομέα παραπέμπει σε παραγωγικά πρότυπα που υποδηλώνουν διαρθρωτική υστέρηση. Στο βαθμό που η αναδιάρθρωση της γεωργίας συνδυαστεί με έξοδο του εργατικού δυναμικού, τίθεται ένα σημαντικό πρόβλημα σχεδιασμού διαρθρωτικών πολιτικών. Οι πολιτικές αυτές θα πρέπει να στοχεύουν στην απορρόφηση του πλεονάζοντος δυναμικού σε εναλλακτικές (ή συμπληρωματικές) δραστηριότητες τοπικής κλίμακας για την αποφυγή της αποψίλωσης των αγροτικών περιοχών και την επιδείνωση του αναπτυξιακού προβλήματος.

Ιδιαίτερο πρόβλημα είναι η σημαντική μείωση της βιομηχανικής απασχόλησης στις βιομηχανικές περιοχές κυρίως του Βόλου, αλλά και της Λάρισας. Η μείωση αυτή της απασχόλησης, αν και σε κάποιο βαθμό αντισταθμίστηκε από την αύξηση των δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, δημιουργεί σοβαρά προβλήματα επανακατάρτισης του εργατικού δυναμικού που παρουσιάζουν ή προβλέπεται να παρουσιάσουν αυξημένη ζήτηση.

♦ *Ανεργία*

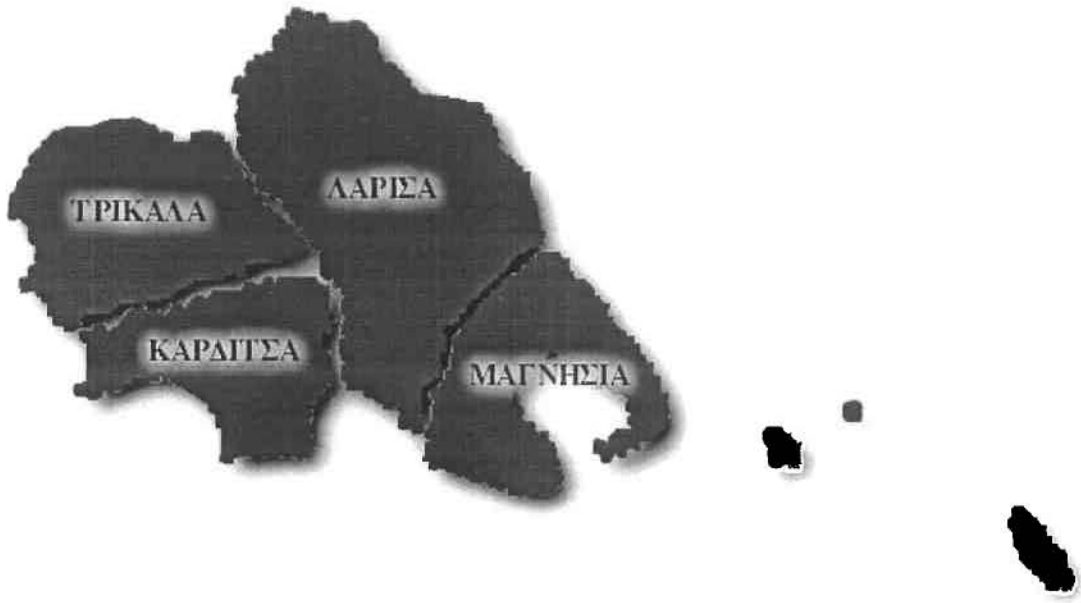
Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια φθάνει το 8,5% και είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο εθνικό, που ανέρχεται στο 10,25% (1997). Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ανεργίας στη Θεσσαλία διαφέρουν από τα εθνικά. Έτσι το ποσοστό μακροχρόνιας ανεργίας στη Θεσσαλία το 1997 ήταν 65,6%, ενώ στη χώρα 57,1. Το ποσοστό ανεργίας στις γυναίκες και στους νέους είναι 14,5% και 30,3% στην Περιφέρεια, ενώ στη χώρα είναι 15,9% και 32,3% αντίστοιχα.

Η διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας της Θεσσαλίας τα τελευταία χρόνια δείχνει τάσεις σταθεροποίησης. Συγκεκριμένα, το ποσοστό ανεργίας το έτος 1993 ήταν 7,9%, το 1995 ανέβηκε στο 8,9% και το 1997 έπεσε στο 8,5% (τα εθνικά ποσοστά ανεργίας είναι 9,7% για το 1993, 10,0% το 1995 και 10,3% για το 1997).

♦ *Επίπεδο εκπαίδευσης*

Το εργατικό δυναμικό με εκπαίδευση μέχρι και το Δημοτικό καλύπτει το 52,2% του συνόλου και είναι σημαντικά ανώτερο από το αντίστοιχο ποσοστό της χώρας που είναι 38,1% (1997). Το εργατικό δυναμικό Γυμνασιακής εκπαίδευσης αποτελεί το 9,8%, ενώ το εργατικό δυναμικό Λυκειακής εκπαίδευσης καλύπτει το 21,5% του συνόλου. Το εργατικό δυναμικό με ανώτερη και ανώτατη μόρφωση ανέρχεται στο 16,6% του συνόλου του εργατικού δυναμικού της Περιφέρειας.

Σε γενικές γραμμές αν και η Περιφέρεια υστερεί σε σχέση με το επίπεδο εκπαίδευσης της χώρας, διαθέτει γενικά υψηλής ποιότητας ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο δημιουργεί τις προϋποθέσεις τόσο για την ενεργοποίηση της ενδογενούς ανάπτυξης, όσο και για προσέλκυση δραστηριοτήτων αιχμής στην περιοχή.



Χάρτης Θεσσαλίας

4.3.2 ΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

♦ *Πρωτογενής τομέας*

Ο τομέας αυτός εξακολουθεί να είναι σημαντικός για τις οικονομικές εξελίξεις στην Περιφέρεια, αλλά και σε κάθε Νομό ξεχωριστά, τόσο από άποψη συμμετοχής στο ΑΠΠ και την απασχόληση, όσο και επειδή παρέχει πρώτες ύλες σε σημαντικό μέρος της μεταποίησης. Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα συγκαταλέγονται ο Θεσσαλικός κάμπος (μεγαλύτερη πεδιάδα της χώρας) και η προσαρμοστικότητα των παραγωγών στις νέες εξελίξεις της τεχνολογίας και της αγοράς. Είναι χαρακτηριστικό ότι στη γεωργία, που συνεισφέρει κατά 66% στο εισόδημα της Περιφέρειας από τον πρωτογενή τομέα, υπήρξαν κατά τα τελευταία 10-15 χρόνια σημαντικές μεταβολές τόσο στον όγκο της παραγωγής, όσο και στη διάρθρωση των καλλιεργειών (με πρώτα τα προϊόντα από άποψη αύξησης το σκληρό σιτάρι και το βαμβάκι).

Ο τύπος της αναδιάρθρωσης των καλλιεργειών που συνέβη επέτρεψε την άμεση μεγιστοποίηση του γεωργικού εισοδήματος, αλλά όχι και την προσαρμογή στις μέσο και μακροπρόθεσμες προοπτικές της ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης.

Η κτηνοτροφία παρουσιάζει επίσης αναπτυξιακές τάσεις, που εκφράστηκαν με την αύξηση της ζωικής παραγωγής και του ζωικού κεφαλαίου χοίρων και βοοειδών κατά την προηγούμενη δεκαετία. Σήμερα έχει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης, κυρίως στον τομέα της αιγοπροβατοτροφίας.

Η δασοπονία έχει σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης. Το ότι οι περιοχές στις οποίες υπάρχουν δάση συμπίπτουν κυρίως με τις προβληματικές ζώνες της Περιφέρειας, είναι ένας από τους παράγοντες της μη επαρκούς ανάπτυξης του τομέα (κυρίως λόγω ελλείψεων σε υποδομές), αλλά ταυτόχρονα επιτρέπουν τη χρησιμοποίησή του στο πλαίσιο προσπαθειών για τη βελτίωση της κατάστασης στις ζώνες αυτές.

Οι νεώτερες μορφές αλιείας (ιχθυοκαλλιέργειες) δεν έχουν ιδιαίτερη ανάπτυξη παρότι υπάρχουν οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του τομέα. Σημαντικό μέρος των αλιευμάτων προέρχεται από τον Παγασητικό, η μείωση της ρύπανσης του οποίου μπορεί να συνδυάσει την περιβαλλοντική και οικονομική.

♦ *Δευτερογενής τομέας*

Επίκεντρο της ανάπτυξης της μεταποίησης στη Θεσσαλία είναι οι περιοχές της Μαγνησίας και της Λάρισας (δίπολο Λάρισα – Βόλος), ιδίως για τις μεγαλύτερες μονάδες, οι οποίες συγκεντρώνονται περισσότερο στον πρώτο νομό. Οι μικρές παραγωγικές μονάδες όμως και κυρίως οι οικογενειακές που λειτουργούν σε παραδοσιακούς κλάδους είναι διάσπαρτες σε όλη τη Θεσσαλία και κυρίως στις μεγάλες αστικές συγκεντρώσεις και στους οδικούς άξονες. Η πορεία της βιομηχανίας στη Θεσσαλία ήταν ιδιαίτερα θετική στην περίοδο 1970-1985, όπου οι ρυθμοί αύξησης του προϊόντος και της απασχόλησης ήταν υψηλότεροι από αυτούς της χώρας.

Ωστόσο, κατά τα τελευταία χρόνια και ιδίως στην περίοδο 1988-1995, η γενικότερη αποβιομηχάνιση έχει γίνει ιδιαίτερα αισθητή στην Περιφέρεια, και ιδιαίτερα στους δυο πιο ανεπτυγμένους Νομούς. Σε αυτή την περίοδο εκτιμάται ότι έχουν χαθεί στη Μαγνησία, μόνο πάνω από 7.000 θέσεις εργασίας με το κλείσιμο μεγάλων επιχειρήσεων και τη συρρίκνωση των θέσεων απασχόλησης σε άλλες. Ας σημειωθεί πάντως ότι το κλίμα αυτό της αποβιομηχάνισης έχει αρχίσει να ανατρέπεται και να αντικαθίσταται από ένα κλίμα συγκρατημένης αλλά υπαρκτής αισιοδοξίας για τις προοπτικές της βιομηχανίας στην Περιφέρεια. Η αισιοδοξία αυτή στηρίζεται στο δυναμισμό που δείχνει η Περιφέρεια στον τομέα των ιδιωτικών επενδύσεων.

Η βιομηχανική βάση της Περιφέρειας περιλαμβάνει τρεις ομάδες δραστηριοτήτων: **α)** βιομηχανίες που είναι εγκατεστημένες στην Περιφέρεια λόγω γειτνίασης με τις πρώτες ύλες, **β)** μονάδες προσανατολισμένες τόσο στην εσωτερική αγορά όσο και στις αγορές του εξωτερικού, κυρίως της Ευρώπης και των Βαλκανίων, και **γ)** βιομηχανίες που εγκαταστάθηκαν στην Περιφέρεια λόγω γεωγραφικών ή άλλων πλεονεκτημάτων (λιμάνι Βόλου, εργατικό δυναμικό), αλλά δεν έχουν σχέση με τις τοπικές αγορές πρώτων υλών ή τελικών προϊόντων. Το

μέλλον των δύο πρώτων ομάδων είναι ευκολότερα προβλέψιμο. Οι αλλαγές που πρέπει να αναμένονται στην πρωτογενή παραγωγή θα δημιουργήσουν νέες δυνατότητες μεταποίησης προϊόντων, κυρίως του αγροδιατροφικού τομέα, ενώ η εσωτερική και εξωτερική ζήτηση θα μεγαλώσει με αντίστοιχες προοπτικές για τις σχετικές μονάδες. Όσον αφορά την τρίτη ομάδα, οι προοπτικές τους θα εξαρτηθούν από τη γενικότερη πορεία του κλάδου στον οποίο ανήκουν και γενικότερα, από τις συνολικές βιομηχανικές εξελίξεις.

♦ *Τριτογενής τομέας*

Η συνιστώσα «υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις» δεν είναι ανεπτυγμένη σε σημαντικό βαθμό, παρά τη συνολική αυξητική τάση του τριτογενούς τομέα. Δεδομένου του στρατηγικού ρόλου αυτών των υπηρεσιών, θα πρέπει να επιδιωχθεί η προσέλκυση και στήριξη τέτοιων δραστηριοτήτων, μέσα από το ΠΕΠ αλλά και από άλλα προγράμματα και πολιτικές. Θα πρέπει να σημειωθεί όμως ότι στον τομέα αυτό αναμένεται σημαντική βελτίωση, καθώς η ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και κυρίως του τεχνολογικού κύκλου του, αποτελεί ένα σημαντικό πόλο παροχής παραγωγικών υπηρεσιών ο οποίος θα πρέπει να ενισχυθεί. Αυτή τη στιγμή το Πανεπιστήμιο διαθέτει 103 εργαστήρια εκ των οποίων τα 70 περίπου ήδη παρέχουν υπηρεσίες προς ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς τοπικής και εθνικής κλίμακας.

Πέρα από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας που έχει σημαντική ερευνητική δραστηριότητα, λειτουργεί στην Θεσσαλία και Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα.

Επίσης, σημαντικό είναι και το ποσοστό των ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων που φτάνει το 7% του συνόλου των ερευνητικών κέντρων και ινστιτούτων της χώρας (1993), κατατάσσοντάς τη στην 4^{η} θέση μεταξύ των 13 Περιφερειών της χώρας.

Η Περιφέρεια διαθέτει σημαντικούς τουριστικούς πόρους (φυσικό περιβάλλον, παραδοσιακούς οικισμούς, αρχαιολογικούς χώρους) που συγκεντρώνονται κυρίως στην ανατολική παραλιακή ζώνη, τα νησιά και τις ορεινές ζώνες. Η μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη παρατηρείται στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου (Πήλιο και Σποράδες, με φαινόμενα κορεσμού στην περίπτωση της Σκιάθου και λιγότερο της Σκοπέλου), την περιοχή των Τεμπών και στην παράκτια ζώνη του Ν. Λάρισας, την περιοχή της Καλαμπάκας – Μετεώρων και τη Λίμνη Πλαστήρα.

Τα τελευταία χρόνια σημειώθηκε αύξηση των κλινών των ξενοδοχειακών καταλυμάτων. Παρόλα αυτά η ανάπτυξη του τουρισμού στην Περιφέρεια παραμένει συνολικά περιορισμένη (σε σύγκριση με τις υπάρχουσες δυνατότητες) και ταυτόχρονα άνισα κατανεμημένη στο χώρο και έντονα εποχιακή. Κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες είναι: **α)** οι

ανεπάρκειες των υπερτοπικών συνδέσεων, **β)** το χαμηλό επίπεδο των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών, **γ)** η ανεπαρκής τουριστική υποδομή και **δ)** η απουσία ανάπτυξης νέων μορφών τουρισμού, παρά την καταλληλότητα της Περιφέρειας γι' αυτούς (ιαματικός τουρισμός, περιηγητικός τουρισμός, ορεινός τουρισμός, συνεδριακός τουρισμός κλπ.) για την άμβλυνση της εποχικότητας και την ποιοτική αναβάθμιση του τομέα.

4.3.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

♦ *Γεωγραφικά – μορφολογικά στοιχεία*

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας καταλαμβάνει το κεντρικό – ανατολικό τμήμα του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδος. Αποτελείται από τους Νομούς Καρδίτσας, Λαρίσης, Μαγνησίας και Τρικάλων και καταλαμβάνει συνολική έκταση 14.036 $χλμ^2$ (10,6% της συνολικής έκτασης της χώρας). Συνορεύει προς Βορρά με τις Περιφέρειες Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας, προς Νότο με την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδος, Δυτικά με την Περιφέρεια Ηπείρου, ενώ Ανατολικά βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος.

Το 36,0% του εδάφους είναι πεδινό, το 17,1% ημιορεινό, ενώ το 44,9% είναι ορεινό. Η εδαφική της διαμόρφωση είναι τέτοια ώστε ψηλά βουνά περιβάλλουν το Θεσσαλικό κάμπο, ο οποίος αποτελεί τη μεγαλύτερη πεδιάδα της χώρας που διαρρέεται δυτικά προς τα ανατολικά από τον ποταμό Πηνειό που είναι το τρίτο μεγαλύτερο ποτάμι της χώρας. Τα βουνά αυτά είναι ο Όλυμπος, το νότιο τμήμα της οροσειράς της Πίνδου, ο Ιταμός, το Πήλιο και η Όθρυς. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η τεχνητή λίμνη του Ταυρωπού, η οποία δημιουργήθηκε ύστερα από απόφραξη της κοίτης του Ταυρωπού, παραπόταμου του Αχελώου.

Η Περιφέρεια Θεσσαλίας έχει αξιόλογο ορυκτό πλούτο όπως χρωμίτη, θειούχα μεταλλεύματα, αμίαντο, ιλμενίτη και τελευταία, ανακαλυφθέντα κοιτάσματα λιγνίτη.

♦ *Μεταφορές*

Ο ρόλος της Περιφέρειας στον τομέα των συγκοινωνιών και μεταφορών είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η Θεσσαλία λόγω γεωγραφικής θέσης διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα «θέσης», διότι είναι στο κέντρο της χώρας και διασχίζεται από το βασικό άξονα (ΠΑΘΕ) ανάπτυξης που είναι ενταγμένος στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Αντίθετα, η Περιφέρεια δεν έχει σήμερα άμεση επαφή με τους νεώτερους άξονες ανάπτυξης του Ελληνικού χώρου. Πρόκειται για τον βόρειο άξονα της

χώρας, που βρίσκεται υπό ανάδυση και αναμένεται να ενισχυθεί και να αποκτήσει συνοχή, με την κατασκευή της Εγνατίας οδού. Η διευκόλυνση της επαφής με τον δυτικό – ευρωπαϊκό χώρο θα αυξήσει το δυναμισμό των περιοχών κατά μήκος του άξονα αυτού.

Ο γεγονός αυτό σημαίνει ότι κυρίαρχη στρατηγική επιλογή είναι η σύνδεση της Περιφέρειας με την Εγνατία που θα συμβάλλει στην άρση της απομόνωσης της Δυτικής Θεσσαλίας και θα την συνδέσει με τους βασικούς οικονομικούς άξονες της χώρας και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, αναδεικνύοντας την Θεσσαλία σε στρατηγικό «κόμβο δικτύων» και σε ένα σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο. Επίσης η Περιφέρεια, συνδέεται με μικρότερης σημασίας οδικούς άξονες με τις Περιφέρειες Στερεάς Ελλάδος, Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου.

Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες στην Περιφέρεια λειτουργούν τα εξής τμήματα σιδηροδρομικών γραμμών:

Α) Αθηνών – Θεσσαλονίκης (τμήμα)

Β) Λάρισας – Βόλου

Ενώ το τμήμα Παλαιοφαρσάλων – Καρδίτσας – Καλαμπάκας βρίσκεται υπό ανακαίνιση.

Στο βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο Αθηνών – Θεσσαλονίκης έχουν γίνει σημαντικές βελτιώσεις και προβλέπεται η ηλεκτροκίνησή του. Οι χαράξεις των τοπικών γραμμών δεν είναι ικανοποιητικές για την ορθολογική χρησιμοποίηση του υπάρχοντος εξοπλισμού. Παρατηρούνται μικρές ακτίνες καμπυλότητας που αυξάνουν το λειτουργικό κόστος.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές το σημαντικό λιμάνι της Περιφέρειας είναι αυτό του Βόλου, το οποίο με τις κατάλληλες βελτιώσεις θα μπορέσει να εξελιχθεί σε βασικό λιμάνι της Κ. Ελλάδας προς τις αγορές της Ν.Α. Μεσογείου και των Παρευξείνιων περιοχών. Άλλα λιμάνια της Περιφέρειας είναι της Σκιάθου, της Σκοπέλου, της Γλώσσας, της Αλοννήσου και του Αγιοκάμπου (Ν. Λάρισας)

Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μικρή συμμετοχή στην εκτέλεση του επιβατικού μεταφορικού έργου. Στην Περιφέρεια λειτουργούν τρία αεροδρόμια, Σκιάθου, Ν. Αγχιάλου και Λάρισας (Τα δύο τελευταία είναι στρατιωτικά). Τα αεροδρόμια της Σκιάθου και Ν. Αγχιάλου εξυπηρετούν πτήσεις Charters για τις ανάγκες τις τουριστικής περιόδου με αυξητική τάση.

♦ *Υγεία – Πρόνοια*

Στον τομέα της υγείας η Περιφέρεια Θεσσαλίας υστερεί σε σχέση με τη χώρα. Ο δείκτης νοσοκομειακές κλίνες ανά 1.000 κατοίκους, φτάνει το 1994 μόλις το 67,4% του αντίστοιχου δείκτη της χώρας, ενώ ο δείκτης γιατροί ανά 1.000 κατοίκους για το 1995 είναι μόλις στο 61,1% του αντίστοιχου εθνικού δείκτη. Σήμερα η κατάσταση έχει βελτιωθεί

σημαντικά με την λειτουργία του Περιφερειακού Νοσοκομείου της Λάρισας, την βελτίωση του Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας και θα βελτιωθεί ακόμα περισσότερο με την ολοκλήρωση του Νομαρχιακού Νοσοκομείου Τρικάλων.

♦ *Εκπαίδευση*

Οι υποδομές εκπαίδευσης έχουν ολοκληρωθεί σε μεγάλο βαθμό τις προηγούμενες περιόδους. Εντούτοις απομένει ακόμη προς συμπλήρωση το πρόγραμμα «μιας βάρδιας»με την ολοκλήρωση Σχολικών κτιρίων στα μεγάλα κυρίως Αστικά κέντρα και η συμπλήρωση της υποδομής στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση. Στην Περιφέρεια για το σχολικό έτος 1996-97, φοιτούσαν 93.146 μαθητές, κατανεμημένοι σε 1.946 τμήματα.

Στην δημοτική εκπαίδευση η αναλογία των μαθητών ανά αίθουσα είναι 15,5 και η Περιφέρεια βρίσκεται σε καλύτερη θέση από τη χώρα όπου η αντίστοιχη αναλογία είναι 17,3. Επίσης, το 73,8% των Δημοτικών σχολείων λειτουργούν αποκλειστικά πρωί, χωρίς διπλή βάρδια (το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο της χώρας είναι 81,4%). Στα Γυμνάσια, η αναλογία μαθητών ανά αίθουσα είναι 25,0 και η Περιφέρεια βρίσκεται πάλι σε καλύτερο επίπεδο από την χώρα, όπου η αντίστοιχη αναλογία είναι 25,4. Το 83,3% των Γυμνασίων λειτουργούν αποκλειστικά πρωί (ενώ στη χώρα το 69,4%). Όσον αφορά τέλος τα Γενικά Λύκεια, ο λόγος μαθητές ανά αίθουσα είναι 24,8 (ενώ στη χώρα είναι 24,4). Επίσης, το 86,6% των Λυκείων λειτουργούν αποκλειστικά πρωί (ενώ σε επίπεδο χώρας το 66,9%).

Στην Περιφέρεια λειτουργεί το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με τμήματα στο Βόλο και στη Λάρισα, καθώς και το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Λάρισας.

♦ *Φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον*

Η Θεσσαλία συγκεντρώνει μια αξιόλογη ποικιλία οικοσυστημάτων και ένα περιβάλλον με ιδιαίτερα υψηλή αισθητική, πολιτιστική και ιστορική αξία και ιδιαίτερο φυσικό κάλλος. Ένας μακρύς κατάλογος θεσμοθετημένων και μη περιοχών προστασίας της φύσης και της πολιτιστικής κληρονομιάς και τοπίων φυσικού κάλλους (Θαλάσσιο Πάρκο Σποράδων, Όλυμπος, Κοιλάδα Τεμπών, Αμπελάκια, Πήλιο, Σκιάθος, Σκόπελος, Μετέωρα, Λίμνη Πλαστήρα, Ασπροπόταμος, Πίνδος, Περτούλι κλπ.) επιβεβαιώνει τη σημασία του περιβάλλοντος για τη ζωή και την ταυτότητα της Θεσσαλίας, επισημαίνοντας ταυτόχρονα τις δυνατότητες αξιοποίησης και τις αυξημένες ευθύνες προστασίας.

Η Θεσσαλία γενικά χαρακτηρίζεται από ικανοποιητικές συνθήκες περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής στον οικιστικό χώρο, καλές συνθήκες

στο φυσικό περιβάλλον και γενικά ανταγωνιστικές συνθήκες περιβάλλοντος με διεθνή κριτήρια, ιδίως αν ληφθούν υπόψη οι δυνατότητες περαιτέρω βελτίωσης.

Στα προβλήματα του περιβάλλοντος, παρουσιάζεται η ανάγκη αντιμετώπισης της επιβάρυνσης των φυσικών οικοσυστημάτων (υδατικών κυρίως, αλλά και χερσαίων) από την υπερβολική χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων (ευτροφισμός, μόλυνση, μείωση πανίδας κλπ.), καθώς και η ανάγκη βελτιστοποίησης της διαχείρισης των υδατικών πόρων και της αντιμετώπισης του προβλήματος των αποβλήτων (και των άλλων οχλήσεων) από τη λειτουργία των κτηνοτροφικών μονάδων.

♦ *Άλλες κατηγορίες υποδομών*

Στον τομέα των τηλεπικοινωνιών η Θεσσαλία βρίσκεται σε χαμηλότερο επίπεδο από το μέσο επίπεδο της χώρας. Ειδικότερα, ο δείκτης τηλέφωνα/1000 κατοίκους για το 1997 είναι 42,7 για την Περιφέρεια έναντι 51,7 για τη χώρα.

Ιδιαίτερα υψηλό είναι το ποσοστό κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στη βιομηχανία (1997) όπου φθάνει το 37,9% (έναντι 33,6 σε επίπεδο χώρας), ενώ για οικιακή χρήση καταναλώνεται το 24,3% (το αντίστοιχο ποσοστό για τη χώρα είναι 33,7).

Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας λειτουργούν δύο οργανωμένες Βιομηχανικές Περιοχές στο Βόλο και μία στη Λάρισα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

4.3.4 ΕΝΔΟΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ : ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΑΣΕΩΝ

♦ *Διανομαρχιακές ανισότητες*

Η Θεσσαλία είναι μια Περιφέρεια που διακρίνεται από διαφορές στους δείκτες ευημερίας, παραγωγικής διάρθρωσης και ανάπτυξης μεταξύ του ανατολικού της τμήματος που περιλαμβάνει τους Νομούς Λαρίσης και Μαγνησίας και του δυτικού της τμήματος που περιλαμβάνει τους νομούς Καρδίτσας και Τρικάλων. Οι διαφορές αυτές είναι εμφανείς τόσο στους δημογραφικούς δείκτες, όπου ο ρυθμός αύξησης του ανατολικού τμήματος είναι υπερδιπλάσιος του δυτικού, όσο και από τους διαρθρωτικούς δείκτες. Για τους λόγους αυτούς βασική επιδίωξη και απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου αποτελεί :

Α. Η άμβλυνση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων.

Β. Η αναγνώριση της ιδιαίτερης αναπτυξιακής υστέρησης του Δυτικού τμήματος της Θεσσαλίας Νομοί Καρδίτσας και Τρικάλων αλλά και

ορισμένων περιοχών της υπόλοιπης Θεσσαλίας και η αναγνώριση της ανάγκης επιτάχυνσης της ανάπτυξης στις περιοχές αυτές.

Γ. Η αναγνώριση του ιδιαίτερου προβλήματος που αντιμετωπίζουν οι περιοχές με υψηλή ανεργία και η ανάγκη προώθησης ειδικών αναπτυξιακών δράσεων στις περιοχές αυτές.

Ο πιο ανεπτυγμένος νομός είναι η Μαγνησία. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ του Ν. Μαγνησίας υπερβαίνει το μέσο κατά κεφαλήν ΑΕΠ της χώρας, παρά τη μείωση που παρουσίασε τα τελευταία χρόνια. Μείωση στο κατά κεφαλήν ΑΕΠ έχουν παρουσιάσει και οι υπόλοιποι νομοί, πλην του νομού Καρδίτσας που διατηρεί μια σχετική σταθερότητα. Αυτό σημαίνει ότι έχει επιδεινωθεί η θέση της Περιφέρειας στη χώρα, όσον αφορά το κατά κεφαλήν ΑΕΠ.

Πέρα από τις ενδοπεριφερειακές ανισότητες υφίστανται και έντονες ενδονομαρχιακές ανισότητες, κυρίως λόγω της ύπαρξης σημαντικού ποσοστού ορεινών και μειονεκτικών περιοχών.

♦ *Ορεινός χώρος /Εσωτερικές ζώνες*

Οι ορεινές εκτάσεις καλύπτουν το 45,6% της συνολικής έκτασης της Περιφέρειας. Ενώ ο πληθυσμός τους είναι 109.660 κάτοικοι και καλύπτει το 14,9% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας.

♦ *Νησιωτικός χώρος*

Στην Περιφέρεια ανήκει το νησιωτικό σύμπλεγμα των Βόρειων Σποράδων με κυρίαρχα τα νησιά Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόννησος καθώς και άλλα μικρότερα. Το βασικό χαρακτηριστικό των νησιών αυτών είναι η έντονη τουριστική ανάπτυξη με τάσεις κορεσμού, κυρίως στην Σκιάθο.

♦ *Αστικά Κέντρα*

Ο αστικός πληθυσμός της Θεσσαλίας ανέρχεται στο 44% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας. Τα αστικά κέντρα της Περιφέρειας, σύμφωνα με την απογραφή του 1991, είναι η Λάρισα (113.090 κατ.), ο Βόλος (ο Δήμος Βόλου έχει 77.192 κατ., ενώ το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου είναι περίπου 110.000 κατ.), τα Τρίκαλα (48.962 κατ.), η Καρδίτσα (30.289 κατ.) και ο Τύρναβος (12.197 κατ.) Εν' τούτοις από το 1991 και μετά η τάση αστικοποίησης έχει αυξηθεί με την εξέλιξη και άλλων δυναμικών αστικών κέντρων μικρού και μεσαίου μεγέθους.

4.3.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα παραπάνω, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι τα βασικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της Θεσσαλίας είναι τα εξής:

- Κεντροβαρική γεωγραφικά θέση ως προς τον Ελληνικό χώρο και διέλευση από την περιφέρεια του βασικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας Β-Ν.
- Αξιόλογη πληθυσμιακή βάση και σημαντικές αστικές συγκεντρώσεις.
- Φυσικό και, σε ορισμένες περιπτώσεις, δομημένο περιβάλλον υψηλής αισθητικής και πολιτιστικής αξίας.
- Δυναμικός, για τα ελληνικά δεδομένα πρωτογενής τομέας, με δυνατότητες περαιτέρω αξιοποίησης των φυσικών πόρων και συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής.
- Ποσοτικά μικρότερος αλλά ισχυρός δευτερογενής τομέας, ο οποίος σταδιακά εξέρχεται από την βιομηχανική κρίση των αρχών της δεκαετίας και ενισχύεται από ένα έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον.
- Περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα, με άξονες τον τουρισμό, και τις δραστηριότητες που απαιτούν ισχυρά αστικά κέντρα (υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, χρηματοπιστωτικές δραστηριότητες, κοινωνικές υπηρεσίες, κλπ)
- Σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης του επιστημονικού και ερευνητικού δυναμικού του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του ΤΕΙ σε δράσεις σύνδεσης της έρευνας και της τεχνολογίας με την παραγωγή, την καινοτομία και τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων.

Οι κύριες αδυναμίες της περιφέρειας βάσει όσων μελετήθηκαν είναι οι εξής :

- Σχετικά περιορισμένη πληθυσμιακή βάση περιφέρειας
- Χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης σε σχέση με της χώρας
- Εποχιακός τουρισμός
- Χαμηλό επίπεδο υγείας σε σχέση με το εθνικό
- Ελλείψεις σε αστικές και τεχνικές υποδομές
- Αδυναμίες διοίκησης – προβλήματα εφαρμογής των πολιτικών
- Υψηλή παρουσία πρωτογενούς τομέα (υψηλός αγροτικός πληθυσμός)
- Σχετικά αδύναμος τριτογενής τομέας (υπηρεσίες προς επιχειρήσεις)
- Χαμηλό ΑΕΠ κατά κεφαλή και αρνητική τάση στην εξέλιξή του με ελληνικά κριτήρια

4.3.6 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Σύμφωνα με το ΥΠΕΧΩΔΕ, οι τάσεις για την εξέλιξη των βασικών αναπτυξιακών μεγεθών της Θεσσαλίας είναι οι εξής :

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ		
Πληθυσμός	1991	734.846
	2001	754.393
	2006	764.361
	2017	795.180
% ενεργού πληθυσμού	1991	36,20%
	2001	36,10%
	2006	36,00%
	2017	35,00%
% ανεργίας	1991	7,70%
	2001	8,30%
	2006	5,60%
	2017	2,00%
απασχολούμενοι	1991	245.490
	2001	247.407
	2006	257.337
	2017	261.157
% απασχόλησης	1991	Π 41%
		Δ 20%
		Τ 39%
	2001	Π 34%
		Δ 17%
		Τ 50%
	2006	Π 27%
		Δ 18%
		Τ 56%
	2017	Π 10%
		Δ 24%
		Τ 67%
ΑΕΠ κατά κεφαλή	1991	41%
	2001	48%
	2006	51%
	2017	70%

Βασικές υποθέσεις αναπτυξιακής εξέλιξης της περιφέρειας Θεσσαλίας

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι ιδιαίτερα θετικά. Προβλέπεται αύξηση του πληθυσμού και των απασχολούμενων με ταυτόχρονη μείωση του ποσοστού ανεργίας. Το ποσοστό ενεργού πληθυσμού θα έχει πολύ αμελητέα πτώση. Άνοδο παρουσιάζει και το κατά κεφαλή ΑΕΠ.

Το ποσοστό απασχόλησης στον πρωτογενή μειώνεται, αλλά όχι με ραγδαίους ρυθμούς και επιπλέον, μέρος του γεωργικού πληθυσμού που μετατοπίζεται σε άλλο τομέα το κάνει με όρους ημιαπασχόλησης (διατήρηση και μερικής γεωργικής απασχόλησης), χωρίς μετακίνηση στις πόλεις, αλλά με διαμονή στον αγροτικό χώρο. Θα παραμείνει πάντως υψηλά σε σχέση με τα διεθνή κριτήρια. Ο δευτερογενής παραμένει ουσιαστικά σταθερός, αλλά με εσωτερική βελτίωση υπέρ της μεταποίησης και των μεγάλων βιομηχανιών. Ο τριτογενής αυξάνει το βάρος του, ενώ ταυτόχρονα βελτιώνεται η εσωτερική του διάρθρωση με αύξηση των υπηρεσιών προς επιχειρήσεις και του τουρισμού.

4.3.7 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Για την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και την άρση των μειονεκτημάτων, η περιφέρεια Θεσσαλίας κατήρτισε το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας (ΠΕΠ), με σκοπό την ανάπτυξή της.

Οι άξονες προτεραιότητας του Γ' ΠΕΠ Θεσσαλίας αποτελούν την εξειδίκευση των προτεραιοτήτων της νέας **στρατηγικής ανάπτυξης** της Περιφέρειας για την περίοδο 2000 – 2006, σε συνέχεια των προγραμματικών περιόδων 1986 – 1999 (ΜΟΠ – Α' ΚΠΣ – Β' ΚΠΣ) που κάλυψε σε ένα βαθμό την αναπτυξιακή υστέρηση και έβαλε τις βάσεις για τις νέες προοπτικές της Περιφέρειας.

Στο πλαίσιο του προγράμματος ιδιαίτερη έμφαση δίδεται σε τρεις "ειδικούς" τύπους δράσεων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη και διάχυση της καινοτομίας στην Περιφέρεια, στην «ολοκληρωμένη» ανάπτυξη υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και στην «ολοκληρωμένη» αντιμετώπιση ορεινών - απομακρυσμένων περιοχών της υπαίθρου στην Περιφέρεια. Οι δράσεις αυτές διαχέονται σε όλους τους άξονες προτεραιότητας και δρουν παράλληλα και συμπληρωματικά με τις υπόλοιπες δράσεις.

Στην δράση «**ανάπτυξη της καινοτομίας**», η Περιφέρεια σε συνεργασία με τις Εθνικές Αρχές και τους Οικονομικούς και Κοινωνικούς εταίρους θα υλοποιήσει, στο πλαίσιο ειδικών μέτρων,

δράσεις που θα αναδεικνύουν την καινοτομία και την δημιουργία μορφών συνεργασίας και δικτύων μεταξύ των πιο δυναμικών και εκσυγχρονιστικών στοιχείων του επιχειρηματικού κόσμου της Περιφέρειας της Εκπαίδευσης και του Δημοσίου Τομέα με εξωστρεφή κυρίως προσανατολισμό.

Στην δράση **«ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη** υποβαθμισμένων περιοχών» δίδεται ιδιαίτερη έμφαση σε τοπικές ζώνες μικρής κλίμακας των αστικών κέντρων όπου το αστικό περιβάλλον είναι υποβαθμισμένο ή /και όπου υπάρχει συγκέντρωση μη προνομιούχων ατόμων.

Στη δράση **«ολοκληρωμένη ανάπτυξη ορεινών - απομακρυσμένων περιοχών της υπαίθρου»** η προσοχή θα εστιαστεί σε τοπικές πρωτοβουλίες και σε μία ολοκληρωμένη προσέγγιση επίλυσης των προβλημάτων τους. Οι ειδικές αυτές ζώνες χαρακτηρίζονται από προβληματικότητα που προκύπτει είτε από αναπτυξιακές και κοινωνικές ανισότητες είτε από προβλήματα που θα προκληθούν από τις αλλαγές στην Κοινή Γεωργική Πολιτική

Οι στόχοι της νέας προγραμματικής περιόδου 2000 – 2006 θα επιτευχθούν μέσα από έξι άξονες προτεραιότητας:

ΑΞΟΝΑΣ 1 : ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΑΞΟΝΑΣ 2 : ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΥΠΑΙΘΡΟΥ.
ΑΞΟΝΑΣ 3 : ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ
ΑΞΟΝΑΣ 4 : ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΟΥΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΕ «ΚΟΜΒΟ ΔΙΚΤΥΩΝ»
ΑΞΟΝΑΣ 5 : ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ.
ΑΞΟΝΑΣ 6 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Β.

5.1 ΣΤΟΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Β.

Από τις διαπιστώσεις που προέκυψαν από το προηγούμενο κεφάλαιο, συμπεραίνουμε ότι το λιμάνι του Βόλου έχει δυνατότητες για ανάπτυξη σε διάφορα επίπεδα. Είναι απαραίτητο όμως πρώτα να λύσει τα προβλήματα που του δημιουργούν οι διάφοροι αρνητικοί παράγοντες που προαναφέρθηκαν και να χρησιμοποιήσει τα πλεονεκτήματά του για την περαιτέρω ανάπτυξή του. Το πρώτο βήμα για να γίνει αυτό είναι ο σαφής καθορισμός των στόχων και των προοπτικών της εκστρατείας που θα αναληφθεί για να αντεπεξέλθει το λιμάνι του Βόλου στον ανταγωνισμό.

Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να διακριθούν ανάλογα με τον χρονικό ορίζοντα που προσβλέπουν σε στρατηγικούς και σε επιχειρησιακούς. Οι στρατηγικοί στόχοι εξετάζουν την εξέλιξη του λιμανιού στην προσεχή εικοσαετία, ενώ οι επιχειρησιακοί, αποτελούν λεπτομερέστερη μελέτη για την επίτευξη των πρώτων και αναφέρονται στην προσεχή πενταετία.

Θα ξεκινήσουμε με τους στρατηγικούς στόχους, σαν μια εικόνα της προοπτικής του λιμανιού και των δυνατοτήτων του οι οποίες θεωρούνται εφικτές για την επόμενη εικοσαετία. Κύριο αντικείμενο των στόχων αυτών είναι ότι το λιμάνι του Βόλου μπορεί και πρέπει να μετεξελιχθεί σε λιμάνι τρίτης γενεάς, με αντικείμενο πέρα από την αύξηση διακίνησης εμπορευμάτων, την εξασφάλιση κατάλληλης υποδομής, την παροχή συναφών υπηρεσιών κάθε είδους, π.χ. υπηρεσίες διανομής και logistics, ύπαρξη ελεύθερης ζώνης κτλ.

Σκοπός του στρατηγικού σχεδιασμού είναι η μετεξέλιξη του λιμένα Βόλου σε ένα λιμάνι :

- διαμετακόμισης (transit) και μεταφόρτωσης (transshipment)
- παροχής υψηλού βαθμού υπηρεσιών ως προς τους επιβάτες
- πορθμειακής σύνδεσης (οδικά ή σιδηροδρομικά) με χώρες του εξωτερικού, κυρίως Συρία, Μαύρη Θάλασσα και Τουρκία
- σε άμεση επαφή με τους χρήστες του μέσω σύγχρονων μεθόδων τηλεματικής και προσανατολισμένο στη σωστή εξυπηρέτησή τους
- άμεσα συνδεδεμένο με την οικονομική ζωή της άμεσης ενδοχώρας του, αλλά με σαφώς ευρύτερο περιφερειακό προσανατολισμό ανάπτυξης μέσα στα πλαίσια μιας γενικότερης ελληνικής πολιτικής λιμένων και λιμενικού ανταγωνισμού.

Για να πραγματοποιηθούν όμως οι παραπάνω στόχοι, θα πρέπει να γίνουν άμεσα κάποιες αλλαγές στον Ο.Λ.Β., ώστε να μπορέσει θέσει τις

απαραίτητες βάσεις για τη ζητούμενη ανάπτυξή του. Οι αλλαγές αυτές αποτελούν τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και είναι το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Η περίοδος που μελετάται είναι η πενταετία 2003 – 2007. Οι επιχειρησιακοί στόχοι αφορούν :

- προτάσεις για την αναδιοργάνωση της τιμολογιακής πολιτικής του λιμένα
- προτάσεις για το σχηματισμό κατάλληλης και επαρκούς υποδομής
- προτάσεις για την εκμετάλλευση των χώρων του λιμένα προς όφελός του και προς όφελος των κατοίκων του Βόλου

Πιο συνοπτικά, μπορούμε να πούμε ότι η εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ανάπτυξης του Οργανισμού, με την ανάδειξη του λιμένα Βόλου σε κόμβο μεταφορών, προς όφελος των εργαζομένων του και του κοινωνικού συνόλου, σε αρμονική συνύπαρξη και αμοιβαία επωφελή συνύπαρξη με την πόλη του Βόλου, προστατεύοντας την ποιότητα ζωής των πολιτών και το περιβάλλον.

5.2 ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Β. ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ

Υπάρχουν δυστυχώς αρκετοί παράγοντες οι οποίοι δρουν ανασταλτικά στην πραγματοποίηση των στόχων του λιμένα. Οι παράγοντες σχετίζονται κυρίως με την υποδομή του Ο.Λ.Β., καθώς και με τον τρόπο λειτουργίας του. Παρακάτω αναφέρονται οι παράγοντες αυτοί όπως προέκυψαν από τις έρευνες και αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της παρούσας εργασίας.

- Ο πρώτος αρνητικός παράγοντας για το λιμάνι του Βόλου είναι αναμφισβήτητα η ύπαρξη σε μικρή σχετικά απόσταση των δύο μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Για να ανταγωνιστεί τα δύο αυτά λιμάνια ο Βόλος και να προσελκύσει και αποκτήσει τη δική του κίνηση, πρέπει όπως είναι λογικό να προσφέρει υπηρεσίες που είτε δεν παρέχονται εκεί, είτε θα μπορούσαν να παρέχονται πιο αποδοτικά στον Βόλο. Τέτοιες υπηρεσίες θα μπορούσαν να είναι :
  - Εξυπηρέτηση χύδην ξηρών φορτίων, κυρίως δημητριακών, με κατάλληλη αναβάθμιση των εγκαταστάσεων σιλό.
  - Παροχή υπηρεσιών αποθήκευσης (ελεύθερη αποθήκη) και διανομής.

- Άρση του μειονεκτήματος ύπαρξης μιας πρόσθετης απόστασης 30 km περίπου μέχρι την εθνική οδό.
- Ειδικές συμφωνίες με μεγάλους ναυτιλιακούς οίκους, τόσο στον επιβατικό όσο και στον εμπορευματικό τομέα.
- Εξυπηρέτηση φορτίων προς τη Μέση Ανατολή, τη Μαύρη Θάλασσα κτλ.

- Ο δεύτερος ανασταλτικός παράγοντας, ο οποίος συνδέεται με τον προηγούμενο, είναι ότι η θέση του λιμένα σε σχέση με την κύρια θαλάσσια αρτηρία της Ανατολικής Μεσογείου, που είναι ο άξονας μεταφοράς containers Αλεξάνδρεια – Μάλτα – Γιβραλτάρ, απαιτεί μια πρόσθετη παράκαμψη 270 περίπου ναυτικών μιλίων για τα μεγάλα πλοία των υπερατλαντικών γραμμών. Έτσι, η χρήση του Βόλου σαν λιμανιού για μεταφόρτωση (transshipment) αντιμετωπίζει δυσκολίες, εφόσον την ίδια λειτουργία επιδιώκει ο Πειραιάς και τα μεγάλα λιμάνια της Ν. Ιταλίας. Άρα η θετική του θέση ως προς τον θαλάσσιο χώρο, αναφέρεται και αξιοποιείται κυρίως ως προς τα φορτία που φτάνουν από την ξηρά ή οι θαλάσσιες τροφοδοτικές γραμμές από διάφορα άλλα κέντρα (hubs) της Μεσογείου.
- Ο τελευταίος ανασταλτικός παράγοντας έχει να κάνει με τον ίδιο τον λιμένα Βόλου και περιλαμβάνει μια σειρά από δυσλειτουργίες και οργανωτικές αδυναμίες οι οποίες είναι οι εξής :

  - Για την επιβατική κίνηση και ιδίως τα μεγάλα πλοία, κυρίως τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, η αποβάθρα πρόσδεσης και ο περιβάλλον χώρος είναι ακατάλληλα γι αυτού του είδους τη λειτουργία και δημιουργούν αρνητική εικόνα για το λιμάνι.
  - Η κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων που επιβιβάζονται στα Ε/Γ – Ο/Γ πλοία το καλοκαίρι, γίνεται συχνά με πολλά προβλήματα, ιδίως στα θέματα στάθμευσης–αναμονής για φόρτωση.
  - Οι εγκαταστάσεις του σιλό δημητριακών είναι πεπαλαιωμένες και χρειάζονται σημαντικές βελτιώσεις και ανακατασκευές.
  - Οι σιδηροδρομικές προσβάσεις είναι ανεπαρκείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

6.1 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΜΕΙΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Για κάθε τομέα υφιστάμενων δραστηριοτήτων της Ο.Λ.Β. Α.Ε. έχει προκύψει από τον στρατηγικό σχεδιασμό (Κεφ.4) μια σειρά προτεινόμενων στρατηγικών κατευθύνσεων. Με βάση τις κατευθύνσεις αυτές, προσδιορίζονται αρχικά για κάθε τομέα μετρήσιμοι επιχειρησιακοί στόχοι που αφορούν την διακίνηση, την αύξηση των εσόδων και την βελτίωση του λειτουργικού περιθωρίου. Για τον σκοπό αυτό, παρουσιάζονται στη συνέχεια εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης, τα οποία αποτελούν ποιοτικές προσεγγίσεις μακροπρόθεσμων προβλέψεων της μεταφορικής ζήτησης στον λιμένα Βόλου.

Οι τομείς δραστηριοτήτων που χρησιμοποιήθηκαν για την ανάλυση είναι οι εξής :

- Εμπορευματική κίνηση
  - Containers
  - Συμβατικό φορτίο
- Επιβατική κίνηση

Για τη μέθοδο της συγγραφής σεναρίων χρησιμοποιήθηκε ως σημείο αναφοράς και σύγκρισης το υφιστάμενο καθεστώς, όσον αφορά στις διακινούμενες ποσότητες και στην τιμολόγησή τους. Στη συνέχεια, μελετήσαμε τη διακύμανση των εσόδων σε σχέση με τις προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες για την επόμενη πενταετία (2003-2007).

Παρακάτω παρατίθενται αναλυτικά, για κάθε τομέα ανάπτυξης, η μεθοδολογία συγγραφής των σεναρίων και σε συγκεντρωτικούς πίνακες και διαγράμματα τα αποτελέσματα της εφαρμογής της.

6.2 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS

6.2.1 ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Είναι πλέον δεδομένο ότι η κιβωτιοποίηση των φορτίων, δηλαδή η εναπόθεση και μεταφορά τους σε εμπορευματοκιβώτια (containers), αποτελεί το μέλλον στις μεταφορές, γεγονός που ενισχύεται από τη διαπίστωση ότι αποτελούν το 65% των εμπορευμάτων που διακινούνται παγκοσμίως. Τα περιθώρια επέκτασης της κιβωτιοποίησης είναι πάρα πολύ υψηλά και η εξέλιξη αυτή έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό και την Ελλάδα.

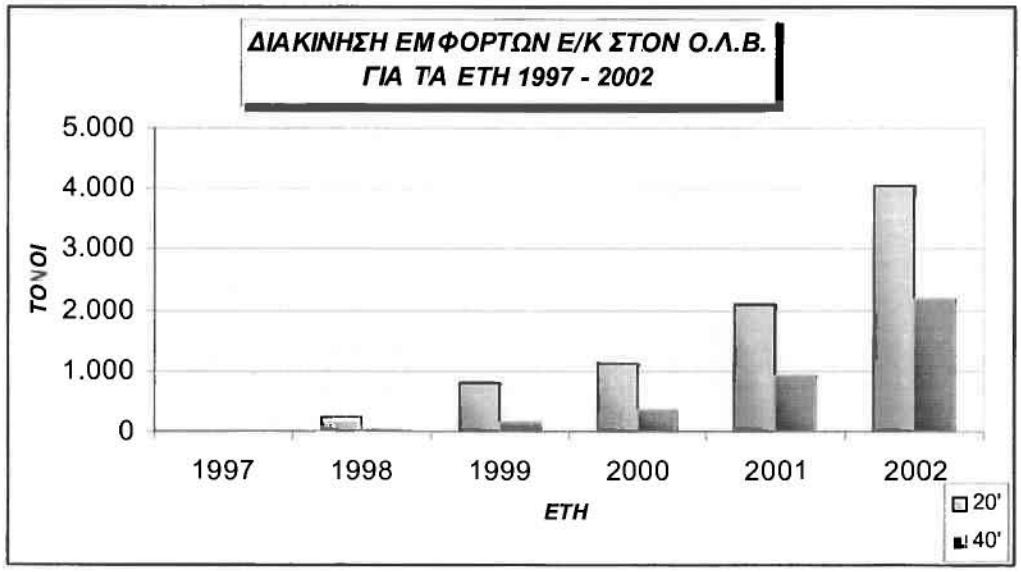
Τα δύο βασικά λιμάνια μετακίνησης Ε/Κ στην Ελλάδα είναι αυτά του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η κίνηση containers στο λιμάνι του Βόλου σε σχέση με αυτά τα δύο λιμάνια παραμένει ασήμαντη. Αυτό σημαίνει ότι το λιμάνι έχει κάποια μειονεκτήματα σε σχέση με τα άλλα δύο λιμάνια, τα οποία λειτουργούν ανασταλτικά στη διακίνηση Ε/Κ. Οι λόγοι είναι οι παρακάτω :

1. Στην επιλογή του λιμανιού, ρόλο παίζει κυρίως το συνολικό κόστος μεταφοράς μέχρι τον τελικό προορισμό. Όταν λοιπόν ο τελικός προορισμός είναι μακριά από το λιμάνι (και στην Ελλάδα το 75% περίπου της κίνησης containers έχει προορισμό ή προέλευση την περιοχή της Αθήνας ή της Θεσσαλονίκης), είναι φυσικό να προτιμούνται τα λιμάνια της ενδοχώρας αυτής.
2. Η καθιέρωση από την Ελλάδα των δύο μεγάλων λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης για διακίνηση containers (με μέσο αριθμό διακινούμενων containers 500.000 και 150.000 τεμαχίων το χρόνο), δημιουργεί μια σειρά συναφών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων που κάνουν ακόμα περισσότερο ελκυστική και «ανελαστική» την επιλογή των καθιερωμένων αυτών λιμένων.
3. Η έλλειψη ενός οργανωμένου σταθμού Ε/Κ στο Βόλο, αποθαρρύνει ακόμα περισσότερο τη χρήση του λιμένα για διακίνηση Ε/Κ.

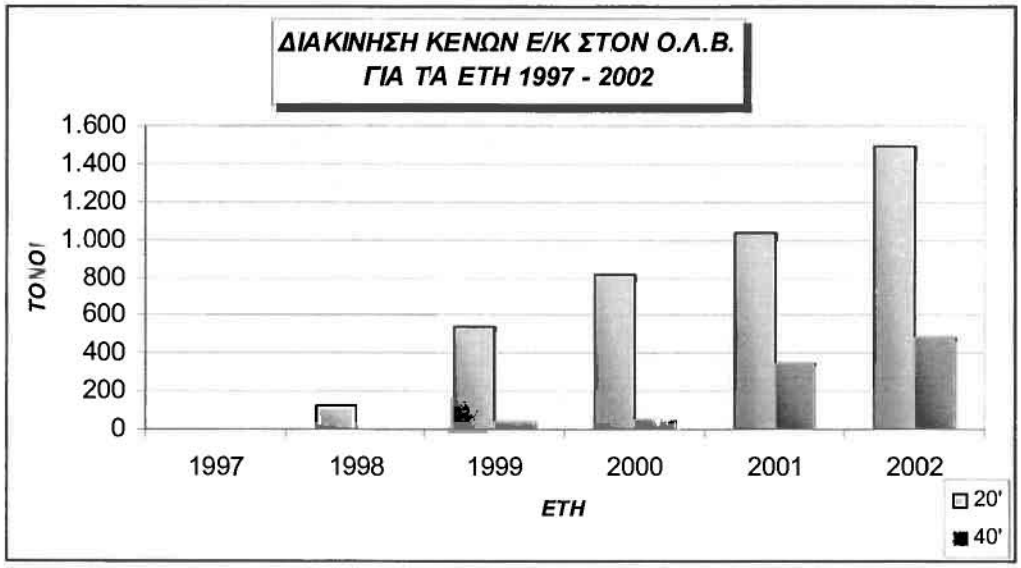
Παρόλα αυτά, από τον πίνακα και τα διαγράμματα που ακολουθούν, διαπιστώνουμε ότι η διακίνηση Ε/Κ στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου παρουσίασε ραγδαία αύξηση από το 1998 που λειτούργησε η πρώτη γραμμή Ε/Κ ως το 2002. Για τα 40΄ containers η διακύμανση αυτή ήταν από 35 teu σε 2.663 και για τα 20΄ από 360 teu σε 5.529 (τα σύνολα αναφέρονται συνολικά σε έμφορτα και κενά Ε /Κ).

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS									
ΕΤΗ	ΕΜΦΟΡΤΑ			ΚΕΝΑ			ΣΥΝΟΛΟ		ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
	20'	40'	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΦΟΡΤΑ	20'	40'	ΣΥΝΟΛΟ ΚΕΝΑ	20'	40'	
1997	0	0	**0**	0	0	**0**	0	0	**0**
1998	238	30	**268**	122	5	**127**	360	35	**365**
1999	808	170	**978**	545	42	**587**	1.353	212	**1.565**
2000	1.117	365	**1.482**	813	52	**865**	1.930	417	**2.347**
2001	2.096	935	**3.031**	1.040	348	**1.388**	3.136	1.283	**4.419**
2002	4.038	2.172	**6.210**	1.491	491	**1.982**	5.529	2.663	**8.192**

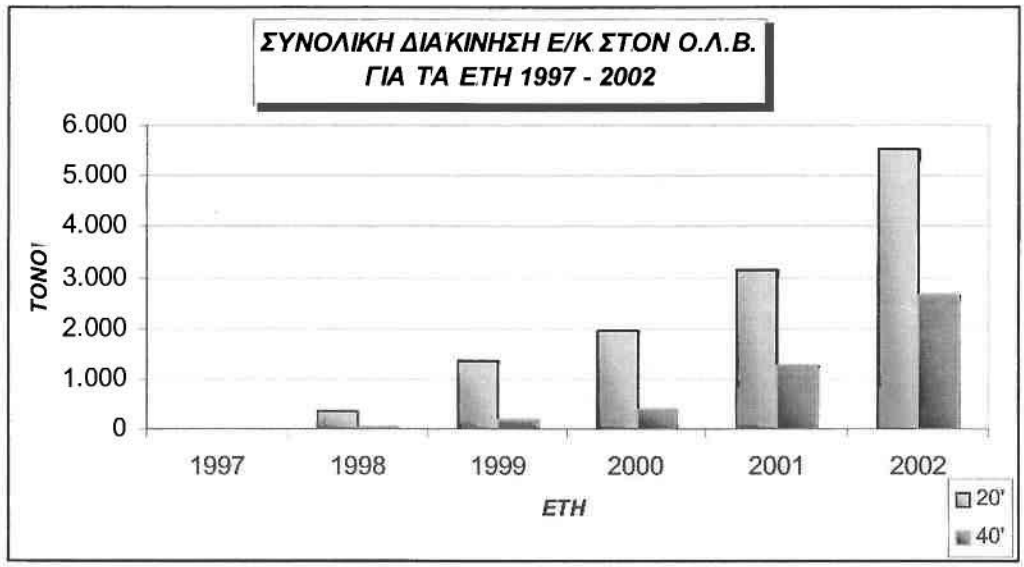
Πίνακας 6.2.1.1 : Διακίνηση containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 – 2002



Διάγραμμα 6.2.1.1 : Διακίνηση εμφόρτων containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 - 2002



Διάγραμμα 6.2.1.2 : Διακίνηση κενών containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 - 2002



Διάγραμμα 6.2.1.3 : Συνολική διακίνηση containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 – 2002

Παρακάτω βλέπουμε τον βαθμό εμπορευματοποίησης φορτίου Ε/Κ και γενικού φορτίου :

ΕΤΟΣ	ΦΟΡΤΙΟ CONTAINERS ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	%	ΓΕΝΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ	%	ΣΥΝΟΛΟ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ
1997	0	0	543.508	100	543.508
1998	5.476	0,81	667.282	99,19	672.758
1999	22.556	2,37	931.013	97,63	953.569
2000	34.820	3,28	1.026.491	96,72	1.061.311
2001	66.408	6,20	1.004.056	93,80	1.070.464
2002	132.866	11,44	1.028.466	88,56	1.161.332

Πίνακας 6.2.1.2 : Βαθμός εμπορευματοποίησης φορτίου containers και γενικού φορτίου στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 1997 – 2002

Από τον πίνακα αυτόν επιβεβαιώνεται γι άλλη μια φορά η μεγάλη αύξηση της διακίνησης containers στον Ο.Λ.Β. Το 1998 το φορτίο των Ε/Κ αποτελούσε το 0,81% του συνολικά διακινούμενου φορτίου στο κεντρικό λιμάνι του Βόλου και μέχρι το 2002 το ποσοστό αυτό έφτασε το 11,44%.

Από τα παραπάνω στοιχεία, συμπεραίνουμε ότι το λιμάνι του Βόλου έχει δυνατότητες για να διαδραματίσει κεντροβαρή ρόλο στον τομέα των μεταφορών με containers, καθώς μπορεί να αποτελέσει την πλέον αξιόπιστη και ιδιαίτερα ελκυστική από άποψη κόστους λύση για τις μεταφορές όλης της Κεντρικής Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα, σημαντικές γεωγραφικές περιοχές της χώρας με τεράστιο όγκο φορτίων, όπως είναι η Λάρισα, η Καρδίτσα, τα Τρίκαλα κτλ., αποτελούν μια αγορά

στην οποία το λιμάνι του Βόλου μπορεί και πρέπει να προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Το κόστος των φορτίων των περιοχών αυτών είναι πολύ χαμηλό όταν διακινούνται από τον Βόλο.

Ακόμη, το λιμάνι του Βόλου διαθέτει το σημαντικό πλεονέκτημα της ύπαρξης του σιδηροδρομικού πορθμείου, το οποίο είναι άμεσα συνδεδεμένο με τα σιδηροδρομικά δίκτυα του εξωτερικού. ενώ η διάνοιξη της οδικής αρτηρίας Ηγουμενίτσας – Βόλου, θα δώσει τη δυνατότητα της απευθείας εύκολης διασύνδεσης των δύο αυτών λιμανιών. Θα προσδώσει συνεπώς ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο Βόλο, για να παίξει τον ρόλο υποδοχέα της κίνησης διαμετακόμισης, που θα εξυπηρετείται μέσω Ηγουμενίτσας, έναντι των άλλων ανταγωνιστικών χερσαίων δρόμων.

Παρόλα τα πλεονεκτήματα του Ο.Λ.Β. όμως, το λιμάνι του Πειραιά είναι και θα παραμείνει περιφερειακό κέντρο μείζονος σημασίας για τη Μέση ανατολή, την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Ταυτόχρονα η Θεσσαλονίκη είναι σε ότι αφορά την ίδια αγορά Ε/Κ η φυσική πύλη των βόρειων γειτονικών χωρών. Η συνολική εκτιμώμενη κίνηση, η οποία αποτελεί και κριτήριο σχεδιασμού για τα δύο αυτά λιμάνια, είναι της τάξεως του 1.000.000 TEU για τον Πειραιά εντός 10ετίας και 300.000 TEU για τη Θεσσαλονίκη, στον ίδιο χρονικό ορίζοντα.

Η διακίνηση αυτή αποτελεί διακίνηση εκ κυρίων γραμμών, η οποία μπορεί είτε να συγκεντρωθεί ολόκληρη στα δύο αυτά λιμάνια, είτε να διασπαστεί με μικρές αποκλίσεις των σκαφών διανομής από τις κύριες γραμμές τους είτε να διανεμηθεί με μικρά πλοία διανομής στα περιφερειακά λιμάνια. Για της κινήσεις αυτές ο Βόλος διαθέτει τα απαραίτητα πλεονεκτήματα, σύμφωνα με την ειδική Τεχνικοοικονομική Μελέτη Σκοπιμότητας για τη δημιουργία σταθμού Ε/Κ στο Λιμάνι του Βόλου, που εκπονήθηκε το 1985 (Γραφείο Μελετών Λιμενικών Έργων Μεν. Αντωνόπουλου) .

Οι δυνατότητες του Βόλου, αφορούν την προσέλκυση ζήτησης από το λιμάνι του Πειραιά (συμπληρωματική ανακουφιστική λειτουργία), της Θεσσαλονίκης (αντίστοιχα συμπληρωματική λειτουργία), σιδηροδρομικής διακίνησης Ε/Κ και κίνησης διαμετακόμισης από την Ηγουμενίτσα, με σκοπό διακίνηση Ε/Κ της τάξης των 20.000 – 50.000 τεμαχίων το χρόνο, έναντι 9.000 που είναι σήμερα. Βασικές προϋποθέσεις για μια τέτοια εξέλιξη είναι δύο :

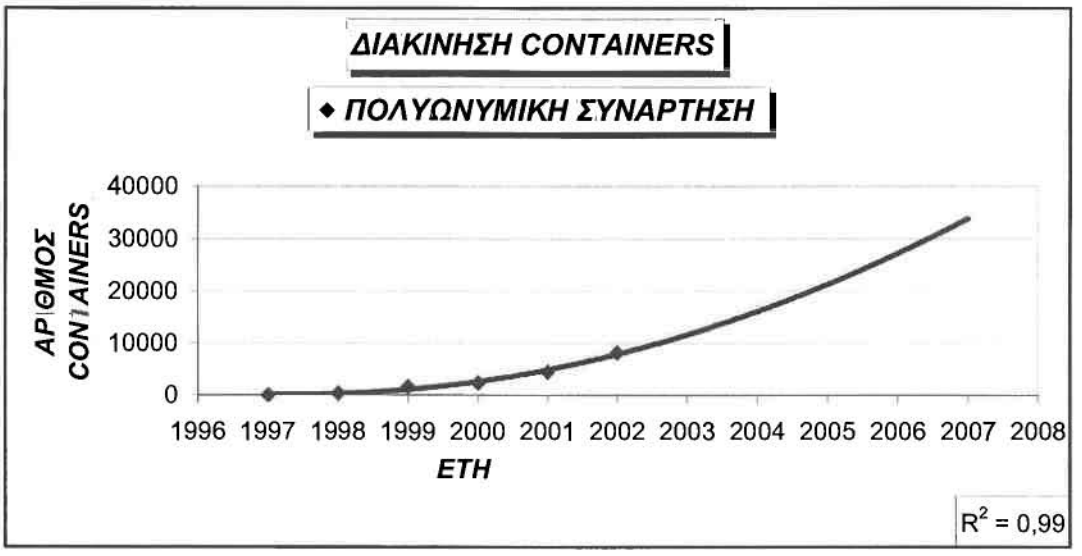
- Η δημιουργία ολοκληρωμένης υποδομής εξυπηρέτησης ενός σύγχρονου σταθμού Ε/Κ.
- Η ανάπτυξη και εφαρμογή μιας συντονισμένης πολιτικής προβολής και μάρκετινγκ του λιμανιού στην αγορά των Ε/Κ για την προσέλκυση φορτίων, σε συνδυασμό με την επεξεργασία μιας ελκυστικής τιμολογιακής πολιτικής.

6.2.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2003-2007

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 6.2.2.1, που δείχνουν αρχικά τη διακίνηση των containers στο λιμάνι του Βόλου, για τα έτη 1997-2002, έγινε πρόβλεψη των αναμενόμενων ποσοτήτων, για την επόμενη πενταετία (2003-2007). Αρχικά προσδιορίστηκαν οι μέσες αναμενόμενες ποσότητες ποσοτικά, με την χρήση της πολυωνυμικής συνάρτησης, αφού αυτή παρείχε την βέλτιστη ακρίβεια R^2=0,99. Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή της γραμμικής και της λογαριθμικής συνάρτησης προέκυψαν με μικρότερη ακρίβεια R^2=0,88. Τα αποτελέσματα της εφαρμογής της πολυωνυμικής συνάρτησης είναι τα εξής :

ΕΤΗ	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ
1997	0
1998	395
1999	1.565
2000	2.347
2001	4.419
2002	8.192
2003	**11.618**
2004	**16.083**
2005	**21.281**
2006	**27.211**
2007	**33.874**

Πίνακας 6.2.2.1 : Προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες Ε/Κ, με βάση την πολυωνυμική συνάρτηση για την πενταετία 2003-2007.



Διάγραμμα 6.2.2.1 : Προβλεπόμενη συνολική διακίνηση containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003-2007, βάση την υφιστάμενη διακίνηση, των ετών 1997-2002, εφαρμόζοντας την πολυωνυμική συνάρτηση.

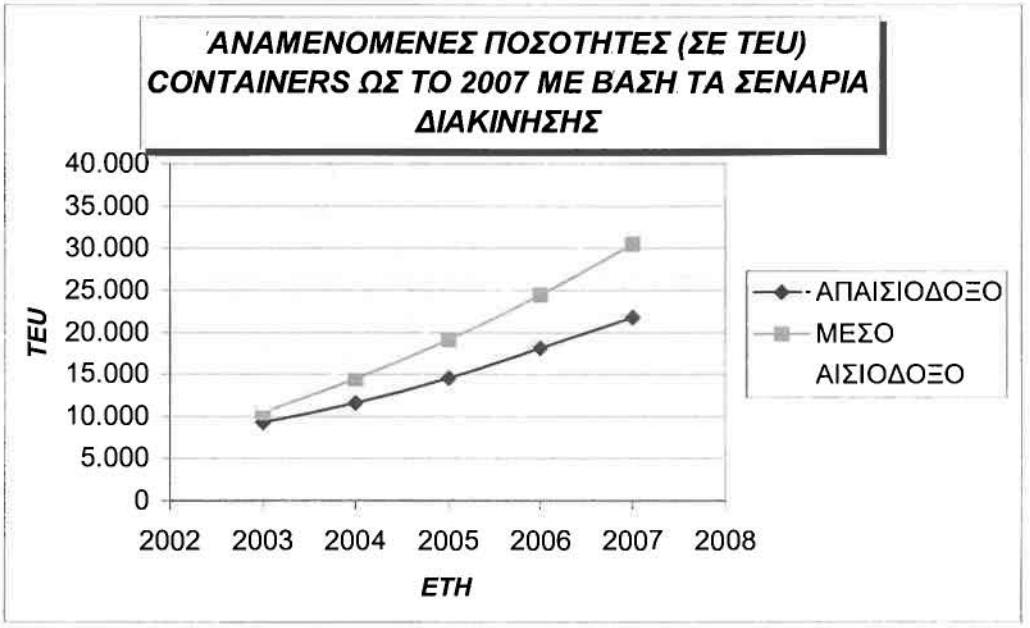
Αναγκαία καθίσταται η προσαρμογή των αποτελεσμάτων των στατιστικών μεθόδων στις πραγματικές συνθήκες (ποιοτική ανάλυση). Μετά από εκτεταμένες συζητήσεις με παράγοντες του λιμανιού, καταστρώθηκαν τα τρία σενάρια εκμετάλλευσης (αισιόδοξο, μέσο, απαισιόδοξο). Η αγορά νέων μηχανημάτων που προβλέπεται εντός της πενταετίας, αντιμετωπίζεται συντηρητικά από την πλευρά του Οργανισμού, ως προς την προσέλκυση μεγάλων ποσοτήτων, προσανατολίζεται περισσότερο βραχυχρόνια στην βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Επίσης η προσοχή επικεντρώνεται στην δημιουργία υποδομής που να μπορεί να εξυπηρετήσει μεγάλες ποσότητες που μελλοντικά θα προσελκύσει ο Οργανισμός από ανταγωνιστικά λιμάνια.. Τα σενάρια που αφορούν την πενταετία δεν λαμβάνουν υπόψη πιθανές νέες συμφωνίες που θα αυξήσουν κατακόρυφα την διακίνηση, βασίζονται στην υπάρχουσα πελατεία και στις δεδομένες συμφωνίες και η διακύμανσή τους οφείλεται σε πιθανές διακοπές συνεργασίας, κλείσιμο εργοστασίων, μείωση διακινηθέντων ποσοτήτων από πελάτες.

Φανερό λοιπόν είναι ότι ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου από τη μία πλευρά προσπαθεί να εξασφαλίσει την βιωσιμότητα του, θεωρώντας ότι θα επικρατήσουν οι δυσμενέστερες συνθήκες στην αγορά, και από την άλλη επενδύει σε έργα και αγορές που είναι απαραίτητα για εξυπηρέτηση ποσοτήτων μεγαλύτερων των προσδοκιών του, βελτιώνοντας παράλληλα την υποδομή και τις υπηρεσίες του.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω λογικά οι προβλεπόμενες ποσότητες του αισιόδοξου σεναρίου διακίνησης ταυτίζονται με τις ποσότητες που προκύπτουν από την χρήση της πολυωνυμικής συνάρτησης, δηλαδή στο τέλος της πενταετίας αναμένονται περίπου 34.000 TEU. Με βάση το μέσο σενάριο αναμένονται την ίδια χρονιά γύρω στις 30.000 TEU, θεωρώντας ότι οι απώλειες των σημερινών πελατών θα είναι περιορισμένες και ότι οι ποσότητες που αυτοί μεταφέρουν θα είναι ελάχιστα μειωμένες. Για τον προσδιορισμό των αναμενόμενων ποσοτήτων ελήφθη ποσοστό ετήσιας αύξησης 25% έναντι της προηγούμενης χρονιάς. Τέλος με βάση το απαισιόδοξο σενάριο οι αναμενόμενες ποσότητες για το 2007 θα κυμαίνονται γύρω στις 22.000 TEU , θεωρώντας ότι θα υπάρξουν σημαντικές απώλειες πελατών και σημαντική μείωση των διακινηθέντων ποσοτήτων. Ο υπολογισμός των αναμενόμενων ποσοτήτων προσδιορίσθηκαν ως το 90% των αναμενόμενων ποσοτήτων βάση το αισιόδοξο σενάριο διακίνησης. Οι προβλέψεις αυτές φαίνονται παρακάτω :

	ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ
ΕΤΟΣ	TEU	TEU	TEU
2003	9.295	10.456	11.618
2004	11.619	14.475	16.083
2005	14.524	19.153	21.281
2006	18.152	24.490	27.211
2007	21.785	30.486	33.874

Πίνακας 6.2.2.2 : Προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες για τα έτη 2003-2007, με βάση τα σενάρια εκμετάλλευσης.



Διάγραμμα 6.2.2.2 :Προβλεπόμενη διακίνηση containers στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003-2007, με βάση τα τρία σενάρια διακίνησης (αισιόδοξο, μέσο, απαισιόδοξο)

Σύμφωνα με τα σενάρια αυτά προκύπτουν τα εξής ποσοστά αύξησης ως προς τις ποσότητες του 2002 :

	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΕΜΑΧΙΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ 2002		
ΕΤΟΣ	ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ
2003	113%	128%	142%
2004	142%	177%	196%
2005	177%	234%	260%
2006	222%	299%	332%
2007	266%	372%	414%

Πίνακας 6.2.2.3 : Ποσοστό αύξησης προβλεπόμενων διακινούμενων ποσοτήτων με βάση τα σενάρια διακίνησης συγκριτικά με τις ποσότητες του 2002.

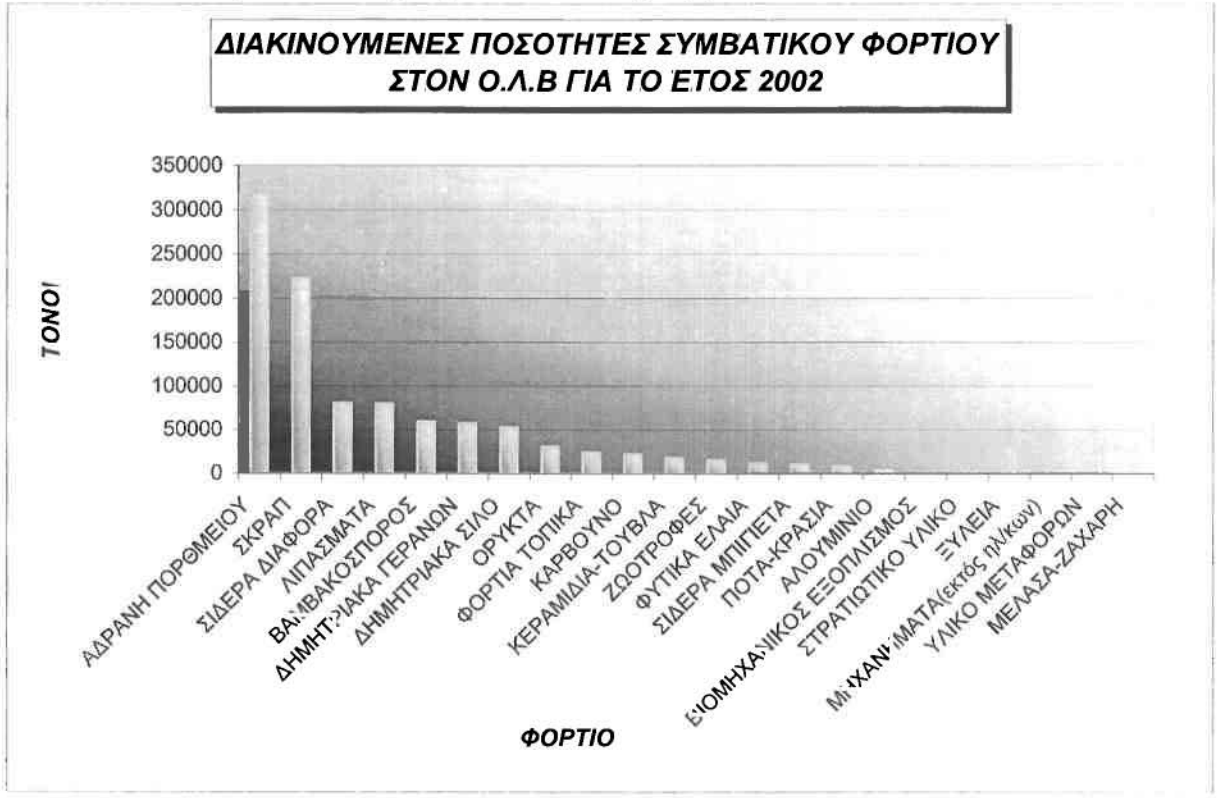
6.3 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η διακίνηση συμβατικού φορτίου στο λιμάνι του Βόλου, προϋπάρχει της διακίνησης Ε/Κ. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τις διακινούμενες ποσότητες συμβατικού φορτίου στον Ο.Λ.Β. για το έτος 2002:

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002	
ΦΟΡΤΙΟ	**ΠΟΣΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ)**
ΦΟΡΤΙΑ ΤΟΠΙΚΑ	23.993
ΣΤΑΡΙΑ-ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑ ΓΕΡΑΝΩΝ	57.504
ΣΤΑΡΙΑ-ΚΑΛΑΜΠΟΚΙΑ ΣΙΛΟ	52.673
ΜΕΛΑΣΑ-ΖΑΧΑΡΗ	0
ΖΩΟΤΡΟΦΕΣ	15.457
ΠΟΤΑ-ΚΡΑΣΙΑ	8.100
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	59.293
ΞΥΛΕΙΑ	758
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	79.815
ΟΡΥΚΤΑ	31.202
ΣΚΡΑΠ	222.413
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	21.876
ΦΥΤΙΚΑ ΕΛΑΙΑ	11.681
ΚΕΡΑΜΙΔΙΑ-ΤΟΥΒΛΑ	17.934
ΣΙΔΕΡΑ ΔΙΑΦΟΡΑ	80.460
ΣΙΔΕΡΑ ΜΠΙΓΙΕΤΑ	10.200
ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	3.896
ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ(εκτός ηλ/κων)	0
ΥΛΙΚΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	0
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	1.100
ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	1.021
ΠΟΡΘΜΕΙΟ	**ΠΟΣΟΤΗΤΑ (ΤΟΝΟΙ)**
ΑΜΜΟΣ	216.410
ΧΑΛΙΚΙ	43.100
ΤΟΥΒΛΑ	56.124
ΠΕΡΛΙΤΗΣ	1.400
ΕΛΑΦΡΟΠΕΤΡΑ	800
ΣΥΝΟΛΟ	**1.017.210**

Πίνακας 6.3.1 : Διακίνηση φορτίων στον Ο.Λ.Β. για το έτος 2002.

Τα παραπάνω φαίνονται γραφικά στο διάγραμμα που ακολουθεί :



Διάγραμμα 6.3.1 : Διακίνηση φορτίων στον Ο.Λ.Β. για το έτος 2002 κατά φθίνουσα σειρά.

Παρατηρούμε ότι τις μεγαλύτερες διακινούμενες ποσότητες παρουσιάζουν το σκραπ και η άμμος πορθμείου. Ακολουθούν τα διάφορα σίδερα, τα λιπάσματα, ο βαμβακόσπορος και τα δημητριακά.

Για τη δημιουργία των σεναρίων εκμετάλλευσης χρησιμοποιήθηκαν εφτά από τις παραπάνω κατηγορίες φορτίων. Κριτήρια των επιλογών αυτών, τα οποία αναφέρονται εκτενέστερα στην ανάλυση κάθε είδους, είναι η σημαντικά αυξητική τάση που παρουσιάζουν κάποια είδη και η σημαντικότητα της διακινούμενης ποσότητας επί του συνολικού φορτίου.

Τα φορτία που επιλέχθηκαν παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα, μαζί με τις ποσότητές τους και τη σχέση τους με το συνολικό φορτίο :

ΦΟΡΤΙΟ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ 2002 (ΤΟΝΟΙ)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	79.815	7,85%
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	59.293	5,83%
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ	57.504	5,65%
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΣΙΛΟ	52.673	5,18%
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	21.876	2,15%
ΣΚΡΑΠ	222.413	21,87%
ΑΔΡΑΝΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ	317.834	31,25%
ΣΥΝΟΛΟ	**811.408**	**79,77%**

Πίνακας 6.3.2 : Ποσότητες επιλεγμένων φορτίων για το 2002 και ποσοστό των ποσοτήτων αυτών επί του συνόλου των διακινούμενων ποσοτήτων.

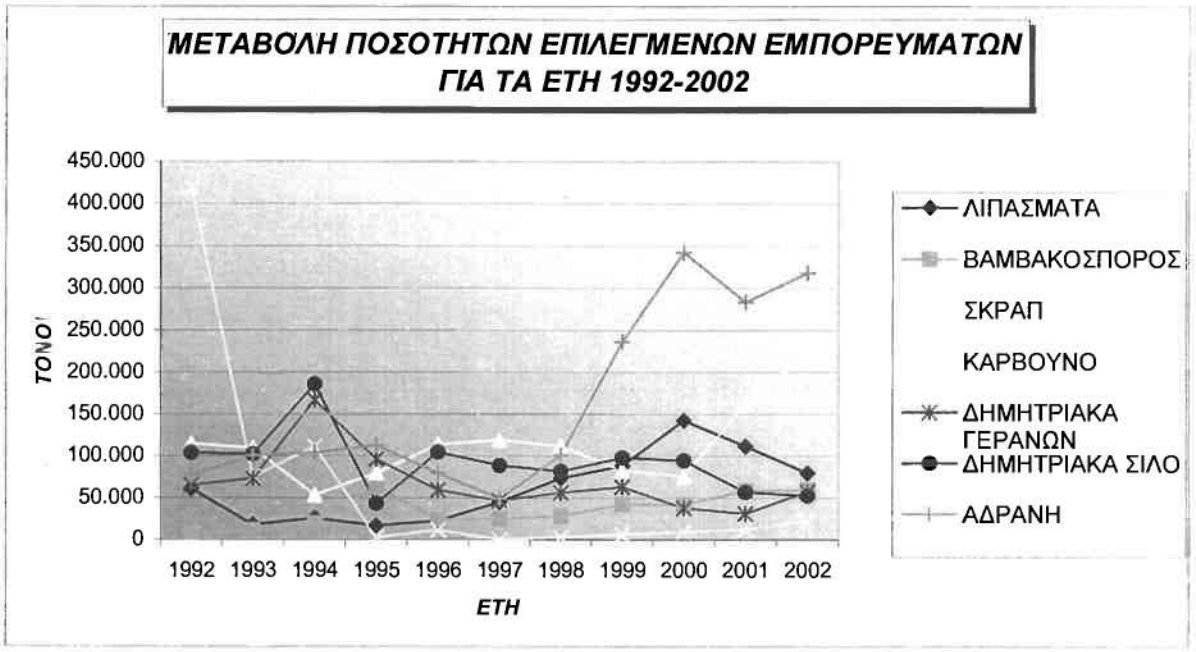
Όπως γίνεται φανερό, τα φορτία που επιλέχθηκαν αποτελούν σχεδόν το 80% του συνόλου των διακινούμενων ποσοτήτων για το 2002.

Στο πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε τη διακίνηση των προϊόντων αυτών για τη δεκαετία 1992-2002 :

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΣΕ ΤΟΝΟΥΣ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ						
	ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	ΣΚΡΑΠ	ΚΑΡΒΟΥΝΟ	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΣΙΛΟ	ΑΔΡΑΝΗ
1992	60.870	9.000	114.564	418.114	64.985	103.992	77.460
1993	17.841	11.100	109.051	75.012	73.260	102.209	100.560
1994	25.820	19.965	53.240	111.539	166.615	185.949	104.275
1995	16.680	63.220	79.629	2.600	96.401	43.242	112.945
1996	22.532	24.308	113.476	11.400	59.357	104.685	79.790
1997	45.388	24.801	119.050	0	46.628	88.945	49.630
1998	73.755	28.822	111.394	3.000	56.426	81.873	101.300
1999	88.628	42.372	82.712	6.081	63.174	98.084	236.421
2000	142.685	42.083	75.618	9.614	38.133	94.498	342.370
2001	112.024	58.900	161.996	12.127	31.265	57.191	283.210
2002	79.815	59.293	222.413	21.876	57.504	52.673	317.834

Πίνακας 6.3.3 : Διακίνηση επιλεγμένων προϊόντων για τη δεκαετία 1992-2002.

Τα δεδομένα αυτά παριστάνονται και γραφικά :



Διάγραμμα 6.3.2 : Διακίνηση επιλεγμένων προϊόντων για τη δεκαετία 1992-2002.

Τα διάφορα προϊόντα παρουσιάζουν αυξητική ή μειωτική τάση ανά περιόδους, γεγονός που οφείλεται στην επιρροή διαφόρων παραγόντων. Κατά αναλογία, στη δημιουργία σεναρίων θα ληφθούν υπόψιν οι παράγοντες εκείνοι που, σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β., παρουσιάζουν μεγαλύτερη πιθανότητα να εμφανιστούν στην εξεταζόμενη πενταετία (2003-2007).

Επίσης, για τη δημιουργία των σεναρίων των μελλοντικών ποσοτήτων για το κάθε φορτίο, θεωρήθηκαν οι εξής παραδοχές :

- Υπάρχει περίπτωση για κάποια προϊόντα λόγω υπερβολικά ευνοϊκών ή δυσμενών συνθηκών, να μην υπάρχουν αντίστοιχα απαισιόδοξα ή αισιόδοξα σενάρια.
- Τα συντηρητικά σενάρια προκύπτουν από ετήσια μείωση κατά 3% των αισιόδοξων σεναρίων ή 3% αύξηση των απαισιόδοξων, ανάλογα με το ποια περίπτωση έχει περισσότερες πιθανότητες να συμβεί.
- Ο ρυθμός μεταβολής / έτος κάθε φορτίου δόθηκε από τον Ο.Λ.Β.
- Οι μελλοντικά διακινούμενες ποσότητες υπολογίστηκαν με τη χρήση του τύπου : $\alpha = \beta * (1 + \nu) \wedge i$, όπου :
  i = έτη (ν = 1,...5 για τα έτη 2003,...2007 αντίστοιχα)
  α = προβλεπόμενη ποσότητα
  β = ποσότητα έτους βάσης 2002
  ν = ρυθμός μεταβολής / έτος (%)

6.3.1 ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ

Από το διάγραμμα 6.3.2, παρατηρούμε ότι ενώ τα λιπάσματα είχαν αυξητική τάση από το 1992 ως το 2000, παρουσίασαν μειωτική τάση κατά την τελευταία τριετία. Αυτό οφείλεται στο ανταγωνιστικό λιμάνι της Στυλίδας, το οποίο δείχνουν να προτιμούν οι έμποροι λόγω των μειωμένων συνολικών τιμολογίων σε σχέση με τον Ο.Λ.Β. Πιο συγκεκριμένα, έχει χαμηλές τιμές φορτοεκφόρτωσης, επειδή είναι μικρή η τιμολόγηση των λιμενεργατών, κάτι που παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των τελικών τιμολογίων.

Όμως, το λιμάνι της Στυλίδας έχει περιορισμένες δυνατότητες για την εξυπηρέτηση φορτίων, οπότε η πλεονάζουσα ποσότητα θα διακινηθεί μέσω Ο.Λ.Β.. Ακόμη, ο Ο.Λ.Β έχει εισηγηθεί να λειτουργήσει σωστά το λιμάνι αυτό, γεγονός όμως που θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της τιμολόγησής του.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, διαμορφώθηκαν τα εξής σενάρια για ποσότητες λιπασμάτων για τα έτη 2003 – 2007 :

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε από το 2003 μέχρι το 2007 ρυθμός αύξησης 5% / έτος της ποσότητας του 2002 :

Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Τα απαισιόδοξα σενάρια, δηλαδή η μελλοντική μείωση της διακινούμενης ποσότητας λιπασμάτων έχει μικρή πιθανότητα να συμβεί και θα οφείλεται σε μείωση της γεωργικής

παραγωγής (π.χ. θεομηνίες κτλ.). Θεωρήθηκε από 2003 - 2007 ρυθμός μείωσης 2%/ έτος της ποσότητας του 2002:

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Το συντηρητικό σενάριο τείνει να πλησιάσει περισσότερο τις τιμές του αισιόδοξου σεναρίου. Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω μείωση 3% / έτος των ποσοτήτων του αισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ	ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ
2002	79.815	79.815	79.815
2003	83.806	81.292	78.219
2004	87.996	85.356	76.654
2005	92.396	89.624	75.121
2006	97.016	94.105	73.619
2007	101.866	98.810	72.146

Πίνακας 6.3.1.1 : Σενάρια διακινούμενης ποσότητας λιπασμάτων στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 - 2007

6.3.2 ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ

Από το διάγραμμα 6.3.2, παρατηρούμε ότι οι διακινούμενες ποσότητες δημητριακών στον Ο.Λ.Β. διαρκώς αυξομειώνονται, γεγονός που οφείλεται κυρίως στις καιρικές συνθήκες. Η μελλοντική τάση όμως είναι ευοίωνη, για τους εξής λόγους :

- Δημιουργήθηκαν νέοι τρόποι παραγωγής σίτου
- Αύξηση προϊόντων που έχουν σχέση με χρήση δημητριακών
- Ολοκλήρωση κατασκευής νέων αποθηκών στον Ο.Λ.Β. συνολικού εμβαδού 5 στρεμμάτων (διπλασιασμός αποθηκευτικού χώρου).
- Αναμένεται από το 2005 να καταργηθούν οι επιδοτήσεις της ΕΕ για τα βαμβάκια, άρα οι γεωργοί θα στραφούν στην καλλιέργεια δημητριακών.

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Για τη δημιουργία του αισιόδοξου σεναρίου θεωρήθηκε από 2003 - 2004 10% αύξηση /έτος της ποσότητας του 2002 και στη συνέχεια αύξηση 20% / έτος της ποσότητας του 2004.

Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Δεν υπάρχει απαισιόδοξο σενάριο.

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω μείωση 3% / έτος του αισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ
2002	57.504	57.504
2003	63.254	61.357
2004	69.580	67.492
2005	99.367	96.386
2006	119.240	115.663
2007	143.088	138.796

Πίνακας 6.3.2.1.α : Σενάρια διακινούμενης ποσότητας δημητριακών γερανών στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 – 2007

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ
2002	52.673	52.673
2003	57.940	56.202
2004	63.734	61.822
2005	91.019	88.288
2006	109.223	105.946
2007	131.067	127.135

Πίνακας 6.3.2.1.β : Σενάρια διακινούμενης ποσότητας δημητριακών σιλό στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 - 2007

6.3.3 ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ

Ο βαμβακόσπορος είναι ανάλογος της παραγωγής βαμβακιού, του οποίου η ποσότητα θα μειωθεί μελλοντικά για τους λόγους που αναπτύχθηκαν στην ενότητα 4.2. Συνεπώς, δεν υπάρχουν προοπτικές αύξησης της διακινούμενης ποσότητας βαμβακόσπορου στον Ο.Λ.Β.

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Δεν υπάρχει αισιόδοξο σενάριο.

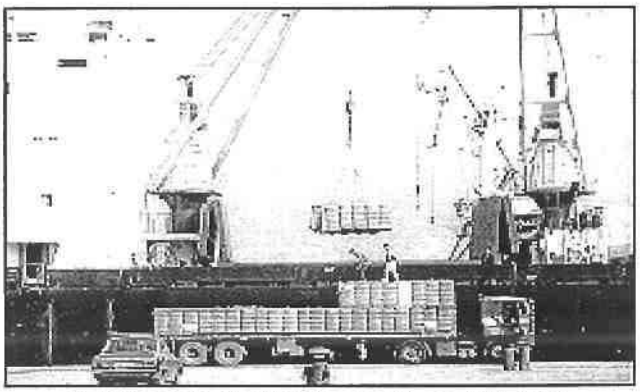
Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Οι ποσότητες του απαισιόδοξου σενάριο μειώνονται ανάλογα με το ρυθμό αύξησης των ποσοτήτων δημητριακών, δηλαδή μείωση 10% / έτος από 2003 – 2004 της ποσότητας του 2002 και στη συνέχεια μείωση 20% / έτος της ποσότητας του 2004.

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω αύξηση 3% / έτος των ποσοτήτων του απαισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΜΕΣΟ	ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ
2002	59.293	59.293
2003	54.965	53.364
2004	49.468	48.027
2005	31.269	30.358
2006	25.015	24.286
2007	20.012	19.429

Πίνακας 6.3.1.3: Σενάρια διακινούμενης ποσότητας βαμβακόσπορου στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 - 2007



Εκφόρτωση βαμβακόσπορου στον Ο.Λ.Β.

6.3.4 ΣΚΡΑΠ

Το σκραπ αποτελεί τη μοναδική πρώτη ύλη που χρησιμοποιεί η ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ Α.Ε. και πρόκειται για σταθερή πηγή που κρατά το μονοπώλιο της παραγωγής σιδήρου στη Θεσσαλία. Ταυτόχρονα, έχει δρομολογηθεί και η χρήση νέου φούρνου από τη βιομηχανία, ο οποίος θα μπορεί να επεξεργάζεται έως και 1.000 τόνους / ημέρα. Ακόμη, η ζήτηση σε σίδηρο διαρκώς ανεβαίνει, λόγω της αύξησης της οικοδομικής δραστηριότητας γενικότερα.

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Για τη δημιουργία του αισιόδοξου σεναρίου θεωρήθηκε από το 2003 - 2007 ρυθμός αύξησης 10% / έτος της ποσότητας του 2002 :

Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Δεν υπάρχει απαισιόδοξο σενάριο.

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω μείωση 3% / έτος των ποσοτήτων του αισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ
2002	222.413	222.413
2003	244.654	237.315
2004	269.120	261.046
2005	296.032	287.151
2006	325.635	315.866
2007	358.198	347.452

Πίνακας 6.3.4.1: Σενάρια διακινούμενης ποσότητας σκραπ στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 - 2007

6.3.5 ΚΑΡΒΟΥΝΟ

Από το διάγραμμα 6.2.2.1, παρατηρούμε ότι το κάρβουνο από το 1995 και μετά παρουσιάζει αυξητική τάση. Αυτό οφείλεται στην αύξηση της χρήσης των υποπροϊόντων του, όπως το πετ-κωκ, από τις βιομηχανίες. Η ΑΓΕΤ για παράδειγμα, έχει στραφεί στη χρήση πετ-κωκ. Το γεγονός αυτό οφείλεται και στο ότι δεν ήταν μέχρι στιγμής επιτυχής η χρήση του φυσικού αερίου από τις βιομηχανίες. Συμπεραίνουμε λοιπόν, πως μόνο αύξηση της διακινούμενης ποσότητας κάρβουνου θα παρουσιαστεί στο μέλλον και μάλιστα αναμένεται απότομη αύξηση για το επόμενο έτος:

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Για τη δημιουργία του αισιόδοξου σεναρίου θεωρήθηκε αύξηση της ποσότητας του 2002 κατά 25% μέχρι το 2003 και στη συνέχεια αύξηση 10% / έτος από 2004 – 2007 της ποσότητας του 2003:

Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Δεν υπάρχει απαισιόδοξο σενάριο.

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω μείωση 3% / έτος των ποσοτήτων του αισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ
2002	21.876	21.876
2003	27.345	26.525
2004	34.181	33.156
2005	42.727	41.445
2006	53.408	51.806
2007	66.760	64.757

Πίνακας 6.3.5.1: Σενάρια διακινούμενης ποσότητας κάρβουνου στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 - 2007

6.3.6 ΑΔΡΑΝΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ

Μετά την κατάργηση της λειτουργίας των λατομείων στα νησιά, όλα τα αδρανή μεταφέρονται σ' αυτά μέσω ξηράς. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τη αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας στα νησιά, οδηγεί στη συνεχώς αυξανόμενη διακίνηση αδρανών υλικών.

Α) ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Για τη δημιουργία του αισιόδοξου σεναρίου, θεωρήθηκε από το 2003 - 2007 ρυθμός αύξησης 20% / έτος της ποσότητας του 2002 :

Β) ΑΠΑΙΣΙΟΔΟΞΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Δεν υπάρχει απαισιόδοξο σενάριο.

Γ) ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ : Θεωρήθηκε λοιπόν όπως αναφέρθηκε πιο πάνω μείωση 3% / έτος των ποσοτήτων του αισιόδοξου σεναρίου.

Τα αποτελέσματα των σεναρίων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	ΑΙΣΙΟΔΟΞΟ	ΜΕΣΟ
2002	317.834	317.834
2003	381.401	369.959
2004	457.681	443.951
2005	549.217	532.741
2006	659.061	639.289
2007	790.873	767.147

Πίνακας 6.3.6.1: Σενάρια διακινούμενης ποσότητας αδρανών στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003 – 2007

6.4 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η επιβατική κίνηση και αντίστοιχα οι προβλέψεις που ακολουθούν περιλαμβάνουν τους εξής τομείς :

- Επιβάτες Ε.Γ.-Ο.Γ. & F/D
- Επιβάτες κρουαζιερόπλοιων
- Τροχοφόρα
- Αριθμός πλοίων

6.4.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ. & F/D ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

Στο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής της χώρας – Ελλάδα 2010, έγιναν προβλέψεις για τις προοπτικές τις συγκοινωνιακής κίνησης στο λιμάνι του Βόλου μέχρι το έτος 2010 με έτος βάση το 1988. Οι προβλέψεις κίνησης αυτές φαίνονται στον Πίνακα 3.6.

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
1988	321.357
1999	495.000
2010	765.000

Πίνακας 6.4.1.1 : Προβλέψεις για την επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Βόλου, σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής της χώρας 2010.

Για τα έτη 1998-2002, σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Λιμένα Βόλου, παρατηρήθηκαν συνολικά οι εξής διακινήσεις επιβατών (επιβάτες Ε.Γ.-Ο.Γ.- F/D & επιβάτες κρουαζιερόπλοιων) και ο εξής ετήσιος ρυθμός μεταβολής επιβατικής κίνησης :

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ Ε.Γ.-Ο.Γ.& F/D ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
1998	360.473	1,45%
1999	376.319	4,4%
2000	394.263	4,77%
2001	393.299	-0,24%
2002	432.302	9,92%

Πίνακας 6.4..1.2 : Αριθμός επιβατών & ετήσιος μέσος ρυθμός μεταβολής επιβατικής κίνησης που σημειώθηκαν τα έτη 1998-2002.

Όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία για το έτος 1999 ο αριθμός των επιβατών τελικά κυμάνθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα από τα προβλεπόμενα, ενώ είχε προβλεφτεί μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής για τα έτη 1988-1999, +4%, στην πραγματικότητα σημειώθηκε μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής +1,45%.

Όσο για τις προβλέψεις για το έτος 2010 θεωρούν μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής +4% για τα έτη 1999-2010. Το έτος 2000 σημειώθηκε ρυθμός +4,77% έναντι του έτους 1999, το έτος 2001 –0.24% έναντι του έτους 2000 και τέλος το έτος 2002 έναντι του έτους 2001 ρυθμός μεταβολής επιβατικής κίνησης +9,92%, επομένως το 4% κρίνεται αρκετά ρεαλιστικό ποσοστό αύξησης κατά μέσο όρο, με έντονες όμως δαικυμάνσεις.

Για τα έτη 1998-2002, σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του Λιμένα Βόλου, από τους πίνακες 3.2.1.2.5 και 3.2.1.3.2 και 3.2.1.3.2 προκύπτει αντίστοιχα η μέση τιμή του μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής των επιβατών Ε.Γ.-Ο.Γ.- F/D **0,75%** και των επιβατών κρουαζιερόπλοιων **55%**, με βάση τους οποίους προβλέπουμε την διακίνηση της επόμενης πενταετίας 2003-2007.

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ
	ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ		
	0,75%	55%	22%
2002	356.669	75.633	432.302
2003	383.419	117.231	500.650
2004	412.176	181.708	593.884
2005	443.089	281.648	724.737
2006	476.320	436.554	912.874
2007	512.044	676.659	1.188.703

Πίνακας 6.4.1.3 : Προβλέψεις για την επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007



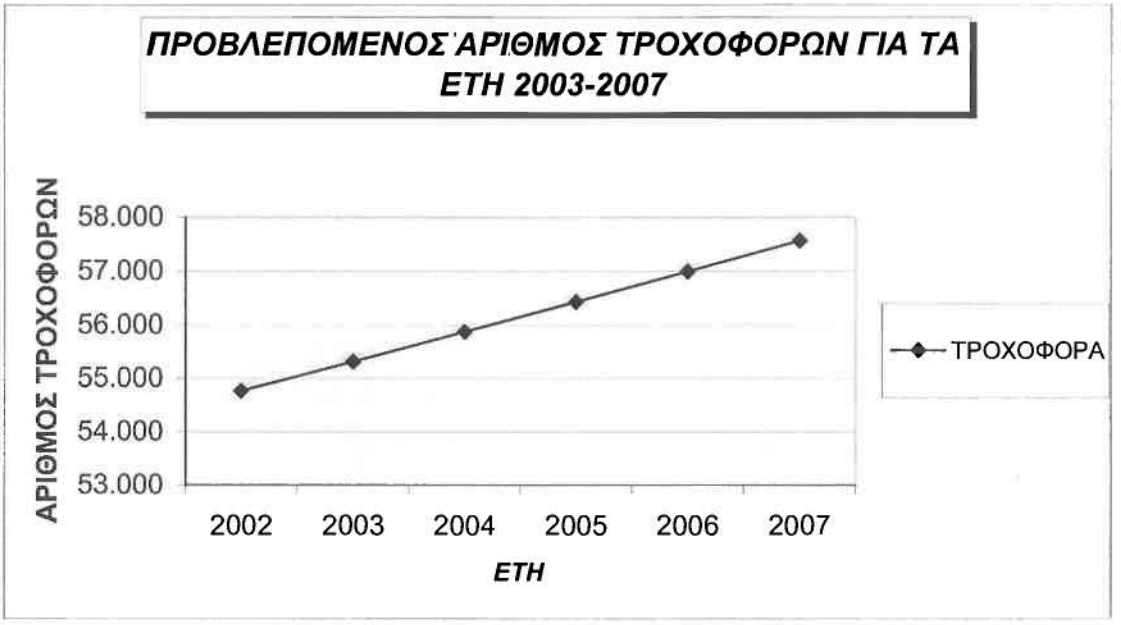
Διάγραμμα 6.4.1.1 : Προβλέψεις για την επιβατική κίνηση στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007.

6.4.2 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ

Στον πίνακα 3.2.1.4.1 υπολογίστηκε, με βάση τα στατιστικά στοιχεία της πενταετίας 1997-2002, μέσος ετήσιο ρυθμός μεταβολής του αριθμού των τροχοφόρων ίσος με 1%. Με βάση αυτόν προβλέπουμε τους ακόλουθους αριθμούς τροχοφόρων για την πενταετία 2003-2007 :

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ
2002	54.769
2003	55.317
2004	55.870
2005	56.429
2006	56.993
2007	57.563

Πίνακας 6.4.2.1 : Προβλέψεις αριθμού τροχοφόρων στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007



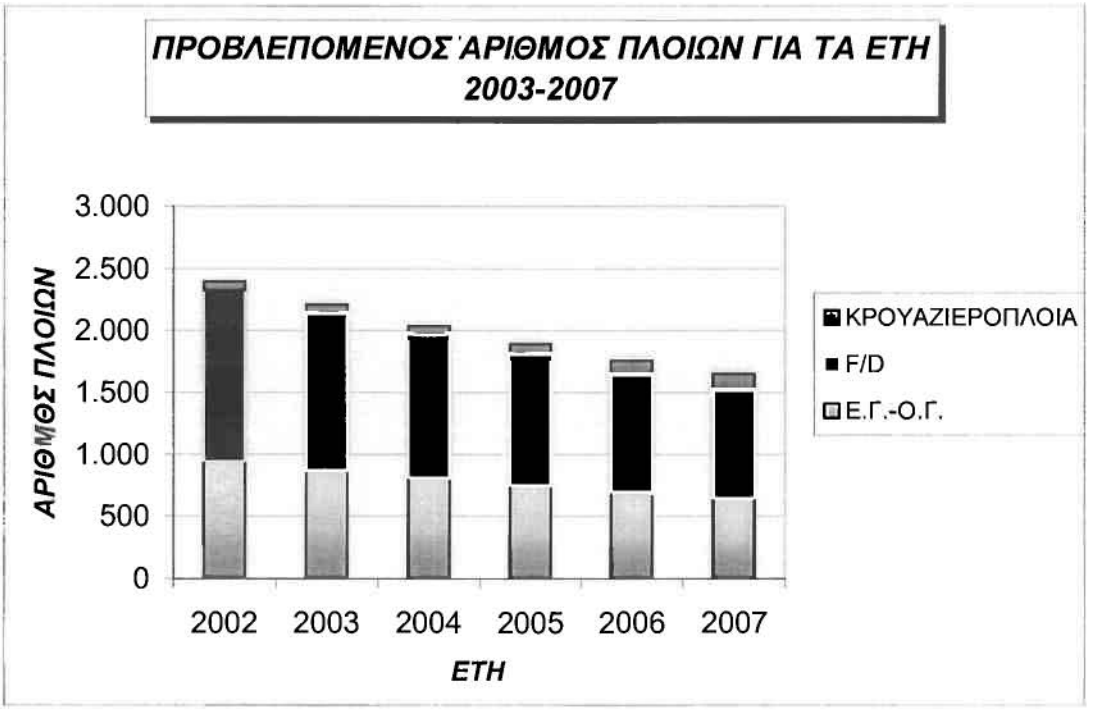
Διάγραμμα 6.4.2.1 : Προβλέψεις αριθμού τροχοφόρων στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007.

6.4.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΑΡΙΘΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της τελευταίας πενταετίας παρατηρείται μείωση στον αριθμό των πλοίων Ε.Γ.-Ο.Γ. και στον αριθμό των υδροπτέρυγων F/D, ενώ αύξηση παρατηρείται στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων. Πιο συγκεκριμένα ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής του αριθμού των πλοίων Ε.Γ.-Ο.Γ. είναι –7%, των δελφινιών F/D –10% και του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων 18%. Με βάση τους παραπάνω ετήσιους ρυθμούς μεταβολής προβλέπουμε τον αριθμό των πλοίων για την επόμενη πενταετία, όπως φαίνεται παρακάτω:

ΕΤΟΣ	Ε.Γ.-Ο.Γ.	F/D	ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΜΕΣΟΣ ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ			
	-7%	-10%	18%	-8%
2002	941	1.381	72	2.394
2003	873	1.248	85	2.207
2004	810	1.129	101	2.040
2005	752	1.020	119	1.891
2006	698	922	141	1.761
2007	648	834	166	1.648

Πίνακας 6.4.3.1 : Προβλέψεις αριθμού πλοίων στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007.



Διάγραμμα 6.4.2.1 : Προβλέψεις αριθμού πλοίων στο λιμάνι του Βόλου για τα έτη 2003-2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

7.1 ΓΕΝΙΚΑ

Με τον όρο τιμολογιακή πολιτική λιμένα, εννοούμε την πολιτική με την οποία το λιμάνι επιβάλλει και εισπράττει τα τέλη του. Η στρατηγική αλλά και η τακτική επιδίωξη της ιδιωτικής εκμετάλλευσης των λιμανιών είναι κύρια η μεγιστοποίηση του κέρδους, ανεξάρτητα από τα μέσα με τα οποία επιδιώκεται, όπως η αύξηση του μεριδίου της υφιστάμενης αγοράς, επέκταση σε νέες αγορές κτλ.

Η τιμολογιακή πολιτική κάθε λιμενικής επιχείρησης είναι ίσως το κυριότερο εργαλείο του επιχειρησιακού management για την αποτελεσματικότερη επίτευξη των στόχων, αφού είναι ο μηχανισμός που φέρνει σε επαφή την προσφορά με τη ζήτηση των λιμενικών υπηρεσιών.

Η τιμολογιακή πολιτική εφαρμόζεται σε δύο τομείς :

→ Επιβατική κίνηση (επιβάτες, τροχοφόρα, πλοία, λοιπά έξοδα). Η αναπροσαρμογή των τιμολογίων ακολουθεί ετήσια αύξηση 2%, σύμφωνα με την μελέτη :'Διερεύνηση της σκοπιμότητας έργων βελτίωσης του Λιμένα Βόλου.' του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας .

→ Εμπορευματική κίνηση

Η τιμολογιακή πολιτική που θα προταθεί τόσο για τα Ε/Κ όσο και για το συμβατικό φορτίο θα γίνει με σκοπό την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης, αποθήκευσης και ζυγιστικών. Για να παραμείνει ανταγωνιστικό το λιμάνι του Βόλου, θα ληφθεί υπόψη η ισχύουσα για το 2002 τιμολόγηση του πλησιέστερου ανταγωνιστικού λιμένος που είναι ο Ο.Λ.Θ. (Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης) και με βάση αυτές θα γίνει και η αύξηση των τιμών του Ο.Λ.Β.

Για τον προσδιορισμό του κόστους των μηχανημάτων, με βάση το οποίο προσδιορίζουμε τις ελάχιστες τιμές χρέωσης, απαιτείται ο προσδιορισμός των εξόδων που προκύπτουν από την διακίνηση του υπό εξέταση προϊόντος. Τα έξοδα αυτά αφορούν :

- την απασχόληση του συνεργείου (χειριστές, βοηθοί χειριστών),
- τα ανταλλακτικά και τις επισκευές για τη συντήρηση των μηχανημάτων,
- την απόσβεση της αγοράς νέων μηχανημάτων,
- τα καύσιμα
- και τα λιπαντικά για το έτος 2002.

Η μεθοδολογία υπολογισμού που εφαρμόζεται παρακάτω είναι ακριβώς αυτή που ακολουθείται στον Ο.Λ.Β. και προσδιορίζεται ως εξής:

1) ΔΑΠΑΝΕΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ-ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ

Α) Προσωπικό συνεργείου : 400.000 Euro/έτος
Β) Ανταλλακτικά συνήθη καθ'έτος : 50.000 Euro
Γ) Επισκευές από εξωτερικά συνεργεία συνήθη καθ'έτος : 30.000 Euro
Σύνολο Ετήσιων Δαπανών : 480.000 Euro
Σύνολο Μηνιαίων Δαπανών : 40.000 Euro

Θεωρούμε ότι έχουμε 22 εργάσιμες μέρες ανά μήνα και 7,5 ώρες απασχόλησης την ημέρα, επομένως προκύπτουν 165 εργάσιμες ώρες τον μήνα. Έτσι έχουμε :
Κόστος Ώρας Συνεργείου : 40.000 Euro / 165 ώρες = 242,42 Euro/ώρα

Για τον προσδιορισμό της δαπάνης συντήρησης και επισκευής του κάθε χρησιμοποιούμενου μηχανήματος απαραίτητος είναι ο προσδιορισμός ορισμένων χαρακτηριστικών του. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται τα στοιχεία αυτά για όλα τα μηχανήματα που διαθέτει αυτή την στιγμή ο Ο.Λ.Β.

		(PL) ΙΣΧΥΣ	ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ/ ΜΗΧΑΝΗΜΑ	ΟΜΟΙΑ ΜΗΧ/ΤΑ	ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ/ ΕΙΔΟΣ ΜΗΧ/ΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΜΗΧ/ΜΑ	ΔΑΠΑΝΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΣ & ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΜΗΧ/ΤΟΣ
α/α	ΜΗΧΑΝΗΜΑ	(HP)	ΑΤΟΜΑ	ΤΕΜΑΧΙΑ	ΑΤΟΜΑ	%	Euro/h λειτουργίας
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	clark ικανότητας εώς 2,5 t	50	1,00	6	6,00	0,71	**1,71**
2	clark ικανότητας 3-4 t	70	1,50	4	6,00	1,06	**2,57**
3	clark ικανότητας 6t	115	2,00	2	4,00	1,41	**3,43**
4	clark ικανότητας 15 t	173	3,00	1	3,00	2,12	**5,14**
5	clark ικανότητας 45 t	320	5,00	1	5,00	3,53	**8,57**
6	Εκσκαφέας	126	4,00	1	4,00	2,83	**6,85**
7	Γερανοί 4-8t (Rapier	57	1,50	3	4,50	1,06	**2,57**
8	Γερανός 35t (Jones)	90	3,00	1	3,00	2,12	**5,14**
9	Όχημα μεταφοράς Ε/Κ	290	6,00	1	6,00	4,24	**10,28**
10	Γερανός αυτοκίνητος 140t (Zerberr)	430	10,00	1	10,00	7,07	**17,13**
11	Ηλεκτροκίνητοι γερανοί 6-8t	200	8,00	6	48,00	5,65	**13,71**
12	Ηλεκτροκίνητοι γερανοί 16-27t	420	12,00	2	24,00	8,48	**20,56**
13	Ηλεκτροκίνητος γερανός 32-40t	700	18,00	1	18,00	12,72	**30,84**

Πίνακας 7.1.1 : Υπολογισμός δαπανών συντηρήσεως & επισκευών των μηχανημάτων που διέθετε ο Ο.Λ.Β. ως και το έτος 2002.

2) ΛΟΙΠΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Α) Ετήσιες Αποδοχές Χειριστού (για όλα τα μηχανήματα) : 30.000 Euro
Μηνιαίες Αποδοχές Χειριστού : 2.500 Euro
Κόστος Ώρας Χειριστού : **15,15 Euro**

Επίσης θεωρούμε ότι οι αποδοχές του βοηθού χειριστού ανέρχονται στο 20% των αποδοχών του χειριστού δηλ ισούνται με :

Κόστος Ώρας Βοηθού Χειριστού : 0,20*15,15 Euro = **3 Euro**

Β) Καύσιμα : **0,70 Euro/lt**

Γ) Λιπαντικά : **3 Euro/lt**

Δ) Ηλ.Ενέργεια : **0,11 Euro/Kwh**

Για την μετατροπή των δαπανών αυτών ανά ώρα απαραίτητος είναι ο προσδιορισμός του μηχανήματος που χρησιμοποιείται για την διακίνηση του εκάστοτε προϊόντος. Ακολουθεί γενική αναφορά των τύπων που χρησιμοποιούνται για την μετατροπή των δαπανών ανά ώρα και στις επόμενες παραγράφους αναφέρονται οι εφαρμογές και τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής για τα containers και για τα φορτία που παρουσιάζουν ιδιαίτερες ποσοτικές διακυμάνσεις κατά την διάρκεια της πενταετίας 1997-2002 και με τα οποία έχουμε ασχοληθεί και παραπάνω.

ΚΑΥΣΙΜΑ

Υπολογίζουμε τον συντελεστή *Κ1=0,75*0,18(Kg/Hp/h)/0,85(kg/lt)*P1,* όπου P1 είναι η ισχύς του εκάστοτε μηχανήματος. Προκύπτει :

K1=0,156*P1 (lt/h)

ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

Υπολογίζουμε τον συντελεστή : **Λ1=0,10*K1=0,0156*P1 (kgr/h)**

*(Οι παραπάνω συντελεστές έχουν δοθεί από τον Ο.Λ.Β.)

Τέλος πρέπει να συμπεριλάβουμε στα συνολικά έξοδα την απόσβεση του χρησιμοποιούμενου μηχανήματος για τα 12 πρώτα χρόνια χρήσης του και η οποία λαμβάνεται ίση με το 8% της δαπάνης κτήσης δια τις συνολικές ώρες χρήσης ανά έτος. Στην περίπτωση λοιπόν της γερανογέφυρας η οποία θεωρούμε ότι θα χρησιμοποιηθεί από το 2005 και μετά, μόνο για την διακίνηση containers, οι ώρες χρήσης υπολογίζονται λαμβάνοντας υπόψη τις ποσότητες που αυτή κατά μέσο όρο εξυπηρετεί ανά ώρα και ανάγοντας τις στις προβλεπόμενες ετήσιες ποσότητες.

Τα συνολικά έξοδα λοιπόν περιλαμβάνουν τα έξοδα του χειριστού και του βοηθού του, τις δαπάνες για τα λιπαντικά και τα καύσιμα, τα έξοδα για την συντήρηση και τις αποσκευές και τέλος την απόσβεση για τη αγορά του μηχανήματος. Υπολογίζονται πολλαπλασιάζοντας την

ποσότητα της κάθε κατηγορίας π.χ. των αριθμό των βοηθών χειριστού με τις ωριαίες αποδοχές τους.

	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΚΟΣΤΟΣ /(h/ΜΟΝΑΔΑ)	ΚΟΣΤΟΣ / h
1) ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	1,00	15,15	15,15
2) ΒΟΗΘΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (ΣΕ w ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ)	0,2	15,15	3,03
3) ΚΑΥΣΙΜΑ	K1	0,7	0,7*K1
4) ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	L1	3	3*L1
5) ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	1,00	Δ1	1*Δ1
6) ΑΠΟΣΒΕΣΗ	1,00	A1	1*A1

Πίνακας 7.1.2 : Υπολογισμός ωριαίων εξόδων για την λειτουργία μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για την διακίνηση προϊόντων στον Ο.Λ.Β.

,όπου Δ1 : η δαπάνη συντήρησης και επισκευών του χρησιμοποιούμενου μηχανήματος ανά ώρα, από πίνακα 6.2.1.2.

και A1 : το 8% της δαπάνης κτήσης του χρησιμοποιούμενου μηχανήματος δια τις εργάσιμες ώρες.

Στη συνέχεια υπολογίζουμε το συνολικό κόστος του μηχανήματος ή των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για την διακίνηση του εκάστοτε προϊόντος (containers και συμβατικό φορτίο) το οποίο είναι απαραίτητο για την εφαρμογή των προτάσεων τιμολογιακής πολιτικής για κάθε φορτίο.

7.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ CONTAINERS

Στις παραγράφους που ακολουθούν υπολογίζεται το κόστος των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για την διακίνηση containers και προτείνεται η χρέωση ανά teu και ανά τεμάχιο.

7.2.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS

Για την φόρτωση ή εκφόρτωση των containers και τη μεταφορά τους στους χώρους αποθήκευσης χρησιμοποιούνται 2 μηχανήματα που χρησιμοποιούνται εδώ και 2 χρόνια, επομένως θα αποσβεστούν στο τέλος του 2013 : ο ηλεκτροκίνητος γερανός 32-40t αξίας 670.000.000 δρχ. ή 2.000.000 € και το όχημα μεταφοράς Ε/Κ αξίας 32.000.000 δρχ. ή 94.000 €. Επίσης απαιτείται η αγορά δύο γερανογεφυρών αξίας 2.000.000.000 δρχ. ή 5.870.000€ έκαστη, αγορά που θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια του 2004, ενώ η χρήση τους θα αρχίσει από το 2005, σύμφωνα με τα σχέδια του Ο.Λ.Β.. Οι γερανογέφυρες θεωρούμε ότι από την στιγμή της αγοράς και της χρησιμοποιήσεώς τους αντικαθιστούν πλήρως τον ηλεκτροκίνητο γερανό.

Για τις γερανογέφυρες ισχύουν :

ΜΗΧΑΝΗΜΑ	ΙΣΧΥΣ HP	ΜΟΝΑΔΙΑΙΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ	ΟΜΟΙΑ ΜΗΧ/ΤΑ (ΤΕΜ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΟΝΑΔΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ% ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΜΗΧ/ΜΑ	ΔΑΠΑΝΗ ΣΥΝΤ/ΣΕΩΣ&ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΜΗΧ.ΤΟΣ (Euro/h)
Γερανογέφυρα	1050	6	2	12	8,86%	21,48 €

Πίνακας 7.2.1.1: Υπολογισμός δαπανών συντηρήσεως & επισκευών της γερανογέφυρας.

Υπολογίζουμε ξεχωριστά το ωριαίο κόστος για κάθε μηχάνημα :

1) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΕΡΑΝΟΥ 32-40t

Για τον υπολογισμό του ωριαίου κόστους υπολογίζουμε τα παρακάτω στοιχεία και συντελεστές :

- Ισχύς Κινητήρα : P1 = 700 Hp
- Ωριαία Απόσβεση : A1 = 160 Euro/h
- Δαπάνη Κτήσεως : 2.000.000 Euro
- Καύσιμα : K1 = 110 Euro/h
- Λιπαντικά : Λ1 = 11 Euro/h

	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΩΡΙΑΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ		
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΧΡΕΩΣΗ/h/ΜΟΝΑΔΑ	ΕΞΟΔΑ/h
ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	1	15,15 €	15,15 €
ΒΟΗΘΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (ΣΕ w ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ)	0,2	15,15 €	3,03 €
ΚΑΥΣΙΜΑ	109	0,70 €	76,44 €
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ (Λ)	11	3,00 €	32,76 €
ΑΠΟΣΒΕΣΗ	1	160 €	160 €
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	1	30,84 €	30,84 €
ΣΥΝΟΛΟ			**318,22 €**

Πίνακας 7.2.1.2: Υπολογισμός ωριαίων εξόδων για την λειτουργία του ηλεκτροκίνητου γερανού 32-40t.

2) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ Ε/Κ

- Ισχύς Κινητήρα : P2 = 700 Hp
- Ωριαία Απόσβεση : A2 = 160 Euro/h
- Δαπάνη Κτήσεως : 94.000 Euro
- Καύσιμα : K2 = 110 Euro/h
- Λιπαντικά : Λ2 = 11 Euro/h

	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΩΡΙΑΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ		
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΧΡΕΩΣΗ /h/ΜΟΝΑΔΑ	ΕΞΟΔΑ/h
ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	1	15,15 €	15,15 €
ΒΟΗΘΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (ΣΕ w ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ)	0,2	15,15 €	3,03 €
ΚΑΥΣΙΜΑ	45	0,70 €	31,67 €
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ (Λ)	5	3,00 €	13,57 €
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	1	10,28 €	10,28 €
ΑΠΟΣΒΕΣΗ	1	7,36 €	7,36 €
ΣΥΝΟΛΟ			**81,06 €**

Πίνακας 7.2.1.3: Υπολογισμός ωριαίων εξόδων για την λειτουργία του οχήματος μεταφοράς Ε/Κ.

3) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΑΣ

- Ισχύς Κινητήρα : P3 = 1050 Hp
- Δαπάνη Κτήσεως : 5.870.000 Euro
- Ωριαία Απόσβεση : A3 = 470 Euro/h
- Καύσιμα : K3 = 164 Euro/h
- Λιπαντικά : Λ3 = 16 Euro/h

	ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΩΡΙΑΙΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ		
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΧΡΕΩΣΗ /h/ΜΟΝΑΔΑ	ΕΞΟΔΑ/h
ΧΕΙΡΙΣΤΗΣ	1	15,15 €	15,15 €
ΒΟΗΘΟΣ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ (ΣΕ w ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ)	0,2	15,15 €	3,03 €
ΚΑΥΣΙΜΑ	164	0,70 €	114,66 €
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ (Λ)	16	3,00 €	49,14 €
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	1	21,48 €	21,48 €
ΑΠΟΣΒΕΣΗ	1	469,60 €	469,60 €
ΣΥΝΟΛΟ			**673,06 €**

Πίνακας 7.2.1.4 : Υπολογισμός ωριαίων εξόδων για την λειτουργία της γερανογέφυρας.

Όπως φαίνεται παραπάνω η χρήση της γερανογέφυρας απαιτεί λιγότερο προσωπικό συγκριτικά με τον ηλεκτροκίνητο γερανό, κατά συνέπεια μειώνονται σημαντικά τα έξοδα που αφορούν το προσωπικό. Όμως τα γενικότερα έξοδα είναι σημαντικά αυξημένα, ιδιαίτερα τα έξοδα για την απόσβεση των δύο μηχανημάτων.

Ακολουθεί γενικός υπολογισμός των συνολικών εξόδων για τα έτη 2002 και 2005 τα οποία θεωρούμε ως έτη βάσεις για τον υπολογισμό των εξόδων στην διάρκεια της πενταετίας, αφού από το 2002 ως το 2004 για την μεταφορά Ε/Κ απαιτείται η χρήση του ηλεκτροκίνητου γερανού 32-40t και του οχήματος μεταφοράς Ε/Κ, ενώ από το 2005 ως το 2007 απαιτείται η χρήση των δύο γερανογεφυρών και του οχήματος μεταφοράς Ε/Κ. Στα υπολογιζόμενα έξοδα δεν λαμβάνεται υπόψη ο πληθωρισμός :

ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ	ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΡΗΣ-ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ	ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ	ΕΞΟΔΑ ΧΕΙΡΙΣΟΥ	ΕΞΟΔΑ ΒΟΗΘΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ CONTAINERS	ΠΡΟΣΑΥΞΗΣΗ ΛΟΓΩ ΗΜΕΡΑΡΓΙΩΝ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΤΛ.	ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ CONTAINERS ΑΝΑ ΩΡΑ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
2002	108,11 €	46,33 €	41,11 €	167,36 €	30,30 €	6,06 €	399,27 €	79,85 €	479,13 €
2005	146,33 €	62,71 €	31,76 €	476,96 €	30,30 €	6,06 €	754,12 €	150,82 €	904,94 €

Πίνακας 7.2.1.5: Υπολογισμός ωριαίων συνολικών εξόδων για την λειτουργία των μηχανημάτων του Ο.Λ.Β. που χρησιμοποιούνται για την διακίνηση containers για τα έτη βάσεις 2003 και 2005.

Για να υπολογίσουμε τις ώρες λειτουργίας των μηχανημάτων σε ετήσια βάση, ανάλογα με τις προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες για καθένα από τα τρία σενάρια διακίνησης, θεωρούμε σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. ότι ο ηλεκτροκίνητος γερανός 32-40t εξυπηρετεί κατά μέσο όρο 14 τεμάχια ανά ώρα ή **18teu/h** από το 2002-2004, ενώ η γερανογέφυρα θα δύναται να εξυπηρετήσει 22 τεμάχια ανά ώρα ή **28 teu/h** από το 2005-2007.

Στα έξοδα αυτά πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν συμπεριλαμβάνονται οι χρεώσεις των λιμενεργατών και των σημειωτών οι οποίες όμως λαμβάνονται υπόψη στην συνέχεια :

ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS						
ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ	ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ 'ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ' ΣΕ TEU	ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΕ ΕΤΗΣΙΑ ΒΑΣΗ	ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ CONTAINERS ΑΝΑ ΩΡΑ	ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ CONTAINERS ΑΝΑ ΕΤΟΣ	ΔΑΠΑΝΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑ TEU	ΔΑΠΑΝΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑ TEU ΑΝΑ TEU ΜΕ ΚΕΡΔΟΣ 25%
2002	8.192	455,11	479,13 €	218.057,39 €	26,62 €	33,26 €
2003	10.456	580,89	479,13 €	278.321,29 €	26,62 €	33,26 €
2004	14.475	804,17	479,13 €	385.300,38 €	26,62 €	33,26 €
2005	19.153	684,04	904,94 €	619.011,28 €	32,32 €	40,41 €
2006	24.490	874,64	904,94 €	791.499,31 €	32,32 €	40,41 €
2007	30.486	1.088,79	904,94 €	985.285,74 €	32,32 €	40,41 €

Πίνακας 7.2.1.6 : Υπολογισμός εξόδων ανά TEU για την λειτουργία των μηχανημάτων του Ο.Λ.Β. που χρησιμοποιούνται για την διακίνηση containers για τα έτη 2003-2007, σύμφωνα με το μέσο σενάριο διακίνησης containers.

Οι παραπάνω χρεώσεις προσαυξάνονται ενδεικτικά κατά 25%, ποσοστό που αποτελεί σύνηθες προσδοκώμενο κέρδος κατά την διακίνηση containers στον Ελλαδικό Χώρο. Όπως όμως προκύπτει οι τιμές αυτές είναι ιδιαίτερα αυξημένες σε σχέση με τις τιμές του 2002 και έτσι η ανάλυση που ακολουθεί στηρίζεται στο οριακό κόστος χωρίς κέρδος αρχικά, ενώ προς το τέλος της πενταετίας αρχίζουμε να συνυπολογίζουμε κέρδος αρκετά μικρότερης τάξεως του 25%.

Για το έτος 2002 με βάση τα ισχύοντα τιμολόγια διαπιστώνουμε ότι ο Ο.Λ.Β. τιμολόγησε, για την ίδια ακριβώς διακίνηση containers και για τις ίδιες φάσεις μεταφοράς τους, με αρκετά χαμηλότερες τιμές από αυτές που προκύπτουν με βάση τα παραπάνω έξοδα. Τα ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. το 2002 είναι ;

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ (ΠΛΟΙΟ-TERMINAL & ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ) ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002			
20'		40'	
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
8,73 €	6,84 €	11,01 €	7,97 €

Πίνακας 7.2.1.7 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για ΚίνησηΕ/Κ πλοίο-terminal & αντίστροφα για το 2002.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ (TERMINAL-ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ & ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ) ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002			
20'		40'	
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
5,87 €	4,40 €	7,34 €	5,28 €

Πίνακας 7.2.1.8 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για κίνηση Ε/Κ από terminal- χερσαία μεταφορικά μέσα & αντίστροφα για το 2002.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002	
1ο 15νθήμερο	2ο 15νθήμερο
0,22 €	0,43 €

Πίνακας 7.2.1.9 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για αποθήκευση Ε/Κ για το 2002.

Σύμφωνα με αυτά τα τιμολόγια, η ενιαία τιμή που προκύπτει για την μεταφορά ενός TEU κατά το έτος 2002, προκύπτει **14,62 Euro/teu** αν αυτό αποθηκεύεται ή **14,31Euro/teu** αν αυτό δεν αποθηκεύεται. Ως *ενιαία τιμή* θεωρείται η συνολική τελική τιμή που περιλαμβάνει τις φάσεις φόρτωση/εκφόρτωση Ε/Κ, μεταφορά με χερσαία μεταφορικά μέσα στον χώρο αποθήκευσης και αποθήκευση ή όχι, ανεξαρτήτου είδους container : εμφόρτου-κενού. Η ενιαία τιμολόγηση που ήδη εφαρμόζεται στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας, οδηγεί κυρίως στην απλοποίηση των τιμολογίων. Η μέθοδος υπολογισμού παρατίθενται αναλυτικά στο Παράρτημα IV.1.

Παρατηρούμε ότι τα υπολογιζόμενα έξοδα ανά TEU, για το έτος 2002, φτάνει τα **26,62 Euro**, (χωρίς αυτή η τιμή να περιλαμβάνει το επιθυμητό κέρδος), δηλαδή παρατηρούμε ότι τα έξοδα υπερβαίνουν κατά 1,82 τα έσοδα ανά διακινούμενο container (1 teu). Επίσης θεωρούμε ότι τα έξοδα αποθήκευσης είναι αμελητέα, αφού τα containers αποθηκεύονται σε υπαίθριους χώρους. Το μικρό κόστος αποθήκευσης φαίνεται άλλωστε από τις ισχύουσες τιμές για αποθήκευση το 2002 στον Ο.Λ.Β. (πίνακας 7.2.1.11)

Για την διαμόρφωση της τελικής συνολικής τιμής χρέωσης πρέπει να προστεθούν οι χρεώσεις του σωματείου λιμενεργατών και σημειωτών. Τα τιμολόγια που αναφέρονται στο έτος 2002 ήδη περιλαμβάνουν το

αναμενόμενο κέρδος, αλλά η τελική τιμή χρέωσης προσαυξάνεται περίπου κατά 82% λόγω χρεώσεων :

- ΙΚΑ : 32,11%
- Άδεια γάμου : 14%
- Δώρο εορτών : 15%
- Άδεια και επίδομα αδείας 15%
- ΚΑΦ : 6%

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι οι χρεώσεις αυτές αναφέρονται σε τεμάχια και όχι σε TEU.

	ΕΠΙΣΗΜΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β	
	ΚΥΤΟΣ-ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ	ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ ΚΥΤΟΣ
ΕΜΦΟΡΤΑ	25,55€	25,55€
ΚΕΝΑ	9,96€	9,96€

Πίνακας 7.2.1.10 : Επίσημα τιμολόγια σωματείου λιμενεργατών στον Ο.Λ.Β. για το 2002.

	ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ	
ΕΜΦΟΡΤΑ	1,67€	1,03€
ΚΕΝΑ	1,67€	1,03€

Πίνακας 7.2.1.11 : Επίσημα τιμολόγια σωματείου σημειωτών στον Ο.Λ.Β για το 2002

Αναγκαία λοιπόν καθίσταται η μετατροπή των αναμενόμενων ποσοτήτων σε τεμάχια, ώστε να είναι συμβατές με τα τιμολόγια των λιμενεργατών και των σημειωτών. Για την μετατροπή των TEU σε τεμάχια χρειάστηκε η εξής μετατροπή :

Ένα 40' container = 2 TEU, ενώ ένα 20' container = 1 TEU

Επίσης για τον υπολογισμό των παραπάνω χρεώσεων, για την μετατροπή των ποσοτήτων από TEU σε τεμάχια, θεωρήσαμε ότι ως το 2007 θα έχουμε την ίδια αναλογία κενών και εμφόρτων επί του συνόλου, με την αναλογία που σημειώθηκε το έτος 2002 και η οποία ισούται με 67,49% έμφορτα επί του συνόλου. Όμοια θεωρούμε σταθερή την αναλογία 20' και 40' containers η οποία ισούται με 75,81% 20' επί του συνόλου. Οι πιθανές διακυμάνσεις τους είναι περιορισμένες και έχουν αμελητέες συνέπειες στην διαμόρφωση της συνολικής χρέωσης.

Η μέθοδος προσδιορισμού της χρέωσης ανά teu από τα σωματεία των λιμενεργατών και των σημειωτών περιγράφεται αναλυτικά στο Παράρτημα IV.2. Προκύπτει ότι η χρέωση ανά teu συνολικά και από τα δύο σωματεία ισούται με 19,05€/teu η οποία με τις προσαυξήσεις τελικά ισούται με **34,68€/teu.** Η χρέωση αυτή χαρακτηρίζεται υπερβολικά υψηλή συγκριτικά με τις υπηρεσίες που προσφέρει το λιμάνι.

Συνολικά λοιπόν υπολογίζουμε για το 2002 ως κατώτερη ενιαία τιμή χρέωσης για την διακίνηση ενός εμπορευματοκιβωτίου το άθροισμα των ελάχιστων χρεώσεων από τον Οργανισμό και από τα παραπάνω

σωματεία και το οποίο είναι ίσο με **61,3 €/teu.** Αν λάβουμε υπόψη και το επιθυμητό κέρδος της τάξης του 25% τότε προκύπτει ενιαία τιμή **67,94€/teu** η οποία όμως είναι αρκετά υψηλή και περίπου ίση με την αντίστοιχη του ανταγωνιστικού λιμανιού του Ο.Λ.Θ., όπως υπολογίζεται παρακάτω.

Στην συνέχεια συγκρίνουμε την προκύπτουσα απαιτούμενη για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας τιμή για το έτος 2002, που προκύπτει από το αντίστοιχο οριακό κόστος, με την ενιαία τιμολόγηση που προκύπτει για το ανταγωνιστικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Τα ισχύοντα για το 2002 τιμολόγια στον Ο.Λ.Θ. είναι :

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ Ο.Λ.Θ. ΓΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002							
ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ Πλοίο - τέρμιναλ							
20'		40'		20'		40'	
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
76,50 €	49,50 €	107,00 €	70,00 €	61,00 €	49,50 €	88,00 €	70,00 €
ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ Τέρμιναλ - χερσαία μεταφορικά μέσα							
25,00 €	19,05 €	33,00 €	24,77 €	25,00 €	19,05 €	33,00 €	24,77 €

Πίνακας 7.2.1.12 : Τιμολόγια Ο.Λ.Θ. για διακίνηση containers για το έτος 2002

Σύμφωνα με αυτά τα τιμολόγια προκύπτει, με βάση την διακίνηση containers, κατά το έτος 2002, στον Ο.Λ.Θ., τελική ενιαία τιμή **72,47 Euro/TEU.** Η μέθοδος προσδιορισμού της τιμής αυτής περιγράφεται αναλυτικά στο Παράρτημα IV.3. Η τιμή αυτή είναι κατά 18,22% μεγαλύτερη από την ελάχιστη προτεινόμενη για την αντίστοιχη τιμή στον Ο.Λ.Β. (χωρίς κέρδος) για το 2002. Επομένως, αν εφαρμόζαμε την προτεινόμενη τιμολογιακή πολιτική το 2002 θα είχαμε περιθώρια της τάξης του 18%, με βάση τον ανταγωνισμό, να αυξήσουμε τα τιμολόγια του Ο.Λ.Β.

Προτείνουμε ετήσια αναπροσαρμογή των τιμολογίων του Ο.Λ.Β. (χωρίς τις χρεώσεις των σωματείων των λιμενεργατών και των σημειωτών), ώστε στο τέλος των δύο πρώτων ετών να πραγματοποιηθεί αύξηση των τιμολογίων κατά 182% και έτσι να καλυφθούν οριακά τα έξοδα λειτουργίας των μηχανημάτων στο τέλος της διετίας. Δηλαδή θα πρέπει να ισχύει η σχέση : $(1+\Pi)^2=1,82$ από τη οποία προκύπτει ετήσια αύξηση 35% με έτος βάση το 2002. Από το 2005 προτείνουμε μικρότερη ετήσια αύξηση των τιμολογίων, αφού προκύπτει ότι η απαιτούμενη τιμή χρέωσης της τάξης των 32,32€ είναι 122% μεγαλύτερη από την προτεινόμενη τιμή των 26,62€ για το έτος 2004. Προκειμένου εντός της τριετίας 2005-2007 να επιτύχουμε και κέρδος, προτείνουμε το έτος 2007

να έχουμε αύξηση των τιμολογίων, συγκριτικά με τα αντίστοιχα του 2004, κατά 150%. Εφαρμόζοντας την εξίσωση : $(1+\Pi)^3=1,5$ προκύπτει ετήσια αύξηση των τιμολογίων 14,5%.

	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΝΑ TEU
ΕΤΟΣ	ΜΕΣΟ
2002	14,62€
2003	19,74 €
2004	26,64€
2005	30,50 €
2006	34,94 €
2007	40,00€

Πίνακας 7.2.1.13 : Προτεινόμενες χρεώσεις/teu
στον Ο.Λ.Β. για τα έτη 2003-2007

7.2.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ CONTAINERS

1) Προτείνουμε *ενιαία τιμολόγηση containers* , η οποία αποσκοπεί στα εξής : α) κατάργηση του διαχωρισμού σε έμφορτα – κενά, 20'-40', τιμολογώντας ανά teu και β) απλοποίηση των τιμολογίων με την δημιουργία κοινού που αναφέρεται και στις τρεις φάσεις : φόρτωση ή εκφόρτωση, μεταφορά και αποθήκευση. Λαμβάνοντας υπόψη τη περίπτωση να μην αποθηκεύονται τα containers, αλλά αμέσως να απομακρύνονται από τον χώρο του λιμένα προς τους επόμενους προορισμούς τους, δημιουργήσαμε τα αντίστοιχα τιμολόγια που αναφέρονται στις δύο μόνο πρώτες φάσεις, όπως ακριβώς εφαρμόζεται στο ανταγωνιστικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

2) Προσδιορίσαμε τα ελάχιστα τιμολόγια με βάση την οριακή κάλυψη των δαπανών για την μεταφορά ενός teu container. Προτείνουμε την τελική προσαρμογή τους με βάση τον ανταγωνισμό, προσαυξάνοντάς τα σταδιακά, ώστε πέρα της πενταετίας να επιτευχθεί το σύνηθες επιδιωκόμενο κέρδος κατά την φορτοεκφόρτωση Ε/Κ στα λιμάνια της Ελλάδας, της τάξεως του 25%, αλλά με βασική προϋπόθεση οι χρεώσεις αυτές να είναι χαμηλότερες από τις αντίστοιχες του λιμένα Θεσσαλονίκης, του πλησιέστερου ανταγωνιστικού λιμανιού.

3) Αναγκαία καθίσταται η εξειδίκευση του προσωπικού και ο εμπλουτισμός του με πεπειραμένα στελέχη, για την βέλτιστη χρήση της γερανογέφυρας. Στην παραπάνω μελέτη θεωρήσαμε ότι το προσωπικό παραμένει το ίδιο και ότι η γερανογέφυρα αντικαθιστά πλήρως τους εν χρήσει γερανούς. Είτε η γερανογέφυρα αντικαταστήσει πλήρως τους γερανούς, είτε μερικώς, η βελτίωση της εξυπηρέτησης θα είναι σημειωτέα.

4) Ένα σοβαρό μειονέκτημα της ενιαίας τιμολόγησης ανά teu που προτάθηκε παραπάνω είναι η υπερβολική χρέωση των 40΄ containers που ισούται με χρέωση αντίστοιχης της χρέωσης 2 teu. Προς αποφυγή αυτού του φαινομένου προτείνουμε την **χρέωση ανά κίνηση μηχανημάτων.** Ιδιαίτερα από την στιγμή της λειτουργίας της γερανογέφυρας μια τέτοια πρόταση θα απλοποιούσε ιδιαίτερα την μορφή των τιμολογίων. Οι κινήσεις της γερανογέφυρας ισούνται με το άθροισμα των :

- κινήσεων για την μεταφορά των E/K (σε τεμάχια)
- κινήσεων για το άνοιγμα-κλείσιμο των καπακιών των πλοίων
- των αναγκαστικών κινήσεων shifting (επανατοποθέτηση σε νέες θέσεις ήδη φορτωμένων containers ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη διάταξή τους). Οι κινήσεις αυτές υπολογίζονται ως το 5% του αριθμού των τεμαχίων.

Ο αναλυτικός υπολογισμός της ενιαίας τιμής ανά τεμάχιο είναι ο εξής :

Αρχικά απαιτείται η γνώση των προβλεπόμενων διακινούμενων ποσοτήτων βάσει του μέσου σεναρίου διακίνησης :

	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΤΟΣ	**TEU**
2002	8.192
2003	10.456
2004	14.475
2005	19.153
2006	24.490
2007	30.486

Πίνακας 7.2.2.1 : Προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες για τα έτη 2003-2007, με βάση το μέσο σενάριο εκμετάλλευσης.

Στην συνέχεια απαιτείται ο υπολογισμός των τεμαχίων. Απαραίτητη είναι η χρήση της σχέσης : ένα 40' αντιστοιχεί σε 2 teu, ενώ ένα 20' αντιστοιχεί σε 1 teu. Θεωρούμε ότι θα διατηρηθεί σταθερή και ίση με του 2002 η αναλογία 20' προς το σύνολο 75,81%. Έτσι προκύπτουν οι κινήσεις :

	ΤΕΜΑΧΙΑ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ
2002	7.201
2003	9.191
2004	12.724
2005	16.836
2006	21.528
2007	26.799

Πίνακας 7.2.2.2 : Προβλεπόμενα διακινούμενα τεμάχια για τα έτη 2002-2007, με βάση το μέσο σενάριο εκμετάλλευσης.

Ο υπολογισμός των κινήσεων για το άνοιγμα και το κλείσιμο των καπακιών βασίζεται στην παραδοχή ότι ένα πλοίο μεταφέρει 57 τεμάχια κατά μέσο όρο, όπως ακριβώς ίσχυσε το 2002. Άρα διαιρούμε τις ποσότητες του πίνακα 7.2.2.2 με 57 τεμάχια :

	ΚΑΠΑΚΙΑ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ
2002	126
2003	161
2004	223
2005	295
2006	378
2007	470

Πίνακας 7.2.2.3: Προβλεπόμενες κινήσεις καπακιών για τα έτη 2003-2007, με βάση το μέσο σενάριο εκμετάλλευσης.

Τέλος υπολογίζουμε τις κινήσεις shifting (επανατοποθέτηση σε νέες θέσεις ήδη φορτωμένων containers ώστε να επιτυγχάνεται η βέλτιστη διάταξή τους). Οι κινήσεις αυτές υπολογίζονται ως το 5% του αριθμού των τεμαχίων :

	SHIFTING
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ
2002	360
2003	460
2004	636
2005	842
2006	1.076
2007	1.340

Πίνακας 7.2.2.4 : Προβλεπόμενες κινήσεις shifting για τα έτη 2003-2007, με βάση το μέσο σενάριο εκμετάλλευσης.

Οι συνολικές κινήσεις, ισούνται με το άθροισμα των κινήσεων που υπολογίζονται στους παραπάνω πίνακες :

	ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ
2002	7.687
2003	9.812
2004	13.584
2005	17.974
2006	22.982
2007	28.609

Πίνακας 7.2.2.5 : Σύνολο προβλεπόμενων κινήσεων για τα έτη 2003-2007, με βάση το μέσο σενάριο εκμετάλλευσης.

Στην συνέχεια διαιρούμε τα υπολογιζόμενα έξοδα (πίνακας 7.2.2.6) για κάθε σενάριο με τις συνολικές κινήσεις και προκύπτει η χρέωση ανά τεμάχιο (πίνακας 7.2.2.7), η οποία προσαυξάνεται κατά 25% ποσοστό που αποτελεί σύνηθες προσδοκώμενο κέρδος από την διακίνηση containers.

	ΤΕΛΙΚΑ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ CONTAINERS ΑΝΑ ΕΤΟΣ
ΕΤΟΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
2002	218.057,39 €
2003	278.321,29 €
2004	385.300,38 €
2005	619.011,28 €
2006	791.499,31 €
2007	985.285,74 €

Πίνακας 7.2.2.6 : Υπολογιζόμενα έξοδα από την διακίνηση containers για τα έτη 2003-2007.

	ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΤΕΜΑΧΙΟ
ΕΤΟΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
2002	28,37 €
2003	28,37 €
2004	28,37 €
2005	34,44 €
2006	34,44 €
2007	34,44 €

Πίνακας 7.2.2.7 : Υπολογιζόμενο κόστος ανά τεμάχιο από την διακίνηση containers για τα έτη 2003-2007.

Προτείνουμε ετήσια αύξηση 10% για τα έτη 2003-2007. Έτσι προκύπτουν οι παρακάτω τιμές οι οποίες όμως δεν περιλαμβάνουν τις χρεώσεις των σωματείων των λιμενεργατών οι οποίες υπολογίσθηκαν στο Παράρτημα IV.2 και ισούνται με 39,46€/τεμάχιο.

	ΕΞΟΔΑ ΑΝΑ ΤΕΜΑΧΙΟ
ΕΤΟΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ
2002	28,37 €
2003	31,20 €
2004	34,33 €
2005	37,76 €
2006	41,54 €
2007	45,69 €

Πίνακας 7.2.2.8 : Προτεινόμενη χρέωση
ανά τεμάχιο για την διακίνηση containers

7.3 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ

Στις παραγράφους που ακολουθούν γίνεται για τα εφτά είδη συμβατικού φορτίου που μελετήθηκαν ανάλυση του κόστους των μηχανημάτων, αποθήκευσης, ζυγιστικών και τέλος προτείνεται νέα τιμολόγηση για τις υπηρεσίες αυτές.

7.3.1 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ – ΕΣΟΔΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Η τιμολογιακή πολιτική για το συμβατικό φορτίο θα γίνει με βάση το κόστος των εφτά γερανών που χρησιμοποιούνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση των εφτά ειδών συμβατικού φορτίου που αναλύσαμε, το κόστος του σιλό και τις τιμές των αποθηκευτικών. Στους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε την τιμολόγηση 2002 του Ο.Λ.Β. για τους γερανούς που χρησιμοποιούνται κυρίως για τα εφτά είδη φορτίων που εξετάσαμε, την υπερωριακή χρέωση, την απόδοσή τους την τιμολόγηση των ζυγιστικών καθώς και την τιμή της αποθήκευσης για όσα από τα φορτία αποθηκεύονται. Πιο συγκεκριμένα, θεωρούμε ότι αποθηκεύονται τα λιπάσματα (στεγασμένοι χώροι), τα δημητριακά γερανών (στεγασμένοι χώροι), τα δημητριακά σιλό (σιλό), το σκραπ (ακάλυπτοι χώροι) και τα αδρανή (ακάλυπτοι χώροι) και δεν αποθηκεύονται ο βαμβακόσπορος και το κάρβουνο:

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2002 ΓΙΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ					
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ				
	ΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (th/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός GANZ No 4-5-6-7(αρπάγη)	13,20	16,50	13,20	16,50	90
Γερανός PEINER No 2-3(αρπάγη)	13,20	16,50	13,20	16,50	90
	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΑ (ΕΥΡΩ/15ΜΕΡΟ/m^2)				
Στεγασμένος χώρος Α΄ 15μερο	0,44				
Στεγασμένος χώρος Β΄ 15μερο	0,68				
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)				
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08				

Πίνακας 7.3.1.1 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για λιπάσματα

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2002 ΓΙΑ ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟ			
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ		
	ΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (th/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός GANZ No 4-5-6-7(αρπάγη)	13,20	16,50	90
Γερανός PEINER No 2-3(αρπάγη)	13,20	16,50	90
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08		

Πίνακας 7.3.1.2 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για βαμβακόσπορο

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2002 ΓΙΑ ΣΚΡΑΠ			
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ		
	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (th/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός GANZ No 1(αρπάγη)	28,18	35,23	80
Γερανός GANZ No 4-5(αρπάγη)	13,20	16,50	50
FUCHS ιδιωτικός εντός κύτους	4,43	4,43	300
	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΑ(ΕΥΡΩ/15ΜΕΡΟ/m^2)		
Χώρος ακάλυπτος Α' 15μερο	0,20		
Χώρος ακάλυπτος Β' 15μερο	0,39		
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
Ηλεκτρονική πλάστιγγα(τον τόνο)	0,08		

Πίνακας 7.3.1.3 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για σκραπ

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. 2002 ΓΙΑ ΚΑΡΒΟΥΝΟ			
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ		
	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (th/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός GANZ No1(αρπάγη)	28,18	35,23	200
Γερανός GANZ No 7(αρπάγη)	13,20	16,50	150
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08		

Πίνακας 7.3.1.4 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για κάρβουνο

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. 2002 ΓΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ					
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ				
	ΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (th/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός GANZ No 4-5-6-7(αρπάγη)	13,20	16,50	13,20	16,50	90
Γερανός PEINER No 2-3(αρπάγη)	13,20	16,50	13,20	16,50	90
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)				
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08				

Πίνακας 7.3.1.5 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για δημητριακά γερανών

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. 2002 ΓΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΣΙΛΟ				
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ			
	ΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ
ΒΑΠΟΡΙ - ΣΙΛΟ ΚΑΙ ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΑ	0,30	0,38	0,30	0,38
Μεγάλες κυψέλες/μήνα	16,50	-	16,50	-
Μικρές κυψέλες/μήνα	8,27	-	8,27	-
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)			
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08			

Πίνακας 7.3.1.6 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για δημητριακά σιλό

ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2002 ΓΙΑ ΑΔΡΑΝΗ (ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΠΕΥΚΑΚΙΩΝ)			
ΕΙΔΟΣ	ΕΡΓΑΣΙΑ		
	ΕΚΦΟΡΤΩΣΗ (ΕΥΡΩ/ΩΡΑ)		ΑΠΟΔΟΣΗ (tn/hr)
	6:00 - 14:00	ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΧΡΕΩΣΗ	
Γερανός ιδιωτικός εντός κύτους	6,16	6,16	250
Φορτωτής ιδιωτικός - δάπεδο	4,43	4,43	190
	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΑ(ΕΥΡΩ/15ΜΕΡΟ/m^2)		
Χώρος ακάλυπτος Α' 15μερο	0,20		
Χώρος ακάλυπτος Β' 15μερο	0,39		
	ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΖΥΓΙΣΕΩΣ(ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
Ηλεκτρονική πλάστιγγα	0,08		

Πίνακας 7.3.1.7 : Τιμολόγηση υπηρεσιών Ο.Λ.Β. 2002 για αδρανή

Κόστος φόρτωσης – εκφόρτωσης : Το κόστος αγοράς και η ανυψωτική ικανότητα των παραπάνω γερανών είναι : ηλεκτροκίνητος γερανός GANZ No 1 (6 – 8 tn) αξίας 58.694 ευρώ, ηλεκτροκίνητος γερανός PEINER No 2 – 3 (6 – 8 tn) αξίας 58.694 ευρώ, ηλεκτροκίνητος γερανός GANZ No 4-5-6-7 (16 – 27 tn) αξίας 108.584 ευρώ.

Για τα αδρανή στον προβλήτα Πευκακίων χρησιμοποιούνται ιδιωτικοί γερανοί εντός κύτους και ιδιωτικοί φορτωτές (δάπεδο) και το κόστος θα εξεταστεί ξεχωριστά χωριστά.

Την υπερωριακή χρέωση δεν θα τη λάβουμε υπόψιν στους υπολογισμούς που ακολουθούν, γιατί, σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β., τα επιπλέον έξοδα αντισταθμίζονται από τα έσοδα που έχουμε λόγω των επιπλέον φορτίων που διακινούνται τις ώρες αυτές. Επίσης, δε λαμβάνουμε υπόψιν τις αποσβέσεις, γιατί τα μηχανήματα είναι άνω των 12 ετών και έχουν αποσβεσθεί.

Εφαρμόζοντας την ίδια διαδικασία με εκείνη των Ε/Κ, υπολογίζουμε το ωριαίο κόστος κάθε μηχανήματος :

1) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΕΡΑΝΟΥ GANZ No 1 (αρπάγη)

- Ισχύς Κινητήρα : P1 = 420 Hp
- Δαπάνη Κτήσεως : 108.584 Euro
- Ωριαία Απόσβεση : A1= 2,37Euro/h
- Καύσιμα : K1 = 66 Euro/h
- Λιπαντικά : Λ1 = 7 Euro/h

Γερανός GANZ No 1(αρπάγη)	ΕΥΡΩ/ΩΡΑ
χειριστής =	15,15
βοηθός χειριστού =	3,03
καύσιμα =	45,86
λιπαντικά =	13,76
συντήρηση - επισκευές =	20,56
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ/ΩΡΑ =	**118,04**

Πίνακας 7.3.1.8 : Ωριαίο κόστος ηλεκτροκίνητου γερανού GANZ No 1

2) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΕΡΑΝΟΥ PEINER No 2 – 3 (αρπάγη)

- Ισχύς Κινητήρα : P2 = 200 Hp
- Δαπάνη Κτήσεως : 58.694 Euro
- Ωριαία Απόσβεση : A2 = 2,37 Euro/h
- Καύσιμα : K2 = 31 Euro/h
- Λιπαντικά : Λ2 = 3 Euro

Γερανός PEINER No 2-3(αρπάγη)	ΕΥΡΩ/ΩΡΑ
χειριστής =	15,15
βοηθός χειριστού =	3,03
καύσιμα =	21,84
λιπαντικά =	6,55
συντήρηση - επισκευές =	13,71
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ/ΩΡΑ =	**72,34**

Πίνακας 7.3.1.9: Ωριαίο κόστος ηλεκτροκίνητου γερανού PEINER No 2 – 3

4) ΩΡΙΑΙΟ ΚΟΣΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΥ ΓΕΡΑΝΟΥ GANZ No 4 – 5 – 6 – 7 (αρπάγη)

- Ισχύς Κινητήρα : P3 = 200 Hp
- Δαπάνη Κτήσεως : 58.694 Euro
- Ωριαία Απόσβεση : A3 = 4,39 Euro/h
- Καύσιμα : K3 = 31Euro/h
- Λιπαντικά : Λ3 = 3 Euro/h

Γερανός GANZ No 4-5-6-7(αρπάγη)	ΕΥΡΩ/ΩΡΑ
χειριστής =	15,15
βοηθός χειριστού =	3,03
καύσιμα =	21,84
λιπαντικά =	6,55
συντήρηση - επισκευές =	13,71
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ/ΩΡΑ =	**72,34**

Πίνακας 7.3.1.10 : Ωριαίο κόστος ηλεκτροκίνητου γερανού GANZ No 4-5-6-7.

Οι τιμές όμως των παραπάνω γερανών σύμφωνα με την τιμολόγηση Ο.Λ.Β. 2002 είναι :

GANZ No 1 = 28,18 ευρώ / ώρα
PEINER No 2 – 3 = 13,20 ευρώ / ώρα
GANZ No 4-5-6-7 = 13,20 ευρώ / ώρα

δηλαδή, πρόκειται για τιμές πολύ πιο χαμηλές από το κόστος του κάθε μηχανήματος. Άρα είναι απαραίτητη η αύξηση των τιμών των γερανών.

Στη συνέχεια θα γίνει σύγκριση της τιμολόγησης 2002 του Ο.Λ.Β. με εκείνη του Ο.Λ.Θ., για να δούμε αν υπάρχουν περιθώρια αύξησης των τιμών του πρώτου λιμένα, ώστε να παραμείνει ανταγωνιστικός ως προς τον δεύτερο. Στον παρακάτω πίνακα έχει υπολογιστεί σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. η συνολική τιμή για τη φόρτωση – εκφόρτωση και αποθήκευση του κάθε προϊόντος σε ευρώ/τόνο. Για το σκοπό αυτό :

1. Έγινε αναγωγή της τιμολόγησης του κάθε γερανού από ευρώ/ώρα σε ευρώ/τόνο διαιρώντας την τιμή του κάθε μηχανήματος με την απόδοσή του, πολλαπλασιασμένη με ένα μειωτικό συντελεστή ίσο με 70%, επειδή τα μηχανήματα είναι παλαιά και δεν αποδίδουν το 100% των δυνατοτήτων τους. Ειδικά για τα αδρανή χρησιμοποιήθηκε το 100% της απόδοσης, γιατί πρόκειται για ιδιωτικά μηχανήματα.
2. Συνυπολογίστηκε η χρέωση των λιμενεργατών και των σημειωτών, οι οποίοι αποτελούν ξεχωριστό σωματείο και δεν υπάγονται στον Ο.Λ.Β.. Τα τιμολόγιά τους παρατίθενται στο Παράρτημα VI.
3. Η τιμολόγηση των λιπασμάτων, δημητριακών γερανών, δημητριακών σιλό, σκραπ και αδρανών περιλαμβάνει και δεύτερη κίνηση, δηλαδή από το κρηπίδωμα σε μέσο, γιατί θεωρήσαμε ότι μόνο αυτά αποθηκεύονται, σε σχέση με τα εφτά προϊόντα που μελετήσαμε. Αυτό για τους υπολογισμούς που ακολουθούν σημαίνει ότι η τιμή των γερανών – λιμενεργατών – σημειωτών έχει πολλαπλασιαστεί επί δύο. Στις τιμές των λιμενεργατών – σημειωτών έχουν ληφθεί υπόψιν οι προσαυξήσεις που αναφέρθηκαν στην ενότητα 7.2.1.

Παράδειγμα υπολογισμού συνολικής τιμολόγησης λιπασμάτων:
2*[(13,20ευρώ/ώρα)/(70%*90 ευρώ/τόνο) + (2,49 ευρώ/τόνο) + (0,31 ευρώ/τόνο) = **6,03 ευρώ/τόνο**

ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ 2002				
ΦΟΡΤΙΑ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΓΕΡΑΝΩΝ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)
	ΤΙΜΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΤΙΜΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΤΙΜΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	0,21	2,49	0,31	**6,03**
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	0,21	1,07	0,22	**1,50**
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ	0,21	3,00	0,22	**6,87**
ΣΙΛΟ (ΚΡΙΘΑΡΙ - ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ)	0,30	1,07	0,22	**3,19**
ΣΙΛΟ (ΣΙΤΑΡΙ)	0,25	1,07	0,22	**3,09**
ΣΚΡΑΠ	0,45	1,31	0,15	**3,84**
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	0,15	2,02	0,22	**2,39**
ΑΔΡΑΝΗ	0,05	0,51	0,22	**1,54**

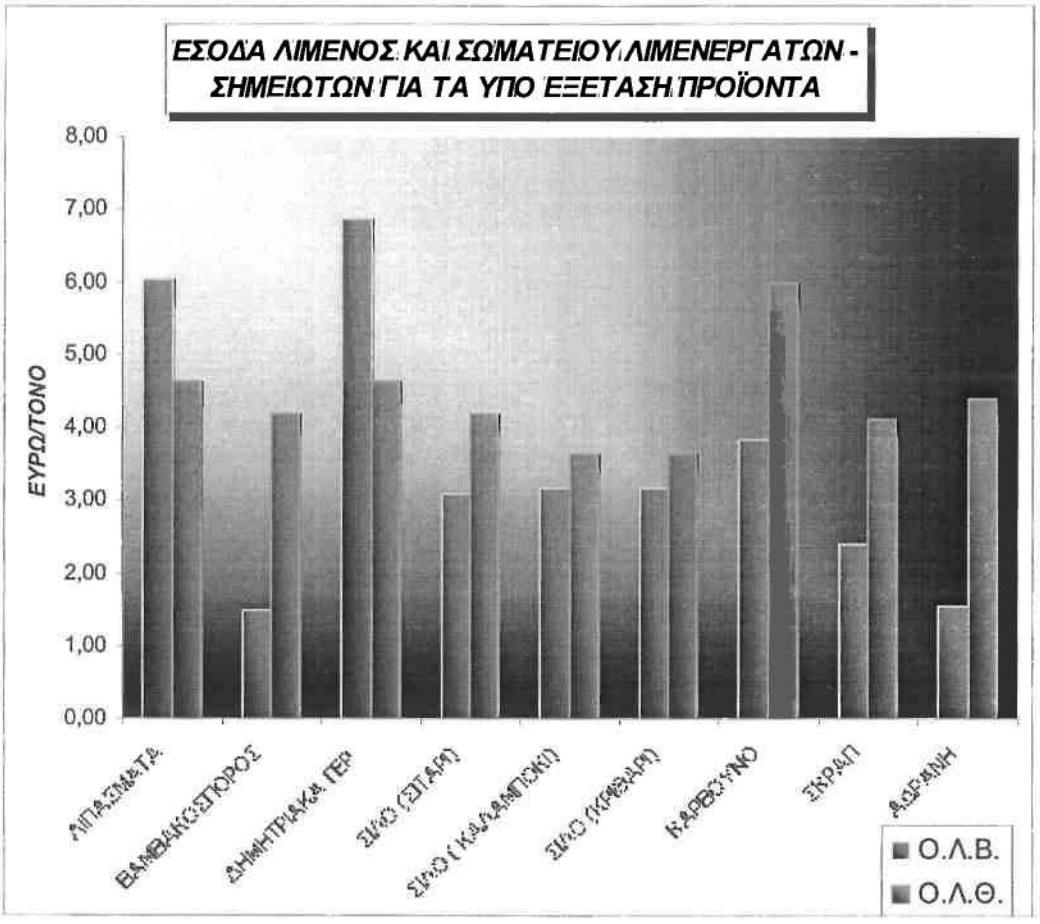
Πίνακας 7.3.1.11 : Τιμολόγηση Ο.Λ.Β. 2002 για τα επιλεγμένα προϊόντα σε ευρώ/τόνο

Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε την αντίστοιχη τιμολόγηση του Ο.Λ.Θ.. Πρόκειται για μεσοσταθμικές τιμές, δηλαδή είναι ο μέσος όρος της τιμολόγησης για φορτία transit, κοινοτικά που εισάγονται και εγχώρια προς εξαγωγή. Οι τιμές του σιλό αναφέρονται σε μεταφορά από πλοίο σε κυψέλες σιλό. Οπότε :

ΜΕΣΟΣΤΑΘΜΙΚΗ ΤΙΜΗ /ΜΟΝΑΔΑ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ) Ο.Λ.Θ. 2003			
ΕΙΔΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ	ΠΛΟΙΟ - ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ	ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ-ΜΕΣΟ	ΣΥΝΟΛΟ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	4,20	0,44	**4,64**
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	4,20	0,44	**4,20**
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡ.	4,20	0,44	**4,64**
ΣΙΛΟ (ΣΙΤΑΡΙ - ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ)	2,40	1,25	**3,65**
ΣΙΛΟ (ΚΡΙΘΑΡΙ)	2,76	1,44	**4,20**
ΣΚΡΑΠ	5,50	0,50	**6,00**
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	4,10	0,44	**4,10**
ΑΔΡΑΝΗ	4,00	0,39	**4,39**

Πίνακας 7.3.1.12 : Μεσοσταθμική τιμολόγηση Ο.Λ.Θ. 2003

Τα παραπάνω παρίστανται και γραφικά:



Διάγραμμα 7.3.1.13 : Σύγκριση τιμολόγησης Ο.Λ.Θ. και Ο.Λ.Β. για τα επιλεγμένα προϊόντα.

Από τα διάγραμμα φαίνεται ότι οι τιμές του Ο.Λ.Θ. είναι πιο υψηλές από του Ο.Λ.Β. με εξαίρεση τα λιπάσματα και τα δημητριακά γερανών. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται ακριβώς η σχέση των τιμών του Ο.Λ.Θ. με του Ο.Λ.Β.:

ΦΟΡΤΙΟ	ΤΙΜΗ Ο.Λ.Θ. ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ Ο.Λ.Β.
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	-29,91%
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	64,23%
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡ.	-47,97%
ΣΙΛΟ (ΣΙΤΑΡΙ)	26,52%
ΣΙΛΟ (ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ)	12,71%
ΣΙΛΟ (ΚΡΙΘΑΡΙ)	12,71%
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	36,03%
ΣΚΡΑΠ	41,76%
ΑΔΡΑΝΗ	64,84%

Πίνακας 7.3.1.14: Τιμές Ο.Λ.Θ. σε σχέση με Ο.Λ.Β.

Από τα παραπάνω καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν περιθώρια αύξησης της τιμής των μηχανημάτων στον Ο.Λ.Β., έτσι ώστε αυτό να παραμείνει ανταγωνιστικό ως προς τον Ο.Λ.Θ. με εξαίρεση τα λιπάσματα και τα δημητριακά γερανών. Αυτό οφείλεται στην πολύ υψηλή τιμολόγηση του σωματείου λιμενεργατών – σημειωτών. Και για τα δύο αυτά όμως είδη φορτίου θα ακολουθηθεί η τιμολογιακή πολιτική των υπόλοιπων προϊόντων για να αυξηθούν τα έσοδα του Ο.Λ.Β. Σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορούμε να φτάσουμε το κόστος του κάθε γερανού, γιατί είναι πολύ υψηλό.

Το κόστος για το σιλό, τα αδρανή και το ζύγισμα ισούται με το κόστος των υπαλλήλων που εργάζονται σ' αυτό το χώρο. Οπότε, σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. ισχύουν :

Κόστος αδρανών : Με διαδικασία όμοια με εκείνη του σιλό, βρίσκουμε ότι το κόστος των δύο υπαλλήλων που εργάζονται για τη φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση των αδρανών και που πληρώνονται περίπου 25.000 ευρώ/έτος/άτομο ισούται με: 2*25.000 ευρώ/έτος = 50.000 ευρώ/έτος. Για την αναγωγή σε ευρώ / τόνο χρησιμοποιούμε πάλι την ποσότητα αδρανών του 2002 (317.834 τόνοι): 50.000 ευρώ / 317.834 τόνοι = 1,89 ευρώ / τόνο, το οποίο θα θεωρήσουμε σταθερό και για τα υπόλοιπα έτη. Άρα , η υφιστάμενη τιμολόγηση των αδρανών είναι πολύ υψηλότερη από το κόστος.

Κόστος σιλό : Στο σιλό εργάζονται 12 υπάλληλοι που παίρνουν μισθό περίπου 1.500 ευρώ/μήνα/άτομο, δηλαδή σε ένα έτος το σιλό στοιχίζει (1.500 ευρώ/μήνα/άτομο)*(12 μήνες)*(12 άτομα) = 216.000 ευρώ / έτος. Για την αναγωγή του κόστους σε ευρώ / τόνο, διαιρούμε την ποσότητα δημητριακών σιλό του 2002 (52.673 τόνοι) με το ετήσιο κόστος : 216.000 ευρώ / 52.673 τόνοι = 4,10 ευρώ / τόνο. Το κόστος αυτό μπορούμε να το θεωρούμε σταθερό για την επόμενη πενταετία, γιατί αντίστοιχα με την αύξηση των ποσοτήτων έχουμε και αύξηση στους μισθούς των υπαλλήλων.

Όσον αφορά στην τιμολόγηση αποθήκευσης στο σιλό είναι για τον Ο.Λ.Β. σύμφωνα με τον πίνακα 7.3.1.6 ίση με 16,5 ευρώ/τόνο/μήνα, ενώ για τον Ο.Λ.Θ. η τιμή είναι πολύ πιο χαμηλή όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα :

ΣΙΛΟ (Ο.Λ.Θ.)	1 - 31 ημέρες (ευρώ/τόνο)	31 - 60ημέρες (ευρώ/τόνο)
	0,12	0,15

Πίνακας 7.3.1.15: Τιμές Ο.Λ.Θ. για σιλό

Πιο συγκεκριμένα, να θεωρήσουμε μέσο χρόνο αποθήκευσης στο σιλό 2 μήμες, στον Ο.Λ.Θ. στοιχίζει [(30*0,12)+(30*0,15)] = 8,1ευρώ/τόνο, ενώ στον Ο.Λ.Β. 16,5 ευρώ/τόνο.Άρα δεν υπάρχουν περιθώρια αύξησης των τιμών με βάση τον ανταγωνισμό.

Κόστος ζυγιστικών: Έχουμε δύο υπαλλήλους που στοιχίζουν περίπου 50.000ευρώ/έτος. Διαιρούμε με τη συνολικά διακινούμενη ποσότητα του 2002 (1.017.102 τόνοι) εφόσον όλα τα προϊόντα ζυγίζονται και έχουμε: 50.000 ευρώ / 1.017.102 τόνοι = 0,05 ευρώ / τόνο, το οποίο θα θεωρήσουμε σταθερό και για τα υπόλοιπα έτη. Άρα , η υφιστάμενη τιμολόγηση των ζυγιστικών είναι πολύ υψηλότερη από το κόστος. Ταυτόχρονα, η αντίστοιχη τιμή του Ο.Λ.Θ. είναι 0,18 ευρώ/τόνο. Συνεπώς και από την πλευρά του ανταγωνισμού έχουμε περιθώρια αύξησης των τιμών.

Κόστος αποθήκευσης : Το κόστος της αποθήκευσης ισούται με τις ετήσιες αποσβέσεις των αποθηκών, οι οποίες σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. έχουν ολοκληρωθεί. Άρα, δεν έχουμε κόστος αποθηκευτικών.

Στη συνέχεια, θα συγκρίνουμε τις τιμές αποθήκευσης του Ο.Λ.Β. με του Ο.Λ.Θ. για να δούμε αν ο πρώτος έχει περιθώρια αύξησης των τιμών στα πλαίσια του ανταγωνισμού. Για το σκοπό αυτό θεωρήσαμε μέσο χρόνο αποθήκευσης 40 ημέρες για λιπάσματα και δημητριακά γερανών σε στεγασμένους χώρους, 15 ημέρες για σκραπ σε υπαίθριους χώρους και 2 ημέρες για αδρανή σε υπαίθριους χώρους. Ύστερα πολλαπλασιάστηκε για κάθε φορτίο ο χρόνος αποθήκευσης με το κόστος και τα αποτελέσματα φαίνονται στον πίνακα 7.3.12. :

ΕΙΔΟΣ	ΤΙΜΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΩΝ Ο.Λ.Θ.		
	1-30 ημέρες	31-60 ημέρες	>60 ημέρες
ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ (ΕΥΡΩ/m^2/ημέρα)	0,13	0,12	0,24
ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ (ΕΥΡΩ/m^2/μήνα)	2,75		

Πίνακας 7.3.1.16 : Τιμές αποθηκευτικών Ο.Λ.Θ.

ΦΟΡΤΙΟ	Ο.Λ.Θ. (ΕΥΡΩ/m^2)	Ο.Λ.Β. (ΕΥΡΩ/m^2)
ΣΚΡΑΠ	1,95	0,20
ΑΔΡΑΝΗ	0,26	0,20
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	5,50	2,48
ΔΗΜ.ΓΕΡΑΝΩΝ	5,50	2,48

Πίνακας 7.3.1.17 : Σύγκριση τιμών αποθήκευσης Ο.Λ.Θ. και Ο.Λ.Β. γι α τέσσερα είδη φορτίου

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως υπάρχουν περιθώρια αύξησης των τιμών και στην αποθήκευση.

Στην ενότητα που ακολουθεί γίνεται ανάλυση της προτεινόμενης τιμολόγησης για τον Ο.Λ.Β.

7.3.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ

1) ***Μηχανήματα :*** Καταρχήν, προτείνεται αύξηση των τιμών του μηχανολογικού εξοπλισμού συμβατικού φορτίου κατά 10% / έτος από το 2003 μέχρι το 2007 και διατήρηση σταθερών τιμών των ιδιωτικών μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αδρανών για την ίδια περίοδο. Οι προτεινόμενες τιμές φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

Η μεταβολή αυτή φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί :

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)					
	GANZ No 1 (αρπάγη)	GANZ No 4-5-6-7 (αρπάγη)	PEINER 2-3 (αρπάγη)	FUCHS (δάπεδο-κύτος)	ΦΟΡΤΩΤΗΣ (δάπεδο-κύτος)	ΓΕΡΑΝΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΣ
2002	28,18	13,20	13,20	4,43	4,43	6,16
2003	31,00	14,52	14,52	4,87	4,87	6,78
2004	34,10	15,97	15,97	5,36	5,36	7,45
2005	37,51	17,57	17,57	5,90	5,90	8,20
2006	41,26	19,33	19,33	6,49	6,49	9,02
2007	45,38	21,26	21,26	7,13	7,13	9,92

Πίνακας 7.3.2.1: Προτεινόμενη τιμολόγηση γερανών Ο.Λ.Β. για συμβατικό φορτίο και για τα έτη 2003-2007

Προτείνεται ακόμη οι παραπάνω αυξήσεις να εφαρμοστούν σε όλα μηχανήματα εξυπηρέτησης συμβατικού φορτίου. Η τιμολόγηση αυτή παρατίθεται στο Παράρτημα IV.4.

Οι παραπάνω τιμές μπορούν να αναχθούν από ευρώ/ώρα σε ευρώ/τόνο για τα υπό μελέτη προϊόντα. Για το σκοπό αυτό θα γίνει διαίρεση της προτεινόμενης ανά έτος τιμολόγησης των μηχανημάτων με την απόδοση που έχει ο καθένας μειωμένη κατά 30%. Η αποδόσεις για κάθε φορτίο βρίσκονται στους πίνακες 7.3.1.1 μέχρι 7.3.1.7. Η τιμολόγηση αυτή εκτιμάται σαν τη μέση τιμή της τιμολόγησης όλων των γερανών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για το συγκεκριμένο φορτίο.

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ					
	ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡ.	ΣΚΡΑΠ	ΚΑΡΒΟΥΝΟ	ΑΔΡΑΝΗ
2002	0,21	0,21	0,21	0,45	0,16	0,05
2003	0,23	0,49	0,23	0,50	0,18	0,05
2004	0,25	0,54	0,25	0,55	0,20	0,06
2005	0,28	0,60	0,28	0,61	0,22	0,06
2006	0,31	0,65	0,31	0,67	0,24	0,07
2007	0,34	0,72	0,34	0,73	0,26	0,07

Πίνακας 7.3.2.2: Προτεινόμενη τιμολόγηση για χρήση γερανών σε ευρώ ανά τόνο για τα έτη 2003–2007

2) ***Σιλό:*** Η μεταβολή των τιμών στο σιλό θα ακολουθήσει τη μεταβολή των μηχανημάτων, δηλαδή 10% αύξηση/έτος :

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΙΛΟ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
	ΣΙΤΑΡΙ	ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ	ΚΡΙΘΑΡΙ
2002	0,25	0,30	0,30
2003	0,28	0,36	0,36
2004	0,30	0,40	0,40
2005	0,33	0,44	0,44
2006	0,37	0,48	0,48
2007	0,40	0,53	0,53

Πίνακας 7.3.2.4 : Προτεινόμενη τιμολόγηση εισαγωγής-εξαγωγής δημητριακών στο σιλό για τα έτη 2003 -2007

Για την αποθήκευση στο σιλό προτείνεται να κρατηθεί σταθερή τιμή ίση με 16,50 ευρώ/τόνο.

3)Αποθήκευση : Για τα αποθηκευτικά προτείνεται 5% αύξηση / έτος τόσο για τους στεγασμένους όσο και για τους υπαίθριος χώρους :

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΩΝ (ΕΥΡΩ/15ΜΕΡΟ/m^2)			
	ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΙ ΧΩΡΟΙ		ΑΚΑΛΥΠΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	
	Α΄ 15ΜΕΡΟ	Β΄15ΜΕΡΟ	Α΄ 15ΜΕΡΟ	Β΄15ΜΕΡΟ
2002	0,44	0,68	0,20	0,39
2003	0,46	0,71	0,21	0,41
2004	0,49	0,75	0,22	0,43
2005	0,51	0,79	0,23	0,45
2006	0,53	0,83	0,24	0,47
2007	0,56	0,87	0,26	0,50

Πίνακας 7.3.2.5 : Προτεινόμενη τιμολόγηση αποθηκευτικών για τα έτη 2003 – 2007

4) Ζυγιστικά : Για τα ζυγιστικά προτείνεται 10% αύξηση / έτος :

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΤΙΜΕΣ ΖΥΓΙΣΤΙΚΩΝ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)
	ΠΛΑΣΤΙΓΓΑ
2002	0,08
2003	0,09
2004	0,10
2005	0,11
2006	0,12
2007	0,13

Πίνακας 7.3.2.6 : Προτεινόμενη τιμολόγηση ζυγιστικών για τα έτη 2003 -2007

7.4 ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η επιβατική κίνηση περιλαμβάνει, όπως έχει αναφερθεί και στο κεφάλαιο 6.4 την κίνηση των επιβατών Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D, την κίνηση των πλοίων, την κίνηση των τροχοφόρων και την κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας. Τα οφέλη του Ο.Λ.Β.από την τιμολόγηση των παραπάνω τομέων περιορίζονται στην επιβολή των παρακάτω τελών :

- Τέλη εισιτηρίων επιβατών
- Τέλη εισιτηρίων επιβατών κρουαζιερόπλοιων
- Τέλη προσόρμισης – παραβολής
- Τέλη διέλευσης τροχοφόρων
- Παροχή λοιπών υπηρεσιών εξυπηρέτησης πλοίων (ΟΤΕ, ΔΕΗ, ύδρευση).

Τα τέλη αυτά καθορίζονται από το ΥΕΝ και σύμφωνα με την μελέτη 'Διερεύνηση της σκοπιμότητας έργων βελτίωσης του Λιμένα Βόλου' του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, θεωρούμε ότι η καθαρή αύξηση των τιμών των παραπάνω τελών είναι της τάξης του 2% ετησίως.

Τα τέλη αυτά ανά επιβάτη, πλοίο και τροχοφόρο τα υπολογίζουμε με βάση τον ισολογισμό του 2002.

ΤΕΛΗ ΑΠΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ-ΠΛΟΙΩΝ	ΕΣΟΔΑ ΤΟ 2002	ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΟ 2002	ΕΣΟΔΑ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D	134.010 €	356.669	0,38 €
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	32.820 €	75.633	0,43 €
ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	244.421 €	2.394	102,10 €
ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	70.067 €	54.769	1,28 €
ΠΑΡΟΧΗ ΛΟΙΠΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	185.753 €	2.394	77,59 €
ΣΥΝΟΛΟ	667.071 €		

Πίνακας 7.4.1 : Υπολογισμός εσόδων ανά μονάδα (επιβάτη ή πλοίο) βάσει τα έσοδα του 2002

ΤΕΛΗ ΑΠΟ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ-ΠΛΟΙΩΝ-ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΧΡΕΩΣΗ / ΜΟΝΑΔΑ (ΕΠΙΒΑΤΗ/ΠΛΟΙΟ/ΤΡΟΧΟΦΟΡΟ)				
	2003	2004	2005	2006	2007
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D	**0,38 €**	**0,39 €**	**0,40 €**	**0,40 €**	**0,41 €**
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	**0,44 €**	**0,45 €**	**0,46 €**	**0,47 €**	**0,48 €**
ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	**104,14 €**	**106,22 €**	**108,35 €**	**110,51 €**	**112,72 €**
ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	**1,30 €**	**1,33 €**	**1,36 €**	**1,38 €**	**1,41 €**
ΠΑΡΟΧΗ ΛΟΙΠΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	**79,14 €**	**80,73 €**	**82,34 €**	**83,99 €**	**85,67 €**

Πίνακας 7.4.2 : Προτεινόμενες χρεώσεις ανά μονάδα (επιβάτη, πλοίο ή τροχοφόρο) για την πενταετία 2003-2007.

7.5 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ

Στην ενότητα αυτή θα γίνει μελέτη βιωσιμότητας για τις εξής υπηρεσίες του Ο.Λ.Β. :

- Containers
- Συμβατικό φορτίο
- Επιβατική κίνηση

Δηλαδή, θα γίνει σύγκριση των συνολικών εσόδων και εξόδων των προβλεπόμενων ποσοτήτων των παραπάνω υπηρεσιών για την πενταετία 2003 – 2007 εφαρμόζοντας την προτεινόμενη τιμολογιακή πολιτική και θα υπολογιστεί η καθαρά παρούσα αξία NPV (Net Present Value). Επίσης, όπου οι καμπύλες των εσόδων – εξόδων τέμνονται, θα υπολογίζεται και ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης IRR, που είναι η τιμή του επιτοκίου για το οποίο το NPV = 0, δηλαδή έσοδα = έξοδα. Τέλος, θα γίνει ανάλυση ευαισθησίας για αύξηση – μείωση των εσόδων - εξόδων κατά 20%.

7.5.1 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ – ΕΞΟΔΩΝ CONTAINERS

Τα ετήσια έξοδα που προκύπτουν από την διακίνηση containers κατά την διάρκεια της πενταετίας, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διακινούμενες ποσότητες, έχουν ήδη υπολογιστεί στον Πίνακα 7.2.6 (μεσαία στήλη) και είναι τα εξής :

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ CONTAINERS
2002	8.192	218.057 €
2003	10.456	278.321 €
2004	14.475	385.300 €
2005	19.153	619.011 €
2006	24.490	791.499 €
2007	30.486	985.286 €

Πίνακας 7.5.1.1: Ετήσια έξοδα containers

Τα έξοδα υπολογίζονται από τα έξοδα των μηχανημάτων που και για τα τρία σενάρια διακίνησης είναι τα ίδια , επομένως είναι κοινά και για τα τρία σενάρια διακίνησης.

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΕΣΟΔΑ CONTAINERS		
	ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ (ΤΟΝΟΙ)	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
2002	8.192	14,62 €	119.767 €
2003	10.456	19,74 €	206.401 €
2004	14.475	26,64 €	385.614 €
2005	19.153	30,50 €	584.167 €
2006	24.490	34,94 €	855.681 €
2007	30.486	40,00 €	1.219.440 €

Πίνακας 7.5.1.2: Ετήσια έσοδα containers

7.5.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ – ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ

Για τον υπολογισμό των εσόδων – εξόδων συμβατικού φορτίου έγιναν οι εξής παραδοχές :

- → Χρησιμοποιήθηκαν τα μέσα σενάρια των ποσοτήτων, γιατί είναι τα πιο ρεαλιστικά.
- → Την ετήσια μεταβολή της συνολικής ποσότητας των εφτά ειδών συμβατικού φορτίου που αναλύσαμε, ακολουθούν και τα υπόλοιπα προϊόντα.
- → Τα έσοδα από φόρτωση – εκφόρτωση των εφτά προϊόντων προκύπτουν πολλαπλασιάζοντας κάθε έτος την αντίστοιχη ποσότητα του συντηρητικού σεναρίου με την προτεινόμενη τιμολόγηση κάθε φορτίου, σύμφωνα με τους πίνακες 7.3.2.2 και 7.3.2.4 (σιλό) του κυρίως τεύχους.
- → Τα έξοδα από φόρτωση – εκφόρτωση των εφτά προϊόντων προκύπτουν πολλαπλασιάζοντας κάθε έτος την αντίστοιχη ποσότητα του συντηρητικού σεναρίου με το κόστος κάθε προϊόντος, όπως αυτό φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί :

ΚΟΣΤΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ	
ΦΟΡΤΙΟ	ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ
ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	1,15
ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ	1,15
ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ	1,15
ΣΙΛΟ (ΚΡΙΘΑΡΙ - ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ)	4,10
ΣΙΛΟ (ΣΙΤΑΡΙ)	4,10
ΣΚΡΑΠ	2,09
ΚΑΡΒΟΥΝΟ	0,77
ΑΔΡΑΝΗ	1,89

Πίνακας 7.5.2.1 : Κόστος φόρτωσης - εκφόρτωσης για τα εφτά είδη φορτίου

Οι τιμές του πίνακα προέκυψαν ανάγοντας το κόστος (όπως αυτό υπολογίστηκε στην ενότητα 7.3 του κυρίως τεύχους) των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνται για κάθε είδος σε ευρώ/τόνο, διαιρώντας το κόστος με την απόδοση μειωμένη κατά 30%.

- → Τα έσοδα - έξοδα από φόρτωση – εκφόρτωση των υπόλοιπων προϊόντων μεταβάλλονται ανάλογα με την ετήσια μεταβολή των συνολικών εσόδων - εξόδων από φόρτωση – εκφόρτωση των εφτά προϊόντων.
- → Έσοδα αποθήκευσης υπολογίστηκαν μόνο για λιπάσματα, δημητριακά γερανών, σκραπ και αδρανή. Τα λιπάσματα και τα δημητριακά γερανών έχουν ειδικό βάρος 1,5 tn/m^2 , αποθηκεύονται σε στεγασμένους χώρους και θεωρήσαμε μέσο χρόνο αποθήκευσης 40 μέρες, άρα τα έσοδα ανά έτος προκύπτουν πολλαπλασιάζοντας τις αντίστοιχες ποσότητες με τις αντίστοιχες τιμές του πίνακα 7.3.2.5 του κυρίως τεύχους για ένα Α΄15μερο και 2 Β΄15μερα διαιρεμένη με το ειδικό βάρος για να γίνει αναγωγή των μονάδων από ευρώ/15μερο/ m^2 σε ευρώ, δηλαδή [{(Α΄ 15μερο) + 2 * (Β΄ 15μερο)}/1,5]. Το σκραπ και τα αδρανή αποθηκεύονται σε ακάλυπτους χώρους για 15 και 2 μέρες αντίστοιχα και έχουν ειδικά βάρη 2 και1,5 tn/m^2 αντίστοιχα, οπότε σύμφωνα με τον πίνακα 7.3.3.5 του κυρίως τεύχους, τα έσοδα ανά έτος προκύπτουν πολλαπλασιάζοντας τις αντίστοιχες ποσότητες με την τιμή από (τιμή για Α΄ 15μερο)/ειδικό βάρος.
- → Τα έξοδα αποθήκευσης είναι ίσα με την ετήσια απόσβεση των αποθηκών που προτάθηκε να γίνουν στην ενότητα 9.3 του κυρίως τεύχους, ξεκινάνε από το 2005 και ισούνται με το 5% του συνολικού κόστους ανά έτος.
- → Τα έσοδα των ζυγιστικών υπολογίστηκαν πολλαπλασιάζοντας για κάθε έτος τη συνολική διακινούμενη ποσότητα όλων των φορτίων με τις αντίστοιχες συνολικές τιμές του πίνακα 7.3.2.6 κυρίως τεύχους.
- → Τα έσοδα των ζυγιστικών των προϊόντων που αποθηκεύονται (λιπάσματα, δημητριακά γερανών, σκραπ, αδρανή, ξυλεία. ζωοτροφές) υπολογίστηκαν πολλαπλασιάζοντας για κάθε έτος τη συνολική διακινούμενη ποσότητα όλων των φορτίων με την προτεινόμενη τιμολόγηση επί δύο (γιατί ζυγίζονται και όταν αποχωρούν από τον αποθηκευτικό χώρο) σύμφωνα με τον πίνακα 7.3.2.6. Τα έσοδα των ζυγιστικών των προϊόντων που δεν αποθηκεύονται) υπολογίστηκαν πολλαπλασιάζοντας για κάθε έτος τη συνολική διακινούμενη ποσότητα όλων των φορτίων με την προτεινόμενη τιμολόγηση σύμφωνα με τον πίνακα 7.3.2.6.

→ Τα έξοδα των ζυγιστικών υπολογίστηκαν ακριβώς με τον ίδιο τρόπο που υπολογίστηκαν τα έσοδα και η τιμή με την οποία πολλαπλασιάζονται οι ποσότητες είναι σύμφωνα με την ενότητα 7.3.1 ίση με 0.05 ευώ/τόνο.

Στους πίνακες που ακολουθούν βλέπουμε αναλυτικά τον υπολογισμό εσόδων – εσόδων από φόρτωση – εκφόρτωση, σιλό, αποθήκευση, ζύγισμα για όλα τα φορτία.

ΕΤΟΣ	ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ			ΚΑΡΒΟΥΝΟ			ΒΑΜΒΑΚΟΣΠΟΡΟΣ			ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ		
2002	79.815	16.723 €	91.648 €	21.876	3.577 €	16.758 €	59.293	12.423 €	68.083 €	32.723 €	176.489 €
2003	81.292	18.736 €	93.343 €	26.525	4.770 €	20.319 €	54.965	27.044 €	63.113 €	50.551 €	176.776 €
2004	85.356	21.640 €	98.011 €	33.156	6.559 €	25.399 €	49.468	26.774 €	56.802 €	54.973 €	180.211 €
2005	89.624	24.994 €	102.911 €	41.445	9.019 €	31.749 €	31.269	18.616 €	35.904 €	52.629 €	170.564 €
2006	94.105	28.868 €	108.057 €	51.806	12.401 €	39.686 €	25.015	16.382 €	28.724 €	57.652 €	176.466 €
2007	98.810	33.343 €	113.459 €	64.757	17.052 €	49.607 €	20.012	14.416 €	22.979 €	54.811 €	186.046 €

Πίνακας 7.5.2.2: Έσοδα- έξοδα για φορτοεκφόρτωση λιπασμάτων, κάρβουνου & βαμβακόσπορου για τα έτη 2002 - 2007

ΕΤΟΣ	ΣΙΛΟ (ΚΡΙΘΑΡΙ - ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ)			ΣΙΛΟ (ΣΙΤΑΡΙ)			ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΑ ΓΕΡΑΝΩΝ			ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΣΟΔΑ ΑΠΟ ΣΙΛΟ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΣΙΛΟ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)		
2002	21.069	5.267 €	86.384 €	31.604	9.481 €	129.576 €	57.504	12.048 €	66.029 €	26.797 €	281.988 €
2003	22.481	6.182 €	92.171 €	33.721	12.241 €	138.257 €	61.357	14.141 €	70.453 €	32.564 €	300.882 €
2004	24.729	7.480 €	101.389 €	37.093	14.811 €	152.083 €	67.492	17.111 €	77.498 €	39.403 €	330.970 €
2005	35.315	11.751 €	144.793 €	52.973	23.267 €	217.189 €	96.386	26.880 €	110.675 €	61.898 €	472.658 €
2006	42.378	15.512 €	173.752 €	63.568	30.713 €	260.627 €	115.663	35.481 €	132.811 €	81.706 €	567.189 €
2007	50.854	20.475 €	208.502 €	76.281	40.541 €	312.753 €	138.796	46.835 €	159.373 €	107.852 €	680.627 €

Πίνακας 7.5.2.3: Έσοδα- έξοδα για μεταφορά στο σιλό και φορτοεκφόρτωση δημητριακών γερ. για τα έτη 2002 - 2007

ΕΤΟΣ	ΑΔΡΑΝΗ			ΣΚΡΑΠ			ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ		
2002	317.834	15.892 €	600.706 €	222.413	101.186 €	464.255 €	117.077 €	1.064.962 €
2003	369.959	18.604 €	699.222 €	237.315	118.762 €	495.360 €	137.366 €	1.194.583 €
2004	443.951	24.558 €	839.067 €	261.046	143.702 €	544.897 €	168.259 €	1.383.963 €
2005	532.741	32.416 €	1.006.880 €	287.151	173.879 €	599.386 €	206.295 €	1.606.266 €
2006	639.289	42.789 €	1.208.256 €	315.866	210.394 €	659.325 €	253.183 €	1.867.581 €
2007	767.147	56.482 €	1.449.907 €	347.452	254.576 €	725.257 €	311.058 €	2.175.164 €

Πίνακας 7.5.2.4: : Έσοδα- έξοδα για φορτοεκφόρτωση σκραπ, αδρανών για τα έτη 2002 – 2007

ΕΤΟΣ	ΥΠΟΛΟΙΠΑ		
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟ ΓΕΡΑΝΟΥΣ
2002	205.802	35.729 €	308.222 €
2003	225.130	44.608 €	338.328 €
2004	254.217	53.136 €	383.426 €
2005	295.968	64.909 €	455.117 €
2006	341.822	79.419 €	528.305 €
2007	396.714	97.866 €	615.425 €

Πίνακας 7.5.2.5: Έσοδα- έξοδα για φορτοεκφόρτωση λοιπών προϊόντων για τα έτη 2002– 2007

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΑ									ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ
	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΛΙΠ. - ΔΗΜ.ΓΕΡ. (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΛΙΠ. - ΗΜ.ΓΕΡ.	ΞΥΛΕΙΑ – ΖΩΟ ΤΡΟΦΕΣ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΞΥΛ. – ΖΩΟΤΡ.	ΜΕΣΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΣΚΡΑΠ - ΑΔΡΑΝΩΝ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΣΚΡΑΠ - ΑΔΡΑΝΗ	ΜΕΣΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΛΟ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΣΙΛΟ	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ (ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ)		
2002	137.319	38.935 €	16.215	29.187 €	540.247	54.025 €	52.673	869.105 €	0 €	1.191.251 €	0 €
2003	142.648	48.208 €	17.738	33.525 €	607.273	66.952 €	56.202	927.335 €	0 €	1.276.019 €	0 €
2004	152.849	65.957 €	20.030	39.749 €	704.997	85.693 €	61.822	1.020.068 €	0 €	1.411.466 €	0 €
2005	186.010	23.657 €	23.319	48.591 €	819.891	109.873 €	88.288	1.456.758 €	10.500 €	1.938.879 €	10.500 €
2006	209.768	64.997 €	26.932	58.925 €	955.155	141.120 €	105.946	1.748.110 €	10.500 €	2.313.151 €	10.500 €
2007	237.606	13.435 €	31.257	71.807 €	1.114.599	181.556 €	127.135	2.097.732 €	10.500 €	2.764.529 €	10.500 €

Πίνακας 7.5.2.6: : Έσοδα- έξοδα αποθήκευσης λιπασμάτων, δημ.γερ., ξυλείας, ζωοτροφών, σιλό για τα έτη 2002 - 2007

ΕΤΟΣ	ΖΥΓΙΣΤΙΚΑ					
	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ	ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ (ΤΟΝΟΙ)	ΕΣΟΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ	ΕΞΟΔΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ
2002	746.454	119.433 €	74.645 €	270.756	43.321 €	13.538 €
2003	823.862	145.000 €	82.386 €	1.112.743	195.843 €	55.637 €
2004	939.697	181.925 €	93.970 €	1.256.508	243.260 €	62.825 €
2005	1.117.509	237.985 €	111.751 €	1.462.871	311.533 €	73.144 €
2006	1.297.801	304.018 €	129.780 €	1.689.512	395.778 €	84.476 €
2007	1.510.597	389.253 €	151.060 €	1.960.824	505.268 €	98.041 €

Πίνακας 7.5.2.7: Έσοδα- έξοδα ζυγιστικών για τα έτη 2002 – 2007

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε το σύνολο όλων των εσόδων – εξόδων συμβατικού φορτίου, που προέκυψαν αθροίζοντας αντίστοιχα τις στήλες με τα έσοδα - έξοδα των πινάκων 7.5.2.2 μ.έχρι 7.5.2.7.

ΕΤΟΣ	ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ	
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ
2002	1.566.332 €	1.919.845 €
2003	1.877.166 €	2.148.591 €
2004	2.140.761 €	2.435.365 €
2005	2.852.552 €	2.899.999 €
2006	3.449.438 €	3.364.297 €
2007	4.185.791 €	3.916.863 €
ΣΥΝΟΛΟ	**16.072.039 €**	**16.684.960 €**

Πίνακας 7.5.2.8: Σύνολο εσόδων – εξόδων συμβατικού φορτίου για τα έτη 2002- 2007

7.5.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ – ΕΞΟΔΩΝ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

1) ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ

Ο υπολογισμός των εσόδων της επιβατικής κίνησης προκύπτει από την εφαρμογή της προτεινόμενης τιμολόγησης (πίνακας 7.4.2) στην προβλεπόμενη επιβατική κίνηση η οποία περιλαμβάνει τους επιβάτες Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D, επιβάτες κρουαζιερόπλοιων (πίνακας 6.1.3), τροχοφόρα (πίνακας 6.4.2,1), πλοία (πίνακας 6.4.3.1) και λοιπές υπηρεσίες εξυπηρέτησης πλοίων (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ύδρευση). Προκύπτουν :

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΣΟΔΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΧΡΕΩΣΗ ΑΝΑ ΜΟΝΑΔΑ (ΕΠΙΒΑΤΗ/ΠΛΟΙΟ/ΤΡΟΧΟΦΟΡΟ)				
	2003	2004	2005	2006	2007
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ Ε.Γ.-Ο.Γ.&F/D	135.534 €	149.533 €	164.870 €	177.236 €	195.332 €
ΤΕΛΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	51.888 €	82.035 €	129.698 €	205.052 €	324.188 €
ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ	229.835 €	216.693 €	204.883 €	194.614 €	185.768 €
ΤΕΛΗ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	72.183 €	74.363 €	76.609 €	78.922 €	81.306 €
ΠΑΡΟΧΗ ΛΟΙΠΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	174.668 €	164.680 €	155.705 €	147.901 €	141.178 €
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	**664.108 €**	**687.304 €**	**731.765 €**	**803.725 €**	**927.772 €**

Πίνακας 7.5.3.1 : Υπολογισμός εσόδων από επιβατική κίνηση για την πενταετία 2003-2007.

2) ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΞΟΔΩΝ

Τα έξοδα της επιβατικής κίνησης υπολογίζονται σύμφωνα με την μελέτη 'Διερεύνηση της σκοπιμότητας έργων βελτίωσης του Λιμένα Βόλου' του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στην μελέτη αυτή τα έξοδα του 2002, καθώς δεν υπάρχει αναλυτικό ισοζύγιο, υπολογίζονται ως ποσοστό επί του συνόλου του Κόστους Πωληθέντων, των Εξόδων Διοικητικής Λειτουργίας και των Εξόδων Διάθεσης και των Εκτάκτων και Ανόργανων Εξόδων. Το ποσοστό αυτό υπολογίστηκε 3,57% που είναι σύμφωνο της ιστορικής ανάπτυξης του μέσου όρου της πενταετίας 1998-2002. Βασική υπόθεση, προκειμένου να διαμορφωθούν τα έξοδα από την δραστηριότητα του Επιβατικού Σταθμού, είναι η υπερδωδεκάμηνη χρήση 2002 (1-9-2001 εώς 31-12-2002), λόγω της μετατροπής τον Σεπτέμβριο του 2002, του Οργανισμού Λιμένα Βόλου σε Ανώνυμη Εταιρεία.

Πιο συγκεκριμένα τα έξοδα αυτά αφορούν κυρίως :

- Έξοδα προσωπικού (βασικός μισθός, επιδόματα, υπερωρίες, ασφάλιση κτλ)
- Ύδρευση, Άρδευση, Φωτισμός, Καθαριότητα

- Συντήρηση και βελτίωση κτιριακών κλπ εγκαταστάσεων λιμένος, επίπλων και σκευών, μηχανών γραφείου
- Εκτέλεση έργων εξυπηρέτησης πλοίων - φορτίων – επιβατών
- Δημόσιες σχέσεις
- Προμήθεια επίπλων, μηχανών γραφείου, βιβλίων και περιοδικών
- Αναλώσιμα είδη γραφείου κτλ

Η φύση των παραπάνω εξόδων δεν οδηγεί σε σημαντικές ετήσιες μεταβολές του συνόλου τους, γεγονός που επαληθεύεται από τον σταθεροποιημένο σε χαμηλές τιμές ετήσιο ρυθμό μεταβολής των εξόδων για τα έτη 1998-2001.

ΕΤΟΣ	1998	1999	2000	2001	2002
ΕΤΗΣΙΟΣ ΡΥΘΜΟΣ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ	0,00%	-13,28%	16,47%	-20,50%	142,98%
ΕΞΟΔΑ	110.690 €	95.992 €	111.802 €	88.886 €	215.977 €

Πίνακας 7.5.3.2 : Υπολογισμός μέσου ετήσιου ρυθμού μεταβολής εξόδων επιβατικής κίνησης για την πενταετία 1998-2002.

Παρατηρούμε ότι ο μέσος ετήσιος ρυθμός μεταβολής των εξόδων προκύπτει 31,42%, επηρεάζεται όμως σημαντικά από την απότομη αύξηση των εξόδων του 2002, έτος έναρξη λειτουργίας του Ο.Λ.Β. ως Α.Ε. γεγονός που οδήγησε σε έκτακτα έξοδα. Για τον λόγο αυτό υπολογίσαμε τον μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής εξόδων που προκύπτει για τα έτη 1998-2001 και που ισούται με -5,77% και μας δείχνει την τάση που ίσχυε ως το 2001 που ο Ο.Λ.Β. λειτουργούσε ως Λιμενικό Ταμείο. Θεωρούμε ότι οι συνθήκες αυτές δεν ικανοποιούν την μελλοντική λειτουργία του λιμένα και τελικά λαμβάνουμε, σύμφωνα με την προαναφερθείσα μελέτη, τους παρακάτω ρυθμούς αύξησης εξόδων ως προς τα αντίστοιχα του 2002.

ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΕΞΟΔΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΤΟΥ 2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	0,00%	0,25%	0,50%	0,75%	1,00%	1,25%
ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΞΟΔΩΝ	215.977 €	216.517 €	217.057 €	217.597 €	218.137 €	218.677 €

Πίνακας7.5.3.3 : Υπολογισμός εξόδων από επιβατική κίνηση για την πενταετία 2003-2007.

Συγκρίνοντας τα προβλεπόμενα έξοδα και έσοδα παρατηρούμε ότι έχουν λόγο :

ΣΧΕΣΗ ΕΞΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΣΟΔΑ	2003	2004	2005	2006	2007	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ
	32,19%	31,45%	29,88%	27,36%	23,95%	**28,97%**

Πίνακας 7.5.3.4 : Σχέση εξόδων προς τα έσοδα για τα έτη 2003-2007

Σύμφωνα με την μελέτη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας αντίστοιχος υπολογισμός οδήγησε στα επόμενα αποτελέσματα :

ΣΧΕΣΗ ΕΞΟΔΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΣΟΔΑ	2003	2004	2005	2006	2007	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ
	23,51%	23,63%	23,92%	24,28%	24,71%	**24,01%**

Πίνακας 7.5.3.5 : Σχέση εξόδων προς τα έσοδα για τα έτη 2003-2007 σύμφωνα με την μελέτη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Η διαφορά αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι στην παρούσα εργασία τα έσοδα υπολογίζονται εφαρμόζοντας την προτεινόμενη τιμολογιακή πολιτική, ενώ στην παραπάνω μελέτη στα αντίστοιχα έσοδα συνυπολογίζονται τα έσοδα από τις ενοικιάσεις των καταστημάτων, από τις υπηρεσίες parking και από την ενοικίαση των ανατολικών αποθηκών.

7.5.4 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΑΙΜΕΝΑ

Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστεί η βιωσιμότητα του εμπορευματικού τμήματος του Ο.Λ.Β., δηλαδή θα υπολογιστεί η Καθαρά Παρούσα Αξία NPV για Ε/Κ και συμβατικό φορτίο και όχι για επιβατική κίνηση.

Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε τα έσοδα – έξοδα του λιμένα για Ε/Κ και συμβατικό φορτίο όπως αυτά υπολογίστηκαν στους πίνακες 7.5.1.1 – 7.5.2.2 για Ε/Κ και 7.5.2.8 για συμβατικό φορτίο. Επίσης, υπολογίστηκε και το NPV / έτος ως εξής : $(\text{έσοδα}_i - \text{έξοδα}_i) / (1+R)^v$, όπου i = 2002,...2007

v = αύξων αριθμός έτους (π.χ. 0 για το 2002, 1 για το 2003 κτλ.)

R = επιτόκιο διατραπεζικού δανεισμού και κινδύνου, το οποίο λαμβάνεται ίσο με 5%

Το συνολικό NPV ισούται με το άθροισμα των NPV_i , όπου i = 2002,...2007.

ΕΤΟΣ	CONTAINERS		ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ		ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ (ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ)	NPV
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ				
2002	119.767 €	218.057 €	1.566.332 €	1.919.845 €	1.686.099 €	2.137.902 €	-451.804 €	**-451.804 €**
2003	206.401 €	278.321 €	1.877.166 €	2.148.591 €	2.083.567 €	2.426.913 €	-343.346 €	**-326.996 €**
2004	385.614 €	385.300 €	2.140.761 €	2.435.365 €	2.526.375 €	2.820.666 €	-294.291 €	**-266.931 €**
2005	584.167 €	619.011 €	2.852.552 €	2.899.999 €	3.436.719 €	3.519.010 €	-82.292 €	**-71.087 €**
2006	855.681 €	791.499 €	3.449.438 €	3.364.297 €	4.305.119 €	4.155.796 €	149.323 €	**122.848 €**
2007	1.219.440 €	985.286 €	4.185.791 €	3.916.863 €	5.405.231 €	4.902.148 €	503.082 €	**394.178 €**
ΣΥΝΟΛΟ					**19.443.109 €**	**19.962.436 €**	**-519.327 €**	**-599.791 €**

Πίνακας 7.5.4.1: Έσοδα – έξοδα και NPV Ε/Κ/ - συμβατικού φορτίου για τα έτη 2002 - 2007

Επειδή το συνολικό NPV<0, το εμπορευματικό τμήμα του λιμένα για την πενταετία 2003 – 2007 δεν είναι βιώσιμο. Στη συνέχεια, θα κάνουμε μια εκτίμηση των εσόδων – εξόδων για τα επόμενα χρόνια, μέχρι το αθροιστικό NPV>0 και να μπορέσουμε να υπολογίσουμε τοω δείκτη IRR. Η εκτίμηση των εσόδων– εξόδων θα γίνει λαμβάνοντας για ο καθένα από αυτά έναν μέσο ρυθμό μεταβολής, ο οποίος προκύπτει ως ο μέσος όρος των ετήσιων μεταβολών των εσόδων – εξόδων, όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί :

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ	
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ
2002	-	-
2003	23,57%	13,52%
2004	21,25%	16,22%
2005	36,03%	24,76%
2006	25,27%	18,10%
2007	25,55%	17,96%
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	**26,34%**	**18,11%**

Πίνακας 7.5.4.2: Ετήσια μεταβολή εσόδων – εξόδων Ε/Κ/ - συμβατικού φορτίου για τα έτη 2002 - 2003

Άρα για τα έσοδα θα λάβουμε ρυθμό μεταβολής +26,34%/έτος και για τα έξοδα +18,11%/έτος. Από το 2008 και μετά τα έσοδα - έξοδα υπολογίζονται αντίστοιχα με τη χρήση του τύπου $(\text{έσοδα})_i$ *(1+26,34%) και $(\text{έξοδα})_i$*(1+18,11%) , όπου i = 2002,...2022. Το NPV υπολογίζεται όπως και παραπάνω. Τα αποτελέσματα φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΕΤΟΣ	CONTAINERS- ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ				
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ (ΕΣΟΔΑ-ΕΞΟΔΑ)	NPV	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ NPV
2002	1.604.722 €	2.100.580 €	-495.858 €	-495.858 €	-
2003	1.840.645 €	2.344.526 €	-503.881 €	-479.887 €	-975.745 €
2004	2.222.819 €	2.726.696 €	-503.877 €	-457.031 €	-1.432.776 €
2005	3.042.967 €	3.407.259 €	-364.292 €	-314.689 €	-1.747.465 €
2006	3.803.213 €	4.026.016 €	-222.804 €	-183.301 €	-1.930.766 €
2007	4.763.344 €	4.751.089 €	12.255 €	9.602 €	-1.921.164 €
2008	6.017.829 €	5.611.567 €	406.262 €	303.159 €	-1.618.005 €
2009	7.602.697 €	6.627.888 €	974.810 €	692.779 €	-925.226 €
2010	9.604.961 €	7.828.276 €	1.776.685 €	1.202.530 €	**277.304 €**
ΣΥΝΟΛΟ				**277.304 €**	

Πίνακας 7.5.4.3: Έσοδα – έξοδα και NPV Ε/Κ/ - συμβατικού φορτίου για τα έτη 2002 - 2011

Παρατηρούμε ότι το συνολικό NPV>0 στο έτος 2010, άρα μπορούμε να υπολογίσουμε τον δείκτη IRR, ο οποίος ύστερα από δοκιμές προκύπτει ίσος με 7,44902% , αποτελεί την τιμή του επιτοκίου για την οποία NPV=0 και εκφράζει το ρυθμό αύξησης της τιμής του 2002.

Οι τιμές NPV και IRR διαμορφώθηκαν ως παραπάνω με την παραδοχή ότι η αύξηση τόσο των εσόδων όσο και των εξόδων ακολουθεί τις τάσεις αύξησης που υπολογίστηκαν για την πενταετία της ανάλυσης, θεωρώντας ραγδαία την εξέλιξη του εμπορευματικού έργου του λιμένα, λόγω των νέων έργων και της στρατηγικής ανάπτυξης που θα ακολουθηθεί για τα επόμενα χρόνια από τον οργανισμό. Θεωρείται πιθανό αυτές να μη συνεχιστούν με τον ίδιο ρυθμό ανάπτυξης για

μεγαλύτερο χρονικό ορίζοντα και οι αντίστοιχες αυξήσεις να ισορροπήσουν στις μέσες τιμές που παρατηρούνται στον ίδιο λιμένα και σε άλλα λιμάνια (π.χ. Ο.Λ.Θ.). Για το λόγω αυτό γίνεται και 2ος υπολογισμός των NPV και IRR στη δεκαετία, θεωρώντας μετά την πάροδο της πενταετίας ετήσια αύξηση εσόδων – εξόδων ίση με 5%. Τα αποτελέσματα φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί :

ΕΤΟΣ	CONTAINERS - ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ				
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ (ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ)	NPV	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ NPV
2002	1.604.722 €	2.100.580 €	-495.858 €	-495.858 €	-
2003	1.840.645 €	2.344.526 €	-503.881 €	-479.887 €	-975.745 €
2004	2.222.819 €	2.726.696 €	-503.877 €	-457.031 €	-1.432.776 €
2005	3.042.967 €	3.407.259 €	-364.292 €	-314.689 €	-1.747.465 €
2006	3.803.213 €	4.026.016 €	-222.804 €	-183.301 €	-1.930.766 €
2007	4.763.344 €	4.751.089 €	12.255 €	9.602 €	-1.921.164 €
2008	5.001.511 €	4.988.643 €	12.868 €	9.602 €	-1.911.562 €
2009	5.251.586 €	5.238.075 €	13.511 €	9.602 €	-1.901.960 €
2010	5.514.166 €	5.499.979 €	14.187 €	9.602 €	-1.892.358 €
2011	5.789.874 €	5.774.978 €	14.896 €	9.602 €	-1.882.756 €
2012	6.079.368 €	6.063.727 €	15.641 €	9.602 €	-1.873.154 €

Πίνακας 7.5.4.4: Έσοδα – έξοδα και NPV Ε/Κ/ - συμβατικού φορτίου με ρυθμό αύξησης 5% μετά το 2007 για τα έτη 2002 – 2012

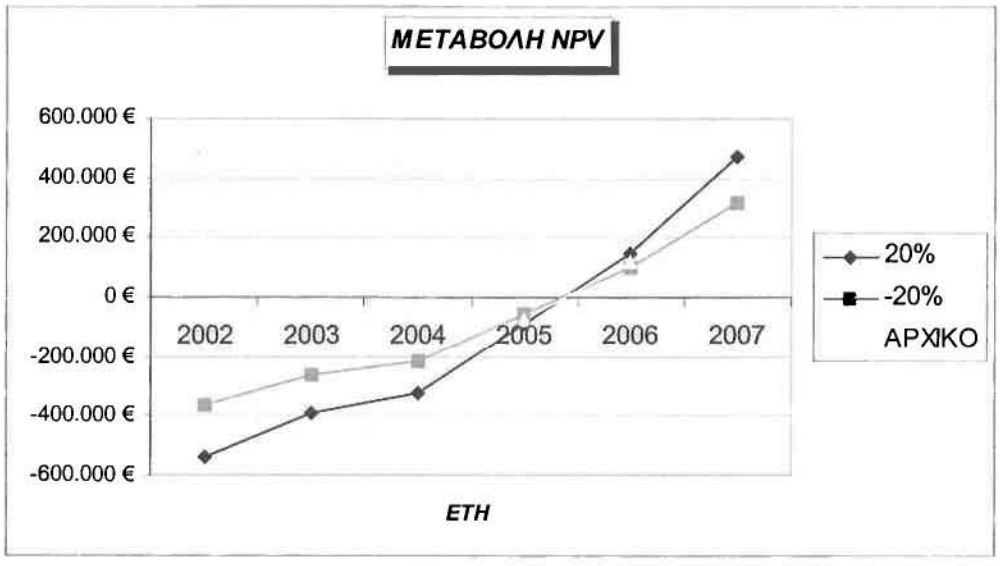
Η προκύπτουσα τιμή NPV προκύπτει αρνητική, συνεπώς δεν υπολογίζεται IRR.

Τέλος, θα γίνει ανάλυση ευαισθησίας, θα αυξήσουμε και θα μειώσουμε δηλαδή τα έσοδα – έξοδα κατά 20% για να δούμε πως μεταβάλλεται η Καθαρά Παρούσα Αξία NPV. Τα αποτελέσματα φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΕΤΟΣ	ΑΥΞΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ-ΕΞΟΔΩΝ 20%				ΜΕΙΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ-ΕΞΟΔΩΝ 20%			
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ	NPV	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ	NPV
2002	2.023.318 €	2.565.483 €	-542.165 €	-542.165 €	1.348.879 €	1.710.322 €	-361.443 €	-361.443 €
2003	2.500.280 €	2.912.295 €	-412.015 €	-392.395 €	1.666.853 €	1.941.530 €	-274.677 €	-261.597 €
2004	3.031.649 €	3.384.799 €	-353.149 €	-320.317 €	2.021.100 €	2.256.533 €	-235.433 €	-213.545 €
2005	4.124.062 €	4.222.812 €	-98.750 €	-85.304 €	2.749.375 €	2.815.208 €	-65.833 €	-56.869 €
2006	5.166.143 €	4.986.956 €	179.188 €	147.418 €	3.444.096 €	3.324.637 €	119.458 €	98.279 €
2007	6.486.277 €	5.882.578 €	603.699 €	473.014 €	4.324.185 €	3.921.719 €	402.466 €	315.343 €
ΣΥΝΟΛΟ				**-719.749 €**				**-479.833 €**

Πίνακας 7.5.45: Αύξηση – μείωση εσόδων – εξόδων κατά 20% και αντίστοιχο NPV

Τα παραπάνω παρίστανται και γραφικά :



Διάγραμμα 7.5.4.1 : Μεταβολή NPV για αύξηση – μείωση εσόδων – εξόδων κατά 20% για τα έτη 2002 - 2007

Το συμπέρασμα που βγαίνει από την ανάλυση ευαισθησίας όσον αφορά στην Καθαρά Παρούσα Αξία είναι ότι για αύξηση των εσόδων - εξόδων μειώνεται το NPV, ενώ όταν μειώνονται τα έσοδα – έξοδα, αυξάνεται το NPV. Το IRR δε μεταβάλλεται, γιατί η μεταβολή στα έσοδα - έξοδα είναι ίδια (20%), άρα ο ρυθμός απόδοσης της επένδυσης παραμένει σταθερός.

7.5.5 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΑΙΜΕΝΑ

Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστεί η βιωσιμότητα του επιβατικού τμήματος του Ο.Λ.Β., δηλαδή θα υπολογιστεί η Καθαρά Παρούσα Αξία NPV για επιβατική κίνηση.

Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε τα έσοδα – έξοδα του λιμένα για επιβατική κίνηση όπως αυτά υπολογίστηκαν στους πίνακες 7.5.3.1 – 7.5.3.2.

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ				
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ (ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ)	NPV	ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΟ NPV
2002	667.071 €	215.977 €	451.094 €	451.094 €	-
2003	664.108 €	216.517 €	447.591 €	426.277 €	877.371 €
2004	687.304 €	217.057 €	470.247 €	426.528 €	1.303.899 €
2005	731.765 €	217.597 €	514.168 €	444.158 €	1.748.057 €
2006	803.725 €	218.137 €	585.588 €	481.765 €	2.229.821 €
2007	927.772 €	218.677 €	709.095 €	555.594 €	**2.785.416 €**
ΣΥΝΟΛΟ			**3.177.783 €**	**2.785.416 €**	

Πίνακας 7.5.5.1: Έσοδα – έξοδα επιβατικής κίνησης για τα έτη 2002 - 2007

Παρατηρούμε ότι το NPV είναι πάντα θετικό, δηλαδή το λιμάνι είναι κάθε έτος βιώσιμο, όσον αφορά στο επιβατικό κομμάτι του. Δεν έχει νόημα να υπολογιστεί ο δείκτης IRR εφόσον το NPV δε μηδενίζεται πουθενά.

7.5.6 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ – ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Στην παρούσα ενότητα θα εξεταστεί η βιωσιμότητα συνολικά του εμπορευματικού και του επιβατικού τμήματος του Ο.Λ.Β., δηλαδή θα υπολογιστεί η Καθαρά Παρούσα Αξία NPV για Ε/Κ, για συμβατικό φορτίο και για επιβατική κίνηση. Για τον προσδιορισμό των εσόδων – εξόδων και του NPV, θα ακολουθηθεί η ίδια μεθοδολογία με την προηγούμενη ενότητα. Τα αποτελέσματα φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί :

ΕΤΟΣ	CONTAINERS		ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ		ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ		ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ (ΕΣΟΔΑ-ΕΞΟΔΑ)	NPV
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ				
2002	119.767 €	218.057 €	1.566.332 €	1.919.845 €	667.071 €	215.977 €	2.353.170 €	2.353.879 €	-710 €	-710 €
2003	206.401 €	278.321 €	1.877.166 €	2.148.591 €	664.108 €	216.517 €	2.747.675 €	2.643.430 €	104.245 €	99.281 €
2004	385.614 €	385.300 €	2.140.761 €	2.435.365 €	687.304 €	217.057 €	3.213.679 €	3.037.723 €	175.956 €	159.597 €
2005	584.167 €	619.011 €	2.852.552 €	2.899.999 €	731.765 €	217.597 €	4.168.484 €	3.736.607 €	431.876 €	373.071 €
2006	855.681 €	791.499 €	3.449.438 €	3.364.297 €	803.725 €	218.137 €	5.108.844 €	4.373.933 €	734.911 €	604.613 €
2007	1.219.440 €	985.286 €	4.185.791 €	3.916.863 €	927.772 €	218.677 €	6.333.003 €	5.120.825 €	1.212.177 €	949.773 €
ΣΥΝΟΛΟ							23.924.854 €	21.266.398 €	2.658.456 €	2.185.625 €

Πίνακας 7.5.6.1: Έσοδα – έξοδα και NPV Ε/Κ/ , συμβατικού φορτίου και επιβατικής κίνησης για τα έτη 2002 - 2003

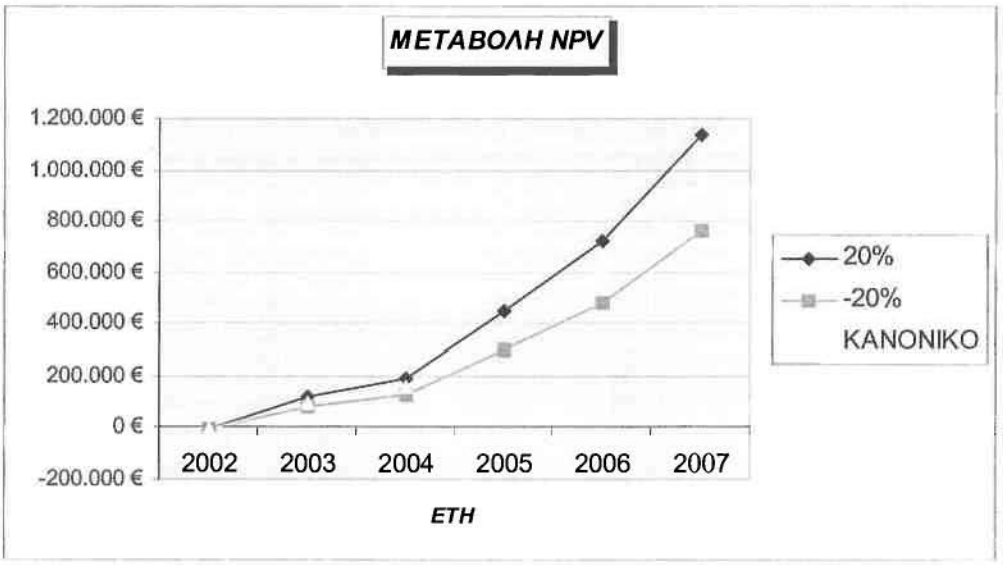
Το συνολικό NPV > 0, άρα το λιμάνι είναι βιώσιμο για τις το σύνολο των εμπορευματικών και επιβατικών υπηρεσιών που προσφέρει. Επειδή το NPV είναι θετικό από το 2003 και μετά και μάλιστα η τιμή του 2002 είναι κοντά στο μηδέν, δεν έχει νόημα ο υπολογισμός του δείκτη IRR

Τέλος, θα γίνει ανάλυση ευαισθησίας, θα αυξήσουμε και θα μειώσουμε δηλαδή τα έσοδα – έξοδα κατά 20% για να δούμε πως μεταβάλλεται η Καθαρά Παρούσα Αξία NPV. Τα αποτελέσματα φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΕΤΟΣ	ΑΥΞΗΣΗ ΕΣΟΔΩΝ-ΕΞΟΔΩΝ 20%				ΜΕΙΩΣΗ ΕΣΟΔΩΝ-ΕΞΟΔΩΝ 20%			
	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ	NPV	ΕΣΟΔΑ	ΕΞΟΔΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΣΟΔΑ - ΕΞΟΔΑ	NPV
2002	2.823.804 €	2.824.655 €	-852 €	-852 €	1.882.536 €	1.883.104 €	-568 €	-568 €
2003	3.297.209 €	3.172.115 €	125.094 €	119.137 €	2.198.140 €	2.114.744 €	83.396 €	79.425 €
2004	3.856.414 €	3.645.267 €	211.147 €	191.517 €	2.570.943 €	2.430.178 €	140.765 €	127.678 €
2005	5.002.180 €	4.483.929 €	518.252 €	447.685 €	3.334.787 €	2.989.286 €	345.501 €	298.457 €
2006	6.130.613 €	5.248.720 €	881.893 €	725.536 €	4.087.076 €	3.499.147 €	587.929 €	483.690 €
2007	7.599.603 €	6.144.991 €	1.454.613 €	1.139.727 €	5.066.402 €	4.096.660 €	969.742 €	759.818 €
ΣΥΝΟΛΟ				2.622.750 €				1.748.500 €

Πίνακας 7.5.6.2: Αύξηση – μείωση εσόδων – εξόδων κατά 20% και αντίστοιχο NPV

Τα παραπάνω παρίστανται και γραφικά :



Διάγραμμα 7.5.6.2: Μεταβολή NPV για αύξηση – μείωση εσόδων – εξόδων κατά 20% για τα έτη 2002 - 2007

Το συμπέρασμα που προκύπτει από την ανάλυση ευαισθησίας είναι ότι για αύξηση των εσόδων - εξόδων αυξάνεται το NPV, ενώ όταν μειώνονται τα έσοδα και τα έξοδα, μειώνεται και το NPV.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΥΠΟΔΟΜΗ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

8.1 ΦΥΣΙΚΑ ΚΑΙ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Όπως προαναφέρθηκε, το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται στον μυχό του Παγασητικού κόλπου, γεγονός που έχει ως συνέπεια να προστατεύεται φυσικά από τους βόρειους ανέμους και να είναι ανοιχτό μόνο στους νότιους και νοτιοανατολικούς ανέμους, από τους οποίους προστατεύεται με ένα κυματοθραύστη μήκους 960m περίπου. Ο κυματοθραύστης αυτός παρέχει σχεδόν απόλυτη προστασία στη λιμενολεκάνη του Ο.Λ.Β., η οποία έχει επιφάνεια περίπου 1,3 km^2, με βάθη που φτάνουν τα 11m.

Η είσοδος του λιμανιού έχει μέγιστο βάθος 10m και διαθέτει κύκλο ελιγμών 500m, μεγέθη που επαρκούν για την εξυπηρέτηση των σκαφών που δέχεται το λιμάνι. Ακόμη, ο κυματοθραύστης, ο κεντρικός προβλήτας και ο προβλήτας Νο 1, οριοθετούν κύκλο ελιγμών διαμέτρου 400m, κατάλληλο για τα μικρά σκάφη.

Τέλος, η χερσαία ζώνη του κυρίως λιμανιού είναι της τάξης των 11.000 στρεμμάτων.

8.2 ΥΠΟΔΟΜΗ ΛΙΜΕΝΑ

Ο λιμένας Βόλου διαθέτει συνολικά τέσσερις προβλήτες οι οποίοι εξυπηρετούν τον εμπορικό τομέα, εκ των οποίων ο $3^{ος}$ βρίσκεται υπό κατασκευή και το πρώτο κρηπίδωμά του μήκους 250 m παραδόθηκε ήδη για χρήση.

Τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων προβλητών είναι τα εξής:

- ***Προβλήτας Νο 1 (Προβλήτας ΣΙΛΟ)*** **:** Βρίσκεται αμέσως δυτικά του λιμενίσκου αλιευτικών σκαφών. Έχει έκταση 75.000 m^2 με προκυμαίες συνολικού μήκους 1.000m και μέγιστο βάθος κατακόρυφου μετώπου -11m. Είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους και επίστρωση από οπλισμένο σκυρόδεμα. Ο μόνιμος εξοπλισμός του αποτελείται από προσκρουστήρες, δέστρες, κρίκους, κλίμακες και διαθέτει ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού και δίκτυο ύδρευσης.
  Κάθε πλευρά του προβλήτα έχει τα εξής χαρακτηριστικά :

I. **Ανατολική πλευρά :** Έχει μήκος 475m. Στην πλευρά αυτή υπάρχει το Σιλό (34 κυψέλες των 380tn και 14 των 150tn με δύο πυλώνες φορτοεκφόρτωσης) του λιμανιού για αποθήκευση και διακίνηση γεωργικών προϊόντων, με δυνατότητα αποθήκευσης 15.000 tn. Η συνολική δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης είναι 150 tn/h. Ακόμη, υπάρχει η δυνατότητα απευθείας εκφόρτωσης από το πλοίο σε φορτηγά αυτοκίνητα και τρένα, με τη βοήθεια σιδηροδρομικής γραμμής. Στην πλευρά αυτή μπορούν να εξυπηρετηθούν όλα τα είδη φορτίου με 2 ηλεκτροκίνητους γερανούς ανυψωτικής ικανότητας 6/8 tn * 25/20m.

II. **Κεφαλή του προβλήτα :** Έχει μήκος 153 m. Υπάρχουν 2 αμετακίνητοι ηλεκτρικοί γερανοί 6/8 tn * 25/20m και εξυπηρετούνται επίσης όλες οι κατηγορίες πλοίων και φορτίων. Χρησιμοποιείται για φορτοεκφόρτωση γενικών φορτίων.

III. **Δυτική πλευρά :** Έχει μήκος 367m. Υπάρχουν 2 ηλεκτροκίνητοι γερανοί 6/8 tn * 25/20m και 1 ηλεκτροκίνητος γερανός 16/27tn * 30/17 m. Χρησιμοποιείται κυρίως για τη διακίνηση φορτίων σιδήρου, δηλαδή σκραπ, οπλισμό σκυροδέματος κτλ.

Ο προβλήτας αυτός επίσης περιλαμβάνει στους χώρους του :

i. **Γραφείο κίνησης εμπορικού λιμένα**

Είναι υπεύθυνο για τις διαδικασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης όλων των ειδών φορτίων. Στις αρμοδιότητες του ειδικευμένου προσωπικού είναι ο καθορισμός των σκαφών τα οποία θα χρησιμοποιηθούν και ο έλεγχος της διαθεσιμότητας και λειτουργικότητας των απαραίτητων μηχανημάτων.

ii. **Αποθηκευτικοί χώροι**

Υπάρχει μια στεγασμένη αποθήκη έκτασης 2.250m^2 με δυνατότητα αποθήκευσης συσκευασμένου και χύδην φορτίου.

iii. **Συνεργείο συντήρησης – επισκευής**

Διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό και τον απαραίτητο εξοπλισμό για την άμεση επισκευή των ζημιών που συμβαίνουν στον εξοπλισμό του λιμανιού.

iv. **Τελωνείο**

Συγκεντρώνει τις τελωνειακές υπηρεσίες, τους τελωνειακούς υπαλλήλους και ελεγκτές. Για την αποθήκευση των προς εκτελωνισμό αγαθών είναι διαθέσιμοι αποθηκευτικοί χώροι έκτασης 7.000m^2.

v. **Σιδηροδρομικό δίκτυο**

Το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο εξυπηρετεί τις ανάγκες των μεταφερόμενων φορτίων.

vi. **Γεφυροπλάστιγγα**

Γέφυρα ζύγισης με δυνατότητα ζύγισης άνω των 40tn.

vii. **Ανυψωτικά μηχανήματα (περονοφόρα)**

Ο χώρος είναι εξοπλισμένος με 11 περονοφόρα πετρελαιοκίνητα οχήματα ανυψωτικής ικανότητας 6tn (2τεμ.), 4tn (4τεμ.), 2,5tn (5τεμ.) και 15tn (1τεμ.)

- ***Προβλήτας Νο 2:*** Βρίσκεται αμέσως δυτικά της νηοδόχου, έχει σχήμα περίπου τραπεζοειδές και είναι σχεδόν παράλληλος με τον προβλήτα 1. Η ανατολική πλευρά έχει μήκος 420m, η κεφαλή 100m και η δυτική πλευρά 240m περίπου. Το συνολικό μήκος παραβολής είναι 980m περίπου και το βάθος του κατακόρυφου μετώπου –11m. Η έκτασή του είναι 21.000m^2 και διαθέτει χερσαίο χώρο της τάξης των 21.000m^2. Επίσης, στον προβλήτα αυτόν βρίσκονται τέσσερις αποθήκες με έκταση 500 m^2,700 m^2, 260 m^2 και 2.240 m^2 . Είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους και ανωδομή και επίστρωση του καταστρώματος από οπλισμένο σκυρόδεμα. Ο μόνιμος εξοπλισμός αποτελείται από δέστρες, κρίκους, προσκρουστήρες και διαθέτει δίκτυο φωτισμού και ύδρευσης.

  Στον εν λόγω προβλήτα μπορούν να αγκυροβολήσουν όλα τα είδη πλοίων και να λάβουν χώρα όλες οι εμπορικές δραστηριότητες σε όλο το μήκος της. Στον προβλήτα αυτό γίνονται επίσης όλες οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης των containers.

  Ο εξοπλισμός επί του προβλήτα περιλαμβάνει :

  i. **Γερανοί ηλεκτροκίνητοι**

  Λειτουργούν 2 ηλεκτροκίνητοι γερανοί για τη φορτοεκφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων και άλλων βαρέων φορτίων, εκ των οποίων ο ένας έχει ανυψωτική ικανότητα 16/25tn x 32/20m και ο άλλος 32/40tn x 32/25m.

  ii. **Μηχανικοί γερανοί**

  Υπάρχει 1 αυτοκινούμενος γερανός με ανυψωτική ικανότητα 120tn, ο οποίος χρησιμοποιείται για τη φορτοεκφόρτωση containers. Ακόμη, λειτουργούν 3 μηχανήματα μεταφοράς, στοιβασίας και αποθήκευσης containers (straddle carriers) ανυψωτικής ικανότητας 35tn, για όλους τους τύπους εμπορευματοκιβωτίων και 1 clark ανυψωτικής ικανότητας 45tn.

iii. **Γεφυροπλάστιγγες**
Η υπάρχουσα γεφυροπλάστιγγα έχει δυνατότητα ζύγισης 400tn.

iv. **Μηχάνημα μεταφοράς και στοιβασίας**
Υπάρχουν 12 περονοφόρα οχήματα (clark) για μεταφορά και στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων, με τα εξής τεχνικά χαρακτηριστικά : ανυψωτική ικανότητα 6tn, 4tn και 2,5tn.

v. **Λοιπός εξοπλισμός :** 2 ελαστιχοφόροι ελκυστήρες ισχύος 60 και 50 HP αντίστοιχα, 10 ρυμουλκούμενες πλατφόρμες χωρητικότητας 10tn (6 τεμ.) και 6tn (4 τεμ.), 1 μηχανική σκούπα μήκους 1,1 m και 1 εκσκαφέας βάρους 18 tn.

- ***Προβλήτας Νο 3 (προβλήτα containers) :*** Ο προβλήτα αυτός αποτελεί ουσιαστικά ένα από τα κυριότερα νέα λιμενικά έργα για την ανάπτυξη του λιμένα. Βρίσκεται σε απόσταση 150m περίπου νοτιοδυτικά του προβλήτα Νο 2, μετά την εκβολή του χειμάρρου Κραυσίδωνα. Προβλέπεται να έχει σχήμα περίπου τραπεζοειδές και η Βόρεια πλευρά του θα έχει μήκος 500m, η νότια 450m και η κεφαλή του 200m και βάθος κατακόρυφου μετώπου –11m σ' όλες τις πλευρές του. Έχει ήδη κατασκευασθεί τμήμα της Α΄ φάσης, που συνίσταται σε κρηπίδωμα 120m στη βάση της βόρειας πλευράς του προβλήτα και κατασκευάζεται επέκτασή του κατά 120m, βάθους –11m και η δημιουργία χερσαίων χώρων 80.000m^2. Ακόμη, στον προβλήτα αυτόν έχουν κατασκευαστεί τέσσερις αποθήκες 1.250 m^2 η κάθε μία.

- ***Προβλήτας Νο 4 ή προβλήτας πορθμείου :*** Αμέσως δυτικά του προβλήτα Νο 2 εκβάλλει ο ποταμός Κραυσίδωνας και η προς νότο ακτή μήκους 1 km είναι τελείως αδιαμόρφωτη μέχρι τον προβλήτα του σιδηροδρομικού πορθμείου. Ο προβλήτας αυτός βρίσκεται 500m περίπου νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά, στο νότιο άκρο του λιμενικού χώρου και λόγω της παρεμβολής της αδιαμόρφωτης ακτής είναι αποκομμένος από τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις, με τις οποίες συνδέεται μόνο μέσω της εξωτερικής αστικής οδού. Έχει κατασκευαστεί η βόρεια πλευρά του μήκους 201m, καθώς και η κεφαλή του πλάτους 70m. Το κατακόρυφο μέτωπο στα δύο αυτά τμήματα είναι – 7,50m. Έχει έκταση 14.000m^2 και πίσω χερσαίο χώρο της τάξης των 9.000m.

Εκτός από τους προβλήτες που εξυπηρετούν εμπορικούς σκοπούς, υπάρχει και ο κεντρικός προβλήτας, ο οποίος χρησιμεύει για τουριστικούς λόγους και στον οποίο δεν διακινούνται εμπορεύματα, εκτός από έκτακτες περιπτώσεις :

- ***Κεντρικός προβλήτας :*** Ο κεντρικός προβλήτας βρίσκεται αμέσως δυτικά της προκυμαίας των Αργοναυτών. Έχει διαστάσεις 240m x 115m, έκταση 27.000m^2, ανάπτυγμα παραβολής περίπου 600m. Το βάθος του κατακόρυφου μετώπου κυμαίνεται από –7.00 έως –8.50m. Είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους σκυροδέματος και το κατάστρωμά του είναι επιστρωμένο με σκυρόδεμα και άσφαλτο και διαθέτει ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού και δίκτυο ύδρευσης.

  Από τον κεντρικό προβλήτα εξυπηρετούνται κυρίως τα επιβατικά και τουριστικά σκάφη, τα Ο / Γ προς Β. Σποράδων, Α. και Ν. Αιγαίου και τα κρουαζιερόπλοια.

  Εκτός από τον επιβατικό σταθμό του λιμένα (έκταση 300 m^2), στεγάζονται επίσης τα κτίρια διοίκησης του Λιμενικού Ταμείου, το κτίριο του Κεντρικού Λιμεναρχείου, τα γραφεία του ΔΕΚΑΜΜ, στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους έκτασης 8.000m^2 και χωρητικότητας 25.000m^3, καθώς επίσης και υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι έκτασης 8.000m^2. Οι αποθηκευτικοί αυτοί χώροι προβλέπεται να αξιοποιηθούν με νέες χρήσεις. Ακόμη, παρέχει πολλά αγκυροβόλια για παραλιακή ναυσιπλοΐα, διαθέτει τα απαραίτητα αραξοβόλια για την προσόρμιση των ιπτάμενων δελφινιών και κρουαζιερόπλοιων, στόλο 10 ρυμουλκών για τις ανάγκες του λιμανιού και πιλοτική υπηρεσία. Τέλος, διαθέτει υπαίθριους χώρους στάθμευσης οχημάτων, έκτασης περίπου 3.600 m^2. Ο μόνιμος εξοπλισμός του αποτελείται από προσκρουστήρες, δέστρες, κρίκους και κλίμακες ανάβασης και υπάρχει δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος σε απόσταση 10m περίπου από το κρηπίδωμα, καθώς επίσης και δίκτυο ύδρευσης.

Τα κτίρια τα οποία στεγάζουν Διοικητικές και λοιπές υπηρεσίες επί της κεντρικής προβλήτας, καθώς και οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτές είναι :

- **Κτίριο Ο.Λ.Β. Α.Ε.**
  Στεγάζει τη Διεύθυνση και τις Οικονομικές και Τεχνικές Υπηρεσίες του Λιμένα. Καλύπτει συνολική έκταση 13.000m^2.
  Στο κτίριο αυτό στεγάζεται και το ΔΕΚΑΜΜ (Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο Ανατολικής Μεσογείου Για τις Μεταφορές), οι δραστηριότητες του οποίου καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων σχετικά με τον Τομέα Μεταφορών σε Ελληνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

- **Κτίριο Κεντρικού Λιμεναρχείου**
  Καλύπτει έκταση 4.000 m^2 και είναι εξοπλισμένο με σύγχρονα συστήματα επικοινωνίας. Επίσης διαθέτει 2 ειδικά πλοία με δυνατότητα άμεσης δράσης, όπου και όταν είναι απαραίτητο.
- **Δραστηριότητες Παράκτιας Ναυσιπλοΐας**
  Υπάρχουν τακτικές αναχωρήσεις με επιβατικά πλοία προς τα νησιά των Σποράδων, όπως επίσης περιοδικά προς Μυτιλήνη, Χίο, Τήνο, Νάξο, Πάρο, Σαντορίνη και Ηράκλειο Κρήτης. Προς εφαρμογή είναι επίσης δρομολόγια για Πάτμο, Ρόδο και Μύκονο, όπως επίσης και εξυπηρετήσεις με δελφίνια. Στην κεντρική προβλήτα υπάρχουν επίσης οι προσεγγίσεις των ιπτάμενων δελφινιών τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε ετήσια βάση. Κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου τα δρομολόγια αυξάνονται για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, κυρίως προς τα νησιά των Σποράδων.
- **Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων**
  Οι εγκαταστάσεις του λιμανιού προσφέρουν ταυτόχρονη εξυπηρέτηση σε 2 κρουαζιερόπλοια, τα οποία μπορούν να προσδέσουν ταυτόχρονα. Οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων έχουν έτσι άμεση πρόσβαση στο λιμάνι του Βόλου. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων, έχει παρατηρηθεί πολύ μεγάλη αύξηση στον αριθμό των κρουαζιερόπλοιων τα οποία προσεγγίζουν το λιμάνι του Βόλου και δίνουν δυνατότητα στους επιβάτες να επισκεφθούν την πόλη του Βόλου, τα Μετέωρα και το Πήλιο.
- **Χώροι στάθμευσης**
  Στην περιοχή της κεντρικής προβλήτας υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης έκτασης 10.000 m^2, όπως και ένας στεγασμένος με έκταση 5.000 m^2. Η στάθμευση είναι ελεγχόμενη και αφορά κυρίως επιβάτες με προέλευση ή προορισμό τα νησιά Σκιάθο, Σκόπελο, Αλόννησο, Μυτιλήνη και Κρήτη.
- **Δραστηριότητες και υποδομή ρυμούλκησης και καθοδήγησης πλοίων**
  Ο διαθέσιμος στόλος ρυμουλκών για τις ανάγκες του λιμένα αποτελείται από 10 ρυμουλκά πλοία (5 έχουν ισχύ 370 - 500 ίππων, 4 έχουν 720 – 1.000 και 1 έχει ισχύ 200 ίππους) τα οποία προσδένουν σε διάφορους χώρους του λιμένα.

8.3 ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ

1. ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΣ ΜΟΛΟΣ (ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ)

Ο προσήνεμος μόλος βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του μυχού του όρμου. Η βάση του είναι παρά το δυτικό άκρο της Πλατείας Αγίου Κωνσταντίνου και έχει διεύθυνση προς νοτιοδυτικά.

Αποτελείται από δύο βραχίονες, συνολικού μήκους 960 m περίπου. Ο πρώτος , μήκους 180m, είναι κάθετος προς την κρηπιδωμένη ακτή, έχει κατεύθυνση νοτιοδυτική και αφήνει παρά την βάση του μικρό δίαυλο πλάτους 15m και βάθους – 3,5m περίπου, για τη διέλευση λέμβων και μικρών σκαφών.

Ο δεύτερος βραχίονας, μήκους 780m, κάμπτεται λίγο προς δυσμάς. Το βάθος του κατακόρυφου μετώπου του κυματοθραύστη, εσωτερικά προς το λιμένα, κυμαίνεται μεταξύ 6,00m παρά τη βάση του και –9,00 m στο ακρομόλιο.

Έχει κατακόρυφα μέτωπα, είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους, η ανωδομή του είναι κατασκευασμένη από οπλισμένο σκυρόδεμα και φέρει εσωτερικά μόνιμο εξοπλισμό αποτελούμενο από δέστρες και κρίκους. Στο ακρομόλιό του υπάρχει φάρος σήμανσης.

2. ΥΠΗΝΕΜΟΣ ΜΟΛΟΣ (ΑΠΟΣΠΑΣΜΕΝΟΣ ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗΣ)

Μαζί με τον προαναφερθέντα κυματοθραύστη, παρέχουν πλέον πλήρη προστασία του λιμένος. Το μήκος του είναι 275m.

3. ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ (ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ ΑΡΓΟΝΑΥΤΩΝ)

Το κρηπίδωμα αυτό εκτείνεται από τον προσήνεμο μόλο μέχρι τον κεντρικό προβλήτα, μπροστά από την κεντρική παραλιακή ζώνη της πόλης (γνωστή ως Προκυμαία Αργοναυτών), έχει μήκος 520m περίπου και χρησιμοποιείται σαν αγκυροβόλιο σκαφών αναψυχής. Το βάθος του κατακόρυφου μετώπου του κρηπιδώματος κυμαίνεται από – 3,50 έως – 7,00m.

Είναι κατασκευασμένος με τεχνητούς ογκολίθους και η ανωδομή του είναι από σκυρόδεμα με επίστρωση ασφάλτου. Στο μέσο του κρηπιδώματος υπάρχουν 3 κεκλιμένα επίπεδα και είναι εξοπλισμένο με δέστρες, κρίκους, κιγκλιδώματα, ασφαλείας, κλίμακες, δίκτυο φωτισμού, καθώς και δίκτυο ύδρευσης.

4. ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ – ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ

Δυτικά της κεντρικής προβλήτας συνεχίζεται η κρηπίδωση της ακτής σε μήκος 170m, που χρησιμοποιείται κυρίως για την εξυπηρέτηση μικρών σκαφών (φορτηγών) ακτοπλοΐας. Μπροστά από την Πλατεία Ρήγα Φεραίου σχηματίζεται λιμενίσκος (σκάλα) αλιευτικών σκαφών.

Ο χερσαίος χώρος πίσω από την προκυμαία είναι πολύ περιορισμένος και σε άμεση επαφή με την παραλιακή οδό. Τα βάθη είναι γενικά μικρά της τάξης των -3,5m.

Το κρηπίδωμα είναι κατασκευασμένο από τεχνητούς ογκόλιθους και η ανωδομή του είναι από σκυρόδεμα με επίστρωση ασφάλτου. Ο μόνιμος εξοπλισμός του αποτελείται από κρίκους και υπάρχει ηλεκτρικό δίκτυο φωτισμού, δίκτυο ύδρευσης και τηλεφωνικό δίκτυο.

5. ΝΗΟΔΟΧΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ Α/Χ

Εκτείνεται δυτικά της προβλήτας Σιλό μέχρι την προβλήτα No 2. Έχει μήκος 150 m και βάθος κατακόρυφου μετώπου –5,00 m και περιλαμβάνει 2 κεκλιμένα επίπεδα. Η χερσαία ζώνη, που έχει πλάτος γύρω στα 100 m και έκταση 15.000 m^2 περίπου, χρησιμοποιείται για την εξυπηρέτηση των φορτηγών αυτοκινήτων TIR (Ro – Ro).

Η νηοδόχος είναι κατασκευασμένη από τεχνητούς ογκόλιθους και η επίστρωση του καταστρώματος από σκυρόδεμα και άσφαλτο. Ο μόνιμος εξοπλισμός της αποτελείται από δέστρες, προσκρουστήρες, κρίκους και διαθέτει δίκτυο φωτισμού και ύδρευσης.

6. ΝΕΑ ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑ (Α΄ ΦΑΣΗ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ)

Η νέα ιχθυόσκαλα αποτελεί ένα από τα νέα έργα ανάπτυξης του λιμανιού. Βρίσκεται νότια του προβλήτα Containers και αμέσως μετά την εκβολή του χειμάρρου Ξηριά.

7. ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ

Αμέσως δυτικά του Προβλήτα No 2 εκβάλλει ο ποταμός Κραυσίδωνας και η προς νότο ακτή, μήκους 1 km περίπου, είναι τελείως αδιαμόρφωτη μέχρι τον προβλήτα του σιδηροδρομικού πορθμείου.

Ο προβλήτας αυτός βρίσκεται 500m περίπου νότια της εκβολής του χειμάρρου Ξηριά, στο νότιο άκρο του λιμενικού χώρου και λόγω της παρεμβολής της αδιαμόρφωτης ακτής, είναι τελείως αποκομμένη από τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις, με τις οποίες συνδέεται μόνο μέσω της εξωτερικής αστικής οδού.

Έχει κατασκευαστεί η βόρεια πλευρά, μήκους 201m, καθώς και η κεφαλή, πλάτους 70m. Το κατακόρυφο μέτωπο στα δύο αυτά τμήματα είναι –7,50m. Έχει έκταση 14.000m^2 και χερσαίο χώρο της τάξης των 9.000m^2 .

8. ΚΕΚΛΙΜΕΝΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Βρίσκεται στη θέση Πευκάκια, στη δυτική πλευρά του ακρωτηρίου Ιωλκός, 500m περίπου ανατολικά της προβλήτας του Σιδηροδρομικού πορθμείου. Έχει διαστάσεις 42 x 60m και το βάθος του κατακόρυφου μετώπου είναι –5,50m.

9. ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΚΥΡΙΩΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΑΙ ΕΝΤΟΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Στην περιοχή υπάρχουν και χρησιμοποιούνται και άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις εντός της χερσαίας ζώνης, που εποπτεύεται από τον Ο.Λ.Β., αλλά δεν βρίσκονται στα όρια του κυρίου λιμένα.

Οι εγκαταστάσεις αυτές είναι :

1) ΚΡΗΠΙΔΩΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΗΝΕΜΟΥ ΜΟΛΟΥ

Βρίσκεται ανατολικά του κυματοθραύστη, εκτείνεται μαρίνα και έχει μήκος 600m περίπου, με μικρά βάθη κυμαινόμενα μεταξύ – 0,50 και – 1,00 m.

Αποτελεί ουσιαστικά κρηπίδωμα εγκιβωτισμού της παραλιακής ζώνης της πόλης. Είναι κατασκευασμένο από τεχνητούς ογκόλιθους με τμήματα από σκυρόδεμα, η ανωδομή του είναι από σκυρόδεμα και διαθέτει δίκτυο φωτισμού.

2) ΜΑΡΙΝΑ

Βρίσκεται μπροστά από την πλατεία Αγίου Κωνσταντίνου, στο ανατολικό άκρο της διαμορφωμένης παραλιακής ζώνης. Αποτελείται από δύο σχεδόν κάθετους μόλους, μήκους 150m και 70m περίπου, οι οποίοι δημιουργούν μια μικρή λιμενολεκάνη με κρηπιδώματα από δύο προβλήτες. Το συνολικό μήκος παραβολής είναι 650m περίπου, το βάθος του κατακόρυφου μετώπου στα κρηπιδώματα κυμαίνεται μεταξύ – 2,00 και – 4,00m .

Τα έργα παραβολής είναι κατασκευασμένα από τεχνητούς ογκόλιθους, η ανωδομή από σκυρόδεμα και η επίστρωση από οπλισμένο σκυρόδεμα. Ο μόνιμος εξοπλισμός αποτελείται από κρίκους και παραβλήματα και διαθέτει δίκτυο φωτισμού και ύδρευσης, καθώς και ένα φάρο σήμανσης.

10. ΛΟΙΠΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΟΣ ΑΜΕΣΗΣ ΔΙΚΑΙΟΔΟΣΙΑΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Β.

- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΡΜΟΥ «ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ» (ΑΓΕΤ)

Είναι ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις της βιομηχανίας τσιμέντων (ΑΓΕΤ), εντός όμως της λιμενικής ζώνης δικαιοδοσίας του Λιμενικού Ταμείου Νομού Μαγνησίας και βρίσκονται ανατολικότερα από τη μαρίνα, στον όρμο που σχηματίζεται μετά το ακρωτήριο Γορίτσα.

Αποτελούνται από τρεις προβλήτες παραβολής πλοίων, με κρηπιδώματα συνολικού μήκους 865m. Το βάθος των κατακόρυφων μετώπων τους κυμαίνεται από – 2, 00m παρά τις βάσεις των προβλητών, έως – 26,00m παρά τις κεφαλές τους. Είναι κατασκευασμένοι από τεχνητούς ογκόλιθους και επίστρωση από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Ο μόνιμος εξοπλισμός τους αποτελείται από δέστρες, κρίκους, προσκρουστήρες, κλίμακες και διαθέτουν δίκτυα φωτισμού και ύδρευσης.

- ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ΟΡΜΟΥ SHELL – BP

Ο προβλήτας αυτός βρίσκεται δίπλα στις λιμενικές εγκαταστάσεις της βιομηχανίας τσιμέντων και αποτελεί ιδιωτικό λιμενικό έργο εξυπηρέτησης των αναγκών των εγκαταστάσεων των εταιριών SHELL και BP. Ανήκει στη ζώνη δικαιοδοσίας του Λιμενικού Ταμείου.

Έχει μήκος 112m και το βάθος του κατακόρυφου μετώπου κυμαίνεται από – 2,00m έως – 10,00m (παρά την κεφαλή του). Είναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους και επίστρωση από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Ο μόνιμος εξοπλισμός του αποτελείται από δέστρες, κρίκους, προσκρουστήρες, κλίμακες και διαθέτουν δίκτυα φωτισμού και ύδρευσης.

- ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΟΡΜΟΥ ΑΓΡΙΑΣ

Οι εγκαταστάσεις αυτές αποτελούνται από έναν προβλήτα μήκους 34m και πλάτους 9m, με βάθος μετώπου – 6,00m και ένα αβαθές κρηπίδωμα κατά μήκος της παραλιακής ζώνης του οικισμού Αγριά, συνολικού μήκους 630m περίπου, με βάθη κυμαινόμενα μεταξύ – 0,50m και – 1,00m. Ο προβλήτα ςείναι κατασκευασμένος από τεχνητούς ογκόλιθους και ανωδομή από σκυρόδεμα.

8.4 ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Ο.Λ.Β.

Οι παρεμβάσεις στο λιμάνι του Βόλου πραγματοποιούνται είτε μέσω των Δημοσίων Επενδύσεων (Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης) είτε από ίδιους πόρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. Κατά τη διετία Ιούλιος 2001 – Ιούλιος 2003 έχουν γίνει οι παρακάτω παρεμβάσεις :

Α1) ***Πρόγραμμα εξ ιδίων πόρων - εκτελεσθέντα έργα:***

- Δημιουργία χώρου στάθμευσης στην κεντρική προβλήτα χωρητικότητας 600 περίπου θέσεων (περίπου 400.000 ευρώ κόστος).
- Διαμόρφωση χώρων της προβλήτας του σιδηροδρομικού πορθμείου και εργασίες αποχέτευσης στην ίδια προβλήτα σε συνολική επιφάνεια 30.000 m^2(περίπου 300.000 ευρώ κόστος).
- Τοποθέτηση γεφυροπλάστιγγας στα Πευκάκια(περίπου 20.000 ευρώ κόστος).
- Περίφραξη χερσαίας ζώνης λιμένος από Πευκάκια έως γέφυρα Ξηριά(περίπου 100.000 ευρώ κόστος).
- Εργασίες περιβαλλοντικής αποκατάστασης στον υδροβιότοπο της Μπουρμπουλήθρας, όπως δεντροφυτεύσεις κτλ, (περίπου 200.000 ευρώ κόστος).
- Κατασκευή χώρων υποδοχής επιβατών κρουαζιέρας στη δεύτερη προβλήτα, συνολικής επιφάνειας 300 m^2 (περίπου 300.000 ευρώ κόστος).
- Προμήθεια δύο μηχανημάτων στοιβασίας Ε / Κ(περίπου 150.000 ευρώ κόστος).
- Μεταφορά της δραστηριότητας διακίνησης αλιευμάτων στα κρηπιδώματα της νέας ιχθυόσκαλας έμπροσθεν των παλαιών δημοτικών σφαγείων (περίπου 100.000 ευρώ κόστος).
- Εξωτερική βαφή κτιρίου Σιλό(περίπου 110.000 ευρώ κόστος).
- Κατασκευή σκάλας προσόρμισης πλοίων στο νησί Τρικέρων(περίπου 45.000 ευρώ κόστος).
- Διάφορα έργα συντήρησης, υποδομών, κτιριακών εγκαταστάσεων και μηχανολογικού εξοπλισμού (περίπου 400.000 ευρώ κόστος).
- Ανέγερση συγκροτήματος αποθηκών στον Προβλήτα Ε/Κ (Νο 3) (περίπου 1.300.000 ευρώ κόστος).
- Κατασκευή λιμενικών έργων στη Μαρίνα Τελωνείου (περίπου 70.800 ευρώ κόστος).
- Κατασκευή επιχρισμάτων σην αποθήκη Νο 1 του ποβλήτα Σιλό (περίπου 1.300.000 ευρώ κόστος).

Το συνολικό κόστος των εκτελεσθέντων έργων από ιδίους πόρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. ανέρχεται στο ποσό των 2.125.000 ευρώ.

Α2) ***Πρόγραμμα εξ ιδίων πόρων - εκτελούμενα έργα:***

- Κατασκευή πλωτών προβλητών στη Μαρίνα Τελωνείου. Το έργο έχει προϋπολογισμό 220.000 ευρώ και προβλέπεται η ολοκλήρωσή του το α΄ εξάμηνο του 2004.
- Εξοπλισμός Μαρίνας Τελωνείου. Το έργο έχει προϋπολογισμό 115.000 ευρώ και προβλέπεται η ολοκλήρωσή του το α΄ εξάμηνο του 2004.
- Κατασκευή πλωτού προβλήτα από σκυρόδεμα. Το έργο έχει προϋπολογισμό 4.000 ευρώ και προβλέπεται η ολοκλήρωσή του τον Νοέμβριο του 2003.
- Το έργο έχει προϋπολογισμό 1.300.000 ευρώ και προβλέπεται η ολοκλήρωσή του τον Νοέμβριο του 2003.

Το συνολικό κόστος των εκτελούμενων έργων από ιδίους πόρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε. ανέρχεται στο ποσό των 2.121.000 ευρώ.

Β) ***Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων :***

- Προέκταση Κεντρικού Προβλήτα. Το έργο έχει προϋπολογισμό 4.108.000 ευρώ και εκτιμάται να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2005.
- Μελέτη διαμόρφωσης Ανατολικών Αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα σε σύγχρονο επιβατικό σταθμό. Η αμοιβή μελέτης είναι 528.00 ευρώ και έχει ολοκληρωθεί και εγκριθεί.
- Μετατροπή Ανατολικών Αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα σε επιβατικό σταθμό και άλλες συναφείς δραστηριότητες. Το έργο έχει προϋπολογισμό 4.696.000 ευρώ και προβλέπεται η φάση του τμήματος των Ολυμπιακών έργων να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2004.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΛΙΜΕΝΑ

9.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στο κεφάλαιο διατυπώνονται προτάσεις εκμετάλλευσης των εκτάσεων και εγκαταστάσεων του λιμένα που καταγράφηκαν, οι οποίες βρίσκονται σε αντιστοιχία με τις γενικές κατευθύνσεις του επιχειρησιακού σχεδιασμού που προηγήθηκε. Επίσης γίνεται, όπου είναι δυνατόν, ο υπολογισμός των αναμενόμενων οικονομικών και λειτουργικών αποτελεσμάτων.

9.2 ΔΥΝΗΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το καταστατικό της Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2932/2002 (Φ.Ε.Κ. Α'145 – άρθρο εικοστό τέταρτο), παραχωρείται σ' αυτήν το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων, λιμενικών έργων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός της ζώνης του λιμένα. Για την αξιοποίηση λοιπόν των χώρων του λιμένα προς όφελος του οργανισμού, γίνονται οι παρακάτω προτάσεις :

1) ***Αναπαλαίωση κτιρίων τελωνείου:*** Στο χώρο αυτό βρίσκονται πέντε πέτρινες αποθήκες οι οποίες δε χρησιμοποιούνται πλέον και δύο διατηρητέα κτίρια στα οποία στεγάζεται το τελωνείο, το οποίο όμως πρόκειται να μεταφερθεί στο κτίριο που ήταν η λέσχη του πανεπιστημίου, στην περιοχή των « παλιών ». Συνεπώς, μετά την αναπαλαίωσή τους, τα κτίρια αυτά θα μπορούσαν να ενοικιαστούν από τον Ο.Λ.Β. και να χρησιμοποιηθούν ως κέντρα ψυχαγωγίας, π.χ. ταβέρνες, τσιπουράδικα, καφετέριες κτλ. Η συνολική έκταση των χώρων είναι περίπου 30 στρέμματα (Σχέδιο – Σελ.209). Η ορθότητα αυτής της λύσης ενισχύεται από το γεγονός ότι στη θέση των αλιευτικών (τα οποία μεταφέρονται στη νέα Ιχθυόσκαλα) θα γίνει η Μαρίνα Τελωνείου, η οποία θα προσελκύει σκάφη αναψυχής.
   Τα έργα μπορούν να ξεκινήσουν στην αρχή του Α΄ Εξαμήνου 2005 και να ολοκληρωθούν στο τέλος του Β΄ Εξαμήνου 2005. Το κόστος εκτιμάται να είναι 734.000 ευρώ. Οι χώροι μπορούν να ενοικιαστούν έναντι 17,6 ευρώ / m^2.
2) ***Μεταφορά ιχθυαγοράς :*** Κατεδάφιση κτιρίου παλαιάς Ιχθυαγοράς και μεταφορά των καταστημάτων σε νέα, που θα κατασκευασθεί σε μήκος της πρόσοψης του προβλήτα Σιλό (Σχέδιο – Σελ.209).. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στις 734.000 ευρώ και θα μπορούσε να ξεκινήσει στην αρχή του Α΄ εξαμήνου του 2004 και να ολοκληρωθεί στο τέλος του ίδιου εξαμήνου.

9.3 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Στην ενότητα αυτή θα ελέγξουμε την επάρκεια των αποθηκευτικών χώρων του λιμένα για τις προβλεπόμενες ποσότητες συμβατικού φορτίου για το έτος 2007, καθώς και τη δυνατότητα αναπροσαρμογής των δραστηριοτήτων διακίνησης φορτίου.

Ι) ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οι παραδοχές που έγιναν για τη μελέτη των αποθηκευτικών χώρων είναι οι εξής :

i. Το κάρβουνο και ο βαμβακόσπορος δεν αποθηκεύονται.
ii. Τα αδρανή αποθηκεύονται σε υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους στον προβλήτα Πευκακίων
iii. Το σκραπ αποθηκεύεται σε υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους
iv. Επειδή ο χρόνος αποθήκευσης στις κλειστές αποθήκες ποικίλει από λίγες ημέρες έως 6 μήνες, θεωρήσαμε μέσο χρόνο παραμονής τις 40 ημέρες
v. Μέσος χρόνος αποθήκευσης σκραπ ίσος με 15 ημέρες και αδρανών 2 ημέρες
vi. Μέσος χρόνος αποθήκευσης στο σιλό 2 μήνες
vii. Ο χώρος που καταλαμβάνουν τα λιπάσματα και τα δημητριακά περίπου ίσος με 1,5tn/m^2
viii. Ο χώρος που καταλαμβάνουν τα αδρανή και το σκραπ περίπου ίσος με 1,5 tn/m^2 και 2,5 tn/m^2 αντίστοιχα.
x. Τα υπόλοιπα γενικά φορτία σύμφωνα με τον πίνακα 6.3.1 που αποθηκεύονται σε κλειστούς χώρους, είναι οι ζωοτροφές και η ξυλεία. Θεωρούμε ότι η ποσότητά τους θα είναι το 2007 όση με εκείνη του 2002, δηλαδή 15.457 και 758 τόνοι αντίστοιχα. Τα ειδικά τους βάρη είναι περίπου ίδια με των δημητριακών και του σκραπ αντίστοιχα.

1) Στεγασμένοι αποθηκευτικοί χώροι : Σε στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους αποθηκεύονται τα λιπάσματα, τα δημητριακά γερανών , η ξυλεία και οι ζωοτροφές . Η συνολική έκταση των στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων του λιμένα, όπως προκύπτει από την περιγραφή των χώρων και των εγκαταστάσεών του είναι 11.950 m^2. Σύμφωνα με τον πίνακα 6.3.1 και τις παραδοχές που έγιναν, η συνολική ποσότητα του 2002 που αποθηκεύτηκε ήταν 153.534 τόνοι. Αν σε 1 m^2 αποθηκεύονται 1,5 τόνοι, σε 11.950 m^2 αποθηκεύονται 17.925 τόνοι . Αν οι αποθήκες αδειάζουν κάθε 40 μέρες, τότε σε ένα έτος, μπορούν να αποθηκευτούν (365/40)*17.925 τόνοι = 163.566 τόνοι περίπου. Δηλαδή οι αποθήκες επαρκούσαν οριακά για τις ποσότητες του 2002. Όπως

όμως αποδείχθηκε στην ενότητα 6.3, θα έχουμε αύξηση των διακινούμενων ποσοτήτων λιπασμάτων, δημητριακών γερανών και θεωρήσαμε και στην ενότητα 7.5.2 και αντίστοιχη αύξηση της ξυλείας και των ζωοτροφών. Για τους υπολογισμούς χρησιμοποιήθηκαν τα μέσα σενάρια, γιατί είναι τα πιο ρεαλιστικά. Οι συνολικές ποσότητες φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΛΙΠΑΣΜΑΤΩΝ - ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΓΕΡΑΝΩΝ (ΤΟΝΟΙ)
	ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ
2003	137.319
2004	142.648
2005	152.849
2006	186.010
2007	209.768

Πίνακας 9.3.1: Σύνολο διακινούμενων ποσοτήτων λιπασμάτων και δημητριακών γερανών για τα έτη 2002 – 2007

ΕΤΟΣ	ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΦΟΡΤΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΘΗΚΕΥΟΝΤΑΙ ΣΕ ΣΤΕΓΑΣΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (ΤΟΝΟΙ)
	ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ
2003	160.386
2004	172.878
2005	209.329
2006	236.700
2007	268.863

Πίνακας 9.3.2 : Σύνολο διακινούμενων ποσοτήτων φορτίων που αποθηκεύονται σε στεγασμένους χώρους για τα έτη 2002 – 2007

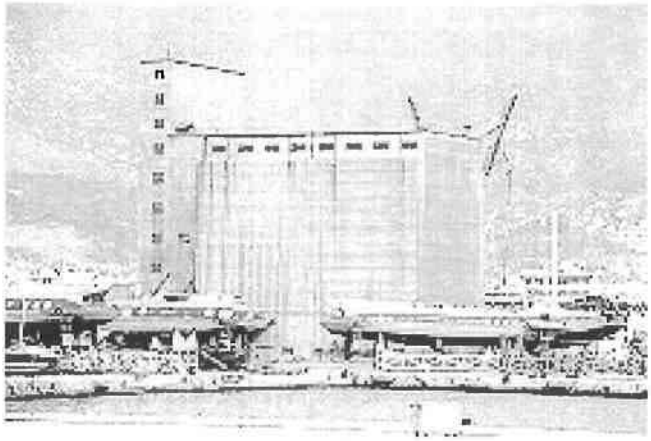
Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι είναι απαραίτητη η κατασκευή νέων αποθηκών, οι οποίες να έχουν δυνατότητα αποθήκευσης 30% πάνω της απαιτούμενης ποσότητας, δηλαδή 130% * 268.863 τόνοι = 349.522 τόνους. Προτείνουμε λοιπόν να γίνουν άλλες τέσσερις αποθήκες των 3.500 m^2 η κάθε μία σε κατάλληλο χώρο στον προβλήτα Νο 3 (Σχέδιο - Σελ 209). Σύμφωνα με τη λογική που ακολουθήσαμε παραπάνω, θα μπορούν να αποθηκεύονται 191.625 τόνοι /έτος επιπλέον, δηλαδή θα εξυπηρετεί συνολική ετήσια διακίνηση φορτίου 191.625 + 163.566 = 355.191 τόνους, που είναι υψηλότερο από τις ποσότητες του πίνακα 9.3.2. Η κατασκευή πρέπει να ξεκινήσει στην αρχή του Α΄ Εξαμήνου 2004, επειδή όπως βλέπουμε από τον πίνακα 9.2.2, η συνολική ποσότητα του αποθηκεύσιμου συμβατικού φορτίου ξεπερνάει τις δυνατότητες επάρκειας των υφιστάμενων αποθηκευτικών χώρων. Θα μπορούν να είναι έτοιμες στο τέλος του Β΄ Εξαμήνου 2004 και θα έχουν κόστος περίπου 210.000 ευρώ.

2) Υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι :

α) <u>Σκραπ :</u> Για το σκραπ υπάρχουν 12 στρέμματα υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων στων προβλήτα Νο 1, συνεπώς μπορούν να αποθηκευθούν ταυτόχρονα 30.000 τόνοι. Για μέσο χρόνο αποθήκευσης 15 μέρες, μπορούν να αποθηκεύονται 30.000* (365/15) = 730.000 τόνοι/έτος, Η μέγιστη ποσότητα σκραπ που μπορεί να διακινηθεί σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο είναι 358.198 τόνοι. Άρα οι υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι επαρκούν.

β) <u>Προβλήτας Πευκακίων :</u> Για τα αδρανή υπάρχουν 9 στρέμματα υπαίθριων αποθηκευτικών χώρων στων προβλήτα Πευκακίων, συνεπώς μπορούν να αποθηκευθούν ταυτόχρονα 13.500 τόνοι. Για μέσο χρόνο αποθήκευσης 2 μέρες, μπορούν να αποθηκεύονται 9.000* (365/2) = 2.463.750 τόνοι/έτος, Η μέγιστη ποσότητα αδρανών που μπορεί να διακινηθεί σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο είναι 790.873 τόνοι. Άρα οι υπαίθριοι αποθηκευτικοί χώροι επαρκούν.

3) ***Σιλό:*** Το σιλό μπορεί να αποθηκεύσει συγχρόνως 15.000 τόνους. Με ανάλογους υπολογισμούς καταλήγουμε στο ότι μπορεί να εξυπηρετήσει 15.000 τόνους* 6 μήνες = 90.000 τόνους/έτος. Άρα επαρκεί.



Κτίριο σιλό στον Προβλήτα Νο 1

ΙΙ) Μεταφορά δραστηριοτήτων:

i. Επειδή το σκραπ είναι μια θορυβώδης δραστηριότητα και προκαλεί δυσανασχέτηση στους κοντινούς κατοίκους, προτείνεται η μεταφορά των δραστηριοτήτων εκφόρτωσής

του από τον προβλήτα No 1 σε κατάλληλο χώρο στον No 3 (Σχέδιο – Σελ. 209).

ii. Οι νότιοι άνεμοι ωθούν από τον προβλήτα No 1 προς την πόλη σκόνη από χύδην φορτία όπως τα κάρβουνο, τα λιπάσματα κτλ. Προτείνεται λοιπόν μεταφορά των δραστηριοτήτων αυτών στο δυτικό κρηπίδωμα του προβλήτα No 2.

iii. Οι εγκαταστάσεις του σιλό είναι πεπαλαιωμένες. Προτείνεται λοιπόν η κατασκευή καινούριου σιλό από μεταλλική κατασκευή και η μεταφορά του σε κατάλληλο χώρο στον προβλήτα No 3 (Σχέδιο – Σελ. 209).Ο προϋπολογισμός είναι περίπου 3.521.644 ευρώ και η κατασκευή μπορεί να ξεκινήσει αμέσως μετά την ολοκλήρωση κατασκευής του προβλήτα No 3. Ακόμη, πρέπει ο Ο.Λ.Β. να προμηθευτεί καινούριο χόπερ 45 τόνων, το οποίο στοιχίζει περίπου 26.000 ευρώ.

iv. Τελικά συμπεραίνουμε ότι ο προβλήτας No 1 θα χρησιμεύει στη διακίνηση συσκευασμένου φορτίου. Το ανατολικό κρηπίδωμα του προβλήτα No 2 μπορεί να χρησιμοποιείται βοηθητικά για τη διακίνηση Ε/Κ.

9.4 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ CONTAINERS

Στα άμεσα σχέδια του Οργανισμού είναι η μεταφορά του μεγαλύτερου μέρους των εργασιών φόρτωσης-εκφόρτωσης και αποθήκευσης των εμπορευματοκιβωτίων στον προβλήτα containers No3, ενώ ένα μικρό ποσοστό των εργασιών αυτών θα εξακολουθήσει να πραγματοποιείται στον προβλήτα containers No2 (Σχέδιο – Σελ.209). Σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. δεν τίθεται πρόβλημα επάρκειας χώρων αποθήκευσης των προβλεπόμενων διακινούμενων ποσοτήτων ως το 2007 στον προβλήτα No3, όμως ήδη πραγματοποιούνται έργα επέκτασης του προβλήτα και σταδιακής αύξησης του βάθους πρόσδεσης από τα 11m στα 13m, ώστε να μπορούν να εξυπηρετούνται ταυτόχρονα περισσότερα και μεγαλύτερων διαστάσεων πλοία που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια. Το έργο επέκτασης και εκβάθυνσης χρηματοδοτείται μέσω του ΠΕΠ Θεσσαλίας με προϋπολογισμό 1.731.000€, βρίσκεται στο στάδιο της δημοπράτησης και αναμένεται να ολοκληρωθεί το φθινόπωρο του 2005.

Προτείνουμε επιπλέον την διαμόρφωση χερσαίου χώρου 30.000m^2 στον Προβλήτα νο3, έργο που σήμερα βρίσκεται υπό έγκριση. Ο χώρος αυτός μπορεί να εξυπηρετήσει 500.000teu, σύμφωνα με τον Ο.Λ.Β. ποσότητα που ξεπερνά κατά πολύ τις προβλέψεις μας που κυμαίνονται

γύρω στις 32.000teu, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο διακίνησης στο τέλος της πενταετίας 2003-2007. Επομένως η πρόταση αυτή αποσκοπεί σε μακροχρόνια κάλυψη των αναγκών της διακίνησης Ε/Κ.

9.5 ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΧΩΡΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ

Οι μόνες αλλαγές που προτείνουμε στον Κεντρικό Προβλήτα αφορούν τα parking, αφού ήδη η Μελέτη διαμόρφωσης Ανατολικών Αποθηκών Κεντρικού Προβλήτα σε σύγχρονο επιβατικό σταθμό, μελέτη αμοιβής 528.000€, έχει ολοκληρωθεί και εγκριθεί. Επίσης η μελέτη προέκτασης Κεντρικού Προβλήτα χρηματοδοτείται ήδη από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Οδικοί Άξονες-Λιμάνια', ο προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 4.108.580€ και αναμένεται να ολοκληρωθεί το καλοκαίρι του 2005.

9.6 PARKING

Στον κεντρικό προβλήτα σήμερα λειτουργούν δυο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας. Απαραίτητη είναι η εξυπηρέτηση λοιπόν των επιβατών με καλά οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Οι υπαίθριοι χώροι του συγκεκριμένου προβλήτα σήμερα φιλοξενούν έναν ελεγχόμενο χώρο στάθμευσης 600 θέσεων. Η δαπάνη ανερχόμενη συνολικά (κτιριακές εγκαταστάσεις, μηχανολογικός εξοπλισμός, σημάνσεις κτλ) σε 400.000€ και καλύφθηκε εξ ολοκλήρου από πόρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε.

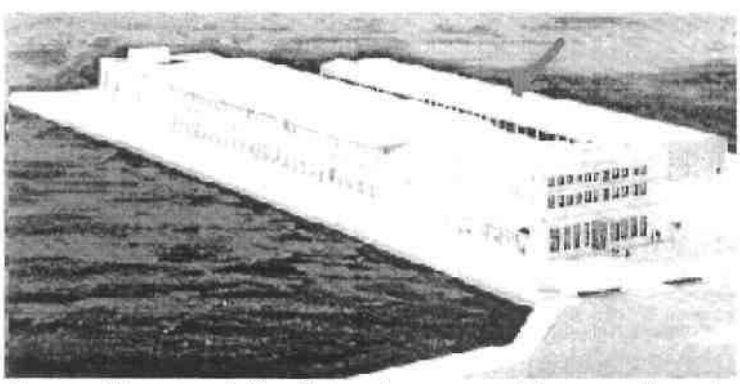


Άποψη των χώρων στάθμευσης στον Κεντρικό Προβλήτα



Άποψη της εισόδου στον ελεγχόμενο χώρο στάθμευσης στον Κεντρικό Προβλήτα.

Επίσης στα υπό έγκριση έργα του Οργανισμού είναι η δημιουργία τριώροφου Parking στην θέση των σημερινών δυτικών αποθηκών του Κεντρικού Προβλήτα, οι οποίες προσωρινά χρησιμοποιούνται ως parking, προσφέροντας περίπου 100 θέσεις στάθμευσης. Η κατασκευή της τριώροφης σιδηροκατασκευής αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα σε 3-4 μήνες, ενώ τα έργα αναμένεται να ξεκινήσουν στις αρχές του 2004. Οι θέσεις στάθμευσης θα τριπλασιαστούν περίπου, αφού ο πρώτος όροφος της κατασκευής θα εξυπηρετεί 110 αυτοκίνητα, ο δεύτερος 120 και ο τελευταίος 90. Τα έξοδα θα διατεθούν εξ ολοκλήρου πάλι από πόρους της Ο.Λ.Β. Α.Ε.



Άποψη Κεντρικού Προβλήτα όπου στην θέση των Δυτικών Αποθηκών θα κατασκευαστεί τριώροφο parking.

Αν και τα δύο τελευταία έτη παρατηρείται μια μικρή μείωση στην διακίνηση τροχοφόρων σε σχέση με τα έτη 1999-2000, αναμένεται αύξηση σε αυτήν λόγω όχι μόνο της γενικότερης αναβάθμισης του λιμένα, αλλά και λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων που θα αυξήσουν κατακόρυφα την τουριστική κίνηση το 2004, αλλά και θα αναδείξουν την πόλη του Βόλου σε αξιόλογο τουριστικό θέρετρο που θα γίνει πόλος έλξης χιλιάδων τουριστών και πύλη για τα αξιοθέατα του Πηλίου και των

Μετεώρων μετά το πέρας των Αγώνων. Θεωρούμε ότι οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης δεν θα επαρκούν ιδιαίτερα μετά την υλοποίηση των προτεινόμενων καταστημάτων στον προβλήτα σιλό.

Οι στεγαζόμενοι αυτοί χώροι εκτός από τα καταστήματα θα περιλαμβάνουν και 2-3 χώρους αναψυκτηρίων. Συνολικά το έργο αυτό αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί την Άνοιξη του 2004, πριν δηλαδή την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων. Παράλληλα αναμένεται να έχουν δημιουργηθεί πίσω ακριβώς από αυτούς τους χώρους 200 θέσεις στάθμευσης. Προτείνουμε την κατασκευή 200 υπαίθριων θέσεων επιπλέον, θεωρώντας ότι οι πρώτες 200 θα χρησιμοποιούνται στην πλειοψηφία τους από τους καταστηματάρχες και τους συνεργάτες τους, λαμβάνοντας υπόψη την επάρκεια της έκτασης, την μεταφορά σημαντικού έργου που εκτελείται σήμερα εκεί σε χώρους του λιμένα έξω από την πόλη (προβλήτες containers), την μεταφορά των γραφείων των λιμενεργατών από την είσοδο του προβλήτα σιλό πίσω από το Εκθεσιακό Κέντρο και την χρήση του προβλήτα ως επιβατικού σταθμού, αφού εκεί προτείνουμε να δένουν επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια..

Θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα parking αποτελούν βασικό έσοδο του Οργανισμού, αφού για την κατασκευή και εν συνεχεία την λειτουργία και συντήρησή τους, ιδιαίτερα όταν αυτά είναι υπαίθρια, δεν απαιτούνται σημαντικές δαπάνες. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι 600 θέσεις στάθμευσης που χρησιμοποιήθηκαν κατά το έτος 2002 απαίτησαν για την κατασκευή τους 400.000€ και ελάχιστα έξοδα για την λειτουργία τους, ενώ το ίδιο έτος απέφεραν στον Οργανισμό 228.946€. Δηλαδή σε λιγότερο από 2 χρόνια συνολικά θα πραγματοποιεί απόσβεση των εξόδων κατασκευής τους. Οι πόροι αυτοί μελλοντικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις επενδύσεις του Οργανισμού σε νέα έργα υποδομής, αλλά και την ισοστάθμιση των εξόδων από την διακίνηση φορτίων τα οποία με την παρούσα τιμολογιακή πολιτική δημιουργούν έλλειμμα στον τομέα αυτό. Θα πρέπει όμως να τονιστεί ότι πάνω απ'όλα το λιμάνι του Βόλου ασκεί κοινωνικό έργο παρέχοντας εργασία, εξασφαλίζοντας οικονομικά πολλές οικογένειες και εξυπηρετεί πολλές βιομηχανίες, ακόμα και αν δεν έχει πραγματικά κέρδη από αυτές. Επίσης με τις νέες αυτές θέσεις στάθμευσης ανακουφίζει την πόλη του Βόλου από το πρόβλημα αυτό, δημιουργώντας παράλληλα τις προϋποθέσεις στην πόλη να προβεί σε νέες πεζοδρομήσεις και έργα ανάπλασης, μειώνοντας κατά συνέπεια τις θέσεις στάθμευσης περαιτέρω στο εσωτερικό της.

9.7 ΑΛΛΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ ΛΙΜΕΝΑ : Η συνεχώς αναπτυσσόμενες εμπορευματικές δραστηριότητες του λιμένα Βόλου που συνεπάγονται αυξανόμενο μεταφορικό έργο επιβαρύνουν τους κυκλοφοριακούς φόρτους στην πόλη του Βόλου και δημιουργούν εμπλεκόμενες κινήσεις. Προτείνουμε την μεταφορά της Πύλης Εισόδου-Εξόδου του εμπορευματικού λιμένα έξω από την πόλη του Βόλου και συγκεκριμένα στην οδό Ζάχου. Απαραίτητη για να πραγματοποιηθεί αυτό το έργο είναι η ολοκλήρωση των έργων γεφύρωσης του Χειμάρρου Ξηριά που περιλαμβάνει συναφή οδικά έργα, χρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Οδικοί Άξονες-Λιμάνια', ο προϋπολογισμός του ανέρχεται σε 2.347.762€ και εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί την Ανοιξη του 2004.

9.8 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β.

Η Ελεύθερη Ζώνη λιμένα είναι ένας ελεγχόμενος χώρος αποτελούμενος από καθορισμένη έκταση της χερσαίας και θαλάσσιας περιοχής του λιμένα που αποχωρίζεται από την ξηρά με κατάλληλο περιτείχισμα και από τη θάλασσα με σημαντήρα ή άλλα τεχνικά έργα, στον οποίο ασκούνται κατά την παραχώρηση ορισμένα δικαιώματα ή εξουσίες, προς τον σκοπό της εξυπηρέτησης του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η Ελεύθερη Αποθήκη αποτελεί ειδικά καθοριζόμενο τμήμα της Ελεύθερης Ζώνης, μέσα στο οποίο τα εμπορεύματα που αποθηκεύονται, θεωρούνται ότι βρίσκονται εκτός τελωνειακού εδάφους, μόνο από την άποψη ότι δεν επιβάλλονται γι' αυτά εισαγωγικοί και εξαγωγικοί δασμοί, εισφορές και λοιπές εισπραττόμενες κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή επιβαρύνσεις και δεν υπόκεινται στο συνήθη τελωνειακό έλεγχο. Πιο συγκεκριμένα, τα τριτοχωρικά transit φορτία, όταν εναποτίθενται στην Ελεύθερη Αποθήκη, δεν «ταλαιπωρούνται» από υπερημέριες, δηλαδή από τους δασμούς που πρέπει να καταβάλουν στον Ο.Λ.Β., όταν παραμένουν στον τελωνειακό χώρο παραπάνω από 7 ημέρες. Τα κοινοτικά transit φορτία, πληρώνουν μόνο κάποια τέλη στον Ο.Λ.Β. Άρα συμπεραίνουμε ότι η Ελεύθερη Ζώνη είναι αναγκαία κυρίως για τα τριτοχωρικά διαμετακομιστικά εμπορεύματα.

Οι Ελεύθερες Αποθήκες διακρίνονται σε εμπορικές και μεταποιητικές. Οι εργασίες που γίνονται στη μεταποιητική αποθήκη είναι κυρίως οι σχετικές με την εκφόρτωση από τα πλοία εμπορευμάτων, με φόρτωση ή αποταμίευση και με διαμετακόμιση των εμπορευμάτων. Επίσης είναι δυνατή, κατά το χρόνο παραμονής των εμπορευμάτων στους

χώρους της, η συντήρηση και η εμπορική επεξεργασία όπως: διαλογή, καθαρισμός, διαχωρισμός ή ανάμιξη και γενικά κάθε βελτίωση και προσαρμογή του εμπορεύματος προς τις απαιτήσεις της αγοράς για την οποία προορίζονται.

Στη μεταποιητική Ελεύθερη Αποθήκη, που δύναται να είναι Βιοτεχνική ή Βιομηχανική, επιτρέπεται η εγκατάσταση βιοτεχνικών εργαστηρίων ή βιομηχανικών εργοστασίων προς εκτέλεση εργασιών μεταποιήσεως πρώτων υλών και κατεργασίας προϊόντων.

Η διοίκηση και διαχείριση της Ελεύθερης Αποθήκης θα γίνεται από τον Ο.Λ.Β. Α.Ε., σύμφωνα με εσωτερικό κανονισμό λειτουργίας της Ελεύθερης Ζώνης, που θα προβλέπει ότι όλα τα εμπορεύματα που προέρχονται από τρίτες χώρες, θα μπορούν να υπάγονται στο καθεστώς της Ελεύθερης αποθήκης, ότι η διάρκεια παραμονής τους σ' αυτή θα είναι απεριόριστη και ότι υπό ορισμένες προϋποθέσεις θα επιτρέπεται η άσκηση όλων των δραστηριοτήτων βιομηχανικής ή εμπορικής φύσης ή παροχής υπηρεσιών.

Η εποπτεία της Ελεύθερης αποθήκης ανήκει από κοινού στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Οικονομικών και εμπορικής Ναυτιλίας. Το Υπουργείο Οικονομικών έχει την αρμοδιότητα σε θέματα που σχετίζονται με την είσοδο, έξοδο και τελωνισμό των εμπορευμάτων που αποθηκεύονται στη ζώνη, την εκποίησή τους ως αζήτητα, τη φθορά ή καταστροφή τους, καθώς και όποιου άλλου θέματος που σχετίζεται με την άσκηση τελωνειακού ελέγχου Ζώνης. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την αρμοδιότητα σε θέματα που σχετίζονται με τη διοίκηση, οργάνωση, διάρθρωση (ως και τους όρους εργασίας των υπηρεσιών), καθώς και κάθε είδους επιβαρύνσεων και τιμολογίων.

Σκοπός της σύστασης Ελεύθερης Αποθήκης είναι η προσέλκυση μεταφορικού έργου, δηλαδή διακίνησης εμπορευμάτων στο λιμάνι του Βόλου από τρίτες χώρες. Η λειτουργία σήμερα ανταγωνιστικών λιμανιών στο Μεσογειακό και Ευρωπαϊκό χώρο, επιβάλλει την ύπαρξη και λειτουργία Ελεύθερων Αποθηκών.

Η ολοκλήρωση της δημιουργίας Ελεύθερης Αποθήκης στον Ο.Λ.Β. είχε προγραμματιστεί για το καλοκαίρι του 2003, αλλά δεν πραγματοποιήθηκε τελικά. Η χωροθέτησή της ορίστηκε σε έκταση του σημερινού προβλήτα containers (No 2).

Τα οφέλη από τη λειτουργία του Ο.Λ.Β. ως διαμετακομιστικού κέντρου είναι τα εξής :

1) Αύξηση του όγκου του εισαγωγικού και εξαγωγικού εμπορίου.
2) Αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης σε διαφόρους κλάδους της μεταφοράς, της εκτέλεσης εργασιών, της μεταποίησης ή απλών εργασιών συσκευασίας και ταξινόμησης.

3) Αύξηση των εσόδων των Λιμενικών Υπηρεσιών από τη διαχείριση και τις διάφορες εργασίες που θα πραγματοποιούνται στο διαμετακομιστικό κέντρο.
4) Με τη δημιουργία της Ελεύθερης Ζώνης, οι επιχειρηματικοί και βιομηχανικοί παράγοντες, απαλλαγμένοι από τις οικονομικές επιβαρύνσεις του μέχρι στιγμής ισχύοντος καθεστώτος, θα μπορούν, τη χρονική στιγμή που θα δημιουργηθούν οι ευνοϊκότερες για την εξαγωγή των εμπορευμάτων τους συνθήκες, να διαθέτουν σε ανταγωνιστικές τιμές τα προϊόντα τους.
5) Η αναμενόμενη αύξηση της ποσότητας των εμπορευμάτων, θα εξασφαλίζει πληρότητα των μεταφορικών μέσων, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους μεταφοράς, που είναι σημαντικός παράγοντας του συνολικού κόστους των εισαγομένων και εξαγομένων εμπορευμάτων.

9.9 ΕΡΕΥΝΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β.

Εμπορευματικό Κέντρο είναι ένα κομβικό σημείο του μεταφορικού δικτύου, το οποίο εξυπηρετεί το σκοπό της συνάθροισης αγαθών που προέρχονται από διαφορετικά μεταφορικά μέσα ή που πρόκειται να μεταφερθούν από ένα δίκτυο ενός επιπέδου σε ένα άλλου επιπέδου με το ίδιο μεταφορικό μέσο. Το επίπεδο των δικτύων μπορεί να είναι διεθνές, ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό.

Το χαρακτηριστικό που κάνει ένα Εμπορευματικό Κέντρο να ξεχωρίζει από τους απλούς συγκοινωνιακούς κόμβους, όπως τα λιμάνια, είναι η ολοκληρωμένη και χωρίς καθυστερήσεις προσέγγιση στην αλλαγή μέσου μεταφοράς, όσο και η παροχή φάσματος υπηρεσιών που ξεκινούν από τη διαλογή και αποθήκευση ενός προϊόντος και φτάνουν μέχρι την ηλεκτρονική μετάδοση δεδομένων (EDI) και την ολοκληρωμένη παροχή υπηρεσιών διαχειριστικής υποστήριξης (logistics).

Η δημιουργία ενός Σταθμού Εμπορευματικών Μεταφορών που θα είναι άμεσα συνδεδεμένος με τη λειτουργία του λιμένα Βόλου, αποτελεί μια ισχυρή πρόταση ανάπτυξης του λιμένα. Η δημιουργία ενός τέτοιου Σταθμού δεν συνδέεται με τις άμεσες λειτουργίες ενός λιμένα, μπορεί όμως να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα αναβάθμισής του, πηγή εσόδων και συμπλήρωση των κύριων δραστηριοτήτων του, όπως προκύπτει από τα παραπάνω.

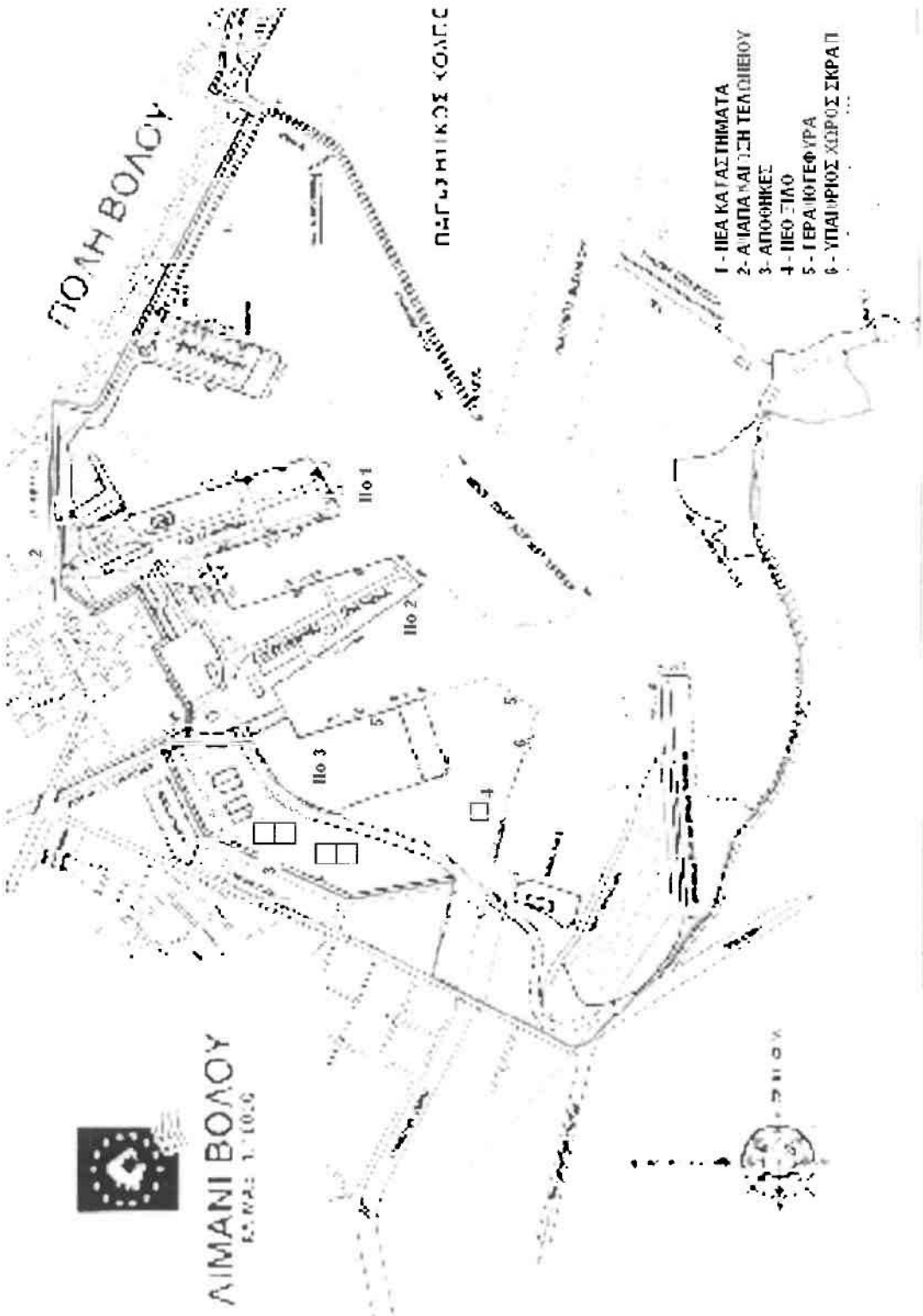
Ο νομός Μαγνησίας με το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου αποτελούν έναν βιομηχανικό πυρήνα σε μια κυρίως αγροτική περιοχή, όπως είναι η Θεσσαλία. Στο μητρώο του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ν. Μαγνησίας είναι εγγεγραμμένες 140 περίπου

βιομηχανικές και μεγάλες βιοτεχνικές επιχειρήσεις. Η λειτουργία ενός Εμπορευματικού Κέντρου θα τις καθιστούσε αυτόματα πρώτους αποδέκτες των θετικών επιπτώσεων, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω. Αμέσως μετά θα μπορούσαν να ωφεληθούν οι υπόλοιπες βιομηχανικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις της Θεσσαλίας.

Επίσης, ο Βόλος βρίσκεται σε μια θέση κλειδί τόσο για την Ελλάδα, όσο και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για τους λόγους που αναπτύχθηκαν στο Κεφάλαιο 4.1 για τη δυνατότητα ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών.

Για να λειτουργήσει επιτυχώς ο Εμπορευματικός Σταθμός (Ε.Σ.), πρέπει να εκπληρούνται ορισμένες βασικές προϋποθέσεις :

1. Ο Ε.Σ. θα πρέπει να χωροθετηθεί σε κατάλληλη θέση, τόσο γεωγραφικά όσο και λειτουργικά, σε σχέση με τα υπάρχοντα δίκτυα μεταφορών και να έχει άμεσες προσβάσεις με τις περιοχές που συγκεντρώνουν την άμεση εμπορική δραστηριότητα. Το θέμα αυτό απαιτεί ειδική μελέτη, η οποία θα λάβει υπόψη της τη γενική διάταξη και προοπτική ανάπτυξης χωροθέτησης των οικονομικών λειτουργιών στην περιοχή του Παγασητικού κόλπου, τις λειτουργικές απαιτήσεις ενός τέτοιου Σταθμού κτλ. Το θέμα της χωροθέτησης του σταθμού αυτού, πρέπει επίσης να μελετηθεί σε σχέση και με την ανάγκη άμεσης πρόσβασης στο κύριο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.
2. Κατά τη φάση σχεδιασμού, θα πρέπει να ληφθούν πλήρως υπόψη οι εμπορευματικές ροές, τόσο οι υπάρχουσες όσο και οι μελλοντικές που μπορούν να προσελκυστούν. Επιπλέον, τα λειτουργικά του χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τα είδη οχημάτων που χρησιμοποιούνται, τις απαιτήσεις των χρηστών και τα άλλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στοιχεία της άμεσης αγοράς.
3. Για αύξηση των δυνατοτήτων του, θα πρέπει να εξασφαλιστεί η ένταξη του Ε.Σ. στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυασμένων Μεταφορών, όπως και η συνεργασία του με άλλα ευρωπαϊκά Κέντρα – Σταθμούς. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα διεθνή πρότυπα οργάνωσης και σχεδιασμού των Κέντρων Εμπορευματικών Μεταφορών.
4. Να δοθεί προσοχή στο πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας του, έτσι ώστε να παρουσιάζει ευελιξία και αποτελεσματικότητα. Θα πρέπει επίσης να θεσπιστεί το πλαίσιο λειτουργίας του, έτσι ώστε να δίνει τη δυνατότητα σε κάθε ενδιαφερόμενο φορέα ή ιδιώτη να χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του.
5. Η σταδιακή ανάπτυξή του. Ορισμένες λειτουργίες δηλαδή, θα μπορούσαν να ξεκινήσουν άμεσα, έστω και σε προσωρινούς χώρους στο λιμάνι. Για παράδειγμα, μία τέτοια λειτουργία είναι η υποδομή τηλεματικής του κέντρου (software, τηλεπικοινωνίες).


ΠΟΛΗ ΒΟΛΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΚΟΛΠΟΣ
Πο 1
Πο 2
Πο 3
1 - ΠΕΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
2- ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ
3- ΑΠΟΘΗΚΕΣ
4 - ΠΕΖΟΤΑΛΟ
5 - ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΑ
6 - ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΚΡΑΠ
ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ι : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε. 2

Ι.1 ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε. Ν. 2932/2002 (Φ.Ε.Κ. Α'145) 2

Ι.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ – ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ 5

Ι : ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Ι.1 ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΑΤΑΣΤΑΤΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε. Ν. 2932/2002 (Φ.Ε.Κ. Α'145)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α΄ - ΣΥΣΤΑΣΗ –ΕΠΩΝΥΜΙΑ – ΕΔΡΑ – ΣΚΟΠΟΣ – ΔΙΑΡΚΕΙΑ :

Όπως ορίζεται από το καταστατικό του παρόντος νόμου, συνιστάται ανώνυμη εταιρεία, με την επωνυμία, διακριτικό τίτλο και έδρα σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του παρόντος νόμου.(άρθρο 1)

Σκοπός της εταιρείας είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της ζώνης δικαιοδοσίας της.(άρθρο 2)

Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται σε πενήντα έτη, αρχίζει από τη δημοσίευση του παρόντος καταστατικού στην εφημερίδα της κυβερνήσεως και μπορεί να παραταθεί ή να περιοριστεί με απόφαση της γενικής συνέλευσης της εταιρείας. (άρθρο 3)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β΄ - ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ - ΜΕΤΟΧΕΣ:

Η απογραφή και εκτίμηση των περιουσιακών στοιχείων του Λιμενικού Ταμείου ως νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου, θα γίνει από επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ν. 2190/1920. (άρθρο 4)

Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αποτελείται από μία μετοχή, η οποία ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο. (άρθρο 5)

Με απόφαση της γενικής συνέλευσης δύναται να αυξάνεται το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας με έκδοση νέων μετοχών, με την προϋπόθεση ότι η οποιαδήποτε αύξηση δεν έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της συμμετοχής του Ελληνικού δημοσίου κάτω του 51%. Με την ίδια απόφαση καθορίζεται και ο τρόπος διάθεσής τους. (άρθρο 6)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄ - ΟΡΓΑΝΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ :

Όργανα διοίκησης της εταιρείας είναι : α) το διοικητικό συμβούλιο, β) ο διευθύνων σύμβουλος, γ) το συμβούλιο διεύθυνσης. (άρθρο 7)

Το διοικητικό συμβούλιο είναι δωδεκαμελές και η θητεία του είναι πενταετής. (άρθρο 8)

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι το ανώτατο όργανο διοίκησης της εταιρίας και διαμορφώνει την στρατηγική και την πολιτική ανάπτυξης της εταιρίας, ενώ εποπτεύει και διαχειρίζεται την περιουσία της.

Αποφασίζει για όλα τα θέματα που αφορούν την εταιρία, μέσα στα πλαίσια του εταιρικού σκοπού, με εξαίρεση αυτά που ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα άλλων οργάνων (π.χ. της Γενικής Συνέλευσης Βλ. άρθρο 14 παράγραφος 3). Ειδικότερα αρμοδιότητες του αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του καταστατικού (π.χ. κατάρτιση ή αναμόρφωση στρατηγικού ή επιχειρησιακού σχεδίου, έγκριση μελέτης και εκτέλεσης έργων).

Ο διευθύνων σύμβουλος είναι μέλος του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας και προσλαμβάνεται για χρονικό διάστημα πέντε ετών. Προΐσταται όλων των υπηρεσιών της εταιρείας, διευθύνει το έργο της, λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις μέσα στα πλαίσια των διατάξεων που διέπουν τη λειτουργία της εταιρείας, του συμβολαίου διαχείρισης των εγκεκριμένων προγραμμάτων και προϋπολογισμών και του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου, δεν μπορεί όμως να είναι Πρόεδρος του ΔΣ (άρθρο 11)

Οι στόχοι που ο Πρόεδρος του Δ.Σ. και ο Διευθύνων Σύμβουλος αναλαμβάνουν να εκπληρώσουν, στα πλαίσια του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου, καθορίζονται στο «Συμβόλαιο Διαχείρισης», που συνάπτεται μεταξύ αυτών και του Ελληνικού Δημοσίου.

Το Συμβούλιο Διεύθυνσης αποτελείται από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο (ως Πρόεδρο) και από τους Διευθυντές της εταιρίας. Οι αρμοδιότητες του είναι ο συντονισμός και συνοχή της λειτουργίας της εταιρίας (βλ. άρθρο 13 καταστατικού).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄ - ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ :

Η Γενική Συνέλευση της Α.Ε. αποτελείται από τον μοναδικό μέτοχο που είναι το Ελληνικό δημόσιο και εκπροσωπείται από τους υπουργούς οικονομικών και εμπορικής ναυτιλίας ή τους νόμιμους εκπροσώπους της. Δεν αποτελεί όργανο διοίκησης

Είναι το ανώτατο όργανο της εταιρείας και αποφασίζει για κάθε υπόθεση της εταιρείας, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο νόμο ή στο παρόν καταστατικό. (άρθρο 14)

Η γενική συνέλευση συγκαλείται από το διοικητικό συμβούλιο και συνέρχεται την έδρα της εταιρείας, τακτικώς μια φορά το χρόνο και μέσα σε έξι μήνες από το τέλος της εταιρικής χρήσης.

Στη γενική συνέλευση, εφόσον δεν αποφασίζει διαφορετικά, προεδρεύει ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου. (άρθρο 15)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄ - ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ – ΕΛΕΓΚΤΕΣ – ΕΤΗΣΙΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ – ΛΟΓΟΙ ΛΥΣΗΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ - ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ :

Η εταιρική χρήση έχει διάρκεια δώδεκα μηνών, αρχίζει την $1^{η}$ Ιανουαρίου και λήγει την $31^{η}$ Δεκεμβρίου κάθε έτους. (άρθρο 17)

Για να λάβει η γενική συνέλευση εγκύρως απόφαση σχετικά με τους ετήσιους λογαριασμούς της εταιρείας, θα πρέπει αυτοί προηγουμένως να έχουν ελεγχθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Η τακτική γενική συνέλευση εκλέγει κάθε χρόνο τους, κατά τον Ν.2190/1920, ελεγκτές της επόμενης εταιρικής χρήσης από το σώμα των ορκωτών ελεγκτών , με ισάριθμους αναπληρωτές τους και ορίζει ταυτόχρονα την αμοιβή τους. (άρθρο 18)

Λόγοι λύσης της εταιρείας :

α) Με τη λήξη του χρόνου διάρκειάς της.

β) Με απόφαση της γενικής συνέλευσης.

γ) Όταν κηρυχθεί σε κατάσταση πτώχευσης. (άρθρο 20)

Εκτός από την περίπτωση της πτώχευσης, τη λύση της εταιρείας ακολουθεί η εκκαθάριση. Οι εκκαθαριστές ορίζονται από τη γενική συνέλευση και είναι δύο ως πέντε. (άρθρο 21)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ΄ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ – ΣΥΜΒΟΛΑΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ :

Η εταιρεία υποχρεούται να καταρτίζει:

α) Το Στρατηγικό Σχέδιο, που καθορίζει στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής τους μακροχρόνιους βασικούς στόχους για την εκπλήρωση των σκοπών της εταιρείας και τις μεθόδους πραγματοποίησης τους.

β) Το Επιχειρησιακό Σχέδιο με διάρκεια τριών έως πέντε ετών. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο εξειδικεύει τους στόχους του Στρατηγικού Σχεδίου και τις μεθόδους πραγματοποίησης για καθένα από τα έτη διάρκειάς του. (άρθρο 21)

Μεταξύ του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου και του διευθύνοντος συμβούλου της εταιρείας αφ' ενός και του Ελληνικού δημοσίου, εκπροσωπούμενου από τους υπουργούς εθνικής οικονομίας και εμπορικής ναυτιλίας, συνάπτεται «Συμβόλαιο Διαχείρισης» ,στο οποίο καθορίζονται με λεπτομέρειες και, στο πλαίσιο του στρατηγικού και του επιχειρησιακού σχεδίου, οι στόχοι που ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και ο διευθύνων σύμβουλος αναλαμβάνουν να εκπληρώσουν κατά τη διάρκεια της θητείας τους. (άρθρο 23)

Απαγορεύεται στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, καθώς και στους διευθυντές της εταιρείας να ενεργούν κατ' επάγγελμα χωρίς την άδεια της γενικής συνέλευσης, για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτων, πράξεις συναφείς προς τους σκοπούς της εταιρίας ή να είναι μέλη διοικητικού συμβουλίου, διευθυντικά στελέχη, υπάλληλοι ή αντιπρόσωποι εταιρειών που έχουν συναφείς σκοπούς με αυτούς που επιδιώκει η εταιρεία, καθώς και να μετέχουν ως ομόρρυθμοι εταίροι σε εταιρείες που επιδιώκουν τέτοιους σκοπούς. (άρθρο 24)

Ι.2 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ – ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

- Η βασική διαφορά μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου και της Ανώνυμης Εταιρείας, είναι ότι το Λιμενικό Ταμείο ήταν Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου και διέπονταν από το Δημόσιο Δίκαιο ενώ η Α.Ε. κατά κύριο λόγο διέπεται από το Ιδιωτικό Δίκαιο. Μοναδικός μέτοχος της Α.Ε. είναι το Δημόσιο, όμως η αλλαγή της νομικής μορφής από Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου σε Ανώνυμη Εταιρεία έχει σαν συνέπεια την αλλαγή του νομικού καθεστώτος. Μπορεί όμως, σύμφωνα με το άρθρο 6, μετά από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης της εταιρίας να αποκτήσουν μετοχές και άλλα πρόσωπα, αρκεί το Δημόσιο να έχει τουλάχιστον το 51% των μετοχών.

- Το Λιμενικό Ταμείο είχε ένα (1) όργανο διοίκησης, την Λιμενική Επιτροπή, ενώ η Α.Ε. έχει τρία (3), το δωδεκαμελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο και το Συμβούλιο Διεύθυνσης.
  Καθήκοντα της Λιμενικής Επιτροπής ήταν η διαχείριση των λογαριασμών των Λιμενικών Ταμείων, η επιτήρηση και ο έλεγχος των εισπράξεων, η επίβλεψη των εκτελούμενων έργων, η λήψη απόφασης για την εκτέλεση λιμενικών έργων ο έλεγχος των οποίων γινόταν από τον Υπουργό Συγκοινωνιών. Πριν την εκτέλεση τους οι αποφάσεις της έπρεπε να υποβληθούν για έγκριση στο Υπουργείο Συγκοινωνίας ή στον Γενικό Διοικητή ή στον Νομάρχη, ανάλογα με το έργο.

- Η θητεία των μελών της Λιμενικής Επιτροπής ήταν 3ετής, ενώ του Διοικητικού Συμβουλίου είναι 5ετής.

- Πρόεδρος της Λιμενικής Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 7 (Β.Δ.) της 14/19-1-1939 (ΦΕΚ Α 24) «περί κωδικοποιήσεως των περί λιμενικών ταμείων κειμένων διατάξεων», μπορούσε να είναι δικαστικός λειτουργός ή κάποιο μέλος της στην περίπτωση που τα έσοδα του ταμείου υπερέβαιναν ένα ορισμένο ποσό ή υπήρχε έγκριση του Νομάρχη. Ο Πρόεδρος είχε εξουσία εκπροσώπησης του Λιμενικού Ταμείου. Στην Α.Ε. Πρόεδρος του Δ.Σ. μπορεί να είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος (άρθρο 11 καταστατικού).

- Η Λιμενική Επιτροπή είχε απαρτία όταν είναι παρόντες περισσότεροι από τους απόντες, από το σύνολο των μελών, ενώ το Δ.Σ. της Α.Ε. βρίσκεται σε απαρτία εφόσον παρίστανται

τουλάχιστον 7 από τα 12 μέλη του, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος και ο Διευθύνων Σύμβουλος ή οι αναπληρωτές τους.

- Οι αποφάσεις της Λιμενικής Επιτροπής λαμβάνονταν με σχετική πλειοψηφία, δηλαδή όταν ήταν παρόντες περισσότεροι από τους απόντες, ενώ οι αποφάσεις του Δ.Σ. της Ανώνυμης Εταιρείας λαμβάνονται με πλειοψηφία των παρόντων μελών.

- Οι πόροι του Λιμενικού Ταμείου ήταν σύμφωνα με το άρθρο 20 του Β.Δ. 14/19-1-1939:
  - ποσοστά στα τέλη των εισαγόμενων προϊόντων
  - τόκοι κεφαλαίου
  - πρόσοδοι από ακίνητα-μισθώματα
  - δωρεές και κληροδοτήματα
  - πρόσοδοι από τα δικαιώματα χρήσεως των μηχανημάτων φορτώσεως ή μεταφοράς και των δεξαμενών
  - δικαίωμα στα εισιτήρια
  - διόδια
  - πρόστιμα

Ο προϋπολογισμός του Λιμενικού Ταμείου εγκρινόταν από το Νομάρχη και ο έλεγχος των διαχειριστικών στοιχείων γινόταν από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

Η Ανώνυμη Εταιρεία έχει μετοχικό της κεφάλαιο το οποίο σύμφωνα με το άρθρο 4 του καταστατικού το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας ανέρχεται σε 20.000.000 δρχ (58.694,05 Ευρώ). Στη συνέχεια το ίδιο άρθρο ορίζει ότι το μετοχικό κεφάλαιο θα οριστικοποιηθεί κατά την λειτουργία της εταιρίας, και θα είναι το καθαρό ποσό που θα προκύψει μετά την απογραφή, αποτίμηση, εκτίμηση και απεικόνιση σε ισολογισμό που θα συνταχθεί των εξής στοιχείων του ενεργητικού και του παθητικού δηλ. των ακινήτων και κινητών που ανήκαν κατά κυριότητα στο Λιμενικό Ταμείο και όλων των απαιτήσεις και υποχρεώσεων του Λιμενικού Ταμείου.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του καταστατικού, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης μπορεί να αυξηθεί το μετοχικό κεφάλαιο, με έκδοση νέων μετοχών, αρκεί το 51% να παραμένει στο Δημόσιο. Επίσης το άρθρο 24 του καταστατικού ορίζει ότι με σύμβαση μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Α.Ε. παραχωρείται στην Α.Ε. το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των κτιρίων, γηπέδων, λιμενικών έργων και άλλων εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός Ζώνης Λιμένα. Στη σύμβαση εκτός των άλλων θα ορίζεται το αντάλλαγμα που θα καταβάλει η Α.Ε., το οποίο μπορεί να καθορισθεί και σε ποσοστό επί των εσόδων της εταιρίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΙΙ : ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ..... 2

ΙΙ.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ..... 2

ΙΙ.1.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕ..... 2

ΙΙ.1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΕ..... 2

ΙΙ.1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΕ..... 3

ΙΙ.1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΕ :..... 4

ΙΙ.1.5 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΕ ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΙΜΙΣΘΙΑ..... 4

ΙΙ.1.6 ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ – ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ..... 4

ΙΙ : ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΙΙ.1 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

ΙΙ.1.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕ

1) Κλάδος ΠΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ : Θέσεις 8

Α) Διοικητικού-Οικονομικού : Θέσεις 4
Οι δύο (2) από τις παραπάνω θέσεις καταργούνται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθούν.
Β) Ναυτιλιακών Σπουδών : Θέση 1
Γ) Επιχειρησιακής Έρευνας & Στρατηγικής Πωλήσεων Marketing : Θέση 1
Δ) Στατιστικής : Θέση 1
Ε) Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων : Θέση 1

2) Κλάδος ΠΕ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ : Θέσεις 7

Α) Ειδικότητα Πολιτικών Μηχανικών : Θέσεις 4
Β) Ειδικότητα Ηλεκτρολόγου Μηχανικού : Θέσεις 2
Γ) Ειδικότητα Μηχανολόγου Μηχανικού : Θέση 1

ΙΙ.1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΕ

1) Κλάδος ΤΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ-ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ : Θέσεις 5

Α) Ειδικότητα Λογιστικής : Θέσεις 2
Β) Δημοσίων Σχέσεων & Επικοινωνίας : Θέση 1
Γ) Ειδικότητα Εφαρμογών Πληροφορικής στη Διοίκηση : Θέση 1
Δ) Διοίκησης Επιχειρήσεων : Θέση 1

2) Κλάδος ΤΕ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ : Θέσεις 5

Α) Ειδικότητα Τοπογραφίας : Θέση 1
Β) Ειδικότητα Ηλεκτρολογίας : Θέση 1
Γ) Ειδικότητα Μηχανολογίας (1 Προσωποπαγής) : Θέσεις 2
Η μία (1) προσωποπαγής θέση καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθεί.
Δ) Ειδικότητα Ηλεκτρονικής : Θέση 1

3) Κλάδος ΤΕ ΝΑΥΤΙΚΟΣ : Θέσεις 3
Η μία (1) από τις ανωτέρω θέσεις καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθεί.

ΙΙ.1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΕ

1) Κλάδος ΔΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ-ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ : Θέσεις 11
Οι τέσσερις (4) από τις παραπάνω θέσεις καταργούνται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθούν.

2) Κλάδος ΔΕ ΕΡΓΟΔΗΓΩΝ (Προσωρινός Κλάδος) : Θέσεις 3

Α) Ειδικότητα Εργοδηγού Ηλεκτρολόγου : Θέση 1
Β) Ειδικότητα Εργοδηγού Μηχανολόγου : Θέσεις 2
Ο ανωτέρω κλάδος καθίσταται προσωρινός και καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθούν οι θέσεις.

3) Κλάδος ΔΕ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (Προσωρινός Κλάδος) : Θέσεις 2

Μηχανικοί Ρ/Κ Πλοίων : Θέσεις 2
Ο ανωτέρω κλάδος καθίσταται προσωρινός και καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθούν οι θέσεις.

4) Κλάδος ΔΕ ΤΕΧΝΙΚΟΣ : Θέσεις 38

Α) Τομέας Μηχανολογίας : Θέσεις 8
Β) Τομέας Ηλεκτρολογίας : Θέσεις 10
Γ) Χειριστές Ηλεκτροκίνητων Γερανών : Θέσεις 10
Δ) Χειριστές Μηχανοκίνητων & λοιπών μηχανημάτων : Θέσεις 8
Ε) Τομέας Δομικών & Κτιριακών Έργων : Θέση 1
ΣΤ) Τομέας Σχεδιασμού : Θέση 1
Η ανωτέρω θέση καταργείται όταν οιονδήποτε τρόπο κενωθεί.

ΙΙ.1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΕ :

1) Κλάδος ΥΕ ΕΡΓΑΤΩΝ (2 Προσωποπαγείς) : Θέσεις 10
Οι δύο (2) από τις παραπάνω θέσεις καταργούνται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθούν.

2) Κλάδος ΥΕ ΕΠΙΜΕΛΗΤΩΝ (1 Προσωποπαγής) : Θέσεις 2
Η μία προσωποπαγής θέση καταργείται όταν οιονδήποτε τρόπο κενωθεί.

3) Κλάδος ΥΕ ΝΑΥΤΩΝ (Προσωρινός Κλάδος) : Θέση 1
Ο ανωτέρω κλάδος καθίσταται προσωρινός και καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθεί η θέση.

4) Κλάδος ΥΕ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ (Προσωρινός Κλάδος) : Θέση 1
Ο ανωτέρω κλάδος καθίσταται προσωρινός και καταργείται όταν καθ' οιονδήποτε τρόπο κενωθεί η θέση.

ΙΙ.1.5 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΕ ΠΑΓΙΑ ΑΝΤΙΜΙΣΘΙΑ

Θέση 1 : Προσόν πρόσληψης δικηγόρου ορίζεται η άδεια δικηγορίας παρ' εφέτες.

ΙΙ.1.6 ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ – ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ

1) Της Διεύθυνσης Οικονομικού Εκμετάλλευσης και Διοικητικού προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού με βαθμό Α΄ ελλείψει δε αυτού με βαθμό Β΄ .
2) Της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών με βαθμό Α΄ ελλείψει δε αυτού με βαθμό Β΄ .
3) Στα Τμήματα α) Οικονομικού και β) Διοικητικού της Διεύθυνσης Οικονομικού-Εκμετάλλευσης και Διοικητικού, προΐστανται υπάλληλοι του κλάδου ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού-Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού.

Στα Τμήματα Εκμετάλλευσης προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού ή ΤΕ του Κλάδου Τεχνολογικών Εφαρμογών ή του Κλάδου ΤΕ Μηχανικών Ε.Ν. ή ΔΕ του Κλάδου Διοικητικού-Λογιστικού.

4) Των Τμημάτων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών προΐστανται υπάλληλοι των παρακάτω Κλάδων και ειδικοτήτων:

Α) Του Τμήματος Μελετών-Κατασκευών και Συντήρησης Έργων υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών ειδικότητας Πολιτικών Μηχανικών

Β) Του Τμήματος Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων, Συντήρησης εξοπλισμού υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ Μηχανικών ειδικότητας Μηχανολόγων-Ηλεκτρολόγων ή Ηλεκτρολόγων Μηχανικών.

5) Του Γραφείου Κινήσεως και Διαθέσεως Μηχανημάτων, του Τμήματος Εκμετάλλευσης, προΐσταται υπάλληλος του Κλάδου ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών τομέα Μηχανολογίας ή Ηλεκτρολογίας ή Ηλεκτρονικών ή του Κλάδου ΤΕ Μηχανικών Ε.Ν. ή του προσωρινού Κλάδου ΔΕ Εργοδηγών τομέα Μηχανολογίας ή Ηλεκτρολογίας ή ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού ή ΔΕ Διοικητικού-Λογιστικού.

6) Του Γραφείου ΣΙΛΟ, του Τμήματος Εκμετάλλευσης, προΐσταται υπάλληλος του Κλάδου ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού ή ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών ή του Κλάδου ΤΕ Μηχανικών Ε.Ν. ή του προσωρινού Κλάδου ΔΕ Εργοδηγών τομέα Μηχανολογίας ή Ηλεκτρολογίας ή ΔΕ Διοικητικού-Λογιστικού.

7) Του Γραφείου Συνεργείου προΐσταται υπάλληλος του Κλάδου ΤΕ Τεχνολογικών Εφαρμογών τομέα Μηχανολογίας ή Ηλεκτρολογίας ή του Κλάδου ΤΕ Μηχανικών Ε.Ν. ή του προσωρινού Κλάδου ΔΕ Εργοδηγών τομέα Μηχανολογίας ή Ηλεκτρολογίας και εν ελλείψει υπαλλήλων των κλάδων αυτών υπάλληλοι του κλάδου ΔΕ τεχνικού τομέα Μηχανολογίας που κατέχουν πτυχίο Μέσης τεχνικής σχολής ή απολυτήριο Τεχνικού Λυκείου.

8) Του Γραφείου ΠΣΕΑ προΐσταται υπάλληλος του Κλάδου ΠΕ ή ΤΕ ή ΔΕ όλων των ειδικοτήτων.

9) Του Γραφείου Αποθήκης προΐσταται υπάλληλος του Κλάδου ΤΕ Διοικητικού-Λογιστικού ή του Κλάδου Τεχνολογικών Εφαρμογών ή ΤΕ του Κλάδου Ναυτικών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΙΙΙ : ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ 2

ΙΙΙ.1 ΑΞΟΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 'ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ' 2

ΙΙΙ : ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

ΙΙΙ.1 ΑΞΟΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ 'ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ, ΛΙΜΑΝΙΑ & ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ'

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα με τον τίτλο "Οδικοί Άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη" αποσκοπεί, σύμφωνα με τους διακηρυγμένους στόχους του, "στην αναβάθμιση και επέκταση του συστήματος μεταφορών της χώρας" και, μέσω αυτής, "στην ποσοτική και ποιοτική ανάπτυξη των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, στην ολοκληρωμένη συνέργια μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων, στην περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνεπαγόμενη οικονομική ανάπτυξη και συνοχή τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και μεταξύ της Ελλάδος και της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.)".

Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει 9 άξονες προτεραιότητας και συγκεκριμένα:

1. Οδικός Άξονας Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης, στον οποίο περιλαμβάνονται 7 μέτρα που αφορούν την εθνική οδό Πατρών-Θεσσαλονίκης, τη ζεύξη Ρίου-Αντίρριου και την κατασκευή του περιφερειακού δακτυλίου του Λεκανοπεδίου της Αττικής.

2. Εγνατία Οδός, που αφορά στην ολοκλήρωση τμημάτων της Εγνατίας και στην κατασκευή των σχετικών συνδέσεων.

3. Λοιποί οδικοί άξονες που είναι ο αυτοκινητόδρομος της Κεντρικής Ελλάδας, ο βόρειος οδικός άξονας της Κρήτης, τμήματα της Ιονίας Οδού και οδικοί άξονες στη νησιωτική Ελλάδα (Βόρειο και Νότιο Αιγαίο και Ιόνιο).

4. Κύριοι αστικοί οδικοί άξονες και συγκεκριμένα ο εσωτερικός και εξωτερικός δακτύλιος της Αθήνας, η Λεωφόρος Κηφισού και η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης)

5. Μετρό Αθηνών που αφορά στις επεκτάσεις των υφιστάμενων γραμμών προς Σταυρό, Αιγάλεω, Περιστέρι και Ηλιούπολη.

6. Μετρό Θεσσαλονίκης που περιλαμβάνει μία γραμμή μήκους 9,4 χλμ. με 14 συνολικά σταθμούς.

7. Λιμάνια στον οποίο εντάσσονται έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του Πειραιά και της Πάτρας ενώ γίνεται και μια γενική

αναφορά στα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Σούδας, της Ρόδου, της Μυκόνου, του Λαυρίου κ.λπ. (και αυτή μόνον στον τίτλο του αξονα).

8. Ασφάλεια ναυσιπλοϊας - έρευνα και διάσωση στη θάλασσα που αφορά στην προμήθεια σχετικών πληροφορικών συστημάτων, ελικοπτέρων, ειδικών πλοίων για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και πυροσβεστικών πλοίων καθώς και στη δημιουργία σωστικών βάσεων, την ίδρυση περιφερειακών σταθμών πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης κ.λπ.

9. Οδική ασφάλεια και λοιπές ενέργειες που περιλαμβάνει τον εντοπισμό και τις παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις στο οδικό δίκτυο, βελτίωση της σήμανσης και του εξοπλισμού ασφαλείας, βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές κ.λπ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ – ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

IV : ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 2

IV.1 ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 2

IV.2 ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΧΡΕΩΣΗΣ ΑΝΑ ΤΕU ΤΩΝ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ & ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 4

IV.3 ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002 5

IV.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 7

IV : ΤΙΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

IV.1 ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002

Στον πίνακα Π.7.1.1 φαίνονται οι ποσότητες σε TEU που διακινήθηκαν στον Ο.Λ.Β. το 2002.

ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002						
20'		40'		TEU		
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Σύνολο
4.038	2.172	1.491	491	5.529	2.663	8.192

Πίνακας IV.1 : Διακινούμενα containers στον Ο.Λ.Β. το έτος 2002

Ακολουθεί ο πίνακας με τις χρεώσεις από το λιμάνι του Βόλου για την κίνηση πλοίο-terminal :

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ (ΠΛΟΙΟ-ΔΑΠΕΔΟ & ΔΑΠΕΔΟ-ΠΛΟΙΟ) ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002			
20'		40'	
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
8,73 €	6,84 €	11,01 €	7,97 €

Πίνακας IV.2 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για φόρτωση & εκφόρτωση Ε/Κ για το 2002

Πολλαπλασιάζοντας τις διακινούμενες ποσότητες με την τιμολόγηση για την κίνηση πλοίο-terminal προκύπτουν τα έσοδα από αυτή την κίνηση :

20'		40'		
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	ΕΣΟΔΑ ΦΟΡΤΩΣΗΣ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ
35.251,74 €	14.856,48 €	16.415,91 €	3.913,27 €	70.437,40 €

Πίνακας IV.3 : Υπολογισμός εσόδων για κίνηση containers πλοίο-terminal στον Ο.Λ.Β. το έτος 2002.

Ακολουθεί ο πίνακας με τις χρεώσεις από το λιμάνι του Βόλου για την κίνηση terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα :

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ (ΔΑΠΕΔΟ-ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ & ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ-ΔΑΠΕΔΟ) ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002			
20'		40'	
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
5,87 €	4,40 €	7,34 €	5,28 €

Πίνακας IV.4 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για κίνηση Ε/Κ από δάπεδο σε αυτοκίνητο & αντίστροφα για το 2002

Πολλαπλασιάζοντας τις διακινούμενες ποσότητες με την τιμολόγηση για την κίνηση terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα προκύπτουν τα έσοδα από αυτή την κίνηση :

20'		40'		
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	ΕΣΟΔΑ ΤΕΡΜΙΝΑΛ-ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΤ/ΚΑ ΜΕΣΑ
23.703,06 €	9.556,80 €	10.943,94 €	2.592,48 €	46.796,28 €

Πίνακας IV.5 : Υπολογισμός εσόδων για κίνηση containers terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα στον Ο.Λ.Β. το έτος 2002

Τέλος ακολουθεί ο πίνακας με τις χρεώσεις για την αποθήκευση των containers :

ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002	
1ο 15νθήμερο	2ο 15νθήμερο
0,22 €	0,43 €

Πίνακας IV.6 : Ισχύοντα τιμολόγια στον Ο.Λ.Β. για αποθήκευση Ε/Κ για το 2002

Με αντίστοιχο πολλαπλασιασμό των ποσοτήτων των containers με τις παραπάνω χρεώσεις προκύπτουν τα έσοδα από την αποθήκευσή τους. Θεωρούμε ότι το 80% των containers αποθηκεύεται από 1-15 μέρες, ενώ μόλις το 20% αυτών αποθηκεύεται από 16-30 μέρες. Τα έσοδα από την αποθήκευση είναι τα εξής :

20'		40'		
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΡΩΝ
1.235,63 €	664,63 €	456,25 €	150,25 €	2.506,75 €

Πίνακας IV.7 : Υπολογισμός εσόδων για αποθήκευση containers στον Ο.Λ.Β. το έτος 2002

Προσθέτοντας τα έσοδα των δύο πρώτων κινήσεων, ανεξαρτήτου τύπου φορτίου (κενού-εμφόρτου, 20'-40'), προκύπτουν τα αντίστοιχα έσοδα στον Ο.Λ.Β. από την διακίνηση containers το 2002. Λαμβάνοντας υπόψη και την αποθήκευση υπολογίζουμε τα συνολικά έσοδα στον Ο.Λ.Β. από την διακίνηση containers. Στην συνέχεια διαιρώντας τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από την παραπάνω χρέωση με το σύνολο των teu προσδιορίζουμε την *ενιαία τιμή* για όλα τα είδη φορτίου στον Ο.Λ.Θ.

Σύμφωνα με αυτά τα τιμολόγια η *ενιαία τιμή* που προκύπτει για την μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου κατά το έτος 2002, ανεξάρτητα από το αν αυτό είναι 20' ή 40, έμφορτο ή κενό, προκύπτει **14,62 Euro/TEU** αν αυτό αποθηκεύεται ή **14,31 Euro/TEU** αν αυτό δεν αποθηκεύεται.

IV.2ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΧΡΕΩΣΗΣ ΑΝΑ TEU ΤΩΝ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ & ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002

Στον πίνακα Π.7.2.1 φαίνονται οι ποσότητες σε TEU που διακινήθηκαν στον Ο.Λ.Β. το 2002. Στην δεύτερη γραμμή αυτές μετατρέπονται σε τεμάχια, χρησιμοποιώντας ουσιαστικά την εξής μετατροπή : Ένα 40' container = 2 TEU, ενώ ένα 20' container = 1 TEU

	20'		40'		ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2002		
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Σύνολο
TEU	4.038	2.172	1.491	491	5.529	2.663	8.192
ΤΕΜΑΧΙΑ	4.038	2.172	746	246	4.784	2.418	7.201

Πίνακας IV.8 : Διακινούμενα containers στον Ο.Λ.Β. το έτος 2002

Τα επίσημα τιμολόγια των σωματείων των λιμενεργατών και των σημειωτών στο λιμάνι του Βόλου είναι τα εξής :

	ΕΠΙΣΗΜΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β		ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ	
	ΚΥΤΟΣ-ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ	ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ ΚΥΤΟΣ		
ΕΜΦΟΡΤΑ	25,55 €	25,55 €	1,67 €	1,03 €
ΚΕΝΑ	9,96 €	9,96 €	1,67 €	1,03 €

Πίνακας IV.9 : Επίσημα τιμολόγια των σωματείων των λιμενεργατών και των σημειωτών στο λιμάνι του Βόλου το έτος 2002.

Πολλαπλασιάζοντας τις ποσότητες σε τεμάχια με τις αντίστοιχες χρεώσεις των δύο σωματείων υπολογίζουμε τα έσοδα που είχαν αυτά από την διακίνηση containers το 2002 :

ΕΣΟΔΑ ΛΙΜΕΝΕΡΓΑΤΩΝ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΤΟ 2002 ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β.				
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Σύνολο
61.903 €	13.586 €	11.429 €	1.536 €	88.453 €

Πίνακας IV.10 : Έσοδα σωματείου λιμενεργατών στο λιμάνι του Βόλου το έτος 2002.

ΕΣΟΔΑ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΤΟ 2002 ΣΤΟΝ Ο.Λ.Β.				
Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Σύνολο
5.451 €	2.932 €	1.006 €	331 €	9.721 €

Πίνακας IV.4 : Έσοδα σωματείου σημειωτών στο λιμάνι του Βόλου το έτος 2002.

Προσθέτοντας τα έσοδα των δύο σωματείων και διαιρώντας τα με τον αριθμό των TEU, προκύπτει ενιαία χρέωση 19,05€/teu ή λαμβάνοντας υπόψη και τις προσαυξήσεις της τάξης του 82% προκύπτει

34,68€/teu, ενώ διαιρώντας τα με το σύνολο των τεμαχίων προκύπτει 21,67€/τεμάχιο και με τις προσαυξήσεις προκύπτει **39,46€/τεμάχιο**.

IV.3 ΜΕΘΟΔΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΕΝΙΑΙΑΣ ΤΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ. ΤΟ ΕΤΟΣ 2002

Στον πίνακα Π. 7.3.1 φαίνονται οι ποσότητες που διακινήθηκαν στον Ο.Λ.Θ. το 2002. Στην συνέχεια αυτές μετατρέπονται σε TEU.

	ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΑ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ. ΤΟ 2002							
	Εκφόρτωση (IN)				Φόρτωση (OUT)			
	20'		40'		20'		40'	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Εξωτερικού	27.452	4.965	19.339	1.913	29.529	13.752	16.031	13.967
Transit	9.377	0	10.104	0	3.649	0	3.647	0
Transshipment	392	647	526	262	438	646	617	262
Σύνολο	37.221	5.612	29.969	2.175	33.616	14.398	20.295	14.229

Πίνακας IV.11 : Διακινούμενα containers στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002

Κινησεις τεμαχίων:		157.515	**Σύνολο**	**Σύνολο**
Κινησεις Καπακιών:		2802	**Κινήσεων**	**TEU**
Κινησεις Shifting:		2773	**163.090**	**224.183**

Πίνακας IV.12 : Υπολογισμός σε TEU διακινούμενων containers στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002

Ακολουθεί ο πίνακας με τις χρεώσεις από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την κίνηση πλοίο-terminal :

	ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ Πλοίο - τέρμιναλ							
	Εκφόρτωση (IN)				Φόρτωση (OUT)			
	20'		40'		20'		40'	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Κοινή τιμή	**76,50 €**	**49,50 €**	**107,00 €**	**70,00 €**	**61,00 €**	**49,50 €**	**88,00 €**	**70,00 €**

Πίνακας IV.13 : Τιμολόγιο για κίνηση containers πλοίο-terminal στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002.

Πολλαπλασιάζοντας τις διακινούμενες ποσότητες με την τιμολόγηση για την κίνηση πλοίο-terminal προκύπτουν τα έσοδα από αυτή την κίνηση :

	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΑ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ. - ΠΛΟΙΟ-TERMINAL							
	Εκφόρτωση (IN)				Φόρτωση (OUT)			
	20'		40'		20'		40'	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Εξωτερικού	2.100.078 €	245.768 €	2.069.273 €	133.910 €	1.801.269 €	680.724 €	1.410.728 €	977.690 €
Transit	717.341 €	0 €	1.081.128 €	0 €	222.589 €	0 €	320.936 €	0 €
Transshipment	29.988 €	32.027 €	56.282 €	18.340 €	26.718 €	31.977 €	54.296 €	18.340 €
Σύνολο	2.847.407 €	277.794 €	3.206.683 €	152.250 €	2.050.576 €	712.701 €	1.785.960 €	996.030 €

Πίνακας IV.14 : Υπολογισμός εσόδων για κίνηση containers πλοίο-terminal στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002.

Ακολουθεί ο πίνακας με τις χρεώσεις από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης για την κίνηση terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα :

	ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ Τέρμιναλ - χερσαία μεταφορικά μέσα							
	Εκφόρτωση (IN)				Φόρτωση (OUT)			
	20'		40'		20'		40'	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Κοινή Τιμή	**25,00 €**	**19,05 €**	**33,00 €**	**24,77 €**	**25,00 €**	**19,05 €**	**33,00 €**	**24,77 €**

Πίνακας IV.15 : Τιμολόγιο για κίνηση containers πλοίο-terminal στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002.

Πολλαπλασιάζοντας τις διακινούμενες ποσότητες με την τιμολόγηση για την κίνηση terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα προκύπτουν τα έσοδα από αυτή την κίνηση :

	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΔΙΑΚΙΝΟΥΜΕΝΑ CONTAINERS ΣΤΟΝ Ο.Λ.Θ. - TERMINAL-ΧΕΡΣΑΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ							
	Εκφόρτωση (IN)				Φόρτωση (OUT)			
	20'		40'		20'		40'	
	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά	Έμφορτα	Κενά
Εξωτερικού	686.300 €	94.583 €	638.187 €	47.385 €	738.225 €	261.976 €	529.023 €	345.963 €
Transit	234.425 €	0 €	333.432 €	0 €	91.225 €	0 €	120.351 €	0 €
Transshipment	9.800 €	12.325 €	17.358 €	6.490 €	10.950 €	12.306 €	20.361 €	6.490 €
Σύνολο	930.525 €	106.909 €	988.977 €	53.875 €	840.400 €	274.282 €	669.735 €	352.452 €

Πίνακας IV.16 : Υπολογισμός εσόδων για κίνηση containers terminal-χερσαία μεταφορικά μέσα στον Ο.Λ.Θ. το έτος 2002.

Προσθέτοντας τα έσοδα των δύο παραπάνω κινήσεων ανεξαρτήτου τύπου φορτίου (κενού-εμφόρτου, 20'-40') προκύπτουν τα συνολικά έσοδα στον Ο.Λ.Θ. από την διακίνηση containers το 2002. Στην συνέχεια διαιρώντας τα συνολικά έσοδα που προκύπτουν από την παραπάνω χρέωση με το σύνολο των TEU προσδιορίζουμε την *ενιαία τιμή* για όλα τα είδη φορτίου στον Ο.Λ.Θ.

Σύνολο Εσόδων	16.246.555 €
Σύνολο TEU	224.183
Χρέωση ανά TEU	**72,47 €**

Πίνακας IV.17 : Χρέωση ανά TEU

Όπως προκύπτει από τους παραπάνω υπολογισμούς η ενιαία τιμή χρέωσης για την διακίνηση ενός TEU στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι 72,47€. Πρέπει να τονίσουμε ότι σε αυτή την τιμή συμπεριλαμβάνονται οι χρεώσεις των σωματείων των λιμενεργατών και των σημειωτών.

IV.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΕΤΟΣ	ΓΕΡΑΝΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟΙ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)					
	GANZ No 1 (αρπάγη)	GANZ No 1 (άγγιστρο)	GANZ No 4-5-6-7 (αρπάγη)	GANZ No 4-5-6-7 (άγγιστρο)	PEINER 2-3 (αρπάγη)	PEINER 2-3 (άγγιστρο)
2002	28,18	24,87	13,20	11,68	13,20	11,68
2003	31,00	27,36	14,52	12,85	14,52	12,85
2004	34,10	30,09	15,97	14,13	15,97	14,13
2005	37,51	33,10	17,57	15,55	17,57	15,55
2006	41,26	36,41	19,33	17,10	19,33	17,10
2007	45,38	40,05	21,26	18,81	21,26	18,81

Πίνακας IV.18 : Προτεινόμενη τιμολόγηση ηλεκτροκίνητων γερανών

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΠΕΡΟΝΟΦΟΡΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ (ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ)			
	MITSUBISHI 2,5 tn	MITSUBISHI 4 tn	MITSUBISHI 6 tn	SVETRUCK 2,5 tn
2002	7,36	7,36	23,91	23,91
2003	8,10	8,10	26,30	26,30
2004	8,91	8,91	28,93	28,93
2005	9,80	9,80	31,82	31,82
2006	10,78	10,78	35,01	35,01
2007	11,85	11,85	38,51	38,51

Πίνακας IV.19 : Προτεινόμενη τιμολόγηση περονοφόρων πετρελαιοκίνητων

ΕΤΟΣ	ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗ ΣΕ ΕΥΡΩ/ΤΟΝΟ				
	ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ		ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ		
	ΕΚΣΚΑΦΕΑΣ FURUKAWA	ΣΚΟΥΠΑ TENNANT	ΦΟΡΤΩΤΗΣ (δάπεδο-κύτος)	ΚΛΑΡΚ	FUCHS (δάπεδο-κύτος)
2002	36,09	15,95	4,43	4,43	4,43
2003	39,70	17,55	4,87	4,87	4,87
2004	43,67	19,30	5,36	5,36	5,36
2005	48,04	21,23	5,90	5,90	5,90
2006	52,84	23,35	6,49	6,49	6,49
2007	58,12	25,69	7,13	7,13	7,13

Πίνακας IV.20 : Προτεινόμενη τιμολόγηση ιδιωτικών μηχανημάτων και μηχανημάτων γενικής χρήσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΕΛΑΤΩΝ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Παρακαλούμε απαντήστε σε όλες τις ερωτήσεις συμπληρώνοντας με x το κουτάκι της απάντησης που σας ικανοποιεί .

1. Από πού ήρθατε;

Βόλο	Άλλη πόλη της Θεσσαλίας	Πόλη εκτός Θεσσαλίας	Άλλο λιμάνι
☐	☐	☐	☐

2. Τι μεταφορικό μέσο χρησιμοποιήσατε για να έρθετε στο λιμάνι του Βόλου;

Τρένο	Υπεραστικό Λεωφορείο	Αστικό λεωφορείο	ΙΧ	Δίκυκλο
☐	☐	☐	☐	☐

Πλοίο	Δελφίνι
☐	☐

3. Κατά την διάρκεια του ταξιδιού σας αφήσατε το όχημά σας στο πάρκινγκ του λιμανιού; (μόνο για αυτούς που χρησιμοποίησαν Ι.Χ./δίκυκλο)

Ναι	Όχι
☐	☐

4. Πόσες μέρες είναι η διάρκεια του ταξιδιού σας;

1-3	3-5	5-7	7 και άνω
☐	☐	☐	☐

5. Σκοπεύετε να επιστρέψετε μέσω :

Λιμένος Βόλου	Άλλου λιμένος
☐	☐

6. Ποια είναι η κύρια αιτία του ταξιδιού σας;

Επαγγελματική	Στρατιωτική θητεία	Σπουδές	Διακοπές	Άλλη αιτία
☐	☐	☐	☐	☐

7. Πόσα ταξίδια κάνατε με πλοίο/δελφίνι από το λιμάνι του Βόλου τα τελευταία 2 χρόνια;

Τουλάχιστον 1 την βδομάδα	Τουλάχιστον 1 τον μήνα	Τουλάχιστον 1 τον χρόνο	Κανένα
☐	☐	☐	☐

8. Πώς αξιολογείτε τις ακόλουθες υπηρεσίες του Επιβατικού Σταθμού του λιμένα του Βόλου;

	Πολύ Καλή	Καλή	Μέτρια	Κακή	Πολύ Κακή
Πληροφορίες /Πινακίδες					
Στάθμευση					
Κόστος Στάθμευσης					
Εκδοση Εισιτηρίων					
Προσωπικό					
Διαμόρφωση Χώρων Αναμονής					
Καθαριότητα Χώρων Αναμονής					
Καθαριότητα Χώρων Υγιεινής					

Σας ευχαριστούμε πολύ για την συνεργασία σας

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ – ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Παρακαλούμε συμπληρώστε τα στοιχεία σας :

ΠΡΟΣΩΝΥΜΙΑ.....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ : .....

ΤΗΛ : ..... FAX : .....

EMAIL : .....

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΒΟΛΟΥ

Παρακαλούμε απαντήστε μας στις παρακάτω ερωτήσεις ή επιλέξτε την απάντηση που σας ικανοποιεί συμπληρώνοντας με x το κουτάκι που της αντιστοιχεί.

1. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την ποιότητα των υπηρεσιών στο λιμάνι του Βόλου ;
   Πολύ ικανοποιημένοι ☐ Ικανοποιημένοι ☐ Όχι ικανοποιημένοι ☐

2. Ποια κατά την γνώμη σας είναι τα 3 βασικά πλεονεκτήματα του λιμένα Βόλου;
   1. .....
   2. .....
   3. .....

3. Ποια κατά την γνώμη σας είναι τα 3 βασικά μειονεκτήματα του λιμένα Βόλου;
   1. .....
   2. .....
   3. .....

4. Ποια άλλα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου επισκέπτονται τα πλοία σας σε άμεση προσέγγιση;

   1. ..... 2. ..... 3. .....

5. Ποια άλλα λιμάνια της ευρύτερης περιοχής της Μεσογείου θα μπορούσατε επίσης να επιλέξετε για την μεταφορά των προϊόντων σας αντί το λιμάνι του Βόλου;

1. ..... 2. ..... 3. .....

6. Ποιες θεωρείτε τις 3 πιο σημαντικές αλλαγές που θα σας έκαναν στο μέλλον να χρησιμοποιείτε συχνότερα το λιμάνι του Βόλου;

1. ..... 2. ..... 3. .....

Χρησιμοποιώντας τους παρακάτω συμβολισμούς συμπληρώστε τον παρακάτω πίνακα συγκρίνοντας τα αναφερόμενα λιμάνια με το λιμάνι του Βόλου.

ΠΚ (**Π**ολύ **Κ**αλύτερο)
Κ (**Κ**αλύτερο)
Ι (**Ι**δίου επιπέδου)
Χ (**Χ**ειρότερο)
ΠΧ (**Π**ολύ **Χ**ειρότερο)

	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΑΧΛΑΔΙΟΥ	BOURGAS	VARNA	BAR(MAYROBOYNIO)	SPLIT	DURRES	CONSTANZA	ODESSA	INSTANBUL	LIMASSOL	TRIESTE
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ																
ΦΥΣΙΚΑ / ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ																
ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ																
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ																
ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ																
ΥΠΟΔΟΜΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ																
ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΟΥ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ																
ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΦΗΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ																
ΧΡΟΜΟΙ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΑΠΌ ΑΦΙΞΗ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΤΟΥ																
ΧΡΟΝΟΙ ΑΝΑΜΟΝΗΣ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ																
ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΑΠΌΤΙ ΑΡΧΙΚΑ ΕΙΧΕ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ																
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ																
ΒΟΗΘΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ																
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ																
ΒΑΘΜΟΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΕ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΠΕΛΑΤΩΝ																
ΑΡΙΘΜΟΙ ΒΑΡΔΙΩΝ (ΠΟΣΤΕΣ) ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ																
ΜΙΚΡΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΖΗΜΙΩΝ Η ΑΠΩΛΕΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ																
ΥΠΑΡΞΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΩΝ																
ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ																
ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ																
ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ																

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΦΟΡΤ/ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ

Όπως διαμορφώνεται μετά την δια της υπ' αριθμ. Φ5/10018 κοινής αποφάσεως Υπουργών Εργασίας και Κοιν. Ασφαλίσεων και Εμπορικής Ναυτιλίας, χορηγηθείσα αύξηση εκ ποσοστού 5% από 14/5/02 (ΦΕΚ 586/Β΄/14-5-02).

ΚΛΑΣΕΙΣ ΦΟΡΤΙΩΝ	Κύτ.	Πρόκ.	Σύνολο	Μονάς
1η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία σε σάκους	1,96	2,88	4,84	Τόνος
2η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία χύμα				
α. Δημητριακά εν γένει	1,23	1,89	3,12	--//--
β. Αλάτι	2,10	3,03	5,13	--//--
γ. Λοιπά χύμα	1,33	2,00	3,33	--//--
3η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία σε κιβώτια	1,68	2,56	4,24	--//--
4η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία σε βαρέλια ή δοχεία	1,46	2,12	7,82	--//--
5η. ΚΛΑΣΗ: α)Φορτία σε δέματα, δέσμες μπαούλα ή άλλως πως, πλην των ως άνω συσκευασμένα.	2,14	2,95	5,09	--//--
β) Ρόλλοι χάρτου μέχρι 1.300 κιλών	2,44	2,00	4,44	--//--
6η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία υπερβαρέα, ήτοι τα συσκευασμένα σε σάκους άνω των 100 χ/μων, ή κιβώτια δέματα άνω των 200 χ/μων.	Δια τα σε σάκους το αντίστοιχο τιμολόγιο σάκων προσαυξημένο κατά 25%, δια τα σε κιβώτια κ.λ.π., άνευ προσαυξήσεως.			
7η. ΚΛΑΣΗ: α. Φορτία ελαφρά και ογκώδη χύμα ή συσκευασμένα ήτοι τα φορτία κατά την φόρτωση των οποίων η απόδοση της εργασίας μιας κανονικής ομοχειρίας κατέρχεται κατά ποσοστό τουλάχιστον 40% εις το 8ωρον.	Προσαύξηση του τιμολογίου της κατηγορίας εις την οποίαν ανήκουν κατά ποσοστό 100%.			
β. Κυτία κενά αναψυκτικών ή κονσερβών, συσκευασμένα σε παλέττες, δέματα, ή κατ' άλλο τρόπο.	5,38	8,15	13,53	Τόνος
8η. ΚΛΑΣΗ: Γαιάνθρακες, εκφ/ση εξ ιστιοφόρων.	1,56	2,35	3,91	--//--
Γαιάνθρακες, εκφ/ση εξ ατμοπλοίων.	2,57	1,80	4,37	--//--
9η. ΚΛΑΣΗ: Ρυπαίνοντα φορτία (ξυλανθρακες, θείον, τσιμέντα, λιπάσματα κ.λ.π.) (υπ' αριθ.15665/25.7.79 κοινή Υπ. απόφαση.	2,47	3,00	5,47	--//--
10η. ΚΛΑΣΗ: Φορτία εύφλεκτα, εκρηκτικά δηλητηριώδη, εκτός των στρατιωτικών.	Αναλόγως συσκευασίας άνευ προσαυξήσεως τινός.			
11η. ΚΛΑΣΗ: ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΦΟΡΤ/ΣΕΩΝ ΣΙΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΗΤΡΙΑΚΩΝ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ (ΣΙΛΟ).				
α. Δια την περίπτωσιν της φορτώσεως ή εκφορτώσεως σιτηρών χύμα επί				

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΡΓΑΤΩΝ ΦΟΡ/ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ

Σύμφωνα με την 812 / 24ης Ιουνίου 1996 πράξη της Επιτροπής Ρυθμίσεως Φορτ/σεων Λιμένος Βόλου. όπως διαμορφώνεται με την αριθ. Φ510018 κοινή απόφαση κ.κ. Υπουργών Εργασίας – Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Εμπορικής Ναυτιλίας χορηγηθείσα αύξηση, ποσοστού 5%, από 14/5/2001 (ΦΕΚ 586 / Β΄ / 14-5-2002)

α / α	ΦΟΡΤΙΑ		ΤΙΜΗ	
1.	SCRAP – Παλαιοσίδηρος		0,72 / τόνο	απλά – έξτρα
2.	Λιπάσματα χύμα		1,37 / τόνο	>> >>
3.	Δημητριακά – Βαμβακόσπορος χύμα			
	α) Με ΣΙΛΟ		0.59 / τόνο	>> >>
	β) Με ΚΡΕΝΙΑ		1.65 / τόνο	>> >>
	Κεραμίδια – Τούβλα σε παλέτες			
	α) Με ΚΡΕΝΙΑ		4.21 / τόνο	>> >>
	β) Φόρτωση σε πλοίο RO – RO		2,71 / τόνο	>> >>
5.	Χαλίκια – Αδρανή Υλικά – Μαρμαροψηφίδα-Κάρβουνο (με αρπάγη)		1,11 / τόνο	>> >>
6.	Μπιγιέτες – Ευθύγραμμος σίδηρος ΜΠΕΤΟΝ (Μόνο για τη ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ. ενώ για τους υπόλοιπους φορτοπαραλήπτες το ισχύον τιμολόγιο)	α) Απλά	1.73 / τόνο	
		β) Έξτρα	2,59 / τόνο	
7.	Ξυλεία σε δέματα		4.83 /μ^3	απλά – έξτρα
8.	Σίδηρος COILS	α) Απλά	3.91 / τόνο	
		β) Έξτρα	7,80 / τόνο	
9.	Αυτοκίνητα από πλοία RO – RO			
	α) Νταλίκες απλά 2.04 / TMX έξτρα		4,07 / TMX	
	β) Επιβατικά απλά 0,90 / TMX έξτρα		1.82 / TMX	
'0.	Λιπάσματα σε παλλέττες	α) Απλά	5,12 / τόνο	
		β) Έξτρα	6,67 / τόνο	
11.	BIG BAGS		5,92 / τόνο	απλά - έξτρα
12.	Υγρά Φορτία	α) Απλά	1,05 / τόνο	
		β) Έξτρα	1,58 / τόνο	
13.	Μελάσα	α) Απλά	0,89 / τόνο	
		β) Έξτρα	1,33 / τόνο	
14.	CONTAINERS			
	α) Γεμάτα 20 – 40 τον. από κύτος – προκυμαία		25,55 / τεμάχιο	
	Γεμάτα 20 – 40 τον. από προκυμ. – αυτοκίν.		5,11 / τεμάχιο	
	β) Κενά 20 – 40 τον. από προκυμ. – κύτος		9,96 / τεμάχιο	
	Κενά 20 – 40 τον. από αυτοκίν. – προκύμ.		2,55 / τεμάχιο	

Σημείωση: Οι παραπάνω τιμές για CONTAINERS ισχύουν:

α) Ανεξαρτήτως ωρών και ημερών

β) Για γραμμή CONTAINERS

γ) Για μεμονωμένες περιπτώσεις με ελάχιστο 25 TMX CONTAINERS.

ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΑΜΟΙΒΗΣ ΣΗΜΕΙΩΤΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ

Σύμφωνα με την 812 / 24.6.96 πράξη της Επιτροπής Ρυθμίσεως Φορτ/σεων Λιμένος Βόλου, όπως διαμορφώνεται με την αριθ. Φ5/10018 Κοινή απόφαση κ.κ. Υπουργών Εργασίας – Κοινων. Ασφαλίσεων και Εμπορικής Ναυτιλίας, χορηγηθείσα αύξηση, ποσοστού 5%, από 14/5/02 (ΦΕΚ 586/ Β' / 14-5-2002)

α / α	ΦΟΡΤΙΑ		ΤΙΜΗ
1.	SCRAP – Παλαιοσίδηρος		0,084 / τόνο Απλά - Έξτρα
2.	Δημητριακά χύμα		0,12 / τόνο >> >>
3.	Μπιγιέτες – Ευθύγραμμος σίδηρος ΜΠΕΤΟΝ (Μόνο για τη ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ, ενώ για τους υπόλοιπους φορτ/πτες το ισχύον τιμολόγιο)	α) απλά	0,14 / τόνο >> >>
		β) έξτρα	0,27 / τόνο >> >>
4.	Λιπάσματα χύμα		0,17 / τόνο >> >>
5.	Χαλίκια – Μαρμαροψηφίδα – Κάρβουνο (Με αρπάγη)		0,12 / τόνο >> >>
6.	Όλα τα υπόλοιπα χύμα		0,19 / τόνο >> >>
7.	Κεραμίδια – Τούβλα σε παλέτες		0,29 / τόνο >> >>
8.	Ξυλεία σε δέματα		0,19 / τόνο >> >>
9.	Σίδηρος COILS	α) απλά	0,25 / τόνο
		β) έξτρα	0,51 / τόνο
10.	Λιπάσματα σε παλέτες		0,29 / τόνο Απλά - έξτρα
11.	BIG BAGS	α) απλά	0,25 / τόνο
		β) έξτρα	0,38 / τόνο
12.	Υγρά Φορτία		0,19 / τόνο Απλά - έξτρα
13.	Μελάσα		0,18 / τόνο >> >>
14.	CONTAINERS		
	α) Γεμάτα 20 – 40 τον. από κύτος – προκυμαία		1,67 / τεμάχιο
	β) Κενά 20 – 40 τον. από προκυμαία – κύτος		1,03 / τεμάχιο

Σημείωση: Οι παραπάνω τιμές για CONTAINERS ισχύουν:

α) Ανεξαρτήτως ωρών και ημερών

β) Για γραμμή CONTAINERS

γ) Για μεμονωμένες περιπτώσεις με ελάχιστο 25 TMX CONTAINERS

Οι παραπάνω τιμές επιβαρύνονται με τις υπέρ τρίτων κρατήσεις.
(ΔΩΡΟ, ΑΔΕΙΑ, ΛΕΓ, ΟΦΕ, ΙΚΑ, ΚΑΦ, ΧΑΡΤ. κ.λ.π.).-

Βόλος 18 / 6 / 2002
Ο Πρόεδρος της Ε.Ρ.Φ.Λ. Βόλου
Κεντρικός Λιμενάρχης Βόλου

ΠΙΤΣΟΥΛΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α.Σ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ερευνητικό Πρόγραμμα «Διερεύνηση της δυνητικής αγοράς του λιμένα Βόλου και μέτρα για την αύξηση της παραγωγικότητας και ανάπτυξης των εμπορικών του σχέσεων», ΑΠΘ - Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής.
2. «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αγγελική Ι.Παρδάλη.
3. Ελληνικά Λιμάνια 2003-10-23, ΕΛΙΜΕ Ένωση Λιμένων Ελλάδος.
4. «Θαλάσσιες Μεταφορές», Γιώργος Α.Γιαννόπουλος.
5. «Οικονομική των Μεταφορών», Β.Προφυλλίδης εκδ.Β.
6. «Το λιμάνι του Βόλου», Ο.Λ.Β.
7. «Στρατηγική για μια εθνική Λιμενική Πολιτική», Γιώργος Ανωμερίτης - Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.
8. «Συστήματα Μεταφοράς», Αριστοτέλης Φ.Νανιόπουλος Α.Π.Θ. Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής.
9. Πρακτικά Ημερίδας «Το λιμάνι του Βόλου στο πλαίσιο του Ελληνικού και του Διεθνούς Ανταγωνισμού»,22-10-97, ΤΕΕ Μαγνησίας-Λιμενικό Ταμείο Μαγνησίας.
10. Ναυτιλιακή Πολιτική «Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι στόχοι για τις Θαλάσσιες Μεταφορές», Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
11. Λευκή Βίβλος «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010 : η ώρα των επιλογών», Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
12. Ναυτικά Χρονικά αρ,φύλ.5, αφιέρωμα : «Οι λιμένες Εθικής Σημασίας».
13. «Τεχνική Υποδομή του ΟΣΕ και Αναβάθμιση των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα, Επιστημονική Ημερίδα ΤΕΕ : Σιδηροδρομικές Μεταφορές στην Ελλάδα, Αθήνα, Απρίλιος 1989, Προφυλλίδης Β.
14. Διπλωματική εργασία : «Διερεύνηση σκοπιμότητας δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στην ευρύτερη περιοχή του Βόλου», Φιλιππάτος Οθ., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
15. «Ο Θεσσαλικός σιδηρόδρομος και οι προοπτικές του», Τ.Λαμπρακόπουλος
16. «Εφημερίς της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας», τεύχος 1, αρ.φυλ.145, 27/6/2001.
17. «Διερεύνηση της σκοπιμότητας έργων βελτίωσης του Λιμένα Βόλου», Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

ΠΗΓΕΣ

ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

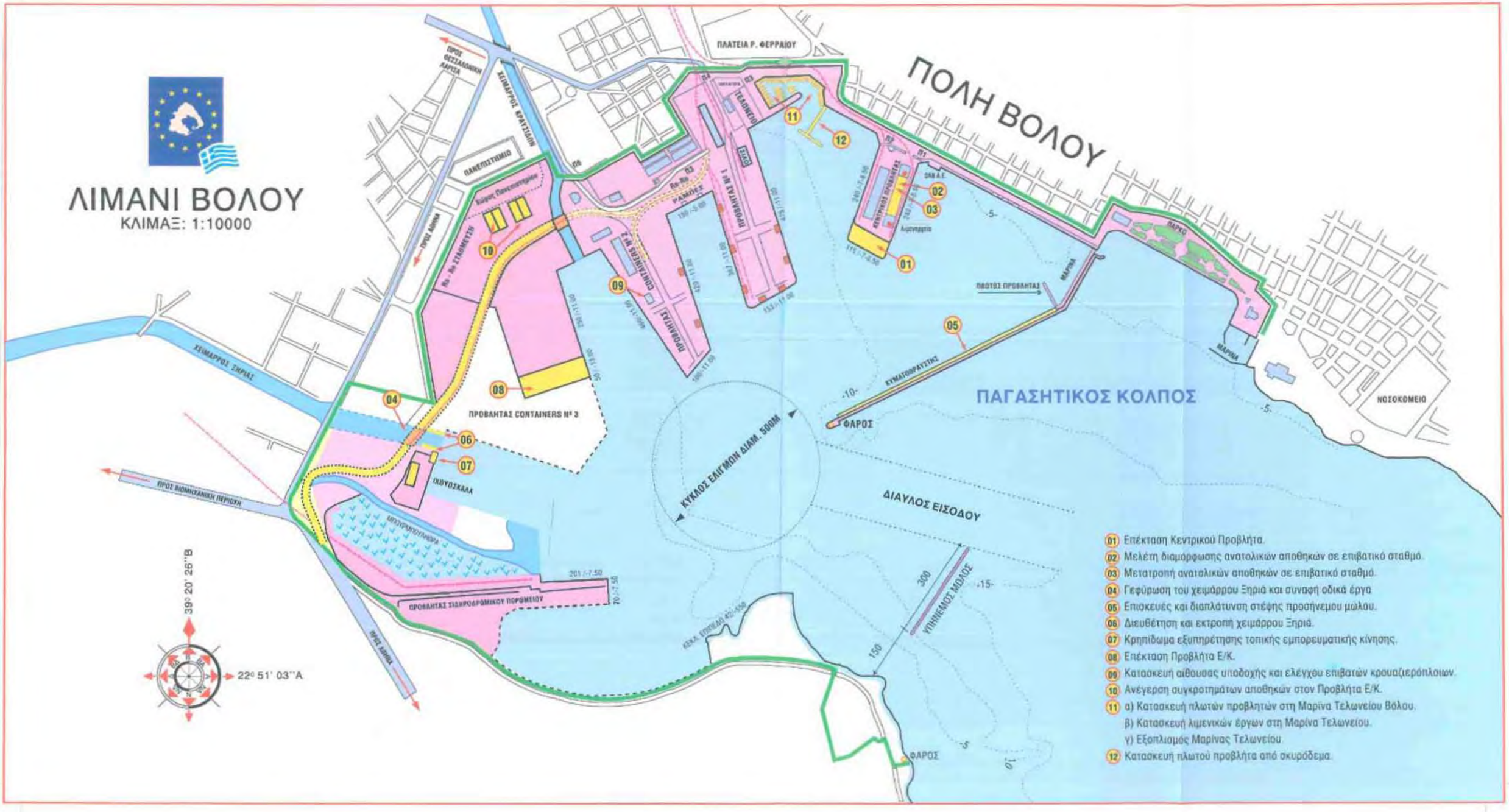
1. http://www.port-of-volos.gr
2. http://www.thessalia.gr
3. http://europa.eu.int.gr
4. http://www.minenv.gr
5. http://www.tee.gr

ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ

1. ΤΕΕ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ
2. Δημαρχεία Βόλου
3. Νομαρχεία Βόλου
4. Σωματείο Λιμενεργατών Λιμένος Βόλου
5. Σωματείο Σημειωτών Λιμένος Βόλου
6. ΟΣΕ Βόλου
7. Ναυτικοί Πράκτορες

ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

ΚΛΙΜΑΞ: 1:10000



01 Επέκταση Κεντρικού Προβλήτα.
02 Μελέτη διαμόρφωσης ανατολικών αποθηκών σε επιβατικό σταθμό.
03 Μετατροπή ανατολικών αποθηκών σε επιβατικό σταθμό.
04 Γεφύρωση του χειμάρρου Ξηριά και συναφή οδικά έργα.
05 Επισκευές και διαπλάτυνση στέψης προσήνεμου μώλου.
06 Διευθέτηση και εκτροπή χειμάρρου Ξηριά.
07 Κρηπίδωμα εξυπηρέτησης τοπικής εμπορευματικής κίνησης.
08 Επέκταση Προβλήτα Ε/Κ.
09 Κατασκευή αίθουσας υποδοχής και ελέγχου επιβατών κρουαζιερόπλοιων.
10 Ανέγερση συγκροτημάτων αποθηκών στον Προβλήτα Ε/Κ.
11 α) Κατασκευή πλωτών προβλητών στη Μαρίνα Τελωνείου Βόλου.
β) Κατασκευή λιμενικών έργων στη Μαρίνα Τελωνείου.
γ) Εξοπλισμός Μαρίνας Τελωνείου.
12 Κατασκευή πλωτού προβλήτα από σκυρόδεμα.