

Στρατηγικός σχεδιασμός στην ανάπτυξη των λιμένων

Συζητάμε με τον πρόεδρο της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και διευθυντή του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., τον δρ. Πολ. Μηχ. Κωνσταντίνο Ι. Μουτζούρη, προκειμένου να μας ξεκαθαρίσει το σημερινό τοπίο ενός κομβικού τομέα για την ανάπτυξη των υποδομών

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ: ΠΑΝΟΣ ΚΑΤΣΑΧΝΙΑΣ

Ευελπιστώντας όλοι μας σε μια οικονομική ανάπτυξη –που όμως ακόμα δεν λέει να έρθει– προκειμένου να βγούμε από τη δίνη της κρίσης των τελευταίων έξι χρόνων, αποφασίσαμε να ξεδιालύσουμε όσο μπορούμε το τοπίο από την πλευρά των υποδομών, αρχίζοντας την έρευνά μας από τις λιμενικές εγκαταστάσεις της χώρας και την ορθολογικότερη από εδώ και πέρα αξιοποίησή τους.

Για το λόγο αυτό συναντηθήκαμε με ένα από τα πλέον αρμόδια πρόσωπα, τον καθηγητή Ακτομηχανικής και Λιμενικών έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Κωνσταντίνο Ι. Μουτζούρη (δρ. πολιτικό μηχανικό), ο οποίος έχει διατελέσει πρόεδρος Δ.Σ. της Εταιρείας Αξιοποιήσεως και Διαχείρισης Περιουσίας Ε.Μ.Π. και υπήρξε πρόεδρος Ε.Μ.Π. και πρώην Γ.Γ. Λιμένων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Με τη διπλή του ιδιότητα, ως προέδρου της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και διευθυντή του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «ΕΘ» αποκάλυψε πολλά και χρήσιμα για έναν τόσο σημαντικό τομέα όπως είναι αυτός των λιμενικών εγκαταστάσεων της χώρας, καθώς και για τις μελλοντικές χρήσεις τους, καθώς τα λιμάνια είναι άρρηκτα συνδεδεμένα με την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

➤ **Ως επικεφαλής της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (ΡΑΛ),**



Ο πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων και Διευθυντή του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π., Δρ. Πολ. Μηχ. Κωνσταντίνος Ι. Μουτζούρης, συνομιλεί στο γραφείο του με τον Πάνο Κατσαχνιάς.

πώς θα περιγράφατε το ρόλο της μέχρι σήμερα και πώς αυτή μπορεί να ανταποκριθεί καλύτερα σ' αυτόν στο άμεσο μέλλον;

Η Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑ.Λ.) ιδρύθηκε στα μέσα του 2014, σε πρώτη φάση ως δημόσια υπηρεσία με διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, ελεγχόμενη για τη νομιμότητα των πράξεών της από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Στα μέσα του 2016 προβλέπεται η μετατροπή της σε πλήρως Ανεξάρτητη Αρχή. Δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, δεδομένου ότι η

χρηματοδότησή της γίνεται με την είσπραξη ενός ανταποδοτικού τέλους από όλους τους Οργανισμούς Λιμένων και όλα τα κρατικά και Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία. Διαθέτει 9 μέλη τα οποία έχουν μέχρι σήμερα πραγματοποιήσει 40 συνεδριάσεις για την οργάνωση εκ του μηδενός της νέας αυτής υπηρεσίας και εν συνεχεία θα ασχοληθούν με τη γνωμοδότηση και την επίλυση ή παρέμβαση σε θέματα μεταξύ διοικήσεων λιμένων και παραχωρησιούχων.

Τα θέματα είχαν παραπεμφθεί στη ΡΑ.Λ. είτε από τον Υπουργό Ν.Ν.Π., είτε από τους ίδιους

τους λιμένες, είτε από τους παραχωρησιούχους. Η λειτουργία της ΡΑ.Λ. θα βελτιωθεί με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος για την οργάνωση, δομή και στελέχωσή της, το οποίο για άλλη μια φορά βρίσκεται για επεξεργασία στο ΣτΕ.

Τέλος, η σύσταση δημοσίων Αρχών Λιμένων στη θέση υπαρχόντων Οργανισμών Λιμένων έχει κριθεί από την Κυβέρνηση –τη μόνη αρμόδια να χαράζει πολιτική επί αυτών των θεμάτων– ως απαραίτητη για τη διαχείριση λειτουργιών δημοσίου συμφέροντος των κατά τόπους μεγάλων λιμένων, σε περίπτω-

ση παραχωρήσεως του συνόλου των εμπορικών δραστηριοτήτων τους σε ιδιώτες ή εταιρείες.

► **Η προοπτική ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ έχει επαναφέρει στην επικαιρότητα το λιμάνι του Πειραιά και τη σημασία της για την ελληνική οικονομία. Ποια είναι αυτή η σημασία και τι αλλαγές θα επιφέρει αυτή η ιδιωτικοποίηση;**

Αν σκεφθούμε ότι το 80% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται διά θαλάσσης, η σημασία του λιμένα Πειραιά για τη χώρα μας, την Ε.Ε. και την Ευρώπη γενικότερα—είναι τεράστια, καθώς διαθέτει εξαιρετικές υποδομές και άρτια οργάνωση. Στο επίπεδο της χώρας μας είναι ένας μεγάλος εργοδότης, μπορεί να καταστεί ακόμη πιο μεγάλο πεδίο αναπτυξιακών επενδύσεων, εξασφαλίζει την εδαφική συνέχεια της χώρας με τη διασύνδεση με τη νησιωτική Ελλάδα, διακινεί τεράστιους αριθμούς τουριστών Ελλήνων και ξένων, είναι ο μεγαλύτερος επιβατικός λιμένας σε διεθνές επίπεδο, αποτελεί το μεγαλύτερο τέρμιναλ κρουαζιέρας κ.ά.

Η προ ετών παραχώρηση των προβλητών II και III του Πειραιά για διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε ξένο επενδυτή και συγκεκριμένα στη ΣΕΠ Α.Ε. ανέβασε κατακόρυφα την κίνηση του λιμένα και συνέβαλε στην ανάδειξή του σε έναν από τους σημαντικότερους στη Μεσόγειο και στην Ευρώπη.

Δεν θα πρέπει όμως να διαφεύγει της προσοχής μας ότι κάθε λιμένας, και ιδιαιτέρως ο Πειραιάς, έχει και κοινωνικό ρόλο, τον οποίο θα πρέπει να διατηρήσει με ευθύνη του κράτους. Ο Πειραιάς δεν είναι αμιγώς επιχείρηση με μοναδική επιδίωξη την οικονομική επιτυχία. Θα πρέπει να συνδυάζεται και με συμβολή στην κοινωνική συνοχή και άνοδο.

► **Μπορεί, λοιπόν, να καταστεί ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας, όπως αυτά του Λονδίνου, της Βαρκελώνης και της Σιγκαπούρης, μέσα στην επόμενη δεκαετία;**

Ο Πειραιάς με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο της πρωτεύουσας είναι εκ των πραγμάτων το υπ' αριθμό ένα ναυτιλιακό κέντρο παγκοσμίως. Συνολικά 4.538 πλοία αξίας 86 δισ. δολαρίων



«Το ειδικό βάρος στο επίπεδο της χώρας μας, της Ε.Ε. και γενικώς της Ευρώπης του λιμένα Πειραιά είναι από μεγάλο έως τεράστιο».

Η σύσταση δημόσιων Αρχών Λιμένων στη θέση υπάρχοντων Οργανισμών Λιμένων έχει κριθεί από την Κυβέρνηση ως απαραίτητη για τη διαχείριση λειτουργιών δημοσίου συμφέροντος των κατά τόπους μεγάλων λιμένων



ελέγχονται από ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες εκεί. Τη δεύτερη θέση κατέχει το Τόκιο και την τρίτη η Σιγκαπούρη.

Όμως δεν αρκούν αυτά. Χρειάζονται πολλές παρεμβάσεις: έργα, αλλαγή νοοτροπίας, βούληση να βελτιωθεί ο τρόπος λειτουργίας της πόλης και η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, ανέγερση ξενοδοχειακής υποδομής και χώρων εστίασεως και πολλά άλλα για να αποκτήσει ο Πειραιάς την εικόνα ενός σύγχρονου και ελκυστικού ναυτιλιακού κέντρου. Οι κάτοικοί του το επιθυμούν και το επιδιώκουν.

► **Ο στρατηγικός στόχος της Κίνας να αποτελέσει ο Πειραιάς απόληξη του λεγόμενου «Θαλάσσιου δρόμου του μεταξίου» (Maritime Silk Road) προς την Ευρώπη σημαίνει αυτόματα πως ο μόνος που θα δείξει ενδιαφέρον για την αγορά του ΟΛΠ θα είναι η COSCO;** Είναι δεδομένος ο στρατηγικός στόχος της Κίνας να ανασυστήσει τον χερσαίο δρόμο του μεταξίου αλλά και έναν νέο θαλάσσιο, για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες εμπορικής επεκτάσεώς της δυτικότερα. Ήδη η κυβέρνηση της Κίνας έχει επισήμως ανακοινώσει τη διάθεση στα προσεχή έτη 40 δισ. δολαρίων

για την ανάπτυξη του θαλάσσιου Silk Road με χρηματοδότηση βελτιώσεως λιμένων έως το Τζιμπουτί και βορειότερα.

Ο πρόεδρος της Σι Τζιμπίνγκ εξήγγειλε προ ολίγων ημερών τη διάθεση 60 δισ. δολαρίων για αναπτυξιακά έργα στην Αφρική, σε περιοχές επί του θαλάσσιου αυτού δρόμου. Κυρίως ο Πειραιάς, αλλά και οι άλλοι ελληνικοί λιμένες, βρίσκονται στην απόληξη αυτού του δρόμου στην Ευρώπη, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στην Νομισματική Ένωση, στις οποίες συμμετέχουμε.

Ωστόσο, εκτός από την κινεζική COSCO—που είναι φυσικό να δείχνει μεγάλο ενδιαφέρον για περαιτέρω δραστηριοποίηση στον Πειραιά—υπάρχουν και άλλες σημαντικές εταιρείες που επέδειξαν ενδιαφέρον.

► **Ποια είναι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Πειραιά;**

Πέραν των προαναφερθέντων, είναι ένας αρμονικά ανεπτυγμένος λιμένας σε ακτοπλοία, εμπορευματοκιβώτια, κρουαζιέρα και εμπορεύματα μένει να ξαναβρεί τη θέση του και στην επισκευή / κατασκευή σκαφών. Γειτνιάζει με εξαιρετική περιοχή για ανάπτυξη logistics, το Θριάσιο πεδίο, το οποίο είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος ανοιχτός χώρος στην Αττική. Έχει σιδη-

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

ροδρομική σύνδεση, η οποία όμως χρειάζεται βελτίωση. Είναι η έδρα των καλύτερων εκπροσώπων της ναυτοσύνης, των Ελλήνων, ενώ, τέλος, περιβάλλεται από μια πόλη που τον αγαπά, παρά την όχληση που της προκαλεί.

► Προλαβαίνουμε χρονικά τους ανταγωνιστές μας;

Από πολλές απόψεις ο λιμένας Πειραιά προηγείται των ανταγωνιστών του ή είναι ασυναγώνιστος. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μπορούμε να αφήνουμε ανεκμετάλλευτο το χρόνο. «Χρόνου φειδού» από κάθε άποψη. Η απαιτούμενη ανάπτυξη της χώρας ερείδεται και στον κύριο λιμένα μας. Επείγει η λήψη αποφάσεων.

► Άρα οι νέες συνθήκες έχουν επιταχύνει και τους κρατικούς χρόνους αντίδρασης;

Τα 12 μεγάλα λιμάνια ανήκουν στο ΤΑΙΠΕΔ. Και γίνεται το εξής λάθος: Εν αναμονή του τι θα κάνει το ΤΑΙΠΕΔ, κανένα από αυτά τα λιμάνια δεν μπορεί να προχωρήσει σε σχεδιασμούς. Ναι, αλλά το ΤΑΙΠΕΔ δεν έχει ξεμπερδέψει ακόμα με τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη. Πότε θα φτάσει σ' αυτά της Καβάλας, του Βόλου και της Αλεξανδρούπολης;

Πρέπει να αποδεσμευτούν αυτά από τον σφικτό εναγκαλισμό του ΤΑΙΠΕΔ. Αφήστε που οι όποιοι επενδυτές θέλουν μεγάλα λιμάνια με εμποδωμένη κίνηση. Και εν τω μεταξύ τα χρόνια περνάνε. Όμως εμείς ως κράτος δεν πρέπει πάλι να περιμένουμε.

► Τι σηματοδοτεί η πρόσφατη διεύρυνση της διώρυγας του Σουέζ, τόσο για τον Πειραιά όσο και για την Ελλάδα γενικότερα;

Η πρόσφατη διεύρυνση επαυξάνει τα πλεονεκτήματα των ελληνικών λιμένων, του Πειραιά και όλης της χώρας. Φέρνει στη γειτονιά μας περισσότερα και μεγαλύτερα πλοία με εμπορεύματα από την Άπω Ανατολή. Είναι θεόστολο δώρο, η εκμετάλλευσή του οποίου απαιτεί κατάλληλες κινήσεις μας στο πολιτικό, διπλωματικό και οικονομικό πεδίο στην οργάνωσή μας. Είμαστε η πρώτη χώρα στην Ευρώπη, στην Ε.Ε., στη νομισματική ένωση που συναντά ένα πλοίο που περνά τη διώρυγα.



«Πολλοί από τους περιφερειακούς λιμένες της χώρας έχουν σημαντικά και αξιοποιήσιμα πλεονεκτήματα».

Εκτός απ' την κινέζικη COSCO –που είναι φυσικό να δείχνει μεγάλο ενδιαφέρον για περαιτέρω δραστηριοποίηση στον Πειραιά– υπάρχουν και άλλες σημαντικές εταιρείες που επέδειξαν ενδιαφέρον

► Κίνα και Ινδία δίνουν το «παρών» σε λιμάνια-κλειδιά για το παγκόσμιο εμπόριο στην Καραϊβική, στο Μεξικό, στην Αμερική, στην Αυστραλία, στη Γαλλία. Υπάρχει η Ελλάδα στο χάρτη;

Η Ελλάδα μπορεί να υπάρξει έντονα στο χάρτη του παγκόσμιου εμπορίου, με δεδομένα όσα είπαμε πριν. Πέραν της Κίνας, η ταχέως ανερχόμενη Ινδία δείχνει ίδιες θετικές διαθέσεις έναντι της χώρας μας. Στις 1-12-

2015 η Ινδή πρέσβειρα στην Ελλάδα κ. Manimekalai συναντήθηκε με τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Θ. Δρίτσα για ενίσχυση της συνεργασίας των δύο χωρών και στο ναυτιλιακό τομέα.

Η πρέσβειρα προσδιόρισε ως τομείς συνεργασίας τις θαλάσσιες μεταφορές, τις λιμενικές υποδομές, την ανταλλαγή ναυτιλιακής τεχνογνωσίας, την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε παράκτιες περιοχές, τη ναυτική εκπαιδευτική εργασία και τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Υπενθυμίζω ότι η Κίνα και η Ινδία έχουν αθροιστικά το 40% του παγκόσμιου πληθυσμού και καθίστανται οικονομικές υπερδυνάμεις. Ανάλογες διαθέσεις αρχίζει να αναπτύσσει μια άλλη μεγάλη χώρα, η Ινδονησία, όπως πρόσφατα μου έλεγε ο πρέσβης της.

► Ο εμπορικός χάρτης αλλάζει σε παγκόσμιο επίπεδο γεωπολιτικά και τεχνολογικά. Τι σημαίνει αυτό για τα ελληνικά λιμάνια και τις υποδομές τους; Ο εμπορικός, ναυτιλιακός, βιομηχανικός και τεχνολογικός χάρτης της υδρογείου αλλάζει κέντρο βάρους με ταχύ ρυθμό.

Μετατοπίζεται ανατολικότερα της Ελλάδας. Οι νέες υπερδυνάμεις βρίσκονται στα ανατολικά μας. Ο διάυλος θαλάσσιος επικοινωνίας τους με την Ευρώπη περνά από την πόρτα μας. Οι σχέσεις με τις ανατολικές χώρες και η εκτίμηση των κατοίκων τους για την Ελλάδα είναι καλές έως εξαιρετικές. Το αισθάνθηκα πρόσφατα σε υπηρεσιακή επίσκεψή μου στην Άπω Ανατολή. Από εμάς εξαρτώνται τώρα τα πάντα στον τομέα της συνεργασίας μας. Ας δείξουμε καλή διάθεση και ας απλοποιήσουμε τις διαδικασίες μας, η περιπλοκότητα των οποίων είναι το μέχρι σήμερα ανυπερέβλητο πρόβλημά μας.

► Ποιες ήταν οι κύριες αλλαγές που έφεραν τα εμπορευματοκιβώτια στις υποδομές των σύγχρονων λιμανιών;

Τα κυριότερα οφέλη από την εισαγωγή των εμπορευματοκιβωτίων στην παγκόσμια διακίνηση εμπορευμάτων είναι η μείωση του κόστους μεταφοράς, η αύξηση της ταχύτητας διακινήσεως, ο αρτιότερος προγραμματισμός φορτοεκφορτώσεων, η καλύτερη κατανομή στους λιμένες, καθώς και η μεγαλύτερη εκμετάλλευσή

του αποθηκευτικού χώρου των πλοίων μεταφοράς. Τα εμπορευματοκιβώτια μετέβαλαν τον τρόπο σχεδιασμού των λιμένων που υποδέχονται τα σκάφη μεταφοράς τους. Τα μήκη των κρηπιδωμάτων αυξήθηκαν, η στάθμη των δαπέδων εργασίας υψώθηκε, τα ωφέλιμα βάθη λιμενολεκάνων αυξήθηκαν πολύ, οι αντοχές σε καταπονήσεις των δαπέδων βελτιώθηκαν, τα μηχανικά μέσα φορτοεκφορτώσεως προσαρμόστηκαν και άλλαξαν, οι επιφάνειες στοιβάσματος αυξήθηκαν, και αναπτύχθηκε μια νέα τεχνολογία.

► **Με δεδομένο ότι το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα θα ολοκληρωθεί κάποια στιγμή, οι λιμενικές υποδομές με τη σειρά τους χρειάζονται αναβάθμιση κι αν ναι, σε ποιο βαθμό και ποια έκταση;**

Ας αναφερθώ πρώτα στην ολοκλήρωση του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα. Είναι απαραίτητη η ολιγωρία που επιδείξαμε στην ανάπτυξη και ολοκλήρωση του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων μας. Μετά από τέσσερα κοινοτικά πλαίσια στηρίξεως δεν έχουμε ακόμη οδό που να συνδέει την πρωτεύουσά μας με την Ευρώπη μέσω Ιταλίας (Κόρινθος - Πάτρα). Ο δυτικός άξονας της χώρας είναι στο ίδιο μοτίβο. Εγκρίνεται, διαβεβαιώσεως για επανεκκίνηση ή σύντομη ολοκλήρωση δίνονται, συμφωνίες ανακοινώνονται, «πρωτοβουλίες» χορηγούνται, όμως μονίμως δεν έχουμε οδούς.

Πολλές λιμενικές υποδομές μας χρειάζονται βελτίωση, αναβάθμιση ή ολοκλήρωση σε μεγάλη έκταση. Η ασκήθεια πολιτική της ικανοποίησης όσο το δυνατόν μεγαλύτερης πελατείας με τη διάθεση μικρών κονδυλίων σε μεγάλο αριθμό λιμένων δεν απέδωσε. Έχουμε ατελείς ή ημιτελείς λιμένες, διότι δεν δόθηκαν κονδύλια για ολοκλήρωσή τους. Ένας μόλος, επί παραδείγματι, δεν κατασκευάζεται κατά φάσεις. Ή ολοκληρώνεται σε όλο το μήκος του για να παρέχει την κυματική προστασία ή δεν αρχίζει η κατασκευή του, διότι ένας ημιτελής μόλος είναι σαν να μην υπάρχει. Μια οδός κατασκευάζεται κατά φάσεις και τμήματα. Ένας μόλος όχι.

► **Η ανώτατη επιτρεπόμενη**

δυναμικότητα στους Προβλήτες I, II και III είναι σήμερα επαρκής;

Σήμερα στους Προβλήτες I, II και III του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα Πειραιά διακινούνται με άνεση έως περίπου 3,5 εκατ. TEU. Με την ολοκλήρωση του δυτικού μετώπου του Προβλήτη III θα μπορούν να διακινήθουν έως 6 εκατ. ή και περισσότερα TEU. Με τη βελτίωση της αποδόσεως στον Προβλήτη I μπορούμε να έχουμε περαιτέρω αύξηση. Είναι αρκετή, λοιπόν, η δυναμικότητα.

► **Τι αξία έχουν στο γενικότερο στρατηγικό σχεδιασμό ο λιμένας Θεσσαλονίκης, καθώς και άλλα μικρότερα λιμάνια της χώρας;**

Ο λιμένας Θεσσαλονίκης είναι το δεύτερο ισχυρό χαρτί μας στον τομέα των λιμένων. Η γειτνίασή του με τις βαλκανικές χώρες, η ύπαρξη χώρων στο λιμένα και πλησίον του, η σιδηροδρομική σύνδεσή του, η παρακείμενη Εγνατία οδός, η απόστασή του από τον αστικό ιστό, ο ανεκμετάλλετος εκπληκτικός επιβατικός σταθμός του, ο δυναμισμός της βόρειας Ελλάδας, η ύπαρξη εξειδικευμένων και καταρτισμένων στελεχών, η πολυπολιτισμικότητα της πόλεως αποτελούν θετικά στοιχεία του λιμένα. Υπάρχουν βεβαίως και κάποια κάπως αρνητικά, όπως η απουσία σύγχρονων έργων υποδομής στο λιμένα, η παλαιότητα των εγκαταστάσεών του, μια κάποια μορολατρία ή μεμφιμοιρία...

Έχει μεγάλες δυνατότητες ο λιμένας Θεσσαλονίκης, και είναι απαραίτητη η ολιγωρία που δείχνει η Αθήνα στην αξιοποίηση και στην ανάδειξή του. Επείγουν οι αποφάσεις γι' αυτόν, ενδεχομένως περισσότερο από τον Πειραιά.

Αλλά και ορισμένοι από τους λοιπούς περιφερειακούς λιμένες μας έχουν σημαντικά και αξιοποιήσιμα πλεονεκτήματα. Ενδεικτικώς αναφέρω ότι οι λιμένες Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας διαθέτουν όλα τα απαιτούμενα στοιχεία και μπορούν να καταστούν αφηρητικοί για την κρουαζιέρα (home ports), εφόσον γίνουν ορισμένες επενδύσεις και οι κατάλληλες κινήσεις. Ο λιμένας Βόλου υπό προϋποθέσεις μπορεί να έχει ρόλο σε πολυτροπικές μεταφορές μεταξύ Σμύρ-



«Τα σχεδιασθέντα έργα για την υποδοχή κρουαζιεροπλοίων στο εξωτερικό μέρος του σημερινού επιβατικού λιμένα στο νότιο μόλο, θα βελτιώσουν σημαντικά τις δυνατότητες του»

Πολλές λιμενικές υποδομές μας χρειάζονται βελτίωση, αναβάθμιση ή ολοκλήρωση σε μεγάλη έκταση. Έχουμε ατελείς ή ημιτελείς λιμένες, διότι δεν δόθηκαν κονδύλια για ολοκλήρωσή τους.

νης - Βόλου - Ευρώπης. Επίσης η Αλεξανδρούπολη έχει όλα τα στοιχεία για να εξυπηρετήσει ενεργειακές ανάγκες μας και να καταστεί λιμένας-πανάκωμη των Δαρδανελίων, έχοντας πάντοτε υπόψη μας το σοβαρότατο πρόβλημα των προσαρμώσεών του.

► **Γιατί ακόμη και σήμερα που όλοι μιλάνε για την ανάπτυξη και για το ότι μόνο αυτή μπορεί να βγάλει τη χώρα από την κρίση, παραμένουν αναξιοποι-**

ητες εμπορικά δυνατότητες που απορρέουν π.χ. από το γεγονός της πρόσφατης σιδηροδρομικής σύνδεσης του κεντρικού δικτύου με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης;

Ο λιμένας της Αλεξανδρούπολης με τη σιδηροδρομική σύνδεση είναι ένα μεγάλο κεφάλαιο για τη χώρα μας, και σύντομα θα βρει το ρόλο του. Θα πρέπει όμως να γίνουμε ρεαλιστές στις επιδιώξεις για τον εν λόγω λιμένα και τα διατηρήσιμα ωφέλιμα βάθη του. Η Αλεξανδρούπολη έχει σοβαρό πρόβλημα με δεδομένη την εντονότατη προσάμμοση τόσο της εισόδου όσο και του διαύλου προσεγγίσεως με ιζήματα κυρίως από τον Έβρο.

Το πρόβλημα αυτό ήταν γνωστό και πριν την επέκταση του λιμένα, και είναι απορίας άξιον γιατί προκρίθηκε να κατασκευασθούν κρηπιδώματα με βάθη μη διατηρήσιμα. Αυτή τη στιγμή υλοποιείται εργολαβία 15 εκ. ευρώ από ευρωπαϊκά κονδύλια για την εκβάθυνσή του, και ο εργολάβος δεν μπορεί να παραδώσει το σκαμμένο γιατί μέχρι να το κάνει, αυτό έχει ήδη γεμίσει πάλι. Η πρόσφατη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα Αλεξανδρούπολης αναμιγνύεται

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

αυξάνει τις δυνατότητες και την αξία του. Αλλά ο άξονας Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης μπορεί να εξυπηρετηθεί μόνο από μικρότερου εκτοπίσματος πλοία. Μπορεί όμως να αποτελέσει μια πρώτης τάξεως μαρίνα, καθώς στο εσωτερικό τμήμα του λιμένα υπάρχουν και κάποιες παλιές αποθήκες που ο Δήμος προτίθεται να ανακατασκευάσει. Βούλγαροι και Τούρκοι θα θέλανε πάρα πολύ να μη στριμώχνονται στις μαρίνες της Κωνσταντινούπολης και να πρέπει στη συνέχεια να διασχίσουν και τα Δαρδανέλια –με ό,τι συνεπάγεται αυτό σε χρόνο και χρήμα– αλλά να έχουν άμεση πρόσβαση στο Αιγαίο, αφού χιλιόμετρα και οι δύο περιοχές βρίσκονται κοντά στην Αλεξανδρούπολη.

► Υπάρχει περιθώριο περαιτέρω ανάπτυξης των ιδιωτικών λιμανιών στη χώρα;

Το δίκτυο του Ελληνικού Συστήματος Λιμένων είναι πολύ πυκνό, και μπορεί να εξυπηρετήσει πολλές ανάγκες της χώρας και άλλων χωρών. Το στοιχείο αυτό, σε συνδυασμό με την πολυνομία, τη γραφειοκρατία, την αποφυγή αναλήψεως πρωτοβουλιών στον κρατικό μηχανισμό, τον πολυεπίπεδο και πολυπρόσωπο χαρακτήρα στη λήψη αποφάσεων και πολλές φορές την έλλειψη ενός τελικού εκτελεστικού υπεύθυνου, δεν με κάνουν αισιόδοξο για την προοπτική ανάπτυξης ιδιωτικών λιμένων. Εξάλλου οι ταλαντώσεις και ταλαιπωρίες του ιδιωτικού λιμένα Αστακού δεν βοηθούν.

► Τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί η παρουσία μεγάλων κρουαζιερόπλοιων στη χώρα μας. Τι υποδομές χρειάζομαστε, ώστε να αναπτυχθεί πραγματικά ως κόμβος η χώρα για τον κλάδο;

Η παγκόσμια κρουαζιέρα, από το 1,4 εκατ. επιβατών του 1980 φτάνει στα 24 εκατ. το 2015. Και το 2016 αναμένεται να προστεθούν διεθνώς 27 νέα κρουαζιερόπλοια. Στη χώρα μας το 2015 έχουν διακινηθεί περίπου 4,5 εκατ. επιβάτες κρουαζιέρας, καθιστώντας την τρίτη σε αριθμό επιβατών στη Μεσόγειο αλλά μόλις έκτη σε έσοδα, τα οποία θα είναι περίπου 500 εκατ. ευρώ. Θα διακρίνω την κρουαζιέρα σε κρουαζιέρα μεγάλων σκαφών



Το Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, έχει ελέγξει σε φυσικά προσομοιώματα, πολύ σημαντικά έργα του Ο.Λ.Π., όπως τα ήδη κατασκευασθέντα νέα κρηπιδώματα ακτοπλοΐας στο βόρεια τμήμα της λιμενολεκάνης και την θωράκισή του μόλου Δραπετσώνας.

και σε κρουαζιέρα μικρών σκαφών. Στα μεγάλα σκάφη όντως παρατηρείται ένας γιγαντισμός, με μήκη που θα φτάσουν και τα 340m. Τέτοια σκάφη απαιτούν τεράστιες λιμενικές εγκαταστάσεις σε μήκη κρηπιδωμάτων και βάθη λιμένα. Ελάχιστοι λιμένες μας μπορούν να τα εξυπηρετήσουν προσδεδεμένα σε κρηπιδώματα. Οι περισσότεροι λιμένες μας θα τα δέχονται επ' αγκύρα ή επί ναυδέτοις (σ.σ. δηλαδή θα αράζουν ρίχνοντας άγκυρες ή δένοντας τα παλαμάρια σε «σημαδούρες»). Όμως η χώρα μας, χώρα του μέτρου και των μικρών διαστάσεων, έχει μεγάλο συμφέρον να αναπτύξει και την κρουαζιέρα μικρών σκαφών. Μπορούν να εξυπηρετηθούν σε πολλούς λιμένες μας, να φέρουν τον επιβάτη πλησιέστερα στην τοπική κοινωνία, να σεβαστούν το μέτρο των οικισμών. Στον τομέα αυτό μπορούμε να έχουμε «πεδίο δόξης λαμπρό».

► Ο ΟΛΠ, ενώ έχει προχωρήσει σε μικρές έκτασης έργα στο εσωτερικό του επιβατικού λιμένα, από την άλλη δεν προχωρά στην υλοποίηση των έργων που έχει εξαγγείλει στο εξωτερικό μέρος του. Γιατί συμβαίνει αυτό;

Τα έργα για την κρουαζιέρα, τα οποία ολοκλήρωσε ο Ο.Λ.Π. εντός του κεντρικού λιμένα του Πειραιά, είναι σημαντικά. Τα σχεδιασθέντα έργα για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων στο εξωτερικό μέρος του σημερινού επιβατικού λιμένα, στο νότιο μόλο, παρά τις αντιρρήσεις λόγω των μεγάλων βαθών της θάλασσας και των κυκλοφοριακών προβλημάτων του Πειραιά, θα βελτιώσουν σημαντικά τις δυνατότητές του. Η έναρξη κατασκευής των έργων αυτών είναι άμεσα συνδεδεμένη με την τύχη της ιδιωτικοποίησής του λιμένα. Εξαρτάται από τις τελικές αποφάσεις, όποιες και αν είναι, η λήψη των οποίων επείγει.

► Γιατί τελικά ναυάγησε η πρόταση για λιμάνι κρουαζιέρας στον Φαληρικό Όρμο;

Η κατ' αρχήν πρόταση για λιμάνι κρουαζιέρας στον Φαληρικό Όρμο συνάντησε μεγάλες αντιδράσεις από παράκτιους Δήμους, τον Πειραιά, ναυαθλητικούς ομίλους, περιβαλλοντολόγους κ.ά. Διατυπώθηκαν και ενστάσεις για τη γεινιάσή του με προβλεπόμενα παράκτια έργα αναδείξεως της περιοχής. Όμως θα τονίσω ότι στην κρίσιμη

στιγμή λήψεως αποφάσεων από την τότε Κυβέρνηση, οι εταιρείες κρουαζιέρας, οι οποίες αρχικά προωθούσαν τη σκέψη, ολιγόωρησαν και δεν ήταν έτοιμες για επένδυση.

► Περιφερειακά λιμάνια όπως αυτό του Λαυρίου δεν θα μπορούσαν να αναπτυχθούν σ' αυτή την κατεύθυνση;

Χαίρομαι για την επίκαιρη αυτή ερώτησή σας. Μόλις προχθές, στις 6 Δεκεμβρίου 2015, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο οργάνωσε στο χώρο του Τεχνολογικού Πολιτιστικού Πάρκου Λαυρίου –που διαχειρίζεται το μεγάλο αυτό Ίδρυμα και στο οποίο έχω την τιμή να προεδρεύω– μια εκδήλωση για την ανάδειξη της επί 20 έτη προσφοράς του στην ολή του Λαυρίου.

Μία από τις εργασίες που παρουσιάστηκαν αφορούσε τις προτάσεις του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π. για τον λιμένα Λαυρίου, υπό το πρίσμα της σημερινής οικονομικής συγκυρίας και των τάσεων στην εξέλιξη του λιμένα τα τελευταία έτη.

Το Λαύριο είναι ένα λιμάνι στο οποίο επενδύθηκαν πολλά χρήματα για να γίνουν έργα, ώστε να αμβλύνει την επιβατική κίνηση του Πειραιά. Αυτό σε επίπεδο σχεδιασμού, γιατί στην πράξη κάτι τέτοιο δεν συνέβη τελικά. Τα δεδομένα είναι ότι στο Λαύριο έχει ελαχιστοποιηθεί η επιβατική κίνηση του λιμένα και έχει μειωθεί η εμπορευματική διακίνηση, για λόγους που δεν σχετίζονται με την έλλειψη διασυνδέσεώς του με μέσα μαζικής μεταφοράς σε σταθερή τροχιά.

Η πρόταση του Εργαστηρίου είναι η προσαρμογή μεγάλου τμήματος του λιμένα για mega-γιοστ και για κρουαζιέρα, χωρίς να παρεμποδίζεται η διακίνηση ακτοπλοΐας, εάν ποτέ εμφανιστεί. Η Louis Cruises, που τώρα λέγεται Celestyal, έχει κάνει συγκεκριμένη πρόταση να το κάνει «home porting» εκεί.

Στο εξωτερικό τμήμα, λοιπόν, που βρίσκεται και το πολύ όμορφο νέο terminal, μπορεί να φιλοξενηθεί η κρουαζιέρα, ενώ στο εσωτερικό του –που είναι προστατευμένο– η μαρίνα. Κι αυτό γιατί το λιμάνι είναι ανοιχτό σε κυματισμούς από το Νότιο δεν έχει κλείσει. Και για να γίνει κάτι τέτοιο χρειάζονται πολλά χρήματα, γιατί τα βάθη στο σημείο αυτό

είναι μεγάλα. Η ύπαρξη home porting και σκαφών αναψυχής στο Λαύριο, πέραν της αναβαθμίσεως της περιοχής, θα αυξήσει και τα οικονομικά οφέλη της. Τα εμπορευματοκιβώτια ή οι διερχόμενοι εποχούμενοι επιβάτες δεν προσθέτουν.

➤ **Μαρίνες μεγάλων σκαφών και σκαφών αναψυχής κρίνονται αναγκαίες ως υποδομές στο άμεσο μέλλον;**

Παρά το ότι οι μαρίνες δεν είναι στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας αλλά σε εκείνη του Υπουργείου Τουρισμού, πριν δύο μήνες, ως Πολυτεχνείο, είχαμε διοργανώσει το 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο για Μαρίνες, με πολύ μεγάλη συμμετοχή –περίπου διακοσίων ατόμων– και πολύ ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Το βασικότερο όλων είναι ότι έχουμε χάσει το παιχνίδι σε ό,τι αφορά τις μαρίνες στο Αιγαίο από την Τουρκία. Ωμά, ξεκάθαρα και χωρίς περιστροφές: Ξεκίνησαμε νωρίτερα από αυτούς, αλλά επειδή –όπως και σε άλλα θέματα– χαρακτηριζόμαστε από αργούς ρυθμούς, έτσι κι εδώ τερματίσαμε δεύτεροι. Η πολυνομία που δεν επιτρέπει στα πράγματα να πάνε γρήγορα, αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών και συμφερόντων, καθώς και περιβαλλοντολογικοί λόγοι –που είναι –θεμιτοί– μας έκαναν να μείνουμε πίσω, με αποτέλεσμα

Η έναρξη κατασκευής των έργων για την κρουαζιέρα αυτών είναι άμεσα συνδεδεμένη με την τύχη της ιδιωτικοποίησης του λιμένα Πειραιά.

το δίκτυο των μαρίνων μας να μην είναι ανεπτυγμένο.

Έχουμε κάποιες μαρίνες που βρίσκονται κυρίως στο Ιόνιο, στην καλύτερη ζώνη ναυσιπλοΐας και αναψυχής λόγω της απουσίας μελτεμιών. Από εκεί και πέρα έχουμε κάποιες στην Αττική και στις Κυκλάδες. Στα Δωδεκάνησα δεν έχουμε, εκτός από μία πολύ καλή στην Κω, η οποία έγινε με φροντίδα του Δήμου, ο οποίος τη διαχειρίζεται κίολας με πολύ μεγάλη επιτυχία (για το λόγο αυτό και βραβεύθηκε ομόφωνα στο Συνέδριο). Συνολικά όμως η κατάσταση δεν προμηνύεται πολύ καλή, αφενός γιατί η γενική οικονομική συγκυρία δεν είναι πλέον ευνοϊκή και αφε-

τέρου γιατί πραγματοποιήθηκε μια ατυχή επιλογή μαρίνων για ένταξή τους σε ομάδες μαρίνων προς πώληση (clusters). Αυτό πρακτικά σήμαινε πως σε κάθε ομάδα υπήρχαν 1-2 καλές και πολλές κακές, με αποτέλεσμα να μην υπάρξει ενδιαφέρον από υποψήφιους αγοραστές και ο διαγωνισμός να ναυαγήσει. Θα έπρεπε να προσφέρονταν μεμονωμένα, ώστε η κάθε μία να πουληθεί σύμφωνα με την αξία της, μικρή ή μεγάλη.

Ως χώρα διαθέτουμε 1.100 λιμάνια όλων των ειδών και κατηγοριών, από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι εκείνα της μιας προβλήτας, και τα περισσότερα από αυτά δεν έχουν καμιά χρήση –ούτε και προβλέπεται κάποια. Και εμείς ως Πολυτεχνείο έχουμε προτείνει να μετατραπούν σε μαρίνες μερικά από αυτά τα αναξιοποίητα λιμάνια, κάποια απ' τα οποία είναι εύκολο να μετατραπούν.

Για παράδειγμα, με το Γ Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης υλοποιήθηκε ένα ωραιότατο λιμάνι στην Κυπαρισσία. Αν το επισκεφτείτε, θα δείτε μέσα έξι βάρκες...

Αν, λοιπόν, τα λιμάνια αυτά είναι σε καλές θέσεις, γιατί να μη μετατραπούν σε μαρίνες; Η Κυπαρισσία είναι στο Ιόνιο, δηλαδή σε ένα καλό σημείο για τη ναυσιπλοΐα. Γιατί, λοιπόν, να μη μετατραπεί σε μαρίνα; Θα εκμεταλλευτούμε ένα λιμάνι από το

οποίο θα κερδίσει μια ολόκληρη περιοχή.

➤ **Υπάρχουν από τη μεριά σας κινήσεις εξορθολογισμού αυτής της κατάστασης;**

Το λιμάνι της Καβάλας είναι ένα καινούριο λιμάνι, αλλά θα έλεγε κανείς πως είναι υπερβολή ένα τρίτο διεθνές λιμάνι στην Θεσσαλονίκη στα δυτικά και της Αλεξανδρούπολης στα ανατολικά. Θα έπρεπε να υπάρχει ένας συντονισμός. Υπήρξε γι' αυτόν ακριβώς το λόγο και μια πρόταση για τη δημιουργία ενιαίου οργανισμού που θα περιλάμβανε τους τρεις αυτούς λιμένες μια κοινή διοίκηση δηλαδή, ώστε να υπάρχει ένας καταμερισμός έργου. Ήταν όμως κάτι που δεν προχώρησε, αφού τα τοπικά συμφέροντα θέλανε κάθε λιμένα από αυτούς ανεξάρτητο.

Αυτό που κάνουμε αυτή τη στιγμή είναι να επεξεργαζόμαστε ένα σχέδιο για τη μετεξέλιξη των λιμενικών ταμείων. Αυτή τη στιγμή έχουμε 62 δημοτικά λιμενικά ταμεία, 13 κρατικά και 13 Οργανισμούς Λιμένων. Αποδείχθηκε ότι εκτός των μεγάλων λιμένων, τα υπόλοιπα δεν λειτουργούν καλά. Πρέπει να εκσυγχρονιστούν σε ανώνυμες εταιρείες, ώστε να μπορούν να είναι πιο εύκολα στη διακίνηση. Γιατί σήμερα κάτω από την μπότα της πολυνομίας, τα λιμενικά ταμεία δεν μπορούν να κάνουν τίποτα. **ΕΘ**

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ Ε.Μ.Π

➤ **Ποια είναι η συμβολή του Εργαστηρίου Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. στα έργα αναβάθμισης του λιμανιού στο Ικόνιο και ιδιαίτερω στο υπό κατασκευή δυτικό μέτωπο του Προβλήτα III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων;**

Το Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το οποίο έχω την τιμή να διευθύνω επί πολλά έτη, έχει ελέγξει σε φυσικό προσομοίωμα τα έργα των Προβλητών II και III του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, η μελέτη των οποίων είχε εκπονηθεί από την αρμόδια Διεύθυνση του Ο.Λ.Π.

Από τη μελέτη του Εργαστηρίου είχαν προκύψει βελτιώσεις στα έργα, οι οποίες αύξησαν την ποιότητά τους. Σημαντικότερη ήταν η συμβολή του Εργαστηρίου στον τελικό σχεδιασμό του κρηπιδότοιχου τού υπό κατασκευή δυτικού μετώπου του Προβλήτα III, η ολοκλήρωση του οποίου θα αυξήσει κατά πολύ τη δυνατότητα διακινήσεως εμπορευματοκιβωτίων.

Γενικότερα το Εργαστήριο έχει ελέγξει σε φυσικά προσομοιώματα και άλλα πολύ σημαντικά έργα του Ο.Λ.Π., όπως τα ήδη κατασκευασθέντα νέα κρηπιδώματα ακτοπλοΐας στο βόρεια τμήμα της λιμενολεκάνης, τη θωράκιση του μόλου Δραπετσώνας, αλλά και την μη κατασκευασθείσα ακόμη επέκταση του κεντρικού λιμένα στο εξωτερικό τμήμα του για κρουαζιερόπλοια.

➤ **Ποια είναι η γενικότερη συμβολή του Εργαστηρίου στην ανάπτυξη των λιμενικών έργων διαχρονικά στην Ελλάδα;**

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι το Εργαστήριο έχει συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη των λιμενικών έργων στη χώρα μας. Θα σας αναφέρω συνοπτικά τις δράσεις του, και κρίνετε εσείς αν ορθώς το πιστεύουμε:

➤ **Έχει μελετήσει σε φυσικό προσομοίωμα περισσότερα από 40 έργα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.**

Παρέχει εκπαίδευση σε νέους πολιτικούς μηχανικούς και μεταπτυχιακούς μηχανι-

κούς, οι οποίοι διαπρέπουν στον ακαδημαϊκό χώρο, στον τομέα μελετών και κατασκευών και στον ιδιωτικό τομέα.

➤ **Κάνει έρευνα σε θέματα λιμενικών έργων και Ακτομηχανικής.**

Έκανε τις πρώτες μετρήσεις κυμάτων στην Ελλάδα στο πεδίο και δημιούργησε τράπεζα δεδομένων.

➤ **Διατηρεί και ενημερώνει τράπεζα δεδομένων τεχνικών ελλείψεων στους λιμένες ακτοπλοΐας της χώρας.**

Οργανώνει τα τακτικά Πανελλήνια Συνέδρια Λιμενικών Έργων και τα Πανελλήνια Συνέδρια Διαχειρίσεως και Βελτιώσεως Παράκτιων Ζωνών, ενώ εκδίδει και τους τόμους των πρακτικών τους για διάχυση της γνώσεως.

➤ **Το 2015 οργάνωσε το Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικών Λιμένων και Μαρίνων και εξέδωσε τα Πρακτικά του.**

Μελετά νέα έργα στην Κύπρο με αναθέσεις από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων Κύπρου.