

**ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
Α.Ε.Ν ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΤΣΟΥΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

ΘΕΜΑ

**Η ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΟΜΗ-
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ , ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ
ΜΕΛΛΟΝ.**

**ΤΗΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑΣ : ΤΣΑΚΩΝΑΣ ΜΙΧΑΕΛΑΣ –
ΕΙΡΗΝΗΣ
Α.Γ.Μ. : 2762**

Ημερομηνία ανάληψης της εργασίας :

Ημερομηνία παράδοσης της εργασίας :

<i>A/A</i>	Όνοματεπώνυμο	Ειδικότης	Αξιολόγηση	Υπογραφή
1				
2				
3				
ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ :

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	σελ.3
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ :</u>	
Το λιμάνι του Πειραιά - ιστορική αναδρομή	σελ.4-5
Προϊστορικοί χρόνοι	σελ.5-6
Η Μετεξέλιξη του Πειραιά στην πάροδο των χρόνων	σελ.6-7
Παλαιότερες ονομασίες Λιμένα	σελ.8
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:</u>	
Ο Πειραιάς του σήμερα	σελ.8-11
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ:</u>	
Προβλήματα και λύσεις	σελ.12-14
Προβλήματα ακτοπλοΐας –κίνησης επιβατών	
Τεχνικά προβλήματα	
Προβλήματα οικονομικά -αναπτυξιακά -περιβαλλοντολογικά	
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ:</u>	
Το όραμα	σελ.15-16
Προστασία του περιβάλλοντος	σελ.17
Παρακολούθηση ποιότητας περιβάλλοντος	σελ.18-23
Ποιότητα θαλάσσιου περιβάλλοντος	
Ποιότητα ακουστικού περιβάλλοντος	
Ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος	
Φυτοτεχνική διαμόρφωση χερσαίας ζώνης	
Ενεργειακή διαχείριση	
Διαχείριση αποβλήτων	
Σχέδιο διαχείρισης αποβλήτων πλοίων	σελ.23-25
Αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης	σελ.25-27
Συμπέρασμα	σελ.27-29
Βιβλιογραφία – Πηγές	σελ.29-30

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα εργασία παρουσιάζεται το λιμάνι του Πειραιά μέσα από το πέρασμα των χρόνων , ξεκινώντας από το 1900 π.Χ. έως και την σημερινή εποχή του 2016 .

Με την πάροδο του χρόνου και των αιώνων γίνεται εμφανής η μετεξέλιξη του λιμένα καθιστώντας τον ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας , καθώς και ως το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της Ευρώπης , αποτελώντας επίσης ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια του κόσμου!

Είναι ένα λιμάνι πολυσύνθετων δραστηριοτήτων ασκώντας έργο σε 7 κλάδους λιμενικής δραστηριότητας όπως : Ακτοπλοΐα, Κρουαζιέρα, Carterminal, Ro-Ro, εμπορευματοκιβώτια, ναυπηγοεπισκευή και περιβαλλοντικές - εφοδιαστικές εργασίες.

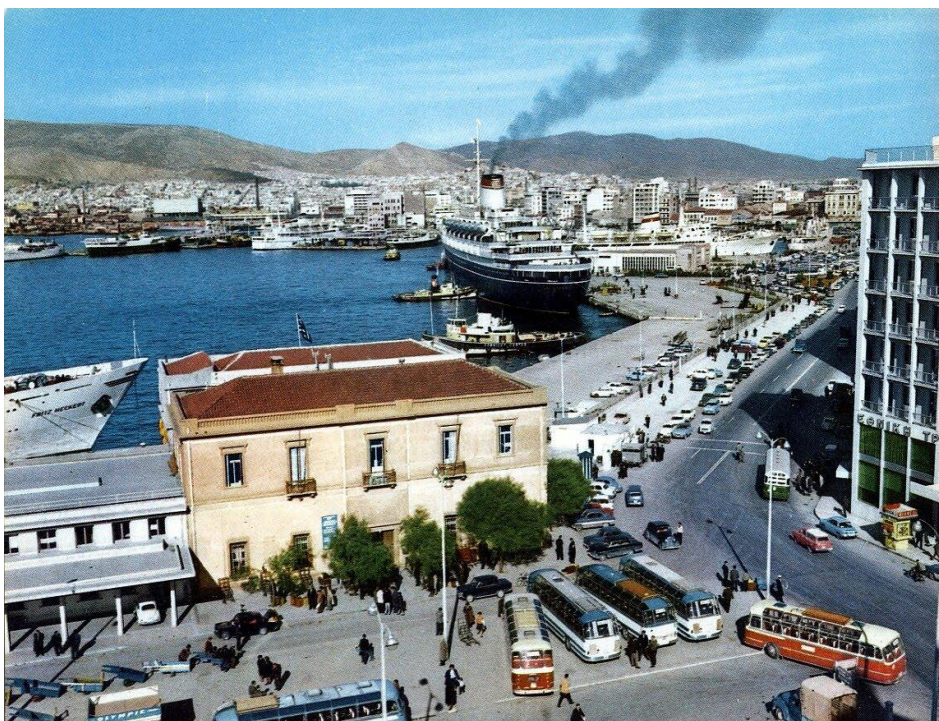
Ο Πειραιάς του σήμερα , το μεγαλύτερο και σημαντικότερο λιμάνι της χώρας - για τον λόγο αυτόν – όπως όλα τα σημαντικά και μεγάλα έργα φέρουν και μεγάλα προβλήματα , έτσι και στο συγκεκριμένο λιμάνι υπάρχουν αρκετά τέτοια προβλήματα κυρίως τεχνικής-οικονομικής φύσης , ενώ και σε άλλους τομείς όπως κίνησης επιβατών και περιβαλλοντολογικούς τομείς αντιμετωπίζει επίσης μια σοβαρή αδυναμία .

Γνωρίζοντας αυτά τα προβλήματα λοιπόν , ο Ο.Λ.Π. έχει εφαρμόσει ένα πρόγραμμα αναδιαμόρφωσης του λιμένα Πειραιώς . Έτσι στην συγκεκριμένη εργασία παρουσιάζεται το « Όραμα » αυτό , αποσκοπώντας στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα σε όλους τους τομείς όπου αντιμετωπίζονται αυτές οι αδυναμίες .

Κλείνοντας , γίνεται μία εκτίμηση των προβλημάτων και των επιλύσεών των συγκεκριμένων θεμάτων , έχοντας λάβει υπ' όψιν προσωπικές εκτιμήσεις ανθρώπων που αποτελούν εργατικό δυναμικό του ίδιου του λιμένα Πειραιώς , αλλά και ανθρώπων οι οποίοι εργάζονται στο ναυτικό επάγγελμα , με τελικό συμπέρασμα να προκύπτει πως για την εφαρμογή όλων των επιλύσεων που έχουν προταθεί αλλά και για ένα καλύτερο μέλλον του λιμένα ,θα πρέπει όλοι οι εμπλεκόμενοι , άμεσα και έμμεσα να αλλάξουν πρώτα νοοτροπία και ύστερα να μεταβούν σε αποτελεσματικές και ουσιώδεις κινήσεις. Χωρίς τις συγκεκριμένες αλλαγές και κάνοντας σπασμωδικές κινήσεις , οδηγούμαστε δυστυχώς στον μονόδρομο των ιδιωτικοποιήσεων για ένα λιμάνι «του λαού» που τόσα χρόνια είναι κτήμα της Ελλάδας.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ- ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο Πειραιάς είναι το λιμάνι της Μερίνας Μερκούρη αλλά και των Κινέζων της Cosco. Το σημείο που άραξε ο 6ος Στόλος του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού αλλά και η αφετηρία για τις νικηφόρες ναυμαχίες του Πανσανία. Αυτό που αναστήλωσε ο Μέγας Αλέξανδρος και κατέστρεψαν μέσα στους αιώνες Σπαρτιάτες, Ρωμαίοι, Τούρκοι, Γερμανοί.



Το σημείο που πάτησε το πόδι του ο Καποδίστριας όταν ήρθε για να κάνει πρωτεύουσα την Αθήνα από το Ναύπλιο αλλά και αυτό που υποδέχθηκε τους περισσότερους πρόσφυγες από τη Σμύρνη το 1922.

Από εκεί που έφευγαν οι

Έλληνες για να ζήσουν το αμερικανικό όνειρο στις αρχές του προηγούμενου αιώνα και τα τελευταία καράβια με πολεμοφόδια για την Αλεξάνδρεια και τη Μέση Ανατολή πριν πέσει στα χέρια των Γερμανών

Ο Πειραιάς σύμφωνα με τον Στράβωνα αλλά και σύγχρονων γεωλογικών μελετών ήταν κάποτε νησί το οποίο ενώθηκε με την Αττική μετά τις αποθέσεις του Κηφισού αλλά και άλλων ρεμάτων της περιοχής. Κατά τον Σουίδα υπήρξε κατά την τεταρτογενή περίοδο της ιστορίας νησί ενώ η πρωτοελλαδική ζωή στην πόλη εμφανίζεται γύρω στο 3000 π.Χ.

Η περιοχή του Πειραιά φαίνεται να κατοικείται ήδη από τη νεολιθική περίοδο και έφτασε στο μεγαλύτερο σημείο ακμής στην κλασική εποχή, όταν ανακηρύχθηκε για πρώτη φορά σε δήμος, αποτελώντας συγκεκριμένα έναν από τους δήμους του άστεως της αρχαίας Αθήνας, και επιλέχθηκε ως το επίνειο της αθηναϊκής πόλης-κράτους.

Ακολούθησε μια μακρά περίοδος παρακμής όπου ο Πειραιάς ερημώθηκε κατά καιρούς, φτάνοντας μέχρι τον 19ο αιώνα και την μεταφορά της πρωτεύουσας του νεοσύστατου

τότε ελληνικού κράτους στην Αθήνα το 1834, οπότε ξεκίνησε μια περίοδος ανάπτυξης της πόλης, με την σταδιακή αύξηση του πληθυσμού της και τον άρτιο πολεοδομικό της σχεδιασμό με βάση το σύστημα που εφάρμοσε ο Ιππόδαμος ο Μιλήσιος στον σχεδιασμό του αρχαίου Πειραιά, που αποτελεί πρότυπο πολεοδομικού σχεδιασμού μέχρι και σήμερα.

Μάλιστα ο Πειραιάς είχε προταθεί το 1832 από τον Gutensohn , αρχιτέκτονα του Λουδοβίκου Α' της Βαυαρίας, για πρωτεύουσα της Ελλάδας η οποία θα επεκτεινόταν σταδιακά προς την Αθήνα, αλλά τελικά έγινε το αντίστροφο αφού επιλέχθηκε η Αθήνα για πρωτεύουσα και ο Πειραιάς αργότερα ενσωματώθηκε στην περιφέρεια πρωτεύουσας.

Άμεσες πηγές για τη μελέτη της ιστορίας και τοπογραφίας του Πειραιά αποτελούν οι διάφορες επιγραφές, ευρήματα αρχαίων τάφων, θεμέλια ναών, νεωσοίκων, κτιρίων και τειχών καθώς και αρχαίων λιμενικών έργων, σε συνδυασμό πάντα με τις περικοπές αρχαίων συγγραφέων που αναφέρονται στον Πειραιά, σπουδαιότεροι των οποίων ήταν οι: Θουκυδίδης, Ξενοφών, Αριστοτέλης, Πλούταρχος, Ισοκράτης, Πλάτων, Λυκούργος, Δημοσθένης, Ηρόδοτος και Πολυδεύκης.

Ο αρχαιότερος όμως αυτών ο Διόδωρος ο περιηγητής (4ος αιώνας π. Χ.) ήταν αυτός που πρώτος συνέγραψε για την Αττική, τον οποίον και ακολούθησε ο Ηλιόδωρος που συνέγραψε έργο εκ 15 βιβλίων για τα μνημεία της Αθήνας

ΠΡΟΪΣΤΟΡΙΚΟΙ ΧΡΟΝΟΙ



Στους προϊστορικούς χρόνους, ο Πειραιάς ήταν νησί, που χωριζόταν από την υπόλοιπη Αττική με θαλάσσια ζώνη, που άρχιζε από την περιοχή του Φαληρικού όρμου – και συγκεκριμένα από το Νέο Φάληρο – περνούσε μέσα από την σημερινή συνοικία Καμίνια και τμήμα του δήμου Αγίου Ιωάννη Ρέντη και κατέληγε στον λιμένα Αλων, μπροστά στο σταθμό ‘Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αθηνών – Πειραιώς’. Αργότερα η ζώνη αυτή καλύφθηκε με προσχώσεις για να μετασχηματιστεί αρχικά σε αβαθή θαλάσσια λωρίδα, στη συνέχεια σε ‘ελώδη περιοχή’ (βάλτο) και τελικά σε ‘πηλώδη’ (λασπότοπο) και να αποτελέσει το γνωστό μας Αλίπεδο, με το οποίο ο Πειραιάς ενώθηκε με την υπόλοιπη Αττική.

Στην νησιώτικη μορφή του τόπου, στα πανάρχαια αποδίδεται και η προέλευση τοπωνυμίου Πειραιεύς. Οι περισσότεροι το ετυμολογούν από τη λέξη περαιεύς (= πορθμέας, περαματάρης), από τον ανώνυμο περαματάρη που πιθανότατα μετέφερε με το πλοιάριό του τους κατοίκους της Αττικής στην απέναντι πειραιϊκή παραλία και αντίθετα.

Ο Πειραιάς κατοικήθηκε γύρω στα μέσα της 3^{ης} π.Χ χιλιετηρίδας . Η άποψη αυτή ενισχύεται από κατάλοιπα πρωτοελλαδικών οικισμών που αποκαλύφθηκαν στην παλαιά Κοκκινιά και το Κερατσίνι – και τοποθετούνται χρονικά ανάμεσα στο 2600 και το 1900 π.Χ. – σε συσχετισμό με άλλα ευρήματα της ίδιας εποχής (ερείπια κτισμάτων , εργαλεία) στην περιοχή της Μουνιχίας και τη Σταλίδα (νησάκι του Κουμουνδούρου). Ως πρώτοι κάτοικοι του Πειραιά αναφέρονται , εκτός από τους Πελασγούς και άλλοι γνωστοί προϊστορικοί κάτοικοι του Ελλαδικού χώρου (Κάρες , Λέλεγες , Κρήτες , Θράκες , Φοίνικες) και κυρίως οι Μίνυες , οι οποίοι ήταν οι περισσότερο προηγμένοι απ’ όλους , με πολλές ικανότητες και τεχνικές γνώσεις , εκπληκτικές για την εποχή τους . Οι τελευταίοι ιωνικής πιθανόν καταγωγής προέρχονταν από τη Βοιωτία και εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά στα τέλη του 13^{ου} με αρχές 12^{ου} αιώνα π.Χ. , μετά την Θρακική εισβολή στον τόπο τους . Έμπειροι ναυτικοί καθώς ήταν βρήκαν στο φυσικό λιμενίσκο της Μουνιχίας (το σημερινό Μικρολίμανο) το κατάλληλο ορμητήριο , ενώ ο οικισμός τους αναπτύχθηκε στον ομώνυμο λόφο (τον γνωστό σήμερα λόφο του Προφήτη Ηλία). Στην κορυφή του λόφου αριστερά στον εισερχόμενο λιμενίσκο της Μουνιχίας όπου έχει αναγερθεί το εντευκτήριο “ Ναυτικού Ομίλου Ελλάδος ” , ίδρυσαν οι Μίνυες το ιερό της “ Μουνιχίας Αρτέμιδος ” .

Εκτός από τον προϊστορικό οικισμό των Μινυών, στο λόφο της Μουνιχίας , στους προϊστορικούς καιρούς αλλά και αργότερα ως τους ιστορικούς χρόνους , υπήρχε στον Πειραιά και ένας “σύνδεσμος” ή “ένωση” κοινοτήτων με θρησκευτικό κυρίως χαρακτήρα και κοινό ιερό : το “ Τετράκωμον Ηράκλειον ”. Οι τέσσερις “κόμμες” που συγκροτούσαν την ιδιόμορφη κοινοτική ένωση του “ Τετρακώμου ” ήταν ο Πειραιάς , το Φάληρο , το Κερατσίνι και η Ξυπέτη (ανάμεσα στην Παλαιά Κοκκινιά και τον Κορδαλλό) . Η λατρεία του Ηρακλή ήταν ο συνδετικός κρίκος της ιδιόμορφης αυτής κοινοτικής ένωσης , που επιβίωσε σε μάκρος αιώνων και το κοινό ιερό των “Τετρακώμων” βρισκόταν κατά την επικρατέστερη άποψη , στην σημερινή συνοικία Καμίνια .

Η ΜΕΤΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΔΟ ΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Πρώτος ο Θεμιστοκλής παρότρυνε τους Αθηναίους να εκμεταλλευτούν αυτό το λιμάνι αντί της αμμουδένιας παραλίας του Φαλήρου. Η οχύρωση και τα ναυπηγεία δημιουργήθηκαν το 493π.Χ. Μεγάλα τμήματα από τα Θεμιστόκλεια Τείχη γύρω απ’την ακτογραμμή σώζονται μέχρι σήμερα σε καλή κατάσταση.

Οι Φράγκοι έδωσαν στον Πειραιά το όνομα «Πόρτο Λεώνε» ή «Ασλάν Λιμάν» όπως μετονομάστηκε το 1456 από τους Τούρκους, λόγω του μαρμάρινου αγάλματος ενός λιονταριού στην είσοδο του λιμανιού. Το άγαλμα εκλάπη το 1688 κατά την περιήμη

αποστολή του Φραντσέσκο Μαροζίνι στην Αθήνα και μεταφέρθηκε στο Οπλοστάσιο της Βενετίας όπου και στέκετε ακόμα. Ομοίωμα του αγάλματος εκτίθεται στο Αρχαιολογικό Μουσείο του Πειραιά.

Με τη δημιουργία του σύγχρονου ελληνικού κράτους και την ανακήρυξη της Αθήνας σε πρωτεύουσα το 1832, το λιμάνι αναστήθηκε και εξελίχθηκε σε μεγάλο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο.

Ο Πειραιάς αναδείχθηκε ως το σημαντικότερο λιμάνι λόγω μεγάλου βάθους και το παλαιότερο και ρηχότερο Φάληρο περιέπεσε σταδιακά σε αχρηστία.

Ο Πειραιάς σύντομα έγινε το κύριο λιμάνι και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Η πόλη άκμασε και ανεγέρθηκαν πολλά νεοκλασικά κτίρια, ένα απ' τα οποία εξακολουθεί να διακοσμεί την πόλη είναι το Δημοτικό Θέατρο. Ο Πειραιάς είναι τώρα ο τρίτος μεγαλύτερος δήμος και το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Για τους περισσότερους Έλληνες, ο Πειραιάς είναι το 'λιμάνι'. Το λιμάνι σαν εικόνα που σβήνει το καλοκαίρι από το πλοίο των διακοπών και το λιμάνι που τον χειμώνα πρωταγωνιστεί στις ειδήσεις με τις απεργίες των λιμενεργατών.

Το λιμάνι που βρισκόντουσαν οι συγγενείς ύστερα από ναυτικές τραγωδίες αλλά και για να υποδεχθούν ναυτικούς μετά από πολύμηνα ταξίδια. Το σημείο που πραγματοποιήθηκε πριν από έντεκα χρόνια ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα φιλοξενίας σε κρουαζιερόπλοια με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι σε διακίνηση επιβατών στον κόσμο, καθώς μπαρκάρει και δένει κάθε χρόνο δύο φορές ο πληθυσμός της Ελλάδας και ένα από τα πενήντα μεγαλύτερα εμπορικά λιμάνια στον κόσμο. Είναι το σημείο όπου η Ιστορία συναντά τον πολιτισμό, το εμπόριο, τον πόνο, την ελπίδα, την ελευθερία.



ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΕΣ ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΑ



- «Λιμήν του Πειραιώς» ή απλώς «Λιμήν» (αρχαίοι χρόνοι - τελευταία αρχαιολογική άποψη).
- «Κάνθαρος» ή «Λιμήν Κανθάρου» (ομοίως αρχαίοι χρόνοι).
- «Κωφός λιμήν» (μετά τον Πελοποννησιακό πόλεμο - τελευταία αρχαιολογική άποψη).
- «Λιμήν Αθηνών».
- «Λιμήν Λέοντος» ή γνωστότερα «Πόρτο Λεόνε»(τον 17ο αιώνα ένα λιοντάρι από μάρμαρο,

φρόντιζε το λιμάνι και ήταν το πρώτο πράγμα που έβλεπαν οι ταξιδιώτες όταν έφταναν στο λιμάνι, στην σύγχρονη εποχή υπάρχει ανακατασκευή από τον γλύπτη Μέγκουλα Γεώργιο. Το πρωτότυπο κλάπηκε από τον Φραντσέσκο Μοροζίνι(Morozini) και βρίσκεται στην Βενετία).

- «Πόρτο Δράκο» ή «Πόρτο Δρακόνε».
- «Πόρτο της Αθήνα" (Μελέτιος).

Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

Στην σημερινή εποχή ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί το μεγαλύτερο σε έκταση λιμάνι της Ελλάδας , καταλαμβάνοντας 5.000 στρέμματα περίπου , πέντε τοις εκατό (5%) των οποίων καλύπτονται από κτηριακές εγκαταστάσεις.



Ο «Λιμένας Πειραιώς» αποτελείται από τον Κεντρικό Λιμένα , τον Λιμένα Δραπετσώνας ,τον Λιμένα Ηρακλέους , τον Λιμένα Νέου Ικονίου , την ακτή Περάματος και τον όρμο Αμπελακίων Σαλαμίνας μαζί με τα άκρα της Κυνόσουρας Σαλαμίνας.



Επίσης αποτελεί :

- Τον με τεράστια διαφορά πρώτο σε μέγεθος και διακίνηση Λιμένα της χώρας.
- Έναν απόλυτα καθοριστικό παράγοντα για τη διασύνδεση της χώρας με την Ε.Ε. και τον υπόλοιπο κόσμο.
- Τον σπουδαιότερο Λιμένα της χώρας για ανεφοδιασμό σε πρώτες ύλες και τελικά προϊόντα.
- Τον σπουδαιότερο κόμβο της χώρας για τη διοχέτευση των εξαγωγών της προς τον υπόλοιπο κόσμο.
- Τον σπουδαιότερο κόμβο της χώρας για τη διακίνηση του τουριστικού κύματος, είτε του εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια), είτε του εσωτερικού (ακτοπλοία).

- Τον κυριότερο κόμβο τροφοδοσίας κάθε αγαθού προς την Κρήτη και τα νησιά του Αιγαίου, τα οποία σχεδόν αποκλειστικά εξαρτώνται από τις διακινήσεις ατόμων και αγαθών μέσω αυτού.
- Την σπουδαιότερη και μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική βάση της χώρας.



Κρουαζιερόπλοια: Η επιστροφή τους στο μεγάλο λιμάνι έχει συμβάλει σημαντικά στην τόνωση της τουριστικής αγοράς της Αττικής.

Είναι η κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδος και βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπη , Ασία , και Αφρική) .

Η γεωγραφική θέση του Λιμένα τον καθιστά κομβικό σημείο επικοινωνίας της νησιωτικής και της ηπειρωτικής Ελλάδας , αλλά και διεθνές κέντρο θαλάσσιου τουρισμού και διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η θέση του Λιμένα διαδραματίζει βασικό ρόλο στην εξυπηρέτηση του Ελλαδικού χώρου, δεδομένου ότι ο Λιμένας γειτονεύει με την πόλη των Αθηνών όπου είναι συγκεντρωμένο το 40 % του πληθυσμού και το 60 % της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας.

Ο Λιμένας του Πειραιά βρίσκεται στο κεντρικό σημείο της διασταύρωσης των θαλάσσιων οδών που συνδέουν τη Μεσόγειο με τη Βόρεια Ευρώπη ,έτσι η προνομιακή του θέση γίνεται ιδανική για τα ποία που προέρχονται είτε από το Suez , είτε από το Gibraltar ,με προορισμό τους λιμένες των Βαλκανίων , του Ευξείνου Πόντου και αντιστρόφως .

Με δεδομένο δε ότι βρίσκεται νοτιότερα του 38^{ου} παραλλήλου , διευκολύνει τα πλοία κυρίων γραμμών να προσεγγίζουν τον Λιμένα χωρίς ουσιαστική εκτροπή από την πορεία ελαχίστου κόστους . Η δραστηριότητα του Λιμένα είναι εξαιρετικά σύνθετη διότι συνδυάζει την εξυπηρέτηση κάθε είδους φορτίου (συμβατικού και μοναδοποιημένου) κάθε προελεύσεως και προορισμού (εισαγωγής – εξαγωγής και υπό διαμετακόμιση) με την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης , τόσο της ακτοπλοΐας όσο και αυτής των κρουαζιερόπλοιων .

Οι εγκαταστάσεις του Λιμένος του Πειραιά διακρίνονται ανάλογα με το είδος των παρεχομένων υπηρεσιών σε :

- Λιμάνι εξυπηρέτησης επιβατικής κίνησης (κεντρικό λιμάνι και Πορθμειακή γραμμή Σαλαμίνας – Περάματος)
- Λιμάνι εξυπηρέτησης εμπορικής κίνησης
- Λιμάνι εξυπηρέτησης ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας



Το εμπορικό λιμάνι. Μία προβλήτα μήκους 2.774 μέτρων, χώροι συνολικής επιφάνειας 900.000 .τ. μ. και διακίνησης 1,4 εκατ. Containers τον χρόνο.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

- **Προβλήματα ακτοπλοΐας- κίνησης επιβατών**

Το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί ταυτόχρονα τα δύο κύρια είδη επιβατικής κίνησης δηλαδή την κίνηση της ακτοπλοΐας και επομένως της κοινωνίας των νησιών του Αιγαίου , καθώς είναι και λιμάνι προορισμού αλλά και πρόσδεσης (home port) και για τα κρουαζιερόπλοια. Ο όγκος των διακινούμενων επιβατών σαν σύνολο είναι αρκετά μεγάλος αλλά οι υποδομές του λιμανιού σε σύγκριση με άλλα γειτονικά λιμάνια διακίνησης επιβατών της Μεσογείου αλλά και παγκοσμίως είναι πάρα πολύ φτωχές. Έτσι η πρόσβαση , η απορρόφηση και η εξυπηρέτηση των επιβατών στο λιμάνι είναι πολύ περιορισμένη.

Τις περιόδους αιχμής υπάρχει πολύ μεγάλος συνωστισμός , υφίστανται πολλές καθυστερήσεις και μην ξεχνάμε ότι αυτό γίνεται στο κομμάτι της ακτοπλοΐας γιατί δεν εφαρμόζεται σχεδόν καθόλου ο ISPS (International Ship and Port Facility Security), η εφαρμογή του οποίου, εάν γινόταν , πάλι δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει , διότι το λιμάνι δεν είναι ακόμα έτοιμο να λειτουργήσει με πιο αυστηρές προδιαγραφές.

Υπάρχει πρόβλημα στην πρόσβαση των επιβατών που πλησιάζουν το πλοίο με τα πόδια αλλά και με τα πούλμαν καθώς δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες εγκαταστάσεις , δεν υπάρχουν δρόμοι , υπάρχει σοβαρό πρόβλημα με την οδική πρόσβαση , έτσι αδικείται πάρα πολύ και ο ίδιος ο Πειραιάς σαν προορισμός και κατ' επέκταση η Αθήνα , διότι η αρνητική εικόνα που θα σχηματίσει ο οποιοσδήποτε στην μια και ίσως την μοναδική επίσκεψη που θα κάνει στη χώρα μας , θα έχει αντίκτυπο και σε άλλους ανθρώπους αποτρέποντάς τους να επισκεφθούν τα Ελληνικά νησιά και τον Παρθενώνα όπου για κάποιους αυτή η επίσκεψη είναι όνειρο ζωής , εμείς όμως το θεωρούμε δεδομένο.

- **Τεχνικά προβλήματα**

Από τεχνικής απόψεως ο Πειραιάς έχει πρόβλημα στενότητας χώρου , παρ' ότι είναι ένα μεσαίο προς μεγάλο λιμάνι η σχεδίαση του ήταν για μικρότερα πλοία . Υπάρχει ανάγκη εξυπηρέτησης μεγαλύτερων πλοίων και στην ακτοπλοΐα αλλά κυρίως στα κρουαζιερόπλοια καθώς τα πολύ μεγάλα πλοία δεν μπορούν να εισέλθουν στο λιμάνι , έτσι χρειάζεται μεγαλύτερες προβλήτες και μεγαλύτερο χώρο χειρισμών .

Το λιμάνι δεν έχει ικανοποιητικό και κυρίως εκμεταλλεύσιμο χερσαίο χώρο , ούτε εγκαταστάσεις και εκεί το μεγαλύτερο πρόβλημα το έχει η ακτοπλοΐα όπου οι συνθήκες είναι τριτοκοσμικές για ένα λιμάνι κόμβο . Οι εγκαταστάσεις είναι πολύ φτωχές , δεν υπάρχει πουθενά σωστό terminal και η επιβίβαση- αποβίβαση οχημάτων και επιβατών γίνεται ταυτόχρονα.

Τα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν κατά μεγάλο ποσοστό αναβαθμιστεί , υπάρχουν καινούρια πλοία και καλά πλοία που όμως δεν μπορούν να αξιοποιηθούν λόγω των εγκαταστάσεων . Αυτό φάνηκε ότι λειτούργησε σε Ευρωπαϊκά λιμάνια γιατί είχανε καλύτερες εγκαταστάσεις.

• **Προβλήματα οικονομικά – αναπτυξιακά-περιβαλλοντολογικά**

Από τη θεωρητική προσέγγιση του λιμένα ως υποδομή αλλά και ως παράγοντα ανάπτυξης , προκύπτει ότι ανέκαθεν τα λιμάνια , μέσα στο πέρασμα του χρόνου και την εξέλιξή τους από παραδοσιακά σε σύγχρονα αποτελούσαν αναπτυξιακό στοιχείο ανάλογα με διαφοροποίηση ίσως στο βαθμό σημαντικότητας ανάλογα με την εκάστοτε χρονική περίοδο και με το στάδιο της ανάπτυξης στο οποίο βρισκόταν . Ο ρόλος των λιμένων `` γ γενιάς `` που εμφανίζονται από τη δεκαετία του 80 και μετά , είναι καθαρά αναπτυξιακός σε Τοπικό αλλά και σε Εθνικό επίπεδο, αφού ένα λιμάνι γ γενιάς δρα σαν μια παραγωγική μονάδα τριτογενούς παραγωγής . Επίσης οι σύγχρονοι λιμένες τρίτης γενιάς ,σύμφωνα και με την Εθνική Λιμενική πολιτική , συντελούν στην αειφόρο προσέγγιση της ανάπτυξης, εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες έναντι των κορεσμένων και ρυπογόνων χερσαίων μεταφορών, διαμεσολαβούν την οικονομική ανάπτυξη, εξασφαλίζουν τη συνδυασμένη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, συμβάλουν ποικιλοτρόπως στην αύξηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και της απασχόλησης, εξυπηρετούν τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών στις οποίες βρίσκονται, αλλά και της ευρύτερης περιφέρειας τους γενικά αποτελούν πόλο ζωής και ανάπτυξης. Αυτό που επιζητείται στα πλαίσια μιας σύγχρονης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για τη λιμενική λειτουργία, είναι η σύνδεση του λιμένα με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή που εξυπηρετεί.

Αρνητικό είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων δεν έχει χρηματοδοτήσει ποτέ κάποιο τοπικό έργο και ότι δεν έχει αναλάβει καμιά δράση στον τομέα της κοινωνικής εταιρικής ευθύνης , έτσι η σύνδεση των επιχειρήσεων με την τοπική οικονομία και κοινωνία καθώς και η διάχυση των ωφελειών καθίσταται προβληματική. Αντίθετα θετικό μέχρι ένα βαθμό είναι το γεγονός ότι το 80% των επιχειρήσεων λαμβάνει κάποια μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος . Βέβαια το μέτρο που κυριαρχεί στις απαντήσεις είναι αυτό της ανακύκλωσης υλικού και μηχανημάτων , το οποίο από μόνο του δεν αποτελεί επαρκές μέτρο για την περιβαλλοντική προστασία , άρα το πολύ μεγάλο θετικό ποσοστό σε αυτή την απάντηση μπορεί να θεωρηθεί και πλασματικό.

Προτάσεις επίλυσης των προβλημάτων

Μερικές προτεινόμενες δράσεις για το λιμάνι που θα συνέβαλλαν περαιτέρω στην τοπική ανάπτυξη είναι οι εξής :

- Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη των υποδομών του λιμένα ώστε να βελτιωθεί η παραγωγικότητα , η αποδοτικότητα και η ποιότητα των υπηρεσιών , μέσω της κατάρτισης ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδίου με ένα νέο επενδυτικό πρόγραμμα .
- Η λήψη μέτρων συγκράτησης και η δημιουργία κινήτρων για τις επιχειρήσεις που έχουν πρόθεση να μετεγκατασταθούν σε περιοχή εκτός της ευρύτερης περιοχής

- του Πειραιά (π.χ ναυτιλιακές εταιρίες) , αποτρέποντας έτσι να δημιουργηθεί πρόβλημα σε άλλες παρόμοιες επιχειρήσεις και στην απασχόληση .
- Προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και της υποδομής που συνδέεται με αυτές καθώς και σύνδεση με αρτηρίες σταθερής τροχιάς και εναέριας , ώστε να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στον λιμένα και να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητά του .
 - Ενημέρωση και προώθηση στις επιχειρήσεις δράσεων κοινωνικής εταιρικής ευθύνης ώστε να δημιουργηθεί άμεση και ανταποδοτική σχέση με την τοπική κοινωνία .
 - Απόδοση ανταποδοτικών τελών , αντιρρυπαντικών τελών στον Δήμο.
 - Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσα από την λήψη μέτρων για το περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό πρόβλημα , όπως η ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς σαν αντικίνητρο για την χρήση Ι.Χ . Η ρύθμιση των δρομολογίων των πλοίων σε συνεργασία με την τροχαία και η επιβολή στις επιχειρήσεις περιβαλλοντικών προδιαγραφών .
 - Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος με την επέκταση και τη βελτίωση της ήδη υπάρχουσας υποδομής για την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης του λιμένα και την ενίσχυση των ελέγχων.
 - Αξιοποίηση των παλαιών κτηρίων γύρω από το λιμάνι αλλά και των ανεκμετάλλετων εκτάσεων του ΟΛΠ , για τη δημιουργία εκθεσιακών και πολιτιστικών κέντρων , χώρων αναψυχής αλλά και χώρων στάθμευσης .
 - Τόνωση και στήριξης της απασχόλησης στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη του Περάματος μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης και πολιτικής κινήτρων με στόχο την αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων ώστε να γίνουν νέες επενδύσεις στην ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία .
 - Τιμολογιακή αναπροσαρμογή , μείωση των ναύλων και της χρέωσης τελών σε φορτία και επιβάτες ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμένα .
 - Ίδρυση ενός φορέα βιώσιμης ανάπτυξης και αξιοποίησης ευκαιριών στα πλαίσια της κοινωνίας , της πληροφορίας και του άξονα για το περιβάλλον μέσα από το επιχειρησιακό πρόγραμμα περιβάλλοντος της Ε.Ε. που έχει τεθεί από το Δ'ΚΠΣ.

ΤΟ ΟΡΑΜΑ

Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου, αποτελεί αναπτυξιακό μοχλό του διεθνούς εμπορίου, της τοπικής και εθνικής οικονομίας.



Με ιστορία που ξεκινάει από το 1924, όταν έγιναν τα εγκαίνια έναρξης των μεγάλων έργων, σήμερα το λιμάνι έχει πολλαπλές δραστηριότητες που αφορούν το εμπορικό λιμάνι, το επιβατικό λιμάνι, την εξυπηρέτηση πλοίων και την ανάπτυξη και εκμετάλλευση χερσαίων εκτάσεων.

Το λιμάνι του Πειραιά αποτελεί κομβικό σημείο για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα, διεθνές κέντρο κρουαζιέρας, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου για την ευρύτερη Μεσόγειο, εξυπηρετώντας πλοία κάθε

τύπου και μεγέθους.

Η ΟΛΠ Α.Ε. σήμερα απασχολεί περισσότερους από 1.100 εργαζόμενους, εξυπηρετεί ετησίως περισσότερα από 24.000 πλοία, συμβάλλει στην ανάπτυξη της τοπικής και εθνικής οικονομίας, και συνεχίζει την αναπτυξιακή της πορεία με αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών της.

Μέσα στο σύγχρονο λιμενικό γίγνεσθαι ο ΟΛΠ θα μετεξελιχθεί σε σύγχρονη και δυναμική εταιρεία που θα παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, θα δικαιώνει τους επενδυτές, θα εξασφαλίζει μακροπρόθεσμα τις θέσεις εργασίας και θα εξυπηρετεί με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο τις εμπορικές συναλλαγές της χώρας προς όφελος της εθνικής οικονομίας και των καταναλωτών

Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας των παρεχομένων υπηρεσιών του Κεντρικού Λιμανιού αποτελεί βασική επιλογή του ΟΛΠ. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται προσπάθεια για τη διαρκή αναβάθμιση των υπηρεσιών με:

- Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης επιβατικού κοινού εσωτερικού & εξωτερικού χώρου
- Κατασκευή πεζογέφυρας

- Στάσεις τηλεματικής και δωρεάν μεταφορά με λεωφορεία του ΟΛΠ εντός του Κεντρικού Λιμένα
- Αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών-ανακατασκευή Επιβατικού Σταθμού Ακτής Τζελέπη (εγκεκριμένο)
- Κατασκευή 2 συγκροτημάτων WC που περιλαμβάνουν και εγκαταστάσεις για άτομα με ειδικές ανάγκες
- Κατασκευή χώρων αναμονής επιβατών με κλιματισμό και ψύκτη νερού
- Αναβάθμιση 6 καντινών
- 3χλμ διάδρομοι ΑΜΕΑ
- 350τ.μ. ανάπλαση - δενδροφύτευση οδού Κόνωνος
- 130 θέσεις στάθμευσης
- 13 σταθμοί ταξί
- 2 θύρες ελεγχόμενης διέλευσης αυτοκινήτων
- Διαγράμμιση & οριοθέτηση κίνησης
- Δωρεάν ασύρματο internet
- 24ωρη ζωντανή ενημέρωση δρομολογίων στο 14541

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



Τα λιμάνια δεδομένου ότι αποτελούν τον κύριο άξονα του εμπορίου, θα πρέπει να εφαρμόζουν τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης με ιδιαίτερη βαρύτητα στην προστασία του περιβάλλοντος, η οποία είναι πλέον άμεσα συνυφασμένη με την οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη κάθε δραστηριότητας. Το λιμάνι του Πειραιά λόγω του ηγετικού του ρόλου στην περιοχή της Μεσογείου αλλά και της κομβικής του θέσης στον Ευρωπαϊκό χώρο, βρίσκεται διαρκώς σε μια διαδικασία ανάπτυξης, σύμφωνη με τις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ο ΟΛΠ έχει διαμορφώσει και εφαρμόζει συγκεκριμένη περιβαλλοντική πολιτική σύμφωνη με την Ευρωπαϊκή και Εθνική Περιβαλλοντική Νομοθεσία αλλά και τους Διεθνείς Κανονισμούς, ενώ έχει αναπτύξει έναν μηχανισμό για την περιβαλλοντική αξιολόγηση των δραστηριοτήτων του, και φιλοδοξεί να προχωρήσει σε ένα πλέον εξελιγμένο στάδιο οργάνωσης και διαχείρισης μέσω των ακόλουθων δράσεων:

- Σύστημα Περιβαλλοντολογικής Διαχείρισης
- Παρακολούθηση Ποιότητας Περιβάλλοντος
- Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων
- Αντιμετώπιση Εκτάκτων Περιστατικών Θαλάσσιας Ρύπανσης

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ο ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει προγράμματα παρακολούθησης ποιότητας του περιβάλλοντος σε συνεργασία με Πανεπιστημιακούς Φορείς και Ειδικούς Επιστημονικούς Συνεργάτες. Η επεξεργασία των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων αυτών, οδηγεί στην επισήμανση περιοχών και θεμάτων που χρήζουν βελτίωσης και γενικότερα βοηθάει τον ΟΛΠ ΑΕ να εκτιμήσει την περιβαλλοντική του κατάσταση και να λάβει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα.

Πιο συγκεκριμένα επικεντρώνει τις προσπάθειές του στους ακόλουθους τομείς:

- **Ποιότητα θαλασσίου περιβάλλοντος**

Σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά και το Πανεπιστήμιο του Cardiff (UK), ο ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει πρόγραμμα παρακολούθησης ποιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος σε ετήσια βάση. Με συχνότητα δύο φορές ετησίως, λαμβάνονται δείγματα νερού και ιζήματος από όλη την λιμενική περιοχή αρμοδιότητας ΟΛΠ ΑΕ και εξετάζονται ως προς μικροβιολογικούς, φυσικούς και χημικούς παράγοντες. Επίσης, στα πλαίσια υλοποίησης του έργου εκβάθυνσης του Κεντρικού Λιμένα, πραγματοποιήθηκε ειδική τεχνική μελέτη για την ορθολογική διαχείριση των υλικών εκβάθυνσης.



Εικόνα: Λήψη δειγμάτων θαλασσινού νερού προς εξέταση.



Εικόνα πάνω δεξιά: Λήψη δειγμάτων επιφανειακού θαλασσινού νερού προς εξέταση.

Εικόνα: Λήψη ιζήματος από το θαλάσσιο πυθμένα με τη χρήση κατάλληλης αρπάγης

- **Ποιότητα ακουστικού περιβάλλοντος**

Ο ΟΛΠ ΑΕ εφαρμόζει Πρόγραμμα Παρακολούθησης Ακουστικού περιβάλλοντος για το σύνολο της λιμενικής περιοχής. Σε συνέχεια της αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των μετρήσεων και των μελετών που έχουν ήδη γίνει, έχουν ληφθεί διορθωτικά μέτρα, όπως είναι η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων κατά μήκος σχολείου του Δήμου Περάματος που γειτνιάζει με τις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ ΑΕ.

Παράλληλα προγραμματίζονται δενδροφυτεύσεις οι οποίες θα συνδυάσουν την αισθητική αναβάθμιση με την ηχοαπορρόφηση, σε σημεία της γειτνιάζουσας περιοχής που μπορεί να επηρεάζονται ακόμη και έμμεσα από τις δραστηριότητες του ΟΛΠ ΑΕ.



Εικόνα: Μετρήσεις θορύβου σε χώρο στοιβασίας εμπορευματοκιβωτίων.

- **Ποιότητα ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος**

Η κλιματική αλλαγή και το φαινόμενο του θερμοκηπίου αποτελούν κυρίαρχα θέματα που απασχολούν την σύγχρονη κοινωνία. Η κύρια πηγή εκπομπών CO₂ που συντείνουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου είναι οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες και αναζητούνται δραστικές λύσεις που θα οδηγήσουν στην αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος.

Ο ΟΛΠ ΑΕ αναγνωρίζοντας τη σοβαρότητα του θέματος και, παρόλο που οι δραστηριότητές του δεν συμμετέχουν άμεσα στο πρόβλημα, αναλαμβάνει την πρωτοβουλία και εφαρμόζει πιλοτικό πρόγραμμα παρακολούθησης ποιότητας ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος που συσχετίζονται με τις άμεσες και έμμεσες λιμενικές δραστηριότητες.

Για την υλοποίηση του εν λόγω προγράμματος έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί Σταθμός Παρακολούθησης Αερίων Ρύπων σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

(ΕΜΠ - Σχολή Χημικών Μηχανικών), στη Β-ΒΔ περιοχή του Κεντρικού Λιμένα Πειραιά, κατάλληλα εξοπλισμένος για την καταγραφή των συγκεντρώσεων αερίων ρύπων σε 24ωρη βάση. Σκοπός είναι από την αξιολόγηση των καταγραφών να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα για τα επίπεδα επιβάρυνσης της ατμόσφαιρας, καθώς και για τις κύριες πηγές προέλευσης των ρύπων αυτών.



Εικόνα: Ο Σταθμός Παρακολούθησης Αερίων Ρύπων του ΟΛΠ ΑΕ.



Εικόνα δεξιά: Όργανα καταγραφής αερίων ρύπων στο Σταθμό Παρακολούθησης Αερίων Ρύπων του ΟΛΠ ΑΕ.

- **Φυτοτεχνική Διαμόρφωση χερσαίας ζώνης**

Ο ΟΛΠ εκτόνησε Μελέτη Φυτοτεχνικών διαμορφώσεων σε συνεργασία με το Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών για το σύνολο της χερσαίας ζώνης του λιμένα, με στόχο την αισθητική αναβάθμιση, τη βελτίωση των μικροκλιματικών συνθηκών με τη δέσμευση αερίων ρύπων και την βελτιστοποίηση συνθηκών συντήρησης του πρασίνου (εξοικονόμηση νερού, ελεγχόμενη χρήση φυτοφαρμάκων κλπ.).

Εφαρμόζοντας τις προτάσεις του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών, ο ΟΛΠ ενισχύει το ήδη υπάρχον πράσινο με τη φύτευση νέων δέντρων και θάμνων, συμβατών με τα υπάρχοντα είδη και τις τοπικές κλιματικές συνθήκες, ενδεικτικά αναφέρονται είδη, όπως κουτσουπιά, χαρουπιά, τζιτζιφιά, δεντρολίβανο, πικροδάφνη κ.ά., βελτιώνοντας το μικροκλίμα της περιοχής, την αισθητική του γειτνιάζοντος οικιστικού ιστού και συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή.



Εικόνα: Νέες φυτεύσεις στην περιοχή Ικονίου Περάματος, πλησίον του Νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (Ν. ΣΕΜΠΙΟ) ΟΛΠ ΑΕ

- **Ενεργειακή διαχείριση**

Ο ΟΛΠ ΑΕ αναλαμβάνει δράση ενημέρωσης των υπαλλήλων του σχετικά με τις καλές πρακτικές εξοικονόμησης ενέργειας. Παράλληλα, προχωρά σε ανάλογες ενέργειες προς την κατεύθυνση αυτή, όπως:

- προμήθεια ηλεκτρικών συσκευών με κριτήριο την ενεργειακή κλάση και την ενεργειακή πιστοποίηση,
- συστηματική συντήρηση εγκαταστάσεων κλιματισμού και θέρμανσης,
- αντικατάσταση των συμβατικών λαμπτήρων με λαμπτήρες εξοικονόμησης ενέργειας.

Παράλληλα, στα πλαίσια της προσπάθειας για εξοικονόμηση ενέργειας σε κτίρια, ο ΟΛΠ ανέλαβε την πρωτοβουλία για την κατασκευή πράσινης ταράτσας στο νέο κτίριο γραφείων του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων ΟΛΠ (Ν. ΣΕΜΠΟ), όπου έχουν φυτευτεί θαμνώδη είδη, όπως λεβάντα, δεντρολίβανο κ.ά., επιτυγχάνοντας έτσι μείωση των ενεργειακών απαιτήσεων του κτιρίου, τόσο το χειμώνα για θέρμανση, όσο και το καλοκαίρι για ψύξη. Η πράσινη ταράτσα αποτελεί ένα πρόσθετο αισθητικό στοιχείο του κτιρίου, χάρη στο οποίο βελτιώνεται συγχρόνως η αισθητική των κατοίκων στη γύρω περιοχή του Περάματος.

Επίσης, ο ΟΛΠ προγραμματίζει δράσεις για την συνολική εκτίμηση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων ΟΛΠ ΑΕ, ενώ στην παρούσα φάση γίνεται διερεύνηση εφαρμογής πιλοτικών προγραμμάτων χρήσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.



Εικόνα: Η πράσινη ταράτσα του νέου κτιρίου γραφείων στο Νέο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Ν. ΣΕΜΠΟ) ΟΛΠ ΑΕ.

- **Διαχείριση Αποβλήτων**

Ο ΟΛΠ εφαρμόζει Σύστημα Διαχείρισης Αποβλήτων που παράγονται στις εγκαταστάσεις του (γραφεία, συνεργεία, επιβατικοί σταθμοί, αποθήκες κλπ.) βάσει του οποίου ακολουθείται πρόγραμμα διαχωρισμού και ανακύκλωσης.

Ως ρεύματα αποβλήτων θεωρούνται τα εξής:

Απόβλητα γραφείων:

- Χαρτί – Γυαλί – Συσκευασίες
- Κενά δοχεία μελανιών & toners
- Φορητές ηλεκτρικές στήλες και συσσωρευτές
- Απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ)

Απόβλητα συνεργείων & λοιπών χώρων:

- Απόβλητα λιπαντικών ελαίων (ΑΛΕ)
- Ηλεκτρικοί συσσωρευτές οχημάτων και βιομηχανικού τύπου
- Απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ)
- Ελαστικά Οχημάτων
- Υπολείμματα ξυλείας
- Λειτουργικά απόβλητα συνεργείων
- Λειτουργικά απόβλητα δεξαμενών (πλωτών και μόνιμων)
- Σκραπ-Άχρηστα μεταλλικά αντικείμενα
- Απόβλητα εκσκαφών, κατασκευών και κατεδαφίσεων

Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου προγράμματος, ο ΟΛΠ συνεργάζεται με αδειοδοτούμενα Συστήματα Εναλλακτικής Διαχείρισης Αποβλήτων και εταιρείες συλλογής, μεριμνώντας πάντα για την τήρηση καθαριότητας στα σημεία συλλογής, όπου έχουν τοποθετηθεί κατάλληλοι κάδοι οι οποίοι φέρουν αντίστοιχη σήμανση, την αποφυγή φαινομένων υπερπλήρωσης αυτών και τη συνεχή ενημέρωση εργαζομένων και χρηστών του λιμένα.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο ΟΛΠ έχει καταρτίσει και εφαρμόζει Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/59 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, όπως αυτή ενσωματώθηκε στην Ελληνική Νομοθεσία, αλλά και τα προβλεπόμενα στη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Ρύπανση MARPOL 73/78. Σκοπός είναι ο περιορισμός της απόρριψης στη θάλασσα και ιδίως η παράνομη απόρριψη αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους Ευρωπαϊκούς λιμένες, με τη βελτίωση της διάθεσης και της χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων εφαρμόζεται για όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, τα οποία καταπλέουν ή λειτουργούν στον ΟΛΠ. Σύμφωνα με το Σχέδιο, ο ΟΛΠ εξασφαλίζει τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής, οι οποίες καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, χωρίς αυτές να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησης των πλοίων.

Για την καταλληλότητα των εγκαταστάσεων παραλαβής έχουν ληφθεί υπόψη οι κατηγορίες και οι ποσότητες των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και των καταλοίπων φορτίου που προέρχονται από πλοία που χρησιμοποιούν τον λιμένα, οι τύποι των πλοίων που καταπλέουν σ' αυτόν και οι λειτουργικές ανάγκες τους.

Στο Σχέδιο ακολουθείται η κατηγοριοποίηση των αποβλήτων σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση (Δ.Σ.) MARPOL 73/78 ως εξής:

Παράρτημα I: Πετρελαιοειδή Απόβλητα

Παράρτημα II: Επιβλαβείς ουσίες χύδην

Παράρτημα III: Επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή

Παράρτημα IV: Λύματα

Παράρτημα V: Στερεά Απόβλητα

Παράρτημα VI: Ουσίες που καταστρέφουν το όζον

Ο ΟΛΠ παρέχει ευκολίες υποδοχής αποβλήτων πλοίων για όλες τις παραπάνω κατηγορίες αποβλήτων με βάση τα προβλεπόμενα στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων που εφαρμόζει.

Σύμφωνα με το Σχέδιο, η διαχείριση αποβλήτων πλοίων χωρίζεται σε δύο (2) κατηγορίες:

1. Διαχείριση υγρών αποβλήτων
 2. Διαχείριση στερεών αποβλήτων
- Τα υγρά απόβλητα περιλαμβάνουν:

- Πετρελαιοειδή απόβλητα (Παράρτημα I) τα οποία αποτελούνται από αργό πετρέλαιο, μαζούτ, κατάλοιπα και προϊόντα διυλίσεως, εκτός από τα πετροχημικά και τα φυτικά και ζωικά έλαια. Επίσης κατηγοριοποιούνται σε: i) Πετρελαιοειδή απόβλητα μηχανοστασίου πλοίων, που παράγονται σε κάθε είδος πλοίου και περιλαμβάνουν χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια, υπολείμματα καυσίμου, κατάλοιπα και σεντινόνα και ii) Πετρελαιοειδή απόβλητα δεξαμενόπλοιοι, στα οποία περιλαμβάνονται τα κατάλοιπα φορτίου, εκπλύσεις δεξαμενών φορτίου, ακάθαρτο θαλάσσερμα κ.λ.π.
- Επικίνδυνα υγρά / επικίνδυνες υγρές ουσίες (Παράρτημα II) τα οποία περιλαμβάνουν υπολείμματα φορτίου, εκπλύσεις δεξαμενών φορτίου, θαλάσσερμα.
- Επικίνδυνες υγρές συσκευασμένες ουσίες (Παράρτημα III)
- Λύματα (Παράρτημα IV) που προέρχονται από τις αποχετεύσεις των τουαλετών, των νιπτήρων, της κουζίνας, των πλυντηρίων κλπ. των πλοίων.

Τα στερεά απόβλητα περιλαμβάνουν:

- Απόβλητα οικιακού τύπου (Παράρτημα V): υπολείμματα τροφίμων, υλικά συσκευασίας (πλαστικά, φιάλες κλπ.), νοσοκομειακά απόβλητα, μπουκάλια, χαρτί, γυαλί, πλαστικό κλπ.
- Λειτουργικά απόβλητα (Παράρτημα V) τα οποία περιλαμβάνουν απόβλητα επισκευών και συντήρησης (υλικά συντήρησης, κατεστραμμένα ανταλλακτικά, σκουρίες, στουπιά, χρώματα, υλικά συσκευασίας, υπολείμματα φορτίου κλπ.), απόβλητα φορτίου (παλέτες κλπ.) και λοιπά επικίνδυνα στερεά απόβλητα (υπολείμματα καύσης από αποτέφρωση απορριμμάτων εν πλω κλπ.)
- Επικίνδυνες στερεές συσκευασμένες ουσίες (Παράρτημα III)

Ο ΟΛΠ για τη λειτουργία των Ευκολιών υποδοχής αποβλήτων έχει οργανώσει Τμήμα Περιβαλλοντικών Ευκολιών στο οποίο είναι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τις διαδικασίες που ακολουθούνται, τα έντυπα που απαιτούνται καθώς και τα Τέλη και τιμολόγια που ισχύουν για τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Στο Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πλοίων ΟΛΠ, περιλαμβάνεται και η δυνατότητα για τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν το λιμένα και δένουν στο Σταθμό Κρουαζιέρας ΟΛΠ να παραδίδουν τα βοθρολύματά τους μέσω της σύνδεσής τους στο σταθερό μόνιμο δίκτυο υποδοχής αυτών, το οποίο κατασκευάστηκε για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες υποδοχής αυτών κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004, και το οποίο συνδέεται με το Σταθμό Βιολογικού Καθαρισμού της Αθήνας στην

Ψυτάλλεια. Χάρη σε αυτή την υποδομή του ΟΛΠ, εξοικονομείτε χρόνος για τα κρουαζιερόπλοια και παράλληλα επιτυγχάνεται εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμων, μείωση των αερίων ρύπων και αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης σε περίπτωση που η παράδοση γίνεται σε βυτιοφόρα οχήματα.

Προσφάτως, ο ΟΛΠ ΑΕ επέκτεινε το σταθερό δίκτυο υποδοχής βοθρολυμάτων από πλοία στην περιοχή του Κεντρικού Λιμένα, εξυπηρετώντας με τον τρόπο αυτό σε σύντομο χρονικό διάστημα και τα πλοία της ακτοπλοΐας.

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΕΚΤΑΚΤΩΝ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ

Η Δ.Σ. MARPOL 73/78 έχει υιοθετήσει την περιοχή της Μεσογείου ως «ειδική περιοχή», απαγορεύοντας την οποιαδήποτε απόρριψη πετρελαίου, χημικών ουσιών ή λοιπών στερεών και υγρών αποβλήτων. Υπολογίζεται ότι εκατομμύρια τόνοι πετρελαίου και μεταποιημένων προϊόντων μεταφέρονται ετησίως μέσω της Μεσογείου. Στη διάρκεια των πλόων αυτών, είναι πιθανό να συμβούν ατυχήματα (σύγκρουση πλοίων, προσάραξη, διαρροές κατά τη φορτοεκφόρτωση κ.λ.π.), παρόλα τα μέτρα που λαμβάνονται, προκαλώντας ρύπανση των υδάτων, τη λεγόμενη ατυχηματική ρύπανση. Το είδος αυτής της ρύπανσης συνήθως προκαλείται από τη διαρροή εξαιρετικά μεγάλων ποσοτήτων πετρελαιοειδών ή χημικών ουσιών, ο έγκαιρος περιορισμός των οποίων είναι καθοριστικός για τις μετέπειτα επιπτώσεις στο θαλάσσιο οικοσύστημα και την κοινωνία. Η επέμβαση των αρμόδιων αρχών πρέπει να είναι άμεση και αποτελεσματική.

Ο ΟΛΠ, εφαρμόζοντας τις διατάξεις της Διεθνούς Συμβάσεως για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο OPRC (1990), του Πρωτοκόλλου για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης της θάλασσας από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες OPRC-HNS (2000) και της εθνικής νομοθεσίας, έχει καταρτίσει και εφαρμόζει, εγκεκριμένο από την οικεία Λιμενική Αρχή, Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Περιστατικών Θαλάσσιας Ρύπανσης για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο και άλλες επιβλαβείς ουσίες, εντός της λιμενικής ζώνης του ΟΛΠ. Το Σχέδιο έχει καταρτισθεί σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην Εθνική Νομοθεσία και είναι εναρμονισμένο με το τοπικό σχέδιο της οικείας Λιμενικής Αρχής και κατ' επέκταση και με το Εθνικό Σχέδιο.



Εικόνα: Αντιμετώπιση πετρελαικής ρύπανσης με τη χρήση απορροφητικών μέσων και πλωτών φραγμάτων σε περιοχή αρμοδιότητας ΟΛΠ ΑΕ



Εικόνα: Κάδοι συλλογής διαφόρων ρευμάτων αποβλήτων που έχουν τοποθετηθεί στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ ΑΕ

Είτε με πώληση μετοχών είτε με μακροχρόνια παραχώρηση των δραστηριοτήτων η κυβέρνηση θέλει να παραδώσει σε ιδιωτικά χέρια το μεγάλο λιμάνι της χώρας και όλα δείχνουν πως και η Cosco επιθυμεί να αναλάβει τον πλήρη έλεγχο.

Η κινεζική εταιρεία πάντως φαίνεται να επιλέγει τη μέθοδο της παραχώρησης μετοχών και όχι του έργου, ενώ πληροφορίες κάνουν λόγο για προσφορά που κινείται στα επίπεδα του 1 δισ. ευρώ.

Στόχος της Κινεζικής εταιρείας είναι η μετατροπή του Πειραιά σε ένα από τα πιο βασικά λιμάνια της Ευρώπης και γι' αυτό τον λόγο συνεχίζουν τις επενδύσεις με στόχο σύντομα να μπορούν να εξυπηρετούν πλοία 360 μέτρων και να ξεφορτώνουν περί τα 4.000 κοντέινερ μέσα σε 24 ώρες.

Μάλιστα, εκτιμάται ότι με τη λειτουργία των προβλητών II και III οι Κινέζοι θα μπορούν να διαχειριστούν περίπου 4,3 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια έως το τέλος του 2016.

ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο σκοπός της παρούσας εργασίας ήταν να παρουσιαστεί το λιμάνι του Πειραιά μέσα από το πέρασμα των χρόνων , να διερευνηθεί ως αναπτυξιακός παράγοντας στην τοπική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά , καθώς και να παρουσιαστούν τα προκείμενα προβλήματα που το απαρτίζουν , όπως και η μελλοντική αναβάθμισή του τόσο ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας ,όσο και ως το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Μεσογείου . Η οικονομική και αναπτυξιακή συμβολή του λοιπόν σε ολόκληρη την χώρα , είναι αναμφισβήτητη, ενώ όντας πλέον ένα λιμάνι τρίτης γενιάς. Η εμβέλειά του κλιμακώνεται από την Τοπική κλίμακα , στην Περιφερειακή , την Εθνική και από εκεί στην Υπερεθνική και την Παγκόσμια .

Η ιστορία της πόλης του Πειραιά ανάμεσα στους αιώνες , με πολλές και ποικίλες μεταπτώσεις , με περιόδους ακμής και παρακμής , ανόδου και πτώσης , είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον λιμένα της , για πάνω από τέσσερις χιλιετίες. Η κατά καιρούς ανάπτυξη του λιμένα συνδέθηκε πάντα με περιόδους ανάλογης ακμής και προόδου της πόλης , γεγονός που επιβεβαιώνεται από τους δεκαπέντε περίπου αιώνες παρακμής του λιμένα όπου η πόλη δεν υπήρξε. Η ιστορική διαδρομή της εξέλιξης της σχέσης του λιμένα με την πόλη , καταλήγει στη δημιουργία της νεότερης πόλης του Πειραιά , στην διάρκεια του περασμένου αιώνα και στην σημερινή πραγματικότητα σε μια μεγαλούπολη που σφύζει από ζωή , με το πρώτο λιμάνι της χώρας μας και με όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα ενός μεγάλου ναυτιλιακού και εμποροβιομηχανικού κέντρου . Γίνεται λοιπόν φανερό η αξία αυτής της σχέσης αφού η πορεία της πόλη του Πειραιά και του λιμένα εμφανίζεται κοινή , μιλάμε δηλαδή για μια πόλη- λιμάνι .

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το λιμάνι επηρεάζει αλλά και επηρεάζεται άμεσα ή έμμεσα από ολόκληρη τη Νομαρχία Πειραιώς . Πιο άμεσα όμως ακόμα είναι η διασύνδεσή του με τους τέσσερις Δήμους που απλώνονται περιμετρικά και δορυφορικά γύρω από αυτό, οι οποίοι θα μπορούσαμε να πούμε ότι κατά κάποιο τρόπο το περιγράφουν , καθώς σε καθένα από αυτούς βρίσκεται και ένα από τα κομμάτια λειτουργίας και τις εγκαταστάσεις του λιμένα. Οι Δήμοι αυτοί είναι ο Δήμος του Πειραιά , ο Δήμος Δραπετσώνας , Κερατσινίου και ο Δήμος Περάματος. Γίνεται εμφανές ότι η ανάπτυξη παύει να αποτελεί ένα πεδίο ευθύνης μόνο της οικονομικής επιστήμης , καθώς εμπλέκονται σε αυτή κοινωνικές και άλλες επιστήμες. Οι νέοι επιθετικοί προσδιορισμοί που παρουσιάζονται λοιπόν για την ανάπτυξη είναι : Περιφερειακή , Τοπική και Ενδογενής.

Όσον αφορά τις μορφές διοίκησης των λιμένων, η κρατική παρέμβαση και ο εθνικός σχεδιασμός ήταν η βασική πολιτική μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 κλήθηκε η ιδιωτική επιχείρηση να παίξει βασικό ρόλο στη λιμενική παραγωγή. Έτσι ενώ μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 , τα ιδιωτικά λιμάνια ήταν λίγα , τα τελευταία χρόνια υπάρχει σε διεθνές επίπεδο μια έντονη τάση για την ιδιωτικοποίηση τους και ιδιαίτερα των λιμενικών τερματικών σταθμών. Συγκεκριμένα οδηγούμαστε στην υιοθέτηση των (LANDLORD) λιμενικών αρχών, όπου οι επιχειρήσεις εκμισθώνουν από την λιμενική αρχή με πολυετείς συμβάσεις, τις αποβάθρες , τις δεξαμενές, τις αποθήκες κ.α. , ακόμα κατασκευάζουν δικά τους υπόστεγα, τα εξοπλίζουν με γερανούς και μηχανήματα και έχουν την αποκλειστική εκμετάλλευση . Ένα βασικό επιχείρημα που χρησιμοποιείται σήμερα για τις ιδιωτικοποιήσεις των λιμένων, είναι ότι τα κρατικά λιμάνια δεν μπορούν να παράγουν με αποτελεσματικότητα ενώ αντίθετα ο

εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της λιμενικής παραγωγής μπορεί να γίνει μόνο μέσα από τις ιδιωτικοποιήσεις , τον περιορισμό των κρατικών παρεμβάσεων και την τόνωση του ανταγωνισμού. Από την άλλη πλευρά όμως , υπάρχει το ενδεχόμενο αυτό να συμβεί βραχυχρόνια και μόνο σε περιοχές όπου υπάρχουν πολλά ανταγωνιστικά λιμάνια , ενώ αντίθετα μακροχρόνια υπάρχει ο κίνδυνος να επικρατήσει το λιμάνι που θα καταφέρει να παράγει με τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες και έτσι να οδηγηθεί η αγορά σε μονοπωλιακές καταστάσεις.

Συμπερασματικά λοιπόν μπορούμε να πούμε ότι ενώ οι επιχειρήσεις με συναφείς δραστηριότητες με τον λιμένα συντελούν αρκετά στην οικονομική ανάπτυξη ενισχύοντας την τοπική απασχόληση και τονώνοντας την τοπική οικονομία, υστερούν στους δυο άλλους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης , σε αυτόν της κοινωνίας και του περιβάλλοντος . Άρα θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη βάση στην ανάληψη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών που στηρίζουν τους δυο αυτούς πυλώνες έτσι ώστε να επιτευχθεί ολοκληρωμένη τοπική ανάπτυξη στα πλαίσια της βιωσιμότητας.

Με την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας γίνεται φανερό ότι το λιμάνι του Πειραιά είναι ένας σημαντικός αναπτυξιακός παράγοντας η αξιοποίηση του οποίου φέρνει πολύ σημαντικά αποτελέσματα όχι μόνο σε εθνικό επίπεδο , όντας το πρώτο λιμάνι της χώρας αλλά και σε τοπικό επίπεδο. Τονώνει την τοπική οικονομία συμβάλλοντας ποικιλοτρόπως στην αύξηση της τοπικής επιχειρηματικής δραστηριότητας και της τοπικής απασχόλησης, εξυπηρετεί τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και γενικά αποτελεί πόλο ζωής και ανάπτυξης. Στα πλαίσια μιας σύγχρονης ολοκληρωμένης και περισσότερο σύνθετης αντίληψης για την τοπική ανάπτυξη μέσα από την συνεργασία των αρμόδιων φορέων , υπάρχουν δυνατότητες και προοπτικές να συνδεθεί η λειτουργία του λιμένα ακόμα περισσότερο με τον αστικό ιστό και την ευρύτερη περιοχή, να μειωθούν οι περιβαλλοντικές οχλήσεις που προκύπτουν , εξυπηρετώντας έτσι ακόμα περισσότερο τη βιώσιμη προσέγγιση της ανάπτυξης.

Κάποια στιγμή θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε και οι άμεσα αλλά και οι έμμεσα εμπλεκόμενοι , ότι έχουμε μια στοιχειώδες υποδομή (για αυτό και λειτουργεί το σύστημα) και είναι κρίμα επειδή δεν μπορούμε να το χειριστούμε σωστά να χρειαστεί να φτάνουμε στη λύση της ιδιωτικοποίησης για να εκσυγχρονιστούν αυτές οι υποδομές και να αποδώσουν.

Από τη στιγμή που μιλάμε για κάτι το οποίο όλα αυτά τα χρόνια ήταν κτήμα της Ελλάδας και των Ελλήνων πολιτών το οποίο αποδεδειγμένα επιφέρει οφέλη και άμεσα ως κερδοφόρα επιχείρηση αλλά και έμμεσα με τις υπηρεσίες που παρέχει , αυτά τα προβλήματα να μην μπορούμε ή να μην θέλουμε από μόνοι μας να τα βελτιώσουμε και να περιμένουμε ως λύση την ιδιωτικοποίηση.

Πρέπει να αλλάξουν πολλά πράγματα και βασικά να αλλάξει όλη η Ελλάδα , πράγμα το οποίο είναι αδύνατον να συμβεί . Αυτό που πρέπει οπωσδήποτε να αλλάξει σε όλους και από εκεί ξεκινάνε όλα τα προβλήματα είναι η νοοτροπία , γιατί όσο η νοοτροπία θα παραμένει λανθασμένη δεν θα αλλάξει τίποτα και όσες κινήσεις γίνονται , θα γίνονται σπασμωδικά και τυχαία · ακόμα και αν είναι καλές κινήσεις , εάν δεν εισέλθουν μέσα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο - μια ευρύτερη στρατηγική να αποσκοπεί σε κάτι καλύτερο από το υπάρχον και αν δεν αλλάξουν οι νοοτροπίες όλων των εμπλεκόμενων , αποκλείεται να γίνει κάτι σωστό. Θα παίρνουμε ημίμετρα χωρίς να λύνουμε ουσιώδη προβλήματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-ΠΗΓΕΣ

Βιβλιογραφία:

- Admiralty sailing directions Mediterranean pilot volume 4 (16th edition 2014)
- Αμπελιώτης Κ.(2005) `` Εισαγωγή στην βιώσιμη ανάπτυξη `` , Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
- Αναπτυξιακός σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) ‘Ειδικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Δυτικής Αττικής 1994-1999 , Αναπτυξιακή Δήμων Πειραιά Α.Ε Αθήνα 1992
- Θεοδοροπούλου Ε. (1998) `` Δημιουργία κόμβου στήριξης αναδιάρθρωσης στην περιοχή Πειραιά (restart) , Εθνικό Ινστιτούτο εργασίας Αθήνα.
- Οργανισμός λιμένος Πειραιώς (1970) `` Ο λιμνή του Πειραιώς κατά τα έτη 1930 - 1970 `` Πειραιάς .
- Οργανισμός λιμένος Πειραιώς (1996) `` Ημέρες δημιουργίας : 1993-1996 Πειραιάς ``
- Παρδάλη . Α. (1990) `` Η εξέλιξη του λιμανιού του Πειραιά και η επίδρασή του στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά από το 1835-1985`` διδακτορική διατριβή Πάντειο Πανεπιστήμιο Αθήνα .
- Παρδάλη Α. (2001) `` Το λιμάνι του Πειραιά και η συμβολή του στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης κατά τον 19^ο αιώνα και 20^ο αιώνα `` .Στην έκδοση του Δήμου Πειραιά : Πειραιάς ιστορία και πολιτισμός.
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (2002) «Στρατηγική για μια Εθνική λιμενική πολιτική, από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ανωμερίτη» Πειραιάς
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (2006) Γενική Γραμματεία λιμένων και λιμενικής πολιτικής , «Εθνική Λιμενική Πολιτική» Πειραιάς
- Χατζημανωλάκης Ε. Γ. (2005) «Το χρονικό μιας Πολιτείας, Πειραιάς 1835-2005» εκδίδεται από τον δήμο Πειραιώς, Πειραιάς

Πηγές :

- <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22733&subid=2&pubid=1990771>
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC%CF%82>
- <http://www.olp.gr/el/coastal-shipping/coasting>
- http://www.newsit.gr/default.php?pname=Article&art_id=210467&catid=13
- <http://www.greece-ferries.com/greece-ferries2010/ports.asp?lang=GR&content=piraeus&comp=common>
- <http://www.elime.gr/index.php/2011-09-16-07-14-33/102-2011-09-16-07-35-41>
- <http://www.youtube.com/watch?v=zcywtkmYkzg>
- <http://www.olp.gr/el/investor-information>
- Προσωπική εκτίμηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο λιμένας από τον Νικόλαο Χάλαρη (Πλοίαρχο Α).
- Εκτίμηση του οράματος του ΟΛΠ από την Περιφέρεια Πειραιά καθώς και φωτογραφικό υλικό .