



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
Τομέας Οργάνωση Και Διοίκηση

«Παρουσίαση και ανάλυση δομών λειτουργίας και παρεχόμενων υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.»



ΣΥΝΘΕΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ
ΜΑΡΙΑ ΜΑΓΚΟΥΣΑΚΗ

XANIA 2009

Η μεταπτυχιακή διατριβή της Μαρίας Μαγκουσάκη εγκρίνεται:

- 1) Αναπληρωτής Καθηγητής Β. Μουστάκης (επιβλέπων)
- 2) Καθηγητής Κ. Ζοπουνίδης
- 3) Αναπληρωτής Καθηγητής Θ. Κοντογιάννης

Στην αδελφή μου

Αλίκη

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	1
ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ.....	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ</u>	6
1.1 Εισαγωγή.....	6
1.2 Κατηγορίες λιμανιών από λειτουργική άποψη.....	6
1.2.1 Εμπορευματικά λιμάνια.....	6
1.2.2 Λιμάνια Αλιείας.....	7
1.2.3 Ναυτικά Λιμάνια και Βάσεις (Ναύσταθμοι).....	7
1.2.4 Εθνικά Λιμάνια.....	8
1.2.5 Τουριστικά Λιμάνια.....	8
1.2.6 Παραδοσιακά λιμάνια.....	9
1.2.7 Λιμάνια Αναμονής και Καταφυγίου.....	9
1.3 Διακρίσεις λιμένων.....	10
1.3.1 Διακρίσεις αναλόγως του σκοπού.....	10
- Οικονομικοί οργανισμοί κοινωφελούς χαρακτήρα.....	10
- Οργανισμοί κερδοσκοπικού χαρακτήρα.....	10
1.3.2 Ιδιωτικοί, δημόσιοι και μικτοί οργανισμοί λιμένων.....	10
- Δημόσιοι λιμενικοί οικονομικοί οργανισμοί.....	10
- Ιδιωτικοί λιμενικοί οργανισμοί.....	11
- Μικτοί οικονομικοί λιμενικοί οργανισμοί.....	11
1.3.3 Διάκριση με βάση τη μορφή οργάνωσης του λιμανιού.....	11
- Λιμάνια που ελέγχονται από το κράτος.....	11
- Αυτόνομες λιμενικές αρχές.....	12
- Λιμάνια ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης.....	12
- Λιμάνια ευθύνης ιδιωτικού τομέα.....	12
<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΗ Α.Ε</u>	13
2.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή.....	13
2.2 Ταυτότητα ΟΛΗ Α.Ε.....	14
2.3 Διοικητική Οργάνωση Λιμένα.....	14

2.4 Η θέση του Λιμένα Ηρακλείου.....	15
2.5 Υλικοτεχνική υποδομή – Περιουσιακά στοιχεία.....	16
2.6 Χερσαίοι χώροι & εγκαταστάσεις.....	18
2.7 Νομικό – Κανονιστικό πλαίσιο για τον Προγραμματισμό και Υλοποίηση Νέων Επενδύσεων.....	20
2.8 Συμμετοχές σε επιχειρήσεις.....	20
2.9 Η αποστολή του ΟΛΗ Α.Ε.....	20
2.10 Δραστηριότητες ΟΛΗ Α.Ε.....	20
2.10.1 Λιμενικές δραστηριότητες.....	22
2.10.2 Δραστηριότητες κοινωνικού χαρακτήρα – ΥΓΟΣ.....	22
 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	24
3.1 Εισαγωγή.....	24
3.2 Παρουσίαση Οργανογράμματος.....	24
3.3 Διοίκηση του ΟΛΗ Α.Ε.....	26
3.4 Λειτουργίες Ανεξάρτητων Υπηρεσιών.....	26
3.4.1 Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου.....	26
3.4.2 Υπηρεσίες αναφερόμενες στα όργανα της Διοίκησης.....	26
3.5 Υπηρεσιακές Λειτουργίες.....	27
3.5.1 Λειτουργίες Δ/σης Διοικητικού – Οικονομικού.....	27
3.5.2 Λειτουργίες Δ/σης Λιμενικών Υπηρεσιών.....	30
3.5.3 Λειτουργίες Δ/σης Προγραμματισμού & Ανάπτυξης.....	31
3.5.4 Λειτουργίες Δ/σης Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος.....	32
3.6 Συμβούλια & επιτροπές.....	33
3.7 Συμβατότητα με κανονισμούς και το Ν. 3429/05.....	33
3.8 Επιχειρησιακές λειτουργίες.....	33
3.9 Υποστηρικτικές λειτουργίες.....	35
3.10 Υποστηρικτικά συστήματα.....	35
3.11 Ανθρώπινοι πόροι.....	36
3.12 Διαπιστώσεις.....	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	41
4.1 Εισαγωγή	41
4.2 Αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων στις διαδικασίες του εμπορικού λιμένα	41
4.3 Διαχείριση εμπορευμάτων από τον ΟΛΗ Α.Ε.	43
4.4 Φυσική ροή των διαδικασιών διαχείρισης φορτίου	43
4.4.1 Είσοδος από ξηρά (Διαδικασία εξαγωγής)	43
4.4.2 Είσοδος από θάλασσα (Διαδικασία εισαγωγής)	44
4.5 Διοικητικές εργασίες και ροή πληροφοριών	45
4.5.1 Απαραίτητα έγγραφα	45
4.5.2 Αρμοδιότητες μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων	46
4.5.3 Διοικητικές εργασίες κατά την είσοδο από θάλασσα	47
4.6 Ελεύθερη Ζώνη Ηρακλείου	49
4.7 Διαχείριση της Ελεύθερης Ζώνης	50
4.8 Λογιστικό σύστημα Ελεύθερης Ζώνης	52
4.9 Κανονισμός αζήτητων εμπορευμάτων	54
4.10 Διαμετακόμιση Εμπορευμάτων	55
4.11 Κύρια είδη εμπορευμάτων	56
4.12 Εμπορευματική κίνηση	56
4.12.1 Κίνηση εμπορικών πλοίων	57
4.12.2 Κίνηση εμπορευμάτων	59
4.12.3 Κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) – Containers	62
4.12.4 Κίνηση στον όρμο Λινοπεραμάτων	68
4.13 Διαπιστώσεις	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	71
5.1 Εισαγωγή	71
5.2 Επιβατικός Λιμένας	71
5.3 Υπηρεσίες Επιβατικού Λιμένα	72

5.3.1 Υπηρεσίες προς επιβάτες.....	72
5.3.2 Υπηρεσίες προς πλοία.....	73
5.4 Ακτοπλοϊκή κίνηση.....	74
- Πλοία.....	
- Επιβάτες.....	
- Οχήματα.....	
5.5 Κίνηση Κρουαζιέρας.....	80
5.6 Θαλαμηγοί - σκάφη αναψυχής - αλιευτικά σκάφη.....	82
5.7 Αεροπορική κίνηση.....	84
5.8 Συμπεράσματα.....	86
 <u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</u>	87
6.1 Αναπτυξιακοί στόχοι – Γενικό προγραμματικό σχέδιο.....	87
6.2 Υλοποίηση αναπτυξιακών στόχων – Εφαρμογή γενικού προγραμματικού σχεδίου.....	98
6.2.1 Βραχυπρόθεσμες ενέργειες.....	101
6.2.2 Μεσοπρόθεσμες ενέργειες.....	103
 <u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ</u>	104
7.1 Εισαγωγή.....	104
7.2 Βασικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις ΟΛΗ Α.Ε.....	104
- Ενεργητικό – Παθητικό.....	104
- Λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως.....	108
7.3 Ανάλυση μεταβλητών χρηματοοικονομικής ισορροπίας ΟΛΗ Α.Ε.....	111
7.4 Χρηματοοικονομική ανάλυση με χρήση αριθμοδεικτών.....	112
7.4.1 Δείκτες αποδοτικότητας.....	113
7.4.2 Δείκτες φερεγγυότητας.....	114
7.4.3 Δείκτες επίδοσης διαχείρισης.....	115
7.6 Συμπεράσματα.....	116

<u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT</u>	117
8.1 Εισαγωγή.....	117
8.2 Ισχυρά σημεία λιμένος Ηρακλείου.....	118
8.3 Αδυναμίες λιμένος Ηρακλείου.....	121
8.4 Ευκαιρίες λιμένος Ηρακλείου.....	124
8.5 Απειλές λιμένος Ηρακλείου.....	127
8.6 Συμπεράσματα	128
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι – Έγγραφα εμπορικού τομέα.....	133
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ – Ισολογισμοί ΟΛΗ Α.Ε.....	148
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ - Τύποι αριθμοδεικτών.....	153
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	155

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Μέσα στο χρονικό διάστημα των μεταπτυχιακών μου σπουδών αρκετοί ήταν αυτοί οι οποίοι συνέβαλαν με τις γνώσεις και την εμπειρία τους στην ολοκλήρωσή της παρούσας διατριβής. Θεωρώ χρέος μου να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου στους Καθηγητές του Πολυτεχνείου Κρήτης για τη συνεχή καθοδήγηση, συμπαράσταση και υποστήριξη τους καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τον κ. Βασίλη Μουστάκη επιβλέπον της παρούσας διατριβής για την καθοδήγηση και τις εύστοχες παρατηρήσεις του που συνέβαλλαν σημαντικά στην ολοκλήρωση της εργασίας.

Επίσης, οφείλω ιδιαίτερα να ευχαριστήσω τη Διευθύντρια Διοικητικού – Οικονομικού Ανθή Κονσολάκη, το Διευθυντή Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος Γιώργο Λιόκαλο, το Διαχειριστή της ΕΖΗ Στέλιο Σενετάκη - Λιναρδάκη και τους εξωτερικούς σύμβουλους του ΟΛΗ Σάββα Παρίτση και Γιάννη Χριστοδουλάκη για την αμέριστη βοήθεια τους, την καθοδήγηση και την παροχή των απαραίτητων στοιχείων και πληροφοριών καθ' όλη τη διάρκεια της συγγραφής της παρούσας εργασίας.

Τέλος, το μεγαλύτερο ευχαριστώ απευθύνεται στην οικογένεια μου και ιδιαίτερα την μητέρα μου και την αδελφή μου, για την ηθική και υλική συμπαράσταση που μου παρείχε καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ

Η Μαρία Μαγκουσάκη γεννήθηκε την 1 Φεβρουαρίου του 1982 στο Ηράκλειο Κρήτης.

Το 2001 ξεκίνησε τις σπουδές της στο τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς, απ' όπου και αποφοίτησε το 2005.

Το 2006 ξεκίνησε τις μεταπτυχιακές της σπουδές στον τομέα Οργάνωση και Διοίκηση του τμήματος Μηχανικών Παραγωγής & Διοίκησης στο Πολυτεχνείο Κρήτης.

Εργάστηκε για 19 μήνες στο λογιστήριο του Οργανισμού Ασφάλισης Προσωπικού ΔΕΗ και από τον Απρίλιο του 2008 εργάζεται στο τμήμα εσόδων του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Π Ε Ρ Ι Λ Η Ψ Η

Οι ραγδαίες εξελίξεις στην οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών διεθνώς, επιβάλλουν στο λιμάνι του Ηρακλείου έναν ανταγωνιστικό ρόλο μεταξύ των λιμανιών του εξωτερικού. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Κρήτης στην ανατολική λεκάνη της Μεσογείου το λιμάνι του Ηρακλείου προσφέρεται να αναπτυχθεί ως διαμετακομιστικό κέντρο μεταφορών ανάμεσα στην Ευρώπη, την Μέση Ανατολή και την Αφρική.

Ο φορέας που διαχειρίζεται και διοικεί το μεγαλύτερο λιμάνι της νησιωτικής περιφέρειας της Κρήτης είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. (ΟΛΗ ΑΕ).

Σκοπός του ΟΛΗ Α.Ε. είναι η διοίκηση και η εκμετάλλευση των χώρων της Ζώνης Λιμένα δικαιοδοσίας του, καθώς και η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών που σχετίζονται:

- Με πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας και μεγέθους, όπως επιβατικά πλοία, κρουαζιερόπλοια, εμπορικά πλοία παντός τύπου (Containerships, RO-RO, Δεξαμενόπλοια κ.λ.π), σκάφη αναψυχής, αλιευτικά σκάφη κλπ.
- Με εμπορεύματα υπό οποιαδήποτε μορφή, όπως εμπορεύματα μοναδοποιημένα, χύδην, υγρά και στερεά.
- Με επιβάτες οποιασδήποτε προελεύσεως και προορισμού, όπως επιβάτες τακτικών γραμμών, επιβάτες κρουαζιέρας, επιβάτες τράνζιτ, επιβάτες μικρών ημερήσιων δρομολογίων κλπ.
- Με τη διαχείριση των θαλάσσιων και χερσαίων χώρων και εγκαταστάσεων αρμοδιότητας του, με αυτοδιαχείριση ή με παραχώρηση τους σε επιχειρηματίες με σχετικό με τα παραπάνω αντικείμενα.
- Με την εκπόνηση μελετών τεχνικού και οικονομικού αντικείμενου.
- Με την παραγωγή, διαχείριση και συντήρηση δημοσίων εν γένει έργων εξοπλισμού και εγκαταστάσεων στο χώρο του λιμανιού.

Στα πλαίσια των παραπάνω αντικειμένων, ο ΟΛΗ Α.Ε. απευθύνεται προς επαγγελματίες, επιχειρήσεις, φυσικά ή νομικά πρόσωπα που είναι αποδέκτες των σχετικών υπηρεσιών. Έτσι, οι κύριοι πελάτες του είναι οι ναυτικοί πράκτορες, οι τουριστικοί πράκτορες, οι εκτελωνιστές και όλες οι επιχειρήσεις και τα φυσικά πρόσωπα που καταναλώνουν εμπορεύματα που εισάγονται από την υπόλοιπη χώρα και το εξωτερικό ή παράγουν και μεταφέρουν εμπορεύματα σε αγορές εκτός Κρήτης.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η αξιολόγηση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου έπειτα από την παρουσίαση και ανάλυση των δομών λειτουργίας, των παρεχόμενων υπηρεσιών, των αναπτυξιακών στόχων και της χρηματοοικονομικής εξέλιξης του. Με τη μελέτη αυτή θα προσδιοριστούν τα ισχυρά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αντιμετωπίζει ο ΟΛΗ. Θα προταθούν ενέργειες που πρέπει να γίνουν ώστε ο Οργανισμός να βελτιώσει την εικόνα του μέσω της παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και συγχρόνως να μειώσει ή ακόμα, αν είναι δυνατό, να εξαλείψει τις αδυναμίες και τις απειλές που υπάρχουν και λειτουργούν αρνητικά για την ανάπτυξη και την εξέλιξη του ΟΛΗ στο Ελληνικό και Διεθνές σύστημα λιμένων.

Αρχικά θα αναφερθούμε στις κατηγορίες των λιμανιών και τις διαφορετικές μορφές οργάνωσής τους. Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα γίνει μια σύντομη ιστορική αναδρομή στο λιμάνι του Ηρακλείου και θα παραθέσουμε κάποια γενικά στοιχεία, όπως η διοικητική του

οργάνωση, τα περιουσιακά του στοιχεία, οι χερσαίοι χώροι και εγκαταστάσεις, η αποστολή και οι δραστηριότητες του.

Στη τρίτο κεφάλαιο, θα παρουσιάσουμε την οργάνωση του ΟΛΗ Α.Ε. με βάση τις διευθύνσεις του (Διοικητικού – Οικονομικού, Λιμενικών Υπηρεσιών, Προγραμματισμού & Ανάπτυξης, Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος και τις Ανεξάρτητες Υπηρεσίες) και τα τμήματα που τις αποτελούν και θα αναλύσουμε τις λειτουργίες και τις αρμοδιότητες κάθε τμήματος.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, θα εστιάσουμε στον εμπορευματικό τομέα αναλύοντας την διαδικασία που ακολουθείται για την εκφόρτωση ενός πλοίου, την παραλαβή και την αποθήκευση των εμπορευμάτων που μεταφέρει, καθώς και τις διαδικασίες που απαιτούνται για την παράδοση τους στους ιδιοκτήτες τους. Θα αναφερθούμε, επίσης, σε στατιστικά στοιχεία για την εμπορική κίνηση των τελευταίων ετών του λιμένα Ηρακλείου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, θα αναλύσουμε τον επιβατικό τομέα αναφερόμενοι στις υπηρεσίες προς τα επιβατηγά πλοία και τους επιβάτες παρουσιάζοντας επίσης στοιχεία της επιβατικής κίνησης για την ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα, θαλαμηγούς - σκάφη αναψυχής. Τέλος, θα δοθούν στοιχεία της αεροπορικής κίνησης του Ηρακλείου, καθώς το αεροδρόμιο Νίκ. Καζαντζάκης είναι ο κύριος ανταγωνιστής του ΟΛΗ Α.Ε. στη μεταφορά επιβατών.

Στο έκτο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στους αναπτυξιακούς στόχους του λιμένα Ηρακλείου, όπως εκφράζονται από το γενικό προγραμματικό σχέδιο. Θα παρουσιάσουμε συνοπτικά τα έργα που πρόκειται να εκτελεστούν για την αξιοποίηση και ανάπτυξη του λιμανιού και τα θετικά αποτελέσματα που αυτά θα έχουν.

Στο έβδομο κεφάλαιο, θα γίνει μια χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. για την τελευταία πενταετία. Θα εξετάσουμε τις βασικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις και τις μεταβολές που επήλθαν σε αυτές, θα γίνει ανάλυση των μεταβλητών της χρηματοοικονομικής ισορροπίας και χρηματοοικονομική ανάλυση στηριγμένη στους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας, φερεγγυότητας και επίδοσης διαχείρισης.

Στο όγδοο κεφάλαιο, θα γίνει μια ανάλυση SWOT γενικά για το λιμάνι του Ηρακλείου παρουσιάζοντας τα ισχυρά σημεία, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές σε όλους τους τομείς του λιμένα, ώστε να εντοπίσουμε μελλοντικούς κινδύνους και προοπτικές του ΟΛΗ Α.Ε. για την περεταίρω ανάπτυξη κι εύρυθμη λειτουργία του λιμανιού. Τέλος, θα ακολουθήσουν κάποια γενικά συμπεράσματα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Αν και με μεγάλο στόλο, η ίδια λόγω των μικρών μεγεθών της στην παγκόσμια αγορά, έδωσε μικρή σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών. Η χώρα υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών.

Με δεδομένο όμως τον τριπλασιασμό του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των βόρειων εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χώρα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στην κατάστρωση και άσκηση μιας συγκροτημένης λιμενικής πολιτικής, της οποίας κεντρικός στόχος θα είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλασσίων μεταφορών.

Τα λιμάνια αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να προσαρμοσθούν στα δεδομένα της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Φυσικά για κάθε λιμάνι, βασικός στόχος είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών. Προς αυτήν την κατεύθυνση κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα 12 μεγάλα λιμάνια της χώρας, τα οποία έχουν μετατραπεί σε Ανώνυμες Εταιρίες, ανάμεσα στα οποία είναι και ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. αποτελεί σήμερα την κύρια πύλη εισόδου επιβατών και εμπορευμάτων στο νησί της Κρήτης κι έναν ευέλικτο φορέα και μοχλό ανάπτυξης της περιφερειακής, Κρητικής και εθνικής οικονομίας. Η Διοίκηση του ΟΛΗ Α.Ε. έχει βάλει υψηλούς στόχους, προσπαθώντας να ανακτήσει το λιμάνι την αίγλη των περασμένων αιώνων και να αποκτήσει πρωταγωνιστικό και καθοριστικό ρόλο σε εθνικό, μεσογειακό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Κάθε λιμάνι απεικονίζει την ιστορία της πόλης του και ειδικά στο λιμάνι Ηρακλείου βρίσκονται σημαντικά κεφάλαια της ιστορίας του τόπου, το Φρούριο Κούλε, τα Νεώρια, τα θαλάσσια Τείχη. Στο λιμάνι όμως εκτός από ιστορία υπάρχει και ζωή παρόν και μέλλον. Ο ΟΛΗ Α.Ε. θέλει να ενδυναμώσει τους δεσμούς της πόλης με το λιμάνι με νέες κοινωνικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του τουρισμού και του εμπορίου.

Οι άξονες στους οποίους κινείται η Διοίκηση, είναι το λιμάνι του Ηρακλείου να γίνει πόλος έλξης για τους πολίτες της πόλης και τους τουρίστες, να αναδειχθούν τα ιστορικά του στοιχεία, να αποτελέσει το ναυτιλιακό κέντρο της Κρήτης και να γίνει ανταγωνιστικό με ποιοτικές υπηρεσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιάσουμε τις διαφορετικές κατηγορίες των λιμανιών – Παγκοσμίως- ανάλογα με το σκοπό και τη λειτουργία που επιτελούν. Επίσης, θα κάνουμε σαφές τις διαφορές που υπάρχουν ανάμεσα στα λιμάνια που χαρακτηρίζονται οικονομικοί οργανισμοί κοινωφελούς χαρακτήρα, οργανισμοί κερδοσκοπικού χαρακτήρα, δημόσιοι λιμενικοί οικονομικοί οργανισμοί, ιδιωτικοί λιμενικοί οργανισμοί, μικτοί οικονομικοί λιμενικοί οργανισμοί, λιμάνια που ελέγχονται από το κράτος, αυτόνομες λιμενικές αρχές, λιμάνια ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης και λιμάνια ευθύνης ιδιωτικού τομέα.

1.2 Κατηγορίες λιμανιών από λειτουργική άποψη¹

Τα λιμάνια ανάλογα με τη σκόπιμη πρόθεση τους και τη λειτουργική τους επιδίωξη, διακρίνονται σε: Εμπορευματικά, Αλιείας, Ναυτικά Λιμάνια και Βάσεις, Εθνικά, Τουριστικά (Μαρίνες) και σε Παραδοσιακά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ένα λιμάνι δεν μπορεί να περιλαμβάνει διαφορετικούς χώρους για την εξυπηρέτηση όλων των παραπάνω τύπων λιμανιών.

Στις κατηγορίες αυτές των λιμένων, θα μπορούσαν να ενταχθούν τα λιμάνια Αναμονής και Καταφυγίου που όμως τείνουν να εκλείψουν, καθώς τα ανθεκτικά νέου τύπου πλοία, με τα άρτια τηλεπικοινωνιακά μέσα για έγκαιρη προειδοποίηση, δεν έχουν την ανάγκη προφύλαξης κατά τη διάρκεια μιας απροσδόκητης και σφοδρής θαλασσοταραχής, ώστε να προσφύγουν σε τέτοιου είδους λιμάνια.

1.2.1 Εμπορευματικά Λιμάνια

Τα λιμάνια αυτά, αποβλέπουν στην άρτια εξυπηρέτηση της διακίνησης των εμπορευμάτων με τα πλοία, γι' αυτό άλλωστε διαθέτουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό σε πλωτά και χερσαία μέσα και μηχανήματα, όπως επίσης κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους για την ασφαλή και ταχεία φορτοεκφόρτωση, μεταφορά και αποθήκευση των εμπορευμάτων.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ότι για την εξασφάλιση προστασίας πολλά εμπορευματικά λιμάνια εγκαθίστανται παρά τις εκβολές μεγάλων ποταμών, ιδιαίτερα σε περιοχές στις οποίες η εδαφική υπερύψωση συμβάλει άμεσα στη προστασία των πλοίων. Τέτοια λιμάνια είναι του Sidney, Rio de Janeiro, Liverpool, κ.α.

Κι ενώ τα λιμάνια που βρίσκονται παρά τις εκβολές ποταμών έχουν πάρα πολλά πλεονεκτήματα, όπως π.χ. οικονομία κατασκευών, θέσεις κοντά στους μεγάλους θαλάσσιους δρόμους, ασφάλεια, προστασία, κλπ, εντούτοις σημειώνονται σοβαρά προβλήματα στη ναυτιλία και στη ναυσιπλοΐα.

Μια από τις πρόδηλες δυσκολίες που φέρεται να αντιμετωπίζει η ναυσιπλοΐα, είναι ο επικείμενος κίνδυνος λόγω στενότητας εύρους και ανεπαρκούς, πολλές φορές, βάθους, που συντελούν στην εδραίωση μικρών ταχυτήτων πλεύσης ή μεγεθών πλοίων. Έτσι λοιπόν,

¹ (Πηγή: Δασκαλάκης 1982, Παρδάλη 1997)

δημιουργούνται καθυστερήσεις των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, δαπάνες συντήρησης των καναλιών και δεσμεύσεις πλεύσης των πλοίων, τόσο σε αριθμό, όσο και σε μέγεθος.

Οφείλουμε ωστόσο να επισημάνουμε ότι, η κατηγορία αυτή των εμπορικών λιμένων είναι η σπουδαιότερη, γιατί συμβάλει αποτελεσματικά στην εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών και γενικά στην εμπορική ναυτιλία μιας χώρας.

1.2.2 Λιμάνια Αλιείας

Τα λιμάνια αλιείας, απαρτίζουν τους χώρους εκείνους στους οποίους καταφεύγουν και ορμίζουν τα αλιευτικά πλοία.

Στο τομέα της αλιείας εντούτοις, δεν παραχωρούνται σημαντικά κονδύλια για εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα να περιορίζονται τα αυτούσια αλιευτικά λιμάνια και να ωθούνται οι επαγγελματίες ψαράδες στη χρήση εμπορικών, κατά κανόνα, λιμανιών.

Παρά ταύτα, τα λιμάνια αλιείας δεν παύει να έχουν αξιοπαρατήρητα γνωρίσματα διότι τα ψάρια ανήκουν σε ένα από τα πιο ευπαθή προϊόντα, που απαιτούν άμεση, εφήμερη διατήρηση και εν συνεχεία ταχεία μεταφορά και διάθεση στην αγορά ή στις εγκαταστάσεις πάσωσης, βιομηχανοποίησης και κονσερβοποίησης τους.

Απόρροια των παραπάνω είναι ότι ένα διαπλατυσμένο λιμάνι αλιείας οφείλει να διαθέτει εργοστάσιο παραγωγής πάγου, υπόστεγα διαλογής, ψυγεία συντήρησης και κατάψυξης, όπως επίσης εργοστάσια πάσωσης και κονσερβοποίησης. Επιπλέον, η διάθεση για εγκαταστάσεις γρήγορης φορτοεκφόρτωσης των εφοδίων και του προϊόντος, καθώς και για τα μέσα ταχείας μεταφοράς από τα πλοία στα υπόστεγα διαλογής και στα εργοστάσια συσκευασίας, βιομηχανοποίησης, κλπ, να είναι άμεσα λυσιτελής. Επίσης, η σύνδεση του λιμανιού με τα εμπορικά κέντρα διανομής του προϊόντος, να είναι πρόσφορη.

Απεναντίας, θα ήταν παράληψη να μην τονιστεί όσον αφορά τις θαλάσσιες λιμενικές εγκαταστάσεις, η δυνατότητα του λιμανιού να παρέχει κατάλληλα κρηπιδώματα και βάθη, ώστε να προφυλάσσεται από τη δράση των κυμάτων. Χρειάζεται επίσης να σημειωθεί ότι, το μέγεθος των λιμένων αλιείας και οι εγκαταστάσεις τους εξαρτώνται σαφώς από τον αριθμό των σκαφών του αλιευτικού στόλου και από τη ποσότητα του αλιεύματος.

Ως λιμάνια αλιείας, θεωρούνται εκείνα της Δυτικής Αφρικής, του Κόλπου της Ταϊλάνδης, της Ιαπωνίας, κλπ.

1.2.3 Ναυτικά Λιμάνια και Βάσεις (Ναύσταθμοι)

Τα ναυτικά λιμάνια, δεν διαφέρουν από τα κοινά λιμάνια ως προς τις γενικές αρχές της αποστολής των λιμανιών και ως προς τις προϋποθέσεις για την εξυπηρέτηση των πλοίων. Δεν παύει όμως μια πλήρη ναυτική βάση να απαιτεί ένα λιμάνι που να παρέχει θέσεις πλεύρισης και αγκυροβολίας, πλήρη δίκτυα ανεφοδιασμού καυσίμων, εγκαταστάσεις και ναυπηγεία επισκευής και συντήρησης των πλοίων, αποθήκες, κλπ.

Είναι περιττό να τονιστεί ότι, ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά στοιχεία που πρέπει να τίθενται υπόψη κατά τη μελέτη των ναυτικών λιμανιών είναι η εκλογή θέσεως τους, καθώς το λιμάνι πρέπει να προστατεύεται όχι μόνο από τους θαλάσσιους κυματισμούς αλλά και από τον αέρα. Για το λόγο αυτό άλλωστε, το έδαφος γύρω από το λιμάνι πρέπει να είναι λοφώδες ώστε να προστατεύεται από τον άνεμο και τα κύματα, αλλά και για να υπάρχει δυνατότητα εγκατάστασης πυροβόλων όπλων σε κατάλληλες θέσεις αντιαεροπορικής κάλυψης για τη προφύλαξη των πλοίων, σε περίπτωση αεροπορικής επιδρομής.

Δεν πρέπει να λησμονείται επίσης η ύπαρξη ναυπηγικών εγκαταστάσεων, για τη γρήγορη και ολοκληρωμένη επισκευή και συντήρηση των πλοίων.

1.2.4 Εθνικά Λιμάνια

Εθνικά, καλούνται τα λιμάνια από τα οποία διεξάγονται οι θαλάσσιες μεταφορές μιας χώρας, σε διεθνή κλίμακα. Αυτά, είθισται να είναι τα σημαντικότερα και μεγαλύτερα λιμάνια μιας χώρας.

Η θεώρηση ύπαρξης ενός μόνο μεγάλου εθνικού λιμανιού που θα είναι εκσυγχρονισμένο, άρτια εξοπλισμένο και οργανωμένο, αποτελεί γενική αρχή με πλείστα πλεονεκτήματα. Αναντίρρητα όμως, ο γεωγραφικός σχηματισμός της χώρας όπως επίσης η έκταση και η μορφή των ακτών, υποχρεώνει αρκετά συχνά τη διατήρηση δυο και περισσότερων μεγάλων εθνικής κλίμακας, λιμένων. Μάλιστα, όταν μια χώρα διαθέτει μεγάλα ως προς τη θάλασσα όρια ή φυσικά κωλύματα που κάνουν δυσπρόσιτες μεγάλες περιοχές της, τότε επιβάλλεται η κατασκευή και δεύτερου λιμανιού. Παράδειγμα στη προκειμένη περίπτωση αποτελεί η Λιβύη, που διαθέτει δυο μεγάλα λιμάνια, της Τρίπολης και της Βεγγάζης, μολονότι ο πληθυσμός της δεν ξεπερνά τα 2 εκατομμύρια κατοίκους.

Στον Ελλαδικό χώρο, λειτουργούν επίσης δυο λιμάνια εθνικού χαρακτήρος, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Αντίστοιχα όμως εξελίσσονται προς αυτή τη κατεύθυνση τα λιμάνια του Ηρακλείου, των Πατρών και του Βόλου. Αυτό οφείλεται αφενός στη ραγδαία ανάπτυξη του εμπορίου και των μεταφορών, διαμέσου των Ελληνικών λιμανιών, των Ευρωπαϊκών χωρών με τις χώρες της Μέσης Ανατολής και Βορείου Αφρικής και αφετέρου στη γειτνίαση τους με διεθνείς γραμμές θαλασσίων μεταφορών. Δυστυχώς όμως, αυτά τα λιμάνια είναι ελλιπείς και τα συστήματα διοίκησης και λειτουργίας τους ξεπερασμένα, με ανεπαρκή συντονισμό.

Παρολ' αυτά, η ανάγκη της συνοχής προσπαθειών και της διάθεσης κεφαλαίων για τη πραγματοποίηση ενός ορισμένου αριθμού λιμανιών έχει γίνει εντονότερη με τη γρήγορη ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια (E/K – containers). Συνεπώς, η επιβολή κατασκευής εγκαταστάσεων για τη πλεύριση E/K σε ένα από τα κυριότερα λιμάνια με κατάλληλους γερανούς και άλλα μέσα, είναι απαραίτητη για την εκτέλεση μεταφοράς και διανομής των κιβωτίων σε μικρότερο αριθμό και από μικρά πλοία, προς όλα τα λιμάνια.

Όσον αφορά δε τους μικρότερους λιμένες, μπορούν να προκύψουν βελτιώσεις με την προϋπόθεση οι μεταφορές να εκτελούνται με φορτηγίδες, οι οποίες μεταφέρονται από φορτηγιοφόρα πλοία. Έτσι, τα πλοία αυτά εν συνεχεία μπορούν να αναχωρήσουν ελεύθερα χωρίς να περιμένουν την εκφόρτωση των φορτηγίδων ή μπορούν να παραλάβουν άλλα εμπορεύματα για εξαγωγή και να τα μεταφέρουν σε άλλο λιμάνι κατά τον ίδιο τρόπο.

1.2.5 Τουριστικά Λιμάνια (Μαρίνες)

Η πρόοδος των τουριστικών λιμανιών αποτελεί ένα σχετικά πρόσφατο νεότερισμό, καθότι ξεκίνησε από την άνοδο του βιοτικού επιπέδου.

Τα λιμάνια αυτά, στοχεύουν στη προστασία, στη φιλοξενία και γενικά στην εξυπηρέτηση μικρών σκαφών ή πλοιαρίων αναψυχής και ερασιτεχνικής αλιείας. Επιπλέον, το μέγεθος τους εξαρτάται από το μέγιστο αριθμό σκαφών, τα οποία αναμένεται να χρησιμοποιήσουν τα λιμάνια αυτά.

Η κατασκευή τους γίνεται κοντά σε ανεπτυγμένες παραλιακές πόλεις ή σε παραθαλάσσια κέντρα αναψυχής, διασκέδασης και ανάπαυσης. Ο άρτιος εξοπλισμός σε εγκαταστάσεις

εξυπηρέτησης, τόσο των πλοιαρίων, όσο και των επιβατών τους, είναι εμφανής. Όσον αφορά δε, τις γενικές αρχές κατασκευής των τουριστικών λιμανιών, δεν απέχουν από εκείνες των άλλων λιμανιών. Ωστόσο, η εσωτερική διάταξη των θέσεων πλεύρισης είναι διαφορετική και ιδιόζουσα, επιτρέποντας τη πληρέστερη εξυπηρέτηση των σκαφών και των επιβατών.

Παρά ταύτα, στα τουριστικά λιμάνια εκδηλώνονται μεγάλες απαιτήσεις από μέρους των ιδιοκτητών των τουριστικών σκαφών, αλλά και γενικά των επιβατών που ταξιδεύουν με αυτά. Για το λόγο αυτό, είναι πολύτιμη η παροχή άρτιων εγκαταστάσεων και διευκολύνσεων. Πρέπει λοιπόν να υπάρχουν πλήρη δίκτυα τηλεπικοινωνίας, παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, καυσίμων, κλπ, σε κάθε θέση πλεύρισης.

1.2.6 Παραδοσιακά Λιμάνια

Μέσα στα πλαίσια εξυπηρέτησης των πλοίων, γεννιέται σταδιακά η ανάγκη δημιουργίας παραδοσιακών λιμανιών.

Το παραδοσιακό λιμάνι είναι μια παράκτια θαλάσσια περιοχή ή παρόχθια περιοχή ποταμού ή λίμνης, με χερσαία ζώνη που έχει διαμορφωθεί τεχνητά, προκειμένου να παρέχει στο πλοίο ασφαλή προσόρμιση και ελλιμενιση, ώστε να διεξάγεται με ασφάλεια η φορτοεκφόρτωση. Οι υπηρεσίες που προσφέρονται αφορούν άμεσα το πλοίο και έμμεσα το εμπόρευμα και τον επιβάτη. Γι' αυτό άλλωστε τα τεχνικά έργα είναι κατά κύριο λόγο, έργα βασικής υποδομής.

Ωστόσο, το παραδοσιακό λιμάνι αποτελεί πόλο έλξης ως προς την ανάπτυξη του εμπορίου και της βιομηχανίας, καθώς σ' αυτό φθάνουν έτοιμα αγαθά και πρώτες ύλες.

Βασική λειτουργία του συγκεκριμένου λιμανιού, είναι η φόρτωση και η εκφόρτωση των πλοίων κανονίζοντας τη παραλαβή των εμπορευμάτων από τους εξαγωγείς για τις θαλάσσιες εξαγωγές και την αποστολή των εισαγόμενων εμπορευμάτων με τη παροχή χερσαίων μεταφορών, στα σημεία που ζητούνται. Κατά συνέπεια, απαιτείται μια συντονισμένη υποδομή που να ενοποιεί τις υπηρεσίες των χερσαίων μεταφορών, με τις υπηρεσίες του λιμανιού.

1.2.7 Λιμάνια Αναμονής και Καταφυγίου

Τα λιμάνια αναμονής και καταφυγίου κατασκευάζονται στις εκβολές πλωτών ποταμών και καναλιών ή ακόμα στις εισόδους και εξόδους διωρύγων και πορθμείων.

Σκοπός της ύπαρξης των λιμανιών αυτών, είναι η προστασία από τη δράση των κυμάτων, τόσο στην έξοδο των πλοίων εκείνων που εξέρχονται από τη πλωτή δίοδο προς την ανοικτή θάλασσα, όσο και των πλοίων εκείνων που περιμένουν λόγω κίνησης να έλθει η σειρά τους για να εισπλεύσουν στη παραπάνω δίοδο. Επιπροσθέτως, η κατασκευή τους είναι απλή και αποτελούν καταφύγιο εφήμερης αναμονής και αγκυροβολίας των πλοίων.

Στο παρελθόν τα λιμάνια αυτά ήταν αγκυροβόλια χωρίς λιμενικές εγκαταστάσεις, εξασφαλίζοντας στο πλοίο προσωρινό καταφύγιο από τυχόν επικίνδυνες καιρικές συνθήκες.

Από την άλλη πλευρά, τα νέου τύπου ανθεκτικά πλοία δύνανται να αντιμετωπίσουν σοβαρότατα δυσμενή καιρικά φαινόμενα, καθότι τα τηλεπικοινωνιακά μέσα εξελίχθηκαν σε πολύ μεγάλο βαθμό, ώστε τα πλοία να πληροφορούνται τις τροχιές των τυφώνων και να κατευθύνονται ώστε να τους αποφεύγουν.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι εύλογος ο περιορισμός χρήσεως των λιμένων αναμονής και καταφυγίου, χρησιμεύοντας μόνο στα πολύ μικρά πλοία.

1.3 Διακρίσεις Λιμένων²

1.3.1 Διακρίσεις αναλόγως του σκοπού

Ανάλογα με το σκοπό που επιδιώκουν, διακρίνουμε τους λιμένες κοινωφελούς χαρακτήρα και τους κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

Οικονομικοί οργανισμοί κοινωφελούς χαρακτήρα

Λιμένες - Οικονομικοί οργανισμοί κοινωφελούς χαρακτήρα είναι αυτοί που τελικός σκοπός τους είναι η ικανοποίηση αναγκών της κοινωνίας με την παραγωγή λιμενικών υπηρεσιών. Αυτοί οι οργανισμοί διακρίνονται:

- ▲ Σε αυτούς που τα τακτικά έσοδα είναι λιγότερα από τα τακτικά έξοδα, η διαφορά συνήθως αντιμετωπίζεται με κρατική επιχορήγηση.
- ▲ Στους οργανισμούς που τα τακτικά έσοδα ανταποκρίνονται προς τα έξοδα.
- ▲ Σε όσους οργανισμούς τα τακτικά έσοδα είναι μεγαλύτερα από τα έξοδα χρησιμοποιώντας το πλεόνασμα αυτό για την επέκταση της παραγωγικής δραστηριότητας και διευρύνοντας τη δράση της διοίκησης του οργανισμού.

Οργανισμοί κερδοσκοπικού χαρακτήρα

Οικονομικοί οργανισμοί κερδοσκοπικού χαρακτήρα είναι αυτοί που αποσκοπούν, σε τελευταία ανάλυση, με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών (που ικανοποιούν και ανάγκες της κοινωνίας) να πραγματοποιήσουν κέρδος.

1.3.2 Ιδιωτικοί, δημόσιοι και μικτοί οργανισμοί λιμένων

Ανάλογα με τον ιδιοκτήτη οι λιμένες οικονομικοί οργανισμοί διακρίνονται σε δημόσιους, ιδιωτικούς και μικτούς.

Δημόσιοι λιμενικοί οικονομικοί οργανισμοί

Είναι αυτοί που την ιδιοκτησία την έχει το δημόσιο ή οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης. Αυτούς τους χωρίζουμε στις αποκεντρωμένες δημόσιες υπηρεσίες και στους αυτόνομους οργανισμούς. Αποκεντρωμένες δημόσιες υπηρεσίες είναι, παράδειγμα στη χώρα μας, τα Λιμενικά Ταμεία (π.χ. Λιμενικό Ταμείο Ρεθύμνου) και αυτόνομοι οργανισμοί, όπως ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ), ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) και ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ).

Οι δημόσιοι οικονομικοί οργανισμοί παρουσιάζονται είτε ως νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου είτε ως νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου.

² (Πηγή: Χλωμούδης 1996)

Ιδιωτικοί λιμενικοί οργανισμοί

Είναι αυτοί που έχει την ιδιοκτησία ή ως επί το πλείστον, την διαχείριση ο ιδιωτικός τομέας. Είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και λειτουργούν στη βάση των αρχών του ιδιωτικού δικαίου.

Μικτοί οικονομικοί λιμενικοί οργανισμοί

Είναι εκείνοι στους οποίους στην ιδιοκτησία ή ως επί το πλείστον στη διαχείριση μετέχουν τόσο το κράτος ή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, όσο και ιδιώτες ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου. Αυτοί οι λιμένες φαίνεται να ανταποκρίνονται περισσότερο στο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον των διεθνών μεταφορών και του ανταγωνισμού. Υπάρχουν πολλοί στενοί και δυνατοί δεσμοί μεταξύ των σχετικών κυβερνητικών υπηρεσιών και των λιμενικών οργανισμών, οι οποίοι επηρεάζουν την ικανότητα του λιμανιού.

13.3 Διακρίσεις με βάση τη μορφή οργάνωσης του λιμανιού

Το είδος και ο βαθμός των σχέσεων των κυβερνήσεων με τους λιμενικούς οργανισμούς εξαρτάται από τις ιδεολογικού χαρακτήρα επιλογές και από τους οικονομικούς προγραμματισμούς των κρατών. Η πλειοψηφία των, ανά τον κόσμο, λιμανιών είναι δημόσια ή μερικής δημόσιας ιδιοκτησίας. Τα οργανωτικά χαρακτηριστικά τους όμως επηρεάζονται άμεσα από τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων του τόπου, δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Συχνά η ιδιοκτησία, η διοίκηση και η διαχείριση βρίσκονται υπό διαφορετικούς τομείς και έλεγχο.

Θα συναντήσουμε πολλές περιπτώσεις όπου η ιδιοκτησία ανήκει στο κράτος και η διοίκηση σε τοπικές λιμενικές αρχές, οι οποίες με τη σειρά τους να παραχωρούν τμήματα της διαχείρισης του λιμανιού σε ιδιωτικές επιχειρήσεις

Οι λιμενικοί οργανισμοί είναι δυνατόν να διακριθούν με βάση την ευθύνη διαχείρισης τους σε τέσσερις γενικές κατηγορίες.

Λιμάνια που ελέγχονται από το κράτος

Τα λιμάνια αυτά διοικούνται με ευθύνη της πολιτείας και τη συμμετοχή των τοπικών αρχών της περιοχής. Αποφάσεις ιδιαίτερης οικονομικής κι άλλης σημασίας για επενδύσεις, λιμενικό σχεδιασμό και εν γένει για τη λιμενική πολιτική λαμβάνονται από τις κυβερνήσεις. Η καθημερινή διαχείριση του λιμανιού βρίσκεται άμεσα στην ευθύνη της λιμενικής αρχής.

Οι διοικήσεις κρατικών λιμανιών έχουν την ευθύνη για την ανάπτυξη του λιμανιού, την οργάνωση και διοίκηση τους, τους μελλοντικούς σχεδιασμούς, τον έλεγχο των επενδυμένων και προς επένδυση κεφαλαίων, την δημιουργία και διαχείριση συμπλέγματος λιμανιών, την επίδραση της λειτουργίας του λιμανιού στη βιομηχανία και σε άλλους τομείς της οικονομίας, την διατήρηση και οργάνωση στατιστικών του λιμανιού και την λειτουργία τμήματος μελετών και έρευνας, την εκπαίδευση του προσωπικού και εν γένει του εργατικού δυναμικού, τον έλεγχο των κερδών, απωλειών εσόδων, δαπανών, την υποδομή και ανωδομή του λιμανιού και διάφορες άλλες διαχειριστικού χαρακτήρα υποχρεώσεις.

Τα λιμάνια αυτά χαρακτηρίζονται από συγκεντρωτικό έλεγχο, την λειτουργία τους υπό την αιγίδα κυβερνητικού επιτελείου, την μειωμένη έως ανύπαρκτη συμμετοχή των χρηστών στον έλεγχο της διοίκησης, την απαιτούμενη επικύρωση από την κυβέρνηση, για να έχουν ισχύ, των σχεδιασμών επενδύσεων, του προϋπολογισμού και της τιμολογιακής πολιτικής, την

ένταξη τους σε εθνικό πολιτικό σχεδιασμό και την εξάρτησή τους από τις κυβερνητικές επιλογές στο τομέα των χρηματοοικονομικών.

Αυτόνομες λιμενικές αρχές

Είναι δυνατόν το κρατικό λιμάνι να έχει τα χαρακτηριστικά μιας ιδιωτικής επιχείρησης που το κράτος είναι ο κύριος μέτοχος. Είναι υπόλογες στο δημόσιο, ελέγχονται από επιτροπές εκλεγμένων και διορισμένων μελών, είναι νομικά ανεξάρτητες από την κυβέρνηση, συνήθως μέχρι πρόσφατα ήταν μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα και έχουν σχετική αυτονομία στις χρηματοοικονομικού χαρακτήρα επιλογές τους.

Λιμάνια ευθύνης της τοπικής αυτοδιοίκησης

Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν λιμάνια που τη διαχειριστική τους ευθύνη έχουν οι τοπικές αρχές με τους υπάρχοντες θεσμούς τοπικής αυτοδιοίκησης. Αυτά μπορεί να είναι υπό τον έλεγχο του Δημοτικού Συμβουλίου, είτε αποκεντρωμένη υπηρεσία του, αυτόνομος οργανισμός, η οποία ελέγχεται από διοίκηση που ασκεί και τη λιμενική πολιτική. Τα στελέχη τους απαρτίζονται από άτομα διορισμένα από το κράτος και τους θεσμούς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι διοικήσεις των λιμανιών αυτών ορίζονται από τους θεσμούς των τοπικών κοινωνιών με ευθύνη του δημοτικού συμβουλίου και οι ευθύνες τους είναι παρόμοιες περίπου με αυτές των κρατικών. Οι οργανισμοί αυτοί αναφέρονται συχνά αλλά όχι πάντα, ως μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα αν και πάντοτε η διοίκηση του κρίνεται από το πιθανό πλεόνασμα. Τα λιμάνια αυτά βρίσκουν χρηματοδότες από προσφορές διαφόρων τίτλων (π.χ. ομόλογα).

Λιμάνια ευθύνης ιδιωτικού τομέα

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν λιμάνια που εμπλέκεται άμεσα ο ιδιωτικός τομέας, είτε ως ιδιοκτήτης είτε ως διαχειριστής. Τα λιμάνια αυτά λειτουργούν αυστηρά με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Είναι κερδοσκοπικού χαρακτήρα και λειτουργούν είτε ως ανεξάρτητες μονάδες είτε ως τμήμα ιδιωτικού οικονομικού οργανισμού. Στις περισσότερες περιπτώσεις το κράτος δεν είναι αμέτοχο αλλά ασκεί έμμεσα ή άμεσα έλεγχο στις εταιρείες διαχείρισης και με την πολιτική του μπορεί να εγγυηθεί την λειτουργία του λιμανιού σύμφωνα με τα συμφέροντά του.

Τα ιδιωτικά λιμάνια διακρίνονται σε αυτά που η ύπαρξή τους εξυπηρετεί αποκλειστικά ανάγκες μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων και σε αυτά που, αν και έχουν τον χαρακτήρα ενός γενικού εμπορικού λιμανιού, στη διαχείρισή τους την κύρια ευθύνη έχει ο ιδιωτικός τομέας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΛΗ Α.Ε.

2.1 Σύντομη Ιστορική Αναδρομή³

Η ανάπτυξη του Λιμένα Ηρακλείου στο χρόνο ακολούθησε τις ευρύτερες γεωπολιτικές εξελίξεις, με τρόπο ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες της κάθε ιστορικής περιόδου.

Συνοπτικά, όπως αναφέρεται σε σχετική μελέτη του ΟΛΗ Α.Ε. και του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου:

«Στους Μινωικούς χρόνους υπήρχε δραστηριότητα στη σημερινή θέση της ανατολικής λιμενολεκάνης όπου και οι εκβολές του Σιλαμμιανού ποταμού, με δείγματα, στη στεριά, εμπορικού κέντρου για συναλλαγές. Παρόμοιο κέντρο υπήρχε στις εκβολές του Καρτερού που προχωρούσε πιο βαθιά, πλησιάζοντας την Κνωσό.

Μεταγενέστερα, στους Ελληνικούς και Ρωμαϊκούς Χρόνους, το ενδιαφέρον στράφηκε σε άλλα μέρη και ειδικά στη Χερσόνησο μέχρι και τους Βυζαντινούς Χρόνους οπότε, επί Νικηφόρου Φωκά, ξαναβρίσκεται να λειτουργεί λιμάνι στον κόλπο του Δερματά μεταξύ Ξενία και Λαχαναγοράς.

Οι Ενετοί μετέφεραν το λιμάνι Ηρακλείου στην σημερινή θέση όπου, αξιοποιώντας μια σειρά υφαλοβράχων, κατασκεύασαν το σημερινό Ενετικό λιμάνι που, για την εποχή που κατασκευάστηκε, ήταν πραγματικά μεγάλο λιμάνι, καλά κατασκευασμένο και οχυρωμένο, με ευκολίες για την προσέγγιση, εξυπηρέτηση, ανεφοδιασμό και επισκευή των σκαφών και σημαντικό κέντρο της Μεσογείου.

Στην περίοδο της Τουρκοκρατίας δεν έγινε καμία επέκταση του λιμένα, αποκαταστάθηκαν μόνο οι ζημιές που έγιναν στην πολύχρονη πολιορκία της πόλης.

Με την απελευθέρωση και την ανακήρυξη της Κρητικής Πολιτείας, ανατέθηκε σε Γάλλους μηχανικούς (υπό τον QUELLENEC) η σύνταξη μελέτης για την δημιουργία νέου λιμένα που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες που εν τω μεταξύ είχαν διαμορφωθεί.

Η πρωτοβουλία είχε λαϊκή βάση και οι δαπάνες αρχικά καλύφθηκαν από έρανο που έγινε μεταξύ των κατοίκων του Ηρακλείου.

Το έργο, που αφορούσε την κατασκευή του προσήνεμου και υπήνεμου μώλου της σημερινής κεντρικής λιμενολεκάνης, ανατέθηκε στην Αγγλική εταιρία MAC ALPINE και κατασκευάστηκε από το 1923 μέχρι το 1936.

Τα εσωτερικά λιμενικά έργα ακολούθησαν με αργό ρυθμό λόγω και του πολέμου και το 1962 ολοκληρώθηκαν τα κρηπιδώματα από τον προβλήτα Μικρού Κούλε μέχρι τον Προβλήτα Ι.

Το 1964 άρχισαν να εκτελούνται τα έργα επεκτάσεως του λιμένα, με τη δημιουργία νέας λιμενολεκάνης, η οποία προσαρτήθηκε με την επέκταση του προσήνεμου Μώλου και την κατασκευή νέου υπήνεμου Μώλου, ενώ παράλληλα προχώρησε και η κατασκευή νέων λιμενικών έργων (προβλήτες II, III, και VI) και οι εκβαθύνσεις του λιμανιού για να αποκτήσει βάθη ικανά για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων σκαφών.»

³ (Πηγή: www.porthera.klio.gr)

Πριν το 2001, η διοίκηση και λειτουργία του λιμένα Ηρακλείου, καθώς και των μικρότερων λιμένων Χερσονήσου, Λινοπεραμάτων και Κόκκινου Πύργου, τελούσαν υπό το Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου (Ν.Π.Δ.Δ.), καθοριζόμενες βάσει του Φ.Ε.Κ. Α122/07.06.88.

Με μελέτες που συντάχθηκαν για μικρά Λιμενικά έργα σε άλλες περιοχές, όπως της νήσου Ντίας και των νότιων παραλίων του νομού Ηρακλείου, Αρβη, Κερατόκαμπος, Τσούτσουρας, Πλατιά Περάματα, Καλά Λιμάνια, κλπ., προβλεπόταν η επέκταση των αρμοδιοτήτων του Λ.Τ. και σ' αυτές τις περιοχές, με τον καθορισμό της χερσαίας ζώνης λιμένος, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία.

Οι αποφάσεις λαμβάνονταν από την Λιμενική Επιτροπή (Λ.Ε.). Οι πράξεις της Λ.Ε. ελέγχονταν ως προς την νομιμότητα και τη σκοπιμότητα τους από την Νομαρχία Ηρακλείου. Μετά τη θεσμοθέτηση του Β' βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η αρμοδιότητα ελέγχου των πράξεων της Λ.Ε. μεταβιβάστηκε στην Περιφερειακή Διοίκηση Ηρακλείου. Για ορισμένα θέματα απαιτούντο γνωμοδοτήσεις ή εγκρίσεις από το ΥΕΝ, ΓΕΝ κλπ.

2.2 Ταυτότητα Ο.Λ.Η. Α.Ε.

Η εταιρεία «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.», με το διακριτικό τίτλο «Ο.Λ.Η. Α.Ε.», συστάθηκε το 2001, με μετατροπή του ΝΠΔΔ «Λιμενικό Ταμείο Ηρακλείου» σε Α.Ε. κοινής ωφέλειας, με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, σύμφωνα με το Ν. 2932/2001. Η διάρκεια της εταιρείας ορίζεται σε 50 έτη.

Ο ΟΛΗ Α.Ε. τελεί υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. και διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2932/2001, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το άρθρο 15 του Ν. 2881/2001, το άρθρο 17 του Ν. 2892/2001 – καθώς και από τις διατάξεις του κωδικοποιημένου νόμου περί ανωνύμων εταιρειών 2190/1920 και συμπληρωματικά από τις διατάξεις του Ν. 2414/1996 και του νομοθετικού διατάγματος 2551/1953, όπως ισχύουν.

Η εταιρία έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και εγκαταστάσεων της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του λιμένα Ηρακλείου, τα οποία ανήκουν κατά κυριότητα στο Ελληνικό Δημόσιο. Το αποκλειστικό αυτό δικαίωμα παραχωρήθηκε στον ΟΛΗ Α.Ε. για 40 έτη, με την από 27 Ιουνίου 2001 σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου (εκπροσωπούμενου από τους Υπουργούς Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας) και του ΟΛΗ Α.Ε. και λήγει το έτος 2041, με δυνατότητα επέκτασης.

Σήμερα, ο ΟΛΗ Α.Ε. είναι ενεργός σε όλο το φάσμα των λιμενικών δραστηριοτήτων, προσφέροντας υπηρεσίες ελλιμενισμού πλοίων, χειρισμού των φορτίων τους, φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αγαθών, εξυπηρέτησης επιβατικής κίνησης, παροχής λιμενικών εξυπηρετήσεων και παραχώρησης χώρων σε τρίτους έναντι ανταλλάγματος.

2.3 Διοικητική Οργάνωση Λιμένα

Στην λειτουργία του Λιμένα εμπλέκονται σήμερα οι παρακάτω υπηρεσίες και φορείς:

- Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.
- Τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Οικονομίας, Εργασίας (Δ/ση Εργασίας Ηρακλείου), Εμπορίου (Δ/ση Εμπορίου)
- Το ΥΠΕΧΩΔΕ με τις κεντρικές και περιφερειακές Υπηρεσίες του
- Η Περιφέρεια Κρήτης, η Νομαρχία Ηρακλείου και ο Δήμος Ηρακλείου

- Το Τελωνείο, το Λιμεναρχείο, το τμήμα αλλοδαπών της Αστυνομίας
- Το Πολεμικό Ναυτικό (Υπηρεσία Φάρων)
- Ο Σύνδεσμος Εργατών Λιμένος
- Η Επιτροπή ρύθμισης φορτοεκφορτώσεων Λιμένος Ηρακλείου
- Οι Εκτελωνιστές και τα Ναυτιλιακά και Τουριστικά γραφεία
- Το Σωματείο Λεμβούχων
- Το Σωματείο των Λιμενεργατών

Βασικός φορέας για την κατασκευή και συντήρηση όλων των έργων του Λιμένα, καθώς και για την λειτουργία και την εκμετάλλευση των λιμενικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

2.4 Η Θέση του Λιμένα Ηρακλείου

Ο λιμένας Ηρακλείου βρίσκεται κοντά στο κέντρο του βόρειου άξονα της Κρήτης. Είναι η κύρια πύλη εισόδου - εξόδου της πόλης και του νησιού. Περιβάλλεται από την πόλη του Ηρακλείου και έχει πολύ καλή οδική διασύνδεση με αυτήν, καθώς και με το αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης και τη Νέα Εθνική Οδό (Ε.Ο. 90) - Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης. Πλεονέκτημα αποτελεί η κεντρική του θέση στον άξονα Καστέλι Κισσάμου - Σητεία και στην αφετηρία της Ε.Ο. Ηράκλειο - Τυμπάκι. Η άμεση ενδοχώρα του λιμένα είναι ιδιαίτερα δυναμική, με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης σε όλους τους τομείς, γεωργικό (Μεσσαρά), βιομηχανικό (Ηράκλειο και ΒΠΠΕ) και τουριστικό (Μάλια κ.α.).

Ο λιμένας Ηρακλείου:

- ❖ Είναι ένας από τους δέκα λιμένες εθνικής σημασίας και ο τρίτος στη διακίνηση εμπορευμάτων στον Ελληνικό χώρο. Σε εθνικό επίπεδο ο Λιμένας Ηρακλείου αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου προσώπων και εμπορευμάτων στην Κρήτη.
- ❖ Αποτελεί και θα εξακολουθήσει να αποτελεί την κυριότερη συγκοινωνιακή πύλη για την περιφέρεια Κρήτης, με βασικό ουσιαστικό ανταγωνιστή στον επιβατικό τομέα τον αερολιμένα Ηρακλείου. Το τοπικό αυτό μονοπώλιο εξασφαλίζει σημαντικούς πόρους για την επιβίωση του λιμένα ως κεντρικού κόμβου της περιοχής. Ωστόσο η ανάπτυξη εναλλακτικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων πέραν των σχετιζομένων με τις ανάγκες της περιφέρειας θεωρείται σκόπιμη, ώστε ο οργανισμός να μην εξαρτάται αποκλειστικά από την πορεία της Κρητικής οικονομίας.
- ❖ Ευρίσκεται σε θέση ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας στη Μεσόγειο γενικότερα. Η θέση του στο κεντρικό και βόρειο τμήμα του νησιού τον καθιστά ιδανικό κόμβο της περιφέρειας για κινήσεις προς την υπόλοιπη Ελλάδα και αντιστρόφως.
- ❖ Για τα προϊόντα που εισάγονται ως απαραίτητα για την Κρητική οικονομία και κοινωνία, καθώς και για εκείνα που παράγονται στην Κρήτη και εξάγονται προς άλλες περιοχές της χώρας και του εξωτερικού (και που εύλογα απαιτούν λιμενική εξυπηρέτηση στην Κρήτη) δεν υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ λιμένα Ηρακλείου και άλλων ελληνικών λιμένων, ιδιαίτερα εφ' όσον ο λιμένας Σούδας λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά προς το λιμένα Ηρακλείου.

Ο ΟΛΗ Α.Ε. έχοντας πλήρη γνώση των δυνατοτήτων και περιορισμών που δημιουργούνται ως προς τη διαθεσιμότητα του σχετικού χώρου, αλλά και ως προς την επάρκεια θέσεων

παραβολής εμπορικών πλοίων, έχει προβεί σε ενέργειες προσέλκυσης εταιρειών, αποκομίζοντας σημαντικές εμπειρίες.

Η γεωγραφική θέση του λιμένα, στο κέντρο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, στη συμβολή τριών ηπείρων και στην τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών που συνδέουν τις ευρύτερες περιοχές Αμερικής, Ν. Ευρώπης, Μέσης Ανατολής, Β. Αφρικής και Βαλκανίων, καθώς και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και της νότιας Ρωσίας, του προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα σε ευρύτερη κλίμακα. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται περαιτέρω από την ένταξη του λιμένα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και τις Θαλάσσιες Λεωφόρους.

2.5 Υλικοτεχνική Υποδομή⁴ – Περιουσιακά Στοιχεία

Συνολικά ο λιμένας αποτελείται από τρεις λιμενολεκάνες: Μια εσωτερική (Ενετικός Λιμένας) έκτασης 35.300 m² και στην συνέχεια δύο εξωτερικές, έκτασης 426.561 m² και 355.756 m² αντίστοιχα, εντός των οποίων προβάλλουν πέντε προβλήτες I, II, III, IV (τέως IV-V) και V (τέως VI) (Σχέδιο 2.1). Η προβλήτα I χρησιμοποιείται κυρίως από κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγούς, σκάφη αναψυχής και αλιευτικά, η προβλήτα II από τα πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, οι προβλήτες III και IV είναι ο χώρος που διακινούνται τα εμπορεύματα αλλά και που προσδένουν τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια, ενώ στη προβλήτα V γίνονται οι επισκευές των σκαφών. Η προβλήτα V αποτελεί ταυτόχρονα και τον υπήνεμο μώλο της τελευταίας επέκτασης του λιμένα προς ανατολάς, ενώ η κύρια προστασία των δύο εξωτερικών λιμενολεκανών παρέχεται από τον προσήνεμο μώλο. Το συνολικό μήκος της λιμενικής υποδομής ανέρχεται σε 7.325 μέτρα. Πρόκειται για κρηπιδοτόιχους με βάθη θάλασσας κυμαινόμενα από -3 μέχρι -15 μέτρα.

Δυτικά του κεντρικού λιμένα εκτός του Δήμου Ηρακλείου ευρίσκεται ο όρμος Λινοπεραμάτων, όπου διακινούνται κυρίως καύσιμα και τσιμέντα.

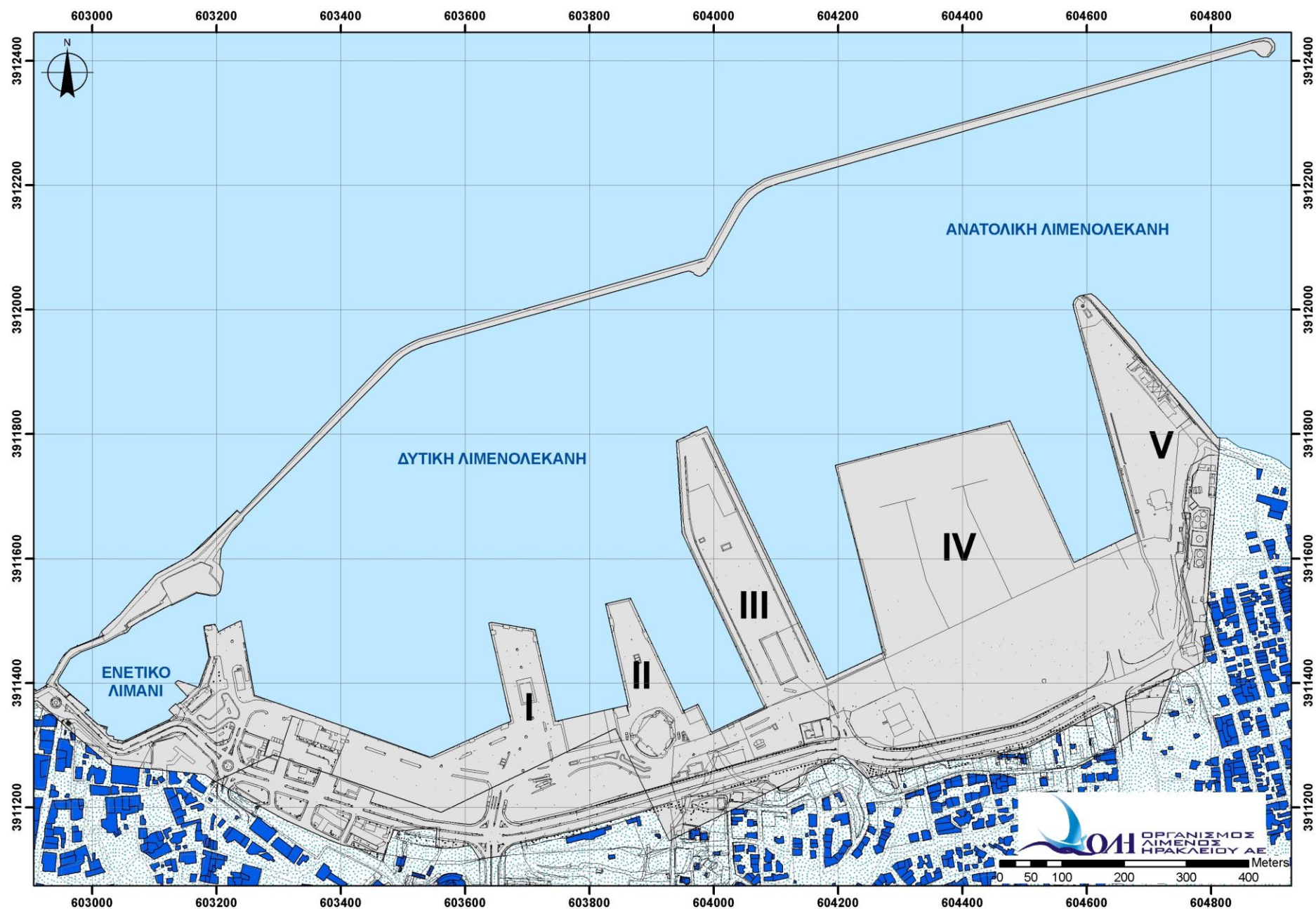
Οι χερσαίοι χώροι του λιμένα καταλαμβάνουν έκταση 611 στρεμμάτων (περιλαμβανομένων των εξομοιούμενων χώρων). Οι χερσαίοι χώροι των προβλητών έχουν επιφάνεια 191,5 στρέμματα, ενώ η σημερινή έκταση της Ελεύθερης Ζώνης είναι 12,3 στρέμματα.

Στη λιμενική ζώνη υπάρχουν 34 κτίρια και συναφείς εγκαταστάσεις διαφόρων χρήσεων, εστίασης - αναψυχής, γραφεία, σταθμοί επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, φυλάκια, ινστιτούτο θαλάσσιας βιολογίας, ΚΤΕΛ, θεατρικός σταθμός, αποθήκες, συνεργεία, υποσταθμοί, δεξαμενές καυσίμων, νερού και εκτροφής ψαριών, πυροσβεστικός σταθμός, γεφυροπλάστιγγα, λιμενικές χρήσεις (παλιρροιογράφος, πλοηγικός σταθμός κλπ.), χώροι υγιεινής, κτηνιατρείο, τελωνείο, φάροπυργος κ.α., συνολικής επιφάνειας 22.300 τ.μ. Ορισμένοι από τους χώρους αυτούς εκμισθώνονται σε τρίτους, όπως αναφέρεται παρακάτω.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός του λιμένα περιλαμβάνει 7 ηλεκτροκίνητους γερανούς επί σιδηροτροχιών, 2 αυτοκινούμενους γερανούς, 3 ΟΣΜΕ (οχήματα στοιβάστας - μεταφοράς Ε/Κ), 6 περονοφόρα, ένα πνευματικό εκφορτωτή χύδην φορτίων και ένα ελκυστήρα Ro-Ro, καθώς και 2 επιβατικά και 2 φορτηγά αυτοκίνητα.

Τα περιουσιακά στοιχεία του ΟΛΗ αξιοποιούνται είτε για την εξυπηρέτηση της θαλάσσιας διακίνησης πλοίων, επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, είτε μέσω μίσθωσης σε τρίτους ή παραχώρησης για κοινωφελείς δραστηριότητες.

⁴ (Πηγή: Διεύθυνση Τεχνικών Έργων και Περιβάλλοντος)



Σχέδιο 2.1 Χερσαία ζώνη και λιμενολεκάνη λιμένα Ηρακλείου (Πηγή: Αρχείο Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος)

2.6 Χερσαίοι χώροι και εγκαταστάσεις

Οι χερσαίοι χώροι του λιμένα έχουν συνολική έκταση 455 στρεμμάτων. Από αυτούς, 273 στρέμματα είναι χώροι τελωνειακού ελέγχου και 182 στρέμματα είναι κοινόχρηστοι χώροι δρόμων προσπέλασης, πλατειών, πρασίνου κλπ.

Ο ΟΛΗ μισθώνει σε τρίτους τη χρήση διαφόρων χώρων, υπαίθριων και στεγασμένων. Αναλυτική κατάσταση των χώρων αυτών – εμβαδά και μισθώματα – κατά χρήση παρουσιάζεται στον πίνακα 2.1.

Εκμισθώνονται 122 χώροι συνολικού εμβαδού 31.000 τ.μ. Κατά πλειοψηφία είναι χώροι εστίασης - αναψυχής⁵ (40% του συνολικού εμβαδού), χώροι για εξυπηρέτηση των δημόσιων συγκοινωνιών (15%), διάφοροι υπαίθριοι χώροι (12%), χώροι στα Λινοπεράματα για τη διακίνηση καυσίμων και τσιμέντου (11%), χώροι για κατασκευή, ανέλκυση, φύλαξη σκαφών (7%), δεξαμενές (6%), γραφεία (4%) κλπ. Μισθώνονται επίσης περίπτερα, καταστήματα, χώροι έκδοσης εισιτηρίων και ενοικίασης αυτοκινήτων, χώροι για ΑΤΜ τραπεζών, χώρος ιχθυοδεξαμενής, αναμονής ταξί, αποθηκών, άθλησης, εξυπηρέτησης φορτηγών κ.α. Επίσης, παραχωρείται (χωρίς μίσθωμα) χώρος για το ΕΚΑΒ.

Από την άποψη των εισπραττόμενων μισθωμάτων, μακράν η σημαντικότερη χρήση είναι αυτή της εστίασης - αναψυχής, με 42% του συνόλου το 2008.

⁵ Περιλαμβανομένου θεάτρου, λούνα παρκ κλπ.

Κατηγορία		Αριθμός Χώρων	Εμβαδόν (τ.μ.)	Ετήσιο Μίσθωμα				
Περιγραφή	Κωδ			2004	2005	2006	2007	2008
ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ	1	1	28,00	5.400	5.400	5.940	6.177	6.425
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΑΝΕΛΚΥΣΗ-ΦΥΛΑΞΗ ΣΚΑΦΩΝ	2	8	2.097,38	15.260	17.378	19.116	19.880	20.037
ΕΣΤΙΑΣΗ-ΑΝΑΨΥΧΗ	3	31	6.660,45	349.459	464.956	492.319	504.066	530.131
ΓΡΑΦΕΙΑ	4	12	1.375,23	35.613	41.767	45.831	47.872	49.884
ΘΕΑΤΡΟ - ΛΟΥΝΑ ΠΑΡΚ & ΟΜΟΙΑ	5	4	5.885,84	66.598	73.250	80.575	83.798	90.054
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	6	7	4.667,35	24.330	82.114	68.849	47.682	49.589
ΤΑΞΙ	7	1	120,00	74	1.440	1.584	1.647	1.730
ΑΘΛΗΣΗ	8	1	200,00	2.100	2.311	2.542	2.644	2.776
ΑΛΛΟΙ ΥΠΑΙΘΡΙΟΙ ΧΩΡΟΙ	9	3	3.836,56	84.528	92.981	106.240	110.490	114.910
ΙΧΘΥΟΔΕΞΑΜΕΝΕΣ	10	1	472,00	16.992	18.691	20.560	21.383	22.238
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ	11	8	171,15	89.160	81.259	85.322	55.057	57.810
ΑΠΟΘΗΚΕΣ	12	1	13,34	3.000	3.150	3.308	3.473	3.647
ΕΚΔΟΤΗΡΙΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΩΝ	13	9	43,64	39.000	40.320	42.336	50.009	52.510
ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	14	5	32,85	21.945	19.800	24.759	25.997	27.297
ΕΚΑΒ	15	1	36,22	0	0	0	0	0
ΑΤΜ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	16	3	27,30	19.875	31.881	33.719	35.351	37.063
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ	17	2	19,62	16.800	17.640	18.522	19.448	20.421
ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ	18	1	1.783,64	1.420	64.211	70.632	73.457	76.396
ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΠΩΛΗΤΕΣ	19	1	0,00	1.642	1.200	1.320	1.373	1.428
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ	20	8	76,00	7.690	31.200	34.320	36.036	37.477
ΔΕΗ	21	4	1.257,03	8.268	9.921	10.913	11.350	11.804
ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ	22	1	0,00	6.967	8.360	9.196	9.564	9.946
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ (ΕΚΟ-ΒΡ)	23	6	553,00	20.900	25.080	27.588	28.691	29.839
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ	24	3	1.732,47	13.933	16.720	18.392	19.127	19.893
Σύνολο		122	31.089,07	850.953	1.151.030	1.223.883	1.214.574	1.273.303

Πίνακας 2.1 Μισθωμένα/Παραχωρημένα Ακίνητα, Χώροι και Εγκαταστάσεις ΟΛΗ ανά Κατηγορία Χρήσεως Χώρου

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Τμήματος Εκμετάλλευσης Ακινήτων)

2.7 Νομικό - Κανονιστικό Πλαίσιο για τον Προγραμματισμό και Υλοποίηση Νέων Επενδύσεων

Το καθεστώς των επενδύσεων του ΟΛΗ προσδιορίζεται βασικά στη σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο, η οποία καθορίζει τις σχετικές υποχρεώσεις, αλλά και δυνατότητες ανάληψης επενδυτικών πρωτοβουλιών του ΟΛΗ, τις προϋποθέσεις χρηματοδότησης επενδυτικών έργων από το Δημόσιο, τα θέματα κυριότητας των νέων περιουσιακών στοιχείων που δημιουργούνται με τις νέες επενδύσεις (ιδιαίτερα κατά τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης) κ.α.

Στο βαθμό που ο ΟΛΗ είναι ΔΕΚΟ και οι επενδύσεις του χρηματοδοτούνται με Δημόσιους πόρους, ισχύει η σχετική νομοθεσία που είναι εναρμονισμένη με την αντίστοιχη Κοινοτική (Ν. 3414/05, Ν. 3389/05, Ν. 3316/05, Ν. 3263/04, ΠΔ 60/07 κ.α.)

Επίσης, προσήκουσες επενδύσεις θυγατρικών εταιρειών του ΟΛΗ μπορούν να τύχουν των ευεργετημάτων του Ν. 3299/04 περί αναπτυξιακών κινήτρων.

2.8 Συμμετοχές σε Επιχειρήσεις

Ο ΟΛΗ Α.Ε. δεν έχει θυγατρικές επιχειρήσεις, ούτε σημαντική συμμετοχή σε άλλες εταιρείες. Έχει μερίδα στη Συνεταιριστική Τράπεζα Χανίων, συμμετοχή στην Παγκρήτια Συνεταιριστική Τράπεζα και στη Συνεταιριστική Τράπεζα Χανίων, καθώς και στην Ένωση Λιμένων Ελλάδος.

2.9 Η Αποστολή του ΟΛΗ Α.Ε.

Σύμφωνα με την σύμβαση παραχώρησης του Ελληνικού Δημοσίου, κατά την άσκηση του Δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσης του λιμένα, θα λαμβάνονται υπόψη από τον ΟΛΗ τα εξής:

- η προστασία της εθνικής ασφάλειας, καθώς και της δημοσίας τάξης και ασφάλειας
- η Εθνική Λιμενική Πολιτική, όπως αυτή καθορίζεται εκάστοτε από τον αρμόδιο Δημόσιο φορέα και ήδη σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2932/2001
- η προστασία της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, των χρηστών του λιμένα και της υγείας και ασφαλείας των εργαζομένων του ΟΛΗ
- η προστασία του περιβάλλοντος
- η εξασφάλιση παροχής εντός της Ζώνης Λιμένα του συνόλου των λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων
- η ενίσχυση της εθνικής και τοπικής οικονομίας και η εξυπηρέτηση του τοπικού και διεθνούς εμπορίου, και
- η εξασφάλιση οικονομικής βιωσιμότητας και κερδοφόρας λειτουργίας του ΟΛΗ Α.Ε.

2.10 Δραστηριότητες του Ο.Λ.Η. Α.Ε.

Στα πλαίσια της διοίκησης και της εκμετάλλευσης των χώρων της λιμενικής ζώνης δικαιοδοσίας του και της σχετικής υποδομής, εγκαταστάσεων, εξοπλισμού κλπ., αλλά και

των σκοπών του, όπως καθορίζονται από τους νόμους και τις σχετικές συμβάσεις, ο ΟΛΗ Α.Ε. δραστηριοποιείται στους ακόλουθους τομείς:

- ❖ Παροχή κάθε είδους λιμενικών υπηρεσιών προς τους χρήστες, καθώς και αναβάθμιση, συντήρηση, βελτίωση και ανάπτυξη του λιμένα.
- ❖ Παροχή υπηρεσιών ελλιμενισμού πλοίων, σκαφών και διακίνησης επιβατών, οχημάτων και φορτίων.
- ❖ Εγκατάσταση, οργάνωση και εκμετάλλευση κάθε είδους λιμενικής υποδομής.
- ❖ Ανάλυση και εκτέλεση προγραμμάτων, μελετών και έργων σχετικών με τις δραστηριότητες του Οργανισμού Λιμένα που χρηματοδοτούνται από εθνικούς, κοινοτικούς ή άλλους πόρους και που εντάσσονται στην εθνική λιμενική πολιτική.
- ❖ Ανάλυση 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 και της αλιευτικής δραστηριότητας, καθώς και του σχεδιασμού και της οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων.
- ❖ Αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών μέσω τεχνολογικού και οργανωτικού εκσυγχρονισμού.
- ❖ Μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα.
- ❖ Εποικοδομητική συνεργασία με τους χρήστες του λιμένα, τους τοπικούς φορείς και τους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας.
- ❖ Εποικοδομητική συνεργασία και ανάλυση κάθε δραστηριότητας που έχει σχέση με τους φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης των λιμένων της χώρας.
- ❖ Ανάλυση καθηκόντων Γενικού Διαχειριστή των χώρων της Ζώνης Λιμένα, στο πλαίσιο του γενικού σχεδιασμού και ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας και της χάραξης εθνικής λιμενικής πολιτικής για λογαριασμό του Δημοσίου και του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου.
- ❖ Κάθε άλλη δραστηριότητα που έχει ανατεθεί σε φορείς διαχείρισης λιμένων, περιλαμβανομένων των Λιμενικών Ταμείων.

Για την επίτευξη των ανωτέρω, ο ΟΛΗ Α.Ε. μπορεί να:

1. Συνιστά, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της, θυγατρικές εταιρίες και να συμμετέχει σε άλλες εταιρίες ή επιχειρήσεις που έχουν σκοπό την εκμετάλλευση χώρων και ανάπτυξη δραστηριοτήτων στην περιοχή δικαιοδοσίας του λιμένα ή και σε άλλους λιμένες, εντός ή εκτός της χώρας, οι οποίοι έχουν παρεμφερή με το δικό της σκοπό και γενικά έχουν σκοπούς συναφείς ή υποβοηθητικούς της δραστηριότητας της, καθώς και να συνεργάζεται με αυτές.
2. Παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα, κράτη ή διεθνείς οργανισμούς, ιδίως στον τομέα των μεταφορών.
3. Φροντίζει για την επαγγελματική εκπαίδευση των εργαζομένων του.
4. Δημιουργεί κατάλληλη ερευνητική υποδομή και εκπονεί πάσης φύσεως έρευνες και μελέτες για θέματα που άπτονται των σκοπών της εταιρείας.
5. Συμμετέχει σε δραστηριότητες που έχουν στόχο την προώθηση των θεμάτων που άπτονται του σκοπού της εταιρείας, είτε στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε σε εθνικό επίπεδο.

6. Ιδρύει ή συμμετέχει σε εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου.

2.10.1 Λιμενικές δραστηριότητες

Οι δραστηριότητες που εξυπηρετούνται στο λιμένα Ηρακλείου περιλαμβάνουν:

- ❖ Εξυπηρέτηση σκαφών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας και των επιβατών τους στους αντίστοιχους επιβατικούς σταθμούς (στους προβλήτες Ι, ΙΙ και ΙΙΙ).
- ❖ Εξυπηρέτηση εμπορικών πλοίων και φορτοεκφόρτωση, διακίνηση, ζύγιση, στοιβάσια και απόθεση εμπορευμάτων και εμπορευματοκιβωτίων.
- ❖ Φύλαξη εμπορευμάτων σε περιφραγμένους υπαίθριους και στεγασμένους χώρους.
- ❖ Λειτουργία Ελεύθερης Ζώνης για εξυπηρέτηση εμπορευμάτων τρίτων χωρών και εμπορευμάτων σε διαμετακόμιση.
- ❖ Παροχές νερού και ρεύματος στους περισσότερους προβλήτες του Λιμανιού.
- ❖ Υπηρεσίες τροφοδοσίας από εξειδικευμένες επιχειρήσεις της πόλης.
- ❖ Δυνατότητα επισκευών και συντηρήσεων για ηλεκτρικά, υδραυλικά, ηλεκτρονικά δίκτυα των πλοίων.
- ❖ Ελλιμενισμό - φύλαξη και δυνατότητα επισκευών σε μικρά αλιευτικά σκάφη και σκάφη αναψυχής σε λειτουργούσες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες στην περιοχή του λιμένα.

Τα μεγέθη και η εξέλιξη της λιμενικής κίνησης αναλύονται σε επόμενα κεφάλαια.

2.10.2 Δραστηριότητες κοινωνικού χαρακτήρα - ΥΓΟΣ

Οι Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) του ΟΛΗ καθορίζονται στον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ) του Οργανισμού ως εξής: *«Η μελέτη και κατασκευή λιμενικών έργων υποδομής και η συντήρηση - επισκευή αυτών θεωρούνται υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος».*

Ο λιμένας και ο φορέας διαχείρισης του (ο ΟΛΗ) είναι άμεσα συνδεδεμένοι και συνεισφέρουν στην κοινωνική ζωή της πόλης του Ηρακλείου, πέραν της γενικότερης σημασίας τους για την επιβίωση και την ανάπτυξη όλης της Κρήτης, μέσω της εισαγωγής προϊόντων, καυσίμων, υλικών κλπ. και της εξαγωγής της Κρητικής παραγωγής.

Χωροταξικά, ο λιμένας είναι σε άμεση επαφή με την πόλη, στους κατοίκους της οποίας προσφέρει άμεση διέξοδο προς τη θάλασσα. Οι σημαντικές εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής που κείνται εντός της λιμενικής ζώνης χρησιμοποιούνται κυρίως από τους κατοίκους της πόλης και των γύρω περιοχών, καθιστώντας το λιμένα ενδογενές στοιχείο της κοινωνικής ζωής. Στη λιμενική ζώνη στεγάζονται επίσης πολιτιστικές δραστηριότητες (θέατρο - θεατρική σκηνή με συμβολικό μίσθωμα), δημόσιες συγκοινωνίες, χώροι άθλησης και άλλες δραστηριότητες κοινωνικού ενδιαφέροντος, καθώς και ενυδρείο / ιχθυοδεξαμενές.

Στο λιμένα λειτουργούν δραστηριότητες που δημιουργούν σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας, άμεσα στον ΟΛΗ, σε άλλους φορείς που έχουν σχέση με τις λιμενικές λειτουργίες (λιμενεργάτες κλπ.), αλλά και σε δραστηριότητες εμπορικές, γραφείου, εστίασης - αναψυχής κ.α. Ο ΟΛΗ φροντίζει ιδιαίτερος για την ασφάλεια των εργαζομένων στη λιμενική ζώνη, όπως άλλωστε πράττει και για τη ναυσιπλοΐα και γενικά για τους χρήστες του λιμένα. Παράλληλα, ο ΟΛΗ φροντίζει για την προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου

περιβάλλοντος και των ιστορικών μνημείων στην περιοχή αρμοδιότητάς του και μεριμνά για την αισθητική διάρθρωση του λιμένα.

Όλες οι αποφάσεις του ΟΛΗ που αφορούν την ανάπτυξη του λιμένα λαμβάνονται σε αμοιβαία συνεργασία με τις τοπικές αρχές, Δήμους, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια Κρήτης. Στο διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού μετέχει εκπρόσωπος του Δήμου Ηρακλείου, καθώς και εκπρόσωποι των φορτοεκφορτωτών και των εργαζομένων.

Τέλος, ο ΟΛΗ έχει ενεργό συμμετοχή στην υλοποίηση προγραμμάτων κοινωνικού περιεχομένου, όπως:

- ❖ Δημιουργία θερμοκοιτίδας για την ανάπτυξη της κοινωνικής οικονομίας με τη δράση της δημιουργίας εκθετηρίου - πωλητηρίου των κοινωνικών επιχειρήσεων, χρηματοδοτούμενη από την Κοινοτική πρωτοβουλία «Equal».
- ❖ Δημιουργία wireless hotspots / σημείων ασύρματης ευρυζωνικής πρόσβασης στη λιμενική ζώνη, μέσω συμμετοχής στο ΕΠ «Κοινωνία της Πληροφορίας» και στο ερευνητικό πρόγραμμα CRETEWISE του μέτρου 1.2 του ΠΕΠ Κρήτης. Ο λιμένας Ηρακλείου ήταν ο πρώτος στη χώρα που παρείχε υπηρεσίες ασύρματου Internet και λειτουργεί ως παράδειγμα για τους άλλους λιμένες της χώρας.
- ❖ Συμμετοχή στο μέτρο 5.1 της Γ.Γ. Ισότητας για την ανάπτυξη θετικών δράσεων για την ισότητα των ευκαιριών μεταξύ ανδρών και γυναικών στον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ⁶

3.1 Εισαγωγή

Η παρούσα οργανωτική δομή του ΟΛΗ είναι βασισμένη σε σύγχρονες μεθόδους και αντιλήψεις οργάνωσης και διοίκησης ανθρώπινων πόρων. Ο σχεδιασμός και η φιλοσοφία της οργανωτικής δομής είναι στηριγμένη στον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης & Λειτουργίας (ΚΕΟΛ) που συντάχθηκε και εγκρίθηκε από το Δ.Σ του οργανισμού. Ο ΚΕΟΛ έχει εγκριθεί από το αρμόδια Υπουργεία (ΥΕΝ και Υπουργείο Εσωτερικών) και δημοσιευθεί σε ΦΕΚ.

Οι προτεινόμενες βαθμίδες διοίκησης είναι:

- Διοίκηση ΟΛΗ (Διοικητικό Συμβούλιο, Διευθύνων Σύμβουλος, Πρόεδρος Δ.Σ.)
- Διευθύνσεις
- Τμήματα.

Η βασική οργανωτική δομή του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. συντίθεται από τέσσερις διευθύνσεις (που περιλαμβάνουν τμήματα και γραφεία), σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις οργάνωσης και διοίκησης (παραγωγή, συντήρηση, οικονομικό και ανάπτυξη).

- 1) Δ/νση Διοικητικού & Οικονομικού
- 2) Δ/νση Λιμενικών Υπηρεσιών
- 3) Δ/νση Προγραμματισμού & Ανάπτυξης
- 4) Δ/νση Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος

Επίσης, προβλέπονται τέσσερις υπηρεσίες ανεξάρτητες από την διοικητική ιεραρχία: Γραφείο Τύπου & Ενημέρωσης, Νομική Υπηρεσία και Εποπτεία Λιμένα οι οποίες αναφέρονται στη Διοίκηση του Οργανισμού και η υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου.

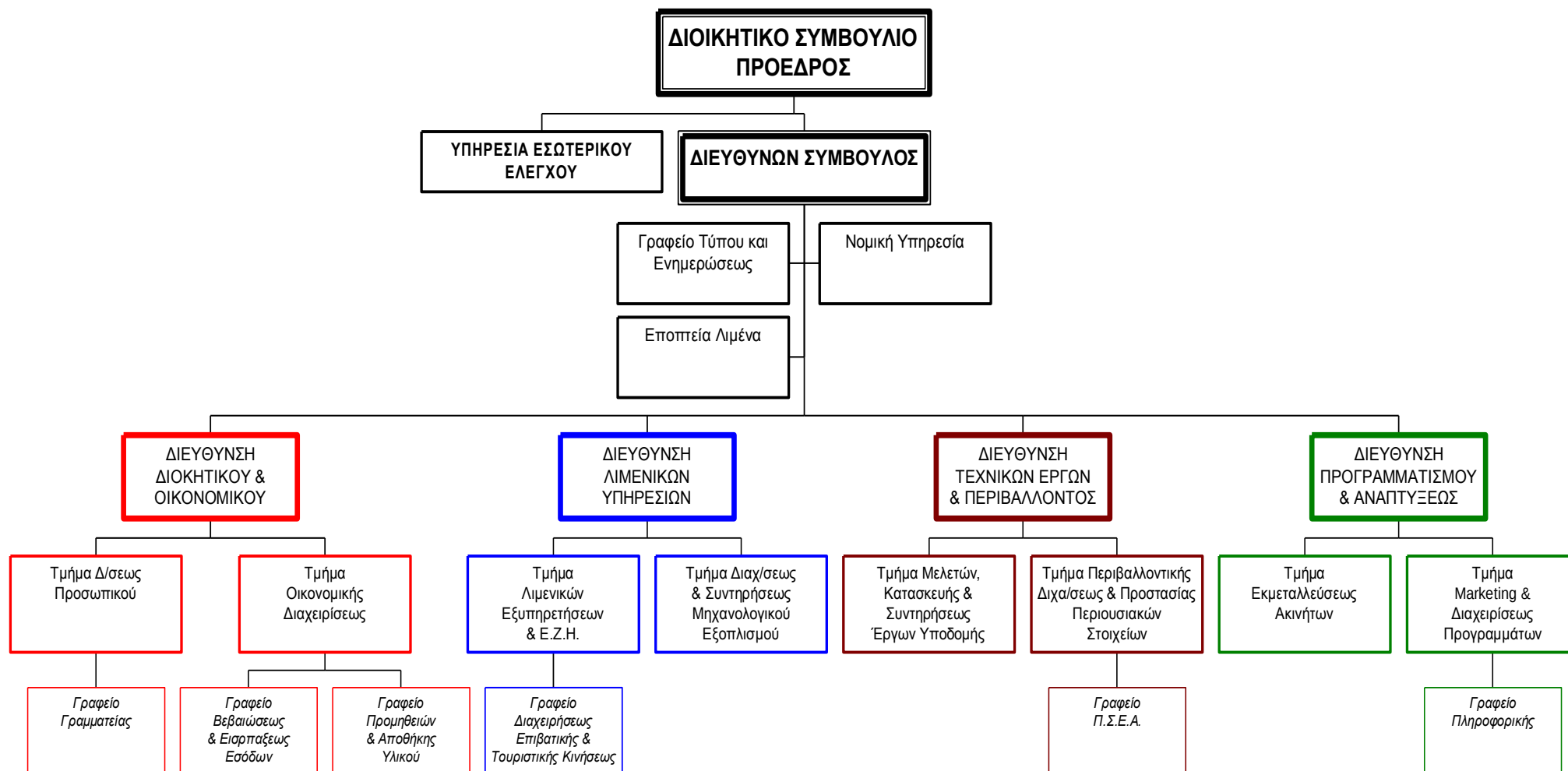
Στο οργανόγραμμα του οργανισμού το οποίο παρατίθεται παρακάτω απεικονίζεται ακριβώς η βασική οργανωτική δομή του οργανισμού.

3.2 Παρουσίαση Οργανογράμματος

Το οργανόγραμμα του ΟΛΗ Α.Ε. παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

Το οργανόγραμμα αυτό είναι ακριβώς όπως περιγράφεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ), σύμφωνα με τον οποίο, υπό τη Διοίκηση (ΔΣ, Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο), λειτουργούν οι διάφορες υπηρεσίες.

⁶ (Πηγή: Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ), Σ.Ε.Σ. Ρογκάν και συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς Γ. Μανούδης 2004, 2005, 2009)



Διάγραμμα 3.1 Οργανόγραμμα Ο.Λ.Η. Α.Ε.

(Πηγή: Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ))

3.3 Διοίκηση του Ο.Λ.Η. Α.Ε.

Το ανώτατο όργανο του ΟΛΗ Α.Ε. είναι η Γενική Συνέλευση (ΓΣ). Η διοίκηση της εταιρείας ασκείται από το Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ), υπό τον πρόεδρο του Δ.Σ. και το διευθύνοντα σύμβουλο και στο οποίο μετέχουν 9 μέλη, εκ των οποίων ένας εκπρόσωπος του Δημοσίου, δύο εκπρόσωποι του μετόχου, ένας εκπρόσωπος του Δήμου Ηρακλείου, δύο εκπρόσωποι της Ομοσπονδίας φορτοεκφορτωτών και δύο εκπρόσωποι των εργαζομένων στον ΟΛΗ Α.Ε.

3.4 Λειτουργίες Ανεξάρτητων υπηρεσιών

3.4.1 Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου

Οι εσωτερικοί ελεγκτές ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση και είναι υπόλογοι σ' αυτή. Η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου αναφέρεται στο Διοικητικό Συμβούλιο και τη Γενική Συνέλευση.

Στις αρμοδιότητες της συγκαταλέγονται η παρακολούθηση της ορθής εφαρμογής του λογιστικού σχεδίου, η επιβεβαίωση της αξιοπιστίας, της ακεραιότητας και της επικαιρότητας των πληροφοριών, των λογιστικών στοιχείων και των παραγόμενων καταστάσεων. Επίσης, διεξάγει αναλύσεις και ειδικούς ελέγχους που της ανατίθενται από τη διοίκηση, δειγματοληπτικούς ελέγχους όλων των λειτουργιών και συναλλαγών της εταιρείας, συντάσσει εκθέσεις εσωτερικού ελέγχου, ενημερώνει το ΔΣ και τη ΓΣ και παρέχει σχετικές πληροφορίες στις εποπτικές αρχές (π.χ. Ε.Γ. ΔΕΚΟ).

Η υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου είναι ακόμα αρμόδια για τον έλεγχο της συμμόρφωσης της εταιρείας με τους νόμους, το καταστατικό, τις θεσμοθετημένες πολιτικές και κανονισμούς, τις στρατηγικές και τα σχέδια της διοίκησης, την επισκόπηση και αξιολόγηση της επάρκειας κι αποτελεσματικότητας των λογιστικών, οικονομικών και πληροφοριακών συστημάτων. Ακόμα, για τον έλεγχο της σωστής και αποτελεσματικής χρήσης των πόρων, τον έλεγχο της διασφάλισης των περιουσιακών στοιχείων και τον έλεγχο της νομιμότητας των αμοιβών και παροχών.

Τέλος, έχει την ευθύνη για τον έλεγχο της επίτευξης των στόχων που έχουν τεθεί για λειτουργίες και προγράμματα, τον εντοπισμό περιπτώσεων πιθανής σύγκρουσης των ιδιωτικών συμφερόντων των μελών του ΔΣ και των διευθυντικών στελεχών με τα συμφέροντα της εταιρείας, την κατάρτιση ελεγκτικού πλάνου και χρονοδιαγράμματος, την εξέταση της επάρκειας και αποτελεσματικότητας των υφιστάμενων ελεγκτικών μηχανισμών και το συντονισμό των εργασιών του εσωτερικού ελέγχου με αυτές του εξωτερικού ελέγχου με στόχο την κάλυψη όλων των θεμάτων και των περιοχών της επιχείρησης.

3.4.2 Υπηρεσίες αναφερόμενες στα όργανα της Διοίκησης

Οι υπηρεσίες που υποχρεούται να αναφέρονται στα όργανα της διοίκησης είναι η Νομική Υπηρεσία, το Γραφείο Τύπου και Ενημέρωσης και η Εποπτεία Λιμένος.

Νομική Υπηρεσία

Στις αρμοδιότητες της Νομικής Υπηρεσίας περιλαμβάνονται η υπεράσπιση των συμφερόντων της εταιρείας, η παραλαβή δικογράφων και η αποτελεσματική διεκπεραίωση των σχετικών θεμάτων, η συστηματική παρακολούθηση της νομοθεσίας και νομολογίας που

αφορούν την εταιρεία και η σχετική ενημέρωση των Υπηρεσιών, η νομική διερεύνηση και επεξεργασία προτάσεων νομικού περιεχομένου, ο νομικός έλεγχος των συμβάσεων με τρίτους, η παροχή γνωματεύσεων επί νομικών θεμάτων προς τις Υπηρεσίες του Οργανισμού και η έκδοση σχετικών συμβουλών, κατευθύνσεων και οδηγιών προς αυτές.

Η Νομική Υπηρεσία είναι, επίσης, αρμόδια για τη τήρηση εμπιστευτικού νομικού αρχείου και πρωτοκόλλου, τη τήρηση βιβλίου δικογραφιών και τη μέριμνα για τη συλλογή σχετικού αποδεικτικού υλικού για την υπεράσπιση των υποθέσεων τη εταιρίας στα δικαστήρια, τη επιμέλεια παρακολούθησης των εκδιδόμενων δικαστικών αποφάσεων, τη τήρηση των νόμιμων διαδικασιών για την καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση πρόκλησης ζημιάς από υπαιτιότητα της εταιρίας σε τρίτους, τη διεκδίκηση αποζημιώσεων για πρόκληση ζημιάς από τρίτους σε περιουσιακά στοιχεία της εταιρείας κ.α.

Γραφείο Τύπου και Ενημέρωσης

Στις αρμοδιότητες του Γραφείου Τύπου και Ενημέρωσης περιλαμβάνονται η συνεχής επικοινωνία, ενημέρωση και δημιουργική συνεργασία με τους πελάτες - χρήστες, καθώς και η προβολή του έργου της εταιρείας μέσω διαφημιστικών μηνυμάτων και η έντυπη ενημέρωση για το έργο του λιμένα. Είναι επίσης υπεύθυνο για τη συγκέντρωση των παραπόνων των πελατών - χρηστών και τη ανταπόκριση σ' αυτά, τη καλλιέργεια εποικοδομητικών σχέσεων με τους συναλλασσόμενους με την εταιρεία και τους πολίτες γενικότερα, τις ανακοινώσεις τύπου και τη συστηματική παρακολούθηση κάθε δημοσιεύματος που αναφέρεται στην εταιρεία, τη σχετική ενημέρωση των οργάνων της διοίκησης και των υπηρεσιών και τη μέριμνα για τη σύνταξη σχετικών απαντήσεων ή ανακοινώσεων σύμφωνα με τις οδηγίες τους.

Εποπτεία Λιμένος

Στις αρμοδιότητες της Εποπτείας Λιμένος περιλαμβάνεται ο έλεγχος της καθαριότητας των λιμενικών χώρων και κτιρίων, η παρακολούθηση και καταγραφή ζημιών / φθορών σε κτίρια, μόνιμες εγκαταστάσεις και λιμενικά έργα, ο έλεγχος δραστηριοτήτων στο λιμάνι προσώπων χωρίς σχετική άδεια, η μέριμνα της καθημερινής φύλαξης των εγκαταστάσεων και των κτιρίων και η εποπτεία για την εφαρμογή των κανόνων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων.

3.5 Υπηρεσιακές λειτουργίες

Υπάρχουν 4 Διευθύνσεις κάτω από τις οποίες λειτουργούν δύο Τμήματα. Κάτω από ορισμένα Τμήματα λειτουργούν Γραφεία. Τα αντικείμενα των διαφόρων υπηρεσιακών μονάδων, όπως προσδιορίζονται στον ΚΕΟΛ, έχουν σε γενικές γραμμές ως ακολούθως.

3.5.1 Λειτουργίες Διεύθυνσης Διοικητικού - Οικονομικού

Η Διεύθυνση Διοικητικού – Οικονομικού αποτελείται από δύο τμήματα:

- **Τμήμα Δ/σης Προσωπικού** που καλύπτει θέματα που σχετίζονται με το προσωπικό, όπως προσλήψεις, τοποθετήσεις, ανανεώσεις συμβάσεων, μετατάξεις, προαγωγές, παραιτήσεις, απολύσεις, διαγραφές του προσωπικού και τη διαχείριση θεμάτων αξιολόγησης προσωπικού σύμφωνα με τον κανονισμό του Οργανισμού και την κείμενη νομοθεσία. Χειρίζεται θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και υγεία, τα

ασφαλιστικά ταμεία, τη διοικητική εξυπηρέτηση του προσωπικού (π.χ. στη χορήγηση αδειών πάσης φύσεως, στην έκδοση βεβαιώσεων και πιστοποιητικών κτλ), αιτήματα του προσωπικού, έκδοση αποφάσεων υπηρεσιακών καθηκόντων, ωράριο εργασίας, πειθαρχικό έλεγχο προσωπικού κ.α. Διεκπεραιώνει όλες τις διαδικασίες για την έκδοση της μισθοδοσίας του προσωπικού, παρακολουθεί τυχόν μεταβολές (μισθών, επιδομάτων, κρατήσεων κτλ) και εκδίδει τις ετήσιες φορολογικές βεβαιώσεις αποδοχών του προσωπικού.

Είναι αρμόδιο για τον καθορισμό του περιεχομένου των συμβάσεων εργασίας, τη μελέτη των μέσων, χώρων και μεθόδων εργασίας, των προσδιορισμό των αναγκών σε προσωπικό, του προγραμματισμού των προσλήψεων και τη σύνταξη, γνωμοδότηση και τροποποίηση οργανισμών και κανονισμών που αφορούν την εταιρεία. Τηρεί σχετικά αρχεία και ειδοποιεί άλλα τμήματα και διευθύνσεις επί σχετικών θεμάτων. Αξιολογεί τις ανάγκες της εταιρείας σε προσωπικό, επεξεργάζεται σχετικές προτάσεις, εισηγείται επί όλων των θεμάτων που αφορούν τις συνθήκες εργασίας, ασφάλειας και υγιεινής του προσωπικού, παρακολουθεί την εργατική νομοθεσία, σχεδιάζει προγράμματα κατάρτισης και επιμόρφωσης και μεριμνά για την ψυχαγωγία του προσωπικού και τη διοργάνωση σχετικών εκδηλώσεων.

Επίσης, φροντίζει για την έγκριση των οδοιπορικών εξόδων του προσωπικού που μετακινείται, καθώς και για την συγκέντρωση και διερεύνηση τυχόν παραπόνων του προσωπικού. Τέλος, το τμήμα Δ/σης Προσωπικού είναι αρμόδιο για τις διαδικασίες της κεντρικής γραμματειακής υποστήριξης της εταιρείας, την τήρηση του γενικού αρχείου της διεύθυνσης και του γενικού πρωτοκόλλου.

Στο Τμήμα Δ/σης Προσωπικού υπάγεται το Γραφείο Γραμματείας Διοικήσεως και Διοικητικού Συμβουλίου που είναι αρμόδιο για τη λειτουργική και γραμματειακή εξυπηρέτηση του Δ/ντος Συμβούλου, του Προέδρου του Οργανισμού και των μελών του Δ.Σ., με τη διεκπεραίωση της αλληλογραφίας τους και γενικά τη διακίνηση των εγγράφων τους, την τήρηση σχετικού αρχείου τους, με διαβάθμιση κατά τη σημασία των σχετικών εγγράφων, καθώς και τη ρύθμιση των ακροάσεων, συσκέψεων και, γενικά, των υπηρεσιακών σχέσεων και επαφών τους με τους αρμόδιους υπηρεσιακούς παράγοντες του Οργανισμού, αλλά και άλλων Υπηρεσιών, Οργανισμών, Υπουργείων, Τοπικών Αρχών, πελατών κτλ. Το γραφείο αυτό έχει την μέριμνα για τη συγκέντρωση των, υπό συζήτηση, θεμάτων και την επιμέλεια για τη σύνταξη της ημερησίας διάταξης των συνεδριάσεων του Δ.Σ., καθώς και την έγκαιρη ενημέρωση των μελών του, την τήρηση πρακτικών των συνεδριάσεων και αποφάσεων του Δ.Σ., την αρμοδιότητα για την προετοιμασία και διεξαγωγή των Γ.Σ. του Οργανισμού.

- **Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης**, είναι υπεύθυνο για την σύνταξη των ετήσιων οικονομικών καταστάσεων και την συγκέντρωση και επεξεργασία κάθε στοιχείου σχετικού με τον Προϋπολογισμό, τον Ισολογισμό και τον Απολογισμό της εταιρείας. Είναι αρμόδιο για τη διεκπεραίωση και παρακολούθηση όλων των οικονομικών δοσοληψιών της εταιρείας, την τήρηση των επίσημων λογιστικών βιβλίων, τη συμφωνία των μηχανογραφικών λογιστικών εγγράφων, την λογιστική απεικόνιση των οικονομικών πράξεων του οργανισμού, την παραλαβή, κωδικοποίηση και έλεγχο των δικαιολογητικών πριν την έκδοση σχετικών ενταλμάτων πληρωμής, γραμματίων είσπραξης και συμψηφιστικών δελτίων, την υποστήριξη των οικονομικών εκθέσεων της εταιρείας, την κάλυψη των φορολογικών - φοροτεχνικών υποχρεώσεων της και τη σχετική ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών της και των Υπουργείων και Οργανισμών.

Το τμήμα αυτό, έχει επίσης την ευθύνη παρακολούθησης του οικονομικού αντικειμένου των συμβάσεων, τήρησης των διαδικασιών για καταβολή ή διεκδίκηση αποζημιώσεων, τήρησης και φροντίδας τραπεζικών καταθέσεων, αναλήψεων, πληρωμών και επιταγών, όλα τα παραστατικά ενταλμάτων, γραμματίων, συμψηφιστικών εγγράφων κλπ., την απόδοση των κρατήσεων υπέρ τρίτων, τη σύνταξη οικονομικών μελετών, την έκδοση φορολογικών βεβαιώσεων, την τήρηση της νομιμότητας και κανονικότητας των δαπανών, την εφαρμογή σύγχρονων χρηματοοικονομικών συστημάτων, την παρακολούθηση των οικονομικών θεμάτων της σύμβασης παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο κλπ.

Το τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης είναι, ακόμα, υπεύθυνο για τη σύνταξη και παρακολούθηση των μηνιαίων ισοζυγίων καθώς και την ημερήσια παρακολούθηση των εισπράξεων και πληρωμών σε ταμειακή βάση, την παρακολούθηση, την τήρηση, την συμφωνία και ενημέρωση των λογαριασμών παγίων στοιχείων της εταιρείας, την οργάνωση και διενέργεια ετήσιων τακτικών απογραφών καθώς και την ευθύνη για την υποβολή της ετήσιας δήλωσης φορολογίας εισοδήματος στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. Τέλος, είναι αρμόδιο για τη διεκπεραίωση όλων των εργασιών και της διαδικασίας έκδοσης της μισθοδοσίας του προσωπικού, την έκδοση των ετησίων φορολογικών βεβαιώσεων αποδοχών του προσωπικού και των βεβαιώσεων αποζημίωσης των μελών του Δ.Σ. για συμμετοχή στο Δ.Σ. και την εμπρόθεσμη απόδοση Φ.Μ.Υ. και εισφορών ΙΚΑ κλπ. ασφαλιστικών ταμείων.

Στο Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης υπάγονται το Γραφείο Βεβαίωσης και Είσπραξης Εσόδων και το Γραφείο Προμηθειών και Αποθήκης Υλικού.

Το Γραφείο Βεβαίωσης και Είσπραξης Εσόδων είναι υπεύθυνο για την βεβαίωση και είσπραξη των λιμενικών τελών, των δικαιωμάτων που προέρχονται από την παραχώρηση σε τρίτους του δικαιώματος να εκτελούν ορισμένες φορτοεκφορτωτικές εργασίες, εισπράξεις μισθωμάτων, parking κλπ. Έχει την ευθύνη της παρακολούθησης, φύλαξης και επιστροφής των εγγυητικών επιστολών, την ευθύνη για την κατάθεση των εισπράξεων στις Τράπεζες, την είσπραξη όλων των δικαιωμάτων της εταιρείας από την παροχή υπηρεσιών γενικά και ενέργειες για την αναγκαστική είσπραξη οφειλών βάσει των ισχυουσών διατάξεων.

Το Γραφείο Προμηθειών και Αποθήκης Υλικού είναι αρμόδιο για τη διαχείριση των αποθεμάτων που θα εξασφαλίζουν τη διαρκή ύπαρξη στις αποθήκες της εταιρείας των αναγκαίων υλικών με τους οικονομικότερους όρους, τη διαμόρφωση του ενιαίου προγράμματος προμηθειών της εταιρείας, τη κατάρτιση των όρων και τευχών δημοπράτησης και σύμβασης, τη προκήρυξη και δημοσίευση στον τύπο δημόσιων διαγωνισμών προμήθειας υλικών, τη κατακύρωση των προμηθειών σύμφωνα με τις προβλεπόμενες διαδικασίες, την αποστολή προσκλήσεων στους αναδόχους για την υπογραφή συμβάσεων και εγγράφων ανάθεσης παραγγελιών από κατακυρώσεις πρόχειρων ή δημόσιων διαγωνισμών.

Επίσης έχει την ευθύνη της σύνταξης τεχνικών και συγκριτικών μελετών σκοπιμότητας σχετικές με τις προμήθειες της εταιρείας και την καταλληλότητα των προδιαγραφών τους, την τήρηση των διαδικασιών κοστολόγησης των εισαγόμενων στις αποθήκες υλικών, τον προγραμματισμό και την φροντίδα προμήθειας των αναγκαίων επίπλων, μηχανών, συσκευών γραφείου, γραφικής ύλης και κάθε λογής υπηρεσιακών εντύπων, υλικού κτλ, την φροντίδα για την παραλαβή των προμηθειών της εταιρείας και για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων διατήρησης τους στις αποθήκες σε άριστη κατάσταση.

Τέλος, το γραφείο προμηθειών έχει την μέριμνα για τη εκποίηση των άχρηστων και πλεοναζόντων υλικών της εταιρείας, για τη συγκρότηση Επιτροπών διενέργειας των Δημοσίων Διαγωνισμών και αξιολόγησης των σχετικών προσφορών, καθώς και επιτροπών παραλαβής υλικών, επιστροφής υλικών και πρόχειρων διαγωνισμών. Επίσης, σε συνεργασία με το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης έχει την μέριμνα για το σχεδιασμό των περιοδικών και έκτακτων απογραφών των αποθηκών της εταιρίας και για την έρευνα αγοράς, τη συνεχή διεύρυνση της γνώσης των πηγών διάθεσης των υλικών, που χρησιμοποιεί η εταιρία, τη συντήρηση Μητρώου Υλικών και προμηθευτών, καθώς και την ανάπτυξη και εφαρμογή Συστήματος Αξιολόγησης προμηθειών κλπ.

3.5.2 Λειτουργίες Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών

Η Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών αποτελείται από τα εξής δύο τμήματα:

- **Τμήμα Λιμενικών Εξυπηρετήσεων και Ε.Ζ.Η.** με αρμοδιότητα σε θέματα λιμενικής εξυπηρέτησης των πλοίων (όπως ο προγραμματισμός της θέσης πρόσδεσης και παραβολής τους σε συνεργασία με τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες), χειρισμό θεμάτων φορτοεκφόρτωσης, μεταφοράς - εναπόθεσης και παράδοσης εμπορευμάτων, καταγραφή των ωρών λειτουργίας των μηχανημάτων και των ποσοτήτων των διακινηθέντων φορτίων για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων της εταιρείας. Το τμήμα αυτό, είναι υπεύθυνο για τη ζύγιση φορτίων και οχημάτων, τη σύνταξη και τροποποίηση του κανονισμού και τιμολόγησης παροχής υπηρεσιών διακίνησης φορτίων, τη φύλαξη χερσαίων χώρων, αποθηκών και μηχανημάτων και τον έλεγχο και επιτήρηση ατόμων και οχημάτων στους χώρους του λιμένα. Ακόμα έχει την αρμοδιότητα διαχείρισης και προστασίας φορτίων στην Ε.Ζ.Η., διατυπώσεων που αφορούν εμπορεύματα, διαχείρισης και εκμετάλλευσης υπαίθριων και στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων, διαχείρισης αξιήτων, τήρησης στατιστικών στοιχείων για πλοία και εμπορεύματα και έκδοσης σχετικών χρεωστικών σημειωμάτων.

Στο Τμήμα αυτό υπάγεται το Γραφείο Διαχείρισης Επιβατικής και Τουριστικής Κίνησης, με αρμοδιότητα σε θέματα διαχείρισης και εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και των επιβατηγών και τουριστικών πλοίων, των επιβατικών σταθμών και των χώρων τους, φύλαξη των χώρων των επιβατικών σταθμών της εταιρείας, έλεγχο απόδοσης λιμενικών τελών επί εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων, καθώς και τελών επί πλοίων, απόδοσης σχετικών κρατήσεων (υπέρ NAT, MTN κλπ. σε συνεργασία με το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης), διαχείρισης της Μαρίνας, πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, πρακτόρων και πλοίων και τήρησης σχετικών στατιστικών στοιχείων.

- **Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Μηχανολογικού Εξοπλισμού**, με αρμοδιότητα τη διάθεση των αναγκαίων μηχανημάτων, τον έλεγχο της καλής λειτουργίας τους, μέριμνα για τη συντήρηση και φύλαξη τους και την τήρηση σχετικού μητρώου. Επίσης, διαχειρίζεται τα καύσιμα και τα λιπαντικά που απαιτούνται για τη λειτουργία των μηχανημάτων και έχει την ευθύνη για την ασφάλεια του σχετικά απασχολούμενου προσωπικού, την κατάρτιση σχετικών προγραμμάτων και προδιαγραφών, την εκπαίδευση του προσωπικού στο χειρισμό των μηχανημάτων και τη μελέτη για τη βελτίωση των μεθόδων συντήρησης κι επισκευής. Έχει ακόμα την αρμοδιότητα παρακολούθησης των λογιστικών αποσβέσεων των μηχανημάτων (σε συνεργασία με το Οικονομικό Τμήμα), την εκποίηση παροπλισμένου εξοπλισμού, τη διεκδίκηση αποζημιώσεων για ζημιές στον εξοπλισμό, την φροντίδα σύνταξη προδιαγραφών για την προμήθεια εξοπλισμού της εταιρίας, καθώς και τη διαχείριση, προς την πλευρά των κατασκευαστών, θεμάτων που αφορούν στη θεραπεία παρατηρηθεισών ανωμαλιών.

3.5.3 Λειτουργίες Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Ανάπτυξης

Η Διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης αποτελείται από τα εξής δύο τμήματα:

- **Τμήμα Εκμετάλλευσης Ακινήτων**, με αρμοδιότητα τη μελέτη, ανάπτυξη και εκμετάλλευση των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας, με βάση τη σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο και το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο (ΣΕΣ). Είναι επίσης, υπεύθυνο για την υλοποίηση διαδικασιών παραχώρησης κινήτων και ακινήτων περιουσιακών στοιχείων σε τρίτους, την τήρηση των διαδικασιών απομάκρυνσης καταπατητών, την χορήγηση αδειών σε μικροπωλητές και σε διοργανωτές εκδηλώσεων και εκθέσεων, τη σύνταξη και παρακολούθηση συμβάσεων παραχώρησης ακινήτων, τη βεβαίωση μισθωμάτων, προτάσεις για τον καθορισμό και αναπροσαρμογή ενοικίων, δικαστικές διεκδικήσεις επί περιουσιακών στοιχείων, χορήγηση αδειών λειτουργίας καταστημάτων, σύνταξη μητρώου ακίνητης περιουσίας, μέριμνα για προκηρύξεις και πλειοδοτικούς διαγωνισμούς εκμίσθωσης ακινήτων, μέριμνα για ενέργειες που απορρέουν από τη σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο ως προς τη διαχείριση ακινήτων, οριοθέτηση των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στη χερσαία ζώνη του λιμένα και καθορισμό του τρόπου λειτουργίας και διαχείρισής τους.
- **Τμήμα Marketing και Διαχείρισης Προγραμμάτων**, με αρμοδιότητα την προώθηση της ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των υπηρεσιών του οργανισμού, τη διαμόρφωση προτάσεων για νέες δραστηριότητες, τη διερεύνηση των αναγκών και επιθυμιών υφισταμένων και δυνητικών πελατών της εταιρείας και την υποβολή σχετικών εισηγήσεων προς τη Διοίκηση. Διεκπεραιώνει, ακόμα, έρευνα αγοράς και γενικά έρευνες και μετρήσεις που αφορούν τις λειτουργίες και παρεχόμενες υπηρεσίες για τη συνεχή διεύρυνση της πληροφόρησης και τη βελτίωση των λειτουργιών, την εκπόνηση μελετών σχετικών με τις αρμοδιότητες της Δ/σης Λιμενικών Υπηρεσιών, την παρακολούθηση και εφαρμογή του ΣΕΣ και του Master Plan και τη διαμόρφωση προτάσεων για τροποποίηση τους.

Επίσης, μεριμνά για τον προγραμματισμό και την παρακολούθηση έργων, μέτρων και προγραμμάτων που αφορούν την ανάπτυξη του λιμένα, την κοστολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη διαμόρφωση προτάσεων για την τιμολόγηση τους, τη σύνταξη, τροποποίηση, αναπροσαρμογή κανονισμών και τιμολογίων για εργασίες που διεξάγονται από τρίτους στη λιμενική περιοχή. Ακόμα, έχει την ευθύνη παρακολούθησης των αιτήσεων χρηματοδότησης και τη συμμετοχή σε προγράμματα της Ε.Ε. (σε συνεργασία με τις Δ/σεις Διοικητικού - Οικονομικού και Τεχνικών Έργων - Περιβάλλοντος), τον προγραμματισμό και διαχείριση των οικονομικών πόρων του ΟΛΗ (σε συνεργασία με τη Δ/ση Διοικητικού - Οικονομικού), τη συγκέντρωση κοινωνικοοικονομικών στοιχείων για την Περιφέρεια Κρήτης και το λιμένα, τη διάγνωση των αναγκών ανάπτυξης της εταιρείας και τη θέσπιση σχετικών προτεραιοτήτων, την κατάρτιση αναπτυξιακού προγράμματος και τη διαμόρφωση προτάσεων για σχέδια και μελέτες.

Το τμήμα αυτό, φροντίζει γενικά την τεκμηρίωση και πληροφόρηση (εσωτερικά και σε συνεργασία με την Περιφέρεια και Δήμους), το σχεδιασμό κοινών ενεργειών με τοπικούς φορείς, εισηγήσεις για συντονισμό με άλλους Οργανισμούς Λιμένων και υπηρεσίες σε όλες τις κλίμακες, την παρακολούθηση ιδιωτικών παραγωγικών επενδύσεων που υλοποιούνται εντός και εκτός λιμένα, την υποστήριξη της Διοίκησης και των Υπηρεσιών σε θέματα προγραμματισμού και ανάπτυξης. Τέλος, τηρεί αρχείο μελετών, ερευνών και έργων που εκτελούνται στο λιμάνι, μέριμνα για τη μελέτη, σύνταξη κλπ. κανονισμών της εταιρείας και την έκδοση οδηγιών για την εφαρμογή τους, τη μελέτη μέσων, χώρων και μεθόδων εργασίας και την απλούστευση των διαδικασιών.

Στο Τμήμα Marketing και Διαχείρισης Προγραμμάτων υπάγεται το Γραφείο Πληροφορικής, αρμόδιο για τη μηχανοργάνωση - μηχανογράφηση των υπηρεσιών, την ανάπτυξη νέων μηχανογραφικών εφαρμογών και τη συντήρηση, βελτίωση των υφιστάμενων, την μέριμνα υποστήριξης και καλής λειτουργίας του μηχανογραφικού εξοπλισμού και την τηλεματική σύνδεση του οργανισμού. Το γραφείο πληροφορικής είναι, επίσης, υπεύθυνο για την κατάρτιση προγραμμάτων λογισμικού και την εφαρμογή πληροφοριακών συστημάτων στις υπηρεσιακές μονάδες του ΟΛΗ, καθώς και για την προετοιμασία δεδομένων, τον έλεγχο εισόδου – εξόδου των στοιχείων, την εγκατάσταση δικτύων και μεθόδων και την ασφάλεια του συστήματος.

3.5.4 Λειτουργίες Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων και Περιβάλλοντος

Η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων και Περιβάλλοντος αποτελείται από τα εξής δύο τμήματα:

- **Τμήμα Τεχνικών Μελετών και Κατασκευής - Συντήρησης Έργων Υποδομής**, με αρμοδιότητα την οργάνωση και εφαρμογή των διαδικασιών εκτέλεσης έργων και την παρακολούθηση και επίβλεψη της εκτέλεσης αυτής, την εκπόνηση μελετών έργων υποδομής με ίδια μέσα ή με ανάθεση. Είναι, ακόμα, υπεύθυνο για τη σύνταξη του προϋπολογισμού των έργων, τη σύνταξη περιοδικών πιστοποιήσεων, την εισήγηση και έγκριση των σχετικών πληρωμών, την παρακολούθηση του κόστους των έργων και της εκτέλεσης τους βάσει χρονικού προγραμματισμού. Λαμβάνει τα σχετικά μέτρα για διορθωτικές παρεμβάσεις, προτείνει πηγές χρηματοδότησης (σε συνεργασία με το Τμήμα Marketing και Διαχείρισης Προγραμμάτων), παρακολουθεί την κατάσταση και συντήρηση λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων, τη σύνταξη προγραμμάτων συντήρησης και επισκευών και τον καθορισμό σχετικών τεχνικών προδιαγραφών.

Στο τμήμα αυτό, ανήκει η ευθύνη της οριοθέτησης της ζώνης του λιμανιού (σε συνεργασία με τη Δ/ση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης), η επικουρία σε εκτιμήσεις ζημιών σε κατασκευές και εξοπλισμούς τρίτων με υπαιτιότητα της εταιρείας, η εισήγηση για τις ανάγκες σε οικοδομικά υλικά και εξοπλισμό της εταιρείας και η διαχείριση θεμάτων που αφορούν την έκδοση οικοδομικών αδειών και αδειών λειτουργίας των εγκαταστάσεων της εταιρείας. Τέλος, είναι αρμόδιο για τη σύνταξη διακηρύξεων, τεχνικών περιγραφών και την ανάθεση εκπόνησης μελετών και εκτέλεσης έργων, την εξυπηρέτηση σε θέματα σχεδιασμού της εταιρείας, την οργάνωση και τήρηση αρχείου τεχνικών σχεδίων και την εκπόνηση μελετών έργων μέχρι και τη σύνταξη του προϋπολογισμού τους με ίδια μέσα ή με ανάθεση σε τρίτους.

- **Τμήμα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Προστασίας Περιουσιακών Στοιχείων**, με αρμοδιότητα το χειρισμό θεμάτων λειτουργίας της εταιρείας που άπτονται των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος, περιλαμβανομένης της παραλαβής των καταλοίπων πλοίων, τη μέριμνα για την απομάκρυνση παροπλισμένων πλοίων, την καθαριότητα των γραφείων, αποθηκών, υπαίθριων χώρων της λιμενολεκάνης και την επιμέλεια του πρασίνου στην περιοχή ευθύνης του ΟΛΗ. Επίσης, είναι υπεύθυνο για τον εξοπλισμό του λιμένα με ναύδετα, παραβλήματα, δέστρες, σημαντήρες κλπ. και τη συντήρησή τους, τη μέριμνα της ασφάλειας των εγκαταστάσεων, τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών, τη συντήρηση ή τροποποίηση των μονίμων εγκαταστάσεων, τον έλεγχο των περιουσιακών στοιχείων της εταιρείας ως προς φθορές, ζημιές, καταπατήσεις, τη λήψη μέτρων για την αποκατάσταση τους και γενικά για την συντήρηση και επισκευή των εγκαταστάσεων του ΟΛΗ.

Στο Τμήμα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Προστασίας Περιουσιακών Στοιχείων υπάγεται το Γραφείο ΠΣΕΑ, το οποίο διέπεται σ' ό,τι αφορά τις αρμοδιότητες από ειδικές διατάξεις όπως ισχύουν κάθε φορά.

3.6 Συμβούλια και επιτροπές

Στον ΟΛΗ λειτουργούν τα ακόλουθα:

- ❖ Υπηρεσιακό Συμβούλιο, το οποίο επιλαμβάνεται θεμάτων που αφορούν το προσωπικό της εταιρείας, με αποφασιστική σχετική γνωμοδοτική αρμοδιότητα. Είναι πενταμελές, συγκροτείται με απόφαση του ΔΣ και έχει τριετή θητεία
- ❖ Επιτροπές διενέργειας δημόσιων διαγωνισμών προμηθειών - υπηρεσιών και εκμίσθωσης ακινήτων, οι οποίες συγκροτούνται με απόφαση του Διευθύνοντος Συμβούλου, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις για τον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Κατά παρόμοιο τρόπο μπορεί να συγκροτούνται έκτακτες επιτροπές π.χ. για πρόσληψη προσωπικού.

3.7 Συμβατότητα με Κανονισμούς και το Ν. 3429/05

Όπως διαφαίνεται από τις ανωτέρω περιγραφές, η οργάνωση του ΟΛΗ Α.Ε. είναι απόλυτα συμβατή με το Ν. 3429/05 και τις σχετικές εγκυκλίους της Ε.Γ. ΔΕΚΟ.

Είναι επίσης απόλυτα συμβατή με τον εγκεκριμένο Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ), στον οποίο άλλωστε περιγράφεται λεπτομερώς η ανώτερη διάρθρωση και οι σχετικές αρμοδιότητες, καθώς και με το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού (ΓΚΠ).

3.8 Επιχειρησιακές λειτουργίες

Ως επιχειρησιακές λειτουργίες του ΟΛΗ ΑΕ προσδιορίζονται κατ' αρχήν εκείνες που σχετίζονται με την προσκομιδή εσόδων στην εταιρεία. Στις λειτουργίες αυτές περιλαμβάνονται:

- ❖ Παροχή δικαιώματος προσόρμισης, παραβολής και πρυμνοδέτησης πλοίων και σκαφών. Αφορά σε επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία, κρουαζιερόπλοια, πλωτά Π/Κ, σκάφη αναψυχής επαγγελματικά και ιδιωτικής χρήσης και επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη. Τα προερχόμενα από την υπηρεσία αυτή έσοδα, πάντως, είναι ανταποδοτικά, με σκοπό την χρηματοδότηση των ΥΓΟΣ.
- ❖ Παροχή δικαιώματος ελλιμενισμού επαγγελματικών και ερασιτεχνικών αλιευτικών σκαφών (περιλαμβανομένου, εφ' όσον ασκείται ο ελλιμενισμός και του δικαιώματος προσόρμισης, παραβολής και πρυμνοδέτησης), καθώς και ελλιμενισμού πλωτών ναυπηγημάτων, όπως πλωτοί γερανοί, πλωτά συνεργεία, φορηγίδες, ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά, αλιευτικά συγκροτήματα γρι-γρι, λάντζες κλπ.
- ❖ Παροχή δικαιώματος παροπλισμού ή και βυθίσεως πλοίων.
- ❖ Παροχή δικαιώματος διέλευσης οχημάτων και επιβατών, επιβιβαζόμενων σε ή αποβιβαζόμενων από, κάθε φύσεως Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και Ο/Γ πλοία γραμμών εσωτερικού ή εξωτερικού, καθώς και επιβατών που συμμετέχουν σε κρουαζιέρα ή διέρχονται transit από το λιμάνι. Όπως και στην περίπτωση των τελών επί πλοίων ανωτέρω, τα σχετικά έσοδα του ΟΛΗ είναι ανταποδοτικά, χρησιμοποιούμενα για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων και άλλους συναφείς σκοπούς.

- ❖ Ειδικές παροχές σε επιβάτες που συμμετέχουν σε κρουαζιέρες ή διέρχονται transit από το λιμένα, όπως για έλεγχο αποσκευών, για φύλαξη αποσκευών στο νέο επιβατικό σταθμό και για χρήση λεωφορείου (μεταξύ πλοίου και σταθμού).
- ❖ Ανέλκυση - καθέλκυση σκαφών.
- ❖ Φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και διακίνηση φορτίων που φορτοεκφορτώνονται με οποιοδήποτε τρόπο (βυτία, σωληνώσεις, αντλίες κλπ.) εντός των χώρων αρμοδιότητας του ΟΛΗ.
- ❖ Εξυπηρέτηση οχημάτων που διακινούνται με πλοία Ro-Ro.
- ❖ Παροχή δικαιώματος φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων σε εργολάβους ή τρίτους.
- ❖ Αποθήκευση εμπορευμάτων, οχημάτων, σκαφών και trailers εντός των χερσαίων χώρων του λιμένα.
- ❖ Ζύγιση οχημάτων διακίνησης εμπορευμάτων.
- ❖ Μίσθωση μηχανικών μέσων.
- ❖ Παροχή στάθμευσης αυτοκινήτων σε ελεγχόμενους χώρους.
- ❖ Παροχή υδροδότησης, τηλεφωνικής σύνδεσης και ρευματοδότησης σε πλοία και πλωτά μέσα.
- ❖ Παροχή δυνατότητας χρήσης τρακτόρων και ρυμουλκούμενων οχημάτων του ΟΛΗ, παροχή δυνατότητας χρήσης αντίστοιχων οχημάτων ιδιωτών εντός της λιμενικής ζώνης και παροχή δυνατότητας εισόδου οχημάτων στο λιμένα για εκτέλεση διαφόρων εργασιών.
- ❖ Παραχώρηση χρήσης χώρων, υπαίθριων και στεγασμένων, εντός της λιμενικής ζώνης.

Στις λειτουργίες που δεν αποφέρουν έσοδα στον ΟΛΗ, αλλά που μπορεί να θεωρηθούν ως ενταγμένες στο πλαίσιο των ανωτέρω επιχειρησιακών, περιλαμβάνονται οι ακόλουθες:

- ❖ Η εξυπηρέτηση πολεμικών και κρατικών μη εμπορικών πλοίων, καθώς και εκείνων που ανήκουν σε διεθνείς οργανισμούς, ανθρωπιστικές - περιβαλλοντικές οργανώσεις και ιδρύματα κλπ.
- ❖ Η εξυπηρέτηση έκτακτων προσεγγίσεων (σύμφωνα με το άρθρο 7 § 2 του Ν. 2932/2001) των πάσης φύσεως Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.
- ❖ Η εξυπηρέτηση πλοίων που ανήκουν κατά κυριότητα ή χρήση στο Ελληνικό Δημόσιο και κινούνται για λογαριασμό του, καθώς και αυτών που ανήκουν κατά κυριότητα ή χρήση σε αρχηγούς ξένων κρατών.

Κατ' επέκταση των ανωτέρω, όλες οι δραστηριότητες που σχετίζονται άμεσα με τη λειτουργία και συντήρηση των σχετικών εγκαταστάσεων (λιμενικών και χερσαίων) θεωρούνται επιχειρησιακές.

Υπό το πρίσμα αυτό, ως επιχειρησιακές λογίζονται οι ακόλουθες υπηρεσίες (διευθύνσεις, τμήματα, γραφεία κλπ.):

- ❖ Εποπτεία Λιμένα.
- ❖ Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών και τα υπαγόμενα σ' αυτή τμήματα και γραφείο.
- ❖ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και τα υπαγόμενα σ' αυτή τμήματα και γραφείο.
- ❖ Τμήμα Εκμετάλλευσης Ακινήτων της Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Ανάπτυξης.

3.9 Υποστηρικτικές λειτουργίες

Ως υποστηρικτικές λειτουργίες / υπηρεσίες λογίζονται οι υπόλοιπες λειτουργίες του ΟΛΗ, όπως η μέριμνα αισθητικής και λειτουργικής διάρθρωσης του λιμένα, η συνεργασία με τους χρήστες και τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, η συνεργασία με φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης άλλων λιμένων κλπ.

Σε επίπεδο υπηρεσιών (βάσει οργανογράμματος), υποστηρικτικές θεωρούνται οι εξής:

- ❖ Το Γραφείο Τύπου και Ενημέρωσης.
- ❖ Η Νομική Υπηρεσία.
- ❖ Η Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου.
- ❖ Η Διεύθυνση Διοικητικού και Οικονομικού και τα τμήματα και γραφεία που υπάγονται σ' αυτή.
- ❖ Το Τμήμα Marketing και Διαχείρισης Προγραμμάτων της Δ/σης Προγραμματισμού και Ανάπτυξης και το Γραφείο Πληροφορικής που υπάγεται σ' αυτό.

3.10 Υποστηρικτικά Συστήματα

Ο μηχανογραφικός εξοπλισμός⁷ του ΟΛΗ σήμερα συνίσταται από 3 servers, 43 PC σε λειτουργία και 3 laptop PC. Στο κεντρικό κτίριο της διοίκησης λειτουργεί ενσύρματο δίκτυο. Όλοι οι υπολογιστές είναι εξοπλισμένοι με το MS Office, ενώ σε ορισμένους υπάρχει Autocad και άλλα εξειδικευμένα προγράμματα. Πρόσφατα εγκαταστάθηκε σύστημα backup. Ειδικό λογισμικό καλύπτει τις ανάγκες του λογιστηρίου, του ταμείου, των λιμενικών τελών και ορισμένες λειτουργίες διαχείρισης προσωπικού και μισθοδοσίας. Υπάρχει άμεση ανάγκη εκσυγχρονισμού του λογισμικού, ώστε να ικανοποιεί τις ανάγκες των χρηστών και του ΟΛΗ, να έχει δυνατότητα επέκτασης και προσαρμογής και να επιτρέπει την απρόσκοπτη σύνδεση όλων των υπηρεσιών.

Πρόσφατα αναπτύχθηκαν ή είναι υπό ολοκλήρωση εφαρμογές πληροφορικής και τηλεματικής που είναι σημαντικές για τους χρήστες (ασύρματη ευρυζωνική πρόσβαση, πληροφόρηση για δρομολόγια και τουριστικές υπηρεσίες / δυνατότητες στην ευρύτερη περιοχή κ.α.), καθώς και σύστημα παρακολούθησης της διακίνησης φορτίων.

Το σύστημα κοστολόγησης του ΟΛΗ παρακολουθείται και μελετάται από το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, σε συνεργασία με όλα τα άλλα τμήματα και διευθύνσεις του ΟΛΗ. Το υπάρχον σύστημα τυπικά καλύπτει τις ανάγκες του ΟΛΗ, εμφανίζει όμως αδυναμίες στον επιμερισμό του κόστους ανά κέντρο εσόδων, όπως απαιτείται για τη διαχείριση και βελτίωση της απόδοσης των κέντρων αυτών, το σχεδιασμό ορθολογικής τιμολογιακής πολιτικής κ.α.

Η διαχείριση διαθεσίμων συνίσταται κυρίως από καταθέσεις όψεως και προθεσμίας.

Το σύστημα διαχείρισης ακίνητης περιουσίας τελεί υπό τη γενική εποπτεία του Τμήματος Εκμετάλλευσης Ακινήτων, το οποίο μεταξύ άλλων είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια πλειοδοτικών διαγωνισμών μίσθωσης, παρακολούθηση των συμβάσεων κλπ. Άλλες υπηρεσίες συμβάλλουν στη διαχείριση οικονομικών και νομικών θεμάτων, στη συντήρηση κλπ. Οι μισθώσεις παρακολουθούνται μηχανογραφικά (σε λογιστικά φύλλα excel).

Το σύστημα διαχείρισης ανθρώπινων πόρων διέπεται από τον Κανονισμό Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ), το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού και τη Συλλογική

⁷ (Πηγή: Γραφείο Πληροφορική του τμήματος Marketing & Διαχείρισης Προγραμμάτων)

Σύμβαση Εργασίας του προσωπικού που υπεγράφη την 28/3/2007. Επιλαμβάνονται σχετικά το Υπηρεσιακό Συμβούλιο και το Τμήμα Διεύθυνσης Προσωπικού, σε συνεργασία με το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης και τις λοιπές υπηρεσίες. Το σύστημα είναι εν μέρει μηχανογραφημένο.

3.11 Ανθρώπινοι Πόροι

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του ΚΕΟΛ, οι οργανικές θέσεις εργασίας που απαιτούνται για την πλήρη και αποτελεσματική κάλυψη των λειτουργιών και υπηρεσιών του ΟΛΗ ανέρχονται σε 127 και κατανέμονται όπως φαίνεται στο πίνακα 3.1.

Κατηγορία-Κλάδος	Αριθμός Ατόμων
Κατηγορία Π.Ε.	32
Π.Ε. Διοικητικού και Οικονομικού	16
Κλάδος ΠΕ Μηχανικών	14
Κλάδος ΠΕ Πληροφορικής	1
Κλάδος ΠΕ Περιβάλλοντος	1
Κατηγορία Τ.Ε.	16
Κλάδος Τ.Ε. Μηχανικών	6
Κλάδος Τ.Ε. Πληροφορικής	1
Κλάδος Τ.Ε. Διοικητικού-Λογιστικού	9
Κατηγορία Δ.Ε.	65
Κλάδος Δ.Ε. Διοικητικών Γραμματέων	14
Κλάδος Δ.Ε. Προσωπικού Η/Υ	2
Κλάδος Δ.Ε. Τεχνικού	45
Κλάδος Δ.Ε. Οδηγών	4
Κλάδος Υ.Ε. (φύλαξη, καθαριότητα κλπ.)	13
Δικηγόρος με έμμισθη εντολή	1
Γενικό Σύνολο	127

Πίνακα 3.1 Οργανικές θέσεις που απαιτείτε να έχει ο ΟΛΗ

(Πηγή: Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ))

Η εξέλιξη των πραγματικά απασχολουμένων στον ΟΛΗ κατά την τετραετία 2005-2008 παρουσιάζεται στον πίνακα 3.2.

	Αριθμός Ατόμων			
	Παροχή Υπηρεσιών	Εκσυγχρ.- Συντήρηση Λιμένα	Διοίκηση	Σύνολο
2005				
Αορίστου Χρόνου	42	12	16	70
Ορισμένου Χρόνου	0	4	0	4
Μαθητές TEI-OAED	0	0	16	16
Σύνολο	42	16	32	90
2006				
Αορίστου Χρόνου	38	10	16	64
Ορισμένου Χρόνου	6	2	0	8
Μαθητές TEI-OAED	0	0	19	19
Σύνολο	44	12	35	91
2007				
Αορίστου Χρόνου	37	9	16	62
Ορισμένου Χρόνου	1	3	3	7
Μαθητές TEI-OAED	0	0	18	18
Σύνολο	38	12	37	87
2008				
Αορίστου Χρόνου	37	8	15	60
Ορισμένου Χρόνου	0	3	4	7
Μαθητές TEI-OAED	0	0	14	14
Σύνολο	37	11	33	81

Πίνακας 3.2 Απασχολούμενοι στον ΟΛΗ 2005-2008

(Πηγή: Α δημοσίευτα στοιχεία Τμήματος Διεύθυνσης Προσωπικού)

Είναι εμφανές ότι το απασχολούμενο προσωπικό (περιλαμβανομένων ατόμων με σύμβαση ορισμένου χρόνου και μη περιλαμβανομένων των μαθητών TEI-OAED και των μελών του ΔΣ) είναι σημαντικά χαμηλότερο από τις προβλεπόμενες στον ΚΕΟΛ οργανικές θέσεις εργασίας. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΛΗ, έχει εγκριθεί από το ΥΕΝ η πρόσληψη 40 ατόμων διαφόρων ειδικοτήτων ενώ, λόγω αποσπάσεων έμπειρων στελεχών, θεωρείται άμεσου ανάγκης η πρόσληψη 17 ατόμων με σύμβαση αορίστου χρόνου και 4 ατόμων με σύμβαση ορισμένου χρόνου (ετήσια).

Στον πίνακα 3.3 κατωτέρω παρουσιάζεται η εξέλιξη του αριθμού των ατόμων που περιλαμβάνονται στις μισθοδοτικές καταστάσεις του ΟΛΗ Α.Ε. Περιλαμβάνονται ορισμένα άτομα που εμφανίζονται μεν στη μισθοδοσία λόγω καταβολών αναδρομικών προηγούμενων ετών, αλλά δεν απασχολήθηκαν στον ΟΛΗ το συγκεκριμένο έτος. Παρατηρούνται τα εξής:

- ❖ Το μισθοδοτούμενο προσωπικό (μη περιλαμβανομένων των μαθητών TEI-OAED με μισθοδοτούμενη πρακτική εξάσκηση, καθώς και των μελών του ΔΣ) μειώθηκε από 80 το 2003 σε 79 την περίοδο 2004-2006, σε 73 το 2007 και σε 67 το 2008.
- ❖ Οι σημαντικότερες ως προς τον αριθμό απασχολούμενων κατηγορίες είναι το προσωπικό της Δ/νσης Διοικητικού - Οικονομικού και οι χειριστές μηχανημάτων. Σημαντικός είναι επίσης ο αριθμός μαθητών TEI-OAED που κάνουν πρακτική εξάσκηση στον ΟΛΗ, (13-19 την περίοδο 2003-2008).

	2008	2007	2006	2005	2004	2003
Προσωπικό						
Δ/νση Διοικητικού-Οικονομικού	14	17	16	21	21	20
Δ/νση Λιμενικών Υπηρεσιών	3	3	3	4	3	3
Δ/νση Τεχνικών Έργων & Περιβάλλοντος	7	7	8	9	9	8
Δ/νση Προγραμματισμού & Αναπτύξεως	0	1	1	0	0	0
Χειριστές	14	14	19	16	17	18
Καθαριστές	4	7	6	6	5	6
Υδρονομείς	1	1	1	2	2	2
Φύλακες	2	2	2	1	1	1
Parking	0	0	0	1	1	1
Συνεργείο	6	6	6	5	5	6
Ηλεκτρολόγοι	3	3	4	3	3	3
Πλάστιγγα	2	3	3	2	2	2
EZH	4	4	5	4	5	5
Οδηγοί	1	1	1	1	1	1
Κλητήρες	1	1	1	1	1	1
Υδραυλικοί	1	1	1	1	1	1
Κηπουροί	1	1	1	1	1	1
Αποθηκάριος	1	1	1	1	1	1
Σχεδιαστές	1	0	0	0	0	0
Επιμελητές	1	0	0	0	0	0
Σύνολο	67	73	79	79	79	80
Λοιποί						
Μαθητές TEI - ΟΑΕΔ	14	18	19	16	19	13
Μέλη Δ.Σ.	3	3	2	1	2	1
Σύνολο	17	21	21	17	21	14
Γενικό Σύνολο						
Γενικό Σύνολο	84	94	100	96	100	94

Πίνακας 3.3 Εξέλιξη προσωπικού κατά οργανωτική μονάδα & ειδικότητα

(Πηγή: Δημοσιεύτα στοιχεία Τμήματος Διεύθυνσης Προσωπικού)

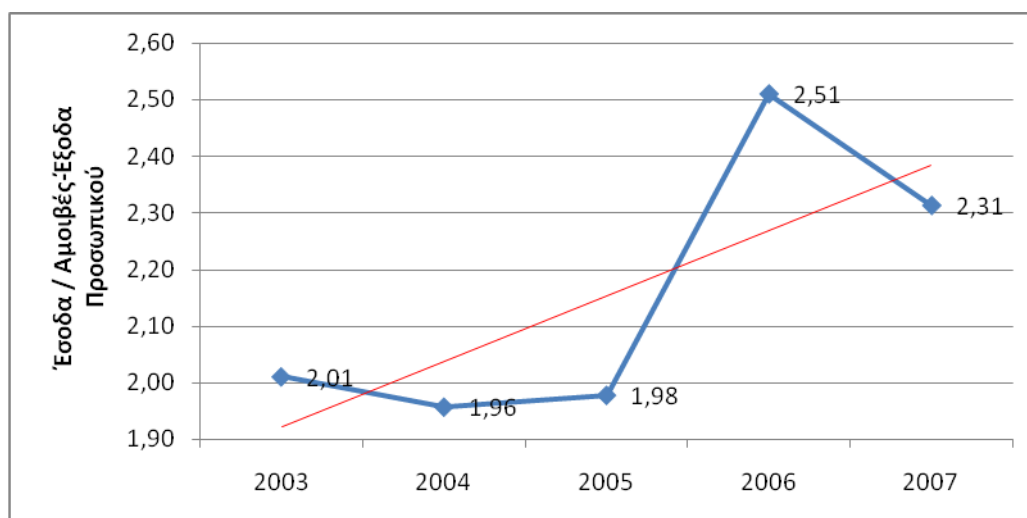
Το 2008 απασχολήθηκαν στον ΟΛΗ 60 άτομα με συμβάσεις αορίστου χρόνου, 7 άτομα με συμβάσεις ορισμένου χρόνου και 14 μαθητές TEI-ΟΑΕΔ. Σύμφωνα με τον ΚΕΟΛ, οι θέσεις που απαιτούνται για την αποτελεσματική κάλυψη των αναγκών του Οργανισμού είναι 127. Είναι εμφανές ότι ο ΟΛΗ έχει ανάγκη ενίσχυσης με προσωπικό. Αντ' αυτού, το προσωπικό με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου μειώθηκε κατά την τελευταία τριετία.

Το 42% του αριθμού των εργαζομένων (μη περιλαμβανομένων των μαθητών ΤΕΙ-ΟΑΕΔ) απασχολήθηκε το 2008 στη Διεύθυνση Διοικητικού - Οικονομικού και ως χειριστές μηχανημάτων.

Επισημαίνεται ότι, στο λιμένα Ηρακλείου, οι λιμενεργάτες λειτουργούν ανεξάρτητα από τον ΟΛΗ (ως ελεύθεροι επαγγελματίες, υπό τη διαχείριση του συλλόγου τους), σε αντίθεση με άλλους λιμένες, όπου είναι οργανικά ενταγμένοι στο προσωπικό του αντίστοιχου οργανισμού λιμένα.

Οι ακαθάριστες αποδοχές του προσωπικού το 2008 ανήλθαν σε € 2,5 εκατομμύρια περίπου, με μέσο επίπεδο € 32.000 ανά άτομο. Συμπεριλαμβανομένων παρεπομένων παροχών, εργοδοτικών εισφορών και αποζημιώσεων απολύσεων / εξόδου από την υπηρεσία, το κόστος του προσωπικού το 2008 ανήλθε σε € 3,0 εκατομμύρια.

Σημαντική είναι η άνοδος της παραγωγικότητας του προσωπικού τα τελευταία χρόνια, όπως καταδεικνύεται από την εξέλιξη του δείκτη εσόδων προς τις αμοιβές και έξοδα προσωπικού, η οποία είχε ως εξής:



Διάγραμμα 3.2 Εξέλιξη του δείκτη εσόδων προς τις αμοιβές και έξοδα προσωπικού

(Πηγή: Διεύθυνση Διοικητικού - Οικονομικού)

Ως προς την εκπαίδευση του προσωπικού, υπάρχουν τακτικές σχετικές δαπάνες, ενώ παράλληλα το προσωπικό εκπαιδεύεται στα πλαίσια διαφόρων προγραμμάτων, όπως WIRELESS HOTSPOTS, ΕΝΩΣΙΣ, ΜΙΠΤΟ, CRETWISE, MOSES.

3.12 Διαπιστώσεις

Από την ανάλυση που έγινε σε αυτό το κεφάλαιο είναι φανερό ότι ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ) έχει θέσει τις βάσεις για τη σωστή, εύρυθμη και αναπτυξιακή λειτουργία του ΟΛΗ. Δυστυχώς όμως, όπως είδαμε, ο Οργανισμός έχει σημαντικές ελλείψεις από προσωπικό, το 2008 απασχολήθηκαν 67 άτομα έναντι 127 που απαιτούνται από τον ΚΕΟΛ. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι περισσότερες διευθύνσεις και τμήματα να υπολειτουργούν και ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας να μην εφαρμόζεται στην πράξη στο ακέραιο.

Μία αξιολόγηση της λειτουργίας των υπηρεσιών του Οργανισμού θα διαπίστωνε μεταξύ άλλων τα εξής:

1. Η λειτουργία των υπηρεσιών χαρακτηρίζεται από την παθογένεια του Ελληνικού Δημόσιου τομέας και δεν προσομοιάζει με σύγχρονη δημόσια επιχείρηση. Ο Οργανισμός παρουσιάζει οργανωτικά προβλήματα παρά το σχετικά μικρό δυναμικό προσωπικού που διαθέτει.
2. Υπάρχει ένδεια αξιόλογου προσωπικού Πανεπιστημιακής και Τεχνολογικής εκπαίδευσης.
3. Δεν υπάρχει σωστή αξιοποίηση του υπάρχοντος προσωπικού.
4. Ένα ποσοστό του προσωπικού υπολειτουργεί/υποαπασχολείται. Ενώ το υπόλοιπο προσωπικό επωμίζεται όλο το βάρος της δουλειάς.
5. Παρά τις ευκαιρίες επιμόρφωσης του προσωπικού στις σύγχρονες αντιλήψεις και πρακτικές λειτουργίας των λιμένων, που είναι σε θέση να προσφέρει ο ΟΛΗ, συχνό είναι το φαινόμενο ύπαρξης αδιαφορίας και αρνητικότητας από τους υπαλλήλους μεγαλύτερης κυρίως ηλικίας.
6. Οι λιμενεργάτες δεν είναι οργανικά ενταγμένοι στο προσωπικό του ΟΛΗ, με αποτέλεσμα την αύξηση των χρεώσεων των φορτοεκφορτώσεων.
7. Οι περισσότερες διαδικασίες λειτουργίας των υπηρεσιών είναι γραφειοκρατικές και παρωχημένες.
8. Σημαντικοί τομείς του Οργανισμού όπως το τμήμα εσωτερικού ελέγχου αλλά και η διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης δεν έχουν συγκροτηθεί.
9. Οι προαγωγές κατά το πλείστον δεν γίνονται με αξιοκρατικά κριτήρια με περαιτέρω δυσχέρειες λόγω της ένδειας προσωπικού με τα κατάλληλα τυπικά προσόντα που αναφέρθηκε παραπάνω.
10. Ενδεικτικό των οργανωτικών προβλημάτων και των δυσλειτουργιών του Οργανισμού είναι και το γεγονός ότι παρά την υφιστάμενη έγκριση από το ΑΣΕΠ πρόσληψης 40 ατόμων για την κάλυψη υπαρκτών αναγκών και παρά την συνταξιοδότηση αρκετών υπαλλήλων, τουλάχιστον κατά τα τρία τελευταία χρόνια, αυτό δεν κατέστη δυνατόν να υλοποιηθεί.

Είναι λοιπόν άμεσα αναγκαίο:

- Να γίνουν οι εγκεκριμένες προσλήψεις προσωπικού.
- Να τεθεί σε πλήρη εφαρμογή η οργανωτική αναδιάρθρωση των Διευθύνσεων και των τμημάτων με βάση τον ΚΕΟΛ.
- Να γίνει εκσυγχρονισμός της λειτουργίας των υπηρεσιών του Οργανισμού με εγκατάσταση συστήματος EDI (Electronic Data Interchange) συνδεδεμένου με το Σύστημα Διαχείρισης Λιμένος που προτείνεται στο επόμενο κεφάλαιο. Πιστοποίηση του Οργανισμού (ISO).
- Να υπάρξει πρόγραμμα συνεχούς επιμόρφωσης του προσωπικού για όλο το φάσμα των λειτουργιών του Οργανισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ⁸

4.1 Εισαγωγή

Η παρουσίαση του εμπορικού λιμένα γίνεται σε δύο επίπεδα. Το πρώτο επίπεδο περιλαμβάνει τη φυσική ροή των διαδικασιών και των εργασιών διαχείρισης, ενώ το δεύτερο επίπεδο περιλαμβάνει τις διοικητικές εργασίες. Με τον όρο *φυσική ροή των διαδικασιών*, εννοούμε την πορεία του φορτίου στον λιμένα κατά την είσοδο του από ξηρά και θάλασσα, ενώ ο όρος *διαχείριση των εργασιών*, περιλαμβάνει τις ενέργειες που γίνονται από τη μεριά του λιμένα με σκοπό τη διαχείριση του φορτίου προς εκπλήρωση των απαιτήσεων των πελατών. Τέλος, παρουσιάζονται οι *διοικητικές εργασίες*. Ο όρος διοικητικές εργασίες, χρησιμοποιείται περισσότερο με την έννοια της συλλογής και έκδοσης παραστατικών από τους εμπλεκόμενους φορείς (ΟΛΗ και πελάτες) που απαιτούνται για τη διαχείριση των φορτίων.

4.2 Αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων στις διαδικασίες του εμπορικού λιμένα

Η διεύθυνση που εμπλέκεται κυρίως στη διαχείριση του Εμπορικού Λιμένα, είναι η Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών μέσω των τμημάτων της με βασικές αρμοδιότητες:

- Το χειρισμό θεμάτων λιμενικής εξυπηρέτησης των πλοίων, που προσδένουν σε χώρους ευθύνης της εταιρίας και, συγκεκριμένα, ο προγραμματισμός της θέσης πρόσδεσης και παραβολής τους σε συνεργασία με εμπλεκόμενες υπηρεσίες.
- Το χειρισμό θεμάτων φορτοεκφόρτωσης, μεταφοράς, εναπόθεσης και παράδοσης εμπορευμάτων.
- Την καταγραφή των ωρών λειτουργίας των μηχανημάτων και ποσοτήτων διακινηθέντων φορτίων για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων της εταιρίας. Έκδοση χρεωστικών σημειωμάτων.
- Τη ζύγιση των διακινηθέντων φορτίων
- Τη σύνταξη και τροποποίηση του κανονισμού παροχής υπηρεσιών στις διακινήσεις φορτίων και προτάσεις για τιμολόγηση και κοστολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών.
- Την τήρηση στατιστικών στοιχείων για τα πλοία και τα εμπορεύματα.
- Το χειρισμό θεμάτων που αφορούν την οριοθέτηση των ορίων της Ζώνης του Λιμένα σε συνεργασία με τις υπόλοιπες Διευθύνσεις του Οργανισμού.
- Την ορθολογική εκμετάλλευση των υπαίθριων και στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων και την εποπτεία της διαχείρισης αποθηκών εμπορευμάτων, καθώς και τη μέριμνα διάθεσης σημειωτών, για τις εργασίες παραλαβής και παράδοσης εμπορευμάτων.
- Την παραλαβή, διαχείριση και παράδοση των εμπορευμάτων, προέλευσης εξωτερικού, που αποθέτονται για προσωρινή αποθήκευση στους στεγασμένους και

⁸ (Πηγή: Σενετάκης-Λιναρδάκης 2000, Σ.Ε.Σ. Ρογκάν και συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς Γ. Μανούδης 2004, 2005, 2009)

υπαίθριους αποθηκευτικούς χώρους και στους χώρους της Ελεύθερης Ζώνης Ηρακλείου (Ε.Ζ.Η.) ή μεταφορτώνονται από την περιοχή ευθύνης της, καθώς και η διενέργεια κάθε σχετικής, με αυτά, διαδικασίας.

- Την παρακολούθηση των φορτώσεων και μεταφορτώσεων των εγχωρίων για εξαγωγή προϊόντων, που διεξάγονται στην περιοχή ευθύνης της εταιρίας, από χερσαία ή θαλάσσια μέσα, καθώς και τη διαχείριση και μέριμνα για την προστασία, όσων από αυτά αποθέτονται, μέχρι να φορτωθούν σε στεγασμένους ή υπαίθριους χώρους ή στα κρηπιδώματα του λιμένα και τη διενέργεια κάθε σχετικής, με αυτά, διαδικασίας.
- Τη διενέργεια κάθε διατύπωσης που αφορά εμπορεύματα, τα οποία διακινούνται από την περιοχή ευθύνης της εταιρίας και προβλέπεται από τις τελωνειακές διατάξεις και από τους κοινοτικούς κανονισμούς.
- Το χειρισμό θεμάτων κατά δηλωτικό μεταφορικού μέσου, με τα διαχειριστικά και οικονομικά στοιχεία των διακινουμένων, από την περιοχή ευθύνης της εταιρίας, εμπορευμάτων και την καταγραφή, τήρηση και υποβολή σχετικών στατιστικών στοιχείων στις αρμόδιες υπηρεσίες, καθώς και την έκδοση χρεωστικών σημειωμάτων και την παροχή στοιχείων προς το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, για τη βεβαίωση και είσπραξη των ανάλογων δικαιωμάτων της εταιρίας.
- Την κήρυξη ως αζήτητων, σύμφωνα με τον οικείο Κανονισμό, των εμπορευμάτων που δεν παρέλαβαν οι δικαιούχοι παραλήπτες, μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες.
- Τη μέριμνα για τη μεταφορά των αζήτητων εμπορευμάτων από τους χώρους προσωρινής αποθήκευσης στις αποθήκες αζήτητων ή τη διαχειριστική παρακολούθηση των εμπορευμάτων, που κηρύχτηκαν αζήτητα, αλλά δεν μεταφέρθηκαν σε αποθήκες αζήτητων και παραμένουν στους χώρους αρχικής απόθεσής τους.
- Τη μέριμνα φύλαξης των αποθηκευτικών χώρων.
- Την επιτήρηση και τον έλεγχο ατόμων και οχημάτων που εισέρχονται, εξέρχονται ή κυκλοφορούν στους χώρους του ΟΛΗ, καθώς και την απαγόρευση εισόδου ατόμων και οχημάτων σε αυτούς, σύμφωνα με τις σχετικές κείμενες διατάξεις.

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Διοικητικού & Οικονομικού που σχετίζονται περισσότερο με τις εργασίες διαχείρισης του εμπορικού λιμένα είναι:

- Η τήρηση των επίσημων λογιστικών βιβλίων, η συμφωνία των μηχανογραφικών λογιστικών εγγραφών, σε όλα τα στάδια της επεξεργασίας τους (ημερολόγιο, Γενικό και Αναλυτικό Καθολικό, Ισοζύγιο, κτλ.) και, γενικά, η λογιστική απεικόνιση και παρακολούθηση των οικονομικών πράξεων της εταιρίας.
- Η ευθύνη για τη διεκπεραίωση όλων των χρηματικών δοσοληψιών της εταιρίας και η παρακολούθηση της κίνησης τους, καθώς και η συμφωνία των λογαριασμών.
- Η καθημερινή συμφωνία του υπόλοιπου ταμείου.
- Η παρακολούθηση της κίνησης των λογαριασμών τρίτων.
- Η βεβαίωση και είσπραξη των λιμενικών τελών, καθώς και κάθε είδους σχετικών εισφορών και δικαιωμάτων, που βαρύνουν τρίτους προς την εταιρία και η απόδοση του ποσοστού λιμενικών τελών επιβατών και οχημάτων στα Ναυτ. Πρακτορεία και Ναυτ. Εταιρίες.

- Η βεβαίωση και είσπραξη των δικαιωμάτων, που προέρχονται από την παραχώρηση σε τρίτους, που είναι εγκαταστημένοι στη λιμενική περιοχή, του δικαιώματος να εκτελούν ορισμένες φορτοεκφορτωτικές εργασίες, με δικά τους μέσα και προσωπικό.
- Η βεβαίωση και είσπραξη των δικαιωμάτων, που προβλέπονται από ειδικές διατάξεις επιβολής τελών, εισφορών, δικαιωμάτων, κτλ., στα πετρελαιοειδή, στα τουριστικά σκάφη με ξένη σημαία, κλπ.

4.3 Διαχείριση εμπορευμάτων από τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Στον ΟΛΗ Α.Ε. ανάλογα με το τελωνειακό καθεστώς των εμπορευμάτων αυτά τοποθετούνται είτε στον τελωνειακό περίβολο, όπου τη διαχείριση, έλεγχο και ευθύνη των εμπορευμάτων την έχει το τελωνείο, είτε στην περιοχή της Ελεύθερης Ζώνης όπου τη διαχείριση και ευθύνη διατηρεί ο ΟΛΗ, με το τελωνείο να πραγματοποιεί ελέγχους βάσει του τελωνειακού κώδικα.

Αναφορικά με την εξαγωγή των εμπορευμάτων (είσοδος από ξηρά και φόρτωση στο πλοίο) τη βασική ευθύνη διεκπεραίωσης και παρακολούθησης των εργασιών τη φέρει το τελωνείο, ενώ ο ΟΛΗ παρέχει την υλικοτεχνική υποδομή για τη διεξαγωγή των εργασιών (μηχανήματα και προσωπικό).

Αναφορικά με την εισαγωγή των εμπορευμάτων (είσοδος από θάλασσα), ο ΟΛΗ φέρει την αποκλειστική ευθύνη διεκπεραίωσης και παρακολούθησης των εργασιών διατηρώντας τα βιβλία της Λογιστικής Αποθήκης.

Με βάση τα παραπάνω η διαδικασία της εξαγωγής καθώς αφορά βασικά το τελωνείο δεν περιγράφεται με τον ίδιο βαθμό λεπτομέρειας, όπως η διαδικασία της εισαγωγής. Επίσης οι διαδικασίες αναφέρονται στο χώρο της Ελευθέρως Ζώνης Ηρακλείου (ΕΖΗ).

4.4 Φυσική ροή των διαδικασιών διαχείρισης φορτίου

Για την είσοδο / έξοδο του φορτίου από ξηρά ή θάλασσα απαιτείται ένας σημαντικός αριθμός ενεργειών σε διοικητικό επίπεδο. Οι εργασίες αυτές περιλαμβάνουν τη συλλογή και κατάθεση εγγράφων κυρίως από τους πελάτες του λιμένος, καθώς και μια σειρά διαδικασιών που πρέπει να ολοκληρωθούν από τη μεριά του ΟΛΗ. Στην περιγραφή, όμως, της φυσικής ροής των διαδικασιών, που σκοπό έχει την αποτύπωση των διαδοχικών θέσεων του εμπορεύματος μέσα στο terminal, θεωρούμε ότι έχουν εκπληρωθεί όλες οι προαπαιτούμενες διοικητικές ενέργειες.

Οι διαδικασίες που περιγράφονται αφορούν την είσοδο φορτίου από ξηρά προς φόρτωση σε πλοίο (εξαγωγή- export) και την είσοδο εμπορεύματος από θάλασσα (εισαγωγή - import).

4.4.1 Είσοδος από ξηρά (Διαδικασία εξαγωγής – Export)

Είσοδος

Στην παρούσα κατάσταση λειτουργίας του λιμένα οι δραστηριότητες εναπόθεσης εμπορευμάτων στην ΕΖΗ για φόρτωση στο πλοίο είναι περιορισμένες. Οι περισσότερες εξαγωγικές δραστηριότητες είναι τύπου Ro-Ro (μέσω των πλοίων της ακτοπλοΐας). Παρόλα αυτά παρακάτω δίνεται ένα τυπικό σενάριο λειτουργίας, ακόμα κι αν δεν ανταποκρίνεται πλήρως στις πραγματικές συνθήκες λόγω περιορισμένης εφαρμογής.

Απόθεση

Η απόθεση των εμπορευμάτων γίνεται κυρίως στην περιοχή απόθεσης της Ελεύθερης Ζώνης (ή στον τελωνειακό περίβολο). Ο χώρος είναι χωρισμένος ανά εταιρεία που διακινεί τα εμπορεύματα της από τον ΟΛΗ. Στην παρούσα κατάσταση λόγω της μικρής διακίνησης που εμφανίζει ο λιμένας και της διαθεσιμότητας χώρου δεν υπάρχει ειδική διαχείριση του χώρου (π.χ. προσδιορισμένες θέσεις εναπόθεσης, ειδικές περιοχές για φόρτωση και εκφόρτωση κλπ).

Για την απόθεση των εμπορευμάτων στο χώρο στοιβασίας, ο οδηγός εισέρχεται της πύλης της ΕΖΗ. Ο αποστολέας του εμπορεύματος (ναυτικός πράκτορας / εκτελωνιστής) έχει ενημερώσει σχετικά το τμήμα διαχείρισης της ΕΖΗ και πιο συγκεκριμένα το διαχειριστή, ο οποίος φροντίζει για τη διαθεσιμότητα των μηχανημάτων στην περιοχή απόθεσης. Ο οδηγός του οχήματος κατευθύνεται προς την περιοχή απόθεσης της εταιρείας. Στην περίπτωση που δεν γνωρίζει που πρέπει να πάει ενημερώνεται από τον υπάλληλο του φυλακίου. Όταν το όχημα φτάσει την περιοχή εναπόθεσης, ο αρχιχειριστής στέλνει το μηχάνημα για την εκφόρτωση.

Φόρτωση

Με την κατάθεση του σχεδίου φόρτωσης του πλοίου μπορεί να αρχίσει η φόρτωση. Ο χειριστής του μηχανήματος μεταφοράς ειδοποιείται από το διαχειριστή φόρτωσης για το συγκεκριμένο εμπόρευμα που πρέπει να συλλέξει από το χώρο στοιβασίας. Το μηχάνημα συλλέγει από το χώρο στοιβασίας και οδηγεί το εμπόρευμα στο γερανό στον οποίο γίνεται η φόρτωση.

Στην περίπτωση όπου φορτηγό με εμπορεύματα εισέρχεται στο λιμένα για φόρτωση σε επιβατικό πλοίο, η είσοδος του γίνεται από την πύλη του επιβατικού σταθμού και κατευθύνεται στη σχετική προβλήτα για φόρτωση στο πλοίο.

Ο έλεγχος της φόρτωσης γίνεται με ευθύνη του τελωνείου και του ναυτικού πράκτορα, ενώ ο διαχειριστής του ΟΛΗ είναι παρών και παρακολουθεί τη διαδικασία.

4.4.2 Είσοδος από θάλασσα (Διαδικασία Εισαγωγής – Import)

Εκφόρτωση

Με την άφιξη του πλοίου και την κατάθεση του σχεδίου εκφόρτωσης μπορεί να αρχίσει η διαδικασία εκφόρτωσης. Η σειρά της εκφόρτωσης καθορίζεται από τον πράκτορα. Τα μηχανήματα μεταφοράς μεταφέρουν τα εμπορεύματα από το κρηπίδωμα στο χώρο απόθεσης.

Απόθεση

Με την κάθοδο του εμπορεύματος από το πλοίο, ο χειριστής του μηχανήματος μεταφοράς το μεταφέρει στο χώρο στοιβασίας που έχει προσδιοριστεί για την απόθεση των εμπορευμάτων της εταιρείας.

Συλλογή

Το εξωτερικό όχημα που έρχεται να συλλέξει το εμπόρευμα επιδεικνύει στην πύλη της ΕΖΗ τα συνοδευτικά του έγγραφα και μετά το σχετικό έλεγχο εισέρχεται στην ΕΖΗ. Ο οδηγός του οχήματος κατευθύνεται στην περιοχή απόθεσης της εταιρείας για να παραλάβει το εμπόρευμα. Το μηχάνημα μεταφοράς φορτώνει το εμπόρευμα στο όχημα.

Στην περίπτωση που πρόκειται για χύδην φορτίο το όχημα πηγαίνει στην περιοχή εκφόρτωσης του πλοίου και φορτώνεται επί τόπου.

Εξοδος

Έχοντας ολοκληρώσει τη συλλογή του εμπορεύματος, το όχημα εξέρχεται της ΕΖΗ. Κατά την έξοδο από την πύλη ο οδηγός επιδεικνύει στον υπάλληλο του τελωνείου και του ΟΛΗ τα έγγραφα και αποχωρεί. Αν ο έλεγχος δεν είναι επιτυχής ο οδηγός - όχημα επιστρέφει στο Γραφείο Διαχείρισης του ΟΛΗ ή στο Τελωνείο.

4.5 Διοικητικές εργασίες και ροή πληροφοριών

Στόχος της παρούσας ενότητας είναι η περιγραφή των διοικητικών εργασιών που απαιτούνται για τη διαχείριση των εμπορευμάτων και τη ροή των πληροφοριών μεταξύ των εμπλεκόμενων. Για την καλύτερη κατανόηση όμως των πληροφοριών, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια παρουσίαση των:

1. εγγράφων που χρειάζονται για τη διαχείριση των εμπορευμάτων
2. αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων
3. διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα ανάλογα με τις απαιτήσεις των πελατών.

Καθώς η βασική εμπλοκή του ΟΛΗ είναι στην εκφόρτωση, η παρουσίαση των εγγράφων και των διαδικασιών γίνεται μόνο στο επίπεδο αυτής της διαδικασίας.

4.5.1 Απαραίτητα έγγραφα

Παρακάτω παρουσιάζουμε τα απαιτούμενα έγγραφα για την παραλαβή και παράδοση του φορτίου.

- Τα απαραίτητα συνοδευτικά έγγραφα για τη διακίνηση του εμπορεύματος μέσα στη χώρα. Ανάλογα με το χαρακτηρισμό του Ε/Κ (υποκείμενο, εγχώριο, transit) και αν είναι κενό ή γεμάτο υπάρχουν και τα απαραίτητα τελωνειακά έγγραφα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για άδειο μη κοινοτικό Ε/Κ θα πρέπει να υπάρχει το **Δελτίο Ελευθέρας Χρήσεως** ενώ για γεμάτο μη κοινοτικό θα πρέπει να υπάρχει **απόσπασμα δηλωτικού** από το τελωνείο από το οποίο εισήλθε στη χώρα.
- **Προαναγγελία άφιξης πλοίου**: Έγγραφο του ναυτικού πράκτορα που κατατίθεται στο Λιμεναρχείο και στο τμήμα Διαχείρισης της ΕΖΗ.
- **Αίτηση Φόρτωσης / Άδεια Φόρτωσης**: Επίσημο έγγραφο το οποίο θα πρέπει να εκδοθεί για να μπορέσει το εμπόρευμα να εξέλθει του λιμένος από την πύλη θαλάσσης (για τα εμπορεύματα που έχει προηγηθεί εναπόθεση). Πρώτα γίνεται η αίτηση φόρτωσης και μετά εκδίδεται η άδεια φόρτωσης από το Τελωνείο.
- **Σχέδιο Φόρτωσης πλοίου**: Σχέδιο που δίνει ο καπετάνιος στον πράκτορα και στο διαχειριστή, καθώς είναι απαραίτητο έγγραφο για την εκκίνηση των διαδικασιών φόρτωσης.
- **Έκθεση παραλαβής εμπορεύματος**: Συντάσσεται από το διαχειριστή και αφορά μόνο τα εμπορεύματα που παρουσιάζουν πρόβλημα.
- **Λίστα εκφόρτωσης**: Η λίστα εκφόρτωσης στέλνεται από το ναυτικό πράκτορα. Με βάση τη λίστα αυτή γίνεται η παραλαβή των εμπορευμάτων από τον ΟΛΗ. Ο διαχειριστής που παρακολουθεί την εκφόρτωση σημειώνει στη λίστα τα εμπορεύματα που παρέλαβε καθώς και τις σχετικές παρατηρήσεις (αναφορικά με τη φυσική κατάσταση του εμπορεύματος κλπ.)

- **Δηλωτικό:** Επίσημο έγγραφο που καταθέτει ο ναυτικός πράκτορας και αποτελεί τη συμφωνημένη λίστα εκφόρτωσης. Με την κατάθεση του εγγράφου γίνεται η χρέωση στα μητρώα Λογιστικής αποθήκης και μπορεί να ξεκινήσει η παράδοση των εμπορευμάτων.
- **Αίτηση για διάθεση μηχανήματος:** Συμπληρώνεται από τον ναυτικό πράκτορα /εκτελωνιστή και αφορά το αίτημα του για διάθεση εξοπλισμού που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών του. Αντίστοιχα, συμπληρώνεται το υπηρεσιακό σημείωμα στο οποίο αναφέρεται το μηχανήμα που διατέθηκε καθώς και το είδος της εργασίας.
- **Αίτηση Άδειας Εξόδου / Άδεια Εξόδου:** Συμπληρώνεται από τον ναυτικό πράκτορα /εκτελωνιστή και εκδίδεται από τον ΟΛΗ. Είναι το έγγραφο που πιστοποιεί τη νόμιμη παράδοση του εμπορεύματος στο δικαιούχο.
- **Τιμολόγιο:** είναι το τιμολόγιο που εκδίδει το τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης του ΟΛΗ και αφορά τις εργασίες τις σχετικές με το εμπόρευμα και το πλοίο.
- **Διατακτική:** Έγγραφο που πιστοποιεί το δικαιούχο του εμπορεύματος

Τα παραπάνω έγγραφα παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι.

4.5.2 Αρμοδιότητες μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Με βάση τα όσα έχουν ήδη αναφερθεί, οι εμπλεκόμενοι φορείς για τη διακίνηση των Ε/Κ (και των εμπορευμάτων γενικότερα) διακρίνονται σε αυτούς που αποτελούν την *εσωτερική λιμενική κοινότητα* και σε αυτούς που αποτελούν την *εξωτερική λιμενική κοινότητα*. Επειδή οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων της εσωτερικής λιμενικής κοινότητας έχουν περιγραφεί παραπάνω, στην παρούσα ενότητα περιγράφονται μόνο οι αρμοδιότητες των εμπλεκόμενων της εξωτερικής λιμενικής κοινότητας (χρηστών / πελατών του ΟΛΗ).

Σαν χρήστες του λιμένος θεωρούνται:

- οι αποστολείς / παραλήπτες φορτίων
- οι διαμεταφορείς
- οι εκτελωνιστές
- οι ναυτιλιακές εταιρείες. Σχετικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες, επειδή οι περισσότερες εδρεύουν εκτός Ηρακλείου ή και εκτός Ελλάδος, λαμβάνονται υπόψη οι Ναυτικοί Πράκτορες που τις εκπροσωπούν.

Η υπάρχουσα πρακτική δείχνει ότι οι περισσότερες διαδικασίες γίνονται από τους ναυτικούς πράκτορες και τους εκτελωνιστές και λιγότερο από τους αποστολείς ή παραλήπτες φορτίων. Συνήθως οι αποστολείς ή παραλήπτες φορτίων εξουσιοδοτούν τους πράκτορες ή τους εκτελωνιστές να διεκπεραιώσουν για λογαριασμό τους όλες τις απαραίτητες εκείνες διαδικασίες που θα τους επιτρέψουν την αποστολή ή παράδοση των εμπορευμάτων τους.

Αρμοδιότητες του Ναυτιλιακού Πράκτορα

Ο πράκτορας είναι υπεύθυνος για όλες εκείνες τις ενέργειες που έχουν σχέση με το πλοίο, συγκεκριμένα τον κατάπλου στο λιμένα και τη φόρτωση / εκφόρτωση του. Ενημερώνει τον ΟΛΗ σχετικά με την ημερομηνία άφιξης του πλοίου στο λιμένα και είναι υπεύθυνος για τη συλλογή των εγγράφων που έχουν σχέση με τη φόρτωση και την εκφόρτωση του πλοίου, δηλαδή το σχέδιο φόρτωσης / εκφόρτωσης του πλοίου και τις λίστες φόρτωσης / εκφόρτωσης των εμπορευμάτων.

Αρμοδιότητα του πράκτορα αποτελεί η κατανομή του περιεχομένου του Ε/Κ στους παραλήπτες του. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση που το Ε/Κ περιέχει εμπορεύματα για περισσότερους από έναν παραλήπτες, ο πράκτορας ορίζει τους δικαιούχους με την έκδοση των διατακτικών. Η διατακτική αποτελεί επίσημο έγγραφο, απαραίτητο για τη συλλογή του εμπορεύματος ή του Ε/Κ από το terminal καθώς ορίζει το δικαιούχο του εμπορεύματος. Αμιγώς πρακτορειακό έγγραφο είναι και το δηλωτικό, το οποίο συντάσσει ο πράκτορας μετά από συμφωνία με το τμήμα διαχείρισης του ΟΛΗ σχετικά με τα εμπορεύματα - Ε/Κ που εκφορτώθηκαν.

Προς εξασφάλιση των δικαιωμάτων του, ο πράκτορας συνεργάζεται άμεσα με το διαχειριστή. Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών που προσδιορίζει ο πράκτορας και συμφωνεί με τους εκπροσώπους του ΟΛΗ για τις χρεώσεις που επιβάλλονται προς εξασφάλιση των συμφερόντων του.

Αρμοδιότητες των Εκτελωνιστών

Οι εκτελωνιστές είναι υπεύθυνοι για όλες τις εργασίες που σκοπό έχουν την τελωνειακή αποδέσμευση του Ε/Κ ή των εμπορευμάτων του. Ο εκτελωνιστής είναι υπεύθυνος για τη συλλογή και κατάθεση των απαραίτητων τελωνειακών εγγράφων, που χαρακτηρίζουν το εμπόρευμα (π.χ εμπόρευμα από τρίτη χώρα προς εγχώρια κατανάλωση, κοινοτικό εμπόρευμα κ.α.) τα οποία είναι δεσμευτικά για την έκδοση της άδειας εξόδου.

Οι πράκτορες πολλές φορές έχουν δικούς τους εκτελωνιστές, οι οποίοι εκτελούν όλες τις παραπάνω ενέργειες και είναι πολύ συνηθισμένο να εμφανίζεται σε όλα τα επίσημα έγγραφα το όνομα του ναυτιλιακού πρακτορείου που αναλαμβάνει όλες τις ενέργειες για την παράδοση του εμπορεύματος στον παραλήπτη.

Αρμοδιότητες των διαμεταφορέων

Οι αρμοδιότητες των μεγάλων διαμεταφορέων που χρησιμοποιούν το λιμένα είναι παρόμοιες με αυτές των ναυτικών πρακτόρων. Τις περισσότερες φορές μάλιστα δεν είναι διακριτές οι διαφορές τους. Σημαντικό πλεονέκτημα των διαμεταφορέων είναι ο ιδιόκτητος στόλος οχημάτων που διαθέτουν για τη μεταφορά και παράδοση των εμπορευμάτων – Ε/Κ.

4.5.3 Διοικητικές εργασίες κατά την είσοδο από θάλασσα

Διαδικασία Εκφόρτωσης

➤ Προκαταρκτικές Διαδικασίες

Ο πράκτορας της ναυτιλιακής εταιρείας μερικές ημέρες πριν από την άφιξη του πλοίου καταθέτει στο Λιμεναρχείο την αναγγελία άφιξης πλοίου, όπου αναφέρει την ημερομηνία και ώρα άφιξης του πλοίου και τον αριθμό των εμπορευμάτων που θα εκφορτωθούν. Το ίδιο έγγραφο το λαμβάνει και το τμήμα διαχείρισης της ΕΖΗ.

Ο πράκτορας μέσω της αίτησης διάθεσης μηχανημάτων, ζητά τα μηχανήματα και το προσωπικό που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση της φορτοεκφόρτωσης. Επίσης, ο πράκτορας καταθέτει τη λίστα εκφόρτωσης στη διαχείριση.

➤ Διαδικασίες Εκφόρτωσης

Με την κατάθεση του σχεδίου εκφόρτωσης του πλοίου από τον πράκτορα στο διαχειριστή μπορούν να αρχίσουν οι διαδικασίες εκφόρτωσης. Κατά την εκφόρτωση, παρόντες είναι ο εκπρόσωπος του πράκτορα και ο διαχειριστής / σημειωτής του ΟΛΗ. Ο έλεγχος της σφραγίδας κατά την είσοδο των εμπορευμάτων από τη θάλασσα γίνεται από άτομο του

ΟΛΗ. Ο καταμερισμός των αρμοδιοτήτων και των εργασιών που λαμβάνουν χώρα κάτω από τον γερανό έχουν ως εξής:

- ο εκπρόσωπος του πράκτορα ελέγχει με βάση τη λίστα εκφόρτωσης τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται από το πλοίο.
- ο διαχειριστής ελέγχει με βάση τη λίστα εκφόρτωσης τα εμπορεύματα που εκφορτώνονται από το πλοίο, σημειώνει τις κινήσεις που γίνονται, σημειώνει τα εμπορεύματα που εκφορτώθηκαν και κάνει παρατηρήσεις.

➤ *Εργασίες μετά την εκφόρτωση*

Με την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης ο εκπρόσωπος του πράκτορα και ο διαχειριστής συμφωνούν για τον τελικό αριθμό των εμπορευμάτων που εκφορτώθηκαν, οπότε ο πράκτορας θα πρέπει να εκδώσει το δηλωτικό. Όταν ο πράκτορας εκδώσει το δηλωτικό το καταθέτει στη διαχείριση, η οποία το ελέγχει με βάση τη λίστα εκφόρτωσης και αν δεν υπάρξουν αλλαγές το σφραγίζει. Το δηλωτικό είναι επίσημο έγγραφο που (γενικά) δεν επιδέχεται αλλαγές, φυλάσσεται σε αρχείο για 5 έτη και υπάρχει σε 2 αντίγραφα (διαχείριση και τελωνείο).

Στη συνέχεια ακολουθούν οι εργασίες προς είσπραξη των δικαιωμάτων του Οργανισμού. Για κάθε πλοίο ανοίγεται ένας φάκελος όπου περιέχει όλα τα έγγραφα που σχετίζονται με αυτό, καθώς και με τα εμπορεύματα του και διατηρείται στο γραφείο βεβαίωσης και είσπραξης εσόδων. Καθώς στην υπάρχουσα κατάσταση δεν είναι προαπαιτούμενο η είσπραξη των δικαιωμάτων του Οργανισμού για την παραλαβή του εμπορεύματος, το τμήμα διαχείρισης εκδίδει άδειες εξόδου αντίγραφο των οποίων φυλάσσεται στο φάκελο του πλοίου. Όταν εκπληρωθούν πλήρως οι οικονομικές υποχρεώσεις του πλοίου και των εμπορευμάτων του, ο φάκελος φυλάσσεται στο αρχείο της ΕΖΗ.

Όλα τα εμπορεύματα έχουν Αριθμό Καταχώρησης Λογιστικής Αποθήκης (ΑΚΛΑ-δηλωτικό). Για το πλοίο δίνεται ένας αριθμός δηλωτικού και για κάθε εμπόρευμα υπάρχει ο αντίστοιχος στίχος (α/α). Η παραλαβή του εμπορεύματος γίνεται στο στέλεχος της χρέωσης στα μητρώα, ενώ η παράδοση ενημερώνει την πίστωση. Βάσει των εγγράφων της Λογιστικής Αποθήκης, των εγγράφων των εμπορευμάτων και το τι υπάρχει μέσα στην ΕΖΗ γίνεται και ο έλεγχος του ΟΛΗ από το τελωνείο.

Διαδικασία Συλλογής

Με την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης μπορούν να αρχίσουν οι διαδικασίες για τη συλλογή των εμπορευμάτων. Οι διαδικασίες αυτές διεκπεραιώνονται κυρίως από τον πράκτορα ή τον εκτελωνιστή. Με την ολοκλήρωση των εργασιών παραδίδουν στον οδηγό του οχήματος τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να έχει ώστε να εξέλθει του terminal.

Τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να έχει μαζί του ο πράκτορας ή εκτελωνιστής ή σπανιότερες φορές ο ίδιος ο κάτοχος του εμπορεύματος είναι:

- ▲ Αίτηση Εξόδου – Άδεια Εξόδου
- ▲ Τελωνειακά Έγγραφα (Διασαφήσεις Εισαγωγής Εμπορεύματος)
- ▲ Διατακτική

Το τμήμα διαχείρισης της ΕΖΗ αφού ελέγξει τη διατακτική που πιστοποιεί το δικαιούχο του εμπορεύματος και τα τελωνειακά έγγραφα, εκδίδει την άδεια εξόδου, αντίγραφο της οποίας διατηρεί στο αρχείο της.

Έλεγχος Εξόδου

Με την ολοκλήρωση της έκδοσης της άδειας εξόδου, ο οδηγός του οχήματος μπορεί να συλλέξει το εμπόρευμα. Στην πύλη της EZH γίνεται ο έλεγχος από τον τελωνειακό υπάλληλο της νομιμότητας των εγγράφων ενώ ο υπάλληλος (φύλακας) του ΟΛΗ πιστοποιεί την έξοδο του εμπορεύματος από την EZH.

4.6 Ελεύθερη Ζώνη Ηρακλείου (EZH)

Στην ενότητα αυτή θεωρείτε σκόπιμο να κάνουμε σαφές τον τρόπο λειτουργίας της Ε.Ζ.Η. Η Ελεύθερη Ζώνη αποτελεί ειδικά καθοριζόμενο τμήμα του εδάφους της χώρας μέσα στο οποίο τα εμπορεύματα που εναποθέτονται θεωρούνται ότι βρίσκονται εκτός Τελωνειακού εδάφους μόνο από την άποψη ότι δεν επιβάλλονται γι' αυτά δασμοί εισαγωγής και άλλοι φόροι. Τα εμπορεύματα αυτά, προέρχονται από χώρες του εξωτερικού για ανάλωση στο εσωτερικό ή για επανεξαγωγή ή εγχώρια εμπορεύματα για εξαγωγή.

Με το καθεστώς της Ελεύθερης Ζώνης επιδιώκεται η συγκέντρωση εμπορευμάτων σε συγκεκριμένους χώρους με σκοπό την διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου. Η Ελεύθερη Ζώνη, χάρη στις σχετικές Τελωνειακές διευκολύνσεις που προβλέπονται, εξασφαλίζουν την προώθηση εμπορευμάτων, εντός και εκτός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και συνεπώς αποτελούν ουσιώδες μέσο της Εμπορικής Πολιτικής της Κοινότητας (Καν. ΕΟΚ 2504/88).

Οι Τελωνειακές διευκολύνσεις που προβλέπονται είναι:

- Απεριόριστη διάρκεια παραμονής των εμπορευμάτων, χωρίς καταβολή δασμών και φόρων, έως ότου λάβουν προορισμό.
- Απαλλαγή των δικαιωμάτων υπερημερίας, του άρθρου 67 του Τελωνειακού κώδικα.
- Προχρηματοδότηση των γεωργικών κοινοτικών εμπορευμάτων.
- Απαλλαγή Φ.Π.Α. των Ελληνικών προϊόντων που εναποθέτονται από τον αγοραστή στο χώρο της Ελεύθερης Ζώνης έως ότου εξαχθούν (ν. 1642/86), απόφαση Υπουργείου Οικονομικών Τ.5370/86.

Αρχικά η εδαφική έκταση της Ε.Ζ.Η. ήταν 173.500 Μ². Τα όρια της Ε.Ζ.Η. καθορίζονταν από το μέσον της νηοδόχου Π, οι ακμές των κρηπιδοτοίχων του λιμένος προς βορρά και προς νότο ακολουθούσαν την περίφραξη του τελωνειακού περιβόλου (βόρεια πλευρά παραλιακής λεωφόρου). Στη συνέχεια, μετά από απόφαση της λιμενικής Επιτροπής Ηρακλείου (219/5-7-96) και έκδοση Υπουργικής Απόφασης αποφασίστηκε ο περιορισμός των χώρων της EZH στο νοτιανατολικό τμήμα του προβλήτα ΙΙΙ.

Τη διοίκηση και διαχείριση της Ε.Ζ.Η. έχει ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου ο οποίος ονομάζεται «Διαχειριστής». Ο διαχειριστής πρέπει να τηρεί κατάλληλο λογιστικό σύστημα διαχείρισης των εμπορευμάτων για την αποτελεσματικότερη άσκηση του Τελωνειακού ελέγχου των εμπορευμάτων που εισέρχονται στην Ε.Ζ.Η. ή εξέρχονται από αυτήν, να τηρεί αριθμημένα και θεωρημένα βιβλία και να γνωστοποιεί στην Τελωνειακή Αρχή κάθε θετική ή αρνητική διαφορά που προκύπτει σε δέματα, δοχεία, κιβώτια που αναφέρονται στο δηλωτικό.

Ο ΟΛΗ Α.Ε. έχει την ευθύνη της φύλαξης των εμπορευμάτων και των εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο χώρο της Ελεύθερης Ζώνης. Ενώ, η Τελωνειακή Αρχή ασκεί τον τελωνειακό έλεγχο στα σημεία πρόσβασης με δικαίωμα επιβολής περιορισμού και ελέγχου κατά την είσοδο και έξοδο ατόμων και οχημάτων και βέβαια τον έλεγχο των εμπορευμάτων που εισέρχονται ή εξέρχονται από αυτήν.

Η εποπτεία της Ε.Ζ.Η. ανήκει από κοινού στην αρμοδιότητα των Υπουργείων Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Υπουργείο Οικονομικών έχει την αρμοδιότητα σε θέματα για την είσοδο - έξοδο και εκτελωνισμό των εμπορευμάτων που εναποθέτονται στην Ε.Ζ.Η. καθώς και κάθε άλλου θέματος που σχετίζεται με τον Τελωνειακό έλεγχο αυτής. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει την αρμοδιότητα σε θέματα διοίκησης, οργάνωσης και διάρθρωσης των υπηρεσιών του διαχειριστή της Ε.Ζ.Η.

Η διάρκεια παραμονής των εμπορευμάτων στην Ε.Ζ.Η. δεν είναι χρονικά περιορισμένη με προϋπόθεση την τήρηση των σχετικών διατάξεων. Στα εμπορεύματα που είναι στην Ε.Ζ.Η. επιτρέπεται να γίνονται συνήθεις εργασίες για την συντήρηση ή βελτίωση της εμφάνισης και της εμπορικής στάθμης ή προετοιμασία τους για μεταφορά και πώληση κλπ. Η Τελωνειακή αρχή καθορίζει τη διαδικασία εκτέλεσης των παραπάνω εργασιών και τον τρόπο παρακολούθησης και ελέγχου αυτών και δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση των εμπορευμάτων που είναι στην Ε.Ζ.Η. χωρίς να έχουν τηρηθεί οι τελωνειακές διατυπώσεις.

4.7 Διαχείριση της Ελεύθερης Ζώνης

Το τμήμα διαχείρισης της Ελεύθερης Ζώνης είναι το σημείο όπου επικεντρώνονται και προγραμματίζονται όλες οι εργασίες που εκτελούνται στον χώρο αυτό. Έργο της διαχείρισης είναι η μέγιστη και υπεύθυνη εξυπηρέτηση των συναλλασσόμενων στο χώρο, γι' αυτό λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως αν και όποτε χρειαστεί.

Στις άμεσες υποχρεώσεις της διαχείρισης είναι η παραλαβή, η αποθήκευση και η παράδοση των εμπορευμάτων που εισέρχονται στον χώρο της Ελεύθερης Ζώνης. Ενώ στις έμμεσες υποχρεώσεις της διαχείρισης είναι ο έλεγχος των συνοδευτικών εγγράφων των εμπορευμάτων, η έκδοση των σχετικών αδειών παράδοσης των εμπορευμάτων, η χρέωση και η είσπραξη των οφειλών που προκύπτουν από τον κύκλο εργασιών (χρήση μηχανημάτων, αποθήκης κτλ).

Παραλαβή εμπορευμάτων

Η παραλαβή των εμπορευμάτων είναι υπεύθυνη εργασία που χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή, κατά την εκφόρτωση των εμπορευμάτων με τη χρήση των μηχανημάτων για την αποφυγή φθορών. Υπάρχει τεράστια ευθύνη για τη σωστή παραλαβή των εμπορευμάτων τα οποία ελέγχονται για τυχόν φθορές ή ελλείψεις πριν την αποθήκευση τους στους προβλεπόμενους χώρους.

Αποθήκευση εμπορευμάτων

Τα εμπορεύματα αφού ελεγχθούν για την καλή τους κατάσταση μεταφέρονται κατ' επιλογή του παραλήπτη ή ανάλογα με τον όγκο ή την ποσότητα στους υπαίθριους ή στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους της Ε.Ζ.Η. όπου ταξινομούνται και εναποθέτονται ανάλογα με το είδος και το μέγεθος. Υποχρέωση του υπεύθυνου των αποθηκευτικών χώρων είναι να γνωρίζει κάθε στιγμή που είναι εναποθετιμένο το κάθε εμπόρευμα και σε τι κατάσταση βρίσκεται. Καθώς επίσης, να είναι έτοιμος να το παραδώσει μόλις αυτό του ζητηθεί.

Έλεγχος συνοδευτικών εγγράφων

Με την άφιξη κάθε εμπορικού πλοίου, όπως προαναφέραμε ο ναυτικός πράκτορας που το εκπροσωπεί είναι υποχρεωμένος να καταθέσει στο τμήμα διαχείρισης της ΕΖΗ το προβλεπόμενο δηλωτικό εισαγωγής εμπορευμάτων. Στο έγγραφο αυτό του πλοίου, ο πλοίαρχος δηλώνει υπεύθυνα τα εμπορεύματα που μεταφέρει, την ποσότητα καθώς και τη χώρα ή τις χώρες προέλευσης.

Υποχρέωση της διαχείρισης της Ελεύθερης Ζώνης είναι ο διαχωρισμός των εμπορευμάτων σε κοινοτικά, αν αυτά προέρχονται από χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και σε μη κοινοτικά αν τα προϊόντα προέρχονται από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής κοινότητας.

Η εργασία του διαχωρισμού γίνεται για να ακολουθήσουν τα εμπορεύματα ανάλογα με την προέλευση τους, τις προβλεπόμενες διατυπώσεις του Κοινοτικού Τελωνειακού Κώδικα.

Η διαχείριση της ΕΖΗ ελέγχει το είδος των εμπορευμάτων και την ακριβή ποσότητα που παραλαμβάνει κι αν αυτά είναι σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρονται στο δηλωτικό εισαγωγής. Σε περίπτωση που προκύπτουν διαφορές κατά την εκφόρτωση ενημερώνεται άμεσα η Τελωνειακή αρχή με την κατάθεση σχετικής έκθεσης.

Παράδοση εμπορευμάτων

Η παράδοση των εμπορευμάτων γίνεται μετά την σχετική αίτηση του παραλήπτη ο οποίος πρέπει να προσέρχεται προσωπικά στο χώρο ή να εκπροσωπείται από εξουσιοδοτημένο άτομο, πράκτορα ή εκτελωνιστή. Η διαδικασία της παράδοσης των εμπορευμάτων αρχίζει με την προσκόμιση διατακτικής παράδοσης εμπορεύματος που εκδίδεται από το ναυτικό πράκτορα. Η Διαχείριση εκδίδει Βεβαίωση Τελωνειακού Χαρακτήρα (Β.Τ.Χ.) όπου φαίνεται ο Τελωνειακός χαρακτήρας του εμπορεύματος.

Έκδοση αδειών παράδοσης των εμπορευμάτων

Η διαδικασία της παράδοσης των εμπορευμάτων ολοκληρώνεται με την έκδοση της σχετικής άδειας εξόδου εμπορεύματος. Η άδεια εξόδου εμπορεύματος είναι το παραστατικό έντυπο που συνοδεύει το κάθε εμπόρευμα κατά τη διαδικασία παράδοσης αυτού από τη διαχείριση της Ελεύθερης Ζώνης. Στην άδεια εξόδου εμπορεύματος αναγράφονται τα εξής στοιχεία: το όνομα και το επώνυμο του παραλήπτη, η διεύθυνση του παραλήπτη, το περιεχόμενο και το είδος του εμπορεύματος, η ποσότητα και το βάρος του εμπορεύματος, ο τρόπος άφιξης (μεταφορικό μέσο), τα συνοδευτικά έγγραφα, η ημερομηνία άφιξης - παράδοσης και το αποδεικτικό είσπραξης των δικαιωμάτων του ΟΛΗ Α.Ε.

Η διαχείριση αφού ελέγξει τα παραστατικά έγγραφα που κομίζει ο παραλήπτης του εμπορεύματος ή ο εκπρόσωπος αυτού εκτελωνιστής, αν αυτά είναι από τελωνειακής πλευράς διεκπεραιωμένα στις περιπτώσεις που χρειάζεται, εκδίδει την άδεια εξόδου εμπορεύματος με την οποία επιτρέπει την έξοδο των εμπορευμάτων από τους αποθηκευτικούς χώρους της Ελεύθερης Ζώνης. Η άδεια εξόδου εμπορευμάτων παραδίδεται στο φυλάκιο ελέγχου που βρίσκεται στην πύλη εξόδου του εμπορικού λιμανιού.

Χρέωση και είσπραξη οφειλών

Από τον κύκλο εργασιών που εκτελούνται στο χώρο της ΕΖΗ και τις προσφερόμενες υπηρεσίες ο ΟΛΗ εισπράττει τα προβλεπόμενα από το σχετικό τιμολόγιο έσοδα. Υπάρχει αρμόδιο γραφείο στο χώρο της διαχείρισης που κάνει τις σχετικές χρεώσεις των διαφόρων εργασιών και βάση αυτών ο ΟΛΗ Α.Ε. μέσω του τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης εισπράττει τα ανάλογα δικαιώματά του. Για εξυπηρέτηση των συναλλασσόμενων στο τμήμα διαχείρισης μερικές φορές γίνονται εισπράξεις δικαιωμάτων του ΟΛΗ ΑΕ για έκτακτες οφειλές που προκύπτουν από την χρήση των μηχανημάτων.

Γραφείο κίνησης

Στο χώρο της διαχείρισης της ΕΖΗ λειτουργεί και το γραφείο κίνησης των μηχανημάτων όπου ο συναλλασσόμενος μπορεί με την κατάθεση σχετικής αίτησης να κάνει χρήση αυτών για την εκφόρτωση ή φόρτωση των εμπορευμάτων που κομίζει ή θέλει να πάρει. Το γραφείο

κίνησης είναι υπεύθυνο για τη διάθεση των μηχανημάτων ανάλογα με τη μορφή και το βάρος των διακινούμενων εμπορευμάτων.

Το γραφείο κίνησης υποδεικνύει στο Λιμεναρχείο (Γραφείο Αγκυροβολιών) το σημείο που πρέπει να παραβάλλει το κάθε πλοίο ανάλογα με το φορτίο που κομίζει και το είδος των μηχανημάτων που θα χρειαστεί κατά την εκφόρτωση – φόρτωση των εμπορευμάτων .

Γεφυροπλάστιγγα

Στο χώρο της Ελεύθερης Ζώνης και του εμπορικού λιμανιού λειτουργεί σύγχρονη ηλεκτρονική γεφυροπλάστιγγα την οποία ο συναλλασσόμενος μπορεί να χρησιμοποιήσει για τη ζύγιση των εμπορευμάτων που παραλαμβάνει ή για τη ζύγιση των εμπορευμάτων που θέλει να εξαγάγει.

4.8 Λογιστικό σύστημα Ελεύθερης Ζώνης

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2504/88 της ΕΟΚ κάθε πρόσωπο που ασκεί μέσα στο χώρο της Ελεύθερης Ζώνης δραστηριότητα οφείλει να τηρεί εγκεκριμένο από το Υπουργείο Οικονομικών λογιστικό σύστημα παρακολούθησης εμπορευμάτων ονομαζόμενο Λογιστική Αποθήκη.

Στην Ελεύθερη Ζώνη του Ηρακλείου ο ΟΛΗ Α.Ε. ως φορέας διαχείρισης αυτής έχει την υποχρέωση τήρησης του λογιστικού αυτού συστήματος για την παραλαβή, αποθήκευση και παράδοση των εμπορευμάτων.

Ο Κανονισμός 2562/90 ορίζει τα στοιχεία που πρέπει να καταχωρούνται στη λογιστική αποθήκης που είναι:

- Τα σημεία και οι αριθμοί των δεμάτων ή των εμπορευματοκιβωτίων.
- Η ποσότητα και το είδος των εμπορευμάτων (χαρτοκιβώτια, παλέτες, σάκοι)
- Η περιγραφή των εμπορευμάτων (πλακάκια, είδη υγιεινής, τροφές, λιπάσματα κλπ.)
- Ο χώρος εναπόθεσης των εμπορευμάτων
- Τα στοιχεία για το έγγραφο μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκε για την είσοδο των εμπορευμάτων της Ε.Ζ.Η. (φορτωτική, δελτίο αποστολής).
- Ο τελωνειακός χαρακτήρας των εμπορευμάτων και το έγγραφο που τον αποδεικνύει.
- Τα στοιχεία που αφορούν τις συνήθεις εργασίες (αποθήκευση, ανασυσκευασία κλπ.).
- Τα στοιχεία που ορίζουν την έξοδο των εμπορευμάτων από την Ελεύθερη Ζώνη (διασάφηση, μεταφόρτωση).

Ο διαχειριστής της ΕΖΗ πρέπει σε κάθε έλεγχο της Τελωνειακής Αρχής να μπορεί να αποδείξει με τα προβλεπόμενα έγγραφα την είσοδο ή την έξοδο των εμπορευμάτων στο χώρο αυτό.

Τα εισερχόμενα στην ΕΖΗ εμπορεύματα που μεταφέρονται θαλάσσια και εκφορτώνονται καταχωρούνται στο τηρούμενο βιβλίο Λογιστικής Αποθήκης το οποίο πρέπει να είναι θεωρημένο από την Τελωνειακή αρχή. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται όλα τα στοιχεία που προαναφέραμε (δηλαδή σημεία, αριθμοί, ποσότητα, περιγραφή, στοιχεία εγγράφου μεταφοράς). Τα εμπορεύματα καταχωρούνται στη Λογιστική Αποθήκη από τον υπεύθυνο διαχειριστή το αργότερο την επόμενη εργάσιμη ημέρα από την ημέρα άφιξης και παραλαβής αυτών.

Μετά την καταχώρηση στη Λογιστική Αποθήκη των εμπορευμάτων, ο διαχειριστής παραδίδει αυθημερόν στο Τμήμα Εισαγωγής του Τελωνείου Ηρακλείου αντίγραφο της φορτωτικής στο οποίο αναγράφεται ο αριθμός καταχώρισης (Α.Κ.Λ.Α.), το είδος των εμπορευμάτων και οι ποσότητες. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί οποιαδήποτε διαφορά στο είδος ή τη συσκευασία των εμπορευμάτων ο διαχειριστής συντάσσει έκθεση, αντίγραφο της οποίας καταθέτει στην Τελωνειακή Αρχή.

Εάν ο διαχειριστής της Ε.Ζ.Η. δεν είναι βέβαιος για το περιεχόμενο των παραλαμβανομένων κιβωτίων ή χαρτοκιβωτίων μπορεί να ζητά την παράσταση Τελωνειακού υπαλλήλου για την επαλήθευση και τη σύνταξη σχετικής πράξης επί της φορτωτικής του εμπορεύματος.

Τα εμπορεύματα που είναι συσκευασμένα σε Ε/Κ επί των οποίων έχουν τοποθετηθεί σφραγίδες που φέρουν αριθμούς ή άλλα στοιχεία που αναγράφονται στην φορτωτική, θεωρείται δεδομένο ότι το περιεχόμενο τους συμφωνεί με την φορτωτική. Σε ενδεχόμενες διαφορές που μπορούν να διαπιστωθούν κατά την αποσφράγιση των Ε/Κ ο διαχειριστής δε φέρνει καμία ευθύνη.

Τα πλοία που μεταφέρουν μη κοινοτικά εμπορεύματα, καθώς επίσης τα πλοία που μεταφέρουν μικτό φορτίο (κοινοτικό και μη) παραβάλουν, πλευρίζουν υποχρεωτικά στην Ελεύθερη Ζώνη. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις λόγω ανωτέρας βίας μπορούν πλοία που φέρουν μη κοινοτικά εμπορεύματα να παραβάλουν εκτός Ελεύθερης Ζώνης κατόπιν άδειας της Τελωνειακής Αρχής.

Ο διαχειριστής της Ε.Ζ.Η. για να είναι σε θέση να παρακολουθεί τη σωστή διακίνηση των εμπορευμάτων πρέπει να γνωρίζει τον Τελωνειακό χαρακτήρα αυτών (κοινοτικά ή μη). Ο διαχειριστής συντάσσει σχετικό επίσημο έγγραφο που αποκαλείται Βεβαίωση Τελωνειακού Χαρακτήρα. Στη Βεβαίωση Τελωνειακού Χαρακτήρα το κοινοτικό ή μη εμπόρευμα εξακριβώνεται από τα παραστατικά έγγραφα και πιστοποιητικά που το συνοδεύουν. Η Βεβαίωση του Τελωνειακού Χαρακτήρα κατατίθεται από το διαχειριστή της ΕΖΗ στην Τελωνειακή Αρχή από την οποία θεωρείται για την ορθότητά της.

Μετά τη θεώρηση της Βεβαίωσης του Τελωνειακού Χαρακτήρα εκδίδεται από το διαχειριστή η Άδεια Εξόδου των εμπορευμάτων αντίγραφο της οποίας παραδίδεται στον Τελωνειακό υπάλληλο της πύλης εξόδου της Ε.Ζ.Η. μαζί με το αντίγραφο της βεβαίωσης και γίνεται η απελευθέρωση - παράδοση των εμπορευμάτων.

Το Τελωνείο Ηρακλείου προβαίνει στη διενέργεια ετήσιου ελέγχου της Λογιστικής Αποθήκης για να διαπιστωθεί η σωστή διαχείριση των εμπορευμάτων που είναι καταχωρημένα σε αυτήν. Επίσης, προβαίνει στη διενέργεια και εκτάκτων ελέγχων όταν αυτό θεωρηθεί αναγκαίο.

Τα έντυπα που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία του λογιστικού συστήματος παρακολούθησης των εμπορευμάτων είναι:

Το βιβλίο λογιστικής αποθήκης

Το βιβλίο λογιστικής αποθήκης όπως προαναφέραμε είναι διατυπωμένο σύμφωνα με τον Κανονισμό 2562/90 που ορίζει τα στοιχεία καταχώρησης των εμπορευμάτων και είναι θεωρημένο από τη Διεύθυνση Τελωνείου Ηρακλείου .

Η έκθεση παραλαβής εμπορευμάτων

Στην έκθεση παραλαβής εμπορευμάτων απεικονίζεται η κατάσταση αυτών τη στιγμή της παραλαβής, δηλαδή αν είναι εμπορεύματα χτυπημένα, εμπορεύματα αποσυσκευασμένα, κόλλα ελλειμματικά, βαρέλια ή δοχεία που ρέουν, σακιά σκισμένα, κιβώτια ανοιγμένα ή παραβιασμένα, εμπορεύματα βρεγμένα.

Η βεβαίωση Τελωνειακού χαρακτήρα των εμπορευμάτων

Στη βεβαίωση Τελωνειακού χαρακτήρα αναγράφονται τα εξής στοιχεία: ονοματεπώνυμο δικαιούχου, πλήρης διεύθυνση αυτού, το Τελωνείο έκδοσης της Βεβαίωσης, αύξων αριθμός, σημεία, αριθμοί και φύση των δεμάτων, ποσότητα και περιγραφή των εμπορευμάτων, χαρακτηρισμός των εμπορευμάτων (κοινοτικά – μη κοινοτικά).

Αίτηση - Άδεια εξόδου των εμπορευμάτων από την Ε.Ζ.Η.

Στην αίτηση - άδεια εξόδου των εμπορευμάτων, όπως προαναφέραμε, αναγράφονται όλα τα απαραίτητα στοιχεία του παραλήπτη, το είδος και η ποσότητα των εμπορευμάτων.

4.9 Κανονισμός Αζήτητων Εμπορευμάτων

Όπως προβλέπεται στο ιδρυτικό διάταγμα της Ελεύθερης Ζώνης 621/85 στο άρθρο 17, εμπορεύματα που εναποθέτονται στην Ελεύθερη Ζώνη μπορούν να εκποιοούνται σαν αζήτητα από το διαχειριστή της, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό αζήτητων του ΟΛΗ Α.Ε. Ο εσωτερικός κανονισμός αζήτητων του ΟΛΗ Α.Ε. εγκρίθηκε με την Υπουργική Απόφαση 3422/5-3-94 και δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 802/25-10-94.

Τα εμπορεύματα που παραλαμβάνονται από τον ΟΛΗ Α.Ε. και παραμένουν στους αποθηκευτικούς του χώρους εφόσον ο κύριος αυτών μέσα σε 3 μήνες από την ημέρα εκφόρτωσης δεν τους δώσει κάποιο προορισμό (Διασάφηση Τελωνισμού, Αίτηση Αποταμίευσης, Αίτηση Διαμετακόμισης) κηρύσσονται αζήτητα από τον Πρόεδρο του ΟΛΗ Α.Ε. μετά από εισήγηση του αρμόδιου Διευθυντή.

Τα εμπορεύματα που είναι σε προσωρινή αποταμίευση κηρύσσονται αζήτητα μετά την πάροδο 6 μηνών. Τα εμπορεύματα που είναι σε αποταμίευση χωρίς περιορισμένο χρόνο κηρύσσονται αζήτητα εφόσον ο αποταμιευτής δεν καταβάλει τα αποθηκευτικά δικαιώματα που οφείλει μέσα στις προβλεπόμενες από το νόμο ημερομηνίες. Αζήτητα κηρύσσονται και τα εμπορεύματα που είναι σε αποταμίευση αλλά ο αποταμιευτής με δήλωση του τα εγκαταλείπει. Επίσης, μετά την πάροδο 6 μηνών κηρύσσονται ως αζήτητες οι αποσκευές επαναπατριζόμενων.

Ο διαχειριστής των εμπορευμάτων μετά την λήξη των χρονικών περιόδων παραμονής που προβλέπονται και εφόσον τα εμπορεύματα εξακολουθούν να παραμένουν στους αποθηκευτικούς χώρους του ΟΛΗ Α.Ε. υποβάλει εντός είκοσι ημερών στο Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης κατάσταση με τα απαραίτητα αντίγραφα και παραστατικά έγγραφα των εμπορευμάτων αυτών.

Το Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης ελέγχει τα παραστατικά έγγραφα των εμπορευμάτων και συντάσσει τα σχετικά πρωτόκολλα αζήτητων τα οποία αποστέλλει στο διαχειριστή των αποθηκευτικών χώρων. Σε κάθε πρωτόκολλο που εκδίδεται επισυνάπτεται αντίγραφο χρεωστικού σημειώματος για τα δικαιώματα που οφείλονται στον ΟΛΗ Α.Ε. Τα πρωτόκολλα αζήτητων εκδίδονται σε τέσσερα αντίγραφα, ένα αντίγραφο παραμένει στο γραφείο διαχείρισης της Ε.Ζ.Η., δύο αντίγραφα στο Τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης για την βεβαίωση των δικαιωμάτων και ένα αντίγραφο αποστέλλεται στη Διεύθυνση Τελωνείου για τα υποκείμενα εμπορεύματα.

Ο Διαχειριστής των εμπορευμάτων μεριμνά για την μεταφορά των εμπορευμάτων στην αποθήκη αζήτητων. Ο πρόεδρος του ΟΛΗ Α.Ε. ορίζει τριμελή επιτροπή έργο της οποίας είναι η επαλήθευση της ταυτότητας, των στοιχείων των εμπορευμάτων, το είδος, η ποσότητα και το βάρος αυτών καθώς και η κατάσταση της συσκευασίας. Η επιτροπή αυτή κάνει την επαλήθευση εντός είκοσι ημερών από την ημέρα που εκδόθηκαν τα πρωτόκολλα αζήτητων.

Η επιτροπή αποτελείται από τον υπεύθυνο αποθήκης, τον προϊστάμενο του τμήματος Οικονομικής Διαχείρισης και από ένα διοικητικό υπάλληλο.

Μετά το τέλος της επαλήθευσης υπογράφεται σχετικό πρακτικό από όλα τα μέλη της επιτροπής το οποίο κατατίθεται στο τμήμα Οικονομικής Διαχείρισης, ενώ ένα αντίγραφο κατατίθεται στο τμήμα διαχείρισης της αποθήκης. Μαζί με το πρακτικό επαλήθευσης κατατίθενται τα έγγραφα προδιαγραφών του εμπορεύματος και μικρά δείγματα αν είναι απαραίτητο και δυνατό.

Ο πρόεδρος του ΟΛΗ Α.Ε. μετά από εισήγηση του Διευθυντή Διοικητικού - Οικονομικού εκδίδει διακήρυξη για την εκποίηση των αζήτητων εμπορευμάτων με πλειοδοτική δημοπρασία. Ακολουθείτε όλη η νόμιμη διαδικασία σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού για διακήρυξη, δημοπράτηση και εκποίηση των αζήτητων εμπορευμάτων.

Τα αζήτητα εμπορεύματα που δεν έγινε δυνατή η εκποίηση τους σε τρεις δημοπρασίες κατά ανώτατο όριο περιέρχονται με πράξη του Προέδρου ΟΛΗ Α.Ε. στην κυριότητα του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου και διατίθενται σε Δημόσιες Υπηρεσίες, ΝΠΔΔ ή Κοινωφελή ιδρύματα για κάλυψη αναγκών. Εμπορεύματα που είναι χωρίς εμπορική αξία ή έπαθαν βλάβη και δεν μπορούν να διατεθούν σε Δημόσιες υπηρεσίες, ΝΠΔΔ ή Κοινωφελή ιδρύματα καταστρέφονται με απόφαση της Περιφερειακής Διοίκησης Ηρακλείου η οποία ορίζει σχετική επιτροπή (τα έγγραφα που χρησιμοποιούνται στην περίπτωση των αζήτητων εμπορευμάτων παρουσιάζονται στο παράρτημα Ι).

4.10 Διαμετακόμιση Εμπορευμάτων

Διαμετακόμιση είναι η διέλευση αλλοδαπών εμπορευμάτων τα οποία ύστερα από μικρή ή μεγάλη παραμονή εγκαταλείπουν το έδαφος της χώρας και διατίθενται σε ξένες αγορές.

Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, γνωρίζοντας τη σημασία της διαμετακόμισης φρόντισαν παράλληλα με την ανάπτυξη του εξαγωγικού εμπορίου των Εθνικών τους προϊόντων, να αναπτύξουν και το διαμετακομιστικό τους εμπόριο.

Τα εμπορεύματα με καθεστώς διαμετακόμισης τυγχάνουν απλουστευμένων Τελωνειακών διαδικασιών. Ο απεριόριστος χρόνος παραμονής τους στους αποθηκευτικούς χώρους, οι διάφορες εργασίες που μπορούν να γίνουν σε αυτά όπως μεταποίηση, ανασυσκευασία, συντήρηση, καθώς κι όλα τα άλλα προνόμια του θεσμού της Ελεύθερης Ζώνης είναι στοιχεία που διευκολύνουν το διεθνές εμπόριο.

Ο θεσμός της Ελεύθερης Ζώνης εξυπηρετεί το διαμετακομιστικό εμπόριο. Ρυθμίζονταν καταρχάς σε κοινοτικό επίπεδο από την οδηγία ΕΟΚ 69/75 και αργότερα από τους κανονισμούς ΕΟΚ 2504/88 και 2562/90 (βασικοί κανονισμοί Ελευθέρων Ζωνών).

Η Κρήτη βρίσκεται σε ένα γεωγραφικό σημείο που συνδέει τρεις ηπείρους (Ασία, Ευρώπη, Αφρική) από το οποίο διέρχονται οι θαλάσσιοι δρόμοι. Το λιμάνι του Ηρακλείου έχει τις προϋποθέσεις εκείνες που μπορούν να το καθιερώσουν σε κέντρο διαμετακόμισης εμπορευμάτων ανάμεσα στις τρεις ηπείρους. Μέχρι σήμερα όμως, εξαιτίας της ύπαρξης ανεπαρκούς βάθους της λιμενολεκάνης έχει αποτραπεί η προσέλκυση μεγάλων πλοίων, κατά συνέπεια έχουμε περιορισμένη διακίνηση εμπορευμάτων με μορφή διαμετακόμισης (έντονη περίοδος 2002 - 2003). Έτσι, ενώ το λιμάνι του Ηρακλείου παίζει σημαντικό ρόλο στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο της Κρήτης, δηλαδή για την εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών, δεν μπόρεσε μέχρι σήμερα να παίξει το ρόλο διαμετακομιστικού σταθμού για τα εμπορεύματα που διακινούνται ανάμεσα στις αγορές της Ευρώπης – Ασίας - Αφρικής.

4.11 Κύρια είδη εμπορευμάτων

Η κίνηση που παρουσιάζει το Εμπορικό Λιμάνι του Ηρακλείου και η Ελεύθερη Ζώνη την τελευταία δωδεκαετία είναι κυρίως για την κάλυψη των αναγκών των αγορών των τεσσάρων νομών της Κρήτης και όχι για την πραγματοποίηση διεθνούς διαμετακομιστικού εμπορίου. Η αποτυχημένη προσπάθεια εφαρμογής διαμετακομιστικού εμπορίου στο μέγεθος που επιθυμούντο, δεν εμπόδισε το λιμάνι του Ηρακλείου να εμφανίσει μια σταθερά ανοδική πορεία με αποτέλεσμα να θεωρείται ως ένα από τα πρώτα σε εμπορική κίνηση λιμάνια.

Εισαγωγές

Τα βασικά εμπορεύματα που εισάγονται για την κάλυψη του τοπικού εμπορίου αλλά και για την κάλυψη των βιομηχανικών και βιοτεχνικών αναγκών της Κρήτης είναι τα παρακάτω:

- Ξυλεία, Μελαμίνες, Κόντρα πλακιέ, Γυψοσανίδες
- Σίδερα, Λαμαρίνες, Λαμάκια
- Δομικά Υλικά (Πλίνθοι, τσιμέντα, ασβέστης, τούβλα, άλφα μπλοκ, μπλόκα)
- Χαλίκι, Μάρμαρα, Πέτρες
- Πρώτες ύλες, Πλαστικές ύλες, Χημικά, Χρώματα
- Τζάμια, Χαρτί, Χαρτομάζα, Είδη υγιεινής, Πλακάκια
- Είδη διατροφής (ζάχαρη, αλάτι, γάλα, χυμοί, ποτά κλπ)
- Δημητριακά, Ζωοτροφές, Τύρφη
- Λιπάσματα, Καύσιμα

Εξαγωγές

Τα εμπορεύματα που εξάγονται από το λιμάνι του Ηρακλείου είναι τα παραδοσιακά προϊόντα της Κρήτης:

- Λάδι, Κρασί
- Σταφύλια, Σταφίδες

Εξαγωγικό εμπόριο πραγματοποιείται επίσης από διάφορες τοπικές βιομηχανίες.

Η διακίνηση των εμπορευμάτων (εισαγωγές - εξαγωγές) γίνεται κατά το πλείστον με εμπορευματοκιβώτια (containers) αλλά και με τους κλασσικούς τρόπους μεταφοράς (χύδην – δέματα – κιβώτια - τσουβάλια). Αξίζει να σημειωθεί ότι μεγάλη ποσότητα εμπορευμάτων διακινείται με τα πλοία της γραμμής.

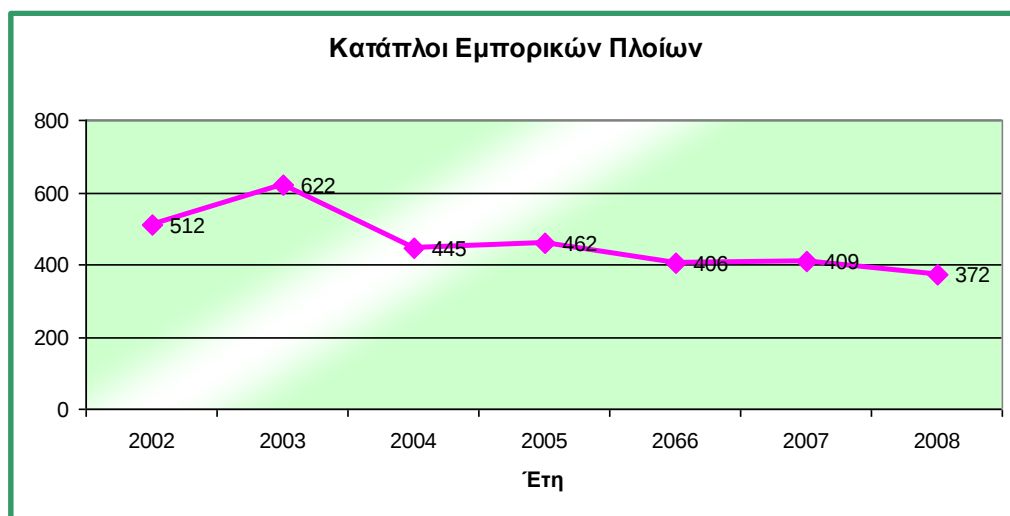
4.12 Εμπορευματική Κίνηση⁹

Ο λιμένας Ηρακλείου είναι ο σημαντικότερος λιμένας εισαγωγής - εξαγωγής εμπορευμάτων της Κρήτης. Η διακίνηση εμπορευμάτων λαμβάνει χώρα στους Προβλήτες III και IV (εμπορευματικός λιμένας), καθώς και στον όρμο Λινοπεραμάτων. Στην ενότητα αυτή θα παρουσιάσουμε την κίνηση των εμπορικών πλοίων και των εμπορευμάτων, χωρίς όμως να έχουμε συμπεριλάβει σε αυτά τα εμπορεύματα που διακινήθηκαν με τα ferry-boats των γραμμών Ηρακλείου, Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

⁹ (Πηγή: Αρχείο Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήμα Ε.Ζ.Η.)

4.12.1 Κίνηση Εμπορικών Πλοίων

Ο αριθμός κατάπλων εμπορικών πλοίων στον εμπορευματικό λιμένα παρουσίασε μείωση την περίοδο 2002-2008 όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.1.



Διάγραμμα 4.1 Εξέλιξη Κατάπλων Εμπορικών Πλοίων στον Εμπορευματικό Λιμένα 2002-2008

(Πηγή: Α δημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

Είναι εμφανές η σημαντική μείωση στους κατάπλους των εμπορικών πλοίων τα τελευταία έτη από 512 κατάπλους το 2002 σε 372 το 2008 δηλαδή σε ποσοστό 27,34% λιγότερα πλοία. Η μείωση αυτή εμφανίστηκε σε όλες τις κατηγορίες πλοίων, όπως φαίνεται στον πίνακα 4.1 για τα έτη 2004-2008. Ως προς τη σύνθεση των κατάπλων, το 60,41% του συνόλου αναλογεί (κατά μέσο ετήσιο όρο της περιόδου 2004-2008) στα συμβατικά εμπορικά πλοία, ακολουθούμενα από τα κιβωτιαγωγά (20,77%), τα Ro-Ro (10,94%) και τα δεξαμενόπλοια (7,88%) (διάγραμμα 4.2).

Οι εποχικές διακυμάνσεις στην κίνηση των εμπορικών πλοίων είναι αισθητά αμβλυμμένες, σε σχέση με τις αντίστοιχες της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο, με σημαντικό μάλιστα μέρος της συνολικής ετήσιας κίνησης να λαμβάνει χώρα κατά τους χειμερινούς μήνες.

Κατάπλοι Εμπορικών Πλοίων ανά Είδος Πλοίου					
Έτος	Συμβατικά	Κιβωτιαγωγά	Ro-Ro	Δεξαμενόπλοια	Σύνολο
2004	268	106	53	18	445
2005	262	101	45	54	462
2006	229	86	58	33	406
2007	256	80	38	35	409
2008	250	62	35	25	372
Μέσος Όρος	253	87	46	33	419
Ποσοστό μέσου όρου	60,41%	20,77%	10,94%	7,88%	100,00%

Πίνακας 4.1 Κατάπλοι Εμπορικών Πλοίων στον Εμπορευματικό Λιμένα 2004-2008 ανά Είδος Πλοίου (Πηγή: Α δημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

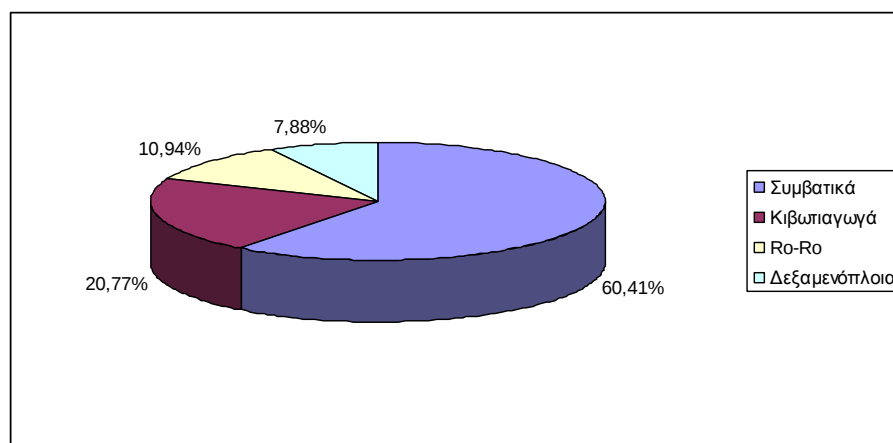
Αριθμός Κατάπλων																							
	Συμβατι κά	Κιβωτια γωγά	Ro- Ro	Δεξαμενό πλοια	Σύνολο		Συμβατι κά	Κιβωτιαγ ωγά	Ro- Ro	Δεξαμεν όπλοια	Σύνολο		Συμβατι κά	Κιβωτια γωγά	Ro- Ro	Δεξαμεν όπλοια	Σύνολο		Συμβατικά	Κιβωτια γωγά	Ro- Ro	Δεξαμενό πλοια	Σύνολο
	2005						2006						2007						2008				
Ιανουάριος	16	10	1	9	36		12	9	5	6	32		26	3	2	9	40		16	3	4	0	23
Φεβρουάριος	14	7	2	5	28		19	7	4	5	35		19	6	3	7	35		19	4	3	3	29
Μάρτιος	24	8	5	7	44		24	8	4	6	42		21	5	3	3	32		17	6	2	5	30
Απρίλιος	23	9	4	2	38		27	5	4	2	38		18	6	2	2	28		18	4	2	2	26
Μάιος	18	9	5	4	36		14	8	2	1	25		20	7	1	2	30		20	6	4	3	33
Ιούνιος	19	6	2	3	30		19	6	3	1	29		23	9	1	1	34		23	5	2	0	30
Ιούλιος	20	10	4	5	39		19	7	4	0	30		22	10	1	1	34		24	7	4	0	35
Αύγουστος	20	11	3	2	36		15	8	11	2	36		18	5	4	0	27		21	4	3	2	30
Σεπτέμβριος	24	10	4	4	42		18	10	5	5	38		21	6	4	1	32		21	5	3	4	33
Οκτώβριος	31	6	5	4	46		21	8	3	1	33		23	9	4	3	39		23	7	4	3	37
Νοέμβριος	21	8	5	5	39		23	6	7	3	39		24	6	8	5	43		23	3	2	2	30
Δεκέμβριος	32	7	5	4	48		18	4	6	1	29		21	8	5	1	35		25	8	2	1	36
Σύνολο	262	101	45	54	462		229	86	58	33	406		256	80	38	35	409		250	62	35	25	372

Πίνακας 4.2 Κατάπλοι Εμπορικών Πλοίων στον Εμπορευματικό Λιμένα 2005-2008 ανά Μήνα

(Πηγή: Α δημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

Μέσος Όρος Κατάπλων 2005-2008											
	Μεγέθη						Ποσοστό ανα μήνα				
	Συμβατικά	Κιβωτιαγωγά	Ro-Ro	Δεξαμενόπλοια	Σύνολο		Συμβατικά	Κιβωτιαγωγά	Ro-Ro	Δεξαμενόπλοια	Σύνολο
	Αριθμός Κατάπλων										
Ιανουάριος	18	6	3	6	33		7,02%	7,60%	6,82%	16,33%	7,94%
Φεβρουάριος	18	6	3	5	32		7,12%	7,29%	6,82%	13,61%	7,70%
Μάρτιος	22	7	4	5	37		8,63%	8,21%	7,95%	14,29%	8,98%
Απρίλιος	22	6	3	2	33		8,63%	7,29%	6,82%	5,44%	7,88%
Μάιος	18	8	3	3	31		7,22%	9,12%	6,82%	6,80%	7,52%
Ιούνιος	21	7	2	1	31		8,43%	7,90%	4,55%	3,40%	7,46%
Ιούλιος	21	9	3	2	35		8,53%	10,33%	7,39%	4,08%	8,37%
Αύγουστος	19	7	5	2	32		7,42%	8,51%	11,93%	4,08%	7,82%
Σεπτέμβριος	21	8	4	4	36		8,43%	9,42%	9,09%	9,52%	8,79%
Οκτώβριος	25	8	4	3	39		9,83%	9,12%	9,09%	7,48%	9,40%
Νοέμβριος	23	6	6	4	38		9,13%	6,99%	12,50%	10,20%	9,16%
Δεκέμβριος	24	7	5	2	37		9,63%	8,21%	10,23%	4,76%	8,98%
Σύνολο	249	82	44	37	412		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Πίνακας 4.3 Μέσος Όρος Κατάπλων Εμπορικών Πλοίων στον Εμπορευματικό Λιμένα 2005-2008



Διάγραμμα 4.2 Σύνθεση Κατάπλων Εμπορικών Πλοίων στον Εμπορευματικό Λιμένα ανά Είδος Πλοίων – Μέσος Όρος 2004-2008

Όπως βλέπουμε με βάση τον μέσο όρο κατάπλων εμπορικών πλοίων ανά μήνα για τα έτη 2005-2008 (πίνακας 4.3) ο αριθμός κατάπλων είναι υψηλότερος για τα συμβατικά πλοία τον Οκτώβριο με ποσοστό 9,83%, για τα κιβωτιαγωγά τον Ιούλιο (10,33%), για τα Ro-Ro τον Νοέμβριο (12,50%) και τα δεξαμενόπλοια τον Ιανουάριο (16,33%). Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι τα εμπορικά πλοία παρουσιάζουν μεγαλύτερη κίνηση στον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου τους χειμερινούς μήνες αν και οι διαφορές δεν είναι μεγάλες.

4.12.2 Κίνηση Εμπορευμάτων

Στον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου διακινήθηκαν κατά την περίοδο 2000-2008, 392-760 χιλιάδες τόννοι εμπορευμάτων ετησίως (πίνακας 4.4 και διαγράμματα 4.3 και 4.4). Οι διακινήθεισες ποσότητες εμπορευμάτων παρουσιάζουν σημαντική αύξηση από το 2000 έως το 2003 (με ποσοστό αύξησης 94,18%) όπου είχαμε και το υψηλότερο επίπεδο διακίνησης εμπορευμάτων (760 χιλιάδες τόννους) και από το 2003-2008 μια ελαφριά μείωση (24,64%) ακολουθούμενη την μειωτική τάση των κατάπλων των εμπορικών πλοίων για τα αντίστοιχα έτη.

Οι εισαγωγές είναι σημαντικά υψηλότερες από τις εξαγωγές, αναλογώντας στο 85,46% του συνόλου των διακινηθέντων τόννων εμπορευμάτων καθ' όλη την περίοδο 2000-2008. Το 41,81% των εισαγομένων ποσοτήτων είναι χύδην φορτία, το 30,74% δεματοποιημένα και το 27,46% Ε/Κ και διάφορα άλλα φορτία. Τα εισαγόμενα προϊόντα είναι κυρίως ξυλεία, σίδερα, πρώτες ύλες, χαρτί, δομικά υλικά, λιπάσματα, ζωοτροφές, αλάτι, ζάχαρη, τύρφη, μελάσα κ.α., καθώς και διάφορα προϊόντα σε Ε/Κ.

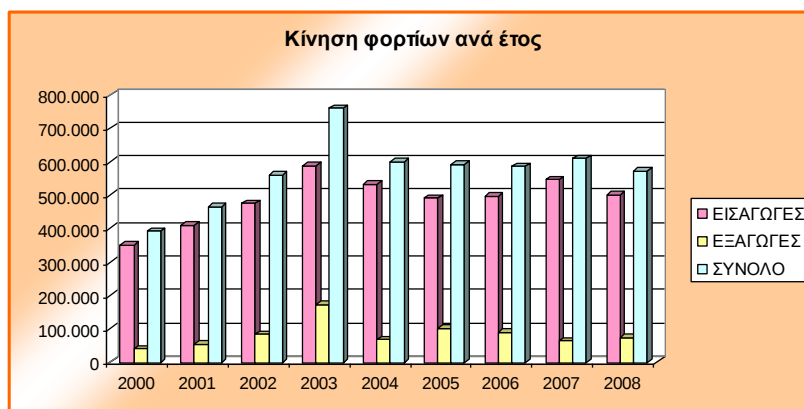
Οι εξαγωγές συνίστανται από φορτία σε Ε/Κ (σταφίδα, πλαστικά κ.α.) και διάφορα, καθώς και σε υγρά φορτία (λάδι, κρασί κ.α.). Μόλις το 14,54% του συνόλου των διακινηθέντων εμπορευμάτων για τα έτη 2000-2008 αντιστοιχεί στις εξαγωγές, με το 52,65% των εξαγωγών να αποτελείτε από Ε/Κ και διάφορα και το 47,35% από υγρά φορτία.

Επί πλέον αυτών, εξάγονται από την Κρήτη με φορτηγά αυτοκίνητα σε πλοία ακτοπλοΐας σημαντικές ποσότητες κηπευτικών, λαδιού, κρασιού και άλλων ειδών διατροφής.

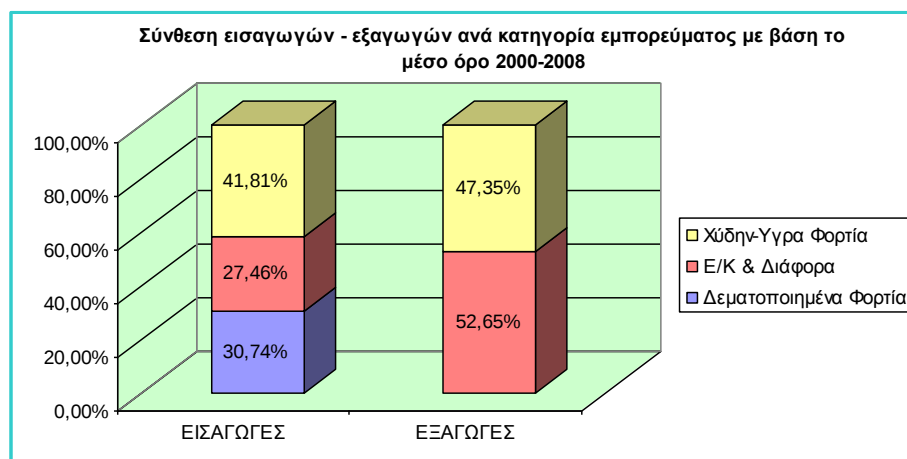
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΤΩΝ 2000 - 2008								
Φορτία σε τόνους								
ΕΤΟΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ				ΕΞΑΓΩΓΕΣ			ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ
	Δεματοποιημένα Φορτία	Ε/Κ & Διάφορα	Χύδην Φορτία	Σύνολο	Ε/Κ & Διάφορα	Υγρά Φορτία	Σύνολο	
2000	136.694	61.920	152.100	350.714	14.720	26.105	40.825	391.539
2001	168.909	75.189	166.353	410.451	16.456	38.178	54.634	465.085
2002	161.815	92.439	221.378	475.632	42.449	41.788	84.237	559.869
2003	149.635	202.201	235.611	587.447	132.017	40.835	172.852	760.299
2004	152.761	126.453	252.617	531.831	31.823	35.487	67.310	599.141
2005	143.214	129.279	218.369	490.862	30.445	71.137	101.582	592.444
2006	157.913	149.526	189.165	496.604	36.133	52.922	89.055	585.659
2007	147.020	187.017	211.954	545.991	33.373	29.949	63.322	609.313
2008	131.169	181.304	187.483	499.956	55.735	17.249	72.984	572.940
ΣΥΝΟΛΟ	1.349.130	1.205.328	1.835.030	4.389.488	393.151	353.650	746.801	5.136.289
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	149.903	133.925	203.892	487.721	43.683	39.294	82.978	570.699

Πίνακας 4.4 Ετήσια Εμπορευματική Κίνηση Ετών 2000 - 2008 στον Εμπορευματικό Λιμένα

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)



Διάγραμμα 4.3 Εμπορική Κίνηση Εισαγωγών - Εξαγωγών για τα Έτη 2000 - 2008



Διάγραμμα 4.4 Σύνθεση Εισαγωγών-Εξαγωγών στον Εμπορευματικό Λιμένα κατά Κατηγορία Εμπορεύματος με Βάση το Μ.Ο. 2000 - 2008

Οι εποχικές αιχμές στη διακίνηση ποσοτήτων προϊόντων στον εμπορευματικό λιμένα είναι αμβλυμμένες, όπως και στην κίνηση των εμπορικών πλοίων, με λίγο μεγαλύτερη την κίνηση κατά τους χειμερινούς μήνες, εκτός αιχμών επιβατικής κίνησης. Όπως μπορούμε να δούμε και από το πίνακα 4.5 οι εξαγωγές από τον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου είναι υψηλότερες κατά τους χειμερινούς μήνες, καθώς εκείνη την περίοδο υπάρχει μεγαλύτερη παραγωγή Κρητικών προϊόντων που εξάγονται από το νησί. Σε αντίθεση με τις εισαγωγές προϊόντων που παρουσιάζουν υψηλότερη κίνηση τους θερινούς μήνες, γεγονός που οφείλεται στην αύξηση του τουρισμού του νησιού τους καλοκαιρινούς μήνες και κατά συνέπεια στις μεγαλύτερες ανάγκες για προϊόντα.

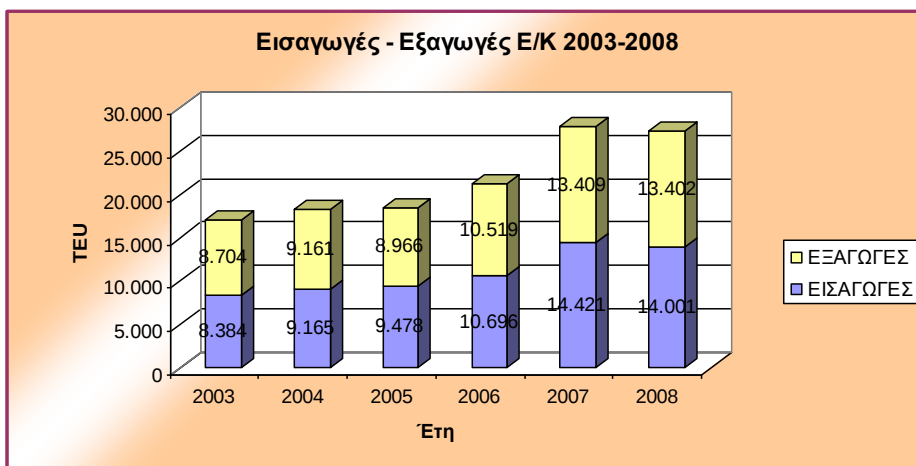
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΜΗΝΙΑΙΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2008									
Φορτία σε τόνους									
ΜΗΝΑΣ	ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ			Σύνολο	ΕΞΑΓΩΓΕΣ			Σύνολο	Σύνολο Διακίνησης
	Δεματοποιημένα	Ε/Κ & Διάφορα	Χύδην		Ε/Κ	Διάφορα	Υγρά		
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	10.785	3.640	18.858	33.283	760	2.033	0	2.793	36.076
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	10.937	11.540	15.346	37.823	3.200	5.164	1.086	9.450	47.273
ΜΑΡΤΙΟΣ	8.194	18.380	12.150	38.724	2.040	1.078	5.959	9.077	47.801
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	13.173	12.420	10.744	36.337	3.720	1.663	1.211	6.594	42.931
ΜΑΙΟΣ	13.457	29.790	18.900	62.147	2.540	2.015	1.820	6.375	68.522
ΙΟΥΝΙΟΣ	9.187	21.617	18.988	49.792	3.060	1.962	0	5.022	54.814
ΙΟΥΛΙΟΣ	12.918	26.060	17.338	56.316	4.760	2.432	0	7.192	63.508
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	14.645	12.500	12.337	39.482	1.800	1.322	1.200	4.322	43.804
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	8.046	9.180	16.683	33.909	1.780	848	2.412	5.040	38.949
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	12.161	15.251	15.199	42.611	2.740	2.834	1.740	7.314	49.925
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8.929	6.463	14.128	29.520	720	3.507	1.209	5.436	34.956
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	8.737	14.400	16.812	39.949	2.800	1.020	612	4.432	44.381
ΣΥΝΟΛΟ	131.169	181.241	187.483	499.893	29.920	25.878	17.249	73.047	572.940

Πίνακας 4.5 Εμπορευματική Κίνηση στον Εμπορευματικό Λιμένα ανά Μήνα για το Έτος 2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

4.12.3 Κίνηση Εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) – Containers

Στον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου και στον Προβλήτα IV διακινούνται αξιόλογες ποσότητες Ε/Κ, 27.403 TEU το 2008¹⁰. Κατά το πρόσφατο παρελθόν, ιδιαίτερα το 2003, αναπτύχθηκε σχετική δραστηριότητα διαμετακόμισης, έκτοτε όμως η κίνηση Ε/Κ εστιάζεται σχεδόν αποκλειστικά σε εισαγωγή - εξαγωγή προς και από την Κρήτη, η οποία εμφανίζει αυξητικές τάσεις, με ρυθμό περίπου 13% ετησίως και μέγιστο αριθμό Ε/Κ το 2007 με 27.830 TEU, ενώ οι εποχικές διακυμάνσεις είναι περιορισμένες.



Διάγραμμα 4.5 Εισαγωγή - Εξαγωγή Ε/Κ 2003 - 2008 (σε TEU)

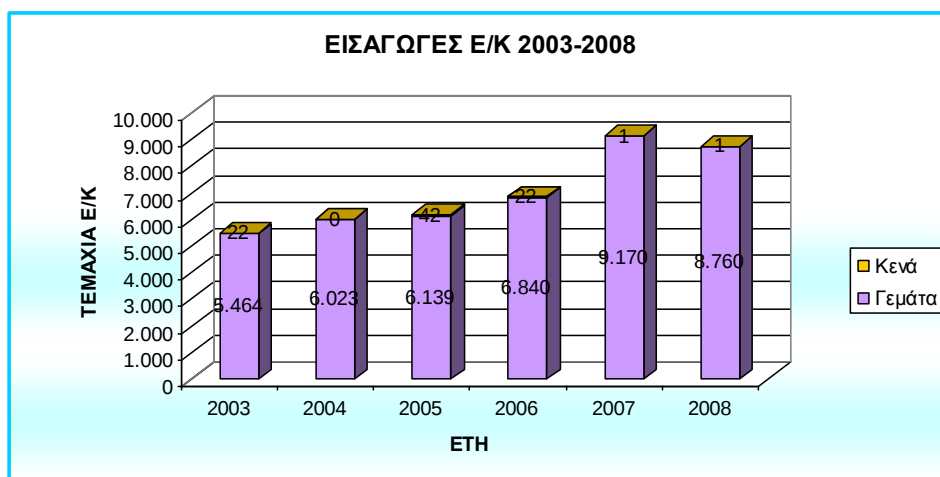
(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

¹⁰ Οι σχετικές ποσότητες σε τόννους περιλαμβάνονται ανωτέρω στην κατηγορία «Ε/Κ και διάφορα».

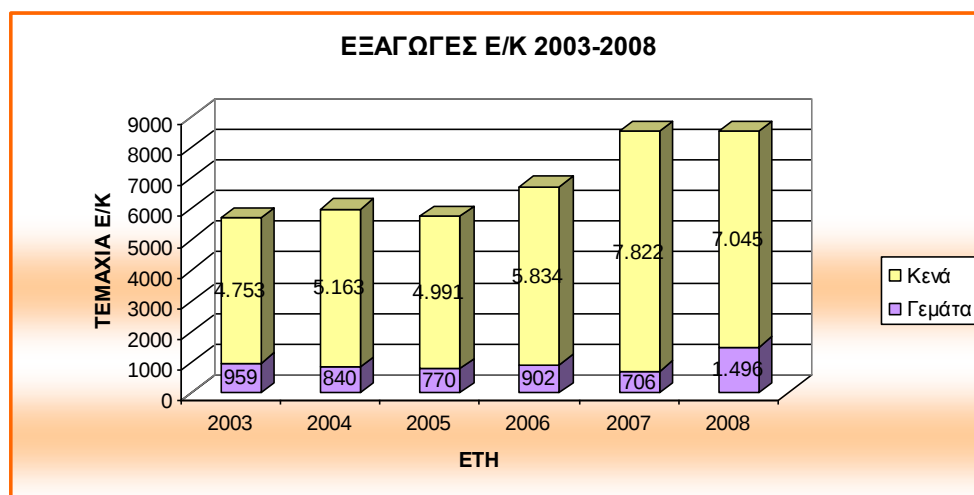
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ - ΕΞΑΓΩΓΗΣ Ε/Κ 2003-2008						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εισαγωγές						
20'						
Γεμάτα	2.572	2.881	2.868	3.007	3.921	3.520
Κενά	16	0	16	21	0	1
Σύνολο	2.588	2.881	2.884	3.028	3.921	3.521
TEU	2.588	2.881	2.884	3.028	3.921	3.521
40'						
Γεμάτα	2.892	3.142	3.271	3.833	5.249	5.240
Κενά	6	0	26	1	1	0
Σύνολο	2.898	3.142	3.297	3.834	5.250	5.240
TEU	5.796	6.284	6.594	7.668	10.500	10.480
Σύνολο						
Γεμάτα	5.464	6.023	6.139	6.840	9.170	8.760
Κενά	22	0	42	22	1	1
Σύνολο	5.486	6.023	6.181	6.862	9.171	8.761
TEU	8.384	9.165	9.478	10.696	14.421	14.001
Εξαγωγές						
20'						
Γεμάτα	588	436	501	637	459	680
Κενά	2.132	2.409	2.055	2.316	3.188	3.000
Σύνολο	2.720	2.845	2.556	2.953	3.647	3.680
TEU	2.720	2.845	2.556	2.953	3.647	3.680
40'						
Γεμάτα	371	404	269	265	247	816
Κενά	2.621	2.754	2.936	3.518	4.634	4.045
Σύνολο	2.992	3.158	3.205	3.783	4.881	4.861
TEU	5.984	6.316	6.410	7.566	9.762	9.722
Σύνολο						
Γεμάτα	959	840	770	902	706	1.496
Κενά	4.753	5.163	4.991	5.834	7.822	7.045
Σύνολο	5.712	6.003	5.761	6.736	8.528	8.541
TEU	8.704	9.161	8.966	10.519	13.409	13.402
Σύνολο						
20'						
Γεμάτα	3.160	3.317	3.369	3.644	4.380	4.200
Κενά	2.148	2.409	2.071	2.337	3.188	3.001
Σύνολο	5.308	5.726	5.440	5.981	7.568	7.201
TEU	5.308	5.726	5.440	5.981	7.568	7.201
40'						
Γεμάτα	3.263	3.546	3.540	4.098	5.496	6.056
Κενά	2.627	2.754	2.962	3.519	4.635	4.045
Σύνολο	5.890	6.300	6.502	7.617	10.131	10.101
TEU	11.780	12.600	13.004	15.234	20.262	20.202
Σύνολο						
Γεμάτα	6.423	6.863	6.909	7.742	9.876	10.256
Κενά	4.775	5.163	5.033	5.856	7.823	7.046
Σύνολο	11.198	12.026	11.942	13.598	17.699	17.302
TEU	17.088	18.326	18.444	21.215	27.830	27.403

Πίνακας 4.6 Διακίνηση Ε/Κ Εισαγωγής – Εξαγωγής στον Εμπορευματικό Λιμένα 2003-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)



Διάγραμμα 4.6 Γεμάτα και Κενά Τεμάχια Ε/Κ Εισαγωγής 2003-2008



Διάγραμμα 4.7 Γεμάτα και Κενά Τεμάχια Ε/Κ Εξαγωγής 2003-2008

Από τα παραπάνω διαγράμματα είναι εμφανές ότι οι εισαγωγές Ε/Κ αποτελούνται σχεδόν αποκλειστικά από γεμάτα Ε/Κ, ενώ οι εξαγωγές ως επί το πλείστον από κενά Ε/Κ και στις δυο όμως περιπτώσεις (εισαγωγές - εξαγωγές) η τάση διακίνησης Ε/Κ την περίοδο 2003-2008 είναι αυξητική.

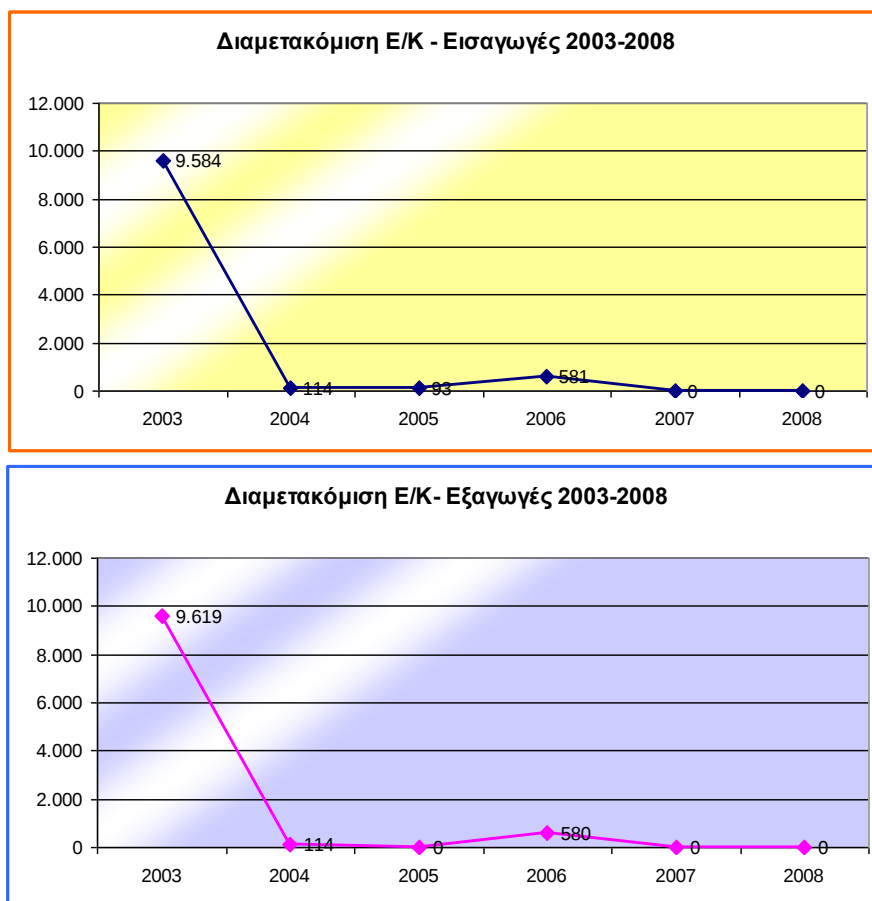
Παρακάτω παρουσιάζουμε την διακίνηση Ε/Κ σε TEU ανά μήνα για την περίοδο 2005-2008. Όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε δεν υπάρχουν έντονες εποχικές διακυμάνσεις στην συνολική διακίνηση Ε/Κ. Με βάση το μέσο όρο των ετών 2005-2008 υψηλότερη κίνηση παρουσιάζεται στις εισαγωγές Ε/Κ τους μήνες Ιούλιο και Μάιο με ποσοστό 11,50% και 11,28% αντίστοιχα. Ενώ περισσότερες εξαγωγές Ε/Κ παρατηρούνται τους μήνες Αύγουστο και Μάρτιο με ποσοστό 11,64% και 10,29%.

	Ετήσια												Μέσος όπος					
	2005			2006			2007			2008			TEU			Ποσοστό ανά Μήνα		
	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Εξαγωγές	Σύνολο
Ιανουάριος	789	968	1.757	1.135	964	2.099	1.127	361	1.488	298	248	546	837	635	1.473	6,89%	5,49%	6,21%
Φεβρουάριος	660	736	1.396	820	690	1.510	1.247	1.449	2.696	930	1.174	2.104	914	1.012	1.927	7,53%	8,75%	8,12%
Μάρτιος	903	596	1.499	855	873	1.728	980	1.362	2.342	1.484	1.933	3.417	1.056	1.191	2.247	8,69%	10,29%	9,47%
Απρίλιος	844	941	1.785	722	645	1.367	1.383	1.336	2.719	881	696	1.577	958	905	1.862	7,88%	7,81%	7,85%
Μάιος	956	822	1.778	1.030	759	1.789	1.273	1.038	2.311	2.224	1.949	4.173	1.371	1.142	2.513	11,28%	9,87%	10,59%
Ιούνιος	406	228	634	982	1.187	2.169	1.341	1.587	2.928	1.669	1.299	2.968	1.100	1.075	2.175	9,05%	9,29%	9,17%
Ιούλιος	1.024	570	1.594	1.095	855	1.950	1.345	1.184	2.529	2.123	1.798	3.921	1.397	1.102	2.499	11,50%	9,52%	10,53%
Αύγουστος	963	1.377	2.340	1.074	1.545	2.619	1.118	1.061	2.179	947	1.408	2.355	1.026	1.348	2.373	8,44%	11,64%	10,00%
Σεπτέμβριος	694	575	1.269	994	1.058	2.052	1.136	1.136	2.272	698	643	1.341	881	853	1.734	7,25%	7,37%	7,31%
Οκτώβριος	639	773	1.412	818	690	1.508	1.168	1.626	2.794	1.151	630	1.781	944	930	1.874	7,77%	8,03%	7,90%
Νοέμβριος	773	796	1.569	620	319	939	890	691	1.581	480	437	917	691	561	1.252	5,69%	4,84%	5,28%
Δεκέμβριος	827	584	1.411	551	934	1.485	1.413	578	1.991	1.116	1.187	2.303	977	821	1.798	8,04%	7,09%	7,58%
Σύνολο	9.478	8.966	18.444	10.696	10.519	21.215	14.421	13.409	27.830	14.001	13.402	27.403	12.149	11.574	23.723	100,00%	100,00%	100,00%

Πίνακας 4.7 Διακίνηση Ε/Κ Εισαγωγής – Εξαγωγής στον Εμπορευματικό Λιμένα ανά Μήνα για τα Έτη 2005-2008 σε TEU

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

Στον πίνακα 4.8 και το διάγραμμα 4.8 παρουσιάζεται η διαμετακόμιση Ε/Κ στον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου την περίοδο 2003-2008. Όπως είναι φανερό το 2003 ήταν μια έντονη περίοδος διαμετακόμισης Ε/Κ, όμως τα επόμενα έτη δεν φάνηκε ιδιαίτερα λειτουργική με αποτέλεσμα η διαμετακόμιση στο λιμάνι του Ηρακλείου να παρουσιάζει σταδιακή μείωση και τα δυο τελευταία έτη να μην υπάρχει καθόλου διακίνηση Ε/Κ με μορφή διαμετακόμισης.



Διάγραμμα 4.8 Διαμετακόμιση Ε/Κ στον Εμπορευματικό Λιμένα Ηρακλείου 2003-2008

ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ Ε/Κ 2003-2008						
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Εισαγωγές						
20'						
Γεμάτα	3.617	40	6	104	0	0
Κενά	765	0	9	59	0	0
Σύνολο	4.382	40	15	163	0	0
TEU	4.382	40	15	163	0	0
40'						
Γεμάτα	2.294	37	1	50	0	0
Κενά	307	0	38	159	0	0
Σύνολο	2.601	37	39	209	0	0
TEU	5.202	74	78	418	0	0
Σύνολο						
Γεμάτα	5.911	77	7	154	0	0
Κενά	1.072	0	47	218	0	0
Σύνολο	6.983	77	54	372	0	0
TEU	9.584	114	93	581	0	0
Εξαγωγές						
20'						
Γεμάτα	3.642	40	0	103	0	0
Κενά	775	0	0	59	0	0
Σύνολο	4.417	40	0	162	0	0
TEU	4.417	40	0	162	0	0
40'						
Γεμάτα	2.294	37	0	50	0	0
Κενά	307	0	0	159	0	0
Σύνολο	2.601	37	0	209	0	0
TEU	5.202	74	0	418	0	0
Σύνολο						
Γεμάτα	5.936	77	0	153	0	0
Κενά	1.082	0	0	218	0	0
Σύνολο	7.018	77	0	371	0	0
TEU	9.619	114	0	580	0	0
Σύνολο						
20'						
Γεμάτα	7.259	80	6	207	0	0
Κενά	1.540	0	9	118	0	0
Σύνολο	8.799	80	15	325	0	0
TEU	8.799	80	15	325	0	0
40'						
Γεμάτα	4.588	74	1	100	0	0
Κενά	614	0	38	318	0	0
Σύνολο	5.202	74	39	418	0	0
TEU	10.404	148	78	836	0	0
Σύνολο						
Έμφορτα	11.847	154	7	307	0	0
Κενά	2.154	0	47	436	0	0
Σύνολο	14.001	154	54	743	0	0
TEU	19.203	228	93	1.161	0	0

Πίνακας 4.8 Διακίνηση Ε/Κ Διαμετακομίσεως στον Εμπορευματικό Λιμένα 2003-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Τμήματος Ε.Ζ.Η.)

4.12.4 Κίνηση στον Όρμο Λινοπεραμάτων

Σημαντικές ποσότητες φορτίων, κυρίως καυσίμων και τσιμέντων, διακινούνται στη λιμενική περιοχή Λινοπεραμάτων. Στην περιοχή αυτή εξυπηρετούνται πλοία εισαγωγής για κάλυψη των αναγκών του ΑΗΣ ΔΕΗ Ηρακλείου σε μαζούτ και ντίζελ, οι εισαγωγές τσιμέντου από τις εταιρείες TITAN και ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ, οι εισαγωγές αερίου της Πετρογκάζ και οι εισαγωγές καυσίμων της ΕΚΟ και της ΒΡ. Στους πίνακες 4.9 και 4.10 παρουσιάζονται οι ποσότητες των καυσίμων και δομικών υλικών που διακινήθηκαν στον όρμο Λινοπεραμάτων το 2008.

ΜΗΝΙΑΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ 2008							
ΜΗΝΑΣ	ΒΡ	ΒΡ	ΕΚΟ	ΕΚΟ	ΔΕΗ	ΔΕΗ	ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ
	Βενζίνη-Πετρέλαιο	Μαζούτ	Βενζίνη-Πετρέλαιο	Μαζούτ	Πετρέλαιο	Μαζούτ	Υγραέριο
	m3	Kgr	m3	Kgr	m3	Μ.Τόνοι	Μ.Τόνοι
Ιανουάριος	16.097,96	0,00	24.464,90	961.242,00	8.762,00	11.000,00	1.831,00
Φεβρουάριος	20.053,24	0,00	32.453,95	1.090.307,00	2.927,00	34.493,00	710,00
Μάρτιος	12.943,00	0,00	18.994,52	0,00	0,00	10.500,00	455,00
Απρίλιος	18.696,31	0,00	24.309,60	1.045.478,00	3.995,00	12.000,00	1.096,00
Μάιος	23.640,96	0,00	34.364,21	941.463,00	949,00	24.742,00	940,00
Ιούνιος	27.790,17	0,00	34.617,37	943.130,00	2.917,00	25.041,00	990,00
Ιούλιος	33.400,37	0,00	42.222,35	928.956,00	2.914,90	24.000,00	975,00
Αύγουστος	31.425,11	0,00	42.164,10	940.327,00	2.955,00	24.065,00	1.051,00
Σεπτέμβριος	24.636,14	0,00	34.739,97	934.900,00	3.116,00	24.100,00	920,00
Οκτώβριος	21.917,52	0,00	34.920,32	868.777,00	2.946,44	14.000,00	860,00
Νοέμβριος	13.882,83	0,00	25.513,29	957.511,00	0,00	26.000,00	680,00
Δεκέμβριος	13.933,78	0,00	29.504,64	0,00	2.926,19	16.000,00	430,00
ΣΥΝΟΛΟ	258.417,38	0,00	378.269,22	9.612.091,00	34.408,53	245.941,00	10.938,00

Πίνακας 4.9 Διακίνηση Καυσίμων στον Όρμο Λινοπεραμάτων 2008

ΜΗΝΙΑΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΩΝ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ 2008			
Ποσότητες σε Μ.Τόνους			
	ΑΓΕΤ	TITAN	ΣΥΝΟΛΟ
Ιανουάριος	38.277,00	25.431,00	63.708,00
Φεβρουάριος	41.341,00	25.257,00	66.598,00
Μάρτιος	56.772,00	27.462,00	84.234,00
Απρίλιος	56.030,00	38.075,00	94.105,00
Μάιος	47.225,00	26.608,00	73.833,00
Ιούνιος	53.042,00	37.751,00	90.793,00
Ιούλιος	51.973,00	32.806,00	84.779,00
Αύγουστος	37.993,00	29.128,00	67.121,00
Σεπτέμβριος	48.912,00	30.007,90	78.919,90
Οκτώβριος	54.371,00	33.949,00	88.320,00
Νοέμβριος	53.919,00	24.423,86	78.342,86
Δεκέμβριος	31.200,00	17.953,49	49.153,49
ΣΥΝΟΛΟ	571.055,00	348.852,25	919.907,25

Πίνακας 4.10 Διακίνηση Τσιμέντων στον Όρμο Λινοπεραμάτων 2008

Οι εποχικές διακυμάνσεις στην κίνηση των φορτίων και πλοίων στην περιοχή Λινοπεραμάτων είναι σχετικά περιορισμένες.

4.13 Διαπιστώσεις

Ο εμπορικός λιμένας Ηρακλείου είναι ο σημαντικότερος λιμένας στην Κρήτη για την εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων και ο τρίτος στη διακίνηση φορτίων στον Ελλαδικό χώρο. Τα τελευταία χρόνια (2003-2008) παρατηρήθηκε μια σταδιακή μείωση στον αριθμό κατάπλου των εμπορικών πλοίων, όλων των κατηγοριών, που φτάνει σε ποσοστό το 27,34%.

Οι διακινηθείσες ποσότητες εμπορευμάτων παρουσιάζουν σημαντική αύξηση από το 2000 έως το 2003 (με ποσοστό αύξησης 94,18%) όπου είχαμε και το υψηλότερο επίπεδο διακίνησης εμπορευμάτων και από το 2003-2008 μια ελαφριά μείωση (24,64%) ακολουθούμενη την μειωτική τάση των κατάπλων των εμπορικών πλοίων για τα αντίστοιχα έτη.

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι από το σύνολο των διακινηθέντων τόννων εμπορευμάτων οι εισαγωγές είναι σημαντικά υψηλότερες (με ποσοστό 85,46%) από τις εξαγωγές (14,54%).

Οι εποχικές αιχμές στη διακίνηση ποσοτήτων προϊόντων στον εμπορευματικό λιμένα είναι αμβλυμμένες, όπως και στην κίνηση των εμπορικών πλοίων, με λίγο μεγαλύτερη την κίνηση κατά τους χειμερινούς μήνες, εκτός αιχμών επιβατικής κίνησης. Όπως είδαμε, οι εξαγωγές από τον εμπορευματικό λιμένα Ηρακλείου είναι υψηλότερες κατά τους χειμερινούς μήνες, καθώς εκείνη την περίοδο υπάρχει μεγαλύτερη παραγωγή Κρητικών προϊόντων που εξάγονται από το νησί. Σε αντίθεση με τις εισαγωγές προϊόντων που παρουσιάζουν υψηλότερη κίνηση τους θερινούς μήνες, γεγονός που οφείλεται στην αύξηση του τουρισμού του νησιού τους καλοκαιρινούς μήνες και κατά συνέπεια στις μεγαλύτερες ανάγκες για προϊόντα.

Σχετικά με την κίνηση Ε/Κ πρέπει να τονίσουμε ότι υπήρξε μια έντονη περίοδος (2003) διαμετακόμισης Ε/Κ. Έκτοτε όμως, η κίνηση Ε/Κ εστιάζεται σχεδόν αποκλειστικά σε εισαγωγή - εξαγωγή προς και από την Κρήτη, η οποία εμφανίζει αυξητικές τάσεις με ρυθμό περίπου 13% ετησίως.

Από την παρουσίαση που έγινε σε αυτό το κεφάλαιο είναι εμφανές ότι οι εισαγωγές Ε/Κ αποτελούνται σχεδόν αποκλειστικά από γεμάτα Ε/Κ, ενώ οι εξαγωγές ως επί το πλείστον από κενά Ε/Κ και στις δυο όμως περιπτώσεις η τάση διακίνησης Ε/Κ την περίοδο 2003-2008 είναι αυξητική.

Ο σημαντικότερος λόγος για τη σταδιακή μείωση και την τελευταία διετία την εξάλειψη της διακίνησης Ε/Κ με μορφή διαμετακόμισης είναι το **ανεπαρκές βάθος της λιμενολεκάνης** που αποτρέπει το λιμάνι του Ηρακλείου να υποδεχθεί τα μεγάλα εμπορικά πλοία.

Αναφορικά με τις ακολουθούμενες διαδικασίες στον εμπορευματικό τομέα είναι προφανές ότι είναι **χρονοβόρες, γραφειοκρατικές και παρωχημένες** και δεν εξασφαλίζουν την καλή διαχείριση των πόρων, τον καλύτερο έλεγχο του λιμανιού αλλά και τη βέλτιστη αξιοποίηση του χώρου. Κρίνεται λοιπόν απαραίτητη η προμήθεια και **εγκατάσταση ενός λογισμικού Συστήματος Διαχείρισης Λιμένος** από τα διαθέσιμα στην παγκόσμια αγορά (όπως http://www.inplan.de/page_en.php?page=INPLAN%20Port%20Management&product=2) προσαρμοσμένου στις ανάγκες και ιδιαιτερότητες του Λιμένα Ηρακλείου. Τα συστήματα αυτά είναι ανοικτής αρχιτεκτονικής και δύνανται να συνδεθούν με πλήθος λειτουργιών του λιμένα.

Ένα τέτοιο Πληροφοριακό Σύστημα Διαχείρισης Λιμένος έχει εγκατασταθεί από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιά (The Port Management Information Systems (P-MIS) of Piraeus http://www.olp.gr/serv_technology_gr.html). Το P-MIS ενσωμάτωσε όλες τις απαιτήσεις του ΟΛΠ που σχετίζονταν με την έκταση του λιμανιού, τον όγκο και την πολυπλοκότητα των καθημερινών λειτουργιών του. Το σύστημα άλλαξε ουσιαστικά τον τρόπο διαχείρισης του

λιμανιού και τον τρόπο παροχής όλων των υπηρεσιών του. Οι πιο σημαντικές λειτουργίες του συστήματος είναι:

- Διαχείριση Λειτουργιών Πλοίων, Βαγονιών και Αποθηκών
- Εντοπισμός και Παρακολούθηση Επικίνδυνων Υλικών
- Πλάνο φορτίου πλοίου
- Διαχείριση Σειράς Εργασιών
- Διαχείριση και Έλεγχος Εξοπλισμού
- Αυξημένη ασφάλεια μέσα από διαβάθμιση στην πρόσβαση
- Παραμετροποίηση
- EDI (Electronic Data Interchange)
- Διαχείριση Λειτουργιών στην Πύλη του Σταθμού
- Αυτοματοποιημένη Τιμολόγηση
- Διαχείριση Αυτοκινήτων για εξαγωγή / εισαγωγή
- Συλλογή στατιστικών στοιχείων και ανάλυση σε πραγματικό χρόνο

Τα οφέλη από την εφαρμογή του P - MIS έγιναν άμεσα εμφανή: Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του συστήματος αυξήθηκε κατά 21% η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων και το δεύτερο 14,5% επί πλέον. Η συνολική διακίνηση για το 2001 ήταν 1.165.797 TEUs (Twenty Feet Equivalent Unit) ενώ το έτος 2003 έφθασε τα 1.605.135 TEUs. Επίσης επιτεύχθηκε καλύτερος σχεδιασμός και ασφάλεια, βελτιστοποίηση του εξοπλισμού διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων καθώς και της παραγωγικότητας στο σχεδιασμό. Πριν την υλοποίηση του P - MIS οι θέσεις των εμπορευματοκιβωτίων στους αποθηκευτικούς χώρους έπρεπε να καταγραφούν με το χέρι από προσωπικό που έπρεπε να κινείται στους χώρους αυτούς (όπως γίνεται μέχρι σήμερα στον ΟΛΗ). Αυτό ήταν επικίνδυνο για το προσωπικό αλλά και χρονοβόρο και επί πλέον η διάρκεια ζωής της πληροφορίας που συλλεγόταν ήταν πολύ μικρή με τις συνεχείς μετακινήσεις φορτίων. Το P - MIS βελτίωσε δραματικά την ταχύτητα μετακινήσεων φορτίου μέσα από τον εκ των προτέρων σχεδιασμό των εργασιών των μηχανημάτων. Προσέφερε πληροφορία πραγματικού χρόνου, καθώς όλες οι κινήσεις οχημάτων και γερανών καταγράφονται σε πραγματικό χρόνο. Τα πλάνα πλοίων και αποθηκών μπορούν να αναπαρασταθούν γραφικά σε πραγματικό χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

5.1 Εισαγωγή

Ο Επιβατικός Λιμένας του Ηρακλείου είναι ο τρίτος σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Εξυπηρετεί ετησίως πάνω από 1,6 εκ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον τρία μεγάλα και σύγχρονα πλοία των ναυτιλιακών γραμμών, ενώ υπάρχει απευθείας σύνδεση με πολλούς λιμένες του Αιγαίου και με τον Λιμένα της Θεσσαλονίκης. Διαθέτει σύγχρονες υποδομές και έχει πολύ καλή οδική σύνδεση με την πόλη, το αεροδρόμιο και την Εθνική οδό.

Η επιβατική κίνηση στο Λιμένα Ηρακλείου διακρίνεται στην επιβατική κίνηση μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών της χώρας και στην τουριστική κίνηση επιβατών. Το λιμάνι Ηρακλείου συμπεριλαμβάνεται στις παρακάτω εγχώριες ακτοπλοϊκές γραμμές:

Κύριες Ακτοπλοϊκές Γραμμές	Πειραιά-Κρήτης
	Πειραιά-Κυκλάδων-Δωδεκανήσων-Κρήτης
	Πειραιά-Δωδεκανήσων
	Πειραιά-Ανατολικών Κυκλάδων
Λοιπές Ακτοπλοϊκές Γραμμές	Θήρα-Κυκλάδες
	Θεσσαλονίκη-Β. Σποράδων-Κυκλάδων-Ηρακλείου

5.2 Επιβατικός Λιμένας

Στον Επιβατικό Λιμένα Ηρακλείου μπορούμε να διακρίνουμε τις ακόλουθες βασικές λιμενικές δραστηριότητες:

- ▲ Διακίνηση επιβατών ακτοπλοΐας
- ▲ Διακίνηση οχημάτων
- ▲ Διακίνηση επιβατών κρουαζιέρας
- ▲ Διακίνηση θαλαμηγών

Στις περισσότερες περιπτώσεις διακίνησης επιβατών και οχημάτων, ο ΟΛΗ εξυπηρετεί κυρίως την Κρήτη και ιδιαίτερα το ανατολικό της τμήμα. Για τους τουρίστες, οι οποίοι επισκέπτονται την Κρήτη, όχι τόσο λόγω του χαμηλού κόστους της λιμενικής εξυπηρέτησης, όσο προσελκόμενοι από τον φυσικό και πολιτιστικό της πλούτο, καθώς και για τους μόνιμους κατοίκους ο κύριος ανταγωνιστής της ακτοπλοϊκής / λιμενικής κίνησης από και προς το Ηράκλειο είναι η αντίστοιχη αεροπορική κίνηση και όχι αυτή άλλων ελληνικών λιμένων, όπως για παράδειγμα της Ρόδου, κατά συνέπεια, κύριος ανταγωνιστής στο λιμάνι του Ηρακλείου είναι ο αερολιμένας Νικ. Καζαντζάκης.

Εκτός των επιβατών, με την ακτοπλοΐα διακινούνται άνω των 300.000 μικρών και μεγάλων αυτοκινήτων από και προς τη λοιπή χώρα, ιδιαίτερα το λιμένα Πειραιά. Μέσω των

διακινουμένων φορτηγών αυτοκινήτων, εισάγεται μεγάλο τμήμα των απαραίτητων για την επιβίωση της Κρήτης προϊόντων και διενεργείται σημαντικό τμήμα των εξαγωγών του νησιού.

Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται ραγδαία η κίνηση της κρουαζιέρας στο λιμένα, 294.000 επιβάτες με 302 κατάπλους το 2008, έναντι 120.000 επιβατών και 203 κατάπλων το 2002. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η ανάπτυξη της κρουαζιέρας με αφετηρία - τέρμα (home port) το λιμένα Ηρακλείου. Οι εποχικές αιχμές είναι υψηλές (45% των επιβατών κατά το τρίμηνο Ιούλιος - Σεπτέμβριος), αλλά είναι σημαντικό ότι υπάρχει κίνηση και τους χειμερινούς μήνες.

Αξιόλογη είναι η κίνηση θαλαμηγών στο λιμένα κατά την περίοδο 2002 – 2008, με μέγιστο 178 κατάπλους το 2006 (131 κατάπλους το 2008). Οι εποχικές αιχμές είναι έντονες, αλλά υπάρχει έστω και περιορισμένη κίνηση ακόμη και τους χειμερινούς μήνες. Υπάρχουν επίσης στο λιμάνι 260 θέσεις σκαφών αναψυχής, με τις ανάλογες υπηρεσίες και παροχές, ενώ εξυπηρετούνται και περί τα 100 αλιευτικά σκάφη.

5.3 Υπηρεσίες Επιβατικού Λιμένα

Οι υπηρεσίες που προσφέρει ο επιβατικός λιμένας θα μπορούσαν να χωριστούν σε δύο διακριτές κατηγορίες, δηλαδή υπηρεσίες στα πλοία και στους επιβάτες.

Τη βασική ευθύνη για τη διαχείριση του επιβατικού λιμένα τη φέρει το Λιμεναρχείο το οποίο είναι υπεύθυνο για τον κατάπλου / απόπλου των πλοίων, την ασφαλή επιβίβαση / αποβίβαση των επιβατών και των οχημάτων τους.

Η ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα δρομολόγια των πλοίων και την άφιξη / αναχώρηση τους γίνεται από το Λιμεναρχείο και τα τουριστικά πρακτορεία. Κατά την αναχώρηση των επιβατών, οι οδηγίες σχετικά με το που θα πρέπει να κατευθυνθούν για την επιβίβαση τους, τη στάθμευση του αυτοκινήτου κλπ., δίνονται προφορικά από τον αρμόδιο υπάλληλο του Λιμεναρχείου.

Στην παρούσα κατάσταση η διαχείριση του επιβατικού σταθμού βασίζεται κυρίως στην εμπειρία, με την οποία αντιμετωπίζονται και οι καταστάσεις αιχμής κατά τους θερινούς μήνες.

Οι προσπάθειες του ΟΛΗ για την αναβάθμιση των υπηρεσιών του στον επιβατικό σταθμό επικεντρώνονται κυρίως στην παροχή βασικών υπηρεσιών, όπως ο σύγχρονος επιβατικός σταθμός, καρότσια για τη μεταφορά των αποσκευών κλπ.

5.3.1 Υπηρεσίες προς επιβάτες

Υπάρχουν και λειτουργούν δύο επιβατικοί σταθμοί. Ο δεύτερος και νεότερος έχει κατασκευασθεί το 2003 και η συνολική του επιφάνεια είναι 2.592,00 m². Πρόκειται για κτίριο με μεσόροφο στο ισόγειο και δώμα και ευρίσκεται νότια της περιοχής του Προβλήτα ΙΙ. Στο ισόγειο χωροθετούνται σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες όπως:

- Διαθέσιμοι χώροι και αίθουσες αναμονής επιβατών
- Χώρος ελέγχου διαβατηρίων και χώρος ελεύθερης ζώνης
- Κυλικεία, εστιατόρια, κατάστημα αφορολογήτων και άλλα καταστήματα
- Χώρος πρώτων βοηθειών
- Τμήμα ΟΤΕ

- Χώρος συναλλάγματος
- Χώροι υγιεινής.
- Χειράμαξες μεταφοράς αποσκευών και χώροι εναπόθεσης αποσκευών
- Χώροι στάθμευσης οχημάτων (ΙΧ αυτοκινήτων και τουριστικών λεωφορείων)
- Χώροι αναμονής ταξί και λεωφορείων τουριστικών και ΚΤΕΛ
- Περίπτερα παροχής υπηρεσιών και πληροφοριών και διάθεσης εισιτηρίων μέσω τουριστικών γραφείων που βρίσκονται στο λιμάνι
- Κύριος έλεγχος και καθοδήγηση εισόδου - εξόδου επιβατών και οχημάτων στα πλοία από το Λιμεναρχείο.

Στο νότιο τμήμα του Προβλήτα Ι βρίσκεται ο παλιός επιβατικός σταθμός που έχει κατασκευασθεί το 1967 και η συνολική του επιφάνεια είναι 540,00 m². Πρόκειται για ισόγεια κατασκευή μεγάλου ύψους που καλύπτεται με «πτυχωτή» στέγαση από σκυρόδεμα. Στο κτίριο αυτό υπάρχει χώρος εισόδου που οδηγεί σε μεγάλο ενιαίο χώρο αναμονής με αναψυκτήριο και mini-market, ο οποίος επικοινωνεί με σύνολο γραφειακών χώρων καθώς και χώρους υγιεινής.

Οι επιβάτες που φθάνουν στο λιμάνι του Ηρακλείου με κρουαζιερόπλοια στον προβλήτα ΙV μεταφέρονται τα τελευταία χρόνια με λεωφορείο στο νέο επιβατικό σταθμό, ώστε να αποφευχθούν τυχόν ατυχήματα, καθώς στον ίδιο χώρο γίνονται και φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων από τα εμπορικά πλοία.

Ο Λιμένας λειτουργεί ως home port σε συνεργασία με το αεροδρόμιο Ηρακλείου "Νίκος Καζαντζάκης". Είναι ο μοναδικός λιμένας στην Ελλάδα που σε συνεργασία με τις αρχές του αεροδρομίου κάνει το Check-in, Check-out των επιβατών στον Νέο Επιβατικό Σταθμό, προσφέροντας την δυνατότητα στους διερχόμενους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων να αξιοποιήσουν τον ενδιάμεσο χρόνο μέχρι την αναχώρησή τους από το αεροδρόμιο.

5.3.2 Υπηρεσίες προς πλοία

Τα πλοία που χρησιμοποιούν το λιμένα Ηρακλείου είναι επιβατηγά πλοία, οχηματαγωγά, τουριστικά και αλιευτικά. Τα πλοία που έρχονται στο λιμάνι εξυπηρετούνται στο λιμάνι κυρίως σε ότι αφορά την υδροδότηση του πλοίου, την τροφοδοσία με καύσιμα, την παραλαβή αποβλήτων και πιθανές επισκευές σε ζημιές που μπορεί να προκύψουν στο πλοίο, καθώς και χώροι παραμονής των πλοίων στις προβλήτες.

Η τροφοδοσία των πλοίων με καύσιμα γίνεται επίσης μέσω ενδιάμεσων δεξαμενών που βρίσκονται στον χώρο του λιμένα. Τα υφιστάμενα δίκτυα υποδομής εξασφαλίζουν ύδρευση, αποχέτευση, ηλεκτροδότηση και πυρασφάλεια. Πλήρη δίκτυα δεν υπάρχουν σε όλους τους προβλήτες του λιμένος. Η τροφοδοσία καυσίμων γίνεται με βυτιοφόρα οχήματα.

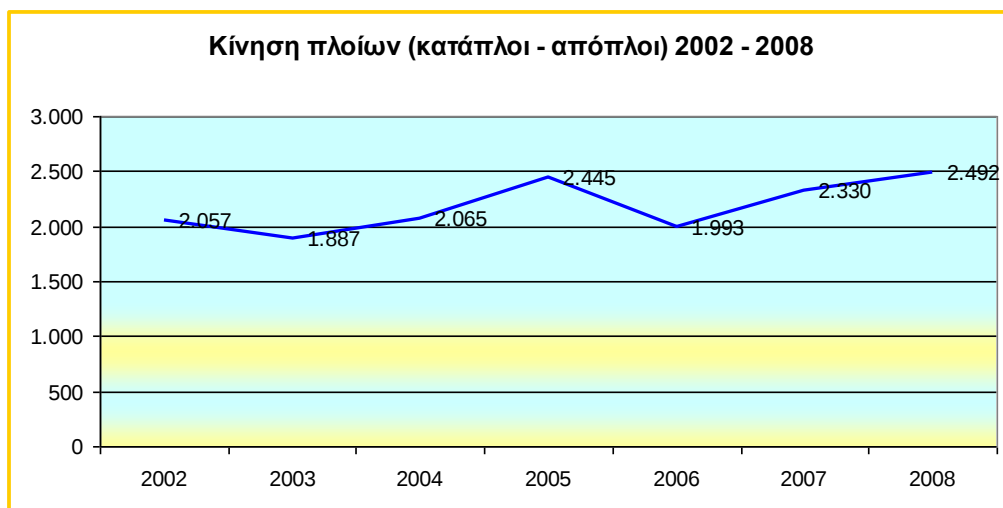
5.4 Ακτοπλοϊκή Κίνηση¹¹

Η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης ακτοπλοΐας κατά την περίοδο 2002 - 2008 παρουσιάζεται στον πίνακα 5.1. Παρά τις ετήσιες διακυμάνσεις (που είναι συνήθεις στη λιμενική κίνηση γενικότερα), η τάση είναι συνολικά αυξητική. Όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα και τα διαγράμματα, ο μέγιστος αριθμός κατάπλων – απόπλων των πλοίων της ακτοπλοΐας την περίοδο 2002 - 2008 ήταν 2.492 το 2008 και ο μέγιστος αριθμός διακινηθέντων επιβατών 1.677.821 το 2008, ενώ ακολουθεί το 2005 με 2.445 πλοία και 1.582.315 επιβάτες.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Κατάπλοι – Απόπλοι							
Κατάπλοι	1.030	943	1.036	1.224	991	1.167	1.246
Απόπλοι	1.027	944	1.029	1.221	1.002	1.163	1.246
Σύνολο Πλοίων	2.057	1.887	2.065	2.445	1.993	2.330	2.492
Αποβιβάσεις – Επιβιβάσεις							
Αποβιβάσεις Επιβατών	763.967	726.297	698.330	799.450	752.567	801.836	844.407
Επιβιβάσεις Επιβατών	791.773	718.529	693.490	782.865	739.265	774.060	833.414
Σύνολο Επιβατών	1.555.740	1.444.826	1.391.820	1.582.315	1.491.832	1.575.896	1.677.821
Επιβάτες ανά Πλοίο							
Αποβιβάσεις ανά Κατάπλου	742	770	674	653	759	687	678
Επιβιβάσεις ανά Απόπλου	771	761	674	641	738	666	669

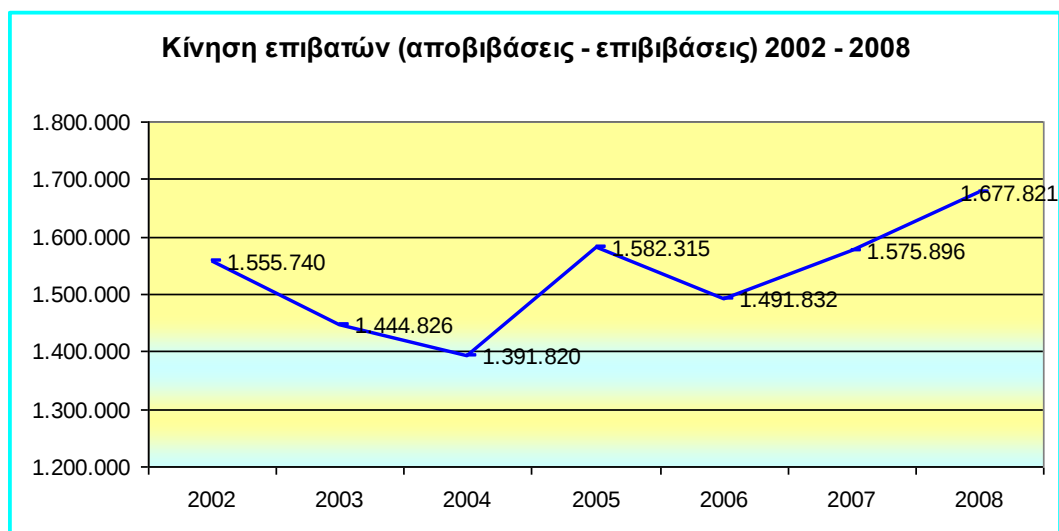
Πίνακας 5.1 Επιβατική Κίνηση Ακτοπλοΐας Ετησίως 2002-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου)



Διάγραμμα 5.1 Κίνηση Πλοίων Ακτοπλοΐας 2002-2008

¹¹ (Πηγή: Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηρακλείου, Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών – Γραφείο Διαχείρισης Επιβατικής και Τουριστικής Κίνησης)



Διάγραμμα 5.2 Κίνηση Επιβατών Ακτοπλοΐας 2002-2008

Πλοία – Επιβάτες - Οχήματα

Η ακτοπλοϊκή κίνηση χαρακτηρίζεται από σημαντικές διακυμάνσεις εντός του έτους, αιχμές τους μήνες Ιούλιο - Σεπτέμβριο και σχετικά μειωμένη κίνηση τους χειμερινούς μήνες. Οι αιχμές κατά τους θερινούς μήνες εν πολλοίς προκαλούνται από την αυξημένη διακίνηση τουριστών.

Στους πίνακες 5.2, 5.3 και 5.4 παρουσιάζεται αναλυτικά η κίνηση ανά μήνα για τα έτη 2005-2008 των κατάπλου – απόπλου των πλοίων, επιβιβάσεων – αποβιβάσεων επιβατών και φορτωθέντων – εκφορτωθέντων οχημάτων αντίστοιχα. Και στις τρεις κατηγορίες (πλοία, επιβάτες, οχήματα) μεγαλύτερη είναι η κίνηση το 2008 με 2.492 πλοία (μέσο όρο 2005-2008 → 2.315), 1.677.821 επιβάτες (μέσο όρο 2005-2008 → 1.581.966 και αύξηση από το 2005 στο 2008 → 6,04%) και 395.082 οχήματα (μέσο όρο 2005-2008 → 376.737 και αύξηση από το 2005 στο 2008 → 7,08%).

Κίνηση Πλοίων													Μέσος Όρος 2005-2008					
ΠΛΟΙΑ	2005			2006			2007			2008			Μεγέθη			Ποσοστό ανά μήνα		
	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο	Κατάπλοι	Απόπλοι	Σύνολο
	Κατάπλοι - Απόπλοι Πλοίων												Κατάπλοι - Απόπλοι Πλοίων					
Ιανουάριος	60	58	118	60	63	123	75	77	152	65	67	132	65	66	131	5,62%	5,72%	5,67%
Φεβρουάριος	59	59	118	44	44	88	70	70	140	60	60	120	58	58	117	5,03%	5,03%	5,03%
Μάρτιος	69	69	138	65	63	128	74	74	148	66	66	132	69	68	137	5,92%	5,87%	5,90%
Απρίλιος	90	87	177	76	73	149	108	107	215	85	85	170	90	88	178	7,76%	7,60%	7,68%
Μάιος	111	114	225	83	88	171	74	70	144	128	128	256	99	100	199	8,56%	8,64%	8,60%
Ιούνιος	114	115	229	100	106	206	130	130	260	136	136	272	120	122	242	10,37%	10,51%	10,44%
Ιούλιος	125	124	249	117	117	234	138	138	276	161	161	322	135	135	270	11,69%	11,66%	11,67%
Αύγουστος	252	251	503	120	120	240	170	170	340	171	171	342	178	178	356	15,41%	15,37%	15,39%
Σεπτέμβριος	122	122	244	106	108	214	109	109	218	127	127	254	116	117	233	10,03%	10,06%	10,04%
Οκτώβριος	93	93	186	92	92	184	81	82	163	102	102	204	92	92	184	7,95%	7,97%	7,96%
Νοέμβριος	64	64	128	64	64	128	64	64	128	74	74	148	67	67	133	5,75%	5,74%	5,75%
Δεκέμβριος	65	65	130	64	64	128	74	72	146	71	69	140	69	68	136	5,92%	5,83%	5,87%
Σύνολο	1.224	1.221	2.445	991	1.002	1.993	1.167	1.163	2.330	1.246	1.246	2.492	1.157	1.158	2.315	100,00%	100,00%	100,00%

Πίνακας 5.2 Κίνηση Πλοίων Ακτοπλοΐας ανά Μήνα 2005-2008

(Πηγή: Δημοσίευτα στοιχεία Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου)

ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Κίνηση Επιβατών												Μέσος Όρος 2005-2008					
	2005			2006			2007			2008			Μεγέθη			Ποσοστό ανά μήνα		
	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο	Αφίξεις	Αναχωρ.	Σύνολο
Αποβιβάσεις - Επιβιβάσεις Επιβατών													Αποβιβάσεις - Επιβιβάσεις Επιβατών					
Ιανουάριος	37.670	36.717	74.387	38.927	37.414	76.341	44.072	38.963	83.035	44.508	38.033	82.541	41.294	37.782	79.076	5,16%	4,83%	5,00%
Φεβρουάριος	28.030	31.914	59.944	24.344	25.788	50.132	33.735	35.053	68.788	30.507	31.855	62.362	29.154	31.153	60.307	3,65%	3,98%	3,81%
Μάρτιος	45.643	45.070	90.713	43.643	42.513	86.156	46.211	44.949	91.160	47.294	45.771	93.065	45.698	44.576	90.274	5,72%	5,70%	5,71%
Απρίλιος	64.018	50.770	114.788	70.592	64.014	134.606	69.936	64.838	134.774	70.040	64.398	134.438	68.647	61.005	129.652	8,59%	7,80%	8,20%
Μάιος	59.217	67.045	126.262	60.386	58.570	118.956	55.362	51.210	106.572	70.202	70.889	141.091	61.292	61.929	123.220	7,67%	7,92%	7,79%
Ιούνιος	62.902	62.856	125.758	67.022	67.004	134.026	68.309	65.139	133.448	76.988	74.687	151.675	68.805	67.422	136.227	8,61%	8,62%	8,61%
Ιούλιος	122.147	93.562	215.709	104.900	85.351	190.251	106.718	96.569	203.287	121.538	99.666	221.204	113.826	93.787	207.613	14,24%	11,99%	13,12%
Αύγουστος	142.943	153.606	296.549	127.829	139.680	267.509	144.029	144.510	288.539	151.791	169.019	320.810	141.648	151.704	293.352	17,72%	19,39%	18,54%
Σεπτέμβριος	92.185	96.462	188.647	74.318	80.226	154.544	85.327	92.320	177.647	84.106	93.459	177.565	83.984	90.617	174.601	10,50%	11,58%	11,04%
Οκτώβριος	59.417	60.635	120.052	54.257	55.933	110.190	57.374	54.855	112.229	56.647	60.138	116.785	56.924	57.890	114.814	7,12%	7,40%	7,26%
Νοέμβριος	43.175	39.166	82.341	41.448	37.089	78.537	44.208	36.636	80.844	45.743	38.670	84.413	43.644	37.890	81.534	5,46%	4,84%	5,15%
Δεκέμβριος	42.103	45.062	87.165	44.901	45.683	90.584	46.555	49.018	95.573	45.043	46.829	91.872	44.651	46.648	91.299	5,58%	5,96%	5,77%
Σύνολο	799.450	782.865	1.582.315	752.567	739.265	1.491.832	801.836	774.060	1.575.896	844.407	833.414	1.677.821	799.565	782.401	1.581.966	100,00%	100,00%	100,00%

Πίνακας 5.3 Επιβατική Κίνηση Ακτοπλοΐας ανά Μήνα 2005-2008

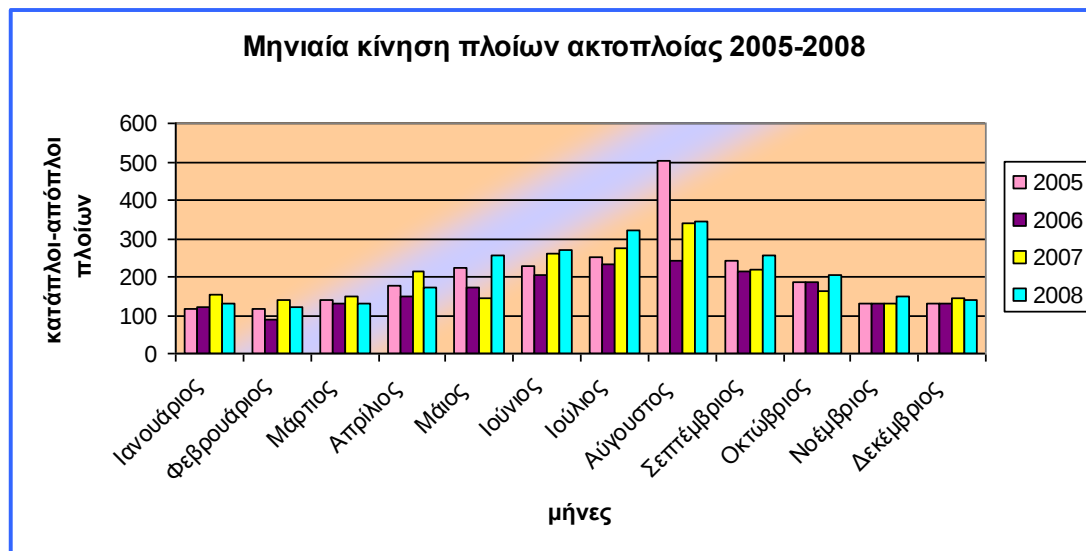
(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου)

Κίνηση Οχημάτων														Μέσος Όρος 2005- 2008							
ΟΧΗΜΑΤΑ	2005				2006				2007				2008			Μεγέθη			Ποσοστό ανά μήνα		
	Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο		Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο		Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο		Φορτ.	Εκφ.	Σύνολο	Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο	Φορτ.	Εκφορτ.	Σύνολο
	Φορτωθέντα - Εκφορτωθέντα Οχήματα														Φορτωθέντα-Εκφορτωθέντα Οχήματα						
Ιανουάριος	9.911	11.440	21.351		10.206	11.590	21.796		11.212	13.482	24.694		10.981	13.708	24.689	10.578	12.555	23.133	5,92%	6,34%	6,14%
Φεβρουάριος	8.688	8.659	17.347		7.314	8.268	15.582		9.832	10.306	20.138		9.153	10.650	19.803	8.747	9.471	18.218	4,89%	4,79%	4,84%
Μάρτιος	10.077	12.579	22.656		10.567	13.428	23.995		11.397	14.364	25.761		10.926	13.096	24.022	10.742	13.367	24.109	6,01%	6,75%	6,40%
Απρίλιος	10.769	16.384	27.153		12.575	16.504	29.079		13.560	16.208	29.768		14.631	18.521	33.152	12.884	16.904	29.788	7,20%	8,54%	7,91%
Μάιος	13.652	14.451	28.103		11.980	14.766	26.746		11.550	14.603	26.153		14.859	17.663	32.522	13.010	15.371	28.381	7,28%	7,77%	7,53%
Ιούνιος	12.024	14.402	26.426		12.566	15.086	27.652		12.984	15.840	28.824		15.281	11.422	26.703	13.214	14.188	27.401	7,39%	7,17%	7,27%
Ιούλιος	19.086	28.401	47.487		18.079	25.033	43.112		19.494	25.922	45.416		20.912	29.298	50.210	19.393	27.164	46.556	10,84%	13,72%	12,36%
Αύγουστος	35.369	34.500	69.869		33.493	32.698	66.191		34.506	36.141	70.647		39.082	36.090	75.172	35.613	34.857	70.470	19,91%	17,61%	18,71%
Σεπτέμβριος	19.390	18.441	37.831		16.896	16.126	33.022		17.586	16.279	33.865		18.314	16.229	34.543	18.047	16.769	34.815	10,09%	8,47%	9,24%
Οκτώβριος	12.882	12.612	25.494		12.247	12.423	24.670		13.892	13.317	27.209		13.170	13.087	26.257	13.048	12.860	25.908	7,30%	6,50%	6,88%
Νοέμβριος	10.978	11.538	22.516		12.417	12.248	24.665		10.860	12.638	23.498		10.791	11.960	22.751	11.262	12.096	23.358	6,30%	6,11%	6,20%
Δεκέμβριος	11.135	11.601	22.736		12.522	12.340	24.862		12.684	12.868	25.552		12.814	12.444	25.258	12.289	12.313	24.602	6,87%	6,22%	6,53%
Σύνολο	173.961	195.008	368.969		170.862	190.510	361.372		179.557	201.968	381.525		190.914	204.168	395.082	178.824	197.914	376.737	100,00%	100,00%	100,00%

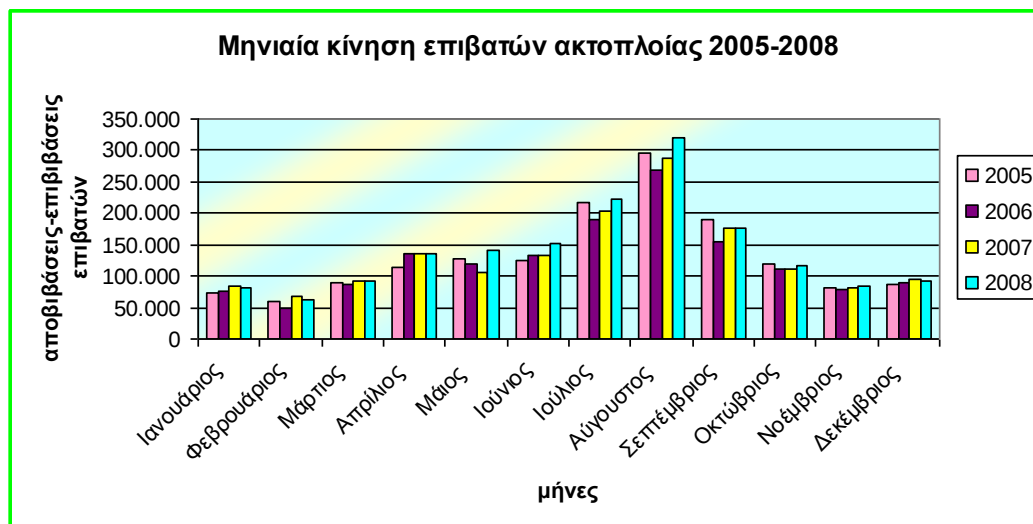
Πίνακας 5.4 Κίνηση Οχημάτων Ακτοπλοΐας ανά μήνα 2005-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου)

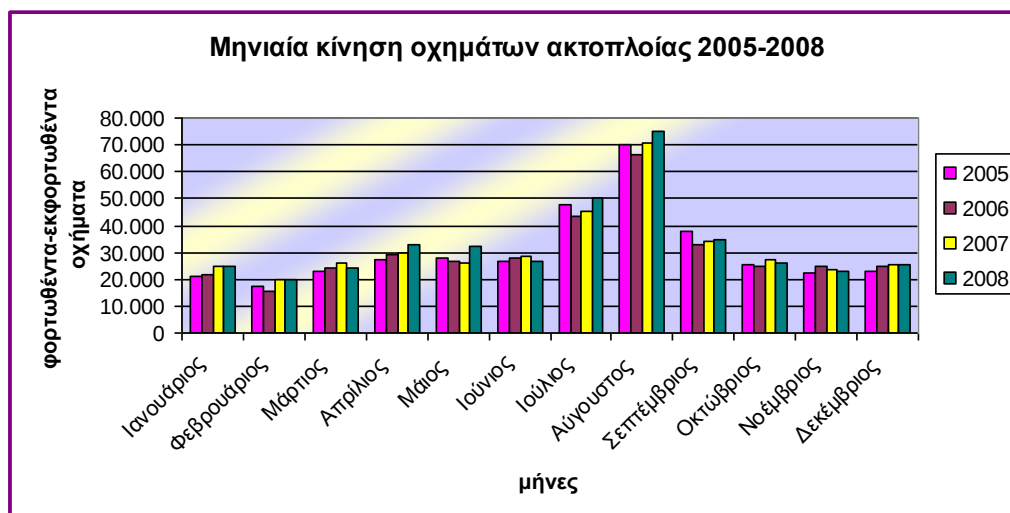
Στα ακόλουθα διαγράμματα 5.3 – 5.5 είναι φανερή η αυξημένη κίνηση πλοίων, επιβατών και οχημάτων την θερινή περίοδο σε όλα τα έτη (2005-2008). Το μεγαλύτερο ποσοστό της ακτοπλοϊκής κίνησης με βάση το μέσο όρο των ετών 2005-2008 παρουσιάζεται τον μήνα Αύγουστο, ακολουθεί ο Ιούλιος κι έπειτα ο Σεπτέμβριος με ποσοστά 15.39%, 11.67%, 10.04% για τα πλοία, 18.54%, 13.12%, 11.04% για τους επιβάτες και 18.71%, 12.36%, 9.24% για τα οχήματα αντίστοιχα με τους μήνες. Δηλαδή, το τρίμηνο Ιούλιο – Σεπτέμβριο έχουμε πάνω από το 40% της ακτοπλοϊκής κίνησης.



Διάγραμμα 5.3 Μηνιαία Κίνηση Πλοίων Ακτοπλοΐας 2005-2008



Διάγραμμα 5.4 Μηνιαία Κίνηση Επιβατών Ακτοπλοΐας 2005-2008



Διάγραμμα 5.5 Μηνιαία Κίνηση Οχημάτων Ακτοπλοΐας 2005-2008

Όπως μπορούμε να δούμε σημαντικός είναι ο αριθμός των οχημάτων που διακινείται με την ακτοπλοΐα από και προς την Κρήτη μέσω του λιμένα Ηρακλείου και μέσω των φορτηγών αυτοκινήτων, διακινούνται σημαντικές ποσότητες προϊόντων από και προς την Κρήτη.

5.5 Κίνηση Κρουαζιέρας¹²

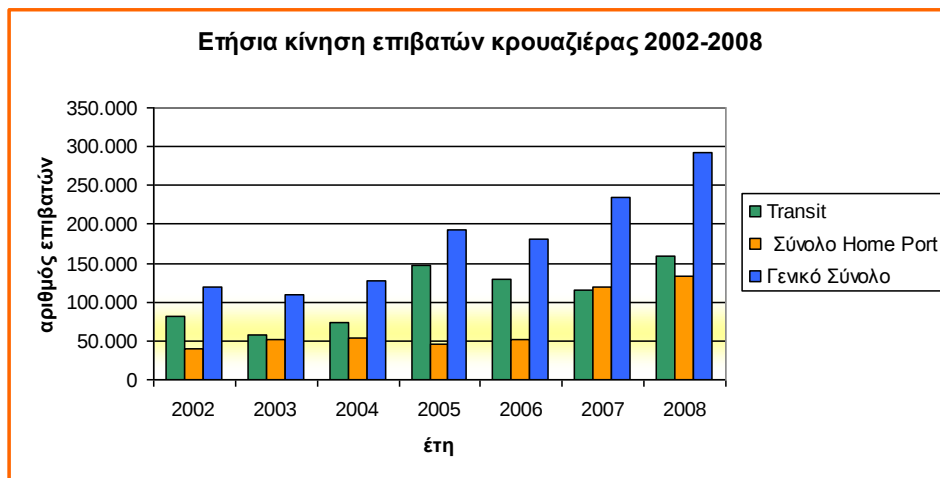
Η κίνηση κρουαζιέρας αναπτύσσεται ταχύτατα στο λιμένα Ηρακλείου, όπως φαίνεται από τα στοιχεία της περιόδου 2002-2008 που παρουσιάζονται στον πίνακα 5.5 και στο διάγραμμα 5.6. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν για τους επιβάτες που επιβιβάζονται - αποβιβάζονται με home port το λιμένα, αλλά η τάση είναι γενικά αυξητική (παρά τις όποιες διακυμάνσεις) και για τους transit επιβάτες, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5.6. Με βάση το γενικό σύνολο επιβατών κρουαζιέρας το 2002 είχαμε 119.884 επιβάτες, ενώ το 2008 → 293.073 δηλαδή μια αύξηση της τάξης του 144,46%.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Κατάπλοι							
Σύνολο	203	177	226	290	254	350	302
Επιβάτες							
Transit	81.070	56.983	73.907	147.890	128.818	114.944	159.158
Home Port							
Επιβιβάσεις	20.850	25.832	22.472	23.836	26.190	59.422	66.672
Αποβιβάσεις	17.964	26.275	31.288	21.993	24.988	60.275	67.243
Σύνολο Home Port	38.814	52.107	53.760	45.829	51.178	119.697	133.915
Γενικό Σύνολο	119.884	109.090	127.667	193.719	179.996	234.641	293.073
Επιβάτες ανά Κατάπλου							
Σύνολο	591	616	565	668	709	670	970

Πίνακας 5.5 Ετήσια Κίνηση Κρουαζιέρας 2002-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Γραφείο Διαχείρισης Επιβατικής και Τουριστικής Κίνησης)

¹² (Πηγή: Διεύθυνση Λιμενικών Υπηρεσιών – Γραφείο Διαχείρισης Επιβατικής και Τουριστικής Κίνησης)



Διάγραμμα 5.6 Ετήσια Κίνηση Επιβατών Κρουαζιέρας 2002-2008

Όπως η επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας, έτσι και η αντίστοιχη της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από σημαντικές διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του έτους. Οι μήνες αιχμής είναι από το Μάιο μέχρι και τον Οκτώβριο, ενώ η κίνηση είναι χαμηλότερη τους υπόλοιπους μήνες του έτους. Είναι σημαντικό, όμως, ότι υπάρχει κίνηση κρουαζιέρας στο λιμένα Ηρακλείου ακόμη και τους χειμερινούς μήνες.

Όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 5.6 η κίνηση των κρουαζιερόπλοιων ήταν μεγαλύτερη το 2007, με 350 κατάπλους έναντι 302 το 2008, αλλά η κίνηση των επιβατών κρουαζιέρας ήταν μεγαλύτερη το 2008 με 293.073 επιβάτες. Επίσης, όπως προαναφέραμε εντονότερη είναι η κίνηση τους μήνες Μάιο – Οκτώβριο με μέγιστο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, (με βάση το μέσο όρο 2005-2008) τον Αύγουστο με 36.023 επιβάτες.

	Επί Μέρους Έτη				Μέσος Όρος 2005-2008	
	2005	2006	2007	2008	Μεγέθη	Ποσοστό ανά μήνα
Κατάπλοι						
Ιανουάριος	4	2	0	2	2	0,67%
Φεβρουάριος	6	4	1	0	3	0,92%
Μάρτιος	11	13	6	7	9	3,09%
Απρίλιος	14	24	34	17	22	7,44%
Μάιος	32	28	47	39	37	12,21%
Ιούνιος	40	35	42	36	38	12,79%
Ιούλιος	42	27	48	46	41	13,63%
Αύγουστος	35	30	54	36	39	12,96%
Σεπτέμβριος	44	33	49	41	42	13,96%
Οκτώβριος	43	45	50	49	47	15,64%
Νοέμβριος	15	11	17	26	17	5,77%
Δεκέμβριος	4	2	2	3	3	0,92%
Σύνολο	290	254	350	302	299	100,00%
Επιβάτες						
Ιανουάριος	4.389	1.743	0	5.189	2.830	1,26%
Φεβρουάριος	2.973	3.342	1.174	0	1.872	0,83%
Μάρτιος	7.053	9.493	4.406	9.499	7.613	3,38%
Απρίλιος	5.502	11.231	14.535	17.427	12.174	5,40%
Μάιος	15.441	18.787	31.672	33.244	24.786	11,00%
Ιούνιος	28.879	23.916	29.905	25.981	27.170	12,06%
Ιούλιος	31.226	21.597	32.327	45.660	32.703	14,51%
Αύγουστος	29.174	26.069	39.452	49.395	36.023	15,98%
Σεπτέμβριος	33.271	25.874	31.803	36.849	31.949	14,18%
Οκτώβριος	26.497	25.885	31.876	41.230	31.372	13,92%
Νοέμβριος	5.809	10.374	13.457	23.263	13.226	5,87%
Δεκέμβριος	3.505	1.685	4.034	5.336	3.640	1,62%
Σύνολο	193.719	179.996	234.641	293.073	225.357	100,00%

Πίνακας 5.6 Κίνηση Κρουαζιέρας ανά Μήνα 2005-2008

(Πηγή: Αδημοσίευτα στοιχεία Διεύθυνσης Λιμενικών Υπηρεσιών – Γραφείο Διαχείρισης Επιβατικής και Τουριστικής Κίνησης)

5.6 Θαλαμηγοί - Σκάφη αναψυχής – Αλιευτικά σκάφη¹³

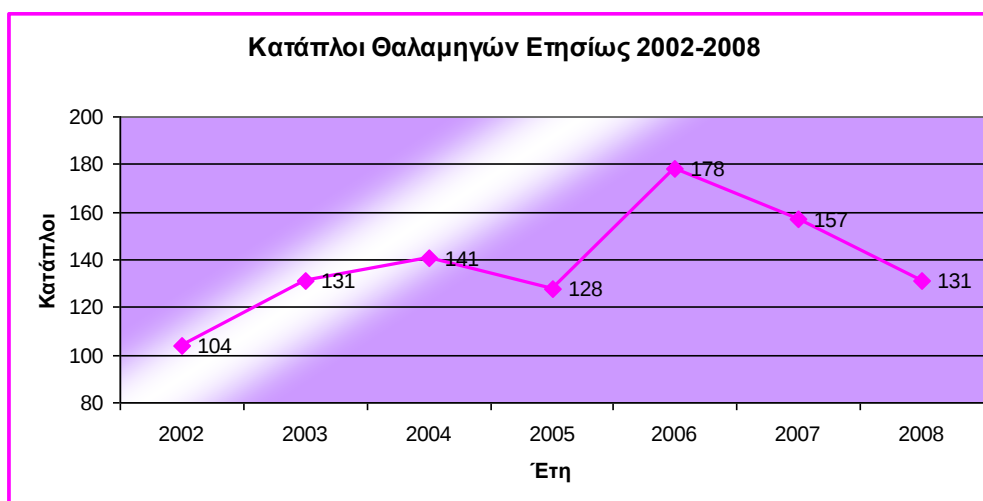
Αξιόλογη κίνηση θαλαμηγών λαμβάνει χώρα ετησίως στο λιμένα Ηρακλείου, με μέγιστο καταγραφέν μέγεθος 178 κατάπλους κατά την περίοδο 2002-2008 (πίνακας 5.7). Την περίοδο 2002-2006 παρουσιάστηκε μια αύξηση της τάξης του 71,15%, ενώ την τελευταία τριετία παρουσιάζεται σχετική μείωση στους κατάπλους των θαλαμηγών, (το 2008 σε σχέση με το 2006 είχαμε μια μείωση 26,40%) παρά τις όποιες ετήσιες διακυμάνσεις. Όπως είναι αναμενόμενο, ο μεγαλύτερος αριθμός κατάπλων θαλαμηγών λαμβάνει χώρα κατά την τουριστική περίοδο και κυρίως τους μήνες Μάιο έως Σεπτέμβριο, υπάρχει όμως έστω και περιορισμένη σχετική κίνηση κατά τους υπόλοιπους μήνες του έτους.

¹³ (Πηγή: Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηρακλείου)

Κατάπλοι Θαλαμηγών								
	Επί Μέρους Έτη							Μέσος Όρος 2002 - 2008
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Ιανουάριος	2	0	0	1	3	3	1	1
Φεβρουάριος	1	1	1	3	1	0	1	1
Μάρτιος	1	1	3	4	6	2	4	3
Απρίλιος	16	11	7	8	7	7	13	10
Μάιος	30	23	13	19	27	23	30	24
Ιούνιος	18	22	31	18	34	20	17	23
Ιούλιος	14	12	21	22	33	32	20	22
Αύγουστος	9	18	22	21	25	34	20	21
Σεπτέμβριος	5	24	25	17	13	15	17	17
Οκτώβριος	7	11	11	11	19	16	3	11
Νοέμβριος	1	7	5	2	2	5	2	3
Δεκέμβριος	0	1	2	2	8	0	3	2
Σύνολο	104	131	141	128	178	157	131	139

Πίνακας 5.7 Μηνιαία Κίνηση Κατάπλων Θαλαμηγών 2002 – 2008

(Πηγή: Αδημοσίευστα στοιχεία Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου)



Διάγραμμα 5.7 Κατάπλοι Θαλαμηγών Ετησίως 2002 - 2008

Τα σκάφη αναψυχής εξυπηρετούνται κυρίως στον Παλαιό Λιμένα – Ενετικός λιμένας, Κούλε και Ενετικά Νεώρεια. Υπάρχουν θέσεις για 260 σκάφη διαφόρων μεγεθών, φύλαξη, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού και δυνατότητα τροφοδοσίας καυσίμων. Η κίνηση είναι ιδιαίτερα έντονη κατά τους θερινούς μήνες.

Στην περιοχή του παλαιού Ενετικού λιμένα ευρίσκεται επίσης ο χώρος των αλιευτικών σκαφών, όπου ελλιμενίζονται περί τα 100 επαγγελματικά και ερασιτεχνικά αλιευτικά σκάφη διαφόρων μεγεθών, ως επί το πλείστον, παραδοσιακά ξύλινα τρεχαντήρια.

5.7 Αεροπορική κίνηση¹⁴

Η αεροπορική κίνηση λειτουργεί συμπληρωματικά προς τη θαλάσσια. Ο λιμένας Ηρακλείου είναι ο μοναδικός στην Ελλάδα που, σε συνεργασία με τις αρχές του αεροδρομίου, διενεργεί check-in και check-out των επιβατών στο νέο επιβατικό σταθμό, προσφέροντας την δυνατότητα στους διερχόμενους επιβάτες να αξιοποιήσουν τον ενδιαμέσο χρόνο, μέχρι την αναχώρηση τους από το αεροδρόμιο.

Ορισμένα βασικά μεγέθη της κίνησης του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης του Ηρακλείου παρατίθενται στον πίνακα 5.8, όπου φαίνονται οι έντονες σχετικές αυξητικές τάσεις της περιόδου 2004 – 2007, με αυξήσεις κατά 21% στον αριθμό πτήσεων, 15-16% στον αριθμό επιβατών και 20% στο βάρος του μεταφερομένου ταχυδρομείου και εμπορευμάτων.

Έτη	2004	2007
Πτήσεις	36.231	43.852
Σύνολο Επιβατών (000)	4.711	5.439
- Επιβιβάσεις	2.374	2.739
- Αποβιβάσεις	2.337	2.700
Φ/Ε Εμπορ.& Ταχυδρ.(τόννοι)	1.591	1.911

Πίνακας 5.8 Κίνηση Αερολιμένα Ηρακλείου
(Πηγή: Υπουργείο Πολιτικής Αεροπορίας)

Στον πίνακα 5.9 παρουσιάζονται συγκριτικά στοιχεία της κίνησης του αεροδρομίου Ηρακλείου και των λοιπών αεροδρομίων της χώρας το 2007. Το αεροδρόμιο Ηρακλείου είναι δεύτερο σε επιβατική κίνηση μεταξύ όλων των αεροδρομίων της χώρας, μετά το διεθνή αερολιμένα της Αθήνας και με κίνηση μεγαλύτερη και από εκείνη του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης¹⁵. Το 80% των διακινουμένων στο αεροδρόμιο Ηρακλείου είναι επιβάτες διεθνών πτήσεων, δεδομένου ότι σε μεγάλο βαθμό η κίνηση του αεροδρομίου σχετίζεται με την έντονη τουριστική κίνηση της Κρήτης. Κατά συνέπεια, το αεροδρόμιο Ηρακλείου θα μπορούσε να θεωρηθεί ο κύριος ανταγωνιστής του ΟΛΗ Α.Ε. όσο αφορά την επιβατική κίνηση, αν λάβουμε επιπλέον υπόψη μας το συντομότερο χρόνο του ταξιδιού και της ειδικές προσφορές που υπάρχουν στα αεροπορικά εισιτήρια.

¹⁴ (Πηγή: www.ypa.gr)

¹⁵ Το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης υπερέχει ως προς τον αριθμό πτήσεων, αλλά το αεροδρόμιο Ηρακλείου έχει μεγαλύτερη συνολική επιβατική κίνηση.

Αερολιμένες	Εσωτερικού					Εξωτερικού					Σύνολο				
	Πτήσεις	Επιβάτες			Εμπορ. & Ταχυδρ.- Φορτ. & Εκφορτ.	Πτήσεις	Επιβάτες			Εμπορ. & Ταχυδρ.- Φορτ. & Εκφορτ.	Πτήσεις	Επιβάτες			Εμπορ. & Ταχυδρ.- Φορτ. & Εκφορτ.
		Επιβιβ.	Απποβιβ.	Σύνολο			Επιβιβ.	Απποβιβ.	Σύνολο			Επιβιβ.	Απποβιβ.	Σύνολο	
Ηρακλείου	14.730	562.621	537.479	1.100.100	1.910.870	29.122	2.176.382	2.162.205	4.338.587		43.852	2.739.003	2.699.684	5.438.687	1.910.870
Αθήνας	89.518	2.931.886	2.989.454	5.921.340	22.059.658	103.646	5.369.059	5.231.726	10.600.785	96.912.718	193.164	8.300.945	8.221.180	16.522.125	118.972.376
Αγχάλου	17	78	68	146		181	7.296	6.840	14.136	182	198	7.374	6.908	14.282	182
Ακτίου	1.157	9.144	9.186	18.330	52	2.059	150.967	150.179	301.146	78	3.216	160.111	159.365	319.476	130
Αλεξ/πόλεως	3.448	153.087	149.452	302.539	656.349	36	1.330	1.263	2.593		3.484	154.417	150.715	305.132	656.349
Αράξου	18	33	16	49		1.276	61.491	60.029	121.520		1.294	61.524	60.045	121.569	0
Αστυπάλαιας	984	7.875	7.351	15.226		8	97	73	170		992	7.972	7.424	15.396	0
Ζακύνθου	1.237	16.409	15.610	32.019		5.749	481.978	474.745	956.723		6.986	498.387	490.355	988.742	0
Θεσσαλονίκης	21.516	817.353	816.819	1.634.172	2.475.192	24.883	1.276.552	1.257.833	2.534.385	3.283.751	46.399	2.093.905	2.074.652	4.168.557	5.758.943
Ικαρίας	606	13.850	12.620	26.470	4.180				0		606	13.850	12.620	26.470	4.180
Ιωαννίνων	2.209	68.524	69.466	137.990	10.069	85	1.560	1.451	3.011		2.294	70.084	70.917	141.001	10.069
Καβάλας	2.183	75.186	71.451	146.637	366.260	1.885	98.700	99.226	197.926	5.732	4.068	173.886	170.677	344.563	371.992
Καλαμάτας	218	4.065	3.853	7.918	245	716	51.580	51.627	103.207		934	55.645	55.480	111.125	245
Καλύμνου	740	9.356	10.376	19.732	3.373	249			0		989	9.356	10.376	19.732	3.373
Καρπάθου	2.785	33.540	32.560	66.100	82.740	816	56.634	56.497	113.131		3.601	90.174	89.057	179.231	82.740
Κάσου	1.516	4.022	3.529	7.551	5.318				0		1.516	4.022	3.529	7.551	5.318
Καστελλοριζου	492	4.512	5.020	9.532	4.606				0		492	4.512	5.020	9.532	4.606
Καστοριάς	196	1.993	1.847	3.840	690				0		196	1.993	1.847	3.840	690
Κέρκυρας	4.013	155.295	150.509	305.804	850.805	11.267	853.970	849.636	1.703.606	1.960	15.280	1.009.265	1.000.145	2.009.410	852.765
Κεφαλληνίας	1.728	26.101	24.879	50.980	33.621	2.180	159.453	158.965	318.418	167	3.908	185.554	183.844	369.398	33.788
Κοζάνης	192	1.370	1.439	2.809					0		192	1.370	1.439	2.809	0
Κυθήρων	606	13.739	13.762	27.501	49.090	52	1.268	1.274	2.542		658	15.007	15.036	30.043	49.090
Κώ	4.720	139.111	129.951	269.062	866.893	8.873	687.794	684.211	1.372.005		13.593	826.905	814.162	1.641.067	866.893
Λέρου	1.334	13.619	15.105	28.724	23.910				0		1.334	13.619	15.105	28.724	23.910
Λήμνου	2.626	56.175	52.654	108.829	250.755	222	8.537	7.670	16.207		2.848	64.712	60.324	125.036	250.755
Μήλου	1.319	15.827	18.277	34.104	34.775				0		1.319	15.827	18.277	34.104	34.775
Μυκόνου	3.634	110.200	103.618	213.818	122.578	2.015	102.911	105.145	208.056		5.649	213.111	208.763	421.874	122.578
Μυτιλήνης	7.107	201.477	194.234	395.711	903.308	1.329	77.591	76.815	154.406		8.436	279.068	271.049	550.117	903.308
Νάξου	722	13.468	10.690	24.158		112	2.373	2.314	4.687		834	15.841	13.004	28.845	0
Πάρου	1.726	16.376	21.379	37.755	1.338				0		1.726	16.376	21.379	37.755	1.338
Ρόδου	13.139	420.112	410.948	831.060	2.236.413	18.271	1.398.323	1.394.919	2.793.242	5.651	31.410	1.818.435	1.805.867	3.624.302	2.242.064
Σάμου	4.919	110.612	105.724	216.336	489.160	2.031	132.234	132.883	265.117		6.950	242.846	238.607	481.453	489.160
Σαντορίνης	5.650	192.592	166.599	359.191	216.526	3.120	196.565	192.491	389.056	7	8.770	389.157	359.090	748.247	216.533
Σητείας	1.812	18.116	17.635	35.751	5.240	3			0		1.815	18.116	17.635	35.751	5.240
Σκιάθου	524	8.129	7.998	16.127		1.863	119.637	119.199	238.836		2.387	127.766	127.197	254.963	0
Σκύρου	510	4.253	4.155	8.408		79	1.289	1.322	2.611		589	5.542	5.477	11.019	0
Σύρου	322	4.750	3.781	8.531					0		322	4.750	3.781	8.531	0
Χανίων	6.984	264.597	248.561	513.158	2.049.267	8.220	685.898	684.222	1.370.120	182	15.204	950.495	932.783	1.883.278	2.049.449
Χίου	4.363	115.446	107.056	222.502	506.549	401	12.620	13.210	25.830		4.764	128.066	120.266	248.332	506.549
Σύνολο	211.520	6.614.899	6.545.111	13.160.010	36.219.830	230.749	14.174.089	13.977.970	28.152.059	100.210.428	442.269	20.788.988	20.523.081	41.312.069	136.430.258

Πίνακας 5.9 Κίνηση Κύριων Αεροδρομίων 2007
(Πηγή: Υπουργείο Πολιτικής Αεροπορίας)

5.8 Συμπεράσματα

Ο επιβατικός λιμένας Ηρακλείου, όπως προαναφέραμε, είναι ο τρίτος σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Εξυπηρετεί ετησίως πάνω από 1,6 εκ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα.

Η τάση της ακτοπλοϊκής κίνηση κατά την περίοδο 2002 – 2008 είναι συνολικά αυξητική παρά τις ετήσιες διακυμάνσεις. Αιχμές τους μήνες Ιούλιο - Σεπτέμβριο και σχετικά μειωμένη κίνηση τους χειμερινούς μήνες. Οι αιχμές κατά τους θερινούς μήνες εν πολλοίς προκαλούνται από την αυξημένη διακίνηση τουριστών.

Τα τελευταία χρόνια η κίνηση κρουαζιέρας αναπτύσσεται ταχύτατα στο λιμένα Ηρακλείου, όπως είδαμε από τα στοιχεία της περιόδου 2002-2008. Αυτό ισχύει κατ' εξοχήν για τους επιβάτες που επιβιβάζονται - αποβιβάζονται με home port το λιμένα, αλλά η τάση είναι γενικά αυξητική (παρά τις όποιες διακυμάνσεις) και για τους transit επιβάτες. Οι εποχικές αιχμές είναι υψηλές (45% των επιβατών κατά το τρίμηνο Ιούλιος - Σεπτέμβριος), αλλά είναι σημαντικό ότι υπάρχει κίνηση και τους χειμερινούς μήνες.

Αξιόλογη είναι, επίσης, η κίνηση θαλαμηγών στο λιμένα κατά την περίοδο 2002 – 2008. Την περίοδο 2002-2006 παρουσιάστηκε μια αύξηση της τάξης του 71,15%, ενώ την τελευταία τριετία παρουσιάζεται σχετική μείωση στους κατάπλους των θαλαμηγών της τάξης του 26,40%, παρά τις όποιες ετήσιες διακυμάνσεις. Όπως είναι αναμενόμενο, ο μεγαλύτερος αριθμός κατάπλων θαλαμηγών λαμβάνει χώρα κατά την τουριστική περίοδο και κυρίως τους μήνες Μάιο έως Σεπτέμβριο, υπάρχει όμως έστω και περιορισμένη σχετική κίνηση κατά τους υπόλοιπους μήνες του έτους.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που θα φτάνουν στο λιμάνι του Ηρακλείου θα αυξηθεί σημαντικά σε περίπτωση **εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης**, καθώς θα είναι σε θέση να υποδεχθεί όλα τα μεγάλα και υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια. Επίσης, αύξηση τις επιβατικής κίνησης, γενικά, θα έχουμε εάν βελτιωθεί η εικόνα και οι παροχές του λιμένα γεγονός που μπορεί να επιτευχθεί με την κατασκευή **νέων, μεγαλύτερων και υπερσύγχρονων επιβατικών σταθμών**, τοποθέτηση **υπερυψωμένων κλιματιζόμενων διαδρόμων και φυσούνων** τύπου αεροδρομίου για την ασφαλή επιβίβαση – αποβίβαση των επιβατών κι άλλων τεχνολογιών που να συμβαδίζουν με τις απαιτήσεις της εποχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΛΙΜΕΝΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

6.1 Αναπτυξιακοί Στόχοι - Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο

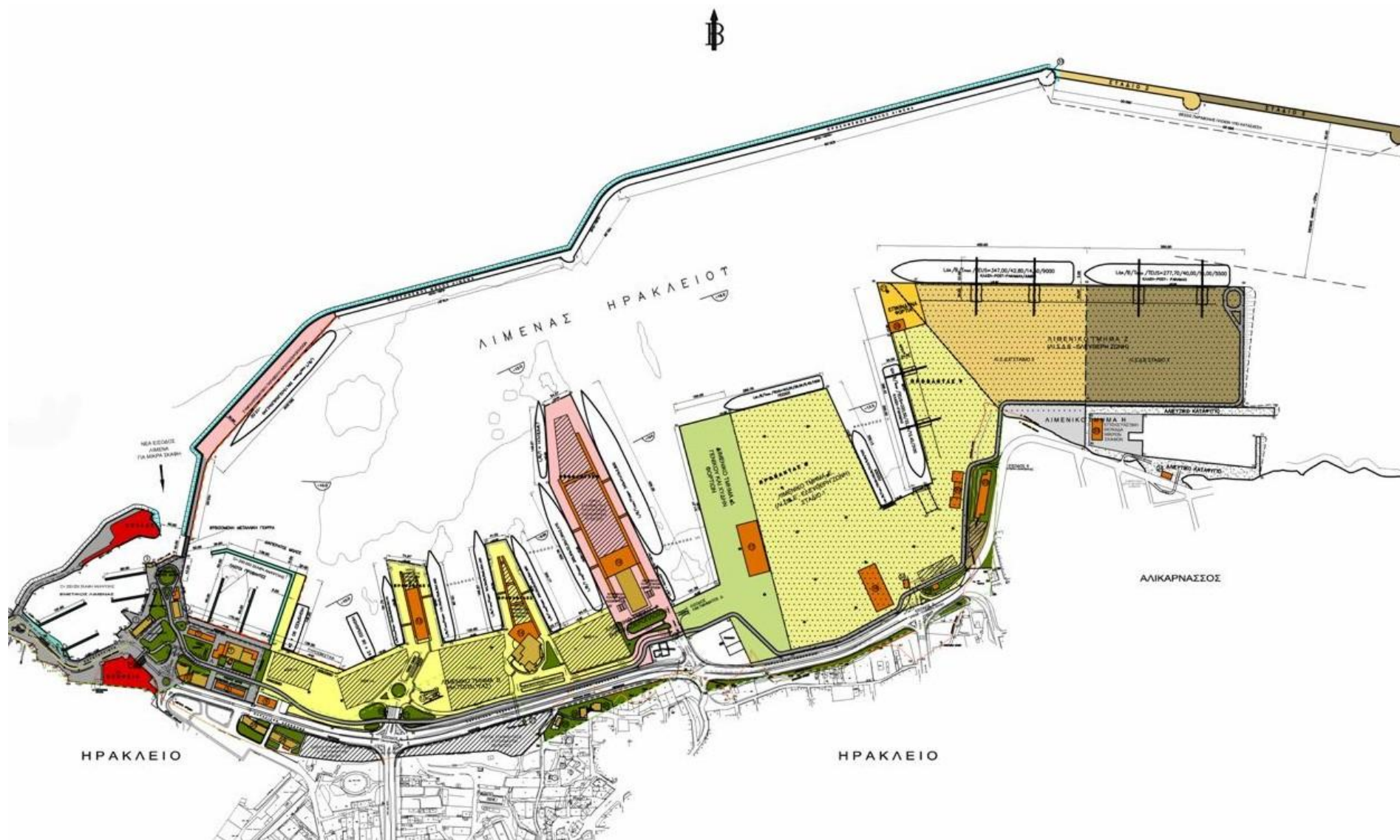
Οι αναπτυξιακοί στόχοι του Λιμένα Ηρακλείου εκφράζονται από το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan)¹⁶ που εκπονήθηκε πρόσφατα και βρίσκεται στη φάση περαίωσης των σχετικών αδειοδοτήσεων. Για την υλοποίηση των στόχων αυτών που περιλαμβάνουν:

- Ανάπτυξη του λιμένα ως τουριστική πύλη της Κρήτης.
- Εκσυγχρονισμό του επιβατικού λιμένα.
- Ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα.
- Αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ο.Λ.Η.
- Σύνδεση του Λιμένα με την τοπική Κοινότητα.
- Δημιουργία πλαισίου επιδοτήσεων για την υλοποίηση ενεργειών εθνικής ή κοινωνικής πολιτικής

Προϋπόθεση είναι η αναδιάταξη του λιμένα με δημιουργία αυτόνομων διοικητικών μονάδων (Σχέδιο 6.1) που θα λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους ως κέντρα εσόδων (profit centers). Οι διοικητικές αυτές μονάδες ή λιμενικά τμήματα είναι ως ακολούθως:

1. Λιμενικό Τμήμα Α – Αναψυχής
2. Λιμενικό Τμήμα Β – Ακτοπλοΐας
3. Λιμενικό Τμήμα Γ – Κρουαζιεροπλοίων
4. Λιμενικό Τμήμα Δ – Γενικού και χύδην φορτίων
5. Λιμενικό Τμήμα Ε – Λιμενικός Σταθμός Διακίνησης Ε/Κ - Ελεύθερη ζώνη
6. Λιμενικό Τμήμα Ζ – Μελλοντικές Επεκτάσεις Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ - Ελεύθερης ζώνης
7. Αλιευτικό καταφύγιο – Επισκευαστική μονάδα μικρών σκαφών
8. Λιμενική ζώνη Λινοπεραμάτων.

¹⁶ (Πηγή: Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε., Σπυρίδων Ι. Ρογκάν, Κίων Μελετητική Α.Ε., Δ.Μπαϊρακτάρης και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., Στυλιανός Ξεζωνάκης, Δημήτριος Πορτοκάλογλου, Σοφία Βλάχου 2004)



Σχέδιο 6.1 Γενική διάταξη αναδιάρθρωσης λιμένα Ηρακλείου σύμφωνα με το Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο (Πηγή: Master Plan)

Το Λιμενικό Τμήμα Α – ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Σχέδιο 6.2) περιλαμβάνει:

- Εκτόνωση Πόλεως Ηρακλείου προς την θάλασσα.
- Απότμηση τμήματος προσήνεμου μώλου νέα είσοδος – ενεργοποίηση παλαιάς ενετικού λιμένα στην περίπτωση μη κατασκευής της Μαρίνας Δερματά.
- Σε συνεργασία με την Αρχαιολογική Υπηρεσία: Στερέωση Κούλε και Νεωσοίκων και ενσωμάτωση πολιτιστικών και μουσειακών χρήσεων.
- Μαρίνα με ένταξη υφιστάμενων και κατασκευή νέων κτιρίων.
- Πεζοδρόμηση – Πράσινο.
- Πιθανή υπογειοποίηση παραλιακής οδού μέχρι Ορμο Δερματά – Μπετενάκι.
- Συνολικό δυναμικό: 500 σκάφη αναψυχής.
- Ανάπτυξη Ναυταθλητισμού.
- Υπαίθριοι και υπόγειοι χώροι στάθμευσης για εργαζόμενους και χρήστες/επισκέπτες.



Σχέδιο 6.2 Λιμενικό Τμήμα Α – Αναψυχής (Πηγή: Master Plan)

Λιμενικό Τμήμα Β – ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ (Σχέδιο 6.3) περιλαμβάνει:

- Κατασκευή Σταθμού Επιβατών Ακτοπλοΐας στον Προβλήτα Ι: 4.000 m².
- Κατασκευή Σταθμού Επιβατών Ακτοπλοΐας στον Προβλήτα ΙΙ: 5.000 m² (σε συνδυασμό με τον Νέο Επιβατικό Σταθμό).
- Επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους και φουσούνες, ώστε να υπάρχει πλήρης διαχωρισμός της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων.
- Νέος προβλήτας και σύνδεση με θέση κρουαζιεροπλοίων στον προσήνεμο μώλο.
- Νέος Πυροσβεστικός Σταθμός: 1.100 m².
- Χωροθέτηση στίχων αναμονής και στάθμευσης αυτοκινήτων Ι.Χ., φορτηγών, ταξί, λεωφορείων.



Σχέδιο 6.3 Λιμενικό Τμήμα Β – Ακτοπλοΐας (Πηγή: Master Plan)

Λιμενικό Τμήμα Γ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ (Σχέδιο 6.4) περιλαμβάνει:

- Κατασκευή Σταθμού Επιβατών Κρουαζιέρας στον Προβλήτα III: 7.150 m².
- Επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους και φουσούνες, ώστε να υπάρχει πλήρης διαχωρισμός της κίνησης επιβατών και αυτοκινήτων.
- Δημιουργία συμπληρωματικού κρηπιδώματος μεγάλου κρουαζιεροπλοίου στον προσήνεμο μόλο με ανεξάρτητη οδική πρόσβαση.
- Ελεγχόμενη διακίνηση Επιβατών εκτός Ζώνης SCHENGHEN.
- Πλήρης επισκευή κρηπιδοτοίχων και συντήρηση βαθών.
- Χώροι σταθμεύσεως 70 τουριστικών λεωφορείων.



Σχέδιο 6.4 Λιμενικό Τμήμα Γ – Κρουαζιεροπλοίων (Πηγή: Master Plan)

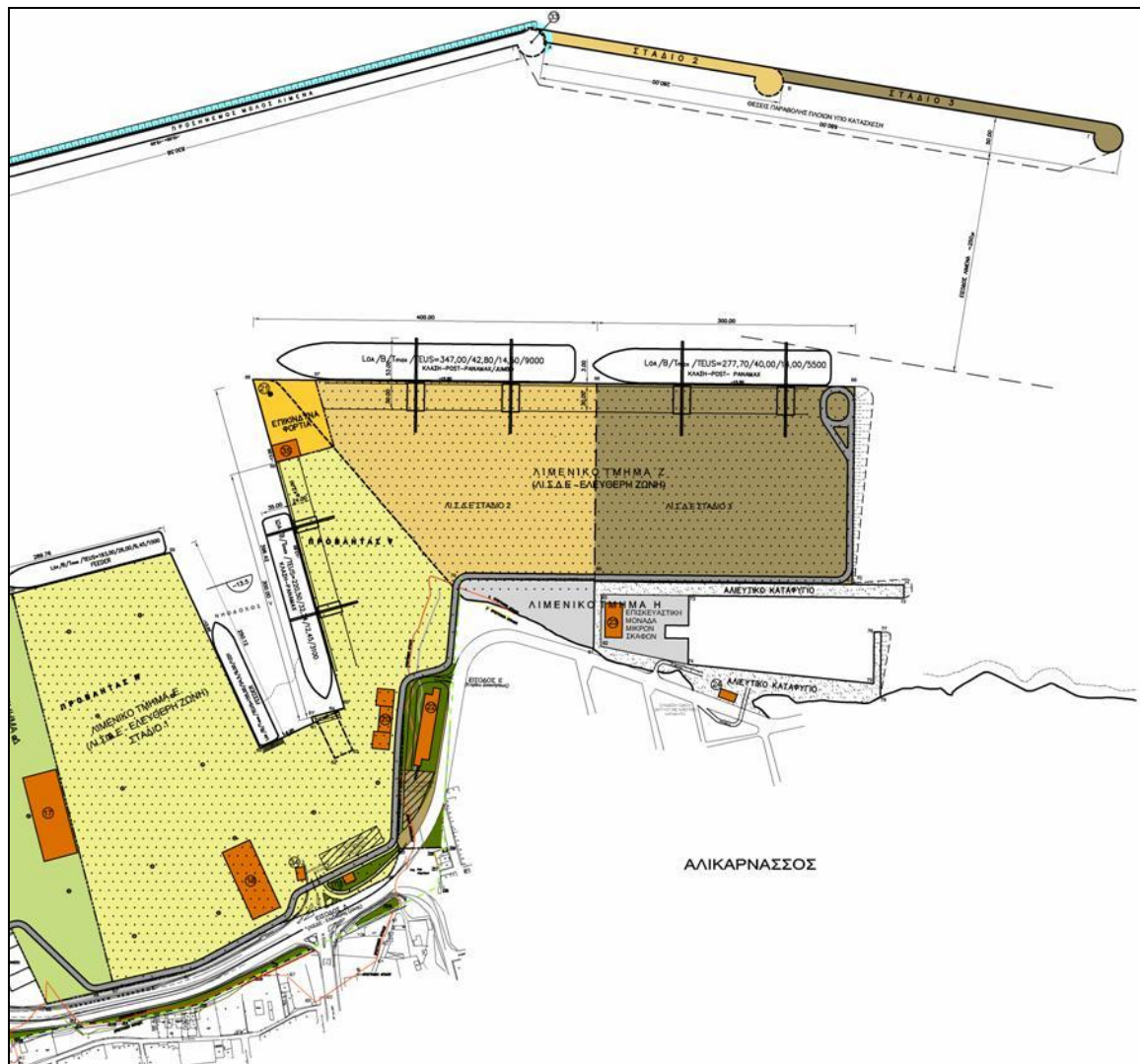
Λιμενικό Τμήμα Δ - ΓΕΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (Σχέδιο 6.5) περιλαμβάνει:

- Πρόσβαση από Είσοδο Γ μέσω Λιμενικού Τμήματος Γ.
- Διακίνηση Γενικών Φορτίων (General Cargo + break bulk).
- Διακίνηση χύδην στερεών φορτίων (dry bulk) σακκοποιημένων ή χύμα.
- Αποθήκη Γενικού Φορτίου : 4.000 m².
- Συμπλήρωση θωράκισης προσήνεμου μώλου για μείωση της υπερπήδησης από κύματα και διάθεση του εσωτερικού κρηπιδώματος για παραβολή παροπλισμένων ή κατασχεμένων πλοίων.



Σχέδιο 6.5 Λιμενικό Τμήμα Δ – Γενικού και χύδην φορτίων (Πηγή: Master Plan)

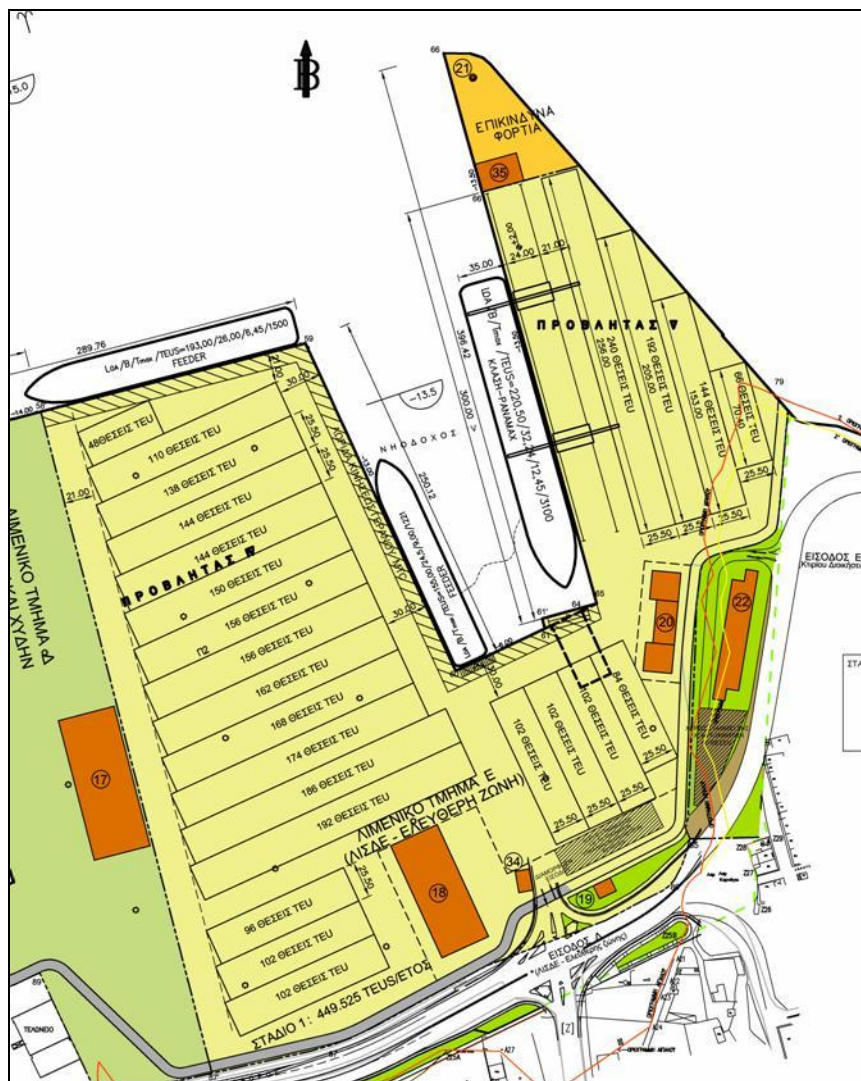
Λιμενικά Τμήματα Ε, Ζ: ΛΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ Ε/Κ - ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ (Σχέδιο 6.6)



Σχέδιο 6.6 Λιμενικά Τμήματα Ε,Ζ: Λι.Σ.Δ.Ε. - Ελεύθερη Ζώνη (Πηγή: Master Plan)

Λιμενικό Τμήμα Ε: ΣΤΑΔΙΟ 1 Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ (Σχέδιο 6.7)
περιλαμβάνει:

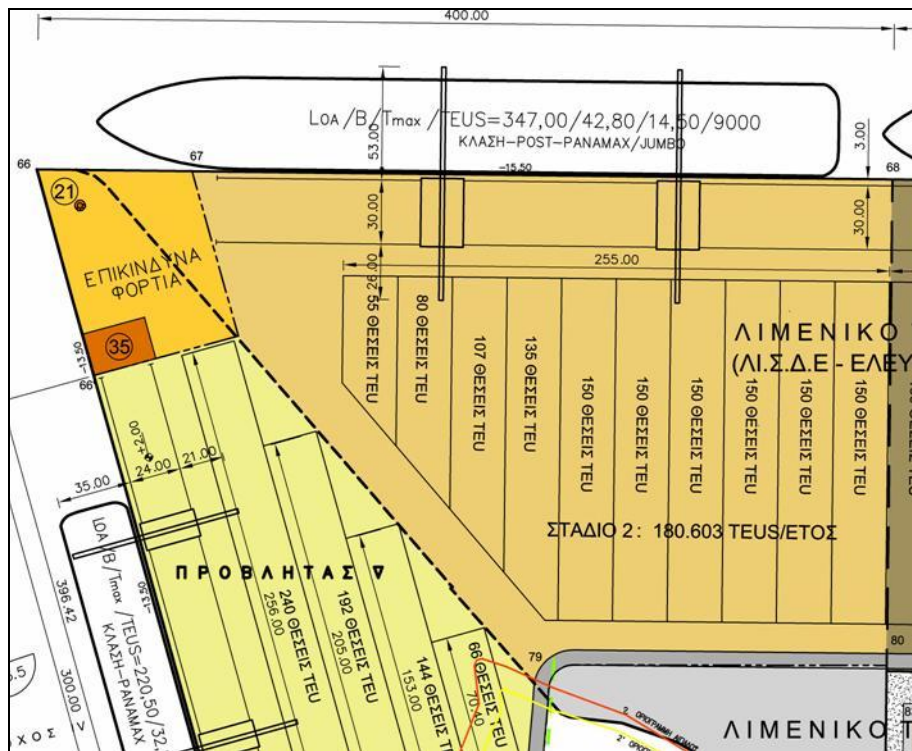
- Λιμενικός Σταθμός Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων (ΛΙ.Σ.Δ.Ε.) ≡ Ελεύθερη Ζώνη ≡ Στάδιο 1 ανάπτυξής του.
- Εμβαδό: 169.000 m².
- Διακίνηση μέχρι 450.000 TEUs/έτος.
- Μέγιστο κιβωτιαγωγό πλοίο (container ship): Κλάσεως Panamax, μήκους: 220 m, πλάτους: 32 m, μέγιστου βυθίσματος: 12,5 m.
- Λιμενικά δάπεδα βαρέως τύπου.
- Πλήρης Η/Μ εξοπλισμός.
- Επικίνδυνα φορτία στο ακρομώλιο.
- Πετρελαιοειδή κατάλοιπα στο ακρομώλιο.
- Απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις και Συνεργεία.



Σχέδιο 6.7 Λιμενικό Τμήμα Ε: ΣΤΑΔΙΟ 1 του ΛΙ.Σ.Δ.Ε. (Πηγή: Master Plan)

Λιμενικό Τμήμα Ζ - ΣΤΑΔΙΟ 2 Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ (Σχέδιο 6.8)
περιλαμβάνει:

- Επί πλέον 400 m κρηπιδότοιχος με βάθος θάλασσας τουλάχιστον -15,5m κάτω από Κ.Ρ.
- Εξυπηρέτηση κιβωτιαγωγών πλοίων κλάσεως POST-PANAMAX/JUMBO Μήκος=347m, Πλάτος=42,8m, Μεγ.Βύθισμα=14,5m.
- Πρόσθετα 61.500m² κρηπιδώματα με δάπεδα βαρέως τύπου.
- Επέκταση προσήνεμου μώλου κατά 280-300m (ακριβές μήκος θα προσδιοριστεί μετά από μαθηματική προσομοίωση κυματισμών).
- Καθαρό πλάτος εισόδου λιμένα > 200m.
- Τροποποίηση προγράμματος φωτεινής σηματοδότησης κόμβου παραλιακής λεωφόρου με την Καζαντζάκη.



Σχέδιο 6.8 Λιμενικό Τμήμα Ζ - ΣΤΑΔΙΟ 2 του Λι.Σ.Δ.Ε (Πηγή: Master Plan)

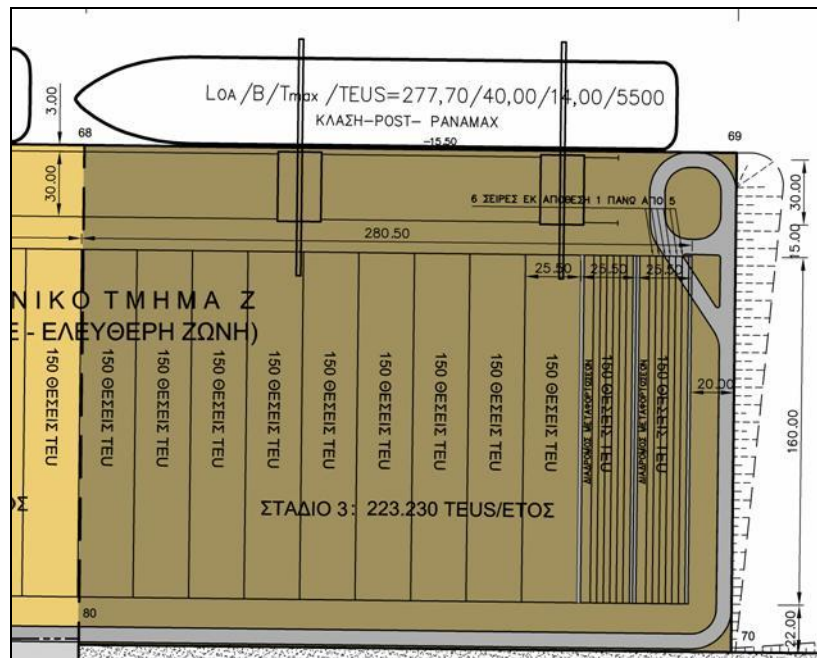
Λιμενικό Τμήμα Ζ - ΣΤΑΔΙΟ 3 Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ (Σχέδιο 6.9) περιλαμβάνει:

- Επί πλέον 300 m κρηπιδότοιχος με βάθη θάλασσας τουλάχιστον -15,5m κάτω από Κ.Ρ.
- Πρόσθετα 69.000 m² κρηπιδώματα με δάπεδα βαρέως τύπου.
- Εξυπηρέτηση κιβωτιαγωγών πλοίων POST-PANAMAX/JUMBO.
- Επέκταση περαιτέρω 300m περίπου του προσήνεμου μώλου.

ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ:

	Στάδιο 1:	450.000 TEUs	
	Στάδιο 2:	181.000 TEUs	
	Στάδιο 3:	<u>223.000 TEUs</u>	<u>404.000 TEUs</u>
ΣΥΝΟΛΟ ΛΙ.Σ.Δ.Ε. το 2035	Στάδια 1 + 2 + 3 =	854.000 TEUs)	1.035.000 TEUs

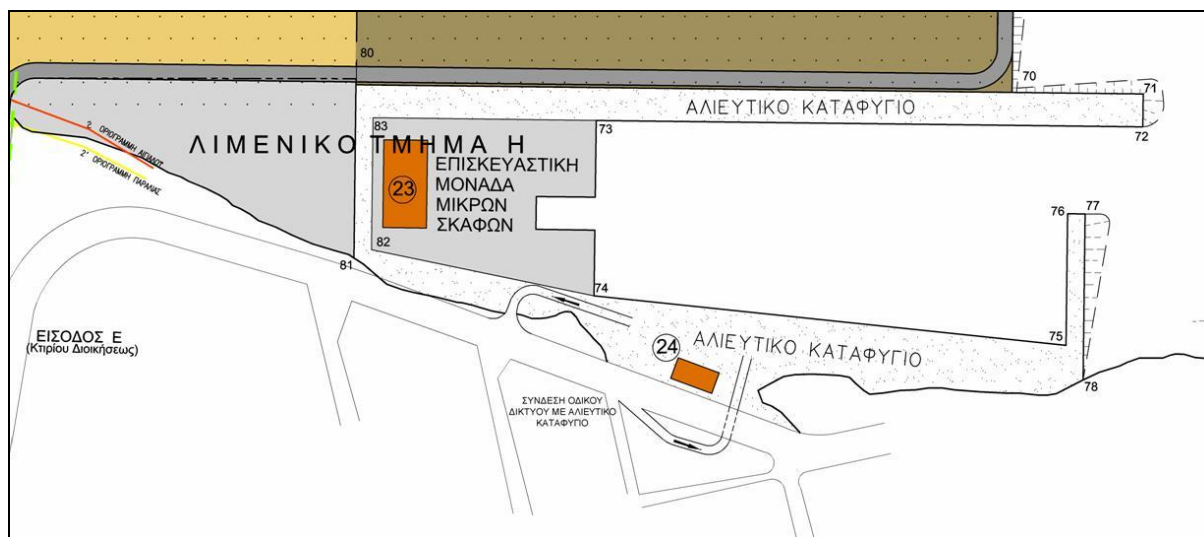
(τεχνολογία transtainers για εσωτερική διακίνηση/απόθεση Εμπορευματοκιβωτίων.)



Σχέδιο 6.9 Λιμενικό Τμήμα Ζ - ΣΤΑΔΙΟ 3 του ΛΙ.Σ.Δ.Ε (Πηγή: Master Plan)

Λιμενικό Τμήμα Η – ΑΛΙΕΥΤΙΚΟ ΚΑΤΑΦΥΓΙΟ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ (Σχέδιο 6.10):

- Μπορεί να κατασκευαστεί και ανεξάρτητα της επέκτασης των Σταδίων 2 και 3 του Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ.
- Παρεμβάλλεται μεταξύ Δήμου Αλικαρνασσού και Λιμενικού Σταθμού Διακίνησης Ε/Κ, κάνοντας πιο ανθρώπινη την θέα προς τα κρηπιδώματα του ΛΙ.Σ.Δ.Ε.
- Θετική η γειτνίαση των δύο δραστηριοτήτων.



Σχέδιο 6.10 Αλιευτικό Καταφύγιο – Επισκευαστική Μονάδα Μικρών Σκαφών (Πηγή: Master Plan)

Λιμενική ζώνη Λινοπεραμάτων (Σχέδιο 6.11)

- Προορίζεται αποκλειστικά για μεταφόρτωση πετρελαιοειδών και επικίνδυνων φορτίων.
- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας.



Σχέδιο 6.11 Λιμενική Ζώνη Λινοπεραμάτων (Πηγή: Master Plan)

Πρέπει να σημειωθεί ότι η προτεινόμενη αναδιάταξη του λιμένα απαιτεί:

- Ανεξάρτητη είσοδο για κάθε Λιμενικό Τμήμα.
- Ασφάλεια πρόσβασης οχημάτων και πεζών στους επιβατικούς σταθμούς.
- Μεγιστοποίηση χώρων στάθμευσης.
- Δημιουργία εσωτερικής περιμετρικής οδού έκτακτης ανάγκης για αυτοκίνητα Α΄ Βοηθειών, Πυροσβεστικά, Λιμενικού Σώματος, Τεχνικών Υπηρεσιών ΟΛΗ Α.Ε.
- Εξυπηρέτηση Ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- Περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση.

6.2 Υλοποίηση αναπτυξιακών στόχων – Εφαρμογή Γενικού Προγραμματικού Σχεδίου

Η υλοποίηση των αναπτυξιακών στόχων του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου γίνεται μέσω βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων ενεργειών.

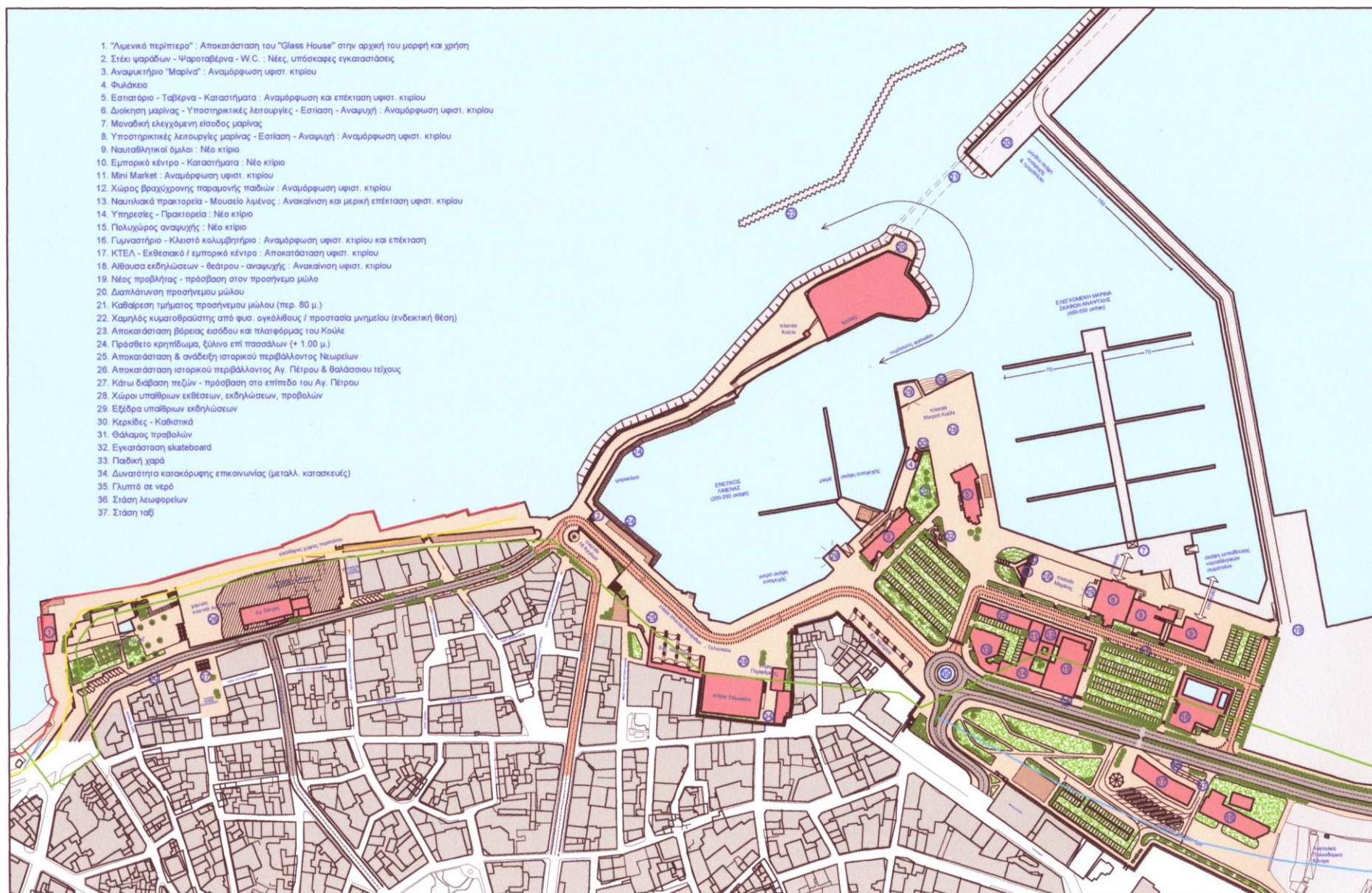
Οι βραχυπρόθεσμες ενέργειες αφορούν τη διαμόρφωση και ανάπτυξη των λιμενικών τμημάτων:

1. Λιμενικό Τμήμα Α – Αναψυχής
2. Λιμενικό Τμήμα Β – Ακτοπλοΐας
3. Λιμενικό Τμήμα Γ – Κρουαζιεροπλοίων
4. Λιμενικό Τμήμα Δ – Γενικού και χύδην φορτίων
5. Λιμενικό Τμήμα Ε – ΛΙ.Σ.Δ.Ε¹⁷/Ελεύθερη ζώνη.

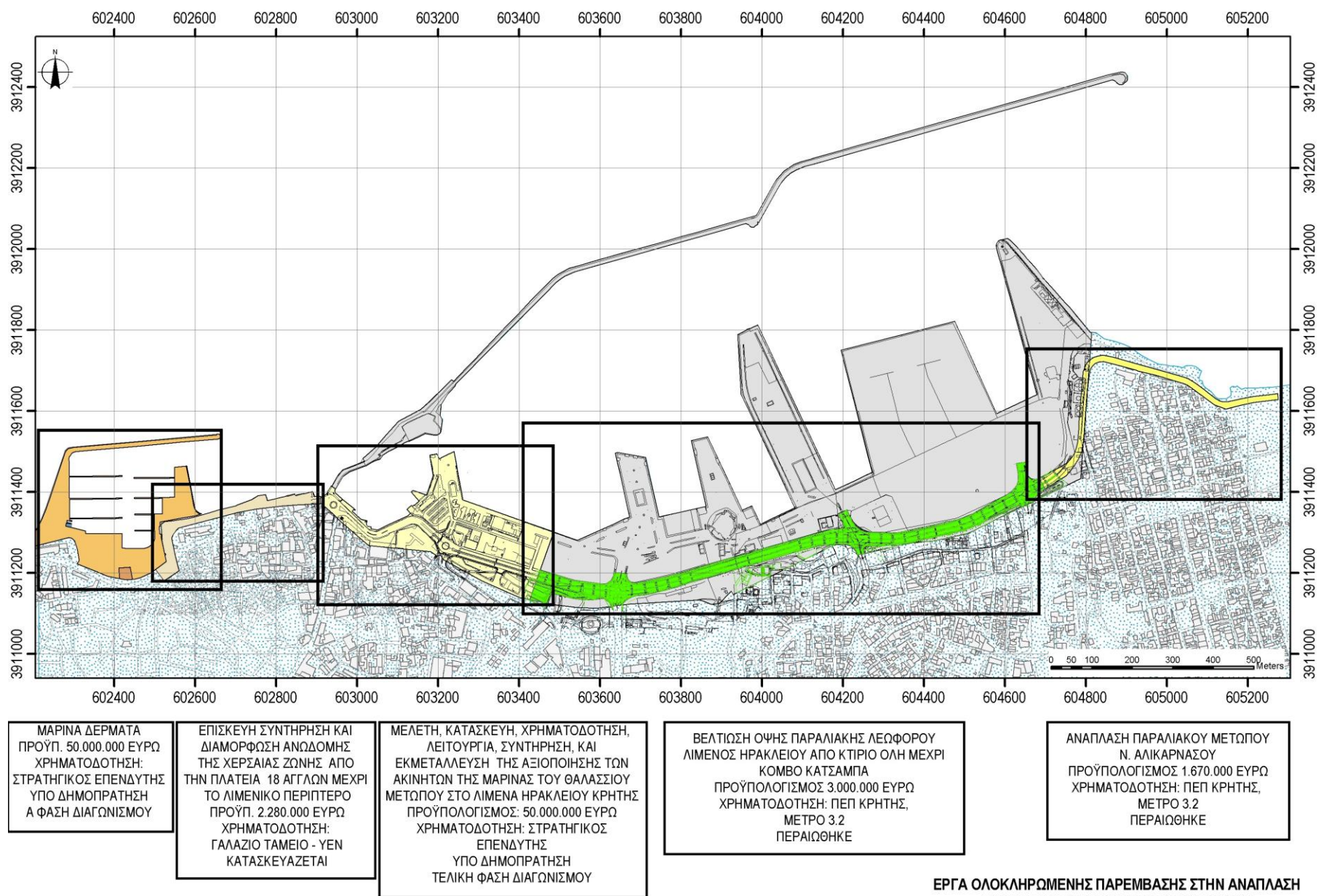
Οι μεσοπρόθεσμες ενέργειες αφορούν τη διαμόρφωση και ανάπτυξη των λιμενικών τμημάτων:

1. Λιμενικό Τμήμα Ζ – Μελλοντικές Επεκτάσεις ΛΙ.Σ.Δ.Ε/ΕΛ.ΖΩΝΗΣ
2. Αλιευτικό καταφύγιο – Επισκευαστική μονάδα μικρών σκαφών.

¹⁷ Λιμενικός Σταθμός Διακίνησης Εμπορευματοκιβωτίων



Σχέδιο 6.12 Γενική διάταξη έργων αναψυχής (Πηγή: Master Plan)



Σχέδιο 6.13 Γενική διάταξη συνοδευτικών έργων αναψυχής και προτεινόμενη μαρίνα Δερματά (Πηγή: Master Plan)

6.2.1 Βραχυπρόθεσμες ενέργειες

Λιμενικό Τμήμα Α – Αναψυχής

Υλοποιείται με την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την επιλογή Αναδόχου Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο με τίτλο: «Μελέτη – Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση της Αξιοποίησης και Ανάπλασης των Ακινήτων της Μαρίνας – του Θαλασσίου Μετώπου – των Σταθμών Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας στο Λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης».

Το «Έργο» αφορά την διαμόρφωση, αξιοποίηση και ανάδειξη των ακινήτων και των εγκαταστάσεων της παραλιακής ζώνης του Λιμένα (Σχέδια 6.1, 6.2, 6.12 και 6.13) και ειδικότερα:

- Τον εκσυγχρονισμό σε υποδομές και εξοπλισμό της υφιστάμενης Μαρίνας.
- Την ανακαίνιση, προσθήκη και κατασκευή νέων κτιρίων στη ευρύτερη περιοχή της υφιστάμενης Μαρίνας.
- Την ανάπλαση της περιοχής από το κτίριο του Απεντομωτηρίου έως το Μπεντενάκι.
- Τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υφισταμένων Σταθμών Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας και την κατασκευή νέων κτιρίων επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας.
- Την κατασκευή νέου κτιρίου γραφείων διοίκησης του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου.

Με τη δημοπράτηση του έργου αυτού, ουσιαστικά ξεκινά η αξιοποίηση και ανάπλαση του Λιμανιού, που ως η κύρια οδός ακτοπλοϊκής σύνδεσης ολόκληρης της Κρήτης με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και κύρια «πύλη» της πόλης του Ηρακλείου, θα αναδείξει το χαρακτήρα του σαν κεντρικό σημείο συγκέντρωσης λειτουργιών και δραστηριοτήτων υψηλής ποιότητας, θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης τόσο των κατοίκων της πόλης όσο και των επισκεπτών της για ολόκληρο το 24ωρο, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και θα συμβάλλει στην οικονομική και διοικητική της ανάπτυξη εξυπηρετώντας τους παρακάτω στόχους:

- Τουρισμός υψηλής στάθμης.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.
- Δημιουργία ευκαιριών για δραστηριότητες αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.
- Προστασία και ανάδειξη του ιστορικού περιβάλλοντος.
- Τόνωση της επιχειρηματικότητας και κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων.
- Τόνωση της απασχόλησης.
- Αξιοποίηση της περιουσίας του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου χωρίς να αναγκαστεί ο Οργανισμός να διογκώσει τη διαχειριστική του λειτουργία και να αυξήσει το προσωπικό του.

Ο Προϋπολογισμός για το κατασκευαστικό αντικείμενο του “Έργου” έχει ενδεικτικά εκτιμηθεί σε 35.000.000 ευρώ, ενώ το εξασφαλισμένο χρηματικό αντάλλαγμα για τον ΟΛΗ καθορίζεται στο ποσό των 2.600.000 ευρώ ετησίως. Έχει περαιωθεί η τελευταία

φάση του διαγωνισμού και επίκειται η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης. Μετά το πέρας της περιόδου παραχώρησης το «Έργο» καθώς και τα αποτελέσματά του θα περιέλθουν στην κατοχή του Ο.Λ.Η. Η διάρκεια εκτέλεσης των έργων εκτιμάται σε 20-30 μήνες μετά την υπογραφή της σύμβασης.

Ο εξειδικευμένος σχεδιασμός που έχει συμπεριληφθεί στο Master Plan του Λιμένος ως “τμήμα αναψυχής”, αποσυνδέεται μερικώς από τις ακτοπολικές και εμπορικές λειτουργίες και εντάσσεται περισσότερο στις λειτουργίες του θαλάσσιου τουρισμού και της πόλης. Συνοδευτικά έργα του άξονα αναψυχής που έχουν περαιωθεί ή είναι υπό περαίωση (Σχέδιο 6.13) περιλαμβάνουν:

1. Βελτίωση όψης παραλιακής λεωφόρου λιμένος από το κτίριο του ΟΛΗ Α.Ε. μέχρι τον κόμβο Κατσαμπά: Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κρήτης με προϋπολογισμό 3.000.000,00€.
2. Επέκταση – Ανάπλαση της παραλιακής λεωφόρου στην παράκτια περιοχή Αλικαρνασσού: Χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Κρήτης με προϋπολογισμό 1.700.000,00€.
3. Ανάπλαση του παλιού προσήνεμου μώλου λιμένος Ηρακλείου από πλατεία 18 Άγγλων μέχρι την απόληξη του παλιού μώλου: Χρηματοδοτείται από το ΕΤΕΡΠΣ (Γαλάζιο Ταμείο), με προϋπολογισμό 1.000.000,00€. Αναζητείται χρηματοδότηση, προκειμένου να δημοπρατηθεί.
4. Διαμόρφωση – Ανάπλαση περιοχής από πλατεία 18 Άγγλων μέχρι Μπεντενάκι: Χρηματοδοτείται από το ΕΤΕΡΠΣ (Γαλάζιο Ταμείο), με προϋπολογισμό 2.280.000,00€.
5. Αποκατάσταση υφάλων σπηλαιώσεων επιλιμένιου Φρουρίου Κούλε λιμένος Ηρακλείου: Χρηματοδοτήθηκε από το ΕΤΕΡΠΣ (Γαλάζιο Ταμείο), με προϋπολογισμό 800.000,00€ και ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2007.

Λιμενικά Τμήματα Β – Ακτοπλοΐας, Γ – Κρουαζιεροπλοίων, Δ – Γενικού και χύδην φορτίων, Ε – Ι.Σ.Δ.Ε./Ελεύθερη ζώνη

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω τα ανταποδοτικά οφέλη του διαγωνισμού αναψυχής περιλαμβάνουν τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υφισταμένων Σταθμών Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας και την κατασκευή νέων κτιρίων επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας (τρεις σταθμοί ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας - σταθμοί προβλητών Ι,ΙΙ,ΙΙΙ).

Παράλληλα προωθείται η κατασκευή της **Μαρίας όρμου Δερματά** (Σχέδιο 6.13): Το «Έργο» αφορά στην προώθηση, λειτουργία και εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων του Νέου Τουριστικού Λιμένα Ηρακλείου στον κόλπο του Δερματά και θα εκτελεστεί με τη μέθοδο της παραχώρησης (Στρατηγικός Επενδυτής). Έχει προϋπολογισμό 50.000.000,00€ και είναι στην πρώτη φάση του διαγωνισμού καθώς και στην εκπόνηση των προπαρασκευαστικών μελετών. Το χρηματικό αντάλλαγμα για τον ΟΛΗ αναμένεται να είναι ανάλογο αυτού της αναψυχής.

Με τη δημοπράτηση του έργου αυτού, ουσιαστικά ενισχύεται η αξιοποίηση και ανάπλαση του Λιμανιού του Ηρακλείου και παράλληλα εξυπηρετούνται στόχοι στην ευρύτερη περιοχή του Τουριστικού Λιμένα που αφορούν σε λειτουργίες και δραστηριότητες υψηλής ποιότητας. Εκτιμάται ότι θα αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης τόσο των κατοίκων της πόλης όσο και των επισκεπτών της και θα συμβάλλει

στην οικονομική και διοικητική της ανάπτυξη, εξυπηρετώντας τους παρακάτω στόχους:

- Τουρισμός υψηλής στάθμης.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.
- Δημιουργία ευκαιριών για δραστηριότητες αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού.
- Συμβολή του έργου στην αναβάθμιση της αισθητικής του θαλασσίου μετώπου της πόλης του Ηρακλείου, ώστε να συνάδει με την προστασία και ανάδειξη των ιστορικών μνημείων της περιοχής και του περιβάλλοντος χώρου.
- Τόνωση της επιχειρηματικότητας και κινητοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων.
- Τόνωση της απασχόλησης.
- Αύξηση των προσόδων του Ο.Λ.Η ΑΕ από την εκμετάλλευση του Τουριστικού Λιμένα.

Η Σύμβαση Παραχώρησης θα συναφθεί μεταξύ του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου αφενός, και του Αναδόχου/Παραχωρησιούχου αφετέρου. Μετά το πέρας της περιόδου παραχώρησης το «Έργο» καθώς και τα αποτελέσματά του θα περιέλθουν στην κατοχή του Ο.Λ.Η. ΑΕ.

Συνοδευτικά έργα του άξονα αναψυχής που έχουν περαιωθεί ή είναι υπό περαίωση (Σχέδιο 6.13) περιλαμβάνουν:

1. Εκβάθυνση λιμενολεκάνης λιμένος Ηρακλείου: Θα εκτελεστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Έχει προϋπολογισμό 5.200.000€ και είναι στις άμεσες προτεραιότητες η εκτέλεσή του.
2. Καθαίρεση υφάλου τμήματος ακρομωλίου παλαιού υπήνεμου μώλου λιμένος Ηρακλείου: Χρηματοδοτείται από τον ΟΛΗ Α.Ε., έχει προϋπολογισμό 2.242.500,00€.
3. Αποκατάσταση της λίθινης επένδυσης του Νοτιοανατολικού Προμαχώνα Φρουρίου Κούλε Ηρακλείου: Χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Πολιτισμού, έχει προϋπολογισμό 269.500,00€.
4. Κατασκευή αποθήκης εμπορευμάτων στον προβλήτα IV του λιμένα Ηρακλείου: Έχει προϋπολογισμό 2.050.000,00€ και είναι σε φάση έκδοσης οικοδομικής άδειας.
5. Διαμόρφωση προβλήτα V λιμένα Ηρακλείου: Θα χρηματοδοτηθεί από το ΕΣΠΑ 2007-2013.

6.2.2 Μεσοπρόθεσμες ενέργειες

Οι Μεσοπρόθεσμες ενέργειες αφορούν στις μελλοντικές επεκτάσεις της ΛΙ.Σ.Δ.Ε/ΕΛ.ΖΩΝΗΣ (Λιμενικό Τμήμα Ζ) και στην κατασκευή του αλιευτικού καταφύγιου και της επισκευαστικής μονάδα μικρών σκαφών. Παράλληλα θα επιδιωχθεί η κατάλληλη διαμόρφωση των κρηπιδωμάτων και η περαιτέρω εκβάθυνση της λιμενολεκάνης με στόχο το βάθος των 15.5 μέτρων στα τμήματα κρουαζιέρας και εμπορικού λιμένα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ¹⁸

7.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει μια χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. για την τελευταία πενταετία με βάση τους Ισολογισμούς του ΟΛΗ Α.Ε. που παρουσιάζουμε στο παράρτημα ΙΙ (οι ισολογισμοί στηρίζονται στο Ελληνικό Λογιστικό Σχέδιο, ενώ από το 2007 και μετά εφαρμόζονται και τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα). Θα εξετάσουμε τις βασικές χρηματοοικονομικές καταστάσεις (ενεργητικό, παθητικό, λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως) και τις μεταβολές που επήλθαν σε αυτές τα έτη 2004 - 2008. Στη συνέχεια, θα γίνει ανάλυση των μεταβλητών της χρηματοοικονομικής ισορροπίας εξετάζοντας το κεφάλαιο κίνησης, τις ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης και το ταμειακό αποτέλεσμα. Τέλος, θα ακολουθήσει χρηματοοικονομική ανάλυση του ΟΛΗ Α.Ε. με βάση τους αριθμοδείκτες αποδοτικότητας, φερεγγυότητας και επίδοσης διαχείρισης.

7.2 Βασικές Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις ΟΛΗ Α.Ε.

Ενεργητικό – Παθητικό

Σε αυτήν την ενότητα παρουσιάζονται οι πίνακες του ενεργητικού και του παθητικού για τα έτη 2004 έως 2008 του ΟΛΗ Α.Ε. παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα μόνο των επιμέρους κατηγοριών του ενεργητικού και του παθητικού.

Στους πίνακες παρουσιάζονται ακόμα κάποιες πρόσθετες χρηματοοικονομικές πληροφορίες που προκύπτουν από την σύγκριση των χρηματοοικονομικών καταστάσεων για τη χρονική περίοδο που εξετάζουμε και είναι οι υπολογισμοί του μέσου όρου πενταετίας και της ποσοστιαίας μεταβολής από το 2004 στο 2008.

Παρατηρώντας στους πίνακες 7.1 και 7.2 τα αποτελέσματα της ανάλυσης των ισολογισμών του ΟΛΗ Α.Ε. κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2004 – 2008 οδηγούμαστε στα ακόλουθα συμπεράσματα.

Όσον αφορά το ενεργητικό του ΟΛΗ Α.Ε. το 2008 σε σχέση με το 2004 παρατηρείται αύξηση στα έξοδα εγκατάστασης κατά 12,97%, ενώ μικρή μείωση παρουσιάζει το πάγιο ενεργητικό με ποσοστό 4,68%. Συγκεκριμένα, 4,68% είναι η μείωση στις ενσώματες ακινητοποιήσεις και 5,07% η μείωση στις συμμετοχές κι άλλες μακροπρόθεσμες απαιτήσεις.

Σημαντική μείωση έχουμε στα αποθέματα και τα χρεόγραφα του ΟΛΗ με ποσοστό 73,45% και 99,63% αντίστοιχα. Ενώ σημαντικότερη είναι η αύξηση που παρατηρείται στα διαθέσιμα και τις απαιτήσεις με ποσοστό 225,15% και 47,79% αντίστοιχα, με αποτέλεσμα το σύνολο του κυκλοφορούντος ενεργητικού να παρουσιάζει αύξηση 88,84%. Τέλος, αύξηση κατά 25,28% σημειώνεται στο σύνολο του ενεργητικού συγκρίνοντας τα έτη 2004 και 2008.

¹⁸ (Πηγή: Ισολογισμοί ΟΛΗ Α.Ε., Ζοπουνίδης 2003, Νιάρχος 2004, Σακέλλης 2000)

Όσον αφορά το παθητικό του ΟΛΗ Α.Ε. μέσα σε αυτή την πενταετία αύξηση σημείωσαν όλα τα στοιχεία του, τα ίδια κεφάλαια αυξήθηκαν κατά 25,47%, οι υποχρεώσεις κατά 4,99% και το σύνολο του παθητικού κατά 25,28%.

Συγκεκριμένα, η μεγαλύτερη μεταβολή παρατηρείται στα αποθεματικά κεφάλαια, όπου το 2008 σε σχέση με το 2004 είχαμε αύξηση 500,54%. Επίσης, αύξηση παρουσιάζουν τα αποτελέσματα εις νέο κατά 133,54%, οι διαφορές αναπροσαρμογής επιχορηγήσεων επενδύσεων κατά 19,17%, οι προβλέψεις για κινδύνους κι έξοδα κατά 280,88%, οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά 41,18%, οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις κατά 0,54% και οι μεταβατικοί λογαριασμοί παθητικού κατά 216,63%.

Έτη	2004	2005	2006	2007	2008	Μέσος όρος πενταετίας	Ποσοστιαία Μεταβολή από το 2004 στο 2008
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							
Έξοδα εγκατάστασης	141.501,89	219.982,75	331.144,38	268.097,59	159.860,33	224.117,39	12,97%
Πάγιο Ενεργητικό							
Ασώματες Ακινητοποιήσεις	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Ενσώματες Ακινητοποιήσεις	10.431.287,77	10.708.062,13	10.167.295,24	9.946.095,40	9.943.371,07	10.239.222,32	-4,68%
Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	21.829,72	21.829,72	21.829,72	20.724,00	20.724,00	21.387,43	-5,07%
Σύνολο Πάγιου Ενεργητικού	10.453.117,49	10.729.891,85	10.189.124,96	9.966.819,40	9.964.095,07	10.260.609,75	-4,68%
Κυκλοφορούν Ενεργητικό							
Αποθέματα	298.330,32	283.839,00	89.992,94	84.710,23	79.195,82	167.213,66	-73,45%
Απαιτήσεις	3.045.611,78	3.106.071,80	3.169.979,31	3.330.067,01	4.501.105,41	3.430.567,06	47,79%
Χρεόγραφα	142.198,44	147.451,88	147.451,88	147.451,88	528,00	117.016,42	-99,63%
Διαθέσιμα	1.469.026,39	1.227.697,52	2.052.894,79	2.199.431,07	4.776.597,62	2.345.129,48	225,15%
Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού	4.955.166,93	4.765.060,20	5.460.318,92	5.761.660,19	9.357.426,85	6.059.926,62	88,84%
Μεταβατικοί λογαριασμοί Ενεργητικού	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Γενικό σύνολο Ενεργητικού	15.549.786,31	15.714.934,80	15.980.588,26	15.996.577,18	19.481.382,25	16.544.653,76	25,28%
Λογαριασμοί τάξεως χρεωστικοί	313.767,68	323.197,74	323.197,74	323.197,74	1.791.952,99	615.062,78	471,11%

Πίνακας 7.1 Στοιχεία Ενεργητικού του ΟΛΗ Α.Ε. 2004-2008

(Πηγή: Ισολογισμοί ΟΛΗ Α.Ε.)

Έτη	2004	2005	2006	2007	2008	Μέσος όρος πενταετίας	Ποσοστιαία Μεταβολή από το 2004 στο 2008
ΠΑΘΗΤΙΚΟ							
Ίδια κεφάλαια							
Μετοχικό Κεφάλαιο	1.533.519,00	1.533.519,00	1.533.519,00	1.533.514,94	1.533.514,94	1.533.517,38	0,00%
Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Διαφορές αναπροσαρμογής επιχορηγήσεις επενδύσεων	13.078.932,17	13.802.013,46	13.954.640,90	13.637.024,26	15.585.559,33	14.011.634,02	19,17%
Αποθεματικά Κεφάλαια	4.165,04	4.165,04	4.165,04	4.165,04	25.012,57	8.334,55	500,54%
Αποτελέσματα εις νέο	-751.647,21	-753.667,08	-430.902,81	-432.100,48	252.139,72	-423.235,57	133,54%
Ποσά προορισμένα για αύξηση κεφαλαίου	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	13.864.969,00	14.586.030,42	15.061.422,13	14.742.603,76	17.396.226,56	15.130.250,37	25,47%
Προβλέψεις για κινδύνους και έξοδα	78.688,78	97.940,63	0,00	67.146,46	299.706,44	108.696,46	280,88%
Υποχρεώσεις							
Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις	170.786,03	217.992,64	229.188,12	237.398,29	241.112,76	219.295,57	41,18%
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	1.388.502,44	726.772,45	586.153,28	824.532,30	1.396.025,94	984.397,28	0,54%
Σύνολο υποχρεώσεων	1.559.288,47	944.765,09	815.341,40	1.061.930,59	1.637.138,70	1.203.692,85	4,99%
Μεταβατικοί Λογαριασμοί Παθητικού	46.840,06	86.198,66	103.824,73	124.896,37	148.310,55	102.014,07	216,63%
Σύνολο Παθητικού	15.549.786,31	15.714.934,80	15.980.588,26	15.996.577,18	19.481.382,25	16.544.653,76	25,28%
Λογαριασμοί τάξεως πιστωτικοί	313.767,68	323.197,74	323.197,74	323.197,74	1.791.952,99	615.062,78	471,11%

Πίνακας 7.2 Στοιχεία Παθητικού του ΟΛΗ Α.Ε. 2004-2008

(Πηγή: Ισολογισμοί ΟΛΗ Α.Ε.)

Λογαριασμοί Αποτελεσμάτων Χρήσης

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως του ΟΛΗ Α.Ε. για το χρονικό διάστημα 2004-2008 που εξετάζουμε, οι οποίοι δημιουργήθηκαν με βάση τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις των λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως και των πινάκων διάθεσης αποτελεσμάτων για τα έτη αυτά.

Εξετάζοντας τον πίνακα 7.3 μπορούμε να παρατηρήσουμε σημαντικές μεταβολές στους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης την πενταετία 2004-2008.

Αναλυτικότερα, ο ΟΛΗ Α.Ε. κατάφερε μέσα στην πενταετία να αυξήσει τον κύκλο εργασιών κατά 133,62%. Το κόστος πωλήσεων αυξήθηκε το 2008 σε σχέση με το 2004 κατά 63,68%. Το 2004 παρουσιάζεται ζημία στα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης 571.796,48, ενώ το 2008 ο ΟΛΗ μετέτρεψε τα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης σε κέρδη 506.907,22, δηλαδή ποσοστιαία αύξηση 188,65%.

Επίσης, αύξηση παρατηρείται στα έξοδα διοικητικής λειτουργίας, στα έξοδα λειτουργίας διάθεσης και στα έξοδα εκσυγχρονισμού και βελτίωσης λιμένα με ποσοστό 90,42%, 274,04% και 108,21% αντίστοιχα. Μείωση σημειώνεται στους πιστωτικούς τόκους και τα συναφή έσοδα κατά 56,87%, ενώ σε αντίθεση με τους πιστωτικούς, οι χρεωστικοί τόκοι αυξήθηκαν κατά 35,96%. Επιπλέον, τα ολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης μειώθηκαν κατά 134,61%.

Τεράστια αύξηση έχουμε στα έκτακτα κι ανόργανα έσοδα (564,53%), στα έσοδα προηγούμενων χρήσεων (24907072900%), στις έκτακτες ζημίες (190789900%) και στα έξοδα προηγούμενων χρήσεων (125,31%). Ενώ μεγάλη μείωση έχουμε στα έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων (100%), στα έκτακτα κι ανόργανα έξοδα (91,17%) και στις προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους (100%).

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω η αύξηση κατά 227,37% στα καθαρά αποτελέσματα χρήσης προ φόρων του ΟΛΗ Α.Ε. είναι δικαιολογημένη, καθώς και η αύξηση στο φόρο εισοδήματος κατά 1009,82%. Τέλος, τα κέρδη προς διάθεση αυξήθηκαν κατά 136,32% το 2008 σε σχέση με το 2004 που είχαμε ζημίες εις νέο.

Έτη	2004	2005	2006	2007	2008	Μέσος όρος πενταετίας	Ποσοστιαία Μεταβολή από το 2004 στο 2008
<i>Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως</i>							
Κύκλος εργασιών	2.062.782,25	1.923.616,34	2.470.694,82	3.203.186,28	4.819.161,68	2.895.888,27	133,62%
<i>Μείον:</i>							
Κόστος πωλήσεων	2.634.578,73	3.120.135,60	3.120.171,97	3.450.278,30	4.312.254,46	3.327.483,81	63,68%
Μικτά Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως (κέρδη- ζημίες)	-571.796,48	-1.196.519,26	-649.477,15	-247.092,02	506.907,22	-431.595,54	188,65%
<i>Πλέον: Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης</i>	1.940.012,78	2.465.455,24	2.794.547,82	3.065.823,82	2.646.196,03	2.582.407,14	36,40%
Σύνολο	1.368.216,30	1.268.935,98	2.145.070,67	2.818.731,80	3.153.103,25	2.150.811,60	130,45%
<i>Μείον:</i>							
<i>Έξοδα διοικητικής λειτουργίας</i>	883.933,65	1.007.784,91	1.010.522,57	1.594.856,13	1.683.190,37	1.236.057,53	90,42%
<i>Έξοδα λειτουργίας ερευνών-ανάπτυξης</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως</i>	41.959,71	42.339,71	59.810,03	97.961,78	156.944,83	79.803,21	274,04%
<i>Έξοδα εκσυγχρονισμού & βελτίωσης λιμένα</i>	854.385,37	1.119.313,25	1.760.878,94	2.273.881,07	1.778.942,87	1.557.480,30	108,21%
Μερικά Αποτελέσματα Εκμεταλλεύσεως (κέρδη- ζημίες)	-412.062,43	-900.501,89	-686.140,87	-1.147.967,18	-465.974,82	-722.529,44	-13,08%
<i>Πλέον:</i>							
<i>Έσοδα συμμετοχών</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Έσοδα χρεογράφων</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Κέρδη πωλήσεως συμμετοχών και χρεογράφων</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα</i>	261.782,03	115.706,07	42.265,72	70.828,65	112.911,47	120.698,79	-56,87%
<i>Μείον:</i>							
<i>Προβλέψεις υποτιμήσεως συμμετοχών και χρεογράφων</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Έξοδα & ζημιές συμμετοχών & χρεογράφων</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
<i>Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα</i>	491,01	319,94	206,10	652,60	667,56	467,44	35,96%
Ολικά αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως (κέρδη- ζημίες)	-150.771,41	-785.115,76	-644.081,25	-1.077.791,13	-353.730,91	-602.298,09	-134,61%

Πλέον: Έκτακτα αποτελέσματα							
Έκτακτα και ανόργανα έσοδα	170.387,10	890.021,89	1.337.869,92	1.059.977,84	1.132.275,53	918.106,46	564,53%
Έκτακτα κέρδη	0,00	0,00	0,00	2.407,91	0,00	481,58	0,00%
Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	0,00	4.180,75	46.976,59	30.253,78	249.070,73	66.096,37	24907072900%
Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων	34.215,02	0,00	3.746,13	0,00	0,00	7.592,23	-100,00%
Μείον:							
Έκτακτα και ανόργανα έξοδα	5.223,74	15.685,24	6.838,47	254,67	461,45	5.692,71	-91,17%
Έκτακτες ζημιές	0,00	1.271,50	360,64	1.027,30	1.907,90	913,47	190789900,00%
Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	16.515,79	41.110,91	27.073,06	5.493,22	37.211,50	25.480,90	125,31%
Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	807.793,89	0,00	340.575,75	0,00	0,00	229.673,93	-100,00%
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (κέρδη)	-775.702,71	51.019,23	369.663,47	8.073,21	988.034,50	128.217,54	227,37%
Μείον: Σύνολο αποσβέσεων πάγιων στοιχείων	288.253,30	935.067,85	1.305.512,53	1.848.748,79	1.566.835,90	1.188.883,67	443,56%
μείον: Οι από αυτές ενσωματωμένες στο λειτουργικό κόστος	288.253,30	935.067,85	1.305.512,53	1.848.748,79	1.566.835,90	1.188.883,67	443,56%
Καθαρά αποτελέσματα χρήσεως προ φόρων (κέρδη)	-775.702,71	51.019,23	369.663,47	8.073,21	988.034,50	128.217,54	227,37%
Πλέον:							
Υπόλοιπο αποτ/ων (κέρδη-ζημιές) προηγ. χρ.	49.550,28	-751.647,21	-753.667,08	-430.902,81	-432.100,48	-463.753,46	-972,04%
Αποθεματικά προς διάθεση	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Μείον: Διαφορές φορολ. ελέγχου προηγ. χρήσεων	0,00	0,00	0,00	-4,06	0,00	-0,81	
Σύνολο	-726.152,43	-700.627,98	-384.003,61	-422.825,54	555.934,02	-335.535,11	176,56%
Μείον:							
Φόρος εισοδήματος	25.494,78	53.039,10	46.899,20	9.274,94	282.946,77	83.530,96	1009,82%
Λοιποί μη ενσωματωμένοι στο λειτουργικό κόστος φόροι	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Κέρδη προς διάθεση ή Ζημιές εις νέο (ΚΚΜΦ)	-751.647,21	-753.667,08	-430.902,81	-432.100,48	272.987,25	-419.066,07	136,32%

Πίνακας 7.3 Λογαριασμός Αποτελεσμάτων Χρήσεως του ΟΛΗ Α.Ε. 2004-2008

(Πηγή: Ισολογισμοί ΟΛΗ Α.Ε.)

7.3 Ανάλυση Μεταβλητών Χρηματοοικονομικής Ισορροπίας του ΟΛΗ Α.Ε.

Για μια πλήρη χρηματοοικονομική ανάλυση είναι απαραίτητο να υπολογισθούν οι μεταβλητές της χρηματοοικονομικής ισορροπίας. Αυτές είναι:

- Κεφάλαιο κίνησης
- Ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης
- Ταμειακό αποτέλεσμα

Το κεφάλαιο κίνησης αποτελεί μια από τις βασικές προϋποθέσεις για την επίτευξη της χρηματοοικονομικής ισορροπίας σε μια επιχείρηση. Η χρηματοοικονομική ισορροπία προκύπτει από τη συσχέτιση της ρευστότητας των ενεργητικών στοιχείων (ο χρόνος που απαιτείται για τη μετατροπή των ενεργητικών στοιχείων σε μετρητά) με την απαιτητικότητα των πηγών κεφαλαίου.

Το **κεφάλαιο κίνησης** είναι το πλεόνασμα των διαρκών κεφαλαίων πάνω στο καθαρό πάγιο ενεργητικό, και αντιπροσωπεύει το μέρος των μακροπρόθεσμων κεφαλαίων (ίδια κεφάλαια και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις), που προορίζεται για τη χρηματοδότηση του κύκλου εκμετάλλευσης της επιχείρησης (τρέχουσες ανάγκες).

Ο υπολογισμός του κεφαλαίου κίνησης γίνεται με δυο τρόπους:

$\text{Κεφάλαιο Κίνησης} = \text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} + \text{Μεταβατικοί λογ/μοι Ενεργητικού} - \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} - \text{Μεταβατικοί λογ/μοι Παθητικού}$ ή $\text{Κεφάλαιο Κίνησης} = \text{Ίδια Κεφάλαια} + \text{Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις} - \text{Καθαρό Πάγιο Ενεργητικό}$
--

Οι ανάγκες σε ΚΚ συνδέονται άμεσα με τον τομέα δραστηριότητας της επιχείρησης. **Ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης** ονομάζονται οι ανάγκες χρηματοδότησης του κύκλου εκμετάλλευσης που πρέπει να καλυφθούν από διαρκή κεφάλαια. Το μέγεθος τους δίνεται από τους τύπους:

$\text{Ανάγκες σε Κ.Κ} = \text{Αποθέματα} + \text{Απαιτήσεις} + \text{Μεταβατικοί λογ/μοι Ενεργητικού} - \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις (εκτός τράπεζες)} - \text{Μεταβατικοί λογ/μοι Παθητικού}$ $\text{Ανάγκες σε Κ.Κ} = \text{Κυκλοφορούν Ενεργητικό} - \text{Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις} + \text{Τράπεζες}$

Στην περίπτωση μιας επιχείρησης που υπάρχει μεγάλος κύκλος εκμετάλλευσης, είναι αναμενόμενο να υπάρχει θετικό αποτέλεσμα. Έτσι, λοιπόν, συγκρίνοντας τα ποσά των ΚΚ και αναγκών σε ΚΚ βλέπουμε την δυνατότητα μιας επιχείρησης να καλύψει τις ανάγκες σε Κ.Κ.

Τέλος, το **ταμειακό αποτέλεσμα** εκτιμάει τη ρευστότητα μιας επιχείρησης, ουσιαστικά μας παρέχει μια ένδειξη κατά πόσον οι ανάγκες χρηματοδότησης του κύκλου εκμετάλλευσης μπορούν να καλυφθούν από το Κεφάλαιο Κίνησης. Υπολογίζεται από τους τύπους:

$$\text{Ταμειακό αποτέλεσμα} = \text{Διαθέσιμα} + \text{Χρεόγραφα} - \text{Βραχυπρόθεσμες Τραπεζικές Υποχρεώσεις}$$

$$\text{Ταμειακό αποτέλεσμα} = \text{Κεφάλαιο Κίνησης} - \text{Ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης}$$

Με βάσει τους Ισολογισμούς του ΟΛΗ Α.Ε. και τους πίνακες του Ενεργητικού, του Παθητικού και των Αποτελεσμάτων Χρήσεως καθώς και με τη χρήση των παραπάνω τύπων προσδιορίστηκαν οι τιμές του Κεφαλαίου Κίνησης, οι ανάγκες σε Κεφάλαιο Κίνησης και το Ταμειακό Αποτέλεσμα για κάθε έτος. Τα αποτελέσματα συγκεντρώνονται στον παρακάτω πίνακα.

Έτη	2004	2005	2006	2007	2008
Κεφάλαιο Κίνησης	3.519.824	3.952.089	4.770.341	4.812.232	7.813.090
Ανάγκες σε Κεφάλαιο Κίνησης	1.908.600	2.576.940	2.569.994	2.465.349	3.035.965
Ταμειακό Αποτέλεσμα	1.611.225	1.375.149	2.200.347	2.346.883	4.777.126

Πίνακας 7.4 Χρηματοοικονομική Ισορροπία ΟΛΗ Α.Ε.

Παρατηρώντας τον πίνακα 7.4, βλέπουμε ότι το κεφάλαιο κίνησης είναι θετικό (Κ.Ε.>Β.Υ) για όλα τα έτη, με αυξητική τάση κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Το θετικό κεφάλαιο κίνησης σημαίνει ότι ο ΟΛΗ Α.Ε. έχει πλεόνασμα διαρκών κεφαλαίων πάνω στο καθαρό πάγιο ενεργητικό. Άρα δεν έχει βασικό πρόβλημα αντιμετώπισης των τρεχουσών υποχρεώσεων του, δηλαδή πρόβλημα ρευστότητας.

Επίσης, ο ΟΛΗ για όλη την πενταετία παρουσιάζει θετική ανάγκη σε Κεφάλαιο Κίνησης και αυτό δικαιολογείται επειδή ο τομέας δραστηριότητας του έχει μεγάλο κύκλο εκμετάλλευσης.

Το ταμειακό αποτέλεσμα του ΟΛΗ Α.Ε. είναι θετικό για όλη την πενταετία, καθώς το κεφάλαιο κίνησης είναι μεγαλύτερο από τις ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης. Οι θετικές τιμές στο ταμειακό αποτέλεσμα μας δείχνουν ότι ο ΟΛΗ είχε τη δυνατότητα να καλύψει τις υποχρεώσεις του από το κεφάλαιο κίνησης, άρα δεν χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει ξένα κεφάλαια (εξωτερική χρηματοδότηση) την πενταετία 2004-2008.

7.4 Χρηματοοικονομική Ανάλυση με Χρήση Αριθμοδεικτών

Στην παρούσα ενότητα θα γίνει μια χρηματοοικονομική ανάλυση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου στηριζόμενοι κυρίως στους χρηματοοικονομικούς δείκτες, οι οποίοι κατασκευάζονται με τη χρήση τόσο στοιχείων του ισολογισμού όσο και του λογαριασμού αποτελεσμάτων χρήσης.

Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που θα εξετάσουμε χωρίζονται σε τρεις βασικές κατηγορίες :

- Στους δείκτες αποδοτικότητας
- Στους δείκτες επίδοσης της διαχείρισης
- Στους δείκτες φερεγγυότητας.

Οι τύποι με βάση τους οποίους θα υπολογίσουμε τους αριθμοδείκτες παρουσιάζονται στο παράρτημα ΙΙΙ

7.4.1 Δείκτες Αποδοτικότητας

Στηριζόμενοι στους ισολογισμούς και τους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσης παραθέτουμε στον ακόλουθο πίνακα τα αποτελέσματα των υπολογισμών μας για τους δείκτες αποδοτικότητας του ΟΛΗ Α.Ε. για την πενταετία 2004 - 2008.

Περιθώριον Κέρδους

Από τον πίνακα 7.5 φαίνεται ότι το μικτό περιθώριο κέρδους είναι αρνητικό για την τετραετία 2004 - 2007, ενώ το 2008 γίνεται θετικό (5,66%) χωρίς όμως να φτάνει ικανοποιητικά επίπεδα. Αρνητικό είναι επίσης το καθαρό περιθώριο κέρδους για τα έτη 2004 - 2007, ενώ το 2008 γίνεται θετικό με ποσοστό μόλις 10,52%.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι για την τετραετία 2004 - 2007 ο ΟΛΗ δεν πραγματοποιεί καθαρά κέρδη (αρνητικός δείκτης) αν και βελτιώνεται το ποσοστό από έτος σε έτος. Ενώ το 2008 πραγματοποιεί καθαρά κέρδη χωρίς όμως να μπορούν να θεωρηθούν ικανοποιητικά, αφού κυμαίνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα (10,52%).

Απόδοση Επενδύσεων

Σχετικά με τη βιομηχανική αποδοτικότητα πολύ χαμηλά ποσοστά παρατηρούνται για όλα τα εξεταζόμενα έτη. Λίγο καλύτερη μπορεί να θεωρηθεί η θέση του ΟΛΗ Α.Ε. το 2008 αφού ο σχετικός δείκτης αυξήθηκε σε 5,07%. Σε γενικά όμως επίπεδα η βιομηχανική αποδοτικότητα, δηλαδή τα κέρδη της επιχείρησης σε σχέση με την περιουσία της προ φόρων και πριν την ικανοποίηση των μετόχων και των πιστωτών βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Αρνητικός είναι επίσης για τα περισσότερα έτη ο δείκτης χρηματοοικονομικής αποδοτικότητας του ΟΛΗ, δηλαδή η απόδοση που αποφέρει το κεφάλαιο που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι στην επιχείρηση. Μόνο το 2008 η χρηματοοικονομική αποδοτικότητα είναι θετική με πολύ χαμηλό όμως ποσοστό (1,57%).

Ανακύκλωση Κεφαλαίου

Παρατηρώντας τους τρεις δείκτες ανακύκλωσης κεφαλαίου που έχουμε υπολογίσει, βλέπουμε ότι ο μόνος ικανοποιητικός είναι ο δείκτης κυκλοφορίας υποχρεώσεων, αφού είναι ο μόνος που είναι μεγαλύτερος από τη μονάδα. Σημαντικό είναι το γεγονός ότι σε κανένα από τους δείκτες ανακύκλωσης κεφαλαίου δεν υπάρχουν αρνητικές τιμές.

Σε γενικές γραμμές, εξετάζοντας τους δείκτες αποδοτικότητας του ΟΛΗ Α.Ε. για την πενταετία 2004 - 2008 παρατηρείται μια κατάσταση βελτίωσης των δεικτών από έτος σε έτος χωρίς όμως να είναι ικανοποιητικοί ούτε το 2008 που ήταν η καλύτερη χρονιά για όλους τους δείκτες.

Δείκτες Αποδοτικότητα					
Έτη	2004	2005	2006	2007	2008
Περιθώριο Κέρδους					
Μικτό Περιθώριο Κέρδους	-27,72%	-62,20%	-26,29%	-7,71%	10,52%
Καθαρό Περιθώριο Κέρδους	-36,44%	-39,18%	-17,44%	-13,49%	5,66%
Απόδοση Επενδύσεων					
Βιομηχανική αποδοτικότητα	-4,99%	0,32%	2,31%	0,05%	5,07%
Χρηματοοικονομική αποδοτικότητα	-5,42%	-5,17%	-2,86%	-2,93%	1,57%
Ανακύκλωση Κεφαλαίου					
Δείκτης Κυκλοφορίας Ενεργητικού	0,13 φορές	0,12 φορές	0,15 φορές	0,20 φορές	0,25 φορές
Δείκτης Κυκλοφορίας Ίδιων Κεφαλαίων	0,15 φορές	0,13 φορές	0,16 φορές	0,22 φορές	0,28 φορές
Δείκτης Κυκλοφορίας Υποχρεώσεων	1,32 φορές	2,04 φορές	3,03 φορές	3,02 φορές	2,94 φορές

Πίνακας 7.5 Δείκτες Αποδοτικότητας του ΟΛΗ Α.Ε.

7.4.2 Δείκτες Φερεγγυότητας

Παρατηρώντας τον πίνακα 7.6 με τους δείκτες φερεγγυότητας για τα έτη 2004 - 2008 είναι εμφανές ότι είναι ικανοποιητικοί για όλα τα έτη.

Συγκεκριμένα, ο δείκτης γενικής ρευστότητας που είναι ένα μέτρο της ρευστότητας του ΟΛΗ Α.Ε. και του περιθωρίου ασφαλείας που διατηρεί η διοίκηση για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει κάποια ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή των κεφαλαίων κίνησης είναι ικανοποιητικός, αφού είναι μεγαλύτερος από 2 (κυμαίνεται από 3,57 έως 9,32).

Ικανοποιητικός είναι και ο δείκτης άμεσης ρευστότητας που δείχνει πόσες φορές τα ταχέως ρευστοποιήσιμα στοιχεία του ΟΛΗ καλύπτουν τις βραχυχρόνιες υποχρεώσεις του αφού είναι μεγαλύτερος από την μονάδα (κυμαίνεται από 3,35 έως 9,16).

Ο δείκτης μόχλευσης για όλη την πενταετία μας φανερώνει την οικονομική αυτοτέλεια του ΟΛΗ, αφού είναι αρκετά μεγαλύτερος της μονάδας (8,89 έως 18,47). Αυτό σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων του ΟΛΗ χρηματοδοτείται από ίδια κεφάλαια και ότι τα ίδια κεφάλαια της επιχείρησης καλύπτουν τους εξωτερικούς χρηματοδότες του ΟΛΗ Α.Ε.

Σε πολύ καλά επίπεδα βρίσκεται και ο δείκτης δανειακής επιβάρυνσης, αφού κυμαίνεται από 5,10% έως 10,03% δηλαδή αρκετά κάτω από το 67%. Ο δείκτης αυτός μας δείχνει ότι το ποσοστό των επενδύσεων που χρηματοδοτείτε από ξένα κεφάλαια είναι πολύ μικρό, άρα ο ΟΛΗ Α.Ε δεν είναι βεβαρημένος με δάνεια κι άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους.

Βλέπουμε, ακόμα, ότι οι ανάγκες χρηματοδότησης του κύκλου εκμετάλλευσης του ΟΛΗ καλύπτονται εξ' ολοκλήρου από το κεφάλαιο κίνησης, αφού ο δείκτης κάλυψης αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης από διαρκή κεφάλαια είναι μεγαλύτερος της μονάδας.

Επίσης, ικανοποιητικός είναι ο δείκτης ικανότητας αποπληρωμής υποχρεώσεων που εκφράζει την ικανότητα κάλυψης τρεχουσών υποχρεώσεων από κέρδη που ο ΟΛΗ έχει πραγματοποιήσει και δεν έχουν αποσυρθεί από αυτόν, αλλά παραμένουν στην εταιρεία υπό μορφή αποθεματικών κεφαλαίων, αφού για όλα τα έτη (εκτός του 2005) παρουσιάζει τιμές μικρότερες του 3. Τέλος, ο δείκτης κεφαλαίου κίνησης είναι ικανοποιητικός, αφού παρατηρούνται τιμές μεγαλύτερες της μονάδας για όλη την πενταετία.

Δείκτες Φερεγγυότητας					
Έτη	2004	2005	2006	2007	2008
Δείκτης Γενικής Ρευστότητας	3,57 φορές	6,56 φορές	9,32 φορές	6,99 φορές	6,70 φορές
Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας	3,35 φορές	6,17 φορές	9,16 φορές	6,89 φορές	6,65 φορές
Δείκτης Μόχλευσης	8,89 φορές	15,44 φορές	18,47 φορές	13,88 φορές	10,63 φορές
Δείκτης Δανειακής Επιβάρυνσης ή Συνολικής ικανότητας δανεισμού	10,03%	6,01%	5,10%	6,64%	8,40%
Δείκτης Μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού	0,99	0,99	0,99	0,98	0,99
Δείκτης κάλυψης αναγκών σε Κεφάλαιο Κινήσεως από Διάρκη Κεφάλαια	1,84 φορές	1,53 φορές	1,86 φορές	1,95 φορές	2,57 φορές
Δείκτης ικανότητας αποπληρωμής υποχρεώσεων	-3,36	5,21	0,93	0,75	0,89
Δείκτης Κεφαλαίου Κινήσεως	1,34	1,38	1,50	1,50	1,77

Πίνακας 7.6 Δείκτες Φερεγγυότητας του ΟΛΗ Α.Ε.

7.4.3 Δείκτες Επίδοσης Διαχείρισης

Εξετάζοντας τον πίνακα 7.7 με τους δείκτες επίδοσης διαχείρισης, βλέπουμε ότι η ταχύτητα κυκλοφορίας των αποθεμάτων μειώνεται σταδιακά από το 2004 (40,77) έως το 2008 (6,61), δηλαδή τα αποθέματα του ΟΛΗ Α.Ε. ανανεώνονται με πιο αργό ρυθμό από έτος σε έτος. Ακόμα παρατηρούμε ότι η μέση περίοδος είσπραξης των απαιτήσεων του ΟΛΗ μέσα στην πενταετία έχει μειωθεί από 531,52 ημέρες σε 336,24 ημέρες. Παρόλα αυτά παραμένει αρκετά μεγάλο το χρονικό διάστημα που μένουν ανείσπρακτες οι απαιτήσεις του ΟΛΗ.

Τέλος, οι δείκτες σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων, σημασίας γενικών και διοικητικών εξόδων και σημασίας εξόδων λειτουργίας διάθεσης θεωρούνται ικανοποιητικοί, καθώς πολλοί από αυτούς είναι μηδενικοί ή παρουσιάζουν ελάχιστο ποσοστό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο ΟΛΗ έχει καταφέρει να ελέγχει αρκετά καλά τα αντίστοιχα έξοδα. Με άλλα λόγια, είναι πολύ μικρό το ποσοστό του κύκλου εργασιών που αναλώνεται στα αντίστοιχα έξοδα με αποτέλεσμα να μην μειώνουν σημαντικά τα κέρδη.

Δείκτες Επίδοσης Διαχείρισης					
Έτη	2004	2005	2006	2007	2008
Ταχύτητα Κυκλοφορίας Αποθεμάτων	40,77	32,75	10,38	8,84	6,61
Μέση περίοδος είσπραξης Απαιτήσεων	531,52 ημέρες	581,29 ημέρες	461,89 ημέρες	374,26 ημέρες	336,24 ημέρες
Δείκτης σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Δείκτης σημασίας γενικών και διοικητικών εξόδων	0,43%	0,52%	0,41%	0,50%	0,35%
Δείκτης σημασίας εξόδων λειτουργίας διάθεσης	0,02%	0,02%	0,02%	0,03%	0,03%

Πίνακας 7.7 Δείκτες Επίδοσης Διαχείρισης του ΟΛΗ Α.Ε.

7.5 Συμπεράσματα

Από την ανάλυση που έγινε σε αυτό το κεφάλαιο είναι φανερό ότι ο ΟΛΗ Α.Ε. παρουσιάζει αρκετά βελτιωμένη οικονομική κατάσταση το 2008, αφού αύξησε το καθαρό αποτέλεσμα χρήσεως κατά 227,37%, τον κύκλο εργασιών κατά 133,62% και τα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών και τα τέλη χρήσεως λιμένα την τελευταία πενταετία. Ακόμα αύξηση κατά 25,28% παρατηρείται συνολικά στο ενεργητικό και το παθητικό του ΟΛΗ Α.Ε. με αυξομειώσεις των επιμέρους στοιχείων τους.

Επίσης, η καλή οικονομική κατάσταση του ΟΛΗ Α.Ε. φαίνεται από το θετικό κεφάλαιο κίνησης, ανάγκη σε κεφάλαιο κίνησης και ταμειακό αποτέλεσμα με αυξητική τάση κατά τη διάρκεια της πενταετίας 2004 – 2008. Το θετικό κεφάλαιο κίνησης μας δείχνει ότι ο ΟΛΗ Α.Ε. έχει πλεόνασμα διαρκών κεφαλαίων πάνω στο καθαρό πάγιο ενεργητικό. Άρα δεν έχει βασικό πρόβλημα αντιμετώπισης των τρεχουσών υποχρεώσεων του, δηλαδή πρόβλημα ρευστότητας. Οι θετικές τιμές στο ταμειακό αποτέλεσμα μας δείχνουν ότι ο ΟΛΗ είχε τη δυνατότητα να καλύπτει τις υποχρεώσεις του από το κεφάλαιο κίνησης, άρα δεν χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει ξένα κεφάλαια την εξεταζόμενη πενταετία.

Επιπροσθέτως, από την ανάλυση των αριθμοδεικτών αποδοτικότητας, φερεγγυότητας και επίδοσης διαχείρισης είδαμε ότι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. παρουσιάζει υψηλή ρευστότητα και δεν είναι βεβαρημένος με δάνεια κι άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους. Σε γενικές γραμμές οι δείκτες φερεγγυότητας είναι ικανοποιητικοί σε αντίθεση με τους δείκτες αποδοτικότητας που παρά τη βελτίωση που σημειώνουν από έτος σε έτος δεν είναι ικανοποιητικοί ούτε το 2008 που ήταν η καλύτερη χρονιά, αφού τόσο το περιθώριο κέρδους όσο και η βιομηχανική και χρηματοοικονομική αποδοτικότητα παρουσιάζουν πολύ χαμηλά ποσοστά.

Τέλος, από τους δείκτες επίδοσης διαχείρισης συνάγεται ότι είναι αρκετά μεγάλο το χρονικό διάστημα που μένουν ανείσπρακτες οι απαιτήσεις του ΟΛΗ. Ενώ συγχρόνως ο Οργανισμός έχει καταφέρει να κρατήσει υπό έλεγχο τα έξοδα λειτουργίας διάθεσης, τα διοικητικά και τα χρηματοοικονομικά, καθώς είναι πολύ μικρό το ποσοστό του κύκλου εργασιών που αναλώνεται στα αντίστοιχα έξοδα με αποτέλεσμα να μην μειώνουν σημαντικά τα κέρδη.

Με την ολοκλήρωση της ανάπλασης του τμήματος της αναψυχής του λιμένα Ηρακλείου που αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, η χρηματοοικονομική θέση του Οργανισμού θα βελτιωθεί σημαντικά, αφού θα έχει σε ετήσια βάση ένα μίσθωμα της τάξης του 2.600.000€ χωρίς να απαιτείτε πρόσθετο προσωπικό ή άλλου είδους έξοδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

8.1 Εισαγωγή

Στα προηγούμενα κεφάλαια εξετάσθηκαν κάποια γενικά χαρακτηριστικά (η ταυτότητα, η θέση, ο ιστορικός ρόλος του λιμένα Ηρακλείου, το γενικό πλαίσιο δραστηριοτήτων του ΟΛΗ, η υλικοτεχνική υποδομή, κλπ), η οργανωτική δομή, η λιμενική κίνηση (εμπορικός και επιβατικός τομέας), οι αναπτυξιακοί στόχοι και η χρηματοοικονομική επίδοση του Ο.Λ.Η. Α.Ε. Στο παρόν κεφάλαιο αξιολογούνται τα χαρακτηριστικά αυτά και προσδιορίζονται τα ισχυρά σημεία, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι απειλές που αντιμετωπίζει ο Οργανισμός λιμένας Ηρακλείου, στα πλαίσια της σχετικής ανάλυσης SWOT¹⁹.

Τον τελευταίο χρόνο η παγκόσμια οικονομία έχει εισέλθει σε μια σοβαρή οικονομική κρίση, η ένταση και η έκταση της οποίας δεν είναι συνήθης και η διάρκεια της οποίας δεν είναι δυνατόν (προς το παρόν τουλάχιστον) να προσδιορισθεί. Η κρίση αυτή επηρεάζει όλους τους οικονομικούς οργανισμούς και γενικότερα την κοινωνία. Καθ' όσον διάστημα διαρκεί (και πιθανότατα μεταγενέστερα, μέχρι την αποκατάσταση των προσδοκιών) αναμένεται να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την αναπτυξιακή δυναμική, περιλαμβανομένης και της τουριστικής κίνησης.

Μεγάλο μέρος της λιμενικής κίνησης του λιμένα Ηρακλείου σχετίζεται με την τουριστική δυναμική. Αυτό αφορά όλους τους σχετικούς τομείς, την επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας (όπως διαφαίνεται από τις σημαντικές αιχμές της κίνησης κατά τους θερινούς μήνες), την κρουαζιέρα και την κίνηση σκαφών αναψυχής (οι οποίες επηρεάζονται άμεσα από τις εξελίξεις στα εισοδήματα και γενικότερα στην οικονομία), την εμπορευματική κίνηση (που στο λιμένα Ηρακλείου σε μεγάλο βαθμό συνίσταται από την εισαγωγή υλικών και προϊόντων για κάλυψη της ζήτησης που δημιουργείται από τον εποχικό πληθυσμό) κ.α.

Επί πλέον, η κινητικότητα του μόνιμου πληθυσμού και η ζήτηση - κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών διαμορφώνεται σε συνάρτηση με το εισοδηματικό επίπεδο που ήδη επηρεάζεται από την οικονομική κρίση.

Το πιθανότερο επομένως είναι ότι, καθ' όσον διαρκεί η κρίση, ο ΟΛΗ θα ανταγωνίζεται για την προσέλκυση μεριδίου από μικρότερη συνολικά (σε παγκόσμια κλίμακα, στη Μεσόγειο και στην Ελλάδα) ζήτηση μεταφορικού έργου, ενώ είναι πιθανό η κινητικότητα του μόνιμου πληθυσμού να περιορισθεί.

Άρα, έστω κι αν δεν αναφέρεται άμεσα, οι επιπτώσεις της διεθνούς οικονομικής κρίσης είναι ίσως η σημαντικότερη απειλή που ισχύει για όλα τα θέματα που καλύπτονται στην ανάλυση SWOT.

Ακόμη και αν η κρίση ξεπερασθεί άμεσα, ως απειλή στην ανταγωνιστικότητα του ΟΛΗ παραμένουν οι πιθανές καθυστερήσεις στην εξασφάλιση των εγκρίσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση των συγκεκριμένων έργων και παρεμβάσεων του (εγκεκριμένου) master plan και στην ολοκλήρωση της στελέχωσης του ΟΛΗ,

¹⁹ Ισχυρά Σημεία (Strengths), Αδυναμίες (Weaknesses), Ευκαιρίες (Opportunities) και Απειλές (Threats).

σύμφωνα με τον (επίσης εγκεκριμένο) ΚΕΟΛ. Αντίθετα, θετικά λειτουργούν αυτές καθ' αυτές οι εγκρίσεις του master plan και του ΚΕΟΛ, η αναδιάρθρωση της οργάνωσης του Οργανισμού (οργανόγραμμα, προϋπόθεση βεβαίως για την επιτυχή λειτουργία του οποίου είναι η επαρκής στελέχωση) και η εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και συστημάτων που έχει ήδη ξεκινήσει.

8.2 Ισχυρά σημεία Λιμένος Ηρακλείου

Ο Ο.Λ.Η. Α.Ε. έχει το προνόμιο να είναι εταιρεία ιδιωτικού δικαίου (Ανώνυμη Εταιρεία), με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Κράτος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα από την μια να απολαμβάνει όλα τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από τις εταιρείες ιδιωτικού δικαίου όπως, ευελιξία, ορθολογική διοίκηση κλπ. και από την άλλη, έχει τη στήριξη ενός πολύ αξιόπιστου μετόχου, του Ελληνικού Κράτους. Ενώ παράλληλα έχει την απαιτούμενη γνώση κι εμπειρία του πρώην Λιμενικού Ταμείου.

Ισχυρή θεωρείται η θέση του λιμένα Ηρακλείου καθώς βρίσκεται στο κέντρο τριών ηπείρων, Ευρώπης – Ασίας – Αφρικής με αποτέλεσμα να έχει τις προϋποθέσεις για μετατροπή του σε ισχυρό διαμετακομιστικό κέντρο. Επίσης, το λιμάνι είναι άμεσα ενταγμένο στη ζωή της πόλεως, της οποίας αποτελεί την άμεση διέξοδο προς τη θάλασσα. Αυτό λειτουργεί ευμενώς για τους επιβάτες ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, ενώ εξασφαλίζει σε σημαντικά τμήματα της λιμενικής ζώνης δραστηριότητα και κίνηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, λειτουργώντας θετικά για τη συνολική εικόνα του λιμένα. Ακόμα, η άμεση επαφή με το αεροδρόμιο Νικ. Καζαντζάκης μειώνει τις μετακινήσεις και την ταλαιπωρία των τουριστών που επιθυμούν να θαυμάσουν το φυσικό και πολιτιστικό πλούτο της Κρήτης.

Η καλή οδική σύνδεση του Λιμένα με την πόλη του Ηρακλείου, τα κέντρα πολιτιστικού ενδιαφέροντος όπως το μουσείο Ηρακλείου και η Κνωσός, το εθνικό οδικό δίκτυο και τον αερολιμένα Ν. Καζαντζάκη βελτιώνει την εικόνα του ΟΛΗ. Η γειτνίαση με τον αερολιμένα του Ηρακλείου θεωρείται ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας, εάν ληφθεί υπόψη ότι άλλοι Ελληνικοί λιμένες απέχουν σημαντικά από τους αντίστοιχους αερολιμένες (π.χ. ΟΛΠ - Ε. Βενιζέλος, ΟΛΘ - Μακεδονία) αλλά και στερούνται μιας ανάλογης συνεργασίας. Ως προς τη συνεργασία με τον αερολιμένα, εκτιμάται ότι έχουν γίνει σημαντικά βήματα τα οποία πρέπει να συνεχιστούν ώστε να διασφαλιστεί η μοναδικότητα του στρατηγικού πλεονεκτήματος, ακόμα και κατά το ενδεχόμενο μεταφοράς του αερολιμένα έξω από την πόλη του Ηρακλείου.

Επίσης, ο ΟΛΗ Α.Ε. αποτελεί και θα εξακολουθήσει να αποτελεί την κυριότερη συγκοινωνιακή πύλη για την περιφέρεια Κρήτης, με μοναδικό ουσιαστικό ανταγωνιστή στον επιβατικό τομέα τον αερολιμένα Ηρακλείου. Το τοπικό αυτό μονοπώλιο εξασφαλίζει σημαντικούς πόρους για την επιβίωση του λιμένα ως κεντρικού κόμβου της περιοχής. Ωστόσο, η ανάπτυξη εναλλακτικών επιχειρησιακών δραστηριοτήτων πέραν των αναγκών της περιφέρειας θεωρείται σκόπιμη, ώστε ο οργανισμός να μην εξαρτάται αποκλειστικά από την πορεία της Κρητικής οικονομίας.

Η ιστορική κληρονομιά, η παράδοση και η φυσική ομορφιά του νησιού, το καθιστούν ως έναν σημαντικό τουριστικό προορισμό. Αυτό φαίνεται στην επιβατική κίνηση του λιμένα, η οποία τους θερινούς μήνες είναι σαφώς μεγαλύτερη. Το ισχυρό αυτό σημείο θα μπορέσει να καταλήξει σε στρατηγικό πλεονέκτημα μόνο με τις κατάλληλες ενέργειες, καθώς υπάρχουν κι άλλοι τουριστικοί προορισμοί με τη δική τους

μοναδικότητα (π.χ. Ρόδος) αλλά και άλλοι λιμένες που εκμεταλλεύονται την ίδια δυναμική του νησιού (π.χ. λιμένας Σούδας).

Όσον αφορά τις δραστηριότητες του ΟΛΗ Α.Ε. γενικά, ολοκληρωμένη θεωρείτε η ανάπτυξη του σε όλους τους τομείς εξυπηρέτησης της διακίνησης πλοίων και σκαφών κάθε είδους, επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων μέσω της θάλασσας. Με αποτέλεσμα, να ενισχύεται η εικόνα του λιμένα και του Οργανισμού στην αγορά των θαλασσιών μεταφορών, επιτρέποντας καλύτερη αξιοποίηση της υποδομής και των εγκαταστάσεων εκτός περιόδων αιχμής, δημιουργώντας δυνατότητες ανάπτυξης οικονομιών κλίμακας και ελαττώνοντας το ρίσκο που συνοδεύει ακραίες εξειδικεύσεις.

Αξιόλογη είναι η υλικοτεχνική υποδομή που παραχωρήθηκε στον ΟΛΗ Α.Ε. βάσει της σχετικής σύμβασης με το Ελληνικό Δημόσιο. Ο ΟΛΗ κάνοντας συνεχώς βελτίωση της υποδομής μέσω επενδύσεων χρηματοδοτούμενων από εθνικούς και Κοινοτικούς πόρους, αλλά και από πόρους του ΟΛΗ κατάφερε να αναπτύξει το λιμένα Ηρακλείου, ώστε να ανταποκρίνεται στο ακέραιο στις απαιτήσεις της εποχής. Σημαντικό ρόλο στα παραπάνω έπαιξε το εγκεκριμένο Master Plan, το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο, καθώς και το προσωπικό του ΟΛΗ, με σημαντική εμπειρία στο σχεδιασμό, έλεγχο κλπ. έργων βελτιώσεων, καθώς και στη διαχείριση, συντήρηση και εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής - in house και με αναθέσεις σε εξωτερικούς εργολάβους, των οποίων υπάρχει επάρκεια με εμπειρία στην περιοχή.

Ισχυρό σημείο του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε. αποτελεί η αυξημένη ζήτηση για την εκμίσθωση χώρων και εγκαταστάσεων στη χερσαία λιμενική ζώνη σε ικανοποιητικές τιμές, για λειτουργίες εστίασης και αναψυχής, καθώς και για γραφεία και καταστήματα γεγονός που οφείλετε στην άμεση διεπαφή του λιμένα με την πόλη. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι υπάρχει πλήρης αξιοποίηση της λιμενικής υποδομής και των εγκαταστάσεων κατά τις περιόδους αιχμής, καθώς και των χερσαίων χώρων, εξαιτίας του πλεονεκτήματος της διεπαφής με τον αστικό ιστό και της ζήτησης που αυτή προκαλεί για χρήσεις μη άμεσα συνδεδεμένες με τη λιμενική λειτουργία.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην οργάνωση των υπηρεσιών και λειτουργιών του ΟΛΗ Α.Ε. είναι ότι το νέο οργανόγραμμα και ο κανονισμός εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας (ΚΕΟΛ), βασίστηκαν στην εμπειρία του ΟΛΗ Α.Ε. για προβλήματα που παρουσίαζαν προηγούμενες εφαρμογές οργανογραμμάτων και στη σύμφωνη γνώμη όλων των εμπλεκόμενων (μετόχου, διοίκησης, εργαζομένων, φορέων κλπ.). Σπουδαία είναι, επίσης, η συμμετοχή στη διοίκηση του ΟΛΗ κοινωνικών φορέων. Ακόμα, η οργάνωση και λειτουργία του ΟΛΗ ως ΔΕΚΟ εξασφαλίζει τη στήριξη του Δημοσίου και κατ' επέκταση, τη βιωσιμότητα του Οργανισμού, ιδιαίτερα όσον αφορά την πραγμάτωση του ρόλου και των υποχρεώσεων του στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Η υλοποίηση συστημάτων μηχανογράφησης και τηλεματικής τα τελευταία χρόνια ισχυροποιεί τη θέση του ΟΛΗ Α.Ε. Επιπλέον, η ασύρματη ευρυζωνική πρόσβαση από διάφορα σημεία του λιμένα, τα συστήματα ενημέρωσης και πληροφόρησης επιβατών και επισκεπτών, βελτιώνουν την εικόνα του ΟΛΗ στους επισκέπτες. Επίσης, η σταδιακή αναβάθμιση και επέκταση του υφισταμένου συστήματος διοίκησης, του λογιστηρίου, του προσωπικού κλπ. και η πιλοτική εφαρμογή διοίκησης - ελέγχου συνδυασμένων μεταφορών συμβάλλουν στην αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Παρόλο που δεν έχει ακόμα εγκατασταθεί ένα σύστημα διαχείρισης λιμένος.

Στον εμπορευματικό τομέα την κυριαρχία στην Κρήτη έχει ο λιμένας Ηρακλείου, καθώς έχει σχεδόν την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη διακίνηση των εμπορευμάτων που απαιτούνται για την τροφοδοσία του νησιού με υλικά, αγαθά, εξοπλισμό κλπ., για κάλυψη των αναγκών των μονίμων και εποχικών κατοίκων, καθώς και για την εξαγωγή των Κρητικών προϊόντων. Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, οι άλλοι λιμένες (π.χ. Σούδας) λειτουργούν μόνο συμπληρωματικά στον τομέα διακίνησης εμπορευμάτων. Επίσης, στον τομέα της διαμετακόμισης Ε/Κ, θετική είναι η εμπειρία που έχει αποκτήσει κατά το παρελθόν ο ΟΛΗ Α.Ε., σε αντίθεση με τους περισσότερους λιμένες (πλην Πειραιά και Θεσσαλονίκης) που ουσιαστικά ποτέ δεν δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα αυτό. Ακόμη και τώρα που ο ΟΛΗ δεν δραστηριοποιείται στον τομέα της διαμετακόμισης η εμπειρία που απέκτησε ο Οργανισμός στη διαχείριση, το μάρκετινγκ κ.α. των σχετικών δραστηριοτήτων τον βοηθούν στην εκμετάλλευση των όποιων δυνατοτήτων εμφανίζονται.

Σχετικά με την ακτοπλοϊκή κίνηση ισχυρή είναι η κεντροβαρική θέση του λιμένα Ηρακλείου για την εξυπηρέτηση ολόκληρης της Κρήτης εξασφαλίζοντας σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων λιμένων (π.χ. Σούδας, Ρεθύμνου) για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων με προέλευση - προορισμό την Κρήτη. Παρά τις όποιες αυξομειώσεις, η δυναμική της ακτοπλοϊκής κίνησης είναι θετική.

Σημαντική είναι, επίσης, η κίνηση κρουαζιέρας που αναπτύσσεται ταχύτατα στο λιμένα τα τελευταία χρόνια. Σημαντικό πλεονέκτημα είναι η έντονη τουριστική ανάπτυξη της Κρήτης γενικότερα και ιδιαίτερα της περιοχής Ηρακλείου, καθώς και οι σημαντικοί φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι της περιοχής. Ιδιαίτερα θετική είναι η εξέλιξη της κρουαζιέρας με home port το λιμένα, στην οποία συμβάλλει η συνεργασία με το αεροδρόμιο Νικ Καζαντζάκης.

Η έντονη τουριστική ανάπτυξη και οι τουριστικοί πόροι της Κρήτης, το υψηλό εισοδηματικό επίπεδο του μόνιμου πληθυσμού και η αυξητική δυναμική των τελευταίων ετών, σε συνδυασμό με την ήδη συντελεσθείσα βελτίωση των εγκαταστάσεων του υφισταμένου λιμένα σκαφών αναψυχής (με άμεση πρόσβαση στον αστικό ιστό) και την προγραμματισμένη ανάπτυξη του νέου λιμένα στον Όρμο Δερματά, συμβάλλουν στην αυξημένη κίνηση θαλαμηγών και σκαφών αναψυχής στο λιμένα Ηρακλείου και αποτελούν ένα ισχυρό σημείο του ΟΛΗ Α.Ε.

Σχετικά με την χρηματοοικονομική επίδοση του ΟΛΗ Α.Ε. πρέπει να αναφερθεί η συνεχής ύπαρξη υψηλής ρευστότητας και οι πολύ ικανοποιητικοί δείκτες φερεγγυότητας του Οργανισμού, καθώς και η σημαντική αύξηση στον κύκλο εργασιών, στα έσοδα από παροχή υπηρεσιών και τέλη χρήσης λιμένα και στο καθαρό αποτέλεσμα χρήσεως την τελευταία πενταετία. Ισχυρό σημείο αποτελεί επίσης, η σταθερή κεφαλαιακή διάρθρωση με μέτοχο το Ελληνικό Κράτος, η ορθολογική διαχείριση του κυκλοφορούντος ενεργητικού, η αποφυγή δανεισμού, η ορθολογική διαχείριση υποχρεώσεων και η εφαρμογή Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (ΔΛΠ) από το 2007. Τέλος, η ισχυρή οικονομική βάση του λιμένα Ηρακλείου ενισχύεται με νέα χρηματοοικονομικά εργαλεία. Ήδη ο ΟΛΗ συγκαταλέγεται στους πρώτους Ελληνικούς Οργανισμούς Λιμένων που έχουν ξεκινήσει τις διαδικασίες για την υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων με προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, σε σχήματα παραχωρήσεων.

Τέλος, ισχυρό σημείο του ΟΛΗ Α.Ε. αποτελούν οι ήδη αναληφθείσες πρωτοβουλίες (ορισμένες από τις οποίες έχουν ολοκληρωθεί) για την υλοποίηση σύγχρονων εφαρμογών μηχανοργάνωσης, τηλεπικοινωνιών και τηλεματικής στη διοίκηση, στην

παρακολούθηση και διαχείριση διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων, στην πληροφόρηση των χρηστών, στη συμμετοχή του ΟΛΗ σε σχετικά ευρωπαϊκά προγράμματα και συνεργασίες κ.α.

8.3 Αδυναμίες Λιμένος Ηρακλείου

Μια από τις αδυναμίες του ΟΛΗ Α.Ε. που δεν μπορεί να ξεπεραστεί είναι ότι ως ΔΕΚΟ υπόκειται στο σύστημα σχετικών ελέγχων και εγκρίσεων από τις υπερκείμενες Δημόσιες αρχές, με αποτέλεσμα να υπάρχουν περιορισμοί στην αυτονομία και την ταχύτητα λήψης αποφάσεων καθώς και στην εφαρμογή αυτών. Σημαντικό, επίσης, μειονέκτημα αποτελούν οι περιορισμένες δυνατότητες επέκτασης του λιμένα στη σημερινή του θέση, λόγω της άμεσης διεπαφής με τον αστικό ιστό, περιβαλλοντικών περιορισμών και της πυκνής δόμησης και ανάπτυξης χρήσεων στον περιβάλλοντα χερσαίο χώρο.

Η ανεπαρκής διευθέτηση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός του λιμένα αποτελεί φλέγων θέμα. Πρόκειται για μια μεγάλη αδυναμία του ΟΛΗ Α.Ε., η οποία έχει αρνητικές συνέπειες τόσο για τον ίδιο τον οργανισμό, όσο και για τους υπόλοιπους εμπλεκόμενους φορείς. Συγκεκριμένα, η πλέξη πεζών και οχημάτων στο χώρο του επιβατικού σταθμού και ο μη πλήρης διαχωρισμός των χώρων πρόσδεσης εμπορικών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων, δημιουργεί κινδύνους για την ασφάλεια κυρίως των πεζών και καθυστερήσεις για επιβάτες και οχήματα, με πιθανές αρνητικές επιπτώσεις κόστους για τις μεταφορικές / ναυτιλιακές εταιρείες.

Αδυναμίες παρουσιάζει ο ΟΛΗ Α.Ε. καθώς είναι περιορισμένες οι δυνατότητες σαφούς διάκρισης των δραστηριοτήτων (επιβατικών, εμπορευματικών και εν μέρει αναψυχής - αλιευτικών) του λιμένα από χωρική, λειτουργική και αισθητική άποψη. Υπάρχει επίσης, ανταγωνισμός των δραστηριοτήτων κατά τις περιόδους αιχμής, με αρνητική επίπτωση στην εικόνα του λιμένα και αδυναμία του ΟΛΗ Α.Ε. να ανταγωνιστεί άλλους λιμένες (π.χ. τον ΟΛΠ) σε τομείς όπου απαιτείται αυξημένη εξειδίκευση, όπως στη διαμετακόμιση Ε/Κ.

Η διευθέτηση χώρων αποτελεί ευρύτερο πρόβλημα για τον λιμένα. Παρόλο που, γενικά, η έκταση των χώρων του λιμένα θεωρείται επαρκής, απουσιάζει η σαφής οριοθέτηση με βάση τη λειτουργία αλλά και τις ανάγκες του κάθε τμήματος ή υπηρεσίας. Πιστεύεται ότι η απουσία συγκεκριμένης στρατηγικής εκμετάλλευσης χώρων οδηγεί άλλες υπηρεσίες σε συμπίεση και δυσλειτουργία και άλλες σε υπερπροσφορά και πιθανή απώλεια ευκαιριών.

Σημαντικές είναι οι ελλείψεις που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα του λιμένα σε βασικούς τομείς, για παράδειγμα στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας και στο σχετικό εξοπλισμό. Αντίστοιχες είναι οι ελλείψεις στη λιμενική υποδομή, στους χώρους και τις εγκαταστάσεις που οδηγούν σε διεπαφή ασύμβατων δραστηριοτήτων, όπως είναι η διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών κρουαζιέρας.

Στις κύριες αδυναμίες του ΟΛΗ Α.Ε. συγκαταλέγεται το ανεπαρκές βάθος της λιμενολεκάνης για την υποδοχή μεγαλύτερων πλοίων, γεγονός που έχει εμποδίσει το λιμάνι του Ηρακλείου να μετατραπεί σε διαμετακομιστικό κέντρο, όπως θα μπορούσε λόγω της κεντρικής του θέσης μεταξύ Ευρώπης – Ασίας – Αφρικής, καθώς επίσης αποτρέπει την προσέλκυση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Ακόμα, μεγάλες είναι οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση παρεμβάσεων που έχουν ήδη δρομολογηθεί για την ανάπτυξη νέων και τη βελτίωση των υφισταμένων εγκαταστάσεων μέσω σχημάτων παραχωρήσεων.

Επίσης, ιδιαίτερη μέριμνα χρειάζεται για τη διάκριση των καθαρά λιμενικών δραστηριοτήτων από εκείνες που σχετίζονται με τη λειτουργία της πόλης και την παραχώρηση χερσαίων χώρων και εγκαταστάσεων. Αξίζει να σημειωθεί ότι συχνά ο ΟΛΗ Α.Ε. φαίνεται να δίνει προτεραιότητα στους χερσαίους χώρους, καθώς τα έσοδα που του αποφέρουν είναι μεγάλα με αποτέλεσμα να παραμερεί την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών.

Μειονέκτημα αποτελούν και οι εποχικές διακυμάνσεις στη χρήση της λιμενικής υποδομής γεγονός που είναι κοινό και αναπόφευκτο σε όλους τους λιμένες.

Βασική αδυναμία του ΟΛΗ Α.Ε. η οποία πρέπει να ξεπεραστεί άμεσα είναι η ανεπαρκής στελέχωση ορισμένων υπηρεσιών, διευθύνσεων, τμημάτων και γραφείων και η μη σωστή αξιοποίηση αξιόλογου προσωπικού. Όπως αναφέραμε στο κεφάλαιο 3, οι οργανικές θέσεις που απαιτούνται για την πλήρη κι αποτελεσματική κάλυψη των λειτουργιών κι υπηρεσιών του ΟΛΗ βάση του ΚΕΟΛ ανέρχονται σε 127, ενώ το 2008 οι θέσεις που καλύφθηκαν ήταν μόλις 67. Οι καθυστερήσεις στην πλήρωση των κενών θέσεων που έχουν εγκριθεί στον ΚΕΟΛ οφείλτε κυρίως στις διαδικασίες που ισχύουν για τις ΔΕΚΟ. Ο έλεγχος και η ανάγκη εξασφάλισης εγκρίσεων από τις υποκείμενες αρχές ενίοτε λειτουργεί ανασταλτικά στην ανάπτυξη καθαρά κερδοφόρων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών και δημιουργεί καθυστερήσεις, καθώς και περιορισμούς σε θέματα έγκαιρης προσαρμογής τιμολογιακής πολιτικής, στελέχωσης κλπ.

Επίσης, οι περισσότερες διαδικασίες λειτουργίας των υπηρεσιών είναι χρονοβόρες, γραφειοκρατικές και παρωχημένες. Βασικό μειονέκτημα αποτελεί η έλλειψη πιστοποίησης του Οργανισμού (ISO), λογισμικού συστήματος διαχείρισης λιμένος και συστήματος EDI (Electronic Data Interchange) όπως αναφέραμε σε προηγούμενα κεφάλαια. Ακόμα, ανεπαρκές είναι το υπάρχον σύστημα μηχανογράφησης των διοικητικών λειτουργιών. Συχνά παρουσιάζονται προβλήματα σχετικά με τον μη ακριβή καταμερισμό των εξόδων στα συγκεκριμένα κέντρα εσόδων του ΟΛΗ και στη διαμόρφωση ορθολογικής τιμολογιακής πολιτικής.

Μέχρι την ολοκλήρωση των σύγχρονων εφαρμογών μηχανοργάνωσης, τηλεπικοινωνιών και τηλεματικής που έχουν ξεκινήσει στον ΟΛΗ Α.Ε. υπάρχουν ελλείψεις σε θέματα μηχανοργάνωσης των χρηματοοικονομικών και λειτουργικών διαδικασιών, της διαχείρισης προσωπικού κ.α. Οι ελλείψεις αυτές οδηγούν σε γραφειοκρατία, καθυστερήσεις και σε προβλήματα διασταύρωσης πληροφοριών δυσχεραίνοντας ταυτόχρονα την εικόνα του λιμένα στη διεθνή και εγχώρια αγορά.

Αδυναμίες δημιουργεί και στον εμπορευματικό τομέα η διεπαφή του λιμένα με τον αστικό ιστό, καθώς εμποδίζει την επέκταση των εγκαταστάσεων για τη διακίνηση εμπορευμάτων (που είναι εφικτή μόνο με υψηλή δαπάνη) καθώς και στο διαχωρισμό της εμπορευματικής από τη λοιπή λιμενική κίνηση. Αυτό λειτουργεί ανασταλτικά κυρίως στην ανάπτυξη διαμετακομιστικής κίνησης, ιδιαίτερα με δεδομένη τη γιγάντωση των κιβωτιαγωγών και παρεμφερών πλοίων. Επίσης, στις υπηρεσίες διαμετακόμισης ο Οργανισμός βρίσκεται σε μειονεκτικότερη θέση συγκριτικά με άλλους λιμένες της ανατολικής Μεσογείου (π.χ. Ο.Λ.Π, Ο.Λ.Θ, Izmir, Αλεξάνδρεια κ.α.) κυρίως λόγω των περιορισμένων χερσαίων συνδέσεων που επιβάλλει η νησιωτική του θέση και της περιορισμένης δυνατότητας επέκτασης των χερσαίων χώρων.

Επιπλέον, οι χρεώσεις των φορτοεκφορτώσεων έμφορτων Ε/Κ εισαγωγής – εξαγωγής στο λιμάνι Ηρακλείου είναι πολύ υψηλές, υψηλότερες ακόμη κι από εκείνες του

λιμένα Πειραιά, που είναι ο 5^{ος} λιμένας στη Μεσόγειο στη διακίνηση Ε/Κ, με όγκο σχετικής κίνησης σχεδόν 100πλάσιο εκείνου του λιμένα Ηρακλείου και με σαφώς αρτιότερη υποδομή, εξοπλισμό, οργάνωση και εξειδίκευση, αλλά κι άλλων λιμένων, όπως ο λιμένας Βόλου. Οι υψηλές αυτές χρεώσεις στο λιμένα Ηρακλείου δεν οφείλονται στον ΟΛΗ, τα τέλη του οποίου είναι σημαντικά χαμηλότερα των αντίστοιχων του ΟΛΠ και σε ανταγωνιστικά επίπεδα από τα αντίστοιχα του ΟΛΒ και άλλων Οργανισμών Λιμένων. Οι υψηλές συνολικές χρεώσεις της διακίνησης έμφορτων Ε/Κ εισαγωγής - εξαγωγής στο λιμένα Ηρακλείου οφείλονται αποκλειστικά στα υψηλά σχετικά τέλη που χρεώνει ο Σύνδεσμος Μονίμων Εργατών Λιμένα, τα οποία είναι σαφώς υψηλότερα από αυτά άλλων λιμένων και που, στο λιμένα Πειραιά, είναι ενσωματωμένα στα τέλη του ΟΛΠ, του οποίου οι λιμενεργάτες είναι υπάλληλοι. Οι υψηλές συνολικές χρεώσεις στη φορτοεκφόρτωση Ε/Κ εισαγωγής - εξαγωγής επηρεάζουν την επιλογή του λιμένα Ηρακλείου ως σταθμού για τα κιβωτιαγωγά πλοία διεθνών πλόων συνολικά. Η επίλυση του προβλήματος αυτού δεν είναι εύκολη, δεδομένου ότι συνεπάγεται είτε μείωση των ισχυόντων τελών των λιμενεργατών στο Ηράκλειο, είτε ενσωμάτωσή τους στο εργατικό δυναμικό του ΟΛΗ, όπως συμβαίνει στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ.

Σημαντικό μειονέκτημα, αποτελούν οι εποχικές διακυμάνσεις της ακτοπλοϊκής κίνησης δημιουργώντας από τη μια, πιέσεις στις εγκαταστάσεις του λιμένα κατά τις περιόδους αιχμής και από την άλλη, οδηγούν σε υπολειτουργία του λιμένα ορισμένες περιόδους του έτους και στον περιορισμό της απόδοσης των επενδύσεων, φαινόμενο όμως που ισχύει για όλους τους λιμένες ακτοπλοϊας.

Αρνητική είναι η εικόνα που δημιουργείται στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων λόγω του μη επαρκούς διαχωρισμού της κίνησης κρουαζιέρας από την εμπορευματική κίνηση, καθώς και εξαιτίας ελλείψεων στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας.

Παρά τις σημαντικές βελτιώσεις που έχουν συντελεστεί στις εγκαταστάσεις του Παλιού Ενετικού λιμένα, μέχρι τη δημιουργία της μαρίνας στον Όρμο Δερματά, η μίξη σκαφών και πλοίων όλων των κατηγοριών, μεγεθών και ειδών στον κεντρικό λιμένα, δημιουργεί προβλήματα στις θαλαμηγούς και τα σκάφη αναψυχής.

Όπως είδαμε κι από την χρηματοοικονομική ανάλυση που έγινε, οι δείκτες αποδοτικότητας του ΟΛΗ Α.Ε. δεν είναι καθόλου ικανοποιητικοί. Ιδιαίτερα αυξημένα παρουσιάζονται τα έξοδα διοίκησης, διάθεσης, εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του λιμένα, καθώς και οι έκτακτες ζημιές τα τελευταία χρόνια, με όλες τις αρνητικές συνέπειες που αυτά έχουν. Επίσης, αύξηση παρουσιάζουν οι μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις και μείωση το πάγιο ενεργητικό του ΟΛΗ Α.Ε.

Τα παραπάνω προβλήματα, πέρα από τις άμεσες συνέπειες τους, δημιουργούν και μια αρνητική εικόνα για τον ΟΛΗ Α.Ε. Μια τέτοια εικόνα μπορεί να δυσχεραίνει τις σχέσεις του λιμένα με τους υπάρχοντες χρήστες και φορείς αλλά και να δυσφημήσει σταδιακά τη δυνατότητα του λιμένα να δεχτεί νέους χρήστες. Όσο σημαντικές είναι οι πρωτοβουλίες προς τη βέλτιστη εκμετάλλευση και λειτουργία των λιμενικών χώρων, άλλο τόσο σημαντική είναι και η επικοινωνιακή προώθηση των πρωτοβουλιών ώστε να γίνονται ορατές στους σχετικούς φορείς που δραστηριοποιούνται μέσω του λιμένα.

8.4 Ευκαιρίες Λιμένος Ηρακλείου

Ο ΟΛΗ Α.Ε. έχει την ευκαιρία να αξιοποιήσει τις δυνατότητες που του παρέχει το θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη συνεργασιών με εξειδικευμένους ιδιωτικούς φορείς, σε θέματα επενδύσεων και διαχείρισεως, διατηρώντας την προνομιακή στήριξη του Δημοσίου. Ο λιμένας Ηρακλείου μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω βασισμένος στην πλεονεκτική του θέση. Η θαλάσσια μεταφορά είναι η μόνη δυνατότητα διακίνησης εμπορευμάτων και οχημάτων, δεδομένης της μη ύπαρξης χερσαίων συνδέσεων με τη λοιπή χώρα και τα λοιπά αναπτυγμένα εκτός Κρήτης αστικά κέντρα. Επιπλέον, η ενεργή συμμετοχή του ΟΛΗ και του λιμένα στη ζωή της πόλεως, αλλά και των τοπικών φορέων στη στοχοθέτηση και σε θέματα διαχείρισης του λιμένα, λειτουργεί αποτελεσματικά για την αποφυγή συγκρουσιακών καταστάσεων.

Σε πολλούς τομείς δραστηριότητας του ΟΛΗ Α.Ε. γενικά συχνό είναι το φαινόμενο της προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων λόγω του μειωμένου ρίσκου που παρουσιάζει ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Σημαντικό είναι ότι ο ΟΛΗ Α.Ε. έχει τη δυνατότητα να αξιοποιήσει εθνικούς και Κοινοτικούς πόρους και να διεκδικεί Ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, για τη χρηματοδότηση σημαντικών έργων υποδομής, ώστε να εφαρμοστεί το εγκεκριμένο Master Plan. Η Ελλάδα έχει στη διάθεση της κονδύλια που προορίζονται για προγράμματα ανάπτυξης υποδομών, εξοπλισμού και τεχνολογιών. Κάνοντας χρήση αυτών των κονδυλίων ο Ο.Λ.Η θα μπορούσε να προβεί σε σημαντικά έργα ανάπτυξης του λιμένα με σχετικά μικρή συμμετοχή σε ίδια κεφάλαια. Έχει ακόμα την ευκαιρία να αξιοποιήσει σημαντικούς πόρους του ΟΛΗ για τη διενέργεια επενδύσεων και την χρήση των ανταποδοτικών τελών για τον εκσυγχρονισμό και τη συντήρηση του λιμένα.

Η συνεχής ανανέωση του εξοπλισμού, με βάση τις ανάγκες που έχουν προβλεφθεί, αλλά και για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων αναγκών, βελτιώνει σημαντικά την υλικοτεχνική υποδομή του ΟΛΗ. Αξιόλογη ευκαιρία αποτελεί για το λιμένα Ηρακλείου η ανάπτυξη σημαντικών έργων σύμφωνα με το Master Plan (κεφάλαιο 6), όπως η μαρίνα στον όρμο Δερματά, η ανάπλαση και η αξιοποίηση του θαλασσίου μετώπου, των επιβατικών σταθμών κλπ, με την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών που έχουν ήδη δρομολογηθεί.

Καθώς αναπτύσσεται το Ηράκλειο, δημιουργούνται ευκαιρίες στη λιμενική ζώνη που είναι η φυσική διέξοδος της πόλεως στη θάλασσα. Η ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων ενισχύει το δεσμό πόλεως και λιμένα και τον κοινωνικό ρόλο του ΟΛΗ. Μεγάλη ευκαιρία αποτελεί για τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου η δυνατότητα ανάπτυξης και αξιοποίησης των εγκαταστάσεων και των χώρων μέσω σχημάτων παραχωρήσεων.

Επίσης, η κατάργηση του έργου του λοξού αεροδιαδρόμου στο Ν. Καζαντζάκης αυξάνει τις μακροπρόθεσμες προοπτικές ανάπτυξης και επέκτασης του λιμένα. Παρ'όλο που οι υπάρχοντες χώροι κρίνονται γενικά επαρκείς για τις ανάγκες του λιμένα στο κοντινό μέλλον (με κατάλληλη διευθέτηση ώστε να αντιμετωπισθούν τα τρέχοντα προβλήματα), δίνεται στον Ο.Λ.Η η δυνατότητα να εφαρμόσει μακροπρόθεσμα μια φιλόδοξη στρατηγική ανάπτυξης σε συνεργασία με το δήμο Αλικαρνασσού, εκμεταλλευόμενος τις προοπτικές που ενδεχομένως να εμφανιστούν.

Όσο αφορά την οργάνωση του ΟΛΗ Α.Ε. σημαντική θεωρείται η δυνατότητα της άμεσης στελέχωσης των υπηρεσιών, όπως απαιτείται για την εφαρμογή του

οργανογράμματος και του ΚΕΟΛ, ιδιαίτερα σύμφωνα με τον ήδη εγκεκριμένο προγραμματισμό. Επιπλέον, με τη συμμετοχή στη διοίκηση του ΟΛΗ διαφορετικών φορέων υπάρχει η δυνατότητα της σύνθεσης και της αξιοποίησης διαφορετικών εμπειριών και προτεραιοτήτων, έτσι ώστε να υπάρχει μια πιο ολοκληρωμένη ανάπτυξη του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου. Επίσης, ο υψηλός βαθμός ικανοποίησης του προσωπικού αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση της παραγωγικότητας του ΟΛΗ.

Στο προσωπικό του ΟΛΗ Α.Ε. δίνεται η ευκαιρία να βελτιώσει τις γνώσεις και τις δεξιότητες του παρακολουθώντας προγράμματα κατάρτισης / εκπαίδευσης σε νέες τεχνολογίες και εφαρμογές μέσω της υλοποίησης συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων, ορισμένα από τα οποία ήδη αξιοποιούνται, παρά την αρνητική στάση ορισμένων υπαλλήλων. Επίσης, εξετάζεται η περίπτωση ενσωμάτωσης των λιμενεργατών κι άλλων ανεξάρτητων εργαζομένων στον ΟΛΗ Α.Ε.

Σχετικά με τα συστήματα, η συνέχιση του σχεδιασμού και της εφαρμογής σύγχρονων προγραμμάτων, μεθόδων και διαδικασιών συγχρηματοδοτούμενων από την Ε.Ε. θεωρείται μεγάλη ευκαιρία για τον ΟΛΗ Α.Ε. Ο λιμένας Ηρακλείου έχει ακόμα τη δυνατότητα να αξιοποιήσει τη σπουδαία εμπειρία από συστήματα άλλων λιμένων κι έπειτα από κατάλληλη επεξεργασία και προσαρμογή στις ανάγκες και τις δυνατότητες του, να αναπτύξει βελτιωμένα συστήματα διαχείρισης Λιμένος και EDI (Electronic Data Interchange) που θα είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν οποιαδήποτε προβλήματα παρουσιάζονται.

Έπειτα από κατάλληλες παρεμβάσεις, όπως είναι η αποκλειστική χρήση της προβλήτας για τη διακίνηση των εμπορευμάτων, η κατασκευή νέας αποθήκης εμπορευμάτων κλπ. (έργα που θα εκτελεστούν με την εφαρμογή του Master Plan), ο λιμένας Ηρακλείου έχει τη δυνατότητα να παραμείνει κυρίαρχος στην εμπορευματική κίνηση της Κρήτης, εκμεταλλευόμενος την αναπτυξιακή δυναμική του νησιού και ιδιαίτερα της περιοχής Ηρακλείου, καθώς και την καλή προσπελασιμότητα σε όλο το νησί μέσω των βασικών οδικών αξόνων.

Επιπλέον, μεγάλη ευκαιρία θα αποτελούσε για τον ΟΛΗ Α.Ε. η εξυπηρέτηση μικρών ναυτιλιακών εταιριών διαμετακόμισης Ε/Κ. Δεδομένου ότι ο Ο.Λ.Η έχει σχετικά μικρή δυνατότητα διαμετακόμισης θα μπορούσε να προσελκύσει και να εξυπηρετήσει πιο αποτελεσματικά τις μικρές μεταφορικές εταιρίες. Παρόλο που δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την αξιολόγηση αυτού του τομέα της αγοράς, ενδέχεται τέτοιες εταιρίες να προτιμούν μικρότερους λιμένες στους οποίους μπορούν να έχουν πιο προνομιακή μεταχείριση (δεδομένου ότι οι μεγάλοι λιμένες δίνουν περισσότερη προσοχή στους μεγάλους τους πελάτες που διακινούν περισσότερα εμπορεύματα).

Η ισχυρή ανάπτυξη του τουρισμού στη Κρήτη δημιουργεί τις προϋποθέσεις για συνεχή ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης. Σημαντική είναι η σχετική συμβολή της ανάπτυξης κατάλληλης λιμενικής υποδομής και εγκαταστάσεων, όπως οι επιβατικοί σταθμοί, η προσπάθεια του ΟΛΗ για διάκριση κατά το δυνατόν της επιβατικής από την εμπορευματική κίνηση και η συνεργασία που έχει αναπτυχθεί με το αεροδρόμιο σε θέματα chek-in, chek-out επιβατών.

Οι γενικότερες βελτιώσεις στο λιμένα και στη λιμενική ζώνη, τα σχέδια ανάπτυξης του επιβατικού σταθμού, οι φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι της Κρήτης, η παράδοση της Κρητικής φιλοξενίας και εμπειρίας στη γενικότερη τουριστική ανάπτυξη και η θέση της περιοχής στα διεθνή τουριστικά κυκλώματα δημιουργούν τις προϋποθέσεις για συνεχιζόμενη ανάπτυξη της κίνησης κρουαζιέρας στο λιμένα, με περαιτέρω

ενίσχυση της κίνησης home port. Σημαντική είναι η ανάπτυξη και εκμετάλλευση της δυνατότητας του λιμένα να παρέχει ανταγωνιστικές υπηρεσίες κρουαζιέρας. Αυτό θα επιτευχθεί με μια σειρά από μέτρα και πρωτοβουλίες που εκτός των παραπάνω θα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής ανάλογης των απαιτήσεων των ναυτιλιακών εταιριών και επιβατών κρουαζιέρας. Η υποδομή αυτή σύμφωνα με το Master Plan, θα πρέπει να συμπεριλάβει σύγχρονα μέσα επιβίβασης / αποβίβασης επιβατών με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους και φυσούνες, εύκολη πρόσβαση στους χώρους επιβίβασης και παροχή ειδικών υπηρεσιών για τους ηλικιωμένους, ανάπηρους και μη ομιλούντες την ελληνική, καθαρές και εμφανίσιμες εγκαταστάσεις. Είναι προφανές ότι η οριστικοποίηση των θέσεων παραβολής κρουαζιεροπλοίων και η δημιουργία σύγχρονου σταθμού επιβατών, τεχνολογίας αεροδρομίου θ' αυξήσουν, τα μέγιστα, την ανταγωνιστικότητα του ΟΛΗ.

Η γειτνίαση με το διεθνές αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης σε συνδυασμό με τη νέα μαρίνα στον όρμο Δερματά, δημιουργούν δυνατότητες για να καταστεί το Ηράκλειο διεθνές κέντρο προσέλευσης σκαφών αναψυχής, σε μόνιμη βάση ή διερχομένων, στην Ανατολική Μεσόγειο. Επίσης, η ανάπτυξη άλλων λιμένων αναψυχής μπορεί να συμβάλει θετικά, μέσω της δημιουργίας κυκλωμάτων ναυσιπλοΐας.

Σημαντική είναι η βελτίωση της χρηματοοικονομικής επίδοσης του ΟΛΗ Α.Ε. το 2008. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι βελτιώσεις στην οργάνωση και τα συστήματα της διοίκησης - διαχείρισης που ήδη διενεργούνται, θα επιφέρουν γενικότερη αύξηση αποδοτικότητας και αξιοποίηση των δυνατοτήτων για νέες συνεργασίες σε σχήματα παραχωρήσεων. Με την ολοκλήρωση της ανάπλασης του λιμένα Ηρακλείου σύμφωνα με το Master Plan θα βελτιωθεί σημαντικά η χρηματοοικονομική θέση του ΟΛΗ, καθώς θα λαμβάνει ένα σημαντικό ετήσιο μίσθωμα χωρίς να απαιτείτε πρόσθετο προσωπικό ή άλλα έξοδα. Πιθανή είναι επίσης, η δυνατότητα εισαγωγής του ΟΛΗ Α.Ε. στο χρηματιστήριο, κατά τα πρότυπα των ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε.

Αρκετές είναι οι ευκαιρίες αξιοποίησης επιχειρηματικών πρωτοβουλιών σε δραστηριότητες σχετιζόμενες με τον αστικό ιστό, καθώς και επιχειρηματικών πρωτοβουλιών του λιμένα στην τοπική και περιφερειακή οικονομία (π.χ. για αξιοποίηση χώρων λιμενικής ζώνης, αύξηση σκαφών αναψυχής του τοπικού πληθυσμού κ.α.). Επίσης, η συνεχής αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις, ενισχύει τη συνεργασία του ΟΛΗ με το αεροδρόμιο για τη διακίνηση επιβατών. Αξίζει ακόμα να αξιοποιηθεί η αναπτυξιακή δυναμική της Κρήτης και των δυνατοτήτων διασυνδέσεως με τα λοιπά νησιά του Νοτίου Αιγαίου, στα πλαίσια της οποίας η περιοχή του λιμένα μπορεί να διαδραματίσει κυρίαρχο ρόλο, με περαιτέρω ανάπτυξη του λιμένα στη διακίνηση επιβατών, οχημάτων και ιδιαίτερα στο εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο.

Ο ΟΛΗ Α.Ε. λειτουργώντας ως ΔΕΚΟ έχει την ευκαιρία να εξασφαλίζει σημαντικούς δημόσιους πόρους (εθνικούς και Κοινοτικούς) για τη χρηματοδότηση επενδυτικών πρωτοβουλιών, παράλληλα με τις δυνατότητες προσέλευσης πόρων από άλλες πηγές και από ίδιους πόρους.

Τέλος, ο ΟΛΗ Α.Ε. μπορεί να αξιοποιήσει την εμπειρία του από εφαρμογές σε αναπτυγμένους σχετικά λιμένες, μέσω συμμετοχής σε σχετικά Κοινοτικά προγράμματα και προώθησης κατάλληλων συνεργασιών, καθώς επίσης να διαχειριστεί κατάλληλα τους διαθέσιμους Κοινοτικούς πόρους για την ολοκλήρωση των υπό υλοποίηση εφαρμογών.

8.5 Απειλές Λιμένος Ηρακλείου

Απειλή για τον ΟΛΗ Α.Ε. αποτελεί η επανάπαυση στην στήριξη του Ελληνικού Κράτους (ως μετόχου) και η καθυστέρηση στην ανάληψη πρωτοβουλιών που είναι προϋπόθεση για την εξασφάλιση της βιωσιμότητας σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς τομείς. Πιθανό είναι το ενδεχόμενο στο μεσομακροπρόθεσμο μέλλον να υπάρξει μια υπερδιόγκωση του μεταφορικού έργου, ιδιαίτερα στον εμπορευματικό τομέα, σε σημείο πέραν των δυνατοτήτων επέκτασης του λιμένα, με αποτέλεσμα ο δημιουργούμενος συνωστισμό να οδηγήσει σε υποβάθμιση της εξυπηρέτησης και μείωση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα.

Μεγάλη είναι η πιθανότητα σύγκρουσης ασύμβατων δραστηριοτήτων, όπως είναι η επιβατική κίνηση και η κρουαζιέρα με την εμπορευματική κίνηση, αν δεν υπάρχει διαρκής εγρήγορση για σωστή διαχείριση με την εφαρμογή των πιο σύγχρονων μέσων.

Οι ενδεχόμενες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του Master Plan και σε βελτιώσεις υποδομής, ανωδομής, εγκαταστάσεων και εξοπλισμού μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του λιμένα. Ανταγωνιστικότητα στον τομέα της κρουαζιέρας home port, θα υπάρξει σε σχέση με άλλους λιμένες της Μεσογείου, ενώ στους υπόλοιπους τομείς σε σχέση με τους λοιπούς λιμένες της Κρήτης.

Μεγάλοι είναι οι κίνδυνοι που θα προκύψουν σε θέματα ασφάλειας του λιμένα αν δεν προσεχθεί ιδιαίτερα το άνοιγμα του λιμένα στην πόλη. Στόχος του ΟΛΗ Α.Ε. πρέπει να είναι η συνεχής προώθηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων λόγω απώλειας μεριδίου σε αγορές όπως η κρουαζιέρα διεθνώς, αλλά και η ακτοπλοΐα και η εμπορευματική κίνηση προς άλλους λιμένες της Κρήτης.

Η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών του λιμένα και κυρίως του εμπορευματικού σταθμού φαίνεται να βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην πείρα και στις πρωτοβουλίες του υπάρχοντος εργατικού προσωπικού το οποίο οριακά καλύπτει τις ανάγκες του λιμένα. Η κατάσταση αυτή εγκυμονεί κινδύνους μη πληρότητας, όπως π.χ σε περιπτώσεις τραυματισμού, ασθένειας ή παραίτησης προσωπικού. Έτσι, σημαντικά θα είναι τα προβλήματα στη λειτουργία του λιμένος σε περίπτωση περαιτέρω καθυστέρησης επαρκούς στελέχωσης των υπηρεσιών, εξαιτίας της δυσκαμψίας και της γραφειοκρατικής διαδικασίας της υφιστάμενης νομοθεσίας.

Η ενδεχόμενη καθυστέρηση στον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών και στην εφαρμογή τελευταίας τεχνολογίας συστημάτων και προγραμμάτων (όπως ένα λογισμικό σύστημα διαχείρισης λιμένος και σύστημα EDI) πιθανώς θα έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων. Ο Ο.Λ.Η έχει μείνει αρκετά πίσω σε θέματα μηχανοργάνωσης, συγκριτικά τόσο με τη διεθνή αγορά όσο και με άλλους εθνικούς λιμένες, όπως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η έλλειψη επαρκούς μηχανογράφησης των υπηρεσιών του, οδηγεί σε καθυστερήσεις και σε προβλήματα διασταύρωσης πληροφοριών, δυσχεραίνοντας ταυτόχρονα την εικόνα του λιμένα στη διεθνή και εγχώρια αγορά. Πολλοί από τους λιμένες της Μεσογείου έχουν ήδη προβεί σε σημαντικές επενδύσεις στον τομέα αυτόν, συχνά σε συνεργασία / συνεννόηση με τους χρήστες τους. Αυτό δημιουργεί και ένα ζήτημα συμβατότητας του Ο.Λ.Η με το σύνολο της αγοράς. Εάν η τεχνολογική οργάνωση του λιμένα δεν ακολουθήσει τις εξελίξεις, οι ναυτιλιακές εταιρίες που σήμερα συνεργάζονται με τον Ο.Λ.Η ενδεχομένως να αναγκαστούν σε αναπροσαρμογή των εφοδιαστικών τους αλυσίδων σε πιο συμβατούς λιμένες.

Σημαντική απειλή αποτελεί επίσης, το υψηλό κόστος των λιμενικών υπηρεσιών που προέρχεται από εργασίες μη ελεγχόμενες από τον ΟΛΗ Α.Ε, όπως η αμοιβή των λιμενεργατών.

Στον εμπορευματικό τομέα, ανησυχία δημιουργεί η ελαφριά μείωση στην κίνηση των εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια, η οποία οφείλεται κυρίως στην εξάλειψη της διαμετακόμισης εμπορευματοκιβωτίων που είχε αναπτυχθεί το 2002-2003. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε σκέψεις για την περίπτωση ανάπτυξης άλλων λιμένων της Κρήτης και πιθανό παραγκωνισμό του σημερινού κυρίαρχου λιμένα Ηρακλείου.

Σημαντικά απειλείτε η ακτοπλοϊκή κίνηση από το αεροδρόμιο Νικ. Καζαντζάκης στη διακίνηση επιβατών. Όπως είναι γνωστό τα τελευταία χρόνια μεγάλες είναι οι προσφορές στις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων σε συνδυασμό με το συντομότερο χρόνο του ταξιδιού που επηρεάζουν αρνητικά την ακτοπλοΐα, η οποία εκτός των άλλων συνεχώς αυξάνει τις τιμές. Επίσης, ένα από τα δυνατά σημεία του Ο.Λ.Η είναι η γειτνίαση και συνεργασία με τον υπάρχοντα αερολιμένα. Στην περίπτωση μεταφοράς αυτού, στο Καστέλι Πεδιάδας θα πρέπει να εξασφαλιστούν τόσο η εξίσου καλή οδική σύνδεση με τον λιμένα, όσο και η συνεργασία στην εξυπηρέτηση επιβατών. Χωρίς τη διασφάλιση των παραπάνω θα εκλείψει ένα σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα που έχει ο Ο.Λ.Η έναντι άλλων λιμένων.

Η πιθανότητα γιγάντωσης των κρουαζιερόπλοιων θα δημιουργήσει προβλήματα στο λιμένα Ηρακλείου αν δε ληφθούν άμεσα μέτρα για την εκβάθυνση της λιμενολεκάνης, ώστε να είναι σε θέση να τα υποδεχθεί. Ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός πιθανώς θα επιδράσει αρνητικά στην εξέλιξη της κίνησης home port, εάν δεν υπάρξουν σημαντικές βελτιώσεις στο αεροδρόμιο και στην εξυπηρέτηση των επιβατών, ιδιαίτερα στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας.

Μεγάλη απειλή για τον ΟΛΗ Α.Ε. αποτελεί η περίπτωση ανάπτυξης άλλων οργανωμένων λιμένων αναψυχής (μαρίνων) στην Κρήτη και σε άλλες περιοχές της ΝΑ Μεσογείου, ειδικότερα όσον αφορά στον ελλιμενισμό σκαφών σε μόνιμη βάση.

Σίγουρο είναι ότι αν υπάρξουν καθυστερήσεις στη στελέχωση, στην ολοκλήρωση της αναδιοργάνωσης και εφαρμογής των νέων σύγχρονων συστημάτων, στις απαιτούμενες βελτιώσεις των εγκαταστάσεων, υποδομής, εξοπλισμού κλπ. θα έχουμε αρνητικές επιπτώσεις στη χρηματοοικονομική επίδοση του ΟΛΗ ΑΕ.

Πιθανή περίπτωση υπερδιόγκωσης της τουριστικής ανάπτυξης μπορεί να οδηγήσει σε συρρίκνωση άλλων τομέων και μονοσήμαντη εξάρτηση της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας από τον τουρισμό, με ανάλογες επιπτώσεις στο λιμένα.

Τέλος, ενδεχόμενες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των σύγχρονων εφαρμογών μηχανοργάνωσης, τηλεπικοινωνιών και τηλεματικής θα αποβούν σε βάρος της ανταγωνιστικότητας του λιμένα και γενικά της οικονομικής επίδοσης του ΟΛΗ ΑΕ. εξαιτίας κυρίως των ταχύτατων διεθνών εξελίξεων.

8.6 Συμπεράσματα

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κάποια γενικά χαρακτηριστικά, η οργανωτική δομή, ο εμπορικός και επιβατικός τομέας, οι αναπτυξιακοί στόχοι και η χρηματοοικονομική επίδοση του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

Από την ανάλυση που έγινε στα προηγούμενα κεφάλαια είναι φανερό ότι ο Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ) έχει θέσει τις βάσεις για τη σωστή, εύρυθμη και αναπτυξιακή λειτουργία του ΟΛΗ. Εξαιτίας όμως ελλείψεων προσωπικού δεν υπάρχει πλήρη εφαρμογή του ΚΕΟΛ, καθώς πολλά τμήματα υπολειτουργούν. Αξιολογώντας, λοιπόν, τη λειτουργία των υπηρεσιών του Οργανισμού διαπιστώσαμε ότι:

- Οι περισσότερες διαδικασίες λειτουργίας των υπηρεσιών είναι γραφειοκρατικές και παρωχημένες.
- Η λειτουργία των υπηρεσιών χαρακτηρίζεται από την παθογένεια του Ελληνικού Δημόσιου τομέας και δεν προσομοιάζει με σύγχρονη δημόσια επιχείρηση.
- Σημαντικοί τομείς του Οργανισμού όπως το τμήμα εσωτερικού ελέγχου αλλά και η διεύθυνση Προγραμματισμού και Ανάπτυξης δεν έχουν συγκροτηθεί.
- Σημαντικές ελλείψεις προσωπικού καθώς το 2008 απασχολήθηκαν 67 άτομα έναντι 127 βάση του ΚΕΟΛ.
- Το υπάρχον προσωπικό δεν αξιοποιείτε κατάλληλα.
- Αδιαφορία του προσωπικού για επιμορφωτικά σεμινάρια.
- Έλλειψη πιστοποίησης του Οργανισμού (ISO),
- Έλλειψη συστήματος διαχείρισης λιμένος και συστήματος EDI, κλπ.

Σχετικά με τον εμπορικό τομέα, ο λιμένα Ηρακλείου είναι ο σημαντικότερος λιμένας στην Κρήτη για την εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων και ο τρίτος στη διακίνηση φορτίων στον Ελλαδικό χώρο. Από την ανάλυση που έγινε διαπιστώθηκε:

- Σταδιακή μείωση την τελευταία πενταετία στον αριθμό κατάπλου εμπορικών πλοίων.
- Ελαφριά μείωση στο επίπεδο διακίνησης εμπορευμάτων της τάξης του 24,64% τα έτη 2003-2008.
- Αμβλυμμένες εποχικές αιχμές στη διακίνηση εμπορευμάτων με λίγο μεγαλύτερη κίνηση τους χειμερινούς μήνες.
- Ανυπαρξία την τελευταία διετία κίνησης Ε/Κ με μορφή διαμετακόμισης εξαιτίας του ανεπαρκούς βάθους της λιμενολεκάνης.
- Κίνηση Ε/Κ αποκλειστικά σε εισαγωγή – εξαγωγή προς και από την Κρήτη με αυξητικές τάσεις (13% ετησίως).
- Οι διαδικασίες στον εμπορευματικό τομέα είναι χρονοβόρες, γραφειοκρατικές και παρωχημένες.
- Δεν εξασφαλίζεται καλή διαχείριση των πόρων, καλός έλεγχος του λιμανιού και βέλτιστη αξιοποίηση του χώρου, καθώς δεν υπάρχει ένα λογισμικό σύστημα διαχείρισης λιμένος.

Στον επιβατικό λιμένα Ηρακλείου εξυπηρετούνται ετησίως πάνω από 1,6 εκ. επιβάτες και πάνω από 300.000 οχήματα. Όπως είδαμε από την ανάλυση που έγινε:

- Η τάση της ακτοπλοϊκής κίνησης την περίοδο 2002-2008 είναι αυξητική, με αιχμές τους μήνες Ιούλιο – Σεπτέμβριο.

- Η κίνηση κρουαζιέρας (home port και transit) αναπτύσσεται ταχύτατα τα τελευταία χρόνια. Το 45% των επιβατών διακινούνται το τρίμηνο Ιούλιο – Σεπτέμβριο, ενώ υπάρχει κίνηση και τους χειμερινούς μήνες.
- Αξιόλογη είναι η κίνηση θαλαμηγών, παρά τη μείωση που παρατηρείται την τελευταία τριετία. Αυξημένη κίνηση αναμένεται με την κατασκευή της Μαρίνας στον όρμο Δερματά.
- Προβλήματα δημιουργεί ο μη διαχωρισμός επιβατικής και εμπορικής κίνησης, το ανεπαρκές βάθος της λιμενολεκάνης, οι ελλείψεις στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας, κλπ.

Όσο αφορά τους αναπτυξιακούς στόχους του ΟΛΗ, εντελώς διαφορετική αναμένεται να γίνει η όψη και η λειτουργία του λιμανιού έπειτα από την αξιοποίηση και την ανάπλαση του. Θα δημιουργηθούν αυτόνομες διοικητικές μονάδες²⁰ που θα λειτουργούν ανεξάρτητα μεταξύ τους ως κέντρα εσόδων. Ενδεικτικά ορισμένα έργα που συμπεριλαμβάνονται στο γενικό προγραμματικό σχέδιο είναι:

- Η κατασκευή της Μαρίνας στον όρμο Δερματά.
- Ανακαίνιση, προσθήκη και κατασκευή νέων κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή της υφιστάμενης Μαρίνας.
- Ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής του λιμένα.
- Επέκταση, ανάπλαση και βελτίωση της όψης της παραλιακής λεωφόρου λιμένος.
- Ενσωμάτωση πολιτιστικών και μουσειακών χρήσεων στο λιμένα.
- Βελτίωση και εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας και κατασκευή νέων.
- Επιβίβαση / αποβίβαση επιβατών με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους και φυσούνες τύπου αεροδρομίου.
- Πλήρη επισκευή κρηπιδοτοίχων και συντήρηση βάθων.
- Εκβάνθυση της λιμενολεκάνης με βάθη θάλασσας τουλάχιστον -15,5 m.
- Κατασκευή νέας, μεγαλύτερης αποθήκης γενικού φορτίου.
- Απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις, συνεργεία και πλήρη Η/Μ εξοπλισμό.

Τα παραπάνω έργα θα συμβάλουν στην αναβάθμιση της αισθητικής και της λειτουργίας του λιμένα Ηρακλείου, βελτιώνοντας σημαντικά της παρεχόμενες υπηρεσίες και την άποψη των χρηστών για τον ΟΛΗ. Επίσης, με την εφαρμογή του Master Plan θα αξιοποιηθεί η περιουσία του ΟΛΗ χωρίς να αναγκαστεί ο Οργανισμός να διογκώσει τη διαχειριστική του λειτουργία και να αυξήσει το προσωπικό του.

Μελετώντας τη χρηματοοικονομική ανάλυση που έγινε για τον Οργανισμό Λιμένος Ηρακλείου για τα έτη 2004 – 2008 διαπιστώνουμε ότι η οικονομική κατάσταση του ΟΛΗ είναι αρκετά βελτιωμένη το 2008. Συγκεκριμένα παρατηρείτε:

- Αύξηση στο καθαρό αποτέλεσμα χρήσης, στον κύκλο εργασιών, στα έσοδα από την παροχή υπηρεσιών και τα τέλη χρήσεως λιμένα.

²⁰ (αναψυχή, ακτοπλοΐα, κρουαζιέρα, γενικό και χύδην φορτίο, λιμενικός σταθμός διακίνησης Ε/Κ – ελεύθερη ζώνη, επισκευαστική μονάδα μικρών σκαφών, ζώνη Λινοπεραμάτων)

- Θετικό κεφάλαιο κίνησης που σημαίνει ότι την τελευταία πενταετία υπήρχε πλεόνασμα διαρκών κεφαλαίων πάνω στο καθαρό πάγιο ενεργητικό.
- Θετικό ταμειακό αποτέλεσμα, κατά συνέπεια ο ΟΛΗ δεν χρειάστηκε να χρησιμοποιήσει ξένα κεφάλαια τα έτη 2004-2008.
- Ικανοποιητικοί δείκτες φερεγγυότητας, καθώς παρουσιάζει υψηλή ρευστότητα και δεν είναι βεβαρημένος με δάνεια κι άλλες υποχρεώσεις προς τρίτους.
- Αρνητικό είναι το χαμηλό περιθώριο κέρδους.
- Και το μεγάλο χρονικό διάστημα που μένουν ανείσπρακτες οι απαιτήσεις του ΟΛΗ.

Παρά την καλή οικονομική κατάσταση του ΟΛΗ το 2008 σημαντική βελτίωση αναμένετε με την ολοκλήρωση της ανάπλασης του λιμένα Ηρακλείου.

Με βάση την προηγούμενη ανάλυση κρίνεται άμεσα αναγκαίο:

- Να γίνουν οι εγκεκριμένες προσλήψεις προσωπικού.
- Πιστοποίηση του Οργανισμού (ISO).
- Να τεθεί σε πλήρη εφαρμογή η οργανωτική αναδιάρθρωση των Διευθύνσεων και των τμημάτων με βάση τον ΚΕΟΛ.
- Να γίνει εκσυγχρονισμός της λειτουργίας των υπηρεσιών του Οργανισμού με εγκατάσταση συστήματος Διαχείρισης Λιμένος συνδεδεμένου με το σύστημα EDI (Electronic Data Interchange).
- Να υπάρξει πρόγραμμα συνεχούς επιμόρφωσης του προσωπικού.
- Εκβάθυνση της λιμενολεκάνης.
- Εγκατάσταση λογισμικού συστήματος διαχείρισης λιμένος που θα αυξήσει τη διακίνηση Ε/Κ, θα συμβάλει στον καλύτερο σχεδιασμό και ασφάλεια, θα βελτιστοποιήσει τον εξοπλισμό διαχείρισης Ε/Κ, την παραγωγικότητα στο σχεδιασμό, θα επέλθει ταχύτερη μετακίνηση φορτίου και καταγραφή των κινήσεων σε πραγματικό χρόνο.
- Κατασκευή νέων, υπερσύγχρονων επιβατικών σταθμών.
- Τοποθέτηση υπερυψωμένων κλιματιζόμενων διαδρόμων και φυσούνων τύπου αεροδρομίου.
- Κατασκευή νέας μεγαλύτερης αποθήκης εμπορευμάτων.
- Κατασκευή της Μαρίνας στον όρμο Δερματά.
- Και γενικά η υλοποίηση των έργων του Master Plan που προαναφέραμε.

Όπως είδαμε ο ΟΛΗ Α.Ε. διαθέτει αρκετά ισχυρά σημεία λόγω θέσης, ιστορικής – πολιτιστικής κληρονομιάς και φυσικού πλούτου (που τον καθιστούν ισχυρό τουριστικό προορισμό), υλικοτεχνικής υποδομής, υψηλής εμπορικής και επιβατικής κίνησης, ανάπτυξη της κρουαζιέρας home port, υψηλής ρευστότητας κλπ. Από την άλλη, έχει αρκετές ευκαιρίες να διατηρήσει αυτά τα πλεονεκτήματα και να δημιουργήσει νέα, μέσω της αξιοποίησης Εθνικών και Κοινοτικών πόρων, βελτίωσης του λιμένα και της λιμενικής ζώνης, σχεδίων ανάπλασης, πρόσληψης νέου προσωπικού, υιοθέτησης προγραμμάτων συνεχούς επιμόρφωσης, επιτάχυνσης των

διαδικασιών εφαρμογής σύγχρονων συστημάτων μηχανοργάνωσης, υλοποίησης σημαντικών έργων σύμφωνα με το Master Plan, απόλυτο διαχωρισμό των προβλημάτων σε επιβατικό και εμπορικό τομέα, κατασκευή νέων επιβατικών σταθμών, αποθήκης εμπορευμάτων κλπ. Όμως, στην περίπτωση που ο ΟΛΗ Α.Ε. δεν εκμεταλλευτεί αυτές τις ευκαιρίες και δεν προσπαθήσει να βελτιώσει τα αδύνατα σημεία του όπως:

- καθυστερήσεις στη λήψη αποφάσεων λόγω των περιορισμών που υφίσταται ως ΔΕΚΟ,
- διευθέτηση χώρων,
- ελλείψεις στον επιβατικό σταθμό κρουαζιέρας και τη λιμενική υποδομή,
- ανεπαρκές βάθος της λιμενολεκάνης,
- έλλειψη προσωπικού και ανεπαρκή στελέχωση ορισμένων τμημάτων,
- έλλειψη πιστοποίησης του Οργανισμού (ISO),
- έλλειψη λογισμικού συστήματος διαχείρισης λιμένος και συστήματος EDI,
- οι υψηλές χρεώσεις των λιμενεργατών κλπ

και να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις απειλές που παρουσιάζονται:

- καθυστερήσεις στην υλοποίηση του Master Plan,
- καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό των διαδικασιών και την εφαρμογή τελευταίας τεχνολογίας συστημάτων,
- σύγκρουση ασύμβατων δραστηριοτήτων,
- ισχυρός ανταγωνισμός από τον αερολιμένα κλπ

θα έρθει αντιμέτωπος με τη δυσάρεστη εξέλιξη του παραγκωνισμού του ως κυρίαρχου μέχρι σήμερα λιμένα της Κρήτης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΕΓΓΡΑΦΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

T-01.01

1. Κωδ.		11		T1=22 ΔΗΛΩΤΙΚΟ / ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ - ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΜΕΤ2 ή TIR)*	
2. Έντυπο		3. Σύνολο στίχων δηλωτ.		4. Σύνολο στίχων υποκαταστήματος	
5. Πράκτορας / Αριθ. Μεταφορ. εταιρεία		6. Τρόπος μεταφοράς		7. Μεταφ. μέσο (όνομα, αρ. κυκλ. κ.λπ.)	
8. Σημεία / Είδος		9. Πλοίαρχος / Οδηγός κ.λπ. (όνομα/μ, διεύθυνση)		10. Χωρητικότητα	
11. Αριθ. μέτρων πληρ.		12. Χώρα προέλευσης		13. Τόπος φόρτωσης	
14. Τόπος προορισμού		15. Ημερ. φόρτωσης		16. Ημερ. αποφόρτωσης	
17. Αποδέκτης		18. Αριθ. μέτρων πληρ.		19. Αριθ. φορτωτ.	
20. Αριθ. δηλ. Διαμετακόμισης		21. Αριθμός βαγονιού / εμπορευματοκιβωτίου ή σημεία και αριθμοί		22. Συσκευασία	
23. Ποσότητα		24. Περιγραφή εμπορεύματος		25. Μικτή μάζα (KG)	
26. Όρα παράδοσης Παρτηρήσεις		27. Όρα παράδοσης Παρτηρήσεις		28. Όρα παράδοσης Παρτηρήσεις	

Α. ΤΕΛΩΝΕΙΟ ΣΗΛΙΣ |

Β. ΕΠΙ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΟΣ

Τελωνείο Προορισμού Κωδ. |

Αριθ. Δηλωτ. (Τελ. Προορ.) |

Ημερ. Καταχ. |

Αριθ. Δηλωτ. |

Ημερ. Καταχ. |

Θεώρηση - Καταχώρηση (Τελων. Προορισμού) |

Θεώρηση - Καταχώρηση |

ΤΣΑΛΑΚΗ Μ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ

ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΑΣ

Υπογρ. |

Υπογρ. |

Γ. Παρτηρήσεις Τελωνείου αρχικής άφιξης επί έκδοσης αποσπάσματος

Συνοδεία: ☐ ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ Εγγύηση: ☐

Όρα αναχώρησης | Προθεσμία | Αριθμός μετρώων

Δρομολόγιο

Α. ΗΜΕΡΑΤΑ C=24252 T1=6408 Σύνολο=30660 (Θέση Ενσήμων) IMO CODE : 9277412

ΦΩΤΗ ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΡΟΦΙΜ-ΦΩΛΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

22. Συσκευασία	23. Ποσότητα	24. Περιγραφή εμπορεύματος	25. Μικτή μάζα (KG)	26. Όρα παράδοσης Παρτηρήσεις
Είδος	Κωδ.	Αριθμ.τ.	Ολόγραφα	
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	63	ΕΒΕΝΤΑΤΡΙΑ	ΚΟΛΛΑ ΟΙΚΟΣΧΕΤΗ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	12	ΑΔΑΧΑ	ΡΟΛΛΑ ΧΑΡΤΙ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΕΝΤΕΧΑ	ΡΟΛΛΑ ΧΑΡΤΙ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	12	ΑΔΑΧΑ	ΡΟΛΛΑ ΧΑΡΤΙ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	682	ΕΒΑΚΟΣΙΑΔΟΓΑΝΤΑΛΑΥ	ΧΑΡΤΙΑ ΙΑΤΡΙΚΑ ΗΙΑΗ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	400	ΤΗΤΡΑΚΟΣΙΑ	ΧΑΡΤ/ΤΙΑ ΧΗΜΙΚΑ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	100	ΗΚΑΤΟ	ΧΑΡΤ/ΤΙΑ ΜΗΧ/ΜΑ ΕΞΑΗΡΙΣΜΟΥ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	360	ΤΡΑΚΟΣΙΑΣΕΝΤΑ	ΚΟΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΤΗΣ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	447	ΤΗΤΡΑΚΟΣΙΑΣΑΡΑΝΤΑΗΝΤΑ	ΚΟΛΛΑ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΤΗΣ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	597	ΠΕΝΤΑΚΟΣΙΑΣΕΝΤΑΗΝΤΑ	ΧΑΡΤ/ΤΙΑ ΕΒΑΡΤΗΜΑΤΑ Κ ΕΡΤ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	309	ΤΡΑΚΟΣΙΑΣΗΝΑ	ΚΟΛΛΑ ΑΙΛΑΦΟΡΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΞ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	682	ΕΒΑΚΟΣΙΑΔΟΓΑΝΤΑΛΑΥ	ΚΟΛΛΑ ΒΛΑΣΤΙΚΑ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	2300	ΑΥΟ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΤΡΑΚΟΣΙΑ	ΧΑΡΤ/ΤΙΑ ΦΑΡΙΑ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	32	ΤΡΙΑΚΤΑΛΑΥ	ΚΟΛΛΑ ΣΥΜΑΤΑ ΚΑΛΟΡΙΦΕΡ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	287	ΑΙΤΑΚΟΣΙΑΔΟΓΑΝΤΑΗΝΤΑ	ΚΟΛΛΑ ΤΣΑΝΤΗΣ
ΗΜ/ΤΙΟ	58	1	ΗΝΑ	ΚΕΝΟ

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.**

ΕΚΘΕΣΗ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΣ

Κατά την παραλαβή του εμπορεύματος που αναφέρεται στο δηλωτικό
και παρελήφθη στις.....από το

- ☐ ΠΛΟΙΟ.....
- ☐ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ.....
- ☐ ΙΔΙΩΤΗ
- διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν
- ☐ Εμπορεύματα κτυπημένα
- ☐ Εμπορεύματα αποσυσκευασμένα
- ☐ Κόλλα ελλειμματικά
- ☐ Βαρέλια ή δοχεία που ρέουν
- ☐ Σακκιά σχισμένα
- ☐ Δέματα ελλειμματικά
- ☐ Κιβώτια ανοιγμένα ή παραβιασμένα
- ☐ Εμπορεύματα βρεγμένα
- ☐

Για την μορφή αυτή των εμπορευμάτων έλαβαν γνώση οι

Ο ΜΕΤΑΦΟΡΕΑΣ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡΑΣ

Ο ΚΟΜΙΣΤΗΣ

Ηράκλειον.....

Ο ΠΑΡΑΛΑΒΩΝ

**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.****ΜΕΝΤΙΤΕΡΡΑΝΕΑΝ ΣΗΠΠΙΝΓΚ ΚΟΜΠΑΝΥ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.**

ΕΚΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ
ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ Τ.Κ. 185 31
ΤΗΛ.: 210.41.45.500 (ISDN) FAX: 210.41.19.454
email: contact@mscgr.mscgva.ch
Α.Φ.Μ.: 094383381 - Α.Μ.Α.Ε.: 31718/02/Β/94/255 - Δ.Ο.Υ.: ΦΑΕ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΡΙΘ. ΔΗΛΩΤ / 1
ΑΡΙΘ. Φ/ΚΗΣ MSCUZ2659366
ΑΡΙΘ. ΣΤΙΧΟΥ 368 έως 369
ΔΙΑΧ/ΣΗ ΤΕΛΩΝΕΙΟ

ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΗ

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ

No. X 001331

Παρακαλούμε Παραδώσετε εις: ΚΡΙΒΕΚ ΑΕ

τα παρακάτω Εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν με το Μ/Υ: HMS LAURENCE (NL -NETHERLANDS) 00040A

την 15/ 7/2009

Προέλευσης: ΤΙΜΑΡΟΥ

στ. 368 CRLU 3133800 SN:NZFSA00154	1 ΕΜΠ/ΤΙΟ	ΕΜΦΟΡΤΟ 20 X 8 X 8 (RE)	2,300 Kg
στ. 369	650 CT ΧΑΡΤΟΚΙΒΩΤ	ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	20,150 Kg
(Harm.Code:0303)			
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΒΑΣΕΙ ΑΝΩΤΕΡΩ ΦΟΡΤΩΤΙΚΗΣ			
ΗΡΑΚΛΕΙΟ 24/ 7/2009			

ΑΚΛΑ: 54

ΑΓΓΕΛΗ: 372

27-07-09



ΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Η ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΗ ΕΚΔΙΔΕΤΑΙ ΚΑΙ ΕΧΕΙ ΙΣΧΥ ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΥΤΟΝΟΗΤΗ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΤΟΥ (ΤΩΝ)
ΑΝΩΤΕΡΩ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥ (ΩΝ) ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΥ (ΩΝ) ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟ.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.
ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ

Σελ. 1092

ΒΙΒΛΙΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

ΧΡΕΩΣΗ

Σελ. 1093.....

ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΠΙΣΤΩΣΗ

[illegible]

ΑΙΜΕΝΟΖ
ΑΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΡΑΚΤΕΙΟΥ

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΕΚΦΟΡΤΩΣΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

 $(A \cap \Omega)$

Ημερ. Εκφόρτ.

... (AKAA)

ΣΥΝΟΛΑ

A

B

5

ΣΥΝΟΛΟ Α Β Γ

© ΠΑΡΑΛΑΒΩΝ

Ο ΠΡΑΚΤΩΡ

ΕΔΡΑ: ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Χρονολογία
Αποθήκευσης

Αύξ. Αριθμ.

Α.Κ.Λ.Α.
Στίχος
Αριθ. Διατακτικής
Αριθ. Διασάφησης

Του
Οδός

Προς το Ο.Λ.Η. - Ε.Ζ.Η., Ενταύθα

Σας παρακαλώ να επιτρέψετε την έξοδο από τους αποθηκευτικούς χώρους της Ε.Ζ.Η. των παρακάτω περιγραφομένων εμπορευμάτων που κομίσθηκαν με το

M/V

Την

Προέλευσης

Ηράκλειο200.....
Ο Αιτών

[illegible]



No

Α Ι Τ Η Σ Η

ΠΡΟΣ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.

Παρακαλώ να μου χορηγήσετε το απαιτούμενο μηχάνημα
για την εκτέλεση της παρακάτω αναφερόμενης εργασίας.

.....

.....

ΜΗΧΑΝΗΜΑ

ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑ

ΠΟΣΟΤΗΤΑ

ΠΛΟΙΟ

Ηράκλειο

Ο ΑΙΤΩΝ

Αριθμός Τιμολογίου



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.
ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ 71 110 ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
ΤΗΛ.: +30 2810 338122-123, FAX: +30 2810 226110
ΑΡ.Μ.Α.Ε.: 49685/70/Β/01/70 - Α.Φ.Μ.: 090016497
Β' Δ.Ο.Υ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΑΘΕΩΡΗΤΑ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ Α.Υ.Ο. ΠΟΛ. 1083/03

ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΟΥ	ΣΕΙΡΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΩΡΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ / ΕΜΦΑΝΙΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ
Τιμολόγιο Παροχής Υπηρεσιών	T1	4738	27/08/2009	10:35

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΤΙΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΟΥ	ΣΧΕΤΙΚΑ ΠΑΡΑΣΤΑΤΙΚΑ
ΚΩΔΙΚΟΣ : 252 ΕΠΩΝΥΜΙΑ : ΥΔΡΟΜΕΤΑΛ - Ι. ΑΝΥΦΑΝΤΑΚΗΣ ΑΕΒΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ : ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΟΔΟΣ/ΑΡΙΘΜ. : ΒΙ. ΠΕ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΠΟΛΗ/ Τ.Κ. : ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟ : - Α.Φ.Μ. : 094084798 Δ.Ο.Υ. : Β' ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Σελίδα 1 από 1 ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ: ΤΟΠΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ: ΤΟΠΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ: ΤΡΟΠΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ: ΑΡΙΘΜ. ΑΥΤΟΚ.: ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ: ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ ΕΚΠΤΩΣΗ ΤΡΟΠΟΥ ΠΛΗΡΩΜΗΣ: ΕΚΠΤΩΣΗ ΠΕΛΑΤΗ:

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Μ.Μ.	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΤΙΜΗ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΑΞΙΑ ΠΡΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ	ΕΧΤΡΑ	ΕΚΠΤΩΣΗ %	ΑΞΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΤΩΣΗ	% Φ.Π.Α.	ΑΞΙΑ Φ.Π.Α.
73	Τύπος Εμπ/τος 351-CONT.20* ΠΛΑΚΑΚΙΑ Αριθμός Παραστατικού = 1342 Ποσότητα = 1,00 x 3,00, Extra=0,00 x 3,00 x 0%				3,00	0,00		3,57	19	0,57
74	Εμπ/μα 351 - CONT.20* ΠΛΑΚΑΚΙΑ Ποσότητα= 1,00 Παραμονή από 20/08/2009 έως 26/08/2009				8,40	0,00		10,00	19	1,60

ΠΡΟΗΓ. ΥΠΟΛΟΙΠΟ		ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ Φ.Π.Α.			ΑΞΙΑ ΠΡΟ ΕΚΠΤΩΣΗΣ ΕΚΠΤΩΣΗ	
ΠΡΟΗΓ. ΥΠΟΛΟΙΠΟ	ΝΕΟ ΥΠΟΛΟΙΠΟ	ΚΑΘΑΡΗ ΑΞΙΑ	% Φ.Π.Α.	ΑΞΙΑ Φ.Π.Α.		
		11,40	19,00	2,17	11,40	
ΣΕΙΡΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΩΡΗΣΗΣ				ΑΞΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΚΠΤΩΣΗ Φ.Π.Α.	
	64636				2,17	
					ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	
					13,57	
					ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ	
					Φ.Π.Α. ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΩΝ	
					0,00	
					ΤΕΛΙΚΗ ΑΞΙΑ	
					13,57	

ΕΞΟΦΛΗΣΗ ΕΝΤΟΣ 15 ΗΜΕΡΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΜΕΡΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ: 10498FA7965 0010 00016532 0908271039 57905008754

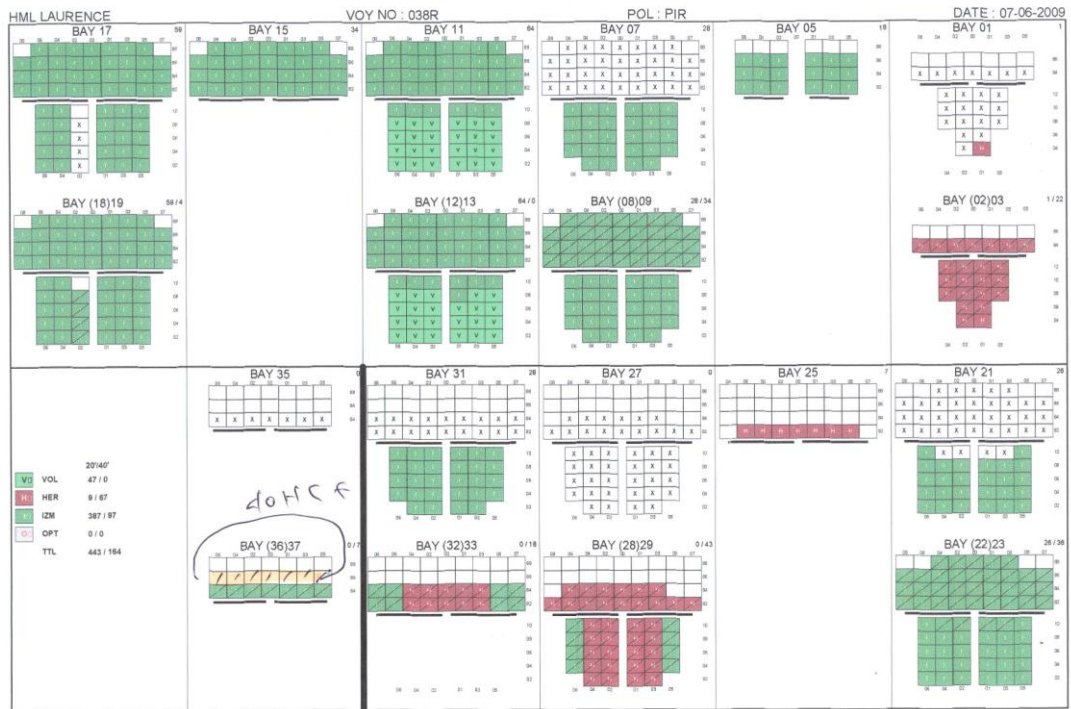
ΕΚΔΟΣΗ

ΠΑΡΑΛΑΒΗ

DISCHARGING LIST LAURENCE 41A 22/07/09								
A/A	NTR No. Opr		POL	POD	TYPE	WGHT		
1	CARU1010486	MSC	PIR	HER	20DV	219	F	F
2	CAXU4276114	MSC	PIR	HER	40DV	241	F	F
3	CAXU4309619	SOC	PIR	HER	40DV	293	F	F
4	CAXU4616003	MSC	PIR	HER	40DV	282	F	F
5	CAXU6653011	MSC	PIR	HER	20DV	183	F	F
6	CAXU9194533	MSC	PIR	HER	40HC	294	F	F
7	CLHU4175755	MSC	PIR	HER	40DV	254	F	F
8	CRXU4701692	MSC	PIR	HER	40DV	261	F	F
9	FSCU7626660	MSC	PIR	HER	20DV	286	F	F
10	GATU0691004	MSC	PIR	HER	20DV	124	F	F
11	GATU0993811	MSC	PIR	HER	20DV	215	F	F
12	GESU9277048	MSC	PIR	HER	40HR	287	F	-18.0C
13	GLDU3650844	MSC	PIR	HER	20DV	229	F	F
14	GLDU3662193	MSC	PIR	HER	20DV	230	F	F
15	GLDU3679658	MSC	PIR	HER	20DV	249	F	F
16	GLDU3733168	MSC	PIR	HER	20DV	229	F	F
17	GLDU7399070	MSC	PIR	HER	40HC	294	F	F
18	GSTU6976124	MSC	PIR	HER	40DV	261	F	F
19	ICSU5057655	MSC	PIR	HER	20DV	236	F	F
20	IPXU3851299	MSC	PIR	HER	20DV	219	F	F
21	MEDU1149687	MSC	PIR	HER	20DV	241	F	F
22	MEDU1299922	MSC	PIR	HER	20DV	278	F	F
23	MEDU1348987	MSC	PIR	HER	20DV	50	F	F
24	MEDU1363831	MSC	PIR	HER	20DV	227	F	F
25	MEDU1489218	MSC	PIR	HER	20DV	30	F	F
26	MEDU1907750	MSC	PIR	HER	20DV	262	F	F
27	MEDU2351584	MSC	PIR	HER	20DV	263	F	F
28	MEDU2787330	MSC	PIR	HER	20DV	83	F	F
29	MEDU2798994	MSC	PIR	HER	20DV	263	F	F
30	MEDU4044479	MSC	PIR	HER	40DV	279	F	F
31	MEDU8302041	MSC	PIR	HER	40HC	258	F	F
32	MEDU8424250	MSC	PIR	HER	40HC	47	F	F
33	MEDU8469548	MSC	PIR	HER	40HC	47	F	F
34	MSCU1081467	MSC	PIR	HER	20DV	218	F	F
35	MSCU1544860	MSC	PIR	HER	20DV	203	F	F
36	MSCU2194093	MSC	PIR	HER	20DV	249	F	F
37	MSCU3315651	MSC	PIR	HER	20DV	48	F	F
38	MSCU3923250	MSC	PIR	HER	20DV	227	F	F
39	MSCU4290835	MSC	PIR	HER	40DV	280	F	F
40	MSCU4741712	MSC	PIR	HER	40DV	261	F	F
41	MSCU4797183	MSC	PIR	HER	40DV	205	F	F
42	MSCU4936587	MSC	PIR	HER	40DV	293	F	F
43	MSCU5035990	MSC	PIR	HER	40DV	262	F	F
44	MSCU5665197	MSC	PIR	HER	40DV	244	F	F
45	MSCU5708160	MSC	PIR	HER	40DV	244	F	F

* LOADING LIST HMS LAURENCE V.41A 22/07/09								
A/A	CNTR NUMBER	SZ/TP	ISO CODE	POL	POD	FPD	WEIGHT	REMARKS
1	AMFU8802578	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
2	CARU4697777	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
3	CARU5220500	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
4	CARU9634658	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
5	CARU9894758	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
6	CAXU4114290	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
7	CAXU9613500	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
8	CLHU4087525	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
9	CLHU4331903	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
10	CLHU4528641	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
11	CLHU8642170	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
12	CRXU2904746	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
13	CRXU4373715	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
14	CRXU4564500	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
15	CRXU4710436	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
16	CRXU4965885	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
17	CRXU9519886	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
18	FSCU6929281	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
19	GATU0822486	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
20	GATU4178514	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
21	GATU4347661	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
22	GATU8174163	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
23	GESU4139175	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
24	GESU4291911	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
25	GLDU0512435	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
26	GLDU0520045	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
27	GLDU0591054	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
28	GLDU0695001	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
29	GLDU0802310	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
30	GLDU0818554	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
31	GLDU2096358	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
32	GLDU3663029	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
33	GLDU3696085	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
34	GLDU3959047	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
35	GLDU4047856	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
36	GLDU5082384	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
37	GLDU5200110	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
38	GLDU5634924	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
39	GLDU7225545	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
40	GLDU7506162	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
41	GLDU7634688	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
42	GLDU7683846	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
43	GSTU2437525	20 DV	2210	GRHER	TRGEM	TRGEM	2,300	EMPTY
44	GSTU6209478	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
45	GSTU9080337	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
46	INBU5465756	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
47	INBU5466372	40 DV	4310	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
48	INKU2826565	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
49	INKU6437469	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
50	INKU6585337	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
51	INKU6658644	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY
52	INKU6661550	40 HC	4510	GRHER	TRGEM	TRGEM	4,000	EMPTY

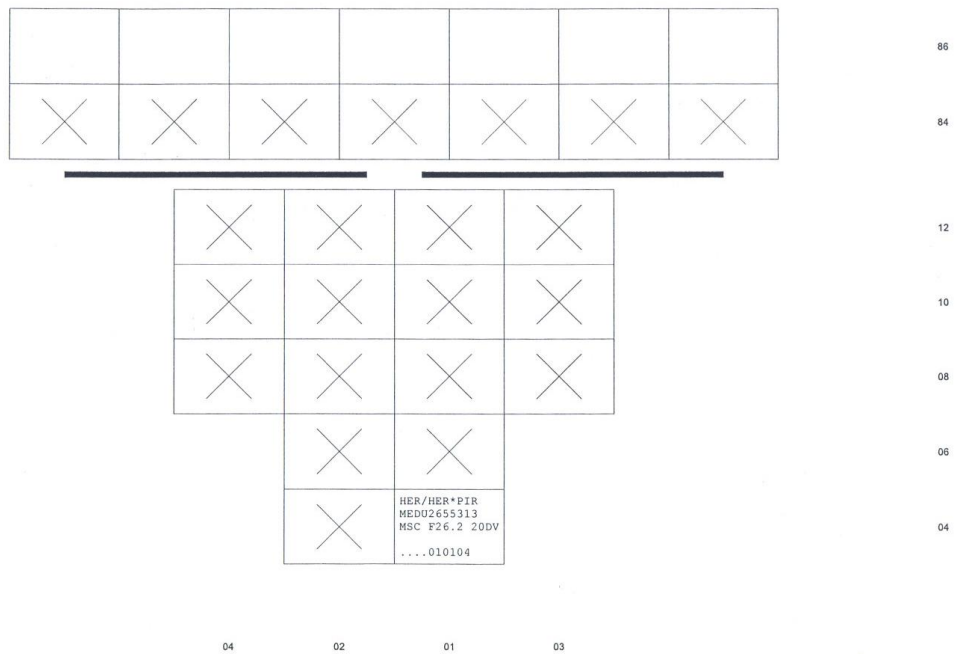
GENERAL STOWAGE PLAN



BAY 01

HML LAURENCE

VOY NO : 038R





ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ

Αρμόδιος : Στ. Λιναρδάκης Σενετάκης

Τηλέφωνο : 2810223823

Ηράκλειο

Κατάσταση αζήτητων εμπορευμάτων .

Τα κατωτέρω αναγραφόμενα εμπορεύματα ,εγκαταλείφθηκαν από τους παραλήπτες των , ή παραμένουν μεγάλο χρονικό διάστημα στους αποθηκευτικούς χώρους του ΟΛΗ Α.Ε., σύμφωνα δε, με τον ισχύοντα Κανονισμό Εμπορευμάτων, πρέπει να κηρυχθούν ως Αζήτητα

Αρ. Παραστατικού	Είδος	Ποσότη α	Περιγραφή Ειδών	Βάρος

Ο Υπεύθυνος Γραφείου ΕΖΗ

Στ.Λιναρδάκης Σενετάκης

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.**

ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ: P.O. BOX 1068 – 711 10 ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ • ΤΗΛ.: 081/338110 • FAX: 081/226110

ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΑΖΗΤΗΤΩΝ**ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ Νο**

Με την.....απόφαση του Δ/ντος Συμβούλου του ΟΛΗ.ΑΕ κηρύχθηκαν αζήτητα τα εμπορεύματα που περιγράφονται παρακάτω, επειδή δεν παρουσιάσθηκε κανένας να τα παραλάβει μέχρι σήμερα από το χώρο της Ελεύθερης Ζώνης Ηρακλείου

Αρ. Παραστατικού	Είδος	Ποσότητα	Περιγραφή Ειδών	Βάρος	Χώρα προέλευσ ης

Ηράκλειο

Ο Δ/ντής Λιμενικών Υπηρεσιών

**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ Α.Ε.**

ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ – ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : P.O. BOX 1068 – 711 10 ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ • ΤΗΛ.: 081/338110 • FAX: 081/226

ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ

Δημοπρασία Νο.....που θα γίνει στις.....ημέρα.....και ώρα.....στα

Κεντρικά γραφεία του ΟΛΗ.ΑΕ από την αρμόδια ορισθείσα επιτροπή .

Η επίδειξη των αζήτητων εμπορευμάτων στο χώρο της αποθήκης πραγματοποιείται καθημερινά από Δευτέρα έως Παρασκευή και από ώρα 8.00-14.00

Αριθμός Παραστατικ ού	Είδος	Ποσότητα	Περιγραφή Ειδών	Βάρος	Τιμή Εκκίνηση ς

Ηράκλειο

Ο Πρόεδρος του ΟΛΗ.ΑΕ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Π

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΟΛΗ Α.Ε.

“Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία”

Αρ.Μ.Α.Ε. 49685/70/Β/01/70

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2008 6η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2008- 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2008)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						ΠΑΘΗΤΙΚΟ					
Ποσά κλειόμενης χρήσης 2008			Ποσά προηγούμενης χρήσης 2007			Ποσά κλειόμενης χρήσης 2008			Ποσά προηγούμενης χρήσης 2007		
Α/α	κείμενος	Λογισμ.	Α/α	κείμενος	Λογισμ.	Α/α	κείμενος	Λογισμ.	Α/α	κείμενος	Λογισμ.
Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ						Α. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ					
4.	Λοιπά έσοδα εγκαταστάσεων	1.249.420,16	1.189.559,83	159.860,33	1.222.328,26	954.230,67	268.097,29				
Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						Ι. Καταβληθέν					
II. Ενσώματες ακινητοποιήσεις						(1 μίσθση του Ελληνικού Λιμένος)					
2.	Κτίρια-εγκαταστάσεις κτιρίων και τεχνικά έργα	9.455.401,84	1.923.126,17	7.532.275,67	8.909.246,32	1.306.557,01	7.602.489,31			1.533.514,94	1.533.514,94
3.	Μηχανήματα - τεχνικά εργαλεία και λοιπά μηχανολογικά εξαρτήματα	4.213.794,99	2.552.906,09	1.732.888,90	4.088.551,28	1.929.908,63	2.158.642,63			8.167.508,87	8.260.976,63
4.	Μεταφορικά μέσα	66.049,08	29.973,16	36.075,92	60.277,28	19.469,34	40.807,94				
5.	Έπιπλα και λοιπά εξαρτήματα	590.544,48	497.270,12	93.274,36	519.266,97	415.833,82	103.433,15			7.417.311,78	5.375.308,50
6.	Λοιπά	548.856,22			40.522,35		40.522,35			738,68	
7.	Απομεινόμενα υπό ανέγερση & προκαταβολές	14.946.646,61	5.003.275,54	9.943.371,07	13.617.864,29	3.671.768,59	9.946.095,40			15.985.539,57	13.677.824,28
III. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις						II. Διαφορές αναπροσαρμογής - Διαφοροποιήσεις					
1.	Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις		145,00			145,00					
2.	Τίτλοι με χαρακτηριστικά αναπροσαρμογών		19.379,00			19.379,00					
3.	Λοιπά μακροπρόθεσμες απαιτήσεις		1.200,00			1.200,00					
Σύνολο πάγιων ενεργητικών (ΓII + ΓIII)						IV. Αποθεματικά κεφάλαια					
						I. Τακτικό αποθεματικό					
						II. Αποθεματικά επί νέου					
						Υπόλοιπο κεφάλων χρήσης εκ νέου					
						Σύνολο νέων κεφαλαίων (ΑII+ΑIII+ΑIV+V)					
Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ					
Ι. Αποθεματικά						I. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω αθέτησης από την υπηρεσία					
4.	Πρόσας και βοηθητικές ώρες - Αναλύσεις υλικού - Απομεινόμενα επί Είδος ανακατασκευών			79.195,82		84.710,23				209.706,44	67.146,46
II. Αποθεματικά						Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ					
1.	Πόσους			3.764.633,56		2.396.329,92					
2.	Επιστροφές εισπραχθέντων (Μεταβιβαζόμενες)			153.333,16		229.699,27					
3.	Επιστροφές-Εξισώσεις καλώς και χρονιάς					1.130.218,04					
4.	Μεταβιβαζόμενα	878.989,17		0,00		814.369,90					
5.	Χρεώσεις διάφορες	878.989,17		0,00		275.648,14					
III. Χρεώσεις						IV. Διαφορές					
1.	Μισθώματα			566,69							
2.	Λοιπά χρεώματα			4.776.030,93		2.196.262,13					
3.	Καταβληθέν έσοδος και προμήθειες			4.776.597,62		2.199.431,07					
Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (ΔI + ΔII + ΔIII + ΔIV)						Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓI + ΓII)					
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (B+Γ+Δ)						ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)					
Α. ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΑΣΤΙΚΟΥ						Α. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ					
1.	Αλλότρια κεφαλαιακά στοιχεία			0,08		0,08					
2.	Χρηματοειδί λογισμικά εργαζομένων και εργαζομένων ασφαλίσεων			1.791.952,90		323.197,65					
3.	Απομεινόμενα από ασφαλιστικές συμβάσεις			0,01		0,01					
						Β. Εξόδα χρήσεων διαφόρων					

“ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία ”

Αρ.Μ.Α.Ε. 49685/70/Β/01/70

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007 6η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2007-31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007)

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	Ποσό κλεισμένου χρόνου 2007			Ποσό προηγούμενου χρόνου 2006			ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό κλεισμένου χρόνου 2007	Ποσό προηγ/νου χρόνου 2006
	Αξία επίσημη	Αποσβέσεις	Αποσβέσιμ.	Αξία επίσημη	Αποσβέσεις	Αποσβέσιμ.			
3. ΕΣΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ							Α. ΞΕΛΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
4. Λοιπά έσοδα εγκαταστάσεων	1.232.338,26	954.230,67	268.097,29	674.827,31	345.482,95	331.144,38	1. Καρτέλαιο Μεταφορών		
Γ. ΠΑΥΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							(1 μηνός του Ελλειπτικού Διμήνου)	1.333.314,94	1.333.314,90
1. Εξοπλισμός ανεγερμένων έργων	8.909.246,32	1.306.557,01	7.602.689,31	7.612.572,22	763.261,26	6.949.310,96	III. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επενδυτικές επενδύσεις		
2. Μάρτυρες - μηχανικά εργαλεία και λοιπά μηχανολογικά εξαρτήματα	4.088.151,28	1.929.908,43	2.158.042,65	3.900.809,04	1.326.015,08	2.574.793,96	3. Επενδυτικές επενδύσεις	8.260.976,65	9.272.808,23
3. Μάρτυρες μέτα	60.377,28	19.409,54	40.967,74	30.602,28	12.114,42	18.487,86	3α. Επενδυτικές Αποσβέσεις επί των επενδυτικών και μη επενδυτικών έργων	5.375.308,93	4.681.093,99
4. Έσοδα επί λοιπών εξαρτημάτων	519.266,97	415.813,82	103.453,15	462.097,43	380.172,09	131.925,34	4. Άλλα αποσβέσεις επί λοιπών επενδυτικών έργων	738,68	738,68
7. Ανασφάλιστοι υπό εκτέλεση & προετοιμαζόμενοι	40.132,35	46.533,35	62.692,03	392.692,03	392.692,03	392.692,03		13.697.024,26	13.954.640,50
	13.617.864,20	3.671.748,80	9.946.095,40	12.598.062,99	2.431.367,73	10.167.295,26	IV. Ανασφάλιστοι υπολοίπων		
III. Συμμετοχές και άλλες παρακρατήσεις χρηματοοικονομικής φύσεως							1. Τελικοί αποδοκίμιοι	4.165,04	4.165,04
1. Συμμετοχές σε ανώνυμες εταιρείες		145,00			145,00		V. Αποσβέσεις επί των Υπολοίπων κλειστού χρόνου επί των		
2. Τίτλοι μα χρηματικά αποσπασματικών		19.379,00			19.379,00			(432.100,48)	(432.902,81)
7. Λοιπά παρακρατούμενα αποσβέσεις		1.300,00	30.734,00		3.305,72	21.829,72	Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΑΙ-ΑΙΒ+ΑΙΥ+V)	14.743.663,76	15.061.472,13
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων (ΓΕ+ΓΒ)			9.966.819,40			10.189.124,96			
Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ							Β. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΡΑΥΓΟΥΣ ΚΑΙ ΞΕΛΑ		
1. Λοιπά έσοδα							1. Προβλέψεις για αποζημιώσεις προσωπικού λόγω αθέτησης των υποχρεώσεων	67.146,46	0,00
4. Πρώτοι και βοηθητικοί όλοι - Ανταλλάξιμοι και Εξέχοντα			84.710,23			88.992,04	Γ. ΥΠΕΡΒΕΒΕΚΕ		
II. Αποσβέσεις							1. Διαφορές αναπροσαρμογής αναπροσαρμογής	237.398,29	239.188,13
1. Έσοδα			2.394.329,92			1.687.174,04	2. Λοιπά παρακρατούμενα υπολοίπων		
2. Επενδυτικές επενδύσεις (Μεταφορικά εργαλεία)			128.499,27			215.593,43	3. Επενδυτικές επενδύσεις	429.487,70	1.64.588,54
10. Επενδυτικές επενδύσεις επί των επενδυτικών έργων	1.130.218,04			1.828.111,62			4. Επενδυτικές επενδύσεις	38.827,95	66.207,28
Μείον: Προβλέψεις	854.569,90		275.648,14	854.569,90		975.541,12	5. Υποχρεώσεις από φόρους επί των	43.000,07	40.788,72
11. Χρεώσεις διάφορες			328.389,88			373.968,72	6. Υποχρεώσεις από φόρους επί των	145.534,09	186.198,33
			3.528.067,11			3.168.979,31	7. Αποσβέσεις από φόρους	129.330,33	129.330,33
III. Υποχρεώσεις							11. Τελικοί έσοδα	16.381,32	7.788,99
1. Μισθός			328,00			528,00		824.332,30	286.153,28
3. Λοιπά υποχρεώσεις			146.923,88			146.923,88	Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓΥ+ΓΒ)	1.061.950,59	815.341,40
IV. Διαφορές			1.47.451,88			147.451,88	Α. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ		
1. Τελικοί			2.168,94			5.023,09	2. Έσοδα κλειστού χρόνου	124.896,37	103.824,73
5. Επενδυτικές όψεις επί προετοιμαζόμενων			2.196.262,13			2.047.871,70			
			2.199.431,07			2.052.894,79	Γ. ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (Α+Β+Γ+Δ)	15.996.577,18	15.980.588,26
Σύνολο υποχρεώσεων & παρακρατήσεων (ΔΙ+ΔΙΒ+ΔΙΥ+ΔΙΥ)			5.761.668,19			5.660.318,93	ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΚΡΕΔΙΤΙΚΟΥ		
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)			15.996.577,18			15.980.588,26	1. Αλλοι κερδοφόροι υπολοίποι	0,00	0,00
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΚΡΕΔΙΤΙΚΟΥ							2. Χρηματικά λογαριασμοί εγγυημένων και εγγυημένων υπολοίπων	323.197,43	323.197,43
1. Αλλοι κερδοφόροι υπολοίποι			0,00			0,00	3. Αποσβέσεις από παρακρατούμενα υπολοίπων	0,00	0,00
2. Χρηματικά λογαριασμοί εγγυημένων και εγγυημένων υπολοίπων			323.197,43			323.197,43		323.197,43	323.197,43
3. Αποσβέσεις από παρακρατούμενα υπολοίπων			0,00			0,00			
			323.197,43			323.197,43			

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2007)				ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΦΕΡΕΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ			
1. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΙΜΕΝΤΑΛΕΞΕΙΣ	Ποσό κλεισμένου χρόνου 2007		Ποσό προηγούμενου χρόνου 2006		Ποσό κλεισμένου χρόνου 2007	Ποσό προηγούμενου χρόνου 2006	
	Αξία επίσημη	Αποσβέσεις	Αξία επίσημη	Αποσβέσεις			
Κέρδος εργασιών					8.073,21	349.663,47	
α. Έσοδα από Πρωτογενή Υποχρεώσεις	3.092.541,91		2.328.031,29		(930.902,81)	(733.667,08)	
β. Έξοδα από Πρωτογενή Υποχρεώσεις	200.824,37	3.203.186,38	142.649,53	2.470.694,82			
Μείον αποτελέσματα (κλειστού προηγούμενου χρόνου)		3.450.278,30		3.120.171,87			
Πάσης		(247.092,02)		(649.477,13)			
γ. Άλλα έσοδα προηγούμενου χρόνου	1.214.748,64		1.456.474,78				
δ. Χρηματοδοτήσεις έσοδα από πωλήσεις	1.851.075,18	3.063.823,82	1.338.073,04	2.794.547,82			
Μείον:		2.818.731,80		2.143.070,67			
1. Έσοδα λειτουργικών λειτουργιών	1.594.856,13		1.010.322,37				
2. Έσοδα λειτουργικών λειτουργιών	97.041,78		59.810,03				
Μείον αποτελέσματα (κλειστού προηγούμενου χρόνου)	2.273.881,07	3.966.698,98	1.760.878,04	2.831.211,54			
Πάσης		(1.147.967,18)		(686.140,87)			
3. Χρηματοδοτήσεις έσοδα από πωλήσεις	70.828,65		42.363,72				
Μείον:							
3. Χρηματοδοτήσεις έσοδα από πωλήσεις	632,60	70.176,05	206,10	42.099,62			
Οικονομικά αποτελέσματα (κλειστού προηγούμενου χρόνου)		(0.877.791,12)		(644.081,33)			
II. ΕΛΑΦΟΝ : ΕΚΚΑΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ							
Πάσης							
1. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	1.059.977,84		1.337.869,92				
2. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	2.407,91		0,00				
3. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	30.233,78		46.976,59				
4. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	0,00		3.746,13				
Μείον:	1.092.439,33		1.388.292,64				
1. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	254,67		6.838,47				
2. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	1.027,30		360,64				
3. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	5.693,22		27.073,06				
4. Έσοδα από πωλήσεις έσοδα	0,00	6.775,19	1.082.864,34	349.273,72	1.013.744,72		
Οικονομικά αποτελέσματα (κλειστού προηγούμενου χρόνου)		8.073,21			349.663,47		
Μείον: Σύνολο αποτελέσματα από πωλήσεις	1.848.748,79		1.363.512,53				
Μείον: Οι από πωλήσεις έσοδα	1.848.748,79	0,00	1.363.512,53	0,00			
ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (κλειστού προηγούμενου χρόνου)		8.073,21		349.663,47			
		(0,00)					

Αθήνα 24 Απριλίου 2008

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ Ο ΤΜΗΜΑΤΑΡΧΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

ΕΚΔΑΝΟΥΝΤΑΙ ΝΤΑΜΙΑΚΕΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΗΛΑΚΗΣ ΚΟΝΣΟΛΑΚΗΣ ΑΝΘΩ

“ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία ”

Αρ.Μ.Α.Ε. 49685/70/Β/01/70

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006 3η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2006-31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2006)

ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΟ	Ποσό κλειόμενης χρήσης 2006			Ποσό προηγούμενης χρήσης 2005			ΠΑΘΗΤΙΚΟ	Ποσό κλειόμενης χρήσης 2006	Ποσό προηγούμενης χρήσης 2005
	Αξιοκτίμητος	Αποβλήτος	Απομειν. αξία	Αξιοκτίμητος	Αποβλήτος	Απομειν. αξία			
Β. ΕΣΟΔΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ							Α. ΉΔΙ ΕΣΦΑΔΑ		
4. Λοιπά έσοδα επηρεάζονται	69.827,23	245.602,93	331.1.64,38	490.471,69	280.499,94	219.982,75	1. Καταβλήσεις (1 μισθός και Ετήσιος Διόριστος)	1.301.319,00	1.301.319,00
Γ. ΔΑΦΝΟ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΟ							Β. Διαφορές επανεκτιμώμενης - Επηρεαζόμενης καταστάσεως		
2. Επηρεαζόμενες επηρεάζονται	7.612.572,22	763.303,26	6.849.268,96	7.544.074,91	245.610,38	7.298.464,53	3. Διαφορές επηρεάζονται	9.272.908,23	10.354.629,66
3. Διαφορές επηρεάζονται - επηρεάζονται και Λοιπών επηρεάζονται επηρεάζονται	3.980.209,04	1.256.013,98	2.724.195,06	3.708.236,04	742.266,37	3.065.969,67	3α. Διαφορές επηρεάζονται από την επανεκτίμηση της επηρεάζονται και της επηρεάζονται και της επηρεάζονται	4.681.093,99	3.466.611,12
5. Διαφορές επηρεάζονται	30.602,28	121.164,40	18.559,88	10.720,17	7.653,75	3.104,42	4. Αξία αποτίμησης και Λοιπών επηρεάζονται επηρεάζονται	738,68	738,68
6. Διαφορά και Λοιπών επηρεάζονται	402.987,40	200.172,09	202.815,31	378.636,83	240.836,51	137.800,32		12.554.640,00	12.921.011,46
7. Διαφορές επηρεάζονται από επηρεάζονται Β επηρεάζονται	797.692,02		797.692,02	246.123,39		246.123,39			
	12.294.862,99	1.431.249,72	10.863.613,27	11.849.213,54	1.481.249,21	10.368.064,33			
Δ. Διαφορές από άλλες επηρεάζονται							Γ. Διαφορές από άλλες επηρεάζονται		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται		140,00			140,00		1. Ταμείο επηρεάζονται	4.165,04	4.165,04
6. Ταμείο με επηρεάζονται επηρεάζονται	19.379,00			19.379,00			Δ. Διαφορές από άλλες επηρεάζονται		
7. Λοιπών επηρεάζονται επηρεάζονται	2.305,72		21.829,72	2.305,72		21.829,72	Ε. Διαφορές από άλλες επηρεάζονται		
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΔΒ+ΔΒ+ΔΒ+ΔΒ)	15.041.422,13	14.294.690,46
Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Β. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται λόγω επηρεάζονται και επηρεάζονται	0,00	97.940,61
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται			32.902,94			32.902,94	Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	200.802,34	217.992,64
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται		
5. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	164.588,34	309.386,39
6. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	66.307,36	27.339,40
7. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							5. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	61.174,50	13.247,22
8. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							6. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	146.198,31	327.629,61
9. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							7. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	126.981,42	134.136,18
10. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							8. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	7.788,99	27.123,40
11. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							9. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	698.539,06	728.772,40
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)	212.346,40	244.765,09
Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	102.824,73	86.138,46
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Δ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Δ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Ε. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Ε. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΩΝ			15.041.422,13			14.294.690,46	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΩΝ		
Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Α. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Β. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Β. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Δ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Δ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		
Ε. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ							Ε. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΕΞΗΓΗΤΙΚΑ		
1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							1. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							2. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							3. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	0,00	0,00
4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται							4. Διαφορές από επηρεάζονται επηρεάζονται	323.197,63	323.197,63
Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)			10.885.242,99			10.379.894,25	Σύνολο επηρεάζονται (ΤΒ + ΓΒ)		

Ηράκλειο, 2007

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΩΝ

ΑΝΤΙΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΤΗΣ
Α.Α.Τ. 100009

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΩΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
Α.Α.Τ. 100079

Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΩΝ

ΕΚΔΕΙΧΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΟΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗ ΛΟΓΙΣΤΗ

Προς τους κ.κ. Μετόχους της Ανώνυμης Εταιρείας “ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία ”

ΑΘΗΝΑ 2007
Ο ΟΡΚΟΤΟΥ ΕΛΕΓΚΤΗΣ ΛΟΓΙΣΤΗ

ΣΤΑΥΡΟΣ Κ. ΣΑΛΟΥΣΤΡΟΣ
Α.Μ.Σ.Ο.Ε.Α. 14611
Σ.Ο.Α. 06.06.06

“ Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου Ανώνυμη Εταιρεία ”

Αρ.Μ.Α.Ε. 49685/70/Β/01/70

ΣΩΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2005 4η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2005- 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2005)

ΕΚΔΗΛΩΣΗ				ΠΑΘΗΤΙΚΟ			
		Ποσό κλειόμενης χρήσης 2005		Ποσό προηγούμενης χρήσης 2004		Ποσό κλειόμενης χρήσης 2005	
		Αξία επίσημη	Αποσβέσεις	Αξία επίσημη	Αποσβέσεις	Ποσό 2005	Ποσό προηγούμενης χρήσης 2004
Β. ΨΕΦΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ							
4. Λογισμικό εγκαταστάσεων		430.473,69	230.488,94	219.982,73	201.341,69	159.789,80	141.701,89
Γ. ΒΑΡΥ ΕΚΠΕΡΙΣΤΕΥΟ							
5. Ενδομηχανή κατασκευασμένη		7.544.074,91	245.610,28	7.298.464,51	370.317,91	33.095,68	343.125,31
6. Μηχανήματα - μηχανές κίνησης και λοιπών μηχανημάτων εξοπλισμού		3.768.356,04	743.356,37	3.025.149,47	3.764.796,09	177.313,68	3.387.482,21
7. Μηχανήματα - μηχανές κίνησης και λοιπών μηχανημάτων εξοπλισμού		10.720,17	7.615,70	3.104,42	8.130,17	1.058,40	1.061,77
8. Έπιπλα και λοιπών εξοπλισμού		378.094,83	243.814,51	132.225,32	262.039,67	162.441,99	99.393,68
9. Απορροές και λοιπών εξοπλισμού		268.122,39	0,00	268.122,39	6.390.615,90	0,00	6.390.615,90
10. Λοιπά μηχανήματα και λοιπών εξοπλισμού		11.969.311,34	1.341.249,21	10.708.062,12	10.808.196,24	378.918,47	10.431.287,77
Δ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ							
1. Συμμετοχές σε εταιρείες		145,90	0,00	145,90	0,00	0,00	0,00
2. Τόκοι και προμήθειες κατασκευών		19.379,00	0,00	19.379,00	0,00	0,00	0,00
3. Λοιπά περιουσιακά στοιχεία		2.325,72	31.829,72	2.325,72	31.829,72	0,00	0,00
Σύνολο τίτλων προηγούμενης (Γ+Δ+Ε)		10.728.891,85		10.431.117,69		10.431.117,69	
Ε. ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ (Γ+Δ+Ε)							
4. Πόροι και προμήθειες - Αποθεματικά - Αποθεματικά επί ΕΠΕ		285.829,09		285.799,23		285.799,23	
ΣΤ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ							
1. Πόροι		1.275.996,99		1.264.562,33		1.264.562,33	
2. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		98.620,23		9.432,97		9.432,97	
3. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.322.056,29		1.379.820,05		1.379.820,05	
4. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		807.793,89		807.793,89		807.793,89	
5. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
6. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
7. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
8. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
9. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
10. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
11. Επενδύσεις - Αποθεματικά (Μεταφορικά)		1.212.816,22		1.212.816,22		1.212.816,22	
Σύνολο προηγούμενης (ΣΤ+ΓΒ)		944.783,09		1.539.388,47		1.539.388,47	
Α. ΜΕΤΑΒΛΗΤΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΠΑΘΗΤΙΚΩΝ							
2. Τίτλοι προηγούμενης		86.198,66		86.198,66		86.198,66	
Β. ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ (ΣΤ+Ζ+Η+Θ+Ι+Κ+Λ+Μ+Ν+Ξ+Ο+Π+Ρ+Σ+Τ+Υ+Φ+Χ+Ψ+Ω+Α+Β+Γ+Δ+Ε+ΣΤ+Ζ+Η+Θ+Ι+Κ+Λ+Μ+Ν+Ξ+							

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004 3η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2004 - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004)

[illegible][illegible]

ΣΤΑΥΡΟΣ Κ. ΣΑΟΥΣΤΡΟΣ
Α.Μ. Σ.Ο.Ρ.Α. 14811
Σ.Ο.Α. Ο.Ο.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΤΥΠΟΙ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Περιθωρίου κέρδους

Μικτό Περιθώριο Κέρδους = (Πωλήσεις – Κόστος Πωλήσεων) / Πωλήσεις

Καθαρό περιθώριο κέρδους = Καθαρά Κέρδη μετά φόρους / Πωλήσεις

Απόδοσης Επενδύσεων

Χρηματοοικονομική Αποδοτικότητα = Καθαρά Κέρδη μετά από φόρους / Ιδία Κεφάλαια

Βιομηχανική Αποδοτικότητα = Καθαρά Κέρδη προ τόκων και φόρων / Σύνολο Ενεργητικού

Ανακύκλωσης Κεφαλαίου

Δείκτης Κυκλοφορίας Ενεργητικού = Πωλήσεις / Σύνολο Ενεργητικού

Δείκτης Κυκλοφορίας Ίδιων Κεφαλαίων = Πωλήσεις / Σύνολο Παγίου Ενεργητικού:

Δείκτης κυκλοφορίας υποχρεώσεων = Πωλήσεις / Υποχρεώσεις

ΔΕΙΚΤΕΣ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑΣ

Γενική Ρευστότητα = Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Άμεση Ρευστότητα = (Κυκλοφορούν Ενεργητικό – Αποθέματα) / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Δείκτης Μόχλευσης = Ιδία Κεφάλαια / Σύνολο Υποχρεώσεων

Δανειακής Επιβάρυνσης = Σύνολο Υποχρεώσεων / Σύνολο Ενεργητικού

Δείκτης μακροπρόθεσμης ικανότητας δανεισμού = Ίδια Κεφάλαια / (Ίδια Κεφάλαια + Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις)

Δείκτης Κάλυψης Αναγκών σε Κ.Κ από διαρκή κεφάλαια = $\text{Κεφάλαιο Κίνησης} / \text{Ανάγκες σε Κεφάλαιο Κίνησης}$

Ικανότητα αποπληρωμής υποχρεώσεων = $\text{Σύνολο Υποχρεώσεων} / \text{Περιθώριο αυτοχρηματοδοτήσεως}$

Δείκτης κεφαλαίου κίνησης = $\text{Διαρκή κεφάλαια} / \text{Καθαρό πάγιο ενεργητικό}$:

ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ταχύτητα κυκλοφορίας αποθεμάτων = $\text{Μέσο επίπεδο αποθεμάτων} * 360 / \text{Κόστος Πωλήσεων}$

Μέση Περίοδος Είσπραξης Απαιτήσεων = $(\text{Απαιτήσεις} * 360) / \text{Ετήσιες Πιστωτικές Πωλήσεις}$

Δείκτης σημασίας χρηματοοικονομικών εξόδων = $\text{Χρηματοοικονομικά έξοδα} / \text{Πωλήσεις}$

Δείκτης σημασίας γενικών και διοικητικών εξόδων = $\text{Γενικά και διοικητικά έξοδα} / \text{Πωλήσεις}$

Δείκτης σημασίας εξόδων λειτουργίας διάθεσης = $\text{Έξοδα λειτουργίας διάθεσης} / \text{Πωλήσεις}$

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βήτος Γεώργιος, Ελεύθερες Ζώνες & Αποθήκες Τελωνειακής Αποταμίευσης, Εκδόσεις Αποστολίδης, Αθήνα Δεκέμβριος 1991.

Γουλιέλμος Α., Η Τιμολογιακή Πολιτική των Λιμένων, Πειραιάς 1991.

Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος Αναπλ. Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.

Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος Αναπλ. Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, Διοίκηση Παράκτιων & Θαλάσσιων Βιομηχανιών.

Γουλιέλμος Αλ. – Σαμπράκος Ε., Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη 2002.

Γεωργαντόπουλος Ελ. - Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομική, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Δασκαλάκης Μ.Κ., Λιμάνια – Θαλάσσια Κύματα – Λιμενικά Έργα, Εκδόσεις Φοίβος, Αθήνα 1982.

Ζοπουνίδης Κωνσταντίνος, Βασικές Αρχές και Σύγχρονα Θέματα του Χρηματοοικονομικού Μάνατζμεντ, Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Χανιά 2003.

Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, Η Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 1998.

Νιάρχος Α. Νικήτας, Χρηματοοικονομική Ανάλυση Λογιστικών Καταστάσεων, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2004.

Πάλλης Αθ. – Χλωμούδης Κων., Προς μια Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα 2001.

Παρδάλη Αγγελική, Η Λιμενική Βιομηχανία, Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2001.

Παρδάλη Αγγελική, Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1997.

Παρδάλη – Λαινού Αγγελική, Εισαγωγή στη Λιμενική Οικονομία, Σημειώσεις Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά, Πειραιάς 1992.

Σακέλλης Ι. Εμμανουήλ, Εγχειρίδιο Ελληνικού Γενικού Λογιστικού Σχεδίου, Εκδόσεις Βρύκους, Αθήνα 2000.

Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Εισαγωγή στην Οργάνωση και Διοίκηση Λιμένων, Σημειώσεις Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά, Πειραιάς 1996.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς.Γ. Μανούδης, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., Φάση Α: Ανάλυση και αξιολόγηση υφιστάμενης καταστάσεως και δυναμικής του ΟΛΗ Α.Ε., Νοέμβριος 2003, Α΄ Τροποποίηση Φεβρουάριος 2004, Β΄ Τροποποίηση Απρίλιος 2004.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς.Γ. Μανούδης, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., Φάση Β: Στρατηγική και Στόχοι Αναπτύξεως Λιμένα και ΟΛΗ Α.Ε., Ιούνιος 2004.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε., Σπυρίδων Ι. Ρογκάν, Κίων Μελετητική Α.Ε., Δ.Μπαϊρακτάρης και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., Στυλιανός Ξεζωνάκης, Δημήτριος Πορτοκάλογλου, Σοφία Βλάχου, Μελέτη Προγραμματικού Σχεδίου (Master Plan) Λιμένα Ηρακλείου, Δεκέμβριος 2004.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς.Γ. Μανούδης, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., Φάση Γ: Επιχειρησιακό Σχέδιο, Μάρτιος 2005.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου – Αρς.Γ. Μανούδης, Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε., Φάση Δ: Σχέδιο Εκμεταλλεύσεως Περιοχών και Χώρων Λιμένα Ηρακλείου, Οκτώβριος 2005.

Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. – Γ.Κ. Παπαγεωργίου, Επικαιροποίηση του Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΛΗ Α.Ε., Τελική Έκθεση, Φεβρουάριος 2009.

Σενετάκης – Λιναρδάκης Στέλιος, Διαχειριστής ΕΖΗ, Ελεύθερη Ζώνη Ηρακλείου 1988-2000 Ιστορικό-Πεπραγμένα, Διατάξεις & Νόμοι, Ηράκλειο 2000.

2η Ημερίδα – Οικονομικής των Μεταφορών, “Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα”, Επιμέλεια Εκδοσης : Ε. Σαμπράκος.

2η Ημερίδα – Οικονομικής των Μεταφορών, “Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα”, Ομιλία του Αν. Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου.

2^ο Συνέδριο Συνδυασμένων Μεταφορών και Διαμετακόμισης Νοτιοανατολικής Ευρώπης, Τόμος Πρακτικών, 4-6 Ιουνίου 1998, Συνεδριακό Κέντρο “Ι. Βαλλίδης” Helexpro, Θεσσαλονίκη 1998.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Γενική Διεύθυνση Μελετών, Ευρωπαϊκή Πολιτική για τους Θαλάσσιους Λιμένες, Σειρά – Μεταφορές Ε1, Ιούλιος 1993.

Στρατηγική για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Πειραιάς Σεπτέμβριος 2002.

Ελληνικά Λιμάνια 2003, Ένωση Λιμένων Ελλάδος ΕΛΙΜΕ, Ιούνιος 2003.

Απολογισμός Διοίκησης ΟΛΗ Α.Ε. 2001 – 2004.

Γενικές Κατευθύνσεις και Πρόγραμμα Έργων, Ιούνιος 2002.

Κανονισμός Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας (ΚΕΟΛ) ΟΛΗ Α.Ε.

Καταστατικό ΟΛΗ Α.Ε.

Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Προσωπικού (28/3/2007).

Τελωνειακός Κώδικας.

Ιδρυτικό Διάταγμα της Ελεύθερης Ζώνης 621/85.

Απόφαση Υπουργείου Οικονομικών Τ.5370/86.

Απόφαση Λιμενικής Επιτροπής Ηρακλείου 219/5-7-96.

Οδηγία ΕΟΚ 69/75.

Κανονισμός ΕΟΚ 2562/90 (Περί Ελεύθερων Ζωνών).

Κανονισμός ΕΟΚ 2504/88 (Περί Ελεύθερων Ζωνών).

Νόμος 2190/1920, ΦΕΚ 105Α/30-5-06, Περί Ανωνύμων Εταιρειών (Κωδικοποίηση ως νόμο 3460/2006).

Νόμος 3299/04, ΦΕΚ 261Α/23-12-04, Περί Αναπτυξιακών Κινήτρων.

Νόμος 1642/86, ΦΕΚ Α 125/21-8-86.

Νόμος 2414/1996, ΦΕΚ Α 134/25-06-96.

Νόμος 2881/2001, ΦΕΚ Α 16/06-02-01.

Νόμος 2892/2001, ΦΕΚ Α 46/09-03-01.

Νόμος 2932/01, ΦΕΚ 145/27-6-01.

Νόμος 3016/02, ΦΕΚ 110/17-5-02.

Νόμος 3091/02, ΦΕΚ 330/24-12-02.

Νόμος 3153/03, ΦΕΚ 153/19-6-03.

Νόμος 3263/04, ΦΕΚ Α 179/28-09-04.

Νόμος 3316/05, ΦΕΚ Α 42/22-02-05.

Νόμος 3389/05, ΦΕΚ Α 232/22-09-05.

Νόμος 3414/05, ΦΕΚ Α 279/10-11-05.

Νόμος 3429/05, ΦΕΚ 314/27-12-05.

Νομοθετικό Διάταγμα 2551/1953, ΦΕΚ 229Α/27-8-53.

Προεδρικό διάταγμα 631/85, ΦΕΚ 229/31-12-85.

Προεδρικό Διάταγμα 275/7-6-88, ΦΕΚ Α122/7-6-88.

Προεδρικό Διάταγμα 164/04, ΦΕΚ 134/19-7-04.

Προεδρικό Διάταγμα 12/07, ΦΕΚ 8/16-1-07.

Προεδρικό Διάταγμα 60/07, ΦΕΚ64Α/16-3-07.

Υπουργική Απόφαση αρ. Τ10970/110/Γ0019/24-12-93, ΦΕΚ 934/24-12-93, Τρόπος λειτουργίας και ελέγχου Ελεύθερης Ζώνης και ελεύθερων Αποθηκών.

Υπουργική Απόφαση 3422.5/03/25-10-94, ΦΕΚ Β 802/25-10-94, Έγκριση κανονισμού αζήτητων εμπορευμάτων στη περιοχή διαχείρισης του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου.

Υπουργική Απόφαση 3131.1/10/18-11-94, ΦΕΚ858/18-11-94.

Υπουργική Απόφαση Τ4839/49/Γ0019/25-6-96, ΦΕΚ Β498/25-6-96, Ανακαθορισμός των ορίων της ΕΖΗ.

Υπουργική Απόφαση Η906/10/Γ0019/12-11-96, ΦΕΚ Β 1029/12-11-96, Ανακαθορισμός των ορίων της ΕΖΗ.

Υπουργική Απόφαση 3131.1/02/8-4-99, ΦΕΚ Β 331/8-4-99.

Υπουργική Απόφαση 5219/Φ.237/01/24-1-02, ΦΕΚ58/24-1-02.

Απόφαση Αρ. 729/Φ.161/5-4-96, ΦΕΚ Δ 336/5-4-96.

Απόφαση Αρ. 1028241 Π.Ε./2729, Π.Ε./Β0010, ΦΕΚ Β 547/22-4-05.

Απόφαση Αριθμ. 5118/18-7-05, ΦΕΚ Β 1634/25-11-05, Έγκριση γενικού κανονισμού προσωπικού.

Αρχείο Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηρακλείου.

Αρχείο των Διευθύνσεων, Τμημάτων και γραφείων του ΟΛΗ Α.Ε.

Bogemann H., Personnel management and training, Port Management Textbook, vol. 1, Bremen 1990.

Branch E. Alan, Elements of Shipping, 5th edn Chapman and Hall, London 1981.

Branch E. Alan, Economics of Shipping Practice and Management, Chapman and Hall, London 1982.

Branch E. Alan, Elements of Export Practice, 2th edn Chapman and Hall, London 1985.

Branch E. Alan, Elements of Port Operation and Management, Chapman and Hall, London 1986.

Bernsden, L., Port Development International, Cited in “Mean Street”, June 1996.

Faust P., Introduction to port management, Port Management text book, vol 1.1, Bremen 1990.

Frankel G.E., Port Planning and Development, 1987.

Grammenos Th. Costas, The Handbook of Maritime Economics and Business, LLP, London 2002.

Koumbis A. Dr., Prof. H. Psaraftis, On the analysis and modelling of the Hellenic Coastal Network.

Patrick Alderton, Port Management and Operations, Lloyd's Practical Shipping Guides, LLP, London 1999.

Stanley Nettle, Port Operations and Shipping: A guide to ports and related aspects of the shipping industry, LLOYD'S of London press LTD, 1988.

Stopford, M., Maritime Economics, 1997.

www.yen.gr

www.porthraklio.gr

www.inplan.de

www.olp.gr

www.ypa.gr